

閣下如對本通函任何內容或應採取的行動有任何疑問，應諮詢持牌證券交易商或註冊證券機構、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已售出或轉讓名下所有中遠海運發展股份有限公司的股份，應立即將本通函、代表委任表格及回條轉交買主或承讓人，或經手買賣或轉讓的持牌證券交易商、註冊證券機構或其他代理，以便轉交買主或承讓人。

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本通函的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本通函全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



中遠海運發展股份有限公司
COSCO SHIPPING Development Co., Ltd.*

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：02866)

- (1) 主要及關連交易
轉讓及更替協議
- (2) 調整提供擔保上限
及
- (3) 臨時股東大會通告

獨立董事委員會及獨立股東的
獨立財務顧問

MESSIS  大有融資

本封面所用詞彙與本通函所界定者具有相同涵義。

董事會函件載於本通函第17至31頁，而獨立董事委員會函件載於本通函第32至33頁。獨立財務顧問大有融資函件(當中載有其致獨立董事委員會及獨立股東的意見)載於本通函第34至51頁。

臨時股東大會謹訂於二零二零年十二月十七日(星期四)下午一時三十分假座中國上海市虹口區東大名路1171號上海遠洋賓館三樓舉行，召開臨時股東大會之通告載於本通函第EGM-1至EGM-3頁。

* 本公司為一家根據香港法例第622章公司條例定義下的非香港公司並以其中文名稱及英文名稱「COSCO SHIPPING Development Co., Ltd.」登記。

二零二零年十二月二日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	17
獨立董事委員會函件	32
獨立財務顧問函件	34
附錄一 — 本集團財務資料	I-1
附錄二 – A — 評估報告	II-A-1
附錄二 – B — 評估報告	II-B-1
附錄二 – C — 評估報告	II-C-1
附錄二 – D — 評估報告	II-D-1
附錄三 — 一般資料	III-1
臨時股東大會通告	EGM-1

釋 義

在本通函內，除文義另有所指外，以下詞語具有下文所載之涵義：

「A股」	指	本公司普通股股本中每股面值人民幣1.00元的內資股，於上海證券交易所上市
「經增加／扣減的合約價格」	指	根據造船合約的條款須在造船合約項下的合約價格中增加或扣減的金額
「調整提供擔保上限」	指	為受擔保全資附屬公司提供擔保上限的建議調整及授予董事會相關授權，進一步詳情載於海外監管公告
「該公告」	指	本公司日期為二零二零年十一月二十七日的公告，內容有關（其中包括）轉讓及更替協議及其項下擬進行的交易
「公司章程」	指	本公司的公司章程
「估價」	指	評估報告所載每份造船合約項下權益於二零二零年九月三十日的評估價值
「評估報告」	指	中通誠出具的關於在建散貨船的四份評估報告的統稱，其全文載於本通函附錄二－A、二－B、二－C及二－D
「轉讓及更替協議」	指	協議備忘錄及更替契據的統稱
「聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「董事會」	指	本公司董事會

釋 義

「在建散貨船」	指	在建並將根據香港法例登記的16艘散貨船之統稱，包括(i)由大連中遠海運川崎在建的兩艘208,000噸散貨船（船體代號DE081及DE082）；(ii)天津新港在建的兩艘210,000噸散貨船（船體代號NB009-5及NB009-6）；(iii)青島北海在建的四艘210,000噸散貨船（船體代號BC210K-1、BC210K-2、BC210K-3及BC210K-10）；及(iv)揚州中遠海運在建的八艘210,000噸散貨船（船體代號N946、N947、N948、N949、N950、N951、N952及N953）
「中海」	指	中國海運集團有限公司，一家中國國有企業，為本公司的控股股東
「中通誠」	指	中通誠資產評估有限公司，為獨立估值師
「本公司」	指	中遠海運發展股份有限公司，一家於中國成立之股份有限公司，其H股及A股分別於香港聯交所主板上市（股份代號：02866）及於上海證券交易所上市（股票代碼：601866）
「中央證券」	指	香港中央證券登記有限公司，本公司的H股股份過戶登記處
「中遠海運」	指	中國遠洋海運集團有限公司，一家中國國有企業，為本公司的間接控股股東
「中遠海運散貨」	指	中遠海運散貨運輸有限公司，一家於中國成立之有限公司，為中遠海運之全資附屬公司
「中遠海運散貨集團」	指	中遠海運散貨及其附屬公司

釋 義

「中遠海運重工」	指	中遠海運重工有限公司，一家於中國成立之有限公司，為中遠海運之全資附屬公司
「中遠海運租賃」	指	中遠海運租賃有限公司，一家根據中國法律成立之有限公司，為本公司之全資附屬公司
「揚州中遠海運」	指	揚州中遠海運重工有限公司，一家於中國成立之有限公司，為中遠海運之全資附屬公司
「關連人士」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「中海集團投資」	指	中海集團投資有限公司，一家根據中國法律成立之有限公司，為本公司之全資附屬公司
「中國船貿」	指	中國船舶重工國際貿易有限公司，一家於中國成立之有限公司
「大連中遠海運川崎」	指	大連中遠海運川崎船舶工程有限公司，一家於中國成立之有限公司，為中遠海運之聯繫人
「更替契據」	指	日期為二零二零年十一月二十七日的16份更替契據之統稱，詳情如下： (1) 惠同（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）、中國船貿及青島北海（統稱賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號BC210K-1）的造船合約所訂立的更替契據；

- (2) 惠舟（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）、中國船貿及青島北海（統稱賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號BC210K-2）的造船合約所訂立的更替契據；
- (3) 惠共（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）、中國船貿及青島北海（統稱賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號BC210K-3）的造船合約所訂立的更替契據；
- (4) 惠濟（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）、中國船貿及青島北海（統稱賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號BC210K-10）的造船合約所訂立的更替契據；
- (5) 惠振（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）及揚州中遠海運（作為賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號N946）的造船合約所訂立的更替契據；
- (6) 惠興（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）及揚州中遠海運（作為賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號N947）的造船合約所訂立的更替契據；
- (7) 惠中（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）及揚州中遠海運（作為賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號N948）的造船合約所訂立的更替契據；

- (8) 惠華（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）及揚州中遠海運（作為賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號N949）的造船合約所訂立的更替契據；
- (9) 惠國（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）及揚州中遠海運（作為賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號N950）的造船合約所訂立的更替契據；
- (10) 惠海（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）及揚州中遠海運（作為賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號N951）的造船合約所訂立的更替契據；
- (11) 惠運（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）及揚州中遠海運（作為賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號N952）的造船合約所訂立的更替契據；
- (12) 惠強（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）及揚州中遠海運（作為賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號N953）的造船合約所訂立的更替契據；
- (13) 惠繁（作為原買方）、東方富利國際（作為新買方）與中國船貿及天津新港（統稱賣方）之間就更替210,000噸散貨船（船體代號NB009-5）的造船合約所訂立的更替契據；

- (14) 惠榮 (作為原買方)、東方富利國際 (作為新買方) 與中國船貿及天津新港 (統稱賣方) 之間就更替210,000噸散貨船 (船體代號NB009-6) 的造船合約所訂立的更替契據；
- (15) 惠昌 (作為原買方)、東方富利國際 (作為新買方) 及大連中遠海運川崎 (作為賣方) 之間就更替208,000噸散貨船 (船體代號DE081) 的造船合約所訂立的更替契據；及
- (16) 惠盛 (作為原買方)、東方富利國際 (作為新買方) 及大連中遠海運川崎 (作為賣方) 之間就更替208,000噸散貨船 (船體代號DE082) 的造船合約所訂立的更替契據

「董事」	指	本公司董事
「載重噸」	指	載重噸，一艘船可承載最大重量的標準計量單位
「臨時股東大會」	指	本公司將於二零二零年十二月十七日 (星期四) 下午一時三十分假座中國上海市虹口區東大名路1171號上海遠洋賓館三樓召開之臨時股東大會 (或其任何續會)，以考慮及酌情批准 (其中包括) 轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易
「Florens Container Investment」	指	Florens Container Investment (SPV) Limited，一家根據英屬維爾京群島法律註冊成立之有限公司，為本公司之全資附屬公司
「Florens Maritime」	指	Florens Maritime Limited，一家根據百慕達法律註冊成立之有限公司，為本公司之全資附屬公司
「本集團」	指	本公司及其附屬公司

釋 義

「受擔保全資附屬公司」	指	中遠海運租賃、Florens Container Investment、Florens Maritime、東方富利國際、東方富利紙漿01及遠海租賃天津的統稱
「H股」	指	本公司普通股股本中每股面值人民幣1.00元的海外上市外資股，於香港聯交所主板上市
「H股股東」	指	H股持有人
「香港」	指	中國香港特別行政區
「香港聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「獨立董事委員會」	指	由蔡洪平先生、奚治月女士、Graeme Jack先生、陸建忠先生及張衛華女士（即全體獨立非執行董事）組成的本公司獨立董事委員會，乃根據上市規則成立以就轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易向獨立股東提供意見
「獨立財務顧問」或 「大有融資」	指	大有融資有限公司，為可從事證券及期貨條例下第1類（證券交易）及第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的持牌法團，並由本公司委任為獨立財務顧問，以就轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見
「獨立股東」	指	(i)中遠海運及其聯繫人及(ii)所有參與轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易或於其中擁有權益的其他方（如有）以外的股東
「最後可行日期」	指	二零二零年十二月一日，即本通函付印前為確定當中所載若干資料之最後可行日期

「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
「船舶租賃總協議」	指	本公司與中遠海運於二零一六年十二月五日就本公司、其附屬公司及／或其聯繫人向中遠海運、其附屬公司及／或其聯繫人(不包括本公司、其附屬公司及／或其聯繫人)提供船舶租賃服務而訂立的船舶租賃總協議，有關進一步詳情載於本公司日期為二零一九年十二月六日之通函
「協議備忘錄」	指	<p>日期為二零二零年十一月二十七日的16份協議備忘錄之統稱，詳情如下：</p> <ol style="list-style-type: none">(1) 惠同(作為轉讓人)與東方富利國際(作為受讓人)就轉讓及更替210,000噸散貨船(船體代號BC210K-1)的造船合約所訂立的協議備忘錄；(2) 惠舟(作為轉讓人)與東方富利國際(作為受讓人)就轉讓及更替210,000噸散貨船(船體代號BC210K-2)的造船合約所訂立的協議備忘錄；(3) 惠共(作為轉讓人)與東方富利國際(作為受讓人)就轉讓及更替210,000噸散貨船(船體代號BC210K-3)的造船合約所訂立的協議備忘錄；(4) 惠濟(作為轉讓人)與東方富利國際(作為受讓人)就轉讓及更替210,000噸散貨船(船體代號BC210K-10)的造船合約所訂立的協議備忘錄；

- (5) 惠振（作為轉讓人）與東方富利國際（作為受讓人）就轉讓及更替210,000噸散貨船（船體代號N946）的造船合約所訂立的協議備忘錄；
- (6) 惠興（作為轉讓人）與東方富利國際（作為受讓人）就轉讓及更替210,000噸散貨船（船體代號N947）的造船合約所訂立的協議備忘錄；
- (7) 惠中（作為轉讓人）與東方富利國際（作為受讓人）就轉讓及更替210,000噸散貨船（船體代號N948）的造船合約所訂立的協議備忘錄；
- (8) 惠華（作為轉讓人）與東方富利國際（作為受讓人）就轉讓及更替210,000噸散貨船（船體代號N949）的造船合約所訂立的協議備忘錄；
- (9) 惠國（作為轉讓人）與東方富利國際（作為受讓人）就轉讓及更替210,000噸散貨船（船體代號N950）的造船合約所訂立的協議備忘錄；
- (10) 惠海（作為轉讓人）與東方富利國際（作為受讓人）就轉讓及更替210,000噸散貨船（船體代號N951）的造船合約所訂立的協議備忘錄；

- (11) 惠運（作為轉讓人）與東方富利國際（作為受讓人）就轉讓及更替210,000噸散貨船（船體代號N952）的造船合約所訂立的協議備忘錄；
- (12) 惠強（作為轉讓人）與東方富利國際（作為受讓人）就轉讓及更替210,000噸散貨船（船體代號N953）的造船合約所訂立的協議備忘錄；
- (13) 惠繁（作為轉讓人）與東方富利國際（作為受讓人）就轉讓及更替210,000噸散貨船（船體代號NB009-5）的造船合約所訂立的協議備忘錄；
- (14) 惠榮（作為轉讓人）與東方富利國際（作為受讓人）就轉讓及更替210,000噸散貨船（船體代號NB009-6）的造船合約所訂立的協議備忘錄；
- (15) 惠昌（作為轉讓人）與東方富利國際（作為受讓人）就轉讓及更替208,000噸散貨船（船體代號DE081）的造船合約所訂立的協議備忘錄；及
- (16) 惠盛（作為轉讓人）與東方富利國際（作為受讓人）就轉讓及更替208,000噸散貨船（船體代號DE082）的造船合約所訂立的協議備忘錄

釋 義

「東方富利國際」	指	東方富利國際有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為本公司之間接全資附屬公司
「東方富利紙漿01」	指	東方富利紙漿01有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為本公司的全資附屬公司
「原買方」	指	惠昌、惠中、惠海、惠興、惠濟、惠盛、惠同、惠舟、惠共、惠繁、惠強、惠榮、惠華、惠振、惠國及惠運的統稱
「海外監管公告」	指	本公司日期為二零二零年十一月二十七日的海外監管公告，內容有關調整提供擔保上限
「百分比率」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「中國」	指	中華人民共和國，僅就本通函而言不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣
「先前收購事項」	指	本集團透過轉讓及更替造船合約以及訂立造船合約購入十艘62,000噸多用途紙漿船，其詳情載於本公司日期為二零二零年十月二十一日之公告及本公司日期為二零二零年十月三十日之通函
「青島北海」	指	青島北海船舶重工有限責任公司，一家於中國成立之有限公司
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「賣方」	指	揚州中遠海運、中國船貿、大連中遠海運川崎、青島北海及天津新港的統稱

釋 義

「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例
「股份」	指	A股及H股
「股東」	指	股份持有人
「造船合約」	指	16份造船合約之統稱，詳情如下： (1) 惠同（作為買方）與中國船貿及青島北海（統稱賣方）於二零一九年四月二十六日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船（船體代號BC210K-1）； (2) 惠舟（作為買方）與中國船貿及青島北海（統稱賣方）於二零一九年四月二十六日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船（船體代號BC210K-2）； (3) 惠共（作為買方）與中國船貿及青島北海（統稱賣方）於二零一九年四月二十六日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船（船體代號BC210K-3）； (4) 惠濟（作為買方）與中國船貿及青島北海（統稱賣方）於二零一九年四月二十六日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船（船體代號BC210K-10）； (5) 惠振（作為買方）與揚州中遠海運（作為賣方）於二零一九年四月十七日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船（船體代號N946）；

- (6) 惠興（作為買方）與揚州中遠海運（作為賣方）於二零一九年四月十七日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船（船體代號N947）；
- (7) 惠中（作為買方）與揚州中遠海運（作為賣方）於二零一九年四月十七日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船（船體代號N948）；
- (8) 惠華（作為買方）與揚州中遠海運（作為賣方）於二零一九年四月十七日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船（船體代號N949）；
- (9) 惠國（作為買方）與揚州中遠海運（作為賣方）於二零一九年四月十七日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船（船體代號N950）；
- (10) 惠海（作為買方）與揚州中遠海運（作為賣方）於二零一九年四月十七日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船（船體代號N951）；
- (11) 惠運（作為買方）與揚州中遠海運（作為賣方）於二零一九年四月十七日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船（船體代號N952）；
- (12) 惠強（作為買方）與揚州中遠海運（作為賣方）於二零一九年四月十七日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船（船體代號N953）；

- (13) 惠繁 (作為買方) 與天津新港 (作為賣方) 於二零一九年四月二十六日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船 (船體代號NB009-5)；
- (14) 惠榮 (作為買方) 與天津新港 (作為賣方) 於二零一九年四月二十六日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造210,000噸散貨船 (船體代號NB009-6)；
- (15) 惠昌 (作為買方) 與大連中遠海運川崎 (作為賣方) 於二零一九年四月十七日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造208,000噸散貨船 (船體代號DE081)；及
- (16) 惠盛 (作為買方) 與大連中遠海運川崎 (作為賣方) 於二零一九年四月十七日訂立的經修訂及經重列造船合約，內容有關建造208,000噸散貨船 (船體代號DE082)

「天津新港」	指	天津新港船舶重工有限責任公司，一家於中國成立之有限公司
「美元」	指	美利堅合眾國法定貨幣美元
「惠昌」	指	惠昌船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠中」	指	惠中船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠海」	指	惠海船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司

釋 義

「惠興」	指	惠興船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠濟」	指	惠濟船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠盛」	指	惠盛船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠同」	指	惠同船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠舟」	指	惠舟船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠共」	指	惠共船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠繁」	指	惠繁船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠強」	指	惠強船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠榮」	指	惠榮船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司

釋 義

「惠華」	指	惠華船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠振」	指	惠振船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠國」	指	惠國船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「惠運」	指	惠運船務有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，為中遠海運散貨之間接全資附屬公司
「遠海租賃天津」	指	遠海租賃(天津)有限公司，一家根據中國法律註冊成立之有限公司，為本公司之全資附屬公司
「%」	指	百分比

* 本公司為一家根據香港法例第622章公司條例定義下的非香港公司並以其中文名稱及英文名稱「COSCO SHIPPING Development Co., Ltd.」登記。



中遠海運發展股份有限公司
COSCO SHIPPING Development Co., Ltd.*

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：02866)

執行董事

王大雄先生
劉沖先生
徐輝先生

中國法定地址

中國
上海
中國(上海)自由貿易試驗區
國貿大廈
A-538室

非執行董事

黃堅先生
梁岩峰先生
葉承智先生

中國主要營業地點

中國
上海

獨立非執行董事

蔡洪平先生
奚治月女士
Graeme Jack先生
陸建忠先生
張衛華女士

浦東新區
濱江大道5299號

香港主要營業地點

香港
皇后大道中183號
中遠大廈50樓

敬啟者：

- (1) 主要及關連交易
轉讓及更替協議
- (2) 調整提供擔保上限
及
- (3) 臨時股東大會通告

I. 緒言

茲提述該公告及海外監管公告。

本通函旨在向閣下提供有關(其中包括)轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易的進一步詳情、調整提供擔保上限的進一步詳情以及使閣下就是否投票贊成或反對將於臨時股東大會提呈之決議案作出知情決定而合理所需之其他資料。

於臨時股東大會上，將提呈一項普通決議案及一項特別決議案，以分別批准轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易以及調整提供擔保上限。

II. 轉讓及更替協議

茲提述該公告，內容有關(其中包括)轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易。

本集團擬與中遠海運散貨集團就16艘在建散貨船訂立經營租賃安排，根據上述經營租賃安排，本集團將透過轉讓及更替協議購買16艘在建散貨船，緊隨該等船舶交付後，中遠海運散貨集團將自本集團租入16艘在建散貨船。

於二零二零年十一月二十七日：

- (i) 原買方與東方富利國際訂立協議備忘錄，據此及在其條款規限下，原買方同意轉讓而東方富利國際同意承接造船合約項下有關16艘在建散貨船的所有權益、責任及債務，總代價為326,628,000美元(乃基於總估價845,760,000美元及造船合約項下的未付分期付款總額519,132,000美元釐定，受經增加／扣減的合約價格的影響)；及
- (ii) 原買方、東方富利國際與賣方訂立更替契據，內容有關根據協議備忘錄更替造船合約。

1. 協議備忘錄

協議備忘錄之主要條款如下：

日期： 二零二零年十一月二十七日

訂約方： (1) 原買方(作為轉讓人)；及
(2) 東方富利國際(作為受讓人)。

標的事項： 根據協議備忘錄及在其條款規限下，原買方同意轉讓而東方富利國際同意承接造船合約項下有關16艘在建散貨船的所有權益、責任及債務。預期16艘在建散貨船將於二零二零年十二月至二零二一年八月期間交付。

購買價款： 每份協議備忘錄項下應付的購買價款為(i)有關估價；減(ii)各造船合約項下未支付的第五期款項之金額(不包括經增加／扣減的合約價格)，應於根據造船合約交付在建散貨船時支付；減(iii)有關經增加／扣減的合約價格(如有)。

造船合約的經增加／扣減的合約價格因(i)修改在建散貨船而上調合約價格；或(ii)在建散貨船的建造要素低於若干協定的基準及／或交付延遲而下調合約價格，須於在建散貨船計劃交付日期前至少十個工作日經賣方及原買方確認，東方富利國際不得無理拒絕給予同意。

董事會函件

由於在建散貨船的建造工程已大致完成或接近完成，預期在建散貨船的技術規程及要求將不會出現任何重大修訂，且預期在建散貨船將如期交付，預計經增加／扣減的合約價格（如有）極小。考慮到上述在建散貨船的建造情況，董事會認為，轉讓及更替協議的條款乃屬公平合理。

下文載列有關各類在建散貨船的估價、未付第五期款項及協議備忘錄項下應付購買價款之概要：

型號	船舶數量	每艘船舶的 估價	每艘船舶的 未付第五期 款項	每艘船舶的 應付購買 價款 ^(附註1)
208,000噸散貨船(船體代號DE081及DE082)	2	55,250,000 美元	33,120,000 美元	22,130,000 美元
210,000噸散貨船(船體代號NB009-5及NB009-6)	2	52,330,000 美元	33,722,000 美元	18,608,000 美元
210,000噸散貨船(船體代號BC210K-1、BC210K-2、BC210K-3及BC210K-10)	4	52,330,000 美元	33,722,000 美元	18,608,000 美元
210,000噸散貨船(船體代號N946、N947、N948、N949、N950、N951、N952及N953)	8	52,660,000 美元	31,320,000 美元	21,340,000 美元

附註1：假設並無任何經增加／扣減的合約價格。

因此，協議備忘錄項下應付的總購買價款為326,628,000美元，乃由訂約方參考獨立估值師中通誠出具的評估報告及造船合約項下的未付分期付款後經公平磋商釐定。根據評估報告，於基準日（即二零二零年九月三十日）之總估價為845,760,000美元，乃使用成本法釐定。評估報告的全文載於本通函附錄二－A、二－B、二－C及二－D。儘管評估報告載有評估說明供國有資產監督管理機構使用的聲明，但中通誠已同意將評估報告載入本通函。倘此文件的中英文本出現歧義，概以中文本為準。

東方富利國際根據協議備忘錄應付的購買價款約30%將以本集團的內部資源撥付而約70%將以本集團的外部債務融資撥付。

付款： 協議備忘錄生效後收到原買方書面通知的七個銀行工作日內，東方富利國際須將購買價款匯至原買方，而不得收取銀行手續費、預扣及任何其他扣減。

權益及義務的轉讓： 自更替契據生效之日起，原買方於造船合約項下或與之有關的所有權益須出讓及轉讓予東方富利國際並由其享有，惟造船合約項下監督檢驗權益、成本、義務及負債不得轉讓予東方富利國際，而仍由原買方承擔。

由於原買方一直負責監督檢驗在建散貨船的建造工作，同時考慮到(i)在建散貨船的建造工程已大致完成或接近完成；及(ii)在建散貨船擬定交付時間，因此，出於連續性及效率考慮，同意造船合約下的監督檢驗權益、成本、義務及負債仍由原買方承擔。此外，由於中遠海運散貨集團將於在建散貨船交付後成為承租人，此項安排亦將確保在建散貨船具備定期租船合約所需的規格。

提名權： 東方富利國際可於簽訂協議備忘錄後提名一家公司為協議備忘錄項下的受讓人，惟有關公司須為東方富利國際的一家附屬公司。

生效： 除訂約方另有書面協定者外，協議備忘錄應在以下所有條件獲達成後生效：

- (1) 原買方的授權代表已簽署協議備忘錄；
- (2) 東方富利國際的授權代表已簽署協議備忘錄；
- (3) 協議備忘錄及其項下擬進行之交易獲原買方董事會批准；
- (4) 協議備忘錄及其項下擬進行之交易於中遠海運散貨之總經理工作會議上獲批准；及
- (5) 協議備忘錄及其項下擬進行之交易於本公司臨時股東大會上獲獨立股東批准。

於最後可行日期，上述第(1)、(2)及(4)項條件已獲達成。

2. 更替契據

更替契據之主要條款如下：

日期： 二零二零年十一月二十七日

訂約方： (1) 原買方(作為原買方)；
(2) 東方富利國際(作為新買方)；及
(3) 賣方(作為賣方)。

標的事項： 根據更替契據並受其條款所規限，訂約方同意，自更替契據生效之日起，造船合約應由原買方更替予東方富利國際，東方富利國際須取代原買方作為造船合約的訂約方，並且此後造船合約應在各方面被視為東方富利國際已被指定為買方而非原買方。

提名權： 東方富利國際可根據造船合約提名一家公司作為買方，以在簽署更替契據後承接東方富利國際於造船合約項下的所有權益、利益、義務及責任，惟該公司須為東方富利國際的附屬公司。

生效： 以下條件獲達成後，更替契據即生效：

- (1) 訂約方授權代表正式簽立更替契據；
- (2) 更替契據及其項下擬進行之交易獲原買方董事會批准；
- (3) 更替契據及其項下擬進行之交易於中遠海運散貨總經理工作會議上獲批准；

- (4) 更替契據及其項下擬進行之交易於本公司臨時股東大會上獲獨立股東批准；
- (5) 僅就以中國船貿、天津新港及／或青島北海為賣方的造船合約的更替契據而言，由該賣方總部發出有關更替契據的批准通知；
- (6) 原買方於在建散貨船預定交貨日前至少七個工作日通知東方富利國際及賣方更替契據生效；
- (7) 賣方收到原買方支付的第一、第二、第三及第四期合約價款項；及
- (8) 原買方收到東方富利國際於相應協議備忘錄項下的購買價款。

於最後可行日期，上述(1)及(3)項條件已獲達成。

3. 轉讓及更替協議各訂約方的資料

有關本集團的資料

本公司為一家根據中國法律成立的股份有限公司，其H股及A股分別於香港聯交所主板上市及於上海證券交易所上市。

本集團主要從事船運及行業相關租賃業務、集裝箱製造及提供投資及金融服務。

有關東方富利國際的資料

東方富利國際為一家於香港註冊成立的有限公司並為本公司的全資附屬公司。其主要從事船舶租賃、船舶融資租賃及相關業務。

有關原買方的資料

各原買方均為一家於香港註冊成立的有限公司並為中遠海運散貨的間接全資附屬公司。各原買方均主要從事船東業務。

中遠海運散貨為一家於中國成立的有限公司並為中遠海運的全資附屬公司。其主要從事乾散貨航運、半班輪乾散貨航運、全程物流服務、包裹貨運服務及沿海航運服務。

有關中國船貿、天津新港及青島北海的資料

中國船貿為一家於中國成立的有限公司。其主要從事船舶買賣的經紀業務。

天津新港為一家於中國成立的有限公司。其主要從事船舶及海洋裝備設計、製造、維修及配套服務。

青島北海為一家於中國成立的有限公司。其主要從事船舶和離岸平台的製造及維修。

就董事經作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，青島北海為中國船舶重工股份有限公司（其A股於上海證券交易所上市（股票代碼：601989）及其控股股東為中國船舶重工集團有限公司）的非全資附屬公司，中國船貿及天津新港均為中國船舶重工集團有限公司的附屬公司。中國船舶重工集團有限公司為由中國國務院國有資產監督管理委員會控股的中國國有企業。除本通函所披露者外，就董事經作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，中國船貿、天津新港及青島北海各自及其最終實益擁有人均為獨立於本公司及其關連人士的第三方。

有關揚州中遠海運的資料

揚州中遠海運為一家於中國成立的有限公司。其為中遠海運重工的全資附屬公司。

中遠海運重工為一家於中國成立的有限公司並為中遠海運的全資附屬公司。其主要從事船舶及海洋裝備製造、修理改裝及配套服務。

有關大連中遠海運川崎的資料

大連中遠海運川崎為一家於中國成立的有限公司並為中遠海運的一名聯繫人。其主要從事船舶設計、製造、銷售及維修。

4. 轉讓及更替協議的財務影響

轉讓及更替協議完成後及於在建散貨船交付後，在建散貨船將根據各自的購置成本於本集團的綜合財務報表中作為物業、廠房及設備入賬。預期對本集團的淨資產將並無任何重大即時影響，原因是物業、廠房及設備的增加將被現金減少及為支付購買價款而獲得外債融資而增加的負債所抵銷。

在建散貨船將在交付後租予中遠海運散貨集團。本集團租賃在建散貨船的應收租賃費將於本集團的綜合財務報表中作為收益入賬。

5. 訂立轉讓及更替協議的理由及裨益

本集團主要從事航運及相關產業租賃業務、集裝箱製造及提供投資及金融服務。

本集團根據轉讓及更替協議購入在建散貨船，並於隨後將在建散貨船出租予中遠海運散貨集團，乃本集團與中遠海運散貨集團所訂立整體經營租賃安排的重要組成部分。

為了長期發展本集團的船舶租賃業務，力爭成為具有領先航運物流特色的中國領先及世界一流的綜合供應鏈金融服務提供商，簽訂轉讓及更替協議將擴大船舶租賃業務的規模，並增加本集團自有船舶的比例。於船舶交付後，本集團與中遠海運散貨集團的擬定定期租船合約亦將為本集團提供穩定收入流。

據估計緊隨在建散貨船交付後，中遠海運散貨集團將根據船舶租賃總協議自本集團租入在建散貨船。在建散貨船將由中遠海運散貨集團用於運輸與中國鋁業股份有限公司在幾內亞的鋁土礦項目有關的鋁土礦。在建散貨船有關之定期租船合約之擬定期限為10年，使用及租用在建散貨船之費用乃經參考轉讓及更替協議項下在建散貨船之造價及成本並根據獨立股東於本公司日期為二零一九年十二月二十三日的臨時股東大會上批准的船舶租賃總協議項下的一般定價原則及一般定價程式而釐定。於釐定有關船舶租賃費(每天介乎15,993美元至16,936美元)時，本集團考慮了在建散貨船的造價和成本，另加適當的利潤率(其符合一般定價原則，範圍為0%到12.25%)，並通過收集適用的數據和市場信息程序，設法釐定市場價格。

本集團將確保上述定期租船合約(即本公司持續關連交易)根據本公司獨立股東於二零一九年十二月二十三日召開的臨時股東大會上批准的船舶租賃總協議提供船舶租賃服務的適用年度上限內進行。

因此，董事(包括獨立非執行董事，經參考獨立財務顧問之建議後)認為轉讓及更替協議乃於本集團一般及日常業務過程中按正常商業條款訂立，及轉讓及更替協議的條款屬公平合理且符合本公司及股東的整體利益。

6. 上市規則的涵義

轉讓及更替協議乃於先前收購事項完成後12個月內訂立的，具有類似性質。根據上市規則第14.22條及第14A.81條，先前收購事項及轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易應合併計算。

於合併後，由於根據上市規則計算的有關轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易的一項或多項適用百分比率高於25%但低於100%，故轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易構成本公司的重大交易，須遵守上市規則第14章下的申報、公告及股東批准規定。

於最後可行日期，中遠海運持有47,570,789股A股（佔本公司已發行股本總額約0.41%），中遠海運的全資附屬公司中海及中遠海運的間接全資附屬公司Ocean Fortune Investment Limited分別持有4,410,624,386股A股（佔本公司已發行股本總額約38.00%）及100,944,000股H股（佔本公司已發行股本總額約0.87%）。因此，中遠海運及其聯繫人控制或有權控制4,458,195,175股A股及100,944,000股H股（佔本公司已發行股本總額約39.28%）的表決權。因此，中遠海運為本公司的間接控股股東，並為本公司的關連人士。

由於中遠海運散貨為中遠海運的全資附屬公司，而各原買方均為中遠海運散貨的間接全資附屬公司，故各原買方均為中遠海運的聯繫人，因此為本公司的關連人士。因此，轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易亦構成本公司的關連交易，及須遵守上市規則第14A章下的申報、公告及獨立股東批准規定。

執行董事王大雄先生、劉沖先生及徐輝先生及非執行董事黃堅先生、梁岩峰先生及葉承智先生於中遠海運及／或其聯繫人擔任董事或高級管理人員職務，並由中遠海運提名加入董事會。因此，王大雄先生、劉沖先生、徐輝先生、黃堅先生、梁岩峰先生及葉承智先生已就批准轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易的相關董事會決議案放棄投票。除上文所述者外，概無其他董事於轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易中擁有重大權益。因此，概無其他董事須就該等董事會決議案放棄投票。

7. 獨立董事委員會及獨立財務顧問

本公司已根據上市規則第14A章成立獨立董事委員會（由全體獨立非執行董事組成），以就轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易向獨立股東提供意見。

本公司已委任大有融資為獨立財務顧問（經獨立董事委員會批准）就轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易向獨立股東提供意見。

III. 調整提供擔保上限

於二零二零年六月二十九日舉行的本公司股東週年大會上，股東通過了關於於二零二零年七月一日至二零二一年六月三十日期間為若干全資附屬公司提供擔保總額不超過人民幣186億元及49億美元的決議案。如海外監管公告所披露，於二零二零年十一月二十七日，考慮到金融市場狀況、本集團融資預算及擔保上限的實際使用情況，董事會決定對受擔保全資附屬公司提供擔保的上限進行如下調整：

- (i) 本公司為中遠海運租賃提供擔保金額不超過人民幣70億元（現有批准上限為人民幣90億元）；
- (ii) 中海集團投資為中遠海運租賃提供擔保金額不超過人民幣5億元（現有批准上限為人民幣35億元）；
- (iii) 中遠海運租賃為遠海租賃天津提供擔保金額不超過人民幣50億元；
- (iv) 本公司為東方富利國際提供擔保金額不超過900百萬美元（現有批准上限為600百萬美元）；
- (v) 本公司為東方富利紙漿01提供擔保金額不超過165百萬美元；
- (vi) 本公司為Florens Container Investment提供擔保金額不超過100百萬美元；
- (vii) Florens International為Florens Container Investment提供擔保金額不超過300百萬美元；及
- (viii) Florens International為Florens Maritime提供擔保金額不超過400百萬美元（現有批准上限為300百萬美元）。

根據中國相關法律法規及公司章程的相關要求，調整提供擔保上限須經股東批准。

有關調整提供擔保上限的決議案將以特別決議案的形式提交，供股東於臨時股東大會上審議及批准。

IV. 臨時股東大會

本公司將於二零二零年十二月十七日(星期四)下午一時三十分於中國上海市虹口區東大名路1171號上海遠洋賓館三樓召開臨時股東大會，以待股東考慮及酌情批准轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易。臨時股東大會通告載於本通函第EGM-1至EGM-3頁。

中遠海運及其聯繫人及於轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易有權益的其他方將須就有關轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易的決議案放棄投票。除上文所述者外，就董事經作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，概無股東於轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易中擁有重大權益，故概無股東須於臨時股東大會上就有關決議案放棄投票。

就董事經作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，概無股東於調整提供擔保上限中擁有重大權益，故概無股東須於臨時股東大會上就有關決議案放棄投票。

如閣下欲委任代表出席臨時股東大會，閣下須按隨附之代表委任表格上印列之指示填妥及交回代表委任表格。代表委任表格必須於臨時股東大會或其任何續會舉行時間24小時前，交回中央證券，方為有效。

就H股股東而言，代表委任表格應於臨時股東大會或其任何續會指定舉行時間不少於24小時前親身送達或郵寄至本公司H股過戶登記處中央證券。

填妥及交回代表委任表格後，股東仍可依願親身出席臨時股東大會或其任何續會並於會上投票，但在此情況下，委任代表之文件將視為撤銷。

V. 推薦建議

謹請閣下垂注本通函第32至33頁所載之獨立董事委員會函件及本通函第34至51頁所載之獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東之意見函件，內容有關轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易及獨立財務顧問達致該意見所考慮之主要因素及理由。

獨立董事委員會經考慮轉讓及更替協議的條款及獨立財務顧問的意見後認為：(i) 轉讓及更替協議乃於本集團一般日常業務過程中按一般商業條款訂立；及(ii) 轉讓及更替協議的條款屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。因此，獨立董事委員會推薦獨立股東投票贊成決議案，以批准轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易。

董事會建議獨立股東於臨時股東大會上投票贊成批准轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易的決議案。董事會亦推薦股東投票贊成批准調整提供擔保上限的決議案。

VI. 其他資料

亦謹請閣下垂注(i)本通函第32至33頁所載獨立董事委員會函件，其中載有其就轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易的推薦意見；(ii)本通函第34至51頁所載獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東函件，當中載有其就轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易的推薦意見；及(iii)本通函附錄所載其他資料。

獨立股東於決定如何就批准轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易的決議案投票前，務請細閱上述函件。

此致

列位股東 台照

承董事會命
中遠海運發展股份有限公司
聯席公司秘書
蔡磊

二零二零年十二月二日

* 本公司為一家根據香港法例第622章公司條例定義下的非香港公司並以其中文名稱及英文名稱「COSCO SHIPPING Development Co., Ltd.」登記。



中遠海運發展股份有限公司
COSCO SHIPPING Development Co., Ltd.*

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：02866)

敬啟者：

主要及關連交易
轉讓及更替協議

茲提述本公司日期為二零二零年十二月二日的通函(「該通函」)，本函件為其中部分。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與該通函所界定者具有相同涵義。

吾等獲委任為獨立董事委員會成員，以就轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易向獨立股東提供意見，其詳情載於本通函「董事會函件」。大有融資已獲委任為獨立財務顧問，以就此向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

吾等謹此提請閣下垂注本通函第17至31頁所載「董事會函件」及本通函第34至51頁所載「獨立財務顧問函件」，以及本通函附錄所載其他資料。

經考慮(其中包括)本通函「獨立財務顧問函件」所載獨立財務顧問考慮的主要因素及理由以及其意見，吾等同意獨立財務顧問的觀點，認為轉讓及更替協議乃於本集團一般日常業務過程中按一般商業條款訂立。轉讓及更替協議的條款屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。

獨立董事委員會函件

因此，吾等推薦獨立股東投票贊成將於臨時股東大會上提呈的有關轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易的一般決議案。

此致

列位獨立股東 台照

獨立董事委員會
獨立非執行董事

蔡洪平先生
陸建忠先生

奚治月女士

Graeme Jack先生
張衛華女士

謹啟

二零二零年十二月二日

* 本公司為一家根據香港法例第622章公司條例定義下的非香港公司並以其中文名稱及英文名稱「COSCO SHIPPING Development Co., Ltd.」登記。

以下為大有融資就轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易致獨立董事委員會及獨立股東之函件全文，乃為載入本通函而編製。



敬啟者：

主要及關連交易
轉讓及更替協議

緒言

吾等謹此提述吾等獲委任為獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問，以就轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見，其詳情載於 貴公司日期為二零二零年十二月二日致股東之通函（「**通函**」，本函件為其中一部份）所載董事會函件（「**董事會函件**」）內。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

貴集團擬與中遠海運散貨集團就16艘在建散貨船訂立經營租賃安排，根據上述經營租賃安排，貴集團將透過轉讓及更替協議購買16艘在建散貨船，緊隨該等船舶交付後，中遠海運散貨集團將自 貴集團租入16艘在建散貨船。

於二零二零年十一月二十七日，原買方與東方富利國際訂立協議備忘錄，據此及在其條款規限下，原買方同意轉讓而東方富利國際同意承接造船合約項下有關16艘在

建散貨船的所有權益、責任及債務，總代價為326,628,000美元；原買方、東方富利國際與賣方訂立更替契據，內容有關根據協議備忘錄更替造船合約。

轉讓及更替協議乃於先前收購事項完成後12個月內訂立的，具有類似性質。根據上市規則第14.22條及第14A.81條，先前收購事項及轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易應合併計算。於合併後，由於根據上市規則計算的有關轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易的一項或多項適用百分比率高於25%但低於100%，故轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易構成 貴公司的重大交易，須遵守上市規則第14章下的申報、公告及股東批准規定。

於最後可行日期，中遠海運持有47,570,789股A股（佔 貴公司已發行股本總額約0.41%），中遠海運的全資附屬公司中海及中遠海運的間接全資附屬公司Ocean Fortune Investment Limited分別持有4,410,624,386股A股（佔 貴公司已發行股本總額約38.00%）及100,944,000股H股（佔 貴公司已發行股本總額約0.87%）。因此，中遠海運及其聯繫人控制或有權控制4,458,195,175股A股及100,944,000股H股（佔 貴公司已發行股本總額約39.28%）的表決權。因此，中遠海運為 貴公司的間接控股股東，並為 貴公司的關連人士。

由於中遠海運散貨為中遠海運的全資附屬公司，而各原買方均為中遠海運散貨的間接全資附屬公司，故各原買方均為中遠海運的聯繫人，因此為 貴公司的關連人士。因此，轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易亦構成 貴公司的關連交易，及須遵守上市規則第14A章下的申報、公告及獨立股東批准規定。

執行董事王大雄先生、劉沖先生及徐輝先生及非執行董事黃堅先生、梁岩峰先生及葉承智先生於中遠海運及／或其聯繫人擔任董事或高級管理人員職務，並由中遠海運提名加入董事會。因此，王大雄先生、劉沖先生、徐輝先生、黃堅先生、梁岩峰先

獨立財務顧問函件

生及葉承智先生已就批准轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易的相關董事會決議案放棄投票。除上文所述者外，概無其他董事於轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易中擁有重大權益。因此，概無其他董事須就該等董事會決議案放棄投票。

貴公司已根據上市規則第14A章成立獨立董事委員會（由全體獨立非執行董事蔡洪平先生、奚治月女士、Graeme Jack先生、陸建忠先生及張衛華女士組成），以就轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易向獨立股東提供意見。按照上市規則，大有融資有限公司已獲委任為獨立財務顧問（經獨立董事委員會批准）就轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見，並於向獨立股東提出推薦建議時提出意見供獨立董事委員會審議。

於最後可行日期，吾等與 貴公司及任何其他人士之間並無任何可被合理地視作影響吾等獨立性之關係，亦無擁有任何可被合理地視作影響吾等獨立性之權益。除就本次委聘吾等為獨立財務顧問而應付吾等之一般專業費用外，吾等概無因訂有任何安排而將向 貴公司或任何其他人士收取任何可被合理地視作影響吾等獨立性之費用或利益。於過往兩年內，吾等曾五次獲委任為 貴公司的獨立財務顧問，詳情載於 貴公司日期為(i)二零一九年五月十日有關進一步延長與 貴公司經修訂建議非公開發行A股有關的決議案的有效期；(ii)二零一九年八月五日有關建議修訂集裝箱服務總協議項下擬進行的持續關連交易的年度上限；(iii)二零一九年十二月六日有關若干持續關連交易；(iv)二零二零年十月三十日有關先前收購事項；及(v)二零二零年十一月二十日有關非常重大出售及關連交易的通函中。於過往兩年內，吾等曾兩次獲委任為 貴公司之關連人士中遠海運能源運輸股份有限公司（其H股於香港聯交所主板上市，股份代號：1138及其A股於上海證券交易所上市，股票代碼：600026）之獨立財務顧問，詳情載於其日期為(i)二零一九年七月五日有關修訂建議非公開發行A股之條款；及(ii)二零一九年十一月二十五日有關延長非公開發行A股之決議案的通函中。於過往兩年內，吾等亦曾一次獲委任為 貴公司之另一關連人士中遠海運控股股份有限公司（其H股於香港聯交所主板上市，股份代號：1919及A股於上海證券交易所上市，股票代碼：601919）之獨立財務顧問，詳情載於其日期為二零一九年十二月五日有關主要交易及持

續關連交易的通函中。儘管上文所述，先前獲 貴公司及其關連人士委聘不會影響吾等與 貴公司的獨立性，而根據上市規則第13.84條，吾等獨立於 貴公司，尤其是吾等於二零二零年十一月二十三日（即吾等根據上市規則第13.85(1)條向香港聯交所作出獨立聲明日期）前兩年內概未擔任(i) 貴公司；(ii)中遠海運集團；及(iii) 貴公司的任何核心關連人士的財務顧問。

意見基準

於達致吾等推薦建議時，吾等乃倚賴通函所載聲明、資料及陳述，以及 貴公司、董事及 貴公司管理層向吾等提供之資料及陳述。吾等已假設通函所載或所指全部資料、陳述及意見以及由 貴公司、董事及 貴公司管理層所提供且個別及共同地承擔責任之全部資料及陳述於彼等作出時乃屬真實及準確，且於最後可行日期仍將持續準確。吾等並無理由懷疑 貴公司管理層向吾等提供之資料及陳述之真實、準確及完整性。

通函的資料乃遵照上市規則而刊載，旨在提供有關 貴公司的資料，董事願就通函的資料共同及個別地承擔全部責任。各董事在作出一切合理查詢後，確認就其所知及所信，通函所載資料在各重要方面均準確完備，沒有誤導或欺詐成分，且並無遺漏任何事項，足以令致其所載任何陳述或文件產生誤導。

吾等認為，吾等已獲提供足夠資料作為吾等意見之合理基礎。吾等並無理由懷疑任何相關資料被隱瞞，而吾等亦未發現任何重大事實或情況導致吾等獲提供之資料及向吾等作出之陳述變為不真實、不準確或出現誤導。吾等認為，吾等已採取一切所需行動，使吾等達致知情意見及證明吾等依賴所提供之資料屬合理，以為吾等意見提供合理基礎。然而，吾等並無就 貴公司、董事及 貴公司管理層提供之資料進行任何獨立核證，亦無對 貴集團及有關轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易的各方之業務及事務進行獨立調查。

本函件之刊發僅就轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。除供載入通函外，若無事先取得吾等之書面同意，本函件不可全部或部份引述或提述，亦不可作任何其他用途。

主要考慮因素及理由

於達致吾等之意見及推薦建議時，吾等已考慮下列主要因素及理由：

1. 訂立轉讓及更替協議之背景及理由

1.1 貴公司之背景資料

貴公司為一家根據中國法律成立的股份有限公司，其H股及A股分別於香港聯交所主板上市及於上海證券交易所上市。

貴集團主要從事航運及相關產業租賃業務、集裝箱生產及提供投資及金融服務。

1.2 貴集團之財務表現

以下載列 貴集團截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度各年以及截至二零一九年及二零二零年六月三十日止六個月的綜合損益表摘要，乃摘錄自 貴公司截至二零二零年六月三十日止六個月的中期報告（「二零二零年中報」）、 貴公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的年度報告（「二零一九年年報」）及 貴公司截至二零一八年十二月三十一日止年度的年度報告（「二零一八年年報」）。

	截至六月三十日止六個月		截至十二月三十一日止年度		
	二零二零年	二零一九年	二零一九年	二零一八年	二零一七年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
	(未經審核)	(未經審核)	(經審核)	(經審核)	(經審核)
					(經重述)
持續經營業務					
收益(來自外部客戶)	7,806,600	6,833,526	14,155,859	16,242,002	15,901,155
銷售成本	(5,851,233)	(5,438,497)	(10,615,484)	(12,342,761)	(12,745,552)
毛利	1,955,367	1,395,029	3,540,375	3,899,241	3,155,603
本期間／年度持續					
經營業務溢利	855,018	904,362	1,744,733	1,359,397	1,361,350

截至二零一八年十二月三十一日止年度

貴集團的收益由截至二零一七年十二月三十一日止年度的約人民幣159億元增加約人民幣3億元或2.1%至截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣162億元。根據二零一八年年報，收益增加乃主要由於以下因素的綜合影響：(i) 集裝箱生產業務的收益增加約32%至人民幣78億元，主要原因為通過引入科學的生產調度及集裝箱塗裝技術提高了所生產的集裝箱價格及數量，從而提高了生產效率和競爭力；及(ii)受市場情況影響，投資及服務業務以及其他業務的收益分別略微下降約人民幣1.9百萬元及人民幣12.4百萬元。

截至二零一八年十二月三十一日止年度，貴集團持續經營業務的溢利水平較截至二零一七年十二月三十一日止年度保持穩定，約為人民幣14億元。

截至二零一九年十二月三十一日止年度

貴集團的收益由截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣162億元減少約人民幣20億元或13%至截至二零一九年十二月三十一日止年度的約人民幣142億元。根據二零一九年年報，收益減少乃主要由於集裝箱生產業務的收益減少約人民幣32億元至約人民幣46億元，主要原因為本年度世界經濟延續放緩走勢，全球貿易表現疲軟，受宏觀供需關係變化及全球經貿摩擦影響，集裝箱需求低迷，導致集裝箱生產板塊數量及價格較去年均有較大幅度下降。貴集團本年度集裝箱累計銷售402,943TEU，較去年615,600TEU降低35%。

儘管收益及毛利減少，貴集團的本年度持續經營業務溢利由截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣14億元增加至截至二零一九年十二月三十一日止年度的約人民幣17億元，乃主要由於貴集團持有證券之公平值上漲導致截至二零一九年十二月三十一日止年度的其他收益約人民幣835.3百萬元，而其他虧損淨額為人民幣272.7百萬元。

截至二零二零年六月三十日止六個月

貴集團的收益由截至二零一九年六月三十日止六個月的約人民幣68億元增加約人民幣10億元或14.2%至截至二零二零年六月三十日止六個月的約人民幣78億元。根據二零二零年中報，收益增加乃主要由於(i)截至二零二零年六月三十日止六個月的航運及相關產業租賃業務因本期間融資租賃船舶業務規模有所擴大及美元兌人民幣匯率上升增加約9.6%至約人民幣57億元；及(ii)投資及服務業務因本期間保險經紀業務經營情況較好增加約16.9%至約人民幣28.7百萬元。

儘管收益增加，毛利相應增加，但 貴集團的溢利由約人民幣904.4百萬元減少約人民幣49.4百萬元或約5.5%至截至二零二零年六月三十日止六個月的約人民幣855.0百萬元。相關溢利減少主要由於(i)截至二零二零年六月三十日止六個月錄得其他虧損淨額約人民幣104.7百萬元，而截至二零一九年六月三十日止六個月錄得其他收益淨額約人民幣553.3百萬元，乃主要由於 貴集團持有的上市類股權投資股價下跌導致產生按公平值計入損益的金融資產的公平值(虧損)/收益；及(ii)截至二零二零年六月三十日止六個月，預期信用損失增加約人民幣84.8百萬元至約人民幣326.6百萬元。

1.3 貴集團之財務狀況

	於二零二零年		於十二月三十一日	
	六月三十日	二零一九年	二零一八年	二零一七年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
	(未經審核)	(經審核)	(經審核)	(經審核)
非流動資產	117,894,068	114,693,373	107,595,913	99,004,264
流動資產	33,674,448	29,800,746	30,241,509	40,033,396
總資產	151,568,516	144,494,119	137,837,422	139,037,660
流動負債	57,415,955	54,271,559	54,892,564	52,657,566
非流動負債	70,143,638	66,014,842	64,904,723	69,506,307
淨流動負債	(23,741,507)	(24,470,813)	(24,651,055)	(12,624,170)
母公司擁有人應佔權益	24,008,923	24,207,718	18,040,135	16,276,162

於二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日以及二零二零年六月三十日，物業、廠房及設備、現金及現金等價物、應收融資租賃款項及於聯營公司之投資為 貴集團主要資產，分別約佔 貴集團於二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日以及二零二零年六月三十日總資產的84.4%、93.8%、92.9%及92.6%。於二零一九年六月三十日的物業、廠房及設備約人民幣571億元，主要包括集裝箱、船舶。

於二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日以及二零二零年六月三十日，計息銀行借款及其他借款以及企業債券為 貴集團主要負債，分別約佔 貴集團於二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日以及二零二零年六月三十日總負債的81.7%、92.5%、91.8%及91.1%。

由於上述原因，於二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日以及二零二零年六月三十日，母公司擁有人應佔權益總額分別為人民幣163億元、人民幣180億元、人民幣242億元及人民幣240億元。

1.4 轉讓及更替協議訂約方之背景資料

有關東方富利國際的資料

東方富利國際為一家於香港註冊成立的有限公司並為 貴公司的全資附屬公司。其主要從事船舶租賃、船舶融資租賃及相關業務。

有關原買方的資料

各原買方均為一家於香港註冊成立的有限公司並為中遠海運散貨的間接全資附屬公司。各原買方均主要從事船東業務。

中遠海運散貨為一家於中國成立的有限公司並為中遠海運的全資附屬公司。其主要從事乾散貨航運、半班輪乾散貨航運、全程物流服務、包裹貨運服務及沿海航運服務。

有關中國船貿、天津新港及青島北海的資料

中國船貿為一家於中國成立的有限公司。其主要從事船舶買賣的經紀業務。

天津新港為一家於中國成立的有限公司。其主要從事船舶及海洋裝備設計、製造、維修及配套服務。

青島北海為一家於中國成立的有限公司。其主要從事船舶和離岸平台的製造及維修。

就董事經作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，青島北海為中國船舶重工股份有限公司（其A股於上海證券交易所上市（股票代碼：601989）及其控股股東為中國船舶重工集團有限公司）的非全資附屬公司，中國船貿及天津新港均為中國船舶重工集團有限公司的附屬公司。中國船舶重工集團有限公司為由中國國務院國有資產監督管理委員會控股的中國國有企業。除本通函所披露者外，就董事經作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，中國船貿、天津新港及青島北海各自及其最終實益擁有人均為獨立於 貴公司及其關連人士的第三方。

有關揚州中遠海運的資料

揚州中遠海運為一家於中國成立的有限公司。其為中遠海運重工的全資附屬公司。

中遠海運重工為一家於中國成立的有限公司並為中遠海運的全資附屬公司。其主要從事船舶及海洋裝備製造、修理改裝及配套服務。

有關大連中遠海運川崎的資料

大連中遠海運川崎為一家於中國成立的有限公司並為中遠海運的一名聯繫人。其主要從事船舶設計、製造、銷售及維修。

1.5 訂立轉讓及更替協議的理由及裨益

貴集團主要從事航運及相關產業租賃業務、集裝箱生產及提供投資及金融服務。根據二零二零年中報， 貴公司將根據現有業務，逐步組建一支高水平的專業投融資團隊，成為國內一流的船東租賃企業。從短期來看， 貴集團將調動其現有船隊資源以重振內部業務，而從長遠來看，這將逐步增加對外業務的比例，並利用中遠海運產業鏈全部署的優勢制定出「一站式」業務模式，以期建立獨特的行業競爭優勢。 貴集團亦有意長期發展其船舶租賃業務，力爭成為具有

領先航運物流特色的中國領先及世界一流的綜合供應鏈金融服務提供商。由於近期業務擴張，截至二零二零年六月三十日止六個月，航運及相關產業租賃業務的收益因船舶融資租賃業務擴張而增長約9.6%至約人民幣57億元。

誠如 貴公司所告知，為長遠發展 貴集團之船舶租賃業務以達成 貴集團之策略，簽訂轉讓及更替協議將擴大船舶租賃業務的規模，並增加 貴集團自有船舶的比例。此外，如 貴集團管理層所告知， 貴集團有意在緊隨在建散貨船交付後，中遠海運散貨集團將根據船舶租賃總協議自 貴集團租入在建散貨船。使用及租用在建散貨船之費用乃經參考轉讓及更替協議項下在建散貨船之造價及成本並根據獨立股東於 貴公司日期為二零一九年十二月二十三日的臨時股東大會上批准的船舶租賃總協議項下的一般定價原則及一般定價程序而釐定。預期 貴集團租賃在建散貨船的應收租賃費將於 貴集團的綜合財務報表中作為收益入賬，因此將為 貴集團提供穩定收入流。

經考慮(i)船舶租賃業務乃 貴集團的主要業務之一；(ii) 貴集團有意長遠發展其船舶租賃業務；(iii)訂立轉讓及更替協議將擴大船舶租賃業務的規模，並增加 貴集團自有船舶的比例；及(iv) 貴集團預期於在建散貨船交付後將享有穩定的收入流，且中遠海運散貨集團將根據船舶租賃總協議自 貴集團租入在建散貨船，吾等認同董事的意見，轉讓及更替協議乃於 貴集團一般日常業務過程中訂立，並符合 貴公司及股東的整體利益。

2. 轉讓及更替協議的條款

2.1 轉讓及更替協議

於二零二零年十一月二十七日：

1. 原買方與東方富利國際訂立協議備忘錄，據此及在其條款規限下，原買方同意轉讓而東方富利國際同意承接造船合約項下有關16艘在建散貨船的所有權益、責任及債務，總代價為326,628,000美元（乃

基於總估價845,760,000美元及造船合約項下的未付分期付款總額519,132,000美元釐定，受經增加／扣減的合約價格的影響)；及

2. 原買方、東方富利國際與賣方訂立更替契據，內容有關根據協議備忘錄更替造船合約。

下文載列轉讓及更替協議的主要條款概要。詳情請參閱董事會函件：

協議備忘錄

日期： 二零二零年十一月二十七日

訂約方： (1) 原買方(作為轉讓人)；及
(2) 東方富利國際(作為受讓人)。

標的事項： 根據協議備忘錄及其條款規限下，原買方同意轉讓而東方富利國際同意承接造船合約項下有關16艘在建散貨船的所有權益、責任及債務。預期16艘在建散貨船將於二零二零年十二月至二零二一年八月期間交付。

權益及義務的轉讓： 自更替契據生效之日起，原買方於造船合約項下或與之有關的所有權益須出讓及轉讓予東方富利國際並由其享有，惟造船合約項下監督檢驗權益、成本、義務及負債不得轉讓予東方富利國際，而仍由原買方承擔。

由於原買方一直負責監督檢驗在建散貨船的建造工作，同時考慮到(i)在建散貨船的建造工程已大致完成或接近完成；及(ii)在建散貨船擬定交付時間，因此，出於連續性及效率考慮，同意造船合約下的監督檢驗權益、成本、義務及負債仍由原買方承擔。此外，由於中遠海運散貨集團將於在建散貨船交付後成為承租人，此項安排亦將確保在建散貨船具備定期租船合約所需的規格。

購買價款：

每份協議備忘錄項下應付的購買價款為(i)有關估價；減(ii)各造船合約項下未支付的第五期款項之金額（不包括經增加／扣減的合約價格），應於根據造船合約交付在建散貨船時支付；減(iii)有關經增加／扣減的合約價格（如有）。

造船合約的經增加／扣減的合約價格因(i)修改在建散貨船而上調合約價格；或(ii)在建散貨船的建造要素低於若干協定的基準及／或交付延遲而下調合約價格，須於在建散貨船計劃交付日期前至少十個工作日經賣方及原買方確認，東方富利國際不得無理拒絕給予同意。由於在建散貨船的建造工程已大致完成或接近完成，預期在建散貨船的技術規程及要求將不會出現任何重大修訂，且預期在建散貨船將如期交付，預計經增加／扣減的合約價格(如有)極小。

因此，協議備忘錄項下應付的總購買價款326,628,000美元，乃由訂約方參考中通誠出具的評估報告及造船合約項下的未付分期付款後經公平磋商釐定。根據評估報告，於基準日(即二零二零年九月三十日)(「基準日」)之總估價為845,760,000美元，乃使用成本法釐定。評估報告的全文載於本通函附錄二－A、二－B、二－C及二－D。儘管評估報告載有評估說明供國有資產監督管理機構使用的聲明，但中通誠已同意將評估報告載入本通函。倘此文件的中英文本出現歧義，概以中文本為準。

東方富利國際根據協議備忘錄應付的購買價款約30%將以 貴集團的內部資源撥付而約70%將以 貴集團的外部債務融資撥付。

付款： 協議備忘錄生效後收到原買方書面通知的七個銀行工作日內，東方富利國際須將購買價款匯至原買方，而不得收取銀行手續費、預扣及任何其他扣減。

提名權： 東方富利國際可於簽訂協議備忘錄後提名一家公司為協議備忘錄項下的受讓人，惟有關公司須為東方富利國際的一家附屬公司。

更替契據

日期： 二零二零年十一月二十七日

訂約方： (1) 原買方(作為原買方)；
(2) 東方富利國際(作為新買方)；及
(3) 賣方(作為賣方)。

標的事項： 根據更替契據並受其條款所規限，訂約方同意，自更替契據生效之日起，造船合約應由原買方更替予東方富利國際，東方富利國際須取代原買方作為造船合約的訂約方，並且此後造船合約應在各方面被視為東方富利國際已被指定為買方而非原買方。

提名權： 東方富利國際可根據造船合約提名一家公司作為買方，以在簽署更替契據後承接東方富利國際於造船合約項下的所有權益、利益、義務及責任，惟該公司須為東方富利國際的附屬公司。

2.2 轉讓及更替協議項下應付代價的公平性及合理性

誠如董事會函件所述，協議備忘錄項下應付的總購買價款乃由原買方及東方富利國際經參考中通誠所編製的評估報告所載16艘在建散貨船於基準日之總估價後經公平磋商釐定。根據評估報告，16艘在建散貨船於基準日之總估價為845,760,000美元，乃使用成本法釐定。根據協議備忘錄，每份協議備忘錄應付的購買價款為(i)16艘在建散貨船各自的有關估價(即845,760,000美元)；減(ii)各造船合約項下未支付的第五期款項之金額(不包括經增加／扣減的合約價格)(即519,132,000美元)，應於根據造船合約交付在建散貨船時支付；減(iii)有關經增加／扣減的合約價格(如有)。因此，假設並無經增加／扣減的合約價格，協議備忘錄項下應付的總購買價款為326,628,000美元。

吾等已審閱及查詢負責造船合約項下16艘在建散貨船的估值之中通誠的資格和經驗。吾等亦已查閱中國國務院國有資產監督管理委員會(「國資委」)的網站，並知悉中通誠乃於國資委的資產評估公司認可名單之中。此外，吾等已審閱中通誠的委聘條款及其工作範圍，並注意到工作範圍就達致所需意見而言屬合適，於吾等與中通誠會面或吾等審閱估值報告時，吾等並不知悉任何不合規情況。此外，於與中通誠會面期間，中通誠確認彼等並未知悉有關工作範圍的任何限制。再者，中通誠並未注意到轉讓及更替協議的訂約方已向彼等作出正式或非正式聲明。中通誠亦已確認其獨立於 貴公司、 貴公司關連人士及交易其他訂約方。

吾等已與中通誠討論並知悉彼等已考慮三個常見的評估方法(即市場法、收入法及成本法)。如中通誠所建議，(i)鑒於所涉船舶建造商及主要設備的變更致使市場可比性不能準確反映價格，故市場法不適用於16艘在建散貨船的估值；及(ii)鑒於運費受到COVID-19廣泛流行的影響，尤其是國際政治及經濟環境顯著影響航運市場，因此無法可靠估計未來市場運費，故收入法不適用於16艘在建散貨船的估值。因此，採用成本法對造船合約項下的16艘在建散貨船進行估值，原因

獨立財務顧問函件

為16艘在建散貨船於基準日正處於準備及建造階段，因此，於釐定代價時參考造船合約及Clarksons Research（一家全球可信及權威的全方位航運資訊提供商）就16艘在建散貨船出具的市場價格指數分析進行估算較為合理。

吾等已審閱評估報告，並注意到於基準日的估值為845,760,000美元（包括完成船舶建造的所有相關成本），包括(i)16艘在建散貨船於基準日的建造價格，乃來源於(a)16艘在建散貨船的原合約建造價格及(b) Clarksons Research所發佈於基準日的市場價格指數；(ii)根據各自的建造合約有關16艘在建散貨船的實際監督費用；及(iii)與參考中國人民銀行（中國人民銀行）發佈的貸款優惠利率相關的資本成本。根據上文，吾等認為，採用成本法及於計算估價時所採用的基準及假設乃屬公平合理。

下文載列有關各類在建散貨船的估價、未付第五期款項及協議備忘錄項下應付購買價款之概要：

型號	船舶數量	每艘船舶 的估價	每艘船舶的未 付第五期款項	每艘船舶的 應付購買價款 <i>(附註1)</i>
208,000噸散貨船（船體代號DE081 及DE082）	2	55,250,000美元	33,120,000美元	22,130,000美元
210,000噸散貨船（船體代號 NB009-5及NB009-6）	2	52,330,000美元	33,722,000美元	18,608,000美元
210,000噸散貨船（船體代號 BC210K-1、BC210K-2、 BC210K-3及BC210K-10）	4	52,330,000美元	33,722,000美元	18,608,000美元
210,000噸散貨船（船體代號 N946、N947、N948、N949、 N950、N951、N952及N953）	8	52,660,000美元	31,320,000美元	21,340,000美元
總計	16	845,760,000美元	519,132,000美元	326,628,000美元

附註1： 假設並無任何經增加／扣減的合約價格。

基於上表及考慮到(i)計算於基準日的估價時所採用的基準及假設乃屬公平合理；及(ii)每份協議備忘錄項下應付的購買價款為(a)根據評估報告，16艘在建散貨船各自的有關估價（即845,760,000美元）；減(b)各造船合約項下未支付的第五期款項之金額（即519,132,000美元），應於根據造船合約交付在建散貨船時支付；減(c)有關經增加／扣減的合約價格（如有），吾等同意董事的觀點，即轉讓及更替協議的條款屬一般商業條款，對獨立股東而言屬公平合理。

2.3 轉讓及更替協議的財務影響

轉讓及更替協議完成後及在建散貨船交付後，在建散貨船將根據各自的購置成本於 貴集團的綜合財務報表中作為物業、廠房及設備入賬。預期對 貴集團的淨資產將並無任何重大即時影響，原因是物業、廠房及設備的增加將被現金減少及為支付購買價款而獲得外債融資而增加的負債所抵銷。

在建散貨船將在交付後租予中遠海運散貨集團。 貴集團租賃在建散貨船的應收租賃費將於 貴集團的綜合財務報表中作為收益入賬。

推薦建議

經考慮上述主要因素及理由後，吾等認為轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易乃於 貴集團一般及日常業務過程中訂立及符合 貴公司及股東之整體利益，且轉讓及更替協議之條款屬一般商業條款，對獨立股東而言屬公平合理。因此，吾等推薦獨立股東、及獨立董事委員會推薦獨立股東，投票贊成將於臨時股東大會上就該等轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易提呈之決議案。

此致

中遠海運發展股份有限公司
獨立董事委員會及獨立股東 台照

代表
大有融資有限公司
董事總經理
張浩剛
謹啟

二零二零年十二月二日

張浩剛先生為證券及期貨事務監察委員會之註冊持牌人並為大有融資有限公司之負責人員，獲准從事證券及期貨條例下之第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動，於企業融資行業擁有逾12年經驗。

1. 本集團之財務資料

本公司須於本通函中載列本集團最近三個財政年度有關溢利及虧損、財務記錄及狀況的數據(以比較列表形式載列)以及最近期刊發的經審核資產負債表連同本集團上個財政年度的年度賬目附註。

本公司截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止財政年度的經審核綜合財務報表，以及本公司截至二零二零年六月三十日止六個月的未經審核簡明綜合財務報表，連同財務報表的相關附註於以下文件披露：

- (i) 本公司截至二零一七年十二月三十一日止年度的年報(第93至212頁)(https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2018/0427/ltn20180427563_c.pdf)；
- (ii) 本公司截至二零一八年十二月三十一日止年度的年報(第86至212頁)(https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2019/0426/ltn20190426654_c.pdf)；
- (iii) 本公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的年報(第91至220頁)(https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2020/0427/2020042700732_c.pdf)；及
- (iv) 本公司截至二零二零年六月三十日止六個月的中報(第22至48頁)(https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2020/0924/2020092400595_c.pdf)。

2. 債務聲明

債務證券及定期貸款

於二零二零年十月三十一日，除下文有關本集團借貸及負債的披露外，本集團並無已發行或尚未贖回或已獲授權發行或以其他方式設定的但未發行之債務證券且無定期貸款，以有擔保、無擔保、有抵押(無論由本公司或獨立第三方提供抵押與否)或無抵押作區別。

借貸及負債

於二零二零年十月三十一日（即本通函付印前就本債務聲明而言的最後可行日期），本集團有未償還借貸及負債約人民幣107,297百萬元，其中包括抵押銀行貸款及其他貸款約人民幣60,383百萬元、無抵押銀行貸款及其他貸款約人民幣22,429百萬元、人民幣債券約人民幣24,302百萬元及租賃負債約人民幣183百萬元。

或然負債

於二零二零年十月三十一日（即本通函付印前就本債務聲明而言的最後可行日期），本集團並無重大或然負債或擔保。

按揭及抵押

於二零二零年十月三十一日（即本通函付印前就本債務聲明而言的最後可行日期），本集團的一般銀行信貸及以上未償還的有抵押借貸由本集團的物業、廠房及設備、若干股權投資及若干銀行存款作為抵押。

於二零二零年十月三十一日，除上文所述或本通函其他章節所披露者以及除集團內公司間的負債外，本集團概無任何未償還按揭、抵押、債券、借貸資本、債務證券、銀行貸款及透支或其他類似借貸或債務、承兌負債（正常貿易票據除外）或承兌信貸或租購承擔、擔保或其他重大或然負債。

董事確認，自二零二零年十月三十一日以來直至最後可行日期，本集團債務狀況並無重大變動。

3. 本集團之財務及貿易前景

二零二零年上半年，新冠肺炎疫情持續衝擊全球經濟及金融體系，全球主要經濟體經濟增速大幅下滑。國際貨幣基金組織在二零二零年六月《世界經濟展望》更新中預測，今年全球經濟將萎縮4.9%，較四月預測值更為悲觀。受此影響，國際貿易投資下降，航運產業鏈及供應鏈循環受阻，低迷的市場環境對本公司的生產經營帶來諸多壓力。二零二零年下半年，國際環境日趨複雜，全球新冠肺炎疫情影響依舊嚴峻，不穩定性及不確定性增強。

本公司將進一步加強形勢分析和市場研判，推進改革發展，聚焦產融結合，努力挖掘和集成新的競爭優勢，持續提升高質量發展的水平，爭取在航運金融特色領域實現突破性進展。訂立轉讓及更替協議將擴大船舶租賃業務的規模及增加本集團自有船舶的比例，從而促進其航運及相關產業租賃業務。

航運及相關產業租賃業務方面，繼續強化產融結合，進一步加強內部產業鏈協同合作的同時，穩健拓展外部業務；業務模式上，加強特種箱和冷箱租賃業務的開拓，研究部署智慧集裝箱租賃，打造獨具競爭力特色的航運租賃公司；同時，本公司堅持內涵式的、可持續的高質量發展策略促進其他產業租賃業務的發展，拓展融資渠道，開拓租賃增值服務，力爭成為融資租賃行業的領軍企業。

集裝箱製造業務方面，穩步推進託管造箱資產與本公司現有業務的多維度整合，通過技術升級、管理提升、工藝推廣及文化融合等增強綜合競爭力；加強同行業溝通，改善和維護行業健康經營環境；增強客戶服務意識，把握時機開拓市場，做強做優產業鏈；強化綠色環保理念，深化精細化管理，不斷提升科研創新能力，打造世界一流的集裝箱製造企業。

投資及服務業務方面，聚焦產業鏈上下游客戶，持續優化投資佈局，注重戰略價值與財務回報並重；以產業基金等多種模式聚合外部資本、人才、技術，助力航運業及新產業的發展；提高專業服務能力，積極開拓市場，打造航運保險專家平台；專注於航運物流供應鏈金融生態開展產融結合，提供物流、融資、風險管理等一站式供應鏈金融服務。

4. 營運資金

經審慎周詳查詢，並計及本集團可用財務資源（包括內部產生資金及可用銀行融資），董事認為，本集團有充足營運資金滿足其自本通函日期起計至少12個月之現時資金需要。

以下為兩艘208,000載重噸在建散貨船(船台號：DE081及DE082)的評估報告全文，以供載入本通函。

本報告依據中國資產評估準則編製

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓
「惠昌海」等兩艘在建船舶建造合同項目
資產評估報告

中通評報字[2020]11292號
共一冊 第一冊

聲明、摘要、正文及附件

中通誠資產評估有限公司

二〇二〇年十一月二十七日

目錄

第一冊 (聲明、摘要、正文及附件)

聲明

摘要

正文

一、 委託人、產權持有單位、其他報告使用者概況

二、 評估目的

三、 評估對象和範圍.....

四、 價值類型及其定義.....

五、 評估基準日

六、 評估依據

七、 評估方法

八、 評估程序實施過程和情況

九、 評估假設

十、 評估結論

十一、 特別事項說明.....

十二、 評估報告使用限制說明

十三、 評估報告日

附件

第二冊 (評估說明).....

關於評估說明使用範圍的聲明.....

企業關於進行資產評估有關事項的說明.....

資產評估說明

一、 評估對象與評估範圍說明.....

二、 資產核實情況總體說明.....

三、 評估技術說明.....

四、 評估結論.....

聲明

一、本資產評估報告依據財政部發佈的資產評估基本準則和中國資產評估協會發佈的資產評估執業準則和職業道德準則編製。

二、委託人或者其他資產評估報告使用人應當按照法律、行政法規規定及本資產評估報告載明的使用範圍使用資產評估報告；委託人或者其他資產評估報告使用人未按前述要求使用資產評估報告的，本資產評估機構及資產評估師不承擔責任。

本資產評估報告僅供委託人、資產評估委託合同中約定的其他資產評估報告使用人和法律、行政法規規定的資產評估報告使用人使用；除此之外，其他任何機構和個人不能成為資產評估報告的使用人。

本資產評估機構及資產評估師提示資產評估報告使用人應當正確理解和使用評估結論，評估結論不等同於評估對象可實現價格，評估結論不應當被認為是對評估對象可實現價格的保證。

三、本資產評估機構及資產評估師堅持獨立、客觀和公正的原則，遵守法律、行政法規和資產評估準則，並對所出具的資產評估報告依法承擔責任。

四、評估對象涉及的資產清單及其他相關資料由委託人、產權持有單位申報並經其採用簽名、蓋章或法律允許的其他方式確認；委託人和其他相關當事人依法對其提供資料的真實性、完整性、合法性負責。

五、本資產評估機構及資產評估師與資產評估報告中的評估對象沒有現存或者預期的利益關係；與相關當事人沒有現存或者預期的利益關係，對相關當事人不存在偏見。

六、資產評估師已對資產評估報告中的評估對象及其所涉及資產進行現場調查；已經對評估對象及其所涉及資產的法律權屬狀況給予必要的關注，對評估對象及其所涉及資產的法律權屬資料進行了查驗，對已經發現的問題進行了如實披露。

- 七、本資產評估機構出具的資產評估報告中的分析、判斷和結論受資產評估報告中假設和限制條件的限制，資產評估報告使用人應當充分考慮資產評估報告中載明的假設、限制條件、特別事項說明及其對評估結論的影響。

摘要

一、 本次評估對應的經濟行為

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠昌海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。

二、 評估目的

本次評估的目的，是為中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠昌海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值的經濟行為提供價值參考依據。

三、 評估對象和評估範圍

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠昌海」（船台號：DE081）、「惠盛海」（船台號：DE082）等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款24,840,000.00美元。

四、 價值類型

市場價值。

五、 評估基準日

2020年9月30日。

六、 評估方法

本次評估採用成本法進行評估。

七、評估結論及其使用有效期

在評估基準日2020年9月30日，委估資產「惠昌海」等兩艘在建船舶的建造合同權益評估價值為11,050.00萬美元（大寫金額為壹億壹仟零伍拾萬美元，精確到萬位）。

本評估結論僅對中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠昌海」等兩艘在建船舶的建造合同權益這一特定評估目的有效。本評估報告評估結果於2020年9月30日至2021年9月29日之間使用有效。

八、對評估結論產生影響的特別事項

（一）重要的利用專家工作情況

無。

（二）權屬資料不全面或者存在瑕疵的情形

無。

（三）評估程序受到限制的情形

無。

（四）評估資料不完整的情形

無。

（五）評估基準日存在的法律、經濟等未決事項

無。

（六）擔保、租賃及其或有負債（或有資產）等事項的性質、金額及與評估對象的關係

根據「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶的建造合同約定，從評估基準日到船舶建成完工後的續建費用約為8,556.00萬美元。本次委估在建船舶至基準日尚未完工。

(七) 重大期後事項

根據船舶建造合同規定：「未經另一方事先書面同意，任何一方不得將本合同轉讓給任何其他個人或公司。除買方在事先通知賣方並徵得賣方同意的情況下，將本合同更替為買方全資擁有的特殊目的公司」。2020年11月27日，船舶建造買賣雙方與擬受讓方簽訂《DEED OF NOVATION》，賣方解除原買方根據造船合同對賣方承擔的所有責任和義務，原買方根據造船合同向新買方轉讓其所有權利、收益權及其他責任和義務。

(八) 本次資產評估對應的經濟行為中，可能對評估結論產生重大影響的瑕疵情形

無。

(九) 其他關於評估結論的特別事項

1. 本次評估未考慮未來交易時所涉及的相關稅費對評估結果的影響。
2. 基準日的匯率參考中國銀行人民幣對美元的中間價6.8101。
3. 船舶作為特殊資產，對安全性要求較高，根據國家有關規定，需定期或不定期由專門的檢驗部門進行檢驗，但限於檢測手段、檢測費用及評估人員的能力，我們未對評估範圍內的船舶進行專門的技術檢測，故評估機構對評估基準日後被評估船舶可能出現的一切有關技術及安全性問題不承擔發表意見的責任。
4. 本次評估結果為不含稅價值。

以上內容摘自評估報告正文，欲了解本評估項目的詳細情況和合理解評估結論，應當閱讀評估報告正文。

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓
「惠昌海」等兩艘在建船舶建造合同項目
資產評估報告

中通評報字[2020]11292號

中遠海運散貨運輸有限公司：

中通誠資產評估有限公司接受 貴公司的委託，根據有關法律、法規和資產評估準則、資產評估原則，採用成本法，按照必要的評估程序，對「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶在2020年9月30日建造合同權益的市場價值進行了評估。現將資產評估情況報告如下：

一、委託人、產權持有單位、其他報告使用者概況

(一) 委託人及產權持有單位

1. 本次評估的委託人為中遠海運散貨運輸有限公司

統一社會信用代碼：91440115MA59D7TN7C

住所：廣州市南沙區港前大道南162號904室（僅限辦公用途）

法定代表人：顧勁松

註冊資本：1,045,888萬（元）

營業期限：2016-06-02至無固定期限

企業性質：有限責任公司（法人獨資）

經營範圍：水上運輸業（具體經營項目請登錄廣州市商事主體信息公示平台查詢，網址：<http://cri.gz.gov.cn/>。依法須經批准的項目，經相關部門批准後方可開展經營活動）。

中遠海運散貨運輸有限公司（簡稱：中遠海運散運或公司）是中國遠洋海運集團旗下重要直屬企業。其前身是隸屬原中遠集團的中遠散貨運輸（集團）有限公司和隸屬原中海集團的中海散貨運輸有限公司，兩家公司於2016年6月16日重組整合，在廣州成立。

公司的歷史可追溯到1948年在香港成立的華夏企業公司和1949年在廣州成立的中海散運前身招商局輪船股份有限公司廣州分公司。經過幾代人的努力，公司已發展成為行業領軍企業。

公司是全球規模最大的專業化散裝貨物運輸企業，擁有各類散貨船400多艘，4,000萬載重噸，裝載鐵礦石、煤炭、糧食、散雜貨等全品類散裝貨物，航線覆蓋國內沿海和世界主要港口，服務網絡遍佈全球。

公司擁有一支數量超過1,700人的散貨運輸經營管理團隊和一支逾1.25萬人的優秀船員隊伍，秉持「安全、誠信、優質、高效」的服務理念，為全球客戶提供專業和優質的乾散貨運輸服務。

2. 本次評估的產權持有單位為惠昌船務有限公司和惠盛船務有限公司等兩家單船公司，均為中遠海運散貨運輸有限公司的全資下屬公司，分別持有「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶。

(二) 資產評估委託合同中約定的其他評估報告使用者概況

除委託人、產權持有單位、國家法律法規規定的評估報告使用者外，資產評估委託合同未約定其他評估報告使用者。

二、 評估目的

本次評估的目的，是為中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠昌海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值的經濟行為提供價值參考依據。

三、 評估對象和範圍

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠昌海」（船台號：DE081）、「惠盛海」（船台號：DE082）等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款24,840,000.00美元。

「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由大連中遠海運川崎船舶工程有限公司建造，船舶主尺度為總長299.99米，型寬50米，型深25米，主機型號MAN 6G70ME-C9.5-TII，主機功率15250KW，發電機組為3台AC450，功率1060KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠昌海	大連中遠海運川崎 船舶工程有限公司	5,520	1,656	2020/2/24	2021.3— 下旬
惠盛海	大連中遠海運川崎 船舶工程有限公司	5,520	828	2020/4/20	2021-05— 中旬

備註：上述合同價格為不含稅價格。

四、價值類型及其定義

評估價值類型包括市場價值和市場價值以外的價值類型。市場價值以外的價值類型一般包括(但不限於)投資價值、在用價值、清算價值、殘餘價值等。

根據本次評估目的、市場條件以及評估對象自身條件，選擇市場價值作為本次評估的價值類型。

市場價值是指自願買方和自願賣方在各自理性行事且未受任何強迫的情況下，評估對象在評估基準日進行正常公平交易的價值估計數額。

五、評估基準日

本次評估基準日是2020年9月30日。

委託人在確定評估基準日時考慮的主要因素包括滿足經濟行為實施的時間要求，選取會計期末以便於明確界定評估範圍和準確高效清查資產。

六、評估依據

(一) 經濟行為依據

1. 中國遠洋海運集團有限公司《關於中遠海運散貨運輸有限公司在建16艘21萬噸散貨船產融合作項目的批覆》(中遠海企[2020]372號)。

(二) 法律法規依據

1. 《中華人民共和國資產評估法》(2016年7月2日第十二屆全國人民代表大會常務委員會第二十一次會議通過)；
2. 《中華人民共和國企業國有資產法》(2008年10月28日第十一屆全國人民代表大會常務委員會第五次會議通過)；
3. 《國有資產評估管理辦法》(國務院令第91號)；
4. 《國有資產評估管理辦法施行細則》(國資辦發[1992]36號)；
5. 《企業國有資產監督管理暫行條例》(國務院令第378號)；
6. 《關於改革國有資產評估行政管理方式加強資產評估監督管理工作的意見》(國辦發[2001]102號)；
7. 《企業國有資產評估管理暫行辦法》(國務院國資委令第12號)；

8. 《國有資產評估管理若干問題的規定》(財政部令第14號)；
9. 《關於加強企業國有資產評估管理工作有關問題的通知》(國資委產權[2006]274號)；
10. 《資產評估行業財政監督管理辦法》(中華人民共和國財政部令第97號)；
11. 《企業國有資產交易監督管理辦法》(2016年6月24日國務院國資委財政部令第32號)；
12. 《關於企業國有資產評估報告審核工作有關事項的通知》(國資產權[2009]941號)；
13. 《關於印發〈企業國有資產評估項目備案工作指引〉的通知》(國資發產權[2013]64號)。

(三) 評估準則依據

1. 《資產評估基本準則》(財資[2017]43號)；
2. 《資產評估職業道德準則》(中評協[2017]30號)；
3. 《資產評估執業準則－資產評估報告》(中評協[2018]35號)；
4. 《資產評估執業準則－資產評估程序》(中評協[2018]36號)；
5. 《資產評估執業準則－資產評估委託合同》(中評協[2017]33號)；
6. 《資產評估執業準則－資產評估方法》(中評協[2019]35號)；
7. 《資產評估機構業務質量控制指南》(中評協[2017]46號)；
8. 《資產評估價值類型指導意見》(中評協[2017]47號)；

9. 《資產評估對象法律權屬指導意見》(中評協[2017]48號)；
10. 《資產評估執業準則－機器設備》(中評協[2017]39號)；
11. 《企業國有資產評估報告指南》(中評協[2017]42號)；
12. 《資產評估執業準則－資產評估檔案》(中評協[2018]37號)。

(四) 權屬依據

船舶建造合同。

(五) 取價依據

1. 詢問調查核實記錄；
2. 克拉克森船舶價格信息等船舶市場行情資料。

七、 評估方法

(一) 評估方法的選擇及其理由

根據評估目的和委估資產的特點，以資產持續使用為假設前提。對於市場法而言，由於船舶的建造廠家、選用的主要設備存在差異，市場上的交易案例無法較準確地考慮上述因素對價格的影響，故本次不選擇市場法；對於收益法而言，航運市場受疫情影響運價波動較大，尤其在疫情過後國際政治和經濟環境的變化將嚴重航運市場，未來的船舶的市場運價無法可靠地預測，故本次不易採用收益法評估；對於成本法而言，評估基準日的船舶建造成本根據建造合同以及市場價格分析報告可以較準確合理地計算，故本次評估適宜採用採用成本法。

(二) 成本法評估方法介紹

根據本次的評估目的和評估對象，為「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。計算公式如下：

在建船舶建造合同權益的價值=委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款+資金成本

1. 委估在建船舶評估基準日建造價格

根據克拉克森船舶價格信息分別確定合同簽訂時間和評估基準日時點的價格指數，得出新造船價格指數。

委估在建船舶評估基準日建造價格=合同價×基準日指數÷合同簽訂時指數

2. 監造款

根據委估船舶實際建造的監造合同金額確定。

3. 資金成本的確定

根據委估在建船舶建造的合理工期，中國人民銀行頒佈的LPR利率，並按資金均勻投入考慮。

資金成本=(委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款)×合理建造周期×銀行同期貸款利率÷2

八、評估程序實施過程和情況

(一) 接受委託

經與委託人洽談溝通，了解委估資產基本情況，明確評估目的、評估對象與評估範圍、評估基準日等評估業務基本事項，經綜合分析專業能力、獨立性和評價業務風險，確定接受委託，訂立資產評估委託合同。針對具體情況，確定評估價值類型，擬定評估工作計劃，組織評估工作團隊。

（二）現場調查及資料收集

指導被評估單位清查資產、準備評估資料，以此為基礎，對評估對象進行了現場調查，收集資產評估業務需要的資料，了解評估對象資產、業務和財務現狀、影響企業經營的宏觀、區域經濟因素、所在行業現狀與發展前景等，關注評估對象法律權屬。並依法對資產評估活動中使用的資料進行核查和驗證。

（三）評定估算

根據資產評估業務具體情況對收集的評估資料進行分析、歸納和整理，形成評定估算和編製評估報告的依據；根據評估目的、評估對象、價值類型、資料收集情況等相關條件，依據資產評估執業準則選擇評估方法。根據所採用的評估方法，選取相應的公式和參數進行分析、計算和判斷，分析評判可能會影響評估業務和評估結論的評估假設和限制條件，形成測算結果；對採用不同方法評估形成的測算結果進行分析比較，形成評估結論。

（四）出具報告

項目負責人在評定、估算形成評估結論後，編製初步資產評估報告。本公司按照法律、行政法規、資產評估準則規定和內部質量控制制度，對初步資產評估報告進行內部審核，在與委託人和其他相關當事人就評估報告有關內容進行必要溝通後，出具正式資產評估報告。

九、評估假設

本評估報告及評估結論的成立，依賴於以下評估假設：

(一) 基本假設

1. 交易假設。交易假設是假定所有待評估資產已經處在交易過程中，評估師根據待評估資產的交易條件等模擬市場進行估價。
2. 公開市場假設。公開市場假設是假定待評估資產在公開市場中進行交易，從而實現其市場價值。資產的市場價值受市場機制的制約並由市場行情決定，而不是由個別交易決定。這裏的公開市場是指充分發達與完善的市場條件，是一個有自願的買者和賣者的競爭性市場，在這個市場上，買者和賣者的地位是平等的，彼此都有獲得足夠市場信息的機會和時間，買賣雙方的交易行為都是在自願的、理智的，而非強制或不受限制的條件下進行的。

(二) 一般假設

1. 本次評估基準日後國家現行有關法律、宏觀經濟、金融以及產業政策等外部經濟環境不會發生不可預見的重大不利變化，亦無其他人力不可抗拒及不可預見因素造成的重大影響。
2. 假設船舶所有人按照船舶建造合同的約定支付建造款，買賣雙方能夠嚴格執行該合同的所有約定，使得該合同能夠順利執行並按期交付。
3. 假設目前的船舶建造合同不會由於委託方未來開展的融資行為轉讓其船舶建造合同，而導致委估在建船舶不能按期交付。

十、評估結論

在評估基準日2020年9月30日，委估資產「惠昌海」等兩艘在建船舶的建造合同權益評估價值為11,050.00萬美元（大寫金額為壹億壹仟零伍拾萬美元，精確到萬位）。

本評估結論僅對中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠昌海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值這一特定評估目的有效。本評估報告評估結果於2020年9月30日至2021年9月29日之間使用有效。

十一、特別事項說明

（一）重要的利用專家工作情況

無。

（二）權屬資料不全面或者存在瑕疵的情形

無。

（三）評估程序受到限制的情形

無。

（四）評估資料不完整的情形

無。

（五）評估基準日存在的法律、經濟等未決事項

無。

（六）擔保、租賃及其或有負債（或有資產）等事項的性質、金額及與評估對象的關係

根據「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶的建造合同約定，從評估基準日到船舶建成完工後的續建費用約為8,556.00萬美元。本次委估在建船舶至基準日尚未完工。

(七) 重大期後事項

根據船舶建造合同規定：「未經另一方事先書面同意，任何一方不得將本合同轉讓給任何其他個人或公司。除買方在事先通知賣方並徵得賣方同意的情況下，將本合同更替為買方全資擁有的特殊目的公司」。2020年11月27日，船舶建造買賣雙方與擬受讓方簽訂《DEED OF NOVATION》，賣方解除原買方根據造船合同對賣方承擔的所有責任和義務，原買方根據造船合同向新買方轉讓其所有權利、收益權及其他責任和義務。

(八) 本次資產評估對應的經濟行為中，可能對評估結論產生重大影響的瑕疵情形

無。

(九) 其他關於評估結論的特別事項

1. 本次評估未考慮交易時所涉及的相關稅費對評估結果的影響。
2. 基準日的匯率參考中國銀行人民幣對美元的中間價6.8101。
3. 船舶作為特殊資產，對安全性要求較高，根據國家有關規定，需定期或不定期由專門的檢驗部門進行檢驗，但限於檢測手段、檢測費用及評估人員的能力，我們未對評估範圍內的船舶進行專門的技術檢測，故評估機構對評估基準日後被評估船舶可能出現的一切有關技術及安全性問題不承擔發表意見的責任。
4. 本次評估結果為不含稅價值。

十二、評估報告使用限制說明

- (一) 評估報告的使用範圍，本評估報告只能用於評估報告載明的評估目的和用途；評估報告的全部或者部分內容被摘抄、引用或者披露於公開媒體，需評估機構審閱相關內容，法律、法規規定以及相關當事方另有約定的除外；
- (二) 委託人或者其他資產評估報告使用人未按照法律、行政法規規定和資產評估報告載明的使用範圍使用資產評估報告的，資產評估機構及其資產評估專業人員不承擔責任；
- (三) 除委託人、資產評估委託合同中約定的其他資產評估報告使用人和法律、行政法規規定的資產評估報告使用人之外，其他任何機構和個人不能成為資產評估報告的使用人；
- (四) 資產評估報告使用人應當正確理解和使用評估結論。評估結論不等同於評估對象可實現價格，評估結論不應當被認為是對評估對象可實現價格的保證。

十三、評估報告日

評估報告日為2020年11月27日。

資產評估師：

2020年11月27日

附件

- 一、 與評估目的相對應的經濟行為文件
- 二、 委託人、產權持有單位法人營業執照
- 三、 評估對象涉及的主要權屬證明資料
- 四、 委託人和相關當事方的承諾函
- 五、 簽字資產評估師的承諾函
- 六、 資產評估機構登記備案公告
- 七、 評估機構法人營業執照副本
- 八、 簽字資產評估師資格證書
- 九、 資產評估委託合同及授權書
- 十、 資產評估明細表

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓
「惠昌海」等兩艘在建船舶建造合同項目
資產評估說明

中通評報字[2020]11292號
共一冊 第一冊

中通誠資產評估有限公司

二〇二〇年十一月二十七日

目錄

關於評估說明使用範圍的聲明.....

企業關於進行資產評估有關事項的說明

資產評估說明.....

 一、 評估對象與評估範圍說明

 二、 資產核實情況總體說明

 三、 評估技術說明

 四、 評估結論及分析.....

關於評估說明使用範圍的聲明

本評估說明供國有資產監督管理機構(含所出資企業)、相關監管機構和部門使用。除法律法規規定外，材料的全部或者部分內容不得提供給其它任何單位和個人，不得見諸公開媒體。

企業關於進行資產評估有關事項的說明

本部分是由委託人和產權持有單位出具並提供，原文附後。

企業關於進行資產評估有關事項的說明

一、委託人與產權持有單位概況

1. 本次評估的委託人為中遠海運散貨運輸有限公司

統一社會信用代碼：91440115MA59D7TN7C

住所：廣州市南沙區港前大道南162號904室（僅限辦公用途）

法定代表人：顧勁松

註冊資本：1,045,888萬（元）

營業期限：2016-06-02至無固定期限

企業性質：有限責任公司（法人獨資）

經營範圍：水上運輸業（具體經營項目請登錄廣州市商事主體信息公示平台查詢，網址：<http://cri.gz.gov.cn/>。依法須經批准的項目，經相關部門批准後方可開展經營活動）。

中遠海運散貨運輸有限公司（簡稱：中遠海運散運或公司）是中國遠洋海運集團旗下重要直屬企業。其前身是隸屬原中遠集團的中遠散貨運輸（集團）有限公司和隸屬原中海集團的中海散貨運輸有限公司，兩家公司於2016年6月16日重組整合，在廣州成立。

公司的歷史可追溯到1948年在香港成立的華夏企業公司和1949年在廣州成立的中海散運前身招商局輪船股份有限公司廣州分公司。經過幾代人的努力，公司已發展成為行業領軍企業。

公司是全球規模最大的專業化散裝貨物運輸企業，擁有各類散貨船400多艘，4,000萬載重噸，裝載鐵礦石、煤炭、糧食、散雜貨等全品類散裝貨物，航線覆蓋國內沿海和世界主要港口，服務網絡遍佈全球。

公司擁有一支數量超過1,700人的散貨運輸經營管理團隊和一支逾1.25萬人的優秀船員隊伍，秉持「安全、誠信、優質、高效」的服務理念，為全球客戶提供專業和優質的乾散貨運輸服務。

2. 本次評估的產權持有單位為惠昌船務有限公司和惠盛船務有限公司等兩家單船公司，均為中遠海運散貨運輸有限公司的全資下屬公司，分別持有「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶。

二、關於經濟行為的說明

本次評估的目的，是為中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠昌海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值的經濟行為提供價值參考依據。

三、關於評估對象與評估範圍的說明

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠昌海」（船台號：DE081）、「惠盛海」（船台號：DE082）等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款24,840,000.00美元。

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由大連中遠海運川崎船舶工程有限公司建造，船舶主尺度為總長299.99米，型寬50米，型深25米，主機型號MAN 6G70ME-C9.5-TII，主機功率15250KW，發電機組為3台AC450，功率1060KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠昌海	大連中遠海運川崎 船舶工程有限公司	5,520	1,656	2020/2/24	2021.3— 下旬
惠盛海	大連中遠海運川崎 船舶工程有限公司	5,520	828	2020/4/20	2021-05— 中旬

備註：上述合同價格為不含稅價格。

四、關於評估基準日的說明

本次評估基準日是2020年9月30日。

在確定評估基準日時考慮的主要因素包括滿足經濟行為實施的時間要求，選取會計期末以便於明確界定評估範圍和準確高效清查資產。

五、可能影響評估工作的重大事項的說明

1.根據「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶的建造合同約定，從評估基準日到船舶建成完工後的續建費用約為8,556.00萬美元。本次委估在建船舶至基準日尚未完工。

2.根據船舶建造合同規定：「未經另一方事先書面同意，任何一方不得將本合同轉讓給任何其他個人或公司。除買方在事先通知賣方並徵得賣方同意的情況下，將本合同更替為買方全資擁有的特殊目的公司」。2020年11月27日，船舶建造買賣雙方與擬受讓方簽訂《DEED OF NOVATION》，賣方解除原買方根據造船合同對賣方承擔的所有責任和義務，原買方根據造船合同向新買方轉讓其所有權利、收益權及其他責任和義務。

六、資產清查情況說明

資產清查的範圍與本次評估範圍一致。

為配合進行資產評估，我公司組織有關部門和人員成立了專門的資產清查工作組。評估人員對資產清查工作組進行了集中輔導，詳細說明有關清查明細表的填寫規範和清查過程中的注意事項，開列了應收集準備的資料清單，強調落實產權歸屬、明確實物分佈。資產清查工作組在對資產清查工作的目的、意義和內容統一認識之後，制定了具體實施方案，集中統一領導、分工落實。

在本次清查過程中，我公司進行了詳盡的部署，由單位主要負責人直接領導，以財務部門為主，有關部門密切配合，對列入評估範圍內的資產進行清查。清查情況直接向評估機構申報。

七、資料清單

委託人及產權持有單位提供的主要資料如下：

1. 營業執照複印件；
2. 評估目的對應的經濟行為文件；
3. 資產評估委託人承諾函及產權持有單位承諾函等；
4. 資產評估清查申報表；
5. 船舶在建合同；
6. 船舶相關技術資料；
7. 其他與評估資產相關的資料。

資產評估說明

一、評估對象與評估範圍說明

(一) 評估對象與評估範圍內容

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠昌海」(船台號：DE081)、「惠盛海」(船台號：DE082)等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款24,840,000.00美元。

(二) 實物資產的分佈情況及特點

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由大連中遠海運川崎船舶工程有限公司建造，船舶主尺度為總長299.99米，型寬50米，型深25米，主機型號MAN 6G70ME-C9.5-TII，主機功率15250KW，發電機組為3台AC450，功率1060KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠昌海	大連中遠海運川崎 船舶工程有限公司	5,520	1,656	2020/2/24	2021.3— 下旬
惠盛海	大連中遠海運川崎 船舶工程有限公司	5,520	828	2020/4/20	2021-05— 中旬

備註：上述合同價格為不含稅價格。

二、資產核實情況總體說明

(一) 資產核實人員組織、實施時間和過程

根據資產評估有關準則及規範要求，依據產權持有單位提供的評估基準日會計報表和資產評估申報表，由一個專業小組，對評估範圍內資產進行了核實。

核實過程具體如下：

輔導產權持有單位清查資產、填報資產明細，收集整理產權持有單位提供的各項評估資料。

依據產權持有單位提供的評估基準日會計報表和資產評估申報表，在產權持有單位有關人員的配合下，採用恰當的方法，核實賬表、賬實是否相符，核實資產狀況。根據核實結果，提請產權持有單位補充、修改和完善資產評估申報表。

對產權持有單位提供的評估資料進行核實，對有關資產法律權屬資料和資料來源進行必要的查驗，對有關資產的法律權屬進行必要的關注。

對可能影響資產評估的重大事項進行調查了解。

根據以上工作，與相關當事方溝通，形成資產核實結論。

(二) 影響資產核實的事項及處理方法

無。

(三) 核實結論

資產權屬完整清晰。

三、評估技術說明

(一) 資產概況

納入本次資產評估的評估對象為「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款24,840,000.00美元。

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由大連中遠海運川崎船舶工程有限公司建造，船舶主尺度為總長299.99米，型寬50米，型深25米，主機型號MAN 6G70ME-C9.5-TII，主機功率15250KW，發電機組為3台AC450，功率1060KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠昌海	大連中遠海運川崎 船舶工程有限公司	5,520	1,656	2020/2/24	2021.3— 下旬
惠盛海	大連中遠海運川崎 船舶工程有限公司	5,520	828	2020/4/20	2021-05— 中旬

備註：上述合同價格為不含稅價格。

(二) 評估過程

1. 根據評估目的，制訂資產評估工作方案；
2. 指導產權持有單位清查資產，填報評估基準日的在建工程評估清查登記表，搜集準備相關資料；

3. 檢查、鑒定、核實資產，驗證相關資料；
4. 對重要設備填寫資產評估工作底稿；
5. 選擇評估方法，確定相關參數，進行評定估算；
6. 整理匯總、編寫評估說明及案例。

(三) 評估方法

1. 評估方法的選擇及其理由

根據評估目的和委估資產的特點，以資產持續使用為假設前提。對於市場法而言，由於船舶的建造廠家、選用的主要設備存在差異，市場上的交易案例無法較準確地考慮上述因素對價格的影響，故本次不選擇市場法；對於收益法而言，航運市場受疫情影響運價波動較大，尤其在疫情過後國際政治和經濟環境的變化將嚴重航運市場，未來的船舶的市場運價無法可靠地預測，故本次不易採用收益法評估；對於成本法而言，評估基準日的船舶建造成本根據建造合同以及市場價格分析報告可以較準確合理地計算，故本次評估適宜採用採用成本法。

2. 成本法評估方法介紹

根據本次的評估目的和評估對象，為「惠昌海」、「惠盛海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。計算公式如下：

在建船舶建造合同權益的價值=委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款+資金成本

(1) 委估在建船舶評估基準日建造價格

根據克拉克森船舶價格信息分別確定合同簽訂時間和評估基準日時點的價格指數，得出新造船價格指數。

委估在建船舶評估基準日建造價格=合同價×基準日指數÷合同簽訂時指數

(2) 監造款

根據委估船舶實際建造的監造合同金額確定。

(3) 資金成本的確定

根據委估在建船舶建造的合理工期，中國人民銀行頒佈的LPR利率，並按資金均勻投入考慮。

資金成本=(委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款)×合理建造周期×銀行同期貸款利率/2

(四) 評估案例

案例一：「惠昌海」在建工程－船舶評估明細表第1項

1. 資產概況

「惠昌海」在建工程賬面價值16,560,000.00美元，為載重21萬噸的散貨船，由大連中遠海運川崎船舶工程有限公司建造，船舶主尺度為總長299.99米，型寬50米，型深25米，主機型號MAN 6G70ME-C9.5-TII，主機功率15250KW，發電機組為3台AC450，功率1060KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠昌海	大連中遠海運川崎 船舶工程有限公司	5,520	1,656	2020/2/24	2021.3— 下旬

2. 評估值的確定

成本法計算公式如下：

在建船舶建造合同權益的價值=委估在建船舶評估基準日建造價格+
監造款+資金成本

(1) 委估在建船舶評估基準日建造價格

根據克拉克森船舶價格信息分別確定合同簽訂時間和評估基準日時點的價格指數為131和127，則：

委估在建船舶評估基準日建造價格=5,520×127÷131=5,351.45萬美元

(2) 監造款

根據委估船舶實際建造的監造合同金額21萬美元確定。

(3) 資金成本的確定

委估在建船舶建造的合理工期為16個月，中國人民銀行頒佈的1年期和5年期LPR利率算數平均值確定其利率水平，為4.25%，並按資金均勻投入考慮，則：

資金成本=(5,351.45+21)×16/12×4.25%/2

=152.22萬美元

(4) 評估值=委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款+資金成本

=5,351.45+21+152.22

=5,525萬美元(取整)

四、評估結論及分析

在評估基準日2020年9月30日，委估資產「惠昌海」等兩艘在建船舶的建造合同權益評估價值為11,050.00萬美元（大寫金額為壹億壹仟零伍拾萬美元，精確到萬位）。

以下為兩艘210,000載重噸在建散貨船(船台號：NB009-5及NB009-6)的評估報告全文，以供載入本通函。

本報告依據中國資產評估準則編製

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓
「惠錦海」等兩艘在建船舶建造合同項目
資產評估報告

中通評報字[2020]11293號
共一冊 第一冊

聲明、摘要、正文及附件

中通誠資產評估有限公司

二〇二〇年十一月二十七日

目錄

第一冊(聲明、摘要、正文及附件)

聲明	
摘要	
正文	
一、 委託人、產權持有單位、其他報告使用者概況	
二、 評估目的	
三、 評估對象和範圍.....	
四、 價值類型及其定義.....	
五、 評估基準日	
六、 評估依據	
七、 評估方法	
八、 評估程序實施過程和情況	
九、 評估假設	
十、 評估結論	
十一、 特別事項說明.....	
十二、 評估報告使用限制說明	
十三、 評估報告日	
附件	

第二冊(評估說明)

關於評估說明使用範圍的聲明.....	
企業關於進行資產評估有關事項的說明	
資產評估說明.....	
一、 評估對象與評估範圍說明	
二、 資產核實情況總體說明	
三、 評估技術說明.....	
四、 評估結論	

聲明

一、本資產評估報告依據財政部發佈的資產評估基本準則和中國資產評估協會發佈的資產評估執業準則和職業道德準則編製。

二、委託人或者其他資產評估報告使用人應當按照法律、行政法規規定及本資產評估報告載明的使用範圍使用資產評估報告；委託人或者其他資產評估報告使用人未按前述要求使用資產評估報告的，本資產評估機構及資產評估師不承擔責任。

本資產評估報告僅供委託人、資產評估委託合同中約定的其他資產評估報告使用人和法律、行政法規規定的資產評估報告使用人使用；除此之外，其他任何機構和個人不能成為資產評估報告的使用人。

本資產評估機構及資產評估師提示資產評估報告使用人應當正確理解和使用評估結論，評估結論不等同於評估對象可實現價格，評估結論不應當被認為是對評估對象可實現價格的保證。

三、本資產評估機構及資產評估師堅持獨立、客觀和公正的原則，遵守法律、行政法規和資產評估準則，並對所出具的資產評估報告依法承擔責任。

四、評估對象涉及的資產清單及其他相關資料由委託人、產權持有單位申報並經其採用簽名、蓋章或法律允許的其他方式確認；委託人和其他相關當事人依法對其提供資料的真實性、完整性、合法性負責。

五、本資產評估機構及資產評估師與資產評估報告中的評估對象沒有現存或者預期的利益關係；與相關當事人沒有現存或者預期的利益關係，對相關當事人不存在偏見。

六、資產評估師已對資產評估報告中的評估對象及其所涉及資產進行現場調查；已經對評估對象及其所涉及資產的法律權屬狀況給予必要的關注，對評估對象及其所涉及資產的法律權屬資料進行了查驗，對已經發現的問題進行了如實披露。

- 七、本資產評估機構出具的資產評估報告中的分析、判斷和結論受資產評估報告中假設和限制條件的限制，資產評估報告使用人應當充分考慮資產評估報告中載明的假設、限制條件、特別事項說明及其對評估結論的影響。

摘要

一、 本次評估對應的經濟行為

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠錦海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。

二、 評估目的

本次評估的目的，是為中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠錦海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值的經濟行為提供價值參考依據。

三、 評估對象和評估範圍

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠錦海」(船台號：NB009-5)、「惠繡海」(船台號：NB009-6)等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠錦海」、「惠繡海」等兩艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款25,940,000.00美元。

四、 價值類型

市場價值。

五、 評估基準日

2020年9月30日。

六、 評估方法

本次評估採用成本法進行評估。

七、評估結論及其使用有效期

在評估基準日2020年9月30日，委估船舶「惠錦海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值為10,466.00萬美元（大寫金額為壹億零肆佰陸拾陸萬美元，精確到萬位）。

本評估結論僅對中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠錦海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值這一特定評估目的有效。本評估報告評估結果於2020年9月30日至2021年9月29日之間使用有效。

八、對評估結論產生影響的特別事項

（一）重要的利用專家工作情況

無。

（二）權屬資料不全面或者存在瑕疵的情形

無。

（三）評估程序受到限制的情形

無。

（四）評估資料不完整的情形

無。

（五）評估基準日存在的法律、經濟等未決事項

無。

（六）擔保、租賃及其或有負債（或有資產）等事項的性質、金額及與評估對象的關係

根據「惠錦海」、「惠繡海」等兩艘在建船舶的建造合同約定，從評估基準日到船舶建成完工後的續建費用約為7,782.00萬美元。本次委估在建船舶至基準日尚未完工。

(七) 重大期後事項

根據船舶建造合同規定：「未經另一方事先書面同意，任何一方不得將本合同轉讓給任何其他個人或公司。除買方在事先通知賣方並徵得賣方同意的情況下，將本合同更替為買方全資擁有的特殊目的公司」。2020年11月27日，船舶建造買賣雙方與擬受讓方簽訂《DEED OF NOVATION》，賣方解除原買方根據造船合同對賣方承擔的所有責任和義務，原買方根據造船合同向新買方轉讓其所有權利、收益權及其他責任和義務。

(八) 本次資產評估對應的經濟行為中，可能對評估結論產生重大影響的瑕疵情形

無。

(九) 其他關於評估結論的特別事項

1. 本次評估未考慮未來交易時所涉及的相關稅費對評估結果的影響。
2. 基準日的匯率參考中國銀行人民幣對美元的中間價6.8101。
3. 船舶作為特殊資產，對安全性要求較高，根據國家有關規定，需定期或不定期由專門的檢驗部門進行檢驗，但限於檢測手段、檢測費用及評估人員的能力，我們未對評估範圍內的船舶進行專門的技術檢測，故評估機構對評估基準日後被評估船舶可能出現的一切有關技術及安全性問題不承擔發表意見的責任。
4. 本次評估結果為不含稅價值。

以上內容摘自評估報告正文，欲了解本評估項目的詳細情況和合理解釋評估結論，應當閱讀評估報告正文。

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓
「惠錦海」等兩艘在建船舶建造合同項目
資產評估報告

中通評報字[2020]11293號

中遠海運散貨運輸有限公司：

中通誠資產評估有限公司接受貴公司的委託，根據有關法律、法規和資產評估準則、資產評估原則，採用成本法，按照必要的評估程序，對「惠錦海」、「惠繡海」等兩艘在建船舶在2020年9月30日建造合同權益的市場價值進行了評估。現將資產評估情況報告如下：

一、委託人、產權持有單位、其他報告使用者概況

(一) 委託人及產權持有單位

1. 本次評估的委託人為中遠海運散貨運輸有限公司

統一社會信用代碼：91440115MA59D7TN7C

住所：廣州市南沙區港前大道南162號904室（僅限辦公用途）

法定代表人：顧勁松

註冊資本：1,045,888萬（元）

營業期限：2016-06-02至無固定期限

企業性質：有限責任公司（法人獨資）

經營範圍：水上運輸業（具體經營項目請登錄廣州市商事主體信息公示平台查詢，網址：<http://cri.gz.gov.cn/>。依法須經批准的項目，經相關部門批准後方可開展經營活動）。

中遠海運散貨運輸有限公司（簡稱：中遠海運散運或公司）是中國遠洋海運集團旗下重要直屬企業。其前身是隸屬原中遠集團的中遠散貨運輸（集團）有限公司和隸屬原中海集團的中海散貨運輸有限公司，兩家公司於2016年6月16日重組整合，在廣州成立。

公司的歷史可追溯到1948年在香港成立的華夏企業公司和1949年在廣州成立的中海散運前身招商局輪船股份有限公司廣州分公司。經過幾代人的努力，公司已發展成為行業領軍企業。

公司是全球規模最大的專業化散裝貨物運輸企業，擁有各類散貨船400多艘，4,000萬載重噸，裝載鐵礦石、煤炭、糧食、散雜貨等全品類散裝貨物，航線覆蓋國內沿海和世界主要港口，服務網絡遍佈全球。

公司擁有一支數量超過1,700人的散貨運輸經營管理團隊和一支逾1.25萬人的優秀船員隊伍，秉持「安全、誠信、優質、高效」的服務理念，為全球客戶提供專業和優質的乾散貨運輸服務。

2. 本次評估的產權持有單位為惠繁船務有限公司和惠榮船務有限公司等兩家單船公司，均為中遠海運散貨運輸有限公司的全資下屬公司，分別持有「惠錦海」、「惠繡海」等兩艘在建船舶。

(二) 資產評估委託合同中約定的其他評估報告使用者概況

除委託人、產權持有單位、國家法律法規規定的評估報告使用者外，資產評估委託合同未約定其他評估報告使用者。

二、 評估目的

本次評估的目的，是為中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠錦海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值的經濟行為提供價值參考依據。

三、 評估對象和範圍

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠錦海」(船台號：NB009-5)、「惠繡海」(船台號：NB009-6)等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠錦海」、「惠繡海」等兩艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款25,940,000.00美元。

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由天津新港船廠建造，船舶主尺度為總長300米，型寬50米，型深25.2米，主機型號WinGD 6X72-B，主機功率15300KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠錦海	天津新港船廠	5,188	1,297	2019/11/25	2021/3/18
惠繡海	天津新港船廠	5,188	1,297	2019/12/20	2021/5/19

備註：上述合同價格為不含稅價格。

四、價值類型及其定義

評估價值類型包括市場價值和市場價值以外的價值類型。市場價值以外的價值類型一般包括(但不限於)投資價值、在用價值、清算價值、殘餘價值等。

根據本次評估目的、市場條件以及評估對象自身條件，選擇市場價值作為本次評估的價值類型。

市場價值是指自願買方和自願賣方在各自理性行事且未受任何強迫的情況下，評估對象在評估基準日進行正常公平交易的價值估計數額。

五、評估基準日

本次評估基準日是2020年9月30日。

委託人在確定評估基準日時考慮的主要因素包括滿足經濟行為實施的時間要求，選取會計期末以便於明確界定評估範圍和準確高效清查資產。

六、評估依據

(一) 經濟行為依據

1. 中國遠洋海運集團有限公司《關於中遠海運散貨運輸有限公司在建16艘21萬噸散貨船產融合作項目的批覆》(中遠海企[2020]372號)。

(二) 法律法規依據

1. 《中華人民共和國資產評估法》(2016年7月2日第十二屆全國人民代表大會常務委員會第二十一一次會議通過)；
2. 《中華人民共和國企業國有資產法》(2008年10月28日第十一屆全國人民代表大會常務委員會第五次會議通過)；
3. 《國有資產評估管理辦法》(國務院令第91號)；
4. 《國有資產評估管理辦法施行細則》(國資辦發[1992]36號)；
5. 《企業國有資產監督管理暫行條例》(國務院令第378號)；
6. 《關於改革國有資產評估行政管理方式加強資產評估監督管理工作的意見》(國辦發[2001]102號)；
7. 《企業國有資產評估管理暫行辦法》(國務院國資委令第12號)；
8. 《國有資產評估管理若干問題的規定》(財政部令第14號)；
9. 《關於加強企業國有資產評估管理工作有關問題的通知》(國資委產權[2006]274號)；
10. 《資產評估行業財政監督管理辦法》(中華人民共和國財政部令第97號)；

11. 《企業國有資產交易監督管理辦法》(2016年6月24日國務院國資委財政部令第32號)；
12. 《關於企業國有資產評估報告審核工作有關事項的通知》(國資產權[2009]941號)；
13. 《關於印發〈企業國有資產評估項目備案工作指引〉的通知》(國資發產權[2013]64號)。

(三) 評估準則依據

1. 《資產評估基本準則》(財資[2017]43號)；
2. 《資產評估職業道德準則》(中評協[2017]30號)；
3. 《資產評估執業準則－資產評估報告》(中評協[2018]35號)；
4. 《資產評估執業準則－資產評估程序》(中評協[2018]36號)；
5. 《資產評估執業準則－資產評估委託合同》(中評協[2017]33號)；
6. 《資產評估執業準則－資產評估方法》(中評協[2019]35號)；
7. 《資產評估機構業務質量控制指南》(中評協[2017]46號)；
8. 《資產評估價值類型指導意見》(中評協[2017]47號)；
9. 《資產評估對象法律權屬指導意見》(中評協[2017]48號)；
10. 《資產評估執業準則－機器設備》(中評協[2017]39號)；
11. 《企業國有資產評估報告指南》(中評協[2017]42號)；

12. 《資產評估執業準則－資產評估檔案》(中評協[2018]37號)。

(四) 權屬依據

船舶建造合同。

(五) 取價依據

1. 詢問調查核實記錄；
2. 克拉克森船舶價格信息等船舶市場行情資料。

七、 評估方法

(一) 評估方法的選擇及其理由

根據評估目的和委估資產的特點，以資產持續使用為假設前提。對於市場法而言，由於船舶的建造廠家、選用的主要設備存在差異，市場上的交易案例無法較準確地考慮上述因素對價格的影響，故本次不選擇市場法；對於收益法而言，航運市場受疫情影響運價波動較大，尤其在疫情過後國際政治和經濟環境的變化將嚴重航運市場，未來的船舶的市場運價無法可靠地預測，故本次不易採用收益法評估；對於成本法而言，評估基準日的船舶建造成本根據建造合同以及市場價格分析報告可以較準確合理地計算，故本次評估適宜採用採用成本法。

(二) 成本法評估方法介紹

根據本次的評估目的和評估對象，為「惠錦海」、「惠繡海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。計算公式如下：

在建船舶建造合同權益的價值=委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款+資金成本

1. 委估在建船舶評估基準日建造價格

根據克拉克森船舶價格信息分別確定合同簽訂時間和評估基準日時點的價格指數，得出新造船價格指數。

委估在建船舶評估基準日建造價格=合同價×基準日指數÷合同簽訂時指數

2. 監造款

根據委估船舶實際建造的監造合同金額確定。

3. 資金成本的確定

根據委估在建船舶建造的合理工期，中國人民銀行頒佈的LPR利率，並按資金均勻投入考慮。

資金成本=(委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款)×合理建造周期×銀行同期貸款利率÷2

八、評估程序實施過程和情況

(一) 接受委託

經與委託人洽談溝通，了解委估資產基本情況，明確評估目的、評估對象與評估範圍、評估基準日等評估業務基本事項，經綜合分析專業能力、獨立性和評價業務風險，確定接受委託，訂立資產評估委託合同。針對具體情況，確定評估價值類型，擬定評估工作計劃，組織評估工作團隊。

(二) 現場調查及資料收集

指導被評估單位清查資產、準備評估資料，以此為基礎，對評估對象進行了現場調查，收集資產評估業務需要的資料，了解評估對象資產、業務和財務現狀、影響企業經營的宏觀、區域經濟因素、所在行業現狀與發展前景等，關注評估對象法律權屬。並依法對資產評估活動中使用的資料進行核查和驗證。

(三) 評定估算

根據資產評估業務具體情況對收集的評估資料進行分析、歸納和整理，形成評定估算和編製評估報告的依據；根據評估目的、評估對象、價值類型、資料收集情況等相關條件，依據資產評估執業準則選擇評估方法。根據所採用的評估方法，選取相應的公式和參數進行分析、計算和判斷，分析評判可能會影響評估業務和評估結論的評估假設和限制條件，形成測算結果；對採用不同方法評估形成的測算結果進行分析比較，形成評估結論。

(四) 出具報告

項目負責人在評定、估算形成評估結論後，編製初步資產評估報告。本公司按照法律、行政法規、資產評估準則規定和內部質量控制制度，對初步資產評估報告進行內部審核，在與委託人和其他相關當事人就評估報告有關內容進行必要溝通後，出具正式資產評估報告。

九、 評估假設

本評估報告及評估結論的成立，依賴於以下評估假設：

(一) 基本假設

1. 交易假設。交易假設是假定所有待評估資產已經處在交易過程中，評估師根據待評估資產的交易條件等模擬市場進行估價。

2. 公開市場假設。公開市場假設是假定待評估資產在公開市場中進行交易，從而實現其市場價值。資產的市場價值受市場機制的制約並由市場行情決定，而不是由個別交易決定。這裏的公開市場是指充分發達與完善的市場條件，是一個有自願的買者和賣者的競爭性市場，在這個市場上，買者和賣者的地位是平等的，彼此都有獲得足夠市場信息的機會和時間，買賣雙方的交易行為都是在自願的、理智的，而非強制或不受限制的條件下進行的。

(二) 一般假設

1. 本次評估基準日後國家現行有關法律、宏觀經濟、金融以及產業政策等外部經濟環境不會發生不可預見的重大不利變化，亦無其他人力不可抗拒及不可預見因素造成的重大影響。
2. 假設船舶所有人按照船舶建造合同的約定支付建造款，買賣雙方能夠嚴格執行該合同的所有約定，使得該合同能夠順利執行並按期交付。
3. 假設目前的船舶建造合同不會由於委託方未來開展的融資行為轉讓其船舶建造合同，而導致委估在建船舶不能按期交付。

十、評估結論

在評估基準日2020年9月30日，委估資產「惠錦海」等兩艘在建船舶的建造合同權益評估價值為10,466.00萬美元（大寫金額為壹億零肆佰陸拾陸萬美元，精確到萬位）。

本評估結論僅對中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠錦海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值這一特定評估目的有效。本評估報告評估結果於2020年9月30日至2021年9月29日之間使用有效。

十一、特別事項說明

(一) 重要的利用專家工作情況

無。

(二) 權屬資料不全面或者存在瑕疵的情形

無。

(三) 評估程序受到限制的情形

無。

(四) 評估資料不完整的情形

無。

(五) 評估基準日存在的法律、經濟等未決事項

無。

(六) 擔保、租賃及其或有負債(或有資產)等事項的性質、金額及與評估對象的關係

根據「惠錦海」、「惠繡海」等兩艘在建船舶的建造合同約定，從評估基準日到船建成完工後的續建費用約為7,782.00萬美元。本次委估在建船舶至基準日尚未完工。

(七) 重大期後事項

根據船舶建造合同規定：「未經另一方事先書面同意，任何一方不得將本合同轉讓給任何其他個人或公司。除買方在事先通知賣方並徵得賣方同意的情況下，將本合同更替為買方全資擁有的特殊目的公司」。2020年11月27日，船舶建造買賣雙方與擬受讓方簽訂《DEED OF NOVATION》，賣方解除原買方根據造船合同對賣方承擔的所有責任和義務，原買方根據造船合同向新買方轉讓其所有權利、收益權及其他責任和義務。

(八) 本次資產評估對應的經濟行為中，可能對評估結論產生重大影響的瑕疵情形

無。

(九) 其他關於評估結論的特別事項

1. 本次評估未考慮交易時所涉及的相關稅費對評估結果的影響。
2. 基準日的匯率參考中國銀行人民幣對美元的中間價6.8101。
3. 船舶作為特殊資產，對安全性要求較高，根據國家有關規定，需定期或不定期由專門的檢驗部門進行檢驗，但限於檢測手段、檢測費用及評估人員的能力，我們未對評估範圍內的船舶進行專門的技術檢測，故評估機構對評估基準日後被評估船舶可能出現的一切有關技術及安全性問題不承擔發表意見的責任。
4. 本次評估結果為不含稅價值。

十二、評估報告使用限制說明

- (一) 評估報告的使用範圍，本評估報告只能用於評估報告載明的評估目的和用途；評估報告的全部或者部分內容被摘抄、引用或者披露於公開媒體，需評估機構審閱相關內容，法律、法規規定以及相關當事方另有約定的除外；
- (二) 委託人或者其他資產評估報告使用人未按照法律、行政法規規定和資產評估報告載明的使用範圍使用資產評估報告的，資產評估機構及其資產評估專業人員不承擔責任；
- (三) 除委託人、資產評估委託合同中約定的其他資產評估報告使用人和法律、行政法規規定的資產評估報告使用人之外，其他任何機構和個人不能成為資產評估報告的使用人；
- (四) 資產評估報告使用人應當正確理解和使用評估結論。評估結論不等同於評估對象可實現價格，評估結論不應當被認為是對評估對象可實現價格的保證。

十三、評估報告日

評估報告日為2020年11月27日。

資產評估師：

2020年11月27日

附件

- 一、 與評估目的相對應的經濟行為文件
- 二、 委託人、產權持有單位法人營業執照
- 三、 評估對象涉及的主要權屬證明資料
- 四、 委託人和相關當事方的承諾函
- 五、 簽字資產評估師的承諾函
- 六、 資產評估機構登記備案公告
- 七、 評估機構法人營業執照副本
- 八、 簽字資產評估師資格證書
- 九、 資產評估委託合同及授權書
- 十、 資產評估明細表

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓
「惠錦海」等兩艘在建船舶建造合同項目
資產評估說明

中通評報字[2020]11293號
共一冊 第一冊

中通誠資產評估有限公司

二〇二〇年十一月二十七日

目錄

關於評估說明使用範圍的聲明.....

企業關於進行資產評估有關事項的說明

資產評估說明.....

 一、 評估對象與評估範圍說明

 二、 資產核實情況總體說明

 三、 評估技術說明

 四、 評估結論及分析.....

關於評估說明使用範圍的聲明

本評估說明供國有資產監督管理機構(含所出資企業)、相關監管機構和部門使用。除法律法規規定外，材料的全部或者部分內容不得提供給其它任何單位和個人，不得見諸公開媒體。

企業關於進行資產評估有關事項的說明

本部分是由委託人和產權持有單位出具並提供，原文附後。

企業關於進行資產評估有關事項的說明

一、委託人與產權持有單位概況

1. 本次評估的委託人為中遠海運散貨運輸有限公司

統一社會信用代碼：91440115MA59D7TN7C

住所：廣州市南沙區港前大道南162號904室（僅限辦公用途）

法定代表人：顧勁松

註冊資本：1,045,888萬（元）

營業期限：2016-06-02至無固定期限

企業性質：有限責任公司（法人獨資）

經營範圍：水上運輸業（具體經營項目請登錄廣州市商事主體信息公示平台查詢，網址：<http://cri.gz.gov.cn/>。依法須經批准的項目，經相關部門批准後方可開展經營活動）。

中遠海運散貨運輸有限公司（簡稱：中遠海運散運或公司）是中國遠洋海運集團旗下重要直屬企業。其前身是隸屬原中遠集團的中遠散貨運輸（集團）有限公司和隸屬原中海集團的中海散貨運輸有限公司，兩家公司於2016年6月16日重組整合，在廣州成立。

公司的歷史可追溯到1948年在香港成立的華夏企業公司和1949年在廣州成立的中海散運前身招商局輪船股份有限公司廣州分公司。經過幾代人的努力，公司已發展成為行業領軍企業。

公司是全球規模最大的專業化散裝貨物運輸企業，擁有各類散貨船400多艘，4,000萬載重噸，裝載鐵礦石、煤炭、糧食、散雜貨等全品類散裝貨物，航線覆蓋國內沿海和世界主要港口，服務網絡遍佈全球。

公司擁有一支數量超過1,700人的散貨運輸經營管理團隊和一支逾1.25萬人的優秀船員隊伍，秉持「安全、誠信、優質、高效」的服務理念，為全球客戶提供專業和優質的乾散貨運輸服務。

2. 本次評估的產權持有單位為惠繁船務有限公司和惠榮船務有限公司等兩家單船公司，均為中遠海運散貨運輸有限公司的全資下屬公司，分別持有「惠錦海」、「惠繡海」等兩艘在建船舶。

二、關於經濟行為的說明

本次評估的目的，是為中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠錦海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值的經濟行為提供價值參考依據。

三、關於評估對象與評估範圍的說明

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠錦海」（船台號：NB009-5）、「惠繡海」（船台號：NB009-6）等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠錦海」、「惠繡海」等兩艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款25,940,000.00美元。

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由天津新港船廠建造，船舶主尺度為總長300米，型寬50米，型深25.2米，主機型號WinGD 6X72-B，主機功率15,300KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠錦海	天津新港船廠	5,188	1,297	2019/11/25	2021/3/18
惠繡海	天津新港船廠	5,188	1,297	2019/12/20	2021/5/19

備註：上述合同價格為不含稅價格。

四、關於評估基準日的說明

本次評估基準日是2020年9月30日。

在確定評估基準日時考慮的主要因素包括滿足經濟行為實施的時間要求，選取會計期末以便於明確界定評估範圍和準確高效清查資產。

五、可能影響評估工作的重大事項的說明

1. 根據「惠錦海」、「惠繡海」等兩艘在建船舶的建造合同約定，從評估基準日到船舶建成完工後的續建費用約為7,782.00萬美元。本次委估在建船舶至基準日尚未完工。
2. 根據船舶建造合同規定：「未經另一方事先書面同意，任何一方不得將本合同轉讓給任何其他個人或公司。除買方在事先通知賣方並徵得賣方同意的情況下，將本合同更替為買方全資擁有的特殊目的公司」。2020年11月27日，船舶建造買賣雙方與擬受讓方簽訂《DEED OF NOVATION》，賣方解除原買方根據造船合同對賣方承擔的所有責任和義務，原買方根據造船合同向新買方轉讓其所有權利、收益權及其他責任和義務。

六、資產清查情況說明

資產清查的範圍與本次評估範圍一致。

為配合進行資產評估，我公司組織有關部門和人員成立了專門的資產清查工作組。評估人員對資產清查工作組進行了集中輔導，詳細說明有關清查明細表的填寫規範和清查過程中的注意事項，開列了應收集準備的資料清單，強調落實產權歸屬、明確實物分佈。資產清查工作組在對資產清查工作的目的、意義和內容統一認識之後，制定了具體實施方案，集中統一領導、分工落實。

在本次清查過程中，我公司進行了詳盡的部署，由單位主要負責人直接領導，以財務部門為主，有關部門密切配合，對列入評估範圍內的資產進行清查。清查情況直接向評估機構申報。

七、資料清單

委託人及產權持有單位提供的主要資料如下：

1. 營業執照複印件；
2. 評估目的對應的經濟行為文件；
3. 資產評估委託人承諾函及產權持有單位承諾函等；
4. 資產評估清查申報表；
5. 船舶建造合同；
6. 船舶相關技術資料；
7. 其他與評估資產相關的資料。

資產評估說明

一、評估對象與評估範圍說明

(一) 評估對象與評估範圍內容

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠錦海」(船台號：NB009-5)、「惠繡海」(船台號：NB009-6)等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠錦海」、「惠繡海」等兩艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款25,940,000.00美元。

(二) 實物資產的分佈情況及特點

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由天津新港船廠建造，船舶主尺度為總長300米，型寬50米，型深25.2米，主機型號WinGD 6X72-B，主機功率15,300KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠錦海	天津新港船廠	5,188	1,297	2019/11/25	2021/3/18
惠繡海	天津新港船廠	5,188	1,297	2019/12/20	2021/5/19

備註：上述合同價格為不含稅價格。

二、資產核實情況總體說明

(一) 資產核實人員組織、實施時間和過程

根據資產評估有關準則及規範要求，依據產權持有單位提供的評估基準日會計報表和資產評估申報表，由一個專業小組，對評估範圍內資產進行了核實。

核實過程具體如下：

輔導產權持有單位清查資產、填報資產明細，收集整理產權持有單位提供的各項評估資料。

依據產權持有單位提供的評估基準日會計報表和資產評估申報表，在產權持有單位有關人員的配合下，採用恰當的方法，核實賬表、賬實是否相符，核實資產狀況。根據核實結果，提請產權持有單位補充、修改和完善資產評估申報表。

對產權持有單位提供的評估資料進行核實，對有關資產法律權屬資料和資料來源進行必要的查驗，對有關資產的法律權屬進行必要的關注。

對可能影響資產評估的重大事項進行調查了解。

根據以上工作，與相關當事方溝通，形成資產核實結論。

(二) 影響資產核實的事項及處理方法

無。

(三) 核實結論

資產權屬完整清晰。

三、評估技術說明

(一) 資產概況

納入本次資產評估的評估對象為「惠錦海」(船台號：NB009-5)、「惠綉海」(船台號：NB009-6)等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠錦海」、「惠綉海」等兩艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款25,940,000.00美元。

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由天津新港船廠建造，船舶主尺度為總長300米，型寬50米，型深25.2米，主機型號WinGD 6X72-B，主機功率15,300KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠錦海	天津新港船廠	5,188	1,297	2019/11/25	2021/3/18
惠綉海	天津新港船廠	5,188	1,297	2019/12/20	2021/5/19

備註：上述合同價格為不含稅價格。

(二) 評估過程

1. 根據評估目的，制訂資產評估工作方案；
2. 指導產權持有單位清查資產，填報評估基準日的在建工程評估清查登記表，搜集準備相關資料；
3. 檢查、鑒定、核實資產，驗證相關資料；
4. 對重要設備填寫資產評估工作底稿；

5. 選擇評估方法，確定相關參數，進行評定估算；
6. 整理匯總、編寫評估說明及案例。

(三) 評估方法

1. 評估方法的選擇及其理由

根據評估目的和委估資產的特點，以資產持續使用為假設前提。對於市場法而言，由於船舶的建造廠家、選用的主要設備存在差異，市場上的交易案例無法較準確地考慮上述因素對價格的影響，故本次不選擇市場法；對於收益法而言，航運市場受疫情影響運價波動較大，尤其在疫情過後國際政治和經濟環境的變化將嚴重航運市場，未來的船舶的市場運價無法可靠地預測，故本次不易採用收益法評估；對於成本法而言，評估基準日的船舶建造成本根據建造合同以及市場價格分析報告可以較準確合理地計算，故本次評估適宜採用採用成本法。

2. 成本法評估方法介紹

根據本次的評估目的和評估對象，為「惠錦海」、「惠繡海」等兩艘在建船舶的建造合同權益價值。計算公式如下：

在建船舶建造合同權益的價值=委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款+資金成本

(1) 委估在建船舶評估基準日建造價格

根據克拉克森船舶價格信息分別確定合同簽訂時間和評估基準日時點的價格指數，得出新造船價格指數。

委估在建船舶評估基準日建造價格=合同價×基準日指數÷合同簽訂時指數

(2) 監造款

根據委估船舶實際建造的監造合同金額確定。

(3) 資金成本的確定

根據委估在建船舶建造的合理工期，中國人民銀行頒佈的LPR利率，並按資金均勻投入考慮。

資金成本=(委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款)×合理建造周期×銀行同期貸款利率/2

(四) 評估案例

案例一：「惠錦海」在建工程－船舶評估明細表第1項

1. 資產概況

「惠錦海」在建工程賬面價值12,970,000.00美元，為載重21萬噸的散貨船，由天津新港船廠建造，船舶主尺度為總長300米，型寬50米，型深25.2米，主機型號WinGD 6X72-B，主機功率15,300KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠錦海	天津新港船廠	5,188	1,297	2019/11/25	2021/3/18

2. 評估值的確定

成本法計算公式如下：

在建船舶建造合同權益的價值=委估在建船舶評估基準日建造價格+
監造款+資金成本

(1) 委估在建船舶評估基準日建造價格

根據克拉克森船舶價格信息分別確定合同簽訂時間和評估基準日時點的價格指數為130和127，則：

委估在建船舶評估基準日建造價格=5,188×127÷130=5,068.28萬美元

(2) 監造款

根據委估船舶實際建造的監造合同金額21萬美元確定。

(3) 資金成本的確定

委估在建船舶建造的合理工期為16個月，中國人民銀行頒佈的1年期和5年期LPR利率算數平均值確定其利率水平，為4.25%，並按資金均勻投入考慮，則：

資金成本=(5,068.28+21)×16/12×4.25%/2

=144.20萬美元

(4) 評估值=委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款+資金成本

=50,68.28+21+144.20

=5,233萬美元(取整)

四、評估結論及分析

在評估基準日2020年9月30日，委估資產「惠錦海」等兩艘在建船舶的建造合同權益評估價值為10,466.00萬美元（大寫金額為壹億零肆佰陸拾陸萬美元，精確到萬位）。

以下為四艘210,000載重噸在建散貨船(船台號：BC210K-1、BC210K-2、BC210K-3及BC210K-10)的評估報告全文，以供載入本通函。

本報告依據中國資產評估準則編製

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓
「惠吉海」等四艘在建船舶建造合同項目
資產評估報告

中通評報字[2020]11295號
共一冊 第一冊

聲明、摘要、正文及附件

中通誠資產評估有限公司

二〇二〇年十一月二十七日

目錄

第一冊(聲明、摘要、正文及附件)

聲明	
摘要	
正文	
一、 委託人、產權持有單位、其他報告使用者概況	
二、 評估目的	
三、 評估對象和範圍	
四、 價值類型及其定義	
五、 評估基準日	
六、 評估依據	
七、 評估方法	
八、 評估程序實施過程和情況	
九、 評估假設	
十、 評估結論	
十一、 特別事項說明	
十二、 評估報告使用限制說明	
十三、 評估報告日	
附件	

第二冊(評估說明)

關於評估說明使用範圍的聲明	
企業關於進行資產評估有關事項的說明	
資產評估說明	
一、 評估對象與評估範圍說明	
二、 資產核實情況總體說明	
三、 評估技術說明	
四、 評估結論	

聲明

一、本資產評估報告依據財政部發佈的資產評估基本準則和中國資產評估協會發佈的資產評估執業準則和職業道德準則編製。

二、委託人或者其他資產評估報告使用人應當按照法律、行政法規規定及本資產評估報告載明的使用範圍使用資產評估報告；委託人或者其他資產評估報告使用人未按前述要求使用資產評估報告的，本資產評估機構及資產評估師不承擔責任。

本資產評估報告僅供委託人、資產評估委託合同中約定的其他資產評估報告使用人和法律、行政法規規定的資產評估報告使用人使用；除此之外，其他任何機構和個人不能成為資產評估報告的使用人。

本資產評估機構及資產評估師提示資產評估報告使用人應當正確理解和使用評估結論，評估結論不等同於評估對象可實現價格，評估結論不應當被認為是對評估對象可實現價格的保證。

三、本資產評估機構及資產評估師堅持獨立、客觀和公正的原則，遵守法律、行政法規和資產評估準則，並對所出具的資產評估報告依法承擔責任。

四、評估對象涉及的資產清單及其他相關資料由委託人、產權持有單位申報並經其採用簽名、蓋章或法律允許的其他方式確認；委託人和其他相關當事人依法對其提供資料的真實性、完整性、合法性負責。

五、本資產評估機構及資產評估師與資產評估報告中的評估對象沒有現存或者預期的利益關係；與相關當事人沒有現存或者預期的利益關係，對相關當事人不存在偏見。

六、資產評估師已對資產評估報告中的評估對象及其所涉及資產進行現場調查；已經對評估對象及其所涉及資產的法律權屬狀況給予必要的關注，對評估對象及其所涉及資產的法律權屬資料進行了查驗，對已經發現的問題進行了如實披露。

七、本資產評估機構出具的資產評估報告中的分析、判斷和結論受資產評估報告中假設和限制條件的限制，資產評估報告使用人應當充分考慮資產評估報告中載明的假設、限制條件、特別事項說明及其對評估結論的影響。

摘要

一、 本次評估對應的經濟行為

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠吉海」等四艘在建船舶的建造合同權益價值。

二、 評估目的

本次評估的目的，是為中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠吉海」等四艘在建船舶的建造合同權益價值的經濟行為提供價值參考依據。

三、 評估對象和評估範圍

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠吉海」(船台號：BC210K-1)、「惠祥海」(船台號：BC210K-2)、「惠和海」(船台號：BC210K-3)和「惠正海」(船台號：BC210K-10)等四艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠吉海」、「惠祥海」、「惠和海」和「惠正海」等四艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款36,316,000.00美元。

四、 價值類型

市場價值。

五、 評估基準日

2020年9月30日。

六、 評估方法

本次評估採用成本法進行評估。

七、評估結論及其使用有效期

在評估基準日2020年9月30日，委估資產「惠吉海」等四艘在建船舶的建造合同權益價值為20,932.00萬美元（大寫金額為貳億零玖佰叁拾貳萬美元，精確到萬位）。

本評估結論僅對中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠吉海」等四艘在建船舶的建造合同權益價值這一特定評估目的有效。本評估報告評估結果於2020年9月30日至2021年9月29日之間使用有效。

八、對評估結論產生影響的特別事項

（一）重要的利用專家工作情況

無。

（二）權屬資料不全面或者存在瑕疵的情形

無。

（三）評估程序受到限制的情形

無。

（四）評估資料不完整的情形

無。

（五）評估基準日存在的法律、經濟等未決事項

無。

（六）擔保、租賃及其或有負債（或有資產）等事項的性質、金額及與評估對象的關係

根據「惠吉海」等四艘在建船舶的建造合同約定，從評估基準日到船舶建成完工後的續建費用約為17,120.40萬美元。本次委估在建船舶至基準日尚未完工。

(七) 重大期後事項

根據船舶建造合同規定：「未經另一方事先書面同意，任何一方不得將本合同轉讓給任何其他個人或公司。除買方在事先通知賣方並徵得賣方同意的情況下，將本合同更替為買方全資擁有的特殊目的公司」。2020年11月27日，船舶建造買賣雙方與擬受讓方簽訂《DEED OF NOVATION》，賣方解除原買方根據造船合同對賣方承擔的所有責任和義務，原買方根據造船合同向新買方轉讓其所有權利、收益權及其他責任和義務。

(八) 本次資產評估對應的經濟行為中，可能對評估結論產生重大影響的瑕疵情形

無。

(九) 其他關於評估結論的特別事項

1. 本次評估未考慮未來交易時所涉及的相關稅費對評估結果的影響。
2. 基準日的匯率參考中國銀行人民幣對美元的中間價6.8101。
3. 船舶作為特殊資產，對安全性要求較高，根據國家有關規定，需定期或不定期由專門的檢驗部門進行檢驗，但限於檢測手段、檢測費用及評估人員的能力，我們未對評估範圍內的船舶進行專門的技術檢測，故評估機構對評估基準日後被評估船舶可能出現的一切有關技術及安全性問題不承擔發表意見的責任。
4. 本次評估結果為不含稅價值。

以上內容摘自評估報告正文，欲了解本評估項目的詳細情況和合理解釋評估結論，應當閱讀評估報告正文。

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓
「惠吉海」等四艘在建船舶建造合同項目
資產評估報告

中通評報字[2020]11295號

中遠海運散貨運輸有限公司：

中通誠資產評估有限公司接受 貴公司的委託，根據有關法律、法規和資產評估準則、資產評估原則，採用成本法，按照必要的評估程序，對「惠吉海」、「惠祥海」、「惠和海」和「惠正海」等四艘在建船舶在2020年9月30日建造合同權益的市場價值進行了評估。現將資產評估情況報告如下：

一、委託人、產權持有單位、其他報告使用者概況

(一) 委託人及產權持有單位

1. 本次評估的委託人為中遠海運散貨運輸有限公司

統一社會信用代碼：91440115MA59D7TN7C

住所：廣州市南沙區港前大道南162號904室（僅限辦公用途）

法定代表人：顧勁松

註冊資本：1,045,888萬（元）

營業期限：2016-06-02至無固定期限

企業性質：有限責任公司（法人獨資）

經營範圍：水上運輸業（具體經營項目請登錄廣州市商事主體信息公示平台查詢，網址：<http://cri.gz.gov.cn/>。依法須經批准的項目，經相關部門批准後方可開展經營活動）。

中遠海運散貨運輸有限公司（簡稱：中遠海運散運或公司）是中國遠洋海運集團旗下重要直屬企業。其前身是隸屬原中遠集團的中遠散貨運輸（集團）有限公司和隸屬原中海集團的中海散貨運輸有限公司，兩家公司於2016年6月16日重組整合，在廣州成立。

公司的歷史可追溯到1948年在香港成立的華夏企業公司和1949年在廣州成立的中海散運前身招商局輪船股份有限公司廣州分公司。經過幾代人的努力，公司已發展成為行業領軍企業。

公司是全球規模最大的專業化散裝貨物運輸企業，擁有各類散貨船400多艘，4,000萬載重噸，裝載鐵礦石、煤炭、糧食、散雜貨等全品類散裝貨物，航線覆蓋國內沿海和世界主要港口，服務網絡遍佈全球。

公司擁有一支數量超過1,700人的散貨運輸經營管理團隊和一支逾1.25萬人的優秀船員隊伍，秉持「安全、誠信、優質、高效」的服務理念，為全球客戶提供專業和優質的乾散貨運輸服務。

2. 本次評估的產權持有單位為惠同船務有限公司、惠舟船務有限公司、惠共船務有限公司和惠濟船務有限公司等四家單船公司，均為中遠海運散貨運輸有限公司的全資下屬公司，分別持有「惠吉海」、「惠祥海」、「惠和海」和「惠正海」等四艘在建船舶。

(二) 資產評估委託合同中約定的其他評估報告使用者概況

除委託人、產權持有單位、國家法律法規規定的評估報告使用者外，資產評估委託合同未約定其他評估報告使用者。

二、 評估目的

本次評估的目的，是為中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠吉海」等四艘在建船舶的建造合同權益價值的經濟行為提供價值參考依據。

三、 評估對象和範圍

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠吉海」（船台號：BC210K-1）、「惠祥海」（船台號：BC210K-2）、「惠和海」（船台號：BC210K-3）和「惠正海」（船台號：BC210K-10）等四艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠吉海」、「惠祥海」、「惠和海」和「惠正海」等四艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款36,316,000.00美元。

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由青島北海船舶重工有限責任公司建造，船舶主尺度為總長300米，型寬50米，型深25.2米，主機型號WinGD 6X72-B，主機功率15,300KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠吉海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	1,297	2019/11/15	2021/1/31
惠祥海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	778.20	2019/11/15	2021/3/30
惠和海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	778.20	2020/2/25	2021/8/20
惠正海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	778.20	2020/6/20	2021/6/30

備註：上述合同價格為不含稅價格。

四、價值類型及其定義

評估價值類型包括市場價值和市場價值以外的價值類型。市場價值以外的價值類型一般包括(但不限於)投資價值、在用價值、清算價值、殘餘價值等。

根據本次評估目的、市場條件以及評估對象自身條件，選擇市場價值作為本次評估的價值類型。

市場價值是指自願買方和自願賣方在各自理性行事且未受任何強迫的情況下，評估對象在評估基準日進行正常公平交易的價值估計數額。

五、評估基準日

本次評估基準日是2020年9月30日。

委託人在確定評估基準日時考慮的主要因素包括滿足經濟行為實施的時間要求，選取會計期末以便於明確界定評估範圍和準確高效清查資產。

六、評估依據

(一) 經濟行為依據

1. 中國遠洋海運集團有限公司《關於中遠海運散貨運輸有限公司在建16艘21萬噸散貨船產融合作項目的批覆》(中遠海企[2020]372號)。

(二) 法律法規依據

1. 《中華人民共和國資產評估法》(2016年7月2日第十二屆全國人民代表大會常務委員會第二十一一次會議通過)；
2. 《中華人民共和國企業國有資產法》(2008年10月28日第十一屆全國人民代表大會常務委員會第五次會議通過)；
3. 《國有資產評估管理辦法》(國務院令第91號)；
4. 《國有資產評估管理辦法施行細則》(國資辦發[1992]36號)；
5. 《企業國有資產監督管理暫行條例》(國務院令第378號)；
6. 《關於改革國有資產評估行政管理方式加強資產評估監督管理工作的意見》(國辦發[2001]102號)；
7. 《企業國有資產評估管理暫行辦法》(國務院國資委令第12號)；

8. 《國有資產評估管理若干問題的規定》(財政部令第14號)；
9. 《關於加強企業國有資產評估管理工作有關問題的通知》(國資委產權[2006]274號)；
10. 《資產評估行業財政監督管理辦法》(中華人民共和國財政部令第97號)；
11. 《企業國有資產交易監督管理辦法》(2016年6月24日國務院國資委財政部令第32號)；
12. 《關於企業國有資產評估報告審核工作有關事項的通知》(國資產權[2009]941號)；
13. 《關於印發〈企業國有資產評估項目備案工作指引〉的通知》(國資發產權[2013]64號)。

(三) 評估準則依據

1. 《資產評估基本準則》(財資[2017]43號)；
2. 《資產評估職業道德準則》(中評協[2017]30號)；
3. 《資產評估執業準則－資產評估報告》(中評協[2018]35號)；
4. 《資產評估執業準則－資產評估程序》(中評協[2018]36號)；
5. 《資產評估執業準則－資產評估委託合同》(中評協[2017]33號)；
6. 《資產評估執業準則－資產評估方法》(中評協[2019]35號)；
7. 《資產評估機構業務質量控制指南》(中評協[2017]46號)；
8. 《資產評估價值類型指導意見》(中評協[2017]47號)；

9. 《資產評估對象法律權屬指導意見》(中評協[2017]48號)；
10. 《資產評估執業準則－機器設備》(中評協[2017]39號)；
11. 《企業國有資產評估報告指南》(中評協[2017]42號)；
12. 《資產評估執業準則－資產評估檔案》(中評協[2018]37號)。

(四) 權屬依據

船舶建造合同。

(五) 取價依據

1. 詢問調查核實記錄；
2. 克拉克森船舶價格信息等船舶市場行情資料。

七、 評估方法

(一) 評估方法的選擇及其理由

根據評估目的和委估資產的特點，以資產持續使用為假設前提。對於市場法而言，由於船舶的建造廠家、選用的主要設備存在差異，市場上的交易案例無法較準確地考慮上述因素對價格的影響，故本次不選擇市場法；對於收益法而言，航運市場受疫情影響運價波動較大，尤其在疫情過後國際政治和經濟環境的變化將嚴重航運市場，未來的船舶的市場運價無法可靠地預測，故本次不易採用收益法評估；對於成本法而言，評估基準日的船舶建造成本根據建造合同以及市場價格分析報告可以較準確合理地計算，故本次評估適宜採用採用成本法。

(二) 成本法評估方法介紹

根據本次的評估目的和評估對象，為「惠吉海」、「惠祥海」、「惠和海」和「惠正海」等四艘在建船舶的建造合同權益價值。計算公式如下：

在建船舶建造合同權益的價值=委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款+資金成本

1. 委估在建船舶評估基準日建造價格

根據克拉克森船舶價格信息分別確定合同簽訂時間和評估基準日時點的價格指數，得出新造船價格指數。

委估在建船舶評估基準日建造價格=合同價×基準日指數÷合同簽訂時指數

2. 監造款

根據委估船舶實際建造的監造合同金額確定。

3. 資金成本的確定

根據委估在建船舶建造的合理工期，中國人民銀行頒佈的LPR利率，並按資金均勻投入考慮。

資金成本=(委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款)×合理建造周期×銀行同期貸款利率÷2

八、評估程序實施過程和情況

(一) 接受委託

經與委託人洽談溝通，了解委估資產基本情況，明確評估目的、評估對象與評估範圍、評估基準日等評估業務基本事項，經綜合分析專業能力、獨立性和評價業務風險，確定接受委託，訂立資產評估委託合同。針對具體情況，確定評估價值類型，擬定評估工作計劃，組織評估工作團隊。

(二) 現場調查及資料收集

指導被評估單位清查資產、準備評估資料，以此為基礎，對評估對象進行了現場調查，收集資產評估業務需要的資料，了解評估對象資產、業務和財務現狀、影響企業經營的宏觀、區域經濟因素、所在行業現狀與發展前景等，關注評估對象法律權屬。並依法對資產評估活動中使用的資料進行核查和驗證。

(三) 評定估算

根據資產評估業務具體情況對收集的評估資料進行分析、歸納和整理，形成評定估算和編製評估報告的依據；根據評估目的、評估對象、價值類型、資料收集情況等相關條件，依據資產評估執業準則選擇評估方法。根據所採用的評估方法，選取相應的公式和參數進行分析、計算和判斷，分析評判可能會影響評估業務和評估結論的評估假設和限制條件，形成測算結果；對採用不同方法評估形成的測算結果進行分析比較，形成評估結論。

(四) 出具報告

項目負責人在評定、估算形成評估結論後，編製初步資產評估報告。本公司按照法律、行政法規、資產評估準則規定和內部質量控制制度，對初步資產評估報告進行內部審核，在與委託人和其他相關當事人就評估報告有關內容進行必要溝通後，出具正式資產評估報告。

九、評估假設

本評估報告及評估結論的成立，依賴於以下評估假設：

(一) 基本假設

1. 交易假設。交易假設是假定所有待評估資產已經處在交易過程中，評估師根據待評估資產的交易條件等模擬市場進行估價。
2. 公開市場假設。公開市場假設是假定待評估資產在公開市場中進行交易，從而實現其市場價值。資產的市場價值受市場機制的制約並由市場行情決定，而不是由個別交易決定。這裏的公開市場是指充分發達與完善的市場條件，是一個有自願的買者和賣者的競爭性市場，在這個市場上，買者和賣者的地位是平等的，彼此都有獲得足夠市場信息的機會和時間，買賣雙方的交易行為都是在自願的、理智的，而非強制或不受限制的條件下進行的。

(二) 一般假設

1. 本次評估基準日後國家現行有關法律、宏觀經濟、金融以及產業政策等外部經濟環境不會發生不可預見的重大不利變化，亦無其他人力不可抗拒及不可預見因素造成的重大影響。
2. 假設船舶所有人按照船舶建造合同的約定支付建造款，買賣雙方能夠嚴格執行該合同的所有約定，使得該合同能夠順利執行並按期交付。
3. 假設目前的船舶建造合同不會由於委託方未來開展的融資行為轉讓其船舶建造合同，而導致委估在建船舶不能按期交付。

十、評估結論

在評估基準日2020年9月30日，委估資產「惠吉海」等四艘在建船舶的建造合同權益價值為20,932.00萬美元（大寫金額為貳億零玖佰叁拾貳萬美元，精確到萬位）。

本評估結論僅對中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠吉海」等四艘在建船舶的建造合同權益價值這一特定評估目的有效。本評估報告評估結果於2020年9月30日至2021年9月29日之間使用有效。

十一、特別事項說明

（一）重要的利用專家工作情況

無。

（二）權屬資料不全面或者存在瑕疵的情形

無。

（三）評估程序受到限制的情形

無。

（四）評估資料不完整的情形

無。

（五）評估基準日存在的法律、經濟等未決事項

無。

（六）擔保、租賃及其或有負債（或有資產）等事項的性質、金額及與評估對象的關係

根據「惠吉海」等四艘在建船舶的建造合同約定，從評估基準日到船舶建成完工後的續建費用約為17,120.40萬美元。本次委估在建船舶至基準日尚未完工。

(七) 重大期後事項

根據船舶建造合同規定：「未經另一方事先書面同意，任何一方不得將本合同轉讓給任何其他個人或公司。除買方在事先通知賣方並徵得賣方同意的情況下，將本合同更替為買方全資擁有的特殊目的公司」。2020年11月27日，船舶建造買賣雙方與擬受讓方簽訂《DEED OF NOVATION》，賣方解除原買方根據造船合同對賣方承擔的所有責任和義務，原買方根據造船合同向新買方轉讓其所有權利、收益權及其他責任和義務。

(八) 本次資產評估對應的經濟行為中，可能對評估結論產生重大影響的瑕疵情形

無。

(九) 其他關於評估結論的特別事項

1. 本次評估未考慮交易時所涉及的相關稅費對評估結果的影響。
2. 基準日的匯率參考中國銀行人民幣對美元的中間價6.8101。
3. 船舶作為特殊資產，對安全性要求較高，根據國家有關規定，需定期或不定期由專門的檢驗部門進行檢驗，但限於檢測手段、檢測費用及評估人員的能力，我們未對評估範圍內的船舶進行專門的技術檢測，故評估機構對評估基準日後被評估船舶可能出現的一切有關技術及安全性問題不承擔發表意見的責任。
4. 本次評估結果為不含稅價值。

十二、評估報告使用限制說明

- (一) 評估報告的使用範圍，本評估報告只能用於評估報告載明的評估目的和用途；評估報告的全部或者部分內容被摘抄、引用或者披露於公開媒體，需評估機構審閱相關內容，法律、法規規定以及相關當事方另有約定的除外；

- (二) 委託人或者其他資產評估報告使用人未按照法律、行政法規規定和資產評估報告載明的使用範圍使用資產評估報告的，資產評估機構及其資產評估專業人員不承擔責任；
- (三) 除委託人、資產評估委託合同中約定的其他資產評估報告使用人和法律、行政法規規定的資產評估報告使用人之外，其他任何機構和個人不能成為資產評估報告的使用人；
- (四) 資產評估報告使用人應當正確理解和使用評估結論。評估結論不等同於評估對象可實現價格，評估結論不應當被認為是對評估對象可實現價格的保證。

十三、評估報告日

評估報告日為2020年11月27日。

資產評估師：

2020年11月27日

附件

- 一、 與評估目的相對應的經濟行為文件
- 二、 委託人、產權持有單位法人營業執照
- 三、 評估對象涉及的主要權屬證明資料
- 四、 委託人和相關當事方的承諾函
- 五、 簽字資產評估師的承諾函
- 六、 資產評估機構登記備案公告
- 七、 評估機構法人營業執照副本
- 八、 簽字資產評估師資格證書
- 九、 資產評估委託合同及授權書
- 十、 資產評估明細表

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓
「惠吉海」等四艘在建船舶建造合同項目
資產評估說明

中通評報字[2020]11295號

共一冊 第一冊

中通誠資產評估有限公司

二〇二〇年十一月二十七日

目錄

關於評估說明使用範圍的聲明.....

企業關於進行資產評估有關事項的說明

資產評估說明.....

 一、 評估對象與評估範圍說明

 二、 資產核實情況總體說明

 三、 評估技術說明.....

 四、 評估結論及分析.....

關於評估說明使用範圍的聲明

本評估說明供國有資產監督管理機構(含所出資企業)、相關監管機構和部門使用。除法律法規規定外，材料的全部或者部分內容不得提供給其它任何單位和個人，不得見諸公開媒體。

企業關於進行資產評估有關事項的說明

本部分是由委託人和產權持有單位出具並提供，原文附後。

企業關於進行資產評估有關事項的說明

一、委託人與產權持有單位概況

1. 本次評估的委託人為中遠海運散貨運輸有限公司

統一社會信用代碼：91440115MA59D7TN7C

住所：廣州市南沙區港前大道南162號904室（僅限辦公用途）

法定代表人：顧勁松

註冊資本：1,045,888萬（元）

營業期限：2016-06-02至無固定期限

企業性質：有限責任公司（法人獨資）

經營範圍：水上運輸業（具體經營項目請登錄廣州市商事主體信息公示平台查詢，網址：<http://cri.gz.gov.cn/>。依法須經批准的項目，經相關部門批准後方可開展經營活動）。

中遠海運散貨運輸有限公司（簡稱：中遠海運散運或公司）是中國遠洋海運集團旗下重要直屬企業。其前身是隸屬原中遠集團的中遠散貨運輸（集團）有限公司和隸屬原中海集團的中海散貨運輸有限公司，兩家公司於2016年6月16日重組整合，在廣州成立。

公司的歷史可追溯到1948年在香港成立的華夏企業公司和1949年在廣州成立的中海散運前身招商局輪船股份有限公司廣州分公司。經過幾代人的努力，公司已發展成為行業領軍企業。

公司是全球規模最大的專業化散裝貨物運輸企業，擁有各類散貨船400多艘，4,000萬載重噸，裝載鐵礦石、煤炭、糧食、散雜貨等全品類散裝貨物，航線覆蓋國內沿海和世界主要港口，服務網絡遍佈全球。

公司擁有一支數量超過1,700人的散貨運輸經營管理團隊和一支逾1.25萬人的優秀船員隊伍，秉持「安全、誠信、優質、高效」的服務理念，為全球客戶提供專業和優質的乾散貨運輸服務。

2. 本次評估的產權持有單位為惠同船務有限公司、惠舟船務有限公司、惠共船務有限公司和惠濟船務有限公司等四家單船公司，均為中遠海運散貨運輸有限公司的全資下屬公司，分別持有「惠吉海」、「惠祥海」、「惠和海」和「惠正海」等四艘在建船舶。

二、關於經濟行為的說明

本次評估的目的，是為中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠吉海」等四艘在建船舶的建造合同權益價值的經濟行為提供價值參考依據。

三、關於評估對象與評估範圍的說明

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠吉海」（船台號：BC210K-1）、「惠祥海」（船台號：BC210K-2）、「惠和海」（船台號：BC210K-3）和「惠正海」（船台號：BC210K-10）等四艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠吉海」、「惠祥海」、「惠和海」和「惠正海」等四艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款36,316,000.00美元。

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由青島北海船舶重工有限責任公司建造，船舶主尺度為總長300米，型寬50米，型深25.2米，主機型號WinGD 6X72-B，主機功率15300KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠吉海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	1,297	2019/11/15	2021/1/31

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠祥海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	778.20	2019/11/15	2021/3/30
惠和海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	778.20	2020/2/25	2021/8/20
惠正海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	778.20	2020/6/20	2021/6/30

備註：上述合同價格為不含稅價格。

四、關於評估基準日的說明

本次評估基準日是2020年9月30日。

在確定評估基準日時考慮的主要因素包括滿足經濟行為實施的時間要求，選取會計期末以便於明確界定評估範圍和準確高效清查資產。

五、可能影響評估工作的重大事項的說明

1. 根據「惠吉海」等四艘在建船舶的建造合同約定，從評估基準日到船舶建成完工後的續建費用約為17,120.40萬美元。本次委估在建船舶至基準日尚未完工。
2. 根據船舶建造合同規定：「未經另一方事先書面同意，任何一方不得將本合同轉讓給任何其他個人或公司。除買方在事先通知賣方並徵得賣方同意的情況下，將本合同更替為買方全資擁有的特殊目的公司」。2020年11月27日，船舶建造買賣雙方與擬受讓方簽訂《DEED OF NOVATION》，賣方解除原買方根據造船合同對賣方承擔的所有責任和義務，原買方根據造船合同向新買方轉讓其所有權利、收益權及其他責任和義務。

六、資產清查情況說明

資產清查的範圍與本次評估範圍一致。

為配合進行資產評估，我公司組織有關部門和人員成立了專門的資產清查工作組。評估人員對資產清查工作組進行了集中輔導，詳細說明有關清查明細表的填寫規範和清查過程中的注意事項，開列了應收集準備的資料清單，強調落實產權歸屬、明確實物分佈。資產清查工作組在對資產清查工作的目的、意義和內容統一認識之後，制定了具體實施方案，集中統一領導、分工落實。

在本次清查過程中，我公司進行了詳盡的部署，由單位主要負責人直接領導，以財務部門為主，有關部門密切配合，對列入評估範圍內的資產進行清查。清查情況直接向評估機構申報。

七、資料清單

委託人及產權持有單位提供的主要資料如下：

1. 營業執照複印件；
2. 評估目的對應的經濟行為文件；
3. 資產評估委託人承諾函及產權持有單位承諾函等；
4. 資產評估清查申報表；
5. 船舶在建合同；
6. 船舶相關技術資料；
7. 其他與評估資產相關的資料。

資產評估說明

一、評估對象與評估範圍說明

(一) 評估對象與評估範圍內容

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠吉海」(船台號：BC210K-1)、「惠祥海」(船台號：BC210K-2)、「惠和海」(船台號：BC210K-3)和「惠正海」(船台號：BC210K-10)等四艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠吉海」、「惠祥海」、「惠和海」和「惠正海」等四艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款36,316,000.00美元。

(二) 實物資產的分佈情況及特點

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由青島北海船舶重工有限責任公司建造，船舶主尺度為總長300米，型寬50米，型深25.2米，主機型號WinGD 6X72-B，主機功率15,300KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠吉海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	1,297	2019/11/15	2021/1/31
惠祥海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	778.20	2019/11/15	2021/3/30
惠和海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	778.20	2020/2/25	2021/8/20

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠正海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	778.20	2020/6/20	2021/6/30

備註：上述合同價格為不含稅價格。

二、資產核實情況總體說明

(一) 資產核實人員組織、實施時間和過程

根據資產評估有關準則及規範要求，依據產權持有單位提供的評估基準日會計報表和資產評估申報表，由一個專業小組，對評估範圍內資產進行了核實。

核實過程具體如下：

輔導產權持有單位清查資產、填報資產明細，收集整理產權持有單位提供的各項評估資料。

依據產權持有單位提供的評估基準日會計報表和資產評估申報表，在產權持有單位有關人員的配合下，採用恰當的方法，核實賬表、賬實是否相符，核實資產狀況。根據核實結果，提請產權持有單位補充、修改和完善資產評估申報表。

對產權持有單位提供的評估資料進行核實，對有關資產法律權屬資料和資料來源進行必要的查驗，對有關資產的法律權屬進行必要的關注。

對可能影響資產評估的重大事項進行調查了解。

根據以上工作，與相關當事方溝通，形成資產核實結論。

(二) 影響資產核實的事項及處理方法

無。

(三) 核實結論

資產權屬完整清晰。

三、 評估技術說明

(一) 資產概況

納入本次資產評估的評估對象為「惠吉海」(船台號：BC210K-1)、「惠祥海」(船台號：BC210K-2)、「惠和海」(船台號：BC210K-3)和「惠正海」(船台號：BC210K-10)等四艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠吉海」、「惠祥海」、「惠和海」和「惠正海」等四艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款36,316,000.00美元。

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由青島北海船舶重工有限責任公司建造，船舶主尺度為總長300米，型寬50米，型深25.2米，主機型號WinGD 6X72-B，主機功率15,300KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠吉海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	1,297	2019/11/15	2021/1/31
惠祥海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	778.20	2019/11/15	2021/3/30
惠和海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	778.20	2020/2/25	2021/8/20

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠正海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	778.20	2020/6/20	2021/6/30

備註：上述合同價格為不含稅價格。

(二) 評估過程

1. 根據評估目的，制訂資產評估工作方案；
2. 指導產權持有單位清查資產，填報評估基準日的在建工程評估清查登記表，搜集準備相關資料；
3. 檢查、鑒定、核實資產，驗證相關資料；
4. 對重要設備填寫資產評估工作底稿；
5. 選擇評估方法，確定相關參數，進行評定估算；
6. 整理匯總、編寫評估說明及案例。

(三) 評估方法

1. 評估方法的選擇及其理由

根據評估目的和委估資產的特點，以資產持續使用為假設前提。對於市場法而言，由於船舶的建造廠家、選用的主要設備存在差異，市場上的交易案例無法較準確地考慮上述因素對價格的影響，故本次不選擇市場法；對於收益法而言，航運市場受疫情影響運價波動較大，尤其在疫情過後國際政治和經濟環境的變化將嚴重航運市場，未來的船舶的市場運價無法可靠地預測，故本次不易採用收益法評估；對於成本法而言，評估基準日的船舶建造成本根據建造合同以及市場價格分析報告可以較準確合理地計算，故本次評估適宜採用成本法。

2. 成本法評估方法介紹

根據本次的評估目的和評估對象，為「惠吉海」、「惠祥海」、「惠和海」和「惠正海」等四艘在建船舶的建造合同權益價值。計算公式如下：

在建船舶建造合同權益的價值=委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款+資金成本

(1) 委估在建船舶評估基準日建造價格

根據克拉克森船舶價格信息分別確定合同簽訂時間和評估基準日時點的價格指數，得出新造船價格指數。

委估在建船舶評估基準日建造價格=合同價×基準日指數÷合同簽訂時指數

(2) 監造款

根據委估船舶實際建造的監造合同金額確定。

(3) 資金成本的確定

根據委估在建船舶建造的合理工期，中國人民銀行頒佈的LPR利率，並按資金均勻投入考慮。

資金成本=(委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款)×合理建造周期×銀行同期貸款利率/2

(四) 評估案例

案例一：「惠吉海」在建工程 – 船舶評估明細表第1項

1. 資產概況

「惠吉海」在建工程賬面價值12,970,000.00美元，為載重21萬噸的散貨船，由青島北海船舶重工有限責任公司建造，船舶主尺度為總長300米，型寬50米，型深25.2米，主機型號WinGD 6X72-B，主機功率15,300KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠吉海	青島北海船舶重工有限責任公司	5,188	1,297	2019/11/15	2021/1/31

2. 評估值的確定

成本法計算公式如下：

在建船舶建造合同權益的價值=委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款+資金成本

(1) 委估在建船舶評估基準日建造價格

根據克拉克森船舶價格信息分別確定合同簽訂時間和評估基準日時點的價格指數為130和127，則：

$$\text{委估在建船舶評估基準日建造價格} = 5,188 \times 127 \div 130 = 5,068.28 \text{ 萬美元}$$

(2) 監造款

根據委估船舶實際建造的監造合同金額21萬美元確定。

(3) 資金成本的確定

委估在建船舶建造的合理工期為16個月，中國人民銀行頒佈的1年期和5年期LPR利率算數平均值確定其利率水平，為4.25%，並按資金均勻投入考慮，則：

$$\begin{aligned} \text{資金成本} &= (5,068.28 + 21) \times 16 / 12 \times 4.25\% / 2 \\ &= 144.20 \text{ 萬美元} \end{aligned}$$

(4) 評估值=委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款+資金成本

$$\begin{aligned} &= 5,068.28 + 21 + 144.20 \\ &= 5,233 \text{ 萬美元 (取整)} \end{aligned}$$

四、評估結論及分析

在評估基準日2020年9月30日，委估資產「惠吉海」等四艘在建船舶的建造合同權益價值為20,932.00萬美元（大寫金額為貳億零玖佰叁拾貳萬美元，精確到萬位）。

以下為八艘210,000載重噸在建散貨船(船台號：N946、N947、N948、N949、N950、N951、N952及N953)的評估報告全文，以供載入本通函。

本報告依據中國資產評估準則編製

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓
「惠智海」等八艘在建船舶建造合同項目
資產評估報告

中通評報字[2020]11296號

共一冊 第一冊

聲明、摘要、正文及附件

中通誠資產評估有限公司

二〇二〇年十一月二十七日

目錄

第一冊(聲明、摘要、正文及附件)

聲明

摘要

正文

一、 委託人、產權持有單位、其他報告使用者概況

二、 評估目的

三、 評估對象和範圍

四、 價值類型及其定義

五、 評估基準日

六、 評估依據

七、 評估方法

八、 評估程序實施過程和情況

九、 評估假設

十、 評估結論

十一、 特別事項說明

十二、 評估報告使用限制說明

十三、 評估報告日

附件

第二冊 (評估說明)

關於評估說明使用範圍的聲明.....

企業關於進行資產評估有關事項的說明.....

資產評估說明.....

一、 評估對象與評估範圍說明.....

二、 資產核實情況總體說明.....

三、 評估技術說明.....

四、 評估結論.....

聲明

一、 本資產評估報告依據財政部發佈的資產評估基本準則和中國資產評估協會發佈的資產評估執業準則和職業道德準則編製。

二、 委託人或者其他資產評估報告使用人應當按照法律、行政法規規定及本資產評估報告載明的使用範圍使用資產評估報告；委託人或者其他資產評估報告使用人未按前述要求使用資產評估報告的，本資產評估機構及資產評估師不承擔責任。

本資產評估報告僅供委託人、資產評估委託合同中約定的其他資產評估報告使用人和法律、行政法規規定的資產評估報告使用人使用；除此之外，其他任何機構和個人不能成為資產評估報告的使用人。

本資產評估機構及資產評估師提示資產評估報告使用人應當正確理解和使用評估結論，評估結論不等同於評估對象可實現價格，評估結論不應當被認為是對評估對象可實現價格的保證。

三、 本資產評估機構及資產評估師堅持獨立、客觀和公正的原則，遵守法律、行政法規和資產評估準則，並對所出具的資產評估報告依法承擔責任。

四、 評估對象涉及的資產清單及其他相關資料由委託人、產權持有單位申報並經其採用簽名、蓋章或法律允許的其他方式確認；委託人和其他相關當事人依法對其提供資料的真實性、完整性、合法性負責。

五、 本資產評估機構及資產評估師與資產評估報告中的評估對象沒有現存或者預期的利益關係；與相關當事人沒有現存或者預期的利益關係，對相關當事人不存在偏見。

六、 資產評估師已對資產評估報告中的評估對象及其所涉及資產進行現場調查；已經對評估對象及其所涉及資產的法律權屬狀況給予必要的關注，對評估對象及其所涉及資產的法律權屬資料進行了查驗，對已經發現的問題進行了如實披露。

- 七、本資產評估機構出具的資產評估報告中的分析、判斷和結論受資產評估報告中假設和限制條件的限制，資產評估報告使用人應當充分考慮資產評估報告中載明的假設、限制條件、特別事項說明及其對評估結論的影響。

摘要

一、 本次評估對應的經濟行為

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠智海」等八艘在建船舶的建造合同權益價值。

二、 評估目的

本次評估的目的，是為中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠智海」等八艘在建船舶的建造合同權益價值的經濟行為提供價值參考依據。

三、 評估對象和評估範圍

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠智海」（船台號：N946）、「惠信海」（船台號：N947）、「惠中海」（船台號：N948）、「惠華海」（船台號：N949）、「惠國海」（船台號：N950）、「惠泰海」（船台號：N951）、「惠民海」（船台號：N952）和「惠康海」（船台號：N953）等八艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠智海」、「惠信海」、「惠中海」、「惠華海」、「惠國海」、「惠泰海」、「惠民海」和「惠康海」等八艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款100,038,349.92美元。

四、 價值類型

市場價值。

五、 評估基準日

2020年9月30日。

六、 評估方法

本次評估採用成本法進行評估。

七、 評估結論及其使用有效期

在評估基準日2020年9月30日，委估資產「惠智海」等八艘在建船舶的建造合同權益評估價值為42,128.00萬美元（大寫金額為肆億貳仟壹佰貳拾捌萬美元，精確到萬位）。

本評估結論僅對中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠智海」等八艘在建船舶的建造合同權益價值這一特定評估目的有效。本評估報告評估結果於2020年9月30日至2021年9月29日之間使用有效。

八、 對評估結論產生影響的特別事項

（一） 重要的利用專家工作情況

無。

（二） 權屬資料不全面或者存在瑕疵的情形

無。

（三） 評估程序受到限制的情形

無。

（四） 評估資料不完整的情形

無。

（五） 評估基準日存在的法律、經濟等未決事項

無。

（六） 擔保、租賃及其或有負債（或有資產）等事項的性質、金額及與評估對象的關係

根據「惠智海」等八艘在建船舶的建造合同約定，從評估基準日到船舶建成完工後的續建費用約為31,756.15萬美元。本次委估在建船舶至基準日尚未完工。

(七) 重大期後事項

根據船舶建造合同規定：「未經另一方事先書面同意，任何一方不得將本合同轉讓給任何其他個人或公司。除買方在事先通知賣方並徵得賣方同意的情況下，將本合同更替為買方全資擁有的特殊目的公司」。2020年11月27日，船舶建造買賣雙方與擬受讓方簽訂《DEED OF NOVATION》，賣方解除原買方根據造船合同對賣方承擔的所有責任和義務，原買方根據造船合同向新買方轉讓其所有權利、收益權及其他責任和義務。

(八) 本次資產評估對應的經濟行為中，可能對評估結論產生重大影響的瑕疵情形

無。

(九) 其他關於評估結論的特別事項

1. 本次評估未考慮未來交易時所涉及的相關稅費對評估結果的影響。
2. 基準日的匯率參考中國銀行人民幣對美元的中間價6.8101。
3. 船舶作為特殊資產，對安全性要求較高，根據國家有關規定，需定期或不定期由專門的檢驗部門進行檢驗，但限於檢測手段、檢測費用及評估人員的能力，我們未對評估範圍內的船舶進行專門的技術檢測，故評估機構對評估基準日後被評估船舶可能出現的一切有關技術及安全性問題不承擔發表意見的責任。
4. 本次評估結果為不含稅價值。

以上內容摘自評估報告正文，欲了解本評估項目的詳細情況和合理解釋評估結論，應當閱讀評估報告正文。

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓
「惠智海」等八艘在建船舶建造合同項目
資產評估報告

中通評報字[2020]11296號

中遠海運散貨運輸有限公司：

中通誠資產評估有限公司接受 貴公司的委託，根據有關法律、法規和資產評估準則、資產評估原則，採用成本法，按照必要的評估程序，對「惠智海」、「惠信海」、「惠中海」、「惠華海」、「惠國海」、「惠泰海」、「惠民海」和「惠康海」等八艘在建船舶在2020年9月30日建造合同權益的市場價值進行了評估。現將資產評估情況報告如下：

一、委託人、產權持有單位、其他報告使用者概況

(一) 委託人及產權持有單位

1. 本次評估的委託人為中遠海運散貨運輸有限公司

統一社會信用代碼：91440115MA59D7TN7C

住所：廣州市南沙區港前大道南162號904室（僅限辦公用途）

法定代表人：顧勁松

註冊資本：1,045,888萬（元）

營業期限：2016-06-02至無固定期限

企業性質：有限責任公司（法人獨資）

經營範圍：水上運輸業（具體經營項目請登錄廣州市商事主體信息公示平台查詢，網址：<http://cri.gz.gov.cn/>。依法須經批准的項目，經相關部門批准後方可開展經營活動）。

中遠海運散貨運輸有限公司（簡稱：中遠海運散運或公司）是中國遠洋海運集團旗下重要直屬企業。其前身是隸屬原中遠集團的中遠散貨運輸（集團）有限公司和隸屬原中海集團的中海散貨運輸有限公司，兩家公司於2016年6月16日重組整合，在廣州成立。

公司的歷史可追溯到1948年在香港成立的華夏企業公司和1949年在廣州成立的中海散運前身招商局輪船股份有限公司廣州分公司。經過幾代人的努力，公司已發展成為行業領軍企業。

公司是全球規模最大的專業化散裝貨物運輸企業，擁有各類散貨船400多艘，4,000萬載重噸，裝載鐵礦石、煤炭、糧食、散雜貨等全品類散裝貨物，航線覆蓋國內沿海和世界主要港口，服務網絡遍佈全球。

公司擁有一支數量超過1,700人的散貨運輸經營管理團隊和一支逾1.25萬人的優秀船員隊伍，秉持「安全、誠信、優質、高效」的服務理念，為全球客戶提供專業和優質的乾散貨運輸服務。

2. 本次評估的產權持有單位為惠振船務有限公司、惠興船務有限公司、惠中船務有限公司、惠華船務有限公司、惠國船務有限公司、惠海船務有限公司、惠運船務有限公司和惠強船務有限公司等八家單船公司，均為中遠海運散貨運輸有限公司的全資下屬公司，分別持有「惠智海」、「惠信海」、「惠中海」、「惠華海」、「惠國海」、「惠泰海」、「惠民海」和「惠康海」等八艘在建船舶。

(二) 資產評估委託合同中約定的其他評估報告使用者概況

除委託人、產權持有單位、國家法律法規規定的評估報告使用者外，資產評估委託合同未約定其他評估報告使用者。

二、 評估目的

本次評估的目的，是為中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠智海」等八艘在建船舶的建造合同權益價值的經濟行為提供價值參考依據。

三、 評估對象和範圍

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠智海」(船台號：N946)、「惠信海」(船台號：N947)、「惠中海」(船台號：N948)、「惠華海」(船台號：N949)、「惠國海」(船台號：N950)、「惠泰海」(船台號：N951)、「惠民海」(船台號：N952)和「惠康海」(船台號：N953)等八艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠智海」、「惠信海」、「惠中海」、「惠華海」、「惠國海」、「惠泰海」、「惠民海」和「惠康海」等八艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款100,038,349.92美元。

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由揚州中遠海運重工有限公司建造，船舶主尺度為總長299.95米，型寬50米，型深25米，主機型號MAN 6G70ME-C9.5-TII，主機功率15790KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠智海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	2,099	2019/11/26	2020.12.1
惠信海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	1,577	2020/3/2	2021.1.22
惠中海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	1,577	2020/3/2	2021.3.15
惠華海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	1,577	2020/3/16	2021.4.9
惠國海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/3/16	2021.5.10
惠泰海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/4/15	2021.5.20

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠民海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/4/15	2021.6.20
惠康海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/5/15	2021.6.25

備註：上述合同價格為不含稅價格。

四、價值類型及其定義

評估價值類型包括市場價值和市場價值以外的價值類型。市場價值以外的價值類型一般包括(但不限於)投資價值、在用價值、清算價值、殘餘價值等。

根據本次評估目的、市場條件以及評估對象自身條件，選擇市場價值作為本次評估的價值類型。

市場價值是指自願買方和自願賣方在各自理性行事且未受任何強迫的情況下，評估對象在評估基準日進行正常公平交易的價值估計數額。

五、評估基準日

本次評估基準日是2020年9月30日。

委託人在確定評估基準日時考慮的主要因素包括滿足經濟行為實施的時間要求，選取會計期末以便於明確界定評估範圍和準確高效清查資產。

六、評估依據

(一) 經濟行為依據

1. 中國遠洋海運集團有限公司《關於中遠海運散貨運輸有限公司在建16艘21萬噸散貨船產融合作項目的批覆》(中遠海企[2020]372號)。

(二) 法律法規依據

1. 《中華人民共和國資產評估法》(2016年7月2日第十二屆全國人民代表大會常務委員會第二十一一次會議通過)；
2. 《中華人民共和國企業國有資產法》(2008年10月28日第十一屆全國人民代表大會常務委員會第五次會議通過)；
3. 《國有資產評估管理辦法》(國務院令第91號)；
4. 《國有資產評估管理辦法施行細則》(國資辦發[1992]36號)；
5. 《企業國有資產監督管理暫行條例》(國務院令第378號)；
6. 《關於改革國有資產評估行政管理方式加強資產評估監督管理工作的意見》(國辦發[2001]102號)；
7. 《企業國有資產評估管理暫行辦法》(國務院國資委令第12號)；
8. 《國有資產評估管理若干問題的規定》(財政部令第14號)；
9. 《關於加強企業國有資產評估管理工作有關問題的通知》(國資委產權[2006]274號)；

10. 《資產評估行業財政監督管理辦法》(中華人民共和國財政部令第97號)；
11. 《企業國有資產交易監督管理辦法》(2016年6月24日國務院國資委財政部令第32號)；
12. 《關於企業國有資產評估報告審核工作有關事項的通知》(國資產權[2009]941號)；
13. 《關於印發〈企業國有資產評估項目備案工作指引〉的通知》(國資發產權[2013]64號)。

(三) 評估準則依據

1. 《資產評估基本準則》(財資[2017]43號)；
2. 《資產評估職業道德準則》(中評協[2017]30號)；
3. 《資產評估執業準則－資產評估報告》(中評協[2018]35號)；
4. 《資產評估執業準則－資產評估程序》(中評協[2018]36號)；
5. 《資產評估執業準則－資產評估委託合同》(中評協[2017]33號)；
6. 《資產評估執業準則－資產評估方法》(中評協[2019]35號)；
7. 《資產評估機構業務質量控制指南》(中評協[2017]46號)；
8. 《資產評估價值類型指導意見》(中評協[2017]47號)；
9. 《資產評估對象法律權屬指導意見》(中評協[2017]48號)；
10. 《資產評估執業準則－機器設備》(中評協[2017]39號)；

11. 《企業國有資產評估報告指南》(中評協[2017]42號)；
12. 《資產評估執業準則－資產評估檔案》(中評協[2018]37號)。

(四) 權屬依據

船舶建造合同。

(五) 取價依據

1. 詢問調查核實記錄；
2. 克拉克森船舶價格信息等船舶市場行情資料。

七、 評估方法

(一) 評估方法的選擇及其理由

根據評估目的和委估資產的特點，以資產持續使用為假設前提。對於市場法而言，由於船舶的建造廠家、選用的主要設備存在差異，市場上的交易案例無法較準確地考慮上述因素對價格的影響，故本次不選擇市場法；對於收益法而言，航運市場受疫情影響運價波動較大，尤其在疫情過後國際政治和經濟環境的變化將嚴重航運市場，未來的船舶的市場運價無法可靠地預測，故本次不易採用收益法評估；對於成本法而言，評估基準日的船舶建造成本根據建造合同以及市場價格分析報告可以較準確合理地計算，故本次評估適宜採用採用成本法。

(二) 成本法評估方法介紹

根據本次的評估目的和評估對象，為「惠智海」、「惠信海」、「惠中海」、「惠華海」、「惠國海」、「惠泰海」、「惠民海」和「惠康海」等八艘在建船舶的建造合同權益價值。計算公式如下：

在建船舶建造合同權益的價值= 委估在建船舶評估基準日建造價格+ 監造款+ 資金成本

1. 委估在建船舶評估基準日建造價格

根據克拉克森船舶價格信息分別確定合同簽訂時間和評估基準日時點的價格指數，得出新造船價格指數。

委估在建船舶評估基準日建造價格= 合同價× 基準日指數÷ 合同簽訂時指數

2. 監造款

根據委估船舶實際建造的監造合同金額確定。

3. 資金成本的確定

根據委估在建船舶建造的合理工期，中國人民銀行頒佈的LPR利率，並按資金均勻投入考慮。

資金成本=(委估在建船舶評估基準日建造價格+ 監造款)× 合理建造周期× 銀行同期貸款利率/2

八、評估程序實施過程和情況

(一) 接受委託

經與委託人洽談溝通，了解委估資產基本情況，明確評估目的、評估對象與評估範圍、評估基準日等評估業務基本事項，經綜合分析專業能力、獨立性和評價業務風險，確定接受委託，訂立資產評估委託合同。針對具體情況，確定評估價值類型，擬定評估工作計劃，組織評估工作團隊。

(二) 現場調查及資料收集

指導被評估單位清查資產、準備評估資料，以此為基礎，對評估對象進行了現場調查，收集資產評估業務需要的資料，了解評估對象資產、業務和財務現狀、影響企業經營的宏觀、區域經濟因素、所在行業現狀與發展前景等，關注評估對象法律權屬。並依法對資產評估活動中使用的資料進行核查和驗證。

(三) 評定估算

根據資產評估業務具體情況對收集的評估資料進行分析、歸納和整理，形成評定估算和編製評估報告的依據；根據評估目的、評估對象、價值類型、資料收集情況等相關條件，依據資產評估執業準則選擇評估方法。根據所採用的評估方法，選取相應的公式和參數進行分析、計算和判斷，分析評判可能會影響評估業務和評估結論的評估假設和限制條件，形成測算結果；對採用不同方法評估形成的測算結果進行分析比較，形成評估結論。

(四) 出具報告

項目負責人在評定、估算形成評估結論後，編製初步資產評估報告。本公司按照法律、行政法規、資產評估準則規定和內部質量控制制度，對初步資產評估報告進行內部審核，在與委託人和其他相關當事人就評估報告有關內容進行必要溝通後，出具正式資產評估報告。

九、評估假設

本評估報告及評估結論的成立，依賴於以下評估假設：

(一) 基本假設

1. 交易假設。交易假設是假定所有待評估資產已經處在交易過程中，評估師根據待評估資產的交易條件等模擬市場進行估價。
2. 公開市場假設。公開市場假設是假定待評估資產在公開市場中進行交易，從而實現其市場價值。資產的市場價值受市場機制的制約並由市場行情決定，而不是由個別交易決定。這裏的公開市場是指充分發達與完善的市場條件，是一個有自願的買者和賣者的競爭性市場，在這個市場上，買者和賣者的地位是平等的，彼此都有獲得足夠市場信息的機會和時間，買賣雙方的交易行為都是在自願的、理智的，而非強制或不受限制的條件下進行的。

(二) 一般假設

1. 本次評估基準日後國家現行有關法律、宏觀經濟、金融以及產業政策等外部經濟環境不會發生不可預見的重大不利變化，亦無其他人力不可抗拒及不可預見因素造成的重大影響。
2. 假設船舶所有人按照船舶建造合同的約定支付建造款，買賣雙方能夠嚴格執行該合同的所有約定，使得該合同能夠順利執行並按期交付。
3. 假設目前的船舶建造合同不會由於委託方未來開展的融資行為轉讓其船舶建造合同，而導致委估在建船舶不能按期交付。

十、評估結論

在評估基準日2020年9月30日，委估資產「惠智海」等八艘在建船舶的建造合同權益評估價值為42,128.00萬美元（大寫金額為肆億貳仟壹佰貳拾捌萬美元，精確到萬位）。

本評估結論僅對中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠智海」等八艘在建船舶的建造合同這一特定評估目的有效。本評估報告評估結果於2020年9月30日至2021年9月29日之間使用有效。

十一、特別事項說明

（一）重要的利用專家工作情況

無。

（二）權屬資料不全面或者存在瑕疵的情形

無。

（三）評估程序受到限制的情形

無。

（四）評估資料不完整的情形

無。

（五）評估基準日存在的法律、經濟等未決事項

無。

（六）擔保、租賃及其或有負債（或有資產）等事項的性質、金額及與評估對象的關係

根據「惠智海」等八艘在建船舶的建造合同約定，從評估基準日到船舶建成完工後的續建費用約為31,756.15萬美元。本次委估在建船舶至基準日尚未完工。

(七) 重大期後事項

根據船舶建造合同規定：「未經另一方事先書面同意，任何一方不得將本合同轉讓給任何其他個人或公司。除買方在事先通知賣方並徵得賣方同意的情況下，將本合同更替為買方全資擁有的特殊目的公司」。2020年11月27日，船舶建造買賣雙方與擬受讓方簽訂《DEED OF NOVATION》，賣方解除原買方根據造船合同對賣方承擔的所有責任和義務，原買方根據造船合同向新買方轉讓其所有權利、收益權及其他責任和義務。

(八) 本次資產評估對應的經濟行為中，可能對評估結論產生重大影響的瑕疵情形

無。

(九) 其他關於評估結論的特別事項

1. 本次評估未考慮交易時所涉及的相關稅費對評估結果的影響。
2. 基準日的匯率參考中國銀行人民幣對美元的中間價6.8101。
3. 船舶作為特殊資產，對安全性要求較高，根據國家有關規定，需定期或不定期由專門的檢驗部門進行檢驗，但限於檢測手段、檢測費用及評估人員的能力，我們未對評估範圍內的船舶進行專門的技術檢測，故評估機構對評估基準日後被評估船舶可能出現的一切有關技術及安全性問題不承擔發表意見的責任。
4. 本次評估結果為不含稅價值。

十二、評估報告使用限制說明

- (一) 評估報告的使用範圍，本評估報告只能用於評估報告載明的評估目的和用途；評估報告的全部或者部分內容被摘抄、引用或者披露於公開媒體，需評估機構審閱相關內容，法律、法規規定以及相關當事方另有約定的除外；

- (二) 委託人或者其他資產評估報告使用人未按照法律、行政法規規定和資產評估報告載明的使用範圍使用資產評估報告的，資產評估機構及其資產評估專業人員不承擔責任；
- (三) 除委託人、資產評估委託合同中約定的其他資產評估報告使用人和法律、行政法規規定的資產評估報告使用人之外，其他任何機構和個人不能成為資產評估報告的使用人；
- (四) 資產評估報告使用人應當正確理解和使用評估結論。評估結論不等同於評估對象可實現價格，評估結論不應當被認為是對評估對象可實現價格的保證。

十三、評估報告日

評估報告日為2020年11月27日。

資產評估師：

2020年11月27日

附件

- 一、 與評估目的相對應的經濟行為文件
- 二、 委託人、產權持有單位法人營業執照
- 三、 評估對象涉及的主要權屬證明資料
- 四、 委託人和相關當事方的承諾函
- 五、 簽字資產評估師的承諾函
- 六、 資產評估機構登記備案公告
- 七、 評估機構法人營業執照副本
- 八、 簽字資產評估師資格證書
- 九、 資產評估委託合同及授權書
- 十、 資產評估明細表

中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓
「惠智海」等八艘在建船舶建造合同項目
資產評估說明

中通評報字[2020]11296號
共一冊 第一冊

中通誠資產評估有限公司

二〇二〇年十一月二十七日

目錄

關於評估說明使用範圍的聲明.....

企業關於進行資產評估有關事項的說明

資產評估說明.....

 一、 評估對象與評估範圍說明

 二、 資產核實情況總體說明

 三、 評估技術說明

 四、 評估結論及分析.....

關於評估說明使用範圍的聲明

本評估說明供國有資產監督管理機構(含所出資企業)、相關監管機構和部門使用。除法律法規規定外，材料的全部或者部分內容不得提供給其它任何單位和個人，不得見諸公開媒體。

企業關於進行資產評估有關事項的說明

本部分是由委託人和產權持有單位出具並提供，原文附後。

企業關於進行資產評估有關事項的說明

一、委託人與產權持有單位概況

1. 本次評估的委託人為中遠海運散貨運輸有限公司

統一社會信用代碼：91440115MA59D7TN7C

住所：廣州市南沙區港前大道南162號904室（僅限辦公用途）

法定代表人：顧勁松

註冊資本：1,045,888萬（元）

營業期限：2016-06-02至無固定期限

企業性質：有限責任公司（法人獨資）

經營範圍：水上運輸業（具體經營項目請登錄廣州市商事主體信息公示平台查詢，網址：<http://cri.gz.gov.cn/>。依法須經批准的項目，經相關部門批准後方可開展經營活動）。

中遠海運散貨運輸有限公司（簡稱：中遠海運散運或公司）是中國遠洋海運集團旗下重要直屬企業。其前身是隸屬原中遠集團的中遠散貨運輸（集團）有限公司和隸屬原中海集團的中海散貨運輸有限公司，兩家公司於2016年6月16日重組整合，在廣州成立。

公司的歷史可追溯到1948年在香港成立的華夏企業公司和1949年在廣州成立的中海散運前身招商局輪船股份有限公司廣州分公司。經過幾代人的努力，公司已發展成為行業領軍企業。

公司是全球規模最大的專業化散裝貨物運輸企業，擁有各類散貨船400多艘，4,000萬載重噸，裝載鐵礦石、煤炭、糧食、散雜貨等全品類散裝貨物，航線覆蓋國內沿海和世界主要港口，服務網絡遍佈全球。

公司擁有一支數量超過1,700人的散貨運輸經營管理團隊和一支逾1.25萬人的優秀船員隊伍，秉持「安全、誠信、優質、高效」的服務理念，為全球客戶提供專業和優質的乾散貨運輸服務。

2. 本次評估的產權持有單位為惠振船務有限公司、惠興船務有限公司、惠中船務有限公司、惠華船務有限公司、惠國船務有限公司、惠海船務有限公司、惠運船務有限公司和惠強船務有限公司等八家單船公司，均為中遠海運散貨運輸有限公司的全資下屬公司，分別持有「惠智海」、「惠信海」、「惠中海」、「惠華海」、「惠國海」、「惠泰海」、「惠民海」和「惠康海」等八艘在建船舶。

二、關於經濟行為的說明

本次評估的目的，是為中遠海運散貨運輸有限公司擬轉讓「惠智海」等八艘在建船舶的建造合同權益價值的經濟行為提供價值參考依據。

三、關於評估對象與評估範圍的說明

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠智海」（船台號：N946）、「惠信海」（船台號：N947）、「惠中海」（船台號：N948）、「惠華海」（船台號：N949）、「惠國海」（船台號：N950）、「惠泰海」（船台號：N951）、「惠民海」（船台號：N952）和「惠康海」（船台號：N953）等八艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠智海」、「惠信海」、「惠中海」、「惠華海」、「惠國海」、「惠泰海」、「惠民海」和「惠康海」等八艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款100,038,349.92美元。

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由揚州中遠海運重工有限公司建造，船舶主尺度為總長299.95米，型寬50米，型深25米，主機型號MAN 6G70ME-C9.5-TII，主機功率15,790KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠智海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	2,099	2019/11/26	2020.12.1

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠信海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	1,577	2020/3/2	2021.1.22
惠中海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	1,577	2020/3/2	2021.3.15
惠華海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	1,577	2020/3/16	2021.4.9
惠國海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/3/16	2021.5.10
惠泰海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/4/15	2021.5.20
惠民海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/4/15	2021.6.20
惠康海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/5/15	2021.6.25

備註：上述合同價格為不含稅價格。

四、關於評估基準日的說明

本次評估基準日是2020年9月30日。

在確定評估基準日時考慮的主要因素包括滿足經濟行為實施的時間要求，選取會計期末以便於明確界定評估範圍和準確高效清查資產。

五、可能影響評估工作的重大事項的說明

1. 根據「惠智海」等八艘在建船舶的建造合同約定，從評估基準日到船舶建成完工後的續建費用約為31,756.15萬美元。本次委估在建船舶至基準日尚未完工。
2. 根據船舶建造合同規定：「未經另一方事先書面同意，任何一方不得將本合同轉讓給任何其他個人或公司。除買方在事先通知賣方並徵得賣方同意的情況下，將本合同更替為買方全資擁有的特殊目的公司」。2020年11月27日，船舶建造買賣雙方與擬受讓方簽訂《DEED OF NOVATION》，賣方解除原買方根據造船合同對賣方承擔的所有責任和義務，原買方根據造船合同向新買方轉讓其所有權利、收益權及其他責任和義務。

六、資產清查情況說明

資產清查的範圍與本次評估範圍一致。

為配合進行資產評估，我公司組織有關部門和人員成立了專門的資產清查工作組。評估人員對資產清查工作組進行了集中輔導，詳細說明有關清查明細表的填寫規範和清查過程中的注意事項，開列了應收集準備的資料清單，強調落實產權歸屬、明確實物分佈。資產清查工作組在對資產清查工作的目的、意義和內容統一認識之後，制定了具體實施方案，集中統一領導、分工落實。

在本次清查過程中，我公司進行了詳盡的部署，由單位主要負責人直接領導，以財務部門為主，有關部門密切配合，對列入評估範圍內的資產進行清查。清查情況直接向評估機構申報。

七、資料清單

委託人及產權持有單位提供的主要資料如下：

1. 營業執照複印件；
2. 評估目的對應的經濟行為文件；
3. 資產評估委託人承諾函及產權持有單位承諾函等；
4. 資產評估清查申報表；
5. 船舶在建合同；
6. 船舶相關技術資料；
7. 其他與評估資產相關的資料。

資產評估說明

一、評估對象與評估範圍說明

(一) 評估對象與評估範圍內容

委託評估對象和評估範圍與經濟行為涉及的評估對象和評估範圍一致。

納入本次資產評估的評估對象為「惠智海」(船台號：N946)、「惠信海」(船台號：N947)、「惠中海」(船台號：N948)、「惠華海」(船台號：N949)、「惠國海」(船台號：N950)、「惠泰海」(船台號：N951)、「惠民海」(船台號：N952)和「惠康海」(船台號：N953)等八艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠智海」、「惠信海」、「惠中海」、「惠華海」、「惠國海」、「惠泰海」、「惠民海」和「惠康海」等八艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款100,038,349.92美元。

(二) 實物資產的分佈情況及特點

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由揚州中遠海運重工有限公司建造，船舶主尺度為總長299.95米，型寬50米，型深25米，主機型號MAN 6G70ME-C9.5-TII，主機功率15,790KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠智海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	2,099	2019/11/26	2020.12.1
惠信海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	1,577	2020/3/2	2021.1.22

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠中海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	1,577	2020/3/2	2021.3.15
惠華海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	1,577	2020/3/16	2021.4.9
惠國海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/3/16	2021.5.10
惠泰海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/4/15	2021.5.20
惠民海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/4/15	2021.6.20
惠康海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/5/15	2021.6.25

備註：上述合同價格為不含稅價格。

二、資產核實情況總體說明

(一) 資產核實人員組織、實施時間和過程

根據資產評估有關準則及規範要求，依據產權持有單位提供的評估基準日會計報表和資產評估申報表，由一個專業小組，對評估範圍內資產進行了核實。

核實過程具體如下：

輔導產權持有單位清查資產、填報資產明細，收集整理產權持有單位提供的各項評估資料。

依據產權持有單位提供的評估基準日會計報表和資產評估申報表，在產權持有單位有關人員的配合下，採用恰當的方法，核實賬表、賬實是否相符，核實資產狀況。根據核實結果，提請產權持有單位補充、修改和完善資產評估申報表。

對產權持有單位提供的評估資料進行核實，對有關資產法律權屬資料和資料來源進行必要的查驗，對有關資產的法律權屬進行必要的關注。

對可能影響資產評估的重大事項進行調查了解。

根據以上工作，與相關當事方溝通，形成資產核實結論。

（二）影響資產核實的事項及處理方法

無。

（三）核實結論

資產權屬完整清晰。

三、評估技術說明

（一）資產概況

納入本次資產評估的評估對象為「惠智海」（船台號：N946）、「惠信海」（船台號：N947）、「惠中海」（船台號：N948）、「惠華海」（船台號：N949）、「惠國海」（船台號：N950）、「惠泰海」（船台號：N951）、「惠民海」（船台號：N952）和「惠康海」（船台號：N953）等八艘在建船舶的建造合同權益價值。

評估範圍為中遠海運散貨運輸有限公司在評估基準日擬轉讓的「惠智海」、「惠信海」、「惠中海」、「惠華海」、「惠國海」、「惠泰海」、「惠民海」和「惠康海」等八艘在建船舶的建造合同。委估資產截至評估基準日已支付建造款100,038,349.92美元。

委估在建船舶為載重21萬噸的散貨船，由揚州中遠海運重工有限公司建造，船舶主尺度為總長299.95米，型寬50米，型深25米，主機型號MAN 6G70ME-C9.5-TII，主機功率15,790KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠智海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	2,099	2019/11/26	2020.12.1
惠信海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	1,577	2020/3/2	2021.1.22
惠中海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	1,577	2020/3/2	2021.3.15
惠華海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	1,577	2020/3/16	2021.4.9
惠國海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/3/16	2021.5.10
惠泰海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/4/15	2021.5.20
惠民海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/4/15	2021.6.20
惠康海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	794	2020/5/15	2021.6.25

備註：上述合同價格為不含稅價格。

(二) 評估過程

1. 根據評估目的，制訂資產評估工作方案；
2. 指導產權持有單位清查資產，填報評估基準日的在建工程評估清查登記表，搜集準備相關資料；
3. 檢查、鑒定、核實資產，驗證相關資料；
4. 對重要設備填寫資產評估工作底稿；
5. 選擇評估方法，確定相關參數，進行評定估算；
6. 整理匯總、編寫評估說明及案例。

(三) 評估方法

1. 評估方法的選擇及其理由

根據評估目的和委估資產的特點，以資產持續使用為假設前提。對於市場法而言，由於船舶的建造廠家、選用的主要設備存在差異，市場上的交易案例無法較準確地考慮上述因素對價格的影響，故本次不選擇市場法；對於收益法而言，航運市場受疫情影響運價波動較大，尤其在疫情過後國際政治和經濟環境的變化將嚴重航運市場，未來的船舶的市場運價無法可靠地預測，故本次不易採用收益法評估；對於成本法而言，評估基準日的船舶建造成本根據建造合同以及市場價格分析報告可以較準確合理地計算，故本次評估適宜採用採用成本法。

2. 成本法評估方法介紹

根據本次的評估目的和評估對象，為「惠智海」、「惠信海」、「惠中海」、「惠華海」、「惠國海」、「惠泰海」、「惠民海」和「惠康海」等八艘在建船舶的建造合同權益價值。計算公式如下：

在建船舶建造合同權益的價值=委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款+資金成本

(1) 委估在建船舶評估基準日建造價格

根據克拉克森船舶價格信息分別確定合同簽訂時間和評估基準日時點的價格指數，得出新造船價格指數。

委估在建船舶評估基準日建造價格=合同價×基準日指數÷合同簽訂時指數

(2) 監造款

根據委估船舶實際建造的監造合同金額確定。

(3) 資金成本的確定

根據委估在建船舶建造的合理工期，中國人民銀行頒佈的LPR利率，並按資金均勻投入考慮。

資金成本=(委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款)×合理建造周期×銀行同期貸款利率/2

(四) 評估案例

案例一：「惠智海」在建工程－船舶評估明細表第1項

1. 資產概況

「惠智海」在建工程賬面價值20,988,825.96美元，為載重21萬噸的散貨船，由揚州中遠海運重工有限公司建造，船舶主尺度為總長299.95米，型寬50米，型深25米，主機型號MAN 6G70ME-C9.5-TII，主機功率15,790KW，發電機組為3台AC450，功率950KW。委估在建船舶的合同價格、付款及計劃交付時間約定如下：

船名	建造廠家	合同價格 (萬美元)	已付款 (萬美元)	開工時間	交付時間
惠智海	揚州中遠海運重工有限公司	5,220	2,099	2019/11/26	2020.12.1

2. 評估值的確定

成本法計算公式如下：

在建船舶建造合同權益的價值=委估在建船舶評估基準日建造價格+
監造款+資金成本

(1) 委估在建船舶評估基準日建造價格

根據克拉克森船舶價格信息分別確定合同簽訂時間和評估基準日時點的價格指數為130和127，則：

委估在建船舶評估基準日建造價格=5,220×127÷130=5,099.54萬美元

(2) 監造款

根據委估船舶實際建造的監造合同金額21萬美元確定。

(3) 資金成本的確定

委估在建船舶建造的合理工期為16個月，中國人民銀行頒佈的1年期和5年期LPR利率算數平均值確定其利率水平，為4.25%，並按資金均勻投入考慮，則：

資金成本=(5,099.54+21)×16/12×4.25%/2

=145.08萬美元

(4) 評估值=委估在建船舶評估基準日建造價格+監造款+資金成本

=5,099.54+21+145.08

=5,266萬美元(取整)

四、評估結論及分析

在評估基準日2020年9月30日，委估資產「惠智海」等八艘在建船舶的建造合同權益評估價值為42,128.00萬美元（大寫金額為肆億貳仟壹佰貳拾捌萬美元，精確到萬位）。

1. 責任聲明

本通函的資料乃遵照上市規則而刊載，旨在提供有關本公司之資料；董事願就本通函的資料共同及個別地承擔全部責任。董事經作出一切合理查詢後確認，就彼等所知及所信，本通函所載資料在各重要方面均準確完備，沒有誤導或欺詐成份，及並無遺漏任何事項，足以令本通函或其所載任何陳述產生誤導。

2. 權益披露

董事、監事及最高行政人員之權益及淡倉

除下文所披露者外，於最後可行日期，本公司董事、監事或最高行政人員概無於本公司或其任何相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）之股份、相關股份或債券中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部之條文須通知本公司及香港聯交所之權益或淡倉（包括根據證券及期貨條例有關條文任何該等董事、監事或最高行政人員被視為或當作持有之權益或淡倉），或根據證券及期貨條例第352條之規定須列入本公司備存之登記冊中之權益或淡倉，或根據本公司採納之上市發行人董事進行證券交易的標準守則須通知本公司及香港聯交所之權益或淡倉。

姓名	職位	股份類別	身份	擁有權益之 股份數目 (附註1)	佔本公司 相關類別 股份總數之 概約百分比 (%)	佔本公司 已發行 股本之 概約百分比 (%)
王大雄	董事	A股	實益擁有人	1,500,000 (L) (附註2)	0.02	0.01
		H股	其他	834,677 (L) (附註3及4)	0.02	0.01
劉沖	董事	A股	實益擁有人	1,490,100 (L) (附註2)	0.02	0.01
		H股	其他	1,112,903 (L) (附註3及5)	0.03	0.01

姓名	職位	股份類別	身份	擁有權益之 股份數目 (附註1)	佔本公司 相關類別 股份總數之 概約百分比 (%)	佔本公司 已發行 股本之 概約百分比 (%)
徐輝	董事	A股	實益擁有人	1,490,100 (L) (附註2)	0.02	0.01
		H股	其他	945,968 (L) (附註3及6)	0.03	0.01

附註：

- 「L」指於股份之好倉。
- 有關權益指根據股東於二零二零年三月五日批准之本公司A股購股權激勵計劃於二零二零年三月三十日授予董事之購股權。
- 誠如本公司日期為二零一六年十一月二十四日之公告所披露，本公司若干執行董事、監事、高級管理層及員工已自願以其自有資金投資於資產管理計劃（「資產管理計劃」），據此，本公司執行董事、監事、高級管理層及員工已認購資產管理計劃的單位，並委任資產管理計劃管理公司管理資產管理計劃，該資產管理計劃將投資於H股。資產管理計劃管理公司將負責（其中包括）資產管理計劃下的資產投資及再投資，並有權就資產管理計劃下持有的H股行使投票權及其他相關權利。本公司並未參與資產管理計劃，且資產管理計劃並不構成本公司的購股權計劃或任何類型的員工福利計劃。於最後可行日期，資產管理計劃已獲全額出資，並已按平均價格每股H股1.749港元從市場購入6,900,000股H股。
- 王大雄先生為資產管理計劃參與者，截至最後可行日期，其透過資產管理計劃持有資產管理計劃單位總數的約12.10%。因此，834,677股H股代表截至最後可行日期王大雄先生於資產管理計劃所認購單位所產生之權益。截至最後可行日期，王大雄先生並無持有任何股份。
- 劉沖先生為資產管理計劃參與者，截至最後可行日期，其透過資產管理計劃持有資產管理計劃單位總數的約16.13%。因此，1,112,903股H股代表截至最後可行日期劉沖先生於資產管理計劃所認購單位所產生之權益。截至最後可行日期，劉沖先生並無持有任何股份。
- 徐輝先生為資產管理計劃參與者，截至最後可行日期，其透過資產管理計劃持有資產管理計劃單位總數的約13.71%。因此，945,968股H股代表截至最後可行日期徐輝先生於資產管理計劃所認購單位所產生之權益。截至最後可行日期，徐輝先生並無持有任何股份。

董事及監事於主要股東之職位

於最後可行日期：

- (a) 黃堅先生，非執行董事，亦為中遠海運之部門總經理；及
- (b) 葉紅軍先生，監事，亦為中遠海運之總法律顧問。

除上文所披露者外，於最後可行日期，概無董事或監事為一間公司之董事或僱員，而該公司於本公司之股份或相關股份中擁有須根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部之條文向本公司披露之權益或淡倉。

主要股東權益

於最後可行日期，就本公司董事、監事或最高行政人員所知，股東（可於任何股東大會行使或控制5%或以上投票權的股東）或其他人士（本公司董事、監事或最高行政人員除外）於本公司的股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部之條文須知會本公司之權益或淡倉，或根據證券及期貨條例第336條之規定須列入本公司備存的登記冊中之權益或淡倉，或已知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉如下：

股東名稱	股份類別	身份	擁有權益之 股份數目 (附註1)	佔本公司 有關類別 股份總數之 概約百分比 (%)	佔本公司 已發行 股本之 概約百分比 (%)
中海	A股	實益擁有人	4,410,624,386 (L) (附註2)	55.60	38.00
	H股	受控制法團權益	100,944,000 (L) (附註3)	2.75	0.87
中遠海運	A股	實益擁有人	47,570,789 (L)	0.60	0.41
		受控制法團權益	4,410,624,386 (L) (附註2)	55.60	38.00
	H股	受控制法團權益	100,944,000 (L) (附註3)	2.75	0.87

附註：

1. 「L」指於股份之好倉。
2. 該等4,410,624,386股A股指同一批股份。
3. 該等100,944,000股H股指由中海之間接全資附屬公司Ocean Fortune Investment Limited持有之同一批股份。

除上文所披露者外，於最後可行日期，概無任何其他人士（本公司董事、監事或最高行政人員除外）於本公司的股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部之條文須向本公司及香港聯交所披露之權益或淡倉，或根據證券及期貨條例第336條之規定須列入本公司備存的登記冊中之權益或淡倉，或已知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉。

3. 概無發生重大不利變動

董事並不知悉本集團的財務或經營狀況自二零一九年十二月三十一日（即本集團最近期刊發的經審核綜合財務報表之編製日期）以來直至最後可行日期（包括該日）發生任何重大不利變動。

4. 服務合約

於最後可行日期，董事或監事概無與本集團任何成員公司訂立或擬訂立不會於一年內屆滿或不可由僱主於一年內在不予賠償的情況下（法定賠償除外）終止之任何服務合約。

5. 訴訟

於最後可行日期，據董事所知，本集團任何成員公司並無尚未了結或可能對其提出的重要訴訟或索償要求。

6. 重大權益

於最後可行日期：

- (a) 董事或監事概無於本集團任何成員公司自二零一九年十二月三十一日（即本公司最近期已刊發經審核賬目之編製日期）以來所收購、出售或租用或擬收購、出售或租用之任何資產中擁有任何直接或間接權益；及
- (b) 董事或監事概無在於最後可行日期存續的任何合約或安排（與本集團業務有重要關係）中擁有重大權益。

7. 競爭權益

於最後可行日期，董事或其各自任何緊密聯繫人概無於與本集團業務直接或間接構成或可能構成競爭之其他業務中擁有任何權益（猶如彼等均被視作上市規則第8.10條所界定的控股股東）。

8. 專家資格及同意

下文為提供意見或建議（於本通函列載）的專家之資格：

名稱	資格
中通誠	獨立估值師
大有融資	可從事證券及期貨條例下第1類（證券交易）及第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的持牌法團

於最後可行日期，上述各專家已就刊發本通函發出同意書，同意以本通函刊印之形式及文義轉載其函件或意見及／或提述其名稱及意見，且並無撤回其同意書。

於最後可行日期，上述各專家並無於本集團任何成員公司擁有任何股權，亦無權（不論在法律上能否強制執行）認購或提名他人認購本集團任何成員公司之證券。

於最後可行日期，上述各專家概無自二零一九年十二月三十一日（即本集團最近期刊發的經審核報表之編製日期）以來，於本集團任何成員公司所收購或出售或租用或擬收購或出售或租用之任何資產中，擁有任何直接或間接權益。

9. 重大合約

以下為本集團任何成員公司於緊接最後可行日期前兩年內訂立的重大合約（並非於日常業務過程中訂立的合約）：

- (a) 中遠集裝箱工業有限公司、長譽投資有限公司、深圳資本（香港）集裝箱投資有限公司、深圳市資本運營集團有限公司與本公司訂立日期為二零二零年十月十二日內容有關出售中國國際海運集裝箱（集團）股份有限公司股份的股份轉讓協議（進一步詳情請參閱本公司日期為二零二零年十月十二日的公告及日期為二零二零年十月十三日的通函）；
- (b) 本公司、中遠海運、中遠海運能源運輸股份有限公司、大連中遠海運油品運輸有限公司、中遠海運集裝箱運輸有限公司、中遠海運國際貨運有限公司、中遠海運特種運輸股份有限公司、廣州遠洋運輸有限公司、中遠海運（天津）有限公司、中國外輪代理有限公司、中遠海運（青島）有限公司、中遠造船工業有限公司、中遠船務工程集團有限公司、中國船舶燃料有限責任公司、中遠海運（廈門）有限公司與中國外輪理貨有限公司訂立日期為二零二零年四月二十四日的增資協議，據此，訂約方（作為中遠海運集團財務有限責任公司的現有股東）已同意根據彼等各自的持股比例向中遠海運集團財務有限責任公司增加註冊資本人民幣3,200,000,000元（進一步詳情請參閱本公司日期為二零二零年四月二十四日的公告）；
- (c) 本公司與中遠海運物流有限公司訂立日期為二零一九年三月二十五日的股權轉讓協議，據此，本公司已同意出售而中遠海運物流有限公司已同意收購深圳一海通全球供應鏈管理有限公司25%股權（進一步詳情請參閱本公司日期為二零一九年三月二十五日的公告）；

- (d) (i)中海之春航運有限公司、中海之夏航運有限公司、中海之冬航運有限公司及中海渤海航運有限公司(統稱「船舶賣方」)與(ii)FPG Shipholding Panama 48 S.A.、FPG Shipholding Panama 49 S.A.、FPG Shipholding Panama 50 S.A.及FPG Shipholding Panama 51 S.A.(統稱「船舶買方」)訂立日期為二零一九年一月十日的四份協議備忘錄，據此船舶賣方已同意出售，而船舶買方已同意購買該等船舶，總購買價為267百萬美元(進一步詳情請參閱本公司日期為二零一九年一月十日的公告)；
- (e) (i)船舶買方(作為賣方)及(ii)Ship No. 140 Co., Ltd.、Ship No. 141 Co., Ltd.、Ship No. 142 Co., Ltd.及Ship No. 143 Co., Ltd.(作為買方)就分期付款銷售該等船舶訂立日期為二零一九年一月十日的四份分期付款銷售協議(進一步詳情請參閱本公司日期為二零一九年一月十日的公告)；及
- (f) 船舶擁有人與中遠海運發展(香港)有限公司訂立日期為二零一九年一月十日之四份光船租賃合約，據此，船舶擁有人已同意出租而中遠海運發展(香港)有限公司已同意租用該等船舶，中遠海運發展(香港)有限公司應付船舶擁有人的最高船舶租金金額估計約為248百萬美元(進一步詳情請參閱本公司日期為二零一九年一月十日的公告)。

除以上所披露者外，本集團任何成員公司概無於緊接本通函刊發日期前兩年內訂立任何重大合約(並非於日常業務過程中訂立的合約)。

10. 備查文件

以下文件由本通函日期起至臨時股東大會日期(包括該日)止可於正常辦公時間內於本公司之香港主要營業地點查閱，地址為香港皇后大道中183號中遠大廈50樓：

- (a) 轉讓及更替協議；
- (b) 船舶租賃總協議；
- (c) 董事會函件，其全文載於本通函「董事會函件」一節；

- (d) 獨立董事委員會致獨立股東函件，其全文載於本通函「獨立董事委員會函件」一節；
- (e) 獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東函件，其全文載於本通函「獨立財務顧問函件」一節；
- (f) 本附錄「重大合約」一段所述的重大合約；
- (g) 公司章程；
- (h) 本公司截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止年度的年度報告；
- (i) 本公司截至二零二零年六月三十日止六個月的中期報告；
- (j) 本附錄「專家資格及同意」一段所述同意書；
- (k) 本公司日期為二零二零年十月三十日的通函；
- (l) 本公司日期為二零二零年十一月二十日的通函；及
- (m) 本通函。

11. 其他事項

- (a) 本公司的聯席公司秘書為蔡磊先生（「蔡先生」）及伍秀薇女士（「伍女士」）。蔡先生具國家司法職業資格，保險公估人資格，中級經濟師職稱。伍女士為香港特許秘書公會及英國特許公司治理公會（前稱特許秘書及行政人員公會）資深會員。
- (b) 本公司於中國的法定地址：中國上海中國（上海）自由貿易試驗區國貿大廈A-538室。
- (c) 本公司於中國之主要營業地點：中國上海浦東新區濱江大道5299號。
- (d) 本公司於香港之主要營業地點：香港皇后大道中183號中遠大廈50樓。
- (e) 本公司香港H股股份過戶登記處為香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。

臨時股東大會通告

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本通告之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不會就本通告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。



中遠海運發展股份有限公司 COSCO SHIPPING Development Co., Ltd.*

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：02866)

臨時股東大會通告

茲通告中遠海運發展股份有限公司(「本公司」)謹訂於二零二零年十二月十七日(星期四)下午一時三十分假座中華人民共和國上海市虹口區東大名路1171號上海遠洋賓館三樓舉行臨時股東大會(「臨時股東大會」)(或其任何續會)，以考慮及酌情批准下述決議案。

除另有界定外，本通告所用詞彙與本公司日期為二零二零年十二月二日的通函(「該通函」)所界定者具有相同涵義。

普通決議案

1. 審議及批准有關轉讓及更替協議的決議案，進一步詳情載於該通函：

「動議：

- (a) 謹此批准、確認及追認轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易；及
- (b) 謹此授權任何一名董事進行董事全權酌情認為執行轉讓及更替協議及其項下擬進行之交易或使其生效所需、恰當或合宜之所有有關行動及事宜及簽署及交付所有有關文件、契據或文據(包括於其上加蓋本公司公章)及採取所有有關措施。」

臨時股東大會通告

特別決議案

- 審議及批准有關調整提供擔保上限的決議案，進一步詳情載於該通函。

承董事會命
中遠海運發展股份有限公司
聯席公司秘書
蔡磊

中華人民共和國，上海
二零二零年十二月二日

附註：

- 為了舉行臨時股東大會，本公司H股股東名冊（「股東名冊」）將於二零二零年十二月十五日至二零二零年十二月十七日（包括首尾兩日）暫停辦理股東登記，期間轉讓本公司的H股股份將不獲登記。於二零二零年十二月十四日辦公時間結束時名列股東名冊的本公司H股持有人（「H股股東」），將有權出席臨時股東大會，及於會上投票。
 - 為符合資格出席臨時股東大會及於會上投票，H股股東須於二零二零年十二月十四日下午四時三十分前，將所有過戶文件連同有關股票送交本公司H股過戶登記處香港中央證券登記有限公司（「中央證券」）。
- 中央證券的地址如下：
香港灣仔
皇后大道東183號
合和中心
17樓1712-1716室
- 凡有權出席臨時股東大會並於會上投票的各H股股東均可書面委任一名或多名代表（不論該名人士是否股東），代彼出席臨時股東大會並於會上投票。
 - 代表委任表格須由股東或其正式書面授權的授權人士簽署，或如屬法人，則代表委任表格必須蓋上其法人印章，或由法定代表或其他獲正式授權的授權人士簽署。倘代表委任表格由委任人的授權代表簽署，則授權該授權代表簽署的授權書或其他授權文件必須經公證人簽署核證。
 - 就H股股東而言，代表委任表格及（如代表委任表格由根據授權書或其他授權文件獲授權代表委任的人士簽署）經公證人簽署核證的授權書或其他授權文件認證副本，必須於臨時股東大會或其任何續會舉行時間24小時前，交回中央證券（地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓），方為有效。
 - 如受委代表代表股東出席臨時股東大會，彼須出示身份證及經股東或其法定代表或其正式授權代表簽署之代表委任表格，並註明簽發日期。如股東為法人並委派其公司代表出席臨時股東大會，該名代表須出示其身份證及董事會或其他機關通過之決議案經公證副本或該名法人股東所發出許可之其他經公證副本。經香港中央結算（代理人）有限公司正式簽署及提交之代表委任表格被視為有效，且香港中央結算（代理人）有限公司委任之代理人於出席臨時股東大會時毋須出具已簽署之代表委任表格。填妥及交回代表委任表格後，股東仍可依願親身出席臨時股東大會或其任何續會，並於會上投票。

臨時股東大會通告

7. 根據上市規則的規定，除主席以誠信原則決定，容許純粹有關程序或行政事宜的決議案以舉手方式表決外，在股東大會上，股東所作的任何表決必須以投票方式進行。故此，臨時股東大會通告所載決議案將以投票方式表決。投票表決結果將於臨時股東大會舉行後於香港聯交所網站 www.hkexnews.hk 公佈。
8. 倘屬本公司任何股份之聯名登記持有人，則只有就有關股份在股東名冊上排名首位的人士方可於臨時股東大會上親身或由委任代表就有關股份投票，猶如其為唯一有權投票者。
9. 臨時股東大會預計為期半天。親身或委派代表出席臨時股東大會之股東須自付交通及食宿費用。

於本通告刊發日期，董事會成員包括執行董事王大雄先生、劉沖先生及徐輝先生，非執行董事黃堅先生、梁岩峰先生及葉承智先生，以及獨立非執行董事蔡洪平先生、奚治月女士、Graeme Jack先生、陸建忠先生及張衛華女士。

- * 本公司為一家根據香港法例第622章公司條例定義下的非香港公司並以其中文名稱及英文名稱「COSCO SHIPPING Development Co., Ltd.」登記。