

信用等级公告

联合[2010] 286 号

联合资信评估有限公司通过对中国远洋控股股份有限公司及其拟发行的 2010 年度第一期中期票据的信用状况进行综合分析和评估，确定

中国远洋控股股份有限公司

主体长期信用等级为

AAA

中国远洋控股股份有限公司

2010 年度第一期中期票据的信用等级为

AAA

特此公告。

联合资信评估有限公司

二零一零年八月四日

地址：北京市朝阳区建国门外大街2号中国人保财险大厦17层

电话：(010) 85679696

传真：(010) 85679228

邮编：100022

网址：www.lianheratings.com.cn

信用评级报告声明

一、除因本次评级事项联合资信评估有限公司（联合资信）与中国远洋控股股份有限公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与中国远洋控股股份有限公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

二、联合资信与评级人员履行了实地调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

三、本信用评级报告的评级结论是联合资信依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因中国远洋控股股份有限公司和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

四、本信用评级报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议等。

五、本信用评级报告中引用的企业相关资料主要由中国远洋控股股份有限公司提供，联合资信不保证引用资料的真实性及完整性。

六、中国远洋控股股份有限公司 2010 年度第一期中期票据信用等级自本期中期票据发行之日起至到期兑付止有效，根据跟踪评级的结论，在有效期内信用等级有可能发生变化。



中国远洋控股股份有限公司

2010 年度第一期中期票据信用评级报告

评级结果:

主体长期信用等级: AAA

评级展望: 稳定

本期中期票据信用等级: AAA

本期中期票据发行额度: 50 亿元

本期中期票据期限: 10 年

评级时间: 2010 年 8 月 4 日

财务数据

项 目	2007 年	2008 年	2009 年	10 年 3 月
资产总额(亿元)	1136.63	1167.63	1386.20	1405.11
所有者权益(含少数股东权益)(亿元)	540.11	611.25	533.93	539.94
长期债务(亿元)	140.25	226.55	529.99	529.45
全部债务(亿元)	197.85	302.76	606.00	612.54
营业收入(亿元)	938.80	1149.68	557.35	174.05
利润总额(亿元)	254.06	148.77	-63.13	15.19
EBITDA(亿元)	307.25	196.08	-17.73	--
经营性净现金流(亿元)	226.83	233.78	-58.79	16.99
营业利润率 (%)	26.30	23.93	-4.57	16.57
净资产收益率(%)	38.61	19.51	-12.62	--
资产负债率(%)	52.48	47.65	61.48	61.57
全部债务资本化比率(%)	27.33	33.12	53.16	53.15
流动比率(%)	125.12	183.92	203.92	200.89
全部债务/EBITDA(倍)	0.66	1.54	-34.19	--
EBITDA 利息倍数(倍)	26.17	17.78	-1.59	--
EBITDA/本期发债额度(倍)	6.14	3.92	-0.35	--

注: 公司自 2007 年 1 月 1 日起开始执行财政部 2006 年颁布的企业会计准则, 2010 年 3 月财务数据未经审计。

分析师

谢凌艳 张成

lianhe@lhratings.com

电话: 010-85679696

传真: 010-85679228

地址: 北京市朝阳区建国门外大街 2 号
中国人保财险大厦 17 层 (100022)

Http: //www.lhratings.com

评级观点

联合资信评估有限公司(以下简称“联合资信”)对中国远洋控股股份有限公司(以下简称“公司”或“中国远洋”)的评级反映了其作为一家集集装箱航运、干散货航运、物流、码头和集装箱租赁等多种业务于一体的大型综合航运公司, 在业务模式、市场网络、公司治理和股东支持等方面的显著优势。目前公司产业链条完整, 规模优势明显, 资产流动性好。

2009 年上半年, 受航运业周期性调整的影响, 公司经营压力加大, 业绩下滑; 但从 2009 年三季度开始, 在铁矿石、煤炭、原油等大宗商品市场回暖情况下, 国内干散货和集装箱运输市场出现回升, 行业内供需压力有所缓解, 公司盈利状况得以改善, 2010 年一季度扭亏为盈。

未来伴随全球经济的复苏及航运市场环境逐步改善, 公司有能力凭借其经营规模、市场网络、管理水平和股东支持等优势保持整体经营业绩稳步增长, 并维持良好的经营及财务状况。联合资信对公司评级展望为稳定。

基于对公司主体长期信用以及本期中期票据偿还能力的综合评估, 联合资信认为, 公司本期中期票据到期不能偿还的风险极低, 安全性极高。

优势

1. 公司是全球主要综合航运公司之一, 产业链完整, 品牌知名度高, 公司船队规模居世界前列, 拥有和控制的干散货船队运力规模目前居全球第一位。
2. 公司拥有高素质的客户基础及覆盖全球的服务网络, 具有业务协同优势, 抵御航运业周期性波动的能力较强。

3. 作为在香港和上海两地上市的公司，公司治理结构完善，管理水平高。
4. 公司能够在航运市场经验、技术及人才等方面得到控股股东中远集团的有力支持。

关注

1. 全球经济波动对航运业和公司经营造成不利影响。
2. 船用燃油价格和汇率波动给公司经营带来一定的不确定性。
3. 受干散货市场波动的影响，公司远期运费协议（FFA）业务投资收益和公允价值变动收益存在不确定性，一定程度上影响了公司盈利水平。

一、主体概况

中国远洋控股股份有限公司是根据国务院国有资产监督管理委员会《关于设立中国远洋控股股份有限公司的批复》（国改改革[2005]191号）批准，由中国远洋运输（集团）总公司（以下简称“中远集团”）于2005年3月3日独家发起设立的股份有限公司。2006年12月25日，经中华人民共和国商务部（商资批[2006]2417号文）批准，公司变更为外商投资股份有限公司。公司实际控制人系国务院国有资产监督管理委员会。

公司成立后，所发行的H股和A股先后于2005年6月30日和2007年6月26日在香港联合交易所有限公司和上海证券交易所挂牌上市交易，H股和A股代码分别为1919和601919。截至2010年3月底，公司控股股东中远集团持有公司A股5313082844股（持股比例为52.01%）。

公司设立时拥有的主要资产为以中远集团原下属的中远集装箱航运有限公司（以下简称“中远集运”）及其子公司为核心的集装箱航运资产、以中远太平洋有限公司（以下简称“中远太平洋”）及其子公司为核心的码头营运资产以及集装箱租赁业务相关的资产，之后公司于2007年12月29日成功完成非公开发行A股股票并向中远集团收购其下属的全球最大干散货船队公司股权项目，公司的经营范围和业务规模得到了进一步拓展，成为一家集集装箱航运、干散货航运、物流、码头和集装箱租赁等多种业务于一体的综合航运公司。目前，公司是全球主要综合航运公司之一，规模优势明显。

目前公司总部设有总经理办公室、运输部、安全技术监督部、战略发展部、财务部、人力资源部、监督部、企业文化部、工会、投资者关系部和研究发展中心11个职能部门（见附件6）。截至2009年底，公司合并范围内拥有重要子公司52家（见附件7）。

截至2009年底，公司（合并）资产总额1386.20亿元，所有者权益合计（含少数股东权益105.71亿元）533.93亿元；2009年公司实现营业收入557.35亿元，净利润-67.37亿元。

截至2010年3月底，公司（合并）资产总额1405.11亿元，所有者权益合计（含少数股东权益108.03亿元）539.94亿元；2010年1~3月公司实现营业收入174.05亿元，净利润10.92亿元。

公司注册地址：天津市天津港保税区通达广场1号3层；法定代表人：魏家福。

二、本期中期票据概况

公司计划于2010年度发行第一期50亿元中期票据（以下简称“本期中期票据”），存续期限10年。本期中期票据无担保。

本期中期票据募集资金中50%将用于满足下属子公司中远集运中长期营运资金的需求；50%用于偿还下属子公司的银行贷款。

三、行业分析

1. 行业现状

航运业是国民经济和国际贸易的基础行业，主要通过以海运方式为核心的综合运输方式，以及与之配套的码头、货物运输代理、船舶代理等向客户提供一系列综合性服务。同其他运输方式相比，海运有运量大、运距长、运输成本低等优点，因此在大规模的远距离运输，尤其是跨洋运输中，具有绝对的优势。

世界航运市场的发展与世界经济形势及国际贸易发展息息相关。在全球船队的运力供给和贸易运输需求互相作用的影响下，航运业表现出较强的周期性规律。2008年以来，美国的次贷危机引发金融海啸，导致全球出现经济衰退现象，根据联合国贸易和发展会议2009年12月8日发布的海运回顾报告指出，全球经济增长减缓导致2008年世界海运贸易增长

放缓，与此同时，全球商用货船的数量持续增长导致运费下跌，2008 年全球海运货物总量为 81.7 亿吨，同比增长 3.6%，低于 2007 年 4.5% 的增长幅度。

2009 年，在各国政府救市政策和措施的刺激下，世界经济自下半年起逐步走出低谷。进入 2010 年，世界经济延续 2009 年下半年的回升态势，总体表现出持续复苏的迹象。根据国际货币基金组织（IMF）在 2010 年 1 月 26 日发布的《世界经济展望报告》中指出，全球经济增长正在“转负为正”。IMF 预计，2010 年全球经济增速将达到 4.1%，2011 年进一步加快至 4.3%。

随着中国经济的快速增长，中国航运业获得了稳定的发展。根据交通部《2009 年公路水路交通行业发展统计公报》，2009 年中国港口完成货物吞吐量 76.57 亿吨，比上年增长 9.0%，增速比上年回落 0.5 个百分点，完成外贸货物吞吐量 21.80 亿吨，增长 9.8%，增速提高 2.4 个百分点；全国沿海港口完成货物吞吐量 48.74 亿吨，比上年增长 8.6%；完成外贸货物吞吐量 19.94 亿吨，增长 9.3%。2010 年一季度，规模以上港口完成货物吞吐量 18.1 亿吨，同比增长 22.2%，增速延续了去年以来逐季提高势头。

总体来看，航运业是国家重要基础性支柱行业，世界经济及中国经济持续增长，成为中国航运业发展直接推动力。2008 年以来，受国际金融危机和全球实体经济下滑影响，航运业出现了周期性调整。随着全球经济的复苏，航运业整体发展前景良好。

集装箱航运

全球集装箱航运网络是洲际供应链的骨干，承运着大约 90% 的洲际集装箱贸易货量以及 60% 的贸易额。随着近年来集装箱运力大幅增加，集装箱运输行业竞争压力逐步加大，业内企业盈利能力普遍下降。据克拉克森统计，截至 2009 年 11 月 1 日，全世界集装箱船舶运力达 4798 艘，1279.13 万 TEU，同比增长

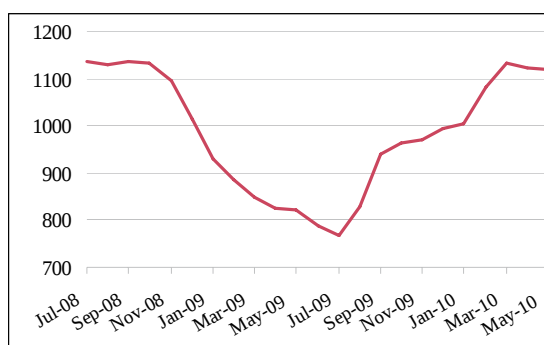
6.81%；加上贸易量下滑所造成的运量萎缩，2009 年全球集装箱运输市场运力供给过剩的局面较 2008 年进一步扩大。截至 2010 年 1 月 4 日，全球闲置集装箱船折算运力为 151 万标箱，占总运力的 11.6%。

集装箱主要用于汽车、电子产品、纺织品等下游制成品的运输，受金融危机的冲击最为直接。2009 年世界集装箱吞吐量下降 9.7%，降幅为近半个世纪以来最大。2009 年上半年，集装箱运输需求大幅收缩，亚欧西行航线货量出现自 2003 年以来的首次半年度负增长，货量较去年同期下降接近 20%；泛太平洋东行航线货量也较去年同期大幅下降约 18%；大多数干线货量也出现不同程度的降幅，班轮运价与船舶租金水平双双下跌。2009 年下半年，集装箱运输进入传统旺季，同时全球经济逐渐走向复苏，市场供求关系得到改善。

2009 年受金融危机影响，中国集装箱吞吐量小幅下降，沿海内河港口一降一升。2009 年，全国港口集装箱吞吐量为 1.22 亿 TEU，比上年减少 4.6%；其中沿海港口完成 1.10 亿 TEU，比上年减少 5.6%，内河港口完成 1220 万 TEU，实现比上年增长 5.4%。2010 年全球经济逐步复苏，集装箱航运市场需求呈现回暖向好迹象，一季度全国港口集装箱吞吐量 3187 万 TEU，同比增长 22.1%，增速较去年第四季度显著提高 18.5 个百分点，回升态势明显。中国集装箱吞吐量在全球集装箱吞吐量中的比重不断加大。2003 年至今，中国港口集装箱吞吐量连续 7 年居世界第一。

从中国出口集装箱综合运价指数（CCFI）来看，随着全球经济下滑，国际贸易需求萎缩，2008 年下半年运价指数呈大幅下跌趋势，跌势一直持续到 2009 年 6 月。2009 年 6 月 26 日，CCFI 下降到历史最低点 763 点，较 2008 年高点下降了 36%。进入下半年，中国集装箱出口运价指数逐月上扬，年底已上升到 996 点，2010 年延续回升态势，2010 年 5 月 7 日升至 1120.6 点。

图1 中国出口集装箱综合运价指数走势图



资料来源: Wind 资讯

干散货运输

干散货运输的主要货种是铁矿石、煤炭等大宗货物。2009 年全球干散货海运总体需求与 2008 年基本持平。国际干散货航运市场大体呈现前低后高的走势。在中国及全球其它主要经济体的经济刺激政策推动下, 中国铁矿石需求及煤炭进口呈现强劲之势。2009 年中国进口铁矿石 6.28 亿吨, 同比增长 42%。2009 年中国从煤炭净出口国转变为净进口国, 全年进口量达到 1.26 亿吨, 同比增长 212%。在“中国因素”的推动下, 波罗的海综合运费指数 (BDI) 自年初的 773 点震荡回升, 年底 BDI 指数报收 3005 点。2009 年全年 BDI 指数平均值为 2617 点, 较 2008 年下跌 59%。

图2 波罗的海综合运费指数趋势图



资料来源: Wind 资讯

2010 年全球经济复苏提升铁矿石、煤炭等原材料的需求。航运咨询机构 Marsoft 预测, 2010 年主要干散货货种的海运量增幅将升至 10.5%。2010 年 5 月 13 日, BDI 指数报收 3914

点。

根据 Clarkson 跟踪的运力数据统计, 2009 年 10 月底, 全球干散货船队的实际拥有量为 4.489 亿载重吨, 与 2008 年底的船队规模 4.181 亿载重吨相比, 船队运力增幅为 7.3%。同时, 2009 年 1-10 月全球干散货船的拆解量高达 920 万载重吨, 达到自 2006 年以来的历史高峰, 较 2006~2008 年三年的拆解量还高出 140 万载重吨。大量老龄船的拆解对新造船进入营运市场的压力起到了相当程度的缓解效应。

物流

随着世界经济一体化的步伐继续加快, 跨国公司在全球范围内进行资源配置带来国际贸易和跨国投资的持续增长, 相应地带动了服务业在全球范围内发展空间的拓展。现代物流作为服务业的重要组成部分, 融合了物流、资金流和信息流, 在提高国民经济运行效率和企业整体经济效益、推动世界经济和贸易发展等方面发挥着重要作用。世界经济一体化进程的加速和中国进出口贸易的持续增长也使得社会对现代物流的需求日益迫切。2010 年全球贸易物流情况出现改善, 世界银行最近发布的一项调查报告显示, 155 个经济体的物流表现指数(LPI)排行榜中, 德国居于首位, 中国居第 27 位。根据这项报告分析, 高收入经济体目前明显占据物流排行的前列。

中国已经形成了庞大的物流市场。“十一五”时期, 中国正处于工业化中期和调整经济结构、转变经济增长方式的关键时期, 而现代物流正向生产、建设、贸易等领域延伸, 是调整经济结构、转变经济增长方式的重要内容。截至 2009 年底, 中国已成为世界第三大经济体, 第一大贸易出口国。据统计, 2009 年中国全社会物流总额 96.65 万亿元, 同比增长 7.4%, 反映出物流需求在中国经济增长的带动下逐步企稳回升。2010 年随着各国政府稳定经济政策获得成效, 世界经济复苏势头逐步增强。中国物流运行总体呈现回升态势, 为国民

经济较快复苏提供了有力的支撑。中国物流业将随世界经济环境的好转逐步得到改善并加快发展。

2010年,中国经济持续增长将为中国物流业的发展奠定坚实基础,国家4万亿元基础建设投资计划的作用将集中显现,业已出台的《物流业调整和振兴规划》和即将出台的“物流业振兴规划实施细则”将为中国物流市场的健康快速发展创造更好的宏观环境。物流企业在基础制造、原材料、能源、水泥、钢铁、大宗商品等领域将有众多机会。

码头

近年来中国港口码头泊位持续增加。根据交通运输部《2009年公路水路交通行业发展统计公报》,2009年底,中国港口拥有生产用码头泊位35947个,比上年底增加379个。全国沿海港口拥有生产用码头泊位5320个,比上年底增加201个;内河港口拥有生产用码头泊位26109个,比上年底增加178个。

港口码头泊位大型化、专业化程度进一步提升。2009年,全国港口万吨级及以上泊位1554个,比上年末增加138个。全国沿海港口万吨级及以上泊位1261个,比上年底增加104个,内河港口万吨级及以上泊位293个,比上年底增加34个。全国万吨级及以上泊位中,通用散货泊位274个,通用件杂货泊位284个,专业化泊位863个,比2008年底分别增加22个、12个和85个。专业化泊位中,集装箱泊位280个,煤炭泊位168个,金属矿石泊位44个,原油泊位66个,成品油泊位108个,散装粮食泊位24个。

集装箱专用码头建设将是港口建设的重点,2004年1月1日《港口法》的实施,鼓励了国内外经济组织或个人对港口的依法投资、经营,拓宽了中国港口投资建设的渠道,为中国港口建设投资、经营主体多元化机制的建立和完善提供了法律的保障。

2008年,继国务院批准铁道部的2万亿元铁路投资计划后,交通运输部门正在酝酿一个

未来3~5年内投资5万亿元的计划。这5万亿规模的投资,包括在建项目、已经规划的项目和追加投资,将涉及公路、水路、港口和码头建设等。

集装箱租赁

随着现代运输技术的发展,集装箱运输已成为铁路运输、公路运输、海运及空运的重要方式,全球及中国海运运输集装箱化比例不断增加。由于集装箱化运输增加了运输的灵活性、快捷性和安全性,能有效降低成本,使移动货物更加方便和规范化,未来杂货的集装箱化率将进一步提高。

集装箱租赁业的需求主要受航运企业集装箱队中租赁箱比例的影响,而航运企业集装箱队的结构主要受新造集装箱价格和企业自身效益的影响。一般而言,新箱价格下滑将刺激船公司增加购置自有箱的比例,而船公司经营效益不佳将促使其减少购置自有箱的比例。

近年来,受集装箱贸易需求不断增长、集装箱航运承运人运力增加等因素的影响,集装箱租赁市场得到了平稳的发展。集装箱租赁通常采用两种方式:长期租赁及灵活租赁。长期租赁一般为五至十年,租期内租金固定,双方可在合约年期届满后另订新合约或转为其他租赁方式。灵活租赁的商业条款每年可以重新磋商及重续。一般而言,长期租赁所涉及的租金收入及业务风险相对较低,灵活租赁涉及较高的租金收入以及较大的业务风险。在波动的市场环境下,长期租赁的收入较为稳定;而在稳定的市场环境下,灵活租赁所收取的费率一般会较高。近年来,集装箱租赁行业呈现向长期租赁转变的趋势,大部分集装箱租赁公司越来越多以长期租约出租集装箱,主要为五年的长期租约。

集装箱租赁公司通过采购的方式获得集装箱,集装箱采购的价格主要受市场供求情况和集装箱主要原材料钢材价格的影响。一般来说,集装箱的租赁费随着集装箱价格的波动而波动。全球经济放缓也对租箱行业产生了一定

不利影响，而原材料价格高涨导致购箱价格持续上升，集装箱租赁市场面临挑战，但航运公司运力维持一定增速，也带来了集装箱租赁需求的持续增长。

2. 行业关注

航运业具有较强的周期性且竞争加剧

航运业发展具有较强的周期性，全球航运业最近一轮繁荣上升始于 2005 年，在 2007 年形成景气高峰，2008 年景气高峰大幅回落，2009 年下半年开始逐步回升。

各大船运公司近两年交付使用的运力增长较快。为了在竞争中保持优势，各大航运公司不断开展并购、扩张以实现规模经济效益，以战略联盟的方式寻求外部发展，通过建立国际综合物流系统来增加服务价值和降低物流总成本，通过细化业务、开辟航运支线等等措施来进一步提高竞争力。

油价波动剧烈

自 2007 年初开始，国际原油价格不断攀升，至 2008 年上半年飙升至 140 美元左右，10 月来国际原油价格又迅速回落至每桶约 30 美元的低点。2009 年初，油价继续在低位徘徊，至 4 月开始大幅上涨，经过震荡调整于 10 月又出现大幅上涨，至 2009 年年底收于约 80 美元。2010 年以来，油价延续了盘整上涨的态势。

燃油费用是航运业的主要成本之一，一般可占到总成本的 20%~30%，部分船型甚至可达 50%。未来油价仍然可能呈现波动性，给航运公司成本管理带来一定难度，影响集装箱航运和干散货航运业务的盈利能力。

人民币升值

国际航线的航运收入和成本均以外币计价，部分船舶的建造也以外币计价，对于中国航运企业，人民币的升值也意味着利润空间的压缩；贸易摩擦、港口使费上升以及经济发展中的其他不确定性因素也将会给航运企业经营带来一定不利影响。

3. 行业前景

近年来航运市场蓬勃发展，得益于全球经济与贸易的快速发展以及资本流动性过剩带来的投机与市场炒作。航运市场的高点带来了船东大量增加船舶订单，从而运力供给整体相对过剩。但近期随着美国金融危机对实体经济影响的加深，导致发达国家经济整体放缓，航运市场经历了周期性的调整。2009 年下半年以来，全球经济持续复苏，航运业整体发展前景良好。

随着中国航运业的快速发展，其市场环境也在不断发生着深刻变化，尤其是中国政府采取积极的对外开放和与国际海运惯例接轨的海运政策法规，为航运业提供了“竞争、开放、透明”的市场环境。另外，中国政府采取多元化筹资的开放政策，加快与航运业密切相关的港口、公路等交通基础设施建设。经济全球化和产业结构调整促进重化工业、加工制造业向港口及交通干线转移，都给航运市场带来巨大的运输需求，中国仍将是全球最具活力的航运市场之一。

四、基础素质分析

1. 规模与竞争力

公司是一家集集装箱航运、干散货航运、物流、码头和集装箱租赁等多种业务于一体的综合航运公司，是全球大型航运企业集团中远集团的上市旗舰和资本平台，在香港和上海两地上市。2009 年，公司在由中国社会科学院工业经济研究所联合中国经营报社共同编写的《2009 年度中国上市公司竞争力报告》中，位居港股综合排名前 10 强，获 2009 中国“最具竞争力港股上市公司”称号；荣获“2009 全球最具成长性华商上市公司”荣誉称号。

集装箱航运

公司通过全资子公司——中远集运经营集装箱航运及相关业务。截至 2010 年 3 月底，公司经营船队包括 146 艘集装箱船舶，运力达

573245 标准箱，船队规模位居世界第七；在全球超过 50 个国家和地区的 145 多个港口挂靠，经营 67 条国际航线、11 条国际支线、21 条中国沿海航线及 61 条珠江三角洲和长江支线。中远集运在全球范围内拥有广泛的销售和服务网络，截至 2009 年底，中远集运共拥有 400 多个境内境外销售和服务网点。这些全球性的航线网络和销售、服务网络，使得本集团可以为客户提供优质的“门到门”服务。

干散货航运

公司通过中远散货运输有限公司（以下简称“中远散运”）、青岛远洋运输有限公司（以下简称“青岛远洋”）、中远（香港）航运有限公司（以下简称“香港航运”）及深圳远洋运输股份有限公司（以下简称“深圳远洋”）经营干散货航运业务。截至 2010 年 3 月底，公司所拥有、经营及控制的干散货船舶共有 442 艘，运力合计 3715 万载重吨，船队规模位居世界第一。

物流

公司通过控股子公司——中国远洋物流有限公司（以下简称“中远物流”，2009 年底公司直接持有其 51% 权益并通过中远太平洋间接持有其 49% 权益，合计持有其 76.09% 权益；2010 年 2 月，公司收购中远太平洋持有的 49% 中远物流股权，目前直接持有中远物流 100% 的股权）提供包括第三方物流及船舶代理、货运代理在内的综合物流服务。中远物流在境内外建立了 400 多个业务分支机构。

码头

公司通过中远太平洋（香港联合交易所有限公司主板上市的公司，公司持有其约 51% 权益）经营码头业务。截至 2010 年 3 月底，中远太平洋共持有 27 家码头合资公司的权益，总泊位达 140 个，世界排名第五。

集装箱租赁、管理及销售业务

公司通过中远太平洋下属的佛罗伦货箱控股有限公司（以下简称“佛罗伦”）经营集装箱租赁业务。截至 2010 年 3 月底，佛罗伦

自有及管理的箱队规模为 1565291 标准箱，占全球租箱公司约 14% 的市场份额，位居世界第二。

另外，公司还通过中远太平洋的参股联营公司中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司（以下简称“中集集团”）（中远太平洋于 2009 年底持有其 21.8% 的权益）从事集装箱制造业务，中集集团是目前世界最大的集装箱制造公司，占有约 50% 的市场份额。

2. 人员素质

公司执行董事、董事长兼 CEO 魏家福先生，60 岁，交通运输规划与管理专业硕士、船舶与海洋结构设计制造专业博士，高级工程师，1999 年获国务院政府特殊津贴。魏先生 1967 年加入中远集团，曾任中坦联合海运公司、中远控股（新加坡）有限公司、中远天津、中远散运等公司总经理，中远集运董事长、中远太平洋、中远投资（新加坡）、中远国际董事会主席等职，现兼任中国船东协会、中国船东互保协会、中国服务贸易协会、中国工业经济联合会等多家社会团体的领导。魏先生拥有 40 多年的航海和航运业经历，具有卓越的企业经营决策能力和丰富的资本运作经验，曾获“中国改革开放 30 年影响中国经济 30 人”、“中国海运青史 60 人”、“中国经济百人榜共和国 60 年影响中国经济 60 人”、CCTV 中国经济“十年商业领袖”等荣誉称号。

公司执行董事兼总经理张良先生，56 岁，交通运输规划与管理专业硕士，企业管理专业博士，高级工师，曾任中远天津人事处处长、总经理助理、副总经理（兼安全质量经理），中远散运副总经理，中远天津总经理、中远散运总经理、中远总公司总法律顾问等职，现兼任中国航海学会副会长、中国口岸协会副会长、海商法协会副主席。张先生曾任远洋船舶船长，拥有 30 多年航运业经验和丰富的企业经营及管理经验。

截至 2009 年底，公司拥有在职员工 39226

人。按照年龄划分,30岁以下占29.78%,30岁~50岁占54.09%,50岁以上占16.13%;按照学历划分,大学本科以上占29.85%,大专占30.19%,中专以下占39.96%;按照专业构成划分,经营管理人员占27.15%,生产人员占58.23%,其他占14.62%。公司员工构成符合行业需求。现阶段,公司不仅拥有一批优秀的驾驶、航运管理和船舶管理人才,而且随着公司在国内国际地位的提升,公司在船舶和货物代理、船舶工业、码头等方面的专业人才也保持增长。凭借公司整体品牌优势和现代人力资源开发管理模式对各方面专业人才的吸引力,公司能够保障长期拥有大批高质量的员工队伍。

整体看,公司人员素质较高,对高素质人才吸引力强,公司高层管理人员具有丰富的行业经验及较强的管理能力。目前公司的人员结构和人员储备为公司未来发展奠定了良好基础。

3. 股东支持

公司控股股东中远集团的前身是中国远洋运输公司,于1961年4月成立并于1992年重组。中远集团是国资委管理的特大型国有企业集团之一,在全球拥有近千家成员单位。中远集团是国际海事理事会(BIMCO)执委会委员、国际干散货船船东协会(INTERCARGO)理事会成员和中国地区主管、国际集装箱船经营人协会(Box Club)会员、国际运输中间人协会(ITIC)董事以及中国船东协会主席单位和中国船代协会会长单位,在国内国际航运业中均占重要地位,影响力突出。中远集团在2009年财富全球500强的评比中,排名第327位,入选的国际航运企业共有四家,中远集团位列第二(马士基第一、日邮第三、商船三井第四)。

除公司经营的业务外,中远集团目前还主要经营油轮及其他液体散货航运、杂货及特种船航运、船舶修理及船舶改装、船舶建造、提供船用燃油、金融服务、船舶贸易服务和提供

海员及船舶管理等业务。截至2009年底,中远集团运力规模为770艘/5307万载重吨,居全球第三位,干散货船队规模居世界第一。

截至2009年底,中远集团合并资产总额3085.33亿元,归属于母公司的所有者权益1142.01亿元,归属于母公司所有者的净利润为11.11亿元。

公司作为中远集团的控股子公司,可以在航运市场经验、技术及人才等方面得到中远集团的有力支持。尤其是中远集团在国际上较高的知名度和影响力,为公司在世界范围内拓展业务奠定了良好的基础。

五、公司管理

1. 治理结构

作为一家在香港和上海两地上市的公司,公司按照《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》、《上市公司治理准则》、《上海证券交易所股票上市规则》、香港联合交易所《上市规则》等法律、法规的要求,不断完善公司的法人治理结构和内控制度,规范公司运作。

公司设有股东大会、董事会、监事会以及董事会领导下的经营管理层,建立了符合现代企业制度要求的法人治理结构。

根据公司章程,股东大会是公司的最高权力机构。董事会对股东大会负责,目前公司董事会由11名董事组成,设董事长1人,副董事长1人。董事会执行股东大会的决议,决定公司的经营计划,制订公司的年度预算方案、投资方案、重大收购或投资行为、以及监督管理层表现。

董事会下设5个专业委员会和1个执行委员会。战略发展委员会就公司重要投资、收购及出售项目进行分析、评估;风险控制委员会负责协助董事会识别、监测及管理营运风险;审核委员会主要审核监督公司财务报告的程序;薪酬委员会的主要职责是就公司董事和监

事的薪酬政策和架构向董事会提出建议；提名委员会主要负责提名董事人选、审议董事提名及向董事会就该任命做出推荐；执行委员会由董事会成员组成，负责根据董事会之授权审批投资等交易项目。

公司监事会由 6 名监事组成，包括 2 名独立监事，2 名外部监事（股东代表）和 2 名职工代表，监事会设主席 1 名。监事会主席的任免由三分之二以上监事会成员表决通过。作为公司的常设监督机构，监事会负责对公司董事、总经理、副总经理和其他高级管理人员执行公司职务时的行为进行监督，对违反法律、行政法规、公司章程或者股东大会决议的董事、总经理、副总经理和其他高级管理人员提出罢免的建议。

公司高级管理人员包括总经理 1 人、副总经理 4 人、财务总监和董事会秘书各 1 人。公司管理层严格按照公司《章程》等规定的职责和权限履行职责，认真执行董事会决议事项，对公司经营管理实施有效管理和控制，不断提高公司管理水平和经营业绩。

总体看，公司作为在香港和上海两地上市公司，按照上市地境内外的法律、法规及规范性文件要求，构建了完善的法人治理结构，运作规范。公司通过股东大会、董事会以及相应的专门委员会、监事会和总经理负责的管理层协调运转和有效制衡，职能部门设置合理，内部职责分工明晰，组织结构设置能够满足公司经营管理的需要。

2. 管理水平

为进一步加强公司的内部管理，规范公司及下属公司的办事程序，提高工作效率，促进公司的持续发展，根据有关规定和要求，公司制订了《中国远洋控股股份有限公司制度汇编》，并每年对其进行修订。《制度汇编》涉及包括行政管理、法律事务管理、经营管理、财务管理、人事管理、投资者关系工作管理、党委管理和纪检监察管理等全方面的管理制度

和办法。

财务管理方面，公司按照现代财务管理的要求，制定完善了财务制度体系，规范财务运作程序，健全内部控制制度，确保财务管理科学和高效。目前，公司制定了《资金管理办法》、《金融风险管理业务管理办法》、《全球现金管理系统中运使费资金管理分工与流程（试行）》、《募集资金管理办法》、《担保管理办法》、《债务管理办法》、《专项费用管理办法》和《行政费用管理办法》等一系列管理办法对公司进行财务风险管理。

投资管理方面，为了加强公司投资管理工作，提高投资决策的科学性，规范公司各投资主体的投资行为，充分发挥公司整体优势，公司制订了《投资管理暂行办法》，使投资管理活动包括计划管理、决策管理、实施管理、资产处置、项目后评估以及考核等方面做到有章可循，确保企业利润最大化、公司价值最大化和股东回报最大化。

人事管理方面，公司设有独立的劳动、人事、工资管理体系，独立招聘员工。公司高级管理人员实行年薪制，依据董事会通过的《高管层薪酬管理办法》确定，年薪与经营业绩、股市形象密切相关，发放金额由薪酬委员会确定。同时，公司制定了《高管层年度考核暂行办法》，根据董事会和年度工作会确定的年度各项目标，进行经营和管理两方面的考核。公司为了适应发展战略需要，建立健全经营风险控制机制，完善高层管理人员的长期激励和约束机制，根据国内法律、法规规定，借鉴国际通行做法，并结合公司实际，股东会批准了股票增值权计划。该计划以“虚拟股票期权”形式，向高层管理人员授予一定数量的“虚拟股票期权”。被授予人可以在规定时间内获得与“虚拟股票期权”对应数量的实际股票股价上升所带来的收益，但被授予人不拥有这些股票的所有权。

内控建设方面，公司董事会负责公司总体的内部监控工作，内部审计从 2007 年开始，

确定了以风险为导向的内控审计为审计工作重点，制定了全系统的审计项目计划，按照统一协调、分级负责的原则将项目计划分解到所属各公司。通过开展内控审计，各级审计部门针对内控薄弱环节提出审计意见和建议，促进公司内部控制的进一步完善。公司还把每年会计师事务所出具的管理建议书意见的落实作为推进内控建设的重点工作。

投资者关系方面，为加强公司与投资者及潜在投资者之间的信息沟通，促进公司与投资者之间建立长期、稳定的关系，提升公司的诚信形象，根据香港交易所颁布的有关法律法规或相关规范性文件，以及国内的相关法律法规，同时结合本公司实际情况，制定了《投资者关系工作管理规定》。公司通过充分的信息披露与交流，运用金融市场营销的原理，加强与投资者之间的沟通，增进投资者对公司的了解和认同，提升公司治理水平，以实现公司整体利益最大化。

信息化建设方面，公司全球班轮运输信息系统建设目前已形成了遍布全球的网络基础设施架构，形成了以 IRIS2 为核心的业务系统、SAP 财务系统和 MIS 业务管理系统相辅相承的管理信息系统构架，并建立了具有公司特色的电子商务门户平台；公司物流管理信息系统（LMIS）、仓储管理信息系统（DMS）、供应商管理信息系统（VMI）等物流业务信息系统的广泛应用推广，提高了本公司的运作效率；公司还通过中远太平洋所属佛罗伦公司开发的专用集装箱队管理系统，使客户可以通过该系统与佛罗伦进行实时互动；公司致力于信息灾备系统的持续建设和信息系统的研发升级，并根据生产环境系统的变更，及时进行灾备系统补充建设，以确保其完整性，每年组织灾备系统全球联合演习以确保系统持续的可恢复能力。

综合看，公司认真履行上市地的监管规定，构建了完善的法人治理结构，运作规范，具备比较完备的内控组织体系，各项制度可执

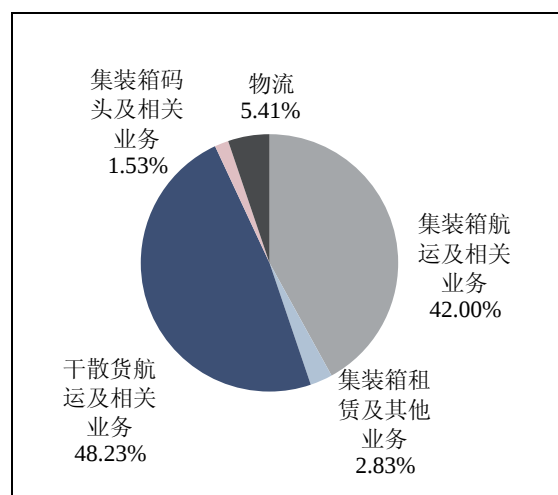
行性强，管理质量高，管理风险低。

六、经营分析

1. 经营概况

公司以集装箱航运、干散货航运、物流、码头和集装箱租赁为五大核心业务。2009 年在全球性经济下滑的冲击及贸易需求萎缩影响下，公司营业收入较上年下降 51.52%，为 557.35 亿元。从 2009 年公司内各业务分部间相互抵消前营业收入（567.63 亿元）构成情况看（见图 3），集装箱航运和干散货航运业务板块营业收入合计占公司总营业收入的 90.23%，是公司主要的收入来源。

图 3 2009 年公司营业收入构成情况



资料来源：公司 2009 年年报

从公司各业务板块盈利情况看，公司主要利润来自干散货航运和集装箱航运业务。2009 年，公司集装箱航运业务各航线运载量从第二季度起虽有回升，但全年同比仍减少 9.6%，集装箱平均运价同比去年有较大幅度下跌，集装箱船队经营出现较大亏损；国际贸易量萎缩，平均租金水平急剧下滑，使公司干散货航运业务收入及利润同比下降幅度较大。集装箱航运业务亏损及干散货航运业务盈利下降，致使公司 2009 年度亏损，实现归属于母公司的净利润-75.41 亿元。

表 1 公司 2007-2009 年主营业务情况

分行业	营业收入（亿元）			毛利率（%）		
	2007 年	2008 年	2009 年	2007 年	2008 年	2009 年
集装箱航运及相关业务	409.59	390.81	238.39	9.4	6.7	-24.1
干散货航运及相关业务	496.21	716.11	273.79	39.6	32.4	4.7
物流	23.22	28.93	30.71	42.8	44.6	44.0
集装箱码头及相关业务	3.99	6.50	8.68	51.6	48.8	31.5
集装箱租赁	19.52	18.53	15.89	47.9	53.6	50.1
其他业务	0.00	0.00	0.17	--	--	--
小计	952.54	1160.88	567.63	--	24.5	-3.6
公司内各业务部门相互抵销	13.74	11.19	10.29	--	0.3	--
合计	938.80	1149.68	557.35	27.3	24.7	-3.6

资料来源：公司提供

从公司主营业务分地区情况看，集装箱航运收入主要来自欧美地区，2009 年欧美地区收入占 50.68%，中国地区收入占 29.45%；干散货航运业务收入的 90%左右来自国际地区。

2010 年一季度，随着国际经济复苏及航运市场的回升，公司集装箱航运业务运载量同比增加 31.3%，平均运价上升 33.6%；国际干散货运价同比上涨，带动公司干散货运输业务收入也有较大幅度增长。2010 年 1~3 月，公司实现营业收入 174.05 亿元，较上年同期增长 58.7%；实现利润总额 15.19 亿元，归属于母公司所有者的净利润 8.82 亿元。

2. 各业务板块经营分析

集装箱航运及相关业务

公司通过全资子公司中远集运经营集装箱航运及相关业务。2009 年，公司集装箱航运及相关业务货运量达 523.43 万 TEU，较上年减少 9.6%，实现营业收入 238.39 亿元，较上年减少 39.0%。2010 年 1~3 月，公司集装箱航运业务的货运量为 130.56 万 TEU，较上年同期增加 31.3%，集装箱航运总收入上升 71.8%至 75.94 亿元。

船队发展方面，2009 年，公司根据市场形势调整集装箱船舶运力结构，全年新交付使用的集装箱船舶 5 艘，合计 29793 标准箱。截至 2009 年底，公司经营船队包括 146 艘集装箱船舶，合计计 561038 标准箱，较 2008 年底增加 13%，扣除出租运力，自营运力规模同比缩减 1.7%。2009 年公司无新增船舶订单，公司持有

54 艘集装箱船舶订单，运力合计 414926 标准箱。截至 2010 年 3 月底，公司经营船队包括 146 艘集装箱船舶，运力达 573245 标准箱，船队规模位居世界第七。同时，公司持有 52 艘集装箱船舶订单（订造及订租），合计 401287 标准箱。

表 2 2009 年底公司集装箱船舶订单持有情况

年份	自有		租入		合计	
	艘	标准箱	艘	标准箱	艘	标准箱
2010	9	45924	6	46981	15	92905
2011	7	29750	7	77853	14	107603
2012	16	95300	4	52368	20	147668
2013	5	66750	--	--	5	66750
合计	37	237724	17	177202	54	414926

资料来源：公司提供

航线货运量方面，2009 年集装箱航运市场需求急速下滑，从公司分航线货运量情况看，除中国内贸航线保持略微增加之外，其他航线的货运量均较上年有所减少。随着全球经济持续复苏，2010 年一季度集装箱航运市场呈现出量价齐升的态势，公司跨太平洋航线、亚洲航线和中国内贸航线的货运量分别较上年同期增长 50.4%、46.2%和 28.9%。

航线经营策略方面，公司面对剧烈变化的航运形势，快速调整运力配置。在 2008 年第四季度市场急剧下挫的情况下，及时收缩航线运力；随着 2009 年市场的逐步复苏，在货量充沛的航线上进行运力弹性扩张。公司实施了

较大范围的加船减速措施，有效降低了燃油消耗，消化了富余运力，改善航线的供需平衡。公司进一步深化 CKYH 联盟内部合作，推进统一排船、优化港序、促进支线及内陆联运资源共享等措施，扩大了航线服务覆盖面，降低了部分航线的可用舱位。此外，公司实施运价恢复计划，以欧、美主干航线为重点，强化大客户、直接客户、FOB 客户开发，努力改善货源结构，开发高贡献值货源，保持市场份额；内河航运方面，密切跟踪中国政府经济刺激政策，以长江流域市场开发为着力点，开发新兴市场；大力拓展延伸增值服务，持续打造差异化服务竞争优势。

表 3 公司分航线货运量情况

载箱量(万TEU)	2008年	2009年	变动率(%)	2010年1~3月
跨太平洋	128.6	115.6	-10.2	33.1
亚欧(包括地中海)	152.8	119.3	-21.9	25.8
亚洲区内(包括澳洲)	143.8	138.6	-3.6	35.6
其它国际(包括跨大西洋)	24.3	18.5	-24.0	3.7
中国	129.7	131.4	1.3	32.4
总计	579.3	523.4	-9.6	130.6

资料来源：公司提供

成本控制方面，2009 年公司及时启动与全球供应商的费率谈判，在与港口码头、堆场及修箱、支线及内陆运输类供应商的谈判中，争取到幅度不等的优惠费率。此外，还利用 CKYH 联盟货量优势，与相关码头展开谈判，获得进一步优惠。公司通过全面应用船舶燃油监控系统、实施船舶设备改造等措施，以及征收燃油附加费、执行燃油批量采购和现货锁定等策略，使得全年燃油消耗量同比下降 12.3%。在箱管成本控制方面，公司通过强化设备周转率跟踪监控、降低集装箱租箱费率等措施，使得箱管总成本较上年度下降 3%。

干散货航运及相关业务

公司通过中远散运、青岛远洋、香港航运和深圳远洋经营干散货航运业务。2009 年，公

司干散货运输业务实现营业收入 273.79 亿元，同比下降 61.77%，主要是国际贸易量萎缩，平均租金水平下滑所致。公司干散货运输业务完成货运量 27154 万吨，同比下降 7.36%；货运周转量 1.4 万亿吨海里，同比下降 6.67%；2010 年 1~3 月，公司干散货运输完成货运量 6652.59 万吨，同比增长 8.3%，货运周转量 0.3 万亿吨海里，同比增长 6.8%。

公司干散货运输货运以国际航线为主，其货运量约占总货运量的 85%左右；货种以煤炭和矿石为主，两者货运量合计约占总货运量的 80%左右。

船队运力方面，公司缩减高成本运力，强化低成本领先战略，优化了船队结构，截至 2009 年底，公司所拥有、经营及控制的干散货船舶共有 439 艘，运力合计 3657.20 万载重吨，其中自有船舶 222 艘，租入船舶 217 艘。截至 2010 年 3 月底，公司所拥有、经营及控制的干散货船舶共有 442 艘，运力合计 3715 万载重吨，船队规模位居世界第一；同时，公司持有干散货船舶新船订单 26 艘，390.80 万载重吨。

表 4 2010 年 3 月底公司干散货运输船队运力情况

船型	自有船		租入船		合计	
	艘数	万载重吨	艘数	万载重吨	艘数	万载重吨
好望角型	34	679.93	55	959.81	89	1639.74
巴拿马型	72	510.98	92	699.90	164	1210.89
大灵便型	83	406.16	44	232.44	127	638.59
小灵便型	34	116.71	25	89.73	59	206.44
合计	223	1713.78	216	1981.88	439	3695.66

资料来源：公司提供

目前公司拥有一支庞大的租入船队伍，为了有效对冲租入船风险，公司使用远期运费协议（FFA：是一种场外交易的远期合约，买卖双方达成的协议规定了具体的航线、价格、数量等，且双方约定在未来某一时点，收取或支付依据波罗的海航交所的官方运费指数价格与合同约定价格的运费或租金差额。）这一金融工具作为捕捉市场走势的传感器和现货操

作的有益补充，配合公司散货船队整体运作。公司制定并严格执行《FFA 业务操作规定》，在组织机构、职责分工、经营原则、决策和授权、经营程序、风险控制等多个方面对 FFA 业务经营等方面，强化了对该项业务的管理。公司还颁布并实施了《FFA 风险管理政策》，完善了该项业务的风险管理制度。

截至 2009 年 12 月 31 日，公司持有 FFA 资产余额合计 101.09 万元，负债余额合计 14208.13 万元。2009 年，公司持有的 FFA 公允价值变动及结算转出产生的收益金额为 34.99 亿元，抵减已结算并计入投资收益的损失金额 25.10 亿元，期内发生的净收益金额为 9.89 亿元。

物流业务

公司通过控股子公司中远物流提供包括第三方物流及船舶代理、货运代理在内的综合物流服务。2009 年，在经济危机影响加深以及国家出台物流业调整振兴规划的情况下，公司物流业务收入保持相对稳定，并略有增长（同比增长 6%），为 30.71 亿元。公司物流业务各板块的情况见表 5。

表 5 公司物流业务各板块的业务量情况

项目	2008年	2009年	变动率 (%)	2010年 1~3月
第三方物流				
产品物流				
家电物流(千件)	58582	51106	-13	16203
化工物流(万元)	5979	8137	36	2258
工程物流(百万元)	1150	1012	-12	224
船舶代理业务(艘次)	136041	144985	7	16106
货运代理业务				
海运货代				
散杂货(千吨)	141630	166648	18	50489
集装箱货(标准箱)	2212978	1923702	-13	497627
空运货代(吨)	121340	93782	-23	23001

资料来源：公司提供

（1）第三方物流

在产品物流方面，中远物流围绕家电、汽车、化工、会展等重点行业的客户，提供供应

链管理、仓储、配送等产品物流服务。在供应链金融领域，中远物流与国内多家银行合作，为客户开展融资物流服务，既开创了新的利润渠道，又成为稳定客户的重要手段。

在家电物流领域，中远物流在新项目开拓及原有业务深层开发方面卓有成效，在稳定提升本土家电客户数量基础上，成功开发高端外资家电客户。化工物流领域，华东和华南地区业务增长迅速，且开始逐步向周边及腹地发展。在工程物流领域，中远物流在中国电力物流和石化物流市场继续保持领先地位，重点项目包括：空客 320 项目、印度 RELIANCE 项目、中石化福建炼化项目、中海惠州炼油项目等。2009 年化工物流收入同比增加 36%，家电物流量下降 13%。

（2）船舶代理业务

中远物流在人员配置、业务培训、服务创新、技术改造、延伸服务等方面不断提高服务质量，加大船代业务的开发，加快周转，降低成本；建立了包含北京总部、上海营销中心、各口岸公司、驻外机构在内的立体营销体系，加强了对核心客户的营销；在服务模式上不断创新，提供个性化服务产品。

2009 年，中远物流继续以“PENAVICO”品牌经营船舶代理业务，与国际大班轮公司建立了长远的战略伙伴关系，新增班轮代理航线 148 条，占新增班轮代理航线 65% 的市场份额。推进船代在线服务和船舶排队（Line-up）港航信息服务、集装箱配图业务等，突出服务增值和技术领先特色，巩固了船代市场的竞争优势。

（3）货运代理业务

货运代理业务主要由海运货运和空运货运业务组成。公司自 2007 年对空运货代资源进行整合，对各空运公司实行垂直管理，建立以北京、上海和广州三地空港为核心枢纽的网络运营模式。海运货代方面，中远物流在搭建订舱平台和铁公海平台、建设市场营销体系、聚焦直接客户、开拓综合货运项目以及 FOCUS

系统的推广等各方面都取得积极进展。

码头及相关业务

公司通过中远太平洋经营码头业务。2009年，中远太平洋制定了适应市场变化的经营策略和措施，在全球性经济危机导致公司总体营业收入大幅下滑的情况下，保持了核心主业的基本平稳，码头业务和集装箱租赁业务继续位居全球第五和第二位。公司码头业务稳定，截至2009年底，公司拥有权益的码头合资公司共有28个，码头泊位142个，其中中国内地码头泊位120个（含香港），海外码头泊位22个，基本维持2008年规模。公司拥有权益的码头集装箱吞吐量为4355万标准箱，较上年同期下降了5%。截至2010年3月底，中远太平洋共持有27家码头合资公司的权益，总泊位达140个；营运中集装箱泊位共89个，年处理能力共4815万标准箱。

据德鲁里的最新统计，中远太平洋的集装箱码头业务占全球市场份额从5.5%上升到了6.1%左右，继续保持全球第五大码头运营商的市场地位。目前中远太平洋的码头业务主要集中在在中国地区，中国地区的码头吞吐量已占公司总吞吐量的90%。

2009年，中远太平洋经营的码头及相关业务收入为8.68亿元，较上年增长33.54%，主要源于希腊比雷埃夫斯码头、泉州太平洋集装箱码头有限公司及晋江太平洋港口发展有限公司收入的增加。2009年10月1日，中远太平洋成功接管希腊比雷埃夫斯码头。比雷埃夫港是希腊吞吐量最大的港口，地处重要的商业及战略航线之上，这些航线的服务遍及欧洲、亚洲、北非及地中海，2009年吞吐量为166062标准箱，实现收入1.58亿元。

集装箱租赁、管理及销售业务

公司通过中远太平洋下属的佛罗伦经营集装箱租赁、管理及销售业务。面对市场激烈竞争，佛罗伦以自有箱与管理箱结合的经营模式，适时调整经营策略，扩展集装箱箱队，充分发挥自身实力，保持行业领先地位。目前佛

罗伦名列全球第二大租箱公司，占全球租箱公司约14%的市场份额。

截至2009年底，佛罗伦拥有和管理箱队规模达1582614标准箱，较上年同期下降2.4%，全年平均出租率90.6%，较上年同期的94.6%有所下降，但仍高于业内约88%的平均水平。佛罗伦自有箱箱队742388标准箱，占总箱量46.91%；管理箱箱队为722132标准箱，占总箱量45.63%。截至2010年3月底，佛罗伦自有及管理的箱队规模为1565291标准箱，比上年同期减少3.1%，占全球租箱公司约14%的市场份额，平均出租率为93.5%。

表6 2009年底佛罗伦箱队规模情况

项目	2008年	2009年	变动率(%)
自有箱(标准箱)	747202	742388	-0.64
管理箱(标准箱)	755926	722132	-4.47
售后租回(标准箱)	118094	118094	0.00
总箱队规模(标准箱)	1621222	1582614	-2.38

资料来源：公司提供

3. 经营效率

2007年~2009年，公司销售债权周转次数和总资产周转次数均呈波动态势，存货周转次数呈下降趋势，2009年分别为7.94次、0.44次和32.00次。总体看，公司整体资产经营效率有所下降。

4. 经营优势

经营规模大，受股东支持力度强

公司是全球主要综合航运公司之一，经营规模大。公司在香港和上海两地同时上市，是中远集团的上市旗舰和资本平台，能够得到中远集团在各方面的大力支持。

一体化的业务模式提升和创造协同效应

公司是一家集集装箱航运、干散货航运、物流、码头和集装箱租赁等多种业务于一体的综合航运公司，可为客户综合航运服务。一体化的业务模式，能够支持各业务间的均衡发展，提升和创造成员之间的协同效应，综合服

务能力可使公司更有效地满足客户需要及提升客户忠诚度，最大限度提升公司的盈利能力。

业务经营网络覆盖全球

公司在全球范围内拥有广泛的航运和物流服务网络、集装箱码头以及销售服务网络。

企业知名度高，品牌优势明显，

中远集团经营历史悠久，在国内外均享有很高的声誉，其创立的“COSCO”、“中远”等品牌，在客户中拥有广泛的认知度和良好的品牌知名度。在中远集团许可下，公司在经营业务时一直使用这些品牌。

客户资源广泛，客户基础稳定

公司拥有广泛的遍布全球各地不同行业的客户基础，其中包括多家国际及国内知名公司，并与主要客户签订了战略合作协议，保证了获得长期、稳定的营业收入来源。

管理团队经验丰富，公司治理水平卓越

公司下属子公司在各自业务领域具有丰富的经营管理经验。公司高级管理层拥有超过25年的航运管理的经验，经历了多个航运市场周期，对国际国内的市场及客户的需求具有深刻地认识及了解。

公司的管理团队在公司治理方面的成绩也得到了公众的肯定。公司荣获2008年中国上市公司董事会第五届“金圆桌奖”最佳董事会奖、“2009中国上市公司最佳治理董事会”奖项。

先进的信息科技系统及电子商务平台

2009年，公司承担了国家信息化试点项目，参与的“远洋船舶及货物在线监控系统”通过科技部验收，并获得计算机软件著作权。公司通过先进的综合业务信息系统IRIS-2管理其航运服务网络，可通过该系统实现内部信息的实时共享。同时，公司通过全球电子商务平台及全球电子数据交换中心，与客户及供应商进行业务数据交换，充分共享信息资源，并借此提升公司的销售能力及品牌知名度。

5. 未来发展

公司未来几年的总体发展目标是：结合中远集团既定的发展战略，依托规模巨大而又发展迅速的中国市场，巩固并发展现有航运、物流、码头等业务，吸收集团内外其它航运业务和航运相关产业，完善航运价值链，同时进一步完善和清晰公司业务架构，成为主业突出、协同效应明显、富有竞争力的综合性航运企业。公司主要任务包括：①继续大力推进综合性航运业务发展；②提高公司主业竞争力，增强盈利能力；③加强战略管理，明晰公司架构根据各项业务具体的盈利状况，以及各行业的发展前景。公司现有业务的发展方向如下：①中远集运要提高盈利能力，加强市场地位；②各散货航运公司要稳定盈利能力，加强风险控制；③发展物流业务，使之成为公司新的利润增长点；④中远太平洋要进一步突出码头主业，优化业务架构；⑤加强协调，提高协同效应。

目前公司在建项目主要包括新造船舶、厦门远海码头公司建设项目、希腊比雷埃夫斯码头、晋江太平洋码头公司建设项目和天津远洋大厦二期项目等，预计2010年投资支出为102.59亿元，投资规模较大。未来公司将继续资产整合，进一步完善产业链，扩大经营规模，提高盈利能力。同时，联合资信也注意到，全球经济波动、航运业周期性调整可能给公司带来一定的经营风险。

七、财务分析

1. 财务概况

公司提供的2007年财务报表已经利安达会计师事务所有限责任公司（原利安达信隆会计师事务所有限责任公司）审计，出具了无保留意见的审计结论；提供的2008年~2009年财务报表均已经中瑞岳华会计师事务所有限公司审计，并出具了无保留意见的审计结论。2010年一季度财务数据未经审计。

2009年纳入公司合并财务报表范围的子公司共计714家（含单船公司），其中2009年度新增合并子公司21家，减少合并子公司10家。

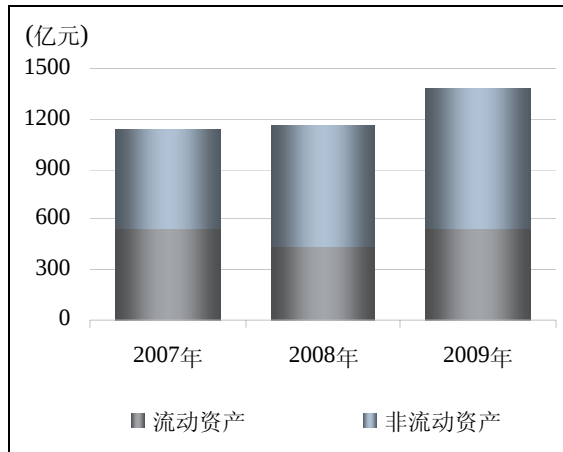
截至2009年底，公司（合并）资产总额1386.20亿元，所有者权益合计（含少数股东权益105.71亿元）533.93亿元；2009年公司实现营业收入557.35亿元，净利润-67.37亿元。

截至2010年3月底，公司（合并）资产总额1405.11亿元，所有者权益合计（含少数股东权益108.03亿元）539.94亿元；2010年1~3月公司实现营业收入174.05亿元，净利润10.92亿元。

2. 资产质量

2007年~2009年，公司资产总额年均复合增长10.43%。截至2009年底，公司资产总额1386.20亿元，其中流动资产占39.82%，非流动资产占60.18%。公司资产以非流动资产为主。

图4 公司资产构成情况



资料来源：公司审计报告

2007年~2009年，公司流动资产年均复合增长0.69%。截至2009年底，公司流动资产551.97亿元，主要以货币资金（占80.07%）和应收账款（8.73%）为主。

截至2009年底，公司货币资金441.98亿元，较上年增长37.34%，其中银行存款占99.88%。公司交易性金融资产0.06亿元，较上年减少2.74亿元，主要源于衍生金融资产公允价值的

减少。

截至2009年底，公司应收账款账面余额50.58亿元，其中单项金额重大的应收账款余额12.50亿元，为应收运使费；公司应收账款前五名欠款单位合计占比4.46%。2009年公司共计提坏账准备2.39亿元。

截至2009年底，公司其他应收款账面余额22.71亿元，其中单项金额重大的其他应收账款余额7.28亿元，为备用金等；公司其他应收账款前五名欠款单位合计占比22.10%，为代收佣金、代结使费往来和预缴税金等。2009年公司共计提坏账准备1.83亿元。

截至2009年底，公司存货原值20.09亿元，其中主要为燃料（占78.18%）、库存商品（占10.19%）和未竣工商品房（占8.64%），2009年公司对存货计提0.53亿元存货跌价准备。

2007年~2009年，公司非流动资产年均复合增长18.69%。截至2009年底，公司非流动资产834.22亿元，较年初增长18.72%。公司非流动资产构成主要以固定资产（占60.11%），长期股权投资（占12.90%）和在建工程（占15.12%）为主。

截至2009年底，公司可供出售金融资产27.51亿元，其中主要为对SIGMA ENTERPRISES LIMITED的投资20.07亿元。公司长期股权投资107.59亿元，其中主要包括对合营企业投资44.83亿元，对联营企业投资61.57亿元。

截至2009年底，公司固定资产原值956.74亿元，其中主要为船舶（占79.79%）和机器设备（12.59%）；公司固定资产计提累计折旧430.48亿元，计提固定资产减值准备24.78亿元，2009年底固定资产净值501.48亿元。

截至2009年底，公司在建工程126.12亿元，较上年下降5.00%，主要是在建船舶（占79.30%），资金主要来源于募股资金和自有资金。

截至2009年底，公司无形资产26.67亿元，较上年增长140.30%，主要以土地使用权（占

74.42%) 为主。

截至2010年3月底，公司资产总额1405.11亿元，其中流动资产占40.48%，非流动资产占59.52%，与2009年底相比，资产构成变化不大。流动资产构成中，仍以货币资金和应收账款为主，与2009年底相比，货币资金占比减少了3.73个百分点和应收账款增加了1.96个百分点；非流动资产构成与2009年底相比变化不大。

总体看，公司资产构成合理，流动资产中货币资金所占比重大，资产流动性较好；非流动资产中固定资产、在建工程和长期股权投资所占份额较大。整体看，公司资产质量较好。

3. 负债及所有者权益

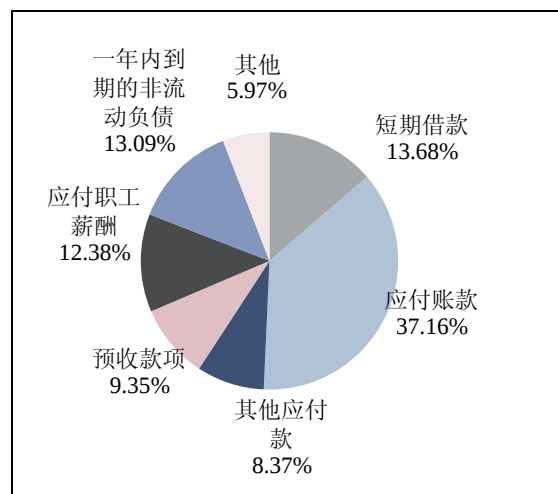
2007年~2009年，公司所有者权益合计年均复合下降0.57%。截至2009年底，公司所有者权益合计533.93亿元，较上年下降12.65%。所有者权益合计中，少数股东权益占19.80%，归属于母公司所有者权益占80.20%；归属于母公司所有者权益中，实收资本占23.86%，资本公积占69.34%，盈余公积占1.33%，未分配利润占9.24%，外币报表折算差额占-3.76%，公司所有者权益稳定。

截至2010年3月底，公司所有者权益（含少数股东权益108.03亿元）539.94亿元，所有者权益构成与2009年底相比变化不大。

2007年~2009年，公司负债合计年均复合增长19.53%。截至2009年底，公司负债合计852.27亿元，较上年大幅增长53.18%，主要由于非流动负债大幅增长所致。公司负债构成中，流动负债占31.76%，非流动负债占68.24%，公司负债以非流动负债为主。

截至2009年底，公司流动负债270.68亿元，较上年增长13.11%。流动负债构成中，主要以应付账款、短期借款、一年内到期的非流动负债、应付职工薪酬、预收账款和其他应付款为主。

图5 2009年底公司流动负债构成



资料来源：公司审计报告

截至2009年底，公司短期借款37.03亿元，较上年大幅增长173.43%，主要为信用借款（占62.03%）和保证借款（占37.97%）。

截至2009年底，公司应付账款100.58亿元，较上年增长24.11%，主要是因为业务量增长导致应付燃油费用增加；其中账龄在1年以内的占97.96%。公司预收账款25.32亿元，较上年增长48.10%，其中账龄在1年以内的占89.64%，账龄短。

截至2009年底，公司其他应付款22.65亿元，较上年下降29.63%，主要为购买股权款、工程设备款和代垫费用等。公司非流动负债账龄在1年以内的占81.23%。

截至2009年底，公司非流动负债581.59亿元，较上年大幅增长83.42%，主要为长期借款（占70.46%）、应付债券（占20.67%）和递延所得税负债（占5.37%）。

截至2009年底，公司长期借款409.76亿元，较上年增长100.29%，主要以抵押借款（占24.73%）和信用借款为主（占53.07%）。公司应付债券120.22亿元，主要为公司2009年发行的100亿元5年期中期票据。

截至2010年3月底，公司负债合计865.17亿元，其中流动负债占32.72%，非流动负债占67.28%，与2009年底相比，非流动负债占比减少0.97个百分点。

截至2010年3月底，公司流动负债283.12亿元，较2009年增长4.60%，其构成与2009年底相比变化不大；非流动负债582.04亿元，较2009年增长0.08%，其构成与2009年底相比变化不大。

截至2010年3月底，公司债务总额为612.54亿元，其中短期债务占13.57%，长期债务占86.43%。

2007年~2009年，公司资产负债率呈波动态势，三年分别为52.48%、47.65%和61.48%；全部债务资本化比率逐年上升，三年分别为27.33%、33.12%和53.16%。截至2010年3月底，公司资产负债率为61.57%，全部债务资本化比率维持2009年底水平，公司负债水平正常。

4. 盈利能力

受2009年全球集装箱航运市场需求急速下滑影响，公司营业收入大幅下降，2009年为557.35亿元，较2008年下降51.52%；2009年公司营业成本577.60亿元，营业利润为-56.63亿元，呈亏损状态。

从期间费用看，2007年~2009年，公司期间费用占营业收入的比重分别为6.68%、4.39%和9.64%。

2009年，公司公允价值变动收益34.69亿元，较上年大幅增加，主要源自公司持有的远期运费协议因年内公允价值变动及结算转出产生的收益34.99亿元。公司投资收益为-12.51亿元，较上年减少39.21亿元，主要是因为公司持有的远期运费协议于当年已交割部分发生损失（-25.10亿元），以及受国际航运市场低迷影响来自合营公司和联营公司的投资收益减少所致。

2009年，公司实现营业外收入10.35亿元，主要为处置固定资产利得2.62亿元和政府补助5.30亿元；2009年公司利润总额和净利润分别为-63.13亿元和-67.37亿元。

从盈利指标看，2007年~2009年，公司营业利润率、总资产收益率和净资产收益率均呈

下降趋势，三年平均值分别为10.15%、7.48%和7.27%，2009年均为负值。

2010年1~3月，公司实现营业收入174.05亿元，同比增长58.73%，主要源于集装箱航运业务收入的增长。2010年1~3月，公司实现营业利润18.37亿元，利润总额15.19亿元，净利润10.92亿元；营业利润率为16.57%。

总体看，公司主营业务一定程度上受行业供需状况变化、公允价值变动变动和投资收益波动的影响。受2009年全球集装箱航运市场需求急速下滑影响，公司经营呈亏损状态，随着2010年整体行业出现恢复性增长，公司一季度扭亏为盈。

5. 现金流

从经营活动看，2007年~2009年，受航运业周期波动的影响，公司销售商品、提供劳务收到的现金和经营活动产生现金流入均呈波动下降趋势，2009年分别为702.50亿元和925.56亿元；购买商品、接受劳务支付的现金和经营活动现金流出均分别呈波动下降趋势，2009年分别为677.97亿元和984.35亿元。2007年~2009年，经营活动产生的现金流量净额分别为226.83亿元、233.78亿元和-58.79亿元。

从收入实现质量指标看，2007年~2009年，公司现金收入比率逐年提高，2009年为126.04%，收入实现质量较好。

从投资活动看，2007年~2009年，公司投资活动现金流入分别为102.73亿元、86.22亿元和38.01亿元，主要是处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额和收回投资收到的现金；近三年，公司投资活动现金流出分别为295.25亿元、294.58亿元和148.95亿元，主要是购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金；公司投资活动产生的现金流量净额呈现波动态势，三年分别为-192.52亿元、-208.36亿元和-110.94亿元。

从筹资活动前现金流量净额看，2007年~2009年分别为34.31亿元、25.34亿元和-169.73

亿元，目前公司对外部融资需求较高。

从筹资活动看，2007年~2009年，公司筹资活动现金流入主要是取得借款收到的现金，筹资活动现金流出主要是偿还债务支付的现金，筹资活动产生的现金流量净额有所波动，2007年、2009年表现为净流入，分别为239.46亿元和291.85亿元，2008年为-74.42亿元。

2007年~2009年，公司现金及现金等价物净增加额分别为263.60亿元、-60.76亿元和122.71亿元。

2010年1~3月，公司经营活动产生的现金流量净额、投资活动产生的现金流量净额和筹资活动产生的现金流量净额分别为16.99亿元、-15.30亿元和-1.88亿元，现金及现金等价物净增加额为-0.57亿元。

总体看，公司经营活动现金流入规模大，且收入实现质量较好，2009年受整个行业景气度下降影响，经营活动产生的现金流量净额为负值，公司对外部融资需求较高，筹资活动现金流量净额呈现波动性。

6. 偿债能力

从短期偿债能力指标看，2007年~2009年，公司流动比率和速动比率呈现增长趋势，2009年分别为203.92%和196.70%。2010年3月底，公司流动比率和速动比率分别为200.89%和193.13%。公司短期偿债能力很强。

2007年~2008年，公司EBITDA分别为307.35亿元和196.08亿元，2008年EBITDA利息倍数、全部债务/EBITDA分别为17.78倍和1.54倍。受航运业周期性调整的影响，2009年公司经营业绩下滑，EBITDA为负数。考虑到公司经营活动产生的现金流入规模较大，对全部债务具备较好的保障能力。

截至2009年底，公司对外提供担保2.52亿元，全部为对ANTWERP GATE-WAY NV提供的担保，担保金额较小。公司未决诉讼及其他事项（见附件8）涉及金额不大，对公司经营影响很小。

截至2010年3月底，公司共获得银行授信509.70亿元，已使用授信额度211.40亿元，间接融资渠道畅通；同时，作为上市企业，公司直接融资渠道畅通。

八、本期中期票据偿债能力分析

1. 本期中期票据的发行对负债的影响

公司本期中期票据发行金额为50亿元，占2010年3月底全部债务的8.16%，对公司现有债务有一定的影响。

截至2010年3月底，公司资产负债率和全部债务资本化比率分别为61.57%和53.15%，以公司2010年3月底报表财务数据为基础，不考虑其他因素，预计本期中期票据发行后，公司资产负债率和全部债务资本化比率将分别上升至62.89%和55.10%。本期中期票据的发行将导致公司债务负担增加，但仍在合理范围之内。

2. 本期中期票据偿债能力分析

2007~2009年，公司现金类资产分别为本期中期票据7.94倍、6.52倍和8.86倍，现金类资产对本期中期票据保护程度高；公司经营活动产生的现金流入量年分别为本期拟发行中期票据的27.95倍、32.79倍和18.51倍，公司经营活动现金流入对本期中期票据本金覆盖程度高。总体看，公司本期中期票据的偿还能力很强。

九、综合评价

公司作为一家集集装箱航运、干散货航运、物流、码头和集装箱租赁等多种业务于一体的综合航运公司，产业链条完整，业务经营网络覆盖全球。公司船队规模居世界前列，拥有和控制的干散货船队运力规模目前居全球第一位，规模优势明显。

目前，公司资产构成合理，流动资产中货

币资金所占比重高，资产流动性强，资产质量良好。受航运业周期性调整的影响，2009年公司经营业绩下滑，出现亏损，随着2010年整体行业出现恢复性增长，公司一季度扭亏为盈；公司经营活动现金流入规模大，且收入实现质量较好，对全部债务保障程度良好。公司主体信用风险极低。

公司现金类资产充裕，经营活动现金流流入量大，对本期拟发行中期票据覆盖程度好，直接、间接融资渠道畅通。综合看，本期中期票据到期不能偿还的风险极低，安全性极高。

附件 1-1 合并资产负债表（资产）

（单位：人民币亿元）

资 产	2007 年	2008 年	2009 年	变动率 (%)	2010 年 3 月
流动资产：					
货币资金	374.34	321.82	441.98	8.66	434.18
交易性金融资产	21.40	2.80	0.06	-94.85	0.15
应收票据	1.13	1.13	0.99	-6.57	1.29
应收账款	0.22	52.87	48.19	1367.02	60.82
预付款项	89.36	20.63	18.69	-54.27	27.02
应收利息	20.31	0.96	1.23	-75.40	1.40
应收股利	0.00	0.59	0.34	--	0.35
其他应收款	18.70	22.75	20.88	5.66	21.54
存货	15.60	16.53	19.56	11.99	21.95
一年内到期的非流动资产	0.57	0.00	0.07	-66.02	0.07
其他流动资产	2.78	0.04	0.00	-100.00	0.00
流动资产合计	544.41	440.12	551.97	0.69	568.76
非流动资产：					
可供出售金融资产	6.45	2.74	27.51	106.51	26.01
持有至到期投资	0.00	0.10	0.00	-21.09	0.00
长期应收款	8.68	10.97	13.64	25.38	13.72
长期股权投资	96.82	109.04	107.59	5.41	105.10
投资性房地产	3.46	4.25	6.58	37.96	6.71
固定资产	367.32	425.20	501.48	16.84	514.79
在建工程	91.18	132.75	126.12	17.61	119.94
固定资产清理	0.09	0.00	0.00	-100.00	0.00
无形资产	10.59	11.10	26.67	58.72	26.52
开发支出	0.00	0.02	0.00	--	0.00
商誉	0.01	0.01	0.27	514.91	0.27
长期待摊费用	0.09	0.27	0.25	63.83	0.24
递延所得税资产	7.02	29.10	22.86	80.47	22.09
其他非流动资产	0.52	1.96	1.23	54.11	0.95
非流动资产合计	592.23	727.51	834.22	18.69	836.35
资产总计	1136.63	1167.63	1386.20	10.43	1405.11

附件 1-2 合并资产负债表（负债及股东权益）

（单位：人民币亿元）

负债和所有者权益（或股东权益）	2007 年	2008 年	2009 年	变动率（%）	2010 年 3 月
流动负债：					
短期借款	39.17	13.54	37.03	-2.76	37.39
交易性金融负债	5.29	39.19	1.42	-48.15	1.01
应付票据	0.39	0.19	2.12	132.79	7.20
应付账款	98.52	81.04	100.58	1.04	106.82
预收款项	26.99	17.09	25.32	-3.14	25.19
应付职工薪酬	27.57	23.76	33.50	10.22	29.78
应交税费	7.65	7.89	8.98	8.37	8.40
应付利息	0.64	0.77	3.31	127.56	4.02
应付股利	0.00	0.36	0.33	--	0.41
其他应付款	210.79	32.19	22.65	-67.22	25.40
一年内到期的非流动负债	18.04	23.28	35.44	40.18	37.49
其他流动负债	0.08	0.00	0.00	-100.00	0.00
流动负债合计	435.11	239.30	270.68	-21.13	283.12
非流动负债：					
长期借款	118.32	204.59	409.76	86.10	409.11
应付债券	21.93	21.97	120.22	134.12	120.34
长期应付款	1.69	1.47	2.66	25.45	4.09
专项应付款	0.40	0.00	0.00	-100.00	0.00
预计负债	0.52	54.25	17.53	478.90	14.72
递延所得税负债	18.10	34.13	31.25	31.40	33.65
其他非流动负债	0.44	0.67	0.16	-39.87	0.14
非流动负债合计	161.41	317.08	581.59	89.82	582.04
负债合计	596.52	556.38	852.27	19.53	865.17
所有者权益（或股东权益）：					
实收资本（或股本）	102.16	102.16	102.16	0.00	102.16
资本公积	294.07	284.40	296.93	0.49	296.89
盈余公积	1.97	5.68	5.68	69.77	5.68
未分配利润	59.11	145.67	39.55	-18.20	47.00
外币报表折算差额	-7.97	-16.99	-16.10	42.14	-19.82
归属于母公司所有者权益合计	449.34	520.92	428.22	-2.38	431.91
少数股东权益	90.77	90.33	105.71	7.91	108.03
所有者权益（或股东权益）合计	540.11	611.25	533.93	-0.57	539.94
负债和所有者权益（或股东权益）总计	1136.63	1167.63	1386.20	10.43	1405.11

附件 2 合并利润表

(单位: 人民币亿元)

项 目	2007 年	2008 年	2009 年	变动率 (%)	2010 年 1-3 月
一、营业收入	938.80	1149.68	557.35	-22.95	174.05
减: 营业成本	682.65	865.46	577.60	-8.02	144.30
营业税金及附加	9.22	9.13	5.23	-24.68	0.92
销售费用	1.07	0.85	1.33	11.75	0.32
管理费用	49.16	43.04	45.77	-3.52	11.26
财务费用	12.45	6.56	6.64	-26.97	2.58
资产减值损失	0.01	2.94	-0.40	--	-0.45
加: 公允价值变动收益 (损失以“—”号填列)	16.88	-52.04	34.69	43.36	0.41
投资收益 (损失以“—”号填列)	41.15	26.38	-12.51	--	2.82
其中: 对联营企业和合营企业的投资收益	18.90	13.33	9.32	-29.78	2.22
汇兑收益 (损益以“—”号添列)	0.00	0.00	0.00	--	0.00
二、营业利润 (亏损以“—”号填列)	242.26	196.05	-56.63	--	18.37
加: 营业外收入	13.21	8.64	10.35	-11.49	2.19
减: 营业外支出	1.42	55.93	16.85	244.58	5.37
其中: 非流动资产处置损失	0.17	0.10	0.14	-8.99	0.00
三、利润总额 (亏损总额以“—”号填列)	254.06	148.77	-63.13	--	15.19
减: 所得税费用	45.52	29.51	4.24	-69.48	4.28
加: 未确认的投资损失	0.00	0.00	0.00	--!	0.00
四、净利润 (净亏损以“—”号填列)	208.54	119.26	-67.37	--	10.92
少数股东损益	17.44	108.30	8.04	-32.09	2.09
奖福基金	0.25	0.00	0.00	-100.00	0.00
归属于母公司所有者的净利润	190.85	108.30	-75.41	--	8.82

附件 3-1 合并现金流量表
 (单位: 人民币亿元)

项 目	2007 年	2008 年	2009 年	变动率 (%)	2010 年 1-3 月
一、经营活动产生的现金流量:					
销售商品、提供劳务收到的现金	1159.32	1423.47	702.50	-22.16	214.30
收到的税费返还	1.17	0.64	2.17	36.20	0.29
收到其他与经营活动有关的现金	237.12	215.44	220.88	-3.49	62.29
经营活动现金流入小计	1397.62	1639.54	925.56	-18.62	276.87
购买商品、接受劳务支付的现金	845.74	1057.06	677.97	-10.47	189.51
支付给职工以及为职工支付的现金	56.16	58.88	66.53	8.84	18.36
支付的各项税费	33.55	62.96	15.16	-32.79	3.62
支付其他与经营活动有关的现金	235.33	226.87	224.70	-2.29	48.39
经营活动现金流出小计	1170.79	1405.76	984.35	-8.31	259.88
经营活动产生的现金流量净额	226.83	233.78	-58.79	--	16.99
二、投资活动产生的现金流量:					
收回投资收到的现金	22.80	40.63	3.50	-60.80	0.47
取得投资收益收到的现金	12.96	13.45	10.43	-10.29	0.08
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的 现金净额	63.53	27.02	9.37	-61.60	2.78
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	0.01	0.03	1.13	1337.97	0.09
收到其他与投资活动有关的现金	3.44	5.08	13.58	98.82	0.05
投资活动现金流入小计	102.73	86.22	38.01	-39.17	3.47
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的 现金	127.69	177.69	111.82	-6.42	16.01
投资支付的现金	40.04	110.73	3.60	-70.00	1.84
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	127.28	0.83	3.13	-84.33	0.00
支付其他与投资活动有关的现金	0.23	5.33	30.40	1039.38	0.92
投资活动现金流出小计	295.25	294.58	148.95	-28.97	18.77
投资活动产生的现金流量净额	-192.52	-208.36	-110.94	-24.09	-15.30
三、筹资活动产生的现金流量:					
吸收投资收到的现金	282.02	1.31	3.72	-88.51	0.00
取得借款收到的现金	121.23	153.58	512.17	105.54	17.40
收到其他与筹资活动有关的现金	0.00	0.00	0.00	--	0.00
筹资活动现金流入小计	403.26	154.88	515.89	13.11	17.40
偿还债务支付的现金	111.81	78.56	177.86	26.13	15.74
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	51.40	149.22	44.32	-7.14	2.53
支付其他与筹资活动有关的现金	0.59	1.53	1.86	77.13	1.01
筹资活动现金流出小计	163.80	229.31	224.04	16.95	19.28
筹资活动产生的现金流量净额	239.46	-74.42	291.85	10.40	-1.88
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响	-10.17	-11.77	0.58	--	-0.39
五、现金及现金等价物净增加额	263.60	-60.76	122.71	-31.77	-0.57
加: 期初现金及现金等价物余额	109.70	376.59	318.27	70.33	440.98
六、期末现金及现金等价物余额	373.30	315.82	440.98	8.69	440.41

附件 3-2 现金流量表补充资料

(单位: 人民币亿元)

补充资料	2007 年	2008 年	2009 年	变动率 (%)
一、将净利润调节为经营活动的现金流量				
净利润	208.54	119.26	-67.37	--
加: 少数股东损益	0.00	0.00	0.00	--
减: 未确认的投资损失	0.00	0.00	0.00	--
加: 计提的资产减值准备	0.01	2.94	-0.40	--
固定资产折旧	40.63	35.51	33.30	-9.47
无形资产摊销	0.79	0.70	0.91	7.23
长期待摊费用摊销	0.03	0.09	0.07	43.05
待摊费用减少(减:增加)	0.00	0.00	0.00	--
预提费用增加(减:减少)	0.00	0.00	0.00	--
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失(减:收益)	-11.97	-6.51	-2.48	-54.49
固定资产报废损失	0.00	0.00	0.00	95.58
公允价值变动损失(减: 收益)	-16.88	52.04	-34.69	43.36
财务费用	18.71	13.99	11.15	-22.81
投资损失(减:收益)	-41.15	-26.38	12.51	--
递延所得税资产减少(减: 增加)	-2.45	-22.00	6.01	--
递延所得税负债增加(减: 减少)	8.10	17.19	-4.83	--
存货的减少(减:增加)	-6.31	-0.93	-3.10	-29.89
经营性应收项目的减少(减:增加)	-8.26	-7.27	1.38	--
经营性应付项目的增加(减:减少)	36.19	55.09	-11.14	--
其他	0.84	0.08	-0.11	--
经营活动产生的现金流量净额	226.83	233.78	-58.79	--

附件 4 公司主要财务指标

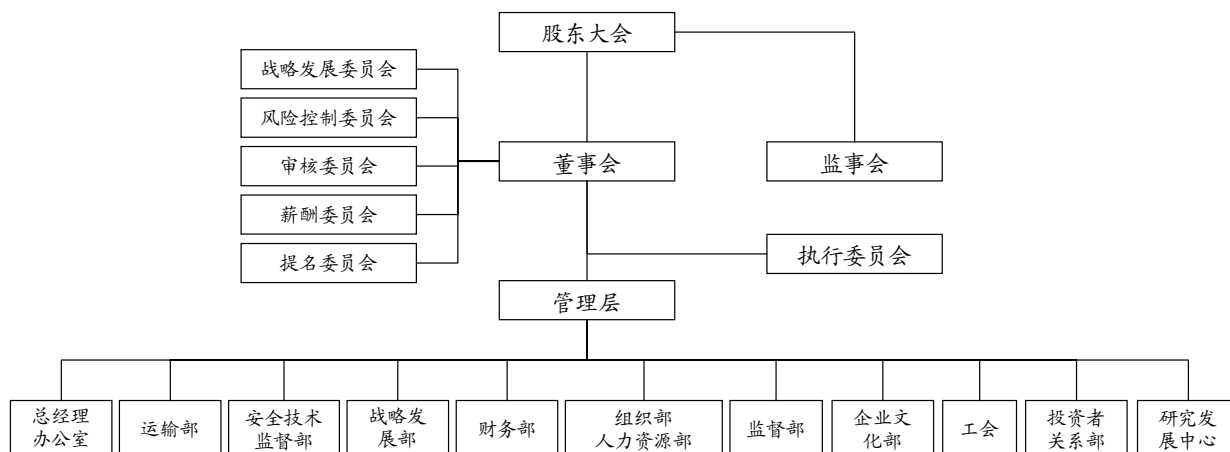
项 目	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年 3 月
经营效率				
销售债权周转次数(次)	11.52	14.10	7.94	--
存货周转次数 (次)	54.88	53.87	32.00	--
总资产周转次数 (次)	0.98	1.00	0.44	--
现金收入比 (%)	123.49	123.81	126.04	123.12
盈利能力				
营业利润率 (%)	26.30	23.93	-4.57	16.57
总资本收益率 (%)	29.85	14.89	-5.92	--
净资产收益率 (%)	38.61	19.51	-12.62	--
财务构成				
长期债务资本化比率 (%)	20.61	27.04	49.81	49.51
全部债务资本化比率 (%)	27.33	33.12	53.16	53.15
资产负债率 (%)	52.48	47.65	61.48	61.57
偿债能力				
流动比率 (%)	125.12	183.92	203.92	200.89
速动比率 (%)	121.54	177.01	196.70	193.13
经营现金流动负债比(%)	52.13	97.69	-21.72	--
EBITDA 利息倍数 (倍)	26.17	17.78	-1.59	--
全部债务/ EBITDA (倍)	0.66	1.54	-34.19	--
筹资活动前现金流量净额债务保护倍数 (倍)	0.17	0.08	-0.28	--
筹资活动前现金流量净额利息偿还能力 (倍)	2.92	2.31	-15.25	--
本期中期票据偿债能力				
EBITDA/本期发债额度(倍)	6.14	3.92	-0.35	--
经营活动现金流入量偿债倍数(倍)	27.95	32.79	18.51	--
经营活动现金流量净额偿债倍数(倍)	4.54	4.68	-1.18	--
筹资活动前现金流量净额偿债倍数(倍)	0.69	0.51	-3.39	--

附件 5 有关计算指标的计算公式

指 标 名 称	计 算 公 式
增长指标	
资产总额年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率= (本期-上期) / 上期×100% (2) n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年) ^{1/(n-1)} -1]×100%
净资产年复合增长率	
营业收入年复合增长率	
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业收入/ (平均应收账款净额+平均应收票据)
存货周转次数	营业成本/平均存货净额
总资产周转次数	营业收入/平均资产总额
现金收入比	销售商品、提供劳务收到的现金/主营业务收入×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+利息支出) / (所有者权益+长期债务+短期债务) ×100%
净资产收益率	净利润/所有者权益×100%
主营业务利润率	主营业务利润/主营业务收入净额×100%
营业利润率	(营业收入-营业成本-营业税金及附加) /营业收入×100%
债务结构指标	
资产负债率	负债总额/资产总计×100%
全部债务资本化比率	全部债务/ (长期债务+短期债务+所有者权益) ×100%
长期债务资本化比率	长期债务/ (长期债务+所有者权益) ×100%
担保比率	担保余额/所有者权益×100%
长期偿债能力指标	
EBITDA 利息倍数	EBITDA/利息支出
全部债务/ EBITDA	全部债务/ EBITDA
筹资活动前现金流量净额债务保护倍数	筹资活动前现金流量净额/全部债务
短期偿债能力指标	
流动比率	流动资产合计/流动负债合计×100%
速动比率	(流动资产合计-存货) /流动负债合计×100%
经营现金流动负债比	经营活动现金流量净额/流动负债合计×100%
筹资活动前现金流量净额利息偿还能力	筹资活动前现金流量净额/利息支出
本期中期票据偿债能力	
EBITDA/本期发债额度	EBITDA/本期发债额度
经营活动现金流入量偿债倍数	经营活动产生的现金流入量/本期中期票据到期偿还额
经营活动现金流量净额偿债倍数	经营活动现金流量净额/本期中期票据到期偿还额
筹资活动前现金流量净额偿债倍数	筹资活动前现金流量净额/本期中期票据到期偿还额

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产/短期投资+应收票据
 短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的长期负债+应付票据
 长期债务=长期借款+应付债券
 全部债务=短期债务+长期债务
 EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销
 利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出
 筹资活动前现金流量净额=经营活动产生的现金流量净额+投资活动产生的现金流量净额
 企业执行新会计准则后, 所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件 6 公司组织结构图



附件 7 公司合并范围内重要子公司、重要合营及联营企业 (截至 2009 年底)

一、公司合并范围内重要子公司

序号	子公司全称	注册资本 (万元)	期末实际出 资额(万元)	持股比例 (%)
一、通过设立或投资等方式取得的子公司				
1	天津中散船舶管理有限公司	50	50	100
2	沈阳中远物流仓储配送有限公司	8,000.00	5,200.00	65
3	天津滨海中远集装箱物流有限公司	19,000.00	10,659.00	56.1
4	上海中远集装箱综合发展有限公司	23,100.00	23,100.00	100
二、同一控制下企业合并取得的子公司				
5	中远散货运输有限公司	629,000.00	848,783.78	100
6	天津远洋运输有限公司	86,900.00	86,900.00	100
7	中远散运控股(开曼)有限公司	5 万美元	7.84 元	100
8	中远(澳洲)租船有限公司	20002 澳元	178	51
9	中远欧洲散货公司	50 万欧元	246	50
10	中散美洲公司	50 万美元	204	51
11	青岛远洋运输有限公司	221,400.00	230,729.90	100
12	青岛远洋对外劳务合作有限公司	870	599.25	100
13	深圳远洋运输股份有限公司	119,570.91	119,549.74	100
14	青岛远洋投资发展有限公司	23,906.17	21,869.32	100
15	上海远洋运输有限公司	32,000.00	23,180.18	100
16	中远巴拿马公司	1 万美元	646.68	100
17	中远巴西公司(新)	52 万 BRL	347.33	100
18	中国远洋物流有限公司	158,202.99	121,896.45	76.09(注)
19	中远物流日本株式会社	0.56 亿日元	228.81	100
20	中远国际航空货运代理有限公司	4,841.74	20,264.71	100
21	上海中远物流配送有限公司	1,300.00	1,039.02	100
22	青岛中远物流仓储配送有限公司	11,388.07	6,840.36	56.22
23	北京中远汽车物流有限公司	1,000.00	827.51	55
24	哈尔滨中远哈飞物流有限公司	2,080.00	1,503.02	75
25	中远物流(香港)有限公司	4,024.25	4,061.28	100
26	中国外轮代理有限公司	11,337.20	137,955.27	90
27	天津中远物流有限公司	500	461.12	100
28	上海中远化工物流有限公司	967.40 万美元	5,503.29	75
29	中远物流(欧洲)有限公司	10.00 万欧元	1,901.14	55
30	GOLDEN VIEW INVESTMENT LTD	16.55 元	1,691,601.88	100
31	中远集装箱运输有限公司	608,876.31	1,606,200.60	100
32	上海泛亚航运有限公司	104,727.00	104,727.00	100
33	上海中远资讯科技有限公司	25 万美元	124.17	60
34	中远货柜代理有限公司	100 万港元	106.37	100
35	中远国际货运有限公司	20,000.00	37,717.01	100
36	中远集装箱船务代理有限公司	8,000.00	8,471.70	100
37	华南中远国际货运有限公司	5,000.00	5,000.00	100
38	远城海运有限公司	25,000.00 万韩元	198.95	100
39	中远集运美洲公司	290.00 万美元	2,396.59	100
40	中远集运欧洲有限公司	150.00 万欧元	1,654.82	100
41	中远集运(香港)有限公司	100.00 万港元	106.61	100
42	五星航运代理有限公司	10.00 万澳元	38.48	100

序号	子公司全称	注册资本 (万元)	期末实际出 资额(万元)	持股比例 (%)
43	京汉航运有限公司	298.00 万美元	2,462.70	100
44	COSCO (CAYMAN) MERCURY CO. LTD	5.00 万美元	41.38	100
45	中远集运日本株式会社	4,000.00 万日元	322.42	100
46	富华货运有限公司	20.00 万新元	101.08	100
47	上海中远集装箱运输单证服务有限公司	100	100	100
48	广州中远物流重大件运输有限公司	4,000.00	6,336.00	88
49	中远太平洋投资控股有限公司	50.00 万港元	589,899.57	100
50	中远太平洋有限公司	30,000.00 万港元	111,865.71	51.2
51	中远投资有限公司	1.00 美元	6.83 元	100
52	中国钦州外轮代理有限公司	150	85	51

注：1、资料来源：公司提供。

2、截至 2009 年底，公司直接持有中远物流 51% 的股权，通过三级控股子公司中远太平洋间接持有 49% 的股权，公司二级全资子公司中远太平洋投资控股有限公司持有中远太平洋 51.20% 的股权，所以 2009 年末公司对中远物流的持股比例为 76.09%。2010 年 2 月，公司收购中远太平洋持有中远物流 49% 的股权完成交割，因此截至 2010 年 3 月 31 日公司直接持有中远物流 100% 的股权。

二、重要合营、联营企业

被投资单位名称	注册地	业务性质	注册资本（元）	持股比例 (%)
中远集装箱运输荷兰公司	荷兰	海运货代	180,012.60	50
中远集装箱运输意大利公司	意大利	海运货代	1,097,670.00	50
越南远飞公司	越南	集装箱相关业务	1,881,285.00	49
江西思必得海铁联运有限公司	南昌市	海运货代	760,000.00	34.21
青岛港前湾港区保税物流中心有限公司	青岛黄岛区	海运货代	60,000,000.00	40
青岛神州行国际货运代理有限公司	青岛市北区	海运货代	5,000,000.00	50
上海国际轮渡有限公司	上海虹口区	客轮	50,085,000.00	50
上海国际轮渡株式会社	日本	客轮	47,476,000.00	50
上海中日轮渡有限公司	上海虹口区	客轮	50,695,119.00	50
上海新海天航运有限公司	上海浦东新区	散装货物运输船	48,600,000.00	41.83
中远散运印度尼西亚环球运输有限公司	印度尼西亚	散装货物运输船	3,000,000.00 美元	49
天津津神客货轮船有限公司	天津市	客轮	55,734,000.00	50
中国快航株式会社	日本神户	其它	1 亿日元	50
浙江兴港国际货运代理有限公司	绍兴市	海运货代	6,000,000.00	50
深圳市中远盐田港物流有限公司	深圳市辖区	其它	100,000,000.00	50
上海远新国际运输有限公司	上海市浦东新区	海运货代	12,554,535.00	42
泛远船务(香港)有限公司	香港特别行政区	船代	500,537.67	50
上海鹏海国际船舶代理有限公司	上海市虹口区	船代	1,616,820.00	35
北京中远空运航空货运有限公司	北京市顺义区	空运货代	5,000,000.00	50
大连联合国际船舶代理有限公司	大连市中山区	船代	2,000,000.00	50
丹东联合国际船务代理有限公司	丹东市振兴区	船代	1,500,000.00	50
佛山市顺德区联合外轮代理有限公司	佛山市顺德区	船代	3,000,000.00	50
广州市黄埔港联贸易公司	广州市黄埔区	船代	1,000,000.00	50
合肥外代国际货运有限责任公司	合肥市	海运货代	5,000,000.00	50
黄骅港外轮代理有限公司	黄骅港经济 技术开发区	船代	3,000,000.00	30
惠州联合国际船舶代理有限公司	惠州市惠城区	船代	3,000,000.00	50
南京联合国际船舶代理有限公司	南京市辖区	船代	5,000,000.00	50
上海联合国际船舶代理有限公司	上海市浦东新区	船代	20,000,000.00	50
天津天荣国际货运开发有限公司	天津市和平区	海运货代	9,012,800.00	50
温州外代国际货运有限公司	温州市鹿城区	海运货代	5,364,341.02	20.28
镇江联合国际船舶代理有限公司	镇江市京口区	船代	1,500,000.00	50
中国秦皇岛外轮代理公司	秦皇岛市辖区	船代	20,560,000.00	45

中国三亚外轮代理公司	三亚市辖区	船代	1,500,000.00	50
中国威海外轮代理有限公司	威海市辖区	船代	5,000,000.00	45
中国温州外轮代理有限公司	温州市辖区	船代	5,000,000.00	31.2
中国烟台外轮代理公司	烟台市辖区	船代	8,000,000.00	47
中国舟山外轮代理有限公司	舟山市辖区	船代	5,000,000.00	35
上海中远威治罐箱物流有限公司	上海市杨浦区	产品物流	8,193,250.00	50
中远物流（西亚）有限公司	阿联酋	物流业务	15,471,000.00	49
天津港欧亚国际集装箱码头有限公司	天津市	码头及相关业务	1,260,000,000.00	30
上海浦东国际集装箱码头有限公司	上海市浦东新区	码头及相关业务	1,900,000,000.00	30
南京港龙潭集装箱有限公司	南京市辖区	码头及相关业务	937,470,000.00	20
宁波远东码头经营有限公司	宁波市辖区	码头及相关业务	390,000,000.00	20
青岛前湾集装箱码头有限责任公司	青岛市辖区	码头及相关业务	199,962,500.00 美元	18.18
青岛远港国际集装箱码头有限公司	青岛市辖区	码头及相关业务	337,868,700.00	50
营口集装箱码头有限公司	营口市辖区	码头及相关业务	80,000,000.00	50
中远 - 新港码头有限公司	新家坡	码头及相关业务	48,900,000.00 新元	50
中远-国际码头(香港)有限公司	香港特别行政区	码头及相关业务	80 港币	50
中远发展航运有限公司	广州市天河区	散装货物运输船	200,000,000.00	50
中远物流美洲公司	美国新泽西州	货物运输	20,000.00 美元	50
中远网络物流信息科技有限公司	北京市	物流相关业务	30,000,000.00	49
UNITED CONTAINER STORGE LIMITED	新西兰	支持业务	6,000,000.00	27.5
河南海铁国际物流有限公司	河南管城回族区	海运货代	1,500,000.00	45
连云港鑫三利集装箱服务有限公司	连云港市连云区	海运货代	1,000,000.00	30
青岛海铁物流有限公司	青岛市南区	海运货代	1,000,000.00	40
山东新利华再生资源有限公司	山东	再生资源回收	5,000,000.00	47
上海航联报关有限责任公司	上海市虹口区	其它	2,000,000.00	40
天津天管远洋国际货代有限公司	天津市塘沽区	海运货代	1,500,000.00	30
北京中油物装国际货运代理有限公司	北京市西城区	海运货代	5,000,000.00	49
广州越洋船务有限公司	广州市辖区	散装货物运输船	14,500,000.00 美元	27
天津远昌冷藏集装箱服务有限公司	天津市塘沽区	修箱	18,480,000.00	43
杜斯曼物业管理（青岛）有限公司	青岛市南区	房地产业	2,000,000.00	40
长沙外轮代理有限公司	长沙市芙蓉区	船代	2,000,000.00	45
大连海陆德船舶代理有限公司	大连市保税区	船代	3,000,000.00	30
东华集装箱综合服务公司	上海市虹口区	修箱	22,847,074.75	30
海南中远国铁物流有限公司	市辖区	物流	10,000,000.00	40
盐城中远物流有限公司	盐城市辖区	物流	10,000,000.00	26
茂名外代水东港有限公司	茂名市辖区	船代	1,650,000.00	55
上海宝洋国际船舶代理有限公司	上海市虹口区	船代	3,000,000.00	25
上海集海航运有限公司	上海市虹口区	船代	250,000,000.00	20
深圳联合国际船舶代理有限公司	深圳市辖区	船代	5,700,000.00	30.8
厦门外代东亚物流有限公司	厦门市辖区	产品物流	18,000,000.00	20
厦门外轮代理有限公司	厦门市辖区	船代	30,000,000.00	40
湛江市联合国际船舶代理公司	湛江市霞山区	船代	1,500,000.00	50
张家港联合国际船舶代理有限公司	张家港市	船代	1,500,000.00	33
中国福州外轮代理公司	福州市辖区	船代	11,910,000.00	40
中国黑龙江外轮代理公司	黑龙江	船代	7,150,000.00	49
中国深圳外轮代理公司	深圳市辖区	船代	16,000,000.00	15
中国天津外轮代理公司	天津市塘沽区	船代	81,490,000.00	40
中国营口外轮代理公司	营口市辖区	船代	22,280,000.00	35
中国珠海外轮代理有限公司	珠海市辖区	船代	12,000,000.00	40
中联理货有限公司	北京市东城区	船代	46,000,000.00	32
珠海外代国际货运有限公司	珠海市辖区	船代	5,000,000.00	40
太仓恒联国际船舶代理有限公司	太仓市	船代	2,000,000.00	40
台州兴港国际集装箱储运有限公司	台州市	其它	7,000,000.00	22
青岛首钢船舶物资有限公司	青岛市	其它	1,660,000.00	25
ANTWERP GATEWAY NV	比利时	码头及相关业务	150,499,484.92	20

DAWNING COMPANY LIMITED	BVI	码头及相关业务	7,304.60	20
大连港湾集装箱码头有限公司	大连市辖区	码头及相关业务	240,000,000.00	20
大连汽车码头有限公司	大连市辖区	码头及相关业务	160,000,000.00	30
中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司	深圳市辖区	码头及相关业务	2,662,396,051.00	21.8
SUEZ CANAL CONTAINER TERMINAL	埃及	码头及相关业务	938,877,500.00	20
茂源发展有限公司	香港特别行政区	其它	8,754,100.64	45
中远财务有限责任公司	北京市	金融服务	800,000,000.00	36.81
上海中远劳务合作有限公司	上海市	其它	1,000,000.00	30
中远网络航海科技有限公司	深圳市	其它	50,000,000.00	49
深圳中远保险经纪有限公司	深圳市	保险代理	5,000,000.00	45

注：资料来源：公司提供。

附件 8 2009 年底公司未决诉讼情况

1、比雷埃夫斯码头管理服务费索赔案

ARONIS-DRETTAS-KARLAFTIS CONSULTANT ENGINEERS S.A.在 2009 年 10 月 19 日对本集团的子公司中远太平洋有限公司就未支付设计服务及项目管理服务费于希腊法庭提起诉讼，索赔金额约 580 万欧元。截至 2009 年 12 月 31 日，此案还在审理中。

2、温州市土畜产品对外贸易公司拖欠滞箱费案

本公司子公司中远集运作为原告与温州市土畜产品对外贸易公司于 2008 年 4 月 9 日就滞期费发生纠纷，中远集运将该公司诉讼法院，案件已由大连海事法院受理，诉讼标的金额为 1,179.14 万美元。截至 2009 年 12 月 31 日，案件在审理之中。

3、“MERKUR BAY”轮案

1996 年 4-6 月间，由马尼拉至南非得班支线“MERKUR BAY”轮并通过中远集运船舶转运的 12 个集装箱先后被无单放货。GG SPORTSWEAR MFGT CORP 作为发货人于 1997 年 1 月 30 日在马尼拉起诉中远集运及中远集运当时在菲律宾的代理，起诉金额为 216.9 万美元。在审理过程中，中远集运以原告不能出示正本提单为由，请求法院驳回原告的诉讼请求。截至 2009 年 12 月 31 日案件正在审理之中。

4、COSCO PANAMA V9

由本公司子公司中远集运承运的上海至利蒙 PUERTO LIMON 的 200X40HC 冷冻集装箱空箱，于 2006 年 11 月 19 日出运。在运输途中由于装载运输问题致 86 个集装箱落海，23 个集装箱严重破损。2007 年 12 月，上海胜狮冷冻货柜有限公司在上海海事法院起诉本公司和船东，索赔集装箱损失为 171 万美元。案件已经开庭审理，中远集运律师向法院提交了答辩状、代理词、以及上海海运学院专家意见，截至 2009 年 12 月 31 日上海海事法院尚未作出一审判决。

5、“沱河”轮 V130 案

1994 年，本公司子公司中远集运马来西亚代理中侨公司（CHUN CHIAO SHIPPING SDNBHD）在未得到授权的情况下擅自应发货人要求倒签提单，由“沱河”轮 130 航次承运，货物在到达目的港后收货人拒绝收货，后因该批木材滞留港口时间过长，货物被海关拍卖，发货人 TRENGGANU FOREST PRODUCTS SDN BHD 遭受了损失，遂于 1997 年 5 月在马来西亚起诉中远集运及中侨公司，诉讼金额为 144 万美元。一审马来西亚高等法院认定中远集运及中侨公司胜诉，对方上诉后，原审法院又判决本公司败诉。中侨公司正向马来西亚的上诉法院提出上诉。

6、I90 人身伤亡案

2003 年 10 月 1 日，本公司子公司中远集运牵涉一宗人身伤亡事件。一辆托着底盘车和集装箱的货车在行驶到伊利诺斯州境内 I90 号公路时，从后面与停在路上的一辆小客车发生碰撞，造成 8 人死亡，14 人受伤。中远美国和中远北美公司（均为中远集团的子公司）及中远集运当时与多方订立了若干互相关联的集装箱航运服务安排，而在发生意外的货车正是根据这些安排由 FRONTLINE 公司派出的运输底盘车和集装箱。截至 2008 年 12 月 31 日，因该事故陆续接到了以中远集运和中远北美公司为被告的关于人身伤亡的诉讼共计 20 余宗，提出了人身伤亡损害的多项索赔，其中有明确数字的包括医疗和丧葬等费用约 65 万美元，但律师估计今后涉及的金额会高于该数字。本公司已采取相应措施，指定了美国律师进行抗辩同时向 FRONTLINE 等公司提起追偿。该事故属于本公司投保的风险范围之内，不会对本公司的财务状况及运营产生负面影响。截至 2009 年 12 月 31 日案件在伊州法院审判之中。

附件 9 中长期债券信用等级的定义

根据中国人民银行2006年3月29日发布的“银发〔2006〕95号”文《中国人民银行信用评级管理指导意见》，以及2006年11月21日发布的《信贷市场和银行间债券市场信用评级规范》等文件的有关规定，银行间债券市场中长期债券信用评级等级划分为三等九级，符号表示为：AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC、C。除AAA级，CCC级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。

级别设置	含 义
AAA	偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低
AA	偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低
A	偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低
BBB	偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般
BB	偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，违约风险较高
B	偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高
CCC	偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高
CC	在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务
C	不能偿还债务

主体长期信用等级的含义同中长期债券。

联合资信评估有限公司关于 中国远洋控股股份有限公司 2010 年度第一期中期票据的跟踪评级安排

根据有关要求，联合资信评估有限公司（联合资信）将在本期中期票据存续期内每年进行一次定期跟踪评级，并根据情况开展不定期跟踪评级。

中国远洋控股股份有限公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求，提供相关资料。中国远洋控股股份有限公司如发生重大变化，或发生可能对信用等级产生较大影响的重大事件，中国远洋控股股份有限公司应及时通知联合资信并提供有关资料。

联合资信将密切关注中国远洋控股股份有限公司的经营管理状况及相关信息，如发现中国远洋控股股份有限公司出现重大变化，或发现其存在或出现可能对信用等级产生较大影响的重大事件时，联合资信将落实有关情况并及时评估其对信用等级产生的影响，据以确认或调整信用等级。

如中国远洋控股股份有限公司不能及时提供上述跟踪评级资料及情况，联合资信将根据有关情况进行分析并调整信用等级，必要时，可公布信用等级暂时失效，直至中国远洋控股股份有限公司提供相关资料。

在跟踪评级过程中，如信用等级发生变化调整时，联合资信将在本公司网站予以公布，同时出具跟踪评级报告报送中国远洋控股股份有限公司、主管部门、交易机构等。

