（上接A26版）

海运及其控股子公司的主营业务构成或可能构成实质竞争的业务或活动；如本公司或本公司控制的除天津海运及其控股子公司以外的其他企业获得参与或从事任何与天津海运及其控股子公司届时的主营业务有关的任何项目或商业机会，则本公司将无偿给予或促使本公司控制的其他企业无偿给予天津海运或其控股子公司参与或从事上述项目或商业机会的优先权。”

2、海航集团及其下属公司与天津海运同业竞争情况

海航集团自身未直接从事海上货物运输及相关业务，其与天津海运不存在同业竞争的情况；海航集团控制的从事集装箱运输、油轮运输、LNG运输及相关业务的企业包括天新华油轮及中基海运，其中，大新华油轮主要从事原油国际运输及相关业务，中基海运主要从事燃料油和汽柴油等成品油国际运输及相关业务，与天津海运目前从事的主营业务不存在同业竞争。根据海航集团出具的《避免同业竞争承诺函》，在本次发行完成后，海航集团将采取有效措施解决大新华油轮与天津海运可能存在的同业竞争。

海航集团出具的《避免同业竞争承诺函》主要内容如下：

“本次发行完成后，在本公司控制的海航物流作为天津海运的控股股东期间，本公司将采取有效措施，并促使本公司控制的除天津海运及其控股子公司以外的其他企业采取有效措施，不以任何形式从事或参与任何与天津海运及其控股子公司的主营业务构成或可能构成实质竞争的业务或活动；如本公司或本公司控制的除天津海运及其控股子公司以外的其他企业获得参与或从事任何与天津海运及其控股子公司届时的主营业务有关的任何项目或商业机会，则本公司将无偿给予或促使本公司控制的其他企业无偿给予天津海运或其控股子公司参与或从事上述项目或商业机会的优先权。

鉴于天津海运拟以本次发行募集资金购买VLCC（超大型油轮）从事原油国际运输业务，本公司同意采取有效措施解决本次发行完成后大新华油轮与天津海运可能存在的同业竞争，包括但不限于促使下属企业在遵守适用法律法规的情况下赋予天津海运收购其持有的大新华油轮80%股权的选择权。”

（二）关联交易情况

预计本次发行完成后，海航物流及其控股股东、实际控制人所从事的业务与上市公司的业务不会产生重大关联交易。如上市公司与海航物流及其控股股东、实际控制人之间发生关联交易，则该等交易将在符合《上海证券交易所股票上市规则（2012年修订）》、《公司章程》、《上市公司治理准则》等相关规定的前提下进行，同时将及时履行相关信息披露义务。

七、本次发行预案披露前24个月重大交易情况

本次发行预案披露前两年一期内，海航物流及其控股股东（含子公司）、实际控制人与上市公司之间发生重大交易情况如下：

（一）2011年重大交易情况

1、担保情况：

担保方	被担保方	担保金额（元）	担保期限
海航集团财务有限公司、海航集团北方总部（天津）有限公司	天津海运	400,000,000.00	2010年11月17日~2012年5月16日
海航旅业控股（集团）有限公司、大新华物流控股（集团）有限公司	天津海运	50,000,000.00	2011年9月2日~2012年6月1日

2、资金拆借

交易对象	拆借金额（元）	起始日	到期日	说明
拆出				
海航集团财务有限公司	10,000,000.00	2010年3月1日	2011年3月1日	归还委托贷款
海航集团财务有限公司	5,000,000.00	2010年6月4日	2011年4月4日	归还委托贷款

3、上市公司应收款项

单位：元

项目名称	交易对象	2011年12月31日余额	2010年12月31日余额
其他应收款	长江租赁有限公司	11,176,297.89	25,741,162.89

4、上市公司应付款项

单位：元

项目名称	交易对象	2011年12月31日余额	2010年12月31日余额
其他应付款	海航集团北方总部（天津）有限公司	10,318,070.00	8,000,000.00
其他应付款	海航集团有限公司	71,078,666.67	-

（二）2012年重大交易情况

1、上市公司应收款项

单位：元

项目名称	交易对象	2012年12月31日余额	2011年12月31日余额
其他应收款	长江租赁有限公司	11,176,297.89	11,176,297.89

2、上市公司应付款项

单位：元

项目名称	交易对象	2012年12月31日余额	2011年12月31日余额
其他应付款	海航集团有限公司	4,090,000.00	71,078,666.67
其他应付款	海航集团北方总部（天津）有限公司	-	10,318,070.00

（三）2013年上半年重大交易情况

1、上市公司应收款项

单位：元

项目名称	交易对象	2013年6月30日余额	2012年12月31日余额
其他应收款	长江租赁有限公司	11,176,297.89	11,176,297.89

2、上市公司应付款项

单位：元

项目名称	交易对象	2013年6月30日余额	2012年12月31日余额
其他应付款	海航集团有限公司	4,090,000.00	4,090,000.00

第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、本次募集资金投资计划

本次非公开发行股票募集资金总额不超过1,200,000万元，扣除发行费用后，募集资金净额拟投入以下三个项目：

单位：万元

序号	项目名称	投资总额	拟投入募集资金
1	购买10艘VLCC油轮	551,700	360,000
2	购买4艘LNG船	490,400	480,000
3	补充流动资金	360,000	不超过360,000
合计		1,402,100	不超过1,200,000

对于本次非公开发行募集资金不能满足项目总体资金需求的部分，公司将利用自筹资金解决。在不改变本次募集资金用于购建油轮船队及LNG船队的前提下，公司董事会可根据市场及公司实际情况，授权经营层决定实施购买VLCC油轮、LNG船项目的具体方案和实施时间。本次非公开发行募集资金到位之前，公司可根据项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后予以置换。若募集资金投资项目实际使用资金数额小于实际募集资金净额时，本公司拟将节余的募集资金用于补充公司流动资金。

二、本次募集资金投资项目必要性分析

（一）购买10艘VLCC油轮

1、项目基本情况

该项目总投资551,700万元，拟购买10艘VLCC油轮（平均每艘单价9,000万美元，美元对人民币牌价按6.13计算），公司董事会可根据市场及公司实际情况，授权经营层决定实施购买VLCC油轮项目的具体方案和实施时间。

2、项目经济效益分析

项目达产后，可形成年7,000至10,000万桶的运力。达产后年TCE营业收入93,758.35万元，IRR为10.32%，静态投资回收期为10.06年。此分析假设如下：

①假设募集资金于2013年底到位，公司于2013年末订购5艘VLCC油轮，于2014年交付；2014年末另行订购5艘VLCC油轮，于2015年交付；交付当年营运天数按50%计算。船舶购置投入募集资金360,000万元，其余自筹（借款、解决、长期贷款平均利率按4%计算；

②根据RS Platou统计的2013年1月至今的VLCC平均造价为8,742.86万美元，且呈下行趋势，至7月有所回暖。考虑到行业缓步复苏的可能性，我们将VLCC平均造价假定为9,000万美元艘；

③根据RS Platou统计的2001年至2013年7月期间VLCC的平均日TCE水平为4.60万美元，将此定为行业长期平均TCE。结合近期市场运价及油轮行业的强周期、季节性等特性，考虑未来市场运力供求关系逐步回归均衡，假定2014年VLCC油轮TCE收入为平均TCE的75%，即3.45万美元/天；2015年为平均TCE的85%，即3.91万美元/天；2016年为平均TCE的95%，即4.37万美元/天，以后年度按4.37万美元/天计算；

④单船固定营运成本按每天8,000美元计算（含人力、维修、润油、保险），每年增长1%；每艘船年发生管理费用15万美元；

⑤船舶残值按原始购入价格的5%计算，采用25年直线折旧。

3、项目发展前景

①适应中国日益增加的原油运输需求

世界原油的海运贸易量在2008年金融危机后出现下滑，到2011年已基本恢复到正增长水平，达19亿吨，这主要得益于中国、印度以及其他新兴国家的原油消费增长。由于美国财政悬崖问题得到解决，欧债危机影响消退，世界经济将迎来稳定的增长期，因此，预计未来几年世界原油需求还将保持2%左右的增长水平，至2027年预计世界原油贸易量将超过25亿吨。根据中石化预测，2020年中国原油进口量将比2010年增长一倍，达到5亿吨，中国极有可能成为届时全球最大的原油进口国，对外依存度超过50%或将成为常态。

相对于我国不断增长的石油需求及庞大的石油进口规模，中国船东控制的运力仍然远远不能满足进口石油运输需求。根据交通部统计，中国90%以上的进口石油需要从海上船运；根据中石化数据，2010年仅有约38%的海上进口原油由中国油轮船队承运，距离“国油国运”比例在2015年达到85%的产业政策导向差距仍然相当巨大。因此，本次募投项目符合中国日益增加的原油需求背景，发展空间十分广阔。

②有利于显著提高公司船队的市场竞争力

截至2013年7月，天津海运自有集装箱船舶4艘，期租3艘，船队规模偏小、船龄新老不一、结构不尽合理。一方面，近年航运市场低位运行影响了船价表现，VLCC油轮成本达到历史低点，选择此时订造船舶，将有利于摊低公司船队的整体折旧成本，为公司提升持续竞争力和盈利能力打下良好基础。另一方面，本次非公开发行募集资金投资项目的实施将使天津海运船队的运载能力达到一个新的水平，显著改善船队的种类、船龄及船型结构，提高天津海运船队的市场竞争力和盈利能力。

（二）购买4艘LNG船

1、项目基本情况

该项目总投资490,400万元，拟购买4艘LNG船（平均每艘单价20,000万美元，美元对人民币牌价按6.13计算）。公司董事会可根据市场及公司实际情况，授权经营层决定实施购买LNG船项目的具体方案和实施时间。

2、项目经济效益分析

项目达产后，可形成年约200万吨的运力。达产后年TCE营业收入85,820万元，IRR为10.53%，静态投资回收期为10.76年。此分析假设如下：

①假设募集资金于2013年底到位，公司于2013年末订购2艘LNG船，于2015年交付；2014年末另行订购2艘LNG船，于2016年交付；交付当年营运天数按50%计算。船舶购置投入募集资金480,000万元，其余自筹（借款、解决、长期贷款平均利率按4%计算；

②根据日本船舶工业协会统计的2009年以来到2012年截止，16万立方米级的LNG船新造船价格长期稳定在2亿美元左右，我们将LNG船平均造价假定为20,000万美元艘；

③根据上市公司GLNG年报中披露的2002年至2012年LNG船的平均日TCE水平为5.98万美元，且大体呈逐年上升趋势，2012年更是达到了9.44万美元。因此我们将行业长期平均TCE定为10万美元。结合近期市场运价、LNG船未来的前景及航运行业的强周期、季节性等特性，假定2014年LNG船TCE收入为平均TCE的95%，即9.5万美元/天；2015年为平均TCE的97%，即9.7万美元/天；2016年为平均TCE的100%，即10万美元/天，以后年度按10