（上接C24版）

3）公司法定公积金弥补以前年度亏损后，公司当年实现净利润仍不足以弥补以前年度亏损；

4）公司经营活动产生的现金流量净额连续三年均低于当年实现的可分配利润的20%；

5）中国证监会和证券交易所规定的其他事项。

如出现以上五种情形，公司可对利润分配政策中的现金分红比例进行调整。除以上五种情形外，公司不进行利润分配政策调整。

第四节　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2022年2月24日召开的2022年第二次临时股东大会审议通过的《关于〈公司首次公开发行股票募集资金用途及可行性〉的议案》以及2023年2月9日召开的第三届董事会第二十次会议审议通过的《关于调整〈公司首次公开发行股票募集资金用途及可行性〉的议案》，公司拟发行4,127.6015万股股票，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	超灵便型散货船购置项目	168, 870.92	132, 823.43
2	信息化系统建设与升级项目	2, 176.57	2, 176.57
3	补充流动资金	20, 000.00	7, 793.20
合计		191, 047.49	142, 793.20

如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。如本次募集资金超过上述投资项目的资金需求，超过投资项目所需资金的部分，公司将结合未来发展规划和目标，用于补充与公司主营业务相关的营运资金。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	超灵便型散货船购置项目	闽发改备[2022]A090010号	不适用
2	信息化系统建设与升级项目	闽发改备[2022]A090013号	不适用
3	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以及国际远洋干散货运输业务，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）超灵便型散货船购置项目

1、项目概况

本项目计划通过新造及购买的方式，购置10艘超灵便型干散货船，拟购置4条干散货船（每艘约64,000载重吨）用于境内航区运输业务，购置6条干散货船（每艘约64,000载重吨）用于境外航区运输业务。项目总投资金额168,870.92万元，拟使用募集资金132,823.43万元，项目建设周期为2年。

2、项目必要性

（1）全球经济回暖，提升运力以应对未来市场需求

航运市场与宏观经济紧密相关。近十年来，全球干散货物货运量保持平稳增长。根据克拉克森统计，2012年至2021年，全球干散货海运贸易量由40.99亿吨增长至53.65亿吨，年均复合增长率为3.04%。

随着全球新冠肺炎疫情的稳步控制、经济逐步回暖，各地区对干散货的需求预计将逐渐增加。除传统运输货物煤炭、铁矿石外，随着新能源市场快速增长，小宗散货中的铝土矿、锰矿石等金属及矿物有望成为未来干散货海运市场的主要增量。公司根据市场情况，适时采取购置二手船或新船的方式增加运力，将有助于公司应对未来市场需求的增加。

（2）把握市场上升机会，适时升级公司船队结构

国际船舶温室气体减排的意识逐步增强，船舶污染排放将进一步收紧。IMO已经通过了一系列降低国际船舶碳排放的技术性与运营性措施，如现有船舶能效指数（EEXI）与碳强度指数（CII）等级评定计划，预计法规生效后，将加速市场上船舶淘汰更新。现有公约框架下的船舶设计能效指数（EEDI）将在2022年提前进入第三阶段，鼓励船舶的新型减排机制，新造船舶将执行船舶设计最新标准，满足更严苛的碳排放要求。

2021年2月22日发布的《国务院关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》中，要求推广绿色低碳运输工具，淘汰更新或改造老旧船舶，加大推广绿色船舶示范应用力度，推进内河船型标准化建设。国内外相关环保法规渐趋严格，航运企业纷纷加入碳中和、零碳排放、绿色能源的行列，不少企业将发展节能船舶视为散货市场制胜的秘诀，而越早采取行动的公司，在未来就越具运营优势。

公司拟通过本次募集资金投资项目，进一步扩大船队规模、优化船队结构，新造船舶更符合环保减排和节能方面的要求，有利于公司提升船队的运营效率，提高公司的服务能力，降本增效，增强公司市场竞争力的同时引领行业的发展。

（3）充足的运力储备，助力公司长期稳定发展

近年来全球新造船运力处于相对较低的水平，2021年受运力供给速度低于干散货运输需求等因素影响，运价和船舶租金都有所上升。根据克拉克森研究报告，截至2022年7月初，全球干散货船队较年初增长1.5%，预计全年增长2.4%，仍处于可控范围。

必要的运力储备有利于公司在航运市场保持竞争力，保持核心客户稳定以及对新客户的服务能力，满足公司长期发展战略的需要。

3、项目可行性

（1）项目的实施顺应资源运输格局及国家政策鼓励方向

我国疆域辽阔，煤炭等资源分布有较强地域性，水路运输作为运输成本最低、运输量最高的运输方式，是调剂国家资源供给的重要手段。2014年，国务院颁布的《关于促进海运业健康发展的若干意见》确立了海运业在经济社会发展中重要的基础产业地位，明确了“海运强国”的国家发展战略，“十四五”也提出了提升国际海运竞争力，加快建设交通强国的要求。因此本项目的实施是顺应资源运输格局和国家政策鼓励的方向。

（2）公司专业的船舶管理能力是本项目实施的有力支撑

船舶运营和运力管理是一项专业且复杂的工作。公司拥有一支专业的船舶运营团队，操作经验丰富，对海运行业有着深刻认知。公司贯彻精细化管理模式，对船舶运行的各项指标拆分量化，保障公司船舶的安全运行、运行时效和效益，公司在船舶运营管理方面的经验为本项目实施提供了强有力的支持。

（3）公司现有船队优势和口碑为新增运力的消化提供支持

公司经过十余年发展，已经与大量的国内外客户形成了长期稳定的合作关系，在业内积累了良好的口碑。干散货的货种数量较多，包括煤炭、矿砂、谷物、水泥等货物，公司对单一货物品种不存在依赖，受上游产业波动小、业务来源较为广泛稳定。在全球各地区将大力发展基建类项目的后疫情时代背景下，购置新船提升的运力可以被公司充分地消化，并且带来更高经营收益。

4、项目投资概算

本项目总投资168,870.92万元，具体情况如下：

序号	项目	金额（万元）	比例
1	船舶购置费用	161, 200.00	95.46%
2	船舶改造费用	2, 064.00	1.22%
3	预备费	4, 897.92	2.90%
4	铺底流动资金	709	0.42%
总投资		168, 870.92	100.00%

5、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8.03年，税后内部收益率11.41%。

6、项目实施进度安排

序号	项目	T+1				T+2	T+3	T+4	T+5 T+12
		Q1	Q2	Q3	Q4				
1	二手船舶改造及验收交付								
2	新船购置及验收交付								
3	二手船舶人员招聘、运营								
4	新造船人员招聘、运营								

（二）信息化系统建设与升级项目

1、项目概况

本项目计划进行信息化系统建设与升级，拟使用募集资金2,176.57万元，项目建设周期为2年。

2、项目必要性

（1）顺应行业发展趋势，提升公司运营能力

全球航运业进入信息化、数字化转型关键期，新冠肺炎疫情的全球大流行加速了航运业转型的进程。以往航运企业通过追求船舶大型化来提高规模效益，但新冠肺炎疫情和苏伊士运河事件，促使行业反思超大规模运力的合理性，并探索通过信息化、数字化技术提升运输服务的保障能力。

通过本项目建设，公司将积极尝试以“信息化＋航运”为路径的创新业务模式，在提升船舶管理效率、深化资金管理运用、降低人力成本等方面探索信息化、数字化解决方案。从而全面提升公司的市场感知能力、风险防范能力、资源优化能力和经营判断能力。

（2）实现数据智能分析，提升公司数字化和智能化管理水平

随着国家对智能航运的大力推动，航运业向信息化、数字化、精细化持续转型，越来越多的公司着手提升自身数字化水平，以降低公司运作成本，同时提高经营效率。本项目将公司业务、财务管理模块全面数字化和智能化作为重要建设内容，通过建立财务和人力共享服务中心，打造建立客户关系管理应用，完善人力资源全业务管理模式；升级船舶管理系统，实现数据智能分析，开发手机移动端口应用，全面提升公司的数字化和智能化管理水平。

（3）增强企业精细化管理能力，提升企业运行效率

航运信息的收集、分析及船舶管理是航运企业发展的核心。信息化建设成为推动航运企业精细化管理和运行效率全面提升的重要力量，能在改善企业重要项目和业务运行效率的基础上，提高其市场竞争力。因此，构建高效、稳定、集成的企业信息化系统，全面提升企业信息化管理水平，是促进航运企业更好地实现经济效益的有效途径。

3、项目可行性

（1）国家出台的相关的产业政策为项目实施提供了政策支持

2019年5月，交通运输部联合中央网信办、发改委、教育部、科技部、工信部、财政部七部委发布了《智能航运发展指导意见》，为智能航运未来发展指明了方向，提出到2025年，突破一批制约智能航运发展的关键技术，成为全球智能航运发展创新中心；到2035年，较为全面地掌握智能航运核心技术，智能航运技术标准体系比较完善；到2050年，形成高质量智能航运体系，为建设交通强国发挥关键作用。

国家各主管部门的一系列政策出台表明了政府对航运业的鼓励及航运企业信息化建设的支持态度。本项目的建设符合国家及地方产业发展规划和产业政策，具备政策上的可行性。

（2）软件和信息技术服务业的稳定发展为项目实施提供了基础保障

软件和信息技术服务业作为国家战略新兴产业，具有基础性、战略性、先导性产业的特点，更是全面实现信息化社会的保障。软件和信息技术服务业的迅速发展和应用的深化，软件与硬件、应用和服务联系日趋紧密，软件和信息技术服务业开始向网络化、服务化、体系化和融合化方向演进。计算机和通信技术的高速发展、成熟及信息技术服务体系的日益完善将为本项目的实施提供良好的外部基础。

（3）公司成熟的规范和制度为公司信息化平台运营提供了丰富经验

公司近年来大力开展企业信息化的应用建设，在财务管理、船舶经营管理等方面制定了周密的信息管理流程制度，并逐步建立了企业绩效管理平台、财务会计、财资管理、船舶管理、船员管理、经营管理、预结算管理、成本费用管理、以及船舶监控管理平台、综合数据展示平台等系统。

公司经过多年的发展，在船舶运营、财务管理等方面已经形成了较为成熟的规范和制度，相关人员对工作流程、工作权限、作业标准已经比较熟悉和适应，上述经验不但能帮助本项目在设计上更加规范、准确地使用，而且能够使相关人员较快地适应企业的信息化管理，从而使公司信息化系统更快、更好地发挥作用，这将为本项目的顺利实施提供有力支撑。

4、项目投资概算

本项目总投资2,176.57万元，具体情况如下：

序号	项目	金额（万元）	比例
1	信息化系统购置费	799.90	36.75%
2	信息化系统升级费	1,376.67	63.25%
总投资		2,176.57	100.00%

5、项目实施进度安排

序号	项目	T+1				T+2	T+3
		Q1	Q2	Q3	Q4		
1	系统建设与升级						
2	人员招聘培训						
3	船舶管理系统运行						
4	综合管理系统运行						

（三）补充流动资金

1、项目概况

公司拟投入7,793.20万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）公司业务规模持续扩大，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。2020年至2022年，公司主营业务收入分别为66,814.25万元、157,242.56万元、201,814.95万元，复合增长率达到73.80%，营业收入保持增长的发展趋势。随着客户订单的增加以及公司运力规模的扩大，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，公司经营规模持续扩大，资金需求也随之提升。公司目前融资渠道较为单一，主要通过融资租赁筹集资金，截至2022年12月31日，公司流动比率为3.10倍，资产负债率为21.18%。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。

3、项目可行性

本次募集资金到位后，公司净资产和营运资金将有所增加，有利于增强公司资金实力，促进公司充分把握市场机遇、提升公司抗风险能力，推动公司业务持续健康发展。

4、补充流动资金管理安排

公司建立健全了规范的法人治理结构和完善的内部控制体系。在募集资金管理方面，公司已经制定了《募集资金管理制度》，制度明确了募集资金使用的分级审批权限、决策程序、风险控制措施及信息披露程序，对募集资金存储、使用、变更、管理与监督等内容进行了明确规定。根据《募集资金管理制度》的要求，公司对募集资金采用专户存储制度，对募集资金实行严格的审批制度，便于对募集资金使用情况进行监督，以保证募集资金专款专用，防范募集资金使用风险。

三、募集资金运用对公司经营和财务状况的影响

（一）募集资金运用对公司经营成果的影响

本次募集资金投资项目紧紧围绕公司主业开展。投资项目实施之后，公司运力规模将显著扩大，有助于公司提升品牌形象和进一步提高市场占有率，有利于加强与国内外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“信息化系统建设与升级项目”实施完成后，公司的经营管理能力将得到进一步提升，数字化建设将为公司经营效率的提升提供坚实基础。

（二）募集资金运用对公司财务状况的影响

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。公司资产负债率将得到一定程度下降，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，固定资产折旧也将明显升高。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。

（三）募集资金运用对公司独立性的影响

本次募集资金用于公司的主营业务，是对公司现有主营业务的扩张。募集资金投资项目实施后，不会产生同业竞争或对公司的独立性带来不利影响。

第五节　风险因素

投资者在考虑投资公司本次发行的股票时，除招股意向书及其摘要提供的各项资料外，应特别考虑下述各项风险因素。本节所披露的风险因素根据公司自身实际情况，按照重要性原则或可能影响投资决策的程度大小排序，但并不表明风险将依排列次序发生。

一、行业风险

（一）行业周期性风险

干散货航运业属于资金密集型的周期性行业，受宏观经济周期的影响较大。航运公司的盈利和估值与宏观经济周期、航运周期密切相关，若出现宏观经济周期下行、航运市场低迷、供需关系失衡等情形，将会对公司的经营业绩产生不利影响。

（二）行业运力供给过剩风险

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

（三）运价大幅波动风险

自2020年下半年以来，随着国内疫情防控措施取得成效，中国经济率先复苏，货物进出口贸易需求和国内贸易需求提升，干散货航运业景气度快速回升；同时受疫情防控等因素影响，部分港口出现堵港情形，全球航运周转效率下降，市场运价/租金波动上涨。随着未来全球疫情逐步得到控制，航运周转效率将出现回升，运力短缺问题也将得到缓解，市场运价/租金可能出现一定幅度的回落，公司的经营业绩可能出现一定程度的下降。在极端情况下，公司有可能发生上市当年营业利润比上年度下降幅度超过50%甚至出现亏损的情况。

（四）行业监管引起的风险

公司境内航区运输业务需获得国内交通、海事等行业监管部门的许可或批准，并取得相关经营资质许可；境外航区运输业务需获得船旗国等相关有权机构签发的相关资质许可。如果公司在经营中违反了相关法律法规，或未能及时取得、更新、续期相关经营资质许可，公司可能受到行政处罚，业务经营可能受到影响。

二、市场风险

（一）宏观经济波动风险

干散货航运市场的运输需求、运输价格等与宏观经济形势等因素的关联度较高。若出现宏观经济波动或上下游产业不景气等情况，公司所在行业的需求水平将会受到影响，可能会对公司的业务开展、财务状况及经营业绩等造成不利影响。

（二）市场竞争风险

公司专注于国内沿海及国际远洋干散货海运业务。全球干散货运输市场集中程度低，参与者众多，市场运价相对透明，市场开放程度高，竞争较为激烈。公司虽是国内民营干散货航运领域的龙头企业之一，在全球航运市场所占运力份额仍较为有限，未来仍将面临来自竞争对手在船队运力规模及运营效率、服务能力、航线布局等各方面的充分竞争，市场竞争态势的变化有可能为公司经营业绩带来不利影响。

三、政策风险

（一）行业政策变化风险

航运业作为重要的基础性产业，一直受到国家的高度重视。近年来，国务院、各部委、地方政府等陆续出台了一系列支持和鼓励航运业发展的政策，如《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》《水运“十四五”发展规划》《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》等。虽然国家大力支持航运业的发展，但如果未来国家相关产业政策发生变化和调整，可能会影响到公司所处的行业发展态势，进而对公司的经营产生一定影响。

（二）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。我国政府对环境保护的力度持续加强，鼓励航运企业向节能减排方向转型升级，近年来相继发布法律法规、政策予以引导和监管。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。国际方面，IMO制定了降低航运碳排放的明确目标，现有船舶效能设计指数（EEXI）也将于2023年生效。如未来我国环境保护部门、境外相关有权机构针对船舶节能减排颁布更加严格的政策规定，将可能导致公司的经营成本相应增加，对公司业绩造成不利影响。

四、经营风险

（一）航运安全风险

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

（二）经营成本上升风险

公司的经营成本主要包括自有船舶折旧、船舶租赁费用、燃油成本、船员工资及港口费用等。

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

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

船员工资是船舶运营的必要支出，航运市场的景气程度是影响船员供给的重要因素，若未来船员工资水平持续上升，将增加公司的经营成本。

港口费用系港口管理公司向公司提供各项港口作业服务所收取的相关费用，港口费用水平受港口所在地政治、经济环境的影响较大，若未来港口费用上升，对公司经营业绩可能产生一定不利影响。

（三）船舶租赁风险

公司在自有船舶的基础上，适时通过租赁方式补充运力，灵活合理地进行运力配置。公司与船舶出租方均签订了有效的租赁合同，但仍存在租赁期满无法续租、租金上涨等不确定因素，可能影响公司的运力配置计划，进而提高公司的经营成本。

（四）业务扩张导致的经营管理风险

公司于报告期内保持良性发展，随着业务规模的持续扩张，公司整体经营管理能力也在相应加强。未来随着公司自身规模的扩大，将对公司发展战略、制度建设、运营管理、资金利用、内部控制、人才梯队建设等方面提出更高要求。公司的整体经营管理能力如无法适应这一变化趋势，经营运作将可能受到不利影响，对公司未来盈利能力和发展前景产生一定影响。

（五）专业人才流失的风险

航运行业发展所依赖的技术日趋复杂，大大提高了对从业人员综合素质的要求，高层次复合型人才的参与是航运企业良性发展的关键。未来随着人才竞争的日益加剧、个人需求的日益多样化，专业人才可能因各种主客观因素从公司离职。如公司不能及时引进新的专业人才，将对公司的经营管理和盈利能力造成风险。

五、财务风险

（一）经营业绩波动或下滑的风险

2020年度、2021年度和2022年度，公司营业收入分别为67,887.51万元、159,818.27万元和204,603.25万元，实现的净利润分别为6,602.04万元、51,744.27万元和67,141.70万元，营业收入与净利润整体呈增长趋势。

干散货运输行业受宏观经济周期、航运周期的影响较大，公司业务与国家宏观经济形势及国内外贸易景气程度密切相关，业绩情况通常受宏观政治、经济形势、行业政策、燃油价格变动、运价波动、船舶租赁价格变动、行业竞争环境等外部因素和公司经营策略、管理层稳定性、安全生产状况、供应商与客户结构等自身经营因素影响。前述因素发生不利变动都可能会对公司的经营活动产生不利影响，进而使公司面临业绩波动或下滑的风险。在极端情况下，公司有可能发生上市当年营业利润比上年度下降幅度超过50%甚至出现亏损的情况。

（二）毛利率波动的风险

2020年度、2021年度和2022年度，公司主营业务毛利率分别为21.99%、42.19%和40.06%，受海运市场供需结构及市场价格变动、公司自身业务结构及船队规模变动等因素的综合影响，毛利率存在一定波动性。如果公司受到行业政策、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）固定资产/使用权资产发生减值的风险

公司固定资产/使用权资产主要为自有或租赁取得的船舶等经营性资产。截至2022年12月31日，公司固定资产金额为95,512.46万元、使用权资产金额为67,709.55万元，合计占非流动资产的比例为98.81%，合计占资产总额的比例为62.87%。截至2022年12月31日，公司固定资产中均不存在由于市价持续下跌、技术陈旧、损坏或长期闲置等原因导致固定资产可收回金额低于账面价值的情况。

运力规模是航运企业的核心竞争力之一。公司近年来持续提升运力规模，为公司抓住市场机遇实现快速发展奠定了基础。本次发行上市后，发行人将进一步扩大船队规模、优化船队结构，持续进行固定资产/使用权资产投入。但如果未来因公司经营业绩持续下滑、船舶制造技术更新迭代等原因导致船舶闲置等情况发生，公司将面临出现固定资产减值的风险，从而对公司利润造成影响。

（四）应收账款风险

截至2020年末、2021年末和2022年末，公司的应收账款账面价值分别为4,660.50万元、9,960.17万元和6,090.55万元，应收账款增长较快。随着公司业务规模的扩大，若下游客户出现经营不善、破产清算、资金链紧张等情形，导致应收账款回款周期延长，可能带来应收账款坏账准备增加的风险。

（五）短期经营业绩波动或下滑的风险

公司专注于国内沿海及国际远洋干散货海运业务。在境内航区，公司业务以沿海煤炭运输为主，而煤炭消耗的季节性较强，夏季和冬季为我国沿海煤炭运输的相对旺季，因此公司境内航区主营业务收入具有一定季节性特征；在境外航区，公司广泛执行全球各航区的各类干散货海运业务，不同商品的供需关系季节性不一，因此公司境外航区主营业务收入无明显季节性特征。

2023年以来，受全球宏观经济变化、境内外干散货贸易景气度变化、航运业及上下游产业市场供需形势变化等因素的综合影响，境内沿海干散货运输的市场运价有所下降、境外不同航区干散货海运市场价格明显分化。若短期内全球干散货航运市场价格继续下滑，可能对公司主营业务造成不利影响，存在公司2023年第一季度乃至2023年度经营业绩同比下滑的风险。

六、实际控制人不当控制风险

截至本招股意向书签署日，公司实际控制人曾而斌及其一致行动人合计控制公司77.4742%股份，并担任公司董事长。公司实际控制人在股权控制和经营管理决策等方面对公司存在较强影响力，虽然公司已经建立了比较完善的法人治理结构和良好的内部控制制度，制定了关联交易回避表决制度、独立董事制度等相关制度，防止控股股东和实际控制人利用其控制地位损害公司和其他股东利益的情况发生，但公司的控股股东和实际控制人仍可能凭借其控制地位，通过行使表决权等方式对公司的人事任免、重大资本性支出、经营决策、发展战略等进行不当控制，从而损害公司及其他股东的利益。

七、与募集资金投资项目相关的风险

（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10艘超灵便型干散货船购置项目、信息化系统升级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。

（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。

八、其他风险

（一）股票价格波动风险

股票价格波动与多种因素有关，不仅取决于公司的盈利水平及发展前景，而且也受到市场供求关系、国家宏观经济政策调整、利率及汇率变化、股票市场投机行为以及投资者心理预期等诸多不可预测因素的影响，存在使公司股票的价格偏离其价值的可能，给投资者带来投资风险。公司将严格按照相关法律法规的要求及时、真实、准确、完整地披露相关信息，供投资者作出投资选择。

（二）国际贸易摩擦风险

公司境外航区运输业务遍布全球30余个国家和地区。目前我国和上述国家和地区的贸易往来基本正常，但不排除一些国家和地区在政治、外交、就业等因素影响下，与我国发生贸易摩擦或修改现有贸易政策，从而对我国相关行业的发展产生一定限制，给公司的境外航区运输业务带来一定的风险。

（三）汇率波动风险

公司境外航区运输业务主要以美元等进行计价和结算，汇率波动对公司业绩存在一定影响。如果未来国家外汇政策发生重大变化，或者人民币汇率出现大幅波动，将可能对公司经营业绩造成一定影响。

（四）自然灾害等突发事件风险

航运企业的经营受自然气候影响较大，台风、海啸等自然灾害都会对船舶运输形成制约。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，船舶搁浅、碰撞、沉船、火灾、机械故障等各种意外事故也可能对船舶以及船载货物造成损失，导致人员伤亡、运输线路中断、运输时间延迟等，可能对公司的经营产生一定影响。

（五）新型冠状病毒肺炎疫情等不可抗力风险

2020年初，全国爆发了新型冠状病毒肺炎疫情，全国各地企业的生产经营活动普遍受到疫情的冲击。若国内外疫情再次出现大范围爆发，可能对公司经营产生一定的不利影响。

除上述风险外，如果出现极端自然灾害、金融市场危机、社会动乱、国家政策变化、地缘政治冲突、战争及其他突发性公共事件等不可抗力事件，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，可能使得公司船舶短期内的运营受到限制，从而影响公司的盈利水平。

第六节　其他重要事项

一、重要合同

（一）销售合同

1、境内航区运输业务

截至报告期末，发行人及子公司境内航区运输业务正在履行的标的金额在1,000万元以上的重大销售合同如下：

序号	客户名称	合同名称	合同期限	合同主要内容
1	上海海螺物流有限公司	运输合同	2022.11.01- 2023.06.30	煤炭等散装货物运输服务
2	长航货运有限公司上海分公司	2022年度连续航次运输合同	2022.01.17 - 2022.12.31	煤炭运输服务
3	华远星海运有限公司	2022年度电煤运输合同	2022.01.15 - 2022.12.31	电煤运输服务
4	福建大唐国际宁德发电有限责任公司	煤炭运输合同	2022.01.01 - 2022.12.31	煤炭运输服务
5	广州珠江电力燃料有限公司	航次运输合同	2022.04.01 - 2022.12.31	煤炭运输服务
6	江苏长江砂石有限公司	年度运输合同	2022.05.20 - 2023.03.31	砂石运输服务
7	上海瑞宁航运有限公司	2022年度电煤运输合同	2022.05.12 - 2023.03.12	电煤运输服务

2、境外航区运输业务

截至报告期末，发行人及子公司境外航区运输业务正在履行的标的金额在300万美元以上的重大销售合同如下：

序号	客户名称	合同名称	租期	合同主要内容
1	DAMICO DRY DAC	期租合同	2022.02.06起租，10- 12个月	新海通26期租服务
2	PERFECT BULK LIMITED	期租合同	2022.02.02起租，10- 13个月	SINGAPORE BULKER期租服务

（二）采购合同

截至报告期末，发行人及子公司正在履行的标的金额在人民币500万元以上或150万美元以上的重大采购合同如下：

序号	供应商名称	合同名称	合同期限	合同主要内容
1	民生金融租赁股份有限公司	光船租赁合同	2021.02.19 - 2024.02.18	海洋之愿光船租赁
2	连云港惠顺船务有限公司	光船租赁合同	2022.04.21 - 2025.04.20	新海通19光船租赁
3	石狮鼎盛船务有限公司	2022年度连续航次运输合同	2022.02.18 - 2023.02.16	鼎鑫102期租服务
4	福建省万达海运有限公司	水路散货运输合同	2022.05.11 - 2023.05.06	金源星16期租服务
5	HAISIN INC	期租合同	2022.02.02起租，10- 13个月	SINGAPORE BULKER期租服务
6	TIGER BULK NO.7 LIMITED	期租合同	2022.09.29起租，12- 15个月	MV TIGHER PIONEER期租服务
7	HAISIN INC	期租合同	2022.11.09起租，11- 13个月	MV SHANGHAI BULKER期租服务
8	YANGTZE DAWN PTE LTD	期租合同	2022.12.13起租，8- 10个月	MV YANGTZE DAWN期租服务

（三）授信、借款及融资租赁合同

1、授信合同、借款合同

截至报告期末，公司及子公司不存在正在履行的授信合同、借款合同。

2、融资租赁合同

截至报告期末，公司及子公司正在履行的融资租赁合同如下：

序号	合同编号及合同名称	船舶名称	融资租赁期限	承租人	出租人	融资租赁本金	担保情况
1	船舶售后回租合同（TJC2021LBVES0001A- FL）	新海通1	2021.04.07 - 2026.04.06	海通发展	中远海发（天津）租赁有限公司	4,200.00万元	曾而斌、孙英保证担保
2	船舶融资租赁协议（FZJK-ZL- HZ- 2020- 003）	新海通2	2020.09.08 - 2025.09.08	海通发展	福州市金控融资租赁有限公司	6,000.00万元	曾而斌、孙英保证担保
3	融资租赁合同（MS-FL- 2020- 0013-C- ZZ- 001）	新海通5	2020.04.15 - 2023.04.15	海通发展	民生金融租赁股份有限公司	6,500.00万元	曾而斌、儒思石油保证担保
4	融资租赁合同（MS-FL- 2020- 0013-C- ZZ- 002）	新海通6	2020.10.15 - 2023.10.15	海通发展	民生金融租赁股份有限公司	6,500.00万元	曾而斌、儒思石油保证担保
5	融资租赁合同（MS-FL- 2020- 0013-C- ZZ- 003）	新海通7	2020.10.15 - 2023.10.15	海通发展	民生金融租赁股份有限公司	6,500.00万元	曾而斌、儒思石油保证担保
6	Bimco Standard Bareboat Charter	新海通17	2020.04.17 - 2025.04.17	大唐海运	FORTUNE SHANGHAI SHIPPING LIMITED	498.00万美元	大唐海运权益抵押担保，海通国际所持大唐海运100.00%股权质押担保，海通发展、曾而斌、孙英保证担保
7	Bimco Standard Bareboat Charter	新海通18	2020.06.20 - 2025.06.20	大宋海运	FORTUNE GUANGZHOU SHIPPING LIMITED	463.00万美元	大宋海运权益抵押担保，海通国际所持大宋海运100.00%股权质押担保，海通发展、曾而斌、孙英保证担保
8	Bimco Standard Bareboat Charter	新海通20	2020.12.01 - 2025.12.01	大秦海运	FORTUNE PINGTAN SHIPPING LIMITED	492.00万美元	大秦海运权益抵押担保，海通国际所持大秦海运100.00%股权质押担保，海通发展、曾而斌、孙英保证担保
9	光船租赁合同（交银租赁SPV字20200243号）	新海通21	2020.12.25 - 2025.12.25	大创海运	Xiang B7 HK International Ship Lease Co., Limited	990.00万美元	大创海运权益抵押担保，海通发展保证担保
10	光船租赁合同（交银租赁SPV字20200243- 1号）	新海通22