
股票代码: 000507

股票简称: 珠海港

公告编号: 2018-077



珠海港股份有限公司非公开发行股票 募集资金使用可行性分析报告（修订稿）

2018年8月

为满足珠海港股份有限公司（以下简称“珠海港”、“公司”或“本公司”）业务发展的需求，增强港口业务综合配套能力，拓展延伸港口水运业务产业链，提高盈利水平，根据《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》、《上市公司证券发行管理办法》等法律、法规和规范性文件及《公司章程》的规定，公司拟采取向特定对象非公开发行 A 股股票的方式募集资金，募集资金总额不超过 133,060.00 万元，扣除发行费用后用于港口设备升级项目及港航江海联动配套项目。

本次募集资金使用的可行性分析如下：

一、本次非公开发行募集资金使用计划

本次非公开发行股票拟募集资金总额为不超过 133,060.00 万元，扣除相关发行费用后，拟投入如下项目：

单位：万元

项目	项目名称	实施主体	投资总额	拟使用募集资金
港口设备升级项目	云浮新港设备购置项目	控股子公司	17,660.00	17,660.00
港航江海联动配套项目	6 艘拖轮项目	全资子公司	20,000.00	20,000.00
	40 艘 3500 吨级内河多用途船	全资子公司	36,000.00	21,000.00
	3 艘沿海 12000 吨级海船项目	全资子公司	9,000.00	9,000.00
	2 艘沿海 22500 吨级海船项目	全资子公司	18,000.00	18,000.00
	2 艘沿海 45000 吨级海船项目	全资子公司	34,000.00	34,000.00
	2 艘沿海 22500 吨级海船项目	控股子公司	15,000.00	13,400.00
合计			149,660.00	133,060.00

注：上述投资总额均为设备投资或船舶购买、建造投资，不含流动性资金。

本次发行事项经公司董事局审议通过之后，在本次非公开发行募集资金到位之前，公司将根据项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后予以置换。

若本次发行扣除发行费用后的实际募集资金低于拟投资项目的实际资金需求总量，公司将按照项目的轻重缓急投入募投项目，不足部分由公司自筹解决。

募集资金原则上将按上述项目顺序投入。在不改变募集资金投资项目的前提下，董事局将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调整。

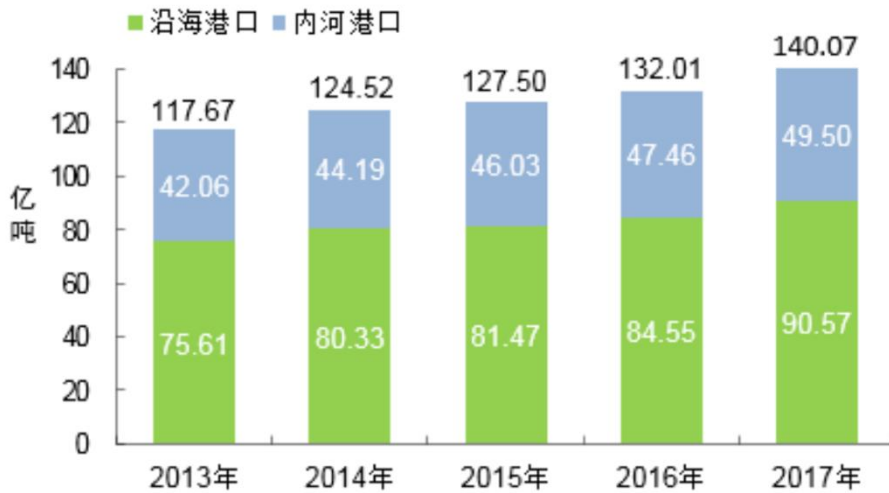
二、本次非公开发行的背景

（一）我国港口行业吞吐量保持稳定增长

近年来，我国港口行业吞吐量保持稳定增长的态势，并在全球港口行业中占据主要的地位，2017 年全球集装箱吞吐量排名前 10 名的沿海港口中，中国内地港口占据 7 名。

根据交通运输部统计数据显示，2017 年，全国港口完成货物吞吐量 140.07 亿吨，比上年增长 6.1%。其中，沿海港口完成 90.57 亿吨，内河港口完成 49.50 亿吨，分别增长 7.1%和 4.3%。

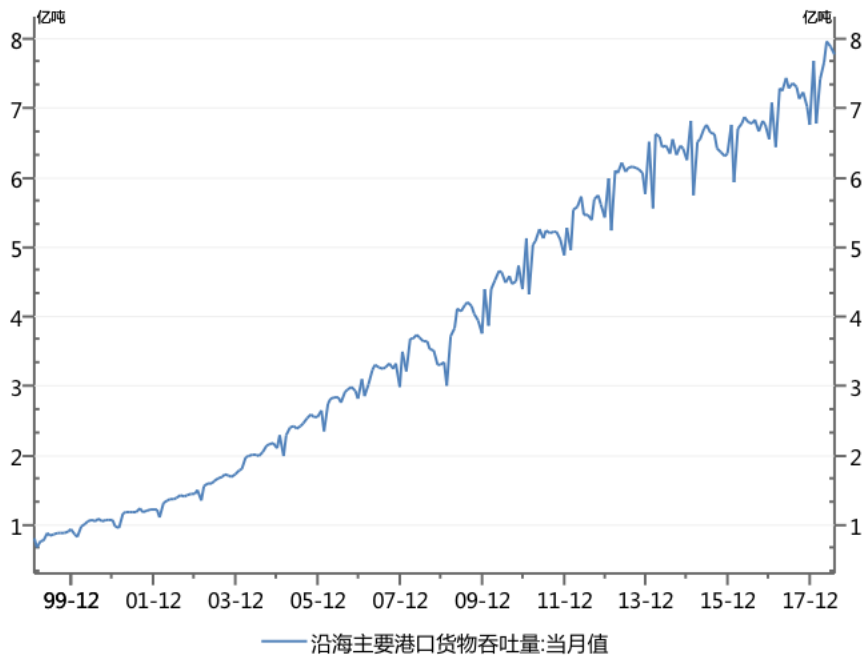
2013-2017 全国港口货物吞吐量



资料来源：交通运输部《2017年交通运输行业发展统计公报》

自 2000 年以来，伴随我国经济的持续快速发展，我国沿海港口吞吐量整体呈持续快速增长趋势，即使受 2008 年世界经济危机的冲击，世界经济进入长期低迷发展阶段，受益于国内经济的快速反弹与持续稳定增长，我国沿海主要港口货物吞吐量仍呈现了螺旋式快速上涨的态势。

全国沿海主要港口货物吞吐量情况



数据来源：wind 资讯

（二）水运“十三五”规划为我国水运发展提出了更高要求，珠海港迎来难得发展水上运输板块机遇

“十三五”时期是我国全面建成小康社会的决胜阶段，是实施“三大战略”的关键阶段，发展新理念、经济新常态、战略新导向和交通新态势等，将对“十三五”水运发展提出新的更高要求：

（1）要求水运为全方位对外开放提供更大的战略支撑

水运是发展对外贸易和保障经济安全的重要支撑，是对接世界、加强交流、提升国际竞争力的先行官，全方位对外开放和建设海洋强国战略要求在水运大国基础上，进一步提升对国际贸易、重点物资运输的服务和保障能力，提升国际资源配置能力和话语权，提升对外开放前沿高地的政策创新能力，也要求更好发挥水运在“一带一路”战略实施中的战略支点作用，为实现我国由发展中大国向强国迈进做出更大贡献。

（2）要求水运为区域协同发展发挥先行引导作用

国家提出以区域发展总体战略为基础，以“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带建设为引领，形成沿海沿江经济带为主的纵向横向经济轴带。新战略进一步强化了长江等内河水运和沿海内河港口在区域协同发展和开发开放中的战略地位，迫切要求加快长江等黄金水道建设，发挥好港口的战略支点作用，全面提升水运服务、带动纵深腹地发展的能力，发挥好先行引导作用。

（3）要求水运为“新常态”提供更好的服务质量和品质

随着经济发展进入“新常态”，水运需求将进入中速增长和结构优化的新阶段，要求水运行业逐步改变依靠规模扩张和资源消耗的传统路径，加大供给侧结构性改革，实现由规模速度型发展向质量效益型发展的转变，优化服务模式，提供更好的服务质量和品质，切实降低

全社会物流成本，与社会、民众共享水运发展的效益。

（4）要求水运促进综合交通运输体系的进一步完善

要求切实发挥港口衔接多种运输方式的综合枢纽作用，特别是对接国际交通体系、物流体系核心枢纽作用，促进综合运输体系的进一步完善。内河水运仍是综合交通运输体系建设的薄弱环节，需要抓住国家加大内河水运发展的机遇，补齐短板，继续加强长江干线、西江干线以及高等级航道建设。

“坚持统筹协调。统筹推进水运业协调发展，突出重点，补齐短板，全面加快内河水运建设，进一步完善港口集疏运体系。……多式联运加快发展，开放融合的水运体系趋于完善，沿海主要港口集装箱海铁联运比例超过 2%，内河运输组织化程度进一步提高。……内河船舶。运输船舶标准化、专业化、大型化水平进一步提升，船型标准化率达到 70%，货运船舶平均吨位提高到 1000 吨。”

（5）要求水运提高安全绿色发展水平

加快推进生态文明建设迫切要求进一步发挥水运行业资源利用集约、运输能力强大、绿色安全指数高等优势，继续加快发展，特别是内河水运发展。要求水运牢固树立安全绿色发展理念，有度有序利用自然，构建科学合理的自然岸线格局；在规划、建设、营运、管理等全过程，强化安全应急保障，强化节约资源、降耗减排，增强可持续发展能力。

根据水运“十三五”规划，要求更好发挥水运在“一带一路”战略实施中的战略支点作用，发挥好港口的战略支点作用，全面提升水运服务、带动纵深腹地发展的能力，切实发挥港口衔接多种运输方式的综合枢纽作用，为珠海港立足港口，积极延伸上下游产业链，建立标准化船舶运输队伍，大力开拓水运业务，进一步完善港口集疏运体系提

供了良好机遇。

（三）国家“一带一路”、粤港澳大湾区等战略规划的提出，为珠海港港口业务和水上运输业务发展提供了良好的宏观环境机遇

2015年，中国政府提出“一带一路”倡议，进一步明确了共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的思想与机制，并按照“一带一路”愿景和规划提出要重点推进口岸基础设施、陆水联运、推进港口合作，增加海上航线和班次以及加强海上物流信息化合作等内容。这不仅将激活、扩大中国和“一带一路”沿线国家港口的贸易和合作，也将激励中国沿海地区的各大港口加紧建设，争取成为新的国际航运中心、新的国际航运中转中心。

国家大力实施的“一带一路”战略、珠江-西江经济带发展战略、广东横琴自贸区设立以及未来港珠澳大桥的开通，更加有利于粤港澳大湾区、西江流域经济带、粤西与广西及南亚地区产业经济的融合发展。公司继续顺势而为，紧抓国家大战略实施和区域大融合的发展机遇，针对性巩固和布局原有的港口物流资源及业务，同时积极开拓跨境电商物流、多式联运等特色物流，服务区域经济发展。此外，广东省产值高达万亿的海洋经济继续加快发展，珠海高栏港经济区作为世界级的船舶和海洋工程装备制造基地、国家级的石油化工和清洁能源基地吸引了众多世界500强企业落户，珠海港区腹地高达3000亿规模的海洋工程、船舶制造、高端装备、油气化工、游艇等重大产业项目稳步建设，相当一部分已投产运营，区域经济蓬勃发展。区域经济融合发展和区域产业的蓬勃发展为珠海港提供了诸多的发展机遇和

难得的区域优势。

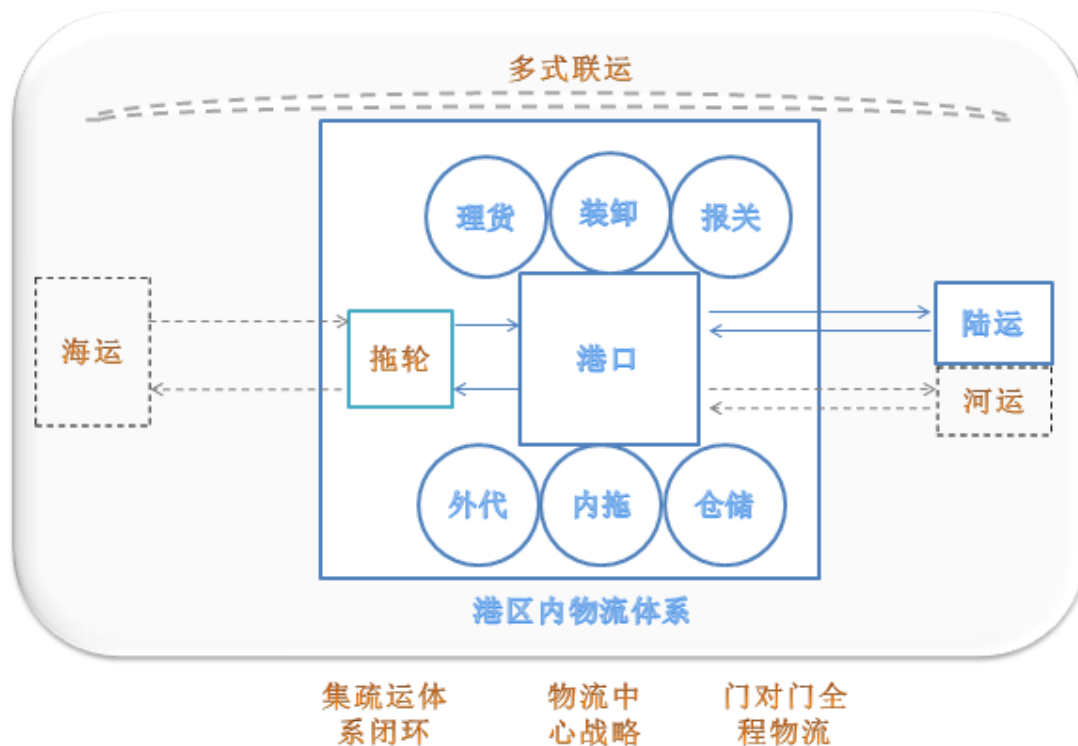
（四）港口企业逐渐从港口节点向全程物流运营商转型

随着港口功能的不断拓展，港口企业已经逐步由单纯的海陆货物中转商发展成为综合物流服务商，为船舶、汽车、火车运输及仓储提供综合物流支持，带动在港口附近形成具备加工、批发、配送、仓储等功能的临港工业园区，大大增强了港口作为综合运输连接点的竞争力。港口行业演进历史情况如下：



三、募集资金实施项目必要性、可行性分析

本次非公开发行募集资金的使用方向包括港口设备升级项目和港航江海联动船舶购置项目，系上市公司立足主业，向上下游行业延伸，建立完善港口集疏运体系，提升公司整体服务能力的必然选择。目前公司港口物流业务板块及未来发展战略规划如下：



由上图可知，公司基于港区内作业已经配置了外代、理货、装卸、内拖、报关、仓储等服务能力，在港口前端配套拖轮服务，后端配套陆路车辆运输能力，同时建立了物流业务信息平台，但是从向综合物流运营商转型、落实“物流中心战略”、建立完善集疏运业务体系闭环来讲，海运和内河航运能力成为掣肘公司战略实施的短板，仍亟待建立和壮大。

本次募投项目的实施，是公司落实综合物流运营商转型、强化“物流中心战略”、建立完善集疏运体系，实现由等靠要的被动型港口向主动型港口转型的必然选择。

（一）云浮新港设备购置项目

1、实施主体

公司控股子公司云浮新港港务有限公司。

2、实施内容

2018年-2020年，云浮新港港务有限公司（以下简称“云浮新港”）进行一系列的设备购置，以提升港口作业能力，包括购置重箱龙门吊、叉车、岸边装卸桥等，项目总投资人民币17,660.00万元。

3、投资方式

该项目拟以公司向云浮新港港务有限公司提供委托贷款方式进行投资，委托贷款利率参照同期中国人民银行贷款基准利率执行。

4、项目必要性

（1）云浮是广东省产业西移的重要承接地之一，尤其是出口工业产业的发展，如陶瓷、不锈钢等，而且云浮新港货物吞吐量也稳步提升，2012-2016年的增长率分别是37%、13%、10%以及24%，未来五年可新增9.5万标箱。为了提高外贸港区处理效率，突破岸边作业效率大于场内作业效率的瓶颈问题，进行一系列的设施、设备配套改造升级工程。

（2）内贸港区未来五年预计可新增8万标箱，但现有40吨岸边吊机残旧，剩余1-2年使用寿命，将影响岸边装卸效率。

（3）根据水运“十三五”规划的主要任务要求，水运企业要以主要港口为重点，强化优化装卸主业，积极向上下游延伸产业链，提升发展能力和服务品质。

5、项目可行性

（1）云浮新港地处珠江水系“黄金水道”的西江中游南岸云浮市云安区六都镇河段，常年通航3000吨级船舶，码头设施优良，是国家二类口岸，目前是云浮市唯一的外贸水路口岸。云浮市是国内三

大石材基地之一，相比其他周边码头，云浮新港更靠近石材产业基地。

(2) 云浮作为广东省产业西移的重要承接地之一，承接珠三角产业西移发展具有较好的潜力，尤其是出口工业产业的发展，如陶瓷、不锈钢等。

6、项目预期收益

项目预计税后内部收益率为 10.47%，投资回收期 9.11 年。

7、备案、环评情况

项目所涉及发改委及环保手续已完成。

(二) 6 艘拖轮项目

1、实施主体

公司全资子公司珠海港拖轮有限公司。

2、实施内容

珠海港拖轮有限公司 2018-2020 年分期建设 6 艘拖轮，其中，新增 2 艘 4000HP（马力）低船艏全回转拖轮（平均 3,000.00 万元/艘，共 6,000.00 万元），新增 4 艘 5000HP（马力）全回转拖消两用拖轮（平均 3,500.00 万元/艘，共 14,000.00 万元），项目总投资人民币 20,000.00 万元。

3、投资方式

该项目拟以公司向珠海港拖轮有限公司增资及提供委托贷款方式进行投资，委托贷款利率参照同期中国人民银行贷款基准利率执行。其中：拟增资不超过 8,000.00 万元，拟提供委托贷款不超过 12,000.00 万元。

4、项目必要性

(1) 港口行业对拖轮助泊能力要求日益提升

公司当前拖轮作业区域主要有珠海高栏港区、万山港区、江门新会、台山等，随着相关港区近年来快速发展，作业比例进一步提升，泊位线的进一步延长，以及江门新会的造、拆船业在近几年迅速发展，每次新造船舶的进出坞作业都需要新增拖轮作业，进出船舶数量将增多，拖轮服务业务量随之增长；同时，为了有效降低企业运营成本，部分企业逐步增加大型集装箱船的投入与使用，船舶的大型化对拖轮的助泊服务能力的要求也随之增加。

公司现有拖带能力已经无法满足市场需求，因此，为满足市场对拖轮拖带能力的需求，公司迫切需要新增 6 艘拖轮以增强公司的拖轮业务实力，占领市场。

(2) 公司现有拖轮的替换更新

公司现有 7 艘拖轮，2 艘 3000HP 以下、1 艘 3400HP、1 艘 4000HP、2 艘 5000HP、1 艘 5200HP，现有拖轮拖带能力已很难适应今后进港船舶日益大型化及集装箱船舶拖带的需要。

从船龄结构上分析，2 艘拖轮系上世纪八十年代建造，是船龄近三十年的老旧拖轮，接近报废期，1 艘是九十年代建造，船龄也到二十多年，故障多且维修费高，4 艘为近年新造。从优化船龄结构，促进拖船业务可持续发展方面考虑需要新增拖轮。

因此，从现有拖轮的拖带能力、船龄结构上分析，为建设一支拖力配套、船龄结构合理的拖轮船队，有必要新增 6 艘大马力拖轮。从

周边港口拖轮行业的发展看，近几年其他拖轮公司基本保证每年新增大马力拖轮，同时淘汰旧拖轮，拖轮队伍处于船龄为十五年内的良好状态，以减少维修和燃油支出。

5、项目可行性

(1) 项目建设符合公司战略方向

本次募集资金将用于投资新建 6 艘拖船。该项募集资金投资项目建设与公司发展战略匹配，有助于公司、“西江战略”及“物流中心战略”等战略规划是推动实施。

(2) 依托珠海港的港口资源及业务优势

珠海港区区位优势明显，是珠江西岸的唯一深水大港，我国沿海地区重要的中转枢纽港，华南地区最大的油气化工品和煤炭等干散货的集散中心地位，拥有神华、粤电、山煤、华润、中石化、中化等大型干散货（煤炭、矿石、油气化工品）码头的基础优势；未来还将发展粮食、纸浆等货种，以特色货种的物流和交易市场建设作为发展中心，带动港口货物吞吐量，提升增值服务，进而大力拓展其他战略业务领域。物流方面，珠海港物流为珠海唯一 5A 物流企业，具有 TAPA 认证、海关 AA 类监管资质，仓储、水运代理等资质，具备为客户提供一揽子服务的条件和能力。

6、项目预期收益

项目预计税后内部收益率为 9.63%，投资回收期 12.5 年。

(三) 40 艘 3500 吨级内河多用途船项目、3 艘沿海 12000 吨级海船项目、2 艘沿海 22500 吨级海船项目、2 艘沿海 45000 吨级海船

项目、2 艘沿海 22500 吨级海船项目

1、实施主体

序号	项目名称	实施主体
1	40 艘 3500 吨级内河多用途船	珠海港航运有限公司
2	3 艘沿海 12000 吨级海船项目	珠海港航运有限公司
3	2 艘沿海 22500 吨级海船项目	珠海港航运有限公司
4	2 艘沿海 45000 吨级海船项目	珠海港航运有限公司
5	2 艘沿海 22500 吨级海船项目	珠海港中驰航运有限公司

注：珠海港航运有限公司系公司全资子公司；2 艘沿海 22500 吨级海船项目拟由珠海港航运有限公司已设立的控股子公司珠海港中驰航运有限公司实施。

2、实施内容

(1) 拟建造 40 艘 3500 吨级双燃料动力船主要从事珠江水系散杂内贸、集装箱运输，计划分 3 年建造，单船造价约 900.00 万，项目总投资 36,000.00 万元。

(2) 计划分次购置 1.2 万吨级的二手海船 3 艘，投入连云港-珠海粤裕丰钢厂码头的焦炭运输，二手单船市场价格约为 3,000.00 万元，项目总投资 9,000.00 万元。

(3) 计划购置 22500 吨级的海船 2 艘，投入北方港口至高栏港钢材等运输，单船造价 9,000.00 万元，项目总投资 18,000.00 万元。

(4) 购置 4.5 万吨级的海船 2 艘，投入东北（营口港、大连港）到华南各港口的沿海粮食海运业务，单船造价 17,000.00 万元，项目总投资 34,000.00 万元。

(5) 珠海港航运有限公司已于 2018 年 1 月与珠海中驰物流有限公司成立合资公司珠海港中驰航运有限公司（以下简称“中驰航运”），

并计划投资购置 2 艘 2.25 万吨级沿海多用途船舶，其中：购置 1 艘二手的 2.25 万吨级船舶、新建一艘 2.25 万吨级船舶，投入黄骅港-高栏港的煤炭运输。二手 2.25 万吨多用途海船的市场价格约为 6,000.00 万元，新建一艘 2.25 万吨多用途海船的建造价格约为 9,000.00 万元，项目总投资 15,000.00 万元，其中：公司拟投资 13,400.00 万元。

3、投资方式

以珠海港航运有限公司为实施主体的项目（项目 1-4），拟以公司向珠海港航运有限公司增资及提供委托贷款的方式进行投资。其中：拟增资不超过 30,000.00 万元，拟提供委托贷款不超过 67,000.00 万元。委托贷款利率参照同期中国人民银行贷款基准利率执行。

中驰航运注册资本 4,000.00 万元，珠海港航运有限公司现金出资 2,400.00 万元，占比 60%，珠海中驰物流有限公司现金出资 1,600.00 万元，占比 40%。

以中驰航运为实施主体的项目（项目 5），拟以公司出资及提供委托贷款方式进行投资，委托贷款利率参照同期中国人民银行贷款基准利率上浮 10% 执行。其中：拟出资 2,400.00 万元，拟提供委托贷款 11,000.00 万元，公司合计拟投资 13,400.00 万元。

4、项目必要性

（1）上市公司向综合物流运营商转型，强化“物流中心战略”、建立完善集疏运体系，实现由等靠要的被动型港口向主动型港口转型
随着港口功能的不断拓展，港口企业已经逐步由单纯的海陆货物

中转商发展成为综合物流服务商，为船舶、汽车、火车运输及仓储提供综合物流支持，带动在港口附近形成具备加工、批发、配送、仓储等功能的临港工业园区，大大增强了港口作为综合运输连接点的竞争力。

上市公司制定了“物流中心战略”，强调发挥港口、物流园区等枢纽性节点的承载作用，利用物流平台整合物流、信息流、商流和资金流，串联和盘活节点资源和关联业务。在传统物流业务的基础上，继续挖掘市场机会，逐步延伸业务链条，为客户提供门到门的全程物流服务，发展从最初采购到最终销售的全程供应链管理服务，建立并增强依托港口的江海联运集疏运体系。

上市公司已在仓储、保税 VMI、货运、厂内物流等传统物流服务积累了丰富的业务经验，正在部署粮食、煤炭、钢材等大宗商品供应链服务、零担物流及总包物流服务，不断加强对西江流域的资源整合和物流布局，形成港口、物流的联动。

因此，建立并增强自有的沿海及内河船舶运输能力成为企业的当务之急。

(2) 积极落实水运“十三五”规划关于以港口为重点积极向上下游延伸产业链的战略要求

根据水运“十三五”规划的主要任务要求，水运企业要以主要港口为重点，强化优化装卸主业，积极向上下游延伸产业链，提升发展能力和服务品质，更好地发挥主要港口在综合运输体系中特别是对接国际交通体系中的枢纽作用。

珠海港本次项目的选择涉及沿海、内河以及港内作业船舶等，正是积极落实国家以主要港口为重点，积极向上下游延伸产业链，有序发展干散货船队，巩固干散货运输优势地位战略安排的重要举措。

(3) 落实珠海港整体战略发展规划、提升港口吞吐能力、抓住国家建设“珠江-西江水系高等级航道”战略机遇

本项目的实施，有利于积极发挥珠海港于西江流域的门户优势，提升港口吞吐量；有利于培育及壮大珠海港自身的航运队伍，满足珠海港整体战略发展的需求。

按照珠海港整体战略发展规划纲要，为抓住国家建设“珠江-西江水系高等级航道”战略机遇，在未来 3-5 年内，自有运力队伍必须完善、运力规模必须持续提升，以适应珠海港股份港口物流业务板块快速发展的需要，为珠海港提供优质的港航配套服务奠定基础。

目前，主要基于以下现实需求，建立自有运力具有较大迫切性：

①经珠海港中转货物的货量呈现快速增长态势，运力存在较大缺口，倘若无自有船舶，仅采用租赁方式，将不利于业务拓展和有效防范运力波动风险；

②经珠海港中转货物的货种呈现多样化及特殊化的趋势，适合载运特殊货的船舶相当稀缺，市场上合适的租赁船源不多，因此需要采用自营的方式来满足特定货种的运输需求；

③近年来，国家在运输行业积极推广应用天然气等清洁能源，对推进节能减排、保障改善民生、促进社会可持续发展具有重要意义。为此，政府出台政策鼓励航运企业淘汰高能耗老旧船，积极建造高能效、低排放的新型船。根据政府规划，到 2020 年，天然气和柴油双燃料动力船要占到总运力的 15%，作为国有航运企业，当率先响应政府节能减排的号召，履行社会责任，新建低能耗的新船型，做航运业调结构、促发展的排头兵。

(4) 是落实上市公司业务布局、增强综合服务核心竞争力、提升公司盈利能力的重要举措

珠海港航运是珠海港股份为实现港航配套全产业链服务体系的构建，在已有的物流、船代、货代、理货、报关报检、拖轮等港航服务的基础上，补充沿海和内河船舶运输，以实现为客户提供高效、优质的“一条龙”服务，与港口物流主业形成良好的互动，组建自有运力船队，是公司落实、完善上市公司综合业务布局的重要举措。

公司采用自有运力组建船队是基于以下几方面考量：

①采用自有运力，可提高管理效率，降低单船管理成本；其次，为适应多货种的承运要求，公司可承接外协船队无法或不适合承运的业务，提高客户服务质量和响应速度；

②通过自建船队，相比租用船队可有效降低公司船舶维修成本，提升船舶运营效率；

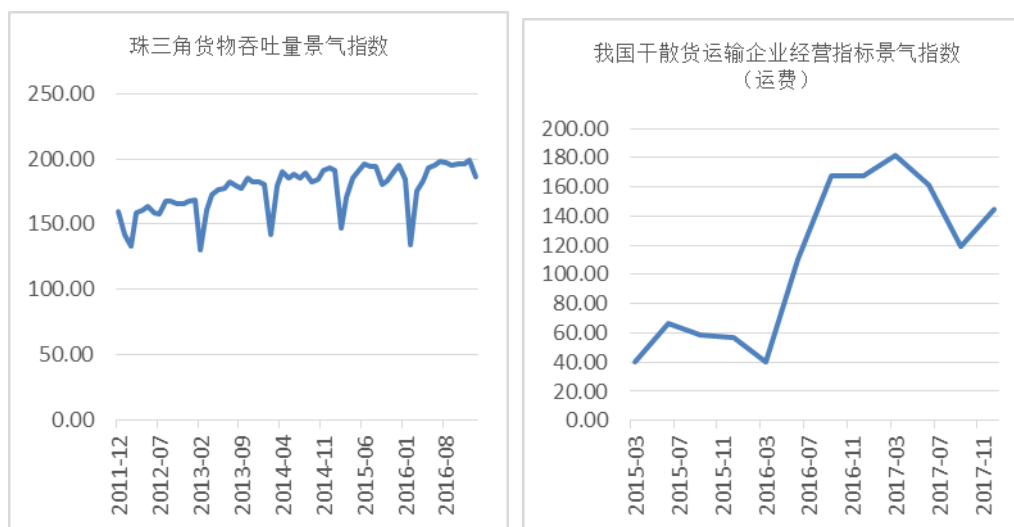
③相比租用船队，自建船队有利于增强公司对船队掌控力，保证运力稳定性。

因此，公司自建高效、梯队吨位船队，可提升公司市场竞争力，达到提高公司整体效益的目的。

(5) 航运业景气度持续上升、船舶造价尚未大幅提升，当前阶段处于扩充船队规模的较好时机

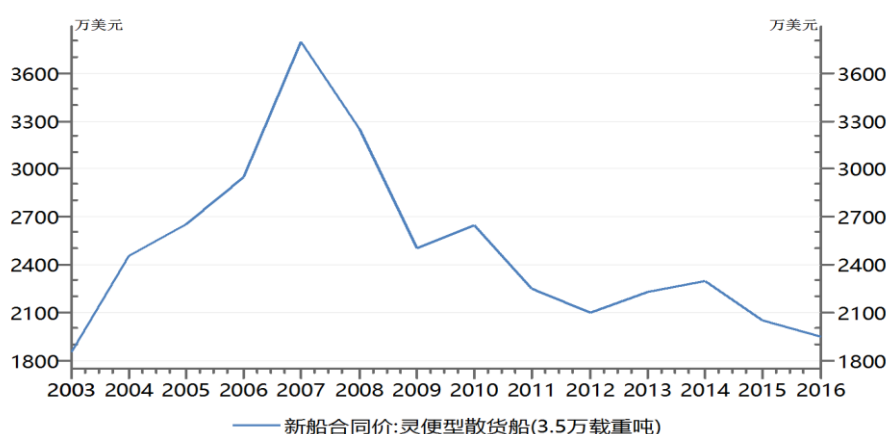
中国船舶工业经济与市场研究中心指出，宏观经济的基本面继续向好，这必然会给造船、航运业带来积极影响，不过造船业的结构调整还在持续。新船价格受市场回暖以及劳动力成本、原材料成本和主要配套设备价格上升影响，预计会有一定上升，但尚未大幅提升。优化船队结构，发挥新船成本优势，已经成为不少船东选择的竞争模式。这一模式受节能环保船型持续研发的影响，会进一步加快扩张，在航运业景气度持续走高，船价回升期，越早下订单越具备未来的竞争优势。

我国干散货运费景气指数及珠三角货物吞吐量景气指数如下：



数据来源：wind 资讯

目前，新船造价仍处于相对低谷时期，造价尚未大幅提升，目前购船为发挥新船成本优势的难得机会。



数据来源：wind 资讯

5、项目可行性

(1) 抓住“一带一路”和“珠江-西江经济带发展”的战略发展契机，依托水运“十三五”规划支持港口企业向上下游延伸的政策支持，公司港航江海联运集疏运体系的建立和完善面临良好的政策机遇

目前，“一带一路”和“珠江-西江经济带发展”已上升为国家重要战略。在巩固原有西江经济带物流网络优势的基础上，公司凭借西江主

要出海门户的优势，积极推动西江航运发展，加快上游资源与下游产品的流通、促进西江流域区域和产业一体化发展具有重要作用。

上市公司将继续以“西江战略”为核心，在提升云浮新港盈利水平、缩短梧州大利口码头市场培育期的基础上，增加西江沿线战略性港口的投资布局，选择枢纽区域投资建设物流园区或无水港，以国家“一带一路”战略、珠江—西江经济带发展规划为指导，充分发挥珠海港作为西江流域龙头港和西江港口联盟理事单位的作用，开展与西江港口、航运、物流企业在资本、业务方面的深度合作，共同开拓和挖掘珠江—西江经济带的上游大宗货物和下游成品商品的内河航运及物流服务市场需求，提升公司与合作伙伴的整体的业务发展水平和市场服务能力，进一步强化西江战略优势。

立足珠三角及西江流域的核心经济腹地，积极对接国家“一带一路”战略，构筑以珠海港为核心的物流节点，逐步向中国西南陆路内延，向南海海上外扩的贵广—南亚国际物流新通道，融入“一带一路”沿线国家商贸流通领域，开辟新兴战略市场，提升珠海港国际地位。

（2）腹地经济发达，货源充足，粮食、煤炭等大宗商品的巨大市场需求，为公司配套及实施港航江海联运战略，提供了良好机遇

①腹地经济发达、货源充足,为本项目的实施提供了充足的保障

通过30多年的发展，珠三角已形成电子信息、家电、纺织服装、汽车、装备制造业及建材等六大产业群。珠三角产业链形成了围绕超大型企业的核心业务环节为中心，逐步扩展上下游其他业务环节的产业集群。通过产业链各个环节的专业化分工协作，发挥“滚雪球效应”

使其产业链规模越来越大，规模效益越来越明显，产业链竞争力变得越来越强。同时，世界500强三星、LG、松下及西门子等企业在珠三角设计制造基地，带动了其上游的供应商和下游的其他制造客户及销售流通客户的发展。

②珠三角地区对粮食、煤炭的巨大区域市场需求，为依托港口优势、发展江海联运提供了明确的市场突破口与良好的市场机遇

广东作为最大的粮食集散地和消费地区，全省每年粮食生产和消费缺口在4000万吨以上，需从省外调入或从国际市场进口以满足市场需求，跨省区粮食物流量较大。随着新一轮的产业梯度转移，广东省的饲料工业和养殖业正在逐步从珠江三角洲向以肇庆、茂名为代表的粤西地区转移。随着珠三角地区饲料厂的不断西迁，其玉米需求量将会以每年15%的速度递增。物流板块未来以饲料粮为突破口，成品粮为后续发展方向，以粤西区域为主攻市场，逐步建设覆盖华南地区的粮食物流网络体系。一方面紧抓高栏港打造粮食专用码头的黄金时机，与大型粮商、粮企充分接触，建立战略伙伴关系；另一方面，与粤西及华南区域大型饲料厂、养殖企业、粮食加工企业洽谈业务合作，利用高栏粮食枢纽平台，建成粮食超市，可根据下游客户需求调配粮源，针对性供货，帮助饲料厂减少库存占用周期，形成从收购、运输到销售的全程粮食供应链综合服务体系。

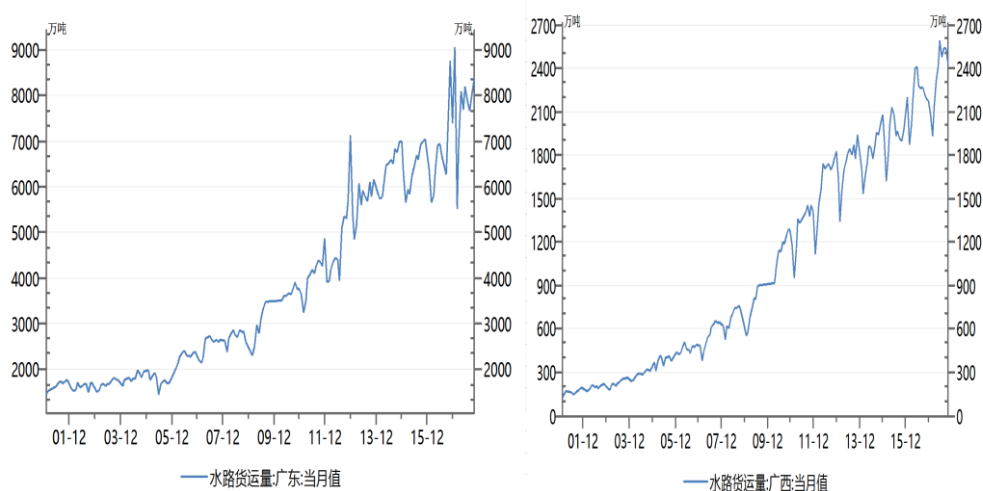
在煤炭市场领域，积极开拓上游资源与下游分销渠道，加速对市场的整合力度。在物流运输方面，依托现有的煤炭物流框架，以港口为节点，通过铁水联运、水铁联运、水水换装、水转陆路等多种方式，

逐步形成煤炭储备、精配、中转、配送一条龙的服务体系。（1）通过构建煤炭物流链，推动珠海港与北方煤炭大港联动发展，发挥高栏港区中转、储配作用，实现直达、直供、直转、直配。（2）拓展配煤业务，培育配煤市场。建立适应个性化需求的煤炭超市，满足不同用户对煤炭质量的需求，为客户提供掺配、洗选、洁净等煤炭加工服务。

③伴随经济持续发展，珠海港腹地水路货运量持续快速上升，该地区存在着巨大的货运市场潜力

伴随两省区经济的持续发展，依托良好的腹地经济基础和沿江、沿海的港口优势，2000年以来，两广地区水路货运量整体保持了持续快速增长。

广东、广西水路货运量情况



数据来源：wind资讯

由以上两图可知，自2000年以来，依托两广经济的持续快速发展，凭借良好的水运体系和港口优势，两广地区的水路货运量持续增长，珠海港港口航运业务面临良好机遇。

（3）珠三角集疏运条件持续完善，通航条件良好

珠江水系享有“黄金水道”的美称，水资源丰富、水系发达、支流较多，是大西南地区通江大海的主要通道，在国家内河运输中有重要的地位。珠江作为中国华南地区主要的内河运输通道，水系干支交错、纵横千里、覆盖辽阔，江水流量丰富，水位落差较小，是大自然禀赋的天然水运网络。在国家规划的“两横、一纵、两网、十八线”内河高等级航道中，珠江水系就占有“一横”（西江航运干线）、一网（珠江三角洲高等级航道网）、“三线”（右江、北盘江-红水河、柳江-黔江），共3253公里，占17.2%；珠江水系呈天然的网络架构，十分利于发展水路运输业务，呈现出以下特点。珠江水系网络覆盖面大，珠江流域腹地广阔；珠江水系与海相连，利于开展江海联运。同时珠江水系的水流相对缓慢，水位落差小，这样的水文条件对于发展航运业具有天然优势。珠江干线航道可常年保持通航，在丰水期可通行最大船舶达5000吨级，而枯水期也能到达3000吨级的通航等级。

（4）依托已有港航配套及物流业务的平台优势，能够及时、准确获取市场需求，抓住业务机会

公司现有港航配套及物流业务包括外代、外理、拖轮、船代、道路运输、物流园等，公司港航物流板块与联检单位、码头、驳船公司、货主建立了良好的合作基础，不仅和码头、驳船公司建立了物流数据的交换和共享，而且与联检单位也建立了货物数据、船舶信息传输的链接。港航物流板块在业务链条方面，与码头、货代、船公司、货主、联检单位等的业务实行“嵌入式”的业务捆绑模式，把理货业务与码头操作、船舶装卸、箱货动向、货物监管等业务捆绑在一起，提供实

时状况信息，打造成为进出口链条中必不可少的一环。在货源竞争方面，通过外代、货运公司，联同码头共同对外营销，承揽更多货源。物流板块深度介入到客户的商流业务中，通过提供配套的订单管理、运单管理、仓储、物流、采销供应链、IT技术服务，帮助客户全面落地供应链战略，配合其公司战略与市场战略的有效达成。公司上述港航配套及物流业务的平台优势，能够帮助公司建立和完善港航江海联运集疏运体系及时、准确获取市场需求，抓住业务机会。

(5) 航运公司及上市公司层面已具备了相应的人才、业务及配套体系储备

珠海港航运是珠海港股份公司为适应公司整体战略发展需求，提升航运领域竞争力而组建成立的公司。股份公司多年来立足港口物流主业，公司的高层管理人员中，大部分拥有港口航运领域专业背景，具备沿海航线管理及运营的相关经验。由公司中高层管理团队带领员工重学习、强管理、夯基础，已建立了规范的企业管理制度和有效的内部控制体系，能够适应公司内河及沿海海运业务发展需要。

上市公司已在仓储、保税VMI、货运、厂内物流等传统物流服务领域积累了丰富的业务经验，在已有的物流、货代、理货、报关报检、拖轮等港航服务的基础上运营多年。上市公司及珠海港航运具备实施本项目的业务及配套体系储备。

6、项目预期收益

序号	项目名称	预计税后内部收益率	预计投资回收期(年)
1	40艘3500吨级内河多用途船	8.06%	11.22

序号	项目名称	预计税后内部收益率	预计投资回收期(年)
2	3艘沿海12000吨级海船项目	15.27%	5.80
3	2艘沿海22500吨级海船项目	10.69%	9.04
4	2艘沿海45000吨级海船项目	9.20%	9.24
5	2艘沿海22500吨级海船项目	8.00%	8.72

四、本次发行对公司经营管理、财务状况等的影响

(一) 本次发行对公司经营管理的影响

本次非公开发行募集资金投资项目符合国家产业政策和公司整体经营发展战略。本次发行完成后，公司资本实力将进一步增强。投资项目完成后，将有利于公司物流中心战略的落实，进一步增加公司盈利渠道、提高公司盈利能力和综合竞争力，有效增强公司抗风险能力，实现公司可持续发展。

(二) 本次发行对公司财务状况的影响

本次募集资金投资项目的实施，有助于改善公司资本结构，降低财务风险，在募投项目逐步投产后，公司主营业务收入有望稳步增长，盈利水平进一步提升，有助于公司的战略推进。

综上所述，本次公司运用募集资金投资项目符合国家相关的产业政策、法律法规以及行业发展趋势，具有良好的市场前景，符合公司的战略目标；通过本次非公开发行股票将进一步优化公司的资本结构、增加公司盈利渠道、提高公司盈利能力、增强公司核心竞争力，有利于增强公司的长期可持续发展能力，实现和维护上市公司全体股东的长远利益。

珠海港股份有限公司董事局

2018年8月31日