



兴通海运股份有限公司

Xingtong Shipping Co., Ltd.

(福建省泉州市泉港区驿峰东路 295 号兴通海运大厦 8-9 楼)

首次公开发行股票招股意向书

保荐机构（主承销商）



中信证券股份有限公司

CITIC Securities Company Limited

(广东省深圳市福田区中心三路 8 号卓越时代广场（二期）北座)

二〇二二年二月

本次发行概况

发行股票类型	人民币普通股（A股）
发行股数	5,000 万股，占发行后总股本比例为 25%。本次发行采取全部发行新股的方式，公司股东不公开发售股份
每股面值	人民币 1.00 元
发行价格	【】元/股
预计发行日期	2022 年 2 月 22 日
拟上市的证券交易所	上海证券交易所
发行后总股本	20,000 万股
本次发行前股东所持股份的流通限制、股东对所持股份自愿锁定的承诺	<p>（一）控股股东、实际控制人承诺</p> <p>公司控股股东陈兴明，实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤承诺：</p> <p>1、除《上海证券交易所股票上市规则》规定的豁免情形之外，自公司股票上市之日起 36 个月内，不转让或者委托他人管理本人直接或间接持有的公司公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。同时，本人将主动向公司申报本人直接或间接持有的公司股份及其变动情况。</p> <p>2、所持股票在锁定期满后 2 年内减持的，其减持价格不低于发行价；公司上市后 6 个月内如公司股票连续 20 个交易日的收盘价均低于本次发行的发行价，或者上市后 6 个月期末收盘价低于本次发行的发行价，本人持有的公司股票将在上述锁定期届满后自动延长 6 个月的锁定期；在延长锁定期内，不转让或者委托他人管理本人直接或间接持有的公司本次发行前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。</p> <p>3、在上述锁定期届满后，在本人担任公司董事、监事、高级管理人员的任职期间每年转让的股份不超过本人直接或间接持有的公司股份总数的 25%，离职后半年内不转让本人直接或间接持有的公司股份。</p> <p>4、如中国证监会及/或证券交易所对于上述锁定期安排另有特别规定或有更高要求的，本人将按照中国证监会及/或证券交易所的相关规定或要求执行。</p> <p>5、本人不因职务变更、离职等原因而放弃履行承诺，若违反上述</p>

承诺，本人将不符合承诺的所得收益上缴公司所有，并承担相应法律后果，赔偿因未履行承诺而给公司或投资者带来的损失。

(二) 持股 5% 以上的其他股东承诺

持股 5% 以上的其他股东和海投资、张文进、王良华、柯文理、陈庆洪承诺：

- 1、自公司股票上市之日起 12 个月内，不转让或者委托他人管理本企业/本人直接或间接持有的公司公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。同时，本企业/本人将主动向公司申报本企业/本人直接或间接持有的公司股份及其变动情况。
- 2、若违反上述承诺，本企业/本人将不符合承诺的所得收益上缴公司所有，并承担相应法律后果，赔偿因未履行承诺而给公司或投资者带来的损失。
- 3、如中国证监会及/或证券交易所对于上述锁定期安排另有特别规定或有更高要求的，本企业/本人将按照中国证监会及/或证券交易所的相关规定或要求执行。

(三) 申报前 12 个月内新增股东承诺

申报前 12 个月内新增股东明诚致慧一期、钟鼎五号、建发叁号、日盈投资、陈庆洪、天健富海壹号、荣盛创投、天健富海伍号、钟鼎湛蓝承诺：

- 1、自公司股票上市之日起 12 个月内或自本企业/本人取得公司首次公开发行股票前已发行的股份之日起 36 个月内（以孰晚者为准），不转让或者委托他人管理本企业/本人直接或间接持有的公司公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。
- 2、若违反上述承诺，本企业/本人将不符合承诺的所得收益上缴公司所有，并承担相应法律后果，赔偿因未履行承诺而给公司或投资者带来的损失。
- 3、如中国证监会及/或证券交易所对于上述锁定期安排另有特别规定或有更高要求的，本企业/本人将按照中国证监会及/或证券交易所的相关规定或要求执行。

(四) 董事、监事、高级管理人员承诺

持有公司股份的董事、监事及高级管理人员陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤、张文进、王良华、柯文理、吴志扬承诺：

- 1、自公司股票上市之日起 12 个月内，不转让或者委托他人管理本人直接或间接持有的公司公开发行股票前已发行的股份，也不由公

	<p>司回购该部分股份。</p> <p>2、所持股票在锁定期满后 2 年内减持的，其减持价格不低于发行价；公司上市后 6 个月内如公司股票连续 20 个交易日的收盘价均低于本次发行的发行价，或者上市后 6 个月期末收盘价低于本次发行的发行价，本人持有的公司股票将在上述锁定期限届满后自动延长 6 个月的锁定期；在延长锁定期内，不转让或者委托他人管理本人直接或间接持有的公司本次发行前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。</p> <p>3、在上述锁定期届满后，在本人担任公司董事、监事、高级管理人员的任职期间每年转让的股份不超过本人直接或间接持有的公司股份总数的 25%，离职后半年内不转让本人直接或间接持有的公司股份。</p> <p>4、如中国证监会及/或证券交易所对于上述锁定期安排另有特别规定或有更高要求的，本人将按照中国证监会及/或证券交易所的相关规定或要求执行。</p> <p>5、本人不因职务变更、离职等原因而放弃履行承诺，若违反上述承诺，本人将不符合承诺的所得收益上缴公司所有，并承担相应法律后果，赔偿因未履行承诺而给公司或投资者带来的损失。</p>
保荐人（主承销商）	中信证券股份有限公司
签署日期	2022 年 2 月 14 日

声 明

发行人及全体董事、监事、高级管理人员承诺招股意向书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证招股意向书及其摘要中财务会计资料真实、完整。

保荐人承诺因其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，将先行赔偿投资者损失。

中国证监会、其他政府部门对本次发行所做的任何决定或意见，均不表明其对发行人股票的价值或投资者的收益作出实质性判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，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，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

投资者若对本招股意向书及其摘要存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、会计师或其他专业顾问。

重大事项提示

公司特别提醒投资者认真阅读本招股意向书全文，并特别注意下列重大事项提示：

一、关于股份限售的承诺

（一）控股股东、实际控制人承诺

公司控股股东陈兴明，实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤承诺：

1、除《上海证券交易所股票上市规则》规定的豁免情形之外，自公司股票上市之日起 36 个月内，不转让或者委托他人管理本人直接或间接持有的公司公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。同时，本人将主动向公司申报本人直接或间接持有的公司股份及其变动情况。

2、所持股票在锁定期满后 2 年内减持的，其减持价格不低于发行价；公司上市后 6 个月内如公司股票连续 20 个交易日的收盘价均低于本次发行的发行价，或者上市后 6 个月期末收盘价低于本次发行的发行价，本人持有的公司股票将在上述锁定期限届满后自动延长 6 个月的锁定期；在延长锁定期内，不转让或者委托他人管理本人直接或间接持有的公司本次发行前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。

3、在上述锁定期届满后，在本人担任公司董事、监事、高级管理人员的任职期间每年转让的股份不超过本人直接或间接持有的公司股份总数的 25%，离职后半年内不转让本人直接或间接持有的公司股份。

4、如中国证监会及/或证券交易所对于上述锁定期安排另有特别规定或有更高要求的，本人将按照中国证监会及/或证券交易所的相关规定或要求执行。

5、本人不因职务变更、离职等原因而放弃履行承诺，若违反上述承诺，本人将不符合承诺的所得收益上缴公司所有，并承担相应法律后果，赔偿因未履行承诺而给公司或投资者带来的损失。

(二) 持股 5%以上的其他股东承诺

持股 5% 以上的其他股东和海投资、张文进、王良华、柯文理、陈庆洪承诺：

1、自公司股票上市之日起 12 个月内，不转让或者委托他人管理本企业/本人直接或间接持有的公司公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。同时，本企业/本人将主动向公司申报本企业/本人直接或间接持有的公司股份及其变动情况。

2、若违反上述承诺，本企业/本人将不符合承诺的所得收益上缴公司所有，并承担相应法律后果，赔偿因未履行承诺而给公司或投资者带来的损失。

3、如中国证监会及/或证券交易所对于上述锁定期安排另有特别规定或有更高要求的，本企业/本人将按照中国证监会及/或证券交易所的相关规定或要求执行。

(三) 申报前 12 个月内新增股东承诺

申报前 12 个月内新增股东明诚致慧一期、钟鼎五号、建发叁号、日盈投资、陈庆洪、天健富海壹号、荣盛创投、天健富海伍号、钟鼎湛蓝承诺：

1、自公司股票上市之日起 12 个月内或自本企业/本人取得公司首次公开发行股票前已发行的股份之日起 36 个月内（以孰晚者为准），不转让或者委托他人管理本企业/本人直接或间接持有的公司公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。

2、若违反上述承诺，本企业/本人将不符合承诺的所得收益上缴公司所有，并承担相应法律后果，赔偿因未履行承诺而给公司或投资者带来的损失。

3、如中国证监会及/或证券交易所对于上述锁定期安排另有特别规定或有更高要求的，本企业/本人将按照中国证监会及/或证券交易所的相关规定或要求执行。

(四) 董事、监事、高级管理人员承诺

持有公司股份的董事、监事及高级管理人员陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤、张文进、王良华、柯文理、吴志扬承诺：

1、自公司股票上市之日起 12 个月内，不转让或者委托他人管理本人直接或间接持有的公司公开发行股票前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。

2、所持股票在锁定期满后 2 年内减持的，其减持价格不低于发行价；公司上市后 6 个月内如公司股票连续 20 个交易日的收盘价均低于本次发行的发行价，或者上市后 6 个月期末收盘价低于本次发行的发行价，本人持有的公司股票将在上述锁定期限届满后自动延长 6 个月的锁定期；在延长锁定期内，不转让或者委托他人管理本人直接或间接持有的公司本次发行前已发行的股份，也不由公司回购该部分股份。

3、在上述锁定期届满后，在本人担任公司董事、监事、高级管理人员的任职期间每年转让的股份不超过本人直接或间接持有的公司股份总数的 25%，离职后半年内不转让本人直接或间接持有的公司股份。

4、如中国证监会及/或证券交易所对于上述锁定期安排另有特别规定或有更高要求的，本人将按照中国证监会及/或证券交易所的相关规定或要求执行。

5、本人不因职务变更、离职等原因而放弃履行承诺，若违反上述承诺，本人将不符合承诺的所得收益上缴公司所有，并承担相应法律后果，赔偿因未履行承诺而给公司或投资者带来的损失。

二、关于持股意向及减持意向的承诺

（一）控股股东、实际控制人承诺

公司控股股东陈兴明，实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤承诺：

1、在公司上市后，本人将严格遵守作出的所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺。股份锁定期满后 2 年内，在符合法律法规及相关规定的前提下，本人将根据公司经营、资本市场、自身资金需求等情况综合分析决定减持数量，减持价格将不低于公司上一年度经审计的每股净资产及股票首次公开发行的价格。

2、本人承诺将在遵守相关法律、法规、中国证监会及/或证券交易所对股份减持的各项规定的前提下，减持所持有的公司股份；在实施减持时，本人将按照相关法律法规的要求进行公告，未履行相关法律法规要求的公告程序前不减持所

持公司股份。

3、公司上市后，本人减持公司股票时，将提前 3 个交易日予以公告，尽量避免短期内大量减持对公司二级市场股价走势造成重大影响。

4、若公司股票发生除权、除息的，上述价格及相应股份数量将作相应调整。

5、如未履行上述承诺，由此取得收益的，本人将所取得的收益上缴公司所有；由此给公司或者其他投资者造成损失的，将依法承担赔偿责任，并按照规定接受中国证监会及/或证券交易所等部门依法给予的行政处罚。

(二) 持股 5%以上的其他股东承诺

持股 5%以上的其他股东和海投资、张文进、王良华、柯文理、陈庆洪承诺：

1、在公司上市后，本企业/本人将严格遵守作出的所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺。股份锁定期满后 2 年内，在符合法律法规及相关规定的前提下，本企业/本人将根据公司经营、资本市场、自身资金需求等情况综合分析决定减持数量，减持价格将不低于公司上一年度经审计的每股净资产及股票首次公开发行的价格。

2、本企业/本人承诺将在遵守相关法律、法规、中国证监会及/或证券交易所对股份减持的各项规定的前提下，减持所持有的公司股份；在实施减持时，本企业/本人将按照相关法律法规的要求进行公告，未履行相关法律法规要求的公告程序前不减持所持公司股份。

3、公司上市后，本企业/本人减持公司股票时，将提前 3 个交易日予以公告，尽量避免短期内大量减持对公司二级市场股价走势造成重大影响。

4、若公司股票发生除权、除息的，上述价格及相应股份数量将作相应调整。

5、如未履行上述承诺，由此取得收益的，将所取得的收益上缴公司所有；由此给公司或者其他投资者造成损失的，将依法承担赔偿责任，并按照规定接受中国证监会及/或证券交易所等部门依法给予的行政处罚。

三、关于公司上市后三年内稳定股价的预案

为稳定股价，保护中小股东和投资者利益，公司特制定了股价稳定预案，公司控股股东、实际控制人、相关董事及高级管理人员已就公司股价稳定预案作出了相关承诺。公司上市后三年内稳定股价的预案具体如下：

（一）启动股价稳定措施的条件

自公司股票上市之日起3年内，出现公司股票连续20个交易日的收盘价（如果因公司派发现金红利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，应按照交易所的有关规定作相应调整，下同）均低于公司最近一期经审计的每股净资产（每股净资产=最近一期经审计的归属于母公司股东的净资产÷公司股份总数，下同）时，为维护广大股东利益，增强投资者信心，维护公司股价稳定，公司将启动稳定股价的预案。

（二）稳定股价的具体措施及顺序

当启动稳定股价预案的条件成立时，公司及相关主体将按如下优先顺序选择一种或几种措施稳定股价：

1、公司回购股份

公司为稳定股价之目的，采取集中竞价交易方式向社会公众股东回购股份（以下简称“回购股份”）的，应符合《公司法》《证券法》等相关法律、法规及规范性文件的规定，且不应导致公司股权分布不符合上市条件。

公司董事会对回购股份作出决议时，公司董事承诺就该等回购事宜在董事会上投赞成票。

若根据当时适用的相关规定，回购股份需要股东大会审议通过的，则公司股东大会对回购股份作出决议时，应经出席股东大会的股东所持表决权的三分之二以上通过，公司实际控制人承诺就该回购事宜在股东大会上投赞成票。

公司为稳定股价进行股份回购时，除应符合相关法律、法规及规范性文件的要求之外，还应符合下列各项条件：

(1) 公司回购股份的价格不超过公司最近一期经审计的每股净资产；

(2) 公司在股价稳定措施启动后的回购期内，用于回购的资金总额将根据公司当时股价情况及公司资金状况等，由董事会最终审议确定，回购股份的数量以回购期满时实际回购的股份数量为准。公司用于回购股份的资金总额累计不超过公司首次公开发行股票募集资金的总额，单次回购股份拟使用资金总额不应少于人民币 1,000 万元；

(3) 公司单次回购股份不超过公司总股本的 2%。如上述第 (2) 项与本项冲突的，按照本项执行。

2、公司控股股东、实际控制人增持股份

公司启动股价稳定措施后，但是公司董事会做出不回购股份的决议、公司回购股份方案实施期限届满之日起公司股票连续 20 个交易日的收盘价仍低于公司最近一期经审计的每股净资产或公司回购股份方案实施完毕之日起的 3 个月内启动条件再次被触发的情况下，公司控股股东或实际控制人应在符合《上市公司收购管理办法》等法律法规的条件和要求的前提下增持公司股份。

控股股东、实际控制人为稳定股价增持公司股份时，除应符合相关法律、法规及规范性文件的要求之外，还应符合下列各项条件：

(1) 控股股东、实际控制人增持股份的价格不超过公司最近一期经审计的每股净资产；

(2) 控股股东、实际控制人在股价稳定措施启动后的增持期限内增持，单一会计年度用于增持股份的资金金额累计不低于其上一会计年度自公司所获税后现金分红金额的 20%，且不超过其上一会计年度自公司所获税后现金分红金额的 50%；

(3) 控股股东、实际控制人单次增持公司股份数量不超过公司股本总额的 2%，如上述第 (2) 项与本项冲突的，按照本项执行。

控股股东、实际控制人承诺在增持计划完成后的 6 个月内不出售所增持的股份。

3、董事、高级管理人员增持公司股份

当控股股东、实际控制人增持股份方案实施期限届满之日起公司股票连续 20 个交易日的收盘价仍低于公司最近一期经审计的每股净资产或公司控股股东增持股份方案实施完毕之日起的 3 个月内启动条件再次被触发的情况下，在公司领取薪酬的公司董事（不包括独立董事，下同）、高级管理人员应在符合相关法律、法规及规范性文件的条件和要求的前提下增持公司股份。

有增持公司股份义务的公司董事、高级管理人员为稳定股价增持公司股份时，除应符合相关法律、法规及规范性文件的要求之外，还应符合下列各项条件：

（1）增持股份的价格不超过公司最近一期经审计的每股净资产；

（2）单一会计年度用于增持股份的资金金额累计不低于董事、高级管理人员上一会计年度自公司所获税后薪酬总和的 20%，且不超过其上一会计年度自公司所获税后薪酬总和的 50%。

有增持公司股份义务的公司董事、高级管理人员承诺，在增持计划完成后的 6 个月内将不出售所增持的股份。

公司首次公开发行股票并上市后 3 年内若有新选举或新聘任的董事、高级管理人员且其从公司领取薪酬/津贴的，均应当履行公司在首次公开发行股票并上市时董事、高级管理人员已作出的相应承诺。

（三）稳定股价措施的启动程序

1、公司回购股份的启动程序

（1）公司董事会应在上述公司回购股份启动条件触发之日起的 15 个交易日内作出回购股份的决议；

（2）公司董事会应在作出回购股份决议后的 2 个交易日内公告董事会决议、回购股份预案，并发布召开股东大会的通知；

（3）公司应在股东大会作出决议并履行相关法定手续之次日起开始启动回购，并在 60 个交易日内实施完毕；

(4) 公司回购股份方案实施完毕后，应在 2 个交易日内公告公司股份变动报告，回购的股份按照董事会或股东大会决定的方式处理。

2、控股股东、实际控制人及董事、高级管理人员增持公司股份的启动程序

(1) 公司董事会应在控股股东、实际控制人及董事、高级管理人员增持公司股份条件触发之日起 2 个交易日内发布增持公告；

(2) 控股股东、实际控制人及董事、高级管理人员应在作出增持公告并履行相关法定手续之次日起开始启动增持，并在 30 个交易日内实施完毕。

(四) 稳定股价方案的继续实施和终止

在公司稳定股价措施实施期间，公司、控股股东、实际控制人、董事、高级管理人员在履行相应程序和信息披露义务后，可以追加实施稳定股价措施。

自公司股价稳定方案公告之日起，若出现下列任一情形，则视为本次稳定股价措施实施完毕及承诺履行完毕，已公告的稳定股价方案终止执行：

1、公司股票连续 10 个交易日的收盘价均高于公司最近一期经审计的每股净资产；

2、公司继续回购股份或控股股东、实际控制人、董事、高级管理人员增持公司股份将导致公司股权分布不符合上市条件；

3、继续增持股份将导致控股股东及/或实际控制人及/或董事及/或高级管理人员需要履行要约收购义务且其未计划实施要约收购；

4、相关回购或增持资金使用完毕时。

(五) 约束措施

1、如果公司未按照本预案采取稳定股价措施的，公司将在股东大会及中国证监会指定信息披露媒体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。

2、如果控股股东、实际控制人未按照本预案采取稳定股价措施的，公司有权责令控股股东、实际控制人在限期内履行增持股票义务；如仍未履行的，公司

有权将控股股东、实际控制人履行增持义务相对应金额的现金分红或应领取薪酬直接用于执行控股股东、实际控制人的增持义务。

3、如果公司董事、高级管理人员未按照本预案采取稳定股价措施的，公司有权责令董事、高级管理人员在限期内履行增持股票义务；如仍未履行的，公司有权将董事、高级管理人员履行增持义务相对应金额的现金分红或应领取薪酬直接用于执行董事、高级管理人员的增持义务。如情节严重的，实际控制人或董事会、监事会、半数以上的独立董事有权提请股东大会同意免除董事担任的董事职务，董事会有权解聘高级管理人员担任的高级管理人员职务。

四、关于招股意向书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的承诺

（一）发行人承诺

1、公司保证为本次发行制作的招股意向书及申请文件不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。

2、若经有权部门认定招股意向书有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，对判断公司是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，公司将于有权部门作出认定事实及行政处罚之日起 30 日内尽快制定回购预案并提交公司召开董事会及股东大会审议，并依法回购本次发行的全部新股，回购价格以公司本次发行的发行价加算银行同期存款利息确定（如因派发现金股利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照中国证监会及/或证券交易所等有关规定作相应调整）。

3、若经有权部门认定招股意向书有虚假记载、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，公司将在该等违法事实经有权部门认定后依法赔偿投资者损失。

4、若法律、法规、规范性文件及中国证监会及/或证券交易所对公司因违反上述承诺而应承担的相关责任及后果有不同规定的，公司自愿无条件遵从该等规

定。

(二) 控股股东、实际控制人承诺

公司控股股东陈兴明，实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤承诺：

1、本人保证公司为本次发行制作的招股意向书及申请文件不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本人对其真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。

2、若经有权部门认定招股意向书有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，对判断公司是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，本人将于有权部门作出认定事实及行政处罚之日起 30 日内尽快制定回购预案并提交公司召开董事会及股东大会审议，依法回购本次发行时本人已转让的原限售股份（如有），回购价格以公司本次发行时发行价加算银行同期存款利息确定（如因派发现金股利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照中国证监会及/或证券交易所等有关规定作相应调整）。

3、若经有权部门认定招股意向书有虚假记载、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，本人将在该等违法事实经有权部门认定后依法赔偿投资者损失。

4、若法律、法规、规范性文件及中国证监会及/或证券交易所对因违反上述承诺而应承担的相关责任及后果有不同规定的，本人自愿无条件遵从该等规定。

(三) 董事、监事、高级管理人员承诺

公司全体董事、监事、高级管理人员承诺：

1、本人保证公司为本次发行制作的招股意向书及申请文件不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，本人对其真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任。

2、若经有权部门认定招股意向书有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，对判断公司是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，本人将于有权部门作出认定事实及行政处罚之日起，积极督促公司、公司控股股东与实际控制

人制定回购预案并提交公司召开董事会及股东大会审议，依法回购本次发行的全部新股和原限售股份（如有），回购价格以公司本次发行时发行价加算银行同期存款利息确定（如因派发现金股利、送股、转增股本、增发新股等原因进行除权、除息的，须按照中国证监会及/或证券交易所等有关规定作相应调整）。

3、若经有权部门认定招股意向书有虚假记载、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，本人将在该等违法事实经有权部门认定后依法赔偿投资者损失。

4、若法律、法规、规范性文件及中国证监会及/或证券交易所对因违反上述承诺而应承担的相关责任及后果有不同规定的，本人自愿无条件遵从该等规定。

（四）证券服务机构承诺

保荐机构及主承销商中信证券股份有限公司承诺：“本公司已对兴通海运股份有限公司招股意向书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。本公司为兴通海运股份有限公司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的情形；若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的情形，给投资者造成直接经济损失的，将依法先行赔偿投资者损失。”

发行人律师上海市锦天城律师事务所承诺：“如因本所为发行人首次公开发行股票并上市出具的文件存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失，投资者有权按照《证券法》《最高人民法院关于审理证券市场因虚假陈述引发的民事赔偿案件的若干规定》（法释[2003]2号）等相关法律法规和司法解释的规定获得合法赔偿。如相关法律法规和司法解释相应修订，则按届时有效的法律法规和司法解释执行。”

审计机构、验资机构、验资复核机构容诚会计师事务所（特殊普通合伙）承诺：“因本所为发行人首次公开发行制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，在该等违法事实被认定后，将依法赔偿投资者损失。”

资产评估机构厦门嘉学资产评估房地产估价有限公司（曾用名厦门市大学资产评估土地房地产估价有限责任公司）承诺：“如因本公司未能依照适用的法律法规、规范性文件及行业准则的要求勤勉尽责地履行法定职责而导致本公司为兴通股份本次发行上市制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，本公司将依法承担相应的法律责任。”

五、关于承诺履行的约束措施

（一）发行人承诺

除个别承诺中提到的约束措施外，还应遵守如下约束措施：

1、如公司非因不可抗力原因导致未能履行、确已无法履行或无法按期履行公开承诺事项的，应采取下列约束措施：

（1）在股东大会及中国证监会指定的披露媒体上及时、充分披露公司未履行、无法履行或无法按期履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；

（2）调减或停发对公司该等未履行承诺的行为负有个人责任的董事、监事、高级管理人员的薪酬或津贴；

（3）给投资者造成损失的，公司将向投资者依法承担赔偿责任；

（4）向投资者作出补充承诺或替代承诺（相关承诺应按法律、法规、公司章程的规定履行相关审批程序）并接受本承诺函的约束措施，直至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕。

2、公司因不可抗力原因导致未能履行、确已无法履行或无法按期履行公开承诺事项的，应采取下列约束措施：

（1）在股东大会及中国证监会指定的披露媒体上及时、充分披露公司未履行、无法履行或无法按期履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；

（2）尽快研究将投资者利益损失降低到最小的处理方案，并提交股东大会审议，尽可能地保护公司投资者利益。

（二）控股股东、实际控制人承诺

公司控股股东陈兴明，实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤承诺：

除个别承诺中提到的约束措施外，还应遵守如下约束措施：

1、如本人非因不可抗力原因导致未能履行、确已无法履行或无法按期履行公开承诺事项的，应采取下列约束措施：

（1）在股东大会及中国证监会指定的披露媒体上及时、充分披露公司未履行、无法履行或无法按期履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；

（2）不得转让公司股份。因继承、被强制执行、上市公司重组、为履行保护投资者利益承诺等必须转让的情形除外；

（3）因本人未履行相关承诺给投资者造成损失的，本人将向投资者依法承担赔偿责任；

（4）向投资者作出补充承诺或替代承诺（相关承诺应按法律、法规、公司章程的规定履行相关审批程序）并接受本承诺函的约束措施，直至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕。

2、如本人因不可抗力原因导致未能履行、确已无法履行或无法按期履行公开承诺事项的，应采取下列约束措施：

（1）在股东大会及中国证监会指定的披露媒体上及时、充分披露公司未履行、无法履行或无法按期履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；

（2）尽快研究将投资者利益损失降低到最小的处理方案，尽可能地保护公司投资者利益。

（三）董事、监事、高级管理人员承诺

公司全体董事、监事、高级管理人员承诺：

除个别承诺中提到的约束措施外，还应遵守如下约束措施：

1、如本人非因不可抗力原因导致未能履行、确已无法履行或无法按期履行公开承诺事项的，应采取下列约束措施：

(1) 在股东大会及中国证监会指定的披露媒体上及时、充分披露公司未履行、无法履行或无法按期履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；

(2) 不得转让公司股份。因继承、被强制执行、上市公司重组、为履行保护投资者利益承诺等必须转让的情形除外；

(3) 主动申请调减或停发薪酬或津贴；

(4) 本人未履行相关承诺，给投资者造成损失的，依法赔偿投资者损失；

(5) 向投资者作出补充承诺或替代承诺（相关承诺应按法律、法规、公司章程的规定履行相关审批程序）并接受本承诺函的约束措施，直至新的承诺履行完毕或相应补救措施实施完毕。

2、如本人因不可抗力原因导致未能履行、确已无法履行或无法按期履行公开承诺事项的，应采取下列约束措施：

(1) 在股东大会及中国证监会指定的披露媒体上及时、充分披露公司未履行、无法履行或无法按期履行的具体原因并向股东和社会公众投资者道歉；

(2) 尽快研究将投资者利益损失降低到最小的处理方案，尽可能地保护公司投资者利益。

六、发行人专项承诺

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》，公司承诺如下：

(一) 法律法规规定禁止持股的主体未直接或间接持有公司股份；

(二) 除已披露的持股情况外，本次发行的中介机构或其负责人、高级管理人员、经办人员未直接或间接持有公司股份；

(三) 未以公司股权进行不当利益输送。

如公司违反承诺给投资者造成损失的，公司将向投资者依法承担责任。

七、本次发行前滚存利润的分配安排和已履行的决策程序

根据公司 2020 年第四次临时股东大会决议，公司首次公开发行股票前的滚存利润由股票发行后的新老股东按持股比例共同享有。

八、发行后的股利分配政策

根据公司 2020 年第四次临时股东大会，审议通过《关于公司上市后三年内股东分红回报规划的议案》和《关于制定〈公司章程（草案）〉（上市后适用）的议案》。

（一）本次发行后的股利分配政策

根据《公司章程（草案）》，公司发行上市后的利润分配政策为：

1、利润分配的原则

公司的利润分配应重视对投资者的合理投资回报，并兼顾公司的可持续发展，利润分配政策应保持连续性和稳定性。

2、利润分配的方式

公司可以采取现金、股票或二者相结合的方式向股东分配股利。在公司盈利以及公司正常经营和长期发展的前提下，公司将优先考虑现金方式分配股利。

在公司经营情况良好，并且董事会认为发放股票股利有利于公司全体股东整体利益时，可以在确保足额现金分红的前提下，提出股票股利分配预案。采用股票方式进行利润分配的，应当以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、每股净资产的摊薄等真实合理因素。

3、现金分红的条件和比例

公司当年经审计净利润和累计未分配利润为正，且公司现金流可以满足公司正常经营和可持续发展的前提下，公司应进行现金分红，且每年以现金方式分配的利润应不低于当年实现的可供分配利润的 10%。

在实际分红时，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，拟定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。公司至少每三年重新审阅一次股东分红回报规划，根据股东、独立董事和监事的意见对公司正在实施的股利分配政策作出适当且必要的修改，确定该时段的股东回报计划。

4、利润分配的期间间隔

在符合条件的情况下，公司原则上每年至少进行一次利润分配。公司董事会可以根据公司的盈利及资金需求状况提议公司进行中期利润分配。

5、未发放分红的情况

公司当年盈利且累计未分配利润为正，但未提出现金利润分配预案的，应由独立董事发表明确意见，并在年度报告中详细说明未分红的原因和未用于分红的资金留存公司的用途。

6、股东违规占用公司资金的情况

如存在股东违规占用公司资金的情况，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。

7、利润分配政策调整的决策程序和机制

公司经营环境发生重大变化或者董事会认为必要时，公司可对利润分配政策进行调整。公司调整利润分配政策时应听取中小股东意见，并经独立董事发表独

立意见，由董事会详细说明理由。调整利润分配政策的议案由出席股东大会的股东所持表决权的 2/3 以上通过。

（二）上市后三年股东回报规划

为向股东提供稳定持续的投资回报，增加股利分配决策透明度和可操作性，便于股东对公司经营和分配进行监督，公司制定了《兴通海运股份有限公司上市后三年内股东分红回报规划》，具体如下：

1、股东分红回报规划制定考虑因素

公司将着眼于长远和可持续发展，在综合考虑公司实际经营情况、发展目标、股东要求和意愿，尤其是中小投资者的合理回报需要、公司外部融资环境、社会资金成本等因素的基础上，建立对投资者持续、稳定、科学的回报规划与机制，从而对利润分配作出制度性安排，以保持未来公司利润分配政策的连续性和稳定性。

2、股东分红回报规划制定原则

公司的股东分红回报规划充分考虑和听取股东、独立董事和监事的意见，在保证公司正常经营业务发展的前提下，坚持现金分红为主这一基本原则，公司具备现金分红条件的，公司应当采取现金方式分配股利，每年以现金方式分配的利润应不低于当年实现的可供分配利润的 10%。

如公司同时采取现金及股票股利分配利润的，在满足公司正常生产经营的资金需求情况下，公司实施差异化的现金分红政策。

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，提出差异化现金分红政策：

（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。

3、股东分红回报规划决策机制

公司管理层、董事会应结合公司盈利情况、资金需求和股东回报规划合理提出分红建议和预案，并结合股东、独立董事的意见，制定年度或中期分红方案，并经公司股东大会表决通过后实施。

4、股东分红回报规划制定周期

公司上市后至少每三年重新审阅一次股东分红回报规划，根据股东、独立董事和监事的意见对公司正在实施的股利分配政策作出适当且必要的修改，确定该时段的股东回报计划。

5、公司未分配利润的使用原则

公司留存的未分配利润主要用于补充生产经营所需的营运资金，扩大现有业务规模，促进公司持续发展，最终实现股东利益最大化。

九、摊薄即期回报采取填补措施的承诺

(一) 发行人承诺

公司将采取有效措施进一步提高募集资金的使用效率，增强公司的业务实力和盈利能力，尽量减少本次发行对净资产收益率下降以及每股收益摊薄的影响。公司拟采取的具体措施如下：

- 1、提升运力、发展主营业务，提高公司持续盈利能力；
- 2、完善内部控制，降低公司运营成本；
- 3、加强募集资金管理，保证募集资金合理合法使用；
- 4、加快募集资金投资项目实施，尽快获得预期投资收益；
- 5、严格执行现金分红政策，给予投资者合理回报。

（二）控股股东、实际控制人承诺

公司控股股东陈兴明，实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤承诺：

1、任何情况下均不会滥用公司控股股东或实际控制人地位，不会越权干预公司经营管理活动，不会侵占公司利益；

2、若违反承诺或拒不履行承诺给公司或者股东造成损失的，愿意依法承担对公司或者股东的补偿责任。

（三）董事、高级管理人员承诺

公司全体董事、高级管理人员承诺：

1、承诺不会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；

2、承诺对职务消费行为进行约束；

3、承诺不动用公司资产从事与履行职责无关的投资、消费活动；

4、承诺由董事会或薪酬与考核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；

5、若公司后续推出公司股权激励政策，承诺拟公布的公司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；

6、在中国证监会及/或证券交易所另行发布摊薄即期回报的填补措施及承诺的相关意见或实施细则后，如果公司的相关规定及本人承诺不能满足该等规定的，本人承诺将立即按该等规定出具补充承诺，并积极推进公司作出新的规定，以符合中国证监会及/或证券交易所的要求；

7、承诺切实履行公司制定的有关填补回报措施以及本人对此作出的任何有关填补回报措施的承诺。若违反该等承诺，本人愿意：（1）在公司股东大会及中国证监会指定报刊公开作出解释并道歉；（2）无条件接受中国证监会及/或证券交易所按照其制定或发布的有关规定、规则对本人作出的处罚或采取的相关监管措施；（3）给公司或者投资者造成损失的，依法承担对公司或者投资者的赔偿责

任。

十、特别提醒投资者注意“风险因素”中的下列风险

（一）行业管控风险

液货危险品水上运输具有较高的危险性以及很强的专业性，国家对行业准入实施严格的管控政策。从事液货危险品运输业务需获得交通运输部核发的《国内水路运输经营许可证》，该证书对于行业进入者提出了很高的要求。同时，根据《国内水路运输管理条例》等规定，限制外国企业进入本行业。若未来监管部门放松市场准入门槛或允许外国企业进入，可能会加剧市场竞争，导致公司经营业绩下滑。

（二）运力调控政策风险

自 2011 年起，交通运输部数次发布关于国内沿海省际化学品船运力调控的政策，每年交通运输部根据市场供求状况，采取专家综合评审的方式，健康有序新增船舶运力。2018 年，交通运输部发布《关于加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控的公告》（交通运输部公告 2018 年第 67 号），首次将原油船、成品油船、液化气船一并纳入管控。可见，交通运输部对于新增运力依然执行严格审批的调控政策。若未来运力监管更趋严格或短期内监管部门不再审批新增运力，可能会对公司业务规模的扩张产生重大影响，从而限制公司的战略规划与发展。若未来运力监管完全放开，市场竞争进一步加剧，可能存在公司竞争优势被削弱，市场份额及盈利能力下降的风险。

（三）船舶安全运营风险

液货危险品水上运输具有极高的危险性，船舶运输过程中可能发生因碰撞、触礁、搁浅、火灾或者爆炸等引起的海难事故，也可能发生因洗舱、装卸等操作规程不当引起的安全事故。在日常运营过程中，海事局等机构对安全提出了很高的监管要求，同时下游客户对水上运输服务商认证条件严格，若公司未来出现安全方面的问题，可能面临巨额赔偿或重要客户流失的风险，从而对公司经营造成重大不利影响。

（四）环境保护风险

液货危险品具有较高的污染性，若因人为或意外等原因造成船舶货物泄露，对海洋环境造成污染，公司将有可能面临污染治理成本大幅增加和承担相关责任的风险。同时，公司船舶运行过程中，如果因为管理不严，发生污染物超标排放，可能面临环保处罚、新增运力评审扣分、客户丢失等风险，给公司发展造成不利影响。

（五）新增运力获取风险

交通运输部运力评审审核严格，对参评企业的资质条件、安全运营和诚信记录等多方面均有要求。若未来公司经营资质、安全环保等方面出现问题，难以取得新增运力指标或取得的运力指标与公司业务扩张需求不匹配，可能对公司后续经营规模的扩大、业务的规划与发展造成不利影响。

（六）客户集中度较高的风险

报告期内，公司前五大客户的销售收入占比分别为 68.91%、70.68%、71.65%，客户集中度较高。其中，公司对荣盛控股、福建联合石化、中国海油的销售占比较高，公司对上述三家客户的收入占比分别为 50.30%、58.50%、54.72%。若公司与上述客户的合作关系发生不利变化，可能对公司的生产经营造成不利影响。同时，未来如果主要客户因市场竞争加剧、经营不善、战略失误、受到相关部门处罚等内外原因导致其市场份额缩减，或公司在安全管理水平、质量认证体系等方面不能满足客户需求导致主要客户转向其他船东公司，公司可能面临经营业绩下滑的风险。

十一、审计截止日后的主要经营状况

公司财务报告审计截止日为 2021 年 12 月 31 日，财务报告审计截止日至本招股意向书签署日之间，公司经营情况良好，公司的经营模式、市场环境均未发生重大变化，经营状况不存在重大不利变化。

公司预计 2022 年 1-3 月的经营情况如下：

项目	2022 年 1-3 月	2021 年 1-3 月	变动比例
----	--------------	--------------	------

项目	2022年1-3月	2021年1-3月	变动比例
营业收入（万元）	15,000.00-16,500.00	13,627.87	增长 10.07%至 21.08%
扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润（万元）	4,600.00-5,000.00	4,530.31	增长 1.54%至 10.37%

公司预计 2022 年 1-3 月业绩较上年同期有所增长，主要系公司预计 2022 年 1-3 月运营的船舶较上年同期增加 1 艘化学品船（“兴通 7”）与 2 艘液化气船（“兴通 316”、“兴通 319”），该等船舶在 2022 年 1-3 月产生的收入均为增量收入。上述预计为公司初步预计情况，未经会计师审计，且不构成盈利预测。

公司的综合实力较强，能够在交通运输部每年开展的沿海省际散装液体危险货物船舶新增运力综合评审中获得新增运力，持续投入新增船舶进行运营，具有较强的持续经营能力。

目 录

本次发行概况	1
声 明	4
重大事项提示	5
一、关于股份限售的承诺.....	5
二、关于持股意向及减持意向的承诺.....	7
三、关于公司上市后三年内稳定股价的预案.....	9
四、关于招股意向书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的承诺...13	
五、关于承诺履行的约束措施.....	16
六、发行人专项承诺.....	18
七、本次发行前滚存利润的分配安排和已履行的决策程序.....	19
八、发行后的股利分配政策.....	19
九、摊薄即期回报采取填补措施的承诺.....	22
十、特别提醒投资者注意“风险因素”中的下列风险	24
十一、审计截止日后的主要经营状况.....	25
目 录	27
第一节 释义	33
一、普通术语.....	33
二、专业术语.....	35
第二节 概览	38
一、发行人简介.....	38
二、发行人控股股东和实际控制人简介.....	39
三、发行人主要财务数据及主要财务指标.....	40
四、本次发行情况.....	41
五、本次发行资金募集及运用概况.....	42
第三节 本次发行概况	43
一、本次发行的基本情况.....	43

二、本次发行的相关机构.....	44
三、发行人与有关中介机构的股权关系和其他权益关系.....	46
四、本次发行有关重要日期.....	47
第四节 风险因素	48
一、市场与行业风险.....	48
二、经营管理风险.....	49
三、财务风险.....	51
四、内部控制风险.....	53
五、募集资金投向风险.....	53
六、其他风险.....	54
第五节 发行人基本情况	56
一、公司基本情况.....	56
二、发行人改制重组情况.....	56
三、发行人的股本形成及演变情况.....	60
四、重大资产重组情况.....	80
五、发起人出资、股本变化的验资情况及发起人投入资产的计量属性.....	80
六、发行人股权关系与内部组织结构.....	81
七、发行人子公司及分支机构情况.....	85
八、发起人、控股股东、实际控制人及持有发行人 5% 以上股份的主要股东情况.....	85
九、发行人股本情况.....	95
十、内部职工股、工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股等情况.....	119
十一、发行人员工情况.....	120
十二、持有 5% 股份以上股东及作为股东的董事、监事、高级管理人员作出的重要承诺及其履行情况.....	127
第六节 业务和技术	129
一、发行人主营业务、主要业务及设立以来的变化情况.....	129

二、发行人所处行业基本情况.....	132
三、发行人在行业中的竞争地位.....	182
四、发行人的主营业务情况.....	193
五、发行人的主要固定资产和无形资产情况.....	212
六、发行人的特许经营权情况.....	221
七、发行人的技术及研究情况.....	222
八、发行人的安全生产、环境保护和质量控制情况.....	225
九、发行人境外经营情况.....	229
第七节 同业竞争与关联交易	230
一、发行人的独立运行情况.....	230
二、同业竞争情况.....	231
三、关联交易情况.....	233
四、比照关联交易披露的重大交易.....	253
第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员	278
一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况.....	278
二、董事、监事、高级管理人员、核心技术人员及其近亲属持有公司股份及变动情况.....	285
三、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的其他对外投资情况.....	286
四、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的薪酬情况.....	287
五、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的兼职情况.....	288
六、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员之间存在的亲属关系.....	289
七、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的特定协议安排与重要承诺.....	289
八、董事、监事、高级管理人员任职资格.....	290
九、董事、监事、高级管理人员近三年变动情况.....	290
第九节 公司治理	292
一、公司股东大会、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.....	292

二、公司报告期内违法违规情况.....	303
三、公司报告期内资金占用和对外担保情况.....	305
四、内部控制制度完整性、合理性及有效性的说明.....	306
第十节 财务会计信息	307
一、财务报表.....	307
二、审计意见.....	311
三、财务报表的编制基础、合并报表范围及变化情况.....	313
四、主要会计政策和会计估计.....	313
五、税项.....	347
六、分部信息.....	348
七、最近一年收购兼并情况.....	348
八、非经常性损益.....	348
九、最近一期末主要固定资产情况.....	349
十、最近一期末主要无形资产情况.....	350
十一、最近一期末主要债项情况.....	350
十二、所有者权益变动情况.....	352
十三、现金流量情况.....	352
十四、期后事项、或有事项及其他重要事项.....	353
十五、重要财务指标.....	353
十六、盈利预测.....	356
十七、资产评估情况.....	356
十八、公司设立及历次验资情况.....	356
第十一节 管理层讨论与分析	357
一、财务状况分析.....	357
二、盈利能力分析.....	386
三、现金流量分析.....	439
四、资本性支出.....	441
五、重大会计政策或会计估计与可比上市公司差异情况.....	441
六、或有事项与重大期后事项.....	442

七、公司财务状况和盈利能力的未来趋势.....	442
八、即期回报摊薄情况、填补即期回报措施及相关承诺.....	443
九、审计截止日后的主要经营状况.....	447
第十二节 业务发展目标	449
一、整体发展战略.....	449
二、发行人未来三年的发展目标及具体规划.....	449
三、拟定上述发展计划所依据的假设条件及主要困难.....	452
四、确保实现规划和目标拟采用的方法或途径.....	453
五、上述业务发展计划与现有业务的关系.....	454
第十三节 募集资金运用	455
一、募集资金运用概况.....	455
二、募集资金运用的具体情况.....	457
三、募集资金运用的必要性与可行性.....	463
四、募集资金运用对公司经营和财务状况的影响.....	471
第十四节 股利分配政策	473
一、最近三年的股利分配政策.....	473
二、最近三年公司实际股利分配情况.....	473
三、本次发行前滚存利润的分配安排和已履行的决策程序.....	474
四、发行后的股利分配政策.....	474
第十五节 其他重要事项	479
一、信息披露与投资者服务.....	479
二、重要合同.....	479
三、对外担保.....	484
四、重大诉讼、仲裁事项.....	484
第十六节 董事、监事、高级管理人员及有关中介机构声明	486
一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明.....	486
二、保荐人（主承销商）声明.....	487
三、发行人律师声明.....	490

四、发行人会计师声明.....	491
五、资产评估机构声明.....	492
六、验资机构声明.....	494
七、验资复核机构声明.....	495
第十七节 备查文件	496
一、备查文件.....	496
二、文件查阅地址及时间.....	496

第一节 释义

一、普通术语

公司、本公司、发行人、兴通股份、股份公司	指	兴通海运股份有限公司
兴通有限、有限公司	指	泉州市泉港兴通船务有限公司，发行人前身
湄港船运	指	泉州市肖厝湄港船运有限公司，发行人前身
陈兴明家族	指	陈兴明及其子女陈其龙、陈其德、陈其凤
和海投资	指	泉州和海投资合伙企业（有限合伙）
荣盛创投	指	浙江荣盛创业投资有限公司
明诚致慧一期	指	杭州明诚致慧一期股权投资合伙企业（有限合伙）
建发叁号	指	平潭建发叁号股权投资合伙企业（有限合伙）
天健富海伍号	指	厦门天健富海伍号股权投资合伙企业（有限合伙）
天健富海壹号	指	厦门天健富海壹号创业投资合伙企业（有限合伙），曾用名厦门蜜呆柒号创业投资合伙企业（有限合伙）
钟鼎五号	指	苏州钟鼎五号股权投资基金合伙企业（有限合伙）
钟鼎湛蓝	指	苏州钟鼎湛蓝股权投资基金合伙企业（有限合伙）
日盈投资	指	山东日盈投资有限公司
广诚投资	指	山东滕州广诚投资有限公司
滕州宾馆	指	滕州宾馆有限公司
明诚投资	指	明诚致慧（杭州）股权投资有限公司，明诚致慧一期执行事务合伙人
兴通投资	指	泉州兴通投资有限公司
华晨投资	指	福建华晨投资有限公司，原为福建海之讯航运科技股份有限公司
兴通船代	指	泉州市兴通船舶代理有限公司
兴通港服	指	泉州兴通港口服务发展有限公司
兴通国际船代	指	泉州兴通国际船务代理有限公司
泉港报关	指	泉州泉港报关有限公司
莆田国际船代	指	莆田市兴通国际船务代理有限公司
莆田报关	指	莆田兴通报关有限公司
兴通燃料	指	泉州市泉港兴通燃料有限公司，2019年2月注销
海润船舶物资	指	泉州海润船舶物资供应有限公司
易通国际船代	指	漳州市易通国际船务代理有限公司
中国石化	指	中国石油化工股份有限公司

福建联合石化	指	福建联合石油化工有限公司
荣盛控股	指	浙江荣盛控股集团有限公司
浙江石化	指	浙江石油化工有限公司
中金石化	指	宁波中金石化有限公司
荣通物流	指	浙江荣通物流有限公司
中国海油、CNOOC	指	中国海洋石油集团有限公司
中海壳牌	指	中海壳牌石油化工有限公司
恒力石化	指	恒力石化股份有限公司
中国航油	指	中国航空油料集团有限公司
中化集团	指	中国中化集团有限公司
立信化工	指	泉州市立信化工贸易有限公司
招商南油	指	招商局南京油运股份有限公司
中远海能	指	中远海运能源运输股份有限公司
君正船务	指	上海君正船务有限公司
扬洋运贸	指	南京扬洋化工运贸有限公司
上海鼎衡	指	上海鼎衡航运科技有限公司
盛航股份	指	南京盛航海运股份有限公司
海昌华	指	深圳市海昌华海运股份有限公司
中国船东协会	指	英文名称为 China Shipowners' Association，简称 CSA，是由在中华人民共和国注册从事水上运输的商船所有人和经营人、管理人以及与航运相关的企业和单位自愿组成，具有社团法人资格的行业组织
上海航运交易所	指	是经国务院批准、由交通运输部和上海市人民政府共同组建，于 1996 年成立的我国唯一一家国家级航运交易所
BP	指	英国石油公司，总部位于英国伦敦，是一家全球性的能源企业，业务范围覆盖全球能源体系，在欧洲、北美、南美、大洋洲、亚洲和非洲均设有经营机构
SHELL、壳牌	指	Royal Dutch Shell，荷兰皇家壳牌公司，是一家全球性的能源和化工公司，专业从事石油和天然气的勘探、生产、提炼和销售，以及化学品的制造和销售
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
CDI	指	Chemical Distribution Institute，化学品配送协会
Shipsfocus	指	总部位于新加坡，是一家专注于化学品运输船市场的航运咨询公司
Clarksons	指	克拉克森研究公司，世界一流的航运及海工研究咨询公

		司，总部位于英国
Stolt	指	Stolt-Nielsen Limited 的简称，成立于 1959 年，是世界领先的以液体化工品为主的散装特种液体货物一体化运输和仓储的物流供应商
Odfjell	指	Odfjell SE 的简称，挪威奥斯陆股票交易所上市公司，是全球最大的化学品船东公司之一
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
公司章程	指	兴通海运股份有限公司章程
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
中信证券、保荐机构	指	中信证券股份有限公司
容诚会计师事务所、发行人会计师	指	容诚会计师事务所（特殊普通合伙）
锦天城律师、发行人律师	指	上海市锦天城律师事务所
嘉学评估、评估机构	指	厦门嘉学资产评估房地产估价有限公司，曾用名厦门市大学资产评估土地房地产估价有限责任公司
报告期	指	2019 年、2020 年、2021 年
报告期各期末	指	2019 年末、2020 年末、2021 年末

二、专业术语

液货危险品	指	包括原油、成品油、液体化学品、液化天然气、液化石油气
化学品	指	本招股意向书指散装液体化学品，具有易燃性、易挥发性、毒害性、腐蚀性等高危险性
成品油	指	汽油、煤油、柴油及其他符合国家产品质量标准、具有相同用途的乙醇汽油和生物柴油等替代燃料
对二甲苯、PX	指	即 1,4-二甲苯，化学式为 C_8H_{10} ，无色透明液体，具有芳香气味，是塑料、聚酯纤维、薄膜、涂料、农药、染料等的重要原料
甲醇	指	化学式为 CH_3OH ，结构最为简单的饱和一元醇，无色有酒精气味易挥发的液体，易燃、有剧毒，是基础的有机化工原料和优质燃料，是我国进口的化工品中主要的品类之一
乙二醇	指	又名甘醇，化学式为 $(CH_2OH)_2$ ，是一种无色微粘的液体，主要用于制聚酯涤纶、聚酯树脂、化妆品等，并可用作染料/油墨等的溶剂、配制发动机的抗冻剂等
TDI	指	Toluene-2,4-diisocyanate 的缩写，即甲苯二异氰酸酯，精细化工品的品类之一，无色到淡黄色透明液体，主要用于生产软质聚氨酯泡沫及聚氨酯弹性体、涂料、胶黏剂等
液化石油气、LPG	指	石油炼制或者油气田开采中产生的伴生气体通过加压或降温后形成的液态产品，主要成分为丙烷、丁烷

液化天然气、LNG	指	是天然气经净化处理，再经-162℃的常压液化形成，体积约为同量气态天然气体积的 1/600，主要成分为甲烷
DOC 证书	指	安全管理体系符合证明
SMC 证书	指	Safety Management Certificate，船舶安全管理证书
TMSA	指	Tanker Management and Self Assessment 的缩写，油轮管理与自评估，是一种国际广泛认可的，用于评估船东公司自身管理体系的框架标准，旨在帮助船东公司提升改进自身管理体系
指定人员	指	主要负责监控公司各部门和船舶的营运安全和防止污染工作的执行情况的人员
航次	指	船舶在营运中完成一次运输生产任务的周期
载重吨、DWT	指	用于表示船舶运载能力的衡量单位
新增运力评审	指	交通运输部每年会对散装液体危险货物的市场新增运力实行严格的管控，其通过对申请新增运力的船东公司进行严格、公正的全方位审核评价，综合评价分数靠前者赢得新增运力
单舱单泵	指	船舶的每个货舱配备独立的货泵，单舱单泵的船舶可同时装载多类产品
炼化一体化	指	将炼油环节与以炼油产出的各种原料油为基础原料生产化学品环节相结合的一体化生产模式
短驳运输	指	短距离运输
人工智能	指	Artificial Intelligence 的中文名称，缩写为 AI，由人制造出的机器所表现出的智能，通常是指通过普通计算机程序来呈现人类智能的技术
物联网	指	Internet of things 的中文名称，利用局部网络或互联网等通信技术将传感器、控制器、机器、人员和物等连接，形成人与物、物与物相联，实现信息化、远程管理控制和智能化的网络
大数据	指	以多元形式、多样来源搜集而来的庞大数据组，大数据技术是伴随着计算机技术的高速提升和大量数据需要进行分析、处理的需求应运而生的技术，其通过深度挖掘海量数据背后的价值信息，以数据驱动社会效率提升
5G	指	5th generation mobile networks 的缩写，第五代移动通信技术，具有高速率、低延时的特点
有机化工	指	即有机化学工业，是以石油、天然气、煤等为基础原料，主要生产各种有机原料的工业
COA	指	Contract of Affreightment 的缩写，即包运合同，是指承运人在约定期间内分批将约定数量货物从约定装货港运至约定目的港的海上货物运输合同
光租	指	运输企业将船舶在约定的时间内出租给他人使用，不配备操作人员，不承担运输过程中发生的各种费用，船东收取租赁费的业务
程租	指	运输企业为租船人完成某一特定航次的运输任务并收取租赁费的业务

期租	指	运输企业将配备有操作人员的船舶承租给他人使用一定期限，承租期内听候承租方调遣，不论是否经营，均按天向承租方收取租赁费，租赁期间发生的固定费用（如人员工资、维修费用等）均由船东负担的业务
高级船员	指	依照《中华人民共和国船员条例》的规定取得相应任职资格的大副、二副、三副、轮机长、大管轮、二管轮、三管轮、通信人员以及其他在船舶上任职的高级技术或者管理人员

注：本招股意向书除特别说明外，所有数值保留两位小数，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

本概览仅对招股意向书全文做扼要提示。投资者作出投资决策前，应认真阅读招股意向书全文。

一、发行人简介

（一）发行人基本情况

公司名称：兴通海运股份有限公司

英文名称：Xingtong Shipping Co., Ltd.

住所：福建省泉州市泉港区驿峰东路 295 号兴通海运大厦 8-9 楼

法定代表人：陈兴明

注册资本：15,000 万元

设立时间：1997 年 12 月 18 日

经营范围：许可项目：水路危险货物运输；国内船舶管理业务；第二类增值电信业务（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：国内货物运输代理；船舶租赁；软件开发；供应链管理服务（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）

（二）发行人业务情况

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输业务。经过多年的积累，公司已发展成为国内沿海散装液体化学品航运业的龙头企业，在细分市场占据领先地位。截至 2021 年 12 月 31 日，公司拥有散装液体化学品船、成品油船共计 15 艘，总运力 18.73 万载重吨，其中散装液体化学品船 12 艘，运力 12.85 万载重吨。截至 2021 年 6 月 30 日，散装液体化学品船运力规模占细分市场总运力的 10.19%。

公司所处行业受国家严格监管，运输经营资质与新增船舶运力需经交通运输

部严格审批，每年交通运输部组织的新增运力评审结果是评价行业内企业竞争力的重要指标。交通运输部于 2011 年 7 月开始实施运力宏观调控政策，自 2012 年以来，公司累计获得沿海省际散装液体化学品船新增运力 9.55 万载重吨，占同期市场新增运力的 22.32%，位列行业首位。自 2019 年以来，交通运输部共开展了四次沿海省际散装液体危险货物船舶新增运力综合评审，公司均以第一名的成绩获得新增运力。公司散装液体化学品船运力规模占市场总运力的比例由 2018 年末的 4.61% 上升到 2021 年 6 月末的 10.19%。

公司运输航线通达全国沿海及长江、珠江中下游水系，形成了辐射渤海湾、长三角、珠三角、北部湾等国内主要化工产业基地的运输网络体系。凭借高标准的安全管理体系、坚实的运力保障和专业高效的运输服务等一系列综合竞争优势，公司与中国石化、福建联合石化、浙江石化、中国海油、中海壳牌、恒力石化、中国航油等大型石化企业建立了长期稳定的战略合作关系，多次荣获下游客户“安全诚信最佳物流服务商”、“优秀供应商”等称号。

公司系中国船东协会化工品运输专业委员会副主任单位、中国物流与采购联合会 AAAA 物流企业、中国物流与采购联合会危化品物流分会副会长单位、中国石油流通协会常务理事单位、福建省船东协会副会长单位、泉州船东协会会长单位。公司于 2018 年被交通运输部评为“安全诚信公司”，并连续三年获得签注，是为数不多获此殊荣的散装液体化学品航运企业。公司获得了中国物流与采购联合会危化品物流分会授予的“2019-2020 年度中国化工物流行业百强水运服务企业”等称号。公司副董事长、总经理陈其龙入选“2020 中国航运名人榜”。

二、发行人控股股东和实际控制人简介

（一）控股股东

陈兴明持有公司 37.68% 的股份，为公司的控股股东。

陈兴明简历详见“第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”之“一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况”之“（一）董事会成员”。

（二）实际控制人

陈兴明持有公司 37.68% 的股份，陈其龙、陈其德、陈其凤为陈兴明之子女，各持有公司 2.80% 的股份，陈兴明家族合计持有公司 46.08% 的股份；同时陈兴明担任公司董事长，陈其龙担任公司副董事长兼总经理，陈其德、陈其凤分别担任公司董事兼副总经理；陈兴明家族能够实际控制公司，为公司的实际控制人。

陈其龙、陈其德、陈其凤简历详见“第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”之“一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况”之“（一）董事会成员”。

三、发行人主要财务数据及主要财务指标

根据容诚会计师事务所出具的《审计报告》（容诚审字[2022]361Z0043 号），报告期内，公司的主要财务数据情况如下：

（一）资产负债表主要数据

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
资产总额	125,722.93	105,481.51	41,454.46
负债总额	38,664.84	38,331.96	17,254.51
股东权益	87,058.08	67,149.55	24,199.95
归属于母公司股东权益	87,058.08	67,149.55	24,199.95
少数股东权益	-	-	-

（二）利润表主要数据

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
营业收入	56,686.12	38,641.76	29,194.67
营业利润	26,766.05	16,677.53	11,787.90
利润总额	26,614.44	16,637.62	11,689.99
净利润	19,908.53	12,349.60	8,681.35
归属于母公司所有者的净利润	19,908.53	12,349.60	8,681.35
扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润	18,724.59	12,177.07	8,488.35

(三) 现金流量表主要数据

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
经营活动产生的现金流量净额	31,776.86	18,134.35	10,000.85
投资活动产生的现金流量净额	-22,910.74	-56,889.73	-7,625.72
筹资活动产生的现金流量净额	-3,160.02	47,792.71	1,245.35
现金及现金等价物净增加额	5,706.10	9,036.04	3,620.48

(四) 主要财务指标

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
流动比率（倍）	2.10	1.89	1.08
速动比率（倍）	2.03	1.84	1.04
资产负债率	30.75%	36.34%	41.62%
无形资产（扣除土地使用权、水面养殖权和采矿权等后）占净资产的比例	0.12%	0.14%	0.05%
每股净资产（元）	5.80	4.48	2.02
项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
应收账款周转率（次/年）	14.59	9.50	9.96
存货周转率（次/年）	30.04	29.56	26.64
息税折旧摊销前利润（万元）	32,944.95	19,695.90	13,385.07
利息保障倍数（倍）	20.92	18.63	30.09
每股经营活动现金流量（元）	2.12	1.21	0.83
每股净现金流量（元）	0.38	0.60	0.30

注：财务指标的计算方法具体请详见本招股意向书“第十节 财务会计信息”之“十五、重要财务指标”

四、本次发行情况

发行股票类型	人民币普通股（A 股）
发行股数、占发行后总股本的比例	5,000 万股，占发行后总股本比例为 25%。本次发行采取全部发行新股的方式，公司股东不公开发售股份。
每股面值	人民币 1.00 元
发行价格	【】元/股
发行方式	采用网下向询价对象配售与网上向社会公众投资者按市值申购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户的自然人、法人、

	证券投资基金及符合法律规定的其他投资者等（国家法律、法规禁止购买者除外）
承销方式	余额包销
拟上市的证券交易所	上海证券交易所
保荐机构（主承销商）	中信证券股份有限公司

五、本次发行资金募集及运用概况

根据公司 2020 年第四次临时股东大会审议通过的《关于首次公开发行股票募集资金投资项目及其可行性的议案》，公司拟发行 5,000 万股，发行股票所募集资金在扣除发行费用后，将按照轻重缓急顺序投资于以下项目：

单位：万元

序号	募集资金投资项目	总投资额	拟投入募集资金
1	不锈钢化学品船舶购置项目	12,200.00	12,200.00
2	MR 型成品油船舶购置项目	19,000.00	19,000.00
3	3 艘不锈钢化学品船舶购置项目	28,700.00	28,700.00
4	2 艘不锈钢化学品船舶置换购置项目	21,630.00	21,630.00
5	数字航运研发中心项目	8,200.00	8,200.00
6	补充流动资金	38,450.00	9,296.67
合计		128,180.00	99,026.67

如果实际募集资金净额未达到上述项目拟使用募集资金金额，公司将通过自有资金或银行借款等方式解决。本次发行上市募集资金到位前，公司可以根据各募集资金投资项目的实际进度以自有资金和银行借款等方式支持上述募集资金投资项目的实施。募集资金到位后，将以募集资金置换预先已投入相应募集资金投资项目的自筹资金或偿还先期银行借款。

第三节 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、占发行后总股本的比例	5,000 万股，占发行后总股本比例为 25%。本次发行采取全部发行新股的方式，公司股东不公开发售股份	
每股发行价格	【】元	
发行市盈率	【】倍（按发行价格除以每股收益计算，每股收益按照 2021 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的总股本计算）	
发行后每股收益	【】元（按照 2021 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）	
发行前每股净资产	5.80 元（以 2021 年 12 月 31 日经审计的归属于母公司所有者权益除以本次发行前总股本计算）	
发行后每股净资产	【】元（以 2021 年 12 月 31 日经审计的归属于母公司所有者权益加上本次募集资金净额除以本次发行后总股本计算）	
发行市净率	【】倍（按照每股发行价格除以发行后的每股净资产计算）	
发行方式	采用网下向询价对象配售与网上向社会公众投资者按市值申购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户的自然人、法人、证券投资基金及符合法律规定的其他投资者等（国家法律、法规禁止购买者除外）	
承销方式	余额包销	
上市地	上海证券交易所	
募集资金总额	【】万元	
募集资金净额	【】万元	
发行费用概算	保荐承销费用	66,560,000.00 元
	审计验资费用	8,386,792.45 元
	律师费用	5,466,981.13 元
	用于本次发行的信息披露费用	4,716,981.13 元
	发行上市手续费用及其他费用	602,545.29 元
	合计	85,733,300.00 元

注：以上费用均为不含增值税费用

二、本次发行的相关机构

（一）发行人

名称：兴通海运股份有限公司

法定代表人：陈兴明

住所：福建省泉州市泉港区驿峰东路 295 号兴通海运大厦 8-9 楼

联系电话：0595-87777879

传真：0595-87088898

联系人：欧阳广

（二）保荐机构（主承销商）

名称：中信证券股份有限公司

法定代表人：张佑君

住所：广东省深圳市福田区中心三路 8 号卓越时代广场（二期）北座

电话：010-60838888

传真：010-60833930

保荐代表人：马锐、张新

项目协办人：曾文煜

项目经办人：史松祥、吴小琛、桂凯鸿、卢芳菲、刘博瑶、林琳、李龙飞、吕姝

（三）发行人律师

名称：上海市锦天城律师事务所

负责人：顾耘

住所：上海市浦东新区银城中路 501 号上海中心大厦 11、12 层

电话：021-20511000

传真：021-20511999

经办律师：张东晓、谢美山

(四) 发行人会计师

名称：容诚会计师事务所（特殊普通合伙）

负责人：肖厚发

住所：北京市西城区阜成门外大街 22 号 1 幢外经贸大厦 901-22 至 901-26

电话：010-66001391

传真：010-66001392

经办注册会计师：许瑞生、郑伟平、牛又真

(五) 评估机构

名称：厦门嘉学资产评估房地产估价有限公司

法定代表人：王健青

住所：厦门市湖里区高林中路 523 号 701 单元、702 单元、703 单元

电话：0592-5804760

传真：0592-5804760

经办资产评估师：赵德勇、李艺凤

(六) 验资机构

名称：容诚会计师事务所（特殊普通合伙）

负责人：肖厚发

住所：北京市西城区阜成门外大街 22 号 1 幢外经贸大厦 901-22 至 901-26

电话：010-66001391

传真：010-66001392

经办注册会计师：许瑞生、郑伟平

(七) 申请上市交易所

名称：上海证券交易所

住所：上海市浦东南路 528 号证券大厦

电话：021-68808888

传真：021-68804868

(八) 股票登记机构

名称：中国证券登记结算有限责任公司上海分公司

住所：上海市杨高南路 188 号

电话：021-58708888

传真：021-58899400

(九) 收款银行

户名：中信证券股份有限公司

开户行：中信银行北京瑞城中心支行

账号：7116810187000000121

三、发行人与有关中介机构的股权关系和其他权益关系

截至本招股意向书签署日，钟鼎五号持有发行人 3.03% 的股份，钟鼎五号是市场化募资的私募基金，穿透至最终持股主体，本次发行的保荐机构中信证券及中国中信集团有限公司（以下简称“中信集团”）存在通过钟鼎五号间接持有发行人股份的情形，持股情况如下：



钟鼎五号投资成为发行人股东，系其作为已备案的股权投资基金独立作出的投资决策，非中信证券及中信集团主动针对发行人进行的投资。中信证券及中信集团通过钟鼎五号间接持有发行人股份的层级在 10 级以上，折算后持股比例极低，该间接持股关系不影响保荐机构的独立性。

除上述情形外，发行人与本次发行有关的中介机构及其负责人、高级管理人员、经办人员之间不存在直接或间接的股权关系或其他权益关系。

四、本次发行有关重要日期

初步询价日期	2022 年 2 月 16 日
发行公告刊登日期	2022 年 2 月 21 日
网上、网下申购日期	2022 年 2 月 22 日
网上、网下缴款日期	2022 年 2 月 24 日
预计股票上市日期	本次发行结束后将尽快申请在上海证券交易所挂牌交易

第四节 风险因素

投资者在考虑投资公司本次发行的股票时，除本招股意向书提供的各项资料外，应特别考虑下述各项风险因素。

一、市场与行业风险

（一）宏观经济波动风险

从航运业整体来看，航运业属于资金密集型的周期性行业，运输需求及运价与宏观经济周期、运力供给等市场因素的关联度较高。从细分行业来看，公司处于国内沿海散装液体化学品、成品油水上运输业，行业发展与下游化工产品的市场供需情况紧密关联，而化工产业景气度与国家宏观经济发展情况关联度较高。若宏观经济周期下行或上下游产业不景气，将会影响公司所在行业需求水平，可能会对公司业务的开展及财务状况、经营业绩造成不利影响。

（二）行业管控风险

液货危险品水上运输具有较高的危险性以及很强的专业性，国家对行业准入实施严格的管控政策。从事液货危险品运输业务需获得交通运输部核发的《国内水路运输经营许可证》，该证书对于行业进入者提出了很高的要求。同时，根据《国内水路运输管理条例》等规定，限制外国企业进入本行业。若未来监管部门放松市场准入门槛或允许外国企业进入，可能会加剧市场竞争，导致公司经营业绩下滑。

（三）运力调控政策风险

自 2011 年起，交通运输部数次发布关于国内沿海省际化学品船运力调控的政策，每年交通运输部根据市场供求状况，采取专家综合评审的方式，健康有序新增船舶运力。2018 年，交通运输部发布《关于加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控的公告》（交通运输部公告 2018 年第 67 号），首次将原油船、成品油船、液化气船一并纳入管控。可见，交通运输部对于新增运力依然执行严格审批的调控政策。若未来运力监管更趋严格或短期内监管部门不再审批新增运力，可能会对公司业务规模的扩张产生重大影响，从而限制公司的战略

规划与发展。若未来运力监管完全放开，市场竞争进一步加剧，可能存在公司竞争优势被削弱，市场份额及盈利能力下降的风险。

（四）环保政策风险

船舶运输所使用的燃料油、柴油等燃料，易对环境产生污染，政府部门始终鼓励业内企业向节能减排方向转型升级，相继发布法律法规、政策予以引导和监管，如2018年11月交通运输部发布的《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。未来随着监管政策对环境保护要求的不断提高，公司可能面临经营成本增加的风险。

（五）下游行业政策变化风险

公司主要服务大型石油化工企业，根据《关于促进石化产业绿色发展的指导意见》（发改产业〔2017〕2105号）与《关于加强高耗能、高排放建设项目生态环境源头防控的指导意见》（环环评〔2021〕45号），客户所处行业属于高污染、高排放、高耗能行业。石油化工产业在国民经济中占据重要地位，国家政策鼓励和推动行业高质量发展，能耗双控与环保政策对产能小、装置落后的炼化企业冲击较大。公司主要客户建设的大型炼化一体化项目普遍具有较高的环保节能建设标准与管理能力，符合国家产业政策。如果能耗双控以及环保政策持续收紧，可能对公司下游客户的生产经营产生一定影响，进而影响公司业绩。

二、经营管理风险

（一）船舶安全运营风险

液货危险品水上运输具有极高的危险性，船舶运输过程中可能发生因碰撞、触礁、搁浅、火灾或者爆炸等引起的海难事故，也可能发生因洗舱、装卸等操作规程不当引起的安全事故。在日常运营过程中，海事局等机构对安全提出了很高的监管要求，同时下游客户对水上运输服务商认证条件严格，若公司未来出现安全方面的问题，可能面临巨额赔偿或重要客户流失的风险，从而对公司经营造成重大不利影响。

（二）环境保护风险

液货危险品具有较高的污染性，若因人为或意外等原因造成船舶货物泄露，对海洋环境造成污染，公司将有可能面临污染治理成本大幅增加和承担相关责任的风险。同时，公司船舶运行过程中，如果因为管理不严，发生污染物超标排放，可能面临环保处罚、新增运力评审扣分、客户丢失等风险，给公司发展造成不利影响。

（三）新增运力获取风险

交通运输部运力评审审核严格，对参评企业的资质条件、安全运营和诚信记录等多方面均有要求。若未来公司经营资质、安全环保等方面出现问题，难以取得新增运力指标或取得的运力指标与公司业务扩张需求不匹配，可能对公司后续经营规模的扩大、业务的规划与发展造成不利影响。

（四）客户集中度较高的风险

报告期内，公司前五大客户的销售收入占比分别为 68.91%、70.68%、71.65%，客户集中度较高。其中，公司对荣盛控股、福建联合石化、中国海油的销售占比较高，公司对上述三家客户的收入占比分别为 50.30%、58.50%、54.72%。若公司与上述客户的合作关系发生不利变化，可能对公司的生产经营造成不利影响。同时，未来如果主要客户因市场竞争加剧、经营不善、战略失误、受到相关部门处罚等内外原因导致其市场份额缩减，或公司在安全管理水平、质量认证体系等方面不能满足客户需求导致主要客户转向其他船东公司，公司可能面临经营业绩下滑的风险。

（五）燃油价格波动风险

燃油是为船舶日常运营供给动力的能源产品，燃油价格波动直接影响公司经营成本变动。受地缘政治、贸易战等因素影响，燃油价格波动较大。若未来地缘政治等因素加剧国际油价走势的不确定性，可能会造成公司燃油采购价格上升，由此造成经营成本上升，影响公司经营业绩。

（六）核心人员变动的风险

我国液货危险品水上运输业起步较晚，市场上航运经验丰富的专业船员以及深度掌握安全管理、运营管理、行业发展态势、航线开拓与规划的航运管理人才相对紧缺。如果公司因管理机制、竞争、薪酬、组织体系变化等方面的原因造成核心人员的流失，将对公司未来的发展造成不利影响。

（七）船员供应不足的风险

船员是船舶正常安全营运的关键角色，然而随着现代社会个人需求与选择的多样化，船员行业普遍人员供应紧张。如果未来船员供应不足，难以匹配公司的发展需要，将对公司船队扩张及业务发展造成不利影响。

（八）客户合作稳定风险

目前，公司与主要客户建立了长期稳定的战略合作关系，并签署相关合作协议。合作协议的周期大多为1年，该种情况属于运输行业的惯例。从行业来看，由于受到交通运输部的宏观调控，船舶运力供给整体较为平稳，市场可替代的船舶较少，同时由于液货危险品水上运输具有较高的危险性，客户重视运输供应链的安全与稳定，主动更换运输服务商的意愿较低。如协议到期后，公司未能与主要客户进行续签合作协议，将对公司的业务发展造成不利影响。

若上述市场及经营管理风险部分或同时发生，则公司存在上市当年营业利润下滑50%以上甚至亏损的风险。

三、财务风险

（一）经营业绩波动或下滑的风险

报告期内，公司实现的营业收入分别为29,194.67万元、38,641.76万元、56,686.12万元，扣除非经常性损益后的净利润分别为8,488.35万元、12,177.07万元、18,724.59万元，营业收入与净利润均持续增长。

随着行业竞争逐渐加剧，以及各种潜在不确定性因素的影响，如国家宏观经济周期波动、行业监管政策调整、安全事故风险、环境保护风险、燃油价格上涨、人工成本上升以及企业快速扩张带来管理难度的提升与资金、人员储备的不足

等，若多种不确定性因素集中发生，或者出现其他预期外将会对企业产生重大冲击的风险事件，可能会对公司经营业绩造成不利影响，甚至带来经营业绩大幅下滑。

（二）毛利率波动的风险

报告期内，公司主营业务的毛利率分别为 50.11%、51.92%、51.59%，毛利率整体保持稳定。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，从而影响公司的业绩表现。

（三）二手船舶折旧年限的风险

截至 2021 年 12 月 31 日，公司船舶队伍中，二手船舶占有一定的比例。公司根据二手船舶的设计使用寿命、已使用年限、船舶保养等因素，结合行业经验，按预计可使用年限与 20 年孰低确定二手船舶的折旧年限。公司二手船舶的折旧年限依赖于公司对船舶状况的判断，若二手船舶未能达到预计可使用年限，将对公司的生产经营和业绩造成不利影响。

（四）固定资产减值的风险

公司的固定资产主要为船舶，报告期各期末，船舶占公司固定资产的比例较高。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，可能会出现固定资产减值的风险。

（五）应收账款风险

报告期各期末，公司应收账款分别为 3,547.29 万元、4,181.96 万元、3,200.29 万元，占流动资产的比例分别为 26.36%、15.24%、9.87%。随着公司业务进一步发展及扩张，若下游客户出现经营不善、破产清算、资金链紧张等情形，导致应收账款回款不及时，可能带来应收账款坏账准备增加的风险。

（六）整体变更设立股份有限公司时存在未分配利润为负的风险

根据《企业会计准则第 11 号—股份支付》等相关规定的要求，公司对 2018 年的财务报表进行了会计差错调整，确认股份支付 3,802.48 万元。受该调整的影响，公司整体变更基准日（2019 年 11 月 30 日）的未分配利润变为负数。

截至 2020 年末，公司未分配利润为 11,680.59 万元，未分配利润为负数的情形已经消除。整体变更时未分配利润为负数的情况不会对公司的持续经营能力产生重大影响，但仍提请投资者关注公司整体变更时存在未分配利润为负的情形。

四、内部控制风险

（一）业务规模扩张导致的管理风险

随着公司业务的发展及募集资金投资项目的实施，公司收入规模和资产规模将会持续扩张，相应将在资源整合、市场开拓、内部控制等方面对管理人员提出更高的要求。如果公司内控体系和管理水平不能适应公司规模快速扩张，公司可能发生规模扩张导致的经营管理和内部控制风险。

（二）控股股东与实际控制人控制不当的风险

截至本招股意向书签署日，公司控股股东为陈兴明，持有公司 37.68% 的股份，担任公司董事长。实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤，合计持有公司 46.08% 的股份，其中，陈其龙任公司副董事长、总经理，陈其凤与陈其德任公司董事、副总经理。

由于控股股东与实际控制人在股权控制和经营管理决策等方面对公司具有较大的影响力，若其利用控制地位对公司战略管理、经营决策、财务管控、人事任免、利润分配等重大事项施加不当影响，将可能会影响到公司业务经营及损害中小投资者利益。

五、募集资金投向风险

（一）募集资金投资项目实施风险

本次募集资金投资项目拟投资于购置或新建船舶、数字航运研发中心项目和补充流动资金，募集资金投资项目的实施有赖于政策、市场环境、管理、资金、客户需求等多方面因素的配合。若公司实施过程中政策、市场环境等因素发生重大变化或客户需求发生重大变化，公司将面临投资项目失败的风险。

公司本次募集资金投资项目“3 艘不锈钢化学品船舶购置项目”尚未取得国

内沿海省际运力批复，截至本招股意向书签署日，公司已取得了 3 艘船舶中 1 艘船舶的省内沿海危险品运力批复并已投入运营。本项目计划通过购买市场上现有船舶或建造新船的方式开展，若未来公司未获得新增沿海省际运力或市场上未出现合适的拟出售船舶，公司本次募集资金投资项目收益将不及预期。除此项目外，其余募资资金投资项目均已取得或无需取得新增运力批复。

（二）本次发行摊薄即期回报的风险

本次募集资金到位后，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周期，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，特提请投资者注意投资风险。

六、其他风险

（一）天气风险

在液货危险品船舶运输的过程中，恶劣的海洋天气不仅会延误正常的运输进程，还会影响到船舶安全驾驶，可能造成船舶碰撞、危险品泄露或爆炸等事故，进而影响公司的经营效率与经营业绩。

（二）不可抗力风险

台风、地震、洪水等自然灾害、战争及其他突发性公共事件可能会造成公司的经济损失或导致盈利能力下降。如果出现极端自然灾害、金融市场危机、社会动乱或国家政策变化等不可抗力事件，可能会对公司的资产、人员、资金以及供应商或客户造成损害，并有可能影响公司的正常生产经营，从而影响公司的盈利水平。

（三）股票价格波动风险

股票的价格不仅受到公司财务状况、经营业绩和发展潜力等内在因素的影响，还会受到宏观经济形势、投资者情绪、资本市场资金供求关系、区域性或全

球性的经济危机、国内外经济社会动荡等多种外部因素的影响。投资者应充分了解股票市场的投资风险及公司所披露的风险因素，审慎做出投资决定。

第五节 发行人基本情况

一、公司基本情况

中文名称	兴通海运股份有限公司
英文名称	Xingtong Shipping Co., Ltd.
注册资本	15,000 万元人民币
法定代表人	陈兴明
成立日期	1997 年 12 月 18 日
住所	福建省泉州市泉港区驿峰东路 295 号兴通海运大厦 8-9 楼
邮政编码	362800
电话号码	0595-87777879
传真号码	0595-87088898
网址	www.xtshipping.net
电子邮箱	securities@xtshipping.cn

二、发行人改制重组情况

(一) 设立方式

1、设立情况

公司是由兴通有限采用整体变更方式设立的股份有限公司。

2020 年 1 月 18 日，兴通有限全体股东陈兴明、和海投资、张文进、王良华、柯文理、陈其龙、陈其德、陈其凤作为发起人，签署《发起人协议》，以兴通有限截至 2019 年 11 月 30 日经容诚会计师事务所审计的净资产 23,571.12 万元折合股本 12,000 万股，净资产超过股本总额的部分计入资本公积。

2020 年 1 月 18 日，容诚会计师事务所出具《验资报告》（容诚验字[2020]361Z0013 号），验证截至 2020 年 1 月 18 日公司（筹）已收到全体股东缴纳的注册资本 12,000 万元。

2020 年 1 月 19 日，公司取得泉州市市场监督管理局核发的营业执照（统一社会信用代码：91350505705245753B）。

2、整体变更存在未分配利润为负的情况

(1) 整体变更存在未分配利润为负的形成原因

2018年6月，陈兴明将其持有的兴通有限3.50%、7.00%、5.00%的股权分别转让给陈其龙、柯文理、和海投资；陈其凤、陈其德分别将其持有的兴通有限3.50%、9.50%的股权转让给和海投资，转让作价参考公司净资产。

2021年4月，嘉学评估出具《兴通海运股份有限公司因实施股份支付所涉及的股东全部权益市场价值估值报告》（大学评估估值字[2021]840004号），采用收益法对兴通有限于估值基准日2018年5月31日的股东全部权益进行评估。根据估值报告，兴通有限股东全部权益于估值基准日的价值为4.08亿元。公司对股权转让时，每股净资产公允价值与股权取得成本之间的差额确认股份支付3,802.48万元，并追溯调整了前期财务报表。

根据容诚会计师事务所出具的《审计报告》（会审字[2019]8554号），截至整体变更基准日2019年11月30日，公司未分配利润为1,028.15万元。受股份支付追溯调整影响，未分配利润变为-2,394.08万元。

(2) 整体变更的具体方案及相应的会计处理

因股份支付的调整影响，未分配利润虽然变为负数，但由于股份支付同时增加了资本公积的金额，公司净资产未受影响。调整后的会计处理如下：

事项	科目	金额（万元）
借	实收资本	12,000.00
	资本公积	12,131.48
	盈余公积	1,833.73
	未分配利润	-2,394.08
贷	股本	12,000.00
	资本公积	11,571.12

(3) 整体变更后的变化情况和趋势，与报告期内盈利水平变动的匹配关系，对未来盈利能力的影响

上述该事项属于会计差错更正，发行人盈利能力未受上述股份支付事项影响，盈利能力良好，调整后导致的未分配利润为负对公司整体的经营情况和财务状况不存在实质性的影响。

2020年公司实现营业收入38,641.76万元、净利润12,349.60万元。截至2020年12月31日，公司未分配利润为11,680.59万元，未分配利润为负的情形已经消除。随着公司不断提升运力规模、扩大业务，未来发展趋势良好。

综上所述，保荐机构、发行人律师认为，发行人整体变更设立股份有限公司履行了董事会、股东会程序，相关程序合法合规，不存在侵害债权人合法权益的情形，与债权人不存在纠纷，已完成工商登记注册和税务登记相关程序，整体变更设立股份有限公司相关事项符合《公司法》等法律法规规定。

（二）发起人

公司设立时，各发起人持股情况如下：

序号	股东	持股数量（万股）	持股比例（%）
1	陈兴明	5,340.00	44.50
2	和海投资	2,160.00	18.00
3	张文进	1,200.00	10.00
4	王良华	1,200.00	10.00
5	柯文理	840.00	7.00
6	陈其龙	420.00	3.50
7	陈其德	420.00	3.50
8	陈其凤	420.00	3.50
合计		12,000.00	100.00

公司各发起人具体情况详见本节之“八、发起人、控股股东、实际控制人及持有发行人5%以上股份的主要股东情况”。

（三）改制设立发行人之前，主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务

公司改制设立前，主要发起人为陈兴明、和海投资、张文进、王良华、柯文理、陈其龙、陈其德、陈其凤。和海投资实际从事的主要业务为股权投资。发行

人整体变更设立股份有限公司前后，前述发起人持有的资产主要为其持有的发行人股权，主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务没有发生重大变化。

（四）发行人设立时拥有的主要资产和实际从事的主要业务

发行人设立时主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输业务。公司拥有的主要资产和实际从事的主要业务在改制前后没有发生变化。

（五）发行人成立之后，主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务

公司成立之后，主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务未发生重大变化。

（六）改制前原企业的业务流程、改制后发行人的业务流程，以及原企业和发行人业务流程间的联系

改制设立前后，公司均具有独立、完整的业务体系，业务流程未发生重大变化，具体业务流程图详见本招股意向书“第六节 业务和技术”之“四、发行人的主营业务情况”之“（二）主要服务的流程图”。

（七）发行人成立以来，在生产经营方面与主要发起人的关联关系及演变情况

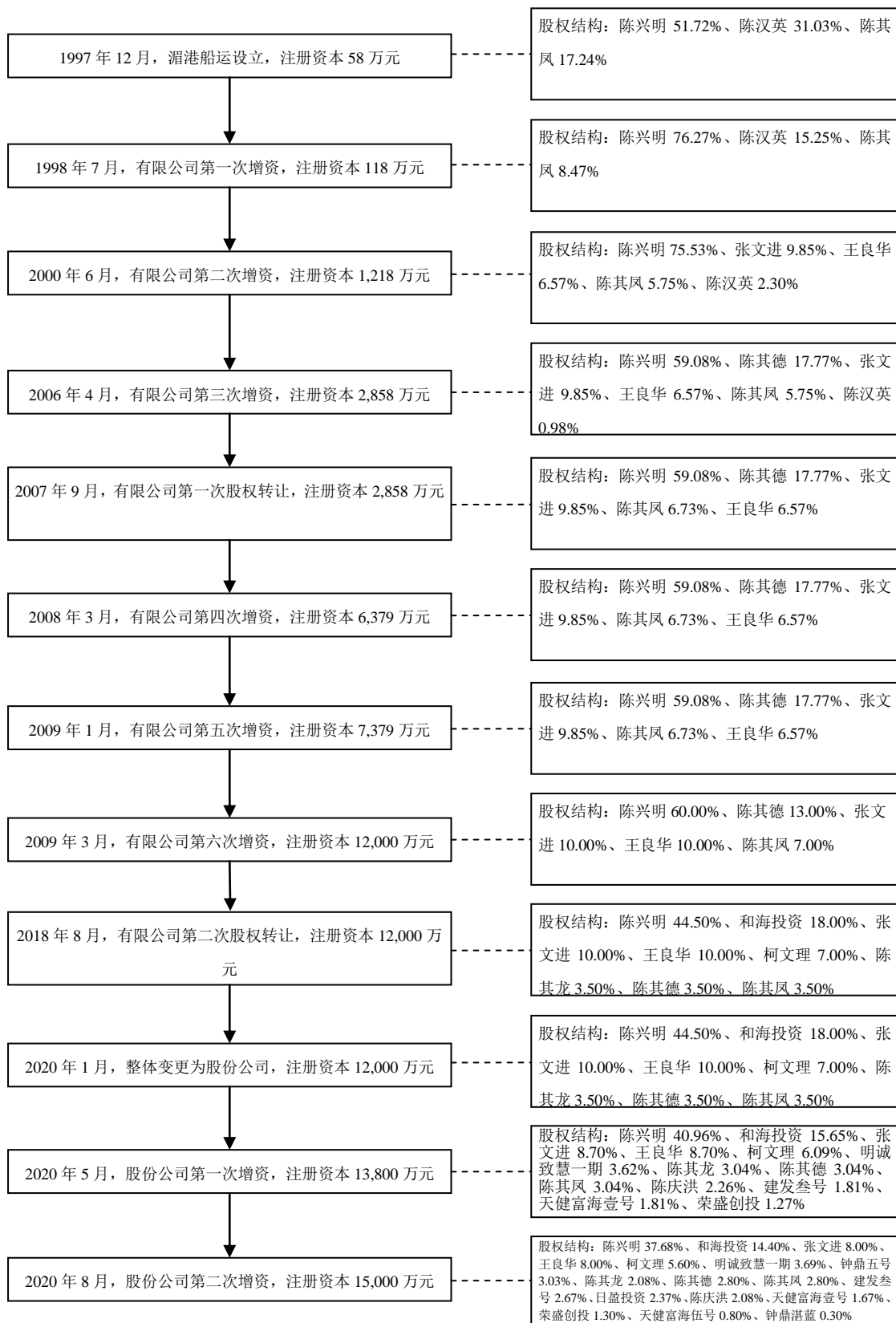
公司成立以来，在生产经营方面与主要发起人的关联关系没有发生重大变化。

（八）发起人出资资产的产权变更手续办理情况

本公司由兴通有限整体变更，继承了全部资产及负债。截至本招股意向书签署日，发起人出资资产的产权变更手续均已办理完毕。

三、发行人的股本形成及演变情况

(一) 发行人股本结构的形成及变化情况



（二）发行人历史沿革情况

1、1997年12月，湄港船运设立

1997年12月12日，陈兴明、陈汉英、陈其凤签署《泉州市肖厝湄港船运有限公司章程》设立湄港船运，注册资本58.00万元。湄港船运设立时各股东的出资情况如下：

序号	股东姓名	出资额（万元）	出资比例（%）	出资方式
1	陈兴明	30.00	51.72	货币、实物
2	陈汉英	18.00	31.03	实物
3	陈其凤	10.00	17.24	实物
合计		58.00	100.00	

湄港船运设立时各股东的实物出资情况如下：

股东	实物	金额（万元）
陈兴明	房屋、渡船、交通船	20.00
陈汉英	柴油、机油、动力配件	18.00
陈其凤	海陆通讯设备、沙发、桌椅等	10.00
合计		48.00

1997年12月11日，泉州审计师事务所出具《验资报告》（（97）泉审验字第肖290号）对本次出资进行验证。

湄港船运设立时实物出资未进行评估作价，不符合当时有效的《公司法（1993年）》关于“对作为出资的实物、工业产权、非专利技术或者土地使用权，必须进行评估作价”的规定，存在出资瑕疵。2017年12月20日，兴通有限召开股东会并作出决议，由陈兴明以货币20.00万元、陈其凤以货币28.00万元对该出资瑕疵进行补足。2017年12月28日，致同会计师事务所（特殊普通合伙）厦门分所出具《验资报告》（致同验字[2018]第350FB0004号）对本次出资进行验证。

1997年12月18日，湄港船运取得泉州市工商行政管理局核发的《企业法人营业执照》（注册号：62864948-9）。

2、1998年7月，有限公司第一次增资

1998年7月22日，湄港船运召开股东会并作出决议，同意公司注册资本增加至118.00万元，陈兴明以实物增资60.00万元。本次增资后，湄港船运各股东的出资情况如下：

序号	股东姓名	出资额（万元）	出资比例（%）	出资方式
1	陈兴明	90.00	76.27	货币、实物
2	陈汉英	18.00	15.25	实物
3	陈其凤	10.00	8.47	实物
合计		118.00	100.00	

陈兴明本次出资的实物明细如下：

股东	实物	金额（万元）
陈兴明	兴辉油1号	28.00
	三菱吉普车（闽C80358）	33.00
	电话	0.10
合计		61.10

1998年7月24日，泉州审计师事务所出具《验资报告》（泉审肖验字（98）第088号）对本次增资进行验证。

本次增资由陈兴明出资，陈兴明现任公司董事长。本次增资后，各股东持股比例变化情况如下：

序号	股东名称	增资前		增资后	
		出资额（万元）	出资比例（%）	出资额（万元）	出资比例（%）
1	陈兴明	30.00	51.72	90.00	76.27
2	陈汉英	18.00	31.03	18.00	15.25
3	陈其凤	10.00	17.24	10.00	8.47
合计		58.00	100.00	118.00	100.00

本次实物出资未进行评估作价，不符合当时有效的《公司法（1993年）》关于“对作为出资的实物、工业产权、非专利技术或者土地使用权，必须进行评估作价”的规定，存在出资瑕疵。2017年12月20日，兴通有限召开股东会并作出决议，由陈兴明以货币60万元对该出资瑕疵进行补足。2017年12月28日，致同会计师事务所（特殊普通合伙）厦门分所出具《验资报告》（致同验字[2018]

第 350FB0004 号) 对本次出资进行验证。

1998 年 7 月 27 日, 泉州市工商行政管理局予以变更登记并核发的《企业法人营业执照》(注册号: 3505002000359)。

2000 年 5 月 15 日, 湄港船运召开股东会并作出决议, 湄港船运更名为“泉州市泉港兴通船务有限公司”。2000 年 5 月 16 日, 泉州市工商行政管理局予以变更登记并核发新的《企业法人营业执照》(注册号: 3505002000359)。

3、2000 年 6 月, 有限公司第二次增资

2000 年 5 月 10 日, 兴通有限召开股东会并作出决议, 同意公司注册资本增加至 1,218.00 万元, 其中陈兴明以实物增资 830.00 万元、张文进以实物增资 120.00 万元、王良华以实物增资 80.00 万元、陈其凤以实物增资 60.00 万元、陈汉英以实物增资 10.00 万元。本次增资, 实物出资的具体情况如下:

股东	实物	金额 (万元)
陈兴明	“兴通油 8 号”、“兴通油 9 号”油船	830.00
张文进		120.00
王良华		80.00
陈其凤		60.00
陈汉英		10.00
合计		1,100.00

2000 年 6 月 12 日, 福建中和资产评估有限责任公司出具《资产评估报告书》(CPV 福建中和评字[2000]第 507 号), 陈兴明、陈汉英、陈其凤、张文进、王良华拟作价出资的“兴通油 8 号”、“兴通油 9 号”油船于资产评估基准日 2000 年 6 月 12 日的评估值为 1,100.00 万元。

本次增资后, 兴通有限各股东的出资情况如下:

序号	股东姓名	出资额 (万元)	出资比例 (%)	出资方式
1	陈兴明	920.00	75.53	货币、实物
2	张文进	120.00	9.85	实物
3	王良华	80.00	6.57	实物
4	陈其凤	70.00	5.75	实物

序号	股东姓名	出资额（万元）	出资比例（%）	出资方式
5	陈汉英	28.00	2.30	实物
合计		1,218.00	100.00	-

2000年6月12日，泉州泉联有限责任会计师事务所出具《验资报告》（泉联会内验字（2000）第X087号）对本次增资进行验证。

本次增资由陈兴明、张文进、王良华、陈其凤、陈汉英出资，其中，张文进现任公司董事，王良华现任公司董事，陈其凤现任公司董事、副总经理；陈汉英曾经担任公司经理，目前未在公司或公司客户、供应商处任职。本次增资后，各股东持股比例变化情况如下：

序号	股东名称	增资前		增资后	
		出资额（万元）	出资比例（%）	出资额（万元）	出资比例（%）
1	陈兴明	90.00	76.27	920.00	75.53
2	张文进	-	-	120.00	9.85
3	王良华	-	-	80.00	6.57
4	陈其凤	10.00	8.47	70.00	5.75
5	陈汉英	18.00	15.25	28.00	2.30
合计		118.00	100.00	1,218.00	100.00

因本次出资相关资料保留不齐全，2018年6月21日，兴通有限召开股东会并作出决议，同意将实物出资1,100万元变更为货币出资，由全体股东共同缴纳。2019年7月19日，致同会计师事务所（特殊普通合伙）厦门分所出具《验资报告》（致同验字[2019]第350FB0022号）对本次出资变更进行验证。

2000年6月16日，泉州市工商行政管理局予以变更登记并核发新的《企业法人营业执照》（注册号：3505002000359）。

4、2006年4月，有限公司第三次增资

2006年4月24日，兴通有限召开股东会并作出决议，同意公司注册资本增加至2,858.00万元，其中陈兴明以货币增资768.48万元、陈其凤以货币增资94.33万元、张文进以货币增资161.50万元、王良华以货币增资107.77万元、陈其德以货币增资507.92万元。本次增资后，兴通有限各股东的出资情况如下：

序号	股东姓名	出资额（万元）	出资比例（%）	出资方式
1	陈兴明	1,688.48	59.08	货币、实物
2	陈其德	507.92	17.77	货币
3	张文进	281.50	9.85	货币、实物
4	王良华	187.77	6.57	货币、实物
5	陈其凤	164.33	5.75	货币、实物
6	陈汉英	28.00	0.98	实物
合计		2,858.00	100.00	-

2006年4月20日，泉州东南有限责任会计师事务所出具《验资报告》（泉东会验字[2006]第04112号）对本次增资进行验证。

本次增资由陈兴明、张文进、王良华、陈其德、陈其凤出资，其中，陈其德现任公司董事、副总经理。本次增资后，各股东持股比例变化情况如下：

序号	股东名称	增资前		增资后	
		出资额（万元）	出资比例（%）	出资额（万元）	出资比例（%）
1	陈兴明	920.00	75.53	1,688.48	59.08
2	张文进	120.00	9.85	281.50	9.85
3	王良华	80.00	6.57	187.77	6.57
4	陈其德	-	-	507.92	17.77
5	陈其凤	70.00	5.75	164.33	5.75
6	陈汉英	28.00	2.30	28.00	0.98
合计		1,218.00	100.00	2,858.00	100.00

2006年4月26日，泉州市泉港区工商行政管理局予以变更登记并核发新的《企业法人营业执照》（注册号：3505002000359）。

5、2007年9月，有限公司第一次股权转让

2007年9月27日，兴通有限召开股东会并作出决议，同意陈汉英将其所持公司0.98%的股权转让给陈其凤。2007年9月27日，陈汉英、陈其凤共同签署了《股权转让协议》，陈汉英同意将其所持公司0.98%的股权转让给陈其凤，转让价格为28.00万元，按照注册资本定价。本次股权转让完成后，兴通有限各股东的出资情况如下：

序号	股东姓名	出资额（万元）	出资比例（%）	出资方式
1	陈兴明	1,688.48	59.08	货币、实物
2	陈其德	507.92	17.77	货币
3	张文进	281.50	9.85	货币、实物
4	陈其凤	192.33	6.73	货币、实物
5	王良华	187.77	6.57	货币、实物
合计		2,858.00	100.00	-

本次股权转让后，各股东持股比例变化情况如下：

序号	股东名称	转让前		转让后	
		出资额（万元）	出资比例（%）	出资额（万元）	出资比例（%）
1	陈兴明	1,688.48	59.08	1,688.48	59.08
2	陈其德	507.92	17.77	507.92	17.77
3	张文进	281.50	9.85	281.50	9.85
4	王良华	187.77	6.57	187.77	6.57
5	陈其凤	164.33	5.75	192.33	6.73
6	陈汉英	28.00	0.98	-	-
合计		2,858.00	100.00	2,858.00	100.00

2007年9月28日，泉州市泉港区工商行政管理局予以变更登记并核发新的《企业法人营业执照》（注册号：350505100001234）。

6、2008年3月，有限公司第四次增资

2008年3月15日，兴通有限召开股东会并作出决议，同意公司注册资本增加至6,379.00万元，其中陈兴明增资2,080.23万元（包括货币300.00万元与实物1,780.23万元）、陈其德以实物增资625.63万元、张文进以实物增资346.83万元、陈其凤以实物增资236.98万元、王良华以实物增资231.33万元。本次增资，实物出资的具体情况如下：

股东	实物	金额（万元）
陈兴明	“兴通油69”化学品液货船	1,780.23
陈其德		625.63
张文进		346.83
陈其凤		236.98

股东	实物	金额（万元）
王良华		231.33
合计		3,221.00

2008年3月12日，厦门均和评估咨询有限公司出具《资产评估报告书》（厦均和评报字（2008）第017号），陈兴明、陈其德、陈其凤、张文进、王良华拟作价出资的“兴通油69”化学品液货船于资产评估基准日2008年3月9日的评估净值为3,221.23万元。

本次增资后，兴通有限各股东的出资情况如下：

序号	股东姓名	出资额（万元）	出资比例（%）	出资方式
1	陈兴明	3,768.71	59.08	货币、实物
2	陈其德	1,133.55	17.77	货币、实物
3	张文进	628.33	9.85	货币、实物
4	陈其凤	429.31	6.73	货币、实物
5	王良华	419.10	6.57	货币、实物
合计		6,379.00	100.00	

2008年3月17日，泉州市维正联合会计师事务所出具《验资报告》（泉维会所验字[2008]第03-041号）对本次增资进行验证。

本次增资后，各股东持股比例变化情况如下：

序号	股东名称	增资前		增资后	
		出资额（万元）	出资比例（%）	出资额（万元）	出资比例（%）
1	陈兴明	1,688.48	59.08	3,768.71	59.08
2	陈其德	507.92	17.77	1,133.55	17.77
3	张文进	281.50	9.85	628.33	9.85
4	陈其凤	192.33	6.73	429.31	6.73
5	王良华	187.77	6.57	419.10	6.57
合计		2,858.00	100.00	6,379.00	100.00

因本次出资相关资料保留不齐全，2018年6月21日，兴通有限召开股东会并作出决议，同意将实物出资3,221.00万元变更为货币出资，由全体股东以货币资金共同缴纳。2019年7月19日，致同会计师事务所（特殊普通合伙）厦门分

所出具《验资报告》（致同验字[2019]第 350FB0022 号）对本次出资变更进行验证。

2008 年 3 月 19 日，泉州市泉港区工商行政管理局予以变更登记并核发新的《企业法人营业执照》（注册号：350505100001234）。

7、2009 年 1 月，有限公司第五次增资

2009 年 1 月 6 日，兴通有限召开股东会并作出决议，同意公司注册资本增加至 7,379.00 万元，其中陈兴明以货币增资 590.80 万元、陈其凤以货币增资 67.30 万元、张文进以货币增资 98.50 万元、王良华以货币增资 65.70 万元、陈其德以货币增资 177.70 万元。本次增资后，兴通有限各股东的出资情况如下：

序号	股东姓名	出资额（万元）	出资比例（%）	出资方式
1	陈兴明	4,359.51	59.08	货币、实物
2	陈其德	1,311.25	17.77	货币、实物
3	张文进	726.83	9.85	货币、实物
4	陈其凤	496.61	6.73	货币、实物
5	王良华	484.80	6.57	货币、实物
合计		7,379.00	100.00	

2009 年 1 月 9 日，泉州市维正联合会计师事务所出具《验资报告》（泉维会所验字[2009]第 01-010 号）对本次增资进行验证。

本次增资后，各股东持股比例变化情况如下：

序号	股东名称	增资前		增资后	
		出资额（万元）	出资比例（%）	出资额（万元）	出资比例（%）
1	陈兴明	3,768.71	59.08	4,359.51	59.08
2	陈其德	1,133.55	17.77	1,311.25	17.77
3	张文进	628.33	9.85	726.83	9.85
4	陈其凤	429.31	6.73	496.61	6.73
5	王良华	419.10	6.57	484.80	6.57
合计		6,379.00	100.00	7,379.00	100.00

2009 年 1 月 13 日，泉州市泉港区工商行政管理局予以变更登记并核发新的《企业法人营业执照》（注册号：350505100001234）。

8、2009年3月，有限公司第六次增资

2009年2月7日，兴通有限召开股东会并作出决议，同意公司注册资本增加至12,000.00万元，其中陈兴明增资2,840.49万元（包括货币721.00万元与实物2,119.49万元）、王良华以实物增资715.20万元、张文进以实物增资473.17万元、陈其凤以实物增资343.39万元、陈其德以实物增资248.75万元。本次增资，实物出资的具体情况如下：

股东	实物	金额（万元）
陈兴明	“兴通油59”油船	2,119.49
王良华		715.20
张文进		473.17
陈其凤		343.39
陈其德		248.75
合计		3,900.00

2008年12月18日，厦门均和资产评估咨询有限公司出具《资产评估报告书》（厦均和资评报字（2008）第064号），陈兴明、陈其德、陈其凤、张文进、王良华拟作价出资的“兴通油59”油船于资产评估基准日2008年12月10日的评估净值为3,900.30万元。

本次增资后，兴通有限各股东的出资情况如下：

序号	股东姓名	出资额（万元）	出资比例（%）	出资方式
1	陈兴明	7,200.00	60.00	货币、实物
2	陈其德	1,560.00	13.00	货币、实物
3	张文进	1,200.00	10.00	货币、实物
4	王良华	1,200.00	10.00	货币、实物
5	陈其凤	840.00	7.00	货币、实物
合计		12,000.00	100.00	

2009年2月13日，泉州市维正联合会计师事务所出具《验资报告》（泉维会所验字[2009]第02-017号）对本次增资进行验证。

本次增资后，各股东持股比例变化情况如下：

序号	股东名称	增资前		增资后	
		出资额（万元）	出资比例（%）	出资额（万元）	出资比例（%）
1	陈兴明	4,359.51	59.08	7,200.00	60.00
2	陈其德	1,311.25	17.77	1,560.00	13.00
3	张文进	726.83	9.85	1,200.00	10.00
4	王良华	484.80	6.57	1,200.00	10.00
5	陈其凤	496.61	6.73	840.00	7.00
合计		7,379.00	100.00	12,000.00	100.00

因本次出资相关资料保留不齐全，2019年6月20日，兴通有限召开股东会并作出决议，同意将实物出资3,900.00万元变更为货币出资，由全体股东以货币资金共同缴纳。2019年7月19日，致同会计师事务所（特殊普通合伙）厦门分所出具《验资报告》（致同验字[2019]第350FB0022号）对本次出资变更进行验证。

2009年3月6日，泉州市泉港区工商行政管理局予以变更登记并核发新的《企业法人营业执照》（注册号：350505100001234）。

9、2018年8月，有限公司第二次股权转让

2018年6月30日，兴通有限召开股东会并作出决议，同意陈兴明将其持有的兴通有限3.50%、7.00%、5.00%的股权分别转让给陈其龙、柯文理、和海投资；同意陈其凤、陈其德分别将其持有的兴通有限3.50%、9.50%的股权分别转让给和海投资。

2018年6月30日，陈兴明分别与陈其龙、柯文理、和海投资签署《股权转让协议》，将其持有的兴通有限3.50%、7.00%、5.00%的股权分别转让给陈其龙、柯文理、和海投资，转让价格分别为470.40万元、940.80万元、672.00万元；陈其凤与和海投资签署《股权转让协议》，将其持有的兴通有限3.50%的股权分别转让给和海投资，转让价格为470.40万元；陈其德与和海投资签署《股权转让协议》，将其持有的兴通有限9.50%的股权分别转让给和海投资，转让价格为1,276.80万元。

以上股权转让均参考净资产进行协商定价，陈兴明、陈其凤及陈其德已于

2018年9月就上述股权转让依法按时、足额缴纳个人所得税，不存在违反《个人所得税法》《个人所得税法实施条例》等税收法律法规规定的情形。

本次股权转让完成后，兴通有限的股权结构如下：

序号	股东	出资额（万元）	出资比例（%）
1	陈兴明	5,340.00	44.50
2	和海投资	2,160.00	18.00
3	张文进	1,200.00	10.00
4	王良华	1,200.00	10.00
5	柯文理	840.00	7.00
6	陈其龙	420.00	3.50
7	陈其德	420.00	3.50
8	陈其凤	420.00	3.50
合计		12,000.00	100.00

本次股权转让，股权受让方为陈其龙、柯文理、和海投资，其中，陈其龙现任公司副董事长、总经理，柯文理现任公司董事、副总经理，和海投资执行事务合伙人吴志扬现任公司监事，和海投资有限合伙人朱志聪为公司员工；和海投资其余合伙人均为自然人且未在公司或公司客户、供应商任职。

公司对柯文理、吴志扬、朱志聪等人受让的股权作为股份支付进行处理，本次股权转让后，各股东持股比例变化情况如下：

序号	股东名称	转让前		转让后	
		出资额（万元）	出资比例（%）	出资额（万元）	出资比例（%）
1	陈兴明	7,200.00	60.00	5,340.00	44.50
2	和海投资	-	-	2,160.00	18.00
3	张文进	1,200.00	10.00	1,200.00	10.00
4	王良华	1,200.00	10.00	1,200.00	10.00
5	柯文理	-	-	840.00	7.00
6	陈其龙	-	-	420.00	3.50
7	陈其德	1,560.00	13.00	420.00	3.50
8	陈其凤	840.00	7.00	420.00	3.50
合计		12,000.00	100.00	12,000.00	100.00

2018年8月3日，泉州市泉港区市场监督管理局予以变更登记并核发新的《营业执照》（统一社会信用代码：91350505705245753B）。

10、2020年1月，有限公司整体变更为股份公司

2019年12月28日，容诚会计师事务所出具《审计报告》（会审字[2019]8554号），截至2019年11月30日，兴通有限净资产为23,571.12万元。

2019年12月30日，嘉学评估出具了《评估报告》（大学评估评报字[2019]840065号），截至评估基准日2019年11月30日，兴通有限净资产的评估值为37,501.97万元。

2020年1月2日，兴通有限股东会审议通过整体变更为股份有限公司的决议。

2020年1月18日，兴通有限全体股东陈兴明、和海投资、张文进、王良华、柯文理、陈其龙、陈其德、陈其凤作为发起人，签署《发起人协议》，以兴通有限截至2019年11月30日经容诚会计师事务所审计的净资产23,571.12万元折合股本12,000万股，净资产超过股本总额的部分计入资本公积。

2020年1月18日，公司召开创立大会，就公司设立的相关事宜作出决议。公司名称变更为兴通海运股份有限公司。

公司设立时，各发起人持股情况如下：

序号	股东	持股数量（万股）	持股比例（%）
1	陈兴明	5,340.00	44.50
2	和海投资	2,160.00	18.00
3	张文进	1,200.00	10.00
4	王良华	1,200.00	10.00
5	柯文理	840.00	7.00
6	陈其龙	420.00	3.50
7	陈其德	420.00	3.50
8	陈其凤	420.00	3.50
合计		12,000.00	100.00

2020年1月18日，容诚会计师事务所出具《验资报告》（容诚验字

[2020]361Z0013号), 验证截至2020年1月18日公司(筹)已收到全体股东缴纳的注册资本12,000万元。

2020年1月19日, 公司取得泉州市市场监督管理局核发的营业执照(统一社会信用代码: 91350505705245753B)。

11、2020年5月, 股份公司第一次增资

2020年5月15日, 经公司2020年第一次临时股东大会决议, 同意公司注册资本增加至13,800万元, 新增出资由陈兴明等股东以货币资金缴纳。2020年4月30日, 陈兴明、陈庆洪、荣盛创投、明诚致慧一期、建发叁号、天健富海壹号分别与兴通股份签订《增资合同》, 具体情况如下:

单位: 万元

序号	股东	出资金额	计入注册资本	计入资本公积
1	陈兴明	2,500.00	312.50	2,187.50
2	陈庆洪	2,500.00	312.50	2,187.50
3	明诚致慧一期	4,000.00	500.00	3,500.00
4	建发叁号	2,000.00	250.00	1,750.00
5	天健富海壹号	2,000.00	250.00	1,750.00
6	荣盛创投	1,400.00	175.00	1,225.00
合计		14,400.00	1,800.00	12,600.00

本次增资系公司发展形势良好, 引入外部投资者, 补充营运资金。本次增资价格为8元/股, 增资价格系结合公司所处行业、业务发展程度、成长性等因素协商确定, 价格公允。本次增资后, 兴通股份股东的持股情况如下:

序号	股东名称	持股数量(万股)	持股比例
1	陈兴明	5,652.50	40.96%
2	和海投资	2,160.00	15.65%
3	张文进	1,200.00	8.70%
4	王良华	1,200.00	8.70%
5	柯文理	840.00	6.09%
6	明诚致慧一期	500.00	3.62%
7	陈其龙	420.00	3.04%
8	陈其德	420.00	3.04%

序号	股东名称	持股数量（万股）	持股比例
9	陈其凤	420.00	3.04%
10	陈庆洪	312.50	2.26%
11	建发叁号	250.00	1.81%
12	天健富海壹号	250.00	1.81%
13	荣盛创投	175.00	1.27%
合计		13,800.00	100.00%

2020年7月16日，容诚会计师事务所厦门分所出具《验资报告》（容诚验字[2020]361F0030号）对本次增资进行验证。

本次增资由陈兴明、陈庆洪、荣盛创投、明诚致慧一期、建发叁号、天健富海壹号出资，其中，陈庆洪系和海投资合伙人，未在公司或公司客户、供应商任职，建发叁号、天健富海壹号股东不存在在公司或公司客户、供应商任职的情况。

明诚致慧一期有限合伙人、荣盛创投控股股东荣盛控股系公司客户浙江石化、逸盛大化石化有限公司、中金石化间接控股股东，系公司客户荣通物流控股股东，明诚致慧一期、荣盛创投与荣盛控股的关联关系说明参见本节之“九、发行人股本情况”之“（七）本次发行前各股东间的关联关系及关联股东的各自持股比例”。

本次增资后，各股东持股比例变化情况如下：

序号	股东名称	增资前		增资后	
		出资额（万元）	出资比例（%）	出资额（万元）	出资比例（%）
1	陈兴明	5,340.00	44.50	5,652.50	40.96
2	和海投资	2,160.00	18.00	2,160.00	15.65
3	张文进	1,200.00	10.00	1,200.00	8.70
4	王良华	1,200.00	10.00	1,200.00	8.70
5	柯文理	840.00	7.00	840.00	6.09
6	明诚致慧一期	-	-	500.00	3.62
7	陈其龙	420.00	3.50	420.00	3.04
8	陈其德	420.00	3.50	420.00	3.04
9	陈其凤	420.00	3.50	420.00	3.04

序号	股东名称	增资前		增资后	
		出资额（万元）	出资比例（%）	出资额（万元）	出资比例（%）
10	陈庆洪	-	-	312.50	2.26
11	建发叁号	-	-	250.00	1.81
12	天健富海壹号	-	-	250.00	1.81
13	荣盛创投	-	-	175.00	1.27
合计		12,000.00	100.00	13,800.00	100.00

2020年5月28日，泉州市市场监督管理局予以变更登记并核发新的《营业执照》（统一社会信用代码：91350505705245753B）。

（1）增资背景

2019年，恒力石化2,000万吨/年炼化一体化项目及浙江石化4,000万吨/年炼化一体化项目（一期）陆续迎来全面投产，标志着我国民营大炼化时代开启，对于民营液货危险品船东公司而言，迎来了不可多得的历史发展机遇。

2019年12月，交通运输部发布《2019年新增沿海省际散装液体危险货物运输船舶（大型化学品船）运力规模及推荐船型（第二次）》，公司拟申请新增运力，因购建船舶存在资金需求，公司便积极开展外部融资计划。

（2）定价依据

本次增资参考2019年全年净利润进行定价，经公司与投资者协商，确定本次增资的增资价格为8元/股，估值为11.11倍市盈率。本次融资谈判于2020年初开展，按照前一年利润作为报价基础符合行业惯例，本次增资价格能够反映公司市场价值，价格公允。

12、2020年8月，股份公司第二次增资

2020年8月18日，经公司2020年第三次临时股东大会决议，同意公司注册资本增加至15,000万元，新增出资由钟鼎五号等股东以货币资金缴纳。2020年8月，钟鼎五号、钟鼎湛蓝、日盈投资、建发叁号、天健富海伍号、明诚致慧一期、荣盛创投分别与兴通股份签订《增资合同》，具体情况如下：

单位：万元

序号	股东	出资金额	计入注册资本	计入资本公积
1	钟鼎五号	6,142.50	455.00	5,687.50
2	日盈投资	4,806.00	356.00	4,450.00
3	建发叁号	2,025.00	150.00	1,875.00
4	天健富海伍号	1,620.00	120.00	1,500.00
5	明诚致慧一期	729.00	54.00	675.00
6	钟鼎湛蓝	607.50	45.00	562.50
7	荣盛创投	270.00	20.00	250.00
合计		16,200.00	1,200.00	15,000.00

本次增资价格为 13.5 元/股，增资价格系参考公司前次增资价格并结合公司发展前景、行业地位、净利润、同行业公司市盈率等因素协商确定，价格公允。本次增资后，兴通股份股东的持股情况如下：

序号	股东名称	持股数量（万股）	持股比例
1	陈兴明	5,652.50	37.68%
2	和海投资	2,160.00	14.40%
3	张文进	1,200.00	8.00%
4	王良华	1,200.00	8.00%
5	柯文理	840.00	5.60%
6	明诚致慧一期	554.00	3.69%
7	钟鼎五号	455.00	3.03%
8	陈其龙	420.00	2.80%
9	陈其德	420.00	2.80%
10	陈其凤	420.00	2.80%
11	建发叁号	400.00	2.67%
12	日盈投资	356.00	2.37%
13	陈庆洪	312.50	2.08%
14	天健富海壹号	250.00	1.67%
15	荣盛创投	195.00	1.30%
16	天健富海伍号	120.00	0.80%
17	钟鼎湛蓝	45.00	0.30%
合计		15,000.00	100.00%

2020年10月15日，容诚会计师事务所出具《验资报告》（容诚验字[2020]361Z0080号）对本次增资进行验证。

本次增资由钟鼎五号、钟鼎湛蓝、日盈投资、建发叁号、天健富海伍号、明诚致慧一期、荣盛创投出资，其中，钟鼎五号、钟鼎湛蓝、日盈投资、建发叁号、天健富海伍号股东不存在在公司或公司客户、供应商任职的情况。

本次增资后，各股东持股比例变化情况如下：

序号	股东名称	增资前		增资后	
		出资额（万元）	出资比例（%）	出资额（万元）	出资比例（%）
1	陈兴明	5,652.50	40.96	5,652.50	37.68
2	和海投资	2,160.00	15.65	2,160.00	14.40
3	张文进	1,200.00	8.70	1,200.00	8.00
4	王良华	1,200.00	8.70	1,200.00	8.00
5	柯文理	840.00	6.09	840.00	5.60
6	明诚致慧一期	500.00	3.62%	554.00	3.69
7	钟鼎五号	-	-	455.00	3.03
8	陈其龙	420.00	3.04	420.00	2.80
9	陈其德	420.00	3.04	420.00	2.80
10	陈其凤	420.00	3.04	420.00	2.80
11	日盈投资	-	-	356.00	2.37
12	陈庆洪	312.50	2.26	312.50	2.08
13	建发叁号	250.00	1.81	400.00	2.67
14	天健富海壹号	250.00	1.81	250.00	1.67
15	荣盛创投	175.00	1.27	195.00	1.30
16	天健富海伍号	-	-	120.00	0.80
17	钟鼎湛蓝	-	-	45.00	0.30
合计		13,800.00	100.00	15,000.00	100.00

2020年8月26日，泉州市市场监督管理局予以变更登记并核发新的《营业执照》（统一社会信用代码：91350505705245753B）。

（1）增资背景

2020年6月，交通运输部发布《2019年沿海省际散装液体危险货物船舶运

输市场及 2020 年新增运力规模和推荐发展船型》，公司计划申请 5 万吨成品油船运力与 1.25 万吨化学品船运力。因购买 2 艘船舶需要大量资金，公司计划开展新一轮融资。

（2）定价依据

2020 年 6 月，公司以新增运力综合评审第一名的成绩获得 2019 年大型化学品船新增运力，本次继续获得运力的确定性较高。两次新增运力，公司均通过购买的方式增加船舶，与建造方式相比，周期较短，新增船舶可在短时间内投入使用。因此，在本次增资时，公司与投资者协商，充分考虑两次运力评审带来的新增船舶业绩贡献，以 2020 年预计净利润作为定价基础。

（3）与前次增资时间较近但价格存在差异的原因及合理性

① 前一次增资的进度受疫情影响延后

2019 年，大型民营炼化项目密集投产，恒力石化项目于 2019 年 5 月全面投产，浙江石化一期项目也将于 2019 年末迎来全面投产。作为民营液体化学品水运龙头企业，公司看到了实现跨越式发展的机会，有意扩大生产经营规模，于 2019 年四季度开始便寻求外部融资，但因远海信达等投资者报价与公司预期估值水平有所差距，一直未完成融资。

2019 年 12 月，交通运输部发布 2019 年第二次新增运力评审通知，将新增大型化学品船舶运力，公司十分重视此次机会，但购买大型化学品船舶的资金压力较大，于是加快了融资步伐。2020 年 1-2 月，公司陆续接触了天健富海、建发叁号、荣盛创投、明诚致慧一期等投资机构，经过市场化询价最终达成融资意向。但受新冠疫情爆发影响，投资机构一直无法开展对公司的回访与尽调，直到 2020 年 4 月 30 日才完成协议签署，并于 2020 年 5 月完成工商登记。

② 公司投资价值明显变化

A.2020 年 5 月增资，能否取得运力具有不确定性

本轮融资前，公司对于获得 2019 年第二次新增运力有一定的信心，但主观成分较大，投资者对于当时公司获得新增运力的确定性保持谨慎态度。同时，受

疫情影响，本次新增运力评审结果公布时间存在较强的不确定性。2019 年第二次新增运力评审从公布计划到评分结果，历时 6 个月，显著高于前一次新增运力评审进程（3 个月），可以看出 2019 年第二次新增运力评审存在评审进程明显延缓的情形。

新增运力评审结果迟迟未公布，外部投资者对于公司的行业地位和认可度尚未形成深刻认识，因此对公司估值报价有限。

B.2020 年 8 月增资，预计运力比年初增加 134.71%

2019 年第二次运力评审结果在 2020 年 6 月 1 日公布，公司排名第一，两周后（6 月 15 日）交通运输部发布 2020 年新增运力评审通知，公司拟参加 5 万吨成品油船和 1.25 万吨化学品船的评审，并随即启动第二轮融资。当时，公司的运力储备以及运力规划已发生重大变化，具体情况如下：

单位：万载重吨

项目	2020 年 4 月	2020 年 5 月	2020 年 6 月
现有运力	6.83	6.83	6.83
已获批复尚未投入运营运力	1.15	5.65	5.65
小计	7.98	12.48	12.48
拟新申请运力	4.50	-	6.25
规划总运力	12.48	12.48	18.73

注：前一轮增资协议的签署时间为 2020 年 4 月 30 日；5 月交通运输部公示评审结果，6 月发布下一次运力评审通知，公司开始新一轮融资，因此选择 4 月、5 月、6 月作为比较

2020 年 8 月增资的背景为新增 2 艘船舶运力（6.25 万载重吨），叠加了上一轮获批的运力及本轮预期新增运力，公司运力规模将大幅提升，从年初的 7.98 万吨到年底可达 18.73 万吨，增长高达 134.71%，公司核心竞争力将显著增强，进一步确立了国内市场领先地位，因此对投资者的吸引力大幅提高。由于前一次运力评审结果刚公布，投资者对公司取得本次新增运力的能力和信心大幅提高。

③ 航运市场景气度持续提升

一方面，公司于 2020 年初与投资机构商谈融资事宜，当时浙江石化一期项目刚刚投产，投资者尚未深刻理解浙江石化项目投产对国内沿海液体化学品运输市场格局带来的影响。随着浙江石化项目产能逐渐释放，包括公司在内的众多液

体化学品运输服务商都显著受益，市场运力供不应求的局面十分明显，行业景气度持续提升。

另一方面，2020年8月增资时，国内疫情已基本得到控制，下游石油化工企业产能利用率提升，货运需求增大且增长较快，行业景气度短期快速上涨。

④ 2020年8月增资的领投方具有同行业投资经历

2020年8月增资的领投机构为钟鼎资本，该机构具有丰富的物流供应链行业投资经验。在本次增资前，同行业公司盛航股份的招股说明书披露钟鼎资本对其的投资估值约为15倍市盈率。

公司系国内沿海散装液体化学品水上运输行业的龙头企业，综合竞争能力较强，连续多次在交通运输部开展的新增运力评审中排名第一，钟鼎资本对于公司市场价值表示认可。公司以钟鼎资本对盛航股份的投资估值作为谈判依据，双方最终同意以2020年全年预计净利润为测算基础，按照13倍市盈率确定投资价格，即13.5元/股。

2020年5月增资的其他机构鉴于公司投资价值明显增长，本次选择跟投。

综上，2020年两次入股时隔3个月入股价格差异较大，具有合理性。

四、重大资产重组情况

报告期内，公司不存在重大资产重组情况。

五、发起人出资、股本变化的验资情况及发起人投入资产的计量属性

（一）历次验资情况

验资报告 出具时间	验资事项	验资机构	实收资本 (万元)	验资报告号	出资 方式
1997.12.11	有限公司成 立	泉州审计师事务 所	58.00	(97)泉审验字第肖 290号	货币 实物
1998.07.24	有限公司第 一次增资	泉州审计师事务 所	118.00	泉审肖验字(98)第 088号	货币 实物
2000.06.12	有限公司第 二次增资	泉州泉联有限责 任会计师事务所	1,218.00	泉联会内验字 (2000)第X087号	实物
2006.04.20	有限公司第	泉州东南有限责	2,858.00	泉东会验字[2006]第	货币

验资报告 出具时间	验资事项	验资机构	实收资本 (万元)	验资报告号	出资 方式
	三次增资	任会计师事务所		04112 号	
2008.03.17	有限公司第 四次增资	泉州市维正联合 会计师事务所	6,379.00	泉维会所验字[2008] 第 03-041 号	货币 实物
2009.01.09	有限公司第 五次增资	泉州市维正联合 会计师事务所	7,379.00	泉维会所验字[2009] 第 01-010 号	货币
2009.02.13	有限公司第 六次增资	泉州市维正联合 会计师事务所	12,000.00	泉维会所验字[2009] 第 02-017 号	货币 实物
2017.12.28	补足注册资 本	致同会计师事务 所（特殊普通合 伙）厦门分所	12,000.00	致同验字（2018）第 350FB0004 号	货币
2019.07.19	实物出资变 更	致同会计师事务 所（特殊普通合 伙）厦门分所	12,000.00	致同验字（2019）第 350FB0022 号	货币
2020.01.18	整体变更为 股份公司	容诚会计师事务 所	12,000.00	容诚验字 [2020]361Z0013 号	净资产
2020.07.16	股份公司第 一次增资	容诚会计师事务 所厦门分所	13,800.00	容诚验字 [2020]361F0030 号	货币
2020.10.15	股份公司第 二次增资	容诚会计师事务 所	15,000.00	容诚验字 [2020]361Z0080 号	货币
2021.04.20	验资复核	容诚会计师事务 所	15,000.00	容诚专字 [2021]361Z0045 号	-

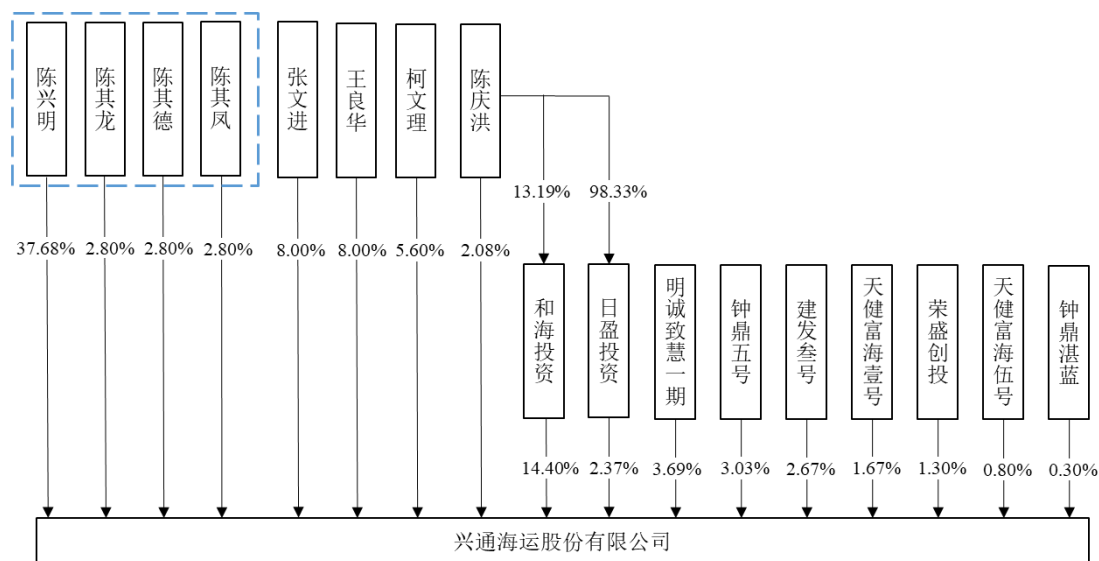
（二）发行人设立时发起人投入资产的计量属性

公司是由兴通有限整体变更设立，发起人以兴通有限截至 2019 年 11 月 30 日经审计净资产 23,571.12 万元折合股本 12,000 万股，净资产超过股本总额的部分计入资本公积。

六、发行人股权关系与内部组织结构

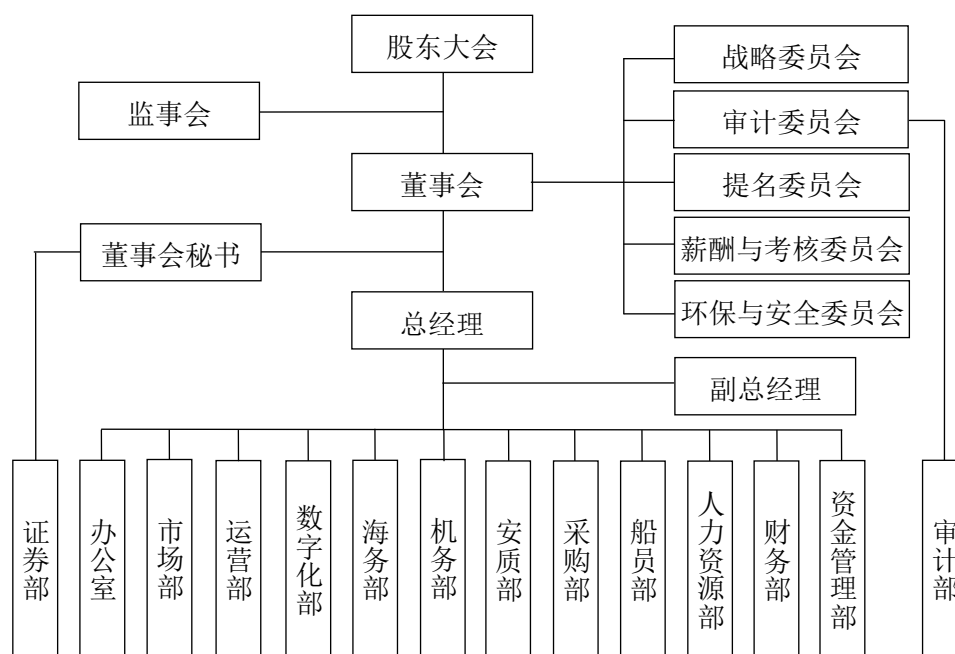
（一）股权关系

截至本招股意向书签署日，公司股权结构图如下：



(二) 内部组织结构

公司的组织结构图如下：



(三) 职能部门介绍

部门	主要职责描述
办公室	办公室的主要职责包括： (1) 行政管理，包括制定公司行政管理战略、政策、流程、制度和具体规章并监督实施，负责车辆管理、安全管理、办公资产管理等日常管理工作；

部门	主要职责描述
	<p>(2) 会务管理, 包括会议室管理、会务组织筹备工作、各部门会议记录汇总与呈送等;</p> <p>(3) 文书及档案管理, 包括公司印章使用管理、文书与公文的起草与传达、各种文件档案的建档、保管、借阅等;</p> <p>(4) 外联管理, 包括来客接待、对接政府相关部门、公关危机处理、涉法事务及合同管理等</p>
证券部	<p>证券部的主要职责包括:</p> <p>(1) 重要档案管理, 包括保管股东大会和董事会决议等重要法律性文件、董事会印章使用管理、信息披露有关的保密工作、股东名册等;</p> <p>(2) 董事会事务, 包括准备董事会和股东大会有关会议文件、筹备董事会和股东大会并进行会议记录与材料整理、办理董事会日常行政事务等;</p> <p>(3) 信息管理, 负责公司信息披露事务, 定期报告的起草、修改与印发、向专门委员会提交公司账目和收益状况、保证有权获得公司活动记录的董事和监事及时获得相关文件和记录、负责公司信息披露事务等;</p> <p>(4) 沟通交流。积极主动与公司股东、经营层、证券监管机构、中介机构及传媒沟通, 确保公司经营管理决策的传递与落实</p>
市场部	<p>市场部的主要职责包括:</p> <p>(1) 市场研判, 包括制定并执行船舶营运计划与市场开发计划、收集航运市场信息并为领导决策提供依据、为公司制定发展战略提供信息支持等;</p> <p>(2) 市场拓展, 包括新客户开发、客户关系维护与业务合同的谈判与签订等;</p> <p>(3) 增效创绩研究, 包括港航大数据研究, 驱动航运业绩突破, 深度研究货流计算、航线优化、待泊效能、保质保量、环境预测、指标体系等;</p> <p>(4) 行业研究。搜集航运业最新信息, 提供潜在趋势的行业变动观点, 为公司行业研究提供价值依据</p>
运营部	<p>运营部的主要职责包括:</p> <p>(1) 运营管理, 包括负责公司船舶和联运船舶运营收入管理和经营状况分析、发布航次命令以及船舶动态信息通报、船舶货运质量管理等;</p> <p>(2) 客户管理, 包括商务函件的回复、客户需求的搜集和落实、收集和解决客户投诉等;</p> <p>(3) 岸基支持。根据岸基应急响应程序要求, 组织本部门参与船上应急情况作出反应, 提供岸基支持</p>
海务部	<p>海务部的主要职责包括:</p> <p>(1) 执行公司的安全、健康、环境保护和质量方针; 海务事务管理, 包括为船舶提供安全指导和安全工作环境、负责值班室管理以确保船岸通讯畅通、负责组织航海技术检查与货物安全管理、组织执行航海技术与货物安全管理技能培训等;</p> <p>(2) 海上应急管理, 包括海上事故的调查与处理、船舶应急资源与设备管理等;</p> <p>(3) 船舶安全管理, 包括根据船舶的安全和防污染评估情况发布相应的指令或指导意见、参加 SMS 有效性评价和 SMS 管理复查、协助公司 SMS 相关部门的安全管理工作及要求相关部门给予协助等</p>

部门	主要职责描述
机务部	<p>机务部的主要职责包括：</p> <p>(1) 执行公司的安全、健康、环境保护和质量方针；机务管理，包括负责机务有关技术资料管理、船舶维修管理、船舶机务人员的管理与考核等；</p> <p>(2) 船舶应急管理，包括参加公司应急反应、负责船舶油污污染与机损事故处理等；</p> <p>(3) 船舶安全管理，包括处理本部门 and 船舶轮机部不符合规定情况等</p>
采购部	<p>采购部的主要职责包括：</p> <p>(1) 物料采购，包括根据市场与船舶维修需求制定采购计划、各种物料申请的审核与汇总、保质保量完成采购计划等；</p> <p>(2) 合同管理，包括采购合同拟定与审核、对各种采购合同与相关单据进行归类存档等；</p> <p>(3) 供应商管理，包括对供应商资信进行调查及评估、建立供应商信息库等</p>
安质部	<p>安质部的主要职责包括：</p> <p>(1) 执行公司的安全、健康、环境保护和质量方针；SQMS 体系管理；协助指定人员全面监控 SQMS 体系的实施情况，负责每季度编制《SQMS 运行分析报告》，负责组织和监督公司及船舶年度 SQMS 内外审计划的实施情况等；</p> <p>(2) 其他质量体系管理。负责公司 DOC、SMC 和 ISO9001 质量、ISO14001 环境、OHSAS18001 职业健康等证书管理等；</p> <p>(3) 负责组织公司 SQMS 文件的编制和修改及最终的统稿工作；负责外部文件的收集跟踪；负责 SQMS 文件总清单的编制与修改</p>
船员部	<p>船员部的主要职责包括：</p> <p>(1) 船员招聘，负责提供与船队发展相匹配的船员队伍；</p> <p>(2) 船员管理，负责船员培训、船员在船考勤、船员证书管理等；</p> <p>(3) 负责建立并不断完善船员薪酬福利待遇机制</p>
数字化部	<p>数字化部的主要职责包括：</p> <p>(1) 负责组织研究数字航运产品技术发展趋势、新产品开发和推动研发产品的发展；</p> <p>(2) 负责开展信息技术产品的研发工作；</p> <p>(3) 为公司信息化发展提供技术支撑</p>
财务部	<p>财务部的主要职责包括：</p> <p>(1) 企业财务制度建设，包括编制企业各项财务制度、制订财务考核办法及财务控制措施、实施和维护企业会计电算化系统等；</p> <p>(2) 财务规划与计划，包括制订企业的财务战略规划和年度财务计划、制订企业财务收支计划、监督落实企业财务的执行等；</p> <p>(3) 日常会计核算，包括负责企业会计账务处理工作、负责企业日常税费申报与汇总统计、企业各类资产的核算及管理工作；</p> <p>(4) 财务分析与报告，包括定期进行财务综合分析和预测并提供财务分析报告、提出财务控制措施和建议、对新的业务项目进行财务分析和预测等；</p> <p>(5) 投融资管理，包括开展企业项目投资的成本和盈利分析并参与决策、资金筹集与管理、开拓融资渠道等；</p>

部门	主要职责描述
	(6) 税务筹划, 包括组织企业依法纳税、对新的业务项目提出可能面临的税务问题并设计相应的税收筹划方案等
资金管理部	资金管理部的职责包括: 资金管理, 包括完成日常收支及记账工作、库存现金及空白支票等重要票据的管理工作、支票等收付款业务
审计部	审计部的职责包括: 负责对公司财务工作的监督检查; 对公司财务收支及相关经济活动的审计; 对公司内部控制制度等各项制度执行情况的监督检查。定期开展对公司的经营管理、经营活动的合法性、合规性、真实性和完整性的监督检查
人力资源部	人力资源部的主要职责包括: (1) 人力资源规划。负责拟定并执行公司人力资源相关政策与制度, 建立并完善公司培训、绩效、薪酬管理体系并执行相应的管理工作; (2) 招聘管理, 包括拟定并执行岸基人员需求计划与招聘计划、招聘过程的人才测评与人员甄选、建立并完善内部岗位竞聘机制等; (3) 岸基员工关系管理, 包括岸基员工离职与劳动争议管理、定期进行岸基员工满意度调查、岸基员工劳动合同管理等; (4) 人事基础事务管理, 包括入职与离职的手续办理、内部岗位调整的手续办理、人事档案管理等

七、发行人子公司及分支机构情况

公司无子公司及分支机构。

八、发起人、控股股东、实际控制人及持有发行人 5%以上股份的主要股东情况

(一) 发起人

公司系由 7 名自然人与和海投资作为发起人发起设立的股份有限公司, 发起人的基本情况如下:

1、自然人发起人

序号	发起人	国籍	是否拥有永久境外居留权	身份证号码	住所
1	陈兴明	中国	否	3505211952*****	福建省泉州市
2	张文进	中国	否	3505211955*****	福建省泉州市
3	王良华	中国	否	3505211955*****	福建省泉州市
4	柯文理	中国	否	3502041972*****	福建省厦门市

序号	发起人	国籍	是否拥有永久 境外居留权	身份证号码	住所
5	陈其龙	中国	否	3505211979*****	福建省泉州市
6	陈其德	中国	否	3505211981*****	福建省厦门市
7	陈其凤	中国	否	3505211977*****	福建省厦门市

自然人发起人的简历详见本招股意向书“第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”之“一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况”之“(一) 董事会成员”。

2、和海投资

企业名称	泉州和海投资合伙企业（有限合伙）
执行事务合伙人	吴志扬
成立日期	2018年6月29日
认缴出资额	2,160.00 万元
注册地址	福建省泉州市泉港区后龙镇港六街东段兴通海运大厦 503 室
经营范围	对物流行业的投资（法律、法规另有规定的除外）；企业管理服务（不含须经审批许可的项目）；投资咨询、社会经济咨询、商务信息咨询、企业管理咨询（不含证券、期货投资咨询、金融咨询及其它需经前置许可的项目；法律、法规另有规定除外）。

截至 2021 年 12 月 31 日，和海投资的股权结构如下：

序号	合伙人姓名	出资额（万元）	出资比例（%）
1	朱志聪	590.00	27.31
2	吴志扬	515.00	23.84
3	陈庆洪	285.00	13.19
4	肖月清	245.00	11.34
5	张燕燕	235.00	10.88
6	刘荣喜	200.00	9.26
7	朱德洪	90.00	4.17
合计		2,160.00	100.00

和海投资最近一年的主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2021.12.31/2021 年度
----	--------------------

项目	2021.12.31/2021 年度
总资产	3,108.16
净资产	2,846.46
净利润	-0.17

注：以上财务数据已经福建宏友会计师事务所有限公司审计

（二）控股股东

公司的控股股东为陈兴明，陈兴明持有公司 5,652.50 万股，占公司股份总数的 37.68%。陈兴明的基本情况详见本招股意向书“第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”之“一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况”之“（一）董事会成员”。

（三）实际控制人

公司的实际控制人为陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤，其中陈其凤、陈其龙、陈其德为陈兴明之子女，陈其凤、陈其龙、陈其德为姐弟关系。为加强公司控制权的稳定性，2021 年 2 月 2 日，陈兴明与陈其龙、陈其德、陈其凤签署了《一致行动协议书》。《一致行动协议书》的主要内容如下：

1、内容

各方同意在做出一致行动前将采取事先协商的方式先行统一表决意见，再根据协商确认的表决意见行使表决权、提案权、提名权等权利，在公司日常生产经营及其他重大事宜决策等诸方面保持一致行动，对公司包括（但不限于）如下事项在内的生产经营及其他重大决策事项依法行使投票权及决策权保持一致：

- （1）决定经营方针和投资计划；
- （2）选举和更换非职工代表担任的董事、监事，决定有关董事、监事的报酬事项；
- （3）审议年度财务预算方案、决算方案；
- （4）审议利润分配方案和弥补亏损方案；
- （5）对增加或减少注册资本作出决议；

- (6) 对发行公司债券作出决议；
- (7) 对合并、分立、解散、清算或变更公司形式等事项作出决议；
- (8) 修改章程；
- (9) 对聘用、解聘公司会计师事务所作出决议；
- (10) 决定对外投资、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；
- (11) 决定停止经营现有业务，或对公司业务的性质作出重大改变或调整；
- (12) 其他应由公司股东大会决定的其他事项。

2、一致行动的期限

协议自协议各方签署之日起生效。协议有效期为协议生效之日（2021年2月2日）起至公司首次公开发行股票并上市满五年后。协议到期后，若协议各方未以书面方式提出终止，则协议继续有效。如协议任何一方因股权变动不再直接或间接持有公司股份而不再接受本协议约束的，协议对其他各方仍具有约束力。

3、协议的变更或解除及管辖条款

(1) 协议以及协议各方在协议项下的权利和义务由中国法律管辖。因对协议的条款解释或因履行本协议所发生或与本协议有关的一切争议，协议各方应协商解决；协商不成的，任何一方均可向公司所在地有管辖权的人民法院起诉。

(2) 协议各方可以签订补充协议，补充协议与本协议具有同等法律效力。

(3) 协议确定之一致行动关系不得由协议各方任何一方单方解除或撤销，本协议需经协议各方协商一致后以书面形式解除或终止。协议所述与一致行动关系相关的所有条款均为不可撤销条款。

4、存在分歧时的解决机制

各方同意，如在做出一致行动前各方协商意见存在分歧时，以陈兴明意见为准，其他各方无条件服从。

协议以及协议各方在协议项下的权利和义务由中国法律管辖。因对协议的条款解释或因履行本协议所发生或与本协议有关的一切争议，协议各方应协商解决；协商不成的，任何一方均可向公司所在地有管辖权的人民法院起诉。

陈其凤、陈其龙、陈其德的基本情况详见本招股意向书“第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”之“一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况”之“(一) 董事会成员”。

(四) 控股股东、实际控制人控制的其他企业

控股股东、实际控制人控制的其他企业情况如下：

1、兴通港股

企业名称	泉州兴通港口服务发展有限公司
法定代表人	陈元山
成立日期	2008年11月14日
注册资本	3,000.00 万元人民币
实收资本	3,000.00 万元人民币
注册地址	泉州市泉港区后龙镇柳亭村港六街东段兴通海运大厦 201
经营范围	港口咨询服务；船舶租赁；溢油应急设备维护保养管理；为船舶提供船员接送、船舶污染物接收、围油栏供应、国际国内航线船舶油料（柴油）供应、进出港护航服务，燃料油（不含危险化学品，不含成品油）零售，物业管理，港口拖轮服务。（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）

截至 2021 年 12 月 31 日，兴通港股的股权结构如下：

序号	股东姓名	认缴出资额（万元）	持股比例（%）
1	陈其龙	975.00	32.50
2	陈其德	975.00	32.50
3	陈兴明	750.00	25.00
4	陈其凤	300.00	10.00
合计		3,000.00	100.00

兴通港股最近一年的主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2021.12.31/2021 年度
----	--------------------

项目	2021.12.31/2021 年度
总资产	5,809.31
净资产	4,538.99
净利润	329.49

注：以上财务数据已经福建宏友会计师事务所有限公司审计

2、兴通国际船代

企业名称	泉州兴通国际船务代理有限公司
法定代表人	陈其龙
成立日期	2006年4月30日
注册资本	1,000.00 万元人民币
实收资本	150.00 万元人民币
注册地址	福建省泉州市泉港区后龙镇柳亭村港六街东段兴通海运大厦 602-604
经营范围	经营泉州口岸中外籍国际航行船舶代理、国际货运代理业务、国内船舶代理业务、代理货物报关、报检业务。（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）

截至 2021 年 12 月 31 日，兴通国际船代的股权结构如下：

序号	股东姓名	认缴出资额（万元）	持股比例（%）
1	陈兴明	520.00	52.00
2	吴志扬	300.00	30.00
3	陈其龙	180.00	18.00
合计		1,000.00	100.00

兴通国际船代最近一年的主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2021.12.31/2021 年度
总资产	5,324.08
净资产	1,033.52
净利润	224.98

注：以上财务数据已经福建宏友会计师事务所有限公司审计

3、兴通投资

企业名称	泉州兴通投资有限公司
法定代表人	陈其龙

成立日期	2015年10月21日
注册资本	510.00 万元人民币
实收资本	452.70 万元人民币
注册地址	福建省泉州市泉港区后龙镇港六街东段兴通海运大厦 503
经营范围	项目投资，理财咨询服务，投资咨询服务（不含证券、期货投资咨询、金融咨询及其它需经前置许可的项目）。（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）

截至 2021 年 12 月 31 日，兴通投资的股权结构如下：

序号	股东姓名	认缴出资额（万元）	持股比例（%）
1	陈兴明	326.40	64.00
2	张文进	61.20	12.00
3	王良华	61.20	12.00
4	柯文理	61.20	12.00
合计		510.00	100.00

兴通投资最近一年的主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2021.12.31/2021 年度
总资产	452.87
净资产	451.87
净利润	-0.20

注：以上财务数据已经福建宏友会计师事务所有限公司审计

4、华晨投资

企业名称	福建华晨投资有限公司
法定代表人	刘兴建
成立日期	2015年12月4日
注册资本	1,000.00 万元人民币
实收资本	710.20 万元人民币
注册地址	福建省泉州市泉港区港六街东段兴通海运大厦 203
经营范围	对交通运输、仓储和邮政业的投资；对信息传输、软件和信息技术服务业的投资；投资咨询服务（不含证券、期货、保险）。（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）

截至 2021 年 12 月 31 日，华晨投资的股权结构如下：

序号	股东姓名	认缴出资额（万元）	持股比例（%）
1	兴通投资	510.00	51.00
2	陈兴明	490.00	49.00
合计		1,000.00	100.00

华晨投资最近一年的主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2021.12.31/2021 年度
总资产	2.93
净资产	2.50
净利润	-0.38

注：以上财务数据已经福建宏友会计师事务所有限公司审计

5、泉港报关

企业名称	泉州泉港报关有限公司
法定代表人	吴志扬
成立日期	2004 年 1 月 30 日
注册资本	150.00 万元人民币
实收资本	150.00 万元人民币
住所	泉港区后龙镇柳亭村港六街东段兴通海运大厦 602
经营范围	为进出口企业代理报关、报检、报验、纳税及手册办理及核销等系列业务。（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）

截至 2021 年 12 月 31 日，泉港报关的股权结构如下：

序号	股东姓名	认缴出资额（万元）	持股比例（%）
1	泉州兴通国际船务代理有限公司	150.00	100.00
合计		150.00	100.00

泉港报关最近一年的主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2021.12.31/2021 年度
总资产	177.35
净资产	151.73
净利润	0.32

注：以上财务数据已经福建宏友会计师事务所有限公司审计

6、莆田国际船代

企业名称	莆田市兴通国际船务代理有限公司
法定代表人	朱广毅
成立日期	2012年3月14日
注册资本	500.00 万元人民币
实收资本	100.00 万元人民币
注册地址	莆田市城厢区学园南路中特阳光棕榈城 12#1506 室
经营范围	一般项目：国际船舶代理；国内船舶代理；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）许可项目：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，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）

截至 2021 年 12 月 31 日，莆田国际船代的股权结构如下：

序号	股东姓名	认缴出资额（万元）	持股比例（%）
1	泉州兴通国际船务代理有限公司	230.00	46.00
2	朱德洪	170.00	34.00
3	余钟林	100.00	20.00
合计		500.00	100.00

莆田国际船代最近一年的主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2021.12.31/2021 年度
总资产	1,544.44
净资产	-13.15
净利润	12.38

注：以上财务数据已经厦门健讯会计师事务所有限公司审计

7、莆田报关

企业名称	莆田兴通报关有限公司
法定代表人	朱德洪
成立日期	2013年6月4日
注册资本	150.00 万元人民币
实收资本	150.00 万元人民币
注册地址	莆田市城厢区学园南路中特阳光棕榈城 12#1506 室

经营范围	在福州关区各口岸或莆田海关监管业务集中地从事报关业务。（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）
------	---

截至 2021 年 12 月 31 日，莆田报关的股权结构如下：

序号	股东姓名	认缴出资额（万元）	持股比例（%）
1	莆田国际船代	135.00	90.00
2	朱德洪	15.00	10.00
合计		150.00	100.00

莆田报关最近一年的主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2021.12.31/2021 年度
总资产	142.80
净资产	142.80
净利润	-0.03

注：以上财务数据已经厦门市天茂会计师事务所有限公司审计

（五）持股 5%以上股份的主要股东

持有公司 5%以上股份的主要股东为陈兴明、和海投资、张文进、王良华、柯文理、陈庆洪，其中陈兴明、张文进、王良华、柯文理的基本情况详见本招股意向书“第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”之“一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况”之“（一）董事会成员”。

陈庆洪直接持有公司 2.08%股份，通过和海投资间接持有公司 1.90%股份，通过日盈投资间接持有公司 2.33%股份，合计持有公司 6.31%股份。陈庆洪的基本情况如下：

陈庆洪，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 3503221961*****，住所为广东省韶关市。2003 年 12 月至今，担任山东省滕州瑞达化工有限公司执行董事；2007 年 8 月起至今，担任滕州宾馆有限公司执行董事兼总经理；2009 年 8 月起至今，担任山东滕州广诚投资有限公司执行董事。

和海投资基本情况详见本节之“八、发起人、控股股东、实际控制人及持有发行人 5%以上股份的主要股东情况”之“（一）发起人”。

（六）控股股东和实际控制人直接或间接持有发行人的股份是否存在质押或其他有争议的情况

公司控股股东陈兴明，公司实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤直接或间接持有发行人的股份不存在质押或其他有争议的情况。

九、发行人股本情况

（一）本次发行前后的股本结构

本次发行前，公司总股本为 15,000 万股。本次拟公开发行人民币普通股 5,000 万股，发行比例为 25%，发行后总股本 20,000 万股，本次发行前后公司股本情况如下：

序号	股东名称	本次发行前		本次发行后	
		持股数量 (万股)	持股比例 (%)	持股数量 (万股)	持股比例 (%)
1	陈兴明	5,652.50	37.68	5,652.50	28.26
2	和海投资	2,160.00	14.40	2,160.00	10.80
3	张文进	1,200.00	8.00	1,200.00	6.00
4	王良华	1,200.00	8.00	1,200.00	6.00
5	柯文理	840.00	5.60	840.00	4.20
6	明诚致慧一期	554.00	3.69	554.00	2.77
7	钟鼎五号	455.00	3.03	455.00	2.28
8	陈其龙	420.00	2.80	420.00	2.10
9	陈其德	420.00	2.80	420.00	2.10
10	陈其凤	420.00	2.80	420.00	2.10
11	建发叁号	400.00	2.67	400.00	2.00
12	日盈投资	356.00	2.37	356.00	1.78
13	陈庆洪	312.50	2.08	312.50	1.56
14	天健富海壹号	250.00	1.67	250.00	1.25
15	荣盛创投	195.00	1.30	195.00	0.98
16	天健富海伍号	120.00	0.80	120.00	0.60
17	钟鼎湛蓝	45.00	0.30	45.00	0.23
18	社会公众股	-	-	5,000.00	25.00

序号	股东名称	本次发行前		本次发行后	
		持股数量 (万股)	持股比例 (%)	持股数量 (万股)	持股比例 (%)
	合计	15,000.00	100.00	20,000.00	100.00

(二) 前十名股东情况

截至本招股意向书签署日，公司前十名股东及其持股情况如下：

序号	股东名称	持股数量 (万股)	持股比例 (%)
1	陈兴明	5,652.50	37.68
2	和海投资	2,160.00	14.40
3	张文进	1,200.00	8.00
4	王良华	1,200.00	8.00
5	柯文理	840.00	5.60
6	明诚致慧一期	554.00	3.69
7	钟鼎五号	455.00	3.03
8	陈其龙	420.00	2.80
9	陈其德	420.00	2.80
10	陈其凤	420.00	2.80
	合计	13,321.50	88.81

(三) 前十名自然人股东及其在发行人处担任的职务

序号	股东名称	持股数量 (万股)	持股比例 (%)	职务
1	陈兴明	5,652.50	37.68	董事长
2	张文进	1,200.00	8.00	董事
3	王良华	1,200.00	8.00	董事
4	柯文理	840.00	5.60	董事、副总经理
5	陈其龙	420.00	2.80	副董事长、总经理
6	陈其德	420.00	2.80	董事、副总经理
7	陈其凤	420.00	2.80	董事、副总经理
8	陈庆洪	312.50	2.08	未任职
	合计	10,465.00	69.77	

(四) 国有股份及外资股份情况

公司不存在国有股份和外资股份的情况。

（五）战略投资者情况

公司股东中不存在战略投资者。

（六）申报前一年内新增股东情况

1、新增股东入股情况

公司分别于2020年5月、2020年8月实施增资，外部投资者基于对公司长期发展价值的认可参与了认购新增股份，经各方协商，公司引入多名新股东。公司申报前一年内新增股东股权变化情况如下：

取得时间	股东名称	取得股份 (万股)	占股本总额 比例	入股价格 (元/股)	定价依据
2020年5月，股 份公司第一次增 资	荣盛创投	175.00	1.17%	8.00	协商定价
	明诚致慧一期	500.00	3.33%	8.00	协商定价
	建发叁号	250.00	1.67%	8.00	协商定价
	天健富海壹号	250.00	1.67%	8.00	协商定价
	陈庆洪	312.50	2.08%	8.00	协商定价
2020年8月，股 份公司第二次增 资	钟鼎五号	455.00	3.03%	13.50	协商定价
	钟鼎湛蓝	45.00	0.30%	13.50	协商定价
	日盈投资	356.00	2.37%	13.50	协商定价
	建发叁号	150.00	1.00%	13.50	协商定价
	天健富海伍号	120.00	0.80%	13.50	协商定价
	明诚致慧一期	54.00	0.36%	13.50	协商定价
	荣盛创投	20.00	0.13%	13.50	协商定价
合计		2,687.50	17.92%	-	-

发行人最近一年新引入股东的增资价格系综合考虑发行人的成长性、净利润、同行业上市公司市盈率等多因素基础上，由新进股东与发行人协商确定，具有商业合理性。

2、新增股东基本情况

（1）陈庆洪

发行人申报前一年内新增自然人股东为陈庆洪，陈庆洪的基本情况详见本节之“八、发起人、控股股东、实际控制人及持有发行人5%以上股份的主要股东

情况”之“(五)控股5%以上股份的主要股东”。

(2) 荣盛创投

荣盛创投的基本情况如下：

股东名称	浙江荣盛创业投资有限公司
成立日期	2010年11月26日
统一社会信用代码	9133010956304957XG
法定代表人	李苹
注册资本	30,000万人民币
实收资本	30,000万人民币
注册地址	萧山区益农红阳路98号
经营范围	创业投资业务；创业投资咨询业务；为创业企业提供创业管理服务业务等。

荣盛创投系在中国证券投资基金业协会登记的私募股权、创业投资基金管理人（登记编号：P1010502），管理类型为自我管理。截至本招股意向书签署日，荣盛创投的股权结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	浙江荣盛控股集团有限公司	30,000.00	100.00%
合计		30,000.00	100.00%

截至本招股意向书签署日，浙江荣盛控股集团有限公司的股权结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	李水荣	50,818.40	60.88%
2	许月娟	7,619.20	9.13%
3	李国庆	7,619.20	9.13%
4	李永庆	7,619.20	9.13%
5	倪信才	3,809.60	4.56%
6	赵关龙	2,514.40	3.01%
7	浙江金毅资产管理有限公司	2,666.40	3.19%
8	西部信托有限公司	800.00	0.96%
合计		83,466.40	100.00%

根据股权穿透情况，荣盛创投的实际控制人为李水荣。

(3) 明诚致慧一期

明诚致慧一期的基本情况如下：

股东名称	杭州明诚致慧一期股权投资合伙企业（有限合伙）
成立日期	2019年9月30日
统一社会信用代码	91330102MA2GYJGH3Y
执行事务合伙人	明诚致慧（杭州）股权投资有限公司
出资额	106,000万人民币
注册地址	浙江省杭州市上城区元帅庙后88-2号414室-1
经营范围	服务：股权投资（未经金融等监管部门批准，不得从事向公众融资存款、融资担保、代客理财等金融服务）。

明诚致慧一期系经中国证券投资基金业协会备案的股权投资基金（基金编号：SJE836）。截至本招股意向书签署日，明诚致慧一期的出资情况如下：

序号	合伙人名称	认缴出资额 (万元)	持股比例	合伙人类型
1	明诚致慧（杭州）股权投资有限公司	1,000.00	0.94%	普通合伙人
2	浙江荣盛控股集团有限公司	50,000.00	47.17%	有限合伙人
3	深圳前海南山金融发展有限公司	20,000.00	18.87%	有限合伙人
4	正邦集团有限公司	20,000.00	18.87%	有限合伙人
5	宫明杰	10,000.00	9.43%	有限合伙人
6	姚凌寒	3,000.00	2.83%	有限合伙人
7	煌上煌集团有限公司	2,000.00	1.89%	有限合伙人
合计		106,000.00	100.00%	

明诚致慧（杭州）股权投资有限公司系经中国证券投资基金业协会备案的私募股权、创业投资基金管理人（登记编号：P1069966）。

明诚致慧一期合伙人的基本情况如下：

①普通合伙人

明诚致慧（杭州）股权投资有限公司的基本情况如下：

股东名称	明诚致慧（杭州）股权投资有限公司
成立日期	2019年3月20日
统一社会信用代码	91330102MA2GKXN6XG

法定代表人	胡华勇
注册资本	2,000 万元
注册地址	浙江省杭州市上城区元帅庙后 88-2 号 414 室
经营范围	服务：股权投资（未经金融等监管部门批准，不得从事向公众融资存、融资担保、代客理财等金融服务）。（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）

截至本招股意向书签署日，明诚致慧（杭州）股权投资有限公司的股权结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	胡华勇	1,300.00	65.00%
2	浙江荣盛控股集团有限公司	500.00	25.00%
3	正邦集团有限公司	200.00	10.00%
合计		2,000.00	100.00%

明诚致慧（杭州）股权投资有限公司的实际控制人为胡华勇。胡华勇的基本情况如下：

胡华勇，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为：3605021972*****。

②有限合伙人

序号	合伙人名称	成立时间	统一社会信用代码	法定代表人/执行事务合伙人	认缴出资额/注册资本（万元）	注册地
1	浙江荣盛控股集团有限公司	2006.9.13	9133000079338631XM	李水荣	83,466.40	浙江省杭州市
2	深圳前海南山金融发展有限公司	2013.7.19	914403000743817070	宋建凯	60,000.00	广东省深圳市
3	正邦集团有限公司	2000.12.12	91360100723937956P	林印孙	80,000.00	江西省南昌市
4	煌上煌集团有限公司	1999.11.3	913605037319709593	褚浚	10,000.00	江西省南昌市
5	宫明杰	-	-	-	-	-
6	姚凌寒	-	-	-	-	-

宫明杰的基本情况如下：

宫明杰，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 3706021962*****，

住所为山东省烟台市。

姚凌寒的基本情况如下：

姚凌寒，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 1311021989*****，住所为河北省衡水市。

（4）建发叁号

建发叁号的基本情况如下：

股东名称	平潭建发叁号股权投资合伙企业（有限合伙）
成立日期	2018 年 1 月 26 日
统一社会信用代码	91350128MA31FYX327
执行事务合伙人	厦门建鑫投资有限公司
出资额	48,007 万人民币
注册地址	平潭综合实验区金井湾片区商务营运中心 6 号楼 5 层 511 室—375(集群注册)
经营范围	依法从事对非公开交易的企业股权进行投资以及相关咨询服务（以上经营范围均不含金融、证券、期货及财务相关服务）（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）

截至本招股意向书签署日，建发叁号的出资情况如下：

序号	合伙人名称	认缴出资额（万元）	持股比例	合伙人类型
1	厦门建鑫投资有限公司	100.00	0.21%	普通合伙人
2	厦门建发新兴产业股权投资有限责任公司	47,907.00	99.79%	有限合伙人
合计		48,007.00	100.00%	

建发叁号合伙人的基本情况如下：

①普通合伙人

厦门建鑫投资有限公司的基本情况如下：

股东名称	厦门建鑫投资有限公司
成立日期	2016 年 4 月 20 日
统一社会信用代码	91350200MA347MAX84
法定代表人	蔡晓帆

注册资本	1,010.00 万元
注册地址	厦门市思明区环岛东路 1699 号建发国际大厦 41 楼 F 单元之二
经营范围	对第一产业、第二产业、第三产业的投资（法律、法规另有规定除外）。

截至本招股意向书签署日，厦门建鑫投资有限公司的股权结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	厦门建兴资本企业管理咨询有限公司	515.10	51.00%
2	厦门建发新兴创业投资有限公司	494.90	49.00%
合计		1,010.00	100.00%

截至本招股意向书签署日，厦门建兴资本企业管理咨询有限公司的股权结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	蔡晓帆	0.51	51.00%
2	李岩	0.49	49.00%
合计		1.00	100.00%

厦门建鑫投资有限公司的实际控制人为蔡晓帆。蔡晓帆的基本情况如下：

蔡晓帆，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 3505001977*****。

②有限合伙人

序号	合伙人名称	成立时间	统一社会信用代码	法定代表人/执行事务合伙人	出资额/注册资本（万元）	注册地
1	厦门建发新兴产业股权投资有限责任公司	2014.12.12	913502003031226112	王文怀	100,000.00	福建省厦门市

（5）天健富海壹号

天健富海壹号的基本情况如下：

股东名称	厦门天健富海壹号创业投资合伙企业（有限合伙）
成立日期	2019 年 12 月 12 日
统一社会信用代码	91350200MA33FJ5M0C
执行事务合伙人	厦门蜜呆资产管理合伙企业（有限合伙）

认缴出资额	3,000 万元
实缴出资额	2,100 万人民币
注册地址	厦门火炬高新区软件园创新大厦 A 区 14 楼 a 单元 20 室
经营范围	一般项目：以自有资金从事投资活动。（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）

天健富海壹号系经中国证券投资基金业协会备案的创业投资基金（基金编号：SLC165）。截至本招股意向书签署日，天健富海壹号的出资情况如下：

序号	股东名称	认缴出资额 (万元)	持股比例	合伙人类型
1	厦门蜜呆资产管理合伙企业（有限合伙）	21.00	0.70%	普通合伙人
2	徐珊	1,141.50	38.05%	有限合伙人
3	许志诚	997.50	33.25%	有限合伙人
4	林杰东	525.00	17.50%	有限合伙人
5	魏育茂	315.00	10.50%	有限合伙人
合计		3,000.00	100.00%	

厦门蜜呆资产管理合伙企业（有限合伙）系经中国证券投资基金业协会备案的私募股权、创业投资基金管理人（登记编号：P1060176）。

天健富海壹号合伙人的基本情况如下：

①普通合伙人

厦门蜜呆资产管理合伙企业（有限合伙）的基本情况如下：

股东名称	厦门蜜呆资产管理合伙企业（有限合伙）
成立日期	2016 年 7 月 29 日
统一社会信用代码	91350200MA34A0QB6A
执行事务合伙人	厦门蜜呆投资管理有限公司
认缴出资额	1,000 万元
注册地址	厦门火炬高新区软件园创新大厦 A 区 14 楼 a 单元 10 室
经营范围	投资管理（法律、法规另有规定除外）；资产管理（法律、法规另有规定除外）。

截至本招股意向书签署日，厦门蜜呆资产管理合伙企业（有限合伙）的出资结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例	合伙人类型
1	厦门蜜呆投资管理有限公司	400.00	40.00%	普通合伙人
2	刘宏灿	100.00	10.00%	有限合伙人
3	徐珊	300.00	30.00%	有限合伙人
4	王肖健	200.00	20.00%	有限合伙人
合计		1,000.00	100.00%	

截至本招股意向书签署日，厦门蜜呆投资管理有限公司的出资结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	徐珊	590.00	59.00%
2	王肖健	230.00	23.00%
3	叶钦华	60.00	6.00%
4	刘宏灿	40.00	4.00%
5	吴锦凤	40.00	4.00%
6	陈寅	20.00	2.00%
7	柯招萍	20.00	2.00%
合计		1,000.00	100.00%

根据股权穿透情况，厦门蜜呆资产管理合伙企业（有限合伙）的实际控制人为徐珊。徐珊的基本情况如下：

徐珊，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 3502031969*****，住所为福建省厦门市。

②有限合伙人

徐珊的基本信息参见本节之“九、发行人股本情况”之“（六）申报前一年内新增股东情况”。

许志诚的基本信息如下：

许志诚，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 3505821976*****，住所为福建省晋江市。

林杰东的基本信息如下：

林杰东，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 3506251971*****，

住所为福建省厦门市。

魏育茂的基本信息如下：

魏育茂，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 3502211971*****，住所为福建省厦门市。

（6）钟鼎五号

钟鼎五号的基本情况如下：

股东名称	苏州钟鼎五号股权投资基金合伙企业（有限合伙）
成立日期	2017 年 11 月 1 日
统一社会信用代码	91320594MA1T7EG97G
执行事务合伙人	上海鼎迎投资管理中心（有限合伙）
出资额	430,500 万人民币
注册地址	苏州工业园区苏虹东路 183 号东沙湖股权投资中心 14 号楼 207 室
经营范围	从事非证券股权投资，投资管理。（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）

钟鼎五号系经中国证券投资基金业协会备案的股权投资基金（基金编号：SCA067）。截至本招股意向书签署日，钟鼎五号的出资情况如下：

序号	股东名称	认缴出资额 (万元)	持股比例	合伙人类型
1	上海鼎迎投资管理中心（有限合伙）	2,250.00	0.52%	普通合伙人
2	上海钟鼎创业投资中心（有限合伙）	2,250.00	0.52%	普通合伙人
3	兴业财富资产管理有限公司	79,200.00	18.40%	有限合伙人
4	中国太平洋人寿保险股份有限公司	50,000.00	11.61%	有限合伙人
5	苏州市创新产业发展引导基金（有限合伙）	40,000.00	9.29%	有限合伙人
6	苏州工业园区元禾秉胜股权投资基金合伙企业（有限合伙）	30,000.00	6.97%	有限合伙人
7	中国国有企业结构调整基金股份有限公司	30,000.00	6.97%	有限合伙人
8	苏州工业园区国创开元二期投资中心（有限合伙）	20,000.00	4.65%	有限合伙人
9	服务贸易创新发展引导基金（有限合伙）	20,000.00	4.65%	有限合伙人
10	利安人寿保险股份有限公司	15,000.00	3.48%	有限合伙人
11	厦门君华君聚投资咨询合伙企业（有限合伙）	12,800.00	2.97%	有限合伙人

序号	股东名称	认缴出资额 (万元)	持股比例	合伙人类型
12	北京股权投资发展管理中心（有限合伙）	11,000.00	2.56%	有限合伙人
13	华泰招商（江苏）资本市场投资母基金（有限合伙）	10,000.00	2.32%	有限合伙人
14	拉萨德宇新能实业有限公司	10,000.00	2.32%	有限合伙人
15	苏州工业园区元禾招商股权投资基金合伙企业（有限合伙）	10,000.00	2.32%	有限合伙人
16	宁波鼎莎创业投资合伙企业（有限合伙）	10,000.00	2.32%	有限合伙人
17	江苏京东邦能投资管理有限公司	5,000.00	1.16%	有限合伙人
18	深圳市顺丰投资有限公司	5,000.00	1.16%	有限合伙人
19	天津三快科技有限公司	5,000.00	1.16%	有限合伙人
20	厦门建发新兴产业股权投资有限责任公司	5,000.00	1.16%	有限合伙人
21	唐盈元旭（宁波）股权投资管理合伙企业（有限合伙）	5,000.00	1.16%	有限合伙人
22	唐盈元曦（宁波）股权投资管理合伙企业（有限合伙）	5,000.00	1.16%	有限合伙人
23	吉林市励志天翼投资中心（有限合伙）	5,000.00	1.16%	有限合伙人
24	宁波鼎季创业投资合伙企业（有限合伙）	2,700.00	0.63%	有限合伙人
25	深圳市利通产业投资基金有限公司	4,000.00	0.93%	有限合伙人
26	宁波鼎朗创业投资合伙企业（有限合伙）	3,500.00	0.81%	有限合伙人
27	上海德殷投资控股有限公司	3,000.00	0.70%	有限合伙人
28	宁波梅山保税港区丰福投资合伙企业（有限合伙）	3,000.00	0.70%	有限合伙人
29	财信吉祥人寿保险股份有限公司	3,000.00	0.70%	有限合伙人
30	远海明晟（苏州）股权投资合伙企业（有限合伙）	3,000.00	0.70%	有限合伙人
31	申银万国创新证券投资有限公司	3,000.00	0.70%	有限合伙人
32	江苏泰州光控股股权投资合伙企业（有限合伙）	3,000.00	0.70%	有限合伙人
33	亳州市康安投资基金有限公司	3,000.00	0.70%	有限合伙人
34	湖南光控星宸股权投资合伙企业（有限合伙）	2,800.00	0.65%	有限合伙人
35	宁波梅山保税港区昀隽秀企业管理合伙企业（有限合伙）	2,000.00	0.46%	有限合伙人
36	宁波保税区明荣投资合伙企业（有限合伙）	1,500.00	0.35%	有限合伙人
37	三亚奥美信达投资中心（有限合伙）	1,500.00	0.35%	有限合伙人
38	杭州清科信创投资管理合伙企业（有限合伙）	1,000.00	0.23%	有限合伙人

序号	股东名称	认缴出资额 (万元)	持股比例	合伙人类型
39	清科乐信（厦门）股权投资合伙企业（有限合伙）	1,000.00	0.23%	有限合伙人
40	刘哲源	1,000.00	0.23%	有限合伙人
41	李天舒	1,000.00	0.23%	有限合伙人
合计		430,500.00	100.00%	

上海鼎迎投资管理中心（有限合伙）系经中国证券投资基金业协会备案的私募股权、创业投资基金管理人（登记编号：P1008750）；上海钟鼎创业投资中心（有限合伙）系经中国证券投资基金业协会备案的私募股权、创业投资基金管理人（登记编号：P1000947）。

钟鼎五号合伙人的基本情况如下：

①普通合伙人

上海鼎迎投资管理中心（有限合伙）的基本情况如下：

股东名称	上海鼎迎投资管理中心（有限合伙）
成立日期	2014年10月30日
统一社会信用代码	91310230320804825B
执行事务合伙人	严力
出资额	10,000万元
注册地址	上海市崇明区新村乡耀洲路741号2幢427室（上海新村经济小区）
经营范围	投资管理，企业管理，资产管理，实业投资。【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】

截至本招股意向书签署日，上海鼎迎投资管理中心（有限合伙）的股权结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	严力	7,000.00	70.00%
2	张冰	3,000.00	30.00%
合计		10,000.00	100.00%

根据股权穿透情况，上海鼎迎投资管理中心（有限合伙）的实际控制人为严力。严力的基本情况如下：

严力，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 2103021971*****，住所为辽宁省鞍山市。

上海钟鼎创业投资中心（有限合伙）的基本情况如下：

股东名称	上海钟鼎创业投资中心（有限合伙）
成立日期	2011年8月29日
统一社会信用代码	91310230582056062Q
执行事务合伙人	汤涛
出资额	10,000 万元
注册地址	上海市崇明区新村乡耀洲路 741 号 1 幢 221 室（上海新村经济小区）
经营范围	创业投资，实业投资，资产管理，商务咨询，投资管理、咨询，企业管理咨询，财务咨询（不得从事代理记账），市场信息咨询与调查（不得从事社会调查、社会调研、民意调查、民意测验）。【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】

截至本招股意向书签署日，上海钟鼎创业投资中心（有限合伙）的股权结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	汤涛	9,000.00	90.00%
2	严力	1,000.00	10.00%
合计		10,000.00	100.00%

根据股权穿透情况，上海钟鼎创业投资中心（有限合伙）的实际控制人为汤涛。汤涛的基本情况如下：

汤涛，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 6101131973*****，住所为北京市丰台区。

② 有限合伙人

序号	合伙人名称	成立时间	统一社会信用代码	法定代表人/ 执行事务合 伙人	出资额/注册 资本（万元）	注册地
1	兴业财富资产管理 有限公司	2013.6.28	913100000 71243886J	胡斌	78,000.00	上海市
2	中国太平洋人 寿保险股份有 限公司	2001.11.9	913100007 33370906 P	潘艳红	842,000.00	上海市

序号	合伙人名称	成立时间	统一社会信用代码	法定代表人/ 执行事务合 伙人	出资额/注册 资本（万元）	注册地
3	苏州市创新产业发展引导基金（有限合伙）	2017.11.14	91320508 MA1T9M 2D39	苏州股权投资 基金管理 有限公司	1,200,000.00	江苏省 苏州市
4	苏州工业园区元禾秉胜股权投资基金合伙企业（有限合伙）	2016.1.20	91320594 MA1MEL 7E1L	苏州工业园区元禾辰坤股权投资基金管理中心（有限合伙）	768,000.00	江苏省 苏州市
5	中国国有企业结构调整基金股份有限公司	2016.9.22	91110102 MA008D DL0X	朱碧新	9,388,478.26	北京市
6	苏州工业园区国创开元二期投资中心（有限合伙）	2015.11.27	91320594 MA1MBR LG70	苏州工业园区开元国创承运投资合伙企业（有限合伙）	1,243,355.27	江苏省 苏州市
7	服务贸易创新发展引导基金（有限合伙）	2017.11.10	91110000 MA018P W11B	招商局资本 管理（北京） 有限公司	1,000,800.00	北京市
8	利安人寿保险股份有限公司	2011.7.14	913200005 781849851	王会清	457,938.47	江苏省 南京市
9	厦门君华君聚投资咨询合伙企业（有限合伙）	2020.8.6	91350200 MA34G0E B2K	肖世君	1,000.00	福建省 厦门市
10	北京股权投资发展管理中心（有限合伙）	2017.11.30	91110000 MA0195 WD0A	北京京国管 投资发展有 限公司	301,600.00	北京市
11	华泰招商（江苏）资本市场投资母基金（有限合伙）	2016.3.22	91320000 MA1MGK 3XXD	华泰紫金投 资有限责任 公司	1,000,100.00	江苏省 南京市
12	拉萨德宇新能实业有限公司	2017.6.8	91540091 MA6T35F N8T	曹建伟	50,000.00	西藏省 拉萨市
13	苏州工业园区元禾招商股权投资基金合伙企业（有限合伙）	2017.10.11	91320594 MA1R9U L75R	苏州工业园区元禾辰坤股权投资基金管理中心（有限合伙）	1,001,100.00	江苏省 苏州市

序号	合伙人名称	成立时间	统一社会信用代码	法定代表人/ 执行事务合 伙人	出资额/注册 资本（万元）	注册地
14	宁波鼎莎创业 投资合伙企业 （有限合伙）	2018.6.1	91330201 MA2CH2 PN7C	陈湖文	3,000.00	浙江省 宁波市
15	江苏京东邦能 投资管理有限 公司	2015.8.4	913213113 4642891X T	张奇	8,000.00	江苏省 宿迁市
16	深圳市顺丰投 资有限公司	2014.4.3	914403000 942245145	李秋雨	110,000.00	广东省 深圳市
17	天津三快科技 有限公司	2013.7.12	911201160 731182452	穆荣均	294,000.00	天津市
18	厦门建发新兴 产业股权投资 有限责任公司	2014.12.12	913502003 031226112	王文怀	100,000.00	福建省 厦门市
19	唐盈元旭（宁 波）股权投资管 理合伙企业（有 限合伙）	2017.8.17	91330203 MA293JA 355	唐盈（青岛） 投资管理有 限公司	53,350.00	浙江省 宁波市
20	唐盈元曦（宁 波）股权投资管 理合伙企业（有 限合伙）	2017.8.17	91330203 MA293JB K0U	唐盈（宁夏） 投资管理有 限公司	39,920.00	浙江省 宁波市
21	吉林市励志天 翼投资中心（有 限合伙）	2017.2.20	91220201 MA141J0 XX7	北京瀚富资 产管理有限 公司	30,244.80	吉林省 吉林市
22	宁波鼎季创业 投资合伙企业 （有限合伙）	2017.10.10	91330201 MA2AEPJ M54	宁波钟鼎力 陇投资管理 中心（有限合 伙）	20,000.00	浙江省 宁波市
23	深圳市利通产 业投资基金有 限公司	2013.8.5	914403000 75839388 T	李朝晖	50,000.00	广东省 深圳市
24	宁波鼎朗创业 投资合伙企业 （有限合伙）	2017.10.10	91330201 MA2AEPJ N3Y	宁波钟鼎力 陇投资管理 中心（有限合 伙）	20,000.00	浙江省 宁波市
25	上海德殷投资 控股有限公司	2015.11.9	91310118 MA1JL10 2XR	陈德军	20,000.00	上海市
26	宁波梅山保税 港区丰福投资 合伙企业（有限	2017.12.12	91330206 MA2AG9 R03J	陈美香	3,000.00	浙江省 宁波市

序号	合伙人名称	成立时间	统一社会信用代码	法定代表人/ 执行事务合 伙人	出资额/注册 资本（万元）	注册地
	合伙)					
27	财信吉祥人寿 保险股份有限公司	2012.9.7	914300000 53856128 Y	周江军	346,347.94	湖南省 长沙市
28	远海明晟（苏 州）股权投资合 伙企业（有限合 伙）	2018.1.3	91320505 MA1UU8 HBXH	远海明华资 产管理有限 公司	140,250.00	江苏省 苏州市
29	申银万国创新 证券投资有限 公司	2013.5.29	914403000 70397525 T	戴佳明	200,000.00	广东省 深圳市
30	江苏泰州光控 股权投资合伙 企业（有限合 伙）	2019.11.25	91321291 MA20G4 Y64M	泰州光控嘉 源股权投资 合伙企业（有 限合伙）	50,000.00	江苏省 泰州市
31	亳州市康安投 资基金有限公 司	2017.3.13	91341600 MA2NEQ 7389	胡启胜	300,000.00	安徽省 亳州市
32	湖南光控星辰 股权投资合伙 企业（有限合 伙）	2018.5.3	91430104 MA4PJ9J X64	湖南光控嘉 源投资管理 合伙企业（有 限合伙）	510,000.00	湖南省 长沙市
33	宁波梅山保税 港区昀隼秀企 业管理合伙企 业（有限合伙）	2020.9.8	91330206 MA2H82T 933	虞明东	1,000.00	浙江省 宁波市
34	宁波保税区明 荣投资合伙企 业（有限合伙）	2018.7.30	91330201 MA2CJ27 M52	上海资乘股 权投资基金 管理有限公司	5,121.00	浙江省 宁波市
35	三亚奥美信达 投资中心（有 限合伙）	2016.10.13	91460205 MA5RDB GL5F	喆颢资产管 理（上海）有 限公司	89,998.00	海南省 三亚市
36	杭州清科信创 投资管理合伙 企业（有限合 伙）	2015.8.25	913301023 52499634 H	上海清科创 业投资管理 有限公司	5,501.00	浙江省 杭州市
37	清科乐信（厦 门）股权投资合 伙企业（有限合	2019.4.22	91350203 MA32PB6 252	上海清科创 业投资管理 有限公司	10,500.00	福建省 厦门市

序号	合伙人名称	成立时间	统一社会信用代码	法定代表人/ 执行事务合 伙人	出资额/注册 资本（万元）	注册地
	伙）					
38	刘哲源	-	-	-	-	-
39	李天舒	-	-	-	-	-

刘哲源的基本情况如下：

刘哲源，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 4105221989*****，住所为上海市徐汇区。

李天舒的基本情况如下：

李天舒，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 2101061985*****，住所为辽宁省沈阳市。

（7）钟鼎湛蓝

钟鼎湛蓝的基本情况如下：

股东名称	苏州钟鼎湛蓝股权投资基金合伙企业（有限合伙）
成立日期	2018 年 1 月 3 日
统一社会信用代码	91320594MA1UU9L833
执行事务合伙人	钟鼎（上海）创业投资管理有限公司
出资额	20,000 万人民币
注册地址	苏州工业园区苏虹东路 183 号东沙湖股权投资中心 14 号楼 207 室
经营范围	从事非证券股权投资，投资管理。（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）

钟鼎湛蓝系经中国证券投资基金业协会备案的股权投资基金（基金编号：SCR381）。截至本招股意向书签署日，钟鼎湛蓝的出资情况如下：

序号	股东名称	认缴出资额 （万元）	持股比例	合伙人类型
1	钟鼎（上海）创业投资管理有限公司	100.00	0.50%	普通合伙人
2	苏州康恒股权投资基金合伙企业（有限合伙）	19,900.00	99.50%	有限合伙人
合计		20,000.00	100.00%	

钟鼎（上海）创业投资管理有限公司系经中国证券投资基金业协会备案的私募股权、创业投资基金管理人（登记编号：P1000942）。

钟鼎湛蓝合伙人的基本情况如下：

①普通合伙人

钟鼎（上海）创业投资管理有限公司的基本情况如下：

股东名称	钟鼎（上海）创业投资管理有限公司
成立日期	2009年8月3日
统一社会信用代码	91310118692919973T
法定代表人	严力
注册资本	2,000.00 万元
注册地址	青浦工业园区青安路 958 号 B-210 室
经营范围	实业投资，资产管理，投资顾问，企业管理咨询，企业财务咨询，商务信息咨询，市场营销策划，企业形象策划，公共关系咨询，会务服务。【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】

截至本招股意向书签署日，钟鼎（上海）创业投资管理有限公司的股权结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	严力	1,640.00	82.00%
2	汤涛	200.00	10.00%
3	尹军平	160.00	8.00%
合计		2,000.00	100.00%

根据股权穿透情况，钟鼎（上海）创业投资管理有限公司的实际控制人为严力。严力的基本情况参见本节之“九、发行人股本情况”之“（六）申报前一年内新增股东情况”。

②有限合伙人

序号	合伙人名称	成立时间	统一社会信用代码	法定代表人/执行事务合伙人	出资额/注册资本（万元）	注册地
1	苏州康恒股权投资基金合伙企业（有	2018.1.3	91320594 MA1UU7 T62H	苏州钟鼎创业投资管理有限公司	10,000.00	江苏省 苏州市

序号	合伙人名称	成立时间	统一社会信用代码	法定代表人/执行事务合伙人	出资额/注册资本（万元）	注册地
	限合伙）					

（8）日盈投资

日盈投资的基本情况如下：

股东名称	山东日盈投资有限公司
成立日期	2020年6月2日
统一社会信用代码	91370481MA3T6J1P4N
法定代表人	陈庆洪
注册资本	6,000万人民币
注册地址	山东省枣庄市滕州市学院路东首1289号
经营范围	以自有资金从事投资活动；商务信息咨询（不含投资类咨询）；企业总部管理；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）。（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）

截至本招股意向书签署日，日盈投资的出资情况如下：

序号	股东名称	认缴出资额（万元）	持股比例
1	滕州宾馆有限公司	6,000.00	100.00%
合计		6,000.00	100.00%

截至本招股意向书签署日，滕州宾馆有限公司的股权情况如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	山东滕州广诚投资有限公司	5,000.00	100.00%
合计		5,000.00	100.00%

截至本招股意向书签署日，山东滕州广诚投资有限公司的股权情况如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	持股比例
1	陈庆洪	4,916.65	98.33%
2	朱志勇	50.00	1.00%
3	陈文清	33.35	0.67%
合计		5,000.00	100.00%

根据股权穿透情况，日盈投资的实际控制人为陈庆洪。

(9) 天健富海伍号

天健富海伍号的基本情况如下：

股东名称	厦门天健富海伍号股权投资合伙企业（有限合伙）
成立日期	2020年8月5日
统一社会信用代码	91350200MA34FRLG64
执行事务合伙人	厦门蜜呆资产管理合伙企业（有限合伙）
出资额	1,701万人民币
注册地址	厦门火炬高新区软件园创新大厦A区14楼a单元24室
经营范围	一般项目：以自有资金从事投资活动。（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）。

天健富海伍号系经中国证券投资基金业协会备案的股权投资基金（基金编号：SLS186）。截至本招股意向书签署日，天健富海伍号的出资情况如下：

序号	股东名称	认缴出资额 (万元)	持股比例	合伙人类型
1	厦门蜜呆资产管理合伙企业(有限合伙)	10.50	0.62%	普通合伙人
2	许志诚	577.50	33.95%	有限合伙人
3	黎涛	525.00	30.86%	有限合伙人
4	尹欣	467.25	27.47%	有限合伙人
5	陈寅	120.75	7.10%	有限合伙人
合计		1,701.00	100.00%	

厦门蜜呆资产管理合伙企业（有限合伙）系经中国证券投资基金业协会备案的私募股权、创业投资基金管理人（登记编号：P1060176）。

天健富海伍号合伙人的基本情况如下：

①普通合伙人

厦门蜜呆资产管理合伙企业（有限合伙）及其实际控制人的基本信息参见本节之“九、发行人股本情况”之“（六）申报前一年内新增股东情况”。

②有限合伙人

许志诚的基本信息参见本节之“九、发行人股本情况”之“（六）申报前一年内新增股东情况”。

黎涛的基本情况如下：

黎涛，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 3508211988*****，住所为福建省厦门市。

尹欣的基本情况如下：

尹欣，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 4201071973*****，住所为湖北省武汉市。

陈寅的基本情况如下：

陈寅，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 3508811984*****，住所为福建省厦门市。

3、新增股东核查情况

发行人申报前一年新增股东具备法律、法规规定的股东资格。

新增股东与发行人其他股东、董事、监事、高级管理人员存在的关联关系详见本节之“九、发行人股本情况”之“(七)本次发行前各股东间的关联关系及关联股东的各自持股比例”。除上述关联关系外，发行人最近一年新增股东与发行人其他股东、董事、监事、高级管理人员不存在亲属关系、关联关系、委托持股、信托持股或其他利益输送安排。

新增股东中钟鼎五号是市场化募资的私募基金，穿透至最终持股主体，本次发行的保荐机构中信证券及中信集团存在通过钟鼎五号间接持有发行人股份的情形（具体持股情况见“第三节 本次发行概况”之“三、发行人与有关中介机构的股权关系和其他权益关系”）。

钟鼎五号投资发行人系钟鼎五号作为已备案的股权投资基金独立作出的投资决策，非中信证券及中信集团主动针对发行人进行的投资。中信证券及中信集团通过钟鼎五号间接持有发行人股份，持股层级在 10 级以上，折算后持股比例极低。保荐机构及发行人律师认为，中信证券及中信集团的间接持股行为合法合规。

除此之外，发行人最近一年新增股东与本次发行的中介机构及其负责人、高

级管理人员、经办人员不存在亲属关系、关联关系、委托持股、信托持股或其他利益输送安排。

发行人最近一年新增股东不存在股份代持情形。有关股权变动系双方真实意思表示，不存在争议或潜在纠纷。

新增股东就股份限售承诺详见本招股意向书之“重大事项提示”之“一、关于股份限售的承诺”之“（三）申报前 12 个月内新增股东承诺”。

（七）本次发行前各股东间的关联关系及关联股东的各自持股比例

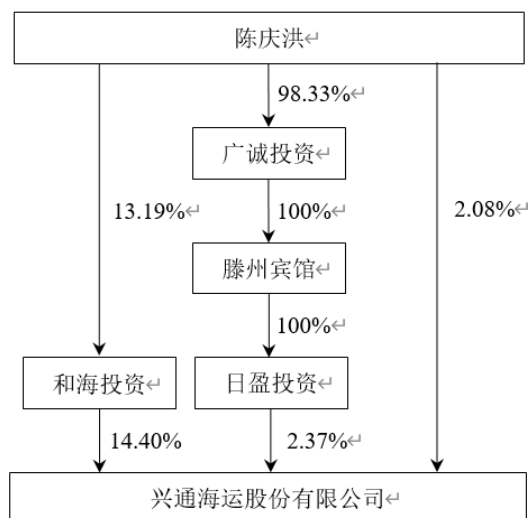
截至本招股意向书签署日，各股东之间的关联关系及各自持股情况如下：

序号	股东名称	持股数量（万股）	持股比例（%）	关联关系
1	陈兴明	5,652.50	37.68	陈兴明为陈其凤、陈其龙、陈其德之父，陈其凤、陈其龙、陈其德为姐弟关系
2	陈其龙	420.00	2.80	
3	陈其德	420.00	2.80	
4	陈其凤	420.00	2.80	
5	张文进	1,200.00	8.00	与陈兴明、陈其凤共同投资泉州市兴通船舶代理有限公司
6	王良华	1,200.00	8.00	
7	柯文理	840.00	5.60	
8	和海投资	2,160.00	14.40	见下文
9	日盈投资	356.00	2.37	
10	陈庆洪	312.50	2.08	
11	明诚致慧一期	554.00	3.69	见下文
12	荣盛创投	195.00	1.30	
13	钟鼎五号	455.00	3.03	均为严力实际控制的合伙企业
14	钟鼎湛蓝	45.00	0.30	
15	天健富海壹号	250.00	1.67	执行事务合伙人均为厦门蜜呆资产管理合伙企业（有限合伙）
16	天健富海伍号	120.00	0.80	

1、和海投资、日盈投资和陈庆洪的关联关系说明

陈庆洪直接持有公司 2.08% 的股份，通过持有和海投资 13.19% 份额间接持有公司股份，和海投资持有公司 14.40% 的股份，同时通过持有广诚投资 98.33% 股权间接持有公司股份，广诚投资持有滕州宾馆 100% 股权，滕州宾馆持有日盈

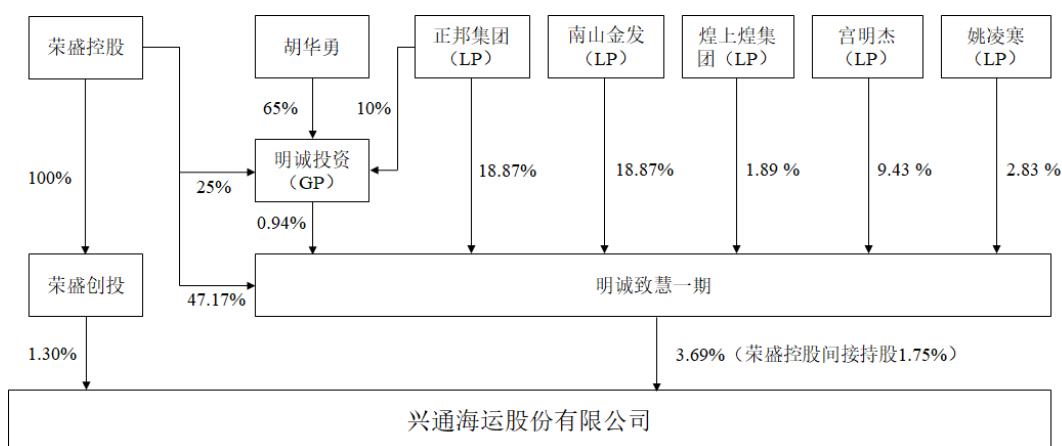
投资 100% 股权，日盈投资持有公司 2.37% 的股权。具体股权关系如下：



2、荣盛创投与明诚致慧一期的关联关系说明

荣盛创投直接持有公司 1.30% 股份，明诚致慧一期直接持有公司 3.69% 的股份。荣盛创投的母公司荣盛控股持有明诚致慧一期 47.17% 份额，同时持有明诚致慧一期执行事务合伙人明诚投资 25% 股权，明诚投资持有明诚致慧一期 0.94% 份额。

荣盛控股仅持有明诚投资 25% 的股权，因此明诚致慧一期并非荣盛控股实际控制的企业。具体股权关系如下：



3、陈兴明、陈其龙、吴志扬、朱德洪共同投资关系

陈兴明、陈其龙与和海投资合伙人吴志扬共同投资兴通国际船代，分别持有

兴通国际船代 52%、18%、30% 的股权；和海投资合伙人朱德洪与兴通国际船代共同投资莆田国际船代，分别持有莆田国际船代 34%、46% 的股权。

4、陈兴明、张文进、王良华、柯文理共同投资关系

陈兴明、张文进、王良华、柯文理共同投资兴通投资，分别持有兴通投资 64%、12%、12%、12% 的股权。

(八) 本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺

关于本次发行前公司股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺，详见本招股意向书“重大事项提示”之“一、关于股份限售的承诺”。

(九) 股东对赌协议签署及终止情况

2020 年股份公司第一次增资，明诚致慧一期、建发叁号、荣盛创投、天健富海壹号等 4 名股东与公司和实际控制人陈兴明签署了《兴通海运股份有限公司增资合同之补充合同》，各方约定了股份回购、反稀释等安排与特殊权利。

2020 年股份公司第二次增资，钟鼎五号、钟鼎湛蓝、荣盛创投、明诚致慧一期、天健富海伍号、建发叁号等 6 名股东与公司和实际控制人陈兴明签署了《兴通海运股份有限公司增资合同之补充合同》，各方约定了股份回购、优先认购和反稀释、优先清算权等安排与特殊权利。

截至本招股意向书签署之日，上述相关方已签署了《关于<兴通海运股份有限公司增资合同之补充合同>之终止协议》《关于<兴通海运股份有限公司增资合同之补充合同>之补充协议》，各方在上述补充合同项下的所有权利和义务解除且自始无效，各相关方并就上述终止事项出具了专项声明，相关协议与声明真实、有效。

十、内部职工股、工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股等情况

公司不存在内部职工股、工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股或股东数量超过 200 人的情况。

十一、发行人员工情况

（一）员工人数及结构

1、员工人数及变化情况

截至 2021 年 12 月 31 日，公司的员工人数为 468 人。报告期各期末，公司员工人数变化情况如下表：

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
员工人数（人）	468	372	297

2、员工专业构成

截至 2021 年 12 月 31 日，公司员工的专业构成情况如下表：

专业	员工人数（人）	占比
船员	392	83.76%
航运运营人员	9	1.92%
船舶管理及技术人员	36	7.69%
行政管理人員	31	6.62%
合计	468	100.00%

3、员工受教育程度情况

截至 2021 年 12 月 31 日，公司员工的受教育程度情况如下表：

学历	员工人数（人）	占比
研究生及以上	2	0.43%
本科	38	8.12%
专科及以下	428	91.45%
合计	468	100.00%

4、员工年龄构成情况

截至 2021 年 12 月 31 日，公司员工的年龄构成情况如下表：

年龄	员工人数（人）	占比
51 岁及以上	109	23.29%

年龄	员工人数(人)	占比
41岁至50岁	152	32.48%
31岁至40岁	172	36.75%
30岁及以下	35	7.48%
合计	468	100.00%

(二) 发行人执行社会保障制度、住房制度改革、医疗制度改革情况

按照《劳动法》《劳动合同法》等法律、法规和地方政府相关政策规定，公司与员工签订劳动合同，并缴纳社会保险和住房公积金。报告期内，公司未发生因社会保险及住房公积金缴纳方面的违法违规行为被有关部门处罚的情况。

公司员工社保、公积金的缴纳情况如下：

单位：人

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
员工人数	468	372	297
退休返聘员工人数	13	7	6
应缴员工人数	455	365	291
社保缴纳人数	405	332	220
社保缴纳比例	89.01%	90.96%	75.60%
公积金缴纳人数	407	334	231
公积金缴纳比例	89.45%	91.51%	79.38%

报告期内，社保缴纳人数、公积金缴纳人数与员工人数存在差异，主要原因包括：1、部分员工为当期期末新入职员工，公司尚未完成其社保公积金的办理手续；2、部分员工以灵活就业人员形式缴纳社会保险；3、部分员工为原单位代缴；4、部分员工缴纳新农合。

报告期内，公司社保应缴未缴的具体情况如下：

单位：人

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
新入职员工	42	25	4
灵活就业	4	4	2
原单位代缴	3	2	2
新农合	1	2	1

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
自愿不缴纳	-	-	62
合计	50	33	71

报告期内，公司公积金应缴未缴的具体情况如下：

单位：人

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
新入职员工	42	25	5
灵活就业	4	3	2
原单位代缴	2	1	2
新农合	-	1	1
自愿不缴纳	-	1	50
合计	48	31	60

经测算，报告期内，公司需要补缴的金额和占公司经审计的财务数据比例如下：

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
社保、公积金应缴未缴金额 (万元)	25.38	15.44	81.31
社保、公积金应缴未缴金额 占营业收入比例	0.04%	0.04%	0.28%
社保、公积金应缴未缴金额 占利润总额比例	0.10%	0.09%	0.70%

根据泉州市泉港区人力资源和社会保障局出具的证明，在报告期内，公司未受到该局行政处罚或行政处理。根据泉州市住房公积金管理中心出具的证明，报告期内，公司无因违反住房公积金法律、法规受处罚的情况。报告期内，公司不存在因违反社会保险、住房公积金管理方面的法律法规受到行政处罚的情形。

发行人控股股东陈兴明，实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤就公司为全体员工缴纳社会保险及住房公积金事项做出承诺：

“一、公司已执行法律、法规及规范性文件所规定的社会保险制度和住房公积金制度，为公司员工缴存社会保险和住房公积金。

二、如因国家有权部门要求或决定公司需为其员工补缴社保、住房公积金或

因此而受到任何罚款或损失，相关费用和责任由本人全额承担、赔偿，本人将根据有权部门的要求及时予以缴纳。如因此给公司带来损失，本人愿意向公司给予全额补偿。本人在承担前述补偿后，不会就该等费用向公司行使追索权。”

（三）劳务派遣用工情况

报告期内，公司不存在劳务派遣用工情况。

（四）员工薪酬制度及薪酬水平

1、公司薪酬制度

公司实行劳动合同制，与公司员工按照《劳动法》的有关规定签订了劳动合同，并依法为员工办理了养老、失业、工伤、医疗、生育保险，定期向社会保险统筹部门缴纳各项保险基金。公司根据《住房公积金管理条例》及相关规定为职工建立了住房公积金制度，定期为公司员工缴存住房公积金。

公司根据行业与地区竞争状况、所在地平均工资标准、当地经济发展水平及实际业务运营模式，结合从业经历、技能水平、岗位职责、绩效水平等，制定了《岸基薪酬管理办法》《船员薪酬结构管理办法》《船员安全绩效表》《船舶劳务补贴管理办法》等薪酬制度。

岸基员工（船员除外）薪酬由固定工资和浮动工资构成，固定工资包括基本工资和职务津贴，浮动工资包括安全绩效、工龄津贴、船舶管理津贴、上线检查通过奖金、岗位津贴及年终奖金等；船员的薪酬包括基本工资、超时津贴、年休假津贴、职务津贴、激励奖励、海龄奖、安全绩效津贴、劳务补贴等。

公司董事会薪酬委员会负责研究与制定董事（除独立董事外）、高级管理人员的薪酬政策、考核标准，并进行考核。除独立董事、监事领取年度津贴外，公司董事、监事、高级管理人员均根据与公司签订的劳动合同领取薪酬。

2、公司管理层收入水平

报告期内，公司关键管理人员薪酬如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
----	---------	---------	---------

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
关键管理人员薪酬	567.74	510.38	457.78
关键管理人员人均薪酬	56.77	51.04	45.78

注：统计口径不包括独立董事、监事、核心技术人员

报告期内，公司管理层收入水平逐年上升，关键管理人员人均薪酬增长率分别为 11.49%、11.23%，主要受到公司经营业绩上升影响，人员整体薪酬有所上调，未出现显著异常。

报告期内，公司与同行业可比公司、同地区上市公司管理层年均收入水平对比情况如下：

单位：万元

对比范围	公司名称	2021 年度	2020 年度	2019 年度
同行业可比公司	盛航股份（001205.SZ）	未披露	64.99	46.79
	海昌华	未披露	61.62	45.35
	同行业可比公司平均水平	-	63.30	46.79
当地上市公司	九牧王（601566.SH）	未披露	53.34	58.35
	火炬电子（603678.SH）	未披露	63.49	48.06
	闽发铝业（002578.SZ）	未披露	31.46	24.78
	惠泉啤酒（600573.SH）	未披露	38.66	35.42
	当地上市公司平均水平	-	46.74	41.65
兴通股份		56.77	51.04	45.78

注：统计口径不包括独立董事、监事、核心技术人员

报告期内，公司管理层年均收入水平与同行业公司已披露数据相比略有差异，盛航股份 2020 年的管理层薪酬有较大幅度提升，职工薪酬一定程度上受到了所处地区工资水平影响，公司管理人员主要在福建省泉州市工作，盛航股份及海昌华分别位于南京市、深圳市，工资水平相对较高；公司管理层年均收入水平与同地区上市公司相比差异小。

3、公司各类岗位员工的收入水平

报告期内，公司各岗位员工年均收入水平如下：

单位：万元

岗位类别	2021 年	2020 年	2019 年
------	--------	--------	--------

岗位类别	2021年	2020年	2019年
船员	30.26	26.15	24.02
航运运营人员	18.16	15.07	11.69
船舶管理及技术人员	19.94	18.53	18.28
行政管理人员	26.06	22.72	20.92

注1：各类员工年均收入=该类员工薪酬总额/该类员工按任职时间加权计算的员工数量；

注2：员工薪酬为税前工资，包括工资、奖金、由单位从个人工资中直接为其代扣或代缴的个人所得税及“五险一金”部分等

报告期内，公司各岗位员工平均收入保持增长，主要系公司经营业绩快速增长，为激励员工，提高了工资水平。

4、公司各类岗位员工的人均薪酬与行业水平、当地工资水平比较

报告期内，公司应付职工薪酬情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31
	金额/人数	增长率	金额/人数	增长率	金额/人数
年度薪酬总额（A）	12,283.57	53.68%	7,992.70	24.38%	6,426.24
期末员工人数（B）	468	25.81%	372	25.25%	297
人均薪酬（C=A/B）	26.25	22.14%	21.49	-0.70%	21.64

注：为便于与同行业上市公司比较，计算人均薪酬时，按期末员工人数计算，不再按任职时间加权，因此计算的人均薪酬与前述的“公司各类岗位员工的收入水平”存在一定差异

报告期内，公司业务规模持续增长，不断引进航运相关的专业人才，员工数量不断增加，2020年末、2021年末员工人数分别增加25.25%、25.81%。2020年下半年由于运营船舶数量大幅增加、员工人数增长较快，致使公司整体平均薪酬水平下降0.70%；2021年，公司为进一步提升薪酬竞争力，调整薪酬结构提高薪酬水平，人均薪酬较2020年增长22.14%。

（1）与同行业上市公司平均水平对比分析

报告期内，公司与同行业上市公司人员平均薪酬对比情况如下：

单位：万元

公司名称	2021年度	2020年度	2019年度
盛航股份（001205.SZ）	未披露	21.96	21.21
海昌华	未披露	21.61	17.59

公司名称	2021 年度	2020 年度	2019 年度
同行业上市公司平均水平	-	21.79	19.40
兴通股份	26.25	21.49	21.64

如上表所示，公司整体员工人均薪酬与同行业可比公司相比基本一致。

(2) 与当地平均水平对比分析

报告期内，公司与当地员工平均薪酬对比情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
泉州-城镇非私营单位交通运输、仓储和邮政业在岗职工年平均工资	未公布	7.81	7.23
泉州-城镇非私营单位在岗职工年平均工资	未公布	7.63	7.23
兴通股份平均工资	26.25	21.49	21.64

2019 年、2020 年，公司员工平均薪酬均高于当地交通运输、仓储和邮政业在岗职工平均薪酬水平。

报告期内，公司与当地上市公司人员平均薪酬对比情况如下：

单位：万元

公司名称	2021 年度	2020 年度	2019 年度
九牧王（601566.SH）	未披露	8.53	8.44
火炬电子（603678.SH）	未披露	13.36	15.13
闽发铝业（002578.SZ）	未披露	7.91	8.21
惠泉啤酒（600573.SH）	未披露	6.20	6.57
当地上市公司平均水平	-	9.00	9.59
兴通股份	26.25	21.49	21.64

2019 年、2020 年，公司整体员工人均薪酬高于当地上市民营企业，主要系公司船员占整体员工总数 80% 以上，船员薪酬相对于其他行业较高，符合行业特征。

综上所述，公司各类岗位员工的人均薪酬与行业水平不存在显著差异，但高于当地工资水平。

十二、持有 5% 股份以上股东及作为股东的董事、监事、高级管理人员作出的重要承诺及其履行情况

（一）关于股份限售的承诺

详见本招股意向书“重大事项提示”之“一、关于股份限售的承诺”。

（二）关于持股意向及减持意向的承诺

详见本招股意向书“重大事项提示”之“二、关于持股意向及减持意向的承诺”。

（三）关于稳定股价的承诺

详见本招股意向书“重大事项提示”之“三、关于公司上市后三年内稳定股价的预案”。

（四）关于招股意向书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的承诺

详见本招股意向书“重大事项提示”之“四、关于招股意向书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏的承诺”。

（五）关于未履行承诺时的约束措施承诺

详见本招股意向书“重大事项提示”之“五、关于承诺履行的约束措施”。

（六）关于摊薄即期回报采取填补措施承诺

详见本招股意向书“重大事项提示”之“九、摊薄即期回报采取填补措施的承诺”。

（七）关于避免同业竞争的承诺

详见本招股意向书“第七节 同业竞争与关联交易”之“二、同业竞争情况”之“（二）避免同业竞争的承诺”。

（八）关于减少和规范关联交易的承诺

详见本招股意向书“第七节 同业竞争与关联交易”之“三、关联交易情况”

之“（五）减少和进一步规范关联交易的措施”。

（九）关于社会保险及住房公积金缴纳的承诺

详见本节“十一、发行人员工情况”之“（二）发行人执行社会保障制度、住房制度改革、医疗制度改革情况”。

第六节 业务和技术

一、发行人主营业务、主要业务及设立以来的变化情况

（一）发行人主营业务

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输业务。经过多年的积累，公司已发展成为国内沿海散装液体化学品航运业的龙头企业，在细分市场占据领先地位。截至 2021 年 12 月 31 日，公司拥有散装液体化学品船、成品油船共计 15 艘，总运力 18.73 万载重吨，其中散装液体化学品船 12 艘，运力 12.85 万载重吨。截至 2021 年 6 月 30 日，散装液体化学品船运力规模占细分市场总运力的 10.19%。

公司所处行业受国家严格监管，运输经营资质与新增船舶运力需经交通运输部严格审批，每年交通运输部组织的新增运力评审结果是评价行业内企业竞争力的重要指标。交通运输部于 2011 年 7 月开始实施运力宏观调控政策，自 2012 年以来，公司累计获得沿海省际散装液体化学品船新增运力 9.55 万载重吨，占同期市场新增运力的 22.32%，位列行业首位。自 2019 年以来，交通运输部共开展了四次沿海省际散装液体危险货物船舶新增运力综合评审，公司均以第一名的成绩获得新增运力。公司散装液体化学品船运力规模占市场总运力的比例由 2018 年末的 4.61% 上升到 2021 年 6 月末的 10.19%。

公司运输航线通达全国沿海及长江、珠江中下游水系，形成了辐射渤海湾、长三角、珠三角、北部湾等国内主要化工产业基地的运输网络体系。凭借高标准的安全管理体系、坚实的运力保障和专业高效的运输服务等一系列综合竞争优势，公司与中国石化、福建联合石化、浙江石化、中国海油、中海壳牌、恒力石化、中国航油等大型石化企业建立了长期稳定的战略合作关系，多次荣获下游客户“安全诚信最佳物流服务商”、“优秀供应商”等称号。

公司系中国船东协会化工品运输专业委员会副主任单位、中国物流与采购联合会 AAAA 物流企业、中国物流与采购联合会危化品物流分会副会长单位、中国石油流通协会常务理事单位、福建省船东协会副会长单位、泉州船东协会会长单位。公司于 2018 年被交通运输部评为“安全诚信公司”，并连续三年获得签

注，是为数不多获此殊荣的散装液体化学品航运企业。公司获得了中国物流与采购联合会危化品物流分会授予的“2019-2020年度中国化工物流行业百强水运服务企业”等称号。公司副董事长、总经理陈其龙入选“2020中国航运名人榜”。

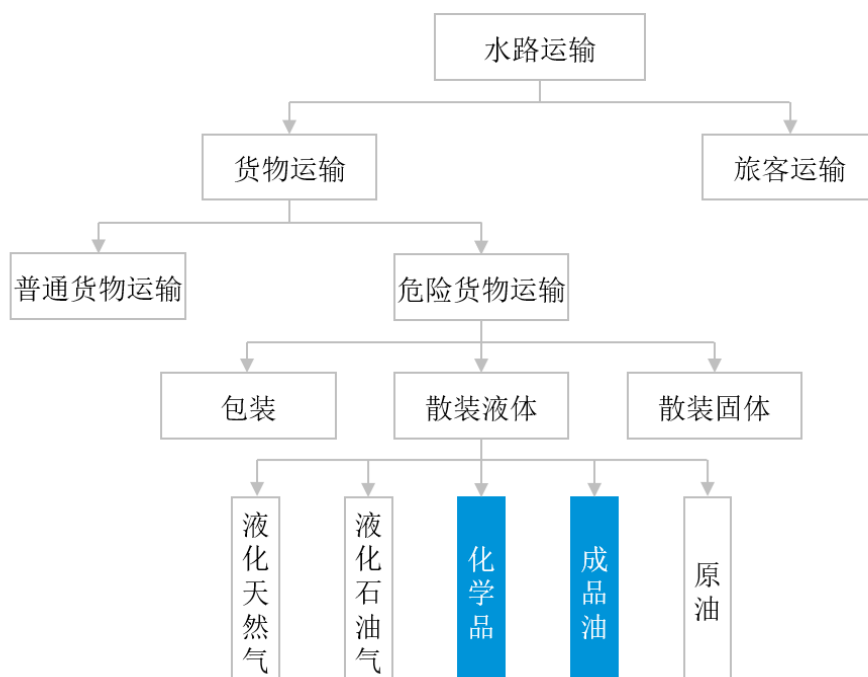
（二）发行人主要服务

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输业务。报告期内，公司以散装液体化学品水上运输业务为主，公司散装液体化学品水上运输业务收入情况如下：

单位：万元

项目	2021年度	2020年度	2019年度
主营业务收入	56,686.12	38,641.76	29,194.67
其中：化学品运输收入	45,628.53	35,314.93	26,365.67
占比	80.49%	91.39%	90.31%

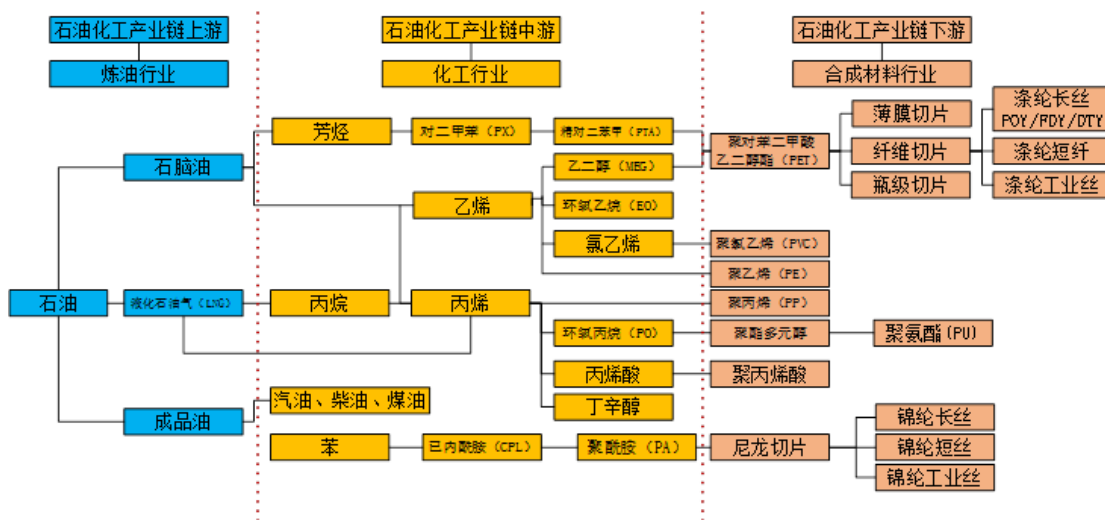
按照运输货物的性质不同，货物水上运输分为普通货物运输和危险货物运输。危险货物运输涵盖散装液体、散装固体和包装危险货物运输，其中，散装液体危险货物运输包括原油船运输、成品油船运输、化学品船运输、液化气船（含液化天然气船、液化石油气船）运输等。



注：蓝色框内为公司运输货品

散装液体化学品、成品油的水上运输服务主要面向石油化工产业，大型炼化企业是公司主要的下游客户。炼化行业处于石油化工全产业链的中上游，炼化行业可细分为炼油和化工两部分，通过对炼油产品进一步加工，生成乙烯、丙烯和对二甲苯（PX）等基础化工原料。

石油化工产业链示意图



国内炼化基地大多位于沿海省份，在上下游链条的衔接中产生了大量的水路运输需求。

以 PX、纯苯、乙二醇等为代表的散装液体化学品具有易燃性、易挥发性、毒害性、腐蚀性等特点，属于危险货物，公司所提供的散装液体化学品水上运输服务具有危险性高、专业性强的特征。上述产品是石油化工产业的重要基础原料，产品价值高，散装液体化学品水上运输专业服务保障了石油化工产业供应链畅通，是化工供应链服务的重要一环。

1、散装液体化学品水上运输业务

公司为石油化工企业及石油化工产品贸易商提供专业的水上运输服务，主要承接 PX、液碱、纯苯、苯乙烯、甲醇、乙二醇等基础化工类产品的国内沿海水上运输业务。截至 2021 年 12 月 31 日，公司拥有在营散装液体化学品船 12 艘，运力 12.85 万载重吨，运力规模位于市场前列。单艘船舶规模覆盖 3,800 载重吨到 45,000 载重吨，同时，以“兴通 6”、“兴通 56”、“兴通 739”等为代表的单舱单泵双相不锈钢高端化学品船，可有效满足酚酮类、苯酮类、丙烯腈等精细化工

产品运输需求，船舶队伍适货性强。公司是国内沿海散装液体化学品水上运输行业的龙头企业，目前与中国石化、福建联合石化、浙江石化、中国海油、中海壳牌、恒力石化等多家大型石化企业建立了长期稳定的战略合作关系。

2、成品油水上运输业务

公司成品油水上运输业务主要承接航空煤油、汽柴油、石脑油等油品的国内沿海水上运输业务。截至 2021 年 12 月 31 日，公司拥有在营成品油船 3 艘，运力 5.87 万载重吨，其中，公司的 MR 型成品油船“兴通 799”运力达到 49,962 载重吨，能够较好满足大型石化企业的大批量运输需求。公司在国内沿海成品油水运市场影响力逐步提升，目前与中国航油、荣通物流等重要客户保持良好合作关系。

（三）发行人设立以来主营业务、主要产品的变化情况

自设立以来，公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输业务，主营业务和主要经营模式未发生重大变化。

二、发行人所处行业基本情况

根据国家统计局发布的《国民经济行业分类（GB/T4754-2017）》，公司所处行业为“G55 水上运输业”下的“G5522 沿海货物运输”；根据中国证监会发布的《上市公司行业分类指引（2012 年修订）》，公司所处行业为“G55 水上运输业”。

（一）行业监管体制、行业主要法律法规及政策

1、行业监管体制

（1）行业行政主管部门

中华人民共和国交通运输部是本行业行政主管部门，主要负责承担涉及综合运输体系的规划协调工作；组织拟订并监督实施行业规划、政策和标准；指导交通运输信息化建设，开展相关统计工作等。

交通运输部水运局、中华人民共和国海事局（交通运输部海事局）、中国船级社（CCS）分别作为交通运输部的部内司局、直属机构以及部属事业单位，承担航运监管功能，具体如下：

交通运输部水运局负责水路建设和运输市场监管工作，拟订水路工程建设、维护、运营和水路运输、航政、港政相关政策、制度和技术标准并监督实施；负责国家重点水路工程设计审批、施工许可、实施监督和竣工验收工作；负责港口、航道及设施、通航建筑物、引航管理工作；负责船舶代理、理货、港口设施保安、无船承运、船舶交易等管理工作；负责国际和国境河流运输及航道管理工作；负责起草水路有关规费政策并监督实施；负责对台运输管理工作；负责组织协调国家重点物资运输和紧急客货水路运输；负责起草港口安全生产政策和应急预案，组织实施应急处置工作。

中华人民共和国海事局（交通运输部海事局）为交通运输部直属行政机构，实行垂直管理体制，履行水上交通安全监督管理、船舶及相关水上设施检验和登记、防止船舶污染和航海保障等行政管理和执法职责。主要职责包括拟订和组织实施国家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的方针、政策、法规和技术规范、标准；统一管理水上交通安全和防治船舶污染；负责船舶、海上设施检验行业管理以及船舶适航和船舶技术管理；负责船员、引航员、磁罗经校正员适任资格培训、考试、发证管理；负责管理通航秩序、通航环境；负责航海保障工作等。

中国船级社是交通运输部的部属事业单位，成立于 1956 年，是国际船级社协会的正式成员，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；依据国际公约、规则以及授权船旗国或地区的有关法规提供法定检验、鉴证检验、公证检验、认证认可等。

（2）行业自律性组织

本行业的自律组织包括中国船东协会及其下属的化工品运输专业委员会。

中国船东协会是由在中华人民共和国注册从事水上运输的商船所有人、经营人和管理人自愿组成的行业性组织，是不受地区、部门限制的全国性社会团体，

是非营利性社会组织，依法取得社团法人资格。主要职责包括调查研究我国水运事业的问题，向政府主管部门反映情况、提出建议；研究航运市场的供求关系和发展趋势，提出发展我国水运事业的战略和战术措施的建议；对航线设置、运力安排、运价水平、港口使费等方面的问题进行调查研究；编辑行业的有关书刊和资料，接受和组织行业发展有关课题的研究。

中国船东协会化工品运输专业委员会属于中国船东协会的分支机构，不具备独立的法人资格，由在中华人民共和国注册从事化工品船舶运输的中国船东协会会员自愿组成，在中国船东协会领导下开展工作，主要职责包括引导成员单位遵守国家的法律、法规，规范市场竞争行为，维护市场公平竞争秩序；开展市场调查，对市场的发展趋势及产业发展趋势进行深入研究和分析；组织举办化工品专业性的知识讲座、培训、咨询及学术交流等各类活动等。

2、行业主要法律法规

类别	法律法规	颁布或修订时间	颁布机构
经营资质	《中华人民共和国海商法》	1992.11	全国人大
	《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》（试行）	2001.07	交通运输部
	《交通运输部关于加强国内水路客运液货危险品运输市场准入管理的通知》	2006.11	交通运输部
	《国内水路运输辅助业管理规定》	2014.01	交通运输部
	《中华人民共和国船舶登记条例》	2014.07	国务院
	《国内水路运输管理条例》	2017.03	国务院
	《中华人民共和国国际海运条例》	2019.03	国务院
	《国内水路运输管理规定》	2020.02	交通运输部
运力调控	《关于加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控的公告》	2018.08	交通运输部
船舶管理	《中华人民共和国船舶登记条例》	2014.07	国务院
	《船舶登记工作规程》	2015.01	中国海事局
	《中华人民共和国船舶登记办法》	2016.12	交通运输部
船员管理	《危险货物水路运输从业人员考核和从业资格管理规定》	2021.09	交通运输部
	《中华人民共和国船员条例》	2020.03	国务院
	《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》	2020.07	交通运输部

类别	法律法规	颁布或修订时间	颁布机构
	《〈中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则〉实施办法》	2020.10	中国海事局
安全管理	《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》（试行）	2001.07	交通运输部
	《船舶检验管理规定》	2016.01	交通运输部
	《中华人民共和国海上交通安全法》	2021.04	全国人大
	《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》	2019.03	国务院
危险品管理	《危险化学品安全管理条例》	2013.12	国务院
	《船舶载运危险货物安全监督管理规定》	2018.07	交通运输部
环境保护	《中华人民共和国海洋环境保护法》	2017.11	全国人大
	《船舶水污染物排放控制标准》	2018.01	环境保护部
	《防治船舶污染海洋环境管理条例》	2018.03	国务院
	《中华人民共和国大气污染防治法》	2018.10	全国人大
	《船舶大气污染物排放控制区实施方案》	2018.11	交通运输部
	《2020年全球船用燃油限硫令实施方案》	2019.10	中国海事局

（1）经营资质

本行业属于严监管行业，交通运输部等部门对行业从业企业经营资质实行严格的审批管理，具体基础的经营资质要求如下：

资质名称	审批部门	资质获取的主要条件	
企业资质	《国内水路运输经营许可证》	交通运输部	有明确的经营范围，包括经营区域和业务种类；有符合规定要求的船舶；有符合规定要求的专职海机务管理人员（应当具有船长、轮机长的从业资历）；有符合规定要求的与其直接签订劳动合同的高级船员（高级船员比例应在 50%以上）；设立健全的安全管理机构和安全生产管理制度
	《符合证明》	海事局	需通过公司安全体系审核，审核事项依据《中华人民共和国航运公司安全和防污染规则》的所涉及的质量、环境和健康等共十二项要素和要求
船舶资质	《船舶营业运输证》	交通运输部	运力批文（运力需通过运力专家综合评审获得）；海事登记证书齐全（所有权、国籍、最低安全配员）；船检证书及入级证书；船舶安全管理证书
	《入级证书》	中国船级社	通过船舶检验

资质名称	审批部门	资质获取的主要条件
《散装运输危险化学品适装证书》	中国船级社	通过船舶检验
《船舶所有权证书》	海事局	所有权取得证明文件
《船舶国籍证书》	海事局	持有有效的法定船舶检验证书
《最低安全配员证书》	海事局	国籍证书，并根据《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》核定
《船舶安全管理证书》	海事局	通过船舶安全体系审核
《船舶电台执照》	海事局	所有权证书；船舶检验证书（无线电设备相关页）或船级社证明
《海上移动业务标识码证书》	海事局	所有权证书；船舶检验证书（无线电设备相关页）或船级社证明
《油污损害民事责任保险或其他财务保证证书》	海事局	国籍证书、保单及蓝卡
《非持久性油类污染损害民事责任保险或其他财务保证证书》	海事局	国籍证书、保单及蓝卡
《燃油污染损害民事责任保险或其他财务保证证书》	海事局	国籍证书、保单及蓝卡

注：以上列示为船舶营运需要的主要资质证书

首先，根据《国内水路运输管理条例》，企业经营水路运输业务，应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，即《国内水路运输经营许可证》。根据《国内水路运输管理规定》，申请经营沿海省际化学品、成品油运输业务的，自有沿海省际化学品船、成品油船运力均不得低于 5,000 总吨，且投入运营的船舶应当取得《船舶营业运输证》。

其次，根据《国内水路运输管理规定》，水路运输经营者投入运营的船舶应持有有效的船舶所有权登记证书、船舶国籍证书、船舶检验证书以及按照相关法律、行政法规规定证明船舶符合安全与防污染和入级检验要求的其他证书，即《船舶所有权证书》《船舶国籍证书》《散装运输危险化学品适装证书》《船舶安全管理证书》等。此外，为便于承担海上油污所致民事责任，根据《国际油污损害民事责任公约》《防治船舶污染海洋环境管理条例》规定，在我国管辖海域内航行的船舶，其所有人应当按照规定，投保船舶油污损害民事责任保险或者取得相应的财务担保；已投保或取得财务担保的中国籍船舶，其所有人应当持船舶国籍

证书、保险合同或者财务担保证明，向船籍港的海事管理机构申请办理船舶油污损害民事责任保险证书或者财务保证证书，方可在国内各港口间航行。

（2）运力调控

除相关资质证书要求外，为加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场准入管理，促进水路运输安全绿色、健康有序发展，近年来我国交通运输部对本行业实施一系列新增运力宏观管控政策。在此背景下，每年新增总运力有限，仅在新增运力综合评审中评分排名靠前的业内企业能够获得新增运力。主要调控政策及政策主要内容具体如下：

2006年5月发布的《关于暂停审批新增国内沿海跨省运输油船化学品船运力的公告》，自2006年7月1日至2006年12月31日，期间暂停批准新增国内沿海跨省运输化学品船运力。2007年3月，交通运输部再次发布《关于国内沿海跨省运输油船化学品船运力调控政策的公告》，在新增运力满足一定要求的前提下，恢复了沿海化学品船运力审批。交通运输部于2010年5月出台了新一轮调控政策——《关于加强国内沿海化学品液化气运输市场宏观调控的公告》，提出暂停批准新的经营者从事国内沿海省际化学品船、液化气船运输，2010年5月至2011年6月，暂停批准新增国内沿海省际化学品、液化气船舶运力。

2011年7月，交通运输部再次发布《关于进一步加强国内沿海化学品液化气运输市场宏观调控的公告》，对申请新增运力企业的资质条件、营运效率和安全记录等多层面进行综合评价，符合条件的方准予新增运力。自此国内沿海化工品运输市场运力进入严格调控时期，每年新增运力有限，2012-2018年市场年均新增运力为21,371.43载重吨。2018年8月发布的《关于加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控的公告》（交通运输部公告2018年第67号），首次将原油船、成品油船、液化气船一并纳入，统一管控。同时指出将根据沿海省际散装液体危险货物船舶运输相关市场供求状况，按照“总量调控、择优选择”，有序新增沿海省际散装液体危险货物船舶运输经营主体和船舶运力。

（3）船员管理

根据《中华人民共和国船员条例》，申请船员适任证书，应当具备下列条件：

①年满 18 周岁（在船实习、见习人员年满 16 周岁）且初次申请不超过 60 周岁；

②符合船员任职岗位健康要求；

③经过船员基本安全培训。

参加航行和轮机值班的船员还应当经过相应的船员适任培训、特殊培训，具备相应的船员任职资历，并且任职表现和安全记录良好。

申请船员适任证书，可以向任何有相应船员适任证书签发权限的海事管理机构提出书面申请，并附送申请人符合本条例第五条规定条件的证明材料。对符合规定条件并通过国家海事管理机构组织的船员任职考试的，海事管理机构应当发给相应的船员适任证书及船员服务簿。

根据《危险货物水路运输从业人员考核和从业资格管理规定》，危险货物水路运输企业应当对危险货物水路运输从业人员进行安全教育、法制教育和岗位技术培训，未经安全生产教育和培训合格的，不得上岗作业。装卸管理人员、申报员、检查员应当按照本规定经考核合格，具备相应从业条件，取得相应种类的《危险化学品水路运输从业资格证书》，方可从事相应的作业。

（4）安全管理

根据《船舶检验管理规定》，船舶试航前，船舶所有人或者经营人应当向国内船舶检验机构申请试航检验，并取得试航检验证书。此外，营运中的中国籍船舶、水上设施的所有人或者经营人，应当向签发船舶检验证书的国内船舶检验机构申请定期检验。

根据《中华人民共和国海上交通安全法》规定，船舶和船上有关航行安全的重要设备必须具有船舶检验部门签发的有效技术证书。船舶必须持有船舶国籍证书，或船舶登记证书，或船舶执照。船舶应当按照标准定额配备足以保证船舶安全的合格船员。船舶、设施储存、装卸、运输危险货物，必须具备安全可靠的设备和条件，遵守国家关于危险货物管理和运输的规定。船舶装运危险货物，必须向主管机关办理申报手续，经批准后，方可进出港口或装卸。

根据《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》规定，中国船级社经中华人民共和国船舶检验局授权，可以代行法定检验。中国籍船舶所使用的有关海上交通安全的和防止水域环境污染的重要设备、部件和材料，须经船舶检验机构按照有关规定检验。中国籍滚装船、液化气体运输船和散装化学品运输船，必须向中国船级社申请入级检验。

(5) 危险品管理

根据《危险化学品安全管理条例》，从事危险化学品道路运输、水路运输的，应当分别依照有关道路运输、水路运输的法律、行政法规的规定，取得危险货物道路运输许可、危险货物水路运输许可，并向工商行政管理部门办理登记手续。同时，危险化学品道路运输企业、水路运输企业应当配备专职安全管理人员。危险化学品道路运输企业、水路运输企业的驾驶人员、船员、装卸管理人员、押运人员、申报人员、集装箱装箱现场检查员应当经交通运输主管部门考核合格，取得从业资格。通过水路运输危险化学品的，应当遵守法律、行政法规以及国务院交通运输主管部门关于危险货物水路运输安全的规定。

根据《船舶载运危险货物安全监督管理规定》，从事危险货物运输的船舶所有人、经营人或者管理人，应当按照交通运输部有关船舶安全营运和防污染管理体系的要求建立和实施相应的体系或者制度。载运危险货物的船舶应当经国家海事管理机构认可的船舶检验机构检验合格，取得相应的检验证书和文书，并保持良好状态。从事危险货物运输船舶的船员，应当按照规定持有特殊培训合格证，熟悉所在船舶载运危险货物安全知识和操作规程。载运危险货物的船舶，其船体、构造、设备、性能和布置等方面应当符合国家船舶检验的法规、技术规范的规定。

(6) 环境保护

根据《中华人民共和国海洋环境保护法》，在中国管辖海域，任何船舶及相关作业不得违反本法规定向海洋排放污染物、废弃物和压载水、船舶垃圾及其他有害物质。船舶必须按照有关规定持有防止海洋环境污染的证书与文书，在进行涉及污染物排放及操作时，应当如实记录。船舶应当遵守海上交通安全法律、法规的规定，防止因碰撞、触礁、搁浅、火灾或者爆炸等引起的海难事故，造成海洋环境的污染。

根据《防治船舶污染海洋环境管理条例》，船舶的结构、设备、器材应当符合国家有关防治船舶污染海洋环境的技术规范以及中华人民共和国缔结或者参加的国际条约的要求，并取得、随船携带相应的防治船舶污染海洋环境的证书、文书。船舶所有人、经营人或者管理人应当制定防治船舶及其有关作业活动污染海洋环境的应急预案，并报海事管理机构备案。船舶在中华人民共和国管辖海域向海洋排放的船舶垃圾、生活污水、含油污水、含有毒有害物质污水、废气等污染物以及压载水，应当符合法律、行政法规、中国缔结或者参加的国际条约以及相关标准的要求，并将污染物处理记录如实记录在簿。

根据《中华人民共和国大气污染防治法》规定，船舶检验机构对船舶发动机及有关设备进行排放检验。经检验符合国家排放标准，船舶方可运营。内河和江海直达船舶应当使用符合标准的普通柴油。

根据《船舶大气污染物排放控制区实施方案》规定，2019年1月1日起，海船进入排放控制区，应使用硫含量不大于0.5% m/m 的船用燃油，大型内河船和江海直达船舶应使用符合新修订的船用燃料油国家标准要求的燃油；其他内河船应使用符合国家标准的柴油。2020年1月1日起，海船进入内河控制区，应使用硫含量不大于0.1% m/m 的船用燃油。2022年1月1日起，海船进入沿海控制区海南水域，应使用硫含量不大于0.1% m/m 的船用燃油。

3、行业主要政策

液货危险品航运业是我国石化产业物流供应链的重要环节，而石化产业作为我国国民经济发展的支柱，受到各级政府的高度重视。在此背景下，为大力发展石化产业，我国各级政府及有关监管机构相继出台一系列产业政策和规划，从技术创新、环境保护、安全管理等多维度引导本行业健康有序发展，为本行业营造了积极良好的政策环境。本行业主要的产业政策具体如下：

产业政策	颁布机构	颁布时间	主要内容
《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》	中共中央	2020.11	加快建设交通强国，完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络。加强安全生产监管执法，有效遏制危险化学品、矿山、建筑施工、交通等重特大安全事故

产业政策	颁布机构	颁布时间	主要内容
《关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》	交通运输部	2020.08	到 2035 年，交通运输领域新型基础设施建设取得显著成效；泛在感知设施、先进传输网络、北斗时空信息服务在交通运输行业深度覆盖，行业数据中心和网络安全体系基本建立，智能列车、自动驾驶汽车、智能船舶等逐步应用
《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》	交通运输部、发改委、工信部、财政部、商务部、海关总署、税务总局	2020.02	要求以供给侧结构性改革为主线，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，谱写交通强国建设海运篇章。明确到 2025 年，基本建成海运业高质量发展体系，服务品质和安全绿色智能发展水平明显提高，综合竞争力、创新能力显著增强。强化船舶安全管理、健全安全生产体系、提升应急处置能力等重点任务
《交通强国建设纲要》	中共中央、国务院	2019.09	推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移。推进北斗卫星导航系统应用。严格执行国家和地方污染物控制标准及船舶排放区要求，推进船舶、港口污染防治
《数字交通发展规划纲要》	交通运输部	2019.07	推动自动驾驶船舶、自动化码头和堆场发展，加强港航物流与上下游企业信息共享和业务协同。到 2025 年，交通运输成为北斗导航的民用主行业，第五代移动通信（5G）等公网和新一代卫星通信系统初步实现行业应用
《智能航运发展指导意见》	交通运输部、中央网信办、发改委、教育部、科技部、工信部、财政部	2019.05	加快现代信息、人工智能等高新技术与航运要素的深度融合，培育和发展智能航运新业态。以集装箱船、散货船、油船等运输船为重点，开展船舶自主航行、能效监测与优化控制、货物状态监控与优化配载、船体及设备系统全生命周期状态监控与管理等智能船舶技术的推广应用
《关于印发船舶大气污染物排放控制区实施方案的通知》	交通运输部、海事局	2018.11	降低船舶硫氧化物、氮氧化物、颗粒物和挥发性有机物等大气污染物的排放；从 2019 年 1 月 1 日起，

产业政策	颁布机构	颁布时间	主要内容
			海船进入排放控制区,应使用硫含量不大于 0.5% _{m/m} 的船用燃油; 2020 年 1 月 1 日及以后建造的 150 总吨及以上中国籍国内航行油船进入排放控制区,应具备码头油气回收条件
《关于全面深入推进绿色交通发展的意见》	交通运输部	2017.11	到 2025 年, 污染排放得到有效控制; “强化船舶污染物排放监测监管”, 要求推动建立港口和船舶污染物排放、船舶燃油质量等方面的部门间联合监管机制, 强化船舶大气污染物监测和执法能力建设; 强化船舶和港口污染防治
《“十三五”交通领域科技创新专项规划》	科技部、交通运输部	2017.06	为实现交通运输业转型发展需求, “十三五”期间将安全、便捷、高效、绿色、智能、综合作为未来交通运输业相关领域发展的主导方向, 系统部署交通科技创新的重点任务, 引领和支撑我国交通领域健康发展。培育绿色、智能船舶等战略性新兴产业
《关于鼓励支持运输企业创新发展的指导意见》	交通运输部、财政部、国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局、中国铁路总公司	2017.02	引导航运企业加快构建全球海运网络, 优化航线布局, 加强船舶调度, 实现吨位共享、舱位互租、航线联营。持续推进内河船型标准化, 大力发展节能环保、经济高效的船舶装备
《水运“十三五”发展规划》	交通运输部	2016.05	提出八大主要任务, 分别是建设海运强国、打造黄金水道、推进港口转型升级、加强集疏运体系建设、发展现代水路运输服务、提升管理信息化水平、加强绿色平安发展和完善法规规范

(二) 行业发展情况

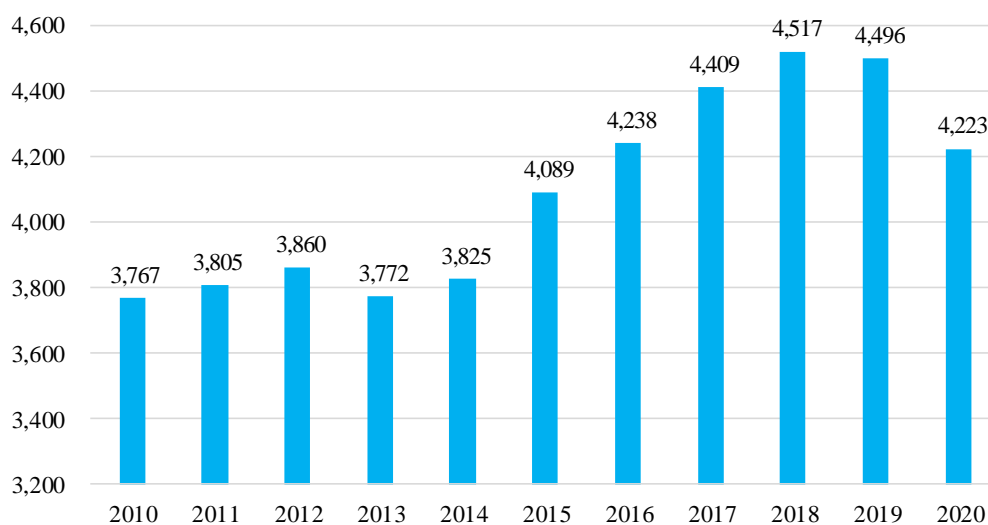
1、液货危险品航运业发展概况

(1) 全球经济复苏以及炼化产能扩张将带动液货危险品航运业发展

液货危险品包含原油、成品油、液体化学品、液化石油气（LPG）与液化天然气（LNG）等，液货危险品航运市场是全球石油化工产品贸易的重要一环。近年来全球炼化产能整体呈增长态势，据 BP 数据显示，全球炼化产能由 2010 年的 9,387 万桶/日增至 2020 年的 10,195 万桶/日，期间年复合增速为 0.83%，全球炼化产能持续扩大推动全球液货危险品贸易规模不断扩大，刺激液货危险品航运业蓬勃发展。

原油作为世界第一大能源，除了用于生产汽油、柴油、航空煤油等油品外，还用于生产烯烃、芳烃等基础有机化工原料。作为石油化工产业的上游原材料，原油海运市场景气度在很大程度上影响全球液货危险品市场的活跃度。根据 BP 数据显示，2010 年至 2020 年，全球原油贸易规模由 3,767 万桶/日上升到 4,223 万桶/日，年均复合增长率为 1.15%，整体呈增长态势。原油贸易活跃带动包括成品油、基础化工原料、LPG 等在内的其他液货危险品产量与贸易量提升。

全球原油贸易规模（万桶/日）



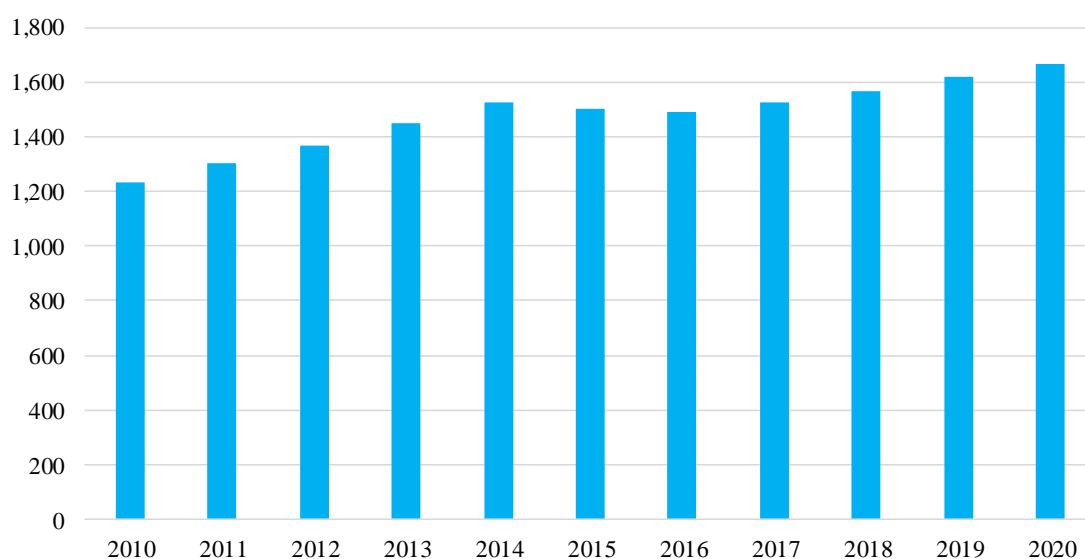
数据来源：BP

液货危险品贸易与全球宏观经济紧密相关，受新冠疫情影响，全球能源消费需求放缓，经济合作与发展组织（OECD）发布经济展望称，在中国经济增长的带动下，全球经济到 2021 年年底有望恢复至新冠疫情前的水平。世界经济复苏将拉动液货危险品消费需求增长，促进全球液货危险品运输市场繁荣。

（2）国内石化产业快速发展，危化品物流市场规模不断扩大

近年来，随着我国以炼化一体化建设开启石化产业提质升级，国内千万吨级大型炼厂数量不断增加，石油炼化能力快速提升。据 BP 数据显示，我国炼化能力由 2010 年的 1,232 万桶/日增至 2020 年的 1,669 万桶/日，期间年复合增速达 3.08%，显著高于全球 0.83% 的增速水平。中国石化集团经济技术研究院发布《2021 中国能源化工产业发展报告》预测，“十四五”国内将新增炼油产能 1.1 亿吨，炼油总产能接近 10 亿吨/年，有望赶超美国成为全球第一大炼油产能国。

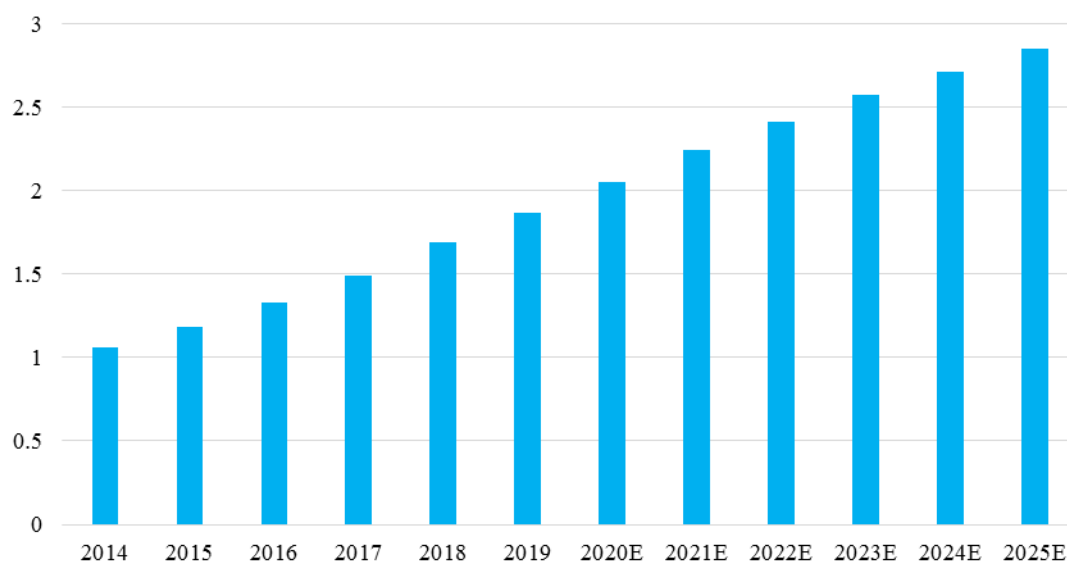
我国炼化能力变化情况（万桶/天）



数据来源：BP

受益于石化产业的快速发展，我国危化品物流运输市场呈稳步增长态势，据中国物流与采购联合会危化品物流分会发布的《2020 年中国危化品物流行业年度运营报告》数据显示，2019 年我国危化品物流市场规模达 1.87 万亿元，同比增长 13.4%，估算 2020 年危化品物流市场规模将超过 2 万亿元，预计至 2025 年危化品物流市场规模将增长至 2.85 万亿元，2019-2025 年期间年复合增速为 7.28%。

我国危化品物流市场规模（单位：万亿元）

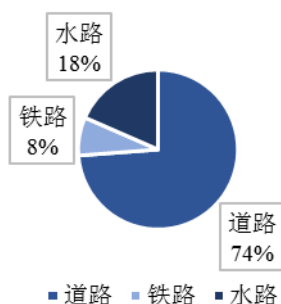


数据来源：中国物流与采购联合会危化品物流分会

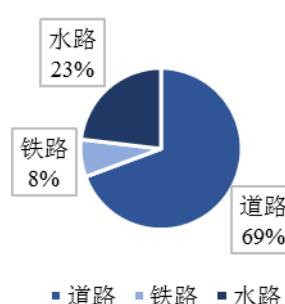
（3）我国运输体系不断优化，危化品水运市场发展受益

危化品运输方式主要有道路、铁路、水路等，道路运输具有机动灵活、可达性较强的特点，是危化品运输的主要方式，但道路运输成本较高且安全运营管理难度较大，近年来道路运输的货运量有所降低。同时受益于我国沿海炼化产能一体化进程加速，近年来水路运输的占比逐步上升，占比从2018年的18%增加至2020年的23%。

2018年我国危化品运输方式结构



2020年我国危化品运输方式结构



数据来源：中国物流与采购联合会危化品物流分会

2019年，恒力石化2,000万吨/年一体化项目与浙江石化4,000万吨/年炼化一体化项目（一期）全面投产，国内沿海散装液体化学品物流规模大幅提升，“十四五”期间，多个大型炼化一体化项目还将陆续投产，预期我国危化品物流市场

结构将持续调整。同时，近年来我国危化品道路运输交通事故频发，造成了人员伤亡、经济损失、环境破坏等一系列社会问题，国家加强了对危险化学品道路运输的整治工作，不符合安全监管要求的道路运输运力将被清出市场，水路运输市场有望受益。

相较于道路运输，水路运输具有安全性高、运量大、运费低等优势。我国目前炼化产业集中化趋势明显，多个大型炼化一体化项目均布局在国内沿海地区，长期来看，水路运输在我国危化品物流市场中的比重将逐渐增大，水路运输低成本、低能耗的竞争优势将进一步体现。

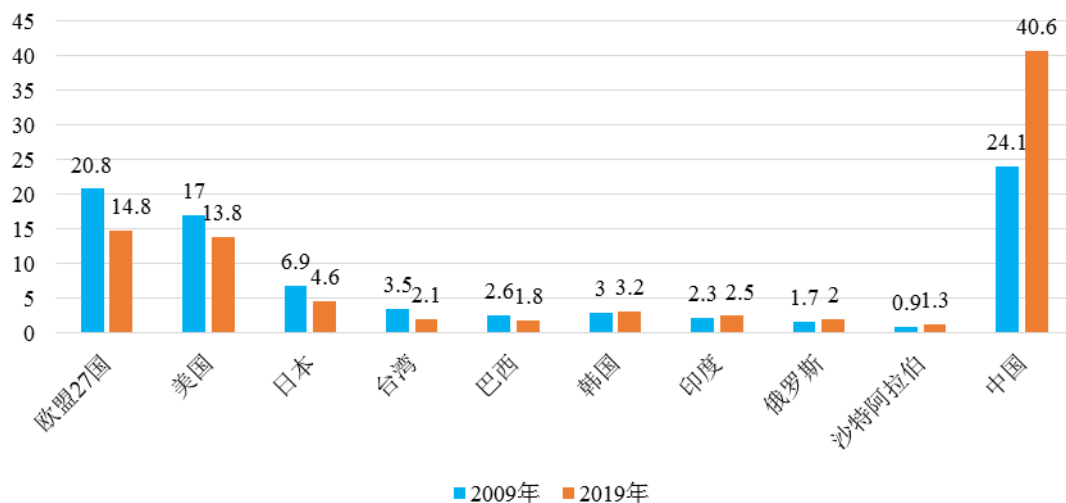
2、散装液体化学品航运业发展概况

(1) 全球市场整体情况

①全球化学品航运市场稳定增长

近年来，全球化学品市场呈稳步发展态势，据 CEFIC 数据显示，2019 年全球化学品市场规模达 3.67 万亿欧元，较 2018 年的 3.53 万亿欧元增长 4.1%。同时，从化学品消费市场份额来看，中国化学品市场有较大增长，占全球化学品市场份额由 2009 年的 24.1% 增至 2019 年的 40.6%，在全球化学品市场占据重要地位。

全球主要国家化学品市场份额变化情况 (%)



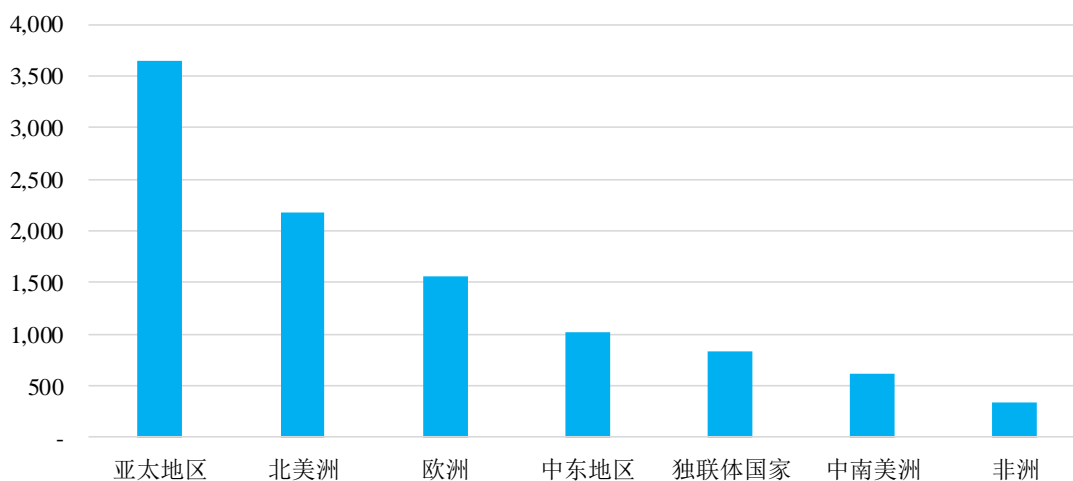
数据来源：CEFIC

全球液体化学品航运市场的景气度与化工品贸易息息相关，水上运输是全球化工品贸易的重要一环。根据 QY Research 发布的数据显示，2018 年全球液体化学品船运运输量为 1.49 亿吨，较 2017 年 1.45 亿吨增长 2.76%，2019 年至 2025 年期间，运输营业额有望从 2019 年的 79.11 亿美元增长至 90.16 亿美元，年均增长率为 2.20%。

②全球化学品航运市场结构特征发生变化

欧美地区化工产业起步早，早期全球炼化产能主要分布在欧美地区，而亚太地区是世界化工原料的主要消费地，因此很长一段时间里大宗基础化工原料由欧美地区流向亚太地区。随着中国与中东地区国家炼化工业的崛起，全球炼油重心呈现出不断东移的特点。亚太地区炼油能力占全球的比值由 2010 年的 32.41% 升至 2020 年的 35.80%，为全球第一大炼化产能地区。

2020年全球炼化产能地区分布情况（万桶/日）

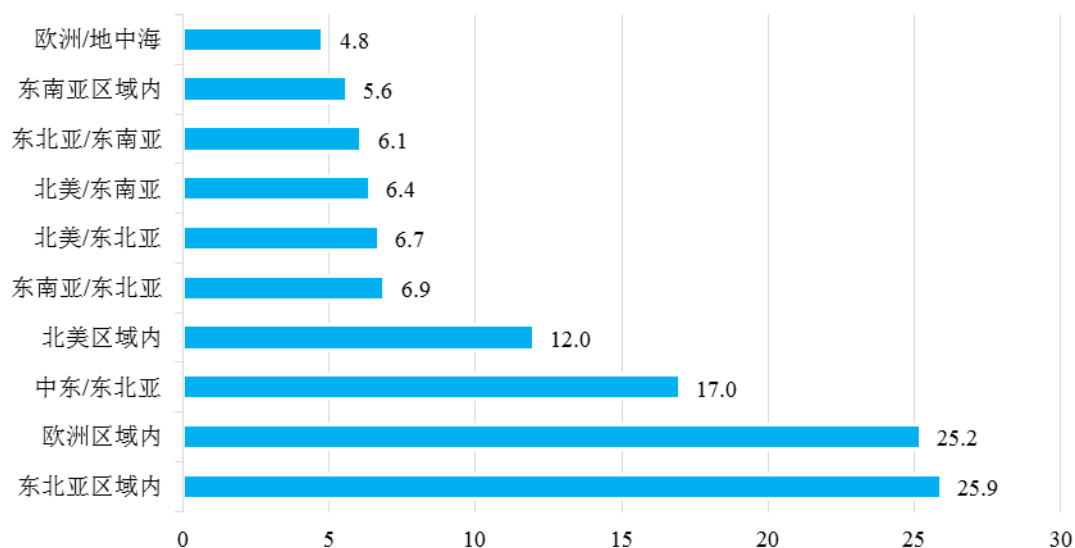


数据来源：BP

全球炼化产能格局的演变推动全球化学品航运市场发生区域结构变化，据 ShipsFocus 的数据显示，2018 年东北亚区域内航线（INTRA-NEA）和欧陆航线（INTRA-CONT）以化学品总贸易量 2,590 万吨和 2,520 万吨分列第一和第二位，而东南亚-东北亚航线（SEA-NEA）同比增长 5.1% 至 690 万吨，成为化学品运输前 5 航线之一。亚太地区是世界化工原料的主要消费地，同时拥有全球最大的炼

化产能，亚太地区化学品内贸与出口将在未来化学品航运市场中扮演越来越重要的角色。

2018年全球化学品十大航线运输量（百万吨）



数据来源：Shipsfocus

③龙头企业占据主要市场份额，进入各国国内市场存在限制

欧美地区国家散装液体化学品市场起步相对较早，在炼制技术、工艺、装置等方面具备综合优势，是现今世界化学品船东公司的主要集中地区，成功孕育出国际大型散装液体化学品航运巨头。根据 2019 年 ShipsFocus 发布的报告，全球共有 509 家化学品运输船东和 2,247 艘化学品船，前 30 大船东占总运力的 64%。全球最大的两个化学品船东为 Stolt 与 Odjfell，根据年报数据显示，Stolt 共拥有 152 艘散装液体化学品船舶，合计 300 万载重吨；Odjfell 共拥有 89 艘散装液体化学品船舶，合计 320 万载重吨。

国际巨头虽然在船队规模上处于绝对领先地位，但是主要服务于跨国贸易，难以进入各国当地市场。出于对国家化工产业安全的考虑，各国政府普遍实施限制外商准入政策，以我国为例，根据《国内水路运输管理条例》，外国的企业、其他经济组织和个人不得经营水路运输业务，也不得以租用中国籍船舶或者舱位等方式变相经营水路运输业务。

(2) 我国散装液体化学品航运业发展概况

①市场概述

我国散装液体化学品生产、消费以及上下游产品加工的异地性是其产生沿海水运需求的主要驱动因素。

从散装液体化学品生产端来看，为改善我国“十三五”前炼油工业快速发展遗留的落后产能过剩、先进产能不足的结构性问题，国家发改委于2015年发布《石化产业规划布局方案》，规划上海漕泾、浙江宁波、广东惠州、福建古雷、大连长兴岛、河北曹妃甸、江苏连云港为7大石化产业基地，初步奠定了下游大型炼化基地的基本布局，而伴随着近两年舟山绿色石化基地、湄洲湾石化基地等新大型炼化一体化基地的兴建，我国石化行业炼化基地布局日趋完善。

从散装液体化学品消费端来看，受区域经济发展等因素影响，我国长三角、珠三角、东南沿海等地区经济较为发达，散装液体化学品市场需求较大。因此，在供给、需求存在异地性特征的背景下，形成了当前我国沿海散装液体化学品以华北-华东、华北-华南、华东-华南等航线为主的运输格局，具体表现为华北地区是中国初级化工品的主要生产地区，也是主要的散装液体化学品流出地；华东地区既是初级化工品的主要生产地区又是化工品精加工和消费的主要地区，是散装液体化学品主要的流入与流出地；华南地区是化工品精加工和消费的主要地区，是散装液体化学品主要的流入地。目前我国散装液体化学品运输格局情况如下图：



综上，基于散装液体化学品市场供需两侧地域差异特征显著，加之我国各大型炼厂均布局于沿海地区，以及水路运输相较于道路、铁路所具有独特优势，产生了庞大的散装液体化学品水上运输需求。

②行业发展历程与现状

A.行业发展历程

结合我国对散装液体化学品航运业实施运力调控的发展历程，行业可分为以下几个阶段：

在 2006 年以前，国内沿海散装液体化学品尚未形成完善的监管体系，行业呈现出无序扩张的发展态势，船舶数量、运力规模快速增长，但企业规模与船舶吨位普遍较小。而在此阶段，我国炼化一体化发展尚处起步阶段，石油化工产业基础整体较为薄弱，散装液体化学品水上运输需求有限，行业无序竞争与产能过剩现象严重。

2006-2018 年期间，为促进行业规范运行与健康发展，防范散装液体化学品运输风险，国家监管部门制定了一系列宏观调控政策，行业内公司安全环保管理体系日趋完善。2006 年，交通运输部发文指出在一定时间内暂停批准新增国内沿海跨省运输化学品船运力；随后，为加强市场管理，交通运输部陆续发布了一系列关于新增运力、新进入经营者核准等方面的管控政策，有力地遏制了行业无序竞争，行业规范化水平持续提升。

在此阶段，受我国化学品终端需求快速提升的影响，刺激我国炼化产业蓬勃发展，以福建联合石化为代表的大型炼化一体化项目陆续投产，我国石油化工产业集约化水平不断提高。随着下游炼化装置与技术逐步升级，市场供需结构逐步改善，2016 年后国内沿海省际化学品船舶运力由供给明显过剩向供需相对均衡过渡发展。

2019 年以来，伴随着“十三五”期间规划的众多大型炼化一体化项目陆续建成投产，化学品内贸市场规模不断扩大，刺激航运市场迎来新一轮繁荣发展，国内市场在短期内呈现运力紧张的局面。当前，在供给侧改革以及产业转型升级的大背景下，我国炼化行业集约化、规模化、一体化进程加快，大型炼化一体化项目陆续投产。为保障沿海省际散装液体危险货物运输，2019 年，交通运输部新增批复 3 艘大型船舶运力以满足浙江石化的迫切运输需求。在此阶段，大型化、高端化船舶对大型炼化企业的服务优势显现，未来市场新增船舶将更具大型化、高端化特点。

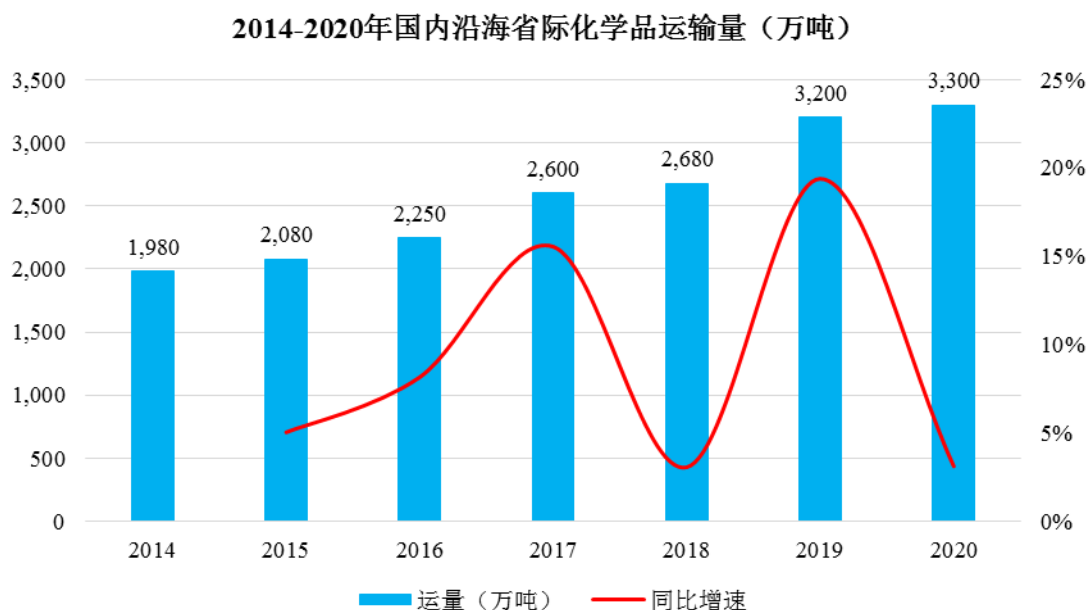
未来，受益于下游产业的蓬勃发展以及国家继续实施精准有效的宏观调控，我国散装液体化学品航运业将迈向有序竞争、稳定发展的新阶段。

B. 市场规模情况

自 2019 年以来，以恒力石化、浙江石化为代表的大型炼化一体化项目陆续投产，沿海升级散装液体化学品货运需求快速提升，我国散装液体化学品航运业呈现良好的发展势头。根据油化 52Hz 发布的《2021 上半年内贸沿海液体化学品港口及船舶大数据分析报告》，从 2021 上半年内贸化学品船挂靠大陆境内港口（未包含台湾、香港、澳门地区）数据来看，继续去年下半年趋势，稳步进入上

升通道。今年上半年各月普遍优于去年，内贸化学品船舶挂靠 11,439 次，同比增加 10.0%，挂靠载重吨 5,134 万 DWT，同比增加 20.5%。

根据交通部每年发布的《水路运输市场发展情况和市场展望报告》，2018 年至 2020 年，我国国内沿海省际化学品运输量分别为 2,680 万吨、3,200 万吨及 3,300 万吨，整体呈现稳健增长的趋势。

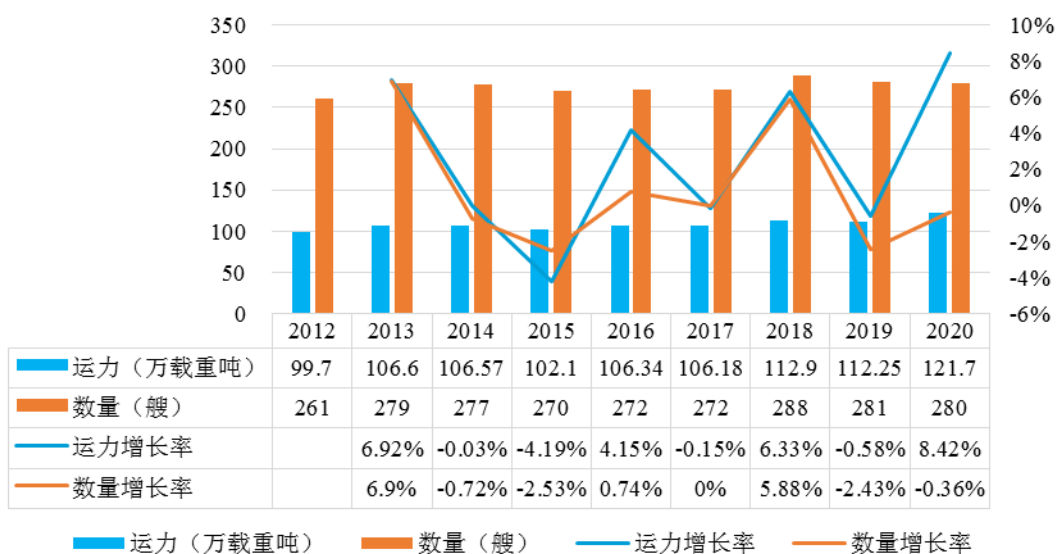


数据来源：交通运输部、中国船东协会化工品运输专业委员会

C. 市场运力情况

受国内炼化工业起步较晚的影响，我国散装液体化学品水上运输行业仍处于初步发展阶段，船舶数量、运力规模占全球整体规模的比例较小。化工产业在国民经济中占有重要地位，为保障我国化工产品贸易正常高效运转，国家长期对沿海省际散装液体化学品船运力采取宏观调控，保证行业健康稳定发展。据交通运输部数据显示，截至 2020 年 12 月 31 日，我国沿海散装液体化学品船（含散装液体化学品、油品两用船，下同）共计 280 艘，运力规模为 121.7 万载重吨，同比增长 8.42%。

历年沿海省际散装液体化学品船舶运力规模与数量变化情况



资料来源：交通运输部

在严格管控新增运力的背景下，预计行业总体运力将仍维持波动性小幅增长态势，较难出现跳跃性的运力扩张，行业将持续保持有序、良性竞争态势。

D.船舶运力结构

根据油化 52Hz 发布的《2021 上半年内贸沿海液体化学品港口及船舶大数据分析报告》，按船舶载重吨层级划分，我国 2021 年上半年仍在正常运营的内贸液体化学品船舶吨位分布：

船舶载重吨层级	数量 (艘)	占比	总运力 (万载重吨)	占比
2,000DWT 以下	44	16.00%	5.50	4.33%
2,000-2,999DWT	44	16.00%	9.90	7.80%
3,000-4,999DWT	106	38.55%	40.50	31.89%
5,000-8,999DWT	63	22.91%	42.40	33.39%
9,000-19,999DWT	15	5.45%	18.70	14.72%
20,000DWT 以上	3	1.09%	10.00	7.87%
合计	275	100.00%	127.00	100.00%

资料来源：油化 52Hz

其中，5,000 载重吨以下的船舶合计 194 艘，占船舶总数量的 70.55%，可见我国内贸液体化学品船舶仍以中小船舶为主，9,000 载重吨以上的船舶共 18 艘，其中 20,000 载重吨以上船舶仅 3 艘，大型内贸液体化学品船舶较为稀缺。

E.新增运力规模情况

行业监管部门主要通过综合考虑国内化工产业链前端产能新增情况、末端需求情况，以及现有船舶、运力情况，对行业整体的运力规模、运力结构实施宏观调控措施。为持续改善、优化市场供需结构，推动散装液体化学品水上运输行业有序、健康发展，基于不断变化的市场供需状况，我国散装液体化学品船舶每年的新增运力规模有不同幅度的变化。据交通运输部、中国船东协会化工品运输专业委员会数据显示，2012 年-2020 年沿海散装液体化学品船舶获批运力规模、船舶数量情况具体如下：

年份	获批运力（载重吨）	获批运力船数（艘）	5,000 载重吨及以上船舶 获批数量（艘）
2012 年	12,200	3	1
2013 年	19,700	5	1
2014 年	23,300	6	1
2015 年	18,700	4	0
2016 年	13,500	3	1
2017 年	29,000	5	5
2018 年	33,200	6	5
2019 年	176,086	11	10
2020 年	45,950	6	5

数据来源：交通运输部、中国船东协会化工品运输专业委员会；

注：获批运力船舶至实际投入运营前，需完成船舶设计、船舶购建、证书办理等程序，通常存在延时一至两年的情形

由上表可知，为适配运输需求增长，我国每年获批运力规模存在一定的波动性，整体呈稳步增长之势。其中 2019 年获批运力大幅提升的原因系增加了一次大型散装液体化学品船舶（2019 年第二批）新增运力评审，2019 年第二批运力评审共获批 3 艘，合计获批运力达 119,812 载重吨，剔除该次评审的影响，2019 年新增获批 8 艘船舶，合计运力 56,274 载重吨，数量及运力高于其他年份，但

整体较为平稳。从 2017 年-2020 年获批新增的散装液体化学品船舶载重吨结构来看，5,000 及以上载重吨的船舶数量占比达 89.29%，新增船舶大型化趋势明显。

另外，鉴于严格的资质许可管理，行业资质壁垒较高，新增运力显著集中于一些成熟企业。据交通运输部数据显示，报告期内，获得新增运力的船东公司均为 2011 年及以前成立，具备长期、丰富的行业经营管理经验，新进入行业企业在获取新增运力上处于竞争劣势，经营规模难以扩张。

3、成品油航运业发展概况

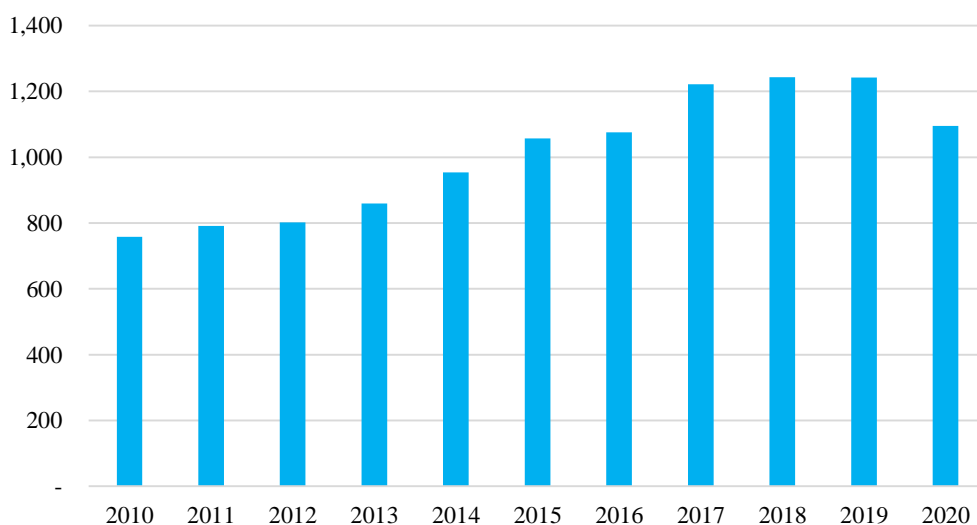
(1) 全球整体情况

①成品油航运市场与世界经济景气度息息相关

成品油属于石油炼制相对初级的产物，主要应用于工业、交通运输业、汽车产业等，成品油贸易与全球经济活动活跃程度紧密相关。近年来，全球炼油能力发展的区域性不平衡以及全球经济逐渐复苏的良好态势推动了成品油贸易繁荣。

2020 年，突如其来的疫情使全球成品油需求遭遇重创，其中航空煤油受疫情影响最大。随着全球经济逐渐重启，成品油需求有望迎来反弹，根据瑞银集团预计，2021 年汽油需求量同比将增加逾 200 万桶/日，柴油需求量同比将增加约 150 万桶/日，航空煤油需求量同比将增加近 100 万桶/日。长期来看，受世界经济下行压力和清洁能源消费增加的影响，成品油需求增速或趋于平缓。

全球成品油贸易规模（单位：百万吨）



数据来源：BP

②政策释放积极信号，提振市场信心

成品油供需市场的快速发展相应拉动了其水上运输市场的扩张，经历多年的发展，目前全球成品油水上运输市场已较为成熟。2019年，全球成品油航运市场新船交付达到近年来的最高水平，拆解数量较上一年也明显下降，整体运力规模不断扩大，船东公司对市场前景保持乐观。

2010-2019年MR型成品油轮数量变化表（单位：艘）

年份	船舶数量	其中：新船交付数量	其中：拆解数量	订单数量
2010	1,007	99	29	294
2011	1,076	57	10	222
2012	1,121	48	14	164
2013	1,155	75	16	189
2014	1,212	78	6	289
2015	1,283	100	2	248
2016	1,380	93	12	216
2017	1,460	59	15	128
2018	1,503	47	26	142
2019	1,523	87	16	153

数据来源：Clarksons、招商南油2019年年度报告

虽然受中美贸易摩擦、地缘政治、OPEC减产等因素的影响，成品油国际贸易市场不确定性增加，但是市场上依然出现许多积极信号，支持国际成品油航运市场持续活跃。国际海事组织（IMO）从2020年开始实施低硫油政策，2019年许多船舶为了满足IMO2020低硫油政策进行了安装脱硫装置等改造，有效运力供给有所减少，提升全球成品油水运市场景气度。

（2）国内整体情况

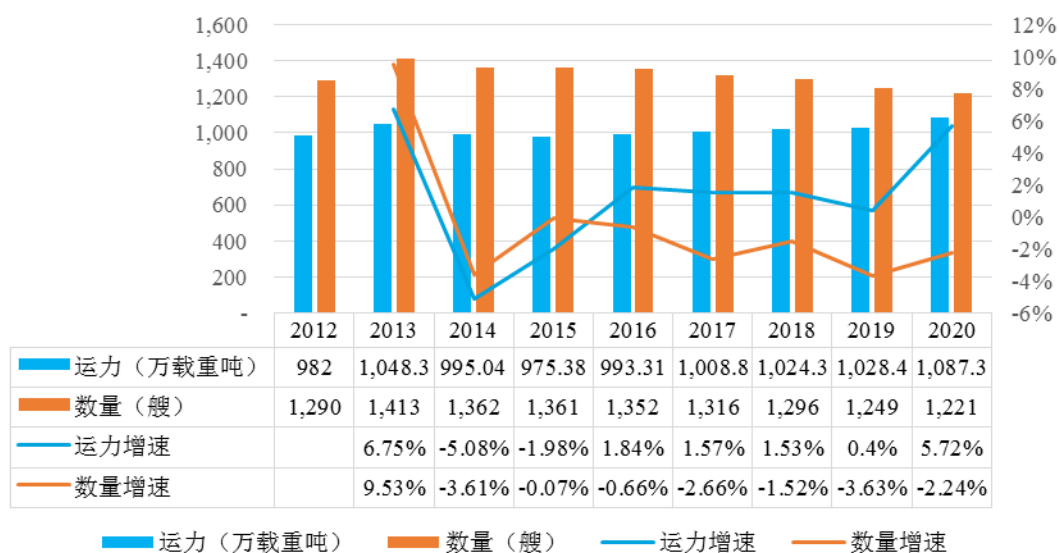
近年来，受益于经济快速发展、固定资产投资加大、汽车保有量不断提高、城市公路系统不断完善等因素，我国成品油消费量不断提升。中国石油集团经济技术研究院发布的《2020年国内外油气行业发展报告》指出，受疫情影响，2020

年国内成品油实际消费略有下降，全年成品油实际消费量为 3.8 亿吨，同比下降 0.9%；预计 2021 年国内成品油实际需求量约 3.88 亿吨，同比增长 2.0%。

“十三五”期间，随着国内规划建设的一批大型炼化企业及其下游配套化工装置陆续落地投产，国内沿海成品油运量持续上升。根据交通运输部历年发布的《水路运输市场发展情况和市场展望报告》，2018 年至 2020 年国内沿海省际成品油运输量分别为 3,000 万吨、7,200 万吨、7,800 万吨。2019 年，随着恒力石化、浙江石化等大型炼化一体化项目陆续投产，炼化产能大幅增加，成品油市场贸易活跃，全年沿海省际成品油运输量约 7,200 万吨，同比增幅达到 140%。

国内沿海成品油水上运输是国内成品油物流的重要组成部分，为保障我国能源安全，国家对国内沿海成品油水上运输实施宏观调控政策，近年来我国沿海油品运输市场运力供需相对平衡，运力规模、船舶数量虽有所波动，但整体较为平稳，行业整体发展呈现健康有序的局面。据交通运输部数据显示，截至 2020 年 12 月 31 日，我国共拥有沿海省际运输油船（含成品油船、原油船，不含化学品、油品两用船）共计 1,221 艘、1,087.31 万载重吨，运力规模同比增长 5.72%。

我国沿海运输油船运力规模及数量变化情况



资料来源：交通运输部

目前我国沿海油运市场的运力供需相对平衡，市场总量基本稳定。与此同时，伴随着国内大型炼化一体化项目陆续投产，成品油沿海运输需求整体上升，船舶运力需求大型化趋势明显，且出现了阶段性运力供不应求的情况，发展态势良好。

《2021 中国能源化工产业发展报告》指出，我国成品油需求将从 2019 年的 3.32 亿吨，增加至 2025 年的 3.56 亿吨的峰值，年均增长 1.2%，“十四五”末期达峰，沿海地区需要加快成品油出口以及向中部调运能力建设。我国目前成品油产能过剩情况逐渐加剧，国内市场竞争趋于白热化，扩大成品油出口成为缓解国内产能过剩压力的重要途径，2020 年，成品油一般贸易出口配额共计下发 5,219 万吨，同比增长 8.4%。我国成品油出口规模正在有序扩大，我国成品油航运企业将更多地参与到国际成品油航运市场竞争当中。

4、石化产业产能与航运需求趋势

当今世界正经历百年未有之大变局，我国发展仍然处于重要战略机遇期，党中央明确提出要加快构建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，旨在充分发挥我国超大规模市场优势和内需潜力，实现经济社会的持续稳定发展。化工产业作为国民经济的重要支柱，在新的国家战略背景下，随着我国化工品行业的不断发展和技术革新，将从国家层面助推 PX、乙二醇等对外依存度相对较高的化工品产能提升进而实现进口替代，这也为本行业市场空间的进一步拓宽注入新动力。

（1）诸多炼化项目将陆续集中投产，行业迎来新一轮发展机遇

随着“十三五”初期规划的七大石化产业基地及近年新兴的大型炼化一体化项目及相关配套装置陆续建成投产，我国石化行业优质产能扩张、落后产能出清的发展格局循序推进。据《2020 中国能源化工产业发展报告》显示，2019 年，恒力石化和浙江石化投产，国内炼油格局和资源流向重构；成品油终端消费增速放缓至 2.8%，化工轻油消费大幅增长 10.5%，“油化转型”开始发力，石化行业真正进入了优胜劣汰，迈向高质量发展阶段。

当前，国内沿海化工品运输市场在 2019 年依托于浙江石化、恒力石化等大型炼化一体化项目投产开车而正式迈入新一轮快速增长期。2019 年以来我国主要已投产、在建的大型炼化项目布局如下：



根据公开资料，有关项目的具体情况如下：

序号	所属基地/位置	项目简称	项目装置情况	投产/预计投产时间
1	大连长兴岛（西中岛）石化产业基地	恒力炼化一体化项目	建设 2,000 万吨/年炼油、450 万吨/年 PX。此外，依托于该一体化项目，于 2018 年扩增了 150 万吨/年乙烯项目	2019.05/ 2020.07
2	浙江舟山绿色石化基地	浙江石化炼化一体化项目（一期）	2,000 万吨/年炼油、520 万吨/年芳烃、140 万吨/年乙烯	2019.11
3	广东茂湛炼化一体化基地	中科炼化一体化项目	1,000 万吨/年炼油、80 万吨/年乙烯	2020.06
4	泉州湄洲湾石化基地	中化泉州炼化一体化扩建项目（二期）	扩建升级至 1,500 万吨/年的炼油能力，并新建 100 万吨/年乙烯装置	2020.09
5	浙江舟山绿色石化基地	浙江石化炼化一体化项目（二期）	2,000 万吨/年炼油、年产芳烃 520 万吨、年产乙烯 140	2020.11

序号	所属基地/位置	项目简称	项目装置情况	投产/预计投产时间
			万吨	
6	惠州大亚湾石化产业基地	惠州中海油/壳牌南海联合工厂二期项目	乙烯总产能达到 220 万吨/年, 每年可生产 600 多万吨石化产品。SMPO/POD 项目于 2021.04.14 投产, 标志着二期项目全面投产	2021.04
7	连云港石化产业基地	盛虹石化炼化一体化项目	1,600 万吨/年炼油、280 万吨/年芳烃、110 万吨/年乙烯	2021Q4
8	洋浦经济开发区	海南炼化 100 万吨/年乙烯及炼油改扩建项目	炼油扩建规模为 500 万吨/年炼油, 并同步建设 100 万吨/年乙烯工程	2022 年 5 月中交
9	漳州古雷石化产业基地	古雷炼化一体化一期项目	1,000 万吨/年炼油、130 万吨/年 PX	2021Q3
10	宁波石化产业基地	镇海炼化炼油升级扩建项目	1,500 万吨/年炼油扩建、增加 120 万吨/年乙烯、80 万吨/年乙二醇、36/80 万吨/年环氧丙烷/苯乙烯等 11 套工艺生产装置, 项目建成后镇海炼化将拥有 3,800 万吨/年的原油加工能力和 220 万吨/年乙烯产能	2024Q4

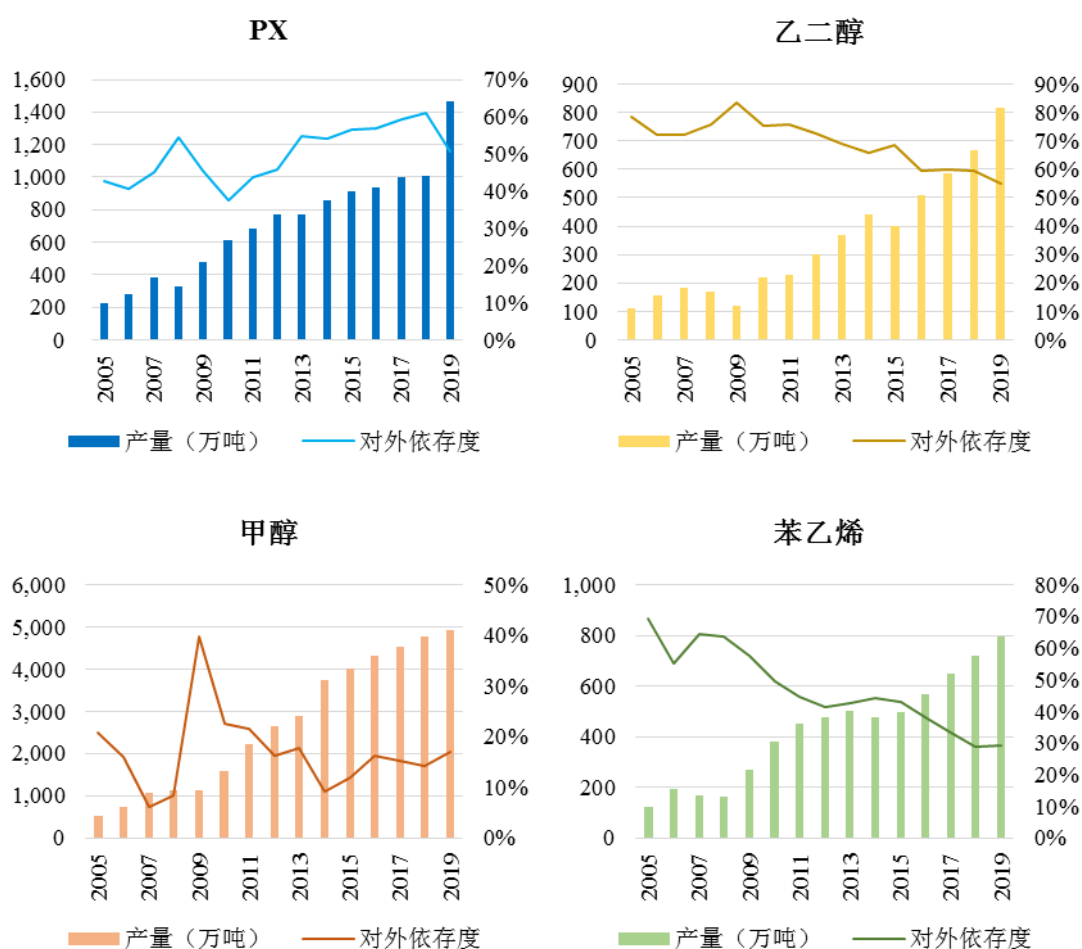
恒力石化、浙江石化于 2019 年先后完成大型炼化一体化项目全面投产, 标志着我国民营大炼化时代开启。恒力石化 2,000 万吨/年炼化一体化项目设计年产 450 万吨芳烃、992 万吨汽煤柴油品, 是列入国务院文件的重大民营炼化项目, 也是新一轮东北振兴的战略项目; 浙江石化 4,000 万吨/年炼化一体化项目芳烃产能 1,040 万吨/年, 乙烯产能 280 万吨/年, 为世界投资最大单体产业项目, 也是迄今国内民营企业投资规模最大的项目。

根据《福建省湄洲湾(泉港、泉惠)石化基地总体发展规划(2018-2030)》, 到 2020 年, 湄洲湾(泉港、泉惠)石化基地的炼油规模达到 2,900 万吨/年, 乙烯规模达到 210 万吨/年, 芳烃规模达到 180 万吨/年; 到 2030 年, 炼油规模达到 6,200 万吨/年, 乙烯规模达到 630 万吨/年, 芳烃规模达到 700 万吨/年。此外, 根据上海航运交易所资料显示, 烟台万华 100 万吨乙烯装置、浅海集团一泓石化 1,500 万吨炼油、华锦石化 1,500 万吨炼油、西中岛(中石油) 1,500 万吨炼油,

以及中国石化在曹妃甸和上海漕泾两个基地的大型炼化项目预计在未来 3 年内陆续建成投产。

(2) 供给放量助推进口替代，成为化学品国内沿海运输需求新增长点

国内优质产能扩张将直接带动我国 PX、乙二醇、甲醇、苯乙烯等大宗基础化工品产量快速提升。据 Wind 数据显示，2019 年 PX、乙二醇、甲醇、苯乙烯产量分别达 1,464 万吨、814.90 万吨、4,936.30 万吨、794.33 万吨，分别同比增长 44.95%、21.83%、3.79%、10.32%。



数据来源：Wind、公开资料

21 世纪以来我国 PX、乙二醇等大宗化工品需求增长较快，产生了供需缺口，形成了一定的对外依赖情况，其中 PX、乙二醇进口依赖情况较为明显。2019 年由于国内自主产量提升，PX 等大宗基础化工品对外依赖情况有所改善。以 PX 为例，据 Wind 数据显示，2018 年我国 PX 对外依存度高达 61.17%，2019 年依

托于浙江石化、恒力石化等项目建成投产，PX 对外依存度大幅下降至 50.50%，这标志着自 2010 年以来 PX 对外依存度持续增长的态势宣告结束。同时，由于 2019 年以浙江石化、恒力石化为代表的大型炼化项目 PX 新增产能大部分在下半年甚至年底投产，对市场供应量的影响将于 2020 年开始充分显现，PX 对外依存度将进一步下降。

未来，伴随着本轮我国诸多大型炼化一体化项目步入集中投产期，背靠我国拥有全球庞大的化工品消费市场，国内自主贸易将显著增强，从而成为国内沿海散装液体化学品水上运输需求的新增长点。此外，随着国内各大宗基础化工品逐渐实现自给自足，下游大型炼化企业将有望开拓国际市场，业内领先企业进而有望凭借精细化管理、运力规模、客户版图等综合优势，借大型客户开拓国际市场之际同步走出国门，参与国际市场竞争，从而进一步扩张市场空间。

5、行业特征

散装液体化学品航运业是化工供应链的重要一环，其市场伴随着化工品流通与贸易逐渐成长。由于化学品航运具有极高的危险性，行业高度重视安全与环保问题，国家长期对行业实施宏观调控措施，鼓励化学品承运商规模化、标准化、国际化经营，当前已取得良好成效，行业呈现良好发展局面。

（1）服务国家战略，行业进入高质量发展新阶段

化学工业在各国的国民经济中占有重要地位，是许多国家的基础产业和支柱产业。近年来，我国相继提出了供给侧结构性改革、交通强国建设、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、“一带一路”建设等，随着中国加快淘汰落后炼化产能，大规模一体化装置持续上马，以及化学产业基地园区规模化发展，水运物流将背负起大批量货物的运输任务，在国际化学品贸易中扮演重要角色，在当前复杂的国际环境下将被赋予新的战略使命。

《交通强国建设纲要》中提出要构建互联互通、面向全球的交通网络，提高海运、民航的全球连接度，建设世界一流的国际航运中心。《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》中指出要加快构建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。“双循

环”进一步充分释放国内市场的潜力，国内贸易将呈现蓬勃发展，贸易繁荣将极大地活跃航运市场。“双循环”新发展格局的核心也包含提高供给侧的创新力和竞争力，随着我国化工产业的不断发展和技术创新，沿海散装液体化学品航运业将不断提升安全管理水平和运输服务质量以满足下游客户的需求。

同时，我国积极参与对外经贸合作，推动“一带一路”建设、区域自贸协定《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）以及中欧投资协议正式签署，代表着中国坚持对外开放的决心，其实施必将对推动化学品航运企业走向国际航运市场的进一步发展带来深远影响，推动化学品航运企业进一步向规模化、标准化、国际化发展。

（2）行业准入门槛高，“严监管”特征显著

液货危险品水上运输具有较高的危险性以及很强的专业性，国家对行业实施宏观调控政策，旨在提高企业安全管理水平，维护沿海液货危险品运输市场的安全与稳定。目前我国已明确普通货物运输经营许可由设区的市级以上地方人民政府水路运输管理部门实施，而省际危险品船经营许可由交通运输部实施，充分展现国家对强化市场管控、规范行业发展的重视程度。国家宏观调控措施主要体现在准入门槛、运力管控两个方面。

准入门槛方面，内容详见本节之“二、发行人所处行业基本情况”之“（一）行业监管体制、行业主要法律法规及政策”之“2、行业主要法律法规”。

运力管控方面，自2006年以来，交通运输部出台了一系列政策对行业实施严格、持续的新增运力管控。2018年，交通运输部发布《关于加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控的公告》（交通运输部公告2018年第67号），首次将原油船、成品油船、液化气船一并纳入管控。交通运输部根据市场上运力供需状况，决定每年的新增运力额度，并综合考量参评企业的相关资质、安全绿色发展情况、诚信经营情况、经营业绩等情况，择优做出新增运力许可决定，有利于扼制行业出现不良竞争，从而促进行业有序发展。

主管部门从行业准入与运力供给等维度，为本行业构筑了全面严格的监管体系，且预期短时间内较难发生根本性变化，对本行业的健康、有序、良性发展奠定了坚实的基础。

(3) 安全航运、绿色航运是行业长期发展主题

受益于主管部门贯彻落实宏观调控措施，提升行业安全效应、践行绿色发展理念已逐渐成为全行业共识。由于散装液体化学品具有易燃性、易挥发性、毒害性、腐蚀性等特点，属于危险货物，发生安全事故后将对人身安全、财产安全、海洋生态环境造成不可逆转的损害，因此提高企业安全管理水平对于充分保障我国沿海水域环保与安全具有重要意义，安全航运始终是行业的长期核心发展主题。此外，航运船舶所使用的重油、柴油等燃料，易对环境产生较大的污染，在全球气候变暖、环境恶化的背景下，绿色航运成为世界公认的发展方向。

我国有关政府部门始终鼓励业内企业向安全高效、节能减排运输方向转型升级，相继发布政策、法律法规予以引导和监管，如《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》明确提出到 2025 年，基本建成海运业高质量发展体系，服务品质和安全绿色智能发展水平明显提高，要强化船舶安全管理、健全安全生产体系等，并将“装备先进适用、运输便捷高效”作为主要任务，推动行业朝着高效运输方向持续发展；《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。

(4) 短期内市场景气度提速，长期运力供需保持动态平衡

2019 年以来，随着“十三五”期间规划建设的七大石化产业陆续投产，我国石化产业的集约化、规模化、一体化水平进一步提升，石油炼化能力显著扩大，刺激沿海散装液体化学品水上运输行业蓬勃发展。

我国散装液体化学品航运业伴随着沿海化学品贸易兴起，早期由于监管体系尚未完善，行业处于无序竞争阶段，造成了市场运力严重过剩的局面。自 2006 年以来，国家采取了一系列有效的调控措施，市场运力实现供需基本平衡，市场总量整体稳定上升。2019 年浙江石化、恒力石化等重大炼化项目投产后，短期内造成沿海散装液体化学品货运需求量大幅上升，而当前配套市场运力并未实现

完全匹配，因此在未来的三到五年内，沿海散装液体化学品水上运输市场景气度将持续向好。

随着各大石化产业基地完全投产，产能全面释放并趋于稳定，加之国家根据国内水路运输实际情况对新增运力实施宏观调控，长期来看沿海散装液体化学品航运业将保持良性发展，市场供需保持动态平衡。

(5) 行业竞争格局分散

全球散装液体化学品航运市场集中度较高，根据 2019 年 ShipsFocus 发布的报告，全球共有 509 家化学品运输船东和 2,247 艘化学品船，前 30 大船东占总运力的 64%。而我国散装液体化学品航运市场由于早期未建立完善的监管体系，叠加下游炼化行业集中度不高的影响，目前行业还处于初级发展阶段，总体竞争格局分散，整体呈现出小、散、乱的特征。

近年来，我国有关监管部门为平衡本行业市场供需态势，实施严格的运力管控，促使行业每年新增运力规模有限，市场竞争相对健康、有序。在此背景下，行业企业发展壮大速度受限，目前中小企业数量较多，尚未出现具备绝对规模优势的龙头企业；与此同时，由于液货危险品水上运输行业供需趋于平衡，加之各企业侧重航线、船舶吨位、运输品类各有差异，竞争格局相对分散。

6、行业发展趋势

(1) “政策+市场”双重驱动，行业集中度逐步提升

目前国内采取运力宏观调控政策，该项政策通过提高资质准入门槛、保证市场有序竞争的方式，充分体现了该项政策对沿海散装液体化工品运输企业做大做强、长期经营以及货源保障能力等方面的支持和鼓励，使沿海散装液体化工品运输行业能够集中精力提升综合竞争力，头部企业能够不断扩大规模，加速推动行业集中化发展。在打造行业龙头的政策主基调下，随着行业规范化程度加深，规模较小的船东公司面临合规成本提高而加速退出。

同时，基于“十三五”期间对炼化基地的规划建设，国内石化行业正经历着优质产能扩张、落后产能淘汰所带来的新一轮供给侧改革，石化行业规模化、集中化发展趋势明显。下游大型客户对于水上运输服务商认证条件严格，从安全管

理水平、质量认证体系、船舶队伍规模等多个方面对承运商进行综合评价，市场上符合大型客户准入条件的合格船东公司十分稀缺。由于液货危险品航运业行业壁垒高企，目前沿海市场的船东公司数量有限，市场参与者数量增长缓慢。行业经验丰富、综合资质较好、船队规模领先的船东公司在争取优质客户资源上具备明显优势，市场影响力不断放大，获客能力进一步增强，促使行业集中度逐渐提升。

(2) 石化产业基地迎来投产期，大型船舶更具长期竞争优势

石油化工产业是国民经济的支柱产业，经过多年发展，我国炼化产能目前位居全球第二，并有望在十四五期间赶超美国，成为全世界第一大炼油国。与国际炼油化工行业发展格局相比，我国炼油行业集约度较低，全国平均炼厂规模仅为424万吨，与世界平均770万吨的水平仍有差距，我国石油化工产业集约度还有较大的改善空间。2015年，国家发改委对石化产业基地的设立条件提出指导意见，并提出了发展七大石化产业基地的规划，推动我国由石化大国向石化强国发展。

2019年，为满足浙江石化一期项目沿海省际运输的迫切需求，交通运输部新增单船30,000-40,000载重吨的沿海省际大型化学品船共3艘，原有市场缺少大型船舶的影响开始显现。对于大型石油化工企业而言，大型船舶能够降低库存压力，控制运输成本，提升货物物流效率，提高港口吞吐量。在我国炼化产业持续推进整体规模化、基地化的进程中，大型船舶具有良好的发展前景，市场潜力大，相较于中小船型更具有长期竞争优势。

(3) 伴随石化产业“走出去”，国际化进程加快

我国炼化工业相较于欧美地区起步较晚，在我国工业迅速发展的阶段，国内市场曾长时间存在油品与化学品自给不足、依赖进口的现象，这也导致我国散装液体化学品、成品油航运企业整体在国际市场参与度不高。根据Clarksons的统计数据显示，中国船旗化工品船数量位列世界第四，但总载重吨目前占国际化工品船队总运力的比例仅为2.9%，行业全球竞争力亟待增强。

近些年来我国炼化产能快速提升，目前国内成品油市场已由供应短缺变为富裕过剩，在此背景下，成品油出口便成为了调节国内市场平衡的重要方式。2019年12月4日，中国政府网发布《中共中央、国务院关于营造更好发展环境支持民营企业改革发展的意见》，意见提出要进一步放开民营企业市场准入，支持符合条件的企业参与原油进口、成品油出口，显示出我国坚定成品油市场化改革的决心。根据 Wind 数据显示，中国成品油出口量从 2010 年的 2,688 万吨增加到 2020 年的 6,183 万吨，年均增幅 8.69%，成品油出口扩大趋势显著。随着未来我国更多民营炼厂加入成品油出口行列，成品油出口主体将向多元化发展，我国成品油出口的活力和国际竞争力将显著提高，成品油出口贸易活跃度提升将促进国内成品油航运企业扩大在国际成品油水运市场的影响力。

在散装液体化学品方面，目前我国在 PX、乙二醇、甲醇、苯乙烯等基础化工品的对外依存度正在不断降低，以 PX 为例，据 Wind 数据显示，2018 年我国 PX 对外依存度高达 61.17%，2019 年依托于浙江石化、恒力石化等项目建成投产，PX 对外依存度大幅下降至 50.50%，这标志着 2010 年以来 PX 对外依存度持续增长的态势宣告结束。随着未来多个重要炼化项目的产能陆续释放，我国基础化工品的自给率将进一步提升，进而在中长期逐步增加化工品出口，随之带来更多的散装液体化学品出口货运需求，将我国散装液体化学品航运企业推向国际舞台。

(4) 航运产业向智能化发展

智能航运是传统航运要素与现代信息、通信、传感和人工智能等高新技术深度融合形成的现代航运新业态。智能航运能够有效解决当前液货危险品航运业面临的人为因素安全隐患、待泊效能较低等问题，显著促进行业安全发展与运营效率提升。智能航运是我国推进交通强国、海洋强国、航运强国建设的重点领域，也是构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系的重要内容。

在大数据、物联网和人工智能等技术支持下，航运产业与新兴技术的结合愈加紧密。近年来，航运企业在智能航运领域逐步进行尝试，例如北斗卫星导航、船舶管理、报关、船货追踪搜索、应急救援等相关系统逐步在航运领域得到应用，但目前我国航运企业在信息化普及和智能化应用尚处于起步阶段，未来伴随着物

联网、大数据、5G 等先进技术日趋成熟，其与传统航运在安全监管、运行服务、船舶、港口等方面深度融合运用存在广阔的想象空间。智能航运将深刻地影响着航运的模式和组织，最终显著提升船舶运行安全管理、营运管理、质量管理水平，助力实现安全、绿色、高效航运。

(5) 下游客户对化工供应链综合服务的需求日益增长

供应链畅通是促进产供销有机衔接和内外贸有效贯通的重要前提。随着炼化一体化园区建设的进程加快，化工企业对物流环节的专业化需求日益增加，越来越多的综合化工企业选择专业的第三方物流服务商。我国危化品物流行业目前小散乱的特点依然显著，行业内具备为下游客户提供化工供应链综合服务能力的企业较少。化工产业规模庞大，产业链条长，化工品供应链物流服务存在广阔的市场，根据中国物流与采购联合会危化品物流分会统计，预计 2020 年末，我国危化品物流行业市场规模接近 2 万亿元，第三方物流市场占有率为 30%。

化工品供应链物流是一个潜力较大且门槛高的市场，具备丰富化工品运输管理经验的企业有机会在整合市场资源中取得先发优势。液货危险品航运业在长期的国家宏观调控政策影响下，行业安全效应不断提升，正在孵化一批标准化程度高、安全管理能力强、综合服务能力优的龙头企业。随着液货危险品航运市场竞争加剧，龙头企业有实力延伸上下游产业链条，向全程物流服务商转变。转型为化工品供应链物流服务商后，可以有效平衡下游产业周期性变动等因素对液货危险品航运市场供需的影响，充分保障稳定的货源，同时可以扩大服务半径，构建覆盖全国的多式联运物流体系，激发客户潜在物流需求，与客户实现双赢。

7、公司所处行业经营环境

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输业务。公司提供的运输服务主要面向石油化工产业，大型炼化企业是公司主要的下游客户。

“十三五”期间，我国大型炼化基地涌现投产潮，新增产能主要以千万吨级为主，以恒力石化、浙江石化为代表的大型民营炼化一体化项目陆续投产，炼化产业呈现规模化、竞争主体多元化发展趋势。在此背景下，国内沿海液货危险品行业迎来历史性发展机遇，2020 年我国国内沿海省际化学品运输量 3,300 万吨，

同比增长 3.12%，在年初新冠疫情影响下，全年货运量依旧保持增长，市场显示出强劲的增长动力。

由于公司所提供的运输服务具有危险性高、技术性强的特点，我国对本行业实行严格的准入限制与运力管控，业内规模企业数量较少。当前下游货运需求处于持续释放的阶段，行业正处于快速成长期，短期内景气度持续高涨。长期来看，在运力宏观调控政策作用下，市场运力供需将保持动态均衡，市场表现出健康、有序的良好竞争态势。

综上，公司所处行业经营环境未发生重大不利变化，未出现周期性衰退、产能过剩、市场容量骤减、增长停滞等情况。

（三）市场竞争状况

1、进入本行业的主要壁垒

（1）市场准入壁垒

液货危险品航运行业准入壁垒较高，主要体现在资质许可、运力管控、限制外商进入等方面。

资质许可方面，我国对业内企业实行严格的资质许可管理。国家监管机构对行业企业、运输船舶分别提出了资质要求，一方面，从事液货危险品运输业务需获得交通运输部核发的国内水路运输经营许可证、海事局审发的安全管理体系符合证明（DOC 证书），方可从事相应的水路运输业务；另一方面，提供运输服务船舶亦需取得交通运输部核发的船舶营业运输证及海事局颁发的 SMC 证书等。

运力管控方面，国家对本行业实行严格的运力审批制度，全国船东均可角逐有限的新增运力，交通运输部会对参与竞争的企业进行安全管理水平、安全记录、绿色减排、诚信经营情况等方面进行综合评审，综合评分排名靠前者方可获得每年的新增运力，2012-2020 年间每年具体的新增运力规模、船舶数量情况详见本节“二、发行人所处行业基本情况”之“（二）行业发展情况”。

限制外商进入方面，根据《国内水路运输管理条例》，外国的企业、其他经济组织和个人不得经营水路运输业务，也不得以租用中国籍船舶或者舱位等方式变相经营水路运输业务；根据《国内水路运输管理规定》，外商投资企业申请从事水路运输，除满足相关基本的、明确的经营资质条件外，还有其余诸多限制要求。

(2) 品牌和客户资源壁垒

对于本行业而言，品牌是安全管控水平、运力保障能力、运输服务质量、运营效率、商业信誉等多层面的综合体现。液货危险品水上运输业务具有高附加值、高危险性的特征，出于对安全运输的高要求，品牌知名度一般是下游客户挑选运输服务合作商时的重要考量因素。行业新进入企业以及小型企业由于运输安全管理能力、行业经验、服务能力尚有待提升，品牌建设有待进一步加强，难以获得下游客户，尤其是大型客户的青睐与信任。

同时，部分大型客户对承运商的安全管理体系建设、相关资质具有严格的要求，除通过国家要求的基本资质认证要求外，还需通过其严格的安全审查要求方能成为其运输服务商。基于对供应商持着审慎的遴选态度，本行业大型客户的粘性普遍较高。因此，行业新进入者面临较高的品牌和客户资源壁垒。

(3) 资金壁垒

本行业属于重资产行业，新进入企业在获得准入资格后，运营船舶购置或租赁、大量的船舶备件及物资采购以及船舶修理与改造升级需要大额固定资产投资。

船员薪资与船用燃油是行业生产经营中的主要开支。船员数量规模与公司船队规模紧密相关，船员薪资水平相对较高，资深船员更是行业内的稀缺资源，要求公司提供较为丰厚的福利待遇；随着船队规模的扩大，船用燃料需求相应增长，船用燃油价格变动与国际油价紧密相关，公司需要有较强的资金实力才能有效防范燃油价格波动风险。

(4) 规模效益壁垒

下游大型石化企业产品类型多、产量与运输需求均较大，且炼化基地分布在多个区域，运输航线多，因而对本行业企业的运力规模、船舶数量、运输效率、航线覆盖网络等均提出较高要求，只有具备一定的运力规模、合理的运力结构，以及完善的运输网络综合形成规模经济的业内企业方能满足其安全、多元、及时的运输要求与需求。同时，具备规模效应的企业具有更强的运力调度能力，能够提升市场覆盖率，获得更多的客户资源，对接更大规模的货运需求，进而公司得以通过航线布局与优化提升市场占有率。

行业新进入企业与小型企业受限于运力有限，且增长缓慢，缺乏迅速创造规模效益的基本条件，从而形成一定的规模效益壁垒。

(5) 人才壁垒

液货危险品水上运输具有危险性高且专业性强的特点，其安全管理标准显著高于普通货物运输业务，并对实施运输操作的一线船员的操作专业度、安全管理、应急应对能力等提出更高要求。我国液货危险品行业起步较晚，市场上经验丰富的专业船员较为稀缺。

面临宏观经济波动以及客户需求的快速变化，企业战略规划与经营计划制定对于液货危险品承运商实现可持续发展以及市场份额提升具有重要意义，而具备战略思维与全球视野，深度掌握安全管理、运营管理、行业发展态势、航线开拓与规划的运营管理人才相对紧缺。与此同时，伴随着我国航运信息化发展稳步推进，对既了解本行业相关知识，又掌握物联网、大数据、5G 等高新技术的复合型专业人才提出了一定的需求。

行业新进入企业通常受限于安全管理体系建设不够完善、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，难以吸引市场上本就较为稀缺的高素质管理人才以及船员团队。因此，本行业存在一定的人才壁垒。

2、行业竞争格局及市场化程度

我国液货危险品水上运输行业正处于快速成长期，但受我国对本行业实行严格的准入限制与运力管控的影响，业内企业数量较少，且在当前市场运力供需相对均衡状态下，市场表现出健康、有序的良性竞争态势。

目前，本行业形成了国企控股的大型企业、中小型民营企业并存的市场竞争格局。具体来看，中远海能、招商南油等大型国企控股企业，一般以油品（原油、成品油）运输为主、散装液体化学品运输为辅，内外贸兼营且外贸业务比重较高，具有运力规模较大、航线布局广泛、承运货物种类较多等综合性竞争优势；以公司、君正船务、上海鼎衡、盛航股份、海昌华等为代表的中型民营企业专注领域不同，各家企业在主要运输品类、区域、航线等方面具有差异化竞争，具体情况如下表：

企业简称	企业性质	运输货品	业务布局
招商南油	国企控股	化学品、油品，以油品为主	内外贸兼营
中远海能	国企控股		内外贸兼营，侧重外贸
海昌华	民营		专注国内
君正船务	民营	化学品、油品，以化学品为主	内外贸兼营
上海鼎衡	民营		内外贸兼营
盛航股份	民营		专注国内
兴通股份	民营		专注国内

受我国对本行业实行严格的准入限制与运力管控的影响，业内规模企业数量较少，目前运营散装液体化学品船的船东公司不超过百家，市场竞争情况相对比较透明。公司系国内沿海散装液体化学品水上运输行业的龙头企业，上述企业中，招商南油、中远海能、君正船务、上海鼎衡、盛航股份在国内沿海散装液体化学品船运力规模较大，服务大型客户能力较强，与公司的竞争关系较为明显。

此外，业内小型企业数量相对较多，基本活跃于国内市场，但总体运力规模偏小，服务能力与市场竞争力有限，所提供的服务多对接下游小型石化企业或地方炼厂。

未来，伴随着石化行业新一轮供给侧改革渐次推进，其规模化、集中化趋势显现，小型船东公司由于存在资金实力受限、安全管理水平良莠不齐、运力规模有限等竞争劣势，难以获取下游大型客户的青睐，市场份额将逐渐缩小，本行业具备安全管理、品牌、运输服务等综合优势的大中型企业将逐步受益，市场份额不断扩张，推动行业集中度不断提升。

公司目前主要聚焦于国内沿海水上运输市场，未来随着国内石化行业的持续发展，PX 等对外依存度较高的化学品在充分满足内需后，公司有望凭借优异的安全管理水平和服务水平，借下游大型客户开拓国际市场之势走出国门，开拓国际化学品运输市场。

3、行业主要企业

目前，公司主要聚焦于散装液体化学品、成品油水上运输领域，该领域内国内外主要企业具体如下：

(1) 国际主要企业

①Stolt

思多而特集团，成立于 1959 年，总部位于挪威，在奥斯陆证券交易所上市（证券代码：SNI），在化学品和其他散装液体的运输领域处于全球领先地位。据 Stolt 发布的 2020 年年度报告，截至 2020 年末，Stolt 总资产合计 46.66 亿美元，Stolt 共拥有 152 艘散装液体化学品船舶，合计 300 万载重吨。2020 年，Stolt 实现营业收入 19.55 亿美元，净利润 0.25 亿美元。

②Odfjell

奥德费尔集团，成立于 1914 年，总部位于挪威，在奥斯陆证券交易所上市（证券代码：ODF），是化学品和其他特种散装液体海运和储存市场的全球领导者之一。据 Odfjell 发布的 2020 年年度报告，截至 2020 年末，Odfjell 共拥有 89 艘散装液体化学品船舶，合计 320 万载重吨。2020 年，奥德费尔集团实现营业收入 9.39 亿美元，净利润 0.28 亿美元。

③MOL Chemical Tankers

MOL Chemical Tankers 成立于 1972 年，位于新加坡，是一家专业从事散装液体化学品、植物油和动物脂肪运输服务的船舶运营商，隶属于日本商船三井株式会社（Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.，在东京证券交易所上市，证券代码：9104）。据 2019 年 Shipmentfocus 发布的报告，MOL Chemical Tankers 共拥有 83 艘散装液体化学品船舶，合计 203 万载重吨。

(2) 国内主要企业

①上海君正船务有限公司

君正船务成立于 1994 年，注册资本为 177,900 万元，君正物流的全资子公司，君正物流系内蒙古君正能源化工集团股份有限公司（君正集团 601216）的全资子公司。君正船务主要从事国内水路运输、国内船舶管理业务、国际船舶运输、国际海运辅助等业务。

②南京扬洋化工运贸有限公司

扬洋运贸成立于 1994 年，注册资本为 44,125.48 万元，系招商局南京油运股份有限公司（招商南油 601975）全资子公司，主要从事国际、国内化学品船舶运输业务。截至 2020 年 12 月 31 日，扬洋运贸总资产为 58,124.73 万元，2020 年实现净利润 4,775.86 万元。

③上海鼎衡航运科技有限公司

上海鼎衡成立于 2004 年，注册资本 11,959.16 万元，主要从事国内、国际水路运输。现经营和管理的化学品船共 25 艘，总运力达 19.10 万载重吨，其中从事内贸的化学品船共 10 艘，总运力为 3.33 万载重吨。

④南京盛航海运股份有限公司

盛航股份成立于 1994 年，注册资本为 12,026.67 万元，主要从事国内沿海、长江中下游化学品、成品油水上运输业务，业务范围主要覆盖渤海湾、长三角、珠三角、北部湾等国内主要的化工基地，截至 2020 年末，盛航股份总资产合计 10.13 亿元，营运船舶共 17 艘，总运力 10.61 万载重吨。2020 年，盛航股份实现营业收入 48,001.95 万元，净利润 11,181.84 万元。

⑤深圳市海昌华海运股份有限公司

海昌华成立于 1996 年，注册资本 11,500 万元，主要从事国内沿海及长江中下游、广东省内河成品油、化学品运输，及广东、福建、海南等口岸至香港、澳门航线的成品油运输。截至 2020 年 12 月 31 日，海昌华总资产合计 7.24 亿元，成品油船、化学品船共 20 艘，其中油船共 16 艘，总运力达 12.55 万载重吨。2020

年，海昌华实现营业收入 35,927.02 万元，净利润 9,885.33 万元。

（四）行业利润水平变动趋势及原因

本行业市场需求与下游石化行业的景气程度及国民经济发展情况紧密关联，因此行业利润水平受下游石化行业的景气程度影响较大。

收入端，业内企业的主要收入来源为运输费用，影响运费的关键因素为本行业运力供给竞争程度和下游运输需求变化情况。一方面，得益于近年来国内运力调控措施的稳定实施，船舶实际投放运力得到有效控制，市场处于良性竞争发展态势；另一方面，随着诸多大型炼化一体化相继投产，石化行业迎来新一轮产能释放期，市场运输需求上升之势明显，叠加运力供给的管控，运价相对稳定，进而对行业利润水平产生持续的积极影响。

成本端，燃油成本、人工成本是本行业企业主要的经营成本。燃油方面，受地缘政治、贸易战等因素影响，燃油价格波动较大，但行业企业与客户的 COA 合同一般签订有相关燃油条款，当燃油价格超过或低于限定的价格区间时，运费相应提升或减少，可较大程度上减少燃油价格变动对经营成本产生的影响；人工成本方面，伴随着我国人口红利逐渐消失，人工成本有所提高。

综上，目前我国液货危险品水上运输行业利润水平较为稳定。

（五）影响行业发展的有利和不利因素

1、影响行业发展的有利因素

（1）国家产业政策支持

液货危险品是我国化工产业、工业、制造业等行业发展的重要基础原料，涉及居民日常生活的方方面面，积极发展液货危险品水上运输行业对我国国民经济发展、生活质量提升具有重要意义。近年来，我国政府有关部门始终对本行业保持高度重视，相继出台诸如《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》《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》《关于印发船舶大气污染物排放控制区实施方案的通知》等一系列政策，从加强建设交通强国、运输安全与环保等方面给予本行业

强有力的引导支持，为本行业提供了良好的政策支持与政策环境，是行业恰逢的重要机遇。

(2) 石化行业迎来新一轮产能扩张，行业充分受益

伴随着下游大型炼厂逐步投产，散装液体化学品、成品油等液货危险品产能在“十四五”期间将加速增长，直接带动本行业市场需求上涨，叠加我国运力管控仍较为严格，据交通运输部数据显示，2018年至2020年，我国沿海省际散装液体化学品船运力规模同比增速分别为6.33%、-0.58%、8.42%，因此短期内市场总运力预计难以出现大幅扩张，促使船舶运价有望实现增长，进而对业内企业的经营效益与利润水平的提升产生积极效应。

基于石化行业正经历着优质产能扩张、落后产能出清的关键发展阶段，石化行业规模化、集中化趋势明显，进而促使本行业资金实力不足、运力规模有限、安全管理水平较低等的小型船东公司，由于难以获取下游大型客户的青睐，市场份额逐渐缩小，推动行业洗牌加速，市场集中度随之提升，有利于行业朝着更加优质、健康的方向发展。

综上，依托于石化行业迎来新一轮产能扩张，本行业发展将充分受益，业内大中型企业迎来重要发展机遇。

(3) 先进技术融合，促使行业创新性发展

伴随着物联网、大数据、5G等先进技术日趋成熟，依托于其在智能航运领域的深度应用，将显著提升行业在运输安全监管、船舶、港口等方面的信息化程度，通过搭建港航产业链的一站式综合服务平台，打通船舶与岸上数据实时共享屏障，满足船东、货主、政府主管部门、港口单位及辖区各港航企业等相关主体对船舶和运输货物的实时状态、精准定位、航次等信息实时掌握的需求，实现货物在装/卸、海上运输、保管全过程可视可控，大幅增强行业企业的运输服务能力与运营效率，以及安全管理能力，最终提高行业整体的盈利能力，助力行业企业不断做大做强。

2、影响行业发展的不利因素

(1) 专业人才稀缺

液货危险品运输具有危险性高且专业性强的特点,但相对于我国市场需求而言,目前行业经常面临船员培育和积累不足,资深船员匮乏仍然是行业发展的重要瓶颈之一。同时,企业向化工供应链一体化服务发展需要具备综合能力的专业人才的指导和推动,而行业内对专业供应链管理人才的培养相对缺乏。

(2) 液货危险品码头资源有限

目前,我国各大港口的液货危险品专用泊位数量不断增长,但仍较难满足日益增长的液货危险品运输船舶的靠泊需求,船舶往往需要原地抛锚、排队靠港装卸货,在一定程度上影响了船舶的运输效率与企业的营运效率。另外,码头信息网络建设滞后,码头方与船东公司之间的信息不对称问题也降低了靠泊效率,进而影响企业经营效益。

(3) 船舶造价高且呈上升趋势

化学品船是一种设计建造难度大的高技术、高附加值船型。由于化工品多为有毒、易燃、腐蚀性强、种类繁多而且性质各异,设计该类船舶既要满足船舶结构安全建造要求,又要防止化学品泄漏污染要求,因此货仓分割多、技术复杂、难度较大,相较于普通船舶建造成本更高。

随着石化企业不断向多产高附加值的化学品发展,具备特殊性能的双相不锈钢船舶成为发展趋势,而双相不锈钢船舶对钢材和船舶构造的特殊需求,船舶造价成本更高,船舶升级趋势将增加船舶建造成本。另外,随着全球环境法规的加强,对环保船舶的需求不断增加,新船订单将受到环境法规的推动,将更加强调船舶的绿色、环保、功能和效率,进而推高船舶建造成本。

(六) 行业的技术特点

散装液体化学品、成品油的沿海省际水上运输领域主要技术水平及特点如下:

1、安全管理体系较为完善

液货危险品航运企业均需按照国家有关规定要求建立安全管理体系,且应取得海事部门签发的、覆盖其经营船舶种类的液货危险品安全管理体系符合证明

(DOC 证书)。另外,为满足大型客户的严格筛选标准,液货危险品承运商需要通过一系列国际安全认证。国内化工品船参与的国际安全运输评价标准主要有化学品配送协会(CDI)的 CDI 检查、石油公司国际海事论坛(OCIMF)的 SIRE 检查等,此外还有针对化工品运输企业自身管理体系进行的质量管理体系评审(MR)和 OCIMF 的液货船管理及自我评估(TMSA)等。

(1) CDI 检查

目前 CDI 检查分为 CDI-海洋准则、CDI-码头和国际海运包装货物审核体系。其中 CDI-海洋准则是化工业为提高散装液体货物航运的质量和而制定的,其对全球的化学以及液化石油气槽罐运输船队出具年度监测报告,目前已有约 660 家船东和 3,700 多艘船加入了该体系。船舶检查报告的目的在于对已经进行检查的船舶给予一个精准的评估。评估包括船舶、货物装卸、人员以及关键的安全和环境保护等方面。

(2) SIRE 检查

石油公司检查的目的是避免人员受伤害、财产损失以及防止海洋污染,是全球主要石油公司(如石油公司国际海事论坛-OCIMF 成员)对第三方液货船(油船、化学品、液化气以及穿梭液货船)进行现场核查,即 OCIMF 成员对其租船、或将运载公司的货物、或将停靠在公司的码头、或运载与公司利益有关货物的船舶进行核查。OCIMF 也制定了《船舶检查报告》(SIRE)程序,使 OCIMF 成员能向 OCIMF 递交他们的船舶检查报告,以便向 OCIMF 成员及有资质的非 OCIMF 成员颁布。由于 SIRE 可以提供标准化的检验格式和可观的、可共享的检查报告,现已运用于世界各地的船舶,成为广受认可的提升船舶安全标准的重要工具。

(3) TMSA 评估

OCIMF 从自身安全角度和自我保护的角度,推出了 TMSA,对液货船管理公司的水平和管理现状进行评估。其目的是用于衡量各液货船公司评估自身管理体系等级的导则,各液货船公司通过推行 TMSA 来持续改进自身的管理体系,全面提高自身的安全、环境管理等方面的水平。由于 TMSA 对液货船船东的经

营/管理水平影响很大，通过推进 TMSA 可以提高和规范公司的管理标准。此外，国际大石油公司联合制定了一套严格的船舶安全、质量、健康和环保管理标准指南，液货船公司以及船舶只有通过评审，大石油公司才考虑租用其公司名下的船舶，因此使得 TMSA 在推出后迅速得到越来越多的液货船船东、经营人以及船舶管理公司的支持。

2、环保要求严苛

散装液体化学品、成品油等液货危险品的水上运输过程主要产生包括含油污水、生活污水、含有毒液体物质的污水、废气排放等污染物，为践行绿色环保航运要求，行业企业需具备相应较高的环保处理能力，并需严格遵守包括《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》《中华人民共和国海洋环境保护法》《中华人民共和国大气污染防治法》《防治船舶污染海洋环境管理条例》等在内的相关法规的污染处理措施规定。

与此同时，近年来为推动社会经济的长期可持续发展，国家对相关环保要求日益提高，对行业企业的环保处理措施提出了更高的要求。国家制定的关于船舶运营适用法律法规详见本节“二、发行人所处行业基本情况”之“（一）行业监管体制、行业主要法律法规及政策”之“2、行业主要法律法规”。为保障我国海洋环境安全，促进绿色航运发展与船舶节能减排，国家对本行业的环保要求日益严苛。

3、船舶调度能力显著影响运营效率

船舶调度是航运企业经营管理的主要工作，主要内容是安排和监督航次的执行。航运企业一般有多个业务板块，各部门协同，共同保障船舶运输任务的完成，保证企业的正常运转。船舶调度是关系到船队运输经济效益，整体结构优化，进而影响企业竞争力和生存发展能力的重要生产经营环节。合理的船舶调度方案能够降低运营成本，最大化利用客户资源，提高重载率，助力企业实现降本增效。每个航次的顺利执行，将货物保质、保量、准时地运到目的地，是增强航运企业竞争力的关键。

4、信息化技术与产业深度融合

信息化时代，信息技术的发展应用为行业企业推动发展安全绿色、高效航运创造了有利条件。通过结合物联网、大数据、5G 等先进技术手段在航运领域的应用，感知和获取船舶自身、海洋环境、货品、港口等方面的信息和数据，打破信息孤岛，促进船-岸-人之间信息的高效流通和融合，达到安全可靠、节能环保、高效运营的目标，并推动货品运输过程中全生命周期的可视可控，实现实时监管，提高运营管理效率。

（七）行业的周期性、区域性或季节性特征

1、周期性

本行业主要为石化企业，以及相关产品的贸易商等提供水上运输服务，行业的周期性与下游化工产品的市场供需情况紧密关联，而化工产业景气度与国家宏观经济发展情况关联度较高。因此，本行业受宏观经济发展的影响，存在周期性波动特征。

2、区域性

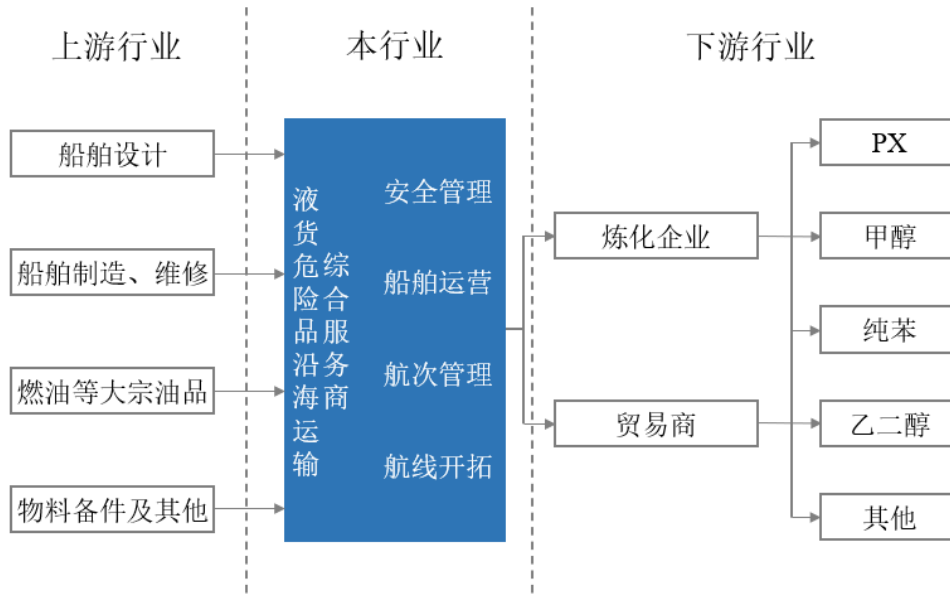
本行业属于重资产行业，岸线、码头石化产业基地及等配套资源的地域特性决定了本行业企业主要分布于我国沿海地区。同时，受华北、华东、华南等三大区域间供需差异的影响，目前业内企业主要分布于环渤海地区、长三角、珠三角、东南沿海等港口吞吐量大、码头条件好的沿海地区。

3、季节性

本行业与下游石化行业紧密相关，石化产业是我国国民经济的支柱性产业之一，具有产业链长，散装液体化学品、成品油等产品类型众多等特点，季节性特征不明显，因此本行业也不具有明显的季节性特征。

（八）所处行业与上、下游行业之间的关联性

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输业务。公司所属行业上游主要为船舶设计、制造厂商，燃油等大宗油品供应商，物料备件及其他物资供应商，行业下游为石化行业，主要服务于下游各大炼化企业、贸易商的液货危险品运输。产业链情况如下图所示：



1、与上游行业的关联性

行业上游企业主要为船舶设计、建造厂商，燃油等大宗油品供应商，物料备件及其他物资供应商。其中，船舶设计、建造商为业内企业提供运输服务所需的船舶设计、建造以及船舶维修服务；大宗油品尤其是船舶行驶所用燃油的价格波动对行业经营成本变动具有直接影响，市场上燃油价格与国际原油价格直接挂钩，价格透明；其他船舶物资主要包括备件、船员日常生活物资，上述产品及服务市场价格较为公允。未来随着液货危险品水上运输业相关产业链持续完善，高端、大型船舶制造技术的突破创新，将促进本行业营运效率、经营效益持续提升。

2、与下游行业的关联性

本行业下游为石油化工产业，主要服务于下游炼化企业生产的液货危险品的沿海运输，因此本行业的景气度与化工产业景气度息息相关。与下游行业的相关性表征及下游行业未来的发展情况详见本节“二、发行人所处行业基本情况”之“（二）行业发展情况”。

（九）产品进口国的有关进口政策、贸易摩擦对产品进口的影响、以及进口国同类产品的竞争格局等情况

截至本招股意向书签署日，公司不存在境外经营之情形。

（十）新冠疫情对公司生产经营和财务状况的影响

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输业务。2020年初，全球范围内陆续爆发了新冠疫情，各地政府相继出台并严格执行了关于延迟复工等疫情防控措施，对公司生产经营以及下游市场产生了一定影响。

燃油系公司主要原材料，受疫情影响，全球燃油消费需求明显降低，燃油价格下降，公司经营成本有所降低。公司下游客户主要为石油化工企业，受疫情影响，液货危险品运输需求增速有所放缓。

新冠疫情爆发以来，公司积极配合地方政府防疫要求，严格控制船员上下船并按照主管部门要求进行登记备案，减小船员接触人群面积，有效避免了船员感染新型冠状病毒，船舶运营受新冠疫情影响较小。同时，受益于新增船舶在2019年末投入运营，公司2020年一季度业绩同比保持增长。

随着防疫工作稳步推进，我国的疫情防控开始进入常态化防控阶段，各行业复苏势头良好，整体经济明显恢复。公司不存在境外经营，公司客户均已复工并达到正常生产水平，目前公司生产经营状况良好，新冠疫情对公司持续经营能力及发行条件不存在重大不利影响。

三、发行人在行业中的竞争地位

（一）发行人的市场地位

1、发行人运力及市场占有率情况

公司主要从事国内沿海省际散装液体化学品、成品油的水上运输业务。截至2021年12月31日，公司拥有散装液体化学品船、成品油船共计15艘，总运力达18.73万载重吨，其中散装液体化学品运输船舶12艘，运力达12.85万载重吨。截至2021年6月30日，公司散装液体化学品运力规模占国内沿海化学品船舶市场总运力的10.19%，占据主要份额。

公司作为国内主要的散装液体化学品船东之一，凭借安全管理、综合服务、高效运营等综合竞争优势，在细分市场建立了良好的口碑，拥有稳定优质的客户资源，市场份额和客户积累已达到相对稳定的程度。报告期内，公司沿海省际散

装液体化学品自运量为 233.11 万吨、317.53 万吨、392.93 万吨；2019 年、2020 年，公司化学品货运量占当期国内整体沿海省际散装液体化学品运输总量的比例分别为 7.28%、9.62%。报告期内，公司沿海省际成品油自运量为 51.38 万吨、65.10 万吨、158.48 万吨；2019 年、2020 年，公司成品油货运量占当期国内整体沿海省际成品油运输总量的比例分别为 0.71%、0.83%。

2、发行人市场影响力

公司所处行业受国家严格监管，运输资质与新增运力需经交通运输部严格审批，每年交通运输部组织的新增运力评审结果是评价企业竞争力的重要指标。其评审需对申请主体的有关资质符合度、安全绿色发展情况、守法诚信及服务情况、生产经营业绩情况等各个项目进行全面审核，对行业企业的经营规模、管理水平、安全记录、诚信经营等各项情况提出了较高要求。自交通运输部采取运力宏观调控政策以来，从 2012 年至今，公司累计获得化学品船新增运力达 9.55 万载重吨，占同期市场新增运力的 22.32%，位列行业首位，并在 2019、2020 年、2021 年的 4 次新增运力评审中位列第一。

评审届次	评审结果公布时间	参评项目	排名
2019 年沿海省际散装液体危险货物船舶新增运力综合评审	2019 年 11 月	化学品船	第一
2019 年第二次新增沿海省际散装液体危险货物船舶（大型化学品船）综合评审	2020 年 06 月	化学品船	第一
2020 年沿海省际散装液体危险货物船舶新增运力综合评审	2020 年 10 月	化学品船	第一
		成品油船	第一
2021 年沿海省际散装液体危险货物船舶新增运力综合评审	2021 年 12 月	化学品船	第一
		液化石油气船（非乙烯）	第一
		原油船	第一

资料来源：交通运输部

同时，经多年在沿海省际液货危险品水上运输领域的深耕，公司在安全管理水平等方面具有突出优势，于 2018 年被交通运输部海事局评为“安全诚信公司”，现有 6 艘船舶被评为“安全诚信船舶”，9 名船长被评为“安全诚信船长”，其中“安全诚信公司”和“安全诚信船舶”作为航运公司和中国籍船舶安全类的重要荣誉，是展现公司综合实力的一项重要指标。

（二）发行人的主要竞争对手

公司主要竞争对手详见本节“二、发行人所处行业基本情况”之“（三）市场竞争状况”之“3、行业主要企业”。

（三）发行人的竞争优势

1、安全管理优势

基于散装液体化学品的易燃易爆、易挥发、毒害性等特性，散装液体化学品航运事故会引发人员伤亡、经济损失、环境污染等一系列社会问题，安全航运一直是船东公司坚守的生命线。同时，大型石化企业客户高度重视承运商安全航行记录，安全管理水平愈发成为企业的核心竞争力。

（1）企业文化助推安全发展

公司坚守“以更安全、更高效和更可信赖的服务，最大化回报我们的客户、投资者、员工和社会”的企业使命，始终以“安全航运”为基本出发点，将安全文化作为公司发展的重要竞争力，在多年的发展中逐步形成了实用性强的安全文化。公司自上而下高度重视安全文化建设，强调“抓严、抓实、抓细”安全航运工作，确保了公司长期维持良好的安全航行记录。

航运安全关系到人身安全、财产安全、环境安全，坚持以“安全第一，保持健康，保护环境，保证质量，预防为主，持续改进”为指导方针，重视员工安全观念的培养，一方面，通过建立“船员之家”船岸交流平台，进行安全文化宣导，推广分享与互助的安全文化建设；另一方面，公司自有船员比例达100%，凭借高比例的自有船员，公司定期组织安全知识和安全法规的学习，使公司的安全管理理念得以贯彻落实，安全管理政策和方针得以有效实施。

公司制定了《安全管理手册》《程序手册》《船舶操作和管理须知手册》等一系列安全管理制度文件，积极健全覆盖全方位、全员的安全质量责任制，持续提升精细化安全管理水平，并通过积极、频繁的员工专业培训与交流，提高员工安全意识与技能，持续提升公司整体员工的安全管理意识、专业技能、操作能力以及应急处置能力，确保公司经营风险的防控与可持续发展。

基于在安全管理能力方面所具有的突出优势，公司于 2018 年被交通运输部海事局评为“安全诚信公司”，并连续 3 年获得签注，是为数不多获此殊荣的散装液体化学品航运企业，现有 6 艘船舶被评为“安全诚信船舶”，9 名船长被评为“安全诚信船长”。

(2) 高标准、规范化的安全管理体系

公司始终高度重视安全管理工作，为客户提供安全、环保、优质的运输服务。公司自 2002 年开始运行安全管理体系（SMS），并持续推进完善安全管理体系建设，于 2003 年取得了由福建海事局评定的 DOC 证书及船舶 SMC 证书，并于 2015 年相继通过了 ISO9001 质量管理体系、ISO14001 环境管理体系、OHSAS18001 职业健康安全管理体系，并结合了安全管理体系形成了安全质量管理体系（SQMS），有效推动了公司安全质量管理体系的标准化、规范化发展。

公司立足于国际化、专业化的管理要求，全方位提高安全、环境管理等方面的水平，引入业内评估并改进安全管理系统的工具—TMSA（液货船管理与自评估），其作为国际海运论坛（OCIMF）设立的评价船舶管理公司管理水平的评价系统，在国际运输市场具有较高的知名度和认可度，有助于提高和规范公司在安全管理、环保管理、应急准备和应变计划、可靠性和维修保养计划等方面的管理体系。公司根据 TMSA 关键指标及最佳做法指南对安全管理体系进行改版升级，截止目前，公司 TMSA 自评已达到第二阶段。

此外，公司船舶相继通过 BP、SHELL、中国石化、中国石油、中国海油等国内外大石油公司以及 CDI 的检查认证。高标准、规范化的安全管理体系成为公司为大型石化企业提供安全、环保、优质运输服务的重要保障，有力推动了公司业务规模的拓展。

2、优质的航运综合服务

公司坚持以客户为中心，为客户创造价值，贴近客户服务，充分挖掘、快速响应、切实解决客户需求，提供了高效优质的航运综合服务，极大增强了客户粘性，为化工供应链物流高效畅通提供了坚实保障。

(1) 运力保障能力强，为客户提供长期稳定的运输服务

船舶运力是船东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，拥有与公司经营管理能力、下游产业运输需求相匹配的运力规模，在散装液体化学品水上运输领域运力规模居于行业前列。截至 2021 年 12 月 31 日，公司拥有自有船舶共 15 艘，总运力规模达 18.73 万载重吨，其中散装液体化学品运输船舶 12 艘，运力达到 12.85 万载重吨。公司目前运力规模位于市场前列，运力保障能力强，能够满足大型石化企业客户长期稳定的货运需求，2020 年，公司散装液体化学品自运量共 317.53 万吨，占国内沿海省际散装液体化学品运输总量的 9.62%，具有较高的市场占有率。

自 2012 年交通运输部采取运力宏观调控政策至今，公司累计获得化学品船新增运力 9.55 万载重吨，占同期市场新增运力的 22.32%，位列行业首位。自 2019 年以来，交通运输部共开展了 4 次化学品船新增运力综合评审，公司均以第一名的成绩获得新增运力。公司是国内沿海散装液体化学品航运市场的龙头企业，未来获得新增运力的确定性较高，稳定的运力增长有助于增强公司的品牌效应，充分发挥规模效应，提升公司的服务能力和运营效率，增强公司市场竞争力。

(2) 船队结构合理，满足客户差异化需求

基于下游化工企业具有产品种类繁多、运输需求量大、运输时限要求高等特点，不同货品种类、运输距离、航线对运输船舶存在差异化需求。截至 2021 年 12 月 31 日，公司拥有在营船舶 15 艘，其中散装液体化学品船舶 12 艘、油品船舶 3 艘，单艘船舶规模覆盖 3,800 载重吨到 50,000 载重吨，航线可辐射渤海湾、长三角、珠三角、北部湾等国内主要化工产业基地，且货舱采用不锈钢内舱与环氧涂层相结合的方式，可有效满足 PX、甲醇、乙二醇等基础化工类产品，苯酮类、丙烯腈、TDI、己烯类等精细化工产品以及航空煤油、汽柴油、石脑油等油品的运输需求，提升公司运营效率及盈利能力。

公司船队结构具有大型化、高端化、成新率高的特点：

在大型化方面，目前公司船队中最大化学品船运力达到 44,997.4 载重吨，最大成品油船运力达到 49,962 载重吨，5,000 载重吨级以上船舶占比为 64.29%。船舶大型化可有效迎合下游石化产业基地逐步建成投产产生的大量货运需求，并促

使运输成本的降低。截至 2021 年 6 月 30 日，公司化学品船舶运力结构与国内沿海市场在营运船舶运力结构对比情况如下：

载重吨	国内沿海市场		兴通股份	
	数量（艘）	占比	数量（艘）	占比
小于 2,000	44	16.00%	0	0.00%
2,000-2,999	44	16.00%	0	0.00%
3,000-4,999	106	38.55%	3	25.00%
5,000-8,999	63	22.91%	4	33.33%
9,000-19,999	15	5.45%	4	33.33%
大于 20,000	3	1.09%	1	8.33%
合计	275	100.00%	12	100.00%

数据来源：油化 52Hz

在高端化方面，公司为进一步提高船舶的适货性，新造船舶采用双相不锈钢货舱，其中 2019 年投入运营的“兴通 6”、“兴通 56”是国内沿海运输中为数不多的单舱单泵双相不锈钢高端化学品船，公司现有不锈钢船型占比达 43.75%，可有效满足精细化工产品高端客户的运输需求。

在成新率高方面，公司船舶成新率较高，船况优良，保证了公司航线运力以及中高端客户的运输需求，截至 2021 年 6 月 30 日，公司在营化学品运输船舶 12 艘，平均船龄为 8.52 年，相较于我国沿海省际运输化学品船（含化学品、油品两用船）平均船龄 10.90 年（截至 2021 年 6 月 30 日）处于较低水平。

（3）保质保量及船期准时技术管理

公司凭借多年来安全环保的作业规程、较低的货损率以及高效精准的船期管理，有效满足客户对运输货品“保质、保量及船期准时”的要求，为赢取客户信赖和保持业绩持续增长奠定坚实基础。

在保障货品质量方面，公司高度重视货物防污染工作，通过高标准的洗舱、备舱指南，严格的装/卸货操作规程、货品海上运输和保管程序及高效的巡查机制有效保障运输货品的质量安全。

在保障货品数量方面，基于散装液体化学品所具有的易挥发、易渗透等特性，公司通过对船舶设备的精细化管理，对管道、舱口等关键设施的密封性维护以及

信息化系统的加持，有效保障船舶性能，使得公司的货损率处于较低水平，报告期内，公司船舶平均货损率分别为 0.47‰、0.28‰、0.24‰，呈持续下降趋势，显著低于一般合同条款中规定的 2‰-3‰的合理损耗。货损率即货物损失数量占运单数量的比例，按照公司货运量（含化学品、成品油）测算，报告期内，公司为客户减少货物损失分别为 4,352.68 吨、6,581.21 吨、9,704.85 吨。公司通过不断提升技术水平，实现了在满足客户需求的同时为客户创造更多价值。

在船期管理方面，公司拥有一支专业能力强的调度操作团队，凭借科学的船舶调度与组织能力、精准的船舶靠港数据分析与疏港能力、高效的客户沟通能力以及完善的部门协同反馈机制，有效确保公司船舶运营可满足客户的船期要求。

3、客户资源及品牌优势

公司深耕国内沿海液货危险品运输市场多年，并凭借高标准的安全质量管理体系、坚实的运力保障、专业高效的运输服务等一系列竞争优势，与中国石化、福建联合石化、浙江石化、中国海油、中海壳牌、恒力石化、中国航油等大型石化企业建立了长期稳定的战略合作关系，客户资源优势明显。公司的航运服务已经成为了客户日常生产中不可缺少的供应链环节，因此，公司的客户具有极强的黏性，这为公司业务的持续发展打下了良好的基础。

上述主要客户在石化行业内处于领先地位，产品运输需求量大，航次计划较为稳定。部分大型石化企业经过严格的挑选和认证，仅选择少数具备专业资质与服务能力的运输服务供应商长期合作，稳定的合作关系有利于提升货物运输服务安全与质量水平。公司与上述客户建立了长期稳定的战略合作关系，运输服务能力获得了客户的广泛认可，获得了中国石化华南分公司“优秀物流服务商”、福建联合石化“优秀供应商”、中国海油“安全诚信最佳服务商”等众多荣誉称号，与客户的合作关系日渐加深，为公司经营业绩的稳定以及未来业务的持续增长奠定了坚实的基础。

同时，大型石化企业对运输服务商制定了严格的评估与管理制度，合格的运输服务商需要持续提升服务质量和管理水平以满足国际化标准，在此过程中运输服务商将进一步提升安全管理与质量控制水平，不断增强核心竞争力，形成竞争壁垒。因此，优质的客户资源是公司竞争优势的集中体现。

公司部分主要客户情况如下：

客户 LOGO	客户名称	公司概况
	中国石油化工集团有限公司	成立于 1983 年，是国内最大的成品油和石化产品供应商、第二大油气生产商，是世界第一大炼油公司、第三大化工公司，在 2019 年《财富》全球 500 强企业中排名第 2 位
	浙江石油化工有限公司	成立于 2015 年，其投资建设的 4,000 万吨/年炼化一体化项目总投资 1,730 亿元，可生产国 VI 汽柴油、航空煤油、PX、高端聚烯烃、聚碳酸酯等 20 多种石化产品
	福建联合石油化工有限公司	成立于 2007 年，位于福建省泉州湄洲湾石化基地，炼油能力达到 1,400 万吨/年，可生产 PX、纯苯、乙二醇
	中国海洋石油集团有限公司	成立于 1982 年，是国内最大的海上油气生产商。2019 年在《财富》全球 500 强企业中排名第 63 位，公司业务涵盖油气勘探开发、专业技术服务、炼化与销售等板块
	中海壳牌石油化工有限公司	成立于 2000 年，为国内投资额最大的中外合资石化企业之一。位于广东省惠州市大亚湾石化基地，现有两期项目，乙烯总产能达 220 万吨/年
	恒力石化股份有限公司	系恒力集团子公司，主营业务已涵盖石油炼化、石化、芳烃、PTA、民用涤纶长丝、工业用涤纶长丝、工程塑料、聚酯薄膜和热电等产业领域，其在大连长兴岛建成的 PTA 生产基地年产能将达到 1,160 万吨，是当前全球产能最大的 PTA 生产基地之一
	中国航空油料集团有限公司	中国航空油料集团有限公司是以原中国航空油料总公司为基础组建的国有大型航空运输服务保障企业，是国内的集航空油品采购、运输、储存、检测、销售、加注为一体的航油供应商
	中国中化集团有限公司	中国中化集团有限公司成立于 1950 年，中化集团的炼油化工基地坐落于福建省湄洲湾石化产业基地的泉惠石化工业园区，拥有 1,500 万吨/年原油加工能力、100 万吨/年乙烯及 80 万吨/年对二甲苯产能
	福建石油化工有限公司	成立于 1998 年，为福建省石化产业龙头企业，拥有 1,400 万吨/年原油加工能力、110 万吨/年乙烯裂解装置、80 万吨/年 PX 装置及其他配套下游产品装置
	逸盛大石化有限公司	成立于 2006 年，位于辽宁省大连市，主要产品为精对苯二甲酸 (PTA)，荣获得辽宁省诚信示范企业、“十二五”全国石油和化工行业节能先进单位、辽宁省名牌产品、辽宁省企业创新奖等多个奖项

4、业务多元化优势

在 2021 年沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场运力调控综合评审中，公司分别以市场排名第一的成绩获得化学品船、液化石油气船（非乙烯）、原油船新增运力，其中，获得化学品船新增运力 10,700 载重吨，原油船新增运力 65,000 载重吨，液化石油气船（非乙烯）新增运力 4,350 立方米。通过本次新增运力综合评审，公司进入原油运输与液化石油气运输领域，相关船舶预计在 2022 年将会投入使用，公司业务结构更加丰富。

公司客户以大型石油化工企业为主，主要客户均具备炼化一体化能力，液货危险品水上运输是客户物流供应链的主要组成部分。开拓原油运输与液化石油气运输业务后，公司将为主要客户提供多元化服务，提升整体物流供应链服务能力，增强公司的市场竞争力以及深化与客户的合作关系。

5、人才团队及决策优势

公司注重人才队伍的建设，持续吸收、培养、引进优秀的行业人才，组建了一支经验丰富、稳定高效的管理经营团队，以保证公司分析决策具有行业前瞻性并顺应市场需求。同时公司船员队伍保持稳定，为公司业务持续稳定发展奠定坚实基础。

（1）专业、高效的管理团队

公司拥有具备全球视野及战略思维的卓越管理团队。以公司副董事长、总经理陈其龙领军的公司管理层团队拥有丰富的行业经验和实践能力，对于液货危险品航运市场的特点理解深入。视野广阔、经验丰富的管理团队能够带领公司在快速变化的行业环境中准确判断发展方向，不断挖掘新的市场机会，制定具有前瞻性的整体公司发展战略与规划。在公司管理层的带领下，公司有能力强理解市场及行业发展趋势、政策变化动向及其对客户需求的影响，迅速调整经营模式、提高决策速度和灵活性以快速响应客户需求，带动公司整体业绩快速发展。

（2）稳定、技术熟练的船员队伍

公司着力于建设企业安全管理文化和营造船岸和谐氛围，坚持以人为本，重视员工个人价值的提升，目前拥有一支专业能力过硬、认同感和归属感强的船员队伍。公司注重人文关怀，长期关注船员身心健康并构建了合理的船员薪酬架构

和完善的绩效考核体系，船员对于公司的认同感和归属感较强。船员个人素质与能力是影响液货危险品运输服务安全与质量的直接因素，稳定的船员队伍提升了公司安全管理能力以及服务质量水平，并有效控制了公司船员培训成本。

(3) 市场分析决策能力领先

公司始终从客户需求出发，不断紧跟行业趋势，力争在市场转型中走在行业前列。公司设立增效创绩研究室，实施航运环境预测，建立数据指标研究评估体系，对行业发展趋势进行深入挖掘，为公司管理层的决策分析提供更为科学准确的信息。

报告期内，公司凭借对市场敏锐的洞察能力和对行业发展趋势的精准判断，提前进行战略部署，市场地位显著提升，例如公司积极筛选船舶资产标的，提前布局大型船舶，在取得运力指标后的较短时间内便完成“兴通 719”、“兴通 789”与“兴通 799”的所有权交割并投入运营，市场份额快速提升，与重要客户的合作关系愈发紧密，相较于同期获得新增运力的竞争对手表现出较强的市场反应能力，展现出行业领先的市场分析决策能力。

6、航线布局优势

公司多年来在散装液体化学品、成品油水上运输领域深耕，逐步构建了完善、强大的运输网络格局，全方位满足客户需求。公司的航线网络以环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海等国内主要沿海港口群体以及长江下游、珠江流域主要港口群体为节点，辐射华东、长三角、渤海湾、珠三角等国内主要化工产业基地，可通达全国沿海及长江、珠江等流域的主要水系，在为更多客户提供安全、环保、优质的运输服务的同时，可根据业务的饱和程度灵活地进行船舶运力安排及协调，优化运输网络和保持较低的空载率，为客户提供高效的服务，并有利于提高公司的市场份额，降低运营成本。

另外，伴随着下游石化行业炼化一体化趋势进一步深化，化工园区上下游装置配套的进一步完善，为实现高效运输，及时满足市场需求，区域内短驳运输占据市场主导地位。相较于一般航线或长途航线，短驳航线业务提高了船舶周转效率，提升了公司船舶调度的灵活性。公司积极调整运营策略，顺应下游石化企业

货运需求变化，凭借丰富的客户资源优势，着力布局短驳运输市场，目前在浙江石化一期项目等重要业务区域取得领先地位，成功在短驳市场取得先发优势。

7、信息化管理优势

公司高度重视信息化技术对企业安全管理体系、客户服务等方面的积极作用，推动信息技术与航运产业的深度融合应用，于 2019 年成立数字化部，作为推进新一代信息化技术在液货危险品运输领域创新突破的技术平台，通过技术研发创新形成智能船舶解决方案，提高公司船舶安全信息监控水平，推动企业数字化、客户服务智能化，全面提升精细化管理水平。

在内部信息一体化方面，首先，公司统一内部船舶信息管理系统以及航运物流管理系统，进行数据整合形成统一的综合船舶管理数字化管理系统。公司自主研发“海运管家”信息化管理系统，实现了精准、高效、多样的数据传输及共享，依托互联网技术+终端硬件设施的配套实现从销售订单开始到航次结束全过程的信息自动化，包括船舶到港、装港作业、流量记录、商检、航行动态、卸港作业、洗舱等，实时向公司操作员同时推送物流关键节点信息、填报相关海事报表，减少航次运输过程的传统沟通频次以及海机务实时掌控船舶动态，提升整体服务与管理水平。其次，公司实现了业务财务的一体化，通过协同运作，有效管理应收、应付账款和费用预算，提高运营效率；最后，公司通过船舶传感器、软件平台数据传输的船舶数据管控平台，进一步提高船岸联动及数据转化，促进船-岸-人之间信息的高效流通和融合，提高运营管理效率。

在船舶信息安全监控方面，公司通过 CCTV 系统实现船舶的实时、高效可视化管理，借助现代通信设备实现对航次数据采集、统一终端存储及传输，有效获取船舶航行过程中货物状态、船舶耗油、装卸货等动态数据，并结合船舶管理系统、船舶自动识别系统（AIS）、电子海图以及 4G/5G 等将电子海图数据、气象数据、船舶管理数据等整合至船舶动态监控系统，推动货品运输过程中全生命周期的可视可控，实现船舶运行中的数字化、智能化安全管理。

（四）发行人的竞争劣势

公司是国内沿海散装液体化学品航运业的龙头企业，但目前国内散装液体化学品航运行业整体竞争力与国际市场尚有差距，与国际市场巨头相比，公司生产经营规模较小。

另外，公司作为民营企业，融资平台较为单一，外部融资渠道较少，主要依靠自身发展、银行融资和私募股权融资的方式筹集资金。基于沿海省际化学品、成品油水上运输行业的特性，船舶购置及改造、人员薪酬均需要大量资金，公司现有资金难以充分满足公司日益扩大的营运规模的需求，急需通过资本市场拓宽融资渠道。本次股票公开发行并上市后，公司资本规模和融资能力将得到改善，业务规模将进一步扩大，有利于提升公司的核心竞争力。

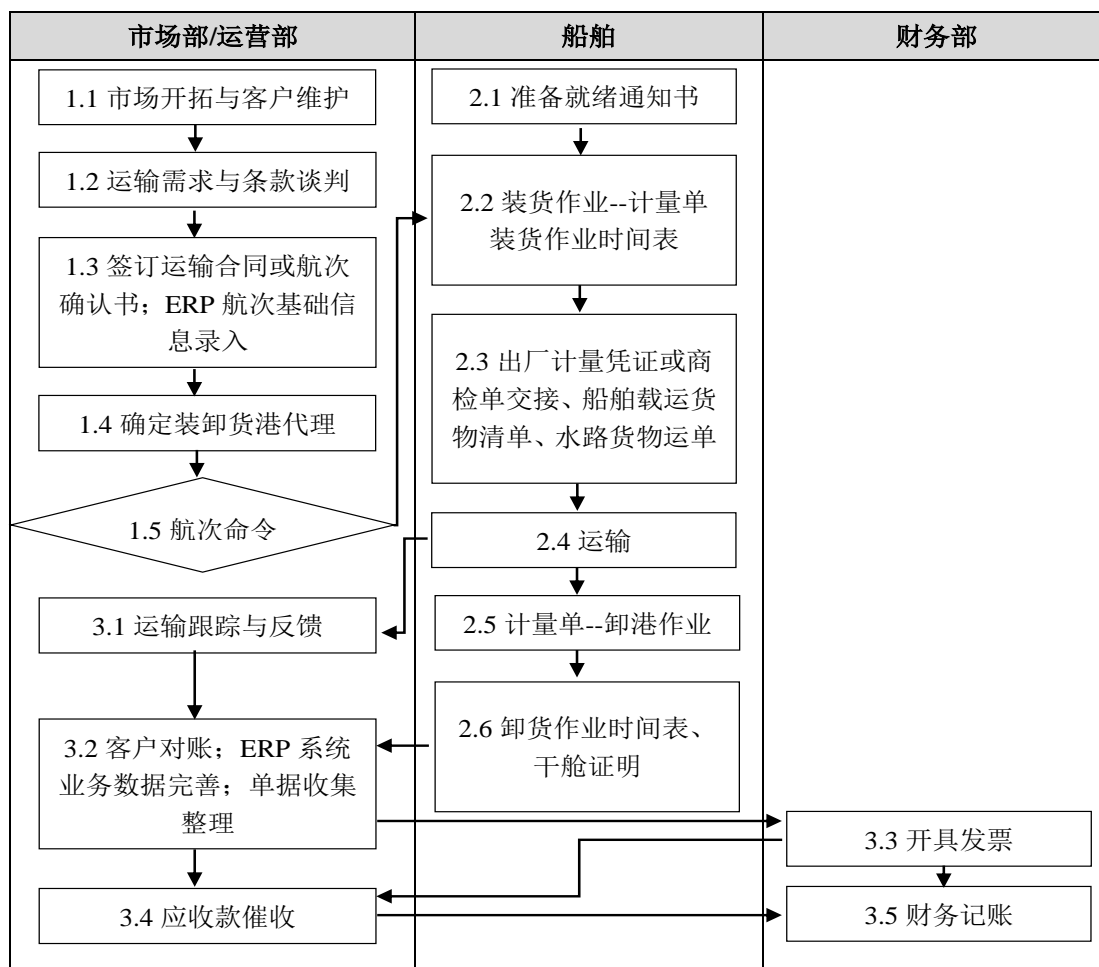
四、发行人的主营业务情况

（一）主要服务及用途

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输业务，主要为石化企业提供专业的水上运输服务。公司的主要产品及用途请详见本节之“一、发行人主营业务、主要业务及设立以来的变化情况”之“（二）发行人主要服务”。

（二）主要服务的流程图

公司开展国内沿海散装液体化学品、成品油水上运输业务，通过市场部开拓客户，与客户沟通确认下月货运需求后，制定下月运力调度计划并与客户签订合同或航次确认书。在完成运输任务后，按照单航次或整月运输情况与客户进行对账，完成对账后进行开票、收款。公司主要服务流程的流程图如下：



(三) 主要经营模式

1、销售模式

公司客户主要为中国石化、福建联合石化、浙江石化、中国海油、中海壳牌、恒力石化、中国航油等大型石化企业。下游大型石化企业出于对货物运输安全和质量的考虑，会对运输服务商进行严格筛选并建立合格供应商资源库。入库的运输服务商需满足其供应商管理相关的资质要求、管理制度及考核程序，大型石化企业仅向进入其运输服务商资源库内的合格运输服务商发出招标邀请或直接与合格供应商进行商务谈判。

(1) 招投标方式

行业招标方式为邀请招标，是指大型石化企业及其下属企业以投标邀请的方式邀请特定的法人或者其他组织投标，公司根据客户需求并结合运力调度计划制定投标方案。

报告期内，公司通过招投标获取业务的情况如下：

单位：万元

年度	2021年		2020年		2019年	
	营业收入	占比	营业收入	占比	营业收入	占比
商务谈判	35,848.95	63.24%	26,972.72	69.80%	19,153.81	65.61%
招投标	20,837.18	36.76%	11,669.04	30.20%	10,040.86	34.39%
合计	56,686.13	100.00%	38,641.76	100.00%	29,194.67	100.00%

报告期内，公司通过招投标方式获取业务的占比分别为 34.39%、30.20%、36.76%。

①公司从事的水上运输服务不属于法定招投标事项

《招标投标法》第三条规定：在中华人民共和国境内进行下列工程建设项目包括项目的勘察、设计、施工、监理以及与工程建设有关的重要设备、材料等采购，必须进行招标：（一）大型基础设施、公用事业等关系社会公共利益、公众安全的项目；（二）全部或者部分使用国有资金投资或者国家融资的项目；（三）使用国际组织或者外国政府贷款、援助资金的项目。

《招标投标法实施条例》第二条规定：招标投标法第三条所称工程建设项目，是指工程以及与工程建设有关的货物、服务。

《政府采购法》第二条规定：本法所称政府采购，是指各级国家机关、事业单位和团体组织，使用财政性资金采购依法制定的集中采购目录以内的或者采购限额标准以上的货物、工程和服务的行为。第二十六条规定：政府采购采用以下方式：（一）公开招标；……。公开招标应作为政府采购的主要采购方式。

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油水上运输，不属于《招标投标法》《招标投标法实施条例》规定的“工程”及“与工程建设有关的货物、服务”等必须进行招投标的事项。公司主要客户向公司采购运输服务不属于《政府采购法》规定的必须公开招标的政府采购行为。

综上，公司从事的水上运输服务不属于法定招投标事项，客户可自主决定采购运输服务的方式。公司不存在应履行而未履行招投标程序签订合同，不存在应当履行招投标程序而无中标文件的情况。

②公司业务取得合法合规

结合上文分析，公司业务取得不属于法定招投标事项，公司通过招投标或商务谈判的方式获取业务合法合规，不存在违反招投标法等规定而被采取处罚或被认定为合同无效的风险。

③针对合法合规获取业务的规范或兜底措施

公司就合法合规获取业务出具声明及承诺如下：

报告期内，本公司不存在违反招投标法等规定获取业务的情况。对于将来发生的依法必须进行招投标的项目，本公司将严格依法履行招投标程序。

公司控股股东及实际控制人就公司合法合规获取业务出具承诺如下：

本人将严格督促兴通股份合法合规获取业务，若兴通股份因违反招投标法等规定而被采取处罚或被认定合同无效导致兴通股份受到损失的，本人将承担兴通股份因此遭受的损失。

（2）商务谈判方式

下游石化企业为加强供应链管理，针对运输服务商建立了严格的合格供应商资源库，而国内优质的船东公司较少，因此大型石油化工企业可选择的专业运输服务供应商有限，近年来下游客户更倾向于在合格供应商资源库的基础上，采用与合作稳定的多家企业直接进行商务谈判，采用多方比价的方式确定运输供应商。公司深度挖掘潜在业务合作机会，按照客户的航线、货品种类、数量等信息安排合适的船舶提供运输服务，以提高运营效率。

2、服务模式

公司主要从事沿海散装液体化学品、成品油的水上运输服务。按照签订合同、服务形式的不同，公司业务可分为程租、期租两种，具体如下：

（1）程租模式

程租又称航次租船，是指船舶出租人向承租人提供船舶或者船舶的部分舱位，在指定的港口间装运约定的货物，由承租人支付运费的租船运输，航次租船

主要系大宗货物的整船运输，是租船市场上最为活跃的一种租船方式。即公司为客户完成某一特定的运输任务并收取运输费的业务形式。

其中，COA（包运合同）系程租模式的重要组成部分。公司与客户签订 COA 合同，约定在一定期间内完成客户提供的特定数量货品运输，租金通常按照航次租船的方式来结算。该模式主要针对运输服务需求量较为稳定的大型石化企业，有利于保证船东货源的稳定，也有利于满足货主长期稳定的运输需求，同时在地市场价格波动剧烈的情况下亦可避免经营收益的大幅波动，有利于公司生产经营的稳定性。

（2）期租模式

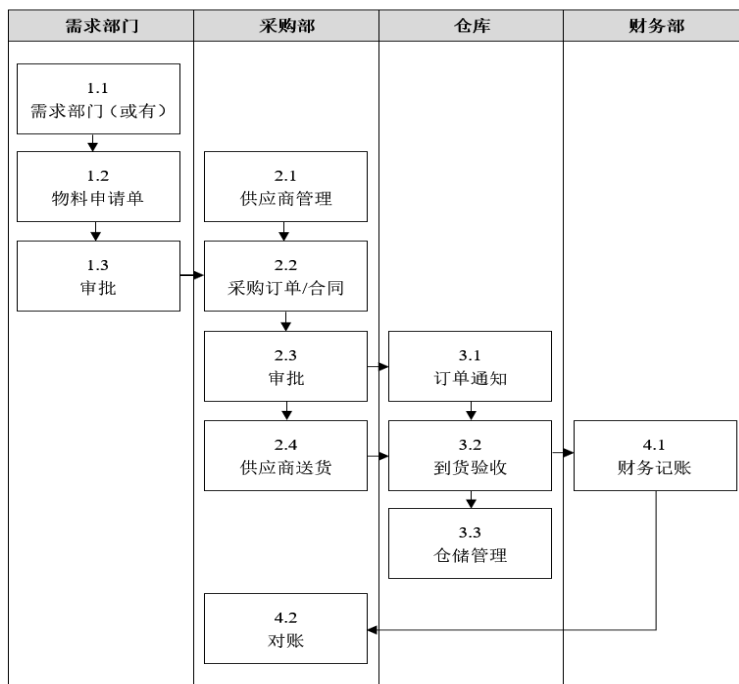
期租又称定期租船，是指船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金的租船运输。即公司将配备船员的船舶承租给客户使用一定的期限，承租期内船舶听候客户调遣，无论是否营运，均按双方协议约定的期间向客户收取租赁费。对于货主方，期租模式能够保证运输需求得到及时满足，对于船东公司，期租可以锁定船舶收益，避免船舶闲置的风险。

在该模式下，发生的船员工资、维修费用等固定费用由船东公司自行承担，燃油费和港口费用根据合同另行约定，因此期租方式的经营效益相对确定且合同期限内保持稳定。

3、采购模式

（1）采购方式

公司经营采购的原材料主要包括燃油及物料备件，同时公司根据客户货运需求以及运力调度计划情况，通过采购运输服务以满足公司生产经营需求。目前公司已建立一套完善的采购管理体系，实现了优质稳定的原材料供给。公司的采购活动流程如下：



①燃油采购

燃油是为船舶日常运营供给动力的能源产品，是公司日常经营最为重要的基础物资之一。

公司形成较为完善的供应商评估机制，综合供货质量、供货速度、服务等内容，选择相对固定几家行业内可靠的合格供应商，并与合格供应商签署年度协议，之后公司根据船载燃油量和大宗商品交易指导价，与供应商进行询价、比价，挑选合适的供应商进行采购。在具体流程上，船舶轮机长根据船舶油耗、库存情况以及船舶航次计划等提出供油申请并由机务部进行审批，审批完之后将供油申请单传至采购部，在公司合格供应商范围内进行询价、比价确定合适的供应商，合同签订后采购部将供油地点、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。

②物料备件采购

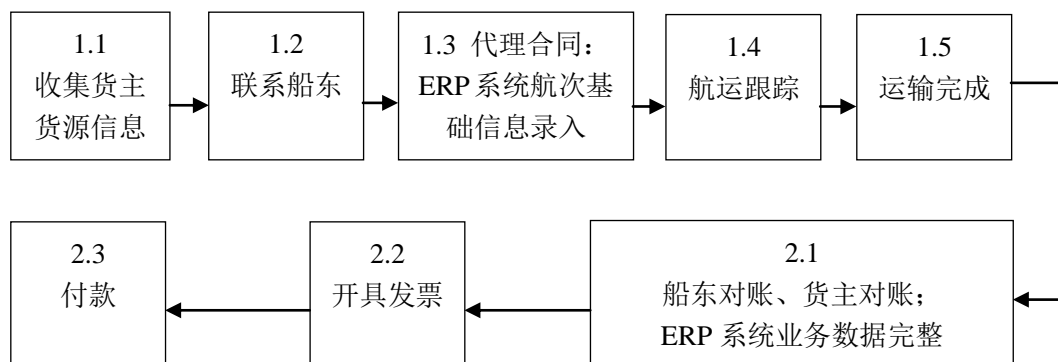
公司的物料备件采购系船舶在日常营运和检修过程中更换老旧或损坏的部件，以保持其安全运营及营运效率，船舶物料主要包括办公用品、劳保用品、易耗五金配件等备件以及机油、液压油、齿轮油等润滑油产品。公司综合供货质量、供货速度、应急服务能力等内容选择相对固定几家行业内可靠的合格供应商，并

与其签署年度协议，之后公司根据实际需求情况在合格供应商内进行比价、议价确定合适的供应商并进行采购。

③运输服务采购

公司的运输服务采购系公司受运力规模限制，在无法满足部分客户的货运需求时，通过向市场上具备服务能力的承运商采购运输服务以满足客户需求。

市场部与运营部通过收集货主货源信息选择合适的承运商，公司对运输过程实时跟踪，把握关键时间节点，确保按照客户要求完成运输任务。公司对运输服务供应商制定了严格的筛选机制，运输服务供应商均具备国家交通主管部门认定的国内水路运输资质，承运船舶均符合有关主管部门的安全管理及其他检验要求。



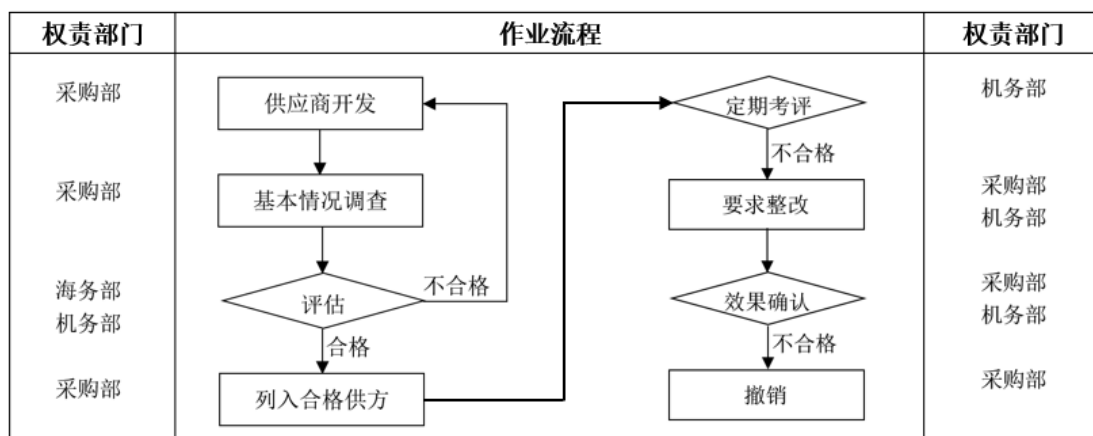
④船舶修理

船舶是航运企业运营的基础。在生产经营过程中，公司会对船舶情况进行动态评估，对于不能满足运营要求的船舶及时安排修理，主要分为船舶自修、航次修理、船舶坞修等。机务部负责对各项修理费用进行控制，船舶进厂修理期间，分管机务主管是公司船舶修理的总负责人，是船舶修理质量总监督，船舶领导（船长、轮机长、大副）对修理质量要进行有效的监控。

(2) 供应商管理

经过多年的发展，公司制定了成熟的《供应商管理制度》，并建立了合格供应商清单，每年进行评估考察，以保证供应商在产品质量、响应速度、供货价格、

履约能力等方面能够持续满足公司的生产要求。公司供应商管理的主要流程如下：



（四）发行人销售情况及主要客户

1、报告期发行人服务情况

报告期内，公司业务服务能力指标主要如下：

项目		2021 年度/ 2021.12.31	2020 年度/ 2020.12.31	2019 年度/ 2019.12.31
营运船舶数（艘）	散装液体化学品	12	11	9
	成品油	3	3	2
	合计	15	14	11
载重吨（万吨）	散装液体化学品	12.85	11.70	5.95
	成品油	5.87	5.87	0.88
	合计	18.73	17.57	6.83
货运量（万吨）	散装液体化学品	429.90	334.19	245.36
	成品油	185.61	71.12	51.38
	合计	615.51	405.32	296.73
航次数量（个）	散装液体化学品	642	566	473
	成品油	188	144	121
	合计	830	710	594

注：上表货运量与航次数量包含自有船舶程租、外租船舶程租及期租业务；本招股意向书的其他部分披露的“公司货运量”为自运货运量，不包括外租船舶程租业务

2、报告期发行人主营业务收入情况

报告期内，公司主营业务按运输品类分的收入构成如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
化学品运输	45,628.53	80.49%	35,314.93	91.39%	26,365.67	90.31%
成品油运输	11,057.59	19.51%	3,326.82	8.61%	2,829.00	9.69%
合计	56,686.12	100.00%	38,641.76	100.00%	29,194.67	100.00%

报告期内，公司主营业务按服务模式分的收入构成如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
程租	32,844.79	57.94%	29,079.76	75.25%	27,438.80	93.99%
其中：自有船舶	26,786.22	47.25%	26,469.79	68.50%	25,834.79	88.49%
外租船舶	6,058.57	10.69%	2,609.97	6.75%	1,604.01	5.49%
期租	23,841.33	42.06%	9,561.99	24.75%	1,755.87	6.01%
合计	56,686.12	100.00%	38,641.76	100.00%	29,194.67	100.00%

报告期内，公司期租业务规模和营业收入占比增长较快，主要系下游大型石化客户货运需求量大，公司于 2020 年开始投入大量船舶运力为客户提供期租服务以满足客户长期稳定的货运需求。

3、报告期发行人向前五大客户的销售情况

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油水上运输，前五大客户是公司服务的直接消费者，均为终端客户。报告期内，公司向前五大客户销售的情况如下：

单位：万元

报告期	序号	客户名称	业务拓展方式	服务模式	销售金额	占营业收入比例
2021 年度	1	浙江石油化工有限公司	商务谈判	程租	137.09	0.24%
				期租	5,829.38	10.28%
			招投标	程租	248.40	0.44%

报告期	序号	客户名称	业务拓展方式	服务模式	销售金额	占营业收入比例	
2020年度				期租	10,243.82	18.07%	
		浙江荣通物流有限公司	商务谈判	期租	5,944.95	10.49%	
		宁波中金石化有限公司	商务谈判	程租	90.96	0.16%	
		荣盛控股小计				22,494.61	39.68%
	2	中海石油开氏石化有限责任公司	商务谈判	程租	5,064.43	8.93%	
		海南中海石油运输服务有限公司	商务谈判	程租	977.90	1.73%	
		中海油华东销售有限公司华东化工销售分公司	商务谈判	程租	159.12	0.28%	
		中海油销售上海有限公司	商务谈判	程租	132.91	0.23%	
		中海油销售浙江有限公司	商务谈判	程租	28.38	0.05%	
		中国海油小计				6,362.74	11.22%
	3	大连中化物流有限公司	商务谈判	程租	3,464.02	6.11%	
		中化能源科技有限公司	商务谈判	程租	1,327.65	2.34%	
		中化集团小计				4,791.67	8.45%
	4	中国石化化工销售有限公司华南分公司	招投标	程租	3,524.08	6.22%	
		中石化化工销售(广东)有限公司	招投标	程租	463.15	0.82%	
		中国石化化工销售有限公司华东分公司	招投标	程租	54.39	0.10%	
		中国石化小计				4,041.63	7.13%
	5	中海壳牌石油化工有限公司	招投标	程租	2,922.50	5.16%	
	合计					40,613.15	71.65%
	2020年度	1	浙江石油化工有限公司	商务谈判	程租	1,914.59	4.95%
					期租	7,123.72	18.44%
浙江荣通物流有限公司			商务谈判	期租	895.60	2.32%	
荣盛控股小计				9,933.91	25.71%		
2		福建联合石油化工有限公司	招投标	程租	6,459.03	16.72%	
3		中海石油开氏石化有限责任公司	商务谈判	程租	5,608.42	14.51%	
		中海油销售浙江有限公	商务谈判	程租	602.27	1.56%	

报告期	序号	客户名称	业务拓展方式	服务模式	销售金额	占营业收入比例	
		司					
		中国海油小计			6,210.69	16.07%	
	4	恒力石化（大连）化工有限公司	商务谈判	程租	1,862.32	4.82%	
		恒力油化（苏州）有限公司	商务谈判	程租	288.55	0.75%	
		恒力石化（大连）炼化有限公司	商务谈判	程租	215.45	0.56%	
		恒力石化小计			2,366.32	6.12%	
	5	中海壳牌石油化工有限公司	招投标	程租	2,343.03	6.06%	
		合计			27,312.98	70.68%	
	2019 年 度	1	福建联合石油化工有限公司	招投标	程租	7,817.67	26.78%
		2	中海石油开氏石化有限责任公司	商务谈判	程租	4,887.82	16.74%
中海油销售浙江有限公司			商务谈判	程租	954.43	3.27%	
中海油销售深圳有限公司			商务谈判	程租	525.57	1.80%	
		中国海油小计			6,367.82	21.81%	
3		泉州市立信化工贸易有限公司	商务谈判	程租	1,398.33	4.79%	
		广东广小满化工贸易有限公司	商务谈判	程租	888.52	3.04%	
		小计			2,286.85	7.83%	
4		中国石化化工销售有限公司华南分公司	招投标	程租	992.38	3.40%	
		南京金陵亨斯迈新材料有限责任公司	招投标	程租	488.09	1.67%	
		中国石化化工销售有限公司华东分公司	招投标	程租	276.30	0.95%	
		中国石化化工销售有限公司江苏分公司	招投标	程租	69.46	0.24%	
		中石化化工销售（福建）有限公司	招投标	程租	63.03	0.22%	
		中国石化小计			1,889.27	6.47%	
5		中国航油集团海鑫航运有限公司	商务谈判	期租	1,755.87	6.01%	

报告期	序号	客户名称	业务拓展方式	服务模式	销售金额	占营业收入比例
		合计			20,117.48	68.91%

注：泉州市立信化工贸易有限公司与广东广小满化工贸易有限公司的第一大股东为同一自然人

(1) 前五大客户集中度高的原因

报告期内，公司前五大客户集中度较高，主要系公司与多家大型石化企业建立了长期稳定的战略合作关系，炼化产业目前呈现规模化、大型化发展趋势，服务聚焦使得公司客户集中度较高，符合行业惯例。

同行业可比公司的主要客户集中度情况如下：

公司	前五大客户集中度		
	2021年	2020年	2019年
招商南油	未披露	38.47%	41.30%
中远海能	未披露	61.18%	64.86%
盛航股份	未披露	68.52%	60.17%
海昌华	未披露	43.28%	55.13%
兴通股份	71.65%	70.68%	68.91%

数据来源：年度报告、招股说明书

除招商南油外，公司同行业可比公司客户集中度均较高。招商南油客户集中度相对较低主要是因为其运输品类较多所致。公司前五大客户销售收入占比较高，与石油炼化产业集中度高一致，符合行业特点。

(2) 报告期内前五大客户变动的原因

整体来看，公司客户结构较为稳定，中国石化、福建联合石化、中国海油报告期内均为公司重要客户，不同年度间前五大客户有所差异，主要受到下游客户基地投产、公司航线规划等因素的影响。

2020年，荣盛控股为公司第一大客户。关于公司与荣盛控股交易情况说明，参见招股意向书“第七节 同业竞争与关联交易”之“四、比照关联交易披露的重大交易”。

2020年，公司对恒力石化销售规模扩大主要系其2,000万吨/年炼化一体化项目投产后货运需求大幅增长。该项目于2019年5月全面投产，系国家对民营企业开放的第一个重大炼化项目，投产以来国内沿海散装液体危险货物运输需求扩大。公司与恒力石化签订了年度COA合同，通过积极调度船舶加强对客户需求的保障，因此2020年对恒力石化的销售金额增长较快。

2020年，中海壳牌系公司新开拓客户，公司对中海壳牌销售收入规模较大主要系公司通过招投标方式成为中海壳牌仅有的几家散装液体化学品承运商之一，中海壳牌惠州大亚湾项目是华南地区的重要石化产业基地，货运需求较大，带动公司对其销售收入迅速上升。公司与中海壳牌签订了为期三年的COA合同，预期未来两年公司与中海壳牌的合作将保持稳定。

2021年，公司对荣盛控股、中化集团的销售金额增长较快，主要系客户货运需求较大，公司积极调度船舶为客户提供运输服务，销售金额明显增长。

(3) 与客户合作具有稳定性和可持续性

报告期内，公司的主要客户包括中国石化、中国海油、中化集团、福建联合石化、浙江石化、恒力石化、中海壳牌等大型石油化工企业，该等客户市场竞争力强，生产经营状况稳定，货运需求长期保持稳定，具有可持续性。具体原因如下：

① 大型石油化工企业生产稳定并稳健扩张

石油化工行业是国民经济支柱产业，在国民经济稳步增长的宏观经济环境背景下，我国石油化工产业有广阔的发展空间。近年来，多个大型炼化一体化项目陆续投产，有效满足了国内市场石化产品需求，同时也产生了庞大的国内沿海液货危险品运输需求。交通运输部公布的市场数据显示，2019年、2020年，国内沿海散装液体化学品运输量分别为3,200万吨、3,300万吨，国内沿海成品油运输量分别为7,200万吨、7,800万吨，均呈显著增长态势。

由于国内消费市场庞大，且PX、甲醇、乙二醇等大宗基础化工原料尚存在一定程度的进口依赖，因此公司主要客户生产稳定，且多个大型炼化一体化项目均处于规划或建设期，未来产能将进一步扩大，预计国内沿海液货危险品需求将

保持稳定并逐渐增长。

② 市场运力属于稀缺资源，双方合作具有必然性

液货危险品运力属于稀缺性资源，且主要集中在少数头部企业，为保障供应链畅通，大型石油化工企业必须与行业龙头企业保持合作关系。市场运力的稀缺性主要体现在以下两个方面：

在行业准入方面，液货危险品运输具有危险性、专业性强的特点，我国对业内企业实行严格的资质许可管理，缺少危化品船舶运营经验的新进入者由于安全管理体系不完善等原因很难获得行业准入资格；

在运力供给方面，为促进水路运输安全绿色、健康有序发展，我国对市场新增运力采取宏观调控政策，每年市场新增运力有限，且行业龙头企业凭借综合竞争优势更容易获得新增市场运力。

③ 公司作为行业龙头具备明显竞争优势

自 2019 年以来的交通运输部新增运力评审，公司均以第一名的成绩获得新增运力，综合竞争实力受到行业主管部门认可。公司作为国内沿海散装液体化学品航运业的龙头企业，凭借高标准的安全管理体系、坚实的运力保障和专业高效的运输服务等一系列综合竞争优势，已与上述客户建立了长期稳定的战略合作关系，多次荣获下游客户“安全诚信最佳物流服务商”、“优秀供应商”等称号。

④ 双方业务合作具有粘性

大型石油化工企业重视货运运输的安全性与稳定性，对于供应商有严格的筛选过程和评价标准，出于对安全运输的高要求，主动更换运输服务商的意愿较低。公司始终保持良好的安全航行记录，持续提升服务能力，具有更强的综合市场竞争能力，预计与上述主要客户的合作将保持稳定，具有可持续性。

综上，公司与客户的合作稳定、可持续。

(4) 客户依赖及关联关系

公司不存在向单个客户的销售占销售总额的比例超过 50%或严重依赖于少数客户的情况。公司的董事、监事、高级管理人员和核心技术人员、公司主要关

关联方、持有公司 5% 以上股份的主要股东在上述客户中不占有任何权益，不存在其他应披露未披露的关联关系。

4、公司与荣盛控股交易情况的说明

荣盛控股系公司股东荣盛创投的控股股东、明诚致慧一期的有限合伙人，荣盛创投、明诚致慧一期参与了公司 2020 年 5 月、2020 年 8 月两次增资。

荣盛控股 2020 年成为公司第一大客户，主要原因是荣盛控股旗下的浙江石化项目投产后产生庞大的沿海液货危险品运输需求，公司作为行业龙头具备市场领先的服务能力，与其需求相匹配。荣盛控股成为公司第一大客户与其入股无必然联系，双方业务往来具有合理的商业背景，交易定价公允，合作具有可持续性。关于公司与荣盛控股交易情况的详细分析，参见本招股意向书“第七节 同业竞争与关联交易”之“四、比照关联交易披露的重大交易”。

5、业务获取合规性

公司和控股股东、实际控制人及董监高、员工在获取经营资质、新增运力及客户的过程中，不存在贿赂或商业贿赂的行为。

（1）监管部门管理严格

目前我国已明确普通货物运输经营许可由设区的市级以上地方人民政府水路运输管理部门实施，而省际危险品船经营许可由交通运输部实施，足见我国重视国家对强化市场管控、规范行业发展的重视程度。

鉴于危化品运输具有高危险性与专业性，航运事故会引发人员伤亡、经济损失、环境污染等一系列社会问题，因此主管部门对于经营资质申请者的有关条件会严格审查，不存在贿赂的情形。

（2）客户重视廉洁从业责任落实

公司客户主要为大型央企、中外合资企业或上市公司，该等客户治理规范，采购管理严格。在采购运输服务中，该等客户普遍要求供应商签订廉洁从业相关文件，对协议双方及其工作人员可能涉及的各种商业贿赂情形作出明确禁止性规定，不存在商业贿赂、利益输送的情形。

(3) 公司内控制度完善

公司在日常经营过程中，高度重视防范商业贿赂问题，要求员工在市场开拓中严格遵守相关法律法规，并建立了《财务付款审批管理办法》等相关内控制度，对资金使用、费用报销等进行严格审查和控制。

(4) 经其他渠道核验不存在相关情况

经检索国家企业信用信息公示系统、裁判文书网、信用中国以及公司所在地市场监督管理部门、行业主管部门网站信息，查阅市场监督管理局、海事局、交通局等行业主管部门出具的无违法违规证明，查阅董事、监事及高级管理人员的无犯罪记录证明，公司不存在因商业贿赂而受到行政处罚的情形。

综上，报告期内，公司和公司控股股东、实际控制人及董监高、员工在获取经营资质、新增运力不存在贿赂或商业贿赂的行为。

(五) 发行人采购情况及主要供应商

1、主要原材料采购情况

报告期内公司采购内容主要为燃油、船舶物料备件等，其中，燃油是公司生产经营所需的主要原材料。燃油主要分为重油和轻油两类，报告期内，公司的主要采购内容的金额和数量如下：

单位：万元

报告期	主要内容	采购量（吨）	平均采购单价 （万元/吨）	采购金额	占采购总额 比例
2021 年度	重油	5,563.37	0.40	2,237.23	16.36%
	轻油	3,621.01	0.56	2,024.54	14.80%
	物料备件	-	-	997.53	7.29%
	合计			5,259.30	38.45%
2020 年度	重油	6,902.83	0.34	2,324.91	18.24%
	轻油	4,176.79	0.45	1,884.15	14.78%
	物料备件	-	-	986.60	7.74%
	合计			5,195.66	40.76%
2019 年度	重油	5,006.56	0.40	2,019.02	18.55%
	轻油	3,281.47	0.57	1,872.05	17.20%

报告期	主要内容	采购量 (吨)	平均采购单价 (万元/吨)	采购金额	占采购总额比例
	物料备件	-	-	648.22	5.96%
	合计			4,539.29	41.71%

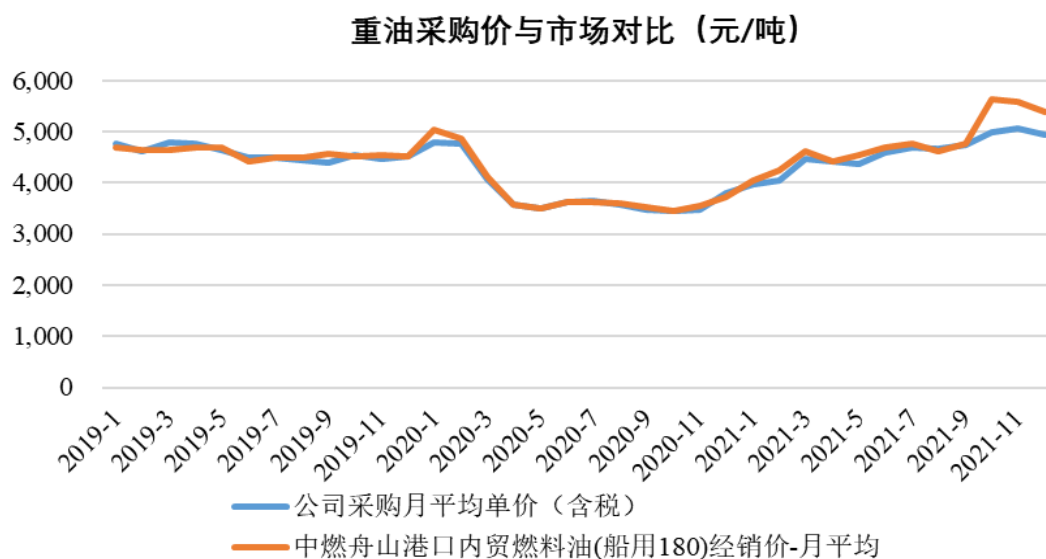
2021年，公司燃油采购数量下降，主要系2021年公司投入更多的船舶用于期租业务，在该业务中，公司不承担燃油成本，使得燃油采购数量下降。

2、主要原材料价格变动情况

报告期内，公司采购原材料主要包括燃油、物料备件等，其中燃油为公司主要原材料，报告期占原材料采购金额的比例分别为85.72%、81.01%、81.03%。物料备件的种类较多，价格变动难以分析，因此以下主要分析燃油的价格变动情况。报告期内，燃油的采购价格如下：

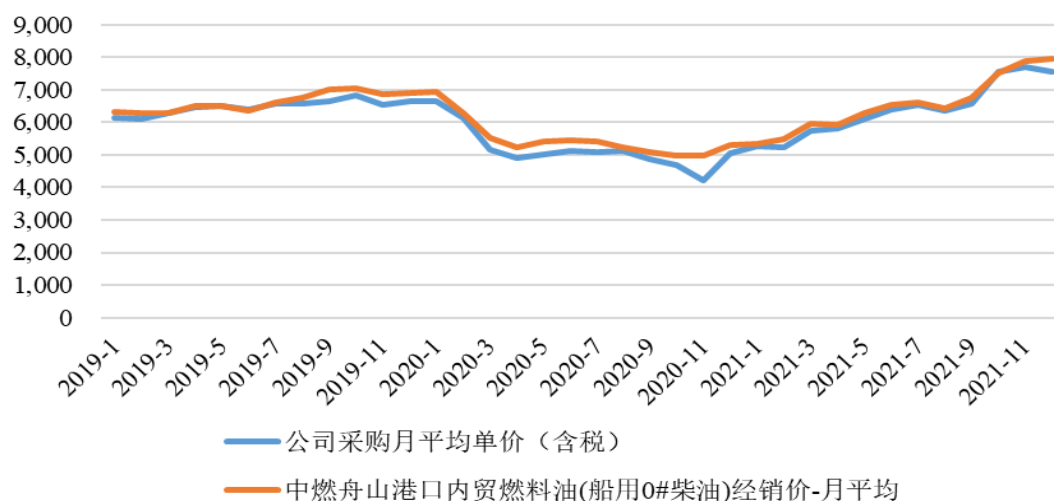
物料名称	2021年度		2020年度		2019年度	
	金额 (万元)	单价 (万元/吨)	金额 (万元)	单价 (万元/吨)	金额 (万元)	单价 (万元/吨)
重油	2,237.23	0.40	2,324.91	0.34	2,019.02	0.40
轻油	2,024.54	0.56	1,884.15	0.45	1,872.05	0.57

公司燃油的价格主要随市场价格的变动而变动，采购单价与市场价格对比如下：



数据来源：Wind

轻油采购价与市场对比（元/吨）



数据来源：Wind

报告期内，公司燃油采购单价与市场价格不存在重大差异。因此，公司采购价格与市场价格基本一致，采购价格较为公允，无明显差异。

3、运输服务采购情况

报告期内，公司运输服务采购金额如下：

单位：万元

报告期	2021 年度	2020 年度	2019 年度
采购金额	5,337.45	2,507.49	1,557.00
占采购总额比例	39.02%	21.47%	14.31%

公司作为国内沿海散装液体化学品航运市场的龙头企业，凭借良好的行业口碑，拥有较强的获客能力。受运力规模限制，客户的部分航次需求公司无法有效满足，为加强与客户的合作关系，提升公司的市场占有率，公司通过采购运输服务，扩大了公司的有效运力，增强了公司客户服务能力。报告期内，公司运输服务采购情况整体稳定，2021 年增长较快主要系公司客户资源丰富，公司积极开展外租船舶业务满足客户货运需求。

4、报告期内向前五大供应商采购情况

报告期内，公司向前五大供应商的采购情况如下：

单位：万元

报告期	序号	供应商名称	采购内容	金额	占比	占同类比重
2021年度	1	上海万荣船务有限公司	运输服务	1,295.18	9.47%	24.27%
		舟山巨和船务有限公司	运输服务	507.15	3.71%	9.50%
		小计		1,802.33	13.18%	33.77%
	2	中国航油集团海鑫航运有限公司	运输服务	1,648.59	12.05%	30.89%
	3	广州圣清船舶燃料有限公司	燃油	571.28	4.18%	13.40%
		上海圣清石油化工有限公司	燃油	351.49	2.57%	8.25%
		小计		922.78	6.75%	21.65%
	4	中石化中海船舶燃料供应有限公司福建分公司	燃油	920.53	6.73%	21.60%
	5	深圳市德美佳石油化工产品有限公司	燃油	782.73	5.72%	18.37%
	合计				6,076.96	44.43%
2020年度	1	舟山市鑫亚船舶修造有限公司	船舶修理	924.93	7.92%	63.87%
	2	深圳市德美佳石油化工产品有限公司	燃油	771.76	6.61%	18.34%
	3	舟山旺泰燃料有限公司	燃油	620.24	5.31%	14.74%
	4	中石化中海船舶燃料供应有限公司福建分公司	燃油	558.85	4.79%	13.28%
	5	浙江舟山东方康远石油化工有限公司	燃油	555.77	4.76%	13.20%
	合计				3,431.56	29.38%
2019年度	1	中石化中海船舶燃料供应有限公司福建分公司	燃油	845.92	7.77%	21.74%
		中石化中海深圳船舶燃料有限公司	燃油	67.27	0.62%	1.73%
		中石化中海船舶燃料供应有限公司小计		913.19	8.39%	23.47%
	2	中国船舶燃料供应福建有限公司	燃油	498.65	4.58%	12.82%
		中国船舶燃料河北有限公司唐山分公司	燃油	331.44	3.05%	8.52%
		中国船舶燃料有限责任公司小计		830.09	7.63%	21.33%
	3	深圳市德美佳石油化工产品有限公司	燃油	641.94	5.90%	16.50%
	4	浙江舟山东方康远石油化工有限公司	燃油	636.75	5.85%	16.36%
	5	上海圣清石油化工有限公司	燃油	477.65	4.39%	12.28%

报告期	序号	供应商名称	采购内容	金额	占比	占同类比重
		广州圣清船舶燃料有限公司	燃油	108.24	0.99%	2.78%
		小计		585.89	5.38%	15.06%
		合计		3,607.86	33.15%	-

注 1：上海万荣船务有限公司、舟山巨和船务有限公司的控股股东均为江勇；

注 2：上海圣清石油化工有限公司的控股股东为林心兴，广州圣清船舶燃料有限公司的控股股东为林玉明，林心兴与林玉明系父女关系，上海圣清石油化工有限公司与广州圣清船舶燃料有限公司同受林心兴与林玉明共同控制

报告期内，公司前五大供应商集中度呈现先降后升的趋势。燃油是船舶运营的主要原材料，通常采用就近原则选择燃油供应商，船舶航线的变化导致报告期内燃油供应商变动较大。2020 年公司对舟山旺泰燃料有限公司采购金额较大，主要系 2020 年公司承接了浙江舟山浙江石化一期项目大量的货运业务，该项目位于浙江舟山，公司在舟山地区的燃油采购需求增长较快。2021 年，公司为保证外租船舶运力供给，与供应商签订长期合作协议，供应商集中度有所提升。

报告期内，公司不存在向单个供应商的采购金额占采购总额的比例超过 50% 或严重依赖于少数供应商的情况。公司的董事、监事、高级管理人员和核心技术人员、公司主要关联方、持有公司 5% 以上股份的主要股东在上述供应商中不占有任何权益，无其他应披露未披露的关联关系。

五、发行人的主要固定资产和无形资产情况

（一）主要固定资产

1、主要固定资产情况

截至 2021 年 12 月 31 日，公司固定资产账面原值为 99,454.81 万元，累计折旧为 25,919.13 万元，固定资产净值为 73,535.67 万元，具体情况如下：

项目	固定资产原值 (万元)	累计折旧 (万元)	固定资产净值 (万元)	成新率
房屋及建筑物	1,019.02	102.46	916.55	89.94%
船舶	97,463.18	25,264.23	72,198.95	74.08%
交通工具	866.99	495.32	371.67	42.87%

项目	固定资产原值 (万元)	累计折旧 (万元)	固定资产净值 (万元)	成新率
办公设备	105.62	57.12	48.50	45.92%
合计	99,454.81	25,919.13	73,535.67	73.94%

2、房屋及建筑物情况

(1) 自有房屋

截至本招股意向书签署日，公司拥有的房屋建筑物如下：

序号	坐落	建筑面积(m ²)	权证号	用途	其他权利
1	泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 801 住宅	310.36	闽(2020)泉港区不动产权第 0000703 号	住宅	无
2	泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 802 住宅	84.39	闽(2020)泉港区不动产权第 0002560 号	住宅	无
3	泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 803 住宅	65.78	闽(2020)泉港区不动产权第 0002525 号	住宅	无
4	泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 804 住宅	96.60	闽(2020)泉港区不动产权第 0002530 号	住宅	无
5	泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 805 住宅	66.00	闽(2020)泉港区不动产权第 0002559 号	住宅	无
6	泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 806 住宅	82.07	闽(2020)泉港区不动产权第 0002558 号	住宅	无
7	泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 807 住宅	306.95	闽(2020)泉港区不动产权第 0000702 号	住宅	无
8	泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 901 办公	1,012.55	闽(2020)泉港区不动产权第 0000701 号	办公	无
9	泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#楼 208 店面	84.39	闽(2020)泉港区不动产权第 0000706 号	店面	无
10	泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#楼 209 店面	78.92	闽(2020)泉港区不动产权第 0000705 号	店面	无
11	泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#楼 210 店面	73.47	闽(2020)泉港区不动产权第 0000704 号	店面	无
12	泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#楼 211 店面	73.53	闽(2020)泉港区不动产权第 0000707 号	店面	无
13	泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#楼 212 店面	38.56	闽(2020)泉港区不动产权第 0000708 号	店面	无
14	泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#楼 213 店面	16.27	闽(2020)泉港区不动产权第 0000710 号	店面	无
15	泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#楼 214 店面	63.24	闽(2020)泉港区不动产权第 0000709 号	店面	无

截至本招股意向书签署日，公司均取得了以上房屋的产权证书。

(2) 租赁房屋

截至本招股意向书签署日，公司共租赁使用 3 处房屋，具体情况如下：

序号	出租人	租赁面积 (m ²)	物业坐落	租赁期限	用途
1	朱迁辉	143.39	泉州市泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#楼 405 室	2020.10.11-2023.10.10	员工宿舍
2	郭超斌	233.79	泉州市泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#楼 506-606	2021.01.01-2023.12.31	员工宿舍
3	郭惠王	127.22	泉州市泉港区驿峰路东段北侧欣荣尊品住宅小区 D 栋 A1301	2021.11.01-2022.10.31	员工宿舍

发行人共承租有证房屋 3 处，出租方拥有该等房屋权属证书，发行人与出租方就承租该等房屋签订房屋租赁合同。

3、船舶

截至本招股意向书签署日，公司船舶的具体情况如下：

序号	船舶名称	船舶类型	载重吨	建成时间	入账时间
1	兴通油 69	散装化学品船/油船	4,993.40	2008.01	2008.03
2	兴通油 59	散装化学品船/油船	6,517.00	2003.07	2009.02
3	兴通 89	散装化学品船/油船	6,994.00	2010.09	2010.09
4	兴通 99	散装化学品船/油船	9,002.00	2011.07	2011.09
5	兴通 9	油船	4,377.00	2012.12	2013.01
6	兴通 10	油船	4,403.00	2013.01	2013.05
7	兴通 66	散装化学品船/油船	11,241.30	2011.01	2014.07
8	兴通 19	散装化学品船	3,801.00	2014.08	2014.11
9	兴通 16	散装化学品船	4,004.00	2015.12	2015.12
10	兴通 6	散装化学品船/油船	5,496.50	2018.12	2018.12
11	兴通 56	散装化学品船/油船	7,490.30	2019.10	2019.10
12	兴通 789	散装化学品船	44,997.40	2010.07	2020.08
13	兴通 719	散装化学品船	12,498.99	2011.03	2020.11

序号	船舶名称	船舶类型	载重吨	建成时间	入账时间
14	兴通 799	油船	49,962.00	2011.09	2020.11
15	兴通 739	散装化学品船	11,495.10	2021.01	2021.01
16	兴通 7	化学品液货船	5,258.00	2021.12	2022.01

截至本招股意向书签署日，公司均取得了以上船舶的所有权证书。

（二）无形资产

1、土地使用权

截至本招股意向书签署日，公司无土地使用权。

2、商标

截至本招股意向书签署日，公司拥有商标 12 项，均已取得商标注册证，具体情况如下：

序号	商标图案	注册人	注册号	注册类别	有效期限	取得方式
1		兴通股份	9433848	39	2012.05.21-2022.05.20	原始取得
2		兴通股份	9433854	39	2014.06.14-2024.06.13	原始取得
3		兴通股份	15396682	39	2015.11.28-2025.11.27	原始取得
4	海运管家	兴通股份	26728543	9	2018.09.21-2028.09.20	受让取得
5	海运管家	兴通股份	26733854	37	2018.09.21-2028.09.20	受让取得
6	海运管家	兴通股份	26751116	16	2018.09.21-2028.09.20	受让取得
7		兴通股份	4845230	39	2019.02.14-2029.02.13	原始取得
8	XTSHIPPING	兴通股份	39663084	39	2020.04.21-2030.04.20	原始取得
9		兴通股份	41279385	42	2020.07.14-2030.07.13	原始取得

序号	商标图案	注册人	注册号	注册类别	有效期限	取得方式
10		兴通股份	41290550	9	2020.07.14-2030.07.13	原始取得
11		兴通股份	41297365	35	2020.07.14-2030.07.13	原始取得
12		兴通股份	44889927	39	2021.02.07-2031.02.06	原始取得

3、专利和非专利技术

截至本招股意向书签署日，公司共拥有 15 项专利，具体情况如下：

序号	专利权人	发明名称	类型	专利号	授权公告日	取得方式
1	兴通股份	一种液货船的改进结构	实用新型	ZL201920236502.2	2019.11.29	原始取得
2	兴通股份	一种防液货舱管路冻货的装置	实用新型	ZL201920236802.0	2019.11.29	原始取得
3	兴通股份	一种变频多点控制系统	实用新型	ZL201920240714.8	2019.11.29	原始取得
4	兴通股份	一种防止高压油泵柱塞卡阻的装置	实用新型	ZL201920290346.8	2019.11.29	原始取得
5	兴通股份	一种用于液货舱内的液位溢流报警器组件	实用新型	ZL201920460659.3	2019.11.29	原始取得
6	兴通股份	一种便于船舶控制和维修的改进结构	实用新型	ZL201920236501.8	2019.12.20	原始取得
7	兴通股份	一种雷达导波式液位计	实用新型	ZL202020410665.0	2020.11.13	原始取得
8	兴通股份	一种能够观察液货舱内轴封封闭性的轴封系统	实用新型	ZL202020429708.X	2020.12.22	原始取得
9	兴通股份	一种用于码头货物传输的船岸应急切断系统	实用新型	ZL202020410584.0	2020.12.29	原始取得
10	兴通股份	一种调压阀	实用新型	ZL202020429663.6	2020.12.29	原始取得
11	兴通股份	一种船用曝气装置	实用新型	ZL202020	2020.12.29	原始取得

序号	专利权人	发明名称	类型	专利号	授权公告日	取得方式
				537892.X		
12	兴通股份	一种堵漏器	实用新型	ZL202020538623.5	2020.12.29	原始取得
13	兴通股份	发动机助喷空气系统	实用新型	ZL202020672651.6	2020.12.29	原始取得
14	兴通股份	一种用于油/化学品船舱盖的可视部件	实用新型	ZL202020409482.7	2020.12.29	原始取得
15	兴通股份	一种用于化学品船的紧急冲洗系统	实用新型	ZL202021102234.4	2021.03.05	原始取得

上述专利的年费缴纳情况正常，不存在欠缴年费的情况。

4、计算机软件著作权

截至本招股意向书签署日，公司共拥有 14 项计算机软件著作权并已取得《计算机软件著作权登记证书》，具体情况如下：

序号	著作权人	软件名称	登记号	登记日期
1	兴通股份	兴通流程审批系统 V1.0	2016SR130468	2016.06.03
2	兴通股份	兴通航运管理系统 V1.0	2016SR130440	2016.06.03
3	兴通股份	兴通船舶经营管理系统 V1.0	2019SR0957716	2019.09.16
4	兴通股份	海运管家软件（Android 版）V1.0	2019SR1129876	2019.11.08
5	兴通股份	海运管家软件（IOS 版）V1.0	2019SR1129866	2019.11.08
6	兴通股份	兴通船员数据信息监控管理软件 V1.0	2019SR1163829	2019.11.18
7	兴通股份	兴通采购订单管理系统 V1.0	2019SR1227469	2019.11.28
8	兴通股份	兴通船舶 PMS 管理系统软件 V1.0	2019SR1227203	2019.11.28
9	兴通股份	兴通船舶安全管理体系软件 V1.0	2020SR0057910	2020.01.13
10	兴通股份	航次动态软件 V1.0.0	2020SR0739570	2020.07.08
11	兴通股份	航次动态管理系统 V1.0	2020SR1173358	2020.09.27
12	兴通股份	海运管家动态统计系统 V1.0	2021SR0649060	2021.05.08
13	兴通股份	海运管家小程序 V1.0	2021SR0649062	2021.05.08
14	兴通股份	海运管家短信推送系统 V1.0	2021SR0649061	2021.05.08

（三）发行人取得的资质、认证和许可

1、公司业务资质、认证及许可

根据《国内水路运输管理条例》第八条规定，经营水路运输业务，应当按照国务院交通运输主管部门的规定，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，予以许可的，发给水路运输业务经营许可证件，并为申请人投入运营的船舶配发船舶营运证件。第二十七条规定，经营船舶管理业务，应当经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，予以许可的，发给船舶管理业务经营许可证件，并向国务院交通运输主管部门备案。

根据《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》（交海发〔2001〕383号）第十三条规定，对于符合本规则要求的公司，主管机关将签发有效期不超过5年的“符合证明”。该证明作为公司符合本规则要求的证据。

公司拥有的资质具体情况如下：

序号	证书名称	证书编号	发证机关	证书内容	有效期至
1	国内水路运输经营许可证	交闽 XK0321	交通运输部	货物运输：国内沿海、省际成品油船、化学品船运输	2024.06.30
2	国内船舶管理业务经营许可证	闽水 CG00037	泉州市水路运输管理处	国内沿海成品油船、化学品船机务、海务管理和安全防污染管理	2024.06.30
3	符合证明	07C102	中华人民共和国泉州海事局	该公司的安全管理体系经审核符合《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，适用船舶种类为化学品船、油船、气体运输船	2023.05.04
4	《增值电信业务经营许可证》	闽 B2-20210513	福建省通信管理局	信息服务业务（仅限互联网信息服务），不含信息搜索查询服务、信息即时交互服务	2026.04.25

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油水上运输业务，已取得经营所必需的资质与许可。报告期内，公司经营范围和经营方式符合有关法律、法规和规范性文件的规定，不存在从事相关经营资质所规定的业务范围以外业务的情形。

2、自有船舶业务资质

根据《国内水路运输管理条例》第十三条规定，水路运输经营者投入运营的船舶应当符合下列条件：（1）与经营者的经营范围相适应；（2）取得有效的船舶登记证书和检验证书；（3）符合国务院交通运输主管部门关于船型技术标准和船龄的要求；（4）法律、行政法规规定的其他条件。

根据《国内水路运输管理规定》第七条规定，水路运输经营者投入运营的船舶应持有有效的船舶所有权登记证书、船舶国籍证书、船舶检验证书以及按照相关法律、行政法规规定证明船舶符合安全与防污染和入级检验要求的其他证书。

船舶运营涉及的证书较多，其中船舶营业运输证与安全管理证书重要性较高，根据相关法规要求，取得《船舶营业运输证》和《安全管理证书》/《临时安全管理证书》表明已经完成船舶登记、备案的必要程序并取得相关证书。公司部分船舶未取得《海上船舶检验证书簿》《海上货船适航证书》《防止船舶垃圾污染检验证明》《海上船舶船员舱室设备证书》原因系基于船舶建造时适用规定的差异以及适用国内国际关于海船技术标准的不同所致，不会影响公司的正常运营。

截至本招股意向书签署日，公司营运船舶取得的主要资质如下：

（1）船舶营业运输证

截至本招股意向书签署日，公司营运的 16 艘船舶持有的船舶营业运输证情况如下：

序号	船舶名称	证书编号	颁发机构	有效期
1	兴通 6	交闽 SJ（2020）000012	交通运输部	2020.06.23-2025.06.19
2	兴通 9	交闽 SJ（2020）000008	交通运输部	2020.06.23-2025.06.19
3	兴通 10	交闽 SJ（2020）000010	交通运输部	2020.06.23-2025.06.19
4	兴通 16	交闽 SJ（2020）000011	交通运输部	2020.06.23-2025.06.19
5	兴通 99	交闽 SJ（2020）000016	交通运输部	2020.06.23-2025.06.19
6	兴通油 59	交闽 SJ（2020）000017	交通运输部	2020.06.23-2025.06.19
7	兴通油 69	交闽 SJ（2020）000014	交通运输部	2020.06.23-2025.06.19

序号	船舶名称	证书编号	颁发机构	有效期
8	兴通 19	交闽 SJ (2020) 000009	交通运输部	2020.08.06-2025.08.03
9	兴通 56	交闽 SJ (2020) 000013	交通运输部	2020.08.06-2025.08.03
10	兴通 66	交闽 SJ (2020) 000018	交通运输部	2020.08.06-2025.08.04
11	兴通 789	交闽 SJ (2020) 000028	交通运输部	2020.08.06-2025.08.04
12	兴通 89	交闽 SJ (2020) 000024	交通运输部	2020.08.24-2025.08.22
13	兴通 799	交闽 SJ (2020) 000033	交通运输部	2020.11.06-2025.11.05
14	兴通 719	交闽 SJ (2020) 000034	交通运输部	2020.11.25-2025.11.24
15	兴通 739	交闽 SJ (2021) 000001	交通运输部	2021.01.28-2026.01.27
16	兴通 7	闽 SN (2022) 000001	泉州市交通运输局	2022.01.14-2022.02.28

(2) 安全管理证书

截至本招股意向书签署日，公司营运的 16 艘船舶持有的安全管理证书情况如下：

序号	船舶名称	证书名称	证书编号	颁发机构	有效期
1	兴通 89	安全管理证书	07C102013	泉州海事局	2021.04.27-2026.04.26
2	兴通 16	安全管理证书	07C102020	泉州海事局	2021.05.25-2026.05.24
3	兴通 99	安全管理证书	07C102014	泉州海事局	2022.01.05-2027.01.04
4	兴通油 69	安全管理证书	07C102010	泉州海事局	2018.05.05-2023.05.04
5	兴通 9	安全管理证书	07C102016	泉州海事局	2018.07.02-2023.07.01
6	兴通油 59	安全管理证书	07C102011	泉州海事局	2018.09.22-2023.09.21
7	兴通 10	安全管理证书	07C102017	泉州海事局	2018.09.23-2023.09.22
8	兴通 6	安全管理证书	07C102021	泉州海事局	2019.05.22-2024.05.21
9	兴通 19	安全管理证书	07C102019	泉州海事局	2020.02.26-2025.02.25
10	兴通 56	安全管理证书	07C102022	泉州海事局	2020.04.22-2025.04.21
11	兴通 66	安全管理证书	07C102018	泉州海事局	2020.05.14-2025.05.13
12	兴通 799	安全管理证书	07C102024	泉州海事局	2021.04.26-2026.04.25
13	兴通 719	安全管理证书	07C102025	泉州海事局	2021.04.25-2026.04.24
14	兴通 789	安全管理证书	07C102023	泉州海事局	2021.01.14-2026.01.13

序号	船舶名称	证书名称	证书编号	颁发机构	有效期
15	兴通 739	安全管理证书	07C102026	泉州海事局	2021.07.16-2026.07.15
16	兴通 7	临时安全管理证书	07C102027	泉州海事局	2022.01.12-2022.07.11

截至本招股意向书签署日，“兴通 7”暂未取得安全管理证书，主要系投入运营时间较短，根据监管部门要求，新投入运营船舶需先取得临时安全管理证书且运行安全管理体系时间满足有关规定，方可以向海事管理机构申请安全管理证书。目前，“兴通 7”运营正常，该事项不会对公司的生产经营情况产生重大不利影响。除“兴通 7”外，公司其他营运船舶均取得了安全管理证书。

3、外租船舶业务资质

公司在自有船舶运力不足时，通过向市场上具备服务能力的承运商采购运输服务，具体采购情况如下：

项目	2021 年	2020 年	2019 年
供应商数量（家）	22	23	23
外租船舶数量（艘）	36	40	30

公司采购运输服务中，实际承运人均已取得《水路运输许可证》，承运的船舶均已取得相应《船舶营业运输证》。

4、船员业务资质

根据《船员条例》相关规定，公司船员应当取得《船员健康证书》，并经过相应任职、安全或特殊培训，具备相应的船员任职资历，并且任职表现和安全记录良好。在符合要求的情况下，海事管理机构将颁发相应的船员适任证书及船员服务簿。

公司拥有的 16 艘船舶的所有船员均具备与其岗位相匹配的船员适任证书、船员服务簿及《船员健康证书》。

六、发行人的特许经营权情况

报告期内，公司无特许经营权。

七、发行人的技术及研究情况

（一）发行人的核心技术情况

公司设置数字化部，全面负责组织研究行业产品技术发展趋势、新产品开发和推动研发产品的发展，目前公司共拥有专利 15 项，计算机软件著作权 14 项。公司核心技术情况如下：

序号	核心技术名称	技术来源	技术内容
1	航次动态管理系统	自主研发	建立完善的航次动态系统，实现企业船舶管理各动态节点的集中有效管理。通过设计、生产、管理不同领域信息系统的集成和数据共享，实现船舶营运数字化管理，统筹管理船舶动态数据，合理分配岸基资源及信息获取价值合理化
2	炼厂货物流向系统	自主研发	建立完善的炼厂货物流向系统，实现炼厂货物流向数据统一管理、统计数据可视化展示
3	船舶动态信息推送系统	自主研发	建立完善的船舶动态信息推送系统，实现船舶动态数据统一推送、多端展示
4	航次体系报表系统	自主研发	建立完善的航次体系报表系统，实现船舶航次报表、能效报告数据统一管理、统计数据可视化展示

（二）正在从事的研发项目及进展情况

公司目前正在从事的研发项目及进展情况具体如下：

序号	项目名称	版本号	研发内容
1	航次动态管理系统	V2.4	“航次动态管理系统 V2.4”调整船端航次信息变更、发送和移动端接受功能，优化移动端接受方式，优化移动端港口码头泊位信息实时获取方式，为船岸用户使用提升了数据交互的有效性、准确性
2	海运管家-营运效率统计系统	V1.0	“海运管家-营运效率统计系统”可实现对企业航运营效率高效分析，对航程、业务分布、锚泊时长、作业效率等相关数据进行有效数据统计分析，为调整船舶运营策略提供信息分析依据

（三）报告期研发费用占营业收入的比例

报告期内，公司研发费用占营业收入的比例如下图所示：

单位：万元

类别	2021年	2020年	2019年
研发费用	157.38	138.16	69.97
研发费用占营业收入比例	0.28%	0.36%	0.24%

报告期内研发费用占营业收入的比例分别为 0.24%、0.36%、0.28%。公司非常重视核心技术的研发开发，研发费用整体呈上升趋势。研发费用投入有利于增强公司核心技术优势和提升服务水平，进一步增强企业综合竞争力，保障公司的行业领先地位，符合公司的战略定位和行业发展趋势。

报告期内公司研发费用主要构成情况如下：

单位：万元

项目	2021年度		2020年度		2019年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
职工薪酬	146.61	93.16%	129.99	94.09%	68.08	97.30%
技术开发费	-	-	-	-	0.62	0.89%
折旧与材料费用	10.77	6.84%	8.17	5.91%	1.28	1.83%
合计	157.38	100.00%	138.16	100.00%	69.97	100.00%

（四）技术与研发的组织体系与创新机制

1、研发机构设置

公司已形成以市场需求为服务创新导向，以数字化部为技术创新主导，公司各部门积极协调配合的研发体系，通过将移动互联、物联网等信息技术融入航运业务，旨在实现运输服务方式、服务内容的创新发展，提升精细化管理水平，以进一步强化公司的竞争优势。

2、技术创新的机制、技术储备及技术创新的安排

随着移动互联、物联网等信息技术的快速发展应用，为行业企业推动发展安全绿色、高效航运创造了有利条件。传统的运输服务模式已难以满足船东、政府主管部门、港口单位及辖区各港航企业对船舶和运输货物的实时状态、精准定位、航次等信息实时动态了解的需求，因此公司积极推进信息化技术与航运业的深度融合发展，成立数字化部进行持续的技术创新，力求实现公司整体业务流程信息

化转变，从而为客户提供高效、准确、优质的运输服务体验。公司保持技术创新的机制与措施具体如下：

(1) 研发创新机制体系建设

安全、高效、优质的运输服务是形成公司市场良好口碑的关键因素，为保证公司的服务优势，公司深刻洞悉行业发展趋势，瞄准智能航运，大力推进船-岸-人之间信息的高效流通和融合。公司设立了数字化部，以数字化部为研发项目主导，以市场需求变化为导向，公司各部门积极协调配合，通过将移动互联、物联网等新一代先进技术不断创新、融入到航运业务中，旨在打造船舶信息实时多方共享的信息化服务平台，进一步提高公司的服务质量。

与此同时，为保证研发创新稳步推进，公司采用团队协同系统，并形成了软件技术研发规范，从研发进度等方面规范了研发创新主要过程的具体操作流程，保证了研发创新的高效性。

(2) 人才培养与引进机制

公司系沿海散装液体化学品、成品油水上运输的综合服务商，需要航运经验丰富，以及深度掌握安全管理、运营管理、行业发展态势、航线开拓与规划等方面的人才。同时，伴随着我国航运智能化发展趋势渐显，对既了解本行业相关知识，又掌握移动互联、物联网等先进技术的复合型专业人才提出了一定的需求。因此，公司高度重视人才培养与引进，致力于建设一流运输服务团队，通过结合社会招聘、校园招聘等方式持续扩大研发、管理以及船员队伍，为发展成为“国际一流、国内领先的化工供应链综合服务商”构筑坚实保障。

(3) 科研激励机制

公司根据研发人员参与的研发项目、个人表现等设置量化考核指标，以奖金、表彰等多种方式对研发人员进行激励，充分调动其研发创新的主观能动性，营造积极的研发创新氛围，助力公司技术实力持续提升，实现可持续发展战略。

八、发行人的安全生产、环境保护和质量控制情况

（一）安全生产

1、安全生产制度及措施

液货危险品水上运输具有较高的危险性，在日常运营过程中，海事局等机构对安全提出了很高的监管要求，若公司在日常生产运营中发生安全事故，监管机构会对公司的安全管理体系建设情况进行审查，若公司安全管理体系不符合相关要求，公司主体以及运营船舶的经营资质面临被撤销的风险。

公司高度重视安全文化建设，始终坚持“三个零”的经营目标，即“零事故、零伤亡、零污染”，以“安全第一，保持健康，保护环境，保证质量，预防为主，持续改进”为指导方针，以行业适用的国际规则、公约、协议，以及我国相关法律法规为依据，建立了全面、严谨的安全管理体系，在实践中不断更新、完善；并积极推进新一代信息技术与航运产业的深度融合，提高整体信息化应用程度，以提升公司安全管理水平、提升营运效率，充分保障货物及时、安全送达，保证海上人员、船舶、货物和其他财产的安全、避免对环境特别是对海洋环境造成损害。

公司在危险化学品及油品运输过程中需承担的风险主要包括船舶碰撞、船舶搁浅、触礁、货物泄漏、火灾/爆炸、主机故障、货损及延期送达风险。公司均通过船上及岸基协同配合，应对相应运输风险。公司根据《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》、国内水路运输服务行业的规范以及相关法律法规、指南和行业标准制定了《安全管理手册》《程序手册》《船舶操作和管理须知手册》《应急手册》等一系列安全管理制度文件，明确了安全和质量、环境保护方针，制定了详细的操作指南，明确了船岸人员岗位职责，规范了岸上管理、船舶操作等人员在日常生产运营过程中的操作程序，实现了科学化、结构化、规范化以及精细化的安全管理，并通过积极、有针对性的员工专业培训与交流，持续提升公司整体员工的安全管理意识、专业知识、操作技能以及应急处置能力，促使公司的经营风险得到有效的防控并确保公司健康、可持续发展。

公司依托于对安全管理的高重视与高投入，于 2003 年取得了由福建海事局评定的 DOC 证书及船舶 SMC 证书，并于 2015 年相继通过了 ISO9001 质量管理体系、ISO14001 环境管理体系、OHSAS18001 职业健康安全管理体系，有效推动了公司安全管理体系的标准化、规范化发展。同时，公司面向国际化、专业化的管理要求，引入 TMSA（液货船管理与自评）管理理念，进一步提高和规范公司的管理标准，截止本招股意向书签署之日，公司 TMSA 自评已达到第二阶段。

此外，公司船舶相继通过 BP、CNOOC、SHELL、中国石化、中国石油等国内外大石油公司以及 CDI 的检查认证。基于高水平的安全管理体系，公司于 2018 年被中华人民共和国海事局评为“安全诚信公司”并连续三年获得签注，现有 6 艘船舶被评为“安全诚信船舶”以及 9 名船长被评为“安全诚信船长”。

2、报告期内安全生产合法合规情况

液货危险品水上运输具有较高的危险性，船舶运输过程中可能发生因碰撞、触礁、搁浅、火灾或者爆炸等引起的海难事故，也可能发生因洗舱、装卸等操作规程不当引起的安全事故以及造成环境或货物污染。

公司始终高度重视安全管理工作，为客户提供安全、环保、优质的运输服务。针对货物运输过程中存在的潜在风险，公司制定了一套完备的安全管理体系，包括《安全管理手册》《应急指南》《应急手册》《驾驶台航行安全手册》《船舶操作和管理须知手册》《程序手册》等指引文件，对于船舶航行及货物运输过程中存在的潜在风险及其应对方法作出了详细说明，旨在保证对船舶的险情和事故进行有效的控制。

公司的安全管理体系已经泉州海事局审核认可，并核发编号为 07C102 的《符合证明》，同时，公司取得了 ISO9001 质量管理体系、ISO14001 环境管理体系以及 OHSAS18001 职业健康安全管理体系认证，建立了完善的安全质量管理制度。

公司已建立针对液货危险品运输的内控制度并有效执行，不存在潜在的生产安全隐患。

（二）环境保护

1、环境保护制度及措施

公司船舶运输过程中会产生含油污水、生活污水、船舶垃圾、含有毒液体物质的污水和废气排放等，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及制度，根据相关国际公约和法律法规编制了《船上海洋污染应急计划》《船上油污应急计划》《垃圾管理计划》《程序与布置手册（适用于散装化学品船）》《能效管理计划》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。

公司所有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。机务部和海务部主管人员不定期地对船舶防污染工作进行监督和检查，确保船舶在营运过程中所产生的操作废弃物、污染物或者可能对环境造成污染的其他物质均严格按照公约、规则 and 规定进行安全的处理；满足公约要求的按规定进行排放，公约禁止的或不能直接在海上排放的则应申请回收处理。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，取得了相应的适航证书、设备安全证书、构造安全证书、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、防止船舶垃圾污染等证书，证明船舶在结构、设备以及防污染等方面均符合上述公约或规则的要求。

（1）生产经营中主要污染物排放种类及排放量是否符合规定

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输业务，船舶运输是公司生产经营中涉及环境污染的主要环节，船舶运输过程中会产生船舶尾气、含有毒液体物质的污水、含油污水、洗舱水、生活污水和船舶垃圾等。

船舶在投入运营前以及在随后的年度检验、中间检验以及换证检验期间，中国船级社会对船舶的结构、设备、系统等从图纸审核、设备装船前检验、实船安装效用试验等环节进行全过程检验，检验合格后，若符合环保要求，则会颁发《防

止油污证书》《防止空气污染证书》《防止生活污水污染证书》《防污底系统证书》等，公司和船舶取得上述证书则表明船舶设备满足营运要求，符合污染物排放规定。同时，海事主管部门会不定期登轮对公司船舶日常运营、操作和记录进行监管，若船舶发生违规排放污染物的情况，海事主管部门将会对公司进行处罚。报告期内，公司不存在环保方面的行政处罚。

(2) 公司环保投资和相关费用成本支出情况

公司船舶主要环保设施系随船配置，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，公司船舶环保设备运行正常。

公司环保费用成本支出主要包括清污费用、油污废水回收费用、船舶垃圾回收费用等。报告期内，公司环保费用成本支出分别为 224.93 万元、83.83 万元、60.28 万元。公司环保费用成本支出逐年下降，主要系清污费用变动较大。清污费用按照交通运输部制定的《港口收费计费办法》、中华人民共和国海事局发布的《船舶污染清除协议制度管理办法》等政策，由主管部门指导定价，2020 年大幅下降主要系政策优惠变动。除上述影响外，报告期内公司环保相关成本费用与处理生产经营所产生的污染相匹配。

2、报告期内环保合法合规情况

报告期内，公司的日常经营符合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，不存在因违反安全环保法律、法规而受处罚的情形。

根据泉州海事局出具的证明，报告期内，公司在生产经营过程中能够严格遵守国家有关船员、船舶、航运、水上交通安全和环境安全等海事法律法规，未发现因违反船员、船舶、航运、水上交通安全和环境安全等海事法律法规的重大违法违规行为，在泉州海事局管辖范围内未受到行政处罚。

根据泉州市泉港生态环境局出具的证明，报告期内，公司不存在因违反环境保护法律法规而被该局行政处罚的情形。

(三) 质量控制

1、质量控制措施

公司致力于为客户提供安全、环保、优质的运输服务，建立了体系完善、运行有效的质量管控体系以及配套规范细则，公司各部门及岗位切实履行职责及业务操作流程，相关制度有效执行，以确保“保质、保量、保时”的完成海上货物运输任务。

基于散装液体化学品、成品油所具有的有毒、易燃、易挥发、易渗透等特性，公司形成了高标准、规范化的洗舱、备舱、采样、装卸、计量等货物操作规程以及运输途中科学的货物保管机制，充分保障装卸和运输途中货物的质量安全；营运期间也定期对装卸货操作系统和设备进行维护和保养，以及通过对舱盖、洗舱机、取样口、高速透气阀等关键设施的密封性进行定期维护，确保与货物相关的设备始终处于良好的工作状态，保证密封性，减少挥发，保持货物损耗率处于较低水平。同时，公司拥有一支稳定、专业能力强的调度操作团队，以科学的船舶调度与组织能力、精准的船舶靠港数据分析与疏港能力、完善的部门协同反馈机制保障客户的船期要求，并充分结合信息化系统的应用，提升精细化管理能力，持续优化船舶航行、货物管理、洗舱、备舱、靠离泊等流程，结合季节性天气情况优化航线设计，实现对船舶运行过程中的动态跟踪，运用信息技术手段在实现进一步提高船舶管理能力水平的同时大幅提升船舶运营效率。

此外，公司定期通过组织培训、岸基应急训练和演习等方式，包括救生、消防、防污染、碰撞、搁浅、救助以及医疗急救演习等，不断提高船上人员和岸基人员的安全管理水平，在不同环境下应对和处理突发或紧急事件的能力，通过模拟不同场景以及采取相应举措有效保障公司的安全管理工作，实现货品“保质、保量、保时”的安全运输和交付。

2、质量控制效果

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、发行人境外经营情况

截至本招股意向书签署日，公司不存在境外经营。

第七节 同业竞争与关联交易

一、发行人的独立运行情况

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，建立健全了法人治理结构，在资产、人员、财务、机构和业务等方面均独立于控股股东、实际控制人及其控制的其他关联方，拥有完整的业务体系及面向市场独立经营的能力，具体情况如下：

（一）资产完整情况

公司是由兴通有限整体变更设立的股份有限公司，承继了兴通有限的资产、负债和权益。公司拥有独立完整的经营性资产，合法拥有与业务经营相关的船舶等固定资产和商标、专利、软件著作权等无形资产，具有独立完整的采购、销售、服务体系。公司对所有资产拥有控制权，不存在资产、资金被控股股东、实际控制人占用而损害公司利益的情形。

（二）人员独立情况

公司的总经理、副总经理、财务负责人、总船长和董事会秘书等高级管理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，未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业领薪。公司的财务人员未在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中兼职。

（三）财务独立情况

公司已建立独立的财务核算体系，能够独立做出财务决策，具有规范的财务会计制度。公司设立了独立的财务部门，配备了专职财务人员。公司作为独立的纳税人，依法独立纳税。公司未与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共用银行账户。

（四）机构独立情况

公司按照《公司法》和《公司章程》的相关规定，设置了股东大会、董事会、监事会，并聘任了高级管理人员，建立了完整、独立的法人治理结构。在内部机

构设置上，公司建立了适应自身发展需要的内部经营管理机构，独立行使经营管理职权。公司与控股股东、实际控制人及其控制的其它企业之间不存在机构混同的情形。

（五）业务独立情况

公司拥有独立完整的业务体系，能够面向市场独立经营、独立承担责任与风险。公司的主营业务独立于控股股东、实际控制人及其控制的其他企业，与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业之间不存在同业竞争的情形或者显失公平的关联交易。

二、同业竞争情况

（一）公司与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业不存在同业竞争

公司的控股股东为陈兴明，实际控制人为陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤4人。截至2021年12月31日，公司控股股东、实际控制人控制的其他企业共计7家，具体情况如下：

序号	企业名称	股权结构	经营范围	主营业务定位	是否存在同业竞争
1	泉州兴通港口服务发展有限公司	陈其龙持股 32.5%、陈其德持股 32.5%、陈兴明持股 25%、陈其凤持股 10%	港口咨询服务；船舶租赁；溢油应急设备维护保养管理；为船舶提供船员接送、船舶污染物接收、围油栏供应、国际国内航线船舶油料(柴油)供应、进出港护航服务，燃料油（不含危险化学品，不含成品油）零售，物业管理，港口拖轮服务。	港口服务	否
2	泉州兴通国际船务代理有限公司	陈兴明持股 52%、吴志扬持股 30%、陈其龙持股 18%	经营泉州口岸中外籍国际航行船舶代理、国际货运代理业务、国内船舶代理业务、代理货物报关、报检业务。	国际船舶代理	否
3	泉州兴通投资有限公司	陈兴明持股 64%、张文进持股 12%、王良华持股 12%、柯文理持股 12%	项目投资，理财咨询服务，投资咨询服务（不含证券、期货投资咨询、金融咨询及其它需经前置许可的项	股权投资	否

序号	企业名称	股权结构	经营范围	主营业务定位	是否存在同业竞争
			目)。		
4	福建华晨投资有限公司	兴通投资持股 51%、陈兴明持股 49%	对交通运输、仓储和邮政业的投资；对信息传输、软件和信息技术服务业的投资；投资咨询服务（不含证券、期货、保险）。	股权投资	否
5	泉州泉港报关有限公司	兴通国际船代持股 100%	为进出口企业代理报关、报检、报验、纳税及手册办理及核销等系列业务。（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）	代理报关	否
6	莆田市兴通国际船务代理有限公司	兴通国际船代持股 46%	一般项目：国际船舶代理；国内船舶代理；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） 许可项目：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，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）	国际船舶代理	否
7	莆田兴通报关有限公司	莆田市兴通国际船务代理有限公司持股 90%	在福州关区各口岸或莆田海关监管业务集中地从事报关业务。（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）	代理报关	否

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输，主营业务不涉及港口服务、船舶代理、代理报关等，与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业不存在同业竞争。

（二）避免同业竞争的承诺

为了避免未来发生同业竞争，更好地维护公司中小股东的利益，公司控股股东、实际控制人分别出具了《关于兴通海运股份有限公司避免同业竞争的承诺函》，承诺如下：

“1、本人和本人近亲属直接或间接控制的公司或其他组织中，不存在从事

与兴通股份相同或相似的业务，不存在同业竞争。

2、在本人作为兴通股份控股股东、实际控制人期间，本人和本人近亲属直接或间接控制的公司或其他组织将不以任何形式从事与兴通股份现有相同或相似业务，包括不投资、收购、兼并与兴通股份现有主要业务有直接竞争的公司或者其他经济组织。

3、若兴通股份今后从事新的业务领域，则本人和本人近亲属直接或间接控制的公司或其他组织将不从事与兴通股份新的业务领域有直接竞争的业务活动，包括不投资、收购、兼并与兴通股份今后从事的新业务有直接竞争的公司或者其他经济组织。

4、如若本人和本人近亲属直接或间接控制的公司或其他组织出现与兴通股份有直接竞争的经营业务情况时，兴通股份有权以优先收购或委托经营的方式将相竞争的业务集中到兴通股份经营，否则本人和本人近亲属直接或间接控制的公司或其他组织将停止经营与兴通股份有直接竞争的业务或将竞争业务转让给无关联的第三方。

5、本人承诺不以兴通股份实际控制人的地位谋求不正当利益，进而损害兴通股份其他股东的权益。

6、自本函出具之日起，本声明、承诺与保证将持续有效，直至不再为兴通股份的股东为止。

若因违反上述承诺而所获得的利益及权益将归兴通股份所有，并赔偿因违反上述承诺而给兴通股份造成的全部损失。”

三、关联交易情况

（一）关联方及关联关系

根据《公司法》《上海证券交易所股票上市规则》和《企业会计准则第 36 号—关联方的披露》等法律、法规及规范性文件的有关规定，公司关联方及关联关系如下：

1、控股股东、实际控制人

序号	关联方名称	关联关系
1	陈兴明	公司控股股东及实际控制人之一，直接持有公司 37.68%的股份，任公司董事长
2	陈其龙	公司实际控制人之一，直接持有公司 2.80%的股份，任公司副董事长、总经理
3	陈其德	公司实际控制人之一，直接持有公司 2.80%的股份，任公司董事、副总经理
4	陈其凤	公司实际控制人之一，直接持有公司 2.80%的股份，任公司董事、副总经理

2、其他持有发行人 5%以上股份的股东

序号	关联方名称	关联关系
1	和海投资	直接持有公司 14.40%的股份
2	张文进	直接持有公司 8.00%的股份，任公司董事
3	王良华	直接持有公司 8.00%的股份，任公司董事
4	柯文理	直接持有公司 5.60%的股份，任公司董事、副总经理
5	陈庆洪	直接持有公司 2.08%的股份；通过和海投资间接持有公司 1.90%的股份；通过日盈投资间接持有公司 2.33%的股份，直接与间接合计持有公司 6.31%的股份

3、发行人的董事、监事及高级管理人员

序号	姓名	与公司关系
1	陈兴明	董事长
2	陈其龙	副董事长、总经理
3	张文进	董事
4	王良华	董事
5	柯文理	董事、副总经理
6	陈其德	董事、副总经理
7	陈其凤	董事、副总经理
8	杜兴强	独立董事
9	朱炎生	独立董事
10	程爵浩	独立董事
11	曾繁英	独立董事
12	吴志扬	监事会主席
13	郑兴平	职工代表监事兼海务部副经理
14	刘建龙	监事兼机务部经理

序号	姓名	与公司关系
15	黄木生	财务负责人
16	严旭晓	总船长兼总经理助理
17	欧阳广	董事会秘书

4、发行人的子公司、合营企业、联营企业

截至本招股意向书签署日，发行人无子公司、分公司、合营企业、联营企业。

5、发行人的控股股东、实际控制人及其关联自然人直接或者间接控制的、或者担任董事、高级管理人员的或参股的，除发行人以外的法人或其他组织

序号	关联方名称	关联关系
1	泉州兴通港口服务发展有限公司及其分公司	陈其龙持股 32.5%，陈其德持股 32.5%，陈兴明持股 25%，陈其凤持股 10%
2	福建华晨投资有限公司	兴通投资持股 51%，陈兴明持股 49%
3	泉州兴通国际船务代理有限公司	陈兴明持股 52%，吴志扬持股 30%并担任经理，陈其龙持股 18%并担任执行董事
4	泉州泉港报关有限公司	兴通国际船代持股 100%，吴志扬担任执行董事
5	莆田市兴通国际船务代理有限公司	兴通国际船代持股 46%
6	莆田兴通报关有限公司	莆田市兴通国际船务代理有限公司持股 90%
7	泉州兴通投资有限公司	陈兴明持股 64%，张文进持股 12%，王良华持股 12%，柯文理持股 12%，陈其龙担任执行董事
8	泉州市兴通船舶代理有限公司	陈兴明持股 30%、陈其凤持股 10%、张文进持股 22.5%、王良华持股 22.5%、柯文理持股 15%
9	天津奇妙时光科技有限公司	陈其龙持股 15%
10	北京奇妙时光科技有限公司	陈其龙持股 15%
11	厦门奇妙时光科技有限公司	北京奇妙时光科技有限公司持股 100%
12	泉港区时空广告服务中心	陈兴明兄弟陈兴章持股 100%
13	泉州超前广告有限公司	陈兴明兄弟陈兴章持股 100%，担任执行董事兼总经理

6、除发行人的控股股东、实际控制人以外，直接或间接持有发行人 5%以上股份的股东（法人及非法人）、发行人的董事、监事、高级管理人员及其关系密切家庭成员控制、共同控制或者施加重大影响（担任董事、高级管理人员）的，除公司以外的法人或其他组织

序号	关联方名称	关联关系
----	-------	------

序号	关联方名称	关联关系
1	山东滕州广诚投资有限公司	陈庆洪持股 98.33% 并担任执行董事
2	滕州宾馆有限公司	广诚投资持股 100%，陈庆洪担任执行董事兼总经理
3	山东省滕州瑞达房地产开发有限公司	广诚投资持股 100%，陈庆洪担任执行董事兼总经理
4	山东日盈投资有限公司	滕州宾馆持股 100%，陈庆洪担任执行董事兼经理
5	山东省滕州瑞达化工有限公司	陈庆洪持股 100% 并担任执行董事
6	山东省瑞达新材料科技有限公司	陈庆洪持股 99% 并担任执行董事兼经理
7	增城市新塘庆洪建材购销部	陈庆洪持股 100% 并担任负责人，已吊销
8	单县广诚房地产开发有限公司	广诚投资持股 90%
9	广东省磁处理技术有限公司	广诚投资持股 51%
10	山东恒益房地产开发有限公司	山东省滕州瑞达房地产开发有限公司持股 40%
11	枣庄豪润邦置业有限公司	山东恒益房地产开发有限公司持股 60%
12	漳州市易通国际船务代理有限公司	王良华女婿陈亚文持股 90%
13	漳州市万兴船舶服务有限公司	王良华女婿陈亚文持股 90%，担任执行董事兼经理
14	福清市万兴国际船务代理有限公司	王良华女婿陈亚文持股 95%，担任执行董事兼总经理
15	福建经海纬地化工科技有限公司	王良华女婿陈亚文持股 70%，担任执行董事兼总经理
16	漳州市创博工程服务有限公司	王良华女婿陈亚文持股 70%，担任执行董事兼经理
17	泉港区万兴五金店	王良华女婿陈亚文担任负责人
18	泉州市永发资源再生有限公司	王良华女婿陈亚文的兄弟陈亚勇担任执行董事兼总经理
19	泉州市泉港上西劳动服务部	张文进担任经理，已吊销
20	泉州上狮拆船有限公司	张文进担任董事、副总经理，已吊销
21	宋都基业投资股份有限公司	杜兴强担任独立董事
22	福建圣农发展股份有限公司	杜兴强担任独立董事
23	卧龙地产集团股份有限公司	杜兴强担任独立董事
24	三棵树涂料股份有限公司	朱炎生担任独立董事
25	福建省招标股份有限公司	朱炎生担任独立董事
26	厦门市呼博仕环境工程产业股份有限公司	朱炎生担任独立董事
27	浙江省开创电气股份有限公司	朱炎生担任独立董事

序号	关联方名称	关联关系
28	上海龙韵文创科技集团股份有限公司	程爵浩担任独立董事
29	泉港区税务学会	黄木生担任法定代表人

7、其他关联自然人

其他关联自然人包括发行人的董事、监事、高级管理人员关系密切的家庭成员，以及持股 5% 以上自然人股东关系密切的家庭成员，关系密切的家庭成员包括配偶、父母、年满 18 周岁的子女及其配偶、兄弟姐妹及其配偶，配偶的父母、兄弟姐妹，子女配偶的父母。

8、报告期内曾经的关联方

(1) 注销与转让关联方

报告期内，已注销的关联方共 4 家，不存在已转让的关联方，具体情况如下：

类型	公司名称	关联关系	成立时间	注销时间	经营业务
注销 关联方	泉州市泉港兴通燃料有限公司	陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤曾实际控制	2005.10	2019.02	船舶燃料销售
	泉港区超越日用品咨询服务部	陈其凤曾持股 100%	2012.12	2020.07	日用品咨询、服务
	山东省滕州瑞达热电有限公司	持股 5% 以上的股东陈庆洪通过山东省滕州瑞达化工有限公司曾间接持股 100.00% 并担任执行董事	2006.12	2019.06	供热、发电；灰渣及灰渣产品的生产销售
	上海荟邮网络科技有限公司	独立董事程爵浩曾持股 27.30%	2014.05	2019.12	信息技术领域内技术开发、技术咨询等

①兴通燃料

兴通燃料于 2019 年 2 月注销，其 2018 年财务状况、经营业绩具体如下：

单位：万元

项目	2018.12.31/2018 年度
总资产	505.97

项目	2018.12.31/2018 年度
负债总额	0.29
所有者权益	505.68
营业收入	528.94
净利润	13.99

注：以上财务数据未经审计

报告期内，兴通燃料与公司不存在关联交易或资金往来，不涉及相关款项结算。

②泉港区超越日用品咨询服务部

泉港区超越日用品咨询服务部于 2020 年 7 月注销，未实际运营。报告期内，泉港区超越日用品咨询服务部与公司不存在关联交易或资金往来，不涉及相关款项结算。

③山东省滕州瑞达热电有限公司

山东省滕州瑞达热电有限公司于 2019 年 6 月注销，未实际运营。报告期内，山东省滕州瑞达热电有限公司与公司不存在关联交易或资金往来，不涉及相关款项结算。

④上海荟邮网络科技有限公司

上海荟邮网络科技有限公司于 2019 年 12 月注销，未实际运营。报告期内，上海荟邮网络科技有限公司与公司不存在关联交易或资金往来，不涉及相关款项结算。

(2) 其他关联方

报告期内，曾与公司存在关联关系的其他主要关联方情况如下：

序号	名称	关联关系
1	江西省蓝天鹏程实业有限公司	程爵浩之兄程爵镇曾担任执行董事，已于 2020 年 7 月辞任
2	优利德科技（中国）股份有限公司	杜兴强曾担任独立董事，已于 2020 年 2 月辞任
3	麦克奥迪（厦门）电气股份有限公司	杜兴强曾担任独立董事，已于 2021 年 4 月卸任

序号	名称	关联关系
4	江龙船艇科技股份有限公司	程爵浩曾担任独立董事，已于 2020 年 8 月届满离任

（二）关联交易

1、经常性关联交易

（1）采购商品/接受劳务的关联交易

报告期内，公司的关联采购如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2021 年度	2020 年度	2019 年度
兴通船代	代理费用	76.51	76.75	93.62
兴通港服	代收水费	-	0.15	0.62
合计		76.51	76.90	94.24
占营业成本的比例		0.28%	0.41%	0.65%

①与兴通船代发生的代理费

A.关联交易的必要性和合理性

兴通船代主要从事国内船舶代理服务，在湄洲湾南岸具有较高的市场占有率。公司与兴通船代的交易主要为代理费用等。公司委托兴通船代提供代理服务符合行业特征，有利于提高工作效率。报告期内，公司与兴通船代发生的代理费占营业成本的比例分别为 0.65%、0.41%、0.28%，占比极小且呈下降趋势。

B.关联交易的定价依据和公允性

公司与兴通船代的代理服务定价遵循市场化定价原则，关联交易价格公允，对公司的独立性无重大影响。

②与兴通港服发生的代收水费

A.关联交易的必要性和合理性

报告期内，公司与兴通港服之间发生少量水费，主要由于公司与兴通港服办公地点位于同一小区，该小区建设年代较早，自来水厂在该小区只开一个水费账户，统一由兴通港服根据各自安装的水表对小区的住户代收水费。2020 年 4 月

开始，经与自来水厂沟通，公司直接缴纳水费，不再由兴通港服代收，该项关联交易将不再发生。

B. 关联交易的定价依据和公允性

公司与兴通港服的水费依据自来水厂定价缴纳。上述费用交易价格公允，不会对公司独立性产生重大影响。

(2) 关联租赁

单位：万元

关联方	交易内容	2021 年度	2020 年度	2019 年度
陈兴明	房屋租赁	-	-	29.28
陈其龙	房屋租赁	-	-	3.85

关联租赁的具体租赁情况如下：

序号	出租人	面积 (m ²)	物业坐落	租赁期限	租金 (元/月)
1	陈其龙	310.36	兴通商住楼 1 幢 801 室	2019.5-2019.11	5,500.00
2	陈兴明	601.83	兴通商住楼 3 幢 2 楼 201-207 室	2019.1-2019.12	10,832.94
		428.38	兴通商住楼 3 幢 2 楼 208-214 室	2019.1-2019.11	7,710.84
3	陈兴明	365.93	兴通商住楼 1 幢 202 室	2018.7-2019.12	6,500.00

① 关联租赁的必要性和合理性

公司关联租赁主要是为解决办公场所与员工宿舍不足。相比于向第三方进行房屋租赁，公司与上述关联方的租赁关系更为稳定，因此公司向关联方租赁具备合理性。为减少关联交易，2019 年 11 月，公司购买兴通商住楼 1 幢 801 室、兴通商住楼 3 幢 2 楼 208-214 室。上述关联租赁将不再发生。

② 关联租赁的定价依据和公允性

报告期内，公司与关联方之间的房产租赁价格系参照市场价格由双方协商确定，采用市场定价原则，定价公允。

(3) 关键管理人员薪酬

公司关键管理人员包括董事（不含独立董事）、高级管理人员。报告期内，上述人员薪酬如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
关键管理人员薪酬	567.74	510.38	457.78

2、偶发性关联交易

(1) 购买资产

单位：万元

关联方	交易内容	2021 年度	2020 年度	2019 年度
兴通船代	购买车辆	-	-	44.96
陈兴明、刘美华	购买房屋	-	-	263.69
陈其龙、王怡	购买房屋	-	232.39	361.86

①购买车辆

2019 年 6 月，为解决公司交通工具不足，公司以评估作价 50.80 万元（含税）向兴通船代购买一辆小型轿车，具体如下：

单位：万元

车辆	交易价格	评估方法	评估价格
车辆闽 C18GF2	50.80	成本法	50.80

公司与兴通船代的车辆购买价格根据福建金诺土地房地产资产评估有限公司出具的资产评估报告（金诺资产评字[2019]06317 号）确定，交易价格具有公允性。

②购买 801、807 及 208-214 房产

2019 年 11 月，为解决办公场所与员工宿舍不足，公司分别以评估作价 361.86 万元购买陈其龙及其配偶王怡位于泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 801、807 的房产，以评估作价 263.69 万元购买陈兴明及其配偶刘美华位于泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#商住楼 208-214 的房产。具体如下：

单位：万元

房屋	交易价格	评估方法	评估价格
----	------	------	------

房屋	交易价格	评估方法	评估价格
泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#商住楼 208	51.75	收益法	51.75
泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#商住楼 209	48.39	收益法	48.39
泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#商住楼 210	45.05	收益法	45.05
泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#商住楼 211	45.09	收益法	45.09
泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#商住楼 212	24.35	收益法	24.35
泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#商住楼 213	10.28	收益法	10.28
泉港区驿峰路东段北侧兴通 3#商住楼 214	38.78	收益法	38.78
泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 801 室	181.93	收益法	181.93
泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 807 室	179.93	收益法	179.93

交易价格根据福建金诺土地房地产资产评估有限公司出具的资产评估报告（金诺资产评字[2019]10887 号）确定，交易价格具有公允性。

③购买 802-806 房产

2020 年 6 月，为解决公司办公场所不足，公司以评估作价 232.39 万元购买陈其龙及其配偶王怡位于泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 802-806 的房产。具体如下：

单位：万元

房屋	交易价格	评估方法	评估价格
泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 802 室	49.50	市场法、收益法	49.50
泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 803 室	38.97	市场法、收益法	38.97
泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 804 室	56.67	市场法、收益法	56.67
泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 805 室	39.11	市场法、收益法	39.11
泉港区驿峰路东段北侧兴通 1#楼 806 室	48.14	市场法、收益法	48.14
合计	232.39		232.39

交易价格根据嘉学评估出具的资产评估报告（大学评估评报字[2020]840035 号）确定，交易价格具有公允性。

（2）商标转让

①商标转让情况

2019 年 2 月，公司与华晨投资签订《商标转让合同》，华晨投资将其拥有的

注册号为 26728543、26751116 和 26733854 的 3 项商标无偿转让给公司，前述商标转让手续已经完成。前述商标的基本情况如下：

序号	商标名称	商标号	专用权期限
1	海运管家	26728543	2018.9.21-2028.9.20
2	海运管家	26751116	2018.9.21-2028.9.20
3	海运管家	26733854	2018.9.21-2028.9.20

上述三个商标系公司“海运管家”线上沟通平台 APP 所使用的商标。公司实际未通过“海运管家”线上沟通平台对外开展业务，该平台目前仅作为公司内部追踪自身船舶运输信息的工具。上述三个商标不是公司主营业务所使用的商标，不会对公司实际经营产生重要影响。

②无偿转让的原因及合理性

A.无偿转让的原因及合理性

华晨投资原准备开发为船东、货主、船代企业提供线上沟通的软件，后因业务发展方向发生变化，并未实际推进该项目，目前不再从事航运相关业务。同时，公司为业务需要准备建立线上沟通平台 APP。经沟通，华晨投资决定将其拥有的三个商标无偿转让给公司。

华晨投资将三个商标无偿转让给公司的原因为：华晨投资在 2018 年申请前述三个商标时仅支付了零星的商标申请代理费；华晨投资未投入费用对该三个商标进行宣传或运营，三个商标不具有市场知名度；华晨投资因为业务调整已不再从事航运相关业务，该三个商标对华晨投资已不具有经济价值及使用价值。

华晨投资因未投入费用对上述三个商标进行宣传或运营，且上述三个商标对华晨投资不具有经济价值及使用价值，为进一步增强独立性，将上述三个商标无偿转让给公司具有合理性。

B.不存在代发行人垫付成本费用情形

报告期内，公司与华晨投资关联交易均经公司董事会、股东会/股东大会审议通过，履行了公司《公司章程》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《独立董事工作规则》《关联交易管理规定》规定的关联交易决策审批程序。

就前述三个商标，华晨投资前期仅支付了零星的商标申请费用，未投入其他费用进行宣传或运营，不存在公司通过华晨投资代付费用的情况。本次商标转让之后，公司与华晨投资未再发生交易或资金往来，相互独立，人员、资产、机构、财务、业务均独立，不存在混同或代垫费用的情况。

③程序合规

A.华晨投资已履行了必要的决策审批程序

根据华晨投资《公司章程》的规定，华晨投资于 2019 年 2 月召开董事会，审议同意将第 9、16、37 类商标“海运管家”以零元价格转让给公司，相关转让费用由公司承担，并由公司负责办理商标转让事宜。本次商标无偿转让，华晨投资已履行相关必要的决策程序。

B.不存在损害华晨投资债权人的合法权益的情形，不存在纠纷或潜在纠纷

因华晨投资未再从事任何与航运相关的业务，三个商标对于华晨投资不具有重要价值，且三个商标亦不具有市场知名度，未实际产生价值。

根据华晨投资财务报表，截至 2019 年 1 月 31 日，华晨投资不存在应付账款，其他应付款为 10.63 万元，货币资金为 68.52 万元，净资产为 131.47 万元，不存在无法支付债权人款项或者资不抵债的情况。自上述三个商标转让至今，华晨投资不存在诉讼或仲裁纠纷案件，无偿转让“海运管家”商标未损害华晨投资债权人的权益，不存在纠纷或者潜在纠纷。

④资产完整性

上述三个商标的转让手续已于 2019 年 7 月办理完成，商标专用权归属公司所有；三个商标仅是公司名下商标（12 个商标）的一部分，且不是公司主营业务中所使用的商标；公司目前尚未投入费用对该三个商标进行宣传及运营，亦未对外推广使用。因此，受让该 3 个该商标转让不影响公司资产完整性。

公司具备与业务经营有关的业务系统、辅助业务系统和配套设施，合法拥有与业务经营有关的不动产权、生产经营设备、注册商标、专利权，具有独立的采购和销售系统，不存在资产被控股股东、实际控制人及其控制的企业占用的情形。

综上，公司资产独立、完整，本次商标转让不影响公司资产完整性。

⑤ “海运管家” 相关安排

A.未来对外业务与计划

公司申请《电信增值服务许可证》系为搭建“海运管家”线上沟通平台，该平台希望依托互联网、大数据分析等技术，提供船位查询、航次动态跟踪、货物跟踪分析等应用服务，为船东、货主提供线上沟通。

该平台的建设需要大量资金投入以及一定数量的技术研发支持，用以整合行业内船东、货主资讯。目前，公司通过自有资金以及技术条件暂不具备运营“海运管家”线上沟通平台的条件。

因此，公司短期内暂无计划继续开发“海运管家”线上沟通平台。

随着公司自身能力的提升，以及行业的进一步发展，基于公司已取得《增值电信业务经营许可证》，公司已具备用“海运管家”线上沟通平台对外开展业务的资质，公司存在使用自身资金进一步开发能够对外开展业务的“海运管家”线上沟通平台的可能性，尚无将该平台转为收费模式的明确计划。

B.与关联方不存在同业竞争或同业竞争风险

控股股东、实际控制人、董监高及其近亲属对外投资的企业主要涉及港口服务、船舶代理、股权投资、技术服务、广告服务、化工研究、五金销售、水上运输辅助活动等领域，与公司目前主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输不存在同业竞争或潜在同业竞争的情况。同时，因公司主营业务液货危险品水上运输属于严监管、高门槛行业，增值电信业务亦属于需进行专门审批的业务，若公司后续成功完成“海运管家”线上沟通平台搭建并对外开展业务，上述关联方与公司亦不存在同业竞争或潜在同业竞争的情况。

C.募投项目均不包含“海运管家”相关支出

公司募投项目均不包含“海运管家”相关支出，因此“海运管家”的计划变化不会导致募投项目变化，相关测算严谨。

(3) 关联方对公司借款提供担保

报告期内，为支持公司发展，关联方为公司借款提供担保的情况如下：

单位：万元

序号	担保方	担保金额	担保起始日	担保到期日	担保是否已经履行完毕
1	陈兴明、陈其龙	1,220.00	2017.03.28	2019.03.27	是
2	陈兴明、陈其德、陈其凤、张文进、王良华	3,600.00	2018.02.23	2019.02.22	是
3	陈兴明、陈其龙	1,220.00	2018.04.28	2019.01.18	是
4	陈兴明、刘美华	1,200.00	2015.04.17	主债权的清偿期届满之日起2年	是
5	陈兴明、陈其龙	2,997.80	2018.09.27	主债权的清偿期届满之日起2年	是
6	陈兴明、陈其龙、陈其凤、陈其德、张文进、王良华、柯文理、和海投资	4,050.00	2019.02.13	2022.02.12	否
7	陈兴明	4,500.00	2019.04.17	2024.04.17	否
8	陈兴明、陈其龙	1,220.00	2019.05.31	主债权的清偿期届满之日起2年	是
9	陈兴明、陈其龙、陈其凤、陈其德、张文进、王良华、柯文理、和海投资	5,000.00	2020.04.08	主债权的清偿期届满之日起2年	否
10	陈兴明	9,000.00	2020.06.18	主债权的清偿期届满之日起2年	否
11	陈兴明、陈其龙	9,500.00	2020.09.22	主债权的清偿期届满之日起2年	否
12	陈兴明	5,500.00	2020.11.06	主债权的清偿期届满之日起2年	否
13	陈兴明、陈其龙、陈其凤、陈其德、张文进、王良华、柯文理、和海投资	1,000.00	2021.02.08	主债权的清偿期届满之日起3年	否
14	陈兴明	6,420.00	2021.07.23	主债权的清偿期届满之日起3年	否
15	陈兴明	5,000.00	2021.08.31	主债权的清偿期届满之日起3年	否
16	陈兴明	3,550.00	2021.11.11	主债权的清偿期届满之日起3年	否
17	陈兴明	4,000.00	2021.11.23	主债权的清偿期届满之日起3年	否
18	陈兴明	3,900.00	2021.12.30	主债权的清偿期届满之日起3年	否

3、关联方往来款项情况

报告期各期末，公司不存在应收、应付关联方款项。

4、报告期内关联交易对公司财务状况及经营成果的影响

报告期内，公司与关联方之间产生的采购商品和接受劳务等经常性关联交易占营业成本的比重为 0.65%、0.41%、0.28%，占比较低。除公司与兴通船代未来将继续发生代理费外，其他上述关联交易未来将不会发生。公司关联交易定价公允，对该等关联交易不存在依赖性，该等关联交易对公司生产经营活动没有重大影响。

报告期内，公司偶发性关联交易主要为购买车辆与购买房屋，主要是为了解决公司交通工具、办公场所与员工宿舍的不足，关联交易定价公允，未对公司及其他非关联股东的利益造成重大损害，未对公司正常的生产经营活动造成重大不利影响。

为了规范关联交易行为，公司已建立《关联交易管理规定》，对关联交易的决策程序、关联交易定价及其他与规范关联交易有关的事项做出了明确规定。

（三）独立董事及董事会、股东大会对报告期内关联交易的确认意见

为规范关联交易行为，公司已在《公司章程》《关联交易管理规定》等制度中明确了关联交易的决策程序、关联交易的信息披露等事项。

2020年4月30日，公司召开第一届董事会第三次会议，审议通过《关于控股股东参与增资暨关联交易的议案》《关于预计2020年度日常性关联交易的议案》《关于购买资产暨关联交易的议案》和《关于公司关联方为公司提供担保暨关联交易的议案》。该等议案提交发行人董事会审议前，取得了全体独立董事的事前认可，审议时发行人关联董事回避表决，全体独立董事对该等关联交易履行审议程序的合法性及交易价格的公允性发表了独立意见，认为董事会审议上述关联交易事项的表决程序合法、有效。

2020年5月15日，公司召开2020年第一次临时股东大会，审议通过《关于公司关联方为公司提供担保暨关联交易的议案》，同意公司董事长陈兴明为拟向金融机构申请的人民币不超过9,000万元的固定资产借款无偿提供连带责任保证，关联股东已回避表决。

2020年8月3日，公司召开第一届董事会第五次会议，审议通过《关于关联方为公司借款提供担保暨关联交易的议案》。该等议案提交发行人董事会审议前，取得了全体独立董事的事前认可，审议时发行人关联董事回避表决。公司独立董事就该事项发表了独立董事意见，认为该交易有助于公司的业务开展，且公司未提供反担保，不存在损害上市公司及全体股东的合法权益的情形。

2020年8月18日，公司召开2020年第三次临时股东大会，审议通过《关于关联方为公司借款提供担保暨关联交易的议案》，同意公司董事长陈兴明为拟向金融机构申请的人民币不超过18,000万元的固定资产借款无偿提供连带责任保证，关联股东已回避表决。

2020年9月4日，公司召开第一届董事会第八次会议，审议通过《关于增加公司关联方为公司借款提供担保暨关联交易的议案》。该等议案提交发行人董事会审议前，取得了全体独立董事的事前认可，审议时发行人关联董事回避表决。公司独立董事就该事项发表了独立董事意见，认为该交易有助于公司的业务开展，且公司未提供反担保，不存在损害上市公司及全体股东的合法权益的情形。

2020年9月21日，公司召开2020年第六次临时股东大会，审议通过《关于增加公司关联方为公司借款提供担保暨关联交易的议案》，同意增加公司总经理陈其龙为向金融机构申请的人民币9,500万元的固定资产借款无偿提供连带责任保证，关联股东已回避表决。

2021年2月24日，公司召开第一届董事会第九次会议，审议通过《关于补充追认关联交易的议案》《关于对报告期内关联交易进行确认的议案》《关于补充确认2020年度董事、高级管理人员薪酬方案的议案》。关联董事均回避表决，独立董事发表了明确意见。

2021年3月17日，公司召开2020年度股东大会，审议通过《关于补充追认关联交易的议案》《关于对报告期内关联交易进行确认的议案》《关于补充确认2020年度董事、监事薪酬方案的议案》等，关联股东已回避表决。

（四）规范关联交易的制度安排

1、《公司章程》对关联交易的有关规定

“第四十三条 公司下列对外担保行为，须经股东大会审议通过。

.....

(五) 对股东、实际控制人及其关联方提供的担保。

第八十条 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。

第一一〇条 董事会应当确定对外投资、收购出售资产、资产抵押、对外担保事项、委托理财、关联交易的权限，建立严格的审查和决策程序；重大投资项目应当组织有关专家、专业人员进行评审，并报股东大会批准。

第一一九条 董事与董事会会议决议事项所涉及的企业有关联关系的，不得对该项决议行使表决权，也不得代理其他董事行使表决权。该董事会会议由过半数的无关联关系董事出席即可举行，董事会会议所作决议须经无关联关系董事过半数通过。出席董事会的无关联董事人数不足 3 人的，应将该事项提交股东大会审议。”

2、《独立董事工作规则》对关联交易的有关规定

“第十八条 独立董事除应当具有《公司法》和其他相关法律、法规赋予董事的职权外，还具有以下特别职权：

(一) 需要提交股东大会审议的关联交易应由独立董事认可后，提交董事会讨论；独立董事作出判断前，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；

.....

独立董事行使前款规定职权时应当取得全体独立董事的 1/2 以上同意。如上述提议未被采纳或上述职权不能正常行使，公司应将有关情况予以披露。

第十九条 除履行上述职权外，独立董事应当对以下公司重大事项向董事会或股东大会发表独立意见：

.....

(五) 需要披露的关联交易、对外担保(不含对合并报表范围内子公司提供担保)、委托理财、对外提供财务资助等重大事项;

.....

(九) 公司的股东、实际控制人及其关联企业对公司现有或新发生的总额高于 300 万元且高于公司最近经审计净资产值 0.5% 的借款或其他资金往来, 以及公司是否采取有效措施回收欠款。

第二十七条 独立董事在审查关联交易中的权限:

(一) 独立董事以个人或者其所任职的其他企业直接或者间接与公司已有的或者计划中的合同、交易、安排有关联关系时(聘任合同除外), 不论有关事项在一般情况下是否需要董事会批准同意, 均应当尽快向董事会披露其关联关系的性质和程度;

(二) 除非有关联关系的独立董事按照规定向董事会作了披露, 并且董事会在不将其计入法定人数, 该独立董事亦未参加表决的会议上批准了该事项, 公司有权撤销该合同、交易或者安排, 但在对方是善意第三人的情况下除外;

(三) 如果独立董事在公司首次考虑订立有关合同、交易、安排前以书面形式通知董事会, 声明由于通知所列的内容, 公司日后达成的合同、交易、安排与其有利益关系, 则在通知阐明的范围内, 视为做了所规定的披露。”

3、《关联交易管理规定》的有关规定

“第十六条 下列关联交易(不含公司为关联人提供担保)由总经理决定:

(一) 金额 30 万以内的与关联自然人的交易;

(二) 金额占公司最近一期经审计的净资产的 0.5% 以内, 或 300 万元以下的与关联法人的交易。

第十七条 公司与关联人拟发生的关联交易达到以下标准之一的, 应经董事会审议并及时披露:

(一) 公司与关联自然人拟发生的交易金额在 30 万元以上的关联交易;

(二) 与关联法人拟发生的交易金额在 300 万元以上, 且占公司最近一期经审计净资产的 0.5% 以上的关联交易 (公司提供担保除外), 应当及时披露;

(三) 公司为关联人提供担保。

第十八条 公司与关联人拟发生的关联交易达到以下标准之一的, 除应当经董事会审议并及时披露外, 还应当提交股东大会审议:

(一) 交易 (公司提供担保、获赠现金资产、单纯减免公司义务的债务除外) 金额在 3000 万元以上, 且占公司最近一期经审计净资产绝对值 5% 以上的重大关联交易。公司拟发生重大关联交易的, 应当提供具有执行证券、期货相关业务资格的证券服务机构对交易标的出具的审计或者评估报告。对于第七章所述与日常经营相关的关联交易所涉及的交易标的, 可以不进行审计或者评估;

(二) 公司为关联人提供担保。

第二十三条 需经董事会审议的关联交易, 应由二分之一以上独立董事事先认可后提交董事会讨论。独立董事在董事会审议时应当发表独立意见。

独立董事作出判断前, 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。

第二十四条 需经股东大会审议的关联交易, 应当在提交董事会审议时, 同时提交监事会、公司董事会审计委员会发表独立意见。

公司董事会审计委员会应当对该关联交易事项进行审核, 形成书面意见, 提交董事会审议, 并报告监事会。

公司董事会审计委员会、监事会可以聘请独立财务顾问出具报告, 作为其判断的依据。

第二十五条 公司董事会审议关联交易事项时, 关联董事应当回避表决, 也不得代理其他董事行使表决权。该董事会会议由过半数的非关联董事出席即可举行, 董事会会议所做决议须经非关联董事过半数通过。出席董事会的非关联董事人数不足三人的, 公司应当将该交易提交股东大会审议。

公司在召开董事会审议关联交易事项时, 会议召集人应在会议表决前提醒关

联董事须回避表决。关联董事未主动声明并回避的，知悉情况的董事应要求关联董事予以回避。

第二十六条 股东大会审议关联交易事项时，关联股东应当回避表决，也不得代理其他股东行使表决权。公司股东大会在审议关联交易事项时，公司董事会及见证律师应在股东投票前，提醒关联股东必须回避表决。

第二十七条 公司监事会应当对关联交易的审议、表决、履行等情况进行监督并在年度报告中发表意见。”

（五）减少和进一步规范关联交易的措施

1、公司减少关联交易的措施

公司业务及资产独立、完整，经营上不存在依赖关联方的情形。公司未来业务发展将首先考虑独立性，避免与关联方发生新的关联交易。对于不可避免、正常、有利于公司发展的关联交易，公司将遵循公平、公正、公开的原则制定关联交易协议条款，并严格按照《公司章程》《关联交易管理规定》等规定履行决策程序，充分发挥独立董事作用，严格执行《独立董事工作规则》规定，以确保关联交易价格的公允性和合理性，避免损害公司及股东的利益。

2、关于减少和规范关联交易的承诺

（1）控股股东、实际控制人承诺

“1、严格遵守《中华人民共和国公司法》《兴通海运股份有限公司章程》《兴通海运股份有限公司关联交易管理制度》《兴通海运股份有限公司股东大会议事规则》《兴通海运股份有限公司董事会议事规则》等关于关联交易的管理规定，避免和减少关联交易，自觉维护公司及全体股东的利益，不利用本人在公司中的地位，为本人、本人控制的除公司及其控股子公司（如有）以外的企业，在与公司或其控股子公司（如有）的关联交易中谋取不正当利益；

2、如果本人、本人控制的除公司及其控股子公司（如有）以外的企业与公司或其控股子公司（如有）不可避免地出现关联交易，本人将严格执行相关回避制度，依法诚信地履行股东的义务，不会利用关联人的地位，就上述关联交易采

取任何行动以促使公司股东大会、董事会作出损害公司及其他股东合法权益的决议；

3、公司或其控股子公司与本人、本人控制的除公司及其控股子公司（如有）以外的企业之间的关联交易将遵循公正、公平的原则进行，确保交易价格公允，不损害公司及其控股子公司的合法权益；

若因违反上述承诺而获得的利益及权益将归公司所有，并赔偿因违反上述承诺而给公司造成的全部损失。”

(2) 董事、监事、高级管理人员承诺

“1、严格遵守《中华人民共和国公司法》《兴通海运股份有限公司章程》《兴通海运股份有限公司关联交易管理制度》《兴通海运股份有限公司股东大会议事规则》《兴通海运股份有限公司董事会议事规则》等关于关联交易的管理规定，避免和减少关联交易，自觉维护公司及全体股东的利益，不利用本人在公司中的地位，为本人、本人控制的企业或本人任职的除公司及其控股子公司（如有）以外的企业，在与公司或其控股子公司（如有）的关联交易中谋取不正当利益；

2、如果本人、本人控制的企业或本人任职的除公司及其控股子公司（如有）以外的企业与公司或其控股子公司（如有）不可避免地出现关联交易，本人将严格执行相关回避制度，依法诚信地履行相关义务，不会利用关联人的地位，就上述关联交易采取任何行动以促使公司股东大会、董事会作出侵犯公司及其他股东合法权益的决议；

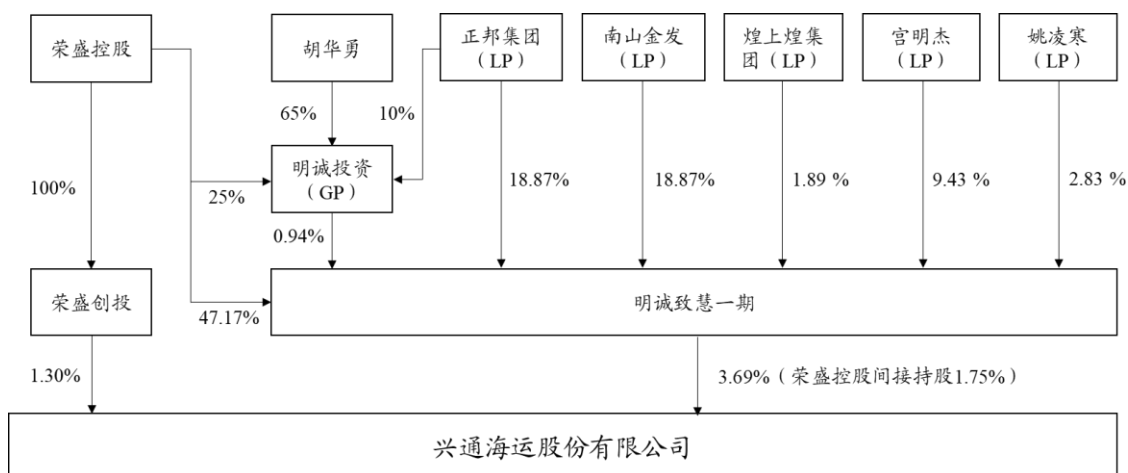
3、公司或其控股子公司与本人、本人控制的企业或本人任职的除公司及其控股子公司（如有）以外的企业之间的关联交易将遵循公正、公平的原则进行，确保交易价格公允，不损害公司及其控股子公司（如有）的合法权益；

若因违反上述承诺而所获得的利益及权益将归公司所有，并赔偿因违反上述承诺而给公司造成的全部损失。”

四、比照关联交易披露的重大交易

截至本招股意向书签署日，荣盛控股间接持有公司 3.05% 的股份，持股情况

如下：



荣盛控股不属于《企业会计准则》《上市公司信息披露管理办法》等法律法规规定的关联方范畴，基于谨慎性原则，公司比照关联交易的要求披露与荣盛控股的交易，具体如下：

（一）荣盛控股投资入股情况

1、荣盛控股的基本情况

荣盛控股始创于 1989 年，目前已经发展为拥有石化、化纤、房产、物流、创投等产业的现代企业集团，位列 2021 年《财富》世界五百强第 255 位，2020 年中国石油和化工民营企业百强第 8 位，旗下子公司荣盛石化股份有限公司（荣盛石化 002493.SZ）位列 2021 年《财富》中国企业 500 强第 101 位。

截至本招股意向书签署日，荣盛控股的基本情况如下：

企业名称	浙江荣盛控股集团有限公司
法定代表人	李水荣
成立日期	2006.09.13
注册资本（万元）	83,466.40
实收资本（万元）	83,466.40
注册地	浙江省杭州市萧山区宁围街道市心北路 857 号 417 室
主要生产经营地	杭州市萧山区益农镇信益路 678 号荣盛控股大楼
经营范围	实业投资，企业管理咨询，室内外建筑装饰，化工原料及产品（不含化学危险品和易制毒品）、贵金属（不含专控）、黄金制品、煤炭（无储存）、金属材料及制品、钢材、建筑材料、轻纺原料及产品、燃料油

	(不含成品油)、光伏产品、水泥及制品、木材及制品、五金交电、日用品的销售, 计算机软件开发, 信息咨询服务, 从事进出口业务。(国家法律法规禁止或限制的除外)。(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)。		
主要财务数据(亿元)	项目	2021.06.30/2021年1-6月 (未经审计)	2020.12.31/2020年度 (已经审计)
	总资产	3,098.27	2,658.90
	净资产	863.73	735.55
	营业收入	867.36	1,141.27
	净利润	120.98	136.78

截至本招股意向书签署日, 荣盛控股的股权结构如下:

序号	股东名称	出资额(万元)	持股比例
1	李水荣	50,818.40	60.88%
2	许月娟	7,619.20	9.13%
3	李国庆	7,619.20	9.13%
4	李永庆	7,619.20	9.13%
5	倪信才	3,809.60	4.56%
6	赵关龙	2,514.40	3.01%
7	浙江金毅资产管理有限公司	2,666.40	3.19%
8	西部信托有限公司	800.00	0.96%
合计		83,466.40	100.00%

李水荣, 男, 1956年出生, 高级经济师, 大专学历。李水荣深耕石化产业, 历任荣盛化纤董事长兼总经理、荣盛控股董事长、总裁; 兼任中国化纤工业协会副会长、杭州市商会副会长、萧山区工商联副会长、杭州市萧山区人大常委等职; 现任荣盛控股董事长。

2、2020年5月入股价格具有公允性

2020年5月, 荣盛控股参与公司增资, 增资定价为8元/股, 整体估值为投前9.6亿元, 对应2019年净利润约为11倍市盈率(PE), 对应2019年末净资产为4倍市净率(PB), 入股价格具有公允性, 主要原因如下:

(1) 入股价格参考船舶运力规模, 具有行业特性

公司所处行业的核心资产为船舶, 船舶运力规模是衡量公司价值的核心因

素，公司与同行业可比公司估值以及运力规模情况如下：

单位：万载重吨、亿元、万元/吨

公司名称	业务情况	2020年 整体估值	2019年末 运力规模	估值运力比
海昌华	主要业务为成品油运输	8.28	12.33	0.67
盛航股份	主要业务为液体化学品运输	9.02	10.67	0.85
兴通股份	主要业务为液体化学品运输	9.60	12.48	0.77

注1：测算运力规模时，三家公司均含已取得但在建的船舶运力，另外，兴通股份含预期取得的4.5万载重吨化学品船；

注2：海昌华及盛航股份的整体估值选取两家公司2020年后首次股权变更时的估值

由上表可见，公司估值运力比略低于盛航股份，主要系运力规模包含了预期取得的4.5万载重吨，能否取得存在不确定性，而盛航股份均为已取得或已运营的运力，因此公司估值运力比相对较低。海昌华的估值运力比（0.67）相对较低，系海昌华主要从事成品油运输，成品油运力价值较低。

综合来看，公司本次融资估值充分考虑了运力规模的情况，符合行业特征，具有公允性。

（2）入股价格参考同行业估值，具有可比性

由于国家对市场新增运力实施宏观调控，公司能否持续取得新增运力存在不确定性，即使可以获取运力，每年能够增加的船舶有限，业绩快速增长的可能性较低，因此投资机构当时主要参考了海运行业上市公司估值，并给予一定折扣，相关上市公司当时估值情况如下：

排名	证券简称	总市值 (亿元)	市盈率 PE			市净率 PB
			TTM	2020E	2021E	
1	招商轮船	464.39	28.79	10.41	9.29	2.19
2	中远海控	457.28	6.76	26.19	16.06	1.29
3	中远海能	423.40	98.10	12.24	13.31	1.51
4	中远海发	232.16	13.32	-	-	1.35
5	海峡股份	161.37	73.63	109.11	71.42	4.26
6	招商南油	122.07	13.91	-	-	2.61
7	中远海特	68.48	65.91	32.00	-	0.70
8	ST 安通	60.97	-6.38	-	-	2.48

排名	证券简称	总市值 (亿元)	市盈率 PE			市净率 PB
			TTM	2020E	2021E	
9	宁波海运	38.01	22.92	-	-	1.07
10	渤海轮渡	37.02	9.02	11.67	9.71	1.09
中位值		141.72	18.42	19.22	13.31	1.43

数据来源：荣盛创投访谈记录，截至 2020.04.20

根据海运行业上市公司二级市场估值情况，企业的 PE 中位数为 10-20 倍，PB 平均在 1-2 倍，综合考虑运力审批、股权流动性、投资风险、投资机构投资收益率要求等因素的影响，投资机构在上市公司 PE 的基础上给予一定折扣，最终估值对应 2019 年净利润约 11 倍 PE，但从 PB 的角度，本轮估值对应 2019 年末净资产约 4 倍 PB，普遍高于上市公司的 PB，因此整体定价符合二级市场对公司所处行业估值的水平。

(3) 各个投资机构报价具有可比性，入股机构存在独立第三方

根据公司与投资机构的沟通记录，当时投资机构的报价方案如下：

机构名称	报价方案描述
远海信达	以 2019 年净利润为基数，公司投后估值不超过 10 倍市盈率
天健富海	①按照 2020 年预计净利润（1.2 亿元），市盈率为 10 倍，即公司整体估值 12 亿元，业绩对赌 2020 年实现 1.2 亿元净利润； ②按照 2019 年净利润（8,800 万元）的 10 倍 PE，即投前公司整体估值 8.8 亿元，无业绩对赌； 天健富海倾向于选择方案②
建发叁号	2020 年预计净利润（1.1-1.2 亿元），市盈率为 10 倍（投后估值）
荣盛创投	投前估值不超过 10 亿元

注：上述报价方案取自当事人微信聊天截图

从上述方案来看，当时外部投资机构对公司的报价差别较小。其中，天健富海的报价方案指出：①若以 2020 年预测净利润为测算基础，按照 10 倍市盈率的估值定价，需要履行业绩对赌；②若以 2019 年净利润为测算基础，按照 10 倍市盈率的估值定价，无需业绩对赌。考虑到本次融资洽谈时间在 2020 年初，因此投资机构都倾向于以 2019 年净利润作为估值基础。根据后续签订的增资协议及补充协议，并无业绩对赌的条款。可见，在本轮估值时，公司与投资机构是以 2019 年净利润为估值基础。

最终，建发叁号、天健富海壹号均以相同价格参与了本次增资，两家机构为市场知名投资机构，投资多家拟上市公司，具有市场公允性。如果本次增资价格因为荣盛创投明显偏低，理论上只向荣盛创投融资即可，无需以较低的股权价格向其他市场化机构融资。

综上所述，本轮融资中，整个询价过程较为市场化，综合考虑运力规模、同行估值、投资机构报价等各个因素，最终确定的投资价格 8 元/股（对应投前估值 9.6 亿元）代表了当时投资机构对公司的普遍估值，系市场公允价格。

3、前后轮入股价格存在差异，未确认股份支付具有合理性

2020 年 8 月，公司完成新一轮融资，融资价格为 13.5 元/股，相比 2020 年 5 月的 8 元/股，存在一定差异。根据《首发业务若干问题解答（2020 年 6 月修订）》《企业会计准则第 11 号—股份支付》，向客户新增股份，考虑是否确认股份支付的前提为“增资价格低于公允价格”和“为换取服务/业务”，2020 年 5 月的增资不符合上述条件，未确认股份支付，具体原因如下：

（1）2020 年 5 月增资价格具有公允性，不存在刻意偏低的情形

根据上文分析，2020 年 5 月增资价格系市场化报价，具有公允性，不存在因为荣盛控股参与融资而增资价格低于公允价格的情形。

（2）2020 年 8 月增资价格上升系公司投资价值等发生变化，具有合理性

① 2020 年 5 月增资，公司能否取得运力具有不确定性

2020 年 5 月融资前，公司对于获得 2019 年第二次新增运力有一定的信心，但主观成分较大，投资者对于当时公司能否取得新增运力保持谨慎态度。同时，受疫情影响，本次新增运力评审结果迟迟未公布，外部投资者对于公司的行业地位和认可度尚未形成深刻认识，因此对公司估值报价有限。

② 2020 年 8 月增资，预计运力比年初增加 134.71%

2019 年第二次运力评审结果在 2020 年 6 月 1 日公布，公司排名第一，两周后（6 月 15 日）交通运输部发布 2020 年新增运力评审通知，公司拟参加 5 万吨成品油船和 1.25 万吨化学品船的评审，并随即启动第二轮融资。当时，公司的

运力储备以及运力规划已发生重大变化，具体情况如下：

单位：万载重吨

项目	2020年4月	2020年5月	2020年6月
现有运力	6.83	6.83	6.83
已获批复尚未投入运营运力	1.15	5.65	5.65
小计	7.98	12.48	12.48
拟新申请运力	4.50	-	6.25
规划总运力	12.48	12.48	18.73

注：前一轮增资协议的签署时间为2020年4月30日；5月交通运输部公示评审结果，6月发布下一次运力评审通知，公司开始新一轮融资，因此选择4月、5月、6月作为比较

2020年8月增资的背景为新增2艘船舶运力（6.25万载重吨），叠加了上一轮获批的运力及本轮预期新增运力，公司运力规模将大幅提升，从年初的7.98万吨到年底可达18.73万吨，增长高达134.71%，公司核心竞争力显著增强，进一步确立了国内市场领先地位，因此对投资者的吸引力大幅提高。由于前一次运力评审结果刚公布，投资者对公司取得本次新增运力的信心大幅提高，从而估值报价升高。

③ 航运市场景气度持续提升

一方面，公司于2020年初与投资机构商谈融资事宜，当时浙江石化一期项目刚刚投产，投资者尚未深刻理解浙江石化项目投产对国内沿海液体化学品运输市场格局带来的影响。随着浙江石化项目产能逐渐释放，包括公司在内的众多液体化学品运输服务商都显著受益，市场运力供不应求的局面十分明显，行业景气度持续提升。

另一方面，2020年8月增资时，国内疫情已基本得到控制，下游石油化工企业产能利用率提升，货运需求增大且增长较快，行业景气度短期快速上涨。

④ 2020年8月增资的领投方具有同行业投资经历

2020年8月增资的领投机构为钟鼎资本，该机构具有丰富的物流供应链行业投资经验。在本次增资前，钟鼎资本对同行业公司盛航股份的投资估值约为15倍市盈率。

公司系国内沿海散装液体化学品水上运输行业的龙头企业，综合竞争能力较

强，连续多次在交通运输部开展的新增运力评审中排名第一，钟鼎资本对于公司市场价值表示认可。公司以钟鼎资本对盛航股份的投资估值作为谈判依据，双方最终同意以2020年全年预计净利润为测算基础，按照13倍市盈率确定投资价格，即13.5元/股。

综上，2020年8月增资价格上升受到公司投资价值变化等多因素的影响，具有合理性。

（3）公司对荣盛控股销售规模扩大与行业背景相符，不存在换取业务的情形

公司2019年、2020年对荣盛控股的业务收入分别为497.85万元、9,933.91万元，交易金额大幅增加的原因在于荣盛控股的浙江石化一期项目在2019年12月全面投产，该项目符合国家战略，主要产品为化学品、成品油等，其海运需求巨大。从市场供需来看，由于浙江石化项目海运需求庞大，在市场运力有限的情况下，荣盛控股必须与运输行业的龙头企业开展业务合作以保障项目运转。

从供应商管理来看，炼化企业高度重视货物运输的安全性与稳定性，而交通运输部组织的新增运力专家评审是评价液货危险品运输企业综合实力的重要指标，因此，荣盛控股为确保供应链稳定，倾向于选择运力评审排名靠前的企业进行合作。公司作为多次获得运力评审排名第一的龙头企业，与荣盛控股是对等的合作关系，与荣盛控股的运输需求具有匹配性，是业务发展的必然结果，不存在通过增资入股以换取业务的情形。

综合以上分析，荣盛控股入股价格公允，且不存在换取业务的情形，因此未确认股份支付具有合理性。

（二）交易情况

报告期内，公司与荣盛控股的交易情况如下：

单位：万元

公司名称	交易内容	2021年度	2020年度	2019年度
荣盛控股	化学品、成品油运输	22,494.61	9,933.91	497.84
占营业收入比例		39.68%	25.71%	1.71%

报告期内，公司与荣盛控股的交易金额与占比逐渐上升，主要系浙江石化一期项目在 2019 年 12 月投产后，水路运输需求庞大，在国家对市场运力采取宏观调控的背景下，公司作为行业龙头企业，凭借市场领先的运力规模与服务能力，与荣盛控股的业务合作不断加深。

（三）交易背景及必要性

荣盛控股与公司开展业务合作，主要系浙江石化项目货运需求庞大，在化学品船市场运力供需动态平衡的情况下，荣盛控股必须与液体化学品运输行业的龙头企业开展业务合作以保障项目运转。自浙江石化一期项目 2019 年末全面投产以来，公司积极调配运力为荣盛控股运输，包括交通运输部指定为浙江石化项目服务的大型化学品船“兴通 789”，因此，荣盛控股成为公司 2020 年第一大客户。

公司与荣盛控股的合作具有合理的交易背景，双方合作系行业发展的必然结果，主要原因如下：

1、浙江石化项目沿海货运需求庞大

浙江石化项目符合国家战略，主要产品为化学品、成品油等，其海运需求巨大，具体体现在以下方面：

项目	介绍
炼油规模	浙江石化炼油规模达到 4,000 万吨/年，是全球最大的单体炼化项目
特殊地理位置	浙江石化项目位于舟山市鱼山岛，四面临海，生产的产品只能通过船舶外运，因此海运需求远高于其他炼化项目
实际货运量	2020 年浙江石化液体化学品货运量超过 600 万吨，单一项目即占当年市场全国液体化学品货运总量近 20%
船舶需求量	浙江石化期租的化学品船舶约 30 艘、近 24 万载重吨，期租船舶数量已超过市场船舶总数的 10%，期租船舶运力接近市场总运力的 20%
运力评审	2019 年交通运输部为保证浙江石化项目顺利运转，新增一次运力评审，明确为浙江石化项目服务，为历史首次

以下从项目规模、地理位置、海运市场格局等方面阐述浙江石化项目的庞大海运需求。

（1）浙江石化项目规模巨大，显著大于其他炼化项目

浙江石化项目的炼油规模与化学品产量规模庞大，与其他主要炼化一体化项

目对比情况如下：

单位：万吨/年

序号	项目名称	所属集团	炼油规模	液体化学品产量
1	中科炼化一体化项目	中国石化	1,000	60
2	福建漳州古雷炼化一体化项目	中国石化	1,600	100
3	中委广东石化炼化一体化项目	中国石油	2,000	400
4	中化泉州炼化一体化项目	中化集团	1,500	100
5	浙江石化炼化一体化项目	荣盛控股	4,000	1,000

数据来源：根据公开资料整理

浙江石化项目是按照 4,000 万吨/年的规模统一规划布局，分两期实施的超大型炼化一体化项目，相比于其他主要炼化一体化基地，浙江石化项目具备显著规模优势。

根据荣盛石化 2020 年年度报告，荣盛石化 PX 产能共 560 万吨/年，约占 2020 年全国总产能的 21.5%。浙江石化 2020 年实现营业收入 649.01 亿元，净利润为 112.31 亿元，较 2019 年（营业收入 33.05 亿元、净利润 6.67 亿元）分别增长 1,863.72%、1,583.81%，可见浙江石化项目规模十分庞大，2020 年产能稳定后，收入与利润水平都大幅提高。

（2）特殊地理位置带来庞大货运需求

浙江石化项目位于浙江省舟山市鱼山岛，四面临海，且周边没有下游加工基地，无法通过管道运输、陆运等解决产品运输问题，只能依赖船舶运输，叠加其产能规模巨大，项目投产后带来了庞大的国内沿海液体化学品、成品油海运需求。

根据交通运输部 2019 年 12 月 23 日发布的《2019 年新增沿海省际散装液体危险货物运输船舶（大型化学品船）运力规模及推荐船型（第二次）》，“浙江石油化工有限公司鱼山石化项目是国内首个按照 4000 万吨/年产能一次性统筹规划的炼化一体化项目，为满足项目一期每年约 200 万吨对二甲苯（PX）的沿海省际运输需求，本次新增单船 30000-40000 载重吨的沿海省际大型化学品船不超过 3 艘”，本次新增运力评审明确为浙江石化项目服务，为交通运输部开展新增运力评审历史以来首次。交通运输部对于浙江石化项目的高度重视和支持，根本原因就在于浙江石化项目投产后对于市场运力的需求十分庞大。

(3) 浙江石化项目投产后显著改变化学品运输市场格局

在液体化学品货运量方面，2019年、2020年、2021年1-10月，浙江石化的化学品运输量分别为6万吨、651.63万吨、648.89万吨，呈现快速增长趋势。截至目前，浙江石化期租的化学品船舶约30艘、近24万载重吨，期租船舶数量已超过市场船舶总数的10%，期租船舶运力接近市场总运力的20%。除此之外，浙江石化还有部分产品需要通过程租进行运输，可见其对于船舶运力需求非常大。

综上，浙江石化项目对于国内沿海液体化学品运输需求十分庞大，对于行业格局的改变有显著影响。

2、公司的服务能力与浙江石化的货运需求有较强匹配性

公司系国内沿海散装液体化学品运输行业的龙头企业，服务能力与浙江石化项目需求具有匹配性，主要体现在以下几个方面：

(1) 公司综合能力市场领先

交通运输部组织的新增运力专家评审是评价行业内企业综合实力的重要指标。荣盛控股在选择供应商时，重点参考运力评审结果，自2019年以来，公司连续在交通运输部组织的新增运力评审中排名第一，综合能力市场领先，与荣盛控股具有匹配关系，系荣盛控股重点考虑的供应商。2019年至今，公司在交通运输部的新增运力综合评审中的排名情况如下：

评审届次	评审结果公布时间	参评项目	排名
2019年沿海省际散装液体危险货物船舶新增运力综合评审	2019年11月	化学品船	第一
2019年第二次新增沿海省际散装液体危险货物船舶（大型化学品船）综合评审	2020年06月	化学品船	第一
2020年沿海省际散装液体危险货物船舶新增运力综合评审	2020年10月	化学品船	第一
		成品油船	第一
2021年沿海省际散装液体危险货物船舶新增运力综合评审	2021年12月	化学品船	第一
		液化石油气船（非乙烯）	第一
		原油船	第一

资料来源：交通运输部

新增运力评审需对申请主体的有关资质符合度、安全绿色发展情况、守法诚信及服务情况、生产经营业绩情况等各个项目进行全面审核，公司综合能力得到行业主管部门认可。

(2) 公司的运力规模与船型结构较好满足客户需求

目前我国对国内沿海散装液体危险货物新增运力采取宏观调控政策，每年市场新增运力规模有限，国内沿海液体化学品船舶属于稀缺性资源，运力规模较大的头部企业对于服务大型客户具有明显优势。公司作为国内沿海散装液体化学品运输的龙头企业，截至 2021 年 12 月 31 日，公司拥有液体化学品运输船舶 12 艘，运力达 12.85 万载重吨，运力规模市场领先，能够为客户的供应链通畅提供坚实保障。同时，船型结构方面，公司船舶具有大型化、高端化和成新率高的特点。其中，在大型化方面，公司船队中最大化学品船运力达到 44,997 载重吨，最大成品油船运力达到 49,962 载重吨，5,000 载重吨级以上船舶占比为 64.29%，大型船舶对于货运需求规模较大的客户具有更好的服务效率。

浙江石化项目由于海运需求十分庞大，公司在运力规模、船型结构方面的优势可以为荣盛控股提高物流周转效率，降低运输成本与管理成本。

(3) 优质的综合服务能力

公司凭借多年来安全环保的作业规程、较低的货损率以及高效精准的船期管理，有效满足客户对运输货品“保质、保量及船期准时”的要求。报告期内，公司船舶平均货损率分别为 0.47%、0.28%、0.24%，呈持续下降趋势，显著低于同行业一般合同条款中规定的 2%-3% 的合理损耗，为客户减少货物损失分别为 4,352.68 吨、6,581.21 吨、9,704.85 吨，处于行业领先水平，实现了在满足客户需求的同时为客户创造更多价值。

3、荣盛控股不存在明显对公司业务倾斜的情形

浙江石化项目海运需求量十分庞大。2020 年，荣盛控股液货危险品运输服务采购金额超过 10 亿元，提供服务的供应商约 30 家，公司仅系其中之一。2020 年、2021 年 1-6 月，荣盛控股化学品运输与成品油运输前五大供应商的采购金额占比如下：

2021年1-6月				2020年			
化学品运输		成品油运输		化学品运输		成品油运输	
供应商	占比	供应商	占比	供应商	占比	供应商	占比
兴通股份	15%	第一名	24%	第一名	16%	第一名	29%
第二名	13%	兴通股份	18%	兴通股份	15%	第二名	16%
第三名	10%	第三名	13%	第三名	10%	第三名	12%
第四名	8%	第四名	10%	第四名	8%	第四名	4%
第五名	8%	第五名	7%	第五名	7%	第五名	3%

注 1：根据与荣盛控股访谈记录整理；

注 2：公司大型成品油船“兴通 799”于 2020 年 11 月投入使用，因此 2020 年公司未成为荣盛控股成品油运输的前五大供应商

由上表可见，虽然公司凭借安全管理、船舶结构等优势，成为荣盛控股的重要供应商，但同类业务占比（15%-18%之间）与其他主要供应商不存在明显的差异，不存在荣盛控股将资源倾斜至公司的情形。

近期首发上市或 IPO 在审的同行业企业同样与荣盛控股开展了深度合作，具体如下：

序号	公司名称	相关披露内容	荣盛控股是否入股
1	盛航股份 (2021年首发上市)	浙江石化为其 2020 年第二大客户，全年实现收入 7,297.87 万元；2019 年浙江石化未成为盛航股份前五大客户（2019 年盛航股份对第五大客户东营市旭辰化工有限责任公司实现营业收入为 1,469.02 万元）	否
2	海昌华 (深圳主板 IPO 在审)	2018 年至 2020 年荣盛石化未成为其前五大客户，随着浙江石化项目 2019 年投产，双方交易金额逐步提升，荣盛石化于 2021 年上半年成为其前五大客户（2021 年 1-6 月，海昌华对荣盛石化实现营业收入 1,506.72 万元）	否

综上所述，荣盛控股与公司的业务规模快速增长，系荣盛控股庞大的海运需求与公司船舶结构、综合服务能力相匹配的结果，具有合理的交易背景及必要性，目前公司在荣盛控股的同类业务占比合理，不存在利益倾斜的情形。

（四）交易模式的合理性

报告期内，公司通过商务谈判、招投标获取荣盛控股业务，双方合作的方式主要为期租，程租占比较小。

1、通过商务谈判、招投标获得荣盛控股业务具有合理性

报告期内，公司与荣盛控股的交易情况如下：

单位：万元

业务获取方式	2021年		2020年		2019年	
	收入	占比	收入	占比	收入	占比
商务谈判	12,002.38	46.64%	9,933.91	100.00%	497.85	100.00%
招投标	10,492.22	53.36%	-	-	-	-
合计	22,494.61	100.00%	9,933.91	100.00%	497.85	100.00%

2020年，荣盛控股对所有液货危险品运输供应商均采用商务谈判的方式，未采用招投标的方式，该情况并非针对公司一家，荣盛控股采用商务谈判的原因如下：

（1）项目投产初期的生产不确定性高，不具备招投标的条件

浙江石化一期项目于2019年12月投产，项目投产初期，各类产品处于释放产能的过程中，不确定性高，因此运输需求不稳定。在此背景下，如果荣盛控股在2019年12月进行招投标，锁定2020年全年的期租合同，可能因为2020年上半年生产不如预期，导致大量期租船舶闲置，因此荣盛控股在当时并不具备招投标的条件。

2020年，荣盛控股结合运输需求的变化，通过商务谈判的方式逐步增加期租船舶，符合当时的客观环境，具有合理性。

（2）化学品运输服务供应商有限，商务谈判符合行业特征

国内沿海化学品船运力受交通运输部宏观调控，运力供给处于平衡有序状态，全国仅二百多艘化学品船，且大部分船舶都存在稳定的客户，可用于服务荣盛控股的船舶有限。浙江石化一期项目投产初期，荣盛控股在行业内接触以及可选择的运输服务供应商较少，为确保物流通畅，直接通过商务谈判进行采购。

商务谈判系行业内获取业务的普遍情形，同行业可比公司盛航股份、海昌华均主要通过商务谈判获取业务，通过商务谈判获取的业务收入占营业收入的比例情况如下：

项目	2021年		2020年		2019年	
	商务谈判	招投标	商务谈判	招投标	商务谈判	招投标
兴通股份	63.24%	36.76%	69.80%	30.20%	65.61%	34.39%
盛航股份	未披露	未披露	71.38%	28.62%	60.03%	39.97%
海昌华	未披露	未披露	81.30%	18.70%	60.69%	39.31%

其中，盛航股份主要客户包括中国石化、中化集团、中国石油等大型国有企业，海昌华主要客户包括中国石化、中国海油等大型国有企业。

(3) 部分大型船舶较为稀缺，不具备招标条件

公司的部分船舶，如“兴通 789”（44,997 载重吨）系 2019 年 12 月专门为浙江石化项目举行的运力评审中获得的三艘船舶之一，“兴通 799”（49,962 载重吨）系国内少有的 MR 型成品油船，均为市场上少有的大型船舶（载重吨超过 40,000 吨），该种船型资源紧缺，供应商唯一或较少，通过招投标采购的条件不成熟，故通过商务谈判进行采购。

随着浙江石化一期项目的生产稳定，可合理预计 2021 年的运输需求，荣盛控股于 2020 年 12 月开始通过招投标采购 2021 年的运输服务。2021 年，荣盛控股仍存在商务谈判采购部分运输服务，主要系履行招投标前签订的合同以及执行零星、临时的航线运输任务。

因此，报告期内，公司通过商务谈判、招投标获取荣盛控股业务具有合理性。

2、现有业务以期租模式为主具有合理性

报告期内，公司与荣盛控股的程租及期租情况如下：

单位：万元

类型	2021年		2020年		2019年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
程租	476.46	2.12%	1,914.59	19.27%	497.85	100.00%
期租	22,018.15	97.88%	8,019.32	80.73%	-	

类型	2021 年		2020 年		2019 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
合计	22,494.61	100.00%	9,933.91	100.00%	497.85	100.00%

目前，公司与荣盛控股以期租业务为主，程租业务作为补充，主要与荣盛控股的业务扩张、运输需求变化相关，具体如下：

(1) 荣盛控股期租船舶主要为掌握运力资源，保证基本生产运输

浙江石化项目位于舟山市鱼山岛，四面临海，产品运输只能依赖船舶。由于岛内土地面积有限，码头泊位相对紧张，加上建设的储罐数量较少，贮存能力有限，因此产品能否及时运出成为生产运营的关键环节。一旦出现产品滞留将对生产运转产生严重影响，甚至导致停产，与影响生产的成本相比，物流成本相对较小，因此荣盛控股倾向于采用期租方式，锁定运力资源，宁愿“船等货”，也不愿意“货等船”，最大程度保证生产经营顺畅。

截至 2021 年 11 月，荣盛控股共计期租船舶 37 艘，通过期租采购运输服务的占比在 70% 以上，期租船舶结构丰富，船舶类型涵盖化学品船、成品油船，具体情况如下：

单位：载重吨、艘

船舶大小	化学品船		成品油船	
	期租数量	公司期租数量	期租数量	公司期租数量
0-3,000	3	-	-	-
3,000-5,000	8	-	-	-
5,000-7,500	12	2	-	-
7,500-10,000	-	-	-	-
10,000 以上	6	3	8	1
合计	29	5	8	1

注：根据荣盛控股的访谈记录整理

(2) 程租主要为补充运力，增加运力调配灵活性，补足非经常性、临时性的运力缺口

荣盛控股航线布局广泛，随着生产稳定与期租船舶数量增加，期租船舶用于其主要航线运输，对一些非经常性、临时性的航线，期租船舶无法调配出来进行

运输，则通过程租补充运力，满足临时运输需求。

(3) 荣盛控股与主要供应商均存在既开展期租又开展程租业务的情形

在 2020 年底的招投标中，荣盛控股同时对期租业务与程租业务进行招投标，其他供应商（如盛航股份、君正船务、扬洋运贸等）均存在既开展期租又开展程租业务的情形。

综上，报告期内，公司通过商务谈判、招投标获取荣盛控股业务，目前以期租业务为主具有合理性。

(五) 交易定价的公允性

2020 年、2021 年，公司对荣盛控股的收入构成如下：

单位：万元

项目	2021 年		2020 年	
	金额	占比	金额	占比
程租收入	476.46	2.12%	1,914.59	19.27%
期租收入	22,018.15	97.88%	8,019.32	80.73%
合计	22,494.61	100.00%	9,933.91	100.00%

2020 年、2021 年，公司对荣盛控股的收入主要来源于期租收入。

1、与可比市场公允价格、第三方市场和相关互联网或 APP 价格比较

(1) 程租服务

散装液体化学品、成品油水上运输市场较为成熟，行业内部价格相对透明，但公开发布的市场价格较少。此处选取微信公众号“沛易航讯”每周定期发布的“中国液体化学品内贸海运价格”作为公开市场价格，将公司为荣盛控股运输的平均运输单价与“沛易航讯”发布的航线距离相近、载重吨接近的运输单价进行比较。

单位：海里、元/吨

期间	荣盛控股		公开数据		是否在公开运价区间内
	平均航线距离	平均运输单价	主要航线距离	运输单价区间	
2021 年	301.10	110.81	255	110-135	是

期间	荣盛控股		公开数据		是否在公开运价区间内
	平均航线距离	平均运输单价	主要航线距离	运输单价区间	
2020年	539.44	127.78	630	115-170	是

注：荣盛控股数据计算剔除部分航线距离极短（60海里以下）的航次

2020年、2021年，公司为荣盛控股运输的平均运输单价处于航线距离相近的公开运输单价区间内，程租服务定价合理，具有公允性。

（2）期租服务

目前暂无船舶期租服务的互联网公开价格。

2、与荣盛控股其他交易方的价格比较

（1）程租服务

程租服务按运输数量进行基础定价，根据航线距离、货物种类不同有所调整。从荣盛控股的角度，只要货物、数量、航线确定，运输价格在不同的供应商之间保持相同。截至2021年6月30日，公司为荣盛控股提供程租服务的不同航线的运输单价与其他供应商的对比情况如下：

单位：吨、元/吨

期间	货物	航线	运输量	公司运输单价	其他供应商运输单价	是否一致
2021年 1-6月	PX	港口A-港口B	6,000	106.00	106.00	是
	乙二醇	港口C-港口D	6,000	128.00	128.00	是
		港口C-港口E	6,000	111.00	111.00	是
	MX	港口F-港口G	6,000	85.00	85.00	是
		港口C-港口G	3,000	91.00	91.00	是
2020年	PX	港口C-港口G	6,000	90.00-95.00	90.00-95.00	是
		港口C-港口H	10,000	130.00	130.00	是
			6,000	130.00-135.00	130.00-135.00	是
		港口C-港口B	6,000	130.00	130.00	是
		港口C-港口I	6,000	95.00	95.00	是
		港口C-港口J	10,000	110.00	110.00	是
		港口A-港口B	10,000	105.00	105.00	是
			6,000	110.00	110.00	是

期间	货物	航线	运输量	公司 运输单价	其他供应商 运输单价	是否 一致
	苯乙烯	港口 C-港口 K	3,000	166.00	166.00	是
2019年	PX	港口 C-港口 G	6,000	90.00	90.00	是
		港口 C-港口 H	10,000	130.00	130.00	是
			6,000	130.00	130.00	是

注：根据荣盛控股的访谈记录与公司航次资料整理，航线价格属于敏感信息，隐去航线的港口信息

报告期内，公司为荣盛控股提供程租服务的价格与其他供应商一致，不存在差异。

(2) 期租服务

报告期内，公司期租给荣盛控股的船舶共有 7 艘，其中“兴通 99”仅在 2020 年 6 月替代坞修的“兴通 89”期租半个月左右，时间较短，期租收入（165.57 万元）较少，且荣盛控股末期租相近载重吨的船舶，不再纳入比较。

其余 6 艘期租船舶按载重吨大小分为三个层级，与其他供应商的价格对比如下：

①6,000-7,000 载重吨层级

截至 2021 年 11 月，荣盛控股共期租 8 艘载重吨为“6,000-7,000 载重吨”的化学品船，公司船舶“兴通油 59”、“兴通 89”与其他供应商的销售单价对比情况如下：

单位：万元/月、元/载重吨/月

供应商	船舶名称	载重吨	船舱类型	期租价格	销售单价
供应商 A	船舶 1	6,213	涂层	201.00	323.52
供应商 A	船舶 2	6,213	涂层	201.00	323.52
兴通股份	兴通油 59	6,517	涂层	204.00	313.03
供应商 B	船舶 3	6,577	涂层	188.00	285.84
兴通股份	兴通 89	6,994	涂层	217.00	310.27
供应商 B	船舶 4	7,000	涂层	210.00	300.00
供应商 C	船舶 5	6,517	不锈钢	212.00	325.30
供应商 D	船舶 6	6,690	不锈钢	206.00	307.89

注：根据荣盛控股的访谈记录整理，由于价格较为敏感，隐去供应商及船舶名称，下同

从上表可以看出，除供应商 B 的“船舶 3”外，荣盛控股期租船舶从 6,213 载重吨到 7,000 载重吨，月租金在 201 万元/月至 217 万元/月，略有差异主要系船舶大小的影响。

供应商 B 的“船舶 3”月租金较少，系该船舶因舱容较小，实际可装载货物在 5,000 吨左右，低于同规模船舶，故月租金较低。

剔除供应商 B，剩余 7 艘船舶的销售单价在 300.00 元/载重吨/月至 325.30 元/载重吨/月，而“兴通油 59”（313.03 元/载重吨/月）、“兴通 89”（310.27 元/载重吨/月）的销售单价处于上述区间的中间位置。

因此，公司期租船舶“兴通油 59”、“兴通 89”的期租价格公允，与其他供应商不存在明显差异。

②10,000-12,000 载重吨层级

截至 2021 年 11 月，荣盛控股期租载重吨为“10,000-12,000 载重吨”的化学产品船仅有 3 艘，公司船舶“兴通 66”、“兴通 739”与其他供应商的销售单价对比情况如下：

单位：万元/月、元/载重吨/月

供应商	船舶名称	载重吨	船舱类型	建成时间	期租价格	销售单价
兴通股份	兴通 66	11,241	涂层	2011.01	309.00	274.88
供应商 E	船舶 7	11,399	涂层	2010.01	280.00	245.64
兴通股份	兴通 739	11,495	不锈钢	2021.01	359.00	312.31

注：根据荣盛控股的访谈记录整理

从两艘涂层船舶来看，“兴通 66”的销售单价略高于供应商 E 的“船舶 7”，系因为“船舶 7”舱容较小，实际可装载货物在 9,400 吨左右，低于同规模船舶，因此销售单价较低。

“兴通 739”的销售单价为 312.31 元/载重吨/月，销售单价较高，系该船为新建的不锈钢船舶（2021 年 1 月建成），可装载的货物品种较多，定价高于“兴通 66”、“船舶 7”等涂层船舶。但“兴通 739”的定价与“6,000-7,000 载重吨层级”的不锈钢船舶（“船舶 5”、“船舶 6”）销售单价（307.89-325.30 元/载重吨/

月) 差异不大。

因此, 兴通期租船舶“兴通 66”、“兴通 739”的期租价格公允, 与其他供应商不存在明显差异。

③30,000-50,000 载重吨层级

截至 2021 年 11 月, 荣盛控股期租载重吨为“30,000-50,000 载重吨”的船舶仅有 4 艘, 公司船舶“兴通 789”、“兴通 799”与其他供应商期租船舶的销售单价对比情况如下:

单位: 万元/月、元/载重吨/月

供应商	船舶名称	船舶类型	载重吨	船舱类型	建成时间	期租价格	销售单价
兴通股份	兴通 789	化学品船	44,997	涂层	2010.07	530.00	117.78
供应商 F	船舶 8	化学品船	44,999	涂层	2010.11	528.00	117.34
供应商 G	船舶 9	成品油船	34,588	涂层	2017.11	500.00	144.56
兴通股份	兴通 799	成品油船	49,962	涂层	2011.09	540.00	108.08

注: 根据与荣盛控股的访谈记录整理

从上表可以看出, 公司期租化学品船“兴通 789”的销售单价(117.78 元/载重吨/月)与供应商 F 的“船舶 8”(117.34 元/载重吨/月)差异较小。

期租成品油船“兴通 799”的销售单价(108.08 元/载重吨/月)低于供应商 G 的“船舶 9”(144.56 元/载重吨/月), 系“兴通 799”船舶载重吨较高, 拉低了销售单价, 但与相近载重吨的化学品船“船舶 8”、兴通“789”差异较小。

因此, 公司期租船舶“兴通 789”、“兴通 799”的期租价格公允, 与其他供应商不存在明显差异。

综上, 公司的服务价格公允, 与其他供应商不存在重大差异。

3、与公司其他客户的价格比较

(1) 程租服务

报告期内, 程租模式下, 公司对荣盛控股的运输价格与公司对其他客户的运输价格对比情况如下:

单位: 元/吨

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
荣盛控股	101.24	106.62	111.86
其他客户	112.38	105.08	106.77

2019 年、2020 年，公司对荣盛控股的运输价格与公司对其他客户的运输价格差异不大。

2021 年，公司对荣盛控股的运输价格低于公司对其他客户的运输价格，主要系公司为荣盛控股运输的平均航线距离较短，运输价格较低，具体对比如下：

单位：万元、万吨、元/吨、海里/航次

客户	收入	运输数量	运输价格	平均航线距离
荣盛控股	476.46	4.71	101.24	200.93
其他客户	32,368.33	288.04	112.38	376.01

综上，报告期内，公司对荣盛控股的价格与对其他客户的价格存在差异具有合理性，公司与荣盛控股的程租业务定价公允。

（2）期租服务

报告期内，公司的期租客户仅有海鑫航运、荣盛控股两个客户，期租业务销售单价分别如下：

单位：元/载重吨/月

公司	2021 年度	2020 年度	2019 年度
荣盛控股	146.00	173.75	-
海鑫航运	173.04	167.36	166.65

公司在报告期均为海鑫航运提供期租服务，自 2020 年开始为荣盛控股提供期租服务。2020 年，公司对荣盛控股的销售单价与对海鑫航运的销售单价无明显差异；2021 年，公司对荣盛控股的销售单价低于海鑫航运，主要系公司期租给荣盛控股的船舶载重吨较大，特别是“兴通 789”（44,997 载重吨）、“兴通 799”（49,962 载重吨），而月租金与载重吨并非线性关系，降低了销售单价。

综上，报告期内，公司对荣盛控股的价格与对其他客户的价格存在差异具有合理性，公司与荣盛控股的期租业务定价公允。

（六）交易具有可持续和稳定性，不构成对荣盛控股的依赖

1、交易具有持续性和稳定性

公司与荣盛控股的合作具有持续性和稳定性，主要原因如下：

（1）浙江石化项目需求稳定，且未来还将继续扩大

荣盛控股旗下浙江石化 4,000 万吨/年炼化一体化项目（一期+二期）是全球最大的单体炼化基地项目，自 2019 年末一期项目投产以来，产生了庞大的国内沿海液体化学品运输需求。根据荣盛石化 2021 年半年度报告，目前浙江石化项目一期工程实现稳定满负荷运行，同时逐步将二期相关装置投入运行，炼化项目总体产量稳步攀升中。在此背景下，预计未来浙江石化项目的国内沿海液体化学品需求将保持稳定并进一步扩大。

由于荣盛控股具有庞大的沿海液体化学品运输需求，公司作为市场龙头企业，运力规模市场领先，服务能力与其需求相匹配，从行业背景的角度出发，长期合作符合双方利益。

（2）大型船舶为市场稀缺资源，主要集中在少数头部船东公司

由于浙江石化项目海运需求庞大，加上浙江石化基地的码头泊位数量有限，小型船舶频繁进出港容易造成港口拥堵，且运输单价更高，因此对于荣盛控股而言，大型船舶不但能够降低运输成本，而且可以提升疏港能力，有利于保障物流稳定性。

大型船舶是市场稀缺性资源，根据油化 52Hz 公布的有关市场数据，截至 2021 年 6 月末，市场 9,000 载重吨以上的化学品船仅 18 艘，占比 6.55%；3 万载重吨以上的成品油 39 艘，占市场总数 5.30%。目前市场上的大型船舶运力主要集中在中远海能、招商南油以及兴通股份等少数头部企业，因此荣盛控股需要与公司长期开展业务合作，以保持浙江石化项目的正常运转。目前，“兴通 789”轮、“兴通 799”轮两艘 4 万载重吨以上的大型船舶均与荣盛控股签订了 5 年期租协议，合作具有持续性和稳定性。

（3）公司综合能力排名市场前列，能持续取得新增运力

荣盛控股选取供应商综合考虑安全管理、货损情况、服务意识、疏港能力等多种因素。公司连续在交通运输部新增运力评审中以第一名的成绩获得新增运力，综合能力受到行业主管部门认可。公司一直高度重视合规经营，致力于高标准的安全管理体系建设，已建立了良好的安全航运记录与市场口碑，预期公司在未来新增运力评审中将持续保持优势，获得新增运力，与荣盛控股持续增长的运输需求匹配，因此与其他供应商相比更具竞争力。

2、公司对荣盛控股不存在重大依赖

公司对荣盛控股不存在重大依赖，主要原因如下：

（1）市场运力供需保持动态平衡，综合优势保障公司业绩稳定

交通运输部对液货危险品运输行业的新增运力实行严格调控政策，有序新增市场运力，使运力整体与海运需求匹配，保持长期动态平衡状态。

在此背景下，如果荣盛控股未与公司开展业务合作，由于其海运需求十分庞大，必然需要其他运输商投入船舶为其服务，进而造成其他炼化企业出现运力需求缺口。公司作为行业龙头企业，竞争优势明显，行业认可度高，能够有效满足下游市场其他客户出现的运力需求缺口，保障业绩稳定增长。

（2）大型船舶具有稀缺性，下游需求旺盛

随着下游大型炼化一体化基地的陆续投产，国内沿海化学品运输规模显著增长，化学品船需求旺盛。截至 2021 年 6 月末，国内沿海化学品船共计 281 艘，单船平均运力约 4,488 载重吨，9,000 载重吨以上的化学品船仅 18 艘，占比 6.55%，可见大型船舶仍然属于市场稀缺资源。

公司的船舶队伍具有大型化特点，截至 2021 年 12 月 31 日，公司共有化学品船 12 艘，平均运力达到 10,710.92 载重吨，其中，9,000 载重吨以上船舶合计 5 艘，占比为 41.67%，“兴通 789”轮运力达到近 45,000 载重吨，船队运力显著领先市场平均水平，船舶大型化特征显著。由于公司掌握了市场较为稀缺的大型船舶资源，能够较好地为大型石油化工企业提供运输服务，即使未与荣盛控股开展业务，其他客户对于公司船舶同样需求旺盛。

（3）公司拥有稳定的客户资源，同时不断拓展新客户

公司拥有丰富的客户资源，与中国石化、中国海油、中海壳牌、浙江石化、福建联合石化等客户建立了长期稳定的合作关系。石油化工产业具有集中度高的特点，公司现有客户资源已基本覆盖国内主要石油化工企业，下游需求能够长期保持稳定。

在开拓新客户方面，公司凭借高标准的安全管理体系、坚实的运力保障和专业高效的运输服务等一系列综合竞争优势，持续获得新客户的业务机会，例如，公司与恒力石化自 2019 年开始合作，2020 年恒力石化为公司前五大客户；公司与中海壳牌自 2020 年开始合作并签订 3 年合作期的运输合同，中海壳牌为公司 2020 年、2021 年第五大客户。

（4）公司业绩整体向好，不存在依赖于荣盛控股的情形

报告期内，公司的销售情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
营业收入	56,686.12	38,641.76	29,194.67
对荣盛控股的营业收入	22,494.61	9,933.91	497.85
扣除荣盛控股业务的营业收入	34,191.51	28,707.85	28,696.82

由于浙江石化项目规模庞大，公司投入了较多船舶为荣盛控股服务，保障其物流供应链畅通。在扣除荣盛控股的收入后，公司整体业绩依然保持上升，表明公司业绩增长动力强劲，不存在依赖于荣盛控股的情形。

综上，公司与荣盛控股的业务合作具有稳定性与持续性，双方将长期保持合作关系，且公司对荣盛控股不存在重大依赖。

第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人員

公司董事会由 11 名董事组成，其中 4 名为独立董事；公司监事会由 3 名监事组成，其中 1 名为经职工代表大会选举产生的职工代表监事。公司董事、监事的任期均为三年。

一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人員的简要情况

(一) 董事会成员

公司董事会由 11 名董事组成，其中独立董事 4 名，董事基本情况如下：

姓名	职位	本届任期
陈兴明	董事长	2020 年 1 月 18 日至 2023 年 1 月 17 日
陈其龙	副董事长	2020 年 1 月 18 日至 2023 年 1 月 17 日
张文进	董事	2020 年 1 月 18 日至 2023 年 1 月 17 日
王良华	董事	2020 年 1 月 18 日至 2023 年 1 月 17 日
柯文理	董事	2020 年 1 月 18 日至 2023 年 1 月 17 日
陈其德	董事	2020 年 1 月 18 日至 2023 年 1 月 17 日
陈其凤	董事	2020 年 1 月 18 日至 2023 年 1 月 17 日
杜兴强	独立董事	2020 年 1 月 18 日至 2023 年 1 月 17 日
朱炎生	独立董事	2020 年 1 月 18 日至 2023 年 1 月 17 日
程爵浩	独立董事	2020 年 1 月 18 日至 2023 年 1 月 17 日
曾繁英	独立董事	2020 年 1 月 18 日至 2023 年 1 月 17 日

1、陈兴明

陈兴明，男，1952 年 12 月出生，中国国籍，无境外居留权，小学学历，福建省“爱国援军模范”，福建省“优秀党务工作者”，福建省“五一劳动奖章”获得者。1971 年至 1976 年，惠安县后龙镇上西村务农；1977 年至 1985 年，从事海上捕鱼；1986 年至 1997 年，从事水路运输个体经营；1997 年 4 月至 2003 年 7 月，任肖厝湄洲湾海上交通队负责人；1997 年 12 月至 2020 年 1 月，任兴通有限执行董事；2020 年 1 月至今，任兴通股份董事长，任期三年。

2、陈其龙

陈其龙，男，1979年7月出生，中国国籍，无境外居留权，硕士研究生学历，交通运输部“水路运输管理专家库”入库专家，入选“2020中国航运名人榜”，福建省企业与企业家联合会第十六届福建省优秀企业家、第八届理事会常务理事。2002年7月至2003年4月，任宁波长江船务代理有限公司船务部副经理；2003年4月至2006年1月，出国留学；2006年1月至2020年1月，任兴通有限副总经理、总经理；2013年6月至今，担任莆田兴通报关有限公司监事；2015年7月至今，担任兴通国际船代执行董事；2015年10月至今，担任兴通投资执行董事；2020年1月至今，任兴通股份副董事长、总经理，任期三年。

3、张文进

张文进，男，1955年10月出生，中国国籍，无境外居留权，初中学历。1973年12月至1979年12月，参加中国人民解放军；1980年至1989年，个体经商；1990年至1997年，任泉州市泉港上西劳动服务部经理；1998年7月至2020年1月，任兴通有限副总经理；2016年12月至今，担任兴通船代监事；2020年1月至今，任兴通股份董事，任期三年。

4、王良华

王良华，男，1955年7月出生，中国国籍，无境外居留权，小学学历。1969年至1982年，个体经商；1982年9月至1990年4月，任惠安县山腰海运公司船员；1990年5月至1994年9月，历任惠安海运公司二副、大副；1994年9月至1996年9月，历任福建安达船务有限公司大副、船长；1996年9月至1998年1月，任厦门经济特区船务有限公司船长；1998年1月至1998年7月，任江西九江轮船公司船长；1998年7月至2020年1月，任兴通有限副总经理；2020年1月至今，任兴通股份董事，任期三年。

5、柯文理

柯文理，男，1972年2月出生，中国国籍，无境外居留权，大专学历，福建省企业注册安全主任。1993年7月至1994年10月，任厦门市嘉丰机械厂技术员；1994年10月至1997年10月，任泉州市泉港嘉利航业有限公司、广州嘉利船务有限公司业务经理；1997年10月至2001年7月，历任广州四达船务有

限公司航运部经理、总经理助理；2001年7月至2020年1月，历任兴通有限航运部经理、副总经理；2020年1月至今，任兴通股份董事、副总经理，任期三年。

6、陈其德

陈其德，男，1981年9月出生，中国国籍，无境外居留权，本科学历。2004年7月至2020年1月，历任兴通有限技术部经理、副总经理；2008年11月至2017年6月，任兴通港服监事；2017年6月至2017年12月，任兴通港服总经理；2020年1月至今，任兴通股份董事、副总经理，任期三年。

7、陈其凤

陈其凤，女，1977年7月出生，中国国籍，无境外居留权，厦门大学EMBA。1996年4月至2000年7月，任中国农业银行泉州市鲤城支行城东营业所柜员；1997年12月至2017年12月，任兴通有限监事；2018年1月至2020年1月，任兴通有限副总经理；2017年6月至今，任兴通港服监事；2020年1月至今，任兴通股份董事、副总经理，任期三年。

8、杜兴强

杜兴强，男，1974年1月出生，中国国籍，无境外居留权，博士研究生学历，厦门大学教授。2001年至今，在厦门大学会计系任教，现任厦门大学会计系系主任、教授、博士生导师。现任宋都基业投资股份有限公司独立董事、福建圣农发展股份有限公司独立董事、卧龙地产集团股份有限公司独立董事。2020年1月至今，任公司独立董事，任期三年。

9、朱炎生

朱炎生，男，1970年8月出生，中国国籍，无境外居留权，博士研究生学历，厦门大学教授。1991年7月至1993年9月，任安徽省铜陵市司法局宣教科科员；1993年9月至1999年7月，在厦门大学学习；1998年8月至今，在厦门大学法学院任教，现任厦门大学法学院教授。现任福建联合信实律师事务所兼职律师、三棵树涂料股份有限公司独立董事、福建省招标股份有限公司独立董事、厦门市呼博仕环境工程产业股份有限公司独立董事、浙江省开创电气股份有限公

司独立董事。2020年1月至今，任公司独立董事，任期三年。

10、程爵浩

程爵浩，男，1970年9月出生，中国国籍，无境外居留权，博士研究生学历，上海海事大学副教授。1998年9月至今，在上海海事大学任教，现任上海海事大学副教授；2009年2月至今，任上海国际航运研究中心邮轮游艇研究所副所长；现任上海龙韵文创科技股份有限公司独立董事。2020年1月至今，任公司独立董事，任期三年。

11、曾繁英

曾繁英，女，1969年1月出生，中国国籍，无境外居留权，博士研究生学历，华侨大学教授，注册会计师非执业会员。1991年8月至1992年8月，任福建省范厝水电厂计财科会计；1992年9月至今，在华侨大学任教，历任助教、讲师、副教授、教授。2020年1月至今，任公司独立董事，任期三年。

（二）监事会成员

公司监事会由3名监事组成，其中郑兴平为职工代表监事，监事基本情况如下：

姓名	职位	本届任期
吴志扬	监事会主席	2020年1月18日至2023年1月17日
郑兴平	职工代表监事	2020年1月18日至2023年1月17日
刘建龙	监事	2020年1月18日至2023年1月17日

1、吴志扬

吴志扬，男，1967年8月出生，中国国籍，无境外居留权，硕士研究生学历。1994年11月至1995年9月，任泉州港丰集装箱运输有限公司总经理助理；1995年9月至1997年5月，任泉州外代国际货运有限公司总经理；1997年5月至2005年5月，任泉州外轮代理有限公司副总经理；2005年5月至2006年10月，任海南福海船务有限公司总经理；2006年11月至2009年3月，自由职业；2009年4月至2014年2月，任泉州海润船舶物资供应有限公司执行董事；2011年3月至2017年6月，任兴通国际船代监事；2017年6月至今，任兴通国

际船代经理；2018年6月至今，任和海投资执行事务合伙人；2018年8月至今，任莆田市兴通国际船务代理有限公司监事；2020年12月至今，任泉港报关执行董事；2020年1月至今，任公司监事会主席，任期三年。

2、郑兴平

郑兴平，男，1970年1月出生，中国国籍，无境外居留权，中专学历，船舶技术中级职称。1989年8月至1998年11月，任福建省轮船总公司厦门航运船队二副；2000年8月至2007年，任兴通有限大副；2007年7月至2011年1月，任兴通有限指定人员；2011年1月至2020年1月，历任兴通有限海务主管、海务部副经理。2020年1月至今，任公司海务部副经理兼职工代表监事，任期三年。

3、刘建龙

刘建龙，男，1976年11月出生，中国国籍，无境外居留权，大专学历，船舶技术中级职称。1997年9月至2006年9月，历任厦门诚毅船务有限公司机工、三管轮、二管轮、大管轮；2007年10月至2009年9月，任华洋海事中心轮机长；2009年9月至今，历任兴通有限机务主管、机务经理。2020年1月至今，任公司机务部经理兼监事，任期三年。

（三）高级管理人员

公司共有高级管理人员7名，高级管理人员基本情况如下：

姓名	职位	聘期
陈其龙	总经理	2020年1月18日至2023年1月17日
柯文理	副总经理	2020年1月18日至2023年1月17日
陈其德	副总经理	2020年1月18日至2023年1月17日
陈其凤	副总经理	2020年1月18日至2023年1月17日
黄木生	财务负责人	2020年1月18日至2023年1月17日
严旭晓	总船长	2020年9月1日至2023年1月17日
欧阳广	董事会秘书	2020年1月18日至2023年1月17日

1、陈其龙

陈其龙现任公司总经理，其简历详见本节“一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况”之“（一）董事会成员”之“2、陈其龙”。

2、柯文理

柯文理现任公司副总经理，其简历详见本节“一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况”之“（一）董事会成员”之“5、柯文理”。

3、陈其德

陈其德现任公司副总经理，其简历详见本节“一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况”之“（一）董事会成员”之“6、陈其德”。

4、陈其凤

陈其凤现任公司副总经理，其简历详见本节“一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况”之“（一）董事会成员”之“7、陈其凤”。

5、黄木生

黄木生，男，1979年12月出生，中国国籍，无境外居留权，硕士研究生学历，高级会计师、注册会计师非执业会员、税务师、法律职业资格、资产评估师、全国税务领军人才、福建省会计领军人才。2005年9月至2013年12月，任泉州市泉港区地方税务局科员；2014年1月至2016年4月，任泉州市地方税务局科员；2016年7月至2020年1月，任兴通有限财务负责人；2017年至今，担任泉港区税务学会法定代表人；2020年1月至今，任公司财务负责人，任期三年。

6、严旭晓

严旭晓，男，1976年2月出生，中国国籍，无境外居留权，大专学历，船舶技术中级职称。1998年11月至2011年3月，历任新加坡海洋油轮有限公司实习生、三副、二副、大副、船长；2011年4月至2020年1月，历任兴通有限海务主管、海务经理；2020年1月至2020年9月，任公司海务经理；2020年9月至今，任公司总船长兼总经理助理。

7、欧阳广

欧阳广，男，1979年6月出生，中国国籍，无境外居留权，本科学历，中级会计师。2000年7月至2008年5月，历任福建省晋江市雅仕达食品有限公司、福建雅客食品有限公司成本会计、成本经理、物控副经理；2008年6月至2013年4月，任福建卓越鸿昌环保智能装备股份有限公司内控总监；2013年5月至2015年6月，任晋江市香江皮革有限公司董事长特别助理兼财务总监；2015年6月至2016年5月，任厦门千佰贝投资管理有限公司顾问部总监；2016年6月至2020年1月，任兴通有限总经理助理；2020年1月至今，任公司董事会秘书，任期三年。

（四）核心技术人员

公司共有核心技术人员3名，核心技术人员基本情况如下：

姓名	职位
严旭晓	总船长
刘建龙	机务部经理
陈志勇	采购部经理

1、严旭晓

严旭晓现任公司总船长，其简历详见本节“一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况”之“（三）高级管理人员”之“6、严旭晓”。严旭晓拥有丰富的航运实践经验，加入公司以来，牵头完成公司多项国际安全检查认证工作，包括BP、壳牌、CDI检查等，为公司安全环保体系建设作出了突出贡献。

2、刘建龙

刘建龙现任公司机务部经理，其简历详见本节“一、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的简要情况”之“（二）监事会成员”之“3、刘建龙”。刘建龙为5项专利发明人，曾获得福建省总工会2019年福建省百万职工“五小”创新大赛三等奖、泉港区总工会首届“泉港工匠”提名奖等奖项。

3、陈志勇

陈志勇，男，1974年2月出生，中国国籍，无境外居留权，本科学历，船

舶技术中级职称。1996年7月至2011年4月，历任中远香港船务有限公司实习生、三管轮、二管轮、大管轮、轮机长；2011年5月至2020年1月，历任兴通有限机务主管、采购部经理；2020年至今，任公司采购部经理。陈志勇全面负责公司采购工作，协助制定《采购管理程序》对采购行为进行规范管理，在船舶设计、船舶建造、船用设备等方面具有丰富的专业知识。

（五）公司董事、监事提名和选聘情况

1、董事提名和选聘情况

2020年1月18日，公司召开创立大会暨首次股东大会，选举陈兴明、陈其龙、张文进、王良华、柯文理、陈其德、陈其凤、杜兴强、朱炎生、程爵浩、曾繁英为公司第一届董事会成员，任期三年，其中杜兴强、朱炎生、程爵浩、曾繁英为独立董事。

同日，公司第一届董事会第一次会议召开，选举陈兴明担任公司第一届董事会董事长，选举陈其龙担任公司副董事长。

2、监事提名和选聘情况

2020年1月18日，公司召开创立大会暨首次股东大会，选举吴志扬、刘建龙为公司第一届监事会成员，任期三年。同日，公司召开职工代表大会会议，选举郑兴平担任公司职工代表监事，任期三年；同日，公司召开第一届监事会第一次会议，选举吴志扬为公司第一届监事会主席。

二、董事、监事、高级管理人员、核心技术人员及其近亲属持有公司股份及变动情况

（一）董事、监事、高级管理人员、核心技术人员及其近亲属持股情况

截至本招股意向书签署日，公司董事、监事和高级管理人员及其近亲属直接或间接持有公司股份的情况如下：

姓名	职务	持股方式	持股数量（万股）	持股比例
陈兴明	董事长	直接持股	5,652.50	37.68%
陈其龙	副董事长、总经理	直接持股	420.00	2.80%

姓名	职务	持股方式	持股数量（万股）	持股比例
张文进	董事	直接持股	1,200.00	8.00%
王良华	董事	直接持股	1,200.00	8.00%
柯文理	董事、副总经理	直接持股	840.00	5.60%
陈其凤	董事、副总经理	直接持股	420.00	2.80%
陈其德	董事、副总经理	直接持股	420.00	2.80%
吴志扬	监事会主席	通过和海投资 间接持股	515.00	3.43%

报告期内，公司董事、监事、高级管理人员所持有的公司股份均不存在质押或冻结的情况。

（二）报告期内所持股份增加变动情况

报告期内，公司董事、监事和高级管理人员及其近亲属持有公司股份变动情况如下：

姓名	职务	持股方式	持股比例		
			2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
陈兴明	董事长	直接持股	37.68%	37.68%	44.50%
陈其龙	副董事长、总经理	直接持股	2.80%	2.80%	3.50%
张文进	董事	直接持股	8.00%	8.00%	10.00%
王良华	董事	直接持股	8.00%	8.00%	10.00%
柯文理	董事、副总经理	直接持股	5.60%	5.60%	7.00%
陈其德	董事、副总经理	直接持股	2.80%	2.80%	3.50%
陈其凤	董事、副总经理	直接持股	2.80%	2.80%	3.50%
吴志扬	监事会主席	通过和海投资间接 持股	3.43%	3.43%	4.29%

报告期内，公司董事、监事和高级管理人员及其近亲属持有公司股份变动主要系公司增加注册资本而被动稀释。

三、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的其他对外投资情况

截至本招股意向书签署日，公司董事、监事和高级管理人员的对外投资情况如下：

姓名	职位	对外投资企业	投资比例
陈兴明	董事长	兴通港股	25.00%
		兴通国际船代	52.00%
		华晨投资	49.00%
		兴通投资	64.00%
		兴通船代	30.00%
陈其龙	副董事长、总经理	兴通港股	32.50%
		兴通国际船代	18.00%
		北京奇妙时光科技有限公司	15.00%
		天津奇妙时光科技有限公司	15.00%
张文进	董事	兴通投资	12.00%
		兴通船代	22.50%
王良华	董事	兴通投资	12.00%
		兴通船代	22.50%
柯文理	董事、副总经理	兴通投资	12.00%
		兴通船代	15.00%
陈其德	董事、副总经理	兴通港股	32.50%
陈其凤	董事、副总经理	兴通港股	10.00%
		兴通船代	10.00%
吴志扬	监事会主席	兴通国际船代	30.00%
		和海投资	23.84%

截至本招股意向书签署日，公司董事、监事及高级管理人员未持有任何与公司存在利益冲突的对外投资。除上述对外投资外，公司董事、监事和高级管理人员不存在其他对外投资情况。

四、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的薪酬情况

公司现董事、监事、高级管理人员及核心技术人员 2021 年度的薪酬情况如下：

姓名	职位	薪酬（万元）	是否在关联企业领薪
陈兴明	董事长	83.32	否
陈其龙	副董事长、总经理	68.87	否
张文进	董事	54.00	否

姓名	职位	薪酬（万元）	是否在关联企业领薪
王良华	董事	54.00	否
柯文理	董事、副总经理	56.64	否
陈其德	董事、副总经理	54.64	否
陈其凤	董事、副总经理	42.64	否
杜兴强	独立董事	8.00	否
朱炎生	独立董事	8.00	否
程爵浩	独立董事	8.00	否
曾繁英	独立董事	8.00	否
吴志扬	监事	1.43	是
郑兴平	监事、海务部副经理	48.86	否
刘建龙	监事、机务部经理	51.29	否
黄木生	财务负责人	51.64	否
欧阳广	董事会秘书	45.53	否
严旭晓	总船长、总经理助理	56.45	否
陈志勇	采购部经理	34.87	否

吴志扬系股东提名的监事，在公司未担任除监事外的其他职务，在关联方兴通国际船代任职并领取薪酬。

除上述薪酬外，公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员未在公司享受其他待遇和退休金计划。

五、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的兼职情况

公司董事、监事及高级管理人员的主要兼职情况如下表所示：

姓名	职位	兼职单位	兼职职位	关联关系
陈其龙	副董事长、 总经理	兴通国际船代	执行董事	实际控制人控制的企业
		兴通投资	执行董事	实际控制人控制的企业
		莆田报关	监事	实际控制人控制的企业
张文进	董事	兴通船代	监事	实际控制人有重大影响的企业
陈其凤	董事、副 总经理	兴通港股	监事	实际控制人控制的企业
杜兴强	独立董事	厦门大学	教授	关联方

姓名	职位	兼职单位	兼职职位	关联关系
		宋都基业投资股份有限公司	独立董事	关联方
		福建圣农发展股份有限公司	独立董事	关联方
		卧龙地产集团股份有限公司	独立董事	关联方
朱炎生	独立董事	厦门大学	教授	关联方
		福建联合信实律师事务所	兼职律师	关联方
		三棵树涂料股份有限公司	独立董事	关联方
		福建省招标股份有限公司	独立董事	关联方
		厦门市呼博仕环境工程产业股份有限公司	独立董事	关联方
		浙江省开创电气股份有限公司	独立董事	关联方
程爵浩	独立董事	上海海事大学	副教授	关联方
		上海国际航运研究中心邮轮游艇研究所	副所长	关联方
		上海龙韵文创科技集团股份有限公司	独立董事	关联方
曾繁英	独立董事	华侨大学	教授	关联方
吴志扬	监事	泉港报关	执行董事	实际控制人控制的企业
		和海投资	执行事务合伙人	持有公司5%以上股份的股东
		兴通国际船代	经理	实际控制人控制的企业
		莆田国际船代	监事	实际控制人控制的企业

六、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员之间存在的亲属关系

公司副董事长兼总经理陈其龙、董事兼副总经理陈其德、董事兼副总经理陈其凤为公司董事长陈兴明之子女，陈其凤、陈其龙、陈其德为姐弟关系，除此之外，公司董事、监事、高级管理人员之间不存在亲属关系。

七、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的特定协议安排与重要承诺

（一）董事、监事、高级管理人员及核心技术人员签订协议情况

公司与全体董事和监事均签订了《聘任协议》，与全体董事、监事和高级管理人员和核心技术人员签订了《保密协议》，与全体高级管理人员和核心技术人员

员签订了《劳动合同》。截至本招股意向书签署日，上述合同、协议均正常履行，不存在违约情形。

（二）董事、监事、高级管理人员作出的重要承诺

持有本公司股份的董事、监事、高级管理人员作出的相关承诺详见本招股意向书“第五节 发行人基本情况”之“十二、持有 5% 股份以上股东及作为股东的董事、监事、高级管理人员作出的重要承诺及其履行情况”。

八、董事、监事、高级管理人员任职资格

公司董事、监事、高级管理人员的提名和选聘均严格履行了相关的法律程序，其任职资格均符合《公司法》等有关法律法规及规范性文件的规定，且不存在中国证监会规定的其他不允许担任上市公司董事、监事、高级管理人员的情形。

九、董事、监事、高级管理人员近三年变动情况

（一）董事变动情况

报告期期初，兴通有限未设立董事会，陈兴明担任公司执行董事。

2020 年 1 月 18 日，公司召开创立大会，选举陈兴明、陈其龙、张文进、王良华、柯文理、陈其德、陈其凤、杜兴强、朱炎生、程爵浩、曾繁英为公司第一届董事会董事，其中杜兴强、朱炎生、程爵浩、曾繁英为公司独立董事。

（二）监事变动情况

报告期期初，兴通有限未设立监事会，张惠娥担任公司监事。

2020 年 1 月 18 日，公司召开创立大会，选举吴志扬、刘建龙为公司第一届监事会监事；2020 年 1 月 18 日，公司召开职工代表大会，选举郑兴平为公司职工代表监事。吴志扬、郑兴平、刘建龙组成公司第一届监事会。

（三）高级管理人员变动情况

报告期期初，陈其龙为公司总经理。

2020 年 1 月 18 日，公司召开第一届董事会第一次会议，聘任陈其龙为公司

总经理，聘任柯文理、陈其德、陈其凤为公司副总经理，聘任黄木生为公司财务负责人，聘任欧阳广为公司董事会秘书。2020年9月1日，公司召开第一届董事会第七次会议，聘任严旭晓担任公司总船长职务。

第九节 公司治理

根据《公司法》《证券法》等有关法律法规及规范性文件的要求，公司制定了《公司章程》，建立了股东大会、董事会、监事会和管理层的治理结构，并建立了战略委员会、审计委员会、提名委员会、薪酬与考核委员会、环保与安全委员会等董事会下属委员会。

报告期内，上述机构依法独立运作，权责明确，能够切实履行应尽的职责和义务，未发生重大违法违规行为。

一、公司股东大会、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）股东大会的建立及运行情况

根据《公司法》及有关规定，公司于2020年1月18日召开了创立大会，审议通过了《公司章程》《股东大会议事规程》。2020年9月11日，公司召开2020年第四次临时股东大会，审议通过了上市后适用的《公司章程（草案）》。报告期内，公司股东大会规范运行。

1、股东大会的职权

根据《公司章程》第四十二条规定，股东大会是公司的权力机构，依法行使下列职权：

- （1）决定公司的经营方针和投资计划；
- （2）选举和更换董事、非由职工代表担任的监事，决定有关董事、监事的报酬事项；
- （3）审议批准董事会的报告；
- （4）审议批准监事会的报告；
- （5）审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案；
- （6）审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；

- (7) 对公司增加或者减少注册资本做出决议；
- (8) 对发行公司债券作出决议；
- (9) 对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式做出决议；
- (10) 修改本章程；
- (11) 对公司聘用、解聘会计师事务所作出决议；
- (12) 审议批准变更第四十三条规定的担保事项；
- (13) 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；
- (14) 审议批准变更募集资金用途事项；
- (15) 审议股权激励计划。

2、股东大会的运行情况

自股份公司成立至本招股意向书签署日，公司共召开了 11 次股东大会。股东大会一直遵守有关法律、法规、规范性文件以及《公司章程》的规定，股东认真履行职责，充分行使股东权利，运作规范。

自股份公司成立以来，公司历次股东大会召开情况如下：

序号	会议名称	会议时间	会议内容
1	首次股东大会	2020.01.18	审议《兴通海运股份有限公司章程》等
2	2020 年第一次临时股东大会	2020.05.15	审议《关于增加注册资本的议案》等
3	2020 年第二次临时股东大会	2020.06.23	审议《关于向 Emirates Chemical Shipping LLC 购买 4.6 万吨化学品船舶并支付剩余款项的议案》等
4	2020 年第三次临时股东大会	2020.08.18	审议《关于增加公司注册资本的议案》等
5	2020 年第四次临时股东大会	2020.09.11	审议《关于首次公开发行股票并上市的议案》等
6	2020 年第五次临时股东大会	2020.09.16	审议《关于修改公司章程的议案》
7	2020 年第六次临时股东大会	2020.09.21	审议《关于增加公司关联方为公司借款提供担保暨关联交易的议案》

序号	会议名称	会议时间	会议内容
8	2020 年度股东大会	2021.03.17	审议《关于对报告期内关联交易进行确认的议案》等
9	2021 年第一次临时股东大会	2021.04.17	审议《关于前期会计差错更正及追溯调整的议案》等
10	2021 年第二次临时股东大会	2021.09.07	审议《关于变更公司经营范围暨修订公司章程的议案》等
11	2021 年第三次临时股东大会	2021.11.02	审议《关于签署<关于<兴通海运股份有限公司增资合同之补充合同>之补充协议>的议案》等

（二）董事会制度的建立及运行情况

根据《公司法》及有关规定，公司于 2020 年 1 月 18 日召开了创立大会，审议通过了《公司章程》《董事会议事规程》。2020 年 9 月 11 日，公司召开 2020 年第四次临时股东大会，审议通过了上市后适用的《公司章程（草案）》。报告期内，公司董事会规范运行。

根据《公司章程》与《董事会议事规程》，董事会对股东大会负责。董事会由股东大会选举或者更换，并可在任期届满前由股东大会解除其职务。公司董事会由 11 名董事组成，其中包括 4 名独立董事；董事任期 3 年，任期届满可连选连任。

1、董事会的职权

根据《公司章程》第一百零六条规定，董事会行使下列职权：

- （1）召集股东大会，并向股东大会报告工作；
- （2）执行股东大会的决议；
- （3）决定公司的经营计划和投资方案；
- （4）制定公司的年度财务预算方案、决算方案；
- （5）制定公司的利润分配方案和弥补亏损方案；
- （6）制定公司增加或减少注册资本、发行债券或其他证券及上市方案；
- （7）拟定公司重大收购、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；

(8) 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；

(9) 决定公司内部管理机构的设置；

(10) 聘任或者解聘公司总经理、董事会秘书；根据总经理的提名，聘任或者解聘公司副总经理、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；

(11) 制订公司的基本管理制度；

(12) 制订本章程的修改方案；

(13) 管理公司信息披露事项；

(14) 向股东大会提请聘请或更换为公司审计的会计师事务所；

(15) 听取公司总经理的工作汇报并检查总经理的工作。

2、董事会的运行情况

自股份公司成立至本招股意向书签署日，公司共召开了 18 次董事会。公司制定了《公司章程》和《董事会议事规则》，历次董事会召集方式、议事程序、表决方式和决议内容等方面均符合有关法律、法规和《公司章程》的规定。

自股份公司成立以来，公司历次董事会召开情况如下：

序号	会议名称	会议时间	会议内容
1	第一届董事会第一次会议	2020.01.18	审议《关于选举兴通海运股份有限公司第一届董事会董事长及副董事长的议案》等
2	第一届董事会第二次会议	2020.04.10	审议《关于与 Emirates Chemical Shipping LLC 签订购买 4.6 万吨化学品船舶意向合同并支付定金的议案》等
3	第一届董事会第三次会议	2020.04.30	审议《关于增加公司注册资本的议案》等
4	第一届董事会第四次会议	2020.06.08	审议《关于向 Emirates Chemical Shipping LLC 购买 4.6 万吨化学品船舶并支付剩余款项的议案》等

序号	会议名称	会议时间	会议内容
5	第一届董事会第五次会议	2020.08.03	审议《关于增加公司注册资本的议案》等
6	第一届董事会第六次会议	2020.08.20	审议《关于首次公开发行股票并上市的议案》等
7	第一届董事会第七次会议	2020.09.01	审议《关于聘任总船长的议案》等
8	第一届董事会第八次会议	2020.09.04	审议《关于增加公司关联方为公司借款提供担保暨关联交易的议案》等
9	第一届董事会第九次会议	2021.02.24	审议《关于补充追认关联交易的议案》等
10	第一届董事会第十次会议	2021.04.02	审议《关于前期会计差错更正及追溯调整的议案》等
11	第一届董事会第十一次会议	2021.04.20	审议《关于报出最近三年财务报告的议案》等
12	第一届董事会第十二次会议	2021.06.28	审议《关于公司 2021 年一季度审阅报告的议案》
13	第一届董事会第十三次会议	2021.08.10	审议《关于审议和批准 2021 年半年度财务报告报出的议案》
14	第一届董事会第十四次会议	2021.08.23	审议《关于变更公司经营范围暨修订公司章程的议案》等
15	第一届董事会第十五次会议	2021.10.18	审议《关于签署<关于<兴通海运股份有限公司增资合同之补充合同>之补充协议>的议案》等
16	第一届董事会第十六次会议	2021.12.13	审议《关于公司 2021 年三季度审阅报告的议案》等
17	第一届董事会第十七次会议	2022.01.11	审议《关于公司 2021 年年度审阅报告的议案》
18	第一届董事会第十八次会议	2022.01.21	审议《关于报出 2021 年年度财务报告的议案》

（三）监事会制度的建立及运行情况

根据《公司法》及有关规定，公司于 2020 年 1 月 18 日召开了创立大会，审议通过了《公司章程》《监事会议事规程》。2020 年 9 月 11 日，公司召开 2020 年第四次临时股东大会，审议通过了上市后适用的《公司章程（草案）》。报告期内，公司董事会规范运行。

根据《公司章程》与《监事会议事规程》，公司监事会由 3 名监事组成，监事会应当包括股东代表和适当比例的公司职工代表，其中职工代表为 1 名。监事的任期每届为 3 年。监事任期届满，连选可以连任。董事、总经理和其他高级管

理人员不得兼任监事。

1、监事会的职权

根据《公司章程》第一百四十四条规定，监事会行使下列职权：

- (1) 应当对董事会编制的公司定期报告进行审核并提出书面审核意见；
- (2) 检查公司财务；
- (3) 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；
- (4) 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；
- (5) 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；
- (6) 向股东大会提出提案；
- (7) 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；
- (8) 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。

2、监事会的运行情况

自股份公司成立至本招股意向书签署日，公司共召开了 15 次监事会。公司制定了《公司章程》和《监事会议事规则》，历次监事会召集方式、议事程序、表决方式和决议内容等方面均符合有关法律、法规和《公司章程》的规定。

自股份公司成立以来，公司历次监事会召开情况如下：

序号	会议名称	会议时间	会议内容
1	第一届监事会第一次会议	2020.01.18	审议《关于选举兴通海运股份有限公司第一届监事会主席的议案》
2	第一届监事会第二次会议	2020.04.30	审议《关于控股股东参与增资暨关联交易的议案》等

序号	会议名称	会议时间	会议内容
3	第一届监事会第三次会议	2020.08.03	审议《关于公司关联方为公司借款提供担保暨关联交易的议案》
4	第一届监事会第四次会议	2020.08.20	审议《关于修订<监事会议事规则>（上市后适用）的议案》
5	第一届监事会第五次会议	2020.09.04	审议《关于增加公司关联方为公司借款提供担保暨关联交易的议案》
6	第一届监事会第六次会议	2021.02.24	审议《关于补充追认关联交易的议案》等
7	第一届监事会第七次会议	2021.04.02	审议《关于前期会计差错更正及追溯调整的议案》等
8	第一届监事会第八次会议	2021.04.20	审议《公司 2020 年度内部控制自我评价报告》
9	第一届监事会第九次会议	2021.06.28	审议《关于公司 2021 年一季度审阅报告的议案》
10	第一届监事会第十次会议	2021.08.10	审议《关于审议和批准 2021 年半年度财务报告报出的议案》
11	第一届监事会第十一次会议	2021.08.23	审议《关于关联方为公司申请金融机构综合授信提供担保暨关联交易的议案》等
12	第一届监事会第十二次会议	2021.10.18	审议《关于签署<关于<兴通海运股份有限公司增资合同之补充合同>之补充协议>的议案》等
13	第一届监事会第十三次会议	2021.12.13	审议《关于公司 2021 年三季度审阅报告的议案》等
14	第一届监事会第十四次会议	2022.01.11	审议《关于公司 2021 年年度审阅报告的议案》
15	第一届监事会第十五次会议	2022.01.21	审议《关于报出 2021 年年度财务报告的议案》

（四）独立董事制度的建立及运行情况

根据《公司法》及有关规定，公司于 2020 年 1 月 18 日召开了创立大会，审议通过了《公司章程》《独立董事工作规则》。公司现有 4 名独立董事，独立董事数量、人员构成、任职条件、选举程序等符合《公司章程》《独立董事工作规则》和中国证监会的有关规定。

1、独立董事的职权

根据《独立董事工作规则》第十八条规定，独立董事除应当具有《公司法》和其他相关法律、法规赋予董事的职权外，还具有以下特别职权：

(1) 需要提交股东大会审议的关联交易应由独立董事认可后，提交董事会讨论；独立董事作出判断前，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；

(2) 向董事会提请聘用或解聘会计师事务所；

(3) 向董事会提请召开临时股东大会；

(4) 提议召开董事会；

(5) 独立聘请外部审计机构和咨询机构；

(6) 可以在股东大会召开前公开向股东征集投票权。

独立董事行使前条规定职权时应当取得全体独立董事的 1/2 以上同意。如上述提议未被采纳或上述职权不能正常行使，公司应将有关情况予以披露。

2、独立董事的履职情况

自股份公司选举独立董事以来，独立董事均出席了公司召开的董事会会议，未在董事会及董事会专门委员会会议中就公司有关事项提出过异议。

随着公司的业务发展和公司治理的日趋完善，独立董事将在公司法人治理结构的完善、公司发展方向和战略的选择、内部控制制度的完善以及中小股东权益的保护等方面发挥更重要的作用。

(五) 董事会秘书制度的建立及运行情况

根据《公司法》及有关规定，公司于 2020 年 1 月 18 日召开了第一届董事会第一次会议，聘请欧阳广担任董事会秘书。

公司于 2020 年 1 月 18 日召开了第一届董事会第一次会议，审议通过了《董事会秘书工作细则》，明确规定了董事会秘书的相关职责。

1、董事会秘书制度的职责

根据《董事会秘书工作细则》第十条规定，董事会秘书的主要职责包括：

(1) 负责公司信息披露事务，协调公司信息披露工作，组织制订公司信息

披露事务管理制度，督促公司及相关信息披露义务人遵守信息披露相关规定；

(2) 负责公司投资者关系管理和股东资料管理工作，协调公司与证券监管机构、股东及实际控制人、券商、会计师事务所、律师事务所及其他证券服务机构、媒体等之间的信息沟通；

(3) 组织筹备董事会会议和股东大会，参加股东大会、董事会会议、监事会会议及高级管理人员相关会议，负责董事会会议记录工作并签字；

(4) 负责组织协调公司董事、监事和高级管理人员持有本公司股份及其变动管理工作，督促公司制定专项制度，管理公司董事、监事和高级管理人员的身份及所持本公司股份的数据和信息，对董事、监事和高级管理人员违规买卖公司股票行为提请董事会对其采取问责措施；

(5) 负责参与公司媒体公共关系管理工作，协调统一公司对外宣传报道与信息披露口径，关注媒体报道并主动求证真实情况；

(6) 组织董事、监事和高级管理人员进行证券法律、法规、规章及相关规定的培训，协助前述人员了解各自在信息披露中的权利和义务；

(7) 督促董事、监事和高级管理人员遵守法律、法规、规章及《公司章程》的相关规定，切实履行其所做出的承诺；

(8) 协助公司董事会筹划或者实施公司资本市场再融资（增发、配股、可转债）或者并购重组相关事务；

(9) 负责组织协调对公司治理运作和涉及信息的重大经营管理事项决策程序进行合规性审查，促使董事会、监事会和经营管理层完善运作制度；

(10) 负责组织协调内幕信息管理工作，督促公司制定完善并执行内幕信息管理制度，严格控制内幕信息知情人范围，加强内幕信息管理；

(11) 《公司法》《证券法》要求履行的其他职责。

2、董事会秘书履职情况

董事会秘书由董事会聘任或解聘。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，办理信息披露事务等事宜。自股份公司设立以来，董事会秘书依照有关法律法规和《公司章程》勤勉尽职地履行了相关职责。

（六）董事会专门委员会情况

根据《公司法》及有关规定，公司于2020年1月18日召开了创立大会，审议通过了《公司章程》。根据《公司章程》第一百零七条规定，董事会下设5个专门委员会：战略委员会、审计委员会、提名委员会、薪酬与考核委员会、安全与环保委员会。专门委员会对董事会负责，依照本章程和董事会授权履行职责。

2020年1月18日，公司召开第一届董事会第一次会议，审议通过了选举专门委员会委员的议案，并通过了相应专门委员会的议事规则。截至本招股意向书签署日，各专门委员会成员构成如下：

委员会	委员会召集人	委员
战略委员会	陈其龙	陈其龙、柯文理、陈其德
审计委员会	杜兴强	杜兴强、曾繁英、陈其凤
提名委员会	朱炎生	朱炎生、曾繁英、陈其龙
薪酬与考核委员会	程爵浩	程爵浩、朱炎生、陈其龙
安全与环保委员会	陈其德	陈其德、程爵浩、柯文理

1、战略委员会

根据《公司章程》和《董事会议事规则》，战略委员会的主要行使以下职权：

- （1）对公司长期发展战略规划进行研究并提出建议；
- （2）对《公司章程》规定须经董事会批准的重大投资融资方案进行研究并提出建议；
- （3）对《公司章程》规定须经董事会批准的重大资本运作、重大资产经营项目进行研究并提出建议；
- （4）对其他影响公司发展的重大事项进行研究并提出建议；
- （5）对以上事项的实施进行监控和跟踪管理；

(6) 董事会授权的其他事宜。

2、审计委员会

根据《公司章程》和《董事会议事规则》，审计委员会的主要行使以下职权：

- (1) 提议聘请或更换外部审计机构；
- (2) 监督公司的内部审计制度及其实施；
- (3) 负责内部审计与外部审计之间的沟通；
- (4) 审核公司的财务信息及其披露；
- (5) 审查公司内控制度，对重大关联交易进行审计；
- (6) 对公司内部控制制度进行检查和评估后发表的专项意见；
- (7) 制定年度审计计划和明确量化成果指标、考核机制；
- (8) 董事会授权的其他事宜。

3、提名委员会

根据《公司章程》和《董事会议事规则》，提名委员会的主要行使以下职权：

- (1) 根据公司经营活动情况、资产规模和股权结构对董事会的规模和构成向董事会提出建议；
- (2) 研究董事、高级管理人员的选择标准和程序，并向董事会提出建议；
- (3) 广泛搜寻合格的董事和经理人员的人选；
- (4) 对董事候选人和总经理人选进行审查并提出建议；
- (5) 对须提请董事会聘任的其他高级管理人员进行审查并提出建议；
- (6) 董事会授权的其他事宜。

4、薪酬与考核委员会

根据《公司章程》和《董事会议事规则》，薪酬和考核委员会的主要行使以下职权：

- (1) 制订公司董事及高级管理人员的薪酬计划或方案；
- (2) 审查公司董事及高级管理人员的履行职责情况并对其进行年度绩效考评；
- (3) 制订对董事及高级管理人员及公司认为应当激励的其他员工的公司股权激励计划；
- (4) 薪酬计划或方案主要包括但不限于绩效评价标准、程序及主要评价体系，奖励和惩罚的主要方案和制度等；
- (5) 负责对公司薪酬制度执行情况进行监督；
- (6) 董事会授权的其他事宜。

5、安全与环保委员会

根据《公司章程》和《董事会议事规则》，安全与环保委员会的主要行使以下职权：

- (1) 监督公司安全和环保计划的有效实施；
- (2) 对安全、环保方面的重大决策向董事会或总经理提出建议；
- (3) 对重大事故的发生和责任提出质询，并检查和督促重大事故的处理；
- (4) 董事会授权的其他事宜。

二、公司报告期内违法违规情况

(一) 2021年7月列入经营异常名录

2021年7月2日，公司未及时向市场监督管理局报送2020年年度报告，被泉州市市场监督管理局列入经营异常名录；公司及时补充报送年度报告后，2021年7月6日，公司已被移出经营异常名录，该情形已经消除。泉州市市场监督综合执法支队已于2021年7月23日出具关于公司的无行政处罚记录证明。

该事项不属于行政处罚，不属于重大违法违规行为，未对公司生产经营造成不利影响，不会对本次发行构成障碍。

(二) 2021 年 12 月 “兴通油 59” 行政处罚

1、基本情况

2021 年 12 月 14 日，因公司船舶“兴通油 59”进出舟山东霍山锚地未按规定向海事管理机构报告，宁波海事局作出海事罚字[2021]070102074711《海事行政处罚决定书》、海事罚字[2021]070102074712《海事行政处罚决定书》，对公司、“兴通油 59”船长分别处以罚款 1.70 万元、0.30 万元的行政处罚。

2、该行政处罚涉及事项不属于重大违法违规行为

根据《海事行政处罚程序实施细则》第二十五条第二款规定，重大行政处罚决定是指案件有下列情形之一：（一）拟对自然人罚款或者没收违法所得数额超过三万元，对法人或者其他组织罚款或者没收违法所得数额超过十万元的；（二）拟扣留船员适任证书超过十二个月、拟吊销船员适任证书或者其他船员证书、证件的；（三）拟撤销船舶检验资格的；（四）拟没收船舶、没收或者吊销船舶登记证书的。

(1) 行政处罚金额较小，相关处罚依据未认定该行为属于情节严重

本次行政处罚对公司的罚款为 1.70 万元，未超过十万元；对“兴通油 59”船长的罚款为 0.30 万元，未超过三万元，均属于相关法规规定的罚则条款中较低档处罚；且不涉及扣留/吊销船员适任证书或者其他船员证书、证件，不涉及撤销船舶检验资格，不涉及没收船舶、没收或者吊销船舶登记证书；未导致严重环境污染、重大人员伤亡、社会影响恶劣等情形。根据《首发业务若干问题解答》（2020 年 6 月修订），本次行政处罚罚款数额较小，且相关处罚依据未认定该行为属于情节严重，因此本次处罚不属于重大行政处罚决定。

(2) 主管部门出具证明确认该行为不属于重大违法行为

宁波海事局已出具《证明》，“经查询，兴通海运股份有限公司在宁波海事局管辖范围内，仅因“兴通油 59 轮”存在“国内航行船舶进出港口、港外装卸站未依法向海事管理机构报告”违法行为，于 2021 年 12 月 14 日被宁波海事局依法给予罚款人民币壹万柒仟圆整（案号:2021070102074711），给予船长罚款人民币叁仟圆整的行政处罚（案号:2021070102074712）。公司及船长已按要求

完成整改并缴纳了罚款。该行为为一般情节的违法行为，不属于具有严重情节的重大行政处罚，不属于重大违法违规行为。”

综上，根据《海事行政处罚程序实施细则》相关规定以及宁波海事局针对本次行政处罚出具的《证明》，该行政处罚涉及事项不属于重大违法违规行为。

3、公司的整改情况及对生产经营的影响

公司、“兴通油 59”船长已积极整改，并及时缴纳罚款；同时，公司已要求全体船员认真学习《船舶进出港报告管理办法》，开展自查自纠活动，按照公司安全质量管理体系认真做好船舶进出港申报工作。

该行政处罚罚款金额占公司营业收入及净利润的比例较小，未涉及公司持有的各项经营所需业务资质的有效性，不影响“兴通油 59”及公司其他船舶的正常运营，亦不影响“兴通油 59”船长资质及正常履职。该行政处罚事项不会对公司生产经营造成重大不利影响。

综上所述，“兴通油 59”行政处罚涉及事项不属于重大违法违规行为，且已整改完毕，不会对公司的生产经营产生重大不利影响，不会对本次发行构成障碍。

除此之外，报告期内，公司不存在其他行政处罚的情形。

三、公司报告期内资金占用和对外担保情况

报告期内，发行人不存在资金被控股股东、实际控制人及其控制的企业以借款、代偿债务、代垫款项或其他方式占用的情形。

报告期内，发行人不存在为控股股东、实际控制人及其控制的其他企业进行担保的情况。

四、内部控制制度完整性、合理性及有效性的说明

（一）公司董事会对内部控制制度的评估意见

公司董事会认为：公司已经根据基本规范、评价指引及其他相关法律法规的要求，对公司截至 2021 年 12 月 31 日的内部控制设计与运行的有效性进行了自我评价。

公司董事会认为，公司已根据实际情况和管理需要，建立健全了完整、合理的内部控制制度，所建立的内部控制制度贯穿于公司经营活动的各层面和各环节并有效实施。公司于 2021 年 12 月 31 日按照《企业内部控制基本规范》在所有重大方面保持了与财务报表相关的有效的内部控制。

（二）注册会计师对公司内部控制的鉴证意见

容诚会计师事务所审核了公司董事会按照《企业内部控制基本规范》及相关规定对 2021 年 12 月 31 日与财务报表相关的内部控制有效性作出的认定，并出具了《兴通海运股份有限公司内部控制鉴证报告》（容诚专字[2022]361Z0034 号），认为兴通股份于 2021 年 12 月 31 日按照《企业内部控制基本规范》和相关规定在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制。

第十节 财务会计信息

本节提供的信息主要依据经审计的财务报表及附注编制。公司提醒投资者关注本招股意向书所附财务报告和审计报告全文，以获取全部的财务资料。

公司聘请容诚会计师事务所依据中国注册会计师审计准则审计了公司财务报表，包括截至2019年12月31日、2020年12月31日、2021年12月31日的资产负债表，2019年度、2020年度、2021年度的利润表、现金流量表、股东权益变动表以及财务报表附注。容诚会计师事务所出具了无保留意见的《审计报告》（容诚审字[2022]361Z0043号）。

如无特殊说明，以下引用的财务数据均引自经容诚会计师事务所审计的财务报告及附注。

一、财务报表

报告期内，公司不存在子公司，未编制合并财务报表。

（一）资产负债表

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
流动资产：			
货币资金	23,837.77	17,064.56	8,028.47
交易性金融资产	-	-	-
应收票据	1,240.36	169.35	707.33
应收账款	3,200.29	4,181.96	3,547.29
应收款项融资	1,185.88	220.75	165.00
预付款项	61.25	113.05	117.06
其他应收款	455.70	496.35	321.01
存货	1,099.52	727.73	529.30
其他流动资产	1,340.42	4,469.38	42.36
流动资产合计	32,421.18	27,443.11	13,457.82
非流动资产：			
固定资产	73,535.67	66,041.01	26,529.02
在建工程	17,102.16	10,763.31	658.69

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
无形资产	103.23	95.40	11.93
长期待摊费用	871.07	660.81	406.96
递延所得税资产	48.11	61.56	50.90
其他非流动资产	1,641.52	416.30	339.14
非流动资产合计	93,301.75	78,038.40	27,996.64
资产总计	125,722.93	105,481.51	41,454.46
流动负债：			
短期借款	991.32	2,002.92	1,222.05
应付账款	3,176.23	2,967.21	1,066.41
应付职工薪酬	1,488.00	1,147.79	841.12
应交税费	2,221.50	2,329.77	1,481.88
其他应付款	12.14	23.88	6,009.17
其中：应付利息	-	-	-
应付股利	-	-	6,000.00
一年内到期的非流动负债	7,387.21	6,004.83	1,614.83
其他流动负债	184.79	21.90	189.25
流动负债合计	15,461.19	14,498.29	12,424.71
非流动负债：			
长期借款	23,143.60	23,833.66	4,829.80
递延所得税负债	60.05	-	-
其他非流动负债	-	-	-
非流动负债合计	23,203.65	23,833.66	4,829.80
负债合计	38,664.84	38,331.96	17,254.51
所有者权益：			
股本	15,000.00	15,000.00	12,000.00
资本公积	39,171.12	39,171.12	12,131.48
盈余公积	3,288.70	1,297.84	1,896.61
未分配利润	29,598.27	11,680.59	-1,828.14
所有者权益合计	87,058.08	67,149.55	24,199.95
负债和所有者权益总计	125,722.93	105,481.51	41,454.46

(二) 利润表

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
一、营业收入	56,686.12	38,641.76	29,194.67
减：营业成本	27,444.31	18,579.20	14,565.52
税金及附加	88.98	136.32	76.62
销售费用	400.19	292.96	366.89
管理费用	2,482.10	2,283.18	2,353.77
研发费用	157.38	138.16	69.97
财务费用	1,113.38	743.38	281.10
其中：利息费用	1,307.83	836.58	313.30
利息收入	197.85	97.46	34.39
加：其他收益	1,548.62	106.27	273.18
投资收益（损失以“-”号填列）	147.18	145.34	111.54
公允价值变动收益（损失以“-”号填列）	-	-	-
信用减值损失（损失以“-”号填列）	53.81	-42.63	-78.59
资产减值损失（损失以“-”号填列）	-	-	-
资产处置收益（损失以“-”号填列）	16.67	-	0.98
二、营业利润（亏损以“-”号填列）	26,766.05	16,677.53	11,787.90
加：营业外收入	44.58	1.13	2.20
减：营业外支出	196.18	41.04	100.11
三、利润总额（亏损总额以“-”号填列）	26,614.44	16,637.62	11,689.99
减：所得税费用	6,705.91	4,288.01	3,008.63
四、净利润（净亏损以“-”号填列）	19,908.53	12,349.60	8,681.35
（一）持续经营净利润（净亏损以“-”号填列）	19,908.53	12,349.60	8,681.35
（二）终止经营净利润（净亏损以“-”号填列）	-	-	-
五、其他综合收益的税后净额			
（一）不能重分类进损益的其他综合收益	-	-	-
（二）将重分类进损益的其他综合收益	-	-	-
六、综合收益总额	19,908.53	12,349.60	8,681.35
七、每股收益			
（一）基本每股收益（元/股）	1.33	0.92	0.72
（二）稀释每股收益（元/股）	1.33	0.92	0.72

(三) 现金流量表

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 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	58,848.94	41,348.28	29,218.97
收到的税费返还	2,405.04	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	4,122.93	3,195.98	556.44
经营活动现金流入小计	65,376.91	44,544.26	29,775.42
购买商品、接受劳务支付的现金	11,066.01	10,119.85	7,999.74
支付给职工以及为职工支付的现金	11,888.65	7,674.57	6,195.08
支付的各项税费	6,884.36	4,126.40	3,627.01
支付其他与经营活动有关的现金	3,761.03	4,489.09	1,952.74
经营活动现金流出小计	33,600.06	26,409.91	19,774.57
经营活动产生的现金流量净额	31,776.86	18,134.35	10,000.85
二、投资活动产生的现金流量：			
收回投资收到的现金	159,836.75	174,095.34	90,996.22
取得投资收益收到的现金	-	-	-
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	28.08	-	2.00
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-	-
收到其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流入小计	159,864.83	174,095.34	90,998.22
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	23,085.57	57,035.07	7,739.26
投资支付的现金	159,690.00	173,950.00	90,884.68
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	-	-	-
支付其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流出小计	182,775.57	230,985.07	98,623.94
投资活动产生的现金流量净额	-22,910.74	-56,889.73	-7,625.72
三、筹资活动产生的现金流量：			
吸收投资收到的现金	-	30,600.00	3,900.00
取得借款收到的现金	10,405.20	35,000.00	8,440.00
收到其他与筹资活动有关的现金	1,000.00	17,500.00	-
筹资活动现金流入小计	11,405.20	83,100.00	12,340.00

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
偿还债务支付的现金	10,711.61	10,884.75	5,924.00
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	1,401.81	6,922.54	5,170.65
支付其他与筹资活动有关的现金	2,451.80	17,500.00	-
筹资活动现金流出小计	14,565.22	35,307.29	11,094.65
筹资活动产生的现金流量净额	-3,160.02	47,792.71	1,245.35
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-	-1.30	-
五、现金及现金等价物净增加额	5,706.10	9,036.04	3,620.48
加：期初现金及现金等价物余额	17,063.86	8,027.82	4,407.35
六、期末现金及现金等价物余额	22,769.96	17,063.86	8,027.82

二、审计意见

（一）审计意见

容诚会计师事务所对公司 2019 年 12 月 31 日、2020 年 12 月 31 日、2021 年 12 月 31 日的资产负债表，2019 年度、2020 年度、2021 年度的利润表、现金流量表、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的《审计报告》（容诚审字[2022]361Z0043 号），认为公司财务报表在所有重大方面按照企业会计准则的规定编制，公允反映了公司 2019 年 12 月 31 日、2020 年 12 月 31 日、2021 年 12 月 31 日的财务状况以及 2019 年度、2020 年度、2021 年度的经营成果和现金流量。

（二）关键审计事项

关键审计事项是容诚会计师事务所根据职业判断，认为对报告期财务报表审计最为重要的事项。这些事项的应对以对财务报表整体进行审计并形成审计意见为背景，容诚会计师事务所不对这些事项单独发表意见。

1、收入确认

（1）事项描述

报告期内，公司的营业收入分别为 29,194.67 万元、38,641.76 万元、56,686.12 万元。

由于收入是公司的关键业绩指标，从而存在管理层为了达到特定目标或期望而操纵收入确认时点的固有风险，且为利润表重要组成项目，因此容诚会计师事务所将收入确认识别为关键审计事项。

(2) 审计应对

容诚会计师事务所对收入确认实施的相关程序主要包括：

①了解和评价公司与收入确认相关的内部控制设计的有效性，并测试关键控制运行的有效性。

②了解销售模式和流程，核对业务合同的关键条款，评估公司采用的收入确认政策是否符合企业会计准则的规定。

③对收入实施分析程序，包括与行业数据进行对比分析、财务数据与业务数据的对比分析。

④选取样本检查与收入确认相关的支持性文件，包括客户运输合同、航次确认书、装货时间表、干舱证明、增值税发票等信息，检查收入确认时点和计量金额是否正确。

⑤根据客户交易的特点和性质，选取样本执行函证及访谈程序，结合期后回款检查，以确认销售金额及期末应收账款余额。

⑥针对资产负债表日前后记录的收入交易，选取样本核对相关支持性文件，评估收入是否确认在恰当的会计期间。

2、船舶减值

(1) 事项描述

截至 2021 年 12 月 31 日止，公司船舶资产账面价值为 72,198.95 万元，占资产总额的比例为 57.43%。公司管理层根据未来市场分析，结合资产运行状况，认为船舶资产不存在减值迹象，未计提资产减值损失。但由于船舶资产账面价值重大，船舶资产减值对财务报表的影响较大，同时船舶减值测试存在较多的重要判断和估计，容诚会计师事务所将船舶资产减值识别为关键审计事项。

（2）审计应对

容诚会计师事务所对船舶减值实施的相关程序主要包括：

①了解和测试与固定资产减值相关的内部控制设计及执行的有效性。

②复核管理层编制的资产运行状况报告，与报告期相关资产来源、购入时间及其价值、实现的收入等对照，评估船舶运行状况是否正常；复核管理层编制的市场分析、业绩及前景评估资料，评价相关依据及前景的假设是否合理。

③选取样本检查船舶历史运行状况，并实地检查船舶的运行情况。

三、财务报表的编制基础、合并报表范围及变化情况

（一）财务报表的编制基础

公司以持续经营为基础，根据实际发生的交易和事项，按照企业会计准则及其应用指南和准则解释的规定进行确认和计量，在此基础上编制财务报表。此外，公司还按照中国证监会《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》（2014 年修订）披露有关财务信息。

（二）合并报表范围

报告期内，公司不存在子公司，未编制合并财务报表。

四、主要会计政策和会计估计

（一）收入

1、自 2020 年 1 月 1 日起适用

收入是公司在日常活动中形成的、会导致股东权益增加且与股东投入资本无关的经济利益的总流入。

公司在履行了合同中的履约义务，即在客户取得相关商品控制权时确认收入。取得相关商品控制权，是指能够主导该商品的使用并从中获得几乎全部的经济利益。

合同中包含两项或多项履约义务的，公司在合同开始日，按照各单项履约义

务所承诺商品或服务的单独售价的相对比例，将交易价格分摊至各单项履约义务，按照分摊至各单项履约义务的交易价格计量收入。

交易价格是公司因向客户转让商品或服务而预期有权收取的对价金额，不包括代第三方收取的款项。在确定合同交易价格时，如果存在可变对价，公司按照期望值或最可能发生金额确定可变对价的最佳估计数，并以不超过在相关不确定性消除时累计已确认收入极可能不会发生重大转回的金额计入交易价格。合同中如果存在重大融资成分，公司将根据客户在取得商品控制权时即以现金支付的应付金额确定交易价格，该交易价格与合同对价之间的差额，在合同期间内采用实际利率法摊销，对于控制权转移与客户支付价款间隔未超过一年的，公司不考虑其中的融资成分。

满足下列条件之一的，属于在某一时段内履行履约义务；否则，属于在某一时点履行履约义务：

①客户在公司履约的同时即取得并消耗公司履约所带来的经济利益；

②客户能够控制公司履约过程中在建的商品；

③公司履约过程中所产出的商品具有不可替代用途，且公司在整个合同期间内有权就累计至今已完成的履约部分收取款项。

对于在某一时段内履行的履约义务，公司在该段时间内按照履约进度确认收入，但是，履约进度不能合理确定的除外。公司按照投入法（或产出法）确定提供服务的履约进度。当履约进度不能合理确定时，公司已经发生的成本预计能够得到补偿的，按照已经发生的成本金额确认收入，直到履约进度能够合理确定为止。

对于在某一时点履行的履约义务，公司在客户取得相关商品控制权时点确认收入。在判断客户是否已取得商品或服务控制权时，公司会考虑下列迹象：

①公司就该商品或服务享有现时收款权利，即客户就该商品负有现时付款义务；

②公司已将该商品的法定所有权转移给客户，即客户已拥有了该商品的法定

所有权；

③公司已将该商品的实物转移给客户，即客户已实物占有该商品；

④公司已将该商品所有权上的主要风险和报酬转移给客户，即客户已取得该商品所有权上的主要风险和报酬；

⑤客户已接受该商品。

2、2020年1月1日之前适用

(1) 提供劳务收入

公司主要提供运输服务，在提供的劳务已经完成，相关收入和成本能够可靠的计量，与劳务相关的经济利益很可能流入公司时，确认劳务收入的实现。

在资产负债表日提供劳务交易结果不能够可靠估计的，分别下列情况处理：

已经发生的劳务成本预计能够得到补偿的，按照已经发生的劳务成本金额确认提供劳务收入，并按相同金额结转劳务成本。

已经发生的劳务成本预计不能够得到补偿的，将已经发生的劳务成本计入当期损益，不确认提供劳务收入。

(2) 让渡资产使用权收入

与交易相关的经济利益很可能流入企业，收入的金额能够可靠地计量时，分别下列情况确定让渡资产使用权收入金额：

利息收入金额，按照他人使用本企业货币资金的时间和实际利率计算确定。

使用费收入金额，按照有关合同或协议约定的收费时间和方法计算确定。

3、收入确认具体方法

公司收入确认的具体方法如下：

公司对外提供的程租运输服务，在船舶航次运行结束后取得干舱证明时确认运输收入；公司对外提供的期租运输服务，在每月月末，根据客户确认的服务天数和合同约定的价格确认期租收入。

根据财政部于 2017 年发布修订后的《企业会计准则第 14 号—收入》（以下简称“新收入准则”），公司自 2020 年 1 月 1 日起开始执行新收入准则。结合公司业务模式和合同条款的具体情况，公司在原收入确认政策下的确认时点同样符合在新收入准则下关于客户取得相关商品或服务控制权之认定。公司实施新收入准则后，收入确认的具体方法未发生变化，公司业务模式、合同条款、收入确认等也未受新收入准则实施的影响。

（二）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。

1、金融工具的确认和终止确认

当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。

金融资产满足下列条件之一的，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，且符合下述金融资产转移的终止确认条件。

金融负债（或其一部分）的现时义务已经解除的，终止确认该金融负债（或该部分金融负债）。公司（借入方）与借出方之间签订协议，以承担新金融负债方式替换原金融负债，且新金融负债与原金融负债的合同条款实质上不同的，终止确认原金融负债，并同时确认新金融负债。公司对原金融负债（或其一部分）的合同条款作出实质性修改的，应当终止原金融负债，同时按照修改后的条款确认一项新的金融负债。

以常规方式买卖金融资产，按交易日进行会计确认和终止确认。常规方式买卖金融资产，是指按照合同条款规定，在法规或市场惯例所确定的时间安排来交付金融资产。交易日，是指公司承诺买入或卖出金融资产的日期。

2、金融资产的分类与计量

公司在初始确认时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，将金融资产分类为：以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其

变动计入当期损益的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产。除非公司改变管理金融资产的业务模式，在此情形下，所有受影响的相关金融资产在业务模式发生变更后的首个报告期间的第一天进行重分类，否则金融资产在初始确认后不得进行重分类。

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，其他类别的金融资产相关交易费用计入其初始确认金额。因销售商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票据及应收账款，公司则按照收入准则定义的交易价格进行初始计量。

金融资产的后续计量取决于其分类：

(1) 以摊余成本计量的金融资产

金融资产同时符合下列条件的，分类为以摊余成本计量的金融资产：公司管理该金融资产的业务模式是以收取合同现金流量为目标；该金融资产的合同条款规定，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。对于此类金融资产，采用实际利率法，按照摊余成本进行后续计量，其终止确认、按实际利率法摊销或减值产生的利得或损失，均计入当期损益。

(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

金融资产同时符合下列条件的，分类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：公司管理该金融资产的业务模式是既以收取合同现金流量为目标又以出售金融资产为目标；该金融资产的合同条款规定，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。对于此类金融资产，采用公允价值进行后续计量。除减值损失或利得及汇兑损益确认为当期损益外，此类金融资产的公允价值变动作为其他综合收益确认，直到该金融资产终止确认时，其累计利得或损失转入当期损益。但是采用实际利率法计算的该金融资产的相关利息收入计入当期损益。

公司不可撤销地选择将部分非交易性权益工具投资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，仅将相关股利收入计入当期损益，公允

价值变动作为其他综合收益确认，直到该金融资产终止确认时，其累计利得或损失转入留存收益。

（3）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产

上述以摊余成本计量的金融资产和以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产之外的金融资产，分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。对于此类金融资产，采用公允价值进行后续计量，所有公允价值变动计入当期损益。

3、金融负债的分类与计量

公司金融负债主要是以摊余成本计量的其他金融负债，初始确认后，对其他金融负债采用实际利率法以摊余成本计量。

4、金融工具减值

公司对于以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债权投资、合同资产、租赁应收款、贷款承诺及财务担保合同等，以预期信用损失为基础确认损失准备。

（1）预期信用损失的计量

预期信用损失，是指以发生违约的风险为权重的金融工具信用损失的加权平均值。信用损失，是指公司按照原实际利率折现的、根据合同应收的所有合同现金流量与预期收取的所有现金流量之间的差额，即全部现金短缺的现值。其中，对于公司购买或源生的已发生信用减值的金融资产，应按照该金融资产经信用调整的实际利率折现。

整个存续期预期信用损失，是指因金融工具整个预计存续期内所有可能发生的违约事件而导致的预期信用损失。

未来 12 个月内预期信用损失，是指因资产负债表日后 12 个月内（若金融工具的预计存续期少于 12 个月，则为预计存续期）可能发生的金融工具违约事件而导致的预期信用损失，是整个存续期预期信用损失的一部分。

于每个资产负债表日，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，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，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，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，公司假设其信用风险自初始确认后并未显著增加，按照未来 12 个月内的预期信用损失计量损失准备。

公司对于处于第一阶段和第二阶段、以及较低信用风险的金融工具，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。

对于应收票据、应收账款、应收款项融资及合同资产，无论是否存在重大融资成分，公司均按照整个存续期的预期信用损失计量损失准备。

对于存在客观证据表明存在减值，以及其他适用于单项评估的应收票据、应收账款，其他应收款、应收款项融资、合同资产及长期应收款等单独进行减值测试，确认预期信用损失，计提单项减值准备。对于不存在减值客观证据的应收票据、应收账款、其他应收款、应收款项融资、合同资产及长期应收款或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，公司依据信用风险特征将应收票据、应收账款、其他应收款、应收款项融资、合同资产及长期应收款等划分为若干组合，在组合基础上计算预期信用损失，确定组合的依据如下：

应收票据确定组合的依据如下：

应收票据组合 1 商业承兑汇票

应收票据组合 2 银行承兑汇票

对于划分为组合的应收票据，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整个存续期预期信用损失率，计算预期信用损失。

应收账款确定组合的依据如下：

应收账款组合 1 应收企业客户

对于划分为组合的应收账款，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，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。

其他应收款确定组合的依据如下：

其他应收款组合 1 应收押金和保证金

其他应收款组合 2 应收其他款项

对于划分为组合的其他应收款，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。

应收款项融资确定组合的依据如下：

应收款项融资组合 1 银行承兑汇票

对于划分为组合的应收款项融资，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整个存续期预期信用损失率，计算预期信用损失。

（2）具有较低的信用风险

如果金融工具的违约风险较低，借款人在短期内履行其合同现金流量义务的能力很强，并且即便较长时期内经济形势和经营环境存在不利变化但未必一定降低借款人履行其合同现金流量义务的能力，该金融工具被视为具有较低的信用风险。

（3）信用风险显著增加

公司通过比较金融工具在资产负债表日所确定的预计存续期内的违约概率与在初始确认时所确定的预计存续期内的违约概率，以确定金融工具预计存续期内发生违约概率的相对变化，以评估金融工具的信用风险自初始确认后是否已显

著增加。

在确定信用风险自初始确认后是否显著增加时，公司考虑无须付出不必要的额外成本或努力即可获得合理且有依据的信息，包括前瞻性信息。公司考虑的信息包括：

①信用风险变化所导致的内部价格指标是否发生显著变化；

②预期将导致债务人履行其偿债义务的能力是否发生显著变化的业务、财务或经济状况的不利变化；

③债务人经营成果实际或预期是否发生显著变化；债务人所处的监管、经济或技术环境是否发生显著不利变化；

④作为债务抵押的担保物价值或第三方提供的担保或信用增级质量是否发生显著变化。这些变化预期将降低债务人按合同规定期限还款的经济动机或者影响违约概率；

⑤预期将降低债务人按合同约定期限还款的经济动机是否发生显著变化；

⑥借款合同的预期变更，包括预计违反合同的行为是否可能导致的合同义务的免除或修订、给予免息期、利率跳升、要求追加抵押品或担保或者对金融工具的合同框架做出其他变更；

⑦债务人预期表现和还款行为是否发生显著变化；

⑧合同付款是否发生逾期超过（含）30日。

根据金融工具的性质，公司以单项金融工具或金融工具组合为基础评估信用风险是否显著增加。以金融工具组合为基础进行评估时，公司可基于共同信用风险特征对金融工具进行分类，例如逾期信息和信用风险评级。

通常情况下，如果逾期超过30日，公司确定金融工具的信用风险已经显著增加。除非公司无需付出过多成本或努力即可获得合理且有依据的信息，证明虽然超过合同约定的付款期限30天，但信用风险自初始确认以来并未显著增加。

（4）已发生信用减值的金融资产

公司在资产负债表日评估以摊余成本计量的金融资产和以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债权投资是否已发生信用减值。当对金融资产预期未来现金流量具有不利影响的一项或多项事件发生时，该金融资产成为已发生信用减值的金融资产。金融资产已发生信用减值的证据包括下列可观察信息：

发行方或债务人发生重大财务困难；债务人违反合同，如偿付利息或本金违约或逾期等；债权人出于与债务人财务困难有关的经济或合同考虑，给予债务人在任何其他情况下都不会做出的让步；债务人很可能破产或进行其他财务重组；发行方或债务人财务困难导致该金融资产的活跃市场消失；以大幅折扣购买或源生一项金融资产，该折扣反映了发生信用损失的事实。

（5）预期信用损失准备的列报

为反映金融工具的信用风险自初始确认后的变化，公司在每个资产负债表日重新计量预期信用损失，由此形成的损失准备的增加或转回金额，应当作为减值损失或利得计入当期损益。对于以摊余成本计量的金融资产，损失准备抵减该金融资产在资产负债表中列示的账面价值；对于以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的债权投资，公司在其他综合收益中确认其损失准备，不抵减该金融资产的账面价值。

（6）核销

如果公司不再合理预期金融资产合同现金流量能够全部或部分收回，则直接减记该金融资产的账面余额。这种减记构成相关金融资产的终止确认。这种情况通常发生在中国确定债务人没有资产或收入来源可产生足够的现金流量以偿还将被减记的金额。

已减记的金融资产以后又收回的，作为减值损失的转回计入收回当期的损益。

5、金融资产转移

金融资产转移是指下列两种情形：

①将收取金融资产现金流量的合同权利转移给另一方；

②将金融资产整体或部分转移给另一方，但保留收取金融资产现金流量的合同权利，并承担将收取的现金流量支付给一个或多个收款方的合同义务。

(1) 终止确认所转移的金融资产

已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的，或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的，但放弃了对该金融资产控制的，终止确认该金融资产。

在判断是否已放弃对所转移金融资产的控制时，根据转入方出售该金融资产的实际能力。转入方能够单方面将转移的金融资产整体出售给不相关的第三方，且没有额外条件对此项出售加以限制的，则公司已放弃对该金融资产的控制。

公司在判断金融资产转移是否满足金融资产终止确认条件时，注重金融资产转移的实质。

金融资产整体转移满足终止确认条件的，将下列两项金额的差额计入当期损益：

①所转移金融资产的账面价值；

②因转移而收到的对价，与原直接计入其他综合收益的公允价值变动累计额中对于终止确认部分的金额（涉及转移的金融资产为根据《企业会计准则第 22 号—金融工具确认和计量》第十八条分类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的情形）之和。

金融资产部分转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产整体的账面价值，在终止确认部分和未终止确认部分（在此种情况下，所保留的服务资产视同继续确认金融资产的一部分）之间，按照转移日各自的相对公允价值进行分摊，并将下列两项金额的差额计入当期损益：

①终止确认部分在终止确认日的账面价值；

②终止确认部分的对价，与原计入其他综合收益的公允价值变动累计额中对应终止确认部分的金额（涉及转移的金融资产为根据《企业会计准则第 22 号—金融工具确认和计量》第十八条分类为以公允价值计量且其变动计入其他综合收

益的金融资产的情形)之和。

(2) 继续涉入所转移的金融资产

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的,且未放弃对该金融资产控制的,应当按照其继续涉入所转移金融资产的程度确认有关金融资产,并相应确认有关负债。

继续涉入所转移金融资产的程度,是指企业承担的被转移金融资产价值变动风险或报酬的程度。

(3) 继续确认所转移的金融资产

仍保留与所转移金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的,应当继续确认所转移金融资产整体,并将收到的对价确认为一项金融负债。

该金融资产与确认的相关金融负债不得相互抵销。在随后的会计期间,企业应当继续确认该金融资产产生的收入(或利得)和该金融负债产生的费用(或损失)。

6、金融资产和金融负债的抵销

金融资产和金融负债应当在资产负债表内分别列示,不得相互抵销。但同时满足下列条件的,以相互抵销后的净额在资产负债表内列示:

公司具有抵销已确认金额的法定权利,且该种法定权利是当前可执行的;

公司计划以净额结算,或同时变现该金融资产和清偿该金融负债。

不满足终止确认条件的金融资产转移,转出方不得将已转移的金融资产和相关负债进行抵销。

7、金融工具公允价值的确定方法

金融资产和金融负债的公允价值确定方法见“(十一)公允价值计量”。

(三) 存货

1、存货的分类

存货是指公司在提供劳务过程中耗用的燃料和物料等，包括船存燃料、周转材料、在途航次成本等。

2、发出存货的计价方法

公司存货发出时采用加权平均法计价。

3、存货的盘存制度

公司存货采用永续盘存制，每年至少盘点一次，盘盈及盘亏金额计入当年度损益。

4、存货跌价准备的计提方法

资产负债表日按成本与可变现净值孰低计量，存货成本高于其可变现净值的，计提存货跌价准备，计入当期损益。

在确定存货的可变现净值时，以取得的可靠证据为基础，并且考虑持有存货的目的、资产负债表日后事项的影响等因素。

存货跌价准备一般按单个存货项目计提；对于数量繁多、单价较低的存货，按存货类别计提。

资产负债表日如果以前减记存货价值的影响因素已经消失，则减记的金额予以恢复，并在原已计提的存货跌价准备的金额内转回，转回的金额计入当期损益。

5、周转材料的摊销方法

在领用时采用一次转销法。

（四）长期股权投资

报告期内，公司不存在长期股权投资。

（五）投资性房地产

报告期内，公司不存在投资性房地产。

（六）固定资产

固定资产是指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有的使用寿命超

过一年的单位价值较高的有形资产。

1、确认条件

固定资产在同时满足下列条件时，按取得时的实际成本予以确认：

- (1) 与该固定资产有关的经济利益很可能流入企业。
- (2) 该固定资产的成本能够可靠地计量。

固定资产发生的后续支出，符合固定资产确认条件的计入固定资产成本；不符合固定资产确认条件的在发生时计入当期损益。

2、各类固定资产的折旧方法

公司从固定资产达到预定可使用状态的次月起按年限平均法计提折旧，按固定资产的类别、估计的经济使用年限和预计的净残值率分别确定折旧年限和年折旧率如下：

类别	折旧方法	折旧年限（年）	残值率（%）	年折旧率（%）
房屋及建筑物	年限平均法	10-25	5	3.80-9.50
船舶	年限平均法	20	5	4.75
交通工具	年限平均法	4	5	23.75
办公设备	年限平均法	3-5	5	19.00-31.67

注：二手船舶按预计可使用年限与 20 年孰低确定折旧年限

对于已经计提减值准备的固定资产，在计提折旧时扣除已计提的固定资产减值准备。

每年年度终了，公司对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核。使用寿命预计数与原先估计数有差异的，调整固定资产使用寿命。

（七）无形资产

1、无形资产的计价方法

按取得时的实际成本入账。

2、无形资产使用寿命及摊销

(1) 使用寿命有限的无形资产的使用寿命估计情况：

项目	预计使用寿命	依据
软件	10年	参考能为公司带来经济利益的期限确定使用寿命

每年年度终了，公司对使用寿命有限的无形资产的使用寿命及摊销方法进行复核。经复核，本期末无形资产的使用寿命及摊销方法与以前估计未有不同。

(2) 无法预见无形资产为企业带来经济利益期限的，视为使用寿命不确定的无形资产。对于使用寿命不确定的无形资产，公司在每年年度终了对使用寿命不确定的无形资产的使用寿命进行复核，如果重新复核后仍为不确定的，于资产负债表日进行减值测试。

(3) 无形资产的摊销

对于使用寿命有限的无形资产，公司在取得时确定其使用寿命，在使用寿命内采用直线法系统合理摊销，摊销金额按受益项目计入当期损益。具体应摊销金额为其成本扣除预计残值后的金额。已计提减值准备的无形资产，还应扣除已计提的无形资产减值准备累计金额。使用寿命有限的无形资产，其残值视为零，但下列情况除外：有第三方承诺在无形资产使用寿命结束时购买该无形资产或可以根据活跃市场得到预计残值信息，并且该市场在无形资产使用寿命结束时很可能存在。

对使用寿命不确定的无形资产，不予摊销。每年年度终了对使用寿命不确定的无形资产的使用寿命进行复核，如果有证据表明无形资产的使用寿命是有限的，估计其使用寿命并在预计使用年限内系统合理摊销。

3、划分内部研究开发项目的研究阶段和开发阶段具体标准

(1) 公司将为进一步开发活动进行的资料及相关方面的准备活动作为研究阶段，无形资产研究阶段的支出在发生时计入当期损益。

(2) 在公司已完成研究阶段的工作后再进行的开发活动作为开发阶段。

4、开发阶段支出资本化的具体条件

开发阶段的支出同时满足下列条件时，才能确认为无形资产：

- (1) 完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；
- (2) 具有完成该无形资产并使用或出售的意图；
- (3) 无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；
- (4) 有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；
- (5) 归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。

(八) 长期资产减值

对固定资产、在建工程、使用权资产、无形资产的资产减值，按以下方法确定：

于资产负债表日判断资产是否存在可能发生减值的迹象，存在减值迹象的，公司将估计其可收回金额，进行减值测试。

可收回金额根据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较高者确定。公司以单项资产为基础估计其可收回金额；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为基础确定资产组的可收回金额。资产组的认定，以资产组产生的主要现金流入是否独立于其他资产或者资产组的现金流入为依据。

当资产或资产组的可收回金额低于其账面价值时，公司将其账面价值减记至可收回金额，减记的金额计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。

资产减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。

(九) 股份支付

1、股份支付的种类

公司股份支付包括以现金结算的股份支付和以权益结算的股份支付。

2、权益工具公允价值的确定方法

①对于授予职工的股份，其公允价值按公司股份的市场价格计量，同时考虑授予股份所依据的条款和条件（不包括市场条件之外的可行权条件）进行调整。

②对于授予职工的股票期权，在许多情况下难以获得其市场价格。如果不存在条款和条件相似的交易期权，公司选择适用的期权定价模型估计所授予的期权的公允价值。

3、确认可行权权益工具最佳估计的依据

在等待期内每个资产负债表日，公司根据最新取得的可行权职工人数变动等后续信息作出最佳估计，修正预计可行权的权益工具数量，以作出可行权权益工具的最佳估计。

4、股份支付计划实施的会计处理

以现金结算的股份支付

①授予后立即可行权的以现金结算的股份支付，在授予日以公司承担负债的公允价值计入相关成本或费用，相应增加负债。并在结算前的每个资产负债表日和结算日对负债的公允价值重新计量，将其变动计入损益。

②完成等待期内的服务或达到规定业绩条件以后才可行权的以现金结算的股份支付，在等待期内的每个资产负债表日以对可行权情况的最佳估计为基础，按公司承担负债的公允价值金额，将当期取得的服务计入成本或费用和相应的负债。

以权益结算的股份支付

①授予后立即可行权的换取职工服务的以权益结算的股份支付，在授予日以权益工具的公允价值计入相关成本或费用，相应增加资本公积。

②完成等待期内的服务或达到规定业绩条件以后才可行权换取职工服务的以权益结算的股份支付，在等待期内的每个资产负债表日，以对可行权权益工具数量的最佳估计为基础，按权益工具授予日的公允价值，将当期取得的服务计入成本或费用和资本公积。

5、股份支付计划修改的会计处理

公司对股份支付计划进行修改时，若修改增加了所授予权益工具的公允价值，按照权益工具公允价值的增加相应地确认取得服务的增加；若修改增加了所授予权益工具的数量，则将增加的权益工具的公允价值相应地确认为取得服务的增加。权益工具公允价值的增加是指修改前后的权益工具在修改日的公允价值之间的差额。若修改减少了股份支付公允价值总额或采用了其他不利于职工的方式修改股份支付计划的条款和条件，则仍继续对取得的服务进行会计处理，视同该变更从未发生，除非公司取消了部分或全部已授予的权益工具。

6、股份支付计划终止的会计处理

如果在等待期内取消了所授予的权益工具或结算了所授予的权益工具（因未满足可行权条件而被取消的除外），公司：

①将取消或结算作为加速可行权处理，立即确认原本应在剩余等待期内确认的金额；

②在取消或结算时支付给职工的所有款项均作为权益的回购处理，回购支付的金额高于该权益工具在回购日公允价值的部分，计入当期费用。

公司如果回购其职工已可行权的权益工具，冲减企业的所有者权益；回购支付的款项高于该权益工具在回购日公允价值的部分，计入当期损益。

（十）借款费用

1、借款费用资本化的确认原则和资本化期间

公司发生的可直接归属于符合资本化条件的资产的购建或生产的借款费用在同时满足下列条件时予以资本化计入相关资产成本：

- （1）资产支出已经发生；
- （2）借款费用已经发生；
- （3）为使资产达到预定可使用状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

其他的借款利息、折价或溢价和汇兑差额，计入发生当期的损益。

符合资本化条件的资产在购建或者生产过程中发生非正常中断，且中断时间

连续超过 3 个月的，暂停借款费用的资本化。

当购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态时，停止其借款费用的资本化；以后发生的借款费用于发生当期确认为费用。

2、借款费用资本化率以及资本化金额的计算方法

为购建或者生产符合资本化条件的资产而借入专门借款的，以专门借款当期实际发生的利息费用，减去将尚未动用的借款资金存入银行取得的利息收入或者进行暂时性投资取得的投资收益后的金额，确定为专门借款利息费用的资本化金额。

购建或者生产符合资本化条件的资产占用了一般借款的，一般借款应予资本化的利息金额按累计资产支出超过专门借款部分的资产支出加权平均数乘以所占用一般借款的资本化率，计算确定一般借款应予资本化的利息金额。资本化率根据一般借款加权平均利率计算确定。

（十一）公允价值计量

公允价值是指市场参与者在计量日发生的有序交易中，出售一项资产所能收到或者转移一项负债所需支付的价格。

公司以主要市场的价格计量相关资产或负债的公允价值，不存在主要市场的，公司以最有利市场的价格计量相关资产或负债的公允价值。公司采用市场参与者在对该资产或负债定价时为实现其经济利益最大化所使用的假设。

主要市场，是指相关资产或负债交易量最大和交易活跃程度最高的市场；最有利市场，是指在考虑交易费用和运输费用后，能够以最高金额出售相关资产或者以最低金额转移相关负债的市场。

存在活跃市场的金融资产或金融负债，公司采用活跃市场中的报价确定其公允价值。金融工具不存在活跃市场的，公司采用估值技术确定其公允价值。

以公允价值计量非金融资产的，考虑市场参与者将该资产用于最佳用途产生经济利益的能力，或者将该资产出售给能够用于最佳用途的其他市场参与者产生经济利益的能力。

1、估值技术

公司采用在当期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，使用的估值技术主要包括市场法、收益法和成本法。公司使用与其中一种或多种估值技术相一致的方法计量公允价值，使用多种估值技术计量公允价值的，考虑各估值结果的合理性，选取在当期情况下最能代表公允价值的金额作为公允价值。

公司在估值技术的应用中，优先使用相关可观察输入值，只有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，才使用不可观察输入值。可观察输入值，是指能够从市场数据中取得的输入值。该输入值反映了市场参与者在对相关资产或负债定价时所使用的假设。不可观察输入值，是指不能从市场数据中取得的输入值。该输入值根据可获得的的市场参与者在对相关资产或负债定价时所使用假设的最佳信息取得。

2、公允价值层次

公司将公允价值计量所使用的输入值划分为三个层次，并首先使用第一层次输入值，其次使用第二层次输入值，最后使用第三层次输入值。第一层次输入值是在计量日能够取得的相同资产或负债在活跃市场上未经调整的报价。第二层次输入值是除第一层次输入值外相关资产或负债直接或间接可观察的输入值。第三层次输入值是相关资产或负债的不可观察输入值。

（十二）在建工程

- 1、在建工程以立项项目分类核算。
- 2、在建工程结转为固定资产的标准和时点

在建工程项目按建造该项资产达到预定可使用状态前所发生的全部支出，作为固定资产的入账价值。包括建筑费用、机器设备原价、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以及在资产达到预定可使用状态之前为该项目专门借款所发生的借款费用及占用的一般借款发生的借款费用。公司在工程安装或建设完成达到预定可使用状态时将在建工程转入固定资产。所建造的已达到预定可使用状态、但尚未办理竣工决算的固定资产，自达到预定可使用状态之日

起，根据工程预算、造价或者工程实际成本等，按估计的价值转入固定资产，并按公司固定资产折旧政策计提固定资产的折旧，待办理竣工决算后，再按实际成本调整原来的暂估价值，但不调整原已计提的折旧额。

(十三) 合同成本

自 2020 年 1 月 1 日起适用

合同成本分为合同履约成本与合同取得成本。

公司为履行合同而发生的成本，在同时满足下列条件时作为合同履约成本确认为一项资产：

1、该成本与一份当前或预期取得的合同直接相关，包括直接人工、直接材料、制造费用（或类似费用）、明确由客户承担的成本以及仅因该合同而发生的其他成本。

2、该成本增加了公司未来用于履行履约义务的资源。

3、该成本预期能够收回。

公司为取得合同发生的增量成本预期能够收回的，作为合同取得成本确认为一项资产。

与合同成本有关的资产采用与该资产相关的商品或服务收入确认相同的基础进行摊销；但是对于合同取得成本摊销期限未超过一年的，公司将其在发生时计入当期损益。

与合同成本有关的资产，其账面价值高于下列两项的差额的，公司将对于超出部分计提减值准备，并确认为资产减值损失，并进一步考虑是否应计提亏损合同有关的预计负债：

1、因转让与该资产相关的商品或服务预期能够取得的剩余对价；

2、为转让该相关商品或服务估计将要发生的成本。

上述资产减值准备后续发生转回的，转回后的资产账面价值不超过假定不计提减值准备情况下该资产在转回日的账面价值。

确认为资产的合同履约成本，初始确认时摊销期限不超过一年或一个正常营业周期，在“存货”项目中列示，初始确认时摊销期限超过一年或一个正常营业周期，在“其他非流动资产”项目中列示。

确认为资产的合同取得成本，初始确认时摊销期限不超过一年或一个正常营业周期，在“其他流动资产”项目中列示，初始确认时摊销期限超过一年或一个正常营业周期，在“其他非流动资产”项目中列示。

（十四）长期待摊费用

长期待摊费用核算公司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。

公司长期待摊费用在受益期内平均摊销，如果长期待摊的费用项目不能使以后会计期间受益的，将尚未摊销的该项目的摊余价值全部转入当期损益。

（十五）职工薪酬

职工薪酬，是指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。职工薪酬包括短期薪酬、离职后福利、辞退福利和其他长期职工福利。公司提供给职工配偶、子女、受赡养人、已故员工遗属及其他受益人等的福利，也属于职工薪酬。

根据流动性，职工薪酬分别列示于资产负债表的“应付职工薪酬”项目和“长期应付职工薪酬”项目。

1、短期薪酬的会计处理方法

（1）职工基本薪酬（工资、奖金、津贴、补贴）

公司在职工为其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，其他会计准则要求或允许计入资产成本的除外。

（2）职工福利费

公司发生的职工福利费，在实际发生时根据实际发生额计入当期损益或相关资产成本。职工福利费为非货币性福利的，按照公允价值计量。

(3) 医疗保险费、工伤保险费、生育保险费等社会保险费和住房公积金，以及工会经费和职工教育经费

公司为职工缴纳的医疗保险费、工伤保险费、生育保险费等社会保险费和住房公积金，以及按规定提取的工会经费和职工教育经费，在职工为其提供服务的会计期间，根据规定的计提基础和计提比例计算确定相应的职工薪酬金额，并确认相应负债，计入当期损益或相关资产成本。

(4) 短期带薪缺勤

公司在职工提供服务从而增加了其未来享有的带薪缺勤权利时，确认与累积带薪缺勤相关的职工薪酬，并以累积未行使权利而增加的预期支付金额计量。公司在职工实际发生缺勤的会计期间确认与非累积带薪缺勤相关的职工薪酬。

(5) 短期利润分享计划

利润分享计划同时满足下列条件的，公司确认相关的应付职工薪酬：

- ①企业因过去事项导致现在具有支付职工薪酬的法定义务或推定义务；
- ②因利润分享计划所产生的应付职工薪酬义务金额能够可靠估计。

2、离职后福利的会计处理方法

设定提存计划

公司在职工为其提供服务的会计期间，将根据设定提存计划计算的应缴存金额确认为负债，并计入当期损益或相关资产成本。

根据设定提存计划，预期不会在职工提供相关服务的年度报告期结束后十二个月内支付全部应缴存金额的，公司参照相应的折现率（根据资产负债表日与设定提存计划义务期限和币种相匹配的国债或活跃市场上的高质量公司债券的市场收益率确定），将全部应缴存金额以折现后的金额计量应付职工薪酬。

3、辞退福利的会计处理方法

公司向职工提供辞退福利的，在下列两者孰早日确认辞退福利产生的职工薪酬负债，并计入当期损益：

(1) 企业不能单方面撤回因解除劳动关系计划或裁减建议所提供的辞退福利时；

(2) 企业确认与涉及支付辞退福利的重组相关的成本或费用时。

辞退福利预期在年度报告期结束后十二个月内不能完全支付的，参照相应的折现率（根据资产负债表日与设定受益计划义务期限和币种相匹配的国债或活跃市场上的高质量公司债券的市场收益率确定）将辞退福利金额予以折现，以折现后的金额计量应付职工薪酬。

（十六）政府补助

1、政府补助的确认

政府补助同时满足下列条件的，才能予以确认：

- (1) 公司能够满足政府补助所附条件；
- (2) 公司能够收到政府补助。

2、政府补助的计量

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 1 元计量。

3、政府补助的会计处理

（1）与资产相关的政府补助

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划分为与资产相关的政府补助。与资产相关的政府补助确认为递延收益，在相关资产使用期限内按照合理、系统的方法分期计入损益。按照名义金额计量的政府补助，直接计入当期损益。相关资产在使用寿命结束前被出售、转让、报废或发生毁损的，将尚未分配的相关递延收益余额转入资产处置当期的损益。

（2）与收益相关的政府补助

除与资产相关的政府补助之外的政府补助划分为与收益相关的政府补助。与

收益相关的政府补助，分情况按照以下规定进行会计处理：

用于补偿公司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；用于补偿公司已发生的相关成本费用或损失的，直接计入当期损益。

对于同时包含与资产相关部分和与收益相关部分的政府补助，区分不同部分分别进行会计处理；难以区分的，整体归类为与收益相关的政府补助。

与公司日常活动相关的政府补助，按照经济业务实质，计入其他收益。与公司日常活动无关的政府补助，计入营业外收支。

(3) 政策性优惠贷款贴息

财政将贴息资金拨付给贷款银行，由贷款银行以政策性优惠利率向公司提供贷款的，以实际收到的借款金额作为借款的入账价值，按照借款本金和该政策性优惠利率计算相关借款费用。

财政将贴息资金直接拨付给公司，公司将对应的贴息冲减相关借款费用。

(4) 政府补助退回

已确认的政府补助需要返还时，初始确认时冲减相关资产账面价值的，调整资产账面价值；存在相关递延收益余额的，冲减相关递延收益账面余额，超出部分计入当期损益；属于其他情况的，直接计入当期损益。

(十七) 递延所得税资产和递延所得税负债

公司通常根据资产与负债在资产负债表日的账面价值与计税基础之间的暂时性差异，采用资产负债表债务法将应纳税暂时性差异或可抵扣暂时性差异对所得税的影响额确认和计量为递延所得税负债或递延所得税资产。公司不对递延所得税资产和递延所得税负债进行折现。

1、递延所得税资产的确认

对于可抵扣暂时性差异、能够结转以后年度的可抵扣亏损和税款抵减，其对所得税的影响额按预计转回期间的所得税税率计算，并将该影响额确认为递延所

得税资产，但是以公司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未来应纳税所得额为限。

在资产负债表日，公司对递延所得税资产的账面价值进行复核。如果未来期间很可能无法获得足够的应纳税所得额用以抵扣递延所得税资产的利益，减记递延所得税资产的账面价值。在很可能获得足够的应纳税所得额时，减记的金额予以转回。

2、递延所得税负债的确认

公司所有应纳税暂时性差异均按预计转回期间的所得税税率计量对所得税的影响，并将该影响额确认为递延所得税负债。

（十八）租赁

1、自 2021 年 1 月 1 日起适用

（1）租赁的识别

在合同开始日，公司评估合同是否为租赁或者包含租赁，如果合同中一方让渡了在一定期间内控制一项或多项已识别资产使用的权利以换取对价，则该合同为租赁或者包含租赁。为确定合同是否让渡了在一定期间内控制已识别资产使用的权利，公司评估合同中的客户是否有权获得在使用期间内因使用已识别资产所产生的几乎全部经济利益，并有权在该使用期间主导已识别资产的使用。

（2）单独租赁的识别

合同中同时包含多项单独租赁的，公司将合同予以分拆，并分别各项单独租赁进行会计处理。同时符合下列条件的，使用已识别资产的权利构成合同中的一项单独租赁：①承租人可从单独使用该资产或将其与易于获得的其他资源一起使用中获利；②该资产与合同中的其他资产不存在高度依赖或高度关联关系。

（3）公司作为承租人的会计处理方法

在租赁期开始日，公司将租赁期不超过 12 个月，且不包含购买选择权的租赁认定为短期租赁；将单项租赁资产为全新资产时价值较低的租赁认定为低价值资产租赁。公司转租或预期转租租赁资产的，原租赁不认定为低价值资产租赁。

公司在租赁期内各个期间按照直线法或其他系统合理的方法将租赁付款额计入相关资产成本或当期损益。

除上述采用简化处理的短期租赁和低价值资产租赁外，在租赁期开始日，公司对租赁确认使用权资产和租赁负债。

①使用权资产

使用权资产，是指承租人可在租赁期内使用租赁资产的权利。

在租赁期开始日，使用权资产按照成本进行初始计量。该成本包括：

A.租赁负债的初始计量金额；

B.在租赁期开始日或之前支付的租赁付款额，存在租赁激励的，扣除已享受的租赁激励相关金额；

C.承租人发生的初始直接费用；

D.承租人为拆卸及移除租赁资产、复原租赁资产所在场地或将租赁资产恢复至租赁条款约定状态预计将发生的成本。公司按照预计负债的确认标准和计量方法对该成本进行确认和计量。前述成本属于为生产存货而发生的将计入存货成本。

使用权资产折旧采用年限平均法分类计提。对于能合理确定租赁期届满时将会取得租赁资产所有权的，在租赁资产预计剩余使用寿命内，根据使用权资产类别和预计净残值率确定折旧率；对于无法合理确定租赁期届满时将会取得租赁资产所有权的，在租赁期与租赁资产剩余使用寿命两者孰短的期间内，根据使用权资产类别确定折旧率。

②租赁负债

租赁负债应当按照租赁期开始日尚未支付的租赁付款额的现值进行初始计量。租赁付款额包括以下五项内容：

A.固定付款额及实质固定付款额，存在租赁激励的，扣除租赁激励相关金额；

B.取决于指数或比率的可变租赁付款额；

C.购买选择权的行权价格，前提是承租人合理确定将行使该选择权；

D.行使终止租赁选择权需支付的款项，前提是租赁期反映出承租人将行使终止租赁选择权；

E.根据承租人提供的担保余值预计应支付的款项。

计算租赁付款额现值时采用租赁内含利率作为折现率，无法确定租赁内含利率的，采用公司增量借款利率作为折现率。租赁付款额与其现值之间的差额作为未确认融资费用，在租赁期各个期间内按照确认租赁付款额现值的折现率确认利息费用，并计入当期损益。未纳入租赁负债计量的可变租赁付款额于实际发生时计入当期损益。

租赁期开始日后，当实质固定付款额发生变动、担保余值预计的应付金额发生变化、用于确定租赁付款额的指数或比率发生变动、购买选择权、续租选择权或终止选择权的评估结果或实际行权情况发生变化时，公司按照变动后的租赁付款额的现值重新计量租赁负债，并相应调整使用权资产的账面价值。

（4）公司作为出租人的会计处理方法

在租赁开始日，公司将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划分为融资租赁，除此之外的均为经营租赁。

①经营租赁

公司在租赁期内各个期间按照直线法或其他系统合理的方法将租赁收款额确认为租金收入，发生的初始直接费用予以资本化并按照与租金收入确认相同的基础进行分摊，分期计入当期损益。公司取得的与经营租赁有关的未计入租赁收款额的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益。

②融资租赁

在租赁开始日，公司按照租赁投资净额（未担保余值和租赁期开始日尚未收到的租赁收款额按照租赁内含利率折现的现值之和）确认应收融资租赁款，并终止确认融资租赁资产。在租赁期的各个期间，公司按照租赁内含利率计算并确认利息收入。

公司取得的未纳入租赁投资净额计量的可变租赁付款额在实际发生时计入当期损益。

2、2021年1月1日之前适用（经营租赁和融资租赁会计政策）

公司将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，除此之外的均为经营租赁。

（1）公司作为经营租赁承租人时，将经营租赁的租金支出，在租赁期内各个期间按照直线法或根据租赁资产的使用量计入当期损益。出租人提供免租期的，公司将租金总额在不扣除免租期的整个租赁期内，按直线法或其他合理的方法进行分摊，免租期内确认租金费用及相应的负债。出租人承担了承租人某些费用的，公司按该费用从租金费用总额中扣除后的租金费用余额在租赁期内进行分摊。

初始直接费用，计入当期损益。如协议约定或有租金的在实际发生时计入当期损益。

（2）公司作为经营租赁出租人时，采用直线法将收到的租金在租赁期内确认为收益。出租人提供免租期的，出租人将租金总额在不扣除免租期的整个租赁期内，按直线法或其他合理的方法进行分配，免租期内出租人也确认租金收入。出租人承担了承租人某些费用的，公司按该费用自租金收入总额中扣除后的租金收入余额在租赁期内进行分配。

初始直接费用，计入当期损益。金额较大的予以资本化，在整个经营租赁期内按照与确认租金收入相同的基础分期计入当期损益。如协议约定或有租金的在实际发生时计入当期收益。

（十九）安全生产费用

根据财政部、国家安全监管总局 2012 年 2 月 14 日《关于印发〈企业安全生产费用提取和使用管理办法〉的通知》（财企[2012]16 号）规定，公司主营业务属于“客运业务、管道运输、危险品等特殊货运业务”，按照上年度实际营业收入的 1.5% 计提安全生产费用。

安全生产费用于提取时计入相关产品的成本或当期损益，同时计入“专项储备”科目。

提取的安全生产费按规定范围使用时，属于费用性支出的，直接冲减专项储备；形成固定资产的，先通过“在建工程”科目归集所发生的支出，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) 重要会计政策、会计估计的变更和会计差错更正

1、重要会计政策变更

(1) 财政部于 2017 年 3 月 31 日分别发布了《企业会计准则第 22 号—金融工具确认和计量》(财会【2017】7 号)、《企业会计准则第 23 号—金融资产转移》(财会【2017】8 号)、《企业会计准则第 24 号—套期会计》(财会【2017】9 号)，于 2017 年 5 月 2 日发布了《企业会计准则第 37 号—金融工具列报》(财会【2017】14 号)(上述准则以下统称“新金融工具准则”)，要求境内上市企业自 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则。公司于 2019 年 1 月 1 日执行上述新金融工具准则，对会计政策的相关内容进行调整。

2019 年 1 月 1 日之前的金融工具确认和计量与新金融工具准则要求不一致的，公司按照新金融工具准则的规定，对金融工具的分类和计量(含减值)进行追溯调整，将金融工具原账面价值和在新金融工具准则施行日(即 2019 年 1 月 1 日)的新账面价值之间的差额计入 2019 年 1 月 1 日的留存收益或其他综合收益。同时，公司未对比较财务报表数据进行调整。

(2) 2019 年 5 月 9 日，财政部发布《企业会计准则第 7 号—非货币性资产交换》(财会【2019】8 号)，根据要求，公司对 2019 年 1 月 1 日至执行日之间发生的非货币性资产交换，根据本准则进行调整，对 2019 年 1 月 1 日之前发生的非货币性资产交换，不进行追溯调整，公司于 2019 年 6 月 10 日起执行本准则。

(3) 2019 年 5 月 16 日，财政部发布《企业会计准则第 12 号—债务重组》(财会【2019】9 号)，根据要求，公司对 2019 年 1 月 1 日至执行日之间发生的

债务重组，根据本准则进行调整，对 2019 年 1 月 1 日之前发生的债务重组，不进行追溯调整，公司于 2019 年 6 月 17 日起执行本准则。

(4) 2017 年 7 月 5 日，财政部发布了《企业会计准则第 14 号—收入（2017 年修订）》（财会【2017】22 号）（以下简称“新收入准则”）。要求境内上市企业自 2020 年 1 月 1 日起执行新收入准则。公司于 2020 年 1 月 1 日执行新收入准则，对会计政策的相关内容进行调整。

新收入准则要求首次执行该准则的累积影响数调整首次执行当年年初（即 2020 年 1 月 1 日）留存收益及财务报表其他相关项目金额，对可比期间信息不予调整。在执行新收入准则时，公司仅对首次执行日尚未完成的合同的累计影响数进行调整。

(5) 2019 年 12 月 10 日，财政部发布了《企业会计准则解释第 13 号》。公司于 2020 年 1 月 1 日执行该解释，对以前年度不进行追溯。

(6) 2018 年 12 月 7 日，财政部发布了《企业会计准则第 21 号—租赁》（以下简称“新租赁准则”）。要求在境内外同时上市的企业以及在境外上市并按《国际财务报告准则》或《企业会计准则》编制财务报表的企业自 2019 年 1 月 1 日起实施；其他执行企业会计准则的企业自 2021 年 1 月 1 日起实施，其中母公司或子公司在境外上市且按照《国际财务报告准则》或《企业会计准则》编制其境外财务报表的企业可以提前实施。公司于 2021 年 1 月 1 日执行新租赁准则，对会计政策的相关内容进行调整，详见本节之“四、主要会计政策和会计估计”之“（十八）租赁”。

对于首次执行日前已存在的合同，公司在首次执行日选择不重新评估其是否为租赁或者包含租赁。

对于首次执行日之后签订或变更的合同，公司按照新租赁准则中租赁的定义评估合同是否为租赁或者包含租赁。

①公司作为承租人

公司选择首次执行新租赁准则的累积影响数调整首次执行当年年初（即2021年1月1日）留存收益及财务报表其他相关项目金额，对可比期间信息不予调整：

A.对于首次执行日前的融资租赁，公司在首次执行日按照融资租入资产和应付融资租赁款的原账面价值，分别计量使用权资产和租赁负债；

B.对于首次执行日前的经营租赁，公司在首次执行日根据剩余租赁付款额按首次执行日承租人增量借款利率折现的现值计量租赁负债，并根据每项租赁按照与租赁负债相等的金额及预付租金进行必要调整计量使用权资产。

C.在首次执行日，公司按照“长期资产减值”会计政策，对使用权资产进行减值测试并进行相应会计处理。

公司首次执行日之前租赁资产属于低价值资产的经营租赁，采用简化处理，未确认使用权资产和租赁负债。除此之外，公司对于首次执行日前的经营租赁，采用下列一项或多项简化处理：

A.将于首次执行日后12个月内完成的租赁，作为短期租赁处理；

B.计量租赁负债时，具有相似特征的租赁采用同一折现率；

C.使用权资产的计量不包含初始直接费用；

D.存在续租选择权或终止租赁选择权的，公司根据首次执行日前选择权的实际行使及其他最新情况确定租赁期；

E.作为使用权资产减值测试的替代，公司根据《企业会计准则第13号—或有事项》评估包含租赁的合同在首次执行日前是否为亏损合同，并根据首次执行日前计入资产负债表的亏损准备金额调整使用权资产；

F.首次执行日之前发生租赁变更的，公司根据租赁变更的最终安排进行会计处理。

②公司作为出租人

对于首次执行日前划分为经营租赁且在首次执行日后仍存续的转租赁，公司作为转租出租人在首次执行日基于原租赁和转租赁的剩余合同期限和条款进行重新评估并做出分类。除此之外，公司未对作为出租人的租赁按照衔接规定进行调整，而是自首次执行日起按照新租赁准则进行会计处理。

(7) 2021年1月26日，财政部发布了《企业会计准则解释第14号》（财会[2021]1号）（以下简称“解释14号”），自公布之日起施行，公司自2021年1月26日起执行该解释，2021年1月1日至2021年1月26日新增的有关业务，公司根据解释14号进行调整，执行解释14号对公司财务报表无影响。

(8) 2021年12月30日，财政部发布了《企业会计准则解释第15号》（财会[2021]35号）（以下简称“解释15号”），其中“关于资金集中管理相关列报”内容自公布之日起施行，公司自2021年12月30日起执行该规定，执行资金集中管理相关列报规定对公司财务报表无影响。

2、重要会计估计变更

报告期内，公司无重大会计估计变更。

3、首次执行新金融工具准则调整首次执行当年年初财务报表相关项目情况

单位：万元

项目	2018.12.31	2019.01.01	调整数
应收票据	431.24	211.09	-220.14
应收款项融资	不适用	220.14	220.14
短期借款	3,220.00	3,225.44	5.44
其他应付款	24.63	16.23	-8.41
其中：应付利息	8.41	-	-8.41
应付股利	-	-	-
一年内到期的非流动负债	511.79	514.76	2.97

4、首次执行新金融工具准则追溯调整前期比较数据的说明

(1) 于2019年1月1日，执行新金融工具准则前后金融资产的分类和计量对比表

单位：万元

2018.12.31 (原金融工具准则)			2019.01.01 (新金融工具准则)		
项目	计量类别	账面价值	项目	计量类别	账面价值
货币资金	摊余成本	4,407.35	货币资金	摊余成本	4,407.35
应收票据	摊余成本	211.09	应收票据	摊余成本	211.09
应收票据	摊余成本	220.14	应收款项融资	以公允价值计量且变动计入其他综合收益	220.14
应收账款	摊余成本	2,020.97	应收账款	摊余成本	2,020.97
其他应收款	摊余成本	131.08	其他应收款	摊余成本	131.08

(2) 于 2019 年 1 月 1 日，按新金融工具准则将原金融资产账面价值调整为新金融工具准则账面价值的调节表

单位：万元

项目	2018.12.31 的账面价值 (按原金融工具准则)	重分类	重新计量	2019.01.01 的账面价值 (按新金融工具准则)
一、新金融工具准则下以摊余成本计量的金融资产				
应收票据 (按原金融工具准则列示金额)	431.24	-	-	-
减：转出至应收款项融资	-	220.14	-	-
重新计量：预期信用损失	-	-	-	-
应收票据 (按新金融工具准则列示金额)	-	-	-	211.09
二、新金融工具准则下以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产				
公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产 (按原金融工具准则列示金额)	-	-	-	-
加：从应收票据转入	-	220.14	-	-
应收款项融资 (按新金融工具准则列示金额)	-	-	-	220.14

5、首次执行新收入准则调整首次执行当年年初财务报表相关项目情况

首次执行新收入工具准则对 2020 年 1 月 1 日的财务报表无影响，无需调整首次执行当年年初财务报表。

6、首次执行新租赁准则调整首次执行当年年初财务报表相关项目情况

首次执行新租赁工具准则对 2021 年 1 月 1 日的财务报表未产生重大影响，无需调整首次执行当年年初财务报表。

五、税项

（一）税率

税种	计税依据	税率
增值税	增值额	10%、9%、6%
城市维护建设税	应纳流转税额	7%
教育费附加	应纳流转税额	3%
地方教育费附加	应纳流转税额	2%
企业所得税	应纳税所得额	25%

根据财政部、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、国家税务总局、海关总署公告[2019]39号）的相关规定，自 2019 年 4 月 1 日起，公司运输服务收入增值税税率由 10% 调整为 9%。

（二）税收优惠

1、研发费用加计扣除

根据财政部、国家税务总局、科技部《关于提高研究开发费用税前加计扣除比例的通知》（财税[2018]99号）的相关规定，企业开展研发活动中实际发生的研发费用，未形成无形资产计入当期损益的，在按规定据实扣除的基础上，按照本年度实际发生额的 50%（2018 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日期间为 75%），从本年度应纳税所得额中扣除；形成无形资产的，按照无形资产成本的 150%（2018 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日期间为 175%）在税前摊销，公司可依法就支出的研发费用进行税前加计扣除。根据《关于延长部分税收优惠政策执行期限的公告》（财政部税务总局公告 2021 年第 6 号），《关于提高研究开发费用税前加计扣除比例的通知》的执行期限延长至 2023 年 12 月 31 日。公司可享受该项研发费用加计扣除优惠政策。

2、固定资产一次性税前扣除优惠

根据《财政部税务总局关于设备、器具扣除有关企业所得税政策的通知》（财

税[2018]54号)的规定,企业在2018年1月1日至2020年12月31日期间新购进的设备、器具,单位价值不超过500万元的,允许一次性计入当期成本费用在计算应纳税所得额时扣除,不再分年度计算折旧。根据《财政部税务总局关于延长部分税收优惠政策执行期限的公告》(财政部税务总局公告2021年第6号)的规定,《财政部税务总局关于设备器具扣除有关企业所得税政策的通知》(财税[2018]54号)等16个文件规定的税收优惠政策凡已经到期的,执行期限延长至2023年12月31日。报告期内,公司可享受固定资产一次性税前扣除的优惠政策。

3、安置残疾人员就业所得税加计扣除税收优惠政策

根据财政部、国家税务总局《关于安置残疾人员就业有关企业所得税优惠政策问题的通知》(财税[2009]70号),公司安置残疾人员就业支付给残疾职工工资,在据实扣除的基础上,可以在计算应纳税所得额时按照支付给残疾职工工资的100%加计扣除。公司报告期内享受安置残疾人员就业所得税加计扣除税收优惠政策。

六、分部信息

公司未编制分部报告。

七、最近一年收购兼并情况

最近一年,公司不存在收购兼并其他企业的情况。

八、非经常性损益

根据容诚会计师事务所出具的《关于兴通海运股份有限公司非经常性损益的鉴证报告》(容诚专字[2022]361Z0033号),报告期内,公司的非经常性损益明细及影响如下:

单位:万元

项目	2021年度	2020年度	2019年度
非流动资产处置损益	16.58	-	0.98
计入当期损益的政府补助(与企业业务密	1,570.21	124.91	242.73

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
切相关，按照国家统一标准定额或定量享受的政府补助除外)			
除同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、衍生金融资产、交易性金融负债、衍生金融负债产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、衍生金融资产、交易性金融负债、衍生金融负债和其他债权投资取得的投资收益	147.18	145.34	111.54
除同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、交易性金融负债产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、交易性金融负债和可供出售金融资产取得的投资收益	-	-	-
因股份支付确认的费用	-	-	-
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	-151.52	-40.21	-97.91
非经常性损益总额	1,582.45	230.04	257.34
减：非经常性损益的所得税影响数	398.51	57.51	64.33
非经常性损益净额	1,183.94	172.53	193.00
净利润	19,908.53	12,349.60	8,681.35
占当期净利润的比例	5.95%	1.40%	2.22%
扣除非经常性损益后的净利润	18,724.59	12,177.07	8,488.35

报告期内，公司非经常性损益净额分别为 193.00 万元、172.53 万元、1,183.94 万元。2021 年非经常性损益较大主要是因为公司船舶运力增长较多，收到促进水路运输业发展奖励金较多。报告期内，公司非经常性损益占当期净利润的比例分别为 2.22%、1.40%、5.95%，对公司业绩的影响较小。

九、最近一期末主要固定资产情况

(一) 长期股权投资

截至 2021 年 12 月 31 日，公司不存在长期股权投资。

(二) 固定资产

截至 2021 年 12 月 31 日，公司固定资产情况如下：

单位：万元

类别	折旧年限	原值	账面价值	成新率
房屋及建筑物	10-25 年	1,019.02	916.55	89.94%
船舶	20 年	97,463.18	72,198.95	74.08%
交通工具	4 年	866.99	371.67	42.87%
办公设备	3-5 年	105.62	48.50	45.92%
合计		99,454.81	73,535.67	73.94%

注：上表中船舶的折旧年限为新船折旧年限，二手船舶折旧年限按预计可使用年限（26 年减去已使用年限）与 20 年孰低确定折旧年限

（三）在建工程

截至 2021 年 12 月 31 日，公司在建工程情况如下：

单位：万元

项目	原值	账面价值
兴通 7	6,536.67	6,536.67
兴通 316	5,807.20	5,807.20
兴通 79	4,739.42	4,739.42
兴通 729	18.87	18.87
合计	17,102.16	17,102.16

十、最近一期末主要无形资产情况

截至 2021 年 12 月 31 日，公司无形资产情况如下：

单位：万元

资产类别	取得方式	摊销年限	初始金额	累计摊销	账面价值
软件	购买	10 年	123.95	20.71	103.23

十一、最近一期末主要债项情况

截至 2021 年 12 月 31 日，公司主要负债情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31
短期借款	991.32
应付账款	3,176.23
应付职工薪酬	1,488.00

项目	2021.12.31
应交税费	2,221.50
其他应付款	12.14
一年内到期的非流动负债	7,387.21
其他流动负债	184.79
流动负债合计	15,461.19
长期借款	23,143.60
递延所得税负债	60.05
非流动负债合计	23,203.65
负债合计	38,664.84

截至 2021 年 12 月 31 日，公司负债主要为银行借款。

（一）短期借款

截至 2021 年 12 月 31 日，公司短期借款情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31
保证借款	991.32

（二）一年内到期的非流动负债

截至 2021 年 12 月 31 日，公司一年内到期的非流动负债情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31
抵押+保证借款	7,387.21

（三）长期借款

截至 2021 年 12 月 31 日，公司长期借款情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31
一年内到期的长期借款	23,143.60

（四）对内部人员和关联方的负债

1、对内部人员的负债

截至 2021 年 12 月 31 日，公司对内部人员的负债主要为应付职工薪酬，为公司根据薪酬政策计提但尚未支付的工资及奖金，具体详见本招股意向书“第十一节 管理层讨论与分析”之“一、财务状况分析”之“（二）负债构成及分析”。

2、对关联方的负债

截至 2021 年 12 月 31 日，公司不存在对关联方的负债。

十二、所有者权益变动情况

报告期各期末，公司的所有者权益情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
股本	15,000.00	15,000.00	12,000.00
资本公积	39,171.12	39,171.12	12,131.48
盈余公积	3,288.70	1,297.84	1,896.61
未分配利润	29,598.27	11,680.59	-1,828.14
合计	87,058.08	67,149.55	24,199.95

2019 年末未分配利润为负数，系公司在 2018 年确认股份支付所致，具体详见“第五节 发行人基本情况”之“二、发行人改制重组情况”之“（一）设立方式”之“2、整体变更存在未分配利润为负的情况”。

2020 年末资本公积增加较多主要是因为公司在 2020 年进行股权融资，股东出资超过股本的部分计入资本公积。

十三、现金流量情况

报告期内，公司的现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
经营活动产生的现金流量净额	31,776.86	18,134.35	10,000.85
投资活动产生的现金流量净额	-22,910.74	-56,889.73	-7,625.72
筹资活动产生的现金流量净额	-3,160.02	47,792.71	1,245.35
汇率变动对现金及现金等价物的影响	-	-1.30	-

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
现金及现金等价物净增加额	5,706.10	9,036.04	3,620.48

报告期内，公司不存在不涉及现金收支的重大投资和筹资活动。

十四、期后事项、或有事项及其他重要事项

（一）期后事项

截至本招股意向书签署日，公司不存在其他重大期后事项。

（二）或有事项

截至本招股意向书签署日，公司不存在其他或有事项。

（三）其他重要事项

2021 年 4 月，经公司第一届董事会第十次会议及 2021 年第一次临时股东大会审议通过，根据嘉学评估出具的《兴通海运股份有限公司因实施股份支付所涉及的股东全部权益市场价值估值报告》（大学评估估值字[2021]840004 号），对 2018 年 6 月实际控制人转让部分股权给公司员工确认股份支付 3,802.48 万元，并追溯调整前期财务报表。

截至本招股意向书签署日，公司不存在其他重要事项。

十五、重要财务指标

（一）主要财务指标

报告期内，公司的主要财务指标如下：

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
流动比率（倍）	2.10	1.89	1.08
速动比率（倍）	2.03	1.84	1.04
资产负债率	30.75%	36.34%	41.62%
无形资产（扣除土地使用权、水面养殖权和采矿权等后）占净资产的比例	0.12%	0.14%	0.05%
每股净资产（元）	5.80	4.48	2.02
项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度

应收账款周转率（次/年）	14.59	9.50	9.96
存货周转率（次/年）	30.04	29.56	26.64
息税折旧摊销前利润（万元）	32,944.95	19,695.90	13,385.07
利息保障倍数（倍）	20.92	18.63	30.09
每股经营活动现金流量（元）	2.12	1.21	0.83
每股净现金流量（元）	0.38	0.60	0.30

计算公式如下：

流动比率 = 流动资产 ÷ 流动负债

速动比率 = (流动资产 - 存货) ÷ 流动负债

资产负债率 = (负债总额 ÷ 资产总额) × 100%

无形资产（扣除土地使用权、水面养殖权和采矿权等后）占净资产的比例 = 无形资产（扣除土地使用权、水面养殖权和采矿权等后） ÷ 净资产（按归属于母公司所有者权益）

每股净资产 = 期末归属于母公司所有者权益合计 ÷ 期末股本总额

应收账款周转率 = 营业收入 ÷ 应收账款平均余额

存货周转率 = 营业成本 ÷ 存货平均余额

息税折旧摊销前利润 = 利润总额 + 计入财务费用的利息支出 + 固定资产折旧 + 无形资产摊销 + 长期待摊费用摊销

利息保障倍数 = (利润总额 + 利息费用（不含资本化利息）) ÷ 利息费用

每股经营活动现金流量 = 经营活动产生的现金流量净额 ÷ 期末股本总额

每股净现金流量 = 现金及现金等价物净增加额 ÷ 期末股本总额

（二）报告期内净资产收益率及每股收益

根据中国证监会颁布的《公开发行证券的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，公司加权平均计算的净资产收益率及基本每股收益和稀释每股收益如下：

年度	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
2021 年度	归属于公司普通股股东的净利润	25.82%	1.33	1.33
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	24.28%	1.25	1.25
2020 年度	归属于公司普通股股东的净利润	28.35%	0.92	0.92
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	27.95%	0.91	0.91
2019 年度	归属于公司普通股股东的净利润	34.18%	0.72	0.72
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	33.42%	0.71	0.71

具体计算过程如下：

1、加权平均净资产收益率

$$\text{加权平均净资产收益率} = P_0 / (E_0 + NP \div 2 + E_i \times M_i \div M_0 - E_j \times M_j \div M_0 \pm E_k \times M_k \div M_0)$$

其中： P_0 分别对应于归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润； NP 为归属于公司普通股股东的净利润； E_0 为归属于公司普通股股东的期初净资产； E_i 为报告期发行新股或债转股等新增的、归属于公司普通股股东的净资产； E_j 为报告期回购或现金分红等减少的、归属于公司普通股股东的净资产； M_0 为报告期月份数； M_i 为新增净资产次月起至报告期期末的累计月数； M_j 为减少净资产次月起至报告期期末的累计月数； E_k 为因其他交易或事项引起的、归属于公司普通股股东的净资产增减变动； M_k 为发生其他净资产增减变动次月起至报告期期末的累计月数。

2、基本每股收益

$$\text{基本每股收益} = P_0 \div S$$

$$S = S_0 + S_1 + S_i \times M_i \div M_0 - S_j \times M_j \div M_0 - S_k$$

其中： P_0 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于普通股股东的净利润； S 为发行在外的普通股加权平均数； S_0 为期初股份总数； S_1 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；

M_0 报告期月份数； M_i 为增加股份次月起至报告期期末的累计月数； M_j 为减少股份次月起至报告期期末的累计月数。

3、稀释每股收益

稀释每股收益= $P_1 / (S_0 + S_1 + S_i \times M_i \div M_0 - S_j \times M_j \div M_0 - S_k + \text{认股权证、股份期权、可转换债券等增加的普通股加权平均数})$

其中， P_1 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润，并考虑稀释性潜在普通股对其影响，按《企业会计准则》及有关规定进行调整。公司在计算稀释每股收益时，应考虑所有稀释性潜在普通股对归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润和加权平均股数的影响，按照其稀释程度从大到小的顺序计入稀释每股收益，直至稀释每股收益达到最小值。

十六、盈利预测

公司未编制盈利预测报告。

十七、资产评估情况

2019年12月，公司拟整体变更为股份有限公司，委托嘉学评估对公司截至评估基准日2019年11月30日的净资产进行评估。

本次评估采用资产基础法，评估的具体情况如下：

单位：万元

项目	账面价值	评估价值	增减值	增值率
资产总额	40,679.93	54,610.78	13,930.85	34.25%
负债总额	17,108.81	17,108.81	-	-
净资产	23,571.12	37,501.97	13,930.85	59.10%

十八、公司设立及历次验资情况

公司设立时及历次验资情况详见本招股意向书“第五节 发行人基本情况”之“五、发起人出资、股本变化的验资情况及发起人投入资产的计量属性”之“（一）历次验资情况”。

第十一节 管理层讨论与分析

公司管理层根据经审计的财务报表，结合行业发展特点、公司经营情况及其他有关资料，对公司的财务状况、盈利能力、现金流量和发展趋势等方面做出讨论与分析。

一、财务状况分析

(一) 资产构成及分析

报告期各期末，公司的资产构成如下：

单位：万元

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动资产	32,421.18	25.79%	27,443.11	26.02%	13,457.82	32.46%
非流动资产	93,301.75	74.21%	78,038.40	73.98%	27,996.64	67.54%
合计	125,722.93	100.00%	105,481.51	100.00%	41,454.46	100.00%

2020年末，公司的资产总额较2019年末增加64,027.05万元，增长154.45%；2021年12月末，公司的资产总额较2020年末增加20,241.42万元，增长19.19%。报告期内，公司资产规模迅速增长，主要系报告期内公司业务持续增长，通过建造与购置船舶增加运力规模，使得公司资产总额大幅上升。

报告期各期末，公司的流动资产占资产总额的比例分别为32.46%、26.02%、25.79%，非流动资产占资产总额的比例分别为67.54%、73.98%、74.21%，非流动资产占比较高，主要是公司所处行业为水上运输业，公司资产主要为船舶等非流动资产。

1、流动资产

报告期各期末，公司的流动资产结构如下：

单位：万元

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
货币资金	23,837.77	73.53%	17,064.56	62.18%	8,028.47	59.66%

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
应收票据	1,240.36	3.83%	169.35	0.62%	707.33	5.26%
应收账款	3,200.29	9.87%	4,181.96	15.24%	3,547.29	26.36%
应收款项融资	1,185.88	3.66%	220.75	0.80%	165.00	1.23%
预付款项	61.25	0.19%	113.05	0.41%	117.06	0.87%
其他应收款	455.70	1.41%	496.35	1.81%	321.01	2.39%
存货	1,099.52	3.39%	727.73	2.65%	529.30	3.93%
其他流动资产	1,340.42	4.13%	4,469.38	16.29%	42.36	0.31%
合计	32,421.18	100.00%	27,443.11	100.00%	13,457.82	100.00%

报告期各期末，公司的流动资产分别为 13,457.82 万元、27,443.11 万元、32,421.18 万元，主要由货币资金、应收账款、应收款项融资、存货、其他流动资产构成。

(1) 货币资金

报告期各期末，公司货币资金情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
库存现金	-	-	-
银行存款	22,769.96	17,063.86	8,027.82
其他货币资金	1,067.81	0.70	0.65
合计	23,837.77	17,064.56	8,028.47

报告期各期末，公司的货币资金分别为 8,028.47 万元、17,064.56 万元、23,837.77 万元，主要为银行存款。

2020 年末货币资金较 2019 年末增加 9,036.09 万元，增长 112.55%；2021 年末货币资金较 2020 年末增加 6,773.21 万元，增长 39.69%，主要系公司营业收入增长，经营活动产生的现金流量净额增加带来货币资金的增长。

2021 年末，其他货币资金中 1,067.01 万元系质押的定期存单及应计利息，0.80 万元系公司为开通闽通卡而冻结的保证金。除此之外，期末货币资金中无其他因抵押、质押或冻结等对使用有限制、有潜在回收风险的款项。

(2) 应收票据

报告期各期末，公司应收票据情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
银行承兑汇票	1,240.36	169.35	707.33

报告期各期末，公司的应收票据分别为 707.33 万元、169.35 万元、1,240.36 万元，均为银行承兑汇票。

报告期各期末，公司应收票据余额较小，占流动资产的比例较小，不存在减值迹象。

(3) 应收账款

报告期各期末，公司应收账款情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31/ 2021 年度	2020.12.31/ 2020 年度	2019.12.31/ 2019 年度
应收账款账面余额	3,368.72	4,402.06	3,733.99
坏账准备	168.44	220.10	186.70
应收账款账面价值	3,200.29	4,181.96	3,547.29
流动资产	32,421.18	27,443.11	13,457.82
应收账款账面价值/流动资产	9.87%	15.24%	26.36%
营业收入	56,686.12	38,641.76	29,194.67
应收账款余额/营业收入	5.94%	11.39%	12.79%

2020 年末，公司应收账款余额较 2019 年末增加 668.07 万元，同比增长 17.89%，主要是因为 2020 年公司船舶运力增加较多，营业收入增长较多所致。2021 年末，公司应收账款余额较 2020 年末减少 1,033.33 万元，同比下降 23.47%，主要是因为客户回款及时。

①应收账款构成

报告期各期末，公司应收账款的构成如下：

单位：万元

日期	项目	账面余额	比例	坏账准备	预期信用损失率
2021.12.31	按单项计提坏账准备	-	-	-	-
	按组合计提坏账准备	3,368.72	100.00%	168.44	5.00%
	其中：应收其他客户	3,368.72	100.00%	168.44	5.00%
	合计	3,368.72	100.00%	168.44	5.00%
2020.12.31	按单项计提坏账准备	-	-	-	-
	按组合计提坏账准备	4,402.06	100.00%	220.10	5.00%
	其中：应收其他客户	4,402.06	100.00%	220.10	5.00%
	合计	4,402.06	100.00%	220.10	5.00%
2019.12.31	按单项计提坏账准备	-	-	-	-
	按组合计提坏账准备	3,733.99	100.00%	186.70	5.00%
	其中：应收其他客户	3,733.99	100.00%	186.70	5.00%
	合计	3,733.99	100.00%	186.70	5.00%

根据公司的信用政策，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。

②应收账款账龄结构

报告期各期末，公司应收账款的账龄结构如下：

单位：万元

日期	账龄	账面余额	比例	坏账准备
2021.12.31	1年以内	3,368.72	100.00%	168.44
2020.12.31	1年以内	4,402.06	100.00%	220.10
2019.12.31	1年以内	3,733.99	100.00%	186.70

报告期各期末，公司应收账款的账龄均在1年以内，账龄结构稳定，应收账款质量良好，与公司客户主要为信用良好的石油炼化企业相匹配。

③应收账款客户情况

报告期各期末，公司应收账款余额前五名的情况如下：

单位：万元

日期	序号	单位名称	金额	占比
2021.12.31	1	浙江石油化工有限公司	1,839.66	54.61%
	2	广泰发实业有限公司	211.45	6.28%
	3	中海石油开氏石化有限责任公司	192.95	5.73%
	4	上海嘉盛石油化学品有限公司	190.42	5.65%
	5	中国航油集团海鑫航运有限公司	168.62	5.01%
	合计		2,603.10	77.27%
2020.12.31	1	浙江石油化工有限公司	1,357.43	30.84%
	2	中海石油开氏石化有限责任公司	551.15	12.52%
	3	恒力石化（大连）化工有限公司	524.58	11.92%
	4	福建联合石油化工有限公司	476.95	10.83%
	5	浙江荣通物流有限公司	401.03	9.11%
	合计		3,311.14	75.22%
2019.12.31	1	福建联合石油化工有限公司	705.76	18.90%
	2	中海石油开氏石化有限责任公司	548.36	14.69%
	3	浙江石油化工有限公司	401.69	10.76%
	4	广泰发实业有限公司	289.14	7.74%
	5	中国石化化工销售有限公司	250.70	6.71%
	合计		2,195.64	58.80%

截至 2021 年 12 月 31 日，公司应收浙江石化的应收账款余额为 1,839.66 万元，较 2020 年末增加 482.24 万元，主要系 2021 年公司与浙江石化的交易规模扩大所致。

报告期各期末，公司不存在应收持有公司 5% 以上表决权股份的股东及其关联方的款项。

浙江石化及荣通物流均为荣盛控股控制的企业，荣盛控股通过荣盛创投与明诚致慧一期间接持有公司股份。荣盛控股持有公司股份的具体情况详见本招股意向书“第五节 发行人基本情况”之“九、发行人股本情况”之“（七）本次发行前各股东间的关联关系及关联股东的各自持股比例”。

④应收账款坏账政策

公司应收账款坏账计提比例与同行业可比公司对比如下：

可比公司	6个月以内	7-12个月	1-2年	2-3年	3-4年	4-5年	5年以上
招商南油	0%	10%	40%	70%	100%	100%	100%
中远海能	0.50%	3%	10%	30%	100%	100%	100%
盛航股份	5%	5%	10%	30%	50%	80%	100%
海昌华	5%	5%	10%	30%	50%	100%	100%
兴通股份	5%	5%	30%	80%	100%	100%	100%

公司应收账款坏账准备计提充分,与同行业可比公司相比,不存在重大差异。公司应收账款的账龄均在1年以内,客户主要为信用良好的石油炼化企业,报告期内未出现坏账情况,发生坏账的可能性小。

(4) 应收款项融资

报告期各期末,公司应收款项融资情况如下:

单位:万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
银行承兑汇票	1,185.88	220.75	165.00

报告期各期末,公司应收款项融资余额分别为165.00万元、220.75万元、1,185.88万元,主要系公司自2019年1月1日起执行新金融工具准则,将由信用等级较高的银行承兑汇票重分类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,将其列报为“应收款项融资”。2021年末,公司应收款项融资金额较大,系收到客户支付的信用等级较高的银行承兑汇票增加较多所致。

(5) 预付款项

报告期各期末,公司预付款项情况如下:

单位:万元

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
1年以内	61.25	100.00%	92.98	82.25%	117.00	99.95%
1-2年	-	-	20.07	17.75%	0.06	0.05%
合计	61.25	100.00%	113.05	100.00%	117.06	100.00%

报告期各期末,公司预付款项主要为预付船舶保险费、燃油费用等,金额较小。

(6) 其他应收款

报告期各期末，公司其他应收款情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
其他应收款	455.70	496.35	321.01
合计	455.70	496.35	321.01

①其他应收款构成

报告期各期末，公司的其他应收款构成如下：

单位：万元

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
保证金	350.90	73.15%	343.20	65.69%	278.20	82.33%
备用金	30.74	6.41%	68.70	13.15%	59.64	17.65%
代垫款	98.05	20.44%	110.57	21.16%	0.06	0.02%
合计	479.69	100.00%	522.47	100.00%	337.90	100.00%
坏账准备	23.98	-	26.12	-	16.90	-
账面价值	455.70	-	496.35	-	321.01	-

报告期各期末，公司的其他应收款主要为保证金、备用金、代垫款等。

②其他应收款账龄结构

报告期各期末，公司的其他应收款的账龄如下：

单位：万元

日期	账龄	账面余额	比例	坏账准备
2021.12.31	1年以内	479.69	100.00%	23.98
	合计	479.69	100.00%	23.98
2020.12.31	1年以内	522.47	100.00%	26.12
	合计	522.47	100.00%	26.12
2019.12.31	1年以内	337.90	100.00%	16.90
	合计	337.90	100.00%	16.90

其他应收款中的代垫款系为期租客户代垫的港口费用。根据合同约定，期租

船舶的港口费用由客户承担，部分客户因未直接从事水上运输业务，不熟悉进出港口、缴纳费用的操作流程，通过合同约定由公司代为支付相应的港口费用，待收到相关发票或收据后另行支付给公司。

2020年末，公司其他应收款余额较2019年末增加较多，主要是公司为期租客户代垫的港口费用尚未结算。2021年末，公司其他应收款余额较2020年末变动不大。

③主要其他应收款

截至2021年12月31日，公司主要其他应收款如下：

单位：万元

序号	单位名称	款项性质	金额	账龄	占比
1	浙江石油化工有限公司	代垫款	98.05	1年以内	20.44%
		保证金	50.00	1年以内	10.42%
	小计		148.05		30.86%
2	中国石化化工销售有限公司	保证金	100.00	1年以内	20.85%
3	福化工贸（漳州）有限公司	保证金	90.00	1年以内	18.76%
4	东营富海物流有限公司	保证金	50.00	1年以内	10.42%
5	福建联合石油化工有限公司	保证金	30.00	1年以内	6.25%
合计			418.05		87.14%

(7) 存货

①存货构成

报告期各期末，公司存货构成如下：

单位：万元

日期	项目	账面余额	跌价准备	账面价值
2021.12.31	原材料	984.51	-	984.51
	在途物资	-	-	-
	合同履约成本	115.01	-	115.01
	合计	1,099.52	-	1,099.52
2020.12.31	原材料	562.56	-	562.56
	在途物资	33.97	-	33.97

日期	项目	账面余额	跌价准备	账面价值
	合同履行成本	131.19	-	131.19
	合计	727.73	-	727.73
2019.12.31	原材料	458.30	-	458.30
	在途物资	-	-	-
	在途航次成本	71.00	-	71.00
	合计	529.30	-	529.30

报告期各期末，公司的存货主要为原材料、合同履行成本或在途航次成本。

原材料主要为船舶用燃料油、柴油等。2020年末，原材料较2019年末增加104.26万元，主要系公司在2020年新增船舶导致燃料油、柴油相应增加。2021年末，原材料较2020年末增加421.94万元，主要系期末船存燃料油、柴油数量增加，同时燃料油、柴油价格上涨，平均单位成本有所上升，使得原材料增加较多。

合同履行成本或在途航次成本为资产负债表日未完成航次已发生的成本，2020年1月，公司开始执行新收入准则，未完成航次已发生的成本列报为“合同履行成本”。报告期各期末合同履行成本或在途航次成本存在一定波动，主要受到当年末未完成航次的影响。

②存货跌价准备

报告期内，公司未计提存货跌价准备。

报告期内，公司燃料油、柴油均为船舶运营所需要的配套物资，根据实际需求和耗用情况进行采购。合同履行成本在相应航次结束后确认收入并结转成本。报告期各期末，公司存货不存在减值迹象。

(8) 其他流动资产

报告期各期末，公司其他流动资产情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
增值税借方余额重分类	907.60	4,438.97	2.10
IPO中介机构费用	364.91	-	-

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
待摊费用	67.91	30.41	40.26
合计	1,340.42	4,469.38	42.36

报告期各期末，公司其他流动资产主要为增值税借方余额重分类、IPO 中介机构费用。2020 年末，增值税借方余额重分类较 2019 年末增加较多主要系公司在 2020 年购置三艘船舶导致增值税进项税额大幅增加所致。2021 年末，其他流动资产余额较 2020 年末减少 70.01%，主要系增值税留抵税额退税所致。

2、非流动资产

报告期各期末，公司的非流动资产结构如下：

单位：万元

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
固定资产	73,535.67	78.81%	66,041.01	84.63%	26,529.02	94.76%
在建工程	17,102.16	18.33%	10,763.31	13.79%	658.69	2.35%
无形资产	103.23	0.11%	95.40	0.12%	11.93	0.04%
长期待摊费用	871.07	0.93%	660.81	0.85%	406.96	1.45%
递延所得税资产	48.11	0.05%	61.56	0.08%	50.90	0.18%
其他非流动资产	1,641.52	1.76%	416.30	0.53%	339.14	1.21%
合计	93,301.75	100.00%	78,038.40	100.00%	27,996.64	100.00%

报告期各期末，公司的非流动资产分别为 27,996.64 万元、78,038.40 万元、93,301.75 万元，主要由固定资产、在建工程、其他非流动资产构成。2020 年末，公司非流动资产较 2019 年末增加 50,041.76 万元，同比增长 178.74%，主要系公司在 2020 年购置三艘船舶所致。2021 年末，公司非流动资产较 2020 年末增加 15,263.36 万元，同比增长 19.56%，主要系本期在建船舶增加。

(1) 固定资产

① 固定资产情况

报告期各期末，公司的固定资产情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
账面原值	99,454.81	87,639.80	46,116.29
房屋及建筑物	1,019.02	1,019.02	708.87
船舶	97,463.18	85,728.54	44,546.53
交通工具	866.99	794.44	782.41
办公设备	105.62	97.81	78.48
累计折旧	25,919.13	21,598.79	19,587.27
房屋及建筑物	102.47	63.73	35.81
船舶	25,264.23	20,915.01	19,032.05
交通工具	495.32	586.60	500.05
办公设备	57.12	33.44	19.37
减值准备	-	-	-
账面价值	73,535.67	66,041.01	26,529.02
房屋及建筑物	916.55	955.28	673.07
船舶	72,198.95	64,813.52	25,514.48
交通工具	371.67	207.84	282.36
办公设备	48.50	64.37	59.11

报告期各期末，公司固定资产账面价值金额分别为 26,529.02 万元、66,041.01 万元、73,535.67 万元，占资产总额的比例分别为 64.00%、62.61%、58.49%，占比较大，符合公司所处行业特点。

公司的固定资产主要为船舶，报告期各期末，船舶占公司固定资产的比例均在 95% 以上，与公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油水上运输业务相匹配。

2020 年末，公司船舶账面价值较 2019 年末增加 39,299.04 万元，同比增加 154.03%，主要系公司在 2020 年购置“兴通 789”、“兴通 799”、“兴通 719”三艘船舶所致。2021 年末，公司船舶账面价值较 2020 年末增加 7,385.43 万元，同比增加 11.39%，主要系公司建造的船舶“兴通 739”在 2021 年投入使用。

②新增船舶价格的公允性

报告期内，公司新增船舶情况如下：

船舶	入账时间	取得方式	载重吨(DWT)	原值(万元)	入账价值依据
兴通 6	2018.12	建造	5,496	5,395.96	建造支出
兴通 56	2019.10	建造	7,490	8,072.03	建造支出
兴通 789	2020.08	购置	44,997	15,885.26	购置成本
兴通 799	2020.11	购置	49,962	15,714.86	购置成本
兴通 719	2020.11	购置	12,499	9,581.88	购置成本
兴通 739	2021.01	建造	11,495	11,734.64	建造支出
合计	-	-	131,939	66,384.63	-

A.报告期内船舶建造成本与同行业比较

报告期内，公司通过建造新增船舶“兴通 6”、“兴通 56”、“兴通 739”，均为油化两用船或者化学品船，船舶建造成本与同行业可比公司对比情况如下：

单位：万元、万元/载重吨

可比公司	参照船名	船舶类型	取得方式	入账时间	载重吨	入账价值	平均价格
盛航股份	南炼 19	化学品船/油船	建造	2020.06	6,003	7,974.76	1.33
海昌华	圣化 636	化学品船	建造	2020.11	5,710	6,762.87	1.18
兴通股份	兴通 6	化学品船/油船	建造	2018.12	5,496	5,395.96	0.98
	兴通 56	化学品船/油船	建造	2019.10	7,490	8,072.03	1.08
	兴通 739	化学品船	建造	2021.01	11,495	11,734.64	1.02

已签约未建造完工的船舶情况如下：

单位：万元、万元/载重吨

可比公司	参照船名	船舶类型	取得方式	签订时间	载重吨	合同价格(含税)	平均价格
盛航股份	7450DWT	化学品船/油船	建造	2020 年	7,450	8,672.57	1.16
海昌华	6600DWT	化学品船/油船	建造	2021.06	6,600	7,269.91	1.10
兴通股份	5490DWT	化学品船/油船	建造	2020.12	5,490	6,637.17	1.21
	7990DWT	化学品船/油船	建造	2021.02	7,990	9,557.52	1.20
	12000DWT	化学品船/油船	建造	2021.09	12,000	12,389.38	1.03

船舶建造成本受钢材等原材料价格、设备价格、劳务成本变动以及市场供需

等多种因素影响，存在一定波动，但随着人工成本增长、行业市场景气度增加，船舶造价整体呈上升趋势。“兴通 6”合同签订时间为 2017 年 7 月，当时钢材价格处于低位，人工成本较低，所以造价较低，已签约未建造完工的船舶 5490DWT 单位价格较高。

随着船舶载重吨增加，建造价格非同比例增加，单位载重吨价格会略有下降，“兴通 56”、“兴通 739”载重吨较高，所以单位价格略低，与同行业可比公司已签约相同/近似种类、吨位船舶价格接近。

公司新建船舶价格公允，与同行业相同/近似种类、吨位船舶价格不存在重大差异。

B.报告期内船舶购置成本与同行业比较

报告期内，“兴通 789”、“兴通 799”、“兴通 719”、“兴通 316”系公司境外购置取得，购买后计入在建工程，进行更新修理，达到预计可使用状态后转入固定资产。为保证采购价格合理，公司聘请具有证券期货业务资格的评估机构对二手船舶价值进行评估。由于船舶交易市场相对活跃，能够从公开市场上获取一定数量的近期交易案例，因此评估机构采用市场法进行评估。

评估机构通过对公开二手船舶市场询价，选取若干艘与被评估船舶相同类型、主要技术参数相似、使用时间相近、近期交易的二手船舶作为参照物，并对差异项进行技术调整得出评估对象的可比实例价格。

上述四艘船舶的评估机构均为嘉学评估，评估方法均为市场法，具体评估情况如下：

序号	船舶	成交价格 (不含进口关税)	评估价值	参照成交案例
1	兴通 719	1,240 万美元	截止于评估基准日 2020 年 05 月 31 日，成品油化学品船（船名“Chembulk Columbus”）的评估价值为 1,326.00 万美元	3 艘可比船舶
2	兴通 789	1,860 万美元	截止于评估基准日 2020 年 03 月 31 日，二手成品油化学品船（船名“GulfMirdif”）的评估价值为 1,952.00 万美元。	4 艘可比船舶

序号	船舶	成交价格 (不含进口关税)	评估价值	参照成交案例
3	兴通 799	2,063 万美元	截止于评估基准日 2020 年 06 月 30 日, 纳成品油化学品船 (船名 “Nord Andes”) 的评估价值为 2,190.00 万美元	3 艘可比船舶
4	兴通 316	818 万美元	截止于评估基准日 2021 年 7 月 31 日, 二手液化石油气船 (船名 “GUIFEI”) 的评估价值为 841.00 万美元	3 艘可比船舶

注: 成交案例来源于船运信息网 (<http://www.csi.com.cn>)

参照成交案例具体情况如下:

序号	船舶	完工时间	载重吨	交易时间	成交价格 (万美元)
1	POLARIS STARDOM	2008 年	12,484	2020 年	850.00
	DS COUGAR	2009 年	12,585	2019 年	1,100.00
	GLOBAL JUPITER	2008 年	13,001	2017 年	1,200.00
	兴通 719	2011 年	12,499	2020 年	1,240.00
2	ENERGY PROGRESS	2008 年	46,606	2019 年	1,700.00
	GLENDA MEREDITH	2010 年	46,147	2019 年	1,900.00
	ATLANTIC QUEEN	2010 年	46,838	2019 年	2,000.00
	ALPINE LOYALTY	2010 年	46,151	2019 年	1,800.00
	兴通 789	2010 年	44,997	2020 年	1,860.00
3	UNIQUE DEVELOPER	2010 年	47,366	2018 年	1,700.00
	UNIQUE EXPLORER	2010 年	50,090	2019 年	1,745.00
	LEOPARD	2010 年	47,991	2019 年	1,700.00
	兴通 799	2011 年	49,962	2020 年	2,063.00
4	SEAVALARY	2010 年	3,848	2020 年	950.00
	LADYROISE	2012 年	3,805	2019 年	1,090.00
	GASVENUS	2006 年	3,805	2020 年	750.00
	兴通 316	2012 年	3,133	2021 年	818.00

其中, “兴通 799” 的评估价格较可比成交案例增加较多, 主要系评估时点 (2020 年 6 月 30 日) 的国际油轮船价综合指数 (TPI) 在 810 点左右, 高于可比成交案例的成交时点 (630-720), 交易时间调整系数较高。

“兴通 789”、“兴通 799”、“兴通 719”、“兴通 316”评估价格与可比成交案例的差异主要系交易时间、交易条件、载重吨位、使用年限、建造厂家、设备等因素的调整。

由上述表格可知，公司购置的四艘船舶的成交价格与评估价值不存在重大差异，购置价格公允。

综上，报告期内，公司通过不同方式获取船舶的价格具有公允性，与同行业相同或近似种类、吨位船舶价格不存在重大差异。

③建造船舶的成本费用以及利息支出予以资本化的情形

报告期各期，公司利息支出资本化金额分别为 85.58 万元、101.61 万元、26.66 万元，系取得银行专门借款用于支付造船款所致，会计处理符合《企业会计准则》的规定，相关会计核算准确。

④船舶转固时点

根据《企业会计准则》，在建工程转入购建或者生产的符合资本化条件的资产达到预定可使用或者可销售状态，是指资产已经达到购买方或者建造方预定的可使用或者可销售状态。

公司船舶的转固时点为取得《船舶营业运输证》。根据《国内水路运输管理规定》，申请经营沿海省际化学品、成品油运输业务的，由交通运输部实施经营许可，且投入运营的船舶应当取得《船舶营业运输证》。据此规定，公司新建的船舶或购买的二手船舶必须取得《船舶营业运输证》后才可投入运营，否则公司拥有的化学品船、成品油船无法达到预定可使用状态。

报告期内，化学品运输需求旺盛，公司产能趋于饱和，订单充足，公司加快推进船舶建造、所有权证书及营运证书的办理，确保尽快投入使用，转固时点与运营情况匹配。

⑤固定资产折旧政策

公司采用直线法计提固定资产折旧，各类固定资产使用寿命、预计净残值率和年折旧率如下：

类别	折旧方法	折旧年限（年）	残值率（%）	年折旧率（%）
房屋及建筑物	年限平均法	10-25	5	3.80-9.50
船舶	年限平均法	20	5	4.75
交通工具	年限平均法	4	5	23.75
办公设备	年限平均法	3-5	5	19.00-31.67

注：上表中船舶的折旧年限为新船折旧年限，二手船舶折旧年限按预计可使用年限（26 年减去已使用年限）与 20 年孰低确定折旧年限

其中，公司船舶的折旧年限相关情况如下：

A.船舶折旧年限的确定依据

对于新建船舶，综合考虑公司船舶运营情况、同行业公司折旧计提情况，确定折旧年限为 20 年。

对于外购二手船舶，按预计可使用年限与 20 年孰低确定折旧年限，预计使用年限根据船舶建造日期、运营情况等综合评估，原则上选取 26 年减去已使用年限。主要依据为：根据《关于实施运输船舶强制报废制度的意见》，油船、化学品船报废船龄为 31 年（含）以上；根据交通运输部发布的《老旧运输船舶管理规定》，油船、化学品船需要进行特别定期检验的船龄为 26 年；达到特别定期检验的船舶，需每年申请一次特别定期检验，取得相应的船舶检验证书，并报批准其经营水路运输的交通运输主管部门备案。公司根据船舶建造标准和实际状况，综合考虑国家强制规定、船舶达到特别定期检验年限继续使用的成本效益情况，以及是否存在其他可能降低预期船舶使用年限的因素，从而给出船舶尚可使用年限的合理预计。

公司新建和二手船舶折旧年限的确定合理。

B.公司船舶折旧年限与同行业可比公司对比

公司与同行业可比公司船舶折旧政策未区分船舶吨位及船舶类型，具体对比如下：

固定资产类别	公司名称	新船折旧年限	二手船舶折旧年限
船舶	招商南油	25 年	未披露
	中远海能	22-30 年	按尚可使用年限确定折旧年限

固定资产类别	公司名称	新船折旧年限	二手船舶折旧年限
	盛航股份	15-22 年	按预计可使用年限（31 年减去已使用年限）与 22 年孰低确定折旧年限
	海昌华	25 年	公司购入的二手船舶，从船舶的建造完工日起，按 25 年计算使用年限，公司购入后，按该船舶剩余使用年限进行摊销。
	兴通股份	20 年	按预计可使用年限（26 年减去已使用年限）与 20 年孰低确定折旧年限

公司新船及二手船舶折旧年限符合行业情况，整体较为谨慎，与同行业可比公司不存在重大差异。

C.船舶使用寿命的经济可使用年限与公司船舶折旧年限的差异及合理性

根据交通运输部、国家发展改革委、财政部 2016 年 12 月联合发布的《关于实施运输船舶强制报废制度的意见》，油船、化学品船报废船龄为 31 年（含）以上。在强制报废年限的基础上，公司结合船舶设备历史运营经验及实际使用情况合理估计其预计使用寿命并确定折旧年限，折旧年限小于船舶使用寿命的经济可使用年限，折旧政策谨慎，与同行业可比公司不存在重大差异。

综上，公司新建和二手船舶折旧年限具有合理性，与同行业可比公司不存在重大差异，折旧年限确定充分评估了船舶使用寿命的经济可使用年限，折旧政策谨慎，折旧计提充分。

D.二手船舶折旧年限对公司经营业绩的影响

报告期内，假设二手船舶折旧年限与同行业可比公司盛航股份、海昌华一致，模拟测算对公司净利润的影响数如下：

单位：万元

项目	明细	2021 年度	2020 年度
按 31 年减去已使用年限 (盛航股份)	折旧税前影响金额	559.61	102.78
	折旧税后影响金额	419.71	77.08
	公司净利润	19,908.53	12,349.60
	税后折旧占净利润比例	2.11%	0.62%
	扣除折旧影响因素后的净利润	20,328.24	12,426.68
按 25 年减去已使用年限 (海昌华)	折旧税前影响金额	-155.69	-28.69
	折旧税后影响金额	-116.77	-21.52

项目	明细	2021 年度	2020 年度
	公司净利润	19,908.53	12,349.60
	税后折旧占净利润比例	-0.59%	-0.17%
	扣除折旧影响因素后的净利润	19,791.76	12,328.08

注：公司 2019 年未购买二手船

由上表可见，二手船舶折旧年限不会对报告期内公司经营业绩构成重大影响。

E. 二手船舶折旧年限符合企业会计准则的规定

根据《企业会计准则第 4 号—固定资产》：“折旧，是指在固定资产使用寿命内，按照确定的方法对应计折旧额进行系统分摊……企业应当根据固定资产的性质和使用情况，合理确定固定资产的使用寿命和预计净残值。”公司根据国家强制规定、船舶建造标准和实际状况对船舶预计尚可使用年限进行了综合评估，给出船舶尚可使用年限的合理预计，并与实际剩余折旧年限进行比对，符合企业会计准则规定。

综上，公司二手船舶折旧年限确定依据充分，处于同行业可比公司合理区间范围内，具有合理性，不会对报告期经营业绩构成重大影响，符合企业会计准则的规定。

⑥ 固定资产减值情况

报告期内，公司固定资产不存在减值迹象，各艘船舶均正常运营，不存在自营船舶停运闲置的情形，无需计提固定资产减值。

(2) 在建工程

报告期各期末，公司的在建工程情况如下：

单位：万元				
日期	项目	账面余额	减值准备	账面价值
2021.12.31	兴通 7	6,536.67	-	6,536.67
	兴通 316	5,807.20	-	5,807.20
	兴通 79	4,739.42	-	4,739.42
	兴通 729	18.87	-	18.87

日期	项目	账面余额	减值准备	账面价值
	合计	17,102.16	-	17,102.16
2020.12.31	兴通 739	10,763.31	-	10,763.31
	合计	10,763.31	-	10,763.31
2019.12.31	兴通 739	658.69	-	658.69
	合计	658.69	-	658.69

报告期各期末，公司的在建工程主要为建造船舶。

报告期内，公司重要在建工程情况如下：

单位：万元

年度	项目	期初金额	本期增加金额	转入固定资产金额	本期其他减少金额	期末金额
2021 年度	兴通 739	10,763.31	971.33	11,734.64	-	-
	兴通 7	-	6,536.67	-	-	6,536.67
	兴通 316	-	5,807.20	-	-	5,807.20
	兴通 79	-	4,739.42	-	-	4,739.42
	兴通 729	-	18.87	-	-	18.87
	合计	10,763.31	18,073.48	11,734.64	-	17,102.16
2020 年度	兴通 719	-	9,581.88	9,581.88	-	-
	兴通 799	-	15,714.86	15,714.86	-	-
	兴通 789	-	15,885.26	15,885.26	-	-
	兴通 739	658.69	10,104.63	-	-	10,763.31
	合计	658.69	51,286.63	41,182.01	-	10,763.31
2019 年度	兴通 739	-	658.69	-	-	658.69
	兴通 56	1,504.26	6,567.77	8,072.03	-	-
	合计	1,504.26	7,226.46	8,072.03	-	658.69

2020 年，公司购置“兴通 789”、“兴通 799”、“兴通 719”三艘船舶进行更新修理，计入在建工程，达到预定可使用状态后转入固定资产。

2021 年，公司购置“兴通 316”进行更新修理，计入在建工程，达到预定可使用状态后将转入固定资产。

报告期内，公司“兴通 56”、“兴通 739”、“兴通 7”、“兴通 79”、“兴通 729”均为新建船舶，建造周期较长，达到预定可使用状态后转入固定资产。

报告期各期末，公司的在建工程不存在减值迹象。

(3) 无形资产

报告期各期末，公司的无形资产情况如下：

单位：万元

日期	项目	账面原值	累计摊销	减值准备	账面价值
2021.12.31	软件	123.95	20.71	-	103.23
2020.12.31	软件	103.84	8.44	-	95.40
2019.12.31	软件	15.16	3.22	-	11.93

报告期内，公司的无形资产为软件。

2020年末，公司软件较2019年末增加较多系公司2020年购置船舶信息管理系统所致。

报告期各期末，公司的无形资产不存在减值迹象。

(4) 长期待摊费用

报告期各期末，公司的长期待摊费用情况如下：

单位：万元

年度	项目	期初金额	本期增加	本期减少		期末金额
				本期摊销	其他减少	
2021年度	坞修费	634.82	697.43	478.25	-	853.99
	装修费	25.99	-	8.91	-	17.08
	合计	660.81	697.43	487.17	-	871.07
2020年度	坞修费	406.96	432.09	204.23	-	634.82
	装修费	-	26.73	0.74	-	25.99
	合计	406.96	458.82	204.98	-	660.81
2019年度	坞修费	126.16	461.50	180.70	-	406.96

报告期内，公司的长期待摊费用主要为船舶坞修费用。

报告期内，公司坞修费分别增加461.50万元、432.09万元、697.43万元，主要系公司在当年对部分船舶进行坞修产生的坞修费。

(5) 递延所得税资产

报告期各期末，公司的递延所得税资产情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	可抵扣暂时性差异	递延所得税资产	可抵扣暂时性差异	递延所得税资产	可抵扣暂时性差异	递延所得税资产
信用减值准备	192.42	48.11	246.23	61.56	203.59	50.90

报告期各期末，公司的递延所得税资产源于应收账款、其他应收款计提的信用减值准备形成的可抵扣暂时性差异。

（6）其他非流动资产

报告期各期末，公司的其他非流动资产情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
定期存款	361.52	350.34	339.14
预付工程款	1,280.00	65.96	-
合计	1,641.52	416.30	339.14

报告期各期末，公司的其他非流动资产为定期存款和预付工程款。2021年末，公司预付工程款较2020年末增加1,214.04万元，增长幅度较大，主要系预付船舶购置款增加所致。

（二）负债构成及分析

报告期各期末，公司的负债构成如下：

单位：万元

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动负债	15,461.19	39.99%	14,498.29	37.82%	12,424.71	72.01%
非流动负债	23,203.65	60.01%	23,833.66	62.18%	4,829.80	27.99%
合计	38,664.84	100.00%	38,331.96	100.00%	17,254.51	100.00%

2020年末，公司的负债总额较2019年末增加21,077.44万元，增长122.16%，主要系2020年公司为建设与购置船舶向银行借款增加较多所致。2021年末，公司的负债总额较2020年末变动不大。

报告期各期末，公司的流动负债占负债总额的比例分别为 72.01%、37.82%、39.99%，非流动负债占负债总额的比例分别为 27.99%、62.18%、60.01%。2020 年末，非流动负债占比升高，主要是因为公司为建造与购置船舶向银行新增长期借款增加。2020 年，公司为购置“兴通 789”、“兴通 799”、“兴通 719”三艘船舶以及建造船舶“兴通 739”向银行新增长期借款较多，使得公司 2020 年末的非流动负债规模大幅增长。

1、流动负债

报告期各期末，公司的流动负债结构如下：

单位：万元

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
短期借款	991.32	6.41%	2,002.92	13.81%	1,222.05	9.84%
应付账款	3,176.23	20.54%	2,967.21	20.47%	1,066.41	8.58%
应付职工薪酬	1,488.00	9.62%	1,147.79	7.92%	841.12	6.77%
应交税费	2,221.50	14.37%	2,329.77	16.07%	1,481.88	11.93%
其他应付款	12.14	0.08%	23.88	0.16%	6,009.17	48.36%
一年内到期的非流动负债	7,387.21	47.78%	6,004.83	41.42%	1,614.83	13.00%
其他流动负债	184.79	1.20%	21.90	0.15%	189.25	1.52%
合计	15,461.19	100.00%	14,498.29	100.00%	12,424.71	100.00%

报告期各期末，公司的流动负债分别为 12,424.71 万元、14,498.29 万元、15,461.19 万元，主要由短期借款、应付账款、应付职工薪酬、应交税费、其他应付款和一年内到期的非流动负债构成。

2020 年末公司的流动负债较 2019 年末增加 2,073.58 万元。2021 年末公司的流动负债较 2020 年末增加 962.90 万元，主要是公司一年内需要支付的长期借款还款（一年内到期的非流动负债）增加较多。

(1) 短期借款

报告期各期末，公司的短期借款情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
保证借款	991.32	2,002.92	1,222.05

报告期各期末，公司不存在到期未偿还银行借款的情况。

(2) 应付账款

报告期各期末，公司的应付账款情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
应付货款及劳务费	1,927.31	1,277.60	759.51
应付设备及工程款	1,248.92	1,689.61	306.90
合计	3,176.23	2,967.21	1,066.41

报告期各期末，公司应付账款前五名的情况如下：

单位：万元

日期	序号	单位名称	采购内容	金额	占比
2021.12.31	1	招商局金陵鼎衡船舶（扬州）有限公司	船舶建造	1,195.82	37.65%
	2	中石化中海船舶燃料供应有限公司福建分公司	燃油	413.34	13.01%
	3	中国航油集团海鑫航运有限公司	运输服务	173.83	5.47%
	4	广州兴博丰船舶燃料有限公司	燃油	164.20	5.17%
	5	浙江恒顺船务有限公司	运输服务	162.60	5.12%
			合计		2,109.79
2020.12.31	1	台州枫叶船业有限公司	船舶建造	1,639.28	55.25%
	2	宁波科宇石化科技有限公司	燃油	266.39	8.98%
	3	浙江恒晖海运有限公司	运输服务	167.80	5.66%
	4	中国航油集团海鑫航运有限公司	运输服务	153.52	5.17%
	5	中国船舶燃料供应福建有限公司	燃油	121.66	4.10%
			合计		2,348.65
2019.12.31	1	台州枫叶船业有限公司	船舶建造	306.90	28.78%
	2	中国船舶燃料供应福建有限公司	燃油	87.00	8.16%
	3	广州圣清船舶燃料有限公司	燃油	79.79	7.48%
	4	东莞市丰海海运有限公司	运输服务	56.16	5.27%
	5	上海圣清石油化工有限公司	燃油	51.81	4.86%

日期	序号	单位名称	采购内容	金额	占比
		合计		581.66	54.54%

报告期各期末，公司应付账款主要为应付燃油款、运输服务款和船舶建造款。

(3) 应付职工薪酬

报告期各期末，公司的应付职工薪酬情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
一、短期薪酬	1,488.00	1,147.79	841.12
二、离职后福利-设定提存计划	-	-	-
三、辞退福利	-	-	-
四、一年内到期的其他福利	-	-	-
合计	1,488.00	1,147.79	841.12

公司应付职工薪酬主要为尚未发放的工资及奖金。报告期各期末，应付职工薪酬分别为 841.12 万元、1,147.79 万元、1,488.00 万元，应付职工薪酬金额逐渐增加，主要是因为公司运营规模增长，员工人数增加较多以及工资水平上升所致。

(4) 应交税费

报告期各期末，公司的应交税费情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
增值税	-	-	91.71
企业所得税	2,088.03	2,263.52	1,328.68
个人所得税	115.46	60.76	49.29
城市维护建设税	-	-	5.68
教育费附加	-	-	2.44
其他	18.01	5.49	4.08
合计	2,221.50	2,329.77	1,481.88

报告期各期末，公司应交税费主要为应交企业所得税。

(5) 其他应付款

报告期各期末，公司的其他应付款情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
应付股利	-	-	6,000.00
其他应付款	12.14	23.88	9.17
合计	12.14	23.88	6,009.17

①应付股利

报告期各期末，公司的应付股利如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
普通股股利	-	-	6,000.00

报告期各期末，公司不存在超过 1 年未支付的应付股利。2019 年末应付股利为 2019 年的分红款 6,000 万元在当年末尚未支付。

②其他应付款

报告期各期末，公司的其他应付款情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
预提费用	12.14	100.00%	23.88	100.00%	9.17	100.00%

报告期各期末，公司的其他应付款主要为尚未支付的报销费用。

(6) 一年内到期的非流动负债

报告期各期末，公司的一年内到期的非流动负债情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
一年内到期的长期借款	7,387.21	6,004.83	1,614.83

报告期各期末，公司一年内到期的非流动负债均为一年内到期的长期借款

及利息。

(7) 其他流动负债

报告期各期末，公司的其他流动负债情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
已背书未到期且未终止确认的银行承兑汇票	184.79	21.90	189.25

报告期各期末，公司其他流动负债的金额分别为 189.25 万元、21.90 万元、184.79 万元，系公司自 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则，将已背书未到期不满足终止确认条件的银行承兑汇票列报为“其他流动负债”。

2、非流动负债

报告期各期末，公司的非流动负债结构如下：

单位：万元

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
长期借款	23,143.60	99.74%	23,833.66	100.00%	4,829.80	100.00%
递延所得税负债	60.05	0.26%	-	-	-	-
合计	23,203.65	100.00%	23,833.66	100.00%	4,829.80	100.00%

报告期各期末，公司的非流动负债分别为 4,829.80 万元、23,833.66 万元、23,203.65 万元，由长期借款和递延所得税负债构成。

2020 年末，公司非流动负债较 2019 年末增加 19,003.86 万元，主要系长期借款增加较多。

(1) 长期借款

报告期各期末，公司的长期借款情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
抵押+保证借款	30,530.82	29,838.49	4,507.33
抵押+质押+保证借款	-	-	1,937.31

项目	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
小计	30,530.82	29,838.49	6,444.63
减：一年内到期的长期借款	7,387.21	6,004.83	1,614.83
合计	23,143.60	23,833.66	4,829.80

2020 年末，公司的长期借款较 2019 年末增加系公司 2020 年为购置“兴通 789”、“兴通 799”、“兴通 719”三艘船舶以及建造船舶“兴通 739”新增长期借款所致。

(2) 递延所得税负债

报告期各期末，公司的递延所得税负债情况如下：

单位：万元

项目	2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	应纳税暂时性差异	递延所得税负债	应纳税暂时性差异	递延所得税负债	应纳税暂时性差异	递延所得税负债
固定资产折旧一次性扣除	240.19	60.05	-	-	-	-

2021 年末，公司的递延所得税负债系固定资产折旧一次性扣除形成的应纳税暂时性差异产生的。

(三) 偿债能力分析

报告期各期末，公司的偿债能力指标情况如下：

项目	2021 年度/ 2021.12.31	2020 年度/ 2020.12.31	2019 年度/ /2019.12.31
流动比率（倍）	2.10	1.89	1.08
速动比率（倍）	2.03	1.84	1.04
资产负债率	30.75%	36.34%	41.62%
息税折旧摊销前利润（万元）	32,944.95	19,695.90	13,385.07
利息保障倍数（倍）	20.92	18.63	30.09

报告期各期末，公司的流动比率分别为 1.08、1.89、2.10，速动比率分别为 1.04、1.84、2.03，流动比率和速动比率均大于 1，具有较高的偿债能力。报告期内，公司的流动比率、速动比率逐年提高，主要是因为公司营业收入增长，经营活动产生的现金流量净额增加，货币资金等流动资产、速动资产规模大幅增

加。

报告期各期末，公司的资产负债率分别为 41.62%、36.34%、30.75%，资产负债率保持在较低的水平。

报告期内，公司的利息保障倍数分别为 30.09、18.63、20.92，具有较强的偿债能力。2020 年，公司的利息保障倍数降低，主要是因为公司为购置、建造船舶向银行新增借款逐渐增加，产生的利息费用逐渐增加，使得利息保障倍数逐渐降低。2021 年，公司利息保障倍数有所提高，主要系随着公司购置、建造的船舶投入使用，营业收入增长，盈利增加。公司具有较强的偿债能力，不存在重大偿债风险。

报告期各期末，公司的偿债能力与同行业可比公司相比情况如下：

项目	公司	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
流动比率（倍）	招商南油	未披露	2.32	1.41
	中远海能	未披露	0.80	0.56
	盛航股份	未披露	1.21	0.93
	海昌华	未披露	1.17	0.69
	平均值	-	1.38	0.90
	兴通股份	2.10	1.89	1.08
速动比率（倍）	招商南油	未披露	2.13	1.22
	中远海能	未披露	0.71	0.50
	盛航股份	未披露	0.99	0.80
	海昌华	未披露	1.11	0.63
	平均值	-	1.24	0.79
	兴通股份	2.03	1.84	1.04
资产负债率	招商南油	未披露	32.95%	39.69%
	中远海能	未披露	46.02%	55.70%
	盛航股份	未披露	27.15%	34.75%
	海昌华	未披露	14.55%	17.20%
	平均值	-	30.17%	36.84%
	兴通股份	30.75%	36.34%	41.62%

报告期各期末，公司的流动比率、速动比率、资产负债率与同行业可比公

司不存在重大差异，符合行业特征。

（四）资产周转能力分析

报告期内，公司的资产周转能力指标情况如下：

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
应收账款周转率（次/年）	14.59	9.50	9.96
存货周转率（次/年）	30.04	29.56	26.64

报告期内，公司的应收账款周转率分别为 9.96、9.50、14.59，2021 年应收账款周转率较高系当年在营业收入大幅增长的情况下，客户回款及时；存货周转率分别为 26.64、29.56、30.04，基本保持稳定。

报告期内，公司资产周转能力与同行业可比公司相比情况如下：

项目	公司	2021 年度	2020 年度	2019 年度
应收账款周转率 （次/年）	招商南油	未披露	16.32	12.66
	中远海能	未披露	20.03	16.01
	盛航股份	未披露	6.86	7.66
	海昌华	未披露	8.01	8.96
	平均值	-	12.81	11.32
	兴通股份	14.59	9.50	9.96
存货周转率 （次/年）	招商南油	未披露	12.52	14.84
	中远海能	未披露	14.23	13.22
	盛航股份	未披露	11.22	19.11
	海昌华	未披露	34.16	33.58
	平均值	-	18.03	20.19
	兴通股份	30.04	29.56	26.64

报告期内，公司的应收账款周转率与同行业可比公司不存在重大差异。招商南油、中远海能的应收账款周转率较高，主要原因系两家公司主要从事国际运输业务，结算方式与国内业务不同，国际业务中应收账款较少。

报告期内，公司的存货周转率高于同行业可比公司，主要原因为公司的存货规模较小。

二、盈利能力分析

（一）营业收入

报告期内，公司的营业收入情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
主营业务收入	56,686.12	100.00%	38,641.76	100.00%	29,194.67	100.00%

公司的主营业务为国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输。报告期内，主营业务收入占营业收入的比例均为 100.00%，主营业务突出。

2020 年实现主营业务收入 38,641.76 万元，较 2019 年增加 9,447.09 万元，增长 32.36%；2021 年实现主营业务收入 56,686.12 万元，较 2020 年增加 18,044.37 万元，增长 46.70%。报告期内，公司主营业务收入持续增长，主要系随着大型炼化基地投产，国内散装液体化学品、成品油运输需求大幅增长。公司在交通运输部的新增船舶运力综合评审中连续多次排名第一并获得船舶运力，营运船舶数量增加使得主营业务收入持续增长。

报告期内，公司营业收入主要来源于自有船舶收入，自有船舶收入与船舶情况如下：

单位：万元、艘、万吨

项目	2021 年度/2021.12.31		2020 年度/2020.12.31		2019 年度/2019.12.31	
	金额	增长比例	金额	增长比例	金额	增长比例
自有船舶收入	50,627.55	40.51%	36,031.79	30.59%	27,590.66	16.63%
占营业收入比例	89.31%	-	93.25%	-	94.51%	-
船舶加权平均数量	14.92	27.85%	11.67	13.82%	10.25	13.89%
加权平均载重吨	18.63	93.26%	9.64	53.80%	6.27	13.32%
运输数量	551.41	44.11%	382.63	34.50%	284.49	10.73%
单价（元/吨）	91.81	-2.51%	94.17	-2.90%	96.98	5.33%

注：船舶加权平均数量=∑当期每月末运营船舶数量/当期月份数；加权平均载重吨=∑当期每月末船舶载重吨/当期月份数，下同

上表的统计中包含了期租业务收入及期租业务运输数量，但是期租业务系按

月结算，收入金额不与运输数量挂钩，因此以全口径计算的单价可比性较差。报告期内，公司自有船舶程租收入与船舶情况如下：

单位：万元、艘、万吨

项目	2021年度/2021.12.31		2020年度/2020.12.31		2019年度/2019.12.31	
	金额	增长比例	金额	增长比例	金额	增长比例
自有船舶程租收入	26,786.22	1.20%	26,469.79	2.46%	25,834.79	14.08%
占营业收入比例	47.25%	-	68.50%	-	88.49%	-
船舶加权平均数量	7.48	-2.48%	7.67	-7.03%	8.25	5.36%
加权平均载重吨	5.19	3.18%	5.03	-6.68%	5.39	7.37%
运输数量	228.64	-9.91%	253.78	3.78%	244.54	4.78%
单价（元/吨）	117.15	12.32%	104.30	-1.28%	105.65	8.88%

报告期内，公司自有船舶程租运输单价分别为 105.65 元/吨、104.30 元/吨、117.15 元/吨，整体较为稳定，运输单价受到航线距离、运输品类、船舶载重吨以及服务模式等因素影响，存在一定波动，具有合理性。

根据交通运输部《水路运输市场发展情况和市场展望报告》，2019 年、2020 年，国内沿海省际化学品运输量分别为 3,200 万吨、3,300 万吨，整体呈现稳健增长的趋势。

经过多年发展，公司已成为国内沿海散装液体化学品航运业的龙头企业，在细分市场占据领先地位。报告期内，公司船舶运力规模实现大幅增长，截至 2021 年 12 月 31 日，拥有散装液体化学品船、成品油船共计 15 艘，总运力 18.73 万载重吨，其中散装液体化学品船 12 艘，运力 12.85 万载重吨，运力规模占细分市场的比例由 2018 年末的 4.61% 上升到 2021 年 6 月末的 10.19%。

报告期内，公司自有船舶收入分别为 27,590.66 万元、36,031.79 万元、50,627.55 万元，持续增长，运输量分别为 284.49 万吨、382.63 万吨、551.41 万吨，主要是因为报告期内，公司自有船舶运力规模持续增长，货运量随着增长所致。

综上，公司自有船舶收入增长符合行业趋势，与船舶运力增长具有匹配性。

1、按运输品类划分

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输，按照运输品类划分，可分为化学品运输和成品油运输，其中化学品主要包括 PX、乙二醇、苯乙烯、纯苯、液碱、异辛烷等，成品油主要包括航空煤油、燃料油、柴油等。

报告期内，公司主营业务收入按运输品类划分情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
化学品运输	45,628.53	80.49%	35,314.93	91.39%	26,365.67	90.31%
成品油运输	11,057.59	19.51%	3,326.82	8.61%	2,829.00	9.69%
合计	56,686.12	100.00%	38,641.76	100.00%	29,194.67	100.00%

报告期内，化学品运输是公司的主要运输业务，占主营业务收入的比例分别为 90.31%、91.39%、80.49%。报告期内，化学品运输收入占比较高，主要系公司通过购置、建造船舶等逐步增加化学品船运力，化学品运输量较高。

报告期内，成品油运输收入占主营业务收入的比例分别为 9.69%、8.61%、19.51%。2021 年，成品油运输收入占比提高主要是公司大型成品油船“兴通 799”在 2020 年 11 月投入使用，该船舶载重吨较大，在 2021 年产生的收入较多。

2、按服务模式划分

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输，按照服务模式划分，可分为程租和期租，其中程租为根据船舶使用权人不同，又分为自有船舶程租和外租船舶程租。

报告期内，公司主营业务收入按服务模式划分情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
程租	32,844.79	57.94%	29,079.76	75.25%	27,438.80	93.99%
其中：自有船舶	26,786.22	47.25%	26,469.79	68.50%	25,834.79	88.49%
外租船舶	6,058.57	10.69%	2,609.97	6.75%	1,604.01	5.49%
期租	23,841.33	42.06%	9,561.99	24.75%	1,755.87	6.01%
合计	56,686.12	100.00%	38,641.76	100.00%	29,194.67	100.00%

（1）程租收入

程租收入为公司主营业务收入的主要来源，占主营业务收入的比例分别为93.99%、75.25%、57.94%。2020年、2021年程租收入占比有所下降主要是因为公司在2020年、2021年内投入较多的船舶进行期租。

①自有船舶程租收入

报告期内，公司自有船舶程租收入分别为25,834.79万元、26,469.79万元、26,786.22万元，自有船舶程租收入保持稳定，主要系公司投入自有船舶程租业务的船舶运力规模较为稳定。

②外租船舶程租收入

外租船舶程租系公司为保持与客户的良好合作关系，维持市场占有率，在自有船舶运力不足的情况下，将运输任务交由第三方船舶代为运输。公司需要对实际承运人的运输资质和运输能力进行把关，并承担运输风险。公司向客户收取运费，并向实际承运人支付运输成本。

报告期内，公司外租船舶航次数量分别为53航次、74航次、151航次，与外租船舶程租收入变动趋势一致。2021年，外租船舶航次数量大幅上升主要系随着公司行业地位的提升，运输订单大幅增加，自有船舶无法满足客户的需求，为保证外租船舶运力供给，公司与供应商签订长期合作协议，外租船舶航次数量有所上升。

（2）期租收入

报告期内，公司期租收入分别为1,755.87万元、9,561.99万元、23,841.33万元，期租收入不断提高，系公司在报告期内投入期租的船舶逐渐增加。2020年、2021年，公司陆续投入多艘船舶开展期租业务，包括“兴通789”、“兴通799”、“兴通739”等大型船舶，导致2020年、2021年的期租收入大幅增加。

报告期内，公司的期租客户仅有海鑫航运、荣盛控股两个客户，报告期内公司均有为海鑫航运提供期租服务，荣盛控股的期租服务开始于2020年。报告期内，期租客户收入情况如下：

单位：万元

客户	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	收入	占比	收入	占比	收入	占比
荣盛控股	22,018.15	92.35%	8,019.32	83.87%	-	-
海鑫航运	1,823.18	7.65%	1,542.67	16.13%	1,755.87	100.00%
合计	23,841.33	100.00%	9,561.99	100.00%	1,755.87	100.00%

3、区域构成分析

报告期内，公司主营业务收入区域（按客户注册地）构成情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
华东	35,809.06	63.17%	24,507.74	63.43%	16,417.94	56.24%
华南	14,991.51	26.45%	10,728.83	27.76%	10,227.43	35.03%
东北	5,885.55	10.38%	3,373.09	8.73%	2,024.02	6.93%
华北	-	-	-	-	294.81	1.01%
西南	-	-	32.09	0.08%	230.47	0.79%
合计	56,686.12	100.00%	38,641.76	100.00%	29,194.67	100.00%

报告期内，公司主营业务收入集中在华东、华南等区域，与大型炼化基地的地理分布基本一致。

4、季节构成分析

报告期内，公司主营业务收入季节构成情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
第一季度	13,627.87	24.04%	8,577.07	22.20%	7,410.04	25.38%
第二季度	14,496.03	25.57%	8,708.08	22.54%	7,092.38	24.29%
第三季度	13,866.71	24.46%	9,908.80	25.64%	6,518.88	22.33%
第四季度	14,695.51	25.92%	11,447.81	29.63%	8,173.36	28.00%
合计	56,686.12	100.00%	38,641.76	100.00%	29,194.67	100.00%

报告期内，公司各季度的主营业务收入较为均衡，2019 年、2020 年第四季

度主营业务收入占比较高系当年第四季度新增船舶投入运营所致。

根据服务模式不同，公司分季节的收入、运输量及单价变动如下：

（1）自有船舶程租收入

报告期内，自有船舶程租收入季节构成情况如下：

①2019 年度

项目	金额（万元）	占比	运输量（万吨）	平均单价（元/吨）
第一季度	6,254.44	24.21%	58.27	107.34
第二季度	6,337.47	24.53%	59.47	106.57
第三季度	5,780.10	22.37%	58.12	99.45
第四季度	7,462.78	28.89%	68.69	108.65
合计	25,834.79	100.00%	244.54	105.65

2019 年第四季度自有船舶程租收入占比较高，主要是因为新建船舶“兴通 56”在 2019 年 10 月投入使用，第四季度自有船舶程租收入增加较多。

2019 年第三季度自有船舶程租单价较低，主要是因为公司第三季度的平均航线距离（337.57 海里/航次）低于全年平均航线距离（374.53 海里/航次），平均单价较低。

②2020 年度

项目	金额（万元）	占比	运输量（万吨）	平均单价（元/吨）
第一季度	7,373.26	27.86%	68.67	107.37
第二季度	6,363.11	24.04%	64.09	99.29
第三季度	6,351.33	23.99%	59.87	106.09
第四季度	6,382.09	24.11%	61.16	104.36
合计	26,469.79	100.00%	253.78	104.30

2020 年第一季度自有船舶程租收入占比较高，主要是因为公司从第一季度开始将部分化学品船投入期租业务，从第二季度开始从事程租业务的自有船舶运力下降。

2020 年第二季度自有船舶程租单价较低，主要是因为公司在第二季度从事

运输单价较低的成品油运输，平均单价为 60.67 元/吨，拉低了自有船舶程租的平均单价，而其他季度未从事成品油运输。

③2021 年度

项目	金额（万元）	占比	运输量（万吨）	平均单价（元/吨）
第一季度	7,595.49	28.36%	66.86	113.61
第二季度	6,620.21	24.71%	56.86	116.42
第三季度	6,155.61	22.98%	54.37	113.22
第四季度	6,414.91	23.95%	50.55	126.90
合计	26,786.22	100.00%	228.64	117.15

2021 年第一季度自有船舶程租收入占比较高，主要是因为从事自有船舶程租业务的“兴通 66”在 2021 年 3 月转为从事期租业务后，其他季度用于程租业务的自有船舶减少，自有船舶程租收入相应减少。

(2) 外租船舶程租收入

报告期内，外租船舶程租收入季节构成情况如下：

①2019 年度

项目	金额（万元）	占比	运输量（万吨）	平均单价（元/吨）
第一季度	721.97	45.01%	4.93	146.52
第二季度	312.43	19.48%	2.71	115.31
第三季度	291.44	18.17%	2.35	124.09
第四季度	278.16	17.34%	2.26	123.09
合计	1,604.01	100.00%	12.25	130.99

②2020 年度

项目	金额（万元）	占比	运输量（万吨）	平均单价（元/吨）
第一季度	377.13	14.45%	3.87	97.43
第二季度	769.06	29.47%	6.66	115.52
第三季度	640.93	24.56%	5.66	113.17
第四季度	822.85	31.53%	6.50	126.64
合计	2,609.97	100.00%	22.69	115.03

③2021 年度

项目	金额（万元）	占比	运输量（万吨）	平均单价（元/吨）
第一季度	934.78	15.43%	8.52	109.77
第二季度	1,741.90	28.75%	17.66	98.65
第三季度	1,431.97	23.64%	16.94	84.53
第四季度	1,949.93	32.18%	20.99	92.91
合计	6,058.57	100.00%	64.10	94.52

报告期内，外租船舶程租收入在年度各季度之间波动较大，主要是因为公司外租船舶程租系为解决自有船舶运力不足而委托第三方进行运输，航次较少，运输数量波动较大导致收入波动较大。

外租船舶程租平均单价在年度各季度之间波动较大，主要是因为外租船舶程租运输单价受运输品类、供求关系、议价能力、航线调度等多种因素影响波动较大，外租船舶程租航次较少，导致平均单价存在一定的波动。

(3) 期租收入

报告期内，期租收入季节构成情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
第一季度	5,097.60	21.38%	826.67	8.65%	433.64	24.70%
第二季度	6,133.93	25.73%	1,575.91	16.48%	442.48	25.20%
第三季度	6,279.13	26.34%	2,916.54	30.50%	447.34	25.48%
第四季度	6,330.67	26.55%	4,242.88	44.37%	432.42	24.63%
合计	23,841.33	100.00%	9,561.99	100.00%	1,755.87	100.00%

2019 年，期租收入分季节整体较为稳定。

2020 年，期租收入分季节占比逐渐升高，主要是因为公司从 2020 年第一季度开始，逐渐将原来从事程租业务的化学品船以及购置的船舶投入期租业务，期租收入逐渐增长所致。

2021 年第二季度期租收入占比提高，主要是因为原从事自有船舶程租业务

的“兴通 66”在 2021 年 3 月转为从事期租业务，用于期租业务的船舶数量增加，期租收入相应增加。

（二）营业成本

报告期内，公司的营业成本情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
主营业务成本	27,444.31	100.00%	18,579.20	100.00%	14,565.52	100.00%

公司 2020 年主营业务成本 18,579.20 万元，较 2019 年增加 4,013.68 万元，增长 27.56%；2021 年主营业务成本 27,444.31 万元，较 2020 年增加 8,865.12 万元，增长 47.72%。报告期内，公司主营业务成本持续增长，主要系公司营运船舶数量增加，主营业务收入增长使得船舶营运成本增加所致。

1、按运输品类划分

报告期内，公司主营业务成本按运输品类划分情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
化学品运输	21,750.30	79.25%	16,356.00	88.03%	12,888.07	88.48%
成品油运输	5,694.01	20.75%	2,223.20	11.97%	1,677.45	11.52%
合计	27,444.31	100.00%	18,579.20	100.00%	14,565.52	100.00%

报告期内，化学品运输是公司的主要运输业务，占主营业务成本的比例分别为 88.48%、88.03%、79.25%。报告期内，化学品运输成本逐年增加，主要系公司通过购置、建造船舶等逐步增加化学品船运力，提高化学品运输量使得化学品运输成本逐步增加所致。

报告期内，成品油运输成本占主营业务成本的比例分别为 11.52%、11.97%、20.75%。2020 年成品油运输成本较高主要是因为公司在 2020 年外租较多船舶航次进行成品油运输以及购置的成品油船“兴通 799”在 2020 年 11 月投入使用。2021 年，成品油运输成本及其占比提高主要是因为公司使用大型成品油船“兴

通 799” 运输成品油，该船载重吨较大，产生的成本费用较多所致。

2、按服务模式划分

报告期内，公司主营业务成本按服务模式划分情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
程租	18,003.36	65.60%	13,894.92	74.79%	13,423.33	92.16%
其中：自有船舶	12,665.91	46.15%	11,387.43	61.29%	11,866.33	81.47%
外租船舶	5,337.45	19.45%	2,507.49	13.50%	1,557.00	10.69%
期租	9,440.95	34.40%	4,684.28	25.21%	1,142.19	7.84%
合计	27,444.31	100.00%	18,579.20	100.00%	14,565.52	100.00%

报告期内，程租成本占主营业务成本的比例分别为 92.16%、74.79%、65.60%。2020 年，公司程租成本占比较 2019 年下降，主要是因为公司逐渐将部分从事程租业务的船舶转为从事期租业务，同时购置或新建的船舶也投入期租业务，使得从事程租业务的船舶逐渐减少。2021 年，公司程租成本占比较 2020 年下降，主要系公司自 2020 年下半年陆续将大型船舶“兴通 789”、“兴通 799”等投入期租业务，大型船舶期租产生的成本费用较多，使得程租成本占比相对降低。

(1) 自有船舶程租成本

报告期内，自有船舶程租成本金额分别为 11,866.33 万元、11,387.43 万元、12,665.91 万元，占主营业务成本比例分别为 81.47%、61.29%、46.15%，具体的成本结构如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
人工成本	4,967.83	39.22%	4,433.60	38.93%	4,292.26	36.17%
燃油成本	3,766.54	29.74%	3,256.89	28.60%	3,895.07	32.82%
折旧费用	1,665.08	13.15%	1,275.58	11.20%	1,023.88	8.63%
港口费用	1,059.43	8.36%	1,359.40	11.94%	1,396.23	11.77%
其他费用	1,207.02	9.53%	1,061.97	9.33%	1,258.88	10.61%

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
合计	12,665.91	100.00%	11,387.43	100.00%	11,866.33	100.00%

①人工成本

报告期内，自有船舶程租成本中人工成本的金额分别为 4,292.26 万元、4,433.60 万元、4,967.83 万元，占自有船舶程租成本的比例分别为 36.17%、38.93%、39.22%。

自有船舶程租成本中人工成本增加主要是因为随着公司运营船舶数量的增加，船员数量有所增加。同时公司为激励船员，提高船员薪酬水平，在一定程度上提高了人工成本。

②燃油成本

报告期内，自有船舶程租成本中燃油成本的金额分别为 3,895.07 万元、3,256.89 万元、3,766.54 万元，占自有船舶程租成本的比例分别为 32.82%、28.60%、29.74%。

2020 年燃油成本较 2019 年减少主要是因为 2020 年燃油销售价格有所下降。2021 年燃油成本较 2020 年上升主要系燃油消耗量增加及燃油价格上涨所致。

A.单位里程燃油成本

单位里程燃油成本即单位航距燃油成本。公司自有船舶程租单位里程燃油成本波动及与同行业对比情况如下：

单位：万元、海里、万海里/次、元/海里

公司	类别	2021 年度	2020 年度	2019 年度
盛航股份	燃油成本	未披露	6,595.07	6,963.10
	运输里程	未披露	未披露	未披露
	平均航线距离	未披露	未披露	未披露
	单位里程燃油成本	-	未披露	未披露
海昌华	燃油成本	未披露	6,521.08	6,868.13
	运输里程	未披露	29.94	25.05
	平均航线距离	未披露	245.21	214.61

公司	类别	2021 年度	2020 年度	2019 年度
	单位里程燃油成本	-	217.80	274.18
兴通股份	燃油成本	3,766.54	3,256.89	3,895.07
	运输里程	16.13	14.82	16.44
	平均航线距离	406.27	326.38	374.53
	单位里程燃油成本	233.53	219.80	236.90

船舶进出港时，船体受到的阻力相对较大，需要的动力较大，相应的燃油消耗较高，高于稳定航行时的燃油消耗。因此，当单位航次平均航线距离较长时，进出港的航线距离占整个航次航线距离的比例相对较小，单位里程燃油成本较低。

2020 年，单位里程燃油成本下降主要系当年燃油价格下降。

公司单位里程燃油成本波动趋势与同行业可比公司整体基本一致，略低于海昌华的原因主要受平均航线距离影响。公司平均航线距离高于海昌华，所以单位里程燃油成本略低。

B.单位货运量燃油成本

公司自有船舶程租单位货运量燃油成本波动及与同行业对比情况如下：

单位：万元、万吨、元/吨

公司	类别	2021 年度	2020 年度	2019 年度
盛航股份	燃油成本	未披露	6,595.07	6,963.10
	货运量	未披露	359.50	313.66
	单位货运量燃油成本	-	18.35	22.20
海昌华	燃油成本	未披露	6,521.08	6,868.13
	货运量	未披露	517.52	487.82
	单位货运量燃油成本	-	12.60	14.08
兴通股份	燃油成本	3,766.54	3,256.89	3,895.07
	货运量	228.64	253.78	244.54
	单位货运量燃油成本	16.47	12.83	15.93

单位货运量燃油成本波动主要受燃油价格、平均航线距离影响，2019 年、2020 年，公司单位货运量燃油成本与海昌华接近，低于盛航股份主要原因包括：

a.运营区域不同。公司和海昌华程租业务以国内沿海运输为主，盛航股份运营区域主要为国内沿海、长江中下游及其支流，船舶在沿海航行时一般使用重油，在长江内航行时，受长江水域监管要求，航行时只能使用轻油，轻油采购成本高于重油 1,000-2,000 元/吨。

b.平均航线距离和运营效率差异。公司与海昌华以短途运输为主，平均航线距离接近，而盛航股份长距离航线较多，如油品运输航线主要是从环渤海区域的岚山、盘锦、东营等北方港口到南京等长江沿线港口，以华北至华东的区域间单程运输为主，航线较为固定，油品运输的船舶回程大多空载，所以单位货运量燃油成本较高。

③折旧费用

报告期内，自有船舶程租成本中折旧费用的金额分别为 1,023.88 万元、1,275.58 万元、1,665.08 万元，占自有船舶程租成本的比例分别为 8.63%、11.20%、13.15%。报告期内，折旧费用逐渐增加主要是因为报告期内投入运营的船舶建造价格或购买价格较高，自有船舶程租航次分摊的折旧费用相应增加。

④港口费用

港口费用包括拖轮费、港建费、港口代理费、围油栏费等。

报告期内，自有船舶程租成本中港口费用的金额分别为 1,396.23 万元、1,359.40 万元、1,059.43 万元，占自有船舶程租成本的比例分别为 11.77%、11.94%、8.36%。2021 年港口费用有所减少，主要是因为根据《交通运输部海事局关于港口建设费征收政策执行到期有关工作的通知》（海征稽[2020]347 号），自 2021 年 1 月 1 日起，经对外开放口岸港口辖区内所有货物不再征收港口建设费。

港口费用主要受运输数量及航次数量影响，公司自有船舶程租单位货运量港口费用变动及与同行业对比情况如下：

单位：万元、万吨、元/吨

公司	类别	2021 年度	2020 年度	2019 年度
盛航股份	港口费用	未披露	3,043.38	2,749.07
	运量	未披露	359.50	313.66

公司	类别	2021 年度	2020 年度	2019 年度
	单位货运量港口费用	未披露	8.47	8.76
	变动率	未披露	-3.31%	2.10%
海昌华	港口费用	未披露	2,241.71	2,245.39
	运量	未披露	517.52	487.82
	单位货运量港口费用	未披露	4.33	4.60
	变动率	未披露	-5.87%	-11.88%
兴通股份	港口费用	1,059.43	1,359.40	1,396.23
	运量	228.64	253.78	244.54
	单位货运量港口费用	4.63	5.36	5.71
	变动率	-13.62%	-6.13%	13.52%

报告期内，公司自有船舶程租单位货运量港口费用分别为 5.71 元/吨、5.36 元/吨、4.63 元/吨。2020 年，单位货运量港口费用下降主要系国家降低多项港口经营服务性收费标准，港口费用随之降低，与同行业单位货运量港口费用整体下降的趋势一致。2021 年，单位货运量港口费用下降主要系根据国家相关规定，对进出港口的货物不再征收港口建设费所致。

公司单位货运量港口费用整体略高于海昌华，低于盛航股份主要系运营主要区域不同，公司和海昌华程租业务以国内沿海运输为主，盛航股份运营区域主要为国内沿海、长江中下游及其支流，长江区域港口费用整体较高，如需支付较高的引航费，而沿海区域较少需要引航，内河港口拖轮费率等也高于沿海港口。

长江区域引航费用收费标准如下：

项目	计费单位（元/净吨）	费率（元、比例）	备注
引航费	净吨（马力）	0.42-3.22	
移泊费	净吨（马力）	0.23	
引航交通费	每次	400.00	
移泊交通费	每次	100.00	
节假日附加费	引航费移泊费金额	50%	暂不收取
夜班附加费	引航费移泊费金额	50%	

内河港口与沿海港口拖轮费基准费率表：

单位：元/拖轮/艘次

序号	船舶长度（米）	沿海港口	内河港口	差异
1	80 及以下	3,300.00	4,700.00	1,400.00
2	80—120	4,300.00	6,100.00	1,800.00
3	120—150	4,900.00	6,900.00	2,000.00
4	150—180	6,100.00	8,600.00	2,500.00
5	180—220	6,900.00	9,900.00	3,000.00

综上，由于政府对港口费用的宏观调控政策的影响，以及不同港口收费水平差异，报告期内单位货运量港口费用波动具有合理性，符合行业特征。

⑤其他费用

其他费用主要包括物料备件、保险费、修理费、检验费等。

报告期内，自有船舶程租成本中其他费用的金额分别为 1,258.88 万元、1,061.97 万元、1,207.02 万元，占自有船舶程租成本的比例分别为 10.61%、9.33%、9.53%。2020 年，其他费用较 2019 年下降主要是因为从事程租业务的船舶在坞修后，日常修理活动减少，船舶修理费有所下降。2021 年，其他费用较 2020 年上升主要系随着坞修船舶的增加，当期分摊的船舶修理费增加。

（2）外租船舶程租成本

外租船舶程租成本系公司向实际承运人支付的外租船舶运输成本。

报告期内，公司外租船舶成本分别为 1,557.00 万元、2,507.49 万元、5,337.45 万元，外租船舶数量分别为 53 航次、74 航次、151 航次，外租船舶成本变化与外租船舶航次数量变化一致。

（3）期租成本

报告期内，公司期租成本分别为 1,142.19 万元、4,684.28 万元、9,440.95 万元，占主营业务成本比例分别为 7.84%、25.21%、34.40%，具体的成本结构如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
人工成本	5,120.31	54.24%	2,228.49	47.57%	837.62	73.33%

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
燃油成本	73.53	0.78%	654.56	13.97%	-	-
折旧费用	2,691.05	28.50%	589.35	12.58%	112.18	9.82%
港口费用	76.86	0.81%	322.33	6.88%	4.59	0.40%
其他费用	1,479.20	15.67%	889.55	18.99%	187.80	16.44%
合计	9,440.95	100.00%	4,684.28	100.00%	1,142.19	100.00%

①人工成本

报告期内，期租成本中人工成本的金额分别为 837.62 万元、2,228.49 万元、5,120.31 万元，占期租成本的比例分别为 73.33%、47.57%、54.24%。报告期内，公司从事期租业务的船舶情况如下：

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
船舶加权平均数量（艘）	7.44	4.00	2.00
加权平均载重吨（万载重吨）	13.45	4.61	0.88

注：船舶加权平均数量=Σ当期每月期租船舶数量/当期月份数；加权平均载重吨=Σ当期每月期租船舶载重吨/当期月份数

报告期内，公司从事期租业务的船舶加权平均数量增加较多，船员数量相应增加，使得期租成本中的人工成本大幅增长。

②燃油成本

报告期内，公司期租船舶一般不承担燃油成本。2020 年、2021 年燃油成本分别为 654.56 万元、73.53 万元，主要是因为公司 2020 年投入期租业务的部分船舶需要承担燃油成本。2021 年燃油成本大幅减少，主要系随着需要承担燃油成本的期租合同到期，新签期租合同已不再承担燃油成本。

③折旧费用

报告期内，期租成本中折旧费用的金额分别为 112.18 万元、589.35 万元、2,691.05 万元，占期租成本的比例分别为 9.82%、12.58%、28.50%。2020 年、2021 年折旧费用增加较多，主要是因为公司从 2020 年开始投入较多船舶从事期租业务。报告期内，从事期租业务的船舶加权平均数量分别为 2.00 艘、4.00 艘、7.44 艘，从事期租业务的船舶数量增加，导致折旧费用增加。

④港口费用

报告期内，期租成本中港口费用的金额分别为 4.59 万元、322.33 万元、76.86 万元，占期租成本的比例分别为 0.40%、6.88%、0.81%。2020 年港口费用较 2019 年增加较多，主要是因为公司在 2020 年投入期租业务的部分船舶根据合同约定，需要承担拖轮费、港建费、港口使费等港口费用。2021 年港口费用下降较多，主要系随着需要承担港口费用的期租合同到期，新签期租合同已不再承担港口费用。

⑤其他费用

报告期内，期租成本中其他费用的金额分别为 187.80 万元、889.55 万元、1,479.20 万元，占期租成本的比例分别为 16.44%、18.99%、15.67%。报告期内，其他费用增加主要是因为随着投入期租业务船舶数量的增加，物料备件、保险费、修理费、检验费等增加较多。

3、成本结构与同行业可比公司对比

外租船舶业务成本为向实际承运人支付的成本，与自有船舶成本结构存在较大差异，为增强成本结构的可比性，以下选取自有船舶运输的成本结构进行对比分析。

公司名称	项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
盛航股份	人工成本	未披露	26.92%	23.93%
	燃油成本	未披露	27.18%	28.07%
	折旧租赁	未披露	20.96%	23.18%
	港口费	未披露	12.54%	11.08%
	其他成本	未披露	12.38%	13.74%
海昌华	人工成本	未披露	32.28%	26.48%
	燃油成本	未披露	30.70%	33.59%
	折旧租赁	未披露	14.54%	14.52%
	港口费	未披露	10.55%	10.98%
	其他成本	未披露	11.93%	14.44%
兴通股份	人工成本	45.63%	41.45%	39.43%
	燃油成本	17.37%	24.34%	29.94%

公司名称	项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
	折旧费用	19.70%	11.60%	8.73%
	港口费用	5.14%	10.46%	10.77%
	其他费用	12.15%	12.14%	11.12%

报告期内，公司与同行业可比公司自有船舶成本均包含人工成本、燃油成本、折旧租赁费用、港口费用、其他费用，成本核算项目不存在差异。

公司自有船舶业务分为自有船舶程租业务与期租业务。报告期内，公司自有船舶程租业务与期租业务的成本结构如下：

公司名称	项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
自有船舶程租	人工成本	39.22%	38.93%	36.17%
	燃油成本	29.74%	28.60%	32.82%
	折旧费用	13.15%	11.20%	8.63%
	港口费用	8.36%	11.94%	11.77%
	其他费用	9.53%	9.33%	10.61%
期租	人工成本	54.24%	47.57%	73.33%
	燃油成本	0.78%	13.97%	-
	折旧费用	28.50%	12.58%	9.82%
	港口费用	0.81%	6.88%	0.40%
	其他费用	15.67%	18.99%	16.44%

(1) 人工成本

报告期内，公司的人工成本占比呈上升趋势，主要系公司为激励船员，提高船员薪酬水平。同时，从 2020 年起，公司投入期租业务的船舶数量增加，且部分期租船舶不承担燃油成本、港口费用，人工成本占比进一步增加，剔除期租因素影响，公司人工成本占比略高于海昌华，主要系公司船员平均工资较高；公司人工成本占比高于盛航股份主要系盛航股份折旧租赁成本较高，人工成本占比相应较低。

①运输服务人员数量及单位人工成本

公司运输服务人员包括船员及业务支持人员，人员数量及单位人工成本情况具体如下：

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
船员成本（万元）A	9,490.88	6,218.38	4,806.72
加权平均船员人数（人）B	313.67	237.83	200.08
船员平均薪酬（万元）C=A/B	30.26	26.15	24.02
运输服务人工成本合计（万元）D	10,088.14	6,662.09	5,129.88
加权平均运输服务人数（人）E	385.42	257.58	215.33
运输服务人员单位人工成本（万元）F=D/E	26.17	25.86	23.82

注：运输服务人工成本包括船员成本及业务支持人员成本

报告期内，公司业务规模持续增长，船员与业务支持人员不断增加，且公司不断优化薪酬体系，多次提高员工工资水平，使得报告期内公司运输服务人员数量及单位人工成本均稳步增长。

②同行业可比公司对比情况

报告期内，公司运输服务人员数量及单位人工成本与同行业可比公司情况如下：

公司	类别	2021 年度	2020 年度	2019 年度
盛航股份	人工成本（万元）	未披露	6,531.28	5,938.04
	运输服务人员数量（人）	未披露	未披露	未披露
	单位人工成本（万元/人）	未披露	未披露	未披露
海昌华	人工成本（万元）	未披露	6,858.53	5,413.83
	运输服务人员数量（人）	未披露	未披露	未披露
	单位人工成本（万元/人）	未披露	未披露	未披露
	单位船员成本（万元/人）	未披露	20.60	16.75
兴通股份	人工成本（万元）	10,088.14	6,662.09	5,129.88
	运输服务人员数量（人）	385.42	257.58	215.33
	单位人工成本（万元/人）	26.17	25.86	23.82
	单位船员成本（万元/人）	30.26	26.15	24.02

报告期内，公司与同行业可比公司运输业务人工成本、船员平均薪酬均呈现逐年上涨的趋势，主要系薪酬体系优化、激励提升以及市场整体工资水平上涨所致。

由于同行业可比公司仅披露了期末船员数量，根据披露数据对比情况如下：

项目	盛航股份	海昌华	兴通股份
2020 年末船员数量	347.00	327.00	300.00
2020 年末运营或管理船舶数量	20.00	20.00	14.00
每艘船舶平均船员人数	17.35	16.35	21.43

注：盛航股份、海昌华尚未披露 2021 年相关数据

公司船舶平均船员人数高于同行业可比公司，主要系公司为提高服务质量和安全管理能力，配置的船员人数高于最低安全配员证书规定的船员人数，平均船员配置较高。

综上，报告期内，随着投入运营船舶数量增加，公司运输服务人员数量及单位人工成本逐年上涨，与同行业可比公司的变化趋势一致，不存在显著异常。公司不断优化薪酬体系，报告期内多次增加船员工资，船员薪酬水平具有竞争力，单位人工成本高于同行业可比公司公开披露数据。

（2）燃油成本

2019 年，公司燃油成本占比与同行业可比公司基本一致。2020 年起，公司投入期租业务的船舶数量增加，且部分期租船舶不承担燃油成本，燃油成本占比下降较为明显，扣除期租船舶因素影响，公司燃油成本占比与同行业可比公司不存在显著差异。

（3）折旧租赁

报告期内，公司的折旧成本占比逐年提高，2020 年起，公司投入期租业务的船舶数量增加，且部分期租船舶不承担燃油成本、港口费用，折旧费用占比相应增加。扣除期租船舶因素影响，折旧费用占比增加主要系新增船舶由于原材料价格和人工成本上涨，船舶造价上升，报告期内新增船舶折旧费用占比增加。

公司的折旧租赁占比低于盛航股份，主要系公司的营运船舶均为自有船舶，而盛航股份自营运输业务的营运船舶包括光租、融资租赁的船舶，相应的折旧、租赁成本较高。报告期内，公司与盛航股份运营的船舶情况如下：

单位：艘

公司	船舶属性	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
盛航股份	自有船舶	未披露	12	12

公司	船舶属性	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
	融资租赁	未披露	5	4
	光租船舶	未披露	-	1
	合计	-	17	17
兴通股份	自有船舶	15	14	11

(4) 港口费用

报告期内，公司的港口费用占比逐年降低，扣除期租船舶因素影响，港口费用下降主要系 2019 年以来国家降低多项港口经营服务性收费标准，港口费用随之降低。公司港口费用占比与同行业可比公司不存在显著差异。

(5) 其他费用

其他费用主要包括物料备件、保险费、修理费、检验费等，公司其他费用占比与同行业可比公司不存在显著差异。

(三) 毛利及毛利率

报告期内，公司的毛利情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
主营业务	29,241.81	100.00%	20,062.56	100.00%	14,629.15	100.00%

报告期内，公司主营业务毛利分别为 14,629.15 万元、20,062.56 万元、29,241.81 万元，毛利逐年增加主要是随着公司运营船舶数量的增加，收入规模持续增长使得毛利逐步增加。

2020 年毛利较 2019 年增加较多主要是公司建造的船舶“兴通 56”在 2019 年 10 月投入使用，以及公司购置的船舶“兴通 789”在 2020 年 8 月投入使用，上述船舶的投入在 2020 年产生较多的营业收入，从而产生较多的毛利。

2021 年毛利增加较多，主要是因为 2020 年下半年投入运营的船舶（“兴通 789”、“兴通 719”、“兴通 799”）在 2021 年产生较多的营业收入与毛利，同时建造的船舶“兴通 739”在 2021 年初投入使用，使得毛利增加较多。

1、毛利分析

(1) 按运输品类划分

报告期内，公司主营业务毛利按运输品类划分情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
化学品运输	23,878.23	81.66%	18,958.93	94.50%	13,477.60	92.13%
成品油运输	5,363.58	18.34%	1,103.62	5.50%	1,151.55	7.87%
合计	29,241.81	100.00%	20,062.56	100.00%	14,629.15	100.00%

报告期内，化学品运输是公司毛利的主要来源。化学品运输的毛利逐年增加主要是因为公司化学品船数量逐年增加，化学品运输实现的营业收入逐年增加所致。成品油运输的毛利较少，主要是因为公司成品油运输的船舶较少。随着公司大型成品油船“兴通 799”于 2020 年 11 月投入使用，该船载重吨较大，产生的收入与毛利较多，使得成品油运输的毛利增加，占比逐步提高。

(2) 按服务模式划分

报告期内，公司主营业务毛利按服务模式划分情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
程租	14,841.43	50.75%	15,184.84	75.69%	14,015.47	95.81%
其中：自有船舶	14,120.31	48.29%	15,082.36	75.18%	13,968.46	95.48%
外租船舶	721.12	2.47%	102.48	0.51%	47.01	0.32%
期租	14,400.38	49.25%	4,877.72	24.31%	613.68	4.19%
合计	29,241.81	100.00%	20,062.56	100.00%	14,629.15	100.00%

2019 年、2020 年，程租业务是公司毛利的主要来源，占比较高。2020 年、2021 年期租业务毛利增加主要是因为公司投入期租业务的船舶增加。

(3) 每吨运力对应毛利

报告期内，公司每吨运力对应的毛利情况如下：

单位：万元、载重吨、万元/载重吨

项目		2021 年度	2020 年度	2019 年度
程租模式	毛利	14,120.31	15,082.36	13,968.46
	运力	51,861.49	50,292.92	53,921.78
	每吨运力对应毛利	0.27	0.30	0.26
期租模式	毛利	14,400.38	4,877.72	613.68
	运力	134,453.57	46,144.08	8,780.00
	每吨运力对应毛利	0.11	0.11	0.07
合计	毛利	28,520.69	19,960.08	14,582.14
	运力	186,315.07	96,437.00	62,701.78
	每吨运力对应毛利	0.15	0.21	0.23

注：运力=Σ船舶当期服务天数/当期对应年份天数*对应船舶载重吨

期租模式下，2020 年度每吨运力对应毛利从 2019 年的 0.07 万元快速增长为 0.11 万元主要系投入期租业务船舶结构变化。2019 年，公司从事期租业务的船舶只有“兴通 9”、“兴通 10”两艘成品油船，载重吨较小，盈利能力较低，单位载重吨毛利为 0.07 万元。2020 年，公司投入多艘化学品船从事期租业务，化学品船盈利能力较强，拉高了每吨运力对应毛利。

报告期内，船舶每吨运力对应毛利逐年降低主要系船舶结构变化。公司自 2020 年下半年陆续将“兴通 789”、“兴通 799”等大型船舶投入运营，大型船舶因载重吨较大，每吨运力对应毛利较低，拉低了整体的每吨运力对应毛利。

2、毛利率分析

报告期内，公司的毛利率情况如下：

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
主营业务	51.59%	51.92%	50.11%

报告期内，公司主营业务的毛利率分别为 50.11%、51.92%、51.59%，基本保持稳定。2020 年毛利率略有上升，主要系 2020 年燃油价格有所下降。2021 年毛利率与 2020 年相比，基本保持稳定。

(1) 按运输品类划分

报告期内，公司化学品运输与成品油运输的毛利率情况如下：

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
化学品运输	52.33%	53.69%	51.12%
成品油运输	48.51%	33.17%	40.71%
合计	51.59%	51.92%	50.11%

报告期内，公司化学品运输的毛利率略有波动，成品油运输毛利率波动较大，主要是业务结构差异造成的。

①化学品运输

报告期内，化学品运输按业务类型的毛利率情况如下：

单位：万元

业务类型	项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
自有船舶程租	营业收入	26,570.89	26,167.80	24,761.66
	收入占比	58.23%	74.10%	93.92%
	毛利率	52.64%	57.37%	54.24%
外租船舶程租	营业收入	3,980.50	2,023.40	1,604.01
	收入占比	8.72%	5.73%	6.08%
	毛利率	14.12%	2.92%	2.93%
期租	营业收入	15,077.14	7,123.72	-
	收入占比	33.04%	20.17%	-
	毛利率	61.87%	54.56%	-
合计		52.33%	53.69%	51.12%

A.2020 年毛利率变动

化学品运输 2020 年毛利率为 53.69%，较 2019 年增加 2.57%，主要是因为收入占比较高的自有船舶程租收入毛利率提高。

2020 年，化学品运输中，自有船舶程租毛利率较 2019 年提高 3.13%，主要是受新冠疫情影响，燃油价格下降较多，燃油平均成本从 2019 年的 0.47 万元/吨下降到 2020 年的 0.40 万元/吨，燃油成本相应降低，如剔除燃油成本降低的影响，2020 年自有船舶程租毛利率与 2019 年不存在重大差异。

B.2021 年毛利率变动

化学品运输 2021 年毛利率为 52.33%，较 2020 年下降 1.36%，主要因为自

有船舶程租业务毛利率下降所致。

2021年，化学品运输中，自有船舶程租毛利率较2020年下降4.73%，主要是因为公司不断提高船员工资水平，人工成本上升，降低了毛利率。同时，燃油价格上涨，提高了燃油成本，在一定程度上也降低了自有船舶程租的毛利率。

②成品油运输

报告期内，成品油运输按业务类型的毛利率情况如下：

单位：万元

业务类型	项目	2021年度	2020年度	2019年度
自有船舶程租	营业收入	215.33	301.99	1,073.13
	收入占比	1.95%	9.08%	37.93%
	毛利率	61.60%	23.00%	50.12%
外租船舶程租	营业收入	2,078.07	586.57	-
	收入占比	18.79%	17.63%	-
	毛利率	7.65%	7.41%	-
期租	营业收入	8,764.19	2,438.27	1,755.87
	收入占比	79.26%	73.29%	62.07%
	毛利率	57.87%	40.63%	34.95%
合计	-	48.51%	33.17%	40.71%

a.2020年毛利率变动

成品油运输2020年毛利率为33.17%，较2019年下降7.54%，主要是因为：

第一，收入结构变化。2020年，成品油运输中，外租船舶程租业务毛利率为7.41%，收入占比为17.63%，而2019年成品油运输中无外租船舶程租业务，毛利率较低的外租船舶程租业务占比提高，降低了成品油运输的综合毛利率。

第二，自有船舶程租业务毛利率降低。2020年，成品油运输中，自有船舶程租业务毛利率为23.00%，较2019年下降27.12%，主要是因为2019年部分客户对运输成品油的船舶要求较高，公司从事自有船舶程租的船舶为油化两用船“兴通油59”，该船载重吨较大，运输的货物主要为石脑油，定价参考化学品运输，单价较高，单个航次的程租收入较高，毛利率较高。2020年从事自有船舶

程租的船舶为成品油船“兴通9”、“兴通10”，船舶载重吨较小，且运输的货物主要为航空煤油，单价较低，单个航次获取的收入较少，毛利率下降较多。

b.2021年毛利率变动

成品油运输2021年毛利率为48.51%，较2020年上升15.34%，主要是因为成品油期租业务毛利率上升。2021年，成品油运输期租毛利率为57.87%，较2020年上升17.24%，主要是因为大型成品油船“兴通799”收入占比提高，该船载重吨较高，产生的收入与毛利较多，收入占比较高，毛利率较高，使得成品油运输期租毛利率上升较多。

(2) 按服务模式划分

报告期内，公司主营业务毛利率按服务模式划分情况如下：

项目	2021年度	2020年度	2019年度
程租	45.19%	52.22%	51.08%
其中：自有船舶	52.71%	56.98%	54.07%
外租船舶	11.90%	3.93%	2.93%
期租	60.40%	51.01%	34.95%
合计	51.59%	51.92%	50.11%

①自有船舶程租

报告期内，自有船舶程租业务的毛利率及成本分解如下：

单位：万元

项目	2021年度		2020年度		2019年度	
	金额	占收入比	金额	占收入比	金额	占收入比
营业成本	12,665.91	47.29%	11,387.43	43.02%	11,866.33	45.92%
人工成本	4,967.83	18.55%	4,433.60	16.75%	4,292.26	16.61%
燃油成本	3,766.54	14.06%	3,256.89	12.30%	3,895.07	15.08%
折旧费用	1,665.08	6.22%	1,275.58	4.82%	1,023.88	3.96%
港口费用	1,059.43	3.96%	1,359.40	5.14%	1,396.23	5.40%
其他费用	1,207.02	4.51%	1,061.97	4.01%	1,258.88	4.87%
毛利率		52.71%		56.98%		54.07%

注：占收入比为各项成本占营业收入的比例

a.2020 年毛利率变动

2020 年，自有船舶程租业务的毛利率为 56.98%，比 2019 年上升 2.91%，主要系燃油成本占比下降 2.78% 所致。2020 年受新冠疫情影响，燃油价格下降较多，燃油平均耗用成本从 2019 年的 0.47 万元/吨下降到 2020 年的 0.40 万元/吨，燃油成本占比相应降低。

b.2021 年毛利率变动

2021 年，自有船舶程租业务毛利率为 52.71%，较 2020 年下降 4.27%，主要系人工成本及燃油成本占比上升所致。2021 年，公司提高船员薪酬水平，人工成本占比上升；同时，燃油价格上涨，燃油平均耗用成本从 2020 年的 0.40 万元/吨上升到 2021 年的 0.43 元/吨，燃油成本占比相应升高。

报告期内，自有船舶程租毛利率季节构成情况如下：

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
第一季度	58.25%	58.66%	57.27%
第二季度	54.31%	55.14%	55.05%
第三季度	47.91%	59.82%	51.75%
第四季度	49.13%	54.05%	52.35%
合计	52.71%	56.98%	54.07%

2019 年、2020 年，自有船舶程租毛利率在年度各季节之间波动不大。2021 年第三季度、第四季度，自有船舶程租毛利率下降主要系公司提高船员薪酬水平与燃油价格上涨，人工成本与燃油成本占比相应提高。

②外租船舶程租

外租船舶程租业务系公司在自有运力不足的情况下，委托第三方完成实际承运，按与第三方合作的方式，分为单次外租及包船运输。

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	收入	毛利率	收入	毛利率	收入	毛利率
单次外租	4,424.99	7.68%	2,609.97	3.93%	1,604.01	2.93%
包船运输	1,633.58	23.34%	-	-	-	-

合计	6,058.57	11.90%	2,609.97	3.93%	1,604.01	2.93%
----	----------	--------	----------	-------	----------	-------

A. 2019年、2020年的毛利率波动

2019年、2020年，外租船舶程租业务毛利率存在一定的波动，主要因为公司的外租船舶程租业务收入较少，单个航次的毛利率对整体外租船舶业务的毛利率的影响较大，使得外租船舶程租业务的毛利率存在一定的波动。

B. 2021年的毛利率波动

2021年，外租船舶程租业务的毛利率提高到11.90%，增长幅度较大，主要系2021年外租船舶的模式发生变化。

2021年之前，公司获得运输订单，在自有运力不足的情况下，对外寻找合适的外租船舶，按照单次结算的方式，支付外租船舶费用。在该业务模式下，公司获利空间有限，因此毛利率较低。2021年，随着公司行业地位的上升，运输订单大幅增加，为充分满足客户的运输需求，公司在原有单次结算的基础上，新增了包船运输的模式，即公司按月向运输服务商支付包船费用，该船舶在一定的期限内指定为公司服务，不再按单次结算，该模式保证了船舶运输能力，但同时需要承担船舶闲置的风险。

a. 2021年开始采用包船模式，包船模式下毛利率较高

2021年，包船运输模式的毛利率为23.34%，明显高于单次外租模式，原因系包船运输模式下，公司按月向运输服务商支付包船费用，运费较为固定，如果运输订单不足，公司需承担船舶闲置的风险，毛利率降低甚至亏损。相应的，如果运输订单充足，船舶单月航次数量多，船舶营业收入增加，在成本（包船费用）相对固定的情况下，毛利率明显提高。

2021年，公司采用包船运输模式进行外租船舶程租业务的船舶仅有一艘，该船舶自2021年2月开始至2021年10月共航行60个航次，船舶运营效率高，船舶收入高，因此毛利率较高。

b. 剔除包船运输模式，外租船舶程租业务毛利率与2019年、2020年差异合理

2021年，剔除包船运输模式，原有单次外租模式下的毛利率为7.68%，高于2019年、2020年，主要系随着化学品运输需求增长，2021年单次外租船舶运输化学品的单位航次货运量增加，毛利率有所上升，但上升幅度较小，符合外租船舶程租的行业特点。

综上，2021年外租船舶程租毛利率较2020年上升具有合理性。

报告期内，外租船舶程租毛利率季节构成情况如下：

项目	2021年度	2020年度	2019年度
第一季度	10.11%	5.85%	2.51%
第二季度	15.35%	3.82%	6.25%
第三季度	12.49%	2.30%	1.65%
第四季度	9.25%	4.42%	1.64%
合计	11.90%	3.93%	2.93%

报告期内，外租船舶程租毛利率在年度各季节间波动较大，主要是因为外租船舶航次较少，综合毛利率受单个航次的影响较大。外租船舶航次毛利率受运输品类、供求关系、议价能力、航线调度等多种因素影响，毛利率波动较大，使得各个季节之间的毛利率出现较大波动。

③期租业务

报告期内，公司期租业务的毛利率分别为34.95%、51.01%、60.40%。

期租业务以船舶定价，按月收取租金，不同的船舶受到船舶载重吨、船舶类型、船舶大小、船舶货仓材质、船舶稀缺性等因素的影响，月租金存在差异，导致不同船舶的期租毛利率不同。报告期内，公司用于期租业务的船舶有所不同，导致期租业务的毛利率波动较大。

船舶类型	项目	2021年度	2020年度	2019年度
化学品船	营业收入（万元）	15,077.14	7,123.72	-
	收入占比	63.24%	74.50%	-
	毛利率	61.87%	54.56%	-
成品油船	营业收入（万元）	8,764.19	2,438.27	1,755.87
	收入占比	36.76%	25.50%	100.00%

船舶类型	项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
	毛利率	57.87%	40.63%	34.95%
	合计	60.40%	51.01%	34.95%

A.2020 年毛利率变动

2020 年，公司期租业务毛利率为 51.01%，相比于 2019 年的 34.95% 大幅上升，主要原因系公司新增多艘化学品船用于期租业务。

2020 年，公司新投入“兴通油 59”、“兴通 89”、“兴通 99”、“兴通 789”等四艘化学品船从事期租业务，导致期租业务中化学品运输为 7,123.72 万元，占期租业务的比重从 2019 年的 0% 上升至 74.50%。化学品船由于宏观调控，市场供给相对紧缺，因此相比于同等条件的成品油船，化学品船的期租毛利率更高，拉高了期租业务的整体毛利率。

综上，2020 年期租业务毛利率较 2019 年上升具有合理性。

B.2021 年毛利率变动

2021 年，公司期租业务的毛利率为 60.40%，比 2020 年 51.01% 进一步上升，主要原因如下：

第一，高毛利率的化学品期租船舶继续增加

2021 年，公司继续新增“兴通 66”、“兴通 739”等 2 艘化学品船用于期租业务，化学品船期租收入达到 15,077.14 万元，超过 2020 年期租业务化学品的收入，高毛利率的化学品期租业务收入增加，拉高了整体期租业务毛利率。

第二，合作模式变化导致化学品船期租毛利率增加

2020 年，根据合同约定，部分化学品船期租需承担燃油成本与港口费用。2021 年，新签化学品船期租合同不再承担上述成本，期租业务的收入与成本同时减少，导致化学品船期租毛利率上升。

第三，成品油船期租毛利率提高

2021 年，成品油船期租毛利率较 2020 年上升 17.24%，主要是因为新增载重吨较大的船舶用于成品油期租业务。

2020年11月，公司新增“兴通799”用于成品油期租业务，该船载重吨为49,962吨，远高于原从事成品油期租业务的“兴通9”（4,377载重吨）和“兴通10”（4,403载重吨）。载重吨高的船舶在市场中具有一定稀缺性，且月租金随着载重吨增加而升高，但船舶日常运营成本并未随之线性增长，因此载重吨高的船舶通常具有较高的毛利率。

“兴通799”的载重吨较大，在2021年的运营时间较长，实现的收入占比高于2020年，提高了成品油船期租的毛利率。

综上，2021年期租业务毛利率较2020年上升具有合理性。

报告期内，期租业务毛利率季节构成情况如下：

项目	2021年度	2020年度	2019年度
第一季度	59.67%	46.15%	38.87%
第二季度	59.31%	51.84%	39.53%
第三季度	60.48%	46.18%	36.30%
第四季度	61.96%	54.97%	24.94%
合计	60.40%	51.01%	34.95%

2019年第四季度期租业务毛利率较低，主要是因为从事期租业务的船舶在第四季度修理较多，物料备件消耗较多。

2020年第一季度期租业务毛利率低于其他季度，主要是因为公司第二季度开始投入更多的化学品船用于期租业务，期租化学品船具有较高的毛利率，提高了期租业务的整体毛利率；第三季度毛利率较低，主要是因为部分期租船舶在第三季度进行维修，修理费用较高，同时维修期间无收入，收入规模较小，导致毛利率较低。

2021年，期租业务各季度毛利率差异不大。

3、与同行业可比公司对比分析

国内A股上市公司或IPO在审企业中，主要从事化学品、成品油运输的公司如下：

企业简称	股票代码	运输货品	业务布局
------	------	------	------

企业简称	股票代码	运输货品	业务布局
兴通股份	-	化学品、油品 以化学品为主	专注国内
盛航股份	001205.SZ		专注国内
海昌华	IPO 在审企业	化学品、油品 以油品为主	专注国内
招商南油	601975.SH		内外贸兼营
中远海能	600026.SH		内外贸兼营，侧重外贸

从上表可见，从运输货品的类别来看，公司与盛航股份最具有可比性，其次为海昌华，可比性较差的为招商南油和中远海能。

公司与同行业可比公司运输业务毛利率的对比情况如下：

公司简称	2021 年度	2020 年度	2019 年度
盛航股份	未披露	41.76%	30.63%
海昌华	未披露	40.49%	32.96%
招商南油	未披露	38.18%	31.34%
中远海能	未披露	29.09%	19.18%
平均值	-	37.38%	28.53%
兴通股份	51.59%	51.92%	50.11%

报告期内，公司毛利率水平高于同行业可比公司，具有较强的盈利能力。

（1）盛航股份

报告期内，公司与盛航股份毛利率情况如下：

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
盛航股份	未披露	41.76%	30.63%
兴通股份	51.59%	51.92%	50.11%

注：盛航股份毛利率根据其招股说明书与定期报告主营业务收入与主营业务成本计算得出

①短途运输为主，船舶利用率高

报告期内，公司收入主要来源于自有船舶程租业务，自有船舶程租收入占营业收入的比例分别为 88.49%、68.50%、47.25%。在自有船舶程租业务中，如果以短途运输为主，通常船舶利用率较高，毛利率较高。

A.短途航线有效避免长时间空载，船舶利用率较高

从整体来看，长距离航线较难匹配到合适的货源，因此容易造成船舶空载返航的情况，而短途运输能够有效避免长时间空载的情形，提高船舶利用率，因此以短途航线为主的运输模式毛利率较高。

根据同行业公司盛航股份招股说明书披露内容：“公司通过在环渤海区域、长三角区域、华南区域进行深入布局，调配固定船舶在固定区域承运，尽量减少长距离航线，有效降低了船舶空载返航情况和空返时间，形成了一些成熟高效的短途运输航线。”

根据同行业公司海昌华招股说明书披露内容：“盛航股份油品运输航线主要是从环渤海区域等北方港口到南京等长江沿线港口，以华北至华东的区域间单程长途运输为主，航线较为固定，且船舶回程大多空载。公司中短途运输为主的航线结构可有效提高船舶运作效率，揽货、调度等业务协同效应较为显著，且可维持较低的空载率，从而提高了公司业务毛利率水平。”

短途航线运营效率较高，毛利率较高符合行业特征。

B.短途航线销售单价（元/吨/海里）较高，毛利率较高

从单个航次来看，在运输数量相同的情况下，收入端由运输单价（元/吨）决定，成本端主要构成为船员工资、船舶折旧、燃油耗用等，在航线较长的情况下，燃油耗用增加，同时随着运输时间的增加，该航次分配到的船员工资、船舶折旧相应增加，而运输单价的上升幅度小于成本上升幅度，销售单价（元/吨/海里）较低，因此长航线的航次毛利率通常会降低。

以公司自有船舶程租业务在不同里程的毛利率为例，不同里程下的毛利率对比情况如下：

项目	2021年		2020年		2019年	
	航次数量	毛利率	航次数量	毛利率	航次数量	毛利率
200海里以下	121	58.04%	184	64.97%	155	64.23%
200-500海里	136	52.67%	175	54.24%	172	54.11%
500-800海里	126	52.06%	76	54.17%	71	46.74%
800海里以上	14	47.33%	19	52.98%	41	45.99%

从上表可以看出，短途航线的毛利率明显高于长途航线。

报告期内，公司与盛航股份船舶平均航次数量对比如下：

项目	公司	2021 年度	2020 年度	2019 年度
运营/管理船舶航次数量 (航次)	兴通股份	679	636	541
	盛航股份	未披露	774	692
运营/管理船舶加权平均 数量(艘)	兴通股份	14.92	11.67	10.25
	盛航股份	未披露	17.92	16.17
运营/管理船舶平均航次 数量(航次/艘)	兴通股份	45.51	54.51	52.78
	盛航股份	-	43.19	42.80
	差异	-	26.21%	23.32%

注 1：盛航股份数据取自其招股说明书，其 2021 年上市后未再披露该数据；

注 2：运营船舶加权平均数量=∑当期每月末运营船舶数量/当期月份数

报告期内，公司与盛航股份船舶单位载重吨货运量对比如下：

项目	公司	2021 年度	2020 年度	2019 年度
运营/管理船舶货 运量(万吨)	兴通股份	551.41	382.63	284.49
	盛航股份	未披露	386.73	313.66
运营/管理船舶加 权平均载重吨 (万载重吨)	兴通股份	18.63	9.64	6.27
	盛航股份	未披露	11.34	10.01
单位载重吨货运 量(吨/载重吨)	兴通股份	29.60	39.69	45.37
	盛航股份	-	34.10	31.33
	差异	-	16.39%	44.80%

注 1：盛航股份数据取自其招股说明书，其 2021 年上市后未再披露该数据；

注 2：运营船舶加权平均总载重吨数=∑每月末船舶总载重吨数/12

2019 年、2020 年，公司船舶平均航次数量分别为 52.78 航次/艘、54.51 航次/艘，比盛航股份平均高 20% 以上。从单位载重吨货运量来看，公司明显高于盛航股份，说明同等运力情况下，公司的货运量更大，船舶利用率更高。

整体来看，公司以短途运输为主，平均航线里程较短，船舶可航行的航次数量较多，具有较高的船舶利用率，因此毛利率较高。

②航线布局合理，船舶空载率低

在水路运输经营过程中，时常发生船舶空载的情形，即前一次航次的卸货港与下一次航次的装货港在不同区域，船舶需要空载至下一航次的装货港，完成装

货任务。在空载期间，船舶同样需要消耗油料，但并不创造收益，导致运行成本升高，船舶空载率的高低直接影响运输企业的毛利率。

为保持可比性，船舶空载率的计算取自盛航股份的《补充法律意见书七》，“将内贸划为四个区域，分别为华北、华东、华南及长江中游。考虑到同区域不同港口间里程相对较短，因此，可将上一个航次的卸货港与下一个航次的装货港位于不同区域的情形认定为属于空载”。

报告期内，公司与盛航股份的船舶空载率对比如下：

公司	2021 年度	2020 年度	2019 年度
盛航股份	未披露	30.36%	28.47%
兴通股份	14.77%	19.53%	13.70%

注：盛航股份数据取自其招股说明书，其 2021 年上市后未再披露该数据，空载率按空载里程/总里程计算

由上表可见，公司得益于优质的客户资源、合理的航线区域分布、良好的货源获取能力等，船舶空载率大幅低于盛航股份，说明公司船舶运营效率高，因此毛利率较高。

③竞争优势突出，船舶取得成本较低

由于国内散装液体化学品船运力受宏观调控影响，运力供给有限，加之船舶折旧占总成本比例较大，因此船舶取得成本直接影响了公司毛利率的高低。市场中，通常有三种方式获取船舶：

第一，在运力评审中取得运力，通过委托建造或外购不具有国内沿海运输资质的船舶，通过获取的运力指标，最终取得具有运输资质的船舶；

第二，直接购买国内具有运力指标的船舶，由于运力指标的稀缺性，购买价格通常远高于不具有运力指标的船舶；

第三，通过光租或期租的方式，取得第三方船舶的经营权，从而获取运输订单，但需要支付较高的租金成本。

报告期内，公司综合实力较强，连续 4 次获得交通运输部新增运力评审第一名，因此主要通过第一种方式取得船舶，该方式的船舶取得成本最低。而根据盛

航股份的招股说明书披露，其 2017 年至 2020 年，外购了 4 艘国内具有运输资质的船舶，同时通过光租和期租方式获取多艘船舶的经营权，可见盛航股份主要通过第二种或第三种方式取得船舶，船舶取得成本较高，对应产生的折旧与租赁费用也高于公司。

选取载重吨大小、船舶材质、取得时间等相近的船舶，对比盛航股份与公司在船舶取得成本方面的差异，情况如下：

单位：万元

公司名称	船舶名称	载重吨	取得方式	取得时间	船舶建成时间	入账价值	月折旧额或月租金	占营业收入比
兴通股份	兴通 6	5,496	委托建造	2018.12	2018.12	5,395.96	21.36	8.22%
盛航股份	南炼 5	5,717	外部购买	2017.05	2012.06	7,843.37	31.05	11.94%
盛航股份	永诚 58	5,717	光船租赁	-	2012.06	-	98.97	38.07%

注 1：盛航股份原通过光租方式运营“永诚 58”，2017 年 5 月外购该船舶更名为“南炼 5”；
注 2：模拟计算月折旧额时，为保持可比性，盛航股份“南炼 5”采用与公司相同的 20 年；
注 3：营业收入取“兴通 6”报告期内平均月收入

由上表可知，在载重吨相近的情况下，盛航股份的船舶入账价值为 7,843.37 万元，远高于公司自行委托建造的 5,395.96 万元，折算到折旧占营业收入的比例，盛航股份高于公司 3.72%，直接拉低了毛利率。另外，盛航股份购买的船舶是 2012 年建造的旧船，而公司是 2018 年自行委托建造的新船，考虑到船龄及新旧程度，两船的取得成本及经济价值实际差异更大。

从光租船舶的成本来看，在载重吨接近的情况下，盛航股份需每月支付 98.97 万元，远高于公司每月 21.36 万元的折旧额，占营业收入的比例相差近 30%，可见光租船舶的运营成本高于自有船舶。

从模式分类来看，盛航股份更多通过光租或期租取得船舶，低毛利率的非自有船舶收入占比大于公司。

公司名称	运营模式	2021 年		2020 年		2019 年	
		收入占比	毛利率	收入占比	毛利率	收入占比	毛利率
兴通股份	自有船舶	89.31%	56.33%	93.25%	55.40%	94.51%	52.85%
	非自有船舶	10.69%	11.90%	6.75%	3.93%	5.49%	2.93%

公司名称	运营模式	2021 年		2020 年		2019 年	
		收入占比	毛利率	收入占比	毛利率	收入占比	毛利率
盛航股份	自有船舶	未披露	未披露	89.70%	44.76%	73.92%	35.79%
	非自有船舶	未披露	未披露	10.30%	15.61%	26.08%	16.00%

因此，盛航股份的船舶取得成本均高于公司，产生的折旧费用或租赁费用较高，使其毛利率低于公司。

④运输品类差异，化学品运输占比高

在液货危险品运输中，化学品运输的毛利率高于成品油运输。报告期内，公司与盛航股份的运输品类结构对比如下：

项目	公司	2021 年度	2020 年度	2019 年度
化学品运输占比	兴通股份	80.49%	91.39%	90.31%
	盛航股份	未披露	77.74%	68.17%
	差异	-	13.65%	22.14%
成品油运输占比	兴通股份	19.51%	8.61%	9.69%
	盛航股份	未披露	22.26%	31.83%
	差异	-	-13.65%	-22.14%

报告期内，公司化学品运输的占比分别为 90.31%、91.39%、80.49%，2019 年、2020 年分别高于盛航股份 22.14%、13.65%，在一定程度上提高了公司的毛利率，使得公司的毛利率高于盛航股份。

⑤运营区域不同，燃油成本和港口费用较低

公司程租业务主要运营区域为国内沿海，盛航股份运营区域主要为国内沿海、长江中下游及其支流，船舶在沿海航行时一般使用重油，在长江内航行时，受长江水域监管要求，航行时只能使用轻油。轻油采购成本高于重油 1,000-2,000 元/吨。同时，长江区域港口费用较高，如需支付较高的引航费，而沿海区域较少需要引航，内河港口拖轮费率等也高于沿海港口。因此公司燃油成本和港口费用较低。

报告期内，公司自有船舶程租业务的单位货运量燃油成本、单位货运量港口费用与盛航股份对比情况如下：

单位：元/吨

公司	类别	2021 年度	2020 年度	2019 年度
单位货运量燃油成本	兴通股份	16.47	12.83	15.93
	盛航股份	未披露	18.35	22.20
	差异	-	-30.08%	-28.24%
单位货运量港口费用	兴通股份	4.63	5.36	5.71
	盛航股份	未披露	8.47	8.76
	差异	-	-36.72%	-34.82%

由上表可见，盛航股份的单位货运量燃油成本、单位货运量港口费用明显高于公司，拉低了盛航股份的毛利率。

综上所述，从船舶利用率、船舶空载率、船舶取得成本、运输品类、运输区域等各个方面比较，公司均优于盛航股份，因此公司毛利率高于盛航股份具有合理性。

(2) 海昌华

报告期内，公司与海昌华毛利率情况如下：

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
海昌华	未披露	40.49%	32.96%
兴通股份	51.59%	51.92%	50.11%

①综合毛利率比较分析

公司综合毛利率高于海昌华主要是因为运输品类不同，报告期内，公司与海昌华的运输品类结构对比如下：

项目	公司	2021 年度	2020 年度	2019 年度
化学品运输占比	兴通股份	80.49%	91.39%	90.31%
	海昌华	未披露	16.82%	19.39%
	差异	-	74.57%	70.92%
成品油运输占比	兴通股份	19.51%	8.61%	9.69%
	海昌华	未披露	83.18%	80.61%
	差异	-	-74.57%	-70.92%

公司毛利率与海昌华存在差异主要是因为运输品类不同，公司以化学品运输

为主，海昌华以成品油运输为主。在液货危险品运输中，化学品运输的毛利率高于成品油运输。报告期内，公司化学品运输的占比高于海昌华，在一定程度上提高了公司的毛利率，使得公司的毛利率高于海昌华。

因此，公司综合毛利率高于海昌华具有合理性。

②分业务比较分析

A. 化学品运输

报告期内，公司与海昌华的化学品运输毛利率比较如下：

公司名称	2021 年度	2020 年度	2019 年度
兴通股份	52.33%	53.69%	51.12%
海昌华	未披露	28.67%	27.62%

公司化学品运输毛利率水平高于海昌华，主要原因如下：

a. 化学品运输业务的定位、资源投入差异

海昌华的业务以成品油运输为主，化学品运输收入占比不足 20%，仅有 3 艘能用于化学品运输的船舶，因此客户资源、航线数量有限，日常运行过程中，会出现大量的跨区域、长距离空载情形，船舶利用率较低，因此毛利率较低。

而公司主要从事化学品运输，拥有 12 艘用于化学品运输的船舶，能够充分发挥航线调度的优势，确保船舶空载率保持在较低的位置。船舶运力配置更合理，规模效应较为明显，毛利率较高。

b. 船舶结构、单位航次货运量差异

截至 2021 年 6 月末，海昌华仅有 3 艘油化两用船，载重吨在 4,421 吨至 5,710 吨之间，整体载重吨较低，而公司有 12 艘化学品船或油化两用船，其中 8 艘载重吨在 5,710 吨以上，包括 4 艘载重吨在 1 万吨以上的大型船舶，载重吨较大的船舶毛利率通常高于载重吨较小的船舶。

截至 2021 年 6 月 30 日，公司化学品船船舶配置与海昌华截对比情况如下：

项目	公司	海昌华
----	----	-----

	船舶名称	载重吨	船舶名称	载重吨
3,000 载重吨以下	-	-	圣化 631	2,096
	-	-	圣化 632	2,191
3,000-5,000 载重吨	兴通 19	3,801	圣化 633	4,421
	兴通 16	4,004	圣化 635	4,430
	兴通油 69	4,993	-	-
5,000-7,500 载重吨	兴通 6	5,496	圣化 636	5,710
	兴通油 59	6,517	-	-
	兴通 89	6,994	-	-
	兴通 56	7,490	-	-
7,500-10,000 载重吨	兴通 99	9,002	-	-
10,000 载重吨以上	兴通 66	11,241	-	-
	兴通 739	11,495	-	-
	兴通 719	12,499	-	-
	兴通 789	44,997	-	-
平均载重吨		10,710		3,769

注 1：“圣化 631”、“圣化 632” 分别于 2020 年 11 月、2021 年 3 月出售；

注 2：海昌华尚未披露 2021 年末船舶数据，以 2021 年 6 月 30 日船舶数据进行对比

由于船舶结构的差异，公司自有船舶化学品运输货运量及单位航次货运量显著高于海昌华，具体情况如下：

单位：万吨、航次、万吨/航次

项目	公司	2021 年度	2020 年度	2019 年度
货运量	兴通股份	392.93	317.53	233.11
	海昌华	未披露	50.05	51.86
航次数量	兴通股份	536	504	420
	海昌华	未披露	194	210
单位航次货运量	兴通股份	0.73	0.63	0.56
	海昌华	未披露	0.26	0.25
	差异	-	144.20%	124.75%

在液货危险品运输中，单个航次的货运量越大，能够获得较高的收入，但成本增加有限，具有较高的毛利率。2019 年、2020 年，公司船舶的货运量及单位航次货运量高于海昌华，在一定程度上提高了公司的毛利率，使得公司的毛利率

高于海昌华。

海昌华于 2020 年 11 月、2021 年 3 月分别完成载重吨较小的化学品船“圣化 631”、“圣化 632”的出售，并于 2020 年 11 月新增一条中型化学品船“圣化 636”，船舶结构改善后，毛利率有一定的提升，但仍与公司存在较大差距。

c.船舶运营效率高，航次数量较多

报告期内，公司与海昌华的自有船舶化学品运输单位航次数量对比如下：

单位：航次、艘、航次/艘

项目	公司	2021 年	2020 年	2019 年
自营船舶航次数量	兴通股份	536	504	420
	海昌华	未披露	194	210
自营船舶加权平均数量	兴通股份	11.85	9.50	7.79
	海昌华	未披露	4.00	4.00
平均航次数量	兴通股份	45.23	53.05	53.92
	海昌华	未披露	48.50	52.50
	差异	-	9.39%	2.70%

注：公司“兴通油 59”、“兴通 89”在 2019 年曾从事部分航次的成品油运输，“兴通 66”在 2021 年曾从事部分航次的成品油运输，为加强数据可比性，计算化学品运输船舶数量按运输化学品航次数/总航次数进行加权

报告期内，公司化学品船舶平均航次数量分别为 53.92 航次/艘、53.05 航次/艘、45.23 航次/艘，船舶航次数量较多，具有较高的船舶利用率，因此毛利率较高。

综上所述，从船舶配置、货运量、航次数量等各个方面比较，公司均优于海昌华，因此公司化学品运输毛利率显著高于海昌华具有合理性。

B.成品油运输

报告期内，公司与海昌华的成品油运输毛利率比较如下：

公司名称	2021 年度	2020 年度	2019 年度
兴通股份	48.51%	33.17%	40.71%
海昌华	未披露	42.89%	34.25%

报告期内，公司成品油运输毛利率与海昌华相比存在一定的差异，原因如下：

a.2019年，公司成品油运输毛利率高于海昌华，主要系运输船舶的原因。公司用于成品油运输的船舶仅有“兴通9”、“兴通10”、“兴通油59”，因此毛利率受到某一船舶的影响较大。2019年上半年，公司客户大连福佳对于承运石脑油的船舶质地要求较高，因此公司使用油化两用船“兴通油59”承接该业务，因使用油化两用船运输石脑油，定价参考化学品运输，运输单价较高，提高了整体毛利率。2019年下半年，公司调整“兴通油59”至化学品运输，因此成品油运输毛利率降低。

b.2020年，“兴通油59”运输品类调整后，公司仅有“兴通9”、“兴通10”从事成品油运输，两艘船舶的载重吨均在5,000吨以下，毛利率较低。同时，海昌华陆续有大型油船投入使用，其毛利率有所升高，导致海昌华2020年成品油运输的毛利率42.89%高于公司的33.17%。

c.2021年，公司成品油运输毛利率高于海昌华，主要系大型成品油船舶规模效应明显。2020年11月，公司成品油船“兴通799”投入运营，该船舶载重吨为49,962吨，载重吨高的船舶在市场中具有一定稀缺性，且月租金随着载重吨增加而升高，但船舶日常运营成本并未随之线性增长，因此毛利率较高。

综上所述，报告期内，公司成品油运输毛利率与海昌华相比，存在一定的差异，具有合理性。

(3) 招商南油、中远海能

报告期内，公司与招商南油、中远海能的毛利率差异主要在于主营业务差异。

①运输品类差异

报告期内，公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输，且以化学品运输为主。招商南油、中远海能以油品运输为主，公司与招商南油、中远海能的化学品运输收入占主营业务收入的比例情况如下：

公司简称	2021年度	2020年度	2019年度
招商南油	未披露	10.73%	10.30%
中远海能	未披露	0.00%	0.00%
兴通股份	80.49%	91.39%	90.31%

对比而言，化学品运输具有较高的毛利率，主要原因如下：

A.货物危险性不同

化学品运输风险程度高，对安全、环保要求更为严苛，因此托运方对承运船舶的性能、承运方安全管理能力、高素质船员配备、历史经营业绩等各方面要求更高，相应的盈利能力也较强。

B.运力供给差异

国内化学品运力规模近十年一直受到交通运输部宏观调控，化学品船的运力供给相对受限制，国内化学品航运市场基本处于供需平衡和有序竞争状态。而油品船 2018 年才纳入交通运输部宏观调控，整体运力规模较大，沿海省际油船整体上供大于求，市场竞争较为激烈。运力供需关系的不同，导致化学品运输可以享有更高的利润空间。

运输品类结构的不同，导致公司与招商南油、中远海能的毛利率存在较大的差异。

②运输区域差异

从运输区域来看，公司收入均来源国内运输业务，招商南油、中远海能国内运输与国际运输兼有。报告期内，公司与招商南油、中远海能国内运输收入占主营业务收入的比例情况如下：

公司	2021 年度	2020 年度	2019 年度
招商南油	未披露	59.90%	51.75%
中远海能	未披露	33.39%	36.73%
兴通股份	100.00%	100.00%	100.00%

对比而言，国内运输的毛利率高于国际运输，主要原因如下：

A.运力供给差异

在于国内化学品船与成品油船运力受交通运输部宏观调控，运力供给处于平衡有序状态，国内运输的市场竞争激烈程度小于国际运输，使得国内运输具有较高的毛利率。而国际运输受到国际市场竞争激烈的影响，且国际运输运价受到国

际政治经济因素影响更大，波动更为剧烈。

B.运营效率差异

国际油品运输行业货物流向相对单一，航线布局比较固定。油品运输主要为单向运输，较其他水上运输业务空载航行率高、船舶利用率低。

综上所述，运输品类及运输区域的差异导致公司与招商南油、中远海能的毛利率存在较大的差异。

4、毛利率较高的合理性及持续性

（1）毛利率较高的合理性

报告期内，公司的毛利率分别为 50.11%、51.92%、51.59%，高于同行业可比公司。原因如下：

①客户资源丰富且较为集中，提升船舶利用率

公司业务成本主要由燃油成本、船员工资、船舶折旧组成，其中船员工资、船舶折旧均为固定成本，因此提高船舶利用率，或保证船舶在尽可能多的时间内均处于运输货物的状况，实现更多营业收入，能够显著提升毛利率。

公司目前与中国石化、福建联合石化、浙江石化、中国海油、中海壳牌、恒力石化、中国航油等大型石化企业建立了长期稳定的战略合作关系，丰富的客户资源为公司带来了充足的运输订单，公司船舶调度可以更具灵活性，减少船舶空载返程的情形，提高了船舶利用率。

同时，公司目前客户集中在广东、福建、浙江三个省份，船舶主要在华东区域、华南区域或华东华南跨区域航行，导致单位航次的航程相对较短，在空载返程的情形下，能够快速到达下一个装货码头，空载航行时间被极大压缩，提高了公司船舶利用率。

②业务结构以化学品运输为主

由于液体化学品的不稳定性以及危险性，相较于成品油运输，化学品运输对于公司、船员以及船舶都提出更高的要求，也有更高的市场定价，因此化学品运

输的毛利率通常高于成品油运输。报告期内，公司的船舶以化学品船舶为主，化学品运输的占比分别为 90.31%、91.39%、80.49%，占比较高，使得公司保持较高的毛利率。

③船舶结构具有大型化优势

大型船舶相较于一般船舶，载货能力显著提升，增收比例明显高于相应的燃油、船员工资、船舶折旧提升比例，因此大型船舶毛利率通常高于一般船舶。目前公司船队中最大化学品船运力达到 44,997.4 载重吨，最大成品油船运力达到 49,962 载重吨，5,000 载重吨级以上船舶占比为 64.29%。截至 2021 年 6 月 30 日，公司化学品船舶运力结构与国内沿海市场在营运船舶运力结构对比情况如下：

载重吨	国内沿海市场		兴通股份	
	数量（艘）	占比	数量（艘）	占比
小于 2,000	44	16.00%	0	0.00%
2,000-2,999	44	16.00%	0	0.00%
3,000-4,999	106	38.55%	3	25.00%
5,000-8,999	63	22.91%	4	33.33%
9,000-19,999	15	5.45%	4	33.33%
大于 20,000	3	1.09%	1	8.33%
合计	275	100.00%	12	100.00%

数据来源：油化 52Hz

从上表可以看出，相较于市场在营运船舶运力结构而言，公司 5,000 以上载重吨船舶占比明显高于市场水平，因此公司能够实现更高的毛利率水平。

④公司核心竞争优势突出

经过多年的积累，公司已发展成为国内沿海散装液体化学品航运业的龙头企业，于 2018 年被中华人民共和国海事局评为“安全诚信公司”并连续三年获得签注，具有较为突出的竞争优势，包括安全管理优势、人才团队及决策优势、航线布局优势等，详见本招股意向书“第六节 业务和技术”之“三、发行人在行业中的竞争地位”之“（三）发行人的竞争优势”。以上竞争优势在船舶运营中都存在重要的潜在影响，例如安全管理优势突出，能够减小船舶安全事故的发生风险，避免因为存在安全隐患而被监管部门要求整改或处罚的情形；具备人才团

队及决策优势，一方面，有助于公司作出正确的战略规划与生产经营决策，另一方面，有助于在船舶营运中提升待泊效能、疏港能力等，例如公司“兴通 6”、“兴通 16”、“兴通 19”被海南八所港评为“安全标杆船舶”，以及船舶在其他码头内部评级得分高（如惠州海油码头、浙江石化等），可享有优先靠泊权等；具备航线布局优势，能够加强公司航次衔接，提升船舶利用率。

综上，公司毛利率水平较高具有合理性，不存在调节利润的情形。

（2）发行人毛利率水平较高具有持续性

①下游需求增长明确，炼化产业发展趋势有利于高毛利率业务发展

“十三五”期间国务院制定了《石化产业规划布局方案》提出，将推动产业集聚发展，重点建设七大石化产业基地。公司长期服务于大型石油化工企业，下游大型石化基地的加快建设，将带动国内沿海散装液体化学品运输需求的持续增长，有利于公司保持高水平的船舶使用率，减少空载的情形，扩大收入规模，保持较高的毛利率。预计公司未来业务结构中化学品运输将持续保持较高的比例，对公司保持毛利率水平形成支撑。

②行业强监管形成壁垒，良性竞争局面将持续

主管部门从行业准入与运力供给等维度，为本行业构筑了全面严格的监管体系，行业壁垒已形成。在下游需求不断增长以及行业内部竞争对手数量较为稳定的情况下，行业未来将保持良性竞争，避免陷入恶性价格战，公司毛利率将保持稳定。

③提升精细化管理水平保障毛利率

公司将进一步推动信息化技术的深化应用，提高精细化管理能力，促进公司运营效率不断提升，为毛利率水平的维持以及提升提供保障。

综上，公司毛利率水平较高具有持续性。

（四）期间费用

报告期内，公司的期间费用情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	占营业收入比例	金额	占营业收入比例	金额	占营业收入比例
销售费用	400.19	0.71%	292.96	0.76%	366.89	1.26%
管理费用	2,482.10	4.38%	2,283.18	5.91%	2,353.77	8.06%
研发费用	157.38	0.28%	138.16	0.36%	69.97	0.24%
财务费用	1,113.38	1.96%	743.38	1.92%	281.10	0.96%
合计	4,153.05	7.33%	3,457.68	8.95%	3,071.73	10.52%

报告期内，公司期间费用占当年营业收入的比例分别为 10.52%、8.95%、7.33%。报告期内，公司的期间费用占比逐年下降，主要系随着公司运力规模的扩大，营业收入增长较快。

1、销售费用

报告期内，公司的销售费用情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
职工薪酬	206.92	51.71%	154.39	52.70%	123.63	33.70%
业务招待费	67.88	16.96%	56.77	19.38%	59.90	16.33%
信息服务费	57.08	14.26%	36.07	12.31%	33.86	9.23%
差旅费	46.47	11.61%	34.67	11.83%	43.27	11.79%
广告宣传费	4.02	1.00%	5.17	1.76%	93.12	25.38%
其他	17.81	4.45%	5.89	2.02%	13.11	3.57%
合计	400.19	100.00%	292.96	100.00%	366.89	100.00%

报告期内，公司销售费用主要为职工薪酬、业务招待费、信息服务费、差旅费等。

报告期内，销售费用中的职工薪酬分别为 123.63 万元、154.39 万元、206.92 万元。2020 年职工薪酬较 2019 年增加主要原因系高管人员岗位调整。2021 年职工薪酬较 2020 年增加主要系销售人员薪酬水平提高所致。

信息服务费系向公司介绍业务、承担信息沟通工作的经纪人支付的费用。报告期内，销售费用中的信息服务费分别为 33.86 万元、36.07 万元、57.08 万元，

2021年信息服务费较2020年增加较多主要系公司通过经纪人获取的业务增加所致。

报告期内，销售费用中的广告宣传费分别为93.12万元、5.17万元、4.02万元。2019年广告宣传费较高主要原因是公司为提高企业形象进行广告宣传支出较多。

2、管理费用

报告期内，公司的管理费用情况如下：

单位：万元

项目	2021年度		2020年度		2019年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
职工薪酬	1,197.97	48.26%	1,048.38	45.92%	1,137.20	48.31%
业务招待费	519.94	20.95%	484.45	21.22%	453.03	19.25%
办公费	193.86	7.81%	213.97	9.37%	282.10	11.99%
中介机构费用	142.61	5.75%	174.50	7.64%	212.32	9.02%
折旧与摊销	181.20	7.30%	128.61	5.63%	70.60	3.00%
差旅费及车辆费用	169.00	6.81%	118.98	5.21%	112.49	4.78%
通讯费	15.23	0.61%	21.58	0.95%	20.07	0.85%
其他	62.31	2.51%	92.71	4.06%	65.97	2.80%
合计	2,482.10	100.00%	2,283.18	100.00%	2,353.77	100.00%

报告期内，公司管理费用主要为职工薪酬、业务招待费、办公费、折旧与摊销、中介机构费用。

(1) 职工薪酬

报告期内，管理费用中的职工薪酬分别为1,137.20万元、1,048.38万元、1,197.97万元。2020年职工薪酬较2019年减少主要原因系受新冠疫情影响，集体活动减少，福利费减少较多，同时高管人员岗位调整，在一定程度上也减少了职工薪酬。2021年职工薪酬较2020年增加主要系管理人员数量增加及薪酬水平提高所致。

(2) 业务招待费

报告期内，管理费用中的业务招待费分别为 453.03 万元、484.45 万元、519.94 万元。业务招待费逐年增加主要系随着公司业务规模扩大，相关接待活动增加较多。

3、研发费用

报告期内，公司的研发费用情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度		2020 年度		2019 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
职工薪酬	146.61	93.16%	129.99	94.09%	68.08	97.30%
技术开发费	-	-	-	-	0.62	0.89%
折旧与材料费用	10.77	6.84%	8.17	5.91%	1.28	1.83%
合计	157.38	100.00%	138.16	100.00%	69.97	100.00%

报告期内，公司的研发费用主要为职工薪酬。2020 年职工薪酬较 2019 年增加主要系研发人员数量增加所致。2021 年职工薪酬增加主要系研发人员薪酬水平提高。

4、财务费用

报告期内，公司的财务费用情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
利息支出	1,307.83	836.58	313.30
减：利息收入	197.85	97.46	34.39
利息净支出	1,109.98	739.11	278.91
汇兑损益	-	1.30	-
银行手续费	3.40	2.97	2.19
合计	1,113.38	743.38	281.10

报告期内，公司的财务费用主要为利息支出，利息支出呈上升趋势主要系公司为购置或建造船舶增加银行借款所致。2020 年、2021 年，利息支出金额较大系公司通过银行借款购置或建造船舶使得银行借款利息增加较多所致。

（五）利润表其他项目

1、税金及附加

报告期内，公司的税金及附加情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
城市维护建设税	-	37.68	25.32
教育费附加	-	16.15	10.85
地方教育附加	-	10.77	7.24
房产税	8.36	7.21	0.99
城镇土地使用税	0.42	0.39	0.19
车船税	34.00	20.31	11.15
印花税	46.21	43.81	20.88
合计	88.98	136.32	76.62
占营业收入比例	0.16%	0.35%	0.26%

报告期内，公司税金及附加分别为 76.62 万元、136.32 万元、88.98 万元，分别占营业收入的 0.26%、0.35%、0.16%，占比较小。

2、其他收益

报告期内，公司的其他收益情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度	备注
一、计入其他收益的政府补助				
其中：与递延收益相关的政府补助（与资产相关）	-	-	-	
与递延收益相关的政府补助（与收益相关）	-	-	-	
直接计入当期损益的政府补助（与收益相关）	1,515.76	80.66	242.73	与收益相关
二、其他与日常活动相关且计入其他收益的项目				
其中：个税扣缴税款手续费	32.85	25.61	30.45	
合计	1,548.62	106.27	273.18	

报告期内，公司与收益相关的政府补助如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
促进水路运输业发展奖励金	1,248.42	74.90	57.16
航运业规模发展扶持奖励金	-	-	185.57
2018 年海船提前报废更新补助资金	-	-	-
稳岗补贴	2.81	5.65	-
劳模创新补助	-	-	-
就业扶贫工作补贴	0.18	0.10	-
4A 级物流企业市级奖励资金	20.00		
企业挂牌上市奖励金	244.36		
合计	1,515.76	80.66	242.73

2021 年，其他收益金额较大系公司 2020 年运力规模增长较多，在 2021 年收到的促进水路运输业发展奖励金较多所致。

3、投资收益

报告期内，公司的投资收益情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
理财产品投资收益	147.18	145.34	111.54

报告期内，公司投资收益主要为理财产品的投资收益。

4、信用减值损失

报告期内，公司的信用减值损失情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
应收账款坏账损失	51.67	-33.40	-80.33
其他应收款坏账损失	2.14	-9.23	1.74
合计	53.81	-42.63	-78.59

根据新金融工具准则，报告期内，公司应收账款和其他应收款信用减值准备所确认的坏账损失计入信用减值损失，本期收回前期款项后将前期计提的相应减值准备冲回。2021 年信用减值损失金额为正数，系 2021 年末应收款项较 2020

年末减少所致。

5、资产处置损益

报告期内，公司的资产处置损益情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
处置未划分为持有待售的固定资产、在建工程、生产性生物资产及无形资产的处置利得或损失	16.67	-	0.98
其中：固定资产	16.67	-	0.98

报告期内，公司资产处置损益为处置固定资产产生的收益，金额较小。

6、营业外收入

报告期内，公司的营业外收入情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
赔偿款	44.22	-	2.20
政府补助	-	0.30	-
其他	0.36	0.83	-
合计	44.58	1.13	2.20

报告期内，公司营业外收入分别为 2.20 万元、1.13 万元、44.58 万元，金额较小。2021 年营业外收入增幅较大，主要系当年收到船舶理赔款所致。

报告期内，公司营业外收入中的政府补助均为与企业日常活动无关的政府补助，具体如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度	与资产相关/ 与收益相关
乡镇妇联工作补助经费	-	0.30	-	与收益相关
建设妇女微家补助	-	-	-	
合计	-	0.30	-	

7、营业外支出

报告期内，公司的营业外支出情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
公益性捐赠支出	171.60	41.00	100.00
非流动资产毁损报废损失	0.09	-	0.11
其他	24.50	0.04	-
合计	196.18	41.04	100.11

报告期内，公司的营业外支出主要为公益性捐赠支出。

报告期内，公益性捐赠支出为向公益性社会团体的捐赠。2019 年向泉港区扶贫开发协会捐赠 100 万元用于扶贫事业；2020 年向泉州市泉港区红十字会捐赠 21 万元用于疫情防控、向泉州市泉港区慈善总会捐赠 20 万元用于慈善事业；2021 年向地方政府部门捐赠 11.60 万元用于疫情防控，向泉州市泉港区慈善总会捐赠 60 万元用于疫情防控、捐赠 100 万元用于教育事业。

8、所得税费用

报告期内，公司的所得税费用情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
当期所得税费用	6,632.41	4,298.67	3,028.28
递延所得税费用	73.50	-10.66	-19.65
合计	6,705.91	4,288.01	3,008.63

报告期内，公司所得税费用分别为 3,008.63 万元、4,288.01 万元、6,705.91 万元。

（六）非经常性损益对经营成果的影响

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，具体情况详见本招股意向书“第十节 财务会计信息”之“八、非经常性损益”。

三、现金流量分析

报告期内，公司的现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
经营活动产生的现金流量净额	31,776.86	18,134.35	10,000.85
投资活动产生的现金流量净额	-22,910.74	-56,889.73	-7,625.72
筹资活动产生的现金流量净额	-3,160.02	47,792.71	1,245.35
汇率变动对现金及现金等价物的影响	-	-1.30	-
现金及现金等价物净增加额	5,706.10	9,036.04	3,620.48

（一）经营活动产生的现金流量

报告期内，公司经营活动产生的现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
销售商品、提供劳务收到的现金	58,848.94	41,348.28	29,218.97
收到的税费返还	2,405.04	-	-
收到其他与经营活动有关的现金	4,122.93	3,195.98	556.44
经营活动现金流入小计	65,376.91	44,544.26	29,775.42
购买商品、接受劳务支付的现金	11,066.01	10,119.85	7,999.74
支付给职工以及为职工支付的现金	11,888.65	7,674.57	6,195.08
支付的各项税费	6,884.36	4,126.40	3,627.01
支付其他与经营活动有关的现金	3,761.03	4,489.09	1,952.74
经营活动现金流出小计	33,600.06	26,409.91	19,774.57
经营活动产生的现金流量净额	31,776.86	18,134.35	10,000.85

报告期内，公司经营活动现金流量净额分别为 10,000.85 万元、18,134.35 万元、31,776.86 万元，经营活动的现金流量状况良好，应收账款回款良好。2021 年，公司收到的税费返还为 2,405.04 万元，金额较大，主要系公司在 2020 年购置船舶产生较多的增值税进项税额，在当期申请增值税留抵税额退还。

（二）投资活动产生的现金流量

报告期内，公司投资活动产生的现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
收回投资收到的现金	159,836.75	174,095.34	90,996.22
取得投资收益收到的现金	-	-	-
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	28.08	-	2.00
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-	-
收到其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流入小计	159,864.83	174,095.34	90,998.22
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	23,085.57	57,035.07	7,739.26
投资支付的现金	159,690.00	173,950.00	90,884.68
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	-	-	-
支付其他与投资活动有关的现金	-	-	-
投资活动现金流出小计	182,775.57	230,985.07	98,623.94
投资活动产生的现金流量净额	-22,910.74	-56,889.73	-7,625.72

报告期内，公司投资活动现金流量净额分别为-7,625.72万元、-56,889.73万元、-22,910.74万元，主要为建造与购置船舶支付的现金。

2020年及2021年，公司购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金较多主要系公司建造船舶与购置船舶支付的现金较多。

（三）筹资活动产生的现金流量

报告期内，公司筹资活动产生的现金流量情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
吸收投资收到的现金	-	30,600.00	3,900.00
取得借款收到的现金	10,405.20	35,000.00	8,440.00
收到其他与筹资活动有关的现金	1,000.00	17,500.00	-
筹资活动现金流入小计	11,405.20	83,100.00	12,340.00
偿还债务支付的现金	10,711.61	10,884.75	5,924.00
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	1,401.81	6,922.54	5,170.65
支付其他与筹资活动有关的现金	2,451.80	17,500.00	-

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
筹资活动现金流出小计	14,565.22	35,307.29	11,094.65
筹资活动产生的现金流量净额	-3,160.02	47,792.71	1,245.35

报告期内，公司筹资活动现金流量净额分别为 1,245.35 万元、47,792.71 万元、-3,160.02 万元，主要为吸收投资收到的现金和取得借款收到的现金。

2020 年，公司吸收投资收到的现金较多为公司在 2020 年进行股权融资，新股东以货币资金向公司增资 30,600 万元。2020 年取得借款收到的现金较多为公司为购置三艘船舶向银行新增长期借款较多。2021 年，公司筹资活动产生的现金流量净额为负数，主要系长期借款开始按借款合同约定的还款计划进行部分偿还，偿还债务支付的现金较多。

四、资本性支出

（一）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 7,739.26 万元、57,035.07 万元、23,085.57 万元，重大资本性支出主要是建造船舶或购置船舶支出。

（二）未来可预见的重大资本性支出

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新建、购买船舶或升级改造船舶。船舶新建、购买或升级改造后，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。具体投资计划详见本招股意向书“第十三节 募集资金运用”。

五、重大会计政策或会计估计与可比上市公司差异情况

报告期内，公司的重大会计政策或会计估计与可比上市公司不存在重大差异。

六、或有事项与重大期后事项

（一）或有事项

1、重大担保

截至本招股意向书签署日，公司不存在对外担保情况。

2、重大诉讼

截至本招股意向书签署日，公司不存在重大诉讼。

3、其他或有事项

截至本招股意向书签署日，公司不存在其他或有事项。

（二）重大期后事项

截至本招股意向书签署日，公司不存在其他重大期后事项。

七、公司财务状况和盈利能力的未来趋势

（一）公司财务状况的未来趋势分析

2021 年末，公司资产结构中非流动资产占比较高，符合公司所处行业水上运输业的行业特征。2021 年末，公司资产负债率较低，流动比率、速动比率较高，财务状况良好，具有较高的偿债能力。本次发行募集资金到位以后，公司的净资产将大幅增加，将进一步降低公司的资产负债率，提高公司的偿债能力，有利于公司不断提高市场竞争力。

（二）公司盈利能力的未来趋势分析

本次发行募集资金到位后，公司的净资产规模将大幅增加，每股收益和净资产收益率在短期内将被摊薄。随着募集资金投资项目的建设，公司化学品船和成品油船的运力将大幅增加，有利于公司进一步扩大业务规模，巩固公司在散装液体化学品、成品油水上运输业中的行业地位，不断提高盈利能力。

八、即期回报摊薄情况、填补即期回报措施及相关承诺

公司董事会及管理层就公司首次公开发行股票对即期回报的摊薄影响进行分析，并就填补回报的相关措施说明如下：

（一）即期回报摊薄情况

本次发行前公司总股本为 15,000 万股，本次拟公开发行的股票数量为 5,000 万股，发行完成后公司总股本将增加至 20,000 万股。本次发行募集资金到位后，公司总股本和净资产将相应增加，公司本次募集资金从资金投入到产生效益需要一定的时间，募集资金投资项目回报的实现需要一定的周期，因此发行后公司当年的每股收益存在被摊薄的风险。

但从中长期看，本次募集资金带来的资本金规模增长将有效促进公司业务规模的扩展，进一步提升公司的业务规模和盈利能力。公司将积极采取各种措施提高资金的使用效率，以获得良好的效益。

1、董事会选择本次融资的必要性和合理性

（1）本次发行有利于公司保持行业地位，提高公司的核心竞争力

公司所处行业为资产密集型行业，在发展过程中需要投入大量资金，本次发行有助于缓解公司经营规模快速增长所面临的资金制约。通过本次发行，公司将加快发展步伐，抓住行业发展的契机，从而进一步突出和提高公司的核心业务竞争能力，巩固公司在国内沿海散装液体化学品、成品油水上运输市场的行业地位，更好地回报投资者。

（2）扩大公司经营规模和盈利能力

本次募集资金投资项目经过充分论证，具有良好的发展前景。在募集资金投资项目建设期，由于投资项目产生效益需要一定的周期，公司净资产收益率在短期内将有所下降。随着投资项目陆续投入，公司化学品船、成品油船运力规模将进一步增加，有利于保持和增强公司的核心竞争优势，能够更好地服务客户，从而提升公司的盈利水平。因此，本次发行有利于提升公司综合实力和盈利能力，实现跨越式发展。

(3) 改善公司财务状况

本次发行完成后，公司的净资产和每股净资产将大幅提高，资产负债率将进一步下降，净资产规模的扩大将增强公司的风险抵御能力和债务融资能力，明显改善公司的财务状况，有利于公司优化资本结构、降低财务成本、提升融资能力，公司的资本结构将更为稳健。

2、本次募集资金投资项目与公司现有业务的关系

目前，公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输。

本次公开发行股票所募集的资金将集中投入到化学品船和成品油船的构建。本次募集资金投资项目是与公司现有业务相匹配的战略措施，将有力提高公司化学品船、成品油船运力，进一步巩固和提高公司在国内沿海散装液体化学品、成品油水上运输行业的地位。

同时，公司目前的品牌知名度、行业实践经验以及各项管理制度是在现有业务的发展过程中逐渐积累起来的，为募集资金投资项目的顺利实施奠定了坚实基础。

3、公司从事募集资金投资项目在人员、技术、市场等方面的储备情况

(1) 人员储备

公司从事募集资金投资项目的人员储备充足。公司拥有专业的国内沿海散装液体化学品、成品油水上运输的船员队伍和管理团队，具备丰富的专业知识和管理经验。

(2) 技术储备

通过多年的业务经营，公司建立覆盖全面、规范化、制度化、标准化体系进行规范管理，搭建整合各业务资源的职能部门，高效协调和分配公司资源，提高管理效率，确保国内沿海化学品、成品油水上运输各个环节的高效运转。

(3) 市场储备情况

公司专注国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输，经过多年的精耕细

作，已经在客户中积累了广泛的认知度和良好的品牌形象。公司凭借稳定、优秀的服务品质，赢得了庞大、稳定、多元化的客户群体，并建立长期稳定的客户关系，与中国石化、福建联合石化、浙江石化、中国海油、中海壳牌、恒力石化、中国航油等大型石化企业建立了战略合作关系，具有丰富的市场储备。

（二）填补即期回报措施

本次发行可能导致投资者的即期回报被摊薄，公司拟通过多种措施防范即期回报被摊薄的风险，积极应对外部环境变化，增厚未来收益，实现公司业务的可持续发展，以填补股东回报，充分保护中小股东的利益，具体措施如下：

1、提升运力、发展主营业务，提高公司持续盈利能力

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输，运输网络覆盖渤海湾、长三角、珠三角、北部湾等国内主要化工生产基地。公司将进一步提升运力、完善水上运输网络，紧密跟随市场发展趋势，大力开拓市场，扩大业务规模，提高公司竞争力和持续盈利能力。

2、完善内部控制，降低公司运营成本

未来，公司将进一步完善内部控制，强化精细化管理，严格控制费用支出，加大成本控制力度，提升公司利润水平。

3、加强募集资金管理，保证募集资金合理合法使用

公司已根据《公司法》《证券法》《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》及《上海证券交易所股票上市规则》等法律、法规及规范性文件的规定，制定了《兴通海运股份有限公司募集资金管理办法》，对募集资金的存储、使用、管理与监督等进行了明确规定。本次发行募集资金到位后，公司将严格执行《兴通海运股份有限公司募集资金管理办法》，加强募集资金管理，保证募集资金得到合理合法使用。

4、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，公司将加快推进募集资金投资项目的实施，提高募集资金使用效率，争取募集资金投资项目早日实现预期收益，提高股东回报，降低本次发行所导致的即期回报被摊薄的风险。

5、严格执行现金分红政策，给予投资者合理回报

本次发行并上市后，公司将实行对投资者持续、稳定、科学的回报规划。《公司章程（草案）》明确了公司利润分配尤其是现金分红的具体条件、比例、分配形式等，完善了公司利润分配的决策程序和机制以及利润分配政策的调整原则。同时，公司还制定了《关于公司上市后三年内股东分红回报规划》，增加利润分配决策透明度和可操作性，便于股东对公司经营和利润分配进行监督。

上述填补即期回报被摊薄的措施并不等同于对未来利润情况作出预测，投资者不应据此进行投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，公司不承担任何责任。

（三）填补即期回报的承诺

1、控股股东、实际控制人承诺

公司控股股东陈兴明，实际控制人陈兴明、陈其龙、陈其德、陈其凤承诺：

（1）任何情况下均不会滥用公司控股股东或实际控制人地位，不会越权干预公司经营管理活动，不会侵占公司利益；

（2）若违反承诺或拒不履行承诺给公司或者股东造成损失的，愿意依法承担对公司或者股东的补偿责任。

2、董事、高级管理人员承诺

公司全体董事、高级管理人员承诺：

（1）承诺不会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；

(2) 承诺对职务消费行为进行约束；

(3) 承诺不动用公司资产从事与履行职责无关的投资、消费活动；

(4) 承诺由董事会或薪酬与考核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；

(5) 若公司后续推出公司股权激励政策，承诺拟公布的公司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；

(6) 在中国证监会及/或证券交易所另行发布摊薄即期回报的填补措施及承诺的相关意见或实施细则后，如果公司的相关规定及本人承诺不能满足该等规定的，本人承诺将立即按该等规定出具补充承诺，并积极推进公司作出新的规定，以符合中国证监会及/或证券交易所的要求；

(7) 承诺切实履行公司制定的有关填补回报措施以及本人对此作出的任何有关填补回报措施的承诺。若违反该等承诺，本人愿意：(1) 在公司股东大会及中国证监会指定报刊公开作出解释并道歉；(2) 无条件接受中国证监会及/或证券交易所按照其制定或发布的有关规定、规则对本人作出的处罚或采取的相关监管措施；(3) 给公司或者投资者造成损失的，依法承担对公司或者投资者的赔偿责任。

(四) 保荐机构核查意见

经核查，保荐机构认为，发行人所预计的即期回报摊薄情况具备合理性，所采取的填补即期回报措施及发行人控股股东、实际控制人、董事及高级管理人员所作出的相关承诺事项符合《国务院关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》和《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》中关于保护中小投资者合法权益的精神，以及证监会《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》的规定。

九、审计截止日后的主要经营状况

公司财务报告审计截止日为 2021 年 12 月 31 日，财务报告审计截止日至本招股意向书签署日之间，公司经营情况良好，公司的经营模式、市场环境均未发

生重大变化，经营状况不存在重大不利变化。

公司预计 2022 年 1-3 月的经营情况如下：

项目	2022 年 1-3 月	2021 年 1-3 月	变动比例
营业收入（万元）	15,000.00-16,500.00	13,627.87	增长 10.07%至 21.08%
扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润（万元）	4,600.00-5,000.00	4,530.31	增长 1.54%至 10.37%

公司预计 2022 年 1-3 月业绩较上年同期有所增长，主要系公司预计 2022 年 1-3 月运营的船舶较上年同期增加 1 艘化学品船（“兴通 7”）与 2 艘液化气船（“兴通 316”、“兴通 319”），该等船舶在 2022 年 1-3 月产生的收入均为增量收入。上述预计为公司初步预计情况，未经会计师审计，且不构成盈利预测。

公司的综合实力较强，能够在交通运输部每年开展的沿海省际散装液体危险货物船舶新增运力综合评审中获得新增运力，持续投入新增船舶进行运营，具有较强的持续经营能力。

第十二节 业务发展目标

一、整体发展战略

公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输业务，是国内沿海散装液体化学品水上运输市场的龙头企业。公司坚持以客户为中心，为客户创造价值，贴近客户服务，充分挖掘、快速响应、切实解决客户需求，提供高效优质的航运综合服务，为化工供应链物流高效畅通提供坚实保障。

公司秉承成为“国际一流、国内领先的化工供应链综合服务商”的愿景，坚持以变革创新为根本，以客户为中心的核心战略，通过可持续的经营模式，不断延伸化工供应链服务领域，持续为客户创造价值。公司将紧紧抓住国内沿海散装液体化学品航运市场的良好发展机遇，稳步推进“1+2+1”的战略发展布局，以做大做强国内沿海液货危险品运输为主线，以开拓新能源运输和参与国际海运为两翼，以打造数字化平台为助力，向化工供应链综合服务商转型升级，助推公司实现跨越式发展。

公司将发挥在细分领域内的品牌优势、客户优势、人才优势、管理优势、技术优势等，持续深入研究港航大数据，以数据驱动引领公司高质量发展，为客户提供更多优质、安全的多元化全方位供应链服务，继续做大国内市场的同时向国际市场发展，在化工供应链服务市场打响兴通品牌。

二、发行人未来三年的发展目标及具体规划

（一）夯实行业龙头地位，扩大品牌市场影响力

公司将继续充分发挥安全管理优势、客户资源优势等，深耕细分市场，巩固和提高市场占有率，进一步夯实国内沿海散装液体化学品航运行业龙头地位。

公司本次募集资金投资项目完成后，将显著提升船舶队伍运力规模，改善船型与运力结构，有助于公司进一步提升综合服务能力，扩大市场占有率，进而发挥规模化优势，巩固和加强公司核心竞争力。同时，公司将利用大数据技术不断加强信息化建设，创建化工产业链货流动态全景，优化航线布局，充分利用运力优势与客户资源，搭载与最优航线相适应船舶，实现公司盈利能力最大化，持续

强化公司的市场龙头地位，扩大品牌市场影响力。

（二）拓宽运输服务领域，布局清洁能源运输业务

随着全球经济发展与环境污染的矛盾日益突出，社会能源和环境的可持续发展面临巨大挑战，能源结构迫切需要向低碳、环保、清洁化演变转型。“碳中和、碳达峰”是我国“十四五”污染防治攻坚战的主攻目标，在传统化石能源中，天然气作为最具潜力的清洁能源，必然会成为我国能源结构调整的主要增长点和低碳转型的主力军。同时，受我国化工原料向轻质化方向发展的影响，LPG 作为比石脑油、煤等经济性及环保性更优的原料被大量运用。总体来看，目前我国以 LNG、LPG 为代表的清洁能源消费市场处于重要发展期，具有广阔的市场空间。

LPG、LNG 属于散装液体危险货物，公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油的水上运输业务，在多年的业务开展中积累了丰富的液货危险品船舶运营及管理经验，建立了完善的船员技术培养体系，能够为实施 LPG、LNG 等清洁能源运输业务提供技术支持和运营保障。完成清洁能源运输业务布局后，公司将形成以散装液体化学品航运主体，以成品油航运和清洁能源航运为两翼的业务格局，丰富公司的业务结构内涵，在服务国家能源结构战略转型的同时，为公司持续发展带来新的利润增长点。

（三）以服务客户为核心，加快国际化进程

随着我国炼化技术不断精进，我国石化产品国际市场竞争力将持续增强，进出口贸易规模将持续扩大。公司始终坚持以客户为中心，从客户需求出发，积极顺应石油化工产业发展趋势和方向，将通过国际化运营、挖掘行业需求，致力于打造深受全球信赖、具有价值创造力的世界级企业。

在成品油贸易领域，我国陆续颁布了《中共中央、国务院关于营造更好发展环境支持民营企业改革发展的意见》等政策文件，支持符合条件的企业参与成品油出口业务，开展成品油非国营贸易出口先行先试。随着油气体制改革的持续推进以及国内成品油市场竞争加剧，我国石油化工企业将积极扩大成品油出口以调节国内市场平衡，带动成品油出口运输服务市场。

在化学品贸易领域，我国是全球最大的化工品生产国，据德国化工龙头巴斯夫集团预测，到 2030 年中国化工品产能全球占比将达到 49%，我国长期对 PX、乙醇、甲醇等基础化工产品有大量需求。随着我国炼化产业全面一体化进程加快，我国在基础化工品的自给率将进一步提升，但短期来看，上述产品仍在一定程度上依赖进口，散装液体化学品进口贸易存在配套运输服务需求。

未来，公司将根据下游客户的市场布局转移趋势，不断优化、调整自身境内外业务布局，积极提升对于行业内大型客户的需求响应度，为下游客户走向国际市场提供配套危化品航运服务，进一步深化双方的合作关系。

（四）深化港航数字化应用，持续推进科技创新

数字化是航运业实现高质量发展，提升资源配置能力，抓住百年未有之大变局重要战略机遇期，实现业务发展新动能的重要依托。公司将紧跟“互联网+高效物流”的政策导向，以数字化部为载体，在现有航次动态管理系统、炼厂货物流向系统、船舶动态信息推送系统等信息化系统的基础上，进一步推动信息化技术的深化应用，提升精细化管理能力。

在内部管理系统方面，不断优化升级现有信息系统，消除岸基各部门之间的信息壁垒。同时，为加强岸基与船舶业务联动信息管理，通过数据分析、拆解、过滤、对接，实现船舶管理系统、航运物流系统、财务系统为一体的企业综合管理平台，以优化公司管理流程、提升管理效率。

在港航信息系统方面，加快建设与政府主管部门、港口单位及辖区各港航企业的信息共享平台，打破信息孤岛的现象，实现数据的互联互通，强化各方协同效应，提升待泊效能，优化船舶调运。同时，持续提升运输服务的信息化、智能化水平，实现货品运输过程中全生命周期的可视可控，提高船舶营运效率和客户体验，以更加契合运营船舶数量增加、业务高速发展的需求。

在化工供应链信息互联方面，搭建石油化工供应链的一站式综合物流服务平台，进一步整合规范产业链基础数据流，充分挖掘货流大数据并利用数据分析技术，建立面向需求的数据库。强化数字赋能和系统结合，链接产业链上下游合作伙伴，精准分析客户需求，提供更多优质、安全的多元化全方位供应链服务。

（五）延伸化工供应链服务，向化工供应链综合服务商升级

传统的液货危险品承运商仅作为石油化工企业供应链管理中的一环，提供“港到港”的运输服务，而随着我下游产业全面迈向集约化、一体化、高端化的发展新阶段，对于专业的第三方综合物流服务要求日益增长。客户需求日益多样化，要求液货危险品承运商因时而变，向化工供应链综合服务商升级，通过综合运用其他运输方式，提供“门到门”的化工供应链一体化综合物流服务。2020年中国化学品市场产能约占全球的40%，诞生了庞大的化工物流需求，2020年国内危化品物流市场规模估算超过2万亿元。当前我国化工物流行业竞争格局分散，低端基础物流竞争激烈，能够提供一站式综合物流服务的现代物流服务商具备更好的先发优势。

公司是国内沿海散装液体化学品航运业的龙头企业，拥有丰富的危化品物流行业经验与大型石油化工客户资源。公司始终坚持以客户为中心，致力于为客户提供高质量的危化品物流服务，提升客户粘性，与客户共同发展。公司未来将通过资源整合，创新商业模式，实现石油化工物流供应价值链互动、整合与延伸，在增量中转型升级；通过延伸服务链条，开展增值服务，结合大数据技术，打造现代化工供应链综合平台。

三、拟定上述发展计划所依据的假设条件及主要困难

（一）主要假设条件

- 1、公司所处的政治和社会环境、宏观经济处于正常发展状态，未出现影响公司发展的不可抗力因素；
- 2、公司所处行业不出现重大的产业政策调整；
- 3、公司高级管理人员、核心技术人员不发生重大流失；
- 4、资金来源可保证项目如期完成，并投入运行；
- 5、无其它不可抗拒或不可预见的因素对公司造成重大不利影响等。

（二）实施过程中可能面临的主要困难

1、资金方面

现阶段虽然公司盈利能力较强,但融资渠道有限,未来仅依靠自身利润积累,很可能丧失市场发展机遇。因此能否借助资本市场,通过公开发行股票迅速筹集大量资金,成为公司发展战略和目标顺利实施的关键。

2、人才方面

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需面临的困难之一。

3、管理方面

在业务规模快速扩展的背景下,公司在机制建立、战略规划、组织设计、统筹安排、资源配置、运营管理、资金管理和内部控制等方面都将面临更大的挑战。虽然公司管理团队在经营和管理企业有丰富经验,且已建有较为完善的管理制度和管理系统,但仍需不断调整和健全,以适应公司业务发展需求。

四、确保实现规划和目标拟采用的方法或途径

为确保上述计划的顺利实施,公司拟采取以下措施:

1、若本次发行上市成功,公司将以上市为契机,积极组织募集资金投资项目的实施,提升公司盈利能力;

2、公司将严格按照上市公司相关要求规范运作,制定并实施符合公司可持续发展的现代化制度,提高公司决策的规范性、科学性,保障公司高效、有序的运行;

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、加强市场开拓力度,利用上市后市场知名度及影响力的扩大,积极拓展国内外市场。

五、上述业务发展规划与现有业务的关系

公司的上述业务发展规划是立足于发挥现有业务与技术优势，基于公司的战略布局，按照公司的发展战略和经营目标制定。发展规划的实施，将使公司主营业务得到全方位的发展，进一步提升公司的运输服务能力、扩大业务规模、提高抗风险能力、完善业务结构，有利于全面提高公司的综合实力，增强公司的管理水平和盈利能力，巩固公司在行业中的竞争地位。因此，发展目标是现有业务的深化和发展，是保持公司竞争优势的重要手段和途径。

第十三节 募集资金运用

一、募集资金运用概况

(一) 募集资金投资项目

根据公司于 2020 年 9 月 11 日召开的 2020 年第四次临时股东大会审议通过的《关于首次公开发行股票募集资金投资项目及其可行性的议案》，公司拟发行 5,000 万股，发行股票所募集资金在扣除发行费用后，将按照轻重缓急顺序投资于以下项目：

单位：万元

序号	募集资金投资项目	总投资额	拟投入募集资金
1	不锈钢化学品船舶购置项目	12,200.00	12,200.00
2	MR 型成品油船舶购置项目	19,000.00	19,000.00
3	3 艘不锈钢化学品船舶购置项目	28,700.00	28,700.00
4	2 艘不锈钢化学品船舶置换购置项目	21,630.00	21,630.00
5	数字航运研发中心项目	8,200.00	8,200.00
6	补充流动资金	38,450.00	9,296.67
合计		128,180.00	99,026.67

如果实际募集资金净额未达到上述项目拟使用募集资金金额，公司将通过自有资金或银行借款等方式解决。本次发行上市募集资金到位前，公司可以根据各募集资金投资项目的实际进度以自有资金和银行借款等方式支持上述募集资金投资项目的实施。募集资金到位后，将以募集资金置换预先已投入相应募集资金投资项目的自筹资金或偿还先期银行借款。

(二) 募集资金投资项目备案与环评情况

公司本次募集资金投资项目均已完成主管机构投资备案，由于不属于环评审批范围，无需办理环评审批手续。本次募集资金投资项目备案情况如下：

序号	募集资金投资项目	项目备案编号	环评备案文号
1	不锈钢化学品船舶购置项目	闽发改备[2020]C040074 号	不适用
2	MR 型成品油船舶购置项目	闽发改备[2020]C040073 号	不适用
3	3 艘不锈钢化学品船舶购置项目	闽发改备[2021]C040001 号	不适用

序号	募集资金投资项目	项目备案编号	环评备案文号
4	2艘不锈钢化学品船舶置换购置项目	闽发改备[2021]C040002号	不适用
5	数字航运研发中心项目	厦发改备思明2021061号	不适用
6	补充流动资金	不适用	不适用

保荐机构与发行人律师认为，公司本次募集资金投资项目均符合国家产业政策、环境保护、土地管理以及其他法律、法规和规章规定。

（三）募集资金管理制度的建立

发行人已根据相关法律法规制定了《募集资金管理办法》，实行募集资金专项存储制度。根据该项制度，为保证募集资金安全使用和有效监管，公司募集资金存放于公司董事会决定的在依法具有资质的商业银行开立的专用银行账户。公司将在募集资金到位后与保荐机构、存放募集资金的商业银行签订三方监管协议，并严格执行有关募集资金使用的规定。

（四）发行人董事会对募集资金投资项目可行性的分析意见

公司董事会审议通过了《关于首次公开发行股票募集资金投资项目及其可行性的议案》，认为募集资金投资项目符合国家产业政策和公司发展需要，有助于公司把握市场机遇、提升盈利能力。

本次募集资金投资项目紧紧围绕公司主营业务开展，公司实施上述项目，将会给公司带来良好的收益，能够有效增强公司抗风险能力，提升公司核心竞争力，为促进公司长期持续发展奠定基础，符合公司及公司全体股东利益。

（五）募集资金投资项目对发行人同业竞争和独立性的影响

公司主营业务为国内沿海散装液体化学品、成品油水上运输，本次募集资金投资项目紧紧围绕公司主营业务开展，服务于公司发展战略。本次募集资金投资项目实施后公司的经营模式不会发生变化，也不会同控股股东及实际控制人控制下的其他企业产生同业竞争，对公司的独立性不会产生不利影响。

二、募集资金运用的具体情况

（一）不锈钢化学品船舶购置项目

1、项目概况

本项目计划通过购买市场上现有船舶的方式，购置 1 艘 1.25 万载重吨的不锈钢化学品船舶，拟使用募集资金 12,200.00 万元，项目建设周期为 5 个月。

2、项目投资概算

本项目总投资 12,200.00 万元，具体情况如下：

序号	项目	金额（万元）	比例
1	船舶购置费用	11,700.00	95.90%
2	船舶维修及其他费用	500.00	4.10%
总投资		12,200.00	100.00%

3、项目经济效益分析

根据可行性研究报告，该项目税后静态投资回收期（含建设期）为 4.99 年，税后内部收益率 24.73%。

4、项目实施进度安排

项目实施内容	T+1 年					
	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月
项目筹备						
船舶考察及订单						
船舶交付及调试						
人员招聘及培训						
投产运营						

5、环境保护情况

该项目为购置一艘化学品船，实施过程中公司不会产生环保相关问题。

公司船舶主要环保设施系随船配置，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。公司购入或建成船舶后，将严格按照有关法律法规的要

求,执行国家环保政策,购入船舶后续的环保支出主要包括油污废水回收费用等,与船舶航次数量、航程以及消耗燃油数量有关,相关费用由公司自有资金承担。本项目符合国家和地方环保要求。

(二) MR 型成品油船舶购置项目

1、项目概况

本项目计划通过购买市场上现有船舶的方式,购置 1 艘 5 万载重吨的 MR 型成品油船,拟使用募集资金 19,000.00 万元,项目建设周期为 5 个月。

2、项目投资概算

本项目总投资 19,000.00 万元,具体情况如下:

序号	项目	金额(万元)	比例
1	船舶购置费用	18,500.00	97.37%
2	维修及其他费用	500.00	2.63%
总投资		19,000.00	100.00%

3、项目经济效益分析

根据可行性研究报告,该项目税后静态投资回收期(含建设期)为 5.84 年,税后内部收益率 20.06%。

4、项目实施进度安排

项目实施内容	T+1 年					
	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月
项目筹备						
船舶考察及订单						
船舶交付及调试						
人员招聘及培训						
投产运营						

5、环境保护情况

该项目为购置一艘成品油船,实施过程中公司不会产生环保相关问题。

公司船舶主要环保设施系随船配置，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。公司购入或建成船舶后，将严格按照有关法律法规的要求，执行国家环保政策，购入船舶后续的环保支出主要包括油污废水回收费用等，与船舶航次数量、航程以及消耗燃油数量有关，相关费用由公司自有资金承担。本项目符合国家和地方环保要求。

（三）3 艘不锈钢化学品船舶购置项目

1、项目概况

本项目计划通过购买市场上现有船舶或建造新船的方式，购建 3 艘运力分别为 5,500 载重吨、7,500 载重吨与 7,500 载重吨的不锈钢化学品船舶，拟使用募集资金 28,700.00 万元，项目建设周期为 4 年。

2、项目投资概算

本项目总投资 28,700.00 万元，具体情况如下：

序号	项目	金额（万元）	比例
1	5500 吨不锈钢化学品船	7,700.00	26.83%
2	7500 吨不锈钢化学品船	10,500.00	36.59%
3	7500 吨不锈钢化学品船	10,500.00	36.59%
总投资		28,700.00	100.00%

3、项目经济效益分析

根据可行性研究报告，该项目税后静态投资回收期（含建设期）为 10.14 年，税后内部收益率 12.68%。

4、项目实施进度安排

项目实施内容	T+1 年				T+2 年				T+3 年				T+4 年			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
项目筹备																
船舶设计及订货																

项目实施内容	T+1年				T+2年				T+3年				T+4年			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
船舶建造及交付																
人员招聘及培训																
投产运营																

5、环境保护情况

该项目为建造或购置三艘化学品船，建造船舶委托造船厂进行，实施过程中公司不会产生环保相关问题。

公司船舶主要环保设施系随船配置，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。公司购入或建成船舶后，将严格按照有关法律法规的要求，执行国家环保政策，购入船舶后续的环保支出主要包括油污废水回收费用等，与船舶航次数量、航程以及消耗燃油数量有关，相关费用由公司自有资金承担。本项目符合国家和地方环保要求。

（四）2艘不锈钢化学品船舶置换购置项目

1、项目概况

本项目计划新建2艘不锈钢化学品船舶（运力分别为8,000载重吨、7,450载重吨），用于置换公司现有的2艘船舶（“兴通油59”、“兴通油69”），拟使用募集资金21,630.00万元，项目建设周期为3年。

2、项目投资概算

本项目总投资21,630.00万元，具体情况如下：

序号	项目	金额（万元）	比例
1	置换兴通油59	11,200.00	51.78%
2	置换兴通油69	10,430.00	48.22%
总投资		21,630.00	100.00%

3、项目经济效益分析

根据可行性研究报告，该项目税后静态投资回收期（含建设期）为 9.23 年，税后内部收益率 13.23%。

4、项目实施进度安排

项目实施内容	T+1 年				T+2 年				T+3 年			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
项目筹备												
船舶设计及订货												
船舶建造及交付												
人员招聘及培训												
投产运营												

5、环境保护情况

该项目为置换两艘化学品船，通过购买船舶或委托造船厂建造实施，实施过程中公司不会产生环保相关问题。

公司船舶主要环保设施系随船配置，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。公司建成船舶后，将严格按照有关法律法规的要求，执行国家环保政策，购入船舶后续的环保支出主要包括油污废水回收费用等，与船舶航次数量、航程以及消耗燃油数量有关，相关费用由公司自有资金承担。本项目符合国家和地方环保要求。

（五）数字航运研发中心项目

1、项目概况

本项目计划新建数字航运研发中心，拟使用募集资金 8,200.00 万元，项目建设周期为 2 年。

2、项目投资概算

本项目总投资 8,200.00 万元，具体情况如下：

序号	项目	金额（万元）	比例
----	----	--------	----

序号	项目	金额（万元）	比例
1	场地投资	3,850.00	46.95%
2	软硬件投入	1,026.00	12.51%
3	研发费用	3,324.00	40.54%
总投资		8,200.00	100.00%

3、项目选址和用地情况

本项目将通过购买办公场所的方式，项目建设地址为福建省厦门市。

4、项目实施进度安排

项目实施内容	T+1 年				T+2 年			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
项目筹备								
研发场所								
设备订货及招标								
设备安装调试								
人员招聘及培训								
开展研发及项目运营								

5、环境保护情况

该项目建设内容为使用募集资金购买办公场所、办公设备以及招聘研发人员等建设研发中心，不会对环境产生影响。公司在数字航运研发中心项目实施过程中将严格按照当地环保要求执行，环保有关支出由公司自有资金承担。本项目符合国家 and 地方环保要求。

（六）补充流动资金

1、项目概况

公司拟投入 9,296.67 万元募集资金用于补充流动资金，以满足公司业务规模快速增长带来的营运资金需求，增强公司抵抗财务风险的能力。

2、项目必要性

（1）公司业务规模不断扩大，对营运资金的需求日益增长

本次募集资金投资项目紧紧围绕公司主业开展，在项目完成后，公司船舶运力规模将显著扩大，公司在国内沿海散装液体化学品航运市场的领先优势将进一步巩固，在国内沿海成品油航运市场的市场份额将有效提升。报告期内，公司主营业务收入分别为 29,194.67 万元、38,641.76 万元、56,686.12 万元，复合增长率达到 39.34%。随着客户订单的增加以及公司规模的扩大，公司营运资金需求将大幅提升。资金实力是影响公司业务扩张和发展的重要因素，因此，通过本次募集资金补充流动资金，将有力支撑公司未来业务的快速增长，为公司战略发展提供资金保障。

(2) 改善公司财务结构

近年来，随着公司经营规模不断扩大，资金需求也不断提升。公司目前融资渠道较少，主要通过银行借款筹集资金，截至 2021 年 12 月 31 日，公司流动比率为 2.10，资产负债率为 30.75%。通过本次募集资金补充流动资金，公司财务结构将得到进一步优化，公司抵抗风险能力将显著提升。

三、募集资金运用的必要性与可行性

(一) 募集资金运用的必要性

1、化学品船与 MR 型成品油购置项目

(1) 扩大运力规模以满足日益增长的下游需求

近年来，我国石油化工产业呈现快速扩张趋势，推动了国内沿海液货危险品水上运输行业发展，货运量持续增长。根据交通运输部水运局发布的《2019 年水路运输市场发展情况和市场展望报告》，2019 年全年国内成品油市场贸易活跃，出现了阶段性运力供不应求情况，全年沿海省际成品油下水量约 7,200 万吨，同比增长超过 20%；液体化学品运输市场需求持续增长，2019 年沿海省际化学品运输完成量为 3,200 万吨，同比增长 19.40%。未来，随着我国沿海各大石化基地陆续建成投产，化工生产和消费将进一步增长，为国内沿海液货危险品水上运输行业的发展提供增长动力，前景极为广阔。

公司长期专注于国内沿海散装液体化学品、成品油水上运输业务，已成为众

多国内知名石化企业的航运服务供应商。随着国内石化产业集中度进一步提高，大型企业的战略集采订单将是未来市场增长的主要动力之一。为此，公司紧跟市场发展步伐，通过购置万吨级别化学品船与 MR 型成品油船，扩大公司运力规模，进一步提升国内沿海液货危险品水上运输服务能力，满足国内沿海液货危险品水上运输市场的增长需求，助力公司经营规模稳步扩大。

(2) 发挥规模化优势，提升经营效率

独立船东已成为液货危险品市场最主要的运力供应方，运输需求逐步市场化，市场竞争的需要使得部分船东通过不断扩大船队规模来获得更强的市场竞争力，促进市场集中度进一步提高，将运力规模较小的船东逐步淘汰。同时，船队规模扩大，有助于提升公司船舶调度与航线优化能力，提高船舶利用率，助力企业获得更多的市场份额和盈利。因此，船队规模成为提升船东公司竞争力的主要因素，有利于企业采用更灵活的市场策略确保市场份额，获得长期合同，并与主要客户建立更稳健的合作关系。

公司拟通过本次募集资金投资项目，进一步扩大公司船队规模，提高公司的服务能力，从而发挥规模化的优势，降本增效，增强公司市场竞争力的同时引领行业的发展。

(3) 实现公司发展战略的必要途径

当前我国液货危险品航运市场迎来重要历史发展机遇，公司制定了明确的业务发展战略，致力于成为深受全球信赖、具有价值创造力的世界级企业。扩大船队规模，增强公司竞争优势，是实现战略目标的必要途径。本次募集资金投资项目购置万吨级以上的不锈钢化学品船舶以及 MR 型成品油船，不仅可以显著提升公司运力规模，更重要的是可以进一步优化船队结构，提升船队的竞争实力。

一方面，随着诸多大型炼化一体化项目陆续投产，下游客户对于大型船舶的需求开始显现，购置大型化学品船可以增强公司对大型石油化工企业客户的服务能力；另一方面，随着船舶向高端化发展，公司的不锈钢化学品船舶占比还有可提升空间，不锈钢化学品船舶适用于各类液体化学品运输，包括 PX、甲醇、乙二醇、纯苯及苯的混合物、液碱等基础化工类产品运输要求，以及苯酮类、丙烯

晴、TDI、已烯类、苯胺、丁辛醇等精细化工产品的高端客户的运输需求，从而增强公司盈利能力，提升市场竞争力。船舶队伍逐步走向大型化、高端化，是公司战略规划的重要组成部分。

2、不锈钢化学品船舶置换项目

(1) 优化公司现有船舶船龄结构，强化公司核心竞争力

散装液体化学品船舶的类型、吨位、船龄等因素是评价船舶承运能力的重要指标，船龄较小的新船通常满足最新的安全技术指标，配备更为先进的船用设备，更具安全环保优势。根据交通运输部发布的《国内沿海货运船舶运力分析报告》数据显示，目前沿海省际散装液体化学品船舶整体船龄偏高。未来随着散装液体化学品航运市场进一步扩大，拥有年轻船队的企业将更具有持续竞争力。

截至 2019 年 12 月 31 日，公司在营 9 艘化学品船，其中只有两艘化学品船舶船龄超过 12 年，其他化学品船龄较小。为此，本项目实施以后，公司船龄结构将大大优于行业平均水平，而且船舶建造向高端船型发展，能更有效保证中高端客户的运输需求，从而不断强化公司在沿海省际散装液体化学品水上运输行业的竞争力，保证公司业务持续增长，进一步巩固公司市场地位。

(2) 扩大运力规模以满足日益增长的下游需求

有关沿海省际散装液体化学品航运业的情况详见本招股意向书“第六节 业务和技术”之“二、发行人所处行业基本情况”之“(二) 行业发展情况”之“2、散装液体化学品航运业发展概况”。

本项目新购建先进的不锈钢化学品运输船舶，运力规模将在原有基础上大幅增加，满足沿海省际散装液体化学品航运市场的增长需求，助力公司经营规模稳步迈进。

3、数字航运研发中心项目

(1) “数字航运”成为行业发展重要方向

随着移动互联、物联网、大数据、人工智能、云计算、区块链等创新技术的蓬勃发展和普及，新兴技术在航运业的运用也越来越广泛，行业逐渐向信息化、

数字化、智能化发展。航运产业存在数据离散、安全性要求高等特征，客户对运输服务的效率、准确性、智能化方面的要求越来越高，将数字化转型与航运特点相结合，是掌握数字化航运发展的重点和关键。行业内企业日益重视数字化、智能化航运开发，搭建技术架构先进、功能层次分明、高效协同的数字化平台成为行业发展的必然趋势。

本项目旨在加强公司数字航运建设，以智慧航运、船舶管理、船舶安全等为出发点，以数字化转型为抓手，打造数字航运智能管理平台，是公司紧跟行业数字化、智能化发展趋势的必要举措。

(2) 公司信息化水平还有待进一步提高

当前，液货危险品运输行业的智能化、信息化建设仍有提升空间，比如在港口、岸基、船舶三者之间的信息传递流通、有效集成、互联互通等方面，缺少规范性的信息化管理手段。

随着公司业务规模的不断扩大，岸基各部门间的信息互通以及港口、船舶等相关的航运信息数据整合存在迫切需求，本项目投资完成后，有助于公司利用移动互联网、物联网等先进信息手段，实时监控船舶设施状态、保障船舶安全，并改善信息流通渠道，提高数据传递的及时性、有效性、准确性，提高船舶管理营运效率；通过互联互通、大数据分析、人工智能等手段，集成航运信息、船舶管理打造智能船舶管理系统，满足公司业务规模持续扩张下，整体协同运营管理能力的需要。

(3) 探索航运数字化应用模式，助力公司进一步发展

航运业在通信、导航方面的技术应用较广，但在业务经营管理、物流监管等经营层面的数字化应用程度相对较低。未来，数字化不断深入应用，将以创新技术为核心，在提升船舶能效、优化航运物流、降低人力成本等业务经营方面提供数字化解决方案，打通货主、货代、船舶、港口码头等各业务主体之间的数据协同，从而推进数字化实现航运产业链各方的深度融合。公司将在现有的航运基础上，积极开展数字航运研究及应用，探索航运数字化应用模式。

（二）募集资金运用的可行性

1、化学品船与 MR 型成品油购置项目

（1）项目符合国家产业政策

国内沿海液货危险品水上运输是我国危险品物流的重要部分。近年来，国家颁布多项产业政策，对液货危险品航运业予以支持及指导，以保证行业实现稳定健康发展。

2019 年国务院发布《交通强国建设纲要》，提出“推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移；推进电商物流、冷链物流、大件运输、危险品物流等专业化物流发展”。2020 年，交通运输部发布《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》，提出“到 2025 年，基本建成海运业高质量发展体系，服务品质和安全绿色智能发展水平明显提高，综合竞争力、创新能力显著增强，参与国际海运治理能力明显提升；鼓励中小海运企业做专做精做特，形成一批具备较强国际竞争力的骨干海运企业和专、精、特发展的海运企业，形成若干全球综合物流运营商”。

相关国家政策不仅为液货危险品航运业发展创造了良好的市场环境，同时也为行业发展指明了方向。本项目通过购置不锈钢化学品船舶与 MR 型成品油船舶，扩大公司沿海省际化学品运输业务规模，做专做精，不断深化公司的竞争优势，符合国家鼓励发展的政策要求，项目实施顺应行业良好的发展契机，依托有利的政策背景，将促进公司业务规模的迅速扩张。

（2）新增运力有序释放，公司拥有良好的综合评审记录

由于国内沿海省际化学品船、成品油船运力规模增长过快，市场一度出现运力过剩、竞争激烈的局面。为促进行业健康有序发展，我国 2006-2019 年期间数次发布关于国内沿海省际化学品船、成品油船运力调控政策，对于新增运力采取严格审批。

2018 年《关于加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控的公告》实施，至 2023 年，交通运输部将根据沿海省际散装液体危险货物船舶运输相关市场供求状况，采取专家综合评审的方式，有序新增国内沿海省际液体危险

货物船舶运输船舶运力。

交通运输部于 2019 年、2020 年开展的三次新增运力评审中，公司均以第一名的成绩获得新增运力指标。公司于 2018 年被交通运输部评为“安全诚信公司”并连续三年获得签注；获得了中国物流与采购联合会危化品物流分会授予的“2020 年化工物流业与制造业融合发展标杆企业”、“2019-2020 年度中国化工物流行业百强水运服务企业”。公司凭借完整的船舶经营资质、优良的安全航行记录、高效的船舶营运效率等优势，在行业内建立了良好的口碑，预期在未来几年的新增运力综合评审中继续保持领先地位，新增船舶均能取得运力指标。

(3) 公司拥有优质的客户群体，新增运力将完全消化

近年来，我国炼化产能不断扩大，随着多个大型炼化一体化项目陆续投产，未来国内沿海液货危险品水上运输需求将显著提升。依托公司的行业地位以及公司多年来对开发大型石化企业客户的资源投入，公司目前与中国石化、福建联合石化、浙江石化、中国海油、中海壳牌、恒力石化、中国航油等多家优质客户建立了稳定的合作关系，客户资源优势明显。

本次募集资金投资项目实施后，将大幅提升公司订单承接能力，新增船舶能够更好满足下游大型客户对于运输服务的需求，新增运力将完全消化，同时进一步加强公司与大型石化行业客户的合作关系。

2、不锈钢化学品船舶置换项目

根据 2018 年《关于加强沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场宏观调控的公告》，沿海省际散装液体危险货物船舶运输企业以“退一进一”或“退多进一”方式，申请将自有的沿海省际散装液体危险货物船舶退出市场后新增同类型船舶运力，且新增船舶运力比退出市场运力增加的总吨位不超过 50%的，可免于综合评审。

本投资项目，通过退出自有两艘化学品船舶，新建 2 艘不锈钢化学品船舶，船舶运力比退出市场运力增加的总吨位不超过 50%，项目新增运力无需进行沿海省际散装液体危险货物船舶运力综合评审，项目实施可行。

3、数字航运研发中心项目

(1) 项目符合国家产业政策

近年发布的多项国家产业政策，对于智能航运均予以重点支持。2019年5月，交通运输部等七部门印发《智能航运发展指导意见》，指出要加强智能航运技术创新，加快推进物联网、云计算、大数据、人工智能等高新技术在船舶、港口、航道、航行保障、安全监管以及运行服务等领域的创新应用。

2019年9月，中共中央、国务院发布的《交通强国建设纲要》，提出要大力发展智慧交通。推动大数据、互联网、人工智能、区块链、超级计算等新技术与交通行业深度融合；2020年2月交通运输部发布的《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》，提出推进基于区块链的全球航运服务网络平台研究应用。大力促进智能航运发展，加快智能船舶自动驾驶和船岸协同技术攻关，推进智能船舶技术试验验证及应用，建立健全智能航运法规标准体系，加快构建智能航运服务和安全监管、航海保障的示范环境，形成智能航运发展的基础环境，突破一批制约智能航运发展的关键技术。

相关国家政策不仅为航运业发展创造了良好的市场环境，同时也为行业发展指明了方向。我国智能航运发展仍处于大有可为的重要战略机遇期，正进入向纵深发展的新阶段，是行业良好的发展契机。

(2) 公司拥有技术实力较强的研发团队

公司组建了一支行业内经验丰富的研发团队，研发人员分工明确、业务扎实，持续为公司船舶管理、技术改造等方面提供帮助。公司十分重视数字化技术与航运业的融合应用研究，于2019年成立了数字化部，针对船舶安全运营、船舶管理等方面投入研发，研发团队不断创新，取得众多科技成果，包括信息化软件系统及其硬件设备，开发了航运管理系统、船舶管理系统，并取得11项相关计算机软件著作权。公司专业化的研发团队具有较强的技术创新实力，是公司持续发展壮大的有力保障，为公司未来发展打下坚实基础。本项目将为公司开展信息一体化研发活动提供必要的资源支持，进而加快公司数字化创新的进程。

（三）关于募集资金数额和投资项目与企业现有生产经营规模、财务状况、技术水平和管理能力等相适应的说明

1、生产经营规模方面

报告期内，公司主要从事国内沿海散装液体化学品、成品油水上运输业务，其中，公司在沿海省际散装液体化学品航运市场占据优势地位。公司凭借安全管理、船队规模、综合服务等优势，与下游多家大型石化企业建立了稳定的合作关系，近年来公司业务规模保持快速增长。

报告期内，公司主营业务收入分别为 29,194.67 万元、38,641.76 万元、56,686.12 万元，散装液体化学品货运量分别为 245.36 万吨、334.19 万吨、429.90 万吨。结合公司的业务规模增长趋势与公司发展战略，预期新增运力将得到有效运用，进一步增强公司的综合竞争力。因此，本次募集资金投资项目与公司的生产经营规模相适应。

2、财务状况方面

报告期各期末，公司总资产分别为 41,454.46 万元、105,481.51 万元、125,722.93 万元，年均复合增长率为 74.15%。本次募集资金投资项目总额为 128,180.00 万元，占公司截至 2021 年 12 月 31 日总资产的 101.95%，与公司未来快速发展的速度相适应。未来随着公司销售规模扩大，滚动利润不断投入公司生产经营，预计公司资产规模将继续扩大，经营能力将持续增强。

3、技术水平与管理能力方面

（1）技术水平

公司建设良好的人才培养机制吸引人才，各部门汇聚众多专业人才和技术骨干，具备丰富的行业从业经验。公司于 2019 年成立数字化部门，针对船舶安全运营、船舶管理等方面投入研发。技术开发团队整体研发创新能力强，拥有扎实的理论基础和实践经验。因此，本次募集资金投资项目与公司的技术水平相适应。

（2）管理能力

公司拥有一支敬业务实、经验丰富、积极进取的经营管理团队，公司核心管

理层在液货危险品运输领域有 10 年以上的经营管理经验，对行业具有深刻的洞察和理解，对行业的发展动态有着准确的把握。公司引入现代化管理，注重团队文化建设，团队凝聚力、执行力较强、整体协调能力强，保证公司的整体运营效率。公司拥有经验丰富的经营管理团队，企业内部良好的分工合作、注重团队协作的企业精神，确保了公司各项业务实现高效运转和高速发展，将为项目实施提供切实保障。因此，本次募集资金投资项目与公司的管理能力相适应。

四、募集资金运用对公司经营和财务状况的影响

（一）对经营状况的影响

本次募集资金投资项目紧紧围绕公司主业开展，投资项目实施之后，公司业务规模将显著扩大，有助于公司提升品牌形象和进一步提高市场占有率，有利于加强与大型石油化工企业客户的合作关系并拓展新的客户，从而巩固和提升公司的行业地位。

同时，本次募集资金投资项目“数字航运研发中心项目”实施完成后，将大幅增加公司研发支出，能够为公司持续深化信息技术应用提供坚实的保障，进而提升公司安全管理能力、服务质量水平与经营管理效率。公司秉承成为“国际一流、国内领先的化工供应链综合服务商”的愿景，加强数字化建设是公司迈向化工供应链综合物流解决方案供应商的重要基础。

（二）对财务状况的影响

1、对财务结构的影响

本次发行后，公司资本实力将得到增强，总资产规模、净资产规模和每股净资产都将得到显著增加。公司资产负债率会得到一定程度下降，流动比率和速动比率进一步提高，财务结构将得到优化，公司整体抗风险能力将大幅增强。

2、对盈利能力的影响

本次募集资金投资项目涉及新增多艘船舶，项目实施完成后固定资产将进一步增加，固定资产折旧也会明显升高。公司预期募集资金投资项目完成后，项目可实现的净利润能够覆盖新增固定资产而产生的折旧费用，从而提高公司的营业

利润水平。

第十四节 股利分配政策

一、最近三年的股利分配政策

根据《公司法》及《公司章程》的规定，公司报告期内的股利分配政策规定如下：

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，但本章程规定不按持股比例分配的除外。

股东大会违反前款规定，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。

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%。

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。

二、最近三年公司实际股利分配情况

2019 年 6 月 10 日，兴通有限召开股东会临时会议，审议决定按有限公司 2019 年 5 月 31 日账面可分配利润中的 4,776.25 万元分配给全体股东。

2019年11月18日，兴通有限召开股东会临时会议，审议决定按有限公司2019年10月31日账面可分配利润中的6,000万元分配给全体股东。

2021年4月，公司对2018年6月的股权转让涉及到的股份支付进行了差错更正，该事项使得2018年公司净利润由8,354.42万元调减至4,551.95万元。本次会计差错更正详见“第五节 发行人基本情况”之“二、发行人改制重组情况”之“（一）设立方式”之“2、整体变更存在未分配利润为负的情况”。本次会计差错更正之后，截至2019年10月31日，公司的未分配利润变为3,068.21万元，以此为基础分配6,000.00万元，形成超额分配2,931.79万元。

2021年4月，公司第一届第十次董事会及2021年第一次临时股东大会审议并通过了《关于弥补因追溯调整而超额分配利润的议案》，同意对上述超额分配，不再要求当时参与分红的股东返还超额分配的利润，对超额分配的利润以公司日后实现的净利润进行弥补，因会计差错更正导致整体变更时未分配利润为负的情形予以认可。

根据容诚会计师事务所出具的《审计报告》（容诚审字[2021]361Z0078号）及《关于兴通海运股份有限公司以日后实现的净利润弥补前期利润超额分配情况专项说明的审核报告》（容诚专字[2021]361Z0308号），公司2019年11月至2020年12月实现净利润13,575.88万元，已足额弥补上述超额分配的利润。

综上所述，截至2020年12月31日，公司实现的净利润已经全额弥补超额分配金额，不存在未弥补亏损，该超额分配未对公司经营和股东利益造成实质影响。

三、本次发行前滚存利润的分配安排和已履行的决策程序

根据公司2020年第四次临时股东大会决议，公司首次公开发行股票前的滚存利润由股票发行后的新老股东按持股比例共同享有。

四、发行后的股利分配政策

根据公司2020年第四次临时股东大会，审议通过《关于公司上市后三年内股东分红回报规划的议案》和《关于制定〈公司章程（草案）〉（上市后适用）

的议案》。

（一）本次发行后的股利分配政策

根据《公司章程（草案）》，公司发行上市后的利润分配政策为：

1、利润分配的原则

公司的利润分配应重视对投资者的合理投资回报，并兼顾公司的可持续发展，利润分配政策应保持连续性和稳定性。

2、利润分配的方式

公司可以采取现金、股票或二者相结合的方式向股东分配股利。在公司盈利以及公司正常经营和长期发展的前提下，公司将优先考虑现金方式分配股利。

在公司经营情况良好，并且董事会认为发放股票股利有利于公司全体股东整体利益时，可以在确保足额现金分红的前提下，提出股票股利分配预案。采用股票方式进行利润分配的，应当以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、每股净资产的摊薄等真实合理因素。

3、现金分红的条件和比例

公司当年经审计净利润和累计未分配利润为正，且公司现金流可以满足公司正常经营和可持续发展的前提下，公司应进行现金分红，且每年以现金方式分配的利润应不低于当年实现的可供分配利润的 10%。

在实际分红时，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，拟定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。公司至少每三年重新审阅一次股东分红回报规划，根据股东、独立董事和监事的意见对公司正在实施的股利分配政策作出适当且必要的修改，确定该时段的股东回报计划。

4、利润分配的期间间隔

在符合条件的情况下，公司原则上每年至少进行一次利润分配。公司董事会可以根据公司的盈利及资金需求状况提议公司进行中期利润分配。

5、未发放分红的情况

公司当年盈利且累计未分配利润为正，但未提出现金利润分配预案的，应由独立董事发表明确意见，并在年度报告中详细说明未分红的原因和未用于分红的资金留存公司的用途。

6、股东违规占用公司资金的情况

如存在股东违规占用公司资金的情况，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。

7、利润分配政策调整的决策程序和机制

公司经营环境发生重大变化或者董事会认为必要时，公司可对利润分配政策进行调整。公司调整利润分配政策时应听取中小股东意见，并经独立董事发表独立意见，由董事会详细说明理由。调整利润分配政策的议案由出席股东大会的股东所持表决权的 2/3 以上通过。

(二) 上市后三年股东回报规划

为向股东提供稳定持续的投资回报，增加股利分配决策透明度和可操作性，便于股东对公司经营和分配进行监督，公司制定了《兴通海运股份有限公司上市后三年内股东分红回报规划》，具体如下：

1、股东分红回报规划制定考虑因素

公司将着眼于长远和可持续发展,在综合考虑公司实际经营情况、发展目标、股东要求和意愿,尤其是中小投资者的合理回报需要、公司外部融资环境、社会资金成本等因素的基础上,建立对投资者持续、稳定、科学的回报规划与机制,从而对利润分配作出制度性安排,以保持未来公司利润分配政策的连续性和稳定性。

2、股东分红回报规划制定原则

公司的股东分红回报规划充分考虑和听取股东、独立董事和监事的意见,在保证公司正常经营业务发展的前提下,坚持现金分红为主这一基本原则,公司具备现金分红条件的,公司应当采取现金方式分配股利,每年以现金方式分配的利润应不低于当年实现的可供分配利润的 10%。

如公司同时采取现金及股票股利分配利润的,在满足公司正常生产经营的资金需求情况下,公司实施差异化的现金分红政策。

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,提出差异化现金分红政策:

(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。

3、股东分红回报规划决策机制

公司管理层、董事会应结合公司盈利情况、资金需求和股东回报规划合理提出分红建议和预案,并结合股东、独立董事的意见,制定年度或中期分红方案,并经公司股东大会表决通过后实施。

4、股东分红回报规划制定周期

公司上市后至少每三年重新审阅一次股东分红回报规划，根据股东、独立董事和监事的意见对公司正在实施的股利分配政策作出适当且必要的修改，确定该时段的股东回报计划。

5、公司未分配利润的使用原则

公司留存的未分配利润主要用于补充生产经营所需的营运资金，扩大现有业务规模，促进公司持续发展，最终实现股东利益最大化。

第十五节 其他重要事项

一、信息披露与投资者服务

公司的信息披露及投资者服务工作由董事会统一领导和管理,董事会秘书负责具体的协调和组织信息披露及投资者服务事宜,相关人员的联系方式如下:

负责信息披露和投资者关系的部门: 证券部

联系人: 欧阳广

电话: 0595-87777879

传真: 0595-87088898

地址: 福建省泉州市泉港区驿峰东路 295 号兴通海运大厦 8-9 楼

电子邮箱: Securities@xtshipping.cn

二、重要合同

截至本招股意向书签署日,公司正在履行的交易金额或预计交易金额超过 500 万元的合同,或者交易金额虽未超过 500 万元,但对公司生产经营活动、财务状况和未来发展具有重要影响的合同如下:

(一) 销售合同

1、年度框架协议

程租业务模式下,公司与客户通常签订年度框架协议,合同一般对货物交接、运输价格、结算方式、保险责任、违约责任、协议有效期等事项作出约定。具体货物运输要求以客户下达的物流委托单或签订的航次合同为准,合同运量以实际履约量为准,框架性协议未对合同金额进行约定。截至本招股意向书签署日,重大年度框架协议的签约主体均为兴通股份,合同明细如下:

序号	客户名称	合同名称	合同期限	合同主要内容
1	中海壳牌石油化工有限公司	《租船货运合同》及《补充协议》	2020.01.01-2022.12.31	约定公司为其运输醇类等化工品,并对受载期、运费费率等进行约定,按航次进

序号	客户名称	合同名称	合同期限	合同主要内容
				行结算
2	福建联合石油化工有限公司	《船舶运输合同》	2021.04.01-2022.02.28	约定公司为其运输对二甲苯等，具体的航次、航线、履约船舶等以双方签订的《航次确认书》为准
3	大连中化物流有限公司	《化工品水路运输服务框架合同》及《补充协议（一）》	2021.04.16-2022.12.31	约定公司为其运输对二甲苯、乙二醇等化工品，并对运输方式、航线价格等进行约定，按航次进行结算
4	东营威联化学有限公司	《水路运输合同》	2021.05.01-2022.04.30	约定公司为其提供对二甲苯运输服务，并对航线及价格、适航船舶等进行约定
5	恒力石化(大连)炼化有限公司/ 恒力石化(大连)化工有限公司/ 恒力能源(苏州)有限公司	《液体化工品海运服务合同》	2021.05.10-2022.05.09	约定公司为其运输纯苯、乙二醇等化工品，并对运输方式、航线运价等进行约定，按航次进行结算
6	中海石油炼化有限责任公司销售分公司	《2022 年度对二甲苯(PX)水运承运协议》	2022.01.01-2022.12.31	约定公司为其运输对二甲苯(PX)，并对工作范围、货物交接等进行约定，按航次进行结算
7	中国石化化工销售有限公司华南分公司	《2022 年化工产品运输合同（水路）》	2022.01.01-2022.12.31	约定公司为其运输液体货物，并对货物承运日期和运到期限、货物包装标准等进行约定
8	中石化化工销售（广东）有限公司	《2022 年化工产品运输合同（水路）》	2022.01.01-2022.12.31	约定公司为其运输液体货物，并对货物承运日期和运到期限、货物包装标准等进行约定
9	中国石化化工销售有限公司华东分公司	《2022 年水路运输合同-兴通海运》	2022.01.01-2022.12.31	约定公司为其运输液体货物，并对货物承运日期和运到期限、货物包装标准等进行约定
10	海南中海石油运输服务有限公司	《甲醇海运服务合同》	2022.01.01-2025.01.01	约定公司为其运输甲醇，并对服务费用和付款、工作期限等进行约定
11	福建华锦贸易有限公司	《海运服务合同》	2022.01.01-2022.12.31	约定公司为其运输石油苯，并对货物交接、运输价格、结算和付款等进行约定

2、期租合同

期租业务模式下，公司与客户签订船舶期租合同，合同一般对船舶规范、承运货品及货量、租期、租金及支付、交船与还船、双方的责任与义务、违约责任等进行约定。截至本招股意向书签署日，重大期租合同的签约主体均为兴通股份，合同明细如下：

序号	客户名称	合同名称	合同期限	合同主要内容
1	浙江石油化工有限公司	《船舶期租合同》及《补充协议》	2020.08.11-2025.08.10	指定船舶期租，进行二甲苯运输
2	浙江石油化工有限公司	《船运确认函》及《补充协议》等	2021.01.30-2022.01.31	指定船舶期租，进行PX（或其他适装品）运输
3	浙江荣通物流有限公司	《合作协议》及《补充协议》	2020.11.06-2025.11.05	指定船舶期租，进行成品油海上运输
4	中国航油集团海鑫航运有限公司	《船舶期租及相关运输事项合同》	2020.09.13-2022.09.12	指定船舶期租，进行成品油海上运输
5	中国航油集团海鑫航运有限公司	《船舶期租及相关运输事项合同》	2020.11.19-2022.11.18	指定船舶期租，进行成品油海上运输

（二）采购合同

公司与主要供应商之间的合同，通常以框架性协议的形式来签署，合同一般对采购产品的品牌、品名、规格、单位、数量、价格、质量要求及技术标准、合理损耗及计算方法等做出约定。具体要求以订货单、询价确认单等为准，框架性协议未对合同金额进行约定。截至本招股意向书签署日，重大年度框架协议的签约主体均为兴通股份，合同明细如下：

序号	供应商名称	合同名称	合同期限	合同主要内容
1	中石化中海船舶燃料供应有限公司福建分公司	《总购销合同》	2021.02.17-2023.02.16	采购柴油、燃料油
2	宁波甬石旺泰船舶燃料有限公司	《总购销合同》	2021.02.01-2022.02.01	采购柴油、燃料油
3	中国船舶燃料供应福建有限公司	《总购销合同》	2021.03.01-2023.02.28	采购柴油、燃料油
4	上海亿兴船舶燃料有限公司	《总购销合同》	2021.10.10-2022.10.10	采购柴油、燃料油
5	广州兴博丰船舶燃料有限公司	《燃油购销框架合同》	2022.01.01-2022.12.31	采购柴油、燃料油

(三) 授信合同、抵押合同及借款合同**1、授信合同**

序号	合同名称及编号	授信人	授信金额 (万元)	授信期限	担保情况
1	《最高额综合授信合同》((港)农银综授字(2019)第001号)	中国农业银行股份有限公司泉州泉港支行	5,625.00	2019.02.13-2022.02.12	抵押、保证
2	《授信协议》(595XY2021023088)	招商银行股份有限公司泉州分行	5,000.00	2021.07.23-2022.07.22	保证

2、抵押合同

序号	合同名称及编号	抵押期限	抵押物	债权人	最高金额 (万元)
1	《最高额抵押合同》(35100620190001928)	2019.02.13-2022.02.12	兴通99	中国农业银行股份有限公司泉州泉港支行	5,625.00
2	《最高额抵押合同》(35100620200005174)	2020.04.07-2023.04.06	兴通油69	中国农业银行股份有限公司泉州泉港支行	4,000.00
3	《最高额抵押合同》(HT9350521003A200400010)	2020.04.09-2025.04.09	兴通56	泉州银行股份有限公司泉港支行	9,337.00
4	《最高额抵押合同》[0140800007-2020年泉港(抵)字0003号]	2020.06.22-2025.06.20	兴通789	中国工商银行股份有限公司泉州泉港支行	18,200.00
5	《抵押合同》(fj3962020104)	2020.09.29-2025.09.21	兴通799	中国银行股份有限公司泉港支行	9,500.00
6	《最高额抵押合同》[0140800007-2020年泉港(抵)字0013号]	2020.11.06-2025.11.09	兴通719	中国工商银行股份有限公司泉州泉港支行	11,619.00
7	《最高额抵押合同》(35100620210006790)	2021.03.18-2024.03.17	兴通739	中国农业银行股份有限公司泉州泉港支行	15,021.60
8	《抵押合同》(fj3962021062)	2021.11.11-2026.11.10	兴通7	中国银行股份有限公司泉港支行	3,550.00

3、借款合同

序号	合同名称及编号	贷款人	借款金额 (万元)	借款期限	担保情况
1	《流动资金借款合同》 (35010120210002748)	中国农业银行股份有限公司泉州泉港支行	2,000.00	自提款之日起1年	抵押、保证
2	《流动资金借款合同》 (35010120210002729)	中国农业银行股份有限公司泉州泉港支行	1,000.00	自提款之日起1年	抵押、保证
3	《固定资产借款合同》 (HT9350521001190400050)	泉州银行股份有限公司泉港支行	2,000.00	2019.04.19-2024.04.19	抵押、保证
4	《固定资产借款合同》 (HT93505210031190600013)	泉州银行股份有限公司泉港支行	1,500.00	2019.06.06-2024.06.06	抵押、保证
5	《固定资产借款合同》 (HT93505210031191000011)	泉州银行股份有限公司泉港支行	1,000.00	2019.10.16-2024.07.25	抵押、保证
6	《固定资产借款合同》 (35010420200000117)	中国农业银行股份有限公司泉州泉港支行	5,000.00	自首次提款之日起5年	抵押、保证
7	《固定资产借款合同》 [0140800007-2020年 (泉港)字00177号]	中国工商银行股份有限公司泉州泉港支行	9,000.00	自首次提款之日起60个月	抵押、保证
8	《固定资产借款合同》 (fj3962020100)	中国银行股份有限公司泉港支行	9,500.00	自首次提款之日起60个月	抵押、保证
9	《固定资产借款合同》 (140800007-2020年 (泉港)字00616号)	中国工商银行股份有限公司泉州泉港支行	5,500.00	自首次提款之日起至2025.11.09	抵押、保证
10	《固定资产借款合同》 (35010420210000079)	中国农业银行股份有限公司泉州泉港支行	1,000.00	自提款之日起5年	抵押、保证
11	《固定资产借款合同》及《补充协议》 (595HT2021137339)	招商银行股份有限公司泉州分行	6,420.00	自提款之日起72个月	抵押、保证
12	《固定资产借款合同》 (fj3962021059)	中国银行股份有限公司泉港支行	3,550.00	自实际提款日起60个月	抵押、保证
13	《固定资产借款合同》 (0140800007-2021年 (泉港)字00535号)	中国工商银行股份有限公司泉州泉港支行	4,000.00	自首次提款日至2026.11.29	抵押、保证

序号	合同名称及编号	贷款人	借款金额 (万元)	借款期限	担保情况
14	《固定资产借款合同》 (0140800007-2021年 (泉港)字00536号)	中国工商银行股份有限公司泉州泉港支行	3,900.00	自首次提款 日至 2026.12.21	抵押、保证
15	《固定资产借款合同》 (0140800007-2021年 (泉港)字00537号)	中国工商银行股份有限公司泉州泉港支行	8,400.00	自首次提款 日至 2027.01.17	抵押、保证

(四) 其他重要合同

序号	合同对方名称	合同名称	合同期限	合同主要内容
1	招商局金陵鼎衡船舶 (扬州)有限公司	《7990吨不锈钢化学品/成品油船建造项目合同书》	签约日期: 2021.02.26 交船日期: 2022.07.16	船舶建造
2	台州枫叶船业有限公司	《12000DWT 不锈钢化学品/成品油船建造合同》	签约日期: 2021.09.03 交船日期: 2022.10.10	船舶建造

三、对外担保

截至本招股意向书签署日，公司不存在对外担保情况。

四、重大诉讼、仲裁事项

(一) 公司重大诉讼及仲裁事项

截至本招股意向书签署日，公司不存在对财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生较大影响的诉讼或仲裁事项。

(二) 公司控股股东、实际控制人，公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员作为一方当事人的重大诉讼或仲裁事项

截至本招股意向书签署日，公司的控股股东、实际控制人以及公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员均不存在作为一方当事人的重大诉讼或仲裁事项。最近三年内，公司控股股东、实际控制人不存在重大违法行为，也不存在被相关主管机关处罚的情况。

（三）公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员涉及刑事诉讼的情况


截至本招股意向书签署日，公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员均未涉及刑事诉讼事项。

第十六节 董事、监事、高级管理人员及有关中介机构声明

一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本招股意向书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

全体董事签字：




陈兴明



陈其龙



张文进




王良华




柯文理



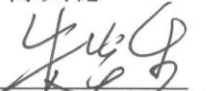
陈其德




陈其凤



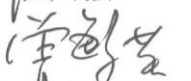
杜兴强



朱炎生



程爵浩



曾繁英

全体监事签字：



吴志扬



郑兴平



刘建龙

全体高级管理人员签字：



陈其龙




柯文理




陈其德




陈其凤



黄木生



严旭晓



欧阳卢

兴通海运股份有限公司


2022年2月14日

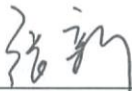


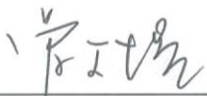
二、保荐人（主承销商）声明

本公司已对招股意向书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担相应的法律责任。

法定代表人： 
张佑君

保荐代表人： 
马 锐


张 新

项目协办人： 
曾文煜



保荐人（主承销商）董事长声明

本人已认真阅读兴通海运股份有限公司招股意向书的全部内容，确认招股意向书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对招股意向书真实性、准确性、完整性承担相应的法律责任。

董事长：


张佑君



保荐人（主承销商）总经理声明

本人已认真阅读兴通海运股份有限公司招股意向书的全部内容，确认招股意向书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对招股意向书真实性、准确性、完整性承担相应的法律责任。

总经理：



杨明辉



中信证券股份有限公司

2022年2月14日

三、发行人律师声明

本所及经办律师已阅读兴通海运股份有限公司首次公开发行股票并上市招股意向书及其摘要，确认招股意向书及其摘要与本所出具的法律意见书和律师工作报告无矛盾之处。本所及经办律师对发行人在招股意向书及其摘要中引用的法律意见书和律师工作报告的内容无异议，确认招股意向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，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

经办律师（签字）：



张东晓



谢美山

律师事务所负责人（签字）：



顾功耘

上海市锦天城律师事务所（盖章）





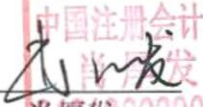
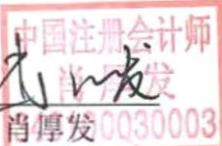
2022年2月14日

会计师事务所声明

本所及签字注册会计师已阅读兴通海运股份有限公司的招股意向书及其摘要，确认招股意向书及其摘要与本所出具的审计报告、内部控制鉴证报告及经本所鉴证的非经常性损益明细表无矛盾之处。本所及签字注册会计师对兴通海运股份有限公司在招股意向书及其摘要中引用的上述审计报告、内部控制鉴证报告及经本所鉴证的非经常性损益明细表的内容无异议，确认招股意向书及其摘要不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对引用的上述内容的真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

本声明仅供兴通海运股份有限公司申请首次公开发行股票之目的使用，不得用作任何其他目的。

签字注册会计师签名：      

会计师事务所负责人签名：  

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）



五、资产评估机构声明

本机构及签字资产评估师已阅读招股意向书及其摘要，确认招股意向书及其摘要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意向书及其摘要中引用的资产评估报告的内容无异议，确认招股意向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，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

评估机构负责人：



王健青

签字资产评估师：



赵德勇



李艺凤

厦门嘉学资产评估房地产估价有限公司



2022年2月14日

厦门市大学资产评估土地房地产估价有限责任公司

更名情况说明

厦门市大学资产评估土地房地产估价有限责任公司于2021年12月7日变更名称为厦门嘉学资产评估房地产估价有限公司并办理了工商登记,取得了厦门市市场监督管理局颁发的统一社会信用代码为“9135020015502324XR”的营业执照。

特此说明。


厦门嘉学资产评估房地产估价有限公司
2022年2月14日

验资机构声明


本机构及签字注册会计师已阅读兴通海运股份有限公司的招股意向书及其摘要，确认招股意向书及其摘要与本机构出具的验资报告（容诚验字[2020]361Z0013号、容诚验字[2020]361Z0080号）无矛盾之处。本机构及签字注册会计师对发行人在招股意向书及其摘要中引用的上述验资报告的内容无异议，确认招股意向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，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册会计师签名：


许瑞生
中国注册会计师
350200011518


郑伟平
中国注册会计师
360052

会计师事务所负责人签名：


肖厚发
中国注册会计师
35010030003

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）



2022年2月14日



验资复核机构声明

本机构及签字注册会计师已阅读兴通海运股份有限公司的招股意向书及其摘要，确认招股意向书及其摘要与本机构出具的验资复核报告（容诚专字[2021]361Z0045号）无矛盾之处。本机构及签字注册会计师对发行人在招股意向书及其摘要中引用的上述验资复核报告的内容无异议，确认招股意向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，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册会计师签名：      

会计师事务所负责人签名：  

容诚会计师事务所（特殊普通合伙）

2022年2月14日



第十七节 备查文件

一、备查文件

- (一) 发行保荐书；
- (二) 财务报表及审计报告；
- (三) 内部控制鉴证报告；
- (四) 经注册会计师核验的非经常性损益明细表；
- (五) 法律意见书及律师工作报告；
- (六) 公司章程（草案）；
- (七) 证监会核准本次发行的文件；
- (八) 其他与本次发行有关的重要文件。

二、文件查阅地址及时间

上述备查文件将置备于下列场所，投资者可于发行期间的工作日上午 9:00-11:00，下午 14:00-17:00 前往查阅。

- (一) 发行人：兴通海运股份有限公司

地址：福建省泉州市泉港区驿峰东路 295 号兴通海运大厦 8-9 楼

电话：0595-87777879

联系人：欧阳广

- (二) 保荐人（主承销商）：中信证券股份有限公司

地址：广东省深圳市福田区中心三路 8 号卓越时代广场（二期）北座

电话：010-60838888

联系人：马锐、张新