

上海锦江航运(集团)股份有限公司

SHANGHAI JINJIANG SHIPPING (GROUP) CO., LTD.

(上海市浦东新区龙居路 180 弄 13 号 2 楼)



首次公开发行股票并在主板上市
招股说明书

保荐人(主承销商)



(中国(上海)自由贸易试验区商城路 618 号)

声明及承诺

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

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

本次发行概况

发行股票类型	人民币普通股（A股）
发行股数	19,412 万股，公开发行股份数量占本次发行后公司总股本的 15%。本次发行股份全部为公开发行新股，不涉及原股东公开发售股份
每股面值	人民币 1.00 元
每股发行价格	人民币 11.25 元/股
发行日期	2023 年 11 月 24 日
上市的证券交易所和板块	上海证券交易所主板
发行后总股本	129,412 万股
保荐人（主承销商）	国泰君安证券股份有限公司
招股说明书签署日期	2023 年 11 月 30 日

目 录

声明及承诺	1
本次发行概况	2
目 录.....	3
第一节 释义	7
一、基本释义.....	7
二、专业释义.....	9
第二节 概览	11
一、重大事项提示.....	11
二、发行人及中介机构概况.....	15
三、本次发行概况.....	16
四、发行人主营业务经营情况.....	17
五、发行人板块定位情况.....	18
六、主要财务数据和财务指标.....	20
七、发行人财务报告审计截止日后主要财务信息及经营状况.....	20
八、发行人选择的具体上市标准.....	23
九、发行人公司治理特殊安排.....	24
十、募集资金运用与未来发展规划.....	24
十一、其他对发行人有重大影响的事项.....	25
第三节 风险因素	26
一、与发行人相关的风险.....	26
二、与行业相关的风险.....	30
三、其他相关风险.....	32
第四节 发行人基本情况	34
一、发行人基本情况.....	34
二、发行人的设立情况和报告期内的股本和股东变化情况.....	34
三、报告期内的重大资产重组情况.....	37
四、在其他证券市场的上市/挂牌情况	37

五、发行人的股权结构及组织架构.....	37
六、发行人控股子公司、参股公司、分公司情况.....	43
七、持有发行人 5% 以上股份的主要股东及实际控制人的基本情况	67
八、发行人股本情况.....	69
九、董事、监事、高级管理人员情况.....	72
十、发行人员工和社会保障情况.....	88
十一、上港集团分拆锦江航运上市符合《分拆规则》的各项规定.....	92
第五节 业务与技术	99
一、公司主营业务、主要服务及变化情况.....	99
二、公司所处行业基本情况.....	105
三、发行人在行业中的竞争地位.....	143
四、公司销售情况及主要客户.....	161
五、公司采购情况及主要供应商.....	162
六、公司主要固定资产、无形资产情况.....	170
七、特许经营及经营许可情况.....	187
八、公司安全生产、环境保护和质量控制情况.....	193
九、境外经营情况.....	203
第六节 财务会计信息与管理层分析	204
一、财务报表.....	204
二、审计意见及关键审计事项.....	212
三、与财务会计信息相关的重要性水平的判断标准.....	213
四、财务报表的编制基础、合并财务报表范围及变化情况.....	213
五、报告期内采用的主要会计政策和会计估计.....	216
六、税项.....	240
七、分部信息.....	243
八、最近一年的收购兼并情况.....	243
九、经注册会计师核验的非经常性损益明细表.....	243
十、主要财务指标.....	244
十一、影响发行人报告期及未来盈利能力或财务状况的因素.....	246

十二、经营成果分析.....	246
十三、资产质量分析.....	291
十四、现金流量分析.....	317
十五、资本性支出分析.....	320
十六、资产负债表日后事项、或有事项及其他重要事项.....	321
十七、盈利预测.....	322
十八、财务报表项目比较数据变动幅度达 30% 以上的情况及原因	322
十九、财务报告审计截至日后主要财务信息及经营状况.....	326
第七节 募集资金运用与未来发展规划	327
一、投资项目概述.....	327
二、董事会对募集资金投资项目可行性的分析意见.....	328
三、募集资金投资项目的具体情况.....	328
四、募集资金运用对经营成果和财务状况的影响.....	337
五、公司未来发展战略.....	337
第八节 公司治理与独立性	344
一、报告期内公司治理情况.....	344
二、公司内部控制制度情况.....	344
三、报告期内违法违规情况.....	345
四、报告期内资金占用和对外担保情况.....	349
五、公司具有直接面向市场独立持续经营的能力.....	350
六、同业竞争情况.....	352
七、关联方与关联关系.....	357
八、关联交易情况.....	364
九、对关联交易决策权限与程序的安排.....	382
十、发行人报告期内关联交易制度的执行情况及独立董事意见.....	385
第九节 投资者保护	387
一、本次发行完成前滚存利润的分配安排和已履行的决策程序.....	387
二、股利分配政策.....	387
第十节 其他重要事项	393

一、信息披露制度及投资者关系负责部门及人员.....	393
二、重大合同.....	393
三、公司对外担保情况.....	396
四、重大诉讼或仲裁事项.....	397
第十一节 声明	401
一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明.....	401
二、发行人控股股东声明.....	403
三、保荐人（主承销商）声明.....	404
四、发行人律师声明.....	406
五、审计机构声明.....	407
六、资产机构声明.....	408
七、验资机构声明.....	409
第十二节 附件	410
一、附件资料.....	410
二、查阅时间、地点.....	410
三、相关承诺事项.....	411
四、发行人股东大会、董事会、监事会、独立董事、董事会秘书制度的建立健全及运行情况.....	427
五、审计委员会及其他专门委员会的设置情况说明.....	436
六、落实投资者关系管理相关规定的安排、股利分配决策程序、股东投票机制建立情况.....	438
七、募集资金具体运用情况.....	440
八、子公司、参股公司简要情况.....	440
九、其他与本次发行有关的重要文件.....	441

第一节 释义

在本招股说明书中，除非另有说明，以下名称、简称或术语具有如下含义：

一、基本释义

发行人、公司、本公司、锦江航运、股份公司	指	上海锦江航运（集团）股份有限公司
锦江有限	指	公司前身上海市锦江航运有限公司，成立于1983年3月24日，2013年7月更名为上海锦江航运（集团）有限公司
海华轮船	指	上海海华轮船有限公司
锦诚国际	指	上海市锦诚国际船务代理有限公司
上海锦昶	指	上海锦昶物流有限公司
宁波锦昶	指	宁波锦昶物流有限公司
上海锦航	指	上海锦航人力资源有限公司
上海锦亿	指	上海锦亿仓储物流有限公司
太仓锦诚	指	太仓锦诚国际船务代理有限公司
锦江香港	指	锦江航运投资（香港）有限公司
满强航运	指	满强航运有限公司
通和实业	指	通和实业有限公司
锦化日本	指	锦化株式会社
海华日本	指	海华轮船（日本）株式会社
锦江日本	指	锦江航运（日本）株式会社
锦江三井	指	上海锦江三井仓库国际物流有限公司
锦江住仓	指	上海锦江住仓国际物流有限公司
锦茂国际	指	锦茂国际物流（上海）有限公司
锦江泰国	指	锦江航运代理（泰国）有限公司
太平国际	指	上海太平国际货柜有限公司
上海海华	指	上海海华船务有限公司
温州海华	指	温州海华船舶代理有限公司
锦江越南	指	锦江航运（越南）有限公司
上港集团、上市公司	指	上海国际港务（集团）股份有限公司
国客中心	指	上海港国际客运中心开发有限公司
上港澳门	指	上港集箱（澳门）一人有限公司
中远海控	指	中远海运控股股份有限公司
宁波远洋	指	宁波远洋运输股份有限公司

海丰国际	指	海丰国际控股有限公司
万海航运	指	万海航运股份有限公司
中谷物流	指	上海中谷物流股份有限公司
国泰君安、保荐人、主承销商	指	国泰君安证券股份有限公司
竞天公诚、竞天公诚律师、发行人律师、律师	指	北京市竞天公诚律师事务所
普华永道、普华永道会计师、发行人会计师、会计师	指	普华永道中天会计师事务所（特殊普通合伙）
东洲评估、资产评估机构、评估师	指	上海东洲资产评估有限公司
首次公开发行、本次发行	指	公司本次拟公开发行的股份数量 19,412 万股人民币普通股（A 股）的行为
本次分拆	指	上海国际港务（集团）股份有限公司关于分拆所属子公司锦江航运（集团）股份有限公司至上海证券交易所主板上市的事项
本招股说明书、招股说明书	指	《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招股说明书》
A 股	指	获准在境内证券交易所上市、以人民币标明面值、以人民币认购和进行交易的普通股股票
元、万元、亿元	指	人民币元、人民币万元、人民币亿元
报告期、最近三年一期、报告期内	指	2020 年度、2021 年度、2022 年度及 2023 年 1-6 月
报告期各期末	指	2020 年末、2021 年末、2022 年末及 2023 年 6 月末
《公司章程》	指	现行《上海锦江航运（集团）股份有限公司章程》
《公司章程（草案）》	指	上市后适用的《上海锦江航运（集团）股份有限公司章程（上市草案）》
《股东大会议事规则》	指	《上海锦江航运（集团）股份有限公司股东大会议事规则》
《董事会议事规则》	指	《上海锦江航运（集团）股份有限公司董事会议事规则》
《监事会议事规则》	指	《上海锦江航运（集团）股份有限公司监事会议事规则》
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
《分拆规则》	指	《上市公司分拆规则（试行）》
《上市规则》	指	《上海证券交易所股票上市规则》
《首发注册管理办法》	指	《首次公开发行股票注册管理办法》
企业会计准则	指	财政部颁布的现行有效的《企业会计准则—基本准则》和具体会计准则、其后颁布的企业会计准则应指南、企业会计准则解释及其他相关规定
中国、我国、全国、国内	指	中华人民共和国
国务院	指	中华人民共和国国务院
国家发展改革委	指	中华人民共和国国家发展和改革委员会
交通运输部	指	中华人民共和国交通运输部
中国证监会、证监会	指	中国证券监督管理委员会
上交所	指	上海证券交易所

二、专业释义

集装箱	指	具有一定强度、刚度和规格专供周转使用的大型装货容器，在我国台湾和香港等地区称为“货柜”
干散货	指	以散装形式运输的货物，包括煤炭、铁矿石、粮食等大宗干散货物
散改集	指	将原来是散装的货物装入集装箱进行运输
标准箱、TEU	指	Twenty-Feet Equivalent Unit，国际集装箱标准箱单位，也是集装箱的统计换算单位，以长 20 英尺、高 8 英尺 6 英寸及宽 8 英尺为标准
班轮、班轮运输	指	在固定的航线上，以既定的港口顺序，按照事先公布的船期表航行的水上运输经营方式
HDS	指	Hot Delivery Service，快速交货服务
精品航线	指	锦江航运推出的采用船期定港定时、交货时间定时、单证货物信息传输快速准确的标准化服务模式的航线
航次	指	船舶在营运中完成一次运输生产任务的周期
多式联运	指	货物由一种运载单元装载，通过两种或两种以上运输方式连续运输，并进行相关运输物流辅助作业的运输活动
干线运输	指	全称为干线集装箱班轮运输，干线运输是指集装箱运输网中起骨干作用的集装箱线路运输
支线运输	指	全称为支线集装箱班轮运输，是相对于干线运输而来的概念，指的是用小型集装箱船，在干线运输的基础上，在内河、沿海等地小港口之间以及与枢纽港之间载运集装箱的短程运输方式，对干线运输起辅助作用的运输形式
码头	指	供船舶停靠、装卸货物等相关作业和旅客上下的水工建筑物及场所
船坞	指	修造船用的坞式建筑物，船舶在船坞中的修造期一般也称为坞期
口岸	指	经政府批准设置的供人员、货物和交通工具直接出入国（关、边）境的港口、机场、车站、跨境通道等
堆场	指	为了存放、保管和交接货物的场地
提单	指	用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证
吞吐量	指	经由水路进、出港区范围并经过装卸的货物数量，该指标可反映港口规模及能力
IMO	指	International Maritime Organization，国际海事组织，是联合国负责海上航行安全和防止船舶造成海洋污染的一个专门机构
物联网	指	以互联网、传统电信网等信息承载体为媒介，让所有能行使独立功能的普通物体实现互联互通的网络
区块链	指	一种综合了分布式数据存储、点对点传输、共识机制、加密算法等计算机技术的新型应用模式
GSBN	指	Global Shipping Business Network，全球航运商业网络，旨在借助于区块链技术，支持和促进全球贸易各参与方之间的可信交易、无缝合作和数字化转型
API	指	Application Programming Interface，应用程序编程接口，应用程序可用以与计算机操作系统交换信息和命令的标准集
EDI	指	Electronic Data Interchange，由国际标准化组织（ISO）推出使用的国际标准，一种为商业或行政事务处理，按照一个公认的标准，形成结构化的事务处理或消息报文格式，从计算机到计算机的电子传输方法，也是计算机可识别的商业语言
EEXI	指	Energy Efficiency Existing Ship Index，现有船舶能效指数，是针对现有船技术设计而设置的强制指标，旨在增强船舶的环保性能
CII	指	Carbon Intensity Indicator，营运碳强度指标，是一种衡量船舶营运二氧化碳排放量的指标
WTO	指	World Trade Organization，世界贸易组织，是一个独立于联合国的永久性国际组织
RCEP	指	Regional Comprehensive Economic Partnership，《区域全面经济伙伴关系协定》，是 2012 年由东南亚国家联盟发起，包括中国、日本、韩国、澳大利亚、

		新西兰和东南亚国家联盟十国共 15 方成员制定的经济合作协定，于 2022 年 1 月 1 日正式生效
Alphaliner	指	法国的航运咨询公司，持续提供全球范围内前 100 家最大航运公司统计数据
Clarksons	指	克拉克森研究公司，世界一流的航运及研究咨询公司，总部位于英国
CCFI	指	China Containerized Freight Index，中国出口集装箱运价指数，由上海航运交易所发布的反映中国出口集装箱运输市场价格变化趋势的一种航运价格指数

注：本招股说明书除特别说明外，若出现总数与各分项数值之和尾数不符的情况，均为四舍五入原因造成。

第二节 概览

本概览仅对招股说明书全文作扼要提示。投资者作出投资决策前，应认真阅读招股说明书全文。

一、重大事项提示

（一）本次发行安排

公司本次发行前总股本为 110,000 万股，本次发行股份 19,412 万股，且占发行后总股本的 15%，本次发行股份全部为公开发行新股，不涉及原股东公开发售股份。本次公开发行新股不会导致公司实际控制人发生变更，不会导致公司股权结构发生重大变化，对公司治理结构及生产经营不存在重大影响。

（二）相关承诺事项

本次发行相关责任方作出的重要承诺请参见本招股说明书“第十二节 附件”之“三、相关承诺事项”。

（三）发行后股利分配政策及发行前滚存利润的分配

关于发行后股利分配政策及发行前滚存利润的分配，请参见本招股说明书“第九节 投资者保护”之“一、本次发行完成前滚存利润的分配安排和已履行的决策程序”、“二、股利分配政策”。

（四）上港集团分拆锦江航运上市符合《分拆规则》的各项规定

上港集团拟将其控股子公司锦江航运分拆至上海证券交易所主板上市，上港集团分拆锦江航运上市符合《分拆规则》的各项规定。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。锦江航运主要从事国际、国内海上集装箱运输业务。本次分拆上市后，锦江航运成为海上集装箱运输业务的独立上市平台，通过主板上市进一步增强综合竞争力。具体参见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“十一、上港集团分拆锦江航运上市符合《分拆规则》的各项规定”。

（五）特别风险提示

公司特别提醒投资者关注“风险因素”中的下列风险：

1、宏观经济波动风险

集装箱航运行业需求以及行业景气程度与宏观经济周期的关联度较高。世界宏观经济波动、全球贸易需求变化等因素将对公司下游客户需求产生影响，进而对公司的经营状况产生影响。宏观经济走势的不确定性为公司未来发展带来风险，若未来宏观经济短期内出现周期性波动导致全球进出口贸易需求发生不利变化，可能会对公司业务发展产生不利影响。

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。

3、集装箱航运行业的周期性风险

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

4、行业运力供给过剩风险

投入运营的船舶运力决定了集装箱航运行业的供给情况。对未来市场价格变动趋势以及钢材价格变动趋势的预期，将影响新造船舶订单和旧船拆船订单，进而影响集装箱船舶运力的供给。2021年度，受运价上涨的影响，新造船舶订单数量有一定幅度的增长，该部分新增运力将在未来投入航运市场。若运力供应出现过剩的情况，市场运价将可能出现下行风险，进而对公司的经营业绩造成不利影响。

5、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 $\pm 20\%$ 、 $\pm 50\%$ 的变动情况下，发行人报告期内部分年度的净利润可能存在亏损的情形。

6、经营成本上升的风险

公司主要经营国际、国内海上集装箱运输服务，经营成本主要包括港口相关费用、燃油成本、船舶折旧、船舶租赁费用等。

港口相关费用是公司向港口码头商采购码头装卸服务等港口相关服务时支付的费用。若未来港口相关费用上升，对公司经营业绩可能产生一定不利影响。

燃油成本是公司日常经营的重要支出项目，燃油价格与国际原油价格关联度高，易受宏观政治、经济因素影响而发生波动，若未来国际原油价格发生大幅上涨，将会加大公司的燃油成本。

自有船舶折旧由船舶购置成本决定，船舶购置成本与船舶租赁费用受航运市场供需水平的影响呈现周期性波动的特性。若公司未能准确把握购船、租船

时机，以相对较高的价格水平增加运力，将导致公司后续的经营成本上升。

7、控股股东持股比例较高，存在不当控制的风险

公司的控股股东上港集团直接及间接持有公司 110,000 万股股份，占本次发行前总股本的 100%。本次发行后上港集团仍为公司控股股东。如果上港集团利用其控制地位通过行使表决权或其他方式对公司的发展战略、重大经营、财务决策、人事任免、利润分配等方面实施不当控制，将可能会给公司及其中小股东带来不利影响。

8、经营业绩下滑50%的风险

报告期内，公司的营业收入分别为 342,970.27 万元、537,241.19 万元、684,016.91 万元和 266,021.84 万元，扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润分别为 45,638.09 万元、119,266.13 万元、176,650.69 万元和 49,531.93 万元。

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

单位：万元

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

考虑到诸多不确定因素的影响，如果发生全球经济增长乏力、宏观经济周期波动、行业监管政策调整、航运需求下降、航运价格波动、燃油价格上涨、

人工成本上升等情况，均可能使公司经营业绩下滑。若多个负面因素叠加爆发，公司有可能发生 2023 年度利润比 2022 年度下降幅度超过 50% 的情况。

9、新增固定资产折旧费用影响未来经营业绩的风险

本次募集资金投资项目完成后，公司的固定资产增加幅度较大，募集资金投资项目完成后，公司每年新增折旧摊销费用预计为 20,477.30 万元。如果市场环境发生重大不利变化，公司募投项目产生收入不及预期，则公司将面临固定资产折旧费用增加而导致公司盈利能力下降的风险。

二、发行人及中介机构概况

（一）发行人基本情况

发行人名称	上海锦江航运（集团）股份有限公司	成立日期	1983 年 3 月 24 日
注册资本	110,000.00 万元人民币	法定代表人	庄晓晴
注册地址	上海市浦东新区龙居路 180 弄 13 号 2 楼	主要生产经营地址	上海市淮海中路 98 号金钟广场 15 楼
控股股东	上海国际港务（集团）股份有限公司	实际控制人	上海市国有资产监督管理委员会
行业分类	水上运输业（G55）	在其他交易所（申报）挂牌或上市的情况	无

（二）本次发行的有关中介机构

保荐人	国泰君安证券股份有限公司	主承销商	国泰君安证券股份有限公司
发行人律师	北京市竞天公诚律师事务所	其他承销机构	无
审计机构	普华永道中天会计师事务所（特殊普通合伙）	评估机构	上海东洲资产评估有限公司

发行人与本次发行有关的保荐人、承销机构、证券服务机构及其负责人、高级管理人员、经办人员之间存在的直接或间接的股权关系或其他利益关系

截至 2023 年 6 月 30 日，公司不存在持有保荐人（主承销商）国泰君安或者国泰君安控股股东、实际控制人股份的情况。截至 2023 年 6 月 30 日，保荐人（主承销商）国泰君安证券衍生品投资部（含策略投资部）、融资融券部、绝对收益投资部、国泰君安资产管理有限公司、权益客需部合计持有上港集团 9,771,335 股股份；保荐人（主承销商）国泰君安控股股东上海国有资产经营有限公司直接持有上港集团 172,814,922 股股份，实际控制人上海国际集团有限公司直接持有上港集团 590,493,723 股股份。保荐人（主承销商）国泰君安前述账户及其控股股东上海国有资产经营有限公司、实际控制人上海国际集团有限公司合计直接持有上港集团 3.32% 的股份，从而间接持有发行人股份总数的 3.32%。除上述情况之外，公司与本次发行有关的中介机构之间不存在直接或间接的股权关系或其他权益关系，各中介机构负责人、高级管理人员及经办人员未直接或间接持有公司股份，与公司也不存在其他权益关系。

（三）本次发行有关其他机构

股票登记机构	中国证券登记结算有限责任公司上海分公司	收款银行	中国建设银行上海市分行营业部
--------	---------------------	------	----------------

其他与本次发行有关的机构

拟上市的证券交易所：上海证券交易所

三、本次发行概况

（一）本次发行的基本情况

股票种类	人民币普通股（A股）		
每股面值	人民币 1.00 元		
发行股数	19,412 万股	占发行后总股本比例	15%
其中：发行新股数量	19,412 万股	占发行后总股本比例	15%
股东公开发售股份数量	无	占发行后总股本比例	-
发行后总股本	129,412 万股		
每股发行价格	11.25 元		
发行市盈率	8.24 倍（发行价格除以每股收益，每股收益按 2022 年度经审计的扣除非经常性损益前后孰低的归属于母公司股东的净利润除以发行后总股本计算）		
发行前每股净资产	5.34 元（按截至 2023 年 6 月 30 日经审计的归属于母公司股东的权益除以发行前总股本计算）	发行前每股收益	1.61 元（按照 2022 年度经审计的扣除非经常性损益前后孰低的归属于母公司所有者的净利润除以本次发行前总股本计算）
发行后每股净资产	6.13 元（按截至 2023 年 6 月 30 日经审计的归属于母公司股东的权益与本次募集资金净额之和，除以发行后总股本计算）	发行后每股收益	1.37 元（按照 2022 年度经审计的扣除非经常性损益前后孰低的归属于母公司所有者的净利润除以本次发行后总股本计算）
发行市净率	1.84 倍（按发行价格除以发行后每股净资产计算）		
发行方式	本次发行采用网下向符合条件的网下投资者询价配售与网上向持有上海市场非限售 A 股股份和非限售存托凭证市值的社会公众投资者定价发行相结合的方式		
发行对象	符合资格的询价对象和在上海证券交易所开立股票账户的合格投资者以及符合中国证监会、上海证券交易所规定的其他投资者（国家法律、法规等禁止参与者除外）		
承销方式	余额包销		
募集资金总额	218,385.00 万元		
募集资金净额	206,049.45 万元		
募集资金投资项目	上海锦江航运（集团）股份有限公司国际集装箱运输船舶购置项目 上海海华轮船有限公司沿海集装箱运输船舶购置项目 上海锦江航运（集团）股份有限公司集装箱购置项目 上海锦江航运（集团）股份有限公司智能化船舶改造项目		
发行费用	（1）保荐及承销费：10,384.27 万元； （2）审计及验资费：712.26 万元； （3）律师费：500.19 万元； （4）用于本次发行的信息披露费用：547.17 万元；		

	(5) 发行手续费及其他（含印花税）：191.66 万元。 (注：本次发行各项费用均为不含增值税金额。前次披露的招股意向书中，发行手续费及其他费用为 140.13 万元，差异原因系印花税的确定。除上述调整外，发行费用不存在其他调整情况。合计数与各部分数直接相加之和在尾数存在的差异系由四舍五入造成。)
高级管理人员、员工拟参与战略配售情况	-
其他战略配售安排	-
拟公开发售股份股东名称、持股数量及拟公开发售股份数量、发行费用的分摊原则	-
(二) 本次发行上市的重要日期	
刊登初步询价公告日期	2023 年 11 月 16 日
初步询价日期	2023 年 11 月 21 日
刊登发行公告日期	2023 年 11 月 23 日
申购日期	2023 年 11 月 24 日
缴款日期	2023 年 11 月 28 日
股票上市日期	本次股票发行结束后将尽快向上海证券交易所申请股票上市

四、发行人主营业务经营情况

锦江航运是一家综合性航运公司，主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，多年来持续深耕东北亚、东南亚和国内航线。公司坚守品牌战略，以船舶高准班率为支撑，以 HDS（Hot Delivery Service）等特色服务为依托，打造了上海日本、太仓日本、青岛日本等多条精品航线，并实现了中日“两个圆心”及中国和东南亚主要港口“双向辐射”的布局。

截至 2023 年 6 月 30 日，公司共经营 49 艘船舶，包括 24 艘自有船舶和 25 艘租赁船舶，总运力达到 4.52 万 TEU。截至本招股说明书签署日，根据国际权威研究机构 Alphaliner 的数据，公司总运力位列中国大陆集装箱班轮公司第 6 位，世界集装箱班轮公司第 33 位。2020 至 2022 年度，公司上海日本航线、上海两岸间航线市场占有率稳居行业第一。

公司在做精做强海上集装箱运输业务的基础上，深入实施“一主两翼”的发展战略，稳健拓展航运产业的价值链条，积极构建综合物流的服务体系，为客户提供多样化、差异化、个性化的服务。公司秉持“荣誉、利益、命运共同体”的核心价值观，遵循“客户至上、诚信经营、精品服务”的经营理念，传承“创绿色航运、享便捷物流”的企业使命。公司始终聚焦主营业务，不断优

化业务升级，努力寻求管理突破，充分发扬企业文化，持续推进品牌建设，着力成为以集装箱运输为核心的区域卓越航运企业。

公司在行业内享有较高的美誉度和影响力，曾连续多年荣获“上海市著名商标”、“上海名牌”等称号，多次获得“上海市五一劳动奖状”、中国海事局“安全诚信公司”等奖项。公司被授予“全国 5A 级物流企业”，并先后荣膺行业内“中国货运业大奖”、“综合服务十佳集装箱班轮公司”、“最佳窗口服务集装箱班轮公司”、“承运人创新大奖”等荣誉。

五、发行人板块定位情况

发行人符合《首次公开发行股票注册管理办法》和《上海证券交易所股票发行上市审核规则》第三条：“发行人申请首次公开发行股票并在上市，应当符合相关定位。主板突出‘大盘蓝筹’特色，重点支持业务模式成熟、经营业绩稳定、规模较大、具有行业代表性的优质企业”的规定。

（一）公司业务模式成熟

公司业务包括航运业务和其他相关业务，其中航运业务为公司的主营业务。根据服务模式的不同，公司的航运业务可分为班轮运输服务和期租服务。其中，班轮运输服务按照事先制定的船期表，在特定的航线上，以既定的挂靠港顺序，经常地为非特定多数客户提供规则的、反复的货物运输服务，具有固定的船期和相对固定的费率，销售模式主要为代理模式和直客模式；期租服务提供配备船员的船舶，承租期内交由客户调动和使用、按照合同约定执行客户指令，公司收取租赁费，销售模式为通过航运经纪商与意向客户直接签订船舶期租合同。两种主要业务模式均成熟稳定。

公司围绕主要业务模式积极拓展延伸航运物流服务链条，构建全流程资源和业务互相联动的产业布局，积极响应国家对于推进多式联运、调整运输结构的战略布局。公司通过对航运产业链条上各类资源的整合利用、优化配置，加强公司端到端的物流运输能力，降低各大环节对外依存度，一定程度上能够降低行业周期波动对公司业绩的影响，提升公司总体业务的稳定性。

（二）公司经营业绩稳定

报告期内，公司的营业收入分别为 342,970.27 万元、537,241.19 万元、684,016.91 万元和 266,021.84 万元，扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润分别为 45,638.09 万元、119,266.13 万元、176,650.69 万元和 49,531.93 万元，经营业绩整体稳定。

（三）公司经营规模较大、具有行业代表性

公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务。截至 2023 年 6 月 30 日，公司共经营 49 艘船舶，包括 24 艘自有船舶和 25 艘租赁船舶，总运力达到 4.52 万 TEU。截至本招股说明书签署日，根据国际权威研究机构 Alphaliner 的数据，公司总运力位列中国大陆集装箱班轮公司第 6 位，世界集装箱班轮公司第 33 位。公司以“着力成为以集装箱运输为核心的区域性卓越航运企业”为发展愿景，运力规模位于区域性航运公司前列，在中国大陆尚未上市的集装箱班轮公司中运力排名第一。

发行人聚焦亚洲区域内集装箱班轮运输服务，深耕上海日本航线已有三十余年的历史，并且作为首批开通上海两岸间航线的班轮公司，2020 至 2022 年度，公司上海日本航线、上海两岸间航线市场占有率稳居行业第一。公司在精品航线的基础上，于 2001 年推出连接日本主要港口的 HDS 服务（“精确到小时”的快速交货服务），并注册了“HDS”商标。2009 年，公司在上海日本关东航线试点推出了进口 HDS 服务，成为国内首家提供进出口双向 HDS 服务的集装箱班轮公司。目前公司的 HDS 服务已全面覆盖日本各基本港，在此基础上，公司推出针对卸货港为东京的上海日本航线 Super HDS 服务，构建多层级的精品服务模式。经过多年来精益求精的服务创新与稳定发展，公司已发展成为区域内以服务著称、以品质取胜的知名集装箱班轮企业。

近年来，上海国际航运中心的国际地位日趋稳固，航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效，全球航运资源配置能力不断增强。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。公司系上海国资体系内唯一一家国际集装箱班轮运输企业，以上海港为母港，拥有强大的港口支撑，业务辐射国内沿海、两岸间、东北亚、

东南亚、美洲等区域。在全球大型航运企业纷纷加强港航一体化的背景下，公司具备天然的港口优势。近年来，公司正积极加大各航线对现有客户的渗透程度并计划逐步开拓新客户，未来随着公司经营规模的扩大以及服务水平的升级，公司在行业内的市场地位和市场占有率将得到进一步提升。

公司在行业内享有较高的美誉度和影响力，曾连续多年荣获“上海市著名商标”、“上海名牌”等称号，多次获得“上海市五一劳动奖状”、中国海事局“安全诚信公司”等奖项。公司被授予“全国 5A 级物流企业”，并先后荣膺行业内“中国货运业大奖”、“综合服务十佳集装箱班轮公司”、“最佳窗口服务集装箱班轮公司”、“承运人创新大奖”等荣誉，经过多年来精益求精的服务创新与稳定发展，公司已发展成为区域内以服务著称、以品质取胜的知名集装箱班轮企业，具有行业代表性。

六、主要财务数据和财务指标

项目	2023年6月30日/2023年1-6月	2022年12月31日/2022年度	2021年12月31日/2021年度	2020年12月31日/2020年度
资产总额（万元）	795,909.30	862,760.61	676,930.53	479,223.74
归属于母公司所有者权益（万元）	587,097.30	602,079.36	404,886.47	365,878.54
资产负债率（母公司）（%）	39.51	40.54	40.85	8.87
营业收入（万元）	266,021.84	684,016.91	537,241.19	342,970.27
净利润（万元）	55,246.25	183,518.00	123,253.21	47,106.76
归属于母公司所有者的净利润（万元）	54,724.40	182,697.94	122,613.22	46,535.49
扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润（万元）	49,531.93	176,650.69	119,266.13	45,638.09
基本每股收益（元）	0.50	1.66	-	-
稀释每股收益（元）	0.50	1.66	-	-
加权平均净资产收益率（%）	9.20	36.28	28.82	13.11
经营活动产生的现金流量净额（万元）	85,986.09	218,725.77	181,362.53	60,528.08
现金分红（万元）	75,460.00	-	80,000.00	20,000.00
研发投入占营业收入的比例（%）	-	-	-	-

七、发行人财务报告审计截止日后主要财务信息及经营状况

（一）财务报告审计截止日后的经营状况

公司财务报告审计基准日为 2023 年 6 月 30 日，审计基准日至本招股说明书签署日，发行人经营模式未发生重大变化，采购、销售等各项业务运转正常，主要客户、供应商的构成未发生重大变化，不存在可能对发行人经营状况及经营业绩构成重大不利影响的情况。

（二）2023 年 1-9 月财务数据情况

根据发行人会计师出具的普华永道中天阅字(2023)第 0080 号《审阅报告》，公司 2023 年 1-9 月主要财务数据与上年末、上年同期数据对比如下：

1、合并资产负债表主要数据

单位：万元

项目	2023 年 9 月 30 日	2022 年 12 月 31 日	变动比例
资产总额	801,813.30	862,760.61	-7.06%
负债总额	197,047.18	256,421.79	-23.16%
所有者权益	604,766.12	606,338.82	-0.26%

截至 2023 年 9 月 30 日，公司资产总额为 801,813.30 万元、所有者权益 604,766.12 万元，较 2022 年 12 月 31 日分别减少 7.06%和 0.26%，变动原因主要系使用权资产减少所致；此外，公司负债总额为 197,047.18 万元，较 2022 年 12 月 31 日减少 23.16%，变动原因主要系租赁负债和一年内到期的非流动负债减少所致。

2、合并利润表主要数据

单位：万元

项目	2023 年 1-9 月	2022 年 1-9 月	变动比例
营业收入	395,615.71	516,026.99	-23.33%
营业利润	87,714.27	187,178.69	-53.14%
利润总额	87,768.29	187,133.46	-53.10%
净利润	70,553.91	149,027.80	-52.66%
归属于母公司股东的净利润	69,824.66	148,412.12	-52.95%
扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润	62,280.16	142,775.32	-56.38%

2023 年 1-9 月，公司营业收入为 395,615.71 万元、营业利润为 87,714.27 万元、利润总额为 87,768.29 万元、净利润为 70,553.91 万元、归属于母公司

股东的净利润为 69,824.66 万元、扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润为 62,280.16 万元，较 2022 年 1-9 月分别减少 23.33%、53.14%、53.10%、52.66%、52.95%和 56.38%。2023 年 1-9 月，公司营业收入、营业利润、利润总额、净利润、归属于母公司股东的净利润和扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润较上年同期均有一定程度减少，主要原因系 2023 年 1-9 月由于集装箱航运市场供需发生变化，致使集装箱运输价格有所下降，在上年同期业绩基数较高的情况下，运输价格下跌导致公司 2023 年 1-9 月经营业绩同比下降。

3、合并现金流量表主要数据

单位：万元

项目	2023 年 1-9 月	2022 年 1-9 月	变动比例
经营活动产生的现金流量净额	115,804.89	149,028.27	-22.29%
投资活动产生的现金流量净额	-18,781.56	-26,052.87	27.91%
筹资活动产生的现金流量净额	-123,233.23	-108,710.98	-13.36%
现金及现金等价物净增加额	-29,490.61	26,304.04	-212.11%

2023 年 1-9 月，公司经营活动产生的现金流量净额为 115,804.89 万元、投资活动产生的现金流量净额为-18,781.56 万元、筹资活动产生的现金流量净额为-123,233.23 万元、现金及现金等价物净增加额为-29,490.61 元。2023 年 1-9 月经营活动产生的现金流量净额较上年同期减少 22.29%，主要系当期销售商品、提供劳务收到的现金同比有所减少；投资活动产生的现金流量净额较上年同期增加 27.91%，主要系购建固定资产、无形资产和其他长期资产所支付的现金同比有所减少；筹资活动产生的现金流量净额较上年同期减少 13.36%，主要系公司支付的其他与筹资活动有关的现金同比有所增加所致。

4、非经常性明细表主要数据

单位：万元

项目	2023 年 1-9 月	2022 年 1-9 月
非流动资产处置损益	1,875.79	2,814.82
计入当期损益的政府补助	7,717.30	3,947.09
除同本公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，持有交易性金融资产产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、可供出售金融资产和其他非流动金融资产等的投资收益（损失以“-”填列）	84.58	-192.52

项目	2023年1-9月	2022年1-9月
除上述各项之外的其他营业外收入和支出 (其他营业外支出以“-”填列)	54.02	-45.23
其他符合非经常性损益定义的损益项目	56.94	55.11
小计	9,788.64	6,579.28
减：所得税影响数	-2,214.52	-941.24
减：归属于少数股东的非经常性损益	-29.62	-1.24
归属于母公司股东/所有者的非经常性损益	7,544.50	5,636.80

2023年1-9月，公司非经常性损益主要为计入当期损益的政府补助。

(三) 2023年全年业绩预计情况

结合行业发展趋势及公司实际经营情况，预计2023年全年，营业收入为530,000.00万元至570,000.00万元，较2022年全年同比下降16.67%至22.52%；归属于母公司股东的净利润为85,000.00万元至100,000.00万元，同比下降45.26%至53.48%；扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润为77,000.00万元至92,000.00万元，同比下降47.92%至56.41%。

公司对2023年全年经营业绩预计为发行人初步测算数据，未经注册会计师审计或者审阅，且不构成公司的盈利预测或业绩承诺。

八、发行人选择的具体上市标准

根据《上海证券交易所股票上市规则》的相关规定，公司选择的具体上市标准为“最近3年净利润均为正，且最近3年净利润累计不低于1.5亿元，最近一年净利润不低于6000万元，最近3年经营活动产生的现金流量净额累计不低于1亿元或营业收入累计不低于10亿元”。

公司2020年度、2021年度和2022年度归属于母公司股东的净利润分别46,535.49万元、122,613.22万元和182,697.94万元，扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润分别45,638.09万元、119,266.13万元和176,650.69万元，最近3年经营活动产生的现金流量净额累计为460,616.38万元，营业收入累计为1,564,228.37万元。公司最近3年净利润均为正，且最近3年净利润累计不低于1.5亿元，最近一年净利润不低于6,000万元，最近3年经营活动产生的现金流量净额累计不低于1亿元或营业收入累计不低于10亿元，符合

《上海证券交易所股票上市规则》3.1.2 条第一项中规定的财务指标。

九、发行人公司治理特殊安排

截至本招股说明书签署日，发行人不存在公司治理特殊安排。

十、募集资金运用与未来发展规划

（一）募集资金运用

经公司第一届董事会第六次会议及 2022 年第三次临时股东大会批准，本次发行募集资金扣除发行费用后，拟全部用于公司主营业务相关的项目及主营业务发展所需的营运资金，具体如下：

单位：万元

序号	项目名称	项目总投资	计划利用募集资金额
1	上海锦江航运（集团）股份有限公司国际集装箱运输船舶购置项目	190,767.65	190,767.65
2	上海海华轮船有限公司沿海集装箱运输船舶购置项目	21,116.74	21,116.74
3	上海锦江航运（集团）股份有限公司集装箱购置项目	87,118.00	87,118.00
4	上海锦江航运（集团）股份有限公司智能化船舶改造项目	3,500.00	3,500.00
合计		302,502.39	302,502.39

本次发行募集资金将按轻重缓急顺序安排实施，若实际募集资金不能满足上述项目投资需要，资金缺口由公司自筹资金予以解决。

在本次发行募集资金到位前，公司将根据上述项目的实际进度，以自筹资金先行支付部分项目投资款，待本次发行募集资金到位后再以部分募集资金置换先前投入的自筹资金。

（二）未来发展规划

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，是国内运营中日和两岸间集装箱运输班轮航线的高端精品服务商。公司坚持“客户至上、诚信经营、精品服务”的发展理念，充分发挥公司在区位、航运网络体系、服务与品牌形象、数字信息管理系统、组织与人才资源以及企业文化和经营理念等方面的综合优势，为客户提供行业领先的高附加值服务。

公司秉持成为“以集装箱运输为核心的区域性卓越航运企业”的发展愿景，坚持差异化发展模式，在做精做强海上集装箱运输业务的基础上，深入实施“一主两翼”的发展战略，稳健拓展航运产业的价值链条，积极构建综合物流的服务体系，为客户提供多样化、差异化、个性化的服务，通过稳健可持续的经营模式，践行“创绿色航运，享便捷物流”的公司使命。

公司未来将在充分发挥现有优势的基础上，持续聚焦重点业务区域，谋求高质量创新发展。公司将紧紧围绕航运主业，进一步做精做强国际及国内海上集装箱运输业务，牢牢巩固公司在精品航运服务领域的品牌效应，努力拓展航运物流服务的价值创造边界，细化提升管理与专业服务能力，稳步打造服务卓越、管理卓越、效益卓越的精品航运高地。

十一、其他对发行人有重大影响的事项

截至本招股说明书签署日，其他对发行人有重大影响的事项参见本招股说明书“第十节 其他重要事项”之“四、重大诉讼或仲裁事项”。

第三节 风险因素

投资者在评价公司本次发行的股票时，应当认真阅读公司公开披露的信息，除本招股说明书提供的其他各项资料外，应特别认真地考虑下述各项风险因素，自主判断企业的投资价值，自主做出投资决策，自行承担股票依法发行后因公司经营与收益变化导致的风险。下述各项风险主要根据重要性原则或可能影响投资决策的程度大小排序，该排序并不表示风险因素依次发生。

一、与发行人相关的风险

（一）经营风险

1、航运安全风险

公司的集装箱航运业务在运营过程中，可能存在因自然灾害、不可抗力或人为疏失因素而造成集装箱损坏或灭失、装载的货物受损或灭失的风险。若发生安全事故，则可能导致公司面临向相关方赔偿、交通运输工具损毁等风险。公司已为其运输工具按照行业惯例购买相应的财产保险，若事故赔偿支出超出保险赔付金额，将导致公司承担成本增加，影响公司经营业绩。

2、环保风险

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

3、经营成本上升的风险

公司主要经营国际、国内海上集装箱运输服务，经营成本主要包括港口相关费用、燃油成本、船舶折旧、船舶租赁费用等。

港口相关费用是公司向港口码头商采购码头装卸服务等港口相关服务时支付的费用。若未来港口相关费用上升，对公司经营业绩可能产生一定不利影响。

燃油成本是公司日常经营的重要支出项目，燃油价格与国际原油价格关联度高，易受宏观政治、经济因素影响而发生波动，若未来国际原油价格发生大幅上涨，将会加大公司的燃油成本。

自有船舶折旧由船舶购置成本决定，船舶购置成本与船舶租赁费用受航运市场供需水平的影响呈现周期性波动的特性。若公司未能准确把握购船、租船时机，以相对较高的价格水平增加运力，将导致公司后续的经营成本上升。

4、专业人才流失的风险

航运行业发展所依赖的技术日趋复杂，大大提高了对从业人员综合素质的要求。公司在航运人才的招聘、培训和管理等方面具有丰富的实践经验，但未来随着人才竞争的日益加剧、个人需求的日益多样化，专业人才可能因各种主客观因素从公司离职。如公司不能及时引进新的专业人才，将对公司的经营管理和盈利能力造成风险。

5、服务质量及品牌运营风险

公司专注于集装箱航运业务，一直致力于为客户提供多样化、差异化服务，赢得了客户的广泛认可，树立了良好的品牌形象。但未来若因服务品质管控或其他不可抗力等因素，影响公司的服务质量和品牌形象，将对公司的生产运营和盈利能力产生不利影响。

（二）内部控制风险

1、控股股东持股比例较高，存在不当控制的风险

公司的控股股东上港集团直接及间接持有公司 110,000 万股股份，占本次发行前总股本的 100%。本次发行后上港集团仍为公司控股股东。如果上港集团利用其控制地位通过行使表决权或其他方式对公司的发展战略、重大经营、财务决策、人事任免、利润分配等方面实施不当控制，将可能会给公司及其中小股东带来不利影响。

2、业务规模扩张产生的管理风险

本次发行完成后，随着募投项目的实施，公司的业务和资产规模会进一步扩大，员工人数预计也将相应增加，这都对公司的制度建设、运营管理、资金利用、内部控制、财务规范、人才梯队建设等方面提出了更高的要求。如果公司管理层的业务素养和管理水平不能满足业务规模扩大对公司各项规范治理的要求，将可能带来一定的管理风险，并制约公司长远发展。

3、子公司较多带来的内控管理风险

目前公司子公司数量较多，组织结构和管理体系较为复杂，对公司内部管理、统筹规划、生产组织、技术保障、项目研发和业务支持等方面提出较高要求，如果公司管理层不能持续保持高效的管理水平，保证公司的运作机制有效运行，将可能因管理漏洞和内部控制不力而造成不利影响。

（三）财务相关风险

1、经营业绩下滑50%的风险

报告期内，公司的营业收入分别为 342,970.27 万元、537,241.19 万元、684,016.91 万元和 266,021.84 万元，扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润分别为 45,638.09 万元、119,266.13 万元、176,650.69 万元和 49,531.93 万元。

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

单位：万元

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

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

考虑到诸多不确定因素的影响，如果发生全球经济增长乏力、宏观经济周期波动、行业监管政策调整、航运需求下降、航运价格波动、燃油价格上涨、人工成本上升等情况，均可能使公司经营业绩下滑。若多个负面因素叠加爆发，公司有可能发生 2023 年度利润比 2022 年度下降幅度超过 50% 的情况。

2、毛利率波动的风险

报告期内，公司的主营业务毛利率分别 24.74%、35.75%、36.81% 和 29.87%。受航运市场供需结构及市场价格变动、公司自身业务结构及船队规模变动等因素的综合影响，毛利率存在一定波动性。如果公司受到行业监管政策、市场供需关系、燃油价格变动等因素的影响，主营业务毛利率可能发生较大波动，从而影响公司的经营业绩。

3、汇率波动及汇兑损益的风险

公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，业务收入主要以美元、日元等外币结算。报告期内，公司汇兑损益分别 4,343.53 万元、7,111.43 万元、-7,339.93 万元和 4,576.67 万元，存在一定波动。随着国家持续推动汇率市场化改革，人民币汇率双向浮动弹性增强，汇率波动幅度可能较大。若人民币对美元、日元等结算货币持续升值，且公司未能采取有效措施规避汇率风险，则将对公司经营业绩产生一定的不利影响。

4、固定资产及使用权资产减值的风险

公司固定资产及使用权资产主要由房屋及建筑物、运输船舶和集装箱构成。截至 2023 年 6 月末，公司固定资产及使用权资产账面价值占资产总额的比例为 30.90%，占比较高。报告期各期末，公司固定资产及使用权资产中均不存在由于市价持续下跌、技术陈旧、损坏或长期闲置等原因导致可收回金额低于

账面价值的情况。但若未来公司经营业绩未能保持良好发展态势，船舶制造技术更新迭代等情况发生，可能会出现固定资产及使用权资产减值的风险。

（四）募集资金投向相关的风险

1、募集资金投资项目实施风险

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

2、本次发行摊薄即期回报的风险

本次发行后公司的总股本和净资产将会相应增加。但由于募集资金使用产生效益需要一定时间，在公司总股本和净资产均增加的情况下，如果公司未来业务规模和净利润未能产生相应幅度的增长，预计短期内公司每股收益和加权平均净资产收益率等指标将出现一定幅度的下降，本次募集资金到位后股东即期回报（每股收益、净资产收益率等财务指标）存在被摊薄的风险。

3、新增固定资产折旧费用影响未来经营业绩的风险

本次募集资金投资项目完成后，公司的固定资产增加幅度较大，募集资金投资项目完成后，公司每年新增折旧摊销费用预计为 20,477.30 万元。如果市场环境发生重大不利变化，公司募投项目产生收入不及预期，则公司将面临固定资产折旧费用增加而导致公司盈利能力下降的风险。

二、与行业相关的风险

（一）市场风险

1、宏观经济波动风险

集装箱航运行业需求以及行业景气程度与宏观经济周期的关联度较高。世界宏观经济波动、全球贸易需求变化等因素将对公司下游客户需求产生影响，

进而对公司的经营状况产生影响。宏观经济走势的不确定性为公司未来发展带来风险，若未来宏观经济短期内出现周期性波动导致全球进出口贸易需求发生不利变化，可能会对公司业务发展产生不利影响。

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。

（二）行业风险

1、集装箱航运行业的周期性风险

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

2、行业运力供给过剩风险

投入运营的船舶运力决定了集装箱航运行业的供给情况。对未来市场价格变动趋势以及钢材价格变动趋势的预期，将影响新造船舶订单和旧船拆船订单，进而影响集装箱船舶运力的供给。2021年度，受运价上涨的影响，新造船舶订单数量有一定幅度的增长，该部分新增运力将在未来投入航运市场。若运力供应出现过剩的情况，市场运价将可能出现下行风险，进而对公司的经营业绩造

成不利影响。

3、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 $\pm 20\%$ 、 $\pm 50\%$ 的变动情况下，发行人报告期内部分年度的净利润可能存在亏损的情形。

4、行业监管相关风险

公司的业务开展需获得交通、海事等行业监管部门的许可或批准，并取得相关经营资质许可。若公司在经营中违反了相关的法律法规，或未能及时取得、更新或续期相关经营资质许可，可能会受到行政处罚，继而对业务经营造成不利影响。

5、行业政策变化风险

航运行业作为国家重要的基础性产业，一直受到国家的高度重视。近年来，国务院、各部委、地方政府等陆续出台了一系列支持和鼓励行业发展的政策，如《水运“十四五”发展规划》《国家综合立体交通网规划纲要》《交通强国建设纲要》《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》《上海市人民政府关于印发〈上海国际航运中心建设“十四五”规划〉的通知》等。虽然国家大力支持航运行业的发展，但如果未来国家相关产业政策发生变化和调整，可能会影响到公司所处的行业发展前景，进而对公司的经营产生一定影响。

三、其他相关风险

（一）股票价格波动的风险

公司股票拟在上海证券交易所主板上市，上市后公司股票的市场交易价格

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

（二）突发事件、不可抗力风险

在公司日常经营过程中，无法排除因政治、政策、经济、自然灾害、突发公共卫生事件、战争等在内的不可抗力事件对公司的资产、人员以及供应商或客户造成损害，如台风、海啸、地震等自然灾害都会对航运行业的正常经营形成制约，由此引发的船舶搁浅、碰撞、沉船、火灾、机械故障等各种意外事故可能对船舶、船载货物甚至港口造成损失，导致人员伤害，造成运输线路中断、运输时间延迟，从而对公司的生产经营造成不利影响的情形。

第四节 发行人基本情况

一、发行人基本情况

中文名称	上海锦江航运（集团）股份有限公司
英文名称	Shanghai Jinjiang Shipping（Group）Co.,Ltd.
注册资本	110,000 万元人民币
法定代表人	庄晓晴
成立日期	1983 年 03 月 24 日
整体变更日期	2022 年 06 月 07 日
住所	上海市浦东新区龙居路 180 弄 13 号 2 楼
邮政编码	200021
联系电话	021-53866646
传真号码	021-63904798
公司网址	www.jjshipping.cn
电子邮箱	ir@jjshipping.cn
负责信息披露和投资者关系的部门	董事会办公室
负责人	汪蕊莹
联系电话	021-53866646

二、发行人的设立情况和报告期内的股本和股东变化情况

（一）锦江有限的设立情况

1983 年 2 月 3 日，上海市人民政府办公厅下发《关于市人民政府同意成立上海市锦江航运有限公司的通知》（沪府办外[1983]55 号），同意上海海运局、上海市工商界爱国建设公司、上海市投资信托公司、上海锦江饭店合资设立锦江有限。上海海运局、上海市投资信托公司、上海锦江饭店、上海市工商界爱国建设公司共同制定、签署《上海市锦江航运有限公司章程》和《合资经营合同书》，约定锦江有限为四方合资设立的有限责任公司，经济责任以注册资本为限，各方分别出资 75 万元。

1983 年 3 月 24 日，上海市工商行政管理局出具《核发<营业执照>通知单》，核准锦江有限开业登记，载明锦江有限经济性质为全民所有制，注册资金为 300 万元。

锦江有限设立时的股权结构如下表所示：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	上海海运局	75.00	25.00%
2	上海市投资信托公司	75.00	25.00%
3	上海锦江饭店	75.00	25.00%
4	上海市工商界爱国建设公司	75.00	25.00%
合计		300.00	100.00%

（二）锦江航运的设立情况

公司系由锦江有限原股东作为发起人，整体变更设立的股份有限公司。

2022年3月8日，上港集团出具《关于同意上海锦江航运（集团）有限公司变更为股份有限公司的批复》（沪港务投发[2022]69号），同意锦江有限变更为股份有限公司。

2022年3月18日，普华永道出具《审计报告》（普华永道中天特审字[2022]第2690号），截至2021年12月31日，锦江有限经审计的净资产为274,524.62万元。

2022年3月18日，东洲评估出具《资产评估报告》（东洲评报字[2022]第0279号），截至评估基准日2021年12月31日，锦江有限经评估的净资产值为476,840.80万元。该评估报告已经上港集团备案。

2022年3月18日，锦江有限召开董事会及股东会，审议通过了《关于上海锦江航运（集团）有限公司整体变更设立股份有限公司的议案》，同意将锦江有限整体变更为股份有限公司，锦江有限现有股东作为发起人，以锦江航运截至2021年12月31日经审计确认的母公司净资产274,524.62万元扣除其他综合收益和专项储备后的金额为基础，按2.4838:1的比例折为股份有限公司股份总额110,000.00万股，每股面值为人民币1.00元（注册资本为110,000.00万元），剩余163,215.06万元计入公司资本公积。

2022年3月21日，锦江有限全体股东作为发起人共同签署《上海锦江航运（集团）股份有限公司发起人协议》。

2022年3月28日，公司召开创立大会暨第一次股东大会会议，同意各发

起人以其各自持有的公司出资份额所对应的公司经审计的净资产出资，以公司经审计的截至 2021 年 12 月 31 日的账面净资产人民币 274,524.62 万元扣除其他综合收益和专项储备后的金额为基础，折为股份公司股份 110,000 万股，每股面值为人民币 1 元，股份公司的注册资本（股本总额）为人民币 110,000 万元；净资产扣除其他综合收益和专项储备后超过股本的金额为人民币 163,215.06 万元，均进入股份公司的资本公积。

2022 年 6 月 7 日，上海市市场监督管理局核发改制为股份有限公司后的公司《营业执照》。

2022 年 6 月 9 日，普华永道出具了《上海锦江航运（集团）股份有限公司以净资产折股投入注册资本的验资报告》（普华永道中天验字（2022）第 0284 号），验证截至 2022 年 3 月 28 日，锦江航运的实收资本为 110,000.00 万元。

锦江航运设立时的股份结构如下表所示：

序号	股东名称	持股数量（万股）	持股比例
1	上海国际港务（集团）股份有限公司	107,800.00	98.00%
2	上海港国际客运中心开发有限公司	2,200.00	2.00%
合计		110,000.00	100.00%

（三）报告期内的股本和股东变化情况

1、2020年期初，锦江有限的股权情况

2020 年 1 月 1 日，锦江有限的股权结构如下表所示：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	上海国际港务（集团）股份有限公司	110,000.00	100.00%
合计		110,000.00	100.00%

2、2022年1月，第一次股权转让

2021 年 12 月 23 日，上港集团召开总裁（扩大）办公会议，同意将上港集团所持锦江有限 2% 股权按 2020 年 12 月 31 日经审计的账面值划转给国客中心。2021 年 12 月 31 日，上港集团和国客中心签署《无偿划转协议》并约定协议生效日为划转标的交割日。

2022年1月14日，锦江有限召开股东会并作出决议，同意通过本次股权划转后的锦江有限章程。

2022年1月24日，上海市浦东新区市场监督管理局核发变更后的《营业执照》。

本次股权划转完成后，锦江有限的股权结构如下表所示：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	上海国际港务（集团）股份有限公司	107,800.00	98.00%
2	上海港国际客运中心开发有限公司	2,200.00	2.00%
合计		110,000.00	100.00%

三、报告期内的重大资产重组情况

报告期内，发行人不存在重大资产重组的情形。

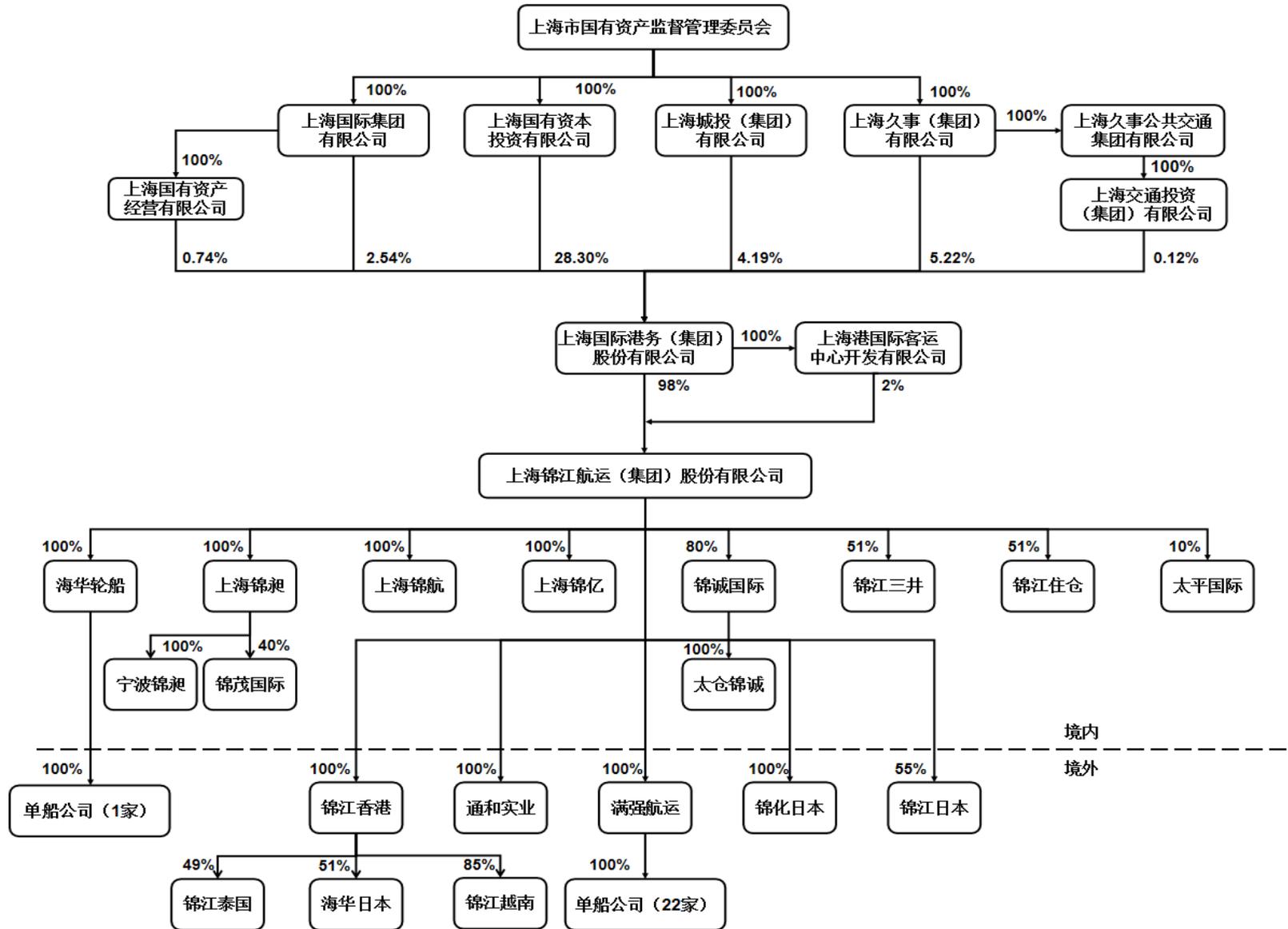
四、在其他证券市场的上市/挂牌情况

截至本招股说明书签署日，公司不存在在其他证券市场上市挂牌的情况。

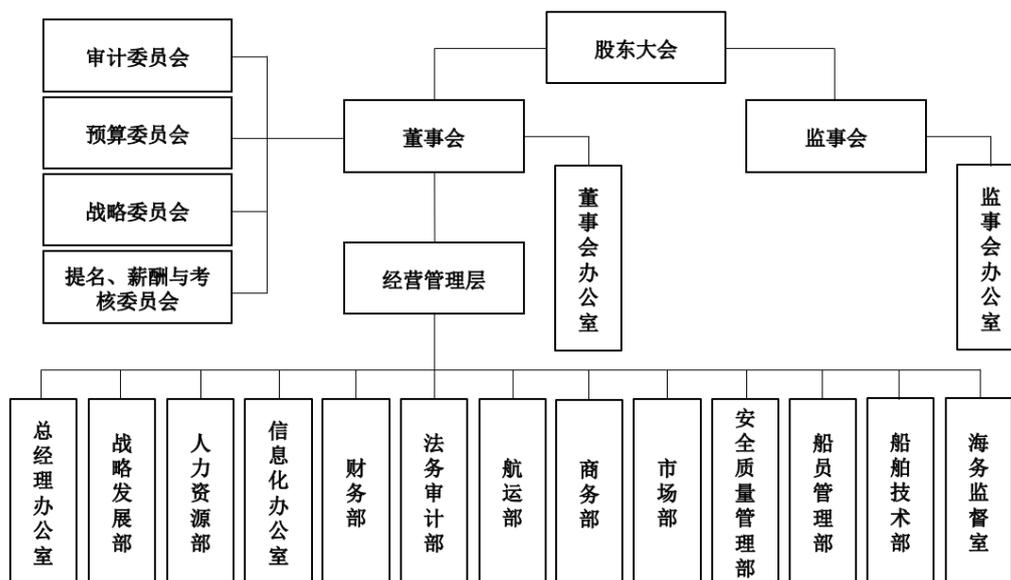
五、发行人的股权结构及组织架构

（一）发行人的股权结构

截至本招股说明书签署日，公司股权结构如下：



（二）发行人的组织架构



注：公司设党委、纪委、工会及团委，工作部门为党群工作部、督查室。

（三）发行人主要职能部门职责

公司各主要职能部门的职责如下：

1、董事会办公室

负责董事会日常事务管理工作；负责资本市场、融资等方面的分析研究，关注国家对直接资本市场政策变化，综合分析证券市场及其他直接资本市场动态；负责投资者关系规范、建设和管理，制订和不断完善公司投资者关系管理办法；负责公司治理和信息披露工作，包括公司股东大会、董事会及各专门委员会会议的召开等。

2、监事会办公室

负责监事会日常事务管理工作；负责筹备和组织监事会会议的召开；负责有关公司监事会工作和监管政策方面的研究；负责与董事会办公室及公司有关职能部门的联系和沟通；负责检查和反馈监事会有关决议的落实情况。

3、总经理办公室

负责公司总部各类文书处理，包括文件的流转和督办，并做好整理与保管；负责公司总部档案管理工作，建立锦江航运档案管理相关制度并监督落实；负

责公司品牌宣传与信用管理；做好公司行政、后勤保障及秘书工作。

4、战略发展部

负责公司战略管理工作，拟定公司中长期发展战略规划草案，保证锦江航运的战略监控和协调功能，并建立锦江航运统一的投资管理体系，根据公司战略，制定公司投资规划，策划与实施公司各类投资项目和融资方案，积极拓展融资渠道。按规定督促和指导公司对各投资项目、投资企业的管理，监督和分析投资企业运行情况，参与成员单位年度经营业绩考核目标的核定。

5、人力资源部

负责公司人力资源管理，根据公司发展战略目标，提出公司组织机构设置和优化的建议，为公司实现战略目标和全体员工实现自我成长提供全面和专业的支持。负责锦江航运人力资源集团管控职能，包括人力资源规划、员工招聘与配置、培训与开发、薪酬福利管理、绩效管理、员工关系、外事管理工作，制定制度、政策、计划、预算等，并监督执行。

6、信息化办公室

负责锦江航运 IT 基础设施及信息化管理系统的规划、选型、实施、维护，建立并完善信息化管理体系及信息化管理平台，管理指导成员企业信息化工作，提升锦江航运 IT 基础设施的可用性、网络环境安全性，确保锦江航运整体信息安全。负责公司船岸办公技术支持。

7、财务部

负责开展公司会计核算、预决算管理、资产管理、资金管理、税务管理、内控管理、账单审核管理、对锦江航运成员单位的财务监管等财务活动，保障公司正常运行。参与资本运营方案，审查、分析锦江航运重大资产购置、处置以及对外投资等重大财务活动，并监督实施。负责编制分析报告，向最高管理层提供部门所辖业务范畴内的决策建议。

8、法务审计部

负责评判与控制公司在生产经营管理中存在的法律风险、内部控制风险，建立健全公司法律风险防范和预警机制，为公司经营管理提供法律建议和法律

风险提示，协助公司管理层依法决策，为公司提供法律保障，引导公司健康发展。负责海商货损货差等纠纷的处理及理赔工作。负责制定公司内部审计工作制度、流程、计划并组织实施，负责经济责任审计、专项审计的协调及实施。负责公司租船管理工作。

9、航运部

负责公司航线经营与管理，包括航线经营年度工作计划与年度预算的制订，并组织实施等；负责航线的规划、布局与发展，开展航线开拓的市场调研与分析，并提出决策建议，负责新航线开设及舱位合作的建议与洽谈，提出可行性方案，并组织实施；负责公司货运安全管理，协助相关部室指导船舶合理配载、安全积载和特种货物运输管理；负责值班调度工作，确保岸基与船舶通讯畅通，监控船舶安全运行。

10、商务部

负责公司集装箱运营管理，包括使用规划的制定，年度用箱需求计划制定，提出用箱建议等；负责集装箱的租赁及管理，负责集装箱堆存、维修业务的管理，负责制定集装箱调配计划，提高集装箱周转率，控制集装箱使用成本；负责对集装箱超期使用费的管理；监控锦江航运运价策略的执行情况，负责职责范围内采购协议的谈判、审核、签约、跟踪。

11、市场部

负责公司市场开发与客户管理相关规定的制定。负责锦江航运的市场营销及客户管理，负责航线经营所需的货源揽取及协议客户的开发、建立、维护，负责海运市场信息的收集、整理和反馈，掌握市场动态，为相关部室或公司领导提供信息决策支持。负责全程物流产品设计、营销推广，整合境内外物流资源，提升全程物流服务水平。负责航运电商运营管理。

12、安全质量管理部

负责公司综合管理体系（质量管理体系、环境管理体系、供应链安全管理体系、船舶安全管理体系、安全生产标准化、能源管理体系）的建立，负责船舶保安计划、海事劳工管理体系的日常运行，并对综合管理体系日常运行进行

监控、维护和改进，确保其有效运行，负责锦江航运安全生产管理与监督工作。负责处理锦江航运安全生产委员会的日常事务。

13、船员管理部

负责公司的船员管理工作，代表船东履行船员管理相关职责，包括不限于履行体系文件要求的所有船东职责。负责公司船员队伍发展战略的制定与执行，确保建设符合锦江航运品牌战略要求的船员队伍。负责代表船东签署海员就业协议等相关协议，切实履行监督与指导职能，确保落实船东要求。负责制定船员在船期间的培训、考核、任用、伤病等管理规定，制定船舶年度检查考核办法、船员激励考核管理办法。

14、船舶技术部

负责船舶机电设备、通导设备、船体方面和技术的监控、状态评估和管理；管理船舶船级证书的副本，确保所辖业务范围内的船舶各项技术证书的有效性；负责船员专业技术培训，实施培训成果考核；确保公司营运船舶设备安全，负责船舶备件及物料管理，负责船舶各类事故的应急抢险、事故处理与分析工作；负责公司船舶更新计划；负责船舶节能减排工作。

15、海务监督室

负责船舶安全工作的监控和管理，定期开展海务专项检查，监控船舶在各种气象条件下的航行安全；监督公司船舶救生消防设备的维护与保养；负责船长、驾驶员的适任监控以及甲板业务指导；负责新航区、港口资料的收集、整理，做好新航线的规划相关职能。负责船舶演练及船岸联合演习计划编制与组织实施。参与船舶各类事故的应急抢险工作，负责船舶海事事故调查处理及调查分析的质询工作。

16、党群工作部

负责公司党委等各项党群工作，为公司的管理和经营工作提供政治、思想、组织保障，负责公司干部管理工作，负责公司党委宣传计划的制定及实施，负责公司总部的日常思想政治教育、企业文化、精神文明建设和普法教育等工作；负责公司人民武装部和交通战备办公室的日常工作。

17、督查室

协助党委，配合行政，统筹推进企业党风和反腐倡廉建设，以党员干部为重点对象进行教育、管理与监督，对违反党纪政纪的违纪行为和违反党纪国法的案件进行调查与处理。负责建立健全公司党风廉政责任制度、反腐倡廉工作制度、纪检工作制度。负责公司三级预控网络建设及监督工作。

六、发行人控股子公司、参股公司、分公司情况

截至本招股说明书签署日，发行人控股子公司、主要参股公司以及分公司具体情况如下：

（一）重要子公司情况

截至本招股说明书签署日，公司重要子公司的具体情况如下：

项目	基本情况
公司名称	上海海华轮船有限公司
注册资本	33,500 万元人民币
实收资本	33,500 万元人民币
法定代表人	李伽
成立日期	1990-12-08
公司类型	有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）
统一社会信用代码	91310115132204275T
注册地和主要生产 经营地	中国（上海）自由贸易试验区临港新片区顺通路 5 号 B 座 228F 室
股东构成及控制情 况	锦江航运持有其 100% 股份，能够对其实施控制
主营业务及在发行 人业务板块中定位	海上集装箱运输
经营范围	海洋货物运输，国内沿海及长江中下游普通货船、外贸集装箱内支线班轮运输，从事国际船舶管理业务，国际集装箱班轮运输业务，国际、国内货运代理服务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

海华轮船最近一年一期主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2023 年 6 月 30 日/2023 年 1-6 月	2022 年 12 月 31 日/2022 年度
总资产	166,541.52	158,739.90
净资产	127,878.53	98,980.58
营业收入	80,085.39	176,313.77

项目	2023年6月30日/2023年1-6月	2022年12月31日/2022年度
净利润	28,816.42	44,196.32

注：上述财务数据已纳入经普华永道审计的合并财务报表。

（二）发行人其他控股子公司

公司其他控股子公司基本情况如下：

1、锦诚国际

项目	基本情况
公司名称	上海市锦诚国际船务代理有限公司
注册资本	1,000 万元人民币
实收资本	1,000 万元人民币
法定代表人	陈燕
成立日期	2000-10-19
公司类型	其他有限责任公司
统一社会信用代码	91310115703051285U
住所	中国（上海）自由贸易试验区富特西一路 439 号 01 楼 309 室
股东构成	锦江航运持有其 80% 股份，能够对其实施控制，交通运输部机关服务局持有其 20% 股份
主营业务	船舶代理
经营范围	经营中外籍国际船舶代理及相关业务；国内船舶代理；缮制单证，代签提单、运输合同、速遣滞期协议，代收代付款项；办理船舶进出港手续，联系安排引水、靠泊、装卸；报关，办理货物的托运和中转；揽货和组织客源，洽订舱位；船舶维修（除拆船业务），船员接送，国际、国内航行船舶物料、生活品（含食品）供应，联系水上救助，协助处理海商海事，代为处理船舶、船员、旅客或货物的有关事项，无船承运业务，国内货运代理、海上国际货运代理，经营各类商品和技术的进出口，附设分支机构。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

2、上海锦昶

项目	基本情况
公司名称	上海锦昶物流有限公司
注册资本	1,000 万元人民币
实收资本	1,000 万元人民币
法定代表人	陈燕
成立日期	2002-12-04
公司类型	有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）
统一社会信用代码	91310109745611105D
住所	上海市虹口区海宁路 358 号第 8 层辅楼 806 室

项目	基本情况
股东构成	锦江航运持有其 100% 股份，能够对其实施控制
主营业务	货物运输代理
经营范围	承办海运、空运进出口货物的国际运输代理业务，包括：揽货、订舱、仓储、中转，集装箱拼装拆箱、结算运杂费、报关、报验、保险、相关的短途运输服务及运输咨询服务，无船承运业务，寄递业务（除信件及其它具有信件性质的物品），在上海海关的关区内从事报关业务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

3、上海锦航

项目	基本情况
公司名称	上海锦航人力资源有限公司
注册资本	600 万元人民币
实收资本	600 万元人民币
法定代表人	赵小兵
成立日期	2014-04-02
公司类型	有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）
统一社会信用代码	9131011509369985XG
住所	上海市黄浦区淮海中路 98 号 14 层 1401 室-16
股东构成	锦江航运持有其 100% 股份，能够对其实施控制
主营业务	船舶配员服务
经营范围	许可项目：劳务派遣服务；海员外派业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）

4、上海锦亿

项目	基本情况
公司名称	上海锦亿仓储物流有限公司
注册资本	1,122.1933 万元人民币
实收资本	1,122.1933 万元人民币
法定代表人	周卫东
成立日期	2001-05-30
公司类型	有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）
统一社会信用代码	91310000607432598R
住所	上海市杨浦区双阳路 436-444 号二层
股东构成	锦江航运持有其 100% 股份，能够对其实施控制
主营业务	集装箱堆存

项目	基本情况
经营范围	仓储及提供集装箱堆存、修理、仓储机械修理服务；承办海运、陆运、空运进出口货物、国际展品、私人物品及过境货物的国际货物运输代理业务，包括：揽货、订舱、托运、仓储、中转、集装箱拼装拆箱、结算运杂费、报关、报验、报检、保险、相关的短途运输服务及运输咨询业务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

5、太仓锦诚

项目	基本情况
公司名称	太仓锦诚国际船务代理有限公司
注册资本	600 万元人民币
实收资本	600 万元人民币
法定代表人	蒋友银
成立日期	2003-12-08
公司类型	有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）
统一社会信用代码	913205857558692309
住所	太仓港经济技术开发区北环路 20 号港城广场 4 号楼 2112-2115 室
股东构成	发行人控股子公司锦诚国际持有其 100% 股份，能够对其实施控制
主营业务	船舶代理
经营范围	在太仓口岸接受船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人的委托：办理船舶进出港口手续，联系安排引航、靠泊和装卸；代签提单、运输合同，代办接受订舱业务；办理船舶、集装箱以及货物的报关手续；承揽货物、组织货载，办理货物、集装箱的托运和中转；代收运费，代办结算；组织客源，办理有关海上旅客运输业务；承办海运、陆运、空运进出口货物国际运输代理业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

6、宁波锦昶

项目	基本情况
公司名称	宁波锦昶物流有限公司
注册资本	500 万元人民币
实收资本	-
法定代表人	谭小甜
成立日期	2023 年 6 月 16 日
公司类型	有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）
统一社会信用代码	91330212MACL3LTL8L
住所	宁波市鄞州区白鹤街道王隘南路 7 号 111 室
股东构成	发行人控股子公司上海锦昶持有其 100% 股份，能够对其实施控制
主营业务	货物运输代理
经营范围	许可项目：道路货物运输（不含危险货物）（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以审批结果为准）。一般项目：国际货物运

	输代理；国内货物运输代理；无船承运业务；报关业务；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）。
--	---

7、锦江香港

项目	基本情况
公司名称	锦江航运投资（香港）有限公司
已发行股本总额	500,000,000 股
已缴股本总额	500,000,000 元人民币
成立日期	2014 年 1 月 17 日
公司注册编号	2028402
住所	ROOM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT ROAD WEST HK
股东构成	锦江航运持有其 100%股份，能够对其实施控制
主营业务	实业投资

8、满强航运

项目	基本情况
公司名称	满强航运有限公司
已发行股份总数	1,500,000 股
已缴股本总额	1,500,000 港币
成立日期	1987 年 11 月 20 日
公司注册编号	203953
住所	ROOM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT ROAD WEST HK
股东构成	锦江航运持有其 100%股份，能够对其实施控制
主营业务	远洋货物运输

9、通和实业

项目	基本情况
公司名称	通和实业有限公司
已发行股份总数	5,910,000 股
已缴股本总额	5,910,000 港币
成立日期	1987 年 10 月 30 日
公司注册编号	202309
住所	FLAT/RM 1105 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST
股东构成	锦江航运持有其 100%股份，能够对其实施控制
主营业务	集装箱租赁

10、锦化日本

项目	基本情况
公司名称	锦化株式会社
资本金	3,200 万日元
已发行股份总数	512 股
成立日期	1993 年 9 月 1 日
公司注册编号	0100-01-081069
住所	东京都港区西新桥一丁目 15 番 4 号银泉西新桥大厦 3 楼
股东构成	锦江航运持有其 100% 股份，能够对其实施控制
主营业务	货物运输代理

11、锦江日本

项目	基本情况
公司名称	锦江航运（日本）株式会社
资本金	2,000 万日元
已发行股份总数	400 股
成立日期	2001 年 2 月 26 日
公司注册编号	0100-01-072924
住所	东京都港区西新桥一丁目 15 番 4 号银泉西新桥大厦 3 楼
股东构成	锦江航运持有其 55% 股份，能够对其实施控制；住友仓库株式会社持有其 45% 股份
主营业务	船舶代理

12、海华日本

项目	基本情况
公司名称	海华轮船（日本）株式会社
资本金	5,000 万日元
已发行股份总数	1,000 股
成立日期	2023 年 2 月 28 日
公司注册编号	0104-01-172835
住所	东京都港区西新桥一丁目 15 番 4 号银泉西新桥大厦 3 楼
股东构成	锦江香港持有其 51% 股份，能够对其实施控制；金发实业（香港）有限公司持有其 49% 股份
主营业务	船舶代理

13、锦江越南

项目	基本情况
公司名称	锦江航运（越南）有限公司
资本金	25 万美元
成立日期	2023 年 10 月 3 日
公司注册编号	0318076561
住所	CJ Building, No. 2Bis-4-6 Le Thanh Ton, Ben Nghe Ward, District 1, Ho Chi Minh City, Vietnam
股东构成	锦江香港持有其 85% 股份，能够对其实施控制；PACIFIC MARINE COMPANY LIMITED 持有其 15% 股份
主营业务	船舶代理

14、单船公司

截至本招股说明书签署日，公司下属子公司满强航运持有 22 家单船公司 100% 的股份，能够对其实施控制；下属子公司海华轮船持有 1 家单船公司 100% 的股份，能够对其实施控制，具体情况如下：

序号	公司名称	已发行股份总数	已缴股本总额	成立日期	公司注册编号	住所	股东构成	主营业务
1	SUPER FAITH SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2016 年 5 月 11 日	2375286	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
2	SUPER PIONEER SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2016 年 5 月 11 日	2375290	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HK	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
3	SUPER UNION SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2016 年 5 月 11 日	2375311	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HK	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
4	SUPER ZHENDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2020 年 9 月 22 日	2979353	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HK	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
5	SUPER TIANJIN SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2020 年 9 月 22 日	2979357	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HK	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
6	SUPER SHANGHAI SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2020 年 9 月 22 日	2979362	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HK	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
7	SUPER GUANGZHOU SHIPPING	10,000 股	10,000 美元	2020 年 9 月 22 日	2979386	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁

序号	公司名称	已发行股份总数	已缴股本总额	成立日期	公司注册编号	住所	股东构成	主营业务
	(HONG KONG) LIMITED					RD WEST HK	份	
8	SUPER GUANDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2020 年 9 月 22 日	2979393	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HK	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
9	SUPER SHENGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2020 年 9 月 22 日	2979399	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HK	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
10	SUPER SHANGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2021 年 4 月 27 日	3042712	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
11	SUPER MINGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2021 年 4 月 27 日	3042904	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
12	SUPER YIDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2021 年 11 月 3 日	3098885	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
13	SUPER HUDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2021 年 11 月 3 日	3098988	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HONGKONG	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
14	SUPER CHAMPION SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2022 年 1 月 6 日	3118840	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
15	SUPER APEX SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2022 年 1 月 6 日	3119150	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
16	SUPER VANGUARD SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2022 年 1 月 6 日	3118828	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
17	SUPER COURAGE SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2022 年 1 月 6 日	3118844	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
18	SUPER ENERGY SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2022 年 1 月 6 日	3118852	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
19	SUPER ENTERPRISE	10,000 股	10,000 美元	2022 年 1 月 6 日	3118858	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-	满强航运持有其	船舶租赁

序号	公司名称	已发行股份总数	已缴股本总额	成立日期	公司注册编号	住所	股东构成	主营业务
	SHIPPING (HONG KONG) LIMITED					191 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG	100% 股份	
20	SUPER MILLENNIUM SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2022 年 1 月 6 日	3118859	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
21	SUPER TRANSIT SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2022 年 1 月 6 日	3118868	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HK	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
22	SUPER TROPHY SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	10,000 股	10,000 美元	2022 年 1 月 6 日	3118874	RM 1101-5 HONG KONG PLAZA 186-191 CONNAUGHT RD WEST HONG KONG	满强航运持有其 100% 股份	船舶租赁
23	GLORY SEASON SHIPPING COMPANY LIMITED	10,000 股	10,000 港币	2014 年 5 月 22 日	2100067	UNIT 2507, 25/F COSCO TOWER GRAND MILLENNIUM PLAZA 183 QUEEN'S RD CENTRAL HK	海华轮船持有其 100% 股份	船舶租赁

15、母子公司业务定位

上述子公司具有明确的业务职能划分，分工明确，紧紧围绕公司主营业务展开，具体情况如下：

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	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满意度，增强客户粘性	
		太仓锦诚国际船务代理有限公司	锦诚国际全资子公司	
		上海锦昶物流有限公司	一级子公司 从事货物代理业务，为发行人航运业务揽收货源，并为客户提供物流等增值服务，有利于发行人保障经营业务稳定性	
		宁波锦昶物流有限公司	上海锦昶全资子公司	
		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	

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
			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	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
	锦江航运（越南）有限公司	锦江香港控股子公司	报告期后新设公司，暂未开展业务，未来将从事锦江航运越南口岸总代理，为锦江航运越南口岸航运业务提供配套的船代服务和揽收越南地区的货源，有利于保障锦江航运经营业务稳定性
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
投资平台	锦江航运投资（香港）有限公司	一级子公司	发行人境外投资平台

（三）主要参股公司情况

1、锦江三井

项目	基本情况
公司名称	上海锦江三井仓库国际物流有限公司
注册资本	43,300 万元人民币
实收资本	43,300 万元人民币
法定代表人	胡松龄
成立日期	2012-10-16
公司类型	有限责任公司（中外合资）
统一社会信用代码	91310115054572370M
住所	上海市浦东新区申东路 251 弄 6 号
股东构成	锦江航运持有其 51.00% 股份，三井仓库ホールディングス株式会社持有其 36.79% 股份，三井仓库（中国）投资有限公司持有其 12.21% 股份
主营业务	仓储物流
经营范围	进出口货物和国内货物的仓储以及相关关联的分拨、配送、检品、包装、简单加工整理等物流服务，有关物流业务的咨询；承办海运、陆运、空运进出口货物、国际展品、私人物品及过境货物国际运输代理业务，包括：揽货、订舱、仓储、中转、集装箱拼装拆箱、结算运杂费、报关、报验、相关的短途运输服务及咨询业务；食品

项目	基本情况
	的批发、进出口、佣金代理（拍卖除外），并提供相关的配套服务；在申东路 251 弄 5-6 号从事自有房屋租赁服务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

2、锦江住仓

项目	基本情况
公司名称	上海锦江住仓国际物流有限公司
注册资本	30,800 万元人民币
实收资本	30,800 万元人民币
法定代表人	赵小兵
成立日期	2012-10-16
公司类型	有限责任公司（中外合资）
统一社会信用代码	913100000545944495
住所	上海市浦东新区申东路 251 弄 4 号
股东构成	锦江航运持有其 51.00% 股份，株式会社住友仓库持有其 49.00% 股份
主营业务	仓储物流
经营范围	进出口货物和国内货物的仓储以及相关关联的分拨、配送、检品、包装、简单加工整理等物流服务，有关物流业务的咨询；承办海运、陆运、空运进出口货物、国际展品、私人物品及过境货物国际运输代理业务，包括：揽货、订舱、仓储、中转、集装箱拼装拆箱、结算运杂费、报关、报验、相关的短途运输服务及咨询业务；食品流通；在申东路 251 弄 4 号从事自有房屋租赁服务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

3、锦茂国际

项目	基本情况
公司名称	锦茂国际物流（上海）有限公司
注册资本	80 万美元
实收资本	80 万美元
法定代表人	秦薇
成立日期	2011-03-07
公司类型	有限责任公司（中外合资）
统一社会信用代码	91310000569612933X
住所	中国（上海）自由贸易试验区临港新片区业盛路 188 号 A-1163 室
股东构成	上海锦昶持有其 40.00% 股份，TRADIA 株式会社持有其 40.00% 股份，OMTRANS 物流有限公司持有其 20.00% 股份
主营业务	货物运输代理
经营范围	承办海运、空运进出口货物的国际运输代理业务，包括：揽货、订舱、仓储、中转、集装箱拼装拆箱、结算运杂费、报关、报验、保险及相关的咨询服务；提供国际货物流通领域的供应链管理，无船承运业务。【依法须经批准的项目，经相关部

项目	基本情况
	门批准后方可开展经营活动】

4、锦江泰国

项目	基本情况
公司名称	锦江航运代理（泰国）有限公司
注册资本	800 万泰铢
实收资本	800 万泰铢
成立日期	2022 年 11 月 24 日
公司注册编号	No.0105565190389
住所	1168/110 Lumpini Tower, 37 th Floor, Rama IV Road, Thungmahamek, Sathorn, Bangkok
股东构成	TCC Agency limited 持有 40799 股，锦江香港持有 39200 股，Tom Chalermkarnchana 持有 1 股
主营业务	船舶代理

5、太平国际

项目	基本情况
公司名称	上海太平国际货柜有限公司
注册资本	2,600 万美元
实收资本	2,600 万美元
法定代表人	徐进永
成立日期	1989-05-05
公司类型	有限责任公司（台港澳与境内合资）
统一社会信用代码	91310000607211330K
住所	上海市嘉定区嘉朱公路 2667 号
股东构成	香港胜狮货柜企业有限公司持有其 64.86% 股份，光大嘉宝股份有限公司持有其 15.14% 股份，锦江航运持有其 10.00% 股份，中外运上海（集团）有限公司持有其 10.00% 股份
主营业务	运输设备制造
经营范围	国际通用货柜以及货柜有关配套产品、罐式集装箱的生产、修理和内外销业务，危险化学品包装物、容器的进出口业务。（不涉及国营贸易管理商品；涉及配额、许可证管理商品的，按照国家有关规定办理申请）【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

（四）子公司报告期是否受到过行政处罚，是否构成重大违法行为

发行人各子公司生产经营情况良好，报告期内受到的行政处罚情节轻微或已由处罚机关出具了不属于重大违法违规行为的证明文件，均不构成重大违法违规行为，不会对本次发行构成法律障碍。

发行人子公司报告期内受到的行政处罚具体情况请参见本招股说明书“第八节 公司治理与独立性”之“三、报告期内违法违规行情况”。

（五）发行人实际控制人、董事、高级管理人员是否直接或间接持有发行人子公司的权益

发行人实际控制人为上海市国资委，董事、高级管理人员的情况请参见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“九、董事、监事、高级管理人员情况”。

截至报告期末，发行人实际控制人、董事、高级管理人员均未直接持有发行人子公司的权益；发行人实际控制人上海市国资委，部分董事、高级管理人员通过持有上港集团股票间接持有发行人股份从而间接持有发行人子公司的权益。

上海市国资委持有上港集团股票的情况请参见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“七、持有发行人 5%以上股份的主要股东及实际控制人的基本情况”之“（一）控股股东及实际控制人情况”之“2、实际控制人”；上述锦江航运董事、高级管理人员持有上港集团股票的情况详见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“九、董事、监事、高级管理人员情况”之“（九）董事、监事、高级管理人员及其近亲属在发行前持有公司股份的情况”。

除前述情形外，发行人实际控制人、董事、高级管理人员不存在其他直接或间接持有发行人子公司权益的情形。

（六）发行人子公司的其他股东及其实际控制人情况、成立控股公司或者参股公司的原因及必要性，其他股东在生产经营中发挥的具体作用

截至本招股说明书签署之日，发行人拥有 37 家控股子公司，其中，有 4 家控股子公司存在其他股东；此外，发行人拥有 5 家主要参股公司。具体情况如下：

序号	公司名称	股权结构	其他股东及其实际控制人情况	发行人与他方成立控股公司或者参股公司的原因及必要性，其他股东在生产经营中发挥的具体作用
1	锦诚国际	锦江航运持股 80%，交通运输部机关服务局持股 20%	交通运输部机关服务局是交通运输部下属事业单位	交通运输部机关服务局为交通运输部下属事业单位，能够对国家交通运输版块各项规章制度及最新政策给予准确及时的解读和把控，可为航运代理业务的开展提供支持。
2	锦江日本	锦江航运持股 55%，株式会社住友仓库持股 45%	株式会社住友仓库主要从事仓储、港口运输、陆运、海运、国际多式联运、航空货运代理等业务。 株式会社住友仓库为日本上市公司，截至 2022 年 9 月 30 日，株式会社住友仓库前五大股东为： 1、日本万事达信托银行（信托账户）持股 11.31%； 2、住友不动产株式会社持股 9.83%； 3、大和房屋工业株式会社持股 6.26%； 4、日本托管银行（信托账户）持股 3.80%； 5、三井住友海上火灾保险公司持股 2.59%	住友仓库株式会社拥有丰富客户资源，且其掌握的关键码头资源能有效把控操作效率，支撑公司 HDS 服务。发行人与住友仓库株式会社合资设立锦江日本有利于提升收入规模及盈利能力，创造品牌溢价，有利于发行人巩固和提升中日航线的市场竞争力，做精做强国际集装箱运输主业。 住友仓库株式会社在码头操作、市场宣传及揽货等各方面为锦江日本提供支持。
3	锦江三井	锦江航运持股 51%，三井仓库株式会社持股 36.79%，三井仓库（中国）投资有限公司持股 12.21%	1、三井仓库株式会社主要从事仓储、港口运输、全球物流业务。 三井仓库株式会社为日本上市公司，截至 2022 年 9 月 30 日，三井仓库株式会社前五大股东情况如下： （1）日本万事达信托银行（信托账户）持股 12.86% （2）日本托管银行（信托账户）持股 10.47% （3）大树生命保险公司持股 6.30% （4）三井住友海上火灾保险公司持股 5.63% （5）三井住友银行持股 2.80% 2、三井仓库（中国）投资有限公司主要从事国际贸易、转口贸易、保税区企业间的贸易及贸易代理业务，系三井仓库株式会社全资子公司。	三井仓库株式会社在日本影响力强，拥有丰富客户资源及仓储运营管理经验，发行人与三井仓库株式会社通过股权合作方式加强业务协同。 三井仓库株式会社以其丰富的仓储物流资源与业务能力为锦江三井提供支持。
4	锦江住仓	锦江航运持股 51%，株式会社住友仓库持股 49%	株式会社住友仓库的情况参见上述锦江日本的相关内容。	住友仓库株式会社在日本影响力强，拥有丰富客户资源及仓储运营管理经验，发行人与住友仓库株式会社通过股权合作方式加强业务协同。 住友仓库株式会社以其丰富的仓储物流资源与业务能力为锦江住友提供支持。
5	锦茂国际	上海锦昶持股 40%，TRADIA 株式会社持股 40%，OMTRANS 物流有	1、TRADIA 株式会社主要提供整体物流解决方案、进出口服务及国际货运代理服务，其股权结构如下： （1）Trancom Co., Ltd 持股 9.70% （2）Tradia Corporation Employee stockholding	TRADIA 株式会社、OMTRANS 物流有限公司拥有丰富的海运和空运客户资源，发行人与其合资可扩展客户资源，发挥规模效应和集约优势。TRADIA 株式会社、OMTRANS 物流有限公司为锦茂国际提供客户资源支持。

序号	公司名称	股权结构	其他股东及其实际控制人情况	发行人与他方成立控股公司或者参股公司的原因及必要性，其他股东在生产经营中发挥的具体作用
		限公司持股 20%	association 持股 5.6% (3) The Minato Bank, Ltd 持股 5% (4) Marusho 持股 4.8% (5) NYK Line 持股 4.7% (6) Mitsubishi UFJ Trust and Banking Corporation 持股 4.5% (7) The Nihon Seima Co.,Ltd.持股 3.9% (8) Ohtoyo DP Center 持股 3.4% (9) Yoshikazu Maeda 持股 3% (10) Shinwa Active 持股 1.7% (11) 其他股东（单个持股低于 1.7%）合计持股 53.7% 2、OMTRANS 物流有限公司主要从事国际货运代理及物流业务，其股权结构如下： (1) Vikram Garg 持股 33.33% (2) Kapil Dalmia 持股 33.33% (3) Ajay Singlhal 持股 33.33%	
6	上海太平国际货柜有限公司	香港胜狮货柜企业有限公司持股 64.86%，光大嘉宝股份有限公司持股 15.14%，锦江航运持股 10.00%，中外运上海（集团）有限公司持股 10.00%	1、香港胜狮货柜企业有限公司为香港证券交易所上市公司，是世界著名的集装箱制造商，在中国拥有覆盖范围广泛的堆场业务网络，其实际控制人为新加坡太平船务有限公司。 2、光大嘉宝股份有限公司主要从事不动产资产管理、不动产投资和房地产开发业务，最终实际控制人为中央汇金投资有限责任公司。 3、中外运上海（集团）有限公司从事租赁服务、国际货物运输代理，其实际控制人为国务院国资委。	发行人为构建产业链上下游的良好合作关系对上海太平国际货柜有限公司进行投资。 香港胜狮货柜企业有限公司对上海太平国际货柜有限公司生产经营起主导作用，光大嘉宝股份有限公司和中外运上海（集团）有限公司通过委派董事及参加股东会参与经营决策。
7	锦江航运代理（泰国）有限公司	TCC Agency limited 持有 40799 股，锦江香港持有 39200 股，Tom Chalermkarnchana 持有 1 股	TCC Agency limited 主要从事货运代理业务，其股权结构如下： 1、Piyawat Holding Co.,Ltd.持股 99.996%； 2、Tom Chalermkarnchana 持股 0.002%； 3、Cholticha Choowong 持股 0.002%	TCC Agency Ltd.是发行人原有的泰国口岸代理，拥有丰富的客户资源，发行人与其合资能够促进发行人客户维护和发展。TCC Agency Ltd.、Tom Chalermkarnchana 为锦江航运代理（泰国）有限公司提供当地优质的物流人才，提供订舱揽货、客户服务及市场开拓支持。
8	海华轮船（日本）	锦江香港持股 51%，金发实业（香	金发实业（香港）有限公司主要从事船舶代理业务，其股权结构如下：	金发实业（香港）有限公司能够配合海华轮船（日本）株式会社维护客户资源并提供支持，有利于海华轮船（日本）株式会社开

序号	公司名称	股权结构	其他股东及其实际控制人情况	发行人与他方成立控股公司或者参股公司的原因及必要性，其他股东在生产经营中发挥的具体作用
	株式会社	港)有限公司持股 49%	1、Praise Quick Investment Limited 持股 40% 2、Shangshi Logistics Ltd.持股 40% 3、上海宝业贸易有限公司持股 10% 4、东方国际香港有限公司持股 10%	发维护日本当地客户资源。
9	锦江航运（越南）有限公司	锦江香港持股 85%，PACIFIC MARINE COMPANY LIMITED 持股 15%	GEMADEPT CORPORATION 持有 PACIFIC MARINE COMPANY LIMITED 100% 的股份	太平洋航运有限公司，能够协助锦江航运（越南）有限公司开发维护越南当地客户资源。

前述子公司的其他股东及其实际控制人与发行人的控股股东上港集团、实际控制人上海市国资委及在上述单位任职董事、监事、高级管理人员的人员不存在亲属关系、关联关系、利益输送或其他利益安排。

（七）分公司情况

序号	公司名称	成立时间	统一社会信用代码	营业场所	负责人	经营范围
1	上海锦江航运（集团）股份有限公司浦西分公司	1997年5月6日	91310101MA1FP30660	延安东路1200号1611室	陈燕	代理母公司有关业务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】
2	上海市锦诚国际船务代理有限公司黄浦区分公司	2004年3月10日	91310101759899867M	上海市黄浦区延安东路1200号15楼	蒋友银	国际货运代理业务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】
3	上海市锦诚国际船务代理有限公司天津分公司	2012年8月21日	91120101052069237G	天津市和平区南京路189号津汇广场一号楼1902	刘洋	水路货运代理、船舶代理；办理货物的托运和中转；经营各类商品和技术的进出口；无船承运业务；国际船舶代理业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
4	上海市锦诚国际船务代理有限公司青岛分公司	2013年1月25日	91370202061065393L	山东省青岛市市南区山东路6号甲华润大厦1号楼3603	刘洋	在青岛口岸经营中外籍国际船舶代理业务；水路货运代理、船舶代理；缮制单证，代签提单、运输合同、速遣滞期协议，代收代付款项；办理船舶进出港手续，联系安排引水、靠泊、装卸；报关、办理货物的托运和中转；揽货和组织客源，洽订舱位；联系水上救助，协助处理海商海事；代为处理船舶、船员、旅客或货物的有关事项、无船承运业务；货物进出口，技术进出口（法律、行政法规禁止的项目除外，法律、行政法规限制的项目取得许可后方可经营）。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
5	上海市锦诚国际船务代理有限公司大连分公司	2013年6月13日	912102020715506913	辽宁省大连市中山区中山路136号20层07、08A	刘洋	船舶代理、无船承运；国内、国际水路货运代理；报关报验；货物进出口、技术进出口（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
6	上海市锦诚国际船务代理有限公司厦门分公司	2015年7月20日	91350200M0000KRP1L	中国（福建）自由贸易试验区厦门片区象屿路97号厦门国际航运中心D栋6层11B单元	王裕钧	从事国际船舶代理业务；从事国内船舶代理业务；无船承运业务；船舶港口服务；国际货运代理；国内货运代理；其他未列明运输代理业务（不含须经许可审批的事项）。
7	上海市锦诚国际船务代理有限公司武汉分公司	2017年12月8日	91420103MA4KX9031U	武汉市江汉区青年路66-5号招银大厦4层5室	刘洋	船舶代理、无船承运；国内、国际水路货运代理；报关报验（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。
8	上海市锦诚国际船务代理有限公司南通分公司	2017年12月12日	91320602MA1TF7MU15	南通市外环西路49号0602号	刘洋	为总公司承接以下业务：国际国内船舶代理；报关服务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

序号	公司名称	成立时间	统一社会信用代码	营业场所	负责人	经营范围
9	上海市锦诚国际船务代理有限公司重庆分公司	2017年12月19日	91500105MA5YPH851L	重庆市江北区观音桥步行街2号附19号19-4	刘洋	一般项目：国内船舶代理；报关；国内货运代理；无船承运业务；货物进出口；技术进出口，国际船舶代理（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）
10	上海市锦诚国际船务代理有限公司温州分公司	2020年10月27日	91330302MA2JBKFLXG	浙江省温州市鹿城区南汇街道市府路168号合众大厦1802室	王裕钧	一般项目：国内货物运输代理；国际船舶代理；国内船舶代理；海上国际货物运输代理；无船承运业务（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）。
11	上海市锦诚国际船务代理有限公司广州分公司	2021年6月17日	91440101MA9XWL5H62	广州市南沙区龙穴大道中13号1413、1415室（仅限办公）	王裕钧	无船承运业务；海上国际货物运输代理；船舶修理；国内货物运输代理；国际货物运输代理；国内船舶代理；凭总公司授权开展经营活动；国际船舶代理；技术进出口；货物进出口；报关业务。
12	上海市锦诚国际船务代理有限公司连云港分公司	2022年9月8日	91320703MA27P3EM0X	连云港市连云区海棠北路189号1303室	刘洋	一般项目：国际船舶代理；国内船舶代理；无船承运业务；国内货物运输代理；国际货物运输代理；海上国际货物运输代理；凭总公司授权开展经营活动；货物进出口（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）
13	上海市锦诚国际船务代理有限公司宁波分公司	2022年9月9日	91330212MABX72RW4Q	浙江省宁波市鄞州区昌乐路258号东南物流大厦905室	王裕钧	一般项目：国际船舶代理；国内船舶代理；无船承运业务；国内货物运输代理；国际货物运输代理；凭总公司授权开展经营活动（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）。
14	上海锦昶物流有限公司黄浦分公司	2004年12月11日	91310101769693993K	上海市黄浦区延安东路618号11层A、E、C1单元	秦薇	国际海上运输代理服务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】
15	上海锦昶物流有限公司南通分公司	2005年12月21日	91320602783366083H	南通市外环西路49号0602室	谭小甜	承办海运、空运进出口货物的国际运输代理业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
16	上海锦昶物流有限公司青岛分公司	2022年2月22日	91370202MA7GJDYD67	山东省青岛市市南区山东路6号甲1号楼3603户	谭小甜	一般项目：航空国际货物运输代理；海上国际货物运输代理。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）（在总公司经营范围内从事经营活动）
17	上海锦昶物流有限公司太仓分公司	2022年12月1日	91320585MAC3CUKR7E	苏州市太仓市经济技术开发区北环路20号21层2112室	谭小甜	一般项目：国内集装箱货物运输代理；国内货物运输代理；国际货物运输代理（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）
18	上海锦昶物流有限公司大连分公司	2023年4月23日	91210202MACERC4T44	辽宁省大连市中山区中山路88号天安国际大厦43层4320单元	谭小甜	一般项目：国内集装箱货物运输代理，国内货物运输代理，海上国际货物运输代理，航空国际货物运输代理，陆路国际货物运输代理，国际货物运输代理（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）
19	上海锦亿仓储物流有限公司浦东分公司	2013年7月12日	91310000MA1G85F30Q	上海市浦东新区人民塘路1333号3幢102室	洪泳澜	集装箱（除特种设备）堆存、修理。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

序号	公司名称	成立时间	统一社会信用代码	营业场所	负责人	经营范围
20	上海锦亿仓储物流有限公司分公司	2013年7月12日	91310000MA1G85F22X	上海市浦东新区港建路999号19幢	洪泳澜	集装箱（除特种设备）堆存、修理。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】
21	上海锦航人力资源有限公司厦门分公司	2021年7月5日	91350200MA8THKM80T	中国（福建）自由贸易试验区厦门片区（保税区）象屿路97号厦门国际航运中心D栋6层11单元	俞剑雄	许可项目：劳务派遣服务；海员外派业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）
22	上海锦航人力资源有限公司南通分公司	2022年6月28日	91320602MABRW3JU04	南通市崇川区江苏省南通市崇川区外环西路49号外滩大厦602室	俞剑雄	许可项目：劳务派遣服务；海员外派业务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以审批结果为准）一般项目：信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）
23	锦江航运（越南）有限公司海防分公司	2023年10月20日	0318076561-001	Room 208 – 211, 2nd Floor, Thanh Dat 3 Building, No. 4 Le Thanh Tong, May To Ward, Ngo Quyen District, Hai Phong City, Vietnam	WANG CHEN	主营业务为船舶代理

（八）报告期内注销或转让子公司情况

1、境内子公司的注销

报告期内，为统一境内口岸船舶代理，发行人注销了一家境内子公司。2022年1月，温州海华完成工商注销登记手续，温州海华注销前的基本情况如下：

项目	基本情况
公司名称	温州海华船舶代理有限公司
注册资本	500 万元人民币
实收资本	500 万元人民币
法定代表人	周卫东
成立日期	2006-04-19
公司类型	有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）
统一社会信用代码	91330300787733637Q
住所	温州市瓯江路海港大厦 1 幢 701 室
股东构成	海华轮船持有其 100% 的股份
主营业务	船舶代理
经营范围	承办温州口岸国际船舶代理业务；承办海运、陆运、空运进出口货物的国际运输代理业务；报关业务。

2、境外子公司的注销和转让

报告期初至本招股说明书签署之日，因发展战略调整，公司注销了一家境外子公司 JJ SHIPPING LOGISTICS (S) PTE.LTD.，并在实施注销前，转让其持有的 T.V.L. GLOBAL LOGISTICS (S) PTE.LTD.51% 的股权；公司注销了 9 家单船公司，上述 11 家公司的基本情况如下：

（1）T.V.L. GLOBAL LOGISTICS (S) PTE.LTD.

2020 年 5 月，T.V.L. GLOBAL LOGISTICS (S) PTE.LTD.已完成股权转让登记，其转让前的基本情况如下：

项目	基本情况
公司名称	T.V.L. GLOBAL LOGISTICS (S) PTE.LTD.
注册资本	30 万新加坡元
实收资本	30 万新加坡元

项目	基本情况
成立日期	2009年8月6日
公司注册编号	200914489M
住所	133 NEW BRIDGE ROAD #10-06 CHINATOWN POINT SINGAPORE (059413)
股东构成	JJ SHIPPING LOGISTICS (S) PTE.LTD.持有其 51%的股份、阙壮兴持有其 40%的股份、CHUEI TI-HSIEN 持有其 9%的股份
主营业务	货运代理、包装及装箱服务

(2) JJ SHIPPING LOGISTICS (S) PTE.LTD.

2021年10月，JJ SHIPPING LOGISTICS (S) PTE.LTD.完成注销登记，其注销前的基本情况如下：

项目	基本情况
公司名称	JJ SHIPPING LOGISTICS (S) PTE.LTD.
注册资本	300 万美元
实收资本	300 万美元
成立日期	2014年7月29日
公司注册编号	201422073H
住所	133 New Bridge Road #10-07 Chinatown Point Singapore 059413
股东构成	锦江航运投资（香港）有限公司持有其 60%的股份、世邦国际集运股份有限公司持有其 40%的股份
主营业务	船务代理（货运）、货运代理、包装及装箱服务

(3) SUPER TRANSIT SHIPPING S.A.

2022年12月，SUPER TRANSIT SHIPPING S.A.完成注销登记，其注销前的基本情况如下：

项目	基本情况
公司名称	SUPER TRANSIT SHIPPING S.A.
已发行股份总数	10,000 股
已缴股本总额	10,000 美元
成立日期	2004年9月17日
公司注册编号	462786
住所	15th Floor, Banco General Tower, Aquilino de la Guardia Street, Marbella, Panama City, Republic of Panama
股东构成	满强航运持有其 100%股份
主营业务	船舶租赁

(4) SUPER CHAMPION SHIPPING S.A.

2022年12月，SUPER CHAMPION SHIPPING S.A.完成注销登记，其注销前的基本情况如下：

项目	基本情况
公司名称	SUPER CHAMPION SHIPPING S.A.
已发行股份总数	10,000 股
已缴股本总额	10,000 美元
成立日期	2004 年 9 月 17 日
公司注册编号	462840
住所	15th Floor, Banco General Tower, Aquilino de la Guardia Street, Marbella, Panama City, Republic of Panama
股东构成	满强航运持有其 100%股份
主营业务	船舶租赁

(5) SUPER VANGUARD SHIPPING S.A.

2022年12月，SUPER VANGUARD SHIPPING S.A.完成注销登记，其注销前的基本情况如下：

项目	基本情况
公司名称	SUPER VANGUARD SHIPPING S.A.
已发行股份总数	2 股
已缴股本总额	2 美元
成立日期	2012 年 5 月 3 日
公司注册编号	767917
住所	19th Floor, Banco General Tower, Aquilino de la Guardia Street, Marbella, Panama City, Republic of Panama
股东构成	满强航运持有其 100%股份
主营业务	船舶租赁

(6) SUPER FORTUNE SHIPPING S.A.

2023年5月，SUPER FORTUNE SHIPPING S.A.完成注销登记，其注销前的基本情况如下：

项目	基本情况
公司名称	SUPER FORTUNE SHIPPING S.A.
已发行股份总数	2 股

项目	基本情况
已缴股本总额	2 美元
成立日期	2011 年 3 月 24 日
公司注册编号	730718
住所	19th Floor, Banco General Tower, Aquilino de la Guardia Street, Marbella, Panama City, Republic of Panama
股东构成	满强航运持有其 100%股份
主营业务	船舶租赁

(7) SUPER APEX SHIPPING S.A.

2023 年 5 月，SUPER APEX SHIPPING S.A.完成注销登记，其注销前的基本情况如下：

项目	基本情况
公司名称	SUPER APEX SHIPPING S.A.
已发行股份总数	2 股
已缴股本总额	2 美元
成立日期	2012 年 5 月 2 日
公司注册编号	767838
住所	19th Floor, Banco General Tower, Aquilino de la Guardia Street, Marbella, Panama City, Republic of Panama
股东构成	满强航运持有其 100%股份
主营业务	船舶租赁

(8) SUPER ENTERPRISE SHIPPING S.A.

2023 年 5 月，SUPER ENTERPRISE SHIPPING S.A.完成注销登记，其注销前的基本情况如下：

项目	基本情况
公司名称	SUPER ENTERPRISE SHIPPING S.A.
已发行股份总数	2 股
已缴股本总额	2 美元
成立日期	2012 年 5 月 2 日
公司注册编号	767845
住所	19th Floor, Banco General Tower, Aquilino de la Guardia Street, Marbella, Panama City, Republic of Panama
股东构成	满强航运持有其 100%股份
主营业务	船舶租赁

(9) SUPER ENERGY SHIPPING S.A.

2023年5月，SUPER ENERGY SHIPPING S.A.完成注销登记，其注销前的基本情况如下：

项目	基本情况
公司名称	SUPER ENERGY SHIPPING S.A.
已发行股份总数	2股
已缴股本总额	2美元
成立日期	2012年11月23日
公司注册编号	787622
住所	19th Floor, Banco General Tower, Aquilino de la Guardia Street, Marbella, Panama City, Republic of Panama
股东构成	满强航运持有其100%股份
主营业务	船舶租赁

(10) SUPER COURAGE SHIPPING S.A.

2023年5月，SUPER COURAGE SHIPPING S.A.完成注销登记，其注销前的基本情况如下：

项目	基本情况
公司名称	SUPER COURAGE SHIPPING S.A.
已发行股份总数	2股
已缴股本总额	2美元
成立日期	2012年11月23日
公司注册编号	787699
住所	19th Floor, Banco General Tower, Aquilino de la Guardia Street, Marbella, Panama City, Republic of Panama
股东构成	满强航运持有其100%股份
主营业务	船舶租赁

(11) BLUE STAR SHIPPING COMPANY LIMITED

2023年5月，BLUE STAR SHIPPING COMPANY LIMITED完成注销登记，其注销前的基本情况如下：

项目	基本情况
公司名称	BLUE STAR SHIPPING COMPANY LIMITED
已发行股份总数	10,000股

项目	基本情况
已缴股本总额	10,000 港币
成立日期	2014 年 10 月 21 日
公司注册编号	2158048
住所	UNIT 2507, 25/F COSCO TOWER GRAND MILLENNIUM PLAZA 183 QUEEN'S RD CENTRAL HK
股东构成	海华轮船持有其 100%股份
主营业务	船舶租赁

七、持有发行人 5%以上股份的主要股东及实际控制人的基本情况

（一）控股股东及实际控制人情况

1、控股股东

截至本招股说明书签署日，上港集团直接持有公司 98.00%股份，通过全资子公司国客中心间接持有 2.00%股份，系公司控股股东。上港集团基本情况如下：

企业名称	上海国际港务（集团）股份有限公司
注册资本	2,328,414.475 万元人民币
实收资本	2,328,414.475 万元人民币
法定代表人	顾金山
成立日期	1988 年 10 月 21 日
企业类型	股份有限公司（中外合资、上市）
统一社会信用代码	913100001322075806
注册地和主要生产 经营地	中国（上海）自由贸易试验区同汇路 1 号综合大楼 A 区 4 楼
主营业务及其与发 行人主营业务的关 系	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，锦江航运所从事业务属于上港集团港口物流板块
经营范围	国内外货物（含集装箱）装卸（含过驳）、储存、中转和水陆运输；集装箱拆拼箱、清洗、修理、制造和租赁；国际航运、仓储、保管、加工、配送及物流信息管理；为国际旅客提供候船和上下船舶设施和服务；船舶引水、拖带，船务代理，货运代理；为船舶提供燃物料、生活品供应等船舶港口服务；港口设施租赁；港口信息、技术咨询服务；港口码头建设、管理和经营；港口起重设备、搬运机械、机电设备及配件的批发及进出口。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

前十大股东

序号	股东名称	持股数（股）	持股比例（%）
1	上海国有资本投资有限公司	6,590,134,081	28.30

2	亚吉投资有限公司	6,531,312,845	28.05
3	中远海运控股股份有限公司	3,620,549,712	15.55
4	上海久事（集团）有限公司	1,216,351,263	5.22
5	上海城投（集团）有限公司	975,471,600	4.19
6	上海同盛投资（集团）有限公司	726,720,109	3.12
7	中国证券金融股份有限公司	693,313,728	2.98
8	上海国际集团有限公司	590,493,723	2.54
9	香港中央结算有限公司	214,893,810	0.92
10	上海国有资产经营有限公司	172,814,922	0.74

注 1：上述前十大股东情况为上港集团截至 2023 年 6 月 30 日的前十大股东情况；

注 2：上海久事(集团) 有限公司较 2022 年 12 月 31 日持股减少 1,310,200 股系其参与转融通证券出借业务所致，转融通业务所涉及的股份所有权未发生转移，始终为上海久事(集团) 有限公司所有。

上港集团最近一年一期主要财务数据如下：

单位：万元

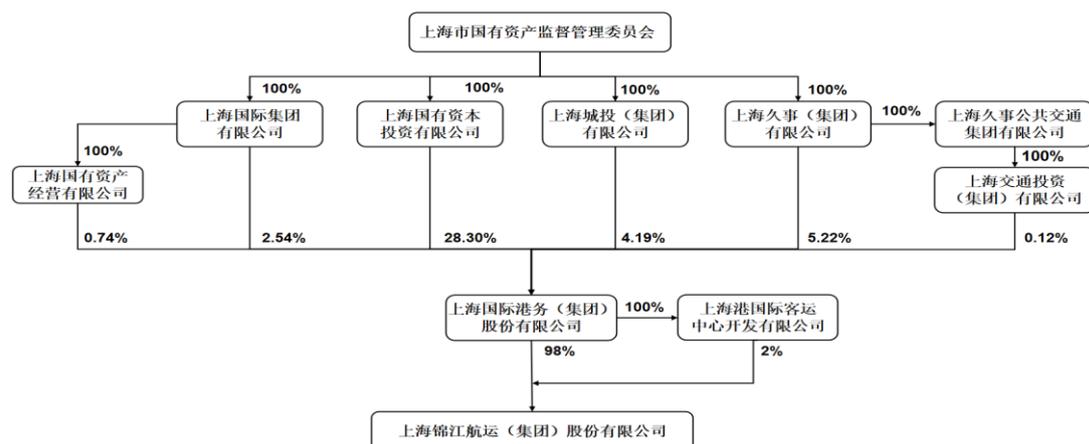
项目	2023 年 6 月 30 日/2023 年 1-6 月	2022 年 12 月 31 日/2022 年度
总资产	19,298,881.19	18,180,170.56
净资产	12,597,463.78	12,116,704.84
营业收入	1,611,154.13	3,727,980.67
净利润	773,832.22	1,791,011.26

注：2022 年度财务数据已经普华永道审计，2023 年 1-6 月数据未经审计。

2、实际控制人

公司实际控制人为上海市国资委。截至 2023 年 6 月 30 日，上海市国资委间接持有上港集团 41.12% 的股份，系上港集团的实际控制人，因此公司的实际控制人为上海市国资委。上海市国资委是根据上海市政府授权代表国家履行国有资产出资人职责的市政府直属特设机构。

截至 2023 年 6 月 30 日，公司的股权结构及控制关系情况如下图所示：



3、控股股东和实际控制人持有公司的股份是否存在质押或其他有争议的情况

截至本招股说明书签署日，公司控股股东上港集团、实际控制人上海市国资委所直接或间接持有的公司股份不存在质押或其他有争议的情况。

(二) 持有发行人 5%以上股份的股东情况

截至本招股说明书签署日，上港集团直接持有公司 98.00% 股份。上港集团的基本情况请参见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“七、持有发行人 5%以上股份的主要股东及实际控制人的基本情况”之“（一）控股股东及实际控制人情况”之“1、控股股东”。

八、发行人股本情况

(一) 本次发行前后的股本情况

本次发行前公司总股本为 110,000 万股，本次发行股份 19,412 万股，且占发行后总股本的 15%。按照本次发行 19,412 万股股份计算，本次发行前后公司股权结构如下：

股东	发行前		发行后	
	持股数量（万股）	持股比例	持股数量（万股）	持股比例
上港集团	107,800.00	98.00%	107,800.00	83.30%
国客中心	2,200.00	2.00%	2,200.00	1.70%
本次发行股份	-	-	19,412.00	15.00%
合计	110,000.00	100.00%	129,412.00	100.00%

（二）本次发行前的前十名股东

截至本招股说明书签署日，公司共有 2 名股东，其持股数量和持股比例如下表所示：

序号	股东名称	持股数量（万股）	持股比例
1	上港集团	107,800.00	98.00%
2	国客中心	2,200.00	2.00%
合计		110,000.00	100.00%

（三）发行人本次发行前的自然人股东及其在发行人处担任的职务

截至本招股说明书签署日，公司无自然人股东。

（四）国有股东或外资股东持股情况

1、国有股份情况

2022 年 12 月 12 日，上海市国资委出具《市国资委关于上海锦江航运（集团）股份有限公司国有股东标识管理有关事项的批复》（沪国资委产权[2022]292 号）。根据该批复，截至 2022 年 6 月 30 日，公司共 2 名国有股东；如公司在境内发行股票并上市，上港集团、国客中心在证券登记结算公司设立的证券账户均应标注“SS”（State-owned Shareholder）标识。上港集团、国客中心持股数量及持股比例情况如下：

序号	发起人名称	持股数量（万股）	持股比例
1	上港集团（SS）	107,800.00	98.00%
2	国客中心（SS）	2,200.00	2.00%
合计		110,000.00	100.00%

2、外资股份情况

截至本招股说明书签署日，公司股本中无外资股份。

（五）发行人最近一年新增股东情况

公司申报前一年新增 1 名股东，为国客中心，具体情况如下：

1、新增股东基本情况

截至本招股说明书签署日，国客中心持有发行人 2,200 万股，占发行人总

股本的 2.00%。国客中心的基本情况如下：

企业名称	上海港国际客运中心开发有限公司
注册资本	150,000 万元人民币
实收资本	150,000 万元人民币
法定代表人	徐珏慧
成立日期	2002 年 01 月 18 日
企业类型	有限责任公司（外商投资企业法人独资）
统一社会信用代码	9131010973540038X5
注册地址	上海市虹口区东大名路 358 号 1813 室
主营业务	客运中心开发、客货运业务、租赁业务
经营范围	上海港国际客运中心开发，物业管理，港口旅客运输服务经营，票务代理，停车场管理，商务咨询，游艇展览展示，游艇保养和维修，游艇俱乐部管理，游艇码头管理，游艇租赁，货物仓储（除危险化学品），从事货物进出口及技术进出口业务，自有房屋租赁，会展服务，设计、制作各类广告，利用自有媒体发布广告；销售游艇配件，船用备件及备品，日用百货，针纺织品，服装鞋帽，工艺礼品，建筑材料，游艇；批发非实物方式：预包装食品（不含熟食卤味、冷冻冷藏）；批发酒类商品。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

股东及出资情况

序号	股东名称	出资额（万元）	出资比例
1	上海国际港务（集团）股份有限公司	150,000	100.00%
合计		150,000	100.00%

2、入股原因、入股价格及定价依据

基于锦江有限拟改制为股份有限公司的考虑，2021 年 12 月 31 日，上港集团和国客中心签署《无偿划转协议》，约定上港集团将其持有的锦江有限 2% 股权无偿划转给国客中心。具体情况如下：

2021 年 12 月 23 日，上港集团召开总裁（扩大）办公会议，同意将上港集团所持锦江有限 2% 股权按 2020 年 12 月 31 日经审计的账面值划转给国客中心。2021 年 12 月 31 日，上港集团和国客中心签署《无偿划转协议》并约定协议生效日为划转标的交割日。

2022 年 1 月 14 日，锦江有限召开股东会并作出决议，同意通过本次股权划转后的锦江有限章程。

2022 年 1 月 24 日，上海市浦东新区市场监督管理局核发变更后的《营业执照》。

本次股权划转完成后，锦江有限的股权结构如下表所示：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	上海国际港务（集团）股份有限公司	107,800.00	98.00%
2	上海港国际客运中心开发有限公司	2,200.00	2.00%
合计		110,000.00	100.00%

3、关联关系说明

本次发行前，法人股东上港集团和国客中心的实际控制人均为上海市国资委，国客中心为上港集团的全资子公司。

截至 2023 年 6 月 30 日，保荐人（主承销商）国泰君安证券衍生品投资部（含策略投资部）、融资融券部、绝对收益投资部、国泰君安资产管理有限公司、权益客需部合计持有上港集团 9,771,335 股股份；保荐人（主承销商）国泰君安控股股东上海国有资产经营有限公司直接持有上港集团 172,814,922 股股份，实际控制人上海国际集团有限公司直接持有上港集团 590,493,723 股股份。国泰君安前述账户及其控股股东上海国有资产经营有限公司、实际控制人上海国际集团有限公司合计直接持有上港集团 3.32%的股份，从而间接持有国客中心 3.32%的股份。

截至本招股说明书签署日，发行人董事杨海丰为国客中心董事，发行人监事会主席刘贲为国客中心监事。

除上述情况外，国客中心与发行人其他股东、董事、监事、高级管理人员不存在其他关联关系，国客中心与本次发行的中介机构及其负责人、高级管理人员、经办人员不存在其他关联关系，国客中心不存在股份代持情形。

九、董事、监事、高级管理人员情况

（一）董事会成员

截至本招股说明书签署日，公司董事会由 9 名董事组成，其中独立董事 3 名，职工代表董事 1 名。公司董事每届任期 3 年，连选可以连任，独立董事连任时间不超过 6 年。

董事会成员基本情况如下：

序号	姓名	性别	国籍	职位	任职起止日期	提名人
1	庄晓晴	女	中国	董事长	2023年3月-2025年3月	上港集团
2	杨海丰	男	中国	董事	2022年9月-2025年3月	上港集团
3	陈岚	女	中国	董事	2022年8月-2025年3月	上港集团
4	何彦	男	中国	董事	2022年3月-2025年3月	上港集团
5	陈燕	女	中国	董事、总经理	2022年3月-2025年3月	上港集团
6	陆荣鹤	男	中国	职工代表董事	2022年3月-2025年3月	职工代表大会
7	韩国敏	男	中国	独立董事	2022年8月-2025年3月	上港集团
8	管一民	男	中国	独立董事	2022年8月-2025年3月	上港集团
9	黄顺刚	男	中国	独立董事	2022年8月-2025年3月	上港集团

公司现任董事的简历如下：

1、庄晓晴 董事长

庄晓晴，女，1971年11月出生，中国国籍，无境外永久居留权，研究生学历，高级政工师。曾任华比国际港口发展咨询有限公司行政秘书，上海港湾实业总公司办公室副主任，上海港进出口公司副总经理，上海港复兴船务公司经理助理、党委副书记、纪委书记、工会主席、党委书记，上港集团党委工作部部长、武装部部长、机关党委书记、老干部部长、海港报社长、纪委委员、党委委员。现任上港集团党委副书记、董事、工会主席，锦江航运董事长。

2、杨海丰 董事

杨海丰，男，1977年11月出生，中国国籍，无境外永久居留权，上海海运学院本科学历，高级会计师。曾任上港集箱外高桥码头分公司计划财务部成本主管，上海港集装箱股份有限公司财务计划部电算化、税务，上海集祥货运有限公司财务部经理，上港集箱（澳门）有限公司财务经理，上港集团（香港）有限公司财务经理，上港集团资产财务部产权管理室经理，上海盛东国际集装箱码头有限公司营运操作部党总支书记，上港集团审计部部长助理、审计部副部长，上港集团张华浜分公司党委书记，上港集团审计部部长、职工代表监事。现任上港集团资产财务部总经理，锦江航运董事。

3、陈岚 董事

陈岚，女，1975年8月出生，中国国籍，无境外永久居留权，复旦大学硕士研究生学历，高级经济师。曾任上海港务局业务处科员，上海沪东集装箱码头有限公司操作部主管，上港集团生产业务部集装箱发展室主管、生产业务部市场营销中心集装箱发展室高级经理、生产业务部总经理助理，上港集团港口业务受理中心有限公司常务副总经理、总经理。现任上港集团生产业务部市场发展中心总经理，锦江航运董事。

4、何彦 董事

何彦，男，1972年8月出生，中国国籍，无境外永久居留权，西安电子科技大学本科学历，政工师。曾任上海港煤炭装卸公司宣传科《煤港周报》编辑、团委副书记、党办主任、纪委副书记，上港集团客运分公司副总经理，上港集团党委工作部副部长、机关党委副书记，上港集团煤炭分公司党委书记，上港集团党委工作部部长、武装部长、机关党委书记、巡察办主任。现任锦江航运党委书记、董事。

5、陈燕 董事

陈燕，女，1976年3月出生，中国国籍，无境外永久居留权，复旦大学硕士研究生学历，中级经济师。曾任上海健生实业股份有限公司企划部工作人员、副经理，锦江有限总经办主任助理、副主任、主任、总部第三党支部书记、企发部经理，上海市锦诚国际船务代理有限公司总经理、党支部书记、党总支书记，锦江有限航运部部长、副总经理。现任锦江航运党委副书记、董事、总经理。

6、陆荣鹤 职工代表董事

陆荣鹤，男，1964年2月出生，中国国籍，无境外永久居留权，上海海运学院硕士研究生学历，助理经济师。曾任上海长江轮船公司外派办船员、二副、运输处调度计划员、海运处副主任科员、海运处处长助理，上海宝强航运有限公司生产业务部经理，上海长江轮船公司船运部经营公司二处处长、副经理，长航货运总公司上海海运经营公司党委书记、纪委书记，锦江有限总经理办公室主任、副总经理。现任锦江航运党委副书记、纪委书记、职工代表董事、工

会主席。

7、韩国敏 独立董事

韩国敏，男，1957年12月出生，中国国籍，无境外永久居留权，上海大学硕士研究生学历。曾任上海远洋运输公司三副、二副、大副、船长，上海国际轮渡有限公司总经理，中远集装箱运输有限公司中日贸易区总经理，上海泛亚航运有限公司总经理，中远航运股份有限公司首席执行官（CEO），中远海运特种运输股份有限公司首席执行官（CEO）。目前已退休。现任锦江航运独立董事。

8、管一民 独立董事

管一民，1950年4月出生，中国国籍，无境外永久居留权，上海财经大学本科学历，教授。曾任上海财经大学会计系助教、讲师，上海财经大学成人教育学院副教授、教授、副院长，上海财经大学教授、校长助理，上海国家会计学院教授、副院长。目前已退休。现任锦江航运独立董事。

9、黄顺刚 独立董事

黄顺刚，男，1950年2月出生，中国国籍，无境外永久居留权，上海海事大学本科学历。曾任上海电视专用设备厂计划科销售科员，上海海事大学国际航运系教师，招商局国际船舶贸易公司船舶贸易部总管，上海市华利律师事务所主任、合伙人律师，上海融孚律师事务所高级合伙人、律师，上海星瀚律师事务所合伙人、高级顾问、律师。现任上海瀛泰律师事务所高级顾问、律师，锦江航运独立董事。

（二）监事会成员

截至本招股说明书签署日，公司监事会由3名监事组成，其中职工代表监事1名。公司监事每届任期3年，连选可以连任。职工代表监事由公司职工通过职工代表大会选举产生。

监事会成员基本情况如下：

序号	姓名	性别	国籍	职位	任职起止日期	提名人
1	刘贲	男	中国	监事会主席	2022年3月-2025年3月	上港集团

2	范怡茹	女	中国	监事	2022年3月-2025年3月	上港集团
3	张彦	女	中国	职工代表监事	2022年3月-2025年3月	职工代表大会

公司现任监事的简历如下：

1、刘贲 监事会主席

刘贲，男，1981年10月出生，中国国籍，无境外永久居留权，大连海事大学硕士研究生学历，经济师。曾任上海港国际集装箱货运有限公司企业发展部项目员，上港集团物流有限公司企业发展部经理助理，上港集团投资发展部主管、投资发展部研发室副经理、经理、投资发展部总经理助理、副总经理，上海市审计局企业审计二处副处长、三级调研员。现任上港集团职工代表监事，审计部部长，锦江航运监事会主席。

2、范怡茹 监事

范怡茹，女，1987年11月出生，中国国籍，无境外永久居留权，上海国家会计学院硕士研究生学历，审计师。曾任上海海通国际汽车码头有限公司人力资源部储备人员、计划财务部费收、会计、总经理办公室审计专员、审计主管、审计经理，上港集团审计部内控审计室主任。现任锦江航运审计专员，监事。

3、张彦 职工代表监事

张彦，女，出生于1987年6月，中国国籍，无境外永久居留权，上海海事大学硕士研究生学历。曾任锦江有限法务审计部法务员，航运部商务管理、商务经理、商务部租船经理、法务审计部海商法律事务。现任锦江航运法务审计部副部长，职工代表监事。

（三）高级管理人员

根据《公司章程》，公司高级管理人员包括总经理、副总经理、财务总监及董事会秘书。截至本招股说明书签署日，公司共有高级管理人员5名，基本情况如下：

序号	姓名	性别	国籍	职位
1	陈燕	女	中国	董事、总经理

序号	姓名	性别	国籍	职位
2	邱倩	女	中国	财务总监
3	周卫东	男	中国	副总经理
4	赵小兵	男	中国	副总经理
5	汪蕊莹	女	中国	董事会秘书

公司现任高级管理人员的简历如下：

1、陈燕 总经理

陈燕的简历请参见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“九、董事、监事、高级管理人员情况”之“（一）董事会成员”之“5、陈燕 董事”。

2、邱倩 财务总监

邱倩，女，1978年1月出生，中国国籍，无境外永久居留权，中南财经大学本科学历，高级会计师。曾任上海港集装箱股份有限公司外高桥码头分公司计划财务部会计、主管、经理助理、副经理，上海港集装箱股份有限公司财务计划部经理助理，上港集团资产财务部主管、经理、总经理助理、副总经理。现任锦江航运财务总监。

3、周卫东 副总经理

周卫东，男，1970年6月出生，中国国籍，无境外永久居留权，华东理工大学本科学历，中级会计师。曾任上海海华轮船有限公司财务部出纳、会计，重庆集海航运有限责任公司财务部经理，上海集海航运有限公司总经理办公室副主任、箱管部经理、内贸部经理，上海海华轮船有限公司箱管部经理，四川宜宾港有限责任公司总经理，上海海华轮船有限公司副总经理。现任锦江航运副总经理。

4、赵小兵 副总经理

赵小兵，男，1977年1月出生，中国国籍，无境外永久居留权，复旦大学硕士研究生学历，工程师。曾任上海港复兴船务公司船舶工业部轮机设计、技术设备科副科长、船务部副经理、技术设备部副经理、设备管理室经理、经理办公室副主任，上海浦远船舶有限公司总理事务部总经理助理、副总经理。现任锦江航运副总经理。

5、汪蕊莹 董事会秘书

汪蕊莹，女，1984年5月出生，中国国籍，无境外永久居留权，上海海事大学硕士研究生学历。曾任东方海外物流（中国）有限公司单证部单证员，锦江有限经营业务部商务理赔员、法务审计部法务员、总经理办公室副主任、总经理办公室主任、法务审计部部长，上海市锦诚国际船务代理有限公司党总支副书记，总经理。现任锦江航运董事会秘书。

（四）董事、监事、高级管理人员的兼职情况

截至报告期末，公司现任董事、监事、高级管理人员在除公司及其控股子公司之外的其他单位的主要兼职情况如下：

姓名	公司职务	兼职单位	兼职单位职务	兼职单位与发行人关联关系
庄晓晴	董事长	上海国际港务（集团）股份有限公司	党委副书记、董事、工会主席	发行人控股股东
		上港外运集装箱仓储服务有限公司	董事长	发行人控股股东之合营企业
		上海外轮理货有限公司	董事长	发行人控股股东控制的其他企业
		上海盛东国际集装箱码头有限公司	董事长	发行人控股股东控制的其他企业
杨海丰	董事	上海国际港务（集团）股份有限公司	资产财务部总经理	发行人控股股东
		上港集团物流有限公司	监事会主席	发行人控股股东控制的其他企业
		上海港国际客运中心开发有限公司	董事	发行人股东
		上港集箱（澳门）一人有限公司	董事	发行人控股股东控制的其他企业
		上港集团瑞泰发展有限责任公司	董事	发行人控股股东控制的其他企业
		上港集团瑞祥房地产发展有限责任公司	董事	发行人控股股东控制的其他企业
		上海海港足球俱乐部有限公司	董事	发行人控股股东控制的其他企业
		上海浦东国际集装箱码头有限公司	董事	发行人控股股东控制的其他企业
		上海明东集装箱码头有限公司	董事	发行人控股股东控制的其他企业
		上海深水港船务有限公司	董事	发行人控股股东控制的其他企业
		上海集装箱码头有限公司	董事	发行人控股股东控制的其他企业
		上港融资租赁有限公司	董事	发行人控股股东控制的其他企业
		中建港航局集团有限公司	董事	发行人控股股东之联营企业
		上海港航股权投资有限公司	董事	发行人控股股东之

姓名	公司职务	兼职单位	兼职单位职务	兼职单位与发行人关联关系
				合营企业
		上港集团九江港务有限公司	监事	发行人控股股东控制的其他企业
陈岚	董事	上海国际港务（集团）股份有限公司	生产业务部 市场发展中心总经理	发行人控股股东
		上港集团物流有限公司	董事	发行人控股股东控制的其他企业
		上海海勃物流软件有限公司	董事	发行人控股股东控制的其他企业
		上海泛亚航运有限公司	董事	发行人控股股东之联营企业
		太仓正和国际集装箱码头有限公司	副董事长	发行人控股股东之联营企业
		上海港海铁联运有限公司	董事	发行人控股股东之联营企业
		安吉上港国际港务有限公司	副董事长	发行人控股股东之联营企业
		安吉川达船务有限公司	董事	发行人控股股东之联营企业之子公司
		安吉上港国际货运代理有限公司	董事	发行人控股股东之联营企业之子公司
陈燕	董事、党委副书记、总经理	锦江航运代理（泰国）有限公司	董事长	发行人合营企业
韩国敏	独立董事	上海施璐德电子商务有限公司	监事	无其他关联关系
管一民	独立董事	益海嘉里金龙鱼粮油食品股份有限公司	独立董事	无其他关联关系
		上海华谊集团股份有限公司	独立董事	无其他关联关系
		绿地控股集团股份有限公司	独立董事	无其他关联关系
		江苏农华智慧农业科技股份有限公司	独立董事	无其他关联关系
		华鑫证券有限责任公司	独立董事	无其他关联关系
		上海复星医药（集团）股份有限公司	外部监事	无其他关联关系
黄顺刚	独立董事	上海瀛泰律师事务所	高级顾问、 律师	无其他关联关系
刘贲	监事会主席	上海国际港务（集团）股份有限公司	职工监事、 审计部部长	发行人控股股东
		上海临港产业区港口发展有限公司	董事	发行人控股股东之联营企业
		上海港国际客运中心开发有限公司	监事	发行人股东
范怡茹	监事	上海远东水运工程建设监理咨询有限公司	监事	发行人控股股东控制的其他企业
赵小兵	副总经理	上海锦江住仓国际物流有限公司	董事长	发行人合营企业
		上海太平国际货柜有限公司	董事	发行人参股公司

除上述情况外，公司董事、监事及高级管理人员不存在在锦江航运及其控股子公司以外的其他企业担任职务的情形。

（五）董事、监事、高级管理人员之间存在的亲属关系

公司董事、监事、高级管理人员之间不存在亲属关系。

（六）最近三年涉及行政处罚、监督管理措施、纪律处分或自律监管措施、被司法机关立案侦查、被中国证监会立案调查情况

报告期内，公司董事、监事和高级管理人员不存在行政处罚、监督管理措施、纪律处分或自律监管措施、被司法机关立案侦查、被中国证监会立案调查的情况。

（七）董事、监事、高级管理人员与公司签订的协议、所作承诺及其履行情况

1、签订的协议及履行情况

截至本招股说明书签署日，除签订《劳动合同》《聘用合同》外，公司董事、监事、高级管理人员未与公司签署其他协议。

2、作出的重要承诺及履行情况

截至本招股说明书签署日，公司董事、监事、高级管理人员作出的重要承诺及履行情况请参见本招股说明书“第十二节 附件”之“三、相关承诺事项”。

（八）最近三年董事、监事、高级管理人员变动情况

1、董事会成员最近三年变动情况

报告期期初，锦江有限董事为郭立仲、陆荣鹤、黄海东、王秋明、王锦平。

2020年5月19日，上港集团作出锦江有限2020年第一次股东决定，委派张欣担任公司董事、董事长，王秋明不再担任公司董事长但仍为公司董事，王锦平不再担任公司董事。

2021年3月5日，上港集团作出锦江有限2021年第一次股东决定，委派何彦担任公司董事，王秋明不再担任公司董事。

2022年1月30日，锦江有限召开2022年第二次股东会并作出决议，选举陈燕担任公司董事，张欣不再担任公司董事。

2022年3月28日，公司召开创立大会暨第一次股东大会会议并作出决议，

选举黄海东、郭立仲、陈燕、何彦为股份公司第一届董事会非职工代表董事，与职工代表大会选举产生的职工代表董事陆荣鹤共同组成股份公司第一届董事会。

2022年8月1日，公司召开2022年第一次临时股东大会并作出决议，选举陈岚为公司董事，韩国敏、管一民、黄顺刚为公司独立董事。

2022年9月27日，公司召开2022年第二次临时股东大会并作出决议，选举杨海丰为公司董事，郭立仲不再担任公司董事。

2023年3月21日，公司召开2022年年度股东大会并作出决议，选举庄晓晴为公司董事，黄海东不再担任公司董事。

发行人最近三年董事变动主要原因如下：

（1）除独立董事外，发行人历任董事均由控股股东上港集团委派/提名产生，该等董事的离任也是由于上港集团的重新委派/提名或达到法定退休年龄导致；

（2）新增独立董事是因为公司建立了独立董事制度，规范公司运作，完善公司治理结构，提高公司治理水平导致。

2、监事会成员最近三年变动情况

报告期期初，锦江有限设一名监事，由周源康担任。

2020年5月19日，上港集团作出锦江有限2020年第一次股东决定，委派杨海丰担任公司监事，周源康不再担任监事。

2022年1月30日，锦江有限召开2022年第二次股东会并作出决议，选举范怡茹担任公司监事，杨海丰不再担任监事。

2022年3月28日，股份公司召开创立大会暨第一次股东大会会议并作出决议，选举刘贲、范怡茹为股份公司第一届监事会非职工代表监事，与职工代表大会选举产生的职工代表监事张彦共同组成股份公司第一届监事会。

3、高级管理人员最近三年变动情况

报告期期初，公司高级管理人员成员包括王锦平、陈燕、赵培聪、邱倩、

周卫东。

2020年5月19日，锦江有限第三届第八次董事会作出决议，同意聘任赵小兵为公司副总经理，王锦平不再担任总经理职务，赵培聪不再担任副总经理职务。

2021年3月5日，锦江有限第三届第十二次董事会作出决议，同意聘任胡松龄为公司副总经理。

2021年5月10日，锦江有限第三届第十三次董事会作出决议，同意聘任陈燕为公司总经理。

2022年3月28日，股份公司第一届董事会第一次会议作出决议，聘任陈燕为公司总经理，聘任周卫东、赵小兵、胡松龄为公司副总经理，聘任邱倩为公司财务总监，聘任汪蕊莹为公司董事会秘书。

2023年8月31日，锦江航运董事会收到胡松龄递交的书面辞呈，因工作调动原因，胡松龄辞去副总经理职务，不再担任公司其他职务。

发行人最近三年高级管理人员变动主要原因如下：

- （1）王锦平离职是由于岗位调动，赵培聪离职是由于达到法定退休年龄；
- （2）副总经理赵小兵、胡松龄及董事会秘书汪蕊莹是发行人为经营发展及完善公司治理结构需要而聘任，其中董事会秘书汪蕊莹系发行人内部培养产生。
- （3）副总经理胡松龄因工作调动，不再担任锦江航运副总经理职务。

根据《监管规则适用指引——发行类第4号》规定，“变动后新增的董事、高级管理人员来自原股东委派或发行人内部培养产生的，原则上不构成人员的重大变化。发行人管理层因退休、调任等原因发生岗位变化的，不轻易认定为重大变化，但发行人应当披露相关人员变动对公司生产经营的影响。”剔除董事、高级管理人员退休，新增董事、高级管理人员由股东委派或发行人内部培养产生的因素后，董事、高级管理人员变动比例较小。

发行人发展稳健，董事、高级管理人员的人员变化没有影响经营决策的稳健性、盈利能力的可持续性，因此，发行人上述董事、高级管理人员的变动不会对发行人的持续经营和业绩造成不利影响。

综上，发行人最近三年来董事、监事、高级管理人员的变化符合法律、法规和规范性文件以及《公司章程》的规定，均履行了必要的法律程序；发行人的董事、监事、高级管理人员最近三年没有发生重大不利变化，符合《首发注册管理办法》第十二条的相关规定。

（九）董事、监事、高级管理人员及其近亲属在发行前持有公司股份的情况

截至本招股说明书签署日，公司董事、监事、高级管理人员及其近亲属不存在直接持有公司股份的情形。

公司部分董事、监事、高级管理人员参与上港集团股权激励计划，持有限制性股票。截至本招股说明书签署日，公司董事、监事、高级管理人员持有上港集团限制性股票的情况如下：

序号	姓名	职位	持有上港集团限制性股票数量（股）
1	陈岚	董事	435,400
2	何彦	董事	435,400
3	陈燕	董事、总经理	528,800
4	陆荣鹤	职工代表董事	461,500
5	刘贲	监事会主席	87,000
6	邱倩	财务总监	461,500
7	周卫东	副总经理	461,500
8	赵小兵	副总经理	461,500

截至本招股说明书签署日，公司董事、监事、高级管理人员及其近亲属间接所持有的发行人股份不存在质押或冻结的情况。

（十）董事、监事、高级管理人员其他对外投资情况

截至本招股说明书签署日，公司董事、监事、高级管理人员不存在对外投资情况。

（十一）董事、监事、高级管理人员及其他核心人员的薪酬情况

1、薪酬组成、确定依据及所履行的程序

公司领薪的董事、监事、高级管理人员的薪酬构成主要包括基本年薪、年

终效益奖和其他福利等部分。本公司独立董事在公司领取独立董事津贴，董事和监事若在公司任职则领取薪酬，未在公司任职的董事、监事不在公司领取薪酬。

公司董事会下设提名、薪酬与考核委员会，负责研究高级管理人员的考核标准，进行考核并提出建议；研究和审查非独立董事、高级管理人员的薪酬政策与方案。公司董事、监事的薪酬由股东大会审议确定，高级管理人员薪酬由董事会审议确定。

2、报告期内薪酬总额及占各期发行人利润总额的比重

报告期内，董事、监事、高级管理人员薪酬总额占当期公司利润总额的比重如下：

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
薪酬总额（万元）	1,137.87	1,905.06	1,730.79	862.06
利润总额（万元）	68,185.48	232,061.81	162,204.20	61,212.98
占比	1.67%	0.82%	1.07%	1.41%

3、公司董事、监事、高级管理人员最近一年从发行人领取薪酬情况

公司现任董事、监事、高级管理人员 2022 年度从公司领取的薪酬情况如下：

序号	姓名	职位	2022年度从公司领取薪酬（万元）	是否从关联企业领取薪酬
1	庄晓晴	董事长	-	是
2	杨海丰	董事	-	是
3	陈岚	董事	-	是
4	何彦	董事	193.46	是
5	陈燕	董事、总经理	226.63	否
6	陆荣鹤	职工代表董事	178.44	否
7	韩国敏	独立董事	7.50	否
8	管一民	独立董事	7.50	否
9	黄顺刚	独立董事	7.50	否
10	刘贲	监事会主席	-	是
11	范怡茹	监事	20.63	是
12	张彦	职工代表监事	40.68	否

序号	姓名	职位	2022年度从公司领取薪酬（万元）	是否从关联企业领取薪酬
13	邱倩	财务总监	178.70	否
14	周卫东	副总经理	203.75	否
15	赵小兵	副总经理	191.20	否
16	汪蕊莹	董事会秘书	43.29	否

在发行人任职领薪的董事、监事、高级管理人员，发行人依法为其办理养老、医疗等社会保险和住房公积金，享受企业年金，除此之外，上述人员不存在其它特殊待遇和退休金计划。

（十二）董事、监事、高级管理人员任职资格

1、公司董事、监事、高级管理人员任职符合任职规定

公司董事、监事、高级管理人员均符合《公司法》《公司章程》及国家其他法律法规和规范性文件规定的任职资格条件，由公司董事会、股东大会和职工代表大会依法定程序产生，不存在违反法律法规和规范性文件及《公司章程》规定的任职资格的情形。具体说明如下：

（1）公司董事、监事、高级管理人员符合相关法律法规和规范性文件的任职资格规定

保荐人和发行人律师查阅了发行人董事、监事和高级管理人员填写的董监高问卷调查表、公安机关为其出具的无犯罪记录证明并经查询中国证监会（<http://www.csrc.gov.cn/>）、上交所（<http://www.sse.com.cn/>）、证券期货市场失信记录查询平台（<https://neris.csrc.gov.cn/shixinchaxun/>）等网站，发行人上述董事、监事和高级管理人员符合《公司法》《首发注册管理办法》《上海证券交易所上市公司自律监管指引第1号——规范运作》的以下要求：

1) 发行人董事、监事、高级管理人员不存在以下情形：①无民事行为能力或者限制民事行为能力；②因贪污、贿赂、侵占财产、挪用财产或者破坏社会主义市场经济秩序，被判处刑罚，执行期满未逾五年，或者因犯罪被剥夺政治权利，执行期满未逾五年；③担任破产清算的公司、企业的董事或者厂长、经理，对该公司、企业的破产负有个人责任的，自该公司、企业破产清算完结之日起未逾三年；④担任因违法被吊销营业执照、责令关闭的公司、企业的法定

代表人，并负有个人责任的，自该公司、企业被吊销营业执照之日起未逾三年；⑤个人所负数额较大的债务到期未清偿。发行人董事、监事、高级管理人员符合《公司法》的要求。

2) 发行人董事、监事和高级管理人员不存在最近三年内受到中国证监会行政处罚，或者因涉嫌犯罪正在被司法机关立案侦查或者涉嫌违法违规正在被中国证监会立案调查且尚未有明确结论意见等情形，发行人董事、监事及高级管理人员符合《首发注册管理办法》的要求。

3) 发行人董事、监事和高级管理人员不存在以下情形：①《公司法》规定不得担任董事、监事、高级管理人员的情形；②被中国证监会采取证券市场禁入措施，期限尚未届满；③被证券交易所公开认定为不适合担任公司董事、监事和高级管理人员，期限尚未届满；④最近 36 个月内受到中国证监会行政处罚；⑤最近 36 个月内受到证券交易所公开谴责或者 2 次以上通报批评；⑥法律法规、上交所规定的其他情形。发行人董事、监事及高级管理人员符合《上海证券交易所上市公司自律监管指引第 1 号——规范运作》。

(2) 发行人独立董事、董事会秘书已取得相应的资格证书

发行人独立董事韩国敏、管一民、黄顺刚已取得独立董事资格证书，其中独立董事管一民具有注册会计师资格。截至本招股说明书签署日，发行人独立董事管一民兼职上市公司独立董事的数量与 2023 年 9 月 4 日起施行的《上市公司独立董事管理办法》的规定不一致，发行人及独立董事管一民将在《上市公司独立董事管理办法》规定的一年过渡期内，将兼职家数调整至符合该办法规定，除管一民外，发行人其他独立董事兼职上市公司独立董事的数量符合《上市公司独立董事管理办法》。

发行人董事会秘书汪蕊莹已取得上海证券交易所董事会秘书任前培训证明。

综上，发行人董事、监事、高级管理人员具备相应的任职资格。

2、独立董事任职符合中组部以及教育部关于党政领导干部在企业兼职（任职）问题的相关规定

（1）中组部以及教育部关于党政领导干部在企业兼职（任职）问题的相关规定

根据《中共中央纪委、教育部、监察部关于加强高等学校反腐倡廉建设的意见》（教监[2008]15号）的规定，“学校党政领导班子成员应集中精力做好本职工作，除因工作需要、经批准在学校设立的高校资产管理公司兼职外，一律不得在校内外其他经济实体中兼职。确需在高校资产管理公司兼职的，须经党委（常委）会集体研究决定，并报学校上级主管部门批准和上级纪检监察部门备案，兼职不得领取报酬。”

根据中共教育部党组《关于进一步加强直属高校党员领导干部兼职管理的通知》（教党[2011]22号）的规定，“直属高校校级党员领导干部原则上不得在经济实体中兼职，确因工作需要在本校设立的资产管理公司兼职的，须经学校党委（常委）会研究决定，并按干部管理权限报教育部审批和驻教育部纪检监察局备案；直属高校处级（中层）党员领导干部原则上不得在经济实体和社会团体等单位中兼职，确因工作需要兼职的，须经学校党委审批。”

根据中共中央组织部《关于进一步规范党政领导干部在企业兼职（任职）问题的意见》（中组发[2013]18号），“现职和不担任现职但未办理退（离）休手续的党政领导干部不得在企业兼职（任职）；辞去公职或者退（离）休后三年内，不得到本人原任职务管辖的地区和业务范围内的企业兼职（任职），也不得从事与原任职务管辖业务相关的营利性活动；辞去公职或者退（离）休后三年内，拟到本人原任职务管辖的地区和业务范围外的企业兼职（任职）的，必须由本人事先向其原所在单位党委（党组）报告，由拟兼职（任职）企业出具兼职（任职）理由说明材料，所在单位党委（党组）按规定审核并按照干部管理权限征得相应的组织（人事）部门同意后，方可兼职（任职）；辞去公职或者退（离）休后三年后到企业兼职（任职）的，应由本人向其原所在单位党委（党组）报告，由拟兼职（任职）企业出具兼职（任职）理由说明材料，所在单位

党委（党组）按规定审批并按照干部管理权限向相应的组织（人事）部门备案。”

根据教育部办公厅《关于开展党政领导干部在企业兼职情况专项检查的通知》（教人厅函[2015]11号）的规定，“党政领导干部包括部机关、直属单位及其内设机构、直属高校及其院系等副处级以上干部。”

（2）公司独立董事符合相关规定

保荐人和发行人律师查阅了独立董事填写的董监高问卷调查表、相关单位出具的说明，经核查：

发行人独立董事韩国敏曾担任中远海运特种运输股份有限公司首席执行官，现已退休，其已取得中远海运特种运输股份有限公司、中国远洋航运集团有限公司组织部同意韩国敏担任发行人独立董事的批复。

发行人独立董事管一民曾担任上海国家会计学院教授、副院长，现已退休，其已取得上海国家会计学院同意管一民担任发行人独立董事的确认函。

发行人独立董事黄顺刚现任上海瀛泰律师事务所高级顾问、律师，未在国家机关、参照《公务员法》管理的人民团体和群众团体、事业单位或其他单位担任领导干部，未在高等学校任职，不属于中组部以及教育部规定的限制在企业兼职或任职的人员。

综上所述，发行人独立董事符合中组部以及教育部关于党政领导干部在企业兼职（任职）问题的相关规定。

十、发行人员工和社会保障情况

（一）发行人员工情况

1、员工人数及变化

报告期各期末，公司员工人数情况如下：

单位：人

项目	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
员工人数	825	832	824	847

2、员工专业结构

截至 2023 年 6 月 30 日，公司员工专业结构情况如下：

单位：人

项目	人数	占员工总数比例（%）
行政管理人員	145	17.58
财务人員	83	10.06
业务人員	556	67.39
技术人員	41	4.97
合计	825	100.00

3、员工受教育程度

截至 2023 年 6 月 30 日，公司员工受教育程度情况如下：

单位：人

项目	人数	占员工总数比例（%）
硕士及以上	44	5.33
本科	411	49.82
大专及以下	370	44.85
合计	825	100.00

4、员工年龄分布

截至 2023 年 6 月 30 日，公司员工年龄分布情况如下：

单位：人

项目	人数	占员工总数比例（%）
30 岁及以下	126	15.27
31 岁-40 岁	311	37.70
41 岁-50 岁	251	30.42
51 岁及以上	137	16.61
合计	825	100.00

（二）发行人社会保障情况

1、境内员工社会保障情况

公司按照国家及所在地的有关规定参加社会保障体系，执行养老保险、医疗保险、生育保险、工伤保险、失业保险等社会保险制度及住房公积金管理制

度。

报告期各期末，公司为员工缴纳社会保险及住房公积金的情况如下：

单位：人

项目		境内员工人数	缴纳员工人数	差异人数
2023年6月30日	社会保险	821	821	0
	住房公积金		821	0
2022年12月31日	社会保险	828	828	0
	住房公积金		828	0
2021年12月31日	社会保险	821	821	0
	住房公积金		821	0
2020年12月31日	社会保险	844	844	0
	住房公积金		844	0

根据发行人及其境内子公司所在地人力资源和社会保障部门及住房公积金管理部门出具的证明，报告期内，发行人及其境内子公司能够遵守国家、地方有关社会保险和住房公积金的法律、法规及规范性文件规定，不存在因违反国家、地方有关社会保险、住房公积金的法律、法规及规范性文件而受到行政处罚的情形。

2、境外员工社会保障情况

根据境外律师针对发行人境外子公司出具的法律意见书，发行人境外子公司在劳动用工等重大方面符合当地相关的法律、法规，不存在重大违法违规的情形。

（三）劳务派遣情况

1、劳务派遣用工情况

报告期各期末，发行人劳务派遣用工情况如下：

单位：人

项目		2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
境内员工人数		821	828	821	844
劳务派遣	国际远洋海员人数	362	401	396	417
	非国际远洋海员人数	48	49	111	127
	劳务派遣用工人数小计	410	450	507	544

非国际远洋海员劳务派遣占比	3.90%	3.83%	8.36%	9.15%
---------------	-------	-------	-------	-------

注：非国际远洋海员劳务派遣占比=非国际远洋海员劳务派遣人数/（境内员工人数+劳务派遣用工人数）。

《劳务派遣暂行规定》第二十五条规定“外国企业常驻代表机构和外国金融机构驻华代表机构等使用被派遣劳动者的，以及船员用人单位以劳务派遣形式使用国际远洋海员的，不受临时性、辅助性、替代性岗位和劳务派遣用工比例的限制。”

报告期内，公司存在国际远洋海员劳务派遣用工，根据《劳务派遣暂行规定》第二十五条规定，公司作为船员用人单位以劳务派遣形式使用国际远洋海员的，不受临时性、辅助性、替代性岗位和劳务派遣用工比例的限制。发行人在非国际远洋海员岗位使用派遣劳动者的岗位主要为驾驶员、保洁员、验箱员、前台行政人员等，均为临时性或辅助性岗位，用工期限较短、人员流动性大、可替代性高。

报告期各期末，公司以劳务派遣方式聘用非国际远洋海员人数分别是 127 人、111 人、49 人和 48 人，占比分别为 9.15%、8.36%、3.83%和 3.90%，符合《劳务派遣暂行规定》第四条规定的要求“用工单位应当严格控制劳务派遣用工数量，使用的被派遣劳动者数量不得超过其用工总量的 10%”。

报告期内，公司按照《劳动合同法》的要求，与合法设立的劳务派遣单位签订劳务派遣协议，双方权利义务约定明确。公司报告期内未因劳务派遣用工而受到过行政处罚。

综上，公司采用劳务派遣用工符合《劳动法》《劳务派遣暂行规定》等法律法规的规定，不存在违法违规行为。

2、主要劳务派遣公司的资质取得情况

报告期内发行人主要劳务派遣公司的业务资质情况如下：

序号	劳务派遣公司名称	劳务派遣经营许可证编号
1	上海瀛圆劳务派遣有限公司	崇人社派许字第2227号
2	武汉兴盛洋船舶管理有限公司	HB010520200008
3	上海华交海员劳务服务有限公司	浦人社派许字第00268号
4	上海荣正船务有限公司	长人社派许字第00079号

序号	劳务派遣公司名称	劳务派遣经营许可证编号
5	厦门海洋勇士船员服务有限公司	361002FJ20210011
6	费县申海人力资源管理有限公司	37130620190001
7	南通四海船务发展有限公司	320600201609070029
8	上海外服（集团）有限公司	沪人社派许字第00001号
9	淮安伙伴人力资源有限公司	320800201707260010
10	上海新淮海人力资源有限公司	浦人社派许字第00134号
11	上海利宏企业发展有限公司	宝人社派许字第00832号
12	盐城苏悦海船务有限公司	320902202004100002

报告期内发行人主要劳务派遣公司具备合法有效的劳务派遣资质，不存在违法违规情形。

3、发行人及控股股东及其关联方与劳务派遣公司是否存在关联关系或者其他利益安排

截至本招股说明书签署日，发行人及控股股东及其关联方与发行人主要劳务派遣公司不存在关联关系或其他利益安排。

十一、上港集团分拆锦江航运上市符合《分拆规则》的各项规定

（一）上市公司股票境内上市已满三年

上港集团股票于 2000 年 7 月 19 日在上交所主板上市，至今已满三年，符合“上市公司股票境内上市已满三年”的要求。

（二）上市公司最近三个会计年度连续盈利

普华永道对上港集团 2020 年度、2021 年度、2022 年度的财务报表出具了普华永道中天审字（2021）第 10118 号、普华永道中天审字（2022）第 10118 号、普华永道中天审字(2023)第 10118 号《审计报告》。根据经审计财务报表，上港集团 2020 年度、2021 年度、2022 年度实现归属于上市公司股东的净利润（以扣除非经常性损益前后孰低值计算）分别为 754,849.64 万元、1,365,007.68 万元、1,688,396.50 万元，符合最近三个会计年度连续盈利的规定。

（三）上市公司最近三个会计年度扣除按权益享有的拟分拆所属子公司的净利润后，归属于上市公司股东的净利润累计不低于六亿元人民币（净利润以扣除非经常性损益前后孰低值计算）

根据普华永道出具的无保留意见的《审计报告》（普华永道中天审字（2023）第 11037 号），锦江航运 2020 年度、2021 年度、2022 年度的净利润（以扣除非经常性损益前后孰低值计算）分别为 45,638.09 万元、119,266.13 万元、176,650.69 万元。上港集团最近三个会计年度扣除按权益享有的锦江航运的净利润后，归属于上市公司股东的净利润累计不低于六亿元人民币（以扣除非经常性损益前后孰低值计算），具体情况如下：

单位：万元

项目	公式	2020 年度	2021 年度	2022 年度
一、上港集团归属于上市公司股东的净利润情况				
上港集团归属于上市公司股东的净利润	A	830,714.32	1,468,204.91	1,722,391.55
上港集团归属于上市公司股东的净利润（扣除非经常性损益）		754,849.64	1,365,007.68	1,688,396.50
二、锦江航运归属于母公司股东的净利润情况				
锦江航运归属于母公司股东的净利润	B	46,535.49	122,613.22	182,697.94
锦江航运归属于母公司股东的净利润（扣除非经常性损益）		45,638.09	119,266.13	176,650.69
三、上港集团享有锦江航运权益比例情况				
权益比例	C	100.00%	100.00%	100.00%
四、上港集团按权益享有锦江航运的净利润情况				
净利润	D=B*C	46,535.49	122,613.22	182,697.94
净利润（扣除非经常性损益）		45,638.09	119,266.13	176,650.69
五、上港集团扣除按权益享有锦江航运净利润后的净利润				
净利润	E=A-D	784,178.83	1,345,591.69	1,539,693.61
净利润（扣除非经常性损益）		709,211.55	1,245,741.55	1,511,745.81
最近 3 年上港集团扣除按权益享有锦江航运的净利润后，归属于上市公司股东的净利润累计之和（净利润以扣除非经常性损益前后孰低值计算）				3,466,698.91

（四）上市公司最近一个会计年度合并报表中按权益享有的拟分拆所属子公司的净利润不得超过归属于上市公司股东的净利润的百分之五十；上市公司最近一个会计年度合并报表中按权益享有的拟分拆所属子公司净资产不得超过归属于上市公司股东的净资产的百分之三十

根据上港集团 2022 年年度报告，2022 年度归属于上市公司股东的净利润为（净利润以扣除非经常性损益前后孰低值计算）1,688,396.50 万元；根据普华永道出具的无保留意见的《审计报告》（普华永道中天审字（2023）第 11037 号），锦江航运 2022 年度归属于母公司股东的净利润为（净利润以扣除非经常性损益前后孰低值计算）176,650.69 万元。因此，上港集团最近 1 个会计年度合并报表中按权益享有的锦江航运的净利润未超过归属于上市公司股东的净利润的 50%。

根据上港集团 2022 年年度报告，2022 年末归属于上市公司股东的净资产为 11,232,740.75 万元；根据普华永道出具的无保留意见的《审计报告》（普华永道中天审字（2023）第 11037 号），锦江航运 2022 年末归属于母公司股东的净资产为 602,079.36 万元。因此，上港集团最近 1 个会计年度合并报表中按权益享有的锦江航运的净资产未超过归属于上市公司股东的净资产的 30%。

综上，上港集团符合本条要求。

（五）上市公司存在以下情形之一的，不得分拆：1、资金、资产被控股股东、实际控制人及其关联方占用或者上市公司权益被控股股东、实际控制人及其关联方严重损害。2、上市公司或其控股股东、实际控制人最近三十六个月内受到过中国证监会的行政处罚。3、上市公司或其控股股东、实际控制人最近十二个月内受到过证券交易所的公开谴责。4、上市公司最近一年或一期财务会计报告被注册会计师出具保留意见、否定意见或者无法表示意见的审计报告。5、上市公司董事、高级管理人员及其关联方持有拟分拆所属子公司股份，合计超过所属子公司分拆上市前总股本的百分之十，但董事、高级管理人员及其关联方通过该上市公司间接持有的除外

截至本招股说明书签署日，上港集团不存在资金、资产被控股股东、实际控制人及其关联方占用或者上市公司权益被控股股东、实际控制人及其关联方

严重损害的情况。

上港集团及其控股股东、实际控制人最近 36 个月内未受到过中国证监会的行政处罚；上港集团及其控股股东、实际控制人最近 12 个月内未受到过证券交易所的公开谴责。

普华永道针对上港集团 2022 年财务报表出具的普华永道中天审字(2023)第 10118 号《审计报告》为标准无保留意见的审计报告。

截至本招股说明书签署日，上港集团董事、高级管理人员及其关联方未持有锦江航运股份，不存在董事、高级管理人员及其关联方持有锦江航运股份合计超过其分拆上市前总股本的百分之十的情形。

综上，上港集团不存在上述不得分拆的情形。

（六）上市公司所属子公司存在以下情形之一的，上市公司不得分拆：1、主要业务或资产是上市公司最近三个会计年度内发行股份及募集资金投向的，但子公司最近三个会计年度使用募集资金合计不超过子公司净资产百分之十的除外。2、主要业务或资产是上市公司最近三个会计年度内通过重大资产重组购买的。3、主要业务或资产是上市公司首次公开发行股票并上市时的主要业务或资产。4、主要从事金融业务的。5、子公司董事、高级管理人员及其关联方持有拟分拆所属子公司股份，合计超过该子公司分拆上市前总股本的百分之三十，但董事、高级管理人员及其关联方通过该上市公司间接持有的除外

最近三个会计年度内，上港集团不存在通过发行股份及募集资金的方式向锦江航运出资或者提供借款用于锦江航运的主要业务和资产的情形。

最近三个会计年度内，上港集团未进行重大资产重组，不存在“上市公司最近三个会计年度内通过重大资产重组购买的业务和资产，作为拟分拆所属子公司的主要业务和资产”的情形。

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。上港集团股票于 2000 年 07 月 19 日在上交所主板上市交易，于 2015 年收购锦江有限 79.20% 股权，于 2018 年收购锦江有限剩余 20.80% 股权，因此锦江航运不属于上市公司首次公开发行股票并上市

时的主要业务或资产。

锦江航运主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，亦不属于主要从事金融业务的公司。

截至本招股说明书签署日，锦江航运所有董事、高级管理人员及其关联方均不存在持有锦江航运股份的情况。

综上，上港集团和锦江航运不存在上述不得分拆的情形。

（七）上市公司应当充分说明并披露：本次分拆有利于上市公司突出主业、增强独立性。本次分拆后，上市公司与拟分拆所属子公司均符合中国证监会、证券交易所关于同业竞争、关联交易的监管要求；分拆到境外上市的，上市公司与拟分拆所属子公司不存在同业竞争。本次分拆后，上市公司与拟分拆所属子公司资产、财务、机构方面相互独立，高级管理人员、财务人员不存在交叉任职。本次分拆后，上市公司与拟分拆所属子公司在独立性方面不存在其他严重缺陷

1、本次分拆有利于公司突出主业、增强独立性

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。锦江航运主要从事国际、国内海上集装箱运输业务。本次分拆上市后，上港集团及其他下属企业将继续集中资源发展除锦江航运主业之外的业务，进一步增强上港集团业务、财务与公司治理独立性。

2、本次分拆后，公司与拟分拆所属子公司均符合中国证监会、证券交易所关于同业竞争、关联交易的监管要求

（1）同业竞争

上港集团主要从事港口相关业务，为客户提供港口及相关服务，收取港口作业包干费、堆存保管费和港口其他收费，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；锦江航运主要从事国际、国内海上集装箱运输业务。

截至本招股说明书签署日，上港集团与拟分拆上市对象之间不存在同业竞争的情形，符合《首次公开发行股票注册管理办法》等相关法律法规要求。为

避免本次分拆上市后的同业竞争情形，保护中小投资者利益，上港集团已出具《关于避免同业竞争的承诺函》。

综上，本次分拆上市后，上港集团与锦江航运之间不存在同业竞争的情形。本次分拆后，上港集团及锦江航运均符合中国证监会、上交所关于同业竞争的要求。

（2）关联交易

本次分拆上市后，上港集团发生关联交易将保证关联交易的合规性、合理性和公允性，并保持上港集团的独立性，不会利用关联交易调节财务指标，损害上港集团利益；本次分拆上市后，锦江航运发生关联交易将保证关联交易的合规性、合理性和公允性，并保持锦江航运的独立性，不会利用关联交易调节财务指标，损害锦江航运利益。

为保证关联交易合规性、合理性和公允性，上港集团已出具《关于规范和减少关联交易的承诺函》。

综上，本次分拆上市后，上港集团与锦江航运之间不存在影响独立性或者显失公平的关联交易，锦江航运分拆上市符合中国证监会、上交所关于关联交易的要求。

3、上市公司与拟分拆所属子公司资产、财务、机构方面相互独立，高级管理人员、财务人员不存在交叉任职

上港集团和锦江航运均拥有独立、完整、权属清晰的经营性资产；建立了独立的财务部门和财务管理制度，并对其全部资产进行独立登记、建账、核算、管理，锦江航运的组织机构独立于控股股东和其他关联方；上港集团和锦江航运各自具有健全的职能部门和内部经营管理机构，该等机构独立行使职权，亦未有锦江航运与上港集团及其控制的其他企业机构混同的情况；上港集团不存在占用、支配锦江航运的资产或干预锦江航运对其资产进行经营管理的情形；锦江航运拥有自己独立的高级管理人员和财务人员，不存在与上港集团的高级管理人员和财务人员交叉任职的情形。

综上，本次分拆上市后，上港集团和锦江航运将保持资产、财务和机构的

相互独立，上港集团和锦江航运将继续保持高级管理人员和财务人员的独立性，避免交叉任职。

4、独立性方面不存在其他严重缺陷

上港集团、锦江航运资产相互独立完整，在财务、机构、人员、业务等方面均保持独立，分别具有完整的业务体系和直接面向市场独立经营的能力。本次分拆后，上港集团与锦江航运在独立性方面不存在其他严重缺陷。本次分拆上市将促使锦江航运进一步完善其公司治理结构，继续与上港集团保持资产、业务、机构、财务、人员方面的相互独立，增强业务体系完整性和直接面向市场独立经营的能力。

综上所述，上港集团分拆锦江航运至上交所主板上市符合《分拆规则》的相关要求。

第五节 业务与技术

一、公司主营业务、主要服务及变化情况

（一）公司主营业务

锦江航运是一家综合性航运公司，主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，多年来持续深耕东北亚、东南亚和国内航线。公司坚守品牌战略，以船舶高准班率为支撑，以 HDS（Hot Delivery Service）等特色服务为依托，打造了上海日本、太仓日本、青岛日本等多条精品航线，并实现了中日“两个圆心”及中国和东南亚主要港口“双向辐射”的布局。

截至 2023 年 6 月 30 日，公司共经营 49 艘船舶，包括 24 艘自有船舶和 25 艘租赁船舶，总运力达到 4.52 万 TEU。截至本招股说明书签署日，根据国际权威研究机构 Alphaliner 的数据，公司总运力位列中国大陆集装箱班轮公司第 6 位，世界集装箱班轮公司第 33 位。2020 至 2022 年度，公司上海日本航线、上海两岸间航线市场占有率稳居行业第一。

公司在做精做强海上集装箱运输业务的基础上，深入实施“一主两翼”的发展战略，稳健拓展航运产业的价值链条，积极构建综合物流的服务体系，为客户提供多样化、差异化、个性化的服务。公司秉持“荣誉、利益、命运共同体”的核心价值观，遵循“客户至上、诚信经营、精品服务”的经营理念，传承“创绿色航运、享便捷物流”的企业使命。公司始终聚焦主营业务，不断优化业务升级，努力寻求管理突破，充分发扬企业文化，持续推进品牌建设，着力成为以集装箱运输为核心的区域卓越航运企业。

公司在行业内享有较高的美誉度和影响力，曾连续多年荣获“上海市著名商标”、“上海名牌”等称号，多次获得“上海市五一劳动奖状”、中国海事局“安全诚信公司”等奖项。公司被授予“全国 5A 级物流企业”，并先后荣膺行业内“中国货运业大奖”、“综合服务十佳集装箱班轮公司”、“最佳窗口服务集装箱班轮公司”、“承运人创新大奖”等荣誉。

（二）公司主要服务

公司的业务分类如下表所示：

项目	业务分类	细分种类	业务介绍
航运业务	班轮运输服务	东北亚航线	在东北亚航线市场上，公司以精品航线为依托，潜心经营，为客户提供高质量、差异化的精品服务，稳步推进中日航线“两个圆心”布局。公司已开通上海日本、太仓日本、青岛日本、大连日本等精品航线。
		东南亚航线	在东南亚航线市场上，公司陆续开通了上海泰越、上海菲律宾、日本泰越、上海香港海防等航线，以航线精品服务培育市场和客户，逐步打响了公司在东南亚市场的品牌知名度。
		国内航线	国内航线主要包括两岸间航线和国内沿海航线。两岸间航线上公司开通了上海-中国台湾、太仓-中国台湾等航线；国内沿海航线上公司开通了连云港航线、厦门航线、青岛航线等航线，航线服务贯穿华北、华东、华南。
		其他航线	公司以客户需求为导向，逐步尝试布局远洋航线，陆续开设了美西航线、巴西航线等，顺势将公司航线经营迈向新区域。
	期租服务		公司作为船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金的租船运输。
其他相关业务	集装箱堆存业务		公司向客户提供集装箱空箱堆存，上下车，修理及清洗等箱管服务。
	航运代理业务		航运代理业务主要包括船代业务和货运代理业务。船代业务主要涉及办理船舶进出港手续、单证服务，联系安排引航靠泊和装卸；货运代理业务主要代理货物运输、转运、仓储、装卸等事宜，为客户提供发货及提货方案。

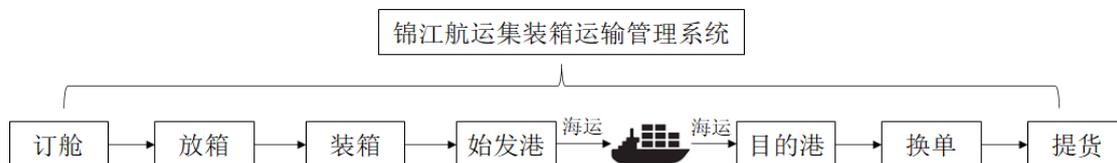
公司业务包括航运业务和其他相关业务，其中航运业务为公司的主营业务。根据服务模式的不同，公司的航运业务可分为班轮运输服务和期租服务，其中班轮运输服务按照运输航线区域的不同，可分为东北亚航线、东南亚航线、国内航线和其他航线。公司主营业务具体情况如下：

1、班轮运输服务

公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，区别于干散货船运输、油轮运输的不定期性，集装箱运输主要以班轮运输的形式进行。班轮运输，也称定期船运输，是指按照事先制定的船期表在特定的航线上，以既定的挂靠港顺序，经常地为非特定多数客户提供规则的、反复的货物运输服务。班轮运输具有“四固定”的特点，即固定的航线、固定挂靠的港口、固定的船期和相对固定的费率，具备运送速度快、装卸方便、机械化程度高、作业效率高、便于开展联运等优点。公司的集装箱班轮运输服务按照运输航线区域划分，可分为东北亚航线、东南亚航线、国内航线和其他航线。

公司的班轮运输服务主要为港到港服务模式，即在集装箱运输过程中，客

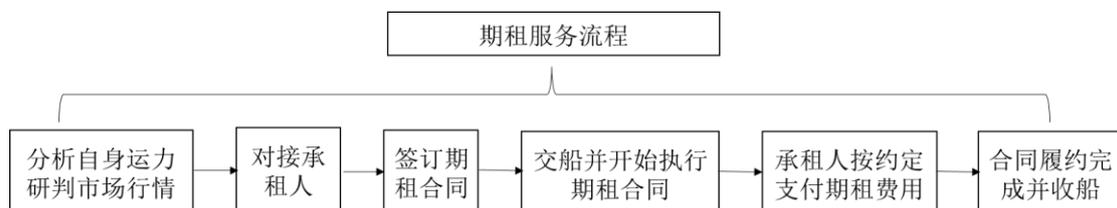
户一般通过公路、铁路等陆上交通运输方式将货物运输到装货港口并装货至公司船舶，公司通过水路运输将货物运送至卸货港并卸货，再由客户负责将货物运输至终端企业。相关服务流程如下：



集装箱班轮运输港到港服务的流程：公司与客户确认价格后，客户凭托书向公司/船舶代理订舱；发货方自行安排将货物送至始发港集装箱码头堆场并进行装箱，或由发货方自行安排提取空集装箱，将货物装入集装箱后自行安排将出口重箱运至港集装箱码头堆场，公司根据订舱指示，通过水路运输方式至目的地港口（可能通过中转港），目的港收货人通过船舶代理换单后，由收货方通过货物运输代理或者自行安排至目的港集装箱码头堆场提取货物。

2、期租服务

报告期内，公司在立足于集装箱班轮运输服务的同时，辅之以期租服务。期租服务也称定期租船，是指船舶出租人向客户（即承租人）提供约定的由出租人配备船员并提供船舶管理服务的船舶，承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金。即公司将配备船员的船舶租给客户使用一定的期限，承租期内船舶交由客户调动和使用、按照合同约定执行客户指令，无论是否营运，公司均可按协议约定的期间向客户收取租赁费。公司通过期租服务，一方面可以提高船舶营运效率、增强公司盈利能力；另一方面也可以积累船舶运营相关的资源及能力。期租服务相关流程如下：



（三）公司业务分类与收入构成

报告期内，公司的营业收入构成情况如下表所示：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)						
主营业务收入	260,373.51	97.88	668,674.66	97.76	522,975.51	97.34	332,259.74	96.88
其他业务收入	5,648.33	2.12	15,342.24	2.24	14,265.68	2.66	10,710.53	3.12
合计	266,021.84	100.00	684,016.91	100.00	537,241.19	100.00	342,970.27	100.00

公司主营业务收入按照服务模式和运输航线区域的不同分类列示如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)						
班轮运输服务	260,373.51	100.00	667,904.89	99.88	514,893.65	98.45	328,258.49	98.80
其中：东北亚航线	141,709.19	54.43	401,074.49	59.98	285,660.51	54.62	225,980.27	68.01
东南亚航线	72,078.48	27.68	117,361.40	17.55	88,127.76	16.85	37,215.97	11.20
国内航线	46,585.84	17.89	120,384.32	18.00	116,613.05	22.30	65,062.26	19.58
其他航线	-	-	29,084.68	4.35	24,492.33	4.68	-	-
期租服务	-	-	769.77	0.12	8,081.86	1.55	4,001.25	1.20
合计	260,373.51	100.00	668,674.66	100.00	522,975.51	100.00	332,259.74	100.00

（四）主要经营模式

1、班轮运输服务

（1）销售模式

公司集装箱班轮运输业务的销售模式主要通过代理模式和直客模式进行。在代理模式下，公司的主要客户为代理型客户，终端客户主要为有航运需求的客户，该模式下，公司主要通过外部的代理公司进行揽货，代理公司揽货后再向公司订舱；在直客模式下，公司的主要客户为消费品行业生产商和大型贸易公司等货主型客户，上述客户可直接向公司订舱。

公司的客户可通过公司订舱信息系统、电商平台或通过电子邮件等线上形式进行订舱，并在公司与订舱人双方确认后形成订舱委托书。

公司的航运服务网络覆盖中国（含香港、台湾地区）、日本、韩国、泰国、越南、菲律宾、印度、美国、巴西等国家和地区的多条集装箱班轮航线，公司

主要通过以下方式拓展客户：

- 1) 通过覆盖面较广的航运网络提供潜在客户信息，由公司业务部门进行跟进开发；
- 2) 通过各行业专业网站及招标网信息搜集潜在项目客户信息，进行开发合作；
- 3) 由现有的项目客户引荐同行业的相关单位；
- 4) 由相关合作单位如码头、集装箱卡车服务供应商、堆场、租箱公司等引荐介绍潜在项目客户；
- 5) 通过相关行业的洽谈会、博览会等对潜在客户进行开发。

(2) 采购模式

公司采购主要包括港口相关服务、燃油及船舶物资、运输服务、船舶和集装箱租赁服务等。公司对不同物资或服务的采购业务实行分类管理的原则，由归口部门负责、公司集中管控，具体情况如下：

采购项目	采购具体情况
港口相关服务	公司主要向港口码头商采购码头装卸服务等港口相关服务。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，需采购码头装卸服务等港口相关服务。公司根据各港口、集装码头相关政策进行采购安排并支付港口相关费用。
燃油及船舶物资	公司主要向燃油供应商采购燃油。燃油是为船舶日常运营供给动力的能源产品。各船舶根据航次经营所需提出加油申请。公司综合燃油供货质量、供货时效、服务能力等内容，选择合格供应商报价，经询比价后确定合适的供应商。合同签订后，公司安排供应商供油，将供油地点、供油时间、供油数量和品种等信息发至船舶以进行燃油供应； 公司主要向物资供应商采购船舶物资。船舶物资主要包括润料、油漆、备品备件、船员日常生活物资等。各船舶根据实际需求情况提出采购申请，公司选择若干家合格供应商报价，经询比价后确定合适的供应商。合同签订后，公司安排供应商备货并送船。
运输服务	公司主要向船公司或航运代理采购运输服务。公司受运力规模的限制，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采购运输服务。或公司因业务开展过程中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。
船舶租赁服务	公司主要向船东采购船舶租赁服务。公司通过船舶租赁的方式，补充自身运力，优化运力结构。公司综合考量市场供需情况、船舶类型、船舶结构、船舶载重吨数、船龄、供应商经营资质、付款周期等因素，与适航船舶的船东签订租赁协议。
集装箱租赁服务	公司主要向集装箱所有人采购集装箱租赁服务。公司通过集装箱租赁的方式，灵活满足货物运输过程中的用箱需求。公司根据年度用箱需求计划和实际用箱需求，结合租箱市场行情，与合适的集装箱租赁企业签订租赁协议。

（3）结算模式

公司的集装箱班轮运输服务对客户采用的结算模式主要分为一票一结和协议月结两种方式。一票一结方式下，公司在服务完成后和客户进行结算，相关费用全额到账核实后，公司交付运单或货物；协议月结方式下，公司向信用资质良好、出货量稳定的客户给予一定的信用期，以月为单位汇总结算。

（4）定价模式

公司的集装箱班轮运输服务的定价方式主要包括协议运价和即期运价，具体如下：

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、航线成本、未来合作安排等因素，制定协议运价。长期合同协议主要为一年一签或者一季度一签，协议运价受航运市场行情影响相对较小，价格波动相对较小。

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、期租服务

（1）销售模式

公司期租服务的主要客户为具有船舶运力需求的航运企业。公司在研判市场行情及自身运力情况下，借助航运经纪商对接意向客户，公司与承租方直接签订船舶期租合同，约定期租服务的租期、租期内的租金以及租金的结算方式等内容。期租合同期满后，双方可相互协商是否对期租服务进行续期，续期时可以重新约定租金水平。

（2）采购模式

在期租服务模式下，公司作为期租服务提供方，通常承担船员的工资与伙食费用，支付船舶正常维护及修理费用以及船舶保险费，并提供舱室、甲板、机舱等部分必要的物料供应。期租期间的燃油、港口相关费用的分担通常由双方在期租合同中进行专门约定。

（3）结算模式

公司的期租服务结算模式通常为预付租金，承租人按照约定的每日租金价格，以约定的预付天数向公司支付租金。

（五）公司主营业务变化情况

报告期内，公司主营业务未发生重大变化。

（六）主要业务经营与核心技术产业化情况

报告期各期，发行人主营业务收入分别为 332,259.74 万元、522,975.51 万元、668,674.66 万元和 260,373.51 万元，发行人主要业务经营情况良好。

根据国际权威研究机构 Alphaliner 的数据，公司总运力位列中国大陆集装箱班轮公司第 6 位，世界集装箱班轮公司第 33 位，在行业内具有较高的知名度和影响力。具体请参见本节“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”。

（七）主要服务的流程图

公司主营业务收入按照服务模式不同分为班轮运输服务和期租服务，相关流程图参见本节“一、公司主营业务、主要服务及变化情况”之“（二）公司主要服务”。

（八）公司具有代表性的业务数据

公司具有代表性的业务数据参见本节“三、发行人在行业中的竞争地位”。

（九）公司符合产业政策和国家经济发展战略的情况

公司从事国际、国内海上集装箱运输业务，符合产业政策和国家经济发展战略，具体情况请参见本节“二、公司所处行业基本情况”之“（三）行业主要法规、政策及对公司经营发展的影响”。

二、公司所处行业基本情况

（一）公司所属行业及确定所属行业的依据

公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务。根据《国民经济行业分类

与代码》（GB/T 4754-2017）分类标准，公司所属行业为交通运输、仓储和邮政业（G），细分行业为水上运输业（G55）。

（二）行业监管部门和监管体制

国际方面，国际海事组织、船级社、船旗国以及港口国监督机构等就航运安全、污染控制、船舶管理等方面对国际水上运输行业进行监管。

国际监管组织	说明	在水上运输管理方面的主要职能
国际海事组织	联合国的一个专门机构，负责海上航行安全和防止船舶造成海洋污染	主要目的为促进海上安全和防止海上污染，促进各国在水上货物运输上进行技术等合作。主要职责是制定海运相关国际公约，处理有关行政和法律问题
船级社	从事船舶检验的机构，通常为民间组织	经政府授权后可代表国家签发国际公约规定的船舶证书，主要通过对船舶检验等措施来确保船舶及水上货物运输设备满足其规范
船旗国	船舶登记和授权船舶悬挂其旗帜的国家或地区	主要负责对本国船舶进行监督管理。包括对船舶进行注册登记、进行船舶检验和船舶抵押登记等
港口国监督机构	在本国港口对外国船舶进行安全监督与检查的机构	主要负责对船舶进行安全检验、防止船舶污染、检验船舶等事项

国内方面，交通运输部是国务院主管交通运输行业的主要部门，其他相关监管机构主要有交通运输部水运局、交通运输部海事局、中国船级社。

主管机构	说明	在水上运输管理方面的主要职能
交通运输部	国务院主管铁路、公路、航运、港口、城市客运、民用航空行政管理事务的部门	组织拟订并监督实施水路行业规划、政策和标准；承担水路运输市场监管责任；指导水路行业安全生产和管理工作；提出水路固定资产投资规模和方向、国家财政性资金安排意见；以及负责水路国际合作与外事工作等
交通运输部水运局	交通运输部负责水路建设和运输市场监管工作的部门	拟订水路工程建设、维护、运营；水路运输、航政、港政相关政策、制度和技术标准并监督实施；负责港口、航道及设施、通航建筑物、引航管理等工作
交通运输部海事局	交通运输部负责拟订和组织实施国家水上交通安全监督管理方针、政策及技术规范的部门	负责水上交通安全监督管理、船舶及相关水上设施检验和登记、防治船舶污染和航海保障等工作
中国船级社（CCS）	交通运输部的直属事业单位，也是国际船级社协会的正式成员之一	主要为船舶、海上设施及相关工业产品提供世界领先的技术规范和标准并提供入级检验服务，同时还提供法定检验、鉴证检验、公证检验、认证认可等服务

（三）行业主要法规、政策及对公司经营发展的影响

1、国际监管法规、公约及协定

序号	法律、法规、公约及协定名称	颁布机构
1	《<1966年国际载重线公约>及1988年议定书》	国际海事组织
2	《1969年国际船舶吨位丈量公约》	国际海事组织
3	《1972年国际海上避碰规则公约》	国际海事组织

序号	法律、法规、公约及协定名称	颁布机构
4	《<1973年国际防止船舶造成污染公约>1978年议定书》	国际海事组织
5	《<1974年国际海上人命安全公约>1988年议定书》	国际海事组织
6	《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》	国际海事组织
7	《1979年国际海上搜寻救助公约》	国际海事组织
8	《2006年海事劳工公约》	国际劳工组织
9	《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》	国际海事组织
10	《国际船舶和港口设施保安规则》	国际海事组织
11	《国际消防安全系统规则》	国际海事组织
12	《国际救生设备规则》	国际海事组织
13	《国际海运危险货物规则》	国际海事组织
14	《关于脱险通道标志和设备位置标识的决议》	国际海事组织

2、国内监管主要法律法规

序号	法律法规及政策名称	颁布单位	发布时间
1	《中华人民共和国海上交通安全法》	全国人大常委会	2021.04
2	《中华人民共和国海关法》	全国人大常委会	2021.04
3	《中华人民共和国大气污染防治法》	全国人大常委会	2018.10
4	《中华人民共和国海洋环境保护法》	全国人大常委会	2017.11
5	《中华人民共和国水污染防治法》	全国人大常委会	2017.06
6	《中华人民共和国海商法》	全国人大常委会	1992.11
7	《中华人民共和国船员条例》	国务院	2020.03
8	《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》	国务院	2019.03
9	《中华人民共和国国际海运条例》	国务院	2019.03
10	《防治船舶污染海洋环境管理条例》	国务院	2018.03
11	《国内水路运输管理条例》	国务院	2017.03
12	《中华人民共和国船舶登记条例》	国务院	2014.07
13	《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》	交通运输部	2022.04
14	《中华人民共和国船舶安全监督规则》	交通运输部	2022.09
15	《国内水路运输管理规定》	交通运输部	2020.02
16	《中华人民共和国国际海运条例实施细则》	交通运输部	2019.11
17	《中华人民共和国船舶污染海洋环境应急防备和应急处置管理规定》	交通运输部	2019.11
18	《中华人民共和国船员培训管理规则》	交通运输部	2019.02
19	《船舶大气污染物排放控制区实施方案》	交通运输部	2018.11

序号	法律法规及政策名称	颁布单位	发布时间
20	《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》	交通运输部	2018.11
21	《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》	交通运输部	2017.05
22	《中华人民共和国船舶登记办法》	交通运输部	2016.12
23	《船舶检验管理规定》	交通运输部	2016.01
24	《珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域船舶排放控制区实施方案》	交通运输部	2015.12
25	《交通运输部办公厅关于进一步明确港澳航线运输管理有关事项的通知》	交通运输部	2015.11
26	《关于国际集装箱班轮运价精细化报备实施办法》	交通运输部	2013.10
27	《交通运输部办公厅关于进一步加强港澳航线运输管理工作的通知》	交通运输部	2012.11
28	《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》	交通运输部	2007.05
29	《台湾海峡两岸间航运管理办法》	交通运输部	1996.08
30	《中华人民共和国对外国籍船舶管理规则》	交通运输部	1979.09
31	《船舶水污染物排放控制标准》	生态环境部	2018.01
32	《2020年全球船用燃油限硫令实施方案》	中国海事局	2019.10
33	《船舶压载水和沉积物管理监督管理办法（试行）》	中国海事局	2019.01
34	《中华人民共和国海船船员船上培训管理办法》	中国海事局	2018.12
35	《船舶能耗数据收集管理办法》	中国海事局	2018.11
36	《涉外航运公司安全管理体系委托审核发证管理规定》	中国海事局	2018.01
37	《进出境集装箱检验检疫管理办法》	海关总署	2018.04
38	《上海海事局船舶清舱作业监督管理规定》	上海海事局	2019.09
39	《上海海事局防治船舶供受油作业污染海洋环境管理规定》	上海海事局	2019.09
40	《上海海事局航运公司安全与防污染监督管理办法》	上海海事局	2017.02
41	《上海港船舶污染防治办法》	上海市人民政府	2015.04

3、航运行业产业政策

公司所处行业的产业政策具体如下：

序号	名称	颁布时间	颁布机构	主要内容
1	《提升上海航运服务业能级 助力国际航运中心建设行动方案》	2023.07	上海市人民政府	为加快构建上海国际航运中心发展新格局，提升航运服务业能级，促进航运服务业更高质量发展
2	《扩大内需战略规划纲要（2022—2035年）》	2022.12	中共中央、国务院	提升水运综合优势，在京津冀沿海、长三角、粤港澳大湾区推动构建世界级港口群，支持建设

序号	名称	颁布时间	颁布机构	主要内容
				国际航运中心，构建多层次、一体化综合交通枢纽体系
3	《“十四五”现代物流发展规划》	2022.05	国务院办公厅	培育国际航运竞争优势。加密国际海运航线，打造国际航运枢纽港，提升国际航运服务能力
4	《水运“十四五”发展规划》	2021.10	交通运输部	“十四五”时期，水运行业将进入攻坚短板、创新驱动、深化改革的关键阶段，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代水运体系，为交通强国做好支持
5	《上海国际航运中心建设“十四五”规划》	2021.06	上海市人民政府	提升上海国际航运中心能级，2025年，基本建成便捷高效、功能完备、开放融合、绿色智慧、保障有力的世界一流国际航运中心
6	《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》	2021.03	全国人民代表大会	建设现代化综合交通运输体系，推进各种运输方式一体化融合发展
7	《国家综合立体交通网规划纲要》	2021.02	中共中央、国务院	构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网
8	《交通运输部关于服务构建新发展格局的指导意见》	2021.01	交通运输部	构建现代物流体系，提高循环效率，加快建设交通强国，支撑扩大内需战略，推动形成强大国内市场
9	《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》	2020.02	交通运输部、国家发展改革委、工业和信息化部、财政部、商务部、海关总署、税务总局	促进海运业高质量发展，着力补短板、优服务、转动能、强保障，加快形成海运业高质量发展体系
10	《交通强国建设纲要》	2019.09	中共中央、国务院	统筹推进交通强国建设，推动各种交通方式一体化融合发展及创新驱动转变，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系
11	《智能航运发展指导意见》	2019.05	交通运输部、中央网信办、国家发展改革委、教育部、科技部、工业和信息化部、财政部	加快现代信息、人工智能等高新技术与航运要素深度融合，培育航运新业态，推动产业协同创新与发展
12	《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》	2016.12	交通运输部等十八个部门	进一步加快多式联运发展，提升市场环境及支撑保障能力，创新运输服务模式，加快装备技

序号	名称	颁布时间	颁布机构	主要内容
				术进步，拓展国际联运市场，构建高效顺畅的多式联运系统，
13	《“十三五”长江经济带港口多式联运建设实施方案》	2016.12	国家发展改革委、交通运输部、中国铁路总公司	推动交通物流融合发展、加快长江港口集疏运体系建设、提升货物中转能力和效率、提高运输服务质量
14	《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》	2016.06	国家发展改革委	推动交通物流一体化、集装箱化、网络化、社会化、智能化发展，推动交通物流融合发展
15	《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》	2015.03	国家发展改革委、商务部、外交部	推动建设海上丝绸之路，以新的形式使亚欧非各国联系更加紧密，互利合作迈向新的历史高度
16	《交通运输部关于加快现代航运服务业发展的意见》	2014.12	交通运输部	推进现代航运服务业的健康发展，建设功能齐备、服务优质、高效便捷、竞争有序的现代航运服务业体系
17	《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》	2014.09	国务院	进一步开发长江黄金水道，提升长江黄金水道功能、建设综合立体交通走廊
18	《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》	2014.08	国务院	优化船队建设；推动企业转型升级；实施“走出去”战略等
19	《交通运输部 上海市人民政府关于落实<中国（上海）自由贸易试验区总体方案>加快推进上海国际航运中心建设的实施意见》	2013.09	交通运输部、上海市人民政府	进一步加快推进上海国际航运中心建设，探索创新具有国际竞争力的航运发展制度和模式，推动上海国际航运中心升级发展

4、行业主要法规、政策对公司的影响

航运业是经济社会发展的基础性、先导性产业和服务性行业，是综合交通运输体系的重要组成部分，在支撑国民经济平稳较快发展、优化产业布局、促进对外贸易和国际竞争力提升、维护国家权益和经济安全等方面发挥了重要作用。国家历来重视水运业的发展，先后出台了一系列支持、规范和指导性政策文件，以促进行业的健康发展。

发行人一直从事国际、国内海上集装箱运输业务，经过多年的发展与经验积累，已发展成为以集装箱运输为核心的区域卓越航运企业，在业内具有良好的市场口碑和品牌效应。在行业政策的影响和推动下，公司紧跟行业发展趋势，积极开拓国际航线，实现客户多元化，致力于打造一流的集装箱航运企业；同

时，为积极响应国家节能减排和“碳达峰”的要求，发行人不断深化绿色航运理念，高度重视并持续追踪 LNG、甲醇燃料等新能源船舶及岸电技术在航运业的实践应用，持续优化船队绿色化管理水平；此外，发行人积极推动航运智能化创新，逐步在自营船舶上安装智能船舶数字化营运支持系统（Digital Operation Support System, DOSS），以实现各个业务体系集成、船岸数据通信交互协作等功能，不断推进移动互联网、大数据等新技术在船舶上的应用。

（四）行业发展情况

1、航运行业概况

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

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

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

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

2、集装箱航运行业概况

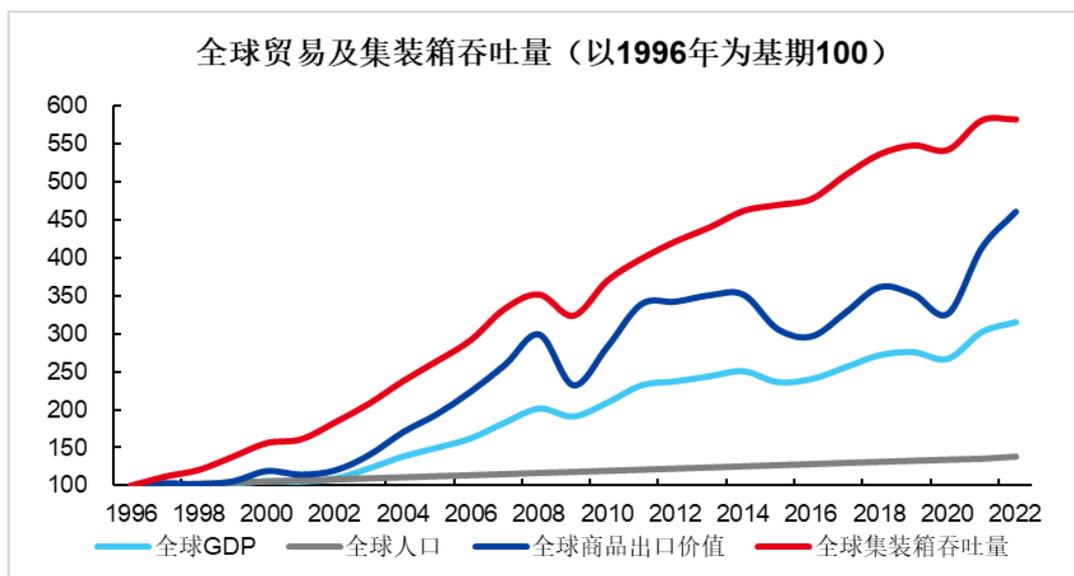
（1）集装箱航运的基本情况

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

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

（2）集装箱航运的发展速度快

集装箱航运是推进经济全球化最具活力的重要力量之一，其增长主要来源于经济发展、消费增长以及全球贸易模式与结构的改变。过去二十余年，全球集装箱航运的增速远超全球 GDP 和全球商品出口价值的增速。1996 年至 2022 年，全球集装箱吞吐量增长了 4.83 倍，而全球 GDP 和全球商品出口价值分别只增长了 2.16 倍和 3.61 倍，同期全球人口增长 38%。集装箱航运凭借其高效、便利等优势，正逐步取代传统的散杂货运输，集装箱与普通货运的运输吨位之比在迅速提高。



与发达国家相比，我国集装箱运输市场仍存在较大发展空间，自 2002 年《关于加快发展我国集装箱运输的若干意见》出台以来，国家及各地方政府积极实施一系列“散改集”相关政策及措施。2016 年 6 月，国家发展改革委在《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》中进一步提出推广集装箱化、标准化运输模式。2021 年 12 月，国务院在《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025 年）》中明确提出要对于重点区域的运输结构进行调整，在运输结构调整重点区域实行“散改集”。

未来，随着工业化进程的推进和信息化水平的提高，交通基础设施的不断完善，不同运输方式的一体化衔接和协作水平的不断提高，我国集装箱多式联运将得到快速发展，集装箱化水平将进一步向发达国家靠拢，从而带来行业增长空间。

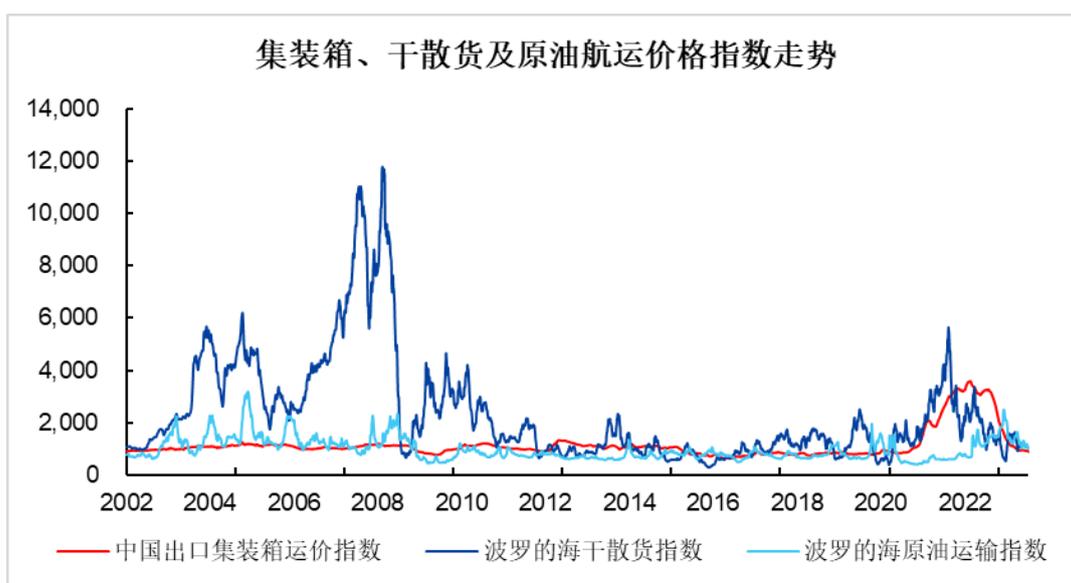
（3）集装箱航运的单位货值高

根据 Statista 的资料，集装箱航运虽然仅占海运贸易总吨位约 15%，但由于运输货物的价值较高，集装箱贸易占海运贸易总值约 60%。集装箱航运运输的货物主要包括电子产品、机电设备、纺织服饰、家具等工业品和消费品，一般而言货物体积相对较小，单一集装箱能够装载较多货值的商品。根据联合国贸易和发展会议，由于大多数高价值商品都是通过集装箱的方式运输，这使得每个 TEU（即 20 英尺的标准集装箱装载货物）的平均贸易价值约为 54,500 美元。集装箱航运的单位货值高使得货主对于运输价格的敏感性相对较低，与此

同时货主对于运输的及时性和安全性的要求更高。

（4）集装箱航运的周期波动性

集装箱航运行业属于周期性行业，会受到宏观经济周期和行业经济周期波动的影响。从运输价格的变化来看，集装箱航运行业的周期性（波动幅度和频繁程度）相对弱于干散货运输和油轮运输。集装箱航运行业周期性相对较弱的原因包括：首先，相较于煤炭、粮食、铁矿石等大宗商品以及原油、液化天然气等能源商品，集装箱航运承运的货物主要包括电子产品、机电设备、纺织服饰、家具等工业品和消费品，市场需求具有较高的刚性和较强的稳定性；其次，集装箱航运的运输方式主要为班轮运输，运价和班次相对稳定；最后，集装箱航运较干散货和油轮运输，承运人集中度更高，上下游更加分散，承运人的议价能力相对较高。



数据来源：Wind 资讯

3、国际集装箱航运行业发展情况

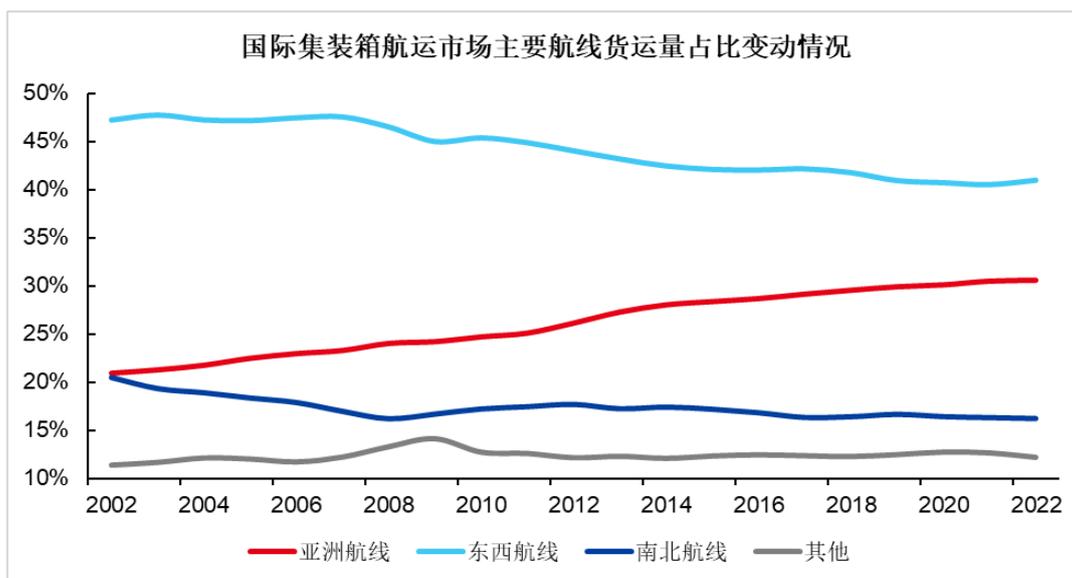
（1）国际集装箱航运分类

根据航线的出发港口、经停港口和目的港口是否跨越不同国家或地区，集装箱航运可以分为国际集装箱航运与国内集装箱航运。按照航线目的港与始发港之间的距离远近，国际集装箱航线分为远洋航线和近洋航线：远洋航线是指航程距离较远，船舶航行需要跨越大洋的运输路线，根据航行方向分为东西航线和南北航线，以中国出口为例，东西航线具体包括远东—欧地线、远东—美

西线、远东—美东线等，南北航线具体包括远东—非洲线、远东—中南美西线、远东—中南美东线等；近洋航线是指本国各港口至邻近国家港口间的运输航线，具体可以分为亚洲区域航线和其他航线。

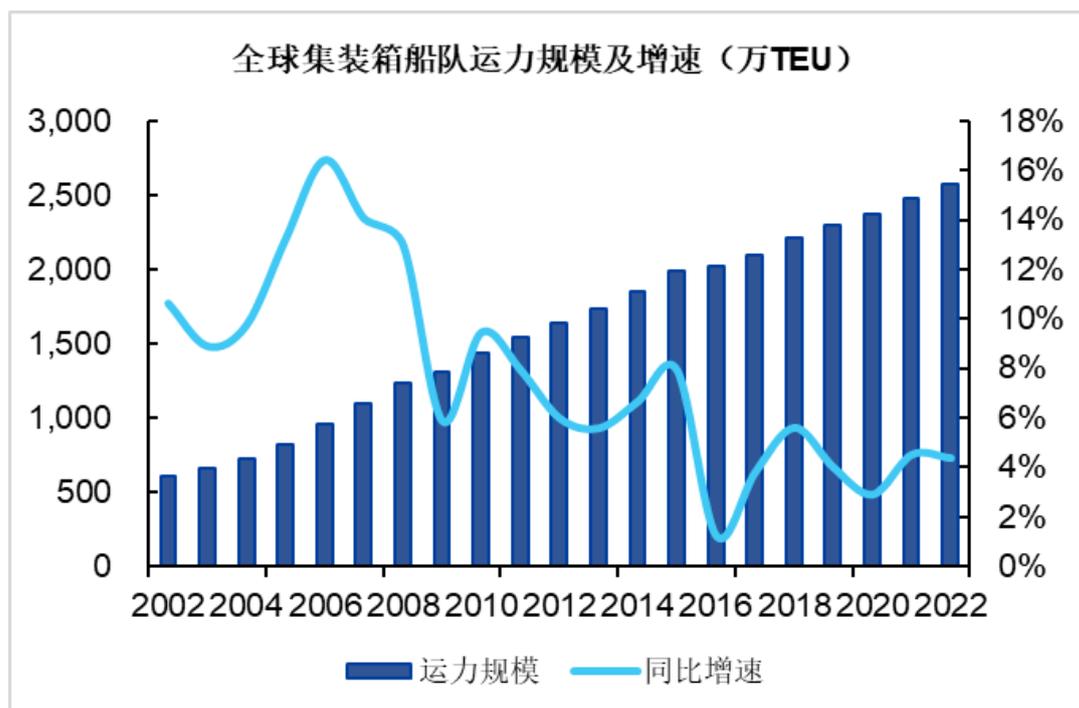
（2）国际集装箱航运市场情况

近年来，国际集装箱航运市场发展迅速。根据 Clarksons 数据，2002 年至 2022 年，国际集装箱航运完成的货运总量由 7,340 万 TEU 增长至 20,030 万 TEU，年均复合增长率为 5.15%。2022 年度，东西航线、南北航线、亚洲航线完成的货运量分别为 7,990 万 TEU、3,294 万 TEU 和 6,304 万 TEU，占世界货运总量的比例分别为 39.9%、16.4%和 31.5%。货运量增速方面，2002 年至 2022 年，东西航线、南北航线、亚洲航线货运量的年化增速分别为 4.22%、4.30%和 7.22%，亚洲航线是国际集装箱航运市场中增速最快的细分领域，因此其货运量的规模占比也在不断提升。



数据来源：Clarksons

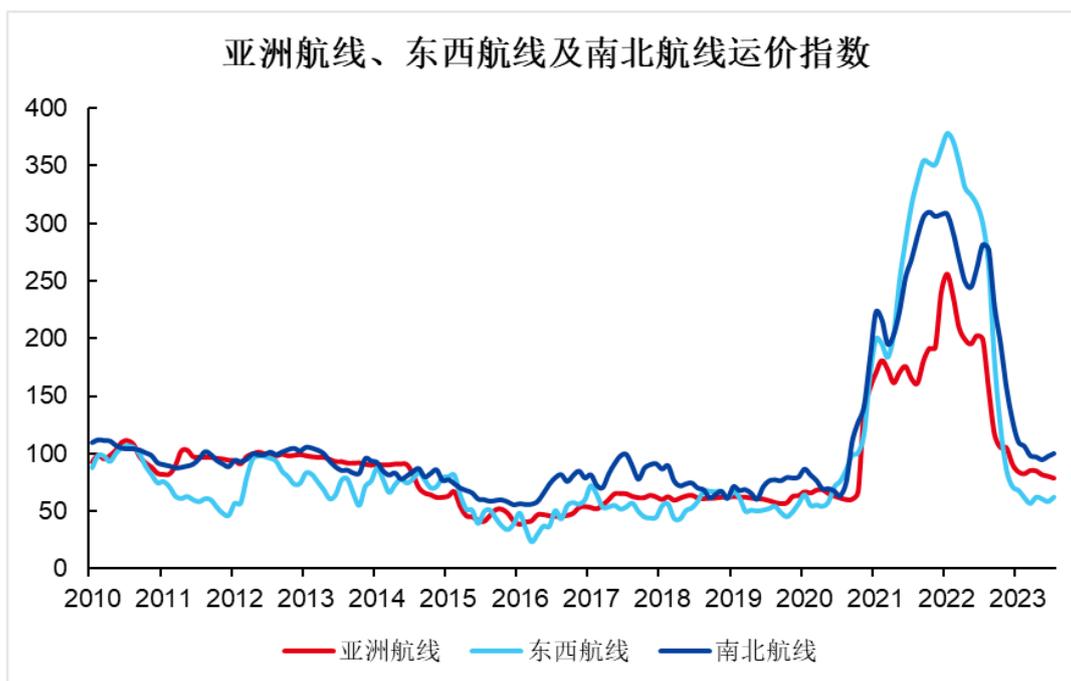
全球集装箱船队的运力主要受新船订单、拆船数量、造船厂坞期等因素的影响。随着国际水路运输结构发生调整以及集装箱化率不断提升，全球集装箱船队的运力总体也呈上升趋势，但增速呈下降趋势，主要是由于全球船坞产能有限，无法同时开工所有船舶订单。具体来看，2020 年至 2022 年，集装箱船队的运力分别为 2,367.78 万 TEU、2,474.91 万 TEU 和 2,575.31 万 TEU，增速分别为 2.92%、4.52%和 4.39%。



数据来源：Clarksons

近年来全球集装箱船队的老化趋势明显。根据 Clarksons 数据，截至 2022 年，全球集装箱船队的平均船龄为 13.7 年，较 2010 年增加了 3.78 年，意味着未来更多的集装箱船舶将逐步被拆卸。同时，在碳达峰与碳中和的“双碳”背景下，绿色环保政策陆续生效，将推动全球船舶结构向绿色、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，在优化船队结构的基础上实现船队的智能化、低碳化升级，以适应航运行业的发展趋势。截至 2022 年，全球集装箱船队的平均拆卸船龄为 25.88 年，船队中存在着的亟待拆卸船只（船龄>25 年）运力为 91.7 万 TEU，占比 3.5%，可拆卸船只（船龄>20 年）运力为 299.49 万 TEU，占比 11.45%，待拆卸的船舶使得行业运力实际扩张规模有限。

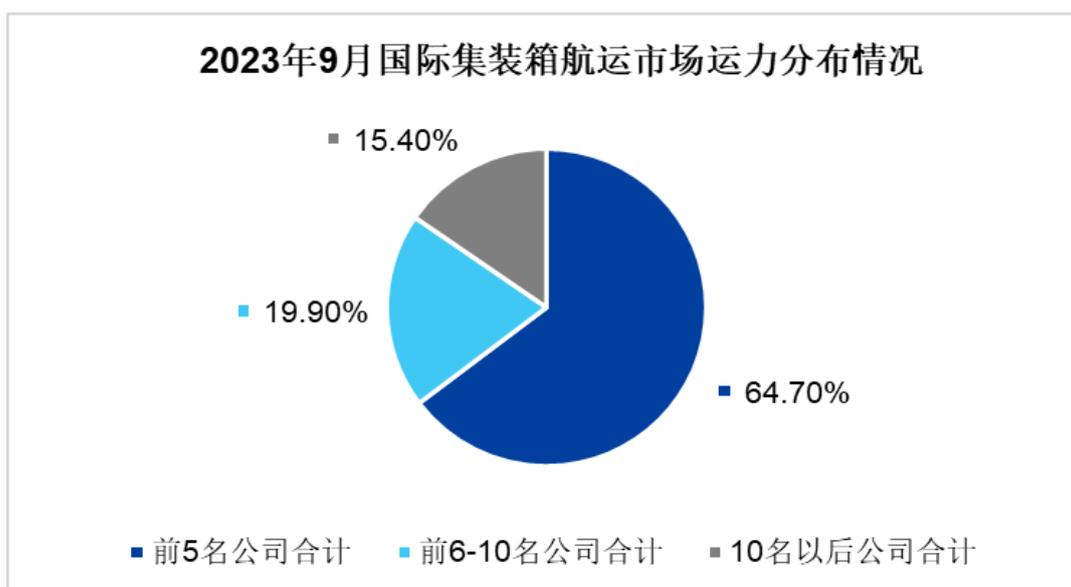
受宏观经济、运输成本、市场供求等因素的影响，国际集装箱航运价格呈现周期性波动的特点。从运价指数的变动来看，2019 年至今，东西航线、南北航线、亚洲航线的运价均存在一定的波动，其中东西航线运价波动相对较大，而亚洲航线运价波动相对较小。



数据来源: Clarksons

(3) 国际集装箱航运竞争情况

国际集装箱航运行业具有较强的规模效应，随着时间的推移，行业集中度总体呈上升趋势。根据 Alphaliner 的统计数据，2020 年底，全球前十大班轮公司运力规模合计占比（以 TEU 计）达到 83.9%，较 2019 年的 83.0% 提高了 0.9%。2021 年底，全球前十大班轮公司运力规模较 2020 年提高了 0.7%。2022 年底，全球前十大班轮公司运力规模合计占比为 83.99%，截至 2023 年 9 月，全球前十大班轮公司运力规模合计占比为 84.60%，与上年末基本持平。



数据来源: Alphaliner

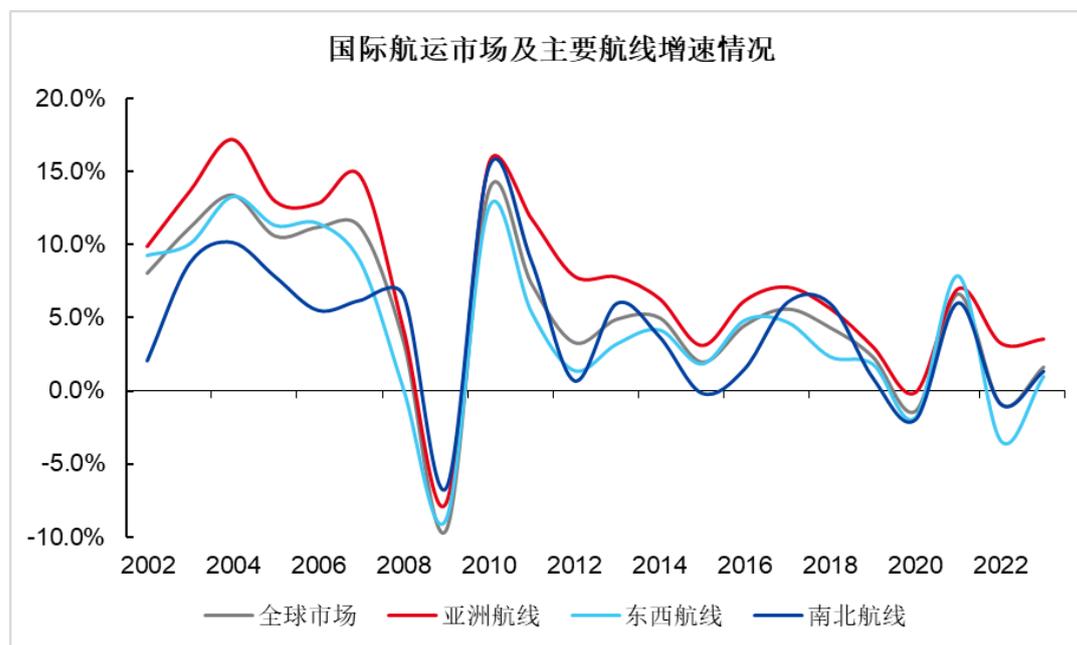
国际集装箱航运行业的参与者中，经营业绩表现较好的通常是全球范围大型化运营的龙头企业或是细分领域差异化竞争的航运公司，前者充分利用规模效益来最大程度地降低舱位成本，从而提高营运利润，例如马士基、法国达飞、中远海控等；而后者在某些国家和地区集中资源发展，建立起长期持续的竞争优势，从而实现了差异化竞争，尽管收入低于龙头企业，但得益于细分优势，此类企业中的佼佼者仍能实现很好的运营利润，例如万海航运、海丰国际、锦江航运、宁波远洋等。

（4）亚洲集装箱航运发展情况

1) 亚洲集装箱航运市场总体情况

①亚洲集装箱航运市场需求情况

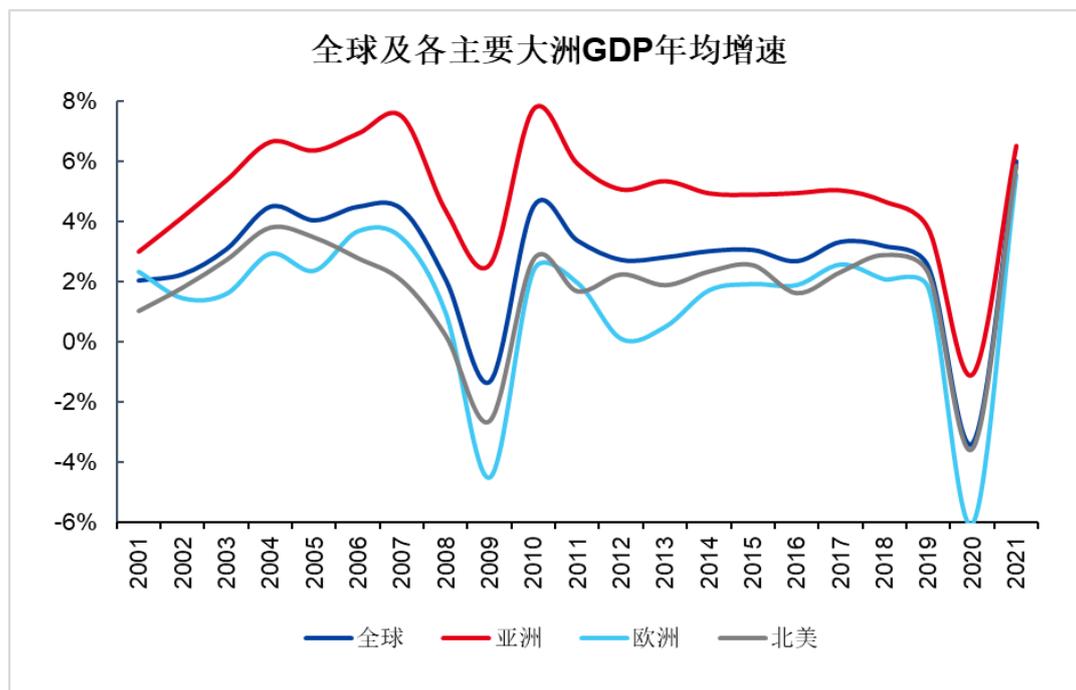
亚洲是国际集装箱航运行业中增速最快的细分区域，2002年至2022年，集装箱运输货运量的年化增速为7.22%，明显高于东西航线的4.22%、南北航线的4.30%以及世界平均水平的5.15%。



数据来源：Clarksons

亚洲区域集装箱航运市场的快速增长，受益于亚洲地区经济基本面的支撑，主要包括：首先，亚洲地区人口基数大，消费潜力高，地区经济的快速发展不断刺激着亚洲各国对外商品的进口需求；其次，以东盟国家为代表的大量新兴经济体的工业化进程不断推进，从而推高了各国对工业原材料的进口需求；此

外，双边贸易关系的日益紧密加速了国际分工与地区整合，从而不断促进着各国间的海运贸易。

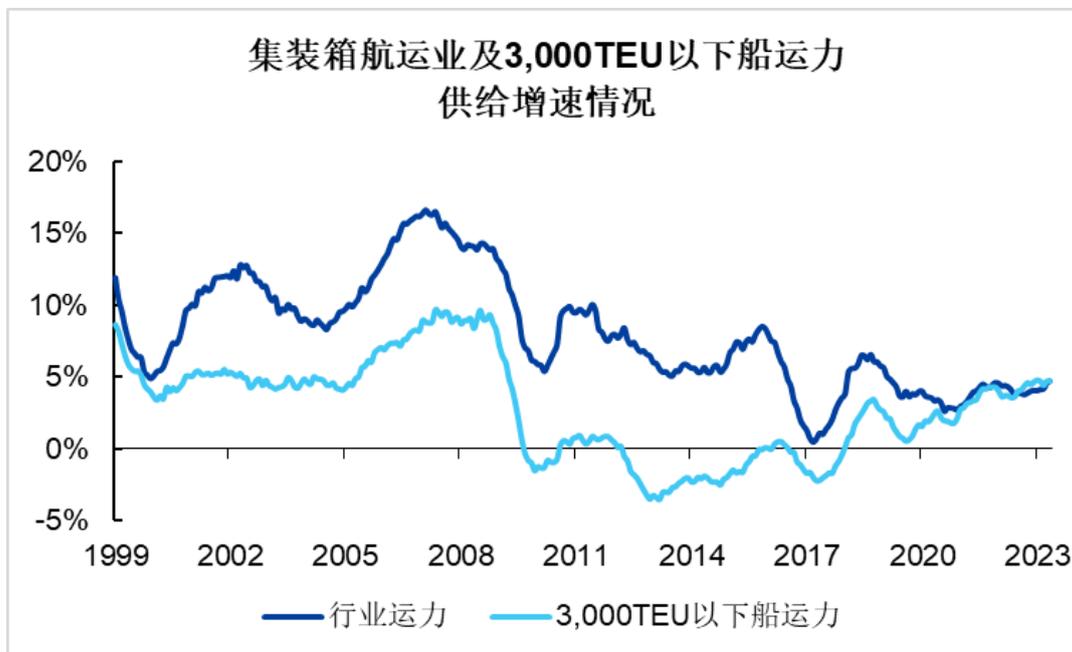


2022 年，亚洲仍是全球经济增长的重要推动力。亚洲主要国家的防疫与复工复产有力促进了世界经济和贸易的恢复。供应链扰动和病毒变异并未阻挡亚洲经贸一体化步伐。亚洲经济体之间的贸易依存度依然保持在较高水平，东盟和中国的货物贸易中心地位稳定。亚洲工厂的自身依存度也出现回升势头。因此，在全球贸易增长放缓的背景下，亚洲区域在国际航运市场上表现亮眼，成为支撑全球运量增长的关键因素。

②亚洲集装箱航运市场供给情况

集装箱航运供给端主要来自新船运力的增加。由于亚洲区域贸易航线的运输距离显著短于东西航线、南北航线等远洋航线，亚洲区域集装箱运输船舶的规模一般小于 3,000TEU，这些船舶的单位运力规模远低于美洲航线和欧洲航线上万 TEU 的单位运力规模。运力总量方面，截至 2023 年 8 月，全球 3,000TEU 以下船舶运力为 481.23 万 TEU，占比 17.86%；供给增速方面，该类船型自 2009 年以来便进入了低增长的区间（部分年份出现负增长），增长速度低于行业平均水平；新增订单方面，由于市场整合和船舶融资限制，3,000TEU 以下船舶在手订单占现有运力的比值仅为 2.25%，主要是由于新订

单集中在超大型集装箱船；旧船淘汰方面，3,000TEU 以下船舶中，船龄在 20 年以上的老船占比达到 26.11%，预计未来相当比例的老船将逐渐退出运力市场。综合考虑老旧船舶拆卸、船队结构优化、航线间运力转移等影响，相较于亚洲集装箱航运市场需求端的增长态势，该市场运力供给过剩的可能性相对较低。



数据来源：Clarksons

③亚洲集装箱航运市场运价情况

2020 年第三季度以前，亚洲集装箱航运市场运价相对稳定。2020 年 10 月以来，主要是远洋航线市场运价高涨，给亚洲区域集装箱航运市场带来虹吸效应，航运公司将部分运力转移至远洋航线市场。同时，伴随着亚洲区域内经济的复苏，该市场的运输市价呈现阶梯式上涨趋势。2022 年下半年起，随着全球经济下行、港口周转改善等因素影响，该市场的运输市价逐步回落。亚洲区内的运价尽管涨跌幅小于远洋航线，但依旧呈现一定波动。



数据来源：Wind 资讯

④RCEP 为亚洲市场带来长期增量

2022 年 1 月 1 日，RCEP 正式生效实施。根据联合国数据，RCEP 是全球规模最大的贸易协定区域，由中国、日本、韩国、澳大利亚、新西兰和东盟十国共 15 个国家制定的协定，涵盖 23 亿人口，占全球总人口的 30%，区域内货物和服务的进出口规模占全球比重分别为 26%和 29%；RCEP 是经济增长最快的贸易协定区域，高于欧盟、北美自贸区等；RCEP 成员国之间的产业互补性高，在技术、市场、原材料、劳动力、第三产业等领域形成良性循环。紧抓 RCEP 发展机遇，对促进我国“外循环”通畅，带动“内循环”发展具有重要意义。

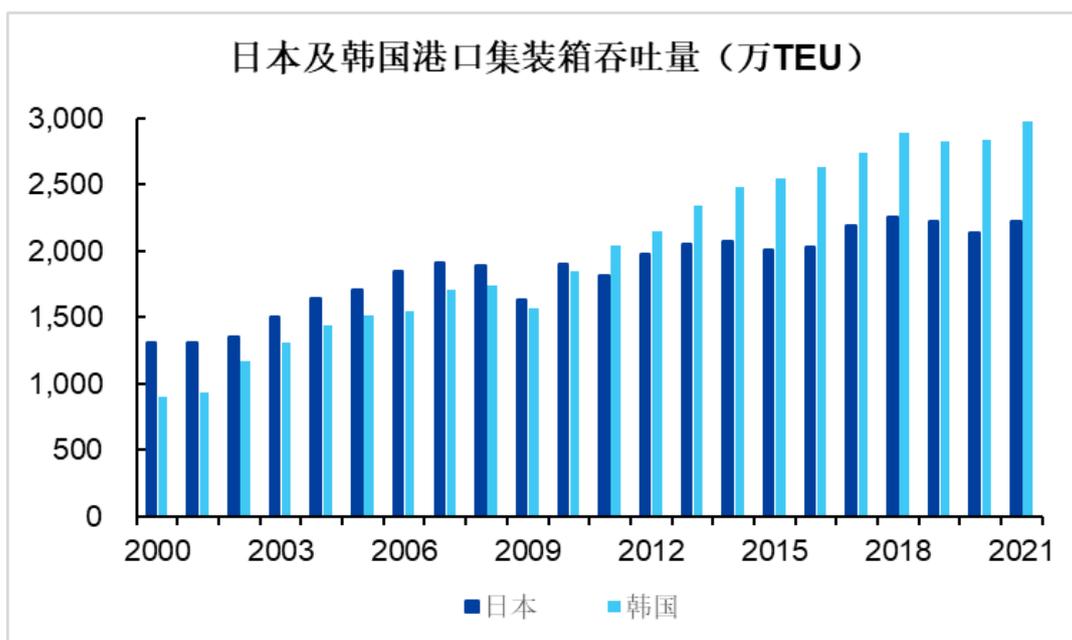
RCEP 将在贸易流动、货物供应与物价、投资与金融等方面形成经济联盟，促进区域内国家优势互补、良性循环，进而有力拉动航运贸易量，促进区域内航运需求的提升：①RCEP 将促进亚洲区域内货物贸易总体规模增长。RCEP 生效后，各成员国之间的关税将大规模地降低。同时由于 RCEP 采用了区域内原产地累积规则，降低了原产地门槛限制，进一步扩大了关税减免的货物范围，这些都有利于区域内货物贸易规模的增长，从而有效拉动航运需求。②RCEP 将推动亚洲区域内货物贸易结构发生调整。RCEP 将进一步降低由于关税带来的区域分工成本，同时 RCEP 对于农业、林业、渔业、采矿业、制造业这五个非服务业领域投资作出较高水平开放承诺，有利于资本在区域内的自由流动。

因此，RCEP 将促进区域内各国利用自身优势进一步细化分工，货物贸易中的中间产品比重将增加，提升区域内货物贸易中的单位货物价值，从而有利于航运市场。③RCEP 对于航运业在货物信息、航行信息等方面的数字化提出新需求，将推进产业数字化和数字产业化，通过数字化促进航运、港口、物流、贸易、制造、金融等产业融合创新，为亚洲区域内的航运发展注入“强心剂”。

2) 东北亚集装箱航运市场情况

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，市场格局较为稳固。根据国家外汇局数据，中日韩互为重要经贸合作伙伴，2022 年三国间的经贸额超过 8,000 亿美元，经贸合作在中日韩三国多边关系及各自双边关系中都占有重要地位。从中日经贸关系看，双边贸易规模从 1978 年的 48.2 亿美元发展到 2022 年的 3,574 亿美元，增长超过 73 倍。日本是中国第二大贸易伙伴国，2007 年以来，中国也一直是日本的第一大贸易伙伴；从中韩经贸关系看，双边贸易规模从 1992 年的不足 50 亿美元发展到 2022 年的 3,622 亿美元，增长超过 71 倍，目前中国已连续 19 年位居韩国第一大贸易伙伴国。

鉴于丰富的海洋资源分布，中日韩间的国际贸易运输方式以海运为主，活跃的贸易合作促进了东北亚集装箱航运市场的发展。随着东北亚经贸总量的不断提升，日本及韩国的港口集装箱吞吐总量整体呈现上升趋势。



数据来源：Wind 资讯

根据商务部数据，随着 RCEP 进一步提升亚洲区内贸易自由度，区域内零关税税目比例将逐步提升至 90%。RCEP 要求各成员国需严格按照协议内所承诺的关税过渡期逐步降低各类商品的关税税率。其中，绝大部分的关税承诺将在 5-10 年内履行完毕。本次关税减让的履行方将主要集中在中日韩三国，尤其以中日之间的关税变动比例最大。由于以往未能签订自由贸易协定，中日间国际贸易零关税税目比例较低，其中中国对日本的零关税比例为 35%，日本对中国的零关税比例为 8%，而在 RCEP 实施之后，中国对日本、日本对中国的零关税比例将分别提升至 88%和 86%。关税减让安排预计带来的贸易量增加将为东北亚海运市场带来新的增量。据联合国测算，在 RCEP 框架下，关税减让安排将会让 RCEP 成员国间贸易增加，而中日韩三国将成为主要的贸易受益方。东北亚海运市场将因 RCEP 的持续推进而打开新的市场空间。

3) 东南亚集装箱航运市场情况

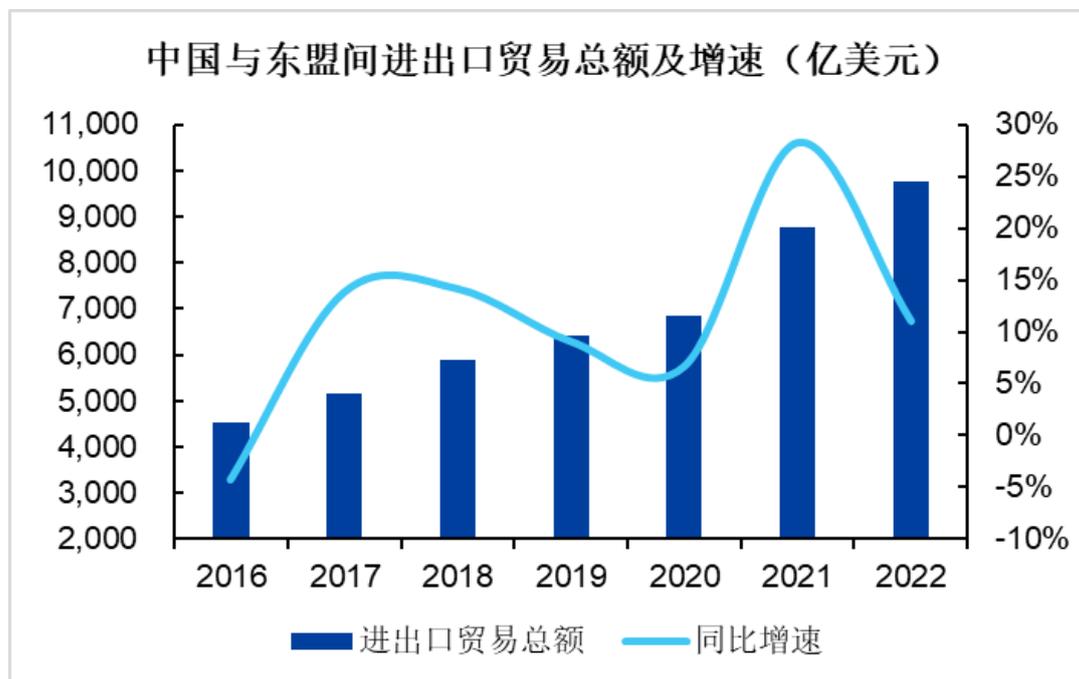
目前，东南亚市场是航运业中最好的细分赛道之一，国际贸易的蓬勃发展为该地区贡献着可观的海运增量。与东北亚成熟型市场不同，东南亚集装箱航运市场当前仍处于快速成长阶段，市场存量、增速快，同时东南亚地区连接三大洲两大洋，地理位置优越，港口资源丰富，港口基础设施的便利化也为东南亚航运市场的发展提供更强支撑。

从经济社会发展来看，东南亚地区人口众多，经济发展潜力巨大。近年来东南亚各国采取多种措施刺激经济增长，取得明显成效，经济发展速度处于全球较高增长区间。根据国际货币基金组织 IMF 的数据，由印度尼西亚、泰国、菲律宾、马来西亚和越南组成的“东盟主要五国” GDP 总量由 2010 年的 1.66 万亿美元增长至 2022 年 3.13 万亿美元，复合增长率 5.42%，增速较快。

从区域产业转移来看，伴随着中国经济持续增长以及追求质量的新发展格局逐步形成，中国的中低端产业向域内其他国家转移是中长期趋势，东盟国家由于地理、生产要素成本等方面的优势，预计将承接中国的产业转移，这将持续推动亚洲区域内的集装箱运输需求。

2022 年度，我国与东盟国家间的进出口贸易总额达到 9,753 亿美元，2016-2022 年的年复合增长率高达 16.62%。随着 RCEP 的签署、东盟自由贸

易协定的不断升级以及产业链向东南亚转移，亚洲区域内，特别是东南亚航运市场增量空间将进一步放大。



数据来源：Wind 资讯

4、国内集装箱航运行业发展情况

(1) 国内集装箱航运分类

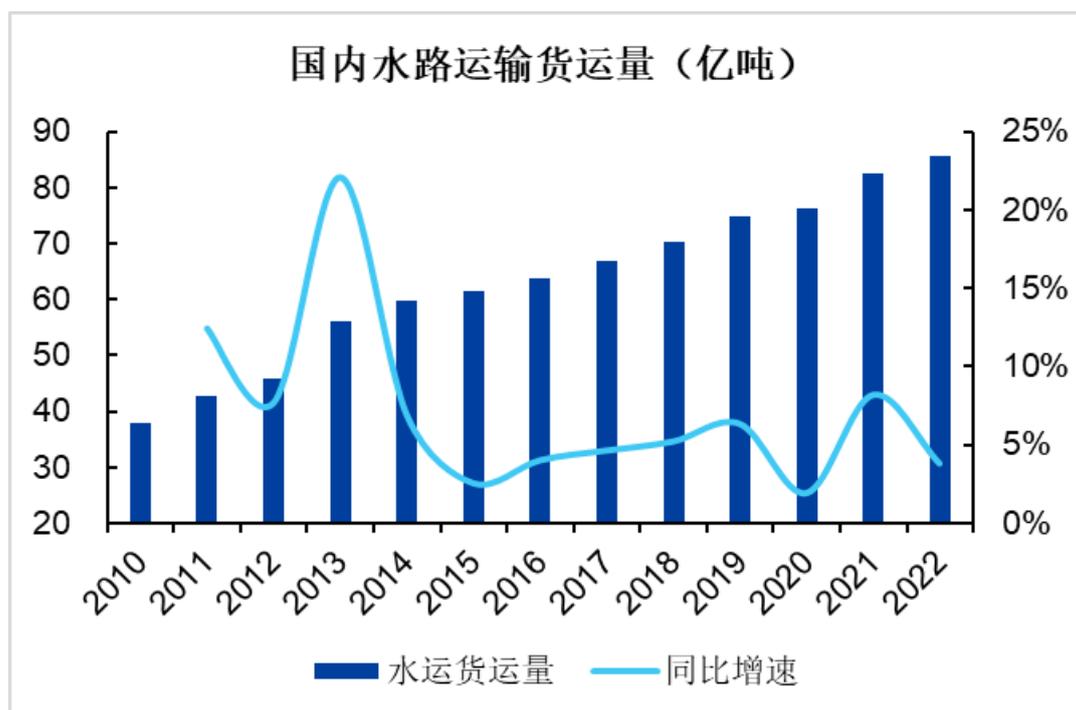
按照内外贸集装箱类型的不同，国内集装箱航线分为外贸内支线和内贸线：外贸内支线是指国内港口之间为国际干线提供支线服务的航线，虽然是国内航线但是运输国际货物。外贸内支线进一步又分为沿海航线和内河航线，其中沿海航线是指国内沿海港口之间的内支线运输，内河航线是指内河港口至内河港口或至沿海港口之间的内支线运输；内贸线是指专门运输内贸货物，不运输进出口外贸货物的航线。

此外，根据交通运输部于 1996 年 8 月颁布的《台湾海峡两岸间航运管理办法》和 1996 年 10 月颁布的《交通部关于实施<台湾海峡两岸间航运管理办法>有关问题的通知》，两岸间航线属于特殊管理的国内航线。根据交通运输部于 2008 年 12 月颁布的《关于台湾海峡两岸间海上直航实施事项的公告》，交通运输部对经营两岸间航运业务的航运公司和营运船舶实施行政许可。根据 1997 年 6 月颁布的《交通部关于香港回归后内地与香港航线有关航运管理问题的通知》和 1999 年 12 月颁布的《交通部关于澳门回归后内地与澳门、香港航

线有关航运管理问题的通知》，内地与港澳间航线为实行特殊管理的国内航线。

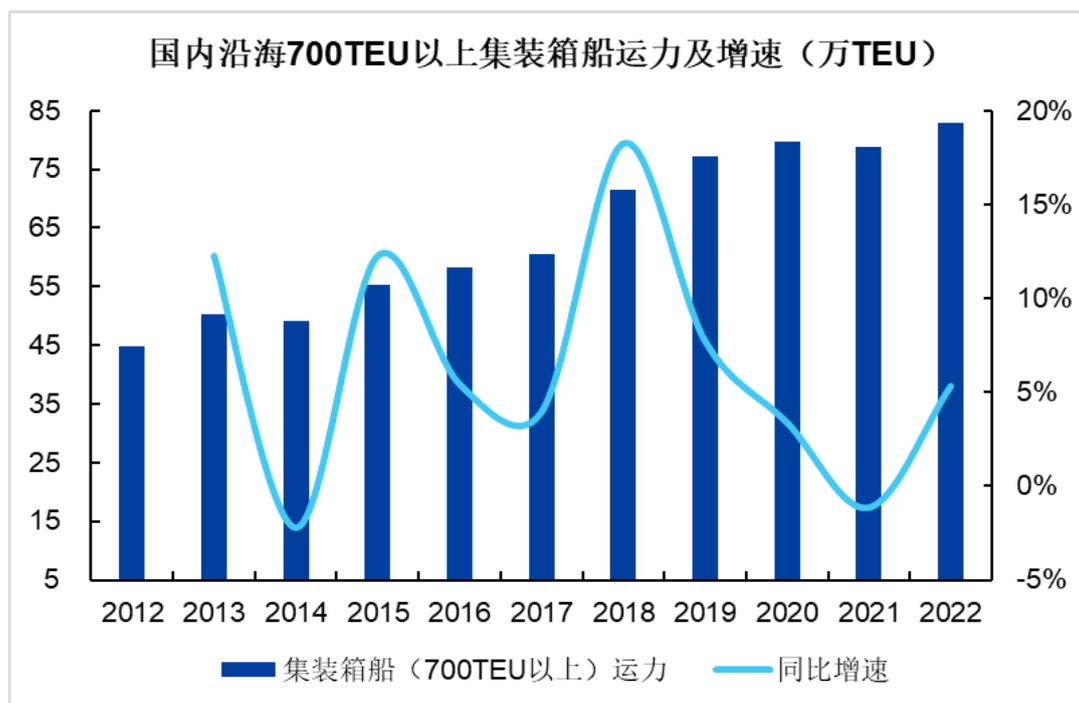
（2）国内集装箱航运市场情况

近年来，依托国民经济增长和政策支持，国内集装箱航运行业发展运行稳健。2020 年以来，我国经济率先实现复苏，国内货物进出口贸易增长进一步助力集装箱航运市场繁荣，国内水路运输货运量增速于 2021 年迎来反弹，为近五年最高，2021 年增速达到 8.19%。2022 年国内水路运输货物总量仍然保持上升，但增速出现短暂下滑，2022 年增速为 3.81%。



数据来源：Wind 资讯

截至 2021 年底，沿海省际运输集装箱船（700TEU 以上）运力共计 78.8 万 TEU，较 2020 年底减少 1.0 万 TEU，同比下降 1.2%，主要是国际集装箱航运市场运价高涨，给国内集装箱航运市场带来虹吸效应。国内集装箱船东以出售或出租等方式，将部分运力转移至国际航运市场。同时，由于国内集装箱船东大部分订单船舶已于前两年集中交付，2021 年新交付运力大幅下降。截至 2022 年底，沿海省际运输集装箱船（700TEU 以上）运力共计 83.0 万 TEU，较 2021 年底增加 4.2 万 TEU，同比上升 5.3%。

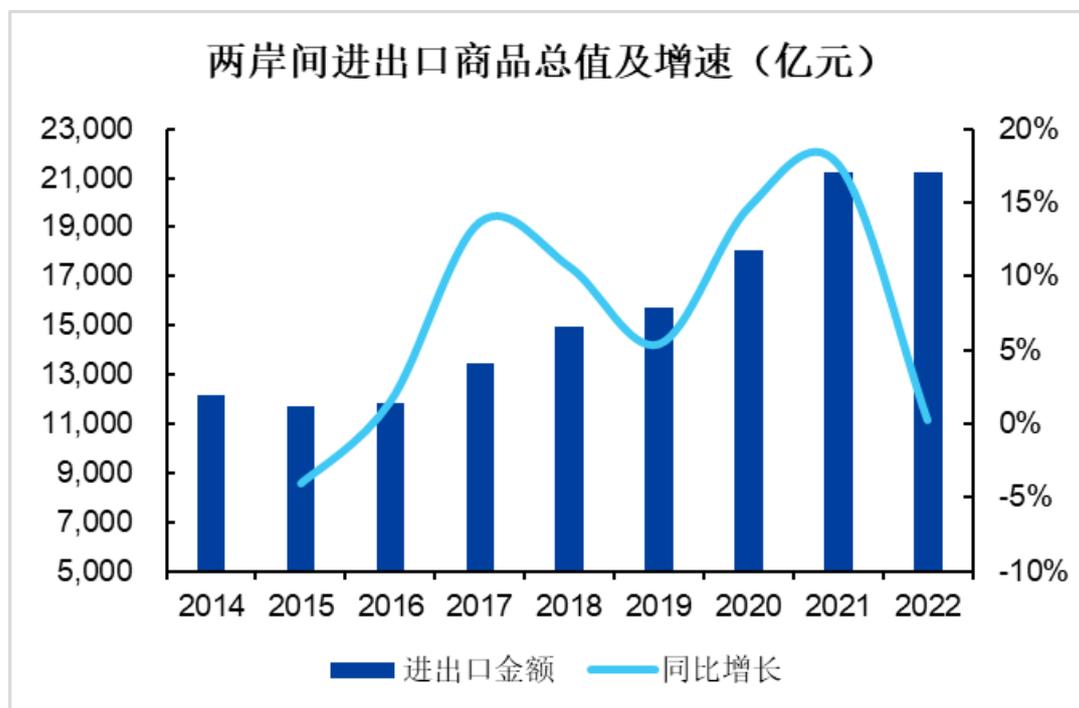


数据来源：Wind 资讯

2021年，在“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的新发展格局助力下，国内加快生产与消费的转型升级，企业生产经营得以较快恢复。同时，全球经济保持恢复性增长态势，全球集装箱航运市场强劲复苏，大量国内运力转移至国际市场。同时考虑到油价、船员、船舶租金等成本的上涨，国内集装箱航运市场运价整体呈上涨趋势。2022年，受国际集装箱海运市场运价高位回落影响，部分内外兼营船舶由国际市场转移至国内市场，国内市场供给相对充足，上半年国内市场延续高涨需求，市场运价保持强劲态势，下半年受国际市场需求低迷影响，沿海集装箱市场运价回落但于年底回暖。

两岸间航线作为特殊管理的国内航线，市场整体发展较为稳定。中国大陆是中国台湾占比最高的进口来源和出口目的地，两岸间较大的经贸往来基数为两岸间航线市场提供了较大需求支撑。2014年至2022年，两岸间进出口商品总值从12,180.37亿元增长到21,262.88亿元，年复合增长率达7.21%。2022年度，中国台湾地区总进口额为4,276.00亿美元，其中从中国大陆进口额为839.84亿美元，占比19.64%，位居第一；出口方面，中国台湾地区2022年度总出口额为4,795.22亿美元，其中出口往中国大陆1,211.36亿美元，占比25.26%，位居第一。根据交通运输部2008年12月10日发布的《关于台湾海峡两岸间海上直航实施事项的公告》，在两岸注册的两岸资本且具有企业法人资

格的航运公司，经许可后方可从事两岸间海上直接运输业务，并且从事两岸间海上直接运输业务须使用两岸资本并在两岸登记的船舶。目前该市场的船舶运力变动相对稳定，市场发展整体较为稳健。



数据来源：Wind 资讯

（3）国内集装箱航运竞争情况

2000-2010 年，伴随着中国经济高速增长，在物流需求的强劲推动下国内集装箱航运市场迎来快速发展，持续较高的需求增速吸引众多企业进入集装箱航运行业。2013 年之后，国内集运市场开始整合，随着市场出清低效运力供给，集运企业不断出现资产重组等情况。在缓解运力供给过剩及运价低迷的过程中，头部企业对中小企业进行整合，市场逐渐形成有序竞争格局。

我国国内集装箱航运市场发展日趋成熟，良性竞争格局逐渐稳定，行业参与者在市场内进行有序竞争。国内集装箱航运行业的参与者主要包括泛亚航运、中谷物流、安通物流、锦江航运、宁波远洋等。不同参与者在国内集装箱航运行业的业务定位和细分领域各有侧重，其中中谷物流、安通物流以内贸线运输为主；锦江航运、宁波远洋以外贸内支线为主；泛亚航运兼顾内贸线和外贸内支线的运输。

（4）国内集装箱港口布局情况

近年来，我国港口吞吐总量及多个港口的吞吐量规模均稳居世界前列。根据交通运输部统计，2022年，全国港口完成集装箱吞吐量2.96亿TEU，比上年增长4.7%，其中沿海港口完成2.61亿TEU，比上年增长4.6%。2023年上半年，全球集装箱吞吐量排名前十名的沿海港口中，有9个是亚洲港口，其中中国港口占据7席，且吞吐量同比增长率较高，具体如下表所示：

排名	港口	吞吐量（万TEU）	国家	同比增长率（%）
1	上海	2,373	中国	5.3
2	新加坡	1,903	新加坡	3.4
3	宁波舟山	1,769	中国	1.2
4	青岛	1,394	中国	11.8
5	深圳	1,353	中国	-6.0
6	广州	1,213	中国	3.3
7	釜山	1,151	韩国	2.2
8	天津	1,136	中国	8.0
9	洛杉矶/长滩	787	美国	-24.5
10	香港	713	中国	-15.4

数据来源：Alphaliner

交通运输部2006年9月发布的《全国沿海港口布局规划》根据不同地区的经济发展状况及特点、区域内港口现状及港口间运输关系和主要货类运输的经济合理性，将全国沿海港口划分为长江三角洲、珠江三角洲、东南沿海、环渤海和西南沿海五个港口群体，如下所示：

区域	主要港口	主要业务
长江三角洲地区	上海港、宁波港、连云港港	集装箱、煤炭、石油、天然气、旅客
珠江三角洲地区	深圳港、广州港、珠海港、汕头港	集装箱、铁矿石、原油、煤炭
东南沿海地区	福州港、厦门港	集装箱、原油、煤炭
环渤海地区	大连港、秦皇岛港、天津港、青岛港、日照港	集装箱、铁矿石、原油、煤炭
西南沿海地区	湛江港、防城港港、海口港	集装箱、石油、天然气、矿石、粮食、旅客

上海港集装箱吞吐量自2010年起连续十三年位居世界第一，并连续五年超4,000万TEU，也是世界上唯一突破4,000万TEU大关的港口，主要经营指标居行业前列。上海港依托长三角和长江流域经济腹地，辐射整个东北亚经

济腹地的主枢纽港地位不断巩固提升，上海港外贸航线连通性全球第一，高密度、高质量航班密度集聚效应不断凸显，吸引了全球集装箱班轮公司纷纷将上海港作为其航线网络的核心枢纽，助力打造全球领先的上海国际航运中心。根据《2022 新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告》信息显示，我国航运中心中，上海国际航运中心发展指数 82.8，位居全球第三，中国首位。

5、集装箱航运行业前景和发展趋势

（1）绿色航运是集装箱航运业发展的大势所趋

人类命运共同体在气候变化及可持续发展问题上达成了广泛共识，在行业内外合力的推动下，绿色航运将在未来较长一段时间中作为集装箱航运业发展的重要指南，航运向低碳化转型甚至最终实现零碳目标将是本行业发展的大势所趋。

为进一步推动航运温室气体减排，2018 年国际海事组织（IMO）发布了航运温室气体减排初步战略，初步目标是到 2030 年，国际航运业碳强度将比 2008 年至少下降 40%，到 2050 年，碳强度下降幅度将达到 70%，温室气体总排放量至少下降 50%。

从政策端来看，我国目前已经制定力争于 2030 年前二氧化碳排放达到峰值、2060 年前实现碳中和的可持续发展目标。我国对航运业的环保重视程度在一系列指导性文件中可以得到体现。交通运输部在 2021 年 5 月印发的《海事系统“十四五”发展规划》中指出，我国将积极参与航运业减排全球治理，提升航运减排制度性话语权。国务院在 2021 年 10 月印发的《2030 年前碳达峰行动方案的通知》中指出，我国要布局交通运输绿色低碳行动，推动运输工具装备低碳转型，加快老旧船舶更新改造，发展电动、液化天然气动力船舶。2021 年 10 月，交通运输部在印发的《水运“十四五”发展规划》中指出，水运行业要加快绿色低碳转型，提高水运服务效率。

从市场端来看，国际部分航运公司及下游客户已经宣布一系列支持航运向零排放过渡的承诺。2022 年 1 月，马士基集团对外宣布将在 2040 年实现所有业务温室气体净零排放，并已经设定切实的 2030 年目标，其中包括马士基远洋集装箱船队单箱运输排放量减少 50%，以及拥有完全控制权码头的绝对排放

量减少 70%。在下游客户端，包括亚马逊、联合利华和宜家在内的众多集装箱航运下游大型客户都加入了零排放船舶货主倡议（Cargo Owners for Zero Emission Vessels），承诺到 2040 年只购买零碳燃料驱动的海运服务。

（2）信息化为集装箱航运业发展注入新动力

在科技创新驱动要素生产力提升的时代背景下，集装箱航运业的数字信息化转型是发展趋势，卫星通信、5G 网络、大数据、区块链、云计算等技术与应用普及，为集装箱航运业前沿的区块链提单、智慧航运等数字化赋能路径提供了切实可靠的技术支撑。

区块链作为各领域未来探讨融合的新方向，其与航运业的融合已势在必行，区块链提单应运而生。区块链提单本质上是数据电文，是一种运用区块链技术传递海上货物运输合同数据的电子运输记录。从技术角度来看，区块链是一种按照时间顺序将数据区块以顺序相连的方式组合而成的一种链式数据结构，并以密码学方式保证的不可篡改和不可伪造的去中心化分布式账本。区块链技术可以用数学算法保证提单的单一性，并使提单在不同当事人之间自由流转，一方面省去了线下签发与流转提单的繁琐过程，另一方面提高了单证交接的真实性与安全性。

智慧航运已经成为全球航运业广泛关注的议题，2022 年北外滩国际航运论坛的主题为“共促绿色、智慧、韧性的全球航运业新发展”，其中“数字与智能”是一项重要议题。我国对于智慧航运在政策层面也给予了高度重视，交通运输部《水运“十四五”发展规划》指出，因地制宜开展智能船舶示范应用，实施创新驱动发展战略，以数字化、智能化为主线，促进生产运营智能化，提升水运智慧化发展水平。随着无人自主智能船舶的研发和试验，全自动航运技术水平的不断提高，航运智慧赋能将有效提高航运能效性、安全性、可靠性，在提高航运公司管理的系统性、准确性与稳定性的同时降低企业的营运成本。

（3）高能级港口枢纽将为优化集装箱航运服务能力提供强力支撑

港口是集装箱航运业的基础性、枢纽性设施，是供应链、产业链上的重要环节，高能级的港口枢纽可以充分发挥港口的服务功能与支撑功能。

从全球角度来看，高能级港口的建设是未来行业发展的重要趋势与支撑。

新加坡的大士自动化码头是新加坡政府规划的超级港口建设工程，整个港口预计在本世纪 40 年代落成后，每年可处理多达 6,500 万 TEU，是现有吞吐量的近两倍，新加坡希望借此巩固其作为国际海事枢纽的地位并促进集装箱航运业发展。除此之外，马来西亚关丹港致力于信息化建设以助推港口转型升级，越南交通运输部在 2021 年也公布了越南海港系统发展总体规划及 2050 年愿景，优先发展国际门户港、大型海港，服务经济社会发展。

我国高度重视高能级港口建设，交通运输部在《水运“十四五”发展规划》中指出，将以国际枢纽海港、主要港口为重点，优化存量资源配置，扩大优质增量供给，打造高能级港口枢纽，建设世界级港口群，强化国际枢纽海港功能，此举将有效增强国际枢纽海港航线连通度，提高航运全物流链的服务能力和辐射范围。上海港作为我国建设高能级港口枢纽的重要支点，着力推进洋山四期自动化码头的建设，凭借智能化与信息化赋能，大幅提升港口效率、压缩货物在港停留时间，为综合提升航运物流服务与保障能力提供强力支持。同时，上海港进一步强化国际航运枢纽的资源配置能力，通过东北亚空箱调运中心为船公司以及域内客户提供空箱服务，有效提升港口航运综合服务水平。

（4）多式联运将进一步提升集装箱航运供应链的综合服务能力

多式联运是依托两种及以上运输方式有效衔接，提供全程一体化组织的货物运输服务，具有产业链条长、资源利用率高、综合效益好等特点，对推动物流业降本增效和交通运输绿色低碳发展，完善现代综合交通运输体系具有积极意义。

作为多式联运发展的先行者，欧洲和美国在多式联运发展方面积累了非常成熟的经验，目前许多国家已经越发重视多式联运。

我国也十分重视多式联运的发展，以期进一步提升航运供应链的综合服务能力。从基础设施的角度来看，按照交通运输部的相关规划，未来我国将加强统筹协调，推进港口枢纽一体化规划建设，满足多式联运一体化融合发展的要求，从而完善集疏运体系，实现大力发展铁水联运、水水中转并推动联程运输高质量发展的目标。随着港口枢纽一体化规划建设的推进，未来港口与其他运输方式及物流场站等基础设施将统一规划、协同管理，通过统筹联运、口岸、

保税、物流等功能，提升港口多式联运效率与航运物流综合服务水平。

从运营体系的角度来看，完善港口集疏运“公转铁”将有利于加快发展集装箱铁水联运。政府层面鼓励港航和铁路企业加强协作、信息互联、标准对接，建设集装箱海铁联运综合改革区，推动铁水联运高质量发展，发展江（河）海联运、干支联运。同时政策鼓励港航企业在沿海区域，围绕集装箱干线港，组织发展干支联运、水水中转运输，从而进一步提升集装箱航运业供应链的综合服务能力。

（五）进入本行业的壁垒

1、规模效应壁垒

航运行业具有典型的规模效应特征。航运企业需要进行大规模的船舶、集装箱等资源投入以提升运力规模，才能在供应链上具有较高的议价能力，并在与港口方的合作过程中不断提升靠泊港效率，从而进一步提升公司的服务能力与服务质量。与此同时，只有在公司服务能力达到一定规模，才能满足不同客户对于航线范围、时效性、稳定性等方面的需求，更好地吸引潜在顾客并维系现有顾客，实现公司业务的稳定增长。

规模效应也会有效帮助公司降低单位获客成本、服务成本、营销成本等业务成本，从而提升公司的整体经营效率。然而，规模效应的实现是公司在资金、人力、经验、资源拓展等方面长期、多要素积累的过程，行业的新进入者很难在短时间内通过个别资源的投入实现公司整体层面上的规模经济。

2、运营与人力资源壁垒

集装箱航运涉及多种运输方式、多种作业流程的综合运用，集装箱航运企业实现不同业务与流程的高效衔接需要长时间运营经验的积累。航运企业对航线、船期、船舶做出合理的安排与调配，以及与客户、码头、代理、理货、堆场、金融结算等诸多业务参与方进行高效的数据对接和业务处理，均需一定的实际运营经验积累才能实现，行业新进入者较难在短期内构建一套符合自身实际情况且高效完善的运营体系。此外，集装箱航运业在货源、箱源、信息系统建设等企业运营方面均存在一定壁垒。

集装箱航运业对于专业的管理人才与技术型人才需求较大，但富有经验且具备相关资质的从业人员往往需要经过较长时间的能力培养与行业历练才能走上领导岗位，故本行业内中高端的管理型人才是企业重要的人力资源，对于行业新进入者而言，短期内获取相关核心人力资源具有一定壁垒。行业新进入企业通常受限于人才培养机制不够完善、品牌知名度较低、资金实力不足、企业规模较小等因素的综合影响，较难吸引市场上较为稀缺的高素质管理人才以及运营团队。因此，本行业存在一定的人才壁垒。

3、品牌与网络布局壁垒

集装箱航运企业需要寻找长期稳定的客户资源以支撑公司的发展与盈利，品牌声誉以及网点覆盖在企业获客过程中的作用不可忽视，同时对于维系客户、增强客户认可度有较大的增进作用。集装箱航运企业的品牌与声誉是企业为客户提供服务的过程中不断积累起来的，反映了公司的服务理念、运营方式、企业文化、管理水平、信誉程度、质量控制等诸多因素，不仅是顾客在选择企业时的直观感受和重要参考，也是企业在上下游开展业务合作时交易对手方的重要判断标准。新进入行业的企业在短期内较难获得行业内外对其较为稳定的口碑与认可度，这对于新进入者开展相关业务合作、客户获取与客户关系维护提出了更大的挑战。

航运企业的服务网络布局是一个循序渐进的过程。服务网点拓展的背后，直接体现为公司服务覆盖范围的延伸，但更能体现企业服务能力、获客能力、品牌声誉、保障能力、管理能力、运营能力、资源整合能力等综合能力的全面提升。新进入行业的企业在短时间内较难提升整体配套能力，从而导致其在服务网点的拓展上缺乏体系支撑，由于网络布局壁垒的存在，行业新进入者较难在短时间内弥补与成熟企业间的差距。

4、行业准入壁垒

我国对航运企业实行严格的资质许可管理。根据《中华人民共和国国际海运条例》《中华人民共和国国际海运条例实施细则》，从事进出我国港口的国际班轮运输业务应取得《国际班轮运输经营资格登记证》；根据《国内水路运输管理条例》和《国内水路运输管理规定》，经营国内水上运输的企业需要获得《国

内水路运输业务经营许可证》；根据《关于台湾海峡两岸间海上直航实施事项的公告》，从事两岸间海上直接运输业务的企业，需要取得交通运输部核发的《台湾海峡两岸间水路运输许可证》。上述资质许可具有较高的准入门槛。

5、资金壁垒

集装箱航运业属于资金密集型行业。集装箱航运企业除了需在船舶与集装箱购置或租赁等方面进行较大规模的开支外，还需在日常经营方面投入一定规模的资金，如保养与维修船舶、购买燃油润料、支付人员工资等。同时，在船舶智能化、低碳化、标准化的背景下，航运企业需要在智能化建设、环保、安全等方面加大资金投入，才能符合日益提高的安全管理、节能减排等监管规范，保持足够的市场竞争力；此外，航线网络建设、客户资源开发等都需要大量资金投入。因此，集装箱航运业属于典型的资金密集型行业，对行业新进入者存在资金壁垒。

6、环保壁垒

集装箱航运行业日益趋严的环保要求抬高了行业的准入门槛。为了实现可持续发展，限硫令、氮氧化物排放限制、碳排放目标等多项环保政策与标准陆续出台并相继实施，用以加强船舶污染防治、指引绿色航运发展。日益严格的国际及国内环保法规，对集装箱航运企业的日常经营管理、新兴技术应用、信息系统升级、环保设施投入等方面提出了更高的要求。另外，行业内企业通过不断进行技术升级与环保领域的经验积累，已经在环保实践中相较于行业新进入者形成了一定的领先优势。因此环保壁垒将是行业新进企业不能忽视的一项重要因素。

（六）影响行业发展的有利与不利因素

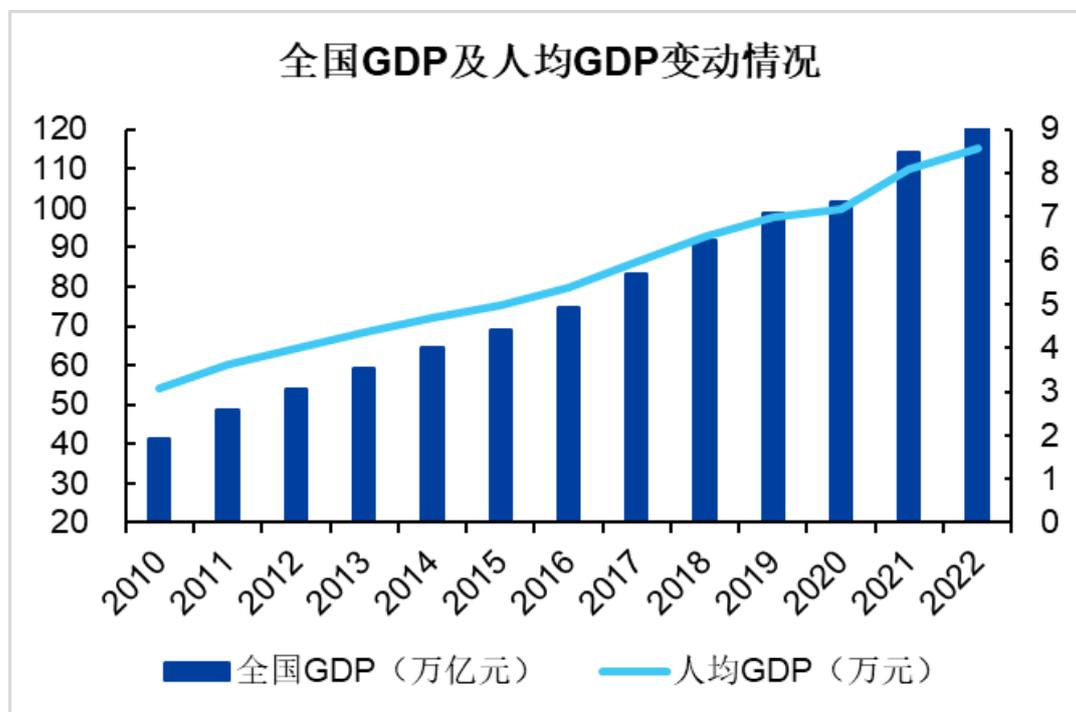
1、有利因素

（1）国民经济发展为行业发展提供持续动能

国民经济发展是集装箱航运业发展的重要基础，我国经济连续多年保持快速增长，居民收入水平稳步提升，为行业提供充沛而持续的发展动能。

2000年，我国经济总量突破10万亿元，2020年突破100万亿元，二十

年内我国经济总量规模扩大至原先的 10 倍，并于 2010 年超越日本成为世界第二大经济体。根据国家统计局数据，2010 年至 2022 年，我国国内生产总值由 41.21 万亿元增长至 121.02 万亿元，人均 GDP 由 3.08 万元增长至 8.57 万元，国民经济建设取得的成效举世瞩目。



数据来源：国家统计局

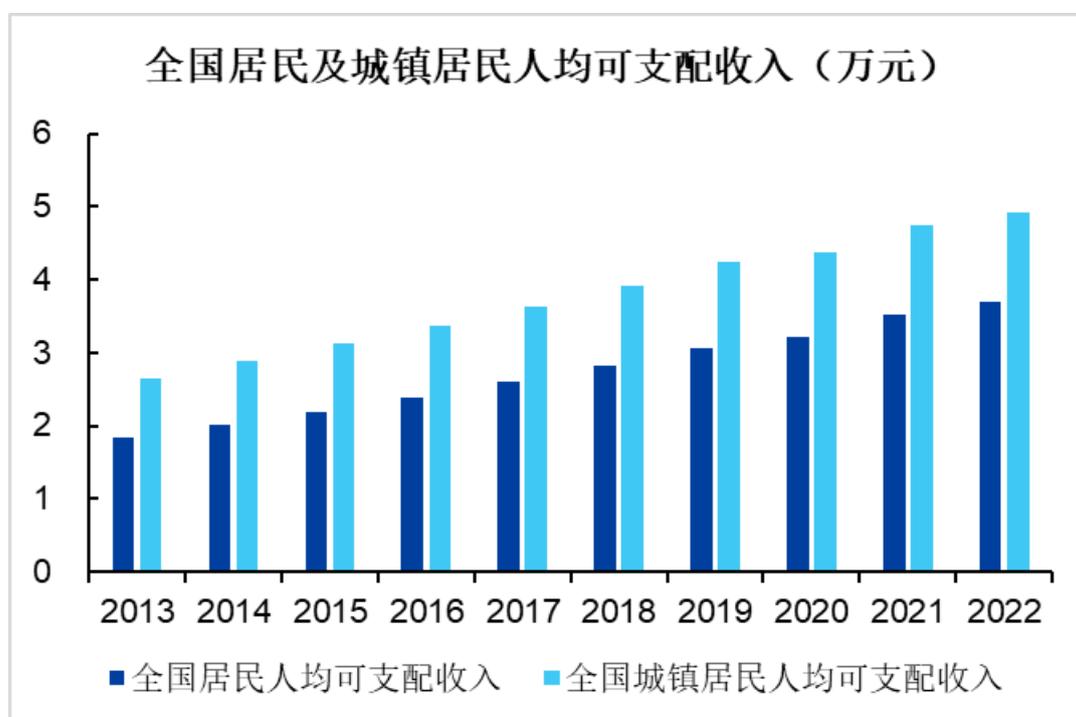
从长期来看，伴随着我国坚持深化改革开放、推进经济高质量发展，我国经济发展长期动能充沛。根据国家统计局统计科学研究所测算的我国经济发展新动能指数，2021 年我国经济发展新动能指数（以 2014 年为 100）为 598.8，比上年增长 35.4%，各项分类指数与上年相比均有提升。集装箱航运业作为与国民经济发展关联度较高的产业，国民经济日益充沛的发展动能无疑将为行业发展提供更加坚实的基础。

（2）内需与外贸两端拉动集装箱物流需求

近年来，我国相继推出促进消费升级、提升内需、打通内外贸、构建“国内国外双循环”等推动内需和外贸稳定增长的政策措施。随着我国不断发挥超大规模市场优势，进一步提升高水平对外开放的程度，宏观经济需求端的增长将进一步拉动集装箱物流的总需求。

随着我国经济不断发展、城镇化进程加快和精准扶贫的开展，我国居民人

均可支配收入和消费水平不断提高，2022 年我国城镇居民人均可支配收入和全国居民人均可支配收入分别达到 4.93 万元和 3.69 万元，分别较 2013 年增长 86.2%和 101.43%。根据国家统计局数据，2012 年至 2022 年，我国扩内需、促消费取得新进展，消费对经济循环的牵引带动作用进一步发挥，2022 年社会消费品零售总额达到 43.97 万亿元，比 2012 年增长 1.1 倍，年均增长 8.8%，消费多年成为经济增长的第一拉动力。随着消费需求端拉动对运输物流的整体需求，2022 年我国交通运输、仓储和邮政业增加值 49,674 亿元，较上年增长 5.55%，其中水路运输货物总量为 85.5 亿吨，较上年增长 3.8%，水路货物运输周转量为 121,003.1 亿吨公里，较上年增长 4.7%，集装箱航运作为交通运输业中重要的组成部分，长期发展潜力较大。



数据来源：国家统计局

我国高度重视对外贸易，扎实推进促进外贸发展的各项举措。作为开放型经济的重要组成部分，中国外贸的国际市场越来越大，稳量提质态势明显。根据国家统计局数据，从量上看，2020 年，中国货物和服务贸易总额达 5.3 万亿美元，首次超过美国成为全球第一大贸易国。2021 年，货物和服务贸易总额达 6.9 万亿美元，继续保持世界第一。2022 年，货物与服务贸易总额达 7.1 万亿美元，保持稳步增长态势。从质上看，2022 年，我国一般贸易进出口占进出口总额的比重达 63.7%，比 2012 年提高 11.7 个百分点；资金技术密集型产品出

口快速增长，2022 年我国机电产品、高新技术产品出口额分别比 2012 年增长 74.05%、58.24%，增速明显快于全部出口。

（3）大力发展多式联运有效激发集装箱物流新动能

近年来，国家陆续出台一系列政策以促进水铁联运、江海中转等多式联运模式的发展，通过构建更加完善的综合物流体系服务我国社会与经济发展。

《水运“十四五”发展规划》《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》《多式联运示范工程管理办法（暂行）》等一系列政策文件均提出进一步发展多式联运，发挥其优化运输结构、提高运输组织效率、降低物流成本等优势。国务院办公厅印发的《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021-2025 年）》（以下简称《方案》）着重强调多式联运在我国建设交通强国进程中的重要地位，《方案》指出我国要以发展多式联运为抓手，构建安全、便捷、绿色、经济的现代化综合交通体系，到 2025 年，我国的多式联运发展水平要明显提升，全国基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以水路和铁路为主的发展格局，为此，《方案》要求各地各有关部门和单位将发展多式联运和调整运输结构作为“十四五”期间交通运输领域的重点事项，有力有序推进各项工作。

集装箱运输作为能够良好适配多式联运的运输方式，多式联运的推广将在很大程度上促进集装箱物流的辐射广度与深度，从而激发集装箱运输在物流链上更大的需求。更加畅通的集装箱物流体系以及更广泛的货物运输集装箱化，将有利于提升集装箱航运的市场需求。

（4）水路运输的环保特性符合低碳经济趋势

节能减排、低碳环保是国际社会对于经济发展的普遍共识，经济绿色低碳转型大势所趋，而水路运输所具备的绿色特性，顺应了低碳经济的发展趋势。

水路运输具有较强的环保性、经济性和节能性。水路运输的运载能力大、航道投资小、续航能力强，通常在运输过程中的能源消耗量低于其他运输方式，尤其是在进行长距离运输作业过程中，采取水路运输模式所花费的费用和能源消耗量要远低于其他运输方式。另外，岸电技术、“油改气”等技术在航运业的应用，在一定程度上进一步降低了水路运输的能源消耗。

我国坚持生态优先、绿色低碳的发展道路，交通运输部在《水运“十四五”发展规划》中指出，水运行业要充分发挥低碳绿色的比较优势。水路运输凭借其低碳绿色的比较优势，在未来有着良好的发展前景。

（5）创新技术的应用与发展将提升行业效率

近年来，我国先后发布了《推进综合交通运输大数据发展行动纲要（2020-2025年）》《交通领域科技创新中长期发展规划纲要（2021-2035年）》《数字交通发展规划纲要》《智能航运发展指导意见》等一系列政策支持文件，推进我国航运业不断在科技化、信息化、智能化等方面产业升级。

在国家政策的支持下，随着我国航海科研、信息科学、物流科学等领域科研水平的不断提升，广大航海科技工作者在航海基础理论研究、综合物流管理创新、技术创新应用等方面取得了突出成绩。与此同时，我国在“互联网+”、5G、卫星通信、大数据、区块链等创新技术的研发与应用方面也走在世界前列。在航运信息化的背景下，创新技术的应用与发展将持续助力集装箱航运企业实现转型升级、提质增效，促进行业结构优化和效率提升。

2、不利因素

（1）专业人才供给不足

航运管理涉及从战略布局到具体业务的规划、实施、运营、营销、管理等各个层面，国际集装箱航运业务对于从业人员的国际化水平与及时更新知识和技能的能力提出了更高的要求，整个行业对于具备专业素养的复合型人才有较大需求。然而我国的航运管理人才培养机制尚未成熟，高校与行业之间、科研与产业之间对于航运专业人才的供给和需求存在一定错配。同时，适应航运复合型人才工作的体制和机制尚不健全，人才的积极性、主动性和创造性没有得到充分发挥。

（2）国际原油价格波动的不确定性

近年来，因地缘政治、贸易摩擦、战争等国际事件影响，国际原油价格波动的不确定性进一步增强。燃油成本作为航运企业运营成本的重要组成部分，国际原油价格的涨跌通过直接影响船舶燃油价格进而影响航运成本，原油价格

波动不确定性的增强无疑会对航运企业的运营产生不利影响。

（3）航运行业竞争加剧

随着中国经济的不断发展以及在全球供应链中地位的不断上升，中国的国际贸易规模及国际航运需求日益增长，庞大的航运市场需求使得越来越多的国际物流公司开始重视中国市场。国际大型物流公司凭借其雄厚的资金实力和丰富的行业经验，在争夺中国市场的国际航运业务方面具有一定的优势。相比之下，国内物流企业在经营管理理念、服务能力现代化以及国际化水平等方面相对落后，核心竞争力有待增强。随着我国进出口贸易规模的持续扩大，预计未来将吸引更多国际资本进入跨境物流市场，航运行业的市场竞争将进一步加剧。

（七）行业技术水平及特点

1、集装箱运输的标准化程度较高

集装箱是一种具有足够的强度、可反复使用的运输设备，适用于一种或多种运输方式以运输货物而无需中途换装。为了便于从一种运输方式转移到另一种运输方式，集装箱往往装有便于装卸和搬运的装置，而标准化的集装箱规格与样式将有效提升货物在运输过程中的安全性与效率。集装箱的规格标准全球通用，高度标准化的集装箱物流体系促使航运集装箱船舶、公路运输的集装箱卡车、铁路运输班列、集装箱内货物装货和卸货的设备均参照统一的规格标准，使得集装箱在运输以及在装满与卸空的过程中具有高效、快捷的优势。

散货集装箱化是集装箱标准化优势的另一体现。散货集装箱化就是利用集装箱运输标准化程度高的优点，将原先通过散货运输的货物改为集装箱运输的模式。对煤炭、矿石等易损耗、易污染的散杂运输货物改用标准化的集装箱运输模式，更适于组织多式联运，有助于缩短货品集港时间从而提高物流运输效率，可以充分发挥集装箱运输的快捷性与安全性。

2、清洁环保要求日趋严格

2020年，IMO全球限硫令正式生效，在全球范围内船舶必须使用硫含量不超过0.50%*m/m*的燃料，或者通过安装脱硫塔、使用其他新型燃料以达到同等的低硫排放目标。另外，IMO于2021年6月制定新的环保规定，引入“现

有船舶能效指数（EEXI）”以及“营运碳强度指标（CII）”作为推动航运减排的新指标，新法规对于船舶的能效以及碳排放强度制定了严格标准，将在 2022 年 11 月 1 日生效，从 2023 年 1 月 1 日起正式实施。

我国也出台了加强航运业环保要求的相关政策文件。为有效落实国际海事组织全球船用燃油硫含量限制的规定，国家海事局发布了《2020 年全球船用燃油限硫令实施方案》，在环保标准上实现了国际国内协同推进，从而减少船舶大气污染物排放，促进绿色航运发展。2021 年 5 月交通运输部印发《海事系统“十四五”发展规划》，明确要求海事部门通过提升船舶污染防治监管能力以及加强船舶排放控制和监测监管，进而加强保护水域环境清洁，同时引导船舶使用清洁、绿色、低碳能源，推动电池、清洁能源、可再生能源在船舶上的应用，支持新能源在航运中的应用，从而推进制度性、技术性减排。

为应对能源和环境问题，船舶节能减排已成为航运业研究的重点方向。目前，航运业正通过技术、运营、工程措施等手段提高能源效率，减少燃料消耗和排放。相关举措包括在船舶设计上进一步优化船舶线型减小船体阻力、提高推进效率，建造节能环保型船舶等；在动力方面使用低油耗发动机，推广双燃料发动机在船舶上的应用，积极探索和开发氢、氨等清洁能源在船舶发动机上的运用等；在船舶设备方面，加装岸电系统船载装置、废气综合处理装置等；在信息系统方面，升级船舶运营管理系统，推进船舶管理系统智能化等。

3、航运智能化赋能稳步推进

2022 年 7 月，中国航海学会发布了《中国智能航运技术与产业化发展路线图》，路线图确定了现阶段我国智能航运技术与产业化发展的 22 个关键问题方向，包括船舶航行安全辅助决策技术，有船员在船与无船员在船的船舶遥控驾驶技术，开阔水域、复杂水域、恶劣海况下的船舶自主避碰技术，港口集装箱、液体散货、干散货物装卸作业系统智能管控技术，船舶智能航行网络信息安全技术，基于平台的航运交易智能服务技术等方向。

随着航运行业智能化技术的研发与运用日趋成熟以及我国针对制约航运智能化发展的因素采取有效应对措施，中国航海学会预计 2025 年我国智能航运技术与产业化将总体达到国际先进水平，辅助驾驶技术实现规模化应用，遥控

驾驶和自动驾驶技术实现多样化应用，航运智能化将取得阶段性成果。

4、多式联运规模逐步提升

作为现代化综合交通运输体系的重要一环，多式联运为破解“连而不畅”和综合物流“最后一公里”等问题给出了切实可行的解决方案。自 2016 年 12 月交通运输部、国家发展改革委等 18 个部门联合发布《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》将多式联运上升为国家战略以来，多式联运顶层设计不断强化，产业实践不断加强，水铁联运、公铁联运等多式联运对于调整我国运输结构、助推经济社会发展的作用不断凸显。

国家发展改革委在 2021 年 7 月发布的《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021—2025 年）》中提出，“十四五”期间将打造“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系，整合优化存量物流设施，强化多式联运组织能力，促进国家物流枢纽互联成网。2022 年 1 月，国家发展改革委会同交通运输部、商务部等有关部门，研究制定了《“十四五”现代流通体系建设规划》，明确我国将通过持续推进多式联运示范工程建设，鼓励企业在多式联运“一单制”等方面创新发展模式，加快应用集装箱多式联运电子化统一单证，同时推进多式联运信息共享，强化不同运输方式标准和规则的衔接。

政策鼓励并支持多式联运发展，将多式联运作为实现交通强国战略、发展综合交通运输体系的重要支撑以及推进运输结构调整、促进物流业降本增效的重要举措，多式联运的发展与建设是引领国际物流通道建设、推动国际贸易便利化的基础工程，多式联运的协调统筹发展将与航运业发展有机统一、相辅相成，可以预见未来多式联运的比例将随着政策支持的逐项落地而进一步提升。

5、航运数字化与信息化应用普及

随着 5G、卫星通信、大数据、云计算、物联网、区块链等数字化、信息化技术的日益发展与成熟，航运业对现代信息化技术的应用将是实现行业高质量发展的重要途径。

数字信息科技与集装箱运输业务的交叉融合可以使物流业务的开展更加高效便捷，企业运营实现增效降本，同时助力企业加强船舶运行管理、提高运营安全。区块链技术创新应用场景的不断拓展助力企业加快数字化转型，底层技

术的发展为集装箱航运业推出无纸化换单等服务提供有力支撑，从而通过技术手段提升换单业务的效率与可靠度。利用北斗卫星导航系统、物联网和现代移动通信等技术，航运企业在信息感知、通信导航、能效控制、状态监测与故障诊断等方面可以实现与信息流、数据流相结合，从而增强公司业务运营管理能力，达到高效安全管控船舶的目的。

（八）行业的周期性、区域性和季节性特征

1、周期性

集装箱航运行业的需求派生于商品贸易需求，国际、国内经济形势及贸易情况的周期性波动决定了行业需求呈现波动性，容易受到全球经济、政治环境及居民消费水平等因素影响。当全球经济向好，进出口贸易活跃时，供应链贸易服务需求快速增长，直接带动航运服务需求增长；当全球经济出现回落，进出口贸易低迷时，市场对航运服务的需求也会相应减少。由于船舶建造周期一般较长，行业需求变化难以准确预测，因此，行业运力供给的调整一般落后于行业需求的变动，集装箱航运行业通常处于需求与供给动态均衡的过程中。

2、区域性

集装箱航运行业具有一定的区域性。各地区因经济发展方式、产业发展重点的不同而有着不同的物流需求。岸线、港口码头及配套资源的地域特性决定了航运企业通常围绕特定区域开展业务。一般来说，受制于资本规模和管理复杂性，大部分航运企业的货运投送范围和辐射能力是有限制的。行业内企业根据自身的经营布局而专注特定港口或者特定区域路线，不同的航运企业在各自经营的港口或者航线具备一定的竞争优势。

3、季节性

集装箱航运行业的季节性主要受下游行业影响，从航运涉及的下游行业角度来看，由于其覆盖的下游行业范围较广，不同行业间的季节性波动在一定程度上可以填补整体需求波动；从航线区域的角度来看，区域内航线的需求往往会根据域内贸易结构呈现季节性波动，但就开设多条航线、覆盖多个区域的综合性航运公司而言，全年市场对航运服务的需求基本可以保持稳定，受季节性影响波动较小，除因重大节日假期带来的节前、节后不平衡外，季节性特征不

明显。

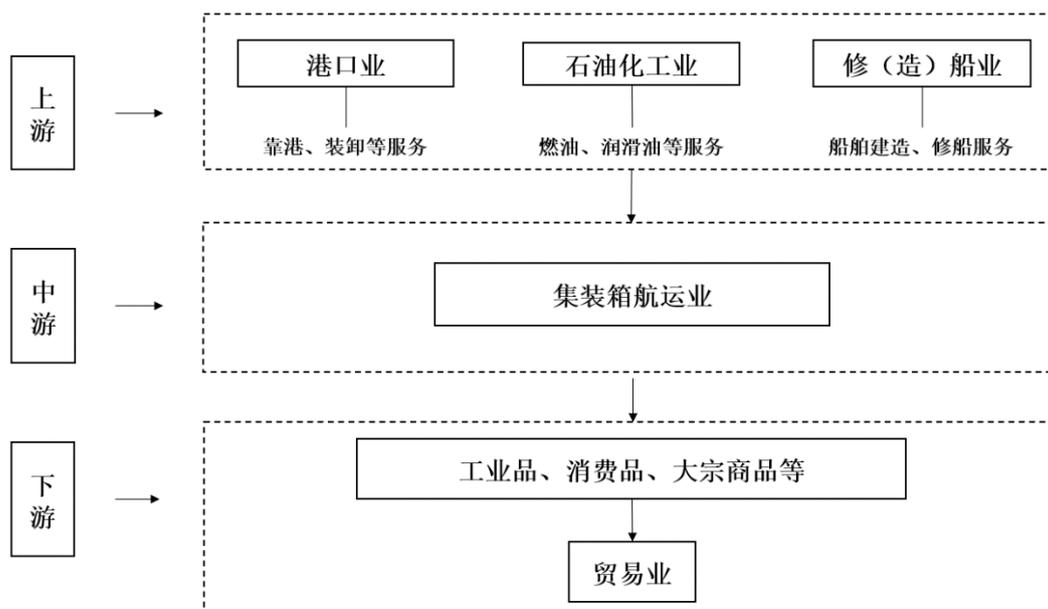
（九）与上下游行业的关联性

集装箱航运行业的上游产业主要是造船业、港口业、石化业等。造船业提供运输所用船舶及修船服务，港口业提供装卸及其他港口相关服务，石化业提供燃油润料等产品。

集装箱航运行业的下游产业主要系具有集装箱物流需求的企业客户，按客户类型分类可分为代理类客户与生产型企业客户。集装箱主要应用于电子产品、纺织服饰、机电设备、家具等工业品和消费品的运输。此外随着集装箱箱型的不断丰富以及装箱工艺的持续进步，适箱货物的概念越来越宽泛，近年来粮食、矿产、水泥、原木等传统大宗散货采用集装箱运输方式的比例也逐步提高。

2021年12月国务院在《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）》中明确鼓励工矿企业、粮食企业等将货物“散改集”，即原本通过散货运输的大宗商品改为集装箱运输。在政策的鼓励下，“散改集”的推进使得集装箱运输受载货物种类大大丰富，适箱货物范围不断扩大，下游具有大宗商品运输需求的客户群体进一步增加。

集装箱航运产业链具体流程示意如下图所示：



三、发行人在行业中的竞争地位

（一）公司的行业地位和市场占有率

公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务。截至 2023 年 6 月 30 日，公司共经营 49 艘船舶，包括 24 艘自有船舶和 25 艘租赁船舶，总运力达到 4.52 万 TEU。截至本招股说明书签署日，根据国际权威研究机构 Alphaliner 的数据，公司总运力位列中国大陆集装箱班轮公司第 6 位，世界集装箱班轮公司第 33 位。2020 至 2022 年度，公司上海日本航线、上海两岸间航线市场占有率稳居行业第一。经过多年来精益求精的服务创新与稳定发展，公司已发展成为区域内以服务著称、以品质取胜的知名集装箱班轮企业。

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

近年来，上海国际航运中心的国际地位日趋稳固，航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效，全球航运资源配置能力不断增强。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。公司以上海港为母港，拥有强大的港口支撑，业务辐射国内沿海、两岸间、东北亚、东南亚、美洲等区域。在全球大型航运企业纷纷加强港航一体化的背景下，公司具备天然的港口优势。近年来，公司正积极加大各航线对现有客户的渗透程度并计划逐步开拓新客户，未来随着公司经营规模的扩大以及服务水平的升级，公司在行业内的市场地位和市场占有率将得到进一步提升。

（二）主要竞争对手情况

公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，通过查询公司主要竞争对手招股说明书和年度报告等公开资料，其基本情况如下：

1、中远海控（股票代码：601919.SH）

中远海控成立于 2007 年 1 月，是一家主要从事集装箱航运业务的公司，

主要从事国际、国内海上集装箱运输服务及相关业务，并提供集装箱和散杂货码头的装卸和堆存服务。截至 2023 年 6 月末，中远海控经营船舶 474 艘，总运力超过 291 万 TEU，船队规模位于行业第一梯队。中远海控于 2007 年 6 月在上海证券交易所上市。2020 年、2021 年、2022 年和 2023 年 1-6 月，中远海控营业收入分别为 1,712.59 亿元、3,336.94 亿元、3,910.58 亿元和 918.43 亿元，净利润分别为 131.87 亿元、1,038.53 亿元、1,313.38 亿元和 196.76 亿元。

2、宁波远洋（股票代码：601022.SH）

宁波远洋成立于 1992 年 7 月，是一家综合性航运公司，主要从事近洋航线、内贸航线和内支航线的集装箱运输业务，并经营干散货运输业务、干散货无船承运业务及航运代理业务。截至 2023 年 6 月末，宁波远洋经营船舶 90 艘，总运力 6.8 万 TEU 载箱量。宁波远洋于 2022 年 12 月在上海证券交易所上市。2020 年、2021 年、2022 年和 2023 年 1-6 月，宁波远洋营业收入分别为 30.32 亿元、38.14 亿元、47.69 亿元和 22.33 亿元，净利润分别为 3.04 亿元、5.21 亿元、6.70 亿元和 3.05 亿元。

3、海丰国际（股票代码：1308.HK）

海丰国际成立于 2010 年 4 月，是一家以提供综合运输及物流解决方案为主要业务的物流集团，主要从事集装箱航运物流业务、干散货船舶租赁业务及土地租赁服务。截至 2023 年 6 月末，海丰国际经营船舶 100 艘，其中自有船舶 89 艘，租赁船舶 11 艘，总运力 15.95 万 TEU。海丰国际于 2010 年 10 月在香港证券交易所上市。2020 年、2021 年、2022 年和 2023 年 1-6 月，海丰国际营业收入分别为 109.96 亿元、192.06 亿元、286.45 亿元和 90.57 亿元，净利润分别为 23.08 亿元、74.42 亿元、135.80 亿元和 22.59 亿元。

4、万海航运（股票代码：2615.TW）

万海航运成立于 1965 年 2 月，是一家位于中国台湾的大型海运公司，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、港口集装箱集散站经营业务和船舶及集装箱买卖业务。截至 2023 年 6 月末，万海航运经营船舶 124 艘，其中自有船舶 113 艘，租赁船舶 11 艘。万海航运于 1996 年 5 月

在中国台湾证券交易所上市。2020 年、2021 年、2022 年和 2023 年 1-6 月，万海航运营业收入分别为 190.04 亿元、524.87 亿元、588.60 亿元和 113.61 亿元，净利润分别为 26.36 亿元、238.07 亿元、211.68 亿元和-10.11 亿元。

5、中谷物流（股票代码：603565.SH）

中谷物流成立于 2010 年 3 月，是一家专业从事集装箱货物运输的公司，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。截至 2023 年 6 月末，中谷物流共经营集装箱船舶 89 艘，总运力约 325.57 万载重吨。中谷物流于 2020 年 9 月在上海证券交易所上市。2020 年、2021 年、2022 年和 2023 年 1-6 月，中谷物流营业收入分别为 104.19 亿元、122.91 亿元、142.09 亿元和 61.41 亿元，净利润分别为 10.24 亿元、24.06 亿元、27.43 亿元和 8.92 亿元。

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

序号	证券代码	公司名称	经营情况	市场地位	经营航线	船舶数量 (艘)	集装箱运力 (万 TEU)
1	601919.SH	中远海控	2020年、2021年、2022年和2023年1-6月，中远海控营业收入分别为1,712.59亿元、3,336.94亿元、3,910.58亿元和918.43亿元，净利润分别为131.87亿元、1,038.53亿元、1,313.38亿元和196.76亿元。	根据国际权威研究机构Alphaliner的数据，公司总运力位列世界集装箱班轮公司第4位	美洲地区、欧洲地区、亚太地区、中国大陆	474	291.00
2	601022.SH	宁波远洋	2020年、2021年、2022年和2023年1-6月，宁波远洋营业收入分别为30.32亿元、38.14亿元、47.69亿元和22.33亿元，净利润分别为3.04亿元、5.21亿元、6.70亿元和3.05亿元。	根据国际权威研究机构Alphaliner的数据，公司总运力位列世界集装箱班轮公司第29位	中国大陆、近洋地区	90	6.80
3	1308.HK	海丰国际	2020年、2021年、2022年和2023年1-6月，海丰国际营业收入分别为109.96亿元、192.06亿元、286.45亿元和90.57亿元，净利润分别为23.08亿元、74.42亿元、135.80亿元和22.59亿元。	根据国际权威研究机构Alphaliner的数据，公司总运力位列世界集装箱班轮公司第13位	中国大陆、近洋地区、俄罗斯地区	100	15.95
4	2615.TW	万海航运	2020年、2021年、2022年和2023年1-6月，万海航运营业收入分别为190.04亿元、524.87亿元、588.60亿元和113.61亿元，净利润分别为26.36亿元、238.07亿元、211.68亿元和-10.11亿元。	根据国际权威研究机构Alphaliner的数据，公司总运力位列世界集装箱班轮公司第11位	近洋地区、中国大陆、中东地区、美洲地区	124	43.42
5	603565.SH	中谷物流	2020年、2021年、2022年和2023年1-6月，中谷物流营业收入分别为104.19亿元、122.91亿元、142.09亿元和61.41亿元，净利润分别为10.24亿元、24.06亿元、27.43亿元和8.92亿元。	根据国际权威研究机构Alphaliner的数据，公司总运力位列世界集装箱班轮公司第17位	中国大陆、近洋地区	89	11.93
发行人			2020年、2021年、2022年和2023年1-6月，发行人的营业收入分别34.30亿元、53.72亿元、68.40亿元和26.60亿元，净利润分别为4.71亿元、12.33亿元、18.35亿元和5.52亿元。	根据国际权威研究机构Alphaliner的数据，公司总运力位列世界集装箱班轮公司第32位。	亚洲、美洲地区	49	4.52

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

注 1：上表市场地位中所列示的 Alphaliner 运力排名数据为截至 2023 年 6 月末数据；

注 2：由于万海航运 2023 年第二季度合并财务报告中未披露其船队运力规模，中谷物流 2023 年半年度报告披露的运力规模为 325.57 万载重吨，上表集装箱运力中所列示的万海航运及中谷物流运力数据系 Alphaliner 数据库 2023 年 6 月末数据，其他公司集装箱运力规模数据均系定期报告披露的 2023 年 6 月 30 日数据。

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

（三）发行人的竞争优势

1、优越的区位优势

公司作为上海本土的航运企业，以上海港为母港，具备天然的区位地理发展优势。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，也是重要的国际金融中心。根据上海市统计局，2022 年，上海的生产总值达 4.47 万亿元，经济总量位列全国经济中心城市首位，口岸货物贸易总额达 10.4 万亿元，保持世界城市首位。襟江面海的上海，贯彻新发展理念，加快高质量发展，国际经济、金融、贸易、航运中心基本建成，国际科创中心形成基本框架，城市能级和核心竞争力显著提升。

上海港作为我国重要的沿海港口，位于我国海岸线与长江黄金水道“T”型交汇点，是长江与沿海运输通道构成的水运网络枢纽，前通中国南、北沿海和太平洋，后贯长江内河流域，航运网络四通八达，地理位置得天独厚。上海港的核心货源腹地长江流域是我国经济总量最大的经济带。根据海关总署数据，随着国家“一带一路”、“长江经济带”、“长三角一体化发展”等战略的实施，近年来长三角地区贡献了全国近四分之一的 GDP，2022 上半年对全国外贸的增长贡献率近 40%，经济腹地的强劲优势给上海港的发展形成巨大推力。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。

依托于优越的地理位置、发达的经济腹地，突出的港口规模等优势，2020年至2022年，上海在国际航运中心城市综合实力排名中位列第三，仅次于新加坡和伦敦。为进一步提升上海国际航运中心能级，上海市人民政府编制了《上海国际航运中心建设“十四五”规划》，2021至2025年，上海将发挥航运产业聚集辐射效应，强化全球航运资源配置能力，推动港航高质量一体化发展，全方位提升航运发展软实力，从而营造更具国际竞争力的航运企业营商环境。

公司作为上海本土的航运企业，将有机会享受更多的区位政策红利。公司成立之初即承担着振兴上海地方国有航运业的重任，历经国资国企改革，实现了上海地方国有航运资源的集聚。公司将依托上海庞大的经济体量与市场需求，借助上海港及国际航运中心高度集聚的航运资源、功能健全的航运服务、高效完善的现代物流，实现企业自身的高质量可持续性发展。

2、聚焦的航运网络体系优势

（1）班轮航线聚焦核心市场

公司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、东南亚等亚洲主要近洋区域和北美、南美等部分远洋区域，航线网络、航线班期稳定可靠。



在东北亚航线市场，公司以精品航线为依托，为客户提供高质量、差异化的精品服务，稳步推进中日航线“两个圆心”布局。公司不断将航线精品服务向周边区域辐射，航线布局稳步向南北双向延伸。截至本招股说明书签署日，公司已开通上海日本、太仓日本、青岛日本等精品航线，并通过东北亚、东南亚区域串联航线实现了华北、华东、华南至日本的航线互动，形成了境内口岸自北向南，灵活对接日本关东、关西、关中、九州等基本港的丰富航线网络。

在东南亚航线市场，近年来，公司陆续开通了上海泰国、上海菲律宾、日本泰国、上海香港海防等航线，以航线精品服务培育市场和客户，逐步提升公司在东南亚市场的品牌知名度。与此同时，公司通过航线环形设计，形成了东南亚、东北亚区域双向辐射及货源联动，进一步增强航线服务能力，提升航线整体经营效益。此外，公司还将航线向南亚区域拓展，现已开通印度、印度尼西亚航线，丰富了东南亚航线网络布局。

在国内航线市场，公司秉持精品服务理念，先后开通了上海-中国台湾、太仓-中国台湾等航线，航线服务覆盖高雄、台中、基隆等主要港口，形成了华东地区、华北地区与台湾地区之间航线互动的良好局面。此外，公司从南至北持续稳定布局沿海航线，航线服务贯穿华东、华北、华南地区，在满足市场对沿海各个港口运输服务需求的同时，加强了公司近洋航线与国内航运业务的对接

协同。

此外，公司以客户需求为导向，开始逐步运营远洋航线，陆续开设了美西航线、巴西航线等，将业务拓展至美洲市场，为客户持续提供点到点的远洋航线精品服务。

为更好地支持公司开展集装箱班轮运输服务，公司从船队和箱队两方面入手，为公司精品服务夯实根基。船队方面，截至 2023 年 6 月 30 日，公司自有船舶 24 艘，租赁船舶 25 艘，公司通过自有与租赁相结合以满足现有航线对船舶运力的需求，同时公司致力于优化船舶与各航线的适配性，从而提升运营过程中的经济性与节能减排效果；箱队方面，公司各类干货箱、特种箱配备齐全，箱队整体状况良好且呈现“年轻化”趋势，能够满足各航线不同客户的多样化需求。

聚焦核心市场的航线布局是公司高质量发展的重要保障，助推公司成为东北亚航线、东南亚航线、国内航线经营上具有重要影响力的航运企业，同时助力公司牢牢把握航运市场发展趋势、紧跟 RCEP、“一带一路”等国家战略实施抢占先机。公司的航线布局规划与国家战略高度契合，公司通过紧跟国家战略实施及行业发展步伐，为自身的可持续、高质量发展提供了坚强有力的保障。

（2）配套服务网点提供保障

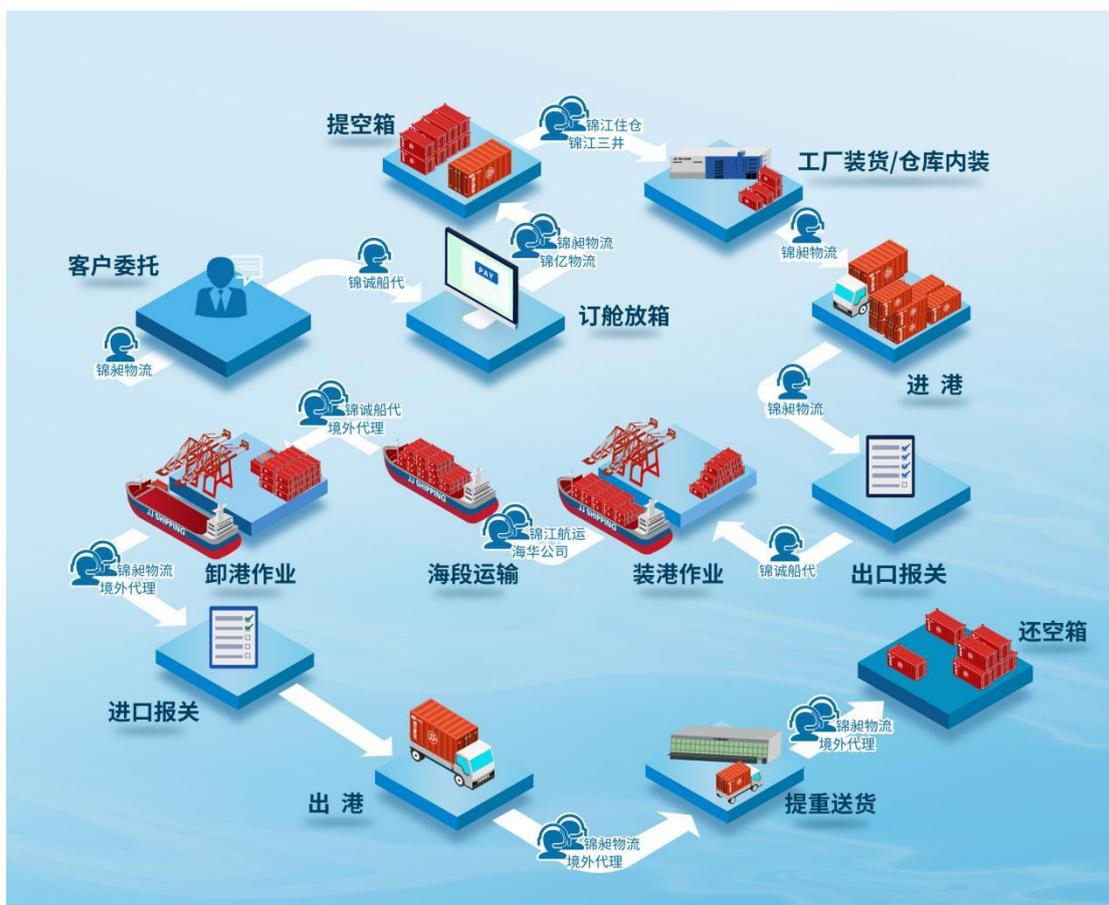
作为国际航运企业，国际集装箱班轮航线的业务性质就决定了跨国经营的发展方向和经营方式。作为上海本土企业，公司较早迈出了“走出去”的发展步伐，并且跟随业务发展，境内外设点结网的步伐也进一步加快。截至本招股说明书签署日，公司已布局上海、青岛、大连、天津、厦门、武汉、南通、太仓、重庆、温州、广州、连云港、宁波等 13 个境内网点以及中国香港、中国台湾、日本、韩国、越南、泰国、菲律宾、印度、新加坡、马来西亚、印度尼西亚、巴西等国家或地区涉及的 13 个境外销售和服务网点，配套航线的服务网点为班轮运输服务、进出口货量揽取提供了保障，服务触角延伸的同时也将精品服务理念贯穿到境内外网点，促进公司更加高效、灵敏地应对市场变化。通过境内外网点双向发力、互联互通，以围绕航线经营提供完善的配套支持服务，进一步加强了公司航线经营的稳定性与抗风险能力。



（3）综合物流延伸服务链条

公司围绕集装箱运输主业经营，积极拓展延伸航运物流服务链条，构建全流程资源和业务互相联动的产业布局，积极响应国家对于推进多式联运、调整运输结构的战略布局。

公司组建物流中心负责公司物流延伸业务规划、物流产品设计、物流资源整合、重点客户推广、业务运作监控等物流相关职能，服务范围从单一的水路运输逐渐走向综合物流服务。同时，公司围绕海上集装箱运输主业，将下属多家航运物流相关企业进行充分的业务统筹和产业协同，将航运代理、集装箱堆存等主业配套业务有机融合，助力主业健康发展。公司由此形成了完整的航运产业链条，在细分领域依靠产业链一体化，实现横向扩大规模与纵向垂直一体化整合。公司通过对航运产业链条上各类资源的整合利用、优化配置，加强公司端到端的物流运输能力，降低各大环节对外依存度，一定程度上能够降低行业周期波动对公司业绩的影响，提升公司总体业务的稳定性。



3、服务创新和品牌形象优势

公司坚持“客户至上、诚信经营、精品服务”的发展理念，以客户需求为导向，提供个性化、定制化的服务，追求卓越的服务品质，以优质服务体现自身的核心竞争力和品牌影响力。主要体现在以下几方面：

(1) 精品航线扩大市场影响力

公司深耕亚洲集装箱航运市场，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，即船期定港定时、交货时间定时、单证货物信息传输快速准确，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。

2001年，公司为进一步满足市场需求，在精品航线的基础上，推出连接日本主要港口的出口HDS服务（Hot Delivery Service），并注册了“HDS”商标。2009年，公司在上海日本关东航线试点推出了进口HDS服务，成为国内首家提供进出口双向HDS服务的集装箱班轮公司。目前公司的HDS服务已全面覆

盖日本各基本港。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。HDS 服务助力客户实现“零库存”的物流管理要求，从而为客户创造更大的时效性价比，使客户以相对优惠的物流成本享受到更加便捷高效的运输服务，获得了较高的市场认可度。2019 年，公司在 HDS 服务的基础上，推出针对卸货港为东京的上海日本航线 Super HDS 服务。公司通过构建精品航线、HDS 以及 Super HDS 多层级的服务模式，聚焦客户高品质航运细分需求，提供了高效的海上运输解决方案，并不断提升服务能力，不断为客户创造更大价值，公司在市场的品牌影响力也随之提升。

（2）特色服务增强市场认可度

公司针对客户差异化需求，为客户提供挂衣箱、冷藏箱等特种箱运输服务，以及特种货物运输服务等特色服务，相关特色服务进一步增强顾客的满意度，提高公司的市场认可度。

特种箱运输服务方面，公司通过改造普通集装箱，提供特色挂衣箱服务。特色挂衣箱服务可为成衣，尤其是易皱不宜折叠的高档服装，提供无包装运输，不仅节约了包装材料与人工，还能切实保证运输过程中服装的质量；公司的运营船舶皆配置了数量充足的冷藏箱插座接口，可提供温度范围为 $\pm 25^{\circ}\text{C}$ 的储存环境，满足客户各类冷藏货物运输需求；此外，公司在现有冷藏箱试点安装基于物联网技术应用的 IBOX 产品，实现了冷箱货物全程可视化管理与控制，在为客户提供运输环节全程信息跟踪服务的同时，提高了公司冷藏箱的管理水平。

特种货物运输方面，公司可承运符合国际公约、相关法律、法规及各项规章制度，以及港口特殊规定的、满足船舶适航条件的特种货物。公司具备丰富的特种货物运输经验，持续更新特种货物运输新要求。公司拥有一套完备的特种货物的接载、运输、装卸、仓储堆存及申报流程，拥有专业的特种货物管理团队，人员由资深船长及长期从事货物配载工作的专业人员组成，不仅熟悉各类危险品的产品性质、运输要求，而且能在确保船舶、货物安全的前提下，及时向客户提供适运解决方案，满足客户需求并确保货物运输质量。

(3) 品牌建设提升市场美誉度

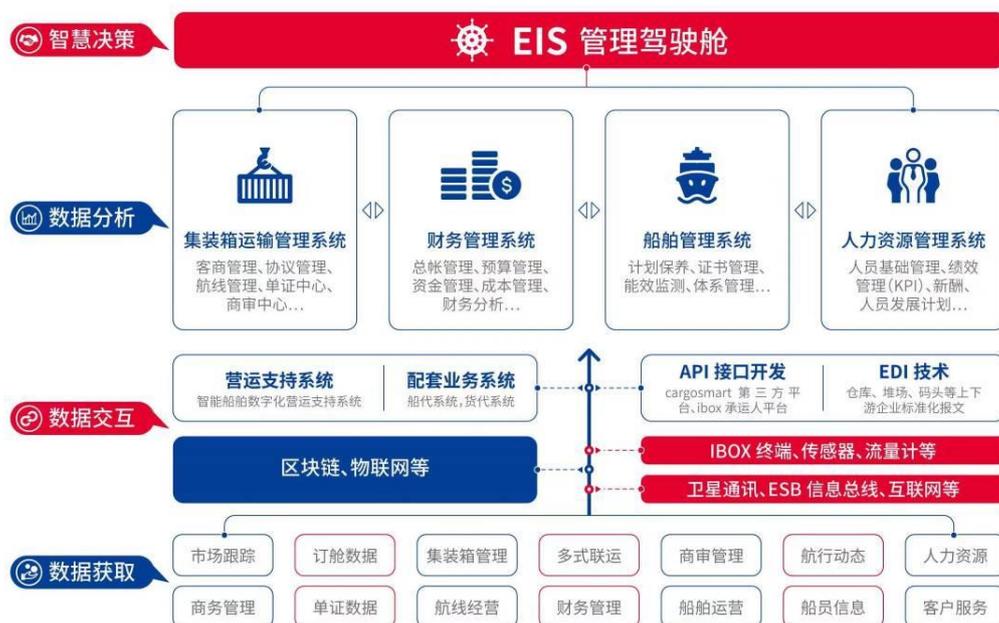
公司高度重视品牌形象的建立和维护，具有良好的市场声誉和行业认可度。公司将“着力成为以集装箱运输为核心的区域性卓越航运企业”作为企业愿景，将“诚信、精品、便捷”作为企业品牌内涵。目前，公司凭借优异的服务品质，赢得了庞大、稳定、丰富的客户群体，建立长期稳定的客户关系。截至目前，公司与国内外知名企业优衣库、宜家、夏普、松下、索尼、耐克、东芝、DHL、近铁物流、日立物流、三井仓库、住友集团等建立了良好的合作伙伴关系，公司在客户中积累了广泛的认知度和良好的品牌形象，在行业里面积累了广泛的知名度，优异的口碑促进公司跻身区域航线经营品牌的前列。

公司曾连续多年荣获“上海市著名商标”、“上海名牌”等称号，并先后荣膺行业内“中国货运业大奖”、“综合服务十佳集装箱班轮公司”、“最佳窗口服务集装箱班轮公司”、“承运人创新大奖”等荣誉。良好的市场口碑和品牌形象，为公司增强客户黏性、扩大市场份额、巩固行业地位打下良好的基础，已成为公司核心竞争力之一。

4、先进的数字信息管理系统优势

公司高度重视信息化建设，立足顶层设计，以构建完善的智慧航运系统为目标，以推进 EIS（Executive Information System）管理驾驶舱建设为发力点和突破点，打造适应公司集装箱物流体系的数字信息管理系统。

智慧航运系统架构图示



EIS 管理驾驶舱是公司“一站式”决策支持信息管理系统，能打破数据隔离，整合不同信息系统，促进数据的利用和挖掘，支持关键经营指标分析及决策场景落地，使管理者能够直观、及时、准确地掌握经营概况。为顺利建成 EIS 管理驾驶舱，公司在数字信息化管理系统建设和新兴数字技术应用方面着力布局。

在数字信息化管理系统建设方面，公司围绕集装箱运输管理系统、船舶管理系统、财务管理系统、人力资源管理系统，通过信息化技术将公司业务经营过程中与集装箱、船舶、财务、人力等相关的数据进行整合、挖掘、分析，用于管理层的经营决策。

(1) 集装箱运输管理系统以集装箱为抓手，从前端客户订舱、后端业务处理的角度出发构建公司集装箱运输业务处理平台，可满足航线业务精准管理、可视化运营、中心化服务、全程物流、一站式客户服务等功能需求。该系统利用电子数据交换技术（EDI）获取仓库、堆场、码头等上下游企业标准化报文，并通过应用程序编程接口（API）开发，实现与财务管理系统、船代系统、Cargosmart 等第三方订舱平台互联互通，实现了公司集装箱运输业务内外部数据精准交互、高效联动。此外，该系统增强了客户线上服务体验，一方面通过

对接交易电商服务平台及应用程序，进一步丰富了客户对于多样化的交易模式选择，另一方面依托多节点数据实时传输技术，为客户提供全程物流运输可视化的产品体验。

（2）船舶管理系统主要用于综合管理公司船舶使用情况，是公司实现船舶岸基管理、船岸联动的有效手段。船舶与岸基两端系统可通过卫星通信或4G/5G实现数据实时交互，便于船舶与岸基管理部门进行互联互通，实现对于船舶实时位置、作业情况、船舶油耗、备料情况的动态更新。公司可以借助船舶管理系统合理安排船舶保养计划，对船舶各类证书进行统一管理。该系统有利于强化公司对船舶的集中高效管控，提升公司的船舶管理水平。此外，公司同步推进智能船舶数字化营运支持系统（Digital Operation Support System, DOSS）在现有船及新造船的应用。该系统可以提供船舶全生命周期的能效管理、营运碳强度指标 CII 监测与评估、设备状态监测评估、航线安全评估等功能，从而为管理人员提供准确的预先判断和有效的解决策略，为公司的船舶营运提供有力支持。

在新兴数字技术应用方面，公司积极引入区块链、物联网及 AI 技术到公司业务流程当中。

（1）区块链技术具有去中心化、可靠性高、可用性高等特点，公司作为首批引入区块链技术的航运企业，通过供应链上下游系统间的互联互通，积极推动公司与港口间的高效协作，优化客户服务流程，提升客户满意度。公司依托全球航运业务网络（GSBN）数据平台，紧跟区块链技术创新应用场景拓展，通过进口口岸链条与相关参与方在区块链上相链接，改变纸质单证多级、多次传递的传统模式，为客户提供无纸化、高效透明的换单解决方案，客户的换单手续在安全性的前提下得以大大简化，将传统以天计时的进口换单放货流程缩短至以小时级，有效提升了公司以客户为中心的服务能力。



(2) 公司主动适应物联网发展趋势，为全面配合交通运输部加快推动冷藏集装箱港航服务提升行动，公司作为首批试点企业，深入推进基于物联网的冷藏集装箱发展，在现有箱队逐步配置冷藏集装箱智能监控物联网终端设备 IBOX，通过采集冷藏集装箱状态信息与无线网络通信的方式实现了冷藏集装箱运输全程可视化，切实保障货物运输安全可控，有效加强集装箱管控效能及多维度风险防控能力。



(3) 在 AI 智能应用方面，公司在集装箱运输管理系统、财务管理系统的多个业务流程的应用场景部署了 AI 驱动的流程自动化机器人（Robotic

Process Automation)。RPA 机器人能够捕获并解释现有的应用信息，从而按照公司设定的执行规则和操作规程来执行具有重复性的交互业务。RPA 相比传统的人工操作，工作效率和准确性大幅提高，可以有效降低公司在可替代性、重复性工作中的人力成本投入，避免人为操作错误，缩短业务处理时间，从而提升公司业务响应速度以及服务运营效率。

5、组织架构和人才资源优势

公司致力于治理体系的现代化，具备能够适应公司业务规划的组织架构，能够为公司战略目标的实现以及可持续发展提供强有力的组织保障。

公司不断优化组织架构，成立了高效集约的单证中心，通过操作职能和相应资源的集中管理，对内实现人员及业务模式的标准统一，进而降低人工成本，加强管控力度，实现管控能力与效益水平的同步提升。公司对外建立了统一的服务窗口，管理公司各类航线订舱业务，提供全球化单证服务，实现了标准化服务延伸，进一步降低了航运主业经营成本，做到跨前一步管控风控，提升工作效率与专业度。与此同时，公司同步推进财务共享中心、商审中心落地，通过“高效、统一、兼容”的共享理念，构建标准化的数据平台，进一步统一公司财务及商审管理的执行与管控标准，从而实现管理效率及效能的提升。

优质的船员队伍是公司航线经营安全高效的基石，为精品服务提供重要支撑。公司是上海首批国家海事局批准的具备海员外派资质的机构，在国际海员招聘、培训、派遣和管理方面具有丰富的实践经验，集聚国际海员资源管理优势，通过多元用工机制、长效培训机制和稳定保障机制，打造规模适量、结构优化、素质过硬的船员队伍，目前公司拥有一支高水准的自有高级船员队伍，稳定服务于公司现有船队，并将伴随公司前进步伐不断发展壮大。同时，公司拥有完善的业务与管理人才培养机制，通过包括启航、远航、领航在内的“三航”计划培养岗位能手、专业骨干和管理岗位后备梯队，为公司持续打造多层次、专业化的人才梯队。目前公司拥有一支数量充足、梯队完备、素质优良、适应公司转型发展的管理与核心业务队伍。

6、企业文化和经营理念优势

公司积极践行并不断推进企业文化建设，在工作中筑牢“客户至上，诚信

经营，精品服务”的经营理念，在实践中坚持“荣誉、利益、命运共同体”的核心价值观，在发展中秉承“着力成为以集装箱运输为核心的区域性卓越航运企业”的企业愿景，传承和发扬具有航运特色的企业文化理念，公司的企业文化与经营理念为企业发展提供持续的内生动力。

同时，为推动企业高质量可持续发展，公司一以贯之坚持绿色发展的经营理念，并将“创绿色航运，享便捷物流”作为企业使命，在当前“双碳”背景下积极践行企业社会责任。公司坚持制度化、规范化管理，通过 ISO14001 环境管理体系认证，提高了公司标准化环境管理能力。公司不断深化绿色航运理念，高度重视并持续追踪 LNG、甲醇燃料等新能源船舶及岸电技术在航运业的实践应用，持续优化船队绿色化管理水平。此外，公司大力支持节能技术改造应用，在公司船队范围先后完成加装舵球及扭曲舵、加装消涡鳍等改造应用，率先推行针对现有船舶提出的能效指数（EEXI）限值要求和营运碳强度指标（CII）评级要求。公司与中国船级社上海分社签订 EEXI&CII 履约合作协议，为航运企业履行能效国际公约做出良好示范。

（四）公司竞争劣势

1、融资渠道有限

航运行业为资金密集型行业，在船舶购建投入以及日常运营方面资金需求量较大。近几年来，随着公司的快速发展，公司面临扩大规模、完善航线运力布局的需求，需要大量资金支持。如难以筹集到足够的发展资金，公司的进一步发展将在一定程度上受到限制。若公司本次成功发行股票并上市，将有利于拓宽公司的融资渠道，增强公司资本实力，并依托自身积累的丰富经验和技术的继续扩大经营规模，推动公司持续快速发展。

2、规模相对较小

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

和竞争劣势。

四、公司销售情况及主要客户

报告期内，公司向前 5 大客户的销售情况如下表所示：

单位：万元

期间	序号	客户名称	金额	占营业收入比例	关联方情况
2023 年 1-6 月	1	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	32,584.20	12.25%	否
	2	HASCO JAPAN CO.,LTD	19,215.21	7.22%	是
	3	MITSUI-SOKO CO.,LTD.	18,492.59	6.95%	否
	4	瑞世船务代理股份有限公司	14,780.00	5.56%	否
	5	Sankyu Inc.	9,948.45	3.74%	否
	合计			95,020.45	35.72%
2022 年度	1	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	80,003.11	11.70%	否
	2	HASCO JAPAN CO.,LTD	72,208.14	10.56%	是
	3	MITSUI-SOKO CO.,LTD.	42,611.13	6.23%	否
	4	瑞世船务代理股份有限公司	32,690.20	4.78%	否
	5	Tcc Agency Limited	14,588.88	2.13%	否
	合计			242,101.45	35.39%
2021 年度	1	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	65,268.11	12.15%	否
	2	HASCO JAPAN CO.,LTD	49,916.09	9.29%	是
	3	MITSUI-SOKO CO.,LTD.	31,834.91	5.93%	否
	4	瑞世船务代理股份有限公司	31,514.81	5.87%	否
	5	金发船务有限公司及其下属企业	14,258.79	2.65%	否
	合计			192,792.71	35.89%
2020 年度	1	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	44,558.79	12.99%	否
	2	HASCO JAPAN CO.,LTD	42,211.70	12.31%	是
	3	MITSUI-SOKO CO.,LTD.	23,931.43	6.98%	否
	4	瑞世船务代理股份有限公司	23,526.18	6.86%	否
	5	金发船务有限公司及其下属企业	10,167.42	2.96%	否
	合计			144,395.52	42.10%

注：受同一实际控制人控制的客户已合并计算其销售额。

报告期内，公司不存在向单个客户销售比例超过当期销售总额 50% 的情况或者严重依赖少数客户的情况。

由于公司班轮运输业务中，同一集装箱中运输货品多样，公司无法将单一集装箱运输收入拆分到对应的运输货物品类上，亦无法精确统计按货主所属行业的构成及变动情况。

公司主要下游行业不存在重大不利变化，具体原因如下：

1、公司主要下游行业较为多样且分散，集中度风险不高。公司班轮运输所运输的货物主要为电子产品、机电设备、纺织服饰、家具等工业品和消费品，广泛分布于各行业上下游，集中度以及相关性较低。某个行业的暂时走强与另一个行业的暂时走弱形成互补，细分行业之间实现风险分散。

2、公司主要下游行业市场需求具有较高的刚性和较强的稳定性。电子产品、机电设备、纺织服饰以及家具等工业品和消费品为居民生活所需以及企业生产加工所需，在消费市场具有一定的需求刚性。其终端需求对于相关产品市场价格的敏感性较低，班轮运输所运输货物终端市场需求较为稳定。

3、公司主要航线区域需求呈现增长态势。公司班轮运输航线主要集中于亚洲区域，亚洲地区人口基数大，消费潜力高，地区经济的快速发展刺激亚洲各国对各类商品的进出口需求。同时，RCEP 将在贸易流动、货物供应与物价、投资与金融等方面形成经济联盟，促进亚洲区域内国家优势互补、良性循环，进而有力拉动航运贸易量，促进区域内航运需求的提升。

综上，公司主要下游行业不存在重大不利变化。

五、公司采购情况及主要供应商

（一）报告期内主要供应商的采购情况

报告期内，公司向前 5 大供应商的采购情况如下表所示：

单位：万元

期间	序号	客户名称	金额	占营业成本比例	关联方情况
2023 年 1-6 月	1	中国远洋海运集团有限公司及其下属企业	25,450.01	13.68%	否
	2	上港集团及其下属企业	20,162.92	10.84%	是
	3	中石化集团及其下属企业	14,548.57	7.82%	否
	4	CONTINENT MARITIME,S.A.	10,301.06	5.54%	否
	5	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	9,830.67	5.28%	否

期间	序号	客户名称	金额	占营业成本比例	关联方情况
	合计		80,293.23	43.16%	-
2022 年度	1	中国远洋海运集团有限公司及其下属企业	59,588.89	13.81%	否
	2	上港集团及其下属企业	45,312.61	10.51%	是
	3	中石化集团及其下属企业	36,522.74	8.47%	否
	4	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	21,605.20	5.01%	否
	5	HASCO JAPAN CO.,LTD	19,209.17	4.45%	是
	合计		182,238.61	42.25%	-
2021 年度	1	上港集团及其下属企业	42,714.54	12.44%	是
	2	中国远洋海运集团有限公司及其下属企业	29,473.28	8.58%	否
	3	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	23,958.97	6.98%	否
	4	HASCO JAPAN CO.,LTD	21,508.24	6.26%	是
	5	瑞世船务代理股份有限公司	18,338.27	5.34%	否
	合计		135,993.30	39.60%	-
2020 年度	1	上港集团及其下属企业	37,696.77	14.69%	是
	2	HASCO JAPAN CO.,LTD	23,128.71	9.01%	是
	3	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	19,513.25	7.60%	否
	4	中国远洋海运集团有限公司及其下属企业	19,141.37	7.46%	否
	5	瑞世船务代理股份有限公司	17,692.29	6.89%	否
	合计		117,172.38	45.65%	-

注 1：受同一实际控制人控制的供应商已合并计算其采购额；

注 2：中国远洋海运集团有限公司控制的上海泛亚航运有限公司系发行人控股股东上港集团的联营企业。

报告期内，公司不存在向单个供应商采购比例超过总额的 50%或严重依赖于少数供应商的情况。

（二）报告期内主要服务、物资采购的具体内容、定价方式，各期采购数量、单价及变化情况

1、主要服务、物资采购的具体内容和定价方式

报告期内，发行人主要服务、物资采购的具体内容和定价方式如下表所示：

采购项目		主要采购内容	定价方式
港口相关服务	码头装卸相关服务	船舶进出港口以及在港停泊期间，因船舶按航线往返停靠码头涉及集装箱装卸及包干需求，需采购相关服务	供应商综合考虑各航线不同港口的差异、市场供求和竞争状况、生产经营成本、客户差异和箱源结构
	箱管相关服务	向箱管相关服务供应商采购集装箱堆	

采购项目		主要采购内容	定价方式
		存、运输、修理等箱管相关服务	等因素，与船公司进行协商并按照市场化定价原则定价
	拖轮引航相关服务	船舶进出港需要借助装有大功率的推进主机和拖曳设备的拖轮来提供外力协助靠泊，从而完成船舶靠离码头、移泊、起抛锚等，需采购拖轮服务。此外，船舶进出港需要专门的引航员登上船舶，为船舶指引航向，把船舶安全地引进、带出港口，或在港内移泊，需采购引航服务	
	其他港口相关服务	船舶进出港口以及在港停泊期间，因船舶停靠码头涉及办理船舶进出港手续以及使用港口水域、航道、泊位、码头、锚地等，还需要向供应商采购代理、停泊、解系缆、港口防疫等其他港口相关服务	
燃油及船舶物资	燃油	船用燃油，采购的燃油可以划分为内贸燃油和外贸燃油，其又各自可以分为轻油和重油	参考公开市场牌价，向合格供应商进行询价后确定价格
	船舶物资	船舶物资主要包括润料、油漆、备品备件、船员日常生活物资等	向合格供应商询价后确认价格
租赁服务	船舶租赁服务	租赁船舶	市场化价格的基础上协商确定
	集装箱租赁服务	租赁集装箱	市场化价格的基础上协商确定
运输服务	买舱服务	公司主要向船公司或航运代理采购运输服务。公司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采购运输服务	市场化价格的基础上协商确定
	支线运输服务	向船公司或航运代理采购支线运输服务，补充干线运输服务	市场化价格的基础上协商确定
劳务及外包服务		向劳务派遣和外包单位采购劳务派遣服务和外包等服务	基于市场化人工成本的基础上协商确定

2、各类主要服务、物资的采购数量、单价及其变动原因

(1) 港口相关服务

报告期内，公司采购港口相关服务的明细项目采购数量、单价及变动情况如下：

1) 港口服务-码头装卸相关服务

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
码头装卸相关服务（万元）	48,334.44	132,131.36	128,375.81	103,567.97
变动率	-26.84%	2.93%	23.95%	-
计费箱量（TEU）	664,191	1,552,523	1,471,098	1,139,363
变动率	-14.44%	5.53%	29.12%	-
单位箱量码头装卸相关服务成本（元/TEU）	727.72	851.08	872.65	909.00

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
变动率	-14.49%	-2.47%	-4.00%	-

注：2023年1-6月码头装卸相关服务、计费箱量的变动率已进行年化处理。

报告期内，公司单位箱量码头装卸相关服务成本整体呈现逐年下降的趋势，主要原因系报告期内单位成本较低的国内航线货量逐年增长、占比提高，故导致公司单位箱量码头装卸相关服务成本持续下降。

2) 港口服务-箱管相关服务

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
箱管相关服务费（万元）	6,664.30	22,190.92	37,155.29	13,760.95
变动率	-39.94%	-40.28%	170.01%	-
计费箱量（TEU）	664,191	1,552,523	1,471,098	1,139,363
变动率	-14.44%	5.53%	29.12%	-
单位箱管相关服务成本（元/TEU）	100.34	142.93	252.57	120.78
变动率	-29.80%	-43.41%	109.12%	-

注：2023年1-6月箱管相关服务费、计费箱量的变动率已进行年化处理。

报告期内，公司单位箱管相关服务成本分别为 120.78 元/TEU、252.57 元/TEU、142.93 元/TEU 和 100.34 元/TEU。2021 年度，公司单位箱管相关服务成本较 2020 年度增加 109.12%，主要原因系受行业周期影响，全球多处港口出现拥堵等情形，导致码头和堆场集装箱进出周期加长、集装箱周转变缓，相关的集装箱堆存、修理及运输等管理费用大幅增加；2022 年度和 2023 年 1-6 月，公司单位箱管相关服务成本有所下降，主要原因系港口拥堵情况缓解，全球租箱供给紧张的问题得到缓解，箱管相关服务成本逐步下降。

3) 港口服务-拖轮引航相关服务

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
拖轮引航相关服务费（万元）	4,369.37	6,379.62	5,716.12	5,939.84
变动率	36.98%	11.61%	-3.77%	-
全年自营航次（次）	3,518	4,034	3,614	3,222
变动率	74.42%	11.62%	12.17%	-
单航次拖轮引航相关服务成本（元/次）	12,420.04	15,814.63	15,816.59	18,435.25
变动率	-21.46%	-0.01%	-14.20%	-

注：2023年1-6月拖轮引航相关服务费、全年自营航次的变动率已进行年化处理。

报告期内，公司单航次拖轮引航相关服务成本分别为 18,435.25 元/次、15,816.59 元/次、15,814.63 元/次和 12,420.04 元/次，相关变化主要受不同航线航次结构的影响。2021 年度，公司单航次拖轮引航相关服务成本较 2020 年度降低 14.20%，主要原因系公司航线密度及航次数量的不断增加，其中单位成本较低的国内航线航次增加数较多，故整体降低了单航次拖轮引航相关服务成本；2022 年度，公司单航次拖轮引航相关服务成本较 2021 年度相对稳定。2023 年 1-6 月，公司单航次拖轮引航相关服务成本较 2022 年度降低 21.46%，主要原因系公司航线密度及航次数量的不断增加，其中单位成本较低的国内航线航次增加数较多，故整体降低了单航次拖轮引航相关服务成本。

（2）燃油及船舶物资

报告期内，公司燃油及船舶物资主要系燃油采购，相关采购的具体情况如下：

项目	2023 年 1-6 月		2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)
燃油采购	43,820.55	97.14	95,837.81	98.69	56,475.44	96.03	38,552.74	93.63
船舶物资采购	1,291.97	2.86	1,273.83	1.31	2,334.86	3.97	2,622.47	6.37
合计	45,112.52	100.00	97,111.64	100.00	58,810.30	100.00	41,175.21	100.00

燃油成本是集装箱班轮运输企业日常经营的重要支出项目，燃油价格与国际原油价格关联度高，易受国际地缘政治关系、全球经济增长变化等因素的影响。报告期内，公司采购燃油的采购数量、单价及变动情况如下：

项目	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
燃油采购（万元）	43,820.55	95,837.81	56,475.44	38,552.74
变动率	-8.55%	69.70%	46.49%	-
燃油采购数量（吨）	100,611.53	169,324.50	159,675.12	142,303.17
变动率	18.84%	6.04%	12.21%	-
单位燃油采购成本（元/吨）	4,355.42	5,660.01	3,536.90	2,709.20
变动率	-23.05%	60.03%	30.55%	-

注：2023 年 1-6 月燃油采购、燃油采购数量的变动率已进行年化处理。

报告期内，公司单位燃油采购金额分别为 2,709.20 元/吨、3,536.90 元/吨、5,660.01 元/吨和 4,355.42 元/吨，呈现先上升后下降的趋势，2020 年度、2021 年度和 2022 年度公司单位燃油采购金额上涨主要系受全球原油供应增长缓慢、全球石油需求显著好于预期、全球范围内的地缘政治动荡加剧、全球石油库存持续低位运行等因素的影响，国际原油价格整体呈现持续上涨的趋势。2023 年 1-6 月，公司单位燃油采购金额受国际原油价格整体下降同步降低，公司燃油单位成本变动趋势与国际原油价格变动趋势整体保持一致。

（3）租赁服务

报告期内，公司主要通过租赁船舶和租赁集装箱的方式增加船舶运力和集装箱箱源。随着公司运力规模需求的增加，公司采购租赁服务涉及的船舶数量和集装箱量总体呈现逐年增加的趋势。相关租赁服务采购的具体情况如下：

项目	2023 年 1-6 月		2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)
船舶租赁服务	42,656.73	86.83	63,542.69	84.06	22,749.18	69.89	14,322.63	63.62
集装箱租赁服务	5,636.55	11.47	10,457.47	13.83	8,458.42	25.98	6,859.74	30.47
土地租赁	833.48	1.70	1,591.33	2.11	1,344.34	4.13	1,330.30	5.91
合计	49,126.76	100.00	75,591.49	100.00	32,551.94	100.00	22,512.67	100.00

1) 船舶租赁

项目	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
船舶租赁服务（万元）	42,656.73	63,542.69	22,749.18	14,322.63
变动率	34.26%	179.32%	58.83%	-
租赁天数（天）	4,769	6,774	4,298	3,080
变动率	40.80%	57.61%	39.55%	-
单位租赁成本（万元/天）	8.94	9.38	5.29	4.65
变动率	-4.69%	77.32%	13.82%	-

注：2023 年 1-6 月船舶租赁服务、租赁天数的变动率已进行年化处理。

报告期内，受航运市场需求上升、运力增速有限等多重因素影响，全球主要航线集装箱运价持续上涨，进而带动船舶租赁市场费率持续走高。2021 年度，公司单位租赁成本为 5.29 万元/天，较 2021 年度增加 13.82%，主要原因系船

舶租赁市场费率持续提高；2022 年度，公司单位租赁成本为 9.38 万元/天，较 2021 年度增加 77.32%，主要原因系 2022 年度船舶租赁市场费率整体维持高位。2023 年 1-6 月，公司单位租赁成本较 2022 年度变化幅度较小。

2) 集装箱租赁

项目	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
集装箱租赁服务（万元）	5,636.55	10,457.47	8,458.42	6,859.74
变动率	7.80%	23.63%	23.31%	-
平均租赁集装箱（TEU）	57,345	61,242	54,127	45,568
变动率	-6.36%	13.15%	18.78%	-
单位租赁成本（元/TEU）	1,965.84	1,707.56	1,562.70	1,505.39
变动率	15.13%	9.27%	3.81%	-

注：2023 年 1-6 月集装箱租赁服务的变动率已进行年化处理。

报告期内，公司采购集装箱租赁服务的单位租金分别为 1,505.39 元/TEU、1,562.70 元/TEU、1,707.56 元/TEU 和 1,965.84 元/TEU，整体呈现逐年增长的趋势，主要原因系受航运市场运价走高以及美元汇率上涨等因素的影响。

（4）运输服务

报告期内，公司的运输服务采购主要是买舱服务和支线运输服务的采购，相关服务采购主要均系配套自身航运业务开展的需要。公司受运力规模的限制，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舱位，然后向客户提供服务；或公司因业务开展过程中基于客户差异化需求会向客户提供集装箱多式联运服务，因而存在向其他船公司或代理采购支线运输服务，以配套干线运输服务。

报告期内，公司运输服务采购的具体情况如下：

项目	2023 年 1-6 月		2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)
买舱服务	5,009.64	66.23	19,060.98	64.22	10,031.16	52.09	1,880.14	21.86
支线运输服务	2,292.22	30.31	10,069.19	33.93	8,781.79	45.60	6,246.59	72.63
其他运输费用	261.84	3.46	550.14	1.85	444.50	2.31	473.33	5.50
合计	7,563.71	100.00	29,680.31	100.00	19,257.45	100.00	8,600.06	100.00

1) 买舱服务

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
买舱服务（万元）	5,009.64	19,060.98	10,031.16	1,880.14
变动率	-47.44%	90.02%	433.53%	-
计运输费集装箱量（TEU）	23,018	27,640	23,334	14,103
变动率	66.56%	18.45%	65.45%	-
单位成本（元/TEU）	2,176.40	6,896.16	4,298.95	1,333.15
变动率	-68.44%	60.42%	222.47%	-

注：2023年1-6月买舱服务、计运输费集装箱量的变动率已进行年化处理。

报告期内，公司采购买舱服务的单位成本分别为 1,333.15 元/TEU、4,298.95 元/TEU、6,896.16 元/TEU 和 2,176.40 元/TEU，呈现先增长后下降的趋势，2020 年度、2021 年度和 2022 年度，公司采购买舱服务的单位成本持续上升，主要原因系报告期内航运市场景气度较高，且公司 2021 年新增美西航线、2022 年新增巴西航线，部分运力通过向第三方船公司购买舱位满足，由于相关航线为远洋航线，单位买舱成本较高。2023 年 1-6 月，公司采购买舱服务的单位成本较 2022 年度下降幅度较大，主要系买舱对应东南亚航线且受市集装箱运输价格下跌的影响，买舱服务的单位成本同步下跌。

2) 支线运输服务

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
支线运输服务（万元）	2,292.22	10,069.19	8,781.79	6,246.59
变动率	-54.47%	14.66%	40.59%	-
计运输费集装箱量（TEU）	24,520	40,993	45,314	33,435
变动率	19.63%	-9.54%	35.53%	-
单位成本（元/TEU）	934.84	2,456.32	1,937.99	1,868.28
变动率	-61.94%	26.75%	3.73%	-

注：2023年1-6月支线运输服务、计运输费集装箱量的变动率已进行年化处理。

报告期内，公司采购支线运输服务的单位成本分别为 1,868.28 元/TEU、1,937.99 元/TEU、2,456.32 元/TEU 和 934.84 元/TEU，呈现先增长后下降的趋势，2020 年度、2021 年度和 2022 年度，公司采购支线运输服务的单位成本持续上升，主要原因系报告期内航运市场景气度较高，支线运输服务单价亦

整体呈现上涨趋势。2023 年 1-6 月，公司采购支线运输服务的单位成本较 2022 年度下降幅度较大，主要系受市场集装箱运输价格下跌的影响，采购支线运输服务的单位成本同步下跌。

（5）劳务及外包服务

报告期内，公司采购的劳务及外包服务主要是劳务派遣及外包服务，其他主要为上海锦亿开展堆场业务采购的业务外包服务，相关金额较小且业务外包环节不涉及航运服务核心环节。公司采购劳务及外包服务的具体情况如下：

项目	2023 年 1-6 月		2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)
劳务派遣及外包服务	7,199.52	86.97	14,060.04	83.11	10,473.08	81.19	10,188.59	83.45
其他	1,078.29	13.03	2,857.50	16.89	2,427.17	18.81	2,021.35	16.55
合计	8,277.81	100.00	16,917.54	100.00	12,900.25	100.00	12,209.94	100.00

报告期内，公司采购劳务派遣及外包服务的具体情况如下：

项目	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
劳务派遣及外包（万元）	7,199.52	14,060.04	10,473.08	10,188.59
变动率	2.41%	34.25%	2.79%	-
劳务外包人员数（人）	440	458	491	519
变动率	-3.93%	-6.72%	-5.39%	-
单位劳务派遣及外包（万元/人）	32.73	30.70	21.33	19.63
变动率	6.61%	43.92%	8.65%	-

注：2023 年 1-6 月劳务派遣及外包的变动率已进行年化处理。

报告期内，公司因船龄老旧处置了部分船舶，船员需求减少，劳务派遣船员数量随之减少。报告期内，公司单位劳务及外包费用分别为 19.63 万元/人、21.33 万元/人、30.70 万元/人和 32.73 万元/人，呈现持续增长趋势，主要原因系行业周期影响，船员市场供需失衡，船员供给缺口加大，致使船员薪酬持续上涨。

六、公司主要固定资产、无形资产情况

（一）主要固定资产

1、固定资产概况

截至 2023 年 6 月 30 日，公司固定资产情况如下：

单位：万元

项目	原值	累计折旧	净额	成新率
房屋及建筑物	27,693.67	8,931.21	18,762.46	67.75%
机器设备	537.08	289.1	247.98	46.17%
运输船舶	185,058.41	98,943.54	86,114.87	46.53%
集装箱	63,706.93	32,492.77	31,214.16	49.00%
办公设备	175.08	119.88	55.2	31.53%
电子计算机	1,463.08	926.17	536.9	36.70%
运输设备	996.33	638.81	357.51	35.88%
装卸机械	1,381.50	910.09	471.41	34.12%
通讯设施设备	152.26	89.12	63.14	41.47%
安全设施设备	22.95	22.95	-	-
其他	108.54	48.13	60.41	55.66%
合计	281,295.82	143,411.77	137,884.05	49.02%

2、房屋建筑物

（1）自有房屋建筑物

截至 2023 年 6 月 30 日，公司及其子公司拥有的境内不动产（房屋建筑物及土地）情况如下：

序号	权利人	证书编号	坐落位置	用途	共用土地使用权面积 (m ²)	建筑面积 (m ²)	土地使用权取得方式	他项权利
1	锦江航运	沪（2022）黄字不动产权第 004849 号	淮海中路 98 号 1501 室	综合/办公	5,791.00	2,871.56	出让	无
2	锦江航运	沪（2022）黄字不动产权第 004848 号	淮海中路 98 号 1401 室	综合/办公		2,834.85	出让	无
3	锦江航运	沪（2022）虹字不动产权第 005648 号	海宁路 358 号 辅楼 8 层	商业、办公/办公	3,376.00	499.34	出让	无
4	锦江航运	沪（2022）黄字不动产权第 005800 号	延安东路 1200 号（十五层、十六层、地下室及车库）	综合/办公、特种用途	2,052.00	2,137.44	出让	无
5	锦江航运	深房地字第 5000077338	深圳市宝安区新安办前进路	商住混合/住宅	3,790.20	129.93	出让	无

序号	权利人	证书编号	坐落位置	用途	共用土地使用权面积 (m ²)	建筑面积 (m ²)	土地使用权取得方式	他项权利
		号	西侧住宅综合楼一栋 405 室					
6	海华轮船	沪 (2017) 浦字不动产权第 007079 号	张杨路 620 号 2504 室	综合/办公	10,945.00	122.50	出让	无
7	锦诚国际	鲁 (2017) 青 岛市不动产权 第 004786 号	市南区山东路 6 号甲 1 号楼 3603 户	商服/办公	50,958.29	457.61	出让	无

发行人及其控股子公司拥有的境内不动产权/房屋所有权已办理《不动产权证书》/《房地产权证》，发行人及其控股子公司依法享有上述不动产权/房屋所有权，上述房产均为合法建筑，不存在可能被行政处罚或构成重大违法行为的情形。

截至 2023 年 6 月 30 日，公司及其子公司拥有的境外自有房屋情况如下：

序号	权利人	证书编号/受领编号	坐落位置	用途	建筑面积 (m ²)	他项权利
1	满强航运	05091402310353	香港干诺道西 155 号高乐花园三座 21 楼 B 室	住宅	41.06	无
2	满强航运	05091402310369	香港坚尼地城海旁路 20 号益丰花园 A 座 23 楼 C 室	住宅	49.79	无
3	满强航运	05101501390067	香港坚尼地城海旁路 20 号益丰花园 A 座 23 楼 D 室	住宅	49.79	无
4	满强航运	UB3808708	香港干诺道西 188 号香港商业中心 1101-03 室	办公	170.19	无
5	满强航运	UB4354823	香港干诺道西 188 号香港商业中心 1104 室	办公	37.16	无
6	满强航运	UB4399526	香港干诺道西 188 号香港商业中心 1105 室	办公	37.16	无
7	满强航运	UB4385484	香港干诺道西 188 号香港商业中心 1114-15 室	办公	108.51	无
8	满强航运	UB4126074	香港干诺道西 188 号香港商业中心 1116 室	办公	61.69	无
9	锦江日本	2006 年 3 月 14 日第 15628 号	东京都葛饰区西新小岩 1 丁目 568-29-815	住宅	68.31	无
10	锦江日本	2007 年 12 月 5 日第 79577 号	大阪市港区波除 4 丁目 1-5-1304	住宅	65.17	无

根据《香港法律意见书》《日本法律意见书》，发行人控股子公司享有的上述房屋所有权合法有效。

(2) 租赁房屋建筑物

截至 2023 年 6 月 30 日，公司及其子公司租赁了下述境内房产主要用于日常办公和仓储，具体情况如下：

序号	出租方	承租方	房屋权属证号	地址	用途	面积 (m ²)	租期
----	-----	-----	--------	----	----	----------------------	----

序号	出租方	承租方	房屋权属证号	地址	用途	面积(m ²)	租期
1	上海外高桥物流开发有限公司	锦江航运	/	浦东新区港建路246号外高桥物流园区二期联检办公楼A幢六层	办公	830.1	2014.01.15-2024.04.14
2	上海金钟商业发展有限公司	锦江航运	沪房地卢字(2003)第008062号	金钟广场B3楼仓库一间(B3-10室)	仓储	75	2019.10.16-2024.10.15
3	上海通昌物业有限公司	锦江航运	沪房地浦字(1999)第041296号	上海市浦东新区龙居路180弄13号2楼	办公	60	2017.01.01-2020.06.30, 合同期满, 双方无异议自动续期
4	上海明东集装箱码头有限公司	锦诚国际	沪(2017)浦字不动产权第007594号	上海市浦东新区港建路999号裙楼(一关二检楼)Q234室	办公	59	2023.01.01-2023.12.31
5	上海浦东国际集装箱码头有限公司	锦诚国际	沪房地浦字(2005)第004756号	上海浦东国际集装箱码头有限公司综合楼一楼资料室	办公	17	2023.01.01-2023.12.31
6	上海外高桥医药分销中心有限公司	锦诚国际	沪房地浦字(2004)第060005号	中国(上海)自由贸易试验区富特西一路439号309室	办公	20	2023.04.09-2024.04.08
7	广州南沙国际物流有限公司	锦诚国际	粤(2017)广州市不动产权第11202377号	广州市南沙区龙穴大道中13号1413、1415室	办公	120.1	2022.07.01-2023.06.30
8	天津澳中发展有限公司	锦诚国际天津分公司	房地证津字第101031006776号	天津市和平区南京路189号津汇广场写字楼1座第19层02单元	办公	123.47	2020.11.01-2023.10.31
9	大连上方房地产开发有限公司	锦诚国际大连分公司	辽(2016)大连市内四区不动产权第00091868号	大连市中山区五五路4A号“上方港景”项目A栋自然楼层22层2号(电梯楼层25层2号)	办公	108.85	2022.07.08-2024.07.07
10	厦门国际物流中心开发有限公司	锦诚国际厦门分公司	厦国土房证第地00010661号	中国(福建)自由贸易试验区厦门片区象屿路97号厦门国际航运中心D栋6层11B单元	办公	111	2022.08.10-2023.08.09
11	南通城市建设开发有限公司	锦诚国际南通分公司	南通房权证字第71038523号	南通市外环西路49号外滩大厦六层602室	办公	144.19	2022.01.01-2023.12.31
12	张少筠	锦诚国际重庆分公司	渝(2016)江北区不动产权第000414161号	重庆市江北区观音桥步行街2号附19号19-4	办公	102.22	2021.01.10-2024.01.09
13	周京	锦诚国际武汉分公司	武房权证市字第2009034540号	武汉市江汉区青年路66-5号招银大厦4层5室	办公	130.8	2023.01.01-2024.12.31
14	温州港集团有限公司状元岙港务分公司	锦诚国际温州分公司	/	温州市洞头区状元岙8#、9#泊位候工楼306室	办公	33.23	2022.01.01-2023.12.31

序号	出租方	承租方	房屋权属证号	地址	用途	面积 (m ²)	租期
	司						
15	江苏省太仓港港口开发建设投资有限公司	太仓锦诚	苏（2021）太仓市不动产权第1524978号、苏（2021）太仓市不动产权第1524979号、苏（2021）太仓市不动产权第1524980号、苏（2021）太仓市不动产权第1524981号	太仓市太仓港经济开发区北环路20号港城广场4号楼2112-2115室	办公	279.84	2021.08.14-2023.08.13
16	上海兴泰房地产开发有限公司	上海锦昶	沪房地市字（1998）第000001号	上海市延安东路618号远洋商业大厦（二期）11层AEC1单元	办公	678.03	2020.12.31-2025.12.30
17	上海勇建仓储物流有限公司	上海锦亿	沪（2019）市字不动产权第000104号	人民塘路1333号3幢102室	办公	20	2020.10.26-2028.09.30
18	房海婷	锦诚国际	苏（2022）连云港市不动产权第0072244号	连云区海棠北路189号1303室	办公	217.17	2022.09.05-2024.09.04
19	宁波港东南物流集团有限公司	锦诚国际	甬房权证江东字第20150041285号	宁波鄞州区东部新城昌乐路258号东南物流大厦905室	办公	314.11	2022.09.06-2024.09.05
20	浙江合众商务有限公司	锦诚国际温州分公司	浙（2021）温州市不动产权第0091166号	温州市鹿城区市府路168号合众大厦1801室01房、1802室	办公	335.5	2022.08.21-2025.08.20
21	大连天安国际大厦有限公司	上海锦昶	大房权证中单字2006201330号	大连市中山区中山路88号天安国际大厦43层4320单元	办公	7.30	2023.05.08-2025.05.07

注：上述第7、10、15项房屋已续租。

1) 部分房屋未提供房屋所有权证书

除上述第1、14项租赁房屋未提供房屋所有权证书外，其他租赁房屋的出租方均已提供房屋的产权证书，为合法建筑，不存在可能被行政处罚或构成重大违法行为的情形。上述第1项租赁房屋，出租方已提供该房屋对应的土地证、建设工程规划许可证、建筑工程施工许可证及建设工程竣工验收备案证书，同时出租方已出具说明，承诺其为租赁房屋的合法出租人，不存在权属纠纷和争议，如公司因租赁房屋权属纠纷和争议无法继续承租的，其将按照《房屋租赁合同》的相关约定以及国家法律法规的规定承担相应责任。上述第14项租赁房屋出租方已提供该房屋对应土地证。鉴于上述租赁房屋用途均为办公，易寻求

替代场所，上述房屋的出租方未提供房屋所有权证书不会对发行人的生产经营活动构成重大不利影响；且发行人及其子公司仅为承租方，不属于建设方或所有权人，发行人及其子公司受到行政处罚的可能性较低，不构成重大违法行为。

2) 部分房屋未办理租赁备案

上述第 1、2、3、4、5、6、9、14、21 项租赁房屋未办理租赁备案，其中第 9、21 项租赁房屋根据辽宁省营商环境建设监督局发布的《关于深入开展减少或合并涉企涉民证件及实行常态化监督检查制度的意见》（辽营环监发[2017]12 号）规定无需办理租赁备案。

根据《中华人民共和国城市房地产管理法》第五十四条，出租人和承租人应当签订书面租赁合同，并向房产管理部门登记备案；根据《商品房屋租赁管理办法》第二十三条，房屋租赁当事人未及时办理房屋租赁登记备案的，由主管部门责令限期改正；单位逾期不改正的，处一千元以上一万元以下罚款。上述租赁房屋未办理房屋租赁登记备案存在被相关政府部门要求备案或予以处罚的风险。

根据《中华人民共和国民法典》第七百零六条，当事人未依照法律、行政法规规定办理租赁合同登记备案手续的，不影响合同的效力。因此，未办理房屋租赁登记备案手续不影响上述房屋租赁合同的法律效力。

综上，发行人及其控股子公司与出租人之间的房屋租赁系双方真实意思表示，租赁合同合法有效且正常履行，未办理租赁备案不影响租赁合同的效力，故上述租赁房屋未办理租赁备案不会对发行人及其控股子公司生产经营产生重大不利影响。

3) 租赁房屋的土地性质为划拨地

上述第 1、2、14 项租赁房屋所占土地属于国有划拨土地，出租方未根据《城市房地产管理法》等规定取得主管部门批准并上交租赁收益。根据《城市房地产管理法》第 56 条规定，以营利为目的，房屋所有权人将以划拨方式取得使用权的国有土地上建成的房屋出租的，应当将租金中所含土地收益上缴国家；根据《城镇国有土地使用权出让和转让暂行条例》第 45 条规定，划拨土地使用权和地上建筑物、其他附着物所有权出租需经市、县人民政府土地管理部门和

房产管理部门批准，签订土地使用权出让合同，向当地市、县人民政府补交土地使用权出让金或者以转让、出租、抵押所获收益抵交土地使用权出让金。前述法规规定出租划拨地上房屋的责任及处罚对象均为出租人。同时鉴于前述租赁房屋用途均为办公、仓储，易寻求替代场所，发行人租赁该等房屋不会对其生产经营活动构成重大不利影响。

综上，除上述已披露的未提供房屋产权证书的租赁房产外，发行人其他境内租赁房产均为合法建筑，不存在被行政处罚的风险，不构成重大违法行为。

截至 2023 年 6 月 30 日，公司及其子公司租赁了下述境外房产主要用于日常办公，具体情况如下：

序号	出租方	受领编号	承租方	地址	用途	面积 (m ²)	租赁期限至
1	千岁 corporation 株式会社	2008 年 11 月 21 日第 49320 号	锦江日本	大阪市中央区久太郎町二丁目 1 番 30 号	办公	65.06	2023.09.30
2	住友仓库株式会社	1993 年 1 月 26 日第 2040 号	锦江日本	福冈县福冈市博多区冲浜町 5 番 80 号	办公	13.22	2024.06.30
3	银泉株式会社	2022 年 2 月 28 日第 5177 号	锦江日本	东京都港区西新桥一丁目 15 番 4 号 银泉西新桥大楼 3 层	办公	456.04	2027.10.31

(3) 发行人使用的土地房产存在权属瑕疵的具体情况

截至 2023 年 6 月 30 日，发行人及其控股子公司使用的土地房产存在权属瑕疵的具体情况如下：

序号	出租方	承租方	房屋权属证号	地址	用途	面积 (m ²)	租期
1	上海外高桥物流开发有限公司	锦江航运	/	浦东新区港建路 246 号外高桥物流园区二期联检办公楼 A 幢六层	办公	830.1	2014.01.15 -2024.04.14
2	温州港集团有限公司状元香港务分公司	锦诚国际温州分公司	/	温州市洞头区状元岙 8#、9# 泊位侯工楼 306 室	办公	33.23	2022.01.01 -2023.12.31
3	上海金钟商业发展有限公司	锦江航运	沪房地卢字 (2003) 第 008062 号	金钟广场 B3 楼仓库一间 (B3-10 室)	仓储	75	2019.10.16 -2024.10.15

上述租赁房屋用途均为办公、仓储用途，不属于公司生产经营用房。其中第 1、2 项租赁房屋的出租方未提供房屋产权证明，1、2、3 项租赁房屋所占土地为划拨地。该等租赁房屋面积合计约为 938.33 平方米，占发行人使用房屋面

积的 6.94%。

(4) 发行人主要生产经营场所未来是否存在搬迁风险

发行人合法拥有主要经营场所的所有权或使用权，相关房产不存在搬迁风险。发行人上述租赁的 3 项在租房屋存在权属瑕疵，可能存在搬迁风险，但该等房屋不属于发行人主要经营场所。若需搬迁，发行人将承担所产生的搬迁费用。该等租赁房屋主要系办公或仓储用房，易寻求替代场所，且没有难以搬迁的大型固定设备，整体搬迁难度较小，搬迁用时较短，搬迁费用较少，不会对发行人生产经营造成重大不利影响。

3、船舶

(1) 自有船舶

截至 2023 年 6 月 30 日，公司及其子公司拥有所有权的船舶共 20 艘，具体情况如下：

序号	船舶名称	船舶种类	所有权人	建成日期	他项权利
1	春锦	集装箱船	锦江航运	1996 年 3 月	无
2	秋锦	集装箱船	锦江航运	1995 年 6 月	无
3	秀鸿	集装箱船	海华轮船	2008 年 7 月	无
4	集海钟山	集装箱船	海华轮船	1998 年 11 月	无
5	集海之星	集装箱船	海华轮船	2006 年 1 月	无
6	集海之峰	集装箱船	海华轮船	2007 年 9 月	无
7	JJ NAGOYA	集装箱船	SUPER CHAMPION SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	1995 年 10 月	无
8	JJ TOKYO	集装箱船	SUPER TRANSIT SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	1995 年 4 月	无
9	JJ STAR	集装箱船	SUPER UNION SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2006 年 10 月	无
10	JJ SUN	集装箱船	SUPER FAITH SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2008 年 3 月	无
11	MILD CHORUS	集装箱船	SUPER APEX SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2014 年 4 月	无
12	MILD SONATA	集装箱船	SUPER ENTERPRISE SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2014 年 7 月	无
13	MILD WALTZ	集装箱船	SUPER PIONEER SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2014 年 9 月	无

序号	船舶名称	船舶种类	所有权人	建成日期	他项权利
14	MILD JAZZ	集装箱船	SUPER VANGUARD SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2014年12月	无
15	MILD TEMPO	集装箱船	SUPER ENERGY SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2015年4月	无
16	MILD TUNE	集装箱船	SUPER COURAGE SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2015年8月	无
17	GLORY SHANGHAI	集装箱船	SUPER SHANGHAI SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2015年9月	无
18	GLORY TIANJIN	集装箱船	SUPER TIANJIN SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2015年11月	无
19	GLORY OCEAN	集装箱船	SUPER MILLENNIUM SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2006年12月	无
20	GLORY SEASON	集装箱船	GLORY SEASON SHIPPING COMPANY LIMITED	2006年9月	无

截至2023年6月30日，公司及其子公司通过融资租赁方式运营的船舶共4艘，具体情况如下：

序号	船舶名称	船舶种类	出租方	承租方	建成日期	租赁期限至
1	GLORY GUANGZHOU	集装箱船	Glory Guangzhou Shipping Company Limited	SUPER GUANGZHOU SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2016年5月	2031年5月23日
2	GLORY ZHENDONG	集装箱船	Glory Zhendong Shipping Company Limited	SUPER ZHENDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2016年10月	2027年2月14日
3	GLORY SHENGDON G	集装箱船	Glory Shengdong Shipping Company Limited	SUPER SHENGDON G SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2017年2月	2027年4月19日
4	GLORY GUANDONG G	集装箱船	Glory Guandong Shipping Company Limited	SUPER GUANDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	2017年4月	2027年5月12日

截至2023年6月30日，公司船龄20年以上的运输船舶具体情况如下：

序号	船舶名称	船舶种类	所有权人	建成日期	使用情况
1	春锦	集装箱船	锦江航运	1996年3月	正常使用

序号	船舶名称	船舶种类	所有权人	建成日期	使用情况
2	JJ NAGOYA	集装箱船	SUPER CHAMPION SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	1995年10月	正常使用
3	秋锦	集装箱船	锦江航运	1995年6月	正常使用
4	JJ TOKYO	集装箱船	SUPER TRANSIT SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	1995年4月	正常使用
5	集海钟山	集装箱船	海华轮船	1998年11月	正常使用

截至2023年6月30日，公司船龄20年以上的运输船舶共计5艘。公司以满足客户的运输需求为前提，结合船舶的使用情况、公司船舶配置安排、市场行情等因素合理地制定船舶的拆卸或者购置计划，运输船舶处置产生损失的可能性较小。同时，公司结合航线网络拓展的战略部署，不断完善公司的运力结构和各航线运力配置，确保公司的运力规模能够满足客户的需求。综上，相关运输船舶的处置计划不会对公司未来经营业绩产生重大不利影响。

(2) 租赁船舶

截至2023年6月30日，公司及其子公司通过经营租赁方式运营的船舶共25艘，具体情况如下：

序号	船舶名称	船舶种类	出租方	承租方	租赁期限(月)	起始时间
1	海顺丰 15	多用途船	厦门翔海顺船务有限公司	海华轮船	12	2023.01.01
2	永裕 16	多用途船	安徽省怀远县中海航运有限公司	海华轮船	12	2022.10.22
3	恒隆 69	集装箱船	南京恒隆航运有限公司	海华轮船	12	2022.08.01
4	江海通 8	集装箱船	南通江海通集装箱运输有限公司	海华轮船	12	2022.08.01
5	春禾伟 6	多用途船	云航供应链管理江苏有限公司	海华轮船	6	2023.04.15
6	长江新星	多用途船	云航供应链管理江苏有限公司	海华轮船	12	2023.02.13
7	永裕 018	多用途船	安徽省怀远县中海航运有限公司	海华轮船	12	2023.03.01
8	和进	集装箱船	浙江和达海运股份有限公司	锦江航运	23-25	2022.06.01
9	星东 77	多用途船	厦门星东海运有限公司	海华轮船	12	2022.09.30
10	海速 6	集装箱船	泉州安盛船务有限公司	锦江航运	12-14	2022.10.18
11	海速 7	集装箱船	泉州安盛船务有限公司	锦江航运	12-14	2022.10.31
12	汉升 1258	多用途船	上海汉升国际物流有限公司	海华轮船	12	2023.01.01

序号	船舶名称	船舶种类	出租方	承租方	租赁期限 (月)	起始时间
13	海顺丰 8	集装箱船	厦门海顺丰船务有限公司	海华轮船	12	2023.03.14
14	鹏翔 69	集装箱船	南京鹏翔海运有限公司	海华轮船	12	2023.03.17
15	INCRES	集装箱船	CONTINENT MARITIME, S.A.	满强航运	9	2022.11.29
16	AS SERENA	集装箱船	“AS SERENA” SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT T MBH & CO. KG	满强航运	35-37	2021.08.10
17	CONSERO	集装箱船	CONTINENT MARITIME, S.A.	满强航运	26-28	2021.12.10
18	HARRIER	集装箱船	LEGENDA MARITIME, S.A.	满强航运	最短租赁至 2024.02.01 最长租赁至 2024.02.28	2022.04.17
19	INFINITY	集装箱船	CONTINENT MARITIME, S.A.	满强航运	36-38	2022.07.14
20	POSEN	集装箱船	MS “POSEN” GMBH & CO. KG	锦江航运	最短租赁至 2024.09.01 最长租赁至 2024.09.30	2022.09.21
21	BELAWAN	集装箱船	Wan Hai Lines Singapore Pte Ltd.	满强航运	2023.07.04	2023.06.02
22	A GORYU	集装箱船	SOL Shipping Co., Ltd	满强航运	11-12	2023.03.07
23	OTANA BHUM	集装箱船	REGIONAL CONTAINER LINES (PTE) LTD.	满强航运	4-7	2023.02.22
24	OSG ADMIRAL	集装箱船	SINOTEC MARITIME LIMITED	满强航运	3-5	2023.03.31
25	OPTIMA	集装箱船	T.S.LINES LIMITED	满强航运	最短租赁至 2023.10.25 最长租赁至 2023.11.25	2023.06.22

注：上述第 3、4、9、23、24 项船舶均已续租。

（二）主要无形资产

1、无形资产概况

截至 2023 年 6 月 30 日，公司账面无形资产主要为计算机软件、土地使用权，具体情况如下：

单位：万元

项目	原值	累计摊销	净额
计算机软件	1,128.08	911.38	216.7
土地使用权	2,651.22	67.98	2,583.24
合计	3,779.30	979.36	2,799.94

2、土地使用权

（1）自有土地使用权

截至 2023 年 6 月 30 日，公司及其子公司拥有土地使用权请参见本节“（一）主要固定资产”之“2、房屋建筑物”之“（1）自有房屋建筑物”。

（2）租赁土地使用权

截至 2023 年 6 月 30 日，公司及其子公司共租赁 2 项土地，具体情况如下：

序号	出租方	承租方	土地证号	地址	租赁用途	面积 (m ²)	租期
1	上海勇建仓物流有限公司	上海锦亿	沪（2019）市字不动产权第 000104 号	浦东新区合庆镇人民塘路 1333 号	集装箱堆存	39,444.13	2022.03.01-2028.09.30
2	上港外运集装箱仓储服务有限公司	上海锦亿	沪（2017）浦字不动产权第 007594 号	港建路 999 号	集装箱堆存	54,369	2022.07.01-2023.06.30

（3）租赁军队房地产的说明

经核查，上述第 1 项租赁土地使用权人为中国人民解放军上海警备区后勤部基建营房处。根据中华人民共和国中央人民政府网站 2018 年 6 月 11 日发布的《中共中央办公厅、国务院办公厅、中央军委办公厅印发<关于深入推进军队全面停止有偿服务工作的指导意见>》显示，中共中央办公厅、国务院办公厅、中央军委办公厅印发《关于深入推进军队全面停止有偿服务工作的指导意见》，该意见明确对部分项目可采取委托管理方式进行处理，对军队全面停止有偿服务后空余房地产全部由中央军委集中管理、统筹调控。

中央军委后勤保障部房地产资源管理中心已颁发《军队房地产使用许可证》，该证载明联勤保障部队第 1 储备资产管理局将上海浦东新区人民塘路 1333 号房地产委托融通地产（上海）有限责任公司进行运营，使用用途为仓储物流。融通地产（上海）有限责任公司与上海勇建仓物流有限公司签订《房地产租赁合同》，将该处房地产出租给上海勇建仓物流有限公司，并授权上海勇建仓物流有限公司对外转租。其后，上海勇建仓物流有限公司将该处土地转租给上海锦亿，用于集装箱堆存，同时将该地上约 20 m²的房屋提供给上海锦亿使用，具体房屋使用情况详见本节之“六、公司主要固定资产、无形资产情况”之“（一）主要固定资产”之“2、房屋建筑物”之“（2）租赁房屋建筑物”

第 17 项。发行人租赁上述土地符合军队房地产使用管理相关法律规定。

（4）发行人及其子公司使用土地符合《土地管理法》的相关规定

发行人及其子公司自有或租赁的土地使用权不存在未取得权证的情况，实际使用用途与《不动产权证书》/《房地产权证》相符，未变更土地权利性质及用途，未非法占用、使用土地，使用土地符合《土地管理法》等相关规定，履行了必要的审批手续。

综上，发行人及其控股子公司使用土地符合《土地管理法》等法律法规的规定，依法办理了必要的审批手续，不存在被行政处罚的风险。

3、商标权

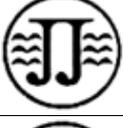
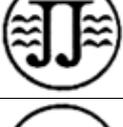
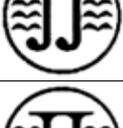
截至 2023 年 6 月 30 日，公司及其子公司共拥有 12 项境内注册商标，具体情况如下：

序号	注册号	权利人	商标图案	核定使用商品类别	有效期限	取得方式	他项权利	使用情况
1	16419756	锦江航运	锦航	35 类	2016.11.21-2026.11.20	受让取得	无	防御注册
2	9132250	锦江航运		39 类	2022.02.28-2032.02.27	受让取得	无	防御注册
3	8392885	锦江航运		35 类	2021.07.14-2031.07.13	原始取得	无	对外宣传
4	7585779	锦江航运		39 类	2014.04.07-2024.04.06	原始取得	无	对外宣传
5	7585767	锦江航运		35 类	2021.04.14-2031.04.13	原始取得	无	对外宣传
6	6656667	锦江航运		35 类	2020.11.07-2030.11.06	原始取得	无	对外宣传
7	6656668	锦江航运		35 类	2020.11.07-2030.11.06	原始取得	无	对外宣传
8	6656665	锦江航运		39 类	2020.11.07-2030.11.06	原始取得	无	对外宣传

序号	注册号	权利人	商标图案	核定使用商品类别	有效期限	取得方式	他项权利	使用情况
9	6656664	锦江航运		39类	2020.11.07-2030.11.06	原始取得	无	对外宣传
10	6656663	锦江航运	JJ SHIPPING	39类	2020.11.28-2030.11.27	原始取得	无	对外宣传
11	742064	锦江航运		39类	2015.04.21-2025.04.20	原始取得	无	对外宣传
12	1804276	海华轮船		39类	2012.07.07-2032.07.06	原始取得	无	对外宣传

截至 2023 年 6 月 30 日，公司及其子公司共拥有 33 项境外注册商标，具体情况如下：

序号	注册号	权利人	商标图案	注册地	核定使用商品类别	有效期限	取得方式	他项权利	使用情况
1	301094085	锦江航运		中国香港	35/39	2028.04.14	原始取得	无	对外宣传
2	5237614	锦江航运		日本	35/39	2029.06.12	原始取得	无	对外宣传
3	01340514	锦江航运		中国台湾	35	2028.11.30	原始取得	无	对外宣传
4	01340636	锦江航运		中国台湾	39	2028.11.30	原始取得	无	对外宣传
5	1153073	锦江航运		马德里（韩国/菲律宾/新加坡）	35/39	2033.02.19	原始取得	无	防御注册
6	KH/59188/16	锦江航运		柬埔寨	35	2032.11.14	原始取得	无	防御注册

序号	注册号	权利人	商标图案	注册地	核定使用商品类别	有效期限	取得方式	他项权利	使用情况
7	KH/59189/16	锦江航运		柬埔寨	39	2032.11.14	原始取得	无	防御注册
8	27531	锦江航运		老挝	35	2023.09.13	原始取得	无	防御注册
9	27532	锦江航运		老挝	39	2023.09.13	原始取得	无	防御注册
10	Bor70539	锦江航运		泰国	39	2032.11.05	原始取得	无	防御注册
11	IDM000472590	锦江航运		印尼	35	2032.10.29	原始取得	无	防御注册
12	IDM000470784	锦江航运		印尼	39	2032.10.29	原始取得	无	防御注册
13	2012018404	锦江航运		马来西亚	35	2032.10.31	原始取得	无	防御注册
14	2012018405	锦江航运		马来西亚	39	2032.10.31	原始取得	无	防御注册
15	301094094	锦江航运	JJ SHIPPING	中国香港	35/39	2028.04.14	原始取得	无	对外宣传
16	1150177	锦江航运	JJ SHIPPING	马德里 (韩国、新加坡、菲律宾)	39	2033.01.29	原始取得	无	防御注册
17	27533	锦江航运	JJ SHIPPING	老挝	35	2023.09.13	原始取得	无	防御注册
18	27534	锦江航运	JJ SHIPPING	老挝	39	2023.09.13	原始取得	无	防御注册
19	01340515	锦江航运	JJ SHIPPING	中国台湾	35	2028.11.30	原始取得	无	对外宣传
20	01340637	锦江航运	JJ SHIPPING	中国台湾	39	2028.11.30	原始取得	无	对外宣传
21	IDM000472539	锦江航运	JJ SHIPPING	印尼	35	2032.10.29	原始取得	无	防御注册
22	IDM000472540	锦江航运	JJ SHIPPING	印尼	39	2032.10.29	原始取得	无	防御注册
23	2014000216	锦江航运		马来西亚	35	2024.01.06	原始取得	无	防御注册

序号	注册号	权利人	商标图案	注册地	核定使用商品类别	有效期限	取得方式	他项权利	使用情况
24	2014000217	锦江航运		马来西亚	39	2024.01.06	原始取得	无	防御注册
25	5269826	锦江航运		日本	35/39	2029.10.02	原始取得	无	防御注册
26	301395667	锦江航运		中国香港	35/39	2029.07.29	原始取得	无	防御注册
27	01403838	锦江航运		中国台湾	35	2030.03.31	原始取得	无	防御注册
28	01403939	锦江航运		中国台湾	39	2030.03.31	原始取得	无	防御注册
29	301297459	锦江航运		中国香港	35/39	2029.03.03	原始取得	无	防御注册
30	01403731	锦江航运		中国台湾	35	2030.03.31	原始取得	无	防御注册
31	01403932	锦江航运		中国台湾	39	2030.03.31	原始取得	无	防御注册
32	1152419	锦江航运		马德里（韩国、新加坡、越南）	35	2033.01.22	原始取得	无	防御注册
33	5286642	锦江航运		日本	35/39	2029.12.11	原始取得	无	防御注册

注：上述第 8、9、17、18 项商标正在办理续期。

4、著作权

截至 2023 年 6 月 30 日，公司及其子公司共拥有 5 项作品著作权，具体情况如下：

序号	著作权人	编号	登记号	作品名称	权利取得方式	创作完成时间	使用情况
1	锦江航运	00905497	国作登字-2019-F-00905497	鲸酱	原始取得	2018.07.12	暂未使用
2	锦江航运	01178090	国作登字-2020-F-00015362	鲸酱系列	原始取得	2020.08.17	企业文化宣传
3	锦江航运	01922181	国作登字-2023-F-00091001	锦江航运 40 周年主题标	原始取得	2023.01.29	企业文化宣传
4	锦江航运	01918292	国作登字-2023-F-00163825	锦江航运 40 周年主题标	原始取得	2023.01.29	企业文化宣传
5	锦江航运	01922182	国作登字-2023-F-00091002	鲸酱系列	原始取得	2023.02.02	企业文化宣传

5、域名

截至 2023 年 6 月 30 日，公司及其子公司已注册的域名共 9 项，具体情况

如下：

序号	所有人	网站域名	注册日期	到期日期	备案/许可证号	使用情况
1	锦江航运	jjshipping.cn	2006.04.29	2025.04.29	沪 ICP 备 13047598 号-1	官网、邮件系统、集运系统、电商
2	锦诚国际	jc-agency.com	2001.12.21	2025.12.21	沪 ICP 备 17039792 号-1	邮件系统
3	上海锦昶	jc-logistics.com.cn	2003.03.07	2025.03.07	沪 ICP 备 18015381 号-1	邮件系统
4	上海锦航	jj-hr.cn	2014.06.13	2024.06.13	沪 ICP 备 15057509 号-1	邮件系统
5	上海锦亿	jinyiyard.cn	2009.04.01	2025.04.29	沪 ICP 备 15046475 号-2	邮件系统
6	锦江航运	jjshipping.com	2002.07.12	2025.07.12	/	暂未使用
7	锦江航运	jinjiangshipping.cn	2006.04.29	2025.04.29	/	暂未使用
8	锦江航运	shjjsco.com	2000.04.17	2025.04.17	/	暂未使用
9	锦江航运	jcagency.cn	2009.04.01	2025.04.29	/	暂未使用

6、发行人商标等无形资产最近一期末账面价值，以及上述资产对发行人生产经营的重要程度

截至 2023 年 6 月 30 日，发行人注册商标、著作权、域名等无形资产的账面价值为 0 元，相关知识产权涉及的支出较小，在财务报表中均已经费用化处理，未确认为无形资产，故最近一期末账面价值均为 0 元。

发行人及其控股子公司申请注册的商标主要用于对外宣传及防御注册等目的，著作权主要用于企业文化传播，域名主要用于运营企业官网、邮件系统、集运系统、电商等目的，有助于保护发行人的无形资产不受他人侵犯，有助于提升发行人经营业务、产品的知名度，有助于发行人业务的推广，对发行人生产经营具有一定的重要性。

7、发行人拥有的商标等知识产权的权属是否明确、有无瑕疵、有无被终止、宣布无效以及侵害他人权利的情形

截至 2023 年 6 月 30 日，发行人拥有的以下 4 项商标截至本招股说明书签署日正在续展过程中，具体情况如下：

序号	注册号	权利人	商标图案	注册地	核定使用商品类别	有效期限截至	取得方式
----	-----	-----	------	-----	----------	--------	------

序号	注册号	权利人	商标图案	注册地	核定使用商品类别	有效期限截至	取得方式
1	27531	锦江航运		老挝	35	2023.09.13	原始取得
2	27532	锦江航运		老挝	39	2023.09.13	原始取得
3	27533	锦江航运	JJ SHIPPING	老挝	35	2023.09.13	原始取得
4	27534	锦江航运	JJ SHIPPING	老挝	39	2023.09.13	原始取得

根据发行人商标代理机构出具的说明，发行人已提交上述商标续展材料，预计续展不存在障碍。

综上，发行人及其控股子公司合法拥有上述注册商标、著作权、域名，发行人及其控股子公司的上述无形产权属明确，除上述四项商标正在办理续期外，其他商标均在有效期内，不存在瑕疵、被终止、宣布无效以及侵害他人权利的情形。

七、特许经营及经营许可情况

（一）特许经营

截至 2023 年 6 月 30 日，公司不存在任何特许经营权情况。

（二）业务资质

1、公司业务资质

（1）公司从事各类业务需要的资质情况

公司业务包括航运业务和其他业务，其中航运业务为公司的主营业务，其他业务包括航运代理业务、集装箱堆存业务、船舶配员业务。上述业务中，集装箱堆存服务无特别资质要求。公司从事各类业务应具备的主要资质情况如下：

1) 航运业务

根据《中华人民共和国国际海运条例》《中华人民共和国国际海运条例实施细则》，国际船舶运输经营者经营进出中国港口的国际班轮运输业务，应当依照规定取得《国际班轮运输经营资格》。

根据《关于台湾海峡两岸间海上直航实施事项的公告》，对于经营两岸间航运业务的航运公司和营运船舶实施行政许可，在两岸注册的航运公司，经许可后方可从事两岸间海上直接运输业务，从事两岸间海上直接运输该业务，须使用两岸资本并在两岸登记的船舶，获准许可的航运公司及其船舶，由交通运输部分别核发新的《台湾海峡两岸间水路运输许可证》和《台湾海峡两岸间船舶营运证》。

根据《国内水路运输管理条例》，国家对水上运输业务的开展采用许可方式进行，经营水路运输业务应当经国务院交通运输主管部门或者设区的市级以上地方人民政府负责水路运输管理的部门批准，取得《国内水路运输经营许可证》。

根据《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》，运营沿海 500 总吨及以上省内航行的散货船和其他货船，海事局应对运营公司出具《符合证明》。

根据《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》，船舶应当由持有与该船相关的《符合证明》或符合相关要求的“临时符合证明”的公司营运。

根据《国务院关于取消和下放一批行政许可事项的决定》（国发[2019]6号），国际集装箱船、普通货船运输业务取消审批，改为备案制。根据《交通运输部办公厅关于国际船舶运输及内地与港澳间海上运输业务相关审批备案事项的通知》（交办水函[2019]681号），从事国际集装箱船、普通货船运输业务的企业，应向注册地所在省级交通运输主管部门备案。

2) 航运代理

①船舶代理业务

根据《中华人民共和国国际海运条例实施细则》，经营国际船舶代理业务的企业，应当在开业后 30 日内向交通运输部报备企业名称、注册地、联系方式、企业统一社会信用代码等信息。

② 货运代理业务

根据《国际货运代理企业备案（暂行）办法》，依法注册登记的国际货物运输代理企业及其分支机构应当向商务部或商务部委托的机构办理备案。

根据《国务院关于取消和下放一批行政许可事项的决定》（国发[2019]6 号），无船承运业务取消审批，改为备案制。

③ 船舶配员服务

根据《中华人民共和国船员条例》，从事向中国籍船舶派遣船员业务的机构，应当按照《中华人民共和国劳动合同法》的规定取得劳务派遣许可。

根据《中华人民共和国海员外派管理规定》，机构申请从事海员外派，应当向其工商注册地的交通运输部直属海事管理机构提出申请，直属海事管理机构完成申请材料的书面审核和现场核验，并将审核意见和核验情况连同申请材料一并报国家海事管理机构审批，国家海事管理机构作出准予从事海员外派决定后向申请机构颁发海员外派机构资质证书。

（2）公司已具备的资质情况

根据上述法规的要求，公司及其控股子公司已具备从事各类业务所应具备的业务许可及证照。截至 2023 年 6 月 30 日，公司及其子公司主要业务资质如下：

序号	证书持有人	证书名称	证书编号	发证/备案机关	有效期/备案（发证）日期
1	锦江航运	国际班轮运输经营资格登记证	MOC-ML00055	交通运输部	2022.07.15
2	锦江航运	台湾海峡两岸间水路运输许可证	ML0017	交通运输部	2022.08.15-2025.08.14
3	锦江航运	海事局符合证明（国际）	05A024	上海海事局	2020.04.21-2025.04.20
4	锦江航运	海事局符合证明（香港）	05A024	上海海事局	2020.04.21-2025.04.20
5	锦江航运	普通货物、集装箱国际船舶运输企业备案	/	上海市交通委员会	2022.06.21
6	海华轮船	国际班轮运输经营资格登记证	MOC-ML00115	交通运输部	2002.10.08

序号	证书持有人	证书名称	证书编号	发证/备案机关	有效期/备案(发证)日期
7	海华轮船	国内水路运输经营许可证	交沪 XK0192	上海市交通委员会	2020.07.01 -2025.06.30
8	海华轮船	海事局符合证明（国内）	05A241	上海海事局	2019.04.26 -2024.04.25
9	海华轮船	普通货物、集装箱国际船舶运输企业备案	/	上海市交通委员会	2022.04.06
10	锦诚国际	国际船舶代理企业备案回执	中船代协备案函 [2014]第 210 号	中国船舶代理及无船承运人协会	2014.04.21
11	锦诚国际	无船承运业务备案	/	上海市交通委员会	2021.07.20
12	锦诚国际	国际货运代理企业备案表	10037936	上海市商务委员会	2018.07.20
13	锦诚国际	中华人民共和国海关报关单位注册登记证书	3122461289	上海外高桥港区海关	2018.07.25
14	锦诚国际	港口经营业务备案表	沪港备 21171 号	上海市交通委员会	2021.12.06 -2024.12.05
15	太仓锦诚	国际船舶代理企业备案回执	中船代协备案函 [2014]第 1598 号	中国船舶代理及无船承运人协会	2014.09.12
16	太仓锦诚	无船承运业务备案	/	江苏省交通运输厅 运输管理局	2019.05.23
17	太仓锦诚	中华人民共和国海关报关单位注册登记证书	3226980051	太仓海关	2019.03.21
18	上海锦昶	国际货运代理企业备案表	10013678	上海市商务委员会	2020.06.28
19	上海锦昶	无船承运业务备案	/	上海市交通委员会	2019.08.26
20	上海锦昶	海关报关企业备案回执	3109980077	虹口海关	2021.08.04
21	上海锦航	海洋船舶船员服务机构资质证书	HYWP02027	上海海事局	2021.06.02 -2024.06.23
22	上海锦航	劳务派遣经营许可证	黄人社派许字第 00152 号	上海市黄浦区人力资源 和社会保障局	2021.04.15 -2024.04.14

公司已具备从事各类业务所应具备的业务许可及证照，且上述业务许可及证照均在有效期内，公司不存在无证经营或资质许可逾期后仍继续从事经营的情形。

公司从事各类业务所应具备的业务许可及证照均在有效期内，不存在即将到期的业务许可及证照，在公司及其子公司相关条件不发生重大不利变化的情况下，公司及其子公司依法申请续期预计不存在实质障碍。

公司已具备从事相关生产经营所应具备的资质、许可、认证，且报告期内公司持续符合上述拥有资质、许可、认证所需的条件。报告期内公司不存在超越资质、许可范围从事生产经营，不存在受到行政处罚的法律风险。

2、船舶相关资质

截至 2023 年 6 月 30 日，公司营运船舶取得的主要资质如下：

船舶营业运输证

序号	船名	证书编号	发证机关	有效期
1	集海钟山	沪 SJ (2011) 00817	上海市交通委员会	2023.01.18-2026.07.31
2	集海之星	沪 SJ (2011) 0042	上海市交通委员会	2022.02.28-2027.02.27
3	集海之峰	沪 SJ (2011) 0063	上海市交通委员会	2022.02.28-2027.02.27
4	海顺丰 15	闽 SJ (2021) 000275	厦门港口管理局	2021.10.29-2026.10.18
5	永裕 16	皖 SJ (2020) 15-0325	安徽省蚌埠市港航管理局	2021.03.26-2026.03.25
6	恒隆 69	苏 SJ (2019) 01003886	南京市高淳区航运管理所	2019.10.24-2024.10.21
7	江海通 8	苏 SJ (2022) 06004847	南通市交通运输局	2022.11.01-2026.11.16
8	春禾伟 6	苏 SJ (2022) 01005382	南京市交通运输局	2022.10.25-2027.03.03
9	长江新星	苏 SJ (2022) 12024558	泰州市交通运输局	2022.05.17-2024.05.28
10	永裕 018	皖 SJ (2012) 15-0750	安徽省蚌埠市港航管理局	2021.04.14-2026.04.13
11	星东 77	闽 SJ (2021) 000019	厦门港口管理局	2021.02.02-2026.02.01
12	汉升 1258	沪 SJ (2013) 01306	上海市交通委员会	2022.12.28-2023.12.13
13	海顺丰 8	闽 SJ(2017)000092	厦门港水路运输管理处	2019.01.04-2024.01.03
14	鹏翔 69	苏 SJ (2023) 01005623	南京市交通运输局	2023.09.08-2027.05.30

台湾海峡两岸间船舶营运证

序号	船名	证书编号	发证机关	有效期
1	秋锦	JZ00909	交通运输部	2022.11.23-2023.11.22
2	JJ STAR	JZ00036	交通运输部	2022.11.23-2023.11.22
3	GLORY OCEAN	JZ00910	交通运输部	2022.09.02-2023.09.01
4	GLORY TIANJIN	JZ00904	交通运输部	2023.04.07-2024.04.06

安全管理证书

序号	船名	证书编号	发证机关	有效期
1	春锦	SH19SSM0014	中国船级社	2019.02.14-2024.04.20
2	秋锦	SH19SSM00167	中国船级社	2019.12.27-2024.12.26
3	秀鸿	SH21SSM00024	中国船级社	2021.03.22-2026.03.21
4	集海钟山	05A241005	上海海事局	2021.08.01-2026.07.31
5	集海之星	05A241006	上海海事局	2021.07.28-2026.07.27
6	集海之峰	05A241002	上海海事局	2021.09.14-2026.09.13
7	JJ NAGOYA	SH20SSM00005	中国船级社	2020.01.13-2025.01.12
8	JJ TOKYO	SH20SSM00006	中国船级社	2020.01.12-2025.01.11
9	JJ STAR	SH23SSM00043	中国船级社	2023.05.25-2028.05.24

10	JJ SUN	SH23SSM00044	中国船级社	2023.05.16-2028.05.15
11	MILD CHORUS	SH19SSM00032	中国船级社	2019.07.20-2024.08.28
12	MILD SONATA	SH19SSM00116	中国船级社	2019.09.06-2024.11.30
13	MILD WALTZ	SH19SSM00138	中国船级社	2019.11.11-2025.01.29
14	MILD JAZZ	SH20SSM00004	中国船级社	2020.04.05-2025.04.09
15	MILD TEMPO	DB20SSM00005	中国船级社	2020.08.05-2025.08.27
16	MILD TUNE	SH20SSM00097	中国船级社	2020.09.13-2025.11.19
17	GLORY SHANGHAI	21SC-M0114SMC	NIPPON KAIJI KYOKAI	2021.04.28-2026.04.27
18	GLORY TIANJIN	21SC-M0120SMC	NIPPON KAIJI KYOKAI	2021.05.13-2026.05.12
19	GLORY OCEAN	n1568708-oxu	DNV	2021.03.08-2026.03.08
20	GLORY SEASON	92264-V019-001	RINA SERVICES S.p.A.	2021.05.09-2026.03.11
21	GLORY GUANGZHOU	21SC-M0113SMC	NIPPON KAIJI KYOKAI	2021.04.25-2026.04.24
22	GLORY ZHENDONG	21SC-M0097SMC	NIPPON KAIJI KYOKAI	2021.04.11-2026.04.10
23	GLORY SHENGDONG	21SC-M0096SMC	NIPPON KAIJI KYOKAI	2021.04.10-2026.04.09
24	GLORY GUANDONG	21SC-M0106SMC	NIPPON KAIJI KYOKAI	2021.04.17-2026.04.16
25	海顺丰 15	07B165006	厦门海事局	2022.04.24-2027.04.23
26	永裕 16	10E141016	芜湖海事局	2021.09.23-2026.09.22
27	恒隆 69	04A212006	南京海事局	2018.12.14-2023.12.13
28	江海通 8	12D113006	曹妃甸海事局	2022.07.19-2027.07.18
29	春禾伟 6	04A204033	南京海事局	2022.10.13-2027.10.12
30	长江新星	04H130006	泰州海事局	2019.05.29-2024.05.28
31	永裕 018	10E141003	芜湖海事局	2023.06.24-2028.06.23
32	和进	HK20SSM00021	中国船级社	2020.05.14-2025.05.17
33	星东 77	07B157009	厦门海事局	2021.06.04-2026.06.03
34	海速 6	HK21SSM00049	中国船级社	2021.08.14-2026.08.13
35	海速 7	HK21SSM00051	中国船级社	2021.08.19-2026.08.18
36	INCRES	20281082-4348070-001	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	2020.06.18-2025.06.17
37	AS SERENA	07274557-5435196-001	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	2022.08.30-2027.08.29
38	CONSERO	21286908-5273092-001	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	2022.05.29-2027.05.28
39	HARRIER	18TK-M0326SMC	NIPPON KAIJI KYOKAI	2018.12.22-2024.01.22
40	INFINITY	17256733-5414128-005	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	2022.09.09-2027.09.26
41	POSEN	0201120/25	BG Verkehr-Ship Safety Division	2020.11.12-2025.12.12
42	汉升 1258	10E108016	芜湖海事局	2022.12.14-2027.12.13

43	海顺丰 8	07B165002	厦门海事局	2023.06.13-2028.06.12
44	鹏翔 69	04A227005	南京海事局	2023.03.10-2023.09.09
45	BELAWAN	22TB-M0022SMC	NIPPON KAIJI KYOKAI	2022.03.27-2027.03.26
46	A GORYU	2204804	Lloyd's Register Group	2023.06.28-2028.06.27
47	OTANA BHUM	23NH-M0014SMC	NIPPON KAIJI KYOKAI	2023.04.26-2028.06.27
48	OSG ADMIRAL	19ZG-M0060SMC	NIPPON KAIJI KYOKAI	2019.04.29-2024.5.20
49	OPTIMA	21KB-M0134SMC	NIPPON KAIJI KYOKAI	2021.11.03-2026.11.30

注：GLORY OCEAN 台湾海峡两岸间船舶营运证资质已续期，最新有效期为 2023.08.02-2024.08.01，鹏翔 69 安全管理证书已续期，最新有效期为 2023.09.05-2024.03.09。

八、公司安全生产、环境保护和质量控制情况

（一）安全生产

1、建立系统的安全管理体系

锦江航运自成立以来，一直将安全运营作为公司运营的首要目标。公司严格按照国际、国家和行业相关规定，建立了全面、高效的安全管理体系。公司的安全管理体系文件由《管理手册》《程序手册》《职责手册》《操作手册》《应急手册》和《单船操作规程》组成，通过系统化、体系化管理，确保公司安全管理目标得以实现。公司安全管理体系符合《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》和《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求，并已取得了《中华人民共和国海事局国际符合证明》（编号：05A024）、《中华人民共和国海事局国内符合证明》（编号：05A241）和《中华人民共和国海事局香港旗船舶符合证明》（编号：05A024）。此外，公司取得了中国船级社质量认证公司颁发的《供应链安全管理体系认证证书》（编号：CCSC21SCS0273R0M），证明公司建立的供应链安全管理体系符合体系标准：ISO28000:2007，有效期至 2024 年 1 月 14 日。

2、制定有效的安全管理措施

为确保安全管理内部控制制度的有效执行，公司制定并实施了风险辨识和评估程序、人员培训程序、内部审核程序、管理评审程序和事故、险情的报告、调查分析及实施纠正程序等，并制定配套操作须知和职责手册，确保相关制度的有效执行，安全管理各个岗位能够切实履行职责及业务操作流程。

公司充分利用新技术和新科技，提高船舶信息化和智能化管理水平。船舶动态监控系统加强对船舶营运过程的动态跟踪管理，体系信息化系统提高体系运行的信息化水平和智能化水平，提升体系运行质量和效率，确保船舶航行安全。制定维护和保养计划，并严格按时间节点落实，以确保船舶始终处于良好适航状态。公司通过定期组织培训、岸基应急训练和演习等方式，不断提高船岸人员的安全管理水平和处理突发事件的能力。此外，为避免意外事故造成公司财产的重大损失，公司对所有运营船舶进行风险识别和风险评估，通过与保险机构建立长期稳定的合作关系，采用合理的保险方案，尽可能考虑和覆盖船舶的潜在风险因素，有效地降低和化解船舶运营及安全风险。

3、安全设施的运行情况

公司重视大安全文化建设，协同船岸两端持续强化航行安全、货运安全、生产安全、消防安全、网络安全等全方位安全管控，切实筑牢公司安全防护网。其中，公司已按照相关法律、法规要求为每条运营船舶都足额配备了安全设施，主要包括救生设备、消防设备和安全、应急设备等，具体安全设施如下：

序号	设施类型	具体设施
1	救生设备	无线电救生通讯设备、遇险烟火信号、船上应急通信设备、有线广播系统、通用报警、救生艇、救助艇、救生筏、救生圈、救生衣、救生服、抗暴露服、保温服、抛绳器、急救药箱等。
2	消防设备	火灾报警系统：感温和感烟火灾探测设备、通用报警系统、船令广播、火灾自动巡检设备、固定式可燃气体探测器等； 水灭火系统：消防泵、应急消防泵、主机水雾灭火系统、自动喷淋设备、消防总管、消防栓、消防皮龙等； 泡沫灭火系统：泡沫储存柜、移动式泡沫背桶、泡沫管线、泡沫炮、移动式泡沫枪等； 固定式 CO ₂ 灭火系统：CO ₂ 储存钢瓶、CO ₂ 释放控制系统、泵舱和机舱 CO ₂ 释放警报设备； 移动式灭火设备：手提式 CO ₂ 灭火器、手提式清水泡沫/泡沫/干粉灭火器、消防员装备、移动式可燃气体检测设备、防火毯。
3	安全、应急设备	应急发电机、应急灯、应急通信设备等。

报告期内，公司对上述安全设施进行定期检修和维护，公司各项安全设施运行良好。

4、报告期内安全生产的执行效果

截至本招股说明书签署日，公司的营运船舶均取得了中国船级社或海事主管机构颁发的《安全管理证书》。公司取得中国船级社质量认证公司颁发的《交通运输企业安全生产标准化建设等级证明》一级证明，编号为 AP22J10-

II 113-1, 有效期至 2025 年 11 月 17 日。

报告期内，公司安全管理体系运行良好，连续 14 年获得交通运输部海事局“安全诚信公司”称号，连续 6 年荣获“上海市安全文化示范企业”，并被认定为“交通运输企业安全生产标准化建设一级达标企业”。

报告期内，发行人及其下属公司不存在因违反安全生产方面的法律、法规、规章而被应急管理部门予以行政处罚的情形，发行人及其下属公司因违反海上交通安全相关法律法规而被海事局予以处罚的情况具体如下：

(1) 吴淞海事局对锦江航运作出的行政处罚

根据吴淞海事局于 2021 年 5 月 27 日出具的《海事行政处罚决定书》（案号：海事罚字[2021]010100047611），锦江有限所有的“秋锦”轮，于 2021 年 3 月 4 日不遵守交通管制冒雾航行，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第十四条、《长江上海段船舶定线制规定》第二十五条。据此，吴淞海事局决定对锦江有限处以 3,000 元的罚款。

根据《中华人民共和国海上海事行政处罚规定》（2019 年修订）第三十条，“违反《海上交通安全法》第十四条规定，船舶进出港口或者通过交通管制区、通航密集区和航行条件受到限制的区域时，不遵守中国政府或者海事管理机构公布的特别规定的，依照《海上交通安全法》第四十四条的规定，对船舶所有人或者船舶经营人处以警告或者 1,000 元以上 1 万元以下罚款，对船长处以警告或者 500 元以上 1 万元以下罚款，并可扣留船员适任证书 3 个月至 12 个月。”上述行政处罚的适用罚款标准较低，处罚金额较小。上述行政处罚主要系该船长因疏忽导致违反交通管制规则所致，公司已对涉事船长开展教育培训，并已缴清相应罚款。

上海海事局已出具证明，确认上述违法行为不存在严重情节，责任公司和船员均已按规定改正，并履行了相应的法律义务。

(2) 浦东海事局对海华轮船作出的行政处罚

根据浦东海事局于 2020 年 12 月 1 日出具的《海事行政处罚决定书》（案号：海事罚字[2020]010700124911），海华轮船所经营的“集海之腾”轮存在

不遵守航行通信和无线电通信管理规定的情况，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第十条、《中华人民共和国无线电管理条例》第二十七条、第三十六条第一款的规定。据此，浦东海事局对海华轮船处以 4,500 元的罚款。

根据《中华人民共和国海上海事行政处罚规定（2019）》第二十六条，“船舶、设施不遵守航行通信和无线电通信管理规定，对船舶、设施所有人或经营人处以 3,000 元以上 1 万元以下罚款；对船长或设施主要负责人处以 2,000 元以上 1 万元以下罚款并对其他直接责任人员处以 1,000 元以上 1 万元以下罚款；情节严重的，并给予扣留船员适任证书 6 个月至 24 个月直至吊销船员适任证书的处罚。”上述行政处罚的适用罚款标准较低，处罚金额较小。

上海海事局已出具证明，确认上述违法行为不存在严重情节，责任公司和船员均已按规定改正，并履行了相应的法律义务。

（3）青岛海事局对SUPER APEX SHIPPING S.A.作出的行政处罚

根据青岛海事局于 2021 年 7 月 21 日出具的《海事违法行为决定书》（海事罚字[2021]050103005911），SUPER APEX SHIPPING S.A.所属船舶“MILD CHORUS”（中通通和）轮，于 2021 年 7 月 10 日无正当理由穿越青岛港附近水域船舶禁航区，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第十五条的规定。据此，青岛海事局对 SUPER APEX SHIPPING S.A.处以 5,000 元的罚款。

根据《中华人民共和国海上海事行政处罚规定》（2019 年修订）第四十一条，“违反《海上交通安全法》第十五条规定，未经海事管理机构特别许可，船舶进入或穿越禁航区，依照《海上交通安全法》第四十四条的规定，处以警告或下列行政处罚：……（三）属于经营活动中的违法行为，无违法所得的，对船舶所有人或船舶经营人处以 200 元以上 1 万元以下罚款；对船长处以 100 元以上 8,000 元以下罚款，并扣留船员职务证书 3 个月至 6 个月。”上述行政处罚适用罚款标准较低，处罚金额较小。

青岛海事局已出具证明，确认 SUPER APEX SHIPPING S.A.已缴纳全部罚款，并组织学习相关法规，上述行为不属于情节严重的违法行为，上述处罚不属于重大行政处罚决定。

上述行政处罚不属于重大违法行为，对本次发行不构成实质性法律障碍。除上述处罚外，报告期内，发行人及下属子公司不存在因安全生产问题而受到相关部门处罚的情况。

根据发行人及下属子公司《法人公共信用信息报告》，经查询国家企业信用信息公示系统、信用中国、发行人及其下属公司所在地安全管理主管部门官方网站，并检索与发行人及下属子公司有关的报道，发行人及下属子公司的生产经营符合相关安全生产经营的法律法规要求，不存在受到相关部门对其安全生产投诉进行调查的情形。

（二）环境保护

1、环境保护管理体系及管理措施

公司船舶运输过程中会产生含油污水、生活污水、船舶运营垃圾、生活垃圾和废气排放等，为实现绿色环保航运，经过多年的发展与经验积累，公司建立了较为完善的环境保护管理体系，并已取得中国船级社质量认证公司颁发的《环境管理体系认证证书》（编号：00521E0272R0M），证明公司建立的环境保护管理体系符合体系标准：GB/T24001-2016/ISO14001:2015，有效期至2024年1月14日。此外，公司严格执行《能源管理体系》（ISO50001:2018），通过提升能源管理水平进一步节约能源、人工和经营成本。公司根据相关国际公约和法律法规编制了《环境因素识别与评价及措施策划、运行控制程序》《船舶燃油采购控制程序》《船舶能效管理计划》《船舶防污染规定》《船舶垃圾管理须知》《生活污水处理须知》《船舶防大气污染须知》《污染环境应急行动指南》等，对减少船舶污染物排放，防止船舶因操作、意外或事故排放对环境造成破坏或污染的具体工作内容、控制方法以及实施步骤等进行了详尽的规定，确保公司环境保护管理目标得以实现。

2、生产经营中涉及环境污染具体环节、主要污染物名称及排放量

发行人主要从事国内、国际海上集装箱运输业务，船舶运输是公司生产经营中涉及的主要污染环节，船舶运输过程中会产生含油污水、生活污水、船舶运营垃圾、生活垃圾和废气排放等。

报告期内，根据相关船舶记录及测算情况，公司营运船舶主要污染物的排

放量如下表所示：

污染物类型	具体环节	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
含油污水 (吨)	机器运作	1,336.93	3,105.08	3,168.43	2,554.94
船舶垃圾 (m ³)	船舶运营	309.87	598.12	347.11	183.61
硫氧化物 (吨)	船舶运营	563.75	1,630.26	1,550.08	1,368.31
氮氧化物 (吨)	船舶运营	4,565.89	13,165.79	12,531.21	11,066.32

3、环保设施的处理能力及实际运行情况

报告期内，公司对主要污染物采取的主要处理措施如下：

(1) 油污/含油污水：主要是船舶机舱、动力机器处所产生的油污水和船舶装载的货油和运营中使用的油品残留产生的油污水。船舶含油污水经过焚烧炉焚烧或利用船载收集装置进行收集并排入接收设施，在船舶靠岸时交由专业第三方机构进行处理；船舶含油污水经油水分离器处理并符合相关含油污水排放标准的情况下，在相关法律法规允许的海域于船舶航行中排放，或利用船载收集装置收集并排入接收设施，在船舶靠岸时交由专业第三方机构进行处理。

(2) 生活污水：主要包括黑水和灰水，来源主要是船舶卫生设施收集并排放的污水和废物以及日常生活用水。船舶生活污水经生活污水处理装置处理并符合相关生活污水排放标准的情况下，在相关法律法规允许的海域于船舶航行中排放，或利用船载收集装置收集并排入接收设施，在船舶靠岸时交由专业第三方机构进行处理。

(3) 船舶运营垃圾：主要包括船舶运营过程中船员在正常工作生活中产生的日常生活垃圾、船舶运营期间产生的工作用品废弃物的和船舶运行时产生的各种废弃物。船舶运营垃圾除部分按照相关船舶垃圾排放标准的规定处理后在相关法律法规允许的海域排放外，其他船舶垃圾均分类收集并排入接收设施，在船舶靠岸时交由专业第三方机构处理。

(4) 废气：船舶使用满足符合相关标准的燃油，且船舶的防空气污染的结构和设备已按照其适用的有关国际公约或国内船舶检验规则的要求经检验并取得了相关防空气污染证书。在船舶大气污染物排放控制区外，其燃烧产生的废气经热能回收后直接排放；在船舶大气污染物排放控制区内，船舶使用低硫燃

油，其燃烧产生的废气经热能回收后直接排放。

公司营运船舶均按照法律法规的规定采购和消耗合规的燃油，且配备专用的应急防污设备，并定期进行检修、维护和保养。公司已取得《中华人民共和国海事局符合证明》，其安全管理体系符合《船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求。

公司自有船舶均按照其所适用的有关国际公约或国内船舶检验规则的要求，取得了相应的防污底证书、防油污证书、防止生活污水污染证书、防止空气污染证书等证书，证明公司船舶在防污染等方面均符合上述公约或规则的要求。针对上述主要污染物，公司自有船舶配备了压载水处理装置、油水分离器、生活污水处理装置、焚烧炉等主要环保设施。截至 2023 年 6 月 30 日，公司自有船舶配备的主要环保设施的处理能力如下表所示：

序号	船舶名称	环保设施名称	处理能力
1	春锦	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	5立方/小时
2	JJ NAGOYA	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	5立方/小时
3	秋锦	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	5立方/小时
4	JJ TOKYO	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	5立方/小时
5	JJ STAR	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	2.5立方/小时
		生活污水处理装置	1,740升/天
		焚烧炉	400,000千卡/小时
6	JJ SUN	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	2.5立方/小时
		生活污水处理装置	1,740升/天
		焚烧炉	400,000千卡/小时
7	MILD CHORUS	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	2.5立方/小时
		生活污水处理装置	4,500升/天

序号	船舶名称	环保设施名称	处理能力
		焚烧炉	400,000千卡/小时
8	MILD SONATA	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	2.5立方/小时
		生活污水处理装置	4,500升/天
		焚烧炉	400,000千卡/小时
9	MILD WALTZ	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	2.5立方/小时
		生活污水处理装置	4,500升/天
		焚烧炉	400,000千卡/小时
10	MILD JAZZ	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	2.5立方/小时
		生活污水处理装置	4,500升/天
		焚烧炉	400,000千卡/小时
11	MILD TEMPO	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	2.5立方/小时
		生活污水处理装置	4,500升/天
		焚烧炉	400,000千卡/小时
12	MILD TUNE	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	2.5立方/小时
		生活污水处理装置	4,500升/天
		焚烧炉	400,000千卡/小时
13	GLORY SHANGHAI	压载水处理装置	250立方/小时
		油水分离器	2立方/小时
		生活污水处理装置	1,750升/天
		焚烧炉	320,000千卡/小时
14	GLORY TIANJIN	压载水处理装置	250立方/小时
		油水分离器	2立方/小时
		生活污水处理装置	1,750升/天
		焚烧炉	320,000千卡/小时
15	GLORY GUANGZHOU	压载水处理装置	500立方/小时
		油水分离器	2立方/小时
		焚烧炉	300,000千卡/小时

序号	船舶名称	环保设施名称	处理能力
16	GLORY ZHENDONG	压载水处理装置	500立方/小时
		油水分离器	2立方/小时
		焚烧炉	300,000千卡/小时
17	GLORY SHENGDONG	压载水处理装置	500立方/小时
		油水分离器	2立方/小时
		焚烧炉	300,000千卡/小时
18	GLORY GUANDONG	压载水处理装置	500立方/小时
		油水分离器	2立方/小时
		焚烧炉	300,000千卡/小时
19	GLORY OCEAN	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	2.5立方/小时
		生活污水处理装置	1740升/天
		焚烧炉	400,000千卡/小时
20	秀鸿	压载水处理装置	200立方/小时
		油水分离器	2立方/小时
		生活污水处理装置	2,100升/天
21	GLORY SEASON	压载水处理装置	300立方/小时
		油水分离器	2立方/小时
		生活污水处理装置	2,400升/天
22	集海钟山	油水分离器	0.5立方/小时
		生活污水处理装置	1,400升/天
23	集海之星	油水分离器	2立方/小时
		生活污水处理装置	1,540升/天
24	集海之峰	油水分离器	2立方/小时
		生活污水处理装置	1,540升/天

报告期内，上表中所列示环保设施均正常运行。

4、发行人环保投入

公司船舶主要环保设施系随船配置，相关主要环保设施的支出已包含在船舶购置或新建船舶建造价款中。报告期内，发行人进一步环保投入 108.59 万元、419.75 万元、603.84 万元和 100.88 万元，主要用于新增压载水处理装置、维修和保养环保设施、投入环保物料、支付防污费用以及支付第三方接收主要污

染物的费用等环保事项。

报告期内，发行人营运船舶均按照法律法规规定配备防污染设备，环保设施运营正常运行，环保投入、环保相关成本费用与处理发行人生产经营所产生的污染相匹配。

5、报告期内公司环境保护执行效果

公司已取得《中华人民共和国海事局符合证明》和《中华人民共和国海事局香港旗船舶符合证明》，证明其安全管理体系符合《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》和《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求。

报告期内，发行人存在两处环境保护相关的行政处罚。根据青岛海事局于2021年7月27日出具的《海事行政处罚决定书》（海事罚字[2021]050103006111），海华轮船“集海钟山”轮未按照规定保存污染物接收单证，被处以2,000元罚款的行政处罚；根据洋山港海事局于2021年8月12日出具的《海事行政处罚决定书》（海事罚字[2021]011000016511），海华轮船“集海钟山”轮未如实记录污染物处置情况，被处以2,000元罚款的行政处罚。2022年8月，青岛海事局和上海海事局分别出具了证明，海华轮船已就上述行为及时进行了整改，并已缴纳了全部罚款，上述行为不属于情节严重的违法行为，上述处罚不属于重大行政处罚决定。

报告期内，公司的日常经营符合国际、国家和地方安全环保相关规定和要求，未发生过重大环保事故。

（三）质量控制

公司质量管理架构由最高管理层、管理者代表，职能部门和船舶构成。总经理以客户为关注焦点，履行其作为最高管理层的领导作用和承诺；管理者代表全面负责质量体系的推进实施和保持，各职能部门负责服务质量的跟踪与改进等具体事项。公司从客户的需求与期望出发，通过日常监督、检查以及考核等控制措施确保质量控制工作进行顺利。

公司建立了较为完善的质量管理体系，并已取得中国船级社质量认证公司

颁发的《质量管理体系认证证书》（编号：00521Q0271R0M），证明公司建立的质量管理体系符合体系标准：GB/T19001-2016/ISO9001：2015，有效期至2024年1月14日。

公司致力于为客户提供安全、环保、准时、快速的集装箱班轮服务，通过建立完善的质量管理体系及质量管理制度，公司各部门及岗位切实履行职责及业务操作流程，严格执行相关制度，以确保“安全、可靠、定时、快捷”的完成集装箱运输任务，为客户提供高品质、可延伸的优质服务。公司质量控制主要体现在为客户提供安全、可靠、定时、快捷的运输服务。公司始终保证运营船舶处于适航、适装状态，并严格遵守相关制度切实履行职责及业务操作流程，以确保“安全、可靠、定时、快捷”的完成货物运输任务，切实保证船舶运输货物的质量安全。

报告期内，公司未出现被政府监管部门因服务质量问题而实施的重大行政处罚，也未出现重大的服务质量纠纷。

九、境外经营情况

截至本招股说明书签署日，发行人在境外拥有30家控股子公司，发行人境外拥有的控股子公司情况请参见“第四节 发行人基本情况”之“六、发行人控股子公司、参股公司、分公司情况”。

根据境外律师针对发行人境外子公司出具的法律意见书，报告期内，发行人相关境外子公司依法设立、合法存续，不存在因违法违规而受到重大行政处罚的情形。

第六节 财务会计信息与管理层分析

普华永道对公司截至 2020 年 12 月 31 日、2021 年 12 月 31 日、2022 年 12 月 31 日及 2023 年 6 月 30 日的合并及公司资产负债表，2020 年度、2021 年度、2022 年度及截至 2023 年 6 月 30 日止六个月期间的合并及公司利润表、合并及公司现金流量表、合并及公司股东权益变动表以及财务报表附注进行了审计，并出具了无保留意见《审计报告》（普华永道中天审字（2023）第 11037 号）。

如无特殊说明，以下引用的财务数据均引自经审计的财务报表或据其计算所得。

本节的财务会计数据及有关的分析说明反映了本公司报告期内经审计的财务状况、经营成果及现金流量。本公司提醒投资者，除阅读本节所披露的财务会计信息外，还应关注审计报告全文，以获取完全的财务资料和相关信息。

一、财务报表

（一）合并财务报表

1、合并资产负债表

单位：元

项目	2023 年 6 月 30 日	2022 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日
流动资产：				
货币资金	3,610,450,689.97	3,930,883,565.26	3,289,354,467.79	1,696,223,003.35
应收账款	618,752,584.86	868,590,487.63	740,509,645.04	499,173,639.58
预付款项	7,409,581.52	4,648,069.14	10,163,549.32	2,114,579.76
其他应收款	10,421,333.61	11,440,388.20	8,508,984.62	297,654,277.05
存货	75,633,600.95	70,673,842.83	60,080,639.07	36,159,646.62
合同资产	29,854,856.02	28,394,483.10	19,888,537.20	9,416,106.49
其他流动资产	3,853,159.37	7,539,852.82	7,239,329.23	2,959,692.51
流动资产合计	4,356,375,806.30	4,922,170,688.98	4,135,745,152.27	2,543,700,945.36
非流动资产：				
长期股权投资	491,208,210.00	485,941,743.41	467,216,506.85	434,467,983.58

项目	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年 12月31日
其他非流动金融资产	8,874,465.14	7,572,657.80	9,277,727.75	9,483,047.84
投资性房地产	4,907,764.73	4,994,863.64	6,857,760.17	7,390,405.44
固定资产	1,378,840,499.03	1,409,696,372.58	1,199,407,155.48	1,786,546,338.95
在建工程	550,502,401.52	340,105,563.87	159,265.49	3,136,317.32
使用权资产	1,080,199,312.17	1,400,352,539.12	840,927,423.22	-
无形资产	27,999,380.17	29,163,726.86	3,376,913.54	3,938,686.02
长期待摊费用	2,429,786.16	1,037,963.99	646,193.62	1,176,495.71
递延所得税资产	13,844,679.21	9,049,741.43	2,535,107.18	2,197,143.05
其他非流动资产	43,910,701.85	17,520,256.76	103,156,064.50	200,000.00
非流动资产合计	3,602,717,199.98	3,705,435,429.46	2,633,560,117.80	2,248,536,417.91
资产总计	7,959,093,006.28	8,627,606,118.44	6,769,305,270.07	4,792,237,363.27
流动负债：				
应付账款	451,505,187.59	729,878,148.73	615,178,815.14	350,687,617.72
预收款项	-	-	-	860,644.10
合同负债	4,675,945.61	4,269,586.91	4,605,208.83	4,153,347.20
应付职工薪酬	22,590,310.85	57,682,015.43	42,403,446.97	18,612,921.20
应交税费	124,858,465.36	136,059,391.22	315,407,983.76	112,489,187.48
其他应付款	366,939,343.33	257,317,196.30	892,899,684.02	154,229,502.79
一年内到期的非流动 负债	513,673,790.08	626,069,450.38	249,237,787.47	36,990,597.68
流动负债合计	1,484,243,042.82	1,811,275,788.97	2,119,732,926.19	678,023,818.17
非流动负债：				
租赁负债	551,748,635.01	749,088,340.18	558,937,626.74	-
长期应付款	-	-	-	420,585,205.21
长期应付职工薪酬	3,910,748.35	3,853,812.10	4,019,221.49	-
递延所得税负债	-	-	942,802.43	953,893.05
非流动负债合计	555,659,383.36	752,942,152.28	563,899,650.66	421,539,098.26
负债合计	2,039,902,426.18	2,564,217,941.25	2,683,632,576.85	1,099,562,916.43
所有者权益：				
股本	1,100,000,000.00	1,100,000,000.00	1,100,000,000.00	1,100,000,000.00
资本公积	1,567,744,412.17	1,566,397,075.71	925,338.94	-
其他综合收益	141,572,395.08	82,219,269.69	-39,506,856.42	728,064.71
专项储备	33,411,862.39	36,576,982.98	15,791,560.28	12,534,951.38

项目	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年 12月31日
盈余公积	119,791,204.63	119,791,204.63	263,083,750.82	176,401,762.81
未分配利润	2,908,453,108.98	3,115,809,079.45	2,708,570,856.51	2,369,120,612.44
归属于母公司股东权益合计	5,870,972,983.25	6,020,793,612.46	4,048,864,650.13	3,658,785,391.34
少数股东权益	48,217,596.85	42,594,564.73	36,808,043.09	33,889,055.50
股东权益合计	5,919,190,580.10	6,063,388,177.19	4,085,672,693.22	3,692,674,446.84
负债和股东权益总计	7,959,093,006.28	8,627,606,118.44	6,769,305,270.07	4,792,237,363.27

2、合并利润表

单位：元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
一、营业收入	2,660,218,391.88	6,840,169,072.77	5,372,411,932.48	3,429,702,668.86
减：营业成本	1,860,406,988.35	4,313,422,899.01	3,433,970,790.33	2,566,780,352.69
税金及附加	25,984,008.76	67,436,105.38	28,129,280.41	6,513,937.39
管理费用	126,772,088.22	272,249,061.77	258,681,315.73	196,354,453.12
财务费用（收入以“-”号填列）	39,202,097.73	-44,017,574.08	98,612,463.06	57,866,246.75
其中：利息费用	22,442,376.56	41,858,566.16	33,245,032.87	35,798,817.87
利息收入	-29,776,260.98	-14,002,268.62	-6,771,060.05	-22,240,525.07
加：其他收益	52,235,533.79	43,205,460.84	24,796,491.39	10,775,937.97
投资收益（损失以“-”号填列）	5,796,795.79	21,262,715.55	35,523,170.39	3,260,194.05
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）	1,301,807.34	-1,705,069.95	-205,320.09	-104,893.53
信用减值损失（损失以“-”号填列）	2,850,981.29	-2,524,564.55	-1,924,796.88	-4,262,006.53
资产减值损失（损失以“-”号填列）	-14,751.24	-85,918.65	-105,782.12	-95,112.19
资产处置收益（损失以“-”号填列）	11,215,509.54	29,556,622.02	12,060,680.67	39,603.97
二、营业利润	681,239,085.33	2,320,787,825.95	1,623,162,526.31	611,801,402.65
加：营业外收入	732,895.51	398,370.65	688,365.34	656,402.27
减：营业外支出	117,224.10	568,125.91	1,808,939.07	328,012.77
三、利润总额	681,854,756.74	2,320,618,070.69	1,622,041,952.58	612,129,792.15
减：所得税费用	129,392,290.53	485,438,027.25	389,509,828.83	141,062,166.79
四、净利润	552,462,466.21	1,835,180,043.44	1,232,532,123.75	471,067,625.36
归属于母公司股东的净利润	547,244,029.53	1,826,979,414.48	1,226,132,232.08	465,354,935.21
少数股东损益	5,218,436.68	8,200,628.96	6,399,891.67	5,712,690.15

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
五、其他综合收益的税后净额	58,581,446.32	120,891,758.79	-42,229,265.21	-78,535,587.30
六、综合收益总额	611,043,912.53	1,956,071,802.23	1,190,302,858.54	392,532,038.06
归属于母公司股东的综合收益总额	606,597,154.92	1,948,705,540.59	1,185,897,310.95	387,016,567.81
归属于少数股东的综合收益总额	4,446,757.61	7,366,261.64	4,405,547.59	5,515,470.25
七、每股收益				
基本每股收益	0.50	1.66	-	-
稀释每股收益	0.50	1.66	-	-

3、合并现金流量表

单位：元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
一、经营活动产生的现金流量：				
销售商品、提供劳务收到的现金	2,621,743,952.07	5,890,943,645.09	4,289,223,304.29	2,451,692,771.49
收到的税费返还	29,320,887.89	49,359,550.58	43,997,865.27	37,632,291.03
收到其他与经营活动有关的现金	152,203,542.43	140,397,543.37	130,881,645.64	66,573,781.01
经营活动现金流入小计	2,803,268,382.39	6,080,700,739.04	4,464,102,815.20	2,555,898,843.53
购买商品、接受劳务支付的现金	1,477,980,737.93	2,691,897,058.77	1,974,989,493.10	1,465,984,003.55
支付给职工以及为职工支付的现金	206,142,687.27	346,334,268.40	329,437,376.09	276,110,376.65
支付的各项税费	169,920,350.07	760,586,236.02	227,588,428.44	125,987,189.90
支付其他与经营活动有关的现金	89,363,688.80	94,625,484.84	118,462,254.67	82,536,444.81
经营活动现金流出小计	1,943,407,464.07	3,893,443,048.03	2,650,477,552.30	1,950,618,014.91
经营活动产生的现金流量净额	859,860,918.32	2,187,257,691.01	1,813,625,262.90	605,280,828.62
二、投资活动使用的现金流量：				
收回投资收到的现金	-	-	-	-
取得投资收益收到的现金	400,000.00	5,759,117.41	2,774,647.12	1,460,063.76
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	15,064,866.58	31,765,268.79	39,856,384.53	188,602.50
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-	-	-

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
收到的其他与投资活动有关的现金	-	-	3,040,615,493.40	1,330,575,759.47
投资活动现金流入小计	15,464,866.58	37,524,386.20	3,083,246,525.05	1,332,224,425.73
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	125,268,666.35	337,901,750.93	110,884,037.33	15,615,108.38
取得合营企业支付的现金净额	-	699,096.35	-	-
支付其他与投资活动有关的现金	-	-	2,756,138,393.12	1,581,182,571.57
投资活动现金流出小计	125,268,666.35	338,600,847.28	2,867,022,430.45	1,596,797,679.95
投资活动（使用）/产生的现金流量净额	-109,803,799.77	-301,076,461.08	216,224,094.60	-264,573,254.22
三、筹资活动使用的现金流量：				
吸收投资收到的现金	1,267,948.50	-	-	-
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金	1,267,948.50	-	-	-
收到其他与筹资活动有关的现金	636,589.30	-	-	-
筹资活动现金流入小计	1,904,537.80	-	-	-
偿还债务支付的现金	-	-	-	-
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	754,691,673.99	801,579,740.00	131,424,393.19	201,094,566.00
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润	102,878.60	1,579,740.00	1,486,560.00	1,094,566.00
支付其他与筹资活动有关的现金	335,426,850.53	591,572,876.12	254,897,769.48	264,417,013.38
筹资活动现金流出小计	1,090,118,524.52	1,393,152,616.12	386,322,162.67	465,511,579.38
筹资活动使用的现金流量净额	-1,088,213,986.72	-1,393,152,616.12	-386,322,162.67	-465,511,579.38
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	18,336,899.61	146,722,136.47	-47,610,127.27	-57,225,860.41
五、现金及现金等价物净（减少）/增加额	-319,819,968.56	639,750,750.28	1,595,917,067.56	-182,029,865.39
加：期初现金及现金等价物余额	3,927,485,378.45	3,287,734,628.17	1,691,817,560.61	1,873,847,426.00
六、期末现金及现金等价物余额	3,607,665,409.89	3,927,485,378.45	3,287,734,628.17	1,691,817,560.61

(二) 母公司财务报表**1、母公司资产负债表**

单位：元

项目	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年 12月31日
流动资产：				
货币资金	1,704,421,997.87	1,926,940,138.48	846,914,193.68	523,313,001.41
应收账款	889,284,834.49	1,366,101,878.50	1,445,595,851.18	385,745,226.15
预付款项	5,922,531.70	736,364.75	8,946,431.10	428,300.71
其他应收款	205,488,822.16	139,036,696.11	188,086,688.33	352,750,058.83
存货	65,763,896.66	56,279,010.26	49,560,429.41	20,171,655.78
合同资产	23,835,788.67	25,130,936.86	27,149,817.63	11,402,150.88
其他流动资产	3,083,817.47	5,329,457.30	6,817,080.39	2,852,633.59
流动资产合计	2,897,801,689.02	3,519,554,482.26	2,573,070,491.72	1,296,663,027.35
非流动资产：				
长期股权投资	1,482,707,961.81	1,478,878,394.63	1,461,387,671.57	1,422,457,232.96
其他非流动金融资产	8,874,465.14	7,572,657.80	9,277,727.75	9,483,047.84
投资性房地产	56,809,768.85	58,537,084.55	89,701,948.49	96,105,533.48
固定资产	143,216,620.55	147,953,506.71	101,592,704.27	106,721,164.96
在建工程	-	-	-	-
使用权资产	808,799,459.35	1,401,701,802.81	398,467,539.47	-
无形资产	616,188.07	818,536.57	909,538.59	1,261,216.71
长期待摊费用	-	-	-	-
递延所得税资产	28,312,643.31	25,480,604.34	7,050,256.08	1,476,051.97
其他非流动资产	20,139,793.95	17,265,981.76	-	-
非流动资产合计	2,549,476,901.03	3,138,208,569.17	2,068,387,386.22	1,637,504,247.92
资产总计	5,447,278,590.05	6,657,763,051.43	4,641,457,877.94	2,934,167,275.27
流动负债：				
应付账款	292,126,803.18	552,036,859.68	447,551,143.07	182,126,727.36
应付职工薪酬	10,328,728.00	12,860,931.94	16,944,954.47	8,006,986.48
应交税费	45,247,124.88	53,188,438.27	218,861,657.21	66,555,843.36
其他应付款	754,941,892.51	590,972,342.15	809,260,415.51	3,571,434.93
一年内到期的非流动负债	908,597,923.90	1,169,641,558.17	234,275,129.43	-

项目	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年 12月31日
流动负债合计	2,011,242,472.47	2,378,700,130.21	1,726,893,299.69	260,260,992.13
非流动负债：				
租赁负债	138,473,066.17	317,989,701.49	167,093,518.38	-
长期应付职工薪酬	2,399,173.89	2,363,717.89	2,224,842.11	-
非流动负债合计	140,872,240.06	320,353,419.38	169,318,360.49	-
负债合计	2,152,114,712.53	2,699,053,549.59	1,896,211,660.18	260,260,992.13
所有者权益：				
股本	1,100,000,000.00	1,100,000,000.00	1,100,000,000.00	1,100,000,000.00
资本公积	1,635,935,915.05	1,634,588,578.59	69,116,841.82	68,191,502.88
其他综合收益	89,282.11	89,282.11	-49,260.71	-
专项储备	25,223,285.77	29,153,623.46	13,144,898.92	12,534,951.38
盈余公积	119,791,204.63	119,791,204.63	297,910,961.65	211,228,973.64
未分配利润	414,124,189.96	1,075,086,813.05	1,265,122,776.08	1,281,950,855.24
股东权益合计	3,295,163,877.52	3,958,709,501.84	2,745,246,217.76	2,673,906,283.14
负债和股东权益总计	5,447,278,590.05	6,657,763,051.43	4,641,457,877.94	2,934,167,275.27

2、母公司利润表

单位：元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
一、营业收入	1,790,514,189.59	4,989,873,480.60	3,974,685,035.25	1,882,486,427.38
减：营业成本	1,577,276,990.49	3,573,155,578.14	2,675,164,141.08	1,446,566,738.87
税金及附加	21,484,494.91	55,709,927.85	21,222,353.42	4,413,780.05
管理费用	62,659,980.98	136,443,756.23	121,230,875.98	81,803,247.45
财务费用（收入以“-”号填列）	47,080,163.79	95,202,965.33	62,786,243.11	21,564,879.21
其中：利息费用	18,390,649.80	47,815,814.97	11,748,565.50	-
利息收入	-17,780,797.03	-9,039,750.40	-2,622,820.22	-11,859,987.94
加：其他收益	33,260,591.71	22,611,659.77	15,064,300.97	5,528,839.62
投资收益（损失以“-”号填列）	3,941,613.18	328,817,300.47	58,263,220.10	6,308,835.21
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）	1,301,807.34	-1,705,069.95	-205,320.09	-104,893.53
信用减值损失（损失以“-”号填列）	1,140,834.19	10,991,632.66	-19,031,320.64	-766,703.14
资产减值损失（损失以“-”号填列）	13,082.31	20,392.73	-159,067.34	-115,173.24

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
资产处置收益	1,347,023.45	-	-	-
二、营业利润	123,017,511.60	1,490,097,168.73	1,148,213,234.66	338,988,686.72
加：营业外收入	-	2,500.00	164,759.79	27,044.25
减：营业外支出	100,000.00	217,466.11	233,361.21	259,467.58
三、利润总额	122,917,511.60	1,489,882,202.62	1,148,144,633.24	338,756,263.39
减：所得税费用	29,280,134.69	295,004,184.94	278,290,724.39	82,348,193.54
四、净利润	93,637,376.91	1,194,878,017.68	869,853,908.85	256,408,069.85
五、其他综合收益的税后净额	-	138,542.82	-49,260.71	-
六、综合收益总额	93,637,376.91	1,195,016,560.50	869,804,648.14	256,408,069.85

3、母公司现金流量表

单位：元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
一、经营活动产生的现金流量				
销售商品、提供劳务收到的现金	1,383,435,313.95	3,513,761,603.68	1,697,910,368.62	1,208,248,207.69
收到的税费返还	23,597,030.57	43,000,083.18	37,237,392.06	21,538,332.41
收到其他与经营活动有关的现金	55,173,715.79	39,762,009.67	26,618,072.73	35,335,482.50
经营活动现金流入小计	1,462,206,060.31	3,596,523,696.53	1,761,765,833.41	1,265,122,022.60
购买商品、接受劳务支付的现金	831,560,937.67	1,782,532,430.74	1,428,683,107.80	788,338,615.80
支付给职工以及为职工支付的现金	55,856,384.33	100,689,606.22	89,831,355.97	79,002,885.88
支付的各项税费	60,160,728.24	531,797,168.29	152,815,813.36	77,138,756.32
支付其他与经营活动有关的现金	23,997,229.11	30,984,498.83	28,309,959.41	12,197,023.63
经营活动现金流出小计	971,575,279.35	2,446,003,704.08	1,699,640,236.54	956,677,281.63
经营活动产生的现金流量净额	490,630,780.96	1,150,519,992.45	62,125,596.87	308,444,740.97
二、投资活动使用的现金流量：				
取得投资收益收到的现金	100,841.40	317,314,631.41	11,917,800.43	4,826,537.41
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	-	5,900.00	5,550.00	-
收到其他与投资活动有关的现金	-	-	1,274,532,274.90	799,888,238.24
投资活动现金流入小计	100,841.40	317,320,531.41	1,286,455,625.33	804,714,775.65

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	307,510.00	39,535,841.88	1,609,639.10	8,554,950.85
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	-	6,635,105.76	-	8,381,216.25
支付其他与投资活动有关的现金	-	-	1,001,932,274.90	1,072,488,238.24
投资活动现金流出小计	307,510.00	46,170,947.64	1,003,541,914.00	1,089,424,405.34
投资活动（使用）/产生的现金流量净额	-206,668.60	271,149,583.77	282,913,711.33	-284,709,629.69
三、筹资活动使用的现金流量：				
收到其他与筹资活动有关的现金	1,072,204,806.76	2,169,972,775.98	-	-
筹资活动现金流入小计	1,072,204,806.76	2,169,972,775.98	-	-
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	754,600,000.00	801,422,250.85	-	200,000,000.00
支付其他与筹资活动有关的现金	1,032,218,790.97	1,721,332,915.44	554,976.08	-
筹资活动现金流出小计	1,786,818,790.97	2,522,755,166.29	554,976.08	200,000,000.00
筹资活动使用的现金流量净额	-714,613,984.21	-352,782,390.31	-554,976.08	-200,000,000.00
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	1,618,953.48	10,388,758.89	-20,580,000.15	-20,035,513.09
五、现金及现金等价物净（减少）/增加额	-222,570,918.37	1,079,275,944.80	323,904,331.97	-196,300,401.81
加：期初现金及现金等价物余额	1,926,190,138.48	846,914,193.68	523,009,861.71	719,310,263.52
六、期末现金及现金等价物余额	1,703,619,220.11	1,926,190,138.48	846,914,193.68	523,009,861.71

二、审计意见及关键审计事项

（一）审计意见

普华永道审计了锦江航运的财务报表，包括2020年12月31日、2021年12月31日、2022年12月31日及2023年6月30日的合并及公司资产负债表，2020年度、2021年度、2022年度及截至2023年6月30日止六个月期间的合并及公司利润表、合并及公司现金流量表、合并及公司股东/所有者权益变动表以及财务报表附注，并出具了无保留意见的《审计报告》（普华永道中天审字（2023）第11037号），审计意见如下：后附的财务报表在所有重大方面

按照企业会计准则的规定编制，公允反映了锦江航运 2020 年 12 月 31 日、2021 年 12 月 31 日、2022 年 12 月 31 日及 2023 年 6 月 30 日的合并及公司财务状况以及 2020 年度、2021 年度、2022 年度及截至 2023 年 6 月 30 日止六个月期间的合并及公司经营成果和现金流量。

（二）关键审计事项

普华永道认为，公司关键审计事项包括提供运输服务的主营业务收入确认，具体情况如下：2020 年度、2021 年度、2022 年度及截至 2023 年 6 月 30 日止六个月期间，锦江航运营业收入分别为 3,429,702,668.86 元、5,372,411,932.48 元、6,840,169,072.77 元和 2,660,218,391.88 元，其中锦江航运的主营业务收入主要为提供运输服务的收入。由于锦江航运提供运输服务的业务量大，客户覆盖面广，普华永道在审计过程中投入了大量的时间和资源。因此，普华永道将提供运输服务的主营业务收入确认识别为关键审计事项。

针对上述事项，普华永道已采取必要的审计程序。基于所实施的审计程序，普华永道获取的审计证据可以支持提供运输服务的主营业务收入的确认。

三、与财务会计信息相关的重要性水平的判断标准

公司在本节披露的与财务会计信息相关的重要事项判断标准主要从项目的性质和金额两方面考虑。在判断项目性质的重要性时，主要考虑该项目在性质上是否属于日常活动、是否显著影响公司的财务状况、经营成果和现金流量等因素。在此基础上，进一步判断项目金额的重要性，判断标准为金额超过各年利润总额的 5%。

四、财务报表的编制基础、合并财务报表范围及变化情况

（一）财务报表的编制基础

财务报表以持续经营为基础编制。财务报表按照财政部于 2006 年 2 月 15 日及以后期间颁布的《企业会计准则——基本准则》、各项具体会计准则及相关规定（以下合称“企业会计准则”）、以及中国证券监督管理委员会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 15 号——财务报告的一般规定》的披露规定编制。

（二）合并财务报表范围及变化情况

1、子公司情况

截至 2023 年 6 月 30 日，锦江航运纳入合并范围内的子公司情况如下：

子公司名称	主要经营地	直接/间接持股比例	取得方式
海华轮船	上海	100%	同一控制下的企业合并
锦诚国际	上海	80%	投资设立
上海锦昶	上海	100%	投资设立
上海锦航	上海	100%	投资设立
上海锦亿	上海	100%	投资设立
太仓锦诚	太仓	80%	投资设立
锦江香港	中国香港	100%	投资设立
满强航运	中国香港	100%	投资设立
通和实业	中国香港	100%	投资设立
锦化日本	日本	100%	投资设立
锦江日本	日本	55%	投资设立
海华日本	日本	51%	投资设立
SUPER FAITH SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER PIONEER SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER UNION SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER ZHENDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER TIANJIN SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER SHANGHAI SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER GUANGZHOU SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER GUANDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER SHENGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER SHANGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER MINGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER YIDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER HUDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER CHAMPION SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立

子公司名称	主要经营地	直接/间接持股比例	取得方式
SUPER APEX SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER VANGUARD SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER ENERGY SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER ENTERPRISE SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER MILLENNIUM SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER TRANSIT SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER TROPHY SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
SUPER COURAGE SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	中国香港	100%	投资设立
GLORY SEASON SHIPPING COMPANY LIMITED	中国香港	100%	同一控制下的企业合并

子公司的具体情况请参见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“六、发行人控股子公司、参股公司、分公司情况”。

2、报告期合并范围发生变化的情况

(1) 2023年1-6月

公司名称	新增或减少	变更原因
SUPER APEX SHIPPING S.A.	减少	注销
SUPER COURAGE SHIPPING S.A.	减少	注销
SUPER ENTERPRISE SHIPPING S.A.	减少	注销
SUPER FORTUNE SHIPPING S.A.	减少	注销
SUPER ENERGY SHIPPING S.A.	减少	注销
晓星航运有限公司	减少	注销
海华日本	新增	投资设立

(2) 2022年度

公司名称	新增或减少	变更原因
SUPER CHAMPION SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER APEX SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER VANGUARD SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER COURAGE SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER ENERGY SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立

公司名称	新增或减少	变更原因
SUPER ENTERPRISE SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER MILLENNIUM SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER TRANSIT SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER TROPHY SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER VANGUARD SHIPPING S.A.	减少	注销
SUPER TRANSIT SHIPPING S.A.	减少	注销
SUPER CHAMPION SHIPPING S.A.	减少	注销
温州海华	减少	注销

(3) 2021年度

公司名称	新增或减少	变更原因
SUPER SHANGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER MINGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER YIDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER HUDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
JJ SHIPPING LOGISTICS (S) PTE.LTD.	减少	注销

(4) 2020年度

公司名称	新增或减少	变更原因
SUPER ZHENDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER TIANJIN SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER SHANGHAI SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER GUANGZHOU SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER GUANDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
SUPER SHENGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	新增	投资设立
T.V.L GLOBAL LOGISTICS (S) PTE. LTD.	减少	股权转让

五、报告期内采用的主要会计政策和会计估计

(一) 财务报表编制基础及遵循企业会计准则的声明

1、财务报表编制基础

本财务报表按照财政部于 2006 年 2 月 15 日及以后期间颁布的《企业会计准则——基本准则》、各项具体会计准则及相关规定（以下合称“企业会计准

则”）、以及中国证券监督管理委员会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第15号——财务报告的一般规定》的披露规定编制。

本财务报表以持续经营为基础编制。

2、遵循企业会计准则的声明

本公司2020年度、2021年度、2022年度及截至2023年6月30日止六个月期间财务报表符合企业会计准则的要求，真实、完整地反映了本公司2020年12月31日、2021年12月31日、2022年12月31日及2023年6月30日的合并及公司财务状况以及2020年度、2021年度、2022年度及截至2023年6月30日止六个月期间的合并及公司经营成果和现金流量等有关信息。

（二）会计年度

会计年度为公历1月1日起至12月31日止。

（三）记账本位币

本公司记账本位币为人民币。本公司下属子公司根据其经营所处的主要经济环境确定其记账本位币。本财务报表以人民币列示。

（四）企业合并

1、同一控制下的企业合并

本公司支付的合并对价及取得的净资产均按账面价值计量，如被合并方是最终控制方以前年度从第三方收购来的，则以被合并方的资产、负债（包括最终控制方收购被合并方而形成的商誉）在最终控制方合并财务报表中的账面价值为基础。本公司取得的净资产账面价值与支付的合并对价账面价值的差额，调整资本公积（资本溢价）；资本公积（资本溢价）不足以冲减的，调整留存收益。为进行企业合并发生的直接相关费用于发生时计入当期损益。为企业合并而发行权益性证券或债务性证券的交易费用，计入权益性证券或债务性证券的初始确认金额。

2、非同一控制下的企业合并

本公司发生的合并成本及在合并中取得的可辨认净资产按购买日的公允价

值计量。合并成本大于合并中取得的被购买方于购买日可辨认净资产公允价值份额的差额，确认为商誉；合并成本小于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的差额，计入当期损益。为进行企业合并发生的直接相关费用于发生时计入当期损益。为企业合并而发行权益性证券或债务性证券的交易费用，计入权益性证券或债务性证券的初始确认金额。

3、购买子公司少数股权

在取得对子公司的控制权之后，自子公司的少数股东处取得少数股东拥有的对该子公司全部或部分少数股权，在合并财务报表中，子公司的资产、负债以购买日或合并日开始持续计算的金额反映。因购买少数股权新增加的长期股权投资与按照新增持股比例计算应享有子公司自购买日或合并日开始持续计算的净资产份额之间的差额调整资本公积，资本公积（资本溢价或股本溢价）的金额不足冲减的，调整留存收益。

（五）合并财务报表的编制方法

编制合并财务报表时，合并范围包括本公司及全部子公司。

从取得子公司的实际控制权之日起，本公司开始将其纳入合并范围；从丧失实际控制权之日起停止纳入合并范围。对于同一控制下企业合并取得的子公司，自其与本公司同受最终控制方控制之日起纳入本公司合并范围，并将其在合并日前实现的净利润在合并利润表中单列项目反映。

在编制合并财务报表时，子公司与本公司采用的会计政策或会计期间不一致的，按照本公司的会计政策和会计期间对子公司财务报表进行必要的调整。对于非同一控制下企业合并取得的子公司，以购买日可辨认净资产公允价值为基础对其财务报表进行调整。

公司内所有重大往来余额、交易及未实现利润在合并财务报表编制时予以抵销。子公司的所有者权益、当期净损益及综合收益中不归属于本公司所拥有的部分分别作为少数股东权益、少数股东损益及归属于少数股东的综合收益总额在合并财务报表中股东权益、净利润及综合收益总额项下单独列示。子公司少数股东分担的当期亏损超过了少数股东在该子公司期初所有者权益中所享有的份额的，其余冲减少数股东权益。本公司向子公司出售资产所发生的未实

现内部交易损益，全额抵销归属于母公司股东的净利润；子公司向本公司出售资产所发生的未实现内部交易损益，按本公司对该子公司的分配比例在归属于母公司股东的净利润和少数股东损益之间分配抵销。子公司之间出售资产所发生的未实现内部交易损益，按照母公司对出售方子公司的分配比例在归属于母公司股东的净利润和少数股东损益之间分配抵销。

如果以本公司为会计主体与以本公司或子公司为会计主体对同一交易的认定不同时，从本公司的角度对该交易予以调整。

（六）现金及现金等价物的确定标准

现金及现金等价物是指库存现金，可随时用于支付的存款，以及持有的期限短、流动性强、易于转换为已知金额现金、价值变动风险很小的投资。

（七）外币折算

1、外币交易

外币交易按交易发生日的即期汇率将外币金额折算为记账本位币入账。

于资产负债表日，外币货币性项目采用资产负债表日的即期汇率折算为记账本位币。为购建符合借款费用资本化条件的资产而借入的外币专门借款产生的汇兑差额在资本化期间内予以资本化；其他汇兑差额直接计入当期损益。以历史成本计量的外币非货币性项目，于资产负债表日采用交易发生日的即期汇率折算。汇率变动对现金的影响额，在现金流量表中单独列示。

2、外币财务报表的折算

境外经营的资产负债表中的资产和负债项目，采用资产负债表日的即期汇率折算，股东权益中除未分配利润项目外，其他项目采用发生时的即期汇率折算。境外经营的利润表中的收入与费用项目，采用交易发生日的即期汇率折算。上述折算产生的外币报表折算差额，计入其他综合收益。境外经营的现金流量项目，采用现金流量发生日的即期汇率折算。汇率变动对现金的影响额，在现金流量表中单独列示。

（八）金融工具

金融工具，是指形成一方的金融资产并形成其他方的金融负债或权益工具

的合同。当本公司成为金融工具合同的一方时，确认相关的金融资产或金融负债。

1、金融资产

(1) 分类和计量

本公司根据管理金融资产的业务模式和金融资产的合同现金流量特征，将金融资产划分为：1) 以摊余成本计量的金融资产；2) 以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产；3) 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。

金融资产在初始确认时以公允价值计量。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，相关交易费用直接计入当期损益；对于其他类别的金融资产，相关交易费用计入初始确认金额。因销售产品或提供劳务而产生的、未包含或不考虑重大融资成分的应收账款或应收票据，本公司按照预期有权收取的对价金额作为初始确认金额。

债务工具

本公司持有的债务工具是指从发行方角度分析符合金融负债定义的工具，分别采用以下二种方式进行计量：

以摊余成本计量

本公司管理此类金融资产的业务模式为以收取合同现金流量为目标，且此类金融资产的合同现金流量特征与基本借贷安排相一致，即在特定日期产生的现金流量，仅为对本金和以未偿付本金金额为基础的利息的支付。本公司对于此类金融资产按照实际利率法确认利息收入。此类金融资产主要包括货币资金、应收账款和其他应收款等。

以公允价值计量且其变动计入当期损益

本公司将持有的未划分为以摊余成本计量和以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债务工具，以公允价值计量且其变动计入当期损益。在初始确认时，本公司为了消除或显著减少会计错配，将部分金融资产指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。自资产负债表日起超过一年到期且

预期持有超过一年的，列示为其他非流动金融资产，其余列示为交易性金融资产。

权益工具

本公司将对其没有控制、共同控制和重大影响的权益工具投资按照公允价值计量且其变动计入当期损益，列示为交易性金融资产；自资产负债表日起预期持有超过一年的，列示为其他非流动金融资产。

此外，本公司将部分非交易性权益工具投资于初始确认时指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产，列示为其他权益工具投资。该类金融资产的相关股利收入计入当期损益。

（2）减值

本公司对于以摊余成本计量的金融资产、合同资产和财务担保合同等，以预期信用损失为基础确认损失准备。

本公司考虑在资产负债表日无须付出不必要的额外成本和努力即可获得的有关过去事项、当前状况以及对未来经济状况的预测等合理且有依据的信息，以发生违约的风险为权重，计算合同应收的现金流量与预期能收到的现金流量之间差额的现值的概率加权金额，确认预期信用损失。

对于因销售商品、提供劳务等日常经营活动形成的应收账款和合同资产，无论是否存在重大融资成分，本公司均按照整个存续期的预期信用损失计量损失准备。对于应收租赁款，本公司亦选择按照整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

除上述应收账款、合同资产和应收租赁款外，于每个资产负债表日，本公司对于处于不同阶段的金融工具的预期信用损失分别进行计量。金融工具自初始确认后信用风险未显著增加的，处于第一阶段，本公司按照未来 12 个月内的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后信用风险已显著增加但尚未发生信用减值的，处于第二阶段，本公司按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备；金融工具自初始确认后已经发生信用减值的，处于第三阶段，本公司按照该工具整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

对于在资产负债表日具有较低信用风险的金融工具，本公司假设其信用风险自初始确认后并未显著增加，认定为处于第一阶段的金融工具，按照未来 12 个月内的预期信用损失计量损失准备。

本公司对于处于第一阶段和第二阶段的金融工具，按照其未扣除减值准备的账面余额和实际利率计算利息收入。对于处于第三阶段的金融工具，按照其账面余额减已计提减值准备后的摊余成本和实际利率计算利息收入。

当单项金融资产无法以合理成本评估预期信用损失的信息时，本公司依据信用风险特征将应收款项划分为若干组合，在组合基础上计算预期信用损失，确定组合的依据和计提方法如下：

组合	项目
组合 1	应收账款组合
组合 2	合同资产组合
组合 3	其他应收款—资金池及超出保有量金额组合
组合 4	其他应收—应收股利组合
组合 5	其他应收款—其他组合

对于划分为组合的应收账款及合同资产，本公司参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，计算预期信用损失。除此以外的划分为组合的其他应收款，本公司参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，通过违约风险敞口和未来 12 个月内或整个存续期预期信用损失率，计算预期信用损失。

本公司将计提或转回的损失准备计入当期损益。

（3）终止确认

金融资产满足下列条件之一的，予以终止确认：1）收取该金融资产现金流量的合同权利终止；2）该金融资产已转移，且本公司将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方；3）该金融资产已转移，虽然本公司既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，但是放弃了对该金融资产控制。

2、金融负债

金融负债于初始确认时分类为以摊余成本计量的金融负债和以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债。

本公司的金融负债主要为以摊余成本计量的金融负债，包括应付账款及其他应付款等。该类金融负债按其公允价值扣除交易费用后的金额进行初始计量，并采用实际利率法进行后续计量。期限在一年以下（含一年）的，列示为流动负债；期限在一年以上但自资产负债表日起一年内（含一年）到期的，列示为一年内到期的非流动负债；其余列示为非流动负债。

当金融负债的现时义务全部或部分已经解除时，本公司终止确认该金融负债或义务已解除的部分。终止确认部分的账面价值与支付的对价之间的差额，计入当期损益。

3、金融工具的公允价值确定

存在活跃市场的金融工具，以活跃市场中的报价确定其公允价值。不存在活跃市场的金融工具，采用估值技术确定其公允价值。在估值时，本公司采用在当前情况下适用并且有足够可利用数据和其他信息支持的估值技术，选择与市场参与者在相关资产或负债的交易中所考虑的资产或负债特征相一致的输入值，并尽可能优先使用相关可观察输入值。在相关可观察输入值无法取得或取得不切实可行的情况下，使用不可观察输入值。

（九）存货

1、分类

存货包括燃料和备品备件等，按成本与可变现净值孰低计量。

2、发出存货的计价方法

存货发出时的成本按加权平均法核算。

3、存货可变现净值的确定依据及存货跌价准备的计提方法

存货跌价准备按存货成本高于其可变现净值的差额计提。可变现净值按日常活动中，以存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的合同

履约成本和销售费用以及相关税费后的金额确定。

4、存货的盘存制度

本公司的存货盘存制度采用永续盘存制。

（十）长期股权投资

长期股权投资包括：本公司对子公司的长期股权投资；本公司对合营企业和联营企业的长期股权投资。

子公司为本公司能够对其实施控制的被投资单位。合营企业为本公司通过单独主体达成，能够与其他方实施共同控制，且基于法律形式、合同条款及其他事实与情况仅对其净资产享有权利的合营安排。联营企业为本公司能够对其财务和经营决策具有重大影响的被投资单位。

对子公司的投资，在公司财务报表中按照成本法确定的金额列示，在编制合并财务报表时按权益法调整后进行合并；对合营企业和联营企业投资采用权益法核算。

1、投资成本确定

同一控制下企业合并形成的长期股权投资，在合并日按照被合并方所有者权益在最终控制方合并财务报表中的账面价值的份额作为投资成本；非同一控制下企业合并形成的长期股权投资，按照合并成本作为长期股权投资的投资成本。

对于以企业合并以外的其他方式取得的长期股权投资，以支付现金取得的长期股权投资，按照实际支付的购买价款作为初始投资成本；以发行权益性证券取得的长期股权投资，按发行权益性证券的公允价值确认为初始投资成本。

2、后续计量及损益确认方法

采用成本法核算的长期股权投资，按照初始投资成本计量，被投资单位宣告分派的现金股利或利润，确认为投资收益计入当期损益。

采用权益法核算的长期股权投资，初始投资成本大于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，以初始投资成本作为长期股权投资成本；

初始投资成本小于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，其差额计入当期损益，并相应调增长期股权投资成本。

采用权益法核算的长期股权投资，本公司按应享有或应分担的被投资单位的净损益份额确认当期投资损益。确认被投资单位发生的净亏损，以长期股权投资的账面价值以及其他实质上构成对被投资单位净投资的长期权益减记至零为限，但本公司负有承担额外损失义务且符合预计负债确认条件的，继续确认预计将承担的损失金额。被投资单位除净损益、其他综合收益和利润分配以外所有者权益的其他变动，调整长期股权投资的账面价值并计入资本公积。被投资单位分派的利润或现金股利于宣告分派时按照本公司应分得的部分，相应减少长期股权投资的账面价值。

本公司与被投资单位之间未实现的内部交易损益按照持股比例计算归属于本公司的部分，予以抵销，在此基础上确认公司财务报表的投资损益。在编制合并财务报表时，对于本公司向被投资单位投出或出售资产的顺流交易而产生的未实现内部交易损益中归属于本公司的部分，本公司在公司财务报表抵销的基础上，对有关未实现的收入和成本或资产处置损益等中归属于本公司的部分予以抵销，并相应调整投资收益；对于被投资单位向本公司投出或出售资产的逆流交易而产生的未实现内部交易损益中归属于本公司的部分，本公司在公司财务报表抵销的基础上，对有关资产账面价值中包含的未实现内部交易损益中归属于本公司的部分予以抵销，并相应调整长期股权投资的账面价值。本公司与被投资单位发生的内部交易损失，其中属于资产减值损失的部分，相应的未实现损失不予抵销。

3、确定对被投资单位具有控制、共同控制、重大影响的依据

控制是指拥有对被投资单位的权力，通过参与被投资单位的相关活动而享有可变回报，并且有能力运用对被投资单位的权力影响其回报金额。

共同控制是指按照相关约定对某项安排所共有的控制，并且该安排的相关活动必须经过本公司及分享控制权的其他参与方一致同意后才能决策。

重大影响是指对被投资单位的财务和经营政策有参与决策的权力，但并不能够控制或者与其他方一起共同控制这些政策的制定。

4、长期股权投资减值

对子公司、合营企业、联营企业的长期股权投资，当其可收回金额低于其账面价值时，账面价值减记至可收回金额。

（十一）投资性房地产

投资性房地产包括以出租为目的的房屋及建筑物，以成本进行初始计量。与投资性房地产有关的后续支出，在相关的经济利益很可能流入本公司且其成本能够可靠计量时，计入投资性房地产成本；否则，于发生时计入当期损益。

本公司采用成本模式对所有投资性房地产进行后续计量，按其预计使用寿命及净残值率对房屋及建筑物计提折旧或摊销。投资性房地产的预计使用寿命、净残值率及年折旧（摊销）率列示如下：

类别	预计使用寿命	预计净残值率	年折旧（摊销）率
房屋及建筑物	20-30 年	5.00%-10.00%	3.00%-4.75%

于每年年终，对投资性房地产的预计使用寿命、预计净残值和折旧（摊销）方法进行复核并作适当调整。

投资性房地产的用途改变为自用时，自改变之日起，将该投资性房地产转换为固定资产或无形资产。自用房地产的用途改变为赚取租金或资本增值时，自改变之日起，将固定资产或无形资产转换为投资性房地产。发生转换时，以转换前的账面价值作为转换后的入账价值。

当投资性房地产被处置、或者永久退出使用且预计不能从其处置中取得经济利益时，终止确认该项投资性房地产。投资性房地产出售、转让、报废或毁损的处置收入扣除其账面价值和相关税费后的金额计入当期损益。

当投资性房地产的可收回金额低于其账面价值时，账面价值减记至可收回金额。

（十二）固定资产

1、固定资产确认及初始计量

固定资产包括房屋及建筑物、机器设备、运输船舶、集装箱、办公设备、电子计算机、运输设备、装卸机械、通讯设施设备、安全设施设备及其他设备

等。

固定资产在与其有关的经济利益很可能流入本公司、且其成本能够可靠计量时予以确认。购置或新建的固定资产按取得时的成本进行初始计量。

与固定资产有关的后续支出，在相关的经济利益很可能流入本公司且其成本能够可靠计量时，计入固定资产成本；对于被替换的部分，终止确认其账面价值；所有其他后续支出于发生时计入当期损益。

2、固定资产的折旧方法

固定资产折旧采用年限平均法并按其入账价值减去预计净残值后在预计使用寿命内计提。对计提了减值准备的固定资产，则在未来期间按扣除减值准备后的账面价值及依据尚可使用年限确定折旧额。

固定资产的预计使用寿命、净残值率及年折旧率列示如下：

类别	预计使用年限	预计净残值率	年折旧率
房屋及建筑物	20-40 年	5%-10%	2.25%-4.75%
机器设备	10-15 年	5%-10%	6.00%-9.50%
运输船舶	12-25 年	5%	3.80%-7.92%
集装箱	8 年	10%	11.25%
办公设备	5 年	5%-10%	18.00%-19.00%
电子计算机	5 年	5%-10%	18.00%-19.00%
运输设备	6-10 年	5%-10%	9.00%-15.83%
装卸机械	8-10 年	5%-10%	9.00%-11.88%
通讯设施设备	5-10 年	5%-10%	9.00%-19.00%
安全设施设备	一次性计提折旧	0%	100.00%
其他设备	5-10 年	5%-10%	9.00%-19.00%

对于购置的二手运输船舶，按预计尚可使用年限作为折旧计提年限。

对固定资产的预计使用寿命、预计净残值和折旧方法于每年年度终了进行复核并作适当调整。

3、固定资产减值

当固定资产的可收回金额低于其账面价值时，账面价值减记至可收回金额。

4、固定资产的处置

当固定资产被处置、或者预期通过使用或处置不能产生经济利益时，终止确认该固定资产。固定资产出售、转让、报废或毁损的处置收入扣除其账面价值和相关税费后的金额计入当期损益。

（十三）在建工程

在建工程按实际发生的成本计量。实际成本包括建筑成本、安装成本、符合资本化条件的借款费用以及其他为使在建工程达到预定可使用状态所发生的必要支出。在建工程在达到预定可使用状态时，转入固定资产并自次月起开始计提折旧。当在建工程的可收回金额低于其账面价值时，账面价值减记至可收回金额。

（十四）无形资产

无形资产为计算机软件、土地使用权，以成本计量。

1、计算机软件

计算机软件按使用年限 5 年平均摊销。

2、土地使用权

土地使用权按剩余使用年限 26 年平均摊销。

3、定期复核使用寿命和摊销方法

对使用寿命有限的无形资产的预计使用寿命及摊销方法于每年年度终了进行复核并作适当调整。

4、无形资产减值

当无形资产的可收回金额低于其账面价值时，账面价值减记至可收回金额。

（十五）长期待摊费用

长期待摊费用包括使用权资产改良及其他已经发生但应由本期和以后各期负担的、分摊期限在一年以上的各项费用，按预计受益期间分期平均摊销，并以实际支出减去累计摊销后的净额列示。

（十六）长期资产减值

固定资产、以成本模式计量的投资性房地产、在建工程、使用权资产、使用寿命有限的无形资产及对子公司、合营企业、联营企业的长期股权投资等，于资产负债表日存在减值迹象的，进行减值测试；尚未达到可使用状态的无形资产，无论是否存在减值迹象，至少每年进行减值测试。减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入资产减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组合。

上述资产减值损失一经确认，以后期间不予转回价值得以恢复的部分。

（十七）职工薪酬

职工薪酬是本公司为获得职工提供的服务或解除劳动关系而给予的各种形式的报酬或补偿，包括短期薪酬、离职后福利、辞退福利和其他长期职工福利等。

1、短期薪酬

短期薪酬包括工资、奖金、津贴和补贴、职工福利费、医疗保险费、工伤保险费、生育保险费、住房公积金、工会和教育经费等。本公司在职工提供服务的会计期间，将实际发生的短期薪酬确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。其中，非货币性福利按照公允价值计量。

2、离职后福利

本公司将离职后福利计划分类为设定提存计划和设定受益计划。设定提存计划是本公司向独立的基金缴存固定费用后，不再承担进一步支付义务的离职后福利计划；设定受益计划是除设定提存计划以外的离职后福利计划。于报告期内，本公司的离职后福利主要是为员工缴纳的基本养老保险、失业保险、企业年金和统筹外费用，其中，基本养老保险、失业保险、企业年金属于设定提存计划，统筹外福利属于设定受益计划。

本公司职工参加了由当地劳动和社会保障部门组织实施的社会基本养老保险。本公司以当地规定的社会基本养老保险缴纳基数和比例，按月向当地社会基本养老保险经办机构缴纳养老保险费。职工退休后，当地劳动及社会保障部门有责任向已退休员工支付社会基本养老金。本公司在职工提供服务的会计期间，将根据上述社保规定计算应缴纳的金额确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。

除基本养老保险外，本公司还依据国家企业年金制度的相关政策建立了企业年金计划。本公司按职工工资总额的一定比例向年金计划缴费，相应支出计入当期损益或相关资产成本。本公司按照企业年金计划定期缴付上述款项后，不再有其他的支付义务。

3、辞退福利

本公司在职工劳动合同到期之前解除与职工的劳动关系、或者为鼓励职工自愿接受裁减而提出给予补偿，在本公司不能单方面撤回解除劳动关系计划或裁减建议时和确认与涉及支付辞退福利的重组相关的成本费用时两者孰早日，确认因解除与职工的劳动关系给予补偿而产生的负债，同时计入当期损益。

预期在资产负债表日起一年内需支付的辞退福利，列示为应付职工薪酬。

4、其他长期职工福利

本公司对于 2022 年 12 月 31 日前退休的职工进行社会化管理并一次性计提统筹外费用，该类统筹外福利属于设定受益计划。资产负债表上确认的设定受益负债为设定受益义务的现值减去计划资产的公允价值。设定受益义务每年由独立精算师采用与义务期限和币种相似的国债利率、以预期累积福利单位法计算。与统筹外福利相关的服务费用（包括当期服务成本、过去服务成本和结算利得或损失）和利息净额计入当期损益或相关资产成本，重新计量设定受益计划净负债或净资产所产生的变动计入其他综合收益。

（十八）股利分配

现金股利于股东会批准的当期，确认为负债。自本公司股改完成后，现金股利于股东大会批准的当期，确认为负债。

（十九）股利支付

股份支付分为以权益结算的股份支付和以现金结算的股份支付。以权益结算的股份支付换取职工提供服务的，以授予职工权益工具的公允价值计量。授予后立即可行权的，在授予日按照公允价值计入当期损益，相应增加资本公积；完成等待期内的服务或达到规定业绩条件才可行权的，在等待期内每个资产负债表日，本公司根据最新取得的可行权职工人数变动、是否达到规定业绩条件等后续信息对可行权权益工具数量作出最佳估计，并以此为基础，按照授予日的公允价值，将当期取得的服务计入当期损益。

企业集团（由母公司和其全部子公司构成）内发生的股份支付交易，应当按照以下规定进行会计处理。结算企业以其本身权益工具结算的，应当将该股份支付交易作为权益结算的股份支付处理；结算企业是接受服务企业的投资者的，应当按照授予日权益工具的公允价值或应承担负债的公允价值确认为对接受服务企业的长期股权投资，同时确认资本公积（其他资本公积）或负债。接受服务企业没有结算义务或授予本企业职工的是其本身权益工具的，应当将该股份支付交易作为权益结算的股份支付处理。本公司的股份支付计划为上港集团授予本公司职工参与的限制性股票激励计划，本公司作为接受服务企业没有结算义务，将该股份支付交易作为权益结算的股份支付处理。

（二十）收入

本公司在客户取得相关服务的控制权时，按预期有权收取的对价金额确认收入。

合同开始日，本公司对合同进行评估，识别该合同所包含的各单项履约义务，并确定各单项履约义务是在某一时段内履行，还是在某一时点履行。本公司在履行了各单项履约义务时分别确认收入。

本公司根据其在向客户提供劳务前是否能够控制该劳务判断本公司从事交易时的身份是主要责任人还是代理人。本公司在向客户提供劳务前能够控制该劳务的，本公司作为主要责任人，按照预期有权收取的对价总额确认收入；否则，本公司作为代理人，按照预期有权收取的佣金或手续费的净额确认收入。

1、提供运输服务

本公司提供的运输服务，根据已提供服务的进度在一段时间内确认收入，其中，已提供运输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。于资产负债表日，本公司对已提供运输服务的进度进行重新估计，以使其能够反映履约情况的变化。

本公司按照已提供服务的进度确认收入时，对于本公司已经取得无条件收款权的部分，确认为应收账款，其余部分确认为合同资产，并对应收账款和合同资产以预期信用损失为基础确认损失准备；如果本公司已收或应收的合同价款超过已提供的服务，则将超过部分确认为合同负债。本公司对于同一合同项下的合同资产和合同负债以净额列示。

2、提供期租服务

本公司提供的期租服务，为本公司把船舶租予客户在一定的期限内使用。在租约期内，客户根据租约规定的允许航行区域自行营运，船舶交由客户调动和使用。期租收入于服务期间以直线法确认入账。

3、提供集装箱堆存服务

本公司提供的堆存服务，收入于储存期间以直线法确认入账。上下车及箱管服务收入于提供服务时确认。

4、提供代理服务

本公司提供的代理服务，收入于提供服务时确认。

合同成本主要为合同履约成本和合同取得成本。本公司为提供代理服务而发生的成本，确认为合同履约成本，并在确认收入时，按照已提供服务的进度结转计入主营业务成本。

（二十一）政府补助

政府补助为本公司从政府无偿取得的货币性资产或非货币性资产，包括税费返还、财政补贴等。

政府补助在本公司能够满足其所附的条件并且能够收到时，予以确认。政

府补助为货币性资产的，按照收到或应收的金额计量。政府补助为非货币性资产的，按照公允价值计量；公允价值不能可靠取得的，按照名义金额计量。

与资产相关的政府补助，是指本公司取得的、用于购建或以其他方式形成长期资产的政府补助。与收益相关的政府补助，是指除与资产相关的政府补助之外的政府补助。与资产相关的政府补助，冲减相关资产的账面价值，或确认为递延收益并在相关资产使用寿命内按照合理、系统的方法分摊计入损益；与收益相关的政府补助，用于补偿以后期间的相关成本费用或损失的，确认为递延收益，并在确认相关成本费用或损失的期间，计入当期损益或冲减相关成本，用于补偿已发生的相关成本费用或损失的，直接计入当期损益或冲减相关成本。本公司对同类政府补助采用相同的列报方式。

与日常活动相关的政府补助纳入营业利润，与日常活动无关的政府补助计入营业外收支。

（二十二）递延所得税资产和递延所得税负债

递延所得税资产和递延所得税负债根据资产和负债的计税基础与其账面价值的差额（暂时性差异）计算确认。对于按照税法规定能够于以后年度抵减应纳税所得额的可抵扣亏损，确认相应的递延所得税资产。对于商誉的初始确认产生的暂时性差异，不确认相应的递延所得税负债。对于既不影响会计利润也不影响应纳税所得额（或可抵扣亏损），且初始确认的资产和负债未导致产生等额应纳税暂时性差异和可抵扣暂时性差异的非企业合并的交易中产生的资产或负债的初始确认形成的暂时性差异，不确认相应的递延所得税资产和递延所得税负债。于资产负债表日，递延所得税资产和递延所得税负债，按照预期收回该资产或清偿该负债期间的适用税率计量。

递延所得税资产的确认以很可能取得用来抵扣可抵扣暂时性差异、可抵扣亏损和税款抵减的应纳税所得额为限。

对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的应纳税暂时性差异，确认递延所得税负债，除非本公司能够控制该暂时性差异转回的时间且该暂时性差异在可预见的未来很可能不会转回。对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的可抵扣暂时性差异，当该暂时性差异在可预见的未来很可能转回且未来很可

能获得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额时，确认递延所得税资产。

同时满足下列条件的递延所得税资产和递延所得税负债以抵销后的净额列示：

1、递延所得税资产和递延所得税负债与同一税收征管部门对本公司内同一纳税主体征收的所得税相关；

2、本公司内该纳税主体拥有以净额结算当期所得税资产及当期所得税负债的法定权利。

（二十三） 租赁

财政部于 2018 年颁布了修订后的《企业会计准则第 21 号——租赁》（以下简称“新租赁准则”）。本公司自 2021 年 1 月 1 日起采用新租赁准则。

2021年1月1日起采用的会计政策

租赁，是指在一定期间内，出租人将资产的使用权让与承租人以获取对价的合同。

1、本公司作为承租人

本公司于租赁期开始日确认使用权资产，并按尚未支付的租赁付款额的现值确认租赁负债。租赁付款额包括固定付款额，以及在合理确定将行使购买选择权或终止租赁选择权的情况下需支付的款项等。按销售额的一定比例确定的可变租金不纳入租赁付款额，在实际发生时计入当期损益。本公司将自资产负债表日起一年内（含一年）支付的租赁负债，列示为一年内到期的非流动负债。

本公司的使用权资产包括租入的运输船舶、房屋及建筑物及土地使用权等。使用权资产按照成本进行初始计量，该成本包括租赁负债的初始计量金额、租赁期开始日或之前已支付的租赁付款额、初始直接费用等，并扣除已收到的租赁激励。本公司能够合理确定租赁期届满时取得租赁资产所有权的，在租赁资产剩余使用寿命内计提折旧；若无法合理确定租赁期届满时是否能够取得租赁资产所有权，则在租赁期与租赁资产剩余使用寿命两者孰短的期间内计提折旧。当可收回金额低于使用权资产的账面价值时，本公司将其账面价值减记至可收回金额。

对于租赁期不超过 12 个月的短期租赁和单项资产全新时价值较低的低价值资产租赁，本公司选择不确认使用权资产和租赁负债，将相关租金支出在租赁期内各个期间按照直线法计入当期损益或相关资产成本。

租赁发生变更且同时符合下列条件时，本公司将其作为一项单独租赁进行会计处理：（1）该租赁变更通过增加一项或多项租赁资产的使用权而扩大了租赁范围；（2）增加的对价与租赁范围扩大部分的单独价格按该合同情况调整后的金额相当。

当租赁变更未作为一项单独租赁进行会计处理时，本公司在租赁变更生效日重新确定租赁期，并采用修订后的折现率对变更后的租赁付款额进行折现，重新计量租赁负债。租赁变更导致租赁范围缩小或租赁期缩短的，本公司相应调减使用权资产的账面价值，并将部分终止或完全终止租赁的相关利得或损失计入当期损益。其他租赁变更导致租赁负债重新计量的，本公司相应调整使用权资产的账面价值。

对于由行业周期直接引发的就现有租赁合同达成的租金减免，本公司选择采用简化方法，在达成协议解除原支付义务时将未折现的减免金额计入当期损益，并相应调整租赁负债。

2、本公司作为出租人的会计处理

实质上转移了与租赁资产所有权有关的几乎全部风险和报酬的租赁为融资租赁。其他的租赁为经营租赁。本公司经营租出自有的房屋建筑物及运输船舶时，经营租赁的租金收入在租赁期内按照直线法确认。

截至2020年12月31日止采用的会计政策

实质上转移了与资产所有权有关的全部风险和报酬的租赁为融资租赁。其他的租赁为经营租赁。

1、经营租赁

经营租赁的租金支出在租赁期内，按照直线法计入相关资产成本或当期损益。经营租赁的租金收入在租赁期内按照直线法确认。

2、融资租赁

以租赁资产的公允价值与最低租赁付款额的现值两者中较低者作为租入资产的入账价值，租入资产的入账价值与最低租赁付款额之间的差额作为未确认融资费用，在租赁期内按实际利率法摊销。最低租赁付款额扣除未确认融资费用后的余额作为长期应付款列示。

（二十四）安全生产费用

于 2020 年度、2021 年度、2022 年度及 2023 年 1-6 月，本公司根据财政部、国家安全生产监督管理总局财企[2012]16 号关于印发《企业安全生产费用提取和使用管理办法》的通知和财政部、应急部财资[2022]136 号关于印发《企业安全生产费用提取和使用管理办法》的通知的规定计提安全生产费用。安全生产费用专门用于完善和改进企业或者项目安全生产条件。

安全生产费用计提计入相关产品的成本或当期损益，同时增加专项储备；实际支出时，属于费用性的支出直接冲减专项储备，属于资本性的支出，先通过在建工程归集所发生的支出，待安全项目完工达到预定可使用状态时确认为固定资产，同时按照形成固定资产的成本冲减专项储备，并确认相同金额的累计折旧，该固定资产在以后期间不再计提折旧。

（二十五）重要会计估计和判断

本公司根据历史经验和其他因素，包括对未来事项的合理预期，对所采用的重要会计估计和关键判断进行持续的评价。

1、重要会计估计及其关键假设

下列重要会计估计及关键假设存在会导致下一会计年度资产和负债的账面价值出现重大调整的重要风险：

（1）租赁期的判断

本公司与出租人签订租赁合同，综合考虑了合同约定的租赁期限、续租选择权及租入资产的定制化程度等实际情况后，判断租赁期。若存在本公司可控范围内且影响租赁期的重大事件或变化，本公司将进行重新评估。

（2）预期信用损失的计量

本公司通过违约风险敞口和预期信用损失率计算预期信用损失，并基于违约概率和违约损失率确定预期信用损失率。在确定预期信用损失率时，本公司使用内部历史信用损失经验等数据，并结合当前状况和前瞻性信息对历史数据进行调整。

在考虑前瞻性信息时，本公司考虑了不同的宏观经济情景。2020 年度、2021 年度、2022 年度及截至 2023 年 6 月 30 日止六个月期间，“基准”、“不利”及“有利”这三种经济情景的权重分别是 50%、25%和 25%。本公司定期监控并复核与预期信用损失计算相关的重要宏观经济假设和参数，包括经济下滑的风险、外部市场环境、技术环境、客户情况的变化、国内生产总值、国内出口金额以及消费者物价指数等。2020 年度、2021 年度、2022 年度及截至 2023 年 6 月 30 日止六个月期间本公司已考虑行业周期引发的不确定性，并相应更新了相关的假设和参数，各情景中所使用的关键宏观经济参数列示如下：

项目	年份	基准	不利	有利
国内生产总值	截至 2023 年 6 月 30 日止六个月期间	5.5%	4.4%	6.0%
	2022 年	4.8%	2.5%	6.0%
	2021 年	5.2%	3.0%	6.6%
	2020 年	8.2%	4.8%	10.2%
国内出口金额	截至 2023 年 6 月 30 日止六个月期间	-1.3%	-1.8%	-0.8%
	2022 年	0.3%	-0.2%	0.8%
	2021 年	5.4%	4.9%	5.9%
	2020 年	9.0%	8.5%	9.5%
消费者物价指数	截至 2023 年 6 月 30 日止六个月期间	1.2%	0.4%	2.8%
	2022 年	2.3%	1.4%	3.0%
	2021 年	2.2%	1.1%	3.0%
	2020 年	1.6%	0.1%	3.4%

（3）固定资产的可使用年限和残值

本公司的管理层就固定资产的预计可使用年限和残值进行估计。该等估计乃基于性质和功能类似的固定资产的过往实际可使用年限及行业惯例。在固定

资产使用过程中，其所处的经济环境、技术环境以及其他环境有可能对固定资产使用寿命和预计净残值产生较大影响；固定资产使用过程中所处经济环境、技术环境以及其他环境的变化也可能致使与固定资产有关的经济利益的预期实现方式发生重大改变。不同的估计可能会影响固定资产的折旧及当期损益。

（4）所得税和递延所得税

本公司在多个地区缴纳企业所得税。在正常的经营活动中，部分交易和事项的最终税务处理存在不确定性，包括提供运输服务中涉及的船舶租赁及集装箱租赁的所得税及代扣代缴税等。在计提各个地区的所得税费用时，本公司需要基于税法相关规定及主管税务机关的认定结果作出重大判断。如果这些税务事项的最终认定结果与最初入账的金额存在差异，该差异将对作出上述最终认定期间的所得税费用和递延所得税的金额产生影响。

（5）提供运输服务的收入及成本确认

管理层根据履约进度在一段时间内确认运输服务的收入。履约进度主要根据项目的性质，按已经完成的为履行合同航行的天数占预计航行总天数的比例确定。管理层需要在初始对预计航行总天数作出合理估计，并于合同执行过程中持续评估。提供运输服务的成本按已提供服务、历史成本数据及预计的供应商成本进行估计。

（6）长期资产减值准备的会计估计

本公司对存在减值迹象的长期资产进行减值测试时，当减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入资产减值损失。资产组的可收回金额按资产组的公允价值减去处置费用后的净额与资产组预计未来现金流量的现值两者之间孰高者确定，其计算涉及会计估计。管理层在减值测试中确认资产组的预计未来现金流量现值时所采用的关键假设包括资产组的认定、预测期收入增长率、预测期毛利率及折现率。

（二十六）重要会计政策和会计估计的变更

1、重要会计政策变更

（1）租赁

财政部于 2018 年颁布了修订后的《企业会计准则第 21 号——租赁》（以下简称“新租赁准则”），本公司于 2021 年 1 月 1 日首次执行新租赁准则，根据相关规定，本公司对首次执行日前已存在的合同选择不再重新评估。本公司对于该准则的累积影响数调整 2021 年度财务报表相关项目金额，2020 年度的比较财务报表未重列。对本公司财务报表的影响列示如下：

单位：万元

受影响的财务报表项目	2021 年 1 月 1 日影响金额	
	合并报表	母公司单体报表
使用权资产	11,762.02	21,445.17
租赁负债	7,250.13	15,566.68
一年到期的非流动负债	4,517.42	5,878.49
预付账款	92.24	-
其他应付款	97.78	-
使用权资产	57,360.91	-
使用权资产累计折旧	8,838.37	-
固定资产	57,360.91	-
固定资产累计折旧	8,838.37	-
长期应付款（含一年内到期的非流动负债）	45,757.58	-
租赁负债（含一年内到期的非流动负债）	45,757.58	-

于 2021 年 1 月 1 日，本公司在计量租赁负债时，对于具有相似特征的租赁合同采用同一折现率，所采用的增量利率的加权平均值为 3.12%。

于 2021 年 1 月 1 日，本公司将原租赁准则下披露的尚未支付的最低经营租赁付款额调整为新租赁准则下确认的租赁负债的调节表如下：

单位：万元

项目	合并报表	母公司单体报表
于 2020 年 12 月 31 日披露未来最低经营租赁付款额	24,217.90	29,492.50
按增量借款利率折现计算的上述最低经营租赁付款额的现值	23,485.16	28,600.17

加：2020年12月31日应付融资租赁款	45,757.58	-
其他	1,220.45	-
减：短于12个月的租赁合同付款额的现值	-3,590.93	-2,298.48
单项租赁资产全新时价值较低的租赁合同付款额的现值	-9,347.12	-4,856.53
于2021年1月1日确认的租赁负债（含一年内到期的非流动负债）	57,525.14	21,445.17

除上述新租赁准则影响外，财政部于2020年颁布了《关于印发<新冠肺炎疫情相关租金减让会计处理规定>的通知》（财会[2020]10号）及《企业会计准则实施问答》（2020年12月11日发布），于2021年颁布了《关于调整<新冠肺炎疫情相关租金减让会计处理规定>适用范围的通知》（财会[2021]9号）、《关于印发<企业会计准则解释第14号>的通知》（财会[2021]1号）、《企业会计准则实施问答》及《关于印发<企业会计准则解释第15号>的通知》，并于2022年颁布了《关于适用<新冠肺炎疫情相关租金减让会计处理规定>相关问题的通知》

（财会[2022]13号）、《企业会计准则实施问答》及《关于印发<企业会计准则解释第16号>的通知》（财会[2022]31号），本公司已采用上述准则、通知和实施问答编制2020年度、2021年度、2022年度及截至2023年6月30日止六个月期间财务报表，但上述修订对本公司财务报表无重大影响。

2、会计估计变更

报告期内，公司未发生重大会计估计变更事项。

六、税项

（一）主要税种税率

本公司适用的主要税种及其税率列示如下：

税种	计税依据	法定税率
企业所得税	应纳税所得额	中国内地：25% 中国香港地区：16.5% 其他国家或地区：按当地适用税率
增值税	应纳税增值额（应纳税额按应纳税销售额乘以适用税率扣除当期允许抵扣的进项税后的余额计算）	0%、5%、6%、9%、10%、13%、16%
城市维护建设税	缴纳的增值税税额	1%、5%、7%
教育费附加	缴纳的增值税税额	3%
地方教育费附加	缴纳的增值税税额	2%

（二）税收政策及优惠

1、企业所得税

（1）根据财政部、国家税务总局《关于实施小微企业普惠性税收减免政策的通知》（财税[2019]13号），自2019年1月1日至2021年12月31日期间，对小型微利企业年应纳税所得额不超过100万元的部分，减按25%计入应纳税所得额，按20%的税率缴纳企业所得税；对年应纳税所得额超过100万元但不超过300万元的部分，减按50%计入应纳税所得额，按20%的税率缴纳企业所得税。本公司下属子公司符合上述条件的，自2019年1月1日起享受上述所得税优惠政策。

（2）根据财政部、税务总局《关于实施小微企业和个体工商户所得税优惠政策的公告》（财政部、税务总局公告[2021]12号），对小型微利企业年应纳税所得额不超过100万元的部分，在财政部、国家税务总局《关于实施小微企业普惠性税收减免政策的通知》（财税[2019]13号）第二条规定的优惠政策基础上，再减半征收企业所得税。本公告执行期限为2021年1月1日至2022年12月31日。

（3）根据财政部、税务总局《关于进一步实施小微企业所得税优惠政策的公告》（财政部、税务总局公告[2022]13号），对小型微利企业年应纳税所得额超过100万元但不超过300万元的部分，减按25%计入应纳税所得额，按20%的税率缴纳企业所得税。本公告执行期限为2022年1月1日至2024年12月31日。

（4）根据财政部、税务总局《关于实施小微企业和个体工商户所得税优惠政策的公告》（财政部、税务总局公告[2023]6号），对小型微利企业年应纳税所得额不超过100万元的部分，减按25%计入应纳税所得额，按20%的税率缴纳企业所得税。本公告执行期限为2023年1月1日至2024年12月31日。

（5）根据香港《税务条例》第23B条，作为船舶运营商的国际营运利润可豁免课缴香港利得税。本公司下属香港子公司符合上述条件的，享受上述香港利得税优惠政策。本公司下属香港子公司满强航运有限公司已于2023年5月取得香港税务局发出的2022年的香港居民身份证明书，此证明书可以用作

证明其 2022 至 2024 年度在中国内地和香港特别行政区关于对所得避免双重征税的安排下的香港居民身份。

2、增值税

(1) 财政部、国家税务总局关于《营业税改征增值税试点方案》的通知（财税[2011]110 号）以及财政部、国家税务总局关于《全面推开营业税改征增值税试点的通知》（财税[2016]36 号）以及财政部、国家税务总局关于《关于调整增值税税率的通知》（财税[2018]32 号）以及财政部、国家税务总局、海关总署《关于深化增值税改革有关政策的公告》（财政部税务总局海关总署公告[2019]年第 39 号）及相关规定，母公司及本公司部分子公司的航运配套增值服务收入适用增值税；其中，有形动产租赁服务自 2018 年 5 月 1 日至 2019 年 3 月 31 日适用的销项税率为 16%，自 2019 年 4 月 1 日起适用的销项税率为 13%；提供陆路和水路运输服务自 2018 年 5 月 1 日至 2019 年 3 月 31 日适用的销项税率为 10%，自 2019 年 4 月 1 日适用的销项税率为 9%；提供物流辅助服务、港口码头服务及货物运输代理服务适用的销项税率为 6%；出租其 2016 年 4 月 30 日前取得的不动产，适用的征收率为 5%。

(2) 根据财政部、税务总局及海关总署颁布的《关于深化增值税改革有关政策的公告》（财政部税务总局海关总署公告[2019]年第 39 号），财政部和税务总局颁布的《关于促进服务业领域困难行业纾困发展有关增值税政策的公告》（财政部税务总局公告[2022]11 号）以及财政部和税务总局颁布的《关于明确增值税小规模纳税人减免增值税等政策的公告》（财政部，税务总局公告[2023]1 号）的相关规定，本公司之若干子公司作为生产、生活性服务企业自 2019 年 4 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日，按照当期可抵扣进项税额加计 10%，抵减增值税应纳税额。自 2023 年 1 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日，按照当期可抵扣进项税额加计 5%，抵减增值税应纳税额。

(3) 根据财税[2016]36 号《全面推开营业税改征增值税试点的通知》，《适用增值税零税率应税服务退（免）税管理办法》（国家税务总局公告[2014]11 号）规定，本公司若干子公司提供的国际货物运输代理服务享受免征增值税的优惠政策；本公司及下属子公司海华轮船以有运输工具承运方式提供

的国际运输服务，适用增值税零税率。

（4）根据财税[2012]54号《财政部国家税务总局关于外派海员等劳务免征营业税的通知》、国家税务总局公告2016年第29号《营业税改征增值税跨境应税行为增值税免税管理办法（试行）》，子公司上海锦航向境外单位提供的外派海员服务免征增值税。

（5）根据财税[2016]36号《财政部-国家税务总局关于全面推开营业税改征增值税试点的通知》，子公司上海锦航向境内单位提供的外派海员服务，以取得的全部价款和价外费用，扣除代用工单位支付给劳务派遣员工的工资、福利和为其办理社会保险及住房公积金后的余额为销售额，按照简易计税方法依5%的征收率计算缴纳增值税。

3、其他税项

根据财政部、税务总局《关于城市维护建设税计税依据确定办法等事项的公告》（财税[2021]28号），本公司的城市维护建设税，教育费附加及地方教育附加以依法实际缴纳的增值税为计税依据，其中，依法实际缴纳的增值税税额，包括本公司依照增值税相关法律法规和税收政策规定计算的应当缴纳的增值税税额（不含因进口货物或境外单位和个人向境内销售劳务、服务、无形资产缴纳的增值税税额），加上增值税免抵税额，扣除直接减免的增值税税额和期末留抵退税退还的增值税税额后的金额。前述事宜自2021年9月1日起执行。

七、分部信息

公司未编制分部报告。

八、最近一年的收购兼并情况

公司最近一年未发生收购兼并其他公司的情况。

九、经注册会计师核验的非经常性损益明细表

普华永道对公司近三年一期的非经常性损益明细表进行了审核，并出具了《上海锦江航运（集团）股份有限公司2020年度、2021年度、2022年度及

截至 2023 年 6 月 30 日止六个月期间非经常性损益明细表专项报告》（普华永道中天特审字（2023）第 3005 号）。依据经注册会计师审核的非经常性损益明细表，公司近三年一期非经常性损益的具体内容、金额和扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润金额如下：

单位：万元

项目	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
非流动资产处置损益	1,121.55	2,941.33	1,094.98	17.56
计入当期损益的政府补助	5,171.38	4,240.76	2,399.97	992.86
除同本公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，持有交易性金融资产产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、可供出售金融资产和其他非流动金融资产等的投资收益（损失以“-”填列）	130.18	-170.51	-20.53	-10.49
同一控制下企业合并产生的子公司期初至合并日的当期净损益	-	-	-	-
处置长期股权投资产生的投资损失	-	-	-	-6.63
计入当期损益的对非金融企业收取的资金占用费	-	-	210.71	82.77
除上述各项之外的其他营业外收入和支出（其他营业外支出以“-”填列）	61.57	-2.64	-0.97	19.23
单独进行减值测试的应收款项及合同资产减值准备转回	-	0.02	-	-
其他符合非经常性损益定义的损益项目	52.17	79.79	79.68	84.73
小计	6,536.85	7,088.75	3,763.84	1,180.03
减：所得税影响数	-1,343.71	-1,039.27	406.67	273.10
减：归属于少数股东的非经常性损益	0.67	2.23	10.07	9.54
归属于母公司股东/所有者的非经常性损益	5,192.47	6,047.25	3,347.10	897.39
扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润	49,531.93	176,650.69	119,266.13	45,638.09

十、主要财务指标

（一）基本财务指标

单位：万元

财务指标	2023 年 6 月 30 日	2022 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日
------	--------------------	---------------------	---------------------	---------------------

流动比率（倍）	2.94	2.72	1.95	3.75
速动比率（倍）	2.88	2.68	1.92	3.70
资产负债率（母公司）（%）	39.51	40.54	40.85	8.87
资产负债率（合并）（%）	25.63	29.72	39.64	22.94
每股净资产（元）	5.34	5.47	3.68	3.33
财务指标	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
应收账款周转率（次/年）	7.16	8.50	8.67	7.62
存货周转率（次/年）	50.86	65.98	71.36	57.70
息税折旧摊销前利润（万元）	109,456.04	294,841.80	195,020.46	80,708.84
利息保障倍数（倍）	48.77	70.44	58.66	22.55
每股经营活动产生的现金流量（元）	0.78	1.99	1.65	0.55
每股净现金流量（元）	-0.29	0.58	1.45	-0.17
归属于发行人股东的净利润	54,724.40	182,697.94	122,613.22	46,535.49
归属于发行人股东扣除非经常性损益后的净利润	49,531.93	176,650.69	119,266.13	45,638.09
研发投入占营业收入的比例	-	-	-	-

注：上述财务指标的计算方法如下：

- 1、流动比率=流动资产/流动负债；
- 2、速动比率=(流动资产-存货)/流动负债；
- 3、资产负债率（母公司）=母公司负债总额/母公司资产总额；
- 4、资产负债率（合并）=合并报表负债总额/合并报表资产总额；
- 5、每股净资产=归属于母公司股东权益合计/期末普通股股本；
- 6、应收账款周转率=营业收入/应收账款平均净额，2023年1-6月应收账款周转率已进行年化处理；
- 7、存货周转率=营业成本/存货平均净额，2023年1-6月存货周转率已进行年化处理；
- 8、息税折旧摊销前利润=利润总额+利息支出+当年折旧摊销额；
- 9、利息保障倍数=息税折旧摊销前利润/利息支出；
- 10、每股经营活动产生的现金流量=经营活动产生的现金流量净额/期末普通股股本；
- 11、每股净现金流量=现金及现金等价物净增加额/期末普通股股本。

（二）净资产收益率和每股收益

根据《公开发行证券公司信息披露编报规则第9号净资产收益率和每股收益的计算及披露（2010年修订）》的规定，公司净资产收益率和每股收益计算列示如下：

报告期利润	加权平均净资产收益率	每股收益（元/股）		
		基本每股收益	稀释每股收益	
归属于母公司股东的净利润	2023年1-6月	9.20%	0.50	0.50
	2022年度	36.28%	1.66	1.66
	2021年度	28.82%	-	-

报告期利润	加权平均净资产收益率	每股收益（元/股）	
		基本每股收益	稀释每股收益
2020年度	13.11%	-	-
2023年1-6月	8.33%	0.45	0.45
扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润	2022年度	35.08%	1.61
	2021年度	28.04%	-
	2020年度	12.86%	-

注：公司无稀释性潜在普通股。上述指标的计算方法如下：

1、加权平均净资产收益率= $P / (E_0 + NP \div 2 + E_i \times M_i \div M_0 - E_j \times M_j \div M_0 \pm E_k \times M_k \div M_0)$

其中：P 分别对应于归属于母公司股东的净利润、扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润；NP 为归属于母公司股东的净利润；E₀ 为归属于母公司股东的期初净资产；E_i 为报告期发行新股或债转股等新增的、归属于母公司股东的净资产；E_j 为报告期回购或现金分红等减少的、归属于母公司股东的净资产；M₀ 为报告期月份数；M_i 为新增净资产下一月份起至报告期期末的月份数；M_j 为减少净资产下一月份起至报告期期末的月份数；E_k 为因其他交易或事项引起的净资产增减变动；M_k 为发生其他净资产增减变动下一月份起至报告期期末的月份数；

2、基本每股收益=P/S

$S = S_0 + S_1 + S_i \times M_i \div M_0 - S_j \times M_j \div M_0 - S_k$

其中：P 为归属于母公司股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润；S 为发行在外的普通股加权平均数；S₀ 为期初股份总数；S₁ 为报告期因公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数；S_i 为报告期因发行新股或债转股等增加股份数；S_j 为报告期因回购等减少股份数；S_k 为报告期缩股数；M₀ 报告期月份数；M_i 为增加股份下一月份起至报告期期末的月份数；M_j 为减少股份下一月份起至报告期期末的月份数。

十一、影响发行人报告期及未来盈利能力或财务状况的因素

公司主营业务收入增长率、毛利率等核心指标对公司业绩具有重要意义。主营业务收入增长率对公司业绩变动具有较强的预示作用，可据以判断公司主营业务发展状况。毛利率水平不仅表明公司的盈利能力，同时表明公司的成本控制能力。

十二、经营成果分析

（一）营业收入分析

1、营业收入构成

报告期内，公司营业收入的总体构成情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)						
主营业务收入	260,373.51	97.88	668,674.66	97.76	522,975.51	97.34	332,259.74	96.88
其他业务收入	5,648.33	2.12	15,342.24	2.24	14,265.68	2.66	10,710.53	3.12

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)						
合计	266,021.84	100.00	684,016.91	100.00	537,241.19	100.00	342,970.27	100.00

报告期内，公司营业收入分别为 342,970.27 万元、537,241.19 万元、684,016.91 万元及 266,021.84 万元。公司主营业务突出，主要为班轮运输服务收入，各期主营业务收入分别为 332,259.74 万元、522,975.51 万元、668,674.66 万元及 260,373.51 万元，占比均保持在 95%以上。公司其他业务收入主要为集装箱堆存业务和航运代理业务等，占营业收入比重较低，对经营业绩影响较小。

2、主营业务收入分析

(1) 按业务类型分类

报告期内，公司主营业务收入按业务类型分类如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)						
班轮运输服务	260,373.51	100.00	667,904.89	99.88	514,893.65	98.45	328,258.49	98.80
期租服务	-	-	769.77	0.12	8,081.86	1.55	4,001.25	1.20
合计	260,373.51	100.00	668,674.66	100.00	522,975.51	100.00	332,259.74	100.00

1) 班轮运输服务

公司主营业务收入主要来源于班轮运输服务的收入。报告期内，班轮运输服务收入分别为 328,258.49 万元、514,893.65 万元、667,904.89 万元及 260,373.51 万元，占主营业务收入的比例分别为 98.80%、98.45%、99.88% 及 100.00%。

2021 年度，公司班轮运输服务收入较 2020 年度增长 186,635.16 万元，增幅为 56.86%，主要原因为：①2021 年随着国内外经济形势的逐步好转，全球经济恢复增长态势，国际贸易呈现较高景气度，使得全球集装箱航运市场持续复苏，公司班轮运输服务的运输数量大幅增加；②公司在持续深耕东北亚航线的同时，以市场发展和客户需求为导向，不断开拓和完善东南亚、美西航线的网络布局，

稳步推进东南亚、美国市场的客户拓展，相关航线的运输数量大幅增加，成为公司新的收入增长点；③受行业周期等综合因素的影响，全球航线海运运力紧张，集装箱航运的市场价格持续上升，公司班轮运输服务的运输价格也随着上升。

2022 年度，公司班轮运输服务收入较 2021 年度增长 153,011.24 万元，增幅为 29.72%，主要原因为：①公司持续完善各航线的网络布局，拓展客户的运输需求，公司运输数量持续上升；②2022 年上半年，全球集装箱航运市场持续维持高景气度，公司班轮运输服务的运输价格继续维持在高位；随着 2022 年下半年港口周转改善、全球经济下行压力较大等因素的影响，市场供需格局变化，公司班轮运输服务的运输价格有所下降，但整体来看，2022 年度公司班轮运输服务的运输价格高于 2021 年度。

2023 年 1-6 月，由于集装箱航运市场供需发生变化，致使集装箱运输价格有所下降，使得公司班轮运输服务收入受到一定程度的影响。

2) 期租服务

公司在立足于集装箱班轮运输服务的同时，辅之以期租服务。2020 年度、2021 年度和 2022 年度，期租服务收入分别为 4,001.25 万元、8,081.86 万元和 769.77 万元，占比分别为 1.20%、1.55%和 0.12%，金额和占比较小。公司通过期租服务，一方面可以提高船舶营运效率、增强公司盈利能力，另一方面也可以积累船舶运营相关的资源及能力。

(2) 按航线区域分类

报告期内，公司班轮运输服务的收入按航线区域分类如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)						
东北亚航线	141,709.19	54.43	401,074.49	60.05	285,660.51	55.48	225,980.27	68.84
东南亚航线	72,078.48	27.68	117,361.40	17.57	88,127.76	17.12	37,215.97	11.34
国内航线	46,585.84	17.89	120,384.32	18.02	116,613.05	22.65	65,062.26	19.82
其他航线	-	-	29,084.68	4.35	24,492.33	4.76	-	-
合计	260,373.51	100.00	667,904.89	100.00	514,893.65	100.00	328,258.49	100.00

报告期内，公司班轮运输服务专注于亚洲市场，主要收入来源于东北亚航线、东南亚航线和国内航线，相关航线收入合计占比 90%以上。2021 年起，公司以客户需求为导向，开始运营远洋航线，陆续开设了美西航线、巴西航线等，将业务拓展至美洲市场。

1) 东北亚航线

报告期内，公司东北亚航线的收入分别为 225,980.27 万元、285,660.51 万元、401,074.49 万元和 141,709.19 万元。东北亚航线是由中日韩三国间海运贸易组成的成熟型市场，市场格局较为稳固，该航线一直是公司班轮运输服务的核心基石和业务重点，推动公司经营业务的持续稳定发展。报告期内，东北亚航线的收入占比分别为 68.84%、55.48%、60.05%和 54.43%，为公司班轮运输服务收入的主要来源。

2) 东南亚航线

报告期内，公司东南亚航线的收入分别为 37,215.97 万元、88,127.76 万元、117,361.40 万元和 72,078.48 万元。当前随着 RCEP 的签署、东盟自由贸易协定的不断升级、全球制造业产业链向东南亚转移，东南亚集装箱航运市场正处于快速成长的阶段，且有望长期维持较高的增长水平。公司在巩固东北亚航线优势的同时，积极布局和完善东南亚航线，加强东南亚市场的业务挖掘。报告期内，东南亚航线的收入占比分别为 11.34%、17.12%、17.57%和 27.68%，东南亚航线已经成为公司新的收入增长点。

3) 国内航线

报告期内，公司国内航线的收入分别为 65,062.26 万元、116,613.05 万元、120,384.32 万元和 46,585.84 万元。公司在经营东北亚、东南亚航线的同时，充分利用自身整体航线网络资源，为客户提供国内航线服务，包括两岸间航线和沿海航线。报告期内，国内航线的收入占比分别为 19.82%、22.65%、18.02%和 17.89%，整体收入占比较为稳定。

4) 其他航线

2021 年起，公司以客户需求为导向，开始运营远洋航线，陆续开设了美西

航线、巴西航线等，将业务拓展至美洲市场。2021 年和 2022 年，相关航线的收入分别为 24,492.33 万元和 29,084.68 万元，收入占比分别为 4.76%和 4.35%。

（3）按季度分类

报告期内，公司主营业务收入按季度分类如下：

单位：万元

项目	2023 年 1-6 月		2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
第一季度	111,465.90	42.81%	134,351.80	20.09%	96,907.36	18.53%	76,353.29	22.98%
第二季度	148,907.61	57.19%	182,632.17	27.31%	117,094.22	22.39%	88,746.58	26.71%
第三季度	-	-	178,719.62	26.73%	122,062.48	23.34%	78,745.56	23.70%
第四季度	-	-	172,971.08	25.87%	186,911.45	35.74%	88,414.32	26.61%
总计	260,373.51	100.00%	668,674.66	100.00%	522,975.51	100.00%	332,259.74	100.00%

报告期内，公司主营业务收入主要来源于班轮运输服务的收入，受客户运输需求、市场运价等因素的影响，各季度收入占比呈现出一定的波动。

2020 年，公司各季度主营业务收入较为平稳。2021 年，公司各季度的班轮运输收入呈现逐渐上升的趋势，主要系随着国内外经济形势的逐步好转，全球经济恢复增长态势，使得全球集装箱航运市场持续复苏，公司班轮运输服务的运输数量和运输价格在 2021 年度中持续增长，带动公司主营业务收入持续上升。2022 年，公司各季度主营业务收入整体波动不大。其中，2022 年第一季度主要受春节因素影响，客户运输需求较低，进而导致主营业务收入占比相对较低。第二季度主营业务收入占比最高，主要系 2022 年上半年运输价格持续维持在高位，随着航运周转效率逐渐回升，市场运力短缺情况得到缓解，运输价格在 2022 年下半年期间开始下滑，导致第三季度和第四主营业务收入占比低于第二季度。2023 年 1-6 月，公司第一季度的主营业务收入规模低于第二季度，主要受春节因素影响，第一季度客户运输需求较低，进而影响了主营业务收入规模。

报告期内，同行业公司的主营业务收入分季度的具体情况如下：

项目	公司简称	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
第一季度	中谷物流	49.43%	23.17%	21.44%	20.02%
	中远海控	51.56%	26.99%	19.43%	21.08%
	本公司	42.81%	20.09%	18.53%	22.98%
第二季度	中谷物流	50.57%	27.70%	24.15%	22.59%
	中远海控	48.44%	26.92%	22.30%	22.16%
	本公司	57.19%	27.31%	22.39%	26.71%
第三季度	中谷物流	-	25.83%	25.22%	26.18%
	中远海控	-	27.04%	27.63%	25.49%
	本公司	-	26.73%	23.34%	23.70%
第四季度	中谷物流	-	23.30%	29.18%	31.21%
	中远海控	-	19.06%	30.63%	31.27%
	本公司	-	25.87%	35.74%	26.61%

注：同行业可比公司以年度报告披露的营业收入作为比较数据。

由上表可见，受新年和春节假期因素的影响，公司和同行业公司普遍存在第一季度销售规模和占比较低的情况。总体而言，同行业公司的主营业务收入不存在显著的季节性特征，公司主营业务收入的季节性分布情况与同行业公司不存在重大差异。

（4）按销售模式分类

报告期内，公司班轮运输服务的收入按销售模式分类如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
代理模式	244,881.29	94.05	625,981.73	93.72	489,366.36	95.04	304,964.85	92.90
直客模式	15,492.22	5.95	41,923.16	6.28	25,527.29	4.96	23,293.65	7.10
合计	260,373.51	100.00	667,904.89	100.00	514,893.65	100.00	328,258.49	100.00

报告期内，公司班轮运输服务的销售以代理模式为主，占班轮运输服务收入的比例分别为 92.90%、95.04%、93.72%和 94.05%，占比较高，主要原因如下：公司主要从事海上集装箱运输业务，集装箱运输是一项较为综合的业务，涉及多个国家和多个口岸的运输环节，存在较多不确定性和过程风险。同时，集装箱运输主要应用于电子产品、纺织服饰、机电设备、家具等工业品和消费

品，终端货主的货量往往呈现区域分散、规模较小的特点。因此，集装箱航运企业通常采用代理模式提供班轮运输服务。代理公司属于运输中间人，系航运公司与货主之间的桥梁，其受终端货主的委托，将货物逐级集中后，为终端货主办理集装箱运输业务过程中的各类手续和流程，符合行业惯例。

报告期内，公司代理模式和直客模式下的销售收入金额构成比例较为稳定，均以代理模式为主。

3、班轮运输服务的价格变动分析

报告期内，公司班轮运输服务的单箱运价按航线区域分类如下：

单位：元/TEU

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度
	单箱运价	变动率	单箱运价	变动率	单箱运价	变动率	单箱运价
东北亚航线	4,864.80	-17.11%	5,868.69	44.24%	4,068.74	4.01%	3,911.69
东南亚航线	3,735.93	-12.42%	4,265.69	14.08%	3,739.34	68.72%	2,216.36
国内航线	1,147.71	-44.45%	2,066.18	-6.58%	2,211.68	33.85%	1,652.40
其他航线	-	-	25,652.39	-36.37%	40,316.59	-	-
合计	2,925.11	-32.01%	4,302.06	22.91%	3,500.06	21.48%	2,881.07

(1) 东北亚航线

报告期内，公司东北亚航线的单箱运价分别为 3,911.69 元/TEU、4,068.74 元/TEU、5,868.69 元/TEU 和 4,864.80 元/TEU，变动率分别为 4.01%、44.24% 和 -17.11%。东北亚航线一直是公司班轮运输服务的核心基石和业务重点，公司通过长期经营，积累了丰富的优质客户群体。公司该区域的主要客户为年度协议客户，协议价格通常为一年一签。2021 年度，东北亚航线单箱运价小幅上升，增幅远小于公司班轮运输服务的整体水平，主要是 2021 年度该航线所执行的协议运价是交易双方根据 2020 年度市场运价水平协商确定，由于 2020 年度市场运价平均水平涨幅不大，使得 2021 年度该航线所执行的协议运价涨幅不大；2022 年度，东北亚航线单箱运价大幅上升，增幅远大于公司班轮运输服务的整体水平，主要是公司基于 2021 年度大幅上涨的市场运价平均水平与客户确定 2022 年度的协议运价，同时由于公司为客户提供高准班率的精品航运服务，客户黏性较高，该年度协议运价得到了良好的执行，导致东北亚航线单

箱运价大幅上涨。2023年1-6月，受集运市场供需格局变化影响，公司东北亚航线的单箱运价较2022年度有所下降。

（2）东南亚航线

报告期内，公司东南亚航线的单箱运价分别为2,216.36元/TEU、3,739.34元/TEU、4,265.69元/TEU和3,735.93元/TEU，变动率分别为68.72%、14.08%和-12.42%，变动幅度较大，主要系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，各班轮运输公司陆续在东南亚航线开设或新增航线，加剧了该航线的竞争程度，公司在此竞争格局下与客户主要签署即期运价，该运价随行就市，受航运市场行情影响相对较大，价格波动相对较大。2021年度，随着东南亚地区生产和消费的复苏，叠加行业周期的影响，公司东南亚航线的单箱运价较2020年度大幅增长。2022年度，东南亚航线单箱运价的增幅有所放缓，主要系航运周转效率出现回升，运力短缺问题得到缓解，运价在一定程度上有所回落。2023年1-6月，随着港口周转改善、市场供需格局变化等因素的影响，该航线的单箱运价有所下降。

（3）国内航线

报告期内，公司国内航线的单箱运价分别为1,652.40元/TEU、2,211.68元/TEU、2,066.18元/TEU和1,147.71元/TEU，变动率分别为33.85%、-6.58%和-44.45%，国内航线客户的定价方式包括协议运价和即期运价。2021年度，国内航线单箱运价大幅度上升，主要系公司国内航线承运了部分运输至东南亚、欧洲、美洲地区的中转货物，其即期运价受到上述航线区域的影响而持续上升。2022年度，随着东南亚、欧洲、美洲地区航运价格在该年度下半年出现一定幅度的回落，国内航线市场价格受到影响略有下降。2023年1-6月，由于该航线所运输的单箱价格较低部分的计费箱量增长较多，使得该航线单箱运价有所下降。

（4）其他航线

报告期内，公司其他航线的班轮运输收入占比较低。2021年度和2022年度，公司其他航线的单箱运价分别为40,316.59元/TEU和25,652.39元/TEU，变动率为-36.37%。公司其他航线主要为美西线，主要以即期运价客户为主。

2021年下半年起，公司涉足美西航线，由于美西地区码头拥堵，港口作业人员短缺，市场运力供应不足，导致公司美西线运价较高。2022年度，美西地区码头拥堵问题缓解，运价从高位回落，公司美西航线的单箱运价也有所下降。

4、公司各期运力、实际运力使用及占比情况

(1) 公司各期运力情况

报告期内，公司的主要运输资产系运输船舶和集装箱，公司通过自有与租赁相结合的方式按需调整运输船舶规模，满足日常运营需求。报告期内，公司自有和租赁运输资产情况如下：

1) 运输船舶

报告期各期末，公司自有和租赁船舶的数量如下：

项目	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年 12月31日
期末自有船舶数量	24	25	25	28
期末租赁船舶数量	25	19	12	7
合计	49	44	37	35

注：期末自有船舶数量包含融资租赁方式运营的船舶。

报告期各期末，公司自有船舶数量分别为 28 艘、25 艘、25 艘和 24 艘，数量相对保持稳定。2021 年度、2022 年度和 2023 年 1-6 月，公司按照资产处置更新计划，出售二手运输船舶，使得期末的自有船舶数量略有下降。

报告期各期末，公司租赁船舶数量分别为 7 艘、12 艘、19 艘和 25 艘，逐年稳步增加。报告期内，随着全球集装箱航运市场的持续复苏，公司主要通过租入船舶的方式来扩充运力，从而带动公司总体运力规模的提升。

报告期内，公司按标准箱计量的运力情况如下：

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度
	数量	变动	数量	变动	数量	变动	数量
平均自有运力	22,528	-1.19%	22,800	3.03%	22,130	1.55%	21,792
平均租赁运力	21,359	48.58%	14,376	77.57%	8,096	80.83%	4,477
平均总运力	43,887	18.05%	37,176	22.99%	30,225	15.06%	26,269

注 1：平均运力= \sum 报告期各期每月运力/报告期各期月份总数；

注 2：平均总运力已剔除公司对外提供船舶期租服务的船舶运力；

注 3：通常情况下，集装箱船舶以标准箱（TEU）计量运力，散货船舶以载重吨计量运力，因此上表中采用标准箱（TEU）衡量公司的运力情况。

报告期内，公司平均总运力分别为 26,269TEU、30,225TEU、37,176TEU 和 43,887TEU，变动率分别为 15.06%、22.99%和 18.05%。随着公司租赁船舶数量的逐年稳步增加，公司平均总运力相应地呈逐年增长趋势。

2) 集装箱

报告期内，公司自有、租赁的集装箱规模如下：

单位：TEU

项目	2023 年 1-6 月		2022 年度		2021 年度		2020 年度
	数量	变动	数量	变动	数量	变动	数量
平均自有集装箱	40,152	13.07%	35,512	23.04%	28,861	1.46%	28,445
平均租赁集装箱	57,345	-6.36%	61,242	13.15%	54,127	18.78%	45,568
平均总集装箱	97,497	0.77%	96,754	16.59%	82,988	12.13%	74,013

注：平均集装箱量=（期初集装箱量+期末集装箱量）/2

报告期内，公司平均总集装箱量分别为 74,013TEU、82,988TEU、96,754TEU 和 97,497TEU，变动率分别为 12.13%、16.59%和 0.77%，报告期内公司平均总集装箱量保持增长趋势。

(2) 公司各期实际运力使用情况及占比情况

报告期内，公司各航线区域平均总运力及占比情况如下：

单位：TEU

项目	2023 年 1-6 月		2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	平均总运力	占比	平均总运力	占比	平均总运力	占比	平均总运力	占比
东北亚航线	15,418	35.13%	12,999	34.97%	12,487	41.31%	14,690	55.92%
东南亚航线	18,558	42.29%	13,632	36.67%	9,615	31.81%	5,273	20.07%
国内航线	9,911	22.58%	8,975	24.14%	6,981	23.10%	6,306	24.01%
其他航线	-	-	1,570	4.22%	1,142	3.78%	-	-
合计	43,887	100.00%	37,176	100.00%	30,225	100.00%	26,269	100.00%

1) 东北亚航线

报告期内，公司东北亚航线的平均总运力分别为 14,690TEU、12,487TEU、12,999TEU 和 15,418TEU，呈先下降后上升的趋势；占比分别为 55.92%、

41.31%、34.97%和 35.13%，整体呈下降的趋势。报告期内，该航线平均总运力投入及占比较高，主要系东北亚航线为公司主营业务收入的主要来源，该航线一直是公司班轮运输服务的核心基石和业务重点，推动公司经营业务的持续稳定发展。2021 年度，公司东北亚航线平均总运力及占比有所下降，主要系公司结合客户需求，增加了东北亚航线和东南亚航线的串联，由于相关串联航线主要的运营航线区域为东南亚航线，因此相关的运力被划分至东南亚航线，致使东北亚航线平均总运力及占比降低。2022 年度，公司东北亚航线平均总运力较 2021 年度变化幅度较小，该航线平均总运力占比有所下降，主要系 2022 年度公司平均总运力规模上升所致。2023 年 1-6 月，公司东北亚航线平均总运力较 2022 年度有所上升，主要系公司结合客户需求新增运力所致。

2) 东南亚航线

报告期内，公司东南亚航线的平均总运力分别为 5,273TEU、9,615TEU、13,632TEU 和 18,558TEU，占比分别为 20.07%、31.81%、36.67% 和 42.29%，呈逐年上升的趋势。在东南亚航线市场，近年来，公司陆续开通了上海泰越、上海菲律宾、日本泰越、上海香港海防等航线，以航线精品服务培育市场和客户，逐步提升公司在东南亚市场的品牌知名度。与此同时，公司通过航线环形设计，形成了东南亚、东北亚区域双向辐射及货源联动，进一步增强航线服务能力，提升航线整体经营效益。此外，公司还将航线向南亚区域拓展，现已开通印度航线，丰富了东南亚航线网络布局。公司将东南亚航线作为新的收入增长点，积极布局和完善东南亚航线，加强东南亚市场的业务挖掘，持续投入运力，致使报告期内东南亚航线平均总运力和占比持续上升。

3) 国内航线

报告期内，公司国内航线的平均总运力分别为 6,306TEU、6,981TEU、8,975TEU 和 9,911TEU，占比分别为 24.01%、23.10%、24.14%和 22.58%。报告期内，公司平均总运力呈上升趋势，主要是在以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局背景下，随着我国多式联运政策的不断推进以及国内航线承接国际干线功能的增强，公司结合国家战略安排和自身业务定位，加大国内航线的运力投入，带动国内航线平均总运力规模上升。

4) 其他航线

公司于 2021 年下半年涉足其他航线，报告期内公司其他航线的主营业务收入占比较低。2021 年度和 2022 年度，公司其他航线的平均总运力分别为 1,142TEU 和 1,570TEU，占比分别为 3.78%和 4.22%，整体占比较低。

(3) 公司各期按航线区域运力周转率情况

报告期内，公司平均总运力与运力周转率按航线区域分类如下：

单位：TEU

项目	2023 年 1-6 月		2022 年度		2021 年度		2020 年度	
	平均总运力	运力周转率	平均总运力	运力周转率	平均总运力	运力周转率	平均总运力	运力周转率
东北亚航线	15,418	37.79	12,999	52.57	12,487	56.22	14,690	39.33
东南亚航线	18,558	20.79	13,632	20.18	9,615	24.51	5,273	31.85
国内航线	9,911	81.91	8,975	64.92	6,981	75.52	6,306	62.44
其他航线	-	-	1,570	7.22	1,142	5.32	-	-
合计	43,887	57.73	37,176	41.76	30,225	48.67	26,269	43.37

注：2023 年 1-6 月运力周转率已进行年化处理。

1) 东北亚航线

报告期内，公司东北亚航线的平均总运力分别为 14,690TEU、12,487TEU、12,999TEU 和 15,418TEU。2021 年度公司东北亚航线平均总运力较 2020 年度有所下降，主要系公司结合客户需求，增加了东北亚航线和东南亚航线的串联，由于相关串联航线主要的运营航线区域为东南亚航线，因此相关的运力被划分至东南亚航线，致使东北亚航线平均总运力的降低。2022 年度公司东北亚航线的平均总运力较 2021 年度变动不大。2023 年 1-6 月，公司东北亚航线平均总运力较 2022 年度有所上升，主要系公司结合客户的需求新增运力所致。

报告期内，公司东北亚航线的运力周转率分别为 39.33、56.22、52.57 和 37.79。2021 年度公司东北亚航线运力周转率有所上升，主要系一方面公司深耕东北亚航线，通过长期经营，积累了丰富的优质客户群体，客户运输需求持续上升；另一方面，随着中国与日本间的贸易往来复苏，带动公司东北亚航线的运输数量上升。2022 年度和 2023 年 1-6 月公司东北亚航线运力周转率有所下降，主要系受宏观经济波动和行业周期等因素影响，客户运输需求有所下降，

致使该航线计费箱量小幅下降所致。

2) 东南亚航线

报告期内，公司东南亚航线的平均总运力分别为 5,273TEU、9,615TEU、13,632TEU 和 18,558TEU，平均总运力逐年稳步上升，主要系在东南亚地区巨大的发展潜力下，公司将东南亚航线作为新的收入增长点，积极布局和完善东南亚航线，加强东南亚市场的业务挖掘，持续投入运力；同时，由于东南亚航线距离和航次周转时间较长，因此公司需投入更多的运力来满足班期密度。公司主要通过新增外部租赁船舶的方式投入运力。

报告期内，公司东南亚航线的运力周转率分别为 31.85、24.51、20.18 和 20.79。公司东南亚航线的运力周转率整体呈下降趋势，主要系一方面东南亚航线市场竞争较为激烈，公司所投入的运力无法在第一时间转化为足额的计费箱量；另一方面，公司先后于 2021 年度和 2022 年度开设了新航线，并且航线距离和航次周转时间均高于公司原有运营的东南亚航线，导致计费箱量的周转时间相继提高，影响了运力周转率水平。2023 年 1-6 月，公司东南亚航线的运力周转率较 2022 年度变化幅度较小。

3) 国内航线

报告期内，公司国内航线的平均总运力分别为 6,306TEU、6,981TEU、8,975TEU 和 9,911TEU。公司国内航线的平均总运力稳步提高，主要系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国内航线承接国际干线功能的增强，公司结合国家战略安排和自身业务定位，增加运力投入所致。报告期内，公司国内航线的运力周转率分别为 62.44、75.52、64.92 和 81.91。2021 年度国内航线受行业周期影响，市场运力紧缺，带动国内航线运输量大幅增长，使得 2021 年度运力周转率上升。2022 年度公司增大对国内航线运力的投入，由于新增运力需时间消化，导致该航线的运力周转率有所下跌。2023 年 1-6 月，国内航线运输需求稳步回升、计费箱量增加，致使该航线运力周转率有所上升。

4) 其他航线

2021 年度和 2022 年度，公司其他航线的平均总运力分别为 1,142TEU 和

1,570TEU。公司于 2021 年下半年涉足其他航线，包括美西航线和巴西航线，整体运力较小。其他航线的运力周转率分别为 5.32 和 7.22，由于航线距离和航次周转时间较高，使得运力周转率相对较低。

（二）营业成本分析

1、营业成本构成

报告期内，公司营业成本的总体构成情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)						
主营业务成本	182,593.35	98.15	422,527.27	97.96	335,997.54	97.85	250,051.71	97.42
其他业务成本	3,447.35	1.85	8,815.02	2.04	7,399.53	2.15	6,626.32	2.58
合计	186,040.70	100.00	431,342.29	100.00	343,397.08	100.00	256,678.04	100.00

报告期内，公司主营业务成本分别为 250,051.71 万元、335,997.54 万元、422,527.27 万元和 182,593.35 万元，占营业成本的比例分别为 97.42%、97.85%、97.96%和 98.15%。公司营业成本以主营业务成本为主，与营业收入结构相匹配。

2、主营业务成本分析

（1）按业务类型分类

报告期内，公司主营业务成本按业务类型分类情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)						
班轮运输服务	182,593.35	100.00	422,192.78	99.92	332,255.44	98.89	246,727.28	98.67
期租服务	-	-	334.49	0.08	3,742.11	1.11	3,324.44	1.33
合计	182,593.35	100.00	422,527.27	100.00	335,997.54	100.00	250,051.71	100.00

报告期内，公司主营业务成本与主营业务收入的变动趋势一致，按业务类型分类的成本结构与收入结构相匹配，主要由班轮运输服务的成本构成。

（2）按航线区域分类

报告期内，公司班轮运输服务的成本按航线区域分类如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)						
东北亚航线	72,534.56	39.72	203,914.01	48.30	190,794.51	57.42	149,858.85	60.74
东南亚航线	75,364.09	41.27	107,163.52	25.38	62,290.94	18.75	43,035.00	17.44
国内航线	34,694.70	19.01	76,758.54	18.18	59,758.47	17.99	53,833.43	21.82
其他航线			34,356.71	8.14	19,411.52	5.84	-	-
合计	182,593.35	100.00	422,192.78	100.00	332,255.44	100.00	246,727.28	100.00

报告期内，公司按航线区域分类的主营业务成本与主营业务收入的变动趋势一致，按航线区域分类的成本结构与收入结构相匹配。

（3）按成本项目分类

报告期内，公司主营业务成本按成本项目分类如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)						
港口相关费用	60,208.10	32.97	173,397.17	41.04	187,808.87	55.90	137,811.51	55.11
燃油及船舶物资	44,405.67	24.32	95,838.87	22.68	56,248.93	16.74	42,714.20	17.08
使用权资产折旧	31,495.89	17.25	45,459.00	10.76	17,219.09	5.12	-	-
租赁费	12,569.15	6.88	22,666.30	5.36	11,318.66	3.37	15,492.14	6.20
运输费用	7,325.15	4.01	29,159.82	6.90	18,862.48	5.61	8,202.99	3.28
劳务及外包费用	7,244.35	3.97	14,100.17	3.34	10,698.16	3.18	10,493.23	4.20
职工薪酬	6,465.80	3.54	15,219.47	3.60	13,582.16	4.04	10,402.08	4.16
修理费	5,492.61	3.01	10,362.41	2.45	7,170.52	2.13	6,940.16	2.78
资产折旧与摊销	5,417.37	2.97	9,012.30	2.13	8,513.58	2.53	14,234.34	5.69
保险费	1,082.70	0.59	2,020.81	0.48	1,434.67	0.43	1,493.15	0.60
其他	886.54	0.49	5,290.94	1.25	3,140.44	0.93	2,267.90	0.91
合计	182,593.35	100.00	422,527.27	100.00	335,997.54	100.00	250,051.71	100.00

报告期内，公司主营业务成本主要包括港口相关费用、燃油及船舶物资、

使用权资产折旧和资产折旧与摊销、租赁费用和运输费用，其合计占比分别为 87.36%、89.28%、88.88%和 88.40%。

1) 港口相关费用

报告期内，公司主营业务成本中港口相关费用具体情况如下：

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)	金额 (万元)	占比 (%)
码头装卸 相关服务	48,334.44	26.47	132,131.36	31.27	128,375.81	38.21	103,567.97	41.42
箱管相关 服务	6,664.30	3.65	22,190.92	5.25	37,155.29	11.06	13,760.95	5.50
拖轮引航 相关服务	4,369.37	2.39	6,379.62	1.51	5,716.12	1.70	5,939.84	2.38
其他港口 相关服务	839.99	0.46	12,695.26	3.00	16,561.65	4.93	14,542.75	5.82
合计	60,208.10	32.97	173,397.17	41.04	187,808.87	55.90	137,811.51	55.11

报告期内，公司主营业务成本中的港口相关费用分别为 137,811.51 万元、187,808.87 万元、173,397.17 万元和 60,208.10 万元，占比分别为 55.11%、55.90%、41.04%和 32.97%。港口相关服务中，其他港口相关服务主要包括代理费、停泊费、解系缆费、港口防疫费等，相关金额占比较低。2021 年，港口相关费用占主营业务成本的比例变动不大，2022 年和 2023 年 1-6 月占比有所下降，主要是受燃油成本、租赁费用（含使用权资产）、运输费用等费用上涨的间接影响。

2) 燃油及船舶物资

报告期内，公司主营业务成本中的燃油及船舶物资分别为 42,714.20 万元、56,248.93 万元、95,838.87 万元和 44,405.67 万元，占比分别为 17.08%、16.74%、22.68%和 24.32%，主要是船舶运营所需的燃油，以及润料、油漆、备品备件等船舶物资。报告期内，燃油及船舶物资占主营业务成本的比例呈先下降后上升的趋势，主要受燃油市场价格波动的影响。

3) 使用权资产折旧、资产折旧与摊销

2021 年、2022 年和 2023 年 1-6 月，公司主营业务成本中的使用权资产折旧分别为 17,219.09 万元、45,459.00 万元和 31,495.89 万元，占比分别为 5.12%、10.76%和 17.25%。公司自 2021 年 1 月 1 日起执行新租赁准则，对

除短期租赁和低价值资产租赁以外的所有租赁确认使用权资产，并将使用权资产折旧费计入当期成本。2022 年和 2023 年 1-6 月，使用权资产折旧占主营业务成本有所上升，主要是公司为扩充运力，增加长期租赁船舶数量导致。

报告期内，公司资产折旧与摊销分别为 14,234.34 万元、8,513.58 万元、9,012.30 万元和 5,417.37 万元，占比分别为 5.69%、2.53%、2.13%和 2.97%，主要是公司自有土地、房屋及建筑物、船舶、集装箱等形成的折旧与摊销。2021 年度，资产折旧与摊销占主营业务成本的比例有所下降，主要是因执行新租赁准则，公司将原计入固定资产的融资租赁船舶重分类至使用权资产核算，对应折旧金额计入使用权资产折旧。

4) 租赁费

报告期内，公司租赁费分别为 15,492.14 万元、11,318.66 万元、22,666.30 万元和 12,569.15 万元，占比分别为 6.20%、3.37%、5.36%和 6.88%，主要是公司租赁船舶、集装箱等形成的租金。2021 年，租赁费占主营业务成本的比例有所下降，主要是因执行新租赁准则，公司将除短期租赁和低价值资产租赁以外的所有租赁确认使用权资产，相应的租赁费在使用权资产折旧列示，导致租赁费减少。2022 年和 2023 年 1-6 月，租赁费占主营业务成本的比例有所上升，主要是公司为扩充运力，增加短期租赁船舶数量和集装箱数量导致。

5) 运输费用

报告期内，公司运输费用分别为 8,202.99 万元、18,862.48 万元、29,159.82 万元和 7,325.15 万元，占比分别为 3.28%、5.61%、6.90%和 4.01%，主要是公司为满足客户货运需求，向其他船公司或航运代理采购运输服务。2021 年至 2022 年期间，运输费用金额及占主营业务成本的比例持续上升，主要是随着公司班轮运输业务提供的运输量增加，公司对外采购的支线运输服务也相应增加。2023 年 1-6 月，运输费用金额及占主营业务成本的比例有所下降，主要原因系公司减少了远洋航线的买舱数量，同时叠加市场运价下跌的综合影响。

6) 安全生产费用的计提政策和报告期内使用情况

报告期内，公司安全生产费计提金额分别为 3,076.80 万元、3,108.74 万元、5,251.19 万元和 2,302.68 万元。

2012 年 12 月，财政部、国家安全生产监督管理总局联合制定《企业安全生产费用提取和使用管理办法》，根据相关规定，在中华人民共和国境内直接从事煤炭生产、非煤矿山开采、建设工程施工、危险品生产与储存、交通运输、烟花爆竹生产、冶金、机械制造、武器装备研制生产与试验（含民用航空及核燃料）的企业以及其他经济组织（以下简称企业）适用上述规定需计提专项储备。2022 年 11 月，财政部、应急管理部公布新修订的《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财资[2022]136 号），《企业安全生产费用提取和使用管理办法》（财企[2012]16 号）同时废止。

公司主要经营国际、国内海上集装箱运输业务，目前仅锦江航运和海华轮船主营业务直接涉及交通运输业务，分公司和其他子公司均不属于安全生产责任主体，无需计提安全生产费。公司一贯根据国家政策制定相应的安全生产费用核算办法，公司以锦江航运和海华轮船上年度实际营业收入为计提依据，按照 1%的标准逐月计提。报告期内，公司安全生产费的使用金额分别为 2,793.16 万元、2,783.08 万元、3,172.65 万元和 2,619.19 万元，安全生产费用主要用于完善、改造和维护安全防护设施，购置、安装和使用具有行驶记录功能的车辆卫星定位装置、船舶通信导航定位和自动识别系统，配备、维护、保养应急救援器材，设备支出和应急演练支出，配备、维护、保养应急救援器材，开展重大危险源和事故隐患评估等。

（三）毛利及毛利率分析

1、毛利构成情况

报告期内，公司的营业毛利构成情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)
主营业务毛利	77,780.16	97.25	246,147.40	97.42	186,977.97	96.46	82,208.03	95.27
其中：班轮运输服务	77,780.16	97.25	245,712.12	97.24	182,638.21	94.22	81,531.22	94.48

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)
期租服务	-	-	435.28	0.17	4,339.75	2.24	676.81	0.78
其他业务毛利	2,200.98	2.75	6,527.22	2.58	6,866.15	3.54	4,084.21	4.73
合计	79,981.14	100.00	252,674.62	100.00	193,844.11	100.00	86,292.23	100.00

报告期内，公司主营业务毛利分别为 82,208.03 万元、186,977.97 万元、246,147.40 万元和 77,780.16 万元，占比分别为 95.27%、96.46%、97.42%和 97.25%。主营业务毛利中，班轮运输服务的毛利占比最高，报告期内均在 90% 以上，是公司营业毛利的主要来源。

2、主营业务毛利率分析

报告期内，公司主营业务毛利率的具体情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
主营业务收入	260,373.51	668,674.66	522,975.51	332,259.74
主营业务成本	182,593.35	422,527.27	335,997.54	250,051.71
主营业务毛利率	29.87%	36.81%	35.75%	24.74%
综合毛利率	30.07%	36.94%	36.08%	25.16%

报告期内，公司综合毛利率分别为 25.16%、36.08%、36.94%和 30.07%，其中主营业务毛利率分别为 24.74%、35.75%、36.81%和 29.87%。公司综合毛利率与主营业务毛利率的波动趋势基本一致。

2020 年度、2021 年度和 2022 年度，公司主营业务毛利率整体呈现上升趋势，主要系报告期内集装箱班轮运输价格上涨，同时随着市场需求的增加以及公司运力的提升，公司班轮运输量呈上升趋势，进而提高了公司毛利率水平。2023 年 1-6 月，受集运市场供需格局变化，集装箱运输价格有所下降，致使公司主营业务毛利率有所下降。

(1) 按业务类型分类

报告期内，公司主营业务毛利率按业务类型分类如下：

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
班轮运输服务	29.87%	36.79%	35.47%	24.84%

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
期租服务	-	56.55%	53.70%	16.91%
主营业务毛利率	29.87%	36.81%	35.75%	24.74%

报告期内，公司班轮运输服务的毛利率分别为 24.84%、35.47%、36.79% 和 29.87%。2021 年度，公司班轮运输服务的毛利率较 2020 年度上升 10.63 个百分点，主要是 2021 年度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，海运价格逐步上升，使得公司班轮运输服务的运输价格和运输量随之提高。2022 年度，公司班轮运输服务的毛利率较 2021 年度上升 1.32 个百分点，主要是 2022 年度全球集装箱航运市场整体维持较高景气度，公司班轮运输服务的运输价格较高于 2021 年度；同时，受国际原油价格上涨、公司租赁船舶数量和租赁费率提升的影响，公司班轮运输服务的成本随之提高。综合来看，公司班轮运输服务价格上涨的影响抵消了班轮运输服务成本提高的影响，使得公司班轮运输服务毛利的变动幅度较小。2023 年 1-6 月，受集运市场供需格局变化，集装箱运输价格有所下降，致使公司班轮运输服务毛利率有所下降。

2020 年度、2021 年度和 2022 年度，公司期租服务的毛利率分别为 16.91%、53.70%和 56.55%，呈逐年上升的趋势。2021 年度，公司期租服务的毛利率较 2020 年度上涨 36.79 个百分点，主要是市场运力紧张致使期租市场租金水平上涨，公司对外期租的价格提高。2022 年度，公司期租服务的毛利率较 2021 年度上涨 2.85 个百分点，主要是市场租船费率整体处于高位，公司对外期租的价格有所提高；同时公司该年度对外期租的船舶系公司期租进来的船舶，且相关租金水平较高，提高了期租服务的成本。整体来看，2022 年度公司期租价格上涨的影响抵消了期租成本上涨的影响，致使公司期租服务毛利率的波动较小。

（2）按航线区域分类

报告期内，公司班轮运输服务的毛利率按航线区域分类如下：

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
东北亚航线	48.81%	49.16%	33.21%	33.68%
东南亚航线	-4.56%	8.69%	29.32%	-15.64%

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
国内航线	25.53%	36.24%	48.75%	17.26%
其他航线	-	-18.13%	20.74%	-
班轮运输服务	29.87%	36.79%	35.47%	24.84%

1) 东北亚航线

报告期内，公司东北亚航线的毛利率分别为 33.68%、33.21%、49.16%和 48.81%。东北亚航线一直是公司班轮运输服务的核心基石和业务重点，公司通过长期经营，积累了丰富的优质客户群体。公司该区域的主要客户为年度协议客户，航线运输价格整体相对稳定。2021 年度，公司东北亚航线毛利率较 2020 年度相对平稳。2022 年度，公司东北亚航线毛利率较 2021 年度提高了 15.95 个百分点，主要系运输价格提高的影响。公司基于 2021 年度大幅上涨的市场运价平均水平与客户确定 2022 年度的协议运价，同时由于公司为客户提供高准班率的精品航运服务，客户黏性较高，该年度协议运价得到了良好的执行，导致东北亚航线单箱运价大幅上涨。2023 年 1-6 月，公司东北亚航线毛利率较 2022 年度变化幅度较小。

2) 东南亚航线

报告期内，公司东南亚航线的毛利率分别为-15.64%、29.32%、8.69%和-4.56%。2021 年，公司持续完善东南亚航线的网络布局，稳步推进东南亚市场的客户拓展，为该区域业务的持续发展奠定了良好的基础。随着东南亚地区生产和消费的复苏，叠加行业周期的影响，公司东南亚航线的运输量和运输价格均大幅上升。2022 年，随着航运周转效率出现回升，运力短缺问题得到缓解，公司东南亚航线运输价格的增速放缓；同时，受国际原油价格上涨、公司东南亚航线租赁船舶数量和租赁费率提升的影响，公司东南亚航线的运输成本有所上升。2022 年度公司东南亚航线运输成本增幅高于运输价格的上涨幅度，故整体降低了东南亚航线的毛利率水平。2023 年 1-6 月，公司东南亚航线的毛利率水平有所下降，主要系一方面东南亚航线整体集装箱运输价格有所下跌，另一方面，公司新开设部分航线、运力周转率较低，故综合使得毛利率水平有所下降。

3) 国内航线

报告期内，公司国内航线的毛利率分别为 17.26%、48.75%、36.24%和 25.53%。2021 年度，公司国内航线的毛利率较 2020 年度上涨 31.49 个百分点，主要是运输价格和运输量大幅上涨。2022 年度，公司国内航线的毛利率较 2021 年度下降 12.51 个百分点，主要是 2022 年下半年东南亚、欧洲、美洲地区航运价格出现一定幅度的回落，国内航线市场价格受到影响略有下降。2023 年 1-6 月，受市场集装箱运输运价下跌影响，该航线的毛利率水平有所下降。

4) 其他航线

2021 年和 2022 年，公司其他航线的毛利率分别为 20.74%和-18.13%，2022 年度，公司其他航线的毛利率较 2021 年度下降 38.87 个百分点，主要系美西地区的码头拥堵问题得以缓解，公司美西航线运价从高位回落，致使公司其他航线的运输价格大幅下跌。

3、同行业可比公司毛利率的比较分析

公司主营业务为国际、国内海上集装箱运输业务，主要经营航线为东北亚航线、东南亚航线和国内航线，同行业可比公司的选取标准为主营业务类型包含海上集装箱运输业务的上市公司。

报告期内，公司与同行业可比公司的主营业务毛利率比较如下：

证券代码	公司名称	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
601919.SH	中远海控	22.18%	44.25%	42.30%	14.18%
601022.SH	宁波远洋	18.39%	17.74%	20.27%	17.04%
1308.HK	海丰国际	26.50%	48.13%	43.84%	26.52%
2615.TW	万海航运	-4.76%	48.82%	59.06%	21.47%
603565.SH	中谷物流	13.87%	22.55%	21.27%	13.99%
平均值		15.24%	36.30%	37.35%	18.64%
公司		29.87%	36.81%	35.75%	24.74%

数据来源：Wind 资讯、同行业可比公司定期报告、招股说明书等公开披露信息

注：海丰国际与万海航运分别为中国香港和中国台湾证券交易所上市公司，未披露主营业务毛利率，故分别以其定期报告中披露的集装箱航运物流毛利率和综合毛利率代替主营业务毛利率。

报告期内，公司主营业务的毛利率分别为 24.74%、35.75%、36.81%和 29.87%，处于同行业可比公司的合理区间范围内。2020 年度、2021 年度和 2022 年度，随着全球经济恢复增长态势，国际贸易呈现较高景气度，同时叠加

行业周期的影响，全球海运量和海运价格均呈持续上升态势，带动公司主营业务的毛利率上升，与同行业可比公司平均值的变动趋势一致。2023年1-6月，随着全球集运市场供需格局变化，市场集装箱运输价格下跌，公司与同行业可比公司的主营业务毛利率均有所下降。

（四）税金及附加分析

报告期内，公司税金及附加明细如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
城市维护建设税	1,275.38	3,318.74	1,106.09	7.66
教育费附加	576.96	1,470.92	516.57	5.69
地方教育费附加	384.64	1,036.00	343.42	3.79
印花税	189.73	456.11	298.06	221.14
房产税	108.69	146.61	199.54	199.11
船舶吨税	53.53	307.98	331.80	196.56
车船税	8.90	6.36	16.27	16.42
城镇土地使用税	0.56	0.89	1.17	1.02
合计	2,598.40	6,743.61	2,812.93	651.39

2020年度、2021年度和2022年度，公司税金及附加整体呈现上升趋势，主要系随着公司业务规模逐年增长，相应城市维护建设税、教育费附加、地方教育费附加等随之增加。2023年1-6月，随着公司营业收入规模下降，公司税金及附加相应减少。

（五）期间费用分析

报告期内，公司期间费用构成及占营业收入比重情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
管理费用	12,677.21	4.77	27,224.91	3.98	25,868.13	4.81	19,635.45	5.73
财务费用	3,920.21	1.47	-4,401.76	-0.64	9,861.25	1.84	5,786.62	1.69
期间费用合计	16,597.42	6.24	22,823.15	3.34	35,729.38	6.65	25,422.07	7.41

报告期各期，公司期间费用合计金额分别为 25,422.07 万元、35,729.38

万元、22,823.15 万元和 16,597.42 万元，占营业收入的比例分别为 7.41%、6.65%、3.34%和 6.24%。

1、管理费用

报告期内，公司的管理费用具体如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)						
职工薪酬	9,052.50	71.41	17,915.95	65.81	17,876.54	69.11	13,716.44	69.86
宣传及专业服务费	286.18	2.26	3,279.91	12.05	1,104.80	4.27	412.52	2.10
资产折旧与摊销	935.38	7.38	1,850.35	6.80	2,004.35	7.75	1,444.31	7.36
劳务费用	452.48	3.57	556.98	2.05	544.70	2.11	474.78	2.42
办公费	338.26	2.67	760.71	2.79	540.26	2.09	630.06	3.21
修理费	190.69	1.50	602.26	2.21	422.45	1.63	444.49	2.26
物业管理费	258.44	2.04	469.84	1.73	434.03	1.68	559.80	2.85
使用权资产折旧	417.29	3.29	661.22	2.43	510.45	1.97	-	-
股份支付费用	134.73	1.06	243.80	0.90	92.53	0.36	-	-
租赁费	118.15	0.93	154.97	0.57	149.75	0.58	1,440.18	7.33
业务招待费	107.90	0.85	112.34	0.41	120.87	0.47	97.02	0.49
差旅交通费	171.31	1.35	129.83	0.48	119.00	0.46	82.15	0.42
水电费	33.09	0.26	52.00	0.19	57.61	0.22	68.87	0.35
保险费	22.96	0.18	22.99	0.08	27.78	0.11	22.11	0.11
统筹外福利费用	-	-	-	-	1,548.00	5.98	-	-
其他	157.83	1.24	411.77	1.51	315.00	1.22	242.73	1.24
合计	12,677.21	100.00	27,224.91	100.00	25,868.13	100.00	19,635.45	100.00

公司管理费用主要包括职工薪酬、宣传及专业服务费、资产折旧与摊销、租赁费等。报告期内，公司管理费用分别为 19,635.45 万元、25,868.13 万元、27,224.91 万元和 12,677.21 万元，占营业收入的比重分别为 5.73%、4.81%、3.98%和 4.77%。

(1) 职工薪酬

报告期内，职工薪酬发生额分别为 13,716.44 万元、17,876.54 万元、17,915.95 万元和 9,052.50 万元。公司管理费用中职工薪酬的核算内容包括公

司管理层、财务部、人事资源部等部门人员的工资、五险一金和福利费等。

（2）宣传及专业服务费

报告期内，公司管理费用中的宣传及专业服务费分别为 412.52 万元、1,104.80 万元、3,279.91 万元和 286.18 万元，主要为企业宣传费和中介机构服务费用。企业宣传费是公司提升企业形象，扩大社会影响力，进行企业宣传而支付的相关费用。中介机构服务费主要是审计、评估等相关费用。

（3）资产折旧与摊销

报告期内，公司管理费用中的资产折旧与摊销分别为 1,444.31 万元、2,004.35 万元、1,850.35 万元和 935.38 万元，主要为公司自有办公场所的折旧摊销费用。

（4）租赁费

报告期内，公司管理费用中的租赁费分别为 1,440.18 万元、149.75 万元、154.97 万元和 118.15 万元。2021 年度，公司管理费用中的租赁费下降主要是因执行新租赁准则，公司将原经营租赁产生的租赁费计入使用权资产折旧及财务费用，管理费用中的租赁费主要为公司采用直线法确认的短期租赁和低价值资产租赁产生的费用。

（5）统筹外福利费用

2021 年度，公司管理费用中的统筹外福利费用为 1,548.00 万元，主要是公司根据国有企业退休人员社会化管理的文件精神和工作要求，一次性计提统筹外福利费用所致。

（6）同行业可比公司管理费用率的比较分析

报告期内，公司管理费用率与同行业可比公司对比情况如下：

证券代码	公司名称	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
601919.SH	中远海控	3.41%	2.65%	3.43%	5.60%
601022.SH	宁波远洋	3.70%	3.16%	3.53%	3.77%
1308.HK	海丰国际	5.10%	4.03%	5.14%	5.75%
2615.TW	万海航运	6.09%	3.33%	3.06%	5.86%

证券代码	公司名称	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
603565.SH	中谷物流	2.05%	1.52%	1.53%	1.36%
平均值		4.07%	2.94%	3.34%	4.47%
公司		4.77%	3.98%	4.81%	5.73%

数据来源：Wind 资讯、同行业可比公司定期报告、招股说明书等公开披露信息

注：海丰国际为港股上市公司，管理费用为其定期报告披露的行政开支金额。

报告期内，公司管理费用率略高于同行业可比公司平均值。整体而言，公司管理费用率水平处于同行业可比公司合理区间内。

2、财务费用

报告期内，公司的财务费用具体如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
利息费用	2,244.24	4,185.86	3,324.50	3,579.88
利息收入	-2,977.63	-1,400.23	-677.11	-2,224.05
汇兑损益	4,576.67	-7,339.93	7,111.43	4,343.53
其他	76.93	152.55	102.42	87.27
合计	3,920.21	-4,401.76	9,861.25	5,786.62

公司财务费用主要包括利息费用、利息收入、汇兑损益等。报告期内，公司财务费用分别为 5,786.62 万元、9,861.25 万元、-4,401.76 万元和 3,920.21 万元，占营业收入的比例分别为 1.69%、1.84%、-0.64%和 1.47%。

报告期内，公司利息费用分别为 3,579.88 万元、3,324.50 万元、4,185.86 万元和 2,244.24 万元，主要由租赁资产形成的长期应付款和租赁负债产生。

报告期内，公司利息收入分别 2,224.05 万元、677.11 万元、1,400.23 万元和 2,977.63 万元，主要为银行存款产生的利息收入。

报告期内，公司汇兑损益分别为 4,343.53 万元、7,111.43 万元、-7,339.93 万元和 4,576.67 万元，汇兑损益变动主要受美元、日元等币种汇率波动的影响。

（六）利润表其他项目分析

1、其他收益

报告期内，公司其他收益分别为 1,077.59 万元、2,479.65 万元、4,320.55

万元和 5,223.55 万元，其他收益主要为与企业日常活动相关的政府补助，对公司报告期与未来期间业绩影响较小，具体明细如下：

单位：万元

项目	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
政府补助				
—财政扶持资金	5,170.15	3,304.89	1,559.98	532.70
—其他补贴	1.23	935.87	839.99	460.16
代扣个人所得税手续费返还	37.76	28.64	28.54	52.79
增值税加计抵减	14.42	51.15	51.14	31.94
合计	5,223.55	4,320.55	2,479.65	1,077.59

2、投资收益

报告期内，公司投资收益分别为 326.02 万元、3,552.32 万元、2,126.27 万元和 579.68 万元，主要为权益法核算的长期股权投资收益等。

3、公允价值变动收益

报告期内，公司公允价值变动收益分别为-10.49 万元、-20.53 万元、-170.51 万元和 130.18 万元，主要为以公允价值计量的其他非流动金融资产公允价值变动形成。

4、信用减值损失和资产减值损失

报告期内，公司计提信用减值损失和资产减值损失的构成情况如下表所示：

单位：万元

项目	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
信用减值转回/（损失）：				
应收账款减值损失	280.48	-238.22	-515.26	-154.36
其他应收账款减值损失	4.62	-14.24	322.78	-271.84
小计	285.10	-252.46	-192.48	-426.20
资产减值损失：				
合同资产减值损失	-1.48	-8.59	-10.58	-9.51
小计	-1.48	-8.59	-10.58	-9.51
合计	283.62	-261.05	-203.06	-435.71
利润总额	68,185.48	232,061.81	162,204.20	61,212.98

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
信用减值损失和资产减值损失/利润总额	0.42%	-0.11%	-0.13%	-0.71%

报告期内，公司信用减值损失和资产减值损失主要由应收账款减值损失、其他应收款减值损失和合同资产减值损失构成。报告期内，公司信用减值损失和资产减值损失合计金额分别为-435.71万元、-203.06万元、-261.05万元和283.62万元，占利润总额的比例分别为-0.71%、-0.13%、-0.11%和0.42%。

公司严格按照会计准则计提了各项减值准备，减值计提情况与资产质量的实际情况匹配，各项信用和资产的减值准备计提充分。

5、资产处置收益

报告期内，公司资产处置收益分别为3.96万元、1,206.07万元、2,955.66万元和1,121.55万元，主要是公司按照资产处置更新计划，出售二手运输船舶和集装箱而产生的资产处置收益。

6、营业外收入

报告期内，公司的营业外收入具体如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
非流动资产报废利得	0.32	13.78	0.94	20.48
其他	72.97	26.06	67.90	45.16
合计	73.29	39.84	68.84	65.64

报告期内，公司营业外收入分别为65.64万元、68.84万元、39.84万元和73.29万元，主要包括搬迁补偿款、非流动资产报废利得等。

7、营业外支出

报告期内，公司的营业外支出具体如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
非流动资产毁损报废损失	1.13	28.11	112.03	6.88
罚金及滞纳金	0.59	9.90	46.10	2.45
对外捐赠	10.00	12.13	22.00	22.00

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
其他	-	6.67	0.77	1.47
合计	11.72	56.81	180.89	32.80

报告期内，公司营业外支出分别为 32.80 万元、180.89 万元、56.81 万元和 11.72 万元，金额总体较小，对公司盈利能力影响较小，主要为对外捐赠、非流动资产毁损报废损失、罚金及滞纳金，其中上述罚金及滞纳金均不构成重大违法违规事项。

8、所得税费用

报告期内，公司所得税费用具体如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
当期所得税费用	13,418.72	49,289.55	38,985.89	14,244.49
递延所得税费用	-479.49	-745.74	-34.91	-138.27
所得税费用合计	12,939.23	48,543.80	38,950.98	14,106.22
利润总额	68,185.48	232,061.81	162,204.20	61,212.98
所得税费用与利润总额的比例	18.98%	20.92%	24.01%	23.04%

报告期内，公司的所得税费用分别为 14,106.22 万元、38,950.98 万元、48,543.80 万元和 12,939.23 万元，与利润总额的比例分别为 23.04%、24.01%、20.92%和 18.98%，总体保持稳定。

（七）非经常性损益对公司盈利的影响

公司盈利主要来源于主营业务。报告期内，公司非经常性损益对公司经营成果的影响较小，具体情况请参见本招股说明书“第六节 财务会计信息与管理层分析”之“九、经注册会计师核验的非经常性损益明细表”。

（八）纳税情况对公司的利润影响分析

1、主要税种的缴纳情况

报告期内公司缴纳的主要税种为增值税和企业所得税，各期的缴纳情况如下：

单位：万元

项目		2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
增值税	期初余额	-66.85	-134.86	-54.75	-15.19
	本期应交	243.99	2,359.06	984.44	119.09
	本期已交	223.46	2,291.05	1,064.55	158.65
	期末余额	-46.32	-66.85	-134.86	-54.75
企业所得税	期初余额	12,311.45	30,069.63	10,807.26	8,525.70
	本期应交	13,418.72	49,289.55	38,985.89	14,244.49
	本期已交	13,917.47	67,116.22	19,723.52	11,962.93
	期末预缴	-	68.50	-	-
	期末余额	11,812.70	12,311.45	30,069.63	10,807.26

2、所得税费用与会计利润

单位：万元

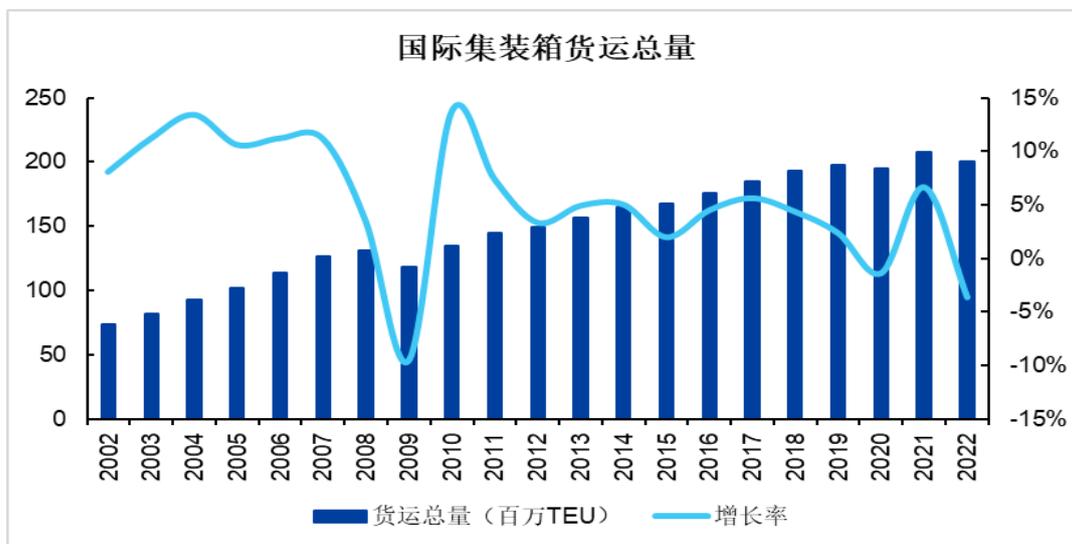
项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
利润总额	68,185.48	232,061.81	162,204.20	61,212.98
按25%税率计算的所得税费用	17,046.37	58,015.45	40,551.05	15,303.24
子公司适用不同税率的影响	-1,394.33	-3,114.40	-704.94	-517.74
汇算清缴差异及其他	-48.02	-53.62	802.94	542.29
税收优惠的影响	-2,583.01	-6,377.21	-1,332.54	-1,262.53
非应税收入的影响	-131.17	-531.57	-838.19	-62.47
不可扣除的成本、费用和损失的影响	49.39	605.15	472.67	114.80
使用前期未确认递延所得税资产的可抵扣亏损的影响	-	-	-	-11.39
本期未确认递延所得税资产的可抵扣暂时性差异或可抵扣亏损的影响	-	-	-	-
所得税费用	12,939.23	48,543.80	38,950.98	14,106.22

（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

1、市场运输需求

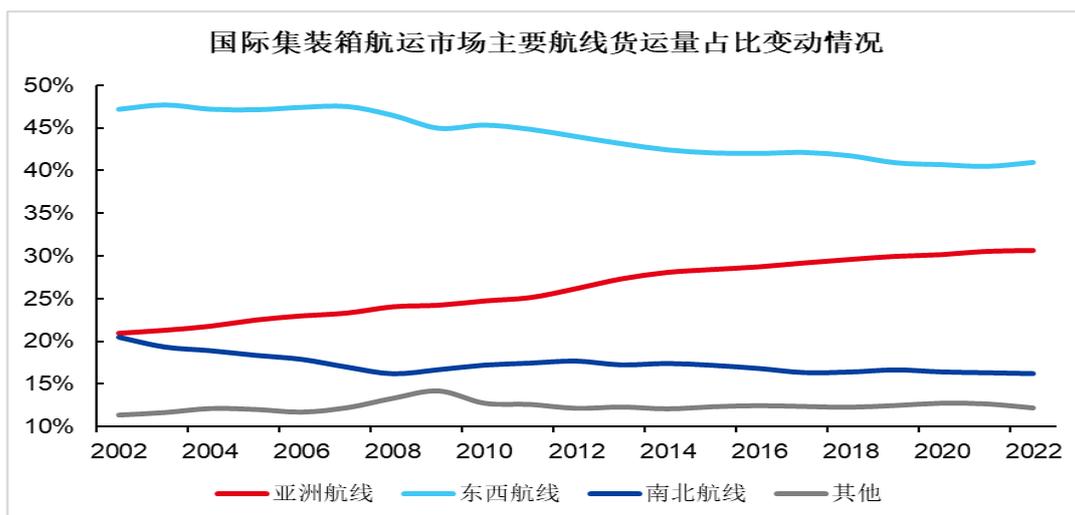
全球集装箱货物贸易对集装箱航运的需求有重要影响。近年来，全球集装箱航运市场处于稳步增长期，集装箱货运总量保持平稳增长。根据 Clarksons 数据，2002 年至 2022 年，国际集装箱航运完成的货运总量由 7,340 万 TEU

增长至 20,030 万 TEU，年均复合增长率为 5.15%。2022 年，货运总量有所下降，主要是受 2021 年高基数的影响，整体仍高于 2020 年及之前的水平。

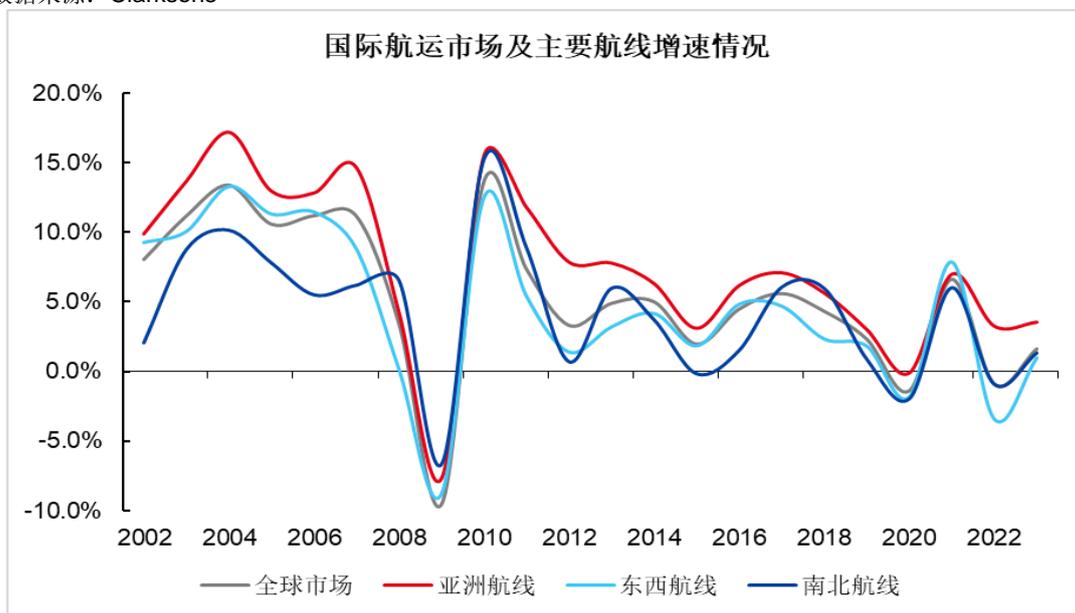


数据来源：Clarksons

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



数据来源: Clarksons



数据来源: Clarksons

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

(1) 东北亚航线

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

贸易活动，而中日韩三国将成为主要的受益方，东北亚航运市场将因 RCEP 的持续推进而打开新的市场增量空间。

（2）东南亚航线

东南亚集装箱航运市场当前处于快速成长阶段。东南亚地区尚不具备完整产业链，需要从中国进口大量设备和半成品，同时东南亚也是中国重要的基础原料和农产品进口国，双方在贸易上互补性很高。近年来中国与东盟的贸易占比持续上升，从 2013 年的 10.7% 上升到 2023 年上半年的 15.3%。中国与东盟的经贸关系更加紧密，这将推动东南亚区域内的集装箱运输需求持续增长。同时，东南亚地区连接亚洲、非洲和大洋洲三大洲以及太平洋、印度洋两大洋，地理位置优越，港口资源丰富，港口基础设施的便利化建设也为东南亚航运市场的发展提供更强支撑。随着 RCEP 的实施、中国—东盟自由贸易协定的不断升级以及东南亚新兴市场经济的不断发展，东南亚航运市场增量空间将进一步放大。

（3）国内航线

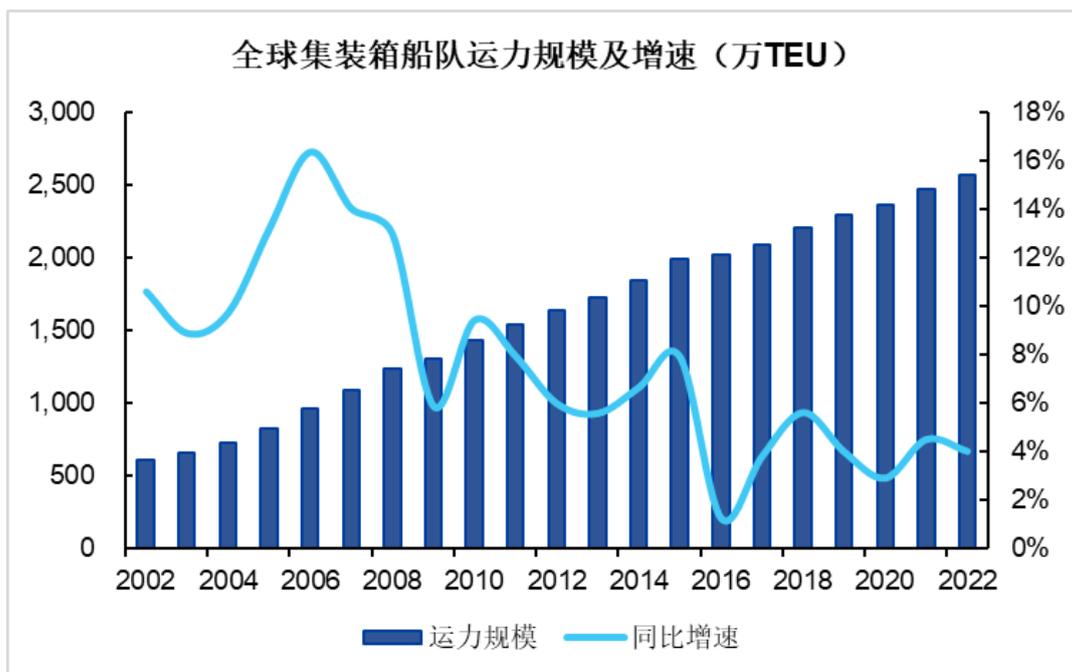
近年来，依托我国的国民经济增长，国内集装箱航运行业发展运行稳健。2020 年以来，我国经济率先实现复苏，2022 年我国 GDP 增长至 121 万亿元，近五年年均增长 5.2%，2023 年我国政府提出的 GDP 预期增长为 5% 左右，明显高于全球经济总体增速。我国的国民经济增长带动货物进出口贸易的增长，从而带动国内集装箱航运需求的稳步增长。在以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局背景下，随着国内经济的增长，我国港口码头建设与升级的不断推进，“散改集”、“陆转水”持续推进和多式联运的发展，国内航线将承担更重要的多式联运和联通国际干线功能，国内航线的市场需求将进一步扩大。

（4）其他航线

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

2、市场运力供给

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

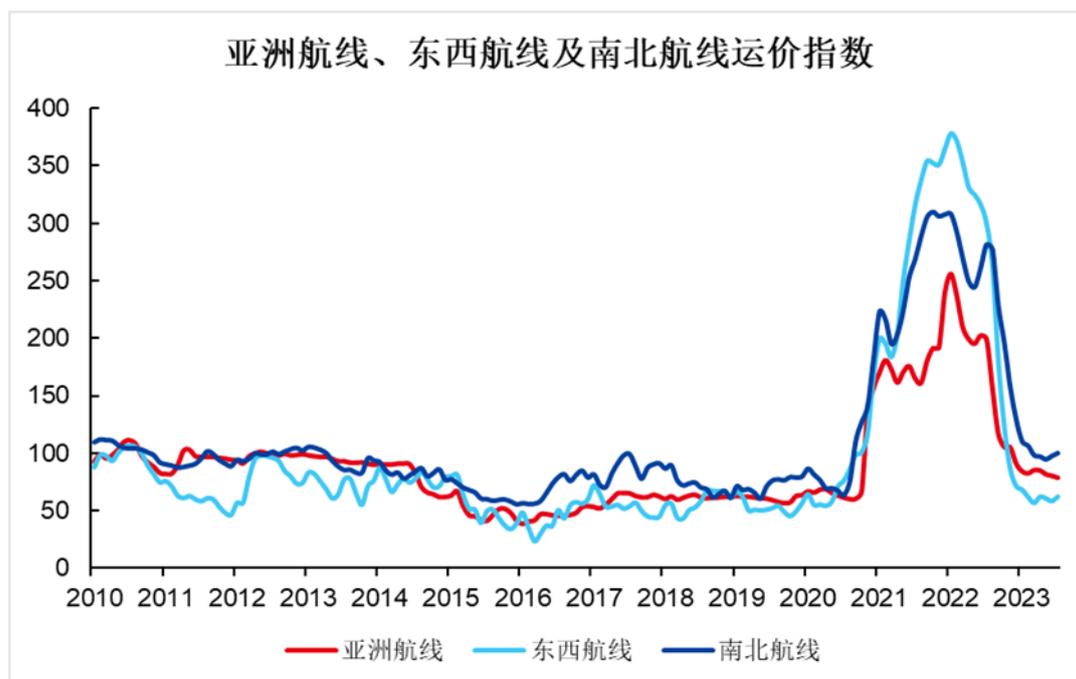


数据来源：Clarksons

报告期内，公司班轮运输服务专注于亚洲市场，由于亚洲区域贸易航线的运输距离显著短于东西航线、南北航线等远洋航线，亚洲区域集装箱运输船舶的规模一般小于 3,000TEU，这些船舶的单船运力与远洋航线通常使用的大型化船舶存在较大差别。运力总量方面，根据克拉克森的统计，截至 2023 年 8 月末，全球 3,000TEU 以下船舶运力为 481.23 万 TEU，占比 17.86%；供给增速方面，2002 年至 2022 年，3,000TEU 以下船舶运力复合增长率为 2.54%，低于同期全球集装箱船队运力增速 7.48%；新增订单方面，由于市场整合和船舶融资限制，3,000TEU 以下船舶在手订单占现有运力的比值仅为 2.25%，主要是由于新订单集中在超大型集装箱船；旧船淘汰方面，3,000TEU 以下船舶中，船龄在 20 年以上的老船占比达到 26.11%，预计未来相当比例的老船将逐渐退出运力市场。综合考虑船舶在手订单、老旧船舶拆卸、船队结构优化等影响，相较于亚洲集装箱航运市场需求端的增长态势，亚洲市场运力供给的增幅相对较低。

3、公司主要航线运价及运价指数

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



数据来源：Clarksons

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

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

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

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

（1）东北亚航线

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

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度
	数值	变动率(%)	数值	变动率(%)	数值	变动率(%)	数值
东北亚航线单箱运价（元/TEU）	4,864.80	-17.11	5,868.69	44.24	4,068.74	4.01	3,911.69
CCFI 日本航线运价指数	930.31	-20.67	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呈现先稳步上升后下降的情况。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。2023 年 1-6 月，受市场供需关系影响，市场运价水平回落，但仍高于 2020 年水平；同时公司单箱运价有所下降，但仍高于 2020 年及 2021 年单箱运价水平。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	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度
	数值	变动率(%)	数值	变动率(%)	数值	变动率(%)	数值
东南亚航线单箱运价（元/TEU）	3,735.93	-12.42	4,265.69	14.08	3,739.34	68.72	2,216.36
CCFI 东南亚航线运价指数	641.09	-57.43	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。2023 年 1-6 月，东南亚航线运价指数回落幅度较大，已低于 2020 年水平；公司单箱运价同方向回落，但下降幅度低于运价指数波动幅度，公司单箱运价仍高于 2020 年水平。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	2023 年 1-6 月		2022 年度		2021 年度		2020 年度
	数值	变动率 (%)	数值	变动率 (%)	数值	变动率 (%)	数值
两岸间航线单箱运价（元/TEU）	4,884.81	-15.72	5,795.76	26.27	4,589.92	71.87	2,670.63
TWFI 台湾海峡两岸间集装箱运价指数	1,178.84	-16.94	1,419.30	4.84	1,353.76	41.40	957.40

数据来源：上海航运交易所。

2021 年度，受东南亚、欧洲、美洲等地区航运价格上涨的影响，TWFI 台湾海峡两岸间航线运价指数大幅上涨，随着全球航运效率出现回升，东南亚、欧洲、美洲地区等地区的市场运价在 2022 年下半年出现一定幅度的回落，两岸间航线的运价增幅受到影响放缓。2023 年 1-6 月，受市场供需影响，两岸间航线运价指数下降 16.94%，公司单箱运价也呈现同比例回落态势，但仍高于 2020 年及 2021 年单箱运价水平。整体来看，公司两岸间航线单箱运价的波动趋势与 TWFI 台湾海峡两岸间航线运价指数基本一致。

（4）其他航线

公司其他航线以美西航线为主，报告期内，公司美西航线单箱运价变动趋

势与 CCFI 美西航线运价指数对比如下：

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

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

注 2：数据来源：Wind 资讯。

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

4、公司运力周转率情况

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
东北亚航线	37.79	52.57	56.22	39.33
东南亚航线	20.79	20.18	24.51	31.85
国内航线	81.91	64.92	75.52	62.44
其他航线	-	7.22	5.32	-
合计	57.73	41.76	48.67	43.37

注 1：运力周转率=计费箱量/平均总运力；

注 2：2023 年 1-6 月运力周转率已进行年化处理。

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

（1）东北亚航线

报告期内，公司东北亚航线的运力周转率分别为 39.33、56.22、52.57 和 37.79。2021 年度，公司东北亚航线运力周转率有所上升，主要是公司深耕东北亚航线，通过长期经营，积累了丰富的优质客户群体，随着中国与日本间的贸易往来增长，客户运输需求上升。2022 年度和 2023 年 1-6 月公司东北亚航线运力周转率有所下降，主要系受宏观经济波动和行业周期等因素影响，客户运输需求有所下降，致使该航线计费箱量小幅下降所致。

（2）东南亚航线

报告期内，公司东南亚航线的运力周转率分别为 31.85、24.51、20.18 和 20.79。公司东南亚航线的运力周转率整体呈下降趋势，主要系一方面在东南亚地区巨大的发展潜力下，公司将东南亚航线作为新的收入增长点，积极布局和完善东南亚航线，持续投入运力，但公司所投入的运力无法在第一时间转化为足额的计费箱量；另一方面，公司先后于 2021 年度、2022 年度和 2023 年 1-6 月开设了新航线，新航线距离较公司原有运营的东南亚航线有所增加，导致计费箱量的周转时间有所提高，降低了运力周转率。

（3）国内航线

报告期内，公司国内航线的运力周转率分别为 62.44、75.52、64.92 和 81.91。2021 年度，受行业周期影响，市场运力紧缺，远洋航线运输需求增加，进而带动公司国内航线运输量大幅增长，运力周转率同步提升。2022 年度，随着我国多式联运政策的不断推进以及国内航线承接国际干线功能的增强，公司结合国家战略安排和自身业务定位，增大对国内航线运力的投入，由于新增运力需时间消化，导致该航线的运力周转率有所下跌。2023 年 1-6 月，国内航线运输需求稳步回升，致使该航线运力周转率有所上升。

（4）其他航线

2021 年度和 2022 年度，其他航线的运力周转率分别为 5.32 和 7.22，由于航线距离和航次周转时间较高，使得运力周转率相对较低。

5、公司集运业务成本变化

报告期内，公司主营业务成本构成情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)	金额	占比 (%)
港口相关费用	60,208.10	32.97	173,397.17	41.04	187,808.87	55.90	137,811.51	55.11
燃油及船舶物资	44,405.67	24.32	95,838.87	22.68	56,248.93	16.74	42,714.20	17.08
使用权资产折旧	31,495.89	17.25	45,459.00	10.76	17,219.09	5.12	-	-
租赁费	12,569.15	6.88	22,666.30	5.36	11,318.66	3.37	15,492.14	6.20

项目	2023年1-6月		2022年度		2021年度		2020年度	
	金额	占比 (%)						
运输费用	7,325.15	4.01	29,159.82	6.90	18,862.48	5.61	8,202.99	3.28
劳务及外包费用	7,244.35	3.97	14,100.17	3.34	10,698.16	3.18	10,493.23	4.20
职工薪酬	6,465.80	3.54	15,219.47	3.60	13,582.16	4.04	10,402.08	4.16
修理费	5,492.61	3.01	10,362.41	2.45	7,170.52	2.13	6,940.16	2.78
资产折旧与摊销	5,417.37	2.97	9,012.30	2.13	8,513.58	2.53	14,234.34	5.69
保险费	1,082.70	0.59	2,020.81	0.48	1,434.67	0.43	1,493.15	0.60
其他	886.54	0.49	5,290.94	1.25	3,140.44	0.93	2,267.90	0.91
合计	182,593.35	100.00	422,527.27	100.00	335,997.54	100.00	250,051.71	100.00

报告期内，公司主营业务成本主要包括港口相关费用、燃油及船舶物资、租赁费（含使用权资产折旧）、运输费用、劳务及外包费用，其合计占比分别为85.87%、89.92%、90.08%和89.40%。

报告期内，公司主营业务成本中的各类主要成本占比变化原因分析如下：

（1）2022年和2023年1-6月港口相关费用占比有所下降，主要是受燃油成本、租赁费用（含使用权资产）、运输费用等费用上涨的间接影响；（2）2022年和2023年1-6月燃油及船舶物资占主营业务成本的比例有所上涨，主要受市场燃油价格持续大幅上涨所致；（3）租赁费（含使用权资产折旧）占主营业务成本的比例逐年上升，主要是公司为扩充运力，主要通过租赁船舶和集装箱的方式增加运力投入和集装箱来源，同时叠加市场租赁费率上涨所致；（4）2020年度、2021年度和2022年度，运输费用占主营业务成本的比例逐年上升，主要系随着公司航运运输业务规模的增加，公司运输服务的采购需求亦同步增长，叠加报告期内航运市场景气度较高、采购运输服务单价整体呈现上涨趋势；（5）劳务及外包费用占比报告期内整体保持稳定。

6、量化分析发行人经营业绩下跌的风险

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

（1）敏感性分析的关键参数

集装箱航运行业属于典型的周期性行业，通常采用运价指数反映市场运价

水平及行业周期波动情况，因此通过运价指数确定敏感性分析的区间范围。具体方法如下：选取公司各航线对应的截至 2023 年 6 月底的运价指数与报告期前十年均值两者的孰低值，以报告期内各航线年度收入占比为权重，计算公司各航线对应的运价指数，相较于报告期内年度均值的加权平均降幅。由下表可知，上述孰低值相较于报告期内各航线运价指数均值的加权平均降幅为 29.64%，因此将敏感性分析的测试区间范围确定为 $\pm 30\%$ 。

项目	东北亚航线	东南亚航线	国内航线	其他航线
报告期内年度平均运价指数	956.09	1,244.64	1,243.49	1,611.09
2023 年 6 月末运价指数	838.88	599.61	1,080.46	665.41
报告期前十年平均（2010-2019）运价指数	717.38	774.39	984.95	867.62
2023 年 6 月末运价指数与前十年均值孰低相较于报告期均值的降幅	24.97%	51.82%	20.79%	58.70%
报告期内航线年度收入权重	60.40%	16.06%	19.99%	3.55%
公司各航线 2023 年 6 月末与前十年均值孰低相较于报告期均值的加权平均降幅	29.64%			

（2）针对运输价格变动进行敏感性分析

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

单位：万元

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

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

（3）针对运输量变动进行敏感性分析

假设其他因素均保持不变，公司报告期内年度运输量对公司报告期内年度

平均净利润的敏感性分析如下：

单位：万元

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

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

（4）针对运力周转率变动进行敏感性分析

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

单位：万元

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

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

如上表所示，在其他条件不变的情况下，公司报告期内年度平均运力周转率变动-30%、-20%、-10%、10%、20%以及 30%，公司报告期内年度平均净利润将分别变动-32.42%、-21.61%、-10.81%、10.81%、21.61%以及 32.42%。

（5）针对营业成本变动进行敏感性分析

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

单位：万元

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

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

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

7、是否存在运力过剩、市场容量骤减、经营业绩持续下降的风险

公司的班轮运输服务专注于亚洲市场，亚洲区域相关航线收入合计占比 90% 以上。根据上文对供需变动趋势的分析（参见“1、市场运输需求”和“2、市场运力供给”），亚洲区域的集装箱货运总量长期保持较为稳定的增速增长，近二十年增速高于全球平均水平，亚洲区域的集装箱航运运力供给的增长速度与集装箱货运总量增速较为匹配，同时该区域主力船型（3,000TEU 以下）的新船订单总体规模及占比较低。随着 RCEP 的签订与实施，一系列贸易便利化措

施将会促进区域内的经贸往来，从而为亚洲市场带来新的发展机遇，这使得亚洲区域短期内出现运力过剩、市场容量骤减的可能性较低。

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

(1) 公司优越的区位优势为经营业绩提供良好保障

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

(2) 公司在区域内领先的综合优势为经营业绩提供有力支撑

公司以“着力成为以集装箱运输为核心的区域性卓越航运企业”为发展愿景，经过多年深耕，在区域内具有明显的综合经营优势。公司拥有专业的管理团队、高效的运营体系、长期的业务积累、稳健的经营理念以及明确的战略目标，公司依托高效专业的管理运营体系，不断提升航运服务的稳定性与可靠度，打造了以 HDS、Super HDS 服务为代表的精品航线服务，在上海日本、上海两岸间等优势航线具备领先的市场占有率良好的声誉口碑。公司在向客户提供高品质航运服务的同时，通过延伸综合物流服务链条、拓展差异化服务类型，能够为客户创造更多航运价值链上的附加价值，从而进一步增强了客户黏性。

公司在数字信息管理系统方面同样具备优势，公司通过打造 EIS 管理驾驶舱平台，引入区块链、物联网和 AI 等新兴数字技术，进一步提升了管理与运营效率。公司在组织构建和人才培养方面走在行业前列，稳健科学的经营理念和良好的企业文化为公司发展提供持续的内生动力，实现管理效率与效能的持续优化。公司专业的服务运营能力与品牌优势受到广泛认可，多次荣获由政府部门及业内协会颁发的全国奖项和荣誉称号，在客户获取与合作维持、服务议价等方面具备一定优势。公司作为区域内航运公司具备较为全面的经营优势，能够为公司在市场竞争中实现良好经营业绩提供有力支撑。

(3) 公司不断开拓和完善航线布局增强盈利能力

公司在持续深耕优势航线的同时，也在不断开拓和完善新的航线布局，从而在充分发挥公司综合优势的基础上进一步增强公司的盈利能力。首先，公司充分利用上海日本精品航线经营过程中所形成的管理经验、客户资源与市场声誉，进一步开拓国内其他港口至日本的航线，包括大连日本航线、青岛日本航线等；其次，公司结合东南亚市场的快速发展和客户需求，持续加大东南亚航线的运力投入，包括上海泰越航线、泰越日本航线等，同时又将上海日本航线和上海香港海防航线串联，满足下游客户的货运业务需求，报告期内，东南亚航线收入分别为 37,215.97 万元、88,127.76 万元、117,361.40 万元以及 72,078.48 万元，占比分别为 11.34%、17.12%、17.57%和 27.68%，东南亚航线已经成为公司新的收入增长点，有助于提升公司在区域内航线的市场地位和核心竞争力，随着公司不断开拓和完善的航线布局转化为新的业绩增长点，公司的持续经营与盈利能力将得到有效提升。

(4) 公司在符合绿色航运趋势方面具备先发优势

公司一贯秉持的绿色航运理念助力公司形成先发优势。随着环保法规逐渐严格以及下游客户对于绿色航运需求的日益增加，航运的绿色低碳化已成为集装箱航运行业技术发展与应用的重要方向，同时也抬高了行业的准入门槛。公司一以贯之坚持绿色发展的经营理念，并将“创绿色航运，享便捷物流”作为企业使命，在当前“双碳”背景下，公司积极践行企业社会责任，不断深化绿色航运理念，高度重视并持续追踪 LNG、甲醇燃料等新能源船舶及岸电技术在

航运业的实践应用，持续优化船队绿色化管理水平。此外，公司大力支持节能技术改造项目，在公司船队范围先后完成加装舵球及扭曲舵、加装消涡鳍等改造应用，率先推行针对现有船舶提出的能效指数（EEXI）限值要求和营运碳强度指标（CII）评级要求等环保标准，在环保实践中形成了一定的领先优势，能够较好地适应日趋严格的航运环保要求，良好地满足市场对于绿色航运日益增长的需求。

（5）良好的行业政策为公司发展提供积极的外部环境

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

十三、资产质量分析

（一）资产结构及变动分析

1、总资产构成及变动分析

单位：万元

项目	2023年6月30日		2022年12月31日		2021年12月31日		2020年12月31日	
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
流动资产	435,637.58	54.73	492,217.07	57.05	413,574.52	61.10	254,370.09	53.08
非流动资产	360,271.72	45.27	370,543.54	42.95	263,356.01	38.90	224,853.64	46.92
资产总额	795,909.30	100.00	862,760.61	100.00	676,930.53	100.00	479,223.74	100.00

报告期各期末，公司资产总额分别 479,223.74 万元、676,930.53 万元、862,760.61 万元和 795,909.30 万元。报告期内公司资产规模整体呈现上升趋势，主要系由于报告期内公司业务发展良好，船舶运力规模持续增长，使得资

产规模稳步扩大。

从公司资产结构来看，报告期各期末，公司流动资产占资产总额的比例分别 53.08%、61.10%、57.05%和 54.73%，呈先上升后下降趋势，主要原因在于公司业务规模的扩大导致公司货币资金、应收账款、存货等流动资产规模的增加。报告期各期末，公司非流动资产金额整体保持增长趋势。整体来看，公司的资产具备良好的流动性，经营风险较低。

2、流动资产构成及变动分析

单位：万元

项目	2023年6月30日		2022年12月31日		2021年12月31日		2020年12月31日	
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
货币资金	361,045.07	82.88	393,088.36	79.86	328,935.45	79.53	169,622.30	66.68
应收账款	61,875.26	14.20	86,859.05	17.65	74,050.96	17.91	49,917.36	19.62
预付款项	740.96	0.17	464.81	0.09	1,016.35	0.25	211.46	0.08
其他应收款	1,042.13	0.24	1,144.04	0.23	850.90	0.21	29,765.43	11.70
存货	7,563.36	1.74	7,067.38	1.44	6,008.06	1.45	3,615.96	1.42
合同资产	2,985.49	0.69	2,839.45	0.58	1,988.85	0.48	941.61	0.37
其他流动资产	385.32	0.09	753.99	0.15	723.93	0.18	295.97	0.12
流动资产合计	435,637.58	100.00	492,217.07	100.00	413,574.52	100.00	254,370.09	100.00

报告期各期末，公司流动资产分别 254,370.09 万元、413,574.52 万元、492,217.07 万元和 435,637.58 万元，主要由货币资金、应收账款、其他应收款和存货等构成。

(1) 货币资金

报告期各期末，公司货币资金分别 169,622.30 万元 328,935.45 万元、393,088.36 万元和 361,045.07 万元，占流动资产的比例分别为 66.68%、79.53%、79.86%和 82.88%，主要为银行存款和其他货币资金，具体情况如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
库存现金	2.16	4.39	7.78	19.39
银行存款	360,592.36	392,653.95	328,701.84	169,123.64

应收利息	81.66	75.00	-	171.35
其他货币资金	368.89	355.02	225.83	307.92
合计	361,045.07	393,088.36	328,935.45	169,622.30

报告期内，公司货币资金规模整体保持增长，主要原因系由于报告期内公司营业收入整体保持增长态势，经营活动产生的现金流量净额增加带来货币资金的增长。

报告期各期末，公司其他货币资金明细如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
存出投资款	90.36	90.20	63.84	38.73
保函保证金	278.53	264.82	161.98	269.20
合计	368.89	355.02	225.83	307.92

报告期内，公司其他货币资金整体规模较小。

（2）应收账款

报告期各期末，公司应收账款的账面价值分别 49,917.36 万元、74,050.96 万元、86,859.05 万元和 61,875.26 万元，占流动资产的比例分别 19.62%、17.91%、17.65%和 14.20%。

1) 应收账款余额与营业收入变动分析

报告期内，公司应收账款余额与营业收入的变动情况如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日 /2023年1-6月余额		2022年12月31日 /2022年度		2021年12月31日 /2021年度		2020年12月31日 /2020年度	
	金额	变动率 (%)	金额	变动率 (%)	金额	变动率 (%)	金额	变动率 (%)
应收账款余额	62,852.27	-28.71	88,161.87	17.40	75,096.05	48.64	50,523.18	24.39
营业收入	266,021.84	-22.22	684,016.91	27.32	537,241.19	56.64	342,970.27	2.71
应收账款余额占营业收入比例	11.81%	-1.08	12.89%	-1.09	13.98%	-0.75	14.73%	2.57

注：2023年1-6月应收账款余额占营业收入比例的变动数值已经过年化处理。

报告期各期末，公司应收账款余额分别 50,523.18 万元、75,096.05 万元、

88,161.87 万元和 62,852.27 万元，占营业收入的比例分别为 14.73%、13.98%、12.89%和 11.81%，公司应收账款余额随着营业收入的变动而相应有所变动，应收账款余额占营业收入的比例基本保持稳定。

2) 应收账款账龄情况

单位：万元

账龄	2023年6月30日		2022年12月31日		2021年12月31日		2020年12月31日	
	金额	比例 (%)						
1-3月	58,020.79	92.31	82,725.11	93.83	72,887.86	97.06	49,591.74	98.16
4-6月	2,450.72	3.90	2,757.56	3.13	387.43	0.52	423.25	0.84
7-12月	361.71	0.58	1,304.63	1.48	607.23	0.81	441.53	0.87
1年以上	2,019.04	3.21	1,374.56	1.56	1,213.53	1.62	66.66	0.13
账面余额合计	62,852.27	100.00	88,161.87	100.00	75,096.05	100.00	50,523.18	100.00
减值准备	977.01	1.55	1,302.82	1.48	1,045.09	1.39	605.82	1.20
账面价值合计	61,875.26	98.45	86,859.05	98.52	74,050.96	98.61	49,917.36	98.80

报告期各期末，公司账龄 1 年以内的应收账款占比高达 96%以上。公司应收账款总体质量较高，应收账款回款及时，回收风险较小。

公司综合考虑客户信用资质、回款水平及合作情况，针对不同客户制定不同的信用政策和风险控制措施，保证应收账款的及时回收，降低应收账款坏账风险。针对信用资质相对较好的客户，公司一般给予一定的信用期。报告期内，公司的信用政策未发生重大变化。

3) 应收账款余额前五名情况

报告期各期末，公司应收账款余额前 5 名客户情况如下：

单位：万元

2023年6月30日					
序号	单位名称	金额	比例 (%)	账龄	关联关系
1	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	6,986.70	11.12	1-3月	非关联方
2	Pacific Marine Company Limited	4,706.87	7.49	1-3月、4-12月	非关联方
3	HASCO JAPAN CO.,LTD	3,714.01	5.91	1-3月	关联方
4	MITSUI-SOKO CO.,LTD.	3,702.97	5.89	1-3月	非关联方

5	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	3,516.75	5.60	1-3月、4-12月	非关联方
合计		22,627.30	36.00	-	-

2022年12月31日

序号	单位名称	金额	比例(%)	账龄	关联关系
1	HASCO JAPAN CO.,LTD	17,800.29	20.19	1-3月	关联方
2	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	14,479.90	16.42	1-3月	非关联方
3	mitsui-soko CO.,LTD.	7,105.92	8.06	1-3月	非关联方
4	瑞世船务代理股份有限公司	6,104.52	6.92	1-3月	非关联方
5	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd	5,362.94	6.08	1-3月、4-12月	非关联方
合计		50,853.57	57.68	-	-

2021年12月31日

序号	单位名称	金额	比例(%)	账龄	关联关系
1	HASCO JAPAN CO.,LTD.	13,604.39	18.12	1-3月	关联方
2	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	11,755.19	15.65	1-3月	非关联方
3	瑞世船务代理股份有限公司	9,586.75	12.77	1-3月	非关联方
4	MITSUI-SOKO CO.,LTD.	4,770.72	6.35	1-3月	非关联方
5	Tcc Agency Limited	3,177.06	4.23	1-3月	非关联方
合计		42,894.11	57.12	-	-

2020年12月31日

序号	单位名称	金额	比例(%)	账龄	关联关系
1	HASCO JAPAN CO.,LTD.	8,618.39	17.06	1-3月	关联方
2	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO.,LTD.	6,342.73	12.55	1-3月	非关联方
3	瑞世船务代理股份有限公司	5,228.79	10.35	1-3月	非关联方
4	MITSUI-SOKO CO.,LTD.	2,741.07	5.43	1-3月	非关联方
5	Hoi Wah Shipping Agencies (Vietnam) Co.,ltd.	1,710.54	3.39	1-3月	非关联方
合计		24,641.52	48.77	-	-

报告期各期末，公司应收账款余额前五名占各期末应收账款余额的比例分别为 48.77%、57.12%、57.68%和 36.00%。上述客户均为公司长期合作的境外口岸代理，发生坏账的可能性较小。

4) 应收账款坏账准备分析

公司自 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则，以预期信用损失为基础，

对应收账款进行减值会计处理并确认损失准备，具体情况如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日			
	账面余额	比例	坏账准备	预期信用损失
按单项计提坏账准备	29.71	0.05%	29.71	100.00%
按组合计提坏账准备	62,822.56	99.95%	947.31	1.51%
合计	62,852.27	100.00%	977.02	-
项目	2022年12月31日			
	账面余额	比例	坏账准备	预期信用损失
按单项计提坏账准备	29.71	0.03%	29.71	100.00%
按组合计提坏账准备	88,132.16	99.97%	1,273.11	1.44%
合计	88,161.87	100.00%	1,302.82	-
项目	2021年12月31日			
	账面余额	比例	坏账准备	预期信用损失
按单项计提坏账准备	29.71	0.04%	29.71	100.00%
按组合计提坏账准备	75,066.34	99.96%	1,015.38	1.35%
合计	75,096.05	100.00%	1,045.09	-
项目	2020年12月31日			
	账面余额	比例	坏账准备	预期信用损失
按单项计提坏账准备	66.66	0.13%	66.66	100.00%
按组合计提坏账准备	50,456.52	99.87%	539.16	1.07%
合计	50,523.18	100.00%	605.82	-

报告期各期末，公司与同行业可比公司应收账款实际计提金额占应收账款余额比例情况对比如下：

证券代码	公司名称	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年 12月31日
601919.SH	中远海控	2.00%	5.35%	4.51%	3.94%
601022.SH	宁波远洋	0.55%	0.54%	0.76%	1.98%
1308.HK	海丰国际	0.44%	0.35%	0.17%	0.41%
2615.TW	万海航运	0.05%	0.03%	0.02%	0.01%
603565.SH	中谷物流	1.16%	0.96%	0.93%	1.04%
平均值		0.84%	1.45%	1.28%	1.48%

公司	1.55%	1.48%	1.39%	1.20%
----	-------	-------	-------	-------

数据来源：Wind 资讯、同行业可比公司定期报告、招股说明书等公开披露信息

报告期各期末，公司应收账款坏账准备占应收账款余额的比例分别为 1.20%、1.39%、1.48%和 1.55%。整体而言，公司应收账款结构合理、稳定，坏账准备计提充分，与同行业可比公司相比不存在显著差异。

（3）预付款项

报告期各期末，公司预付款项余额分别 211.46 万元、1,016.35 万元、464.81 万元和 740.96 万元，占流动资产的比例分别 0.08%、0.25%、0.09%和 0.17%，金额和比例均较小，主要为预付费用的款。

（4）其他应收款

报告期各期末，公司其他应收款按性质分类情况如下：

单位：万元

项目	2023 年 6 月 30 日	2022 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日
押金、保证金	804.66	908.00	543.60	1,070.66
备用金	153.52	158.97	161.04	335.47
应收股利	-	-	-	-
代垫款	25.35	7.89	7.35	14.08
超出保有量资金额	-	-	-	27,260.00
集团资金池	-	-	-	1,187.71
其他	113.45	129.39	183.72	266.34
减：坏账准备	54.85	60.21	44.80	368.82
合计	1,042.13	1,144.04	850.90	29,765.43

报告期各期末，公司其他应收款账面价值分别为 29,765.43 万元、850.90 万元、1,144.04 万元和 1,042.13 万元，占流动资产的比例分别为 11.70%、0.21%、0.23%和 0.24%。公司其他应收款主要为押金、保证金、备用金、超出保有量资金额、集团资金池等。2020 年末，其他应收款中的集团资金池及超出保有量资金额合计为 28,447.71 万元，系公司根据国有企业管理的要求，在上港集团公司现金管理账户中存放资金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，具体情况请参见本招股说明书“第八节 公司治理与独立性”之“八、关联交易情况”之“（三）重大偶发性关联交易”之“2、资

金拆借”。

（5）存货

1) 存货构成情况

单位：万元

项目	2023年6月30日		2022年12月31日		2021年12月31日		2020年12月31日	
	金额	比例(%)	金额	比例(%)	金额	比例(%)	金额	比例(%)
燃油	7,551.70	99.85	7,045.13	99.69	5,989.81	99.70	3,615.96	100.00
备品备件	11.66	0.15	22.25	0.31	18.26	0.30	-	-
余额合计	7,563.36	100.00	7,067.38	100.00	6,008.06	100.00	3,615.96	100.00
跌价准备	-	-	-	-	-	-	-	-
净额合计	7,563.36	100.00	7,067.38	100.00	6,008.06	100.00	3,615.96	100.00

报告期各期末，公司存货余额分别 3,615.96 万元、6,008.06 万元、7,067.38 万元和 7,563.36 万元，占流动资产的比例分别 1.42%、1.45%、1.44% 和 1.74%，占比较小。

报告期各期末，燃油系公司存货的主要组成部分，占比分别为 100.00%、99.70%、99.69%和 99.85%，其金额变动主要受各期末的运营船舶数量、船舶燃油库存量以及燃油价格变动影响。2021 年末、2022 年末和 2023 年 6 月末，燃油期末金额较 2020 年末、2021 年末和 2022 年末分别增加 2,373.85 万元、1,055.32 万元和 506.57 万元，主要是随着公司运力的提升，船舶运营所需的燃油需求增加以及燃油价格上涨所致。

2) 存货跌价准备

报告期内，公司的存货主要为船舶运营所需要的必备物资，根据实际需求和耗用情况进行采购。公司按照成本与可变现净值孰低原则对存货计提存货跌价准备，报告期内公司存货周转速度较快，不存在存货预计可变现净值低于存货成本的情形，亦不存在长期未使用而跌价的风险。

（6）合同资产

单位：万元

项目	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年 12月31日

项目	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年 12月31日
合同资产账面余额	3,015.64	2,868.13	2,008.94	951.12
减：合同资产减值准备	30.16	28.68	20.09	9.51
合同资产账面价值	2,985.49	2,839.45	1,988.85	941.61

2020年末、2021年末、2022年末和2023年6月末，公司合同资产账面价值分别为941.61万元、1,988.85万元、2,839.45万元和2,985.49万元，占流动资产的比例分别为0.37%、0.48%、0.58%和0.69%，占比较小，主要系期末班轮运输服务未完航次确认的应收运费。

（7）其他流动资产

报告期各期末，公司其他流动资产分别295.97万元、723.93万元、753.99万元和385.32万元，占流动资产的比例分别为0.12%、0.18%、0.15%和0.09%，金额和占比均较小，主要为待抵扣进项税额。

3、非流动资产构成及变动分析

报告期内，公司非流动资产的具体构成及占比如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日		2022年12月31日		2021年12月31日		2020年12月31日	
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
长期股权投资	49,120.81	13.63	48,594.17	13.11	46,721.65	17.74	43,446.80	19.32
其他非流动金融资产	887.45	0.25	757.27	0.20	927.77	0.35	948.30	0.42
投资性房地产	490.78	0.14	499.49	0.13	685.78	0.26	739.04	0.33
固定资产	137,884.05	38.27	140,969.64	38.04	119,940.72	45.54	178,654.63	79.45
在建工程	55,050.24	15.28	34,010.56	9.18	15.93	0.01	313.63	0.14
使用权资产	108,019.93	29.98	140,035.25	37.79	84,092.74	31.93	-	-
无形资产	2,799.94	0.78	2,916.37	0.79	337.69	0.13	393.87	0.18
长期待摊费用	242.98	0.07	103.80	0.03	64.62	0.02	117.65	0.05
递延所得税资产	1,384.47	0.38	904.97	0.24	253.51	0.10	219.71	0.10
其他非流动资产	4,391.07	1.22	1,752.03	0.47	10,315.61	3.92	20.00	0.01
非流动资产合计	360,271.72	100.00	370,543.54	100.00	263,356.01	100.00	224,853.64	100.00

报告期各期末，公司非流动资产分别为 224,853.64 万元、263,356.01 万元、370,543.54 万元和 360,271.72 万元，主要由长期股权投资、固定资产、使用权资产等构成。

（1）长期股权投资

单位：万元

项目	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年1 2月31日
上海锦江三井仓库国际物流有限公司	21,616.71	21,647.79	21,625.07	22,026.86
上海锦江住仓国际物流有限公司	14,061.05	14,102.13	14,262.30	14,261.89
锦茂国际物流（上海）有限公司	740.24	761.42	710.63	665.32
锦江航运（泰国）代理有限公司	237.53	72.67	-	-
合营企业小计	36,655.53	36,584.00	36,598.00	36,954.06
上海太平国际货柜有限公司	12,465.28	12,010.17	10,123.65	6,492.74
联营企业小计	12,465.28	12,010.17	10,123.65	6,492.74
长期股权投资合计	49,120.81	48,594.17	46,721.65	43,446.80
减：长期股权投资减值准备	-	-	-	-
长期股权投资账面价值	49,120.81	48,594.17	46,721.65	43,446.80

报告期各期末，公司长期股权投资分别 43,446.80 万元、46,721.65 万元、48,594.17 万元和 49,120.81 万元，占非流动资产的比例分别为 19.32%、17.74%、13.11%和 13.63%。公司长期股权投资的主要构成是对合营企业和联营企业的投资，对于合营企业和联营企业的具体情况，请参见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“六、发行人控股子公司、参股公司、分公司情况”。

报告期各期末，公司对外投资的合营企业和联营企业经营正常，公司长期股权投资不存在减值迹象，未计提减值准备。

（2）其他非流动金融资产

报告期各期末，公司其他非流动金融资产分别 948.30 万元、927.77 万元、757.27 万元和 887.45 万元，占非流动资产的比例分别 0.42%、0.35%、0.20%和 0.25%，金额和占比均较小，主要是公司历史上购买且长期持有的股票投资，公司根据持有意图将其计入其他非流动金融资产列示。

（3）投资性房地产

报告期各期末，公司投资性房地产分别为 739.04 万元、685.78 万元、499.49 万元和 490.78 万元，占非流动资产的比例分别 0.33%、0.26%、0.13% 和 0.14%，主要是公司将部分房产对外出租，公司将上述房产转入投资性房地产，并采用成本法进行核算。

（4）固定资产

报告期各期末，公司固定资产账面价值分别 178,654.63 万元、119,940.72 万元、140,969.64 万元和 137,884.05 万元，占非流动资产的比例分别 79.45%、45.54%、38.04%和 38.27%。

1) 固定资产构成分析

报告期各期末，公司固定资产构成情况如下：

单位：万元

2023 年 6 月 30 日					
类别	账面原值	累计折旧	减值准备	账面价值	占比 (%)
房屋及建筑物	27,693.67	8,931.21	-	18,762.46	13.61
机器设备	537.08	289.10	-	247.98	0.18
运输船舶	185,058.41	98,943.54	-	86,114.87	62.45
集装箱	63,706.93	32,492.77	-	31,214.16	22.64
办公设备	175.08	119.88	-	55.20	0.04
电子计算机	1,463.08	926.17	-	536.90	0.39
运输设备	996.33	638.81	-	357.51	0.26
装卸机械	1,381.50	910.09	-	471.41	0.34
通讯设施设备	152.26	89.12	-	63.14	0.05
安全设施设备	22.95	22.95	-	-	-
其他	108.54	48.13	-	60.41	0.04
合计	281,295.82	143,411.77	-	137,884.05	100.00
2022 年 12 月 31 日					
类别	账面原值	累计折旧	减值准备	账面价值	占比 (%)
房屋及建筑物	27,455.13	8,291.13	-	19,164.00	13.59
机器设备	547.29	273.62	-	273.67	0.19

运输船舶	186,895.44	99,128.68	-	87,766.76	62.26
集装箱	61,779.65	29,683.14	-	32,096.51	22.77
办公设备	172.06	109.34	-	62.72	0.04
电子计算机	1,405.42	860.72	-	544.70	0.39
运输设备	995.52	601.65	-	393.87	0.28
装卸机械	1,381.50	860.70	-	520.81	0.37
通讯设施设备	184.10	106.34	-	77.76	0.06
安全设施设备	26.77	26.77	-	-	-
其他	108.43	39.60	-	68.83	0.05
合计	280,951.31	139,981.67	-	140,969.64	100.00

2021年12月31日

类别	账面原值	累计折旧	减值准备	账面价值	占比 (%)
房屋及建筑物	27,110.54	6,682.32	-	20,428.22	17.03
机器设备	546.60	231.50	-	315.09	0.26
运输船舶	174,254.10	86,675.10	-	87,579.00	73.02
集装箱	38,333.87	28,363.36	-	9,970.51	8.31
办公设备	158.64	111.31	-	47.33	0.04
电子计算机	1,366.17	877.93	-	488.24	0.41
运输设备	909.53	612.49	-	297.04	0.25
装卸机械	1,735.71	1,061.92	-	673.79	0.56
通讯设施设备	189.06	97.99	-	91.07	0.08
安全设施设备	34.45	34.45	-	0.00	0.00
其他	81.69	31.26	-	50.43	0.04
合计	244,720.36	124,779.65	-	119,940.72	100.00

2020年12月31日

类别	账面原值	累计折旧	减值准备	账面价值	占比 (%)
房屋及建筑物	26,642.81	5,218.08	-	21,424.73	11.99
机器设备	749.05	233.93	-	515.12	0.29
运输船舶	241,553.10	93,347.88	-	148,205.22	82.96
集装箱	36,783.71	29,835.12	-	6,948.59	3.89
办公设备	174.82	119.91	-	54.90	0.03
电子计算机	1,199.08	779.11	-	419.97	0.24
运输设备	892.72	612.32	-	280.40	0.16

装卸机械	1,612.35	955.46	-	656.89	0.37
通讯设施设备	218.67	93.62	-	125.04	0.07
安全设施设备	49.77	49.77	-	0.00	0.00
其他	53.98	30.21	-	23.77	0.01
合计	309,930.06	131,275.42	-	178,654.63	100.00

报告期内，公司固定资产主要由房屋及建筑物、运输船舶和集装箱构成，其中运输船舶和集装箱账面价值的合计占比均在 80%以上，与公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务相匹配。

2021 年末，公司固定资产较 2020 年末减少 58,713.91 万元，减少 32.86%，主要是公司自 2021 年 1 月 1 日起执行新租赁准则，融资租赁的船舶相应转入使用权资产科目列示，以及运输船舶、集装箱等固定资产正常折旧引起。2022 年末，公司固定资产较 2021 年末增加 21,028.92 万元，增加 17.53%，主要是公司为提升运力和服务能力，新购置集装箱所致。2023 年 6 月末，公司固定资产较 2022 年末变动幅度较小。

报告期内，公司固定资产不存在因市场价格持续下跌或技术陈旧、毁损、长期闲置导致固定资产可收回金额低于其账面价值的情况，无需计提减值准备。

2) 固定资产折旧政策分析

报告期内，公司主要固定资产折旧政策与同行业可比公司的折旧政策对比如下：

项目	公司简称	折旧方法	折旧期限（年）	残值率（%）
房屋及建筑物	中远海控	年限平均法	10-50	0
	宁波远洋	年限平均法	20-30	4
	海丰国际	年限平均法	未披露	未披露
	万海航运	年限平均法	23-56	未披露
	中谷物流	年限平均法	20	5
	公司	年限平均法	20-40	5-10
运输船舶	中远海控	年限平均法	15-30，购置的二手船舶按预计尚可使用年限作为折旧年限	预计废钢价
	宁波远洋	年限平均法	10-20，购置的二手船舶按预计尚可使用年限作为折旧年限	预计废钢价

项目	公司简称	折旧方法	折旧期限（年）	残值率（%）
	海丰国际	年限平均法	未披露	未披露
	万海航运	年限平均法	2-25	未披露
	中谷物流	年限平均法	10-25，购置的二手船舶按预计尚可使用年限作为折旧年限	预计废钢价
	公司	年限平均法	12-25，购置的二手运输船舶，按预计尚可使用年限作为折旧年限	5
集装箱	中远海控	年限平均法	15	预计废钢价
	宁波远洋	年限平均法	5-10	预计废钢价
	海丰国际	年限平均法	未披露	未披露
	万海航运	年限平均法	1-10	未披露
	中谷物流	年限平均法	12-15	5
	公司	年限平均法	8	10

数据来源：Wind 资讯、同行业可比公司定期报告、招股说明书等公开披露信息

由上表可见，同行业可比公司根据拥有的固定资产使用情况，制定了相应的折旧政策，不同公司之间同类型资产的折旧政策存在一定的差异。总体而言，公司各类型固定资产的折旧政策与同行业可比公司相比较为稳健，符合公司自身业务及发展情况，且折旧政策稳定，报告期内未发生重大变化。

（5）在建工程

报告期各期末，公司在建工程的账面价值分别为 313.63 万元、15.93 万元、34,010.56 万元和 55,050.24 万元，占非流动资产的比例分别为 0.14%、0.01%、9.18%和 15.28%，公司在建工程明细情况如下：

单位：万元

项目	2023 年 6 月 30 日	2022 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日
在建船舶	54,971.39	33,745.83	-	-
集装箱	-	-	-	-
其他	78.85	264.73	15.93	313.63
合计	55,050.24	34,010.56	15.93	313.63

2022 年末和 2023 年 6 月末，公司在建工程较 2021 年末和 2022 年末分别增加 33,994.63 万元和 21,039.68 万元，主要为新造船舶项目。

（6）使用权资产

公司自 2021 年 1 月 1 日起执行新租赁准则，对除短期租赁和低价值资产租赁以外的所有租赁确认使用权资产。公司的使用权资产主要为租赁的运输船舶、土地使用权、房屋建筑物等。

2021 年末、2022 年末和 2023 年 6 月末，公司使用权资产的账面价值分别为 84,092.74 万元、140,035.25 万元和 108,019.93 万元，占非流动资产的比例分别为 31.93%、37.79%和 29.98%，公司使用权资产明细情况如下：

单位：万元

2023 年 6 月 30 日					
类别	账面原值	累计折旧	减值准备	账面价值	占比（%）
房屋建筑物	3,035.89	1,188.03	-	1,847.86	1.71
土地使用权	7,073.62	3,515.38	-	3,558.24	3.29
运输船舶	187,437.07	84,823.24	-	102,613.84	95.00
合计	197,546.58	89,526.65	-	108,019.93	100.00
2022 年 12 月 31 日					
类别	账面原值	累计折旧	减值准备	账面价值	占比（%）
房屋建筑物	3,484.20	1,163.94	-	2,320.26	1.66
土地使用权	7,073.62	2,756.97	-	4,316.65	3.08
运输船舶	197,762.41	64,364.06	-	133,398.34	95.26
合计	208,320.23	68,284.98	-	140,035.25	100.00
2021 年 12 月 31 日					
类别	账面原值	累计折旧	减值准备	账面价值	占比（%）
房屋建筑物	1,677.48	505.60	-	1,171.87	1.39
土地使用权	7,112.45	1,236.22	-	5,876.23	6.99
运输船舶	102,614.76	25,570.13	-	77,044.63	91.62
合计	111,404.69	27,311.95	-	84,092.74	100.00

报告期各期末，公司使用权资产不存在减值迹象，未计提减值准备。

（7）无形资产

报告期各期末，公司无形资产的账面价值分别为 393.87 万元、337.69 万元、2,916.37 万元和 2,799.94 万元，占非流动资产的比例分别为 0.18%、0.13%、0.79%和 0.78%，主要为计算机软件、土地使用权。公司无形资产明

细情况如下：

单位：万元

2023年6月30日					
类别	账面原值	累计摊销	减值准备	账面价值	占比（%）
计算机软件	1,128.08	911.38	-	216.70	7.74
土地使用权	2,651.22	67.98	-	2,583.24	92.26
合计	3,779.30	979.36	-	2,799.94	100.00
2022年12月31日					
类别	账面原值	累计摊销	减值准备	账面价值	占比（%）
计算机软件	1,166.20	884.05	-	282.15	9.67
土地使用权	2,651.22	17.00	-	2,634.23	90.33
合计	3,817.42	901.04	-	2,916.37	100.00
2021年12月31日					
类别	账面原值	累计摊销	减值准备	账面价值	占比（%）
计算机软件	1,097.23	759.54	-	337.69	100.00
2020年12月31日					
类别	账面原值	累计摊销	减值准备	账面价值	占比（%）
计算机软件	1,066.99	673.12	-	393.87	100.00

报告期各期末，公司无形资产不存在减值迹象，未计提减值准备。

（8）长期待摊费用

报告期各期末，公司长期待摊费用分别为 117.65 万元、64.62 万元、103.80 万元和 242.98 万元，占非流动资产的比例分别为 0.05%、0.02%、0.03%和 0.07%，金额和占比均较小，主要为经营租入固定资产改良和使用权资产装修。

（9）递延所得税资产

报告期各期末，公司递延所得税资产分别为 219.71 万元、253.51 万元、904.97 万元和 1,384.47 万元，占非流动资产的比例分别为 0.10%、0.10%、0.24%和 0.38%，金额和占比均较小。

（10）其他非流动资产

报告期各期末，公司其他非流动资产分别为 20.00 万元、10,315.61 万元、

1,752.03 万元和 4,391.07 万元，占非流动资产的比例分别为 0.01%、3.92%、0.47%和 1.22%，其他非流动资产具体明细如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日		2022年12月31日		2021年12月31日		2020年12月31日	
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
预付集装箱采购款	2,345.23	53.41	-	-	-	-	-	-
预付船舶建造款	-	-	15.43	0.88	10,205.61	98.93	-	-
预付其他工程款	1,073.87	24.46	1,044.33	59.61	-	-	-	-
预付上市发行中介费	971.97	22.14	682.26	38.94	-	-	-	-
保函保证金	-	-	10.00	0.57	110.00	1.07	20.00	100.00
合计	4,391.07	100.00	1,752.03	100.00	10,315.61	100.00	20.00	100.00

报告期各期末，公司其他非流动资产主要为预付船舶建造款和预付集装箱采购款。2021年末，公司其他非流动资产增加 10,295.61 万元，主要是公司为新造船舶预付船舶建造款。2022年末，公司其他非流动资产减少 8,563.58 万元，主要是新造船舶项目开工，公司将前期支付的船舶建造款转至在建工程科目所致。2023年6月末，公司其他非流动资产增加 2,639.04 万元，主要是公司为新造集装箱预付的采购款。

4、资产减值及损失准备

报告期各期末，公司各项资产减值准备的余额如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
应收账款-坏账准备	977.01	1,302.82	1,045.08	605.81
其他应收款-坏账准备	54.85	60.21	44.80	368.82
合同资产减值准备	30.16	28.68	20.09	9.51
合计	1,062.02	1,391.71	1,109.97	984.15

公司目前资产流动性较好，资产结构合理，能够较好满足公司业务规模的增长，整体资产优良。根据《企业会计准则》的要求，公司制定了符合公司经营特点的资产减值准备计提政策，主要资产的减值准备计提遵循一贯性和谨慎性原则，计提情况与资产实际情况相符，计提减值准备足额、合理，不存在因

资产减值准备计提不足而影响公司持续经营能力的情形。

（二）负债结构及变动分析

1、总负债构成及变动分析

单位：万元

项目	2023年6月30日		2022年12月31日		2021年12月31日		2020年12月31日	
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
流动负债	148,424.30	72.76	181,127.58	70.64	211,973.29	78.99	67,802.38	61.66
非流动负债	55,565.94	27.24	75,294.22	29.36	56,389.97	21.01	42,153.91	38.34
负债总额	203,990.24	100.00	256,421.79	100.00	268,363.26	100.00	109,956.29	100.00

报告期各期末，公司负债总额分别为 109,956.29 万元、268,363.26 万元、256,421.79 万元和 203,990.24 万元。2021 年末负债总额上升主要是由于随着公司经营业绩和资产规模增长，负债总额也相应增长，同时公司因执行新租赁准则和向股东分配利润，租赁负债和其他应付款金额有所增长。2022 年末负债总额下降主要是公司支付完毕应付股利，使得其他应付款减少所致。2023 年 6 月末负债总额下降主要是公司的应付账款有所下降所致。

2、流动负债构成及变动分析

单位：万元

项目	2023年6月30日		2022年12月31日		2021年12月31日		2020年12月31日	
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
应付账款	45,150.52	30.42	72,987.81	40.30	61,517.88	29.02	35,068.76	51.72
预收款项	-	-	-	-	-	-	86.06	0.13
合同负债	467.59	0.32	426.96	0.24	460.52	0.22	415.33	0.61
应付职工薪酬	2,259.03	1.52	5,768.20	3.18	4,240.34	2.00	1,861.29	2.75
应交税费	12,485.85	8.41	13,605.94	7.51	31,540.80	14.88	11,248.92	16.59
其他应付款	36,693.93	24.72	25,731.72	14.21	89,289.97	42.12	15,422.95	22.75
一年内到期的非流动负债	51,367.38	34.61	62,606.95	34.57	24,923.78	11.76	3,699.06	5.46
流动负债合计	148,424.30	100.00	181,127.58	100.00	211,973.29	100.00	67,802.38	100.00

报告期各期末，公司流动负债分别为 67,802.38 万元、211,973.29 万元、181,127.58 万元和 148,424.30 万元，主要由应付账款、应交税费、其他应付款和一年内到期的非流动负债等构成。

（1）应付账款

报告期各期末，公司应付账款分别为 35,068.76 万元、61,517.88 万元、72,987.81 万元和 45,150.52 万元，占流动负债的比例分别为 51.72%、29.02%、40.30%和 30.42%，主要为应付港口费、应付燃油款、应付劳务费等。

单位：万元

项目	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
一年以下	45,056.27	72,116.26	61,517.88	35,068.76
一年以上	94.25	871.56	-	-
合计	45,150.52	72,987.81	61,517.88	35,068.76

2020 年度、2021 年度和 2022 年度，公司应付账款呈逐年增长的趋势，主要是由于公司业务规模扩大、日常经营导致的正常变化。2023 年 1-6 月，随着公司营业收入规模下降，公司应付账款相应减少。

（2）预收款项和合同负债

报告期各期末，公司预收款项和合同负债构成情况如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
预收款项	-	-	-	86.06
合同负债	467.59	426.96	460.52	415.33
合计	467.59	426.96	460.52	501.39

报告期各期末，公司预收款项和合同负债合计的余额分别为 501.39 万元、460.52 万元、426.96 万元和 467.59 万元，占流动负债的比例分别为 0.74%、0.22%、0.24%和 0.32%，主要为预收的箱管费、租金和海运费。2020 年 1 月 1 日起，公司根据新收入准则，将已收客户对价而应向客户转让商品或提供服务的义务列示为合同负债。

（3）应付职工薪酬

报告期各期末，公司应付职工薪酬分别为 1,861.29 万元、4,240.34 万元、5,768.20 万元和 2,259.03 万元，占流动负债的比例分别为 2.75%、2.00%、3.18%和 1.52%，主要为已计提未发放的工资、奖金、津贴、社会保险费及统筹外福利等。

（4）应交税费

报告期各期末，公司应交税费的构成情况如下：

单位：万元

项目	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020 年12月31日
企业所得税	11,812.70	12,311.45	30,069.63	10,807.26
个人所得税	53.81	505.51	698.15	316.72
城市维护建设税	241.24	343.64	336.61	2.63
增值税	46.32	66.85	134.86	54.75
教育费附加及地方教育费附加	200.74	282.72	251.78	2.17
房产税	90.32	49.02	49.48	46.35
城镇土地使用税	0.28	0.28	0.29	0.25
印花税	40.44	46.47	-	18.79
合计	12,485.85	13,605.94	31,540.80	11,248.92

报告期各期末，公司应交税费分别为 11,248.92 万元、31,540.80 万元、13,605.94 万元和 12,485.85 万元，占流动负债的比例分别为 16.59%、14.88%、7.51%和 8.41%，主要为企业所得税与个人所得税等。

（5）其他应付款

报告期各期末，公司其他应付款的构成情况如下：

单位：万元

项目	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021 年12月31日	2020 年12月31日
应付股利	-	-	80,000.00	12,993.78
应付船舶建造款	31,503.60	13,774.11	-	-
应付集装箱及设备款	-	7,191.79	4,341.03	0.81
押金、保证金	4,241.30	3,907.87	4,218.57	1,584.48
其他	949.03	857.94	730.37	843.88
合计	36,693.93	25,731.72	89,289.97	15,422.95

报告期各期末，公司其他应付款分别为 15,422.95 万元、89,289.97 万元、25,731.72 万元和 36,693.93 万元，占流动负债的比例分别为 22.75%、42.12%、14.21%和 24.72%，主要为应付股利、应付船舶建造款、应付集装箱及设备款、押金、保证金等。

报告期各期末，应付股利分别是 12,993.78 万元、80,000.00 万元、0.00 万元和 0.00 万元，是公司尚未派发的股利。截至本招股说明书签署之日，上述股利均已支付完毕；应付集装箱及设备款分别是 0.81 万元、4,341.03 万元、7,191.79 万元和 0.00 万元，2021 年末、2022 年末分别增长 4,340.22 万元、2,850.76 万元，主要是公司采购集装箱形成；押金、保证金分别是 1,584.48 万元、4,218.57 万元、3,907.87 万元和 4,241.30 万元，2021 年末增长 2,634.09 万元，主要是随着公司业务量增大，客户订舱时支付的押金、保证金增加所导致。

（6）一年内到期的非流动负债

报告期各期末，公司一年内到期的非流动负债分别为 3,699.06 万元、24,923.78 万元、62,606.95 万元和 51,367.38 万元，占流动负债的比例分别为 5.46%、11.76%、34.57%和 34.61%。一年内到期的非流动负债具体构成如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
一年内到期的租赁负债	51,367.38	62,606.95	24,923.78	-
一年内到期的长期应付款	-	-	-	3,699.06
合计	51,367.38	62,606.95	24,923.78	3,699.06

报告期各期末，一年内到期的非流动负债主要为一年内到期的长期应付款和一年内到期的租赁负债。2021 年末和 2022 年末，公司一年内到期的非流动负债大幅增加，主要原因是公司自 2021 年 1 月 1 日起执行新租赁准则，对除短期租赁和低价值资产租赁以外的所有租赁确认租赁负债，其中一年内到期的租赁负债在一年内到期的非流动负债中列示。

3、非流动负债构成及变动分析

单位：万元

项目	2023年6月30日		2022年12月31日		2021年12月31日		2020年12月31日	
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
租赁负债	55,174.86	99.30	74,908.83	99.49	55,893.76	99.12	-	-
长期应付款	-	-	-	-	-	-	42,058.52	99.77
长期应付职工薪酬	391.07	0.70	385.38	0.51	401.92	0.71	-	-

递延所得税负债	-	-	-	-	94.28	0.17	95.39	0.23
非流动负债合计	55,565.94	100.00	75,294.22	100.00	56,389.97	100.00	42,153.91	100.00

报告期各期末，公司非流动负债分别为 42,153.91 万元、56,389.97 万元、75,294.22 万元和 55,565.94 万元，主要由租赁负债和长期应付款等构成。

（1）租赁负债

报告期各期末，公司租赁负债情况如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
租赁负债	106,542.24	137,515.78	80,817.54	-
减：一年内到期的租赁负债	51,367.38	62,606.95	24,923.78	-
合计	55,174.86	74,908.83	55,893.76	-

2021 年末、2022 年末及 2023 年 6 月末，公司租赁负债分别为 55,893.76 万元、74,908.83 万元和 55,174.86 万元，占非流动负债的比例分别为 99.12%、99.49%和 99.30%，主要由租赁的运输船舶、土地使用权、房屋建筑物形成。公司自 2021 年 1 月 1 日起执行新租赁准则，对除短期租赁和低价值资产租赁以外的所有租赁确认租赁负债，其中一年内到期的租赁负债在“流动负债——一年内到期的非流动负债”中列示，一年以上的租赁负债在“非流动负债——租赁负债”中列示。

（2）长期应付款

报告期各期末，公司长期应付款情况如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
融资租赁长期应付款	-	-	-	45,757.58
减：一年内到期的长期应付款	-	-	-	3,699.06
合计	-	-	-	42,058.52

2020 年末，公司长期应付款为 42,058.52 万元，占非流动负债的比例为 99.77%，系公司部分运输船舶采用融资租赁形式采购而形成的融资租赁长期应付款。2021 年末 2022 年末、2023 年 6 月末，公司执行新租赁准则，融资租

赁长期应付款调整至租赁负债核算和列示，使得期末长期应付款金额为零。

（3）长期应付职工薪酬

报告期各期末，公司长期应付职工薪酬分别为 0.00 万元、401.92 万元、385.38 万元和 391.07 万元，占非流动负债的比例分别为 0.00%、0.71%、0.51%和 0.70%，主要为应付统筹外福利，金额和占比均很小。

（4）递延所得税负债

报告期各期末，公司递延所得税负债分别为 95.39 万元、94.28 万元、0.00 万元和 0.00%，占非流动负债的比例分别为 0.23%、0.17%、0.00%和 0.00%，金额和占比均很小。

（三）偿债能力分析

报告期内，公司的偿债能力有关数据如下：

财务指标	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年 12月31日
流动比率（倍）	2.94	2.72	1.95	3.75
速动比率（倍）	2.88	2.68	1.92	3.70
资产负债率（合并）	25.63%	29.72%	39.64%	22.94%
资产负债率（母公司）	39.51%	40.54%	40.85%	8.87%
财务指标	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
息税折旧摊销前利润（万元）	109,456.04	294,841.80	195,020.46	80,708.84
利息保障倍数（倍）	48.77	70.44	58.66	22.55

1、短期偿债能力

报告期各期末，公司的流动比率分别为 3.75、1.95、2.72 和 2.94，速动比率分别为 3.70、1.92、2.68 和 2.88，公司的流动比率、速动比率均处于较高水平，短期偿债能力较强。

项目	证券代码	公司简称	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年 12月31日
流动比率 （倍）	601919.SH	中远海控	1.62	1.64	1.67	0.97
	601022.SH	宁波远洋	1.96	2.26	1.15	0.91
	1308.HK	海丰国际	1.58	2.52	1.51	1.81
	2615.TW	万海航运	3.36	4.03	2.76	1.27

项目	证券代码	公司简称	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年 12月31日
	603565.SH	中谷物流	2.15	1.72	2.51	1.78
	平均值		2.13	2.43	1.92	1.35
	公司		2.94	2.72	1.95	3.75
速动比率 (倍)	601919.SH	中远海控	1.57	1.59	1.62	0.93
	601022.SH	宁波远洋	1.93	2.20	1.12	0.89
	1308.HK	海丰国际	1.49	2.41	1.46	1.75
	2615.TW	万海航运	3.28	3.93	2.68	1.19
	603565.SH	中谷物流	2.13	1.70	2.49	1.75
	平均值		2.08	2.37	1.87	1.30
	公司		2.88	2.68	1.92	3.70

数据来源：Wind 资讯、同行业可比公司定期报告、招股说明书等公开披露信息

报告期各期末，公司的流动比率和速动比率高于同行业可比公司的平均值，表明公司资产流动性较好，短期偿债风险较低。

2、长期偿债能力

报告期各期末，公司合并资产负债率分别为 22.94%、39.64%、29.72%和 25.63%，整体相对稳定且较低。

报告期各期末，公司与同行业可比公司资产负债率比较情况如下：

证券代码	公司名称	2023年 6月30日	2022年 12月31日	2021年 12月31日	2020年 12月31日
601919.SH	中远海控	48.56%	50.46%	56.76%	71.06%
601022.SH	宁波远洋	28.40%	26.48%	39.57%	44.73%
1308.HK	海丰国际	29.20%	29.77%	44.20%	41.43%
2615.TW	万海航运	38.24%	38.11%	43.89%	59.32%
603565.SH	中谷物流	56.96%	53.62%	43.80%	55.00%
平均值		40.27%	39.69%	45.65%	54.31%
公司		25.63%	29.72%	39.64%	22.94%

数据来源：Wind 资讯、同行业可比公司定期报告、招股说明书等公开披露信息

报告期各期末，公司的资产负债率总体低于同行业可比公司的平均值。公司财务结构较为稳健，长期偿债能力整体优于同行业可比公司。

3、息税折旧摊销前利润、利息保障倍数

报告期各期，公司息税折旧摊销前利润分别为 80,708.84 万元、

195,020.46 万元、294,841.80 万元和 109,456.04 万元，利息保障倍数分别为 22.55、58.66、70.44 和 48.77。公司息税折旧摊销前利润和利息保障倍数保持在较高水平，表明公司具有较好的盈利能力和偿债能力。

（四）营运能力分析

报告期内，公司的营运能力有关指标如下：

财务指标	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
应收账款周转率（次/年）	7.16	8.50	8.67	7.62
存货周转率（次/年）	50.86	65.98	71.36	57.70

注：2023 年 1-6 月应收账款周转率、存货周转率已进行年化处理。

报告期内，公司应收账款周转率分别为 7.62 次/年、8.67 次/年、8.50 次/年和 7.16 次/年，整体保持相对稳定。

报告期内，公司存货周转率分别为 57.70 次/年、71.36 次/年、65.98 次/年和 50.86 次/年，2022 年度和 2023 年 1-6 月有所降低，主要是随着燃油价格上涨，公司期末存货备货金额增加所致。

1、应收账款周转率分析

报告期内，公司应收账款周转率与同行业可比公司比较情况如下：

证券代码	公司名称	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
601919.SH	中远海控	19.48	35.92	32.42	19.20
601022.SH	宁波远洋	5.18	5.93	5.55	5.03
1308.HK	海丰国际	20.98	27.78	23.09	19.32
2615.TW	万海航运	23.84	42.47	41.66	28.25
603565.SH	中谷物流	21.22	25.91	25.45	23.08
平均值		18.14	27.60	25.63	18.97
公司		7.16	8.50	8.67	7.62

数据来源：Wind 资讯、同行业可比公司定期报告、招股说明书等公开披露信息

注：同行业可比公司 2023 年 1-6 月的应收账款周转率已进行年化处理。

报告期内，公司应收账款周转率整体高于宁波远洋，低于同行业可比公司的平均值，主要是同行业各公司的航线区域和下游客户有所不同，不同下游客户的结算周期等存在差异，导致同行业可比公司之间的应收账款周转率存在差异。

2、存货周转率分析

报告期内，公司存货周转率与同行业可比公司比较情况如下：

证券代码	公司名称	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
601919.SH	中远海控	21.48	35.09	44.57	40.33
601022.SH	宁波远洋	62.30	45.27	78.19	77.89
1308.HK	海丰国际	38.68	45.08	54.74	58.43
2615.TW	万海航运	22.96	29.83	32.51	33.11
603565.SH	中谷物流	93.62	107.15	110.96	105.78
平均值		47.81	52.48	64.19	63.11
公司		50.86	65.98	71.36	57.70

数据来源：Wind 资讯、同行业可比公司定期报告、招股说明书等公开披露信息

注：同行业可比公司 2023 年 1-6 月的存货周转率已进行年化处理。

报告期内，公司注重存货管理，存货周转率总体相对较高，且较为稳定。公司存货周转率整体高于中远海控、海丰国际和万海航运，低于宁波远洋和中谷物流，与同行业可比公司的平均值及变动趋势不存在明显差异。

（五）股利分配情况

2020 年 5 月 19 日，经 2020 年第一次股东决定通过，本公司向公司股东上海国际港务（集团）股份有限公司以现金方式分配历年可分配利润 20,000 万元。

2021 年 12 月 27 日，经 2021 年第六次股东决定通过，本公司向公司股东上海国际港务（集团）股份有限公司以现金方式分配历年可分配利润 80,000 万元。

2023 年 3 月 21 日，经公司 2022 年年度股东大会审议通过《关于锦江航运 2022 年度利润分配预案的议案》，本公司向公司股东以现金方式分配 2022 年度可分配利润 75,460.00 万元。

截至本招股说明书签署日，发行人前述利润分配事项均已经实施完毕。

（六）流动性风险

报告期内，公司主要负债为应付账款、租赁负债等。应付账款为公司正常经营活动中形成的商业信用负债，租赁负债由公司租赁的运输船舶、土地使用

权、房屋建筑物形成。同时，报告期内，公司的经营活动现金流量净额高于公司净利润。随着公司盈利能力的不断提升，以及未来公开发行股票募集资金，可预见的未来也不存在流动性的重大不利变化情形，因此公司的流动性风险水平较低。

（七）持续经营能力分析

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，是国内运营中日和两岸间集装箱运输班轮航线的高端精品服务商。报告期内，公司营业收入分别为 342,970.27 万元、537,241.19 万元、684,016.91 万元和 266,021.84 万元，净利润分别 47,106.76 万元、123,253.21 万元、183,518.00 万元和 55,246.25 万元。

公司未来将在充分发挥现有优势的基础上，持续聚焦重点业务区域，谋求高质量创新发展。公司将紧紧围绕航运主业，进一步做精做强国际及国内海上集装箱运输业务，牢牢巩固公司在精品航运服务领域的品牌效应，努力拓展航运物流服务的价值创造边界，细化提升管理与专业服务能力，稳步打造服务卓越、管理卓越、效益卓越的精品航运高地。

综上，公司报告期内不存在对持续经营能力产生重大不利影响的变化。

十四、现金流量分析

报告期内，公司现金流量表情况如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
经营活动产生的现金流量净额	85,986.09	218,725.77	181,362.53	60,528.08
投资活动（使用）/产生的现金流量净额	-10,980.38	-30,107.65	21,622.41	-26,457.33
筹资活动使用的现金流量净额	-108,821.40	-139,315.26	-38,632.22	-46,551.16
现金及现金等价物净（减少）/增加额	-31,982.00	63,975.08	159,591.71	-18,202.99

（一）经营活动产生的现金流量分析

报告期内，公司经营活动产生的现金流量如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
----	-----------	--------	--------	--------

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
销售商品、提供劳务收到的现金	262,174.40	589,094.36	428,922.33	245,169.28
收到的税费返还	2,932.09	4,935.96	4,399.79	3,763.23
收到的其他与经营活动有关的现金	15,220.35	14,039.75	13,088.16	6,657.38
经营活动现金流入小计	280,326.84	608,070.07	446,410.28	255,589.88
购买商品、接受劳务支付的现金	147,798.07	269,189.71	197,498.95	146,598.40
支付给职工以及为职工支付的现金	20,614.27	34,633.43	32,943.74	27,611.04
支付的各项税费	16,992.04	76,058.62	22,758.84	12,598.72
支付的其他与经营活动有关的现金	8,936.37	9,462.55	11,846.23	8,253.64
经营活动现金流出小计	194,340.75	389,344.30	265,047.76	195,061.80
经营活动产生的现金流量净额	85,986.09	218,725.77	181,362.53	60,528.08

报告期内，公司经营活动产生的现金流量净额分别 60,528.08 万元、181,362.53 万元、218,725.77 万元和 85,986.09 万元，累计实现经营活动现金净流入 546,602.47 万元，盈利质量良好。

报告期内，公司经营活动产生的现金流量净额与净利润的关系如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
净利润	55,246.25	183,518.00	123,253.21	47,106.76
加/减：资产减值损失	1.48	8.59	10.58	9.51
信用减值损失（转回以“-”号填列）	-285.10	252.46	192.48	426.20
使用权资产折旧	32,604.16	47,559.01	18,736.50	-
固定资产折旧	6,245.80	10,838.66	10,541.50	15,617.63
投资性房地产折旧	12.08	36.04	42.85	46.93
无形资产摊销	116.43	141.25	117.88	119.73
长期待摊费用摊销	47.85	19.17	53.03	131.69
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的收益	-1,121.55	-2,955.66	-1,206.07	-3.96
非流动资产报废损失（利得以“-”填列）	0.82	14.34	111.09	-13.60
公允价值变动损失（收益以“-”填列）	-130.18	170.51	20.53	10.49
财务费用	5,694.10	7,840.50	2,385.06	3,579.88
投资收益	-579.68	-2,126.27	-3,552.32	-326.02
递延所得税资产增加（增加以“-”填列）	-479.49	-651.46	-33.80	-66.40

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
递延所得税负债增加（减少以“-”填列）	-	94.28	-1.11	-71.87
存货的增加（增加以“-”列示）	-495.98	-1,059.32	-2,392.10	1,665.13
经营性应收项目的增加（增加以“-”填列）	21,118.52	-19,701.20	-20,900.64	-13,347.63
经营性应付项目的增加（减少以“-”填列）	-31,995.71	-5,170.29	53,876.63	5,636.35
其他	-13.71	-102.83	107.21	7.26
经营活动产生的现金流量净额	85,986.09	218,725.77	181,362.53	60,528.08

报告期内，公司经营活动产生的现金流量净额情况良好，整体与净利润规模匹配，符合公司实际经营情况。

（二）投资活动产生的现金流量分析

报告期内，公司投资活动产生的现金流量如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
收回投资收到的现金	-	-	-	-
取得投资收益收到的现金	40.00	575.91	277.46	146.01
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	1,506.49	3,176.53	3,985.64	18.86
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-	-	-
收到的其他与投资活动有关的现金	-	-	304,061.55	133,057.58
投资活动现金流入小计	1,546.49	3,752.44	308,324.65	133,222.44
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	12,526.87	33,790.18	11,088.40	1,561.51
取得合营企业支付的现金净额	-	69.91	-	-
支付其他与投资活动有关的现金	-	-	275,613.84	158,118.26
投资活动现金流出小计	12,526.87	33,860.08	286,702.24	159,679.77
投资活动（使用）/产生的现金流量净额	-10,980.38	-30,107.65	21,622.41	-26,457.33

报告期内，公司投资活动现金流入分别为 133,222.44 万元、308,324.65 万元、3,752.44 万元和 1,546.49 万元，主要为收回投资收到的现金、取得投资收益收到的现金、处置长期资产收到的现金以及收到其他与投资活动有关的现金。

报告期内，公司投资活动现金流出分别为 159,679.77 万元、286,702.24 万元、33,860.08 万元和 12,526.87 万元，主要为购建长期资产所支付的现金以及支付其他与投资活动有关的现金。

（三）筹资活动产生的现金流量分析

报告期内，公司筹资活动产生的现金流量如下：

单位：万元

项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
吸收投资收到的现金	126.79	-	-	-
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金	126.79	-	-	-
收到其他与筹资活动有关的现金	63.66	-	-	-
筹资活动现金流入小计	190.45	-	-	-
偿还债务支付的现金	-	-	-	-
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	75,469.17	80,157.97	13,142.44	20,109.46
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润	10.29	157.97	148.66	109.46
支付其他与筹资活动有关的现金	33,542.69	59,157.29	25,489.78	26,441.70
筹资活动现金流出小计	109,011.85	139,315.26	38,632.22	46,551.16
筹资活动使用的现金流量净额	-108,821.40	-139,315.26	-38,632.22	-46,551.16

报告期内，公司筹资活动产生的现金流量净额分别为-46,551.16万元、-38,632.22万元、-139,315.26万元和-108,821.40万元，主要系分配股利、利润或偿付利息支付的现金和支付其他与筹资活动有关的现金。2022年度分配股利、利润或偿付利息支付的现金主要是向股东支付的股利。

十五、资本性支出分析

（一）重大投资或资本性支出

1、报告期内重大资本性支出

报告期内，公司购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金分别为1,561.51万元、11,088.40万元、33,790.18万元和12,526.87万元，资本性支出主要系公司购置办公用房、船舶和集装箱。该类资本性支出紧紧围绕公司主营业务，有利于提升公司运力规模和运力水平，有利于提高公司服务质量和盈利能力，有利于增强公司的市场竞争力。

2、未来可预见的重大资本性支出计划及资金需求

公司未来可预见的重大资本性支出主要为使用首次公开发行股票募集资金用于船舶购建及集装箱购置。募投项目实施后，有利于提升公司的运力规模，

有利于提高的公司盈利能力和核心竞争能力。本次募集资金投资项目对公司主营业务和经营成果的影响请参见本招股说明书“第七节 募集资金运用与未来发展规划”之“四、募集资金运用对经营成果和财务状况的影响”的有关内容。

（二）重大资产业务重组、股权收购合并

报告期内，公司存在重大资产重组，具体情况参见“第四节 发行人基本情况”之“三、报告期内的重大资产重组情况”。

十六、资产负债表日后事项、或有事项及其他重要事项

（一）资产负债表日后事项

截至本招股说明书签署之日，公司不存在重大资产负债表日后事项。

（二）或有事项

截至本招股说明书签署之日，公司不存在应披露而未披露的或有事项。

（三）承诺事项

1、支出承诺事项

已签约而尚不必在资产负债表上列示的资本性支出承诺如下：

单位：万元

项目	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
在建船舶	24,468.76	42,823.45	59,490.66	-
业务系统	1,627.65	1,627.65	-	-
房屋装修款	54.15	181.64	-	251.79
合计	26,150.55	44,632.74	59,490.66	251.79

2、经营租赁承诺事项

根据已签订的不可撤销的经营性租赁合同，本公司未来最低应支付租金汇总如下：

单位：万元

项目	2020年12月31日
一年以内	16,460.76
一到二年	4,836.20

二到三年	2,513.58
三年以上	407.36
合计	24,217.90

十七、盈利预测

报告期内，公司未编制盈利预测报告。

十八、财务报表项目比较数据变动幅度达 30%以上的情况及原因

（一）2023 年 1-6 月报表项目比较数据变动幅度超过 30%的具体情况及其原因

报表项目	2023 年 6 月 30 日	2022 年 12 月 31 日	变动比率	变动原因
预付款项	740.96	464.81	59.41%	主要系预付船舶租赁款增加
其他流动资产	385.32	753.99	-48.90%	主要系公司境内港口费等成本减少，对应待抵扣进项税额减少
在建工程	55,050.24	34,010.56	61.86%	主要系 4 艘船舶建造进度更新，相应预付造船款按完工进度转入在建工程
长期待摊费用	242.98	103.80	134.09%	主要系租赁房屋装修款增加
递延所得税资产	1,384.47	904.97	52.98%	主要系租赁负债账面价值与计税基础产生的暂时性差异增加
其他非流动资产	4,391.07	1,752.03	150.63%	主要系预付集装箱采购款增加
应付账款	45,150.52	72,987.81	-38.14%	主要系本期公司采购舱服务的金额减少，导致应付账款相应减少
应付职工薪酬	2,259.03	5,768.20	-60.84%	主要系支付了上年度计提的奖金
其他应付款	36,693.93	25,731.72	42.60%	主要系应付船舶建造款增加
其他综合收益	14,157.24	8,221.93	72.19%	主要系本期港币汇率上升幅度较大，导致香港三家公司外币报表折算差异引起的其他综合收益增加

（二）2022 年报表项目比较数据变动幅度超过 30%的具体情况及其原因

1、资产负债表

单位：万元

报表项目	2022 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	变动比率	变动原因
预付款项	464.81	1,016.35	-54.27%	主要系接受宣传服务后预付

报表项目	2022年12月31日	2021年12月31日	变动比率	变动原因
				款项结转至相关费用
其他应收款	1,144.04	850.90	34.45%	主要系公司租赁办公室押金和新开航线向港口支付押金的增加
合同资产	2,839.45	1,988.85	42.77%	主要系年末未完成航次数量的增加
在建工程	34,010.56	15.93	213,446.30%	主要系4艘船舶建造进度更新，相应预付造船款按完工进度转入在建工程
使用权资产	140,035.25	84,092.74	66.52%	主要系公司从外部租赁船舶数量和租金增加
无形资产	2,916.37	337.69	763.62%	主要系公司补缴土地出让金
长期待摊费用	103.80	64.62	60.63%	主要系办公场所装修费增加
递延所得税资产	904.97	253.51	256.98%	主要系新增租赁负债账面价值与计税基础产生的暂时性差异增加
其他非流动资产	1,752.03	10,315.61	-83.02%	主要系4艘船舶建造进度更新，相应预付造船款按完工进度转入在建工程
应付职工薪酬	5,768.20	4,240.34	36.03%	主要系业绩增长，计提职工奖金增加
应交税费	13,605.94	31,540.80	-56.86%	主要系业绩增长，预缴所得税增加
其他应付款	25,731.72	89,289.97	-71.18%	主要系支付股东股利，其他应付款减少
一年内到期的非流动负债	62,606.95	24,923.78	151.19%	主要系公司从外部租赁船舶数量和租金增加
租赁负债	74,908.83	55,893.76	34.02%	主要系公司从外部租赁船舶数量和租金增加
递延所得税负债	-	94.28	-100.00%	主要系新增租赁负债账面价值与计税基础产生的暂时性差异增加，递延所得税资产超过递延所得税负债
资本公积	156,639.71	92.53	169,178.20%	主要系发行人整体变更为股份公司将未折算为股本的部分计入资本公积
其他综合收益	8,221.93	-3,950.69	-308.11%	主要系境外子公司外币报表折算差异
专项储备	3,657.70	1,579.16	131.62%	主要系本年营业收入较高，计提安全生产费增加
盈余公积	11,979.12	26,308.38	-54.47%	主要系发行人整体变更为股份公司，折股减少盈余公积

2、利润表

单位：万元

报表项目	2022年度	2021年度	变动比率	变动原因
税金及附加	6,743.61	2,812.93	139.74%	主要系自2021年9月起，对于增值税免抵税额需计算缴纳附加税，2022年度全年适用
财务费用	4,401.76	-9,861.25	-144.64%	主要系2022年美元升值，

报表项目	2022 年度	2021 年度	变动比率	变动原因
				产生汇兑收益。2021 年美元贬值，产生汇兑损失
其他收益	4,320.55	2,479.65	74.24%	主要系财政扶持资金增长
投资收益	2,126.27	3,552.32	-40.14%	主要系联营企业净利润减少
公允价值变动收益	-170.51	-20.53	730.44%	主要系其他非流动金融资产公允价值变动
信用减值损失	252.46	192.48	31.16%	主要系应收账款余额增加
资产处置收益	2,955.66	1,206.07	145.07%	主要系处置集装箱收益增加
营业外收入	39.84	68.84	-42.13%	主要系 2021 年盘盈集装箱确认的营业外收入较多
营业外支出	56.81	180.89	-68.59%	主要系 2021 年一批固定资产报废产生的损失较多

（三）2021 年报表项目比较数据变动幅度超过 30%的具体情况及其原因

1、资产负债表

单位：万元

报表项目	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日	变动比率	变动原因
货币资金	328,935.45	169,622.30	93.92%	主要系收入增长，经营活动现金流入净额增加，货币资金同步增加
应收账款	74,050.96	49,917.36	48.35%	主要系收入增长导致期末应收账款增加
预付款项	1,016.35	211.46	380.64%	主要系预付宣传费用款增加
其他应收款	850.90	29,765.43	-97.14%	主要系收回上港集团资金池及资金保有量
存货	6,008.06	3,615.96	66.15%	主要系油价大幅上涨导致结存燃油余额上升
合同资产	1,988.85	941.61	111.22%	主要系年末未完成航次数量增加
其他流动资产	723.93	295.97	144.60%	主要系业务量上涨导致成本增加，对应待抵扣进项税额增加
固定资产	119,940.72	178,654.63	-32.86%	主要系新租赁准则执行导致原列示于固定资产融资租赁船舶于 2021 年起列示于使用权资产
在建工程	15.93	313.63	-94.92%	主要系部分办公场所装修完工，在建工程转固
使用权资产	84,092.74	-	-	主要系 2021 年起执行新租赁准则的影响
长期待摊费用	64.62	117.65	-45.07%	主要系租入办公场所装修款摊销减少
其他非流动资产	10,315.61	20.00	51,478.03%	主要系预付船舶建造款增加
应付账款	61,517.88	35,068.76	75.42%	主要系业务量增加，对应采购量增加导致期末应付供应商款项增加
预收款项	-	86.06	-100.00%	主要系执行新收入准则将预收款项调整为合同负债

报表项目	2021年12月31日	2020年12月31日	变动比率	变动原因
应付职工薪酬	4,240.34	1,861.29	127.82%	主要系业绩增长，计提职工奖金增加
应交税费	31,540.80	11,248.92	180.39%	主要系业绩增长，应交所得税增加
其他应付款	89,289.97	15,422.95	478.94%	主要系公司实施分红，应付股东股利增加
一年内到期的非流动负债	24,923.78	3,699.06	573.79%	主要系2021年起执行新租赁准则的影响
租赁负债	55,893.76	-	-	主要系2021年起执行新租赁准则的影响
长期应付款	-	42,058.52	-100.00%	主要系2021年起执行新租赁准则的影响
长期应付职工薪酬	401.92	-	-	主要系退休员工的设定受益计划负债增加
资本公积	92.53	-	-	主要系上港集团实施股权激励，股份支付计提增加
其他综合收益	-3,950.69	72.81	-5,526.28%	主要系境外子公司外币报表折算差异
盈余公积	26,308.38	17,640.18	49.14%	主要系按净利润10%计提的盈余公积增加

2、利润表

单位：万元

报表项目	2021年度	2020年度	变动比率	变动原因
营业收入	537,241.19	342,970.27	56.64%	主要系计费箱量和集运价格显著增长，所以收入大幅上升。此外，业务量增加导致采购航运服务相关成本增加
营业成本	343,397.08	256,678.04	33.79%	主要系自2021年9月起，对于增值税免抵税额需计算缴纳附加税增加
税金及附加	2,812.93	651.39	331.83%	主要系员工奖金和退休人员设定受益计划费用增加
管理费用	25,868.13	19,635.45	31.74%	主要系美元贬值，汇兑损失金额增加
财务费用	9,861.25	5,786.62	70.41%	主要系财政扶持资金及财政补贴增加
其他收益	2,479.65	1,077.59	130.11%	主要系联营企业经营业绩增加
投资收益	3,552.32	326.02	989.60%	主要系其他非流动金融资产公允价值变动
公允价值变动收益	-20.53	-10.49	95.74%	主要系业务量增加导致应收账款余额增加，同时收回上港集团资金池及资金保有量导致其他应收款余额减少抵消部分影响
信用减值损失	192.48	426.20	-54.84%	主要系处置集装箱收益增加
资产处置收益	1,206.07	3.96	30,353.21%	主要系固定资产报废产生损失增加
营业外支出	180.89	32.80	451.48%	主要系经营业绩增加导致当期所得税费用增加
所得税费用	38,950.98	14,106.22	176.13%	

十九、财务报告审计截止日后主要财务信息及经营状况

关于公司财务报告审计截止日后主要财务信息及经营状况，详见本招股说明书“第二节 概览”之“七、财务报告审计截止日后主要财务信息及经营状况”。

第七节 募集资金运用与未来发展规划

一、投资项目概述

（一）拟投资项目资金需求情况

公司本次公开发行新股的募集资金扣除发行费用后，围绕公司主营业务将投资于以下项目：

单位：万元

序号	投资项目名称	投资总额	拟投入募集资金
1	上海锦江航运（集团）股份有限公司国际集装箱运输船舶购置项目	190,767.65	190,767.65
2	上海海华轮船有限公司沿海集装箱运输船舶购置项目	21,116.74	21,116.74
3	上海锦江航运（集团）股份有限公司集装箱购置项目	87,118.00	87,118.00
4	上海锦江航运（集团）股份有限公司智能化船舶改造项目	3,500.00	3,500.00
合计		302,502.39	302,502.39

（二）实际募集资金不足时的安排

本次发行募集资金到位前，公司可根据项目进度的实际情况，使用自有或自筹资金先行投入，待募集资金到位后用募集资金置换已投入上述项目的自有或自筹资金。

公司将本着统筹安排的原则，结合项目轻重缓急、募集资金到位时间以及项目进展情况投资建设。本次发行募集资金到位后，公司将严格按照相关管理制度合理使用募集资金。实际募集资金净额（扣除发行费用后）如有不足，由公司自筹解决。

（三）募集资金项目履行的审批、核准或备案情况

本次募集资金投资项目均已履行了所需的审批程序，具体情况如下：

序号	项目名称	立项核准或项目备案文件	备案机关	环境影响评价
1	上海锦江航运（集团）股份有限公司国际集装箱运输船舶购置项目	2208-310115-04-03-403348	上海市浦东新区发展和改革委员会	不适用
2	上海海华轮船有限公司沿海集装箱运输	2208-310101-04-03-230476	上海临港地区开发建设管理委员会	不适用

序号	项目名称	立项核准或项目备案文件	备案机关	环境影响评价
	船舶购置项目			
3	上海锦江航运（集团）股份有限公司集装箱购置项目	2208-310115-04-03-103708	上海市浦东新区发展和改革委员会	不适用
4	上海锦江航运（集团）股份有限公司智能化船舶改造项目	2209-310115-04-04-387590	上海市浦东新区发展和改革委员会	不适用

（四）募集资金专项存储安排

根据《证券法》和《上海证券交易所股票上市规则》等法律、法规和规范性文件的规定，公司 2022 年第三次临时股东大会决议及该次会议审议通过的《募集资金管理制度》，公司将建立募集资金专项存储制度，募集资金将存放于董事会决定的专项账户集中管理，专款专用。

公司将严格按照《募集资金管理制度》的相关规定对募集资金进行管理，从而保证高效使用募集资金并有效保障募集资金安全。

（五）募集资金投资项目合法合规性意见

经核查，保荐人及发行人律师认为：本次发行人的募集资金投资项目符合国家产业政策、环境保护、土地管理以及其他法律、法规和规章的规定。

二、董事会对募集资金投资项目可行性的分析意见

公司董事会对本次募集资金投资项目进行了可行性分析，认为本次募集资金投资项目将全部用于公司的主营业务，通过募集资金投资项目的实施，公司的运力规模将进一步扩大，服务能力将进一步提高，有助于巩固并扩大公司在行业中的竞争优势。同时，本次募集资金金额和投资项目与公司现有经营规模、财务状况、技术能力和管理能力等相适应，具有可行性。

三、募集资金投资项目的具体情况

（一）上海锦江航运（集团）股份有限公司国际集装箱运输船舶购置项目

1、项目概况

根据东南亚地区未来市场发展及贸易需求的基本判断，结合公司航线网络拓展的战略部署，为满足公司原有航线拓展和新增航线的运力需求，改善公司

现有东南亚航线的运力结构，本公司发行募集资金中不超过 190,767.65 万元将用于购置 8 艘国际集装箱运输船舶。

2、项目必要性

(1) 东南亚业务发展迅速，急需提升运力水平

近年来，随着国际产业转移的趋势和“一带一路”等国家战略的推进，中国-东南亚集装箱运输市场出现快速增长的趋势，具有广阔的市场前景。根据公司发展战略，公司将聚焦拓展以东南亚为主的新航线业务，着重渗透具有精品服务需求的客户，获得竞争优势。公司目前在东南亚区域已开通泰国、越南等东南亚航线，在班期密度和舱位数量投放上仍然难以满足相关客户的需求，无法挖掘潜在精品服务需求。因此，公司亟需购置适合东南亚航线运营的国际集装箱船舶，解决现有运力瓶颈，满足下游客户服务需求，以提高公司市场占有率。

(2) 配置适配船舶，满足航线拓展需求

目前公司的自有船队中主力船型为 1,100TEU 型及以下集装箱船舶，为匹配公司发展战略规划，公司需购置适配中国-东南亚航线区域运营的船舶。本次公司募集资金拟建造的 6 艘 1,800TEU 型集装箱船舶、2 艘 2,400TEU 型集装箱船舶可满足公司整体的运力配置策略，有助于优化公司现有的船舶结构，弥补运力缺口，满足不同港口、不同客户对货运的差异化、多元化需求。

(3) 优化船队结构，提供品牌服务基石保障

报告期内，公司自有船队平均船龄偏大，通过募投项目实施，将进一步改善公司整体船队年龄结构，降低公司船舶维修成本，保障船舶营运安全及客户服务质量。此外，公司现有东南亚航线自有船比例偏低，通过募投项目实施，可进一步增强公司在船舶调度上的灵活性和便利性，使得公司通过更加合理的船舶布局、航线密度和航线构成，提升船舶综合运营效率，增强公司综合盈利能力。

(4) 践行绿色航运发展理念，打造低碳智慧船队

公司将顺应行业绿色低碳的发展趋势，加快船队绿色低碳化建设步伐，在

全球绿色进程中积极抢占发展先机。本次募投项目将结合新能源船的市场推广及技术成熟度，适时引入先进主、副机系统，考虑 LNG、甲醇等双燃料主机的可能性，降低船舶排放；同时，通过在新造船建造中引入智能化船舶管理，优化船队能耗，稳步推进航运碳减排。

3、项目可行性

（1）与国家“一带一路”建设和《区域全面经济伙伴关系协定》契合

东南亚是中国的近邻，凭借其优越的地理位置、相对稳定的政治经济环境、开放和颇具潜力的市场，成为“一带一路”倡议合作的重点和优先地区。根据海关总署的数据，2022年，中国与东盟贸易额达 6.52 万亿元，同比增长 15%。其中，中国对东盟出口 3.79 万亿元，同比增长 21.7%；自东盟进口 2.73 万亿元，同比增长 6.8%，东盟继续保持中国第一大贸易伙伴。此外，自 2022 年 1 月 1 日起，《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）正式生效，为中国与 RCEP 重要参与成员东盟国家之间的经贸合作注入了强劲动力。公司十四五发展规划已明确将稳健拓展东南亚航线市场份额，进而探索航线精品服务的嫁接。以上因素为本募投项目的实施提供了较好的市场政策环境。

（2）公司具备完善的网络结构，具备增加运力能力

公司航线网络覆盖面广、班期稳定。依托上海港母港的优质资源及完善的航线网络，经过多年的积累，公司具有稳定且丰富的客户资源。十四五期间，公司将稳步拓展包括泰国、越南、菲律宾及印尼等东南亚沿线的网点新设，并进一步延伸至南亚区域。根据客户需求可适时加密现有航线、拓展新航线，进一步开拓国际集装箱货源。因此，公司存在补充和提高自有运力的需求，亦具备增加运力的运营能力。

（3）公司拥有专业的集装箱船舶运营及管理团队

经过多年的发展，公司已拥有了完善的人才培养体系和人才储备机制，拥有优秀的航线运营团队，成熟的市场开发和营销体系以及专业的船舶和船员管理人员。同时，公司拥有经验丰富的船长、轮机长等高级船员，借助高效的船员管理调配平台，依托良好的船员文化建设，打造了一支高素质的船员队伍，为项目建设实施奠定了稳固基础。

4、项目投资估算

本项目的总投资估算为 190,767.65 万元，拟采用募集资金投入 190,767.65 万元，项目投资概算如下表所示：

单位：万元

序号	项目	金额	比例
1	设备购置费	182,000.00	95.40%
2	预备费	5,460.00	2.86%
3	铺底流动资金	3,307.65	1.74%
项目总投资		190,767.65	100.00%

假设项目计算经营周期为 20 年，项目税后财务内部收益率为 11.47%，税后投资回收期为 9.36 年（含建设期 2 年）。

5、环保情况

本项目购置的全部集装箱船舶均符合国际、国家相关标准。

6、项目组织方式、实施进展

本项目建设进度计划为 2 年，包括开工准备、建造、试航、竣工验收等阶段。自董事会审议通过本项目后，募集资金到位前，企业可以根据实际经营需要通过自有或自筹资金先行投入；募集资金到位后，将用于置换先期投入自有或自筹资金及支付项目建设剩余款项。

（二）上海海华轮船有限公司沿海集装箱运输船舶购置项目

1、项目概况

为顺应航运行业发展趋势，满足市场及公司的业务发展需求，公司计划投资 21,116.47 万元用于购置 2 艘 1,000TEU 型沿海集装箱船舶，满足公司国内沿海航线业务运力需求，解决现有运力瓶颈，增强业务核心竞争力，进一步提升公司业务的市场占有率，以提升公司整体盈利水平与经营稳定性。

2、项目必要性

（1）提升国内沿海航线运力水平，增强航运主业核心竞争力

公司将在十四五期间聚焦客户需求，适时增加航线密度，拓展航线布局，

适应客户的发展步伐并提供高质量的物流服务。本次募集资金购置的 2 艘 1,000TEU 型沿海集装箱船舶可以解决公司沿海航线现有运力瓶颈，进一步扩大公司沿海航线业务的市场占有率，增强竞争优势。同时，随着公司集装箱运输业务的发展、与周边港口开发合作关系的深入，通过提升公司沿海航线运力，可以更好地促进公司近洋航线和沿海航线的协同发展，增强公司航运主业核心竞争力。

(2) 顺应航运业低碳环保的发展要求

公司目前沿海航线的船舶普遍船型偏小、船龄较大，船舶安全运营风险及维保费用也将逐年上升，进而可能增加企业经营成本。因此，本次 2 艘 1,000TEU 型沿海集装箱船舶的购置，不仅符合公司紧跟“绿色、环保、节能”的航运理念，同时可提升新造船舶节能性和智能化水平，使得公司能够通过更加合理的航线布局、航线密度和船队结构，提升船舶运营效率，满足业务发展需要，增强盈利能力。

3、项目可行性

(1) 市场空间广阔，为项目运力消化提供保障

根据交通运输部数据，2022 年全国港口完成集装箱吞吐量 2.96 亿 TEU，比上年增长 4.7%。其中，沿海港口完成 2.61 亿 TEU、同比增长 4.6%，沿海集装箱物流行业随之呈现持续稳定增长趋势。

受行业周期影响，国内部分地区的陆路运输受到了一定程度的影响，导致货物运输不畅，“陆改水”、“水水联运”等运输模式也因此得以快速发展。公司已在沿海航线网点同步对接近洋运输服务，为“陆改水”、“水水联运”等运输模式带来货量支撑。

(2) 公司拥有丰富的客户资源及运输网络

公司现阶段已形成了覆盖华北、华东及华南地区的沿海运输网络，并根据客户需求和自身优势持续优化现有沿海航线布局，形成了南北双向延伸的运输网络，并积累了稳定、丰富的客户资源，新增沿海航线运力将进一步满足客户的服务需求。此外，公司运营团队丰富的工作经验和专业的集装箱船舶运营和

管理能力为本项目的建设提供了强有力支持，能够确保项目顺利开展实施。

4、项目投资估算

本项目的总投资估算为 21,116.47 万元，拟采用募集资金投入 21,116.47 万元，项目投资概算如下表所示：

单位：万元

序号	项目	金额	比例
1	工程费用	20,000.00	94.71%
2	预备费	600.00	2.84%
3	铺底流动资金	516.74	2.45%
项目总投资		21,116.74	100.00%

假设项目计算经营周期为 20 年，项目税后财务内部收益率为 8.95%，税后投资回收期为 11.10 年（含建设期 2 年）。

5、环保情况

本项目购置的全部船舶均符合国家相关标准。

6、项目组织方式、实施进展

本项目建设进度计划为 2 年，包括开工准备、建造、试航、竣工验收等阶段。自董事会审议通过本项目后，募集资金到位前，企业可以根据实际经营需要通过自有或自筹资金先行投入；募集资金到位后，将用于置换先期投入自有或自筹资金及支付项目建设剩余款项。

（三）上海锦江航运（集团）股份有限公司集装箱购置项目

1、项目概况

为降低用箱成本，实现集装箱周转平衡，满足业务增长需求，本次募集资金中将计划使用 87,118.00 万元用于支付订造集装箱的相关款项，增加公司自有集装箱箱量。

2、项目必要性

（1）扩大箱队规模，满足公司战略发展需要

扩大公司箱队规模是对公司发展战略落地的有力支持。公司将在十四五期

间同步扩大箱队规模，以匹配新航线开设及运力增长需要，支撑公司的发展战略。项目建设将稳健扩充公司的箱队规模，从而有力地增强公司把握市场机遇、满足市场对精品航运需求的能力，助力公司在现有业务优势、品牌优势与口碑优势上的基础上进一步发挥规模优势，从而更好地为客户提供更优的差异化服务，贯彻落实“客户至上、诚信经营、精品服务”的企业发展理念。

（2）提高自有箱量，提升公司抗风险能力

公司目前自有集装箱占比较低，部分集装箱箱龄较大，使得公司存在集装箱维护费用上升以及影响客户服务体验的潜在风险。项目建设完成后，公司将借助购入新箱的契机替换箱龄较大的旧箱，使得公司整体箱况水平和自有箱占比将得到明显改善。此外，公司自有箱量的稳步提升亦将显著降低公司因集装箱租赁易受市场行情与经济周期等外部因素影响的经营风险，进而增强公司稳健、可持续经营的能力。

3、项目建设可行性

（1）提高自有集装箱比例，控制公司用箱成本

集装箱为锦江航运保持竞争力和持续盈利能力的核心资产。项目建设将有效填补公司新增集装箱船舶运力及航线拓展的用箱需求，自有集装箱比例的提升将在公司未来发展中实现公司用箱成本的有效控制。此外，公司将通过具备标识集装箱的运输使用，进一步扩大公司品牌效应，强化客户通过货物运输载体获得的品牌体验。

（2）公司拥有专业的人才储备

公司深耕集装箱物流行业多年，拥有经验丰富的管理决策团队。团队人员具备较好的市场分析投资决策能力，能够对集装箱物流市场变化做出快速反应和准确判断。同时，公司下设商务部对公司集装箱进行统一管理，该部门配备专业的集装箱管理团队，保证集装箱高效周转并有效控制运营维护成本。因此，公司专业的人才储备为项目建设提供了坚实的保障。

4、项目投资估算

本项目的总投资估算为 87,118.00 万元，拟采用募集资金投入 87,118.00

万元。本项目为集装箱购置项目，不直接产生收入，但该项目建设完成后，将降低公司对外租赁集装箱的数量、降低集装箱租赁成本。

5、环保情况

本项目购置的全部集装箱均符合国际、国家有关标准。

6、项目组织方式、实施进展

公司将基于公司业务发展对集装箱的需求和募投项目实施计划分批实施。自董事会审议通过本项目后，募集资金到位前，企业可以根据实际经营需要通过自有资金先行投入；募集资金到位后，将用于置换先期投入资金及支付项目建设剩余款项。

（四）上海锦江航运（集团）股份有限公司智能化船舶改造项目

1、项目概况

为升级智能化船舶改造，公司将对现有或在建的 14 艘船舶的智能化改造，本次募集资金中将使用 3,500 万元用于支付智能化船舶改造的相关款项，提升船舶运营管理的效率和水平。

2、项目必要性

（1）通过信息化手段赋能船舶智能化管理，提升船舶运营管理效率

公司亟需通过信息化手段赋能船舶智能化管理，提升船舶运营管理的效率和水平。随着船舶设备及卫星通讯技术的不断发展，船舶航行动态、重要机电设备工况信息的实时更新为实现船舶智能化管理奠定了基础。通过智能化船舶改造，将为公司船队规模扩大后，实现船队的系统化运营管理打下基础。

（2）通过智能化船舶系统的智能预警分析，提升船舶营运安全性

引入智能化船管系统，将通过船舶关键操作、关键预警、关键动态的实时分析计算，实现远程、实时和智能的船舶预警，从而提升船队安全营运的管理水平。同时，通过船舶安全预警数据的积累和分析，为未来实现船队安全大数据共享和大数据智能预警提供支持。

(3) 通过智能化改造实施船舶节能减排管理，践行绿色航运理念

公司通过对已有船舶及在建船舶的智能化船舶改造，将可以通过对船舶装载、航行环境、主机能耗等船舶运营数据的抓取和分析，利用大数据分析优势，优化船舶航线设计、装载管理、航速控制等，最终达到节能减排的目标。

(4) 实施智能化船舶改造，为管理系统提供基础数据

实施智能化船舶改造，为公司现有船舶管理系统、人事管理系统、管理驾驶舱等系统功能提供基础数据。通过船舶航行数据、船舶能耗等船舶关键参数及数据的采集，为公司构建“数据仓库”提供底层数据来源。

3、项目建设可行性

(1) 船舶具备实施智能化改造的基础

船舶智能管理平台主要由智能集成平台、智能预警分析应用、智能能效管理应用、智能视频管理应用四个部分组成，通过船舶智能集成平台与船舶导航系统、机舱监测报警系统、装载计算机等相连接获得相关信息，并为智能预警分析应用、智能能效管理应用、智能视频管理应用提供软硬件运行环境。本次公司拟改造的船舶均具有数据采集接口或具备安装数据采集设备条件，为项目实施提供软硬件支持。

(2) 公司拥有专业的管理团队及改造经验

公司具备专业的信息化管理及船舶管理团队，具有较强的技术和专业管理能力。公司信息化管理部门具有丰富的信息系统开发及运维能力，整体负责公司信息系统等顶层设计及开发组织；公司船舶技术部门负责公司船队的运营保障及技术支持。公司此前已在同类型船舶上实施智能化船舶改造，并成功通过改造后的验收，具备此类项目改造的实施经验。

4、项目投资估算

本项目的总投资估算为 3,500.00 万元，拟采用募集资金投入 3,500.00 万元。本项目为船舶改造项目，不直接产生收入，但该项目建设完成后，将提升公司船舶管理效率，优化船舶能耗，监控船舶安全营运。

5、环保情况

本项目实施的智能化船舶改造均符合国家标准。

6、项目组织方式、实施进展

公司将基于船舶进厂修理的时间安排分批实施。自董事会审议通过本项目后，募集资金到位前，企业可以根据实际经营需要通过自有资金先行投入；募集资金到位后，将用于置换先期投入资金及支付项目建设剩余款项。

四、募集资金运用对经营成果和财务状况的影响

（一）募集资金运用对公司经营成果的影响

本次募集资金投资项目将新增固定资产，项目实施后固定资产折旧将有一定幅度的增加。但随之项目也将带来公司主营业务收入的提高，项目新增营业收入足以抵消新增折旧的影响。因此，新增固定资产折旧不会对公司的经营成果产生不利影响。

（二）募集资金运用对公司财务状况的影响

本次募集资金到位后，公司净资产和每股净资产都将提高，公司资产负债率将进一步下降，资产流动性将显著提高，偿债风险将大为降低、财务结构将显著改善，防范财务风险的能力将得到进一步的提高。

（三）募集资金运用对公司独立性的影响

本次募集资金用于公司的主营业务，是对公司现有主营业务的扩张。募集资金投资项目实施后，不会产生同业竞争或对公司的独立性带来不利影响。

五、公司未来发展战略

（一）公司整体发展战略

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，是国内运营中日和两岸间集装箱运输班轮航线的高端精品服务商。公司坚持“客户至上、诚信经营、精品服务”的发展理念，充分发挥公司在区位、航运网络体系、服务与品牌形象、数字信息管理系统、组织与人才资源以及企业文化和经营理念等方面的综合优势，为客户提供行业领先的

高附加值服务。

公司秉持成为“以集装箱运输为核心的区域性卓越航运企业”的发展愿景，坚持差异化发展模式，在做精做强海上集装箱运输业务的基础上，深入实施“一主两翼”的发展战略，稳健拓展航运产业的价值链条，积极构建综合物流的服务体系，为客户提供多样化、差异化、个性化的服务，通过稳健可持续的经营模式，践行“创绿色航运，享便捷物流”的公司使命。

公司未来将在充分发挥现有优势的基础上，持续聚焦重点业务区域，谋求高质量创新发展。公司将紧紧围绕航运主业，进一步做精做强国际及国内海上集装箱运输业务，牢牢巩固公司在精品航运服务领域的品牌效应，努力拓展航运物流服务的价值创造边界，细化提升管理与专业服务能力，稳步打造服务卓越、管理卓越、效益卓越的精品航运高地。

（二）公司未来三年发展目标及具体规划

1、聚焦航运主业，升级国际和国内集装箱运输服务

公司将始终以集装箱运输作为主营业务，不断巩固服务质量优势，努力提升相关业务规模。公司将进一步精益东北亚市场服务水平。在精益服务上，保持运力投入，挖潜母港优势，强化境外口岸合作，保持公司在航线准班率等方面的行业领先优势；在航线覆盖上，通过延伸传统优势航线，升级航线网络覆盖，更好地满足客户区域内航运需求；在客户维护上，深挖客户需求，强化与客户的合作关系，把握跨境电商等新客户拓展机会，充分开发精品服务需求。

公司将稳健开拓东南亚市场的高品质服务需求。当前东南亚市场服务同质化严重，随着东南亚地区基础建设的发展，东南亚市场将呈现差异化精品航线的发展机遇，公司将稳健拓展潜力航线的市场份额，进而探索东南亚航线精品服务嫁接。公司将重点聚焦泰国、越南等进出口箱量绝对数及增速较大的航线，针对性挖掘和聚焦目标市场电商、快消物流及冷链物流等精品服务需求，并通过加强战略合作优化公司市场进入策略。

公司将充分利用上海港母港枢纽优势加强国内航线网络覆盖。上海港连续多年在货物吞吐量上保持世界第一大港的地位，公司将充分利用“长三角一体化”发展机遇以及母港便利的区位优势，稳健布局以上海港为中心的国内航线

网络，加强沿海重要口岸的覆盖，满足市场对沿海各个港口的运输服务需求；同时加强公司不同航线业务之间的协同，积极促进业务共同发展，更好地满足客户需求。

公司将进一步加强境内外口岸网点布局、优化航线配套支撑。在境内口岸网点布局方面，紧跟国家在长三角、泛珠三角、环渤海以及长江沿线四大经济核心区域发展步伐，在当前口岸网点覆盖的基础上，进一步增设口岸网点，强化与公司航线网络的联结；在境外口岸网点布局方面，通过合资、收购或自建等方式，在境外口岸设置自营网点，提升揽货、口岸服务及延伸物流能力；此外，不断深化东北亚、东南亚区域间的航线环线布局，择机灵活参与远洋航线的经营，满足客户差异化需求的同时，提升航线服务能力及经营效率，提高公司综合竞争力及持续盈利能力。

2、拓展服务价值链，提升航运物流增值创造能力

在聚焦航运主业的基础上，公司将稳健拓展物流价值创造链，通过延伸航运物流网络和服务以及创新供应链产品服务，从而增强价值创造的能力以及客户的粘性。

在物流业务方面，公司将优先发展战略契合度高、可落地性强、市场吸引力大的主业配套延伸物流环节，以物流中心为实施主体，统筹各环节供应商，在境内外口岸为客户提供一站式服务。此外，公司将循序渐进在境内外布局物流资源，综合提升两端延伸服务能力。

在创新供应链管理方面，公司将在精益运营、优化供应链效率的同时，积累客户数据，洞察市场需求变化。公司将基于客户需求，充分挖潜区块链及物联网等新技术应用场景，积极推广应用各项潜在创新工具包，进一步提升客户体验；同时，加速升级 IBOX 冷链集装箱等管理应用，实现集装箱及特种货物的远程智能化监控、预警及管理功能；在一站式增值服务方面，通过采购专业供应链管理系统或与领先物流企业加强战略合作等方式，打造以数字化驱动且持续迭代的供应链解决方案。

3、打造专业化的智能船舶管理能力，提升船员人力资源效能

公司致力于提升智能化船舶管理能力，积极发挥船舶智能数据管理系统的

技术优势。一方面，公司将通过技术赋能以加强船岸数据采集与聚合，建设灵活、安全的数据管理基础设施，帮助岸基管理人员实时监控船舶营运与设备状态，提升岸基对船舶的智能化管理能力；另一方面，公司通过智能化船舶管理系统的搭建，将为后端引入人工智能，赋能船端大数据分析，为优化船舶能耗、船舶船员行为管理、船舶安全预警管理及船舶航线优化设计等创造条件。此外，公司还将不断加强船员资源管理，优化数字化船员管理系统功能设计，进一步提升船员人力资源的管理效能和水平。

4、扩充船队规模，打造绿色低碳船队

公司将合理遵循业务发展战略，根据市场行情稳健扩充船队规模。新增运力的投入将有效奠定公司成本优势，提升公司运营的经济性以及市场竞争优势。为配合公司东南亚等市场拓展战略，公司将匹配航线运营需求，适时扩充船队规模，改善航线自有与租赁运力配比，以应对船舶造价因市场行情变化而引起的波动，同时满足公司在细分市场构建精品服务的运力需要。

公司将贯彻落实《中共中央国务院关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》，加快船队绿色低碳化建设步伐。在保障品牌服务质量的前提下，公司将稳步推进老旧船舶的处置，并以此为契机，加快打造建设一支绿色节能船队，满足国家、行业及客户对于绿色低碳的发展要求。一方面，在船队（船）新技术应用上，公司将充分考虑市场推广及技术成熟度，在新造船上优先考虑 LNG、甲醇等双燃料应用，同时，新造船还将采用扭曲舵、高效率推进螺旋桨等先进设计，进一步提升船舶能源使用效率；另一方面，公司将加快已有船舶的节能技术改造，通过轴带发电机等项目的改造实施提升船舶能耗效率，降低船舶排放，稳步推进航运碳减排，践行我国绿色发展理念和“双碳”战略。

5、加速数字化升级，赋能业务与管理需求

公司将以赋能前端业务、优化内部运营、强化客户体验为目标，通过信息系统升级及数字技术人才的引入助力数字化升级顺利落地。

首先，公司将以满足未来经营发展及管理需要为目标，着力打造满足经营管理需求的集装箱运输管理信息系统。该系统在实现航运管理、流程操作、客

户服务及数据分析等功能全面升级的同时，赋能公司共享中心建设，支持集约化、标准化、流程化的管理模式；加强外部平台及内部业财系统的无缝链接，实现数据跨平台、跨地区互联互通，通过提升数据分析价值创造，增强客户服务能级。此外，通过横向贯通集装箱运输管理信息系统、船舶管理系统、财务系统、人力资源管理系统等数据，打造管理驾驶舱系统，对外可满足面向客户的实时展示和分析，对内通过大数据分析提供面向管理层的决策支持。同时，公司将在系统开发的过程中，充分挖掘 AI 人工智能、RPA 流程机器人等的技术应用，加速系统化的功能升级，赋能前端业务，优化内部运营，强化客户体验；最后，公司将通过加强战略合作、人才引进、内部协同等三大关键举措进一步完善数字化技术与人才保障。

6、优化组织架构，助力管理效能升级

在公司新的发展阶段，公司将进一步强化内部治理，遵循四大优化原则，全面实现组织内部管控的升级和治理体系的现代化。首先，公司将基于业务战略发展规划优化调整组织架构，为公司战略的顺利落地提供组织保障。其次，随着公司单证中心、财务中心、商审中心、物流中心等中心建设落地，公司将通过共享与集约操作性、事务性职能的人力资源，打造更加科学高效的组织运行模式，从而实现经营成本的降低与风险控制的前移，进一步提升职能部门的工作效率与专业度。同时，公司将进一步清晰各职能部门定位、完善部门职责，确保不同部门及层级之间的职责边界与决策权限清晰，保障公司业务合理合规运行。最后，随着共享中心的落地，公司将通过“垂直化管理”进一步理顺各口岸网点业务，提升沟通及操作效率，助力公司管理效能的现代化升级。

7、重视人力资源，积极打造高素质人才队伍

公司将在“荣誉、利益、命运共同体”的企业核心价值观指引下，通过“启航、领航和远航的三航计划”、“管培生计划”以及“外派人才库建设”等项目，激活人才队伍建设机制，加大对专业技术人员与潜在复合型管理人员的挖掘和培养力度，形成适应公司“十四五”及中长远发展的人才梯队。同时，公司将继续推进船员管理能力的现代化、继续坚持“高级船员自有化、普通船员市场化”的一贯方针，管理好、使用好、服务好、发展好船员队伍。公司也

将加大水上专业学生定向培养和毕业生招聘力度，从源头把好船员质量关，提高船员的综合技术能力，努力建设一支与公司发展相适应的高素质船员队伍，为公司建设区域性卓越航运企业提供基础保证和人才支撑。

（三）实施上述计划的假设条件、面临的主要困难

1、实施上述计划的假设条件

（1）国家宏观经济继续平稳发展，公司所处宏观经济环境、政治、法律和社会环境处于正常状态，没有对公司经营产生重大不利影响的不可抗力事件发生；

（2）公司所处行业不出现重大的产业政策调整；

（3）公司遵循的法律、法规以及产业政策、税收政策不发生重大不利变化；

（4）本次股票发行上市能够成功，募集资金顺利到位，募集资金投资项目能够顺利实施；

（5）公司的组织结构、资本结构、资产、业务、人员等要素无重大变化；

（6）无其他人力不可抗拒及不可预见因素造成的灾难。

2、实施上述计划的主要困难

（1）公司业务迅速发展，实施发展战略和具体计划需要及时有力的资金支持。在提升运力和箱队规模、实施信息系统升级等方面需要大量资金投入，若本次发行不成功，公司可能面临资金不足的情形；

（2）公司经营除需大量资金投入外，还需要储备充足的市场分析、经营管理人才以及资深的航运专业人才，因此如何建立与公司领先优势相匹配的人才团队，可能是公司今后发展面临的困难之一；

（3）公司规模不断扩大，对公司的战略规划、营销策略、内部控制、财务管理等方面提出了更高的要求。

（四）实现发展规划和目标拟采取的途径

为确保上述计划的顺利实施，公司拟采取以下措施：

1、本次发行股票将为公司实现上述计划提供资金支持，公司将认真组织项

目的实施，提高公司盈利能力，巩固公司的行业地位；

2、公司将严格按照主板上市公司的要求规范运作，进一步完善法人治理结构。公司将优化管理流程，改善公司治理，加强风险管控，提升财务管理水平；

3、进一步加强团队建设，重视人才引进、加强员工培训，提高员工专业素质，并通过制定和实施完善的人才激励机制，保持优秀管理人才及专业人才的积极性和稳定性；

4、加大市场开拓力度，利用上市后市场知名度及影响力的扩大，积极拓展海内外市场；

5、公司将以本次成功发行上市为良机，拓展融资途径，充分利用资本市场的平台为公司未来发展提供资金保障，以便更好实现公司的发展规划和目标。

（五）上述计划与现有业务的关系

公司上述业务发展规划与现有业务相辅相成。公司业务发展规划是综合考虑公司业务发展情况、公司在行业中所处地位、行业发展现状及发展趋势等因素制定而成，是公司现有业务的进一步延伸和优化。上述发展规划是行业发展规律和市场需求的有机结合，发展规划的实施将促进公司经营管理水平和经济效益的提高，以实现公司持续稳定发展。

本次股票发行的募集资金到位后，将为公司提供充足的资金支持，加速企业发展，进一步巩固公司在行业中的竞争地位，提升公司的核心竞争力和盈利能力。

第八节 公司治理与独立性

一、报告期内公司治理情况

公司根据《公司法》《证券法》等法律、法规和规范性文件的规定，设有健全的股东大会、董事会、监事会等内部治理结构，组建了由股东大会、董事会、监事会和高级管理层组成的权责明确、运作规范的法人治理结构，形成了权力机构、决策机构、监督机构和管理层之间权责明确、运作规范的相互协调和相互制衡的机制。

公司根据监管部门对于上市公司治理的要求，制定了《公司章程》，制定和完善了《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《监事会议事规则》《独立董事工作制度》《董事会秘书工作细则》《对外担保管理制度》《关联交易管理办法》《信息披露管理办法》等法人治理制度文件，并在实际经营中严格遵照执行。《对外担保管理制度》、《对外投资管理制度》等公司治理的相关制度。由此，公司建立了较为完善的公司治理结构。

报告期内，公司股东大会、董事会、监事会、独立董事、董事会秘书、董事会专门委员会均能按照相关规定独立规范运作，切实履行各自的权利和义务，没有违法违规的情形发生。

二、公司内部控制制度情况

发行人应披露公司管理层对内部控制完整性、合理性及有效性的自我评估意见以及注册会计师对公司内部控制的鉴证意见。注册会计师指出公司内部控制存在缺陷的，应予披露并说明改进措施。

（一）公司管理层对内部控制制度的自我评价意见

本公司业已对于 2023 年 6 月 30 日与财务报告内部控制设计的合理性进行了评价。基于前述评价，公司确认于 2023 年 6 月 30 日按照《企业内部控制基本规范》的要求在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制。

（二）注册会计师对公司内部控制的鉴证意见

普华永道会计师对发行人内部控制进行了专项审核并于 2023 年 9 月 28 日

出具了《上海锦江航运（集团）股份有限公司截至 2023 年 6 月 30 日止的内部控制审核报告》（普华永道中天特审字（2023）第 3006 号），报告的结论性意见为：“我们认为，锦江航运于 2023 年 6 月 30 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。”

三、报告期内违法违规情况

报告期内，发行人及其控股子公司受到的行政处罚具体情况如下：

（一）上海市交通委员会行政处罚

1、根据上海市交通委员会于 2020 年 3 月 6 日出具的《行政处罚决定书》（文书编号：1419502002），锦江有限因被检查发现从事国际班轮运输业务中有未执行备案运价的行为，被处以 20,000 元人民币罚款的行政处罚。锦江有限已足额缴纳了前述款项。

2022 年 8 月 1 日，上海市交通委员会出具了证明，公司已完成罚款缴纳及整改，该公司相关行为未造成对班轮市场的较大影响，属于非重大违规行为。

综上，锦江有限上述处罚不属于重大违法违规行为，不会对发行人本次上市构成实质性影响。

2、根据上海市交通委员会于 2022 年 1 月 19 日出具的《上海市交通委员会行政处罚决定书》（No.2220140638），海华轮船因未办理运价备案手续且未执行备案运价，被处以 91,000 元人民币罚款的行政处罚。海华轮船已足额缴纳了前述款项。

2022 年 8 月 1 日，上海市交通委员会出具了证明，海华轮船已完成罚款缴纳及整改，该公司相关行为未造成对班轮市场的较大影响，属于非重大违规行为。

综上，海华轮船上述处罚不属于重大违法违规行为，不会对发行人本次上市构成实质性影响。

（二）上海海事局行政处罚

1、根据吴淞海事局于 2021 年 5 月 27 日出具的《海事行政处罚决定书》

（海事罚字[2021]010100047611），锦江有限“秋锦”轮因不遵守交通管制冒雾航行，被处以 3,000 元人民币罚款的行政处罚。锦江有限已足额缴纳了前述款项。

2、根据浦东海事局于 2020 年 12 月 1 日出具的《海事行政处罚决定书》（海事罚字[2020]010700124911），海华轮船“集海之腾”轮因不遵守航行通信和无线电通信管理规定，被处以 4,500 元人民币罚款的行政处罚。海华轮船已足额缴纳了前述款项。

3、根据洋山港海事局于 2021 年 8 月 12 日出具的《海事行政处罚决定书》（海事罚字[2021]011000016511），海华轮船“集海钟山”轮未如实记录污染物处置情况，被处以 2,000 元人民币罚款的行政处罚。海华轮船已足额缴纳了前述款项。

2022 年 8 月 11 日，上海海事局出具了证明，上述三起海事违法行为均不存在严重情节，责任公司和船员均已按规定改正，并履行了相应的法律义务。

综上，上述三项行政处罚情节较为轻微，不属于重大违法违规行为，不会对发行人本次上市构成实质性影响。

4、根据浦东海事局于 2023 年 4 月 26 日出具的《海事行政处罚决定书》（海事罚字[2023]010700029811），SUPER VANGUARD SHIPPING (HONG KONG) LIMITED “通爵”轮因 2023 年 03 月 14 日被发现在 1 个航次出港前未将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息报告浦东海事局，被处以 1,000 元人民币罚款的行政处罚。

5、根据浦东海事局于 2023 年 4 月 26 日出具的《海事行政处罚决定书》（海事罚字[2023]010700029911），SUPER TIAN JIN SHIPPING (HONG KONG) LIMITED 所有的“海华天津”轮因 2023 年 3 月 14 日被发现在 3 个航次出港前未将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息报告浦东海事局，被处以 5,000 元人民币罚款的行政处罚。

SUPER VANGUARD SHIPPING (HONG KONG) LIMITED、SUPER TIAN JIN SHIPPING (HONG KONG) LIMITED 已全额缴纳罚款，并向浦东海事局报告上述航次的数据，相关违法行为已消除。上述行政处罚罚款金额较小，

处于《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》规定的罚款金额标准的低档幅度内。

综上，上述两项行政处罚情节较为轻微，不属于重大违法违规行为，不会对发行人本次上市构成实质性影响。

（三）青岛海事局行政处罚

1、根据青岛海事局于 2021 年 7 月 27 日出具的《海事行政处罚决定书》（海事罚字[2021]050103006111），海华轮船“集海钟山”轮未按照规定保存污染物接收单证，被处以 2,000 元人民币罚款的行政处罚。海华轮船已足额缴纳了前述款项。

2022 年 8 月 10 日，青岛海事局出具了证明，海华轮船已就上述行为及时进行了整改，并已缴纳了全部罚款，上述行为不属于情节严重的违法行为，上述处罚不属于重大行政处罚决定。

综上，海华轮船本次行政处罚不属于重大违法违规行为，不会对发行人本次上市构成实质性影响。

2、根据青岛海事局于 2021 年 7 月 21 日出具的《海事违法行为决定书》（海事罚字[2021]050103005911），SUPER APEX SHIPPING S.A. “MILD CHORUS” 轮因穿越青岛港附近水域船舶禁航区，被处以 5,000 元人民币罚款的行政处罚。SUPER APEX SHIPPING S.A. 已足额缴纳了前述款项。

2022 年 8 月 10 日，青岛海事局出具了证明，SUPER APEX SHIPPING S.A. 已缴纳全部罚款，并组织学习相关法规，上述行为不属于情节严重的违法行为，上述处罚不属于重大行政处罚决定。

综上，SUPER APEX SHIPPING S.A. 本次行政处罚不属于重大违法违规行为，不会对发行人本次上市构成实质性影响。

（四）上海外高桥港区海关行政处罚

根据上海外高桥港区海关于 2022 年 1 月 4 日出具的《中华人民共和国上海外高桥港区海关行政处罚决定书》（沪外港关缉违字[2022]0003 号），锦江有限因未经向海关申报将一台马达运上船舶，其行为影响海关统计的准确性，

被处以 5,000 元人民币罚款的行政处罚。锦江有限已足额缴纳了前述款项。

2022 年 8 月 12 日，上海外高桥港区海关已出具证明，公司已经完成了整改，并已缴纳全部罚款，不属于情节严重的违法行为，上述处罚不属于重大行政处罚。

综上，锦江有限本次行政处罚不属于重大违法违规行为，不会对发行人本次上市构成实质性影响。

（五）上海市浦东新区市场监督管理局行政处罚

根据上海市浦东新区市场监督管理局于 2021 年 7 月 29 日出具的《上海市浦东新区市场监督管理局行政处罚决定书》（沪市监浦处[2021]152020001946 号），上海锦亿因违反《中华人民共和国反不正当竞争法》，被处以没收违法所得 357,958.59 元、罚款 100,000 元的行政处罚。上海锦亿已足额缴纳了前述款项。

《行政处罚听证告知书》（沪市监浦[2021]152020001946 号）中上海市浦东新区市场监督管理局阐明上述违法行为不存在危害人体健康和造成人身、财产损失风险的情形，无社会影响，公司主动纠正违法行为并及时改正，因此决定从轻处罚。2022 年 8 月 10 日，上海市市场监督管理局出具了合规证明。

综上，上海锦亿本次行政处罚不属于重大违法违规行为，不会对发行人本次上市构成实质性影响。

（六）南京海关及太仓海关行政处罚

报告期内，锦诚国际及其子公司太仓锦诚共收到 18 笔海关出具的行政处罚，具体情况如下：

序号	处罚对象	处罚文书	处罚原因	处罚内容	日期	处罚机关
1	太仓锦诚	太关综业违当字[2020]0045 号	向海关传输错误舱单信息	警告	2020.09.18	太仓海关
2	太仓锦诚	太关综业违当字[2020]0055、0056、0065、0071、0076、0094 号；太关综业违当字[2021]0002、0007、0015、0023、0049、0056 号	向海关传输错误舱单信息	单笔处警告并罚款 1,000 元	2020.09-2021.05	太仓海关

序号	处罚对象	处罚文书	处罚原因	处罚内容	日期	处罚机关
3	锦诚国际	沪虹口关简违字[2020]0019、0117号；沪虹口关简违字[2022]0080、0219、0355号	向海关传输电子仓单数据不准确	单笔处警告并罚款1,000元	2020.03-2022.11	虹口海关

上述行政处罚系因太仓锦诚、锦诚国际向海关传输电子舱单数据不准确所致。根据《中华人民共和国海关行政处罚实施条例》第二十二條第（四）項的规定，“有下列行为之一的，予以警告，可以处 5 万元以下罚款，有违法所得的，没收违法所得：……（四）未按照规定期限向海关传输舱单等电子数据、传输的电子数据不准确或者未按照规定期限保存相关电子数据，影响海关监管的；……”虹口海关对上海锦诚单次违法行为处以警告并罚款 1,000 元的行政处罚，适用的罚款标准较低，处罚金额较小，并已足额缴纳了前述罚款。

针对太仓锦诚报告期内收到太仓海关的 13 项行政处罚，2022 年 7 月 12 日，南京海关（太仓海关隶属于南京海关）出具了《企业信用状况证明》，说明上述 13 项行政处罚属于简易程序案件。

针对锦诚国际报告期内受到虹口海关的 5 项行政处罚，保荐人及发行人律师咨询了虹口海关工作人员，说明锦诚国际受到行政处罚均系客户提供的电子舱单数据不准确，主要责任人在于客户；上述 5 项行政处罚均属于简易程序案件，不属于重大违法违规行为。

综上，锦诚国际及其子公司太仓锦诚的上述行政处罚均不属于重大违法违规行为。

四、报告期内资金占用和对外担保情况

（一）资金占用情况

截至本招股说明书签署日，公司不存在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业占用公司资金的情形。

报告期内，公司与关联方之间资金往来详情请参见“第八节 公司治理与独立性”之“八、关联交易情况”。

（二）对外担保情况

公司在《公司章程》及《对外担保管理制度》中已明确对外担保的审批权限和审议程序，报告期内不存在为控股股东、实际控制人及其控制的其他企业进行违规担保的情形。

截至本招股说明书签署日，发行人及其子公司不存在对合并报表范围外的其他主体提供担保的情况。

五、公司具有直接面向市场独立持续经营的能力

公司严格按照《公司法》《证券法》等有关法律、法规和《公司章程》的要求规范运作，在资产、人员、财务、机构、业务等方面与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业完全分开，具有独立、完整的资产和业务体系及面向市场、独立自主经营的能力，已达到发行监管对公司独立性的基本要求。

（一）资产完整方面

公司系由锦江有限整体变更设立，原锦江有限的资产、业务、债权和债务均由公司承继。公司拥有独立、完整的经营性资产，独立的采购和销售系统，不存在被控股股东、实际控制人或其他关联方控制和占用的情况。

公司与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业之间资产关系清晰，权属明确。截至本招股说明书签署日，公司不存在以资产或信用为控股股东及其控制的其他企业提供担保的情形，也不存在资产、资金被控股股东、实际控制人或其控制的其他企业占用而损害公司利益的情形。

（二）人员独立方面

公司建立了独立的劳动人事制度和工资管理制度，独立聘用员工，在劳动、人事、工资和社会保障管理等方面独立于控股股东及其控制的其他企业。

公司的董事、监事、高级管理人员均根据《公司法》和《公司章程》的规定选举或聘任产生。公司的高级管理人员、财务人员均未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中担任除董事、监事以外的其他职务，亦未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业领取薪酬。公司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中兼职。

（三）财务独立方面

公司设立了独立的财务会计部门，配备了独立的财务人员，建立了符合有关会计制度要求、独立的会计核算体系和财务管理制度。公司按照《公司法》和《公司章程》的规定建立了独立的财务账簿，依法独立进行财务决策和财务核算，具有规范的会计制度和财务管理制度。

公司依法独立设立账户，未与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共享银行账户。公司的资金运用均按照《公司章程》的规定进行独立决策，不存在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业超越《公司章程》的规定干预公司资金使用的情况。

（四）机构独立方面

公司依照《公司法》和《上市公司章程指引》等有关法律、法规和规范性文件的规定，按照法定程序制订了《公司章程》，并设置了股东大会、董事会、监事会等决策及监督机构，建立了符合自身经营特点、独立完整的组织机构，建立了完整、独立的法人治理结构，各机构依照《公司章程》和公司各项规章制度行使职权。公司生产经营和办公场所与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业完全分开，不存在混合经营、合署办公的情形。

（五）业务独立方面

公司拥有独立于控股股东、实际控制人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，不存在需要依赖控股股东、实际控制人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。

经核查，保荐人认为：发行人前述内容真实、准确、完整。发行人建立并不断完善法人治理结构，资产、人员、财务、机构、业务等方面与公司控股股东、实际控制人及其控制的其他企业相互独立，具有完整的业务体系及面向市场独立经营的能力。

（六）主营业务、控制权、管理团队稳定

公司主营业务、控制权、管理团队稳定，最近三年内主营业务和董事、高级管理人员均没有发生重大不利变化。公司的股份权属清晰，不存在导致控制

权可能变更的重大权属纠纷，最近三年实际控制人没有发生变更。

（七）不存在对持续经营有重大影响的事项

公司不存在主要资产、核心技术、商标有重大权属纠纷，重大偿债风险，重大担保、诉讼、仲裁等或有事项，经营环境已经或将要发生重大变化等对持续经营有重大影响的事项。

六、同业竞争情况

（一）公司与控股股东不存在同业竞争

公司主要从事国际、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。

截至本招股说明书签署日，本公司的控股股东主营业务与发行人主营业务定位存在本质区别，不存在同业竞争。

（二）公司和控股股东及其控制的其他企业的同业竞争情况

截至本招股说明书签署日，公司控股股东控制的其他企业情况请参见本招股说明书“第八节 公司治理与独立性”之“七、关联方与关联关系”之“（二）发行人控股股东、实际控制人控制的其他企业”。

发行人控股股东控制的其他企业中其经营范围与发行人主营业务存在相似的情形，该类企业与发行人不存在同业竞争，相关企业的情况如下：

序号	企业名称	经营范围	经营范围中与发行人主营业务相似的业务	实际主营业务	不构成同业竞争的说明
1	上海集海航运有限公司	国内沿海、内河省际普通货船、集装箱内支线班轮运输，上海市内普通货船运输，水路货运代理，船舶代理，海上、陆路国际货物运输代理业务，民用航空运输销售代理，在上海海关的关区内从事报关业务（涉及行政许可的，凭许可证经营）。	国内沿海、内河省际普通货船、集装箱内支线班轮运输，上海市内普通货船运输	内河集装箱运输	内河航运与海运相比，在经营区域、船舶运输资质、运输工具、船员资质及企业功能定位等方面皆不同，不构成同业竞争。且该企业出具说明，从事的业务与发行人不构成同业竞争
2	江苏集海航运有限公司	长江中下游及支流普通货物、集装箱班轮内支线运输；国内货运代理，国际货运代理，货物联运（限国内），劳务派遣经营（按许可证有效期限经营）。	长江中下游及支流普通货物、集装箱班轮内支线运输	内河集装箱运输	内河航运与海运相比，在经营区域、船舶运输资质、运输工具、船员资质及企业功能定位等方面皆不同，不构成同业竞争。且该企业出具说明，从事的业务与发行人不构成同业竞争
3	上港集团冷链物流有限公司	仓储（除危险品），装卸搬运，区内商业性简单加工，货物包装服务，从事海上、航空、陆路国际货物运输代理，从事代理报关业务、报检业务，物流信息咨询，道路货物运输，国际船舶运输，国际海运辅助业务，从事物流科技领域内的技术开发、技术咨询、技术服务，商务信息咨询，机械设备租赁（除金融租赁），食品流通，从事货物及技术的进出口业务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】	国际船舶运输	仓储、堆存	虽然部分经营范围业务与发行人主营业务相似，但该企业并未实际开展航运业务，且该企业出具说明，其从事的业务与发行人不构成同业竞争
4	上海港复兴船务有限公司	国内沿海及长江中下游普通货船运输，拖轮服务，水上起运，打捞业务，船舶修造，装卸搬运，物资储存，货运代理，机械设备，工具的修理、租赁，浮筒设置、修理，冷作，焊接，金属切削加工，金属结构件加工，国际船舶普通货物运输。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】	国内沿海及长江中下游普通货船运输	船舶拖带、伴航（护航）、进出坞作业及船舶修造	虽然部分经营范围业务与发行人主营业务相似，但该企业并未实际开展航运业务，且该企业出具说明，其从事的业务与发行人不构成同业竞争

序号	企业名称	经营范围	经营范围中与发行人主营业务相似的业务	实际主营业务	不构成同业竞争的说明
5	上港集团物流有限公司	承办海运进出口货物的国际运输代理业务,包括:揽货、订舱、仓储、中转、集装箱拼装拆装箱、结算运杂费、报关、报验、相关的短途运输服务及运输咨询业务,货物仓储(除危险化学品),民用航空运输销售代理,报关,从事货物进出口及技术进出口业务,国内船舶代理,国内水路运输,道路货物运输【普通货运、货物专用运输(集装箱)、大型物件运输(一)、大型物件运输(二)、道路集装箱货运站、道路危险货物运输(详见许可证)】;港澳台船舶运输(台湾海峡两岸间海上散杂货运输),港口经营(为船舶提供码头设施;在港区内提供货物装卸、仓储服务;集装箱装卸;集装箱堆放;集装箱拆拼箱;为船舶提供岸电;港口设施租赁、设备租赁、港口机械租赁服务),国际船舶运输(普通货物运输),国际海运辅助业务(无船承运业务)。【依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动】	国际船舶运输(普通货物运输)	国际运输代理业务	虽然部分经营范围业务与发行人主营业务相似,但该企业并未实际开展航运业务,且该企业出具说明,其从事的业务与发行人不构成同业竞争
6	上港物流(天津)有限公司	国际货运代理服务(海运、空运、陆运);仓储服务(危险品除外);劳动服务;国际海上运输辅助业务经营(以许可证经营项目为准);国内货物运输代理;货物及技术的进出口业务;国内水路运输(取得许可证后经营);无船承运业务经营(取得许可证后经营);金属材料、金属制品、矿产品(煤炭除外)、化工产品(易燃易爆及易制毒品除外)、建筑用材料、食用农产品、饲料的批发;食品销售(取得许可证后经营)【依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动】	国内水路运输	货运代理、仓储、劳务、货物进出口	虽然部分经营范围业务与发行人主营业务相似,但该企业并未实际开展航运业务,且该企业出具说明,其从事的业务与发行人不构成同业竞争
7	江苏沪通集装箱码头有限公司	许可项目:港口经营;海关监管货物仓储服务(不含危险化学品、危险货物);特种设备安装改造修理;省际普通货船运输、省内船舶运输;公共铁路运输;水路普通货物运输;道路货物运输(不含危险货物);道路货物运输(网络货运)(依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动,具体经营项目以审批结果为准)一般项目:港口货物装卸搬运活动;港口设施	水路普通货物运输;从事内地与港澳间集装箱船、普通货船运输	码头港区的生产运营	虽然部分经营范围业务与发行人主营业务相似,但该企业并未实际开展航运业务,且该企业出具说明,其从事的业务与发行人不构成同业竞争

序号	企业名称	经营范围	经营范围中与发行人主营业务相似的业务	实际主营业务	不构成同业竞争的说明
		设备和机械租赁维修业务；物业管理；园区管理服务；集装箱维修；集装箱租赁服务；从事内地与港澳间集装箱船、普通货船运输；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；低温仓储（不含危险化学品等需许可审批的项目）；机械设备租赁；运输设备租赁服务；国内集装箱货物运输代理；国内船舶代理；装卸搬运；铁路运输辅助活动；专业保洁、清洗、消毒服务；船舶港口服务；日用百货销售；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；非居住房地产租赁；国内货物运输代理；道路货物运输站经营（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）			

如上表所示，发行人控股股东控制的其他企业中存在部分经营范围与发行人经营业务相似，但实际并未从事国际、国内海上集装箱运输业务的情形，与发行人不构成同业竞争或潜在同业竞争。上述企业不属于存在同业竞争或可能存在同业竞争情形，发行人不存在应披露而未披露的主体。

前述企业中，部分企业的主营业务与公司集装箱运输业务存在相似的情况，但与公司不存在同业竞争业务，具体情况如下：

序号	企业名称	主营业务	不构成同业竞争的理由及相关情况说明
1	上海集海航运有限公司	内河集装箱运输	内河运输与海运相比，在经营区域、运输工具、经营资质、船员资质及企业功能定位等方面皆不同，不构成同业竞争，具体请参见后附解释
2	江苏集海航运有限公司	内河集装箱运输	内河运输与海运相比，在经营区域、运输工具、经营资质、船员资质及企业功能定位等方面皆不同，不构成同业竞争，具体请参见后附解释

锦江航运主要从事国际、国内海上集装箱运输业务，上海集海航运有限公司和江苏集海航运有限公司（以下简称“上港集团下属内河运输企业”）主要从事长江水系内支线集装箱运输业务，二者虽然都经营集装箱运输业务，但存在明显差异，未构成同业竞争，具体分析如下：

1、经营区域不同：公司从事的集装箱航运业务主要包括东北亚航线、东南亚航线和国内航线的海上集装箱运输业务，而上港集团下属内河运输企业主要从事长江水系的内河内支线集装箱运输业务，经营区域存在较大差异；

2、运输工具不同：根据经营航区的要求，公司经营的国际、国内海上集装箱运输为海船，而上港集团下属内河运输企业经营的长江水系内河内支线集装箱运输为内河船，运输工具的建造标准和适用航区均存在较大差异；

3、经营资质不同：根据航区不同，经营国际船舶运输和内河船舶运输根据法规要求需具备不同资质。公司需要具有经营国际海上船舶运输经营资质，上港集团下属内河运输企业需要具有内河船舶运输经营资质，经营资质存在较大差异；

4、船员资质不同，公司为满足海上运输要求，配备的船员需取得海船船员适任证书，而上港集团下属内河运输企业配备的船员持有资质为内河船舶船员适任证书，船员资质要求存在较大差异；

5、企业功能定位不同：公司着力开拓国际、国内海上集装箱运输业务，提供海港之间运输服务，致力于打造具备综合航运产业供应链服务体系的航运企业。上港集团下属内河运输企业主要服务于上港集团不断深化的长江战略，通过加强与长江沿岸港口的全方位合作，扩大对长江流域经济腹地的影响力，为构建高效、便捷的长江流域经济发展物流体系提供重要支撑。

综上，从经营区域、运输工具、经营资质、船员资质及企业功能定位来看，公司开展的国际、国内海上集装箱运输业务与上港集团下属内河运输企业从事的业务存在显著差异，不构成同业竞争。

七、关联方与关联关系

根据《公司法》《上海证券交易所股票上市规则》《企业会计准则第 36 号——关联方披露》《上市公司信息披露管理办法》等法律法规、规范性文件的相关规定，发行人完整、准确的披露关联关系及交易情况。公司报告期内的主要关联方及其关联关系如下：

（一）发行人控股股东、实际控制人

截至本招股说明书签署日，上港集团直接持有公司 98.00%的股份，通过全资子公司国客中心间接持有公司 2.00%的股份，合计持有公司 100.00%的股份，是公司的控股股东。上海市国资委是公司的实际控制人。

（二）发行人控股股东、实际控制人控制的其他企业

鉴于上海市国资委系公司实际控制人，根据《上市规则》6.3.4 条规定，上市公司与相关法人受同一国有资产管理机构控制的，不因此构成关联关系，但该法人的法定代表人、总经理或者半数以上的董事兼任上市公司董事、监事或者高级管理人员的除外。发行人不存在根据前述规定，受上海市国资委控制但构成发行人关联方的情形。

根据《上市规则》，公司控股股东上港集团直接或间接控制的法人或其他组织，均属于公司关联方。

截至 2023 年 6 月 30 日，公司控股股东上港集团控制的除发行人及其控股子公司以外的现仍存续的法人或其他组织的基本情况如下：

序号	关联方名称	关联关系
1	上海冠东国际集装箱码头有限公司	控股股东控制的企业
2	上港集团瑞泰发展有限责任公司	控股股东控制的企业
3	上港集团物流有限公司	控股股东控制的企业
4	上港物流（江西）有限公司	控股股东控制的企业
5	上海上港联合国际船舶代理有限公司	控股股东控制的企业

序号	关联方名称	关联关系
6	上港集团冷链物流有限公司	控股股东控制的企业
7	上港云仓（上海）仓储管理有限公司	控股股东控制的企业
8	上海上港保税仓储管理有限公司	控股股东控制的企业
9	上海上港陆上运输服务有限公司	控股股东控制的企业
10	上港物流（成都）有限公司	控股股东控制的企业
11	上港物流（惠州）有限公司	控股股东控制的企业
12	上港物流（厦门）有限公司	控股股东控制的企业
13	上港物流（天津）有限公司	控股股东控制的企业
14	上港物流（浙江）有限公司	控股股东控制的企业
15	深圳航华国际船务代理有限公司	控股股东控制的企业
16	宁波航华国际船务有限公司	控股股东控制的企业
17	上海港船务代理有限公司	控股股东控制的企业
18	上海港城危险品物流有限公司	控股股东控制的企业
19	上海海富国际集装箱货运有限公司	控股股东控制的企业
20	上海江海国际集装箱物流有限公司	控股股东控制的企业
21	上海联东地中海国际船舶代理有限公司	控股股东控制的企业
22	上港物流拼箱服务（上海）有限公司	控股股东控制的企业
23	上港物流金属仓储（上海）有限公司	控股股东控制的企业
24	安康上港物流有限公司	控股股东控制的企业
25	上港集团瑞祥房地产发展有限责任公司	控股股东控制的企业
26	上海港国际客运中心开发有限公司	控股股东控制的企业
27	上海港国际邮轮旅行社有限公司	控股股东控制的企业
28	上海浦东足球场运营管理有限公司	控股股东控制的企业
29	上港船舶服务（上海）有限公司	控股股东控制的企业
30	上海港国客商业管理有限公司	控股股东控制的企业
31	上海同盛物流园区投资开发有限公司	控股股东控制的企业
32	上海深水港国际物流有限公司	控股股东控制的企业
33	上海两港国际贸易有限公司	控股股东控制的企业
34	上海洋山保税港区物流服务有限公司	控股股东控制的企业
35	上港集运通物流信息科技（苏州）有限公司	控股股东控制的企业
36	上港集团长江港口物流有限公司	控股股东控制的企业
37	上海集海航运有限公司	控股股东控制的企业
38	上海上港长江多式联运有限公司	控股股东控制的企业

序号	关联方名称	关联关系
39	江苏集海航运有限公司	控股股东控制的企业
40	江苏航华国际船务有限公司	控股股东控制的企业
41	扬州航华国际船务有限公司	控股股东控制的企业
42	上海航华国际船务代理有限公司	控股股东控制的企业
43	上海港复兴船务有限公司	控股股东控制的企业
44	港航纵横（上海）数字科技有限公司	控股股东控制的企业
45	上海港技术劳务有限公司	控股股东控制的企业
46	上海万津船务有限公司	控股股东控制的企业
47	上海集盛劳务有限公司	控股股东控制的企业
48	上海港盛集装箱装卸服务有限公司	控股股东控制的企业
49	上港集团九江港务有限公司	控股股东控制的企业
50	九江中理外轮理货有限公司	控股股东控制的企业
51	上海盛东国际集装箱码头有限公司	控股股东控制的企业
52	上海盛港能源投资有限公司	控股股东控制的企业
53	上港集团平湖独山港码头有限公司	控股股东控制的企业
54	上海沪东集装箱码头有限公司	控股股东控制的企业
55	上海深水港船务有限公司	控股股东控制的企业
56	上海罗泾矿石码头有限公司	控股股东控制的企业
57	上海明东集装箱码头有限公司	控股股东控制的企业
58	上海集装箱码头有限公司	控股股东控制的企业
59	上海浦东国际集装箱码头有限公司	控股股东控制的企业
60	上港集团（香港）有限公司	控股股东控制的企业
61	上港融资租赁有限公司	控股股东控制的企业
62	Shanghai Port Group (BVI) Holding Co., Limited (上港集团 BVI 控股有限公司)	控股股东控制的企业
63	Shanghai Port Group (BVI) Development Co., Limited (上港集团 BVI 发展有限公司)	控股股东控制的企业
64	Shanghai Port Group (BVI) Development 2 Co., Limited (上港集团 BVI 发展 2 有限公司)	控股股东控制的企业
65	SIPG (Nanjing) Limited	控股股东控制的企业
66	Glory Shanghai Shipping Company Limited (荣耀上海航运有限公司)	控股股东控制的企业
67	Glory Tianjin Shipping Company Limited (荣耀天津航运有限公司)	控股股东控制的企业
68	Glory Guangzhou Shipping Company Limited (荣耀广州航运有限公司)	控股股东控制的企业
69	Glory Zhendong Shipping Company Limited (荣耀振东航运有限公司)	控股股东控制的企业

序号	关联方名称	关联关系
70	Glory Shengdong Shipping Company Limited（荣耀盛东航运有限公司）	控股股东控制的企业
71	Glory Guandong Shipping Company Limited（荣耀冠东航运有限公司）	控股股东控制的企业
72	Shanghai International Port Group（Singapore） Pte. Ltd.	控股股东控制的企业
73	SIPG Bayport Terminal Co., Ltd.	控股股东控制的企业
74	Win Hanverky Investments Limited	控股股东控制的企业
75	SIPG Ports（Yangzhou） Limited	控股股东控制的企业
76	扬州远扬国际码头有限公司	控股股东控制的企业
77	上港集箱（澳门）一人有限公司	控股股东控制的企业
78	上海东点企业发展有限公司	控股股东控制的企业
79	苏州东点置业有限公司	控股股东控制的企业
80	上海海勃物流软件有限公司	控股股东控制的企业
81	上海交海信息科技有限公司	控股股东控制的企业
82	上海远东水运工程建设监理咨询有限公司	控股股东控制的企业
83	上海港湾实业有限公司	控股股东控制的企业
84	上海港房地产经营开发有限公司	控股股东控制的企业
85	上海外轮理货有限公司	控股股东控制的企业
86	上海外理检验有限公司	控股股东控制的企业
87	上海新海龙餐饮管理有限公司	控股股东控制的企业
88	上海海港足球俱乐部有限公司	控股股东控制的企业
89	上海港保安服务有限责任公司	控股股东控制的企业
90	哪吒港航智慧科技（上海）有限公司	控股股东控制的企业
91	张家港永嘉集装箱码头有限公司	控股股东控制的企业
92	上海港瑞禾房地产发展有限公司	控股股东控制的企业
93	上海港城集装罐服务有限公司	控股股东控制的企业
94	上海同盛地中海国际集装箱发展有限公司	控股股东控制的企业
95	上海上港盛达国际集装箱发展有限公司	控股股东控制的企业
96	上海共享投资发展有限公司	控股股东控制的企业
97	江苏沪通集装箱码头有限公司	控股股东控制的企业
98	上海上港盛荣国际集装箱发展有限公司	控股股东控制的企业
99	九江兴港集装箱码头有限公司	控股股东控制的企业
100	连云港互连集装箱有限公司	控股股东控制的企业
101	上港集团长三角多式联运(上海)有限公司	控股股东控制的企业

序号	关联方名称	关联关系
102	上海上港盛丰国际集装箱发展有限公司	控股股东控制的企业
103	上海临港产业区港口发展有限公司	控股股东控制的企业
104	上海上港能源服务有限公司	控股股东控制的企业

（三）发行人控股子公司、合营企业和联营企业

公司控股子公司、合营企业和联营企业的基本情况请参见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“六、发行人控股子公司、参股公司、分公司情况”部分。

（四）发行人董事、监事、高级管理人员及其关系密切的家庭成员

发行人董事、监事、高级管理人员及其关系密切的家庭成员，包括配偶、父母及配偶的父母、兄弟姐妹及其配偶、年满十八周岁的子女及其配偶、配偶的兄弟姐妹和子女配偶的父母为公司的关联方。发行人董事、监事、高级管理人员的基本情况请参见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“九、董事、监事、高级管理人员情况”。

（五）发行人董事、监事、高级管理人员及其关系密切的家庭成员直接或间接控制的、有重大影响的或者担任董事、高级管理人员的除发行人及其控股子公司以外的法人或其他组织

公司董事、监事、高级管理人员直接或者间接控制的，有重大影响的或者由其担任董事（不含同为双方的独立董事）、高级管理人员的除公司及其控股子公司以外的法人或其他组织为公司的关联方，具体情况请参见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“九、董事、监事、高级管理人员情况”之“（四）董事、监事、高级管理人员的兼职情况”和“（十）董事、监事、高级管理人员其他对外投资情况”部分。

公司董事、监事、高级管理人员关系密切的家庭成员直接或者间接控制的，有重大影响的或者由其担任董事（不含同为双方的独立董事）、高级管理人员的除公司及其控股子公司以外的法人或其他组织亦属于公司的关联方。

（六）发行人控股股东的董事、监事、高级管理人员

公司控股股东上港集团的董事、监事、高级管理人员为公司的关联自然人。

（七）发行人控股股东董事、监事、高级管理人员直接或间接控制的或者担任董事、高级管理人员的法人或其他组织

公司控股股东的董事、监事、高级管理人员直接或间接控制的、有重大影响的或者担任董事（不含同为双方的独立董事）、高级管理人员的法人或其他组织亦属于公司关联方。

（八）其他关联方

除上述关联方外，报告期内曾任公司董事、监事、高级管理人员的自然人及其关系密切的家庭成员，曾任公司控股股东董事、监事、高级管理人员的自然人均系公司关联自然人。上述关联自然人控制、有重大影响的或在报告期内曾经控制、有重大影响的以及由其担任董事（不含同为双方的独立董事）、高级管理人员或在报告期内曾任董事（不含同为双方的独立董事）、高级管理人员的企业均为公司曾经的关联方。

公司关联方还包括按照实质重于形式的原则应当认定的其他与公司有特殊关系的自然人、法人或其他组织。

除前文已具体披露的关联方外，报告期内与公司发生关联交易的其他关联方主要系上港集团的联营企业、合营企业，相关关联方具体如下：

序号	关联方名称
1	Hasco Japan Co.,Ltd.
2	重庆集海航运有限责任公司
3	南京港龙潭集装箱有限公司
4	重庆国际集装箱码头有限责任公司
5	重庆果园集装箱码头有限公司
6	上海亿通国际股份有限公司
7	东海航运保险股份有限公司
8	芜湖港务有限责任公司
9	江阴苏南国际集装箱码头有限公司
10	中集世联达物流科技（集团）股份有限公司
11	中集世联达长江物流有限公司
12	中集凯通（江西）物流发展有限公司
13	中集凯通（陕西）物流发展有限公司

序号	关联方名称
14	中集世联达国际物流（辽宁）有限公司
15	中集世联达物流管理有限公司
16	中集世联达国际物流（连云港）有限公司
17	中集世联达国际物流有限公司
18	江苏盐城港上港国际港务有限公司
19	上港集团长江物流江西有限公司
20	上海上港瀛东商贸有限公司
21	上海浦远船舶有限公司
22	宁波舟山港股份有限公司
23	民生轮船股份有限公司
24	武汉中港物流有限公司
25	武汉港务集团有限公司
26	武汉久嘉集装箱服务有限责任公司
27	温州市中理外轮理货有限公司
28	温州港口服务有限公司
29	温州港集团有限公司
30	宁波兴港国际船舶代理有限公司
31	宁波北仑国际集装箱码头有限公司
32	宁波北仑涌和集装箱码头有限公司
33	宁波北仑第三集装箱码头有限公司
34	宁波油港轮驳有限公司
35	宁波港信息通信有限公司
36	宁波港国际物流有限公司
37	浙江大麦屿港务有限公司
38	宁波远东码头经营有限公司
39	宁波梅山岛国际集装箱码头有限公司
40	宁波外轮理货有限公司
41	民生国际船务代理有限公司
42	民生国际货物运输代理有限公司
43	上海民生国际货物运输代理有限公司
44	上海民生轮船有限公司
45	广州民生国际货物运输代理有限公司
46	重庆民生综合物流有限公司

序号	关联方名称
47	重庆民生国际船务代理有限公司
48	青岛民生国际船务代理有限公司
49	上海银行股份有限公司
50	万航旅业（上海）有限公司
51	中石油上港能源有限公司
52	上海新港集装箱物流有限公司
53	上港集团长江物流湖北有限公司
54	青岛前湾联合集装箱码头有限责任公司
55	上海宝山太平货柜有限公司
56	上港集团长江物流湖南有限公司
57	中国上海外轮代理有限公司
58	中国太仓外轮代理有限公司
59	中国连云港外轮代理有限公司
60	太仓中联理货有限公司
61	常熟中远海运物流有限公司
62	扬州外轮代理有限公司
63	连云港远港物流有限公司
64	南通中远海运物流有限公司

八、关联交易情况

重大关联交易指对财务状况和经营成果产生重大影响的关联交易，参考《上海证券交易所股票上市规则》及公司《关联交易管理办法》规定的董事会审议关联交易事项权限，将连续12个月与关联自然人发生的交易金额（包括承担的债务和费用）在30万元以上的交易以及与关联法人（或其他组织）发生的交易金额（包括承担的债务和费用）在300万元以上且占公司最近一期经审计净资产绝对值在0.5%以上的交易认定为重大关联交易，不符合重大关联交易认定标准的为一般关联交易。

（一）关联交易汇总表

报告期内，公司的关联交易汇总情况如下表所示：

单位：万元

关联交易类型		2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度	
重大经常性关联交易	接受劳务	22,608.37	61,609.63	60,943.86	58,961.70	
	提供劳务	21,527.63	76,519.38	53,234.22	42,804.03	
	关键管理人员薪酬	1,137.87	1,905.06	1,730.79	862.06	
	自关联方租入船舶的利息支出	1,001.24	2,182.96	2,504.02	3,574.46	
重大偶发性关联交易	购买资产	8.95	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
一般性关联交易	采购商品和接受劳务	10,065.16	16,058.71	10,052.06	7,898.38	
	提供劳务	9,490.04	11,438.72	9,493.11	6,863.99	
	自关联方租入房屋、场地	27.85	32.18	20.84	1,512.64	
	自关联方租入场地的利息支出	9.99	42.46	60.74	-	
	向关联方出租房屋、车辆	11.51	14.04	23.02	18.53	
	关联存款	存款余额	918.28	4,173.44	7,724.95	33,102.02
收取利息		30.01	64.38	352.39	416.68	

注1：租赁产生的利息支出由租赁负债和应付融资租赁款产生；

注2：关联存款利息收入系公司在关联方银行上海银行股份有限公司的存款产生的利息收入。

（二）重大经常性关联交易

1、接受劳务

报告期内，公司重大经常性关联接受劳务及占当期营业成本的比例见下表所示：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
HASCO JAPAN CO.,LTD	接受劳务	4,147.55	19,209.17	21,508.24	23,128.71
上海明东集装箱码头有限公司	接受劳务	8,909.95	21,341.91	19,567.18	16,634.56
上海浦东国际集装箱码头有限公司	接受劳务	4,551.54	9,571.70	9,485.04	8,587.32
太仓正和国际集装箱码头有限公司	接受劳务	1,918.82	4,916.06	3,673.07	3,419.37
上海国际港务（集团）股份有限公司	接受劳务	1,390.22	3,300.18	3,740.42	4,613.44
上海沪东集装箱码头有限公司	接受劳务	1,690.28	3,270.59	2,969.91	2,578.30
合计		22,608.37	61,609.63	60,943.86	58,961.70
占营业成本比例		12.15%	14.28%	17.75%	22.97%

报告期内，发行人重大经常性关联接受劳务的交易金额为 58,961.70 万元、60,943.86 万元、61,609.63 万元和 22,608.37 万元，占营业成本的比重分别为 22.97%、17.75%、14.28%和 12.15%，占比逐年下降。报告期内，发行人重大经常性关联接受劳务主要为公司向关联方采购码头装卸服务和代理服务。相关交易的背景及定价情况如下：

（1）码头装卸服务

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等港口相关服务。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。

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。

1) 关于集装箱码头装卸费收费体系的基本介绍

目前，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。根据集装箱的属性分类，常规具体收费标准主要包括以下维度：

箱型维度	参数	解释	参数	解释
一	内贸箱	无需出境仅在国内流转的集装箱	外贸箱	需要出入境的集装箱
二	大箱	指 40 英尺的集装箱	小箱	指 20 英尺的集装箱
三	本地箱	装卸地即为运输起点或终点的集装箱	中转箱	装卸地并非是运输起点或终点的集装箱
四	重箱	装有货物的集装箱	空箱	未装货物的集装箱

针对每一个集装箱，一般包含 4 个不同维度的参数，如 20 英尺的外贸、本地、重箱，故集装箱有 16 种常规箱型（参见下方基本参数对照表 A1-A16）。

从国内各港口的装卸费收费政策和收费情况来看，在同一维度下，本地箱比中转箱费率高，外贸箱比内贸箱费率高，大箱比小箱费率高，重箱比空箱费率高。除了以上 16 种常规类型属性的集装箱外，还有其他类型属性的集装箱，如超长、超宽、超重，冷藏、危险品等特殊箱型，由于特殊箱型占比极低，且收费标准以 16 种基本箱型为基准上浮固定比例加成收费，故相关分析中不再对特殊箱型的收费进行比对。

发行人各种箱型基本参数对照表如下：

基本参数对照表				
箱型	维度一	维度二	维度三	维度四
A1	内贸箱	中转箱	大箱	重箱
A2	内贸箱	中转箱	大箱	空箱
A3	内贸箱	中转箱	小箱	重箱
A4	内贸箱	中转箱	小箱	空箱
A5	内贸箱	本地箱	大箱	重箱
A6	内贸箱	本地箱	大箱	空箱
A7	内贸箱	本地箱	小箱	重箱
A8	内贸箱	本地箱	小箱	空箱
A9	外贸箱	中转箱	大箱	重箱
A10	外贸箱	中转箱	大箱	空箱
A11	外贸箱	中转箱	小箱	重箱
A12	外贸箱	中转箱	小箱	空箱
A13	外贸箱	本地箱	大箱	重箱
A14	外贸箱	本地箱	大箱	空箱
A15	外贸箱	本地箱	小箱	重箱
A16	外贸箱	本地箱	小箱	空箱

注：由于箱型维度较多，不同箱型维度价格不一致，且信息繁杂，在不影响各维度价格比较结果的前提下，以锦江航运箱型维度为基础，后续分析仅列示锦江航运各箱型维度费率的算数平均值与第三方相同维度费率的算数平均值。相关数据处理不会影响价格比较结果。

2) 上海港采购价格比较

根据集装箱箱型的不同，发行人向上海港相关关联方采购的码头装卸服务主要涉及外贸箱和内贸箱。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。

①外贸箱价格比较

锦江航运以上海港为母港，故报告期内，锦江航运在上海港的外贸箱型主要涉及外贸本地重箱和外贸本地空箱，涉及前述的 A13、A14、A15 和 A16 箱型。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单价与第三方船公司可比公司的平均值相比相近，关联交易价格公允。

②内贸箱价格比较

锦江航运在上海港的内贸箱型主要涉及前述的 A3、A6、A7 和 A8 箱型。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影响。报告期内，锦江航运内贸箱的装卸费与第三方船公司价差存在合理性，整体交易价格公允。

③除与上港集团下属码头公司比较外，与上港集团外无关联第三方可比公司的比较情况

发行人以上海港作为母港，在国内采购装卸服务主要集中在上海港。发行人在上海港的装卸服务均系向关联方采购，除上海港外，发行人在境内的港口装卸服务还存在向青岛港、厦门港等港口采购装卸服务的情形，相关港口公司均系无关联第三方公司。

发行人在上海港、厦门港、青岛港采购装卸服务的价格相关比较情况如下：

单位：元/个

公司	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
锦江航运在上海港的采购价格	586.03	586.03	558.13	558.13
锦江航运在厦门港的采购价格	548.75	548.75	517.00	508.00
锦江航运在青岛港的采购价格	646.50	646.50	572.50	572.50

注 1：发行人在厦门港、青岛港的外贸箱型主要涉及外贸本地重箱和外贸本地空箱，涉及的 A13、A14、A15 和 A16 箱型；

注 2：由于箱型维度较多，不同箱型维度价格不一致，且信息繁杂，在不影响各维度价格比较结果的前提下，以锦江航运箱型维度为基础，相关分析仅列示锦江航运各箱型维度费率的算数平均值与第三方相同维度费率的算数平均值。相关数据处理不会影响价格比较结果。

近年来，港口经营成本增加推动港口装卸服务费涨价，港口投资大、建设周期长，再加上近年来船舶的大型化迫使港口不断升级、改造、建设，导致运

营成本大幅增加。此外，受行业周期的影响，港口人工、燃料、原材料价格上涨迅猛，成本压力凸显。在此背景下，全国主要港口均在 2022 年调增了集装箱装卸费率。

关于内贸集装箱装卸费用的定价，各港口公司在《港口收费计费办法》（交水规[2019]2 号）的基础上，综合考虑自身港口的经营特点、腹地货源、箱量平衡（外贸中转等）、发展预期等情况，与船公司进行协商确认装卸费率，故不同的港口与不同的船公司之间的装卸费用存在天然差异。如上表所示，报告期内发行人在厦门港口的装卸费较低，主要原因系厦门港口为鼓励空箱调运、吸引船公司在厦门港开展经营、增大其装卸量，故对空箱装卸支持力度较大；报告期内发行人在青岛港的装卸费较高，主要原因系发行人在青岛港的装卸箱量较小、占青岛港总体箱量比例较低，故青岛港并未给予发行人较大优惠。

3) 其他关联港区采购价格比较

除上海港外，发行人在其他港口关联采购码头装卸服务主要系向太仓正和国际集装箱码头有限公司（太仓港，上港集团联营企业）采购。为提升太仓港整体服务水平，2014 年 1 月太仓港口投资发展有限公司与上海国际港务（集团）股份有限公司合资成立太仓正和国际集装箱码头有限公司，其中太仓港口投资发展有限公司占股 55%，上海国际港务（集团）股份有限公司占股 45%。该码头设计年吞吐量 100 万 TEU，整体规模较小，且水路距离上海仅 40 公里，为进一步吸引货源、增大装卸量，故其价格整体低于上海港价格。太仓正和国际集装箱码头有限公司致力于打造精品近洋航线，报告期内，发行人向太仓港的采购价格与太仓港向第三方提供的装卸价格相同，定价公允。

(2) 代理服务

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提供办理船舶进出口港手续、代为支付口岸港口使费、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。报告期内，发行人向关联方采购的代理服务系向关联方 Hasco Japan 采购的代理服务，公司关联方 Hasco Japan 系公司子公司海华轮船在日本的口岸代理，公司关联方中存在提供境外口岸代理服务的公司，公司向该关联方采购口岸代理服

务，相关交易具备必要性和合理性。

公司向口岸代理采购代理服务，相关交易均遵循市场化定价原则，交易价格定价公允。

Hasco Japan 于 2009 年 7 月在日本成立，系公司子公司海华轮船在日本口岸的总代理，其设立至今均主要经营海华轮船在日本航线的航运代理业务，其主要供应商为日本码头相关作业代理，其主要客户为海华轮船。经过 10 多年的发展，作为海华轮船日本总代理，Hasco Japan 与海华轮船保持了长期稳定的合作关系，Hasco Japan 的服务品质进一步提高了海华轮船在日本的品牌地位及市场影响力，海华轮船亦能通过 Hasco Japan 及时了解日本客户需求，提高客户需求响应度，提高船公司的综合服务能力。

报告期内，发行人向 Hasco Japan 采购的代理服务内容主要分为代付港口相关费用、箱管服务费、航次代理服务费，相关采购金额如下：

单位：万元

代理服务项目	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
代付港口相关费用	3,222.00	16,468.53	18,486.08	20,146.65
航次代理服务费	190.71	858.89	1,075.04	1,209.14
箱管服务费	734.84	1,881.75	1,947.12	1,772.91
合计	4,147.55	19,209.17	21,508.24	23,128.71

发行人向 Hasco Japan 采购代理服务，相关交易均遵循市场化定价原则，交易价格定价公允，具体分析如下：

1) 代付港口相关费用

发行人向 Hasco Japan 采购的代付港口相关费用主要系 Hasco Japan 在航运代理业务开展过程中需要代船公司支付其在本口岸发生的码头装卸费用、拖轮费、引航费等相关港口费用，相关港口费用定价主要系根据船公司与港口服务供应商协商确定的费率执行，Hasco Japan 在此类交易中不具有定价权，故关联采购具有公允性。

2) 航次代理服务

发行人向 Hasco Japan 采购的航次代理服务按照船舶靠泊次数进行收费，

具体服务内容主要包括两部分：1) 船务管理：口岸代理根据船公司船舶动态办理船舶的进出口申报等手续，安排船舶靠离泊，确保船舶能够顺利进出港口；2) 货物管理：根据海关要求完成货物相关的申报手续，安排相关单证流转、通知客户提箱并收取相关费用等，确保货物准确无误的交付给客户。

采购口岸代理服务中，由于受不同境外港口的天然差异、人力成本、港口装卸效率、口岸代理固定费用、市场运价情况等因素的影响，不同的港口涉及的口岸代理服务的价格均有一定差异。发行人向 Hasco Japan 采购的船舶代理服务高于东南亚等港口的船舶代理服务费，与中国香港、中国台湾地区相近，主要原因系日本港口人力成本较东南亚地区相对较高，与中国香港、中国台湾地区相当，相关交易价格与其他口岸代理差异具有合理性，定价公允。

3) 箱管服务

发行人向 Hasco Japan 采购的箱管服务系按照集装箱管理个数进行收费，主要服务内容为向船公司提供集装箱的动态数据，以便于船公司跟进集装箱状况，开展业务。集装箱系船公司运营主要资产，业务开展过程中，船公司需要随时掌握集装箱的动态，以 1 个集装箱周转流程为例，船舶进入日本港口后，集装箱的流转流程主要分为集装箱卸船、客户提重箱、客户还空箱、客户提空箱、重箱进场、集装箱装船等流程，Hasco Japan 需要根据船公司要求及时发送集装箱的动态以满足船公司资产管理及业务开展需要。

由于受多种不同因素的影响，不同的港口涉及的口岸代理服务的价格均有一定差异。中国香港地区经济发达，人工及管理成本较高，口岸代理按照集装箱箱型分类定价，整体箱管服务定价较高。越南为发展中国家，为吸引船公司箱量资源，整体箱管服务定价较低，口岸代理按照空重箱分类定价，且对空箱的箱管服务略有优惠。如上表所示，发行人向 Hasco Japan 采购集装箱管理服务费与中国台湾地区和泰国口岸代理的定价相同，整体定价公允。

2、提供劳务

报告期内，公司重大经常性关联提供劳务及占当期营业收入的比例见下表所示：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
Hasco Japan Co.,Ltd.	提供劳务	19,215.21	72,208.14	49,916.09	42,211.70
上港集团物流有限公司	提供劳务	2,312.42	4,311.24	3,318.13	592.33
合计		21,527.63	76,519.38	53,234.22	42,804.03
占营业收入比例		8.09%	11.19%	9.91%	12.48%

报告期内，发行人重大经常性关联接受劳务的交易金额为 42,804.03 万元、53,234.22 万元、76,519.38 万元和 21,527.63 万元，占营业收入的比重分别为 12.48%、9.91%、11.19%和 8.09%。报告期内，发行人重大经常性关联提供劳务主要为公司向关联方提供航运运输服务、关联方代收海运费。相关交易的背景及定价情况如下：

（1）代收海运费

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提供办理船舶进出口港手续、代为支付口岸港口使费、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。发行人关联方 Hasco Japan 系发行人子公司海华轮船在日本口岸的代理，故存在其负责代海华轮船收取海运费情形，因此相关关联交易具备必要性和合理性。

发行人向 Hasco Japan 销售的内容为代收海运费，Hasco Japan 代公司子公司海华轮船向客户收取日本口岸的海运费并向公司收取佣金，并将收取的海运费扣除相关佣金后向海华轮船支付代收海运费。Hasco Japan 收取的海运费主要系根据发行人与客户确认的价格收取，随着航线的不同而不同，不考虑佣金的情况下，Hasco Japan 代收代付海运费金额一致，关联采购公允。

报告期内，发行人向 Hasco Japan 销售金额构成如下：

单位：万元

代理服务项目	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
代收取的海运费	19,628.51	73,711.12	51,238.84	43,405.80
减：揽货佣金	94.29	545.03	326.14	305.08
减：单证佣金	319.01	957.96	996.61	889.03
合计	19,215.21	72,208.14	49,916.09	42,211.70

发行人与不同境外口岸代理涉及的佣金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、与代理的合作关系、代理的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。由于不同境外港口的天然差异，不同港口涉及的口岸代理揽货佣金和单证佣金收费模式及价格均有一定差异。如上表所示，发行人向 **Hasco Japan** 支付的揽货佣金价格高于中国台湾和泰国口岸代理，但低于中国香港口岸代理，主要原因系受各地区港口市场竞争的影响，相关交易价格差异具有合理性；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，且中日航线货量稳定，在双方友好协商的前提下确认的单证佣金，相关交易价格具有合理性。综上，发行人与 **Hasco Japan** 佣金价格与其他口岸代理佣金价格差异具有合理性，整体定价公允。

（2）运输服务

公司主要从事国际、国内海上集装箱运输业务。发行人向关联方上港集团物流有限公司提供的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。

1) 航次包舱运输服务

发行人向关联方提供的航次包舱运输服务主要为上港物流 2021 年 6 月起与海华轮船以航次包舱的模式在申唐航线上进行的合作，上港物流负责揽取货源，海华轮船负责提供船舶用于往返运输天津京唐港至上海核心港区，并向上港物流收取航次包舱费用。

报告期内，2021 年度、2022 年度和 2023 年 1-6 月，发行人在申唐航线向关联方提供的航次包舱运输收入分别为 906.92 万元、3,172.57 万元和 2,207.40 万元，整体上保持盈亏平衡，由于经营申唐航线包舱运输有利于进一步扩大发行人业务规模、营业收入规模，同时可为发行人积极争取华北市场的近洋航线客户、提高近洋航线的盈利能力，具有合理性和必要性。发行人向关联方提供的航次包舱运输服务主要参考航线距离、油耗、综合成本等因素协商

定价，定价公允。

2) 其他班轮运输服务

发行人班轮运输服务不同航线网络的运输服务，相关运输服务价格受航线网络、市场行情、客户类型（协议客户或市场客户）等因素的共同影响。通过核查关联方交易合同、函证、客户走访、获取关联方的声明函等程序，对关联方的其他航运服务的公允性进行了核查，发行人关联方提供航运服务价格定价公允。

3、关键管理人员薪酬

公司的关键管理人员包括董事、监事、高级管理人员，支付给关键管理人员报酬包括工资、福利、奖金等。

单位：万元

关联方名称	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
关键管理人员薪酬	1,137.87	1,905.06	1,730.79	862.06

4、关联租赁

报告期内，公司因业务经营需要，向关联方融资租赁船舶，租赁价格均以市场价格为基础协商确定。

单位：万元

出租方名称	租赁资产种类	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
新增使用权资产					
荣耀冠东航运有限公司	船舶	-	-	12,163.10	-
荣耀盛东航运有限公司	船舶	-	-	12,837.05	-
荣耀振东航运有限公司	船舶	-	-	11,472.27	-
荣耀广州航运有限公司	船舶	-	-	12,050.12	-
新增使用权资产合计		-	-	48,522.54	-
利息支出					
荣耀冠东航运有限公司	船舶	260.34	543.60	694.84	653.41
荣耀盛东航运有限公司	船舶	250.71	567.54	592.64	622.40
荣耀振东航运有限公司	船舶	241.33	510.10	638.06	611.43
荣耀广州航运有限公司	船舶	248.85	561.72	578.48	594.89
荣耀天津航运有限公司	船舶	-	-	-	552.76

出租方名称	租赁资产种类	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
新增使用权资产					
荣耀上海航运有限公司	船舶	-	-	-	539.56
利息支出合计		1,001.24	2,182.96	2,504.02	3,574.46

注 1：公司自 2021 年 1 月 1 日起执行新租赁准则，融资租赁的船舶由固定资产转入使用权资产列示；

注 2：报告期内公司向关联方租赁的船舶均为融资租赁。

航运行业属于资金密集型行业，对资金需求量较大，融资租赁方案操作较为简单灵活，有利于公司盘活存量资产，提高资产的流动性。2016 年至 2017 年，为缓解资金压力，发行人旗下的单船公司向上港集团旗下的融资租赁公司融资租赁了 6 艘集装箱船，用于发行人航运业务的运营。发行人在选择融资租赁合作方时，主要考虑融资成本及流程时间等方面的因素。发行人关联方较其他融资租赁方融资综合成本较低，且其系集团体系内公司、决策时间流程较短。因此，发行人选择关联企业作为融资租赁合作方。

报告期内，发行人与关联方执行的融资租赁合作具体情况如下表所示：

借款人	贷款人	借款金额 (万美元)	项目	综合成本	签订日期	合同期限
SUPER GUANGZHOU SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	Glory Guangzhou Shipping Company Limited	2,124.02	“海华广州”集装箱船	5.01%	2017.04.10	15 年
SUPER ZHENDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	Glory Zhendong Shipping Company Limited	2,193.27	“荣耀振东”集装箱船	5.00%	2017.02.14	10 年
SUPER SHENGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	Glory Shengdong Shipping Company Limited	2,174.76	“荣耀盛东”集装箱船	5.00%	2017.04.19	10 年
SUPER GUANDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	Glory Guandong Shipping Company Limited	2,274.51	“荣耀冠东”集装箱船	5.00%	2017.05.12	10 年
SUPER SHANGHAI SHIPPING (HONG KONG)	Glory Shanghai Shipping Company Limited	1,984.49	“海华上海”集装箱船	5.02%	2015.12.24	15 年

借款人	贷款人	借款金额 (万美元)	项目	综合成本	签订日期	合同期限
LIMITED						
SUPER TIANJIN SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	Glory Tianjin Shipping Company Limited	2,028.46	“海华天津”集装箱船	4.99%	2016.06.01	15年

注：上述借款金额系船舶交付前发生的相关成本费用，主要包括船舶购船款项、船舶监造费、融资手续费等费用。

综上所述，发行人向关联方融资租赁的综合成本为 5%，相关关联融资租赁价格系正常的市场化谈判结果，系综合考虑同期 LIBOR 利率和融资租赁费用后确定，不存在价格显失公允的情况，亦不存在利益输送的情况。

5、关联方应收应付款项余额

(1) 关联方应收项目

报告期各期末，公司应收关联方款项账面余额如下：

单位：万元

项目名称	关联方名称	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
应收账款	Hasco Japan Co.,Ltd.	3,714.01	17,800.29	13,604.39	8,618.39
	上港集团物流有限公司	145.18	547.16	352.87	131.48
其他应收款	上海国际港务（集团）股份有限公司	-	-	-	28,447.71
	上海明东集装箱码头有限公司	1.62	1.62	1.62	101.66
	太仓正和国际集装箱码头有限公司	-	-	-	1.00
合同资产	Hasco Japan Co.,Ltd.	-	101.45	489.42	342.87

(2) 关联方应付项目

报告期各期末，公司应付关联方款项账面余额如下：

单位：万元

项目名称	关联方名称	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
应付账款	Hasco Japan Co.,Ltd.	3.15	5,433.03	5,620.60	5,095.38
	上海明东集装箱码头有限公司	461.61	1,126.45	1,821.99	2,467.32
	太仓正和国际集装箱码头有限公司	741.79	744.45	329.74	684.89
	上海沪东集装箱码头有限公司	748.39	601.08	745.97	217.19
	上海浦东国际集装箱码头有限公司	244.47	348.88	771.29	973.65

项目名称	关联方名称	2023年6月30日	2022年12月31日	2021年12月31日	2020年12月31日
	上海国际港务（集团）股份有限公司	241.34	202.27	510.49	731.44
	上港集团物流有限公司	-	-	362.66	269.34
其他应付款	上港集团物流有限公司	200.00	200.00	200.00	-
	上海明东集装箱码头有限公司	-	0.83	0.83	-
	上海国际港务（集团）股份有限公司	-	-	80,000.00	12,993.78
长期应付款	荣耀冠东航运有限公司	-	-	-	11,095.25
	荣耀盛东航运有限公司	-	-	-	10,479.25
	荣耀振东航运有限公司	-	-	-	10,327.18
	荣耀广州航运有限公司	-	-	-	10,156.84
	荣耀上海航运有限公司	-	-	-	-
	荣耀天津航运有限公司	-	-	-	-
租赁负债	荣耀盛东航运有限公司	9,175.94	9,960.92	9,467.91	-
	荣耀冠东航运有限公司	9,802.66	9,409.63	10,150.77	-
	荣耀振东航运有限公司	8,986.82	9,190.71	9,379.33	-
	荣耀广州航运有限公司	9,471.85	9,531.63	9,343.90	-
一年内到期的非流动负债	荣耀冠东航运有限公司	1,136.29	1,068.34	931.43	1,033.40
	荣耀振东航运有限公司	1,100.70	1,034.88	869.34	998.09
	荣耀盛东航运有限公司	1,072.66	1,008.52	901.52	906.94
	荣耀广州航运有限公司	780.10	751.90	688.32	760.63
	荣耀上海航运有限公司	-	-	-	-
	荣耀天津航运有限公司	-	-	-	-

报告期内，公司与关联方之间的往来款项主要系经营性往来形成，各年末各项往来款项余额符合有关业务背景，公司与关联方之间往来情况正常。上述关联交易未对公司独立性和持续盈利能力构成重大不利影响。

（三）重大偶发性关联交易

1、购买固定资产

报告期内，公司向关联方购买的固定资产主要为集装箱和船舶，相关资产购买均用于公司业务经营，其中集装箱购置通过公开招投标的方式进行、船舶购置系参考市场价格双方协商确定。相关交易具有合理性、必要性，交易价格主要参考市场价格，定价公允。

单位：万元

关联方名称	采购资产类型	2023年1-6月	2022年度	2021年度	2020年度
上海宝山太平货柜有限公司	集装箱	8.95	20,018.89	-	-
荣耀天津航运有限公司	船舶	-	-	-	10,145.80
荣耀上海航运有限公司	船舶	-	-	-	9,812.15
合计		8.95	20,018.89	-	19,957.95

（1）购买集装箱

2021年12月至2022年11月，发行人通过询比价以及公开招投标的方式确认上海宝山太平货柜有限公司为发行人新造箱的中标人，相关候选人投标报价情况如下表所示：

项目	中标候选人	投标总报价（万美元）	价格差异
2021年12月集装箱采购询比价	上海宝山太平货柜有限公司	1,169.28	-9.60%
	上海中集洋山物流装备有限公司	1,278.50	-1.15%
	扬州通力冷藏集装箱有限公司	1,169.55	-9.58%
	新华昌集团有限公司	1,280.20	-1.02%
	寰宇东方国际集装箱（启东）有限公司	1,293.40	-
2022年5月集装箱招投标比价	上海宝山太平货柜有限公司	1,911.36	-5.26%
	浙江泛洋特种装配设备有限公司	1,968.40	-2.43%
	扬州日新通运物流装备有限公司	1,913.00	-5.18%
	嘉善新华昌集装箱有限公司	1,933.25	-4.18%
	常州新华昌国际集装箱有限公司	1,933.25	-4.18%
	上海中集洋山物流装备有限公司	2,017.50	-
2022年11月集装箱招投标比价	上海宝山太平货柜有限公司	1,359.35	-5.71%
	浙江泛洋特种装配设备有限公司	1,410.00	-2.20%
	新华昌集团有限公司	1,410.00	-2.20%
	寰宇东方国际集装箱（启东）有限公司	1,410.00	-2.20%
	上海中集宝伟工业有限公司	1,441.73	-

通过上表可知，上海宝山太平货柜有限公司报价略低于其他中标候选人，价格无明显差异，关联交易价格具有公允性。

（2）购买船舶

2020年12月，为减少融资成本，发行人向前述融资租赁关联方购买了2艘船舶，相关交易具有必要性和合理性。相关融资租赁船舶资产及购买情况如

下表：

借款人/船舶 购买方	贷款人/船 舶出售方	借款金额 (万美元)	项目	截至 2020 年 12 月尚未偿付的 合同本金 (含利息, 万美元)	船舶购买价格 (万美元)
SUPER SHANGHAI SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	荣耀上海 航运有限 公司	1,984.49	“海华 上海” 集装箱 船	1,503.80	1,503.80
SUPER TIANJIN SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	荣耀天津 航运有限 公司	2,028.46	“海华 天津” 集装箱 船	1,554.94	1,554.94

如前述分析，融资租赁价格系正常的市场化谈判结果、定价公允。根据融资租赁协议执行情况，2020 年 12 月，发行人按照截至 2020 年 12 月底融资租赁尚未支付的本金（含利息）价格购买了 2 艘船舶，对应的船舶资产购买价格亦公允，不存在彼此间利益输送的情况。

2、资金拆借

报告期内，公司与控股股东上港集团及其控制的子公司存在资金往来，资金往来的金额以及归还情况如下：

关联方名称	年度	期初余额①	本期增加②	本期减少③	期末余额①+ ②-③
上港集团	2023 年 1-6 月	-	-	-	-
	2022 年度	-	-	-	-
	2021 年度	28,447.71	275,613.84	304,061.55	-
	2020 年度	3,462.89	158,042.39	133,057.58	28,447.71

根据《关于加强市国资委出资企业资金管理的意见》（沪国资委评价[2010]111 号）、《关于进一步加强市国资委委管企业资金管理的通知》（沪国资委评价[2013]172 号）等有关加强国有企业资金存放等财务事项管理的相关文件精神，上港集团要求下属企业资金集中管理。上港集团具体涉及公司的资金集中管理分为两种形式：（1）报告期内，公司和上港集团及招商银行股份有限公司上海市分行签订多边企业资金管理协议（资金池协议），公司存在将资金存放在上港集团公司现金管理账户的情况，该部分资金公司可自由使用不受限制，并按照活期存款利率计息；（2）上港集团根据公司经营状况和资金周转需求变化情况，每年对公司核定“资金保有量”，公司将账户超出“资金保有量”的

部分上交上港集团，该部分存放在上港集团的资金可自由使用不受限制，该部分上交的资金无利息。

根据国有企业管理的要求，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，具有合理性。为进一步规范公司独立性，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。

(1) 将资金存放在上港集团公司现金管理账户

相关资金存放利息收入情况如下：

单位：万元

关联方名称	2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
上港集团	-	-	210.71	82.77

发行人将资金存放在上港集团公司现金管理账户的存款利率系参考开户行同等业务的利率水平予以确认，即根据招商银行活期存款利率 0.30%进行确认，定价公允。

(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：

单位：万元

关联方名称	发生时间	款项方向	金额	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

对于该部分存放在上港集团的资金，发行人可自由使用不受限制，故该部分上交的资金无利息。假设上述资金需计算利息，按照银行活期存款利率 0.30%测算，上述关联资金拆借涉及的利息金额如下：

单位：万元

年度	测算利息金额	同期利润总额	测算利息金额占同期利润总额比
2020 年度	5.65	61,212.98	0.01%
2021 年度	81.33	162,204.20	0.05%

综上，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，且该部分资金拆借未收取利息。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。由于涉及利息金额较小，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。

（四）一般性关联交易

报告期内，公司的一般性关联交易情况如下表所示：

单位：万元

关联交易类型		2023 年 1-6 月	2022 年度	2021 年度	2020 年度
采购商品和接受劳务		10,065.16	16,058.71	10,052.06	7,898.38
提供劳务		9,490.04	11,438.72	9,493.11	6,863.99
自关联方租入房屋、场地		27.85	32.18	20.84	1,512.64
自关联方租入场地的利息支出		9.99	42.46	60.74	-
向关联方出租房屋、车辆		11.51	14.04	23.02	18.53
关联存款	存款余额	918.28	4,173.44	7,724.95	33,102.02
	收取利息	30.01	64.38	352.39	416.68

（五）关联方承诺

报告期各期末，公司已签约而尚不必在资产负债表上列示的与关联方有关的承诺事项如下：

单位：万元

项目类型	关联方名称	2023 年 6 月 30 日	2022 年 12 月 31 日	2021 年 12 月 31 日	2020 年 12 月 31 日
租入资产	上港外运集装箱仓储服务有限公司	-	-	-	403.47
	上海港国客商业管理有限公司	15.48	30.96	-	-
租出资产	上港集团	-	-	28.45	46.41
	上海泛亚航运有限公司	-	-	-	28.77

（六）关联交易对财务状况和经营成果的影响

综上，报告期内公司与关联方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，交易金额占公司各期营业收入/营业成本的比例合理，对公司的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影响公司的经营独立性，不构成对控股股东或实际控制人的依赖，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。

九、对关联交易决策权限与程序的安排

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》，对公司关联交易的决策权限和程序作出了相应的规定，并建立了关联股东和关联董事在关联交易表决中的回避制度。

（一）现行《公司章程》关于关联交易的主要规定

第四十五条规定：“在不违反法律、法规及本章程其他规定的情况下，公司股东大会关于交易的审批权限如下：……（四）达到以下标准的关联交易（提供担保的除外）：除提供担保外，公司与关联人发生的交易金额（包括承担的债务和费用）在 3,000 万元以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值 5%以上的，应当提交股东大会审议。”

第八十二条规定：“股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决权股份总数。”

股东大会审议关联交易事项时，关联股东的回避和表决程序如下：（一）股东大会审议的某项事项与某股东有关联关系的，该股东应当在股东大会召开之日前向公司董事会披露其关联关系；（二）股东大会在审议有关关联交易事项时，大会主持人宣布有关联关系的股东，并解释和说明该关联股东与关联交易事项的关联关系；（三）大会主持人宣布关联股东回避，由非关联股东对关联交易事项进行审议、表决；（四）关联事项形成普通决议，必须由参加股东大会的非关联股东有表决权的股份数的 1/2 以上（不包含本数）通过；形成特

别决议，必须由参加股东大会的非关联股东有表决权的股份数的 2/3 以上（不包含本数）通过；（五）关联股东未就关联事项按上述程序进行关联关系披露或回避，有关该关联事项的一切决议无效，重新表决。

公司与关联方之间的关联交易应当签订书面协议，协议的签订应当遵循平等、自愿、等价、有偿的原则，协议内容应明确、具体。”

第一百零八条规定：“董事会行使下列职权：……（八）在股东大会授权范围内，决定公司对外投资、收购出售资产、资产抵押、对外担保事项、委托理财、关联交易、对外捐赠等事项；……”

第一百一十一条规定：“……在不违反法律、法规及本章程其他规定的情况下，公司董事会关于交易的审批权限如下：……（四）关联交易 公司与关联人发生的交易（提供担保除外）达到下列标准之一的，应经董事会审议：1、公司拟与关联自然人发生的交易金额（包括承担的债务和费用）在 30 万元以上的交易；2、公司拟与关联法人（或其他组织）发生的交易金额（包括承担的债务和费用）在 300 万元以上，且占公司最近一期经审计净资产绝对值在 0.5%以上的交易。”

第一百二十二条规定：“……在审议关联交易事项时，非关联董事不得委托关联董事代为出席会议。”

（二）《股东大会议事规则》关于关联交易的主要规定

第二十六条规定：“股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数。

股东大会审议关联交易事项时，关联股东的回避和表决程序如下：（一）股东大会审议的某项事项与某股东有关联关系的，该股东应当在股东大会召开之日前向公司董事会披露其关联关系；（二）股东大会在审议有关关联交易事项时，大会主持人宣布有关联关系的股东，并解释和说明该关联股东与关联交易事项的关联关系；（三）大会主持人宣布关联股东回避，由非关联股东对关联交易事项进行审议、表决；（四）关联事项形成普通决议，必须由参加股东大会的非关联股东有表决权的股份数的 1/2 以上（不包含本数）通过；形成特别决议，必须由参加股东大会的非关联股东有表决权的股份数的 2/3 以上（不

包含本数）通过；（五）关联股东未就关联事项按上述程序进行关联关系披露或回避，有关该关联事项的一切决议无效，重新表决。”

（三）《董事会议事规则》关于关联交易的主要规定

第三条规定：“董事会的职权 董事会行使以下职权：……（八）在股东大会授权范围内，决定公司对外投资、收购出售资产、资产抵押、对外担保事项、委托理财、关联交易等事项；……”

第十四条规定：“关于委托出席的限制 委托和受托出席董事会会议应当遵循以下原则：（一）在审议关联交易事项时，非关联董事不得委托关联董事代为出席；关联董事也不得接受非关联董事的委托；……”

第二十一条规定：“回避表决 出现下述情形的，董事应当对有关提案回避表决：（一）《关联交易管理办法》规定董事应当回避的情形；……”

（四）《独立董事工作制度》关于关联交易的主要规定

第二十条规定：“为了充分发挥独立董事的作用，独立董事除应当具有法律、法规、规范性文件及《公司章程》赋予董事的职权外，还享有如下特别职权：（一）重大关联交易（指公司拟与关联人达成的总额高于 300 万元且高于公司最近经审计净资产值的 0.5%的关联交易）应由独立董事事前认可；独立董事做出判断前，可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据；……”

第二十二条规定：“独立董事除履行董事的职责及上述特别职权外，还应当对以下事项向董事会或股东大会发表独立意见：……（十一）需经董事会审议的关联交易、提供担保（不含对合并报表范围内子公司提供担保）、委托理财、提供财务资助、募集资金使用、股票及其衍生品种投资等重大事项；……”

（五）《关联交易管理办法》关于关联交易的主要规定

公司制订了《关联交易管理办法》，明确规定了关联交易原则、关联方和关联交易的范围、关联交易价格的确定和管理、关联交易的决策程序等内容。

十、发行人报告期内关联交易制度的执行情况及独立董事意见

（一）报告期内关联交易制度的执行情况

公司已制订了《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》《关联交易管理办法》等制度对关联方及关联交易的类型、关联交易的决策程序、关联方的回避措施及独立董事的作用等进行了规定。发行人建立上述制度后，对报告期内的关联交易履行了必要的审核程序进行确认。

1、公司于 2022 年 4 月 25 日召开了第一届董事会第二次会议、第一届监事会第二次会议，于 2022 年 5 月 27 日召开了 2021 年年度股东大会，审议通过了《关于锦江航运 2022 年预计日常关联交易的议案》。关联董事在审议关联交易时已回避表决；发行人全体股东均为关联股东，若股东回避表决将导致股东大会无法形成有效决议，故关联股东未适用回避程序；监事会成员未发表不同意见；公司当时尚未聘任独立董事，因此不涉及独立董事发表意见。

2、公司于 2022 年 10 月 14 日召开了第一届董事会第六次会议、第一届监事会第三次会议，于 2022 年 10 月 31 日召开了 2022 年第三次临时股东大会，审议通过了《关于对公司报告期内的关联交易予以确认的议案》，对报告期内关联交易事项予以确认。关联董事在审议关联交易时已回避表决；发行人全体股东均为关联股东，未适用回避程序；发行人独立董事发表了事前认可意见和独立意见；监事会成员未发表不同意见。

3、公司于 2023 年 2 月 28 日召开了第一届董事会第十次会议、第一届监事会第六次会议，于 2023 年 3 月 21 日召开了 2022 年年度股东大会，审议通过了《关于锦江航运 2022 年度日常关联交易执行情况及 2023 年度日常关联交易预计的议案》，对 2022 年度日常关联交易执行情况进行确认，并预计 2023 年度日常关联交易情况。关联董事在审议关联交易时已回避表决；发行人全体股东均为关联股东，未适用回避程序；发行人独立董事发表了事前认可意见和独立意见；监事会成员未发表不同意见。

综上，公司已发生关联交易的决策过程与章程相符；关联董事在审议相关交易时已回避；由于发行人全体股东均为关联股东，若股东回避表决将导致股

东大会无法形成有效决议，因此未适用回避程序；独立董事和监事会成员未发表不同意见。

（二）独立董事关于关联交易的意见

公司独立董事韩国敏、管一民、黄顺刚对 2019 年度至 2022 年上半年度的关联交易进行了评价并发表意见如下：

“我们认为《关于确认公司 2019 年度至 2022 年上半年度关联交易情况的议案》决策程序符合相关法律、法规及《公司章程》的规定，公司 2019 年度至 2022 年上半年度关联交易事项真实、完整，遵循了市场原则，定价合理公允；该等关联交易事项是公司生产经营过程中正常发生的，不存在通过关联交易调节公司利润的情形，不存在损害公司和股东利益的情形。”

公司独立董事韩国敏、管一民、黄顺刚对 2022 年度关联交易及 2023 年预计日常关联交易进行了评价并发表意见如下：

“我们认为公司 2022 年度关联交易及 2023 年预计日常关联交易遵循了市场原则，定价合理公允；该等关联交易事项是基于生产经营和业务发展需求，不存在通过关联交易调节公司利润的情形，不存在损害公司和股东利益的情形，不会对公司独立性产生影响。我们同意《关于锦江航运 2022 年度日常关联交易执行情况及 2023 年度日常关联交易预计的议案》。”

第九节 投资者保护

一、本次发行完成前滚存利润的分配安排和已履行的决策程序

经公司 2022 年第三次临时股东大会审议通过，本次发行前滚存的未分配利润，将由发行前公司的老股东和发行完成后公司新增加的社会公众股东共同享有。

二、股利分配政策

（一）报告期内的股利分配政策

根据《公司法》和《公司章程》的规定，本公司依法缴纳所得税后的利润分配政策为：

“第一百五十七条 公司分配当年税后利润时，应当提取利润的 10%列入公司法定公积金。公司法定公积金累计额为公司注册资本的 50%以上的，可以不再提取。

公司的法定公积金不足以弥补以前年度亏损的，在依照前款规定提取法定公积金之前，应当先用当年利润弥补亏损。

公司从税后利润中提取法定公积金后，经股东大会决议，还可以从税后利润中提取任意公积金。

公司弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，按照股东持有的股份比例分配。

股东大会违反上述规定，在公司弥补亏损和提取法定公积金之前向股东分配利润的，股东必须将违反规定分配的利润退还公司。

公司持有的本公司股份不参与分配利润。

第一百五十八条 公司的公积金用于弥补公司的亏损、扩大公司生产经营或者转为增加公司资本。但是，资本公积金将不用于弥补公司的亏损。

法定公积金转为资本时，所留存的该项公积金将不少于转增前公司注册资本的 25%。

第一百五十九条 公司股东大会对利润分配方案作出决议后，公司董事会须在股东大会召开后 2 个月内完成股利（或股份）的派发事项。

第一百六十条 公司利润分配政策的基本原则为：

（一）公司充分考虑对投资者的回报，每年按当年实现的可分配利润（以母公司报表和合并报表孰低者为依据）的规定比例向股东分配股利；

（二）公司充分重视对投资者的合理回报，保持利润分配政策的连续性和稳定性，同时兼顾公司的长远利益、全体股东的整体利益及公司的可持续发展。公司利润分配不得超过累计可供分配利润的范围，不得影响公司的持续经营；

（三）公司优先采用现金分红的利润分配方式。

第一百六十一条 公司利润分配的具体政策如下：

（一）利润分配方式

公司可以采取现金、股票、现金与股票相结合或法律、法规允许的其他方式分配利润，公司优先采用现金分红的利润分配方式。公司在符合利润分配原则和条件的前提下，原则上每年度进行一次利润分配；公司董事会可以根据公司的盈利状况及资金需求状况，提请公司进行中期利润分配。

公司应采取积极的股利政策，原则上每年应将当年利润中不少于 50% 的可分配利润向股东进行分配。如按照既定利润分配政策执行将导致公司重大投资项目、重大交易无法实施，或将对公司持续经营或保持盈利能力构成实质性不利影响的，公司应当调整利润分配政策。

（二）现金分红的具体条件和比例

公司实施现金分红须同时满足下列条件：

1、公司在当年盈利且实现的可分配利润（即公司弥补亏损、提取公积金后所余的税后利润）为正值（按母公司报表口径），现金流充裕，实施现金分红不会影响公司后续持续经营。

2、审计机构对公司的该年度财务报告出具标准无保留意见的审计报告。

3、满足公司正常经营的资金需求，且无重大现金支出等事项发生（募集资

金项目对应的募集资金除外）。

重大现金支出事项指未来十二个月内公司拟对外投资、收购资产、偿还债务或购买设备累计支出达到或超过公司最近一期经审计净资产的 30%。

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，并按照《公司章程》规定的程序，提出差异化的现金分红政策：

1、公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

2、公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

3、公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%。

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。

（三）发放股票股利的具体条件

公司在经营情况良好，并且董事会认为公司股票价格与公司股本规模不匹配、发放股票股利有利于公司全体股东整体利益时，可以在满足上述现金分红的条件下，采取股票方式分配利润。公司采用股票方式进行利润分配时，应当以给予股东合理现金分红回报和维持适当股本规模为前提，并综合考虑公司成长性、每股净资产的摊薄因素。”

（二）公司报告期实际股利分配情况

2020 年 5 月 19 日，经 2020 年第一次股东决定通过，本公司向公司股东上海国际港务（集团）股份有限公司以现金方式分配历年可分配利润 20,000 万元。

2021 年 12 月 27 日，经 2021 年第六次股东决定通过，本公司向公司股东上海国际港务（集团）股份有限公司以现金方式分配历年可分配利润 80,000 万元。

2023 年 3 月 21 日，经公司 2022 年年度股东大会审议通过《关于锦江航

运 2022 年度利润分配预案的议案》，本公司向公司股东以现金方式分配 2022 年度可分配利润 75,460.00 万元。

截至本招股说明书签署日，发行人前述利润分配事项均已经实施完毕。

（三）发行后的股利分配政策

根据公司 2022 年第三次临时股东大会审议通过的《公司章程（草案）》，本次发行后，公司股利分配政策的主要内容如下：

1、利润分配原则

（1）公司充分考虑对投资者的回报，每年按当年实现的可分配利润的规定比例向股东分配股利；

（2）公司充分重视对投资者的合理回报，保持利润分配政策的连续性和稳定性，同时兼顾公司的长远利益、全体股东的整体利益及公司的可持续发展。公司利润分配不得超过累计可供分配利润的范围，不得影响公司的持续经营；

（3）公司优先采用现金分红的利润分配方式。

2、利润分配方式

公司可以采取现金、股票、现金与股票相结合或法律、法规允许的其他方式分配利润，公司优先采用现金分红的利润分配方式。公司应采取积极的股利政策，原则上每年应将当年利润中不少于 50%的可分配利润向股东进行分配。公司在符合利润分配原则和条件的前提下，原则上每年度进行一次利润分配；公司董事会可以根据公司的盈利状况及资金需求状况，提请公司进行中期利润分配。

3、现金分红的条件和比例

公司现金分红的条件为：

（1）公司在当年盈利且实现的可分配利润（即公司弥补亏损、提取公积金后所余的税后利润）为正值，现金流充裕，实施现金分红不会影响公司后续持续经营。

（2）审计机构对公司的该年度财务报告出具标准无保留意见的审计报告。

（3）满足公司正常经营的资金需求，且无重大现金支出等事项发生（募集资金项目对应的募集资金除外）。

重大现金支出事项指未来十二个月内公司拟对外投资、收购资产、偿还债务或购买设备累计支出达到或超过公司最近一期经审计净资产的 30%。

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，并按照本章程规定的程序，提出差异化的现金分红政策：

（1）公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

（2）公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

（3）公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%。

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。

4、股票股利的具体条件

公司在经营情况良好，并且董事会认为公司股票价格与公司股本规模不匹配、发放股票股利有利于公司全体股东整体利益时，可以在满足上述现金分红的条件下，采取股票方式分配利润。公司采用股票方式进行利润分配时，应当以给予股东合理现金分红回报和维持适当股本规模为前提，并综合考虑公司成长性、每股净资产的摊薄因素。

5、股东违规占用公司资金的处理

存在股东违规占用公司资金情况的，公司应当扣减该股东所分配的现金红利，以偿还其占用的资金。

6、公司利润分配政策的调整机制

（1）如按照既定利润分配政策执行将导致公司重大投资项目、重大交易无法实施，或将对公司持续经营或保持盈利能力构成实质性不利影响的，公司应当调整利润分配政策。调整后的利润分配政策应以股东权益保护为出发点，不

得违反相关法律法规、规范性文件的规定；

（2）公司如需调整利润分配政策的，应由公司董事会根据实际情况提出利润分配政策调整议案，由独立董事、监事会发表意见，经公司董事会审议通过后提请股东大会审议，并经出席股东大会的股东所持表决权的三分之二以上通过。公司调整利润分配政策，应当提供网络投票等方式为公众股东参与股东大会表决提供便利。

7、公司利润分配方案的审议程序

（1）公司每年利润分配方案由董事会根据章程的规定、公司盈利和资金情况、未来的经营计划等因素拟订。公司在制定现金分红具体方案时，董事会应当认真研究和论证公司现金分红的时机、条件和最低比例、调整的条件及决策程序要求等事宜，独立董事应当发表明确的意见。利润分配预案经董事会全体董事二分之一以上董事表决通过，方可提交股东大会审议。独立董事可以征集中小股东的意见，提出分红提案，并直接提交董事会审议。

（2）股东大会对利润分配方案进行审议前，应通过多种渠道主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流，充分听取中小股东的意见和诉求，并及时答复中小股东关心的问题。

（3）公司因特殊情况无法按照既定的现金分红政策或最低现金分红比例确定当年的利润分配方案时，应当披露具体原因及独立董事的明确意见。

8、利润分配方案的实施

公司股东大会对利润分配方案作出决议后，公司董事会须在股东大会召开后2个月内完成股利（或股份）的派发事项。

（四）发行前后股利分配政策的差异情况

本次发行前后股利分配政策不存在重大差异情况。

第十节 其他重要事项

一、信息披露制度及投资者关系负责部门及人员

公司根据《公司法》《证券法》《上市公司章程指引》、中国证监会及上海证券交易所关于信息披露的有关要求，制订了严格的信息披露制度。公司本次申请公开发行的股票若能成功发行并上市，将严格按照信息披露制度要求真实、准确、完整、及时的报送及披露信息。

公司负责信息披露和投资者关系的部门为董事会办公室，董事会秘书汪蕊莹女士专门负责信息披露事务，联系方式如下：

联系人：汪蕊莹

电话：021-53866646

传真：021-63904798

电子信箱：ir@jjshipping.cn

二、重大合同

（一）采购合同

截至 2023 年 6 月 30 日，本公司及其控股子公司与 2023 年 1-6 月前十大供应商之间正在履行的重大采购合同如下：

序号	供应商名称	签约主体	合同主要内容	合同期限/签署日期
1	中远海运（日本）株式会社	锦江航运	采购燃油	2022.10.01-2024.09.30
		海华轮船	采购燃油	2023.03.15-2024.03.14
2	中石化浙江舟山石油有限公司	锦江航运	采购燃油	2022.01.01-2023.12.31
		海华轮船	采购燃油	2023.01.01-2023.12.31
3	CONTINENT MARITIME, S.A.	满强航运	船舶租赁	2022.11.29 起租，最短租赁 7 个月，最长租赁 9 个月
		满强航运	船舶租赁	2021.12.10 起租，最短租赁 26 个月，最长租赁 28 个月
		满强航运	船舶租赁	2022.07.14 起租，最短租赁 36 个月，最长租赁 38 个月
4	THE SUMITOMO WAREHOUSE CO., LTD.	锦江航运	港口相关服务	2014.03.07-2015.03.06，每次到期后无异议均自动延长 12 个月
		锦江日本	日本口岸代理	2021.03.01-2022.02.28，此后

序号	供应商名称	签约主体	合同主要内容	合同期限/签署日期
				应持续有效直至协议被修订
5	上海明东集装箱码头有限公司	锦江航运	港口相关服务	2023.01.01-2023.12.31
		海华轮船	港口相关服务	2023.01.01-2023.12.31
6	Reederei F.Laeisz G.m.b.H.,Rostock	锦江航运	船舶租赁	2022.09.21 起租，最短租赁至2024年9月1日，最长租赁至2024年9月30日
7	瑞世船务代理股份有限公司	锦江航运	中国台湾口岸代理	自双方指定的航次生效，有效期12个月，每次到期后无异议均自动延长12个月
8	MITSUI-SOKO CO.,LTD.	锦江航运	港口相关服务	2014.03.07-2016.03.06，每次到期后无异议均自动延长12个月
		锦江日本	日本口岸代理	2012.04.01-2013.03.31，每次到期后无异议均自动延长12个月
9	上海浦东国际集装箱码头有限公司	锦江航运	港口相关服务	2023.01.01-2023.12.31
		海华轮船	港口相关服务	2023.01.01-2023.12.31
10	浙江和达海运股份有限公司	锦江航运	船舶租赁	2022.06.01 起租，最短租赁23个月，最长租赁25个月

（二）销售合同

截至2023年6月30日，本公司及其控股子公司与2023年1-6月前十大客户之间正在履行的重大销售合同如下：

序号	客户名称	签约主体	合同主要内容	合同期限/签署日期
1	Sankyu Inc	海华日本	日本口岸代理	2023.04.15-2024.03.31
2	PACIFIC MARINE COMPANY LIMITED	锦江航运	越南海防口岸代理	2016.09.21-2017.09.20，每次到期后无异议均自动延长12个月
		锦江航运	越南胡志明口岸代理	2016.09.21-2017.09.20，每次到期后无异议均自动延长12个月
3	上海南超国际物流有限公司	锦江航运	集装箱运输	2022.04.01-2024.07.31
		海华轮船	集装箱运输	2022.01.01-2022.12.31，到期后双方无异议自动延长一年
4	上海景涛国际物流有限公司	锦江航运	集装箱运输	2022.04.01-2024.07.31
		海华轮船	集装箱运输	2022.01.01-2022.12.31，到期后双方无异议自动延长一年
5	上海励鼎国际物流有限公司	锦江航运	集装箱运输	2023.01.01-2026.07.31
		海华轮船	集装箱运输	2022.01.01-2022.12.31，到期后双方无异议自动延长一年
		上海锦亿	集卡集装箱运输	2023.01.25-2024.01.24
6	Nippon Express Co., Ltd	海华日本	日本名古屋港口岸代理	2023.04.15-2024.04.14
		海华日本	日本门司港口岸代理	2023.04.15-2024.04.14

注 1：前十大客户中，THE SUMITOMO WAREHOUSE CO., LTD.、MITSUI-SOKO CO.,LTD.、瑞世船务代理股份有限公司作为公司的口岸代理，代收运费、代付港口相关费用等，因此同时为公司 2023 年 1-6 月的前十大客户和供应商。公司对上述三家公司的销售合同已在本节“二、重大合同”之“（一）采购合同”中披露。

注 2：截至 2023 年 6 月 30 日，2023 年 1-6 月前十大客户中，HASCO JAPAN CO.,LTD 与公司的合同已终止，不存在正在履行的合同。

（三）船舶建造合同

截至 2023 年 6 月 30 日，本公司及其控股子公司签订的正在履行的船舶建造合同如下：

序号	买方	卖方	船舶种类	船体号	合同金额 (万美元)	签署日期
1	SUPER SHANGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	扬帆集团 股份有限 公司	集装箱船舶	CV19H-MQ01	2,668	2021.06.22
2	SUPER MINGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	扬帆集团 股份有限 公司	集装箱船舶	CV19H-MQ02	2,668	2021.06.22
3	SUPER YIDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	扬帆集团 股份有限 公司	集装箱船舶	CV19H-MQ03	2,798	2021.11.18
4	SUPER HUDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	扬帆集团 股份有限 公司	集装箱船舶	CV19H-MQ04	2,798	2021.11.18

（四）船舶租赁合同

截至 2023 年 6 月 30 日，本公司及其控股子公司签订的正在履行的 10,000 万元以上的船舶租赁合同如下：

序号	出租方	承租方	租赁标的	租金 (美元/天)	租赁期限	签署日期
1	“AS SERENA” SCHIFFFAHRTSGE SELLSCHAFT MBH & CO. KG	满强 航运	AS SERENA	15,000	最短租赁 35 个月，最长租赁 37 个月	2021.07.23 签订原合同，2022.03.07 签订更替协议
2	LEGENDA MARITIME, S.A.	满强 航运	Harrier	31,000	最短租赁至 2024 年 2 月 1 日，最长租赁至 2024 年 2 月 28 日	2022.01.26
3	浙江和达海运股份有 限公司	锦江 航运	和进	36,000	最短租赁 23 个月，最长租赁 25 个月	2022.02.14
4	CONTINENT MARITIME, S.A.	满强 航运	CONSER O	28,500	最短租赁 26 个月，最长租赁 28 个月	2021.09.26
5	CONTINENT MARITIME, S.A.	满强 航运	INFINITY	44,000	最短租赁 36 个月，最长租赁 38 个月	2022.03.08
6	MS “POSEN” GMB H & CO. KG	锦江 航运	POSEN	58,500	最短租赁至 2024 年 9 月 1 日，最长租赁至 2024 年 9	2022.09.01

序号	出租方	承租方	租赁标的	租金 (美元/天)	租赁期限	签署日期
					月 30 日	

注 1：上述第 1 项租赁船舶 AS SERENA 原合同由锦江航运与原出租方 AS SERENA OpCo B.V. 签订。因原出租方将 AS SERENA 船舶所有权转让给“AS SERENA” SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH & CO. KG，2022 年 3 月 7 日，锦江航运与前述两家公司签订出租方变更的更替协议。2023 年 6 月 16 日，满强航运签订承租方变更的更替协议，承租方由锦江航运变更为满强航运。

注 2：上述第 2 项租赁船舶 Harrier 原合同由出租方 LEGENDA MARITIME, S.A. 与原承租方锦江航运签订。2023 年 6 月 11 日，满强航运与前述两家公司签订承租方变更的更替协议。

注 3：上述第 4 项租赁船舶 CONSERO 原合同由出租方 CONTINENT MARITIME, S.A. 与原承租方海华轮船签订。2023 年 6 月 18 日，满强航运与前述两家公司签订承租方变更的更替协议。

注 4：上述第 5 项租赁船舶 INFINITY 原合同由出租方 CONTINENT MARITIME, S.A. 与原承租方锦江航运签订。2023 年 6 月 8 日，满强航运与前述两家公司签订承租方变更的更替协议。

（五）融资租赁合同

截至 2023 年 6 月 30 日，本公司及其控股子公司签订的正在履行的融资租赁合同如下：

序号	船舶名称	船舶种类	出租方	承租方	租赁期限	签订日期
1	GLORY GUANGZHOU	集装箱船	Glory Guangzhou Shipping Company Limited	SUPER GUANGZHOU SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	从实际交付日开始持续 180 个月	2017.04.10 签订原合同，2020.12.31 签订更替协议
2	GLORY ZHENDONG	集装箱船	Glory Zhendong Shipping Company Limited	SUPER ZHENDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	从实际交付日开始持续 120 个月	2017.02.14 签订原合同，2020.12.31 签订更替协议
3	GLORY SHENGDONG	集装箱船	Glory Shengdong Shipping Company Limited	SUPER SHENGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	从实际交付日开始持续 120 个月	2017.04.19 签订原合同，2020.12.31 签订更替协议
4	GLORY GUANDONG	集装箱船	Glory Guandong Shipping Company Limited	SUPER GUANDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED	从实际交付日开始持续 120 个月	2017.05.12 签订原合同，2020.12.31 签订更替协议

注 1：上述第 1 项原合同由出租方与 GLORY SEASON SHIPPING COMPANY LIMITED 签订，2020 年 12 月 31 日各方签订更替协议，承租方变更为 SUPER GUANGZHOU SHIPPING (HONG KONG) LIMITED。

注 2：上述第 2 项原合同由出租方与 GLORY SEASON SHIPPING COMPANY LIMITED 签订，2020 年 12 月 31 日各方签订更替协议，承租方变更为 SUPER ZHENDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED。

注 3：上述第 3 项原合同由出租方与 BLUE STAR SHIPPING COMPANY LIMITED 签订，2020 年 12 月 31 日各方签订更替协议，承租方变更为 SUPER SHENGDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED。

注 4：上述第 4 项原合同由出租方与 BLUE STAR SHIPPING COMPANY LIMITED 签订，2020 年 12 月 31 日各方签订更替协议，承租方变更为 SUPER GUANDONG SHIPPING (HONG KONG) LIMITED。

三、公司对外担保情况

截至本招股说明书签署日，发行人及其子公司不存在对合并报表范围外的其他主体提供担保的情况。

四、重大诉讼或仲裁事项

（一）发行人的诉讼与仲裁事项

截至本招股说明书签署日，本公司及其控股子公司尚未了结的标的金额在100万元以上的诉讼、仲裁情况如下：

1、沛华实业股份有限公司与海华轮船货损损害赔偿纠纷

2018年11月3日，沛华实业股份有限公司（以下称“沛华实业”）委托海华轮船运输集装箱，瑞柯船务代理有限公司（以下称“瑞柯船务”）是海华轮船在中国台湾的船舶代理，瑞柯船务代海华轮船签发载货证券并收取运费。该集装箱由海华轮船运输至上海港时，外观发生变形，相关货物离岸出口报单为6,959,737新台币。

2019年10月22日，沛华实业向中国台湾士林地方法院提起诉讼，请求海华轮船、瑞柯船务承担连带赔偿责任，共计6,959,737新台币。

2022年10月17日，中国台湾士林地方法院判决驳回沛华实业的诉讼请求。2022年11月，沛华实业向中国台湾高等法院提起上诉。

截至本招股说明书签署日，该案件尚在二审审理中。

上述纠纷系正常经营过程中发生的纠纷，一审判决中不涉及发行人责任的承担，诉讼标的金额占发行人营业收入及净资产的比例较低，对于发行人的净资产及盈利能力影响较小，不会对发行人的生产经营的稳定性、持续性产生重大不利影响，不会对发行人本次发行构成实质性法律障碍。

2、海华轮船与长航全球有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷

长航全球有限公司（以下称“长航全球”）委托海华轮船于2018年4月23日将6只载有货物的集装箱从中国香港运输至越南，并签发了2018年4月23日的提单。海华轮船按照运输合同履行了运输义务，于2018年4月25日在越南卸货。但长航全球并未按照运输合同约定按时在越南提货，也未将空集装箱归还给海华轮船。

2019年6月3日，海华轮船向中国香港特别行政区区域法院提起诉讼，请求长航全球承担截至起诉之日的滞期费用71,610美元及截至集装箱实际退还之

日止的滞期费用。

2022年5月24日，中国香港特别行政区区域法院作出判决，长航全球向海华轮船支付149,802美元及利息。

截至本招股说明书签署日，该案件尚在执行中。

上述纠纷系发行人控股子公司海华轮船作为原告且取得胜诉判决的纠纷，系正常经营过程中发生的纠纷，诉讼标的金额占发行人营业收入及净资产的比例较低，不会对发行人的生产经营的稳定性、持续性产生重大不利影响，不会对发行人本次发行构成实质性法律障碍。

3、锦诚国际厦门分公司与厦门永通物流有限公司海上货运代理合同纠纷

2021年5月17日，锦诚国际厦门分公司与厦门永通物流有限公司（以下简称“厦门永通”）签订《海运出口订舱协议》，约定厦门永通通过锦诚国际厦门分公司办理出口货物海运订舱相关事宜。2022年6月起，厦门永通因他案涉案遭致漳州海关稽查，相关经营活动受限，未能依约向锦诚国际厦门分公司按时支付费用。

2022年7月20日，锦诚国际厦门分公司向厦门海事法院提起诉讼，请求厦门永通向锦诚国际厦门分公司支付货运代理费1,268,758.51元及利息。2022年12月13日，厦门海事法院判决支持锦诚国际厦门分公司的诉讼请求。

截至2023年5月12日，锦诚国际厦门分公司债权仅受偿21,868.97元。2023年5月19日，因未发现厦门永通有其他可供执行财产，厦门海事法院裁定终止执行程序。

由于厦门永通的股东叶永鑫将其持有的厦门永通股权无偿转让给案外人，锦诚国际厦门分公司于2023年5月22日向厦门海事法院申请追加叶永鑫为被执行人。2023年8月29日，厦门海事法院裁定追加叶永鑫为被执行人，其在630万元的范围内对厦门永通在本案中不能清偿的债务承担补充赔偿责任。

截至本招股说明书签署日，厦门永通尚未履行完成相应支付义务。

上述纠纷系发行人控股子公司分支机构锦诚国际厦门分公司作为原告且取得胜诉判决的纠纷，系正常经营过程中发生的纠纷，诉讼标的金额占发行人营

业收入及净资产的比例较低，不会对发行人的生产经营的稳定性、持续性产生重大不利影响，不会对发行人本次发行构成实质性法律障碍。

（二）控股股东或实际控制人、董事、监事、高级管理人员的重大诉讼或仲裁事项

截至本招股说明书签署日，公司的控股股东、实际控制人以及公司的董事、监事、高级管理人员均不存在作为一方当事人的重大诉讼或仲裁事项，亦不存在尚未了结或可能面临的重大诉讼。

（三）发行人董事、监事、高级管理人员涉及刑事诉讼的情况

截至本招股说明书签署日，公司的董事、监事、高级管理人员均不存在涉及刑事诉讼的情况。

（四）发行人控股股东、实际控制人重大违法行为

报告期内，公司控股股东、实际控制人不存在贪污、贿赂、侵占财产、挪用财产或者破坏社会主义市场经济秩序的刑事犯罪，不存在欺诈发行、重大信息披露违法或者其他涉及国家安全、公共安全、生态安全、生产安全、公众健康安全等领域的重大违法行为。

最近三年一期内发行人控股股东及其分公司受到的行政处罚情况如下：

序号	处罚对象	处罚文书	处罚原因	处罚内容	日期	处罚机关
1	上海国际港务（集团）股份有限公司宜东集装箱码头分公司	（沪宝）应急罚（2020）28号	设备维修过程中发生一起安全事故，违反了《中华人民共和国安全生产法》第三十八条第一款、《上海市安全生产条例》第三十四条第一款的规定	依据《上海市安全生产条例》第六十二条第一款、《中华人民共和国安全生产法》第一百零九条第（一）项的规定，罚款人民币20万元	2020.05.20	上海市宝山区应急管理局
2	上海国际港务（集团）股份有限公司张华浜分公司	2420210041	在防汛墙保护范围内违反规定堆放货物，违反了《上海市防汛条例》第二十二第一款第三项的规定	依据《上海市防汛条例》第五十一条第一款的规定，单笔处罚款人民币4.5万元	2021.08.10	上海市水务局
3	上海国际港务（集团）股份有限公司张华浜分公司	2420210039			2021.08.10	上海市水务局
4	上海国际港务（集团）股份有限公司龙吴分公司	2210102083	港口、码头及其堆场未采取有效扬尘防治措施，《上海市大气污	依据《上海市大气污染防治条例》第九十八条第四款的规定，罚款3.1万元	2021.10.15	上海市交通委员会

序号	处罚对象	处罚文书	处罚原因	处罚内容	日期	处罚机关
5	上海国际港务（集团）股份有限公司龙吴分公司	2210102085	染防治条例》第五十七条的规定	依据《上海市大气污染防治条例》第九十八条第四款的规定，罚款1万元	2021.10.18	上海市交通委员会
6	上海国际港务（集团）股份有限公司煤炭分公司	2230105621	未采取有效扬尘防治措施	依据《上海市大气污染防治条例》第98条第4款，罚款人民币3.1万元	2023.04.04	上海市交通委员会执法总队
7	上海国际港务（集团）股份有限公司张华浜分公司	2230106438	未将安全评价报告以及落实情况报港口行政管理部门备案，违反了《港口危险货物安全管理规定》第28条第2款	依据《港口危险货物安全管理规定》第78条第1项的规定，罚款人民币0.5万元	2023.04.14	上海市交通委员会执法总队
8	上海国际港务（集团）股份有限公司煤炭分公司	（沪浦）应急罚（2023）执法36号	氧气、乙炔瓶库的防爆电气等安全设备投入使用前未检测，违反了《中华人民共和国安全生产法》第三十六条第一款	依据《中华人民共和国安全生产法》第九十九条第（二）项，罚款人民币2万元	2023.04.20	上海市浦东新区应急管理局
9	上海国际港务（集团）股份有限公司宜东集装箱码头分公司	2230106933	未定期组织演练，违反了《港口危险货物安全管理规定》第21条第4项	依据《港口危险货物安全管理规定》第73条第4项，罚款人民币1万元	2023.04.21	上海市交通委员会执法总队
10	上海国际港务（集团）股份有限公司龙吴分公司	2230109394	未采取有效扬尘防治措施	依据《上海市大气污染防治条例》第98条第4款，罚款人民币3万元	2023.06.06	上海市交通委员会执法总队

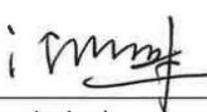
除上述已披露的情形，最近三年一期发行人控股股东及其分公司不存在其他违法违规行为。发行人控股股东已足额缴纳罚款并完成相应整改，上述行政处罚不属于重大违法违规行为，不会对发行人生产经营产生重大不利影响，对本次发行不构成实质性法律障碍。

第十一节 声明

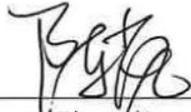
一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

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

全体董事签字：


庄晓晴


杨海丰


陈岚

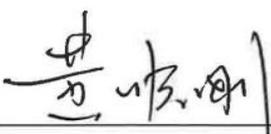

何彦


陈燕


陆荣鹤


韩国敏


管一民


黄顺刚

上海锦江航运（集团）股份有限公司



2023年11月30日

一、发行人及其全体董事、监事、高级管理人员声明

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

全体监事签字：



刘 贲



范怡茹



张 彦

全体高级管理人员签字：



陈 燕



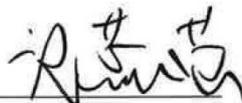
邱 倩



周卫东



赵小兵



汪蕊莹

上海锦江航运（集团）股份有限公司

2023年11月30日



二、发行人控股股东声明

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

控股股东：上海国际港务（集团）股份有限公司



法定代表人：

A handwritten signature in black ink, appearing to be "顾金山", written over a horizontal line.

顾金山

上海锦江航运（集团）股份有限公司



三、保荐人（主承销商）声明

本公司已对招股说明书进行核查，确认招股说明书的内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。



法定代表人：_____

王松（代）

保荐代表人：_____



袁 碧



李 懿

项目协办人：_____



王 也

国泰君安证券股份有限公司



2023年 11月 30日

保荐人董事长、总经理声明

本人已认真阅读上海锦江航运(集团)股份有限公司招股说明书的全部内容,确认招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对招股说明书真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

总经理(总裁):



王 松

董事长:



王松(代)

国泰君安证券股份有限公司

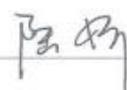
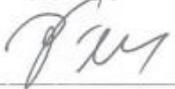
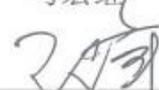
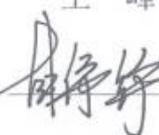
2023年 11月 30日



四、发行人律师声明

本所及经办律师已阅读上海锦江航运（集团）股份有限公司招股说明书，确认招股说明书与本所出具的法律意见书无矛盾之处。本所及经办律师对发行人在招股说明书中引用的法律意见书的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

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11月30日



普华永道

关于上海锦江航运(集团)股份有限公司 招股说明书的 会计师事务所声明

上海锦江航运(集团)股份有限公司董事会：

本所及签字注册会计师已阅读上海锦江航运(集团)股份有限公司首次公开发行 A 股股票招股说明书，确认招股说明书中引用的有关经审计的 2020、2021 及 2022 年度及截至 2023 年 6 月 30 日止 6 个月期间申报财务报表、经审阅的截至 2023 年 9 月 30 日止 9 个月期间财务报表、内部控制审核报告所针对的于 2023 年 6 月 30 日的财务报告内部控制及经核对的 2020、2021 及 2022 年度及截至 2023 年 6 月 30 日止 6 个月期间非经常性损益明细表的内容，与本所出具的上述审计报告、审阅报告、内部控制审核报告及非经常性损益明细表专项报告的内容无矛盾之处。本所及签字注册会计师对发行人在招股说明书中引用的上述审计报告、审阅报告、内部控制审核报告及非经常性损益明细表专项报告的内容无异议，确认招股说明书不致因完整准确地引用上述报告而导致在相应部分出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对本所出具的上述报告依据有关法律法规的规定承担相应的法律责任。

签字注册会计师


饶盛华



签字注册会计师


刘伟



刘伟

会计师事务所负责人


李丹



普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)

2023 年 11 月 30 日



普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)
中国上海市黄浦区湖滨路202号领展企业广场2座普华永道中心11楼 邮编200021
总机: +86 (21) 2323 8888, 传真: +86 (21) 2323 8800, www.pwccn.com

六、资产评估机构声明

本机构及签字资产评估师已阅读招股说明书，确认招股说明书与本机构出具的资产评估报告无矛盾之处。本机构及签字资产评估师对发行人在招股说明书中引用的资产评估报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

资产评估机构负责人： 
徐峰

签字注册资产评估师： 
陈林根


陈鸣皓

上海东洲资产评估有限公司
2023年11月30日





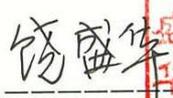
普华永道

关于上海锦江航运(集团)股份有限公司 招股说明书的 验资机构声明

上海锦江航运(集团)股份有限公司董事会:

本所及签字注册会计师已阅读上海锦江航运(集团)股份有限公司首次公开发行 A 股股票招股说明书, 确认招股说明书中引用的本所对上海锦江航运(集团)股份有限公司出具普华永道中天验字(2022)第 0284 号的以净资产折股投入注册资本的验资报告的内容, 与本所出具的上述验资报告的内容无矛盾之处。本所及签字注册会计师对发行人在招股说明书中引用的上述验资报告的内容无异议, 确认招股说明书不致因完整准确地引用上述验资报告而导致在相应部分出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏, 并对本所出具的上述验资报告依据有关法律法規的规定承担相应的法律责任。

签字注册会计师


饶盛华

签字注册会计师


刘伟

刘伟

会计师事务所负责人


李丹

李丹

普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)

2023年11月30日

普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)
中国上海市黄浦区湖滨路202号领展企业广场2座普华永道中心11楼 邮编200021
总机: +86 (21) 2323 8888, 传真: +86 (21) 2323 8800, www.pwccn.com

第十二节 附件

一、附件资料

- （一）发行保荐书；
- （二）上市保荐书；
- （三）法律意见书；
- （四）财务报告及审计报告；
- （五）公司章程（草案）；
- （六）落实投资者关系管理相关规定的安排、股利分配决策程序、股东投票机制建立情况；
- （七）与投资者保护相关的承诺；
- （八）发行人及其他责任主体作出的与发行人本次发行上市相关的其他承诺事项；
- （九）内部控制鉴证报告；
- （十）经注册会计师鉴证的非经常性损益明细表；
- （十一）股东大会、董事会、监事会、独立董事、董事会秘书制度的建立健全及运行情况说明；
- （十二）审计委员会及其他专门委员会的设置情况说明；
- （十三）募集资金具体运用情况；
- （十四）子公司、参股公司简要情况；
- （十五）其他与本次发行有关的重要文件。

二、查阅时间、地点

投资者可在发行期间每周一至周五上午 9:30-11:30，下午 13:00-15:00，于下列地点查阅上述备查文件：

（一）发行人：上海锦江航运（集团）股份有限公司

地址：上海市淮海中路 98 号金钟广场 15 楼

电话：021-53866646

传真：021-63904798

联系人：汪蕊莹

（二）保荐人（主承销商）：国泰君安证券股份有限公司

地址：上海市静安区新闻路 669 号博华广场 36 楼

电话：021-38676666

传真：021-38670666

联系人：袁碧、李懿

三、相关承诺事项**（一）本次发行前股东所持股份的限售安排、自愿锁定股份、延长锁定期限的承诺**

公司控股股东上港集团、股东国客中心分别承诺：

“1、在发行人股票在上海证券交易所上市之日起 36 个月之内，不转让或委托他人管理本公司于本次发行前直接或间接持有的发行人股份，也不由发行人回购本公司直接或间接持有的发行人该部分股份。

2、发行人上市后 6 个月内如发行人股票连续 20 个交易日的收盘价均低于发行价，或者上市后 6 个月期末（如该日不是交易日，则为该日后第一个交易日）收盘价低于发行价，本公司本次发行前持有发行人股票的锁定期限将自动延长 6 个月。若发行人上市后发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息行为的，上述发行价为除权除息后的价格。

3、发行人存在《上市规则》规定的可能触及重大违法强制退市情形的，自相关行政处罚事先告知书或者司法裁判作出之日起，至发行人股票终止上市并摘牌前，或收到相关行政机关相应行政处罚决定或者人民法院生效司法裁判，显示发行人未触及重大违法强制退市情形前，本公司承诺不减持发行人股票。

4、本公司减持发行人股票时，应依照《公司法》《证券法》、中国证券监督管理委员会和上海证券交易所的相关规定执行。

5、本公司将忠实履行承诺，如本公司违反上述承诺或法律强制性规定减持股票的，本公司将在中国证券监督管理委员会指定报刊上公开说明未履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉，且违规减持发行人股票所得归发行人所有。

6、如相关法律法规及规范性文件或中国证券监督管理委员会、上海证券交易所等证券监管机构对股份锁定期有其他要求，本公司同意对本公司所持发行人股份的锁定期进行相应调整。”

（二）本次发行前股东持股意向及减持意向的承诺

公司控股股东上港集团、股东国客中心分别承诺：

“1、本公司拟长期持有发行人股票，在所持发行人股票的锁定期满后，本公司拟减持股票的，将认真遵守中国证监会、上海证券交易所关于股东减持的相关规定，审慎制定股票减持计划。

2、本公司在持有发行人股票锁定期届满后两年内拟减持发行人股票的，减持价格不低于发行人本次公开发行股票的发价，并通过发行人在减持前三个交易日予以公告，并在相关信息披露文件中披露本公司减持原因、拟减持数量、未来持股意向、减持行为对发行人治理结构、股权结构及持续经营的影响。若发行人上市后发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息行为的，上述发价为除权除息后的价格。

3、本公司减持公司股份的方式应符合相关法律、法规、规章的规定，包括但不限于交易所集中竞价交易方式、大宗交易方式、协议转让方式等。如届时相关法律法规、中国证监会、上海证券交易所对本公司持有的发行人股份的减持另有要求的，本公司将按照相关要求执行。”

（三）稳定股价的措施和承诺

为稳定公司股价，保护中小股东和投资者利益，公司特制定《上海锦江航运（集团）股份有限公司上市后三年内稳定公司股价的预案》，并经公司第一

届董事会第六次会议、2022年第三次临时股东大会审议通过。公司及其控股股东、董事（不含独立董事）、高级管理人员关于稳定股价措施作出以下承诺：

1、启动股价稳定措施的条件

公司股票自挂牌上市之日后三年内连续 20 个交易日的收盘价均低于公司最近一年度经审计的每股净资产（最近一期审计基准日后，因利润分配、资本公积金转增股本、增发、配股等情况导致公司净资产或股份总数出现变化的，每股净资产相应进行调整，下同）且系非因不可抗力因素所致。

2、股价稳定措施的方式及顺序

股价稳定措施包括：（1）公司回购股票；（2）公司控股股东增持公司股票；（3）董事（独立董事除外）、高级管理人员增持公司股票等方式。

选用前述方式时应考虑：（1）不能导致公司不满足法定上市条件；（2）不能迫使控股股东、董事（独立董事除外）或高级管理人员履行要约收购义务。

股价稳定措施的实施顺序如下：

（1）第一选择为公司回购股票。

（2）第二选择为控股股东增持公司股票。启动该选择的条件为：在公司回购股票方案实施完成后，如公司股票仍未满足连续 5 个交易日的收盘价均已高于公司最近一年经审计的每股净资产之条件，并且控股股东增持公司股票不会致使公司将不满足法定上市条件或迫使控股股东的要约收购义务。

（3）第三选择为董事（独立董事除外）、高级管理人员增持公司股票。启动该选择的条件为：在公司回购股票、控股股东增持公司股票方案实施完成后，如公司股票仍未满足连续 5 个交易日的收盘价均已高于公司最近一年经审计的每股净资产之条件，并且董事（独立董事除外）、高级管理人员增持公司股票不会致使公司将不满足法定上市条件或迫使董事（独立董事除外）、高级管理人员的要约收购义务。

在履行完毕上述三项稳定股价措施后的 120 个交易日内，公司、控股股东、董事（独立董事除外）和高级管理人员的稳定股价义务自动解除。自履行完毕前述三项稳定股价措施后的第 121 个交易日开始，如果出现公司连续 20 个交

易日的收盘价均低于公司最近一年度经审计的每股净资产的情况，则公司、控股股东、董事（独立董事除外）和高级管理人员的稳定股价义务将按照前述（1）（2）（3）的顺序履行。

3、公司回购股票的实施程序

在达到触发启动股价稳定措施条件的情况下，公司董事会将按照《公司章程》的规定在达到触发启动股价稳定措施条件之日起 30 个工作日审议回购公司股票的方案并由公司公告。在满足法定条件下，公司董事会依照决议通过的实施回购股票的议案中所规定的价格区间、期限实施回购。

公司回购股份的资金为自有资金，回购股份的价格不超过最近一个会计年度经审计的每股净资产，回购股份的方式为集中竞价交易方式、要约方式或证券监督管理部门认可的其他方式。

若某一会计年度内公司股价多次触发上述需采取股价稳定措施条件的，公司将继续按照上述稳定股价预案执行，但应遵循以下原则：

（1）单次用于回购股份的资金金额不高于最近一个会计年度经审计的归属于母公司股东净利润的 20%；

（2）单一会计年度用以稳定股价的回购资金合计不超过最近一个会计年度经审计的归属于母公司股东净利润的 50%。

超过上述任一标准的，有关稳定股价措施在当年度不再继续实施。但如下一年度继续出现需启动稳定股价措施的情形时，公司将继续按照上述原则执行稳定股价预案。

除非出现下列情形，公司将在决议作出之日起 6 个月内回购股票：

（1）公司股票连续 5 个交易日的收盘价均已高于公司最近一年经审计的每股净资产；

（2）继续回购股票将导致公司不满足法定上市条件。

单次实施回购股票完毕或终止后，本次回购的公司股票应在实施完毕或终止之日起三年内注销，并及时办理公司减资程序。

如果公司未能履行前述回购义务，将依法向投资者赔偿相关损失。

4、控股股东增持公司股票的实施程序

（1）启动程序

在公司回购股票方案实施完成后，如仍未满足公司股票连续 5 个交易日的收盘价均已高于公司最近一年经审计的每股净资产之条件，并且控股股东增持公司股票不会致使公司将不满足法定上市条件或迫使控股股东的要约收购义务的情况下，在达到触发启动股价稳定措施条件的情况下，控股股东将在达到触发启动股价稳定措施条件之日起 30 个工作日内向公司提交增持公司股票的方案并由公司公告。

（2）控股股东增持公司股票的计划

在履行相应的公告等义务后，控股股东将在满足法定条件下依照方案中所规定的价格区间、期限实施增持。

控股股东增持股票的金额不超过控股股东上年度从公司领取的分红的合计值，增持股份的价格不超过最近一个会计年度经审计的每股净资产。公司不得为控股股东实施增持公司股票提供资金支持。

除非出现下列情形，控股股东将在增持方案公告之日起 6 个月内实施增持公司股票计划：

- 1) 公司股票连续 5 个交易日的收盘价均已高于公司最近一年度经审计的每股净资产；
- 2) 继续增持股票将导致公司不满足法定上市条件；
- 3) 继续增持股票将导致控股股东需要履行要约收购义务且控股股东未计划实施要约收购。

5、董事（独立董事除外）、高级管理人员增持公司股票的程序

在公司回购股票、控股股东增持公司股票方案实施完成后，如仍未满足公司股票连续 5 个交易日的收盘价均已高于公司最近一年经审计的每股净资产之条件，并且董事（独立董事除外）、高级管理人员增持公司股票不会致使公司将不满足法定上市条件或触发董事（独立董事除外）、高级管理人员的要约收购义务的情况下，董事（独立董事除外）、高级管理人员将在控股股东增持公

公司股票方案实施完成后 90 个工作日内增持公司股票，且用于增持股票的资金不超过其上一年度于公司取得薪酬总额，增持股份的价格不超过最近一个会计年度经审计的每股净资产。具体增持股票的数量等事项将提前公告。

董事（独立董事除外）、高级管理人员增持公司股票在达到以下条件之一的情况下终止：

- （1）公司股票连续 5 个交易日的收盘价均已高于公司最近一期经审计的每股净资产；
- （2）继续增持股票将导致公司不满足法定上市条件；
- （3）继续增持股票将导致需要履行要约收购义务且其未计划实施要约收购。

（四）股份回购和股份买回的措施和承诺

股份回购和股份买回的措施和承诺参见本节“三、相关承诺事项”之“（三）稳定股价的措施和承诺”、“（五）对欺诈发行上市的股份回购和股份买回承诺”及“（八）依法承担赔偿责任的承诺”。

（五）对欺诈发行上市的股份回购和股份买回承诺

1、公司承诺：

“1、本公司保证本次发行不存在任何欺诈发行的情形。

2、如有权部门或司法机关认定本公司不符合发行上市条件，以欺骗手段骗取发行注册并已经发行上市的，本公司将依法回购本次发行的全部新股。本公司将在有权部门或司法机关出具有关违法事实认定结果后的 30 个工作日内制定股份回购的具体方案，并提交本公司股东大会审议批准。本公司将根据股东大会批准或经相关监管部门批准或备案的回购方案完成回购。”

2、公司控股股东上港集团承诺：

“1、保证发行人本次发行上市不存在任何欺诈发行的情形。

2、如有权部门或司法机关认定发行人不符合发行上市条件，以欺骗手段骗取发行注册并已经发行上市的，本公司将购回已转让的原限售股份，同时督促发行人履行股份回购事宜的决策程序，并在发行人召开股东大会对回购股份做

出决议时，本公司将就該等回购事宜在股东大会上投赞成票。”

（六）填补被摊薄即期回报的措施及承诺

1、公司填补即期回报、增强持续回报能力的措施

为保证本次募集资金有效使用、有效防范股东即期回报被摊薄的风险和提高公司未来的持续回报能力，公司拟采取的具体措施如下：

（1）巩固和发展主营业务，提升公司综合竞争力和持续盈利能力

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、东南亚航线和国内航线。未来，公司将进一步提升运力、巩固和完善水上运输网络，紧密跟随市场发展趋势，大力开拓业务范围，扩大业务规模，提升公司综合竞争力和持续盈利能力。

（2）加强募集资金管理，保证募集资金合理合法使用

公司将严格按照《上市公司监管指引第 2 号——上市公司募集资金管理和使用的监管要求》和《上海证券交易所股票上市规则》等法规的要求，对募集资金进行专户管理，保证募集资金的合理使用，以提升募集资金的使用效率。

（3）加快募集资金投资项目实施，尽快获得预期投资收益

公司已对本次发行募集资金投资项目的可行性进行了充分论证，该等募集资金投资项目紧紧围绕公司主营业务，符合国家相关的产业政策，有利于扩大公司整体规模、优化运力结构并扩大市场份额，提升公司在部分航线上的运力投入和竞争力，有利于公司实现发展规划和目标，进一步提高公司竞争力和可持续发展能力，有利于实现并维护股东的长远利益。本次发行募集资金到位后，公司将加快推进募投项目建设，提高募集资金使用效率，争取早日达到预期目标，实现预期效益。

（4）强化投资者回报机制

为完善公司利润分配政策，增强利润分配的透明度，保护公众投资者的合法权益，公司已根据实际经营情况制定了对公司上市后适用的《公司章程（草案）》，对利润分配政策条款进行了详细约定。公司制定了未来三年分红回报规划，强化对投资者的收益回报，建立了对股东持续、稳定、科学的回报规划与

机制，对利润分配做出了制度性安排，有效保证本次发行上市后股东的回报。

如果本公司未能履行上述承诺，将在股东大会及中国证券监督管理委员会指定报刊上公开说明未履行承诺的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉。

上述各项措施为公司为本次发行募集资金有效使用的保障措施及防范本次发行摊薄即期回报风险的措施，不代表公司对未来利润做出的保证。

2、公司控股股东上港集团承诺：

“1、本公司承诺不越权干预发行人经营管理活动或侵占发行人利益；

2、若违反承诺给发行人或者其他股东造成损失的，本公司将依法承担补偿责任；

3、本承诺函出具日后，若中国证监会作出关于摊薄即期回报的填补措施及其承诺的其他监管规定，且上述承诺不能满足中国证监会该等规定时，本公司承诺届时将按照中国证监会的最新规定履行义务。

前述承诺是无条件且不可撤销的。若本公司前述承诺存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本公司将对发行人或其他股东给予充分、及时而有效的补偿。本公司若违反上述承诺或拒不履行上述承诺，本公司同意按照中国证监会和上海证券交易所等证券监管机构发布的有关规定、规则，对本公司作出相关处罚或采取相关管理措施。”

3、公司全体董事及高级管理人员承诺：

“1、本人承诺忠实、勤勉地履行职责，维护公司和全体股东的合法权益；

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

3、本人承诺对董事和高级管理人员的职务消费行为进行约束；

4、本人承诺不动用公司资产从事与其履行职责无关的投资、消费活动；

5、本人承诺将董事会或薪酬委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

6、如公司未来实施股权激励方案，本人承诺拟公布的股权激励的行权条件

与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

7、本承诺出具日后，若中国证监会作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定，且上述承诺不能满足中国证监会该等规定时，本人承诺届时将按照中国证监会的最新规定履行义务。

前述承诺是无条件且不可撤销的。若本人前述承诺存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本人将对公司或其股东给予充分、及时而有效的补偿。本人若违反上述承诺或拒不履行上述承诺，本人同意按照中国证监会和上海证券交易所等证券监管机构发布的有关规定、规则，对本人作出相关处罚或采取相关管理措施。”

（七）利润分配政策的承诺

经公司 2022 年第三次临时股东大会审议通过，本次发行前滚存的未分配利润，将由发行前公司的老股东和发行完成后公司新增加的社会公众股东共同享有。

为充分保障发行人股东的合法权益，为股东提供稳定持续的投资回报，促进股东投资收益最大化的实现，发行人承诺将严格遵守上市后适用的《公司章程》以及股东大会审议通过的《上海锦江航运（集团）股份有限公司上市后三年内分红回报规划》，实行积极的利润分配政策。

（八）依法承担赔偿责任的承诺

1、公司承诺：

“1、本公司承诺，《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招股说明书》（以下简称“招股说明书”）不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本公司对其真实性、准确性、完整性承担法律责任。

2、若有权部门或司法机关认定本公司招股说明书中存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，且对判断本公司是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，本公司将依法回购本次发行的全部新股。本公司将在有权部门出具有关违法事实认定结果后的 30 个工作日内制定股份回购的具体方案，并提交本公司股东大会审议批准。本公司将根据股东大会批准或经相关监管部门批准

或备案的回购方案完成回购，回购价格不低于本次发行的发行价并加算银行同期存款利息（若发行人上市后发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息行为的，上述发行价为除权除息后的价格）或相关监管机构认可的其他价格，法律法规另有规定的从其规定。

3、若因本公司招股说明书中存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券交易中遭受损失的，在该等违法事实被中国证监会、上海证券交易所或司法机关等有权机关作出处罚决定或判决后，本公司将依法赔偿投资者的直接经济损失。

4、若违反本承诺，本公司将在本公司股东大会及中国证监会、上海证券交易所指定媒体上公开说明未履行承诺的具体原因，并向股东和社会投资者道歉。若因违反上述承诺而被司法机关或行政机关作出相应裁判、决定，本公司将严格依法执行该等裁判、决定。”

2、公司控股股东上港集团承诺：

“1、本公司承诺，《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招股说明书》（以下简称“招股说明书”）不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本公司对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带法律责任。

2、若有权部门或司法机关认定发行人招股说明书中存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，且对判断发行人是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，本公司将购回已转让的原限售股份，同时督促发行人履行股份回购事宜的决策程序，并在发行人召开股东大会对回购股份做出决议时，本公司将就等回购事宜在股东大会上投赞成票。

3、若因发行人招股说明书中存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券交易中遭受损失的，在该等违法事实被中国证监会、上海证券交易所或司法机关等有权机关作出处罚决定或判决后，本公司将依法赔偿投资者的直接经济损失。

4、若违反本承诺，本公司将在发行人股东大会及中国证监会、上海证券交易所指定媒体上公开说明未履行承诺的具体原因，并向股东和社会投资者道歉，

并在违反上述承诺发生之日起停止转让直接或间接持有的发行人股份，直至本公司按照上述承诺采取相应赔偿措施并实施完毕时为止。若因违反上述承诺而被司法机关或行政机关作出相应裁判、决定，本公司将严格依法执行该等裁判、决定。”

3、公司全体董事、监事、高级管理人员承诺：

“1、本人承诺，《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招股说明书》（以下简称“招股说明书”）不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本人对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带法律责任。

2、若因发行人招股说明书中存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券交易中遭受损失的，在该等违法事实被中国证监会、上海证券交易所或司法机关等有权机关作出处罚决定或判决后，本人将依法赔偿投资者的直接经济损失。

3、若违反本承诺，本人将在发行人股东大会及中国证监会、上海证券交易所指定媒体上公开说明未履行承诺的具体原因，并向股东和社会投资者道歉。若因违反上述承诺而被司法机关或行政机关作出相应裁判、决定，本人将严格依法执行该等裁判、决定。

4、本人不因职务变更、离职等原因而放弃履行上述承诺。”

（九）关于避免同业竞争的承诺

为了避免同业竞争，保护发行人及其他股东利益，公司控股股东出具了《关于避免同业竞争的承诺函》，承诺内容如下：

“1、本公司确保锦江航运为本公司下属唯一的国际、国内海上集装箱运输业务平台，具体从事包括但不限于近洋航线、远洋航线和沿海航线的集装箱运输等业务；

2、截至本承诺函出具之日，本公司及本公司控制的其他企业（不包括锦江航运及其控制的企业，下同）不存在与锦江航运主营业务构成同业竞争的业务或经营活动；

3、本公司及本公司控制的其他企业不会以任何形式直接或间接地从事与锦江航运主营业务构成同业竞争的业务或经营活动；

4、如本公司及本公司控制的其他企业未来从任何第三方获得的任何商业机会与锦江航运主营业务构成同业竞争，则本公司及本公司控制的其他企业将立即通知锦江航运，并尽力将该商业机会让渡予锦江航运，及采取有利于避免和解决同业竞争的必要措施；

5、如锦江航运认为本公司及本公司控制的其他企业正在或将要从事的业务与其构成同业竞争，本公司将在符合相关法律法规的前提下，通过公平合理的途径对相关业务进行调整，以避免和解决该等同业竞争情形；

6、本公司不会利用本公司作为锦江航运控股股东的地位，损害锦江航运及其他股东（特别是中小股东）的合法权益；

7、如本公司违反上述承诺，因此给锦江航运或其他投资者造成损失的，本公司将向锦江航运或其他投资者依法承担赔偿责任；

8、上述承诺在本公司作为锦江航运控股股东期间持续有效。”

（十）关于减少并规范关联交易的承诺函

公司建立了规范的法人治理结构，拥有独立、完整的业务体系，资产、人员、财务、机构、业务等均独立于控股股东、实际控制人及其控制的其他企业，不存在日常生产经营严重依赖关联方的情况。

公司按照《公司法》《上市公司章程指引》等有关法律法规的规定，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》《关联交易管理办法》等规章制度，对关联交易的决策程序及关联董事、关联股东的回避表决制度进行了详细的规定。对于不可避免的关联交易，公司将严格执行上述规章制度，并进一步加强独立董事对关联交易的监督，以保证关联交易的公平、公正、公开，避免关联交易损害公司及股东利益。

同时，发行人控股股东上港集团出具了《关于规范和减少关联交易的承诺函》，承诺如下：

“1、本公司将充分尊重锦江航运的独立法人地位，保障锦江航运独立经营、

自主决策；

2、本公司以及本公司控制的其他企业（不包括锦江航运及其控制的企业，以下统称“关联企业”），将避免和减少与锦江航运之间发生不必要的关联交易，尽量控制关联企业与锦江航运之间关联交易对应的营业收入、成本费用或利润总额占锦江航运相应指标的比例不超过 30%；对于确有必要且无法避免的关联交易，将严格按照法律法规、《公司章程》和证券主管部门的有关规定履行审议程序，与锦江航运依法签订协议，履行信息披露义务，保证按照正常的商业条件进行；且本公司及关联企业不会利用控股股东或关联方的地位通过关联交易损害锦江航运及其他股东的合法权益；

3、本公司及关联企业将严格和善意地履行与锦江航运签订的各项关联交易协议，不会向锦江航运谋求超出该等协议约定的利益或者收益；

4、本公司及关联企业将不以任何方式违法违规占用锦江航运及其下属企业的资金、资产，亦不要求锦江航运及其下属企业为本公司及关联企业进行违规担保；

5、如本公司违反上述承诺，因此给锦江航运或其他投资者造成损失的，本公司将向锦江航运或其他投资者依法承担赔偿责任；

6、上述承诺在本公司作为锦江航运控股股东期间持续有效。”

（十一）本次发行相关中介机构的承诺

1、保荐人国泰君安承诺：

“本公司为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对该等文件的真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

因本公司为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，公司将依法先行赔偿投资者损失。”

2、发行人律师竞天公诚律师承诺：

“本所为发行人首次公开发行并上市制作、出具的文件不存在虚假记载、

误导性陈述或重大遗漏的情形。如证券监管机构、自律机构及证券交易所等有权部门认定本所为发行人首次公开发行制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，且给投资者造成损失的，本所将根据中国证券监督管理委员会等有权部门颁布的相关法律法规及规范性文件的规定，就本所负有责任的部分依法赔偿投资者损失，但有证据证明本所无过错的除外。”

3、发行人审计和验资机构普华永道会计师承诺：

“本所对上海锦江航运（集团）股份有限公司（以下简称“锦江航运”）2020年度、2021年度、2022年度及截至2023年6月30日止六个月期间的财务报表进行了审计，于2023年9月28日出具了普华永道中天审字（2023）第11037号审计报告。本所审核了锦江航运于2023年6月30日的财务报告内部控制，于2023年9月28日出具了普华永道中天特审字（2023）第3006号内部控制审核报告。本所对锦江航运2020年度、2021年度、2022年度及截至2023年6月30日止六个月期间的非经常性损益明细表执行了鉴证业务，于2023年9月28日出具了普华永道中天特审字（2023）第3005号非经常性损益明细表专项报告。

本所确认，对本所出具的上述报告的真实性和完整性依据有关法律法规的规定承担相应的法律责任，包括如果本所出具的上述报告有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将依法赔偿投资者损失。”

4、资产评估机构东洲评估承诺：

“本公司为发行人首次公开发行股票并上市制作、出具的文件不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的情形；若因本公司为发行人首次公开发行股票并上市制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成直接经济损失的，本公司将依法承担赔偿责任。”

（十二）关于未能履行承诺的约束措施的承诺

1、公司承诺：

“如本公司未能履行在首次公开发行股票并上市过程中所作出的各项公开承诺事项，将采取如下措施予以约束：

1、在股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明承诺未能履行、无法全部履行或无法按期履行的具体原因并向本公司股东和社会公众投资者公开道歉；

2、在有关监管机关要求的期限内予以纠正或提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护投资者的权益；

3、因本公司未履行相关承诺事项，致使投资者在证券交易中遭受损失的，本公司将依法向投资者承担赔偿责任；

4、对本公司该等未履行承诺的行为负有责任的股东暂停分配利润，直至相关承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕；

5、对本公司该等未履行承诺的行为负有个人责任的董事、监事、高级管理人员调减或停发薪酬或津贴，直至相关承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕。”

2、公司控股股东上港集团、股东国客中心分别承诺：

“本公司如未能履行在发行人首次公开发行股票并上市过程中所作出的各项公开承诺事项，将采取如下措施予以约束：

1、在股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明承诺未能履行、无法全部履行或无法按期履行的具体原因并向发行人其他股东和社会公众投资者公开道歉；

2、在有关监管机关要求的期限内予以纠正或提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护发行人及投资者的权益；

3、本公司同意因违反承诺所产生的收益全部归发行人所有；

4、因本公司未履行相关承诺事项，致使投资者在证券交易中遭受损失的，本公司将依法向投资者承担赔偿责任；

5、如果违反上述承诺，发行人有权暂扣本公司应得的现金分红，同时不得转让本公司直接或间接持有的发行人股份，直至本公司履行相关承诺。”

3、公司全体董事、监事、高级管理人员承诺：

“本人如未能履行在发行人首次公开发行股票并上市过程中所作出的各项

公开承诺事项，将采取如下措施予以约束：

1、在股东大会及中国证监会指定报刊上公开说明承诺未能履行、无法全部履行或无法按期履行的具体原因并向发行人股东和社会公众投资者公开道歉；

2、在有关监管机关要求的期限内予以纠正或提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护发行人投资者的权益；

3、本人同意因违反承诺所产生的收益全部归发行人所有；

4、因本人未履行相关承诺事项，致使投资者在证券交易中遭受损失的，本人将依法向投资者承担赔偿责任；

5、如果违反上述承诺，发行人有权立即停发本人应在发行人领取的薪酬、津贴，直至本人履行相关承诺。”

（十三）其他承诺事项

公司根据《监管规则适用指引—关于申请首发上市企业股东信息披露》的相关要求，对公司股东信息披露事项承诺如下：

“1、本公司已依法在本次发行的申报文件中真实、准确、完整的披露了股东信息，履行了信息披露义务。

2、本公司历史沿革中不存在股权代持、委托持股等情形，不存在股权争议或潜在纠纷等情形。

3、本公司股东均具备持有本公司股份的主体资格，不存在以下情形：

（1）法律法规规定禁止持股的主体直接或间接持有本公司股份的情形；

（2）除本公司在招股说明书中披露的情形外，本次发行的中介机构或其负责人、高级管理人员、经办人员直接或间接持有本公司股份情形；

（3）以本公司股权进行不当利益输送情形。

4、本公司及本公司股东已及时向本次发行的中介机构提供了真实、准确、完整的资料，积极和全面配合了本次发行的中介机构开展尽职调查。

5、若本公司违反上述承诺，将承担由此产生的一切法律后果。”

四、发行人股东大会、董事会、监事会、独立董事、董事会秘书制度的建立健全及运行情况

（一）股东大会制度的建立健全及运行情况

公司制定了《股东大会议事规则》，自公司设立以来，股东大会一直按照《公司法》《公司章程》和《股东大会议事规则》的规定规范运作。

1、股东的权利及义务

根据《公司章程》的规定，公司股东享有下列权利：“（一）依照其所持有的股份份额获得股利和其他形式的利益分配；（二）依法请求、召集、主持、参加或者委派股东代理人参加股东大会，并行使相应的表决权；（三）对公司的经营进行监督，提出建议或者质询；（四）依照法律、行政法规及本章程的规定转让、赠与或质押其所持有的股份；（五）查阅本章程、股东名册、公司债券存根、股东大会会议记录、董事会会议决议、监事会会议决议、财务会计报告；（六）公司终止或者清算时，按其所持有的股份份额参加公司剩余财产的分配；（七）对股东大会作出的公司合并、分立决议持异议的股东，要求公司收购其股份；（八）法律、行政法规、部门规章或本章程规定的其他权利。”

根据《公司章程》的规定，公司股东承担下列义务：“（一）遵守法律、行政法规和本章程，保守公司商业秘密；（二）依其所认购的股份和入股方式缴纳股金；（三）除法律、法规规定的情形外，不得退股；（四）不得滥用股东权利损害公司或者其他股东的利益；不得滥用公司法人独立地位和股东有限责任损害公司债权人的利益；公司股东滥用股东权利给公司或者其他股东造成损失的，应当依法承担赔偿责任；公司股东滥用公司法人独立地位和股东有限责任，逃避债务，严重损害公司债权人利益的，应当对公司债务承担连带责任；（五）法律、行政法规及本章程规定应当承担的其他义务。”

2、股东大会的职权

根据《公司章程》和《股东大会议事规则》，股东大会是公司的权力机构，依法行使下列职权：“（一）决定公司的经营方针和投资计划；（二）选举和更换非由职工代表担任的董事、监事，决定有关董事、监事的报酬事项；（三）审议批准董事会的报告；（四）审议批准监事会报告；（五）审议批准公司的

年度财务预算方案、决算方案；（六）审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；（七）对公司增加或者减少注册资本作出决议；（八）对发行公司债券作出决议；（九）对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式作出决议；（十）修改本章程；（十一）对公司聘用、解聘会计师事务所作出决议；（十二）审议批准第四十五条规定的担保事项；（十三）审议公司在一年内购买、出售重大资产超过公司最近一期经审计总资产 30%的事项；（十四）审议批准变更募集资金用途事项；（十五）审议股权激励计划和员工持股计划；（十六）审议法律、行政法规、部门规章或本章程规定应当由股东大会决定的其他事项。上述股东大会的职权不得通过授权的形式由董事会或其他机构和个人代为行使。”

3、股东大会议事规则

《公司章程》第六节第七十八条规定：“股东大会决议分为普通决议和特别决议。股东大会作出普通决议，应当由出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的 1/2 以上（不包含本数）通过。股东大会作出特别决议，应当由出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的 2/3 以上（不包含本数）通过。”

《公司章程》第六节第七十九条规定：“下列事项由股东大会以普通决议通过：（一）董事会和监事会的工作报告；（二）董事会拟定的利润分配方案和弥补亏损方案；（三）董事会和监事会成员的任免及其报酬和支付方法；（四）公司年度预算方案、决算方案；（五）公司年度报告；（六）除法律、行政法规规定或者本章程规定应当以特别决议通过以外的其他事项。”

《公司章程》第六节第八十条规定：“第八十条下列事项由股东大会以特别决议通过：（一）公司增加或者减少注册资本；（二）公司的分立、分拆、合并、解散和清算；（三）本章程的修改；（四）公司在一年内购买、出售重大资产或者担保金额超过公司最近一期经审计总资产 30%的；（五）股权激励计划；（六）法律、行政法规或本章程规定的，以及股东大会以普通决议认定会对公司产生重大影响的、需要以特别决议通过的其他事项。”

4、股东大会运行情况

自股份公司设立以来，公司股东大会一直根据《公司法》《公司章程》和《股东大会议事规则》的规定规范运作。

截至本招股说明书签署日，公司历次股东大会召开情况如下：

序号	时间	会议名称
1	2022年3月28日	创立大会暨第一次股东大会
2	2022年5月27日	2021年年度股东大会
3	2022年8月1日	2022年第一次临时股东大会
4	2022年9月27日	2022年第二次临时股东大会
5	2022年10月31日	2022年第三次临时股东大会
6	2023年3月21日	2022年年度股东大会
7	2023年9月20日	2023年第一次临时股东大会

（二）董事会制度的建立健全及运行情况

公司建立健全了董事会及董事会议事规则。《公司章程》及《董事会议事规则》对董事会的职权、召开方式与条件、表决方式等做了明确规定。

1、董事会构成

公司设董事会，对股东大会负责。董事会由 9 名董事组成，其中独立董事 3 名，至少有 1 名为会计专业人士；职工代表董事 1 名。董事会设董事长 1 人。董事会中的职工代表由公司职工通过职工代表大会、职工大会或者其他形式民主选举产生。董事长为公司法定代表人，由董事担任，以全体董事的过半数选举产生和罢免。董事由股东大会选举或更换，任期三年。董事任期届满，可连选连任。董事在任期届满以前，股东大会不能无故解除其职务。

2、董事会的职权

根据《公司章程》，董事会行使下列职权：“（一）召集股东大会，并向股东大会报告工作；（二）执行股东大会的决议；（三）决定公司的经营计划和投资方案；（四）制订公司的年度财务预算方案、决算方案；（五）制订公司的利润分配方案和弥补亏损方案；（六）制订公司增加或者减少注册资本、发行债券或其他证券及上市方案；（七）拟订公司重大收购、收购本公司股票或者合并、分立、解散及变更公司形式的方案；（八）在股东大会授权范围内，

决定公司对外投资、收购出售资产、资产抵押、对外担保事项、委托理财、关联交易、对外捐赠等事项；（九）决定公司内部管理机构的设置；（十）决定聘任或者解聘公司经理、董事会秘书及其他高级管理人员，并决定其报酬事项和奖惩事项；根据经理的提名，决定聘任或者解聘公司副经理、财务负责人等高级管理人员，并决定其报酬事项和奖惩事项；（十一）制订公司的基本管理制度；（十二）制订本章程的修改方案；（十三）向股东大会提请聘请或更换为公司审计的会计师事务所；（十四）听取公司总经理的工作汇报并检查总经理的工作；（十五）法律、行政法规、部门规章或本章程授予的其他职权。超过股东大会授权范围的事项，应当提交股东大会审议。”

3、董事会议事规则

《董事会议事规则》第四条规定：“董事会会议分为定期会议和临时会议。董事会每年应当至少在上下两个半年度各召开一次定期会议。”

《董事会议事规则》第六条规定：“有下列情形之一的，董事会应当召开临时会议：（一）代表 1/10 以上表决权的股东提议时；（二）1/3 以上董事提议时；（三）监事会提议时；（四）董事长认为必要时；（五）1/2 以上独立董事提议时；（六）总经理提议时；（七）《公司章程》规定的其他情形。”

《董事会议事规则》第十二条规定：“董事会会议应当有过半数董事出席方可举行。监事可以列席董事会会议；总经理和董事会秘书应当列席董事会会议。会议主持人认为有必要的，可以通知其他有关人员列席董事会会议。”

《董事会议事规则》第二十条规定：“除本议事规则第二十一条规定的情形外，董事会审议通过会议提案并形成相关决议，必须有公司全体董事人数之过半数的董事对该提案投赞成票。对于董事会权限范围内的担保事项，除应当经全体董事的过半数审议通过外，还应当经出席董事会会议的三分之二以上董事审议通过。法律、行政法规和《公司章程》规定董事会形成决议应当取得更多董事同意的，从其规定。”

《董事会议事规则》第二十一条规定：“出现下述情形的，董事应当对有关提案回避表决：（一）《关联交易管理办法》规定董事应当回避的情形；（二）董事本人认为应当回避的情形；（三）本公司《公司章程》规定的因董

事与会议提案所涉及的企业有关联关系而须回避的其他情形。

在董事回避表决的情况下，有关董事会会议由过半数的无关联关系董事出席即可举行，形成决议须经全体无关联关系董事过半数通过，法律、行政法规和《公司章程》规定需更多董事通过的事项，也需经更多无关联关系董事通过。出席会议的无关联关系董事人数不足 3 人的，不得对有关提案进行表决，而应当将该事项提交股东大会审议。”

《董事会议事规则》第三十条规定：“董事会会议档案，包括会议通知和会议材料、会议签到簿、董事代为出席的授权委托书、会议录音资料、表决票、经与会董事签字确认的会议记录、会议纪要、决议记录、决议公告等，由董事会秘书负责保存。董事会会议档案的保存期限不少于 10 年。”

4、董事会运行情况

自股份公司设立以来，董事会一直严格按照有关法律、法规和《公司章程》的规定规范运作，并严格履行相关召集程序及信息披露义务，召开的历次董事会在召集、表决事项、表决程序等方面均严格按照《公司法》《公司章程》及《董事会议事规则》的规定规范运作。

截至本招股说明书签署日，股份公司历次董事会召开情况如下：

序号	时间	会议名称
1	2022 年 3 月 28 日	第一届董事会第一次会议
2	2022 年 4 月 25 日	第一届董事会第二次会议
3	2022 年 7 月 15 日	第一届董事会第三次会议
4	2022 年 8 月 1 日	第一届董事会第四次会议
5	2022 年 9 月 9 日	第一届董事会第五次会议
6	2022 年 10 月 14 日	第一届董事会第六次会议
7	2022 年 10 月 31 日	第一届董事会第七次会议
8	2023 年 1 月 30 日	第一届董事会第八次会议
9	2023 年 2 月 20 日	第一届董事会第九次会议
10	2023 年 2 月 28 日	第一届董事会第十次会议
11	2023 年 3 月 21 日	第一届董事会第十一次会议
12	2023 年 9 月 5 日	第一届董事会第十二次会议
13	2023 年 9 月 22 日	第一届董事会第十三次会议

序号	时间	会议名称
14	2023年9月28日	第一届董事会第十四次会议

（三）监事会制度的建立健全及运行情况

公司制定了《监事会议事规则》，公司监事严格按照《公司章程》和《监事会议事规则》的规定行使自己的权利和履行自己的义务。

1、监事会构成

公司设监事会。监事会由 3 名监事组成，其中职工代表出任的监事 1 名。监事会中的职工代表由公司职工通过职工代表大会、职工大会或者其他形式民主选举产生。公司监事会设主席 1 人。监事会主席由全体监事过半数选举产生。监事会主席召集和主持监事会会议；监事会主席不能履行职务或者不履行职务的，由半数以上（不包含本数）监事共同推举一名监事召集和主持监事会会议。

2、监事会的职权

根据《公司章程》，监事会行使下列职权：“（一）检查公司财务；（二）对董事、高级管理人员执行公司职务的行为进行监督，对违反法律、行政法规、本章程或者股东大会决议的董事、高级管理人员提出罢免的建议；（三）当董事、高级管理人员的行为损害公司的利益时，要求董事、高级管理人员予以纠正；（四）提议召开临时股东大会，在董事会不履行《公司法》规定的召集和主持股东大会职责时召集和主持股东大会；（五）向股东大会提出提案；（六）依照《公司法》第一百五十一条的规定，对董事、高级管理人员提起诉讼；（七）发现公司经营情况异常，可以进行调查；必要时，可以聘请会计师事务所、律师事务所等专业机构协助其工作，费用由公司承担。”

3、监事会议事规则

《监事会议事规则》第三条规定：“监事会会议分为定期会议和临时会议。监事会定期会议每六个月至少召开一次。出现下列情况之一的，监事会应当在十日内召开临时会议：（一）任何监事提议召开时；（二）董事会通过的决议违反了法律、法规、规章、监管部门的规定、《公司章程》或者公司股东大会决议时；（三）董事和高级管理人员的不当行为可能给公司造成重大损害或者在市场中造成恶劣影响时；（四）公司、董事、监事、高级管理人员被股东提

起诉讼时；（五）公司、董事、监事、高级管理人员受到证券监管部门处罚或者被上海证券交易所公开谴责时；（六）证券监管部门要求召开时；（七）《公司章程》规定的其他情形。”

《监事会议事规则》第七条规定：“召开监事会定期会议和临时会议，监事会办公室应当分别提前十日和三日将盖有监事会印章的书面会议通知，通过直接送达、传真、电子邮件或者其他方式，提交全体监事。情况紧急，需要尽快召开监事会临时会议的，可以随时通过口头或者电话等方式发出会议通知，但召集人应当在会议上做出说明。”

《监事会议事规则》第十条规定：“监事会会议应当有过半数的监事出席方可举行。监事会会议召集人（会议主持人）认为必要时，可以要求公司董事会秘书和证券事务代表列席监事会会议。”

《监事会议事规则》第十二条规定：“监事会会议的表决实行一人一票，以记名和书面等方式进行。监事的表决意向分为同意、反对和弃权。与会监事应当从上述意向中选择其一，未做选择或者同时选择两个以上意向的，会议主持人应当要求该监事重新选择，拒不选择的，视为弃权；中途离开会场不回而未做选择的，视为弃权。监事会形成决议应当经全体监事过半数同意。”

《监事会议事规则》第十四条规定：“监事会办公室工作人员应当对现场会议做好记录。会议记录应当包括以下内容：（一）会议届次和召开的时间、地点、方式；（二）会议通知的发出情况；（三）会议召集人和主持人；（四）会议出席情况；（五）会议审议的提案、每位监事对有关事项的发言要点和主要意见、对提案的表决意向；（六）每项提案的表决方式和表决结果（说明具体的同意、反对、弃权票数）；（七）与会监事认为应当记载的其他事项。对于以通讯方式召开的监事会会议，监事会办公室应当参照上述规定，整理会议记录。”

《监事会议事规则》第十六条规定：“监事会会议档案，包括会议通知、会议材料、会议签到簿、会议音像资料、表决票、经与会监事签字确认的会议记录、决议公告等，由监事会办公室或者监事会主席指定的专人负责保管。监事会会议档案的保存期限为十年以上。”

4、监事会运行情况

自股份公司设立以来，监事会一直严格按照有关法律、法规和《公司章程》的规定规范运作，召开的历次监事会在召集、表决事项、表决程序等方面均严格按照《公司法》《公司章程》及《监事会议事规则》的规定规范运作。

截至本招股说明书签署日，股份公司历次监事会召开情况如下：

序号	时间	会议名称
1	2022年3月28日	第一届监事会第一次会议
2	2022年4月25日	第一届监事会第二次会议
3	2022年10月14日	第一届监事会第三次会议
4	2022年10月31日	第一届监事会第四次会议
5	2023年2月20日	第一届监事会第五次会议
6	2023年2月28日	第一届监事会第六次会议
7	2023年9月22日	第一届监事会第七次会议
8	2023年9月28日	第一届监事会第八次会议

（四）独立董事制度的建立健全及运行情况

公司依照《公司法》《上市公司治理准则》等法律法规、规范性文件及《公司章程》的有关规定，制定并由股东大会审议通过《独立董事工作制度》，对独立董事任职资格、选聘、职责、工作条件等做了详细规定。独立董事按照《公司章程》及《独立董事工作制度》履行职责。

1、独立董事构成

2022年8月1日，经公司2022年第一次临时股东大会审议通过，选举韩国敏、管一民、黄顺刚为公司第一届董事会独立董事成员，其中管一民为会计专业人士。公司9名董事会成员中，独立董事人数为3名。

2、独立董事的职权

《独立董事工作制度》第二十条规定：“为了充分发挥独立董事的作用，独立董事除应当具有法律、法规、规范性文件及《公司章程》赋予董事的职权外，还享有如下特别职权：（一）重大关联交易（指公司拟与关联人达成的总额高于300万元且高于公司最近经审计净资产值的0.5%的关联交易）应由独立董事事前认可；独立董事做出判断前，可以聘请中介机构出具独立财务顾问

报告，作为其判断的依据；（二）向董事会提议聘用或解聘会计师事务所；（三）向董事会提请召开临时股东大会；（四）提议召开董事会会议；（五）可以在股东大会召开前公开向股东征集投票权；（六）独立聘请外部审计机构和咨询机构，对公司的具体事项进行审计和咨询；独立董事行使前款第（一）项至第（五）项职权，应当取得全体独立董事的二分之一以上同意；行使前款第（六）项职权，应当经全体独立董事同意。第（一）（二）项事项应由二分之一以上独立董事同意后，方可提交董事会讨论。如上述提议未被采纳或上述职权不能正常行使，公司应当将有关情况向股东大会报告。”

《独立董事工作制度》第二十二条规定：“独立董事除履行董事的职责及上述特别职权外，还应当对以下事项向董事会或股东大会发表独立意见：（一）提名、任免董事；（二）聘任或解聘高级管理人员；（三）公司董事、高级管理人员的薪酬；（四）聘用、解聘会计师事务所；（五）因会计准则变更以外的原因作出会计政策、会计估计变更或重大会计差错更正；（六）公司的财务会计报告、内部控制被会计师事务所出具非标准无保留审计意见；（七）内部控制评价报告；（八）相关方变更承诺的方案；（九）优先股发行对公司各类股东权益的影响；（十）利润分配政策、利润分配方案及现金分红方案；（十一）需经董事会审议的关联交易、提供担保（不含对合并报表范围内子公司提供担保）、委托理财、提供财务资助、募集资金使用、股票及其衍生品种投资等重大事项；（十二）重大资产重组方案、管理层收购、股权激励计划、员工持股计划、回购股份方案、公司关联人以资抵债方案；（十三）公司拟决定其股票不再在证券交易所交易；（十四）独立董事认为可能损害中小股东合法权益的事项；（十五）法律、行政法规、规范性文件和《公司章程》规定的其他事项。”

《独立董事工作制度》第二十三条规定：“独立董事应当就上述事项发表以下几类意见之一：同意；保留意见及其理由；反对意见及其理由；无法发表意见及其障碍。所发表的意见应明确、清楚。”

3、独立董事履行职责情况

自公司聘任独立董事以来，公司独立董事依照有关法律、法规和《公司章程》勤勉尽责地履行职权，积极参与公司决策，对完善公司的法人治理结构和

规范公司运作发挥了积极的作用。

（五）董事会秘书制度的建立健全及运行情况

1、董事会秘书的设置

根据《公司章程》规定，公司设董事会秘书，负责公司股东大会和董事会会议的筹备、文件保管以及公司股东资料管理等事宜。

2022年3月28日，经公司第一届董事会第一次会议审议批准，公司聘请汪蕊莹担任公司董事会秘书。

2、董事会秘书的职权

《董事会秘书工作细则》第六条规定：“董事会秘书的工作职责为：协助公司及董事处理董事会的日常工作，持续向董事提供、提醒并确保其了解有关公司运作的法律、行政法规的规定及要求，协助董事及总经理在行使职权时切实履行法律、行政法规以及《公司章程》的有关规定；负责董事会、股东大会文件的组织和准备工作，作好会议记录，保证会议决策符合法定程序，并掌握董事会决议执行情况；负责组织协调与公司股东等投资者的关系，增强公司运作、决策、管理的透明度；负责与中介机构及有关主管机关的联络，协调处理公共关系。”

3、董事会秘书履行职责情况

董事会秘书自任职以来依法筹备了历次董事会会议及股东大会会议，确保了公司董事会和股东大会的依法召开。

五、审计委员会及其他专门委员会的设置情况说明

2022年8月1日，经公司2022年第一次临时股东大会审议通过，公司在董事会下设立审计委员会、战略委员会、预算委员会和提名、薪酬与考核委员会，并审议通过了《董事会战略委员会实施细则》《董事会审计委员会实施细则》《董事会预算委员会实施细则》和《董事会提名、薪酬与考核委员会实施细则》，董事会各专门委员会的设置情况如下：

（一）审计委员会

审计委员会是董事会根据《公司章程》设立的专门工作机构，成员由三名董事组成，本届审计委员会主任委员：管一民，委员：黄顺刚、何彦。

根据《董事会审计委员会实施细则》第七条规定，审计委员会的主要职责为：“（一）监督及评估外部审计机构工作；（二）监督及评估内部审计工作；（三）审阅公司的财务报告并对其发表意见；（四）监督及评估公司的内部控制；（五）协调管理层、内部审计部门及相关部门与外部审计机构的沟通；（六）负责法律法规、《公司章程》和董事会授权的其他事宜。审计委员会应当就其认为必须采取的措施或者改善的事项向董事会报告，并提出建议。”

（二）战略委员会

战略委员会是董事会根据《公司章程》设立的专门工作机构，成员由三名董事组成，本届战略委员会主任委员：庄晓晴，委员：韩国敏、陈燕。

根据《董事会战略委员会实施细则》第七条规定，战略委员会的主要职责为：“（一）对公司长期发展战略、中长期发展规划进行研究并提出建议；（二）对须经董事会或股东大会批准的公司的重大投资、融资、资本运作、资产经营项目进行研究并提出建议；（三）对其他影响公司发展的重大事项进行研究并提出建议；（四）董事会授权的其他事宜。”

（三）预算委员会

预算委员会是董事会根据《公司章程》设立的专门工作机构，成员由三名董事组成，本届预算委员会主任委员：陈燕，委员：管一民、杨海丰。

根据《董事会预算委员会实施细则》第七条规定，预算委员会的主要职责为：“（一）研究预算编制的原则、程序和方法；（二）审查年度预算方案，并向董事会提出建议；（三）检查年度预算的执行情况，并对执行结果发表意见；（四）公司董事会授权的其他事宜。”

（四）提名、薪酬与考核委员会

提名、薪酬与考核委员会是董事会根据《公司章程》设立的专门工作机构，成员由三名董事组成，本届提名、薪酬与考核委员会主任委员：韩国敏，委员：

黄顺刚、陈岚。

根据《董事会提名、薪酬与考核委员会实施细则》第八条规定，提名、薪酬与考核委员会的主要职责为：“（一）研究董事、高级管理人员的选择标准和程序并提出建议；（二）遴选合格的董事和高级管理人员的人选；（三）对董事人选和高级管理人选进行审核并提出建议；（四）研究高级管理人员的考核标准，进行考核并提出建议；（五）研究和审查非独立董事、高级管理人员的薪酬政策与方案；（六）董事会授权的其他事宜。”

六、落实投资者关系管理相关规定的安排、股利分配决策程序、股东投票机制建立情况

（一）信息披露制度及投资者关系管理规划

1、信息披露制度和流程建立健全情况

为规范公司信息披露行为，加强信息披露事务管理，保护投资者合法权益，公司已根据《公司法》《证券法》《上市公司信息披露管理办法》《上海证券交易所股票上市规则》等相关法律、法规、规范性文件的规定，制定了上市后适用的《信息披露管理制度》。《信息披露管理制度》对信息披露的一般规定，信息披露事务管理，信息披露的内容及形式，信息披露的流程等作出了明确规定，并明确了责任追究制度以及对违规人员的处理措施。公司建立了完善的投资者权益保护制度并严格执行，真实、准确、完整、及时地报送和披露信息，积极合理地实施利润分配政策，保证投资者依法获取公司信息、享有资产收益、参与重大决策和选择管理者等方面的权利。

2、投资者沟通渠道的建立情况及未来开展投资者关系管理的规划

公司已经根据《公司法》、《证券法》及中国证监会、上海证券交易所的相关要求，制定了上市后适用的《投资者关系管理制度》。该制度明确了投资者管理的方式和信息披露程序、工作内容和职责，同时确定投资者关系工作的基本原则、机构和工作对象，保证公司与投资者之间沟通及时、有效。

根据上市后适用的《投资者关系管理制度》，公司董事会秘书负责组织和协调投资者关系管理工作，公司董事会办公室为公司投资者关系工作专职部门，

负责公司投资者关系工作事务。董事会秘书汪蕊莹女士专门负责信息披露事务，联系方式如下：

联系人：汪蕊莹

电话：021-53866646

传真：021-63904798

电子信箱：ir@jjshipping.cn

公司上市后，将按照法律、法规及公司相关制度，真实、准确、完整地报送及披露信息，维护好投资者关系。

（二）本次发行完成前滚存利润的分配安排和已履行的决策程序

经公司 2022 年第三次临时股东大会审议通过，本次发行前滚存的未分配利润，将由发行前公司的老股东和发行完成后公司新增加的社会公众股东共同享有。

（三）股东投票机制

1、股东投票机制

公司 2022 年 10 月 31 日召开的 2022 年第三次临时股东大会审议通过了公司上市后适用的《公司章程（草案）》《股东大会议事规则》，制定了股东投票机制。

2、累积投票制

根据《公司章程（草案）》《股东大会议事规则》股东大会就选举二名及以上董事、监事进行表决时，应当实行累积投票制。董事会应当向股东公告候选董事、监事的简历和基本情况。前款所称累积投票制是指股东大会选举董事或者监事时，每一股份拥有与应选董事或者监事人数相同的表决权，股东拥有的表决权可以集中使用，即股东可以将其所持全部投票权集中投给 1 名候选人，也可以分散投给多名候选人。参加股东大会的股东所代表的有表决权的股份总数与应选出的董事、监事人数的乘积为有效投票权总数。

3、中小投资者单独计票机制

公司已建立中小投资者单独计票机制。根据《公司章程（草案）》和《股东大会议事规则》，股东大会审议影响中小投资者利益的重大事项时，对中小投资者表决应当单独计票。单独计票结果应当及时公开披露。

4、网络投票机制

根据《公司章程（草案）》和《股东大会议事规则》，股东大会将设置会场，以现场会议形式召开。公司还将提供网络投票的方式为股东参加股东大会提供便利。股东通过上述方式参加股东大会的，视为出席。股东大会采用网络方式的，应当在股东大会通知中明确载明网络方式的表决时间及表决程序。股东大会网络方式投票的开始时间，不得早于现场股东大会召开前一日下午 3:00，并不得迟于现场股东大会召开当日上午 9:30，其结束时间不得早于现场股东大会结束当日下午 3:00。股权登记日与会议日期之间的间隔应当不多于七个工作日。股权登记日一旦确认，不得变更。

5、征集投票权

根据《公司章程（草案）》和《股东大会议事规则》，公司董事会、独立董事、持有百分之一以上有表决权股份的股东或者依照法律、行政法规或者中国证监会的规定设立的投资者保护机构可以公开征集股东投票权。征集股东投票权应当向被征集人充分披露具体投票意向等信息。禁止以有偿或者变相有偿的方式征集股东投票权。除法定条件外，公司不得对征集投票权提出最低持股比例限制。

七、募集资金具体运用情况

关于募集资金具体运用情况，请参见本招股说明书“第七节 募集资金运用与未来发展规划”之“三、募集资金投资项目的具体情况”。

八、子公司、参股公司简要情况

关于子公司、参股公司的简要情况，请参见本招股说明书“第四节 发行人基本情况”之“六、发行人控股子公司、参股公司、分公司情况”。

九、其他与本次发行有关的重要文件

无。