

A08  
Disclosure  
信息披露

## （上接A07版）

2022年1—9月,我国西部陆海新通道海铁联运班列累计开行6,557列,增长46%,中越跨境班列(凭祥北岸)开行1,786列,增长33.68%,北部湾港完成集装箱吞吐量498.08万标箱,增长18.99%,高质量实施RCEP。

在此背景下,本项目的投建预计能起到促进北部湾港口基础设施改造和港口转型升级,提升港口现代化、专业化、集约化水平的显著作用。主要体现在两方面,一是在港口泊位数量上进一步完善北部湾铁山港的综合性海港服务能力,推动相邻港湾协调发展;二是在泊位规格上补齐北海铁山港关于泊位规格的差异化需求,提升港口泊位有效利用率,有助于拓展多式联运的海运链接与装货来头功能。

## 3.项目建设的可行性

(1)项目属于鼓励类项目,与区域产业发展规划相符  
本次募投项目拟建设3个1万吨泊位和1个5万吨泊位。根据《产业结构调整指导目录(2019年本)》鼓励类项目,项目属于水运行业深水泊位(沿海万吨、内河千吨级以上)建设项目,为鼓励类项目。

2018年6月,《北海港铁山港西港区总体规划》得到广西壮族自冶区人民政府批准实施,铁山港港区北暮作业区规划为以干散货和集装箱为主,兼顾件杂货运输的作业区,主要为腹地物资中转运输服务。2016年4月,北海市人民政府发布《北海市城市总体规划(2013—2030年)》,对将北海市建设为以服务业区域性商贸、清洁型货物运输以及国际旅游为主的地性区重要港口。

项目的功能定位为承接来自石步岭的散杂货与集装箱与部分腹地集装箱的内贸运输,将促进石步岭国际邮轮母港和客运功能的转型,使各港区协调发展,同时完善北海市交通体系,加强港口与工业区、周边城市之间的联动,带动经济级提升。项目的功能与《北海港铁山港西港区总体规划》对铁山港的规划相符,与《北海市城市总体规划(2013—2030年)》的规划相协调。

(2)北海港港区区位优势与集疏运条件支持项目顺利实施  
北海港地理位置优越,区位优势明显,地理位置上背靠大西南,面向东南亚,毗邻粤港澳,是中国西南地区出洋的出海口,也是中国与东盟国家海上贸易的重要口岸,在广东、海南等华南省份以及东南亚等其他国家和地区进行交流与经贸往来方面具备天然的优势。

北海市作为中国最早、14个沿海城市之一,经济相对发达,相比北部湾设立的其他城市具备相对优越的场站、铁路、高速公路等交通基础设施条件,并拥有国家批准设立的出口加工区、沿海产业基地基础。

同时,北海港海洋资源丰厚,水深岸阔,掩护条件良好,泥沙回淤小,具备良好的建设深水泊位的条件,且后陆域广,土地资源充足,利于港区及临港工业建设。铁山港作为北海港的重要组成部份,继承了以上有利的建设条件。以及,铁山港西港区周边的公路、铁路等集疏运设施不断完善,增强了码头能力,港口可通达铁山港进港铁路经玉铁线等转接湘桂铁路、黔桂铁路及南昆铁路与云南、贵州、四川、重庆、湖南等西南地区铁路线,为铁山港西港区顺畅承接石步岭的货物,向临港工业与西南、中南腹地提供货物进出口运输服务提供支撑。

(3)腹地经济规模增长为项目提供有利市场保障

近年来,广西及西南经济腹地GDP与广西沿海港口货物吞吐量存在高度相关性,港口货物吞吐量与广西及西南地区腹地的经济保持同步增长的趋势。港口在经济全球化的推进下转型升级成为集运输、信息商务、临港工业、物流等多种活动为一体的资源配置中心,腹地社会经济对于外贸的发展将随着国家西部大开发实施的与东盟、东盟由贸易区的发展将进一步加强。北海市拥有开发价值较高“南贵昆”类资源与良好开采前景的石油田,这些资源的开发利用将为本市的发展提供坚实的基础,西南地区依托当地资源,发展支柱产业,向腹地出口货物吞吐量增长。

(4)丰富的资源发展项目顺利实施提供坚实基础  
北部湾港北海码头有限公司是北海最大公共码头企业,在石步岭与铁山港均拥有码头,后者已建有6个通用泊位,泊位水深7米,2021年,公司在铁山港西港区完成货物吞吐量2,683.95万吨,约占公司在北海港总货物吞吐量的80%。综合公司在港口建设与管理方面的丰富经验与腹地经济的发展带来的有利条件,项目的顺利运行得以保障。

## 4.项目投资计划

## 1)投资金额

本项目计划投资总额为182,186.00万元,拟以募集资金投入30,000.00万元。

## 2)实施主体及建设地点

项目实施主体为公司全资子公司北海港北海码头有限公司,本项目拟建设地点位于现北海市铁山港区大旺镇新岭村岸海域,规划的北海港铁山港西港区北暮作业区内,现有铁山港港区4号路及营棚路直达港址后。

## 3)项目建设周期

本项目建设期为32个月。

## 4)项目预期效益

预计项目所得税后内部收益率为6.34%,投资回收期11.37年(不含建设期),具有良好的经济效益。

## 5.项目备案环评事项

本项目已由广西壮族自冶区发展和改革委员会以桂发改交通〔2020〕19号批准建设,同时本项目已得到广西壮族自治区生态环境厅出具的《关于北海港铁山港西港区北暮作业区南7号至南10号泊位工程环境影响报告书的批复》桂环审〔2020〕255号。

## (三)防城港粮食轮输改造工(六期)

## 1.项目建设内容

本项目拟新建仓仓1万吨的浅圆仓16座,配套仓3.5万吨的立筒仓个1,单仓仓容2.15万吨的大直径筒仓6座,总建设仓容30.25万吨;配套转运车皮发站2处,栈桥、道路、给排水、强弱电等设施。项目占地面积16,252m<sup>2</sup>(折合24亩),建筑面积34,319m<sup>2</sup>。

## 2.项目建设的必要性

(1)库容齐备以缓解仓储不足的压力,满足不断增长的粮食业务需求  
北部湾港地处西南主要出海口位置,作为国际粮食的进出口通道,是国际和国内重要的粮食物流枢纽,粮食吞吐量已突破1,000万吨。而作为北部湾唯一的一期粮港完成了二期的存容量,2020年粮食吞吐量是19年的470万吨增长至2021年的568万吨,存容量保持持续的增长趋势。为满足北部湾港粮食贸易快速增长产生的粮食存储、保存储量,提升码头仓容与存取效率,防城港区于2012年开始部署粮食重大项目,其中粮改项目一期至三期建设已完成,尚尚在建设中。而本项目作为防城港粮改项目的第六期项目,是粮改工程关于阶段仓容补缺口的追加建设,防止在防城港粮港区12号泊位的后方陆域新建30.25万吨的总计增量仓容,以满足防城港及北海港片区仓容日益增长的粮食仓容需求。

本项目建设完成后,连同港区现有3950.35吨,在建仓容16万吨(五期)在内,总共96.5万吨库区仓容,将有效解决防城港因仓位能力不足造成的散粮接卸能力和物流服务方面的问题,大幅提升粮食吞吐的通过能力,形成系统化、机械化、自动化、人工少,环境佳,商业模式现代化的运营体系。

## (2)优化仓位结构以提升码头粮食业务的竞争力

随着防城港粮食业务范围的拓展和库容的进驻,港口仓位的粮食业务需求呈现多样化趋势,而能满足客户多样化需求的前端仓型组合将成为粮食服务链条里的重要一环。在多数情况下,客户更青睐前堆前卸和短倒不易造成货物损耗的仓型,作为粮食物流枢纽,目前防城港库仓专用泊位已建设单仓1万吨和双仓2.15万吨的大仓型,满足业务范围的扩大,客户需求的改变和新货主的加入,为适应更多元化的需求,提高市场竞争力,需增加一些小心仓的仓型组合。

本期项目拟建的1组立筒仓(仓容3,500吨、仓容3.5万吨)是对当前以大型仓为主的存量仓型配置优化,同时增加前堆前卸的粮食仓型,提高仓型多样性,从而提升港口的服务竞争力。

(3)完善防城港粮食枢纽的集散能力和衔接能力,形成粮食专业化码头  
防城港集粮枢纽独特的区位优势与不断完善的码头设施,拥有粮食集散地相临近,临港工业与粮食仓储物流枢纽的建设优势,粮改工程一期、二期的成功运营是充分地说明了公司具备良好运营管理能力。在此背景下,为响应国家及地方政策提升北部湾港口粮改建设,推动粮食物流的深度融合与合作,与西南粮食物流通道对接,形成一体化的进出口粮食物流通道,防城港项进一步加深专业化仓型头与粮食仓储改造工程的建设工程。这既要求从中转快提,也要满足储粮安全的要求,充分发挥“一带一路”交汇对接和陆海联运关键区位优势,提升西南陆海新通道出海口功能。而本项目的建设将实现从中转仓向粮食专业化整体枢纽过渡,使陆海新通道多式联运将更加便捷,加速北部湾防城港形成一体化进出口粮食物流通道。

(4)有利于构建粮食现代物流体系,加快实现“四化”(散粮、散卸、散堆、散运)的发展趋势,并在粮改工程三期至五期时增加本期工程以推进粮食储运现代化建设,本次建设将显著降低粮食流通成本和提高粮食流通效率,从而提高粮食运输效率,降低物流成本。本项目的建设将有助于推动公司粮食物流体系的建设,加快推进以低成本为标志的粮食效率提升的政策,整合仓位资源,优化物流布局,使粮食物流减少周转,降低低成本,提高效率,方便客户,构建真正意义的粮食现代物流体系,增加国家对粮食市场的应急调控能力。

## 3.项目建设的可行性

(1)项目建成符合粮食行业与国家发展规划  
粮食安全是经济社会发展、社会稳定和国家自立的基础,保障国家粮食安全始终被视治国安邦的基础条件。《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》《全国粮食现代物流设施建设规划》等政策充分指出,强化国家粮食安全战略、实施粮食安全战略已经成为未来十年国家发展的重大政策。在相关政策下,建设高标准粮仓、实施粮库绿色仓容提升工程,整合全国粮食物流枢纽和园区、提高应急分拨集散枢纽调控能力成为我国粮食安全建设的重要任务。

本次项目拟建设16座不同仓型与仓容的储粮设施,总建设仓容30.25万吨,同时配套建设栈桥平台、提升桥、转接塔、汽车接驳站等生产辅助设施,结合仓口及在设施建设形成联动,最终构成以中转业务为主,粮食接驳站工作体系,提升粮食中转能力,促使防城港成为西南地区的重要粮食物流节点,项目符合国家产业政策与行业发展规划。国家建立粮食现代物流体系,实现粮食物流现代化,提高粮食流通效率,提高政府对于粮食生产流通的调控能力的政策为本项目的实施提供政策保障。

## (2)良好的区位优势及市场规模为项目提供有力支撑

北部湾港地处西南主要出海口位置,位于东南亚国际粮食的进出口通道,处在“一带一路”交汇对接和陆海联运关键区域,规划定位上升为国际粮组枢纽,有利于推动粮食物流网络的衔接与合作,与西南粮食物流通道对接,形成一体化的进出口粮食物流通道。2021—2021年,中国粮食吞吐量由13,062万吨增长至16,454万吨,增幅高达25.97%。截至2021年,中国进出口粮食吞吐量占全国的24%,日益增长的需求为本项目提供了广阔的市场。防城港市是中国沿海12个主枢纽港口,现已成为中国重要的粮食物流枢纽,作为国家粮改指定泊口,2021年我国粮食吞吐量达589万吨,港口粮食吞吐量逐渐上升,在整个北部湾12群中占比接近50%,在我国粮食进出口市场的地位稳步提升。

此外,北部湾港所处的腹地区域广阔,包括北部湾经济区与西南各省份。预计北部湾经济区中广西、云南、贵州中在现有产能的基础上继续提升产能水平,预计到2025年,以上三地粮食粮食将增加至1,800万吨,广西粮食项目份额达65%,对应粮食争取量1,200万吨,广阔的腹地腹地区域粮食需求量大,也将为本项目的产能消化提供良好市场环境。

## (3)公司拥有丰富的粮食中转项目建设及运营管理经验

作为公司全资子公司,本项目的建设公司北部湾港防城港码头有限公司具有丰富的码头运营管理经验保障本项目的顺利建设及后期运营。防城港区自2012年开始进行粮改项目立项,项目一期、二期建设已竣工投入运营,建设成效显著,给企业带来良好,促进安全的粮食手段和成熟的全仓体系,采用先进的码头粮改新技术装备和管理手段,既达到了中转快提,也实现了储粮安全的要求,节省了环节,降低运营成本,取得了良好的效益,充分体现公司较强的仓储项目管理能力。当前公司粮食仓储工程二期至四期粮改项目已付压合,2021年北部湾港粮食吞吐量超过1,000万吨,一方面,企业加强粮食船舶接靠,推进粮食接卸能力的建设,协同海关、客户提升粮食通关和周转效率,实现海关通关时间与客户船舶货物滞留时间的降低。

本次项目属于防城港粮食轮输改造工第六期,前五期的建设与运营管理经验,将为本项目提供坚实的支撑。

## 4.项目投资计划

## 1)投资金额

本项目计划投资总额为64,745.10万元,拟以募集资金投入30,000.00万元。

## 2)实施主体及建设地点

项目实施主体为公司全资子公司北部湾港防城港码头有限公司,建设地点位于防城港渔湾港区12#泊位堆场北侧。

## 3)项目建设周期

本项目建设期为3年,即36个月。

## 4)项目预期效益

预计项目所得税后内部收益率为7.38%,投资回收期7.83年(不含建设期),具有良好的经济效益。

## 5.项目备案环评事项

本项目已由防城港市发展和改革委员会以环项发改[2022-4506004-04-1-62691号]批准建设,同时本项目已取得防城港市港口区环境环保局出具的《关于关于防城港粮食轮输改造工程环境影响报告表的批复》港环发〔2021〕116号。

## 6.项目预期借款

项目拟使用本次募集资金100,000.00万元偿还银行贷款,以优化公司资本结构,满足公司未来业务发展的资金需求,降低财务费用,并提高公司的盈利水平及持续盈利能力。

## 2.项目的必要性

(1)降低资产负债率,优化资本结构,提高抗风险能力  
截至2022年9月30日,公司总资产为288.11亿元,净资产为14.65亿元,资产负债率为49.10%,与同行业公司对比,公司资产负债率明显高于行业平均水平,偿债压力更大,在市场竞争中处于不利地位。公司与同行业公司上市公司资产负债率对比情况如下:

单位: %

股票代码	公司名称	2022年1—9月	2021年	2020年	2019年
009507	厦门港务	57.89	59.06	56.50	39.87
009006	厦门港务	51.02	55.80	55.53	54.53
600017	日照港	51.02	49.46	44.79	41.02
600018	上港集团	33.26	36.98	38.44	31.14
600717	天津港	29.16	33.51	37.14	37.00
601000	唐山港	15.62	16.58	20.11	26.40
601006	连云港	48.20	40.03	50.24	52.19
601018	宁波港	28.94	38.00	35.21	39.40
601228	广州港	32.23	55.51	50.59	44.54
601286	青岛港	33.96	36.68	35.74	36.36
601326	秦港股份	36.36	31.12	38.86	38.82
601880	津沪铁路	27.93	26.99	29.50	39.02
	平均值	36.78	40.88	41.07	40.20
000562	北海港务	40.10	51.08	40.29	40.06

本次发行可以显著提升公司净资产规模,有效改善资本结构。本次发行完成且募集资金全部归还银行借款后,以截至2022年9月30日数据测算,公司的净资产将提高至182.65亿元,资产负债率将下降至41.85%,能够有效降低公司财务风险,增强持续经营能力和行业竞争力。

## (2)减轻财务负担,提高公司盈利水平

公司所处的港口行业属于资本密集型产业,对资金需求较大,而近年来公司主要依靠银行借款、发行债券等方式融入资金,导致有息负债余额偏高。截至2022年9月30日,公司有息负债(将短期借款、一年内到期的非流动负债、其他流动负债、长期借款、应付债券加总测算)合计91.83亿元,其中26.36亿元为短期借款,其他流动负债及一年内的到期的非流动负债。由于债务资金金额较大,公司的利息支出较重,财务费用占营业收入的比例高于行业平均水平,一定程度上影响了公司的利润水平。若将本次发行募集资金100,000.00万元资金用于偿还银行借款,按照中国人民银行公布的一年期贷款基准利率4.35%计算,每年预计将为公司节省财务费用4,350.00万元,公司的财务负担将有所减轻,盈利能力得到提升。公司与同行业公司上市公司财务费用占营业收入比例对比情况如下:

单位: %

股票代码	公司名称	2022年1—9月	2021年	2020年	2019年
009507	厦门港务	4.89	5.43	3.92	3.06
009006	厦门港务	0.39	0.39	0.69	0.86
600017	日照港	5.71	6.02	5.09	5.40
600018	上港集团	1.61	2.06	3.22	2.26
600717	天津港	1.90	2.33	2.80	2.78
601000	唐山港	0.00	0.02	0.02	0.60
601006	连云港	3.93	4.57	6.51	11.17
601018	宁波港	2.06	2.14	2.34	2.51
601228	广州港	2.25	2.18	1.81	1.89
601286	青岛港	--	--	--	--
601326	秦港股份	2.18	3.30	4.13	4.49
601880	津沪铁路	3.96	4.26	6.01	8.74
	平均值	2.41	2.61	3.03	3.66
000562	北海港务	4.36	3.32	4.30	4.14

## (3)提高公司后续融资能力,拓展发展空间

由于资产负债率过高,公司在银行及债券市场上的融资能力受到限制。本次非公开发行完成后,公司净资产规模将得到提升,资产负债率下降,财务状况可得到显著改善,盈利能力有所提高,有助于增强公司后续融资能力。

## 3.项目的可行性

(1)本次非公开发行募集资金使用符合法律法规的规定  
本次非公开发行募集资金使用符合相关法律法规,具有可行性。本次非公开发行募集资金到位后,公司资产负债率将大幅下降,有利于降低公司财务风险,改善资产质量,提高盈利能力,符合全体股东的根本利益。

(2)本次非公开发行募集资金使用具有治理规范、内控完善的实施主体  
公司已按照上市公司的治理标准建立了以法人治理结构为核心的现代企业制度,并通过不断规范和完善,形成了较为规范的公司治理体系和完善的内部控制环境。本次非公开发行募集资金到位后,公司董事会将持续监督公司对募集资金的存储及使用,保障募集资金合理规范使用,防范募集资金使用风险。

## 三、本次非公开发行对公司经营管理和财务状况的影响

(一)对公司经营管理的影响  
本次募集资金投资项目围绕公司主营业务开展,符合国家相关的产业政策以及未来公司整体发展战略方向,具有较好的市场前景和经济效益,有利于提升公司的综合竞争力,对公司的发展战略具有积极作用。本次募集资金投资项目有助于优化公司业务结构,提升公司经营管理能力,提高公司盈利水平,并进一步增强公司的核心竞争力和抵御风险的能力,实现公司的长期可持续发展,维护全体股东的长远利益。

## (二)对公司财务状况的影响

本次非公开发行募集资金到位并投入使用后,公司资产总额与净资产将同时增加,资金实力将增强,资产负债率有所下降,财务结构更加合理,有利于进一步优化资产结构,增强未来持续经营能力。同时,由于本次募集资金投资项目产生的经营效益需要一定的时间才能体现,因此公司在短期内每股收益被摊薄的风险。但是,本次募集资金投资项目将为公司后续发展提供资金,未来将有可能进一步增强公司的可持续发展能力。

## (三)提升公司未来偿债能力

本次非公开发行将提升公司的财务状况进一步优化,盈利能力进一步增强,进而提升公司未来偿债能力以及空间,增强持续经营能力。

## 四、本次非公开发行的可行性分析结论

综上,经过审慎分析论证,公司董事会认为本次非公开发行募集资金使用计划符合相关法律法规以及未来公司整体发展战略规划,具备必要性和可行性。本次募集资金的到位和投入使用,有利于提高公司的核心竞争力,巩固市场地位,有利于符合公司资本实力、优化公司资本结构,因此,本次非公开发行募集资金使用计划合理,符合公司及全体股东的利益。

## 第四节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析

一、本次发行后公司业务及资产、公司章程、股东结构、高管人员结构、业务收入结构的变动情况

## (一)本次非公开发行对公司业务及资产的影响

本次非公开发行后公司股票募集资金在扣除相关发行费用后的净额,将全部用于北海港铁山港西港区北暮作业区南4号路泊位工程、北海港铁山港西港区北暮作业区南7号至南10号泊位工程、防城港粮食轮输改造工(六期)、偿还银行借款,本次募集资金均用于主营业务发展;本次发行完成后,公司主营业务不会发生重大变化,不会对公司业务和资产产生不利影响。

## (二)本次非公开发行后,公司股本的变化

本次非公开发行完成后,公司股本总额、股本结构将有所变动,公司将根据发行结果相应修改《公司章程》所记载的股本结构及注册资本等相关条款,并办理工商变更登记。

## (三)本次非公开发行对股东结构的影响

本次非公开发行的股数不超过公司本次非公开发行前公司总股本的30%,按公司本预案签署日股本测算,本次非公开发行股票总数不超过531,647,009股(含本数),并将以中国证监会核准核准发行的股数为标准。本次非公开发行不会导致股本结构发生重大变化,不会导致公司控股股东及实际控制人发生变化。

## (四)本次非公开发行后公司高管人员结构变动情况

本次非公开发行不会对高管人员结构造成重大影响。若公司拟调整高管人员结构,将根据有关规定,履行必要的法律程序和信息披露义务。

## (五)本次非公开发行对业务收入结构的影响

公司本次非公开发行募集资金投资项目系公司主营业务的拓展和补充,项目实施后将增强公司主营业务的盈利能力。本次非公开发行完成后,公司主营业务保持稳定,业务收入结构亦不会发生重大不利变化。

## (六)本次发行对公司现金分红的影响

本次发行完成后,公司将按照中国证监会、深交所等监管机构的规范及《公司章程》、股东回报规划等制度要求,严格执行现行的现金分红政策,切实保护股东的分红权利,并在满足经营发展需要的前提下最大限度回报股东。

二、本次发行后公司财务状况、盈利能力及现金流量的变动情况

本次非公开发行对公司财务状况的影响,盈利能力及现金流量的变动情况

本次发行完成后,公司的净资产及总资产规模均将有较大幅度的提高,资产负债率将有所下降,有利于公司优化资本结构,提高偿债能力,降低财务风险,增强公司抗风险能力和盈利能力。

## (三)本次非公开发行对公司盈利能力的影

鉴于募集资金到位时间与实际投入本次收购资金的时间不一致,在募集资金到位之前,公司计划运用自有资金、自筹资金先行实施募投项目,待募集资金到位之后予以置换。受到融资费用及银行交易费用的影响,同时非公开发行股票使得公司股本有所扩大,因此不排除公司短期经营收益被摊薄的风险。但募投项目实施后,预计未来将产生良好的经营效益,因此从中长期来看,公司的盈利能力和可持续经营能力将得到进一步提升。

## (三)本次非公开发行对公司现金流的影响

本次非公开发行发行前,公司现金及现金等价物充裕,本次发行完成后,募集资金的到位将使公司筹资活动产生的现金流量显著增加,现金流状况得到进一步改善,有利于增强公司抗风险的能力和竞争力。

三、本次发行后公司与控股股东及其关联人之间业务关系、管理关系、关联交易及同业竞争的变化情况

截至本预案签署日,公司控股股东为北部湾港集团,实际控制人为广西国资委。本次非公开发行募集资金投资项目围绕公司主营业务开展,因此,本次非公开发行完成后,公司与控股股东及其关联人之间的业务关系和管理关系不会因本次发行而发生重大变化,公司与控股股东及其关联人之间的关系不会因本次发行而发生重大变化,公司与控股股东及其关联人之间不会因本次发行产生同业竞争。

四、本次发行完成后,公司是否存在资金、资产被控股股东及其关联人占用的情形,或上市公司为控股股东及其关联人提供担保的情形

本次非公开发行完成后,公司不会因本次发行产生资金、资产被控股股东及其关联人占用的情形,也不会产生公司为控股股东及其关联人提供担保的情形。

## 五、本次发行后公司偿债能力的变化情

本次非公开发行完成后,公司的总资产、净资产规模将有所提升,资产负债率将下降,财务结构将更加稳健,抗风险能力将进一步提升,资产负债率将不会导致公司出现负债比例低、财务成本不合理的情形,也不存在通过本次发行大量增加负债(包括或有负债)的情况。

## 六、本次发行涉及相关的风险说明

(一)宏观经济和相关上下游行业波动导致的风险

公司所属的港口行业属于国民经济基础产业,整个行业的发展水平与国民经济宏观经济的发展息息相关。港口的发展和经营状况还受到钢铁、电力、石油、所在地内陆运输等上下游行业的相关密切,上下游行业的供求规模和供应链状况将直接影响港口的业务量与业务结构。受制于宏观经济及相关上下游行业波动的影响,港口货物吞吐量也随之存在波动,可能影响公司的经营业绩。

## (二)行业政策风险

港口行业作为基础设施行业,受到国家产业政策影响较大。虽然长期以来港口行业一直受到国家产业政策的支持和倾斜,但随着近年港口行业迅速发展,竞争愈加激烈,若未来国家产业政策进行调整,诸如对港口设施条件、技术水平的要求进行变更,以及推进垄断、环保等政策调整,可能导致港口行业盈利能力下降,将对公司的业务发展带来一定影响。

## (三)贸易政策持续风险

随着世界经济持续发展以及产业结构的调整,国家的进出口政策,主要包括各种税率和征收范围,也在不断调整。同时,由于国际形势多变,疫情影响等因素,我国的贸易额可能限制我国的进出口产品流入当地市场。国内外贸易政策的复杂化有可能造成我国的国际贸易量下降,进而使港口行业进出口货物的吞吐量下降,将对公司的业务发展带来影响。

## (四)募集资金投资项目风险

本次募集资金投资项目符合公司的发展战略,对提升公司的业务核心竞争力和经营能力具有重要意义,从长远来看将持续提升公司的盈利能力。但本次非公开发行募集资金投资项目的实施过程可能受到外部环境变化、行业发展状况、资金、技术、自然灾害等多方面因素的制约,如相关外部因素发生不利变化,募集资金投资项目的顺利实施存在一定的不确定性。

## (五)净资产收益率下降的风险

本次发行后,公司的净资产将有所增加,而募集资金对业绩增长的贡献需要一定的建设周期,短期内净利润增长幅度可能小于净资产增长幅度,发行人存在因发行后净资产增加而导致的短期净资产收益率被摊薄的风险。

## (六)发行摊薄风险

本次非公开发行A股股票方案经公司董事会审议通过,需尚需取得国有资产监督管理机构的批准,并经经股东大会审议通过、中国证监会核准。上述审批或核准事项存在不确定性,新披露敏感期的疫情蔓延并未消减,因此产生的风险将长期存在。当前国内全面落实疫情防控优化措施及“乙类乙型”各项措施,政策的持续变化会对港口生产业务造成阶段性影响,疫情反复可能会导致货物的吞吐量下降,营业收入减少,在新冠疫情敏感期依然较为严重的形势下,各国对港口作业的检查检测更为严格,防疫工作可能会对港口的生产业务产生不良影响,从而对公司的经营业绩造成影响。

## 第五节 公司利润分配政策及执行情况

## 一、公司利润分配政策

根据中国证监会《关于进一步完善上市公司现金分红有关事项的通知》(证监发〔2012〕37号)及《上市公司监管指引第3号——上市公司现金分红》(证监会公告〔2013〕43号,现为《上市公司监管指引第3号——上市公司现金分红(2022年修订)》)的相关内容,为规范公司利润分配行为,推动公司建立科学、持续、稳定的利润分配机制,保护中小投资者合法权益,公司在《公司章程》中明确了利润分配条件、形式、内容,及其预案和决策机制。

截至本预案签署日,公司在现行《公司章程》对公司利润分配政策规定的主要内容如下:

“第一百五十五条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,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%。

第一百五十六条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。

第一百五十七条公司利润分配政策的基本原则

(一)公司的利润分配政策保持持续性和稳定性,重视对投资者的合理投资回报,兼顾全体股东的整体利益及公司的可持续发展。

(二)公司对利润分配政策的决策和论证应当充分考虑独立董事和公众投资者的意见。

(三)公司按照合并报表当年实现的归属于上市公司股东的可分配利润的规定比例向股东分配股利。

(四)公司优先采用现金分红的利润分配方式。

第一百五十八条公司利润分配具体政策

(一)利润分配的形式:公司采用现金、股票或者现金与股票相结合的方式分配股利,在有条件的情况下,公司可以进行中期利润分配。具有现金分配条件的,应当采用现金分红进行利润分配。

(二)公司现金分红的具体条件和比例:除特殊情况外,公司在当年盈利且累计未分配利润为正值的情况下,采取现金方式分配股利,每年以现金方式分配的利润不少于公司合并报表当年实现的归属于上市公司股东的净利润的10%。

## 特殊情况是指:

1.公司当年实现当年实现的归属公司股东的每股可供分配利润低于0.1元;

2.公司合并报表当年每股累计可供分配利润低于0.2元;

3.公司当年年末合并报表经营活动产生的现金流量净额为负数;

4.公司当年年末合并报表经营活动产生的现金流量净额为负数