

北京植德律师事务所

关于

上海中谷物流股份有限公司

**申请向不特定对象发行可转换公司债券的
补充法律意见书之一**

植德（证）字[2026]0025-7 号

二〇二六年八月

北京植德律师事务所

Merits & Tree Law Offices

北京市东城区东直门南大街 1 号来福士中心办公楼 12 层 邮编：100007

12th Floor, Raffles City Beijing Offices Tower,

No.1 Dongzhimen South Street, Dongcheng District, Beijing 100007 P.R.C.

电话/Tel: 010-56500900 传真/Fax: 010-56500999

网址/Website: www.meritsandtree.com

北京植德律师事务所
关于上海中谷物流股份有限公司
申请向不特定对象发行可转换公司债券的
补充法律意见书之一
植德（证）字[2026]0025-7 号

致：上海中谷物流股份有限公司（发行人）

根据本所与发行人签署的《专项法律服务合同》，本所接受发行人的委托，担任发行人申请向不特定对象发行可转换公司债券的专项法律顾问。

本所律师已根据《公司法》《证券法》《注册管理办法》《证券法律业务管理办法》《证券法律业务执业规则》等相关法律、法规、规章、规范性文件及发行人的实际情况，按照律师行业公认的业务标准、道德规范和勤勉尽责精神就发行人本次发行事宜出具了《北京植德律师事务所关于上海中谷物流股份有限公司申请向不特定对象发行可转换公司债券的法律意见书》（以下称“**法律意见书**”）、《北京植德律师事务所关于上海中谷物流股份有限公司申请向不特定对象发行可转换公司债券的律师工作报告》（以下称“**律师工作报告**”）。

根据“上证上审（再融资）〔2026〕211号”《关于上海中谷物流股份有限公司向不特定对象发行可转换公司债券申请文件的审核问询函》（以下称“**《问询函》**”）及发行人的要求，本次律师对《问询函》所列相关问题涉及的法律事项进行了核查。同时，鉴于发行人召开第四届董事会第二十次会议审议通过了与本次发行方案调整的相关议案，本所律师就本次发行方案调整情况进行了核查。就前述情况，本所律师在对发行人与本次发行相关情况进行进一步查验的基础上，出具本补充法律意见书，对本所律师已经出具的法律意见书、律师工作报告的有关内容进行修改、补充或作进一步的说明。

本所律师同意将本补充法律意见书作为发行人本次发行所必备的法定文件随其他材料一起上报，并依法对本补充法律意见书承担相应责任；本补充法律意见书仅供发行人本次发行的目的使用，不得用作任何其他用途。

本所律师在法律意见书和律师工作报告中的声明事项亦适用于本补充法律意见书。如无特别说明，本补充法律意见书中有关用语的含义与法律意见书和律师工作报告中相同用语的含义一致。

本所律师根据《公司法》《证券法》《注册管理办法》《证券法律业务管理办法》《证券法律业务执业规则》等相关法律、行政法规、规章及规范性文件的要求，按照律师行业公认的业务标准、道德规范和勤勉尽责精神，对发行人提供的文件和有关事实进行了查验，现出具补充法律意见如下：

第一部分 对《问询函》的回复

一、《问询函》问题 1 关于本次募投项目及融资规模

根据申报材料，1) 本次发行拟募集资金总额不超过 300,000 万元，用于“集装箱船舶购置项目”，拟购置新增 10 艘 1,800TEU 和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶。2) “集装箱船舶购置项目”税后财务内部收益率为 13.31%，税后投资回收期为 9.52 年。3) 公司前次募集资金 272,811.55 万元，用于“集装箱船舶购置项目”、“集装箱购置项目”、“集装箱智能运输信息化平台建设项目”及补充流动资金。其中，“集装箱购置项目”和“集装箱智能运输信息化平台建设项目”达到预定可使用状态日期延期至 2026 年 12 月。

请发行人说明：（1）结合集装箱航运物流行业周期现状、发展趋势及特点、市场需求及竞争格局、发行人业务发展规划及境外航线审批情况，以及公司相关人员、运力、港口等资源储备，本次募投项目实施主体设立及审批备案程序履行情况等，说明本次募投项目实施的必要性及可行性，本次募投项目实施是否存在重大不确定性，本次募投项目与主营业务的协同性；（2）结合市场需求、发行人在手订单及客户储备、现有及拟扩充运力、业务模式及运力利用情况、同行业可比公司经营情况等，说明本次募投项目新增运力的合理性及具体消化措施，是否存在运力无法消化的风险；（3）说明本次募投项目与前次募投项目在业务模式、实施地点及内容、下游客户及应用场景等方面的联系与差异，前次募集资金用途延期或变更的原因及合理性，前次募投项目效益是否达到预期，相关因素是否影响本次募投项目实施；（4）结合地缘情况、相关航线市场价格及成本、同行业可比公司类似航线效益、报告期发行人同类航线的运力消化和实际效益、新增航线筹备及审批等情况，说明本次募投项目效益测算过程、主要参数及选取依据、测算效益结论是否合理、审慎；（5）说明本次募投项目购置船舶价格的测算依据，

新增数量是否与新增航线需求匹配，相关价格与发行人历史购置船舶及同行业可比公司类似项目是否存在显著差异；发行人使用自有或自筹资金对本次募投项目进行投入的情况和资金来源，是否拟使用募集资金进行置换，结合公司现有资金余额、未来资金流入及流出、各项资本性支出等，说明本次融资规模的合理性。

请保荐机构进行核查并发表明确意见。请保荐机构及申报会计师根据《证券期货法律适用意见第 18 号》、《监管规则适用指引——发行类第 7 号》相关规定，对问题（4）（5）进行核查并发表明确意见。请发行人律师对问题（1）进行核查并发表明确意见。

回复：

（一）结合集装箱航运物流行业周期现状、发展趋势及特点、市场需求及竞争格局、发行人业务发展规划及境外航线审批情况，以及公司相关人员、运力、港口等资源储备，本次募投项目实施主体设立及审批备案程序履行情况等，说明本次募投项目实施的必要性及可行性，本次募投项目实施是否存在重大不确定性，本次募投项目与主营业务的协同性

1. 集装箱航运物流行业周期现状、发展趋势及特点、市场需求及竞争格局

（1）行业周期现状

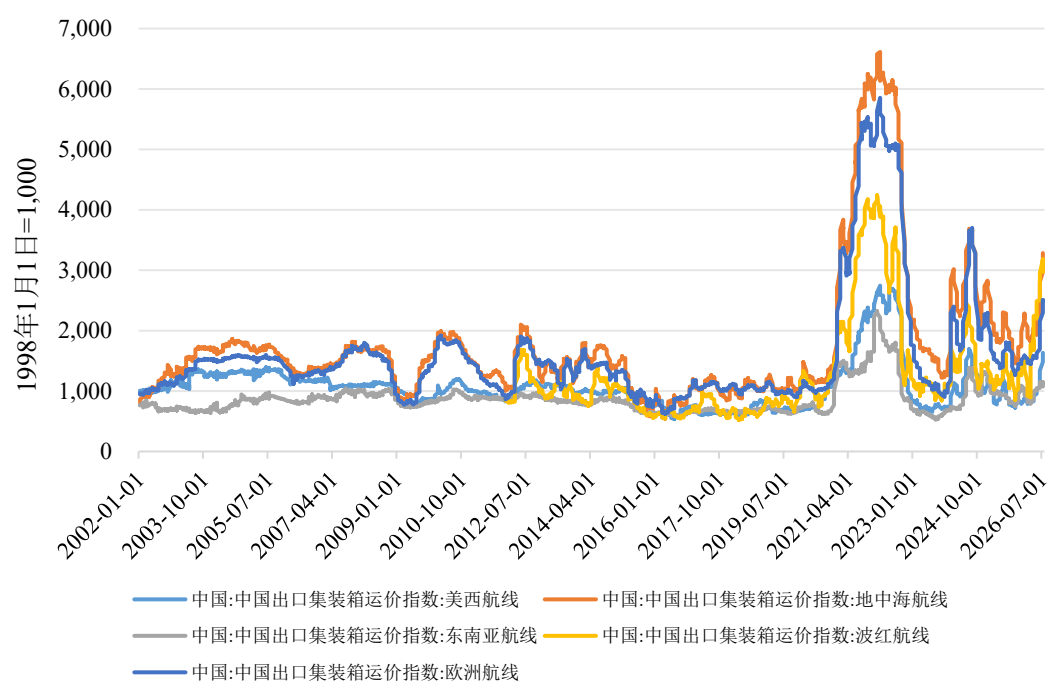
1) 国际集装箱航运物流行业

本次募投项目为集装箱船舶购置项目，该项目计划通过购置的方式新增 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶，该项目未来预计投入国际集装箱航运物流市场。近年来，全球海运贸易量持续增长。克拉克森研究数据表明，2023-2025 年，全球海运贸易量分别为 124 亿吨、127 亿吨和 129 亿吨。作为海运贸易的主要运输方式之一，国际集装箱航运物流市场亦在波动中前行。2025 年，全球港口集装箱吞吐量在中转业务持续扩张的支撑下实现稳步增长，全年同比增长 5.5%。分区域看，亚洲地区继续引领全球增长，中国大陆港口全年完成集装箱吞吐量 3.5 亿 TEU，同比增长 6.8%。

运价方面，2020-2022 年，航线运价持续处于高位，主要系航运周期复苏、

突发公共卫生事件及地缘冲突等多重因素共同推动所致；2023 年，随着新增运力集中交付，市场供需格局由紧转松，运价承压下行；2024 年，供需关系趋于改善，运价水平逐步回升；2025 年起，运价整体回调，但整体水平仍高于 2020 年之前。东南亚集装箱运价走势与世界集装箱运价整体走势具有较高相似性，运价水平呈现同向变动特征，且东南亚集装箱运价展现出较强的弹性与波动性。

图表：主要国际航线中国出口集装箱运价指数（CCFI）变动趋势

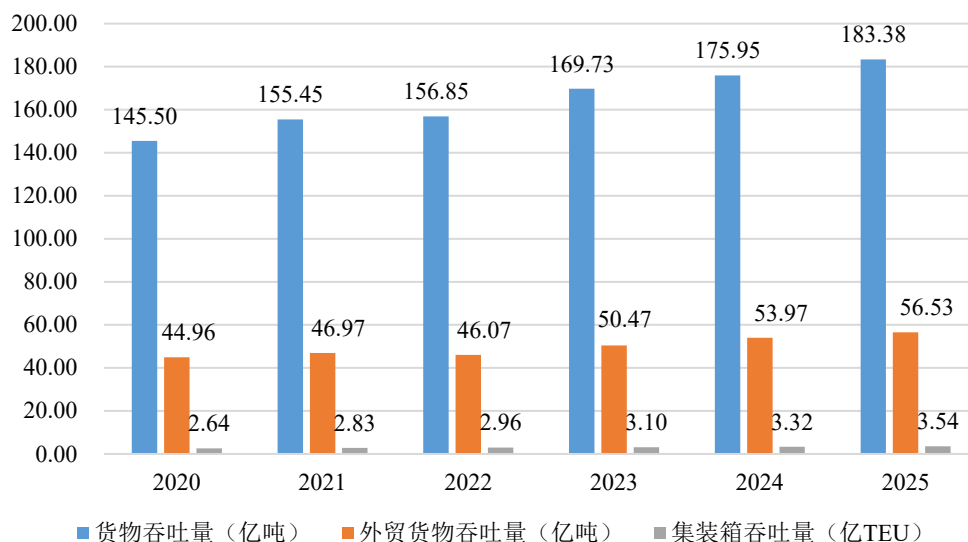


数据来源：Wind

2) 国内集装箱航运物流行业

近年来，我国港口吞吐量保持稳定增长。2025 年，全国港口货物吞吐量达 183.38 亿吨，同比增长 4.2%；其中外贸货物吞吐量 56.53 亿吨，同比增长 4.7%。港口集装箱吞吐量达 3.54 亿 TEU，同比增长 6.8%。2025 年，全球十大集装箱港口中，中国大陆独占 6 座。上海港以 5,506 万 TEU 连续 16 年蝉联全球第一，同比增长 6.9%；宁波舟山港以 4,387 万 TEU 位居第三，同比增长 11.6%，增速在前十大集装箱港口中位列第一。

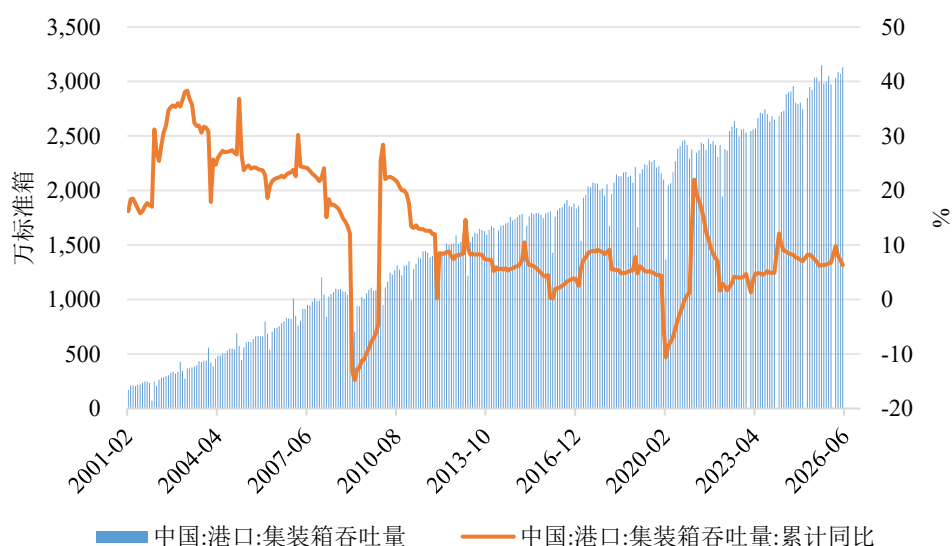
图表：我国港口货物、集装箱吞吐量



注：港口吞吐量系输出、输入港区并经过装卸作业的货物总量（包含内河运输、港区中转、短驳运输产生的吞吐量），反映港口活跃度。数据来源交通运输部。

交通运输部数据显示，2025 年，我国集装箱吞吐量 3.5 亿标准箱，同比增长 6.8%。其中，外贸集装箱吞吐量同比增长 9.8%，表现突出，成为增长核心动力。同时，受益于国内“散改集”运输模式的持续推进与多式联运体系的加速完善，内贸集装箱运输也保持稳定增长，更多内陆货源向高效、绿色的集装箱物流通道集聚。

图表：中国港口集装箱吞吐量及增速

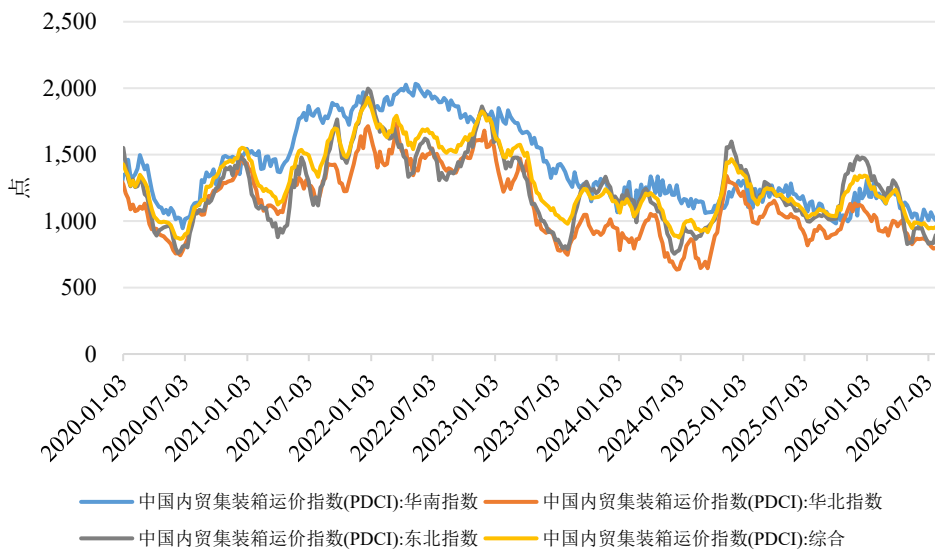


数据来源：Wind

2020-2025 年，中国内贸集装箱运价整体呈现“先升后降、低位震荡、阶段性

反弹”的走势。2020-2021 年，公共卫生事件后国内生产端率先复工复产，经济恢复带动内贸需求增长，叠加部分区域限电限产导致运力偏紧，综合指数多次突破 1,800 点，运价整体处于高位并于 2021 年末达到周期峰值；2022-2023 年，新增运力集中交付，内贸货量增速显著放缓，市场供需格局由紧转松，运价转入下行与低位震荡区间；2024 年末至 2025 年，货运需求逐步回暖，运价出现阶段性反弹，但仍未恢复至疫情前的周期高位。2026 年以来，我国内贸集装箱运价水平已回落至 2024 年同期区间，区域市场呈现分化格局，东北、华南航线运价同比跌幅显著高于华北航线。

图表：2020-2025 年中国内贸集装箱运价指数（PDCI）变动趋势



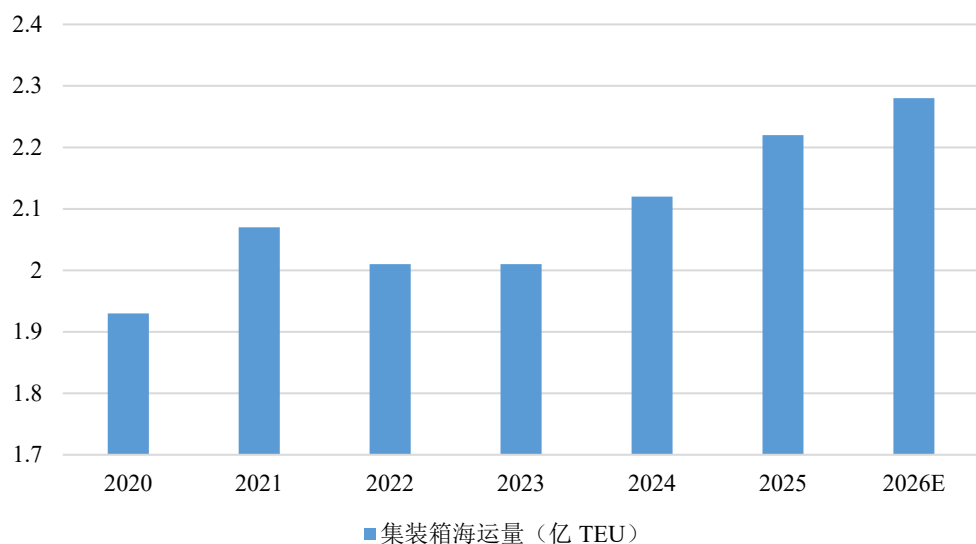
数据来源：Wind

(2) 发展趋势及特点

1) 国际集装箱航运物流行业

近年来，全球集装箱海运量呈现波动上升的态势，自 2022 年、2023 年短暂下滑后全球集装箱海运量以年均增幅超过 4% 的态势持续增长，2025 年，全球集装箱海运量共计 2.22 亿 TEU，同比增长约 4.7%。

图表：2020-2026 年全球集装箱海运量



数据来源：智研咨询整理

地区细分市场中，2025 年全球贸易因受到美国关税政策调整影响，太平洋航线海运量明显下滑，同比下跌 4.6%；受益于非洲、南美等区域进口贸易快速增长，南北航线货量快速增长，增幅达 7.5%；亚欧航线、亚洲区域内航线货量增长保持稳定，增速分别为 4.1%、4.9%。

图表：2022-2025 年部分航线集装箱海运量及增长情况

单位：百万 TEU

年份	亚欧航线		太平洋航线		大西洋航线		南北航线		亚洲区域内航线	
	运量	增速	运量	增速	运量	增速	运量	增速	运量	增速
2022	22.1	-11.2%	28.0	-7.3%	8.1	-2.6%	32.8	-2.4%	63.0	-0.9%
2023	23.3	5.4%	27.2	-2.9%	7.4	-8.2%	34.0	3.7%	62.4	-1.0%
2024	24.5	5.2%	30.5	12.1%	7.8	5.3%	36.2	6.5%	65.4	4.8%
2025	25.5	4.1%	29.1	-4.6%	8.0	1.6%	38.9	7.5%	68.6	4.9%

注：海运量系通过海上运输完成的货物量。数据来源于克拉克森和上海国际航运研究中心。

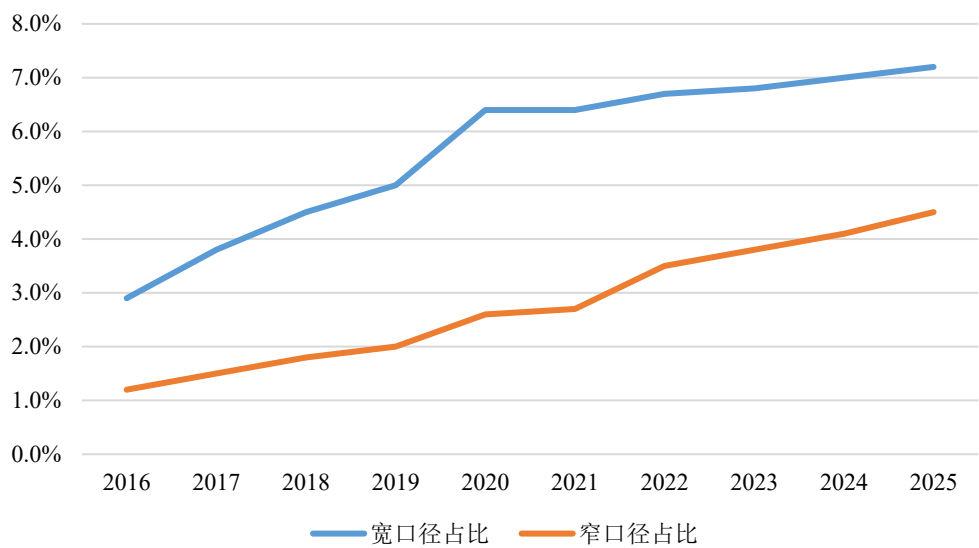
从上述情况来看，全球贸易流动将持续受到关税政策调整、地缘政治紧张局势及主要经济体财政脆弱性等因素的扰动。美国关税政策长期化趋势将对跨太平洋航线货量需求形成持续压制；东南亚、拉美等新兴市场近洋航线将成为行业核心增长支撑，全球航运需求的区域分化格局或将进一步加剧。发行人本次募投项目“集装箱船舶购置项目”购置的 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶，未来拟全部投放于国际集装箱航运物流市场，其中 1,800TEU 船用于

经营东南亚航线，6,300TEU 船用于经营红海航线。发行人整体海外运力规模的提升，有助于公司抓住市场结构性增长机会，配合区域经贸发展需求，提升在亚洲区域市场的竞争力。

2) 国内集装箱航运物流行业

供给端方面，多式联运基础设施网络和运力配置持续优化完善。2025 年是《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025 年）》的收官之年，在交通强国战略和“双碳”目标引领下，国内多式联运体系建设成效显著。2025 年中国多式联运发展指数达 124.8，较 2024 年增长 15.3%，较 2023 年基期提高 24.8%；全年完成集装箱多式联运量 1.4 亿标准箱，同比增长 15.7%。2025 年，全国港口集装箱铁水联运量达到 1,520 万标准箱，同比增长 13.9%；宁波舟山港海铁联运业务量突破 200 万标准箱，同比增长 11.6%，位列全国港口第二，其外贸箱量稳居全国港口首位。随着国家运输结构优化战略深入推进及多式联运体系日益完善，公、铁、水等不同运输方式间的衔接效率将进一步提升，国内集装箱航运物流在全程物流服务中的渗透率有望稳步提高，市场将逐步回归稳健增长。

图表：2016-2025 年中国沿海港口铁水联运占港口集装箱运输的比例



注：宽口径为海铁联运量与我国港口集装箱吞吐量的比例，窄口径为国内铁水联运主力港口铁水联运占比。数据来源于 CCIA、前瞻产业研究院。

需求端方面，国内促消费政策持续落地显效，消费结构升级动能不断增强，带动居民消费规模稳步扩容。国家统计局数据显示，2025 年，我国社会消费品零售总额达 50.1 万亿元，首次突破 50 万亿元大关。扩内需促消费政策的持续推进

将带动家电、电子、汽车及零部件及“散改集”等产品运输需求将继续扩大，但房地产相关货种（如建材）需求仍面临较大挑战。

（3）市场需求及竞争格局

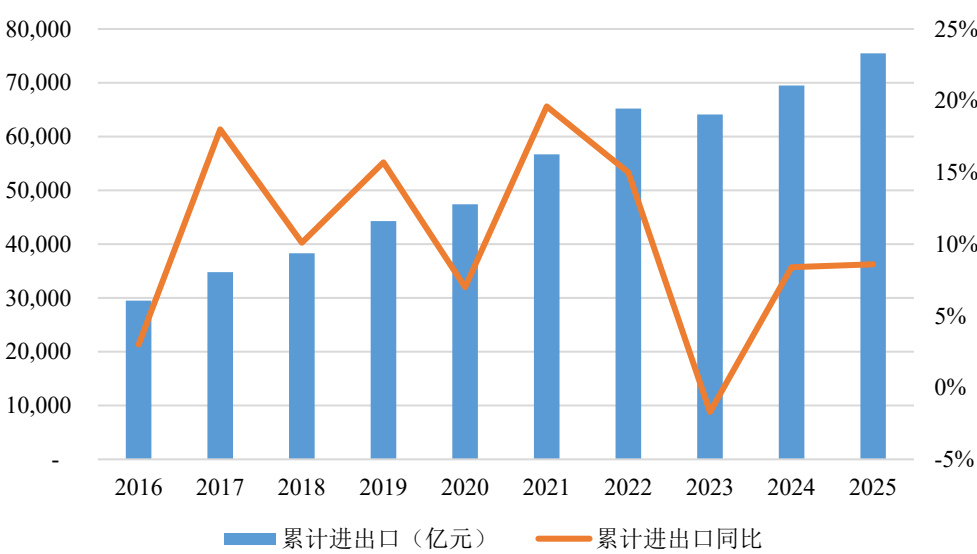
1）国际集装箱航运物流行业

①市场需求

本次募投项目购置的集装箱船舶预计投入国际集装箱航运市场。根据中国海关统计数据，2025 年我国外贸进出口总值为 45.47 万亿元，同比增长 3.8%，继续稳居全球货物贸易第一大国地位。其中，出口表现强劲，全年实现出口额 26.99 万亿元，同比增长 6.1%；进口额 18.48 万亿元，规模创历史新高，同比增长 0.5%。

从贸易伙伴结构来看，我国与全球 240 多个国家和地区保持贸易往来，其中与 190 多个国家和地区的进出口实现正增长，贸易网络多元化和市场拓展成效持续显现。新兴市场在我国外贸格局中的重要性进一步提升，2025 年我国对共建“一带一路”国家进出口达 23.6 万亿元，增长 6.3%，占进出口总值的 51.9%。东盟作为我国第一大贸易伙伴地位进一步巩固，双边贸易总额达 7.55 万亿元，同比增长 8.0%，占我国贸易总额的 16.6%；贸易结构方面，出口至东盟 4.76 万亿元，同比增长 14.0%，自东盟进口 2.79 万亿元，同比下降 1.0%，实现贸易顺差 1.97 万亿元，同比增长 45.0%，我国对东盟中间品和制成品的出口竞争力持续增强，区域经济一体化进程加速推进。

图表：2016-2025 年中国与东南亚国家联盟进出口总额趋势



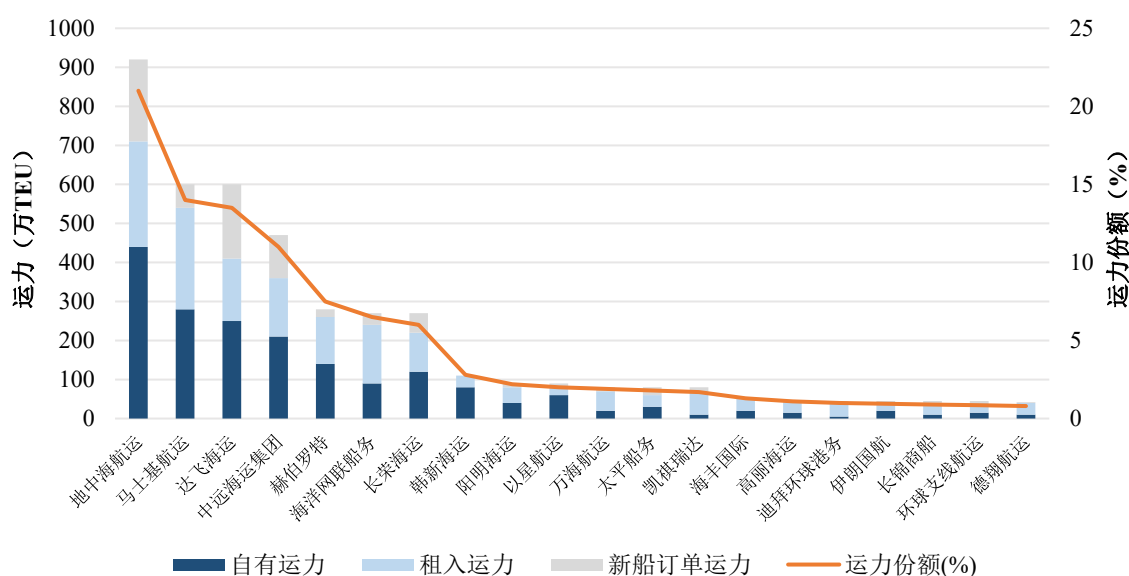
数据来源：中国海关

外贸进出口总量的稳步增长及贸易伙伴结构的持续优化，为国际集装箱航运物流行业提供运输需求支撑。

②竞争格局

在国际集装箱航运市场的头部班轮公司凭借规模优势和网络布局持续巩固市场主导地位，市场呈现稳健增长态势。根据 Alphaliner 数据，截至 2025 年 12 月 31 日，全球运营集装箱船总数为 7,497 艘，较 2025 年初增加 321 艘，全球运力共计 3,368.82 万 TEU，较 2025 年初增加 218.67 万 TEU，头部企业集中度持续提升。地中海航运以 714.44 万 TEU 运力保持全球第一，其自有运力、租入运力规模大幅领先，且新船订单运力位居行业之首；马士基航运以 461.21 万 TEU 紧随其后且自有船舶运力占比较高；达飞海运依托租入运力灵活调节规模，叠加新船订单运力投放后，其总运力规模将超越马士基航运。

图表：2025 年末前二十大班轮公司运力规模及占比



数据来源：Alphaliner，上海国际航运研究中心整理

世界前十大班轮公司运力合计达 2,834.58 万 TEU，占全球总运力的 84.14%，市场集中度与去年同期持平，头部集中格局逐渐稳固。前十大班轮公司中，中国大陆的中远海运集团位列第 4 名，中国台湾的长荣海运和阳明海运分别位列第 7 名和第 9 名。根据 Alphaliner 数据，截至 2026 年 6 月 30 日，中谷物流在全球集装箱班轮公司排名 34 名。本次募投项目的实施增加公司自有运力规模，可有效

提升公司运力市场排名，增强竞争力。

2) 国内集装箱航运物流行业

① 市场需求

近年来，我国国内集装箱航运物流行业市场需求呈现总量稳步增长与结构持续分化并行的特征。2025 年，我国宏观经济运行总体平稳，全年 GDP 同比增长 5%，社会消费品零售总额同比增长 4%，综合 PMI 指数均值为 50.1%，工业生产保持稳步增长态势，为国内集装箱航运物流需求提供了基本的宏观支撑。

运输总量方面，2025 年国内集装箱海运量增速显著放缓，1—10 月累计同比增长仅 3.05%，增速创历史新低。其中一季度至三季度增速分别为 4.07%、4.73% 和 1.86%，均低于 2024 年同期水平，内贸市场增长动能持续走弱。

货类结构方面，市场需求呈现明显的分化态势。受益于中储粮收储政策及扩内需促消费政策的持续发力，粮食、终端消费品等货类运输需求稳步增长，为内贸市场提供有力支撑；机械设备、化学肥料及农药等货种上半年运输需求保持增长态势。但受房地产行业持续低迷影响，2025 年新开工施工面积下降 19.8%，建材相关货类运输需求持续承压；下半年随着消费品以旧换新额度阶段性用尽，家用电器、日用消费品、轻工、医药产品等品类运输需求亦有所回落。此外，以电动载人汽车、锂离子电池、太阳能电池为代表的“新三样”等高附加值产品出口保持强劲增长，正成为驱动集装箱海运需求的新增长极，需求结构分化格局持续深化。

② 竞争格局

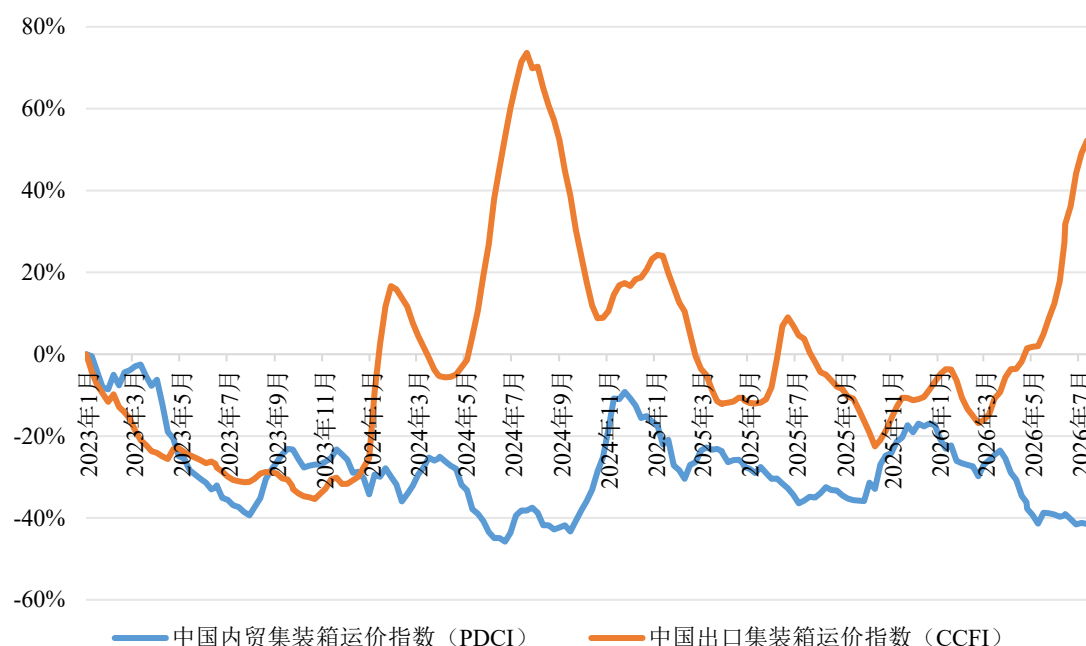
国内集装箱航运物流行业运力早期随需求成长而高速扩张，经历数轮竞争及整合后，国内集装箱航运物流行业运力收缩。2013 年起，受周期性因素影响，部分民营集装箱航运物流企业陆续停航或破产，行业逐步优胜劣汰。历经长时间的市场整合，我国国内集装箱航运物流行业格局逐渐优化，泛亚航运、中谷物流、安通控股等企业占据主要市场份额。

3) 国内与国际集装箱物流行业存在周期性差异

受经济周期、供求关系、航运政策等因素影响，报告期内国内与国际集装箱物流行业呈现明显的周期性差异特征。报告期内，代表国内集装箱运价指数的中国内贸集装箱运价指数（PDCI）与代表国际集装箱运价指数的中国出口集装箱

运价指数（CCFI）走势对比如下：

图：中国内贸集装箱运价指数（PDCI）与中国出口集装箱运价指数（CCFI）



数据来源：Wind

自 2023 年初以来，受大宗商品运输需求下降影响，叠加内贸集装箱船舶集中交付导致运力供给宽裕，中国内贸集装箱运价指数持续低迷，并持续保持低位震荡。2023 年以来，受中国出口需求强劲影响，叠加地缘政治扰动导致部分航线运价上涨，中国出口集装箱运价指数在震荡中持续攀升。尽管上述运价指数呈现较大波动性，中国内贸集装箱运价指数仍相较 2023 年初具有较大跌幅，而中国出口集装箱运价指数呈现一轮新的升势。

基于上述情况，国内航运企业根据市场行情、客户需求等因素及时作出经营决策以支持业务发展。以中谷物流、安通控股、锦江航运、宁波远洋等为代表的从事国内集装箱运输的企业，通过调配国内运力或新建船舶的方式，陆续拓展国际集装箱航运物流业务作为第二增长曲线。

2. 发行人业务发展规划

（1）业务发展情况

公司目前业务范围包括国内集装箱航运物流及国际集装箱航运物流。国内集装箱航运物流业务方面，公司是国内最早专注于国内沿海集装箱货物运输的企业

之一，并逐渐形成以水路运输为核心，配套公路、铁路及物流园区等多元化方式，为客户提供“多式联运”服务的模式。国际集装箱航运物流业务方面，公司通过自营航线及船舶期租的方式积极探索国际集装箱航运物流市场。公司深耕东南亚、印巴、红海等区域，陆续开通了多条自营国际航线。报告期内，发行人国内业务和国际业务收入情况如下：

单位：万元

项目	2025 年度		2024 年度		2023 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
国内集装箱航运物流业务	755,457.07	71.16%	943,891.97	83.84%	1,057,847.77	85.04%
国际集装箱航运物流业务	302,636.20	28.51%	180,179.00	16.00%	185,957.81	14.95%
其他业务	3,594.93	0.34%	1,754.36	0.16%	73.56	0.01%
营业收入合计	1,061,688.20	100.00%	1,125,825.32	100.00%	1,243,879.14	100.00%

国内集装箱航运物流业务方面，公司通过自营航线模式开展业务。公司航运网络覆盖全国 33 个沿海主要港口、50 余个内河港口及“一带一路”15 个重点港口，覆盖国内主要沿海港口群，并联动公路、铁路形成综合物流体系，同时通过推行“散改集”战略持续拓展货源、降低综合物流成本。报告期各期，公司国内集装箱航运物流业务收入分别为 1,057,847.77 万元、943,891.97 万元及 755,457.07 万元，占营业收入比例分别为 85.04%、83.84%和 71.16%，收入及占比逐年下降。该变动主要由于国内大宗商品作为公司国内业务主要运输货种，运输需求持续承压，同时国内航运运力供给增加导致行业竞争加剧。报告期内，公司主动优化运力结构，将部分国内运力转向国际业务，进一步导致国内业务规模收缩。

国际集装箱航运物流业务方面，公司主要通过自营航线与船舶期租两种模式开展业务。自营航线业务模式下，公司于 2021 年开通首条胡志明航线，逐步探索国际集装箱物流市场。由于国际运价波动，公司陆续收缩了该条航线的经营规模，并将运力逐步投放至船舶期租业务。2025 年，公司提出了“效益为纲、内外并举”的战略目标，决定转型升级为国际化班轮公司，并结合市场需求，陆续开

辟了多条东南亚航线及红海航线。截至 2026 年 6 月末，公司常态化运营 2 条东南亚航线、1 条红海航线。2026 年上半年，公司东南亚航线和红海航线共完成了 26,172TEU 和 33,033TEU 运输量。船舶期租模式下，2020 年起，公司开始探索船舶期租业务，通过船舶期租赚取收益的同时积累国际航行经验。报告期内，公司积极与海领船务、新加坡海运、达飞海运、马士基航运等行业头部国际班轮公司开展船舶期租合作，综合考虑风险与收益，不断扩大船舶期租业务规模。

报告期各期，公司国际集装箱航运物流业务收入分别为 185,957.81 万元、180,179.00 万元及 302,636.20 万元，占营业收入比例分别为 14.95%、16.00%和 28.51%，整体呈稳步上升趋势，已成为公司重要的业绩增长点。其中，船舶期租业务收入分别为 113,417.05 万元、177,377.26 万元和 288,068.35 万元，占营业收入比例分别为 9.12%、15.76%和 27.13%，是公司国际业务收入的核心组成部分；自营航线收入分别为 72,540.76 万元、2,801.74 万元和 14,567.85 万元，占营业收入比例分别为 5.83%、0.25%和 1.37%。此外，2026 年一季度，公司国际自营航线业务收入为 23,694.24 万元，已超过 2025 年全年，占营业收入比例为 9.19%，呈现高速增长的态势。

（2）业务发展规划

未来，公司将积极应对市场变化与外部挑战，实现高质量发展。

1) 坚持以国内业务为核心，持续探索海外业务，打造新业务增长点

发行人将继续以国内集装箱航运物流为核心主业，着力提升可持续发展能力并扩大业务规模。作为集装箱航运物流行业的民营龙头企业，发行人依托覆盖全国的物流网络，向中西部地区延伸业务，增强多式联运能力，并建设多式联运物流平台以降低综合物流成本。

发行人制定内外协同发展战略，逐步探索海外业务。发行人已开通多条前往东南亚、红海、印巴等区域的国际集装箱精品航线，并计划于未来增加国际自营航线的运力投放，加快国际经营网络建设，以形成新的业务增长点。同时，发行人将维持当前船舶期租业务的规模，以保障稳定的盈利空间。

2) 持续优化资产结构，打造环保绿色的物流方式

未来，发行人将持续优化现有船队结构，新增符合航线要求的新型船舶，以适应行业“散改集”发展趋势。在运力投放增速放缓的背景下，发行人将提升航线密度，扩大市场份额。同时，发行人计划提高自有船舶比例，以便灵活应对市场需求变化，并配置大型化环保型船舶，优化船舶结构，减少单吨单海里的能耗，降低碳排放，服务于国家“碳达峰、碳中和”目标。

3. 境外航线审批情况

根据《中华人民共和国国际海运条例》（以下称“《海运条例》”）、《中华人民共和国国际海运条例实施细则》（以下称“《海运条例实施细则》”），从事进出我国港口的国际班轮运输业务应取得《国际班轮运输经营资格登记证》。

公司已持有有效的《国际班轮运输经营资格登记证》，具备经营国际集装箱班轮运输的资质。本次募投项目“集装箱船舶购置项目”购置的 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶，未来拟全部投放于国际集装箱航运物流市场，其中 1,800TEU 船用于经营东南亚航线，6,300TEU 船用于经营红海航线，属于国际集装箱班轮运输业务，不涉及国际客船或国际散装液体危险品船运输业务。

（1）本次新增运力无需履行运力指标审批程序

1）国际集装箱船舶运输已不适用行政审批

2023 年 7 月 20 日，国务院发布《关于修改和废止部分行政法规的决定》（国务院令 第 764 号，以下称“《决定》”），对《海运条例》作出修改，将“国际集装箱船、普通货船运输业务审批”、“无船承运业务审批”改为备案管理。为落实《决定》要求，2023 年 11 月 10 日，交通运输部对《海运条例实施细则》进行了相应修改，将上述 2 项许可改为备案管理并细化完善备案要求。

因此，公司本次新增国际集装箱船舶投入国际航线运营，不涉及交通运输部新增运力指标审批事项，无需履行相关审批程序。

2）公司已持有国际班轮运输经营资格

公司现持有有效《国际班轮运输经营资格登记证》，依法具备国际集装箱班轮运输经营资质。就本次新增国际集装箱船舶并投入国际航线运营事宜，公司已承诺将严格依据《海运条例》及其实施细则等法规要求，于新航线开航日前 15

日履行公告义务，并于开航之日起 15 日内向国务院交通运输主管部门办理备案。

综上，公司本次新增运力系国际集装箱船舶，拟从事国际集装箱班轮运输业务，不涉及《海运条例》所规定的新增运力指标审批之适用情形，无需向交通运输主管部门申请运力指标审批，亦无需履行其他与新增运力指标相关的特殊审批程序。

（2）国际水路运输业务相关规定

根据《海运条例》第五条规定，经营国际集装箱船、国际普通货船运输业务，应当取得企业法人资格，并有与经营业务相适应的船舶。

根据《海运条例》第六条规定，经营国际集装箱船、国际普通货船运输业务，应当自开业之日起 15 日内向省、自治区、直辖市人民政府交通运输主管部门备案，备案信息包括企业名称、注册地、联系方式、船舶情况。

根据《海运条例》第十条规定，国际船舶运输经营者经营进出中国港口的国际班轮运输业务，应当依照本条例的规定取得国际班轮运输经营资格。未取得国际班轮运输经营资格的，不得从事国际班轮运输经营活动，不得对外公布班期、接受订舱。

根据《海运条例》第十三条规定，新开、停开国际班轮运输航线，或者变更国际班轮运输船舶、班期的，应当提前 15 日予以公告，并应当自行为发生之日起 15 日内向国务院交通运输主管部门备案。

根据《海运条例实施细则》第十五条规定，国际班轮运输经营者新开或者停开国际班轮运输航线，或者变更国际班轮运输船舶、班期的，应当按照《海运条例》第十三条的规定在交通运输部指定媒体上公告，并按规定报备。

境外方面，公司通过与新加坡边行集团（Ben Line Agencies）、迪拜沙拉夫集团（Sharaf Group）签订了海外代理协议，负责处理海外港口泊位安排、码头作业协调、监管部门申报、船舶进出口联检通关、海事申报等当地监管机构或所在港口所需要的合规性程序，属于行业通行做法，符合行业惯例。

截至本补充法律意见书出具日，公司运营的国际自营航线已全部完成上述备案程序。本次募投项目购置集装箱船舶交付后，公司将按照相关规定根据拟投入具体航线及时完成备案程序。结合公司当前国际航线开展情况，预计本次募投项目拟投入航线开设不存在实质性障碍。

4. 发行人相关人员、运力、港口等资源储备情况

（1）人员储备

公司拥有专业的集装箱船舶和集装箱运营管理团队，具备丰富的专业知识和操作经验。为适配多元化业务需求，公司量身定制业务运作流程，依托营运中心、船管中心、国际班轮中心等职能部门，构建了严密的组织管控体系，确保各环节职责清晰、流程闭环，有效提升了整体运营效率与协同沟通能力。同时，公司高度重视船舶管理人才梯队的建设，拥有经验丰富的船长、轮机长及其他专业高级船员，自有队伍实力雄厚。此外，公司已前瞻性布局动态人才补给计划，未来可根据新增运力的实际进度，灵活引入外部优质船员资源，形成“自有为主、外聘为辅”的弹性用人机制，充分保障公司长期发展战略的人才需求。

（2）运力储备

公司运力储备充裕，为业务持续拓展奠定了坚实基础。随着新建船舶完成下水，公司自有运力有所提升，自有运力在总运力中的占比从 2023 年的 69.83% 增加到 2025 年的 74.83%。自有运力占比的提升有效降低了对外部租船市场的依赖，有助于在国内集装箱航运物流景气度波动时灵活调整运力部署，在运价上行周期快速投放运力锁定收益，在需求走弱阶段通过优化航线配船控制成本，从而在行业周期波动中保持经营韧性。综合来看，公司运力储备规模位居行业前列，为业务发展提供了充足的运力资源保障。

（3）港口储备

自 2021 年开通第一条国际自营航线“上海-宁波-胡志明-上海”以来，公司的国际自营航线业务已广泛覆盖东南亚、中东等地区，并以东南亚航线为核心布局，挂靠港口包括越南胡志明市、泰国林查班等，并延伸至印度尼西亚各港口；在中东地区，公司开通了红海航线，挂靠吉达、亚喀巴、索赫纳等红海区域主要港口。境内港口方面，公司航线起运港包括天津、上海、宁波、南沙等主要港口，依托国内业务资源，与该等港口建立了良好的合作关系。境外港口方面，公司与新加坡边行集团（Ben Line Agencies）、迪拜沙拉夫集团（Sharaf Group）等海外知名物流行业集团合作，签订了海外代理协议，通过该等代理机构处理国际航线开辟、境外港口靠泊所需的常规性手续。同时，可借助合作方海外代理网络拓展公司未

来可触达的港口数量。公司港口资源储备充裕，为航线网络的高效运转和业务规模的持续扩张提供了坚实支撑。

(4) 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，确保集装箱物流各个环节的高效运转。此外，公司对集装箱全物流环节进行信息化管控，通过自主研发的物流业务综合管理平台对集装箱物流完整业务流程的信息监控、跟踪及资源调度，为公司本次募投项目的效益产出提供了技术保障。

5. 本次募投项目实施主体设立及审批备案程序履行情况

(1) 本次募投项目已履行必要的审批备案程序

本次募投项目由发行人及其在中国香港、新加坡设立的全资子公司/孙公司分别在中国境内及境外实施，已履行必要的审批备案程序，具体情况如下：

船舶	实施主体及其设立情况		审批备案程序履行情况		
	实施主体	设立情况	内部审批程序	商委部门备案	发改部门备案
10 艘 1,800TEU 集装箱船舶 +2 艘 6,300TEU 集装箱船舶	中谷物流	已设立	已经发行人第四届董事会第十一次会议、2026 年第二次临时股东会及 2026 年第三次临时股东会会议审议批准	不涉及	已取得上海临港地区开发建设管理委员会核发的《上海市企业投资项目备案证明》（上海代码：31011555154917120261D2203001，国家代码：2605-310115-04-01-367864）
3 艘 6,300TEU 集装箱船舶	中谷国际航运（香港）有限公司	已设立	已经发行人第四届董事会第十次会议及 2026 年第三次临时股东会会议审议批准	已取得上海市商务委员会核发的“境外投资证第 N3100202600505 号”《企业境外投资证书》	已取得中国（上海）自由贸易试验区临港新片区管理委员会核发的“沪自贸临管境外备（2026）30 号”《境外投资项目备案通知书》

船舶	实施主体及其设立情况		审批备案程序履行情况		
	实施主体	设立情况	内部审批程序	商委部门备案	发改部门备案
3 艘 6,300TEU 集装箱船舶	万得艾法、万得必拓、万得嘉美	已设立		已取得上海市商务委员会分别核发的“境外投资证第 N3100202600294 号”、“境外投资证第 N3100202600295 号”、“境外投资证第 N3100202600296 号”《企业境外投资证书》	已取得中国（上海）自由贸易试验区临港新片区管理委员会核发的“沪自贸临管境外备（2026）19 号”《境外投资项目备案通知书》

注 1：中谷香港为发行人注册地位于中国香港的全资子公司，万得艾法、万得必拓、万得嘉美为发行人注册地位于新加坡的全资孙公司，属于本次募投项目境外实施部分的目的公司。

注 2：本次募投项目将在境内与境外实施，其中，境外实施地点为新加坡和中国香港，该等国家及地区均不属于《企业境外投资管理办法》规定的“敏感国家和地区”；且境外实施部分为集装箱船舶购置，不属于该办法规定的“敏感行业”。因此，本次募投项目涉及的境外投资不属于实行核准管理的范围，仅需向发改部门与商务部门履行备案手续。

注 3：根据相关规定，发行人已就新设境外全资子公司/孙公司中谷香港、万得艾法、万得必拓、万得嘉美，以及由该等境外实体实施本次募投项目境外部分等事宜，完成商务部门及发改部门的备案手续。

（2）本次募投项目后续实施需办理的手续不存在实质性法律障碍

根据发行人的说明及对相关人员的访谈，并经本所律师核查，除尚需办理境外直接投资外汇登记及船舶入级、船舶登记、境外航线备案等常规性手续外，本次募投项目后续实施不存在其他尚待履行的境内外审批备案手续；且前述手续办理不存在实质性法律障碍。具体情况如下：

1）根据《国家外汇管理局关于进一步简化和改进直接投资外汇管理政策的通知》（汇发[2015]13 号），在向中谷香港、万得艾法、万得必拓、万得嘉美实际出资前，发行人需向注册地银行申请办理境外直接投资外汇登记，并提交《境外直接投资登记业务申请表》、营业执照、《企业境外投资证书》等材料。发行人已取得相应的《企业境外投资证书》，在资金出境前向银行申请办理前述外汇登记不存在实质性法律障碍。

2）依据船舶建造进度及后续运营需要，具体募投项目实施主体需办理船舶入级、船舶登记、境外航线备案等常规性手续。该等手续属于项目投产后正常运营所需的程序性事项，其办理不存在实质性法律障碍。

（3）本次募投项目无需履行环境影响评价手续

根据《中华人民共和国环境影响评价法》第三条规定，在中华人民共和国领域及管辖的其他海域内建设对环境有影响的项目，应当依照该法进行环境影响评价。

根据《建设项目环境保护管理条例》第二条规定，在中华人民共和国领域和中华人民共和国管辖的其他海域内建设对环境有影响的建设项目，适用该条例。

根据《建设项目环境影响评价分类管理名录》第二条规定，建设单位应当按照该名录的规定，分别组织编制建设项目环境影响报告书、环境影响报告表或者填报环境影响登记表。

本次募投项目内容为购置集装箱船舶，不属于上述法律法规规定的建设项目，无需履行环境影响评价手续，亦无需取得主管环保部门的审批文件。

综上，本次募投项目中新设的实施主体均已取得商委部门出具的企业境外投资证书，实施主体拟实施的募投项目已取得发改部门的备案，本次募投项目实施主体的设立和募投项目均已履行必需的审批备案程序；除尚需办理境外直接投资外汇登记及船舶入级、船舶登记、境外航线备案等常规性手续外，本次募投项目后续实施不存在其他尚待履行的境内外审批备案手续，且前述手续办理不存在实质性法律障碍；本次募投项目不属于相关法律法规规定的建设项目，无需履行环境影响评价手续，亦无需取得主管环保部门的审批文件。

6. 本次募投项目实施的必要性及可行性

（1）本次募投项目实施具有必要性

1）我国外贸展现强大韧性，航运迎来中长期需求

“十四五”期间，我国进出口总值在复杂多变的国际环境中展现出强大的韧性，实现了 7.14% 的年均复合增长率。2026 年一季度，我国进出口总值为 11.84 万亿元人民币，同比增长率达到 15%。受益于国际产业转移、“一带一路”倡议以及 RCEP 的深入推进，东盟已连续 5 年稳居我国第一大贸易伙伴，我国也连续 17 年

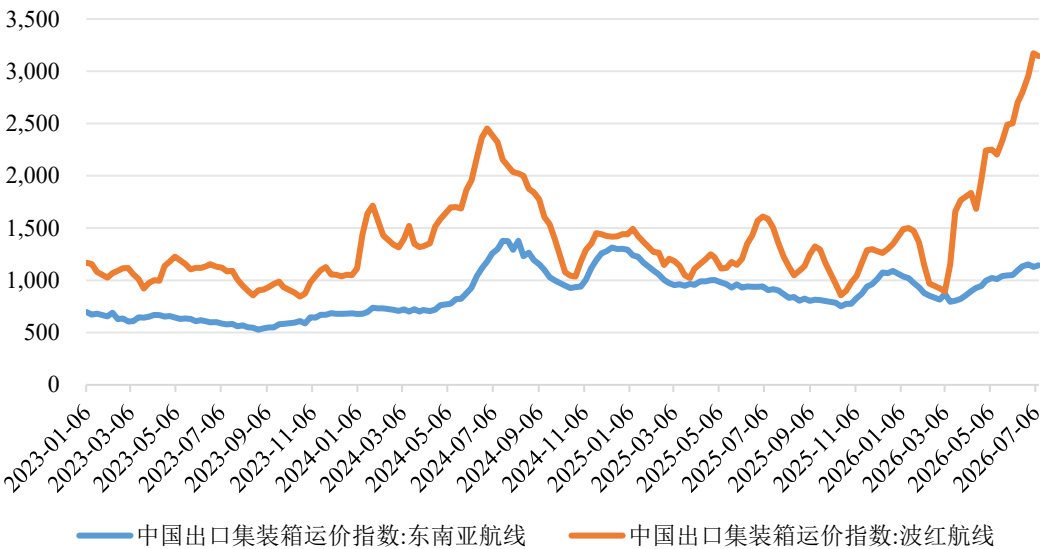
保持东盟第一大贸易伙伴地位。同时，红海、印巴等新兴市场的崛起以及我国产业结构不断升级，不仅带动了基础设施建设相关的大宗商品物资的运输需求，还催生了电动载人汽车、锂电池和太阳能电池等“新三样”的强劲需求。

根据交通运输部数据，我国约 95%的进出口贸易货物量通过海运完成，海运航线和服务网络遍布世界主要国家和地区。我国已成为世界上海运设施体量最大、海上运输货物最多的国家，港口规模、船员数量、船队规模、造船产量、海洋渔业规模等位居世界前列。随着全球经济逐步复苏和国际贸易活动增加，航运行业迎来中长期需求。

2) 地缘政治和贸易摩擦频现，催生航运结构性需求

近年来，随着地缘政治频繁扰动、国际贸易摩擦不断升级，全球航运行业迎来新的变化。一方面，近年来红海危机、伊以冲突等地缘政治风险导致部分关键航道持续面临安全风险，导致绕行需求增加、有效运力收缩；以红海沿岸或其他安全港口作为中转枢纽通过规模较小、机动性更强的支线船舶完成末端运输成为替代方案，催生了对支线船舶以及区域港口间中转航线的需求。另一方面，国际贸易摩擦不断升级，导致全球供应链短链化与贸易碎片化等趋势进一步加剧，全球主干航线的货流涌入东南亚、印巴等区域的新兴贸易航线。2023 年以来，东南亚航线和波红航线的运价水平在波动中不断攀升。

图：中国出口集装箱运价指数（东南亚航线和波红航线）



数据来源：Wind

此外，全球主要经济体对供应链安全冗余需求大幅提升，防御性补库成为新常态。未来，在地缘政治和贸易摩擦持续扰动下，中短国际航线将迎来结构性需求。

3) 构建国内国际双循环战略，打造国际业务作为第二增长极

为积极响应国家“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的战略方针和“防范产业链供应链安全风险，提升产业链供应链韧性和安全水平”的指导精神，公司的发展战略和经营策略围绕“对内深化改革提效益，对外蓝海战略谋发展”的核心主题，以“效益为纲、内外并举”为战略目标，通过内贸深耕与外贸拓展双轮驱动，构建可持续、高质量的发展格局，打造国际业务作为公司第二增长极。国内集装箱航运物流业务方面，公司坚持以内贸为核心，整合全国范围内的铁路及公路资源，形成“公、铁、水”三维物流网络，建立了以水路运输为核心的多式联运综合物流体系；提升全程物流服务能力，降低综合物流成本；深化“散改集”战略，巩固基础货源优势；实施“直接客户”战略，提高直接客户收入占比。国际集装箱航运物流业务方面，顺应“国内国际双循环”战略，加速海外自营航线布局，顺应中国制造业出海趋势，主动布局东南亚、印巴、红海等高增长区域；加快海外经营网络建设，构建稳定盈利结构。报告期内，公司已持续开辟多条国际集装箱精品航线，不断拓展业务边界。本次募投项目实施有利于扩大公司运力规模，增强市场竞争力，提升行业运力排名，贯彻实施公司“效益为纲、内外并举”的战略目标；同时，通过更好地满足国内、国际客户运输需求，促进国家和全球产业链供应链稳定畅通。

4) 平滑单一市场风险，国际业务为公司创造良好效益

发行人系国内较早深耕集装箱航运物流领域的企业之一，经过长期稳健经营，已成长为国内集装箱航运物流行业头部企业。为有效对冲单一市场经营波动风险、推进全球化业务布局，公司自 2021 年起开辟首条国际自营航线，正式进军国际集装箱航运物流市场。报告期内，国内运价自历史高位逐步回落，而国际运价整体呈震荡上行态势。公司顺势通过船舶期租、自营航线两类模式持续提升国际航线运力投放规模，通过海内外运力结构动态优化实现经营效益稳步增厚。步入 2026 年度，伴随产业转移进程提速、我国外贸出口需求强劲、行业运力投放阶段性供需错配等多重利好因素驱动，公司已运营的东南亚航线、红海航线运价中枢

持续上行。发行人在对航线单位收入、航次成本、运营效率等要素开展可行性研判基础上，进一步加大对上述核心国际自营航线的运力投入，扩大国际航线市场份额，夯实国际业务盈利基本盘。同一船舶在国内航线与国际航线的 FIO¹单位运营成本无显著差异，闭合航次单位运价对比如下：

表：闭合航次单位运价对比

单位：元/TEU/海里

时间	国内航线	东南亚航线	红海航线
2020 年 12 月	1.29	2.78	2.18
2021 年 6 月	1.52	2.69	3.57
2021 年 12 月	2.35	4.43	4.42
2022 年 6 月	2.10	3.22	3.98
2022 年 12 月	1.81	0.58	1.35
2023 年 6 月	0.58	0.52	1.41
2023 年 12 月	0.68	0.64	2.34
2024 年 6 月	0.63	2.22	3.11
2024 年 12 月	1.51	2.01	1.66
2025 年 3 月	1.20	1.30	1.36
2025 年 6 月	0.94	1.37	2.36
2025 年 9 月	0.89	1.26	0.97
2025 年 12 月	1.49	1.64	2.43
2026 年 3 月	1.36	1.50	4.27
2026 年 6 月	1.39	2.04	5.26

注 1：国内航线以发行人国内集装箱主要贸易干线“广州-天津”FIO 运价计算；东南亚航线、红海航线以上海航交所公布的上海-新加坡、上海-迪拜航线运价计算。上述运价不含税
 注 2：闭合航次单位运价=去程运价*去程装载率/去程海里数+返程运价*返程装载率/返程海里数
 注 3：美元金额折算人民币金额的汇率，按 2026 年 4 月 30 日中国人民银行公告的美元兑人民币汇率中间价计算：1 美元=6.8628 元人民币

由上可见，2026 年以来，东南亚航线、红海航线单位运价显著高于国内航线。2026 年 1-3 月，公司通过自营航线的方式开展的国内业务和国际业务毛利率分别为 11.15%和 37.49%。公司顺势加大国际业务布局，有利于为公司创造良好效益。

5）科学优化运力结构，提升核心运营效率

¹ FIO：航运专业术语，为 Free In and Out 的缩写，意为船方不负责装卸费用。

集装箱船舶作为公司集装箱航运物流服务中核心运输环节的重要载体，是提升全程物流时效、保障服务质量的关键资源。国际航行集装箱船和国内航行集装箱船在船体设计、结构材质、舱位布局、吨位尺寸、经济航速、设备配置等方面有所不同，因此能更好地适应各自所在的工作环境和市场需求，具有更高的专业性和经济性。为顺应行业发展趋势，匹配公司未来发展战略规划，公司本次拟购置的船舶全部为国际航行集装箱船，有利于公司通过更加合理的船舶布局、航线密度和航线构成，灵活应对国际集装箱航运物流市场需求、降低单箱运营成本；同时，公司结合行业供需窗口，把握合适时机，通过购置新船舶的方式不断对自有运力更新迭代，提升年轻化、高效型船舶数量，优化船舶结构。本次募投项目拟购置的集装箱船舶燃油经济性和安全环保技术指标领先，满足公司的船舶配置策略，符合不同港口、不同客户对货运的差异化、多元化需求，能够高度匹配公司的业务布局和未来发展方向，有利于提升公司集装箱船舶的运营效率。

6) 顺应行业发展趋势，适时适度扩充运力

集装箱船舶是国际班轮公司最核心的运营资产。2025 年以来，中国大陆、中国香港和中国台湾的主要集装箱班轮公司密集发布了造船计划，具体如下：

公司简称	股票代码	拟新增运力	运力投向
中谷物流	603565.SH	18 艘, 其中 8 艘 6,300TEU、10 艘 1,800TEU	8 艘 6,300TEU 投入红海航线, 10 艘 1,800TEU 投入东南亚航线
宁波远洋	601022.SH	14 艘, 其中 4 艘 4,300TEU、4 艘 2,700TEU、6 艘 1,900TEU	4 艘 2,700TEU 投入东南亚航线, 其余船舶用于进一步优化船队结构, 拓展船队规模, 持续加强公司航线服务能力
锦江航运	601083.SH	12 艘, 其中 8 艘 1,800TEU、4 艘 1,100TEU	全部投入东南亚区域航线, 为“丝路快航”精品航线提供运力保障, 巩固东北亚、东南亚区域差异化竞争优势, 改善区域运力结构
招商轮船	601872.SH	12 艘, 其中 4 艘 8,200TEU、4 艘 3,000TEU、4 艘 1,800TEU	优化集装箱船队运力结构、完善航线布局、提升集运业务市场竞争力
中远海控	601919.SH	18 艘, 其中 12 艘 18,000TEU、6 艘 3,000TEU	18,000TEU 船强化主干航线运力升级, 3,000TEU 船补充区域支线/近洋航线网络, 完善全球航线布局
东方海外国际	0316.HK	26 艘, 其中 14 艘 18,500TEU、12 艘 13,600TEU	投入主干航线替换老旧运力, 推动船队绿色转型

公司简称	股票代码	拟新增运力	运力投向
海丰国际	1308.HK	28 艘，其中 10 艘 1,800TEU、8 艘 2,700TEU、10 艘 1,100TEU	优化船队结构、维持亚洲区主力船型，匹配亚洲区域持续增长货运需求，稳定区域运力供给
德翔海运	2510.HK	14 艘，其中 6 艘 2,900TEU、8 艘 5,300TEU	灵活投入中长途远洋航线或亚洲区域航线
长荣海运	2603.TW	41 艘，11 艘 24,000TEU、7 艘 14,000TEU、16 艘 3,100TEU、7 艘 5,900TEU	超大型船预计投放亚欧干线；中小型船预计用于跨洋次级干线、近洋支线
阳明海运	2609.TW	19 艘，7 艘 15,880TEU、6 艘 13,000TEU LNG、6 艘 8,000TEU	预计投入跨洋干线、次级干线，优化船队年龄结构、满足国际低碳法规
万海航运	2615.TW	24 艘，其中 12 艘 16,000TEU、12 艘 6,000TEU 级船	预计投入跨太平洋、亚欧远洋和亚洲内部区域近洋航线设计，同步推进船队绿色低碳转型

信息来源：上市公司公告及官方网站

公司顺应行业发展趋势，经过充分的市场调研和论证分析后实施了本次募投项目。适时适度扩充运力有利于公司紧抓市场机遇、把握行业周期，提升国际市场竞争力。

7) 出口装载率持续攀升，亟待破解运力瓶颈

2025 年，发行人紧抓“一带一路”及区域贸易增长机遇，积极拓展东南亚及红海航线。截至 2026 年 6 月末，公司已开通 2 条东南亚航线及 1 条红海航线。2025 年和 2026 年 1-6 月，发行人东南亚航线出口装载率分别为 82%和 95%，红海航线出口装载率分别为 98%和 100%，出口装载率持续攀升。为应对自有运力紧张，公司通过合作航线补充舱位，但受限于市场运力紧张，通过合作航线获取的舱位额度有限，2026 年 1-6 月合作航线运量仅占公司两区域运输量的 19%。2025 年，发行人国际自营航线收入为 1.46 亿元；2026 年 1-3 月，国际自营航线收入即达 2.37 亿元，超过 2025 年全年，同比增长显著。本次募投项目购置的集装箱船拟投入东南亚航线和红海航线，以破解运力瓶颈，巩固市场地位，提升盈利能力。

8) 本次募投项目能够保障运力稳定供给，具有良好的经济性

国际集装箱班轮公司通常通过购置或期租等方式扩充自身运力以满足客户的运输需求。国际船舶租赁市场受船舶供需关系、航线运价波动和船东续约意愿等因素影响较大，对持续稳定保障公司运力具有高度不确定性。通过集装箱船舶

购置的方式，公司能长期、自主地实现运力供给，有利于根据市场需求及时调配运力、设计航线，实现资产效益最大化。此外，在“供应链安全”大背景下，客户倾向于优先选择具有稳定运力的国际集装箱班轮公司作为运输服务供应商。

根据德国船舶经纪行业协会 Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler und Schiffsmaklerinnen e.V.于 2026 年 6 月发布的 New ConTex 集装箱船定期租船评估指数,1,800TEU 集装箱船舶租期 12 个月的期租价格为 31,416 美元/天,6,500TEU 集装箱船舶²租期 12 个月的期租价格为 68,678 美元/天。如采用期租方式租赁本次募投项目相同数量的船舶，每年期租成本达 31,520.82 万美元。本次募投项目通过购置方式新建 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶和 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶，每年折旧成本叠加人员、保险、备物修等期租涵盖的成本合计为 8,587.95 万美元，远低于期租成本。经测算，本次募投项目购置集装箱船舶全部交付运营后，运营期毛利率为 25.22%，具有良好的经济性。

综上，通过本次集装箱船舶购置项目，公司不仅能获取长期稳定的运力从而更好地服务客户，还能显著提升公司经营效益、增强抗风险能力、提高市场竞争力，助力公司业务长远发展，具有实施的必要性。

（2）本次募投项目实施具有可行性

1）国家政策大力支持，航运行业发展迎来新机遇

航运行业作为全球贸易的核心载体、国民经济的重要基础性产业，是连接国内外市场、保障供应链畅通的关键枢纽。2023 年 12 月，交通运输部等部门联合发布《关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见》中提到，坚持推进现代航运服务业高质量发展，全面提升现代航运服务业发展水平和国际影响力，加快建设交通强国、海洋强国，到 2035 年形成功能完善、服务优质、开放融合、智慧低碳的现代航运服务体系。2024 年 9 月，国务院办公厅发布《关于以高水平开放推动服务贸易高质量发展的意见》提出支持国内航运企业开辟新航线，完善面向国际的海运服务网络。2025 年“十五五”战略规划指出要推进基础设施数智化改造，智慧港口、智慧航运将成为下一步发展重心。2026 年 4 月，交通运输部海事局发布《关于推动航运绿色低碳转型发展的意见》指出，加快推动老旧营

² New ConTex 集装箱船定期租船评估指数未涵盖 6,300TEU 集装箱船舶租金价格，故以近似装载量的船型替代。

运船舶报废更新、支持新能源清洁能源在船使用，引导航运企业逐步提高新能源清洁能源使用比例。国家出台了一系列政策，为航运行业健康、持续发展提供了有力保障。

2) 深化国内多式联运网络，提升国际业务服务能力

报告期内，公司形成了覆盖全国的多式联运综合物流体系，航运网络覆盖全国 33 个沿海主要港口与超过 50 个内河港口，覆盖“一带一路”重点布局的 15 个港口，全面覆盖环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海等主要沿海港口群。同时，依托港口资源及航线网络，公司物流网络逐步向两端陆路运输延伸，联通铁路网络、公路网络，形成多式联运物流平台。公司依托国内物流业务拓展海外业务，目前公司国际集装箱航运物流业务已覆盖 11 个国家、共 22 个港口。报告期内，随着国际集装箱航运物流业务需求持续增长，公司持续加大海外服务网络铺设力度，在新加坡、中国香港等地设立了境外子公司；加速扩充国际集装箱航运物流运营专业团队，完善配套能力，建立海外代理网络与客户服务体系，保障国际集装箱航运物流业务合规运营；逐步提升自营运力占比，推动内贸与外贸运力共享、客户互通，构建“内贸稳基、外贸增量”的双循环格局。

3) 构建严密组织管理体系，依托专业团队保障高效运营

针对集装箱航运物流相关业务，公司制定了严格的组织管理体系，设立了船管中心和营运中心等职能部门，各部门明确业务和管理职能岗位的职责，确保业务流转的顺畅和高效，使业务体系完整化、环节流转无缝化、沟通高效化。并且公司拥有专业的集装箱船舶运营管理团队，具备系统化的专业知识和操作经验，可以根据客户需求和业务特点，量身定制各类业务的运作流程，提高管理效率，保障业务运作稳定。近年来，随着国际集装箱航运物流业务的高速增长，一方面，公司成立了国际班轮中心，组建了成建制的国际业务团队；另一方面，依托长期积累的集装箱航运物流运营管理团队经验，公司将国内业务中培养的高素质人才向国际业务板块延伸，强化团队稳定性与执行力。

此外，公司经营管理团队专注于集装箱航运物流领域多年，具有丰富的行业经验、业务管理经验，在集装箱船舶运营、航线设计等方面的管理能力处于行业领先水平。经营管理团队对集装箱航运物流市场的价格走势和变化保持高度的敏感和合理的判断，确保充分把握行业机遇和集装箱船舶购置时机、运力投放时点，

以低成本投入换取未来的高效益回报。并且，经营管理团队丰富的管理经验将充分保障本次船舶下水后的运营、维护以及调配管理等，充分利用大规模船舶，提高运营效益。

4) 具备完善的运营条件，拥有丰富的运营经验

运营资质方面，发行人作为国内最早专注于集装箱航运物流的企业之一，具备完善的运营资质，已取得有效的《国际班轮运输经营资格登记证》，依法拥有国际集装箱班轮运输经营资质。航线备案方面，根据相关规定，公司现有和未来拟开通的进出中国港口的国际自营航线采用备案制。公司已完成了全部现有国际自营航线的备案，并将严格根据相关规定完成拟开辟国际自营航线的备案工作，公司开设国际航线前所需备案程序的履行不存在障碍。船舶资质方面，当前公司投入国际自营航线和本次募投项目的船舶均为符合国际航线适航性要求的国际航行集装箱船。港口资源方面，公司通过直接触达和境外代理深化与境外港口的合作，将在未来航线设计、挂靠港安排上具备一定优势。此外，发行人本次募投项目已完成了除船舶交付后正常运营所需的程序性事项的备案程序，本次募投项目实施不存在障碍。

自 2021 年开通首条国际自营航线以来，公司已深度布局东南亚、印巴、红海等区域，截至 2026 年 6 月末，常态化运营东南亚集装箱航线 2 条、红海航线 1 条。此外，为提高运力使用效率，公司采用“自营航线+船舶期租”双轮驱动模式，与马士基航运、达飞海运等国际知名班轮公司建立了长期稳定的期租合作关系，积累了丰富的国际航线运营经验。公司拥有专业的国际业务团队和海外代理体系，依托覆盖全国的多式联运物流网络和资源，具备较强的抗风险能力和运营韧性，为国际业务持续拓展奠定了坚实基础。

5) 科学应对地缘扰动，公司已制定多项应对措施

地缘政治格局是影响国际集装箱班轮运营稳定性的核心变量。公司拟投入本次募投项目中 10 艘 1,800TEU 集装箱船舶运营东南亚航线，需持续关注南海地缘博弈、部分港口国监管政策调整及局部政局波动。公司本次募投项目拟投入 8 艘 6,300TEU 集装箱船舶运营的红海航线为全球贸易核心通道，近年来受区域武装冲突影响，航道安全风险显著抬升。根据安联商业（Allianz Commercial）发布年度《2026 年航运安全回顾》，上述影响已导致苏伊士运河通航量下降 70%，大

量船舶绕行好望角，亚欧航线绕行后航程增加 35%-45%，航行时间延长一周以上，燃油与运营成本大幅攀升，航运企业被迫通过运力调整、降速航行、加收战争险附加费消化压力。

截至目前公司未运营亚欧航线。公司结合我国与红海沿线国家沙特、埃及、约旦的双边贸易量持续增长，集装箱海运需求扩大的现实需要，开展运营的红海航线目的地为沙特、约旦、埃及等红海区域国家，无需绕行好望角。公司已制定多项措施应对未来可能发生的地缘情况风险：①如遇上述目的港所在国家地缘风险，公司将通过增加替代挂靠港口数量、跳港、多式联运等方式，在规避风险的同时满足客户需求。②如遇海峡封锁导致红海航线运营船舶无法进入红海区域，公司将启用目的地为阿曼塞拉莱港的“上海-宁波-南沙-塞拉莱”备选海运航线，并通过铁路运输和公路运输等多式联运方式以满足客户运输需求。未来，公司将动态跟踪地缘局势、优化船舶调度与风险对冲机制，以保障航运安全风险和客户利益。

综上，当前政策支持航运业健康发展，公司具有完善的网络布局、成熟的管理体系、专业的运营团队、完善的运营条件，发行人实施本次募投项目具有可行性。

7. 本次募投项目实施不存在重大不确定性

本次募投项目的实施符合行业周期现状、发展趋势及特点，契合了当前市场需求，有利于提升发行人综合竞争力；本次募投项目符合发行人业务发展规划，拟投入的境外航线采用备案制，不存在境外航线审批的实质性障碍；公司具备实施本次募投项目的人员、运力、港口等资源储备；本次募投项目已取得中国（上海）自由贸易试验区临港新片区管理委员会、上海市商务委员会、上海临港地区开发建设管理委员会的相关备案文件和企业境外投资证书，项目已履行了必要的备案程序；本募投项目实施主体为发行人及直接或间接全资子公司，发行人已完成了本募投项目实施主体万得艾法、万得必拓、万得嘉美、中谷香港的设立。

综上，本次募投项目实施不存在重大不确定性。

8. 本次募投项目与主营业务具有协同性

本次募投项目“集装箱船舶购置项目”与公司主营业务高度协同，具体体现如下：

（1）本次募投项目投向公司主营业务

公司主营业务为集装箱航运物流服务，包括国内集装箱航运物流及国际集装箱航运物流。国内业务方面，公司是国内最早专注于国内沿海集装箱货物运输的企业之一，为客户提供“多式联运”服务的模式。国际业务方面，公司通过自营航线及船舶期租的方式积极探索国际集装箱航运物流市场。公司深耕东南亚、印巴、红海等区域，陆续开通了多条自营国际航线。

报告期内，发行人国际自营航线收入分别为 72,540.76 万元、2,801.74 万元和 14,567.85 万元。此外，2026 年一季度，公司国际自营航线业务收入为 23,694.24 万元，已超过 2025 年全年，呈现高速增长的态势。

本次募投项目购置的 18 艘集装箱船舶计划将全部投入于国际自营航线，用于扩充国际航线运力，与公司国内集装箱航运物流业务共同构成“内外双循环”格局。

（2）本次募投项目实施将为发行人新增国际航线

2025 年起，发行人陆续布局多条东南亚及红海国际航线。截至 2026 年 6 月末，公司开通了 2 条东南亚自营航线，并拥有 2 条合作航线，覆盖越南、印尼、泰国、柬埔寨等东南亚核心经济体。2026 年 1-6 月，发行人东南亚航线运输量达 26,172TEU，自营航线装载率由 2025 年的 82%提升至 95%。红海航线方面，公司于 2025 年 10 月开通 1 条自营航线，覆盖沙特、埃及、约旦等重点国家。2026 年 1-6 月，发行人红海航线运输量为 33,033TEU，自营航线装载率从 98%提升至 100%，基本实现满负荷运营。

截至 2026 年 6 月末，发行人已开通国际航线情况如下：

航线区域	航线	发班频率	运营方式
东南亚航线	钦州-海防	每周二班	自营航线
	钦州-胡志明	每周一班	自营航线
	天津-青岛-厦门-新加坡-雅加达-泗水	每周一班	合作航线
	盐田-蛇口-林查班-西哈努克	每周一班	合作航线

航线区域	航线	发班频率	运营方式
红海航线	上海—宁波—南沙—吉达—亚喀巴—索赫纳	每周一班	自营航线、合作航线

尽管发行人通过合作航线的方式已覆盖雅加达、泗水、林查班等东南亚港口城市，但受限于市场运力紧张，合作航线给予发行人舱位额度有限，发行人当前的航线和运力布局无法满足当前的客户需求，因此在本次募投项目东南亚航线设计中加大了对上述港口的覆盖力度。同时，本次募投拟投入的东南亚航线新增了上海、宁波等国内始发港口，为扩大运输货源提供了保障。本次募投项目 10 艘 1,800TEU 集装箱船拟投入东南亚航线如下：

航线	发班频率	闭合航次数	投入船舶数量
宁波-东莞-林查班-曼谷-宁波	每周二班	14	4
青岛-上海-林查班-胡志明-青岛	每周一班	16	3
上海-东莞-雅加达-泗水-上海	每周一班	17	3

通过客户需求调研，结合当前红海航线装载率，发行人新增巴生、塞拉莱作为本次募投项目红海航线的挂靠港。本次募投项目 8 艘 6,300TEU 集装箱船拟投入红海航线如下：

航线	发班频率	闭合航次数	投入船舶数量
上海-宁波-马来巴生-亚喀巴-上海	十天一班	30	3
宁波-南沙-塞拉莱-索赫纳-宁波	每周一班	34	5

发行人在设计航线时充分考虑了始发港范围、挂靠港顺序、市场货流基础、沿线港口条件等要素，与发行人既有航线可形成补充。基于集装箱班轮公司的运营特性，公司将根据船舶交付时的客户需求、市场行情、运力情况、地缘情况等因素，综合考虑后确定船舶投入航线的具体安排，亦不排除调整部分挂靠港。本次募投项目实施将新增国际航线，属于对发行人既有航线的扩充，有利于进一步提升区域市场占有率。

（3）本次募投项目符合公司既定战略目标

为积极响应国家“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的战略方针，公司制定了“效益为纲、内外并举”战略目标，通过内贸深耕与外贸拓展双轮驱动，构建可持续、高质量的发展格局。本次募投项目全部投向国际集装箱航运物流业务，有助于打造第二增长曲线，与国内业务形成协同和互补，提升公司整

体抗风险能力，构建盈利稳定性。

（4）本次募投项目能较快融入公司资源网络

公司是国内最早专注于国内沿海集装箱货物运输的企业之一，凭借多年来的集装箱物流运营管理经验，公司已建立覆盖全国的多式联运网络，拥有专业的船舶运营管理团队，正加快建设海外代理体系。新增运力可依托现有航线布局、客户资源和港口合作基础快速投入运营，实现运力共享、客户互通，降低边际运营成本，提升市场竞争力。

（5）本次募投项目可优化公司资产结构

购置国际航行集装箱船一方面填补了公司在专业化国际航行集装箱船舶的空白，另一方面有助于优化船队年龄结构，提高自有运力比例，增强运力调拨灵活性和服务可靠性，与现有业务形成资产互补，优化资产结构。

（6）本次募投项目可延伸客户服务链条

公司是国内最早专注于国内沿海集装箱货物运输的企业之一，凭借多年运营经验，占据了国内市场一定份额，积累了一大批具有集装箱运输需求的客户。随着国家大力倡导“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”，公司原有国内业务客户在“散改集”和出海趋势下产生国际运输需求。本次募投项目实施有利于加密公司国际航线网络，延伸服务链条，实现从国内到国际的端到端服务，增强客户粘性；同时借助国际业务反哺国内网络密度，形成双向促进。

综上，本次募投项目与公司主营业务具有协同性。

（二）核查程序和核查意见

1. 核查程序

就本题所涉法律事项，本所律师作为法律专业人士履行了特别注意义务；就本题所涉非法律事项，本所律师作为非专业人士履行了一般注意义务。在此前提下，本所律师执行了如下核查程序：

（1）查阅本次募投项目的可行性研究报告、船舶购置合同/合作协议、海外代理协议、取得本次募投项目涉及的备案文件；查阅《海运条例》《海运条例实施细则》等相关法规；核查发行人《国际班轮运输经营资格登记证》；

(2) 查阅本次募投项目实施主体设立文件及有关内外部审批备案文件，了解各实施主体的设立情况，以及发行人就本次募投项目实施所履行的审批备案程序；

(3) 查阅《国家外汇管理局关于进一步简化和改进直接投资外汇管理政策的通知》等法律法规及类似投资项目案例，并访谈公司相关人员，了解本次募投项目后续实施需办理的手续，并评估该等手续办理是否存在实质性法律障碍；

(4) 查阅《中华人民共和国环境影响评价法》《建设项目环境保护管理条例》《建设项目环境影响评价分类管理名录》等相关法律法规，以及《发行预案》等本次发行文件，了解本次募投项目是否属于前述法律法规规定的建设项目，是否需要履行环境影响评价手续或取得主管环保部门的审批文件；

(5) 对公司高级管理人员进行访谈，了解本次募投项目购置的集装箱船舶与发行人现有船舶的区别和联系及购置的必要性、与公司现有业务的协同效应情况、获取本次募投项目属于投向主业的情形说明；

(6) 查阅发行人年度报告、运力表、运载量数据、船舶出勤表、行业调研机构研究报告及证券公司研究报告，了解集装箱船舶运输行业的产业政策、市场发展趋势、市场供需情况、市场竞争格局，访谈公司高级管理人员；

(7) 查阅同行业可比公司年度报告等公开资料，了解可比公司运力扩张计划。

2. 核查意见

就本题所涉法律事项，本所律师作为法律专业人士履行了特别注意义务；就本题所涉非法律事项，本所律师作为非专业人士履行了一般注意义务。在此前提下，经核查，本所律师认为，发行人实施本次募投项目具有必要性及可行性，本次募投项目实施不存在重大不确定性，且本次募投项目与发行人主营业务具有协同性。

二、《问询函》问题 3 其他

3.2 请发行人说明：报告期内受到的行政处罚、对外担保情况，尚未了结的重大诉讼仲裁及最新进展，上述事项是否构成本次发行的实质性障碍。

请保荐机构及发行人律师根据《证券期货法律适用意见第 18 号》、《监管规则适用指引——发行类第 6 号》相关规定进行核查并发表明确意见。

回复：

（一）报告期内发行人受到的行政处罚情况

1. 行政处罚的具体情况

根据发行人提供的行政处罚决定书、罚款缴纳凭证、专项信用报告、相关主管部门出具的合规证明及发行人出具的说明，报告期内，发行人及其合并报表范围内子公司受到的行政处罚共计 21 项，其中罚款金额在 1 万元以内或予以警告的行政处罚共计 12 项，罚款金额在 1 万元及以上的行政处罚共计 9 项，具体情况如下：

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
1	发行人	2023.02.23	吴淞海事局	海事罚字 [2023]010100002311	发行人“中谷 18”轮于 2023 年 2 月 2 日在吴淞口警戒区水域航行时排放明显可见的黑烟，且持续时间超过 30 秒，其行为违反了《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款	罚款 0.45 万元	（1）《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款、第八十六条第二款规定，在本市行驶的机动车船不得排放明显可见的黑烟；违反前述规定的，由海事部门责令改正，可以处一千元以上一万元以下罚款；情节严重的，处一万元以上五万元以下罚款。左述行政处罚金额较小，不属于情节严重的情形。
2	发行人	2023.02.23	吴淞海事局	海事罚字 [2022]010100049411	发行人“中谷 8”轮于 2022 年 12 月 7 日在黄浦江航道 103-105 灯浮水域航行时被发现排放明显可见的黑烟，且持续时间超过 30 秒，其行为违反了《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款	罚款 0.10 万元	（2）上海海事局已于 2026 年 6 月 16 日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。
3	发行人	2023.04.18	浦东海事局	海事罚字 [2023]010700023811	船舶在出港前未将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构	罚款 0.50 万元	（1）根据《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》第四十条第一款及第五十二条规定，船舶应当在出港前将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构；违反前述规定的，由海事管理机构予以警告；情节严重的，处 2 万元以下的罚款。
4	中谷国际航运	2023.04.18	浦东海事局	海事罚字 [2023]010700023911	船舶在出港前未将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构	罚款 0.50 万元	（2）根据当时有效的《海事行政处罚程序实施细则》第二十五条第二款规定，“本条前款所称的‘重大行政处罚决定’，是指案件有下列情形之一的：（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）拟扣留船舶

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
							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。” （3）左述行政处罚罚款金额处于《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》规定的罚款金额标准的低档幅度内，也未达到《海事行政处罚程序实施细则》所规定的“重大行政处罚决定”标准。 （4）上海海事局已于2026年6月16日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，发行人及其所属船舶无重大违法违规行为。 基于上述，左述行政处罚罚款金额较小，且属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。
5	日照中谷	2023.06.13	日照经济技术开发区管理委员会	（日照）文综罚字[2023]第0007号	日照中谷未取得在文物保护单位的保护范围内进行建设工程的相关批准，擅自在文物保护单位的保护范围内进行建设工程或者爆破、钻探、挖掘等作业，违反了《中华人民共和国文物保护法》第十七条“文物保护单位的保护范围内不得进行其他建设工程或者爆破、钻探、挖掘等作业。但是，因特殊情况需要在文物保护单位的保护范围内进	罚款20万元并责令改正	（1）当时有效的《中华人民共和国文物保护法（2017修正）》第六十六条规定，“有下列行为之一，尚不构成犯罪的，由县级以上人民政府文物主管部门责令改正，造成严重后果的，处五万元以上五十万元以下的罚款；情节严重的，由原发证机关吊销资质证书：（一）擅自在文物保护单位的保护范围内进行建设工程或者爆破、钻探、挖掘等作业的……” （2）根据《山东省文物行政处罚裁量基准》规定，日照中谷所受处罚属于裁量阶次“一般”档，且被罚款金额处于适用法律规定的罚款区间中位数偏下，不属于对应法定处罚幅度内金额最高的情形，也未构成“情节严重”情形。

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
					行其他建设工程或者爆破、钻探、挖掘等作业的，必须保证文物保护单位的安全，并经核定公布该文物保护单位的人民政府批准，在批准前应当征得上一级人民政府文物行政部门同意”的规定		（3）日照经济技术开发区管理委员会已出具《证明》，证明日照中谷当时按照要求及时停止施工、保护现场，积极配合补充考古调查勘探工作，已改正其违法行为，日照中谷的相关行为不涉及重大违法违规行为，相关处罚不属于重大行政处罚。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。
6	发行人	2023.06.15	上海市交通委员会	2230140075	发行人于2023年4月13日实施了未执行备案运价的行为，违反了《海运条例》第十五条第四款的规定	罚款9.10万元，并责令改正	（1）根据当时有效的《海运条例》第十五条第四款，国际船舶运输经营者和无船承运业务经营者应当执行生效的备案运价；第四十一条规定，未履行运价备案手续或未执行备案运价的，由国务院交通主管部门或者其授权的地方人民政府交通主管部门责令限期改正，并处2万元以上10万元以下的罚款。 （2）鉴于（i）该条例第四十一条对未履行运价备案手续或未执行备案运价的行为设定的处罚为“责令限期改正，并处2万元以上10万元以下的罚款”，未设定吊销经营资质、责令停业整顿等更重的处罚措施，表明监管机构并未将该行为归入情节严重之列；（ii）上海市交通委员会作出的《行政处罚决定书》未认定左述行为属于情节严重，且并未依据该条例第二十一条关于“损害交易对方或者国际海上运输市场秩序”的规定对左述行为作出定性；（iii）左述行政处罚仅为罚款人民币9.10万元，属于财产罚，不

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
							涉及责令停产停业、吊销许可证照、限制从业等资格罚或行为罚，不属于一般意义上的重大行政处罚；且该罚款金额占发行人审计净资产、净利润的比例极小，未对发行人正常生产经营造成重大不利影响；（iv）左述行为系发行人因内部管理疏忽导致的偶发性违规，发行人不存在故意或重大过失，且已按照主管部门要求及时缴纳罚款并完成整改，后续未再发生同类违规行为，未产生严重损害上市公司利益、投资者合法权益或社会公共利益后果，左述行政处罚不涉及《注册管理办法》《证券期货法律适用意见第18号》所规定的“严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为”。
7	发行人	2023.08.10	青岛海事局	海事罚字[2023]050103011611	发行人“泽宏”轮于2023年7月5日被青岛前湾海事处执法人员现场检查发现，该轮《油类记录簿》存在记载情况与实际不符情形，违反了《中华人民共和国海洋环境保护法》第六十三条规定	罚款1万元	（1）当时有效的《中华人民共和国海洋环境保护法》第八十七条规定，“违反本法规定，有下列行为之一的，由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门予以警告，或者处以罚款：……（二）船舶未持有防污证书、防污文书，或者不按照规定记载排污记录的……有前款第（一）、（四）项行为之一的，处二万元以上十万元以下的罚款；有前款第（二）项行为的，处二万元以下的罚款；有前款第（三）项行为的，处五万元以上二十万元以下的罚款。” （2）《中华人民共和国海洋环境保护法》并未认定左述违法行为属于情节严重情形，且公司被罚款金额处于适用法律规定的罚款区间中间数，不属于对应法定处罚幅度内金额最高情形。 基于上述，左述行政处罚罚款金额较小，且属于《证券期

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
							货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”的情形，不构成重大违法行为。
8	发行人	2023.11.09	舟山海事局	海事罚字[2023]070306030411	公司“中谷吉林”轮在2023年10月13日00:10时左右离泊金堂大浦口集装箱码头1号泊位，但由于船上人员疏忽大意，在出港前未将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构，其行为违反了《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》第四十条第一款规定	罚款0.50万元	（1）根据《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》第四十条第一款及第五十二条规定，船舶应当在出港前将上一航次消耗的燃料种类和数量，主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构；违反前述规定的，由海事管理机构予以警告；情节严重的，处2万元以下的罚款。 （2）根据当时有效的《海事行政处罚程序实施细则》第二十五条第二款规定，“本条前款所称的‘重大行政处罚决定’，是指案件有下列情形之一的：（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。” （3）左述行政处罚罚款金额处于《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》规定的罚款金额标准的低档幅度内，也未达到《海事行政处罚程序实施细则》所规定的“重大行政处罚决定”标准。 基于上述，左述行政处罚罚款金额较小，不属于《证券期货法律适用意见第18号》所规定的“严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为”。
9	发行人	2023.11.28	青岛海	海事罚	发行人“泽宏”轮于2023年10月	罚款4	（1）当时有效的《中华人民共和国海洋环境保护法》第

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
			事局	字 [2023]05 0103015 811	22 日被青岛前湾海事处执法人员现场检查发现，该轮 2021 年内曾向海洋排放未经粉碎的食品废弃物（总量为 0.08 立方米），且排放位置不满足未经粉碎处理的船舶垃圾距最近陆地 12 海里以外海域排放的要求，其行为违反了《中华人民共和国海洋环境保护法》第六十二条第一款、《防治船舶污染海洋环境管理条例》第十五条第一款及《船舶水污染物排放控制标准》（GB 3552-2018）7.1.2 的规定	万元	七十三条规定，“违反本法有关规定，有下列行为之一的，由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门责令停止违法行为、限期改正或者责令采取限制生产、停产整治等措施，并处以罚款；拒不改正的，依法作出处罚决定的部门可以自责令改正之日的次日起，按照原罚款数额按日连续处罚；情节严重的，报经有批准权的人民政府批准，责令停业、关闭：……（二）不按照本法规定向海洋排放污染物，或者超过标准、总量控制指标排放污染物的……有前款第（一）、（三）项行为之一的，处三万元以上二十万元以下的罚款；有前款第（二）、（四）项行为之一的，处二万元以上十万元以下的罚款。” （2）当时有效的《常见海事违法行为行政处罚裁量基准》对左述违规行为的一般违法情节设置了六档罚款金额标准的处罚幅度，其中公司罚款金额处于一般情节中罚款金额标准第二低的处罚幅度内。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”的情形，且罚款金额处于相关规定所述一般情节中罚款金额标准的最低档幅度内，不构成重大违法行为。
10	发行人	2023.12.11	吴淞海事局	海事罚 字 [2023]01 0100102 311	发行人“中谷 3”轮于 2023 年 11 月 28 日在黄浦江 103-105 灯浮水域航行进口时排放明显可见的黑烟，且持续时间超过 30 秒，其行为违反了《上海市大气污染	罚款 0.20 万 元	（1）《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款、第八十六条第二款规定，在本市行驶的机动车船不得排放明显可见的黑烟；违反前述规定的，由海事部门责令改正，可以处一千元以上一万元以下罚款；情节严重的，处一万元以上五万元以下罚款。左述行政处罚金额较小，且不属

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
					防治条例》第三十九条第五款		于情节严重的情形。 (2)上海海事局已于2026年6月16日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。
11	天津港中谷	2024.01.15	天津市港航管理局	津港航东疆北疆罚(2023)040号	天津港中谷在2023年12月10日存在堆场多处集装箱角件上下层均未对齐，错位横向纵向偏移量均超过《集装箱港口装卸作业安全规程》第8.5项的规定，违反了《中华人民共和国安全生产法》第四十一条第二款	罚款1万元	(1)《中华人民共和国安全生产法》第一百零二条规定，生产经营单位未采取措施消除事故隐患的，责令立即消除或者限期消除，处五万元以下的罚款；生产经营单位拒不执行的，责令停产停业整顿，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处五万元以上十万元以下的罚款；构成犯罪的，依照刑法有关规定追究刑事责任。 (2)根据《天津市港航行政处罚自由裁量基准(安全)》，天津港中谷的左述行为属于违法情节一般，且罚款金额处于适用法律规定的罚款区间的较低金额，不属于对应法定处罚幅度内金额最高情形。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”的情形，且罚款金额较小，不构成重大违法行为。
12	瑛楷海运	2024.03.07	吴淞海事局	海事罚字[2024]01	瑛楷海运管理的“中谷8”轮在2024年1月26日约16:13时于黄浦江105-103号浮水域航行，	罚款0.20万元	(1)《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款、第八十六条第二款规定，在本市行驶的机动车船不得排放明显的黑烟；违反前述规定的，由海事部门责令改正，

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
				0100008611	并发现船舶排放明显可见的黑烟，且持续排放时间超过30秒，其行为违反了《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款规定		可以处一千元以上一万元以下罚款；情节严重的，处一万元以上五万元以下罚款。左述行政处罚金额较小，不属于情节严重的情形。 （2）上海海事局已于2026年6月16日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。
13	天津港中谷	2024.04.17	天津市港航管理局	津交（港航）罚（2024）01009号	2024年1月25日，天津港中谷修箱区一密闭集装箱内同时存放着三瓶仍有气体的氧气气瓶、丙烷气瓶和二氧化碳气瓶，违反该公司《气瓶管理制度》相关规定，该公司未采取措施消除事故隐患，违反了《中华人民共和国安全生产法》第四十一条第二款	罚款1万元	（1）《中华人民共和国安全生产法》第一百零二条规定，生产经营单位未采取措施消除事故隐患的，责令立即消除或者限期消除，处五万元以下的罚款；生产经营单位拒不执行的，责令停产停业整顿，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处五万元以上十万元以下的罚款；构成犯罪的，依照刑法有关规定追究刑事责任。 （2）根据《天津市港航行政处罚自由裁量基准（安全）》，天津港中谷的左述行为属于违法情节一般，且罚款金额处于适用法律规定的罚款区间的较低金额，不属于对应法定处罚幅度内金额最高情形。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”的情形，且罚款金额较小，不构成重大违法行为。
14	天津港	2024.06.14	天津市	津交	2024年3月5日，天津市港航管	罚款1	（1）《中华人民共和国安全生产法》第九十九条规定，生

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
	中谷		港航管理局	（港航）罚〔2024〕01014号	理局执法人员对天津港中谷进行日常检查，发现该企业场院西侧修箱区内，一个在使用的配电箱（额定电压 380V/额定电流 63A）上未张贴安全警示标志，不符合《安全标志及其使用导则》第 4.2.3 项规定，天津港中谷未在有较大危险因素的生产经营场所和有关设施、设备上设置明显的安全警示标志，该行为违反了《中华人民共和国安全生产法》第三十五条	万元	产经营单位有下列行为之一的，责令限期改正，处五万元以下的罚款；逾期未改正的，处五万元以上二十万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处一万元以上二万元以下的罚款；情节严重的，责令停产停业整顿；构成犯罪的，依照刑法有关规定追究刑事责任：（一）未在有较大危险因素的生产经营场所和有关设施、设备上设置明显的安全警示标志的……”（2）根据《天津市港航行政处罚自由裁量基准（安全）》，天津港中谷的左述行为属于违法情节一般，且罚款金额处于适用法律规定的罚款区间的较低金额，不属于对应法定处罚幅度内金额最高情形。基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”的情形，且罚款金额较小，不构成重大违法行为。
15	发行人	2024.07.29	浦东海事局	海事罚字[2024]010700047412	公司“中谷临沂”轮于2024年5月29日在上海浦东外四期码头被浦东海事局执法人员发现，该轮倒挂中华人民共和国国旗，其行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第三十三条第一款及《船舶升挂国旗管理办法》第九条，适用《常见海事违法行为行政处罚裁量基准》第四十三项一般情节	罚款3万元	（1）《中华人民共和国海上交通安全法》第九十六条规定，“船舶或者海上设施有下列情形之一的，由海事管理机构责令改正，对违法船舶或者海上设施的所有人、经营人或者管理人处二万元以上二十万元以下的罚款，对船长和有关责任人员处二千元以上二万元以下的罚款；情节严重的，吊销违法船舶所有人、经营人或者管理人的有关证书、文书，暂扣船长、责任船员的船员适任证书十二个月至二十四个月，直至吊销船员适任证书：……（二）船舶未依法悬挂国旗，或者违法悬挂其他国家、地区或者组织的旗帜……”

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
							(2) 根据《常见海事违法行为行政处罚裁量基准》第四十三项规定,针对左述行为的一般违法情节,处以3-20万元罚款; (3) 根据上述规定,发行人左述行为的违法情节一般,浦东海事局对其处以罚款3万元的处罚属于该情节中最低档罚款,不属于“情节严重”的情形; (4) 上海海事局已于2026年6月16日出具《合规证明》,证明:自报告期初至该证明出具日,公司及其所属船舶无重大违法违规行为。 基于上述,左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形,不构成重大违法行为。
16	发行人	2024.08.01	吴淞海事局	海事罚字[2024]010100068311	公司经营的“中谷长春”轮在2024年3月15日新加坡至上海航次的能耗报告船用燃油栏错将轻燃油(LFO)报告成柴油(MDO),存在船舶在出港前未将上一航次消耗的燃料种类和数量,主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构的行为,违反了《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防	警告	(1) 根据《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》第四十条第一款及第五十二条规定,船舶应当在出港前将上一航次消耗的燃料种类和数量,主机、辅机和锅炉功率以及运行工况时间等信息按照规定报告海事管理机构;违反前述规定的,由海事管理机构予以警告。吴淞海事局就发行人左述不合规行为仅予以警告,未处以罚款,左述行为不属于情节严重的情形。 (2) 根据上海海事局2026年6月16日出具的《合规证明》,自报告期初至该证明出具日,公司及其所属船舶无重大违法违规行为。 基于上述,左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
					治管理规定》第四十条第一款规定		18号》规定的“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。
17	发行人	2024.10.16	宁波海事局	海事罚字 [2024]07012010022-1-1	2024年10月5日，宁波海事局执法人员在对发行人管理的“中谷银川”轮进行现场检查时发现，该轮存在不按照规定监测、监控并如实记载船舶污染物排放及操作记录的行为，但未发现该轮存在违法排污行为，也未造成危害后果。前述行为违反了《中华人民共和国海洋环境保护法》第八十条第三款	罚款 0.40万元	（1）《中华人民共和国海洋环境保护法》第一百一十条规定，“违反本法规定，有下列行为之一，由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门或者机构责令改正，处以罚款：……（二）船舶未持有防污证书、防污文书，或者不按照规定监测、监控，如实记载和保存船舶污染物、压载水和沉积物的排放及操作记录的……有前款第一项行为的，处二万元以下的罚款；有前款第二项行为的，处十万元以下的罚款；有前款第三项行为的，处一万元以上十万元以下的罚款；有前款第四项行为的，处三万元以上三十万元以下的罚款；有前款第五项、第六项行为之一的，处一万元以上十万元以下的罚款，情节严重的，处十万元以上五十万元以下的罚款。” （2）《中华人民共和国海洋环境保护法》并未认定左述违法行为属于情节严重情形，且《行政处罚决定书》也明确未发现发行人违法排污、未造成危害后果。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”，且罚款金额较小，不构成重大违法行为。
18	国达海运	2024.11.21	浦东海事局	海事罚字 [2024]010720000	国达海运所有的“中谷6号”轮在2024年8月30日于外电三厂码头前沿水域航行时，排放明显可见黑烟，其行为违反了《上海市	罚款 0.20万元	（1）《上海市大气污染防治条例》第三十九条第五款、第八十六条第二款规定，在本市行驶的机动车船不得排放明显的黑烟；违反前述规定的，由海事部门责令改正，可以处一千元以上一万元以下罚款；情节严重的，处一万

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
				63-1-1	大气污染防治条例》第三十九条第五款规定		元以上五万元以下罚款。左述行政处罚金额较小，不属于情节严重的情形。 （2）上海海事局已于2026年6月16日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的情形，不构成重大违法行为。
19	发行人	2025.05.22	浦东海事局	海事罚字[2025]01072000257-1-1	发行人“中谷银川”轮于2025年4月16日被浦东海事局执法人员发现：2025年3月10日海事执法人员在靠泊外高桥四期码头的“中谷银川”轮上现场取样，经检测发现该轮使用的是含硫量超标的燃油，违反了《中华人民共和国大气污染防治法》第六十四条规定	罚款7万元	（1）《中华人民共和国大气污染防治法》第一百零六条规定，违反本法规定，使用不符合标准或者要求的船舶用燃油的，由海事管理机构、渔业主管部门按照职责处一万元以上十万元以下的罚款。 （2）《中华人民共和国大气污染防治法》并未认定左述违法行为属于情节严重情形；且当时有效的《常见海事违法行为行政处罚裁量基准》对左述违规行为的一般违法情节设置了五档罚款金额标准的处罚幅度，其中公司罚款金额处于一般情节中罚款金额标准第二低的处罚幅度内。 （3）上海海事局已于2026年6月16日出具《合规证明》，证明：自报告期初至该证明出具日，公司及其所属船舶无重大违法违规行为。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”、“有权机关证明该行为不构成重大违法行为”的

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
							情形，不构成重大违法行为。
20	瑛楷海运	2025.07.29	宁波海事局	海事罚字 [2025]07 0120500 67-1-1	2025年7月12日，宁波海事局执法人员在対瑛楷海运管理的“中谷济南”轮进行现场检查时发现，该轮不按照规定监测、监控，如实记载和保存船舶污染物、压载水和沉积物的排放及操作记录的违法行为，违反了《中华人民共和国海洋环境保护法》第八十条第三款，但经海事执法人员指出后，瑛楷海运积极配合调查，及时纠正违法行为，未造成危害后果，对瑛楷海运从轻予以海事行政处罚	罚款 0.40万元	（1）《中华人民共和国海洋环境保护法》第一百一十条规定，“违反本法规定，有下列行为之一，由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门或者机构责令改正，处以罚款：……（二）船舶未持有防污证书、防污文书，或者不按照规定监测、监控，如实记载和保存船舶污染物、压载水和沉积物的排放及操作记录的……有前款第一项行为的，处二万元以下的罚款；有前款第二项行为的，处十万元以下的罚款；有前款第三项行为的，处一万元以上十万元以下的罚款；有前款第四项行为的，处三万元以上三十万元以下的罚款；有前款第五项、第六项行为之一的，处一万元以上十万元以下的罚款，情节严重的，处十万元以上五十万元以下的罚款。” （2）《中华人民共和国海洋环境保护法》并未认定左述违法行为属于情节严重情形，且《行政处罚决定书》也明确瑛楷海运及时纠正违法行为、未造成危害后果，予以从轻处罚。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第18号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”，且罚款金额较小，不构成重大违法行为。
21	瑛楷海运	2025.10.11	太仓海事局	海事罚字 [2025]06 1120101	2025年8月22日19:45时许，太仓海事局执法人员发现“新海绣”轮在追越“中外运长江 003”轮的过程中，未按规定鸣放声	罚款 0.20万元	（1）《中华人民共和国内河海事行政处罚规定》第十七条第一款规定，违反《内河交通安全管理条例》的有关规定，船舶在内河航行、停泊或者作业，不遵守航行、避让和信号显示规则，依照《内河交通安全管理条例》第八十一条

序号	被处罚主体	处罚日期	处罚单位	决定书文号	处罚事由	处罚内容	根据《证券期货法律适用意见第18号》规定分析不构成重大违法行为
				62-1-1	号，未采取有效手段与“中外运长江 003”轮取得联系表明追越动态，19:48 时两船在长江#4 红浮上游附近水域形成紧迫局面。“新海绣”轮未按规定追越，违反了《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十七条第四款，《1972 年国际海上避碰规则》第九条第一款、第三十四条第三款之规定，瑛楷海运作为管理人应当承担相应责任		的规定，处以 1,000 元以上 1 万元以下罚款；情节严重的，还应当对责任船员给予扣留船员适任证书或者其他适任证件 3 个月至 6 个月直至吊销船员适任证书或者其他适任证件的处罚。 （2）《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第八十一条规定，违反本条例的规定，船舶在内河航行、停泊或者作业，不遵守航行、避让和信号显示规则的，由海事管理机构责令改正，处 1,000 元以上 1 万元以下的罚款；情节严重的，对责任船员给予暂扣适任证书或者其他适任证件 3 个月至 6 个月直至吊销适任证书或者其他适任证件的处罚；造成重大内河交通事故的，依照刑法关于交通肇事罪或者其他罪的规定，依法追究刑事责任。 基于上述，左述行政处罚属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形”，且罚款金额较小，不构成重大违法行为。

2. “中谷20”轮水上交通事故

根据发行人出具的说明及其他相关资料，发行人“中谷 20”轮于 2026 年 4 月 24 日发生一起造成 3 名船员死亡、预计直接经济损失约 158 万元的水上交通事故（以下称“**本次事故**”）。2026 年 4 月 24 日上午，发行人所属“中谷 20”轮航行于黄海水域期间，该轮 3 名船员在当日无作业安排的情况下，进入密闭舱室后发生事故，经抢救无效死亡。本次事故发生后，发行人启动突发事件应急处置预案，依法向有关部门报告，积极配合主管部门开展事故调查。经主管部门现场事故调查后，“中谷 20”轮已于 2026 年 4 月 30 日经主管部门批准予以放行，恢复正常运营。此外，发行人还从制度完善、教育培训、隐患排查、物理隔离、人员管控及监督问责六个维度系统开展整改工作。

交通运输部于 2026 年 7 月 31 日发布的《2026 年第二季度违法违规和事故险情多发航运企业公示》（以下称“**《多发航运企业公示》**”）载明，本次事故为较大水上交通事故。上海海事局于 2026 年 8 月出具情况说明，确认本次事故构成较大等级水上交通事故，但不属于重大水上交通事故，未造成水域环境污染；事故发生后，公司积极配合事故调查，未造成社会恶劣影响，不涉及严重损害社会公共利益的重大违法违规行为。

综上，本次事故属于较大事故，但未达到重大或特别重大事故等级，未造成水域环境污染或社会恶劣影响，不构成《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为，不构成本次发行的实质性法律障碍。

3. 警示函涉及事件的具体情况

2024 年 2 月 1 日，发行人收到中国证监会上海监管局出具的《关于对上海中谷物流股份有限公司采取出具警示函措施的决定》（沪证监决〔2024〕32 号）以及《关于对卢宗俊采取出具警示函措施的决定》《关于对孙瑞采取出具警示函措施的决定》《关于对曾志瑛采取出具警示函措施的决定》《关于对代鑫采取出具警示函措施的决定》。2024 年 4 月 12 日，发行人收到上交所出具的《关于对上海中谷物流股份有限公司及有关责任人予以监管警示的决定》（上证公监函〔2024〕0088 号）。上述监管措施主要系发行人募集资金管理和使用不规范，具体而言，发行人 2021 年实际用于暂时补充流动资金的金额超出董事会审批的暂时补流额

度，与相关披露不符；发行人 2021 年、2022 年均存在将募集资金暂时补充流动资金后，用于购买理财或结构性存款的情形，未严格监管用于主营业务。

针对上述募集资金管理和使用不规范事宜，公司及相关责任人已采取相关措施予以整改，包括内部组织开展专项培训，切实加强对法律法规、规范性文件的学习，组织相关人员加强对法律法规的理解和适用；同时，发行人进一步完善募集资金的使用体系与流程管理，加强内部控制监督，强化信息披露责任落实。

4. 符合《证券期货法律适用意见第18号》的相关规定

《注册管理办法》第十条规定，上市公司及其控股股东、实际控制人最近三年“存在严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为”的，不得向不特定对象发行股票。

根据《证券期货法律适用意见第 18 号》第二条的相关规定，“重大违法行为是指违反法律、行政法规或者规章，受到刑事处罚或者情节严重行政处罚的行为。有以下情形之一且中介机构出具明确核查结论的，可以不认定为重大违法行为：

（1）违法行为轻微、罚款金额较小；（2）相关处罚依据未认定该行为属于情节严重的情形；（3）有权机关证明该行为不属于重大违法行为。违法行为导致严重环境污染、重大人员伤亡或者社会影响恶劣等的除外”；“对于严重损害上市公司利益、投资者合法权益或者社会公共利益的重大违法行为，需根据行为性质、主观恶性程度、社会影响等具体情况综合判断。在国家安全、公共安全、生态安全、生产安全、公众健康安全等领域存在重大违法行为的，原则上构成严重损害社会公共利益的违法行为。上市公司及其控股股东、实际控制人存在欺诈发行、虚假陈述、内幕交易、操纵市场等行为的，原则上构成严重损害上市公司利益和投资者合法权益的违法行为。”

针对上述发行人及其合并报表范围内子公司报告期内受到的行政处罚，相关行为均不存在导致严重环境污染、重大人员伤亡或者社会影响恶劣的情形，不属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为。

针对上述“中谷 20”轮水上交通事故，根据《水上交通事故统计办法》、《多

发航运企业公示》”以及主管部门上海海事局出具的说明，本次事故属于较大事故，但未达到重大或特别重大事故等级，未造成水域环境污染或社会恶劣影响，不构成《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为，不构成本次发行的实质性法律障碍。

针对上述发行人及相关责任人收到的警示函及监管警示，该等监管措施分别属于行政监管措施与自律监管措施，不构成证监会的行政处罚或证券交易所的公开谴责，也不属于严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为，不构成本次发行的实质性障碍。

综上，上述发行人及其合并报表范围内子公司在报告期内受到的行政处罚不构成《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的严重损害上市公司利益、投资者合法权益或者社会公共利益的重大违法行为，不构成本次发行的实质性障碍。

（二）报告期内发行人的对外担保情况

1. 对外担保的具体情况

根据发行人提供的保证合同、反担保合同、主债务合同、最近三年审计报告、最近三年年报、发行人出具的说明等资料，报告期内，除以下对外担保事项外，发行人及其合并报表范围内子公司不存在为合并报表范围外其他公司提供担保的情形：

被担保方	担保方	关联关系	债权人	担保发生原因及具体内容	担保起始日	担保到期日
东莞港国际集装箱码头有限公司（以下称“东莞港国际”）	发 行 人	联营公司	中国农业银行股份有限公司东莞厚街支行（以下称“农行厚街支行”）	为满足东莞港国际资金需求、促进其业务发展，针对其向农行厚街支行申请的不超过 7.84 亿元的经营性固定资产贷款，东莞港国际各股东按照持股比例为其提供担保，其中贷款以东莞港国际的土地使用权抵押担保，不足部分 2.62 亿元由股东按持股比例提供连带责任保证担保，发行人持有东莞港国际 49%股权，在 12,836.24 万元金额范围内承担连带保证责任	2023.08.31	2035.03.30

为保障公司和股东权益，发行人与东莞港国际曾签署《反担保协议》，就发行人上述对外担保事项，由东莞港国际向发行人提供连带责任保证形式的反担保。

2026年3月2日，农行厚街支行向东莞港国际出具说明，同意东莞港国际将担保方案变更为信用担保并追加其名下土地使用权作为担保。基于前述情况，农行厚街支行与发行人签署《解除担保协议》，提前解除发行人提供的上述担保；对应地，发行人与东莞港国际于2026年5月29日签署《反担保解除协议》，解除东莞港国际向发行人提供的上述反担保。

截至本补充法律意见书出具日，发行人的上述对外担保已解除，东莞港国际由此向发行人提供的反担保也已对应解除。

2. 发行人就其对外担保履行的审议程序及信息披露情况

根据发行人报告期内的相关会议文件及公告，发行人已就上述对外担保事项履行了必要的审议程序，具体如下：

（1）2023年4月21日，发行人召开第三届董事会第十三次会议，审议通过《关于为参股公司提供担保的议案》，同意发行人为东莞港国际提供上述连带责任保证。就前述议案，关联董事夏国庆、李永华回避表决。

在发行人董事会审议上述对外担保事项时，发行人相关独立董事已发表事前认可意见和独立董事意见。

同日，发行人召开第三届监事会第九次会议，审议通过前述议案。

（2）2023年5月4日，发行人召开2022年年度股东大会，审议通过《关于为参股公司提供担保的议案》，其中，关联股东中谷集团对前述议案回避表决。

发行人已就上述对外担保事项履行了必要的信息披露义务，具体如下：

（1）2023年4月25日，发行人就上述担保事项发布《关于为参股公司提供担保的公告》（公告编号：2023-021）。

（2）报告期内，发行人在每年度发布的年度报告中均就上述担保事项进行了相关披露。

同时，报告期内，独立董事按照规定在每年度发布的《独立董事述职报告》中均对发行人当年度的对外担保情况进行说明并发表相关意见。

3. 对外担保总额或单项担保的数额均未超过法律法规规章或者公司章程规定的限额

根据最近三年审计报告、最近三年年报，并经发行人确认，发行人上述对外担保已经董事会、股东大会审议通过，发行人为被担保方东莞港国际实际提供的担保金额为 12,836.24 万元，未超过股东大会审议通过的 1.29 亿元担保额度，符合法律法规及公司章程规定。发行人公司章程规定，单笔担保额超过公司最近一期经审计净资产 10%的担保应当经股东会审议通过，但未规定单项对外担保金额限额。经核查，发行人不存在单项担保金额超过法律法规规章或者公司章程规定限额的情形。

发行人报告期内各年度实际新增的担保金额均未超过当年度发行人股东会批准的新增担保额度。2023 年末、2024 年末和 2025 年末，发行人已审批的对全资子公司、控股子公司的新增担保额度分别为 7.5 亿元、12 亿元和 30 亿元，报告期各期发行人对全资子公司、控股子公司的实际新增担保金额分别为 2.3 亿元、4.0 亿元和 0 亿元。发行人报告期内股东会与公司章程等未规定对外担保总额的限额，发行人不存在对外担保总额超过担保额度的情形。

因此，报告期内，发行人及合并报表范围内子公司不存在对外担保总额或单项担保数额超过法律法规规章和公司章程规定限额的情形。

4. 对外担保不构成对公司持续经营有重大不利影响的情形

根据最近三年审计报告，并经发行人确认，上述发行人为东莞港国际提供担保的金额上限为 12,836.24 万元，占发行人 2025 年经审计净资产的 1.22%，且截至本补充法律意见书出具日，发行人的上述对外担保已解除，发行人未实际承担担保责任，该担保事项不构成对发行人持续经营有重大不利影响的情形。

综上所述，报告期内，除发行人为联营公司东莞港国际银行贷款融资提供担保外，发行人及其合并报表范围内子公司不存在为合并报表范围外的其他公司提供担保的情形。针对前述担保，东莞港国际已提供反担保，发行人已按照相关法律法规的规定履行相应审议程序及信息披露义务，对外担保总额及单项担保数额

符合法律法规规章及公司章程的规定。截至本补充法律意见书出具日，前述担保已解除，不构成对发行人持续经营有重大不利影响的情形，符合《监管规则适用指引——发行类第6号》相关规定要求，不构成本次发行的实质性障碍。

（三）尚未了结的重大诉讼仲裁及最新进展

根据发行人提供诉讼、仲裁案件资料及发行人出具的说明等资料，报告期内，发行人及其合并报表范围内子公司不存在《上海证券交易所股票上市规则》第7.4.1条规定的应当披露的重大诉讼、仲裁案件；截至本补充法律意见书出具日，发行人及其合并报表范围内子公司作为被告/被申请人尚未了结的主要诉讼、仲裁案件及最新进展情况如下：

案号	当事人	案由	案件基本情况	涉诉金额	案件最新进展
R.G.E.M.n.318/2024	原告: PISANO BUNKER SRL 被告: 发行人	船舶燃油款纠纷	2023 年, 发行人将自有船舶“中谷雄安”轮期租给 KALYPSO COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE SPA 公司 (以下称“KCN”), 后 KCN 破产。2023 年 12 月, 燃油公司 PISANO BUNKERSRL 向热那亚法院申请扣押“中谷雄安”轮, 并要求发行人就该轮期租给 KCN 期间、KCN 向该燃油供应商订购燃油但未支付的款项承担相应责任。	610,000 欧元	热那亚法院扣船后, 发行人向法院缴纳担保金 61 万欧元以解除扣押。其中, 248,311.92 欧元已经审理程序返还发行人, 剩余 361,688.08 欧元仍在争议中。
C.S. (Comm. Div.) No.332 of 2025	原告: Monjasa Pte Ltd. 被告: 发行人	船舶燃油款纠纷	2024 年, 发行人将自有船舶“中谷雄安”轮期租给 VASI SHIPPING PTE.LTD 公司 (以下称“VASI”), 后 VASI 破产。2025 年 12 月, 燃油供应商 Monjasa Pte Ltd. 向金奈法院申请扣押“中谷雄安”轮, 要求发行人就该轮期租给 VASI 期间、VASI 向该燃油供应商订购燃油但未支付的款项承担相应责任。	225,048 美元	金奈法院扣押后, 发行人向法院缴纳担保金 20,328,585.84 印度卢比以解除扣押; 截至本补充法律意见书出具日, 该案件尚在审理中。
C.S. (Comm. Div.) No.155 of 2026	原告: Shipoil Limited 被告: 发行人	船舶燃油款纠纷	2023 年, 发行人将自有船舶“中谷雄安”轮期租给 KCN, 后 KCN 破产。2026 年 5 月, 燃油公司向金奈法院申请扣押“中谷雄安”轮, 要求发行人就该轮期租给 KCN 期间、KCN 向该燃油公司订购燃油但未支付的款项承担相应责任。	1,316,908 美元	金奈法院扣押后, 发行人向法院缴纳担保金 118,497,109 印度卢比以解除扣押; 截至本补充法律意见书出具日, 该案件尚在审理中。
(2024)浙 72 民初 470 号-479 号、481 号、483 号、484 号、486 号、487 号、489 号-495 号、514 号-516 号、536	原告: 因“新远隆 6”轮碰撞事故导致货物落海受损, 主张就该事故享有货物损失赔偿请求权 (或代位求偿权) 并要求在海事赔偿责任限制基金内受偿的相	海事债权确权纠纷	2023 年 2 月 16 日, 发行人与新远隆公司签订《租船合同》, 新远隆公司作为“新远隆 6”轮的船舶所有权人, 将该轮期租给发行人, 租期 6 个月, 自 2023 年 2 月 12 日起算。 2023 年 7 月 17 日, “新远隆 6”轮在宁波港装载货物和集装箱启航, 执行宁波至东江仓航次运输。当日 10 时 16 分左右, 在宁波大黄蟒岛水域附近, 与“港龙发展”轮发生碰撞事故, “新远隆 6”轮沉没, 其上装载的 390 个集装箱落海, 但无	78,906,823.31 元	根据新远隆系列诉讼所涉民事裁定书、判决书: (1) 确认相关原告对新远隆公司或发行人享有货损 45,827,842.91 元和债权登记费 40,000 元的海事债权 (合计 45,867,842.91 元); (2) 上述货损债权均在两被告设立的“新远隆 6”轮非人身伤亡海事赔偿责任限制基金 (以下称“ 海事赔偿责任限制基金 ”) 中进行受偿, 不由发行人或新远隆公司直接进行赔付; (3) 对于上述债权登记费债权中的 34,000 元而

案号	当事人	案由	案件基本情况	涉诉金额	案件最新进展
号、537号、576号-584号、597号-598号、602号、615号、617号、619号、621号、635号（以下统称“新远隆系列案件”）	关主体 被告一：石狮市新远隆船务有限责任公司（以下简称“新远隆公司”） 被告二：发行人		人员伤亡。 此后，宁波海事法院于2023年12月11日作出《民事裁定书》（案号：（2023）浙72民特169号），浙江省高级人民法院于2024年1月16日作出《民事裁定书》（案号：（2024）浙民终39号），法院准许发行人、新远隆公司就上述海事事故提出的设立海事赔偿责任限制基金的申请，海事赔偿责任限制基金数额为851,032特别提款权及其利息（利息自2023年7月17日起至基金设立之日止，按同期全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率计算）。 2024年2月起，相关主体向宁波海事法院提起诉讼，基于上述海事事故，请求法院确认其对新远隆公司或发行人享有相应金额的货损（部分还包含1,000元的债权登记费）的海事债权，并就此申请海事债权登记。		言，若“新远隆6”轮非人身伤亡海事赔偿责任基金系列确权诉讼案各方达成全面和解，则在该基金中受偿；若各方未能达成全面和解，则由发行人或新远隆公司承担（其中，可能需要发行人承担赔付的债权金额为13,000元）； （4）其余债权登记费债权在海事赔偿责任限制基金之外由发行人或新远隆公司直接支付（其中，涉及发行人直接赔付的金额为6,000元）。 截至本补充法律意见书出具日，上述应由发行人直接支付的债权登记费，发行人已完成支付，且海事赔偿责任限制基金已设立，发行人已就此向宁波海事法院汇入现金8,296,939.30元，除因“新远隆6”轮非人身伤亡海事赔偿责任基金系列确权诉讼案各方未能达成全面和解可能导致发行人需进一步赔付债权登记费13,000元外，发行人无需再就新远隆系列案件承担其他赔付责任。

注：上表筛选发行人及其合并报表范围内子公司100万元以上的尚未了结诉讼仲裁案件。

对于上述尚未了结的诉讼，涉诉金额总计不超过发行人最近一期经审计净资产的 1%，占比较小，不会对发行人的生产经营、财务状况、本次募投项目实施及持续经营产生重大不利影响，不构成本次发行的实质性障碍。其中，就新远隆系列案件而言，“新远隆 6”轮碰撞事故未造成人员伤亡，发行人已支付 8,296,939.30 元设立海事赔偿责任限制基金，并已计入 2024 年当期损益。除因“新远隆 6”轮非人身伤亡海事赔偿责任限制基金系列确权诉讼案各方未能达成全面和解，可能导致发行人需进一步赔付债权登记费 13,000 元外，发行人无需再就新远隆系列案件承担其他赔付责任。

综上所述，报告期内，发行人及其合并报表范围内子公司在报告期内受到的行政处罚不构成严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为；发行人及其合并报表范围内子公司对外担保以及尚未了结的重大诉讼仲裁案件不会对发行人生产经营产生重大不利影响，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》《监管规则适用指引——发行类第 6 号》的相关规定，不构成本次发行的实质性障碍。

（四）核查程序和核查意见

1. 核查程序

就上述问题，本所律师执行了如下核查程序：

（1）查阅发行人及其合并报表范围内子公司报告期内的行政处罚决定书、罚款缴纳凭证、专项信用报告、相关政府部门出具的合规证明及发行人出具的说明，以及《证券期货法律适用意见第 18 号》、《监管规则适用指引——发行类第 6 号》等相关法律法规，核查发行人及其合并报表范围内子公司报告期所受行政处罚的具体情况，以及该等行政处罚是否构成法律法规所规定的重大违法行为；

（2）查阅发行人提供的相关保证合同、反担保合同、主债务合同、解除担保协议，以及最近三年审计报告、最近三年年报等资料，核查发行人及其合并报表范围内子公司报告期内为合并报表范围外其他公司提供担保的具体情况，以及相关担保的后续解除过程；

（3）查阅发行人报告期内的“三会”会议文件、《公司章程》、最近三年审计报告、最近三年年报及其他公开披露文件，核查发行人就对外担保所履行的审议程序及信息披露情况、发行人就对外担保所履行的审议程序及信息披露情况，以及对外担保是否符合法律法规规章及公司章程；

（4）查阅发行人及其合并报表范围内子公司的诉讼仲裁案件台账、起诉状、民事裁定书、判决书及调解书等相关诉讼资料，以及海事赔偿责任限制基金设立所涉材料，并访谈发行人相关负责人，了解相关案件的案情及最新进展，分析对公司业务经营的影响。

2. 核查意见

经核查，本所律师认为：

（1）发行人及其合并报表范围内子公司在报告期内受到的行政处罚不构成《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的严重损害上市公司利益、投资者合法权益、社会公共利益的重大违法行为，不构成本次发行的实质性障碍。

（2）除发行人为联营公司东莞港国际银行贷款融资提供担保外，发行人及

其合并报表范围内子公司报告期内不存在为合并报表范围外其他公司提供担保的情形；针对前述担保，东莞港国际已提供反担保，发行人已按照相关法律法规的规定履行相应审议程序及信息披露义务，对外担保总额及单项担保数额符合法律法规规章及公司章程的规定。截至本补充法律意见书出具日，前述担保已解除，不构成对发行人持续经营有重大不利影响的情形，符合《监管规则适用指引——发行类第6号》相关规定要求，不构成本次发行的实质性障碍。

（3）对于发行人及其合并报表范围内子公司截至本补充法律意见书出具日尚未了结的诉讼，其涉诉金额总计不超过发行人最近一期经审计净资产的1%，占比较小。其中，就新远隆系列案件而言，“新远隆6”轮碰撞事故未造成人员伤亡，发行人已支付8,296,939.30元设立海事赔偿责任限制基金，并已计入2024年当期损益。除因“新远隆6”轮非人身伤亡海事赔偿责任限制基金系列确权诉讼案各方未能达成全面和解，可能导致发行人需进一步赔付债权登记费13,000元外，发行人无需再就新远隆系列案件承担其他赔付责任。该等尚未了结的诉讼不会对发行人的生产经营、财务状况、本次募投项目实施产生重大不利影响，不会对发行人持续经营产生重大不利影响，符合《监管规则适用指引——发行类第6号》相关规定要求，不构成本次发行的实质性障碍。

第二部分 本次发行相关事项的更新

一、本次发行的批准和授权

经查验发行人提供的相关会议资料，发行人于2026年7月27日召开了第四届董事会第二十次会议，审议通过了《关于调整公司向不特定对象发行可转换公司债券方案的议案》《关于公司向不特定对象发行可转换公司债券预案（修订稿）的议案》《关于公司向不特定对象发行可转换公司债券方案的论证分析报告（修订稿）的议案》《关于公司向不特定对象发行可转换公司债券募集资金使用可行性分析报告（二次修订稿）的议案》《关于公司向不特定对象发行可转换公司债券摊薄即期回报、采取填补措施及相关主体承诺（修订稿）的议案》等关于调整本次发行有关事项的议案。

根据前述发行人第四届董事会第二十次会议审议通过的相关议案，发行人本次发行方案的具体调整如下：

（一）调整前

2. 发行规模

根据相关法律法规和规范性文件的规定，并结合公司财务状况和投资计划，本次拟发行可转换公司债券募集资金总额不超过人民币300,000.00万元（含本数），具体募集资金数额由公司股东会授权公司董事会（或董事会授权人士）在上述额度范围内确定。

17. 本次募集资金用途

本次向不特定对象发行可转换公司债券拟募集资金总额不超过300,000.00万元（含本数），扣除发行费用后募集资金净额将用于投入以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目投资总额	拟使用募集资金投入金额
1	集装箱船舶购置项目	685,895.01	300,000.00
合计		685,895.01	300,000.00

注：部分集装箱船舶以美元计价，美元金额折算人民币金额的汇率，按2026年4月30日中国人民银行公告的美元兑人民币汇率中间价计算：1美元=6.8628元人民币。

本次发行募集资金到位后，如本次扣除发行费用后的实际募集资金净额少于拟投入本次募集资金金额，提请公司股东会授权公司董事会（或董事会授权人士）根据募集资金用途的重要性和紧迫性安排募集资金的具体使用，不足部分将通过自筹方式解决。

在本次发行可转债募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目实施进度的实际情况以自有资金或自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法律、法规规定的程序予以置换。

（二）调整后

2. 发行规模

根据相关法律法规和规范性文件的规定，并结合公司财务状况和投资计划，本次拟发行可转换公司债券募集资金总额不超过人民币273,000.00万元（含本数），具体募集资金数额由公司股东会授权公司董事会（或董事会授权人士）在上述额度范围内确定。

17. 本次募集资金用途

本次向不特定对象发行可转换公司债券拟募集资金总额不超过273,000.00万元（含本数），扣除发行费用后募集资金净额将用于投入以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目投资总额	拟使用募集资金投入金额
1	集装箱船舶购置项目	685,895.01	273,000.00
合计		685,895.01	273,000.00

注：部分集装箱船舶以美元计价，美元金额折算人民币金额的汇率，按2026年4月30日中国人民银行公告的美元兑人民币汇率中间价计算：1美元=6.8628元人民币。

本次发行募集资金到位后，如本次扣除发行费用后的实际募集资金净额少于拟投入本次募集资金金额，提请公司股东会授权公司董事会（或董事会授权人士）根据募集资金用途的重要性和紧迫性安排募集资金的具体使用，不足部分将通过自筹方式解决。

在本次发行可转债募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目实施进度的实际情况以自有资金或自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法律、法规规定的程序予以置换。

根据发行人2026年第三次临时股东会审议通过的《关于提议股东会授权董事会及其授权人士全权办理本次向不特定对象发行可转换公司债券相关事宜的议案》，发行人本次发行方案涉及的发行数量调整等事项无需提交发行人股东会审议。

本所律师认为，发行人本次发行方案调整事项已获得内部有权机构的批准及

授权。

二、发行人募集资金的运用

根据发行人第四届董事会第二十次会议文件，本次发行募集资金总额不超过273,000.00万元（含本数），扣除发行费用后募集资金净额将用于投入以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目投资总额	拟使用募集资金投入金额
1	集装箱船舶购置项目	685,895.01	273,000.00
合计		685,895.01	273,000.00

注：部分集装箱船舶以美元计价，美元金额折算人民币金额的汇率，按2026年4月30日中国人民银行公告的美元兑人民币汇率中间价计算：1美元=6.8628元人民币。

本次发行募集资金到位后，如本次扣除发行费用后的实际募集资金净额少于拟投入本次募集资金金额，提请公司股东会授权公司董事会（或董事会授权人士）根据募集资金用途的重要性和紧迫性安排募集资金的具体使用，不足部分将通过自筹方式解决。

在本次发行可转债募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目实施进度的实际情况以自有资金或自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法律、法规规定的程序予以置换。

除上述调整外，法律意见书及律师工作报告中披露的发行人募集资金运用情况未发生其他变化。

综上所述，本所律师认为，发行人本次发行方案调整事项已获得内部有权机构的批准及授权。发行人本次发行方案调整系对本次募集资金总额进行调减，不会因此导致本次发行不符合《公司法》《证券法》《注册管理办法》等法律、法规及规范性文件规定的发行条件。

本补充法律意见书一式叁份。

（此页无正文，为《北京植德律师事务所关于上海中谷物流股份有限公司申请向特定对象发行股票的补充法律意见书之一》的签署页）



负责人：

龙海涛

龙海涛

经办律师：

周峰

周峰

韩明强

韩明强

2026年8月14日