



中远海运特种运输股份有限公司

与

中信建投证券股份有限公司

关于

中远海运特种运输股份有限公司

向特定对象发行股票申请文件的审核问询

函的回复

保荐人（主承销商）



中信建投证券股份有限公司
CHINA SECURITIES CO., LTD.

二〇二三年七月

关于中远海运特种运输股份有限公司 向特定对象发行股票申请文件的 审核问询函的回复

上海证券交易所：

贵所于 2023 年 5 月 30 日出具的《关于中远海运特种运输股份有限公司向特定对象发行股票申请文件的审核问询函》（上证上审（再融资）[2023]356 号）（以下简称“审核问询函”）已收悉。中远海运特种运输股份有限公司（以下简称“中远海特”、“发行人”、“公司”）与中信建投证券股份有限公司（以下简称“保荐人”）、北京市竞天公诚律师事务所（以下简称“发行人律师”）、天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“申报会计师”）等相关方，本着勤勉尽责、诚实守信的原则，就审核问询函所提问题逐条进行了认真讨论、核查和落实，现回复如下，请予审核。

如无特别说明，本审核问询函回复中的简称与《中远海运特种运输股份有限公司向特定对象发行股票募集说明书》中简称具有相同含义。

本审核问询函回复中的字体代表以下含义：

| | |
|---------------|--------------------|
| 黑体（加粗） | 审核问询函所列问题 |
| 宋体 | 对审核问询函所列问题的回复 |
| 楷体（加粗） | 涉及对募集说明书等申请文件的修改内容 |

在本审核问询函回复中，若合计数与各分项数值相加之和或相乘在尾数上存在差异，均为四舍五入所致。

目 录

| | |
|--------------------------|-----|
| 目 录..... | 2 |
| 问题 1.关于发行方案 | 3 |
| 问题 2.关于本次募投项目 | 8 |
| 问题 3.关于融资规模及效益测算 | 36 |
| 问题 4.关于同业竞争 | 63 |
| 问题 5.关于关联交易 | 79 |
| 问题 6.关于财务公司 | 102 |
| 问题 7.关于经营情况 | 143 |
| 问题 8.关于财务性投资及类金融业务 | 162 |
| 问题 9.关于其他 | 179 |

问题 1.关于发行方案

根据申报材料，本次发行对象包括发行人间接控股股东中国远洋海运集团有限公司在内的不超过 35 名特定投资者。

请发行人说明：（1）中国远洋海运集团有限公司及其关联方从定价基准日前六个月至本次发行完成后六个月内是否存在减持公司股票的情况或减持计划，如是，该等情形是否违反《证券法》关于短线交易的有关规定，如否，请出具承诺并披露；（2）本次发行完成后，中国远洋海运集团有限公司和一致行动人拥有权益的股份比例，相关股份锁定期限是否符合上市公司收购等相关规则的监管要求。

请保荐机构及发行人律师核查并发表意见，并就发行人是否符合《监管规则适用指引——发行类第 6 号》第 9 条规定发表明确意见。

回复：

一、中国远洋海运集团有限公司及其关联方从定价基准日前六个月至本次发行完成后六个月内是否存在减持公司股票的情况或减持计划，如是，该等情形是否违反《证券法》关于短线交易的有关规定，如否，请出具承诺并披露

发行人于 2023 年 3 月 29 日召开了第八届董事会第四次会议，会议审议通过了《关于公司符合向特定对象发行 A 股股票条件的议案》《关于公司 2023 年度向特定对象发行 A 股股票方案的议案》《关于公司 2023 年度向特定对象发行 A 股股票预案的议案》等与本次发行有关的议案；发行人于 2023 年 4 月 20 日召开了 2022 年年度股东大会，会议审议通过了前述与本次发行有关的议案，并同意授权董事会办理本次向特定对象发行股票具体事宜。本次向特定对象发行股票采取竞价发行方式，定价基准日为发行期首日。

2023 年 7 月 25 日，中远海运集团及其关联方中远集团出具《关于特定期间不减持中远海运特种运输股份有限公司股份的承诺》，作出如下承诺：

“1、本公司及本公司关联方自本承诺函出具之日前六个月至今，不存在减持中远海特股票的情形。

2、自本承诺函出具之日起至中远海特完成本次向特定对象发行股票后六个月

内，本公司及本公司关联方不主动减持中远海特股票（包括承诺期间因送股、公积金转增股本等权益分派产生的股票），也不安排任何主动减持的计划。

3、在所持中远海特股份锁定期满后，如本公司计划减持的，本公司将认真遵守法律法规以及中国证监会、上海证券交易所关于股份减持相关规定，结合中远海特稳定股价、开展经营、资本运作需要，审慎制定股份减持计划。如有违反上述承诺而发生主动减持中远海特股票的情况，本公司承诺因主动减持公司股票所得收益将全部归中远海特所有，并依法承担由此产生的法律责任。

4、本公司及关联方不存在违反《中华人民共和国证券法》第四十四条规定的情形。

5、本承诺函经本公司签署之日起生效，本公司将忠实履行上述承诺，并承担相应的法律责任。”

前述承诺内容已在《募集说明书》“第二节 本次证券发行概要”之“九、中远海运集团及关联方关于特定期间不减持发行人股份的承诺”进行了披露。

经对发行人于承诺函出具之日（2023年7月25日）前六个月之日至本回复出具之日期间发布的公告、发行人提供的股东名册、中远海运集团及其关联方出具的承诺函等相关资料进行核查，中远海运集团及其关联方在承诺函出具之日前六个月至本次发行完成后六个月内不存在减持中远海特股票的情况，亦不存在已披露或未披露的减持计划。

二、本次发行完成后，中国远洋海运集团有限公司和一致行动人拥有权益的股份比例，相关股份锁定期限是否符合上市公司收购等相关规则的监管要求

（一）本次发行完成后，中国远洋海运集团有限公司和一致行动人拥有权益的股份比例

本次发行前，截至2023年3月31日，中远集团直接持有发行人股份的比例为50.46%，是发行人的直接控股股东。中远海运集团通过中远集团持有发行人股份的比例为50.46%，通过中国广州外轮代理有限公司持有发行人股份的比例为0.48%，中远海运集团合计持有发行人股份的比例为50.94%，是发行人的间接控股股东。发行人实际控制人为国务院国资委。

根据《中远海运特种运输股份有限公司 2023 年度向特定对象发行 A 股股票预案》、发行人与中远海运集团签署的《股票认购协议》等相关文件，本次向特定对象发行 A 股股票数量不超过本次发行前公司总股本的 30%，即不超过 643,995,231 股（含本数），以中国证监会关于本次发行的注册批复文件为准，其中，中远海运集团承诺认购本次发行 A 股股票发行数量的 50%。

假设按照本次发行数量上限测算，中远海运集团本次认购股份总数为 321,997,615 股。本次发行完成后，中远集团直接持有发行人股份的比例为 38.81%，仍为发行人直接控股股东；中远海运集团直接持有发行人股份的比例为 11.54%，并通过中远集团及中国广州外轮代理有限公司间接持有发行人 39.18%股份，中远海运集团及一致行动人合计持有拥有权益的股份比例为 50.72%。本次发行完成后，中远海运集团仍为发行人间接控股股东，发行人实际控制人仍为国务院国资委。

（二）相关股份锁定期限是否符合上市公司收购等相关规则的监管要求

根据发行人 2022 年年度股东大会审议通过的本次发行方案和中远海运集团出具的《关于股份锁定的承诺函》，中远海运集团认购的本次发行新增股份的锁定期为自本次发行结束之日起 18 个月，且在本次发行完成后，中远海运集团及中远海运集团一致行动人持有发行人股份的转让将严格遵守上市公司收购相关规则的监管要求，符合《上市公司证券发行注册管理办法》第五十九条的规定和上市公司收购相关规则的监管要求。

综上所述，相关股份锁定期限符合《上市公司证券发行注册管理办法》以及上市公司收购等相关规则的监管要求。

三、发行人符合《监管规则适用指引——发行类第 6 号》第 9 条的相关规定

1、本次发行董事会决议确定的认购对象为中远海运集团，根据中远海运集团出具的《关于认购资金来源合法的承诺函》及发行人披露的《关于本次向特定对象发行 A 股股票不存在直接或通过利益相关方向参与认购的投资者提供财务资助或补偿的公告》等相关文件，中远海运集团本次认购资金全部源于自有资金或合法自筹资金，其中自有资金包括经营所得等，自筹资金主要通过借款等合法方式筹集，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接间接使用发行人及其关

关联方资金用于本次认购的情形，不存在发行人及其控股股东或实际控制人、主要股东直接或通过其利益相关方向认购对象提供财务资助、补偿、承诺收益或其他协议安排的情形；

2、本次发行董事会决议确定的认购对象为中远海运集团，国务院国资委持有中远海运集团 90%股权，社保基金会持有中远海运集团 10%股权。根据本次发行方案、认购协议及相关承诺函，中远海运集团不存在法律法规规定禁止持股及本次发行的中介机构或其负责人、高级管理人员、经办人员等违规持股情形；中远海运集团不参与本次发行定价的竞价过程，但承诺接受其他发行对象申购竞价结果，并与其他发行对象以相同价格认购公司本次发行的 A 股股票，若本次发行未能通过竞价方式产生发行价格，则中远海运集团将不参与认购；中远海运集团自本次发行结束之日起十八个月内，不减持通过本次发行而认购的公司股票。因此认购对象不存在进行不当利益输送的情形；

3、中远海运集团不属于股权架构为两层以上且为无实际经营业务的公司，根据相关承诺函，中远海运集团不存在违规持股、不当利益输送等情形；

4、根据相关承诺函，中远海运集团不涉及证监会系统离职人员入股的情况，不存在离职人员不当入股的情形；

5、发行人已在《募集说明书》中披露了中远海运集团的认购资金来源、中远海运集团出具的承诺等事项，发行人的披露真实、准确、完整，能够有效维护公司及中小股东合法权益，符合中国证监会及上交所相关规定。

综上所述，本次发行董事会决议确定的认购对象认购资金来源为自有或合法自筹资金，不存在法律法规规定禁止持股和本次发行的中介机构或其负责人、高级管理人员、经办人员等违规持股情形，不存在不当利益输送情形，不涉及证监会系统离职人员入股的情况，不存在离职人员不当入股的情形；发行人信息披露真实、准确、完整，能够有效维护公司及中小股东合法权益，符合中国证监会及上交所相关规定。发行人符合《监管规则适用指引——发行类第 6 号》第 9 条的相关规定。

四、核查程序及核查意见

（一）核查程序

针对上述事项，保荐人及发行人律师履行了以下核查程序：

1、查阅了本次发行的相关公告文件、发行人与中远海运集团签订的认购协议、中远海运集团的审计报告和企业信用报告；取得并查验中远海运集团及其一致行动人的营业执照，并通过国家企业信用信息公示系统等平台查询核对其成立时间、注册资本、股东情况等信息；

2、查阅发行人提供的中远海运集团及关联方出具的《关于特定期间不减持中远海运特种运输股份有限公司股份的承诺》时间前后的股东名册；

3、查阅了中远海运集团及关联方出具的《关于特定期间不减持中远海运特种运输股份有限公司股份的承诺》及中远海运集团出具的《关于认购资金来源合法的承诺函》《关于股份锁定的承诺函》等文件原件；

4、查阅了《监管规则适用指引——发行类第6号》第9条的规定，并根据中远海运集团的实际情况逐项对比。

（二）核查意见

经核查，保荐人及发行人律师认为：

1、中远海运集团及其关联方从定价基准日前六个月至本次发行完成后六个月内不存在减持公司股票的情况或减持计划，不存在违反《证券法》第四十四条等相关法律法规及规范性文件关于“短线交易”规定的情形。中远海运集团及其关联方已出具《关于特定期间不减持中远海运特种运输股份有限公司股份的承诺》并公开披露；

2、按照本次发行数量上限测算，本次发行完成后，中远海运集团及其一致行动人拥有权益的股份比例为 50.72%。本次发行完成前后，中远海运集团间接控股股东地位不发生变化。中远海运集团已就本次发行后的相关股份锁定期限作出了明确的承诺，符合《上市公司证券发行注册管理办法》以及上市公司收购等相关规则的监管要求；

3、公司符合《监管规则适用指引——发行类第6号》第9条的相关规定。

问题 2.关于本次募投项目

根据申报材料，本次向特定对象发行募集资金总额不超过 350,000.00 万元，其中 176,850 万元拟用于租赁 29 艘多用途纸浆船项目，包括 12 艘 62,000 吨多用途纸浆船、12 艘 7 万吨级多用途纸浆船、5 艘 68,000 吨多用途纸浆船；68,150 万元拟用于建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目；105,000 万元用于补充流动资金。

请发行人说明：（1）结合特种运输行业市场情况，光船租赁、融资租赁与建造船只的效益对比，说明发行人募集资金用于租赁船只的必要性、合理性；（2）结合发行人半潜船相关运输需求及项目运力情况，说明募集资金用于建造相关船只的必要性，并结合本次募投项目船只建造方与发行人关联情况、资质及经营情况、建造能力与建设周期说明本次相关募投项目可行性；（3）结合募集资金租赁船只的运输市场容量、公司客户储备、在手订单情况、现有船只运力、市场竞争情况等，说明本次募投项目中租赁及新建船只运力的消化能力。请保荐机构核查并发表明确意见。

回复：

一、结合特种运输行业市场情况，光船租赁、融资租赁与建造船只的效益对比，说明发行人募集资金用于租赁船只的必要性、合理性

（一）特种运输行业市场情况

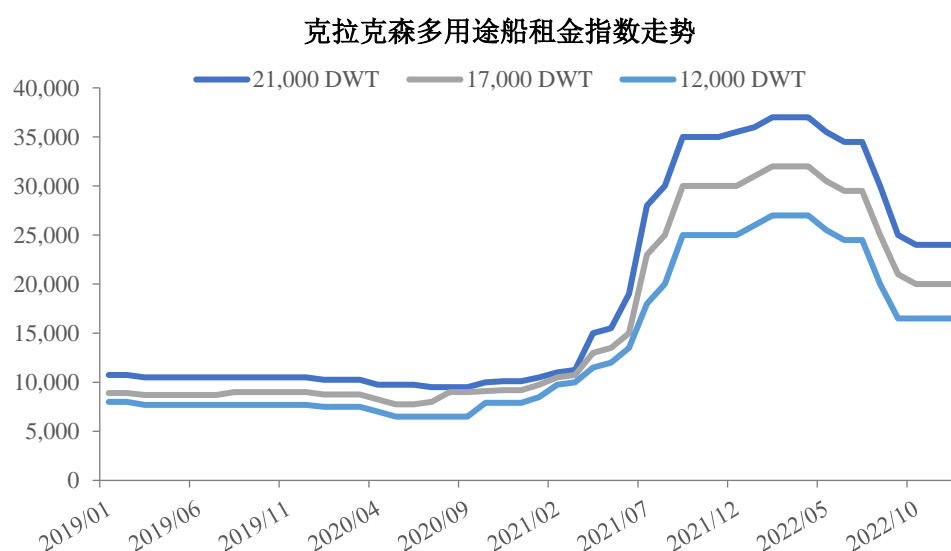
1、特种运输市场概况

远洋运输业是国民经济的重要组成部分，具有运量大、运距长、成本低、能耗少等特点，因此在大规模的远距离运输，尤其是跨洋运输中，具有绝对的优势，是国际货运的最主要方式。发行人从事的特种运输业务是远洋运输业的一个重要细分领域，具体包括多用途船、重吊船、半潜船、纸浆船、木材船、沥青船、汽车船等多种专业特种船业务。特种运输市场既受到整体经济贸易环境的影响，也受其自身细分市场独有的供求关系影响，与集装箱船、油轮、干散货船等市场相比，特种船市场总体上呈现规模相对不大、周期性波动较小、市场供需相对稳定等特点。随着近些年国际航运市场的优胜劣汰和行业整合，各特种船细分领域已形成了一些竞争力强的龙头企业。发行人在多个细分领域占有领先地位。

特种船远洋运输主要承运货物是常规船舶无法或难以承运的超重超大型货物。随着经济和技术的发展，一方面在货物多元化的趋势下，货物大型化、重型化和不规则化对船舶技术水平和性能提出了更高的要求，另一方面客户的运输需求在原来的专业化、技术化的基础上，亦对航运企业的综合运输能力提出了更高的要求，即要求航运企业为满足客户的全方位需求，提供包括特种杂货和普通杂货在内的大型项目货的一揽子运输解决方案，以及从运输延伸的“运输+安装”、全程物流等全方位服务。

2、现状和发展趋势

2020 年世界经济出现衰退，全球供应链受到严重冲击，海运贸易需求整体大幅下滑。2020 年下半年起，中国经济率先恢复，出口订单大增，运力供给受限，国际运价持续高企。2021 年多个国家和地区推出财政刺激计划，全球经济逐步复苏，全球海运贸易量有所恢复，但全球物流及供应链总体仍呈乱象，港口作业效率低下、拥堵严重，全球物流链受阻；另一方面，大量船舶在港口等泊导致市场实际有效运力大幅下降，海运供求关系严重错配，集装箱运输等海运价格均值及增速水平均创历史新高。2022 年以来，世界经济受到地缘政治冲突的冲击呈现供需双弱、通胀高企的特点，航运市场供需基本面转弱，多用途船市场整体需求有所放缓，运价已呈现回落走势，但仍处历史高位区间。



注：克拉克森多用途船租金指数是航运经纪机构克拉克森每月公布的代表多用途船市场日租金水平的指数。

从长期看，一方面地缘冲突进一步加剧能源危机，叠加应对气候变化危机进

程推进，全球多国已经制定了“碳中和”时间表，各国对天然气、风电和核电等清洁能源的开发投资力度将持续加大；此外，新能源汽车产业也乘势崛起，尤其是随着中国制造业转型升级持续推进，近年来中国新能源汽车产业国际竞争力不断提升，新能源汽车出口量和出口占比持续提升；另一方面，随着中国整体经济迎来复苏，以及全球多国经济复苏和刺激计划相继出台和落地，基础设施建设和工程项目数量将有所回升，机械设备、工程项目货、钢材等货源将呈现增长势头；特别是在中国“出口升级”战略和企业加快走出去的背景下，中国机械设备等特种货物和大型项目货出口运输增长更为迅速；此外，纸浆、沥青、原木等大宗商品的全球海运贸易也有望跟随全球经济复苏有所恢复和提升。

3、细分市场分析

(1) 多用途及重吊船市场

发行人多用途船和重吊船目前以提供风电设备、工程项目货和大型机械设备的运输服务为主，也运输核电设备、铁路设备等大型设备。此外，随着近年来多用途及重吊船市场呈现出的工程项目模块化建造趋势以及物流服务的全程化和定制化趋势，发行人积极开展工程项目物流产业链经营，提供量身打造的一揽子定制化物流方案。

1) 风电设备

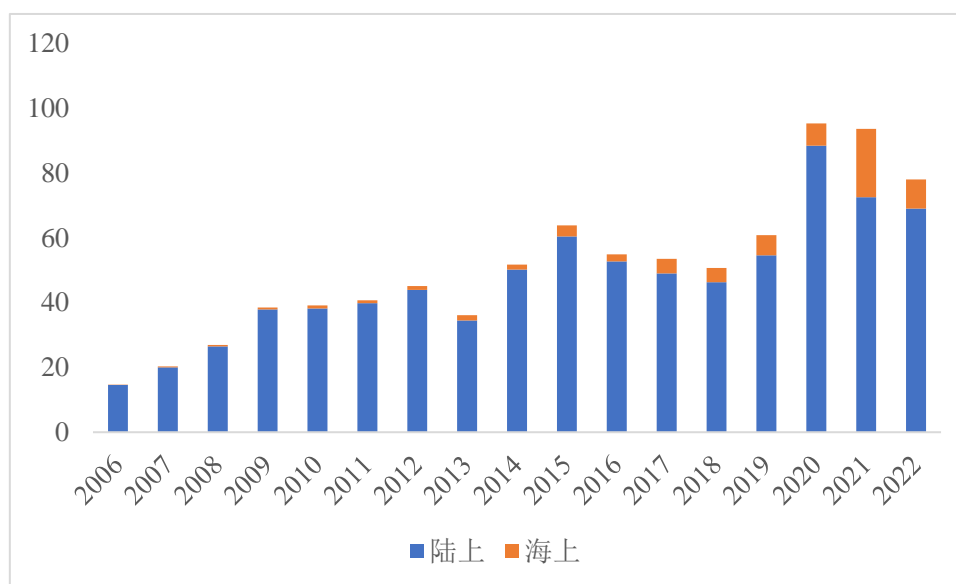
风电设备是发行人多用途及重吊船远洋运输的重要货源，近年来碳中和与能源安全推动风电行业高速发展，全球风电市场空间广阔，中国的风电设备出口和全球风电建设快速增长，风电设备运输需求增长带动多用途及重吊船市场规模提升。

根据全球风能协会(GWEC)数据,2021年全球新增风电装机容量为93.6GW,其中陆上风电市场的新装机容量72.5GW,是历史第二高水平,海上风电新装机容量高达21.1GW,创下历史最高记录。

未来全球新增风电装机需求将持续处于高位。2021年《联合国气候变化框架公约》第26次缔约方大会(COP26)对净零排放的承诺已产生全球性影响,全球范围内以风能为代表的清洁能源建设正在加速推进;此外,地缘政治冲突所引发的石油、天然气等化石能源供应波动增强了多国摆脱对传统化石能源依赖的

紧迫性。根据 GWEC 预测，到 2027 年全球风电新增装机容量将达到 157GW，其中陆上风电 122GW，海上风电 36GW。

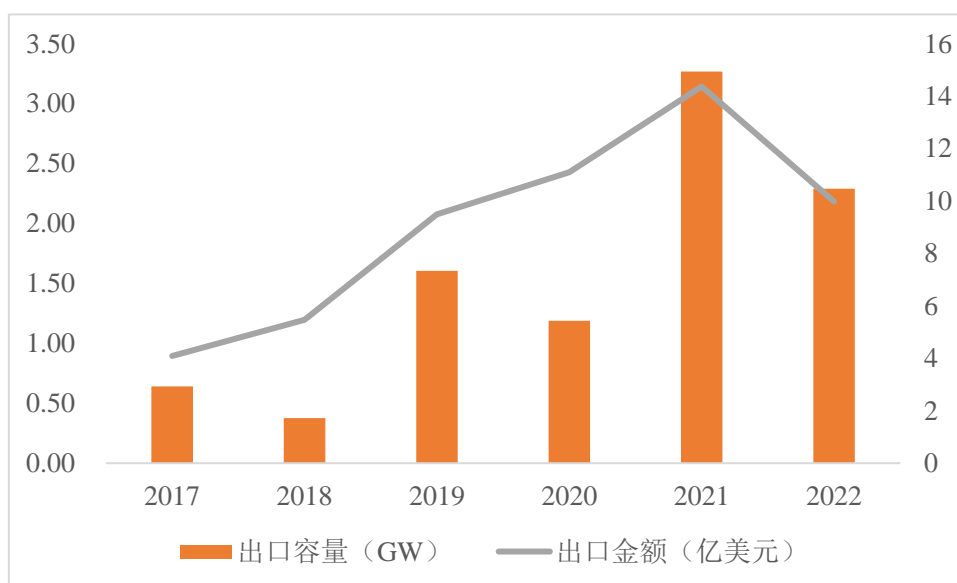
全球新增风电装机容量（单位：GW）



资料来源：GWEC，中信建投证券

近年来中国风电产业竞争力不断增强，已达到全球领先水平。据 GWEC 数据，2021 年全球前 15 家风电整机制造商中有 10 家为中国企业，中国企业市场份额达 53.5%，中国成为全球最大的风电设备出口国。据中国可再生能源学会风能专业委员会和海关总署数据，2021 年中国风电机组出口装机容量达 3.27GW，出口额达 14.37 亿美元，双双创下新高。随着中国风电产业竞争力持续提升，中国风电设备出口需求将持续旺盛。

中国风机出口容量与金额



资料来源：中国可再生能源学会风能专业委员会，海关总署，中信建投证券

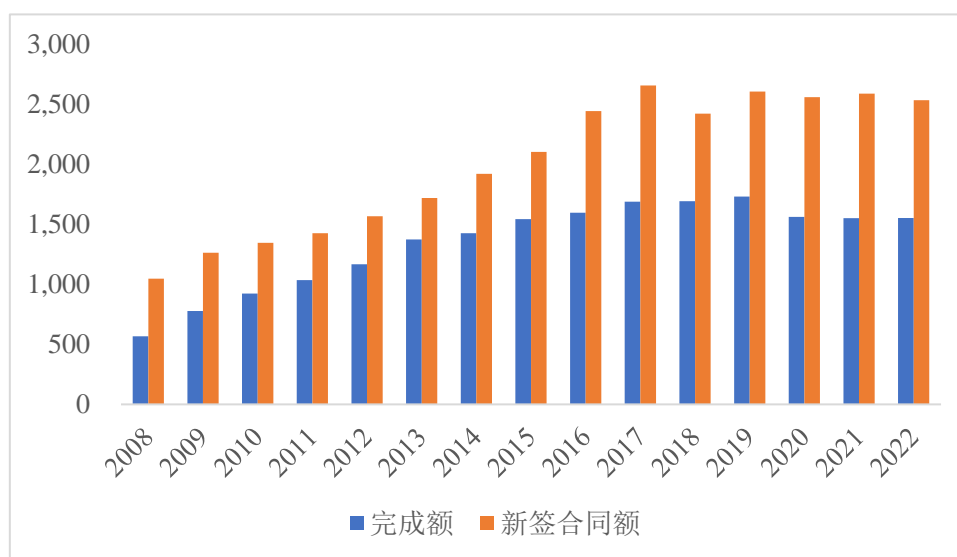
2) 工程项目货和大型机械设备

工程项目货和大型机械设备是发行人多用途及重吊船的重要货源。随着越来越多大型项目的开发，技术和成本因素使得设备和模块趋向大型化，并需要整体运输到项目地组装，不断为特种运输带来新的需求。

近年来随着“一带一路”倡议的不断深入推进，中国与沿线国家合作关系不断深入。2022年RCEP协定逐步落实，开启了全球最大自贸区的运行，中国与域内国家经济合作往来将更加密切。与此同时东南亚、中东、欧洲、北美多国经济加速恢复，进一步加大了基础设施建设力度以提振经济。以东南亚国家为代表的发展中国家加速承接产能转移，基础设施投资需求提升，迎来新一轮基建增长；而发达国家也面临着现有基础设施的更新换代需求。除了公共交通、电力等传统基础设施，在5G、特高压、高速铁路、充电桩、工业互联网等新基建领域，世界多国也不断加大投资力度抢占技术高地和先发优势。新旧两个轮次、两类领域的基建需求旺盛，将带动多用途及重吊船市场提升。

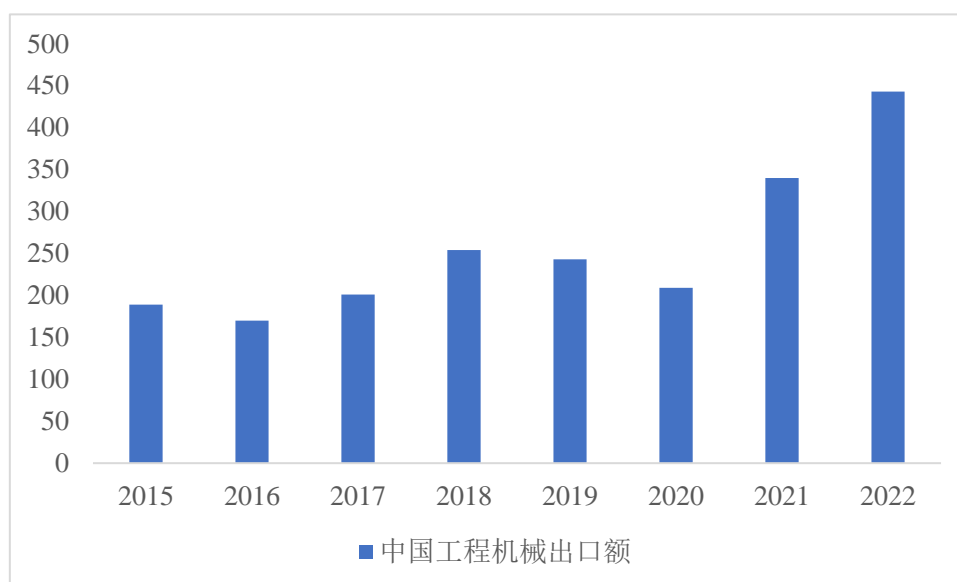
近年来，中国海外工程承包和大型机械设备出口总体上保持增长态势。据Wind数据，2022年中国对外承包工程业务累计完成额和累计新签合同额分别达到1,549.90亿美元和2,530.70亿美元，2022年中国工程机械出口额约443亿美元。中国作为基建大国和大型机械设备的制造大国，基建整体需求提升将拉动多用途及重吊船运输服务需求。

中国对外承包工程完成额和新签合同额（单位：亿美元）



资料来源：Wind

中国工程机械出口金额（单位：亿美元）



资料来源：Wind，中信建投证券

3) 核电设备

核电以其清洁、高效和经济等优势成为国际上重点发展的能源之一。根据国际原子能机构（International Atomic Energy Agency）数据，截至 2022 年底，全球在 33 个国家和地区共运行 422 台核电机组，总装机容量 37,831.4 万千瓦。全球在 18 个国家在建 57 台核电机组，总装机容量 5,885.8 万千瓦。

近年来中国核电“走出去”步伐明显加快，尤其是与“一带一路”相关国家和地区的合作进展顺利。根据公开新闻报道，中国与巴基斯坦、阿根廷、沙特、

美国、加纳等国的核电合作已取得一系列新进展。发行人曾参与提供运输服务的“华龙一号”示范工程是中国高端装备制造产业升级的集中体现，已成为带动中国核电“走出去”的新名片。未来中国的核电走向世界的步伐也将进一步加快，将为多用途重吊船提供更为广阔的市场空间。

4) 铁路设备

在铁路装备领域，虽然近年来全球经济增长整体放缓，但随着以高速铁路为代表的新基建热潮，全球轨道交通装备行业整体呈现增长态势。据德国咨询机构 SCI Verkehr 数据，2021 年全球轨交装备市场整体规模增长至 592 亿欧元，同比增长 8.62%，到 2026 年将提升至 680 亿欧元以上。中国是轨道交通大国，在高速铁路领域具备全球领先的技术、生产和运营等全产业链优势。据 SCI Verkehr 数据显示，2020 年以来中国企业在全球轨交装备市场份额占比超过 50%，占据行业主导地位。全球轨道交通需求强劲的市场也是中国企业的既有市场或潜在市场。中国近年来在海外取得多个大型铁路项目建设订单。未来中国铁路机车等相关设备出口将进一步提速，中国铁路机车及相关设备的出口格局也日趋呈现多元化的发展趋势，将极大地带动国内铁路设备的出口。

5) 模块化、全程化和定制化趋势

近年来，随着项目工程的大型化、复杂化，多用途及重吊船市场上安装项目和物流服务项目呈现出模块化、全程化和定制化的趋势。

综合考虑地理环境、劳动力、效率、安全等因素，模块化建造成为未来工程项目实施的重要趋势，即在远离项目地点的模块化工厂将工艺工程、自动控制、机械设备、电力等专业过程和产品高度集成后，再运送至项目建设地点安装。国际工程项目的大型模块主要由半潜船承运，但小型配套模块越来越呈现数量多、价值高、体积重量大、涉及多航次和远距离运输的特点，其运输需求未来将给多用途重吊船市场带来重要机遇。

此外，客户对物流服务的需求已经由单纯的运输、仓储、配送等转变为希望第三方提供门到门全程化服务，降低中间环节的时间、成本、风险等。定制化服务则是将物流解决方案进一步前移，通过深入了解客户实际需求精心设置个性化的物流解决方案为客户实现无缝对接、减少库存、提高生产、节约成本等最优目

标。未来客户将越来越看重航运企业的综合物流服务能力。

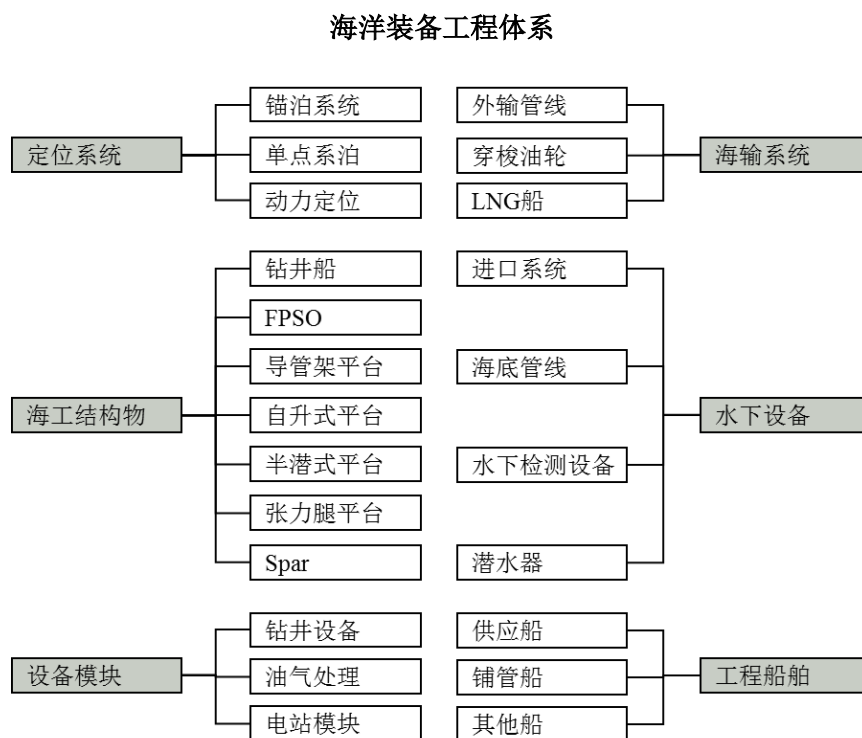
(2) 半潜船市场

半潜船主要提供海洋油气工程设施、钻井平台等海洋装备工程，大型工业生产模块，驳船、游艇以及各类大型工程船舶，港口机械等超大型设备的运输服务。

“运输+安装”整体解决方案服务和海上退役平台拆解和运输也是半潜船的重要市场。

1) 海洋工程装备

海洋装备工程体系庞大。除海洋油气工程中的核心设备模块钻井平台、开采平台等需由半潜船运输外，海上平台所需铺设的管道、各类工程控制模块、导管架、浮式生产装备结构物等重大件亦可由半潜船进行运输。

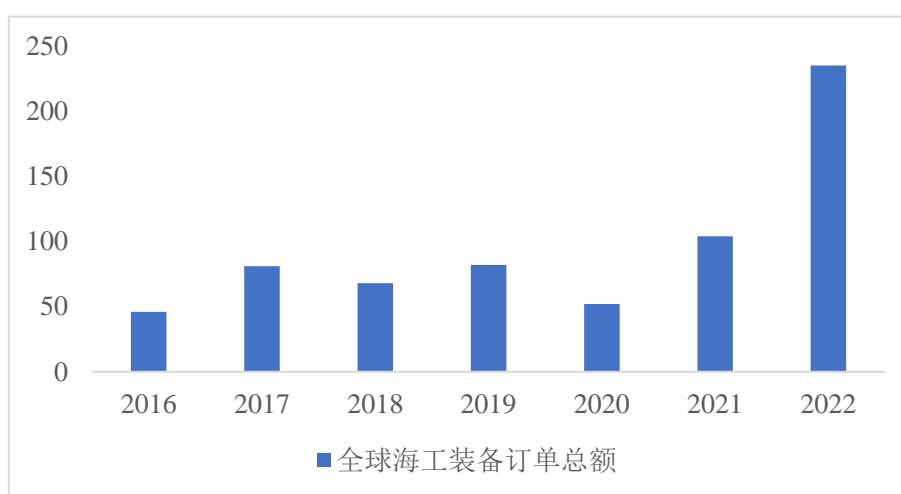


a. 海洋油气开采

随着陆地油气资源的日益减少、海洋技术的发展和能源的需求增加，深海油气开发是大势所趋。近年来地缘政治冲突加剧能源危机推高国际油价水平，以及未来化石能源仍将与可再生新能源长期共存的局面难以改变，未来全球海洋油气开采项目需求仍将增长。

海洋油气开发过程中油气钻探、生产和加工处理三大环节是半潜船运输市场需求的三大主要驱动因素：油气钻探作业阶段所需的半潜式/自升式钻井平台等钻探设备运输、油气生产作业阶段所需的海上浮式生产储卸油装置（FPSO）等各类生产装置及其他生产装备运输、油气加工处理阶段所需的岸上或离岸炼储设施及模块运输。这三大领域将随着深海能源开采的发展而带动对大型半潜船的运力需求。近年来全球海洋油气开采项目带动海工装备需求上升，海工装备订单持续复苏。据克拉克森数据，2021 年全球海工装备订单总额约 104 亿美元，同比增长约 100%，2022 年则同比增长约 126%，达约 235 亿美元，再次创下新纪录。

全球海工装备订单总额（单位：亿美元）

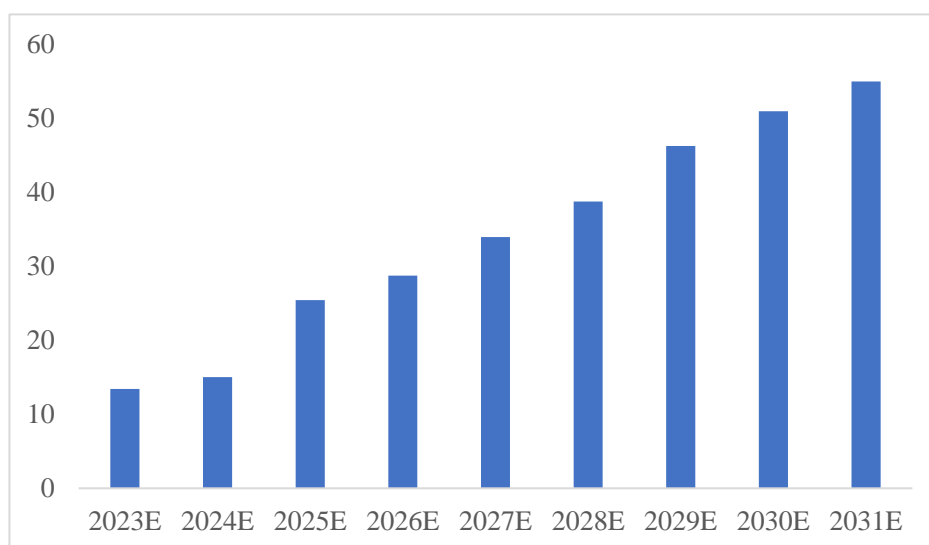


资料来源：Clarksons，中信建投证券

b.海上风电

海上风电运输与安装除了风机、叶片等结构件由多用途重吊船提供服务以外，固定式海上风机的导管架、浮动式海上风机的浮动底座平台，以及单桩、海上升压站、换流站等大型化海工结构件和设备的运输与安装则需要依托半潜船进行。随着近年来地缘政治冲突加剧传统能源危机、全球“碳中和”相继提上日程，新增海上风电装机容量空间较大，根据 GWEC 预计，2022-2031 年全球将新增超过 315GW 的海上风电装机容量，2026-2031 年全球海上风电装机复合年均增长率可达 13.9%。海上风电市场的高景气将带动半潜船市场需求提升。

全球海上风电新增装机容量预测（单位：GW）



资料来源：GWEC，中信建投证券

2) 大型工业生产模块

除海洋工程设备外，陆地天然气液化设施、炼化生产设施、海水淡化设施和矿产冶炼设施的运输需求也逐渐增加。部分发达国家在工业生产过程中（如油气炼化等）由于人工成本高、环境保护要求高等因素，以及发展中国家由于建造技术水平等因素，一般采取在异地建造、组装成大型生产模块，然后整体运到工厂安装作业的方式，由于大型生产模块超重、超长长宽等特性，一般需要由半潜船来运输。全球制造业的模块化趋势为半潜船带来大量增长机遇。

近年来，全球油气开采需求有所复苏，液化天然气（LNG）产能扩张迎来增长，带动半潜船市场需求向好。据克拉克森数据，2026年预计新增LNG液化产能是2021年的6.2倍，2022-2026年间复合增速将达44.1%。近年来海上油气开采需求复苏，LNG液化厂产能利用率显著提升，2018-2019年间获批的大部分LNG项目或将至少在2025年以后投产，克拉克森预计2040年前市场仍需超2.5亿吨/年的新LNG产能投资。

3) 船舶和港口设施

挖泥船、驳船和拖轮，以及集装箱起重机等港口设备也是半潜船的货源之一。中国是疏浚大国，水利疏浚、航道和港口建设及维护疏浚、环保疏浚、填海造地、海洋油气田开发、海底沉管隧道基槽开挖、海岸保养和维护等，都是大型和特大型的疏浚工程项目，需要投入大量疏浚装备。同时，世界各国尤其是新兴市场国

家和地区正在加大港口等基础设施的建设，对集装箱桥吊等相关港口机械设备的的需求呈增长态势。世界港口建设带来的港口机械需求巨大，另一方面中国港湾、航道建设企业以及港口机械制造企业走出去的步伐也日益加快，将进一步推动半潜船运输需求。

4) 海上退役平台拆解和运输

海上退役平台的拆解和运输是半潜船的重要市场之一。海上油气平台的设计寿命一般在 20 年左右，因此随着投产时间的推移，海上油气平台也逐步进入退役阶段。按照国际海事组织《大陆架和专属经济区海上设施和结构物的拆除标准和准则》以及国家海洋局《海洋石油平台废弃管理暂行办法》等法规的有关要求，海上平台作业寿命到期后没有其他用途的，必须进行废弃或拆除。拆除废弃的海上平台对于保障作业区域的海洋环境、通航和渔业生产等具有重要意义。根据《海洋开发与管理》，到 2040 年，国内海域将有约 81 个油气田进入停产退役阶段，涉及 164 座平台、3,240 千米海底管道和 2,310 口弃井，合计重量约 67.6 万吨。国际海域上，2040 年前墨西哥湾约有 400 座平台停产，2045 年前英国北海约有 478 座平台废弃。与此同时，弃置平台的环保运输需求也将随着平台拆卸市场快速增长。

5) “运输+安装”需求

与多用途及重吊船市场近年来呈现的趋势类似，随着需求扩展、技术发展和功能结构日益复杂化和精细化，工业生产模块和海工装备的大型化趋势明显，客户对半潜船提供从运输到安装的全套整体解决方案的能力要求越来越高。未来更多上部模块安装将采用操作方便且适于深海水域的动力定位功能系统浮托安装的模式，将为半潜船未来市场需求提供强有力支撑。

随着全球海上油气开发活动持续活跃和海上风电项目不断增加，未来海上油气生产平台、风电变流站升压站平台等大型海工设备运输安装项目将明显增加，进一步带动半潜船高端服务。

(3) 纸浆船市场

1) 全球纸浆市场供需稳定增长

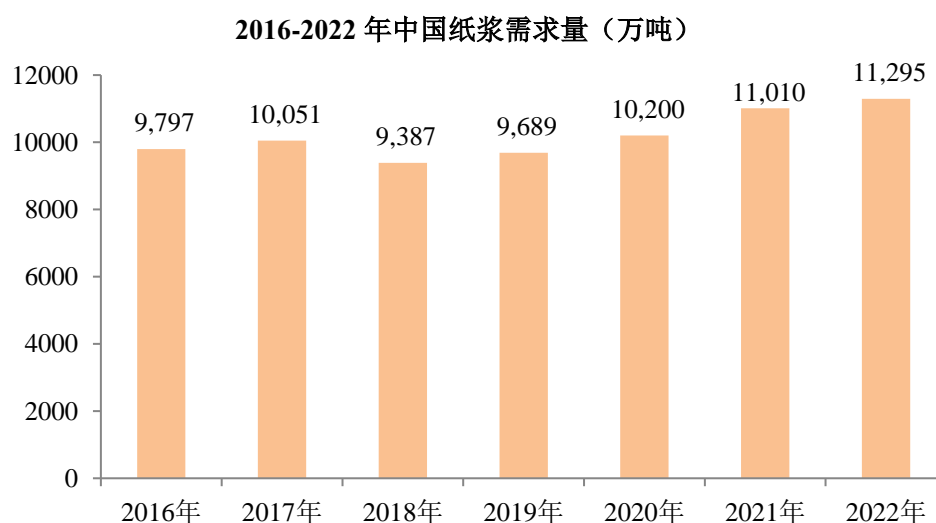
纸浆属于契合民生消费的强需求市场，市场总体前景广、容量大。供给端，

纸浆货源区域性强，供给端主要集中在北美、北欧、南美以及俄罗斯四大区域及国家，全球商品纸浆供应量增速较为稳定。根据中国造纸协会公布的数据，自2023年开始，全球范围内纸浆新增投产增加，预计2023年全球纸浆新增产能534万吨。

需求端，欧美市场需求稳定、亚太市场需求持续上升，非洲、东欧、拉美在“十四五”规划实施期间也将保持较高的需求增长，市场发展潜力大。尤其中国和印度将在较长一段时间依赖进口，根据中国造纸协会公布的数据，中国是最大的纸浆净进口国，全球份额占比超三分之一，未来有望持续增长。

2) 中国纸浆需求量逐年增加

在纸浆需求方面，根据中国造纸协会公布数据，2018年以来我国纸浆消耗量整体呈上升趋势。2020年纸浆需求量10,200万吨，同比增长5.27%，2021年纸浆需求总量11,010万吨，同比增长7.94%，2022年纸浆需求总量11,295万吨，同比增长2.59%。其中，2022年国内纸浆消耗量8,722万吨，进口纸浆消耗量2,573万吨。



数据来源：中国造纸协会

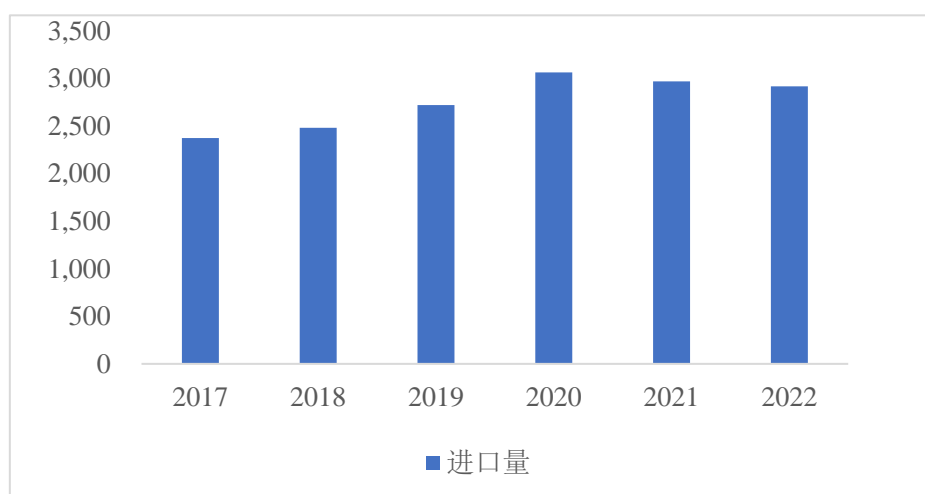
3) 中国纸浆进口稳步增长

随着我国经济快速发展和居民生活水平的不断提高，纸制品需求日益增大，从而带动作为造纸原料的纸浆消费和进口需求的上涨。全国绿化委员会办公室发布的《2022年中国国土绿化状况公报》显示，我国森林面积2.31亿公顷，占世界森林总面积的4%左右，但是我国森林覆盖率较低，仅为24%左右，国内纸浆

产能的不足直接导致了纸浆来源严重依赖进口。

随着供给侧改革和环保政策的实施，2018 年中小企业落后产能被淘汰，国内废纸浆产量大幅度削减；2021 年中国禁止废纸进口，叠加能耗双控等多种因素，未来纸浆进口需求将持续向好。据海关总署数据，2020 年中国纸浆进口总量 3,062 万吨，达到历史最高值。2022 年纸浆进口总量 2,917 万吨，仍处于高位水平；2023 年 1-4 月进口总量为 1,137.9 万吨，同比增长 13.8%。纸浆进口提升将带动纸浆船海运市场中长期持续向好。

2017-2022 年中国纸浆进口量（单位：万吨）

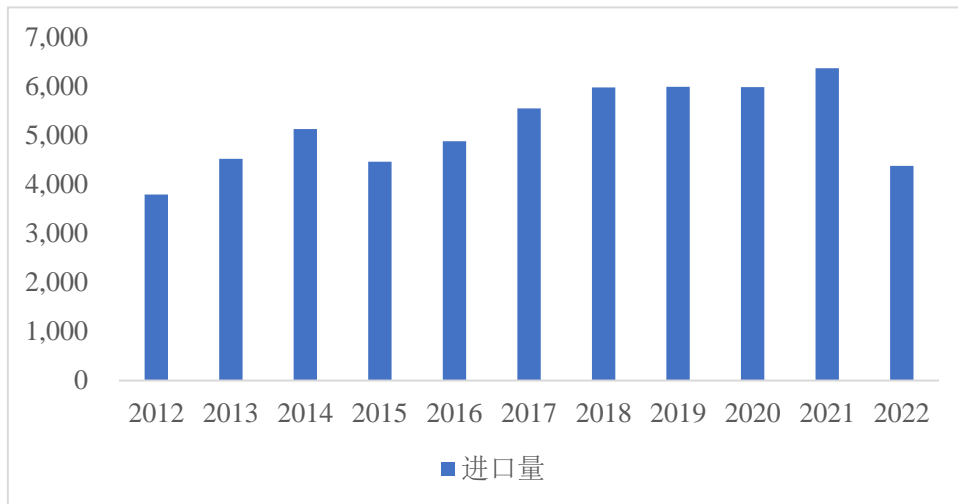


资料来源：海关总署，Wind

（4）木材船市场

原木需求主要来自基础设施建设和家具建材消费。2022 年，全球木材行业仍处于动态调整阶段。在全球房地产市场疲软以及能源紧缺大背景下，全球原木市场缺少新的增长点，需求整体放缓。根据海关总署数据，2022 年我国原木全年累计进口 4,370 万吨，同比增速有所下降。未来，随着中国节能减排战略的推进，木结构建筑、新型房屋有望快速发展并带动木材进口需求。加上全球经济开启复苏进程，对木制品出口也将产生一定推动作用，这将有利于带动对木材船运输需求。

中国原木进口量（单位：万立方米）



资料来源：海关总署，Wind

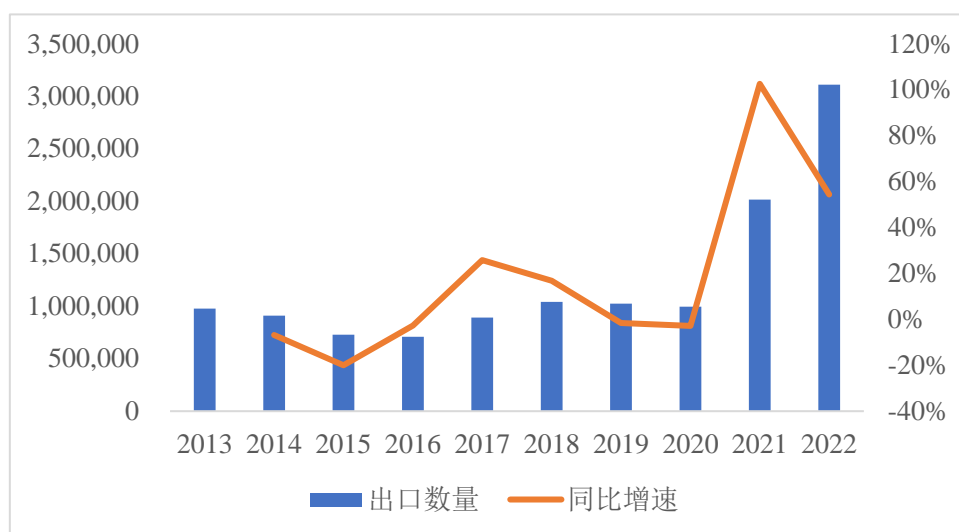
（5）沥青船市场

全球沥青需求主要来自于发展中国家的公路修建和发达国家的道路养护，全球 90% 以上的海运沥青贸易集中在亚太、美洲和欧非三大独立区域。在中国加快基础设施建设的带动下，2014 年以来中国沥青需求平稳增长，但自 2017 年开始，中国沥青进口量持续下降，一方面受国内道路建设进入收缩周期影响需求走弱，另一方面国内炼化产能发展，国产沥青质量提高实现进口替代。预计未来国内沥青进口需求仍将走弱，但随着东南亚、南美和非洲等新兴市场国家城市化进程的不断加快，将带来中国沥青出口贸易需求的稳定增长，预计沥青船市场未来几年将保持小幅增长，供需保持基本平衡。

（6）汽车船市场

2020 年开始，中国汽车出口量开始高速增长。随着汽车产品质量、技术、品牌、服务的持续提升，中国汽车的国际竞争力不断增强，中国出口汽车的单价快速提升，由依靠低价取胜转向以质量、品牌、新能源等优势见长。据海关总署和中国汽车工业协会数据，2022 年全年中国汽车累计出口 311.1 万辆，较上一年 201.5 万辆同比增长 54.4%，成为全球第二大汽车出口国。2022 年全年中国电动载人汽车出口 106.45 万辆，较上一年 55.50 万辆同比大幅增长 91.78%。2022 年电动车出口占比由 2021 年的 27.71% 提升至 34.26%。

2013 年以来中国汽车出口及同比增速（单位：辆）



资料来源：中国汽车工业协会，Wind

中国新能源汽车产业具备先发优势和规模优势。从技术发展来看，新能源整车技术基本达到国际先进水平，我国纯电动汽车从续航里程、环境适应性、整车性能、整车能耗、智能化应用等方面已经取得全面进步。电池、电机、电控等核心“三电”技术也达到国际领先水平或与国际水平同步。

中国汽车产业崛起，汽车贸易格局有望重构。在全球汽车电动化、智能化的趋势中，中国汽车产业已经占据明显优势。随着产业链不断完善，中国的新能源汽车产业竞争力有望继续增强。中国未来有望成为全球汽车出口中心，汽车出口量有望大幅增长，带动汽车船运输需求增长。

（二）光船租赁、融资租赁与建造船只的效益对比

光船租赁即指船舶出租人将没有配置船员的船舶在约定期间内出租给承租人占有、使用和经营，承租人利用租入船舶开展运输业务，船舶营运费用均由承租人负担，承租人定期与船舶出租人结算光船租赁费用；期租租赁即指船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，由承租人在约定期间内按照约定用途使用，并支付租金的经营模式。

报告期内，发行人主要以自建船舶、期租租赁、融资租赁等多种方式持续推进船队结构优化调整，开展航运业务运营，不涉及光船租赁。

发行人自 2019 年开展纸浆船业务，截至 2023 年 3 月末，发行人自有及控制纸浆船 19 艘，其中融资租赁 4 艘，自建船舶 4 艘，期租租赁 11 艘，均为 62,000

吨多用途纸浆船。

随着航运市场的波动，造船市场船舶造价也存在较大波动，造船时机的选择对船舶建造成本影响较大。本次效益测算对比选取的主体为建造时间相近的 12 艘 62,000 吨多用途纸浆船（融资租赁 4 艘，自建船舶 4 艘，期租租赁 4 艘）。这些船舶由公司统筹经营，因此主要对比不同模式下船舶接入至报告期末期间的成本费用。对于船舶期租租赁，在效益测算中以实际支付的租金测算成本费用；对于船舶融资租赁业务，发行人在租赁期届满时取得融资租赁船舶的所有权，在船舶剩余使用寿命内计提折旧，成本费用主要包括折旧，维修费、保险费、配备船员、润料物料、备件费等（即为船舶运营支出，以下简称“OPEX”）以及融资利息。对于自建船舶，成本费用主要包括折旧、OPEX 以及贷款利息。

发行人期租租赁、融资租赁¹与建造船只的日租金费用/日均成本费用对比如下：

| 类型 | 62,000 吨多用途纸浆船 | 船价 (万人民币) | 日租金费用/日均成本费用 (美元) |
|------|----------------|------------------|----------------------|
| 期租租赁 | 中远海运和谐 | 20,584.07 | 11,550.00 |
| 期租租赁 | 中远海运辉煌 | 20,584.07 | 11,530.00 |
| 期租租赁 | 中远海运荣耀 | 20,584.07 | 11,530.00 |
| 期租租赁 | 中远海运远景 | 20,584.07 | 11,550.00 |
| 平均值 | | 20,584.07 | 11,540.00 |
| 自建船舶 | 中远海运创新 | 19,646.02 | 10,475.06 |
| 自建船舶 | 中远海运进取 | 19,646.02 | 10,682.07 |
| 自建船舶 | 中远海运开拓 | 19,646.02 | 10,351.48 |
| 自建船舶 | 中远海运卓越 | 20,584.07 | 10,873.36 |
| 平均值 | | 19,880.53 | 10,595.50 |
| 融资租赁 | 中远海运锦绣 | 20,584.07 | 9,526.73 |
| 融资租赁 | 中远海运鹏程 | 20,584.07 | 9,811.67 |
| 融资租赁 | 中远海运兴旺 | 20,584.07 | 9,446.43 |
| 融资租赁 | 中远海运长青 | 20,584.07 | 10,060.56 |

¹ 发行人于 2019 年开展 4 艘纸浆船融资租赁，根据当时适用的企业会计准则，将融资租赁船舶视同自有固定资产进行账务处理，并计提相关折旧费。根据财政部 2018 年颁布修订的《企业会计准则第 21 号—租赁》（其他执行企业会计准则的企业自 2021 年 1 月 1 日起施行），对于承租人而言，不再将租赁区分为经营租赁或融资租赁，而是采用统一的会计处理模型，对短期租赁和低价值资产租赁以外的其他所有租赁均确认使用权资产和租赁负债。

| 类型 | 62,000 吨多用途纸浆船 | 船价 (万人民币) | 日租金费用/日均成本费用 (美元) |
|-----|----------------|--------------|----------------------|
| 平均值 | | 20,584.07 | 9,711.35 |

注：中远海运和谐、辉煌、荣耀、远景四艘船为美元船舶，为发行人通过境外子公司期租租赁，船价不涉及增值税。为了增强可比性，自建船舶和融资租赁船舶的船价均折算为不含增值税金额。

经对比，对于同类型船舶，发行人报告期内通过期租租赁的租赁费用与通过自建船舶以及融资租赁船舶产生的成本费用没有明显差异。通过期租租赁方式，发行人可在未来运营期内提前锁定成本，避免自有船舶及融资租赁船舶随着运营年限增加导致的船舶维修费等增加。同时，发行人在船舶建造完成前，不需投入自有资金，可加快补充公司发展亟需的纸浆船运力，符合公司现阶段的发展需求。

（三）发行人募集资金用于租赁船只的必要性、合理性

1、满足纸浆运输 COA 合同的需要

发行人在纸浆运输市场快速崛起，近年来和全球主要纸浆厂建立了紧密联系，当前已经进入主流纸浆船船东行列，先后获得了全球纸浆巨头的多个长期 COA 合同，纸浆运量将快速增长。根据公司当前持有以及持续跟踪的纸浆运输 COA 合同测算，公司需要租入一批 62,000 吨、68,000 吨和 7 万吨级多用途纸浆船，以满足 COA 合同的运输需求。同时，公司通过自建船舶、长期期租、短期期租等多种方式均衡运力结构，提升资产运营效率和经营收益，更好地应对不同经济环境和运行环境下市场的变化和战略的调整。

2、通过租赁方式扩充运力符合公司现阶段发展需要

随着技术和生产力的进步，船舶更新换代的周期将越来越短，租赁方式成为航运企业获取运力的重要方式。租赁经营具有较大的优势：一是可以加快更新船队及船舶技术，尽可能地保持船舶良好适货性和船舶的年轻化，提高服务质量，有效应对市场的变化；二是通过经营性租赁，船舶成本在租赁期保持稳定，可有效控制经营成本上升的风险。同时，可以通过租赁转移船舶日常维护保养及安全管理职责，降低船舶安全管理风险；三是遇到航运市场极度低迷时，在租期结束可以退租，更加有效应对市场变化，有利于降低航运市场周期性波动的风险。

当前发行人的船队以自有船舶为主，形成了重资产经营模式，船舶资产占公司总资产比较大，在有效控制运力的同时，资产结构调整的灵活性不足。因此，

发行人制订了自建、长期租赁和短期租赁多种方式相结合的船队发展规划，对于多用途船、纸浆船等通用性、流通性较强的船舶，通过采用租赁方式扩充运力，在 COA 合同收益固定的情况下，提前锁定成本，确保公司未来稳定发展；对于半潜船等专业性强、技术要求高的船型，采用自建的方式进行发展，从而形成一支符合公司发展需求且相对灵活的船队结构。

3、推进实施公司战略转型升级

根据发行人“十四五”发展规划，“十四五”期间，发行人将紧紧围绕产业化经营、产业链经营、效益专精三大战略主题，重点聚焦“三核三链”，努力打造全球领先的特种船公司，实现向“产业链经营者”和“整体解决方案提供者”转变的发展愿景，持续促进航运主业转型升级。

“三核三链”其中重点之一就是纸浆核心业务和纸浆物流产业链。发行人始终将纸浆等有长期 COA 保障和能够带来稳定收益的基础货源作为战略性货种，保持公司抗周期发展和持续盈利的能力。经过近年来的发展实践，纸浆运输业务契合发行人未来发展需求，并为实现发行人战略转型升级提供有效的路径。

4、进一步壮大公司专业纸浆船队规模实力

截至 2023 年 3 月 31 日，发行人拥有和控制的纸浆船运力艘数为 19 艘，其中包含本次募投项目中已经接入的 11 艘纸浆船。与竞争对手相比，目前公司专业纸浆船运力仍显不足。为此，发行人需加快发展纸浆船队，进一步优化现有船型的基础上，扩大发行人专业纸浆船的实力和经营规模，快速做大做强，抓住纸浆运输市场竞争格局不断变化的契机，跻身全球一流纸浆船东，确立在全球纸浆运输市场的领先地位。

综上所述，全球纸浆市场供需稳定增长，中国纸浆进口提升带动纸浆船海运市场中长期持续向好。大力发展纸浆运输业务、壮大发行人专业纸浆船队规模实力契合发行人战略发展规划。通过租赁船舶锁定成本，以轻资产方式快速补充运力来满足发行人持有的纸浆 COA 合同运输需求，符合发行人当前的发展需要，也有利于保持船队结构的灵活性。因此，本次募集资金用于支付租赁船舶租金具备必要性、合理性。

二、结合发行人半潜船相关运输需求及项目运力情况，说明募集资金用于建造相关船只的必要性，并结合本次募投项目船只建造方与发行人关联情况、资质及经营情况、建造能力与建设周期说明本次相关募投项目可行性

（一）结合发行人半潜船相关运输需求及项目运力情况，说明募集资金用于建造相关船只的必要性

1、发行人半潜船相关运输需求及项目运力情况

半潜船也称半潜式子母船，指通过利用船舶（母船）本身压载水的调整，把船舶（母船）的装货甲板潜入水中，以便将所要承运的特定货物（子船，一般为被承运的驳船、游艇、钻井平台等），从指定位置浮入船舶（母船），在船舶（母船）的装货甲板重新浮出水面适当位置并对所承运的货物进行必要的绑扎加固后，将货物运到指定位置，通过与装货时同样方法将特定货物卸下（浮出）的船舶。半潜船主要提供海洋油气工程设施、钻井平台等海洋装备工程，大型工业生产模块，海上风电导管架、单桩和换流站，驳船、游艇以及各类大型工程船舶，港口机械等超大型设备的运输服务。“运输+安装”整体解决方案服务和海上退役平台拆解和运输也是半潜船的重要市场。

油气行业复苏和海上风电的蓬勃发展，为半潜船未来市场需求提供了有力支撑。传统市场方面，根据国际能源署的研究报告，随着油气开采技术发展，开采成本大幅降低，石油海工行业将在未来几年持续增长；清洁能源市场方面，随着全球环境保护意识增强，清洁能源包括天然气、风能的使用更为普遍，需求更加旺盛。2019年以来，超过10个LNG项目通过最终投资决策（FID），包括发行人中标的LNG CANADA项目。海上风电项目未来5年需求增加，导管架、单桩基础、换流站和升压站等大型化趋势将催生更多的半潜船运输需求；海上平台安装和拆卸市场，海上平台大型化趋势明显，未来更多上部模块安装将采用半潜船DP2浮托安装的模式，发行人正在跟踪的“运输+安装”项目超过10个，多个项目已经进入实质性收获阶段。海工和风电市场良好前景都为半潜船未来市场需求提供了强有力支撑。

发行人近年来完成了Yamal LNG、TCO大型油气工程运输项目，孟加拉帕德玛大桥工程船运输项目，巴西“SS AMZONIA”钻井平台全程物流项目，英国

Seagreen 等大型海上风电导管架运输项目，英国浮式生产储卸油平台运输项目等多个大型船舶、钻井平台、海洋工程运输项目。

发行人目前半潜船已签署 16 个项目合同，合同金额超 2 亿美元。发行人半潜船队还在持续跟踪油气浮式平台项目、浮托安装、风电项目、模块运输等数十个项目。一方面，发行人未来几年内半潜船存在较大的运力缺口，需要对运力进行补充并优化升级；另一方面，发行人已基于 65,000 吨半潜船中标沙特阿美公司的 Marjan PK1（马赞）项目，船舶接入后将为该项目提供海上平台的运输+安装服务。同时，65,000 吨半潜船在满足传统重件运输和浮装浮卸的功能基础上，特别针对 2-3 万吨大型模块滚装、运输和浮托安装这一高端细分市场进行了重新设计，具有良好的适货性能和市场竞争力，有利于发行人更好地满足市场运输需求。

2、募集资金用于建造相关船只的必要性

1) 满足半潜船未来市场需求

传统市场方面，随着世界经济逐步复苏，欧美和亚洲的能源供应缺口迅速放大，油气行业开启了新一轮复苏。根据国际能源署的研究报告，石油、天然气和新能源将会在能源领域长期共存。随着技术发展，油气开采成本大幅降低，石油海工行业将在未来几年大幅增长；清洁能源市场方面，随着全球低碳环保公约和政策加快生效实施，清洁能源包括天然气、风能的需求激增，LNG 的大型模块、海上风电的导管架、单桩、海上升压站、换流站大型化趋势明显，未来更多上部模块安装将采用 DP2 浮托安装的模式。此外，老旧平台拆卸业务市场容量巨大，将为半潜船未来市场需求提供强有力支撑。

2) 推动公司战略发展规划落地

半潜船是支撑公司“十四五”战略发展规划的重要船型之一。公司船队船舶技术性能和船龄优势明显，全球营销能力和技术实力处于市场领先水平，随着近年来 TCO 等大型运输项目的成功执行，公司的综合项目管理能力得到进一步加强，在全球高端客户群中形成了广泛的认可度和市场口碑，具备进一步做强做优、提升市场控制力的基础。投资建造 1 艘 65,000 吨大型半潜船，将提升公司的船队规模和服务能力，同时可以填补公司半潜船队中 50,000-80,000 吨运力的空白，

完善半潜船队的结构，进一步巩固行业领导者的战略目标。

3) 实现公司半潜船队运力有序更新迭代

近年来，行业国际公约和法规要求持续不断更新，执行力度也日趋严格。为满足国际公约要求，进一步夯实公司半潜船在行业的领先地位，持续提高市场占有率，公司半潜船队运力也存在相应的更新迭代需要。投资建造 1 艘 65,000 吨大型半潜船，适时退役老旧船舶，能够保持公司船队船龄和技术状况的领先，同时也可以扩大超大型半潜船的船队实力，形成在该级别船舶的规模优势，提升半潜船队的整体竞争力。此外，浮托安装项目是半潜船运输安装领域的高端业务，随着浮托安装项目大型化的趋势，公司也需要对半潜船运力进行补充并优化升级，提高公司在高端市场领域的竞争力和经营效益。

(二) 结合本次募投项目船只建造方与发行人关联情况、资质及经营情况、建造能力与建设周期说明本次相关募投项目可行性

1、本次募投项目船只建造方

经公司第七届董事会第三十六次会议审议通过，发行人全资子公司中远航运（香港）作为投资主体，在广船国际有限公司（以下简称“广船国际”）投资建造 1 艘 65,000 吨半潜船。广船国际的基本情况如下：

| | |
|-------|--|
| 公司名称 | 广船国际有限公司 |
| 注册地址 | 广州市南沙区龙穴街启航路 18 号 |
| 注册资本 | 979802.464 万元人民币 |
| 法定代表人 | 陈忠前 |
| 成立日期 | 2006-05-25 |
| 经营范围 | 金属船舶制造；船舶设计；专业设计服务；船舶制造；金属结构制造；非金属船舶制造；船用配套设备制造；娱乐船和运动船制造；海洋工程装备研发；海洋工程装备制造；海洋工程设计和模块设计制造服务；专用设备制造（不含许可类专业设备制造）；发电机及发电机组制造；电动机制造；电机制造；微特电机及组件制造；金属工具制造；金属切削机床制造；金属包装容器及材料制造；通用零部件制造；玻璃纤维及制品制造；航标器材及相关装置制造；环境保护专用设备制造；集装箱制造；家具制造；电气设备销售；船舶改装；船舶修理；风力发电技术服务；金属制品修理；通用设备修理；船舶租赁；集装箱租赁服务；机械设备租赁；运输设备租赁服务；机械零件、零部件加工；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；企业管理；安全技术防范系统设计施工服务；环保咨询服务；固体废物治理；软件销售；软件开发；软件外包服务；工业设计服务；对外承包工程；人力资源服务（不含职业中介活动、劳务派遣服务）；特种作业人员安全技 |

| | |
|--|--|
| | 术培训；教育教学检测和评价活动；国内贸易代理；国际货物运输代理；计量服务；公路水运工程试验检测服务；工程技术服务（规划管理、勘察、设计、监理除外）；船舶拖带服务；港口货物装卸搬运活动；特种设备制造；船舶拆除；船舶引航服务；房屋建筑和市政基础设施项目工程总承包；报关业务；货物进出口；技术进出口；危险废物经营；建设工程设计；建设工程施工；建设工程勘察；国防计量服务；检验检测服务；特种设备检验检测服务；省际普通货船运输、省内船舶运输；水路普通货物运输 |
|--|--|

2、与发行人关联情况、资质及经营情况、建造能力与建设周期

（1）与发行人关联情况

广船国际的股权结构情况如下：

| 股东名称 | 认缴出资额（万元） | 持股比例 |
|-----------------|--------------------|----------------|
| 中国船舶工业股份有限公司 | 545,165.0732 | 55.64% |
| 中船海洋与防务装备股份有限公司 | 410,704.1983 | 41.92% |
| 中国船舶工业集团有限公司 | 23,933.1925 | 2.44% |
| 合计 | 979,802.464 | 100.00% |

根据《公司法》《上海证券交易所股票上市规则（2023年2月修订）》及《企业会计准则第36号—关联方披露》的相关规定，广船国际与发行人不构成关联关系。

（2）资质及经营情况

广船国际是中国船舶集团有限公司下属华南地区最大、最现代化的综合舰船造修企业，在建造半潜船、客滚船、极地运输船等高技术、特种船等船型方面掌握核心技术。1999年至今，广船国际先后为发行人建造了多艘半潜船。根据国家企业信用信息公示系统查询的广船国际经营范围中包含“船舶设计；船舶建造”。

2020-2022年，广船国际的主要经营情况为：

单位：万元

| 项目 | 2022年12月31日 /2022年度 | 2021年12月31日 /2021年 | 2020年12月31日 /2020年 |
|------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 总资产 | 3,456,919.33 | 2,898,378.69 | 2,463,872.08 |
| 总负债 | 2,477,279.19 | 2,182,707.02 | 1,753,655.76 |
| 营业收入 | 1,350,557.50 | 1,145,503.13 | 1,046,436.95 |
| 净利润 | 157,057.48 | 2,553.45 | 8,536.20 |

数据来源：上市公司中国船舶工业股份有限公司年报

2020-2022年，广船国际经营状况良好，营业收入分别为1,046,436.95万元、

1,145,503.13 万元、1,350,557.50 万元,2021 年和 2022 年营业收入同比增长 9.47%、17.90%。

(3) 建造能力与建设周期

广船国际地处粤港澳大湾区几何中心、国家级自由贸易区,占地 302 万平方米,深水码头岸线 5,200 米,配置 2 座 40 万吨级造船坞,2 座 30 万吨级修船坞,2 座 5 万吨级造船平台,1 台 900 吨龙门吊,4 台 600 吨龙门吊及多条智能生产线,年造船能力达 360 万载重吨。广船国际是世界首家建造先进半潜船的船企,全球近三分之一的半潜船均由广船国际建造。

根据 2022 年 7 月 12 日中远航运(香港)与广船国际签署的建造合同约定,该半潜船交船时间为 2024 年 1 月 31 日,即建造周期为 18 个月。

3、本次相关募投项目可行性

根据前述分析,本次募投项目船只建造方广船国际是世界首家建造先进半潜船的船企,具有较强的半潜船建造能力和丰富的半潜船建造经验,全球近三分之一的半潜船均由广船国际建造,经营状况良好。且广船国际已经先后为发行人建造了 2 万吨、5 万吨、8 万吨和 10 万吨等多型、多艘半潜船,预计可按合同进度完成本次募投项目船只的建造。同时,就本次募投项目的实施,发行人具备船队规模扩张的竞争优势与基础条件,公司实施本次募投项目具有可行性。

三、结合募集资金租赁船只的运输市场容量、公司客户储备、在手订单情况、现有船只运力、市场竞争情况等,说明本次募投项目中租赁及新建船只运力的消化能力

(一) 结合募集资金租赁船只的运输市场容量、公司客户储备、在手订单情况、现有船只运力、市场竞争情况等,说明本次募投项目中租赁船只运力的消化能力

1、募集资金租赁船只的运输市场容量

请参见本问题之“一、结合特种运输行业市场情况,光船租赁、融资租赁与建造船只的效益对比,说明发行人募集资金用于租赁船只的必要性、合理性”之“(一)特种运输行业市场情况”之“3、细分市场分析”之“(3)纸浆船市场”。

2、公司客户储备、在手订单情况、现有船只运力

因我国森林资源匮乏，常年来中国纸浆产量无法自给自足，我国是全球最大的商品纸浆需求国。发行人与全球主要纸浆厂商建立了良好合作关系，目前已经与多家纸浆客户新签、续签纸浆海运长约，纸浆产业链经营货源储备不断充实。发行人主要经营的纸浆船航线包括南美东-中国、西北欧-中国以及南美东-西北欧/地中海等航线。

发行人已与巴西 Suzano、芬兰 Metsa Fibre 等全球主要纸浆厂商签订了多份长期 COA 运输合同，合同期 3-10 年不等，多数合同附有到期协商一致后续签选择权。另外公司也在跟踪商谈多家纸浆客户，有机会进一步新增合同运量。

发行人通过签署 COA 合同锁定货量及运价，燃油价格的波动通过 BAF 条款（运价根据燃油价格波动进行调整）来补偿。发行人未来多年内纸浆货源稳定，2023 年至 2030 年，发行人已签署的 COA 合同年运量需求达 670-1,000 万吨。充足的在手订单为本次募集资金租入纸浆船的运力消化提供了有效保障。

截至 2023 年 3 月末，发行人自有及控制纸浆船 19 艘，117.5 万载重吨。发行人当前运力无法满足在手订单以及进一步客户开发需求，急需补充纸浆船运力。

3、市场竞争情况

发行人在纸浆船市场主要竞争对手为 G2 Ocean 和 Saga Welco。

G2 Ocean 于 2017 年在挪威成立，运营着世界最大规模的纸浆船船队，自有运力规模 75 艘、约 310 万载重吨，平均船龄 16 年，G2 Ocean 经营 32 条航线，实现了对全球纸浆流向的广泛覆盖；Saga Welco 于 2014 年由挪威传奇（SAGA）和威航（WESTFAL-LARSEN）合并而来，共有 50 艘专业纸浆船，合计约 250 万载重吨，平均船龄 18 年。Saga Welco 经营 13 条航线，主要包括从巴西出发到远东、欧洲和北美的钟摆航线，在巴西占有较大的经营优势。

与上述竞争对手相比，发行人的优势在于：首先，从远东到南美东的摆位航次有优势，发行人长期经营件杂货运输，建立了完善的业务网络，并与客户结成了稳固的合作关系，特别是在远东出口市场具有很强的竞争优势，有利于双向运输平衡；其次，发行人纸浆船平均船龄仅约 2-3 年，远低于竞争对手，可帮助客户减少纸浆运输货损，竞争优势显著；最后，发行人间接控股股东中远海运集团

拥有和经营着规模居全球前列的远洋运输船队，在全球采购中具有规模优势，能够利用其强大的议价能力和领先的行业地位争取到较优惠的条件和高质量的服务，发行人可充分利用中远海运集团的上述优势，有效降低公司的营运成本，提高市场竞争力。

4、本次募投项目中租赁船只运力的消化能力

按照发行人纸浆船的运输能力测算，2025年本次募投项目29艘多用途纸浆船全部接入后，20艘62,000吨纸浆船（含发行人自有及控制的8艘62,000吨纸浆船）、5艘68,000吨纸浆船及12艘7万吨级的船队每年运输能力可达718万吨（未来经营测算假设按照10艘62,000吨纸浆船在大西洋航线，10艘62,000吨纸浆船在远东航线计算）。从发行人目前已经签署的纸浆COA合同货量来看，2023年至2030年，发行人已签署的COA合同年运量需求达670-1,000万吨。合同足以支撑募投项目租赁29艘多用途纸浆船运力，而且当前运力仍不足，仍需要增加纸浆船运力。

2025年，发行人募投项目29艘多用途纸浆船全部接入后，公司纸浆船队（含发行人自有及控制的8艘以及募投项目实施后接入的29艘租赁船舶）运力规模情况如下：

| 船型 | 公司纸浆船队 | 运量（万吨/年） |
|------------|----------------------|------------|
| 62,000吨纸浆船 | 10艘62,000吨纸浆船（远东航线） | 174 |
| | 10艘62,000吨纸浆船（大西洋航线） | 232 |
| 7万吨级纸浆船 | 12艘7万吨级纸浆船 | 234 |
| 68,000吨纸浆船 | 5艘68,000吨纸浆船 | 78 |
| 合计 | | 718 |

注：62,000吨纸浆船拟投入到远东和大西洋航线，由于航线距离的不同，因此运量也不同。

因此，全球纸浆市场供需稳定增长，中国纸浆进口稳步增长带动纸浆船海运市场中长期持续向好，发行人客户储备充裕，目前运力无法满足在手订单需求。同时，本次募投项目中租赁船只接入后，运力规模持续提升将进一步提升发行人行业地位以及市场竞争力。根据发行人当前持有以及持续跟踪的纸浆运输COA合同测算，发行人本次募投项目中租赁纸浆船运力可充分被消化。

(二) 结合募集资金建造船只的运输市场容量、公司客户储备、在手订单情况、现有船只运力、市场竞争情况等，说明本次募投项目中新建船只运力的消化能力

1、募集资金建造船只的运输市场容量

请参见本问题之“一、结合特种运输行业市场情况，光船租赁、融资租赁与建造船只的效益对比，说明发行人募集资金用于租赁船只的必要性、合理性”之“(一) 特种运输行业市场情况”之“3、细分市场分析”之“(2) 半潜船市场”。

2、公司客户储备、在手订单情况、现有船只运力

半潜船的市场从高端到低端可以大致划分成如下六个细分领域：Float Over 运输+安装、钻井平台的运输、大型海洋工程产品和设备的运输、铺管船、挖泥船和驳船的运输、大型陆上模块的运输和港口吊机的运输。除了一些货物因为自身形体太大超出了现有船舶的承载能力以外，发行人半潜船已经覆盖了从高到低的全部领域。

在油气公司方面，发行人已和 Shell、Exxon Mobile、中海油等建立合作关系；在 EPC 公司方面，发行人已经和 McDermott 等公司建立合作关系；在风电开发运营公司方面，发行人已经和欧洲的 Seagreen、Red rock Power、TenneT 等建立了稳定的合作关系。特别是发行人积极从运输向运输+安装业务拓展，利用船舶自带的 DP2 浮托安装功能实现了平台的精确定位安装，完成了多个海上油气平台的“运输+安装”项目，有力地保障了发行人半潜船队的经营效益，进一步树立了公司半潜船队的高端品牌。

发行人目前半潜船已签署 16 个项目合同，合同金额超 2 亿美元。发行人半潜船队还在持续跟踪油气浮式平台项目、浮托安装、风电项目、模块运输等数十个项目。一方面，发行人未来几年内半潜船存在较大的运力缺口，需要对运力进行补充并优化升级；另一方面，发行人已基于 65,000 吨半潜船中标沙特阿美公司的 Marjan PK1（马赞）项目，船舶接入后将为该项目提供海上平台的运输+安装服务。同时，65,000 吨半潜船在满足传统重件运输和浮装浮卸的功能基础上，特别针对 2-3 万吨大型模块滚装、运输和浮托安装这一高端细分市场进行了重新设计，具有较强的适货性能和市场竞争力。有利于发行人更好地满足市场运输需

求。

截至 2023 年 3 月末，发行人自有及控制半潜船 9 艘、45.1 万载重吨。发行人现有半潜船运力以及运力结构无法满足当前在手订单以及特定项目需求。

3、市场竞争情况

半潜船市场上，公司主要竞争对手为荷兰 Boskalis。Boskalis 于 2013 年 4 月完成对 Dockwise 的收购，是目前全球最大的重大件运输公司，长期服务高端市场客户。Boskalis 船队规模 13 艘，总载重量 67.71 万吨，船龄结构相对老化，平均船龄约 25 年。

发行人半潜船队平均船龄 9.8 年，显著优于 Boskalis，且近年来抓住机遇，取得 TCO、Seagreen 等多个大型油气工程和海上风电运输项目，具备竞争优势。通过投资建造 1 艘 65,000 吨大型半潜船，适时退役老旧船舶，能够保持公司船队船龄和技术状况的领先，同时也可以扩大超大型半潜船的船队实力，形成在该级别船舶的规模优势，提升半潜船队的整体竞争力。

4、说明本次募投项目中半潜船运力的消化能力

发行人半潜船相关运输需求请参见本问题之“二、结合发行人半潜船相关运输需求及项目运力情况，说明募集资金用于建造相关船只的必要性，并结合本次募投项目船只建造方与发行人关联情况、资质及经营情况、建造能力与建设周期说明本次相关募投项目可行性”之“(一)结合发行人半潜船相关运输需求及项目运力情况，说明募集资金用于建造相关船只的必要性”之“1、发行人半潜船相关运输需求及项目运力情况”。

发行人 65,000 吨半潜船针对细分市场全面优化，无法通过现有 50,000 吨半潜船改造实现。在满足传统重件运输和浮装浮卸的功能基础上，65,000 吨半潜船在设计上特别针对 2-3 万吨大型模块滚装、运输和浮托安装这一高端细分市场进行了重新设计，是结合发行人运营 50,000 吨级和 100,000 吨级半潜船的经验，进行全面优化的全新船型。在同级别同载重吨的情况下，具有更强的适货性和竞争力。

综上，本次募投项目中购建一艘 65,000 吨半潜船有利于显著增强公司在 5-6 万吨系列半潜船的整体竞争力。同时，油气行业复苏和海上风电的蓬勃发展等将

为公司 65,000 吨半潜船未来市场需求提供有力支撑。本次募投项目中 65,000 吨半潜船运力能充分被消化。

四、核查程序及核查意见

(一) 核查程序

针对上述事项，保荐人履行了以下核查程序：

1、通过查阅相关行业研究报告、公开媒体报道等查询特种运输行业市场情况，分析发行人实施本次募投项目的相关考量是否合理；

2、获取发行人纸浆船历史经营情况，对比期租租赁、融资租赁以及自建船舶的效益情况，并查阅本次募投项目的可行性研究报告，了解发行人募集资金用于租赁船只的必要性、合理性；

3、通过公开渠道查询本次半潜船建造方的工商信息、资质以及与发行人的关联关系和建造能力等，分析本次募投建造半潜船的可行性；

4、取得发行人的在手订单、市场机会预测以及现有船舶运力等相关资料，核查本次募投项目中租赁及新建船只运力的消化能力。

(二) 核查意见

经核查，保荐人认为：

1、发行人报告期内通过期租租赁的租赁费用与通过自建船舶以及融资租赁船舶产生的成本费用没有明显差异。特种运输行业市场景气度较高，发行人募集资金用于租赁船只有利于发行人以轻资产方式快速提升公司运力，符合公司当前的发展需要。募集资金用于租赁船只具有必要性、合理性；

2、发行人半潜船相关运输需求旺盛，当前运力无法满足运输需求。募集资金用于建造相关船只具有必要性。同时，本次募投项目船只建造方广船国际是世界首家建造先进半潜船的船企，已先后为发行人建造了多艘半潜船，经营状况良好，预计可按合同进度完成本次募投项目船只的建造。同时就本次募投项目的实施，发行人具备船队规模扩张的竞争优势与基础条件。发行人实施本次募投项目具有可行性；

3、发行人所处的特种运输市场空间广阔，公司是行业领先的特种运输企业，

市场份额稳步提升，在手订单充裕，面临较大的运力需求。公司本次募投项目新增运力具有合理性，运力可充分被消化。

问题 3.关于融资规模及效益测算

根据申报材料，1) 本次向特定对象发行募集资金总额不超过 350,000.00 万元，在扣除相关发行费用后的募集资金净额将投资租赁 29 艘多用途纸浆船项目、建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目和补充流动资金；2) 本次效益测算时主要假设参数包括 TCE（等价期租租金或期租水平）、租金成本以及营运天数（355 天）等。经测算，租赁 29 艘多用途纸浆船项目全部接入后平均每年合计运输净利润 3,052.02 万美元；购建 65,000 吨半潜船项目内部收益率为 8.44%，投资回收期为 11.17 年。

请发行人说明：（1）本次募投项目投资金额的测算过程，并结合市场租金或购置费用、船只造价等，分析租赁纸浆船项目中不同船只的租金价格、半潜船的购置费用的公允性；（2）结合日常营运需要、公司货币资金余额及使用安排、未来三年利润留存、资金缺口、资产负债率与同行业可比公司的对比等情况，分析本次募集资金规模的合理性；（3）结合所有权、款项支付安排等，分析本次租赁是否构成融资租赁，后续是否有购买计划及相关安排；结合同行业可比公司及会计准则情况，详细分析本次租赁纸浆船募投项目的支出是否属于资本性支出；（4）结合本次募投项目中非资本性支出金额情况，测算本次募投项目中实际补充流动资金的具体数额及其占本次拟募集资金总额的比例，是否超过 30%；（5）结合各类型船只的 TCE、营运天数与发行人历史期间的比较情况等，说明效益测算的合理性、谨慎性；（6）公司针对上述事项履行的决策程序和信息披露情况。

请保荐机构及申报会计师核查并发表明确意见。

回复：

一、本次募投项目投资金额的测算过程，并结合市场租金或购置费用、船只造价等，分析租赁纸浆船项目中不同船只的租金价格、半潜船的购置费用的公允性

（一）本次募投项目投资金额的测算过程

本次向特定对象发行募集资金总额不超过 350,000.00 万元（含本数），在扣除相关发行费用后的募集资金净额将投资于如下项目：

单位：万元

| 序号 | 募投项目名称 | | 投资总额 | 募集资金拟投入金额 |
|----|----------------------|--------------------------|-------------------|-------------------|
| | 项目名称 | 子项目名称 | | |
| 1 | 租赁 29 艘多用途纸浆船项目 | 租赁 12 艘 62,000 吨多用途纸浆船项目 | 132,814.24 | 74,000.00 |
| | | 租赁 12 艘 7 万吨级多用途纸浆船项目 | 101,036.46 | 64,000.00 |
| | | 租赁 5 艘 68,000 吨多用途纸浆船项目 | 61,102.13 | 38,850.00 |
| 2 | 建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目 | | 84,839.79 | 68,150.00 |
| 3 | 补充流动资金 | | 105,000.00 | 105,000.00 |
| 合计 | | | 484,792.62 | 350,000.00 |

注 1：上述项目中租赁其中 8 艘 62,000 吨多用途纸浆船、12 艘 7 万吨级多用途纸浆船和租赁 5 艘 68,000 吨多用途纸浆船，以及建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目合计投资金额为 47,416.56 万美元，折合人民币 330,280.01 万元（美元金额折算人民币金额的汇率，按 2023 年 3 月 10 日中国人民银行公告的美元兑人民币汇率中间价计算：1 美元=6.9655 元人民币，下同）。

注 2：募集资金拟投入金额为募集资金总额，未扣除各项发行费用。

各子项目投资金额的具体明细、测算依据及测算过程如下：

1、租赁 29 艘多用途纸浆船项目

本项目实施主体为公司全资子公司中远航运（香港）及洋浦中远海运，由实施主体与出租方签署租赁合同。本项目募集资金将全部支付 29 艘多用途纸浆船所需租赁费用。计划投资总额为 294,952.83 万元，其中计入使用权资产的租金 179,283.06 万元，拟使用募集资金 176,850.00 万元，其余所需资金将通过自筹方式解决。具体情况如下：

单位：万元

| 募投项目名称 | | 投资总额 | OPEX 对应的租金 | 记入使用权资产的租金 | 募集资金拟投入金额 |
|---------|--------------------------|------------|------------|------------|-----------|
| 项目名称 | 子项目名称 | | | | |
| 租赁 29 艘 | 租赁 12 艘 62,000 吨多用途纸浆船项目 | 132,814.24 | 58,766.65 | 74,047.59 | 74,000.00 |

| 募投项目名称 | | 投资总额 | OPEX 对应的租金 | 记入使用权资产的租金 | 募集资金拟投入金额 |
|----------|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 项目名称 | 子项目名称 | | | | |
| 多用途纸浆船项目 | 租赁 12 艘 7 万吨级多用途纸浆船项目 | 101,036.46 | 35,870.93 | 65,165.53 | 64,000.00 |
| | 租赁 5 艘 68,000 吨多用途纸浆船项目 | 61,102.13 | 21,032.19 | 40,069.94 | 38,850.00 |
| 合计 | | 294,952.83 | 115,669.77 | 179,283.06 | 176,850.00 |

经营性租赁是国际航运企业广泛采用的一种发展船队和控制运力方式，出租人根据标的物的使用期限，以标的物购置成本和租赁期限作为计算租金的基础。根据发行人与出租方签署的期租租赁合同约定，发行人按期支付期租租金，出租方需负责船舶的维修费、保险费、配备船员、润料物料、备件费等船舶运营支出。根据企业会计准则的要求，租赁合同中同时包含租赁和非租赁部分的，承租人和出租人应当将租赁和非租赁部分进行分拆。发行人根据企业会计准则的要求，将支付的期租租金拆分为两部分，其中非租赁部分租金即为 OPEX，系为满足船舶日常运营需要支付的费用，剩余的租赁部分租金即为记入使用权资产的租金。

本募投项目的投资总额由 OPEX 对应的租金和记入使用权资产的租金构成。各项投资的测算依据及测算过程如下：

(1) 募集资金使用安排

1) 本次租赁 29 艘多用途纸浆船项目的租赁情况

| 项目 | 租赁年限 | 总租金 | OPEX (运营支出) |
|---------------------|-----------------|--|-----------------------------|
| 12 艘 62,000 吨多用途纸浆船 | 15 年 | 11,530.00-12,400.00 美元/天； 97,480.00-99,671.00 人民币/天 | 5,400 美元/天； 42,400 人民币/天 |
| 12 艘 7 万吨级多用途纸浆船 | 15 年 | 16,900.00 美元/天 | 6,000 美元/天 |
| 5 艘 68,000 吨多用途纸浆船 | 3+3+3+3+3 年 (注) | 16,850.00 美元/天 | 5,800 美元/天 |

注 1：5 艘 68,000 吨多用途纸浆船合同总租期分为五期，每三年签订一次租赁合同，每期到期后发行人有权选择是否执行下一个租期；

注 2：其中 4 艘以人民币计价的船舶租金中 OPEX 为含税支出；

注 3：7 万吨级多用途纸浆船的载重吨约 77,000 吨。

2) 本次租赁 29 艘多用途纸浆船项目的预计船舶接入时间

| 纸浆船船型 | 2023 年 3 月前 | 2023 年 3 月 -2023 年 12 月 | 2024 年度 | 2025 年 1-3 月 |
|----------|-------------|-------------------------|---------|--------------|
| 62,000 吨 | | | | |
| 7 万吨级 | | | | |

| 纸浆船 船型 | 2023年3月前 | 2023年3月 -2023年12月 | 2024年度 | 2025年 1-3月 |
|-----------|----------|----------------------|--------|---------------|
| 68,000吨 | | | | |

注：灰色区域即为对应时间接入船舶的计划安排。

通过公司日常营运需要、货币资金余额及使用安排、未来三年利润留存等测算的公司未来三年的资金缺口为 562,318.38 万元，结合公司“十四五”发展规划通过加大租赁比例进行船队结构优化调整的战略规划安排，以及本次募投项目租入船舶的预计接入时间，公司拟使用募集资金支付本次发行董事会后至 2026 年 9 月租赁 29 艘多用途纸浆船募投项目的资本性租金支出，进一步促进公司长期可持续发展。

（2）OPEX 对应的租金

OPEX 主要包括船舶的维修费、保险费、配备船员、润料物料、备件费等，对于签署的期租合同中双方已约定 OPEX 金额的船舶，按照合同约定金额测算，对于期租合同中双方未约定 OPEX 金额的船舶，主要结合公司历史船舶经营情况，进行合理预估确定。各项目支付租赁费用均以本次发行董事会后至 2026 年 9 月为支付期间，结合船舶的预计接入时间进行合理测算，本募投项目中 OPEX 对应的租金合计为 115,669.77 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 募投项目名称 | | OPEX 对应的租金 |
|---------------------|--------------------------|------------|
| 项目名称 | 子项目名称 | |
| 租赁 29 艘多用途 纸浆船项目 | 租赁 12 艘 62,000 吨多用途纸浆船项目 | 58,766.65 |
| | 租赁 12 艘 7 万吨级多用途纸浆船项目 | 35,870.93 |
| | 租赁 5 艘 68,000 吨多用途纸浆船项目 | 21,032.19 |
| 合计 | | 115,669.77 |

（3）记入使用权资产的租金

根据发行人与出租方签署的期租租赁合同约定的租金扣除 OPEX 对应的租金后，其余租金记入公司使用权资产，符合企业会计准则要求。各项目支付租赁费用均以本次发行董事会后至 2026 年 9 月为支付期间，结合船舶的预计接入时间进行合理测算。本募投项目的记入使用权资产的租金合计为 179,283.06 万元，具体情况如下：

单位：万元

| 募投项目名称 | | 记入使用权资产的租金 |
|-----------------|--------------------------|-------------------|
| 项目名称 | 子项目名称 | |
| 租赁 29 艘多用途纸浆船项目 | 租赁 12 艘 62,000 吨多用途纸浆船项目 | 74,047.59 |
| | 租赁 12 艘 7 万吨级多用途纸浆船项目 | 65,165.53 |
| | 租赁 5 艘 68,000 吨多用途纸浆船项目 | 40,069.94 |
| 合计 | | 179,283.06 |

2、建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目

本项目由公司全资子公司中远航运（香港）作为投资主体，在广船国际投资建设。本项目投资构成如下：

| 序号 | 投资构成 | 投资总额 (万美元) | 投资总额 (万人民币) | 募集资金拟 投入金额 (万人民币) | 是否属于资本 性支出 |
|----|--------------------|------------------|------------------|-------------------------|---------------|
| 1 | 购建 1 艘 65,000 吨半潜船 | 11,980.00 | 83,446.69 | 68,150.00 | 是 |
| 2 | 船舶投入运营前资本化费用 | 200.00 | 1,393.10 | | 是 |
| 合计 | | 12,180.00 | 84,839.79 | | |

建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目投资构成测算主要依据公司与船舶建造方广船国际签署的船舶建造合同确定。合同约定的船价为 11,980.00 万美元，建造期间的资本化费用（船舶监造费等）预计为 200.00 万美元，项目总投资额为 12,180.00 万美元。本次发行董事会前公司已投入 2,396.00 万美元，剩余待投入资本性支出为 9,784.00 万美元，折合人民币 68,150.45 万元。本募投项目拟使用募集资金 68,150.00 万元用于本次发行董事会后的资本性支出，未超过该募投项目总投资额扣除本次发行董事会前已投入资本性支出后的剩余待投入资本性支出金额。测算依据和测算过程具有合理性和谨慎性。

（二）结合市场租金或购置费用、船只造价等，分析租赁纸浆船项目中不同船只的租金价格、半潜船的购置费用的公允性

1、租赁 29 艘多用途纸浆船项目租金价格具有公允性

本次募投项目中租赁 29 艘多用途纸浆船，发行人均已经与出租方签署合同。由于特种船市场的特点，通常是发行人通过定向询价并充分商谈后开展船舶租赁业务，船舶接入时点不同以及船型不同，通常租金价格存在差异。同时，发行人

为国内纸浆船运输市场上唯一的上市公司，市场上没有公开可比的船舶租金价格。

(1) 租赁 12 艘 62,000 吨多用途纸浆船项目

本次募投项目中租赁 12 艘 62,000 吨多用途纸浆船的日租金、交付时间及出租方情况如下：

| 船舶类型 | 租赁/ 合同期限 | 日租金 | 交付时间 | 出租人 | 是否为关 联方 |
|-------------|-------------|--------------------|-------------|--------------|------------|
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 11,530 美元 | 2020 年 11 月 | 东方富利 01 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 11,530 美元 | 2020 年 12 月 | 东方富利 01 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 11,550 美元 | 2021 年 1 月 | 特提斯 01、02 公司 | 否 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 11,550 美元 | 2021 年 4 月 | 特提斯 01、02 公司 | 否 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 12,390 美元 | 2021 年 12 月 | 东方富利 01 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 12,400 美元 | 2022 年 4 月 | 东方富利 01 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 12,400 美元 | 2022 年 8 月 | 东方富利 01 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 12,400 美元 | 2022 年 9 月 | 东方富利 01 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 99,632 人民币 (含税) | 2022 年 11 月 | 海南中远海 运发展 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 99,635 人民币 (含税) | 2022 年 12 月 | 海南中远海 运发展 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 99,671 人民币 (含税) | 2023 年 3 月 | 海南中远海 运发展 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 97,480 人民币 (含税) | 2023 年 4 月 | 海南中远海 运发展 | 是 |

注：Tethys01 Shipping Company Limited、Tethys02 Shipping Company Limited（中文简称“特提斯 01、02 公司”）。

其中租赁 10 艘 62,000 吨多用途纸浆船系发行人通过中远海运发展股份有限公司（以下简称“中远海发”）下属两家全资子公司 Oriental Fleet Pulp 01 Limited（中文名简称“东方富利 01”）、海南中远海运发展有限公司（以下简称“海南中远海运发展”）期租经营租入。中远海发与发行人的间接控股股东均为中国远洋海运集团有限公司。根据《上海证券交易所股票上市规则》的相关规定，本次交易构成关联交易。

因为公开市场上没有披露租赁同类型纸浆船的租金情况，同时，本募投子项目中涉及同时向关联方和非关联方租赁。因此，通过对比本募投子项目中交付时间相近的分别从关联方和非关联方租入纸浆船的租金价格论证租金的公允性。

发行人通过关联方租入的 10 艘 62,000 吨纸浆船根据完工交付时间分为两组

船（2020年交付的两艘船为一组，其余2021年12月之后交付的八艘船为第二组）。随着航运市场的波动，造船市场的船舶造价亦存在较大波动，造船时机选择对船舶建造成本影响较大，相应地会影响经营性租赁船舶租金，因此交付时间较为接近的船舶租金具有可比性。发行人于2020年11月、2020年12月通过关联方租入的62,000吨纸浆船租金是11,530美元/天，发行人于2021年1月、2021年4月通过非关联方租入的62,000吨纸浆船租金是11,550美元/天。租金价格不存在显著差异。

综上，根据国内纸浆船市场的特点，在没有公开可比的船舶租金价格情况下，发行人通过关联方租赁纸浆船的租金与非关联租赁纸浆船的租金相比不存在显著差异，船舶的租金价格具有公允性。

（2）租赁12艘7万吨级多用途纸浆船项目

发行人尚未运营7万吨级多用途纸浆船，且国内公开市场上没有该7万吨级多用途纸浆船运营先例。发行人为满足纸浆业务需求，前期对7万吨级多用途纸浆船船型进行了开发，确定了船型及技术规范后，与市场能够承建纸浆船的主流船厂进行了商务谈判，选取了条件最优的船厂，就船舶技术规格、船价、交船期等达成共识。后续由租赁公司与船厂签署造船合同，发行人以经营性租赁的方式开展12艘7万吨级多用途纸浆船期租经营。

本次募投项目中租赁12艘7万吨级多用途纸浆船项目系公司与无关联第三方租赁公司按照一般商业条款与公平原则磋商后厘定，且已据此签订合同，该等价格具有合理性、公允性，具体情况如下：

| 船舶类型 | 租赁/合同期限 | 日租金 | 预计交付时间 | 出租人 | 是否为关联方 |
|------------|---------|----------|---------|----------------|--------|
| 7万吨级多用途纸浆船 | 15年 | 16,900美元 | 2024年4月 | 交银、浦银、招银租赁单船公司 | 否 |
| 7万吨级多用途纸浆船 | 15年 | 16,900美元 | 2024年5月 | 交银、浦银、招银租赁单船公司 | 否 |
| 7万吨级多用途纸浆船 | 15年 | 16,900美元 | 2024年6月 | 交银、浦银、招银租赁单船公司 | 否 |
| 7万吨级多用途纸浆船 | 15年 | 16,900美元 | 2024年7月 | 交银、浦银、招银租赁单船公司 | 否 |
| 7万吨级多用途纸浆船 | 15年 | 16,900美元 | 2024年8月 | 交银、浦银、招银租赁单船公司 | 否 |
| 7万吨级多用途纸浆船 | 15年 | 16,900美元 | 2024年9月 | 交银、浦银、招银租赁单船公司 | 否 |

| 船舶类型 | 租赁/ 合同期限 | 日租金 | 预计交付 时间 | 出租人 | 是否为 关联方 |
|------------|-------------|-----------|------------|----------------|------------|
| 7万吨级多用途纸浆船 | 15年 | 16,900 美元 | 2024年10月 | 交银、浦银、招银租赁单船公司 | 否 |
| 7万吨级多用途纸浆船 | 15年 | 16,900 美元 | 2024年11月 | 交银、浦银、招银租赁单船公司 | 否 |
| 7万吨级多用途纸浆船 | 15年 | 16,900 美元 | 2024年12月 | 交银、浦银、招银租赁单船公司 | 否 |
| 7万吨级多用途纸浆船 | 15年 | 16,900 美元 | 2025年1月 | 交银、浦银、招银租赁单船公司 | 否 |
| 7万吨级多用途纸浆船 | 15年 | 16,900 美元 | 2025年2月 | 交银、浦银、招银租赁单船公司 | 否 |
| 7万吨级多用途纸浆船 | 15年 | 16,900 美元 | 2025年3月 | 交银、浦银、招银租赁单船公司 | 否 |

注：交银、浦银、招银租赁单船公司即为交银金融租赁有限责任公司、浦银金融租赁股份有限公司及招银金融租赁有限公司设立的全资项目公司。

(3) 租赁 5 艘 68,000 吨多用途纸浆船项目

68,000 吨多用途纸浆船是发行人满足公司重要纸浆客户 METSA 芬宝 COA 合同对冰级纸浆船运力的需求，同时填补发行人当前冰级纸浆船运力缺口而租入的船型，国内公开市场上尚没有该 68,000 吨多用途纸浆船的运营先例。

该 5 艘 68,000 吨多用途纸浆船的船东是招银金融租赁有限公司（以下简称“招银租赁”）全资子公司，招银租赁是国务院试点的首批银行系金融租赁公司，系公司无关联第三方。本次租赁船舶系公司与其按照一般商业条款与公平原则磋商后厘定，且已据此签订合同，该等价格具有合理性、公允性，具体情况如下：

| 船舶类型 | 租赁/ 合同期限 | 日租金 | 预计交付 时间 | 出租人 | 是否为 关联方 |
|----------------|-----------------|-----------|-------------|----------|------------|
| 68,000 吨多用途纸浆船 | 3+3+3+3 +3 年 | 16,850 美元 | 2023 年 8 月 | 招银租赁单船公司 | 否 |
| 68,000 吨多用途纸浆船 | 3+3+3+3 +3 年 | 16,850 美元 | 2023 年 9 月 | 招银租赁单船公司 | 否 |
| 68,000 吨多用途纸浆船 | 3+3+3+3 +3 年 | 16,850 美元 | 2023 年 11 月 | 招银租赁单船公司 | 否 |
| 68,000 吨多用途纸浆船 | 3+3+3+3 +3 年 | 16,850 美元 | 2023 年 12 月 | 招银租赁单船公司 | 否 |
| 68,000 吨多用途纸浆船 | 3+3+3+3 +3 年 | 16,850 美元 | 2024 年 2 月 | 招银租赁单船公司 | 否 |

注：招银租赁单船公司为招银金融租赁有限公司设立的全资项目公司。

2、建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目购置费用具有公允性

就半潜船建造市场而言，通常投资方对船舶存在特定的建造需求，以及建造时点的不同，造船价也存在差异。因此建造半潜船通常为结合投资方具体需求与

建造方协商后确定造船价。

本次募投项目建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目建造方广船国际系公司无关联第三方，且已经先后为公司建造了多型、多艘半潜船。本次募投项目建造 1 艘 65,000 吨半潜船购置单价系公司与广船国际按照一般商业条款与公平原则磋商后厘定，且已据此签订合同，该等价格具有合理性、公允性。

二、结合日常营运需要、公司货币资金余额及使用安排、未来三年利润留存、资金缺口、资产负债率与同行业可比公司的对比等情况，分析本次募集资金规模的合理性

(一) 结合日常营运需要、公司货币资金余额及使用安排、未来三年利润留存、资金缺口，分析本次募集资金规模的合理性

综合考虑公司的日常营运需要、公司货币资金余额及使用安排、未来三年利润留存等，公司目前的资金缺口为 562,318.38 万元，具体测算过程如下：

| 项目 | 公式 | 金额（万元） |
|-----------------------------------|--|---------------------|
| 截至 2023 年 3 月 31 日的货币资金及交易性金融资产余额 | (1) | 81,736.35 |
| 其中：房屋维修基金及未到期的定期存款利息等受限资金 | (2) | 4,943.83 |
| 可自由支配资金 | (3) = (1) - (2) | 76,792.52 |
| 未来三年预计自身经营利润积累 | (4) | 246,222.42 |
| 非付现的折旧摊销估算 | (5) | 541,552.67 |
| 可用资金来源合计 | (6) = (3) + (4) + (5) | 864,567.61 |
| 最低现金保有量 | (7) | 194,168.14 |
| 公司未来主要投资项目资金需求 | (8) | 509,627.76 |
| 待偿付有息负债 | (9) | 522,125.88 |
| 2022 年度现金分红所需资金 | (10) | 34,346.41 |
| 未来三年新增营运资金需求 | (11) | 74,850.71 |
| 未来三年预计现金分红所需资金 | (12) | 91,767.10 |
| 总体资金需求合计 | (13) = (7) + (8) + (9) + (10) + (11) + (12) | 1,426,886.00 |
| 总体资金缺口 | (14) = (6) - (13) | -562,318.38 |

公司可自由支配资金、未来三年预计自身经营利润积累、总体资金需求等各

项目的测算过程如下：

1、可自由支配现金

截至 2023 年 3 月 31 日，公司货币资金余额为 81,736.35 万元，交易性金融资产余额为 0 万元，剔除截至 2023 年 3 月 31 日房屋维修基金及未到期的定期存款利息等受限资金，公司可自由支配的货币资金为 76,792.52 万元。

2、未来三年预计自身经营利润积累

公司未来三年预计自身经营利润积累以归属于母公司所有者的净利润为基准进行计算，谨慎起见，公司 2023-2025 年归属于母公司所有者的净利润均以 2022 年归属于母公司所有者的净利润计算（此处不构成盈利预测，亦不构成业绩承诺）。经测算，公司未来三年预计自身经营利润积累为 246,222.42 万元。

3、未来三年非付现的折旧摊销估算

公司未来三年非付现的折旧摊销估算以营业收入为基础进行计算。以公司 2022 年折旧摊销占营业收入的比例 9.31%作为估算基础。经测算，公司未来三年预计非付现的折旧摊销为 541,552.67 万元。

4、最低现金保有量

最低现金保有量系公司为维持其日常营运所需要的最低货币资金金额，以应对客户回款不及时，支付供应商货款、未来员工薪酬、未来税费等短期付现成本。公司管理层结合经营管理经验、现金收支以及未来三年公司船队规模将大幅扩张等情况，测算最低保留三个月经营活动现金流出资金。2020年度至2022年度，公司月均经营活动现金流出为64,722.71万元，以此确定公司最低资金保有量为194,168.14万元。

5、公司未来主要投资项目资金需求

本次募投项目中租赁 29 艘多用途纸浆船项目的投资金额为 294,952.83 万元，建造 1 艘 65,000 吨半潜船剩余待投入资本性支出为 68,150.45 万元。两个项目合计投资金额为 363,103.28 万元；公司于 2023 年 1 月购入 7 艘船舶，合计待支付船款约为 90,840.70 万元；除本次募投项目外，公司已审议通过且目前投入运营的租入船舶未来三年待支付租金约为 55,683.78 万元。

综上，公司未来主要投资项目资金需求合计为 509,627.76 万元。

6、待偿付有息负债

截至 2023 年 3 月 31 日，公司短期借款金额为 97,763.56 万元，一年以内到期的长期借款以及 1-3 年内待偿付的长期借款金额合计为 424,362.32 万元。即未来三年公司待偿付有息负债为 522,125.88 万元。公司需要预留一定数量货币资金以偿还上述借款及负债，以达到降低资产负债率、提升公司偿债能力、优化公司资本结构的目的。

7、2022 年度利润分配

公司于 2023 年 3 月 29 日召开第八届董事会第四次会议，审议通过了《关于公司 2022 年度利润分配预案的议案》，公司拟向全体股东每 10 股派发现金红利 1.6 元（含税）。截至 2023 年 3 月 31 日，公司总股本 2,146,650,771 股，以此计算合计拟派发现金红利 343,464,123.36 元（含税）。本次利润分配预案经 2023 年 4 月 20 日公司召开的 2022 年年度股东大会表决通过，并于 2023 年 6 月 15 日完成发放。

8、未来三年预计现金分红所需资金

2020-2022 年，公司现金分红情况如下：

单位：万元

| 分红年度 | 2022 年度 | 2021 年度 | 2020 年度 |
|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| 现金分红金额（含税） | 34,346.41 | 10,733.25 | 4,293.30 |
| 归属于上市公司普通股股东的净利润 | 82,074.14 | 30,032.72 | 12,546.10 |
| 现金分红占归属于上市公司普通股股东的净利润的比例 | 41.85% | 35.74% | 34.22% |
| 最近三年累计现金分红金额（含税） | 49,372.96 | | |
| 最近三年实现的年均可分配利润 | 41,550.99 | | |
| 最近三年累计现金分红金额（含税）占最近三年实现的年均可分配利润的比例 | 118.83% | | |

公司未来三年自身经营利润积累以归属于母公司所有者的净利润为基础进行计算。根据前文所述，假设公司未来三年归属于上市公司股东的净利润合计为 246,222.42 万元。2020-2022 年度，派发现金红利金额占公司各年度合并报表归属于上市公司股东净利润的比例分别为 34.22%、35.74%和 41.85%，假设未来分红比例按照平均值 37.27%计算，公司未来三年预计现金分红所需资金为

91,767.10 万元。

9、未来三年新增营运资金需求

2020 年-2022 年，公司营业收入分别为 704,031.39 万元、875,343.00 万元、1,220,723.48 万元，年均复合增长率为 31.68%。因此，出于谨慎考虑，以 2022 年度财务数据为基础，假设 2023-2025 年期间各年营业收入以 25.00% 的增长率变动，按照销售百分比法测算未来营业收入增长所导致的相关经营性流动资产和经营性流动负债的变化，进而测算 2023 年度至 2025 年度公司营运资金缺口为 74,850.71 万元，测算过程如下：

单位：万元

| 科目 | 2022 年度 /2022.12.31 | 占营业收入 比例 | 2023 年度 /2023.12.31 | 2024 年度 /2024.12.31 | 2025 年度 /2025.12.31 |
|-------------------------------|------------------------|---------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 营业收入 | 1,220,723.48 | 100.00% | 1,525,904.35 | 1,907,380.44 | 2,384,225.55 |
| 应收账款 | 71,201.53 | 5.83% | 89,001.91 | 111,252.39 | 139,065.49 |
| 预付账款 | 84,320.55 | 6.91% | 105,400.69 | 131,750.86 | 164,688.57 |
| 其他应收款 | 22,470.22 | 1.84% | 28,087.78 | 35,109.72 | 43,887.15 |
| 存货 | 68,135.35 | 5.58% | 85,169.19 | 106,461.48 | 133,076.86 |
| 合同资产 | 61,400.29 | 5.03% | 76,750.36 | 95,937.95 | 119,922.44 |
| 其他流动资产 | 5,681.83 | 0.47% | 7,102.29 | 8,877.86 | 11,097.32 |
| 经营性流动资产合计 (A) | 313,209.77 | 25.66% | 391,512.21 | 489,390.27 | 611,737.83 |
| 应付账款 | 199,483.33 | 16.34% | 249,354.16 | 311,692.70 | 389,615.88 |
| 预收款项 | 535.08 | 0.04% | 668.85 | 836.06 | 1,045.08 |
| 合同负债 | 34,659.47 | 2.84% | 43,324.34 | 54,155.42 | 67,694.28 |
| 经营性流动负债合计 (B) | 234,677.88 | 19.22% | 293,347.35 | 366,684.19 | 458,355.23 |
| 经营性营运资金 | 78,531.89 | 6.43% | 98,164.86 | 122,706.08 | 153,382.60 |
| 新增营运资金缺口 | - | - | 19,632.97 | 24,541.22 | 30,676.52 |
| 2023-2025 年需要补充的营运资金总额 | | | | | 74,850.71 |

注 1：2023 年至 2025 年相关预测财务数据仅用于测算未来三年新增营运资金需求，不构成公司盈利预测或承诺，投资者不应据此进行投资决策；

注 2：销售百分比为 2022 年度各经营性流动资产、经营性流动负债科目占 2022 年度营业收入比例。

(二) 结合目前资金缺口、资产负债率与同行业可比公司的对比等情况，分析本次募集资金规模的合理性

1、公司目前存在资金缺口，难以通过自有资金完成募投项目建设

综上所述，结合公司日常营运需要、公司货币资金余额及使用安排、未来三年利润留存等，公司目前面临的资金缺口为 562,318.38 万元，公司本次募集资金规模不超过 350,000.00 万元，能够有效缓解公司募投项目建设资金需求和营运资金补充需求的资金压力，具有合理性。

本次募集资金中，用于补充流动资金的规模为 105,000.00 万元，超过最近三年营运资金缺口 74,850.71 万元，但在不考虑已审议的本次募投项目资金需求下，结合公司未来经营利润积累、新增营运资金需求、偿还有息负债、2022 年度利润分配以及满足公司日常经营等需要后，公司未来资金缺口约为 199,215.10 万元，大于本次补充流动资金的规模。本次募投项目补充流动资金规模具有合理性。

2、发行人资产负债率与同行业可比公司的对比

报告期各期末，公司资产负债率与同行可比上市公司对比情况如下：

单位：%

| 股票简称 | 2023-3-31 | 2022-12-31 | 2021-12-31 | 2020-12-31 |
|------|-----------|------------|------------|------------|
| 中远海能 | 49.36 | 50.81 | 49.62 | 46.02 |
| 宁波海运 | 25.83 | 26.00 | 29.01 | 31.49 |
| 宁波远洋 | 27.66 | 26.48 | 39.57 | 44.73 |
| 招商轮船 | 43.99 | 48.83 | 55.30 | 55.65 |
| 中远海控 | 48.09 | 50.46 | 56.76 | 71.06 |
| 平均值 | 38.99 | 40.52 | 46.05 | 49.79 |
| 中远海特 | 58.45 | 57.54 | 57.91 | 55.68 |

数据来源：Wind

与同行业可比上市公司相比，发行人资产负债率较高。本次募投项目建设拟投入募集资金 350,000.00 万元，若全部采用债务融资方式进行本次募投项目建设，以报告期末财务数据测算，公司资产负债率将增至 63.28%，远高于同行业平均水平，会对公司偿债能力造成一定的影响；本次募投项目建设通过股权融资方式解决重点项目所需资金，将增强发行人资本实力，降低发行人资产负债率，优化资本结构；同时，节约发行人财务费用，增强财务稳健性，促进发行人的长期可

持续发展。

3、公司积极回报投资者，不存在过度融资情形

报告期内，公司积极完善和健全科学、持续、稳定的分红决策和监督机制，积极回报投资者。2020-2022年，公司现金分红分别为4,293.30万元、10,733.25万元、34,346.41万元，累计现金分红金额为49,372.96万元。

同时，公司已根据中国证监会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》《上市公司监管指引第3号—上市公司现金分红（2022年修订）》以及《中远海运特种运输股份有限公司章程》等规定，结合公司实际情况，公司董事会制定了《中远海运特种运输股份有限公司未来三年股东分红回报规划（2023年-2025年）》，进一步明确了公司利润分配政策，完善了公司利润分配的决策程序和决策机制，强化了对中小投资者的权益保障机制。未来，公司将继续严格执行股利分红政策，努力提升股东回报，切实保护投资者的合法权益，不存在过度融资情形。

综上所述，一方面，随着公司业务规模的快速增长，公司营运资金的需求不断增加，公司目前面临较大的资金缺口，难以通过自有资金进行本次募投项目建设；另一方面，公司目前资产负债率水平高于同行业可比上市公司平均水平，若通过债务融资方式进行本次募投项目建设，将进一步提升公司资产负债率水平，增加公司的偿债风险；此外，公司通过现金分红方式积极回报投资者，切实保护全体股东的合法权益，不存在过度融资情形。因此，公司本次募集资金规模具有合理性。

三、结合所有权、款项支付安排等，分析本次租赁是否构成融资租赁，后续是否有购买计划及相关安排；结合同行业可比公司及会计准则情况，详细分析本次租赁纸浆船募投项目的支出是否属于资本性支出

（一）结合所有权、款项支付安排等，分析本次租赁是否构成融资租赁，后续是否有购买计划及相关安排

29艘多用途纸浆船项目租赁的具体情况如下：

| 项目 | 租金付款安排 | 租赁年限 | 租金 | 租赁期届满所有权是否转移 | 是否有购买计划及相关安排 |
|---------------------|-----------------|--------------|--|--------------|--------------|
| 12 艘 62,000 吨多用途纸浆船 | 租赁期限内每 15 天支付租金 | 15 年 | 11,530.00–12,400.00 美元/天； 97,480.00-99,671.00 人民币/天 | 否 | 否 |
| 12 艘 7 万吨级多用途纸浆船 | 租赁期限内每 15 天支付租金 | 15 年 | 16,900.00 美元/天 | 否 | 否 |
| 5 艘 68,000 吨多用途纸浆船 | 租赁期限内每 15 天支付租金 | 3+3+3+3 年（注） | 16,850.00 美元/天 | 否 | 否 |

注：合同总租期分为五期，每三年签订一次租赁合同，每期到期后发行人可选择是否执行下一个租期。

根据财政部 2018 年颁布修订的《企业会计准则第 21 号—租赁》，对于承租人而言，不再将租赁区分为经营租赁或融资租赁，而是采用统一的会计处理模型，对短期租赁和低价值资产租赁以外的其他所有租赁均确认使用权资产和租赁负债。

发行人作为承租人，租入上述 29 艘多用途纸浆船租赁期限内每 15 天支付租金，租赁期满后不取得相关资产所有权，亦不涉及后续购买计划及相关安排。发行人根据会计准则规定对相关租赁船舶确认使用权资产和租赁负债，并在租赁期内对使用权资产计提折旧。

（二）结合同行业可比公司及会计准则情况，详细分析本次租赁纸浆船募投项目的支出是否属于资本性支出

1、结合会计准则情况，本次租赁纸浆船募投项目的支出属于资本性支出

根据《企业会计准则第 21 号—租赁》，在租赁期开始日，承租人应当对租赁确认使用权资产和租赁负债，进行简化处理的短期租赁和低价值资产租赁除外，使用权资产属于非流动资产；在进行后续计量时，承租人应当参照《企业会计准则第 4 号——固定资产》有关折旧的规定，自租赁期开始日起对使用权资产计提折旧，并应当按照固定的周期性利率计算租赁负债在租赁期内各期间的利息费用，计入当期损益。

具体会计处理如下：

（1）租赁开始日

借：使用权资产—原值（租赁负债的初始计量金额，即租赁期开始日尚未支付的租赁付款额的现值，加上初始直接费用等）

租赁负债—未确认融资费用（总租金-现值差额）

贷：租赁负债—租赁付款额

预付款项（租赁期开始日之前支付租赁付款额）

银行存款（初始直接费用）

（2）使用权资产的后续计量

借：营业成本/管理费用等

贷：使用权资产—累计折旧

本次募投项目发行人拟使用募集资金投入 29 艘多用途纸浆船项目租赁，签署租赁协议时约定租赁期限均超过 12 个月，因此不属于短期租赁；相关拟租赁资产为船舶资产，其为全新资产时价值较高，不属于低价值资产租赁。因此，发行人对上述船舶租赁扣除 OPEX 的租金确认使用权资产和租赁负债，并对使用权资产计提折旧，发行人对上述船舶租赁费用的会计处理满足企业会计准则的要求，属于资本性支出。

2、结合同行业可比公司，本次租赁纸浆船募投项目的支出属于资本性支出

通过租入船舶来扩充运力为航运业公司近年来的常用方式，发行人及同行业可比公司多综合运用租船与造船相结合的方式来壮大船队规模，提高运力，进一步保障运输需求与运力供给平衡发展。

同行业可比公司作为承租人的会计处理方式如下：

| 上市公司 | 承租人租赁相关会计处理方式 | 使用权资产 |
|------|---|--|
| 中远海控 | 本公司于租赁期开始日确认使用权资产，并按尚未支付的租赁付款额的现值确认租赁负债，短期租赁和低价值资产租赁除外。 | 运输船舶、车辆、机器设备、办公设备、土地、房屋建筑物、港务设施、库场设施及特许经营权 |
| 中远海能 | 在租赁期开始日，本集团对租赁确认使用权资产和租赁负债。对于租赁期不超过 12 个月的短期租赁和单项租赁资产为全新资产时价值较低的低价值资产租赁，本集团选择不确认使用权资产和租赁负债。本集团将短期租赁和低价值资产租赁的租赁付款额，在租赁期内各个期间 | 运输船舶等 |

| 上市公司 | 承租人租赁相关会计处理方式 | 使用权资产 |
|------|--|----------------------|
| | 按照直线法或其他系统合理的方法计入相关资产成本或当期损益。 | |
| 招商轮船 | 除短期租赁和低价值资产租赁外，本集团在租赁期开始日对租赁确认使用权资产。租赁期开始日，是指出租人提供租赁资产使其可供本集团使用的起始日期。 | 房屋建筑物、港口及码头设施、汽车及船舶等 |
| 宁波海运 | 在租赁期开始日，本公司对租赁确认使用权资产和租赁负债，应用准则进行简化处理的短期租赁和低价值资产租赁除外。 | 房屋及建筑物、船舶及附属设备 |
| 宁波远洋 | 本集团于租赁期开始日确认使用权资产，并按尚未支付的租赁付款额的现值确认租赁负债。租赁付款额包括固定付款额，以及在合理确定将行使购买选择权或终止租赁选择权的情况下需支付的款项等。 | 房屋建筑物 |
| 中远海特 | 本公司为承租人时，在租赁期开始日，除选择采用简化处理的短期租赁和低价值资产租赁外，对租赁确认使用权资产和租赁负债。 | 船舶及辅助设备、运输设备、房屋及建筑物 |

注：根据宁波远洋 2022 年招股说明书，其租入船舶租期未超过 12 个月。

从上表可见，发行人与同行业可比上市公司对租赁相关会计处理方式不存在差异。发行人将本次租赁纸浆船募投项目的支出认定为资本性支出具有合理性。同时，多家上市公司再融资将租赁支出认定为资本性支出，具体如下：

| 上市公司 | 再融资类型 | 注册/核准时间 | 部分募集资金投入类别 | 租赁费用（万元） | 是否认定属于资本性支出 |
|------|-------------|-------------|-----------------|-----------|-------------|
| 孩子王 | 向不特定对象发行可转债 | 2023 年 6 月 | 建设期建筑租赁费/建设期租赁费 | 22,282.76 | 是 |
| 东方通 | 向特定对象发行股票 | 2022 年 11 月 | 场地租赁费 | 6,323.63 | 是 |
| 佳都科技 | 向特定对象发行股票 | 2022 年 9 月 | 场地租赁费用 | 17,255.05 | 是 |
| 海优新材 | 向不特定对象发行可转债 | 2022 年 6 月 | 房屋租赁费 | 1,174.26 | 是 |
| 宝莱特 | 向特定对象发行股票 | 2021 年 12 月 | 场地租赁费用 | 2,007.50 | 是 |
| 万里马 | 向特定对象发行股票 | 2021 年 9 月 | 厂房租赁及装修费用 | 3,267.91 | 是 |
| 阳光电源 | 向特定对象发行股票 | 2021 年 8 月 | 房屋租赁费 | 2,470.00 | 是 |
| 新五丰 | 非公开发行股票 | 2021 年 6 月 | 租赁养殖场 | 60,260.00 | 是 |

四、结合本次募投项目中非资本性支出金额情况，测算本次募投项目中实际补充流动资金的具体数额及其占本次拟募集资金总额的比例，是否超过 30%

本次向特定对象发行募集资金总额不超过 350,000.00 万元（含本数），在扣除相关发行费用后的募集资金净额将投资于如下项目：

单位：万元

| 序号 | 内容 | 投资总额 | 募集资金拟投入金额 | 占比 | 是否资本性支出 |
|----|----------------------|-------------------|-------------------|----------------|---------|
| 1 | 租赁 29 艘多用途纸浆船项目 | 294,952.83 | 176,850.00 | 50.53% | 是 |
| 2 | 建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目 | 84,839.79 | 68,150.00 | 19.47% | 是 |
| 3 | 补充流动资金 | 105,000.00 | 105,000.00 | 30.00% | 否 |
| 合计 | | 484,792.62 | 350,000.00 | 100.00% | |

本次募集资金主要投资于（1）租赁 29 艘多用途纸浆船项目、（2）建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目以及（3）补充流动资金，上述（1）、（2）均属于资本性支出，占本次募集资金总额的 70.00%。（3）属于非资本性支出，占本次募集资金总额 30.00%。

综上所述，本次募投项目中实际补充流动资金的具体数额 105,000.00 万元，占本次拟募集资金总额的比例为 30.00%，不超过 30.00%。

五、结合各类型船只的 TCE、营运天数与发行人历史期间的比较情况等，说明效益测算的合理性、谨慎性

（一）租赁 29 艘多用途纸浆船项目效益测算

租赁多用途纸浆船项目选取运输净利润（（TCE-平均租赁会计成本）*营运天数）进行效益测算。运输净利润不同于净利润，系通过贡献毛利（TCE*营运天）与租赁会计成本的差额来计算期租模式下租赁船舶对发行人盈利贡献的指标，未考虑相关所得税影响。经测算，租赁 29 艘多用途纸浆船项目全部接入后平均每年合计运输净利润 3,052.02 万美元，其中，租赁 12 艘 62,000 吨多用途纸浆船平均每年运输净利润 924.33 万美元，租赁 5 艘 68,000 吨多用途纸浆船平均每年运输净利润 762.36 万美元，租赁 12 艘 7 万吨级多用途纸浆船平均每年运输净利润 1,365.33 万美元。

1、TCE 测算

期租模式是指船东把船舶出租给承租人使用一定时期的租船方式，在使用期限内，承运人可以利用船舶的运载能力自由安排货运，同时承担与航次相关的船舶燃料费、港口费用等变动成本。

由于特种船运输业不同航次任务的收入、变动成本、营运天通常具有一定差

异，因此通常采用 TCE（Time Charter Equivalent，等价期租租金或期租水平）作为衡量航运企业运价水平的指标，TCE 是按照收入扣除航次变动成本后经折算的运输收入，等于（收入-变动成本-营业税金）/营运天。

本次测算中，TCE 总体参照发行人同类型船舶历史经营 TCE 数据，并考虑载重能力提升及航线情况进行调整。公司本次募投项目效益测算 TCE 低于同类型纸浆船 2019-2022 年平均 TCE，测算具有谨慎性。本次测算中三类船型的 TCE 如下：

| 船型 | TCE |
|----------------|-------------|
| 62,000 吨多用途纸浆船 | 14,500 美元/天 |
| 7 万吨级多用途纸浆船 | 20,105 美元/天 |
| 68,000 吨多用途纸浆船 | 21,145 美元/天 |

注：本次租赁的 5 艘 68,000 吨多用途纸浆船主要为满足芬兰纸浆客户 METSA 公司 COA 合同对冰级纸浆船运力的需求而开发的新船型。该船型为冰级多用途纸浆船，主要用于欧洲到远东运输航线，且需符合芬兰港口冬季航行冰级要求，且来回程货载平衡、效益较好，因此 TCE 相对较高。

2、成本费用测算

租赁 29 艘多用途纸浆船项目的成本费用包括变动成本，**维修费、保险费、配备船员、润料物料、备件费等（即为船舶运营支出，以下简称“OPEX”）**、使用权资产折旧及财务费用等。其中变动成本在计算 TCE 时已从收入中扣除。因此本部分计算的成本费用包括使用权资产折旧、财务费用，以及 **OPEX**（在期租模式中，实际由承租人作为租金中的一部分支付给船东，并由船东承担上述支付义务）。使用权资产折旧、财务费用及 **OPEX** 合称租赁会计成本。其中，**OPEX** 根据合同或出租方预估金额确定；使用权资产根据公司会计政策进行确认，并在租赁期内按照直线法进行折旧，财务费用按照实际利率法摊销确认。

3、营运天数测算

在测算未来年度营运天数时，考虑船舶坞修及其他突发事件导致船舶的停运。谨慎预计每年停运天数时间为 10 天，即本次经营性租赁 29 艘多用途纸浆船的营运天数均为 355 天/年，与公司历史期间的营运率相比不存在重大差异。

4、运输净利润测算

多用途纸浆船接入后的运输净利润=（TCE-平均租赁会计成本）*营运天数。

根据前述测算依据及 29 艘多用途纸浆船预计接船时间，租赁 29 艘多用途纸浆船运输净利润测算如下：

单位：万美元

| 项目 | | 2023 年 | 2024 年 | 2025 年 | 2026 年及以后 |
|----------------|----------------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 累计接入纸浆船数量（艘） | 62,000 吨多用途纸浆船 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| | 7 万吨级多用途纸浆船 | 0 | 9 | 12 | 12 |
| | 68,000 吨多用途纸浆船 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| 贡献毛利（TCE×营运天数） | | 6,713.17 | 12,544.16 | 18,316.54 | 18,494.97 |
| 租赁会计成本 | | 5,659.22 | 10,443.51 | 15,292.96 | 15,442.94 |
| 运输净利润 | | 1,053.94 | 2,100.65 | 3,023.58 | 3,052.02 |

注 1：2025 年 3 月接入全部 29 艘多用途纸浆船。本表中尾数差异均为四舍五入所致；

注 2：船舶在年中不同时点陆续接入，因此 2023 年-2026 年的贡献毛利存在差异。

（二）建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目效益测算

购建 65,000 吨半潜船项目内部收益率为 8.44%，投资回收期为 11.17 年。

1、TCE 测算

本次购建 65,000 吨半潜船的 TCE 预测主要参照公司 50,000 吨半潜船的历史经营情况，同时综合分析判断半潜船运输市场的未来发展趋势，本次购建 65,000 吨半潜船的 TCE 预测为 50,000 美元/天。

2、营运天数和贡献毛利的确定

在测算未来年度营运天数时，考虑船舶坞修及其他突发事件导致停运。假设投入运营后，前十年的营运天数为 360 天/年，后十年的营运天数为 355 天/年，与公司历史期间的营运率相比不存在重大差异。

据此测算购建 1 艘 65,000 吨半潜船的年贡献毛利为前十年 1,800 万美元/年，后十年 1,775 万美元/年。

3、成本费用测算

购建 1 艘 65,000 吨半潜船项目成本费用包括 OPEX、变动成本、固定资产折旧以及期间费用。其中，变动成本在计算 TCE 时已从收入中扣除。本项目成本费用估算遵循国家现行会计准则规定的成本和费用核算方法，并参照目前企业的实际数据，具体测算依据如下：

(1) OPEX

OPEX 包括维修费、保险费、配备船员、润料物料、备件费等。公司根据历史实际的发生额，考虑未来年度物价上涨等因素，预测了未来年度的各项费用。

(2) 折旧

对于折旧费用，结合船舶的资产折旧年限，按照 20 年的经营期限，采取年限平均法进行折旧。期末报废变现收入参照一般报废船舶的拆船价格和船舶自身的轻吨数量综合确定。历史平均拆船废钢价为 280 美元/吨，假设价格基本维持，约 21,750 轻吨计算残值约为 609 万美元。

(3) 期间费用

公司的期间费用主要包括管理费用及财务费用，参考发行人历史数据水平并结合项目预期估算。

4、项目利润测算

单位：万美元

| 项目 | 营运期 | | | | | | | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | T+1 | T+2 | T+3 | T+4 | T+5 | T+6 | T+7 | T+8 | T+9 | T+10 |
| 收入 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 |
| OPEX | 285 | 289 | 393 | 297 | 403 | 306 | 310 | 424 | 319 | 436 |
| 折旧 | 579 | 579 | 579 | 579 | 579 | 579 | 579 | 579 | 579 | 579 |
| 管理费用 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| 财务费用 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 |
| 利润总额 | 802 | 798 | 694 | 790 | 684 | 781 | 777 | 663 | 768 | 651 |
| 净利润 | 802 | 798 | 694 | 790 | 684 | 781 | 777 | 663 | 768 | 651 |

| 项目 | 营运期 | | | | | | | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | T+11 | T+12 | T+13 | T+14 | T+15 | T+16 | T+17 | T+18 | T+19 | T+20 |
| 收入 | 1,775 | 1,775 | 1,775 | 1,775 | 1,775 | 1,775 | 1,775 | 1,775 | 1,775 | 1,775 |
| OPEX | 328 | 333 | 457 | 342 | 470 | 352 | 357 | 492 | 368 | 506 |
| 折旧 | 579 | 579 | 579 | 579 | 579 | 579 | 579 | 579 | 579 | 579 |
| 管理费用 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| 财务费用 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 |
| 利润总额 | 734 | 729 | 605 | 720 | 592 | 710 | 705 | 570 | 694 | 556 |

| 项目 | 营运期 | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| | T+1 | T+2 | T+3 | T+4 | T+5 | T+6 | T+7 | T+8 | T+9 | T+10 |
| 净利润 | 734 | 729 | 605 | 720 | 592 | 710 | 705 | 570 | 694 | 556 |

注：根据中华人民共和国香港特别行政区相关税务规定，香港采用地域来源原则征税，即源自香港的利润须在香港纳税，源自其他地区的利润不须在香港缴纳利得税。中远航运（香港）半潜船业务全部利润均来源于香港以外的地区，不需缴纳公司利得税。

（三）效益测算的合理性、谨慎性

1、租赁 29 艘多用途纸浆船项目

（1）TCE

本次测算中三类船型的 TCE 如下：

| 船型 | TCE（美元/天） |
|----------------|-----------|
| 62,000 吨多用途纸浆船 | 14,500 |
| 7 万吨级多用途纸浆船 | 20,105 |
| 68,000 吨多用途纸浆船 | 21,145 |

注：1、本次租赁的 5 艘 68,000 吨多用途纸浆船主要为针对性满足芬兰纸浆客户 METSA 公司 COA 合同对冰级纸浆船运力的需求而开发的新船型。该船型为冰级多用途纸浆船，主要用于欧洲到远东运输航线，且需符合芬兰港口冬季航行冰级要求，因此 TCE 水平较高。
2、7 万吨级多用途纸浆船的载重吨约 77,000 吨。

发行人 62,000 吨多用途纸浆船 2019-2022 年 TCE 如下：

| 62,000 吨多用途纸浆船 | TCE（美元/天） |
|----------------|-----------|
| 2022 年 | 23,560.86 |
| 2021 年 | 18,927.44 |
| 2020 年 | 13,473.52 |
| 2019 年 | 14,899.60 |
| 平均值 | 17,715.36 |

注：发行人从 2019 年开始运营纸浆船业务。

本次测算中，TCE 总体参照发行人同类型船舶历史经营 TCE 数据，并考虑载重能力提升及航线情况进行调整。因为发行人目前仅运营 62,000 吨多用途纸浆船，对于租赁 62,000 吨多用途纸浆船 TCE 水平预测，参照发行人同类型船舶历史经营 TCE 数据；对于 7 万吨级（约为 7.7 万载重吨）多用途纸浆船与 62,000 吨多用途纸浆主要投入到南美出口纸浆的运输，其 TCE 水平预测主要是在发行人 62,000 吨多用途纸浆船历史经营 TCE 数据的基础上，考虑载重能力提升以及运营航线情况进行调整；68,000 吨多用途纸浆船主要是满足芬兰 METSA 纸浆

COA 合同的运输需求，航线及出口货物与 62,000 吨和 7 万吨级有所不同。其中纸浆回程单航次测算纸浆货量 52,000 吨，除纸浆外还可搭载其他件杂回程货；出口航次按照装载风电等设备测算，来回程平均期租水平预计达到 22,000-23,000 美元/天。出于谨慎性的考虑，未来 68,000 吨多用途纸浆船 TCE 按照 21,145 美元/天进行测算。

(2) 营运天数

2020-2022 年发行人纸浆船队的营运率(营运天/总的日历天)分别为 99.61%、99.26%和 96.66% (2022 年发行人为满足利用框架装载商品车的需要，安排部分船舶进厂一次性改造，相应影响了船舶的营运天。此处计算营运率时扣除了一次性改造天数)，平均营运率为 98.51%，按全年 365 天折算，营运天数约为 359 天。

本次募投项目效益测算在测算未来年度营运天数时，考虑船舶坞修及其他突发事件导致船舶的停运。谨慎预计每年停运天数时间为 10 天，即本次经营性租赁 29 艘多用途纸浆船的营运天数均为 355 天/年，与公司历史期间的营运率相比不存在重大差异。

综上，发行人本次租赁 29 艘多用途纸浆船项目效益测算中，对于已经开展运营的纸浆船，参照发行人同类型船舶历史经营 TCE 数据预测，对于未开展运营的纸浆船，主要参照发行人纸浆船历史经营 TCE 数据，并考虑载重能力提升及航线情况进行调整。同时考虑特定项目的收益进行测算。发行人本次募投项目效益测算 TCE 水平低于发行人同类型纸浆船 2020-2022 年平均 TCE 水平，且营运天数与公司历史期间纸浆船的营运天数相比不存在重大差异，效益测算具有合理性、谨慎性。

2、建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目

(1) TCE

本次建造 1 艘 65,000 吨半潜船的 TCE 与发行人 50,000 吨半潜船历史经营情况对比如下：

| 半潜船 | 年份 | TCE (美元/天) |
|---------------------|--------|------------|
| 发行人 50,000 吨半潜船历史经营 | 2022 年 | 37,636.56 |
| | 2021 年 | 37,562.05 |

| 半潜船 | 年份 | TCE (美元/天) |
|-----|--------|------------------|
| 情况 | 2020 年 | 42,033.55 |
| | 2019 年 | 46,467.59 |
| | 2018 年 | 46,061.74 |
| | 平均值 | 41,952.30 |

因发行人尚未运营 65,000 吨半潜船，本次建造 65,000 吨半潜船的 TCE 预测主要参照公司 50,000 吨半潜船的历史经营情况，结合载重吨增加以及技术性能提升，同时综合分析判断半潜船运输市场的未来发展趋势，谨慎预估确定。一方面，本次建造 65,000 吨半潜船的载重吨较 50,000 吨半潜船增加了 30%，有更大的载货能力，同时载重吨上升后，也符合海工装备大型化的趋势，适货性能有大幅提升；另一方面，65,000 吨半潜船是结合了公司 50,000 吨级和 100,000 吨级半潜船的技术性能优点，以及根据客户的需求进行设计和优化，具有更高的技术性能和更强的市场竞争优势。因此，本次募投项目 65,000 吨半潜船的 TCE 预测具有合理性和谨慎性。

(2) 营运天数

2020-2022 年，发行人半潜船队的营运率分别为 99.85%、97.61%和 99.03%（2021 年、2022 年发行人根据国际公约的规定，安排对船舶进行一次性压载水改造，相应影响了船舶的营运天。此处计算营运率时扣除了一次性改造天数），平均营运率为 98.83%，按全年 365 天折算，营运天数约为 360 天。

本次募投项目在测算未来年度营运天数时，考虑船舶坞修及其他突发事件导致停运。假设投入运营后，前十年的营运天数为 360 天/年，后十年的营运天数为 355 天/年，平均为 357.5 天/年，与公司历史期间的营运天相比不存在重大差异。具有合理性和谨慎性。

(3) 成本费用

发行人 50,000 吨半潜船 2018-2022 年成本费用（不含折旧）情况如下：

| 项目 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 | 2021 年 | 2022 年 | 平均值 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| OPEX (万美元) | 257.50 | 253.28 | 236.65 | 404.99 | 311.95 | 292.87 |
| 管理费用 (万美元) | 64.86 | 81.18 | 75.17 | 101.62 | 140.98 | 92.76 |
| 财务费用 (万美元) | 21.91 | 20.61 | 20.08 | 12.59 | 20.99 | 19.24 |

本次募投项目效益测算选取的成本费用（不含折旧）情况为：

| 项目 | 测算值 |
|----------------------|---------|
| 营运期内年 OPEX（万美元，不含折旧） | 285-506 |
| 管理费用、财务费用合计（万美元） | 134 |

本次募投效益测算中选取的 OPEX 及管理费用、财务费用均为公司根据历史运营实际的发生额，考虑未来年度物价上涨等因素合理预测，经与发行人历史期间运营数据对比，不存在低估情况。

对于折旧费用的选取，主要是结合船舶的资产折旧年限，按照经营期限，采取年限平均法进行折旧。期末报废变现收入参照一般报废船舶的拆船价格和船舶自身的轻吨数量综合确定。本次募投项目固定资产折旧方法与发行人历史期间不存在差异。

综上，本次募投项目建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目的 TCE、营运天数、成本费用等参数均是在发行人历史期间经营情况基础上进行谨慎测算，效益测算具有合理性、谨慎性。

六、公司针对上述事项履行的决策程序和信息披露情况

发行人已就本次证券发行履行了《公司法》《证券法》及中国证监会、上海证券交易所规定的决策程序，并及时履行了相关信息披露义务。公司针对上述事项已履行的决策程序及信息披露情况如下：

（一）发行人董事会依法定程序审议通过了本次发行方案

2023 年 3 月 29 日，发行人召开第八届董事会第四次会议，审议通过了《关于公司 2023 年度向特定对象发行 A 股股票预案的议案》《关于公司 2023 年度向特定对象发行 A 股股票方案论证分析报告的议案》《关于公司 2023 年度向特定对象发行 A 股股票募集资金使用可行性分析报告的议案》等与本次发行有关的议案。关联董事在涉及关联交易议案表决时依法履行了回避表决义务。发行人于 2023 年 3 月 30 日将上述董事会决议进行了公告。

发行人董事会会议审议通过的《中远海运特种运输股份有限公司 2023 年度向特定对象发行 A 股股票方案论证分析报告》内容包括《管理办法》第十七条规定的事项，并经独立董事发表专项意见，符合《管理办法》第十七条的规定。

（二）发行人股东大会依法定程序审议通过了本次发行方案

2023年4月20日，公司召开2022年年度股东大会，审议通过了《关于公司2023年度向特定对象发行A股股票预案的议案》《关于公司2023年度向特定对象发行A股股票方案论证分析报告的议案》《关于公司2023年度向特定对象发行A股股票募集资金使用可行性分析报告的议案》等与本次发行有关的议案。关联股东在涉及关联交易议案表决时依法履行了回避表决义务。发行人于2023年4月21日将上述股东大会决议进行了公告。

发行人上述股东大会会议的决议事项已包括《管理办法》第十六条规定须提交股东大会批准的事项；上述股东大会的召集和召开程序、表决程序、决议的内容均符合有关法律、法规、部门规章和规范性文件以及发行人《公司章程》的规定。

（三）中远海运集团批准本次发行

2023年3月28日，发行人间接控股股东中远海运集团出具了《关于中远海运特种运输股份有限公司向特定对象发行股票有关事项的批复》。根据上述批复，中远海运集团原则同意中远海特本次发行方案，中远海运集团承诺认购本次发行A股股票发行数量的50%。发行人本次发行事宜已获得国有资产监管部门的批准，符合有关国有资产监督管理法律法规的规定，合法有效。

上述内部决策程序形成的决议和公司独立董事发表的独立意见发行人均已及时披露。

七、核查程序及核查意见

（一）核查程序

针对上述事项，保荐人及申报会计师履行了以下核查程序：

1、查阅发行人本次发行的董事会决议、股东大会决议、本次募投项目的可行性研究报告、发行方案的论证分析报告、本次发行预案及募集说明书等相关文件，了解公司本次向特定对象发行股票募集资金的拟使用情况和投资构成；

2、复核本次募投项目投资金额的测算。识别、分析、复核本次发行拟投入的资本性支出和非资本性支出；

3、了解公司历史期间租赁及购置船只情况，分析租赁纸浆船项目中不同船只的租金价格以及半潜船购置费用的公允性；

4、查阅发行人报告期内的定期报告、财务报告及本次募投项目可行性研究报告，复核分析了发行人日常营运需要、公司货币资金余额及使用安排、未来三年利润留存、资金缺口、公司资产负债率与同行业可比公司的对比等情况，并判断募集资金规模的合理性；

5、了解租赁纸浆船只所有权、款项支付安排、是否有购买计划及相关安排等，查阅同行业可比公司对租赁的会计处理以及会计准则情况；

6、了解并复核效益测算过程及各项测算指标等。将发行人本次募投项目的效益测算与公司历史运营数据进行对比分析，分析效益测算的谨慎性和合理性；

7、查阅了发行人本次发行的决策程序及披露情况，包括但不限于董事会决议及股东大会决议等。

(二) 核查意见

经核查，保荐人及申报会计师认为：

1、本次募投项目包含“租赁 29 艘多用途纸浆船项目”、“建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目”以及“补充流动资金”。募投项目投资金额测算依据及过程合理、准确。租赁纸浆船项目中不同船只的租金价格以及半潜船的购置费用具有公允性；

2、结合发行人日常营运需要、货币资金余额、资金使用安排等情况，发行人存在较大资金缺口，本次发行募投项目融资规模符合当前行业发展趋势、公司订单增长以及公司当前现金流情况，募集资金规模具有合理性；

3、租赁期届满后船舶所有权未发生转移，且后续发行人没有船舶购买计划及相关安排。发行人对租赁的确认与同行业可比公司一致，且符合会计准则要求，本次租赁纸浆船募投项目的支出属于资本性支出；

4、本次募投项目中只有补充流动资金为非资本性支出，其占本次拟募集资金总额的比例不超过 30%，补流规模符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关规定；

5、本次募投项目效益测算中的各项关键测算指标是发行人根据自身历史的

经营情况及业务发展情况，结合行业发展趋势合理确定，效益测算结果具有合理性、谨慎性；

6、发行人针对本次向特定对象发行项目已履行相关决策程序和信息披露义务。

问题 4.关于同业竞争

发行人直接控股股东为中国远洋运输有限公司、间接控股股东为中国远洋海运集团有限公司。发行人间接控股股东控制的中远海控主要从事集装箱运输、中远海能主要从事油品运输。发行人间接控股股东 2016 年出具避免同业竞争承诺函。

请发行人说明：（1）发行人是否存在与控股股东、实际控制人及其控制的企业从事相同、相似业务的情况，是否存在同业竞争；（2）对于本次募投项目是否新增构成重大不利影响的同业竞争；（3）发行人是否存在解决同业竞争的具体措施，控股股东承诺有效期及承诺履行情况；（4）发行人独立董事对发行人是否存在同业竞争和避免同业竞争措施的有效性所发表的意见。

请保荐机构及发行人律师按照《监管规则适用指引——发行类第 6 号》第 1 条核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人是否存在与控股股东、实际控制人及其控制的企业从事相同、相似业务的情况，是否存在同业竞争

（一）发行人与控股股东、实际控制人及其控制的企业从事相同、相似业务的情况

1、发行人实际开展的主营业务情况

发行人主要从事特种船运输业务，控制的船舶类型包括多用途船及重吊船、半潜船、纸浆船、木材船、沥青船、汽车船等多种专业特种船舶。

（1）多用途船及重吊船业务

多用途船能装载一般件杂货、机械设备、散货，适货能力较强，其用途多样，船舶配有较强能力的起货设备。其中，起货设备在 200 吨以上、舱口大、甲板宽

的为重吊船。发行人承运的货种主要涉及工程项目，如机械设备、风电设备、工程车辆、钢结构等。

（2）半潜船业务

半潜船是一种具有较大的甲板面积，且能利用压载水舱调节，将装货甲板潜入水下进行浮托浮卸作业的特殊船型。发行人承运的货种主要涉及大型工程项目运输及安装，如海上风电导管架、石油钻井平台、油气生产平台、大型工程模块等。

（3）纸浆船业务

纸浆船是一种专业的敞口式箱型货船，承运的代表性货物为纸浆。公司纸浆船业务主要涉及中国纸浆进口的海上运输。

（4）木材船业务

木材船是专门用于装载木材或原木的船舶。该类船舱口大、舱内无梁柱及其它妨碍装卸的设备，船舱及甲板上均可装载木材。甲板附属设备采用隐蔽设计或加装保护架以防止木材装卸撞击，两舷设置有固定式和可倒式立柱，甲板首尾配有吊杆用于木材装卸。

（5）沥青船业务

沥青船是专门用于散装沥青海上运输的特种液货船舶，其特点是货舱为独立罐体设计，具有良好的货物加温和保温功能。

（6）汽车船业务

汽车船是专门设计用以装运汽车、卡车或滚装货物的专用船舶，其特点是装卸的高效性、安全性和良好的适货性。发行人汽车船业务主要从事国内商品车和工程车的出口运输。报告期内，汽车船业务主要由发行人开展。截至目前，发行人通过合资公司广州远海汽车船运输有限公司开展汽车船业务。

如上所述，发行人运输的主要货物包括：风电设备、工程项目货和大型机械设备、核电设备、铁路设备、海洋工程装备、大型工业生产模块、船舶和港口设施、纸浆、木材、沥青、汽车等。

各品类货物在船只上装卸条件、保管条件、运输条件、主要采用船舶及船舶

特性情况如下：

| 运输货物种类 | 装卸条件 | 保管条件 | 运输条件 | 主要采用何种船舶及船舶特性 | 对应船舶 |
|-----------------------------|-------------------|----------|----------------|---|---|
| 风电设备、工程项目货和大型机械设备、核电设备、铁路设备 | 利用自身较大起重能力的船吊进行装卸 | 部分要求舱内装载 | 对货物的固定和绑扎要求高 | 主要使用重吊船和多用途船运输，要求船舶具有较大起重能力的船吊、箱型舱、大舱口、多层装货甲板、甲板具备较大负荷、开阔主甲板 |  |
| 海洋工程装备、大型工业生产模块、船舶和港口设施 | 潜装、用轴线车组合后滚装滚卸 | 无 | 对货物的固定和绑扎要求非常高 | 主要采用半潜船运输，要求船舶具有下潜功能、拥有超大平面甲板、甲板有较大载荷能力，具有 DP 定位能力以满足海上装卸和浮托安装的要求 |  |
| 纸浆 | 利用船吊进行装卸 | 要有除湿功能 | 对船舱的洁净度要求高 | 主要采用纸浆船运输，要求船舶具有箱型舱、全开式舱口、除湿装置、拥有较快速度的船吊 |  |
| 木材 | 利用船吊进行装卸 | 无 | 无 | 主要采用木材船运输，要求拥有船吊、大舱容、船舶两舷有立柱 |  |
| 沥青 | 利用管道装卸 | 密闭罐体 | 密闭及持续加热 | 主要采用沥青船运输，要求船舶有密闭罐体装载沥青，并要求具有罐内加热功能，以保持沥青处于液体、满足管道装卸要求 |  |
| 汽车 | 滚装 | 具有消防设施 | 无 | 主要采用汽车船运输，要求船舶有多层大面积甲板，满足大规模装载汽车的需求；要求有尾跳板，满足汽车行驶上船需求；要求有喷淋等消防设施，以满足汽车起火的扑救要求 |  |

2、控股股东直接控制的企业及其主营业务情况

发行人直接控股股东中远集团为控股平台，以管理职能为主，不实际开展运输业务。间接控股股东中远海运集团的主营业务为服务全球贸易，经营全球网络，以航运、港口、物流等为基础和核心产业，以航运金融、装备制造、增值服务、数字化创新为赋能和增值产业，全力打造“3+4”产业生态，致力于构建世界一流的全球综合物流供应链服务生态。

截至 2023 年 3 月 31 日，直接控股股东和间接控股股东直接控制的企业开展
 主营业务情况如下：

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 主营业务 | 是否存在与 发行人从事 相同或相似 业务的企业 或下属企业 |
|--------------------------------|------------------|--|------------------|---|
| 直接控股股东中远集团直接控制的除发行人外的企业 | | | | |
| 1 | 中远海运控股 股份有限公司 | 国际船舶运输公司的投资管理；提供与国际船舶运输配套的服务；实业项目投资管理；码头投资管理；从事海上、航空、陆路国际货运代理业务；船舶与集装箱生产、销售、租赁、维修；仓储、装卸；运输方案设计；信息服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。 | 集装箱运输及 码头业务 | 中远海运控 股股份有限 公司 |
| 2 | 上海远洋实业 有限公司 | 技术服务，揽货及再生物品经营，船舶通信导航设备装修，建筑材料、五金交电、日用百货、服装鞋帽、劳防用品的销售，房地产经纪，园林绿化，医疗器械经营，货运代理，商务信息咨询。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） | 货运代理等 | 否 |
| 3 | 广州远洋投资 有限公司 | 企业自有资金投资；广告业；企业管理服务（涉及许可经营项目的除外）；物业管理；场地租赁（不含仓储）；室内装饰设计服务；商品批发贸易（许可审批类商品除外）；计算机批发；计算机零配件批发；其他文化娱乐用品批发；办公设备耗材批发；办公设备批发；商品零售贸易（许可审批类商品除外）；计算机零售；计算机零配件零售；办公设备耗材零售。 | 投资与资产管 理 | 否 |
| 4 | 中远海运（厦 门）有限公司 | 远洋货物运输；沿海货物运输；内河货物运输；国内沿海旅客运输；国际班轮旅客运输；内河旅客运输；港口旅客运输服务；船舶管理业务；船舶港口服务；其他未列明水上运输辅助活动（不含需经许可审批的事项）；国内劳务派遣服务；对外劳务合作经营；船舶修理；其他未列明的机械与设备租赁（不含需经许可审批的项目）；国际货运代理；国内货运代理；旅客票务代理；其他未列明企业管理服务（不含须经审批许可的项目）；其他未列明商务服务业（不含需经许可审批的项目）；自有房地产经营活动；商务信息咨询；其他人力资源服务（不含需经许可审批的项目）；经营各类商品和技术的进出口（不另附进出口商品目录），但国家限定公司经营或禁止进出口的商品及技术除外；兼营：承办租赁、买卖船舶业务；信息咨询服务；房屋租赁。 | 客滚船业务 | 中远海运 （厦门）有 限公司 |
| 5 | 中远海运博鳌 有限公司 | 旅游项目开发；房地产开发；商业项目、旅馆、酒店管理；会议展览服务（不含旅行社业务）；高尔夫球场投资；装潢设计；建筑材料；酒店经营（仅限分支机构经营）；康体健身（仅限分支机构经营）；文化娱乐服务（仅限分支机构经营）；美容美发（仅 | 旅游饭店，会议 及展览服务 | 否 |

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 主营业务 | 是否存在与发行人从事相同或相似业务的企业或下属企业 |
|-----------------------------------|-----------------|--|-----------------------|---------------------------|
| | | 限分支机构经营);餐饮服务(仅限分支机构经营);水上观光旅游客运服务;泳池经营管理、高危许可项目经营、酒吧经营、洗衣服务、包厢娱乐服务、棋牌服务、桑拿服务、台球服务、演出舞台场所租赁、电影放映、商务中心服务、水上娱乐项目;食品销售、酒店用品和旅游用品销售、文创产品销售、烟酒零售、日用百货销售、汽车租赁、商铺租赁;会务服务和咨询、酒店管理咨询、酒店管理培训、物业管理;园林绿化、养护;保洁服务。(一般经营项目自主经营,许可经营项目凭相关许可证或者批准文件经营)(依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动。) | | |
| 6 | 中国船舶燃料有限责任公司 | 为外轮、远洋船舶、沿海、内河水上市船舶及港口生产用供应成品油及淡水;船用成品油的进出口及与国外换油业务;利用现有的油库基地和设备,对外开展船用润滑油来料加工业务;对国外石油公司代供船用成品油;成品油的仓储、运输;不带有储存设施经营成品油:煤油、汽油、柴油[闭杯闪点≤60℃](危险化学品经营许可证有效期至2021年12月19日);自营和代理除国家组织统一联合经营的16种出口商品和国家实行核定公司经营的14种进口商品以外的商品及技术的进出口业务;开展“三来一补”、进料加工业务;对销贸易和转口贸易;物业管理;出租办公用房;销售燃料油、润滑油。(市场主体依法自主选择经营项目,开展经营活动;依法须经批准的项目,经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动;不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动) | 石油及制品批发 | 否 |
| 7 | 中远海运国际(新加坡)有限公司 | 货运代理等 | 货运代理等 | 否 |
| 间接控股股东中远海运集团直接控制的除中远集团外的企业 | | | | |
| 1 | 中远海运财产保险自保有限公司 | 中国远洋海运集团有限公司及集团成员企业的下列保险业务:财产损失保险、责任保险、信用保险和保证保险;短期健康保险和意外伤害保险;上述业务的再保险业务;国家法律、法规允许的保险资金运用业务;经中国保监会批准的其他业务。(依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动) | 财产保险 | 否 |
| 2 | 中远海运重工有限公司 | 销售船舶及海洋工程装备及配件,机电设备,环保设备,金属制品;船舶和海洋工程及配件的设计,船舶和海洋工程设备安装维修;机电设备安装建设工程专业施工;从事货物及技术的进出口业务;机械设备租赁,自有设备租赁;从事船舶和海洋工程、船舶和海洋工程设备科技专业领域内的技术开发、 | 船舶和海洋工程装备建造、修理改装及配套服务 | 否 |

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 主营业务 | 是否存在与发行人从事相同或相似业务的企业或下属企业 |
|----|----------------|---|-----------|--------------------------------------|
| | | 技术转让、技术咨询、技术服务；物业管理；船舶和海洋工程装备及配件的制造、维修、改装、拆解（限分支机构经营）。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） | | |
| 3 | 中国海运集团有限公司 | 许可项目：国际班轮运输。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：从事国际集装箱船、普通货船运输；进出口业务；国际货运代理业务；码头与港口的投资；船舶租赁及船舶修造（仅限分支机构经营）；通讯导航及设备、产品的制造（仅限分支机构经营）；通讯导航及设备、产品的维修；仓储、堆场；集装箱制造（仅限分支机构经营）；集装箱修理、销售；船舶及相关配件的销售；钢材的销售；与上述业务有关的技术咨询、通讯信息服务。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） | 投资管理 | 中远海运能源运输股份有限公司、中远海运客运有限公司、海南港航控股有限公司 |
| 4 | 中远海运散货运输有限公司 | 水上货物运输代理；水上运输设备租赁服务；国际货运代理；水上运输设备批发；船舶修理；船舶零配件销售；船舶、海上设施、岸上工程的技术检验；煤炭及制品批发；谷物、豆及薯类批发；金属及金属矿批发（国家专营专控类除外）；钢材批发；钢材零售；非金属矿及制品批发（国家专营专控类除外）；货物进出口（专营专控商品除外）；建材、装饰材料批发；交通运输咨询服务；仓储咨询服务；能源技术咨询服务；国内船舶管理；国际船舶管理；内贸普通货物运输；国际船舶运输。 | 干散货运输 | 中远海运散货运输有限公司 |
| 5 | 中远海运物流有限公司 | 许可项目：道路货物运输（不含危险货物）。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）。一般项目：道路货物运输站经营；无船承运业务；国际货物运输代理；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） | 货运代理等 | 否 |
| 6 | 《中国远洋海运报》社有限公司 | 许可项目：出版物出版。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：承办《中国远洋海运》期刊国内广告，发布外商来华广告，摄影服务，文化艺术交流活动策划，商务信息咨询（不含投资类咨询）。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） | 期刊出版，报纸出版 | 否 |
| 7 | 中远海运船员管理有限公司 | 许可项目：国内船舶管理业务；劳务派遣；海员外派业务；水路普通货物运输；出版物出版。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：国际船舶管理业务，船舶销售， | 船员管理 | 否 |

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 主营业务 | 是否存在与发行人从事相同或相似业务的企业或下属企业 |
|----|----------------|---|------------|---------------------------|
| | | 运输设备租赁服务，船舶引航服务，在航海领域内的技术咨询、技术服务、技术转让、技术开发。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） | | |
| 8 | 中远海运大连投资有限公司 | 许可项目：国内船舶管理业务，医疗服务，住宿服务，餐饮服务，食品销售，国际道路货物运输，道路货物运输（不含危险货物），船员、引航员培训，道路货物运输（网络货运）（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以审批结果为准）一般项目：国际船舶管理业务，投资管理（不含金融、证券业务）；高新技术项目投资，化工项目投资，新能源项目投资；非金融资产管理；化工产品销售；高新技术企业孵化服务；国内水路运输辅助服务；港口辅助经营业；国际海上运输，国内水路运输；货物运输代理；养老服务；旅游管理服务；经营广告业务；海事服务及技术咨询；国际贸易代理服务；国内一般贸易，汽车租赁；建筑工程机械及设备租赁；安全技术咨询服务；自有房地产经营；物业管理；办公服务；互联网信息服务；计算机软硬件技术研发、技术服务、技术转让；人力资源服务。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） | LPG端到端物流服务 | 中远海运大连投资有限公司 |
| 9 | 中远海运（青岛）有限公司 | 从事机务、海务和安排维修业务；从事船舶买卖、租赁以及其他船舶资产管理业务。国内沿海散货船海务、机务管理和安全与防污染管理。为中国籍、港澳台地区籍及外国籍海船提供配员，代理船员用人单位管理海船船员事务，代理海船船员申请培训、考试、办证等业务。企业管理咨询，投资咨询服务（金融、证券除外）；船舶管理、租赁；项目投资；房屋租赁和场地租赁；国内劳务派遣；新材料的研发、加工制造和销售；能源新技术、新材料的研发、推广及销售；物流服务；仓储服务；以自有资金对外投资；自有房地产经营；房地产开发经营；土地开发。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） | 投资与资产管理 | 否 |
| 10 | 中远海运资产经营管理有限公司 | 资产管理，投资管理，实业投资，投资咨询，商务咨询，企业管理咨询，企业管理咨询，企业形象策划，市场营销策划，自有房产经营。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） | 投资与资产管理 | 否 |
| 11 | 中远海运（天津）有限公司 | 许可项目：国内船舶管理业务；港口经营；旅游业务；工程造价咨询业务；建设工程施工；住宿服务；食品销售；烟草制品零售；餐饮服务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）。一般项目：新兴能源技术研发；碳减排、 | 货运代理等 | 否 |

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 主营业务 | 是否存在与发行人从事相同或相似业务的企业或下属企业 |
|----|----------------|--|--------|---------------------------|
| | | 碳转化、碳捕捉、碳封存技术研发；风力发电技术服务；太阳能发电技术服务；物联网技术服务；信息系统集成服务；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；国际货物运输代理；国际船舶管理业务；贸易经纪；进出口代理；船舶港口服务；国内货物运输代理；货物进出口；技术进出口；劳务服务（不含劳务派遣）；非居住房地产租赁；住房租赁；仓储设备租赁服务；机械租赁；物业管理；酒店管理；小微型客车租赁经营服务；养老服务；信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）；信息技术咨询服务；人力资源服务（不含职业中介活动、劳务派遣服务）；档案整理服务；单位后勤管理服务；广告制作；通信设备制造（分支机构经营）；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；软件开发；信息系统运行维护服务；商务代理代办服务；网络技术服务；日用百货销售；五金产品批发；五金产品零售；健身休闲活动；会议及展览服务；停车场服务；业务培训（不含教育培训、职业技能培训等需取得许可的培训）；洗染服务。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） | | |
| 12 | 中远海运集团财务有限责任公司 | 对成员单位办理财务和融资顾问、信用鉴证及相关的咨询、代理业务；协助成员单位实现交易款项的收付；经批准的保险代理业务；对成员单位提供担保；办理成员单位之间的委托贷款及成员单位的委托投资；对成员单位办理票据承兑与贴现；办理成员单位之间的内部转账结算及相应的结算、清算方案设计；吸收成员单位的存款；对成员单位办理贷款及融资租赁；从事同业拆借；承销成员单位的企业债券；有价证券投资；代客普通类衍生品交易业务（仅限于由客户发起的远期结售汇、远期外汇买卖、人民币外汇掉期产品的代客交易）。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） | 金融财务服务 | 否 |
| 13 | 青岛远洋船员职业学院 | 普通高等教育 | 普通高等教育 | 否 |
| 14 | 中远海运（北美）有限公司 | 货运代理等 | 货运代理等 | 否 |
| 15 | 中远海运（东南亚）有限公司 | 货运代理等 | 货运代理等 | 否 |
| 16 | 中远海运（欧洲）有限公司 | 货运代理等 | 货运代理等 | 否 |
| 17 | 中远海运（日本）株式会社 | 货运代理等 | 货运代理等 | 否 |
| 18 | 中远海运（韩 | 货运代理等 | 货运代理等 | 否 |

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 主营业务 | 是否存在与发行人从事相同或相似业务的企业或下属企业 |
|----|--------------|-------|-------|---------------------------|
| | 国)有限公司 | | | |
| 19 | 中远海运(澳洲)有限公司 | 货运代理等 | 货运代理等 | 否 |
| 20 | 中远海运(南美)有限公司 | 货运代理等 | 货运代理等 | 否 |
| 21 | 中远海运(西亚)有限公司 | 货运代理等 | 货运代理等 | 否 |
| 22 | 中远海运(非洲)有限公司 | 货运代理等 | 货运代理等 | 否 |
| 23 | 远吉有限公司 | 资本管理 | 资本管理 | 否 |

除发行人外,中远海运集团实际控制的其他船运公司主要包括中远海运控股股份有限公司(以下简称“中远海控”)、中远海运能源股份有限公司(以下简称“中远海能”)、中远海运散货运输有限公司(以下简称“中远海散”)、中远海运客运有限公司(以下简称“中远海客”)、中远海运(厦门)有限公司(以下简称“中远海运厦门”)、海南港航控股有限公司(以下简称“海南港航”)、中远海运大连投资有限公司(以下简称“中远海运大连”)。

(二) 控股股东及相关方控制的企业与公司不构成实质性同业竞争

中远集团及中远海运集团控制的下属企业中存在部分主营业务为航运的企业,该企业的主营业务情况如下:

| 序号 | 公司名称 | 主营业务情况 |
|----|--------|---------------------------|
| 1 | 发行人 | 主要从事大型机械设备、纸浆、木材、沥青、汽车等运输 |
| 2 | 中远海控 | 主要从事集装箱的运输及码头业务 |
| 3 | 中远海能 | 主要从事油品、液化天然气等能源运输及化学品运输 |
| 4 | 中远海散 | 主要从事粮食、矿石、煤炭等干散货运输 |
| 5 | 中远海客 | 主要从事区域客滚运输业务 |
| 6 | 中远海运厦门 | 主要从事区域客运业务 |
| 7 | 海南港航 | 主要从事区域客滚运输等 |
| 8 | 中远海运大连 | 主要从事LPG端到端物流服务 |

发行人主营业务与控股股东控制的其他船运企业的主营业务不构成实质性同业竞争,具体如下:

1、控制的船舶类型不同

发行人控制的船舶类型包括多用途船及重吊船、半潜船、纸浆船、木材船、沥青船、汽车船等多种专业特种船舶。而控股股东实际控制的其他船运公司控制的船舶类型均不包括前述特殊船舶，具体情况如下：

| 序号 | 公司名称 | 控制的主要船舶类型 |
|----|--------|---|
| 1 | 发行人 | 控制的主要船型为多用途船及重吊船、半潜船、纸浆船、木材船、沥青船、汽车船等多种专业特种船舶 |
| 2 | 中远海控 | 控制的船型为集装箱船 |
| 3 | 中远海能 | 控制的主要船型为油轮、LNG 船 |
| 4 | 中远海散 | 控制的主要船型为散货船 |
| 5 | 中远海客 | 控制的主要船型为客滚船 |
| 6 | 中远海运厦门 | 控制的主要船型为客船 |
| 7 | 海南港航 | 控制的主要船型为客滚船 |
| 8 | 中远海运大连 | 控制的主要船型为 LPG 船 |

2、运输的目标货物不同

发行人运输的主要货物包括风电设备、工程项目货和大型机械设备、核电设备、铁路设备、海洋工程装备、大型工业生产模块、船舶和港口设施、纸浆、木材、沥青、汽车等超长、超宽、不适箱或有特殊装卸、运输要求的货物。控股股东控制的其他船运公司的各类船舶均有其主要目标货物，其他船运公司的目标货物与中远海特运输的主要货物均不相同，具体情况如下：

| 序号 | 公司名称 | 运输目标货物情况 |
|----|--------|--|
| 1 | 发行人 | 主要运输货物包括风电设备、工程项目货和大型机械设备、核电设备、铁路设备、海洋工程装备、大型工业生产模块、船舶和港口设施、纸浆、木材、沥青、汽车等 |
| 2 | 中远海控 | 通过集装箱运送货物，出口产品主要为家电、食品、服装等 |
| 3 | 中远海能 | 主要运输油品、液化天然气等能源、化学品 |
| 4 | 中远海散 | 主要从事粮食、矿石、煤炭等干散货运输 |
| 5 | 中远海客 | 主要从事区域港口间的客滚服务 |
| 6 | 中远海运厦门 | 主要从事区域客运业务 |
| 7 | 海南港航 | 主要从事区域客滚运输等 |
| 8 | 中远海运大连 | 主要运输 LPG |

由上表可以看出，控股股东控制的其他船运公司的目标货物与中远海特运输的主要货物有实质性差异。部分业务由于特殊市场环境和政策背景原因存在一定

重合，具体包括汽车运输和集装箱运输业务。

（1）汽车运输业务

在汽车出口方面，汽车船运输汽车方式装卸高效，固定更牢靠，货运质量更高，可一次性运载大量车辆，是国际汽车运输长期以来的主流方式。根据中国汽车工业协会的数据，由于中国车企出口竞争力的大幅增强，2021年、2022年我国汽车出口增量连续两年均在100万辆以上，2022年中国汽车出口量首次突破300万辆达到311.1万辆。在我国汽车出口快速增长、汽车船运力严重不足背景下，中共中央政治局会议提出“保产业链供应链稳定”，商务部表示“积极支持新能源汽车等重点产品出口，研究拓宽出口运输渠道”，要求做好汽车出口海运保障工作。中远海控推出了集装箱汽车整车出运方案，即将汽车整车装入集装箱后通过集装箱船进行运输；发行人也创新推出了纸浆船+专用汽车框架运输汽车方案。中远海控与发行人在汽车运输业务存在显著差异，不构成实质性竞争关系，具体原因如下：

1) 自2016年中远海运集团设立以来，中远海特始终定位于特种运输平台，坚持“特”字领军，积极打造全球领先的特种船公司，为客户提供特种运输全产业链服务和整体解决方案；中远海控定位于以集装箱航运为核心的全球数字化供应链运营和投资平台，为客户提供集装箱航运+港口+相关物流服务的供应链解决方案。双方定位不同，业务独立发展。

2) 发行人汽车运输业务通过汽车船及纸浆船+专用汽车框架的方式运输；中远海控的汽车整车运输业务主要是将汽车装入集装箱后通过集装箱船进行运输，汽车封闭在各集装箱内。发行人与中远海控在船舶类型、运输汽车方式、挂港等方面存在差异。

3) 根据中国汽车工业协会的数据，2022年中国汽车出口量首次突破300万辆达到311.1万辆，2023年一季度出口107万辆，汽车船运输是汽车出口的主流运输方式，发行人与中远海控目前的汽车运输规模所占市场份额均较低。由于汽车出口市场空间较大、汽车出口运力严重不足、双方汽车运输业务规模较低，不存在实质性竞争。

综上，发行人与中远海控汽车运输业务不构成实质性同业竞争。

（2）集装箱运输业务

2021 年由于全球港口持续拥堵让集装箱有效运力供给备受压力，中国企业外贸出口遭遇严重物流难题。为积极响应落实国家“稳外贸”号召，2021 年底，发行人利用多用途船运输集装箱，为国家“稳外贸”贡献力量。发行人承运集装箱货物主要通过集装箱班轮公司及物流公司合作的方式开展。截至目前，中远海特响应国家“稳外贸”号召运输集装箱的工作已基本完成，运输集装箱主要为通过集装箱装载发行人所承运大型工程项目和机械设备的附属散件以及少量的支线运输，与中远海控班轮航线具有差异，该等情形与中远海控集装箱船班轮运输不构成同业竞争。

综上，中远海控通过集装箱船运输汽车、中远海特通过多用途船运输集装箱为航运市场处于特殊背景下为响应落实国家“稳外贸”号召的举措，中远海特与中远海控不存在控制同类型船舶的情况，两者主营业务显著不同，承运的目标货物存在实质性差异，不存在实质性同业竞争。发行人直接控股股东和间接控股股东已出具《关于避免同业竞争的承诺》，详见本回复之“问题 4.关于同业竞争”的回复之“三、发行人是否存在解决同业竞争的具体措施，控股股东承诺有效期及承诺履行情况”之“（一）控股股东就避免同业竞争作出承诺情况”。

二、对于本次募投项目是否新增构成重大不利影响的同业竞争

本次向特定对象发行募集资金总额在扣除相关发行费用后的募集资金净额将投资于租赁 29 艘多用途纸浆船项目、建造 1 艘 65,000 吨半潜船项目、补充流动资金。多用途纸浆船与半潜船的功能及特性参见本回复之“问题 4.关于同业竞争”之“一、发行人是否存在与控股股东、实际控制人及其控制的企业从事相同、相似业务的情况，是否存在同业竞争”之“（一）发行人与控股股东、实际控制人及其控制的企业从事相同、相似业务的情况”之“1、发行人实际开展的主营业务情况”。

发行人本次募投项目的实施主体为发行人控股子公司中远航运（香港）及洋浦中远海运，募投项目的投向为发行人主营业务。因此，不会导致本次募投项目实施后与控股股东控制的其他企业之间新增同业竞争或影响公司生产经营的独立性的情形。

三、发行人是否存在解决同业竞争的具体措施，控股股东承诺有效期及承诺履行情况

(一) 控股股东就避免同业竞争作出承诺情况

2015年2月，发行人直接控股股东中远集团作出如下承诺：

- 1、中远集团不利用控股股东的地位损害发行人及发行人其他股东的利益；
- 2、中远集团保证自身及其全资子公司和控股子公司不在中国境内外以任何形式直接或间接从事与发行人主营业务相竞争的业务活动。

2015年8月，发行人直接控股股东中远集团作出如下承诺：

“截至本承诺函出具之日，大连远洋运输公司、厦门远洋运输公司、中国远洋物流有限公司和中远（香港）集团有限公司未在中国境内外以任何形式直接或间接从事与中远航运主营业务相竞争的业务活动。

本承诺函出具之日后，本公司保证本公司、本公司下属全资子公司和控股子公司不在中国境内外以任何形式直接或间接从事与中远航运主营业务相竞争的业务活动。”

2016年5月，中远海运集团通过以国有股权行政划转的方式取得中远集团100%股权，进而间接持有发行人50.94%的股份，中国远洋海运集团承诺：

1、将在5年内通过监管部门认可的方式逐步解决发行人与中海汽船的汽车船业务重合问题，消除同业竞争。

2、在中远海运集团直接或间接持有发行人控股股权期间，中远海运集团及中远海运集团其他下属公司将不采取任何行为或措施，从事对发行人及其子公司主营业务构成或可能构成实质性竞争的业务活动，且不会侵害发行人及其子公司的合法权益，包括但不限于未来设立其他子公司或合营、联营企业从事与发行人及其子公司现有主营业务构成实质性竞争的业务，或用其他的方式直接或间接的参与发行人及其子公司现有主营业务。

3、如中远海运集团及控制的公司可能在将来与发行人在主营业务方面发生实质性同业竞争或与发行人发生实质利益冲突，中远海运集团将放弃或将促使中远海运集团控制的公司放弃可能发生同业竞争的业务机会，或将中远海运集团和

中远海运集团控制的公司产生同业竞争的业务以公平、公允的市场价格，在适当时机全部注入发行人。

4、中远海运集团不会利用从发行人了解或知悉的信息协助第三方从事或参与与发行人现有从事业务存在实质性竞争或潜在竞争的任何经营活动。

5、若因中远海运集团及中远海运集团控制的公司违反上述承诺而导致发行人权益受到损害的，中远海运集团将依法承担相应的赔偿责任。

上述承诺期间为在中远海运集团直接或间接持有发行人控股权期间，承诺长期有效。

2023年7月25日，发行人直接控股股东和间接控股股东出具《关于避免同业竞争的承诺》：

“1、本公司将采取积极措施避免发生与中远海特及其附属企业的主营业务有竞争或可能构成竞争的业务或活动，并促使本公司控制的其他企业避免发生与中远海特及其附属企业主营业务有竞争或可能构成竞争的业务或活动。

2、如本公司及本公司控制的其他企业获得从事新业务的机会，而该等业务与中远海特及其附属企业主营业务构成或可能构成同业竞争时，本公司将在条件许可的前提下，以有利于上市公司中远海特的利益为原则，将尽最大努力促使该业务机会按合理和公平的条款和条件首先提供给中远海特或其附属企业。

3、本次发行募投项目实施后不存在新增同业竞争的情形，募投项目实施前也不存在任何现有或潜在的同业竞争。本公司在本次发行前出具的关于避免同业竞争的承诺仍持续有效，将继续正常履行，不存在违反该等承诺的情形。

4、本承诺函经本公司签署之日起生效，长期有效。本公司将忠实履行上述承诺，并承担相应的法律责任。”

（二）同业竞争承诺履行情况

针对中远海运集团2016年出具的同业竞争承诺，为避免中远海运集团内部与公司在汽车船业务上的业务重合问题，经公司与中海汽车船运输有限公司及其控股公司协商，同意以公司为主体，在广州注册成立广州中远海运滚装运输有限公司，以此为平台对公司及中海汽车船的汽车船业务进行整合，实现对中远海运

集团汽车船业务的统一经营、统一管理。

2016年12月底，滚装公司成立，并与中海汽车船及股东中海集团签署了委托经营管理服务协议，委托滚装公司对中海汽车船的资产、财务、生产经营进行管理。中海汽车船共有4家公司（含中海汽车船），旗下共有1艘自有船及4艘租入船。中海汽车船按照自有船实施退役、租入船合同到期退租的原则，逐步解决与公司业务重合问题，消除同业竞争。截止2021年末，中海汽车船旗下的1艘自有船及4艘租入船，已经于2018年至2019年期间陆续退役或退租，至此，中海汽车船旗下已无运营的汽车船。截至2022年1月，中海汽车船4家公司已完成清算注销。

截至本回复出具之日，中远海运集团、中远集团关于同业竞争的承诺均正常履行。

四、发行人独立董事对发行人是否存在同业竞争和避免同业竞争措施的有效性所发表的意见

2023年7月25日，发行人独立董事出具了《中远海运特种运输股份有限公司独立董事关于公司同业竞争相关事项的独立意见》：

“根据中国证券监督管理委员会于2023年2月17日发布的《监管规则适用指引——发行类第6号》和2022年1月5日发布的《上市公司监管指引第4号——上市公司及其相关方承诺》等相关规定，我们作为中远海运特种运输股份有限公司的独立董事，就同业竞争有关事项发表独立意见如下：

1、公司本次向特定对象发行股票的有关文件关于同业竞争和避免同业竞争措施的内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。

2、公司与控股股东中国远洋运输有限公司、中国远洋海运集团有限公司及其控制的企业不存在实质性同业竞争。

3、为避免发生同业竞争，公司控股股东中国远洋运输有限公司、中国远洋海运集团有限公司所做作出的承诺是有效且可行的，亦不存在任何违反该等承诺的情形，不存在损害公司及其中小股东利益的情形。

综上，我们认为，公司本次向特定对象发行股票的有关同业竞争和避免同业竞争措施的内容真实、准确、完整，相关措施明确、具体、可执行，符合《监管规则适用指引——发行类第6号》及《上市公司监管指引第4号——上市公司及其相关方承诺》的要求，不存在损害上市公司及中小股东合法权益的情形。”

五、发行人符合《监管规则适用指引——发行类第6号》第1条的相关规定

1、截至本回复出具之日，发行人间接控股股东中远海运集团所控制的其他企业与发行人之间不存在实质性的同业竞争；

2、中远海运集团、中远集团已作出关于避免同业竞争的承诺，该等承诺真实、合法、有效，在报告期内履行情况良好，且在报告期内不存在违反承诺的情形，不存在损害上市公司利益的情形；

3、发行人本次发行募集资金将用于发行人主营业务，发行人本次募投项目实施后，不会与中远海运集团及其一致行动人控制的其他企业新增同业竞争；

4、发行人已在募集说明书“第三节 发行对象的基本情况”之“一、中远海运集团基本情况”之“（七）本次向特定对象发行股票完成后的同业竞争及关联交易情况”对同业竞争的相关事宜进行了披露。

综上所述，截至本回复出具之日，发行人符合《监管规则适用指引——发行类第6号》第1条的相关规定。

六、核查程序及核查意见

（一）核查程序

针对上述事项，保荐人及发行人律师履行了以下核查程序：

1、取得并查阅发行人及中远海运集团下属企业的工商信息、财务及审计报告和业务介绍等相关资料，以及开展公开信息核查，主要包括：

（1）查阅发行人自设立至今的工商档案；

（2）查阅中远海运集团及其控制的下属企业的经营范围；查阅中远海运集团及其控制的部分下属企业官网、相关业务说明等信息；

（3）查阅发行人、中远海控、中远海能等中远海运集团下属企业报告期公

开披露的文件，包括但不限于定期报告、审计报告等，了解相关业务收入占比及贡献情况；

(4) 取得中远集团及中远海运集团营业执照、公司章程、最近一年及一期的审计报告、财务报表；

(5) 通过公开网络核查相关主体的公开披露信息，了解中远海运集团控制的其他企业情况及其开展的主营业务情况。

2、与发行人相关主管人员开展访谈，了解相关主体开展的具体业务情况；

3、查阅中远海运集团、中远集团就同业竞争问题出具的书面承诺，并就承诺事项实际履行情况向各相关方进行核实、确认；

4、查阅本次募投项目可行性分析报告等资料，核查本次募投项目实施不新增同业竞争的情况；

5、查阅了发行人独立董事关于公司是否存在同业竞争和避免同业竞争措施有效性的独立意见。

(二) 核查意见

经核查，保荐人及发行人律师认为：

1、发行人主营业务与控股股东控制的其他企业的主营业务不构成实质性同业竞争；

2、本次募投项目的实施不会新增同业竞争；

3、发行人控股股东出具的相关同业竞争承诺处于正常履行中，承诺长期有效，不存在违反同业竞争承诺的情形；

4、独立董事对发行人是否存在同业竞争和避免同业竞争措施的有效性已发表相关意见；

5、截至本回复出具之日，发行人符合《监管规则适用指引——发行类第 6 号》第 1 条的相关规定。

问题 5.关于关联交易

根据申报材料，2020 年、2021 年、2022 年及 2023 年一季度，发行人关联

采购占当期营业成本的比例分别为 56.50%、61.65%、60.53%及 53.98%。关联销售占当期营业收入的比例分别为 6.13%、9.03%、8.51%及 4.92%，此外还在租赁、托管等多项关联交易。根据发行人年报及 2023 年关联交易的预计金额和内容，船舶服务、船舶租赁、劳务服务等业务的交易方向均为双向。发行人募投项目存在租赁和建造相关运输船只项目。

请发行人说明：（1）关联交易存在的必要性、合理性、决策程序的合法性、信息披露的规范性、关联交易价格的公允性；（2）结合募投项目新增关联交易的性质、定价依据，总体关联交易对应的收入、成本费用或利润总额占发行人相应指标的比例等论证是否属于显失公平的关联交易；（3）发行人、控股股东是否对关于规范和减少关联交易作出承诺及相关履行情况。

请保荐机构、发行人律师及申报会计师按照《监管规则适用指引——发行类第 6 号》第 2 条核查并发表明确意见。

回复：

一、关联交易存在的必要性、合理性、决策程序的合法性、信息披露的规范性、关联交易价格的公允性

（一）关联交易存在的必要性、合理性

1、向关联方采购商品、接受劳务

报告期内，发行人向关联方采购商品、接受劳务情况如下：

单位：万元

| 关联方 | 关联交易内容 | 2023年1-3月 | 2022年度 | 2021年度 | 2020年度 |
|-----------------|---------|-----------|------------|------------|------------|
| 中远海运集团下属公司 | 购买燃油 | 10,314.06 | 66,726.93 | 50,296.64 | 35,301.79 |
| 中国远洋海运集团下属联合营公司 | 购买燃油 | - | - | 1,202.94 | 228.74 |
| 中远海运集团下属公司 | 接受船舶服务 | 8,392.24 | 46,577.40 | 37,312.68 | 23,593.57 |
| 中远海运集团下属联合营公司 | 接受船舶服务 | 694.19 | 3,327.20 | 2,475.14 | 1,706.76 |
| 中远海运集团下属公司 | 接受劳务 | 1,862.30 | 8,287.18 | 5,426.82 | 5,550.64 |
| 中远海运集团下属联合营公司 | 接受劳务 | 3,529.83 | 11,532.89 | 6,529.61 | 6,789.02 |
| 中远海运集团下属公司 | 租入船员 | 26,239.87 | 113,380.44 | 108,687.07 | 81,267.67 |
| 中远海运集团下属公司 | 代收代付燃油费 | 50,245.56 | 233,068.98 | 117,873.84 | 114,829.64 |
| 中远海运集团下属公司 | 代收代付港口费 | 11,487.22 | 58,256.58 | 77,419.23 | 52,345.68 |

| 关联方 | 关联交易内容 | 2023年1-3月 | 2022年度 | 2021年度 | 2020年度 |
|---------------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 中远海运集团下属联合营公司 | 代收代付港口费 | 12,579.74 | 34,890.41 | 14,197.13 | 16,473.83 |

(1) 接受船舶服务

报告期内，发行人向关联方采购船舶服务包括备件、通导、机务、物料、船舶保险、修理等，主要是因为中远海运集团已在全世界建立覆盖广泛的网络，能提供多元化、专业化的航运辅助服务。公司主营特种船运输，下属船型较多，将必要的航运辅助服务交由中远海运集团内的企业提供，可充分借助中远海运集团的规模化采购优势，享受更加及时可靠、优质低价的服务保障，同时减少大量的寻找服务提供商、沟通交流、服务监督等方面的交易成本，提高经营效率。发行人向关联方采购船舶服务具备必要性和合理性。

(2) 购买燃油、代收代付燃油费

报告期内，发行人向关联方采购燃油、代收代付燃油费。公司主营特种船运输，下属船型较多，将必要的采购服务交由中远海运集团内的企业提供，可充分借助中远海运集团的规模化采购优势，享受更加安全可靠、优质低价的服务保障，同时减少大量的寻找服务提供商、沟通交流、服务监督等方面的交易成本，提高经营效率。该等关联交易具有必要性和合理性。

(3) 租入船员

发行人租入船员主要是因为 2017 年末中远海运集团以中远海运船员管理有限公司（以下简称“船员公司”）为平台，将集团属下的有船员资源的 11 家公司的船员队伍进行整合，将集团分散在各下属公司的全体船员及相应的管理机构和管理人员划转到船员公司，船员公司将按照集团船公司船队或船型对口设置专属船员库以及相应的组织机构，船员库中的船员和管理人员与船公司的船舶和船舶管理部门，形成对口稳定紧密服务体系，船员公司为船公司提供优质高效服务。为加强船员队伍建设，更好地保障船员队伍需求，发行人于 2018 年初将船员划转至船员公司，由之前自有船员队伍的模式，转为接受船员公司提供船舶配员服务。发行人通过参与船员资源整合，并与船员公司签署《船员管理服务协议》，达到以下几方面目的：

①借助集团的优秀船员资源，先进的船员管理效率，国际化的船员队伍配置，

有效化解公司船员队伍与公司船队发展不相适应的矛盾，有效应对船员管理环境发展变化，进一步提升船员素质，促进船员队伍的健康发展，有效促进公司航运主业提质增效；

②船员公司按照船队或船型对口设置专属船员库以及相应的组织机构，设立特种船船员库，公司现有船员划转进入特种船专属库，形成特种船船员的专属管理；

③由船员公司作为专业公司统一管理船员，将提高船员管理的专业性，提升管理效率，减少后备船员系数，逐步降低综合管理成本。

根据发行人与船员公司签署的协议，船员公司建立特种船专属船员库，中远海特划转至船员公司的船员，进入特种船专属库，特种船专属船员库中的船员，在任何情况下优先保障中远海特船舶配员，不出现因船员配备不足导致影响中远海特船舶正常运营的情况。同时，随着船员管理资源整合，管理效率的提升，以及船员管理协同效应，船员成本将进一步下降，该事项不会对发行人人员独立产生重大不利影响，因此租入船员具有必要性和合理性。

（4）接受劳务

报告期内，发行人与关联方接受劳务服务主要包括接受办理船舶保险、揽货和船舶代理等服务，以及与之相关的代付港口费、代收运费等。

发行人从事专业化特种船远洋运输及沿海运输，公司船舶航行于世界各地的港口，并承运来回程与第三国间的货物。由于发行人所处行业特点，需要在所经国家和港口建立网点或委托当地的代理机构，进行全球性的揽取货物并进行运费结算，以及安排港口和采购事务并代为支付港口费用和采购费用等工作。如果依靠公司自身在全球各地建立经营网络，由于业务涉及世界各地港口，而且海外业务具有情况复杂、专业性强、费用单据多、结算难度大等特点，网点建设要耗费大量的成本，并且对于不经常挂靠的港口，开设网点也不经济；如果主要依靠委托当地国家的本土代理公司，由于涉及巨额的运费和港口费结算，存在一定的诚信风险，常常难以保证资金的安全。

中远海运集团作为全球领先的综合性航运集团，已经建立了完善的全球经营和服务网络，在全球多个国家和地区拥有千余家企业和分支机构。发行人有选择

地利用中远海运集团业已形成的成熟网络，极大地便利了生产经营，避免了重复建设；降低了公司海外经营管理的风险，保障了公司境外采购和服务的资金安全；同时，发行人利用中远海运集团全球营销网络为公司提供揽货服务，提高了公司全球揽货的覆盖能力，为公司揽取了更多、更加优质的货源，从而提高公司的经营效益。此外，中远海运集团拥有和经营着规模居全球前列的远洋运输船队，在全球采购中具有规模优势，能够利用其强大的议价能力和领先的行业地位争取到较优惠的条件和高质量的服务，公司充分利用中远海运集团的这些优势，有选择地通过中远海运集团及其下属专业公司，进行船舶保险、代收运费、代付港口费等工作，可以有效降低公司的营运成本，有利于提升公司的经营效益。因此接受前述劳务服务具有必要性和合理性。

2、向关联方出售商品、提供劳务

报告期内，发行人向关联方出售商品、提供劳务情况如下：

单位：万元

| 关联方 | 关联交易内容 | 2023年1-3月 | 2022年度 | 2021年度 | 2020年度 |
|---------------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 中远海运集团下属公司 | 提供船舶服务 | 2,014.62 | 10,683.21 | 6,109.61 | 4,012.91 |
| 中远海运集团下属联合营公司 | 提供船舶服务 | 643.30 | 1,978.95 | 630.33 | 188.27 |
| 中远海运集团下属公司 | 海运收入 | 6,832.95 | 69,373.91 | 68,163.00 | 36,379.16 |
| 中远海运集团下属联合营公司 | 海运收入 | 5,148.95 | 21,896.74 | 4,136.11 | 2,567.77 |

(1) 提供船舶服务

发行人向关联方提供船舶服务主要包括销售备件、通导、物料等，主要是因为发行人下属子公司广州中远海运船舶技术工程有限公司、广州中远海运船舶供应有限公司所处航运辅助业，主营产品包括船舶备件、船舶通导设备等，同时发行人子公司主营业地在广州，可为停靠广州港的船舶提供服务，中远海运集团为世界最具实力的综合类航运企业之一，下属航运子公司众多，发行人子公司向关联方提供船舶服务均为正常的业务往来。发行人子公司向关联方提供船舶服务具有必要性和合理性。

(2) 海运收入

发行人向关联方提供海运服务，关联交易中海运收入主要包括关联方代为揽货和发行人提供海运服务并收取运费。主要是因为由于发行人所处航运行业特点，

需要在所经国家和港口建立网点或委托当地的代理机构，进行全球性的揽取货物并进行运费结算，而中远海运集团作为全球领先的综合性航运集团，已经建立了完善的全球经营和服务网络，在全球多个国家和地区拥有千余家企业和分支机构。发行人充分利用中远海运集团全球营销网络为公司提供揽货服务，提高了全球揽货的覆盖能力，为发行人揽取了更多、更加优质的货源，从而提高发行人的经营效益。该关联交易具有必要性和合理性。

3、关联受托管理、承包

报告期内，发行人受托管理、承包情况如下：

(1) 2020 年

单位：万元

| 委托方/出包方名称 | 受托方/承包方名称 | 受托/承包资产类型 | 受托/承包起始日 | 受托/承包终止日 | 托管收益/承包收益定价依据 | 本期确认的托管收益/承包收益 |
|------------|----------------|-----------|----------|------------|---------------|----------------|
| 中国远洋运输有限公司 | 中远海运特种运输股份有限公司 | 其他资产托管 | 2019-1-1 | 2021-12-31 | 协议价 | 650.00 |
| 广州远洋投资有限公司 | 中远海运特种运输股份有限公司 | 其他资产托管 | 2020-1-1 | 2020-5-31 | 协议价 | 500.00 |
| 中国海运集团有限公司 | 广州中远海运滚装运输有限公司 | 其他资产托管 | 2020-1-1 | 2021-12-31 | 协议价 | 94.34 |

注：广州中远海运滚装运输有限公司已于 2023 年 6 月注销。

(2) 2021 年

单位：万元

| 委托方/出包方名称 | 受托方/承包方名称 | 受托/承包资产类型 | 受托/承包起始日 | 受托/承包终止日 | 托管收益/承包收益定价依据 | 本期确认的托管收益/承包收益 |
|------------|----------------|-----------|----------|------------|---------------|----------------|
| 中国远洋运输有限公司 | 中远海运特种运输股份有限公司 | 其他资产托管 | 2019-1-1 | 2021-12-31 | 协议价 | 650.00 |
| 中国海运集团有限公司 | 广州中远海运滚装运输有限公司 | 其他资产托管 | 2020-1-1 | 2021-12-31 | 协议价 | 94.34 |

(3) 2022 年

单位：万元

| 委托方/出包方名称 | 受托方/承包方名称 | 受托/承包资产类型 | 受托/承包起始日 | 受托/承包终止日 | 托管收益/承包收益定价依据 | 报告期内确认的托管收益/承包收益 |
|------------|----------------|-----------|----------|------------|---------------|------------------|
| 中国远洋运输有限公司 | 中远海运特种运输股份有限公司 | 其他资产托管 | 2022-1-1 | 2024-12-31 | 协议价 | 650.00 |

(4) 2023年1-3月

单位：万元

| 委托方/出包方名称 | 受托方/承包方名称 | 受托/承包资产类型 | 受托/承包起始日 | 受托/承包终止日 | 托管收益/承包收益定价依据 | 报告期内确认的托管收益/承包收益 |
|------------|----------------|-----------|----------|------------|---------------|------------------|
| 中国远洋运输有限公司 | 中远海运特种运输股份有限公司 | 其他资产托管 | 2022-1-1 | 2024-12-31 | 协议价 | 162.50 |

报告期内，发行人受托管理公司包括广州远洋投资有限公司（以下简称“广远投资”）、广远投资下属公司、中海汽车船运输有限公司。发行人自2012年1月1日起受托管理广远投资，管理范围包括对广远投资及其下属子公司的股权、资产和相关决策事项涉及的日常事务。发行人受托管理服务的目的主要是：一是公司在股权管理、资产及日常事务的管理服务方面比较有丰富的经验，上述受托管理服务，有利于进一步发挥公司的管理优势，充分利用公司现有的人力资源；二是为逐步解决公司与中海汽车船的业务重合问题，2016年12月底，广州中远海运滚装运输有限公司成立，并与中海汽车船及股东中国海运集团有限公司签署了委托经营管理服务协议，委托滚装公司对中海汽车船公司的资产、财务、生产经营进行管理。该关联交易具有必要性和合理性。

4、关联租赁

报告期内，发行人关联租赁情况如下：

(1) 发行人作为出租方

单位：万元

| 承租方名称 | 租赁资产种类 | 2023年1-3月 | 2022年度 | 2021年度 | 2020年度 |
|----------------|--------|-----------|--------|--------|--------|
| 中远海运工程物流有限公司 | 房屋租赁 | - | 58.72 | 117.44 | 117.44 |
| 广州中远海运工程物流有限公司 | 房屋租赁 | - | 80.60 | 80.60 | 80.60 |
| 广东省广远职业技 | 房屋租赁 | - | - | - | 20.72 |

| 承租方名称 | 租赁资产种类 | 2023年1-3月 | 2022年度 | 2021年度 | 2020年度 |
|--------------------|--------|-----------------|------------------|---------------|---------------|
| 术学校 | | | | | |
| 广州中远海运建设实业有限公司 | 房屋租赁 | - | 27.89 | 27.89 | 27.89 |
| 中远海运集运（荷兰）有限公司 | 房屋租赁 | - | - | - | 2.60 |
| 广州金桥管理干部学院 | 房屋租赁 | - | - | - | 16.67 |
| 中国远洋海运集团有限公司 | 房屋租赁 | - | - | - | 3.81 |
| 湛江中远海运物流有限公司 | 房屋租赁 | 0.29 | 1.14 | 1.14 | 0.81 |
| 荷兰跨洋公司 | 房屋租赁 | - | - | - | 13.56 |
| 广东省远洋运输有限公司 | 房屋租赁 | 0.16 | 0.64 | 0.64 | 0.64 |
| 广州中远海运集装箱运输有限公司 | 房屋租赁 | 24.31 | 72.94 | - | - |
| 广州鑫三利集装箱服务有限公司 | 房屋租赁 | 25.13 | 75.39 | - | - |
| 深圳一海通全球供应链管理有限公司 | 房屋租赁 | 15.29 | 48.94 | - | - |
| 安吉中远海特滚装运输（上海）有限公司 | 房屋租赁 | - | 27.75 | - | - |
| 广州远海汽车船运输有限公司 | 房屋租赁 | 29.36 | 21.38 | - | - |
| 广州远海汽车船运输有限公司 | 船舶租赁 | 2,053.05 | - | - | - |
| 新鑫海航运有限公司 | 船舶租赁 | 4,983.93 | 10,516.07 | - | - |
| 中远海运（厦门）有限公司 | 船舶租赁 | 731.70 | - | - | - |
| 合计 | | 7,863.22 | 10,931.46 | 227.71 | 284.74 |

(2) 发行人作为承租方

单位：万元

| 出租方名称 | 租赁资产种类 | 2023年1-3月 | 2022年度 | 2021年度 | 2020年度 |
|----------------|--------|-----------|--------|--------|--------|
| 广州远洋投资有限公司 | 房屋建筑物 | - | 12.00 | 12.00 | 12.00 |
| 广州中远海运建设实业有限公司 | 房屋建筑物 | 6.79 | 180.27 | 46.06 | 14.17 |
| 中远幸福（北京）大厦有限公司 | 房屋建筑物 | - | 39.61 | 49.51 | 36.32 |
| 大连中远海运油品运输有限公司 | 房屋建筑物 | - | - | - | 9.52 |
| 青岛远洋资产管理有限公司 | 房屋建筑物 | - | - | 7.35 | 7.33 |

| 出租方名称 | 租赁资产种类 | 2023年1-3月 | 2022年度 | 2021年度 | 2020年度 |
|-----------------|--------|-----------------|------------------|-----------------|---------------|
| 连云港中远海运有限公司远洋宾馆 | 房屋建筑物 | - | - | 2.19 | 2.19 |
| 厦门中远海运集装箱运输有限公司 | 房屋建筑物 | - | 2.13 | 2.56 | 2.56 |
| 海南中远海运能源运输有限公司 | 房屋建筑物 | - | 9.52 | 9.52 | - |
| 中国太仓外轮代理有限公司 | 房屋建筑物 | - | 3.76 | - | - |
| 中远海运（青岛）有限公司 | 房屋建筑物 | 7.35 | 7.35 | - | - |
| 湛江远洋船舶供应有限公司 | 房屋建筑物 | 1.29 | 1.71 | - | - |
| 中远海运发展股份有限公司 | 运输船舶 | 6,246.61 | 13,243.74 | 5,588.22 | - |
| 台州中海船务代理有限公司 | 船舶舱位 | - | 7.82 | 20.99 | 85.31 |
| 中远海运散货运输有限公司 | 船舶舱位 | 44.95 | 159.76 | 706.80 | 819.66 |
| 中远海运（厦门）有限公司 | 船舶舱位 | - | - | 152.79 | - |
| 合计 | | 6,306.98 | 13,667.67 | 6,597.99 | 989.06 |

发行人向关联方船舶租出主要是 2022 年发行人向新鑫海航运有限公司租出 3 艘多用途船。发行人在综合考虑市场状况、出租和自营效益、锁定经营收入等因素后向其租出船舶为正常的商业行为。因此，向关联方租出船舶具有必要性和合理性。

发行人向关联方船舶租入主要是向中远海发期租租入 10 艘多用途纸浆船以满足发行人纸浆业务运力需求。发行人向中远海发期租租入船舶主要是因为发行人近年来已经进入主流纸浆船船东行列，先后获得了全球纸浆巨头的多个长期 COA 合同，未来几年纸浆运量将快速增长，公司当前运力无法满足运输需求，急需扩大纸浆船运力规模。同时，多年来，公司的船队发展以自有为主，形成了重资产经营模式，船舶资产占公司总资产比重较大，在有效控制运力的同时，资产结构调整的灵活性不足。公司综合运用自建、经营性租赁、融资租赁等多种方式，以及长短期租赁结合的多种组合，有利于发行人均衡运力结构，提升资产运营效率和经营收益，更好地应对不同经济环境和运行环境下市场的变化和战略的调整。

中远海发是中国远洋海运集团有限公司所属专门从事供应链综合金融服务

的公司，船舶租赁业务船队运力规模和集装箱租赁业务箱队规模都位居世界前列，具备丰富的船舶租赁业务经验和管理水平。发行人在租赁前述 10 艘多用途纸浆船时，为选择最优的交易方，向招银租赁、交银租赁、工银租赁、日本伊藤忠商社、中远海发等境内外具有规模的租赁公司发出了报价邀约。经过竞标比价，中远海发子公司 Pulp 01 Limited 和海南中远海运发展在所有投标方中价格与最低水平一致，经综合评估各租赁公司的整体资质、期租租金、利率价格、服务水平等要素后，发行人决定由中远海发上述两家子公司中标该 10 艘船的经营性租赁项目。因此，向关联方租入船舶具有必要性和合理性。

报告期内，发行人存在将房屋建筑物租赁给关联方使用的情况及租赁关联方房屋建筑物的情况，发行人作为房产出租方的关联租赁金额分别为 284.74 万元、227.71 万元、415.39 万元和 94.54 万元，发行人作为房产承租方的关联租赁金额分别为 84.09 万元、129.19 万元、256.35 万元和 15.43 万元。前述关联交易可以充分发挥相关资产的效能，有利于合理配置和利用资源，降低成本、提高效率，具有商业必要性及合理性。

5、接受关联方委托贷款、关联方利息支出

报告期内，发行人接受关联方委托贷款情况如下：

(1) 2020 年度

单位：万元

| 关联方 | 贷款金额 | 起始日 | 到期日 |
|----------------|----------|------------|------------|
| 广州远海投资有限公司 | 4,500.00 | 2020-4-17 | 2023-4-17 |
| 广州中远海运建设实业有限公司 | 1,500.00 | 2020-4-23 | 2023-4-23 |
| 广州远洋物业管理有限公司 | 500.00 | 2020-4-23 | 2023-4-23 |
| 中海汽车船运输有限公司 | 5,800.00 | 2020-6-29 | 2021-12-29 |
| 广州中远海运建设实业有限公司 | 4,000.00 | 2020-7-29 | 2023-7-29 |
| 广州远洋投资有限公司 | 7,000.00 | 2020-9-17 | 2023-9-17 |
| 广州中远海运建设实业有限公司 | 4,000.00 | 2020-9-30 | 2023-9-30 |
| 广州东苑房地产开发有限公司 | 400.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州中远海运建设实业有限公司 | 2,000.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州远洋投资有限公司 | 1,000.00 | 2020-12-25 | 2023-12-25 |
| 广州远洋物业管理有限公司 | 200.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |

| 关联方 | 贷款金额 | 起始日 | 到期日 |
|------------|----------|------------|------------|
| 广州远海投资有限公司 | 3,500.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |

注：广州远海投资有限公司曾用名广州中远海运特种运输有限公司，下同；中海汽车船运输有限公司于2022年1月11日注销。

(2) 2021 年度

单位：万元

| 关联方 | 贷款金额 | 起始日 | 到期日 |
|----------------|----------|------------|------------|
| 广州远海投资有限公司 | 4,500.00 | 2020-4-17 | 2023-4-17 |
| 广州中远海运建设实业有限公司 | 1,500.00 | 2020-4-23 | 2023-4-23 |
| 广州远洋物业管理有限公司 | 500.00 | 2020-4-23 | 2023-4-23 |
| 中海汽车船运输有限公司 | 5,800.00 | 2020-6-29 | 2021-12-29 |
| 广州中远海运建设实业有限公司 | 4,000.00 | 2020-7-29 | 2023-7-29 |
| 广州远洋投资有限公司 | 7,000.00 | 2020-9-17 | 2023-9-17 |
| 广州中远海运建设实业有限公司 | 4,000.00 | 2020-9-30 | 2023-9-30 |
| 广州东苑房地产开发有限公司 | 850.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州中远海运建设实业有限公司 | 400.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州远洋投资有限公司 | 1,000.00 | 2020-12-25 | 2023-12-25 |
| 广州远洋物业管理有限公司 | 200.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州远海投资有限公司 | 5,200.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |

(3) 2022 年度

单位：万元

| 关联方 | 贷款金额 | 起始日 | 到期日 |
|---------------|----------|------------|------------|
| 广州远洋投资有限公司 | 7,000.00 | 2020-09-17 | 2023-09-17 |
| 广州中远海运建设实业公司 | 4,000.00 | 2020-09-30 | 2023-09-30 |
| 广州远洋物业管理有限公司 | 500.00 | 2020-04-23 | 2023-04-23 |
| 广州远洋物业管理有限公司 | 200.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州远海投资有限公司 | 6,600.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州远洋投资有限公司 | 1,000.00 | 2020-12-25 | 2023-12-25 |
| 广州中远海运建设实业公司 | 400.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州东苑房地产开发有限公司 | 850.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州中远海运建设实业公司 | 3,400.00 | 2020-07-29 | 2023-07-29 |
| 广州远海投资有限公司 | 4,500.00 | 2020-04-17 | 2023-04-17 |

(4) 2023 年 1-3 月

单位：万元

| 关联方 | 贷款金额 | 起始日 | 到期日 |
|---------------|----------|------------|------------|
| 广州远洋投资有限公司 | 7,000.00 | 2020-09-17 | 2023-09-17 |
| 广州中远海运建设实业公司 | 4,000.00 | 2020-09-30 | 2023-09-30 |
| 广州远洋物业管理有限公司 | 500.00 | 2020-04-23 | 2023-04-23 |
| 广州远洋物业管理有限公司 | 200.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州远海投资有限公司 | 6,600.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州远洋投资有限公司 | 1,000.00 | 2020-12-25 | 2023-12-25 |
| 广州中远海运建设实业公司 | 400.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州东苑房地产开发有限公司 | 850.00 | 2020-12-28 | 2023-12-28 |
| 广州中远海运建设实业公司 | 3,400.00 | 2020-07-29 | 2023-07-29 |
| 广州远海投资有限公司 | 4,500.00 | 2020-04-17 | 2023-04-17 |

报告期内，发行人关联方利息支出情况如下：

单位：万元

| 关联方 | 2023年1-3月 | 2022年度 | 2021年度 | 2020年度 |
|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 广州远洋投资有限公司 | 60.00 | 243.33 | 243.33 | 191.92 |
| 广州中远海运建设实业有限公司 | 58.50 | 308.79 | 310.08 | 289.96 |
| 广州远洋物业管理有限公司 | 5.25 | 21.29 | 21.29 | 15.28 |
| 广州远海投资有限公司 | 83.25 | 334.83 | 282.04 | 98.29 |
| 广州东苑房地产开发有限公司 | 6.38 | 25.85 | 19.18 | 0.13 |
| 中海汽车船运输有限公司 | - | - | 116.97 | 176.42 |
| 合计 | 213.38 | 934.10 | 992.89 | 771.99 |

报告期内，发行人关联公司有一定的闲置资金，同时发行人有日常流动资金需求。前述关联公司为了盘活闲置资金，发行人出于提升整体资金运作效率的考虑，发行人与前述关联公司友好协商约定，通过集团财务公司委托贷款的形式，进行资金拆借，拆借的期限为1年以上，拆借的年利率为3%。该关联交易具备必要性及合理性。

6、其他关联交易

中远海运财务向发行人及附属公司提供金融财务服务，主要包括：存款服务；贷款及委托贷款服务；中国银行保险监督管理委员会（以下简称“中国银保监会”，现为“国家金融监督管理总局”，下同）批准中远海运财务可从事的其他业务。

中远海运财务吸收发行人存款的利率应不低于中国人民银行不时规定同类存款服务的利率下限，应不低于中国独立商业银行内地提供同类存款服务之利率。中远海运财务向发行人发放贷款的利率应不高于中国人民银行不时规定同类贷款服务的利率上限，不高于中国独立商业银行内地同类贷款服务所收取的利率。中远海运财务向发行人提供的经中国银保监会批准的其他服务收取的服务费，价格须符合中国人民银行或中国银保监会规定的收费标准，不得高于中国独立商业银行就类似性质服务所收取的费用，不得高于中远海运财务向其他中远海运集团成员单位提供类似服务所收取的费用。

报告期内中远海运财务吸收发行人存款及发行人从中远海运财务取得贷款情况如下：

(1) 2020 年度

2020 年度中远海运财务吸收发行人存款及发行人从中远海运财务取得贷款情况如下：

单位：万元

| 项目名称 | 本期发生额/期末余额 | |
|----------------|------------|----------------|
| | 金额 | 占同类交易金额的比例 (%) |
| 期末存放中远海运财务款项余额 | 97,048.26 | 66.28 |
| 存放中远海运财务款项利息收入 | 486.93 | 89.64 |
| 期末从中远海运财务贷款的余额 | 103,527.95 | 13.29 |
| 从中远海运财务贷款的利息支出 | 965.70 | 3.87 |

(2) 2021 年度

2021 年度中远海运财务吸收发行人存款及发行人从中远海运财务取得贷款情况如下：

单位：万元

| 项目名称 | 本期发生额/期末余额 | |
|----------------|------------|----------------|
| | 金额 | 占同类交易金额的比例 (%) |
| 期末存放中远海运财务款项余额 | 84,696.43 | 45.43 |
| 存放中远海运财务款项利息收入 | 355.94 | 72.07 |
| 期末从中远海运财务贷款的余额 | 133,213.60 | 17.76 |
| 从中远海运财务贷款的利息支出 | 2,422.84 | 11.53 |

(3) 2022 年度

2022 年度中远海运财务吸收发行人存款及发行人从中远海运财务取得贷款情况如下：

单位：万元

| 项目名称 | 本期发生额/期末余额 | |
|----------------|------------|----------------|
| | 金额 | 占同类交易金额的比例 (%) |
| 期末存放中远海运财务款项余额 | 77,268.01 | 81.51 |
| 存放中远海运财务款项利息收入 | 735.32 | 74.59 |
| 期末从中远海运财务贷款的余额 | 6,012.91 | 0.89 |
| 从中远海运财务贷款的利息支出 | 1,265.06 | 4.67 |

(4) 2023 年 1-3 月

2023 年 1-3 月中远海运财务吸收发行人存款及发行人从中远海运财务取得贷款情况如下：

单位：万元

| 项目名称 | 本期发生额/期末余额 | |
|----------------|------------|----------------|
| | 金额 | 占同类交易金额的比例 (%) |
| 期末存放中远海运财务款项余额 | 53,725.80 | 69.96 |
| 存放中远海运财务款项利息收入 | 324.05 | 77.97 |
| 期末从中远海运财务贷款的余额 | 45,857.30 | 7.14 |
| 从中远海运财务贷款的利息支出 | 151.00 | 1.55 |

中远海运财务为隶属于中远海运集团的非银行金融机构，主要职责是以全方位的金融服务支撑中远海运集团产业发展。中远海运财务作为中远海运集团内部的金融服务供应商，相对商业银行及其他金融机构，对中远海运集团下属上市公司的情况有较为深入的认识，能与发行人及发行人子公司进行更有效率的沟通，可向发行人及发行人子公司提供较国内商业银行更为方便、高效的金融服务。报告期内，中远海运财务主要向发行人提供存款业务、贷款业务、委托贷款业务等。

发行人与中远海运财务开展相关金融服务业务，有利于拓宽融资渠道，降低融资成本，获得便利、优质的金融服务，有利于节约交易成本和费用，提高发行人资金使用水平和效益，具有必要性和合理性。

（二）决策程序的合法性、信息披露的规范性

报告期内，发行人与关联方之间的关联交易均已按照《公司法》《证券法》《上市公司信息披露管理办法》《上海证券交易所股票上市规则》等法律法规以及《公司章程》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《关联交易准则》等公司规章制度的相关规定，履行了相应的决策程序和信息披露义务，决策程序包括董事会、股东大会审议，关联董事、关联股东回避表决，独立董事发表独立意见等，信息披露按照证监会、交易所的关联交易披露要求在临时公告、定期报告中进行信息披露。发行人关联交易决策程序合法，信息披露规范。

（三）关联交易价格的公允性

根据发行人与关联方中国远洋海运集团有限公司及下属子公司签订了《中国远洋海运集团有限公司与中远海运特种运输股份有限公司之日常关联交易合同》，前述关联交易的交易定价依据为：（1）政府定价或政府指导价范围内的价格。（2）若没有政府定价或政府指导价的，参照可比的独立第三方的市场价格、或关联方与独立于关联方的第三方发生非关联交易价格、或合理成本费用加合理利润构成的价格。

1、向关联方采购商品、接受劳务定价公允

在接受船舶服务方面，由于航运辅助业的特点所致，发行人接受船舶服务时，多为定制化服务产品，针对性的满足不同船舶的不同需求，以及不同国家或地区的服务收费水平也不同，因此发行人与不同交易方之间的价格不具有可比性，发行人接受关联方船舶服务时，主要参考市场价格商定，该关联交易价格公允。

在购买燃油、代收代付燃油费方面，发行人从关联方购买的燃油主要是指发行人通过境内的供应商按照市场价进行燃油采购。关联方代收代付的燃油费主要是指发行人通过中远海运集团平台向国际燃油供应商进行燃油采购，每吨燃油支付1美元的佣金，该等采购价格公允。在租入船员方面，交易双方以船员成本为基础协商确定交易价格，并根据公平、公正的原则签订相关合同，关联交易价格公允。

在接受劳务方面，关联方货代公司为发行人提供揽货和代收运费服务，相应地收取佣金，关联方货代公司与第三方货代公司收取的佣金，参照国际揽货代理

佣金的比例，佣金水平均为运费收入的 1.25%-3.75%，具体是结合揽货的货物品种以及运费的总价格进行商议后确定，符合航运业的市场惯例，交易价格公允。关于港口代理服务，通常情况下同一个港口，如果存在集团下属的代理公司，发行人会与其建立合作关系，根据具体船舶以及不同港口情况收取市场化代理服务佣金，通过代理向港口公司支付船舶的港口费。对于集团下属公司未覆盖的港口，发行人会寻找外部代理提供服务。

综上，发行人向关联方采购商品、接受劳务定价公允。

2、向关联方出售商品、提供劳务定价公允

在提供船舶服务方面，由于航运辅助业的特点所致，发行人提供船舶服务时，多为定制化服务产品，针对性的满足不同船舶的不同需求，因此发行人与不同交易方之间的价格不具有可比性，发行人为关联方提供船舶服务时，主要参考市场价格商定，该关联交易价格公允。

在海运收入方面，关联交易中海运收入主要为中远海运集团下属货代公司揽货后，交给发行人进行承运，关联方公司向发行人支付运费。此部分海运收入的定价主要是发行人结合货物种类及价值，参考航运市场价格商定，符合航运业的市场惯例，该关联交易价格公允。

综上，发行人向关联方出售商品、提供劳务定价公允。

3、关联受托管理定价公允

发行人受托管理服务的相关费用，是委托各方以有关管理成本加适当利润为定价原则，并经友好协商确定。发行人关联受托管理定价公允。

4、关联租赁定价公允

发行人向关联方船舶租出租金价格是参考市场情况及后续走势预计、船舶状况、租期长短和发行人实际经营情况确定的。该 3 艘船舶的租金分别为 2.3/2.2/2.2 万美元/天，租期约一年。该 3 艘船舶在出租前一年在发行人自营的平均期租水平分别为 1.75/1.74/1.06 万美元/天，发行人本次出租收益高于自营的收益。2022 年航运业景气度较高，发行人向关联方出租租金收益高于自营收益，有利于发行人锁定收益。

关于向关联方船舶租入，船舶市场造价存在较大波动，造船的时机选择对船舶建造成本影响较大，相应地会影响船舶租金，因此交付月份较为接近的船舶租金具有可比性。发行人于 2020 年 11 月、2020 年 12 月通过关联方租入的 62,000 吨纸浆船租金是 11,530 美元/天，发行人于 2021 年 1 月、2021 年 4 月通过非关联方租入的 62,000 吨纸浆船租金是 11,550 美元/天。经对比，发行人通过关联方租赁纸浆船的租金与非关联租赁纸浆船的租金相比不存在显著差异，不存在关联交易价格显失公允的情形。

发行人报告期内与关联方发生的房屋建筑物关联租赁按照市场价格执行，与向第三方出租及承租的价格不存在显著差异，关联交易价格公允。

5、接受关联方委托贷款、关联方利息支出定价公允

发行人与关联公司友好协商约定，通过集团财务公司委托贷款的形式，进行资金拆借，拆借的期限为 1 年以上，拆借的年利率为 3%。报告期内，发行人在财务公司人民币贷款利率与中国人民银行公布的基准利率、对应期限的贷款市场报价利率及外部商业银行同类人民币贷款利率情况如下：

| 类型 | 项目 | 财务公司贷款利率 | 央行基准利率 | 贷款市场报价利率（LPR） | 外部商业银行同类人民币贷款利率 |
|----|--------------|----------|--------|---------------|-----------------|
| 贷款 | 1 年以内（含 1 年） | 2.50% | 4.35% | 3.65%-4.15% | 3.80% |
| | 1 年-3 年 | 3.20% | 4.75% | 3.65%-4.15% | - |

注：贷款市场报价利率来自于中国人民银行授权公布数据。

因此，发行人接受关联方委托贷款、关联方利息支出定价公允。

6、其他关联交易定价公允

根据发行人与中远海运集团财务签署的《金融财务服务协议》，中远海运财务承诺，任何时候其向发行人及其所属公司提供金融财务服务的条件，不逊于当时中远海运财务为任何第三方提供同种类金融服务的条件，不逊于当时境内其他金融机构可为发行人提供同种类金融服务的条件。

关于存款服务，根据《金融财务服务协议》约定，中远海运财务向发行人及其所属公司提供相关存款服务所使用之利率基准，不得低于以下各项：（1）中国人民银行不时规定同类存款服务的利率下限；（2）中国独立商业银行内地提供同

类存款服务之利率。

关于贷款及委托贷款服务，根据《金融服务协议》约定，中远海运财务向发行人及其所属公司提供相关贷款所使用之利率基准，不得高于以下各项：（1）中国人民银行不时规定同类贷款服务的利率上限；（2）中国独立商业银行内地同类贷款服务所收取的利率。

报告期内，发行人在财务公司存款利率与中国人民银行公布同类存款基准利率（如有）、在外部商业银行同类存款利率对比情况如下：

| 项目 | 在财务公司存款利率 | 央行基准利率 | 在外部商业银行同类存款利率 |
|-----------|----------------------------------|--------|---------------|
| 活期存款（人民币） | 0.385% | 0.35% | 0.15%-0.20% |
| 7天通知（人民币） | 1.45% | 1.35% | - |
| 活期存款（美元） | 0.05%-1.50% | - | 0.05%-0.44% |
| 7天通知（美元） | 同期 Libor/ SOFR 0/N (T-1)-10BP | - | - |

注：1.央行基准利率来自于中国人民银行公告，后同。

2.Libor, London Interbank Offered Rate 的缩写，伦敦同业拆借利率，后同。

3.SOFR, Secured Overnight Financing Rate 的缩写，有担保隔夜融资利率，后同。

如上表所示，报告期内，发行人在财务公司的存款利率高于可比存款产品的央行基准利率和在外部商业银行的同类存款利率，发行人在财务公司的存款利率水平在合理范围之内。

报告期内，发行人在财务公司人民币贷款利率与中国人民银行公布的基准利率、对应期限的贷款市场报价利率及外部商业银行同类人民币贷款利率对比情况如下：

| 项目 | 财务公司人民币贷款利率 | 央行基准利率 | 贷款市场报价利率（LPR） | 外部商业银行同类人民币贷款利率 |
|-----------|-------------|--------|---------------|-----------------|
| 1年以内（含1年） | 2.50% | 4.35% | 3.65%-4.15% | 3.80% |
| 1年-3年 | 3.20% | 4.75% | 3.65%-4.15% | - |

注：贷款市场报价利率来自于中国人民银行授权公布数据。

报告期内，发行人在财务公司美元贷款利率及外部银行金融机构同类美元贷款利率对比情况如下：

| 项目 | 财务公司美元贷款利率 | 外部商业银行同类美元贷款利率 |
|-------|-------------------|---------------------------------------|
| 1年-3年 | 3M Libor + 0-95BP | 3M Libor + 65-95BP/ SOFR Term Rate |

如上表所示，报告期内，发行人在财务公司的贷款利率不高于同期外部商业银行的贷款利率，发行人在财务公司的贷款利率水平在合理范围之内。

综上，报告期内，发行人在财务公司的存贷款利率在同等条件下优惠于在外部商业银行的存贷款利率。发行人与财务公司间关联交易定价具备公允性。

二、结合募投项目新增关联交易的性质、定价依据，总体关联交易对应的收入、成本费用或利润总额占发行人相应指标的比例等论证是否属于显失公平的关联交易

（一）募投项目中关联交易的性质、定价依据

本次募投项目中租赁 10 艘 62,000 吨多用途纸浆船构成关联交易，公司以经营性租赁的方式向中远海发下属 Oriental Fleet Pulp 01 Limited 与海南中远海运发展有限公司期租经营租入 10 艘 62,000 吨多用途纸浆船。该关联交易的必要性及合理性详见本回复之“问题 5.关于关联交易”的回复之“一、关联交易存在的必要性、合理性、决策程序的合法性、信息披露的规范性、关联交易价格的公允性”之“（一）关联交易存在的必要性、合理性”之“4、关联租赁”。

前述关联交易事项已经发行人第七届董事会第十七次会议及 2020 年第二次临时股东大会批准，独立董事发表了事前认可及独立意见。同时发行人严格按照相关规定履行关联交易审批程序，在发行人董事会及股东大会审议相关议案时，关联董事及关联股东均回避表决。

发行人本次募投项目中租赁 12 艘 62,000 吨多用途纸浆船的日租金、交付月份及出租方情况如下：

| 船舶类型 | 租赁/合同期限 | 日租金 | 交付月份 | 出租人 | 是否为关联方 |
|-------------|---------|-----------|-------------|--------------|--------|
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 11,530 美元 | 2020 年 11 月 | 东方富利 01 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 11,530 美元 | 2020 年 12 月 | 东方富利 01 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 11,550 美元 | 2021 年 1 月 | 特提斯 01、02 公司 | 否 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 11,550 美元 | 2021 年 4 月 | 特提斯 01、02 公司 | 否 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 12,390 美元 | 2021 年 12 月 | 东方富利 01 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 12,400 美元 | 2022 年 4 月 | 东方富利 01 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 12,400 美元 | 2022 年 8 月 | 东方富利 01 | 是 |

| 船舶类型 | 租赁/ 合同期限 | 日租金 | 交付月份 | 出租人 | 是否为 关联方 |
|-------------|-------------|--------------------|-------------|--------------|------------|
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 12,400 美元 | 2022 年 9 月 | 东方福利 01 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 99,632 人民币 (含税) | 2022 年 11 月 | 海南中远海 运发展 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 99,635 人民币 (含税) | 2022 年 12 月 | 海南中远海 运发展 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 99,671 人民币 (含税) | 2023 年 3 月 | 海南中远海 运发展 | 是 |
| 62,000 吨纸浆船 | 15 年 | 97,480 人民币 (含税) | 2023 年 4 月 | 海南中远海 运发展 | 是 |

注：东方福利 01、海南中远海运发展为中远海运发展股份有限公司的全资子公司

船舶市场造价存在较大波动，造船的时机选择对船舶建造成本影响较大，相应地会影响船舶租金，因此交付月份较为接近的船舶租金具有可比性。发行人于 2020 年 11 月、2020 年 12 月通过关联方租入的 62,000 吨纸浆船租金是 11,530 美元/天，发行人于 2021 年 1 月、2021 年 4 月通过非关联方租入的 62,000 吨纸浆船租金是 11,550 美元/天。经对比，发行人通过关联方租赁纸浆船的租金与非关联租赁纸浆船的租金相比不存在显著差异，不存在关联交易价格显失公允的情形。

(二) 总体关联交易对应的收入、成本费用或利润总额占发行人相应指标的比例较低，募投项目中的关联交易不属于显失公平的关联交易

前述关联租赁产生租赁费用外，不产生其他收入及费用，10 艘关联租赁船舶全部接入后，对应的年均租赁费用占发行人 2022 年的营业成本比例如下：

单位：万元

| 项目 | 金额/占比 |
|-----------------|------------|
| 10 艘船舶年租赁费用 | 32,939.85 |
| 发行人 2022 年度营业成本 | 951,667.02 |
| 占比 | 3.46% |

由上表可见，募投项目中的关联交易对应的成本费用金额占发行人 2022 年营业成本的比例较小。同时，本次募集资金支付租赁纸浆船费用仅为前述关联交易的延续，本次募投租赁纸浆船项目的实施不会与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业新增构成显失公平的关联交易，不会严重影响上市公司生产经营的独立性。

为了规范关联交易，发行人制订了《公司章程》《关联交易准则》《信息披露制度》等规章制度，严格规范关联交易的范围、审议程序、审批权限，同时发行

人《公司章程》《股东大会议事规则》以及《董事会议事规则》等制度均对关联人和关联交易的定义、关联交易的原则、关联交易回避制度、关联交易的决策权限等作出了明确的规定。

综上，本次募投项目涉及的关联交易定价公允，不会严重影响上市公司生产经营的独立性，募投项目中关联交易不属于显失公平的关联交易。

三、发行人、控股股东是否对关于规范和减少关联交易作出承诺及相关履行情况

（一）发行人直接控股股东中远集团和间接控股股东中远海运集团就规范或减少关联交易作出承诺情况

2015年2月，发行人直接控股股东中远集团出具《中国远洋运输（集团）总公司关于减少和规范与中远航运股份有限公司关联交易的承诺》，作出如下承诺：

“1、中远集团将继续严格按照《中华人民共和国公司法》等法律法规以及中远航运（发行人曾用名）公司章程的有关规定行使股东权利并履行股东义务，在股东大会对有关涉及中远集团及所控制的其他企业与中远航运的关联交易进行表决时，相应履行回避表决的义务；

2、中远集团及所控制的其他企业将尽量减少与中远航运的关联交易。在进行确有必要且无法规避的关联交易时，承诺将遵循市场公正、公平、公开的原则，按照有关法律、法规、规范性文件和中远航运公司章程的规定履行合法程序，依法签订协议，保证交易价格的透明、公开、公允，并及时进行信息披露，保证不通过关联交易损害中远航运及其他股东特别是中小股东的利益；

3、如果中远集团及所控制的其他企业违反所作承诺及保证，并对由此造成中远航运及其除中远集团以外其他股东的损失的，依法承担相关法律责任。”

2016年5月，中远海运集团出具了《关于规范和减少关联交易的承诺函》，作出如下承诺：

“1、本集团及所控制的其他企业将尽可能地避免与上市公司之间不必要的关联交易发生；对持续经营所发生的必要的关联交易，应以双方协议规定的方式

进行处理，遵循市场化定价原则，遵守有关法律、法规和规范性文件的要求和中远航运的公司章程、关联交易制度的规定。

2、本集团及所控制的其他企业将尽可能地避免和减少与上市公司之间将来可能发生的关联交易；对于无法避免或者有合理原因而发生的关联交易，本集团将根据有关法律、法规和规范性文件的要求，以及中远航运的公司章程、关联交易制度的规定，遵循市场化的公正、公平、公开的一般商业原则，与中远航运签订关联交易协议，并确保关联交易的公允性和合规性，按照相关法律法规及规范性文件的要求履行交易程序及信息披露义务。

3、本集团有关规范关联交易的承诺，将同样适用于本集团所控制的其他企业；本集团将在合法权限范围内促成本集团所控制的其他企业履行规范与上市公司之间已经存在的或可能发生的关联交易的义务。”

2023年7月25日，中远海运集团、中远集团就规范关联交易事项作出如下承诺：

“1、本公司将尽量减少本公司及本公司控制的其他企业与中远海特及其附属企业之间的关联交易。

2、对于无法避免或者合理存在的关联交易，本公司及本公司控制的其他企业将与中远海特签订规范的关联交易协议，并按照有关法律、法规、规章及规范性文件和公司章程的规定履行审议程序。

3、保证关联交易按照公平的市场原则和正常的商业条件进行，保证关联交易价格的公允性，保证按照有关法律、法规、规章及规范性文件和公司相关治理制度的规定履行关联交易的审议程序和信息披露义务。

4、本公司及本公司控制的其他企业与中远海特发生的关联交易具有必要性、合理性及公允性。本公司在本次向特定对象发行股票前作出的关于规范关联交易的承诺持续有效并严格遵守履行，不存在违反前期承诺的情形。

5、不得利用关联交易非法转移中远海特资金、利润等，不得利用关联交易损害中远海特及非关联股东的利益。

6、本承诺函经本公司签署之日起生效，长期有效。本公司将忠实履行上述

承诺，并承担相应的法律责任。”

（二）关联交易承诺履行情况

截至本回复出具之日，发行人控股股东未发生违反前述承诺的情形。中远海运集团作为全球领先的综合性航运集团，已经建立了完善的全球经营和服务网络，在全球多个国家和地区拥有千余家企业和分支机构，出于充分利用集团的资源优势，提升公司的营运效率、盈利能力等考虑，前述关联交易是必要的，且是公允的，已履行了相应的审议程序，有利于提升上市公司盈利能力，有效降低公司的营运成本，实现股东回报最大化的目标。

四、发行人符合《监管规则适用指引——发行类第 6 号》第 2 条的相关规定

1、上述关联交易是出于发行人生产经营效率以及业务发展规划的考虑，具备必要性及合理性；发行人已按照相关法律、法规以及内部管理制度履行决策程序并规范进行信息披露；关联交易价格定价公允，不存在关联交易非关联化的情形，对公司独立经营能力不会产生重大影响，不存在损害中小股东利益的情形；

2、本次募投项目中 10 艘关联租赁船舶全部接入后，对应的年均租赁费用占发行人 2022 年的营业成本比例较低，本次募投租赁纸浆船项目的实施不会与控股股东及其控制的其他企业新增构成显失公平的关联交易，不会严重影响上市公司生产经营的独立性，不存在违反发行人、控股股东已作出的关于规范和减少关联交易承诺的情况。

五、核查程序及核查意见

（一）核查程序

针对上述事项，保荐人及发行人律师、申报会计师履行了以下核查程序：

1、获取发行人关联方及关联交易情况的资料，了解发行人主要关联交易的背景，核查发行人关联交易的必要性、合理性及定价公允性；

2、查阅《上市规则》及发行人《公司章程》《关联交易准则》等制度文件中关于关联交易的规范要求，发行人报告期内审议与关联交易相关的董事会、监事会、股东大会决议文件和独立董事意见以及相关公告的披露文件；

3、查阅本次募投项目可行性分析报告等资料，了解并核查本次募投项目是

否新增关联交易情况：

4、查阅发行人控股股东出具的关于规范和减少关联交易的承诺。

（二）核查意见

经核查，保荐人及发行人律师、申报会计师认为：

1、报告期内，发行人与关联方之间发生的关联交易具有合理性及必要性，关联交易定价公允；

2、报告期内，发行人关联交易决策程序合法，信息披露规范，不存在违规决策、违规披露等情形；

3、募投项目中关联交易事项已经发行人第七届董事会第十七次会议及 2020 年第二次临时股东大会批准，独立董事发表了事前认可及独立意见。关联交易发生的成本费用占发行人 2022 年营业成本比重较小，且定价公允，募投项目中关联交易不属于显失公平的关联交易；

4、截至本回复出具之日，发行人控股股东关于关联交易的承诺均正常履行；

5、发行人符合《监管规则适用指引——发行类第 6 号》第 2 条的相关规定。

问题 6.关于财务公司

根据申报材料，1) 2022 年 11 月，发行人以自有资金向中远海运财务公司增资人民币 90,755 万元，本次增资完成后各方股权比例保持不变；2) 2023 年 1-3 月，发行人期末存放中远海运财务款项余额为 53,725.80 万元，期末从中远海运财务贷款的余额为 45,857.30 万元。

请发行人说明：(1) 发行人对财务公司的设立出资及后续增资情况，发行人需要资金购置、租赁船只的情形下，向财务公司大幅增资的合理性；(2) 结合财务公司和外部商业银行存贷款利率差异情况，说明报告期内财务公司存款业务和贷款业务规模的合理性，2020 年末、2021 年末存款和贷款余额同时较大的原因；(3) 报告期内财务公司经营情况及主要财务数据，存贷款的主要指标情况，是否存在异常情况或其他重大风险事项，可否保证发行人的存款安全，可否覆盖发行人的贷款需求；(4) 发行人是否存在参与财务公司构建的“票据池”业务并由财务公司统筹管理、资金自动归集的情况，相关存款是否存在使用受限或

与大股东及关联方资金共管等情形；(5) 结合上述情形，分析发行人控股股东、实际控制人及其他关联方是否存在通过财务公司或资金拆借等形式，变相非经营性占用发行人资金的情况。

请保荐机构及申报会计师结合《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》，对上述问题核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人对财务公司的设立出资及后续增资情况，发行人需要资金购置、租赁船只的情形下，向财务公司大幅增资的合理性

(一) 发行人对财务公司的设立出资及后续增资情况

中远海运集团财务有限责任公司（以下简称“中远海运财务”、“财务公司”）系由原中海集团财务有限责任公司（以下简称“中海财务”）吸收合并中远财务有限责任公司（以下简称“中远财务”）后变更名称而来。发行人并未参与对中远财务和中海财务的设立出资。发行人对中远财务及中远海运财务的历次增资情况如下：

1、2005 年，中远财务股权转让及增资扩股，发行人向中远财务出资 4,000 万元

中远财务系由中国远洋运输（集团）总公司（现已更名为“中国远洋运输有限公司”）于 1994 年 2 月出资设立的有限责任公司，公司住所为北京市西城区北礼士路甲 98 号，法定代表人为张海东，注册资本为 27,400 万元，实收资本为 27,400 万元，企业类型为全民所有制。

中远财务设立时的股权结构如下：

| 序号 | 股东名称 | 注册资本（万元） | 持股比例 |
|----|---------------|----------|----------|
| 1 | 中国远洋运输（集团）总公司 | 27,400 | 100.000% |
| 合计 | - | 27,400 | 100.000% |

2005 年 5 月 31 日，中远航运召开了第二届董事会第十九次会议，审议通过了《关于参股中远财务有限责任公司的议案》。公司以 2004 年 12 月 31 日为基准日，以账面净资产 1.03 元/股作为定价依据，增资 4,120 万元人民币投资中远财务，并持有中远财务 4,000 万股股权，占其增资扩股后总股本的 5%。公司独立

董事就本次交易出具了事前认可书，并发表了独立意见。本次交易无需提交股东大会审议。

中远航运本次出资完成后，中远财务股权结构如下所示：

| 序号 | 股东名称 | 注册资本（万元） | 持股比例 |
|----|---------------|---------------|-------------|
| 1 | 中国远洋运输（集团）总公司 | 32,500 | 40.625% |
| 2 | 中远集装箱运输有限公司 | 9,800 | 12.250% |
| 3 | 中远散货运输有限公司 | 8,000 | 10.000% |
| 4 | 中国外轮代理有限公司 | 4,800 | 6.000% |
| 5 | 广州远洋运输公司 | 4,400 | 5.500% |
| 6 | 中远国际货运有限公司 | 4,000 | 5.000% |
| 7 | 中远航运股份有限公司 | 4,000 | 5.000% |
| 8 | 青岛远洋运输公司 | 4,000 | 5.000% |
| 9 | 大连远洋运输公司 | 3,000 | 3.750% |
| 10 | 中远房地产开发有限公司 | 2,000 | 2.500% |
| 11 | 中远造船工业公司 | 1,500 | 1.875% |
| 12 | 中远船务工程集团有限公司 | 1,000 | 1.250% |
| 13 | 中国船舶燃料有限责任公司 | 1,000 | 1.250% |
| 合计 | | 80,000 | 100% |

2、2011年，中远财务增加注册资本，发行人向中远财务增资4,000万元

2011年10月25日，中远航运召开了第四届董事会第十九次会议，审议通过了《关于审议中远航运参与中远财务有限责任公司增资扩股项目的关联交易议案》。中远财务启动新一轮的增资扩股工作，主要方案是注册资本由80,000万元人民币增加至160,000万元人民币。其中，中远财务用资本公积转增48,000万元注册资本，其余32,000万元注册资本由原股东按比例出资。

根据上述方案，公司可获转增股份2,400万股，同时以现金增资1,600万元人民币持有1,600万股。方案实施后，公司持有股份增加至8,000万股，持股比例仍为5%。公司独立董事就本次交易出具了事前认可书，并发表了独立意见。本次交易无需提交股东大会审议。

中远航运本次增资完成后，中远财务的股权结构如下：

| 序号 | 股东名称 | 注册资本（万元） | 持股比例 |
|----|------|----------|------|
|----|------|----------|------|

| 序号 | 股东名称 | 注册资本（万元） | 持股比例 |
|----|---------------|----------|---------|
| 1 | 中国远洋运输（集团）总公司 | 69,000 | 43.125% |
| 2 | 中远集装箱运输有限公司 | 19,600 | 12.250% |
| 3 | 中远散货运输有限公司 | 16,000 | 10.000% |
| 4 | 中国外轮代理有限公司 | 11,200 | 7.000% |
| 5 | 广州远洋运输有限公司 | 8,800 | 5.500% |
| 6 | 中远国际货运有限公司 | 8,000 | 5.000% |
| 7 | 中远航运股份有限公司 | 8,000 | 5.000% |
| 8 | 青岛远洋运输有限公司 | 6,400 | 4.000% |
| 9 | 大连远洋运输公司 | 4,800 | 3.000% |
| 10 | 中远造船工业公司 | 3,000 | 1.875% |
| 11 | 中远船务工程集团有限公司 | 2,000 | 1.250% |
| 12 | 中国船舶燃料有限责任公司 | 1,600 | 1.000% |
| 13 | 中国外轮理货总公司 | 800 | 0.500% |
| 14 | 厦门远洋运输公司 | 800 | 0.500% |
| 合计 | | 160,000 | 100% |

3、2020 年，中远海运财务所有股东同比例增资，发行人及全资子公司向中远海运财务增资 21,500 万元

2012 年 12 月 5 日，中远航运第五届董事会第五次会议审议通过了《中远航运收购广州远洋运输有限公司 100%股权的关联交易议案》，根据《中国远洋运输（集团）总公司拟转让所持广州远洋运输有限公司 100%股权项目资产评估报告》（中通评报字[2012]220 号）的评估结果，中远航运以广州远洋运输有限公司（以下简称“广远有限”）资产评估价值 109,489.46 万元为对价向中远集团收购广远有限 100%股权，广远有限成为中远航运全资子公司。本次关联交易经发行人 2013 年第一次临时股东大会批准。

中远海运财务系 2018 年中海财务吸收合并中远财务后，于 2019 年变更名称而来。吸并方中海财务作为合并后中远海运财务的存续主体，中远财务的全体股东相应变更为中海财务的股东；被吸并方中远财务注销，其资产、负债、业务以及人员全部由吸并后的中海财务依法承继。本次吸并完成后，各股东在中远海运财务中的对应出资额和股比以中远财务与中海财务经中远海运集团备案确认的净资产评估值所确定的股权价值重新按比例确定。本次吸并前，中远海特对中远

财务出资额为 8,000 万元，持股占比 5.00%；广远有限对中远财务出资额为 8,800 万元，持股占比 5.50%。本次吸并完成后，中远海特对中远海运财务的出资额为 8,963.4441 万元，持股占比为 3.201%；广远有限对中远海运财务的出资额为 9,859.7885 万元，持股占比 3.521%。

本次吸并完成后，中海财务的股权结构如下：

| 序号 | 股东名称 | 注册资本（万元） | 持股比例 |
|-----------|----------------|----------------|-------------|
| 1 | 中远海运发展股份有限公司 | 65,475.2268 | 23.384% |
| 2 | 中远海运能源运输股份有限公司 | 25,182.7795 | 8.994% |
| 3 | 中国海运集团有限公司 | 10,073.1119 | 3.598% |
| 4 | 中国远洋运输有限公司 | 77,309.7053 | 27.611% |
| 5 | 中远海运集装箱运输有限公司 | 21,960.4380 | 7.843% |
| 6 | 中远散货运输有限公司 | 17,926.8882 | 6.402% |
| 7 | 中国外轮代理有限公司 | 12,548.8217 | 4.482% |
| 8 | 广州远洋运输有限公司 | 9,859.7885 | 3.521% |
| 9 | 中远海运国际货运有限公司 | 8,963.4441 | 3.201% |
| 10 | 中远海特 | 8,963.4441 | 3.201% |
| 11 | 青岛远洋运输有限公司 | 7,170.7553 | 2.561% |
| 12 | 大连中远海运油品运输有限公司 | 5,378.0665 | 1.921% |
| 13 | 中远造船工业有限公司 | 3,361.2915 | 1.200% |
| 14 | 中远船务工程集团有限公司 | 2,240.8610 | 0.800% |
| 15 | 中国船舶燃料有限责任公司 | 1,792.6888 | 0.640% |
| 16 | 中远海运（厦门）有限公司 | 896.3444 | 0.320% |
| 17 | 中国外轮理货有限公司 | 896.3444 | 0.320% |
| 合计 | | 280,000 | 100% |

2019 年，中海财务企业名称变更为“中远海运集团财务有限责任公司”，公司注册地址变更为“中国（上海）自由贸易试验区滨江大道 5299 号 8 层”。

2020 年 4 月 24 日，发行人及下属全资子公司广州远洋运输有限公司（以下简称“广远有限”）与中远海运财务股东订立增资协议，公司及广远有限与中远海运财务其余股东按现有股权比例，以货币资金向中远海运财务增资 320,000 万元人民币，其中公司及广远有限共增资人民币 21,500 万元人民币。本次增资完成后，公司及广远有限在中远海运财务股权占比不变，仍分别为 3.201%和 3.521%。

本次增资经发行人第七届董事会第十二次会议审议通过，独立董事就本次交易出具了事前认可书，并发表了独立意见。本次交易无需提交股东大会审议。

本次同比例增资各增资方的增资金额及增资后股权结构如下：

| 序号 | 股东名称 | 出资比例(%) | 原出资金额(元) | 本次增资(元) | 增资后金额(元) |
|----|----------------|---------|-----------------------------|---------------|-----------------------------|
| 1 | 中远海运集团 | 31.208 | 873,828,172 (含 2,000 万美元) | 998,665,600 | 1,872,493,772 (含 2,000 万美元) |
| 2 | 中远海运发展股份有限公司 | 23.384 | 654,752,268 (含 250 万美元) | 748,288,000 | 1,403,040,268 (含 250 万美元) |
| 3 | 中远海运能源运输股份有限公司 | 8.994 | 251,827,795 (含 250 万美元) | 287,801,600 | 539,629,395 (含 250 万美元) |
| 4 | 中远海运集装箱运输有限公司 | 7.843 | 219,604,380 | 250,976,000 | 470,580,380 |
| 5 | 中远海运(天津)有限公司 | 6.403 | 179,268,882 | 204,880,000 | 384,148,882 |
| 6 | 中国外轮代理有限公司 | 4.482 | 125,488,217 | 143,414,400 | 268,902,617 |
| 7 | 广远有限 | 3.521 | 98,597,885 | 112,684,800 | 211,282,685 |
| 8 | 中远海运国际货运有限公司 | 3.201 | 89,634,441 | 102,438,400 | 192,072,841 |
| 9 | 中远海特 | 3.201 | 89,634,441 | 102,438,400 | 192,072,841 |
| 10 | 中远海运(青岛)有限公司 | 2.561 | 71,707,553 | 81,952,000 | 153,659,553 |
| 11 | 大连中远海运油品运输有限公司 | 1.921 | 53,780,665 | 61,462,400 | 115,243,065 |
| 12 | 中远造船工业有限公司 | 1.201 | 33,612,915 | 38,416,000 | 72,028,915 |
| 13 | 中远船务工程集团有限公司 | 0.800 | 22,408,610 | 25,609,600 | 48,018,210 |
| 14 | 中国船舶燃料有限责任公司 | 0.640 | 17,926,888 | 20,486,400 | 38,413,288 |
| 15 | 中远海运(厦门)有限公司 | 0.320 | 8,963,444 | 10,243,200 | 19,206,644 |
| 16 | 中国外轮理货有限公司 | 0.320 | 8,963,444 | 10,243,200 | 19,206,644 |
| 合计 | | 100.000 | 2,800,000,000 (含 2,500 万美元) | 3,200,000,000 | 6,000,000,000 (含 2,500 万美元) |

4、2022 年，中远海运财务所有股东同比例增资，发行人向中远海运财务增资 90,755.10 万元

详见本回复之“问题 6.关于财务公司”的回复之“一、发行人对财务公司的

设立出资及后续增资情况，发行人需要资金购置、租赁船只的情形下，向财务公司大幅增资的合理性”之“（二）发行人需要资金购置、租赁船只的情形下，向财务公司大幅增资的合理性”之“1、2022年，发行人向财务公司增资的基本情况”。

（二）发行人需要资金购置、租赁船只的情形下，向财务公司大幅增资的合理性

1、2022年，发行人向财务公司增资的基本情况

发行人于2022年5月19日与全资子公司广远有限签订《关于中远海运集团财务有限责任公司之股权转让协议》。发行人购买广远有限所持有的中远海运财务3.5214%股权。根据中通诚资产评估有限公司出具的《中远海运集团财务有限责任公司股东全部权益价值资产评估报告》（中通评报字[2022]12092号），中远海运财务100%股权的评估值为911,638.82万元。公司购买财务公司3.5214%股权的交易价格为32,102.45万元。

本次股权转让暨关联交易经发行人第七届董事会第三十四次会议审议通过，独立董事发表事前认可及独立意见。

发行人于2022年5月19日与中远海运财务所有其他股东共同签署附生效条件的《增资协议》，发行人与前述各方同意同比例向中远海运财务现金增资1,350,000万元，其中发行人增资人民币90,755.10万元。本次增资完成后各方股权比例保持不变。中远海运财务的注册资本从人民币600,000万元（含2,500万美元）增加至1,950,000万元（含2,500万美元）。本次增资完成前后，发行人在中远海运财务股权占比均为6.723%，本次增资未导致发行人对中远海运财务持股比例增加。

本次增资经发行人第七届董事会第三十四次会议审议通过，独立董事发表事前认可及独立意见。本次增资经2021年年度股东大会审议通过。

本次同比例增资各增资方的增资金额及增资后股权结构如下：

| 序号 | 股东名称 | 出资比例 (%) | 原出资金额 (元) | 本次增资 (元) | 增资后金额 (元) |
|----|--------|----------|-----------------------------|---------------|-----------------------------|
| 1 | 中远海运集团 | 31.208 | 1,872,493,772 (含 2,000 万美元) | 4,213,120,500 | 6,085,614,272 (含 2,000 万美元) |

| 序号 | 股东名称 | 出资比例 (%) | 原出资金额 (元) | 本次增资 (元) | 增资后金额 (元) |
|----|----------------|----------|-----------------------------|----------------|------------------------------|
| 2 | 中远海运控股股份有限公司 | 15.126 | 907,548,333 | 2,041,983,000 | 2,949,531,333 |
| 3 | 中远海运发展股份有限公司 | 13.384 | 803,040,268 (含 250 万美元) | 1,806,840,000 | 2,609,880,268 (含 250 万美元) |
| 4 | 中远海运能源运输股份有限公司 | 10.915 | 654,872,460 (含 250 万美元) | 1,473,457,500 | 2,128,329,960 (含 250 万美元) |
| 5 | 中远集团 | 10.000 | 600,000,000 | 1,350,000,000 | 1,950,000,000 |
| 6 | 中远海运集装箱运输有限公司 | 7.843 | 470,580,380 | 1,058,805,000 | 1,529,385,380 |
| 7 | 中远海特 | 6.723 | 403,355,526 | 907,551,000 | 1,310,906,526 |
| 8 | 中远海运物流有限公司 | 4.802 | 288,109,261 | 648,243,000 | 936,352,261 |
| 合计 | | 100.000 | 6,000,000,000 (含 2,500 万美元) | 13,500,000,000 | 19,500,000,000 (含 2,500 万美元) |

2、发行人对财务公司增资的必要性

(1) 增资有利于提高财务公司的资本充足率，增强抗风险能力，可大幅提升财务公司的信贷投放能力，为发行人后续各业务板块的融资需求提供稳定优惠的金融支持。同时财务公司提供的信贷服务，也可助力发行人提升外部融资议价能力，降低发行人整体融资成本。

(2) 财务公司持续稳定的收益水平，可以为发行人带来稳定的投资回报，一定程度平抑航运市场周期性波动所产生的风险。财务公司收益及分红较为稳定，可为发行人提供稳定的现金流回报。

(3) 发行人按持股比例同比例增资，公平合理，可以避免股权稀释，符合发行人和全体股东的整体利益。

二、结合财务公司和外部商业银行存贷款利率差异情况，说明报告期内财务公司存款业务和贷款业务规模的合理性，2020 年末、2021 年末存款和贷款余额同时较大的原因

(一) 财务公司和外部商业银行存贷款利率差异情况

1、存款利率

发行人合并范围内所有境内主体的货币资金主要存放于财务公司，境外主体的货币资金主要存放于商业银行。报告期内，发行人在财务公司存款利率与中国人民银行公布的同类存款基准利率（如有）、在外部商业银行同类存款利率对比

情况如下：

| 项目 | 在财务公司存款利率 | 央行基准利率 | 在外部商业银行同类存款利率 |
|-----------|----------------------------------|--------|---------------|
| 活期存款（人民币） | 0.385% | 0.35% | 0.15%-0.20% |
| 7天通知（人民币） | 1.45% | 1.35% | - |
| 活期存款（美元） | 0.05%-1.50% | - | 0.05%-0.44% |
| 7天通知（美元） | 同期 Libor/ SOFR 0/N (T-1)-10BP | - | - |

注：1.央行基准利率来自于中国人民银行公告，后同。

2.Libor, London Interbank Offered Rate 的缩写，伦敦同业拆借利率，后同。

3.SOFR, Secured Overnight Financing Rate 的缩写，有担保隔夜融资利率，后同。

发行人与财务公司签署的《金融财务服务协议》之“第3条 服务价格”之“3.1 关于存款服务”规定，中远海运财务向发行人及其所属公司提供相关存款服务所使用之利率基准，不得低于以下各项：（1）中国人民银行不时规定同类存款服务的利率下限；（2）中国独立商业银行内地提供同类存款服务之利率。

如上表所示，报告期内，发行人在财务公司的存款利率高于可比存款产品的央行基准利率和在外部商业银行的同类存款利率，发行人在财务公司的存款利率水平在合理范围之内。

2、贷款利率

报告期内，发行人在财务公司人民币贷款利率与中国人民银行公布的基准利率、对应期限的贷款市场报价利率及外部商业银行同类人民币贷款利率对比情况如下：

| 项目 | 财务公司人民币贷款利率 | 央行基准利率 | 贷款市场报价利率（LPR） | 外部商业银行同类人民币贷款利率 |
|-----------|-------------|--------|---------------|-----------------|
| 1年以内（含1年） | 2.50% | 4.35% | 3.65%-4.15% | 3.80% |
| 1年-3年 | 3.20% | 4.75% | 3.65%-4.15% | - |

注：贷款市场报价利率来自于中国人民银行授权公布数据。

报告期内，发行人在财务公司美元贷款利率及外部商业银行同类美元贷款利率对比情况如下：

| 项目 | 财务公司美元贷款利率 | 外部商业银行同类美元贷款利率 |
|-------|-------------------|---------------------------------------|
| 1年-3年 | 3M Libor + 0-95BP | 3M Libor + 65-95BP/ SOFR Term Rate |

发行人与财务公司签署的《金融财务服务协议》之“第3条 服务价格”之

“3.2 关于贷款及委托贷款服务”规定，中远海运财务向发行人及其所属公司提供相关贷款所使用之利率基准，不得高于以下各项：（1）中国人民银行不时规定同类贷款服务的利率上限；（2）中国独立商业银行内地同类贷款服务所收取的利率。

如上表所示，报告期内，发行人在财务公司的贷款利率不高于同期外部商业银行的贷款利率，发行人在财务公司的贷款利率水平在合理范围之内。

综上所述，报告期内发行人在财务公司的存贷款利率在同等条件下优惠于在外部商业银行的存贷款利率。发行人基于其办理存贷款和其他金融业务的需求以及财务公司与其他外部商业银行所提供的利率、服务水平、便利程度等因素综合考虑，选择与财务公司开展存、贷款业务，有助于公司开拓融资渠道，增加融资方式，进一步降低公司资金成本，提高公司资金使用效率，具备必要性和合理性。

（二）报告期内财务公司存款业务和贷款业务规模的合理性，2020 年末、2021 年末存款和贷款余额同时较大的原因

1、报告期内财务公司吸收发行人存款及发行人从财务公司取得贷款规模情况

报告期各期末，中远海运财务吸收发行人存款余额及发行人从中远海运财务取得贷款余额情况如下：

单位：万元，%

| 项目名称 | 2023.3.31 | | 2022.12.31 | | 2021.12.31 | | 2020.12.31 | |
|----------------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 期末存放中远海运财务款项余额 | 53,725.80 | 69.96 | 77,268.01 | 81.51 | 84,696.43 | 45.43 | 97,048.26 | 66.28 |
| 期末存放外部商业银行款项余额 | 23,063.21 | 30.03 | 17,530.76 | 18.49 | 101,723.74 | 54.57 | 49,376.04 | 33.72 |
| 期末从中远海运财务贷款的余额 | 45,857.30 | 7.14 | 6,012.91 | 0.89 | 133,213.60 | 17.76 | 103,527.95 | 13.29 |
| 期末从外部商业银行贷款的余额 | 596,020.44 | 92.86 | 668,420.88 | 99.11 | 616,848.67 | 82.24 | 675,227.94 | 86.71 |

2、报告期内财务公司存款业务和贷款业务规模的合理性，2020年末、2021年末存款和贷款余额同时较大的原因

报告期各期末，发行人的货币资金余额分别为 15.14 亿元、19.14 亿元、9.97 亿元和 8.17 亿元，带息负债余额分别为 78.46 亿元、88.63 亿元、96.34 亿元和 94.01 亿元。发行人的货币资金及带息负债余额同时较大，主要由于发行人的业务规模较大。报告期各期，发行人营业收入分别为 70.40 亿元、87.53 亿元、122.07 亿元和 29.73 亿元，购买商品、接受劳务支付的现金等经营活动现金流出分别为 45.23 亿元、48.29 亿元、75.60 亿元和 15.77 亿元，发行人对流动资金有较高的需求。为满足正常生产经营所需的流动资金需求，发行人需持有一定规模的货币资金用于支付燃油费、港口使费、船员租金等，以保障公司正常经营；同时，公司所处国际航运业属于资金密集型行业，除通过经营活动现金流入积累资金外，公司亦通过银行借款等债务融资方式筹措资金。

由于发行人及下属企业的开户、资金结算和存贷款业务分散在多家银行，日常资金调拨、结算和账户管理的业务量较大，风险控制难度也较大。为及时掌控各单位的资金情况，降低资金风险，同时也为了更好地整合内部资源，提高资金使用效率，降低资金成本，实现企业效益最大化、股东回报最大化的目标，发行人与财务公司签订了框架性《金融财务服务协议》，发行人借助财务公司功能齐全、操作便捷、管理规范的资金管理平台对下属企业的资金进行统一管理。发行人在财务公司的存款安全性和流动性良好，未发生财务公司因现金头寸不足而延迟付款的情况。发行人及下属公司在财务公司的存款未影响正常生产经营。发行人及下属公司与其他银行正常开展存贷款业务。

根据发行人报告期内在财务公司和外部商业银行存贷款利率的差异对比情况，报告期内发行人在财务公司的存贷款利率在同等条件下优惠于在外部商业银行的存贷款利率。根据发行人与财务公司签署的《金融财务服务协议》，财务公司承诺，任何时候其向发行人及其所属公司提供金融财务服务的条件，不逊于当时财务公司为任何第三方提供同种类金融服务的条件，不逊于当时境内其他金融机构可为发行人提供同种类金融服务的条件。财务公司提供的金融业务服务，交易作价符合中国人民银行或中国银行保险监督管理委员会（现国家金融监督管理总局）就该类型服务所规定的收费标准，相关定价公允、合理。

发行人在财务公司的存款规模和贷款规模符合公司的战略规划，发行人全球运营管理，而财务公司主要提供境内金融服务。发行人合并范围内所有境内主体的本外币货币资金主要存放于财务公司，境外主体的货币资金存放于商业银行。

发行人主要通过自身经营积累和银行贷款来维持日常运营资金需求。发行人在财务公司的贷款主要用于补充中短期的流动性，在外部商业银行的贷款主要用于本外币的中长期船舶融资及补充外币流动资金。报告期内，发行人的贷款主要来自于外部商业银行，原因是发行人主要从事国际航运业且在全球运营，日常结算对美元需求较大，且船舶融资主要为美元贷款，而商业银行的外币头寸较财务公司相对充裕。发行人在财务公司的存贷款规模合理。

2020年末、2021年末存款和贷款余额同时较大的主要原因是发行人大部分应收账款在年末实现回收，且1月份公司需要集中归还较大量的中长期船舶贷款，需要提前准备资金。2021年1月末和2022年1月末发行人存放财务公司存款余额分别为5.41亿元和5.39亿元，较2020年末和2021年末的存款水平有显著下降。

单位：万元

| 项目 | 2022.1.31 | 2021.12.31 | 2021.1.31 | 2020.12.31 |
|------------|------------|------------|------------|------------|
| 存放财务公司存款余额 | 53,901.40 | 84,696.43 | 54,068.41 | 97,048.26 |
| 从财务公司贷款余额 | 133,119.91 | 133,213.60 | 103,149.95 | 103,527.95 |
| 货币资金总额 | 163,324.47 | 191,402.48 | 105,834.53 | 151,378.86 |
| 带息负债总额 | 909,880.24 | 886,354.42 | 828,452.98 | 784,620.20 |

三、报告期内财务公司经营情况及主要财务数据，存贷款的主要指标情况，是否存在异常情况或其他重大风险事项，可否保证发行人的存款安全，可否覆盖发行人的贷款需求

（一）报告期内财务公司经营情况及主要财务数据，存贷款的主要指标情况

中远海运财务的基本情况具体如下：

| | |
|------|----------------|
| 公司名称 | 中远海运集团财务有限责任公司 |
| 成立日期 | 2009年12月30日 |
| 注册资本 | 1,950,000万人民币 |

| | | | |
|-------|--|--------------------------|---------|
| 法定代表人 | 孙晓斌 | | |
| 公司住所 | 中国（上海）自由贸易试验区滨江大道5299号8层 | | |
| 经营范围 | 对成员单位办理财务和融资顾问、信用鉴证及相关的咨询、代理业务；协助成员单位实现交易款项的收付；经批准的保险代理业务；对成员单位提供担保；办理成员单位之间的委托贷款及成员单位的委托投资；对成员单位办理票据承兑与贴现；办理成员单位之间的内部转账结算及相应的结算、清算方案设计；吸收成员单位的存款；对成员单位办理贷款及融资租赁；从事同业拆借；承销成员单位的企业债券；有价证券投资；代客普通类衍生品交易业务（仅限于由客户发起的远期结售汇、远期外汇买卖、人民币外汇掉期产品的代客交易）。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】 | | |
| 股权结构 | 股东名称 | 认缴出资额（元） | 持股比例 |
| | 中国远洋海运集团有限公司 | 6,085,614,272（含2,000万美元） | 31.208% |
| | 中远海运控股股份有限公司 | 2,949,531,333 | 15.126% |
| | 中远海运发展股份有限公司 | 2,609,880,268（含250万美元） | 13.384% |
| | 中远海运能源运输股份有限公司 | 2,128,329,960（含250万美元） | 10.915% |
| | 中国远洋运输有限公司 | 1,950,000,000 | 10.000% |
| | 中远海运集装箱运输有限公司 | 1,529,385,380 | 7.843% |
| | 中远海运特种运输股份有限公司 | 1,310,906,526 | 6.723% |
| | 中远海运物流有限公司 | 936,352,261 | 4.802% |

报告期内，中远海运财务经营情况稳健，主要财务数据如下：

单位：万元

| 项目 | 2023年3月31日 /2023年1-3月 | 2022年12月31日 /2022年度 | 2021年12月31日 /2021年度 | 2020年12月31日 /2020年度 |
|------|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 资产总额 | 20,231,630.03 | 23,669,317.17 | 15,246,841.20 | 8,211,151.15 |
| 负债总额 | 17,922,617.60 | 21,387,597.53 | 14,367,789.08 | 7,336,817.98 |
| 净资产 | 2,309,012.43 | 2,281,719.64 | 879,052.13 | 874,333.16 |
| 营业收入 | 150,007.45 | 105,388.49 | 101,923.06 | 173,881.40 |
| 利润总额 | 38,024.20 | 69,886.41 | 45,646.56 | 65,176.76 |
| 净利润 | 28,584.22 | 52,688.72 | 34,133.49 | 50,015.77 |

注：1.数据来源于中远海运财务。

2.2020-2022年数据已经天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）审计。

报告期内中远海运财务存贷款的主要指标情况如下：

| 项目 | 2023年3月末 | 2022年末 | 2021年末 | 2020年末 |
|----------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| 吸收存款（万元） | 17,767,629.41 | 21,261,291.95 | 14,289,096.96 | 7,284,989.39 |
| 发放贷款（万元） | 5,414,060.97 | 5,634,401.22 | 4,963,049.39 | 3,585,532.37 |
| 存贷款比率 | 30.47% | 26.50% | 34.73% | 49.22% |

| 项目 | 2023年3月末 | 2022年末 | 2021年末 | 2020年末 |
|-------|----------|--------|--------|--------|
| 流动性比率 | 56.06% | 64.25% | 59.53% | 54.79% |
| 资本充足率 | 24.23% | 22.77% | 11.13% | 16.01% |

注：数据来源于中远海运财务

截至 2023 年 3 月末，中远海运财务总资产 20,231,630.03 万元，净资产 2,309,012.43 万元，吸收存款 17,767,629.41 万元，发放贷款 5,414,060.97 万元。中远海运财务对中远海运集团系统内企业开展存贷款业务，报告期内中远海运资本充足率满足监管要求，经营情况较为稳健。

（二）不存在异常情况或其他重大风险事项

财务公司一直坚持稳健经营的原则，严格按照《中华人民共和国公司法》《中华人民共和国银行业监督管理法》《企业会计准则》《企业集团财务公司管理办法》和国家有关金融法规、条例要求，规范经营行为，加强内部管理。报告期内未发现与财务报表相关的资金、信贷、稽核、信息管理等方面的风险控制体系存在重大缺陷，财务公司经营状况良好，不存在对外投资的情形，不存在异常情况以及其他重大风险事项。

根据《企业集团财务公司管理办法》规定，报告期各期末，财务公司的主要监管指标均符合规定要求：

| 指标名称 | 标准值 | 2023年3月末 | 2022年末 | 2021年末 | 2020年末 |
|-----------------------|---------------|----------|--------|--------|--------|
| 资本充足率 | $\geq 10.5\%$ | 24.23% | 22.77% | 11.13% | 16.01% |
| 不良资产率 | $\leq 4\%$ | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.07% |
| 不良贷款率 | $\leq 5\%$ | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| 贷款拨备率 | $\geq 1.5\%$ | 2.50% | 2.50% | 2.50% | 2.50% |
| 拨备覆盖率 | $\geq 150\%$ | / | / | / | / |
| 流动性比例 | $\geq 25\%$ | 56.06% | 64.25% | 59.53% | 54.79% |
| 贷款比例 | $\leq 80\%$ | 27.46% | 24.27% | 33.33% | 45.47% |
| 集团外负债总额/资本净额 | $\leq 100\%$ | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| 票据承兑余额/资产总额 | $\leq 15\%$ | 1.02% | 0.74% | 0.85% | 2.32% |
| 票据承兑余额/存放同业 | $\leq 300\%$ | 1.85% | 1.24% | 2.03% | 5.75% |
| (票据承兑余额+转贴现卖出余额)/资本净额 | $\leq 100\%$ | 8.96% | 7.65% | 14.68% | 21.92% |
| 承兑汇票保证金余额/各项存款 | $\leq 10\%$ | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |

| 指标名称 | 标准值 | 2023年 3月末 | 2022 年末 | 2021 年末 | 2020 年末 |
|-------------|------|--------------|------------|------------|------------|
| 投资总额/资本净额 | ≤70% | 12.89% | 4.49% | 14.95% | 31.54% |
| 固定资产净额/资本净额 | ≤20% | 0.00% | 0.01% | 0.02% | 0.03% |

注：1.数据来源于中远海运财务。

2.中远海运财务无不良贷款，拨备覆盖率分母为零。

截至2023年3月末，财务公司发放贷款余额为5,414,060.97万元，不高于吸收存款余额与实收资本之和的80%，即15,774,103.53万元。

综上所述，财务公司风险限额指标全部控制在限额以内，财务公司主要风险指标符合监管要求，经营状况良好，不存在异常情况以及其他重大风险事项。

（三）可以保证发行人的存款安全，覆盖发行人的贷款需求

1、财务公司经营情况正常

报告期内，财务公司经营情况正常，主要财务指标经营数据良好，存贷款的主要指标符合《企业集团财务公司管理办法》的相关规定。

2、财务公司建立了完善的内部控制环境、风险的识别评估机制和主要业务的风险控制措施

（1）内部控制环境

财务公司已按照《中华人民共和国公司法》及《中远海运集团财务有限责任公司章程》中的规定建立了股东会、董事会和监事会和经理层，明确了股东会、董事会、监事会和经理层之间各负其责、规范运作、相互制衡的公司治理结构，建立了分工合作、职责明确、报告关系清晰的组织结构。

财务公司根据自身特点建立了符合行业监管要求的风险管理组织体系，在董事会下设风险管理委员会、战略发展委员会、审计委员会三个专业委员会，有效保障公司经营策略的稳健合规实施；在总经理下设资产负债管理委员会、信贷业务审核委员会、投资业务审核委员会、衍生产品业务审核委员会，对公司资产负债管理、信贷、投资及外汇衍生品等业务进行审议、决策、管理和监督；财务公司设立公司金融部、投资交易部、国际业务部、财资管理部、计划财务部、结算业务部、战略发展部、法务合规部、董事会办公室/综合事务部/工会办公室、党委工作部/组织人事部、网络信息部、金融数据部、运营事务部、纪委工作部/监

督审计部十四个部门，部门权限分工明确；其中法务合规部负责建立行之有效的公司风险控制机制，对公司各业务部门内部风险管理进行协调、监督和检查；监督审计部负责对公司风险管理制度执行情况进行稽核、检查。

财务公司董事会成员多数具有丰富的财务管理经验，均积极参加董事会议，充分履行法定职权，勤勉尽责。财务公司高级管理层具有管理金融机构的足够的业务技能、经验和诚信度，对财务公司经营行为和相关风险有全面良好的掌握，能够使日常经营符合法律、法规和董事会政策，并通过完善、合理的机制来有效管理和监控风险。高级管理层有着正确的管理导向，在业务的关键方面能在授权范围内做出合理的决策。

（2）风险的识别与评估

财务公司的风险管理战略是“与业务发展相协调的、受资本约束的、有效覆盖损失”，具体表现为：（1）财务公司的年度和中长期发展目标始终建立在风险可承受的范围内，避免片面追求业务高速发展，保证业务发展的可持续性；（2）在确保资本充足率的前提下，财务公司注重投入产出的实际效益，配合集团整体战略，把有限的资源向重点业务和重点客户倾斜；（3）财务公司严格控制因承担风险而面临的潜在损失，高度重视资产损失拨备管理。财务公司参照《巴塞尔协议III》提出的最低资本要求，已实施并达到不低于 2.5%的动态拨备管理。

财务公司每年组织风险管理与合规管理自评估工作，定期报送上年度《风险管理自我评估报告》和《合规管理自我评估报告》。财务公司整体风险水平低，整体风险发展趋势稳定；内在合规风险水平低，合规风险管理水平强，合规风险管理趋势稳定。

（3）主要业务的风险控制

1) 信贷业务管理

①财务公司信贷业务对象仅限于中远海运集团所属的成员单位。财务公司对信贷业务实行统一授信管理，建立了客户信用风险识别与监测体系和完善的授信决策与审批机制。财务公司制定《董事会授权规则》，按照分级授权管理办法实行分级授权，即根据业务性质和规模，股东会对董事会，董事会对董事长和总经理合理授权，以明确股东会、董事会、董事长和总经理之间的信贷业务职责和权

限划分，确保业务决策科学、执行有效；根据信贷业务的不同特点制定了《贷款业务管理办法》《保函业务管理办法》《成员单位授信管理操作规程》《企业信用等级评估操作规程》《金融业务定价操作规程》《信贷业务审批权限管理操作规程》《信贷资产五级分类操作规程》等制度，对各类信贷业务操作流程予以规范，建立了贷前、贷中、贷后完整的信贷管理制度。

②财务公司建立了分工合理、职责明确、相互制约的信贷管理体制，做到审贷分离。公司金融部的贷款调查人负责贷款调查评估，承担调查失误和评估失准的责任；法务合规部的信贷审查人员负责贷款风险审查，承担审查失误的责任。监督审计部负责事后稽核，对业务政策、程序和限制进行合规性检查。信贷业务开展中实行前、中、后台系统操作分离：财资管理部负责对成员单位评级授信，公司金融部负责贷前调查及贷后检查，处于中台的法律合规部负责合规性审查和持续的信用风险监控，后台的结算业务部负责信贷资金的发放和归还，多个部门在业务系统中各司其职，相互配合，实现了不同职责的有效分离。

③财务公司通过授信决策和审批机制防止对单一客户风险的高度集中，防止违反信贷原则发放贷款，防止信贷资金违规投向高风险领域和用于违法活动；通过贷款风险分类制度，规范贷款质量的认定标准和程序，确保贷款质量的真实性。

2) 有价证券投资业务管理

①财务公司建立和完善投资决策与审批机制，实行严格的前、中、后台职责分离，建立中台风险监控和管理制度，通过系统交易直连防止交易员从事越权交易，防止因违规操作和风险识别不足导致的重大损失。财务公司制定《董事会授权规则》，实行业务管理分级授权，即根据业务性质和规模，股东会对董事会，董事会对董事长和总经理合理授权，以明确股东会、董事会、董事长和总经理之间的投资业务职责、权限划分，确保决策科学、执行有效；财务公司制定了《有价证券投资管理办法》和债券、基金等产品投资业务操作规程，《投资业务审批权限管理操作规程》《投资业务评审委员会议事规则》等制度，以及《自营证券投资风险管理操作规程》《证券投资交易对手遴选操作规程》《证券投资产品比选操作规程》《证券投资产品投后管理操作规程》，明确了投资业务风险管理总体框架、投资业务交易对手比选、证券产品备选库管理，以及投后跟踪、预警和应急管理的机制，以确保财务公司开展的投资业务处于低风险可控环境。

②财务公司投资业务实行投资决策、运营操作和监控相互独立、各自受控的风险控制措施；对有价值证券投资采取审慎性原则，并保持合理的期限、品种结构。公司董事会是投资业务的最高决策机构，投审委根据董事会的授权对公司投资业务进行可行性分析、决策以及投资管理和监督。投资交易部交易岗对有价值证券投资业务调查评估，承担调查失误和评估失准的责任；投资交易部客户经理负责对成员单位企业债券调查评估，承担调查失误和评估失准的责任；法务合规部的风险控制岗负责投资业务风险审查，承担审查失误的责任；监督审计部负责事后稽核，对业务政策、程序和限制进行合规性检查。

③财务公司对有价值证券投资的持仓情况、盈亏情况、风险状况和交易活动进行及时有效监控，并建立投资交易风险和市值的内部报告制度，使有价值证券投资业务的各项风险指标符合监管指标的要求并控制在财务公司风险承受范围内。同时，财务公司由投资交易部每月制作宏观经济简报，结合宏观经济、利率市场等因素对投资市场进行相关统计、研究与预测，为管理层在制定相应投资对策的同时能有所依据与参考。

④财务公司于 2016 年对《证券投资交易对手遴选操作规程》等制度进行修订，明确了不与异地商业银行机构开展业务的原则，对交易对手遴选的标准按照行业类别进行细化，重点突出量化遴选标准，提升交易对手遴选的可操作性和适用性。财务公司已根据《证券投资交易对手遴选操作规程》要求，对投资业务交易对手白名单进行精简优化。

3) 资金业务管理

①财务公司根据相关监管规定，制定了《银行账户管理办法》《资金管理办法》《金融同业授信管理办法》《资金调拨操作规程》《存放同业定期业务操作规程》《同业拆借管理办法》《同业拆借操作规程》和《信贷资产转让业务管理办法》等制度，通过加强对同业账户开设、变更、撤销的审批和管理，严格规范交易对手资质审核和选择流程，明确操作规范和控制标准，有效控制业务风险。财务公司在《资金业务管理办法》中明确了对存放同业业务实行交易对手白名单管理机制，并通过《金融同业授信管理办法》明确对授信额度管理机制。

②对于资金流动性风险管理，财务公司始终以加强集团资金集中管理和提高

集团资金使用效率为基本职责，强调效益性服从流动性，确保集团客户资金结算的及时性、安全性。目前财务公司已初步建立流动性监测与预警机制，基本完成流动性管理模型搭建，制定《流动性风险管理办法》《流动性风险预警及应急管理操作规程》等作为流动性风险管理制度遵循。财务公司每日由计划财务部根据上日各类流动性资产、负债情况分别计算人民币、美元及综合流动性指标，并报公司相关部门及各主要领导查阅；大额资金业务操作前，计划财务部均针对流动性、资本充足率进行压力测试，确认指标安全后业务方可操作。财务公司力求通过事前预测与事后监测相结合的方式加强流动性管理，保证资金备付，防范流动性风险。财务公司加强了成员单位资金计划统计工作，按周统计重点客户资金收付，并逐日跟踪、修正数据，提高流动性管理前瞻性。除此外，财务公司已在着手通过新核心系统建设，实现对流动性比例的实时监控和预警，并将进一步完善多部门联动的流动性管理应急机制，确保流动性比例符合监管要求。

4) 结算业务管理

①财务公司根据各项监管规定，制定了《结算账户管理办法》《单位存款管理办法》《结算业务管理办法》《结算业务操作规程》《外汇结算业务操作规程》《纸质票据和重要空白凭证操作规程》等业务管理办法及相关操作规程。在成员单位存款业务方面，财务公司严格遵循平等、自愿、公平和诚实信用的原则保障成员单位资金的安全，维护各当事人的合法权益；严格执行账户管理的有关规定。对存款人开、销户进行细致的审查，严格管理预留签章和存款支付凭据，有效防止诈骗活动；严格执行不相容岗位分离制度，使用和保管重要业务印章的人员不得同时保管相关的业务单证；对现金、重要空白凭证实行严格的核算管理，严格执行入库、登记、领用手续，并定期盘点等。

②财务公司制定《反洗钱和反恐怖融资管理办法》《洗钱和恐怖融资客户风险等级划分操作规程》《客户身份识别和客户身份及交易记录保存操作规程》《可疑交易报告操作规程》《洗钱和恐怖融资风险自评估管理办法》等制度，防范洗钱、金融诈骗等非法活动，确保了公司和客户资金的安全。2022年10月，财务公司开展首次洗钱和恐怖融资风险自评估工作，总体自评估结果为中低风险，即财务公司反洗钱和反恐怖融资内部控制措施能够化解经营活动产生的固有洗钱和恐怖融资风险，能够较好的控制剩余洗钱和恐怖融资风险，发生洗钱和恐怖融

资事件的可能性较低。

5) 会计业务管理

财务公司依据企业会计准则，制定并实施公司的会计核算管理制度；会计岗位设置实行责任分离、相互制约的原则，严禁一人兼任非相容的岗位或独立完成会计全过程的操作。财务公司明确规定会计部门、会计人员的职责权限，会计部门、会计人员在各自的权限内行事，对会计处理全过程进行监督，确保会计账务做到账账、账据、账实、账表相符。财务公司建立了完备的会计核算和财务会计报告制度，按照规定及时、真实、完整地披露会计、财务信息，满足股东和监管机构对会计信息的需求。

6) 信息系统控制

①财务公司制定了《网络及计算机运维管理办法》《应用系统运维管理办法》《信息化项目建设管理办法》《信息科技风险管理办法》《信息科技外包风险管理实施细则》等管理制度，满足银保监会《银行业金融机构信息系统风险管理指引》《信息系统安全等级保护基本要求》等监管要求。

②财务公司编制“十四五”科技发展规划和“十四五”数字化转型规划，明确财务公司“十四五”科技发展和数字化转型的发展愿景及目标、战略主题和重点任务。为切实开展数据治理、推进数据赋能，公司于2022年3月设专职数据管理部门——金融数据部，发挥数据治理体系建设组织推动和管理协调作用。财务公司目前已根据业务需求和自身发展需要，积极推进新核心系统建设。新核心系统采用业务订单、控制订单、分配订单、配置订单和数据订单的分类处理方式，通过业务前台、业务中台、控制中台和数据中台的搭建，建设业务全覆盖、流程全线上，客户服务、业务运营、内部控制、风险管理一体化的产品化、自动化、智能化的管理信息系统。

3、发行人自身建立了完备的风险防范措施

(1) 金融财务服务协议的履行及风险控制

发行人与财务公司在《金融财务服务协议》之“第5条 风险控制”中对协议的履行及风险控制进行了约定，相关内容如下：

1) 财务公司应确保资金管理信息系统的安全运行，财务公司资金管理信息系统应达到境内商业银行同等安全等级标准，并全部采用安全证书认证体系，以保证发行人及其所属公司资金安全。

2) 财务公司每月财务报表将于下一个月第五个工作日提供给发行人总经理、总会计师等相关高级管理人员审核。

3) 如财务公司未能如期向发行人偿还存款，则财务公司同意发行人有权将任何发行人应付财务公司的贷款与其在财务公司的存款进行抵消。

4) 财务公司一旦发生可能危及发行人及/或其附属公司存款安全的既定情形或其他可能对发行人及/或其附属公司存款资金带来安全隐患的事项，应于发生既定情形后的二个工作日内书面通知发行人及/或其附属公司，并采取措施避免损失发生或者扩大；获悉上述事项后，发行人及/或其附属公司有权立即调出存款（连同有关利息），财务公司应全力配合，而且发行人及/或其附属公司不会因该调出存款而受到任何方式的惩罚。

(2) 发行人对与财务公司关联交易风险进行持续评估

为有效防范公司在财务公司存款业务的资金风险，保障资金安全，发行人制定了《中远海运特种运输股份有限公司与中远海运集团财务有限责任公司关联交易风险处置预案》，明确了公司风险处置组织机构及职责等内容。

发行人董事会负责审议发行人与财务公司签署金融财务服务协议内容，包括协议期限、交易类型、各类交易预计额度、交易定价、风险评估及控制措施等，负责审议财务公司风险评估报告，负责审议公司与财务公司关联交易风险处置预案；发行人财务部是发行人与财务公司关联交易风险管理的主管部门，负责与财务公司洽谈及签署金融财务服务协议，建立公司与财务公司关联交易风险处置预案，负责交易风险识别、防范及处置工作；发行人战略与企业管理部/证券事务部为发行人与财务公司关联交易的信息披露部门，负责根据证券监督管理部门相关要求，履行该关联交易董事会、股东大会等审批程序，并按要求进行信息披露；发行人法务与风险管理部负责审核金融财务服务协议，为关联交易提供法务支持，对因此发生损失的争议及其他有关法律方面的问题给予指导和协助；发行人内部审计部负责对关联交易风险管理情况进行监督检查，以及牵头开展责任追究工作。

综上所述，报告期内财务公司经营情况良好，全面风险管理体系完善，内部控制管理制度和风险管理体系的设计和运行总体有效，不存在异常情况或其他重大风险事项和重大缺陷，能够保证发行人的存款安全，能够覆盖发行人日常经营贷款需求。

四、发行人是否存在参与财务公司构建的“票据池”业务并由财务公司统筹管理、资金自动归集的情况，相关存款是否存在使用受限或与大股东及关联方资金共管等情形

（一）发行人不存在参与财务公司构建的“票据池”业务并由财务公司统筹管理的情况

根据发行人出具的《关于公司不存在参与财务公司构建的“票据池”业务并由财务公司统筹管理的情况的说明》，“经自查，截至本说明出具之日，中远海运特种运输股份有限公司从未存在参与中远海运集团财务有限责任公司构建的‘票据池’业务并由中远海运集团财务有限责任公司统筹管理的情况。”

根据中远海运财务公司出具的《中远海运集团财务有限责任公司关于与中远海运特种运输股份有限公司业务往来的相关说明与承诺》之“1、中远海特不存在参与公司构建的‘票据池’业务并由公司统筹管理的情况”，“截至本说明与承诺函出具之日，中远海特从未存在参与公司构建的“票据池”业务并由公司统筹管理的情况。”

发行人不存在参与财务公司构建的“票据池”业务并由财务公司统筹管理的情况。

（二）资金自动归集的情况，相关存款是否存在使用受限或与大股东及关联方资金共管等情形

1、资金自动归集的情况

（1）资金自动归集的背景

报告期内，为了加强资金管理，提高资金使用效率，发行人将纳入直连范围商业银行的货币资金实施归集管理。资金归集管理模式为通过发行人及其控股子公司授权，通过银行结算系统，将发行人及下属公司指定银行账户中的资金，集

中划转到各公司在财务公司开立的账户中。

（2）资金自动归集的过程

报告期内，发行人通过银行结算系统将存放在纳入直连范围的商业银行账户中的资金余额自动归集，记入发行人在财务公司开立的一般结算账户，形成资金沉淀。发行人可根据自己的需要进行使用、支付，并且付款时首先经过发行人的审批，待网银指令到达后财务公司只处理发行人提交的付款指令，并无针对付款指令的修改和审核权限，与一般商业银行提供的支付服务无差异。

报告期内，发行人所有对外支付的货款主要通过发行人在财务公司开立的账户进行支付，账户内的资金不存在被冻结、使用受限的情形，财务公司不存在不能及时足额解付发行人资金的情形。

同时，发行人资金自动归集至财务公司账户仅涉及资金上拨与下划功能，不包含诸如资金调剂、资金管理等可能影响发行人资金独立性的特殊约定和安排。

（3）资金自动归集的合规性

1）符合《企业集团财务公司管理办法》（中国银行保险监督管理委员会令2022年第6号）的相关规定

《企业集团财务公司管理办法》第三条之第二项的规定：“本办法所称成员单位包括：母公司及其作为控股股东的公司（以下简称控股公司）；母公司、控股公司单独或者共同、直接或者间接持股20%以上的公司，或者直接持股不足20%但处于最大股东地位的公司；母公司、控股公司下属的事业单位法人或者社会团体法人。”

发行人及其下属子公司均符合“成员单位”的界定范围，财务公司符合《企业集团财务公司管理办法》第二条中，为企业集团成员单位提供金融服务的非银行金融机构的规定。

2）符合《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》（证监发[2022]48号）的相关规定

《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》中第三条规定，“财务公司与上市公司发生业务往来应当严格遵循金融财务服务协议，不得超过

金融财务服务协议中约定的交易预计额度归集资金。”

| 项目 | 2023-3-31 | 2022-12-31 | 2021-12-31 | 2020-12-31 |
|-----------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 归集资金余额（元） | 537,257,988.75 | 772,680,071.74 | 846,964,309.63 | 970,482,631.84 |

根据发行人与财务公司签订的《金融财务服务协议》之“第4条 交易限额”的有关规定，发行人及其所属公司在财务公司所存储的货币资金总余额的金额上限为每日30亿元人民币或等值外币。根据上表，报告期各期末归集资金的余额均未超过30亿元人民币或等值外币的限额，且每日归集资金的总额均未超过30亿元人民币或等值外币的限额。发行人在资金归集功能使用期间严格按照《金融财务服务协议》的约定，在协议规定的额度范围内进行相关金融服务业务，符合协议各项要求的规定。

（4）财务公司内部控制健全

中远海运财务根据国家有关部门及中国人民银行规定的各项规章制度，制定了《资金管理办法》《单位存款管理办法》等制度及相应的业务操作流程，建立了完善的内部控制环境，实现对风险的有效识别、评估与控制。具体内容参见本回复之“问题6.关于财务公司”之“三、报告期内财务公司经营情况及主要财务数据，存贷款的主要指标情况，是否存在异常情况或其他重大风险事项，可否保证发行人的存款安全，可否覆盖发行人的贷款需求”之“（三）可以保证发行人的存款安全，覆盖发行人的贷款需求”之“2、财务公司建立了完善的内部控制环境、风险的识别评估机制和主要业务的风险控制措施”。

（5）履行了关联交易决策程序和信息披露义务

报告期内，发行人与财务公司的日常性关联交易均经过董事会或股东大会审批，均获得独立董事事前认可意见和独立意见，履行了相应的日常性关联交易决策程序。在董事会及股东大会表决过程中，关联董事及股东均回避表决。报告期内，相关决策程序和信息披露情况具体如下：

| 董事会 | 审议议案 | 独立董事发表事前认可和同意独立意见 | 股东大会 | 关联董事、股东是否回避 | 信息披露情况 | 财务公司涉及的主要内容 |
|--------|--------------|-------------------|-------------|-------------|----------------|--------------------|
| 第七届董事会 | 《关于公司与中远海运集团 | 是 | 2019年年度股东大会 | 是 | 《中远海运特种运输股份有限公 | 公司本次在重新评估关联交易上限额度的 |

| 董事会 | 审议议案 | 独立董事发表事前认可和同意独立意见 | 股东大会 | 关联董事、股东是否回避 | 信息披露情况 | 财务公司涉及的主要内容 |
|--------------|-------------------------------------|-------------------|------|-------------|---|--|
| 第十三次会议 | 签订日常关联交易合同的议案》 | | 会 | | 司第七届董事会第十三次会议决议公告》（2020-012）；《中远海运特种运输股份有限公司与中远海运集团签订日常关联交易合同的关联交易公告》（2020-018）；《中远海运特种运输股份有限公司独立董事关于第七届董事会第十三次会议相关议案的独立意见》（2020年4月29日公告）；《2019年年度股东大会决议公告》（2020-031） | 同时，考虑到目前正在执行的《金融财务服务协议》等三份关联交易协议所涉及的交易对象均为中远海运集团，为更好地开展管理，统一部署，公司本次同时将前述三份关联交易协议按照交易内容和性质重新进行了汇总和调整。现将上述三份关联交易合同的交易内容进行合并，形成汇总的《中国远洋海运集团有限公司与中远海运特种运输股份有限公司之日常关联交易合同》，并与中远海运集团重新签署新合同，合同有效期为2020年1月1日至2022年12月31日。 |
| 第七届董事会第十一次会议 | 《关于中远海运集团财务有限责任公司2021年度风险持续评估报告的议案》 | 独立意见 | - | - | 《中远海运特种运输股份有限公司第七届董事会第三十一次会议决议公告》（2022-013）；《中远海运特种运输股份有限公司独立董事关于第七届董事会第三十一次会议相关事项的独立意见》（2022年3月31日公告）；《中远海运特种运输股份有限公司关于中远海运集团财务有限责任公司2021年度风险持续评估报告》（2022年3月31日公告） | 本公司认为：（一）财务公司具有合法有效的《金融许可证》《营业执照》；（二）未发现财务公司存在违反中国银行保险监督管理委员会颁布的《企业集团财务公司管理办法》规定的情形，财务公司的资产负债比例符合该办法的要求规定；（三）财务公司成立至今严格按照《企业集团财务公司管理办法》的规定经营，财务公司的风险管理不存在重大缺陷。本公司与财务公司之间发生关联存、贷款等金融业务的风险可控。 |
| 第七届 | 《关于中远海 | - | - | - | 《中远海运特种 | 基于以上分析，本公司 |

| 董事会 | 审议议案 | 独立董事发表事前认可和同意独立意见 | 股东大会 | 关联董事、股东是否回避 | 信息披露情况 | 财务公司涉及的主要内容 |
|-------------|---------------------------------------|-------------------|----------------|-------------|---|---|
| 董事会第三十九次会议 | 运集团财务有限责任公司2022年上半年度风险持续评估报告的议案》 | | | | 运输股份有限公司第七届董事会第三十九次会议决议公告》(2022-052)；《中远海运特种运输股份有限公司关于中远海运集团财务有限责任公司2022年上半年度风险持续评估报告》(2022年8月26日公告) | 认为：（一）财务公司具有合法有效的《金融许可证》《营业执照》；（二）未发现财务公司存在违反中国银行保险监督管理委员会颁布的《企业集团财务公司管理办法》规定的情形，财务公司的产负债比例符合该办法的要求规定；（三）财务公司成立至今严格按照《企业集团财务公司管理办法》的规定经营，财务公司的风险管理不存在重大缺陷。本公司与财务公司之间发生关联存、贷款等金融业务的风险可控。 |
| 第八届董事会第三次会议 | 《关于公司与中远海运集团财务有限责任公司签订金融财务服务协议关联交易议案》 | 是 | 2023年第一次临时股东大会 | 是 | 《中远海运特种运输股份有限公司第八届董事会第三次会议决议公告》(2023-001)；《中远海运特种运输股份有限公司关于与中远海运集团财务有限责任公司签订金融财务服务协议的关联交易公告》(2023-003)；《中远海运特种运输股份有限公司2023年第一次临时股东大会决议公告》(2023-012) | 审议通过了《关于公司与中远海运集团财务有限责任公司签订金融财务服务协议的关联交易议案》，《金融财务服务协议》的有效期限为三年，自2023年1月1日起至2025年12月31日止。 |
| | 《关于制定公司与中远海运集团财务有限责任公司关联交易风险处置预案的议案》 | - | - | - | 《中远海运特种运输股份有限公司第八届董事会第三次会议决议公告》(2023-001)； | 为进一步规范公司与中远海运集团财务有限责任公司的关联交易，有效防范、及时控制和化解公司与中远海运集团财务有限责 |

| 董事会 | 审议议案 | 独立董事发表事前认可和同意独立意见 | 股东大会 | 关联董事、股东是否回避 | 信息披露情况 | 财务公司涉及的主要内容 |
|-------------|-------------------------------------|-------------------|------|-------------|---|---|
| | | | | | 《中远海运特种运输股份有限公司与中远海运集团财务有限责任公司关联交易风险处置预案》（2023年1月17日公告） | 任公司的关联交易风险，加强公司资金安全风险，按照中国证监会、中国银保监会、上海证券交易所等有关规定，结合公司实际，制定了《中远海运特种运输股份有限公司与中远海运集团财务有限责任公司关联交易风险处置预案》。 |
| 第八届董事会第四次会议 | 《关于中远海运集团财务有限责任公司2022年度风险持续评估报告的议案》 | 独立意见 | - | - | 《中远海运特种运输股份有限公司第八届董事会第四次会议决议公告》（2023-015）；《中远海运特种运输股份有限公司独立董事关于第八届董事会第四次会议议案相关事项的独立意见》（2023年3月30日公告）；《中远海运特种运输股份有限公司关于中远海运集团财务有限责任公司2022年度风险持续评估报告》（2023年3月30日公告） | 本公司认为：（一）财务公司具有合法有效的《金融许可证》《营业执照》；（二）未发现财务公司存在违反中国银行保险监督管理委员会颁布的《企业集团财务公司管理办法》规定的情形，财务公司的资产负债比例符合该办法的要求规定；（三）财务公司成立至今严格按照《企业集团财务公司管理办法》的规定经营，财务公司的风险管理不存在重大缺陷。本公司与财务公司之间发生关联存、贷款等金融业务的风险可控。 |

2、相关存款不存在使用受限或与大股东及关联方资金共管等情形

（1）发行人在财务公司的存款资金不存在受限情形

发行人在财务公司的存款资金使用与一般商业银行存款资金使用无差异，可自由调度、自由支取，不需要中远海运集团或相关关联方审批，不存在无法及时调拨、划转或收回资金的情形。

（2）发行人资金账户独立，不属于与大股东及关联方资金共管的情形

发行人在财务公司开立的账户独立于中远海运集团及下属其他企业，不存在与中远海运集团及下属其他企业共用资金账户的情况。发行人存放在财务公司的资金，单独建立会计账户进行核算，资金收付清晰。发行人资金不存在被关联方控制占用的情形。根据天职国际会计师事务所近三年出具的《控股股东及其他关联方资金占用情况专项说明》，发行人的资产未有被控股股东、实际控制人违规占用、挪用而损害发行人利益的情况。

（3）发行人有自主选择金融服务机构的权利

财务公司为上市公司控股股东中远海运集团下属企业，其与发行人在资产、业务、人员、财务、机构等方面均保持独立，对发行人的资金不具有行政约束力。根据财务公司与发行人签订的《金融财务服务协议》，双方的合作为非独家的合作，发行人有权根据自己的业务需求，自主选择提供金融服务的金融机构，自主决定提供存贷款服务的金融机构、存贷款金额以及提取存款的时间，双方签署的《金融财务服务协议》并未约定任何发行人必须从财务公司获取金融服务的义务。

报告期各期末，发行人在财务公司存款占财务公司吸收存款总额的比例分别为 1.33%、0.59%、0.36%和 0.30%，不存在财务公司的存款主要来自发行人的情况，财务公司有力地支持了发行人的金融服务需求。

（4）发行人与财务公司关联交易已履行审批程序，符合相关规定

发行人出于财务控制和交易合理性方面的考虑及遵守《上市规则》的相关要求，对于与财务公司金融财务服务交易的存贷款和相关应收利息、应付利息、服务费及手续费的每日余额作出限制，财务公司应协助发行人监控实施该等限制。财务公司与发行人发生业务往来严格遵循《金融财务服务协议》，不存在超过《金融财务服务协议》中约定的交易预计额度归集资金的情况，符合《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》的相关规定。

发行人与财务公司开展业务已履行了必要的审议程序，符合上市公司相关监管政策，不存在损害发行人及其他股东合法权益的情形。具体情况参见本回复之“问题 6.关于财务公司”之“四、发行人是否存在参与财务公司构建的“票据池”业务并由财务公司统筹管理、资金自动归集的情况，相关存款是否存在使用受限或与大股东及关联方资金共管等情形”之“（二）资金自动归集的情况，相关存

款是否存在使用受限或与大股东及关联方资金共管等情形”之“1、资金自动归集的情况”之“(5)履行了关联交易决策程序和信息披露义务”。

(5) 财务公司从事业务受到国家监管部门持续、严格监管

财务公司从事的非银行金融业务受国家监管部门的持续、严格监管，不会损害公司及股东利益，亦不会影响公司的独立性。

(6) 公司已制定与财务公司关联交易的风险处置预案

公司已制定《中远海运特种运输股份有限公司与中远海运集团财务有限责任公司关联交易风险处置预案》，公司与财务公司发生业务往来，应当遵循平等自愿原则，保障公司的独立性。公司不得通过关联交易套取资金，不得隐匿违规关联交易或通过关联交易隐匿资金真实去向、从事违法违规活动。公司与财务公司需签订金融财务服务协议，并严格遵循金融财务服务协议进行业务往来。

综上所述，报告期内发行人在财务公司的存款不存在使用受限或与大股东及关联方资金共管的情形，关联方不存在变相非经营性占用发行人资金的情形，发行人在关联财务公司开展存、贷款业务不影响发行人财务的独立性。

五、结合上述情形，分析发行人控股股东、实际控制人及其他关联方是否存在通过财务公司或资金拆借等形式，变相非经营性占用发行人资金的情况

综合上述情形，报告期内，发行人与财务公司基于双方签订的《金融财务服务协议》开展业务，履行了必要的决策程序并相应进行了信息披露。报告期内发行人不存在向控股股东、实际控制人及其它关联方拆借资金的情形。发行人根据自身业务及资金使用、存放需求，自主选择与财务公司办理存款业务，并能够自由支取存放于财务公司的资金，不存在发行人存放于财务公司的资金被归集至控股股东、实际控制人及其关联方账户的情形，不存在控股股东、实际控制人及其关联方通过财务公司与发行人共管账户的情形，不存在控股股东、实际控制人及其关联方通过财务公司或资金拆借等形式变相非经营性占用发行人资金的情形。

发行人间接控股股东中远海运集团已出具了《关于对中远海运特种运输有限公司存放于中远海运集团财务有限责任公司资金安全性的承诺》，对以上相关情形作出了承诺，该承诺函的内容如下：

“本公司作为中远海运特种运输股份有限公司（以下简称“中远海特”）的间接控股股东、中远海运集团财务有限责任公司（以下简称“财务公司”）的控股股东，就中远海特存放于财务公司资金的安全性相关事宜，作出如下承诺：

1、本公司作为财务公司控股股东和中远海特的间接控股股东，遵循企业经营活动独立性的原则，严格按照国家有关法律法规及中国证券监督管理委员会、证券交易所规定对财务公司的各项金融服务活动进行监督管理；

2、中远海特与财务公司发生业务往来，一直并将持续遵循平等自愿原则，遵守国家金融监督管理总局（原中国银行保险监督管理委员会）、中国证券监督管理委员会以及证券交易所的有关规定。本公司严格保障财务公司和中远海特的独立性，保证不利用直接或间接控股股东地位干预中远海特及其控股子公司和财务公司的经营，不强制中远海特及其控股子公司接受财务公司的金融服务；

3、中远海特经财务公司归集的账户资金均独立存放在中远海特名下的账户内，中远海特在财务公司相关存款不存在使用受限或与本公司及其他关联方资金共管、挪用等情形，本公司及其他关联方不存在通过财务公司或资金拆借等形式，变相非经营性占用中远海特资金的情况；

4、本公司一直且将继续督促财务公司规范运作、合规经营，按照国家相关法律法规和行业监管的要求，积极持续完善并优化金融服务的风险控制程序与内部控制制度，加强内部审计，保证中远海特其控股子公司存放于财务公司资金的安全性；

5、本公司一直且将继续督促财务公司配合中远海特签署并严格遵循金融服务协议，履行上市公司关联交易决策程序和信息披露义务；并督促财务公司加强关联交易管理，不得以任何方式协助成员单位通过关联交易套取资金，不得隐匿违规关联交易或通过关联交易隐匿资金真实去向、从事违法违规活动；

6、本公司承诺，将督促财务公司严格遵守《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》《企业集团财务公司管理办法》等相关法律法规的规定，及时将其自身风险状况告知中远海特，配合中远海特积极处置风险，保障中远海特资金安全。

本公司将忠实履行上述承诺，并承担相应的法律责任。”

根据天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）近三年出具的《中远海运特种运输股份有限公司控股股东及其它关联方资金占用情况专项说明》（天职业字[2023]4753-2号、天职业字[2022]998-2号和天职业字[2021]664-2号），不存在控股股东、实际控制人及其关联方通过财务公司变相非经营性占用公司资金的情形。

六、请保荐机构及申报会计师结合《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》，对上述问题核查并发表明确意见

保荐人及申报会计师根据《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》（证监发[2022]48号）的相关规定，关于发行人与中远海运财务业务往来的情况逐项说明如下：

（一）上市公司与财务公司发生业务往来，双方应当遵循平等自愿原则，遵守中国银行保险监督管理委员会、中国证券监督管理委员会以及证券交易所的有关规定

中远海运财务系经过原中国银行保险监督管理委员会批准成立的非银行金融机构。根据《企业集团财务公司管理办法》第十九条的相关规定，中远海运财务的主要职能为中远海运集团内企业提供存款、贷款、票据贴现以及结算等金融服务。

发行人与中远海运财务发生业务往来遵循平等自愿原则，遵守国家金融监督管理总局（原中国银行保险监督管理委员会）、中国证券监督管理委员会以及证券交易所的有关规定。根据发行人与中远海运财务签订的《金融财务服务协议》，“发行人及其所属公司有权根据自己的业务需求，自主选择提供金融服务的金融机构，自主决定提供存贷款服务的金融机构、存贷款金额以及提取存款的时间”。

(二) 控股股东及实际控制人应当保障其控制的财务公司和上市公司的独立性。财务公司应当加强关联交易管理，不得以任何方式协助成员单位通过关联交易套取资金，不得隐匿违规关联交易或通过关联交易隐匿资金真实去向、从事违法违规活动。上市公司董事应当认真履行勤勉、忠实义务，审慎进行上市公司与财务公司业务往来的有关决策。上市公司高级管理人员应当确保上市公司与财务公司业务往来符合经依法依规审议的关联交易协议，关注财务公司业务和风险状况

1、控股股东及实际控制人保障其控制的财务公司和上市公司的独立性

中远海运集团作为财务公司的控股股东和发行人的间接控股股东，保障财务公司和发行人的独立性，并出具了《关于对中远海运特种运输有限公司存放于中远海运集团财务有限责任公司资金安全性的承诺》，具体内容参见本回复之“问题 6.关于财务公司”之“五、结合上述情形，分析发行人控股股东、实际控制人及其他关联方是否存在通过财务公司或资金拆借等形式，变相非经营性占用发行人资金的情况”。

2、财务公司加强关联交易管理

报告期内，中远海运财务加强关联交易管理，不存在以任何方式协助成员单位通过关联交易套取资金，隐匿违规关联交易或通过关联交易隐匿资金真实去向、从事违法违规活动的情况，并出具了《中远海运集团财务有限责任公司关于与中远海运特种运输股份有限公司业务往来的相关说明与承诺》之“2、关于与中远海特及其所属公司间关联交易管理的说明与承诺”，相关具体内容如下：

“1) 本公司现持有中国银行保险监督管理委员会上海监管局于 2022 年 1 月 13 日核发的《金融许可证》(机构编码: L0107H231000001)，本公司与中远海特业务往来遵循平等自愿原则，遵守中国银行保险监督管理委员会(现国家金融监督管理总局)、中国证券监督管理委员会《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》(证监发[2022]48 号)以及证券交易所的有关规定；

2) 本公司加强关联交易管理，不得以任何方式协助成员单位通过关联交易套取资金，不隐匿违规关联交易或通过关联交易隐匿资金真实去向、从事违法违规活动；

3) 本公司与中远海特发生业务往来签订金融服务协议，并严格遵循金融服务协议，不超过金融服务协议中约定的交易预计额度归集资金；

4) 中远海特经本公司归集的账户资金均独立存放在中远海特名下的账户内，中远海特在本公司相关存款不存在使用受限或与中国远洋海运集团有限公司（以下简称“中远海运集团”）及其他关联方资金共管、挪用等情形，本公司不以任何形式协助中远海运集团及其他关联方通过本公司变相非经营性占用中远海特的资金；

5) 本公司严格遵守《上市公司监管指引第 8 号——上市公司资金往来、对外担保的监管要求》的相关规定，不通过与中远海特签署委托贷款协议的方式，将中远海特资金提供给控股股东、实际控制人及其他关联方使用；

6) 本公司积极配合中远海特提供相关财务报告以及风险指标等必要信息；

7) 本公司及时将自身风险状况（如有）告知中远海特，配合中远海特积极处置风险，保障中远海特资金安全。当出现风险状况时，中远海特不继续向本公司新增存款；

8) 本公司不存在违规从事金融业务的情况，亦不存在被主管部门暂停/终止业务、处罚或其他任何影响本公司业务持续性、安全性的情形和风险；本公司将合法合规地向中远海特提供存款、贷款等服务并配合中远海特履行相关决策程序和信息披露义务，确保中远海特在本公司的存款和贷款均符合法律法规的相关规定；若中远海特因本公司违法违规行为占用中远海特资金而遭受损失，本公司将承担全部责任；

本公司将忠实履行上述承诺，并承担相应的法律责任。”

3、上市公司审慎进行与财务公司业务往来的有关决策，业务往来符合经依法依规审议的关联交易协议

发行人董事认真履行勤勉、忠实义务，审慎进行发行人与中远海运财务业务往来的有关决策，发行人与中远海运财务业务往来符合经依法依规审议的关联交易协议。报告期内，发行人接受中远海运财务金融服务履行的审议程序具体内容参见本回复之“问题 6.关于财务公司”之“四、发行人是否存在参与财务公司构建的“票据池”业务并由财务公司统筹管理、资金自动归集的情况，相关存款是

否存在使用受限或与大股东及关联方资金共管等情形”之“(二) 资金自动归集的情况, 相关存款是否存在使用受限或与大股东及关联方资金共管等情形”之“1、资金自动归集的情况”之“(5) 履行了关联交易决策程序和信息披露义务”。

(三) 财务公司与上市公司发生业务往来应当签订金融服务协议, 并查阅上市公司公开披露的董事会或者股东大会决议等文件。金融服务协议应规定财务公司向上市公司提供金融服务的具体内容并对外披露, 包括但不限于协议期限、交易类型、各类交易预计额度、交易定价、风险评估及控制措施等。财务公司与上市公司发生业务往来应当严格遵循金融服务协议, 不得超过金融服务协议中约定的交易预计额度归集资金

发行人与中远海运财务签订了《金融财务服务协议》且经董事会、股东大会审议通过并对外披露, 约定了中远海运财务向发行人提供金融服务的具体内容, 包括但不限于协议期限、交易类型、各类交易预计额度、交易定价、风险评估及控制措施等。

根据《金融财务服务协议》约定, 发行人在中远海运财务的最高存款余额不高于 30 亿元人民币或等值外币。报告期内, 中远海运财务与发行人业务往来严格遵循《金融财务服务协议》, 不存在超过约定交易预计额度归集资金的情况。

(四) 上市公司不得违反《上市公司监管指引第 8 号——上市公司资金往来、对外担保的监管要求》第五条第(二)款规定, 通过与财务公司签署委托贷款协议的方式, 将上市公司资金提供其控股股东、实际控制人及其他关联方使用

《上市公司监管指引第 8 号——上市公司资金往来、对外担保的监管要求》第五条第(二)款规定, “第五条上市公司不得以下列方式将资金直接或者间接地提供给控股股东、实际控制人及其他关联方使用: ……(二) 有偿或者无偿地拆借公司的资金(含委托贷款)给控股股东、实际控制人及其他关联方使用, 但上市公司参股公司的其他股东同比例提供资金的除外。前述所称“参股公司”, 不包括由控股股东、实际控制人控制的公司; ……”

报告期内, 发行人不存在通过与中远海运财务签署委托贷款协议的方式将资金提供给控股股东、实际控制人及其他关联方使用的情形。根据天职国际会计师

事务所（特殊普通合伙）近三年出具的《中远海运特种运输股份有限公司控股股东及其它关联方资金占用情况专项说明》（天职业字[2023]4753-2 号、天职业字[2022]998-2 号和天职业字[2021]664-2 号），不存在控股股东、实际控制人及其关联方通过财务公司变相非经营性占用公司资金的情形。

（五）上市公司首次将资金存放于财务公司前，应取得并审阅财务公司最近一个会计年度经审计的年度财务报告以及风险指标等必要信息，出具风险评估报告，经董事会审议通过后对外披露。上市公司与财务公司发生业务往来期间，应每半年取得并审阅财务公司的财务报告以及风险指标等必要信息，出具风险持续评估报告，经董事会审议通过后与半年度报告和年度报告一并对外披露。财务公司应当配合提供相关财务报告以及风险指标等必要信息

发行人取得并审阅了中远海运财务审计报告以及风险指标等必要信息，出具了《中远海运特种运输股份有限公司关于中远海运集团财务有限责任公司 2021 年度风险持续评估报告》，经第七届董事会第三十一次会议审议通过并对外披露；《中远海运特种运输股份有限公司关于中远海运集团财务有限责任公司 2022 年上半年风险持续评估报告》，经第七届董事会第三十九次会议审议通过并对外披露；《中远海运特种运输股份有限公司关于中远海运集团财务有限责任公司 2022 年度风险持续评估报告》，经第八届董事会第四次会议审议通过并对外披露。

报告期各期末，中远海运财务监管指标均符合相关规定的要求，具体情况参见本回复之“问题 6.关于财务公司”之“三、报告期内财务公司经营情况及主要财务数据，存贷款的主要指标情况，是否存在异常情况或其他重大风险事项，可否保证发行人的存款安全，可否覆盖发行人的贷款需求”之“（二）不存在异常情况或其他重大风险事项”。

（六）上市公司应当制定以保障存放资金安全性为目标的风险处置预案，经董事会审议通过后对外披露。上市公司应当指派专门机构和人员对存放于财务公司的资金风险状况进行动态评估和监督。当出现风险处置预案确定的风险情形，上市公司应当及时予以披露，并按照预案积极采取措施保障上市公司利益

发行人制定了《中远海运特种运输股份有限公司与中远海运集团财务有限责

任公司关联交易风险处置预案》，对风险处置组织机构及原则、风险报告与信息披露、风险处置程序的启动及措施、后续事项处置等事项进行了规定，经第八届董事会第三次会议审议通过并对外披露。

根据上述风险处置预案，发行人与财务公司交易期间，财务公司出现下列规定的任一情形时，应立即启动风险处置程序，并及时履行相应的临时信息披露义务：

“（一）财务公司出现违反《企业集团财务公司管理办法》（2022）规定或财务指标持续无法满足监管要求；

（二）财务公司发生挤提存款、到期债务不能支付、大额贷款逾期或担保垫款、电脑系统严重故障、被抢劫或诈骗、董事或高级管理人员涉及严重违纪、刑事案件等重大事项；

（三）财务公司发生可能对其正常经营产生不利影响的重大机构变动、股权交易或者经营风险等事项；

（四）公司在财务公司的存款余额占财务公司吸收的存款余额的比例超过证券监管部门的相关规定；

（五）财务公司的股东对财务公司的负债逾期 1 年以上未偿还；

（六）财务公司出现严重支付危机；

（七）财务公司当年亏损超过注册本金的 30%或连续 3 年亏损超过注册本金的 10%；

（八）财务公司因违法违规受到中国银行保险监督管理委员会等监管部门的重大行政处罚；

（九）财务公司被中国银行保险监督管理委员会责令进行整顿；

（十）财务公司同业拆借、票据承兑等集团外（或有）负债类业务因财务公司原因出现逾期超过 5 个工作日；

（十一）财务公司或其控股股东、实际控制人发生重大信用风险事件（包括但不限于公开市场债券逾期超过 7 个工作日、大额担保代偿等）；

(十二) 其他可能对公司存放资金带来安全隐患的事项。

发行人与财务公司关联交易风险处置程序如下：

“（一）发现人员必须立即报告财务部，财务总监召集有关部门、单位成立应急处置小组，明确应急处置小组的组员名单及相关职责，并及时向公司总经理报告；

（二）应急处置小组督促财务公司提供详细情况说明，暂停向财务公司新增存款及其他非必要的日常结算业务，并通过多渠道了解情况，必要时可带队进驻现场调查发生风险事件的原因，分析风险的动态，根据风险起因和风险状况，制定风险处置方案；

（三）应急处置小组与财务公司召开联席会议，要求财务公司采取积极措施进行风险自救，避免风险扩散和蔓延，确保公司资金的安全性、流动性不受影响；

（四）应急处置小组持续跟进风险情况变化，建立日报制度，对实施中发现的问题及时修订、补充风险处置方案；

（五）应急处置小组落实风险化解措施的实施，确保以最快速度化解风险，保障公司资金安全。如达到重大经营风险标准，还应按《公司重大经营风险和重大经营风险事件报告管理规定》履行相应报告程序。”

报告期内，发行人及中远海运财务未出现风险处置预案规定的风险情形。

（七）财务公司应及时将自身风险状况告知上市公司，配合上市公司积极处置风险，保障上市公司资金安全。当出现以下情形时，上市公司不得继续向财务公司新增存款：**1.财务公司同业拆借、票据承兑等集团外（或有）负债类业务因财务公司原因出现逾期超过 5 个工作日的情况；2.财务公司或上市公司的控股股东、实际控制人及其他关联方发生重大信用风险事件（包括但不限于公开市场债券逾期超过 7 个工作日、大额担保代偿等）；3.财务公司按照《企业集团财务公司管理办法》规定的资本充足率、流动性比例等监管指标持续无法满足监管要求，且主要股东无法落实资本补充和风险救助义务；4.风险处置预案规定的其他情形**

报告期内，中远海运财务按照法律法规的相关规定开展经营业务，未出现《关

于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》中规定的不得继续向财务公司新增存款的情形。

为保障发行人资金安全，中远海运财务出具了《中远海运集团财务有限责任公司关于与中远海运特种运输股份有限公司业务往来的相关说明与承诺》，具体内容参见本回复之“问题 6.关于财务公司”之“六、请保荐机构及申报会计师结合《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》，对上述问题核查并发表明确意见。”之“(二) 控股股东及实际控制人应当保障其控制的财务公司和上市公司的独立性。财务公司应当加强关联交易管理，不得以任何方式协助成员单位通过关联交易套取资金，不得隐匿违规关联交易或通过关联交易隐匿资金真实去向、从事违法违规活动。上市公司董事应当认真履行勤勉、忠实义务，审慎进行上市公司与财务公司业务往来的有关决策。上市公司高级管理人员应当确保上市公司与财务公司业务往来符合经依法依规审议的关联交易协议，关注财务公司业务和风险状况。”之“2、财务公司加强关联交易管理”。

(八) 为上市公司提供审计服务的会计师事务所应当每年度提交涉及财务公司关联交易的专项说明，并与年报同步披露。保荐人、独立财务顾问在持续督导期间应当每年度对涉及财务公司的关联交易事项进行专项核查，并与年报同步披露

天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）于 2022 年 3 月 30 日、2023 年 3 月 29 日分别出具了天职业字[2022]998-4 号和天职业字[2023]4753-4 号《中远海运特种运输股份有限公司涉及财务公司关联交易的存款、贷款等金融业务的专项说明》，专项说明中认为“中远海特编制的汇总表所载资料与天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）审计中远海特 2021、2022 年度财务报表时所复核的财务资料和经审计的财务报表在所有重大方面没有发现不一致之处”。

上述专项说明已与发行人 2021 年、2022 年年度报告同步披露。

(九) 中国银行保险监督管理委员会、中国证券监督管理委员会共同建立规范上市公司与财务公司业务往来的监管协作机制，加强监管合作和信息共享，通过对高风险财务公司进行信息通报、联合检查等方式，加大对违法违规行为的查处力度，依法追究相关主体的法律责任

发行人与中远海运财务未受到过中国银行保险监督管理委员会（现国家金融监督管理总局）、中国证券监督管理委员会的监管处罚。发行人与中远海运财务发生业务往来遵守且符合中国银行保险监督管理委员会（现国家金融监督管理总局）、中国证券监督管理委员会《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》（证监发[2022]48号）的相关规定。

七、核查程序及核查意见

(一) 核查程序

保荐人及申报会计师履行的核查程序如下：

- 1、查阅了发行人对中远财务、中远海运财务历次增资相关的董事会决议、增资或转让协议、验资报告、独立董事相关意见及股东大会决议等相关文件；
- 2、对比了发行人在财务公司和外部商业银行存贷款利率情况；
- 3、取得并查阅了发行人与财务公司关联交易相关的相关董事会、股东大会决议等审议程序文件及公告文件；
- 4、取得并查阅了报告期各期财务公司的审计报告或财务报告、报告期内财务公司经营情况文件及重要财务指标、监管指标等文件；
- 5、取得并查阅了财务公司最新的企业法人营业执照、公司章程、金融许可证，查阅了财务公司的内部控制制度；
- 6、取得并查阅了发行人出具的历次《中远海运特种运输股份有限公司关于中远海运集团财务有限责任公司风险持续评估报告》《中远海运特种运输股份有限公司关于与中远海运集团财务有限责任公司关联交易风险处置预案》等文件；
- 7、取得并查阅了报告期内发行人与财务公司签署的《金融财务服务协议》；
- 8、取得并查阅了发行人出具的《关于公司不存在参与财务公司构建的“票据池”业务并由财务公司统筹管理的情况的说明》；

9、取得并查阅了发行人、外部商业银行、财务公司三方面的现金管理综合业务授权书，向发行人财务部门了解资金归集的相关具体情况；

10、查阅《企业集团财务公司管理办法》中关于财务公司应提供金融服务的单位范围及业务范围；

11、取得并查阅了申报会计师出具的 2020-2022 年度《中远海运特种运输股份有限公司控股股东及其它关联方资金占用情况专项说明》；取得并查阅了 2021、2022 年度发行人会计师出具的《中远海运特种运输股份有限公司涉及财务公司关联交易的存款、贷款等金融业务的专项说明》；

12、查阅 2022 年 5 月 30 日中国银行保险监督管理委员会、中国证券监督管理委员会发布的《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》（证监发[2022]48 号），了解规范上市公司与存在关联关系的企业集团财务公司业务往来的相关规定及要求；

13、取得并查阅了控股股东出具的《关于对中远海运特种运输有限公司存放于中远海运集团财务有限责任公司资金安全性的承诺》以及中远海运集团财务有限责任公司出具的《中远海运集团财务有限责任公司关于与中远海运特种运输股份有限公司业务往来的相关说明与承诺》；

14、取得并查阅了发行人会计师出具的中远海特 2020-2022 年审计报告、内部控制审计报告。

（二）核查意见

经核查，保荐人及申报会计师认为：

1、发行人 2022 年 5 月向中远海运财务增资系与中远海运财务其他所有股东共同开展的同比例增资，符合发行人和全体股东的整体利益，具有合理性。

2、发行人报告期内在财务公司的存贷款利率普遍优惠于外部商业银行同类产品，在财务公司发生相关存款业务或贷款业务规模具有合理性，2020 年末、2021 年末发行人存款和贷款余额同时较大系回款时点因素及开展主营业务所致，具有合理性。

3、报告期内，财务公司经营正常，不存在异常情况或其他重大风险事项，

能够保证发行人的存款安全，能够覆盖发行人的贷款需求。

4、发行人不存在参与财务公司构建的“票据池”业务并由财务公司统筹管理的情况。

5、财务公司符合为企业集团成员单位提供金融服务的非银行金融机构的规定，发行人资金归集严格按照《金融财务服务协议》的约定，在协议规定的额度范围内进行相关金融服务业务，符合协议各项要求的规定，履行了关联交易决策程序和信息披露义务；发行人通过中远海运财务归集的资金始终独立存放在发行人名下账户内，发行人严格按照相关法律法规的规定管理货币资金的存放和使用，存放在中远海运财务的资金不存在使用受限的情形，保障了上市公司资金方面的独立性，不存在与大股东及关联方资金共管的情形。

6、发行人与中远海运财务发生业务往来符合中国银行保险监督管理委员会（现国家金融监督管理总局）、中国证券监督管理委员会《关于规范上市公司与企业集团财务公司业务往来的通知》（证监发[2022]48号）的相关规定。

问题 7.关于经营情况

根据申报材料，1) 报告期各期，发行人营业收入分别为 70.40 亿元、87.53 亿元、122.07 亿元和 29.73 亿元；扣非归母净利润分别为 414 万元、28,060 万元、77,852 万元和 28,752 万元；各期毛利率分别为 15.01%、21.90%、22.04%和 21.88%。2022 年第四季度毛利率相比前三季度有所下降，主要系航运运价水平冲高后有所回落，以及船员费用大幅上升所致；2) 船舶资产是公司的主要资产。截至 2023 年一季度末，发行人固定资产账面价值为 138.20 亿元，其中船舶及辅助设备资产账面价值为 133.53 亿元，占公司总资产的 50.15%。报告期内，发行人计提了固定资产减值损失分别为 1.09 亿元、5.16 亿元、5.14 亿元和 0 亿元。

请发行人说明：(1) 结合同行业可比公司、行业整体情况等，量化分析报告期内发行人收入上涨、2022 年利润大幅增加的原因与合理性，并结合 2022 年四季度、2023 年第一季度的最新业绩及毛利率变动情况，分析发行人业绩快速增长的可持续性；(2) 结合同行业可比公司情况、报告期内发生减值计提的船舶类型、使用年限、存在减值迹象的具体情形等，说明发行人固定资产减值测试的具体过程，固定资产折旧年限的合理性，相关固定资产减值损失计提是否充分、准确。

请保荐机构及申报会计师对上述事项核查并发表明确意见。针对境外收入的真实性核查，请保荐机构、申报会计师结合航海日志、进出港口记录等，详细说明核查方法，核查比例及核查结论，并说明相关核查情况是否充分。

回复：

一、结合同行业可比公司、行业整体情况等，量化分析报告期内发行人收入上涨、2022 年利润大幅增加的原因与合理性，并结合 2022 年四季度、2023 年第一季度的最新业绩及毛利率变动情况，分析发行人业绩快速增长的可持续性

(一) 结合同行业可比公司、行业整体情况等，量化分析报告期内发行人收入上涨、2022 年利润大幅增加的原因与合理性

1、量化分析报告期内发行人收入上涨、2022 年利润大幅增加的原因与合理性

报告期内，发行人主要经营业绩指标如下所示：

单位：万元，%

| 项目 | 2023 年 1-3 月 | 2022 年度 | 2021 年度 | 2020 年度 |
|----------------|--------------|--------------|------------|------------|
| 营业收入 | 297,258.56 | 1,220,723.48 | 875,343.00 | 704,031.39 |
| 营业成本 | 232,219.05 | 951,667.02 | 683,618.33 | 598,365.08 |
| 期间费用总计 | 30,462.73 | 117,209.54 | 98,324.32 | 94,879.58 |
| 净利润 | 38,995.41 | 82,655.90 | 30,661.92 | 12,646.79 |
| 归属母公司股东的净利润 | 38,880.81 | 82,074.14 | 30,032.72 | 12,546.10 |
| 扣非后归属母公司股东的净利润 | 28,751.54 | 77,852.19 | 28,059.58 | 414.04 |
| 综合毛利率 | 21.88 | 22.04 | 21.90 | 15.01 |
| 扣非后加权平均净资产收益率 | 2.65 | 7.67 | 2.93 | 0.04 |

报告期各期，发行人实现营业收入 704,031.39 万元、875,343.00 万元、1,220,723.48 万元和 297,258.56 万元，同比增速分别达到-14.83%、24.33%、39.46%和 6.10%；实现扣非后归母净利润 414.04 万元、28,059.58 万元、77,852.19 万元和 28,751.54 万元，同比增速分别达到 101.53%、6,677.04%、177.45%和-8.87%。

报告期内发行人收入上涨、2022 年利润大幅增加，主要是由于航运市场整体复苏以及细分市场带动特种船运输市场提升下，发行人的货运量和期租水平上升，量价齐升使得发行人航运收入和利润实现大幅增加。

报告期各期，发行人货运量分别达到 12,712,520 吨、13,331,276 吨、14,422,696 吨和 3,668,648 吨，同比增速分别达到-10.77%、4.87%、8.19%和 11.56%；发行人周转量分别达到 74,672,619 千吨海里、81,167,252 千吨海里、87,910,321 千吨

海里和 23,132,297 千吨海里,同比增速分别达到-7.87%、8.70%、8.31%和 11.72%,发行人报告期内核心运量指标持续改善和提升。

报告期内,受国际航运业特种船市场运价整体水平提升,发行人综合期租水平逐年快速增长。报告期各期,发行人特种船综合期租水平分别为 12,061.06 美元/天、17,473.50 美元/天、23,453.90 美元/天和 20,606.47 美元/天,同比增速分别达到-3.73%、44.88%、34.23%和-12.46%,发行人报告期内综合期租水平整体持续实现同比增长,受航运运价水平高位回落影响,2023 年一季度发行人期租水平有所下降,但仍处高位区间。

2、发行人收入上涨、2022 年利润大幅增加符合行业整体情况

报告期内,发行人所从事的国际航运业市场运价整体水平处于高位。航运经纪机构克拉克森公布的 1.2 万、1.7 万和 2.1 万 DWT 多用途船平均租金指数在 2020-2022 年间的同比增速分别为-5.49%、135.30%和 33.68%。2020 年下半年起,中国经济率先恢复,出口订单大增,运力供给受限,国际运价开始攀升。2021 年,多个国家和地区推出财政刺激计划,全球经济逐步复苏,全球海运贸易量有所恢复,但全球海运物流链受阻,海运供求关系严重错配,海运价格均值及增速水平均创历史新高。2022 年 5 月以来,航运市场供需基本面转弱,尤其是四季度运价大幅回落,但特种船整体运价水平仍处历史高位区间。

受细分市场持续带动特种船运输市场提升以及中国制造业转型升级推动,报告期内,发行人进口运输和出口运输收入增速较快,带动业绩和利润快速提升。一方面能源危机加剧叠加应对气候变化危机进程推进,各国对天然气、风电等清洁能源的开发力度加大,中国风电设备产业链国际领先,风电设备出口旺盛;此外,新能源汽车产业也乘势崛起,尤其是随着中国制造业转型升级持续推进,近年来中国新能源汽车产业国际竞争力不断提升,新能源汽车出口量和出口占比持续提升;另一方面,随着中国整体经济迎来复苏,以及全球多国经济复苏和刺激计划相继出台和落地,基础设施建设和工程项目数量有所回升,机械设备、工程项目货等货源呈现增长;特别是在中国“出口升级”战略和企业加快走出去的背景下,中国机械设备等特种货物和大型项目货出口运输增长。发行人报告期内主营业务收入、成本和主营业务毛利率按地区分类明细如下表所示:

单位：万元，%

| 项目 | 2023年1-3月 | | | 2022年度 | | |
|-----------|-------------------|-------------------|--------------|---------------------|-------------------|--------------|
| | 收入 | 成本 | 毛利率 | 收入 | 成本 | 毛利率 |
| 进口运输 | 62,059.48 | 54,523.05 | 12.14 | 282,558.30 | 259,264.56 | 8.24 |
| 出口运输 | 122,018.56 | 88,164.42 | 27.75 | 602,259.80 | 392,081.71 | 34.90 |
| 沿海运输 | 18,274.04 | 12,718.08 | 30.40 | 55,688.41 | 40,268.96 | 27.69 |
| 第三国运输 | 75,856.63 | 63,511.26 | 16.27 | 201,816.09 | 192,476.53 | 4.63 |
| 合计 | 278,208.71 | 218,916.81 | 21.31 | 1,142,322.61 | 884,091.76 | 22.61 |
| 项目 | 2021年度 | | | 2020年度 | | |
| | 收入 | 成本 | 毛利率 | 收入 | 成本 | 毛利率 |
| 进口运输 | 196,997.66 | 170,496.25 | 13.45 | 168,333.21 | 158,024.85 | 6.12 |
| 出口运输 | 357,734.41 | 248,405.72 | 30.56 | 210,294.11 | 179,156.94 | 14.81 |
| 沿海运输 | 67,310.22 | 49,523.78 | 26.42 | 44,765.83 | 35,359.92 | 21.01 |
| 第三国运输 | 193,856.36 | 162,234.28 | 16.31 | 236,277.42 | 197,324.51 | 16.49 |
| 合计 | 815,898.65 | 630,660.04 | 22.70 | 659,670.57 | 569,866.21 | 13.61 |

综上所述，受海运运价整体处于高位和特种船整体市场持续提升影响，报告期内发行人经营业绩得以大幅增长，符合行业整体情况，发行人收入和利润大幅增长具有合理性。

3、发行人报告期内收入上涨、2022年利润大幅增加与同行业可比公司整体情况保持一致

报告期内，发行人同行业上市公司的主要经营业绩指标及同比增速如下所示：

单位：万元，%

| 营业收入 | | | | | | | | |
|-------------|-------------------|-------------|---------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|---------------|
| 上市公司 | 2023年1-3月 | | 2022年度 | | 2021年度 | | 2020年度 | |
| | 金额 | 同比增速 | 金额 | 同比增速 | 金额 | 同比增速 | 金额 | 同比增速 |
| 中远海控 | 4,735,339.75 | -55.13 | 39,105,849.66 | 17.19 | 33,369,361.08 | 94.85 | 17,125,883.38 | 13.37 |
| 中远海能 | 563,075.95 | 61.91 | 1,865,784.32 | 46.93 | 1,269,866.77 | -22.50 | 1,638,475.77 | 18.05 |
| 招商轮船 | 588,316.00 | -3.49 | 2,970,840.53 | 21.69 | 2,441,223.03 | 35.08 | 1,807,293.26 | 24.16 |
| 宁波远洋 | 111,821.45 | 14.05 | 476,874.83 | 25.02 | 381,445.78 | 25.79 | 303,248.62 | -40.70 |
| 宁波海运 | 44,508.46 | -4.64 | 207,336.32 | -11.53 | 234,365.85 | 2.70 | 228,210.66 | -1.82 |
| 平均增速 | 2.54 | | 19.86 | | 27.18 | | 2.61 | |
| 中远海特 | 297,258.56 | 6.10 | 1,220,723.48 | 39.46 | 875,343.00 | 24.33 | 704,031.39 | -14.83 |

| 扣非归母净利润 | | | | | | | | |
|-------------|------------------|--------------|------------------|---------------|------------------|-----------------|---------------|---------------|
| 上市公司 | 2023年1-3月 | | 2022年度 | | 2021年度 | | 2020年度 | |
| | 金额 | 同比增速 | 金额 | 同比增速 | 金额 | 同比增速 | 金额 | 同比增速 |
| 中远海控 | 709,287.98 | -74.19 | 10,902,926.67 | 22.26 | 8,917,874.16 | 829.58 | 959,341.88 | 505.10 |
| 中远海能 | 88,372.88 | 3,243.21 | 139,087.72 | 128.03 | -496,141.36 | -306.13 | 240,699.10 | 438.80 |
| 招商轮船 | 110,184.77 | -14.70 | 480,772.23 | 157.23 | 186,901.34 | -32.49 | 276,838.30 | 80.51 |
| 宁波远洋 | 12,305.46 | 4.17 | 62,667.43 | 33.84 | 46,821.33 | 122.73 | 21,021.56 | 190.42 |
| 宁波海运 | -473.50 | -128.99 | 6,759.58 | -65.29 | 19,474.27 | 38.66 | 14,044.93 | -2.04 |
| 平均增速 | 605.90 | | 55.21 | | 130.47 | | 242.56 | |
| 中远海特 | 28,751.54 | -8.87 | 77,852.19 | 177.45 | 28,059.58 | 6,677.04 | 414.04 | 101.53 |

注：资料来源于上市公司的定期报告。

报告期内，发行人同行业可比公司各期营业收入同比增速平均值分别达到2.61%、27.18%、19.86%和2.54%，各期扣非归母净利同比增速平均值分别为242.56%、130.47%、55.21%和605.90%。报告期内，同行业上市公司的经营业绩变动方向与发行人基本保持一致。

综上所述，报告期内发行人收入上涨、2022年利润大幅增加主要系海运运价整体处于高位和特种船整体市场持续提升影响，发行人运价运量齐升所致。报告期内发行人收入上涨、2022年利润大幅增加具有合理性，与行业整体情况和同行业可比公司变动趋势保持一致。

（二）结合2022年四季度、2023年第一季度的最新业绩及毛利率变动情况，分析发行人业绩快速增长的可持续性

2022年四季度和2023年一季度，发行人及同行业可比公司的营业收入、扣非归母净利润和毛利率情况及同比增速情况如下：

单位：万元，%，百分点

| 营业收入 | | | | |
|------|--------------|--------|--------------|--------|
| 上市公司 | 2023年第一季度 | | 2022年第四季度 | |
| | 金额 | 同比增速 | 金额 | 同比增速 |
| 中远海控 | 4,735,339.75 | -55.13 | 7,451,792.66 | -27.10 |
| 中远海能 | 563,075.95 | 61.91 | 626,041.94 | 83.58 |
| 招商轮船 | 588,316.00 | -3.49 | 812,918.78 | -28.40 |
| 宁波远洋 | 111,821.45 | 14.05 | 128,387.15 | 17.93 |

| | | | | |
|----------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|
| 宁波海运 | 44,508.46 | -4.64 | 52,107.34 | -24.43 |
| 平均变动 | 2.54 | | 4.32 | |
| 中远海特 | 297,258.56 | 6.10 | 298,439.84 | 7.62 |
| 扣非归母净利润 | | | | |
| 上市公司 | 2023 年第一季度 | | 2022 年第四季度 | |
| | 金额 | 同比增速 | 金额 | 同比增速 |
| 中远海控 | 709,287.98 | -74.19 | 1,231,187.70 | -43.41 |
| 中远海能 | 88,372.88 | 3,247.62 | 74,929.78 | 113.83 |
| 招商轮船 | 110,184.77 | -14.70 | 116,089.50 | 158.73 |
| 宁波远洋 | 12,305.46 | 4.17 | 11,746.04 | -3.59 |
| 宁波海运 | -473.50 | -128.99 | -1,053.95 | -120.20 |
| 平均变动 | 606.78 | | 21.09 | |
| 中远海特 | 28,751.54 | -8.87 | 9,685.50 | 184.56 |
| 毛利率 | | | | |
| 上市公司 | 2023 年第一季度 | | 2022 年第四季度 | |
| | 毛利率 | 同比变动 | 毛利率 | 同比变动 |
| 中远海控 | 22.31 | -18.23 | 37.88 | -1.16 |
| 中远海能 | 30.43 | +24.58 | 33.03 | +36.85 |
| 招商轮船 | 26.48 | -0.52 | 21.42 | -1.57 |
| 宁波远洋 | 19.99 | -0.70 | 17.33 | -2.28 |
| 宁波海运 | 9.63 | -7.85 | 9.11 | -16.81 |
| 平均变动 | -0.54 | | +3.01 | |
| 中远海特 | 21.88 | -2.36 | 16.54 | -6.41 |

注：毛利率=（当期营业收入-当期营业成本）/当期营业收入；资料来源于上市公司的定期报告。

2022 年四季度和 2023 年第一季度，发行人营业收入保持增长，受航运运价已从高位有所回落，以及燃油和船员成本上升影响，2023 年一季度发行人扣非归母净利润同比减少，毛利率较同期水平有所下滑。根据上表可知，同行业上市公司 2022 年四季度和 2023 年一季度业绩整体增速放缓，毛利率整体呈下降趋势。中远海能近期业绩和毛利率有明显大幅上升，主要系其自身业务特点所致。中远海能是以油运为核心业务的航运公司，公司业绩与国际能源价格关联密切，据中远海能 2022 年年报披露，随着美国石油战略储备的释放，超大型原油运输船吨海里需求在第四季度爆发，公司业绩四季度大幅提升。除中远海能外，作为船东

从事航运业的上市公司 2022 年四季度和 2023 年一季度毛利率均有所下滑，发行人与同行业可比公司整体变动趋势一致。

风电、汽车、纸浆等多个细分领域市场的增长潜力或将带动特种船市场整体景气度提升。国际风能协会预计到 2027 年全球风电新增装机复合年均增速将达到 15%。彭博新能源财经公布 2022 年全球风电整机制造商新增吊装容量排名榜单，前 10 名中中国企业占 6 席。中国风电产业持续高景气，风电相关设备出口运输机遇广阔。风电设备运输安装需求增长，利好半潜船和重吊船市场。中国汽车工业协会统计数据显示，2022 年中国汽车出口 311.1 万辆；2023 年一季度中国汽车出口 106.9 万台，同比增长 54%，中国超过日本正式成为世界第一大汽车出口国，中国乘联会预计 2023 年全年中国汽车出口将有望超过 400 万辆，成为全球领先的汽车出口大国。欧洲领先咨询机构 AFRY 预测，到 2035 年全球商品浆需求将增至 1.08 亿吨，未来中国纸浆运输需求保持刚性增长将利好纸浆船运输市场。

发行人把握产业周期变革带来的结构性机遇，稳步推进公司“十四五”战略规划的落地。发行人坚持以客户为中心，聚焦产业链经营，深耕专业纸浆物流、工程项目物流与汽车物流领域，发挥船队“多用途属性”、“多船型组合”优势。对内优化资源配置实现降本增效，对外建立起差异化竞争优势，提升综合供应链对客户服务能力。发行人通过夯实战略基础、把握行业机遇、创新服务能力和提升差异化竞争优势等方式，持续不断巩固竞争优势。

综上所述，发行人 2022 年四季度、2023 年第一季度的主要业绩指标和毛利率变动趋势与同行业可比公司保持一致，主要业绩指标增速总体上高于多数同行业可比公司水平。随着风电、汽车、纸浆等多个细分领域增长点涌现，或将带动特种船市场未来进一步提升，以及发行人持续巩固经营优势和市场竞争力，发行人的业绩增长具有一定的可持续性。

二、结合同行业可比公司情况、报告期内发生减值计提的船舶类型、使用年限、存在减值迹象的具体情形等，说明发行人固定资产减值测试的具体过程，固定资产折旧年限的合理性，相关固定资产减值损失计提是否充分、准确

（一）发行人固定资产减值测试的具体过程

1、对于船舶存在减值迹象的判断依据

（1）2020 年 9 艘船舶存在减值迹象的判断依据及同行业对比

2020 年，发行人根据战略转型要求对“十四五”规划期间拟择机处置或退役的 9 艘船龄 18 年以上的老旧多用途船舶进行综合评估，部分老旧船舶因适货性差、未来履约成本高等因素影响，市场价值和盈利能力下降。

根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》第五条“存在下列迹象的，表明资产可能发生了减值：（四）有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏；（五）资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置”，上述 9 艘船舶出现明显减值迹象。

中远海能《关于对部分老龄外贸船舶计提固定资产减值准备的公告》（临 2021-005）披露，10 艘老龄外贸船舶能耗高、安全管理隐患多、温室气体及硫氧化物排放高，在油运市场低迷期间盈利能力进一步受限。拟在“十四五”期间拟通过新增运力、淘汰老旧船舶，优化运力结构，上述 10 艘老龄外贸船舶存在明显减值迹象。

（2）2021 年 18 艘船舶存在减值迹象的判断依据及同行业对比

2021 年，发行人按照“十四五”战略发展规划，重点发展半潜船和纸浆船两个核心船队，同时进一步深化船队结构调整，通过提前处置部分盈利能力较低的船型回收资金，并设计和订造一批新型的、更适合未来市场需要的新型船舶。发行人经从船舶状况、适货性和市场竞争力等方面进行综合分析评估，拟将适货性能下降的 18 艘船舶在未来几年内择机进行处置或退出自营。

根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》第五条“存在下列迹象的，表明资产可能发生了减值：（四）有证据表明资产已经陈旧过时或者其实体已经损坏；（五）资产已经或者将被闲置、终止使用或者计划提前处置”，上述 18 艘船舶

出现明显减值迹象。

招商轮船《关于对部分船舶计提固定资产减值准备的公告》（2021-006）披露，自有的 16 艘 VLCC 油轮和 9 艘超灵便型散货船，船舶属于传统船型，近年市场需求逐渐减弱，二手船价也逐年下跌，出现了一定减值迹象。

（3）2022 年 35 艘船舶存在减值迹象的判断依据及同行业对比

国际海事组织海上环境保护委员会审议通过了《MARPOL 公约》附则 VI 的修正案，对国际航行的现有船舶提出了现有船舶能效指数（EEXI）限值要求和营运碳强度指标评级要求，该要求随着 MARPOL 附则 VI 于 2022 年 11 月 1 日的生效而生效，并自 2023 年 1 月 1 日起开始约束适用的船舶。EEXI 限值要求将对发行人部分船舶的未来营运效率产生影响，发行人聘请广州海事工程技术咨询有限公司对船舶完成了 EEXI 计算和验证，并出具了《基于 EEXI（CII）计算结果的中远海特船队评估报告》及《海南中远海运沥青运输有限公司 EEXI（CII）计算结果的评估报告》。结果显示，发行人自有船舶中有 35 艘需采用降功率/减速措施来满足 EEXI 限值要求。

根据《企业会计准则第 8 号——资产减值》第五条“存在下列迹象的，表明资产可能发生了减值：（二）企业经营所处的经济、技术或者法律等环境以及资产所处的市场在当期或者将在近期发生重大变化，从而对企业产生不利影响”，上述 35 艘船舶出现明显减值迹象。”

中远海能《关于对船舶资产计提减值准备的公告》（临 2022-005）披露，本集团考虑国际权威机构下调油轮运输市场租金水平预测、国际海事组织“碳减排”政策影响以及落实公司绿色发展战略对现有船舶资产估值的潜在影响，对船舶进行减值测试。

2、发行人固定资产减值测试的过程

公司于资产负债表日判断固定资产是否存在可能发生减值的迹象，存在减值迹象的，公司将估计其可回收金额，进行减值测试。2020-2022 年，发行人聘请外部资产评估机构中通诚资产评估有限公司分别对存在减值迹象的 9 艘、18 艘、35 艘船舶进行了减值测试，并分别出具了中通评报字[2021]12070 号、中通评报字[2022]12045 号、中通评报字[2022]12157 号评估报告。

根据《企业会计准则第8号——资产减值》第六条规定，“资产存在减值迹象的，应当估计其可收回金额。可收回金额应当根据资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定”。因此，发行人根据固定资产的公允价值减去处置费用后的净额（即：市场法或成本法）与资产预计未来现金流量的现值（即：收益法）两者之间较高者确定可收回金额。当固定资产的可收回金额低于其账面价值时，公司将其账面价值减记至可收回金额，减记的金额计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。固定资产减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。

3、发生减值计提的船舶类型、使用年限等及同行业对比

2020-2022年，发行人存在减值迹象的9艘、18艘、35艘船舶中，分别有5艘、18艘、24艘船舶的可收回金额低于期末船舶账面净值，需计提资产减值准备。发生减值计提的船舶类型、使用年限如下表所示：

| 发生减值计提年度 | 序号 | 船舶名称 | 船舶类型 | 建成日期 | 船龄（年） |
|----------|----|-------|------|---------|-------|
| 2020年 | 1 | 乐宜 | 多用途船 | 2000.04 | 20 |
| | 2 | 乐里 | 多用途船 | 2000.09 | 20 |
| | 3 | 乐从 | 多用途船 | 2000.12 | 20 |
| | 4 | 乐和 | 多用途船 | 2001.02 | 19 |
| | 5 | 永盛 | 多用途船 | 2002.09 | 18 |
| 2021年 | 1 | 大彩云 | 重吊船 | 2012.09 | 9 |
| | 2 | 大翠云 | 重吊船 | 2011.05 | 10 |
| | 3 | 大丹霞 | 重吊船 | 2009.10 | 12 |
| | 4 | 大虹霞 | 重吊船 | 2012.05 | 9 |
| | 5 | 大青霞 | 重吊船 | 2011.07 | 10 |
| | 6 | 大彤云 | 重吊船 | 2011.11 | 10 |
| | 7 | 大玉霞 | 重吊船 | 2011.01 | 10 |
| | 8 | 大紫云 | 重吊船 | 2010.02 | 11 |
| | 9 | 金广岭 | 木材船 | 2009.07 | 12 |
| | 10 | 金远岭 | 木材船 | 2009.11 | 12 |
| | 11 | 金兴岭 | 木材船 | 2010.06 | 11 |
| | 12 | 金旺岭 | 木材船 | 2010.09 | 11 |
| | 13 | 中远武夷山 | 木材船 | 2010.01 | 11 |

| 发生减值计提年度 | 序号 | 船舶名称 | 船舶类型 | 建成日期 | 船龄（年） |
|----------|----|-------|------|---------|-------|
| | 14 | 中远井冈山 | 木材船 | 2010.06 | 11 |
| | 15 | 中远太行山 | 木材船 | 2010.07 | 11 |
| | 16 | 中远昆仑山 | 木材船 | 2010.10 | 11 |
| | 17 | 天王之星 | 多用途船 | 2008.02 | 13 |
| | 18 | 海王之星 | 多用途船 | 2008.03 | 13 |
| 2022 年 | 1 | 幸福松 | 多用途船 | 2012.09 | 9 |
| | 2 | 平安松 | 多用途船 | 2012.06 | 10 |
| | 3 | 吉祥松 | 多用途船 | 2011.12 | 10 |
| | 4 | 如意松 | 多用途船 | 2012.03 | 10 |
| | 5 | 大信 | 重吊船 | 2014.06 | 8 |
| | 6 | 大德 | 重吊船 | 2014.07 | 7 |
| | 7 | 大智 | 重吊船 | 2014.08 | 7 |
| | 8 | 大良 | 重吊船 | 2014.09 | 7 |
| | 9 | 珍珠湾 | 沥青船 | 2008.07 | 13 |
| | 10 | 澎湖湾 | 沥青船 | 2008.11 | 13 |
| | 11 | 凤凰松 | 多用途船 | 2009.04 | 13 |
| | 12 | 孔雀松 | 多用途船 | 2010.02 | 12 |
| | 13 | 麒麟松 | 多用途船 | 2010.08 | 11 |
| | 14 | 卧龙松 | 多用途船 | 2010.11 | 11 |
| | 15 | 牡丹松 | 多用途船 | 2012.03 | 10 |
| | 16 | 木棉松 | 多用途船 | 2012.08 | 9 |
| | 17 | 杜鹃松 | 多用途船 | 2011.08 | 10 |
| | 18 | 芙蓉松 | 多用途船 | 2011.11 | 10 |
| | 19 | 莲花松 | 多用途船 | 2011.11 | 10 |
| | 20 | 紫荆松 | 多用途船 | 2012.11 | 9 |
| | 21 | 大安 | 重吊船 | 2013.05 | 9 |
| | 22 | 大康 | 重吊船 | 2013.07 | 8 |
| | 23 | 大泰 | 重吊船 | 2013.08 | 8 |
| | 24 | 大昌 | 重吊船 | 2013.10 | 8 |

同行业可比公司发生减值计提的船舶类型、使用年限如下表所示：

| 同行业可比公司 | 序号 | 船舶名称 | 船舶类型 | 建成日期 | 船龄（年） |
|---------------------------|----|------|------|-------------|----------------|
| 中远海能 （公告临 2021-005） | 1 | 远大湖 | VLCC | 2002.12 | 18 |
| | 2 | 远荣湖 | VLCC | 2003.01 | 17 |
| | 3 | 远明湖 | VLCC | 2003.04 | 17 |
| | 4 | 新金洋 | VLCC | 2004.11 | 16 |
| | 5 | 新宁洋 | VLCC | 2005.04 | 15 |
| | 6 | 连顺湖 | 巴拿马型 | 2005.06 | 15 |
| | 7 | 飞池 | 灵便型 | 2005.12 | 15 |
| | 8 | 大明湖 | 苏伊士型 | 2003.11 | 17 |
| | 9 | 大源湖 | 苏伊士型 | 2004.06 | 16 |
| | 10 | 大理湖 | 苏伊士型 | 2004.12 | 16 |
| 招商轮船 （公告 2021-006） | 1 | 凯源 | VLCC | 2008-2012 年 | 平均船龄 10.2 年 |
| | 2 | 凯胜 | VLCC | | |
| | 3 | 凯丰 | VLCC | | |
| | 4 | 凯川 | VLCC | | |
| | 5 | 凯翼 | VLCC | | |
| | 6 | 凯新 | VLCC | | |
| | 7 | 凯庆 | VLCC | | |
| | 8 | 凯浙 | VLCC | | |
| | 9 | 凯湘 | VLCC | | |
| | 10 | 凯路 | VLCC | | |
| | 11 | 凯兴 | VLCC | | |
| | 12 | 凯爱 | VLCC | | |
| | 13 | 凯珠 | VLCC | | |
| | 14 | 凯景 | VLCC | | |
| | 15 | 凯宁 | VLCC | | |
| | 16 | 凯云 | VLCC | | |
| | 17 | 长航泓海 | 超灵便型 | 2012 年 | 平均船龄 8 年 |
| | 18 | 长航沧海 | 超灵便型 | | |
| | 19 | 长航浩海 | 超灵便型 | | |
| | 20 | 长航津海 | 超灵便型 | | |
| | 21 | 长航润海 | 超灵便型 | | |
| | 22 | 长航淮海 | 超灵便型 | | |

| 同行业可比公司 | 序号 | 船舶名称 | 船舶类型 | 建成日期 | 船龄（年） |
|---------------------------|----|------------|------|------|--------------------------------|
| | 23 | 长航滨海 | 超灵便型 | | |
| | 24 | 长航浦海 | 超灵便型 | | |
| | 25 | 长航瀚海 | 超灵便型 | | |
| 中远海能 （公告临 2022-005） | 1 | 外贸老龄船舶资产组 | - | - | 15年以上 |
| | 2 | 非外贸老龄船舶资产组 | - | - | 10年以下、 10-14.99年、 15年及以上 |
| | 3 | 浮仓 | - | - | - |

根据上表，发行人报告期内发生减值计提的船舶船龄与同行业基本处于相同区间。发行人计提船舶资产减值损失过程符合《企业会计准则第8号——资产减值》等有关规定，减值计提原因及情况与报告期内同行业上市公司案例并无明显差异，发行人报告期内的减值计提合理。

（二）固定资产折旧年限的合理性

1、发行人固定资产的折旧计提政策

报告期内，发行人固定资产的折旧计提政策如下表所示：

| 类别 | 折旧方法 | 折旧年限（年） | 残值率 | 年折旧率（%） |
|---------|-------|---------|----------|-------------|
| 船舶 | 年限平均法 | 24 | 预计废钢价（注） | 不适用 |
| 房屋及建筑物 | 年限平均法 | 25-30 | 0 | 3.33-4.00 |
| 机器设备 | 年限平均法 | 5 | 0 | 20.00 |
| 运输设备 | 年限平均法 | 3-10 | 0 | 10.00-33.33 |
| 办公设备及其他 | 年限平均法 | 2-5 | 0 | 20.00-50.00 |

注：船舶的预计净残值按处置时的预计废钢价确定

发行人固定资产以取得时的实际成本入账，并从其达到预定可使用状态的次月起采用年限平均法计提折旧。报告期内，发行人固定资产的折旧计提政策未发生变化。

2、发行人与同行业上市公司的固定资产折旧年限对比

2020-2022年，发行人与部分同行业上市公司的主要同类别资产折旧年限对比情况如下表所示：

单位：年

| 类别 | 中远海特 | 中远海控 | 中远海能 | 招商轮船 | 宁波海运 | 宁波远洋 |
|---------|-------|-------|-------|------|-------|-------|
| 船舶 | 24 | 15-30 | 22-30 | 5-25 | 5-25 | 20 |
| 房屋及建筑物 | 25-30 | 10-50 | 8-40 | 5-30 | 20 | 20-30 |
| 机器设备 | 5 | 3-10 | - | 3-20 | 10-12 | - |
| 运输设备 | 3-10 | 5 | - | - | 6 | 5-10 |
| 办公设备及其他 | 2-5 | 3-5 | 3-5 | - | 4-5 | 5-10 |

注：1. 2020-2021年，招商轮船“船舶”固定资产折旧年限为25年，2022年招商轮船将“汽车及船舶”作为固定资产组计提折旧，折旧年限为5-25年；宁波海运将“船舶及附属设备”作为固定资产组计提折旧；因此招商轮船、宁波海运的船舶资产折旧年限较同行业上市公司有所差异，后同。

2. 由于同行业上市公司的折旧政策对固定资产类别的划分有所差异，因此部分类别固定资产的折旧年限无法对比，上表中以“-”填列。

3. 数据来源于公开资料。

其中，发行人与部分同行业上市公司的船舶资产折旧计提政策对比如下表所示：

| 上市公司 | 折旧方法 | 折旧年限（年） | 残值率 |
|------|-------|---------|-------|
| 中远海控 | 年限平均法 | 15-30 | 预计废钢价 |
| 中远海能 | 年限平均法 | 22-30 | 预计废钢价 |
| 招商轮船 | 年限平均法 | 5-25 | 5% |
| 宁波海运 | 年限平均法 | 5-25 | 5% |
| 宁波远洋 | 年限平均法 | 20 | 预计废钢价 |
| 中远海特 | 年限平均法 | 24 | 预计废钢价 |

注：数据来自于公开资料。

经对比，公司固定资产折旧年限与可比上市公司相比不存在重大差异，公司固定资产折旧政策具有合理性。对于船舶类资产，发行人与同行业上市公司均使用年限平均法折旧，同行业上市公司大多数按照处置时的预计废钢价确定船舶资产的净残值，与发行人船舶资产的净残值确认方法一致。

（三）相关固定资产减值损失计提是否充分、准确

根据《企业会计准则第8号——资产减值》有关规定，企业应当在资产负债表日判断资产是否存在可能发生减值的迹象。有确凿证据表明资产存在减值迹象的，应当进行减值测试，估计资产的可收回金额。资产的可收回金额低于其账面价值的，应当将资产的账面价值减记至可收回金额，减记的金额确认为资产减值损失，计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。

报告期内，发行人计提船舶资产减值损失过程严格遵守上述规定，具体情况如下：

1、2020 年发行人计提船舶资产减值损失情况及同行业对比

2020 年，根据发行人形成的航次盈亏表等统计数据，部分船舶表现出“适货性差、未来履约成本高”的特点，结合发行人“十四五”规划及未来发展战略，发行人拟持续推进船队结构调整工作。发行人于近年内新造了纸浆船、半潜船等各类船舶，并将适货性差、履约成本高的船舶进行退役处理，以进一步提高船队的综合竞争力，优化船队结构。基于上述原因，发行人拟于“十四五”期间对 9 艘船龄达 18 年以上的老旧多用途船舶进行择机处置或退役。依据《企业会计准则第 8 号——资产减值》有关规定，上述 9 艘船舶出现了明显的减值迹象。

发行人聘请的外部资产评估机构出具了《中远海运特种运输股份有限公司拟进行减值测试涉及的“乐宜”等 9 艘船舶可回收价值资产评估报告》（中通评报字[2021]12070 号），评估结果显示，上述 9 艘船舶中的“乐宜”等 5 艘账面价值较高的多用途船可收回金额低于船舶账面净值。发行人于 2020 年计提船舶资产减值损失 1.09 亿元。

发行人上述减值计提与中远海能（600026.SH）减值计提情况基本一致。中远海能披露，公司于 2020 年对自有 10 艘 15 年以上拟于“十四五”期间择机处置的老龄外贸船舶计提资产减值准备合计约 8.41 亿元。

2、2021 年发行人计提船舶资产减值损失情况及同行业对比

2021 年，发行人正式制订了“十四五”战略发展规划，公司将致力于打造全球领先的特种船公司，实现向“产业链经营者”和“整体解决方案提供者”转变。未来将重点发展核心船队，进一步深化船队结构调整，发行人拟通过提前处置部分盈利能力较低的船型回收资金，并设计和订造一批新型的、更适合未来市场需要的新型船舶。经从船舶状况、适货性和市场竞争力等方面进行综合分析评估，发行人拟将适货性能下降的 18 艘船舶在未来几年内择机进行处置或退出自营。依据《企业会计准则第 8 号——资产减值》有关规定，上述 9 艘船舶出现了明显的减值迹象。

发行人聘请的外部资产评估机构出具了《中远海运特种运输股份有限公司拟

进行减值测试涉及的“大青霞”等 18 艘船舶可回收价值资产评估报告》（中通评报字[2022]12045 号），评估结果显示，上述 18 艘船舶可收回金额低于船舶账面净值。发行人于 2021 年计提船舶资产减值损失 5.12 亿元。

发行人 2021 年计提船舶资产减值的原因主要为上述 18 艘船舶船型适货性能下降，市场需求逐渐减弱，且根据发行人未来“十四五”战略发展规划，发行人将通过提前处置前述适货性下降的 18 艘船舶以回收资金，以订造新型的、符合未来市场需要的船舶。因此前述船舶资产减值迹象明确，计提减值依据充分、合理。经与发行人同行业上市公司近年来计提船舶资产减值损失情况进行对比，招商轮船于 2020 年度对市场需求逐渐减弱，二手船价逐年下跌的传统类型船舶进行减值测试并计提减值准备。

招商轮船披露，公司 16 艘 VLCC 原油轮及 9 艘超灵便型散货船属于传统船型，近年市场需求逐渐减弱，二手船价也逐年下跌，出现了一定减值迹象，公司于 2020 年度合计计提船舶资产减值准备 10.08 亿元。

3、2022 年发行人计提船舶资产减值损失情况及同行业对比

经国际海事组织海上环境保护委员会审议通过，《MARPOL 公约》附则 VI 的修正案对国际航行的现有船舶提出了现有船舶能效指数（EEXI）限值要求和营运碳强度指标评级要求，该要求随着 MARPOL 附则 VI 于 2022 年 11 月 1 日的生效而生效，并自 2023 年 1 月 1 日起开始约束适用的船舶。EEXI 限值要求将对发行人部分船舶的未来营运效率产生影响，发行人聘请广州海事工程技术咨询有限公司对船舶完成了 EEXI 计算和验证，结果显示，发行人自有船舶中有 35 艘需采用降功率/减速措施来满足 EEXI 限值要求。依据《企业会计准则第 8 号——资产减值》有关规定，上述 35 艘船舶出现了明显的减值迹象。

发行人聘请的外部资产评估机构出具了《中远海运特种运输股份有限公司拟进行减值测试涉及的“幸福松”等 35 艘船舶可回收金额资产评估报告》（中通评报字[2022]12157 号），评估结果显示，上述 35 艘船舶中的 24 艘船舶可收回金额低于船舶账面净值。发行人于 2022 年计提船舶资产减值损失 5.10 亿元。

发行人 2022 年计提船舶资产减值的原因主要为上述 35 艘船舶需采用降功率/减速措施来满足 EEXI 限值要求，营运效率有所降低。因此前述船舶资产减值迹

象明确，计提减值依据充分、合理。经与发行人同行业上市公司近年来计提船舶资产减值损失情况进行对比，中远海能 2021 年度船舶减值测试时考虑了 2021 年国际海事组织“碳减排”新政给船舶技改投入、运营效率等方面带来的影响。

中远海能披露，基于国际权威机构下调油轮运输市场租金水平预测、国际海事组织“碳减排”政策影响以及落实公司绿色发展战略对现有船舶资产估值的潜在影响，公司对船舶进行减值测试并于 2021 年度计提船舶资产减值损失 49.6 亿元。

2020-2022 年，同行业可比公司固定资产减值准备余额占比及船舶类固定资产减值准备余额占比情况如下：

| 上市公司 | 固定资产减值准备余额/固定资产余额 (%) | | | 船舶类固定资产减值准备余额/船舶类固定资产余额 (%) | | |
|-------------|-----------------------|-------------|-------------|-----------------------------|-------------|-------------|
| | 2022 年末 | 2021 年末 | 2020 年末 | 2022 年末 | 2021 年末 | 2020 年末 |
| 中远海控 | 0.02 | 0.00 | 0.01 | 0.03 | - | 0.01 |
| 中远海能 | 7.26 | 8.12 | 1.55 | 7.41 | 8.31 | 1.59 |
| 招商轮船 | 13.43 | 14.00 | 15.12 | 13.49 | 14.07 | 15.17 |
| 宁波海运 | - | - | - | - | - | - |
| 宁波远洋 | 0.20 | - | - | 0.25 | - | - |
| 中远海特 | 5.57 | 3.44 | 1.14 | 5.76 | 3.56 | 1.18 |

根据上表可知，2020-2022 年末，发行人固定资产减值准备余额占比在同行业可比公司区间内。发行人以及同样计提较大金额船舶资产减值准备的中远海能、招商轮船固定资产减值准备余额占比均高于同行业其他上市公司。由于发行人与中远海能、招商轮船船舶类型、船龄结构有所差异，所处航运细分市场的情况不尽相同，因而固定资产减值占比也有所差别。总体而言，发行人的固定资产减值损失计提是充分、准确的。

三、请保荐机构及申报会计师对上述事项核查并发表明确意见。

(一) 核查程序

1、获取公司报告期各期财务报表，查看报告期内公司报表各项数据的变动并向公司管理层、财务部门、业务主管部门了解报告期内公司业绩变动的原因；

2、获取公司报告期各期营业收入和营业成本明细表，查看公司分类收入及其结构比例，核实报告期内收入、成本和毛利率等业绩指标的变动趋势及变动原

因；

3、查看报告期内同行业可比公司的业绩及其变动情况，并确认与公司的业绩变动趋势是否一致，核实差异原因；

4、与公司管理层、战略部门开展访谈，了解公司对未来市场前景的评估、经营战略的调整与安排；查阅权威研究机构对特种船相关市场未来规模、增速和发展空间的预测，审慎评估发行人业绩的可持续性；

5、复核发行人对船舶存在减值迹象的判断依据，评估发行人判断船舶存在减值迹象的合理性；

6、对出现减值迹象的船舶，取得并查阅发行人聘请的专业评估师出具的评估报告，并复核评估师评估船舶可回收金额的方法是否符合企业会计准则的规定；

7、复核发行人相关固定资产减值准备测试资料，重点关注相关固定资产减值测试的具体过程，根据公开信息检索同行业上市公司减值准备计提情况，评估是否足额计提减值准备；

8、检查固定资产的折旧年限和折旧政策。根据公开信息检索，获取同行业上市公司的折旧政策和折旧年限，对比发行人与同行业可比上市公司固定资产的折旧年限和折旧政策之间，分析差异原因及合理性。

（二）核查意见

经核查，保荐人、申报会计师认为：

1、受航运运价整体处于高位和特种船整体市场持续提升影响，报告期内发行人经营业绩得以大幅增长，符合行业整体情况，发行人收入和利润大幅增长具有合理性。

2、2022年四季度和2023年第一季度，发行人营业收入保持增长趋势，受航运运价高位回落和燃油、船员成本上升影响，发行人扣非归母净利润和毛利率同比有所下降，发行人的业绩变动趋势与同行业可比公司整体保持一致。随着风电、汽车、纸浆等多个细分领域市场的增长潜力有望带动特种船市场提升，以及发行人持续巩固经营和竞争优势，发行人的业绩增长具有一定的可持续性。

3、发行人相关固定资产的折旧年限与同行业上市公司基本一致，固定资产

折旧年限合理；发行人相关固定资产减值损失计提政策符合《企业会计准则第8号——资产减值》的要求，与同行业上市公司基本一致，相关固定资产减值损失计提充分、准确。

四、针对境外收入的真实性核查，请保荐机构、申报会计师结合航海日志、进出港口记录等，详细说明核查方法，核查比例及核查结论，并说明相关核查情况是否充分。

（一）核查程序

1、通过第三方信息数据库、客户官方网站等，对公司主要境外客户开展背景调查；

2、了解与收入确认相关的关键内部控制，评价这些控制的设计，确定其是否得到执行，并测试相关内部控制的运行有效性；

3、了解发行人境外业务布局情况，了解公司与各期主要境外客户的合作情况；

4、获取并分析管理层提供的货运量、船舶航行海里数、主要航线等业务数据；

5、对发行人各期境外收入执行函证程序，检查并确认回函差异，取得了合理解释。对未能取得回函的，通过检查对应航次的运输合同、货运提单、销售发票等运费确认资料、收款银行单据等材料开展替代测试；对发行人重要的客户进行访谈，了解公司与其之间的交易背景、合作模式、销售金额、以及是否存在关联关系；通过细节测试，检查主要客户的运输合同、货运提单、销售发票等运费确认资料、收款银行单据、对应航次的进出港记录、航海日志等支持性文件，核实该等收入确认单据的真实性和完整性，核查情况如下：

单位：万元

| 期间 | 境外收入 | 主要客户境外收入核查金额 | 占比情况 |
|-----------|--------------|--------------|--------|
| 2023年1-3月 | 261,301.39 | 134,260.75 | 51.38% |
| 2022年度 | 1,104,059.58 | 520,693.11 | 47.16% |
| 2021年度 | 763,177.35 | 256,461.81 | 33.60% |
| 2020年度 | 621,645.06 | 307,539.80 | 49.47% |

（二）核查结论

经核查，保荐人、申报会计师认为公司境外销售收入真实。

问题 8.关于财务性投资及类金融业务

根据申报材料，截至 2023 年 3 月 31 日，公司已持有的财务性投资账面价值为 128,373.70 万元，占公司合并报表归属于母公司净资产 1,103,460.10 万元的比例为 11.63%。截至 2023 年 3 月 31 日，公司持有长期股权投资的账面余额为 169,316.59 万元。

请发行人说明：（1）结合被投资企业与发行人主营业务是否密切相关，分析部分股权投资未界定为财务性投资的具体依据和理由；（2）公司最近一期末是否持有金额较大、期限较长的财务性投资（包括类金融业务）；（3）自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司实施或拟实施的财务性投资及类金融业务的具体情况，相关财务性投资是否已从本次募集资金总额中扣除。

请保荐机构及申报会计师核查并发表明确意见，并就发行人是否符合《证券期货法律适用意见第 18 号》第 1 条、《监管规则适用指引——发行类第 7 号》第 1 条的相关规定发表明确意见。

回复：

一、结合被投资企业与发行人主营业务是否密切相关，分析部分股权投资未界定为财务性投资的具体依据和理由

（一）财务性投资的认定标准

1、财务性投资的认定依据

根据中国证监会《<上市公司证券发行注册管理办法>第九条、第十条、第十一条、第十三条、第四十条、第五十七条、第六十条有关规定的适用意见——证券期货法律适用意见第 18 号》（以下简称“《证券期货法律适用意见第 18 号》”），财务性投资的界定如下：

（1）财务性投资包括但不限于：投资类金融业务；非金融企业投资金融业务（不包括投资前后持股比例未增加的对集团财务公司的投资）；与公司主营业务无关的股权投资；投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；购买收益

波动大且风险较高的金融产品等；

(2) 围绕产业链上下游以获取技术、原料或者渠道为目的的产业投资，以收购或者整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的拆借资金、委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务性投资；

(3) 上市公司及其子公司参股类金融公司的，适用本条要求；经营类金融业务的不适用本条，经营类金融业务是指将类金融业务收入纳入合并报表；

(4) 基于历史原因，通过发起设立、政策性重组等形成且短期难以清退的财务性投资，不纳入财务性投资计算口径；

(5) 金额较大是指，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超过公司合并报表归属于母公司净资产的百分之三十（不包括对合并报表范围内的类金融业务的投资金额）。

2、类金融业务的认定依据

根据中国证监会《监管规则适用指引——发行类第7号》，类金融业务的界定如下：

除人民银行、银保监会、证监会批准从事金融业务的持牌机构为金融机构外，其他从事金融活动的机构均为类金融机构。类金融业务包括但不限于：融资租赁、融资担保、商业保理、典当及小额贷款等业务。但与公司主营业务发展密切相关，符合业态所需、行业发展惯例及产业政策的融资租赁、商业保理及供应链金融，暂不纳入类金融业务计算口径。

(二) 部分股权投资未界定为财务性投资的具体依据和理由

根据《证券期货法律适用意见第18号》的规定：“(一) 财务性投资包括但不限于：投资类金融业务；非金融企业投资金融业务（不包括投资前后持股比例未增加的对集团财务公司的投资）；与公司主营业务无关的股权投资；投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；购买收益波动大且风险较高的金融产品等；(二) 围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，以收购或整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的拆借资金、委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务性投资。”

截至 2023 年 3 月 31 日，公司通过长期股权投资、其他非流动金融资产科目核算的相关对外投资情况如下：

1、长期股权投资

单位：万元

| 序号 | 公司名称 | 投资时间 | 主营业务 | 账面价值 | 是否为财务性投资 |
|-----------|--------------------|-------------|---|-------------------|----------|
| 1 | 中远海运特种运输（美洲）有限公司 | 2012 年 12 月 | 主要从事区域市场营销、揽货订舱、客户维护、提供项目管理与技术支持等业务 | 285.13 | 否 |
| 2 | 中远海运半潜船（欧洲）有限公司 | 2012 年 11 月 | 主要从事半潜船业务相关的市场营销、揽货订舱、客户维护、提供项目管理与技术支持等业务 | 5,930.94 | 否 |
| 3 | 上海南华国际物流有限公司 | 2018 年 12 月 | 主要从事全程物流操作业务，包括国际货物运输代理、装卸、国际海运辅助业务、租赁、报关等业务 | 1,457.48 | 否 |
| 4 | 上海远至信供应链管理有限 公司 | 2022 年 2 月 | 主要从事华东区域纸浆供应链业务，包括供应链管理，码头装卸，码头与仓库和堆场间的运输、出入库、分拨配送、报关、理货等业务 | 2,469.42 | 否 |
| 5 | 安吉远海滚装运输（上海）有限公司 | 2021 年 8 月 | 主要从事汽车船内贸运输业务，包括内贸沿海运输和沿江运输业务 | 7,071.73 | 否 |
| 6 | 道达尔润滑油（中国）有限公司 | 2014 年 11 月 | 主要从事道达尔品牌车用润滑油、工业润滑油等的生产、仓储和销售业务 | 61,216.06 | 是 |
| 7 | 广州中远海运建设实业有限公司 | 2020 年 2 月 | 主要从事非居住房产租赁、物业管理、建设工程管理等业务 | 67,157.64 | 是 |
| 8 | 湛江远洋船舶供应有限公司 | 2001 年 6 月 | 主要从事船舶维修、仓储及船舶货物供应业务 | - | 否 |
| 9 | 广州广裕仓码有限公司 | 1993 年 12 月 | 主要从事码头货物装卸及仓储、物流业务 | 1,971.95 | 否 |
| 10 | 广州远海汽车船运输有限公司 | 2022 年 8 月 | 主要从事汽车船国际运输业务，拥有专业的汽车船国际运营团队，并与多家汽车厂商签订长期合作协定 | 21,756.25 | 否 |
| 合计 | | | | 169,316.59 | - |

注：湛江远洋船舶供应有限公司由于历史经营问题处于持续亏损状态，截至 2023 年 3 月 31 日其账面价值为 0。公司后续将推进湛江远洋船舶供应有限公司的处置工作。

截至 2023 年 3 月 31 日，公司在长期股权投资科目核算的被投资企业共 10 家，账面金额合计 169,316.59 万元。其中，公司长期股权投资中持有的道达尔润滑油（中国）有限公司主要从事道达尔品牌车用润滑油、工业润滑油等的生产、

仓储和销售等，是 2015 年公司的全资子公司广州远洋运输有限公司参与道达尔中国润滑油业务整合项目中以股权和部分现金进行的投资；长期股权投资中持有的广州中远海运建设实业有限公司主要从事非居住房产租赁、物业管理、建设工程管理等业务，公司于 2019 年以子公司股权对广州中远海运建设实业有限公司进行增资入股，该投资系为了发挥该公司的专业优势，进一步提升公司房产出租效益，将更多的精力专注于航运主业，更好的支持和促进航运主业的发展。公司对上述 2 家企业投资构成财务性投资。

除上述 2 家企业外，公司长期股权投资中的 8 家相关企业均是为了满足公司实际经营需要，不以赚取投资收益为主要目的，被投资企业主营业务均与中远海特航运主业紧密相关，属于公司围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，符合公司主营业务及战略发展方向，不属于财务性投资。公司未将对上述 8 家企业的股权投资界定为财务性投资的依据和理由如下：

（1）中远海运特种运输（美洲）有限公司

中远海运特种运输(美洲)有限公司，英文名称为 COSCO SHIPPING HEAVY TRANSPORT (AMERICAS) INC.（以下简称“中远海特美洲”）。该公司是中远海特为开拓北美地区半潜船、重吊船等业务而合资设立的区域经营平台，是中远海特全球网络的重要组成部分。注册资本 50 万美元。中远海特美洲主要从事区域市场营销、揽货订舱、客户维护、提供项目管理与技术支持等，在海上油气平台、海上风电和可再生能源运输的市场开发拥有丰富的经验，为中远海特承揽了 Tortue 海上油气项目的生产模块运输等项目，有力支持了中远海特半潜船业务的经营和发展。

综上所述，中远海特美洲的主营业务与中远海特航运主业紧密相关，与公司特种船运输业务存在较强的协同效应，属于公司围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，符合公司主营业务及战略发展方向，相关认定依据合理。公司投资中远海特美洲不是以获取该公司的投资收益为主要目的，不属于财务性投资，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求，公司未将其认定为财务性投资的依据准确。

（2）中远海运半潜船（欧洲）有限公司

中远海运半潜船（欧洲）有限公司，英文名称为 COSCO SHIPPING HEAVY TRANSPORT (EUROPE) B.V.（以下简称“半潜船欧洲公司”）。该公司是中远海特为开拓欧洲等地区半潜船业务而合资设立的区域经营平台，是中远海特全球网络的重要组成部分。注册资本 50 万欧元。半潜船欧洲公司负责中远海特在欧洲等地区的市场营销、揽货订舱、客户维护，并为中远海特提供项目管理与技术支持等，在海上油气平台、海上风电和可再生能源运输的市场开发拥有丰富的经验，为中远海特承揽了 YAMAL、TCO、Seagreen 等大型运输项目，有力支持了中远海特半潜船业务的经营和发展。

综上所述，半潜船欧洲公司的主营业务与中远海特的航运主业紧密相关，与公司半潜船运输业务存在较强的协同效应，属于公司围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，符合公司主营业务及战略发展方向，相关认定依据合理。公司投资半潜船欧洲公司不是以获取该公司的投资收益为主要目的，不属于财务性投资，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求，公司未将其认定为财务性投资的依据准确。

（3）上海南华国际物流有限公司

截至本回复出具之日，上海南华国际物流有限公司（以下简称“南华物流”）的基本情况如下：

| | |
|----------|--|
| 公司名称 | 上海南华国际物流有限公司 |
| 统一社会信用代码 | 91310120607276644Q |
| 法定代表人 | 顾卫东 |
| 公司类型 | 其他有限责任公司 |
| 注册资本 | 2,090 万元 |
| 注册地址 | 上海市虹口区岳州路 58 号 9B 室 |
| 经营范围 | 国际货物运输代理，装卸服务，货物仓储（除危险化学品），销售、租赁、维修集装箱，代理出入境检验检疫报检，报关，展览展示服务，国际海运辅助业务（无船承运业务）。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】 |
| 经营期限 | 1994 年 7 月 12 日至 2034 年 7 月 11 日 |

南华物流主要从事全程物流操作业务，包括国际货物运输代理、装卸服务、国际海运辅助业务、租赁、报关等。南华物流拥有一支专业的物流队伍，在全程物流业务方面具有丰富的经验，并在华东等区域的国内和国际陆运段具有较强的

竞争力。

南华物流是中远海特为了迅速建立可控的物流平台，加快全程物流业务拓展，提升特种船业务综合竞争力而实施的产业投资，符合中远海特实现产业链延伸的战略发展方向。南华物流与中远海特共同合作参与工程物流项目的投标，并以业务分包等方式承接中远海特的全程物流项目的两端陆运段的执行，能够显著提升中远海特工程物流产业链的服务能力。

综上所述，南华物流的主营业务与中远海特的航运主业紧密相关，在公司向“产业链经营者”和“整体解决方案提供者”转变的战略背景下，南华物流与公司特种船运输业务存在较强的协同效应，是公司产业链的有效延伸，属于公司围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，符合公司主营业务及战略发展方向，相关认定依据合理。公司投资南华物流不是以获取该公司的投资收益为主要目的，不属于财务性投资，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求，公司未将其认定为财务性投资的依据准确。

（4）上海远至信供应链管理有限公司

截至本回复出具之日，上海远至信供应链管理有限公司（以下简称“远至信公司”）的基本情况如下：

| | |
|----------|--|
| 公司名称 | 上海远至信供应链管理有限公司 |
| 统一社会信用代码 | 91310113MA7GL1WW77 |
| 法定代表人 | 赵铁军 |
| 公司类型 | 有限责任公司（外商投资企业与内资合资） |
| 注册资本 | 10,000 万元 |
| 注册地址 | 上海市宝山区萧月路 7 号 1 层 A988 室 |
| 经营范围 | 一般项目：报关业务；供应链管理服务；陆路国际货物运输代理；港口理货；港口货物装卸搬运活动；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；国际货物运输代理；国内货物运输代理；国内集装箱货物运输代理；海上国际货物运输代理；国际船舶代理；国内船舶代理；无船承运业务；物料搬运装备制造【分支机构经营】。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） |
| 经营期限 | 2022 年 2 月 23 日至 2042 年 2 月 22 日 |

远至信公司主要从事华东区域纸浆供应链业务，包括供应链管理，码头装卸，码头与仓库和堆场间的运输、出入库、分拨配送、报关、理货等业务。远至信公

公司拥有专业的纸浆操作队伍以及高效的纸浆订单管理、仓储管理和运输管理数字化操作系统，在华东地区纸浆供应链市场具有较强的竞争力。

远至信公司是中远海特与上港集团物流有限公司为了共同拓展华东地区纸浆物流业务而设立的合资公司，该公司设立有利于夯实中远海特纸浆船核心业务，符合中远海特实现产业链延伸的战略发展方向。远至信公司为中远海特运输的进口纸浆提供后端物流分拨等服务，是中远海特拓展纸浆供应链业务的重要支撑。

综上所述，远至信公司的主营业务与中远海特的航运主业紧密相关，与公司纸浆船运输业务存在较强的协同效应，是公司纸浆供应链业务的重要支撑，属于公司围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，符合公司主营业务及战略发展方向，相关认定依据合理。公司投资远至信公司不是以获取该公司的投资收益为主要目的，不属于财务性投资，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求，公司未将其认定为财务性投资的依据准确。

(5) 安吉远海滚装运输（上海）有限公司

截至本回复出具之日，安吉远海滚装运输（上海）有限公司（以下简称“安吉远海公司”）的基本情况如下：

| | |
|----------|--|
| 公司名称 | 安吉远海滚装运输（上海）有限公司 |
| 统一社会信用代码 | 91310118MA7ARRYW8J |
| 法定代表人 | 王泽民 |
| 公司类型 | 有限责任公司（国有控股） |
| 注册资本 | 20,000 万元 |
| 注册地址 | 上海市青浦区华新镇华腾路 1288 号 1 幢 1 层 P 区 175 室 |
| 经营范围 | 许可项目：水路普通货物运输；省际普通货船运输、省内船舶运输；国内船舶管理业务；船员、引航员培训。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：技术进出口；国内货物运输代理；无船承运业务；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；国际船舶管理业务；内河船员事务代理代办服务；船舶销售；船舶租赁。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） |
| 经营期限 | 2021 年 8 月 30 日至 2051 年 8 月 29 日 |

安吉远海公司主要从事汽车船内贸运输业务，包括内贸沿海运输和沿江运输业务，主要客户涵盖上汽、丰田、日产等。安吉远海公司拥有专业的汽车船运营团队，是规模最大、实力最强的汽车船内贸运输公司之一。

安吉远海公司是中远海特与上汽安吉物流股份有限公司进行战略合作，共同推动汽车内贸运输业务发展而设立的合资公司，符合中远海特主营业务和战略发展方向。安吉远海公司与中远海特共同为汽车厂商提供包括沿海、沿江及国际汽车船运输等服务，全面满足客户内外贸汽车运输需求。

综上所述，安吉远海公司的主营业务与中远海特的航运主业紧密相关，与公司汽车船运输业务存在较强的协同效应，属于公司围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，符合公司主营业务及战略发展方向，相关认定依据合理。公司投资安吉远海公司不是以获取该公司的投资收益为主要目的，不属于财务性投资，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求，公司未将其认定为财务性投资的依据准确。

(6) 湛江远洋船舶供应有限公司

截至本回复出具之日，湛江远洋船舶供应有限公司（以下简称“湛江远洋”）的基本情况如下：

| | |
|----------|---|
| 公司名称 | 湛江远洋船舶供应有限公司 |
| 统一社会信用代码 | 91440800194372661N |
| 法定代表人 | 林远平 |
| 公司类型 | 有限责任公司（国有控股） |
| 注册资本 | 107.6 万元 |
| 注册地址 | 湛江市霞山区友谊路 1 号湛江港集团公司第一分公司内 |
| 经营范围 | 船舶维修，仓储（除危险化学品及危险废物的仓储）；物业租赁。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） |
| 经营期限 | 1982 年 11 月 8 日至无固定期限 |

湛江远洋主要从事船舶维修、仓储及船舶货物供应业务。湛江远洋为中远海特挂靠湛江码头船舶供应物资，为中远海特特种船运输业务开展提供了必要的物资供应保障，符合中远海特主营业务开展需求。

综上所述，湛江远洋的主营业务与中远海特的航运主业紧密相关，与公司特种船运输业务存在较强的协同效应，属于公司围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，符合公司主营业务及战略发展方向，相关认定依据合理。公司投资湛江远洋不是以获取该公司的投资收益为主要目的，不属于财务性投资，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求，公司未将其认定

为财务性投资的依据准确。

(7) 广州广裕仓码有限公司

截至本回复出具之日，广州广裕仓码有限公司（以下简称“广州广裕”）的基本情况如下：

| | |
|----------|---|
| 公司名称 | 广州广裕仓码有限公司 |
| 统一社会信用代码 | 91440101617406457B |
| 法定代表人 | 林海东 |
| 公司类型 | 有限责任公司（台港澳与境内合作） |
| 注册资本 | 4,375 万元 |
| 注册地址 | 广州市黄埔区双沙庙沙围 |
| 经营范围 | 低温仓储（不含危险化学品等需许可审批的项目）；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；装卸搬运；港口货物装卸搬运活动；国内货物运输代理；运输货物打包服务；国际船舶管理业务；从事内地与港澳间集装箱船、普通货船运输；从事国际集装箱船、普通货船运输；国际船舶代理；国内船舶代理；陆路国际货物运输代理；海上国际货物运输代理；国内集装箱货物运输代理；国际货物运输代理；无船承运业务；海关监管货物仓储服务（不含危险化学品）；出口监管仓库经营；港口经营；国内船舶管理业务；省际普通货船运输、省内船舶运输；水路普通货物运输；道路货物运输（不含危险货物）；报关业务；检验检测服务 |
| 经营期限 | 1993 年 12 月 6 日至 2023 年 12 月 6 日 |

广州广裕主要从事码头货物装卸及仓储、物流业务。中远海特与广州广裕围绕工程项目和纸浆物流业务进行业务合作，有效提升了公司产业链服务能力，符合中远海特拓展纸浆和工程项目物流业务、实现产业链延伸的战略发展方向。

综上所述，广州广裕的主营业务与中远海特航运主业紧密相关，与公司特种船运输业务，尤其是件杂货、纸浆运输业务存在较强的协同效应，属于公司围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，符合公司主营业务及战略发展方向，相关认定依据合理。公司投资广州广裕不是以获取该公司的投资收益为主要目的，不属于财务性投资，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求，公司未将其认定为财务性投资的依据准确。

(8) 广州远海汽车船运输有限公司

截至本回复出具之日，广州远海汽车船运输有限公司（以下简称“远海汽车船”）的基本情况如下：

| | |
|----------|--|
| 公司名称 | 广州远海汽车船运输有限公司 |
| 统一社会信用代码 | 91440115MABWR4JEX8 |
| 法定代表人 | 朱桂华 |
| 公司类型 | 其他有限责任公司 |
| 注册资本 | 65,000 万元 |
| 注册地址 | 广州市南沙区南沙街兴沙路 6 号 1004-1 房 |
| 经营范围 | 从事国际集装箱船、普通货船运输；国际船舶管理业务；国际船舶代理；国际货物运输代理；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；无船承运业务；船舶租赁；供应链管理服务；港口货物装卸搬运活动；港口理货；报关业务 |
| 经营期限 | 2022 年 8 月 10 日至 2052 年 12 月 31 日 |

远海汽车船主要从事汽车船国际运输业务，拥有专业的汽车船国际运营团队，航线覆盖欧洲、波斯湾、墨西哥等，并与多家汽车厂商签订长期合作协定，是国内实力最强的汽车船国际运输公司之一。

远海汽车船由中远海特与上港集团物流有限公司、上汽安吉物流股份有限公司等产业链上下游企业共同出资成立，是中远海特汽车船业务的主要运营主体。中远海特具有汽车船运营经验，与国内主要汽车厂商具有良好合作关系，通过与上游整车制造厂和具有码头运营商背景的物流企业共同成立远海汽车船，有利于中远海特更好的开拓中国汽车出口运输市场，助力公司汽车船运输业务发展，符合中远海特拓展汽车物流业务、实现产业链延伸的战略发展方向。

综上所述，远海汽车船的主营业务与中远海特的航运主业紧密相关，与公司汽车船运输业务存在较强的协同效应，属于公司围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，符合公司主营业务及战略发展方向，相关认定依据合理。公司投资远海汽车船不是以获取该公司的投资收益为主要目的，不属于财务性投资，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的相关要求，公司未将其认定为财务性投资的依据准确。

2、其他非流动金融资产

截至 2023 年 3 月 31 日，公司其他非流动金融资产为对中远海运集团财务有限责任公司的投资，属于投资前后持股比例未增加的对集团财务公司的投资。根据《证券期货法律适用意见第 18 号》对财务性投资的界定，该项投资不属于财务性投资。

二、公司最近一期末是否持有金额较大、期限较长的财务性投资（包括类金融业务）

截至 2023 年 3 月 31 日，公司可能涉及财务性投资且余额不为零的相关会计科目主要包括货币资金、其他应收款、一年内到期的非流动资产、其他流动资产、长期应收款、长期股权投资、其他非流动金融资产，具体资产科目及财务性投资金额汇总情况如下：

单位：万元

| 序号 | 科目 | 账面价值 | 其中财务性投资金额 |
|---------------------------------|-------------|------------|--------------|
| 1 | 货币资金 | 81,736.35 | - |
| 2 | 其他应收款 | 25,937.09 | - |
| 3 | 一年内到期的非流动资产 | 20,120.34 | - |
| 4 | 其他流动资产 | 19,266.52 | - |
| 5 | 长期应收款 | 33,888.99 | - |
| 6 | 长期股权投资 | 169,316.59 | 128,373.70 |
| 7 | 其他非流动金融资产 | 151,329.22 | - |
| 合计 | | | 128,373.70 |
| 截至 2023 年 3 月 31 日合并报表归属于母公司净资产 | | | 1,103,460.10 |
| 财务性投资金额占公司合并报表归属于母公司净资产比例 | | | 11.63% |

（一）货币资金

截至 2023 年 3 月 31 日，公司货币资金构成情况如下：

单位：万元

| 项目 | 账面价值 | 是否为财务性投资 |
|--------|-----------|----------|
| 库存现金 | 3.51 | 否 |
| 银行存款 | 76,789.01 | 否 |
| 其他货币资金 | 4,943.83 | 否 |
| 合计 | 81,736.35 | - |

截至 2023 年 3 月 31 日，公司货币资金主要由库存现金、银行存款及其他货币资金构成，其他货币资金主要为房屋维修基金及定期存款应收利息等，公司货币资金中不存在财务性投资。

（二）其他应收款

截至 2023 年 3 月 31 日，公司其他应收款构成情况如下：

单位：万元

| 项目 | 账面价值 | 是否为财务性投资 |
|-------|-----------|----------|
| 其他应收款 | 25,937.09 | 否 |
| 合计 | 25,937.09 | - |

截至 2023 年 3 月 31 日，公司其他应收款中主要包括租出船舶燃油结算款、船舶保赔款、船舶业务备用金等，系公司日常经营过程中产生的正常应收款项，不属于财务性投资。

（三）一年内到期的非流动资产

| 项目 | 账面价值 | 是否为财务性投资 |
|-------------|-----------|----------|
| 一年内到期的非流动资产 | 20,120.34 | 否 |
| 合计 | 20,120.34 | - |

截至 2023 年 3 月 31 日，公司一年内到期的非流动资产主要为报告期末一年内到期的应收船舶融资租赁款，不属于财务性投资，具体情况如下：

1、报告期末公司应收船舶融资租赁款的形成原因

中远海特合资成立广州远海汽车船运输有限公司后，汽车船业务转入该公司经营。2023 年 3 月，公司全资子公司中远航运（香港）与远海汽车船签署定期租船合同，约定将自有的 2 艘汽车运输船中远盛世轮及中远腾飞轮在剩余使用年限内租给远海汽车船经营。根据《企业会计准则第 21 号——租赁》的相关规定，公司上述船舶租出构成融资租赁。公司以上述 2 艘船舶期租合同约定的交船日作为租赁开始日，将合同约定收款总额的现值确认为应收船舶融资租赁款，根据流动性重分类分别确认一年内到期的非流动资产 20,120.34 万元及长期应收款 33,888.99 万元。

2、本次船舶融资租赁不构成类金融业务

2021 年以来国际汽车船市场运力紧张，与此同时我国汽车出口呈爆发式增长态势，日韩等国际汽车船公司优先保障本土客户，并大幅提升中国出口运价，我国汽车出口面临一舱难求、运价大幅增长的不利情况，很大程度上制约了我国汽车厂商的出口订单交付。在此背景下，中远海特与上港集团物流有限公司、上汽安吉物流股份有限公司等产业链上下游企业共同出资成立远海汽车船，作为中远海特汽车船业务的主要运营主体。

上港集团物流有限公司拥有码头和物流背景，能够协调上港集团加强中国主要汽车出口地的码头资源投资和建设；上汽安吉物流股份有限公司是上汽集团下属的专业汽车物流公司，拥有货源的优势。通过与上游整车制造厂和具有码头运营商背景的物流企业，共同成立汽车供应链公司，有利于中远海特打通汽车出口上下游产业链，强化船货、港航之间的协同合作，进一步开拓中国汽车出口运输市场。

根据中远海特未来业务发展规划，公司汽车船逐步通过出资或者期租方式转给远海汽车船经营，公司全资子公司中远航运（香港）将自有的 2 艘汽车运输船出租给远海汽车船符合中远海特战略规划，有助于远海汽车船紧抓中国汽车出口增长的市场机遇，尽快占领中国出口汽车船运输市场，从而实现公司拓展汽车船运输产业链的占领目标。

汽车既是我国的重要产业，也是重点支持的出口产品，中远航运（香港）将自有的 2 艘汽车运输船出租给远海汽车船为我国汽车出口运输的业态所需，符合航运业的惯例，有助于保障我国汽车出口供应链稳定，是中远海特践行央企责任，服务国家战略、服务实体经济的具体举措。

根据中国证监会《监管规则适用指引——发行类第 7 号》，“与公司主营业务发展密切相关，符合业态所需、行业发展惯例及产业政策的融资租赁、商业保理及供应链金融，暂不纳入类金融业务计算口径”，公司本次船舶融资租赁不构成类金融业务。

（四）其他流动资产

截至 2023 年 3 月 31 日，公司其他流动资产构成情况如下：

单位：万元

| 项目 | 账面价值 | 是否为财务性投资 |
|--------|-----------|----------|
| 待抵扣进项税 | 19,244.57 | 否 |
| 预缴税金 | 21.95 | 否 |
| 合计 | 19,266.52 | - |

截至 2023 年 3 月 31 日，公司其他流动资产中主要包括待抵扣进项税、预缴税金，不存在理财产品，不属于财务性投资。

(五) 长期应收款

| 项目 | 账面价值 | 是否为财务性投资 |
|-------|-----------|----------|
| 长期应收款 | 33,888.99 | 否 |
| 合计 | 33,888.99 | - |

截至 2023 年 3 月 31 日，公司长期应收款中主要为应收船舶融资租赁款，不属于财务性投资。公司应收船舶融资租赁款的形成原因及不界定为类金融业务的具体依据及理由参见本回复之“问题 8. 关于财务性投资”之“二、公司最近一期末是否持有金额较大、期限较长的财务性投资(包括类金融业务)”之“(三) 一年内到期的非流动资产”。

(六) 长期股权投资

截至 2023 年 3 月 31 日，公司持有长期股权投资情况如下：

单位：万元

| 序号 | 公司名称 | 主营业务 | 账面价值 | 是否为财务性投资 |
|----|------------------|---|------------|----------|
| 1 | 中远海运特种运输(美洲)有限公司 | 主要从事区域市场营销、揽货订舱、客户维护、提供项目管理与技术支持等业务 | 285.13 | 否 |
| 2 | 中远海运半潜船(欧洲)有限公司 | 主要从事半潜船业务相关的市场营销、揽货订舱、客户维护、提供项目管理与技术支持等业务 | 5,930.94 | 否 |
| 3 | 上海南华国际物流有限公司 | 主要从事全程物流操作业务，包括国际货物运输代理、装卸、国际海运辅助业务、租赁、报关等业务 | 1,457.48 | 否 |
| 4 | 上海远至信供应链管理有限公司 | 主要从事华东区域纸浆供应链业务，包括供应链管理，码头装卸，码头与仓库和堆场间的运输、出入库、分拨配送、报关、理货等业务 | 2,469.42 | 否 |
| 5 | 安吉远海滚装运输(上海)有限公司 | 主要从事汽车船内贸运输业务，包括内贸沿海运输和沿江运输业务 | 7,071.73 | 否 |
| 6 | 道达尔润滑油(中国)有限公司 | 主要从事道达尔品牌车用润滑油、工业润滑油等的生产、仓储和销售业务 | 61,216.06 | 是 |
| 7 | 广州中远海运建设实业有限公司 | 主要从事非居住房产租赁、物业管理、建设工程管理等业务 | 67,157.64 | 是 |
| 8 | 湛江远洋船舶供应有限公司 | 主要从事船舶维修、仓储及船舶货物供应业务 | - | 否 |
| 9 | 广州广裕仓码有限公司 | 主要从事码头货物装卸及仓储、物流业务 | 1,971.95 | 否 |
| 10 | 广州远海汽车船运输有限公司 | 主要从事汽车船国际运输业务，拥有专业的汽车船国际运营团队，并与多家汽车厂商签订长期合作协定 | 21,756.25 | 否 |
| 合计 | | | 169,316.59 | - |

注：湛江远洋船舶供应有限公司由于历史经营问题处于持续亏损状态，截至 2023 年 3 月 31 日其账面价值为 0。公司后续将推进湛江远洋船舶供应有限公司的处置工作。

截至 2023 年 3 月 31 日，公司在长期股权投资科目核算的被投资企业共 10 家，账面金额合计 169,316.59 万元。其中，公司长期股权投资中持有的道达尔润滑油（中国）有限公司主要从事道达尔品牌车用润滑油、工业润滑油等的生产、仓储和销售等，是 2015 年公司的全资子公司广州远洋运输有限公司参与道达尔中国润滑油业务整合项目进行的投资；长期股权投资中持有的广州中远海运建设实业有限公司主要从事非居住房产租赁、物业管理、建设工程管理等业务，公司对广州中远海运建设实业有限公司的投资系为了进一步提升公司房产出租效益，更好的支持和促进航运主业的发展。公司对上述 2 家企业投资构成财务性投资。

除上述 2 家企业外，公司长期股权投资中的 8 家相关企业均是为了满足公司实际经营需要，不以赚取投资收益为主要目的，被投资企业主营业务均与中远海特航运主业紧密相关，属于公司围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，符合公司主营业务及战略发展方向，不属于财务性投资。公司未将对上述 8 家公司的股权投资界定为财务性投资的依据和理由参见本回复之“问题 8.关于财务性投资”之“一、结合被投资企业与发行人主营业务是否密切相关，分析部分股权投资未界定为财务性投资的具体依据和理由”之“（二）部分股权投资未界定为财务性投资的具体依据和理由”。

（七）其他非流动金融资产

截至 2023 年 3 月 31 日，公司持有其他非流动金融资产情况如下：

单位：万元

| 项目 | 期末余额 | 是否为财务性投资 |
|----------------|-------------------|----------|
| 中远海运集团财务有限责任公司 | 151,329.22 | 否 |
| 合计 | 151,329.22 | - |

截至 2023 年 3 月 31 日，公司其他非流动金融资产为对中远海运集团财务有限责任公司的投资，为投资前后持股比例未增加的对集团财务公司的投资，不属于财务性投资。

综上所述，截至 2023 年 3 月 31 日，公司已持有的财务性投资账面价值为 128,373.70 万元，占公司合并报表归属于母公司净资产 1,103,460.10 万元的比例为 11.63%，未超过 30%。因此，截至最近一期末，公司不存在持有金额较大、

期限较长的财务性投资（包括类金融业务）的情形。

三、自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司实施或拟实施的财务性投资及类金融业务的具体情况，相关财务性投资是否已从本次募集资金总额中扣除

公司于 2023 年 3 月 29 日召开第八届董事会第四次会议，审议通过本次发行的相关事项。自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复出具之日，经过逐项对照核查，公司不存在实施或拟实施的财务性投资及类金融业务。

（一）类金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月至今，公司存在一笔船舶融资租赁租出业务，即 2023 年 3 月，公司全资子公司中远航运（香港）与远海汽车船签署定期租船合同，约定将自有的 2 艘汽车运输船中远盛世轮及中远腾飞轮在剩余使用年限内租给远海汽车船经营。根据企业会计准则的相关规定，公司上述船舶租出构成融资租赁。本次船舶融资租赁与公司主营业务发展密切相关，符合业态所需和行业发展惯例，符合《监管规则适用指引——发行类第 7 号》暂不纳入类金融业务计算口径的规定。本回复出具之日至本次发行前，公司亦不存在拟实施的投资类金融业务的计划。

（二）非金融企业投资金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月至今，公司不存在投资金融业务的情况。本回复出具之日至本次发行前，公司亦不存在拟实施的投资金融业务的计划。

（三）以超过持股比例向集团财务公司出资或增资或与公司主营业务无关的股权投资

自本次发行相关董事会决议日前六个月至今，公司不存在以超过持股比例向集团财务公司出资或增资的情况，不存在与公司主营业务无关的股权投资。本回复出具之日至本次发行前，公司亦不存在拟实施的以超过持股比例比向集团财务公司出资或增资的计划，不存在拟实施的与公司主营业务无关的股权投资的计划。

（四）设立或投资产业基金、并购基金

自本次发行相关董事会决议日前六个月至今，公司不存在设立或投资产业基

金、并购基金的情况。本回复出具之日至本次发行前，公司亦不存在拟实施的设立或投资产业基金、并购基金的计划。

（五）拆借资金

自本次发行相关董事会决议日前六个月至今，公司不存在对外拆借资金的情况。本回复出具之日至本次发行前，公司亦不存在拟实施的对外拆借资金的计划。

（六）委托贷款

自本次发行相关董事会决议日前六个月至今，公司不存在将资金以委托贷款的形式借予他人的情况。本回复出具之日至本次发行前，公司亦不存在拟实施的将资金以委托贷款的形式借予他人的计划。

（七）购买收益波动大且风险较高的金融产品

自本次发行相关董事会决议日前六个月至今，公司不存在购买收益波动大且风险较高的金融产品的情况。本回复出具之日至本次发行前，公司亦不存在拟实施的购买收益波动大且风险较高的金融产品的计划。

综上所述，自本次发行相关董事会决议日前六个月至今，公司不存在新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务的情形，无需从本次募集资金总额中扣除。

四、核查程序及核查意见

（一）核查程序

针对上述事项，保荐人及申报会计师履行了以下核查程序：

1、查阅《证券期货法律适用意见第 18 号》《监管规则适用指引——发行类第 7 号》等有关财务性投资及类金融业务的相关规定，并逐条进行核查；

2、获取了相关被投资企业的基本工商资料，网络搜索了相关被投资企业的基本工商信息和业务介绍资料；与企业管理层沟通了解对外投资的背景及目的，分析判断被投资企业与发行人主营业务发展之间的关系；

3、查阅发行人董事会决议、公告文件、定期报告和相关科目明细，核查本次发行相关董事会决议日前六个月至今是否存在实施或拟实施的财务性投资及类金融业务。

（二）核查意见

经核查，保荐人及申报会计师认为：

1、除道达尔润滑油（中国）有限公司及广州中远海运建设实业有限公司以外，发行人长期股权投资中的被投资主体与公司航运主业紧密相关，与公司主营业务板块存在较强的协同效应，属于公司围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，符合公司主营业务及战略发展方向，相关认定依据合理。公司实施前述股权投资不是以获取该等公司的投资收益为主要目的，不属于财务性投资；发行人其他非流动金融资产中的被投资主体为中远海运集团财务有限责任公司，属于投资前后持股比例未增加的对集团财务公司的投资，不属于财务性投资，符合《证券期货法律适用意见第 18 号》第 1 条的相关规定，公司未认定为财务性投资的依据准确；

2、发行人最近一期末不存在持有金额较大、期限较长的财务性投资（包括类金融业务）的情形；本次董事会决议日前六个月至今公司不存在新投入和拟投入的财务性投资情况，不需要从本次募集资金总额中扣除。发行人本次向特定对象发行 A 股股票符合《监管规则适用指引——发行类第 7 号》第 1 条的相关规定。

问题 9.关于其他

根据申报材料，发行人经营范围存在非居住房地产租赁、房地产经纪、房地产咨询等业务。

请发行人说明：发行人及其子公司是否从事房地产业务，相关经营模式、具体内容、收入利润占比等情况，是否符合行业监管要求。

请保荐机构及发行人律师核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人及其子公司经营范围均不包括房地产开发

截至本回复出具之日，发行人及其子公司、参股公司经营范围均不包含房地产开发业务，发行人及其子公司、参股公司经营范围如下表所示：

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 与发行人关系 | 是否有房地产开发业务、资质 |
|----|----------------|---|--------|---------------|
| 1 | 中远海运特种运输股份有限公司 | 国际船舶管理业务；国际船舶代理；从事国际集装箱船、普通货船运输；运输设备租赁服务；水上运输设备销售；船舶制造；船舶修理；装卸搬运；建筑工程机械与设备租赁；通用设备修理；土石方工程施工；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；通讯设备修理；软件开发；信息系统集成服务；国内货物运输代理；国际货物运输代理；海上国际货物运输代理；住房租赁；非居住房地产租赁；物业管理；汽车租赁；法律咨询（不包括律师事务所业务）；工程管理服务；工程技术服务（规划管理、勘察、设计、监理除外）；房地产经纪；房地产咨询；信息技术咨询服务；单位后勤管理服务；针纺织品及原料销售；厨具卫具及日用杂品批发；厨具卫具及日用杂品零售；文具用品批发；文具用品零售；五金产品批发；五金产品零售；国内贸易代理；贸易经纪；停车场服务；酒店管理；人力资源服务（不含职业中介活动、劳务派遣服务）；国际客船、散装液体危险品船运输；水路普通货物运输；水路危险货物运输；建设工程施工；货物进出口；技术进出口；船员、引航员培训；住宅室内装饰装修；各类工程建设活动；建设工程设计；住宿服务；食品销售；食品经营；酒类经营；烟草制品零售 | 发行人 | 否 |
| 2 | 天津中远海运特种运输有限公司 | 从事国际海上船舶运输业务；国际贸易；通讯设备维修；物流分拨、配送；以上相关的咨询服务；国际货物运输代理业务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） | 控股子公司 | 否 |
| 3 | 上海中远海运特种运输有限公司 | 国际船舶运输，从事海上、航空、陆路国际货物运输代理，集装箱拼箱拆箱，船舶租赁、买卖、维修，国内船舶管理业务，装卸搬运，仓储（除危险品），商务信息咨询，通讯设备维修，从事货物及技术的进出口业务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】 | 控股子公司 | 否 |
| 4 | 广州远洋运输有限公司 | 装卸搬运；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；运输设备租赁服务；汽车租赁；通讯设备修理；软件开发；信息系统集成服务；住房租赁；非居住房地产租赁；物业管理；成品油批发（不含危险化学品）；国内贸易代理；针纺织品及原料销售；润滑油销售；法律咨询（不包括律师事务所业务）；单位后勤管理服务；房地产经纪；房地产咨询；国际货物运输代理；食品经营（仅销售预包装食品）；停车场服务；酒店管理；人力资源服务（不含职业中介活动、劳务派遣服务）；水路普通货物运输；国际班轮运输；货物进出口；技术进出口；船员、引航员培训；住宅室内装饰装修；建设工程监理；酒类经营；住宿服务；烟草制品零售 | 控股子公司 | 否 |
| 5 | 广州中远海运滚装运输 | 内贸普通货物运输；国际船舶运输；道路货物运输；经营保险代理业务（具体经营项目以保险监督管理委 | 控股子公司 | 否 |

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 与发行人关系 | 是否有房地产开发业务、资质 |
|----|------------------|---|--------|---------------|
| | 有限公司 (注) | 员会核发的《经营保险代理业务许可证》为准)；水上货物运输代理；水上运输设备租赁服务；物流代理服务；其他仓储业(不含原油、成品油仓储、燃气仓储、危险品仓储)；货物报关代理服务；货物检验代理服务；交通运输咨询服务 | | |
| 6 | 广州远鑫投资有限公司 | 非居住房地产租赁；办公服务；物业管理；以自有资金从事投资活动 | 控股子公司 | 否 |
| 7 | 洋浦中远海运特种运输有限公司 | 一般项目：从事国际集装箱船、普通货船运输；水路普通货物运输；船舶港口服务(除许可业务外，可自主依法经营法律法规非禁止或限制的项目) | 控股子公司 | 否 |
| 8 | 广州远海特种运输有限公司 | 从事国际集装箱船、普通货船运输；国际船舶代理；港口理货；港口货物装卸搬运活动 | 控股子公司 | 否 |
| 9 | 厦门中远海运特种运输有限公司 | 一般项目：从事国际集装箱船、普通货船运输；国际船舶管理业务；国际船舶代理；普通货物仓储服务(不含危险化学品等需许可审批的项目)；国际货物运输代理；无船承运业务；船舶租赁；供应链管理服务；港口货物装卸搬运活动；港口理货；报关业务。(除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动)。 | 控股子公司 | 否 |
| 10 | 广州中远海运船舶技术工程有限公司 | 船舶拖带服务；雷达、无线电导航设备专业修理；船舶修理；船用配套设备制造；船舶自动化、检测、监控系统制造；船舶改装；信息技术咨询服务；电气机械设备销售；卫星通信服务；互联网销售(除销售需要许可的商品)；成品油批发(不含危险化学品)；润滑油销售；机械设备销售；技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；文具用品零售；体育用品及器材零售；第二类医疗器械销售；国内贸易代理；工程和技术研究和试验发展；网络与信息安全软件开发；软件销售；计算机软硬件及辅助设备零售；计算机软硬件及辅助设备批发；计算机及办公设备维修；水上运输设备销售；服装服饰批发；服装服饰零售；智能无人飞行器销售；广播电视传输设备销售；水上运输设备零配件销售；办公设备耗材销售；办公设备销售；家用电器销售；工业机器人销售；网络技术服务；海洋工程设计和模块设计制造服务；计算机系统服务；电子产品销售；通信设备销售；电工器材销售；电气设备销售；消防器材销售；厨具卫具及日用杂品零售；日用家电零售；家具销售；卫生洁具销售；劳动保护用品销售；农林牧副渔业专业机械的安装、维修；普通机械设备安装服务；雷达及配套设备制造；导航、测绘、气象及海洋专用仪器销售；卫星导航多模增强应用服务系统集成；卫星移动通信终端销售；移动通信设备销售；数字视频监控销售；日用口罩(非医用)销售；医用口罩批发；工程管理服务；机械设备租赁；集装箱租赁服务；非居住房地产租赁；鲜肉批发；水产品批发；塑料制品 | 控股子公司 | 否 |

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 与发行人关系 | 是否有房地产开发业务、资质 |
|----|----------------|---|--------|---------------|
| | | 销售；信息系统集成服务；集装箱销售；食品互联网销售（仅销售预包装食品）；船舶检验服务；船舶拆除；货物进出口；技术进出口；食品经营（销售散装食品）；酒类经营；第二类增值电信业务；第三类医疗器械经营；广播电视节目制作经营；出版物互联网销售；出版物零售；船员、引航员培训；食品互联网销售 | | |
| 11 | 广东东海大厦有限公司 | 旅馆业（国内外、港澳台旅客），为旅业服务配套的餐厅（热食类食品制售）（以上许可项目凭本公司有效许可证经营）；场地出租；票务代理。 | 控股子公司 | 否 |
| 12 | 广州中远海运船舶供应有限公司 | 食品销售（仅销售预包装食品）；建筑用钢筋产品销售；高品质特种钢铁材料销售；石油制品销售（不含危险化学品）；电子元器件批发；医用口罩批发；食用农产品批发；文具用品批发；鞋帽批发；成品油批发（不含危险化学品）；日用品批发；鲜肉批发；新鲜水果批发；医护人员防护用品批发；五金产品批发；卫生用品和一次性使用医疗用品销售；电池销售；劳动保护用品销售；防火封堵材料销售；油墨销售（不含危险化学品）；半导体照明器件销售；液动力机械及元件销售；个人卫生用品销售；环境保护专用设备销售；橡胶制品销售；金属制品销售；水上运输设备销售；管道运输设备销售；办公设备销售；消防器材销售；消毒剂销售（不含危险化学品）；特种劳动防护用品销售；潜水救捞装备销售；电线、电缆经营；针纺织品销售；日用品销售；建筑装饰材料销售；气压动力机械及元件销售；轮胎销售；机械零件、零部件销售；包装材料及制品销售；金属丝绳及其制品销售；金属链条及其他金属制品销售；海洋能系统与设备销售；海洋能发电机组销售；海洋工程装备销售；光缆销售；发电机及发电机组销售；电子专用设备销售；电工器材销售；导航终端销售；弹簧销售；计算器设备销售；办公设备耗材销售；轴承、齿轮和传动部件销售；制冷、空调设备销售；新能源原动设备销售；卫星移动通信终端销售；日用口罩（非医用）销售；水上运输设备零配件销售；交通及公共管理用标牌销售；安防设备销售；日用化学产品销售；导航、测绘、气象及海洋专用仪器销售；润滑油销售；涂料销售（不含危险化学品）；专业保洁、清洗、消毒服务；采购代理服务；供应链管理服务；单位后勤管理服务；办公服务；船舶拖带服务；运输货物打包服务；商务代理代办服务；劳务服务（不含劳务派遣）；危险化学品应急救援服务；内河船员事务代理代办服务；紧急救援服务；安全技术防范系统设计施工服务；成品油仓储（不含危险化学品）；低温仓储（不含危险化学品等需许可审批的项目）；通用设备修理；金属材料销售；广告制作；粮油仓储服务；国际船舶代理；国内货物运输代理；国际货物运输代理；国内船 | 控股子公司 | 否 |

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 与发行人关系 | 是否有房地产开发业务、资质 |
|----|-------------------|--|--------|---------------|
| | | 舶代理；海底管道运输服务；紧固件销售；国际船舶管理业务；从事国际集装箱船、普通货船运输；非居住房地产租赁；装卸搬运；通讯设备修理；专用设备修理；船舶修理；消防技术服务；食品销售；国营贸易管理货物的进出口；技术进出口；货物进出口；进出口代理；食盐批发；药品批发；第三类医疗器械经营；药品零售；成品油零售（不含危险化学品）；小食杂；酒类经营；烟草制品零售；船舶引航服务；船舶检验服务；成品油仓储（限危险化学品）；道路货物运输（不含危险货物）；道路货物运输（网络货运）；进出口商品检验鉴定；检验检测服务；特种设备安装改造修理；消防设施工程施工；食品经营（销售散装食品）；食品互联网销售；食品经营；危险化学品仓储；危险化学品经营 | | |
| 13 | 海南中远海运沥青运输有限公司 | 从事国际、国内沿海及长江中下游成品油船（散装沥青）、化工品运输和其他货物运输；船舶租赁、船舶买卖、船舶物料、备件供应；沥青和化工油品转运；对外船舶管理、船舶海事、勘验和技术服务、船舶信息管理和航运业务咨询服务；自有房屋租赁。 | 控股子公司 | 否 |
| 14 | 广州远洋宾馆有限公司 | 旅馆业；中西餐厅、餐饮外卖、制售冷热饮品；歌舞厅、卡拉OK；公共浴室；理发、美容店（不含医学美容）；零售：非处方药、乙类非处方药，卷烟、雪茄烟；出租客运（以上项目按本公司有效许可证经营）；照相，票务代理、旅游业务代理，健身室，场地出租；停车场经营；酒店管理；企业管理咨询；会议服务。 | 控股子公司 | 否 |
| 15 | 中远航运（香港）投资发展有限公司 | 国际远洋货物运输，船舶代理、租赁、买卖，货运代理及进出口贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 16 | 天星船务有限公司 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 17 | 中远海运特种运输（东南亚）有限公司 | 航运经营、揽货代理等 | 控股子公司 | 否 |
| 18 | 中远海运特种运输（南美）有限公司 | 航运经营、揽货代理等 | 控股子公司 | 否 |
| 19 | 中远海运特种运输（欧洲）有限公司 | 航运经营、揽货代理等 | 控股子公司 | 否 |
| 20 | 金兴岭船务有限公司 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 21 | 金远岭船务 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 与发行人关系 | 是否有房地产开发业务、资质 |
|----|--------------------|--|--------|---------------|
| | 有限公司 | | | |
| 22 | 金旺岭船务有限公司 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 23 | 武夷山船务有限公司 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 24 | 井冈山船务有限公司 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 25 | 太行山船务有限公司 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 26 | 昆仑山船务有限公司 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 27 | 亚龙湾船务有限公司 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 28 | 木兰湾船务有限公司 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 29 | 大鹏湾船务有限公司 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 30 | 福宁湾船务有限公司 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 31 | 金广岭船务有限公司 | 航运及一般贸易 | 控股子公司 | 否 |
| 32 | 中远海运半潜船(欧洲)有限公司 | 揽货代理 | 参股公司 | 否 |
| 33 | 中远海运特种运输(美洲)有限公司 | 揽货代理 | 参股公司 | 否 |
| 34 | 上海远至信供应链管理 有限公司 | 一般项目：报关业务；供应链管理服务；陆路国际货物运输代理；港口理货；港口货物装卸搬运活动；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；国际货物运输代理；国内货物运输代理；国内集装箱货物运输代理；海上国际货物运输代理；国际船舶代理；国内船舶代理；无船承运业务；物料搬运装备制造【分支机构经营】。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） | 参股公司 | 否 |
| 35 | 安吉远海滚装运输(上海)有限公司 | 许可项目：水路普通货物运输；省际普通货船运输、省内船舶运输；国内船舶管理业务；船员、引航员培训。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）一般项目：技术进出口；国内货物运输代理；无船承运业务；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；国际船舶管理业务；内河船员事务代理代办服务；船舶销售；船舶租赁。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） | 参股公司 | 否 |

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 与发行人关系 | 是否有房地产开发业务、资质 |
|----|----------------|---|--------|---------------|
| 36 | 广州远海汽车船运输有限公司 | 从事国际集装箱船、普通货船运输；国际船舶管理业务；国际船舶代理；国际货物运输代理；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；无船承运业务；船舶租赁；供应链管理服务；港口货物装卸搬运活动；港口理货；报关业务 | 参股公司 | 否 |
| 37 | 中远海运集团财务有限责任公司 | 对成员单位办理财务和融资顾问、信用鉴证及相关的咨询、代理业务；协助成员单位实现交易款项的收付；经批准的保险代理业务；对成员单位提供担保；办理成员单位之间的委托贷款及成员单位的委托投资；对成员单位办理票据承兑与贴现；办理成员单位之间的内部转账结算及相应的结算、清算方案设计；吸收成员单位的存款；对成员单位办理贷款及融资租赁；从事同业拆借；承销成员单位的企业债券；有价证券投资；代客普通类衍生品交易业务（仅限于由客户发起的远期结售汇、远期外汇买卖、人民币外汇掉期产品的代客交易）。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】 | 参股公司 | 否 |
| 38 | 广州中远海运建设实业有限公司 | 工程管理服务；房地产经纪；房地产评估；房地产咨询；非居住房地产租赁；土地使用权租赁；柜台、摊位出租；住房租赁；物业管理；物业服务评估；停车场服务；市场营销策划；房屋建筑和市政基础设施项目工程总承包；建设工程施工；建设工程设计；建设工程监理；住宅室内装饰装修；工程造价咨询业务 | 参股公司 | 否 |
| 39 | 道达尔润滑油（中国）有限公司 | 生产加工润滑油；基础油进口贸易；润滑油及同类产品（危险化学品除外）的进出口、批发及售后配套服务；食品级润滑油的进出口、批发及售后配套服务；润滑油基础油、石油添加剂的批发和零售（上述产品不含危险化学品）以及售后配套服务和技术服务；聚丙烯增强改性塑料颗粒的生产和销售（上述产品不含危险化学品）；根据客户委托，承担相关产品的质检技术服务；检验设备、技术方法的研究和开发。（上述经营范围涉及配额许可证管理、专项规定管理的商品按照国家有关规定办理）。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。一般项目：智能仪器仪表销售（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动） | 参股公司 | 否 |
| 40 | 上海南华国际物流有限公司 | 国际货物运输代理，装卸服务，货物仓储（除危险化学品），销售、租赁、维修集装箱，代理出入境检验检疫报检，报关，展览展示服务，国际海运辅助业务（无船承运业务）。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】 | 参股公司 | 否 |
| 41 | 广州广裕仓码有限公司 | 低温仓储（不含危险化学品等需许可审批的项目）；普通货物仓储服务（不含危险化学品等需许可审批的项目）；装卸搬运；港口货物装卸搬运活动；国内货物运输代理；运输货物打包服务；国际船舶管理业务；从事内地与港澳间集装箱船、普通货船运输；从事国际集装箱船、普通货船运输；国际船舶代理；国内船 | 参股公司 | 否 |

| 序号 | 公司名称 | 经营范围 | 与发行人关系 | 是否有房地产开发业务、资质 |
|----|--------------|--|--------|---------------|
| | | 船代理；陆路国际货物运输代理；海上国际货物运输代理；国内集装箱货物运输代理；国际货物运输代理；无船承运业务；海关监管货物仓储服务（不含危险化学品）；出口监管仓库经营；港口经营；国内船舶管理业务；省际普通货船运输、省内船舶运输；水路普通货物运输；道路货物运输（不含危险货物）；报关业务；检验检测服务 | | |
| 42 | 湛江远洋船舶供应有限公司 | 船舶维修，仓储（除危险化学品及危险废物的仓储）；物业租赁。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） | 参股公司 | 否 |

注：广州中远海运滚装运输有限公司已于 2023 年 6 月注销。

如上表所示，截至本回复出具之日，发行人及其子公司、参股公司经营范围均不包含房地产开发。其中，发行人及其部分子公司经营范围中含有“非居住房地产租赁”、“房地产经纪”、“房地产咨询”等内容，系将其自有的闲置房屋等进行出租，未实际从事房地产经纪、房地产咨询业务，且均未持有房地产开发相关业务资质，亦并未从事任何房地产开发经营相关业务。

综上，发行人及其子公司、参股公司经营范围及主营业务均不涉及房地产开发经营业务。

二、发行人及其子公司均不存在房地产业务，符合行业监管要求

根据《中华人民共和国城市房地产管理法（2019 年修正）》第三十条规定，“房地产开发企业是以营利为目的，从事房地产开发和经营的企业。”根据《城市房地产开发经营管理条例（2020 年 11 月修订）》第二条规定，“本条例所称房地产开发经营，是指房地产开发企业在城市规划区内国有土地上进行基础设施建设、房屋建设，并转让房地产开发项目或者销售、出租商品房的行为。”根据《中华人民共和国城市房地产管理法（2019 年修正）》《房地产开发企业资质管理规定》《城市房地产开发经营管理条例（2020 年 11 月修订）》等相关规定，未持有房地产开发经营相关业务资质的公司不得从事房地产开发经营业务。截至本回复出具之日，发行人及其子公司、参股公司均未持有房地产开发经营相关资质，亦未实际从事前述房地产开发经营业务。

报告期内，发行人营业收入的构成情况如下表：

单位：万元

| 项目 | 2023年1-3月 | | 2022年度 | | 2021年度 | | 2020年度 | |
|--------|-------------------|----------------|---------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|
| | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 | 金额 | 占比 |
| 主营业务收入 | 278,208.71 | 93.59% | 1,142,322.61 | 93.58% | 815,898.65 | 93.21% | 659,670.57 | 93.70% |
| 其他业务收入 | 19,049.85 | 6.41% | 78,400.87 | 6.42% | 59,444.35 | 6.79% | 44,360.82 | 6.30% |
| 合计 | 297,258.56 | 100.00% | 1,220,723.48 | 100.00% | 875,343.00 | 100.00% | 704,031.39 | 100.00% |

报告期内，发行人主营业务突出，收入结构稳定。报告期各期，主营业务收入占比分别为93.70%、93.21%、93.58%和93.59%。发行人其他业务收入主要是船舶润料和物料等船用物资销售等。报告期各期，发行人及其子公司将自有房屋进行出租的租赁收入分别为4,055.24万元，6,153.79万元，4,132.59万元，1,163.14万元，占发行人营业收入的比例分别为0.58%、0.70%、0.34%、0.39%。

发行人及其子公司报告期内未涉及房地产开发经营业务，未来亦没有计划从事房地产开发经营业务。

综上，报告期内，发行人及其子公司未涉及房地产开发经营业务，不存在房地产业务收入，符合行业监管要求。

三、核查程序及核查意见

（一）核查程序

针对上述事项，保荐人及发行人律师履行了以下核查程序：

1、查询了《城市房地产开发经营管理条例》《房地产开发企业资质管理规定》等有关房地产开发的规定；

2、查阅了发行人及其子公司、参股公司的营业执照，通过国家企业信用信息公示系统、企查查、信用中国网站以及住房和城乡建设部网站等查询发行人及其子公司、参股公司的经营范围，核查有关主体经营范围中是否涉及房地产业务；

3、查阅发行人报告期内的定期报告、审计报告，了解发行人报告期内营业收入构成，确认是否存在房地产业务收入；

4、获取发行人出具的关于发行人及其子公司、参股公司是否从事房地产业务的说明。

（二）核查意见

经核查，保荐人及发行人律师认为：

截至本回复出具之日，发行人及其子公司、参股公司不具备房地产开发经营资质，且报告期内，发行人及其子公司、参股公司均不从事房地产开发的相关业务，符合行业监管要求。

保荐机构总体意见

对本回复材料中的公司回复（包括补充披露和说明的事项），本机构均已进行核查，确认并保证其真实、完整、准确。

(本页无正文，为中远海运特种运输股份有限公司《关于中远海运特种运输股份有限公司向特定对象发行股票申请文件的审核问询函的回复》之盖章页)

中远海运特种运输股份有限公司

2023年7月25日



(本页无正文,为中信建投证券股份有限公司《关于中远海运特种运输股份有限公司向特定对象发行股票申请文件的审核问询函的回复》之签字盖章页)

保荐代表人:

李书存

李书存

王建

王建

中信建投证券股份有限公司

2023年7月25日



关于本次审核问询函回复的声明

本人已认真阅读中远海运特种运输股份有限公司本次审核问询函回复的全部内容，了解回复涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，审核问询函回复不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

法定代表人/董事长签名：



王常青

中信建投证券股份有限公司

