



中远海运控股股份有限公司

《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》
问题的回复

保荐机构（主承销商）



（北京市朝阳区建国门外大街1号国贸大厦2座27层及28层）

二〇一八年六月

中国证券监督管理委员会：

贵会于 2018 年 5 月 17 日出具的《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》（以下简称“《告知函》”）已收悉。中远海运控股股份有限公司（以下简称“中远海控”、“公司”、“申请人”）与保荐机构中国国际金融股份有限公司（以下简称“保荐机构”）、申请人律师北京市通商律师事务所（以下简称“申请人律师”）和瑞华会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“会计师”）等相关各方对《告知函》所列问题认真进行了逐项落实、核查，现回复如下，请予审核。

除另有说明外，本回复中的简称或名词的释义与《关于中远海运控股股份有限公司非公开发行人民币普通股（A 股）股票之尽职调查报告》中的含义相同。

《告知函》所列问题	黑体
对问题的回答	宋体

目 录

问题 1.....	3
问题 2.....	15
问题 3.....	17
问题 4.....	21
问题 5.....	29

问题 1

申请人 2015 年、2016 年持续巨额亏损，2016 年业务重组后 2017 年、2018 年一季度实现盈利回升。但整体来看，全球经济复苏仍存在一定变数，国际贸易摩擦等突发因素加剧了不确定性。通过本次募投项目，申请人在原有 360 艘集装箱船舶基础上，还将新增 20 艘运力。请申请人：（1）结合目前国际贸易发展环境，进一步说明新增运力的消化措施、存在的风险及防控措施，必要时，提示相关风险；（2）说明每年新增折旧及其他维持成本对申请人业绩的影响情况，相关效益预测是否合理、谨慎。

请保荐机构、申请人律师、会计师发表核查意见。

答复：

一、申请人的分析说明

（一）结合目前国际贸易发展环境，进一步说明新增运力的消化措施、存在的风险及防控措施，必要时，提示相关风险

1、全球经济形势及国际贸易发展环境

（1）全球经济有所复苏，促进集运业周期改善

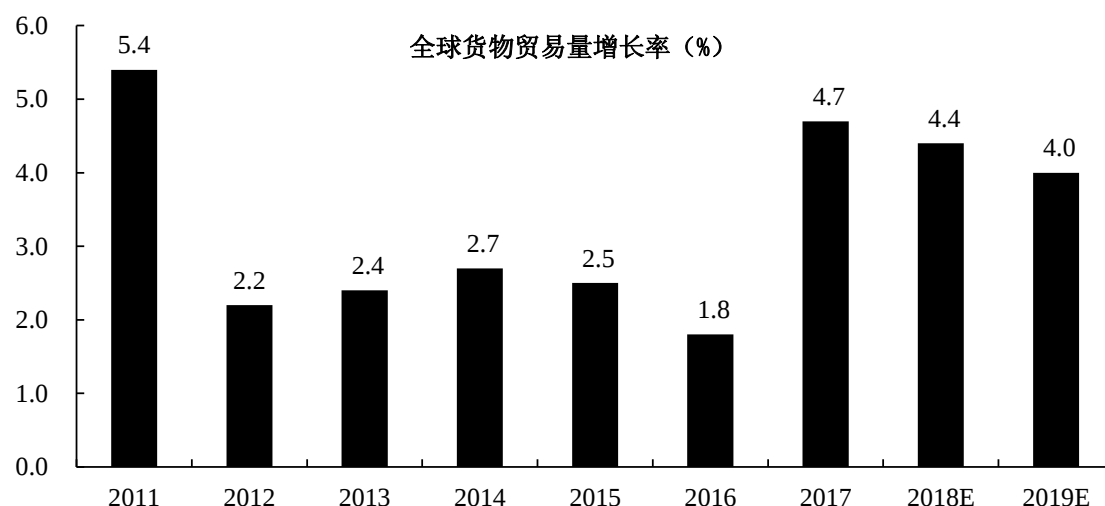
2018 年 1 月，国际货币基金组织发布预测数据，将 2018 年、2019 年两年全球经济增长预期较 2017 年 10 月份预期值均上调 0.2 个百分点至 3.9%，同时也上调了包括中国在内的主要经济体增长预期。国际货币基金组织也认为，自 2016 年中期以来，全球经济周期性上升势头不断加强，2017 年全球约 120 个经济体（占全球 GDP 四分之三）经济同比增速都出现了上升，这是自 2010 年以来最广泛的全球增长同步上扬。2018 年 4 月，国际货币基金组织更新发布预测数据，维持对 2018 年和 2019 年的经济增速预期。

结合全球经济复苏等因素，德鲁里、克拉克森和 Alphaliner 三家全球著名航运咨询机构预计，2018 年及 2019 年全球的集装箱运输量增长均高于 4%，且将处于温和的需求大于供给的状态。全球经济复苏，在一定程度上促进了集装箱运输行业的周期性改善。

（2）国际贸易环境整体有所改善

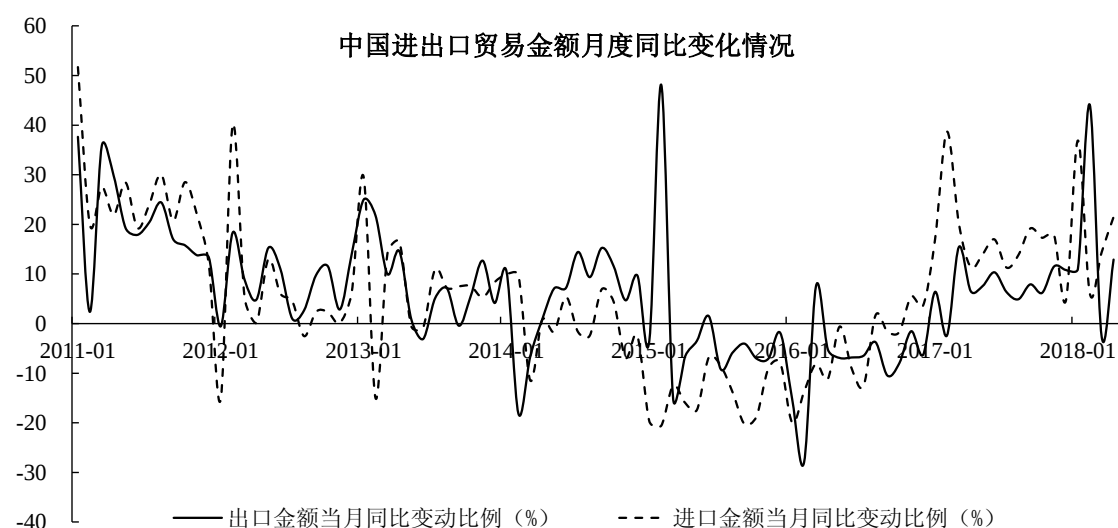
受全球经济复苏缓慢、经济增长结构变化等因素影响，近年来全球货物贸易量呈现低速增长态势。根据世界贸易组织统计，2012 年至 2016 年，全球货物贸易量增速较全球 GDP 增速的比例均约为 1.0 倍或低于 1.0 倍，而在 2000 年至 2011 年，上述比例在大多数年份均大于 1.5 倍。

2017 年度，受益于全球经济加快复苏，全球贸易显著回暖。根据世界贸易组织于 2018 年 4 月发布的最新统计，全球货物贸易量在 2017 年的增速达到 4.7%，远高于 2016 年的 1.8%，同时也高于世界贸易组织于 2017 年 9 月预计的 3.6%。2018 年至 2019 年，全球货物贸易增速将分别达到 4.4%和 4.0%，均保持较高增速。



资料来源：世界贸易组织；2018 年及 2019 年数据为世界贸易组织于 2018 年 4 月发布的预测数据。

受全球经济贸易环境以及中国的经济增长阶段调整等因素影响，中国的进出口贸易在 2012 年至 2016 年也呈现低迷状态，部分年份的货物进出口金额甚至出现同比下降。2017 年度及 2018 年 1-4 月，与全球贸易发展环境一致，中国的对外贸易亦呈现出强劲的复苏态势，进出口金额均出现较大幅度的同比增长，整体对外贸易环境较为良好。此外，2017 年全年中国出口集装箱运价指数均值 820 点，较 2016 年增长 15.39%。



资料来源：Wind。

(3) 贸易保护主义抬头，国际贸易增加不确定性

2017 年下半年以来，个别国家和地区的贸易保护主义抬头，引发多边或双边的贸易摩擦，可能导致全球经济的放缓，危害国际金融秩序，进而损害跨国公司的海外经营环境。但从全球主要经济体的增长和企业盈利的基本面来看，目前依然保持较为稳健的增长态势，跨国间的资本流动频繁，企业投资进一步加速，当前贸易摩擦所涉及的体量和规模尚不足以对全球整体经济增长产生较大的下行风险和影响。此外，随着中国“一带一路”倡议的深入实施以及进一步扩大开放，相关贸易规模将有望进一步增加，促进国际贸易正向发展。从全球经济整体上看，若多边或双边贸易摩擦升级，则存在多边或者双边贸易战的风险，这为国际贸易前景增加了不确定性。

2、新增运力的消化措施

在当前国际贸易发展的背景下，公司通过将募集资金投资于已在建船舶，扩大自有船队运力规模并优化船队船型结构，为公司把握市场回暖机遇奠定基础；同时，公司通过调整运力布局，在不同航线上对船型的灵活调配，及时把握贸易商机，规避贸易摩擦引致的风险。此外，从长期来看，得益于集装箱运输的安全高效、经济便利性，并可以实现“门到门”的运输方式，市场上对于集装箱船运输的需求仍会持续，亦将为公司新增运力的消化提供有力保障。

(1) 提高大型船舶比例，优化船舶结构

随着集装箱运输业的不断发展，大型船舶的规模经济效应凸显，集装箱船舶“大型化”已经成为行业发展的大势所趋。目前，市场领先的全球性集运公司大型船舶比重高，且将增加大型船舶运力视为提升业务竞争力的重要措施。根据 Alphaliner 统计，截至 2018 年 4 月 1 日，全球新建集装箱船舶订单中，10,000TEU 以上大型船舶占比高达 83%，18,000TEU 以上大型船舶的订单运力占同等规模运力船型现有在运营运力的 70%。

公司正在营运的自有大型船舶占比较低，大型船舶资源主要为在建船舶，该等在建大型船舶订单是公司顺应行业发展趋势、提升大船比例、增强竞争力的核心战略资源。公司本次募集资金使用项目的已在建船舶的交付，将有利于公司充分发挥大型船舶成本竞争优势、降低单箱成本、提升创效能力，有助于公司打造全球领先的集装箱运输船队。

（2）调整运力布局，推动公司全球化战略

公司集装箱航运业务以“规模化和全球化，以客户为中心，低成本战略，逐步提高为客户提供全程运输解决方案的能力”四个维度为抓手，致力于提升运营和管理能力，打造差异化优势。在全球化战略的落实中，公司顺应国际贸易格局变化，在巩固东西干线优势的基础上，稳步增加新兴市场与区域市场投入。

公司本次募集资金投资项目的已在建船舶在交船后将主要投放于欧美航线，该等集装箱船舶投入运营后，有助于降低航线网络单箱成本，提高公司航线网络的效益水平，巩固公司在东西干线的竞争优势。

同时，替换下来的原欧美航线的大型或中型船舶将投入南北次干航线或区域市场航线，丰富公司航线产品和网络布局，加大新兴市场开发力度，实现公司在各主要航线的运力升级和船舶运力配置的全面优化，降低各主要航线的单箱成本，提升竞争力，推动公司全球化战略。

（3）加强客户服务团队建设，提高综合服务能力

公司将不断加强客户服务团队建设，通过新客户开发服务团队、进口营销服务团队、维护类客户团队和分行业专业化服务团队的建设，整合优质资源并实施有针对性的、差异化的客户服务，在维护现有客户的基础之上加大新客户开发服

务力度，实现货量增长。

此外，公司将加强延伸服务，提高为客户提供全程运输方案的能力。依托于集装箱航运以及码头经营两大业务板块的协同发展，公司拟通过与公路拖车、铁路的无缝衔接，加大供应链重要物流节点配套设施的投入力度，打造更具特色的海铁联运产品，进一步丰富和完善服务模式，推进实现公司由海上承运人向集装箱综合物流解决方案提供者转变，从而为客户提供更有竞争力的综合服务。

综上，由于宏观经济复苏带动集运行业回暖，未来公司所面临的市场环境将逐步改善，且公司本次募集资金投资项目的已在建船舶均为大型集装箱船舶，系公司优化自有船队船舶结构、调整运力布局的重要措施，也是公司提升整体竞争力的重要举措，同时通过提供更具竞争力的产品和服务挖掘增量需求，公司新增运力将得到有效消化。

3、新增运力消化存在的风险及防控措施

(1) 新增运力消化存在的风险

①宏观经济波动及行业变化风险

公司从事的集装箱航运和码头业务均与中国及世界宏观经济环境有较大关联。目前，中国宏观经济整体稳定，但仍然面临经济增长阶段转变、结构性改革深入推进等挑战；全球宏观经济虽然有所回暖，但多方面不确定性因素仍然存在，可能对经济复苏进程造成不利影响。若未来宏观经济环境不及预期，国际贸易需求减少，则将导致公司面临客户需求减少、资金周转困难、利润减少等风险。

全球集装箱运输市场运力扩张增速在 2015 年达到顶峰，市场上开始出现较多闲置运力；同时，货运需求疲弱导致集装箱运输公司降低运输价格争夺市场资源。面对集装箱运输价格下调及出现闲置运力等压力，在 2016 年业内排名前列的集装箱运输公司均出现亏损的情况，众多集装箱运输公司开始调整长期经营战略以应对该市场环境。公司在该大环境下亦受到较大影响，2016 年出现净亏损，承受较大经营压力。自 2016 年下半年以来，集装箱运输市场已明显回暖，但如果未来行业市场及竞争态势出现恶化，将给公司带来一定经营风险，影响公司新增运力的消化。

②国际贸易不确定性风险

随着中国经济的快速发展，中国的进出口贸易在全球贸易中扮演愈加重要的角色。而与此同时，受贸易保护主义抬头、全球产业竞争等因素影响，近年来，包括欧盟、美国等在内的发达经济体以及印度、阿根廷等新兴经济体与中国的贸易摩擦愈加频繁。此外，受全球政治环境变化、经济增长分化等因素影响，其他国家之间的贸易争端也时有发生。若未来中国与其他国家以及其他国家之间的贸易关系出现恶化，则可能会将对全球贸易乃至集装箱运输行业产生不利影响，从而对公司已在建船舶完工交付后所面临的市场需求造成不利影响。

（2）公司所采取的防控措施

①优化运力布局

在全球化战略的落实过程中，公司顺应国际贸易格局变化，在巩固东西干线优势的基础上，稳步增加新兴市场与区域市场投入，进一步提升航线网络的全球化程度，使航线运力结构更加合理，实现公司在各主要航线的运力升级和船舶运力配置的全面优化，降低各主要航线的单箱成本，提升竞争力。公司现有在建船舶建造交付后，公司拥有和控制的超大型集装箱船艘数和运力占比都将处于行业领先水平，同时航线布局将更为广泛，对部分主要航线的依赖将相应减少，实现全面综合发展。

②扩展货源市场

由于多边或者双边的贸易摩擦并不直接对相关当事国的国内消费需求产生影响，因此相关国家之间的贸易关系的紧张程度主要影响相关货流的转移方向。随着公司运力规模的不断扩大、行业地位的不不断提升，公司将凭借更加完善的网络，积极开拓东南亚、南亚、日本和韩国等市场，拓宽客户以及货物来源，提升抵御风险的能力。

③提升服务能力

公司将加强延伸服务，增强为客户提供全程运输方案的能力。依托于集装箱航运以及码头经营两大业务板块的协同发展，公司拟通过与公路拖车、铁路的无缝衔接，加大对集装箱运输供应链重要物流节点配套设施的投入力度，打造更具

特色的海铁联运产品，进一步丰富和完善服务模式，推进实现公司由海上承运人向集装箱综合物流解决方案提供者转变，从而为客户提供更有竞争力的综合服务，降低市场波动对公司业务的影响。

此外，申请人将时刻跟踪国际贸易发展环境的变化，及时判断相关贸易摩擦乃至相关当事国之间的贸易战是否将直接影响申请人所处的集装箱运输行业，若判断相关宏观经济波动风险以及国际贸易摩擦风险可能对公司带来重大不利影响，申请人将及时进行信息披露并提示相关风险。

（二）说明每年新增折旧及其他维持成本对申请人业绩的影响情况，相关效益预测是否合理、谨慎

1、说明每年新增折旧及其他维持成本对申请人业绩的影响情况

申请人对本次募集资金投资项目的已在建船舶进行经济效益测算时，均采用如下基本假设：折旧年限 25 年，残值率 5%，经营年限 25 年。在上述假设下，根据预计投资总额测算，申请人本次募集资金投资项目中的 20 艘已在建集装箱船舶均交付投入运营后，每年的新增折旧合计为 66,304.05 万元，具体情况如下：

单位：万元

序号	项目名称	投资总额	单船年折旧额	合计年折旧金额
1	用于支付 5 艘已在建集装箱船舶所需造船款（单艘运力 13,800TEU）	389,902.61	2,963.26	14,816.30
2	用于支付 4 艘已在建集装箱船舶所需造船款（单艘运力 14,568TEU）	328,128.34	3,117.22	12,468.88
3	用于支付 5 艘已在建集装箱船舶所需造船款（单艘运力 20,119TEU）	465,649.22	3,538.93	17,694.67
4	用于支付 6 艘已在建集装箱船舶所需造船款（单艘运力 21,237TEU）	561,163.17	3,554.03	21,324.20
合计				66,304.05

申请人所运营的船舶的经营支出中的燃料费、集装箱货物费、港口和运河费等费用为根据船舶航行运输所发生的费用；而船员、备件、润料等固定经营费用为维护该等船舶保持可航运状态所发生的费用，系维持费用，公司根据历史运营经验以及市场情况对维持费用进行估计。

根据申请人估计，本次募集资金投资项目中的 20 艘已在建集装箱船舶交付后每年发生的维持费用预计合计为 47,137.71 万元，具体情况如下：

单位：万元

序号	项目名称	合计年维持成本
1	用于支付 5 艘已在建集装箱船舶所需造船款(单艘运力 13,800TEU)	10,900.23
2	用于支付 4 艘已在建集装箱船舶所需造船款(单艘运力 14,568TEU)	9,663.33
3	用于支付 5 艘已在建集装箱船舶所需造船款(单艘运力 20,119TEU)	12,079.16
4	用于支付 6 艘已在建集装箱船舶所需造船款(单艘运力 21,237TEU)	14,494.99
合计		47,137.71

公司本次募集资金投资项目中的 20 艘已在建集装箱船舶交付后每年新增折旧以及维持成本合计为 113,441.76 万元。2017 年度，公司营业利润为 495,683.55 万元，在不考虑该等募集资金投资项目船舶运营收入的情况下，相关新增折旧以及其他维持成本对公司营业利润的影响也较为有限。

综上，本次募集资金投资项目预计效益良好，根据公司可行性研究报告的测算，在覆盖新增折旧以及维持成本后，仍会为公司贡献良好的利润。公司研究该等船舶的可行性时已充分考虑了新增折旧及维持成本对公司业绩的影响，该等新增集装箱船舶未来折旧及维持成本不会对公司的盈利能力产生重大不利影响。

2、本次募投项目效益预测是否合理、谨慎

(1) 预计效益测算方式说明

公司本次募集资金投资项目为 20 艘已在建船舶，该等已在建船舶的预计效益指标主要为项目内部报酬率（IRR），系通过测算在建船舶在营运周期内净现金流入折现后的净现值与在建船舶初始投资相等的折现率。

在建船舶的净现金流量计算原理为：

项目	公式
现金流入	
航次收入	=出口航次收入+进口航次收入
出口航次收入/进口航次收入	=重箱载箱量×航线船舶投入数量占比×舱位利用率×单箱收入
全年现金流入	=航次收入×全年航次数÷航线船舶投入数量
现金流出	

项目	公式
航次经营支出	=燃料费+集装箱货物费+港口和运河费等
全年现金流出	=航次经营支出×全年航次数÷航线船舶投入数量
净现金流量	=全年现金流入-全年现金流出

根据上述计算，将在建船舶运营周期内的净现金流和投资成本带入项目内部收益率进行计算：

$$NPV = \sum_{i=0}^n CF_i \times (1 + IRR)^{-i} = 0$$

其中，NPV 为项目的净现值， CF_i 为第 i 年的净现金流量，n 为运营周期，假设 NPV 为 0 即可计算出对应 IRR。

（2）预计效益的合理性及谨慎性

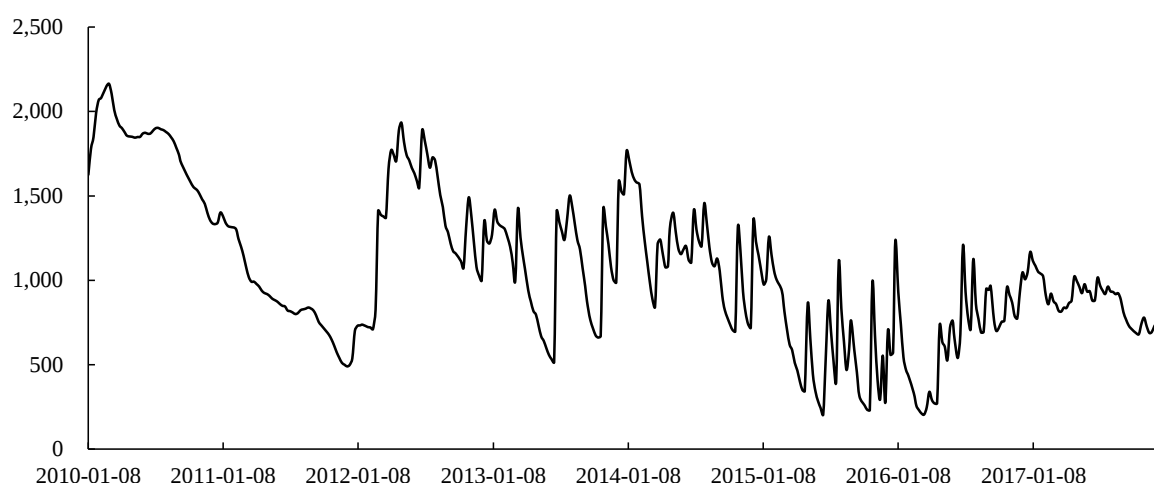
如下以 6 艘单艘运力 21,237TEU 型集装箱船舶的预计效益测算为例，具体测算过程如下：

①现金流入预测

公司在建的单艘运力 21,237TEU 型集装箱船舶未来拟投入远东—欧洲线，根据市场情况等，假设单箱运价为 1,000 美元/TEU（出口）和 350 美元/TEU（进口）、舱位利用率为 90%（出口）和 35%（进口）、单个航次周期为 11 周（若设置周班轮，则该航线共需 11 艘船舶），则公司每年的现金流入约为 8,604 万美元。

由于集装箱航运市场周期性较强，运价波动性较强，公司对未来运价的预计综合考虑了制定投资计划时的市场情况、历史的运价数据以及对未来运价的展望。根据上海出口集装箱运价指数（SCFI）欧洲（基本港）分航线运价，2010 年初至 2017 年底该航线的运价指数变动趋势如下：

单位：美元/TEU



资料来源：Wind。

自 2010 年初至 2017 年底，SCFI 欧洲（基本港）分航线的平均运价为 1,055 美元/TEU。鉴于船舶营运周期较长，公司将出口运价假设为 1,000 美元/TEU，略低于长周期的历史平均运价，且考虑到回程单箱收入较低将进口运价假设为 350 美元/TEU，相关假设较为谨慎合理。此外，根据 Alphaliner 统计，2010 年初至 2017 年底，远东—欧洲线的舱位均在 90%附近波动，公司将出口舱位利用率假设为 90%符合公司历史运营情况以及市场平均水平，同时将进口舱位利用率假设为 35%亦较为谨慎，相关假设均较为合理。

②现金流出预测

公司所运营的船舶的经营支出主要包括燃料费、集装箱货物费、港口和运河费等。其中燃料费用主要为船舶航行中所消耗的燃油费用，集装箱货物费主要为集装箱装卸、堆存、理货等产生的费用，港口和运河费主要为船舶航行的港口挂靠费用和运河通行费。该等成本费用均系参考公司历史运营经验以及市场相关价格数据谨慎估计得到，具有合理依据。

③经济效益测算

基于上述现金流入和现金流出预测，按照单艘运力 21,237TEU 型集装箱船舶运营周期为 25 年进行测算，单艘运力 21,237TEU 型集装箱船舶在运营周期内的现金流量情况如下表所示：

单位：万美元

项目	第零年	第一年	第二年	第三年	第四年	……
现金流入	-	8,604	8,604	8,604	8,604	……
现金流出	14,187	6,943	6,943	6,943	6,942	……
净现金流	-14,187	1,660	1,661	1,661	1,661	……

注：以上数据中净现金流不直接等于现金流入减现金流出系由四舍五入导致；初始投资包括船舶建造费用以及监造费用等。

假设折现率为 6%、残值率为 5%，则本船舶投资的主要预计效益指标为：项目内部报酬率（IRR）为 10.32%，静态投资回收期为 8.54 年，动态投资回收期为 12.56 年。

基于与上述类似的预测逻辑以及测算过程，公司本次募集资金投资项目的主要效益指标如下：

序号	项目名称	项目内部报酬率	静态投资回收期	动态投资回收期
1	用于支付 5 艘已在建集装箱船舶所需造船款（单艘运力 13,800TEU）	8.17%	10.60 年	16.72 年
2	用于支付 4 艘已在建集装箱船舶所需造船款（单艘运力 14,568TEU）	10.69%	8.65 年	12.57 年
3	用于支付 5 艘已在建集装箱船舶所需造船款（单艘运力 20,119TEU）	8.02%	10.75 年	17.75 年
4	用于支付 6 艘已在建集装箱船舶所需造船款（单艘运力 21,237TEU）	10.32%	8.54 年	12.56 年

综上，公司本次募集资金投资项目的预计效益系根据公司在建船舶的投资以及投入运营后的运营情况进行测算，相关主要假设以及测算过程符合公司经营情况以及行业发展情况，项目预计效益合理且谨慎。

二、保荐机构、申请人律师、会计师的核查意见

保荐机构、申请人律师和会计师获取并查阅了国际贸易相关的报告以及统计数据，航运咨询机构德鲁里、克拉克森和 Alphaliner 出具的市场报告；获取并查阅了申请人募投项目相关的可行性研究报告、相关测算底稿；查阅了申请人的非公开发行预案等文件。

经核查，保荐机构、申请人律师和会计师认为：目前国际贸易发展环境整体

较为良好，申请人本次募投项目的新增运力消化具有充分保障，对于宏观经济波动及行业变化和国际贸易不确定性风险等风险，申请人具备相应的防控措施，且将及时进行信息披露并提示相关风险；申请人新增集装箱船舶未来折旧以及维持成本不会对公司的盈利能力产生重大不利影响，申请人本次募投项目的效益预测合理且谨慎。

问题 2

申请人称，本次募集资金将根据《上市公司证券发行管理办法》第十条（五）款及公司《募集资金管理办法》规定，存放于董事会决定的第三方商业银行专项账户，不会存放于集团财务公司。请申请人进一步说明，本次募集资金是否导致新增关联交易，存放第三方商业银行专项账户是否已经董事会决议，是否已经进行了充分、恰当的信息披露。

请保荐机构说明核查过程和依据，并明确发表核查意见。

答复：

一、申请人的分析说明

（一）本次募集资金是否导致新增关联交易

关于申请人本次非公开发行的募集资金存放，申请人确认，本次募集资金将根据《上市公司证券发行管理办法》第十条（五）款及申请人《募集资金管理办法》规定，存放于董事会决定的第三方商业银行专项账户，不会存放于集团财务公司。2018 年 5 月 30 日，申请人已经在中国农业银行上海市分行营业部开设了专项账户，用于本次募集资金的存放。中国农业银行与申请人之间不存在关联关系，因此本次募集资金的存放不会导致新增关联交易。

（二）存放第三方商业银行专项账户是否已经董事会决议，是否已经进行了充分、恰当的信息披露

根据申请人于 2017 年 10 月 30 日召开的第五届董事会第五次会议审议通过的《关于提请股东大会授权董事会及其授权人士全权办理本次非公开发行工作相关事宜的议案》及相关决议，董事会同意提请公司股东大会授权董事会及其授权人士在有关法律法规规定的范围内全权办理与本次非公开发行股票相关的全部事宜。

根据申请人于 2017 年 12 月 18 日召开的 2017 年第三次临时股东大会、2017 年第一次 A 股类别股东大会及 2017 年第一次 H 股类别股东大会审议通过的《关于提请股东大会授权董事会及其授权人士全权办理本次非公开发行工作相关事

宜的议案》及相关决议，股东大会和类别股东大会同意，“授权董事会为本次非公开发行设立专用账户，专门用于募集资金的集中存放、管理和使用”，且“授权董事会在获得本议案所载各项授权的前提下，除有关法律法规及规范性文件以及公司章程另有规定外，将本议案所载各项授权转授予公司董事长以及董事长所授权之人士行使”。

综上，申请人 2017 年第三次临时股东大会、2017 年第一次 A 股类别股东大会及 2017 年第一次 H 股类别股东大会已授权申请人董事会及其授权人士为申请人本次非公开发行设立募集资金专用账户。上述董事会、股东大会和类别股东大会决议已由申请人于《中远海运控股股份有限公司第五届董事会第五次会议决议公告》（公告编号：临 2017-067）、《中远海运控股股份有限公司 2017 年第三次临时股东大会暨 2017 年第一次 A 股类别股东大会及 2017 年第一次 H 股类别股东大会决议公告》（公告编号：2017-084）中予以充分、恰当披露。

2018 年 5 月 30 日，申请人董事会授权人士已根据相关授权在中国农业银行上海市分行营业部开设了募集资金专用账户。

二、保荐机构的核查过程、依据和核查意见

保荐机构进行了如下核查程序并获取相关依据：

（一）查阅了申请人第五届董事会第五次会议董事会、2017 年第三次临时股东大会、2017 年第一次 A 股类别股东大会及 2017 年第一次 H 股类别股东大会相关议案、决议及公告文件；

（二）查阅了募集资金专户开立凭证、开户银行主要股东以及董事和高级管理人员名单等。

经核查，保荐机构认为：申请人本次非公开发行募集资金的存放不会导致新增关联交易；申请人在第三方商业银行开立募集资金专用账户已取得申请人股东大会和类别股东大会授权，并经过申请人充分、恰当披露。

问题 3

2017 年末，申请人无形资产和商誉余额分别为 45.41 亿元、9.05 亿元，增幅较大。请申请人说明 2017 年底是否对上述无形资产、商誉作减值测试，是否足额计提减值准备。

请保荐机构、会计师发表核查意见。

答复：

一、申请人的分析说明

（一）关于无形资产情况的说明

截至 2017 年 12 月 31 日，申请人的无形资产账面净值为 454,144.09 万元，具体明细如下：

单位：万元

项目	无形资产原值	累计摊销	期末净额
房屋建筑物使用权	252.05	190.60	61.44
土地使用权	246,746.62	38,492.22	208,254.41
软件	95,687.33	76,123.93	19,563.41
码头经营权	317,931.47	91,924.18	226,007.29
其他	457.52	199.98	257.54
合计	661,075.00	206,930.91	454,144.09

截至 2016 年 12 月 31 日，申请人无形资产账面净值为 210,241.42 万元，具体情况如下：

单位：万元

项目	无形资产原值	累计摊销	期末净额
房屋建筑物使用权	252.05	175.79	76.26
土地使用权	200,301.19	33,175.09	167,126.10
软件	73,248.94	59,449.22	13,799.72
码头经营权	36,535.46	7,569.23	28,966.23
其他	457.00	183.90	273.11
合计	310,794.64	100,553.23	210,241.42

其中，截至 2017 年 12 月 31 日，申请人子公司中远海运港口的无形资产账

面净值达 416,429.89 万元，是申请人合并报表口径无形资产账面净值的主要组成部分。截至 2017 年 12 月 31 日，申请人无形资产账面净值较截至 2016 年 12 月 31 日增加 243,902.67 万元，主要系 2017 年 9 月至 12 月中远海运港口收购相关码头公司的股权所致。

2017 年 9 月至 12 月，中远海运港口先后完成了对南通通海港口有限公司的 51%股权、西班牙码头公司 Noatum Port Holdings, S.L.的 51%股权、比利时码头公司 CSP Zeebrugge Terminal NV 的 76%股权、武汉阳逻九通港务有限公司（已更名为“中远海运港口武汉有限公司”）的 70%股权的收购，上述公司的无形资产情况如下：

单位：万元

收购公司	无形资产类别	账面原值	累计摊销	账面净值
Noatum Port Holdings, S.L.	码头经营权	278,528.33	82,725.59	195,802.74
	软件	11,884.04	8,170.96	3,713.08
南通通海港口有限公司	土地使用权	32,835.46	984.97	31,850.49
	软件	1.42	1.16	0.26
CSP Zeebrugge Terminal NV	码头经营权	390.09	1.31	388.78
	软件	3,907.84	3,897.39	10.45
武汉阳逻九通港务有限公司	土地使用权	9,848.20	-	9,848.20
	软件	-	-	-
合计	码头经营权	278,918.42	82,726.90	196,191.52
	土地使用权	42,683.66	984.97	41,698.69
	软件	15,793.30	12,069.51	3,723.79
	无形资产合计	337,395.38	95,781.38	241,614.00

2017 年 9 月至 12 月发生的上述收购导致截至申请人 2017 年 12 月 31 日无形资产账面净值增加 241,614.00 万元，其中土地使用权账面净值 41,698.69 万元、码头经营权账面净值 196,191.52 万元（主要来自 Noatum Port Holdings, S.L.）、软件账面净值 3,723.79 万元。由于上述码头股权的收购均在 2017 年 9 月至 12 月完成，距离 2017 年末较近，且均有截至股权转让基准日的评估报告对上述无形资产价值进行确认，因此 2017 年 12 月 31 日申请人以上述评估报告作为减值测试的依据，认为上述无形资产不需要计提减值准备。

剔除上述收购因素的影响外，截至 2017 年末申请人剩余部分无形资产账面

净值 212,530.08 万元，主要包括土地使用权账面净值 166,555.72 万元、码头经营权账面净值 29,815.76 万元、软件账面净值 15,839.62 万元等。对于土地使用权和码头经营权，鉴于 2017 年度上述土地价格总体呈上涨走势且申请人合并范围内相关子公司经营效益稳中有升，因此申请人判断，截至 2017 年 12 月 31 日土地使用权和码头经营权不存在减值迹象，申请人未进行减值测试。对于软件，主要系申请人合并范围内相关子公司从外部购入的财务软件和经营管理软件等，鉴于 2017 年度申请人合并范围内相关子公司经营效益稳中有升且各项软件均正常使用，因此申请人判断 2017 年 12 月 31 日不存在减值迹象，申请人未进行减值测试。

（二）关于商誉情况的说明

截至 2017 年 12 月 31 日，申请人商誉具体明细如下：

单位：万元

公司名称	商誉
一、账面原值	
Noatum Port Holdings, S.L.	85,060.41
中远海运集运（波兰）有限公司	76.92
中远海运集运（荷兰）有限公司	1,196.68
南通通海港口有限公司	254.46
厦门海投通达码头有限公司	209.03
武汉阳逻九通港务有限公司	3,841.42
绍兴中远海运国际货运有限公司	71.91
二、减值准备	-209.03
三、账面净值	90,501.81

截至 2017 年 12 月 31 日，申请人商誉账面净值 90,501.81 万元，较截至 2016 年 12 月 31 日增加 88,947.27 万元，主要系 2017 年 9 月后下属子公司中远海运港口收购码头形成。其中中远海运港口收购南通通海港口有限公司、Noatum Port Holding, S.L.和武汉阳逻九通港务有限公司分别新增与被收购公司相关的商誉 254.46 万元、85,060.41 万元和 3,841.42 万元，鉴于上述码头股权的收购均在 2017 年 9 月底及之后完成，距离 2017 年末较近，并且均有截至股权转让基准日的评估报告对上述商誉价值进行确认，另外申请人对 Noatum Port Holdings, S.L.在股

权交割日（2017 年 10 月 31 日）实施了并购价格分配评估，确定了商誉金额。因此 2017 年 12 月 31 日申请人以上述评估结果作为商誉减值测试的依据，认为 2017 年新增的商誉不存在减值。此外，对于申请人以前年度收购其他公司形成的商誉，申请人在 2017 年末对中远海运集运（荷兰）有限公司收购形成的商誉 1,196.68 万元进行了减值测试，不存在减值情况；亦对厦门海投通达码头有限公司收购形成的商誉 209.03 万元进行了减值测试，鉴于该公司从事的散杂货业务连续三年亏损，故全额计提了减值准备 209.03 万元。

二、保荐机构和会计师的核查意见

保荐机构和会计师核查了申请人 2017 年末的无形资产、商誉的具体明细；核查了申请人于 2017 年 9 月后完成收购的相关码头公司的评估报告，相关被收购公司的无形资产明细。

经核查，保荐机构和会计师认为：上述申请人在 2017 年收购相关码头公司增加的无形资产和形成的商誉，以评估结果为依据进行减值测试，符合企业会计准则的规定，不存在未足额计提减值准备的情况；对其他无形资产、商誉的减值测试和会计处理，符合企业会计准则的规定，不存在未足额计提减值准备的情况。

问题 4

根据申请人 2015 年 12 月 11 日与关联方中远海发签署的《船舶及集装箱资产租赁服务总协议》，本次募投项目中的 5 艘单艘运力 13,800TEU 型的集装箱船舶和 6 艘单艘运力 21,237TEU 型的集装箱船舶原本计划后续由申请人租入使用。请申请人：（1）进一步说明本次通过募集资金受让中远海发前述 11 艘集装箱船舶在建合同，将前述集装箱船舶由租入使用方式改为自建使用的原因及合理性，商业上是否更为经济、合理；（2）说明关联方中远海发的主营业务，与申请人业务的异同，是否存在同业竞争或利益冲突；（3）说明并披露 2017 年 5 月受让中远海发 20 艘集装箱船舶的定价依据、价款的具体明细及计算过程，是否公允。

请保荐机构、申请人律师、会计师发表核查意见。

答复：

一、申请人的分析说明

（一）进一步说明本次通过募集资金受让中远海发前述 11 艘集装箱船舶在建合同，将前述集装箱船舶由租入使用方式改为自建使用的原因及合理性，商业上是否更为经济、合理

1、本次募集资金使用项目中申请人从中远海发受让的 11 艘集装箱在建船舶概况

中远海控本次非公开发行募集资金使用项目中的 5 艘单艘运力 13,800TEU 型集装箱船舶和 6 艘单艘运力 21,237TEU 型集装箱船舶为中远海控下属公司通过受让合同的方式向中远海运发展股份有限公司（以下简称“中远海发”）下属公司承接的在建船舶，该等在建船舶在申请人召开第五届董事会第五次会议审议本次非公开发行相关议案前均已经完成受让，该等在建船舶的受让交易与本次非公开发行无关。该等在建船舶的船舶建造合同受让情况具体如下：

（1）13,800TEU 型集装箱船舶建造合同受让

①原船舶建造合同签署情况

中远海发下属公司中远海运发展（香港）有限公司（以下简称“中远海发香

港”)于2015年7月29日与中国船舶工业贸易公司(以下简称“中船工贸”)和上海江南长兴造船有限责任公司(以下简称“江南造船”)签署了8份《13500TEU集装箱船建造合同》(以下合称“13500TEU造船合同”)¹,由江南造船为中远海发香港建造8艘13500TEU的集装箱船舶(其中5艘在建船舶为本次募集资金使用项目)。

②船舶建造合同受让情况

2017年5月4日,中远海控下属全资子公司中远海运集运之下属全资子公司COSCO (Cayman) Mercury Co., Ltd.(以下简称“中远水星”)和中远海发香港、中船工贸及江南造船(共同作为卖方)就受让13500TEU造船合同签署了《13500TEU集装箱船建造合同买方变更协议》(以下简称“《变更协议》”),约定中远海发香港将其在13500TEU造船合同项下的所有权利、义务、债权、债务等全部转让给中远水星,中远水星同意接受此概括转让,中船工贸和江南造船同意上述关于造船合同权利义务的概括转让。

2017年5月4日,中远水星与中远海发香港就受让13500TEU造船合同签署《<13500TEU集装箱船建造合同>转让协议》(以下简称“《转让协议》”),约定中远海发香港将13500TEU造船合同项下的买方权利、权益、义务和责任转让给中远水星。根据《转让协议》中约定的计算方式,中远水星向中远海发香港支付的款项包括在建船舶的评估价值、过渡期间(评估基准日至付款日期)的资本化利息、过渡期间的监造人员工资以及过渡期间中远海发香港根据13500TEU造船合同将支付的造船进度款。

上述船舶建造合同受让事宜已经中远海控第四届董事会第三十七次会议和2017年第一次临时股东大会审议通过,中远海控在召开第五届董事会第五次会议审议本次非公开发行相关议案前已经完成受让该等船舶建造合同。

(2) 21,237TEU型集装箱船舶建造合同受让

①原船舶建造合同签署情况

中远海发下属公司东方富利国际有限公司(以下简称“东方富利”)于2015

¹ 该等船舶的实际建造运力为13,800TEU。

年 10 月 30 日与中船工贸、上海外高桥造船有限公司（以下简称“高桥造船”）签署了 6 份《21000TEU 集装箱船建造合同》（以下合称“21000TEU 造船合同”）²，约定由高桥造船为东方富利建造 6 艘 21000TEU 的集装箱船舶（该 6 艘在建船舶均为本次募集资金使用项目）。

②船舶建造合同受让情况

2017 年 5 月 4 日，中远水星与东方富利、中船工贸及高桥造船（共同作为卖方）就受让 21000TEU 造船合同签署了《更新协议》，约定东方富利将其在 21000TEU 造船合同项下的所有权利、利益、责任及债务转让给中远水星，并将合同主体更新为中远水星，中船工贸和高桥造船同意上述更新事项。

2017 年 5 月 4 日，中远水星与东方富利就受让 21000TEU 造船合同签署《协议备忘录》，约定东方富利将 21000TEU 造船合同项下的买方权利和义务转让给中远水星。《协议备忘录》约定，中远水星向东方富利支付的款项包括在建船舶的评估价值、过渡期间的监造人员工资以及过渡期间东方富力根据 21000TEU 造船合同将支付的造船进度款。

上述船舶建造合同受让事宜已经中远海控第四届董事会第三十七次会议和 2017 年第一次临时股东大会审议通过，中远海控在召开第五届董事会第五次会议审议本次非公开发行相关议案前已经完成受让该等船舶建造合同。

2、将前述集装箱船舶由租入使用方式改为自建使用的原因及合理性，商业上是否更为经济、合理

对于中远海控，同租入运营相比，通过受让船舶建造合同方式将上述集装箱船舶转为自有船舶，符合公司未来的发展战略，有利于经营效益的进一步提升，在商业上更为经济、合理。具体分析如下：

（1）有助于优化船队结构，提高航线服务竞争力

截至 2017 年底，公司拥有自营集装箱船队 360 艘，运力达 1,819,091 标准箱，运力规模排名全球第四位，其中自有船运力比重为 26%。据 Alphaliner 统计，截至 2018 年 4 月 1 日，马士基航运、地中海航运、达飞航运及赫伯罗特自有船运

² 该等船舶的实际建造运力为 21,237TEU。

力比重分别为 53%、34%、38%及 66%。与其他运力排名靠前的班轮公司相比，公司船队中自有船比重偏低。公司受让的中远海发的在建船舶预计将于 2018 至 2019 年期间陆续交付使用，若将其转为自有船舶，则可进一步降低公司自有船队平均船龄，优化公司船队布局，改善船舶资产结构，提高航线服务稳定性；同时，由于该等船舶均为大型船舶，交付后有利于提升公司自有船平均单船运力，进一步发挥船舶大型化的优势，推动公司以更大的船队规模和更优的船队结构参与到“一带一路”建设中，为推动全球贸易流动发挥更好的作用。

（2）有助于提升管理、采购以及建造协同

公司将新造集装箱船舶由租入方式改为自有管理后，可提高对船舶的安全管控力度和船舶机务的统一管理，促进船员与技术交流，提升公司的管理水平，降低整体管理成本。基于同类型在建船舶数量增加及运力规模扩大，公司与船厂、设备供应商等交涉的话语权和议价能力有所增强，公司日常可通过批量采购备件和外包服务的方式，进一步控制相关成本。此外，由于公司从中远海发受让的在建船舶与公司部分在建船舶的船舶建造企业相同，公司通过将该等船舶转变为自有在建船舶，有利于公司合理调配生产资源，协调各项目进展，避免不同项目间争抢造船资源的情况，从而提升协同效应。

（3）有助于减少集装箱船舶租赁的关联交易

根据公司于 2015 年 12 月 11 日与中远海发签署的《船舶及集装箱资产租赁服务总协议》，公司及其附属公司向中远海发及其附属公司租入船舶及集装箱（含中远海发的在建船舶及租入船舶）。上述单艘运力 13,800TEU 型的集装箱船舶和单艘运力 21,237TEU 型的集装箱船舶原计划在完工交付后，由公司从中远海发租入使用。公司通过受让船舶建造合同的方式购买上述在建集装箱船舶，可减少公司未来向中远海发租入船舶的数量，降低集装箱船舶租赁的交易金额及占比。

（二）说明关联方中远海发的主营业务，与申请人业务的异同，是否存在同业竞争或利益冲突

为响应国务院国资委关于深入推进国有经济布局结构调整、深化国资国企改革的总体要求，同时围绕实现做大做强做优的核心目标，打造具有国际竞争力的综合性物流供应链服务集团，中国海运与中远集团于 2015 年 8 月正式开展重组

整合工作。

在实施 2015 年重大资产重组前，中远海发为中国海运下属上市航运平台，主要从事集装箱航运及相关业务，业务范围涉及集装箱运输、船舶租赁、揽货订舱、运输报关、仓储、集装箱堆场、集装箱制造等；公司为中远集团下属上市航运平台，主要从事集装箱航运、干散货航运、码头和集装箱租赁业务。公司和中远海发分别为中国排名第一和第二的集装箱班轮运输公司，为全球排名第六和第七的集装箱班轮运输公司。

通过实施 2015 年重大资产重组，中远海发不再从事集装箱航运业务，由集装箱班轮运营商转型成为以船舶租赁、集装箱租赁等租赁业务为核心，以航运金融为特色的综合性金融服务平台，主要从事船舶租赁、集装箱租赁、集装箱制造等业务，已成为自有集装箱船队位居全球第二的集装箱船东公司、集装箱规模位居全球第二的集装箱租赁公司。通过实施 2015 年重大资产重组，公司成为专注于发展集装箱航运服务供应链的平台，主要从事集装箱航运和码头业务。因此，关联方中远海发与公司不存在从事相同或相似业务的情形，不存在同业竞争或利益冲突。

（三）说明并披露 2017 年 5 月受让中远海发集装箱船舶的定价依据、价款的具体明细及计算过程，是否公允

1、13,800TEU 型集装箱船舶的定价依据、价款的具体明细及计算过程

根据中远海控子公司中远水星与中远海发子公司中远海发香港签署的《转让协议》，中远海发香港向中远水星转让的 8 艘在建的 13500TEU 集装箱船舶³，每艘集装箱船舶成交价格由“a”，“b”，“c”和“d”四部分构成，成交价格=“a”+“b”+“c”+“d”，其中：

（1）“a”指评估价格，按照评估基准日的评估价格，并以汇率折算为美元；

（2）“b”指自评估基准日至实际付款日期间发生的资本化利息；

（3）“c”指自评估基准日至实际付款日期间发生的监造人员工资，并以汇率折算为美元；

³ 该等船舶的实际建造运力为 13,800TEU。

(4)“d”指自评估基准日至实际付款日期间，中远海发香港根据 13500TEU 船舶的建造合同向卖方支付的任何造船进度款。

其中，评估价格依据中通诚资产评估有限公司（以下简称“中通诚”）出具的以 2017 年 2 月 28 日为评估基准日的船舶评估价值为基础确定。根据中通诚出具的《中远海运发展（香港）有限公司拟转让在建船舶项目资产评估报告》（中通评报字[2017]156 号），截至 2017 年 2 月 28 日，8 艘在建的 13500TEU 船舶的账面价值为 66,742.40 万元人民币，最终评估价值为 66,742.40 万元人民币。

此外，根据公司于协议签署时测算，假设付款期间为 2017 年 6 月 30 日前后，则过渡期间（评估基准日至付款日期）就 8 艘 13,500TEU 船舶资本化的利息总额估计为 716,544 美元；过渡期间有关 8 艘 13,500TEU 船舶的监造人员工资总额估计约为 1,861,485 元人民币；中远海发香港于过渡期间根据 13,500TEU 造船合同的条款向中船工贸及江南造船支付的总进度款估计为 11,680,000 美元。因此，中远水星应向中远海发香港支付的价款估计约为 10,974.62 万美元（约合 75,724.88 万元人民币）。2017 年 6 月 20 日，中远水星合计实际向中远海发香港支付 10,979.94 万美元。

2、21,237TEU 型集装箱船舶的定价依据、价款的具体明细及计算过程

根据中远海控股子公司中远水星与中远海发子公司东方富利签署的《协议备忘录》，东方富利向中远水星转让的 6 艘在建的 21000TEU 的集装箱船舶⁴，每艘集装箱船舶成交价格由“a”，“b”和“c”三部分构成，成交价格=“a”+“b”+“c”，其中：

(1)“a”指评估价格，按照评估基准日的评估价格，并以汇率折算为美元；

(2)“b”指自评估基准日至实际付款日期间发生的监造人员工资，并以汇率折算为美元；

(3)“c”指自评估基准日至实际付款日期间，东方富利根据 21,000TEU 船舶的建造合同向卖方支付的任何造船进度款。

其中，评估价格依据中通诚出具的以 2017 年 2 月 28 日为评估基准日的船舶

⁴ 该等船舶的实际建造运力为 21,237TEU。

评估价值为基础确定。根据中通诚出具的《东方福利国际有限公司拟转让在建船舶项目资产评估报告》（中通评报字[2017]155 号），截至 2017 年 2 月 28 日，6 艘在建的 21,000TEU 船舶的账面价值为 57,838.46 万元人民币，最终评估价值为 57,838.46 万元人民币。

此外，根据公司于协议签署时测算，假设付款期间为 2017 年 6 月 30 日前后，则过渡期间（评估基准日至付款日期）内有关 6 艘 21,000TEU 船舶的监造人员工资总额估计约为 1,396,114 元人民币；东方富利于过渡期间根据 21,000TEU 造船合同的条款向高桥造船及中船工贸支付的总造船进度款估计为 13,998,000 美元。因此，中远水星应向东方福利支付的价款估计约为 9,832.90 万美元（约合 67,847.01 万元人民币）。2017 年 6 月 20 日，中远水星合计实际向东方福利支付 8,435.11 万美元。

综上，根据中远海控下属公司与中远海发下属公司所签署的《转让协议》、《协议备忘录》，中远海控受让中远海发的船舶建造合同所支付的转让款项包括在建船舶的评估价值、过渡期间的资本化利息、过渡期间的监造人员工资以及过渡期间中远海发下属公司根据原船舶建造合同支付的造船进度款，其中转让价款的主要构成即在建船舶的评估价值为根据中通诚出具的评估报告确定，相关转让款项定价公允，不存在损害公司和独立股东利益的情形。

二、保荐机构、申请人律师和会计师的核查意见

保荐机构、申请人律师和会计师核查了申请人从中远海发受让的在建船舶的相关船舶建造合同、相关受让合同、受让船舶建造合同的可行性研究报告及评估报告，查阅了申请人相关董事会、股东大会会议资料及公告文件；查阅了申请人及中远海发 2015 年重大资产重组的重组报告书等相关文件。

经核查，保荐机构、申请人律师和会计师认为：申请人从中远海发受让集装箱船舶建造合同事宜已经过申请人董事会、股东大会审议，履行了必要的审议程序；申请人将该等在建船舶由租入使用方式改为自建使用，符合申请人的发展战略，在商业上具备经济性、合理性；中远海发主要从事船舶租赁、集装箱租赁、集装箱制造等业务，与申请人不存在同业竞争或利益冲突；申请人受让中远海发的集装箱船舶建造合同系根据各方签署协议约定价格，其中转让价款的主要构成

即在建船舶的评估价值为根据评估机构中通诚出具的评估报告确定，相关转让款项定价公允。

问题 5

截至 2018 年 3 月 31 日，申请人下属控股公司中海码头对其参股公司广西钦州国际集装箱码头有限公司存在余额合计为人民币 6,508.20 万元的借款担保。2018 年 5 月，经广西钦州国际股东会决议，拟由广西钦州国际提供抵押物的方式进行担保，以解除中海码头为广西钦州国际向建行钦州分行、中行钦州分行的借款所提供的担保。请申请人进一步说明：（1）该项担保形式的替换是否已经实施完毕，中海码头对外担保是否已经解除；（2）上述对外担保事项是否符合《关于规范上市公司对外担保行为的通知》（证监发[2005]120 号）的相关规定，被担保的合营公司及参股公司是否提供了反担保，是否符合《关于规范上市公司于关联方资金往来及上市公司对外担保若干问题的通知》（证监发[2003]56 号）的相关规定；（3）是否建立了健全有效的对外担保决策和管理机制，前述担保事项是否符合内部控制制度的相关规定。

请保荐机构、申请人律师说明核查过程和依据，并明确发表核查意见。

答复：

一、申请人的分析说明

（一）该项担保形式的替换是否已经实施完毕，中海码头对外担保是否已经解除

根据中远海控下属控股公司中海码头发展有限公司（简称“中海码头”）分别与中国建设银行股份有限公司钦州分行（简称“建行钦州分行”）及中国银行股份有限公司钦州分行（简称“中行钦州分行”）签署的保证合同及广西钦州国际集装箱码头有限公司（简称“广西钦州国际”）的相关借款合同，截至 2018 年 3 月 31 日，中海码头对其参股公司广西钦州国际存在余额合计为人民币 6,508.20 万元的借款担保。其中，中海码头为建行钦州分行对广西钦州国际发放贷款的担保余额为 5,708.20 万元，为中行钦州分行对广西钦州国际发放贷款的担保余额为 800.00 万元。

2018 年 5 月 4 日，广西钦州国际召开临时股东会，审议通过了《关于变更公司授信担保方式的议案》，根据上述临时股东会的决议及广西钦州国际相关说

明，广西钦州国际及其股东北部湾港钦州码头有限公司、中海码头一致同意广西钦州国际将其合法拥有的土地及土地附着物、构筑物（包括但不限于码头水工、堆场等）作为抵押物，足额抵押给建行钦州分行、中行钦州分行以担保广西钦州国际的上述债务，以解除中海码头为广西钦州国际向建行钦州分行、中行钦州分行的借款所提供的担保。

2018年6月5日，广西钦州国际召开临时股东会，同意部分变更公司于2018年5月4日审议通过的《关于变更公司授信担保方式的议案》，不再以公司合法拥有的土地及土地附着物、构筑物（包括但不限于码头水工、堆场等）作为抵押物为上述中行钦州分行贷款进行担保，同意于2018年6月6日之前足额偿还中行钦州分行2,000万元贷款余额，并解除中海码头为广西钦州国际向中行钦州分行借款所提供的担保。

广西钦州国际已于2018年6月8日与建行钦州分行签署《最高额抵押合同》完成相应资产抵押手续，并于2018年6月6日足额偿还中行钦州分行借款。同时，中海码头已于2018年6月7日与中行钦州分行签署《解除最高额保证合同协议书》，并于2018年6月8日与建行钦州分行签署《解除合同协议书》，中海码头的对外担保解除完毕。

综上所述，截至本回复签署之日，中海码头为广西钦州国际向建行钦州分行的借款所提供的担保形式已经完成替换且广西钦州国际已经偿还中行钦州分行借款，中海码头对广西钦州国际提供的担保已经解除完毕；截至本回复签署之日，中远海控及其下属全资、控股子公司无其他尚在履行中的对中远海控及其合并报表范围内子公司之外的对外担保。

（二）上述对外担保事项是否符合《关于规范上市公司对外担保行为的通知》（证监发[2005]120号）的相关规定，被担保的合营公司及参股公司是否提供了反担保，是否符合《关于规范上市公司于关联方资金往来及上市公司对外担保若干问题的通知》（证监发[2003]56号）的相关规定

中海码头对广西钦州国际提供的贷款担保（以下简称“本次担保”）系中远海控2015年重大资产重组实施前即存在且在重组实施完毕后（即中远海控控股中海码头后）延续的对外担保，具体情况如下：

1、本次担保的设立

中远海控实施 2015 年重大资产重组前，中海码头为中海码头发展（香港）有限公司（现称“中海港口发展有限公司”，以下简称“中海港口”）之全资子公司，中国海运（香港）控股有限公司（以下简称“中海香港控股”，现称“中远海运金融控股有限公司”）持有中海港口 51%股份，为中海港口之控股股东；中海香港控股为中国海运（集团）总公司（以下简称“中国海运”，现称“中国海运集团有限公司”）之全资子公司。

根据中国海运《总经理办公会决议单》（中海办公会（2015）16-3 号（总 62 号）），中国海运于 2015 年 5 月 11 日召开总经理办公会，审议通过了中海码头按持股比例为广西钦州国际提供贷款担保的事项，同意担保金额为人民币 1.6 亿元。在上述中国海运批准范围内，中海码头与中行钦州分行签署《最高额保证合同》，约定担保金额为 1,600 万元；中海码头与建行钦州分行签署《本金最高额保证合同》，约定担保金额为 6,680 万元。

综上，中海码头按持股比例向广西钦州国际提供担保的相关事宜已由其当时的间接控股股东中国海运批准。

2、本次担保的延续

2015 年 12 月 11 日，中远海控召开第四届董事会第二十一次会议，审议并通过 2015 年重大资产重组的相关议案，包括《本次重大资产重组交易四：关于下属中远太平洋向中海香港控股、中海集运购买其持有的中海港口 100%股权的议案》，并经中远海控于 2016 年 2 月 1 日召开的 2016 年第一次临时股东大会审议通过。

根据《中国海运（香港）控股有限公司、中海集装箱运输股份有限公司、中远太平洋有限公司关于购买和出售中海港口发展有限公司 5,679,542,724 股股份订立的协议》的约定及交易各方确认，中远太平洋（即中远海运港口）购买中海港口交易的交割日为 2016 年 3 月 18 日，自该交割日起，中远太平洋成为中海港口的股东，合法享有并承担法律、法规和中海港口章程规定的一切权利和义务。根据中远海控于 2016 年 9 月 2 日在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）发布的《重大资产出售及购买暨关联交易实施情况报告书》，公告 2015 年重大资产

重组已交割完毕，且已办理完成必要的过户登记手续。

自中海码头变更为中远海运港口的下属公司后，中海码头按照上述中国海运批准的额度范围内继续履行担保义务，截至 2016 年 12 月 31 日，中海码头向广西钦州国际提供的对外担保余额为 6,320 万元，未超出原中国海运批准的最高额担保范围。

中远海控于 2018 年 3 月 29 日召开第五届董事会第九次会议、于 2018 年 6 月 8 日召开 2017 年年度股东大会，审议通过了《中远海控及所属公司 2018 年对外担保额度之议案》。经核查，中远海控第五届董事会第九次会议及 2017 年年度股东大会对截至 2017 年 12 月 31 日中远海控及其控股子公司对外担保总额予以确认，并预计 2018 年度提供不超过 19 亿美元（约合人民币 119.29 亿元）或等值人民币的担保额度，其中包含中远海运港口及其全资子公司中海码头为其合营公司广西钦州国际的银行贷款提供担保额度 0.2 亿美元。中远海控独立董事就此发表了独立意见，认为公司及所属公司根据业务需要严格按持股比例开展对外担保，不存在资源转移或利益输送的情况，符合中远海控和全体股东的整体利益，同意中远海控及所属公司 2018 年对外担保额度。中远海控已于 2018 年 3 月 30 日在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）发布了相关的《关于公司及所属公司 2018 年担保额度的公告》等公告，披露了审议该等对外担保事项的董事会决议、截至 2017 年 12 月 31 日中远海控及其控股子公司对外担保总额及 2018 年预计的对外担保额度；已于 2018 年 6 月 9 日在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）发布了《2017 年年度股东大会决议公告》。

综上，本次担保系中远海控在 2015 年重大资产重组时承继延续而来，其在初始设立时已经获得中海码头当时的间接控股股东中国海运的批准。中远海控 2015 年重大资产重组交易已经中远海控董事会、股东大会审议通过，中海码头作为 2015 年重大资产重组收购标的亦经中远海控董事会和股东大会审议通过，中海码头的债权债务及担保安排的承继为该交易的随附事项。2015 年重大资产重组实施完毕后，中海码头对广西钦州国际的新增担保额度已经中远海控董事会及股东大会确认及批准。

因此，中海码头对广西钦州国际提供的贷款担保已履行必要的审议程序，符

合《关于规范上市公司对外担保行为的通知》（证监发[2005]120 号）的相关规定。

3、关于本次担保的反担保措施

中海码头本次担保系中远海控在 2015 年重大资产重组时承继延续而来，鉴于中海码头在设立相关担保时并非上市公司的控股子公司，无明确规定强制要求被担保人向其提供反担保，因此中海码头在设立相关担保时未要求被担保人向其提供反担保，中远海控在承继该等担保后亦延续了上述担保情况。此外，由于被担保主体经营稳定，偿债能力较强，中远海运港口对该等公司的资信状况和偿债能力较为了解，认为债务风险可控，因此其控股股东中远海控未要求被担保人向其提供反担保措施。

基于谨慎性原则，中海码头于 2018 年 6 月 7 日与中行钦州分行签署《解除最高额保证合同协议书》，并于 2018 年 6 月 8 日与建行钦州分行签署《解除合同协议书》，截至本回复签署之日，中海码头对广西钦州国际提供的担保已经解除完毕，符合《关于规范上市公司于关联方资金往来及上市公司对外担保若干问题的通知》（证监发[2003]56 号）的相关规定。截至本回复签署之日，除上述已披露的情形以外，中远海控及其下属全资、控股子公司无其他尚在履行中的对中远海控及其合并报表范围内子公司之外的对外担保。

（三）是否建立了健全有效的对外担保决策和管理机制，前述担保事项是否符合内部控制制度的相关规定

中远海控已建立健全了包括现行有效的《公司章程》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《关联交易管理办法》和《债务和担保管理办法》等在内的规章制度，上述制度已就对外担保决策和管理机制作出安排，并对相关事项作了明确规定。中海码头对广西钦州国际的本次担保符合上述制度的规定。

二、保荐机构和申请人律师的核查过程、依据及核查意见

保荐机构和申请人律师进行了如下核查程序并获取相关依据：

（一）查阅了中海码头与建行钦州分行、中行钦州分行签署的保证合同，广西钦州国际与相关银行签署的借款合同，广西钦州国际的临时股东会相关议案、决议以及说明文件；

（二）查阅了广西钦州国际与建行钦州分行签署的《最高额抵押合同》以及相关不动产登记证明，查阅了广西钦州国际偿还中行钦州分行 2,000 万元贷款的还款凭证；

（三）查阅了中海码头与中行钦州分行所签署的《解除最高额保证合同协议书》以及与建行钦州分行所签署的《解除合同协议书》；

（四）查阅了申请人 2015 年重大资产重组的相关董事会和股东大会议案、决议及重组报告书等公告文件，中国海运《总经理办公会决议单》等相关内部审批文件，以及申请人第五届董事会第九次会议议案、决议和公告以及 2017 年年度股东大会会议材料、决议以及相关公告文件；

（五）查阅了申请人《公司章程》、《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《关联交易管理办法》、《债务和担保管理办法》等规章制度。

经核查，保荐机构和申请人律师认为：

（一）截至本回复签署之日，中海码头为广西钦州国际向建行钦州分行的借款所提供的担保形式已经完成替换且广西钦州国际已经偿还中行钦州分行借款，中海码头已经与建行钦州分行和中行钦州分行签署了解除相关保证合同的协议，中海码头为广西钦州国际向建行钦州分行、中行钦州分行的借款所提供的担保已经完成解除。中远海控及其下属全资、控股子公司无其他尚在履行中的对中远海控及其合并报表范围内子公司之外的对外担保；

（二）中海码头对广西钦州国际提供的贷款担保已履行必要的审议程序，符合《关于规范上市公司对外担保行为的通知》（证监发[2005]120 号）的相关规定；截至本回复签署之日，中海码头对广西钦州国际提供的担保已经解除完毕，符合《关于规范上市公司于关联方资金往来及上市公司对外担保若干问题的通知》（证监发[2003]56 号）的相关规定；

（三）中远海控已制定现行有效的《公司章程》、《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《关联交易管理办法》、《债务和担保管理办法》等规章制度，上述制度已就对外担保事项的相关决策、管理事项作出了明确规定，本次担保相关程序符合上述制度的规定。

（本页无正文，为中远海运控股股份有限公司关于《中远海运控股股份有限公司<关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函>问题的回复》之盖章页）

中远海运控股股份有限公司

年 月 日

（本页无正文，为中国国际金融股份有限公司关于《中远海运控股股份有限公司<关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函>问题的回复》之签字盖章页）

本人已认真阅读中远海运控股股份有限公司《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》问题的回复的全部内容，了解相关问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，相关问题的回复不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

法定代表人、董事长、首席执行官：

毕明建

中国国际金融股份有限公司

年 月 日

（本页无正文，为中国国际金融股份有限公司关于《中远海运控股股份有限公司
<关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函>问题的回复》之签字盖章页）

保荐代表人：_____

魏先勇

余 燕

保荐机构：中国国际金融股份有限公司

年 月 日