

关于福建海通发展股份有限公司
向特定对象发行股票申请文件的
审核问询函中
有关财务会计问题的回复



致同会计师事务所（特殊普通合伙）

关于福建海通发展股份有限公司
向特定对象发行股票申请文件的审核问询函中
有关财务会计问题的回复

致同专字（2025）第 351A021559 号

上海证券交易所：

福建海通发展股份有限公司（以下简称“发行人”、“公司”或“海通发展”）于 2025 年 10 月 13 日收到上海证券交易所（以下简称“上交所”）出具的《关于福建海通发展股份有限公司向特定对象发行股票申请文件的审核问询函》（上证上审（再融资）〔2025〕295 号）（以下简称“问询函”），致同会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“我们”或“申报会计师”）本着勤勉尽责、诚实守信的原则，就问询函所列问题逐项进行了核查、落实和认真讨论，现回复如下，请予审核。

本回复中 2025 年 1-6 月或 2025 年 6 月 30 日的财务数据未经审计。



Grant Thornton

致同

问题3.关于经营情况

根据申报材料，1）报告期各期，发行人营业收入分别为204,603.25万元、170,534.37万元、365,876.75万元和180,031.13万元，主营业务毛利率分别为40.06%、15.01%、20.05%和11.65%，扣非归母净利润分别为66,873.21万元、17,599.75万元、50,499.05万元和8,583.14万元。2）报告期各期末，发行人应收账款账面价值分别为6,090.55万元、11,334.97万元、21,957.41万元和19,232.03万元。3）报告期各期末，发行人固定资产账面价值分别为95,512.46万元、209,086.25万元、388,862.58万元和428,492.81万元。4）报告期各期，公司经营活动产生的现金流量净额分别为79,890.64万元、20,022.39万元、101,524.21万元和39,142.84万元。

请发行人说明：（1）报告期各期公司归母净利润变动的原因及合理性，结合行业发展趋势、航运价格、成本构成等，量化分析公司毛利率变动原因，与同行业可比公司的变动趋势是否一致，是否存在毛利率及业绩持续下滑的风险，相关风险提示是否充分；（2）报告期内公司应收账款规模增长的原因，结合账龄、客户信用风险情况、逾期及期后回款等，说明应收账款坏账准备计提是否充分；（3）报告期内公司固定资产规模增长的原因及与相关投资活动现金流量的匹配性，结合报告期内运输设备使用情况、固定资产减值测试、与同行业可比公司的比较情况等，说明固定资产减值计提的充分性；（4）报告期内公司净利润和经营活动产生的现金流量净额存在较大差异的合理性。

请保荐机构及申报会计师核查并发表明确意见。

问题 3.1

报告期各期公司归母净利润变动的原因及合理性，结合行业发展趋势、航运价格、成本构成等，量化分析公司毛利率变动原因，与同行业可比公司的变动趋势是否一致，是否存在毛利率及业绩持续下滑的风险，相关风险提示是否充分

【回复】

一、报告期各期公司归母净利润变动的原因及合理性

2022 年度、2023 年度、2024 年度及 2025 年 1-6 月（以下简称：报告期内），公司归母净利润分别为 67,141.70 万元、18,504.34 万元、54,902.45 万元和 8,686.61

万元，业绩呈现一定波动性。

发行人上市以来业绩波动较大，主要系由于 2021 年以来境内外干散货海运市场价格波动性较大。同时，发行人正处于运力规模、经营规模快速增长的发展阶段，报告期各期因持续扩充运力而相应增加较多船舶维修保养成本、新购船舶在运营初期毛利表现存在偶发性的波动、为匹配业务规模的扩大公司亦持续充实经营团队并实施股权激励，以上各项因素的综合影响一定程度上加大了报告期内发行人的业绩波动。

2023 年度，公司业绩下滑的主要原因是受宏观经济疲软、行业周期趋势变动、地缘政治因素等外部因素综合影响，全球干散货航运业市场价格大幅下降。境外航区方面，2023 年度波罗的海干散货指数（以下简称：BDI）均值仅为 1,378 点，相较 2022 年度下降 28.72%；超灵便型散货船运价指数（以下简称：BSI，2023 年公司拥有的自营船舶均为超灵便型散货船）均值仅为 1,022 点，相较 2022 年度下降 49.26%。境内航区方面，2023 年，中国沿海散货运价指数（以下简称 CCBFI）均值为 1,014.91 点，同比下降 9.76%；其中煤炭运价指数均值为 993.42 点，同比下降 13.03%。受市场价格大幅下降的影响，公司当期毛利及毛利率大幅下降并导致业绩大幅下滑，同期同行业可比上市公司经营业绩也普遍出现了较大幅度的下滑，公司的业绩变动趋势与同行业可比上市公司一致。

2024 年度，公司实现主营业务收入及净利润同比增长，主要系 2024 年国际远洋干散货航运市场前三季度景气度有所回升，2024 年 BDI 均值同比回升 27.36%，受市场价格回升的有利影响，当期公司毛利及毛利率明显回升。另一方面，公司顺应市场变化趋势，适时扩大控制运力规模，全年新购 17 艘干散货船舶投入运营，优化全球航线布局，同时积极开展外租船舶业务，外租船舶运输业务规模亦有明显增长并进一步助推公司业绩回升。

2025 年 1-6 月，公司实现营业收入 180,031.13 万元，同比上升 6.74%，虽然境外航区市场运价整体大幅回落，但公司自营船队运力规模的持续扩充与外租船舶业务规模的增长有效抵消了市场运价下滑的负面影响。虽然公司持续扩充自营运力规模、提升市场运力使用能力，继续拓展全球市场、深化船舶运营的全球化，并随着业务规模增长实现了营业收入的逆势增长，但市场价格的同比下滑仍在短

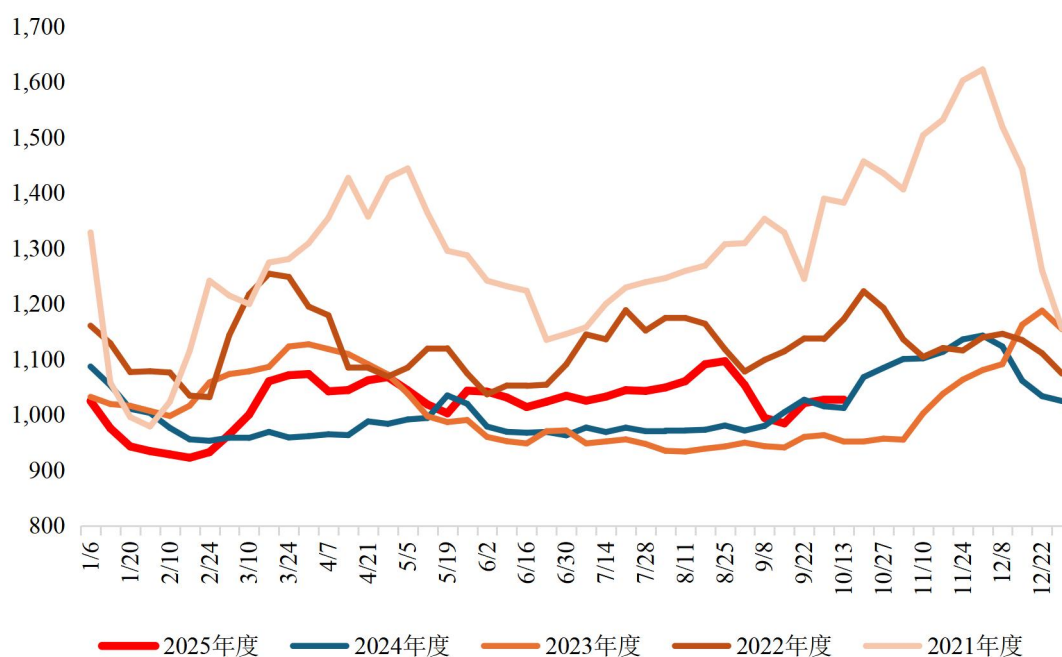
期内显著压缩了行业利润空间，加之公司运营成本随着业务规模的扩大而稳步增长、公司开展存量船舶与新购船舶的坞修保养及节能减排，低碳环保设备改造优化等导致船舶维修及物料备件支出同比大幅增加、新增运力在运营初期的效益尚未完全释放，综合导致公司 2025 年 1-6 月毛利与毛利率有所下降，并使得当期净利润同比出现较大幅度下滑。

二、结合行业发展趋势、航运价格、成本构成等，量化分析公司毛利率变动原因，与同行业可比公司的变动趋势是否一致

（一）报告期内境内外航运市场价格走势呈现一定波动性

1、境内航区

中国沿海（散货）综合运价指数（2021 年以来各期变化情况对比）



资料来源：上海航运交易所

如上图所示，2021 年以来，国内沿海（散货）综合运价指数呈现连续两年下降后小幅回升的变动走势，2023 年度为 2021 年至 2024 年市场景气度最低年份，2024 年相较 2023 年有所回升，但仍显著低于 2021 年度、2022 年度同期水平，且在 2024 年 12 月至 2025 年 2 月间下滑至 2021 年以来最低水平，并于 2025 年 3 月后持续回升。

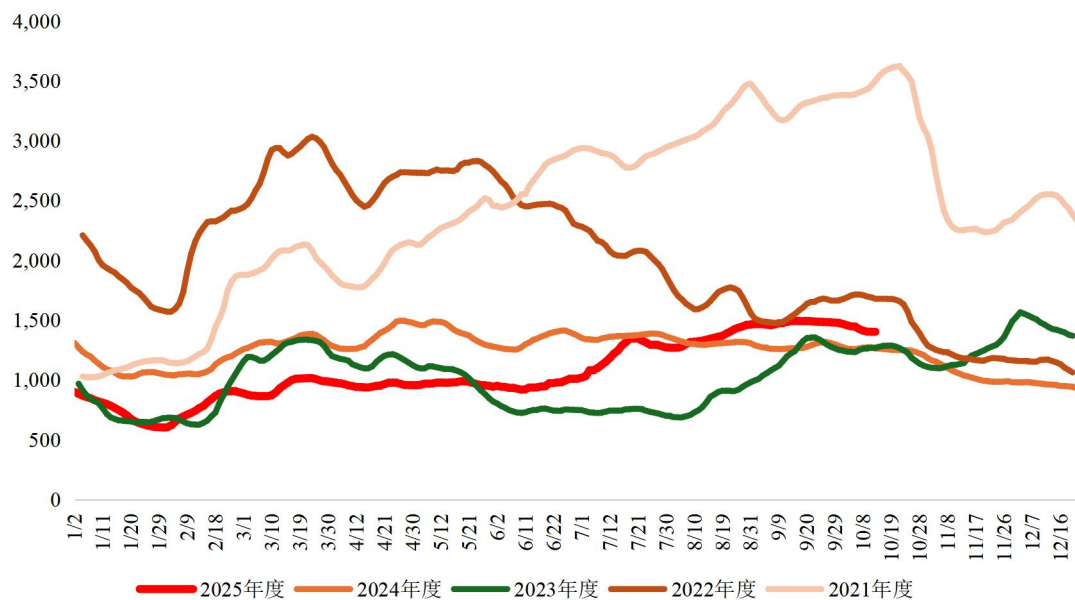


Grant Thornton

致同

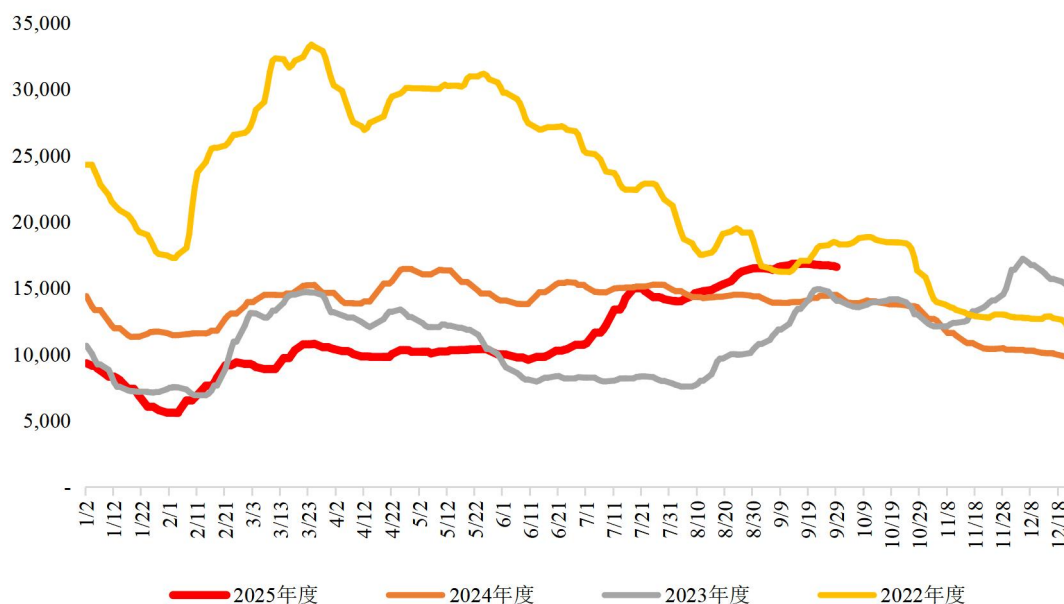
2、境外航区

波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）变化情况



数据来源：Wind

58K 超灵便型散货船日租金变化情况（美元/日）



数据来源：波罗的海交易所，公司整理

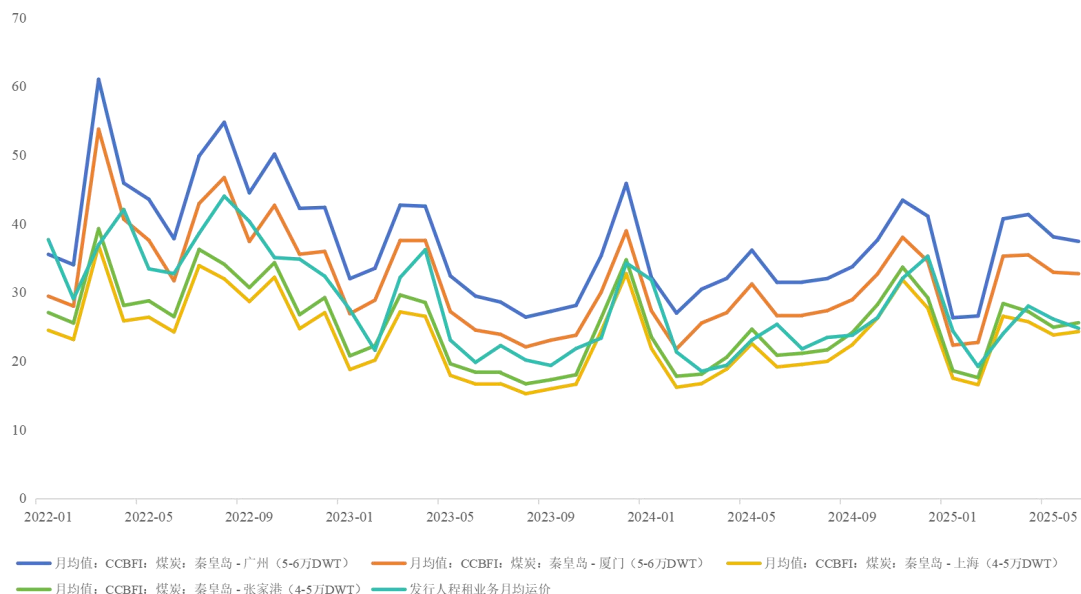
如上图所示，2021 年以来，波罗的海超灵便型散货船运价指数变动走势与国内沿海（散货）综合运价指数走势相似，亦呈现连续两年下降后小幅回升的变动走势，2023 年度为 2021 年至 2024 年市场景气度最低年份，2024 年相较 2023 年有所回升，但仍显著低于 2021 年度、2022 年度同期水平，且在 2024 年 11 月至 2025 年 5 月间下滑至 2022 年以来最低水平，并于 2025 年 6 月后快速回升。

（二）发行人业务定价遵循市场化原则，收入单价变动情况与市场航运价格走势相匹配

发行人境内航区程租业务以沿海航线煤炭运输为主，定价主要参考上海航运交易所每日发布的境内航区沿海航线的煤炭运价指数，执行航线主要为环渤海湾至长江口与珠江口的南北运输航线。报告期内，发行人境内航区程租业务平均运价与市场各主流航线的运价变动情况对比如下：

境内航区程租业务平均运价与境内航区沿海主流航线海运煤炭运价变化情况

(2022.1.1-2025.6.30, 单位: 元/吨)



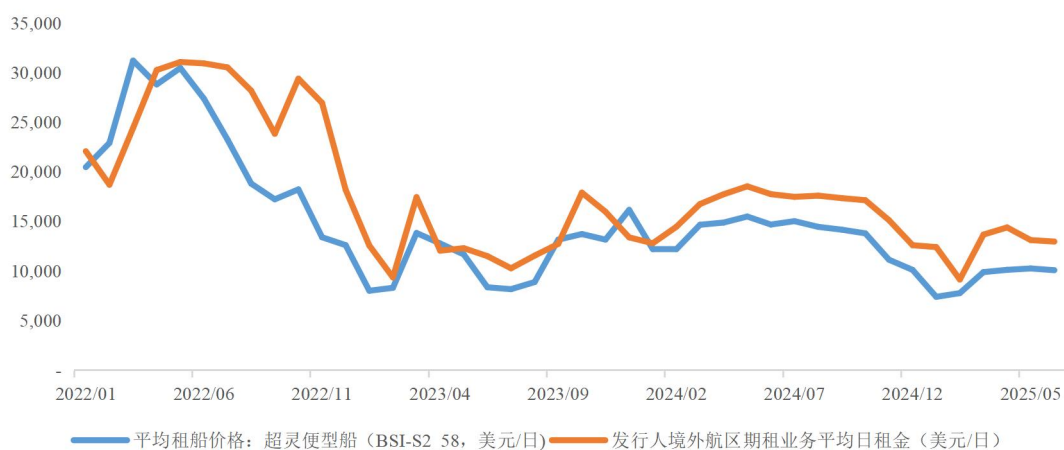
数据来源: 上海航运交易所, 基于数据可比性的原因, 将参考航线的市场运价剔除增值税处理, 单位为元/吨。

如上图所示, 发行人境内航区程租业务平均运价与境内沿海运价指数的变动较为匹配, 变动略微延后于市场价格的变动, 系由于发行人程租业务执行的运价水平在定约时即确定, 境内航区程租业务航次周期一般为 10-30 天, 因此变动略有滞后。总体而言, 公司程租业务月均运价与市场运价水平变动幅度一致。

发行人境外航区期租业务的整体平均日租金水平与行业租金指数的走势对比具体如下:

境外航区期租业务平均日租金与市场超灵便型散货船舶日租金变化情况

(2022.1.1-2025.6.30, 单位: 美元/日)



发行人境外航区期租业务平均日租金与市场超灵便型船舶租金价格指数的变动幅度较为一致;变动略微延后于市场价格的变动,系由于境外航区期租业务合同执行周期在一个月至一年不等,执行日租金采用固定或定期调整方式,因此变动略有滞后。

(三)公司成本构成总体稳定,主营业务成本随自营船队规模扩充与外租船舶业务扩大而上升

报告期内,公司主营业务成本根据服务模式及运力来源划分情况如下:

单位: 万元

项目	2025 年 1-6 月		2024 年度		2023 年度		2022 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
自营船舶业务	66,329.74	45.90%	103,085.23	38.81%	62,929.59	44.66%	60,595.46	50.09%
程租业务	21,432.07	14.83%	31,252.36	11.77%	22,401.74	15.90%	26,589.50	21.98%
期租业务	44,897.67	31.07%	71,832.87	27.04%	40,527.85	28.76%	34,005.96	28.11%
外租船舶业务	78,156.69	54.10%	162,545.51	61.20%	78,002.07	55.35%	60,374.28	49.91%
程租业务	62,124.64	43.00%	111,525.53	41.99%	58,806.14	41.73%	46,507.29	38.45%
期租业务	16,032.05	11.10%	51,019.98	19.21%	19,195.93	13.62%	13,866.99	11.46%
主营业务合计	144,486.43	100.00%	265,630.73	100.00%	140,931.66	100.00%	120,969.74	100.00%

报告期内,随着公司持续扩展运力并主要投入境外航区运营,公司自营船舶业务成本整体呈现上升趋势,由于公司在境外航区主要以期租方式运营船舶,自

营船舶业务成本中期租业务成本增幅相对更快。另一方面，随着公司积极拓展外租船舶业务，外租船舶业务规模增长迅速，外租船舶业务成本相应呈现较高增幅。

报告期各期，公司自营船舶业务是公司毛利与利润的主要来源，外租船舶业务成本主要为支付外租船舶供应商的航次运费及租金，因此以下主要分析自营船舶业务的成本构成情况：

1、境内自营船舶程租业务

公司境内自营船舶主要以程租模式运营，报告期内，公司境内航区自营船舶程租业务成本分别为 25,433.43 万元、22,401.74 万元、22,569.27 万元和 8,967.38 万元，单位成本分别为 23.98 元/吨、22.64 元/吨、20.81 元/吨和 19.05 元/吨，因境内航区程租业务自营船队运力变动较小，该业务成本亦总体平稳，具体构成情况如下：

单位：万元

项目	2025 年 1-6 月		2024 年度		2023 年度		2022 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
燃油成本	4,143.68	46.21%	9,969.63	44.17%	9,234.25	41.22%	12,018.73	47.26%
船舶折旧及租金	1,703.77	19.00%	4,453.57	19.73%	4,618.07	20.61%	4,463.97	17.55%
船员成本	1,432.86	15.98%	3,711.92	16.45%	4,330.55	19.33%	4,785.56	18.82%
港口费用	827.96	9.23%	1,989.32	8.81%	1,799.86	8.03%	1,947.53	7.66%
物料备件费	198.89	2.22%	459.48	2.04%	398.47	1.78%	374.49	1.47%
其他成本	660.22	7.36%	1,985.34	8.80%	2,020.53	9.02%	1,843.15	7.25%
合计	8,967.38	100.00%	22,569.27	100.00%	22,401.74	100.00%	25,433.43	100.00%

如上表所示，报告期内，公司境内航区自营船舶程租业务成本构成稳定，均以燃油成本、船舶折旧、船员成本为主，不存在显著波动，成本金额总体小幅下降，主要系燃油成本、船员成本下降所致。随着燃油市场价格在报告期内整体下行、船舶经坞修维护、涂装有机硅后运行能耗有所下降，境内航区自营船舶业务的燃油成本整体小幅下降；随着船员市场薪酬水平回落，船员成本亦持续下降。

此外，公司于 2024 年末将“新海通 5”轮长期期租予中远海运散货运输有限公司、于 2025 年 4 月到期退租“新海通 19”轮，自营运力的减少亦使得该业务

2025 年 1-6 月成本有所下降。

2、境外自营船舶期租业务

公司境外自营船舶主要以期租模式运营，公司境外航区自营船舶期租业务成本分别为 34,005.96 万元、40,527.85 万元、71,751.85 万元和 44,330.12 万元，单位成本分别为 9,852.52 美元/日、8,502.86 美元/日、9,230.39 美元/日和 9,346.75 美元/日，随着境外航区期租业务自营船队运力持续扩张，该业务成本亦逐年上升，具体构成情况如下：

单位：万元

项目	2025 年 1-6 月		2024 年度		2023 年度		2022 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
船员成本	13,099.48	29.55%	21,546.08	30.03%	15,235.68	37.59%	13,274.31	39.04%
船舶折旧及租金	13,047.93	29.43%	18,654.15	26.00%	10,038.18	24.77%	7,093.97	20.86%
船舶修理	6,530.78	14.73%	9,012.41	12.56%	2,553.27	6.30%	4,535.99	13.34%
物料备件费	4,454.15	10.05%	7,964.96	11.10%	5,514.36	13.61%	3,233.05	9.51%
其他成本	7,197.77	16.24%	14,574.24	20.31%	7,186.35	17.73%	5,868.64	17.26%
合计	44,330.12	100.00%	71,751.85	100.00%	40,527.85	100.00%	34,005.96	100.00%

如上表所示，报告期内，公司境外航区自营船舶期租业务成本构成稳定，以船员成本、船舶折旧、船舶修理、物料备件为主，不存在异常变动，随着自营船舶数量持续增加，各项成本金额均整体增长。随着公司近年来拓展巴拿马型、海岬型等更大载重吨船型且于 2025 年开始在境外航区使用光租船舶，船舶折旧及租金的成本占比持续提升；船舶修理费及其占比随着公司新船购入时点、安排新船进厂坞修时点以及对原有船舶定期开展中检特检的时点而波动；随着全球航运市场价格冲高回落、船员市场供给恢复，报告期内船员市场薪酬水平整体下行，公司单位船员成本随之下降，船员成本占比相应逐年下降。

（四）公司毛利率变动原因分析

如前所述，报告期内，公司干散货航运业务运输单价随市场航运价格波动而波动、主营业务成本随自营运力规模的持续扩大而整体上升，因此自营业务毛利及毛利率随航运市场价格的波动而波动。加之报告期内公司主动扩大外租船舶业

务规模，外租船舶业务收入占比的提升一定程度上摊薄了总体毛利率水平，并加大了各期毛利率波动幅度。

1、外租船舶业务快速发展在总体上逐期摊低了主营业务毛利率水平

报告期内，公司主营业务收入占比及毛利率分服务模式及运力来源构成情况如下：

单位：万元

项目	2025 年 1-6 月		2024 年度		2023 年度		2022 年度	
	收入占比	毛利率	收入占比	毛利率	收入占比	毛利率	收入占比	毛利率
自营船舶业务	50.71%	20.02%	50.27%	38.28%	52.36%	27.52%	67.15%	55.29%
程租业务	13.47%	2.74%	10.68%	11.97%	13.94%	3.10%	19.43%	32.20%
期租业务	37.24%	26.27%	39.58%	45.38%	38.42%	36.38%	47.72%	64.69%
外租船舶业务	49.29%	3.05%	49.73%	1.63%	47.64%	1.26%	32.85%	8.94%
程租业务	39.14%	2.94%	33.27%	-0.89%	36.08%	1.72%	24.44%	5.71%
期租业务	10.15%	3.44%	16.47%	6.74%	11.56%	-0.18%	8.41%	18.30%
主营业务合计	100.00%	11.65%	100.00%	20.05%	100.00%	15.01%	100.00%	40.06%

如上表所示，报告期内，公司外租船舶业务的收入占比分别为 32.85%、47.64%、49.73%和 49.29%，呈现整体上升的变动趋势，同时外租船舶业务的毛利率均低于 10%，且显著低于自营船舶业务毛利率，因此外租船舶业务收入占比的提升总体上逐期摊低了主营业务毛利率水平，并在市场景气度下降时使得整体毛利率的下滑幅度大于自营船舶业务毛利率的下降幅度。

2、自营船舶业务毛利率变动跟随市场航运价格走势

报告期各期，公司自营船舶业务毛利占主营业务毛利的比例分别为 92.67%、96.01%、95.95%和 87.11%，是公司毛利与利润的主要来源。如前所述，公司自营船舶业务成本随公司自营船队规模的持续扩充而逐年递增、自营船舶业务单价随市场航运价格走势而定，因此自营船舶业务毛利率变动与市场航运价格走势较为一致。

公司境内自营船舶主要以程租模式运营，境外自营船舶主要以期租模式运营，因此以下主要分析境内自营船舶程租、境外自营船舶期租两类业务的毛利率变动

情况:

(1) 境内自营船舶程租业务

报告期内，公司投放在境内航区的自营船舶数量变动较小，仅 2024 年末将“新海通 5”轮长期期租予中远海运散货运输有限公司、2025 年上半年到期退租“新海通 19”轮，因此报告期内公司境内自营船舶程租业务的成本总体平稳，毛利率随境内沿海市场运价变动而波动。

在成本端，报告期内，公司境内航区自营船舶程租业务成本分别为 25,433.43 万元、22,401.74 万元、22,569.27 万元和 8,967.38 万元，单位成本分别为 23.98 元/吨、22.64 元/吨、20.81 元/吨和 19.05 元/吨，因境内航区程租业务自营船队运力平稳，该业务成本亦总体平稳，随燃油市场价格下降、船员市场薪酬水平回落的影响而小幅下降。

在收入端，报告期内，除“新海通 5”轮于 2024 年末至 2025 年执行长期期租合约外，公司境内航区自营船舶均正常执行程租业务，不存在船舶闲置的情况，各期总货运量与单船平均货运量受航次起止时间影响小幅波动。受 2023 年 5-11 月、2025 年 1-3 月市场运价阶段性低迷的影响，2023 年度、2025 年 1-6 月公司境内航区自营船舶程租业务的平均运价及收入均出现较大幅度的同比下滑，并使得相应期间毛利率随之下降，具体情况如下：

境内航区自营船舶业务经营数据	2025 年 1-6 月	变动情况	2024 年度	同比变动情况	2023 年度	同比变动情况	2022 年度
自营船队船舶数量（艘）	6.66	-16.75%	8	-	8	-	8
境内程租业务总货运量（万吨）	470.66	-56.60%	1,084.48	9.59%	989.62	-6.69%	1,060.62
单船平均货运量（万吨/艘）	70.67	-47.87%	135.56	9.59%	123.7	-6.70%	132.58
境内程租业务总收入（万元）	11,089.39	-58.49%	26,712.40	15.55%	23,118.38	-36.72%	36,533.70
境内程租业务平均运价（元/吨，不含税）	23.56	-4.34%	24.63	5.44%	23.36	-32.19%	34.45
海运煤炭运价指数 CBCFI （秦皇岛-上海，4-5 万载重吨，不含税）	22.63	2.86%	22.00	5.47%	20.86	-26.70%	28.46
海运煤炭运价指数 CBCFI （秦皇岛-厦门，5-6 万载重吨，不含税）	30.56	5.09%	29.08	0.94%	28.81	-25.94%	38.90
海运煤炭运价指数 CBCFI （秦皇岛-张家港，4-5 万载重吨，不含税）	23.96	1.05%	23.71	4.59%	22.67	-26.18%	30.71
海运煤炭运价指数 CBCFI （秦皇岛-广州，5-6 万载重吨，不含税）	35.44	3.72%	34.17	1.09%	33.80	-25.78%	45.54
境内程租业务平均运价（元/吨，不含税）	23.56	-4.34%	24.63	5.44%	23.36	-32.19%	34.45
境内程租业务单位成本（元/吨）	19.05	-8.45%	20.81	-8.08%	22.64	-5.59%	23.98
境内程租业务毛利率	19.14%	3.63%	15.51%	12.41%	3.10%	-27.28%	30.38%

注：

- 1、2024 年 12 月起公司将“新海通 5”轮期租予中远海运散货运输有限公司，合作为期一年，该船舶未计入自营船舶数量；2025 年 4 月公司退租光租船舶“新海通 19”轮，当期船舶数量按运营月份占比 4/6 计入；
- 2、2025 年 1-6 月的单船平均货运量为半年度数据，若简单年化相较 2024 年度无显著差异。

2023 年度，公司境内航区自营船舶数量保持不变，总货运量、单船平均货运量小幅下降，自营船队业务执行情况总体正常。受市场运价持续低迷的影响，当期境内航区自营船舶程租业务的平均运价为 23.36 元/吨，同比下降 32.19%，变动幅度与沿海主流航线的平均运价变动总体一致，虽然受市场运价下跌影响燃油价格亦有所下降并使得当期单位成本小幅下降，但因年内平均运价下降幅度较大且已低于前一年度单位成本水平，使得当期该业务毛利率大幅下降 27.28 个百分点至 3.10%。

2024 年度，公司境内航区自营船舶数量保持不变，单船平均货运量有所上升，随着境内沿海煤炭运价指数小幅回升，境内自营船舶程租业务单价与收入有所回升。叠加船员市场薪酬水平回落与燃油市场价格下降的影响，以及单船平均货运量上升对单位成本的摊薄效应，当期境内程租业务单位成本继续下降，共同使得当期该业务毛利率上升 12.41 个百分点至 15.51%。

2025 年 1-6 月，公司将“新海通 5”轮长期期租予中远海运散货运输有限公司，并于 4 月到期退租“新海通 19”轮，公司境内航区自营船队船舶数量小幅下降。2025 年 1-6 月境内沿海运煤炭运价指数呈现先下跌后回升的 V 型走势，由于公司程租业务执行运价变动滞后于市场运价变化，当期公司境内自营船舶程租业务单价总体小幅下降，但受单位成本继续回落的影响，当期业务毛利率小幅上升 3.63 个百分点至 19.14%。

（2）境外自营船舶期租业务

报告期内，公司投放在境外航区的自营船舶数量持续增加，按照投入运营并产生收入的月份数据加权计算，自营船舶数量增幅为 29.56%、58.67%、29.65%，随着自营船队规模持续扩张，报告期内公司境外自营船舶期租业务的成本及单位成本总体上升，而期租业务单位日租金随市场租金水平的变动而变动，因此毛利率变动同样跟随市场价格波动。

在成本端，报告期内，公司境外航区自营船舶期租业务成本分别为 34,005.96 万元、40,527.85 万元、71,751.85 万元和 44,330.12 万元，随着境外航区期租业务自营船队运力持续扩张，各项成本费用均整体上升。单位成本方面，随着公司持续购入船舶并拓展巴拿马型、海岬型等更大载重吨船型，自有船舶折旧及单位船舶折旧金额均逐年提升；船舶修理费及单位修理成本随着公司新船购入时点、安排新船进厂坞修时点以及对原有船舶

定期开展中检特检的时点而波动；单位物料备件成本总体平稳；单位船员成本随着全球航运市场价格冲高回落、船员市场供给恢复而整体下降。

在收入端，报告期内，公司境外航区自营船舶主要投入期租业务，单船平均合同租赁天数占自然日天数的比例均超过 90%，不存在船舶闲置的情况。报告期内，随着境外航区自营船舶数量的增加，期租业务收入整体呈现增长态势，而平均日租金随市场航运价格的波动而波动，具体情况如下：

境外航区自营船舶业务经营数据	2025 年 1-6 月	变动情况	2024 年度	同比变动情况	2023 年度	同比变动情况	2022 年度
自营船队船舶数量（艘）	39.76	29.64%	30.67	58.67%	19.33	29.56%	14.92
境外期租业务累计合同租赁天数（日）	6,605.35	-39.56%	10,929.57	61.68%	6,759.96	31.86%	5,126.47
单船加权平均合同租赁天数（日/艘）	166.11	-53.38%	356.34	1.90%	349.71	1.78%	343.60
境外期租业务总收入（万元）	59,916.41	-54.39%	131,377.76	106.24%	63,701.67	-33.85%	96,298.30
境外期租业务总成本（万元）	44,330.12	-38.22%	71,751.85	77.04%	40,527.85	19.18%	34,005.96
境外期租业务平均日租金（美元/日）	12,633.03	-25.25%	16,900.86	26.46%	13,364.79	-52.10%	27,900.41
波罗的海超灵便型船平均租金价格（5.8 万 DWT，美元/日）	9,208.69	-32.29%	13,600.58	21.01%	11,239.61	-49.35%	22,190.07
境外期租业务平均日租金（美元/日）	12,633.03	-25.25%	16,900.86	26.46%	13,364.79	-52.10%	27,900.41
境外期租业务单位成本（美元/日）	9,346.75	1.26%	9,230.39	8.56%	8,502.86	-13.70%	9,852.51
境外期租业务毛利率	26.01%	-19.38%	45.39%	9.01%	36.38%	-28.31%	64.69%

注：计算单船平均合同租赁天数时，按照各船舶投入运营的月份数加权计算当期船舶数量，以新海通 27、新海通 28 为例，新海通 27 在 2022 年度全年均投入运营，新海通 28 于 2022 年 2 月投入运营，则在计算 2022 年度船舶数量时分别将其计为 1 艘、11/12 艘。

2023 年度，受市场租金价格大幅回落的影响，当期境外航区自营船舶期租业务的平均日租金为 13,364.79 美元/日，同比下降 52.10%，变动幅度与波罗的海超灵便型船平均租金价格变动总体一致，虽然船员成本下降使得当期单位成本有所下降，但因单位租金下降幅度

较大，仍使得当期该业务毛利率大幅下降 28.31 个百分点至 36.38%。

2024 年度，受市场租金价格回升的影响，当期境外航区自营船舶期租业务的平均日租金为 16,900.86 美元/日，同比上升 26.46%，变动幅度与波罗的海超灵便型船平均租金价格变动总体一致，由于 2023 年下半年至 2024 年陆续购入较多船舶且拓展巴拿马型、海岬型等更大载重吨船型，使得当期单位船舶折旧、单位船舶维修成本明显增长，抵消了一部分租金回升对毛利率的拉升作用，当期该业务毛利率增加 9.01 个百分点至 45.39%。

2025 年 1-6 月，受前五个月市场租金价格下降的影响，当期境外航区自营船舶期租业务的平均日租金为 12,633.03 美元/日，同比下降 25.25%，变动幅度与波罗的海超灵便型船平均租金价格变动总体一致。由于 2024 年以来公司购入的船舶以巴拿马型、海岬型等更大载重吨船型为主，单位船舶折旧、单位船舶维修成本保持增长态势，使得当期单位成本继续小幅增加，共同使得当期该业务毛利率下降 19.38 个百分点至 26.01%。

(五) 公司毛利率变动与同行业可比公司的变动趋势一致

公司主要从事国内沿海及国际远洋干散货物运输业务，同行业可比公司的选取标准为主营业务种类包含干散货物运输业务的上市公司。公司和同行业可比公司的综合毛利率及可比业务的毛利率对比情况如下：

项目		2025 年 1-6 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
综合毛利率	招商轮船	23.54%	28.42%	25.90%	21.92%
	宁波海运	4.20%	7.70%	17.69%	17.20%
	凤凰航运	4.77%	-0.69%	2.04%	8.97%
	国航远洋	18.87%	20.34%	11.35%	24.22%
	平均值	7.91%	13.94%	14.25%	18.08%
	公司	10.59%	18.16%	14.61%	39.76%
可比业务毛利率	招商轮船-散货船运输	17.44%	23.50%	18.49%	20.97%
	宁波海运-水路货物运输行业	0.41%	3.15%	12.91%	11.93%
	凤凰航运-运输业	3.11%	-2.14%	1.27%	8.47%
	国航远洋-航运业务	19.11%	20.60%	11.02%	24.13%
	平均值	10.02%	11.28%	10.92%	16.38%
	公司-主营业务	11.65%	20.05%	15.01%	40.06%

报告期内，公司干散货物运输业务毛利率分别为 40.06%、15.01%、20.05%和 11.65%，变动情况与同行业公司相似业务毛利率变动趋势一致且总体高于可比公司的平均水平。公司与同行业可比公司的毛利率差异主要由业务结构、运营情况、船舶情况等方面的差异所导致，公司及同行业可比公司毛利率变动的对比分析如下：

公司简称	2025 年 1-6 月	2024 年度	2023 年度
招商轮船	2025 年 1-6 月招商轮船散货船运输业务毛利率相较 2024 年度下降 6.06 个百分点，系受干散货市场下行影响	2024 年度招商轮船散货船运输业务毛利率同比上升 5.01 个百分点，系由于其散货船业务均在境外航区运营，随境外航区市场价格回升而回升	2023 年度招商轮船散货船运输业务毛利率同比下降 2.48 个百分点，降幅较低，系由于其散货船队主要由 VLOC 型、海岬型等 10 万载重吨以上的大型船舶构成，如其拥有、经营、管理的 VLOC 船舶数量达到 37 艘，船队规模稳居世界第一。VLOC 是专门为运输铁矿石等大宗干散货而设计的巨型船舶，招商轮船通过与大型货主（如巴西淡水河谷）深度绑定，长期协议（COA）占比高，业务锁定率和稳定性较高，从而一定程度上避免了周期波动风险，毛利率较为稳定
宁波海运	2025 年 1-6 月宁波海运水路货物运输业务毛利率同比下降 2.74 个百分点，一方面系第一季度境内沿海运价低迷，另一方面系其租船营运业务较上年同期大幅度增长	2024 年度宁波海运水路货物运输业务毛利率同比下降 9.76 个百分点，一方面系其来源于境内的收入占比较高，因境内航运市场价格并未出现明显好转，故毛利率持续下滑，另一方面系由于前期与浙能集团长协合同执行完毕，重新定价后运价水平下滑（临 2024-007《宁波海运股份有限公司关于签订《煤炭运输合同》暨日常关联交易的公告》）	2023 年度宁波海运水路货物运输业务毛利率同比上升 0.98 个百分点，变动与其他同行业公司均不一致，系由于其定位为浙能集团能源运输主平台，2023 年度向浙能集团体系内各关联方提供船舶运输服务的收入金额为 15.19 亿元，占其航运业务收入的比例超过 85%，由于其 2023 年执行的航运业务主要以前期签订的长协合同为主，故当期受市场价格波动较小（临 2021-025《宁波海运股份有限公司关于签订<煤炭运输合同>暨关联交易的公告》）
凤凰航运	2025 年 1-6 月凤凰航运散货船运输业务毛利率环比上升 5.25 个百分点，升至 3.11%，主要系其主动减少运输亏损业务，提高船效所致	2024 年度凤凰航运散货船运输业务毛利率同比下降 3.41 个百分点，降至-2.14%，主要系其来源于境内的收入占比较高，因境内航运市场价格并未出现明显好转，故毛利率持续下滑	2023 年度凤凰航运散货船运输业务毛利率同比下降 7.20 个百分点，降至 1.27%，系由于其自营运力规模较小，境外远洋运输均采用外租船的形式，市场价格回落进一步压缩了其外租船舶业务的利润空间
国航远洋	2025 年 1-6 月国航远洋散货船运输业务毛利率同比下降 1.49 个百分点，系由于 2024 年第四季度至 2025 年第二季度境外航区市场价格下滑、2025 年第一季度境内沿海运价低迷的影响	2024 年度国航远洋散货船运输业务毛利率同比上升 9.58 个百分点，增幅最大，一方面系由于其外贸自营船舶业务毛利率回升 20.49 个百分点，另一方面系由于其收缩外租船舶业务，外租船舶业务收入占比由上一年的 24.76% 下降至 16.47%	2023 年度国航远洋散货船运输业务毛利率同比下降 13.11 个百分点，降幅相对较大，系由于其境外航区自营运力收入占比为 49.52%，相对较高，受境外市场价格波动的影响相对较大
发行人	2025 年 1-6 月发行人主营业务毛利率同比下降 8.40 个百分点，降	2024 年度发行人主营业务毛利率同比上升 5.04 个百分点，增幅与招商轮船相近，低于	2023 年度发行人主营业务毛利率同比下降 25.05 个百分点，降幅最大，系由于公司自 IPO 以来新购运力均投入境外运

公司简称	2025 年 1-6 月	2024 年度	2023 年度
	幅大于招商轮船与国航远洋，一方面系由于公司外租船舶业务占比较高，另一方面系由于本期新购船舶的维修、物料备件支出金额占比较大，新购船舶运营初期效益尚未完全体现	国航远洋，一方面系由于公司近年来新购运力均投入境外运营，境外航区市场价格回升带动公司境外航区自营船舶业务毛利率与毛利金额及占比的提升；另一方面系随着公司加快发展外租船舶业务，2024 年度公司的外租船舶业务收入占比达到 49%，显著高于国航远洋	营，境外市场运价回落对发行人自营船舶业务的影响较大；同时，2023 年以来公司加快发展外租船舶业务，加强市场运力使用能力的建设，2023 年度外租船舶业务收入占比由前一年度的 32.85%提升至本年的 47.64%，外租船舶业务收入占比的快速提升大幅拉低了当期整体毛利率

三、是否存在毛利率及业绩持续下滑的风险，相关风险提示是否充分

（一）发行人所处航运业具有较为显著的周期性波动特征，报告期内发行人的毛利率及业绩表现随航运价格波动而波动，且保持持续盈利，具备较强经营韧性与抗周期能力

2025 年 1-6 月，公司主营业务毛利率及净利润同比下滑幅度较大，主要系在全球经济及干散货航运市场多重承压的背景下，2025 年上半年境外干散货航运市场价格同比大幅下滑，2025 年上半年 BDI、BCI、BPI、BSI 均值分别为 1,290、1,904、1,189、889 点，同比分别下降 30%、33%、33%、30%，运价中枢出现短期性的显著下移。虽然公司持续扩充自营运力规模、提升市场运力使用能力，继续拓展全球市场、深化船舶运营的全球化，并随着业务规模增长实现了营业收入的逆势增长，但市场价格的同比下滑仍在短期内显著压缩了行业利润空间，加之公司运营成本随着业务规模的扩大而稳步增长、公司开展存量船舶与新购船舶的坞修保养及节能减排，低碳环保设备改造优化等导致船舶维修及物料备件支出同比大幅增加、新增运力在运营初期的效益尚未完全释放，综合导致公司 2025 年 1-6 月主营业务毛利率及净利润同比出现较大幅度下滑。

2025 年夏季以来，国内电厂日耗处于高位，库存消耗加快，叠加国内煤矿检查、反内卷政策及煤炭消耗旺季等因素支撑国内煤价持续上涨，带动境内沿海散货运价上行，2025 年 7-9 月中国沿海（散货）综合运价指数平均上涨至 1,040.18 点，较 2025 年上半年度增长 2.79%。

国际航运市场价格于 2025 年 1 月份继续下跌，进入 2 月份后回升，市场存在回暖迹象，进入 3 月后，主要受到南美粮食发运增长及澳洲天气不利因素消减等影响，国际航运市场价格持续增长，后续受国际政治等多重因素影响，市场处于观望状态，运价指数小幅下滑后持续震荡。随着 2025 年 5 月 12 日《中美日内瓦经贸会谈联合声明》的发布，市场的紧张情绪得到缓解。后续印尼、澳洲煤炭及南美粮食运输需求改善使得市场供需结构好转，国际航运市场价格进一步增长。2025 年 7-9 月波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）平均上涨至 1,352.98 点，较 2025 年上半年度增长 51.94%；波罗的海干散货指数（BDI）平均上涨至 1,978.06 点，较 2025 年上半年度增长 53.33%。

6 月以来境外市场价格呈现超预期的反弹趋势，是短期需求集中释放、部分区域有

效运力供给下降的综合影响。在需求端，全球大型的矿商为冲刺财报收入而增加铁矿石发运量，叠加西非几内亚铝土矿恢复发运，首先推动海岬型船舶租金迅速上涨至超过50%，随后南美粮食丰收开始出货，叠加贸易战影响，主要进口国存在增加储备的额外采购需求，大豆等粮食发运量持续维持在较高水平，支撑超灵便型及巴拿马型散货船的租金上行，2025年7-9月两个船型单月度的平均租金水平相较2025年上半年度分别上涨约60%、50%，价格中枢显著上移；在供给端，受红海危机、霍尔木兹海峡局势的影响，执行相关航线运输任务的船舶被迫绕行好望角，导致北大西洋等地区的有效运力供给阶段性紧张，也为市场租金的维持提供一定支撑。受市场价格回暖的有利影响，2025年1-9月，公司实现营业收入30.09亿元、归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润2.53亿元，相较上半年度明显回升。

目前来看，虽然粮食发运季已经接近尾声，但南美的主要粮商仍在持续出货，西非的西芒杜铁矿项目预计在11月份开始发运，西芒杜项目是目前全球规模最大、品质最高的未开发铁矿项目之一，对中国铁矿石资源的供应安全意义重大，西芒杜铁矿项目的运行也会对该航线的运价提供长期、持续的支撑。其他方面，今年下半年美联储的降息措施可能提振大宗商品市场与金融属性、IMO环保法规持续推动老旧船舶降速航行和加速拆解，从供需两端平衡调整的综合情况来看，公司后续的业绩表现展望总体谨慎乐观。

（二）发行人已会同保荐机构进行充分的风险提示

针对业绩变动的风险，发行人已会同保荐机构在本次发行的预案、募集说明书、发行保荐书等文件中就行业周期性及宏观经济波动风险、经济制裁及船舶管制风险、船舶租赁风险、业务扩张导致的经营管理风险、经营业绩波动或下滑的风险、毛利率下滑的风险、固定资产/使用权资产发生减值的风险、汇率波动的风险、自然灾害等突发事件风险等风险进行充分提示。

问题 3.2

报告期内公司应收账款规模增长的原因，结合账龄、客户信用风险情况、逾期及期后回款等，说明应收账款坏账准备计提是否充分

【回复】

一、报告期内公司应收账款规模增长的原因

报告期各期末，公司的应收账款账面价值分别为 6,090.55 万元、11,334.97 万元、21,957.41 万元和 19,232.03 万元，2023 年末、2024 年末公司应收账款规模同比增长幅度较大，主要系公司自有运力规模持续扩大与市场运力使用能力逐步提升带动业务规模持续扩大所致，报告期各期公司营业收入与报告期各期末应收账款余额的对比情况如下：

单位：万元

项目	2025 年 1-6 月/ 2025 年 6 月 30 日	2024 年度/ 2024 年 12 月 31 日	2023 年度/ 2023 年 12 月 31 日	2022 年度/ 2022 年 12 月 31 日
营业收入	180,031.13	365,876.75	170,534.37	204,603.25
应收账款账面余额	20,021.56	22,366.54	11,829.19	6,575.01
应收账款账面余额/ 营业收入	5.56%	6.11%	6.94%	3.21%

注：2025 年 6 月末应收账款账面余额/2025 年 1-6 月营业收入已简单年化处理。

如上表所示，2023 年以来公司应收账款账面余额与营业收入的比值呈现小幅下降的变动趋势，公司应收账款规模的增长与业务规模的增长相匹配。

二、报告期内公司应收账款账龄结构稳定

报告期各期末，公司应收账款的账龄在 1 年以内的占比基本在 99% 以上，具体账龄结构如下：

单位：万元

项目	2025 年 6 月末		2024 年末		2023 年末		2022 年末	
	账面余额	比例	账面余额	比例	账面余额	比例	账面余额	比例
1 年以内	19,832.08	99.06%	22,333.86	99.85%	11,584.51	97.93%	6,575.01	100.00%
6 个月以内	18,968.10	94.74%	22,116.97	98.88%	11,411.86	96.47%	5,868.47	89.25%
7-12 个月	863.98	4.32%	216.89	0.97%	172.65	1.46%	706.54	10.75%
1 至 2 年	189.49	0.95%	32.69	0.15%	244.68	2.07%	-	-
合计	20,021.56	100.00%	22,366.54	100.00%	11,829.19	100.00%	6,575.01	100.00%

报告期各期末，公司应收账款的账龄主要集中在 6 个月以内，账龄结构稳定，应收账款质量良好，与公司客户主要为能源、钢铁、建材等行业信用良好的大型生产企业（或其运输业务板块子公司）及物流航运企业相匹配。

三、报告期内公司主要客户资信情况良好，不存在大额应收账款逾期无法收回的情况

报告期各期末，公司应收账款主要来源于程租业务，各期末账面余额的变动主要由各年第四季度及 2025 年第二季度程租业务航次执行情况所决定，各期末应收账款主要对象为能源、钢铁、建材等行业信用良好的大型生产企业（或其运输业务板块子公司）及物流航运企业。

截至报告期末，公司应收前五大的具体情况如下：

单位：万元

序号	客户名称	客户简介	应收账款 余额	占比
1	国家能源投资集团有限责任公司	国家能源投资集团有限责任公司于2017年11月28日正式挂牌，是经党中央、国务院批准，由中国国电集团公司和神华集团有限责任公司联合重组成立的中央骨干能源企业，拥有煤炭、电力、化工、运输等全产业链业务，在煤炭安全绿色智能、煤电清洁高效稳定、现代煤化工高端多元低碳、运输物流协同一体、新能源多元创新规模化发展等领域取得全球领先业绩，2025年世界500强排名第92位	4,861.64	24.28%
2	长航货运有限公司	长航货运有限公司隶属招商局集团，是中国长江航运集团有限公司下属全资子公司，公司是长江流域经营规模最大、拥有运力最多、综合实力最强的以江海联运和长江干散货业务为核心的航运物流企业，自有和控制船舶运力340万载重吨，年货运量8,000万吨	1,891.37	9.45%
3	泰富特钢（江苏）有限公司	由长越投资有限公司设立于2024年，通过协议转让方式取得了南京钢铁集团有限公司55.25%的股权，从而间接收购上市公司南京钢铁股份有限公司的控股权	1,044.41	5.22%
4	浙江荣盛控股集团有限公司	浙江荣盛控股集团总部位于杭州市萧山区，始创于1989年，目前已发展成为拥有石化、聚酯、房产、物流、创投等产业的现代企业集团，位列世界500强第118位、中国企业500强第36位、中国民营企业500强第5位。目前集团已拥有荣盛石化（股票代码：002493）、宁波联合（股票代码：600051）等上市公司，上市产业涉及石化、房产等领域	988.20	4.94%
5	华能国际电力开发公司	华能国际电力股份有限公司及其附属公司主要在中国全国范围内开发、建设和经营管理发电厂，是中国最大的上市发电公司之一，截至2024年12月31日拥有可控发电装机容量145,125兆瓦，其中低碳清洁能源装机容量占比为35.82%。公司境内电厂广泛分布在中国二十六个省、自治区和直辖市	743.19	3.71%
合计			9,528.81	47.59%

注：信息来源为各公司官方网站、武汉航运交易所公众号等公开渠道。

报告期各期末，公司应收账款存在少量逾期情况，主要系发行人部分国企客户的实际回款周期长于合同约定，该等客户的经营管理模式使得其结算、审批、付款流程耗时较长，但该等客户资信情况良好，具备履约能力，未出现大额应收账款逾期无法收回的情形。

报告期内，公司应收账款周转率整体优于同行业可比上市公司平均水平，具体对比情况如下：

公司简称	2025 年 1-6 月/2025 年 6 月末	2024 年度/ 2024 年末	2023 年度/2023 年末	2022 年度/2022 年末
招商轮船	9.32	22.39	22.14	25.28
宁波海运	2.97	7.37	6.93	5.84
凤凰航运	5.69	13.22	15.97	20.07
国航远洋	6.92	15.65	11.58	17.41
平均值	6.23	14.66	14.16	17.15
公司	8.74	21.98	19.57	25.49

报告期各期末，公司应收账款逾期及期后回款情况（截至 2025 年 10 月 17 日）如下所示：

单位：万元

时间	应收账款余额	逾期金额	逾期比例	期后尚未回款金额	未回款情况说明
2022 年末	6,575.01	-	-	-	-
2023 年末	11,829.19	649.11	5.49%	-	已全部回款
2024 年末	22,366.54	2,769.27	12.38%	-	已全部回款
2025 年 6 月末	20,021.56	894.20	4.47%	30.43	建龙集团体系内客户应收部分运费尚未回款，公司已与客户协商有序回收

注：2022 年末公司应收客户 Navigation Key Inc 关于“新海通 28”轮期租业务的租金 412.07 万元，因双方就应收租金金额存在异议，发行人对该笔账款按单项全额计提坏账准备，该笔应收款项未纳入上述逾期统计中。

如上表所示，报告期各期末公司应收账款逾期比例总体较低，除 2025 年 6 月末少量逾期应收账款尚未回款外，前期逾期款项均已于期后收回。2025 年 6 月末尚未收回的逾期应收账款系建龙集团体系内客户的程租航次运费，公司已与客户协商有序回收，2025 年 6 月末期后尚未回款金额占 2025 年 1-6 月营业收入的比例低于 0.1%，公司不存在重大应收账款逾期无法收回的情况。

四、公司应收账款坏账准备计提充分

公司执行新金融工具准则，以预期信用损失为基础，对应收账款进行预计信用损失

测试，并计提坏账准备，会计处理符合企业会计准则的相关要求。报告期内，公司应收账款按组合计提坏账准备计提比例与同行业可比上市公司比较情况如下：

公司简称	2025 年 6 月末	2024 年末	2023 年末	2022 年末
招商轮船	1.05%	0.82%	1.12%	2.19%
宁波海运	0.51%	0.50%	0.50%	0.50%
凤凰航运	13.98%	14.88%	11.16%	20.03%
国航远洋	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%
公司	3.94%	1.83%	4.18%	1.17%

报告期内，公司应收账款按组合计提坏账准备计提比例高于招商轮船和宁波海运，国航远洋按 5% 的固定比例对应收账款计提坏账准备，凤凰航运因其某境外客户应收账款长年逾期导致其坏账准备计提比例高于所有同行业上市公司。公司不存在应收账款坏账计提比例显著低于同行业可比公司的情况。

综上，报告期内公司应收账款变动情况与收入规模变动相匹配，公司应收账款主要对象系能源、钢铁、建材等行业信用良好的大型生产企业（或其运输业务板块子公司）及物流航运企业，客户资信及履约能力总体较强，公司应收账款账龄集中于 1 年以内，账龄结构稳定，不存在应收账款账龄显著延长、重大应收账款逾期无法收回的情况，公司应收账款管理较为有效，应收账款坏账准备计提较为充分。

问题 3.3

报告期内公司固定资产规模增长的原因及与相关投资活动现金流量的匹配性，结合报告期内运输设备使用情况、固定资产减值测试、与同行业可比公司的比较情况等，说明固定资产减值计提的充分性

【回复】

一、报告期内公司固定资产规模增长的原因

报告期内，公司固定资产规模持续增长，主要系公司持续购置船舶扩充自有运力，公司专注于从事国内沿海以及国际远洋的干散货运输业务，船舶规模扩大，有助于提升公司船舶调度与航线优化能力，助力公司获得更多的市场份额和提高盈利能力，进一步深化全球航线布局，提升全球化市场服务能力。

公司固定资产原值增长情况与自有船舶数量、载重吨的匹配关系如下：

项目	2025年6月30日	2024年12月31日	2023年12月31日	2022年12月31日
营运自有船舶数（艘）	51	46	30	21
自有船舶数量增长率	10.87%	53.33%	42.86%	-
自有船舶载重吨（万吨）	344.68	289.69	163.98	112.96
自有船舶载重吨增长率	18.98%	76.66%	45.17%	-
固定资产原值（万元）	519,414.04	459,485.54	262,385.87	126,907.85
固定资产原值增长率	13.04%	75.12%	106.75%	-

如上表所示，公司固定资产原值的增长主要来自新购船舶，固定资产原值增长率与自有船舶数量增长、自有船舶载重吨增长总体匹配。2023年末固定资产原值增幅高于自有船舶数量及载重吨增幅，系由于当期公司提前偿还部分船舶融资租赁贷款，相关船舶由“使用权资产”转入“固定资产”核算所致。

二、报告期内公司固定资产规模增长与相关投资活动现金流量的匹配性

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与资产负债表相关项目的勾稽关系如下：

单位：万元

项目	2025年1-6月 /2025年6月30日	2024年度/ 2024年12月31日	2023年度/ 2023年12月31日	2022年度/ 2022年12月31日
固定资产原值本期增加额	59,928.49	202,005.33	135,481.23	51,540.72
其中：购置①	49,157.41	197,538.07	97,855.92	707.93
使用权资产转入	12,442.68	-	36,010.46	
外币报表折算差额	-1,671.60	4,467.27	1,614.85	3,538.80
无形资产本期增加额②	142.36	140.68	-	-
其他长期资产本期增加额③	32.95	116.49	13.52	235.41
其他非流动资产本期增加额④	3,888.45	15.95	212.53	-154.74
合计⑤=①+②+③+④	53,221.17	197,811.19	98,081.97	788.60
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金⑥	52,997.55	197,815.78	98,562.30	788.61
差额	223.62	-4.59	-480.33	-0.01
差异率⑦=（⑤-⑥）/⑤	0.42%	-0.002%	-0.49%	-0.001%

注：“使用权资产”转入“固定资产”情形系公司结束船舶融资租赁业务、留购船舶所致，根据租赁准则，在公司行使留购权之前，公司将以融资租赁方式购入的船舶计入“使用权资产”核算。

如上表所示，报告期内公司各期固定资产原值、无形资产原值和其他长期资产增加额总体与购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金具有匹配性，差异率均小于 0.5%，差异原因主要系购置境内长期资产产生的增值税、汇率波动产生的外币报表折算差异以及个别购入的机器设备在期末时点未达合同约定付款时点、相关设备款项尚未对外支付。

三、报告期内公司自有船舶运营情况良好，不存在减值迹象

报告期内，公司固定资产（运输设备）主要为自有船舶，船舶资产原值占固定资产原值的比例均超过 90%，公司自有船舶除新购船舶接船检修、原有船舶定期检修（包括中期检修与特别检修）外，均投入境内外航区执行程租或期租航次，运营情况良好，报告期内公司自有船舶的运营情况如下所示：

项目	2025 年 1-6 月 /2025 年 6 月 30 日	2024 年度 /2024 年 12 月 31 日	2023 年度 /2023 年 12 月 31 日	2022 年度 /2022 年 12 月 31 日
境内航区自有船舶				
营运自有船舶数（艘）	6	6	6	6
自有船舶载重吨（万吨）	30.56	30.56	30.56	30.56
境内航区自有船舶程租业务货运量（万吨）	356.29	812.25	753.61	779.36
境内航区自有船舶平均单船年货运量（万吨/艘）	71.26	135.38	125.60	129.89
境内航区自有船舶平均单船年货运量基准值（万吨/艘）	以单航次往返用时约 15 日、每月执行 2 次环渤海湾至长江口、珠江口的沿海航线运输，单次满载载重吨 5 万吨计算，单船年度货运量基准值为 12*2*5=120 万吨/艘			
境外航区自有船舶				
营运自有船舶数（艘）	45	40	24	15
自有船舶载重吨（万吨）	314.12	259.13	133.42	82.40
境外航区自有船舶期租业务累计合同运营天数（天）	6,605.35	10,929.57	6,759.96	5,126.47
境外航区自有船舶期租业务平均单船年运营天数（天/艘）	166.11	356.34	349.71	343.60
境外航区自有船舶平均单船年运营天数基准值（天/艘）	以每年平均船舶检修 15-25 天计算，单船年运营天数基准值为 340-350 天/艘			

注：

1、2025 年 1-6 月经营数据为半年度数据；

2、2025 年 1-6 月境内航区自有船舶货运量有所下降，主要系由于公司将“新海通 5”轮长期期租予中远海运散货运输有限公司，当期未纳入统计；

3、计算单船平均合同租赁天数时，按照各船舶投入运营的月份数加权计算当期船舶数量，以新海通 27、新海通 28 为例，新海通 27 在 2022 年度全年均投入运营，新海通 28 于 2022 年 2 月投入运营，则在计算 2022 年度船舶数量时分别将其计为 1 艘、11/12 艘。

如上表所示，报告期各期公司船舶资产运行情况正常，虽然报告期内境内外市场价格水平呈现较大波动性，但总体来看不存在长期、持续性低于发行人各船舶业务运营盈亏平衡水平的情况，发行人各船舶船况、运营情况及盈利状况良好。

报告期内，公司固定资产主要为自有船舶，报告期各期末公司按照《企业会计准则第 8 号—资产减值》的规定判断期末是否存在发生减值的迹象。公司将《企业会计准则第 8 号—资产减值》规定的可能存在减值迹象的情况与公司实际情况逐项进行比对，具体情况如下：

序号	企业会计准则的规定	公司实际情况	是否存在减值迹象
1	资产的市价当期大幅度下跌，其跌幅明显高于因时间的推移或者正常使用而预计的下跌	报告期内，公司的固定资产均处于正常使用状态，二手船舶市场价格随着市场行情正常变动，市场运价/租金水平虽然呈现较大的波动性，但未出现持续大幅度下降的现象，从总体来看长期向好	否
2	企业经营所处的经济、技术或者法律等环境以及资产所处的市场在当期或者将在近期发生重大变化，从而对企业产生不利影响	公司所处的经济、技术或者法律等环境在近期均未发生重大不利变化，未对公司产生不利影响	否
3	市场利率或者其他市场投资报酬率在当期已经提高，从而影响企业计算资产预计未来现金流量现值的折现率，导致资产可收回金额大幅度降低	报告期内市场利率或者其他市场投资报酬率基于市场情况合理调整，未发生重大变化	否
4	有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏	公司固定资产均正常使用，未发现资产存在已经陈旧过时或者其实体已经损坏的情形	否
5	资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置	公司固定资产均正常使用，未发现资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置的情形	否
6	企业内部报告的证据表明资产的经济绩效已经低于或者将低于预期，如资产所创造的净现金流量或者实现的营业利润（或者亏损）远远低于（或者高于）预计金额等	报告期各期的净利润分别为 67,141.70 万元、18,504.34 万元、54,902.45 万元和 8,686.61 万元，资产获利能力及预计未来现金流情况良好，不存在资产的经济绩效已经低于或者将低于预期的情形	否

序号	企业会计准则的规定	公司实际情况	是否存在减值迹象
7	其他表明资产可能已经发生减值的迹象	不存在其他表明资产可能已经发生减值的迹象	否

报告期各期，发行人分别实现营业收入 204,603.25 万元、170,534.37 万元、365,876.75 万元和 180,031.13 万元，分别实现净利润 67,141.70 万元、18,504.34 万元、54,902.45 万元和 8,686.61 万元，分别取得经营活动现金流量净额 79,890.64 万元、20,022.39 万元、101,524.21 万元和 39,142.84 万元，资产获利能力及预计未来现金流情况良好，报告期各期公司固定资产运行情况正常、良好，不存在闲置、过时或实体已经损坏的情形，不存在减值迹象，报告期内不存在对固定资产计提减值准备的情形。

报告期内，公司及同行业可比上市公司对于散货船舶资产计提减值准备的具体情况如下：

项目	固定资产减值准备计提情况			
	2025 年 6 月末	2024 年末	2023 年末	2022 年末
招商轮船-散货船	本期未计提	本期未计提	本期未计提	本期未计提
宁波海运-船舶及附属设备	本期未计提	计提 199.81 万元	本期未计提	本期未计提
国航远洋-船舶	计提 4,390.43 万元	计提 3,027.25 万元	本期未计提	本期未计提
凤凰航运-运输船舶	本期未计提	计提 3,624.41 万元	本期未计提	本期未计提
发行人-运输设备	本期未计提	本期未计提	本期未计提	本期未计提

注：可比公司信息来源于各公司定期报告。

如上表所示，公司与招商轮船报告期内均未对于散货船舶资产计提减值准备，公司与招商轮船亦是 5 家 A 股干散货航运上市公司中唯二报告期各期均保持盈利的上市公司。2024 年度宁波海运、凤凰航运扣除非经常性损益后归属于母公司的净利润均为亏损，2025 年 1-6 月宁波海运、国航远洋扣除非经常性损益后归属于母公司的净利润均为亏损，由于业绩亏损、部分船舶老旧、经营效益较差，宁波海运、国航远洋、凤凰航运于 2024 年末对部分船舶资产计提了减值准备，国航远洋于 2025 年 6 月末进一步对两艘老旧船舶计提减值准备。

综上，公司固定资产规模增长主要系公司持续购置船舶扩充自营运力；公司固定资产原值、无形资产原值和其他长期资产增加额总体与购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金具有匹配性；报告期内公司自有船舶运营情况良好，不存在减值迹象，报告期内不存在对固定资产计提减值准备的情形。

问题 3.4

报告期内公司净利润和经营活动产生的现金流量净额存在较大差异的合理性

【回复】

报告期内，公司经营活动产生的现金流量净额与净利润的对比情况如下：

单位：万元

项目	2025 年 1-6 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
经营活动产生的现金流量净额	39,142.84	101,524.21	20,022.39	79,890.64
净利润	8,686.61	54,902.45	18,504.34	67,141.70
经营活动净现金流与净利润的差额	30,456.23	46,621.76	1,518.05	12,748.94

报告期内公司经营活动产生的现金流量净额均高于当期净利润的差异原因主要系公司各期固定资产、使用权资产折旧等非付现成本金额较高，此外公司滚动实施股权激励产生的非付现的股份支付费用金额亦较高。报告期各期公司净利润与经营活动产生的现金流量净额的匹配关系如下：

单位：万元

项目	2025 年 1-6 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
净利润	8,686.61	54,902.45	18,504.34	67,141.7
加：信用减值损失	408.53	-84.66	579.83	458.28
资产减值准备	-	-	-	-
固定资产折旧	16,493.05	20,076.67	9,609.07	5,216.99
使用权资产折旧	13,827.43	31,198.91	5,632.33	7,743.12
无形资产摊销	21.71	22.01	25.56	33.62
长期待摊费用摊销	44.03	44.22	32.68	5.23
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失（收益以“-”号填列）	-	-3,171.85	0.02	0.79
固定资产报废损失（收益以“-”号填列）	-	-	-	-
公允价值变动损失（收益以“-”号填列）	-0.73	-105.22	-963.39	
财务费用（收益以“-”号填列）	3,854.33	5,032.77	2,510.09	4,064.09

项目	2025 年 1-6 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
投资损失（收益以“-”号填列）	-93.72	-319.71	-302.29	-370.9
递延所得税资产减少（增加以“-”号填列）	-54.07	822.24	-579.85	-65.3
递延所得税负债增加（减少以“-”号填列）	-	-1,385.45	329.11	-
存货的减少（增加以“-”号填列）	-382.44	533.53	-7,984.6	219.8
经营性应收项目的减少（增加以“-”号填列）	-10,981.75	-15,946.15	-15,233.25	-981.98
经营性应付项目的增加（减少以“-”号填列）	5,337.9	6,518.13	6,663.67	-3,840.91
其他	1,981.95	3,386.34	1,199.08	266.11
经营活动产生的现金流量净额	39,142.84	101,524.21	20,022.39	79,890.64

船舶运力是公司业务开展的基础。自成立以来，公司保持快速、健康的发展态势，积极建设自营船队，持续扩充自有运力规模，由于公司固定资产及使用权资产占总资产的比例较大，报告期内公司固定资产及使用权资产形成的折旧金额也相对较大。

同行业可比公司亦普遍存在固定资产折旧等非付现成本金额较大、经营活动产生的现金流量净额大于净利润的情形，具体情况如下：

单位：万元

公司简称	项目	2025 年 1-6 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
招商轮船	净利润①	215,623.56	520,920.38	492,163.93	506,696.85
	经营活动产生的现金流量净额②	352,638.63	847,622.06	891,730.49	699,517.36
	经营活动现金流-净利润的差额③=②-①	137,015.07	326,701.67	399,566.55	192,820.51
宁波海运	净利润①	-3,407.94	3,161.00	17,543.02	18,262.37
	经营活动产生的现金流量净额②	31,237.40	47,161.63	82,508.81	49,148.99
	经营活动现金流-净利润的差额③=②-①	34,645.33	44,000.62	64,965.79	30,886.61
国航远洋	净利润①	-2,464.87	2,221.39	228.95	18,814.40
	经营活动产生的现金流量净额②	29,658.31	9,628.77	16,138.52	36,496.44
	经营活动现金流-净利润的差额③=②-①	32,123.18	7,407.38	15,909.57	17,682.04

公司简称	项目	2025 年 1-6 月	2024 年度	2023 年度	2022 年度
凤凰航运	净利润①	123.02	-8,270.19	-870.22	3,622.66
	经营活动产生的现金流量净额②	-71.38	4,073.35	-5,186.37	9,009.87
	经营活动现金流-净利润的差额③=②-①	-194.40	12,343.54	-4,316.16	5,387.21

注：可比公司数据来源为各公司年度报告。

从上表可以看出，除凤凰航运外，报告期内同行业可比上市公司普遍存在现金流量净额大于净利润的情形，发行人经营性现金流量净额大于净利润的情况符合发行人业务情况及发行人所处行业的行业特征。

问题 3.5

申报会计师核查程序及核查意见

【回复】

一、核查程序

针对以上事项，申报会计师执行了以下核查程序：

1、查阅行业研究分析报告、同行业上市公司定期报告等公开披露信息、发行人年度报告等公告文件，访谈发行人重要客户供应商，了解发行人所处行业在报告期内的市场波动情况、同行业业绩变动情况、发行人毛利率变动原因；

2、获取发行人应收账款明细，抽样检查发行人主要应收账款对应的交易资料，访谈发行人重要客户，查阅发行人银行流水，了解应收账款回收情况；查阅同行业上市公司定期报告，对比发行人应收账款坏账准备计提政策及计提情况与同行业可比上市公司是否一致；

3、获取发行人固定资产明细，查阅发行人报告期内购置船舶的交易资料，实地走访或视频查看发行人的自有船舶，通过第三方独立数据库查阅发行人自有船舶报告期内的航次运行数据，核查发行人船舶资产运行状况及发行人使用情况；查阅同行业上市公司定期报告，对比发行人固定资产减值准备计提政策及计提情况与同行业可比上市公司是否一致；

4、查阅发行人及同行业可比上市公司的定期报告、审计报告，了解净利润和经营活动现金流净额的差异原因，确认该情况是否与行业特征相匹配。

二、核查意见

经核查，申报会计师认为：

1、发行人上市以来业绩波动较大，主要系由于 2021 年以来境内外干散货海运市场价格波动性较大。同时，发行人正处于运力规模、经营规模快速增长的发展阶段，报告期各期因持续扩充运力而相应增加较多船舶维修保养成本、新购船舶在运营初期毛利表现存在偶发性的波动、为匹配业务规模的扩大公司亦持续充实经营团队并实施股权激励，以上各项因素的综合影响一定程度上加大了报告期内发行人的业绩波动；报告期内发行人毛利率及归母净利润变动情况与行业发展趋势、航运价格、船队运力、成本构成等方面变动具有匹配性，与同行业可比上市公司的变动趋势总体一致；

从供需两端平衡调整的综合情况来看，公司毛利率及业绩长期持续下滑的风险较低，公司 2025 年 7-9 月业绩已较 2025 年 1-6 月有所回升。保荐人已会同发行人在本次发行的信息披露文件中就行业周期性及宏观经济波动风险、经济制裁及船舶管制风险、船舶租赁风险、业务扩张导致的经营管理风险、经营业绩波动或下滑的风险、毛利率下滑的风险、固定资产/使用权资产发生减值的风险、汇率波动的风险、自然灾害等突发事件风险等风险进行充分提示；

2、报告期内公司应收账款规模同比增长幅度较大，主要系公司自有运力规模持续扩大与市场运力使用能力逐步提升带动业务规模持续扩大所致。公司应收账款主要对象系能源、钢铁、建材等行业信用良好的大型生产企业（或其运输业务板块子公司）及物流航运企业，客户资信及履约能力总体较强；公司应收账款账龄集中于 1 年以内，账龄结构稳定，不存在应收账款账龄显著延长、重大应收账款逾期无法收回的情况；公司应收账款管理较为有效，应收账款坏账准备计提较为充分；

3、报告期内公司固定资产规模增长主要系公司持续购置船舶扩充自有运力所致，固定资产增长与购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金变动总体具有匹配性。报告期内公司船舶资产运营情况良好，不存在减值迹象，无需计提减值准备；

4、报告期内发行人经营活动产生的现金流量净额与净利润差异较大，主要系固定

资产、使用权资产折旧、股份支付费用计提等非付现成本的共同影响，该情形符合发行人业务情况及发行人所处行业的行业特征，具有合理性。

问题4.其他

请发行人说明：（1）自本次董事会决议日前六个月至今，公司实施或拟实施财务性投资（含类金融业务）的具体情况，相关财务性投资是否已从本次募集资金总额中扣除；（2）最近一期末公司是否存在持有金额较大、期限较长的财务性投资（包括类金融业务）情形。

请保荐机构及申报会计师核查并发表明确意见。

问题 4.1

自本次董事会决议日前六个月至今，公司实施或拟实施财务性投资（含类金融业务）的具体情况，相关财务性投资是否已从本次募集资金总额中扣除

【回复】

公司于 2025 年 7 月 21 日召开了公司第四届董事会第二十八次会议，审议通过了本次向特定对象发行股票方案及相关议案。本次发行董事会决议日前六个月至今，公司无已实施或拟实施的财务性投资及类金融业务，具体说明如下：

一、类金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在实施或拟实施融资租赁、商业保理和小贷业务等类金融业务的情形。

二、非金融企业投资金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在投资金融业务的情形。

三、与公司主营业务无关的股权投资

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本募集说明书出具日，公司不存在实施或拟实施的股权投资。

四、投资产业基金、并购基金

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在实施或拟实施产业基金、

并购基金的情形。

五、拆借资金

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在对非并表范围主体实施或拟实施拆借资金的情形。

六、委托贷款

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在实施或拟实施委托贷款的情形。

七、购买收益波动大且风险较高的金融产品

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司对自有资金开展现金管理以提高资金使用效率和收益、计划开展外汇衍生品交易业务以防范和降低汇率波动风险，所购买的现金管理产品均为安全性高、流动性好、风险等级较低的理财产品或存款类产品，公司不存在实施或拟投资购买收益波动大且风险较高的金融产品的情形。

综上所述，自本次董事会决议日前六个月至今，公司不存在实施或拟实施财务性投资（含类金融业务）的情况。

问题 4.2

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

【回复】

一、财务性投资情形

本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复出具日，公司不存在实施或拟实施的财务性投资的情况。

截至 2025 年 6 月 30 日，公司可能构成财务性投资的会计科目与财务性投资金额情况如下：

单位：万元

序号	科目	2025 年 6 月末账面余额	具体内容	财务性投资的认定
1	货币资金 -其他货币资金	10.15	信用证保证金	不属于财务性投资
2	交易性金融资产	16,439.39	理财产品	公司购买的理财产品主要为大额存单、结构性存款、开放式的固定收益类理财产品等,安全性高、流动性好、风险等级较低,不属于“收益波动大且风险较高的金融产品”,不属于财务性投资
3	其他应收款	31,025.50	保证金及押金、备用金、保险理赔款等	不属于财务性投资
4	其他流动资产	2,943.31	待摊保险费用、待抵扣进项税、碳排放权资产等	不属于财务性投资
5	其他非流动资产	4,260.81	预付购船款及软件开发费用	不属于财务性投资

如上表所示,公司可能构成财务性投资的会计科目均不属于财务性投资。此外,截至报告期末,公司不存在长期股权投资、其他权益工具投资等对外投资情形。因此,截至报告期末,公司不存在金额较大的财务性投资。

二、类金融业务情形

公司主要从事国内沿海以及国际远洋的干散货运输业务,不属于《监管规则适用指引——发行类第7号》规定的类金融业务。

报告期内,公司不存在从事或投资类金融业务的情形,亦不存在相关计划,本次募集资金计划全部用于干散货船购置,不存在直接或变相用于类金融业务的情况。

问题 4.3

申报会计师核查程序及核查意见

【回复】

一、核查程序

针对以上事项,申报会计师执行了以下核查程序:

1、查阅《证券期货法律适用意见第18号》中关于财务性投资的要求,查阅发行人定期报告,了解发行人相关报表科目构成、内容,逐项对照核查发行人财务性投资情况;

2、获取发行人报告期内交易性金融资产明细、发行人开展现金管理的产品说明书、协议以及认购与赎回的对账单等相关交易资料；

3、查阅发行人开展现金管理相关审议和信息披露文件，向发行人管理层了解自本次发行相关董事会决议日前六个月至本次发行前，发行人新投入和拟投入的财务性投资的情况。

二、核查意见

经核查，申报会计师认为：

1、发行人本次发行董事会决议日为 2025 年 7 月 21 日，本次发行董事会决议日前六个月至今，发行人不存在实施或拟实施的财务性投资；

2、截至最近一期末，发行人不存在金额较大财务性投资的要求。

(本页无正文, 为《关于福建海通发展股份有限公司向特定对象发行股票申请文件的审核问询函中有关财务会计问题的回复》之签章页)



中国注册会计师

陈连锋



中国注册会计师

刘臻



中国·北京

二〇二五年十月二十三日



此件仅供业务报告使用，复印无效

营业执照

(副本)(20-1)

统一社会信用代码

91110105592343655N



扫描市场主体身份码
了解更多登记、备案、
许可、监管信息，体
验更多应用服务。



名称 致同会计师事务所(特殊普通合伙)

类型 特殊普通合伙企业

执行事务合伙人 李惠琦

出资额 5205 万元

成立日期 2011 年 12 月 22 日

主要经营场所 北京市朝阳区建国门外大街 22 号赛特广场五层

经营范围

审计企业会计报表，出具审计报告；验证企业资本，出具验资报告；办理企业合并、分立、清算事宜中的审计业务，出具有关报告；基本建设年度财务决算审计；代理记账；会计咨询、税务咨询、管理咨询、会计培训；法律、法规规定的其他业务。
(市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。)

登记机关



2025 年 10 月 16 日

市场主体应当于每年 1 月 1 日至 6 月 30 日通过

<http://www.gsxt.gov.cn>

国家企业信用信息公示系统网址：

国家企业信用信息公示系统报送公示年度报告。

国家市场监督管理总局监制



此件仅用于业务报告使用，复印无效

证书序号：0014469

说明

- 1、《会计师事务所执业证书》是证明持有人经财政部门依法审批，准予执行注册会计师法定业务的凭证。
- 2、《会计师事务所执业证书》记载事项发生变动的，应当向财政部门申请换发。
- 3、《会计师事务所执业证书》不得伪造、涂改、出租、出借、转让。
- 4、会计师事务所终止或执业许可注销的，应当向财政部门交回《会计师事务所执业证书》。

会计师事务所

执业证书



名称：致同会计师事务所（特殊普通合伙）

首席合伙人：李惠琦

主任会计师：

经营场所：北京市朝阳区建国门外大街22号赛特广场5层

组织形式：特殊普通合伙

执业证书编号：11010156

批准执业文号：京财会许可[2011]0130号

批准执业日期：2011年12月13日

发证机关：

北京市财政局

二〇二〇年十一月十一日

中华人民共和国财政部制

授权书

根据《财政部关于注册会计师在审计报告上签名盖章有关问题的通知》（财会[2001]1035号），现授权致同会计师事务所（特殊普通合伙）福州分所合伙人蔡志良、陈连锋、陈裕成、林庆瑜、林新田、余丽娜、殷雪芳等七人签署本所出具的审计报告、验资报告、专项审核报告等法定业务报告及业务约定书。

此授权有效期为：2025年1月1日至2025年12月31日。

在授权终止日前，被授权人如果违反事务所的规定，事务所所有权暂停或提前终止授权。

致同会计师事务所（特殊普通合伙）

首席合伙人、执行事务合伙人：


李惠琦

2025年1月1日



姓名	陈连锋
Full name	
性别	男
Sex	
出生日期	1976-02-06
Date of birth	
工作单位	致同会计师事务所(特殊普
Working unit	通普秋)福州分所
身份证号码	350121197602064011
Identity card No.	



年度检验登记

Annual Renewal Registration

本证书经检验合格, 继续有效一年。
This certificate is valid for another year after
this rene



陈连锋 350200011520

年 月 日
y m d

证书编号: 350200011520
No. of Certificate

批准注册协会: 福建省注册会计师协会
Authorized Institute of CPAs

发证日期: 2005 年 01 月 17 日
Date of issuance y m d

换发时间: 2021 年 12 月 10 日



姓名	刘臻
Full name	
性别	男
Sex	
出生日期	1990-10-07
Date of birth	
工作单位	致同会计师事务所(特殊普通合伙)福州分所
Working unit	
身份证号码	350424199010070031
Identity card No.	



年度检验登记

Annual Renewal Registration

本证书经检验合格, 继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.



刘臻 110101560757

证书编号: 110101560757
No. of Certificate

批准注册协会: 福建省注册会计师协会
Authorized Institute of CPAs

发证日期: 2019 年 06 月 25 日
Date of Issuance /y /m /d

年 月 日
/y /m /d