(上接A70版)

股票锁定事宜。

锁定期届满后，本次向中远海运集团发行的A股股票将在上交所上市交易。

（三）先决条件

本次非公开发行应以下述先决条件为前提：

1、中远海控内部批准。本次非公开发行有关事宜获得了中远海控董事会、股东大会、A股类别股东大会和H股类别股东大会的有效批准。

2、国有资产监督管理部门批准。本次非公开发行有关事宜获得了国务院国资委的批准。

3、中国证监会核准。本次非公开发行有关事宜获得了中国证监会的核准。

（四）支付方式

中远海运集团同意，在本协议规定的先决条件全部获得满足的前提下，中远海运集团应按保荐机构（主承销商）确定的具体缴款日期将认购本次发行A股股票的款项足额缴付至保荐机构（主承销商）为本次发行专门开立的账户。

保荐机构（主承销商）应至少提前2个工作日将具体缴款日期通知中远海运集团。

中远海控将指定具有证券期货从业资格的会计师事务所对中远海运集团支付的认购款进行验资。

（五）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新老股东共同享有。

（六）违约责任

除不可抗力因素外，本协议任何一方未履行或未适当履行其在本协议项下承担的任何义务，或违反其在本协议一方（以下简称“守约方”）向其送达要求纠正的通知之日起30日内（以下简称“纠正期限”）纠正其违约行为；如纠正期限届满后，违约方仍未纠正其违约行为，则守约方有权要求违约方承担违约责任，并赔偿由此给守约方造成的全部损失。

本协议生效后，中远海运集团违反本协议的约定迟延支付认购款，每延迟一日应向中远海控支付认购款0.5%的滞纳金，且中远海运集团应负责赔偿其迟延支付行为给中远海控造成的一切直接经济损失，并继续履行其在协议项下的付款义务。

本协议生效后，如中远海运集团明确表示放弃认购的，或在中远海控发出认购款缴款通知后30日内仍未支付认购款的，中远海控有权以书面通知方式单方面解除本协议，并无需承担任何责任，本协议将于中远海控发出解除本协议的书面通知之次日解除；并且，中远海运集团除应向中远海控支付迟延付款滞纳金外，还应向中远海控支付相当于本协议项下认购款15%的违约金，并赔偿中远海控因该等违约而承受或招致的与该等违约相关的损失（包括但不限于中远海控为本次非公开发行支付的承销费用、律师费、审计师费用等）。

本协议签署后，因本协议规定的先决条件未成就而导致本协议未生效，协议双方互不追究对方责任。

本违约责任条款在本协议解除或终止后持续有效。

第三节董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、本次募集资金的使用计划

公司本次非公开发行募集资金总额不超过1,290,000.00万元，扣除发行费用后的募集资金净额将用于以下项目：

单位:万元

序号	项目名称	投资总额	已投入金额	拟投入募集资金
1	用于支付6艘已在建集装箱船舶所需造船款（单艘运力13,800TEU）	389,902.61	54,263.29	300,000.00
2	用于支付4艘已在建集装箱船舶所需造船款（单艘运力14,568TEU）	328,128.34	106,641.71	200,000.00
3	用于支付6艘已在建集装箱船舶所需造船款（单艘运力20,119TEU）	465,649.22	124,989.42	320,000.00
4	用于支付6艘已在建集装箱船舶所需造船款（单艘运力21,237TEU）	561,163.17	74,322.66	470,000.00
	合计	1,744,843.33	360,217.08	1,290,000.00

注：需要支付的20艘已在建集装箱船舶造船款总额为262,900.35万美元，折合人民币1,744,843.33万元。美元金额折算人民币金额的汇率，按2017年9月30日中国人民银行公告的美元对人民币汇率中间价计算：1美元=6.6369元人民币

在本次募集资金到位前，公司将根据需要和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。若实际募集资金金额（扣除发行费用后）不足以满足以上项目的投资需要，资金缺口将由公司自筹解决。在不改变本次募集资金用途的前提下，公司董事会可根据市场及公司实际情况，授权经营管理层决定上述项目的具体方案和实施时间。

二、本次募集资金的可行性分析

1、项目基本情况

为了优化公司船舶结构，提升公司运营管理效率，进一步提升公司船队的综合竞争实力，公司拟将本次募集资金用于支付20艘已在建集装箱船舶所需造船款，包括单艘运力13,800TEU型集装箱船6艘，单艘运力14,568TEU型集装箱船4艘，单艘运力20,119TEU型集装箱船6艘，单艘运力21,237TEU型集装箱船4艘。其中，单艘运力13,800TEU型集装箱船舶建造计划以及单艘运力21,237TEU型集装箱船舶建造计划已经公司第四届董事会第三十五次会议和2014年第一次临时股东大会批准；单艘运力20,119TEU型集装箱船舶建造计划已经公司第四届董事会第十五次会议和2015年第一次临时股东大会批准；上述建造计划协议均为公司相关全资下属公司与船厂签署造船合同。

2、项目必要性分析

（1）“一带一路”倡议对进口航运企业提供新机遇、提出新要求

在经济全球化加深、区域经济一体化加快、全球贸易和投资格局深度调整的关键阶段，国家多部委于2015年3月联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，提出了“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”（即以一带一路”建设的整体框架思路。“一带一路”倡议的提出，有利于促进沿线各国经济繁荣与区域经济合作，也为港航企业带来了新的商业机遇。中远海控积极落实“一带一路”倡议，加快全球航线网络及码头枢纽布局，助力海上贸易通道建设，提升综合物流服务能力，致力于为客户提供更加广泛、便利、可靠的服务产品。

（2）进一步优化船型和船龄结构，打造全球领先的集装箱运输船队

随着集装箱运输业的不断发展，大型船的规模经济效应凸显，集装箱船“大型化”已经成为行业发展的大势所趋。本次非公开发行用于支付20艘已在建集装箱船舶所需造船款，上述船舶预计将于2018年至2019年期间陆续交付使用。公司已在集装箱船舶是提升客户服务能力、丰富服务产品的重要载体，也是公司顺应行业发展趋势、降低生产成本的资源保障，对于提升公司整体竞争实力具有重要意义。待全部交付后，可以有效提升公司自有船运力比重，进一步降低船队平均船龄，优化公司船队布局，改善船舶资产结构。

（3）抓紧机遇，打造世界领先的集装箱运输船队

本次已在建的集装箱船均采用了先进的设计理念，能够合理控制船舶尺度，增强对港口和航道的适应性；充分考虑航线拥挤种类和配载操作的实际需求，加大配载灵活性，提高冷箱、危险品箱、重箱和高箱的有效装载能力。在保持足够装载能力、满足用船需求的前提下，根据实际运行工况，反复优化船舶线型，合理选择技术参数和设备配置，顺应节能减排和绿色环保的发展理念，降低油耗和排放水平，大幅度提高燃油经济性。通过配备超长主机、低速主机、汇率投机、全平衡舵、高效螺旋桨、辅机废气经济器、压载水处理装置、低硫燃油系统、高压岸电系统、船舶能效管理系统等设备和措施，使得新船的实际设计能效指标（EEDI）比基准值低40%以上，提前达到了国际海事组织2030年要求达到的指标。

3、项目可行性分析

（1）全球经济复苏态势逐步明确，有利于集运业周期改善

2017年10月10日，国际货币基金组织（IMF）将2017年、2018年两年全球经济增长预期较7月份预期值均上调0.1个百分点，分别至3.6%和3.7%，同时也上调了包括中国在内的主要经济体增长预期，预计2017年全球75%的经济体增速都将加快，这是全球经济近十年来最大范围的增长提速。

受益于全球经济和贸易活动的逐渐复苏，集运业总体出现底部复苏迹象，据德鲁里统计，2017年上半年全球集装箱运输量约9,930万标准箱，较2016年同期增长3.7%；此外，2017年上半年中国出口集装箱运价指数均值828点，较2016年同期增长19.8%。在此背景下，上市港航企业2017年以来公告业绩同比总体改善。

从长期来看，得益于集装箱运输的安全高效、经济便利性，并可以实现“门到门”的运输方式，市场上对于集装箱船运输的需求仍会持续。

（2）航运业的健康发展符合国家战略方向

2014年9月3日，国务院发布了《关于促进海运业健康发展的若干意见》；2014年10月31日，交通部下发《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》，上述政策对提振海运信心、凝聚合力、深化改革，加快推进海洋强国和海运强国建设具有重要推动作用。

“一带一路”倡议、“京津冀协同发展”和“长江经济带”等国家发展战略为中国经济社会注入新一轮发展活力，也是中国航运业转型升级、做大做强的难得历史机遇。

（3）公司发展规模化的集装箱货运船队具有自身优势

航运业是资本密集型，具高度专业化的行业，对于企业的运营规模、管理水平及管理团队均有较高的要求。公司是世界一流的专业从事集装箱航运和码头业务的公司，具有较强的运营规模、业内一流的管理水平和管理团队。

截至2017年6月30日，公司旗下中远海运集运自营集装箱船队包括342艘集装箱船舶，运力达1,764,565TEU，船队规模位居世界第四。公司旗下集装箱船舶的程序可