

股票简称：招商轮船

股票代码：601872



招商局能源运输股份有限公司

2019 年度非公开发行 A 股股票预案

（修订稿）

二〇一九年六月

发行人声明

1、公司及董事会全体成员保证本预案内容真实、准确、完整，并确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别及连带的法律责任。

2、本预案按照《上市公司非公开发行股票实施细则》（2017 年修订）、《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 25 号——上市公司非公开发行股票预案和发行情况报告书》等要求编制。

3、本次非公开发行完成后，本公司经营与收益的变化由公司自行负责；因本次非公开发行引致的投资风险由投资者自行负责。投资者如有任何疑问，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。

4、本预案是公司董事会对本次非公开发行的说明，任何与之不一致的声明均属于不实陈述。

5、本预案所述事项并不代表审批机关对于本次非公开发行股票相关事项的实质性判断、确认或批准，本预案所述本次非公开发行股票发行相关事项的生效和完成尚待取得有关审批机关的批准或核准。

重要提示

本部分所述的词语或简称与本预案“释义”中所定义的词语或简称具有相同的含义。

1、本次非公开发行相关事项已于 2019 年 2 月 21 日经公司第五届董事会第二十三次会议审议通过，2019 年 4 月 18 日收到国务院国有资产监督管理委员会核发的《关于招商局能源运输股份有限公司非公开发行 A 股股份有关问题的批复》(国资产权[2019]180 号)，并于 2019 年 6 月 17 日经公司第五届董事会第二十七次会议审议通过，尚需获得中国证监会及其他监管部门（如需）的批准或核准。

2、本次发行对象为包括公司控股股东招商局轮船在内的不超过 10 名特定对象。除招商局轮船外的发行对象为：符合中国证监会规定的证券投资基金管理公司、证券公司、信托投资公司、财务公司、保险机构投资者、资产管理公司、合格境外机构投资者、其它境内法人投资者和自然人。证券投资基金以其管理的 2 只以上基金认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象，只能以自有资金认购。所有发行对象均以现金方式一次性认购。

3、本次非公开发行的定价基准日为本次非公开发行的发行期首日，发行价格不低于定价基准日前 20 个交易日（不含定价基准日）公司股票交易均价的百分之九十且不低于发行前公司最近一期末经审计的归属于母公司普通股股东的每股净资产的价格。

其中，定价基准日前 20 个交易日发行人股票的交易均价=定价基准日前 20 个交易日发行人股票交易总额/定价基准日前 20 个交易日发行人股票交易总量。如公司在该 20 个交易日内发生因派息、送股、配股、资本公积转增股本等除权、除息事项引起股价调整的情形，则对调整前交易日的交易价格按经过相应除权、除息调整后的价格计算。若公司在截至定价基准日最近一期末经审计财务报告的资产负债表日至发行日期间发生派息、送股、配股、资本公积转增股本等除权、除息事项的，则上述归属于母公司普通股股东每股净资产值将进行相应调整。

最终发行价格将在本次非公开发行获得中国证监会核准后，按照相关法律法规的规定及监管部门要求，根据竞价结果由公司董事会或董事会授权人士根据股东大会的授权，与本次非公开发行的保荐机构（主承销商）协商确定。招商

局轮船将不参与市场询价过程，但接受市场询价结果，其认购价格与其他发行对象的认购价格相同。

在本次非公开发行的定价基准日至发行日期间，若发行人发生派息、送股、配股、资本公积转增股本等除权、除息事项的，则发行价格应进行除权、除息处理。

4、本次拟向公司控股股东招商局轮船在内的不超过 10 名特定对象非公开发行普通股（A 股）股票不超过 1,213,322,531 股（含 1,213,322,531 股），拟募集资金金额不超过 410,000.00 万元（含 410,000.00 万元）。若公司股票在本次非公开发行的董事会决议日至发行日期间有派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项的，本次非公开发行的发行数量将相应调整。最终发行数量将由公司股东大会授权董事会或董事会授权人士根据股东大会的授权与本次发行的保荐机构（主承销商）根据经中国证监会核准的发行方案及发行时的实际情况协商确定。

5、招商局轮船认购公司本次非公开发行的股票自本次非公开发行结束之日起 36 个月内不得转让，其余不超过 9 名特定投资者认购公司本次非公开发行的股票自本次非公开发行结束之日起 12 个月内不得转让。发行对象所认购股份因发行人分配股票股利、资本公积转增等情形所衍生取得的股份亦应遵守上述股份锁定安排。发行对象因本次非公开发行所获得的发行人股份在锁定期届满后减持时，需遵守《公司法》、《证券法》、《上海证券交易所股票上市规则》等法律、法规、规章、规范性文件以及发行人公司章程的相关规定。

6、根据中国证监会发布的《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》（证监发[2012]37 号）、《上市公司监管指引第 3 号——上市公司现金分红》（证监会公告[2013]43 号）的规定，公司制定了《招商局能源运输股份有限公司未来三年（2019-2021 年）股东回报规划》，进一步完善了利润分配政策，关于公司利润分配政策及最近三年分红等情况请参见本预案之“第七节 公司股利分配政策及股利分配情况”。

7、根据《国务院关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》（国发[2014]17 号）、《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发[2013]110 号）以及《关于首发及再融资、重大资产重

组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（证监会公告[2015]31 号）的要求，公司制定了本次非公开发行后摊薄即期回报的填补措施，同时公司实际控制人、控股股东、董事、高级管理人员对公司填补回报措施能够得到切实履行作出了相应承诺。相关措施及承诺的具体内容请参见本预案之“第八节 本次非公开发行摊薄即期回报及填补措施”。

8、公司控股股东招商局轮船将以现金方式认购本次非公开发行的股份，认购资金总额不超过人民币 200,000.00 万元（含 200,000.00 万元），最终认购股份数量以其实际认购金额除以经询价确认的公司最终股票发行价格计算确定。该行为构成关联交易，需经公司股东大会审议批准，招商局轮船作为关联股东将在股东大会对相关事项予以回避表决。

9、本次非公开发行募集资金金额为不超过 410,000.00 万元（含 410,000.00 万元），在扣除发行相关费用后拟用于以下项目：（1）购建 4 艘 VLCC；（2）购建 2 艘 VLOC；（3）购建 2 艘滚装船；（4）10 艘 VLCC 加装脱硫洗涤塔；（5）偿还公司对招商局轮船的专项债务。

10、本次非公开发行完成后，本公司控股股东及实际控制人不变，不会导致公司股权分布不具备上市条件。

11、本次非公开发行完成前公司的滚存未分配利润将由本次非公开发行完成后的新老股东共同享有。

目录

发行人声明	2
重要提示	3
目录	6
释义	9
第一节 本次非公开发行 A 股股票方案概要	12
一、公司基本情况	12
二、本次非公开发行的背景和目的	12
三、发行对象及其与公司的关系	16
四、本次非公开发行方案概要	16
五、本次发行是否构成关联交易	19
六、本次发行是否导致公司控制权发生变化	19
七、本次发行方案已取得有关主管部门批准情况以及尚需呈报批准程序	19
第二节 发行对象基本情况	21
一、基本情况	21
二、股权关系及控制关系	22
三、主要业务情况及最近三年主要业务的发展状况和经营成果	22
四、最近一年简要会计报表	22
五、最近五年内受过的行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚及 与经济纠纷有关的重大民事诉讼或仲裁	23
六、本次非公开发行预案披露前 24 个月内发行对象及其控股股东、实际控制 人与公司之间的重大交易情况	23
七、本次发行后同业竞争和关联交易情况	24
八、招商局轮船关于本次认购资金来源的说明	24
第三节 附生效条件的股份认购合同摘要	25
一、认购主体及签订时间	25
二、认购方式、认购价格和支付方式	25

三、锁定期	26
四、先决条件	27
五、协议生效及终止	27
六、违约责任	28
第四节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析	30
一、本次募集资金使用计划	30
二、本次募集资金投资项目必要性分析	31
三、本次募集资金投资项目可行性分析	41
第五节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析	45
一、公司业务、章程、股东结构、高管人员结构、业务收入结构变化	45
二、公司财务状况、盈利能力及现金流的变动情况	46
三、公司与控股股东、实际控制人及其关联人之间的业务关系、管理关系、关联交易及同业竞争等变化情况	46
四、本次非公开发行完成后，公司是否存在资金、资产被控股股东、实际控制人及其关联人占用的情形，或上市公司为控股股东、实际控制人及其关联人提供担保的情形	47
五、上市公司负债结构是否合理，是否存在通过本次非公开发行大量增加负债（包括或有负债）的情况，是否存在负债比例过低、财务成本不合理的情况	47
第六节 本次非公开发行相关的风险说明	48
第七节 公司股利分配政策及股利分配情况	52
一、公司股利分配政策	52
二、最近三年公司利润分配情况	55
三、未来三年股东回报规划	56
第八节 本次非公开发行摊薄即期回报及填补措施	59
一、本次非公开发行摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响	59
二、董事会关于本次非公开发行必要性和合理性的说明	62

三、本次募集资金投资项目与公司现有业务的关系，公司从事募投项目在人员、技术、市场等方面的储备情况	64
四、公司应对本次发行摊薄即期回报采取的措施.....	65
五、关于确保公司本次非公开发行填补被摊薄即期回报措施得以切实履行的相关承诺	67
第九节 其他有必要披露的事项	69

释义

在本预案中，除非另有说明，下列简称具有如下特定含义：

一、一般术语

招商局集团	指	招商局集团有限公司，上市公司实际控制人
招商局轮船	指	招商局轮船有限公司，上市公司控股股东
招商轮船、公司、本公司、发行人、上市公司	指	招商局能源运输股份有限公司，上交所上市公司，股票代码：601872
发行、本次发行、本次非公开发行	指	招商局能源运输股份有限公司2019年度非公开发行A股股票的行为
本预案	指	招商局能源运输股份有限公司2019年度非公开发行A股股票预案（修订稿）
定价基准日	指	本次非公开发行的发行期首日
深圳滚装	指	深圳长航滚装物流有限公司
香港明华	指	香港明华船务有限公司
淡水河谷	指	淡水河谷（国际）有限公司
国有资本金	指	中央国有资本经营预算拨款
最近三年	指	2015年、2016年和2017年
国务院	指	中华人民共和国国务院
中国证监会或证监会	指	中国证券监督管理委员会
国务院国资委	指	国务院国有资产监督管理委员会
上交所	指	上海证券交易所
十三五	指	2016年-2020年
董事会	指	招商局能源运输股份有限公司董事会
股东大会	指	招商局能源运输股份有限公司股东大会
《公司章程》	指	《招商局能源运输股份有限公司章程》
《股份认购协议》	指	招商轮船与招商局轮船签署的《附条件生效的非公开发行股份认购协议》
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》

《管理办法》	指	中国证监会2008年5月6日公布的《上市公司证券发行管理办法》（证监会令第30号）
《实施细则》	指	《上市公司非公开发行股票实施细则》（2017年修订）
A股	指	经中国证监会批准向境内投资者发行、在境内证券交易所上市、以人民币认购和交易、每股面值为人民币1.00元的普通股
IRR	指	Internal Rate of Return，内部收益率，就是资金流入现值总额与资金流出现值总额相等、净现值等于零时的折现率
元、万元、亿元	指	人民币元、万元、亿元

二、专业术语

远洋运输业	指	以船舶为工具，从事跨越海洋货物运送和旅客运输的行业
油轮运输	指	原油、成品油等油品的远洋运输
单船公司	指	国际航运业常用的为降低海运业务风险、便利船舶营运和船舶转让、融资等目的而采用的一种持有船舶主体的特殊公司组织形式，该类公司的主要资产为单一船舶
散货	指	又称散装货物，包括干质（固体）散装货物和液态散装货物两种
VLCC	指	载重吨20万吨至32万吨的特大型油轮
VLOC	指	通常载重超过20万吨以上的散货船，只用来运矿砂，被称作超大型矿砂船
干散货船	指	用于装运散装货物，如煤炭、矿砂、粮食、化肥及水泥等的船舶
滚装船	指	通过跳板采用滚装方式装卸车辆和设备的“船舶”
脱硫塔设备、脱硫洗涤塔	指	一种船舶废气净化处理系统
Capesize	指	好望角型散货船，载货重量在15万吨左右的散货船
期租	指	Time Charter（T/C），是一种常用的船舶租赁形式。依据出租人和承租人之间的租约，出租人向承租人提供配备船员的船舶，由承租人租用并向出租人支付按日计算租金的船舶租赁。在期租情况下，承租人承担船舶的燃油费、港口使费等费用

程租	指	Voyage Charter (V/C)，是一种常用的船舶租赁形式，即出租人向承租人提供船舶全部或部分舱位，在约定的港口间装运约定的货物，由承租人支付约定运费的船舶租赁。在程租情况下，出租人承担船舶的燃油费、港口使费等费用
COA/包运合同	指	Contract of Affreightment，包运租船所签订的合同，船东按照合同承诺，在一段时期内完成货主指定货物的运输，而无论航次或者具体使用的船舶
载重吨/DWT	指	一般缩写为“DWT”，即在一定水域和季节里，运输船舶所允许装载的最大重量，包括载货量、人员及食品、淡水、燃料、润滑油、炉水、备品和供应品等的重量，又称总载重吨
LNG	指	Liquefied Natural Gas，液化天然气，指常压时在摄氏零下163度下液化的天然气，天然气是指蕴藏在地层内的可燃性气体，主要是低分子烷烃的混合物，可分为干气天然气和湿气天然气两种，天然气主要来自于开采
TCE/等价期租租金	指	Time Charter Equivalent，指按照航次收入扣除航次费用后经折算的船东可以获得的净收入
Clarksons	指	克拉克森研究服务公司，国际著名航运咨询公司
IMO	指	International Maritime Organization，国际海事组织
限硫令	指	2016年10月，IMO海上环境保护委员会第70次会议通过决议，全球船用燃料油0.5%的硫排放上限将于2020年1月1日强制生效，要求在硫排放控制区（ECA）以外航行的所有船舶使用硫含量不高于0.5%的燃油
马士基	指	Maersk，丹麦集装箱运输、物流、码头运营商
Frontline	指	Frontline Ltd，挪威油轮船东
DHT	指	DHT Holdings，美国油轮船东
StarBulk	指	Star Bulk Carriers Corp.，希腊干散货运输公司

本预案中部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上有差异，这些差异是由于四舍五入造成的。

第一节 本次非公开发行 A 股股票方案概要

一、公司基本情况

中文名称：	招商局能源运输股份有限公司
英文名称：	China Merchants Energy Shipping Co.,Ltd
法定代表人：	谢春林
股票上市地：	上海证券交易所
股票简称：	招商轮船
股票代码：	601872.SH
总股本：	6,066,612,657 股
注册地址：	上海市浦东新区自由贸易试验区西里路 55 号 9 楼 912A 室
邮政编码：	200126
办公地址：	上海市浦东新区国展路 777 号中外运上海大厦 7 楼， 香港干诺道中 168-200 号信德中心招商局大厦 32 楼
电话：	021-63217396，00852-28597361
传真：	021-68301311
电子邮箱：	IR@cmhk.com
网址：	www.cmenergyshipping.com
经营范围：	国际船舶危险品运输；能源领域投资；航海技术服务； 各类船用设备、船舶零部件、电子通讯设备、其他机器设备、办公设备及材料的销售；船舶租赁；提供与上述业务有关的技术咨询和信息服务

二、本次非公开发行的背景和目的

（一）本次非公开发行的背景

1、积极响应国家建设“海运强国”的目标，保障进口能源运输安全

2014 年，国务院出台《关于促进海运业健康发展的若干意见》，交通运输

部发布《贯彻落实〈国务院关于促进海运业健康发展的若干意见〉的实施方案》，确立了海运业在经济社会发展中重要的基础产业地位，明确提出到 2020 年基本建成安全、便捷、高效、绿色、具有国际竞争力的现代海运体系的发展目标，并明确提出“优化海运船队结构”、“完善全球海运网络”、“推动海运企业转型升级”等七大重点任务。2016 年，交通运输部《水运“十三五”发展规划》再次强调“建设海运强国”的主要任务，并提出“提高海运船队保障能力”，“建设规模适度、结构合理、技术先进的专业化船队。积极发展原油、液化天然气、集装箱、商品汽车滚装和特种运输船队，提高集装箱班轮国际运输竞争力；有序发展干散货船队，巩固干散货运输国际优势地位”，“建立必要的运力储备，强化运输组织协调，及时、优先保障重点物资运输，提高我国海运船队承运原油、铁矿石、液化天然气、煤炭、粮食等重点物资的保障能力”等主要落实方向。

2、保障中国能源、矿石等大宗商品的运输安全

近年来，鉴于全球原有需求的增长和供需结构的变化，我国在建立能源、矿石等重要物资战略储备的同时，努力提高本国承运人在重要物资进口中的承运比例，对保障国家进口重要物资运输安全、确保国家重要物资安全具有重大意义。但由于中国船东控制的运力有限、且部分运力用于承运第三国货源等多种原因，中国船东承运中国进口重要物资的比例近年一直维持在较低水平，中国船东进口能源、矿石等重要物资运输市场的增长空间仍然巨大。因此，加强相关运力投入有利于保障中国能源、矿石等大宗商品的运输安全。

3、公路整治推进，汽车滚装水路运输需求持续增加

2016 年 7 月 26 日，由工业和信息化部组织全国汽标委修订的强制性国家标准《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》（GB1589-2016）经国家质量监督检验检疫总局、国家标准化管理委员会正式批准发布。该标准规定了汽车、挂车及汽车列车的外廓尺寸及质量限值，适用于在道路上使用的所有车辆，是汽车物流行业最基本的技术标准之一。GB1589-2016 规则下公路整治逐步推进，实施效果明显，行业秩序得到较大改观，所有公路运输企业完成标准车型的更新，水运优势更为明显，滚装运输的市场需求旺盛，各汽车厂纷纷

采用和扩大水路运输模式，发展铁路运输、水路运输以及铁水、公水多式联运，打造新型综合运输体系已经成为汽车物流行业发展基本趋势。

4、国际海事组织发布限硫令

2016 年 10 月，国际海事组织（IMO）海上环境保护委员会第 70 次会议通过决议，全球船用燃料油 0.5% 的硫排放上限将于 2020 年 1 月 1 日强制生效，要求在硫排放控制区（ECA）以外航行的所有船舶使用硫含量不高于 0.5% 的燃油（上述决议简称“限硫令”）。在 2020 年 IMO 限硫令生效后，所有未安装脱硫设备的船舶禁止携带硫含量超标燃油。因此，2020 年后除直接使用符合标准的低硫燃油或 LNG 外，给现有或新造船舶加装脱硫洗涤塔也是应对限硫令的方式之一。目前如马士基、Frontline、DHT、StarBulk 等不少国际知名船东公司也已安排对部分船舶加装脱硫洗涤塔，一方面实船研究测试该项新设备对成本（如油耗）的影响，另一方面分散因限硫令引起的经营风险。

（二）本次非公开发行的目的

面临行业下一轮发展的机遇与挑战，上市公司将继续围绕油、散、气、特结合的专业化管理平台，不断提升战略管理和经营投资水平，持续强化上市公司竞争力，巩固和保持 VLCC 和 VLOC 船队的世界领先地位，提升油轮船队质量及效益，整合干散货船队，巩固滚装运输业务国内领先的市场地位，力争成为世界一流的综合航运服务商。

1、改善公司 VLCC 船队结构，维持全球领先的 VLCC 船东地位

航运业为重周期、重资产的行业，规模化优势明显，各家能源运输企业船队均朝着大型化、规模化发展。同时，船舶技术进步较快，新型节能环保型船型较老旧船型运营成本及维护成本低，市场竞争力更强。

近年来，一方面，公司充分审时度势，在行业低谷期通过较低成本订造新船、收购兼并等方式完成了规模扩张。截至 2019 年 1 月，公司拥有 VLCC 49 艘，订单 4 艘，根据 Clarksons 统计，公司为全球第一大 VLCC 船东；另一方面，公司持续改善船队结构，自 2014 年以来已经陆续拆解了大部分老旧油轮，目前 10 年以上船龄的 VLCC 仍有 6 艘，非节能环保型 VLCC 26 艘。本次非公

开建造的 4 艘 VLCC 是公司持续更新船队结构计划的重要组成部分。未来本次非公开发行拟建造的四艘 VLCC 投入营运后,将有利于改善公司 VLCC 船队结构,维持公司全球领先的 VLCC 船东地位,提升盈利能力。

2、围绕船舶“大型化”趋势,打造有特色的干散货全海运链服务业务

随着干散货运输业的不断发展,大型船舶的规模经济效应凸显,船舶“大型化”已经成为行业发展趋势。根据公司估算,采用 40 万吨级 VLOC 运送铁矿石,相比目前的 20-30 万吨级 VLOC 和 Capesize 船舶,其平均运营成本均有一定幅度下降,同时也可增加中国进口铁矿石方式的多样性,也有助于中国钢铁企业减少原材料成本。截至 2019 年 1 月 31 日,公司管理且营运中的 40 万吨级 VLOC 27 艘,其中 100%自有 VLOC 12 艘。上市公司前期通过发行股份购买资产的方式收购了主营内贸干散货的上海长航国际海运有限公司,本次募投购建的 2 艘 VLOC 有利于提升公司在国际干散货运输市场的话语权,并进一步打造有特色的内外贸结合的干散货全海运链服务业务。

3、抓住行业发展机遇,巩固滚装运输行业领先地位

在 GB1589-2016 规则下公路整治逐步推进的情况下,各汽车厂纷纷采用和扩大水路运输份额,汽车滚装水路运输需求将持续增长,新购建的滚装船可以帮助公司抓住该市场阶段性发展机会。预计公司全部 1,000 车位以下沿海滚装船将在 2025 年底前陆续达到国家强制报废年限,届时公司滚装运力规模将大幅缩减。公司有必要加大投资力度,建造新型 3,800 车位滚装船,以弥补即将淘汰船舶的运力缺口,同时优化滚装船队船龄结构,增强滚装市场竞争能力,巩固公司在国内滚装船运输市场的领先地位。

4、积极推进公司绿色低碳发展道路

在限硫令生效后,所有未安装脱硫设备的船舶禁止携带硫含量超标燃油。因此,2020 年后,对现有或新造船舶加装脱硫洗涤塔将成为应对限硫令的方式之一。作为我国航运业的领军企业,公司有能力、有责任、有义务跟踪和采用国际先进的节能减排新技术新方案,持续推进节能减排技术改造。通过本次非公开发行,对 10 艘 VLCC 安装脱硫塔设备能够控制和减少对海洋生态环境的污染,提高船队防污减排的标准和能力,把公司效益、社会责任和环境保护有机

地结合起来，积极推进公司的绿色低碳发展道路。

5、落实国拨资金的相关规定，降低财务风险

根据财政部《加强企业财务信息管理暂行规定》（财企[2012]23 号）、《关于企业取得国家直接投资和投资补助财务处理问题的意见》等相关文件规定，招商局集团所取得的中央国有资产经营预算专项拨款应按增加国家资本金处理，在拨付给招商轮船使用时暂列作委托贷款，待其增资扩股时转为股权投资；此外，截至 2018 年 9 月 30 日，公司流动比率和速动比率远低于同行业公司平均水平，资产负债率高于同行业平均水平。公司本次非公开发行将能够实现国家资本金以股权投资的方式注入上市公司之目标，同时能够降低上市公司资产负债率，优化资本结构，提升公司盈利水平。

三、发行对象及其与公司的关系

本次发行对象为包括公司控股股东招商局轮船在内的不超过 10 名特定对象。

招商局轮船承诺以现金认购公司本次非公开发行的股份，认购资金总额不超过 200,000.00 万元。本次非公开发行完成后，本公司的实际控制人及控股股东将不会发生变化。

除招商局轮船外，本次非公开发行对象为符合中国证监会规定的证券投资基金管理公司、证券公司、信托投资公司、财务公司、保险机构投资者、资产管理公司、合格境外机构投资者、其它境内法人投资者和自然人。证券投资基金以其管理的 2 只以上基金认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象，只能以自有资金认购。最终发行对象将在本次非公开发行获得中国证监会核准后，按照相关法律法规的规定及监管机构要求，根据发行对象申购情况及竞价结果，由发行人董事会或董事会授权人士根据股东大会的授权与本次非公开发行的保荐机构（主承销商）协商确定。所有发行对象均以现金方式一次性认购。

四、本次非公开发行方案概要

（一）股票发行的种类和面值

本次非公开发行的股票种类为境内上市的人民币普通股（A 股），每股面值为人民币 1.00 元。

（二）发行方式和发行时间

本次非公开发行全部采取向特定对象非公开发行境内上市人民币普通股（A 股）的方式，公司将在取得中国证监会关于本次发行核准文件的有效期内选择适当时机向特定对象发行股票。

（三）定价基准日、定价原则及发行价格

本次非公开发行的定价基准日为本次非公开发行的发行期首日，发行价格不低于定价基准日前 20 个交易日（不含定价基准日）公司股票交易均价的百分之九十且不低于发行前公司最近一期末经审计的归属于母公司普通股股东的每股净资产的价格。

定价基准日前 20 个交易日股票交易均价=定价基准日前 20 个交易日股票交易总额/定价基准日前 20 个交易日股票交易总量。如公司在该 20 个交易日内发生因派息、送股、配股、资本公积转增股本等除权、除息事项引起股价调整的情形，则对调整前交易日的交易价按经过相应除权、除息调整后的价格计算。若公司在截至定价基准日最近一期末经审计财务报告的资产负债表日至发行日期间发生派息、送股、配股、资本公积转增股本等除权、除息事项的，则上述归属于母公司普通股股东每股净资产值将进行相应调整。

最终发行价格将在本次非公开发行获得中国证监会核准后，按照相关法律法规的规定及监管机构要求，由公司董事会或董事会授权人士根据股东大会的授权，与本次非公开发行的保荐机构（主承销商）按照中国证监会《实施细则》等相关规定在上述发行底价的基础上接受市场询价，根据发行对象申购报价的情况，遵循价格优先原则，协商合理确定。招商局轮船不参与市场询价过程，但承诺接受市场询价结果，认购价格与其它发行对象的认购价格相同。

在本次非公开发行的定价基准日至发行日期间，若发行人发生派息、送股、配股、资本公积转增股本等除权、除息事项的，则发行价格应进行除权、除息处理。

（四）发行对象及认购方式

本次发行对象为包括公司控股股东招商局轮船在内的不超过 10 名特定对象。除招商局轮船外的发行对象为：符合中国证监会规定的证券投资基金管理公司、证券公司、信托投资公司、财务公司、保险机构投资者、资产管理公司、合格境外机构投资者、其它境内法人投资者和自然人。证券投资基金以其管理的 2 只以上基金认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象，只能以自有资金认购。所有发行对象均以现金方式一次性认购。

（五）发行数量

本次非公开发行的发行数量不超过本次非公开发行前公司总股本的 20%，即不超过 1,213,322,531 股（含 1,213,322,531 股），其中，控股股东招商局轮船拟认购金额不超过人民币 200,000.00 万元，招商局轮船最终认购股份数量以招商局轮船实际认购金额除以公司最终股份发行价格计算得出。

若公司股票在本次非公开发行的董事会决议日至发行日期间有派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项的，本次非公开发行的发行数量及招商局轮船认购的股份的数量将相应调整。

本次非公开发行股票的最终发行数量将由公司股东大会授权董事会或董事会授权人士根据股东大会的授权与本次发行的保荐机构（主承销商）根据经中国证监会核准的发行方案及发行时的实际情况协商确定。

（六）限售期

根据《管理办法》及《实施细则》的相关规定，本次非公开发行完成后，招商局轮船认购公司本次非公开发行的股票自本次非公开发行结束之日起 36 个月内不得转让，其余不超过 9 名特定投资者认购公司本次非公开发行的股票自本次非公开发行结束之日起 12 个月内不得转让。发行对象所认购股份因发行人分配股票股利、资本公积转增等情形所衍生取得的股份亦应遵守上述股份锁定安排。发行对象因本次非公开发行所获得的发行人股份在锁定期届满后减持时，需遵守《公司法》、《证券法》、《上海证券交易所股票上市规则》等法律、法规、规章、规范性文件以及发行人公司章程的相关规定。

（七）上市地点

本次非公开发行的 A 股股票将在上海证券交易所上市交易。

（八）募集资金数量及用途

本次非公开发行募集资金金额为不超过 410,000.00 万元，在扣除发行相关费用后拟用于以下项目：（1）购建 4 艘 VLCC；（2）购建 2 艘 VLOC；（3）购建 2 艘滚装船；（4）10 艘 VLCC 加装脱硫洗涤塔；（5）偿还公司对招商局轮船的专项债务。

（九）滚存未分配利润安排

本次非公开发行前公司滚存的未分配利润，由本次非公开发行完成后的全体新老股东共享。

（十）决议有效期

本次非公开发行的决议自提交公司股东大会审议通过之日起 12 个月内有效。

五、本次发行是否构成关联交易

本次发行前，拟参与认购的招商局轮船为公司控股股东，持有公司 41.39% 的股份。因此本次发行构成关联交易，公司将严格按照相关规定履行关联交易审核程序，审议本次发行的股东大会中，招商局轮船需回避表决。

六、本次发行是否导致公司控制权发生变化

本次发行前，招商局集团通过其全资子公司招商局轮船持有招商轮船 41.39% 的股份，为公司实际控制人。按照本次非公开发行股数上限及招商局轮船认购金额上限计算，本次发行完成后，招商轮船总股本变更为 727,993.52 万股，招商局轮船持有公司股本比例变更为 42.62%，仍为公司控股股东，招商局集团仍为公司实际控制人。因此，本次发行不会导致公司控制权发生变化。

七、本次发行方案已取得有关主管部门批准情况以及尚需呈报

批准程序

本次非公开发行相关事项已经公司第五届董事会第二十三次会议审议通过，已取得国务院国有资产监督管理委员会核发的《关于招商局能源运输股份有限公司非公开发行 A 股股份有关问题的批复》(国资产权[2019]180 号)，已经公司 2019 年第一次临时股东大会审议通过，并已经公司第五届董事会第二十七次会议审议通过，本次非公开发行尚需履行以下程序后方可实施：

- 1、 本次非公开发行取得中国证监会核准；
- 2、 其他监管部门的批准或核准（如需）。

第二节 发行对象基本情况

本次非公开发行的对象为包括公司控股股东招商局轮船在内的不超过 10 名特定投资者。截至本预案公告之日，除招商局轮船外的其余投资者尚未确定。

招商局轮船的基本情况如下：

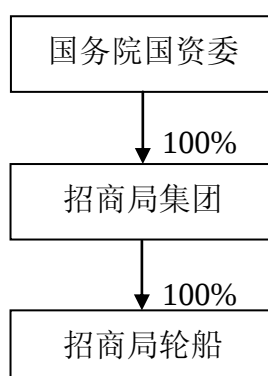
一、基本情况

公司名称：	招商局轮船有限公司
成立时间：	1992 年 2 月 22 日
法定代表人：	李建红
公司类型	有限责任公司（法人独资）
统一社会信用代码：	91110000100011452T
注册地址：	北京市朝阳区建国路118号招商局中心招商局大厦 五层A区
注册资本：	700,000 万元人民币
联系电话	010-56529858
经营范围：	国内、外水上旅客和货物运输、国内、外码头、仓库及其车辆运输、国内、外拖船和驳船运输业务的投资和管理；船舶和海上石油钻探设备的修理、建造和买卖业务；交通运输各类设备、零配件、物料的销售和采购供应业务及其它贸易业务；国内、外船舶的客货各项代理业务的投资和管理；水上及陆上建筑工程的建造业务；金融、保险、信托、证券、期货行业的投资和管理；为旅客服务的有关业务；其它投资业务；同石油开发有关的各项工程业务及后勤服务业务；海上救助、打捞和拖船业务；各类船舶、钻井平台和集装箱的检验业务；在内地拓展国家有专项规定的业务按国家有关规定办。（企业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；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

二、股权关系及控制关系

截至本预案公告之日，招商局轮船的控股股东和实际控制人均为招商局集团。招商局轮船与其控股股东、实际控制人之间的股权控制关系如下：



三、主要业务情况及最近三年主要业务的发展状况和经营成果

招商局轮船主要通过子公司招商轮船经营能源运输及其他航运业务，通过子公司招商局港口集团股份有限公司经营港口业务，通过子公司招商局金融集团有限公司、招商证券股份有限公司并持股招商银行股份有限公司等金融机构开展金融投资与管理业务。

截至2015年末、2016年末和2017年末，招商局轮船经审计的总资产分别62,135,856.77万元、59,025,717.89万元和69,383,819.91万元，归属于母公司所有者的股东权益分别为16,241,511.70万元、17,685,737.78万元和19,938,105.19万元。2015年、2016年和2017年，招商局轮船营业总收入分别为5,823,052.20万元、4,395,104.08万元和5,646,634.94万元，实现归属于母公司所有者的净利润分别为1,967,001.71万元、2,037,987.63万元和1,744,491.38万元。

四、最近一年简要会计报表

招商局轮船2017年的主要财务数据如下：

（一）合并资产负债表主要数据

单位：万元

项目	合并报表
资产总额	69,383,819.91
流动资产	32,365,076.86
非流动资产	37,018,743.05
总负债	37,891,347.36
流动负债	26,429,194.38
非流动负债	11,462,152.98
所有者权益	31,492,472.55
归属于母公司所有者权益	19,938,105.19
少数股东权益	11,554,367.36

(二) 合并资产负债表主要数据

单位：万元

项目	合并报表
营业总收入	5,646,634.94
营业总成本	5,963,932.59
营业利润	2,703,813.19
利润总额	2,732,758.61
净利润	2,496,668.12
归属于母公司所有者的净利润	1,744,491.38
少数股东损益	752,176.74

注：以上数据已经信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）审计

五、最近五年内受过的行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或仲裁

截至本预案公告之日，招商局轮船及其董事、监事、高级管理人员（或主要负责人）最近五年未受过行政处罚（与证券市场明显无关的除外）、刑事处罚，也未涉及与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁。

六、本次非公开发行预案披露前 24 个月内发行对象及其控股股东、实际控制人与公司之间的重大交易情况

本次非公开发行预案披露前24个月内，公司与招商局轮船和招商局集团的

重大关联交易情况具体内容详见上市公司定期报告、临时公告等信息披露文件。

七、本次发行后同业竞争和关联交易情况

本次发行后，公司与招商局轮船和招商局集团之间不存在新增同业竞争的情况。招商局轮船及招商局集团将持续履行上市公司首次公开发行以及2017年进行发行股份购买资产时出具的解决同业竞争承诺。

公司对现有的关联方、关联关系、关联交易已作了充分披露，关联交易均出于经营、发展需要，系根据实际情况依照市场公平原则进行的等价有偿行为，价格公允，没有背离可比较的市场价格，并且履行了必要的程序。关联交易不影响公司经营的独立性，不存在损害公司及中小股东利益的情况。

招商局轮船拟认购公司本次非公开发行A股股票，构成与公司的关联交易。公司就此按照法律法规等相关规定履行关联交易程序。除此之外，公司与招商局轮船和招商局集团之间的关联交易不会因本次非公开发行而相应增加。

八、招商局轮船关于本次认购资金来源的说明

根据公司与招商局轮船签署的《股份认购协议》，招商局轮船承诺：“其按本协议约定用于认购标的股份的资金系合法自有资金或合法自筹资金，可用于认购发行人本次非公开发行的股票，不存在对外募集、代持、结构化安排或者直接间接使用招商轮船及其关联方资金用于本次认购的情形，认购方将按本协议的约定及时足额缴纳认购价款，并拥有完全的、有效的处分权”。

第三节 附生效条件的股份认购合同摘要

2019 年 2 月 21 日，公司与招商局轮船签署了《股份认购协议》，主要内容摘要如下：

一、认购主体及签订时间

- 1、发行方：招商局能源运输股份有限公司
- 2、认购方：招商局轮船有限公司
- 3、协议签订时间：2019 年 2 月 21 日

二、认购方式、认购价格和支付方式

（一）认购价格

双方同意，发行方以不低于定价基准日前二十个交易日公司股票交易均价的百分之九十且不低于发行方最近一期末经审计的归属于母公司普通股股东的每股净资产的价格，向认购方发行股份。“交易均价”的计算公式为：定价基准日前 20 个交易日股票交易均价=定价基准日前 20 个交易日股票交易总额 / 定价基准日前 20 个交易日股票交易总量。

若发行方在该 20 个交易日内发生因派息、送股、配股、资本公积转增股本等除权、除息事项引起股价调整的情形，则对调整前交易日的交易价按经过除权、除息调整后的价格计算。若发行方在截至定价基准日最近一期末经审计财务报告的资产负债表日至发行日期间发生派息、送股、配股、资本公积转增股本等除权、除息事项的，则上述归属于母公司普通股股东每股净资产值将进行相应调整。

本次非公开发行的最终发行价格将在本次非公开发行获得中国证监会核准后，按照相关法律法规的规定及监管机构要求，由发行人董事会或董事会授权人士根据股东大会的授权，与本次非公开发行的保荐机构（主承销商）按《实施细则》等相关规定在上述发行底价的基础上接受市场询价，根据发行对象申购报价的情况，遵照价格优先原则确定。认购方将不参与市场询价过程，但接

受市场询价结果，其认购价格与其他发行对象的认购价格相同。如招商轮船在董事会决议日至发行日期间发生派息、送股、配股、资本公积转增股本等除权、除息事项的，则本次非公开发行股份的价格将作相应调整。

（二）认购方式及认购金额

认购方承诺以现金方式认购招商轮船本次非公开发行的股份。

招商轮船本次非公开发行股份的数量不超过本次发行前公司总股本的 20%，即不超过 1,213,322,531 股（含 1,213,322,531 股），具体发行数量将由公司股东大会授权董事会与本次发行的保荐机构（主承销商）根据经中国证监会核准的发行方案及发行时的实际情况协商确定。如招商轮船在董事会决议日至发行日期间发生派息、送股、配股、资本公积转增股本等除权、除息事项的，则本次非公开发行股份的数量及认购方认购标的股份的数量将作相应调整。

认购方认购资金总额不超过人民币贰拾亿元（¥2,000,000,000），最终认购股份数量以认购方实际认购金额除以发行方最终股份发行价格计算得出。

（三）支付方式及股份登记

在本次非公开发行获中国证监会正式核准后，发行方进行本次非公开发行时，认购方应按本次非公开发行的主承销商向其发送的《认购及缴款通知书》的要求，在该通知确定的缴款日前一次性将认购价款划入为本次非公开发行专门开立的账户。

发行方应在认购方按本协议约定足额缴付认购资金后，按照中国证监会及上交所和股份登记机构规定的程序，将认购方实际认购的发行方标的股份通过股份登记机构的证券登记系统记入认购方名下，以实现标的股份的交付。

三、锁定期

认购方承诺，其认购的标的股份的锁定期为 36 个月，自本次非公开发行结束之日起算，在该锁定期内，认购方不得上市交易或以任何方式转让任何标的股份。

认购方因本次非公开发行股份所获得的发行方股份在锁定期届满后减持

的，需遵守《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》、《上海证券交易所股票上市规则》等法律、法规、规章、规范性文件以及发行方公司章程的相关规定。

四、先决条件

本次交易的成交以下列条件得到全部满足作为先决条件：

1、招商局集团有限公司、招商轮船董事会、股东大会对本次非公开发行及本次非公开发行所涉及的要约收购豁免（如有）的批准。

2、国务院国有资产监督管理委员会对本次公开发行的批准/同意。

3、中国证监会对本次公开发行的核准。

4、就为实现成交需要由招商轮船履行的义务而言，招商局轮船在本协议所有陈述和保证应于本协议签署日在所有重大方面真实、准确并至发行日在所有重大方面持续真实、准确、完整且没有误导（如同在发行日再次做出）。

5、就为实现成交需要由招商局轮船履行的义务而言，招商轮船在本协议的所有陈述和保证应于本协议签署日在所有重大方面真实、准确并至发行日在所有重大方面持续真实、准确、完整且没有误导（如同在发行日再次做出）。

五、协议生效及终止

1、本协议经双方法定代表人或授权代表签字并加盖公章后成立，并在如下条件全部满足之日起生效：

1) 招商局集团有限公司批准本协议及本次非公开发行。

2) 招商轮船股东大会批准本协议及本次非公开发行。

3) 招商轮船非关联股东已在招商轮船股东大会上批准豁免招商局轮船就本次非公开发行在《上市公司收购管理办法》规定项下以要约方式收购招商轮船股份的义务。

4) 本次非公开发行已经获得所有需要获得的政府部门的同意、许可或批准，包括但不限于国务院国有资产监督管理委员会的批准、中国证监会的核准。

2、本协议可依据下列情况之一而终止：

1) 经发行方和认购方一致书面同意。

2) 如果根据有管辖权的立法、司法、政府监管部门或上交所作出的法规、规则、规章、命令或决定，本次交易及/或本次非公开发行被限制、禁止、不予核准/批准或备案，发行方或认购方均有权以书面通知方式终止本协议。

3) 因不可抗力导致本协议目的不能实现。

4) 如果因为任何一方严重违反本协议规定，在守约方向违约方送达书面通知要求违约方对此等违约行为立即采取补救措施之日起三十日内，此等违约行为未获得补救，守约方有权单方以书面通知方式终止本协议。

3、本协议终止的法律后果

1) 如果本协议根据第 2-1) 至 3) 的规定终止，发行方和认购方均无需承担任何违约责任。

2) 本协议一方违反本协议的任何约定，应承担违约责任，并赔偿由此给对方造成的全部损失。

六、违约责任

1、本协议生效后，任何一方不履行或不完全履行本协议约定条款的，即构成违约。违约方应向守约方支付违约金，违约金按天计算，一天的违约金为本协议约定认购价款的万分之一，违约金应在发行人向认购人发出书面通知之日起 10 个工作日内支付，同时违约方还应当负责赔偿其违约行为给守约方造成的一切直接经济损失。

2、上述损失的赔偿及违约金的支付不影响违约方继续履行本协议，守约一方有权要求违约方继续履行本协议。

3、如因包括中国证监会在内的监管机构对本次非公开发行进行调整而导致本协议无法实际或全部履行，则不构成发行人的违约事项，发行人无需因此承担任何违约责任，但发行人应在上述情形发生之日起五（5）个工作日内退还认购人已缴付的认购价款加算中国人民银行同期存款利息。

4、本协议项下约定的本次非公开发行事宜如未获得发行人或 / 和认购人的股东大会及或类别股东大会（或其他有权机构）审议通过；或 / 和国务院国资委核准；或 / 和中国证监会等监管机构核准的，不构成发行人或 / 和认购人违约，任何一方不需向对方承担违约责任或任何民事赔偿责任，但因任何一方的违约行为导致出现前述情形的除外。双方应在条件允许下采取最大努力促成本次非公开发行相关的内外部审议、核准或许可事项。任何一方由于不可抗力且自身无过错造成不能履行或部分不能履行本协议的义务将不视为违约，但应在条件允许下采取一切必要的救济措施，减少因不可抗力造成的损失。

第四节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、本次募集资金使用计划

本次非公开发行 A 股股票募集资金总额不超过 410,000 万元，扣除发行费用后，募集资金净额拟投入以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	投资总额 ¹	截至 2019 年 2 月 21 日已投入金额	拟投入募集资金 ³
1	购建 4 艘 VLCC	235,046.16	76,390.00	156,000.00
2	购建 2 艘 VLOC	114,821.40	45,928.56	66,000.00
3	购建 2 艘滚装船	54,200.00 ⁴	0.00	48,000.00
4	10 艘 VLCC 加装脱硫洗涤塔	33,771.00	1,131.46	20,000.00
5	偿还公司对招商局轮船的专项债务 ²	120,000.00	0.00	120,000.00
合计		557,838.56	123,450.03	410,000.00

注 1：上述项目中购建 4 艘 VLCC 和 2 艘 VLOC，以及 10 艘 VLCC 加装脱硫洗涤塔项目合计投资金额为 56,800 万美元，折合人民币 383,638.56 万元（美元兑人民币汇率按 2019 年 1 月 15 日中间价 1 美元=6.7542 元人民币计算）。

注 2：公司对招商局轮船的专项债务指由于中央国有资本经营预算拨款而形成的公司对招商局轮船的短期借款。

注 3：拟投入募集资金金额为募集资金总额，未扣除各项发行费用。

注 4：2019 年 6 月 3 日，公司第五届董事会第二十六次会议批准，2 艘滚装船舶合计建造价格由不超过 5 亿调整为不超过 5.42 亿人民币。

在本次募集资金到位前，公司将根据募集资金投资项目实施进度的实际情况通过自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。若本次募集资金净额低于上述项目拟投入募集资金金额，不足部分公司自筹解决。公司董事会及其授权人士将根据实际募集资金净额，在符合相关法律法规的前提下，按项目情况调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先

顺序及各项目的具体投资额。

二、本次募集资金投资项目必要性分析

(一) 购建 4 艘 VLCC

1、项目基本情况

2015 年 12 月 3 日,公司第四届董事会第十九次会议审议通过了《关于订造 10 艘节能环保型 VLCC 油轮的议案》,同意在国内三家船厂订造不超过 10 艘节能环保型 VLCC。

2015 年 12 月 18 日,公司通过下属 6 家单船公司与大连船舶重工集团有限公司(以下简称“大船重工”)和中国船舶重工国际贸易有限公司(以下简称“中船重工”)组成的联合卖方在北京签署造船协议,约定由大船重工为公司建造 6 艘 30.8 万载重吨的节能环保型 VLCC,6 份协议总价款为 5.22 亿美元,其中 4 艘为本次募集资金用于购建的 VLCC,该 4 份协议价款合计 3.48 亿美元,约合人民币 235,046.16 万元。该 4 艘节能环保型 VLCC 最新预计交船期为 2019 年底前。

上述购建 4 艘 VLCC 项目不涉及取得环保部门环评审批事项。

2、项目必要性分析

(1) 积极响应国家建设“海运强国”目标,保障进口能源运输安全

2014 年,国务院出台《关于促进海运业健康发展的若干意见》,交通运输部发布《贯彻落实〈国务院关于促进海运业健康发展的若干意见〉的实施方案》,确立了海运业在经济社会发展中重要的基础产业地位,明确提出到 2020 年基本建成安全、便捷、高效、绿色、具有国际竞争力的现代海运体系的发展目标,并明确提出“优化海运船队结构”、“完善全球海运网络”、“推动海运企业转型升级”等七大重点任务。2016 年,交通运输部《水运“十三五”发展规划》再次强调“建设海运强国”的主要任务,并提出“提高海运船队保障能力”,“建设规模适度、结构合理、技术先进的专业化船队。积极发展原油、液化天然气、集装箱、商品汽车滚装和特种运输船队,提高集装箱班轮国际运输竞争力。有序发展干散货船队,巩固干散货运输国际优势地位”,“建立必要的运力储备,

强化运输组织协调，及时、优先保障重点物资运输，提高我国海运船队承运原油、铁矿石、液化天然气、煤炭、粮食等重点物资的保障能力”等主要落实方向。

近年来，我国在建立石油战略储备的同时，努力提高本国承运人在原油进口中的承运比例，对保障国家进口油品运输安全、确保国家能源安全具有重大意义。但由于中国船东控制的运力有限、且部分运力用于承运第三国货源等多种原因，中国船东承运中国进口原油的比例近年一直维持在较低水平，中国船东进口原油运输市场的增长空间仍然巨大。

（2）改善公司 VLCC 船队结构，维持全球领先的 VLCC 船东地位

航运业为重周期、重资产的行业，规模化优势明显，各家能源运输企业船队均朝着大型化、规模化发展。同时，船舶技术进步较快，新型节能环保型船型较老旧船型运营成本及维护成本低，市场竞争力更强。

近年来，一方面，公司充分审时度势，在行业低谷期通过较低成本订造新船、收购兼并等方式完成了规模扩张。根据 Clarksons 统计，截至 2019 年 1 月，公司拥有 VLCC 49 艘，订单 4 艘，为全球第一大 VLCC 船东；另一方面，公司持续改善船队结构，自 2014 年以来已经陆续拆解了大部分老旧油轮，目前 10 年以上船龄的 VLCC 仍有 6 艘，非节能环保型 VLCC 26 艘。

本次募投建造的 4 艘 VLCC 是公司持续更新船队结构计划的重要组成部分。最近三年，公司 VLCC 船队营运率在 97%以上，未来这四艘 VLCC 投入营运后，将有利于维持公司全球领先的 VLCC 船东地位及市场竞争力，提升盈利能力。

（3）国际原油消费重心持续东移，老龄油轮淘汰加快

全球石油需求持续上涨带动石油海运周转量继续保持增长态势。中国进口原油数量 2010 年以来继续呈高速上涨趋势，年均上涨约 8%。2016 年和 2017 年，受低油价、民营炼油厂需求增长等因素推动，中国原油进口量增长加速，增长率均超过 10%，分别达到 13.6%和 10.1%。2018 年，国际油价先涨后跌，全年进口原油达 4.62 亿吨，同比增长 10.1%，增速与 2017 年持平。受国际油价

第四季度暴跌影响，2018 年 12 月我国进口原油 4,378.2 万吨，环比增长 2.12%，创月度历史新高。

中国原油对外依存度继续增长，从 2016 年的 60.5%增长至 2017 年的 68.6%，2018 年估计将达到 70%。国际原油消费重心持续东移，尤其向中国转移。

另一方面，目前全球 VLCC 呈现老龄化。这些油轮由于船龄老，通常运费较低、运营成本及改造成本较高。随着市场运费率的下跌，油轮拆解量增多，2018 年 1-9 月，全球老旧油轮拆解量激增并达到历史高位，万吨以上油轮共拆解 138 艘、约 1,800 万载重吨，其中 VLCC 拆解量为 33 艘；加之新增运力交付放缓，全球 VLCC 运力近年来首次出现负增长，因此本次新建 VLCC 将一定程度上填补运力缺口。

3、经济效益分析

项目达产后，可形成约 123.2 万 DWT 的有效运力，IRR 为 9.75%，静态投资回收期 13.65 年，动态投资回收期 20.07 年。此效益预测的基本假设如下：

(1) 项目建设期 3~4 年，运营期 25 年，单船交付时间为 2019 年底前；

(2) 单船贷款比例为 30%~40%，还款期为 15 年；

(3) 船舶残值按原始购建成本的 5%计算，采用 25 年直线折旧；

(4) 项目每年运营天数为 355 天/年；

(5) 第一年运营费用（含船员工资、保险、备料及备件、船舶管理费等）、公司管理费分摊等主要基于公司同类船型历史费用预估，未来每年增长 2%；

(6) 收入以等价期租租金（下称“TCE”）和营运天为基础。根据 Clarksons 统计，1998 年至 2018 年 VLCC 年平均 TCE 为 42,787 美元/天，年平均 TCE 中位数为 35,659 美元/天（下称“历史 TCE 中位数”）。假设 2019~2021 年行业平均 TCE 约为历史 TCE 中位数的 75%~95%，2022 年及以后年度约为历史 TCE 中位数的 100%。

（二）购建 2 艘 VLOC

1、项目基本情况

2015 年 2 月，经公司第四届董事会第十次会议批准，公司下属全资子公司香港明华船务有限公司（下称“香港明华”）与淡水河谷（国际）有限公司（以下简称“淡水河谷”）于 2014 年 9 月 26 日签署的《战略合作框架协议》正式生效。协议约定，香港明华将与淡水河谷签署长期铁矿石包运合同。为此，公司将建造 10 艘 VLOC 专项服务于铁矿石包运合同。

为推进上述项目，2015 年 11 月 13 日，公司第四届董事会第十八次会议审议通过了《关于在非关联方订造 8 艘超大型矿砂船（VLOC）的议案》以及《关于在关联方订造 2 艘 VLOC 的议案》，同意订造 10 艘 VLOC。2015 年 11 月 30 日，公司 2015 年第一次临时股东大会审议通过订造上述 10 艘 VLOC 的事项。

2016 年 3 月 21 日，香港明华与淡水河谷签署了《长期铁矿石包运合同》，合同约定自 2018 年 4 月 30 日起后的 27 年期间，香港明华将根据合同中约定的运价为淡水河谷提供铁矿石运输服务。

2016 年 3 月 23 日，公司通过下属单船公司与上海外高桥造船有限公司（以下简称“外高桥船厂”）和青岛北海船舶重工有限责任公司（以下简称“北船重工”）在深圳分别签署造船协议，约定由外高桥船厂和北船重工分别为公司建造 4 艘 40 万载重吨 VLOC，8 份协议总价款为 6.8 亿美元。本次募集资金用于购建的 VLOC 包括外高桥船厂和北船重工建造的 VLOC 各 1 艘，该 2 份协议价款合计 1.7 亿美元。上述 2 艘 VLOC 预计不晚于 2019 年年底交船。

上述购建 2 艘 VLOC 项目不涉及取得环保部门环评审批事项。

2、项目必要性分析

（1）稳步推进公司大客户战略

本次购建的 2 艘 VLOC 隶属于公司与淡水河谷达成的业务合作协议。淡水河谷是世界第一大铁矿石生产和出口商，也是美洲大陆最大的采矿业公司，与其开展业务合作遵循了公司“大客户”战略，有助于公司在波动剧烈的周期变

化中提前锁定风险、获取稳定回报，为公司做强做大，创建“世界一流”船队打下了基础。

(2) 保障国家重要大宗原材料物资供应战略安全

公司为淡水河谷投资建造并运营定制化的 VLOC 船队，一定程度上打破了淡水河谷及国外船东对巴西至中国铁矿石运输的垄断情况，使得中国船东取得了相应的海上运输份额和话语权。同时，公司建造 40 万吨级 VLOC 也是响应国家“国轮国造、国货国运”的号召，为保障国家大宗商品供应安全，提高国货国运比例的重要举措，对于今后中国船东进一步参与、主导国际大宗干散货供应链和国际海运市场话语权有重要意义。

(3) 大型船舶成本优势明显，提升公司市场竞争力

随着干散货运输业的不断发展，大型船舶的规模经济效应凸显，船舶“大型化”已经成为行业发展趋势。根据公司估算，采用 40 万吨级 VLOC 运送铁矿石，相比目前的 20-30 万吨级 VLOC 和 Capesize 船舶，其平均运营成本均有一定幅度下降，同时也可增加中国进口铁矿石方式的多样性，也有助于中国钢铁企业降低成本。截至 2019 年 1 月 31 日，公司管理且营运中的 40 万吨级 VLOC 27 艘，在建 40 万吨级 VLOC 4 艘，在建 32.5 万吨级 VLOC 6 艘。本次募投购建的 2 艘 VLOC 有利于提升公司在干散货运输市场的竞争力，维持公司 40 万吨级 VLOC 船队的世界领先地位。

3、经济效益分析

项目达产后，可形成约 80 万 DWT 的有效运力，IRR 为 10.02%，静态投资回收期 13.88 年，动态投资回收期 20.03 年。此效益预测的基本假设如下：

- (1) 项目建设期为 3 年，项目运营期 25 年，单船交付时间为 2019 年底前；
- (2) 单船贷款比例为 40%，还款期为 15 年；
- (3) 船舶残值按原始购建成本的 5%计算，采用 25 年直线折旧；
- (4) 每年运营天数为 355 天/年；

（5）第一年运营费用（含船员工资、保险、备料及备件等）、公司管理费分摊主要基于公司同类船型历史费用预估，上述费用未来每年增长 2%；

（6）收入以香港明华与淡水河谷签署的《长期铁矿石包运合同》中约定的运费及相关航行假设推算出的 TCE 为基础进行测算。

（三）购建 2 艘滚装船

1、项目基本情况

2018 年 9 月 21 日，公司子公司深圳长航滚装物流有限公司（下称“深圳滚装”）2018 年第十三次总经理办公会审议通过了《关于更新建造 2 艘 3800 车位滚装船事宜》的议案。

2018 年 10 月 30 日，公司 2018 年第 17 次总经理办公会审议通过了《关于深圳滚装购建 2 艘 3800 车位滚装船的议题》。

2018 年 12 月 18 日，招商局集团出具了《关于深圳滚装更新购建 2 艘 3800 车位滚装船的批复》（招发战略字〔2018〕831 号）。

2019 年 2 月 21 日，公司第五届董事会第二十三次会议审议通过了《关于深圳滚装购建 2 艘滚装船议案》。

2019 年 6 月 3 日，公司第五届董事会第二十六次会议审议通过了《关于授权深圳滚装在关联方订造 2 艘滚装船的关联交易议案》，董事会授权深圳滚装在招商局重工（江苏）有限公司（下称“招商江苏重工”）建造 2 艘 3,800 车位滚装船，单船建造价格不超过人民币 2.71 亿元，2 艘船舶建造总价不超过人民币 5.42 亿元（其中造船订单价格为 5.22 亿元，其余为向非关联方支付的资本化费用）。

2019 年 6 月 5 日，深圳滚装与招商江苏重工签署了《3800 车位 PCTC 汽车运输船建造合同（船体编号：CMHI-221-1）》、《3800 车位 PCTC 汽车运输船建造合同（船体编号：CMHI-221-2）》，2 艘订单合计含税价格为 5.22 亿元人民币。

2019 年 6 月 17 日，经公司第五届董事会第二十七次会议批准，本次 2 艘滚装船的实施主体深圳滚装由公司全资子公司变为公司控股子公司。上述募投项目实施方式为公司单方面提供项目借款，借款利率将不低于银行同期贷款基准利率、上市

公司同期贷款利率及深圳滚装同期贷款利率；还款方式将根据项目建设运行情况协商确定。

上述购建 2 艘滚装船项目不涉及取得环保部门环评审批事项。

2、项目必要性分析

（1）适时更新运力，实现可持续发展

截至本预案出具日，公司旗下已有 6 艘沿海滚装船船龄超过 26 年，其中长忠轮、长川轮船龄已达 32 年，预计公司全部 1000 车位以下沿海滚装船将在 2025 年底陆续达到国家强制报废年限，届时公司滚装运力规模将大幅缩减。公司有必要加大投资力度，建造新型 3,800 车位滚装船，以弥补即将淘汰船舶的运力缺口，同时优化滚装船队船龄结构，增强滚装市场竞争力，巩固公司在国内滚装船运输市场的领先地位。

（2）公路整治推进，汽车滚装水路运输需求持续增加

2016 年 7 月 26 日，由工业和信息化部组织全国汽标委修订的强制性国家标准《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》（GB1589-2016）经国家质量监督检验检疫总局、国家标准化管理委员会正式批准发布。该标准规定了汽车、挂车及汽车列车的外廓尺寸及质量限值，适用于在道路上使用的所有车辆，是汽车物流行业最基本的技术标准之一。GB1589-2016 规则下公路整治逐步推进，实施效果明显，行业秩序得到较大改观，所有公路运输企业完成标准车型的全部更新，水运优势更为明显，滚装运输的市场需求旺盛，各汽车厂纷纷采用和扩大水路运输模式，发展铁路运输、水路运输以及铁水、公水多式联运，打造新型综合运输体系已经成为汽车物流行业发展基本趋势。

（3）顺应船舶大型化趋势，保持和提升竞争能力

船舶大型化可以降低单位成本，适应客户和市场更大的运量需求，将原有小型滚装船替代升级为较大型滚装船，可以整体提升公司竞争实力。“十三五”期间，国内其他滚装船运输公司纷纷建造和购买江海滚装船，大部分已投入营运，与公司的运力差距逐渐缩小，公司本次建造 2 艘 3,800 车位滚装船可以保持和提升公司运力优势，提高市场竞争能力。

（4）提供物流保障，助力中国汽车产业发展

进入新世纪以来，中国经济高速发展，汽车保有量及市场规模持续增长，中国汽车产销量连续十年蝉联全球第一，已成为我国国民经济重要的支柱产业。建立高效、绿色、安全、立体的内外贸商品车物流保障体系有助于实现中国汽车产业全球价值和提高其全球竞争能力。

3、经济效益分析

项目达产后，可形成约 7,600 标准车（实际装载量为 5,200 辆）的有效运力，IRR 为 9.07%，静态投资回收期 11.51 年，动态投资回收期 27.91 年。此效益预测的基本假设如下：

（1）项目建设期为 2 年，项目运营期为 34 年，单船交付时间为 2021 年初；

（2）船舶残值按原始购建成本的 5% 计算，采用 25 年直线折旧；

（3）主要航行广州南沙—上海—天津—东莞—广州南沙航线，该航线船舶 14 天一个往返航次，除去节假日停班及修船安排，每船每年可运行 22 个往返航次；

（4）第一年船舶运营费用（含船员工资、燃油、保险、备料及备件等）、公司管理费分摊等基于公司类似船型历史费用预估，未来船员工资、修理费、公司管理费分摊等每年增长 2%；

（5）收入以预计运价及预计运量为基础确定，预计运价主要基于公司类似船型及航线历史运价预估，前五年预计运量从 7.79 万辆/年增长至 9.2 万辆/年，五年后年运量保持不变。

（四）10 艘 VLCC 加装脱硫洗涤塔

1、项目基本情况

2018 年 10 月 9 日，公司 2018 年第十五次总经理办公会审议通过了《关于海宏香港四艘 VLCC 加装脱硫洗涤塔的议题》。

2019 年 1 月 24 日，公司 2019 年第二次总经理办公会审议通过了《关于 6 艘油轮安装脱硫塔选择权的议题》。

2019 年 2 月 21 日，公司第五届董事会第二十三次会议审议通过了《关于 10 艘 VLCC 加装脱硫洗涤塔的议案》。

上述 10 艘 VLCC 加装脱硫洗涤塔项目预计总投资金额不超过 5,000 万美金，折合人民币 33,771.00 万元，拟投入募集资金 20,000 万元。具体项目投资构成包括设备采购费、设计及安装费、其他杂费。该项目投资总金额主要依据公司前期调研、已签订合同及合同报价情况为基础审慎论证得出。截至 2019 年 2 月 21 日，公司已通过全资子公司海宏轮船（香港）有限公司与 CHINA SHIPBUILDING & OFFSHORE INTERNATIONAL CO.,LTD.及中国船舶重工集团公司第 711 研究所签署了 4 艘脱硫洗涤塔采购合同，合同总金额为 558.40 万美金，折合人民币约 3,771.55 万元，并已支付第一期款项。

上述 10 艘 VLCC 加装脱硫洗涤塔项目不涉及取得环保部门环评审批事项。

2、项目必要性分析

（1）积极应对国际海事组织限硫令

2016 年 10 月，国际海事组织（IMO）海上环境保护委员会第 70 次会议通过决议，全球船用燃料油 0.5%的硫排放上限将于 2020 年 1 月 1 日强制生效，要求在硫排放控制区（ECA）以外航行的所有船舶使用硫含量不高于 0.5%的燃油（上述决议简称“限硫令”）。在限硫令生效后，所有未安装脱硫设备的船舶禁止携带硫含量超标燃油。因此，2020 年后除直接使用符合标准的低硫燃油或液化天然气（LNG）等清洁燃料外，给现有或新造船舶加装脱硫洗涤塔也是应对限硫令的方式之一。目前如马士基、Frontline、DHT、Star Bulk 等不少国际知名船东已安排对部分船舶加装脱硫洗涤塔，一方面实船研究测试该项新设备对成本（如油耗）的影响，另一方面分散因限硫令引起的经营风险。

面对限硫令正式实施后航运市场的多重不确定性影响，公司作为全球领先的 VLCC 船东，拟采取“锁定期租+加装脱硫塔+使用低硫油”的经营组合在一定程度上降低经营风险。

（2）积极推进公司绿色低碳发展道路

作为我国航运业的领军企业，公司将以高度的历史使命感和社会责任感，全力推进世界一流航运企业建设。公司有能力、有责任、有义务跟踪和采用国际先进的节能减排新技术新方案，持续推进节能减排技术改造，淘汰老旧高能耗船舶，订造新节能环保型船舶，进一步加强对船队节能减排统计分析和监测，控制和减少对海洋生态环境的污染，提高船队防污减排的标准和能力，持续以节约资源、提高能效、控制排放、保护环境为目标，把公司效益、社会责任和环境保护有机地结合起来，积极推进公司的绿色低碳发展道路。

3、经济效益分析

该项目投入运行后不直接产生经济效益，公司对部分运力加装脱硫洗涤塔，有利于形成 VLCC 船队的多样化经营组合，分散经营风险。

（五）偿还公司对招商局轮船的专项债务

1、项目基本情况

招商局集团全资子公司招商局轮船通过委托贷款形式将 18.00 亿元借予上市公司使用，并经上市公司董事会及股东大会审议通过：2018 年 10 月 29 日，经公司第五届董事会第十七次会议审批批准，公司拟通过招商局集团财务有限公司向公司控股股东招商局轮船继续借入委托贷款 18.00 亿元人民币，借款期限自委托借款协议生效之日起不超过一年，期限届满可续期，借款年利率为 3.30%；2018 年 12 月 5 日，公司 2018 年第二次临时股东大会审批通过前述事项。

为实现国有资本金的注入，招商局轮船拟以现金认购公司本次非公开发行的股份，而后公司以募集资金及自筹资金偿还对招商局轮船的短期借款。

公司拟使用本次非公开募集资金总额的 30%，即预计约 12.00 亿元偿还招商局轮船对招商局轮船的专项债务。

2、项目必要性分析

（1）满足国拨资金的相关规定

根据财政部《加强企业财务信息管理暂行规定》（财企[2012]23 号）、《关于企业取得国家直接投资和投资补助财务处理问题的意见》等相关文件规定，招

招商局集团所取得的前述中央国有资产经营预算专项拨款应按增加国家资本金处理，在拨付给集团下属控股法人主体招商轮船使用时，可暂列作委托贷款，待招商轮船增资扩股时及时转为招商局集团全资子公司招商局轮船的股权投资。

(2) 优化公司资本结构，提升短期偿付能力

近年来，随着公司业务规模的扩大，公司资产负债率水平逐年提高，短期偿债压力逐步显现，且劣于同行业平均水平。2015 年末、2016 年末、2017 年末及 2018 年 9 月末，公司合并报表口径的资产负债率分别为 41.55%、45.69%、49.02%及 59.51%，呈逐年上升趋势。截至 2018 年 9 月 30 日，公司流动比率、速动比率及合并报表口径资产负债率分别为 0.53、0.47 及 59.51%，同行业公司（证监会行业分类之水上运输业）平均水平分别为 1.21、1.09 及 45.27%，公司资产负债率高于同行业平均水平，且短期偿债能力低于同行业平均水平。通过本次非公开发行募集资金偿还公司短期借款可降低公司资产负债率，优化公司资本结构，实现更为合理的债务结构，从而提高公司偿债能力，降低财务风险，为公司未来的健康稳健发展奠定基础。

(3) 减少财务费用，提升公司盈利水平

2015 年、2016 年、2017 年及 2018 年 1-9 月，公司合并报表利息支付分别为 22,999.65 万元、24,610.69 万元、41,770.27 万元及 55,493.22 万元，利息支出规模逐年提升，且占利润总额比例的平均值达 50.48%。国拨资金目前暂以招商局轮船对公司的委托贷款形式注入公司，贷款年利率为 3.30%。据此贷款利率测算，公司使用本次非公开募集资金总额的 30%，即预计约 12 亿元偿还招商局轮船专项借款后，每年可减少利率支出约 3,960 万元，有助于降低公司财务费用，提升公司盈利水平。

三、本次募集资金投资项目可行性分析

(一) 国家政策大力扶持，鼓励建设现代化船队

2014 年 8 月国务院发布《关于促进海运业健康发展的若干意见》，提出优化海运船队结构、完善全球海运网络、推动海运企业转型升级、大力发展现代航运服务业、深化海运业改革开放、提升海运业国际竞争力、推进安全绿色发展等七项重

点任务，以保障国家经济安全和海洋权益。2014 年 10 月交通运输部下发《贯彻落实<国务院关于促进海运业健康发展的若干意见>的实施方案》，细化具体扶持措施，提出着力建设现代化海运船队，大力发展节能环保、经济高效船舶等要求。

2015 年 11 月，财政部下发《船舶报废拆解和船型标准化补助资金管理办法》，通过鼓励淘汰老旧的海船、内河船舶和渔船，引导新建或改建高能效的示范船，推动我国船舶工业和航运业加快结构调整和促进转型升级。

2016 年，交通运输部《水运“十三五”发展规划》再次强调“建设海运强国”的主要任务，并提出“提高海运船队保障能力”，“建设规模适度、结构合理、技术先进的专业化船队。积极发展原油、液化天然气、集装箱、商品汽车滚装和特种运输船队，提高集装箱班轮国际运输竞争力。有序发展干散货船队，巩固干散货运输国际优势地位”，“建立必要的运力储备，强化运输组织协调，及时、优先保障重点物资运输，提高我国海运船队承运原油、铁矿石、液化天然气、煤炭、粮食等重点物资的保障能力”等主要落实方向。

相关国家战略及具体扶持措施为本次募投项目提供了强有力的政策支撑。

（二）新兴市场国家快速发展，持续推动全球能源需求增长

尽管受发达国家经济尚未完全复苏、能源需求疲软，以及新兴市场国家经济增速放缓、产业结构调整等因素影响，2012 年以来全球能源消费增速趋于放缓，但亚洲、南美洲和非洲等新兴市场国家的工业化和城镇化进程不断推进，人口规模持续扩大，上述经济体经济发展仍有较大空间，未来将成为全球能源需求增长的主要驱动力。

根据 2018 年版的《BP 世界能源展望》预测，2016-2040 年期间，全球能源消费增速预计约 1.3%，几乎所有新增能源需求都来自快速发展的新兴经济体，其中中国和印度加起来占增长的一半以上，是最大的两个能源增长市场。全球能源消费的增长带动了能源运输市场的需求，而伴随能源消费区域结构“由西向东”的调整，能源运输市场需求进一步增加，将为公司提供良好的发展机遇。

（三）铁矿石运输需求强劲，为扩大船队提供货源保障

尽管受中美贸易摩擦以及我国经济增速放缓等因素影响，2018 年以来干散货运输市场运价回升力度减弱，但亚洲、南美洲和非洲等新兴市场国家的工业化和城镇化进程不断推进，人口规模持续扩大，上述经济体经济发展仍有较大空间，将为全球干散货运输市场提供源源不断的运输需求。

就铁矿石而言，铁矿石海运需求有望随着全球粗钢消费增长而增长。除了我国仍保持铁矿石进口大国地位外，印度、东南亚一带及“一带一路”沿线正在开启工业化的各国，已经成为全球铁矿石和粗钢消费增长的新推手，有利于全球铁矿石海运需求快速增长。

（四）国内滚装运输需求稳定增长

2018 年我国汽车工业总体保持平稳运行，新能源汽车继续保持较高增长。随着公路超限运输治理和车辆运输车标准的实施和规范，特别是《公路运输车辆外廓尺寸标准 GB1589》的实行，行业秩序得到较大改观，所有公路运输企业完成标准车型的全部更新，水运优势开始凸显，各汽车厂纷纷扩大水路运输份额，利好汽车滚装水路运输，预计滚装运输市场将继续稳定发展。

（五）公司具备扩张船队规模的竞争优势与实施基础

航运业是高度专业化的行业，对经营管理者的素质有较高要求。公司的管理、业务和技术管理人员具备扎实全面的专业知识、丰富的行业经验和良好的敬业精神，公司建立了较完善的管理体系，为公司船队的安全生产经营和市场竞争能力提供了重要保障。

公司多年来始终坚持推进大客户战略和全球化经营，油轮依托大客户和大船队稳健开展全球经营，散货船队近年来稳步扩大经营规模，对外输出管理品牌，自有、合资和外管船组合经营初见规模，滚装船队持续服务国内外大型汽车厂商，获得市场赞誉。在持续扩张运力过程中，公司在精细化管理、船员管理和自修坞修安排等船舶管理方面积累了丰富的经验，公司船队长期维持较高的营运率，在经营成本上与国际国内同行相比均具有一定的比较优势。

公司目前控制的 VLCC 和 VLOC 船队规模全球领先，具有规模效应和品牌效应，获得租家的重视，多年来形成了期租、包运合同、程租平衡互补的稳健

经营模式，取得了良好的经营成绩。公司滚装运输业务在国内具有领先的地位，常年为国内外大型汽车厂商提供经济、快捷、安全、优质商品汽车整车物流服务，取得了良好的口碑。

因此，公司具备扩张船队规模的竞争优势与实施基础。

（六）船舶具备加装脱硫洗涤塔的条件

脱硫洗涤塔的加装需要考虑船舶尾部结构设计情况，经公司技术可行性调查，目前公司具备加装条件的节能环保型 VLCC 共有 14 艘，本次募投项目拟加装脱硫洗涤塔的 VLCC 为其中的 10 艘。

第五节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析

析

一、公司业务、章程、股东结构、高管人员结构、业务收入结构变化

(一) 对公司业务与收入结构的影响

本次发行后，公司的主营业务仍围绕远洋油轮运输、干散货运输及滚装运输等方面展开，主要业务包括 VLCC、散货船、滚装船和 LNG 船运输。本次非公开发行的募集资金将主要用于建造 VLCC、VLOC 及滚装船舶，将进一步巩固和加强公司主营业务，扩大船队规模，增强公司核心竞争力，提升盈利能力，扩大市场份额，塑造良好品牌形象，为未来的持续发展奠定良好基础。因此，本次非公开发行不会对公司主营业务结构产生重大影响。

(二) 本次发行完成后公司股东结构及高管人员结构变化情况

本次发行前，公司总股本 606,661.27 万股，假设本次非公开发行股票数量为 121,332.25 万股，招商局轮船认购 59,186.47 万股，本次发行后公司总股本增至 727,993.52 万股。本次发行前后，公司主要股东持股比例变化如下表所示：

主体	本次发行前		本次发行后	
	持股数量（万股）	持股比例	持股数量（万股）	持股比例
招商局轮船	329,287.28	54.28%	388,473.75	53.36%
其他 A 股投资者	277,373.99	45.72%	339,519.78	46.64%
合计	606,661.27	100.00%	727,993.52	100.00%

注：中国外运长航集团有限公司及其全资子公司为招商局集团全资子公司，本次非公开发行前原合计持有上市公司 12.89% 的股权，2018 年 11 月 9 日，招商局轮船董事会作出决议，同意招商局轮船通过协议转让的方式受让上述 12.89% 的股权，该股权交易已于 2019 年 6 月 5 日完成交割，交割完成后，本次发行前，招商局轮船持有的上市公司 54.28% 的股权。

本次非公开发行后，公司的股本将会相应扩大，但不会导致股本结构发生重大变化，不会导致公司控股股东和实际控制人发生变化。公司没有对高管人

员进行调整的计划，公司高管人员结构不会发生变化。

（三）本次发行完成后公司章程变化情况

公司在完成本次非公开发行后，将根据股本的变化情况，履行《公司章程》修改的相关程序，对《公司章程》中与股本相关的条款进行相应的修改，并办理工商登记手续。

二、公司财务状况、盈利能力及现金流的变动情况

（一）对公司财务状况的影响

本次非公开发行后，公司总资产和净资产均将相应增加，资本金实力将有所增强，净资产水平得到提高，资产负债率得到降低，有利于优化本公司资本结构，改善盈利能力、增强抵御财务风险的能力和 Company 整体竞争力，截至 2018 年 9 月 30 日，公司资产负债率为 59.51%。若按照本次非公开发行募集资金总额 410,000.00 万元匡算，发行完成后公司的资产负债率将最低下降至 54.86%。

（二）对公司盈利能力的影响

本次非公开发行募集资金金额为不超过 410,000.00 万元，主要用于构建 4 艘 VLCC、2 艘 VLOC 和 2 艘滚装船以及 10 艘 VLCC 加装脱硫洗涤塔，以扩大公司船队规模，拓展主营业务的发展空间，提高公司市场地位和抵御风险能力，为公司的业务持续增长提供坚实保障。除上述资本性开支以外，本次非公开发行的其他资金将用于偿还对招商局轮船的专项借款，进一步优化公司资本结构，降低财务费用，提高盈利能力。

（三）对公司现金流量的影响

本次非公开发行完成后，公司筹资活动产生的现金流入量将大幅增加；在资金开始投入募投项目后，投资活动产生的现金流出量将大幅增加；在募投项目完成后，公司经营活动产生的现金流量净额将显著提升。本次非公开发行有助于改善公司的现金流和财务状况，增强公司抵抗风险能力，为实现业务拓展奠定基础。

三、公司与控股股东、实际控制人及其关联人之间的业务关

系、管理关系、关联交易及同业竞争等变化情况

本次非公开发行不会影响上市公司生产经营的独立性。本次非公开发行前，招商局轮船持有公司 41.39%的股份，为公司的控股股东，招商局集团是公司的实际控制人。按照本次非公开发行股数上限、发行金额上限及招商局轮船认购金额上限计算，发行完成后，招商局轮船持有上市公司股份将增至 42.62%，公司控制权不会发生变化。

由于本次交易后公司与实际控制人招商局集团、控股股东招商局轮船及其关联人之间的业务关系、管理关系均未发生变化，因此，本次交易完成后不会新增关联交易及同业竞争。

四、本次非公开发行完成后，公司是否存在资金、资产被控股股东、实际控制人及其关联人占用的情形，或上市公司为控股股东、实际控制人及其关联人提供担保的情形

本次非公开发行完成后公司控股股东及实际控制人不会发生变化，公司不存在资金、资产被控股股东、实际控制人及其关联人占用的情形，亦不存在公司为控股股东、实际控制人及其关联人进行违规担保的情形。

五、上市公司负债结构是否合理，是否存在通过本次非公开发行大量增加负债（包括或有负债）的情况，是否存在负债比例过低、财务成本不合理的情况

截至 2018 年 9 月 30 日，公司合并资产负债率为 59.51%。本次非公开发行后，公司资产负债率将有所下降，有利于降低公司的财务风险，优化公司财务结构，进一步加强抗风险能力，增强公司的持续经营能力。

第六节 本次非公开发行相关的风险说明

投资者在评价公司本次非公开发行时，除本预案提供的其他各项资料外，应特别认真考虑下述各项风险因素：

（一）市场风险

1、行业周期性波动风险

航运行业的景气程度与经济周期的相关性以及国家政策密切相关。目前，全球经济增长仍面临不少风险，同时，世界经济还存在金融市场动荡和资本流动变化的风险，全球经济和中国经济发展面临诸多不确定因素。

油轮运输和干散货船运输业务收入占公司收入比重较大，以上两项业务主要为远洋运输。该行业属于周期性行业，受全球经济周期影响较大，且市场波动较为剧烈。因此，经济周期的相关性以及国家政策等其他各类因素引起的行业周期性波动可能导致油轮和散货船运价的波动，同时增加公司对准确掌握最优租赁时点的难度，将会对公司的收益带来一定程度的不确定性。

2、市场竞争风险

航运公司在运价、航线的覆盖范围、服务可靠性、可利用的运力、客户服务的质量、增值服务和客户要求等方面面临竞争，国际油轮运输行业竞争激烈，油轮更新速度加快，大型石油公司对油轮的安全性要求日益严格，只有在运价、船舶位置、吨位、船龄、船型及船舶管理人等各方面均符合承租方要求的运力服务商才具有市场竞争力。近年来，航运企业在船舶科技和信息设备等方面的投入不断增加，将在船型结构、服务能力、信息系统和管理效率等多方面对公司形成挑战，公司如不能在上述方面及时提升完善，将可能导致公司竞争力下降，对公司的收益带来一定程度的不确定性。

（二）业务和经营风险

1、业绩波动风险

公司的主要业务包括油轮运输、干散货运输和滚装运输等，其中油轮运输

业务收入占比较大，是影响公司盈利能力的主要因素。油轮运输行业与国际原油开采及石化行业密切相关，该行业的发展依赖于全球及地区原油开采规模的扩大及石油化工产品需求的增加。受全球及地区政治经济形势变化和各类突发事件的影响，油轮运力需求变化不规则，进而导致油轮运价频繁波动，若未来宏观经济形势、原油价格及市场运力供给等因素发生较大波动，则可能对公司业务经营造成影响，引致业绩下滑。

2、运费价格波动风险

运费价格是决定航运行业盈利水平的核心因素之一，因此运费价格波动将会给公司的经营效益带来不确定性。公司虽已通过采用与国内大型石油企业及巴西淡水河谷签署 COA 合同的方式来增强运费价格的稳定性，平抑航运市场运费波动风险，但在航运市场供需失衡状况加剧，市场运费价格面临向下压力的情况下，运价波动仍可能对公司的经营活动产生较大影响。

3、燃油成本波动风险

燃油是航运行业的主要经营成本之一。在期租方式下，燃油成本由承租人承担；程租方式下，燃油成本由船东承担。公司部分运力以程租方式经营，燃油价格的上涨将导致船舶航次成本上升。因此燃油价格的波动将影响公司的盈利能力。

4、安全管理风险

船舶在海上运行时存在发生搁浅、火灾、碰撞、沉船、海盗、环保事故等各种意外事故，以及遭遇恶劣天气、自然灾害的可能性，这些情况对船舶及船载货物造成损失。公司可能因此面临诉讼及赔偿的风险，船舶及货物也可能被扣押。其中，尤其是油轮因承运货物为原油或成品油，如安全管理不善，可能发生火灾、爆炸或泄漏等重大安全事故。该类事故的发生可能导致严重的人身财产损失及第三方索赔。公司船队规模扩张后，安全管理难度加大，进而增大了安全管理方面的风险。

此外，国际关系变化、地区纠纷、战争、恐怖活动等事件均可能对船舶的航行安全和正常经营产生影响，近年来海盗活动异常猖獗，索马里海域海盗问

题成为全球关注焦点，海盗成为航运安全的重大危害。公司虽然已经通过积极投保尽可能地控制风险，但存在保险赔偿仍不能完全覆盖上述风险可能造成的损失的风险。

5、募集资金投资项目实施风险

本次非公开发行所募集资金，将有助于公司提升未来运力规模，提高公司市场地位和抵御风险能力。但募投项目实施过程中仍有一些不可预测的风险因素出现，进而影响到项目的实施进度和效果。尽管公司在确定本次募投项目时已对市场前景进行了审慎的分析和判断，但不能排除经济发展的周期性变化、行业周期性变化、市场环境变化等给项目投资收益带来的风险。

（三）财务风险

1、每股收益和净资产收益率摊薄的风险

本次非公开发行将扩大公司净资产规模，增加公司股本，由于本次非公开发行募投项目经济效益的显现需要一段时间，盈利状况也是逐年提升的过程，从而导致公司的净资产收益率和每股收益短期内存在被摊薄的风险。

2、汇率变动风险

公司的营业收入主要来自于境外的单船公司，其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/美元的汇率变化，将导致公司合并报表的外币折算风险，对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；公司的负债也主要以境外美元负债为主，因此，人民币/美元汇率的变动也将对公司部分业务收益产生影响。

（四）管理和人力资源风险

本次募集资金到位后公司资产规模将有较大幅度增加。业务及资产规模的快速增长对公司的管理水平和决策能力提出了更高的要求。公司将根据船队发展进行系统的适应性调整，如调整不及时，或人力资源管理不能适应公司业务发展的需要，将可能影响公司的持续良性发展。

（五）审批风险

本次非公开发行方案需经公司股东大会审议批准，存在无法获得公司股东大会表决通过的可能。本次非公开发行尚需取得国务院国资委的批准以及中国证监会的核准，能否取得相关主管部门的批准或核准，以及最终取得相关主管部门批准或核准的时间存在不确定性。

（六）发行风险

本次非公开发行股票数量、拟募集资金量较大，发行方式为向包括招商局轮船在内的不超过 10 名投资者非公开发行。本次非公开发行 A 股股票的发行结果将受到证券市场整体情况、公司所处行业发展情况、公司股票价格走势、投资者对本次发行方案的认可程度等多种内外部因素的影响。因此，本次非公开发行 A 股股票存在募集资金不足、发行失败等发行风险。

第七节 公司股利分配政策及股利分配情况

一、公司股利分配政策

公司重视对投资者的投资回报并兼顾公司的可持续发展，实行持续、稳定的利润分配政策。根据中国证监会 2012 年 5 月 4 日发布的《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》（证监发[2012]37 号）及 2013 年 11 月 30 日发布的《上市公司监管指引第 3 号——上市公司现金分红》（证监发[2013]43 号），上海证券交易所 2013 年 1 月 7 日发布的《上海证券交易所上市公司现金分红指引》等相关规定，为完善公司利润分配政策，增强利润分配的透明度，公司进一步完善了股利分配政策。根据的《公司章程》，公司利润分配政策为：公司实行连续稳定的利润分配政策，同时兼顾公司的长远利益、全体股东的整体利益及公司的可持续发展；公司的利润分配应重视对投资者的合理投资回报，并优先采用现金分红的利润分配方式。

（一）利润分配形式

公司采取现金、股票或者现金与股票相结合的方式分配股利。

（二）利润分配的期间间隔

1、在公司当年盈利且公司累计未分配利润为正数的前提下，公司每年度至少进行一次利润分配。

2、公司可以进行中期或季度利润分配。公司董事会可以根据公司当期的盈利规模、现金流状况、发展阶段及资金需求状况，提议公司进行中期或季度分红。

（三）利润分配的条件

1、现金分红的具体条件和比例

董事会应当综合考虑公司所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，根据公司所处发展阶段等具体因素，在满足下述条件基础上，公司应当采取现金方式分配股利：

(1) 公司该年度实现的可分配利润（即公司弥补亏损、提取公积金后所余的税后利润）为正值，现金流充裕，实施现金分红不影响公司正常经营和长期发展；

(2) 审计机构对公司的该年度财务报告出具标准无保留意见的审计报告；

(3) 公司资产负债率情况良好，公司未来十二个月内无拟对外投资、收购资产或购买设备累计支出达到或超过公司最近一期经审计净资产的 10%的重大投资计划或重大现金支出事项。公司每年以现金方式分配的利润应不少于当年实现的公司可供分配利润的 10%，且任意连续三年以现金方式累计分配的利润原则上应不少于该三年实现的公司年均可分配利润的 30%。

2、发放股票股利的条件

公司经营状况良好，且董事会认为公司每股收益、股票价格与公司股本规模、股本结构不匹配时，公司可以采取发放股票股利的方式分配利润。

（四）利润分配方案的研究论证程序和决策机制

1、公司管理层、董事会应当在充分考虑公司持续经营能力、保证正常生产经营及业务发展所需资金和重视对投资者的合理投资回报的前提下，研究论证利润分配预案。

2、公司董事会拟定具体的利润分配预案时，应当遵守国家有关法律法规、部门规章、规范性文件和公司章程的规定。

3、公司董事会在有关利润分配方案的决策和论证过程中，可以通过电话、传真、信函、电子邮件、公司网站上的投资者关系互动平台等方式，与独立董事、中小股东进行沟通和交流，充分听取独立董事和中小股东的意见和诉求，及时答复中小股东关心的问题。

4、公司在上一会计年度实现盈利，但公司董事会在上一会计年度结束后未提出现金分红方案的，应当征询独立董事的意见，并在定期报告中披露未提出现金分红方案的原因、未用于分红的资金留存公司的用途。独立董事还应当对此发表独立意见并公开披露。对于报告期内盈利但未提出现金分红预案的，公司在召开股东大会时除现场会议外，还应向股东提供网络形式的投票平台。

（五）利润分配方案的审议程序

1、公司董事会审议通过利润分配预案后，方能提交股东大会审议。董事会在审议利润分配预案时，需经全体董事过半数同意，且经二分之一以上独立董事同意方可通过。

2、股东大会在审议利润分配方案时，须经出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的过半数通过。若股东大会审议发放股票股利或以公积金转增股本的方案，须经出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的三分之二以上通过。公司在召开股东大会时除现场会议外，还应向股东提供网络形式的投票平台。

（六）利润分配政策的调整

1、如果公司因外部经营环境或自身经营状况发生较大变化而确需调整利润分配政策的，调整后的利润分配政策不得违反中国证监会和证券交易所的有关规定。上述“外部经营环境或自身经营状况发生较大变化”系指下列情形之一：

（1）国家制定的法律法规、行业政策及经济环境发生重大变化，非因公司自身原因导致公司经营亏损；

（2）出现地震、台风、水灾、战争等不能预见、不能避免并不能克服的不可抗力因素，对公司生产经营造成重大不利影响导致公司经营亏损；

（3）公司法定公积金弥补以前年度亏损后，公司当年实现净利润仍不足以弥补以前年度亏损；

（4）公司的主营业务发生重大变化或实施重大资产重组，公司还处于业务调整期的；

（5）中国证监会和证券交易所规定的其他事项。

2、公司董事会在研究论证调整利润分配政策的过程中，应当充分考虑独立董事和中小股东的意见。董事会在审议调整利润分配政策时，需经全体董事过半数同意，且经二分之一以上独立董事同意方可通过。

3、对《公司章程》规定的利润分配政策进行调整或变更的，应当经董事会审议通过后方能提交股东大会审议，且公司应当提供网络形式的投票平台为股东参加股东大会提供便利。股东大会在审议利润分配政策的调整或变更事项时，应当由出席股东大会的股东(包括股东代理人)所持表决权三分之二以上表决通过。

二、最近三年公司利润分配情况

(一) 公司最近三年现金分红情况

1、公司 2015 年度利润分配执行情况

2016 年 3 月 22 日，公司第四届董事会第二十一次会议审议通过《公司 2015 年利润分配预案》，建议公司以现金的方式派发股利 349,764,235.39 元（按公司 2015 年底全部已发行股份 5,299,458,112 股计算，每 10 股派发现金股利 0.66 元（含税））。该利润分配预案已经公司 2015 年年度股东大会审议通过，并于 2016 年 6 月 22 日实施完毕。

2、公司 2016 年度利润分配执行情况

2017 年 3 月 29 日，公司第四届董事会第三十二次会议审议通过《公司 2016 年利润分配预案》，建议公司以现金的方式派发股利 529,945,811.20 元（按公司 2016 年底全部已发行股份 5,299,458,112 股计算，每股派发现金股利 0.10 元（含税））。该利润分配预案已经公司 2016 年年度股东大会审议通过，并于 2017 年 7 月 26 日实施完毕。

3、公司 2017 年度利润分配执行情况

2018 年 3 月 26 日，公司第五届董事会第十二次会议审议通过《公司 2017 年利润分配预案》，建议公司以现金方式派发股利 185,481,033.92 元（按公司 2017 年底全部已发行股份 5,299,458,112 股计算，每股派发现金股利 0.035 元（含税））。该利润分配预案已经公司 2017 年年度股东大会审议通过，并于 2018 年 7 月 13 日实施完毕。

公司最近三年现金分红情况如下：

单位：元

年度	现金分红总额（含税）	归母净利润	现金分红比例
2015 年	349,764,235.39	1,153,680,092.22	30.32%
2016 年	529,945,811.20	1,729,968,663.63	30.63%
2017 年	185,481,033.92	614,432,922.94	30.19%
最近三年归属于上市公司股东的年均归母净利润			1,166,027,226.26
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			91.35%

公司重视对股东的回报，最近三年以现金方式累计分配的利润占最近三年年均可分配利润的比例超过 30%。

三、未来三年股东回报规划

为进一步增强招商轮船利润分配政策的透明度，完善和健全公司利润分配决策和监督机制，保持利润分配政策的连续性和稳定性，保护投资者的合法权益，便于投资者形成稳定的回报预期，根据中国证监会 2012 年 5 月 4 日发布的《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》（证监发[2012]37 号）及 2013 年 11 月 30 日发布的《上市公司监管指引第 3 号——上市公司现金分红》（证监发[2013]43 号），上海证券交易所 2013 年 1 月 7 日发布的《上海证券交易所上市公司现金分红指引》等相关规定，公司董事会制定了《招商局能源运输股份有限公司未来三年（2019-2021 年）股东回报规划》，回报具体如下：

（一）公司制定本规划考虑的因素

公司应着眼于长远和可持续发展，在综合考虑市场环境、公司盈利能力、经营发展规划前提下，建立对股东持续、稳定、科学的回报计划与机制，重视股东的合理投资回报，为股东提供分享经济增长成果的机会，保持利润分配政策的连续性和稳定性，兼顾全体股东的整体利益和公司的长远利益及可持续发展。

（二）本规划的制定原则

本规划的制定应符合相关法律法规和公司章程的规定，充分考虑和听取股东特别是中小股东、独立董事和监事的意见，在充分考虑股东利益的基础上处理好公司短期利益和长远发展的关系，确定合理的利润分配方案，保持利润分配政策的连续性和稳定性。

（三）公司未来三年（2019-2021 年）的具体股东回报规划

1、公司现金分红政策为：现金、股票或者现金与股票相结合的方式分配股利政策；同时兼顾公司的长远利益、全体股东的整体利益及公司的可持续发展。

2、在公司当年盈利且公司累计未分配利润为正数的前提下，公司每年度至少进行一次利润分配。公司可以进行中期或季度利润分配。公司董事会可以根据公司当期的盈利规模、现金流状况、发展阶段及资金需求状况，提议公司进行中期或季度分红。

3、在满足下述条件基础上，公司每年以现金方式分配的利润应不少于当年实现的公司可供分配利润的 10%，且任意连续三年以现金方式累计分配的利润原则上应不少于该三年实现的公司年均可分配利润的 30%：（1）公司该年度实现的可分配利润（即公司弥补亏损、提取公积金后所余的税后利润）为正值，现金流充裕，实施现金分红不影响公司正常经营和长期发展；（2）审计机构对公司的该年度财务报告出具标准无保留意见的审计报告；（3）公司资产负债率情况良好，公司未来十二个月内无拟对外投资、收购资产或购建设备累计支出达到或超过公司最近一期经审计净资产的 10%的重大投资计划或重大现金支出事项。

4、公司在公司经营状况良好，且董事会认为公司每股收益、股票价格与公司股本规模、股本结构不匹配时，公司可以采取发放股票股利的方式分配利润。

（四）利润分配方案的研究论证程序和决策机制

1、公司管理层、董事会应当在充分考虑公司持续经营能力、保证正常生产经营及业务发展所需资金和重视对投资者的合理投资回报的前提下，研究论证利润分配预案。

2、公司董事会拟定具体的利润分配预案时，应当遵守国家有关法律法规、部门规章、规范性文件和公司章程的规定。

3、公司董事会在有关利润分配方案的决策和论证过程中，可以通过电话、

传真、信函、电子邮件、公司网站上的投资者关系互动平台等方式，与独立董事、中小股东进行沟通和交流，充分听取独立董事和中小股东的意见和诉求，及时答复中小股东关心的问题。

4、公司在上一会计年度实现盈利，但公司董事会在上一会计年度结束后未提出现金分红方案的，应当征询独立董事的意见，并在定期报告中披露未提出现金分红方案的原因、未用于分红的资金留存公司的用途。独立董事还应当对此发表独立意见并公开披露。对于报告期内盈利但未提出现金分红预案的，公司在召开股东大会时除现场会议外，还应向股东提供网络形式的投票平台。本规划由公司董事会负责解释，自公司股东大会审议通过之日起生效。

第八节 本次非公开发行摊薄即期回报及填补措施

根据《国务院关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》（国发[2014]17号）、《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发[2013]110号）以及《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（证监会公告[2015]31号）的要求，为保障中小投资者知情权，维护中小投资者利益，公司就本次非公开发行对即期回报摊薄的影响进行了认真分析和计算，现将本次非公开发行摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响及公司采取的填补措施公告如下：

一、本次非公开发行摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响

公司本次非公开发行募集资金总额将不超过 410,000.00 万元，非公开发行股票数量不超过 1,213,322,531 股。公司就本次非公开发行对发行当年公司主要财务指标的影响做了相关测算，具体测算过程如下：

（一）测算的假设条件

本次非公开发行摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响测算主要基于以下假设条件：

1、假设本次非公开发行于 2019 年 9 月 30 日实施完毕，该时间仅用于计算本次非公开发行摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响，最终发行实施完毕时间应以中国证监会等监管部门核准后实际发行完成时间为准；

2、假设宏观经济环境、证券行业情况没有发生重大不利变化，公司经营环境未发生重大不利变化；

3、在预测公司总股本时，以公司 2018 年 9 月 30 日总股本 6,066,612,657 股为基础，即本次非公开发行前总股本为 6,066,612,657 股；

4、假设本次非公开发行的发行股数和募集资金金额均按照上限计算，即假设本次非公开发行股票数量和募集资金金额分别为 1,213,322,531 股和 410,000.00 万元；

5、假设公司 2018 年度现金分红比例（现金分红金额/归属上市公司普通股股东的净利润）与 2015-2017 年度平均水平持平，即 30.38%，并于 2019 年 7 月实施，且公司无中期分红计划；

6、根据《招商局能源运输股份有限公司 2018 年度业绩预增公告》（公告编号：2019[009]），上市公司预计 2018 年度实现归属上市公司股东的净利润为 113,000~125,300 万元，假设 2018 年度实现归属上市公司股东的净利润为该预测区间平均值，即 119,150.00 万元。

7、对于公司 2019 年净利润，假设按以下三种情况进行测算（以下假设不代表公司对 2019 年的经营情况及趋势的判断，不构成公司的盈利预测）：

情景 1：假设公司 2019 年度归属上市公司股东的净利润较 2018 年度下降 10%；

情景 2：假设公司 2019 年度归属上市公司股东的净利润较 2018 年度保持不变；

情景 3：假设公司 2019 年度归属上市公司股东的净利润较 2018 年度上升 10%；

8、2018 年公司的非经常性损益主要为：1）2018 年，招商轮船发行股份收购了同属于受招商局集团控制的相关资产，该交易已于 2018 年 7 月 19 日完成相关股权过户，根据相关规定，公司将同一控制下企业合并产生的子公司期初至合并日的当期净损益计入了非经常性损益，该部分非经常收益自合并日之后将计入上市公司经常性损益；2）2018 年度公司收到了少量拆船补贴款项，由于拆船补贴政策于 2017 年 12 月 31 日已经终止，预计未来公司不会再收到其他拆船补贴。因此，假设公司 2019 年不存在非经常性损益。由于公司 2018 年主要的非经常性损益在 2019 年将会计入经常性损益，因此假设公司归属于母公司所有者的净利润不会因 2019 年的非经常性损益的降低而减少；

9、未考虑本次非公开发行募集资金到账后，对公司生产经营、财务状况等（如营业收入、财务费用、投资收益等）的影响，本次测算也不考虑发行费用；

10、在预测公司净资产时，未考虑除募集资金、净利润、分红之外的其他因素对净资产的影响，并假设不存在公积金转增股本、股票股利分配等其他对股份数有影响的事项。

以上假设及关于本次非公开发行摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响测算，不代表公司对 2019 年度经营情况及趋势的判断，不构成公司的盈利预测，投资者不应据此进行投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，公司不承担赔偿责任。

（二）对公司主要财务指标的影响

在上述情景下，对本次非公开发行摊薄即期回报对 2019 年度主要财务指标的影响进行了测算，具体情况如下：

项目	2018 年度 /2018 年 12 月 31 日	2019 年度/2019 年 12 月 31 日	
		本次发行前	本次发行后
总股本（股）	6,066,612,657	6,066,612,657	7,279,935,188
情景一：假设公司 2019 年度归属上市公司股东的利润较 2018 年度同比下降-10%			
归属上市公司股东的净利润（万元）	119,150.00	107,235.00	107,235.00
归属上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润（万元）	68,150.00	107,235.00	107,235.00
当年分红金额（万元）	36,197.77	32,577.99	32,577.99
归属上市公司股东的权益（万元）	1,963,802.23	2,038,459.24	2,523,116.24
基本每股收益（元/股）	0.21	0.18	0.17
稀释每股收益（元/股）	0.21	0.18	0.17
扣除非经常性损益的基本每股收益（元/股）	0.12	0.18	0.17
扣除非经常性损益的稀释每股收益（元/股）	0.12	0.18	0.17
加权平均净资产收益率	0.07	0.05	0.05
扣除非经常性损益的加权平均净资产收益率	0.04	0.05	0.05
情景二：假设公司 2019 年度归属上市公司股东的利润较 2018 年度同比保持不变			
归属上市公司股东的净利润（万元）	119,150.00	119,150.00	119,150.00
归属上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润（万元）	68,150.00	119,150.00	119,150.00
当年分红金额（万元）	36,197.77	36,197.77	36,197.77
归属上市公司股东的权益（万元）	1,963,802.23	2,046,754.46	2,539,706.69

基本每股收益（元/股）	0.21	0.20	0.19
稀释每股收益（元/股）	0.21	0.20	0.19
扣除非经常性损益的基本每股收益（元/股）	0.12	0.20	0.19
扣除非经常性损益的稀释每股收益（元/股）	0.12	0.20	0.19
加权平均净资产收益率	0.07	0.06	0.06
扣除非经常性损益的加权平均净资产收益率	0.04	0.06	0.06
情景三：假设公司 2019 年度归属上市公司股东的利润较 2018 年度同比增加 10%			
归属上市公司股东的净利润（万元）	119,150.00	131,065.00	131,065.00
归属上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润（万元）	68,150.00	131,065.00	131,065.00
当年分红金额（万元）	36,197.77	39,817.55	39,817.55
归属上市公司股东的权益（万元）	1,963,802.23	2,055,049.68	2,556,297.14
基本每股收益（元/股）	0.21	0.22	0.21
稀释每股收益（元/股）	0.21	0.22	0.21
扣除非经常性损益的基本每股收益（元/股）	0.12	0.22	0.21
扣除非经常性损益的稀释每股收益（元/股）	0.12	0.22	0.21
加权平均净资产收益率	0.07	0.07	0.06
扣除非经常性损益的加权平均净资产收益率	0.04	0.07	0.06

注：基本每股收益、稀释每股收益、扣除非经常性损益后基本每股收益、扣除非经常性损益后稀释每股收益、加权平均净资产收益率以及扣除非经常性损益后加权平均净资产收益率系按照《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 9 号——净资产收益率和每股收益的计算及披露》（2010 年修订）规定计算。

二、董事会关于本次非公开发行必要性和合理性的说明

（一）支持航运业发展已成为国家战略

2014 年 9 月，国务院发布了《关于促进海运业健康发展的若干意见》，提出了优化海运船队结构、完善全球海运网络、促进海运企业转型升级、大力发展现代航运服务业、深化海运业改革开放、提升海运国际竞争力和推进安全绿色发展等七项重点任务，标志着海运发展上升为国家战略。2016 年 5 月，交通运输部《水运“十三五”发展规划》再次强调“建设海运强国”的主要任务，并提出“提高海运船队保障能力”，“建设规模适度、结构合理、技术先进的

专业化船队”等主要落实方向。本次非公开发行募集资金主要用于建造 VLCC 及 VLOC 等船舶，有利于公司扩大船队规模、优化船队结构，践行国油国运、国货国运战略，落实保障国家重要大宗原材料物资供应战略安全的目标。

（二）巩固公司行业地位，增强客户覆盖能力

公司长期专注于远洋运输业务，在经营投资和管理上形成了自己的特点和优势，油轮依托大客户和大船队稳健开展全球经营，竞争优势稳步发挥；散货船队近年来探索通过创新稳步扩大经营规模，对外输出管理品牌，自有、合资和外管船组合经营初见规模。此外，公司通过 2018 年实施完成的重组收购了深圳长航滚装物流有限公司，形成了强大的滚装船队。截止 2019 年 1 月 31 日，公司共有 VLCC 49 艘，管理 VLOC 27 艘，滚装船舶共有 25 艘。公司控制的 VLCC 和 VLOC 船队规模全球领先，滚装船队规模国内领先。通过本次交易新建的 VLCC、VLOC 及滚装船舶，将有利于公司进一步加强及巩固行业地位，提升运输服务能力，增强客户覆盖能力。

（三）加装脱硫塔设备，积极应对行业变革

2016 年 10 月，国际海事组织（IMO）海上环境保护委员会第 70 次会议通过决议，全球船用燃料油 0.5%的硫排放上限将于 2020 年 1 月 1 日强制生效，要求在硫排放控制区（SECA）以外航行的所有船舶使用硫含量不高于 0.5%的燃油。行业的应对手段包括直接使用成本较高的脱硫油及使用高硫油同时加装脱硫塔设备，由于未来油价走势难以预计，高低硫油的价差存在一定的不确定性，通过加装脱硫塔设备能够多元化公司应对上述规定的手段，降低公司经营风险。

（四）落实国拨资金的相关规定，降低财务风险

根据财政部《加强企业财务信息管理暂行规定》（财企[2012]23 号）、《关于企业取得国家直接投资和投资补助财务处理问题的意见》等相关文件规定，招商局集团所取得的中央国有资产经营预算专项拨款应按增加国家资本金处理，通过全资子公司招商局轮船拨付给招商轮船使用时暂列作委托贷款，待其增资扩股时转为股权投资；此外，截至 2018 年 9 月 30 日，公司流动比例和速

动比例远低于同行业公司平均水平，资产负债率高于同行业平均水平，短期偿债能力存在提升空间。

公司本次非公开发行部分募集资金将用于偿还对招商局轮船的专项债务，能够实现国家资本金以股权投资的方式注入上市公司之目标，同时能够降低上市公司资产负债率，优化资本结构，减少财务费用，降低财务风险，提升公司盈利水平。

三、本次募集资金投资项目与公司现有业务的关系，公司从事募投项目在人员、技术、市场等方面的储备情况

（一）本次募集资金投资项目与公司现有业务的关系

截至本预案公告之日，上市公司主营业务包括油运、干散货运输及滚装运输等，本次造船项目将有利于提升公司现有自营运力规模，提升公司在航运市场的竞争地位，有利于公司适应航运业新的竞争格局和发展形势，提升公司核心竞争力。

（二）公司从事募投项目在人员、技术、市场等方面的储备情况

1、人员储备

截至 2018 年 12 月 31 日，招商轮船母公司及主要子公司共有在职员工数量 765 人，其中生产人员 534 人，销售、技术、财务及行政人员 231 人。公司聚集了一大批在油运、干散货运输及滚装运输等业务领域有资深行业背景、丰富行业经验的生产管理等人员。此外，公司每年对员工还会有定期的培训计划，持续提升公司团队的技术水平和综合素质，完全有能力保障造船项目的顺利实施。

2、技术储备

截止 2019 年 1 月 31 日，公司共有 VLCC 49 艘，管理 VLOC 27 艘，滚装船舶共有 25 艘。公司 VLCC 和 VLOC 船队规模全球领先，滚装船舶规模国内领先，上市公司在油运、干散货和滚装运输等行业积累了丰富的技术经验，足够

保障造船项目投产后的正常、稳健运营。

3、市场储备

油运业务方面，公司秉承大客户战略，继续深化与央企和国内外石油公司的合作，在保障与中石化长期 COA 良好稳定执行的同时，进一步提升与中国石油天然气集团公司、中国中化集团有限公司、中国海洋石油集团有限公司等的合作层次，坚持国际化运营，深化与埃克森美孚公司、皇家荷兰壳牌公司集团等国际客户的合作，为客户提供优质的全球原油运输服务。

散货业务方面，公司稳步推进大客户战略，与巴西淡水河谷合作顺利，长期 COA 执行情况符合预期，为公司获得稳定的货源及回报。通过收购长航国际，公司将干散货运输由远洋航线发展到了沿海及进江航线，进一步扩展业务范围。

滚装业务方面，公司致力于打造“江海连通、江洋衔接、干支配合”的内外滚装联运能力，与中国第一汽车集团有限公司、广州汽车集团股份有限公司、上海汽车集团股份有限公司、东风汽车有限公司等大型汽车厂商均建立了良好的关系。

四、公司应对本次发行摊薄即期回报采取的措施

（一）本次发行摊薄即期回报的特别风险提示

本次发行募集资金到位后，公司股本规模及净资产规模将有所提高。由于募集资金投资项目的实施需要一定时间，实施期间股东回报仍主要通过现有业务实现。因此，股本规模及净资产规模的扩大可能导致公司短期内的每股收益和净资产收益率被摊薄，上述指标存在短期内下降的风险。公司特别提醒投资者理性投资，关注本次发行后即期回报被摊薄的风险。

（二）本次发行摊薄即期回报填补的具体措施

为降低本次发行摊薄即期回报的风险，增强对公司股东利益的回报，公司拟通过以下措施实现填补回报：

- 1、加强对募投项目的监管，确保本次募集资金的有效使用

为规范募集资金的管理与使用，确保本次募集资金专项用于募投项目，公司已根据《公司法》、《证券法》和《上海证券交易所股票上市规则》等法律法规及规范性文件的要求，并结合公司实际情况，制定和完善了《募集资金管理规定》，对募集资金存储、募集资金使用、募集资金投向变更以及募集资金使用管理与监督等进行了详细规定。根据《募集资金管理制度》和公司董事会的决议，本次募集资金将存放于董事会指定的募集资金专项账户中，公司将定期检查募集资金的存放和使用情况，从而加强对募集资金投资项目的监管，保证募集资金得到合理、合法的使用。

2、加快募投项目建设进度，尽早实现预期收益

本次发行募集的资金主要将用于 VLCC、VLOC 及滚装船舶建造。本次募集资金到位后，公司将加快募投项目的建设和运作，积极调配资源，合理统筹安排项目进度，保持公司可持续发展，巩固和提升行业地位，力争项目早日实现预期效益，增厚以后年度的股东回报，降低本次发行导致的即期回报被摊薄的风险。

3、不断完善公司治理，为公司发展提供制度保障

公司将严格遵循《公司法》、《证券法》等法律、法规和规范性文件的要求，不断完善公司治理结构，确保股东能够充分行使权利，确保董事会能够按照法律、法规和公司章程的规定行使职权，作出科学决策，确保独立董事能够认真履行职责，维护公司整体利益特别是中小股东的合法权益，确保监事会能够独立有效地行使对董事、高级管理人员及公司财务的监督权和检查权，为公司发展提供制度保障。

4、严格执行现金分红，强化投资者回报机制

本次重组完成后，公司将根据中国证监会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》（证监发[2012]37 号）及《上市公司监管指引第 3 号——上市公司现金分红》（证监会公告[2013]43 号）等规定，结合公司的实际情况，广泛听取独立董事、投资者尤其是中小股东的意见和建议，强化对投资者的回报，完善利润分配政策，增加分配政策执行的透明度，维护全体股东利益，建

立更为科学、合理的利润分配和决策机制，更好地维护公司股东及投资者利益。

五、关于确保公司本次非公开发行填补被摊薄即期回报措施得以切实履行的相关承诺

为确保公司本次非公开发行 A 股股票填补被摊薄即期回报的措施能够得到切实履行、维护公司及全体股东的合法权益，根据《国务院关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》（国发[2014]17 号）、《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发[2013]110 号）及中国证监会《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（中国证监会[2015]31 号）等相关法律、法规和规范性文件的要求，公司董事、高级管理人员及公司实际控制人招商局集团、控股股东招商局轮船分别出具了承诺函，该等承诺具体内容如下：

（一）公司董事、高级管理人员的承诺

根据公司董事、高级管理人员出具的《招商局能源运输股份有限公司董事及高级管理人员关于摊薄即期回报及采取填补措施的承诺函》，公司董事、高级管理人员作出如下承诺：

“1、承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益。

2、承诺对本人的职务消费行为进行约束。

3、承诺不动用公司资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动。

4、承诺由董事会或薪酬委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。

5、如公司拟实施股权激励，本人承诺拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。

6、本承诺出具后，如监管部门就填补回报措施及其承诺的相关规定作出其他要求的，且上述承诺不能满足监管部门的相关要求时，本人承诺届时将按照

相关规定出具补充承诺。”

（二）控股股东及实际控制人的承诺

招商轮船控股股东及实际控制人招商局轮船及招商局集团出具了《招商局能源运输股份有限公司控股股东及实际控制人关于摊薄即期回报及采取填补措施的承诺函》，承诺如下：

“1、不越权干预公司经营管理活动，不侵占公司利益。

2、本承诺出具后，如监管部门就填补回报措施及其承诺的相关规定作出其他要求的，且上述承诺不能满足监管部门的相关要求时，本企业承诺届时将按照相关规定出具补充承诺。”

第九节 其他有必要披露的事项

截至本预案公告之日，本次非公开发行无其他有必要披露的事项。

（本页无正文，为《招商局能源运输股份有限公司 2019 年度非公开发行 A 股股票预案（修订稿）》之盖章页）

招商局能源运输股份有限公司董事会

2019 年 6 月 17 日