

(上接A31版)

- 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;
 - 公司经营业务产生的现金流量净额连续三年均低于当年实现的可供分配利润的20%;
 - 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〉》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〉》,拟发行4,127.6015万股股票,发行股票所募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	超大型散货船购置项目	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后,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投入相关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	超大型散货船购置项目	闽发改备[2022]A060010号	不适用
2	信息化系统建设与升级项目	闽发改备[2022]A060013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、法规和规章的规定。

(三)募集资金管理制度建立

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。根据该项规定,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,为促进公司长期可持续发展奠定基础,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)超大型散货船购置项目

1.项目概况
本项目计划通过新造及购买的方式,购置10艘超大型散货船,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。近年来,全球干散货货物运量保持平稳增长。根据克拉克森统计,2012年至2021年,全球干散货海运货物量由40.99亿吨增至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、锰矿石等金属及矿产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。

(二)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技术性运营性措施,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,如船舶能效指数(EEXI)与碳排放强度(CII)等评级认定计划,预计法规生效后,将加速行业船舶淘汰更新。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,新造船舶的执行能效指数(EEXI)满足更新标准,满足更严的碳排放要求。

2021年2月22日发布的《国务院关于加强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。国内外相关法规标准日趋严格,航运企业纷纷加入碳中和、零碳排放、绿色能源的行列,中小企业将发展节能环保型散货市场制船,且越早采取行动的公司在未来越具运营优势。

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。

(三)充足的运力储备,助力公司长期稳定发展

近年来全球新增运力处于相对较低的水平,2021年受运力供给过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。根据克拉克森研究数据,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4.4%,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)项目符合国家能源运输布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《关于促进海业健康发展的若干意见》确立了海运业在经济社会发展中的重要产业地位,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布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。公司拥有了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识。公司贯彻精细化管理模式,对船舶运营的各环节指标分解量化,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)公司拥有现代优势船队为新增运力的消化提供支持
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,业内积累了丰富的订单。干散货的货种数量较多,包括煤炭、矿石、谷物、水泥等合作客户,对内单一货物品种不存在依赖,受上游业务波动小,业务来源较为广泛稳定。在全球各地区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消化,并且带来更高经营收益。

4.项目投资估算

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	船舶建造费用	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	二手船舶改造及接收交付								
2	新船购置及接收交付								
3	二手船舶人员招聘、运营								
4	新造船舶人员招聘、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升规模效益,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、深化信息管理运用,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,以降低公司运营成本,同时提升经营效率。本项目将服务公司中心、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流程,升级船舶管理系统,实现数据智能分析,开发手机移动端应用,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,提升企业运营效率

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营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中心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,更是全面实现信息社会化的保障。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。计算机和网络通信技术的高速发展,成熟及信息技术服务业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、资产管理、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,上述信息化建设帮助本项目在设计上更加规范、准确使用,而且能够使相关人员快速适应企业的信息化管理,从而使企业信息化系统更快、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.项目投资估算

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	信息化系统购置费用	799.90	36.75%
2	信息化系统建设及升级	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	系统建设及升级						
2	人员招聘与培训						
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运营资金需求,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关键因素,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)改善公司财务状况

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,主要依靠融资租赁筹集资金,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增强。

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

公司将建立健全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升市场占有率,有利于加强与国内外合作伙伴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.对财务状况的影响
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提高。

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提升。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,不会对公司的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,除风险因素外,及其需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系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,但并不表明风险将按排列次序发生。

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、供求关系失衡等情况,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

投入运营的船舶运力决定了干散货航运业的供给和价格。对未来市场供给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单。同时,受干散货船队运力的供给。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内外贸易需求提升,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,部分港口出现拥堵情况,全球航运周转效率下降,市场运价/租金上涨。随着未来全球疫情逐步得到控制,航运周转效率将得到回升,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,公司有可能发生上半年运营净利润比下半年下降幅度超过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,经营业绩可能受到不利影响。

(五)宏观经济波动风险

干散货航运业与上下游产业不景气等情况,公司在行业的需求水平将受到影响,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。

(六)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度低,参与者众多,市场进入相对透明,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低。有限公司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)产业政策变化风险
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》《关于大力推进海业高质量发展指导意见》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,鼓励船舶业向绿色转型升级,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硫氧化物排放实施限制管控,以促进绿色航运业发展和船舶节能减排等。国际上,IMO制定了降低船舶硫排放的明确目标,现有船舶能效设计指数(EEDI)也将于2023年生效。如未来我国环境保护监管门槛,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。

(三)经营风险

(1)航运安全风险
公司在航区运输业务在运营过程中,可能存在因不可抗力或人为疏忽而造成向相关承运人或货主、装载的货物受损或灭失的风险。若发生安全事故,则可能导致公司向相关方赔偿、交通工具工具损毁等风险。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,以相对较高价格水平增加购船,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的政治、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、资金管理、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专业与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观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,业绩情况常受宏观政治、经济形势、产业政策、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、管理层次稳定性、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,公司有可能发生上半年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和市场价格变动,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,从而对公司的业绩造成影响。

(三)固定资产/使用权资产产生减值的风险

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,公司固定资产账面价值为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状况。

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,为公司优化市场机遇实现快速发展奠定了基础。本次发行上市后,将进一步扩大船队规模,优化船舶结构,持续推进固定资产/使用权资产投入。但如果未来因公司经营业绩持续下滑,船舶制造技术更新换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不利影响。

(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,而煤炭消费的季节性较强,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业务收入具有一定季节性特征。公司广泛执行全球各航区的各类干散货海运业务,不同商品的供求关系季节性不一,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价有所下降,境外不同航区干散货海运业务的市场价格明显分化。若短期内全球干散货航运市场价格继续下降,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、实际控制人不控制的风险

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77.42%股份,并担任公司董事长。公司实际控制人在股权控制和管理决策等方面对公司存在较强影响,虽然公司已建立了一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,公司广泛执行全球各航区的各类干散货海运业务,不同商品的供求关系季节性不一,因此公司境外航区主营业务收入无明显季节性特征。

七、募集资金投资项目实施的风险

(一)募集资金投资项目相关风险

本次募集资金投资项目拟投资于10艘超大型干散货船舶购置项目,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