证券代码：603565　　证券简称：中谷物流

上海中谷物流股份有限公司2021年度非公开发行A股股票预案

二〇二一年四月

公司声明

1、公司董事会及董事会全体成员保证本预案内容真实、准确、完整、及时，并确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性、完整性和及时性承担个别及连带责任。

2、本次非公开发行A股股票完成后，公司经营与收益的变化，由公司自行负责；因本次非公开发行A股股票引致的投资风险，由投资者自行负责。

3、本预案是公司董事会对本次非公开发行A股股票的说明，任何与之相反的声明均属不实陈述。

4、投资者如有任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

5、本预案所述事项并不代表审批机关对于本次非公开发行A股股票相关事项的实质性判断、确认、批准或核准，本预案所述本次非公开发行A股股票相关事项的生效和完成尚待取得有关审批机关的批准或核准。

重大事项提示

本部分所述词语或简称与本预案“释义”所述词语或简称具有相同的含义。

1、本次非公开发行相关事项已经发行人第二届董事会第二十三次会议审议通过，尚需获得发行人股东大会审议通过和中国证监会核准。

2、本次非公开发行的发行对象为不超过35名的特定对象，范围包括符合中国证监会规定的证券投资基金管理公司、证券公司、信托投资公司、财务公司、保险机构投资者、资产管理公司、合格境外机构投资者、其它境内法人投资者和自然人。证券投资基金管理公司、证券公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的二只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象，只能以自有资金认购。所有发行对象均以现金方式一次性认购。

在取得中国证监会关于本次非公开发行的核准文件后，公司董事会及其授权人士将在股东大会的授权范围内，与保荐机构（主承销商）根据相关法律、法规和规范性文件的规定以竞价方式确定最终发行对象。

3、本次非公开发行的定价基准日为发行期首日。发行价格不低于定价基准日前20个交易日股票交易均价的80%（定价基准日前20个交易日公司股票交易均价=定价基准日前20个交易日股票交易总额/定价基准日前20个交易日股票交易总量）。若公司在定价基准日至发行日的期间发生分红派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项，本次非公开发行的发行价格将进行相应调整。

在前述发行底价的基础上，本次非公开发行的最终发行价格将在公司取得中国证监会相关核准文件后，由公司董事会及其授权人士在股东大会授权范围内与保荐机构（主承销商）按照法律法规的规定和监管部门的要求，根据发行对象申购报价的情况，遵照价格优先等原则确定。

4、本次非公开发行股票的数量为募集资金总额除以发行价格（计算结果出现不足1股的，尾数应向下取整，对于不足1股部分的对价，在认购总价款中自动扣除），且不超过本次非公开发行前公司总股本的20%，即不超过133,333,333股（含133,333,333股）。在前述范围内，本次非公开发行的最终发行数量将在公司取得中国证监会相关核准文件后，按照相关法律法规的规定和监管部门的要求，由公司董事会及其授权人士在股东大会授权范围内与保荐机构（主承销商）协商确定。

若公司股票在本次发行董事会会议决议公告日至发行日期间有分红派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项的，本次非公开发行的发行数量将作相应调整。

5、本次非公开发行的募集资金总额不超过300,000.00万元（含300,000.00万元），扣除发行费用后的募集资金净额将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目投资总额	拟使用募集资金
1	集装箱船舶购置项目	395,140.00	150,000.00
2	集装箱购置项目	85,000.00	85,000.00
3	集装箱智能运输信息化平台建设项目	8,628.00	8,000.00
4	补充流动资金	57,000.00	57,000.00
合计		545,768.00	300,000.00

若本次非公开发行扣除发行费用后的募集资金净额低于上述项目募集资金拟投入总额，不足部分由公司以自筹资金解决。在本次非公开发行的募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法律法规规定的要求和程序予以置换。董事会及其授权人士将根据实际募集资金净额，按照项目的轻重缓急等情况，调整并最终决定募集资金投入的具体投资项目、优先顺序及各项目的具体投资额等使用安排。

6、自本次非公开发行结束之日起6个月内，发行对象不得转让或出售所认购的本次非公开发行股份，法律、法规对限售期另有规定的，依其规定。在上述股份限售期限内，发行对象因公司送股、资本公积金转增股本等事项而衍生取得的股份，亦应遵守上述股份限售安排。限售期结束后，发行对象减持本次认购的股票，按照中国证监会及上海证券交易所的有关规定执行。

7、本次非公开发行完成后，公司股权分布将发生变化，但是不会导致公司控股股东和实际控制人发生变化，不会导致公司不具备上市条件。

8、本次非公开发行前公司滚存未分配利润将由本次非公开发行完成后的新老股东按照发行后的股份比例共享。

关于公司股利分配政策、最近三年现金分红情况、未分配利润使用情况等内容，请见本预案“第四节 公司利润分配政策的制定和执行情况”。

9、根据《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》等相关法律法规的要求，公司对本次非公开发行是否摊薄即期回报进行了分析，并提出了具体的填补回报措施，相关情况详见本预案“第五节 本次非公开发行摊薄即期回报及填补措施”的相关内容，制定填补回报措施不等于对公司未来利润作出保证。

10、公司高度重视对股东的回报，公司第二届董事会第二十三次会议审议通过了《关于公司未来三年（2021年-2023年）股东回报规划的议案》，该议案尚需公司股东大会审议批准。相关情况详见本预案“第四节 公司利润分配政策的制定和执行情况”。

释　义

在本预案中，除非另有说明，下列简称具有如下特定含义：

一、一般术语		
中谷物流/公司/本公司/上市公司/发行人	指	上海中谷物流股份有限公司
控股股东/中谷集团	指	中谷海运集团有限公司
谷泽投资	指	宁波谷泽投资管理合伙企业（有限合伙）
谷泽投资	指	宁波谷泽投资管理合伙企业（有限合伙）
实际控制人	指	卢宗俊
本次非公开发行/本次发行	指	上海中谷物流股份有限公司2021年度非公开发行A股股票
本预案	指	《上海中谷物流股份有限公司2021年度非公开发行A股股票预案》
定价基准日	指	发行人第二届董事会第二十三次会议决议公告日
最近三年	指	2018年、2019年、2020年
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
国务院	指	中华人民共和国国务院
国家发改委	指	中华人民共和国国家发展和改革委员会
商务部	指	中华人民共和国商务部
交通运输部	指	中华人民共和国交通运输部
董事会	指	上海中谷物流股份有限公司董事会
股东大会	指	上海中谷物流股份有限公司股东大会
监事会	指	上海中谷物流股份有限公司监事会
《公司章程》	指	《上海中谷物流股份有限公司章程》
《公司法》	指	《中国人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
《实施细则》	指	《上市公司非公开发行股票实施细则》
A股	指	经中国证监会批准向境内投资者发行、在境内证券交易所上市、以人民币认购和交易、每股面值为人民币1.00元的普通股
元、万元	指	人民币元、人民币万元
泛亚航运	指	上海泛亚航运有限公司
安通控股	指	安通控股股份有限公司
二、专业术语		
码头	指	供船舶停靠、货物装卸和旅客上下的水工设施
吞吐量	指	经由水路进、出港区范围并经过装卸的货物数量，该指标可反映港口规模及能力
TEU	指	英文Twenty-Feet Equivalent Unit缩写，是国际集装箱标准箱单位，以长20英尺、高8英尺6英寸及宽8英尺为标准。一个长40英尺的集装箱为两个标准箱
腹地	指	陆向腹地，以某种运输方式与港口相连，为港口产生货源或消耗经该港口进出货物的地域范围
多式联运	指	联运经营者受托运人、收货人或监察的委托，为委托人实现两种以上运输方式（含两种）或两程以上（含两程）运输的衔接，以及提供相关运输物流辅助服务的活动
门到门	指	承运人在托运人指定的地点接货，运抵收货人指定的地点的一种运输服务方式
计费箱量	指	集装箱物流服务提供商向客户收取运费的集装箱运输数量
班轮	指	固定航线、固定停靠港口、固定航行时间的运输船舶

注：本预案中部分合计数与各数直接相加之和在尾数上存在差异，均为四舍五入导致

第一节 本次非公开发行方案概要

一、发行人基本情况

公司名称	上海中谷物流股份有限公司
英文名称	Shanghai Zhonggu Logistics Co. Ltd.
股票上市交易所	上海证券交易所
股票简称	中谷物流
股票代码	603565
注册资本	66,666.6667万元
统一社会信用代码	91310000551549171 2
成立时间	2010年3月5日
法定代表人	卢宗俊
董事会秘书	李涛
住所	中国（上海）自由贸易试验区双惠路99号综合楼106室
住所邮编	201306
电话	021-31761722
传真	021-31109937
公司网址	www.zhonggu56.com
电子邮箱	ir@zhonggu56.com
经营范围	国际船舶运输、国际海运辅助业务，国内水路运输、国内船舶管理业务；货物运输代理，海上、航空、陆路国际货物运输代理业务，钢材、木材、建筑材料、针棉纺织品、日用百货、机电产品销售，集装箱租赁，商务信息咨询，国内沿海及长江中下游普通货船、国内沿海外贸集装箱内支线班轮运输，装卸、仓储服务（除危险品）。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

二、本次非公开发行的背景和目的

（一）本次非公开发行的背景

内贸集装箱物流行业是服务我国实体经济发展的重要引擎，对助力国内生产、转型流通方式、优化社会资源配置起到了强有力的支撑作用，是加速构筑“国内大循环”的重要基石之一。近年来，国家密集出台了《关于加快发展我国集装箱运输的若干意见》、《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》、《推进运输结构调整三年行动计划（2018-2020年）》、《交通强国建设纲要》等一系列政策及措施，持续推动行业良性发展。随着法规和政策体系不断健全完善、行业竞争格局持续优化、我国产业升级持续加速，行业已经进入规范化、集约化发展的新一轮发展周期。

1、存量与增量需求双轮驱动，行业有望保持持续稳定增长

根据交通运输部统计，2010年至2019年国内规模以上港口内贸集装箱吞吐量复合增长率达10.67%，内贸集装箱物流行业呈现持续稳定增长的态势。随着内需持续释放，有望带动存量需求持续增长；伴随国内“散改集”与多式联运趋势不断加速、经济结构变化、产业升级等因素影响，适箱货源有望持续增加，行业需求仍然具有较高的增长确定性。

我国内贸大宗商品的天然物流需求具有内需拉动和地域特性两大属性，国内区域资源禀赋差异、产业结构与经济发展水平不均衡造成内贸集装箱物流运输需求旺盛。随着我国推动内循环、扩大内需的政策导向进一步强化，刺激国内贸易需求增长，拉动内贸流通需求。同时，随着我国区域间社会分工不断细化，地域性差异可能更加明显，推动内贸集装箱物流行业持续增长。

此外，行业需求增长的动力将更加强劲和多元。首先，内贸集装箱物流行业运输的传统货品以煤炭及制品、矿建材料和金属矿石等传统“黑货”为主，随着我国国民经济结构变化与产业升级，适箱货品种类持续增加、附加值不断提高、轻工、快消品、医药产品等高附加值“白货”比例逐步提高。其次，“散改集”及发展多式联运相关政策密集出台有望进一步加快我国内贸大宗商品集装箱化率的提升。2019年度，我国港口货物吞吐量中集装箱化比例约为21%，仍远低于发达国家50%至70%的水平，增量空间可期。再者，近年来，大量基础设施投资建设保证了多式联运的可行性，而集装箱制造技术的不断进步拓宽了适箱货品，也将成为行业增量需求增长的催化剂。

2、运力供给增速相对低位，龙头企业运力扩张窗口显现

2016年公路治超等环保政策落地导致集装箱物流需求跳跃式增长，当年新船订单大幅跃升。该等订单大部分于2018年集中交付，2018年我国沿海省际运输集装箱船运力同比增长约18%。此后，市场运力供给增速逐步放缓，2020年沿海省际运输集装箱船运力同比仅增长约3%，增速处于2015年来的历史低位。受新船建造周期影响，短期行业内难以聚集能够对市场格局产生快速冲击的新船运力投放。

除新造船外，内贸船舶运力供给的另一主要途径为二手船进口。2018年以来，进口船舶需符合的环保公约规定及环保标准逐步提高，船龄也进一步受到限制，交易门槛进一步上升。此外，2020年下半年出口贸易量回升，叠加集装箱周转率有所降低，外贸集运市场景气度显著提升等因素，外贸市场集装箱船租金及转让价格大幅上行，传导至内贸船舶需求市场，一方面推升内贸运能的扩张成本，另一方面部分内贸运力转入外贸近洋航运市场。

综上，行业运力供给增速处于历史相对低位，加之需求有望保持持续稳定增长，运力储备充裕、运营效率领先的龙头企业有望享受行业供需改善红利。

3、龙头企业加码布局“门到门”全程服务能力，把握行业发展趋势

近年来，随着我国产业升级，高端制造业业务链复杂度提升，制造业企业对于原材料与产成品的运输质量与成本控制要求逐步提高，需求逐步向定制化、高性价比的全程物流解决方案转变。行业内龙头企业均敏锐把握这一需求转变的趋势，纷纷大力发展铁水联运、水水中转等多式联运业务，构建“门到门”全程物流服务能力，为客户提供高效稳定的立体化集装箱物流解决方案，降低客户物流综合成本，充分获取产业链全程附加值。

为提升全程服务能力，近年来内贸集装箱物流服务企业不断加大集装箱船舶与集装箱等核心资产的投入力度，以应对随服务范围扩张、服务链条不断拉长导致的集装箱运输周期拉长和周转率的下降。同时，主要内贸集装箱物流服务企业通过外协或合作的方式，不断夯实陆运服务能力，以构建以水路运输为核心的多式联运“门到门”服务网络，并通过信息化、数字化手段，确保各运输环节间的高效衔接、提升全程的运输效率、保障集装箱运输的服务质量、满足客户多样化的需求。

4、行业加速集中竞争格局有望改善，运营效率和服务质量成为竞争焦点

近年来，内贸集装箱物流行业集中度不断提升，根据运力份额，目前泛亚航运、中谷物流和安通控股三家行业龙头企业CR3占比超过80%。随着行业加速集中，竞争格局有望持续改善，进入规范化、集约化发展的阶段，船舶、集装箱等核心资源的运营效率以及服务质量将成为客户服务和盈利能力的核心，亦将成为行业竞争焦点。

内贸集装箱物流行业具有显著的规模效应和网络效应。随着业务规模增长，大型化的船队结构能够有效改善船舶运营的成本效率，而码头费和燃油成本等主要成本也均具备显著的成本规模效应，叠加业务覆盖范围持续扩张带来的集货能力提升，龙头企业的运营效率将在规模效应的加持下产生正向强化的飞轮效应。

同时，内贸集装箱物流企业长期积累的行业经验和管理能力亦是运营效率的基石。高效周转是保障集装箱物流服务质量和确保盈利能力的核心，需要管理、协调、衔接港口泊位、船舶、集装箱、陆路运输等诸多环节；而船舶等核心资产的投入需要把握时机，结合行业供需窗口和资产价格，合适的购置时机有利于优化并长期改善企业的成本结构，该等决定企业运营效率的因素均依赖于长期的积累和管理优化。

此外，随着主要内贸集装箱物流服务企业大力发展“门到门”业务，提升直接客户占比，行业逐步将会进入服务质量的竞争阶段。龙头企业也愈发注重服务时效确定性和运输稳定性，并通过提升自有船舶与集装箱比例、加强信息化建设等多元途径提升集装箱运输稳定性，加强客户服务能力建设，推进客户服务标准化，致力于形成提高服务质量、增强议价能力、提升市场份额的正向循环。

（二）本次非公开发行的目的

本次发行的募集资金将投资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以及补充流动资金。该等募投项目有助于公司把握行业发展趋势，贯彻执行公司战略，扩张运能运力，完善物流网络，优化运营效率，扩大经营规模，提升服务能力，进一步夯实核心竞争力。

1、把握契机投放自有船舶运力，夯实运力底盘提升核心竞争力

集装箱船舶是公司提升竞争力和持续盈利能力的核心资产。集装箱船舶运力作为运力底盘，是公司为客户提供以水运为核心的“门到门”多式联运服务的核心运输工具，是提升全程物流时效、保障服务质量的核心资源，是公司业务规模提升和网络扩张的基础。随着业务规模的持续扩张、自有运力规模稳定、调拨灵活、运输网络可控的优势将逐步显现。近年来，公司顺应国家内循环政策与“一带一路”建设，配合行业趋势、业务规模增长以及航线优化需求，逐步推进船队自有化率提升以及技术迭代，持续完善船队结构，不断提高公司市场竞争力。

本次集装箱船舶购置项目是公司把握行业发展契机、扩充运力底盘的进一步举措。公司拟购置16艘4,600TEU新建集装箱船，以进一步提升自有运力，夯实运力底盘，提升核心竞争力。

通过本次集装箱船舶购置项目的实施，公司将进一步增强运力底盘，新增符合航线要求和货物结构的新型船舶以满足业务需求；有利于把握运力投放放缓窗口，提升航线密度，享受行业供需改善红利以提高市场份额；提高自有船舶占比，灵活应对市场需求，进一步提升服务质量，增强核心竞争力；配置大型化新型船舶，优化船舶结构，提高运营效率。

2、补充自有集装箱运力，配合业务拓展规划，提高集装箱运营管理效率

集装箱是公司提供物流服务的核心运输载体，公司需要保有与船舶运力以及业务规模相匹配的集装箱运力规模。自有集装箱和外租集装箱共同构成公司的总体集装箱运力，其中，外租集装箱是公司灵活应对运输需求波动的必要手段，而充足的自有集装箱资产则是公司作为集装箱物流综合服务供应商核心竞争力的基石，也是公司提供高品质服务的保证。

近年来，随着公司业务规模的稳定增长、长航线占比的不断提升、全程物流的进一步发展，推动了集装箱需求持续提升。同时，公司持续加大自有集装箱购置投入，以提升集装箱运营稳定性、优化成本效率，2018年、2019年与2020年，公司加权平均自有集装箱占加权平均总集装箱的比例分别为33.18%、39.72%和49.22%，逐年提升。

通过本次集装箱购置项目的实施，公司将得以根据船舶运力扩张和业务量增长的需要补充自有集装箱运力；同时，进一步满足发展“门到门”全程物流服务，未来拓展近洋航线可能带来的集装箱周转需求；此外，有助于提升自有集装箱比例，确保运力稳定性和调度灵活性，提高运输货物的安全性，优化客户服务品质。

3、优化信息化平台，全面提升管理效率与能力

随着公司集装箱物流业务规模持续增长，业务覆盖范围持续扩大，集装箱高效有序的运转以及全生命周期的管控需要信息化、数字化的手段。同时，信息化和技术化水平的持续提高已经成为了集装箱物流行业企业转型升级、提质增效的关键。公司一贯重视信息平台投入建设，建立了适应公司集装箱物流体系且稳定高效的信息系统，致力通过技术创新引领智能化、数字化、可视化、精细化集装箱物流行业建设。

通过本次集装箱智能运输信息化平台建设项目的实施，公司将提高现有信息系统的处理能力和信息安全水平，使其与公司日益增长的业务量相匹配，从而保障公司业务高效运转；同时，有助于公司打通各业务信息系统，促进应用信息互联互通、功能应用同步，拓展外部应用功能，进一步提高全链路管控，实现运营信息互联互通下的精细化管理，由结果管控延伸到过程管控、实时管控，从而实现全流程管控，提升服务品质。

4、补充业务发展资金，增强抗风险能力

面对我国内贸集装箱物流行业规范化、集约化的新发展需求，为把握内贸集装箱物流市场的需求增长机遇，同时稳步探索产业链横向与纵向延伸的发展模式并探寻新的增长点，公司持续加强集装箱船舶、集装箱、信息化建设等方面的投入，提升运营效率、提高服务质量、增强服务能力，培育市场核心竞争力。

本次补充流动资金后，将有助于公司降低资产负债率，优化资本结构，提高抗风险能力。更高的财务安全水平和财务灵活性使公司能够在满足业务规模增长所带来的新增营运资金需求的同时，有效保障资本开支需求，持续投入核心资产，有利于公司进一步拓展服务范围、加密航线布局、深化核心竞争力，在深耕内贸集装箱物流主业的同时稳步实施战略规划，为公司未来持续稳定健康发展奠定坚实基础。

三、本次非公开发行的方案概况

（一）发行股票种类及面值

本次非公开发行的股票种类为境内上市人民币普通股（A股），每股面值为人民币1.00元。

（二）发行方式和发行时间

本次非公开发行采取向特定对象非公开发行的方式，公司将在中国证监会相关核准文件所规定的有效期内择机发行。

（三）发行对象及认购方式

本次非公开发行的发行对象为不超过35名的特定对象，范围包括符合中国证监会规定的证券投资基金管理公司、证券公司、信托投资公司、财务公司、保险机构投资者、资产管理公司、合格境外机构投资者、其它境内法人投资者和自然人。证券投资基金管理公司、证券公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的二只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象，只能以自有资金认购。所有发行对象均以现金方式一次性认购。

在取得中国证监会关于本次非公开发行的核准文件后，公司董事会及其授权人士将在股东大会的授权范围内，与保荐机构（主承销商）根据相关法律、法规和规范性文件的规定以竞价方式确定最终发行对象。

（四）定价基准日、定价原则及发行价格

本次非公开发行的定价基准日为发行期首日。发行价格不低于定价基准日前20个交易日股票交易均价的80%（定价基准日前20个交易日公司股票交易均价=定价基准日前20个交易日股票交易总额/定价基准日前20个交易日股票交易总量）。若公司在定价基准日至发行日的期间发生分红派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项，本次非公开发行的发行价格将进行相应调整。

在前述发行底价的基础上，本次非公开发行的最终发行价格将在公司取得中国证监会相关核准文件后，由公司董事会及其授权人士在股东大会授权范围内与保荐机构（主承销商）按照法律法规的规定和监管部门的要求，根据发行对象申购报价的情况，遵照价格优先等原则确定。

（五）发行数量

本次非公开发行股票的数量为募集资金总额除以发行价格（计算结果出现不足1股的，尾数应向下取整，对于不足1股部分的对价，在认购总价款中自动扣除），且不超过本次非公开发行前公司总股本的20%，即不超过133,333,333股（含133,333,333股）。在前述范围内，本次非公开发行的最终发行数量将在公司取得中国证监会相关核准文件后，按照相关法律法规的规定和监管部门的要求，由公司董事会及其授权人士在股东大会授权范围内与保荐机构（主承销商）按照法律法规的规定和监管部门的要求，根据发行对象申购报价的情况，遵照价格优先等原则确定。

若公司股票在本次发行董事会会议决议公告日至发行日期间有分红派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项的，本次非公开发行的发行数量将作相应调整。

（六）限售期

自本次非公开发行结束之日起6个月内，发行对象不得转让或出售所认购的本次非公开发行股份，法律、法规对限售期另有规定的，依其规定。在上述股份限售期限内，发行对象因公司送股、资本公积金转增股本等事项而衍生取得的股份，亦应遵守上述股份限售安排。

限售期结束后，发行对象减持本次认购的股票，按照中国证监会及上海证券交易所的有关规定执行。

（七）本次非公开发行前公司滚存未分配利润的安排

本次非公开发行前公司滚存未分配利润将由本次非公开发行完成后的新老股东按照发行后的股份比例共享。

（八）上市地点

本次非公开发行的股票将在上海证券交易所上市交易。

（九）募集资金用途

本次非公开发行的募集资金总额不超过300,000.00万元（含300,000.00万元），扣除发行费用后的募集资金净额将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目投资总额	拟使用募集资金
1	集装箱船舶购置项目	395,140.00	150,000.00
2	集装箱购置项目	85,000.00	85,000.00
3	集装箱智能运输信息化平台建设项目	8,628.00	8,000.00
4	补充流动资金	57,000.00	57,000.00
合计		545,768.00	300,000.00

若本次非公开发行扣除发行费用后的募集资金净额低于上述项目募集资金拟投入总额，不足部分由公司以自筹资金解决。在本次非公开发行的募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法律法规规定的要求和程序予以置换。董事会及其授权人士将根据实际募集资金净额，按照项目的轻重缓急等情况，调整并最终决定募集资金投入的具体投资项目、优先顺序及各项目的具体投资额等使用安排。

（十）本次非公开发行决议有效期

本次非公开发行决议的有效期为自公司股东大会审议通过之日起12个月。

四、本次非公开发行是否构成关联交易

截至本预案出具日，本次非公开发行尚未确定发行对象，最终是否存在因关联方参与本次认购构成关联交易的情形，将在发行结束后公告的发行情况报告书中披露。

五、本次非公开发行是否导致公司控制权发生变化

截至本预案出具日，公司股份总数为666,666,667股，中谷集团持有公司423,010,962股股份，占公司总股本的63.45%，为公司的控股股东。卢宗俊通过其所控制的中谷集团、谷泽投资、谷泽投资合计控制公司75.14%的股份，为公司的实际控制人。

本次非公开发行完成后，如果按发行上限发行133,333,333股测算，中谷集团将持有公司52.88%的股权，仍为公司控股股东，卢宗俊间接控制公司62.61%的股权，仍为公司的实际控制人。因此，本次非公开发行不会导致公司控制权发生变化。

六、本次发行方案已取得批准的情况以及尚需呈报批准的程序

本次非公开发行已经公司第二届董事会第二十三次会议审议通过，尚待公司股东大会审议通过及中国证监会核准。

公司在获得中国证监会核准后，将向上海证券交易所和中登公司申请办理股票发行、登记和上市事宜，完成本次非公开发行的全部呈报批准程序。

第二节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、本次募集资金的使用计划

本次非公开发行的募集资金总额不超过300,000.00万元（含300,000.00万元），扣除发行费用后的募集资金净额将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目投资总额	拟使用募集资金
1	集装箱船舶购置项目	395,140.00	150,000.00
2	集装箱购置项目	85,000.00	85,000.00
3	集装箱智能运输信息化平台建设项目	8,628.00	8,000.00
4	补充流动资金	57,000.00	57,000.00
合计		545,768.00	300,000.00

若本次非公开发行扣除发行费用后的募集资金净额低于上述项目募集资金拟投入总额，不足部分由公司以自筹资金解决。在本次非公开发行的募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法律法规规定的要求和程序予以置换。董事会及其授权人士将根据实际募集资金净额，按照项目的轻重缓急等情况，调整并最终决定募集资金投入的具体投资项目、优先顺序及各项目的具体投资额等使用安排。

二、本次募集资金投资项目的必要性和可行性分析

（一）集装箱船舶购置项目

1、项目基本情况

本项目投资总额合计为395,140.00万元，拟以募集资金投入150,000.00万元，投资于16艘4,600TEU新型集装箱船舶的建造。

公司分别于2021年1月19日召开第二届董事会第二十一次会议、2021年2月4日召开2021年第二次临时股东大会，审议通过了关于投资建造集装箱船舶的议案。截至本预案出具日，公司已完成该等16艘集装箱船舶建造合同的签署，合同均已生效。

项目实施主体均系上市公司或上市公司直接或间接持有100%股权的公司。

2、项目必要性分析

（1）扩张运力底盘，新增符合航线要求和货物结构的新型船舶以满足业务需求

近年来，公司业务规模持续快速增长，2018年、2019年及2020年，公司计费箱量同比增速分别为30.00%、22.55%、7.12%。随着市场需求的不断增加和公司网络扩张的战略部署，为了满足原有航线和新增航线的准班率，公司通过密集、灵活的航线调配来满足各航线的运营需求，并通过租赁船舶来进行舱位补充。

随着我国内需持续释放，国内经济结构变化，产业升级加速，适箱货源有望持续增加，行业需求仍然具有较高的增长确定性，对于公司的航线和班期密度提出了更高的要求，公司现有的自有船舶将逐渐无法满足运营需求，因此亟待根据新增的航线要求和货物结构定制新型船舶并投入运营，为抢占业务增量需求，把握行业新阶段的新机遇奠定基础。本次购置的集装箱船舶符合内贸集装箱物流行业船舶大型化的趋势，该等大规模船舶适合长航线运输特点，将充分匹配公司未来一段时间内的业务规模、航线网络规划以及发展战略。

（2）把握运力投放放缓窗口，提升航线密度，享受行业供需改善红利

随着公路治超等环保政策落地导致集装箱物流需求跳跃式增长带来的新船订单于2018年陆续集中交付，市场运力供给增速逐步放缓，2020年沿海省际运输集装箱船运力同比仅增长约3%，增速处于2015年来的历史低位。同时，进口船舶需符合的环保公约规定及环保标准逐步提高，船龄也进一步受到限制，交易门槛进一步上升。此外，2020年下半年出口贸易量回升，叠加集装箱周转率有所降低，外贸集运市场景气度显著提升，外贸市场集装箱船租金及转让价格大幅上行，传导至内贸船舶需求市场，一方面推升内贸运能的扩张成本，另一方面部分内贸运力转入外贸近洋航运市场。

本次集装箱船舶购置项目系公司把握该等运力投放放缓窗口，提升航线密度，享受行业供需改善红利的重要举措。近年来，公司重点发展和拓展沿海南北方向长航线，同时陆续购置了部分大型化船舶和与之匹配的集装箱，该等新增船舶运力和集装箱量补充并丰富了航线的运力配置水平，提升了航线运营密度，更能够适应客户的多元化需求，以不断提升的产品服务品质快速抢占市场份额。本次购置的集装箱船舶将进一步提升公司航线密度，为公司把握窗口、提升市场份额打下坚实基础。

（3）提高自有船比例，灵活应对市场需求，进一步提升服务质量

公司致力于为客户提供高品质、高性价比的“门到门”运输服务，集装箱船舶作为水运环节的重要载体，是提升全程物流时效、保障服务质量的关键资源。自有船比例的提高将进一步增强公司在船舶调度上的灵活性和便利性，使得公司通过更加合理的船舶布局、航线密度和航线构成，以应对市场需求，进一步提升服务质量。近年来，公司策略性地配置租赁和自有船舶比例，逐步以自有运力供给替代运力租赁，自有船舶比例呈然逐步提升，但仍有较高提升空间。

此外，公司长期以来积累了丰富的行业经验，能够结合行业供需窗口和船舶建造价格，把握合适的时机，在新船造价相对低位时补充自有运力，实现核心资产的长期成本优势。2017年度至2019年度，在租船价格上涨时期，公司加权平均自有运力占比由36.02%提升至54.42%。

（4）配置大型化新型船舶，优化船舶结构，提高运营效率

随着内贸市场需求的不断增长和货源结构的不断优化，内贸集装箱船舶呈现出大型化、专业化的趋势。建造大型集装箱船舶有助于降低单箱运营成本、提高运营效率。对比小型集装箱船舶，在完成同样运输量的情形下，大型集装箱船舶燃料消耗更低、船员劳动力投入少，可以有效降低单箱运输成本。

本次集装箱船舶购置项目拟购建的船舶均为大型化环保船舶，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，有助于优化公司现有的船舶结构，提升大型化、年轻化、高效型船舶数量、高度匹配公司的航线网络，符合不同港口、不同客户对货运的差异化、多元化需求，有利于提升公司集装箱船舶的运营效率。

3、项目可行性分析

（1）本项目建设符合业务增长空间与行业发展趋势的需要

我国各区域间的天然不平衡以及内循环政策的持续推动决定了内贸集装箱物流行业的发展前景。根据交通运输部统计，2010年至2019年国内规模以上港口内贸集装箱吞吐量复合增长率达10.67%，内贸集装箱物流行业呈现持续稳定增长。随着内需持续释放，有望带动存量需求持续增长；伴随国内“散改集”与多式联运趋势不断加速、经济结构变化、产业升级等因素影响，适箱货源有望持续增加，行业需求仍然具有较高的增长确定性。此外，2020年下半年出口贸易量回升，叠加集装箱周转率有所降低，外贸集运市场景气度显著提升，外贸市场集装箱船舶租金及转让价格大幅上行，部分内贸运力转入外贸近洋航运市场。

公司作为内贸集装箱物流行业龙头企业，有望享受行业供需改善红利，未来将面临稳定增长的业务需求，本项目实施后公司集装箱船舶运力的增长与船队结构的优化符合公司潜在业务增长空间的需要。

（2）公司具有完善的多式联运网络、专业的运营团队和丰富的管理经验

公司通过港口、航线、联运线路的有机结合，目前已经构筑了全方位、多层次、高效的多式联运综合物流体系和内贸集装箱物流网络。公司航运网络覆盖全国25个沿海主要港口与超过50个内河港口，覆盖除三亚港外全部“一带一路”重点布局的15个港口，及环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海等全国沿海港口群体，航线网络覆盖面广、班期稳定。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，对于本次集装箱船舶运力投放的增量，具备网络运营能力。并且随着公司内贸物流网络的进一步拓展、延伸，对运载量高、性能稳定船舶的需求对应提升，公司本次购置的船舶充分适应航线需求，运力陆续投放后实现高效运营。

针对集装箱船舶运输相关业务，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。

此外，公司高管团队专注于集装箱物流领域多年，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。高管团队均对集装箱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，高管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。

综上所述，本次集装箱船舶购置项目具有可行性。

4、项目审批及备案情况

本项目不涉及环评，已取得《上海市企业投资项目备案证明》。

5、项目经济效益分析

假设项目计算经营周期为28年，项目税后财务内部收益率为12.69%，税后投资回收期为9.03年（含建设期1年）。

（2）集装箱购置项目

1、项目基本情况

本项目投资总额为85,000.00万元，拟以募集资金投入金额为85,000.00万元，用于购置42,500TEU集装箱。

项目实施主体均系上市公司或上市公司直接或间接持有100%股权的公司。

2、项目必要性分析

（1）根据船舶运力扩张和业务量增长的需要补充自有集装箱运力

集装箱是公司提供物流服务的核心运输载体，公司需要保有与船舶运力以及业务规模相匹配的集装箱运力规模。自有集装箱和外租集装箱共同构成公司的总体集装箱运力，其中，外租集装箱是公司灵活应对运输需求波动的必要手段，而充足的自有集装箱资产则是公司作为集装箱物流综合服务供应商核心竞争力的基石，也是公司提供高品质服务的保证。公司近年来业务规模增长迅速，随着市场份额进一步向龙头集中，对公司集装箱运力提出了更高要求，亟待加大集装箱投入。

此外，公司持续扩张集装箱船舶运力。2018年、2019年、2020年公司船舶加权平均总运力同比增速分别