

股票简称：宁波远洋

证券代码：601022

宁波远洋运输股份有限公司
(NINGBO OCEAN SHIPPING CO., LTD.)



**2026 年度向特定对象发行 A 股股票
预案**

二〇二六年四月

发行人声明

1、本公司及董事会全体成员保证本预案内容真实、准确、完整，并确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

2、本次向特定对象发行 A 股股票完成后，公司经营与收益的变化，由公司自行负责；因本次向特定对象发行 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向特定对象发行 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向特定对象发行 A 股股票相关事项的实质性判断、确认、批准或注册，本预案所述本次向特定对象发行 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注册。

重要提示

本部分所述的词语或简称与本预案“释义”中所定义的词语或简称具有相同的含义。

1、本次向特定对象发行股票符合《公司法》《证券法》《上市公司证券发行注册管理办法》等法律、行政法规、部门规章及规范性文件的规定，公司具备向特定对象发行 A 股股票的各项条件。

2、本次向特定对象发行 A 股股票方案经公司第二届董事会第二十次会议审议通过后，根据有关法律法规的规定，本次向特定对象发行 A 股股票尚需公司股东会审议通过、尚需获得有权国资审批单位批复、尚需上交所审核通过以及中国证监会同意注册后方可实施。

3、本次向特定对象发行 A 股股票的发行对象为宁波舟山港和北部湾港，共两名特定对象。其中，宁波舟山港拟认购金额为 547,444,945.56 元，北部湾港拟认购金额为 547,444,945.56 元。宁波舟山港、北部湾港已与公司签订附条件生效的股份认购协议。发行对象以人民币现金方式认购公司本次发行的股票，若按照本次发行拟发行股票数量进行匡算，发行完成后北部湾港将成为公司持股 5%以上（含本数）股东，成为公司关联方，宁波舟山港为公司的控股股东，本次发行构成关联交易。

4、本次发行的定价基准日为公司第二届董事会第二十次会议决议公告日。本次发行的发行价格为本次发行定价基准日前二十个交易日宁波远洋 A 股股票交易均价（定价基准日前二十个交易日 A 股股票交易均价=定价基准日前二十个交易日 A 股股票交易总额÷定价基准日前二十个交易日 A 股股票交易总量）的 80%，且不低于发行时最近一期经审计的合并报表每股净资产（资产负债表日至发行日期间发生除息、除权事项的，每股净资产将进行相应调整）。

若宁波远洋在定价基准日前二十个交易日内发生因派息、送红股、资本公积转增股本或配股等除权、除息事项引起股价调整的情形，则对调整前交易日的交易价格按经过相应除权、除息调整后的价格计算。

根据上述定价原则，公司本次发行价格为人民币 7.53 元/股。

5、本次向特定对象发行的 A 股数量为 145,403,704 股，占发行前股本 11.11%，不超过本次发行前公司总股本的 30%，最终发行股票数量以中国证监会注册的数量为准。

若公司股票在定价基准日至发行日期间发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项导致发行价格变化的，则本次向特定对象发行 A 股股票数量将相应调整。

6、本次发行的募集资金总额不超过人民币 109,488.99 万元（含本数），在扣除发行费用后将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	实施主体	投资总额	拟使用募集资金金额
1	集装箱船舶购置项目	宁波远洋（新加坡）经航有限公司	119,400.00	89,180.00
2	集装箱购置项目	宁波远洋或其全资子公司	30,922.91	20,308.99
合计			150,322.91	109,488.99

若本次扣除发行费用后的实际募集资金少于上述项目拟使用募集资金金额，募集资金不足部分由公司自筹资金解决。公司可根据项目的实际需求，对上述项目的募集资金投入顺序和金额进行适当调整。在本次募集资金到位前，公司将根据募集资金投资项目实施进度的实际情况通过自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。

7、本次向特定对象发行股票完成后，宁波舟山港、北部湾港认购的股份自发行结束之日起 36 个月内不得转让。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交所的有关规定执行。发行对象认购的本次发行的股票，在限售期内，因公司送股、转增股本、股份分割、配股等事项所衍生取得的股票亦应遵守上述限售期的安排。

8、本次向特定对象发行股票不会导致公司控股股东、实际控制人发生变化，亦不会导致公司股权分布不具备上市条件。

9、本次发行决议的有效期为公司股东会审议通过之日起十二个月。若国家法律、行政法规、部门规章或规范性文件对向特定对象发行股票有新的规定，公司 2026 年度向特定对象发行 A 股股票预案将按新的规定进行相应调整。

10、本次发行前宁波远洋的滚存未分配利润由本次发行完成后的新老股东共同享有。

11、根据《上市公司监管指引第 3 号——上市公司现金分红》（证监会公告[2025]5 号）的要求，公司章程对公司的利润分配政策进行了明确规定。关于公司利润分配政策及执行情况，请详见本预案“第七节 公司利润分配政策及执行情况”。

12、根据《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发[2013]110 号）《关于加强监管防范风险推动资本市场高质量发展的若干意见》（国发[2024]10 号）和《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》（证监发[2015]31 号）等要求，为保障中小投资者利益，公司结合最新情况就本次向特定对象发行股票对即期回报摊薄的影响进行了认真分析，相关情况详见公司刊登在上交所网站上的《宁波远洋运输股份有限公司关于 2026 年度向特定对象发行 A 股股票摊薄即期回报及采取填补措施和相关主体承诺的公告》。公司应对即期回报被摊薄风险而制定的填补回报具体措施不等于对公司未来利润做出保证，投资者不应据此进行投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，公司不承担赔偿责任。提请广大投资者注意。

13、北部湾港作为战略投资者符合《上市公司证券发行注册管理办法》第五十七条和相关监管规则适用指引的要求，相关内容请详见本预案之“第二节 发行对象基本情况”及“第四节附条件生效的战略合作协议摘要”。

目 录

发行人声明	1
重要提示	2
目 录	5
释义	6
第一节 本次向特定对象发行股票概况	7
第二节 发行对象基本情况	21
第三节 附条件生效的股份认购协议摘要	27
第四节 附条件生效的战略合作协议摘要	31
第五节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析	37
第六节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论和分析	48
第七节 公司利润分配政策及执行情况	56
第八节 本次向特定对象发行股票摊薄即期回报分析	62

释义

在本预案中，除非文义另有所指，下列词语具有如下涵义：

公司/发行人/宁波远洋	指	宁波远洋运输股份有限公司
本次发行/本次向特定对象发行股票	指	宁波远洋运输股份有限公司 2026 年度向特定对象发行 A 股股票
实际控制人、浙江省国资委	指	浙江省人民政府国有资产监督管理委员会
省海港集团	指	浙江省海港投资运营集团有限公司
宁波舟山港集团	指	宁波舟山港集团有限公司
宁波舟山港	指	宁波舟山港股份有限公司（A 股证券代码：601018.SH）
宁波海运公司、宁波海运（集团）总公司	指	发行人初始设立时股东，后更名为宁波海运集团有限公司
北部湾港	指	北部湾港股份有限公司
发行对象	指	宁波舟山港、北部湾港
战略投资者	指	北部湾港
浙商证券、保荐人、保荐机构、主承销商	指	浙商证券股份有限公司
锦天城、发行人律师	指	上海市锦天城律师事务所
德勤、发行人会计师	指	德勤华永会计师事务所（特殊普通合伙）
股东会	指	宁波远洋运输股份有限公司股东会
董事会	指	宁波远洋运输股份有限公司董事会
《公司章程》	指	《宁波远洋运输股份有限公司章程》
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
上交所	指	上海证券交易所
A 股	指	在境内上市的人民币普通股
元、万元	指	人民币元、人民币万元
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》

本预案任何表格中若出现总数与表格所列数值总和不符，均为采用四舍五入所致。

第一节 本次向特定对象发行股票概况

一、发行人基本情况

公司名称	宁波远洋运输股份有限公司		
英文名称	Ningbo Ocean Shipping Co.,Ltd.		
成立日期	1992 年 7 月 14 日		
上市日期	2022 年 12 月 8 日		
注册资本	130,863.3334 万元		
法定代表人	陈晓峰		
股票上市地	上海证券交易所		
股票简称	宁波远洋	股票代码	601022
注册地址	浙江省宁波市江北区北岸财富中心 2 幢		
办公地址	浙江省宁波市鄞州区宁东路 269 号环球航运广场		
邮编	315042	电子邮箱	ird@nbosco.com
电话	86-574-88278740	传真	86-574-88025087
经营范围	许可项目：国际班轮运输；水路普通货物运输；省际普通货船运输、省内船舶运输；船舶拆除；船舶检验服务；技术进出口；保险代理业务；大陆与台湾间海上运输；进出口代理；货物进出口；国内船舶管理业务；报关业务（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，具体经营项目以审批结果为准）。一般项目： 从事国际集装箱船、普通货船运输；国际船舶管理业务；国际船舶代理；国际货物运输代理；国内货物运输代理；船舶租赁；船舶修理；船舶销售；无船承运业务；集装箱租赁服务（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）。		

二、本次发行的背景和目的

（一）本次发行背景

1、国家政策支持航运企业做大做强，航运业迎来增长机遇

近年来，随着我国进出口贸易额的稳步增长，带动航运行业市场需求的稳步增长，促进了我国航运行业的快速发展，为推动我国航运行业的有序发展，我国出台了一系列产业政策予以支持。2022 年 12 月，国务院办公厅发布的《“十四五”现代物流发展规划》指出，要持续加强国际海运航线，打造国际航运枢纽港，提升国际航运服务能力，强化国际中转功能。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。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，推进航运贸易数字化，扩大电子放货、电子提单在港口航运领域的应用。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。

未来，随着全球经济逐步复苏和区域经济合作的深化，在“一带一路”倡议、交通强国战略等国家政策的支持下，国家在港口、航道和物流枢纽等基础设施领域的投资不断加大，航运业有望实现高质量发展和迎来前所未有的增长机遇，并在全球航运市场中占据更重要的地位。上述产业政策的颁布，为我国航运行业的发展提供了政策支撑。

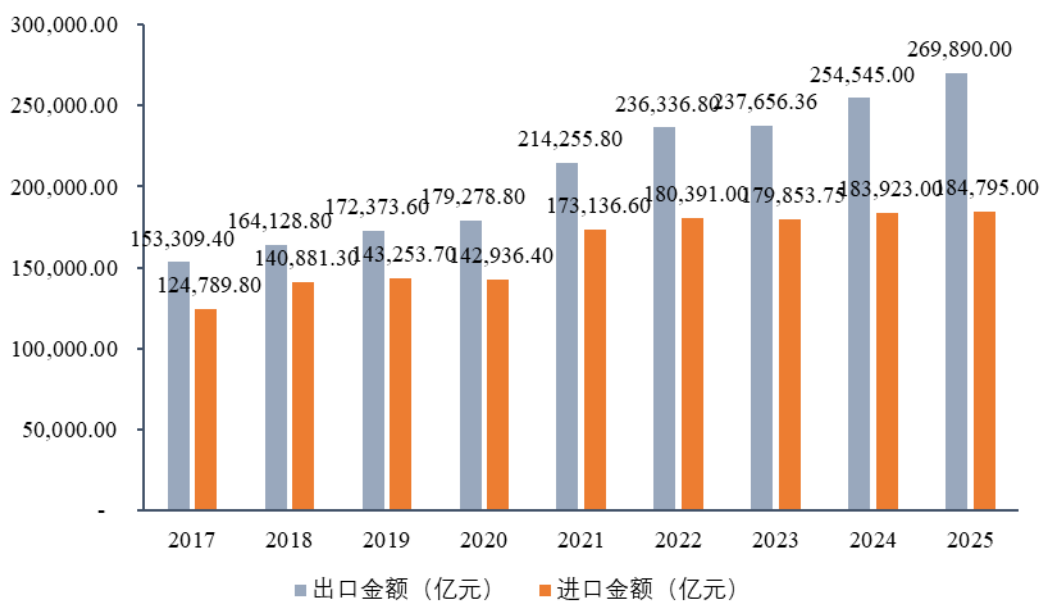
2、我国进出口贸易额稳步增长，航运市场需求广阔

近年来，随着我国经济水平的稳步增长，我国进出口贸易额稳步上升，2025 年我国出口金额达到 26.99 万亿元，进口金额达到 18.48 万亿元。而根据交通运输部数据，我国约 95%的进出口货运量由海运承担，我国航线和服务网络覆盖全球主要国家和地区，船员队伍、造船市场份额、海运船队规模、海洋渔业等方面均处于世界领先地位。随着全球经济逐步复苏并回暖，国际贸易活动将稳步增加，

加之区域经济合作如 RCEP 的深化，为航运需求提供了强劲动力。其次，能源和大宗商品运输需求稳定，支撑了未来航运市场的发展。同时，新兴市场的崛起和发展中国家经济增长，不仅扩大了进出口贸易，还带动了基础设施建设和相关物资的运输需求。此外，随着全球向绿色经济转型，新能源设备（如风电设备、太阳能板）的运输需求显著上升，而环保政策的推行也促进了绿色航运技术的发展。多式联运与供应链优化提高了物流效率，拓宽了航运服务的覆盖面；技术创新和智能化航运的应用则进一步提升了运营效率和服务质量，降低了成本。

在全球经济逐步复苏、贸易增长、新兴市场崛起、绿色经济转型等多重因素的推动下，同时也得益于技术创新和政策的支持，将进一步促进我国航运业的稳步发展，带动我国航运市场需求的稳步增长，为我国航运行业发展提供市场支撑。

图表 1：2017-2025 年我国进出口额



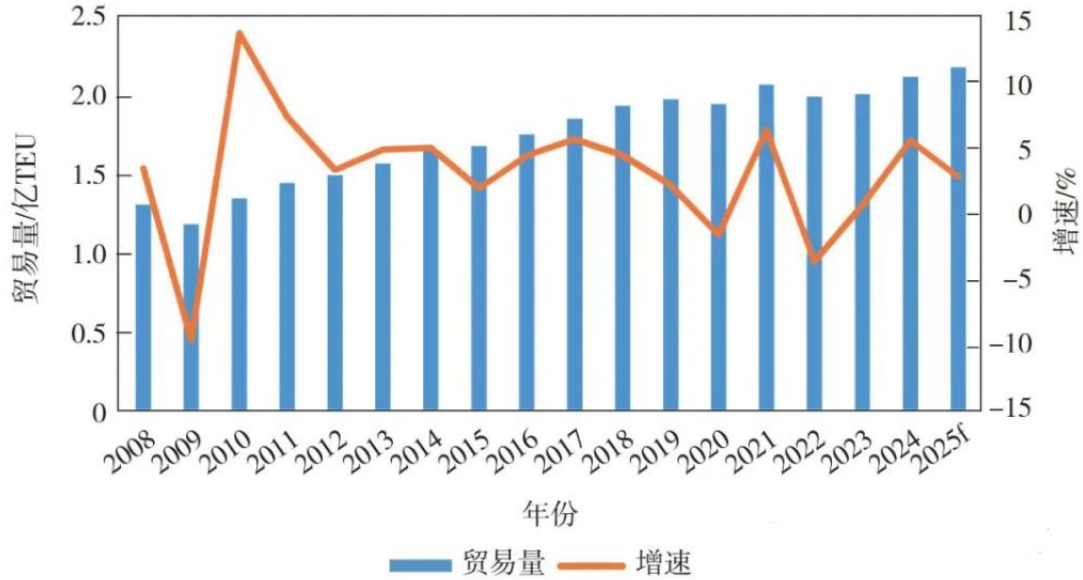
数据来源：国家统计局

3、全球集装箱运力规模稳步增长，航运公司运力竞争激烈

2024 年，全球集装箱航运市场贸易量为 2.12 亿 TEU，同比增长 5.6%，增幅进一步扩大。2024 年 12 月，全球集装箱航运贸易指数为 126.45，同比增长 3.4%，已超过 2019—2024 年的均值水平（119.08）。全球集装箱航运市场与 2023 年的表现相比，海运贸易量增速进一步加快，航运贸易指数趋于平稳。克拉克森预计，

2025 年集装箱航运贸易量达到 2.18 亿 TEU，同比增长约 2.8%，增速开始放缓。

图表 2：全球集装箱航运市场贸易量



数据来源：克拉克森、世界海运

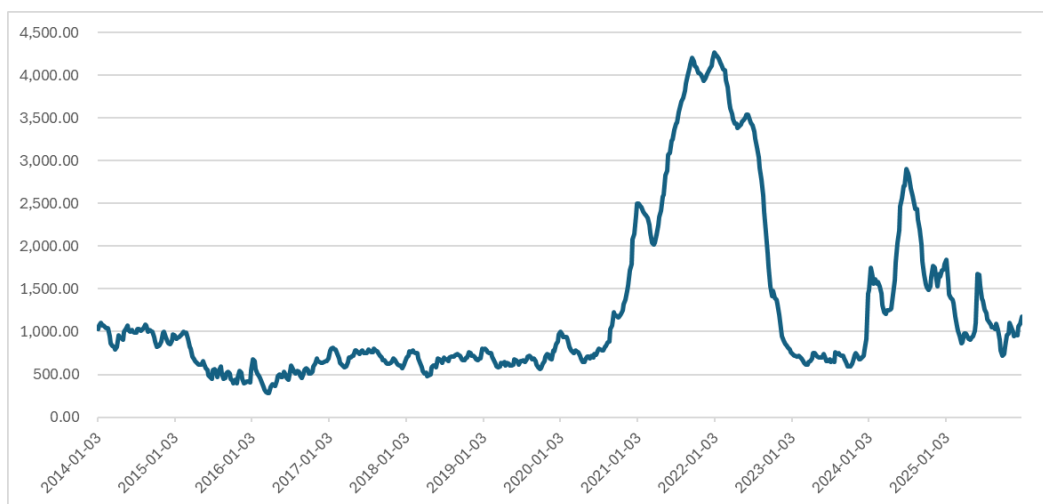
在全球贸易持续增长和市场竞争日益激烈的背景下，航运公司之间的“运力竞赛”愈发白热化。主要体现在各家航运公司竞相扩充自身船队规模以及提升单艘船舶的载货能力，以应对不断增长的货物运输需求。不扩充运力的航运公司将面临失去竞争力的风险。随着竞争对手通过增加运力来提供更频繁的服务、更大的灵活性以及更具竞争力的价格，那些未能跟上步伐的公司可能会逐渐失去市场份额。同时，扩充运力不仅仅是为了满足当前的需求，更是为了在未来竞争中占据有利位置。拥有更大规模和更高效船队的公司能够利用规模经济效益降低成本，并在环保和技术进步方面保持领先地位。相反，没有进行适当运力扩充的航运公司可能在成本控制、客户服务和更新等方面落后于同行，最终导致市场地位的削弱。

4、航运价格呈现波动趋势

2014 年至 2019 年，宁波出口集装箱运价年均综合指数基本保持稳定，2020 年来，集装箱航运市场受关税、公共卫生事件、地域冲突等影响，航线运价频繁出现大起大落走势。2021 年突破历史新高，年均综合指数达到 3,255.71，其中全

年中 2021 年 12 月 31 日达到历史最高点 4,264.93。2022 年至 2023 年有所回落，2024 年受红海危机、美国关税预期等因素影响，宁波出口集装箱运价指数(NCFI) 全年平均值高达 1,860.99 点，同比大幅上涨 162.68%。2025 年 NCFI 指数整体呈震荡下行趋势，年度均值降至 1,108.75 点，同比下跌 40.42%，全年走势承压，9 月一度探底至 717.36 点，12 月均值环比回升至 1,073.01 点。具体如下：

图表 3：2014-2025 年 12 月宁波出口集装箱运价指数 (NCFI) 变化趋势



数据来源：宁波航运交易所

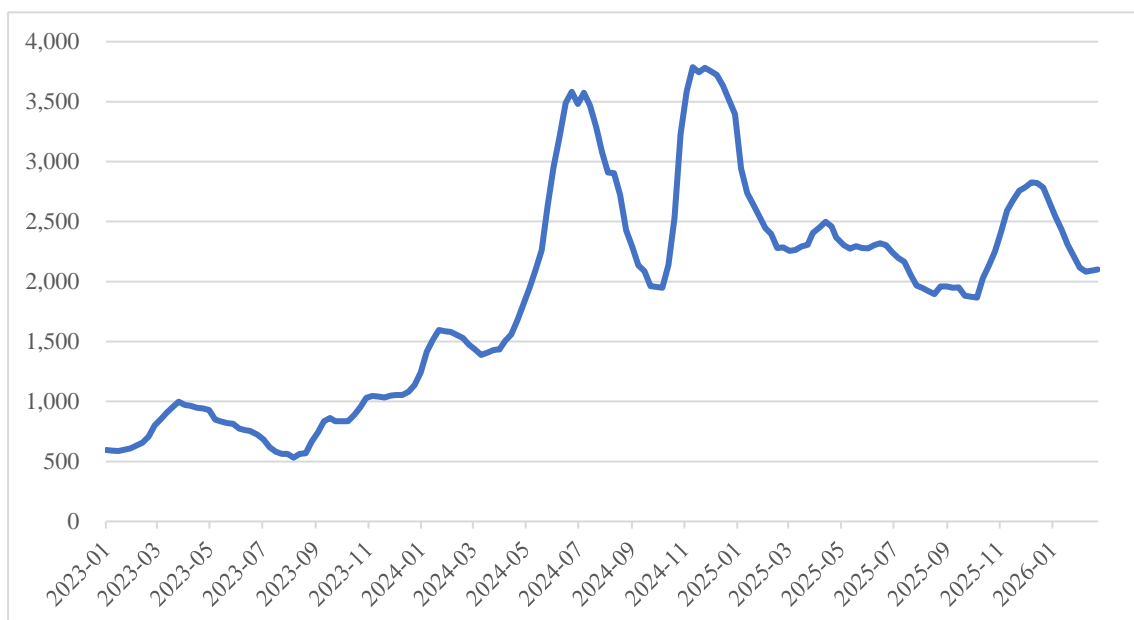
未来，航运价格走势将呈现短期承压、中长期温和回升但伴随显著不确定性的格局。短期内，受全球经济增速放缓、供应链瓶颈持续缓解以及高库存去化等因素影响，全球货运需求有所减弱，对运价构成下行压力。然而，地缘政治风险仍是关键扰动变量——特别是红海—苏伊士运河航线因以伊冲突外溢而持续面临安全威胁，胡塞武装袭击频发已迫使大量船公司绕行好望角，导致亚欧航线航程延长 30%以上、有效运力收缩，并在局部市场推高即期运价，形成明显的上行风险。此外，极端天气事件和区域性港口拥堵等突发冲击也可能阶段性扰乱物流节奏，加剧运价波动。

从中长期看，随着全球经济逐步企稳、新兴市场消费能力提升以及跨境电商持续扩张，全球贸易量有望恢复稳健增长，为航运需求提供基本面支撑，推动运价温和上行。但此趋势将受到多重结构性因素的制约，一方面，国际海事组织（IMO）碳强度法规及欧盟碳关税（EU ETS）等环保政策加速落地，叠加能源转型要求，正倒逼船队向低碳燃料（如 LNG、甲醇、氨）升级，显著抬高船舶运营

与新建成本；另一方面，数字化与自动化技术虽提升效率，但也带来资本开支增加与行业集中度上升。尤其在以伊冲突长期化背景下，中东航线安全溢价可能常态化，进一步重塑全球航运网络与成本结构。因此，尽管需求前景总体向好，但地缘政治、绿色合规与技术变革的交织作用，将持续放大运价走势的复杂性与不确定性。

东南亚航线出口贸易量大且航程较短，航线运力部署密集，运价水平普遍偏低，但波动频繁剧烈，市场供需关系主导运价变化。2023 年至 2024 年东南亚集装箱运价指数呈现波动上升趋势，2024 年年底达到最高点，2025 年呈现波动下降趋势，2025 年末至 2026 年初有所回升后持续下降。具体如下：

图表 4：2023-2026 年 2 月东南亚集装箱运价指数



数据来源：Wind

未来，航运业既面临挑战，也蕴含机遇，但航运价格中长期向上拥有一定的确定性，同时，随着新兴市场的经济增长、电子商务的蓬勃发展以及数字化、人工智能的应用为航运业注入新动力。新兴市场的崛起将带来新的航运需求，跨境电商的扩张将推动集装箱运输增长，而技术进步则有助于提升运营效率并降低成本。因而，公司本次项目的实施有助于公司抓住航运业未来发展机遇，助力公司行业业务规模的稳步扩大，实现公司的可持续发展。

5、集装箱船租赁费用震荡上行

集装箱船租赁费用的变化主要受全球航运市场供需格局的动态调整所驱动。2020 年以来由于全球宏观形势与公共卫生事件影响，航运需求急剧增长，带动集装箱船租赁费呈现出指数级增长趋势。2023 年随着供应链压力缓解，费率从高位有所回调。2024 年租赁市场再度上扬，全年费率较 2023 年近乎翻倍，处于近十年（除 2021—2022 年异常高点外）的较高水平。这一走势主要受地缘与政策风险叠加影响：红海地区局势紧张导致亚欧航线船舶绕行好望角，航程增加、有效运力下降，推高了对租赁船舶的需求；同时船东对未来不确定性持谨慎态度，倾向于签订中短期、较高溢价的租约，进一步支撑租金。2024 年全球集装箱船按运力计的租赁比例达 42.6%，前六大班轮公司租赁依赖度均超过 40%，反映轻资产运营和灵活运力配置的趋势。

2025 年美国对华贸易政策调整使租船成本上升。2026 年初地区冲突升级，霍尔木兹海峡和红海安全形势恶化，迫使更多船舶绕行，有效运力进一步下降；空域关闭导致部分空运货物转向海运，舱位需求增加。船东因此收取战争风险附加费，租约趋向短期高溢价，叠加保险成本上升及新船供给受限，集装箱船租赁价格升至新的高位。未来若冲突持续，租赁市场或将维持高位运行且波动加剧，地缘政治因素正深度影响全球航运成本结构。

（二）本次发行目的

1、深入贯彻国家水运发展规划，扩张运力规模

为加快我国安全、便捷、高效、绿色、经济的现代水运体系建设，交通运输部发布的《水运“十四五”发展规划》明确指出，提升港航服务国际化水平，完善全球海运互联互通网络，提高海运船队国际竞争力，深化港航、海事国际合作，更好服务高水平开放、“一带一路”高质量发展和交通国际竞争力建设。为推动浙江省一流强港建设，促进全省航运服务业高质量发展，浙江省政府办公厅印发的全国首个省级航运服务业发展专项规划《浙江省航运服务业高质量发展规划》提出，要构建特色航运服务产业体系，打造航运服务集聚发展新格局，要壮大航运龙头企业，加快发展甲醇、氢能、电池等新能源、清洁能源船舶，实施干线集装箱船舶交通组织一体化“海上快线”计划，打造集装箱运输精品航线。因而，

为深入贯彻国家和省级水运行业发展规划，强化宁波远洋的市场竞争力与服务能力，宁波远洋通过本项目的实施，将购置新型环保型船舶，扩大运力规模，进一步丰富东南亚航线网络，覆盖更广泛的地理区域，以满足不同客户群体的需求；同时，增加航线密度，重点加密需求量大的航线，提高航班频率，确保货物能够更加快速便捷地往返。

2、布局“一带一路”航线网络，助力公司实现战略目标

宁波远洋坚持企业发展与服务国家战略紧密结合的发展思路，深化建设“一带一路”航线网络，计划在东南亚地区，增加国内至东南亚地区主要港口的航线密度，适时增加新兴市场国家的挂靠，拓展公司业务范围。加强与东南亚地区港口的合作，建立战略合作伙伴关系，打造高效的双向物流通道，搭建至宁波舟山港的国际中转通道。依托宁波远洋自身服务优势，拓展东南亚航线，不断提升公司航线布局、运力能力、市场开拓、客户服务、绿色运营等方面的实力，培育集装箱业务板块新的盈利增长点。本次发行进一步夯实公司运力底盘，为“一带一路”航线网络布局的实施提供强劲的支持，加快实现公司高质量发展目标。

3、培育新的利润增长点，推动公司高质量发展

通过本次募投项目的实施，公司的集装箱运输业务板块将迈上新台阶，无论从加快公司东南亚航线布局，或是增加公司东南亚航线运输密度，或是优化公司船舶结构上，均有助于在公司整体层面上培育新的盈利增长点；同时，随着近些年全球海运贸易量的稳步增长，带动公司主营业务的持续高速发展，公司仅依靠自有资金及债务融资已难以满足公司长期战略目标，本次发行的募集资金将为公司未来业务的可持续发展提供资金支持，加快实现公司高质量发展目标。

4、增强公司资金实力，增强财务稳健性和抗风险能力

近年来，随着宁波远洋建设“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”的步伐不断加快，业务规模持续扩大、运力建设稳步发展。但航运公司为资本密集行业，投资规模大、固定成本高，同时，近年来，随着航运业对绿色智能的要求不断提高，航运企业在相关方面的投入不断走高，宁波远洋对于资金需求也持续增长。宁波远洋通过本次发行，可以更好地满足运力发展的资金需求，增强财务稳健性和抗风险能力，从而巩固在航运行业的市场地位，更好地应对风险和不确定性，为持续高质量发展夯实基础。

5、引入战略投资者，发挥战略协同效应

宁波远洋作为一家专业从事国际、沿海和长江航线的航运业务、船舶代理业务及干散货货运代理业务的综合性航运公司，通过本次发行引入国内优质港口企业作为战略投资者，不仅能够为公司未来业务发展提供资金支持，还将深度整合市场资源、共享技术提升及强化业务协同，从而提升宁波远洋在航线优化、成本管控及客户服务等方面的运营效率，进一步增强市场竞争力。此次战略合作，不仅是双方在资本层面进行深入合作，更着眼于构建长期的战略合作关系。双方将基于各自优势，共同制定企业未来发展策略、分享航运行业市场发展机遇。本次引入战略投资者，将充分结合港口企业的枢纽资源与航运公司的航线网络优势，推动业务协同向纵深发展，加速资源整合进程，全面提升航运业务综合服务能力。

6、控股股东参与认购，彰显对公司未来发展前景的信心

本次发行对象之一为公司控股股东宁波舟山港。宁波舟山港通过认购本次向特定对象发行股票表明了对公司未来发展前景的信心，并为公司未来发展提供了有力的资金支持，有利于维护公司市场形象，提高公司对潜在投资者的吸引力，提升公司整体投资价值，进而实现公司股东利益的最大化。

三、发行对象及其与公司的关系

（一）发行对象

本次发行的发行对象为宁波舟山港和北部湾港。

（二）发行对象与公司的关系

本次发行完成前，宁波舟山港为公司控股股东，北部湾港与公司不存在关联关系。若按照本次发行拟发行股票数量进行匡算，发行完成后宁波舟山港仍为公司控股股东，北部湾港将成为公司持股 5%以上（含本数）股东，因此成为公司关联方。发行对象的具体情况请参见本预案“第二节 发行对象基本情况”。

四、本次向特定对象发行股票方案概要

（一）发行股票的种类和面值

本次向特定对象发行股票的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

本次发行采用向特定对象发行股票的方式，在经上交所审核通过并获得中国证监会同意注册的批复后，公司将在规定的有效期内择机发行。

（三）发行对象及认购方式

本次发行的发行对象为宁波舟山港和北部湾港，发行对象以现金方式认购本次发行的股票。

（四）定价基准日、发行价格及定价原则

本次发行的定价基准日为公司第二届董事会第二十次会议决议公告日。

本次向特定对象发行股票的发行价格 7.53 元/股，为本次发行定价基准日前二十个交易日宁波远洋 A 股股票交易均价（定价基准日前二十个交易日 A 股股票交易均价=定价基准日前二十个交易日 A 股股票交易总额÷定价基准日前二十个交易日 A 股股票交易总量）的 80%，且不低于发行时最近一期经审计的合并报表每股净资产（资产负债表日至发行日期间发生除息、除权事项的，每股净资产

产将进行相应调整)。

若宁波远洋在定价基准日前二十个交易日内发生因派息、送红股、资本公积转增股本或配股等除权、除息事项引起股价调整的情形,则对调整前交易日的交易价格按经过相应除权、除息调整后的价格计算。

如宁波远洋 A 股股票在定价基准日至发行日期间发生派息、送红股、资本公积金转增股本或配股等除息、除权事项,则每股发行价格将相应调整,调整方式如下:

派发现金股利: $P1=P0-D$

送红股或转增股本: $P1=P0/(1+N)$

两项同时进行: $P1=(P0-D)/(1+N)$

其中, $P0$ 为调整前发行价格, $P1$ 为调整后发行价格,每股派发现金股利为 D ,每股送红股或转增股本数为 N 。

如果在定价基准日至发行日期间公司发生股份分割、股份合并或配股等事项,则根据上交所确定的原则对每股发行价格进行调整。

在定价基准日至发行日期间,如有相关法律法规及规范性文件或中国证监会对发行价格、定价方式等事项进行政策调整并适用于本次发行的,则本次发行的每股发行价格将做相应调整。

(五) 发行数量

本次发行的发行数量为 145,403,704 股,占发行前股本 11.11%,不超过发行前上市公司总股本的 30%,其中宁波舟山港认购 72,701,852 股,北部湾港认购 72,701,852 股。

中国证监会同意注册后,最终发行数量将由公司股东会授权董事会或董事会授权人士根据相关规定与本次发行的保荐机构(主承销商)协商确定。

若公司在本次发行的定价基准日至发行日期间发生除权除息事项,本次发行的股票数量将作相应调整。

(六) 限售期

发行对象认购的本次发行的股票自发行结束之日起三十六个月内不得转让。

若国家法律、法规、规章、规范性文件及证券监管机构对本次发行股票的限售期有最新规定、监管意见或审核要求的，将根据最新规定、监管意见或审核要求等对限售期进行相应的调整。

发行对象认购的本次发行的股票在限售期届满后减持还需遵守相关法律法规及规范性文件、证券监管机构的相关规定。

发行对象认购的本次发行的股票，在限售期内，因公司送股、转增股本、股份分割、配股等事项所衍生取得的股票亦应遵守上述限售期的安排。

（七）募集资金规模及用途

本次向特定对象发行股票拟募集资金总额为不超过 109,488.99 万元（含本数），并以中国证监会关于本次发行的注册批复文件为准。本次发行的募集资金在扣除发行费用后，将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	实施主体	投资总额	拟使用募集资金金额
1	集装箱船舶购置项目	宁波远洋（新加坡）经航有限公司	119,400.00	89,180.00
2	集装箱购置项目	宁波远洋或其全资子公司	30,922.91	20,308.99
合计			150,322.91	109,488.99

在募集资金到位前，公司可根据项目进度的实际需要，以自筹资金先行投入并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。若本次募集资金净额少于上述项目拟使用募集资金金额，公司在本次发行募集资金投资项目范围内将根据募集资金净额、具体项目轻重缓急等情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先级及各项目的具体投资额，募集资金不足部分将由公司以自有资金或通过其他融资方式解决。

（八）上市地点

本次发行的股票在限售期届满后，将在上交所主板上市交易。

（九）滚存未分配利润安排

本次发行完成前公司的滚存未分配利润由本次发行完成后的新老股东共同享有。

（十）本次发行决议有效期

本次发行决议的有效期为自公司股东会审议通过本次发行相关议案之日起十二个月。若国家法律、法规对向特定对象发行股票有新的规定，公司将按新的规定对本次发行进行调整。

五、本次发行是否构成关联交易

本次发行的发行对象为宁波舟山港和北部湾港。宁波舟山港为公司控股股东，为公司关联法人；按照本次发行拟发行股票数量进行匡算，发行完成后北部湾港持有公司 5.00% 股份，根据《上海证券交易所股票上市规则》规定，在交易发生之日前 12 个月内，或相关交易协议生效或安排实施后 12 个月内，直接持有上市公司 5% 以上（含本数）股份的法人或其他组织，视同上市公司的关联方。因此，本次向特定对象发行股份构成关联交易。

公司将严格遵照《公司法》等法律法规以及《公司章程》等相关规定，履行关联交易相关的审议和表决程序。

六、本次发行是否导致公司控制权发生变化

截至本预案公告日，公司控股股东为宁波舟山港，直接与间接持有公司 81.00% 的股份，公司实际控制人为浙江省国资委。

本次发行前，公司总股本为 1,308,633,334 元，本次拟发行股份数量为 145,403,704 股，发行完成后，公司总股本变更为 1,454,037,038 元。本次发行完成后，宁波舟山港直接与间接持有的公司股份占公司总股本的比例预计为 77.90%，仍为公司的控股股东，浙江省国资委仍为公司的实际控制人。因此，本次发行不会导致公司的控制权发生变化。

七、本次发行的审批程序

（一）已履行的批准程序

本次向特定对象发行股票的相关事项已经公司第二届董事会第二十次会议审议通过。

（二）尚需履行的批准程序

根据相关规定，本次发行尚需取得国资监管机构或国家出资企业批复同意、公司股东会审议批准、上海证券交易所审核通过并经中国证监会同意注册后方可实施。

在中国证监会同意注册后，公司将向上海证券交易所和中国证券登记结算有限责任公司上海分公司申请办理股票发行、登记和上市事宜，完成本次发行股票的全部呈报批准程序。

综上，前述呈报事项能否获得相关批准或注册，以及获得相关批准或注册的时间，均存在不确定性，提请广大投资者注意风险。

八、本次发行是否会导致公司股权分布不具备上市条件

本次向特定对象发行股票发行完成后，不会导致公司股权分布不具备上市条件。

第二节 发行对象基本情况

一、宁波舟山港概况

(一) 宁波舟山港基本情况

名称	宁波舟山港股份有限公司
法定代表人	陶成波
注册资本	1,945,438.8399 万元
成立日期	2008 年 3 月 31 日
统一社会信用代码	91330200717882426P
注册地址	浙江省宁波市鄞州区宁东路 269 号环球航运广场第 1-4 层(除 2-2)、第 40-46 层
公司类型	股份有限公司(港澳台投资、上市)
经营范围	码头开发经营、管理；港口货物的装卸、堆存、仓储、包装、灌装；集装箱拆拼箱、清洗、修理、制造、租赁；在港区内从事货物驳运，国际货运代理；铁路货物运输代理，铁路工程承建，铁路设备维修；港口拖轮经营；自有场地、船舶、设备、设施及自有房屋租赁；港口信息、技术咨询服务；环境监测；口岸物流信息服务；港口起重、运输、装卸机械的制造、安装、维修；水电、管道的安装、维修；船舶港口服务业务经营；蒸汽供应；危险化学品储存（限分支机构持证经营，限危险化学品生产储存批准证书和危险货物港口作业认可批准品种）；危险货物港口作业（限分支机构持证经营）；生活饮用水制水、供水（在卫生许可证有效期限内经营）；非生活饮用水供应；港区供水、供电；港口旅客运输服务经营；国内陆路货运代理、小件行李寄存；货物车船联托运、装卸搬运服务；自营和代理各类货物和技术的进出口，但国家限制或禁止进出口的货物和技术除外；劳务服务；物业管理；工程项目管理；工程招标及代理；工程造价咨询；工程技术咨询；工程预算审计；港务工程技术的开发、研究、咨询服务

(二) 宁波舟山港股权控制关系

宁波舟山港的控股股东为宁波舟山港集团有限公司，实际控制人为浙江省人民政府国有资产监督管理委员会。

(三) 宁波舟山港主营业务情况

宁波舟山港股份有限公司的主营业务是集装箱、铁矿石、原油、煤炭、液化油品、粮食、矿建材料及其他货种的港口装卸及相关业务，同时从事综合物流、贸易销售等其他业务。公司的主要产品是集装箱装卸及相关业务、铁矿石装卸及相关业务、原油装卸及相关业务、其他货物装卸及相关业务、综合物流及其他业务、贸易销售业务。

（四）宁波舟山港简要财务情况（经审计）

单位：万元

项目	2025 年 12 月 31 日	2024 年 12 月 31 日
资产总计	12,342,508.00	11,350,820.70
负债合计	3,331,051.00	2,731,277.40
所有者权益合计	9,011,457.00	8,619,543.30
项目	2025 年度	2024 年度
营业总收入	3,102,036.50	2,887,915.40
利润总额	721,464.80	691,326.30
净利润	567,329.80	540,360.80

（五）宁波舟山港及其董事、高级管理人员最近五年处罚、诉讼情况

截至本预案公告日，宁波舟山港及其董事、高级管理人员最近五年内未受到过行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚或者涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁。

（六）本次向特定对象发行 A 股股票完成后的同业竞争情况

本次发行完成前后，宁波舟山港均为公司控股股东，与公司之间不会因本次发行产生同业竞争或潜在同业竞争。

（七）本次向特定对象发行 A 股股票完成后的关联交易情况

截至本预案公告之日，宁波舟山港及其一致行动人宁波舟山港舟山港务有限公司合计持有公司 81.00%股份，为公司控股股东。根据本次发行安排，宁波舟

山港拟认购公司本次向特定对象发行股票，构成与公司的关联交易，除此之外，本次发行不会导致宁波舟山港与公司之间产生新的关联交易。

（八）本预案公告前 24 个月发行对象及其控股股东、实际控制人与本公司之间的重大交易情况

本预案公告前 24 个月内，除宁波舟山港及其控股股东、实际控制人与公司之间发生的关联交易已在公司定期报告中披露外，宁波舟山港及其控股股东、实际控制人与公司未发生其他重大交易。

（九）发行对象的认购资金来源

根据宁波舟山港签署的承诺函，宁波舟山港认购本次发行股票的资金为自有资金，来源合法，并拥有完全的、有效的处分权，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接或间接使用宁波远洋及其关联方资金用于本次认购的情形，不存在宁波远洋向宁波舟山港提供财务资助补偿、承诺收益或其他协议安排的情形。

二、北部湾港概况

（一）北部湾港基本情况

名称	北部湾港股份有限公司
法定代表人	胡华平
注册资本	236,964.4158 万元
成立日期	1996 年 8 月 7 日
统一社会信用代码	914505001993009073
注册地址	广西壮族自治区北海市铁山港区兴港镇金港大道 1 号综合办公楼 8 层
公司类型	股份有限公司（上市、国有控股）
经营范围	许可项目：港口经营；国内船舶管理业务；道路货物运输（不含危险货物）（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，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：港口货物装卸搬运活动；装卸搬运；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；电子、机械设备维护（不含特种设备）；机械设备租赁；船舶拖带服务；国际船舶管理业务；非

	居住房地产租赁；住房租赁；以自有资金从事投资活动；港口理货；化肥销售；水上运输设备零配件销售；五金产品零售；供应链管理；工程管理服务；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）
--	---

（二）北部湾港股权控制关系

北部湾港直接控股股东为广西北部湾国际港务集团有限公司，实际控制人为广西壮族自治区人民政府国有资产监督管理委员会。

（三）北部湾港主营业务情况

北部湾港地处泛北部湾经济圈、泛珠三角区域经济圈、中国—东盟经济圈，是践行“一带一路”倡议与实施“西部陆海新通道”战略的关键节点，是西南地区内外贸物资转运距离最短的出海口，是中国大西南的最佳出海处，是中国西南地区面向东盟国家最便捷的出海通道。近年来，受益于西部陆海新通道加快建设、RCEP 全面生效等重大战略、重大政策红利，特别是 2023 年 12 月 14 日—15 日，习近平总书记视察广西提出“高水平打造北部湾国际门户港”重要指示，为北部湾港发挥区位优势、推动高水平对外开放、加快融入新发展格局带来重大发展机遇。现东盟国家已成为我国第一大贸易伙伴，北部湾港将发挥毗邻东盟的区位优势，深度融入“一带一路”倡议，提升国家与东南亚等地区的互联互通水平，强化措施推进西部大开发形成新格局，推动区域经济高质量发展，进一步扩大对外开放。北部湾港是我国计划打造的五大沿海港口群之西南沿海港口群的主力港口，市场腹地主要为广西、云南、四川、贵州、重庆等地区，承载着国家构建面向东盟的国际大通道、打造西南中南地区开放发展新的战略支点、建设 21 世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户等战略任务，随着“一带一路”建设深入推进和西部陆海新通道建设获得国家高度重视与支持，自治区和地方政府正在加大对港口物流发展的政策扶持。

北部湾港北靠渝、云、贵，东邻粤、港、澳，西接越南，南濒海南岛，地处华南经济圈、西南经济圈与东盟经济圈的结合部，是中国西南地区最具经济优势的出海通道。独特的地理区位优势让北部湾港成为西南地区和东盟国家最便捷的

海陆连接节点。2024 年，北部湾港拥有及管理沿海生产性泊位 89 个，年吞吐能力 3.92 亿吨，其中集装箱吞吐量能力 980 万标箱。截至 2024 年底，共开通内外贸集装箱航线 80 条，其中外贸集装箱航线 49 条（远洋航线 6 条），内贸集装箱航线 31 条，通过北部湾港现有航线网络可通达全球集装箱港口，辐射范围涵盖 100 多个国家和地区的 200 多个港口。

（四）北部湾港简要财务情况（经审计）

单位：万元

项目	2025 年 12 月 31 日	2024 年 12 月 31 日
资产总计	3,968,497.84	3,588,344.68
负债合计	1,823,617.38	1,600,243.85
所有者权益合计	2,144,880.45	1,988,100.83
项目	2025 年度	2024 年度
营业总收入	761,395.91	700,325.47
利润总额	144,190.65	161,562.71
净利润	119,443.41	134,604.12

（五）北部湾港及其董事、高级管理人员最近五年处罚、诉讼情况

截至本预案公告日，北部湾港及其董事、高级管理人员最近五年未受过行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚，未涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或仲裁。

（六）本次向特定对象发行 A 股股票完成后的同业竞争情况

本次发行完成后，北部湾港持有公司 5.00% 股份，不会导致公司控股股东、实际控制人发生变动，北部湾港对公司没有控制权，无法单独干涉公司独立经营决策或谋取不当利益、损害公司和其他股东的合法权益，不会导致公司与北部湾港、北部湾港的控股股东、实际控制人产生新的同业竞争。

（七）本次向特定对象发行 A 股股票完成后的关联交易情况

截至本预案公告日，北部湾港未持有公司股票。根据本次发行安排，本次发行完成后，北部湾港预计将成为公司持股 5%以上（含本数）股东。因此，根据《上海证券交易所股票上市规则》的相关规定，北部湾港视同为公司的关联方，其参与认购公司本次向特定对象发行股票构成与公司的关联交易。

根据双方的战略合作安排，若北部湾港及其控制的下属企业，以及北部湾港的控股股东、实际控制人及其控制的下属企业与公司合作开展业务并产生关联交易，公司将按照相关制度的规定履行相应的审批和披露程序，按照公平、公开、公正的原则，依法签订关联交易协议及确定关联交易价格，保证关联交易的公允性，保障上市公司及非关联股东的利益。除此之外，北部湾港及其控制的下属企业，以及北部湾港的控股股东、实际控制人及其控制的下属企业不会因本次发行与公司产生新的关联交易。

（八）本预案公告前 24 个月发行对象及其控股股东、实际控制人与本公司之间的重大交易情况

本预案公告前 24 个月内，北部湾港及其控股股东、实际控制人与公司之间未发生重大交易。

（九）发行对象的认购资金来源

根据北部湾港签署的承诺函，北部湾港认购本次发行股票的资金为自有资金，来源合法，并拥有完全的、有效的处分权，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接或间接使用宁波远洋及其关联方资金用于本次认购的情形，不存在宁波远洋或其控股股东、实际控制人直接或通过其利益相关方向北部湾港提供财务资助、补偿、承诺收益或其他协议安排的情形。

第三节 附条件生效的股份认购协议摘要

公司于 2026 年 4 月 2 日与宁波舟山港、北部湾港签订了《附条件生效的股份认购协议》。《附条件生效的股份认购协议》主要内容摘要如下：

一、协议主体、签署时间

发行人：宁波远洋

认购人：宁波舟山港、北部湾港

签订时间：2026 年 4 月 2 日

二、股份发行

宁波远洋同意以向特定对象发行股票的方式分别向两名发行对象发行 72,701,852 股、72,701,852 股 A 股股票，并以中国证监会最终核准发行的股票数量为准。宁波舟山港、北部湾港同意以现金方式认购本次发行的全部 A 股股票。若宁波远洋股票在定价基准日至发行日期间发生送红股、资本公积金转增股本或配股等除权事项的，则本次发行的股票数量将进行相应调整。

如果在定价基准日至发行日期间宁波远洋发生配股的除权事项，则根据上交所交易规则所确定的配股除权原则对本次发行的股票数量进行调整。

宁波远洋本次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。

双方同意，受限于本条约定的调整安排，本次发行的发行价格为 7.53 元/股（以下简称“每股发行价格”），为不低于本次发行定价基准日前二十个交易日宁波远洋 A 股股票交易均价（定价基准日前二十个交易日 A 股股票交易均价=定价基准日前二十个交易日 A 股股票交易总额÷定价基准日前二十个交易日 A 股股票交易总量）的 80%，且不低于发行时最近一期经审计的合并报表每股净资产（资产负债表日至发行日期间发生除息、除权事项的，每股净资产将进行相应调整）。

若宁波远洋在定价基准日前二十个交易日发生因派息、送红股、资本公积转增股本或配股等除权、除息事项引起股价调整的情形，则对调整前交易日的交易价格按经过相应除权、除息调整后的价格计算。

如宁波远洋 A 股股票在定价基准日至发行日期间发生派息、送红股、资本公积金转增股本或配股等除息、除权事项，则每股发行价格将相应调整，调整方式如下：

派发现金股利： $P1=P0-D$

送红股或转增股本： $P1=P0/(1+N)$

两项同时进行： $P1=(P0-D)/(1+N)$

其中，P0 为调整前发行价格，P1 为调整后发行价格，每股派发现金股利为 D，每股送红股或转增股本数为 N。

如果在定价基准日至发行日期间公司发生股份分割、股份合并或配股的除权事项，则根据上交所交易规则所确定的原则对每股发行价格进行调整。

在定价基准日至发行日期间，如有法律法规及规范性文件或中国证监会对发行价格、定价方式等事项进行政策调整并适用于本次发行的，则本次发行的每股发行价格将做相应调整。

两名发行对象均同意按照本协议约定的最终确定的价格认购宁波远洋向其发行的 A 股股票。

两名发行对象承诺，在本次发行完成之日起，其认购的 A 股股票自本次发行结束之日起三十六个月内不得转让。两名发行对象同意按照相关法律、法规和中国证监会、上交所的相关规定及宁波远洋的要求就本次发行中认购的 A 股股票出具锁定承诺，并办理相关 A 股股票锁定事宜。

两名发行对象承诺，其认购的 A 股股票于锁定期内因宁波远洋分配股票股利、资本公积金转增股本等形式所衍生取得的股票亦应遵守上述股份锁定安排。

锁定期届满后，本次向两名发行对象发行的 A 股股票将在上交所上市交易。

三、先决条件

本协议生效的先决条件：

1、本次发行有关事宜获得宁波远洋董事会、股东大会的批准。

2、宁波舟山港、北部湾港分别就参与本次发行有关事宜获得了宁波舟山港、北部湾港内部有权决策机构审议通过。

3、本次发行有关事宜获得省海港集团的批准。

4、本次发行事宜获得其他有权国资监管部门或政府机构的备案、许可或同意（如适用）。

5、本次发行通过上交所的审核，并取得中国证监会的同意注册的决定。

四、支付方式

两名发行对象同意，在本协议先决条件全部获得满足或按照本协议的约定经豁免后，宁波远洋进行本次发行时，两名发行对象应按主承销商确定的具体缴款日期将认购价款一次性足额缴付至主承销商为本次发行专门开立的账户。

主承销商应至少提前 10 个工作日将具体缴款日期通知两名发行对象。

宁波远洋将指定具有证券期货从业资格的会计师事务所对两名发行对象支付的认购款进行验资。

五、滚存未分配利润安排

本次发行前宁波远洋的滚存未分配利润由本次发行完成后的新老股东共同享有。

六、违约责任

除不可抗力因素外，本协议任何一方未履行或未适当履行其在本协议项下承担的任何义务，或违反其在协议项下作出的任何陈述和/或保证，均视为违约，该方（简称“违约方”）应在未违反本协议一方（简称“守约方”）向其送达要求纠正的通知之日起 30 日内（以下简称“纠正期限”）纠正其违约行为；如纠正期限届满后，违约方仍未纠正其违约行为，则守约方有权要求违约方承担违约责任，并赔偿由此给守约方造成的全部损失。

本协议生效后，两名发行对象违反本协议的约定迟延支付认购款，每延迟一

日应向宁波远洋支付其未按本认购协议约定履行的认购款部分 0.3%的滞纳金，且应负责赔偿其迟延支付行为给宁波远洋造成的全部损失，并继续履行其在本协议项下的付款义务。

本协议生效后，如两名发行对象明确表示放弃认购的，或在宁波远洋发出认购款缴款通知后 30 日内仍未支付认购款的，宁波远洋有权以书面通知方式单方面解除本协议，并无需承担任何责任，本协议将于宁波远洋发出解除本协议的书面通知之次日解除；并且，两名发行对象除应向宁波远洋赔偿其给宁波远洋造成的全部损失外，还应向宁波远洋支付认购金额 1.2%的违约金。

本协议签署后，因本协议先决条件未成就而导致本协议未生效，协议双方互不追究对方责任，但因任何一方的违约行为导致出现前述情形的除外。

双方应在条件允许下采取最大努力促成本次发行相关的内外部审议、核准或许可事项。任何一方由于不可抗力且自身无过错造成不能履行或部分不能履行本协议的义务将不视为违约，但应在条件允许下采取一切必要的救济措施，减少因不可抗力造成的损失。

本违约责任条款在本协议解除或终止后持续有效。

第四节 附条件生效的战略合作协议摘要

一、公司与北部湾港签署的《附条件生效的战略合作协议》

公司于 2026 年 4 月 2 日与北部湾港签订了附条件生效的《附条件生效的战略合作协议》。《附条件生效的战略合作协议》主要内容摘要如下：

（一）协议主体、签署时间

甲方：宁波远洋

乙方：北部湾港

签订时间：2026 年 4 月 2 日

（二）合作目标

为推进国家“一带一路”建设和“西部陆海新通道战略”、“区域全面经济伙伴关系协定”等国家战略，结合宁波远洋在航线布局、区位、运力等航运资源优势，以及北部湾港在西南地区港口的资源优势，深化双方战略合作，实现优势互补、互利互惠、合作共赢，推动宁波远洋实现“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”的目标，并协助北部湾港打造北部湾国际门户港和国际枢纽海港，强化北部湾港衔接东盟市场的枢纽功能。

（三）战略投资者具备的优势

北部湾港是广西沿海主要的公共码头投资运营商，是广西推进西部陆海新通道、北部湾国际门户港和国际枢纽海港的主力军。2013 年实现钦北防三港整体上市，成为全国率先完成区域港口一体化的企业，经营范围主要覆盖广西南宁市、钦州市、防城港市、北海市等区域，外贸直航航线主要覆盖东南亚、日韩、北美、南美、南非和太平洋岛国，内贸直航航线可覆盖国内营口、天津、青岛等多个主要港口。北部湾港具备的优势如下：

1、区位与政策优势

(1) 战略枢纽地位：北部湾港下辖的北部湾港（港域）是西部陆海新通道的核心出海口，连接中国西南与东盟市场，具备辐射西南区域内陆及东南亚的物流网络。

(2) 政策支持：深度融入“一带一路”和 RCEP 亚洲经济一体化战略，享受西部陆海新通道等优惠政策。

2、物流与供应链整合能力

(1) 多式联运网络：依托“海铁联运”“陆路起运港退税班列”等模式，可帮助航运企业延伸内陆货源（如川渝地区大宗商品），降低综合运输成本。

(2) 货源保障：与大型航运企业等合作推进铁矿、煤炭等大宗货类集散，货源整合能力突出。

3、市场联动优势

服务全球超千家货主，通过客户资源共享，可以为航运企业导入各种高附加值货类，提升船舶装载率与运输量。

4、港航基础设施与技术协同

(1) 大型船舶配套港口设施运营经验：建设 30 万吨级超大型船舶配套港口设施，大型船舶配套港口设施运营经验丰富。

(2) 智慧绿色港口：推动区块链单证系统、自动化码头等技术应用，降低管理成本，并联合推广岸电系统与 LNG 船舶，满足国际减排标准。

（四）战略投资者与上市公司的协同效应

北部湾港作为宁波远洋拟引入的战略投资者，可与宁波远洋产生行业协同效应，与宁波远洋谋求双方协调互补的长期共同战略利益，具体如下：

1、业务协同与航线共享

(1) 宁波远洋将北部湾港作为华南地区唯一的母港：宁波远洋支持高质量

建设北部湾国际门户港和国际枢纽海港，在北部湾港打造空箱调拨中心，在条件成熟时推动将宁波远洋南宁办事处升格为华南区域公司。

(2) 内外贸航线加密：联合开辟东南亚、中东等外贸航线，与宁波远洋合作打造“北部湾港—宁波舟山港—全球”多式联运产品。加大在北部湾港的运力投入，打造“两港一航”精品快线，做大做强内贸业务；积极拓展外贸业务，发展北部湾港至宁波舟山港水水中转和内外贸同船业务，增开加密宁波经北部湾港至越南等东南亚国家的近洋航线，培育至中东、非洲等地区的远洋航线。

(3) 货源开发：推动“散改集”“公转水”等业务转型，扩大宁波远洋集装箱船舶积载率与运输量，增加北部湾港的货物吞吐量。

2、区域市场拓展

(1) 内陆腹地联动：高水平共建西部陆海新通道和渝甬快线。双方共同加强联合揽货，加大海铁联运业务合作和经验交流。利用西部陆海新通道班列，助力宁波远洋突破区域限制，将宁波远洋的航运服务延伸至川渝等内陆地区，开拓新兴市场。

(2) 国际化布局：借助广西北部湾港国际港务集团在海外投资的优势，推动双方拓展“一带一路”沿线业务。

3、技术与管理赋能

(1) 数字化协同：与宁波远洋共享智慧港口数据平台，优化船舶调度与货物追踪效率。

(2) 绿色航运合作：与宁波远洋共建低碳港口设施（如岸电系统），推广环保船舶技术，提升宁波远洋 ESG 评级。

(3) 人才培养交流：通过战略入股搭建双方人才交流合作平台，依托宁波远洋的技术研发资源与创新等优势，建立常态化的人才互派、联合培养机制，北部湾港可加速培养智能化港口建设、低碳航运技术应用等前沿领域的专业人才，为在港口智能化转型、绿色低碳发展等战略方向储备核心力量。

（五）合作原则

优势互补。充分发挥各自优势，积极推动双方优势资源的共享、协同、集成与互补。

互利共赢。双方应推动意向合作项目落地实施，提高合作效益和水平，实现互利共赢。

市场化原则。双方同意具体合作事项按市场化方式运作，相互给予优惠和便利，拓展发展空间；同等条件下，优先选择对方作为合作伙伴。

长期、稳定合作原则。基于彼此充分信任，双方的合作着眼于长期利益，致力于长期、稳定的合作。

（六）合作领域和方式

双方将发挥各自优势，在港口作业、综合物流等领域进行战略合作，具体如下：

1、深化港口服务合作

宁波远洋将结合北部湾港发展需求，在稳定运营现有航线基础上，发挥北部湾港与长三角之间区域互补优势，助力北部湾港扩大业务体量、提升港口货物吞吐量，助力其建设成为北部湾国际门户港及国际枢纽海港；北部湾港协同宁波远洋通过减少等泊时间，提高作业效率，共同打造精品内贸航线，推动航线健康稳定可持续发展，助力宁波远洋扩大运输量、发挥规模优势，成为“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”。

2、综合物流业务合作

依托于北部湾港在西南地区较为完备的港口网络、宁波远洋在国际、沿海和长江航线布局，以及双方关联港航企业资源，双方积极推进业务合作，按照市场化原则，为客户提供更为全面的港口物流服务，提升竞争力。同时，双方共同加强客户营销，协商开发“精品航线”，提高现有航线密度，增强货源吸引力，促

进双方业务共同增长。

（七）合作期限

自本协议生效之日起，双方合作期限为三年。合作期限在届满后将自动续期，每次续期的期限为一年，除非一方在期限届满前对续期提出异议，且经双方善意协商后仍未就续期达成一致。

（八）战略投资者拟认购股份的数量和定价依据

北部湾港拟认购宁波远洋本次发行的股份数量、定价依据及锁定期限等事项将根据《附条件生效的股份认购协议》及有关补充协议（如有）进行约定。

（九）参与宁波远洋经营管理的安排

本次发行结束后，北部湾港登记为宁波远洋股东之日起，北部湾港依法享有法律法规及宁波远洋公司章程赋予的各项股东权利。

本次发行结束后，宁波远洋将按照《公司法》及宁波远洋公司章程等相关规定修改公司章程，北部湾港将根据《公司法》及宁波远洋公司章程规定新增提名 1 名非独立董事。该 1 名非独立董事应当依据宁波远洋公司章程，对宁波远洋负有忠实义务和勤勉义务。该 1 名非独立董事任职期间应当依法行使各项董事权利，合理参与宁波远洋公司治理。

（十）持股期限及未来退出安排

北部湾港承诺遵守相关法律法规的规定以及《附条件生效的股份认购协议》及有关补充协议（如有）关于本次认购股份锁定期的约定。锁定期限届满后，北部湾港拟减持股票的，亦将遵守中国证监会及上海证券交易所关于股东减持的相关规定，审慎制定股票减持计划。

（十一）未履行相关义务的违约责任

除不可抗力因素外，本协议任何一方未履行或未适当履行其在本协议项下承

担的任何义务，均视为违约，未违反本协议一方（以下简称“守约方”）有权要求违约方赔偿由此给守约方造成的全部损失。

（十二）协议生效、变更及终止

生效：本协议经甲乙双方法定代表人或授权代表签字（或签章）及甲乙双方盖章之日起成立，于以下先决条件全部成就时生效：

甲乙双方签署的《附条件生效的股份认购协议》及有关补充协议（如有）生效且依据上述协议北部湾港完成认购宁波远洋发行股票事宜。

除非上述先决条件被豁免，上述先决条件全部满足之日为本协议的生效日。

第五节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、本次募集资金使用计划

本次向特定对象发行股票拟募集资金总额为不超过 109,488.99 万元（含本数），并以中国证监会关于本次发行的注册批复文件为准。本次发行的募集资金在扣除发行费用后，将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	实施主体	投资总额	拟使用募集资金金额
1	集装箱船舶购置项目	宁波远洋（新加坡）经航有限公司	119,400.00	89,180.00
2	集装箱购置项目	宁波远洋或其全资子公司	30,922.91	20,308.99
合计			150,322.91	109,488.99

在募集资金到位前，公司可根据项目进度的实际需要，以自筹资金先行投入并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。

若本次募集资金净额少于上述项目拟使用募集资金金额，公司将在本次发行募集资金投资项目范围内，根据募集资金净额、具体项目轻重缓急等情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先级及各项目的具体投资额，募集资金不足部分将由公司以自有资金或通过其他融资方式解决。

二、本次募集资金使用的必要性和可行性分析

（一）宁波远洋集装箱船舶购置项目

1、项目实施的必要性

（1）提升公司在全球市场中的竞争力

目前，国际航运市场主要由少数几家国际巨头企业占据主导地位，他们凭借庞大的船队规模、广泛的航线网络和成熟的运营经验，在全球范围内掌控着较大的市场份额和定价权。然而，随着全球贸易格局的不断演变和中国对外贸易的持续增长，中国航运企业迎来了前所未有的发展机遇和挑战。

为抓住我国航运发展机遇，2022 年 1 月，交通运输部印发的《水运“十四五”发展规划》中指出，促进海运企业规模化、集约化、多元化经营，增强抗风险能力和国际竞争力。鼓励海运企业与货主、金融、造船等企业建立风险共担、互利共赢的长期合作关系，鼓励海运企业间开展联盟合作。积极争取国际贸易运输权益，进一步提高重点物资承运比例，持续优化海运服务贸易结构。培育一批具备较强国际竞争力的海运企业。而浙江省为响应国家航运战略规划及布局，加快推动世界一流强港建设，促进全省航运服务业高质量发展，浙江省政府办公厅印发的《浙江省航运服务业高质量发展规划》指出，2027 年要基本建成国际港航供应链服务高地、国际海事综合服务高地、国际航运创新发展高地，初步形成以“三大高地”为支撑的国际特色航运服务枢纽。随后，省海港集团、宁波舟山港集团为响应国家及省政府航运战略规划，印发了《浙江省海港集团、宁波舟山港集团航运服务产业高质量发展实施方案》，旨在加快世界一流强港、世界一流企业建设，构建具有行业竞争力、国际影响力的现代航运服务产业体系。而宁波远洋作为浙江省领先的航运企业，在党中央、省委省政府、省海港集团党委的领导下持续发展壮大，为积极响应省委省政府航运服务业高质量发展战略部署，公司通过本项目的实施，积极加大运力投入，拓展国际航线，优化公司航线服务，提高运输效率和可靠性，在国际市场上逐步扩大市场份额，增强中国航运企业在全球行业中的影响力和话语权，推动中国航运业的整体发展。同时，也有助于公司在国际竞争中实现差异化发展，开辟新的利润增长点和发展空间，实现可持续发展目标，提升全球市场竞争力。

(2) 东盟贸易量稳步增长，航运需求快速增长

近年来，随着国际产业转移的趋势和“一带一路”等国家倡议的推进，东盟国家贸易量稳步增长，而中国作为东盟最大的贸易伙伴，根据海关总署和商务部数据，中国和东盟双边贸易额 2025 年已达 75,457 亿元，双方已连续 6 年互为最大贸易伙伴。进口方面，中国是东盟第一进口来源国，2025 年进口额为 47,596 亿元，同比增长 14%，占我国占全部出口比重的 17.6%。出口方面，东盟出口中国贸易额为 27,861 亿元，同比下降 1%，占我国全部进口比重的 15.1%。随着我国对东盟国家进出口贸易额的稳步增长，中国至东盟国家的集装箱运输市场出现快速增长的趋势，具有广阔的市场前景。而公司通过本次项目的实施，将聚焦拓

展以东盟为主的航线业务，拓展我国至东南亚地区主要港口航线，发挥公司外贸精品航线服务优势，为客户提供一站式物流服务，满足客户需求，提高客户满意度。

(3) 增加公司东南亚航线密度，丰富航线网络布局

目前，公司国际航线主要覆盖日本、中国台湾地区、韩国及东南亚等地区，其中东南亚航线已布局越南、菲律宾、泰国等主要国家。近年来，随着我国与东南亚贸易量的持续增长，区域航运需求显著提升，带动东南亚集装箱运价波动上涨。根据上海航运交易所数据，2023 年至 2024 年间，东南亚集装箱运价指数呈波动上升趋势，2025 年东南亚集装箱运价指数呈现先抑后扬的走势，年初于高位震荡回落，第四季度显著回升至 2,700 点以上。这表明，未来我国与东南亚贸易量的持续增长将进一步推动区域航运需求，并支撑集装箱运价在中长期发展中保持缓慢增长态势。为把握东南亚航运市场发展机遇，公司拟计划继续增加国内港口至东南亚主要港口的航线密度，并持续加大新航线开辟力度，同时，公司将配套购置集装箱，确保运力与市场需求相匹配。公司对该区域航线的拓展战略，将有效提升公司航线运营效率，进一步完善航线网络布局，不仅能够更好地满足客户多元化需求，还将显著增强公司的市场竞争力，为加快抢占市场份额奠定坚实基础。

(4) 符合公司未来发展战略规划

近年来，宁波远洋持续聚焦提升航运主业优势，抢抓市场机遇、深化战略合作，在近洋、内支、内贸三大集装箱运输板块协同发力的同时，进一步补全“海外段”服务链条，积极服务构建“双循环”新发展格局，加快了打造“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”的步伐。同时，宁波远洋依托于宁波舟山港的区位和枢纽优势，借助资本市场东风，增投运力、深挖货源、广开航线、优化服务，将持续开通“太仓-宁波-海防”“宁波-乍浦-博多-门司-釜山”“乍浦-宁波-胡志明”“宁波-温州-马尼拉”“上海-宁波-蛇口-杰贝阿里”等国际集装箱航线，以及“太仓-虎门”“山东-宁波”“大连-宁波”等内贸集装箱航线，做优做强航运主业，不断织密“水水中转”集疏运网络，全方位延展“藤蔓”，助力“地瓜经济”提能升级。根据 Alphaliner 数据显示，截至本预案公告日，宁波远洋在全球集装箱班轮公司运力百强榜中的排名为第 23 位。

为进一步扩大公司运力规模，增强市场竞争力，提升行业运力排名，公司致力于打造覆盖“一带一路”沿线主要国家和地区的航线网络，通过持续提升市场份额和服务质量，发展成为具有国际竞争力的航运企业。在宁波远洋未来 5 年的战略规划中，东北亚航线、东南亚航线等布局将作为公司首要发展目标。本次募投项目计划购置的船舶将重点投入国内港口至东南亚地区主要港口的航线运营，这是实现公司未来战略布局规划的关键举措，有助于持续深化与东南亚地区港口的合作，建立长期稳定的战略伙伴关系，强化宁波舟山港与东南亚主要港口的直航服务能力，打造高效的双向物流通道，构建起东南亚地区至宁波舟山港的高效国际中转通道。

(5) 优化公司船舶结构，提高自有大型船舶比例

目前，公司自有集装箱运输船舶 45 艘，其中 2400TEU 以下船舶 39 艘，占比 86% 以上。而近些年随着集装箱运输行业的发展，由于大型船舶在长距离运输中因单位运输成本较低而更具竞争力，使得集装箱船舶大型化已是集装箱运输行业发展的趋势之一。因而，为顺应行业发展趋势，匹配公司未来发展战略规划，公司需提高自有大型船舶比例，从而适配市场需求及行业发展。公司拟通过本次募投项目的实施，购置 4 艘 2700TEU 型集装箱船舶，满足公司未来集装箱运力配置需求，提升公司自有大型集装箱船舶比例，优化公司不同类型船舶比例，满足不同客户货运多样化需求。

2、项目实施的可行性

(1) 符合“一带一路”等国家倡议

中国和东盟（ASEAN）自 2010 年启动自贸区 3.0 版谈判以来，双方在经贸合作方面不断加强。2025 年，中国和东盟贸易规模达到 7.55 万亿元（约 1.05 万亿美元），双方连续 6 年互为第一大贸易伙伴。同时，东南亚不仅是我国对外开放和国际合作的重要区域，也是我国“一带一路”沿线上的重要次区域。为推动我国与东盟等国家之间的合作深度，2022 年 1 月 1 日正式生效的《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP），为我国与 RCEP 重要参与成员东盟国家之间的经贸合作注入了强劲动力。2024 年 11 月，国务院新闻办公室举行国务院政策例行吹风会中，商务部国际贸易谈判代表兼副部长王受文在会上表示，会同相关部门，特别是海运主管部门，指导航运公司优化航线布局，保障拉美、中东、东南亚这

些热门航线的运力供给。同时，公司将稳健拓展东南亚航线市场份额，进而探索航线精品服务的嫁接。上述国家产业及公司战略规划为项目的实施提供良好的政策环境。

(2) 我国港口集装箱吞吐量稳步增长，为项目运力消化提供支撑

根据交通运输部数据，2020 年至 2025 年我国港口集装箱吞吐量分别为 2.64 亿 TEU、2.83 亿 TEU、2.96 亿 TEU、3.10 亿 TEU、3.32 亿 TEU 和 3.54 亿 TEU，2021 年至 2025 年增长率分别达到了 7.20%、4.59%、4.73%、7.0% 和 6.8%。其中 2020 年至 2025 年沿海港口集装箱吞吐量为 2.34 亿 TEU、2.49 亿 TEU、2.61 亿 TEU、2.72 亿 TEU、2.92 亿 TEU 和 3.12 亿 TEU，2021 年至 2025 年同比增长率分别为 6.41%、4.82%、4.21%、7.2% 和 7.0%。沿海港口集装箱吞吐量呈现出稳步增长趋势。未来，随着我国与东盟间的经贸合作愈发密切，双方货物贸易规模不断扩大，产业链供应链深度融合，将进一步带动中国至东南亚地区运力需求的稳步增长，从而为募投项目运力消化提供强有力支撑。

(3) 完善的服务网络及体系助力项目的顺利实施

公司成立三十余年，以宁波舟山港（港域）为核心，打造了辐射近洋、跨洋、沿海及沿江的航线体系，航线覆盖国内外近 51 个主要港口，已建成连接“浙江沿海、长江两岸、南北沿线”的内支内贸网络和遍及中国台湾地区、日本、韩国、东南亚地区的近洋航线网络以及连通中东地区的跨洋新路径，有效地将服务能力延伸至重要经济腹地，使得宁波远洋对东南亚、东北亚及中国沿海的覆盖更充分，服务于更多的客户。特别是浙江省内、长江沿线、福建区域，在宁波远洋自有的支线集疏运网络体系的支持下，中转的密度和效率方面优势明显。同时，依托港口资源及航线网络，公司物流网络逐步向东南亚各国延伸，不断新增设点，拓展东南亚市场。公司根据市场需求及客户需求不断调整现有航线运输密度及班期，并不断拓展新航线，持续开拓国际集装箱航运市场。公司完善的服务网络及体系为本项目的实施提供底层支撑。

(4) 公司拥有领先的服务优势

公司自成立以来，始终坚持以客户为中心，以客户需求为导向，为客户提供个性化、定制化的服务，满足客户多样化需求，以优质服务体验提升公司核心竞争力。公司坚持以密集的航班，丰富的舱位，优质的服务，为广大外贸客户提供

更加便捷、高效、低成本的近洋航线物流通道，同时打造了水水中转枢纽平台，为干线公司提供宁波至中国台湾地区、日本、韩国及东南亚地区的国际中转服务。

公司为满足客户对于物流时效性及稳定性的需求，提供连接宁波舟山各大港区与沿海、长江各支线港口之间的精品航线服务。精品航线以“航速快、班期准、密度高”为特色，以“五定”即定港、定线、定时、定班、定船为原则，保证集装箱船舶在特定时间内起航和抵港，在运输时效性和服务品质上真正做到“精”。密集、成熟的内支航线网络在宁波口岸汇集，也有力增强了公司近洋、内贸集装箱航线服务保障能力，持续做大宁波远洋近洋线国际中转箱、内贸箱在宁波的集结分拨，最终三块业务发展和运力调配实现系统互动，形成互补互利、共同发展的良好局面，共同创造了宁波远洋集装箱业务的独特服务优势，也为本项目的实施提供支持。

（5）公司拥有经验丰富的管理团队和业务团队

公司高管团队和业务团队专注于航运业务、船舶代理业务及干散货货运代理业务领域多年，具有丰富的行业经验和业务管理经验，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。公司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，高管团队和业务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。在集装箱船舶运营团队上，公司集装箱船舶运营团队拥有经验丰富的船长、轮机长以及其他专业的高级船员，具备系统化的专业知识和操作经验。

（二）宁波远洋集装箱购置项目

1、项目实施的必要性

（1）公司集装箱航运需求强劲增长，满足公司业务发展的需要

近年来，全球海运贸易量的持续增长，从 2015 年全球海运贸易量的 92 亿吨增长至 2025 年的 127.83 亿吨（联合国贸易和发展会议预测），年复合增长率达到 3.36%。宁波远洋作为国内主要外贸内支线运输企业之一，随着公司“领先亚洲、链接全球的综合航运服务商”愿景的推进，公司在东北亚、东亚、东南亚以

及内贸航运市场持续快速增长。为抓住“一带一路”、东盟自贸、扩大内需等历史机遇,公司计划以日韩、东南亚以及内贸作为重点深入拓展的方向,织密航线、提升服务。根据上述公司发展战略规划,为满足稳步增长的市场需求,配套集装箱船舶运输对集装箱的需求,公司拟通过本次项目的实施,逐步增加自有集装箱的购置规模,扩大公司集装箱运力规模和自有集装箱规模,满足公司集装箱业务快速增长的市场需求和公司业务长期发展的需要。

(2) 优化公司现有箱龄结构配置

在公司多年的发展中,公司根据不同时期集装箱船舶运输对集装箱的需求,购买了多批次集装箱,由于不同批次集装箱购置时间不同,使公司集装箱船舶配套集装箱形成了一定的箱龄梯度。因而,公司通过本次项目的实施,将提高公司自有集装箱成新率,有助于增强集装箱运力稳定性和调度灵活性,保障公司运输网络的稳定性和可控性。

宁波远洋通过本次集装箱购置项目的实施,公司自有集装箱平均箱龄将有所下降,整体箱况将得到有效提升,全新、按需设计的自有集装箱也将优化自有集装箱资产结构,有利于集装箱资产的运营和维护。同时,箱况良好的集装箱有助于公司运输中的安全性,避免因集装箱老旧而产生运营风险。并且,本次集装箱购置,公司将根据不同航线运输货物需求进行定制化生产,从而,提升公司集装箱运输服务质量与水平,为公司未来业务拓展提供支撑。

(3) 配套船舶购置项目的实施,助力公司提升市场竞争力

公司本次募投项目主要包括“集装箱船舶购置项目”和“集装箱购置项目”,集装箱船舶购置项目预计购置 4 艘 2700TEU 型集装箱船舶,主要负责公司东南亚市场航线运输,为公司东南亚航线布局提供支撑。因而,为配套本次集装箱船舶购置项目运输中所需的集装箱,公司将根据项目需求同步购置与船舶相匹配的 20GP 和 40HC 集装箱,助力集装箱船舶购置项目的顺利实施,提升公司市场竞争力。

(4) 提升自有集装箱比例,降低公司运营成本

集装箱租赁费用作为公司船舶运营主要成本之一,随着集装箱需求的增长,集装箱租赁成本的增加不断降低公司盈利水平,若出现全球不可控事件,将导致

全球范围内不同程度出现集装箱严重短缺且调度不畅的情况,将进一步增加公司运营成本和经营风险。截至 2025 年 12 月 31 日,公司自有集装箱比例约 79%左右,租赁集装箱比例约 21%左右,其中,公司外贸航线自有集装箱比例约 72%左右,租赁集装箱比例约 28%左右。

此外,自有集装箱可以根据公司自身的业务结构按需定制,自有集装箱箱体结构强度优于外租箱,可有效降低运营维护成本;在运营维护得当的情况下,自有集装箱延期服役时可充分发挥零折旧成本的优势,减少航线运营成本;自有集装箱使用完毕报废处置时,仍会有残值收入。

目前公司外贸航线外租箱比例较高,提升自有集装箱比例可有效化解租箱市场不稳定可能造成的经营风险,为多元化的业务发展及定制化客户服务奠定基础,且有利于保障箱子的长期稳定有效使用,优化服务质量。

2、项目实施的可行性

(1) 公司拥有丰富的集装箱运营经验

公司自成立以来,为保证集装箱的有效管理,公司始终重视集装箱运营管理,致力于以标准化集装箱为载体实现多种运输方式的无缝衔接,经过多年的发展,公司集装箱运营管理团队已经积累了丰富的经验,并形成了科学的管理体系。公司通过灵活资源调配提高集装箱运营效率,同时,根据市场情况在不同航线间调配集装箱运力,优化综合运载效率,保持集装箱数量在各个地区的平衡性。因此,公司丰富的集装箱运营管理经验为本项目提供支撑。

(2) 把握新箱价格回调窗口期,优化集装箱采购成本

近年来,受红海危机等地缘冲突影响,全球航运需求结构性上升,叠加船舶大型化与航线绕行导致的集装箱周转效率下降,推动新造箱产能与产量攀升至历史高位,购置价格一度持续波动上行。进入 2025 年,随着供应链逐步适应地缘新常态,集装箱价格转入温和调整区间。当前,标准干箱价格虽仍处于结构性高位,但已较 2024 年峰值有所回落。未来,在地缘风险常态化、航运网络重构和绿色智能化升级的共同作用下,集装箱价格预计将在中高位区间窄幅震荡,短期内既难重现暴跌,也缺乏强劲需求支撑新一轮暴涨。

公司计划分批实施集装箱购置,与 2028 年完成交付的自有集装箱船舶形成精准匹配。项目采购时点恰逢新箱价格从阶段性高点理性回调、市场供需趋于平

衡的成本窗口期。若未来两年价格延续温和下行趋势，公司将显著降低单位集装箱采购成本，有效控制项目整体资本开支与运营成本，为船舶投运后的盈利能力和项目顺利实施提供有力保障。

（3）公司集装箱管理拥有专业的人才储备

公司深耕集装箱物流行业多年，拥有经验丰富的集装箱管理决策团队。团队人员具备较好的集装箱市场分析投资决策能力，能够对集装箱物流市场变化做出快速反应和准确判断。同时，公司集装箱运输部下设集装箱箱管部，专门负责公司集装箱进行统一管理，该部门配备专业的集装箱管理团队，从集装箱造箱控制、租箱控制、调箱控制、用箱控制、修箱控制等方面智能管理，保证集装箱的高效持续运转，控制集装箱运营维护成本。因此，公司专业的人才储备为项目建设提供了坚实的保障。

三、本次募集资金投资项目的具体情况

（一）宁波远洋集装箱船舶购置项目

1、项目基本情况

本项目计划通过购置的方式新增 4 艘集装箱船舶，实施主体为公司全资子公司宁波远洋（新加坡）有限公司在新加坡全资设立的子公司宁波远洋（新加坡）经航有限公司，项目投资总额为 119,400.00 万元，拟使用募集资金 89,180.00 万元，项目建设期为 30 个月。

2、项目备案与环评情况

2025 年 10 月，公司已取得宁波市发改委出具的《境外投资项目备案通知书》（甬发改开放〔2025〕607 号）、宁波市商务局出具的《企业境外投资证书》（境外投资证第 N3302202500465）以及中国银行股份有限公司宁波市分行出具的业务登记凭证（业务类型：ODI 中方股东对外义务出资）。

根据《中华人民共和国环境影响评价法》第十六条、《建设项目环境影响评价分类管理名录》的规定，本项目不属于环保法规规定的建设项目，不需要进行项目环境影响评价，亦不需要取得主管环保部门对上述项目的审批文件。

3、宁波远洋集装箱船舶购置项目经济效益

公司对本募投项目风险与可行性进行了详细分析，结合未来市场前景谨慎预测经济效益良好，但经济效益的实现需要一定时间。

（二）宁波远洋集装箱购置项目

1、项目基本情况

本项目计划通过购置的方式新增集装箱，实施主体为宁波远洋或其全资子公司，项目投资总额为 30,922.91 万元，拟使用募集资金 20,308.99 万元，购置的集装箱全部为本次募投项目集装箱船舶购置项目配套使用。

2、项目备案与环评情况

本项目不属于环保法规规定的建设项目，不需要进行项目环境影响评价，亦不需要取得主管环保部门对上述项目的审批文件。

3、项目经济效益

本项目为集装箱购置项目，不直接产生收益。但该项目建设完成后，将相应替代外租集装箱需求，降低集装箱综合使用成本，同时能够提升集装箱运力稳定性和调度灵活性，提高服务质量。

四、本次发行对公司经营状况、财务状况的影响

（一）对公司经营状况的影响

本次发行的募集资金投向围绕公司主营业务展开，符合国家相关的产业政策以及未来公司整体战略发展方向，有利于提升公司的综合实力。

本次发行将有效提高公司的资金实力，支持公司主营业务开拓，巩固公司领先的市场地位，进一步提高公司的整体盈利能力，有利于提高公司持续发展能力及抗风险能力，为未来长期发展奠定基础，维护股东的长远利益。

（二）对公司财务状况的影响

本次发行完成后，公司的资金实力将得到有效提升，总资产和净资产规模将有所增加，资产负债率将有所下降，资产结构更加合理，财务结构更加优化，有

利于降低公司的财务风险并为公司的持续发展提供保障。同时，随着本次募投项目的实施，公司的运力结构进一步优化，有助于公司战略的推进，提升公司未来在集装箱航运市场的竞争实力。公司的整体实力和抗风险能力将进一步加强。

第六节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论和分析

一、本次发行后公司业务与资产、公司章程、股东结构、高管人员结构、业务结构的变化情况

（一）本次发行对公司业务及资产的影响

本次发行募投项目均围绕公司主营业务开展，不涉及对公司现有业务及资产的整合，不会改变公司主营业务，不会对公司主营业务范围和业务结构产生不利影响。

（二）本次发行对公司章程的影响

本次发行完成后，公司注册资本、股本总额及股本结构将发生变化，公司将按照发行的实际情况对《公司章程》相关条款进行修改，并办理工商变更登记。

（三）本次发行对公司股东结构的影响

本次发行完成后，公司股本将相应增加，股东结构将发生变化，原股东的持股比例也将相应发生变化，但公司的控股股东与实际控制人将不会发生变化。

（四）本次发行对高级管理人员结构的影响

本次发行不涉及公司高级管理人员结构的重大变动情况。

根据公司与战略投资者签署的战略合作协议，本次发行完成后，战略投资者有权向公司提名 1 名具备资格的非独立董事候选人。战略投资者提名的非独立董事候选人在经公司履行必要审议程序被选举成为公司董事后，将参与公司董事会决策，在公司治理中发挥积极作用。

（五）本次发行对业务结构的影响

本次向特定对象发行股票的募集资金投资的项目围绕公司主营业务开展，系

对公司主营业务的拓展和完善，是公司完善产业布局的重要举措。本次发行完成后公司的业务结构不会发生重大变化。

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

（一）本次发行对公司财务状况的影响

本次发行完成后，公司总资产与净资产规模均相应增加，营运资金更加充裕，资产负债率将有所降低。本次发行有利于优化公司资本结构，改善财务状况，增强偿债能力和抗风险能力，为公司持续健康发展奠定坚实基础。

（二）本次发行对公司盈利能力的影响

本次发行完成后，公司净资产和总股本将有所增加，短期内可能导致净资产收益率、每股收益等财务指标出现一定程度的下降。长期来看，公司资本实力将明显增强，募集资金投资项目的实施有助于提升公司在集装箱运输行业的市场竞争力，提高公司的盈利能力，符合公司长远发展目标和股东利益。

（三）本次发行对公司现金流量的影响

本次发行完成后，募集资金到位将使得公司筹资活动产生的现金流入金额大幅增加，有利于改善公司现金流量状况；在募集资金具体投入项目后，投资活动产生的现金流出金额也将大幅增加；随着募投项目的实施和效益产生，公司盈利能力不断增强，经营活动产生的现金流入金额将逐步增加。

三、公司与控股股东、实际控制人及其关联人之间的业务关系、管理关系、关联交易及同业竞争等变化情况

本次发行完成后，公司与控股股东、实际控制人及其关联人之间的业务关系、管理关系等方面不会发生变化。本次发行完成后，公司与控股股东、实际控制人及其关联人之间不会因本次发行而产生具有重大不利影响的关联交易和同业竞

争。

四、本次发行完成后，公司是否存在资金、资产被实际控制人及其关联人占用的情形，或上市公司为实际控制人及其关联人提供担保的情形

截至本预案公告日，公司不存在资金、资产被实际控制人及其关联人占用的情形，也不存在为实际控制人及其关联人提供担保的情形。

本次发行完成后，公司亦不存在资金、资产被实际控制人及其关联人占用的情形，也不存在为实际控制人及其关联人提供担保的情形。

五、本次发行对公司负债情况的影响

本次发行完成后，公司总资产和净资产将有所增加，资产负债率将有所下降，有利于公司增强抗风险能力、降低财务风险。

六、本次股票发行相关的风险说明

(一) 对本次募投项目的实施过程或实施效果可能产生重大不利影响的因素

1、募投项目实施风险

公司本次募集资金拟投资于集装箱船舶购置项目、集装箱购置项目。在公司募集资金投资项目实施后，可能面临政策变化、经济波动、市场需求变化、行业竞争、安全环保、成本上升或外部市场环境出现重大变化等诸多不确定因素，如果公司未能及时采取有效的应对措施，可能导致项目不能如期完成或顺利实施，进而导致募投项目盈利达不到预期水平，对公司整体盈利造成不利影响。

2、募投项目新增运力消化不足风险

本次向特定对象发行股票募集资金拟投资项目建成投产后，预计新增 4 艘 2700TEU 集装箱船舶运力。募集资金投资项目的经济效益数据系依据目前市场

情况、公司历史运营经验等综合因素预测得出，若项目实施过程中的意外情况导致项目建设延后，或者项目投产后的市场环境发生不利变化导致行业竞争加剧、运价下滑、下游需求未保持同步协调发展，将可能导致募集资金投资项目实际效益低于预期水平。

3、募集资金投资项目的新增折旧摊销影响未来经营业绩的风险

本次集装箱船舶购置项目、集装箱购置项目投资完成后，发行人新增固定资产较多。若项目产能及效益不能充分发挥以抵减因固定资产增加而新增的折旧摊销费用，公司将面临因折旧摊销费用增加而影响公司盈利能力的风险。

4、每股收益和净资产收益率摊薄的风险

本次向特定对象发行股份募集资金到位后，公司的总股本和净资产将会有较大幅度增加。由于募投项目存在建设期，固定资产投资金额的大幅度上升将带来公司固定资产折旧增长，并且本次募投项目存在建设期且项目实施经济效益的释放也需要一定时间。如果未来公司业绩不能实现相应幅度的增长，则每股收益和加权平均净资产收益率等指标将出现一定幅度的下降，公司即期回报（每股收益、净资产收益率等财务指标）存在被摊薄的风险。

（二）可能导致本次发行失败或募集资金不足的因素

本次发行尚须满足多项条件方可完成，包括但不限于取得有权国有资产监督管理部门或其授权主体的批准、公司股东会审议通过、上海证券交易所审核通过并经中国证监会作出同意注册决定。截至本预案公告日，上述审批事项尚未完成。能否获得相关的批准或核准，以及获得相关批准或核准的时间，均存在不确定性，因此，本次发行能否最终成功实施存在不确定性。

(三) 对公司核心竞争力、经营稳定性及未来发展可能产生的重要不利影响的 因素

1、市场及行业风险

(1) 宏观经济波动的风险

公司主要从事航运业务与航运代理业务，其需求及行业景气程度与宏观经济周期的关联度较高。宏观经济波动、沿海及腹地经济的发展状况将对客户需求产生影响，进而对宁波远洋的经营状况产生影响。若宏观经济增速下行，市场需求放缓，将会导致对运输的需求下降，宁波远洋所经营业务可能由此减少。

(2) 市场竞争导致的风险

目前，公司航运业务以集装箱运输和干散货运输为主。虽然宁波远洋依托服务品质建立了稳定、多元化的客户群体，但未来仍将面临来自竞争对手在航线布局、运输设备、运价等方面的竞争。若宁波远洋未能充分发挥自身的优势，与对手展开有效的竞争，则其经营业绩可能受到不利影响，其行业地位、市场份额可能下降。

(3) 航运行业的周期性风险

航运业属于周期性行业，受宏观经济周期和行业周期波动的影响较大。货物的运输需求及运输价格与宏观经济周期、市场运力供求情况等因素息息相关。若宏观经济增速下行，市场需求放缓，货物贸易量下降，将会导致运输需求下降，进而对公司的经营状况产生负面影响；同时，若后续航运企业全力提高运力，行业供给扩张，而需求增长未跟上运力增长，则可能造成行业运载供给能力过剩，从而对公司的业务和经营业绩造成不利影响。

(4) 行业运力供给过剩风险

投入运营的船舶运力决定了集装箱航运行业的供给情况。对未来市场价格变动趋势以及钢材价格变动趋势的预期，将影响新造船舶订单和旧船拆船订单，进而影响集装箱船舶运力的供给。在全球贸易持续增长和市场竞争日益激烈的背景下，航运公司之间的“运力竞赛”愈发白热化。根据 Alphaliner 预测，2026 年全球集装箱船队运力规模预计达到 3,464 万 TEU，较 2024 年再扩大 344 万 TEU，船舶数量预计达到 6,787 艘，较 2024 年再增加 367 艘。若运力供应出现过剩的情况，市场运价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。

（5）航运价格大幅波动的风险

2020 年来，集装箱航运市场受关税、公共卫生事件、地域冲突等影响，航线运价频繁出现大起大落走势。如宁波出口集装箱运价指数（NCFI）2021 年突破历史新高，年均综合指数达到 3,255.71，其中全年中 2021 年 12 月 31 日达到历史最高点 4,264.93。2022 年至 2023 年有所回落，2024 年受红海危机、美国关税预期等因素影响，宁波出口集装箱运价指数(NCFI)全年平均值高达 1,860.99 点，同比大幅上涨 162.68%。2025 年 NCFI 指数整体呈震荡下行趋势，年度均值降至 1,108.75 点，同比下跌 40.42%；2025 年全年走势承压，9 月一度探底至 717.36 点，12 月均值环比回升至 1,073.01 点。

发行人经营业绩水平受市场运价的波动影响较大，若航运价格大幅波动，可能对公司经营业绩产生不利影响。

2、经营及财务风险

（1）航运安全风险

公司的航运业务在运输过程中，可能存在因不可抗力或人为疏失因素而造成运输标的损坏或灭失、装载的货物受损或灭失的风险。若发生安全事故，则可能导致宁波远洋面临向相关方赔偿、交通运输工具损毁等风险。尽管宁波远洋已为其运输工具按照国家规定购买相应的财产保险，可在一定程度上减少交通事故发生后的赔偿支出，但如果保险赔付金额无法完全覆盖事故赔偿支出时，将导致额外支出，并可能对宁波远洋业务正常开展产生不利影响。

（2）环保风险

船舶运输所使用的燃油等燃料，易对环境产生污染。我国政府对环境保护的力度持续加强，鼓励航运企业向节能减排方向转型升级，近年来相继发布法律法规、政策予以引导和监管。国内方面，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燃油硫排放实施限制管控，以促进绿色航运发展和船舶节能减排等。国际方面，IMO 制定了降低航运碳排放的明确目标，现有船舶效能设计指数（EEXI）也于 2023 年生效。如未来我国环境保护部门、境外相关有权机构针对船舶节能减排实施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，对公司的经营业绩造成不利影响。

（3）燃油价格波动风险

燃油费支出是航运公司最主要的成本项目之一，船用燃油价格的波动会对宁波远洋的燃油费支出产生影响，进而对宁波远洋的财务状况产生较大影响。船用燃油价格同国际原油价格密切相关，国际原油价格取决于政治和经济因素。若国际原油价格持续上扬，将导致宁波远洋船舶航次成本上升，进而影响宁波远洋的盈利水平。

（4）关联交易风险

报告期内，公司存在较大金额的关联交易，主要类型为关联采购、关联销售。其中，关联采购主要为采购燃料油以及装卸等港口服务；关联销售主要为提供短驳运输服务。考虑到宁波远洋主要从事航运及航运代理行业，控股股东宁波舟山港主要从事集装箱、铁矿石、原油、煤炭、液化油品、粮食、矿建材料及其他货种的港口装卸及相关业务，二者处于行业上下游，预计在未来关联交易仍将持续。尽管宁波远洋的关联交易具有合理性、必要性、关联交易定价公允，宁波远洋也制定了《关联交易决策制度》，且控股股东做出了《规范和减少关联交易承诺函》，但如果在后续执行过程中，发行人的内部控制运作不够规范，有效性不足，控股股东不能严格履行相关承诺，仍存在通过关联交易损害发行人及中小投资者利益的风险。

（5）固定资产减值的风险

公司固定资产主要为自有集装箱和船舶等经营性资产。截至 2025 年 12 月 31 日，公司固定资产净额为 529,093.31 万元，占非流动资产的比重约 84.57%，占资产总额的比重约 60.17%；截至 2025 年 12 月 31 日，公司固定资产中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情况。但如果未来公司营业收入增速放缓或出现下滑，船舶制造技术更新迭代等情况发生，公司将面临固定资产减值的风险。

3、其他风险

（1）股票价格波动的风险

公司股票拟在上海证券交易所主板上市，上市后公司股票的市场交易价格将受到多方面因素的影响而呈现一定的波动性，其中除公司的经营和财务状况等基本因素之外，还包括国家宏观经济政策、国际和国内经济形势、资本市场走势、

市场心理和各类重大突发事件等多方面因素的影响。因此，公司提醒投资者，在投资公司股票前，不但应了解本节所列明的与公司相关的各项风险，还应当充分了解股票市场价格波动的风险。

(2) 不可抗力风险

不排除自然灾害、战争以及突发性公共卫生事件可能会对公司的资产、财产、人员造成损害，并影响正常生产经营。此类不可抗力事件的发生可能会给公司增加额外成本，从而影响公司盈利水平。

第七节 公司利润分配政策及执行情况

一、公司现行利润分配政策

公司在现行《公司章程》中对利润分配政策规定如下：

“（一）董事会审议利润分配方案需履行的程序：公司在进行利润分配时，需与独立董事充分讨论，在考虑对全体股东持续、稳定、科学回报基础上，形成利润分配方案。公司在制定现金分红具体方案时，董事会应当认真研究和论证公司现金分红的时机、条件和最低比例、调整的条件及其决策程序要求等事宜。

（二）股东会审议利润分配方案需履行的程序：公司董事会审议通过的公司利润分配方案，应当提交公司股东会进行审议。股东会对现金分红具体方案进行审议时，应当通过多种渠道（包括但不限于电话、传真、电子邮件、提供网络投票表决、邀请中小股东参会等）主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流，充分听取中小股东的意见和诉求，并及时答复中小股东关心的问题。

（三）利润分配政策的调整及变更：公司根据外部经营环境和自身经营状况可以对本章程确定的利润分配政策进行调整，调整后的利润分配政策不得违反中国证监会和上海证券交易所的有关规定。公司调整利润分配政策应当以保护股东利益和公司整体利益为出发点，充分听取股东特别是中小股东、独立董事的意见。股东会审议调整利润分配政策相关事项的，应由出席股东会的股东所持表决权的三分之二以上通过。董事会在向股东会提交利润分配政策调整方案时，应详细论证和分析调整的原因及必要性。股东会审议利润分配政策调整方案时，应采取现场投票、网络投票等方式，为公众投资者参与利润分配政策的制订提供便利。

（四）利润分配的形式和期间间隔：公司可以采取现金、股票或现金与股票相结合的方式分配股利，优先采用现金分红的利润分配方式。公司原则上每年进行一次年度股利分配，有条件的情况下公司可以进行中期利润分配。

（五）现金分红的条件和比例：公司现金股利政策目标为按照本章程规定的现金分红的具体比例和要求进行分红。在满足公司正常生产经营的资金需求情况下，公司应当进行年度现金分红，如无重大投资计划或重大现金支出等事项发生，本公司每年以现金形式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润（指公司弥补

亏损、扣除法定公积金后所余税后利润)的 30%。

(六) 公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素,区分下列情形,并按照公司章程规定的程序,提出差异化的现金分红政策:

1、公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的,进行利润分配时,现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%;

2、公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的,进行利润分配时,现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%;

3、公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的,进行利润分配时,现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%。

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的,可以按照前项规定处理。

在上述条件不满足的情况下,公司董事会决定不进行现金分红的,应在定期报告中说明未进行现金分红的原因、未用于现金分红的资金(如有)留存公司的用途和使用计划。

(七) 发放股票股利的条件:公司可以根据累计可供分配利润、公积金及现金流状况,在保证足额现金分红及公司股本规模合理的前提下,公司可以采用发放股票股利方式进行利润分配,具体分红比例由公司董事会审议通过后,提交股东会审议决定。

(八) 存在股东违规占用公司资金情况的,公司应当扣减该股东所分配的现金红利,以偿还其占用的资金。

(九) 未来股东回报规划的制定和相关决策机制

公司董事会根据利润分配政策及公司实际情况,听取独立董事及股东(特别是公众投资者)的意见制定股东回报规划。

公司至少每三年重新修订一次股东未来分红回报规划,并由公司董事会结合具体经营数据,充分考虑公司目前盈利规模、现金流量状况、发展所处阶段及当期资金需求,确定该时段的股东回报规划。

当确因外部经营环境或公司自身经营情况需调整股东回报规划的,应以股东权益保护为出发点,充分听取股东(尤其是社会公众股东)、独立董事的意见,且不得与本章程规定的利润分配政策相抵触。

股东回报规划或股东回报规划的调整，应提交股东会审议。”

二、公司最近三年现金分红情况及未分配利润使用情况

（一）最近三年现金分红情况

公司最近三年现金分红情况如下：

单位：万元

分红年度	2025 年度[注]	2024 年度	2023 年度
现金分红金额（含税）	19,629.50	16,619.64	15,180.15
归属于母公司股东的净利润	65,409.00	55,373.92	50,403.45
当年现金分红占归属于母公司股东的净利润的比例	30.01%	30.01%	30.12%
最近三年累计现金分红金额			51,429.29
最近三年年均归属于母公司所有者的净利润			57,062.12
最近三年累计现金分红金额/最近三年年均归属于母公司所有者的净利润			90.13%

注：2025 年度现金分红金额包含中期分红金额 11,385.11 万元和年度分红金额 8,244.39 万元，其中中期分红方案已实施完毕，另《关于公司 2025 年度利润分配方案的议案》已经公司董事会审议通过，尚需 2025 年年度股东会审议通过，尚待实施。

公司最近三年累计现金分红金额占最近三年年均归属于母公司所有者的净利润的比例为 90.13%，符合相关法律法规及公司章程的要求。

（二）最近三年未分配利润使用情况

公司留存的未分配利润主要用于支持公司的项目建设及日常经营，以满足公司各项业务开展的资金需求，促进公司持续发展，最终实现股东利益最大化。

三、公司未来三年股东分红回报规划

为进一步完善公司科学、持续、稳定的股东分红回报机制，增强利润分配政策的决策透明度，根据中国证券监督管理委员会《上市公司监管指引第 3 号——上市公司现金分红》（证监会公告[2025]5 号）、《公司章程》的相关规定，并结合公司实际情况及未来发展需要，公司董事会制定了《宁波远洋运输股份有限公

司未来三年（2026-2028 年）股东分红回报规划》，具体内容如下：

（一）制定本规划的基本原则

- 1、遵守相关法律法规和《公司章程》的规定；
- 2、充分考虑公司的可持续发展和对投资者的合理投资回报；
- 3、保持利润分配政策的连续性和稳定性；
- 4、充分考虑和听取股东特别是中小股东的意见。

（二）制定本规划考虑的因素

公司着眼于长远和可持续发展，在综合分析公司经营发展规划、股东要求和意愿、盈利能力、财务结构、外部融资环境等因素的基础上，按照《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》以及中国证券监督管理委员会、上海证券交易所有关规定，结合公司的盈利情况和现金流量状况、经营发展规划及公司所处的发展阶段、资金需求情况等因素，建立对投资者持续、稳定、科学的回报规划与机制，从而对利润分配做出制度性安排，以保证公司利润分配政策的一致性、合理性和稳定性，增强利润分配的透明度，确保利润分配方案符合全体股东的整体利益和长远利益。

（三）公司未来三年（2026-2028 年）股东分红回报规划

1、利润分配的原则

公司实行同股同利的利润分配政策。股东依照其所持有的股份份额获得股利和其他形式的利益分配。公司的利润分配应重视对股东的合理投资回报，公司可持续发展和维护股东权益为宗旨，保持利润分配政策的连续性和稳定性，公司利润分配不得超过累计可供分配利润的范围，不得损害公司持续经营能力。

2、利润分配的形式和间隔期限

公司可以采取现金、股票、现金与股票相结合或者法律、法规允许的其他方式分配利润，在满足现金分配条件情况下，公司将优先采用现金分红进行利润分配。

在保证公司正常经营和长远发展的前提下，在满足现金分红条件时，公司原则上每年年度股东会召开后进行一次利润分配（优先现金分红），有条件的情况下公司可以进行中期利润分配（优先现金分红）。

3、现金分红的条件和比例

在母公司未分配利润为正数且当期净利润为正，无重大投资计划或重大现金支出等事项发生，在满足公司正常生产经营的资金需求情况下，原则上每年以现金形式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润（指公司弥补亏损、扣除法定公积金后所余税后利润）的 40%。

4、发放股票股利的条件

公司可以根据累计可供分配利润、公积金及现金流状况，在保证足额现金分红及公司股本规模合理的前提下，采用发放股票股利方式进行利润分配。

5、同时采取现金及股票股利分配利润

如公司同时采取现金及股票股利分配利润的，在满足公司正常生产经营的资金需求情况下，公司实施差异化现金分红政策：

（1）公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

（2）公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

（3）公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%。

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。在上述条件不满足的情况下，公司董事会决定不进行现金分红的，应在定期报告中说明未进行现金分红的原因、未用于现金分红的资金（如有）留存公司的用途和使用计划。

6、存在股东违规占用公司资金情况的，公司应当扣减该股东所分配的现金红利，以偿还其占用的资金。

（四）股东分红回报规划的制定周期和相关决策机制

1、公司原则上每三年制订一次分红回报规划，并由公司董事会结合具体经

营数据，充分考虑公司目前盈利规模、现金流量状况、发展所处阶段及当期资金需求，确定该时段的股东回报规划。

2、公司董事会制订利润分配方案的过程中，需与独立董事充分讨论，在考虑对全体股东持续、稳定、科学回报基础上，形成利润分配方案。利润分配方案需经董事会审议通过后，方可提交公司股东会审议。

股东会对现金分红具体方案进行审议时，应当通过多种渠道主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流，包括但不限于电话、传真和邮件沟通、筹划投资者接待日或邀请中小股东参会等方式充分听取中小股东的意见和诉求，并及时答复中小股东关心的问题。

公司董事会未做出现金利润分配预案的，应当在定期报告中披露未分红的原因、未用于分红的资金留存公司的用途。公司在召开年度股东会审议未提出现金分配的利润分配议案时，除提供现场会议外还应向股东提供网络形式的投票平台。公司还应在定期报告中披露现金分红政策的执行情况。

3、公司根据生产经营情况、投资规划和长期发展的需要以及外部经营环境，确需调整或变更股东回报规划的，应以股东权益保护为出发点，充分听取股东（尤其是社会公众股东）和独立董事的意见，调整后的股东回报规划不得违反相关法律法规、规范性文件及《公司章程》的规定。有关调整股东回报规划的议案由董事会拟定，并应当经董事会审议通过后提交股东会审议。

（五）其他

本规划未尽事宜应按照有关法律法规及《公司章程》的规定执行。本规划由公司董事会负责实施和解释，自股东会审议通过之日起实施。

第八节 本次向特定对象发行股票摊薄即期回报分析

根据《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发[2013]110号）、《关于加强监管防范风险推动资本市场高质量发展的若干意见》（国发[2024]10号）以及《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》（证监会公告[2015]31号）等规定的要求，为保障中小投资者利益，公司对本次向特定对象发行股票对即期回报摊薄的影响进行了认真分析，并结合公司实际情况，提出了具体的填补回报措施，相关主体对公司填补回报措施能够得到切实履行做出了承诺，具体如下：

一、本次发行对公司主要财务指标的影响

（一）测算假设与前提条件

以下假设及关于本次发行前后公司主要财务指标的情况仅为测算本次向特定对象发行股票摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响，不代表对公司经营情况及趋势的判断，不构成公司的盈利预测，投资者不应据此进行投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，公司不承担赔偿责任。

1、假设宏观经济环境、产业政策、行业发展状况、市场情况等方面没有发生重大不利变化；

2、假设本次发行于 2026 年 9 月底实施完毕。该完成时间仅用于测算本次发行对即期回报的影响，最终以经交易所审核、中国证监会注册并实际发行完成时间为准；

3、2025 年度公司合并口径归属于上市公司股东的净利润为 65,409.00 万元，扣除非经常性损益后归属于上市公司股东的净利润为 61,254.52 万元。假设 2026 年度归属于上市公司股东的净利润、归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润在 2025 年基础上按照增长 10%、持平、下降 10%等三种情景分别计算。该利润仅用于测算本次向特定对象发行股票摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响，不代表对公司经营情况及趋势的判断，不构成公司的盈利预测，投资者不应据此进行投资决策；

4、假设本次发行股份数量为 145,403,704 股（最终应以实际发行股份数量为准）；假设本次向特定对象发行人民币普通股股票募集资金总额为 109,488.99 万元，暂不考虑相关发行费用等影响；

5、不考虑本次向特定对象发行募集资金到账后，对公司生产经营、财务状况（如财务费用、投资收益）等的影响；

6、仅考虑本次向特定对象发行对公司总股本的影响，不考虑其他可能产生股本变化的因素；

7、在预测公司本次发行后净资产时，未考虑除募集资金、净利润之外的其他因素对净资产的影响；未考虑公司公积金转增股本、分红等其他对股份数有影响的因素。

（二）对公司主要指标的影响

基于上述假设前提，本次发行摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响情况如下表：

项目	2025 年 12 月 31 日/2025 年度	2026 年 12 月 31 日/2026 年度	
		本次发行前	本次发行后
总股本（万股）	130,863.33	130,863.33	145,403.70
本次发行募集资金总额（万元）			109,488.99
本次发行股份数量上限（万股）			14,540.37
预计本次发行时间			2026 年 9 月
假设情形一：2026 年扣非前后归属于上市公司股东的净利润较 2025 年均同比增长 10%			
归属于上市公司股东的净利润（万元）	65,409.00	71,949.90	71,949.90
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润（万元）	61,254.52	67,379.97	67,379.97
基本每股收益（元/股）	0.50	0.55	0.53
稀释每股收益（元/股）	0.50	0.55	0.53
扣除非经常性损益后基本每股收益（元/股）	0.47	0.51	0.50
扣除非经常性损益后稀释每股收益（元/股）	0.47	0.51	0.50
加权平均净资产收益率	10.92%	11.08%	10.63%

项目	2025 年 12 月 31 日/2025 年度	2026 年 12 月 31 日/2026 年度	
		本次发行前	本次发行后
扣除非经常性损益的加权平均净资产收益率	10.23%	10.38%	9.96%
假设情形二：2026 年扣非前后归属于上市公司股东的净利润较 2025 年均持平			
归属于上市公司股东的净利润（万元）	65,409.00	65,409.00	65,409.00
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润（万元）	61,254.52	61,254.52	61,254.52
基本每股收益（元/股）	0.50	0.50	0.49
稀释每股收益（元/股）	0.50	0.50	0.49
扣除非经常性损益后基本每股收益（元/股）	0.47	0.47	0.46
扣除非经常性损益后稀释每股收益（元/股）	0.47	0.47	0.46
加权平均净资产收益率	10.92%	10.13%	9.72%
扣除非经常性损益的加权平均净资产收益率	10.23%	9.48%	9.10%
假设情形三：2026 年扣非前后归属于上市公司股东的净利润较 2025 年均同比下降 10%			
归属于上市公司股东的净利润（万元）	65,409.00	58,868.10	58,868.10
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润（万元）	61,254.52	55,129.06	55,129.06
基本每股收益（元/股）	0.50	0.45	0.44
稀释每股收益（元/股）	0.50	0.45	0.44
扣除非经常性损益后基本每股收益（元/股）	0.47	0.42	0.41
扣除非经常性损益后稀释每股收益（元/股）	0.47	0.42	0.41
加权平均净资产收益率	10.92%	9.16%	8.79%
扣除非经常性损益的加权平均净资产收益率	10.23%	8.58%	8.23%

注：上述指标按照《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 9 号——净资产收益率和每股收益的计算及披露》的相关规定进行计算。

二、本次向特定对象发行股票摊薄即期回报的风险提示

本次发行募集资金到位后，公司股本、总资产及净资产规模将会相应增加，但因募投项目实施与产生预期效益尚需一定的周期，短期内公司的营业收入及盈

利能力难以同步增长，导致公司摊薄后的即期每股收益和净资产收益率存在短期内下降的风险。敬请广大投资者理性投资，并注意投资风险。

公司在测算本次向特定对象发行股票对即期回报的摊薄影响过程中，对 2026 年扣除非经常性损益前、后归属于上市公司股东的净利润的假设分析并非公司的盈利预测，为应对即期回报被摊薄风险而制定的填补回报具体措施不等于对公司未来利润做出保证，投资者不应据此进行投资决策，如投资者据此进行投资决策而造成任何损失的，公司不承担任何责任。提请广大投资者注意。

三、本次发行的必要性、合理性及募投项目与公司现有业务相关性的分析

（一）本次发行的必要性与合理性分析

关于本次募集资金投资项目的必要性和合理性分析详见本预案“第五节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析”之“二、本次募集资金使用的必要性和可行性分析”。

（二）本次募集资金投资项目与公司现有业务的关系，公司从事募投项目在人员、技术、市场等方面的储备情况

公司是一家综合性航运公司，主要从事国际、沿海和长江航线的航运业务、船舶代理业务及干散货货运代理业务。公司本次发行募集资金投向全部围绕公司现有主营业务展开，在扣除发行费用后将用于“集装箱船舶购置项目”、“集装箱购置项目”，是公司顺应行业发展趋势而做出的重要布局，符合国家相关的产业政策及未来公司战略发展方向，有利于提升公司运力水平和丰富航线布局，进而提升核心竞争力。

公司一直以来以航运业务为核心，公司本次发行募集资金主要用于集装箱船舶和集装箱的购置项目，上述募投项目紧紧围绕公司现有主营业务开展，公司已在日常生产经营中积累了丰富的集装箱船舶和集装箱建设及运营经验，在人员、技术、市场等方面拥有充足的储备，为公司未来实施相关募投项目奠定了良好的

基础。

四、本次发行摊薄即期回报的填补措施

（一）加快募投项目投资建设，争取早日实现预期目标

公司董事会已对本次向特定对象发行股票募集资金投资项目的可行性进行了充分分析和论证，募投项目符合国家产业政策、行业发展趋势及公司未来整体战略规划。通过本次发行募集资金投资项目的实施，将进一步扩大公司现有运力规模，增强公司核心竞争力，提高盈利能力。

本次发行募集资金到位后，公司将积极推进募投项目建设，提高资金使用效率，争取尽早完成募投项目建设并实现预期目标。

（二）加强募集资金管理，防范募集资金使用风险

本次发行募集资金到账后，公司董事会将开设募集资金专项账户，并与开户银行、保荐机构签订募集资金三方监管协议，确保募集资金专款专用，保证募集资金按照约定用途合理规范地使用，防范募集资金使用风险。同时，公司将严格遵守资金管理制度和《募集资金管理制度》的规定，在进行募集资金项目投资时，履行资金支出审批手续，明确各控制环节的相关责任，按投资计划申请、审批、使用募集资金，并对使用情况进行内部检查与考核。

（三）提高公司日常运营效率，降低公司运营成本

为达到募投项目的预期回报率，公司将加强内部运营控制，完善投资决策程序，设计合理的资金使用方案，努力提高资金的使用效率。同时，公司将进一步提高经营管理和内部控制水平，推进成本控制，提高公司资产运营效率，降低运营成本，提升公司盈利能力。

（四）不断完善利润分配政策，强化投资者回报机制

公司将严格按照相关法律法规及《公司章程》的相关规定，切实维护投资者

合法权益，强化中小投资者权益保障机制，结合公司经营情况与发展规划，在符合条件的情况下积极推动对广大股东的利润分配以及现金分红，努力提升股东回报水平。

五、相关主体出具的承诺

（一）控股股东的承诺

为保证本次发行摊薄即期回报事项的填补回报措施能够得到切实履行，公司直接控股股东宁波舟山港和间接控股股东省海港集团、宁波舟山港集团作出如下承诺：

“1、本公司将继续保证上市公司的独立性，不会越权干预上市公司经营管理活动，不侵占上市公司利益；

2、本公司承诺切实履行本承诺，若违反该等承诺并给上市公司或者投资者造成损失的，本公司愿意依法承担对上市公司或者投资者的补偿责任。”

（二）公司全体董事、高级管理人员的承诺

公司全体董事、高级管理人员根据中国证监会相关规定对公司填补回报措施承诺如下：

“1、承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；

2、承诺对职务消费行为进行约束；

3、承诺不动用公司资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动；

4、承诺由董事会或薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

5、若公司后续推出股权激励计划，承诺拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

6、自本承诺函出具日至公司本次向特定对象发行股票实施完毕前，若中国证监会作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不能满足中国证监会该等规定时，承诺届时将按照中国证监会的最新规定出具补充承

诺。

7、承诺切实履行本承诺，若违反该等承诺并给公司或者投资者造成损失的，本人依法承担相应责任。

作为填补回报措施相关责任主体之一，本人若违反上述承诺或拒不履行上述承诺，本人同意按照中国证监会和上海证券交易所等证券监管机构制定或发布的有关规定、规则，对本人作出相关处罚或采取相关监管措施。”

宁波远洋运输股份有限公司董事会

2026 年 4 月 2 日