

中信证券股份有限公司

关于

《招商局能源运输股份有限公司对上海证券交易所<关于对招商局能源运输股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）信息披露的问询函>之回复报告》

的核查意见

独立财务顾问



中信证券股份有限公司
CITIC Securities Company Limited

二〇一七年九月

上海证券交易所：

根据贵所《关于对招商局能源运输股份有限公司发行股份购买资产及暨关联交易报告书（草案）信息披露的问询函》（上证公函[2017]2176号）的相关要求，中信证券股份有限公司对有关问题进行了认真分析及回复，具体内容公告如下：

如无特别说明，本回复报告中的简称均与《招商局能源运输股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）》中相同。

一、草案披露，本次重组，公司聘请中信证券股份有限公司为独立财务顾问，招商证券为财务顾问。鉴于招商证券和公司均受招商局集团控制，根据《上市公司并购重组财务顾问业务管理办法》第十七条的规定，招商证券不符合独立性的要求。请补充披露：（1）招商证券的聘任主体；（2）如非上市公司聘任，将其罗列在方案封面是否符合相应格式准则的规定。请独立财务顾问及律师发表意见。

回复：

（一）招商证券聘任主体

本次重组，招商证券股份有限公司（下称“招商证券”）的聘任方为招商局能源运输股份有限公司（下称“招商轮船”或“公司”、“上市公司”）。2017年7月31日，公司与招商证券签署了《关于资产重组项目之财务顾问协议》（下称“《财务顾问协议》”），约定招商证券主要为公司资产重组项目过程中所需之方案咨询等事项提供财务顾问咨询服务。

公司与招商证券同属于招商局集团有限公司（下称“招商局集团”）控制的企业。招商证券长期为公司提供财务顾问服务，并分别于2011年、2014年担任公司两次非公开发行股票的联席保荐机构（主承销商），于2014年2月担任了公司与中外运长航集团有限公司（下称“中外运长航集团”）合资成立中国能源运输有限公司（下称“CVLCC”）项目的财务顾问，对公司及中外运长航集团相关业务较为了解。自2015年底中外运长航集团整体并入招商局集团后，招商证券受公司委托，为航运业务整合事宜提供财务顾问咨询服务。经反复论证，公司认为本次重组可能涉及发行股份购买资产，考虑到招商证券与公司的关联关系，公司聘请了中信证券股份有限公司（下称“中信证券”）担任本次重组的独立财务顾问，

招商证券担任财务顾问，两家机构身份不同、分工不同。招商证券作为财务顾问主要为公司提供业务梳理及财务顾问咨询服务；中信证券作为独立财务顾问主要负责本次重组的尽职调查、风险评估、按照监管部门及相关法律法规的要求制作申报材料、出具独立财务顾问核查意见、对公司进行持续督导等。2017年8月1日，公司披露了《招商局能源运输股份有限公司关于与相关中介机构签订财务顾问协议的公告》（2017[053]），就聘任中信证券担任发行股份购买资产暨关联交易项目的独立财务顾问、聘任招商证券担任发行股份购买资产暨关联交易项目的财务顾问事宜进行公告。

（二）如非上市公司聘任，将招商证券罗列在方案封面是否符合相应格式准则的规定

如上所述，招商证券系上市公司招商轮船聘任的财务顾问，将其罗列在草案封面并未违反《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第26号——上市公司重大资产重组》的强制性规定。

独立财务顾问核查意见：

经核查，独立财务顾问认为：招商轮船与招商证券已签署了《财务顾问协议》，招商证券由招商轮船聘任并担任本次重组的财务顾问，中信证券由招商轮船聘任并担任本次重组的独立财务顾问，招商证券作为财务顾问被罗列在重组报告书封面不违反《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第26号——上市公司重大资产重组》的强制性规定。

二、草案披露，CVLCC主要从事原油运输业务。本次交易完成后公司将拥有CVLCC的全部股权。请：（1）结合近年原油运输行业情况分析CVLCC成为公司的全资子公司后对公司未来盈利情况的影响；（2）对标的资产2017年-2020年的承诺净利润预测的依据。请独立财务顾问和评估师发表意见。

回复：

（一）结合近年原油运输行业情况分析 CVLCC 成为公司的全资子公司后对公司未来盈利情况的影响

1、近年原油运输行业情况对公司未来盈利能力的影响

(1) 油运市场处于下行周期为本次交易提供良好时机

油轮运输供给方面，从手持订单看，2017 及 2018 年将是 VLCC 新运力交付的高峰期。根据 Drewry 统计，2017 年计划交付 VLCC 51 艘，其中 33 艘已于 7 月 31 日前交付，剩余 18 艘计划于年底前交付。2017 年至 2019 年计划将交付 124 艘 VLCC，原油运力供给面将持续承压。

油轮运输需求方面，根据国际能源机构（IEA）最新数据显示，受到非 OPEC 国家大幅增产推动，2017 年 5 月全球原油供应创下今年最高水平 9,669 万标准桶/日。非 OPEC 产油国及美国页岩油产出将持续增加，预计原油供大于求局面将维持到 2018 年。石油供给增加导致油价下跌，刺激新兴经济体石油需求，中国及印度原油进口增速较快。2014-2016 年中国原油进口量增速分别为 9.5%，8.8% 和 13.6%，2017 年 1-8 月份原油进口 2.81 亿吨，同比增长 12.2%，原油进口量的高增长将带动原油运输需求的持续增长。

整体来看，虽然老船龄船型未来可能退出市场，但未来五年全球原油船运力仍将不断增加，供大于求的状况仍将持续，原油船队利用率预计将从高位回落，随着拆解船活动增加，预计该局面在 2019 年底后将有所改善。因此，油运市场预计到 2018 年可能仍处于下行周期，为当前公司发行股份购买 CVLCC 49% 的股权交易提供良好时机。

(2) 与中石化签署的长期原油运输合同具有货量价格稳定机制，有利于公司度过行业低迷期

2016 年受新造船、出干坞等受限船集中投向市场的影响，TD3 运费率持续震荡。2017 年初至今，VLCC 即期费率持续走低，截至 7 月底已降至 15,000 美元/天，为 2013 年三季度以来最低水平。根据 GIBSON 的预测，2017 年至 2018 年，国际原油运价将处于下行趋势，2019 年起市场将缓步上升，2020 年市场将继续处于上升趋势，周期性较为明显。

公司与中石化签订的长期原油运输 COA 合同执行情况良好，具有货量及价格稳定机制，是上市公司抵抗运价波动风险，维持油运业务业绩稳定的重要保障之一。

此外，公司进一步提升与中石油、中化、中海油等的合作层次，加强国际化

运营，深化与埃克森美孚、壳牌石油等石油公司及贸易商的合作，为船队奠定稳定的货源基础，稳定油运业务业绩。

(3) 发挥规模和管理优势，深化全球运营，提升船队效益

面对当前油轮运输行业供大于求、运费下行的市场形势，公司将继续发挥品牌、服务质量效率、船队规模、长期客户、经营管理等优势，深化全球运营，进一步加强中东西向航线和全球大三角航线——中东-美湾/结合加勒比-远东航线的开拓和运营。此外，公司将继续奉行期租与程租（包括 COA）相结合的经营模式，抓住市场机会，优化期租布局，锁定长期收益，提升效益。

(4) 交易对方业绩承诺为本次交易提供了业绩缓冲

由于预计到 2018 年油轮运输行业都将处于下行通道且本次交易标的资产评估中 CVLCC 的 49%的股权采用了收益法进行了评估，根据相关监管要求，交易对方经贸船务与上市公司签订了明确可行的《补偿协议》，并承诺自本次收购的交割日起连续三个会计年度内本次交易涉及的目标资产的承诺净利润如下：

年度	承诺净利润
2017 年度	58,179.20 万元人民币
2018 年度	35,898.56 万元人民币
2019 年度	41,774.92 万元人民币
2020 年度	75,922.07 万元人民币

以上安排也为本次交易后上市公司每股净收益等重要盈利指标提供了有力保障。

2、CVLCC 成为公司的全资子公司后对公司未来盈利状况的影响

(1) CVLCC 未来年度盈利状况预测

根据对原油运输行业历史发展情况的分析和对未来发展预测，并结合 CVLCC 自身市场地位、经营模式和未来发展规划等因素，管理层对 2017 年至 2020 年 CVLCC 盈利状况预测如下：

单位：万美元

项目	2017 年 1-4 月	2017 年 5-12 月	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
----	--------------	---------------	---------	---------	---------	---------

项目	2017年1-4月	2017年5-12月	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
营业收入	25,868.50	29,497.79	55,366.29	41,675.52	47,115.77	58,325.44
毛利润	9,522.15	10,831.39	20,353.54	11,666.50	13,449.35	23,295.56
利润总额	7,447.43	7,091.71	14,539.14	5,796.46	7,157.25	17,189.32
净利润	7,447.43	7,091.71	14,539.14	5,796.46	7,157.25	17,189.32
归属于恒祥控股的净利润	3,649.24	3,474.94	7,124.18	2,840.27	3,507.05	8,422.77

注：2017年1-4月份数据为公司实际经营数据

(2) 对公司未来盈利能力的影响

目前，公司已持有 CVLCC 51% 股权，可对 CVLCC 实施控制，CVLCC 的营业收入、毛利润、利润总额和净利润均已全部反映在公司合并利润表相关科目中。本次交易标的公司恒祥控股持有的 CVLCC 49% 股权产生的净利润反映在公司合并利润表“少数股东损益”中。

因此，本次交易后，恒祥控股和 CVLCC 均将成为公司的全资子公司后，2017年至 2020 年，公司合并利润表中归属于母公司所有者的净利润将分别增加 7,124.18 万美元、2,840.27 万美元、3,507.05 万美元和 8,422.77 万美元，按照 2017 年 4 月 30 日人民币对美元汇率中间价 1:6.8931 折算为人民币后分别为 49,107.68 万元、19,578.23 万元、24,174.46 万元和 58,058.97 万元，有利于提升公司未来的盈利能力。

此外，CVLCC 成为公司的全资子公司后，公司可利用在运营管理经验、客户及市场储备和融资能力等方面的优势对 CVLCC 予以全方位支持，从整体上提升公司的盈利能力。

(二) 对标的资产 2017 年-2020 年的承诺净利润预测的依据

在本次交易对 CVLCC 的净利润的预测中未考虑非经常性损益，因此 CVLCC 2017 年至 2019 年的承诺净利润数即为对应年度净利润预测数，对其影响较大的指标主要为营业收入、营业成本和各项费用，具体预测依据如下：

1、对营业收入的预测

由于 VLCC 船舶经营具有船舶运营航线不固定和运营模式多样等特点

(CVLCC 历史年度采用程租和期租相结合的运营模式)。在程租模式中预测是收入和全成本的概念，而在期租模式下是净收入的概念，在两种模式下的现金流量净额是完全一致的。且在实际经营中，由于企业无法对未来每艘船的具体航程进行预测，因此程租模式预测无可实现性。基于其业务核算及业务数据的统计分析方式也有别于传统的运输业务核算模式，因此未来年度收入预测采用期租收入（贡献毛利）的预测思路。即：

$$\text{各单船期租收入} = \text{各单船当年期租运价水平} \times \text{各单船当年营运天数}$$

(1) 期租运价水平的预测

由于标的公司从事的为油轮运输业务，船舶运价对收入的影响非常大。根据对原油贸易和运力供给的综合分析，结合油轮市场的周期性特征，参考前述行业权威中介机构对行业情况的分析预测，并考虑 CVLCC 作为油轮市场排名前列航运企业的运营经验，管理层对未来年度运价趋势进行了预测：预计 2018 年，油轮航运市场的运价水平仍将处于下行趋势，2019 年起市场将缓步上升，2020 年市场将继续处于上升趋势。

在实际确定运价水平时，由于期租运价水平为日租金水平的概念，且企业经营的均为 VLCC 油轮，在进行 2017 年度 5-12 月至 2022 年度期租水平预测时，对已签订运价合同的船舶，未来年度按照合同运价确定；对未签订运价合同的船舶，通过对历史年度运价水平、船舶运量、以及货物运输需求进行分析，结合各船舶的新旧程度、货运量等，对未来年度的期租水平进行预测；对 2023 年度及永续期的期租运价水平预测则综合历史年度的运价水平情况，剔除波峰波谷等极端值的影响，结合历史均值和市场周期性特征，确定为 35500 美元/天，具体如下：

单位：美元/天·艘

船型	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年-永续
VLCC	27,150.00	27,650.00	33,000.00	33,900.00	35,500.00	35,500.00

本次评估中，结合船舶使用年限、船舶状况、货运量、历史年度运价水平等因素，在对具体船舶评估时，采用的期租水平在上表中未来年度平均期租水平的

基础上进行一定的调整。

(2) 各单船当年营运天数

在考虑未来年度各船舶的运营天数时，按照年度的自然天减去各船舶当年的修理天数确定，各船的修理天数则根据各船的自身状况、维护修理计划以及相关行业规定确定。在永续年度，运营天数按永续年前五年的平均营运天数确定。

根据上述预测的各船舶期租水平和未来年度营运天数，得出 CVLCC 未来各船舶和公司整体的营业收入，具体请参见重组报告书“第六章、标的资产评估及定价”之“一、标的资产评估情况”之“(三) 标的资产评估值分析”之“1、恒祥控股”之“(6) 重要下属子公司评估情况”之“(3) 营业收入的预测”。

2、对营业成本和各项费用的预测

如前所述，本次评估中对 CVLCC 未来年度的营业收入采用期租模式进行预测，相应的，与程租模式相关的航次成本不再进行考虑。因此，未来年度 CVLCC 的营业成本主要是对营运成本、船舶管理费、船舶折旧等各项成本的预测。具体如下：

1) 对营运成本中的各项成本，根据企业船舶情况及未来年度的各项费用计划，考虑未来年度物价上涨等因素，预测了未来年度的各项费用，其中：2017 年度营业成本按照 2017 年度预算确定，2018 年度至 2022 年度则结合每艘船舶情况及费用计划，预测了未来年度的各成本费用。对坞修费用，永续年度按照前五年平均水平确定；其他成本费用按照 2022 年水平保持不变。

2) 对船舶管理费用，该部分费用为 CVLCC 全资子公司海宏轮船(香港)有限公司对中国能源运输有限公司下属各船舶的船舶管理费，结合各船舶的管理费历史年度水平，以及未来年度船舶管理费计划预测未来年度的各船舶的管理费用。在合并口径该船舶管理费用与海宏轮船(香港)有限公司的管理费收入抵消。

3) 对船舶折旧费用，结合船舶资产折旧年限和实际使用年限，企业在考虑资产处置更新计划的基础上，按照预测年度的实际资产规模计算相应的折旧摊销费用；在永续年度，按照资本化处理。

4) 对各项费用, CVLCC 为在香港注册的公司, 无需缴纳营业税金及附加, 本次评估未予预测; 对管理费用、财务费用等期间费用则参考历史年度期间费用的规模, 结合企业未来年度期间费用支出计划进行了预测。

根据上述原则, 管理层对 CVLCC 未来年度的营业成本和各项费用进行了预测, 具体请参见重组报告书“第六章、标的资产评估及定价”之“一、标的资产评估情况”之“(三) 标的资产评估值分析”之“1、恒祥控股”之“(6) 重要下属子公司评估情况”之“4) 营业成本的预测”、“5) 营业税金及附加的预测”和“6) 期间费用的预测”。

综合上述对营业收入、营业成本和各项费用的预测, 管理层得出了对 CVLCC2017年至2020年承诺净利润的预测, 具体请参见报告书“第六章、标的资产评估及定价”之“一、标的资产评估情况”之“(三) 标的资产评估值分析”之“1、恒祥控股”之“(6) 重要下属子公司评估情况”之“9) 所得税及税后净利润的预测。”

独立财务顾问核查意见:

经核查, 独立财务顾问认为: 本次交易中对 CVLCC 未来年度净利润的预测中已充分考虑公司所处行业发展和自身经营实际情况, 预测依据合理, 且预计 CVLCC 成为公司全资子公司后有利于提升公司的盈利能力。

三、草案披露, 标的资产长航国际控制的 48 条船舶中, 有 31 条船舶是以融资租赁、经营租赁方式取得。近三年, 船舶租赁费用占主营业务成本的 35.67%-41.46%。请补充披露长航国际以经营租赁、融资租赁方式租入船舶的租赁期间, 租金定价方式与依据, 并说明在租赁船舶与租赁成本占比较高的情况下, 公司与标的资产为应对运价波动风险采取的措施。请独立财务顾问和会计师发表意见。

回复:

(一) 长航国际船舶租赁期间、租金定价方式及依据

报告期内, 长航国际控制的船队按照取得方式不同可分为自有船舶、融资租赁船舶、经营租赁船舶三种, 计入主营业务成本的船舶租赁费用系长航国际经营

租赁船舶所支付的租金。

最近三年，长航国际控制的船队按照取得方式划分情况如下：

取得方式	2017年9月1日	2016年12月31日	2015年12月31日
自有船舶（艘）	17	17	22
融资租赁（艘）	11	12	5
经营租赁（艘）	20	18	19
合计（艘）	48	47	46

注：上表中长航国际控制的经营租赁船舶均指租赁期在1年以上的中长期租船

自有船舶系长航国际通过新造或收购二手船舶方式取得，长航国际完全拥有船舶的所有权，且无需支付租金。

融资租赁系长航国际重要融资方式之一。一般情况下，长航国际向出租方（融资租赁公司）出售其购建或自有的船舶资产，再作为承租方向出租方租回特定船舶，租赁期限通常较长，船龄加租赁期限通常不超过15年，租赁期满后船舶归承租方拥有。租赁期间承租方需向出租方支付相应租金，租金水平主要取决于船舶售价（也称为融资租赁本金金额，一般为市价的70%左右）、租赁期限和合同利率等，租金采用实际利率法进行摊销，其中利息部分列支在财务费用，不计入主营业务成本，本金部分冲减长期应付款。融资租赁在帮助航运企业加速资金周转的同时，在融资期限、租金结构安排及金融监管等方面更加灵活，近年来逐步成为航运公司主流的融资方式之一。

经营租赁系长航国际向出租方（船东）采用光租、期租等方式租入船舶。目前长航国际经营性租入的船舶有1个月左右航次租船、1年以内短期租船、1-5年中期租船、5年以上的长期租船。租赁期内，长航国际需向出租方支付租金，并计入主营业务成本。对于短期经营租赁，由于发生频繁且租期较短，一般由长航国际航运经营部门经充分比价，综合考虑交、还船地点，船龄，油耗等因素选定出租方，租金主要基于当时的市场价格，以固定价格为主；对于中长期经营租赁，一般由长航国际管理层经充分比价，结合船舶状况、过往合作经验等选定出租方，租金水平主要以浮动价格为主，与市场费率指数及运价挂钩。

长航国际经营租赁租金定价方式及依据如下：

租赁期限	租赁方式	定价方式	定价依据
短期租船 (一年内)	程租	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,出租人承担船舶的燃油费、港口使费等费用。租金主要以合同约定的固定价格为主	主要基于当时市场价格,船型,船龄,航线等
	期租	出租人向承租人提供配备船员的船舶,承租人承担船舶的燃油费、港口使费等并向出租人支付租金,租金=固定船舶日租金*租赁天数	主要基于当时市场价格,租赁期限,船型,船龄,油耗等
中长期租船(超过一年)	以光租为主	船舶出租人向承租人在约定时间内提供不配备船员的船舶,承租人承担船舶的燃油费、港口使费等,并向出租人支付租金。租金主要以浮动价格为主,租金水平与不同船型的市场费率指数或运价挂钩,租赁双方根据每月市场行情确定需支付的租金金额	主要基于市场费率指数及运价走势,租赁期限,船型,船龄等

经营租赁的优势在于,一是能降低风险,由于船舶使用寿命较长,航运市场周期性明显,长航国际通过中短期租入船舶既可以控制一部分运力,又能在一定程度上降低运价和船价下行带来的风险;二是经营方式灵活,长航国际可以根据已有的货源和航线灵活选择租赁方式、期限、交船及还船地点;三是使用方便,通过期租租入的船舶,长航国际不需要为船舶配备船员,不必承担维护保养和安全管理责任,可以直接利用租入的船舶从事航运业务。

报告期内,长航国际维持自有、融资租赁、经营租赁相结合的船队结构,主要基于长航国际的发展战略、业务布局、市场判断及融资安排综合确定的,在保证长航国际运力的基础上,合理控制风险,达到业务开展与风险控制的双向平衡。

以上内容已在《招商局能源运输股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书(草案)》之“第四章标的资产基本情况”之“三、长航国际100%股份”之“(五)最近三年主营业务发展情况”之“2、长航国际的经营模式”补充披露。

(二) 公司与标的资产为应对运价波动风险采取的措施

公司及本次收购的标的资产中,招商轮船(含CVLCC)、深圳滚装、经贸船务香港参股的活畜运输公司主要以自有船舶为主,仅有长航国际存在较高比例的经营租赁船舶。

公司及标的资产为应对运价波动采取的风险控制措施如下:

1、加强市场研判，优化船队结构：目前干散货市场环境好转但波动风险仍在，为了满足国内客户的运输需求，同时把握市场机遇特别是内贸市场上涨行情，长航国际进行了较为灵活中短期租赁，扩充运力，这也是长航国际盈利持续向好的关键因素。未来，公司及标的资产将加强对市场的跟踪研究，选择合适的时机购建、租入船舶，降低经营成本。公司将全力做好现有船队经营和结构优化，同时积极研究探索新的发展机会。

2、继续执行大客户战略，通过签署 COA 协议等方式保持运价及货源稳定。干散货船队将加强市场开拓和大客户开发，通过签订 COA 合同、做好合同安排及风险控制，平抑航运周期波动风险。公司油轮船队将在保障与中石化长期 COA 良好稳定执行的同时，进一步提升与国内外石油公司以及原油贸易商的合作层次。

3、做好市场经营，加强船队管理。公司各船队将研究加强统一运营及管理协同，提升经营管理效率，做好船队管理工作，保障安全生产。

独立财务顾问核查意见：

经核查，独立财务顾问认为：报告期内，长航国际维持了自有、融资租赁、经营租赁相结合的船队结构，并根据市场环境、船舶租赁方式及情况等因素客观确定了租金定价方式与依据；公司及标的资产采取了适当措施以应对运价波动风险。

四、草案披露，标的资产长航国际的固定资产中，汽车及船舶减值准备为 133,956.82 万元，约为账面原值的 34%，请补充说明汽车及船舶计提较大减值准备的原因。请独立财务顾问和会计师发表意见。

回复：

根据信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）出具的长航国际《审计报告》（XYZH/2017HZA10153），截至 2017 年 4 月 30 日，长航国际汽车及船舶减值准备为 133,956.82 万元。由于近年来干散货市场持续低迷，市场处于供大于求的状态，导致船舶价值下跌，导致船舶价值偏离了其账面价值，为了保证资产质量，实现可持续健康发展，公司对相关船舶计提了减值，具体情况如下：

2013 年度资产减值情况：湖北海珀信资产评估咨询有限公司出具的《上海

长航国际海运有限公司船舶资产评估项目资产评估报告书》(海珀信评字第(2014)0102号)对长航国际2013年末的在建工程及固定资产进行了评估,根据该评估报告,截至2013年12月31日,涉及减值的船舶的账面价值及可回收金额分别为319,146.15万元和226,820.00万元,减值金额确定为92,379.97万元,相关船舶的账面价值及可回收金额的差额与减值金额的差异主要是由于汇率变动产生。

2014年度资产减值情况:北京天健兴业资产评估有限公司出具的《上海长航国际海运有限公司及其长期股权投资单位所有的船舶减值测试项目评估报告》(天兴评报字(2015)第1422号)对长航国际固定资产进行了评估,截至2014年12月31日,涉及减值的船舶的账面价值及可回收金额分别为292,903.08万元和233,757.83万元,确定涉及评估减值的船舶的减值金额为59,145.26万元。

综上,截至2017年4月30日,长航国际汽车及船舶计提的减值准备均是由于干散货行业景气度较低引起的船舶减值。2016年干散货市场开始触底反弹,需求逐渐旺盛,运费率反弹幅度较大,预计在市场环境及长航国际经营策略不发生实质性变动的情况下,在可预见的未来发生大额船舶等固定资产减值的概率较小。

公司就标的资产的固定资产减值风险已在《招商局能源运输股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书(草案)》之“重大风险提示”之“三、交易后上市公司业务及财务的风险”之“(六)固定资产减值风险”及“第十二章风险因素”之“三、交易后上市公司业务及财务的风险”之“(六)固定资产减值风险”部分补充进行风险提示。

独立财务顾问核查意见:

经核查,独立财务顾问认为:截至2017年4月30日,长航国际汽车及船舶计提的减值准备均是由于干散货行业景气度较低导致,2013年末及2014年末相关减值测试均由专业评估机构进行评估确定了相关资产的可回收金额,计提减值金额符合《企业会计准则---资产减值》相关规定。

(以下无正文)

（本页无正文，为《中信证券股份有限公司关于<招商局能源运输股份有限公司对上海证券交易所《关于对招商局能源运输股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书（草案）信息披露的问询函》之回复报告>的核查意见》之盖章页）

中信证券股份有限公司

2017年9月11日