

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



中國遠洋控股股份有限公司
China COSCO Holdings Company Limited*

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：1919)

海外監管公告

本公告乃根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》第13.10B條而作出。

隨附之海外監管公告乃本公司於二零一五年十二月二十四日在上海證券交易所的網站(www.sse.com.cn)上以中文發佈的《關於對中國遠洋控股股份有限公司重大資產出售及購買報告書(草案)信息披露的問詢函》的回復公告。

承董事會命

中國遠洋控股股份有限公司

公司秘書

郭華偉

中華人民共和國，北京

二零一五年十二月二十四日

於本公告日期，本公司董事為馬澤華先生²(董事長)、李雲鵬先生¹(副董事長)、孫月英女士²、孫家康先生¹、葉偉龍先生¹、王宇航先生²、萬敏先生²、范徐麗泰博士³、鄺志強先生³、鮑毅先生³及楊良宜先生³。

¹ 執行董事

² 非執行董事

³ 獨立非執行董事

* 僅供識別

中国远洋控股股份有限公司

《关于对中国远洋控股股份有限公司重大资产 出售及购买报告书（草案）信息披露的问询函》 的回复公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

中国远洋控股股份有限公司（以下简称“本公司”）于 2015 年 12 月 22 日收到上海证券交易所出具的《关于对中国远洋控股股份有限公司重大资产出售及购买报告书（草案）信息披露的问询函》（上证公函[2015]2038 号）（以下简称《问询函》）。公司及相关中介机构对有关问题进行了认真分析，现对《问询函》中提及的问题回复如下（如无特别说明，本回复内容中出现的简称均与《中国远洋控股股份有限公司重大资产出售及购买暨关联交易报告书（修订稿）》中的释义内容相同）：

一、标的资产行业状况及相关风险

问题一：草案披露，中海集运的集装箱运输及相关资产将整合至中国远洋。交易完成后，公司集装箱运力特别是VLCS(大型集装箱船)将大幅增加。请从重组后的收入（议价能力）、成本（油料、船舶保险、装卸费、支线费等）及主要航线市场竞争力等方面补充披露此次重组对公司未来盈利能力的影响。请财务顾问发表意见。

回复：

本次重组完成后，上市公司通过集运业务整合，将明显改善运力结构，除了船龄降低之外，大型船舶的比例将会上升，预计上市公司的单船平均运力将达到 5,497 标准箱，高于行业前 20 强水平以及行业平均水平。加上新造船订单，预计到 2018 年，整体运力规模将超过 200 万标准箱，其中，8,000 箱以上的大型船的比例将超过 65%，远高于市场平均的 40%水平。尤其是 15,000 箱以上的大船数量将达到 22 艘，数量仅次于集运行业龙头马士基（MAERSK）。

通过优化船型结构，顺应目前市场上船舶大型化的趋势，上市公司将有效扩大运力规模：

	中国远洋	中海集运	中国远洋 + 中海集运
船舶数（艘）	182	106	288
标准箱运力（千标准箱）	873	710	1,583
新建船舶数（艘）	21	14	35
新建运力（千标准箱）	327	234	561

整合后上市公司将成为全球第四大集装箱班轮公司，大幅缩小公司与全球前三大集装箱班轮公司的差距，在运力规模上得到全面提升，并提高全球运力市场占有率和总体实力：

	中国远洋市场份额	中海集运市场份额	中国远洋+中海集运
亚欧航线	6%	6%	12%
其中亚洲区域	8%	7%	15%
其中欧洲区域	1%	1%	2%
中东航线	2%	4%	6%
非洲航线	1%	1%	2%
澳洲航线	6%	4%	10%

跨太平洋航线	7%	3%	10%
拉美航线	2%	1%	3%
各航线合计	4.4%	3.5%	7.9%

注：

1. 以上市场份额合计数据假设中国远洋及中海集运市场份额的简单加总；
2. 亚洲区域、欧洲区域航线包括在亚欧航线中。

随着市场份额的提升，上市公司的竞争力随之提高，有助于上市公司提高盈利水平，巩固市场地位。

本次重组在供应商相关成本优化、管理成本优化等方面有着较为明显的协同效应。集运业务整合后，通过对富余运力的退租退役工作，上市公司将有效控制油料、船舶保险等船舶固定成本支出；通过集运业务板块与码头业务板块的业务协同，实现集运船队在同等条件下的优先靠泊，并配备足够的机械工班，减少船舶在港时间，从而有效降低油耗与装卸成本；通过将小船换成大船，降低干线单位运营成本，以及通过改用自有支线或加强议价权的方法，减少第三方支线成本。此外上市公司还将重新谈判多式联运、燃油、滑油、保险等供应商合同，降低管理费用及其他运营成本，从而提升上市公司未来集运业务的盈利水平。

除成本优化以外，本次重组所产生的很大一部分潜在协同效应将来自航线网络及运力布局优化方面，这主要是由于中国远洋和中海集运的航线网络和服务产品重叠度较高，因此在航线网络及运力布局优化方面将产生较高的协同效应。

从航线的运力配置来看，中国远洋目前在美东航线、美西北航线、西北欧航线、红海航线和南美西航线等主要航线的船型均未达到市场最优配置。通过本次重组，上市公司将充分利用整合机会，通过运力的优化组合，争取上述每组市场主要航线均能实现最佳配置。按照模拟的航线规划，预计在整合后，上市公司在美东线、美西南线、美西

北线、欧地线、中东红海线和南美线的船型，均可实现市场领先，从而大幅提高主要航线的市场竞争力：

单位：标准箱

		目前市场最大船型	目前市场平均船型	中国远洋现有平均船型	预计整合后平均船型（2017年）	预计整合后平均船型（2018年）	
跨太平洋航线	美东	巴拿马	5,100	4,488	4,381	8,375	10,237
		苏伊士	9,000	7,419	8,424		
	美西南		14,000	7,505	9,574	10,333	11,971
	美西北		10,000	6,512	5,617	9,250	9,500
亚欧航线	西北欧		19,000	13,866	13,250	14,154	17,571
	地中海		14,000	9,450	9,809	10,273	12,000
亚太航线	中东		14,000	6,741	7,764	9,769	10,000
	红海		8,800	6,100	5,740	5,361	7,893
	南美东		9,500	7,420	8,501	8,500	9,000
	南美西		9,500	6,891	5,234	7,500	8,500

综上所述，本次重组完成后，中国远洋将一跃成为规模可以与行业前三大相媲美的全球第四大集装箱班轮公司，显著提升运力及市场份额，有力增强竞争力并潜在提高盈利水平，同时本次重组将带来显著的集运业务协同效应与规模效应，从而有望使公司供应商成本及管理成本下降，同时通过优化航线网络及运力布局使得航线竞争力增强。在目前世界行业前三大集运公司盈利能力显著高于其他中小班轮公司盈利能力的背景下，上述因素有利于中国远洋未来盈利能力的提升。

上述相关内容已于重组报告书“第七章管理层讨论与分析”之“十三、本次交易对上市公司的影响”之“(二) 本次交易完成后上市公司在未来经营中的优劣势”进行适当补充披露。

独立财务顾问核查意见：

本次重组完成后，中国远洋运营的集运业务运力规模 and 市场份额有望显著提升，从中等规模班轮公司一跃提升为全球第四大集装箱班轮公司，有利于中国远洋增强市场竞争力，通过规模效应和拟采取的整合措施降低成本及提高经营效率。上述因素有利于潜在提升公司的未来盈利能力。

问题二：草案披露，本次重组后原中海集团旗下港口及码头业务将装入公司。请从本次重组完成后公司拥有的港口位置分布、集运与码头业务协同效应及码头的投资回报等方面补充披露重组后码头业务盈利能力变化和对上市公司整体盈利能力产生的影响。请财务顾问和会计师发表意见。

回复：

本次重组完成后，中国远洋控股的香港上市公司中远太平洋的港口网络完善程度得到提高，中远太平洋覆盖的集装箱码头数量将增加至 39 个（剔除重叠部分），泊位数量将增至 172 个（剔除重叠部分），码头分布遍布中国五大港口群和海外枢纽港，显著扩张及优化港口布局。具体而言，中远太平洋拥有的港口位置分布如下：

环渤海地区	青岛前湾码头、青岛新前湾码头、青岛前湾联合码头、青岛前湾新联合码头、青岛前湾智能码头、天津五洲码头、天津欧亚码头、大连港湾码头、营口码头、大连国际码头、营口新世纪码头、秦皇岛新港湾码头、锦州新时代码头
长江三角洲	上海浦东码头、宁波远东码头、张家港永嘉码头、扬州远扬码头、太仓码头、南京龙潭码头、上海明东码头、宁波梅山新海湾码头、连云港国际码头

东南沿海及台湾地区	泉州太平洋码头、晋江太平洋码头、厦门远海码头、高明码头
珠江三角洲地区	盐田码头（一及二期）、盐田码头（三期）、广州南沙码头（一期）、广州南沙码头（二期）、中远-国际码头、亚洲货柜码头
西南沿海地区	钦州码头
海外枢纽港	比雷埃夫斯码头（希腊）、苏伊士运河码头（埃及）、中远-新港码头（新加坡）、安特卫普码头（比利时）、泽布吕赫码头（比利时）、西雅图码头（美国）

本次重组完成后，上市公司将对集运业务和码头业务进行整合，新的集运业务板块和新的码头业务板块之间将实现重要的协同效应：

1) 对于集运业务板块来说，集运公司将享有全球排名领先的码头公司的支持，集运船队在同等条件下可优先靠泊，并配备足够的机械工班，减少船舶在港时间，从而有效降低油耗，提升客户服务；对于特殊货主的特殊需求，可进行定制化的码头额外服务，从而加强集运公司揽货和服务能力。

2) 对于码头业务板块来说，码头公司将享有全球排名第四大的集装箱船队的支持；码头业务整合后，可以为集装箱船队提供更多可供选择停靠的泊位；随着集运公司船队规模扩大和市场份额提升，码头组合的货源基础更为稳固；集运船队的支持，还有助于码头公司获取更多投资新项目的机会。

3) 综合来看，集运业务和码头业务的整合，使上市公司得以围绕集装箱航运服务供应链，以端到端全程服务的形式为客户提供高附加值服务，并以此提高客户忠诚度，有效提升了上市公司整体盈利能力。此外，由于码头业务盈利相对稳定，可以在一定程度上降低集装箱航运业周期性波动对上市公司整体收益水平的影响，增强了上市公司的抗风险能力。

本次重组完成后，上市公司将整合原有的码头业务与新装入的码头资产，从以下三个方面发挥码头业务板块内的协同效应，增强上市公司码头业务板块盈利能力：

1) 业务方面的协同效应

- 集运船队相互挂靠；
- 将中远集运和中海集运未挂靠对方码头的箱量转移至中海港口和中远太平洋运营的码头，提升码头吞吐量和利用效率。

2) 经营管理上的协同效应

基于 20 年的公共码头的经营管理，中远太平洋积累了丰富的码头管理经验和制度体系，能使通过本次整合加入的码头在管理效率上有所提升，具体而言包括：

- 对码头的管理和控制：包括对控股码头和参股码头。对控股码头是全面的改善提升，包括在收入、效率、成本等各方面根据中远太平洋的经验进行管理。对参股码头，充分运用中远太平洋的经验和优势维护股东利益、提升盈利能力；
- 资源共享：码头公司可共享包括内部管理资源、集中采购及其他支援体系在内的制度资源；
- 客户群扩大，统一营销：有助于强化上市公司旗下公共码头形象，提升码头吸引力。而新增加的港口，将使中远太平洋的服务链条更加完善，为客户提供更多选择和更佳服务；
- 资金资源：交易完成前中海港口资金来源有限；交易完成后，中海码头装入上市公司中远太平洋，从而可以得到中远太平洋强大的资金资源支持。

3) 在未来码头投资的竞争优势方面的协同效应：

-
- 上市公司旗下形成规模更大的码头运营公司，市场份额扩大；
 - 通过发挥整合后码头业务板块的合力，在市场上形成更为强大的谈判能力，以更强大的实力参与投资项目竞争；
 - 着力统一布局海外码头投资，同时密切关注优质投资机会，创新参股码头投资的途径，提高投资效率及回报率。

根据会计师天职国际会计师事务所出具天职业字[2015]14292号《审计报告》，中海港口2015年1-9月实现净利润2.76亿元，其中归属于母公司所有者的净利润为2.54亿元。本次重组将通过中海港口的置入及其盈利能力的不断提升以及上述各方面协同效应的逐步实现，给公司码头业务板块带来盈利能力的显著提升。

综上所述，中海港口码头业务的置入，将使上市公司港口网络布局更加完善，码头遍布中国五大港口群和海外枢纽港。整合完成后，公司码头业务板块与集运业务板块将有望形成良好的协同效应，使上市公司围绕集装箱航运服务供应链提供高附加值服务。同时，码头业务板块的内部整合，有助于提升码头的经济效益，从而提高上市公司码头业务及整体盈利能力。

上述相关内容已于重组报告书“第七章管理层讨论与分析”之“十三、本次交易对上市公司的影响”之“(二)本次交易完成后上市公司在未来经营中的优劣势”进行适当补充披露。

独立财务顾问核查意见：

本次重组完成后，上市公司通过置入中海港口的码头业务，显著扩张和优化了港口网络布局，使码头数与泊位数均有显著上升。上市公司集运业务板块与码头业务板块之间存在一定的协同效应空间，经适当整合后有利于集运业务和码头业务的协同发展，提升公司价值与盈利能力。置入的码头资产与公司现有码头业务的整合有利于潜在地提高码头的经济效益与投资回报。综上，本次重组将潜在地提升公司码头业务盈利能力及上市公司整体盈利能力。

会计师核查意见：

经会计师核查，根据会计师天职国际会计师事务所出具的天职业字[2015]14292号《审计报告》，中海港口2013年、2014年、2015年1-9月份实现净利润分别为2.53亿元、1.32亿元、2.76亿元，中海港口保持了持续盈利能力。会计师认为本次重组完成后有利于提升公司码头业务盈利能力及上市公司整体盈利能力。

二、关于本次交易的具体安排

问题三：草案披露，本次重组涉及多家公司的股权转让，部分标的与银行签署贷款协议中对标的公司股权转让进行了限制性约定。这些公司的股权转让需得到贷款人的同意或需要提前告知贷款人。请公司补充披露需得到贷款人的同意或需要提前告知贷款人的债权的具体金额以及截至目前已经得到贷款人的同意或需要提前告知贷款人的债权的比例。请财务顾问和律师发表意见。

回复：

根据《中国远洋控股股份有限公司重大资产出售及购买暨关联交易报告书(草案)》，本次重组涉及股权转让的标的公司为中散集团、佛罗伦、中海港口及集运公司(以下简称“标的公司”)。

根据标的公司与银行签订的贷款协议，截至2015年11月30日，标的公司需要履行提前告知贷款人义务所涉及的债权的月末总余额为人民币307,017.60万元，标的公司需要取得贷款人同意所涉及的债权的月末总余额为人民币2,064,940.06万元。

自公司第四届董事会第二十一次会议审议通过本次重大资产重组之日(即2015年12月11日)起，标的公司已按照相关贷款协议的约定，就本次重大资产重组事宜与所涉及的相关贷款人进行了沟通。对于需要履行提前告知贷款人义务的，标的公司已按照贷款协议的约定向全部的贷款人发出了通知函，并已100%履行完毕提前通知义务。对于需要取得贷款人同意的，标的公司已按照贷款协议的约

定向相关贷款人发出了贷款人同意函文本，相关贷款人同意函尚待贷款人履行完毕其必要的内部决策程序后方可出具，由于距离发出相关贷款人同意函文本的时间较短，截至目前尚未收到贷款人出具的同意函，公司及各标的公司正在积极跟进。

上述相关内容已于重组报告书“重大风险提示”之“三、股权转让的违约风险”以及“第十章 风险因素”之“一、与本次重组相关的风险”之“(三) 股权转让的违约风险”进行适当补充披露。

独立财务顾问核查意见：

根据标的公司出具的说明及确认，独立财务顾问认为，在中国远洋召开第四届董事会第二十一次会议之后，标的公司已经与涉及的全部贷款人进行了沟通；对于需要履行提前告知贷款人义务的，标的公司已按照贷款协议的约定向全部贷款人发出了通知函，已履行完毕提前通知义务；对于需要取得贷款人同意的，标的公司已按照贷款协议的约定向相关贷款人发出了债权人同意函文本，相关贷款人同意函尚待贷款人履行完毕其必要的内部决策程序后方可出具。如债权人未能出具同意函，则标的公司将按债权人的要求提前清偿债务或安排提供担保。

律师核查意见：

根据《中国远洋控股股份有限公司重大资产出售及购买暨关联交易报告书(草案)》，本次重组涉及股权转让的标的公司为中散集团、佛罗伦、中海港口及集运公司。

根据标的公司提供的与银行签订的贷款协议并经本所适当核查，截至 2015 年 11 月 30 日，标的公司需要履行提前告知贷款人义务所涉及的债权的月末总余额为人民币 307,017.60 万元，标的公司需要取得贷款人同意所涉及的债权的月末总余额为人民币 2,064,940.06 万元。

根据标的公司的确认，自中国远洋第四届董事会第二十一次会议审议本次重组相关议案以来(即 2015 年 12 月 11 日)，标的公司已按照相关贷款协议的约定，就本次重组事宜与所涉及的相关贷款人进行

了沟通。对于需要履行提前告知贷款人义务的，标的公司已按照贷款协议的约定向全部的贷款人发出了通知函，并已履行完毕提前通知义务。对于需要取得贷款人同意的，标的公司已按照贷款协议的约定向相关贷款人发出了贷款人同意函文本，相关贷款人同意函尚待贷款人履行完毕其必要的内部决策程序后方可出具。由于距离发出相关贷款人同意函文本的时间较短，截至本补充法律意见书出具之日，尚未收到贷款人出具的同意函，根据标的公司的说明，各标的公司正在积极跟进。如债权人未能出具同意函，则标的公司将按债权人的要求提前清偿债务或安排提供担保。

问题四：草案披露，本次交易拟将中海集运集装箱运输及其配套服务的资产整合到中国远洋，本次交易拟购买鑫海航运51%股权，而中海集运原持有鑫海航运60%的股权，请公司从本次业务整合角度补充披露未购买中海集运原持有的鑫海航运全部60%股权，而仅购买51%股权的理由。请财务顾问和律师发表意见。

回复：

鑫海航运是一家注册在新加坡的公司，主要经营集装箱的支线运输业务，在本次交易完成前，中海集运持有其60%的股权，中国海运（东南亚）控股有限公司（以下简称“中海东南亚”）持有其40%的股权。中海东南亚是中海集团的全资子公司，注册地在新加坡。

根据本次交易关于业务整合的安排，中海集运拟将集装箱运输及其配套服务的资产整合到中国远洋，鑫海航运属于从事集运业务的公司之一，因此将与其他32家集运公司一并转让至中国远洋或其下属公司。根据《中海集装箱运输股份有限公司与中远集装箱运输有限公司关于买卖鑫海航运有限公司股份的协议》（以下简称“《鑫海航运出售协议》”），中国远洋（通过其下属公司中远集运）拟购买鑫海航运51%股权，交易完成后，鑫海航运即成为中远集运并表范围内的控股子公司，其业务也随之转入中远集运。另据中海集运与中海东南亚的协议安排，中海集运拟将其持有的鑫海航运另外9%的股权将转让至

中海东南亚，交易完成后，鑫海航运股权 51%由中远集运持有，49%由中海东南亚持有。上述安排是在交易相关方从保证业务整合的前提下出发，综合考虑多方面因素后协商一致的结果。

由于鑫海航运在本次交易完成后将成为中远集运的控股子公司，因此上述交易安排不会对本次交易的业务整合安排造成重大影响。

上述相关内容已于重组报告书“第一章本次交易概况”之“四、本次交易具体方案”之“(二)购买大连集运等 33 家集运公司股权”进行适当补充披露。

独立财务顾问核查意见：

经核查，独立财务顾问认为，中国远洋（通过其下属公司中远集运）购买鑫海航运 51%股权后，鑫海航运将成为中远集运的控股子公司，其业务也随之转入中远集运，该交易安排不会对本次交易的业务整合安排造成重大影响。

律师核查意见：

根据境外法律意见，鑫海航运是一家依法在新加坡注册设立并有效存续的公司，其主要经营集装箱的支线运输业务。在本次交易完成前，中海集运持 8,075,703 股普通股，占鑫海航运总股本的 60%；中国海运(东南亚)控股有限公司持 5,383,802 股普通股，占鑫海航运总股本的 40%。

根据《鑫海航运出售协议》，中国远洋通过其下属公司中远集运拟购买鑫海航运 51%股权。交易完成后，鑫海航运成为中远集运的控股子公司，其业务也随之转入中远集运。另根据中海集运与中国海运(东南亚)控股有限公司的协议安排，中海集运拟将其持有的鑫海航运另外 9%的股权将转让至中国海运(东南亚)控股有限公司。交易完成后，鑫海航运股权 51%由中远集运持有，49%由中国海运(东南亚)控股有限公司持有。

根据境外法律意见，鑫海航运公司章程中未禁止上述股权转让安排。

同时，根据中国远洋及中海集运的说明，本次交易关于业务整合的安排系中海集运拟将集装箱运输及其配套服务的资产整合到中国远洋，鑫海航运属于从事集运业务的公司之一，因此将与其他集运公司一并转让至中国远洋或其下属公司。上述安排系在交易相关方从保证业务整合的前提出发，综合考虑多方面因素后协商一致的结果。

综上，本所认为，本次交易安排符合鑫海航运公司章程的规定，不会对本次交易的业务整合安排造成重大影响。

问题五：草案披露，拟出售资产中散集团及其下属子公司存在七宗金额在 1,000 万元以上的未决仲裁事项，请公司补充披露是否对上述仲裁事项计提预计负债，以及与交易对方对上述事项的责任承担安排。请财务顾问和会计师发表意见。

回复：

中国远洋控股股份有限公司拟出售资产标的中远散货运输集团有限公司（以下简称“中散集团”）及其下属子公司正在进行的涉案金额超过 1000 万元的重大仲裁的详细情况如下：

序号	申请人	被申请人	诉讼内容	争议金额	目前状态
1	Omegas Bulk Co., Ltd.	Refined Success Limited	关于 OMEGAS 轮长期期租合同纠纷	4,242,830 美元	仲裁进行中
2	Pacific Bulk Cape Company Limited	Refined Success Limited	关于 GOLDEN BEIJING 轮租赁合同落空纠纷	4,900,436 美元	仲裁进行中
3	Refined Success Limited	ICBC Standard Bank Plc	XIN TAI HAI 轮租约合同落空纠纷	3,581,250 美元	仲裁进行中
4	C transport	青岛远洋运输有限	SEA GLORIA 轮租约停租争议	2,000,000 美元	仲裁进行中

序号	申请人	被申请人	诉讼内容	争议金额	目前状态
	maritime Ltd	公司			
5	Swissmarine Services SA	青岛远洋运输有限公司	关于 KIRMAR 轮租约滞期费与运费的争议	2,150,000 美元	仲裁进行中
6	中远(香港)航运有限公司	Worldlink Shipping Ltd., Samoa	关于租方不履行租约责任提前还船的租约纠纷	1,030 万美元	申请人请求全部获得仲裁庭支持,正在执行
7	中远(香港)航运有限公司	Ocean Glory Shipping Limited	关于租方不履行租约责任提前还船的租约纠纷	1,004 万美元	申请人请求全部获得仲裁庭支持,正在执行

第 1 项, 关于 OMEGAS 轮长期期租合同纠纷: 案发时中散集团控股子公司 Refined Success Limited 依据申请人的索赔金额计提了 4,242,830 美元预计负债。此后随案件进展, 部分争议获得和解, 争议金额降低至 1,188,032.08 美元。Refined Success Limited 按照最终争议金额 1,188,032.08 美元全额确认预计负债。

第 2 项, 关于 GOLDEN BEIJING 轮租赁合同落空纠纷: 中散集团控股子公司 Refined Success Limited 已经按照争议金额 4,900,436 美元全额确认预计负债。

第 3 项, XIN TAI HAI 轮租约合同落空纠纷: 此案中 Refined Success Limited 向上述第 2 项之租约链中的分租家 ICBC Standard Bank PLC 提出索赔, Refined Success Limited 暂时未推进索赔, 待 GOLDEN BEIJING 轮租赁合同落空纠纷权责较为明确后, 再制定本案的推进计划。本案中散集团控股子公司 Refined Success Limited 居于原告地位, 纠纷金额属于或有资产。

第 4 项，SEA GLORIA 轮租约停租争议：中散集团控股子公司青岛远洋运输有限公司已经按照争议金额 2,000,000 美元全额计提了预计负债。

第 5 项，关于 KIRMAR 轮租约滞期费与运费的争议：中散集团控股子公司青岛远洋运输有限公司已经按照争议金额 2,150,000 美元全额计提了预计负债。

第 6 项，关于租方不履行租约责任提前还船的租约纠纷：经伦敦仲裁审理判决中散集团控股子公司中远（香港）航运有限公司全部胜诉，正在执行。

第 7 项，关于租方不履行租约责任提前还船的租约纠纷：经伦敦仲裁审理判决中散集团控股子公司中远（香港）航运有限公司全部胜诉，正在执行。

就上述未决仲裁事项，中国远洋已向中远集团进行了书面披露，并且已在《中国远洋控股股份有限公司与中国远洋运输集团总公司关于中远散货运输（集团）有限公司 100%股权转让协议》中约定“除甲方（中国远洋）向乙方（中远集团）书面所披露的情况以外，并无与中散集团及其子公司有关的任何重大诉讼、仲裁或行政处罚程序”，同时约定“中散集团所涉的所有债权、债务仍由中散集团按相关约定继续享有或承担”，中国远洋与中远集团就上述未决仲裁事项的责任承担并无其他安排。据此，上述未决仲裁事项的承担主体在交易交割后仍为中散集团，但因为中散集团交易后不在上市公司内，也没有其他约定规定交易后中远集团可以就该等未决仲裁事项要求上市公司进行赔偿，因此上市公司在交易后无需继续承担该等责任。

上述相关内容已于重组报告书“第三章交易标的”之“一、拟出售的交易标的——中散集团”之“（九）其他需要说明的事项”进行适当补充披露。

独立财务顾问核查意见：

经核查，独立财务顾问认为，上述未决诉讼均已经按照企业会计准则的规定进行适当的会计处理和披露；根据交易协议约定，上述未

决仲裁事项的承担主体在交易交割后仍为中散集团，上市公司在交易后无需继续承担该等责任，该等安排符合法律法规的规定，不会损害上市公司中小股东的合法权益。

会计师核查意见：

经核查，会计师认为，上述未决诉讼均已经按照《企业会计准则第 13 号——或有事项》的相关规定确认、计量和充分披露，与或有事项相关的义务同时满足预计负债确认条件的仲裁事项，均已按照谨慎性原则确认预计负债。

问题六：草案披露，本次交易标的资产境外子公司的记账本位币为美元，人民币对美元的汇率变化，将导致公司合并报表存在外币折算风险，请就汇率变动对公司净利润的影响作敏感性分析。请财务顾问和会计师发表意见。

回复：

经过核查，中国远洋控股股份有限公司拟置入标的资产中境外子公司记账本位币情况如下，以美元为记账本位币的公司为注册在新加坡的鑫海航运有限公司一家：

公司名称	持股比例	境内/境外	报表币种	记账本位币	公司业务	备注
33 家集运公司中的境外公司及其下属子公司：						
五洲航运有限公司	100%	境外公司	港币	港币	船公司	中海集运子公司
中海集装箱运输（香港）代理有限公司	100%	境外公司	港币	港币	代理公司	中海集运子公司
鑫海航运有限公司（GOLDEN SEA	51%	境外公司	美元	美元	船公司	中海集运子公司

SHIPPING PTE. LTD)						
中海港口及其下属境外子公司：						
中海港口发展有限 公司	100%	境外公 司	港币	港币	投资性质	中海港口
香港海马发展有限 公司	100%	境外公 司	港币	港币	投资性质	中海港口子公司

上述境外公司中，对扩大后中国远洋净利润影响较大的是中海港口发展有限公司，但其业务主要来源于所属境内子公司，而该等子公司记账本位币均为人民币，所以会计师未对中海港口发展有限公司的汇率变动对净利润的影响作出敏感性分析。此外，中海港口发展有限公司所属境外公司均为投资性质公司，利润来源于对参股公司的投资收益。

而以美元为记账本位币的鑫海航运有限公司，中国远洋拟收购鑫海航运 51%的股权，美元汇率变动对该公司及中国远洋归属母公司净利润有一定影响，具体敏感性分析如下：

项目	年度	美元金额	实际折算金额 (元)	汇率增加 1%金 额 (元)	变动金额 (元)
折算的平均 汇率	2015 年 1-9 月		6.24015	6.30255	
归属母公司 净利润	2015 年 1-9 月	3,909,641.36	24,396,748.53	24,640,716.02	243,967.49
中国远洋持 股比例	2015 年 1-9 月	51%	51%	51%	51%
对中国远洋 影响	2015 年 1-9 月	1,993,917.09	12,442,341.75	12,566,765.17	124,423.42
折算的平均 汇率	2014 年度		6.10795	6.16903	

项目	年度	美元金额	实际折算金额 (元)	汇率增加 1%金 额 (元)	变动金额 (元)
归属母公司 净利润	2014 年度	5,287,308.64	32,294,616.81	32,731,160.84	436,544.03
中国远洋持 股比例	2014 年度	51%	51%	51%	51%
对中国远洋 影响	2014 年度	2,696,527.41	16,470,254.57	16,692,892.03	222,637.46

我们假设美元兑人民币汇率每上涨 1%，根据上表汇率变动敏感性分析结果，2014 年度影响金额为 222,637.46 元，2015 年 1-9 月影响金额为 124,423.42 元。

独立财务顾问核查意见：

经核查和敏感性分析，本次重组中国远洋拟购买标的资产中境外记账本位币为美元的子公司为鑫海航运有限公司一家，对中国远洋的相关外币折算风险影响不大。

会计师核查意见：

经核查和敏感性分析，本次重组中国远洋拟购买标的资产中境外记账本位币为美元的子公司为鑫海航运有限公司一家，其汇率变动对中国远洋归属母公司净利润的有一定影响，对中国远洋相关外币折算风险不大。

特此公告。

中国远洋控股股份有限公司

二〇一五年十二月二十四日