

(上接A31版)

(二)非常性损益

2022年2月,容诚会计师事务所(特殊普通合伙)对本公司报告期的非常性损益情况进行了审核,并出具了“容诚专字[2022]20020027号”《非常性损益鉴证报告》。

报告期内公司非常性损益的具体内容、金额如下表:

单位:万元

项目	2021年度	2020年度	2019年度
非常性亏损(处置损失)	59,099	-18,76	-41,44
计入期间损益的补助(与企业业务密切相关,按照国家统一标准定期或不定期享受政府补助)	672,20	67,30	179,74
非常性损益总额	981,75	1,222,99	826,63
股东对公司正经营业务相关的有效预期保值业务,持有效性金融资产,衍生金融资产,交割性金融资产,衍生金融负债产生公允价值变动损益,衍生金融负债产生公允价值变动损失,衍生金融负债产生公允价值变动损失,衍生金融负债产生公允价值变动收益,衍生金融负债产生其他公允价值变动的损益	3343	4050	3760
单独进行减值测试的应收款项减值准备和收回	-116,15	-130,18	-81,04
股价变动确认的损益	-	-2,015,23	-
因政策原因确认的减值	-	492,00	-
非常性损益总额	1,631,13	-341,38	921,49
减:归属于少数股东的非常性损益(税后)	26,706	303,39	220,05
非常性损益净额	1,274,06	-644,76	700,65
归属于公司普通股股东的非常性损益净额	1,274,06	-644,76	700,65

(三)主要财务指标

以下财务指标除非特别指明,均以合并财务报表的数据为基础计算。

财务指标	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
流动比率(倍)	2.83	1.76	1.99
速动比率(倍)	2.46	1.52	1.83
资产负债率(母公司,%)	36.34	57.82	39.42
无形资产(土地使用权除外)占净资产的比例(%)	0.13	0.19	0.01
财务指标	2021年度	2020年度	2019年度
应收账款周转率(次)	84.50	46.80	31.09
存货周转率(次)	346.47	296.65	221.81
应收账款周转前余额(万元)	26,175.53	19,706.30	7,024.69
利息保障倍数(倍)	-	-	211,676.45
每股市摊销资产的净资产额(元)	1.29	1.24	1.40
每股现金流量净额(元)	1.46	2.62	0.33
每股净资产(元)	7.94	6.28	4.80

上述主要财务指标计算方法如下:

1.流动比率=流动资产/流动负债

2.速动比率=速动资产/流动负债

3.资产负债率(母公司)=总负债/总资产(母公司报表)

4.应收账款周转率=营业收入/应收账款期初期末平均余额

5.存货周转率=营业成本/存货期初期末平均余额

6.息税折旧摊销前利润=净利润+所得税+利息支出+投资性房地产折旧+固定资产折旧+无形资产摊销+长期待摊费用摊销

7.利息保障倍数=(净利润+所得税+利息支出)/利息支出

8.无形资产(土地使用权除外)占净资产的比例=无形资产(土地使用权、水面养殖权和采矿权除外)/净资产

9.每股经营活动的现金流量=经营活动产生的现金流量净额/期末总股本

10.每股净现金流量=现金及现金等价物净增加(减少)额/期末总股本

11.每股净资产=期末所有者权益合计/期末总股本

(四)净资产收益率和每股收益

报告期内,公司的净资产收益率与每股收益指标如下:

报告期内	年度	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	
归属于普通股股东的净利润	2021年度	26.66	1.93	1.93
	2020年度	22.93	1.24	1.24
	2019年度	6.58	0.26	0.26
扣除非经常性损益后归属于普通股股东的净利润	2021年度	24.70	1.79	1.79
	2020年度	24.25	1.31	1.31
	2019年度	3.91	0.18	0.18

(五)管理层讨论与分析

1.财务状况分析

报告期内,公司资产总额分别为69,958.23万元、111,047.49万元和102,729.28万元。2020年末资产总额较2019年末增加41,089.26万元,增长58.73%,主要系公司采销规模扩大而带来的流动资产增加所致;2021年末资产总额较2020年末减少8,318.21万元,主要系2021年度公司通过开具银行承兑汇票结算货款金额减少,通过银行转账方式支付货款金额增加,导致流动资产金额减少所致。报告期内,公司负债总额分别为26,783.48万元、48,483.83万元、31,242.67万元。报告期内负债总额变动,主要系应付票据余额变动所致。

2020年末,公司流动比率和速动比率较2019年末略有下降主要系2020年度公司通过开具银行承兑汇票支付货款增加较多导致流动负债增幅较大所致;2021年末,公司流动比率和速动比率较2020年末增长主要系2021年末应付票据余额减少,导致流动负债下降所致。2020年末,公司资产负债率较2019年末增长,主要系应付票据增加导致负债总额增幅较大所致;2021年末,公司资产负债率较2020年末下降主要系应付票据余额减少导致负债总额下降所致。报告期内,公司息税折旧摊销前利润分别为7,924.60万元、19,706.30万元、26,175.53万元,同时利息支出金额较小,利息保障倍数较高。

报告期内,公司应收账款周转率分别为31.09次、46.80次、84.50次,整体保持较高水平且逐年上升,主要系公司LNG销售业务主要采取先款后货的结算方式,应收账款整体规模较低所致。报告期内,公司存货周转率分别为22.18次、29.55次、34.24次,各期末存货余额较小,存货周转率保持较高水平且逐年上升。

2.盈利能力分析

报告期内,公司营业收入主要源自主营业务,各期主营业务收入占公司营业收入的比例均在99.90%以上,主营业务突出。报告期内,公司营业收入持续增长。公司其他业务收入主要为维修及租赁业务等收入,金额及占比较小。

报告期内,LNG销售业务是公司主营业务收入的主要来源。2019年度、2020年度、2021年度,LNG销售收入分别为288,397.10万元、344,547.13万元、476,229.51万元,占主营业务收入的比重分别为95.03%、95.81%、97.60%,占比均超过95%。报告期内,LNG销售业务收入较上年增长19.47%,系销售量增长所致;2021年度,公司LNG销售业务收入较上年增长38.22%,系单位售价上涨所致。报告期内运输服务收入包含原油运输、对外承运LNG及普货运输业务收入。报告期内,公司运输服务收入分别为18,082.92万元、15,070.17万元、11,721.19万元,报告期内公司运输服务收入占比略有下降。

公司主营业务为LNG采购、运输和销售以及原油、普货的运输服务,营业成本主要为LNG采购成本、运输成本、人工成本、折旧费和其他成本。报告期内,采购成本分别为272,591.45万元、313,836.66万元、435,130.66万元,占主营业务成本比重分别为91.14%、92.03%、93.94%,占比较为稳定。

报告期内,公司主营业务毛利分别为4,383.34万元、18,609.03万元、24,753.54万元,报告期内变动较大主要系LNG销售业务毛利变动所致。

2019年度LNG销售业务毛利较低,主要系一方面LNG供应持续增加,同时受经济增速放缓、中美贸易战等因素影响,下游用户LNG市场需求增速放缓,市场供需宽松导致LNG销售与采购价差缩小;另一方面2019年公司签订的固定采购合同采购价格较高,影响销售毛利。

2020年度LNG销售业务毛利大幅提升,主要系LNG市场价格在前三季度低位运行,客户使用LNG经济性提高,市场需求量增加明显,与此同时LNG槽车保有量相对有限,行业内具有规模化槽车运力的企业议价能力较强,此外,2020年冬季超预期的低温天气使得LNG市场价格迅速攀升,上述因素综合导致当年购销价差较小;另一方面公司业务规模扩大、燃料采购价格下降、槽车周转率提升等因素共同导致槽车运输成本下降。

2021年度,我国经济发展恢复疫情前良好势头,“碳达峰”、“碳中和”目标引领我国能源转型提速,对国际LNG资源价格上漲以及国内第一季度气温较低影响,总体上2021年度LNG市场价格保持较高水平;与此同时,公司进一步拓宽采购渠道,执行“进口LNG窗口一站式”5年期长期协议,降低了公司LNG采购成本。上述因素共同导致LNG销售业务毛利增加。

3.现金流量分析

公司经营活动现金流入主要为销售商品、提供劳务收到的现金,报告期内,销售商品、提供劳务收到的现金分别为322,078.79万元、390,601.19万元、527,235.97万元,占同期营业收入比例分别为106.05%、108.57%、108.01%,公司主营业务具有较好的回款服务能力。公司经营活动现金流出主要为购买商品、接受劳务支付的现金以及支付给职工的现金等,其中购买商品、接受劳务支付的现金与同期营业成本比例分别为99.75%、105.38%、107.68%,现金流出与公司采购活动和经营规模相匹配。

报告期内,投资活动产生的现金流量净额分别为-9,604.33万元、12,416.44万元、4,046.86万元,变动幅度较大主要系理财产的申购和赎回、购置槽车等固定资产支出、理财产品收益及珠海海胜投资收益等事项各期金额变化较大所致。

报告期内,公司筹资活动产生的现金流量净额分别为-0.01万元、0.0万元、-2,500.00万元。2021年度公司筹资活动产生的现金流量主要为公司支付股利。

(六)股利分配政策

1.发行人报告期内的股利分配政策

根据《公司法》和《公司章程》的规定,公司的利润分配政策如下:1.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。

2.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。

3.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。

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。

4.公司持有的本公司股份不参与分配利润。

5.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,资本公积金不得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不得少于转增前公司注册资本的5%。

6.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。

2.发行人报告期内实际股利分配情况

报告期内,公司未进行股利分配。2021年4月18日,公司召开了2020年年度股东大会,决定分配股利2,500万元。2021年6月7日,前述股利已分配完毕。

3.发行后的股利分配政策

本次发行后,公司将继续盈利状况和发展规划由董事会提出具体分配方案,经股东大会审议通过后执行,对股利分配政策的规定与本次公开发行股票并上市后将生效的《公司章程(草案)》的相关规定一致。

4.本次发行完成前滚存利润的分配方案

2021年4月21日,公司召开了2021年第二次临时股东大会审议通过了《关于公司首次公开发行股票并上市前滚存利润分配方案的议案》,公司首次公开发行股票并上市前的滚存未分配利润,由本次股票发行并上市后的新老股东按持股比例共享。

5.发行后的股利分配政策

除本招股意向书摘要摘要“第一节 重大事项提示”之“九、本公司特别提醒投资者注意下列风险”所述风险因素外,本公司还面临其他风险因素如下:

(一)市场竞争的风险

LNG行业市场化程度高,既有新奥能源、恒通股份、九丰能源、胜通能源等大型清洁能源提供商,亦有众多中小型企业参与竞争。受LNG接收站地理位置、运输半径等限制,同一销售区域内大型竞争者数量相对有限。随着国家“碳达峰”、“碳中和”等清洁能源战略的全面推进, LNG市场规模将持续保持增长,将吸引更多企业加入LNG行业,同时行业内大型企业也将不断壮大规模、提高市场占有率,这将引起行业竞争加剧。如果公司不能保持充足的LNG槽车运输能力,持续扩大LNG业务规模、加大客户开发力度等,将会在市场竞争中处于不利地位。

我国道路运输行业经过几十年的发展,市场竞争充分。近年来,随着信息技术的不断发展,各种线上运输平台不断涌现,道路运输行业的市场竞争程度进一步加剧。若公司不能保持品牌影响力和竞争优势,则存在因市场竞争加剧而对经营业绩产生不利影响的风险。

(二)宏观经济波动的风险

LNG行业所处的能源行业是国民经济的基础行业之一,与宏观经济周期的关联度较高,宏观经济形势变化将对LNG行业需求、产品价格产生一定影响。国际方面,随着国内能源行业与国际市场的接轨,全球LNG市场形势对国内LNG行业的影响越来越突出。国内方面,若经济形势整体低迷或宏观经济政策出现不利调整,将造成市场需求放缓,进而对公司经营业绩造成不利影响。

(三)其他能源竞争的风险

公司主要从事LNG的采购、运输和销售业务,主要应用于工业燃料、城镇燃气、交通燃料等领域。目前,LNG不仅面临煤炭、汽柴油等传统能源的竞争,还面临其他新能源的竞争。各类型能源所处的市场环境和政策环境不断变化,终端用户在综合考虑经济性、便利性、环保性和安全性等因素的基础上进行对比选择。受宏观经济稳中向好、能源生产和消费革命持续推进、大气污染防治力度不断加强等因素的驱动,我国工业、交通、城燃以及发电领域对LNG需求持续增长,如果未来LNG竞争力减弱或被其他能源替代,公司将面临业绩下滑或业务转型的风险。

(四)公司业务季节性波动风险

公司LNG业务收入占比比较大,由于北方供暖需求,LNG在供暖季中发挥着重要的调峰作用,我国北方冬季天然气需求会比夏季大幅增加,即天然气需求的峰谷差较大。在进入供暖季后往往会出现天然气供应的缺口,天然气使用量和市场价格相应出现明显的提升。需求峰谷差以及相应的价格波动是LNG行业重要特点,因此,公司经营业绩存在年度内分布不均衡的情况,可能对公司经营计划、资金安排等构成一定不利影响。

(五)驾驶员短缺的风险

危化品车辆驾驶员需具备A2驾驶证和道路危险货物运输驾驶员从业资格。由于从司机门槛较高,工作强度较大,我国危化品车辆驾驶员已出现短缺现象。虽然目前公司拥有一支专业有素的驾驶员队伍,但若未来驾驶员短缺现象持续存在,公司为招聘到足够的专业驾驶员将付出更多的成本,进而对公司经营业绩产生不利影响。

</div