A股上市地：上海证券交易所　证券代码：601919　证券简称：中国远洋
H股上市地：香港联合交易所　证券代码：01919　证券简称：中国远洋

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）摘要

独立财务顾问

二〇一五年十二月

资产购买交易对方	住所及通讯地址
中海集装箱运输股份有限公司	上海市浦东新区福山路450号新天国际大厦
中国海运（香港）控股有限公司	香港新界葵涌葵昌路51号九龙贸易中心二座33楼
中海集装箱运输（香港）有限公司	香港新界葵涌葵昌路51号九龙贸易中心二座31楼
资产出售交易对方	住所及通讯地址
中国远洋运输（集团）总公司	北京市复兴门内大街158号远洋大厦
中海集装箱运输股份有限公司	上海市浦东新区福山路450号新天国际大厦

公司声明

本重大资产重组报告书摘要的目的仅为向公众提供有关本次重组的简要情况，并不包括重大资产重组报告书全文的各部分内容。

本公司及全体董事、监事、高级管理人员保证本报告书内容真实、准确、完整，并对本报告书中的虚假记载、误导性陈述或重大遗漏负连带责任。

本公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证本报告书中财务会计报告真实、准确、完整。

中国证监会、国务院国资委或其它政府机关对本次交易所作的任何决定或意见，均不表明其对本公司股票的价值或投资者收益的实质性判断或保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

本次交易完成后，本公司经营与收益的变化由本公司自行负责；因本次交易引致的投资风险由投资者自行负责。

投资者若对本报告书摘要存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

资产出售交易对方声明

本次重大资产重组的资产出售交易对方中远集团、中海集运控股、中海集运香港已出具承诺函，承诺将及时向中国远洋提供本次重组相关信息，并保证所提供的信息真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对所提供信息的真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任；如因提供的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给中国远洋或者投资者造成损失的，将依法承担赔偿责任。如本次重组因涉嫌所提供或者披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在案件调查结论明确之前，将暂停转让其在中国远洋拥有权益的股份（如有）。

资产购买交易对方声明

本次重大资产重组的资产购买交易对方中海集运、中海集运控股、中海集运香港已出具承诺函，承诺将及时向中国远洋提供本次重组相关信息，并保证所提供的信息真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对所提供信息的真实性、准确性和完整性承担个别和连带的法律责任；如因提供的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给中国远洋或者投资者造成损失的，将依法承担赔偿责任。如本次重组因涉嫌所提供或者披露的信息存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，被司法机关立案侦查或者被中国证监会立案调查的，在案件调查结论明确之前，将暂停转让其在中国远洋拥有权益的股份（如有）。

重大事项提示

本部分所述的词语或简称与本报告书“释义”中所定义的词语或简称具有相同的含义。特别提醒投资者认真阅读本报告书全文，并特别注意下列事项：

一、本次重组方案概述

本次重组方案由以下四项交易构成：

交易一、　中国远洋将其持有的中散集团100%股权出售予中远集团；（以下简称“交易一”）

交易二、　中国远洋（通过其下属公司）向中海集运（包括其下属公司）购买33家集运公司股权；（以下简称“交易二”）

交易三、　中远太平洋拟将其持有的佛罗伦100%股权出售予中海集运香港；（以下简称“交易三”）

交易四、　中远太平洋拟向中海香港控股、中海集运分别购买其持有的中海港口51%和49%股权；（以下简称“交易四”）

上述交易一至交易四互为条件和前提且共同构成一个不可分割的整体。

除上述交易外，中国远洋下属子公司拟以经营租赁模式向中海集运及其附属公司承租其拥有或经营的船舶以及集装箱，并由中海集运及其附属公司向中国远洋提供相应的船舶租赁、集装箱租赁的配套服务（以下简称“船舶及集装箱租赁交易”）。

本次重大资产重组由交易一至交易四共同组成，四项交易与船舶及集装箱租赁交易将同时履行相关审批程序，在获得相关批文后分步实施，并互为条件和前提，如其中任何一项交易未获得所需的批准（包括但不限于相关各方内部有权审批机构的批准和相关政府部门的批准），则本次重大资产重组自始不生效。鉴于本次重大资产重组各项交易将互为条件和前提，根据《上市公司重大资产重组管理办法》的相关规定，前述重组相关交易金额将累计计算并进而构成上市公司重大资产重组。

公司根据《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》、《上市公司重大资产重组管理办法》等法律法规及规范性文件的有关规定，对照上市公司重大资产重组的条件，对公司实际情况及相关事项进行认真的自查论证后，认为公司符合重大资产重组的各项条件。

本次重大资产重组构成中国远洋的关联(连)交易，关联董事回避了表决。

表决结果：同意4票，反对0票，弃权0票。

本议案尚需提交公司股东大会非关联股东审议，并经出席会议的非关联股东所持表决权的三分之二以上表决通过。

二、审议通过了《关于本次重大资产重组构成公司关联(连)交易的议案》

根据《上市公司重大资产重组管理办法》、《上海证券交易所股票上市规则》、《香港联合交易所有限公司证券上市规则》的相关规定，鉴于中远集团是公司的控股股东暨关联方，本次重大资产重组中交易一构成公司与关联方之间的关联(连)交易。

由于本次重大资产重组分别由四项交易共同组成，四项交易系本次重大资产重组的整体安排，互为条件，不可分割。因此，为保护公司全体股东利益，本次重大资产重组将视为整体关联(连)交易，关联董事回避了表决。

表决结果：同意4票，反对0票，弃权0票。

本议案尚需提交公司股东大会非关联股东审议，并经出席会议的非关联股东所持表决权的三分之二以上表决通过。

三、审议通过了《本次重大资产重组交易一：关于中国远洋向中远集团出售中散集团100%股权的议案》

公司拟按照如下条款条件将其持有的中散集团100%股权出售予中远集团(以下简称“本次出售干散货资产交易”)，具体而言：

1、交易双方：中远集团作为收购方和中国远洋作为出售方。

2、交易标的：中散集团100%股权。

3、转让价格：根据中通诚资产评估有限公司出具的资产评估报告，交易标的截至基准日(即2015年9月30日，下同)的评估值合计为人民币676,807.27万元(评估值以按照国家法律法规履行备案程序后的评估值为准)，以该评估值为基础，本次转让的收购价格合计为人民币676,807.27万元。上述资产评估报告尚需按照国家法律法规履行备案程序，双方一致同意并确认，如果上述评估结果在备案过程中有调整，则交易标的的转让价格将根据履行备案程序后的评估值进行调整。

同时，在支付股权转让价款前，中国远洋有权对中散集团截至基准日前的未分配利润进行一次分红；如发生该等分红，则转让价格应减少等额的分红。

4、支付方式：转让价款由中远集团在本次出售干散货资产交易所签署的股权转让协议(以下简称“《散货出售协议》”)中约定的先决条件全部满足(或经双方共同书面同意放弃或豁免)后30个工作日内全部以现金方式向一次性向中国远洋支付。

5、损益归属：自基准日起至交割专项审计日的期间(即过渡期期间)，中散集团盈利或其他任何原因造成的权益增加由中国远洋享有，中远集团应以等额现金向中国远洋补足；中散集团亏损或其他任何原因造成的权益减少由中国远洋承担，中远集团应以等额现金向中远集团返还。过渡期间损益的具体金额应双方认可的审计机构进行专项交割审计后确定。

6、先决条件：除非交易双方另有约定以外，本次出售干散货资产交易项下股权转让的先决条件主要包括：

(1) 自基准日起，中散集团的业务、经营、资产、债务等情况未发生重大不利变化(但如因中国远洋于签署《散货出售协议》前已向中远集团披露之事项所衍生之变化者，不在此限)；

(2) 未出现《散货出售协议》项下之违约情形，且协议双方在《散货出售协议》项下所作之声明、陈述和保证持续有效；

(3) 就本次出售干散货资产交易，中散集团已按照要求履行完成向金融债权人/担保权人的提前书面征求同意或事后通知义务，并获得所有金融债权人/担保权人的书面同意或确认；

(4) 公司本次重大资产重组已经取得了现阶段所有必要的内部有权审批机构的批准及外部相关政府部门的备案、批准、核准和审批手续，而且本次重大资产重组中的任何一部分不被提前终止或产生类似情形；

(5) 中海集运的重大资产重组已经取得了现阶段所有必要的内部有权审批机构的批准及外部相关政府部门的备案、批准、核准和审批手续，而且中海集运重大资产重组中的任何一部分不被提前终止或产生类似情形；及

中海集运向中国远洋指定的承接方出售二十八家公司股权，向中远集装箱运输有限公司出售鑫海航运有限公司51%股权及中海集装箱运输(香港)有限公司持有的中海集装箱运输代理(深圳)有限公司100%股权，向上海泛亚航运有限公司出售中海集装箱运输(香港)有限公司持有的五洲航运有限公司100%股权及深圳中海五洲物流有限公司100%股权，向中远集运(香港)有限公司出售中海集装箱运输(香港)有限公司持有的中海集装箱运输(香港)代理有限公司100%股权，向中国海运(东南亚)投股有限公司出售鑫海航运有限公司9%股权及中海集装箱运输(香港)有限公司持有的中国海运(新加坡)石油有限公司91%股权；(2)中海集运向中远太平洋有限公司出售中海港口发展有限公司49%的股权；(3)中海集运向中国海运(集团)总公司购买其持有的中海集团投资有限公司89.79%股权、中海集团租赁有限公司100%股权及中海集团财务有限责任公司20%股权，向广州海运(集团)有限公司购买其持有的中海集团投资有限公司7.95%股权，中海集团财务有限责任公司20%股权，向上海海运(集团)公司购买其持有的中海集团投资有限公司2.26%股权，直接(或通过指定的承接方)向中国远洋运输(集团)总公司购买其持有的渤海银行股份有限公司13.67%股份，向中远财务有限责任公司增资认购其增资后17.53%股权；(4)中海集运通过全资子公司中海集装箱运输(香港)有限公司向中国海运(香港)投股有限公司购买其持有的东方国际投资有限公司100%股权、中海绿舟投股有限公司100%股权、海宁保险经纪有限公司100%股权，向中远(香港)集团有限公司购买其持有的长婴投资有限公司(Long Honour Investments Limited)100%股权，向中远太平洋有限公司购买佛罗伦资箱控股有限公司100%股权的交易。

(6) 议案九《公司向中海集运公司租入船舶及集装箱并签署<船舶及集装箱资产租赁总协议>的议案》已获得中国远洋，中海集运股东大会的批准，且两方所签署的《中国远洋控股股份有限公司与中海集装箱运输股份有限公司之船舶及集装箱租赁服务总协议》已经生效。

为实现本次出售干散货资产交易不会导致公司控股股东，本次出售干散货资产交易成了公司与中远集团之间的关联(连)交易；本次出售干散货资产交易不会导致公司控制权变更，因此不构成借壳上市。

为实现本次出售干散货资产交易的目的，中国远洋和中远集团签署了附生效条件的《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》。

本次重大资产重组构成中国远洋的关联(连)交易，关联董事回避了表决。

表决结果：同意4票，反对0票，弃权0票。

本议案尚需提交公司股东大会非关联股东审议，并经出席会议的非关联股东所持表决权的三分之二以上表决通过。

四、审议通过了《本次重大资产重组交易二：中国远洋向中海集运购买三十三家公司股权的议案》

公司拟按照如下条款条件向中海集运购买其持有的33家公司股权（以下简称“本次购买33家公司股权交易”）：

1、交易双方：中国远洋下属公司作为收购方和中海集运作为出售方。

2、交易标的：

序号	标的公司名称	股权比例
第一部分：境内收购		
收购主体：中远集装箱运输有限公司		
1.	中海集装箱运输大连有限公司	100%
2.	中海集装箱运输天津有限公司	100%
3.	中海集装箱运输青岛有限公司	100%
4.	中海集装箱运输上海有限公司	100%
5.	中海集装箱运输厦门有限公司	100%
6.	中海集装箱运输广州有限公司	100%
7.	中海集装箱运输深圳有限公司	100%
8.	中海集装箱运输海南有限公司	100%
9.	中海集装箱运输营口有限公司	10%
10.	中海集装箱运输秦皇岛有限公司	10%
11.	连云港中海集装箱运输有限公司	10%
12.	龙口中海集装箱运输有限公司	10%
13.	中海集装箱运输浙江有限公司	45%
14.	江苏中海集装箱运输有限公司	45%
15.	泉州中海集装箱运输有限公司	10%
16.	福州中海集装箱运输有限公司	10%
17.	汕头市中海集装箱运输有限公司	10%
18.	中山中海集装箱运输有限公司	10%
19.	防城港中海集装箱运输有限公司	10%
20.	湛江中海集装箱运输有限公司	10%
21.	江门中海集装箱运输有限公司	10%
22.	东莞中海集装箱运输有限公司	10%
23.	中海(洋浦)冷藏储运有限公司	100%
24.	中海集运(大连)信息处理有限公司	100%
25.	中海集装箱运输代理(深圳)有限公司	100%
收购主体：上海泛亚航运有限公司		
26.	深圳中海五洲物流有限公司100%	100%
27.	上海浦海航运有限公司	98.2%
收购主体：大连中远国际货运有限公司		
28.	大连万捷国际物流有限公司	50%
29.	锦州港集铁物流有限公司	45%
30.	鞍钢汽车运输有限责任公司	20.07%
第二部分：境外收购		
收购主体：上海泛亚航运有限公司(境内公司)		
31.	五洲航运有限公司	100%
收购主体：中远集装箱运输有限公司(境内公司)		
32.	鑫海航运有限公司	51%
收购主体：中远运(香港)有限公司(境外公司)		
33.	中海集装箱运输(香港)代理有限公司	100%

注：

1. 基本每股净收益=归属于母公司所有者的净利润/总股本
2. 扣非后每股净收益=扣除非经常性损益后净利润/总股本

1、本次交易摊薄当期每股收益的情况

本次交易前，中国远洋2014年度、2015年1-9月实现的基本每股收益分别为0.035元/股、0.018元/股。根据瑞华出具的《备考审阅报告》，假设本次交易已于2014年1月1日完成，上市公司2014年度实现的基本每股收益为0.180元/股，不会摊薄上市公司当年每股收益；上市公司2015年1-9月实现的基本每股收益为0.005元/股，较之交易前每股收益下降0.013元/股，从而摊薄了上市公司当期每股收益。

2、本次交易摊薄当期每股收益的原因及采取的措施

交易完成后，上市公司2015年1-9月实现的每股收益略有下降，主要原因是中散集团于2015年1-9月获得近24亿元的政府补贴，从而使利润总额与净利润指标较往年为高，同时佛罗伦在此期间实现净利润4.49亿元。由此，中散集团与佛罗伦的置出降低了相关利润指标。事实上，扣除非经常性损益后，中国远洋2015年1-9月实现的扣非净利润在交易后增加了24.78亿元，上述中散集团的政府补贴是使当期每股收益摊薄的主要因素。对比扣非后每股净收益指标，交易完成后，上市公司2014年度、2015年1-9月实现的扣非后每股收益分别为0.201元/股、-0.131元/每股，比交易前同期-0.135元/股、-0.373元/股均有明显改善。

综上，本次交易将对公司当期扣非后每股收益的亏损有一定收窄作用。若上市公司在交易完成后能有效进行业务整合，利用规模优势，发挥协同效益，将相应提高公司营业收入和净利润规模，从而有望进一步提高公司的每股收益水平。因此，从目前及长远发展角度看，本次重组有利于未来上市公司每股收益指标的提升。

3、公司应对本次交易摊薄即期回报采取的措施

公司拟通过加快推动现有主营业务的发展、加强公司内部管理和成本控制、严格执行公司的分红政策等措施，降低本次交易摊薄公司即期回报的影响。具体说明如下：

（1）保持主营业务稳定、快速发展。本次交易旨在使上市公司集中精力发展集运及码头两大主营业务，实现业务多元化向专业化的聚焦，扩大运营规模，增强国际市场竞争力与持续经营能力。本次交易完成后，上市公司的资产负债率下降，流动比、速动比保持稳定，公司资产负债结构进一步优化，有利于保障股东的长期利益。

（2）降低公司成本费用、提升盈利能力。上市公司将通过航线整合与航运结构优化，进一步改善公司的业务结构和财务状况，节省成本，尽可能提高资金使用效率，降低财务费用支出，提升公司盈利能力。

（3）本次重组完成后公司将继续实行可持续、稳定、积极的利润分配政策，并将结合公司实际情况、政策导向和市场意愿，不断提高公司运营绩效，完善公司股利分配政策，增加分配政策执行的透明度，以更好的保障并提升公司股东利益。

十一、股权激励方案

2015年12月11日，中国远洋第四届董事会第二十一次会议通过了《议案十四、关于授权管理层研究股权激励方案的议案》。根据中共中央、国务院《关于深化国有企业改革的指导意见》，为积极探索实行混合所有制企业员工持股，使中国远洋核心人员更紧密地与股东、公司的利益保持一致，进一步提高中国远洋竞争能力和盈利能力，中国远洋董事会决定授权管理层研究股权激励方案，配合本次重大资产重组做好人员方面的相关工作。公司管理层应研究制定切实可行的股权激励方案，并尽快将方案草案提交公司董事会审议通过后提交股东大会审议。

十二、过渡期间损益安排

根据本次交易中交易各方签署的交易协议，自基准日起至交割审计基准日止的期间，各交易标的公司因盈利或其他任何原因造成的权益增加以及因亏损或其他任何原因造成的权益减少均由出售方承担。

十三、其他重要事项

投资者可到指定网站（www.sse.com.cn）浏览本报告书的全文及中介机构出具的意见。

重大风险提示

本部分所述词语或简称与本报告书“释义”所定义词语或简称具有相同含义。投资者在评价本次合并时，还应特别认真地考虑下列各项风险因素：

一、本次重组的审批风险

本次交易尚需取得下述审批或核准以实施，包括但不限于：1、本次交易尚需取得中国远洋股东大会的审议通过；2、本次交易（除中散集团股权出售外）尚需取得中海集运股东大会审议通过；3、本次重大资产重组尚需取得适当国资监管机构或其授权部门批准、重大资产重组尚需取得适当国资监管机构或其授权；4、本次交易中涉及的相关交易尚需通过商务部的反垄断审查；5、本次交易中涉及的相关交易尚需取得国家发展和改革委员会对境外投资事项的备案；6、本次交易中涉及的相关交易尚需取得交易标的所在地商务主管部门对其股东变更事宜的批准；7、本次交易中涉及的相关交易尚需取得商务部对境外投资事项的备案。

上述批准或核准事宜均为本次交易实施的前提条件，能否顺利取得相关批准以及最终取得批准的时间均存在不确定性，从而导致本次交易的实施存在不确定性。若本次交易无法获得上述批准，本次交易可能暂停、中止或取消，请投资者注意相关风险。

二、本次交易可能终止的风险

虽然本公司已经按照相关规定制定了保密措施，在与交易对方协商过程中已尽可能地缩小内幕信息知情人的范围，减少内幕信息的传播，降低内幕信息传播的可能性。但仍不排除有关机构和个人利用本次交易的内幕信息进行内幕交易的行为，本公司存在因股价异常波动或异常交易可能涉嫌内幕交易而暂停、终止或取消本次交易的风险。

同时，本次重大资产重组由交易一至交易四共同组成，四项交易与集装箱以及租船交易将同时履行相关审批程序，在获得相关批文后分步实施，并互为条件和前提，如其中任何一项交易未获得所需的批准（包括但不限于相关各方内部有权审批机构的批准和相关政府部门的批准），则本次重大资产重组自始不生效。因此，增加了本次交易被暂停、终止或取消的风险。

此外，在本次交易过程中，交易各方可能需根据各自诉求或最新的监管要求不断调整、完善交易方案，如交易双方无法就调整、完善交易方案的措施达成一致，本次重大资产重组的交易对方及本公司均有可能选择终止本次交易，提醒投资者关注本次交易可能终止的风险。

三、股权转让的违约风险

本次重组涉及多家公司的股权转让，部分标的公司与银行签署的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。如果相关贷款人不同意此次股权转让，则可能导致一定的违约风险。重组各方将积极争取相关贷款人对于本次重组的同意，然而能否取得全部相关贷款人的同意具有一定的不确定性，仍然存在相应违约风险。

四、经营风险

（一）国内外市场竞争加剧的风险

本公司经营的集装箱航运和码头业务分别存在不同程度的竞争。

集装箱航运公司在运价、航班次数、转运时间、港口的覆盖范围、服务可靠性、可利用的集装箱、陆上运输服务、客户服务的质量、增值服务和其它客户要求等方面面临竞争，可能导致运价降低。此外，国际集装箱航运企业纷纷追求船舶大型化，在船舶科技和信息设备等方面的投入不断增加，在全球加强销售和客户服务网络的建设，可能在船型结构、服务能力、信息系统、管理效率和分销网络等多方面对本公司形成挑战。

随着全球贸易额和货物运输量的迅速增长，全球尤其是中国及东南亚地区的港口吞吐量，投资力度加大。目前上海、深圳、天津等我国具有战略位置的贸易港口都兴建了集装箱码头，已投入运营的码头也在不断通过技术升级和设备更新提升码头吞吐能力。如果码头吞吐能力超过该地区港口的货物进出量，则将出现能力过剩从而产生码头间过度竞争的局面。

（二）宏观经济下行的风险

国际货币基金组织（IMF）在10月份公布的《世界经济展望》报告中，预计2015年全球经济增长率为3.1%，比2014年3.4%的增速低0.3个百分比，比2015年7月“世界经济展望最新预测”的预测值低0.2个百分点。主要国家和地区的前景依然不均衡。

2015年前三季度中国GDP增速回落至6.9%，中国对外贸易进出口总值17.87万亿元人民币，较上年同期下降7.9%。根据世界银行和国务院发展研究中心的预测，2015-2020年中国经济年均增长率为7%，中国经济结束高速增长，进入“新常态”。受到大环境的影响，航运业正呈现深度调整及转型发展的格局，区域市场与新兴市场的重要性提高。

（三）远洋船舶的经营风险

远洋船舶的营运存在固有的风险，包括海洋灾害、环境事故、货物及财产损失或损害、不利的天气条件、机械故障和海盗行为等。这样的事件可能会导致死亡或人身伤害、财产或环境损害、交货延迟、终止租船合同、政府罚款以及损害本公司的声誉和客户的普遍关系。倘若本公司的船舶发生重大事故，可能损害本公司作为一个安全可靠的船只的所有者的声誉，提请投资者关注。

五、内部整合的风险

由于本次重组同时涉及多家公司的出售以及购买，需要进行大量资产、业务及人员的重组整合。如果整合措施使用不当或整合时间过长，可能会对中国远洋的业务与发展产生不利影响。投资者在考虑投资本公司股票时，请注意相关风险。

六、股票价格波动的风险

重组后本公司的股票价格不仅取决于重组后本公司的发展战略和经营业绩，还受宏观经济周期、利率、资金供求关系等众多因素的影响，同时也会因国际、国内政治经济形势及投资者心理因素的变化而产生波动，因此，投资者在考虑投资本公司股票时，应预计到前述各类因素可能带来的投资风险，并做出审慎判断。

七、汇率波动的风险

本公司境外子公司的记账本位币主要为美元，而本公司合并报表的记账本位币为人民币。因此，人民币对美元的汇率变化，将导致本公司合并报表的外币折算风险，对本公司未来合并报表的盈利水平产生一定影响。同时，公司在全球范围内开展业务，在业务往来过程中，部分结算货币为美元或其他货币，汇率的变动也将对公司部分业务收益产生影响，提请投资者关注。

八、评估或估值风险

本次交易中，资产评估机构对各项标的价值分别进行了评估并出具了评估报告。

评估机构在评估过程中履行了勤勉、尽职的义务，并严格执行了评估的相关规定。但由于评估是基于一系列假设进行的，如未来出现预期之外的重大变化，可能会导致资产评估值与实际情况不符。针对上述最终评估结果可能发生估值与实际情况不符的风险，公司提请投资者注意相关风险。

释义

在本报告中，如未有特别说明，下列简称具有如下特定意义：

一、一般释义		
中国远洋、上市公司、本公司	指	中国远洋控股股份有限公司
中远集团	指	中国远洋运输（集团）总公司
中海集团	指	中国海运（集团）总公司
中海集运	指	中海集装箱运输股份有限公司
中海有限	指	中海集装箱运输有限公司
佛罗伦	指	佛罗伦资箱控股有限公司
中散集团	指	中远散货运输（集团）有限公司
中远散运	指	中远散货运输有限公司
青岛远洋	指	青岛远洋运输有限公司
深圳远洋	指	深圳远洋运输股份有限公司
香港航运	指	中远（香港）航运有限公司
中国矿运	指	中国矿运有限公司
中海港口	指	中海港口发展有限公司
中海码头	指	中海码头发展有限公司
中远集运	指	中远集装箱运输有限公司
泛亚公司	指	上海泛亚航运有限公司
大连中货	指	大连中远国际货运有限公司
中远集运香港公司	指	中远集运（香港）有限公司
中远太平洋	指	中远太平洋有限公司
中海香港控股	指	CHINASHIPPING（HONGKONG）HOLDINGSCO.,LIMITED 中国海运（香港）控股有限公司
中海集运香港	指	中海集装箱运输（香港）有限公司
大连集运	指	中海集装箱运输大连有限公司
天津集运	指	中海集装箱运输天津有限公司
青岛集运	指	中海集装箱运输青岛有限公司
上海集运	指	中海集装箱运输上海有限公司
厦门集运	指	中海集装箱运输厦门有限公司
广州集运	指	中海集装箱运输广州有限公司
深圳集运	指	中海集装箱运输深圳有限公司
海南集运	指	中海集装箱运输海南有限公司
大连信息	指	中海集运（大连）信息处理有限公司
浦海航运	指	上海浦海航运有限公司
洋浦冷藏	指	中海（洋浦）冷藏储运有限公司
大连万捷	指	大连万捷国际物流有限公司
锦州集铁	指	锦州港集铁物流有限公司
鞍钢汽运	指	鞍钢汽车运输有限责任公司
鑫海航运	指	GOLDENSEASHIPPINGPTE.LTD. 鑫海航运有限公司
香港代理	指	中海集装箱运输（香港）代理有限公司
深圳代理	指	中海集装箱运输代理（深圳）有限公司
深圳五洲物流	指	深圳中海五洲物流有限公司
五洲航运	指	Universal Shipping（Asia）Company Limited 五洲航运有限公司
营口集运	指	中海集装箱运输营口有限公司
秦皇岛集运	指	中海集装箱运输秦皇岛有限公司
连云港集运	指	连云港中海集装箱运输有限公司
龙口集运	指	龙口中海集装箱运输有限公司
浙江集运	指	中海集装箱运输浙江有限公司
江苏集运	指	江苏中海集装箱运输有限公司
泉州集运	指	泉州中海集装箱运输有限公司
福州集运	指	福州中海集装箱运输有限公司
汕头集运	指	汕头市中海集装箱运输有限公司
中山集运	指	中山中海集装箱运输有限公司
防城港集运	指	防城港中海集装箱运输有限公司
湛江集运	指	湛江中海集装箱运输有限公司
江门集运	指	江门中海集装箱运输有限公司
东莞集运	指	东莞市中海集装箱运输有限公司
33家集运公司	指	大连集运、天津集运、青岛集运、上海集运、厦门集运、广州集运、深圳集运、海南集运、大连信息、洋浦冷藏、浦海航运、大连万捷、锦州集铁、鞍钢汽运、鑫海航运、营口集运、秦皇岛集运、连云港集运、龙口集运、浙江集运、江苏集运、泉州集运、福州集运、汕头集运、中山集运、防城港集运、湛江集运、江门集运、东莞集运、深圳代理、深圳五洲物流、五洲航运、香港代理
22家集运网络公司	指	大连集运、天津集运、青岛集运、上海集运、厦门集运、广州集运、深圳集运、海南集运、营口集运、秦皇岛集运、连云港集运、龙口集运、浙江集运、江苏集运、泉州集运、福州集运、汕头集运、中山集运、防城港集运、湛江集运、江门集运、东莞集运
11家集运业务配套资产公司	指	大连信息、洋浦冷藏、浦海航运、大连万捷、锦州集铁、鞍钢汽运、鑫海航运、深圳代理、深圳五洲物流、五洲航运、香港代理
本次重大资产重组、本次重组、本次交易	指	交易一、　本公司将其持有的中散集团100%股权出售予中远集团； 交易二、　本公司下属中远太平洋拟将其持有的佛罗伦100%股权出售予中海集运香港； 交易三、　中远太平洋拟向中海香港控股、中海集运分别购买其持有的中海港口51%和49%股权； 本公司向中海港口发展有限公司（包括其下属公司）购买三十三家公司股权。 以上四项交易的合称。
报告书、本报告书	指	本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
审计/评估基准日	指	为实施本次重大资产重组而对拟出售资产及拟购买资产分别进行审计和评估的基准日，即2015年9月30日
A股	指	获准在境内证券交易所上市、以人民币标明股票面值、以人民币认购和进行交易的股票
H股	指	经中国证监会批准向境外投资者发行、经香港联交所批准上市、以人民币标明面值、以港币认购和进行交易的股票
国务院	指	中华人民共和国国务院
国务院国资委	指	国务院国有资产监督管理委员会
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
商务部	指	中华人民共和国商务部
有权监管机构	指	对本次合并具有审批、核准权限的国家有关主管部门及境内外监管机构，包括但不限于国务院国资委、商务部、中国证监会、上交所、香港联交所等
上交所	指	上海证券交易所
香港联交所	指	香港联合交易所有限公司
结算公司	指	中国证券登记结算有限责任公司上海分公司和/或香港中央结算有限公司（视上下文而定）
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《重组办法》	指	《上市公司重大资产重组办法》（中国证券监督管理委员会令第109号）
26号准则	指	《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第26号-上市公司重大资产重组 2014年修订》
上交所上市规则	指	《上海证券交易所股票上市规则》
中国法律	指	适用的中国法律、行政法规、规章和规范性文件
香港法律	指	适用的香港法律、行政法规、规章和规范性文件（包括但不限于香港上市规则和香港收购合并守则）
香港上市规则	指	《香港联合交易所有限公司证券上市规则》
工作日	指	指除星期六、星期日、中国及香港法定节假日以外的任何一个日期
元	指	人民币元，中国的法定流通货币
二、专业释义		
BDI	指	Baltic Dry Index（波罗的海干散货运价指数）的简称，是由若干条典型于散货航线报各日在航运市场上的重要程度和市占比重构成的综合性指数，该指数是目前世界上衡量国际干散货海运租金水平的权威指数
COA	指	Contract of Affreightment（海上货物运输总合同）的简称，又称包运合同或货运数量合同，是指承运人负责将一定数量的货物，在约定的时期内，分批经海路由一港运至另一港，而由托运人（或货人）支付运费的合同
TEU	指	一种集装箱容量的标准计量单位，通常指20英尺国际标准集装箱，相当于一个20英尺长、8英尺6英寸高和8英尺宽的集装箱（1英尺=0.3048米，1英寸=2.54厘米）

本报告书中，部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上可能略有差异，这些差异是由于四舍五入造成的。

第一章
第一章　本次交易概况

一、本次交易的背景

（一）世界经济保持有限的复苏及弱增长态势，中国经济进入“新常态”

航运业与国际经济和贸易发展的直接关联性非常显著，并受其驱动及制约。近几年，世界经济总体上仍然处在深度调整中，根据德鲁里的数据，2015年全球经济增长为3.1%，海运量增长2.2%。根据EIU（经济学人智库）的数据，全球贸易总量增长2.2%，世界经济保持有限的复苏及弱增长的态势。世界贸易格局正在发生深刻变化，从全球化向全球化与区域化并行的格局转变。

2015年前三季度中国GDP增速回落至6.9%，中国对外贸易进出口总值17.87万亿元人民币，较上年同期下降7.9%。根据世界银行和国务院发展研究中心的预测，2015-2020年中国经济年均增长率为7%，中国经济结束高速增长，进入“新常态”。受到大环境的影响，航运业正呈现深度调整及转型发展的格局，区域市场与新兴市场的重要性提高。

（二）集运业务、码头、干散货运输业务面临着不同的市场背景

1、集运业务面临着挑战和机遇

自2008年金融危机以来，欧美经济复苏缓慢，全球集装箱航运市场因供过于求导致运价水平持续低迷。2015年前三季度，集装箱航运市场总体需求不振，货量增长乏力，亚欧航线、新兴市场相关的南北航线等市场尤其明显，只有跨太平洋航线等少数航线货量平稳增长。加上亚欧线大船上线的压力，导致运价走低。前三季度，中国出口集装箱运价综合指数（CCFI）均值为918点，同比下跌16.7%。在可预见的未来，供过于求的情况还将持续，但供需差距会逐步缩小。

船舶大型化虽然带来市场供给增加，但新技术带来环保、节能和单位成本下降，可以更好地服务客户，降低客户的物流成本。船舶大型化的趋势促使班轮公司不断优化运力结构、完善区域支线网络，也促进了枢纽港码头操作能力的提升。

船公司间的联盟多发生在行业低迷期，其本质是联盟能够创造帕累托改进，成员公司可增收节支。加上船舶大型化之后，班轮公司因受到揽货能力的限制，为提升装载率及更好地控制成本结成联盟，通过互换舱位、共同投船等方式，实现船型、航线资源配置的合理优化，集中体现在服务的覆盖面、频率和运价的优势，缩短航程，提升运营效率。2015年起，四大联盟（2M、G6、CKYHE、O3）格局基本形成，占到全球运力的80%左右。

行业整合则已成为集装箱班轮业发展的常态，是实现规模效应、提升竞争力的有效手段。2014年，Hapag-Lloyd（赫伯罗特）与CSAV（南美轮船）合并，成为全球第四大集装箱班轮公司。

2、码头业务同样机遇与挑战并存

码头行业与国际经济和贸易发展的直接关联性非常显著，并受其驱动及制约。尽管全球经济复苏缓慢，受惠于全球化发展、区域合作，码头行业仍有望实现稳健增长，亚洲仍是增速最快的地区。随着我国国民经济实力快速增长，中国目前已成为世界上港口吞吐量和集装箱吞吐量最多、增长速度最快的国家。随着“一带一路”国家战略的实施以及集装箱化率的进一步提升，预计中国集装箱吞吐量仍将保持良好的发展势头。

码头行业区域差异也较为显著，亚洲和拉美港口供给不足（港口利用率均为60%以上），而欧洲和北美则面临供给过剩的窘境。码头运营商与各类投资者的合作也日益增多。技术上，船舶大型化需要在深水码头建设、岸吊与堆场容量上进行投入，带动投资需求，促进运营效率优化，并推动绿色环保港口的建设。全球性码头运营商的市场份额不断增加，掌控了全球港口大约一半的供给，规模化以及全球网络化布局也成为码头运营商