

上海市锦天城律师事务所
关于中国船舶工业股份有限公司
换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易
之
补充法律意见书（三）



锦天城律师事务所
ALLBRIGHT LAW OFFICES

地址：上海市浦东新区银城中路 501 号上海中心大厦 11/12 层

电话：021-20511000

传真：021-20511999

邮编：200120

目 录

正 文	5
1.关于交易目的及整合管控	5
2.关于交易方案	23
3.关于现金选择权	29
4.关于关联交易	43
5.关于同业竞争	71
6.关于权属瑕疵和行政处罚等	88

上海市锦天城律师事务所
关于中国船舶工业股份有限公司换股吸收合并
中国船舶重工股份有限公司暨关联交易之
补充法律意见书（三）

致：中国船舶工业股份有限公司

上海市锦天城律师事务所（以下简称“本所”）接受中国船舶工业股份有限公司（以下简称“中国船舶”或“吸并方”）的委托，并根据中国船舶与本所签订的《聘请律师合同》，作为中国船舶本次换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司（以下简称“中国重工”）暨关联交易的专项法律顾问。

就本次交易，本所已于 2025 年 1 月 24 日出具了《上海市锦天城律师事务所关于中国船舶工业股份有限公司换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易之法律意见书》（以下简称“《法律意见书》”），于 2025 年 2 月 18 日出具了《上海市锦天城律师事务所关于中国船舶工业股份有限公司换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易之补充法律意见书（一）》（以下简称“《补充法律意见书（一）》”），并于 2025 年 4 月 28 日出具了《上海市锦天城律师事务所关于中国船舶工业股份有限公司换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易之补充法律意见书（二）》（以下简称“《补充法律意见书（二）》”）。

鉴于上海证券交易所于 2025 年 5 月 19 日出具了《关于中国船舶工业股份有限公司吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易申请的审核问询函》（上证上审（并购重组）（2025）31 号），本所根据有关法律、法规和规范性文件的规定，对相关事项进行审慎核查后就本次交易所涉有关事宜出具《上海市锦天城律师事务所关于中国船舶工业股份有限公司换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易之补充法律意见书（三）》（以下简称“本补充法律意见书”）。

本补充法律意见书系根据《中华人民共和国公司法》《中华人民共和国证券法》《上市公司重大资产重组管理办法》《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》《上市公司监管指引第 9 号——上市公司筹划和实施重

大资产重组的监管要求》等有关法律、法规以及中国证监会的有关规定出具。

本所在《法律意见书》《补充法律意见书（一）》及《补充法律意见书（二）》中所做的律师声明对本补充法律意见书同样适用。除另有说明外，本补充法律意见书所使用的简称与《法律意见书》《补充法律意见书（一）》及《补充法律意见书（二）》所使用的简称含义相同。

正 文

1.关于交易目的及整合管控

重组报告书披露，（1）本次交易将进一步规范上市公司同业竞争，存续公司中国船舶将整合双方资源，优化船舶制造板块产业布局，发挥协同效应；（2）报告期内，中国重工分别实现归母净利润-78,670.07万元和131,067.90万元；（3）本次交易完成后，中国船舶每股收益有所下降。

请公司披露：（1）本次交易的背景、原因和必要性；（2）合并双方的业务、组织架构、人员等整合计划和管控安排，是否符合相关法律法规要求，是否存在纠纷或潜在纠纷；（3）结合存续公司业务、财务指标变化以及整合安排等，说明合并双方如何发挥协同效应，本次交易是否有利于提高上市公司质量，每股收益摊薄相关投资者保护安排和风险提示是否充分。

请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

回复：

一、本次交易的背景、原因和必要性

（一）本次交易的背景

1、深化国企改革，支持中央国有企业做强做优做大

党的二十届三中全会把国资国企改革纳入全面深化改革战略全局，鲜明标定了国资国企在新征程上进一步全面深化改革的方位、前行的节奏和工作的重点。本次交易是在全面深化改革战略全局中，深入贯彻落实全会精神、积极用好资本市场深化改革、促进国有企业高质量发展的重要举措。通过本次交易，实现中国船舶、中国重工两大国有船舶总装建造企业的战略重组，以深层次改革推动实现战略功能价值，着力提升国有资产质量，加快培育船舶新质生产力，更好发挥科技创新、产业控制和安全支撑作用，为实现海洋强国战略目标和推进中国式现代化发展助力。

2、把握行业机遇，打造建设世界一流船舶制造企业

当前，船舶行业整体进入新一轮景气周期，海运需求及价格全面回暖，造船三大指标增长，中国船舶、中国重工下属各大船厂在手订单饱满。本次交易顺应行业周期、把

握行业机遇，整合中国船舶、中国重工的科研生产管理优势资源和产业链供应链关键环节，推进各下属企业专业化、体系化、协调化发展，促进造修船先进生产要素向发展船舶工业新质生产力集聚，着力增强核心功能、提升核心竞争力，不断提高船舶海工产业国际竞争力，打造世界一流船舶制造企业。

3、鼓励并购重组，提升公司核心竞争力和投资价值

2023年6月，国务院国资委召开中央企业提高上市公司质量暨并购重组工作专题会，提出中央企业要以上市公司为平台开展并购重组，助力提高核心竞争力、增强核心功能。2024年9月，中国证监会研究制定《关于深化上市公司并购重组市场改革的意见》，为上市公司并购重组提供了明确的政策支持，旨在通过促进企业并购重组，在当前全球产业变革加快推进的背景下，加速关键领域关键企业的资源整合和优化配置，从而推动经济结构转型升级。2025年5月16日，中国证监会公布实施的修订版《上市公司重大资产重组管理办法》，聚焦于提升审核效率、创新交易工具、提升监管包容度等方向，旨在进一步激发并购重组市场活力，赋能上市公司高质量发展。

本次交易响应国家战略，符合中国证监会及相关部委对于上市公司并购重组有关指引的要求，消除中国船舶与中国重工之间的同业竞争，提升存续公司主业核心竞争力和核心功能，为存续上市公司长期高质量发展奠定基础。

（二）本次交易的原因和必要性

1、整合主要船舶总装业务，规范上市公司同业竞争

2019年10月，按照党中央、国务院决策部署，中船工业集团和中船重工集团实施联合重组，2019年11月中国船舶集团成立。联合重组后的中国船舶集团成为我国海军装备建设的主体力量、全球造船业发展的引领力量、建设海洋强国的支撑力量，是全球最大的造船集团。

联合重组后，中国船舶集团聚焦党和国家赋予的职责责任，优化现有科研生产体系和能力布局，对原属两大造船集团的科研与生产资源进行整合。同时，中国船舶集团深入论证筹划解决因两大造船集团联合重组形成的下属上市公司的同业竞争问题。

中国船舶、中国重工为原两大造船集团下属船舶制造核心主业上市公司，经过多年深耕发展，均形成了涵盖船舶制造和维修的船舶总装生产制造体系，面向海洋安全、深

海科学研究与资源开发等战略任务需要，持续推出全球领先的船舶产品。在此背景下，中国船舶、中国重工在船舶制造、维修领域业务高度重合，构成同业竞争。

2021年6月30日，中国船舶集团向下属所有上市公司出具避免同业竞争的承诺函，对中国船舶、中国重工分别出具《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》和《关于避免与中国船舶重工股份有限公司同业竞争的承诺函》，承诺按照相关证券监管部门的要求，在适用的法律法规及相关监管规则允许的前提下，于本承诺函出具之日起五年内，本着有利于上市公司发展和维护股东利益尤其是中小股东利益的原则，综合运用委托管理、资产重组、股权置换/转让、资产划转/出售、业务合并、业务调整或其他合法方式，稳妥推进符合注入上市公司的相关资产及业务整合以解决同业竞争问题。

中国船舶集团自做出上述相关承诺以来，一直积极致力于履行承诺，筹划论证如何解决中国船舶、中国重工之间的同业竞争。此前，由于船舶行业景气度较低，两家上市公司扣非归母净利润均为负值，业绩预期尚不明朗，股价亦处于相对低位，难以启动重组整合。2024年开始，两家上市公司经营业绩明显改善，手持订单量充足，未来业绩可预期性显著提升，具备了启动本次重组整合的前提条件。恰逢国务院《关于加强监管防范风险推动资本市场高质量发展的若干意见》及中国证监会研究制定《关于深化上市公司并购重组市场改革的意见》等政策的出台，强化资本市场在企业并购重组中的主渠道作用，对通过并购重组提升上市公司质量提供了政策支持。在此行业及政策背景下，2024年9月2日，中国船舶集团董事会召开2024年第六次会议，审议通过中国船舶换股吸收合并中国重工实施方案，启动本次重组，彻底解决中国船舶和中国重工之间的同业竞争，履行中国船舶集团在联合重组时作出的避免同业竞争的承诺。

通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、维修业务统一整合并入中国船舶，是中国船舶集团履行同业竞争承诺的重要举措，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东长期利益，具有合理性和必要性。

2、把握行业景气提升机遇，打造世界一流造船企业

当前造船行业景气度提升，新造船市场活跃，全球造船完工量、新接订单量、手持订单量等指标不断攀升。在本轮周期中，我国船舶制造业市场份额稳居世界第一，同时，

国内外相关政策的出台全面推动船舶制造业高端化、绿色化、智能化发展，我国造船行业迎来重要发展机遇。

在本轮行业周期中，中国船舶、中国重工把握行业机遇，坚定切入中高端船舶产品细分市场，进一步巩固和提升了产业链整体竞争优势，形成产品全谱系化、建造数字化、产业绿色低碳化的高质量发展格局，成功建造我国完全自主设计的航空母舰“福建舰”、我国首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”和自主研发的大型 LNG 运输船等产品，成功摘取造船工业皇冠上的“三颗明珠”；同时在绿色船型方面保持领先地位，上市公司业务规模、财务指标、技术实力均实现了较大幅度提升。

本次交易把握行业机遇，从合并双方的发展战略出发，通过核心资产及业务的专业化整合以及技术、人员、生产能力、客户、品牌、供应链等核心资源协调，充分发挥合并双方协同效应、实现优势互补，优化船舶制造板块产业布局，发挥核心船舶总装业务协同效应，增强订单承接能力，推动产业经营与资本运营融合发展，提升管理水平和创新能力，有效提升存续公司核心功能、核心竞争力。

本次交易完成后，存续公司将成为资产规模、营业收入规模、手持订单数均领跑全球的造船旗舰上市公司，打造国际竞争力领先的世界一流船舶制造企业，符合行业及自身业务发展需要，具有合理性和必要性。

3、借力资本市场政策东风，促进存续公司长远发展

近年来，国家各部委陆续颁布意见、规定，深化多层次资本市场改革，全面推进资本市场赋能科技创新，将资源高效配置至新产业、新业态和新技术领域，全面支持企业创新转型与绿色升级。同时，完善科技企业并购重组机制，精简审核流程，创新支付工具，提升估值定价科学性有效性，加速优质科技企业并购案例落地。

中国船舶、中国重工长期聚焦深海科技产业发展，深入推进核心技术攻关，促进高水平科技自立自强，加快形成新质生产力。然而，船舶制造行业属于资本、技术、人员密集型行业，在全球造船行业向着高端化、智能化、绿色化发展的背景下，对船舶行业创新研发能力和管理治理水平提出了更高的要求。本次交易通过市场化手段推动合并双方深化改革，发挥双方优秀的管理经验，完善上市公司治理机制，实现产业经营与资本运营融合发展、相互促进，推动存续公司高质量发展。

本次交易完成后，存续公司的市场影响力将全面提升，能够更加充分的发挥上市平台的资源配置作用，借助资本市场改革的最新成果，发挥资本市场的融资功能，增强资本运作反哺产业发展的能力，持续投入于深海科技研发与装备制造，加快深海核心技术突破，为深海资源开发和海洋经济高质量发展提供技术和装备支撑，为存续公司的长远发展提供保障，具有合理性和必要性。

二、合并双方的业务、组织架构、人员等整合计划和管控安排，是否符合相关法律法规要求，是否存在纠纷或潜在纠纷

（一）合并双方业务的整合计划

本次交易实施后，中国船舶将承继及承接中国重工的全部资产、负债、业务、人员、合同及其他一切权利与义务。中国船舶作为存续公司，将整合双方资源，优化船舶制造板块产业布局，发挥协同效应，有效提升存续公司核心功能、核心竞争力，全面推动船舶制造业向高端化、绿色化、智能化发展，打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业。具体如下：

1、业务整合方面

（1）生产经营整合

中国船舶、中国重工下属骨干船厂已在多年发展中形成了各具独特竞争优势的产业与产品，具体如下：

造船企业		主建民用船型
中国船舶	江南造船	公务船；大型/超大型集装箱船；液化气船（LPG 船、液氨运输船、乙烷/乙烯运输船、LNG 船）、汽车运输船、科考船、极地破冰船等各类特种船舶
	外高桥造船	大型邮轮；好望角型散货船、纽卡斯尔型散货船、VLOC；7000TEU 中型箱船、18000TEU 及 20000TEU 超大型集装箱船；30 万吨级超大型油船（VLCC）、15.8 万吨苏伊士型油轮和 10.9 万吨冰区加强型阿芙拉型油轮；双燃料汽车运输船
	广船国际	公务船；成品油/化学品船（MR）、阿芙拉油船、VLCC、VLOC；8.2 万吨散货船、灵便型液货船、半潜船、LNG 双燃料及各类客滚船；16000TEU 及 24000TEU 超大型集装箱船；极地模块运输船、极地凝析油轮、汽车运输船、科考船等特种船
	中船澄西	3.5 万吨-8.5 万吨系列散货船、支线集装箱船、成品油/化学品船（MR）等三大主流船型及自卸船、沥青船、化学品船、重吊多用途船、木屑船等特种船
中国重工	大连造船	VLCC、超大型/大型/中型集装箱船、超大型油船、阿芙拉型油船、LRII、VLOC、FPSO、大型 LNG 船、穿梭油船、好望角型散货船、巴拿马型散货船、灵便型散货船

造船企业		主建民用船型
	武昌造船	公务/科考船、海工辅助船、工程船（挖泥船、救助打捞船等）、甲板运输船、油船/化学品船、支线型集装箱船
	北海造船	VLOC、好望角型散货船（含纽卡斯尔型）、木屑运输船、浮船坞、FPSO船体、养殖工船

其中，中国船舶下属江南造船的气体船和 LNG 船、外高桥造船的大中型邮轮和集装箱船、广船国际的客滚船及公务/科考船、中船澄西的灵便型散货船和船舶改装修理以及中国重工下属大连造船的 VLCC 和超大型/大型/中型集装箱船、北海造船的 VLOC 和散货船、武昌造船的公务/科考船均具备领先优势。本次交易完成后，中国船舶作为存续公司将双方船海业务的专业化、体系化、协调化整合，统筹优化骨干船厂产业发展布局，充分整合利用各下属船厂的资源禀赋和产能特点、优势，在商务谈判、接单、排产等方面根据不同船厂的产能和优势船型进行统一调度安排，释放各大船厂在各自优势船型领域的增长潜力。同时，中国重工下属大连船推、武汉重工、重庆红江等舰船核心配套供应商的注入使存续公司构建了完整的造船产业链，上下游的协同配合大大增加了发展韧性，为持续扩大盈利规模打下坚实基础。

此外，由于不同船厂经过多年的发展，均针对各自船型的建造要求形成了各自的管理体系。本次交易完成后，各船厂将在存续上市公司统筹下，集聚各船厂先进的生产管理、成本管控和综合管理经验，逐步提升各船厂经营管理水平，加强成本费用管理能力，提升生产效率，进一步提升中国船舶制造业在全球的影响力。

（2）研发整合

本次交易前，中国船舶、中国重工下属各船厂在主建船型方面有更多的重合，例如江南造船与大连造船的超大型/大型集装箱船、大中型 LNG 船，外高桥造船与北海造船的好望角型散货船，广船国际与武昌造船的公务/科考船等。经过多年发展，各大船厂分别在主建船型中取得较多技术突破，多类高附加值船型的研制取得了大量技术成果。本次交易完成后，中国船舶和中国重工的科研体系将深度融合，在全球造船行业向高端化、绿色化、智能化转型发展的背景下，充分交流借鉴各船厂技术经验，合力解决高端船型的技术难点，构建完善的科研创新体系，实现研发设计、核心配套、总装建造全链条技术攻关，在与日韩船企的竞争中抢占技术高点，增强存续上市公司的科研技术实力。研发体系的深度融合将能够有效提升存续公司研发效率、缩短研制周期、降低研制成本，从而提升存续公司盈利能力。

（3）资质及客户管理

本次交易完成后，中国船舶将承继及承接中国重工的全部业务资质和资格，中国重工所有的业务亦将转为由存续公司承接。由于中国重工主营业务实际由各下属公司签订合同及生产交付，各下属重要子公司亦已经取得了与从事主营业务相关的主要业务资质，本次交易完成后，该等下属公司将成为中国船舶的下属公司，不影响其业务资质，不涉及客户、供应商及订单合同调整，不影响原生产计划，主营业务能够保持稳定运行。

（4）品牌整合

随着造船行业景气度不断提升，全球船厂之间的竞争日趋激烈，企业的品牌名片和市场声誉的重要性日益增加。本次交易完成后，存续公司经营能力将得到全面提升，促进存续公司船海产品向高端化转型，打造“中国船舶”的品牌名片。在与船东、供应商及其他产业链相关方开展合作时，各船厂将打造同一个“中国船舶”名片，在合作开展过程中协同配合，保持步调一致。同时，针对下属各船厂特点，对各船厂的子品牌进行差异化管理，让市场及船东在提出不同船型需求时能够迅速，合理配置资源推动下属各大船厂建立主建船型的竞争优势和壁垒，进而充分发挥品牌知名度带来的效益提升，增强存续公司整体经营业绩和盈利能力。

2、资产整合方面

本次交易完成后，中国重工母公司相关资产负债将全部由存续公司承继，在本次交易获得所需的全部批准和授权且在相关法律程序依法履行、资产过户的相关法律程序得到适当履行的情况下，相关资产负债权属变更及交割不存在实质性法律障碍。存续公司将充分利用吸收合并双方现有平台优势和资金优势，在扩大存续上市公司业务规模的同时，高效统筹下属各子公司接单、排产、生产安排，进一步优化资产配置，提高吸收合并双方各项资产的使用效率。充分发挥整合后的规模效应，降低建造成本，发挥各子公司的精益管理经验和各自的成本管控优势，提高经营业绩和盈利水平。

3、财务整合方面

本次交易完成后，存续公司将根据相关法律法规的规定及经营的需要，统一吸收合并双方的财务管理体系，优化完善内部控制体系，提高存续公司整体的财务合规性和资金运用效率，并严格执行上市公司内审制度、信息披露制度等相关要求，从而提高存续公司整体的财务合规性，增强整体管控能力。

（二）合并双方组织架构及人员的整合计划

本次交易完成后，存续公司将进行人员与组织架构的整合，将根据业务运营和管理需要，建立科学合理的管控体系和分工协作的业务架构，稳步推进双方人员及组织架构整合。存续公司将充分发挥合并双方各自的人才优势、管理经验，增强相互间的互补和协同，提高存续公司的治理水平、管理能力和管理效率，提升经营绩效，控制经营风险。另外，存续公司将通过多种方式进一步优化激励机制，充分调动管理团队和员工的工作积极性，促使存续公司长期发展目标顺利实现。

1、人员整合

本次交易完成后，中国船舶员工将按照其与中国船舶签订的聘用协议或劳动合同，继续在中国船舶工作。本次交易完成后，中国重工的全体在册员工将由中国船舶全部接收并与中国船舶签订劳动合同。中国重工作为其现有员工的雇主的全部权利和义务将自本次换股吸收合并交割日起由中国船舶享有和承担。

2024年12月5日，吸收合并双方已分别召开职工大会，审议通过了本次换股吸收合并涉及的员工安置方案。

2、组织架构整合

（1）公司治理整合安排

本次交易前，中国船舶严格按照《公司法》《证券法》等法律法规及中国证监会、上海证券交易所的规章制度要求，建立了健全的内部控制制度和完善的法人治理结构，不断优化议事规则、强化履职保障，从制度上保证股东大会、董事会的规范运作和依法行使职权。在信息披露方面，公司董事会坚决贯彻“以信息披露为核心”的监管理念，始终严把“合规治理入口关、信息披露出口关”，建立健全“全面覆盖、重点突出、逐级复核、及时发现”的工作机制，将高质量信息披露贯穿于上市公司规范运作始终，获上海证券交易所2023-2024年度信息披露A级评价。经过长期的完善，中国船舶已形成了一套合理、完整、有效的公司治理与经营管理框架。

本次交易完成后，存续公司实际控制人仍为中国船舶集团，最终控制人仍为国务院国资委，均未发生变更。本次交易完成后的存续公司将依据有关法律法规的要求进一步完善公司治理结构，继续完善上市公司有关公司治理的规章制度，维护存续公司及中小股东利益。

2025年5月22日和2025年6月3日，中国船舶分别召开第八届董事会第二十八次会议和2024年年度股东会，审议通过了关于公司董事会换届选举的议案，选举胡贤甫先生、张健德先生、陶涛先生、韩东望先生、陈刚先生、施卫东先生为中国船舶第九届董事会董事，王瑛女士、高名湘先生、陈纓女士、冷建兴先生为中国船舶第九届董事会独立董事。同时，2025年5月26日经公司职工投票选举罗厚毅先生为公司第九届董事会的职工代表董事。上述公司治理与董事会结构调整从专业性、多元性、合规性等多种角度考虑，切实发挥董事会“定战略、做决策、防风险”职责；适当优化董事会规模，提高董事会运作效率；充分考虑存续公司的战略定位和发展规划，优化法人治理结构保证科学决策，为本次交易完成后存续公司经营管理奠定基础。后续交易完成后，上市公司将以保持公司治理和经营管理层的决策能力和决策效率为原则，建立存续公司公司治理和管理层架构，存续公司将维持现有公司管理与治理体系的有效性，同时增强对下属子公司生产经营的统筹管理。

（2）公司架构整合安排

本次交易完成后，存续公司将依托吸收合并双方的既有组织架构及管理制度框架，根据整合完成下属子公司经营特点和业务模式，建立完善的子公司管理制度，建立上市公司与子公司之间的沟通汇报机制，加强对子公司在重大经营决策、重大财务决策、重大资产处置等方面的管理和监督，同时定期组织子公司汇报生产经营情况与需上市公司统筹事项，深度融合子公司管理，加强各船厂之间、船厂与船舶配套企业之间的沟通，充分发挥造船全产品谱系优势、造船全产业链优势，增强组织效能，提升管理效率。同时，存续公司将加强对各子公司的审计和内部控制有效性监督，定期查阅各子公司财务报告及财务资料，建立预警机制和汇报机制，对各子公司对外担保、对外投资、重大合同签订、资金收付和管理等进行内部监督，保证上市公司规范性，继续全面贯彻“引领行业发展、支撑国防建设、服务国家战略”的职责责任。

（三）是否符合相关法律法规要求，是否存在纠纷或潜在纠纷

1、是否符合相关法律法规要求

本次交易合并双方的业务、人员、组织架构整合安排符合《公司法》《劳动合同法》等相关法律、法规和规范性文件的规定，不存在违反现行相关法律法规要求的情形。

2、是否存在纠纷或潜在纠纷

截至本补充法律意见书出具之日，中国船舶、中国重工就本次交易的业务、人员、组织架构整合安排不存在纠纷或潜在纠纷。

三、结合存续公司业务、财务指标变化以及整合安排等，说明合并双方如何发挥协同效应，本次交易是否有利于提高上市公司质量，每股收益摊薄相关投资者保护安排和风险提示是否充分。

（一）本次交易完成后存续公司的业务、财务指标变化以及整合安排

1、本次交易对中国船舶主要财务数据影响

根据中国船舶财务报告及备考财务报表，本次交易对中国船舶主要财务指标的影响如下：

单位：万元、元/股

项目	2024.12.31/2024 年		2023.12.31/2023 年	
	交易前	交易后	交易前	交易后
总资产	18,197,676.93	40,363,915.17	17,783,216.86	37,583,945.10
总负债	12,671,036.67	26,410,440.01	12,535,963.96	23,865,813.32
归属于母公司所有者净资产	5,089,979.86	13,462,085.33	4,834,859.17	13,249,824.70
营业收入	7,858,440.65	13,335,083.73	7,483,850.44	12,138,601.33
归属于母公司所有者净利润	361,413.56	488,524.73	295,739.70	215,913.34
基本每股收益	0.81	0.65	0.66	0.29
每股净资产	11.38	17.91	10.81	17.63

本次交易后，从中国船舶报表数据角度，2023 年、2024 年每股收益有所下降，每股净资产有所提升。虽然受行业周期和历史业绩影响导致备考报表的每股收益有所下降，但通过本次交易，可以实现两个综合实力基本相当的大型船舶总装企业深度融合，使两家上市公司经营管理团队形成合力，避免潜在的内部竞争，充分借鉴和发挥两家上市公司各自特点和优势，提升存续上市公司持续经营能力，有利于存续公司的长远发展。

2、本次交易显著提升存续上市公司体量规模及行业地位

本次交易后，存续公司的资产总额、营业收入等指标显著提升，业务及经营规模扩大。根据中国船舶备考合并财务报表，吸并完成后存续公司成为全球规模最大的造船上市公司。

单位：人民币亿元

项目	2024 年末总资产	2024 年营业收入
中国船舶	1,819.77	785.84
中国重工	2,221.38	554.36
吸并完成后存续公司	4,036.39	1,333.51

注：吸并完成后存续公司财务数据为本次交易中经致同会计师审阅的中国船舶备考财务报表数据。

根据克拉克森数据，吸收合并完成后存续公司 2024 年末在手订单量和 2024 年全年新接订单量均超过了外国同行业上市公司，行业地位和影响力显著提升。主要业务指标如下：

单位：订单量为万载重吨、订单数为艘

项目	2024 年末手持订单量	2024 年末手持订单数	2024 年新接订单量	2024 年新接订单数
中国船舶	2,461.07	322	1,272.46	154
中国重工	3,030.97	216	1,589.95	103
吸并完成后存续公司	5,492.04	538	2,862.41	257

注：中国船舶、中国重工数据来源于 2024 年年度报告。

3、两家上市公司业绩均已明显好转，前期导致亏损因素已消除

报告期内，中国重工盈利指标低于中国船舶，导致交易后中国船舶每股收益存在一定摊薄。造成中国重工 2023 年盈利水平较低的主要原因为：（1）中国重工民船业务受行业周期影响，当年实现销售的船舶合同签署时间仍为行业景气度整体较低的 2020-2021 年期间，承接价格相对较低；（2）中国重工承担了部分首制船等低毛利率船型项目，实际成本超预期，导致整体毛利率较低；（3）因船价、原材料采购价格、首制船等影响中国重工 2023 年计提存货减值损失及合同履行成本减值损失等资产减值损失合计 104,765.46 万元。

2024 年，中国重工经营业绩较 2023 年已经出现明显改善，导致前期亏损的因素已经消除，财务表现呈现向好趋势。2024 年中国重工扭亏为盈的主要原因为：（1）中国重工当年实现销售的船舶的合同签署时间主要在行业景气度提升的 2021-2022 年期间，承接价格相对较高；（2）当年实现销售的首制船减少、具有批量建造优势的成熟船型增加，钢材备货及锁价期间内钢材价格处于震荡下行区间，整体毛利率提升；（3）受船价提升、原材料采购价格降低以及首制船减少等影响计提存货减值损失及合同履行成本减

值损失减少 91,053.88 万元。中国船舶与交易后存续上市公司每股收益的差异在 2024 年明显收窄。

（1）收入订单方面

中国船舶、中国重工手持订单饱满。目前，中国船舶、中国重工生产订单排期已至 2029 年，对未来业绩形成稳定支撑。同时，中国船舶、中国重工在手订单及销售船舶产品中高端船舶订单占比提升，在手订单中绿色船舶订单、高端船舶订单（以金额计）占比均达到较高水平。随着未来高附加值船型的逐步交付，存续上市公司将进一步优化产品结构，完善生产工艺，提升技术水平，致力于成为全球技术最先进的船舶总装制造企业。

（2）材料成本方面

2021 年至今，造船主要原材料钢材价格趋势整体呈下降趋势，中国船舶、中国重工在签订销售合同的同时，即与主要原材料、配套件供应商签订采购合同，锁定了发动机、发电机等主要采购内容的价格，相关合同执行的毛利率水平基本可控。

综上，本次交易完成后，存续公司资产规模、经营业绩、在手订单规模均大幅提升，收入前景良好，成本费用整体可控，存续公司拥有良好的发展前景。

4、从中国重工公众股东角度，交易后盈利能力提升

本次交易以中国船舶为吸并方，因此比较中国船舶在交易前后财务指标的变化情况。如以中国重工为吸并方，则存续公司除交易后股本总额外其他财务指标与以中国船舶作为吸并方并无差异。在上市公司吸并中，除非两家上市公司盈利指标一致，否则必然会导致财务指标一方摊薄、一方增厚的情况。从中国重工的角度，本次交易后每股收益水平提升，具体如下：

单位：元/股

项目	2024.12.31/2024 年		2023.12.31/2023 年	
	交易前	交易后	交易前	交易后
基本每股收益	0.0570	0.1081	-0.0340	0.0881

注：交易后中国重工每股收益=交易后中国船舶每股收益*换股比例

本次交易前，中国船舶集团对中国船舶的合计控股比例为 50.42%，对中国重工的合计控股比例为 47.63%，中国重工公众股东持股比例高于中国船舶，增厚中国重工的每股收益亦有利于保护中国重工的公众股东利益。

本次交易完成后的整合安排详见本节之“二、合并双方的业务、组织架构、人员等整合计划和管控安排，是否符合相关法律法规要求，是否存在纠纷或潜在纠纷”。

（二）说明合并双方如何发挥协同效应，本次交易是否有利于提高上市公司质量，每股收益摊薄相关投资者保护安排和风险提示是否充分。

1、合并双方将发挥协同效应，提高上市公司经营质量

本次交易紧抓船舶制造行业转型升级和景气度提升机遇，整合中国船舶和中国重工的资源，优化船舶制造板块产业布局，发挥协同效应，有效提升存续公司核心功能、核心竞争力，打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业。本次交易完成后的协同效应具体体现在如下方面：

（1）接单与排产

交易完成后，存续公司将成为全球规模最大的造船上市公司。中国船舶、中国重工下属骨干船厂已在多年发展中形成了各具独特竞争优势的产业与产品，例如：中国船舶下属江南造船的气体船和 LNG 船、外高桥造船的大中型邮轮和集装箱船、广船国际的客滚船及公务/科考船、中船澄西的灵便型散货船和船舶改装修理以及中国重工下属大连造船的 VLCC 和超大型/大型/中型集装箱船、北海造船的 VLOC 和散货船、武昌造船的公务/科考船均具备领先优势。本次交易完成后，中国船舶作为存续公司将双方船海业务的专业化、体系化、协调化整合，统筹优化骨干船厂产业发展布局，发挥环渤海、长三角、珠三角造船基地各自的资源禀赋优势，在造船景气周期和全球造船产能紧张时期，充分整合利用各下属船厂的产业优势、产能特点，在商务谈判、接单、排产等方面根据不同船厂的产能和优势船型进行统一调度安排，更加合理的规划不同船厂的订单结构，最大化各船厂产能效率，释放各大船厂在各自优势船型领域的增长潜力。

（2）技术与研发

本次交易前，中国船舶、中国重工下属各大船厂分别在建船型中取得较多技术突破，多类高附加值船型的研制取得了大量技术成果。本次交易完成后，中国船舶和中国重工的科研体系将深度融合，科技创新体系将更加完备，能够充分交流借鉴各船厂技术

经验，合力解决高端船型的技术难点，更加高效的关键核心技术攻关，大力推进主研建船型升级优化及新船型研发设计，推动数智赋能，大力实施智慧企业建设，形成研发设计、核心配套中试试验、总装建造、国产化替代的全链条技术攻关优势，在与日韩船企的竞争中抢占技术高点，有效提升存续公司研发效率、缩短研制周期、降低研制成本，从而提升存续公司盈利能力，促进存续公司船海产品向高端化转型。

（3）生产与管理

中国船舶与中国重工作为中国船舶工业的核心力量，下属各大船厂依托近代工业化基础起步，有着数十年的造船历史，凭借丰富的造船经验和持续的技术革新，形成了覆盖全产业链的综合造船能力优势，并针对各自资源禀赋特点、船型的建造要求形成了各自的管理体系。本次交易完成后，各船厂将在存续上市公司统筹下，集聚先进的生产管理、成本管控和综合管理经验，推动各船厂的管理提升与经验借鉴，整体提升各船厂管理水平和生产效率，从而进一步提升中国船舶制造业在全球的影响力。

（4）成本与效能

本次交易完成后，存续公司的资产总额、营业收入等指标显著提升，业务及经营规模扩大。根据经致同会计师审阅的中国船舶备考财务报表数据，交易后存续公司资产规模达到 4,036.39 亿元、营业收入达到 1,333.51 亿元，规模效应显著。同时，交易完成后存续公司将在继续发挥规模优势和效应的基础上，建立高效的统筹管理体制机制，进一步强化精益管理，提升加强成本费用管理能力，同时优化供应链资源，在对外采购的供应量、价格、供货速度等方面取得更加优惠的条件，从而降低综合建造成本，提高经营业绩和盈利水平。

（5）产业链完善

本次交易完成前，中国船舶主营业务以船海产品总装建造和修理改造为主，缺少船海核心配套产业布局。中国重工除了拥有大型骨干船厂外，还拥有大连船推、大连船阀、武汉重工、重庆红江、江增重工等多家舰船核心配套企业，大型船用螺旋桨、船用阀门、船用主轴、中低速柴油机曲轴曲柄、柴油机高压共轨系统、大型船用增压器等产品广泛应用于船舶制造行业，实现了船舶配套领域多项关重件的自主研发生产。随着两家上市公司的合并，造船产业链在总装建造能力实现强强联合以外，配套能力和资源的协同共享使得交易后的存续公司打通船舶制造产业链上下游、共同深耕造船技术改进和工艺升

级，全方位提升船舶配套零部件的供应效率和设计建造的协同性，真正实现船舶制造先进产业集群的建设造船上下游的协同配合，将提高存续公司的发展韧性，提升存续公司抗风险能力，为持续扩大盈利规模打下坚实基础。

（6）品牌管理

本次交易将显著增强存续公司统筹经营能力，增强下属各船厂的高端船型制造能力。重组后的存续公司将成为全球最大的船舶总装建造上市公司，在 VLOC、VLCC、大型 LNG 船、超大型集装箱船、汽车运输船、FPSO 等高技术、高附加值船海产品上将拥有更强的交付能力和话语权，各大船厂在一个上市公司框架下可更好地满足船东大批量订单需求，从而提高中国造船业在国际标准制定的话语权和品牌溢价，打造“中国船舶”的品牌名片。在与船东、供应商及其他产业链相关方开展合作时，各船厂将打造同一个“中国船舶”名片，在合作开展过程中协同配合，保持步调一致，合力提升“中国船舶”品牌声誉。

综上，本次交易完成后，中国船舶、中国重工下属船舶制造、维修业务将统一整合并入中国船舶，存续公司资产总额、净资产、营业收入等将显著提升，业务及经营规模扩大，在手订单全球领先，增强上市公司核心功能，提升上市公司核心竞争力，进一步规范上市公司同业竞争，维护中小股东权益，有利于提高上市公司质量。

2、每股收益摊薄相关投资者保护安排和风险提示是否充分

本次交易完成后，由于总股本增加，每股收益有所下降，存在摊薄存续公司股东的即期回报和每股收益的风险。

根据《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）、《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）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，中国船舶已制定了填补摊薄即期回报的措施，具体情况如下：

（1）推动业务整合，提升存续公司盈利水平

本次吸收合并完成后，存续公司将加快合并双方船海业务资源整合，积极实现优势互补，充分发挥双方下属骨干船厂独特的产业优势与产品优势。通过加强双方协同效应，

存续公司将统筹各大船厂主建船型建造，提高生产效率和资源利用效率，进一步提升存续公司盈利水平，提高股东回报率。

（2）加强经营管理，提高存续公司经营效率

中国船舶已制定较为完善、健全的经营管理制度，保证上市公司各项经营活动的正常有序进行。未来存续上市公司将继续加强成本管控，提高财务管理水平，充分发挥合并双方优势资源，进一步提升经营和管理能力，完善并强化投资决策程序，全面有效地提升存续公司经营效率。

（3）健全内控体系，强化存续公司风控能力

中国船舶严格遵循《公司法》《证券法》《上市公司治理准则》等法律、法规和规范性文件的要求，持续完善和优化法人治理结构，健全和执行内部控制体系、规范公司运作。本次交易完成后，存续公司将保障股东能够充分行使权利；董事会能够按照法律、法规的规定行使职权，做出科学、迅速和谨慎的决策；独立董事能够认真履行职责，维护公司整体利益，尤其是中小股东的合法权益，为存续公司发展提供制度保障。

（4）强化股东回报，保障存续公司股东权益

中国船舶将根据《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》《上市公司监管指引第3号—上市公司现金分红》《上海证券交易所上市公司自律监管指引第1号—规范运作》等有关要求，严格执行公司章程规定中关于利润分配规定，继续实行持续、稳定、积极的利润分配政策，持续为股东提供合理投资回报，保障投资者的利益。

为了充分保护上市公司公众股东的利益，中国船舶的实际控制人中国船舶集团、控股股东中船工业集团作出如下承诺：

“1、本公司不越权干预中国船舶经营管理活动，不侵占中国船舶利益。

2、自本承诺出具日至中国船舶本次重组实施完毕前，若中国证监会或证券交易所作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不能满足中国证监会或证券交易所该等规定时，本公司承诺届时将按照中国证监会或证券交易所的最新规定出具补充承诺。

3、本公司承诺切实履行本公司作出的相关承诺，若本公司违反该等承诺并给中国船舶或者投资者造成损失的，本公司愿意依法承担相应的赔偿责任。”

中国船舶董事、高级管理人员针对本次重组作出如下承诺：

“1、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中国船舶利益。

2、对本人的职务消费行为进行约束。

3、不动用中国船舶资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动。

4、全力促使由董事会或薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与中国船舶填补回报措施的执行情况相挂钩。

5、若中国船舶未来实施股权激励，全力促使拟公布的股权激励的行权条件与中国船舶填补回报措施的执行情况相挂钩。

6、自本承诺出具日至中国船舶本次重组实施完毕前，若中国证监会或证券交易所作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不能满足中国证监会或证券交易所该等规定时，本人承诺届时将按照中国证监会或证券交易所的最新规定出具补充承诺。

7、本人承诺切实履行中国船舶制定的有关填补回报措施以及本人作出的相关承诺，若本人违反该等承诺并给中国船舶或者投资者造成损失的，本人愿意依法承担相应的赔偿责任。”

针对本次交易完成后可能出现的摊薄即期回报和每股收益风险，合并双方已在重组报告书“重大风险提示”及“第十一章 风险因素”中披露摊薄存续公司股东的即期回报和每股收益风险，具体如下：

“本次交易实施后，中国船舶将承继及承接中国重工的全部资产、负债、业务、人员、合同及其他一切权利与义务。本次交易完成后，存续公司的资产总额、净资产、营业收入等将显著提升，业务及经营规模扩大；吸收合并双方的业务将得到全面整合，实现规模效应及协同效应，合并后的存续公司将继续打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业。但由于总股本增加，可能存在摊薄存续公司股东的即期回报和每股收益风险。敬请广大投资者注意投资风险。”

综上，本次交易完成后可能存在摊薄存续公司股东的即期回报和每股收益风险。针对上述情况，中国船舶已制定了填补摊薄即期回报的措施，实际控制人、控股股东、董

事及高级管理人员已出具关于本次重组摊薄即期回报采取填补措施的相关承诺，同时吸收合并双方已在重组报告中充分提示相关风险。

本次交易完成后，存续公司手持订单规模全球领先，新接订单结构持续优化及高附加值船舶订单增长迅速，持续经营能力和核心竞争力明显提升，有利于维护合并双方全体股东的长远利益。

四、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，本所律师主要采用了如下核查程序：

- 1、查阅《重组报告书》《吸收合并协议》；
- 2、查阅合并双方所处行业相关资料，了解本次交易的背景；
- 3、查阅本次交易相关主体出具的说明与承诺，与吸并双方主要负责人进行访谈；
- 4、核查中国重工主要资产、资质情况；
- 5、查阅与本次交易整合相关的法律法规及相关规定；
- 6、了解本次交易相关的整合计划和管控安排，分析本次交易合并双方的协同效应。

（二）核查意见

经核查，本所律师认为：

- 1、本次交易符合国家相关政策要求和行业发展情况，有利于合并双方把握行业机遇，提升存续公司长期经营实力，规范同业竞争，具有合理性和必要性；
- 2、合并双方已制定整合计划和管控安排，整合计划和管控安排符合相关法律法规要求，不存在纠纷或潜在纠纷，不会对存续公司造成重大不利影响；
- 3、本次交易完成后，存续公司将通过合并双方资源的整合，提升资产总额、净资产、营业收入等财务指标，经营规模和实力显著提升，有利于提升存续公司经营质量，符合两家上市公司及全体股东的长远利益；
- 4、合并双方及相关方已制定投资者保护安排并在重组报告书中进行充分风险提示。

2.关于交易方案

重组报告书披露，（1）本次交易以中国船舶和中国重工定价基准日前 120 个交易日的股票交易均价为基础，考虑利润分配方案后，确定换股比例为 1:0.1339；（2）合并双方市盈率、市净率和企业价值比率存在一定差异，合并双方上述比率、溢价率与可比上市公司、可比交易案例也存在一定差异；（3）重组预案发布后，合并双方股价发生一定变化；（4）本次交易未设置锁定期安排；（5）中国重工的部分资产、合同等在实际交割过程中可能存在难以变更或转移的特殊情形；（6）中国船舶与中国重工将按照相关法律法规的要求履行债权人的通知和公告程序，并将根据各自债权人于法定期限内提出的要求自行或促使第三方向各自债权人提前清偿债务或为其另行提供担保。

请公司在重组报告中补充披露：根据《重组办法》第五十条明确本次交易的锁定期安排。

请公司披露：（1）本次交易以定价基准日前 120 个交易日的股票交易均价确定换股价格的合理性；（2）分析合并双方价值比率、溢价率与可比上市公司、可比交易案例的差异情况，进一步说明本次交易换股价格的合理性，是否有利于保护合并双方中小股东利益；（3）结合合并双方股价变动情况，说明换股比例是否合理；（4）被吸并方相关资产的转移安排，难以变更或转移资产的具体情况，相关业务资质、知识产权等权属转移是否存在实质障碍及其应对措施；（5）合并双方通知债权人和公告程序的进展情况，债权人是否提出清偿或担保要求，相关应对措施和资金安排情况，及其对存续公司的影响。

请独立财务顾问核查并发表明确意见，请律师核查（4）（5）并发表明确意见。

回复：

一、被吸并方相关资产的转移安排，难以变更或转移资产的具体情况，相关业务资质、知识产权等权属转移是否存在实质障碍及其应对措施

（一）被吸并方相关资产的转移安排

根据《换股吸收合并协议》，在本次交易交割日后，合并双方将根据合并协议的上述约定尽快办理相关资产的转移。换股吸收合并协议生效后，本次换股吸收合并于交割日进行交割。

根据《换股吸收合并协议》的约定，自交割日起，中国重工全部资产的所有权及与之相关的权利、利益、负债和义务均由中国船舶享有和承担，中国重工同意自交割日起将协助中国船舶办理中国重工所有要式财产（指就任何财产而言，法律为该等财产权利或与该等财产相关的权利设定或转移规定了特别程序）由中国重工转移至中国船舶名下的变更手续。

（二）相关业务资质、知识产权等权属转移不存在实质障碍及其应对措施

截至本补充法律意见书出具之日，中国重工母公司为控股型公司，具体生产经营业务主要通过下属子公司开展，本次交易不涉及中国重工母公司层面经营资质转移或重新申请；中国重工母公司资产主要为持有下属子公司股权，无自有土地及房产，无自有专利、商标、著作权。本次交易不涉及中国重工母公司房屋、土地和知识产权的交割和移转过户。

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工直接持股 21 家公司，其中包括 15 家全资子公司、4 家非全资且非上市有限责任公司和 2 家股份公司，该等公司需在交割日办理权属变更登记，具体情况如下：

1、中国重工直接持股的全资子公司共 15 家，该等公司办理权属变更登记至中国船舶不存在障碍；

2、中国重工直接持股的非全资且非上市有限责任公司共 4 家，中国重工已就直接持股的非全资且非上市有限责任公司股权在本次合并完成后将由中国船舶承继的事宜履行通知其他股东的程序，除北海造船股东自接到书面通知之日起三十日内未回函视为放弃权外，其他股东均已出具放弃优先购买权的同意函；

3、中国重工直接持股的股份有限公司共 2 家，包括上市公司中国动力（600482.SH，中国重工直接持有其 20.19%股份）及一家非上市股份有限公司青岛双瑞（中国重工直接持有其 72%股份）。其中，就转移上市公司中国动力的股份，中国船舶及中国重工已分别履行相关权益变动公告程序。根据《公司法》及该等股份公司章程规定，股份有限公司其他股东不享有优先购买权。因此，中国重工持有的上述公司股份转移至中国船舶不存在实质性法律障碍。

综上，本次合并不涉及经营资质转移或重新申请，中国船舶将依法承继及承接中国重工的全部资产，相关安排已履行必要的法律程序，不存在实质性法律障碍。

二、合并双方通知债权人和公告程序的进展情况，债权人是否提出清偿或担保要求，相关应对措施和资金安排情况，及其对存续公司的影响。

（一）中国船舶

1、通知债权人和公告程序的进展情况

（1）债权人通知程序

①金融债务

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶母公司口径不存在正在履行的金融机构借款合同。

②非金融债务

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶母公司口径不存在正在履行的非金融债务（应付职工薪酬、应交税费、应付股利、预计负债及递延所得税负债等无需取得债权人特别同意的债务除外）。

③担保情况

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶母公司口径不存在对合并报表范围外的第三方提供担保的情形。

④债务融资工具

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶母公司口径不存在正在履行的债务融资工具。

（2）债权人公告程序

2025 年 2 月 19 日，中国船舶在《中国证券报》《上海证券报》等媒体以及国家企业信用信息公示系统刊登了关于本次换股吸收合并事项通知债权人的公告。根据《公司法》等相关法律法规的规定，公司的债权人自接到关于本次换股吸收合并事项的债权人通知之日起 30 日内、未接到通知的自公告之日起 45 日内，有权依据可证明债权债务关系合法存续的合同、协议及其他相关凭证依法要求公司清偿债务或提供相应担保。逾期未申报债权的，不会因此影响其债权的有效性，有关债权将由中国船舶作为本次换股吸收合并后的存续方根据原债权文件的约定继续履行。对于根据公告进行有效申报的债权

人，中国船舶将在本次换股吸收合并经上交所审核通过并经证监会予以注册后，对相关债务根据债权人的要求依法进行提前清偿或提供担保。

截至本补充法律意见书出具之日，中国船舶发出的通知债权人公告的公告期已届满，中国船舶未收到任何债权人关于提前清偿相关债务或提供相应担保的要求，亦未收到任何债权人明确表示不同意本次吸收合并的通知。

2、不会对存续公司产生重大不利影响

中国船舶本次交易涉及的债权债务的处理及其他相关权利、义务的处理符合《公司法》等相关法律规定，实施或履行不存在法律障碍，不会对存续公司产生重大不利影响。

（二）中国重工

1、通知债权人和公告程序的进展情况

（1）债权人通知程序情况

①金融债务

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工母公司不存在正在履行的金融机构借款合同。

②非金融债务

截至 2024 年 12 月 31 日，除应交税费、递延所得税负债外，中国重工母公司主要债务为其他应付款，包括主要为土地租赁费、应付职工五险、中介机构待支付费用、应付职工公积金及应付企业年金等。

截至本补充法律意见书出具之日，除应交税费、递延所得税负债外，其他债务均已偿付或已取得债权人同意。

③担保情况

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司为中国重工及其子公司合并口径内提供的担保余额合计为 22.83 亿元，中国重工不存在对合并报表范围外的第三方提供担保的情形。

截至本补充法律意见书出具之日，中国重工担保的主债务已到期或已取得担保权人关于本次交易的同意函。

④债务融资工具

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工母公司不存在正在履行的债务融资工具。

（2）债权人公告程序情况

2025 年 2 月 19 日，中国重工在《中国证券报》等媒体刊登了关于本次换股吸收合并事项通知债权人的公告。根据《公司法》等相关法律法规的规定，公司的债权人自接到关于本次换股吸收合并事项的债权人通知之日起 30 日内、未接到通知的自公告之日起 45 日内，有权依据可证明债权债务关系合法存续的合同、协议及其他相关凭证依法要求公司清偿债务或提供相应担保。逾期未申报债权的，不会因此影响其债权的有效性，有关债权将由中国船舶作为本次换股吸收合并后的存续方根据原债权文件的约定继续履行。对于根据公告进行有效申报的债权人，中国重工将在本次换股吸收合并经上交所审核通过并经证监会予以注册后，对相关债务根据债权人的要求依法进行提前清偿或提供担保。

截至本补充法律意见书出具之日，中国重工发出的通知债权人公告的公告期已届满，中国重工未收到任何债权人关于提前清偿相关债务或提供相应担保的要求，亦未收到任何债权人明确表示不同意本次吸收合并的通知。

2、不会对存续公司产生重大不利影响

中国重工本次交易涉及的债权债务的处理及其他相关权利、义务的处理符合《公司法》等相关法律规定，实施或履行不存在法律障碍，不会对存续公司产生重大不利影响。

三、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，本所律师主要采用了如下核查程序：

- 1、查阅本次交易被吸并方的控股股东、实际控制人及其控制的关联人补充出具的关于本次重组股份锁定期的承诺函；
- 2、核查中国重工资产、资质及对外投资情况，查阅中国重工向非全资子公司其他股东发出的书面通知及收到的放弃优先购买权的同意函；
- 3、查阅合并双方审计报告及合并双方出具的确认函，核实合并双方债权情况；
- 4、查阅合并双方债权人通知公告及债权人同意函。

（二）核查意见

经核查，本所律师认为：

1、本次交易合并双方签署的《吸收合并协议》已对被吸并方相关资产的转移作出明确安排，本次合并不涉及经营资质转移或重新申请，中国船舶将依法承继及承接中国重工的全部资产，相关安排已履行必要的法律程序，不存在实质性法律障碍。

2、合并双方发出债权人通知公告，截至本补充法律意见书出具之日公告期均已届满，合并双方均未收到任何债权人关于提前清偿相关债务或提供相应担保的要求，亦未收到任何债权人明确表示不同意本次吸收合并的通知，债权债务处理及其他相关权利、义务的处理符合《公司法》等相关法律规定，实施或履行不存在法律障碍，不会对存续公司产生重大不利影响。

3.关于现金选择权

重组报告书披露，（1）中国船舶异议股东收购请求权价格为换股吸收合并的定价基准日前 120 个交易日的中国船舶股票交易均价的 80%，即为 30.27 元/股。中国重工异议股东现金选择权价格为换股吸收合并的定价基准日前 120 个交易日的中国重工股票交易均价的 80%，即为 4.04 元/股；（2）吸并双方设置收购请求权/现金选择权价格调整机制；（3）吸并双方均由中国船舶集团及/或其指定的第三方作为现金选择权的提供方；（4）本次交易前，中国船舶集团合计控制中国重工 47.63% 股权，持股比例低于 50%。

请公司披露：（1）吸并双方异议股东收购权、现金选择权价格与换股价格存在差异的合理性，结合可比交易案例，分析现金选择权价格及其调整机制是否有利于保护中小股东权益；（2）测算行使现金选择权的风险敞口金额，现金选择权具体提供方及其资金来源、履约能力；（3）结合异议股东比例、现金选择权提供方等，说明现金选择权行权阶段是否可能触发要约收购义务及其应对措施，并视情况作必要风险提示。

请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

回复：

一、吸并双方异议股东收购权、现金选择权价格与换股价格存在差异的合理性，结合可比交易案例，分析现金选择权价格及其调整机制是否有利于保护中小股东权益

（一）收购请求权、现金选择权价格不违反法规规定，与换股价格具有不同的定价逻辑，存在差异具有合理性

1、提供收购请求权、现金选择权符合相关法律法规和规则的规定

（1）本次交易已为异议股东提供收购请求权和现金选择权，符合有关法规、规则要求

《公司法》第八十九条规定，对于有限责任公司，“有下列情形之一的，对股东会该项决议投反对票的股东可以请求公司按照合理的价格收购其股权：……（二）公司合并、分立、转让主要财产……”。对于股份公司，《公司法》第一百六十二条规定，“公司不得收购本公司股份。但是，有下列情形之一的除外：（四）股东因对股东会作出的公司合并、分立决议持异议，要求公司收购其股份……”。

《上海证券交易所上市公司自律监管指引第6号——重大资产重组》第二十二项规定“上市公司筹划重大资产重组出现如下情形的，本次重组方案应当提供现金选择权或者其他合法形式的异议股东保护措施：（一）上市公司被其他公司通过换股方式吸收合并的；（二）上市公司吸收合并其他公司，上市公司给予其股东现金收购请求权的；……”。

本次重组已按照法规及监管指引要求为异议股东提供收购请求权、现金选择权。

（2）上市公司异议股东有充足的二级市场退出渠道，相关规则未对收购请求权、现金选择权价格设置有明确限制

与有限责任公司、非上市股份有限公司的股东退出渠道受限不同，已上市的股份有限公司尤其是A股上市公司的股份具有可公开流通交易的特性。包括异议股东在内的上市公司中小股东可以根据自身意愿通过二级市场转让股份并退出。故对于上市公司股东而言，收购请求权、现金选择权仅为应对极端市场情况下的特殊保护条款，以备在交易实施时市场发生极端情况导致上市公司股价异常波动从而为股东提供相应的兜底补充措施。作为一项兜底补充措施，收购请求权、现金选择权价格设置低于换股价格具有相应的合理性。

考虑到上市公司股票具有公开流通特性，与有限责任公司、非上市股份有限公司有着显著的差异，相关规则亦未对上市公司异议股东的收购请求权、现金选择权价格设置有明确限制，为市场参与方留有在实际操作中根据实际情况相机决策及博弈的空间。

过往上市公司合并交易案例中亦存在换股价格与收购请求权/现金选择权定价存在差异的情况，具体如下：

项目	吸并方换股价格		吸并方收购请求权		被吸并方换股价格		被吸并方现金选择权	
	定价方式	价格	定价方式	价格	定价方式	价格	定价方式	价格
中航电子吸并中航机电	前120日均价	19.06	前20日均价	18.44	前120日均价	12.59	前20日均价	10.43
王府井吸并首商股份	前20日均价	33.54	前20日均价	33.54	前20日均价溢价20%	10.21	前20日均价	8.51
大连港吸并营口港	前20日均价	1.71	前20日均价	1.71	前20日均价溢价20%	2.59	前20日均价	2.16
美的集团吸并小天鹅A	前20日均价	42.04	前收盘价9折	36.27	前20日均价溢价10%	50.91	前收盘价9折	41.85

综上，本次重组已按照法规及监管指引要求为异议股东提供收购请求权、现金选择权，为吸并双方的异议股东提供了除二级市场转让之外的补充退出渠道。经查询，《公

司法》《重组管理办法》等法律法规及监管指引均未对收购请求权、现金选择权定价方式作出限制性规定，因此本次交易收购请求权、现金选择权价格不违反法规规定。

2、收购请求权/现金选择权价格属于为异议股东补充提供退出渠道

本次交易的实施效果为两家上市公司整合为一家上市公司，不涉及新注入资产或配套募集资金，核心方案条款为换股比例。收购请求权/现金选择权为异议股东在二级市场交易退出渠道外提供补充退出渠道及保底退出价格，与换股价格或换股比例的逻辑、目的不同。异议股东既可以一直持股至本次交易实施时通过收购请求权/现金选择权退出，正常情况下也可以在二级市场股价合适时直接减持退出。2008 年至今 19 个 A 股换股吸并案例中，异议股东通过收购请求权/现金选择权退出的比例均较低：

单位：万股

序号	项目	吸并方异议股东收购请求权		被吸并方异议股东现金选择权	
		行权数量	行使占总股本比例	行权数量	行使占总股本比例
1	国泰君安吸并海通证券	-	-	-	-
2	中航电子吸并中航机电	140.73	0.0730%	-	-
3	王府井吸并首商股份	252.47	0.3252%	0.02	0.000%
4	大连港吸并营口港	-	-	-	-
5	美的集团吸并小天鹅 A	-	-	-	-
6	宝钢股份吸并武钢股份	-	-	-	-
7	长城电脑吸并长城信息	4.70	0.0036%	215.90	0.2650%
8	中国南车吸并中国北车	-	-	-	-
9	百视通吸并东方明珠	-	-	-	-
10	济南钢铁吸并莱钢股份	4,691.99	1.5036%	1113.90	1.2078%
11	中国医药吸并天方药业	1.30	0.0042%	112.24	0.2672%
12	广州药业吸并白云山	-	-	8.48	0.0181%
13	友谊股份吸并百联股份	-	-	-	-
14	盐湖钾肥吸并盐湖集团	0.0002	0.0000%	28.08	0.0092%
15	东方航空吸并上海航空	-	-	-	-
16	上海医药吸并中西药业、上实医药	-	-	-	-
17	新潮中宝吸并新潮创业	-	-	-	-
18	唐钢股份吸并邯郸钢铁、承德钒钛	-	-	-	-

序号	项目	吸并方异议股东收购请求权		被吸并方异议股东现金选择权	
		行权数量	行使占总股本比例	行权数量	行使占总股本比例
19	攀钢钢钒吸并长城股份	263.35	0.0654%	-	-
20	攀钢钢钒吸并攀渝钛业			0.77	0.0041%

本次交易公告预案至本补充法律意见书出具之日，两家上市公司股价绝大部分期间均处于收购请求权/现金选择权价格之上，为异议股东提供了合理退出空间。两家上市公司股东面对换股价格和收购请求权/现金选择权价格所承担的风险亦不同，因此收购请求权/现金选择权价格与换股价格存在差异具有合理性。

3、收购请求权/现金选择权价格设置需考虑实际股价走势，兼顾多方利益

中船工业集团与中船重工集团合并后，资本市场对中国船舶与中国重工即存在合并预期。中国船舶集团出具的同业竞争解决承诺的到期时间为 2026 年，市场对于重组预期随时间临近而逐渐提升，该预期在一定程度上反映于上市公司股价。2023 年至 2024 年上半年，在 A 股整体走势较弱，两家上市公司 2023 年扣非后归母净利润均为负数的情况下均实现了股价的逆势上涨。2023 年初至本次交易停牌前，上证综指下跌 10%、沪深 300 下跌 16%，申万航海装备 II 指数上涨 26%，中国船舶上涨 52%、中国重工上涨了 41%。本次交易停牌前 20 个交易日、60 个交易日均价折算的换股比例偏差较大，且选取前 20 交易日均价、前 60 交易日均价作为换股价格分别明显有利于中国重工、中国船舶也从侧面体现了停牌前吸并双方股价的短期波动。

如果收购请求权/现金选择权按照停牌前的市价设置，本次交易公告后随着重组预期兑现，部分投资者套现离场可能导致上市公司股价下行。届时，如收购请求权/现金选择权价格高于市价，不排除存在投资者基于套利的目的而非对本次交易方案的判断在股东大会投出反对票，影响本次交易正常推进。

如不解决两家上市公司之间的同业竞争问题，则不能使中国船舶集团下属两大船舶总装主体彻底消除内部竞争形成合力，两集团的重组整合亦未真正落到实处，不符合国家对于两船合并的战略部署，亦不符合两家上市公司及其全体股东的长远利益。推动本次交易更多基于吸并双方长期产业发展逻辑，同时需要避免短期市场波动甚至投机炒作行为对本次交易正常推进可能造成的潜在不利影响。本次交易收购请求权/现金选择权的设置相当于由收购请求权/现金选择权提供方对公众股东做出最低价格保障（而非上

市公司或大股东对中国船舶或中国重工的预期股价)。如果不将该套利风险控制在较低水平,将导致本次交易难以正常推进;反而可能导致部分股东为市场套利而显著增加反对票比例,从而导致交易失败,损害更广大中小股东利益,不符合理性投资、价值投资、长期投资理念。

（二）收购请求权、现金选择权和换股价格的定价差异有助于促进全体股东分享存续公司未来发展带来的长期利益

本次交易是贯彻落实党中央、国务院深化国企改革指导思想的重要举措,旨在通过将中国船舶、中国重工下属船舶制造、维修业务统一整合并入中国船舶,并从合并双方发展战略出发,通过核心资产及业务的专业化整合以及技术、人员、生产能力、客户、品牌、供应链等核心资源协调,充分发挥合并双方协同效应、实现优势互补,聚焦价值创造、提高经营效益、提升品牌溢价,有效提升存续公司核心功能、核心竞争力,进一步规范上市公司同业竞争、维护中小股东权益。本次交易有利于存续公司紧抓船舶制造行业转型升级和景气度提升机遇,打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业,为建设世界一流海军提供高质量保障,符合合并双方全体股东的长期利益。

本次交易中异议股东收购请求权价格/现金选择权价格低于换股价格,降低了投资者为获得反对票中内含的潜在短期套利空间,违背其对本次交易的真实意思而在上市公司股东大会中投出反对票的风险,降低短期市场波动对本次交易可能造成的不利影响。有利于两家上市公司全体股东共享本次交易完成后双方整合的长期发展红利,符合理性投资、价值投资、长期投资理念,符合两家上市公司及全体股东的长远利益。

（三）收购请求权、现金选择权价格的确定方式与可比交易案例不存在显著差异,有利于保护中小股东权益

中国船舶和中国重工收购请求权/现金选择权价格相较于定价基准日前 120 日交易均价以及定价基准日前收盘价的折价率情况如下:

项目	中国船舶	中国重工
现金选择权价格较前 120 日均价	-20.00%	-20.00%
现金选择权价格较前收盘价	-13.27%	-18.88%

1、收购请求权价格合理性

选取定价基准日前已完成的 A 股上市公司换股吸收合并 A 股上市公司的交易以分析本次异议股东收购请求权价格的合理性。

单位：元/股

序号	交易名称	收购请求权价格	定价基准日前 120 个交易日股票交易均价	定价基准日前收盘价	收购请求权价格较定价基准日前 120 个交易日交易均价溢价率	收购请求权价格较定价基准日前收盘价溢价率
1	中航电子吸并中航机电	18.44	19.06	20.60	-3.25%	-10.49%
2	王府井吸并首商股份	33.54	46.56	31.95	-27.96%	4.98%
3	大连港吸并营口港	1.71	1.81	1.72	-5.52%	-0.58%
4	美的集团吸并小天鹅 A	36.27	49.39	40.30	-26.56%	-10.00%
5	宝钢股份吸并武钢股份	4.60	5.44	4.90	-15.44%	-6.12%
6	长城电脑吸并长城信息	13.04	14.49	21.54	-10.00%	-39.46%
7	中国南车吸并中国北车	5.63	5.09	5.80	10.61%	-2.93%
8	百视通吸并东方明珠	32.54	37.76	32.03	-13.82%	1.59%
9	济南钢铁吸并莱钢股份	3.44	3.82	3.59	-9.95%	-4.18%
10	中国医药吸并天方药业	20.74	24.02	20.24	-13.66%	2.47%
11	广州药业吸并白云山	12.20	15.51	13.14	-21.29%	-7.15%
12	友谊股份吸并百联股份	15.57	18.47	16.88	-15.70%	-7.76%
13	盐湖钾肥吸并盐湖集团	51.86	47.97	56.81	8.11%	-8.71%
14	东方航空吸并上海航空	5.28	5.05	5.33	4.55%	-0.94%
15	上海医药吸并中西药业、上实医药	11.83	10.65	12.18	11.08%	-2.87%
16	新湖中宝吸并新湖创业	3.85	5.38	3.56	-28.44%	8.15%
17	唐钢股份吸并邯郸钢铁、承德钒钛	5.29	11.13	4.55	-52.47%	16.26%
18	攀钢钢钒吸并 ST 长钢、攀渝钛业	9.59	9.18	11.06	4.47%	-13.29%
收购请求权溢价率	最大值				11.08%	16.26%
	最小值				-52.47%	-39.46%
	平均值				-11.40%	-4.50%
	中位数				-11.83%	-3.55%
	第一四分位数				-22.61%	-9.03%
	第三四分位数				4.49%	1.81%
	本次交易				-20.00%	-13.27%

注 1：收购请求权价格、前收盘价为相关案例截至其定价基准日数据，未考虑后续因除权除息等事项的调整。

注 2：吸并方定价基准日前 120 个交易日股票交易均价考虑了其定价基准日前收盘价和前 120 个交易日及停牌期间

除权除息事项的调整。

数据来源：上市公司公告、Wind 资讯。

中国船舶异议股东收购请求权的价格为 30.27 元/股（除权除息调整前），较截至本次交易的定价基准日前 120 个交易日均价相比溢价率为-20.00%、较前收盘价相比溢价率为-13.27%，前述溢价率均在可比交易相应溢价率的合理区间内，与市场案例不存在显著差异。

2、现金选择权定价合理性

选取定价基准日前已完成的 A 股上市公司换股吸收合并 A 股上市公司的交易以分析本次异议股东现金选择权价格的合理性。

单位：元/股

序号	交易名称	现金选择权价格	定价基准日前 120 个交易日交易均价	定价基准日前收盘价	现金选择权价格较定价基准日前 120 个交易日交易均价溢价率	现金选择权价格较定价基准日前收盘价溢价率
1	中航电子吸并中航机电	10.43	12.59	11.32	-17.16%	-7.86%
2	王府井吸并首商股份	8.51	10.37	8.35	-17.94%	1.92%
3	大连港吸并营口港	2.16	2.25	2.21	-4.00%	-2.26%
4	美的集团吸并小天鹅 A	41.85	60.15	46.50	-30.42%	-10.00%
5	宝钢股份吸并武钢股份	2.58	3.20	2.76	-19.38%	-6.52%
6	长城电脑吸并长城信息	24.09	26.76	34.88	-10.00%	-30.93%
7	中国南车吸并中国北车	5.92	5.16	6.45	14.73%	-8.22%
8	百视通吸并东方明珠	10.69	10.94	10.98	-2.29%	-2.64%
9	济南钢铁吸并莱钢股份	7.18	8.47	7.56	-15.23%	-5.03%
10	中国医药吸并天方药业	6.39	7.73	6.84	-17.34%	-6.58%
11	广州药业吸并白云山	11.55	14.14	12.16	-18.32%	-5.02%
12	友谊股份吸并百联股份	13.41	16.45	13.80	-18.48%	-2.83%
13	盐湖钾肥吸并盐湖集团	25.46	24.35	25.05	4.56%	1.64%
14	东方航空吸并上海航空	5.50	4.94	5.92	11.34%	-7.09%
15	上海医药吸并中西药业	11.36	10.07	11.41	12.81%	-0.44%
16	上海医药吸并上实医药	19.07	15.97	19.33	19.41%	-1.35%
17	新湖中宝吸并新湖创业	7.11	11.52	6.13	-38.28%	15.99%
18	唐钢股份吸并邯郸钢铁	4.10	6.08	3.76	-32.57%	9.04%
19	唐钢股份吸并承德钒钛	5.76	10.31	5.50	-44.13%	4.73%

序号	交易名称	现金选择权价格	定价基准日前120个交易日交易均价	定价基准日前收盘价	现金选择权价格较定价基准日前120个交易日交易均价溢价率	现金选择权价格较定价基准日前收盘价溢价率
20	攀钢钢钒吸并 ST 长钢	6.50	5.88	7.74	10.54%	-16.02%
21	攀钢钢钒吸并攀渝钛业	14.14	14.36	17.08	-1.53%	-17.21%
现金选择权溢价率	最大值				19.41%	15.99%
	最小值				-44.13%	-30.93%
	平均值				-10.17%	-4.60%
	中位数				-15.23%	-5.02%
	第一四分位数				-18.93%	-8.04%
	第三四分位数				7.55%	-0.60%
	本次交易				-20.00%	-18.88%

注 1：现金选择权价格、前收盘价为相关案例截至其定价基准日数据，未考虑后续因除权除息等事项的调整。

注 2：上表统计中，考虑到数据的统一性，重新测算了各交易中被吸并方定价基准日前收盘价和前 120 个交易日的股票交易均价，并考虑了其定价基准日前 120 个交易日及停牌期间除权除息事项的调整，以便对比与分析。

数据来源：上市公司公告、Wind 资讯。

中国重工异议股东现金选择权的价格为 4.04 元/股（除权除息调整前），较截至本次交易的定价基准日前 120 个交易日均价相比溢价率为-20.00%、较前收盘价相比溢价率为-18.88%，前述溢价率均在可比交易相应溢价率的合理区间内，与市场案例不存在显著差异。

（四）收购请求权、现金选择权价格调整机制与可比交易案例不存在显著差异，有利于保护中小股东权益

本次交易设置了收购请求权、现金选择权价格调整机制，该等设置是过往 A 股上市公司吸收合并中常规设置，符合市场惯例，具体如下：

项目	价格调整机制触发条件	调整机制及调价基准日
中航电子吸并中航机电	1、收购请求权的价格调整机制触发条件： 可调价期间内，上证指数（000001.SH）或申万航空装备 II 指数（801742.SI）在任一交易日前的连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日收盘点位较换股吸收合并的定价基准日前一交易日的收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前中航电子每日的交易均价在连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日较换股吸收合并的定价基准日前 20 个交易日中航电子的交易均价跌幅超过 20%。 2、现金选择权的价格调整机制触发条件： 可调价期间内，深证综指（399106.SZ）或申万航空装备 II 指数（801742.SI）在任一交易日前的连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日收盘点位较	当调价触发情况首次出现时，中航电子/中航机电在调价触发条件成就之日起 10 个交易日内召开董事会，审议决定是否按照价格调整方案对中航电子/中航机电异议股东收购请求权价格/现金选择权价格进行调整。可调价期间内，中航电子/中航机电仅对异议股东收购请求权价格/现金选择权价格进行一次调整，若中航电子/中航机电已召开董事会审议决定对异议股东收购请求权价格/现金选择权价格进行调整，再次触发价格调整条件时，不再进行调整；若中航电子/中航机电已召开董事会审议决定不对异议股东收购请求权价格/现金选择权进行调整，再次触发价格调整条件

项目	价格调整机制触发条件	调整机制及调价基准日
	换股吸收合并的定价基准日前一交易日的收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前中航电子每日的交易均价在连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日较换股吸收合并的定价基准日前 20 个交易日中航电子的交易均价跌幅超过 20%。	时，不再进行调整。 调价基准日为中航电子/中航机电上述调价触发条件成就之日的次一交易日。调整后的中航电子/中航机电异议股东收购请求权价格/现金选择权为调价基准日前 20 个交易日中航电子/中航机电股票交易均价。
王府井吸并首商股份	1、收购请求权的价格调整机制触发条件： 可调价期间内，上证指数（000001.SH）或申万一般零售指数（801203.SI）在任一交易日前的连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日收盘点位较换股吸收合并的定价基准日前一交易日的收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前王府井每日的交易均价在连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日较换股吸收合并的定价基准日前 20 个交易日王府井的交易均价跌幅超过 20% 2、现金选择权的价格调整机制触发条件： 可调价期间内，上证指数（000001.SH）或申万一般零售指数（801203.SI）在任一交易日前的连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日收盘点位较换股吸收合并的定价基准日前一交易日的收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前首商股份每日的交易均价在连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日较换股吸收合并的定价基准日前 20 个交易日首商股份的交易均价跌幅超过 20%。	当调价触发情况首次出现时，王府井/首商股份在调价触发条件成就之日起 10 个工作日内召开董事会审议决定是否按照价格调整方案对首商股份异议股东收购请求权/现金选择权价格进行调整。可调价期间内，王府井/首商股份仅对异议股东收购请求权/现金选择权价格进行一次调整，若王府井/首商股份已召开董事会审议决定对异议股东收购请求权/现金选择权进行调整，再次触发价格调整条件时，不再进行调整；若王府井/首商股份已召开董事会审议决定不对异议股东收购请求权/现金选择权价格进行调整，再次触发价格调整条件时，不再进行调整。 调价基准日为王府井/首商股份上述调价触发条件成就之日的次一交易日。调整后的王府井/首商股份异议股东收购请求权/现金选择权价格为调价基准日前 20 交易日的王府井/首商股份股票交易均价。
美的集团吸并小天鹅	1、收购请求权的价格调整机制触发条件： 深证综指（399106.SZ）或申万白色家电指数（801111.SI）在任一交易日前的连续二十个交易日中有至少十个交易日收盘点位较定价基准日前一交易日收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前美的集团每日的交易均价在连续二十个交易日中有至少十个交易日较定价基准日前二十个交易日美的集团的交易均价跌幅超过 20%。 2、小天鹅 A 股现金选择权的价格调整机制触发条件： 深证综指（399106.SZ）或申万白色家电指数（801111.SI）在任一交易日前的连续二十个交易日中有至少十个交易日收盘点位较定价基准日前一交易日收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前小天鹅 A 每日的交易均价在连续二十个交易日中有至少十个交易日较定价基准日前二十个交易日小天鹅 A 的交易均价跌幅超过 20%。 3、小天鹅 B 股现金选择权的价格调整机制触发条件： 深证综指（399106.SZ）或申万白色家电指数（801111.SI）在任一交易日前的连续二十个交易日中有至少十个交易日收盘点位较定价基准日前一交易日收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前小天鹅 B 每日的交易均价在连续二十个交易日中有至少十个交易日较定价基准日前二十个交易日	1、当调价触发情况出现时，美的集团在调价触发条件成就之日起 10 个工作日内召开董事会会议审议决定是否按照价格调整方案对美的集团异议股东收购请求权价进行调整。 调价基准日为上述触发条件成就之日的次一交易日。调整后的美的集团异议股东收购请求权价格为调价基准日前一个交易日收盘价的 90%。 2、当调价触发情况出现时，小天鹅在调价触发条件成就之日起 10 个工作日内召开董事会会议审议决定是否按照价格调整方案对小天鹅异议股东现金选择权价格进行调整。小天鹅 A 股异议股东现金选择权和小天鹅 B 股异议股东现金选择权的调整分别单独召开董事会会议进行审议，单独进行调整。 调价基准日为小天鹅 A 股及 B 股上述各自所述触发条件成就之日的次一交易日。调整后的小天鹅 A 股及 B 股异议股东现金选择权价格为各自调价基准日前一个交易日收盘价的 90%。

项目	价格调整机制触发条件	调整机制及调价基准日
	日小天鹅 B 的交易均价跌幅超过 20%。	

股票市场具有不确定性，若因市场出现较大幅度的系统性下跌，很可能出现本身赞成本次吸收合并方案的中小股东为了躲避市场风险，将异议股东收购请求权、现金选择权作为备选，转而投票反对本次换股吸收合并方案。这与设置异议股东收购请求权、现金选择权的初衷是相违背的。收购请求权、现金选择权的提供方也不应对除合并双方以及本次交易方案本身以外的系统性因素负责。

因此，为降低股票市场系统性下跌对本次交易的潜在影响，本次换股吸收合并的异议股东收购请求权、现金选择权设置了与上证指数、行业指数及上市公司股价挂钩的下调机制，使得方案更加合理，更有利于推动本次交易的有序进行，亦能鼓励上市公司中小股东积极参与本次换股吸收合并，分享存续公司长期发展的红利。

二、测算行使现金选择权的风险敞口金额，现金选择权具体提供方及其资金来源、履约能力

（一）行使现金选择权的风险敞口金额

根据本次交易方案，有权行使现金选择权的中国重工异议股东指在参加中国重工为表决本次交易而召开的股东大会上就关于本次交易方案的相关议案及逐项表决的各项子议案和就关于本次换股吸收合并双方签订合并协议的相关议案表决时均投出有效反对票，并且一直持续持有代表该反对权利的股份直至中国重工异议股东现金选择权实施日，同时在规定时间内成功履行相关申报程序的中国重工股东。

根据中国重工 2025 年第一次临时股东大会的投票结果，对《关于中国船舶换股吸收合并中国重工暨关联交易方案的议案》（逐项表决）项下的各项子议案及《关于签署附生效条件的〈中国船舶与中国重工之换股吸收合并协议〉的议案》中均投出有效反对票的股票数量约为 53,830.45 万股。按照除息调整前后现金选择权行权价格 4.04 元/股、4.03 元/股测算的最大风险敞口金额分别为 217,475.02 万元、216,936.71 万元。根据截至 2025 年 5 月 22 日中国重工全体股东名册比对，前述在股东大会上投出有效反对票的股东截至 2025 年 5 月 22 日仍持有中国重工股份数量合计约为 42,779.78 万股（未考虑股东大会后至 2025 年 5 月 22 日投资者先减持再增持情况，为最大理论上限），按照除息

调整前后现金选择权行权价格 4.04 元/股、4.03 元/股测算的最大风险敞口金额分别为 172,830.31 万元、172,402.51 万元。

（二）现金选择权具体提供方及其资金来源、履约能力

本次交易由北京诚通金控投资有限公司（以下简称“诚通金控”）及中国船舶集团作为现金选择权的提供方。

1、北京诚通金控投资有限公司

（1）基本情况

诚通金控是中国诚通控股集团有限公司（以下简称“中国诚通”）全资子公司，是中国诚通股权运作板块的重要组成部分。中国诚通是国务院国资委监管的中央企业，国资委首批建设规范董事会试点企业、首家国有资产经营公司试点企业和中央企业国有资本运营公司试点单位。

诚通金控基本情况如下：

公司名称	北京诚通金控投资有限公司
注册地址	北京市西城区三里河东路 5 号 4 层 401 室
法定代表人	黄景安
企业类型	有限责任公司（法人独资）
注册资本	400,000.00 万元
统一社会信用代码	91110102MA0027F021
成立日期	2015 年 11 月 27 日
经营范围	项目投资；资产管理。（“1、未经有关部门批准，不得以公开方式募集资金；2、不得公开开展证券类产品和金融衍生品交易活动；3、不得发放贷款；4、不得对所投资企业以外的其他企业提供担保；5、不得向投资者承诺投资本金不受损失或者承诺最低收益”；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。）

（2）资金来源、履约能力

截至 2024 年 12 月 31 日，诚通金控的总资产为 441.08 亿元，净资产为 394.18 亿元，货币资金余额为 4.61 亿元、交易性金融资产余额为 120.35 亿元；2024 年实现净利润 26.90 亿元，具有较强履约能力。

诚通金控作为本次交易异议股东现金选择权提供方的资金来源为自有或自筹资金。

2、中国船舶集团

（1）基本情况

中国船舶集团为中国船舶、中国重工的实际控制人，其基本情况详见重组报告书之“第二章 吸并方基本情况”之“三、吸并方产权控制情况”之“（三）实际控制人情况”。

（2）资金来源、履约能力

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶集团总资产为 10,865.41 亿元，净资产为 4,250.58 亿元，货币资金余额为 2,838.89 亿元；2024 年实现营业收入 3,534.69 亿元、净利润 209.16 亿元，具有较强履约能力。

中国船舶集团作为本次交易异议股东现金选择权提供方的资金来源为自有或自筹资金。

三、结合异议股东比例、现金选择权提供方等，说明现金选择权行权阶段是否可能触发要约收购义务及其应对措施，并视情况作必要风险提示

（一）现金选择权行权阶段理论股份上限情况

根据 2025 年 2 月 18 日中国重工 2025 年第一次股东大会投票结果的统计测算，就关于本次交易方案的相关议案及逐项表决的各项子议案和就关于本次换股吸收合并双方签订合并协议的相关议案，均投出反对票的股票数量为约 53,830.45 万股，占中国重工总股本的 2.36%。截至 2025 年 5 月 22 日，前述在股东大会上投出有效反对票的股东仍持有中国重工股份合计比例为 1.88%（未考虑股东大会后至 2025 年 5 月 22 日投资者先减持再增持情况，为最大理论上限）。本次吸收合并尚需获得中国证监会同意注册后实施，并由合并双方另行协商确定本次交易的现金选择权实施日；故截至本补充法律意见书出具之日，尚无法确定中国重工异议股东成功履行申报程序的最终股份数量及占比。

根据本次交易方案以及中国重工 2025 年第一次股东大会的投票情况，假设该等投出有效反对票并截至 2025 年 5 月 22 日尚持有中国重工股权的异议股东全部行使现金选择权，现金选择权提供方取得中国重工股权比例的理论上限为 1.88%。

（二）现金选择权行权阶段是否可能触发要约收购义务及其应对措施

根据《上市公司收购管理办法》第六十三条的规定，有下列情形之一的，投资者可以免于发出要约：……（四）在一个上市公司中拥有权益的股份达到或者超过该公司已

发行股份的 30%的，自上述事实发生之日起一年后，每 12 个月内增持不超过该公司已发行的 2%的股份……

本次交易由诚通金控及中国船舶集团作为现金选择权的提供方，在本次交易过程中将向中国重工异议股东提供现金选择权。

截至本补充法律意见书出具之日，诚通金控不持有中国重工的股份，诚通金控作为本次交易的现金选择权提供方不会导致诚通金控及其一致行动人持有中国重工 5%以上的股份，故不会触发其要约收购义务。

截至本补充法律意见书出具之日，诚通金控不持有中国船舶的股份，在本次交易后，诚通金控作为本次交易的现金选择权提供方不会导致诚通金控及其一致行动人持有中国船舶 5%以上的股份，故不会触发其要约收购义务。

截至本补充法律意见书出具之日，中国船舶集团合计控制中国重工 47.63%股权，根据前述《上市公司收购管理办法》第六十三条的规定，中国船舶集团每 12 个月增持不超过中国重工已发行的 2%的股份可以免于发出要约。中国船舶集团作为本次交易的现金选择权提供方不会导致 12 个月内增持中国重工比例超过 2%，故不会触发其要约收购义务。

综上，根据截至本补充法律意见书出具之日异议股东持股情况，现金选择权行权阶段不会触发要约收购义务。

四、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，本所律师主要采用了如下核查程序：

1、审阅中国船舶、中国重工召开的 2025 年第一次临时股东大会会议决议及相关会议文件；

2、审阅《换股吸并协议》；

3、查阅可比交易的收购请求权、现金选择权价格及价格调整机制设置情况等并与本次交易的方案进行对比；

4、核查收购请求权的提供方、现金选择权的提供方公开披露文件、财务报表、出具的承诺等相关信息；

5、查阅吸并双方股东名册，估算收购请求权/现金选择权理论行权股份上限。

（二）核查意见

经核查，本所律师认为：

1、吸并双方异议股东收购请求权、现金选择权价格与换股价格存在差异具有合理性，现金选择权价格及其调整机制与可比交易案例不存在显著差异，有利于保护中小股东权益；

2、截至 2025 年 5 月 22 日，行使现金选择权的风险敞口金额为 172,830.31 万元，现金选择权具体提供方为诚通金控及中国船舶集团，其资金来源为自有或自筹资金，具备较强履约能力；

3、本次交易现金选择权实施不会触发对中国重工的要约收购义务。

4.关于关联交易

重组报告书披露，（1）本次交易完成后，存续公司关联采购和关联销售比例小幅上升；（2）报告期各期末，吸并双方对关联方均存在金额较高的应收账款、预付账款和合同资产等，也存在一定的其他应收款；（3）吸并双方与中船财务之间存在较大规模的存贷款业务。

请公司披露：（1）吸并双方关联采购和关联销售的主要内容，相关交易的必要性和合理性，采购和销售价格（包括佣金等）的公允性，是否对关联方存在依赖及依据；（2）吸并双方对关联方应收账款和预付账款政策、账龄和期后收回情况，以及履约进度确认，是否与非关联方存在差异，是否存在经营性资金占用；（3）吸并双方其他应收款的主要内容，是否存在关联方非经营性资金占用；（4）吸并双方与中船财务之间的存贷业务利率是否公允，资金统一归集至中船财务，是否存在资金无法及时调拨、划转或回收的情形，是否存在资金占用，是否对吸并双方独立性产生影响，存续公司加强财务独立性、防范关联方资金占用的有效措施。

请独立财务顾问、律师和会计师核查并发表明确意见。

回复：

一、吸并双方关联采购和关联销售的主要内容，相关交易的必要性和合理性，采购和销售价格（包括佣金等）的公允性，是否对关联方存在依赖及依据

（一）吸并双方关联采购和关联销售的主要内容

1、中国船舶关联采购

报告期内，中国船舶关联采购情况如下：

单位：万元

关联方	交易内容	2024 年		2023 年	
		金额	占比营业成本	金额	占比营业成本
中国船舶集团所属单位	采购商品	3,046,462.02	45.11%	2,679,801.67	39.68%
中国船舶集团合营联营企业		7,740.35	0.11%	6,351.79	0.09%
小计		3,054,202.37	45.22%	2,686,153.46	39.77%
中国船舶集团所属单位	接受劳务	131,376.69	1.95%	115,730.87	1.71%

关联方	交易内容	2024 年		2023 年	
中国船舶集团合营联营企业	购建长期资产	155,390.20	2.30%	136,746.82	2.02%
小计		286,766.89	4.25%	252,477.70	3.74%
中国船舶集团所属单位		37,333.91	0.53%	42,742.36	0.63%
中国船舶集团合营联营企业		11.21	0.00%	12.12	0.00%
小计		37,345.12	0.53%	42,754.48	0.63%
合计		3,378,314.38	47.87%	2,981,385.63	44.14%

报告期内，中国船舶向关联方采购的商品主要为船用设备及船用材料等，其中向中国船舶集团物资有限公司采购的商品主要为钢板、型材、有色金属材料、钛合金、柴油、板材、管材、电缆等材料类非成品件；向中船发动机有限公司、上海中船三井造船柴油机有限公司等公司采购的商品主要为柴油发动机、燃气轮机等船用动力主机设备；向上海江南船舶管业有限公司采购的产品主要为结构件、管件等产品。

报告期内，中国船舶接受关联方的劳务主要包括船舶建造工程承揽、安装服务、设计服务、加工服务及代理服务等。从关联方处购建的长期资产主要包括起重机、冷弯机等机器设备。

2、中国船舶关联销售

报告期内，中国船舶关联销售情况如下：

单位：万元

关联方	交易内容	2024 年		2023 年	
		金额	占比营业收入	金额	占比营业收入
中国船舶集团所属单位	销售商品	532,565.54	6.78%	426,410.42	5.70%
中国船舶集团合营联营企业		626.55	0.01%	247.69	0.00%
小计		533,192.08	6.78%	426,658.12	5.70%
中国船舶集团所属单位	提供劳务	46,513.68	0.59%	93,231.34	1.25%
中国船舶集团合营联营企业		99.56	0.00%	1,145.58	0.02%
小计		46,613.24	0.59%	94,376.93	1.26%
合计		579,805.33	7.38%	521,035.04	6.96%

报告期内，中国船舶关联销售主要为整船建造、LNG 罐箱和分段制造以及生产经营产生的废钢等物料。

2023年、2024年销售整船规模占关联销售中销售商品比例分别为80.56%、82.73%，其中整船销售中关联方单位为中国船舶集团（香港）航运租赁有限公司、Vista shipping Limited 和爱达邮轮有限公司 3 家，中国船舶集团（香港）航运租赁有限公司为中国船舶集团在境外开展船舶租赁业务的重要平台，主要从事船舶租赁等业务，根据市场需求和客户要求，提供光船租赁、定期租船和售后回租等多种租赁模式；Vista shipping Limited 为中国船舶租赁和 HAFNIA TANKERS 各持股 50%的合资企业，该公司主要从事船舶租赁业务，目前运营 6 艘 LR1 船舶、4 艘 LNG 双燃料 LR2 船舶，所运营船舶均为从广船国际采购；向爱达邮轮有限公司销售整船为 1 号大型邮轮，爱达邮轮有限公司是中国船舶集团下属专注于运营邮轮业务产业的公司。

报告期内，除销售整船外，中国船舶其他关联销售主要为向中国船舶工业物资华东有限公司、中国船舶工业物资西南有限责任公司等关联方销售废料以及向沪东中华造船（集团）有限公司销售的 LNG 罐箱、分段制作模块等。

中国船舶向关联方提供的劳务主要包括分段、上建制作等加工服务、技术服务、修理及改造施工等。

3、中国重工关联采购

报告期内，中国重工关联采购情况如下：

单位：万元

关联方	交易内容	2024 年		2023 年	
		金额	占比营业成本	金额	占比营业成本
中国船舶集团所属单位	采购商品	2,136,209.69	43.20%	1,830,837.44	43.42%
中国船舶集团合营联营企业		141,321.47	2.86%	133,575.44	3.17%
小计		2,277,531.16	46.06%	1,964,412.88	46.59%
中国船舶集团所属单位	接受劳务	114,858.25	2.32%	122,910.58	2.92%
小计		114,858.25	2.32%	122,910.58	2.92%
中国船舶集团所属单位	船舶销售佣金	10,030.00	0.20%	11,467.48	0.27%
小计		10,030.00	0.20%	11,467.48	0.27%
合计		2,402,419.41	48.59%	2,098,790.94	49.78%

报告期内，中国重工向关联方采购的商品主要包括船用设备和材料等，其中，向中国船舶集团物资有限公司采购的商品主要为钢板、钢材、金属材料、钛合金、柴油、板

材、型材、管材、电缆等材料类非成品件；向中船发动机有限公司采购的商品主要为柴油发动机等船用设备；向中国船舶工业贸易有限公司采购的商品主要为进口设备、空压机等船用设备。接受关联方的劳务主要包括外协加工服务、技术服务等，其中向大连船舶工业工程公司船营厂、大连船舶工业海洋工程有限公司、武汉武船和园有限责任公司采购的劳务主要为外协加工服务。从关联方处采购船舶销售服务主要为船舶销售代理服务，供应商主要为中国船舶工业贸易有限公司、中船国际贸易有限公司。

4、中国重工关联销售

报告期内，中国重工关联销售情况如下：

单位：万元

关联方	交易内容	2024 年		2023 年	
		金额	占比营业收入	金额	占比营业收入
中国船舶集团所属单位	销售商品	711,294.68	12.83%	704,187.86	15.08%
中国船舶集团合营联营企业		-	-	7,568.78	0.16%
小计		711,294.68	12.83%	711,756.64	15.24%
中国船舶集团所属单位	提供劳务	10,456.78	0.19%	25,274.52	0.54%
中国船舶集团合营联营企业		-	-	804.48	0.02%
小计		10,456.78	0.19%	26,079.00	0.56%
合计		721,751.46	13.02%	737,835.65	15.80%

报告期内，中国重工向关联方销售的商品主要包括船舶配套设备等。其中，向中国船舶集团物资有限公司等单位销售的商品主要为螺旋桨、阀门等；向广船国际有限公司销售的商品主要为桩腿、FGSS 设备等；向上海中船三井造船柴油机有限公司、沪东重机有限公司、大连船用柴油机有限公司、中船发动机有限公司销售的商品主要为柴油机相关零配件等。

报告期内，中国重工向关联方提供的劳务主要包括工程施工服务、焊装金属制品服务等。

（二）关联交易的必要性和合理性

我国船舶工业产业具有较高的技术壁垒和资金壁垒，在发展过程中逐步形成相对固定的产业配套体系，产业链涉及的配套企业相对固化。产业链配套体系的稳定性是我国船舶工业发展的重要保障。

1、关联采购

吸并双方关联采购方式分为集中采购或直接向关联方采购。

（1）集中采购

近年来，国务院国资委持续推动中央企业实行集中采购，中央企业按照国务院国资委的工作要求，持续优化采购管理体制，结合行业特点，对采购寻源、资金结算、仓储物流等关键环节实施集中管控，稳步提升集约化管理水平。

为响应国务院国资委的号召、进一步规范集团层面及所属成员单位物资采购行为，同时为了充分发挥集团采购的规模优势、降低综合采购成本，中国船舶集团制定了物资采购管理相关办法，推广集中采购制度，并指定中国船舶集团物资有限公司和中国船舶工业贸易有限公司分别为境内和境外集中采购的操作平台和实施单位。

集中采购分为两级集中采购模式，包括一级集采和二级集采；并且集中采购实行目录管理，分别制定了一级/二级集采目录。根据集采目录，一级采购物资主要包括钢板、钢材、有色金属材料、能源化工材料、低值易耗类物资、船用成套物资等；二级集采物资主要针对未纳入一级集采的采购品类，对于需要战略管控，且通过集中采购可以明显提高综合效能的采购品类，列入二级集采目录。

报告期内，吸并双方与中国船舶集团物资有限公司、中国船舶工业贸易有限公司存在集中采购相关的关联交易，主要采购的商品为钢板、钢材、有色金属材料、钛合金、柴油、板材、型材、管材、电缆等材料类非成品件及进口设备、空压机等船用设备，具有必要性和合理性。

（2）直接向关联方进行采购

中国船舶集团为我国核心的船舶产品供应商，是我国特大型国有企业，拥有齐全的舰船及相关配套能力，旗下船舶配套企业众多、产品门类齐全、质量服务处于国内领先水平。例如，中船发动机有限公司是国内船用低速柴油机行业的骨干企业。

中国船舶、中国重工作为中国船舶集团旗下核心船海主业上市公司，主要从事船舶总装建造及修理业务、海洋工程业务、船舶配套及机电设备等。业务开展过程中向中国船舶集团下属单位采购船舶配套设备属于正常经营安排，有利于保证形成相对长期的产品配套采购体系，形成稳定可靠的供应链；部分供应商管理涉及主管部门监督管理，向中国船舶集团下属单位采购符合相关规定。

其他主要类似央企集团下属总装类上市公司关联采购比例亦较高，具体如下：

公司	2024 年	2023 年
成都飞机工业（集团）有限公司	未披露	56.66%
中航西飞	43.45%	58.39%
中航沈飞	60.59%	60.19%
中直股份	31.11%	52.63%
内蒙一机	45.67%	48.16%

综上，中国船舶、中国重工关联采购具有必要性和合理性。

2、关联销售

报告期内，中国船舶、中国重工关联销售比例整体较低。

如前所述，中国船舶关联销售主要为向从事船舶租赁业务、邮轮运营业务 3 家关联方公司销售整船。

中国重工关联销售占比高于中国船舶，主要是由于中国重工除船舶总装业务外，还从事船用螺旋桨、船用阀门、船用主轴、中低速柴油机曲轴曲柄、柴油机高压共轨系统、大型船用增压器、船舶压载水系统、船用清洁燃料供应系统等船舶配套产品的生产。上述产品均为船舶产业链的关键零部件或装备，相关产品品质稳定，市场占有率较高，中国船舶集团下属企业基于自身业务发展需要向中国重工采购上述船舶配套产品。中国重工主要关联销售单位包括：上海中船三井造船柴油机有限公司主要从事船用大功率低速柴油机制造；沪东重机有限公司业务范围包括动力业务的研发、制造和服务；大连船用柴油机有限公司主要生产船用柴油机；中船发动机有限公司是国内船用低速柴油机行业的骨干企业；沪东中华造船（集团）有限公司建造产品涵盖超大型液化天然气船、超大型集装箱船、成品油船、原油船、散货船、特种船等上百种船型。

中国船舶集团下属单位基于自身经营需要向中国船舶、中国重工采购船舶建造业务及船用配套设备具有合理性，为正常商业安排。

综上，吸并双方的关联交易具有必要性和合理性。

（三）关联采购和销售价格（包括佣金等）的公允性，是否对关联方存在依赖及依据

报告期内，中国船舶、中国重工民品关联交易采用的定价机制主要为招投标、竞争性谈判和询/比价。招投标由各部门提出采购清单，经物资部审核后进行公开招投标采购，经过招标、开标、评标等流程确定供应商；竞争性谈判由两家及以上供应商按照谈判文件的要求提交响应文件和报价，经过谈判后从谈判工作组提出的成交候选人中确定供应商；询/比价由两家及以上供应商按照询价书的要求提交报价，经询价小组对各供应商提供的报价按照询价书的规定进行独立评价后确定供应商。

中国船舶集团下属企业均已经建立合格供应商名录，综合考虑采购价格、产品质量、产品交付进度等多方面因素确定供应商。中国船舶、中国重工在定价过程中均履行了招标所必需的程序或要求合格供应商进行报价并进行比选或竞争性磋商来确定中标供应商及交易价格，保证了关联交易定价的公允性。

1、中国船舶关联采购主要产品比价情况

报告期内，中国船舶关联采购主要产品比价情况如下：

单位：万元、元/吨

年度	序号	采购内容	关联方平均 采购单价/范 围	非关联方平均 采购/询价单价/ 范围	差异率
2024 年	1	普通钢板	4,754.27	4,811.02	-1.18%
	2	高强度板	5,037.85	5,034.00	0.08%
	3	五镍钢板	21,731.70	21,650-22,100	(1.67%)-0.38%
	4	主 机 8S60ME-C10.5-GI+EcoEGR	5,950.00	6,100-6,800	(12.5%)-(2.46%)
	5	主 机 7G80ME-C10.5 HP-SCR	5,860.00	6,000	-2.33%
2023 年	1	普通钢板	5,028.04	5,461.91	-8.63%
	2	高强度板	5,293.88	5,430.00	-2.51%
	3	五镍钢板	22,839.03	22,800-24,000	(4.84%)-0.17%

年度	序号	采购内容	关联方平均 采购单价/范 围	非关联方平均 采购/询价单价/ 范围	差异率
	4	主 机 7G80ME-C10.5 HP-SCR	5,176.36	5,200-6,000	(13.73%)-(0.45%)
	5	主 机 6G50ME-C9.6-LIGM EGR	4,820.00	4,500-5,000	(3.60%)-7.11%

报告期内，中国船舶关联采购主要产品价格基本均处于非关联采购/报价区间内或不高于非关联方价格，整体差异率较低。

其中，2023 年中国船舶向关联方采购的主机 7G80ME-C10.5HP-SCR 以及 2024 年中国船舶向关联方采购的主机 8S60ME-C10.5-GI+EcoEGR 的价格低于向非关联方询价单价，主要原因为报价方包括中船发动机有限公司、上海中船三井造船柴油机有限公司、韩国现代等企业，因不同主机厂产品优势、产品成本及地理位置等差异致使供应商报价有所不同。其中非关联方韩国现代报价最高主要因其作为境外企业，人工成本、材料成本及运输费用等均高于国内发动机主机厂。

中国船舶采购不同类型钢板的价格整体略低于非关联方，主要受钢板具体用途、订单时间等影响，以普通钢板为例，向关联方采购主要用于整船建造会提前以较低价格锁价，向非关联方购买的普通钢板主要用于焊接试验以及零星补充订购的市价钢板。另外，普通钢板中细分型号差异，如厚度、强度及品质等均会对价格有一定影响。

综上，中国船舶关联交易定价具有公允性。

2、中国船舶关联销售主要产品比价情况

报告期内，中国船舶关联销售产品主要为向从事租赁业务的中国船舶集团（香港）航运租赁有限公司、Vista shipping Limited 销售整船，可比船型比价情况如下：

单位：万美元

年度	销售产品	关联方销售单价	非关联方销售单价	差异率
2024 年	16000TEU 集装箱船	12,490.00	12,490.00	-
2023 年	11 万吨双燃料油轮	5,750.00	5,900.00	2.54%

2023 年，中国船舶销售 11 万吨双燃料油轮的关联方客户为 Vista shipping Limited、非关联方客户为 Viken shipping，因为 Vista shipping Limited 与中国船舶长年合作，因此给予一定价格优惠。

中国船舶向爱达邮轮有限公司销售 13.55 万吨爱达魔都号大型邮轮售价为 7.7 亿美元，类似吨位的国外大型邮轮造价 6-8 亿美元，不存在显著差异。

报告期内，中国船舶对关联方销售产品价格与非关联方不存在显著差异，关联交易定价具有公允性。

3、中国重工关联采购主要产品比价情况

报告期内，中国重工关联采购主要产品比价情况如下：

单位：万元、元/吨

年度	序号	产品名称	关联方采购 单价	非关联方采购（报 价）单价范围	差异率
2024 年	1	普通钢板	4,520	4,600-4,800	(5.83%)-(1.74%)
	2	角钢	4,100	4,200-4,700	(12.77%)-(2.38%)
	3	循环过滤装置	176.00	186.50-187.40	(6.08%)-(5.63%)
	4	主机 6G70ME-C10.5GI+HPSCR	6,300	6,450.72-6,700.00	(5.97%)-(2.34%)
	5	蒸汽热水单元	1,620.00	1,705.00-1,705.18	(5.00%)-(4.99%)
2023 年	1	主机 Win GD-6X72-B-HPSCR	4,272.50	4,730.00-4,732.44	(9.72%)-(9.67%)
	2	磁性滤器（主机）	552.00	558.08	-1.09%
	3	水线以下船体外板油漆	243.91	248.39-249.14	(2.10%)-(1.80%)
	4	普通钢板	4,392.71	4,425-4,980	(11.79%)-(0.73%)
	5	车间底漆	1,130.98	1,135.16-1,136.00	(0.44%)-(0.37%)

报告期内，中国重工关联采购主要产品价格均低于非关联方价格且不存在显著差异，其中向关联方采购普通钢板、角钢的价格与非关联方报价存在差异主要是因为中国重工对该类物资采购量大，关联方基于整体战略合作考虑进行报价，而非关联方基于自身的生产成本、综合能力并结合市场情况进行报价，中国重工根据采购需求采用低价供应商具有合理性；向关联方采购循环过滤装置、蒸汽热水单元、主机、磁性滤器（主机）的价格低于非关联方主要是因为采购的产品型号及性能指标存在差异。

综上，中国重工关联交易定价具有公允性。

4、中国重工关联销售主要产品比价情况

报告期内，中国重工关联销售主要产品比价情况如下：

单位：万元、元/千克

年度	序号	销售产品	关联方销售单价	非关联方销售单价	差异率
2024 年	1	螺旋桨和桨帽	（当日市场铜价+（当日市场镍价-100）*0.045）+固定价 29.50	（当日市场铜价+（当日市场镍价-100）*0.045）+固定价 28.00	5.36%
	2	曲轴	154.27	165.22	-6.63%
2023 年	1	FGSS	3,071.28	2,950.94	4.08%
	2	JTH150 增压器	2.22	2.01	10.45%

报告期内，中国重工同关联方均会严格履行各自内部管理制度相应规定，执行购销审批程序，双方定价依据合理，最终定价结果系双方基于各自商业利益需求充分协商的结果，价格具有公允性。

报告期内，中国重工向关联方销售螺旋桨和桨帽存在价格差异主要是因为该产品为中国船舶集团内一级集采物资，销售方为中国船舶集团物资有限公司，考虑到该产品需要运输到中国船舶集团物资有限公司指定的不同仓库，运输距离不确定且可能较远，因此定价高于非关联方销售价格；向关联方销售 JTH150 增压器的价格高于非关联方 10.45%、向关联方销售曲轴和 FGSS 设备的价格与非关联方存在一定差异，主要由于销售设备型号及性能指标存在差异。

综上，中国重工关联交易定价具有公允性。

综上，吸并双方关联交易为正常业务开展所涉及的采购销售，相关交易具有必要性和合理性，关联采购、销售定价具有公允性，对关联方不存在依赖。

二、吸并双方对关联方应收账款和预付账款政策、账龄和期后收回情况，以及履约进度确认，是否与非关联方存在差异，是否存在经营性资金占用

（一）中国船舶对关联方/非关联方的应收账款、预付账款情况

1、应收账款

（1）应收账款总体情况

报告期内，中国船舶对关联方和非关联方应收账款账龄分布情况如下：

单位：万元

项目	应收账款 余额	账龄分布						截至 2025.4.30 期后回款 金额	截至 2025.4.30 期后回款 比例	应收账款/ 关联方营 收或非关 联方营收
		1 年以内	1-2 年	2-3 年	3-4 年	4-5 年	5 年以上			

2024.12.31										
关联方	45,389.23	24,655.62	10,204.17	6,220.59	2,386.57	560.00	1,362.28	18,030.92	39.73%	7.83%
占比	100.00%	54.32%	22.48%	13.70%	5.26%	1.23%	3.00%	-	-	-
非关联方	146,214.45	119,975.35	8,557.75	12,619.81	4,424.93	533.08	103.53	67,040.46	45.85%	2.01%
占比	100.00%	82.05%	5.85%	8.63%	3.03%	0.36%	0.07%	-	-	-
合计	191,603.68	144,630.96	18,761.92	18,840.40	6,811.50	1,093.08	1,465.81	85,071.38	44.40%	2.44%
占比	100.00%	75.48%	9.79%	9.83%	3.55%	0.57%	0.77%	-	-	-
2023.12.31										
关联方	54,281.63	46,161.81	3,216.38	2,556.63	980.00	-	1,366.81	36,463.92	67.18%	10.42%
占比	100.00%	85.04%	5.93%	4.71%	1.81%	-	2.52%	-	-	-
非关联方	266,333.05	164,061.19	87,811.65	13,293.30	863.66	47.12	256.15	245,657.62	92.24%	3.83%
占比	100.00%	61.60%	32.97%	4.99%	0.32%	0.02%	0.10%	-	-	-
合计	320,614.68	210,222.99	91,028.03	15,849.93	1,843.66	47.12	1,622.96	282,121.54	87.99%	4.28%
占比	100.00%	65.57%	28.39%	4.94%	0.58%	0.01%	0.51%	-	-	-

2023 年、2024 年，中国船舶应收账款中关联方应收账款占比分别为 16.93%、23.69%，应收账款主要对象为非关联方。

报告期内，中国船舶应收账款处于正常回款状态。整体而言，中国船舶应收账款规模相较于营业收入处于较低水平，占 2023 年、2024 年营业收入的比例分别为 4.28%、2.44%，应收账款整体风险较低。

报告期内，中国船舶关联方应收账款占关联方销售比例略高于非关联方应收账款占非关联方销售比例主要原因为关联方应收款项类型与非关联方应收款项类型存在差异：1）除销售整船外，其他关联销售主要为向中国船舶集团公司下属其他单位销售的废钢等，该类销售通常存在一定的结算账期并形成应收账款；2）关联方应收账款包括应收广东广利船舶工程有限公司因租赁广船国际场地形成的场地租赁费及动能费尚未到收款期，以及应收武汉武船投资控股有限公司土地修复项目款尚未到支付节点等。因该等关联方销售整体规模较小，所以关联方应收账款占比关联方销售比例偏高；3）整船销售：非关联方应收账款占营业收入比例低，主要由于向非关联方销售主要为整船业务、收入规模高，且船东在交船前会支付 85%-100%的款项，应收账款余额较低。对关联方的船舶建造业务结算政策与非关联方基本一致，也是交船前支付 85%-100%款项。中国船舶的船舶建造业务的关联方客户主要是中国船舶集团（香港）航运租赁有限公司、

Vista Shipping Limited 及爱达邮轮有限公司，报告期末仅有对中国船舶集团（香港）航运租赁有限公司存在应收账款余额，且 2024 年末对该关联方客户应收账款余额占对其当年销售收入比例为 0.56%、占比极低，与非关联方应收账款占对应收入比例不存在重大差异。

报告期内，中国船舶关联方应收账款主要情况如下：

单位：万元

年份	客户名称	余额	主要销售内容	期末尚未回款原因
2024.12.31	中国船舶工业物资华东有限公司	4,953.61	废钢等	持续滚动销售形成，未到结算期
	广东广利船舶工程有限公司	4,857.02	租赁费及动能费	根据租赁合同每半年结算
	武汉武船投资控股有限公司	3,504.32	土地修复款	承担土地修复项目，待将修复结果交付土储中心确认后予以支付，未到支付节点
2023.12.31	中国船舶工业贸易有限公司	11,153.08	改装船项目	交付后部分款项未到结算期，24 年已全部结清
	中船工业成套物流（广州）有限公司	5,101.18	废旧物资等	当月开票，三个月内收款，未到结算期
	中国船舶工业物资华东有限公司	4,233.60	废钢等	持续滚动销售形成，未到结算期
	武汉武船投资控股有限公司	3,504.32	土地修复款	承担土地修复项目，待将修复结果交付土储中心确认后予以支付，未到支付节点

中国船舶 2023 年末、2024 年末关联应收账款截至 2025 年 4 月 30 日期后回款比例分别为 87.99%、44.40%。

截至 2025 年 4 月 30 日，中国船舶关联方应收账款期后回款比例低于非关联方，具体原因是关联方为中国船舶集团下属单位，其承担相关样件科研试制项目，涉及金额较高，根据结算政策需样件完工且完成性能验证试验后才支付大部分货款，因此回款周期长。此外，广船国际下属子公司南方环境有限公司为武汉武船投资控股有限公司承担土地修复项目存在应收账款，武汉武船投资控股有限公司需将修复结果交付土储中心确认后予以支付，目前尚未到支付节点。

（2）应收账款政策及履约进度

报告期内，中国船舶关联销售包括整船、工程项目、配套产品及租赁等，应收账款政策与非关联方不存在显著差异。针对整船类产品，中国船舶对关联方、非关联方均采

取分阶段收款方式，客户分别在签署合同后、开工后、上船台/入坞、下水后、交船后一定时间内支付一定比例的合同金额，并存在一定比例的质保金，具体合同之间付款阶段及比例可能存在一定差异；针对工程项目一般采用按月收取进度款方式；配套产品一般采用一次性收款方式，客户在取得发票后一定工作日内付款；租赁采用分期收款方式，例如承租方每 3 个月/6 个月支付一次租金。

中国船舶向关联方、非关联方销售部分船舶及配套产品在控制权转移后一次性确认收入，工程项目按照每月工程量确认收入，租金按照每月租金确认收入。

报告期内，中国船舶关联方的应收账款政策及履约进度确认政策均由对应产品业务性质及与交易对方平等协商确定，与非关联方不存在显著差异。

2、预付账款

（1）预付账款总体情况

报告期内，中国船舶对关联方和非关联方预付账款账龄分布情况如下：

单位：万元

类型	余额	账龄				截至 2025.4.30 期 后结转金额	截至 2025.4.30 期 后结转比例	预付账款/关 联方采购或 非关联方采 购
		1 年以内	1-2 年	2-3 年	3 年以上			
2024.12.31								
关联方	1,437,323.05	1,125,644.47	222,435.54	39,758.06	49,484.98	419,133.63	29.16%	42.55%
占比	100.00%	78.32%	15.48%	2.77%	3.44%	-	-	-
非关联方	809,890.54	626,853.62	175,962.11	5,582.56	1,492.26	104,247.01	12.87%	26.76%
占比	100.00%	77.40%	21.73%	0.69%	0.18%	-	-	-
合计	2,247,213.59	1,752,498.09	398,397.65	45,340.62	50,977.24	523,380.64	23.29%	35.08%
占比	100.00%	77.99%	17.73%	2.02%	2.27%	-	-	-
2023.12.31								
关联方	1,269,662.89	1,032,885.65	162,124.37	22,008.92	52,643.95	869,658.14	68.50%	42.59%
占比	100.00%	81.35%	12.77%	1.73%	4.15%	-	-	-
非关联方	372,307.12	225,801.72	46,479.42	44,461.76	55,564.22	337,890.82	90.76%	10.83%
占比	100.00%	60.65%	12.48%	11.94%	14.92%	-	-	-
合计	1,641,970.01	1,258,687.37	208,603.79	66,470.68	108,208.17	1,207,548.96	73.54%	25.58%
占比	100.00%	76.66%	12.70%	4.05%	6.59%	-	-	-

2023年、2024年，中国船舶预付账款中关联方预付账款占比分别为77.33%、63.96%，预付账款主要对象为关联方，主要由于船舶建造过程中涉及向中国船舶集团下属单位采购配套产品及通过其下属物资公司进行原材料集中采购所致。关联方与非关联方预付账款账龄分布不存在显著差异。

报告期内，中国船舶预付关联方占关联采购的比例高于预付非关联款占非关联采购比例，主要原因为向关联方采购内容与非关联方采购内容存在差异：1）向关联方采购内容主要为发动机等船用动力设备、甲板机械等高价值量设备，该类高价值大型设备制造周期较长，需要按照供应商建造进度及节点分期预付款项，致使预付款项金额较大，预付款项余额占采购金额比例高；2）同时按照中国船舶集团集中采购要求，钢材、钢板、有色金属等大宗材料主要通过集团下属中国船舶集团物资有限公司向钢厂采购，因钢厂通常要求先付款后排产/发货，因此中国船舶集团物资有限公司亦要求先款后货（收到款项后会较短时间内支付给钢厂），且大宗材料占船舶成本比例高（约20%-30%左右），因此大宗材料采购预付款余额亦较高。3）中国船舶向非关联方采购较少有高价值量船用大型设备及大宗材料，主要为船舶建造中价值量偏低的各类部件，相应供应商供货周期短且未要求大额预付款，因此预付账款余额占采购金额比例较低。

中国船舶2023年末、2024年末关联方预付账款截至2025年4月30日期后结转比例分别为73.54%、23.29%。2024年末关联方、非关联方预付账款截至2025年4月30日结转比例均不高，主要是由于预付账龄超过1年以上的购买发动机等材料和设备预付款项尚未到交货期。

2023年末预付账款截至2025年4月30日关联方回款比例低于非关联方回款比例，主要原因为船舶制造过程中，发动机等核心船用设备具有技术门槛高、生产周期长、市场供应紧俏的特点，需提前锁定供应资源。中国船舶签署销售整船订单时，通常同时与上游发动机等主要供应商签署采购合同，并按照行业惯例支付预付款（船用发动机通常是部分预付款、发货前完成付款）。报告期内，发动机等设备的采购主要来源关联方企业，如中船发动机有限公司、上海中船三井造船柴油机有限公司等，首先中国船舶集团动力板块产业已形成行业领先的供应链体系，相关单位在技术可靠性、交付保障和协同效率方面具有显著优势；其次发动机作为船舶建造的关键物资，能够及时供应直接关系整船排产及建造进度，通过关联方采购可在一定程度上优先保证供货。根据船舶建造阶段，在船体主结构合拢完成、进入舾装（设备安装）阶段前需要发动机到位，大约居

于船舶建造周期的 50%-70%阶段,因此从发动机合同签署到发货实际周期一般 1-2 年左右,导致预付款金额较高,账期相对较长,待后续达到约定发货期后相关预付款项按进度正常结转。

报告期内,中国船舶关联方预付账款主要情况如下:

单位:万元

年份	供应商	预付款金额	采购内容
2024.12.31	中国船舶集团物资有限公司	239,174.13	钢板等
	中船国际贸易有限公司	186,282.01	进口设备
	中船发动机有限公司	171,810.05	船舶发动机
	上海中船三井造船柴油机有限公司	124,949.87	船舶发动机
	沪东重机有限公司	100,562.04	船舶发动机
2023.12.31	中船国际贸易有限公司	288,005.32	进口设备
	中国船舶集团物资有限公司	248,521.88	钢板等
	中船发动机有限公司	95,530.40	船舶发动机
	上海中船三井造船柴油机有限公司	80,903.20	船舶发动机

（2）预付账款付款政策及履约进度

报告期内,中国船舶向关联方、非关联方采购的预付款政策包括分阶段预付款及全额预付款方式。分阶段预付款一般在合同签订前、合同生效后、交货前、完成实验调试等节点付款,不同合同具体付款节点及比例存在差异。全额预付款一般为合同生效时采用银行电汇付款或开立信用证方式支付全部采购款。中国船舶采购的钢材等产品一般采用全额预付款方式;进口设备大部分采用发货前全额预付款,部分采用合同生效时部分预付款、发货前完成付款;船用发动机通常是部分预付款、发货前完成付款。

报告期内,中国船舶采购产品在交货验收合格后视同履约完成,入库计入存货科目。

报告期内,中国船舶关联方的预付账款政策及履约进度确认政策均由对应产品业务性质与交易对方平等协商确定,与非关联方不存在显著差异。

（二）中国重工对关联方/非关联方的应收账款、预付账款情况

1、应收账款

（1）应收账款总体情况

报告期内，中国重工对关联方和非关联方应收账款账龄分布情况如下：

单位：万元

类型	应收账款余额	账龄分布						截至 2025.4.30 期后回款金额	截至 2025.4.30 期后回款比例	应收账款/ 关联方营收或非关联方营收
		1 年以内	1-2 年	2-3 年	3-4 年	4-5 年	5 年以上			
2024.12.31										
关联方	345,148.30	179,870.79	75,505.88	15,719.72	39,592.35	9,134.69	25,324.85	2,645.94	0.77%	47.59%
占比	100.00%	52.11%	21.88%	4.55%	11.47%	2.65%	7.34%	-	-	-
非关联方	736,176.32	433,637.48	85,479.56	63,152.97	25,267.32	42,636.73	86,002.27	190,000.75	25.81%	15.58%
占比	100.00%	58.90%	11.61%	8.58%	3.43%	5.79%	11.68%	-	-	-
合计	1,081,324.62	613,508.27	160,985.44	78,872.69	64,859.67	51,771.42	111,327.12	192,646.69	17.82%	19.84%
占比	100.00%	56.74%	14.89%	7.29%	6.00%	4.79%	10.30%	-	-	-
2023.12.31										
关联方	273,085.77	167,585.90	26,270.33	41,323.69	9,437.42	17,386.21	11,082.21	149,944.26	54.91%	36.65%
占比	100.00%	61.37%	9.62%	15.13%	3.46%	6.37%	4.06%	-	-	-
非关联方	774,639.42	419,657.38	131,371.89	54,380.04	48,568.24	8,900.58	111,761.29	607,829.52	78.47%	20.26%
占比	100.00%	54.17%	16.96%	7.02%	6.27%	1.15%	14.43%	-	-	-
合计	1,047,725.19	587,243.28	157,642.22	95,703.73	58,005.66	26,286.79	122,843.50	757,773.78	72.33%	22.93%
占比	100.00%	56.05%	15.05%	9.13%	5.54%	2.51%	11.72%	-	-	-

2023 年、2024 年，中国重工应收账款中关联方应收账款占比分别为 26.06%、31.92%，应收账款主要对象为非关联方。报告期内，中国重工关联方应收账款截至 2025 年 4 月 30 日期后回款比例分别为 54.91%、0.77%；其中，部分关联方应收账款期后回款比例较低及低于非关联方，主要是由于应收重庆齿轮箱有限责任公司等公司的款项按照合同约定尚未达到收款节点。

报告期内，中国重工关联方应收账款占关联方销售比例高于非关联方应收账款占非关联方销售比例主要原因为对关联方销售的部分产品建造周期相对较长、难度较高、工程量较大且尚未到收款结算期所致。

报告期内，中国重工关联方应收账款主要情况如下：

单位：万元

年份	客户名称	余额	主要销售内容	期末尚未回款原因
2024.12.31	青岛武船重工有限公司	55,029.74	工程项目	截至报告期末，对方正处置留置船舶，待对方处置完毕后支付相应款项
2023.12.31	中船重工（葫芦岛）特种电缆有限责任公司	9,698.72	电缆	为中船重工（葫芦岛）特种电缆有限责任公司与大连造船原子公司渤船重工的往来款，2024 年大连造船将渤船重工 100%股权以 11,447.65 万元的价格协议转让给中国重工关联股东中国船舶集团渤海造船有限公司，转让完成后中国重工不存在与中船重工（葫芦岛）特种电缆有限责任公司的往来款项

（2）应收账款政策及履约进度

报告期内，中国重工关联销售包括配套产品及租赁等，应收账款政策与非关联方不存在显著差异。配套产品一般采用一次性收款方式，客户在取得发票后一定工作日内付款；租赁采用分期收款方式，例如承租方每 3 个月/6 个月支付一次租金。

中国重工向关联方、非关联方销售配套产品在控制权转移后一次性确认收入，租金按照每月租金确认收入。

报告期内，中国重工关联方的应收账款政策及履约进度确认政策均由对应产品业务性质及与交易对方平等协商确定，与非关联方不存在显著差异。

2、预付账款

（1）预付总体情况

报告期内，中国重工对关联方和非关联方预付账款账龄分布情况如下：

单位：万元

类型	余额	账龄				截至 2025.4.30 期 后结转金额	截至 2025.4.30 期 后结转比例	预付账款/关 联方采购或 非关联方采 购
		1 年以内	1-2 年	2-3 年	3 年以上			
2024.12.31								
关联方	1,755,160.94	1,281,803.32	200,685.96	92,897.78	179,773.87	274,645.61	15.65%	73.06%
占比	100.00%	73.03%	11.43%	5.29%	10.24%	-	-	-
非关联方	884,883.24	653,720.59	151,193.47	26,085.44	53,883.75	60,596.60	6.85%	24.81%
占比	100.00%	73.88%	17.09%	2.95%	6.09%	-	-	-
合计	2,640,044.18	1,935,523.91	351,879.43	118,983.22	233,657.62	335,242.21	12.70%	44.23%

类型	余额	账龄				截至 2025.4.30 期 后结转金额	截至 2025.4.30 期 后结转比例	预付账款/关 联方采购或 非关联方采 购
		1 年以内	1-2 年	2-3 年	3 年以上			
占比	100.00%	73.31%	13.33%	4.51%	8.85%	-	-	-
2023.12.31								
关联方	1,283,571.29	876,620.18	185,819.72	142,301.53	78,829.85	1,277,301.08	99.51%	61.16%
占比	100.00%	68.30%	14.48%	11.09%	6.14%	-	-	-
非关联方	518,071.72	380,485.60	64,821.10	29,155.78	43,609.25	490,306.08	94.64%	25.72%
占比	100.00%	73.44%	12.51%	5.63%	8.42%	-	-	-
合计	1,801,643.01	1,257,105.78	250,640.82	171,457.31	122,439.10	1,432,364.95	79.50%	43.81%
占比	100.00%	69.78%	13.91%	9.52%	6.80%	-	-	-

2023 年、2024 年，中国重工预付账款中关联方预付账款占比分别为 77.33%、63.96%，预付账款主要对象为关联方，主要由于船舶建造过程中涉及向中国船舶集团下属单位采购配套产品及通过其下属物资公司进行原材料集中采购所致。关联方与非关联方预付账款账龄分布不存在显著差异。

报告期内，中国重工关联方预付账款截至 2025 年 4 月 30 日期后结转金额分别为 1,277,301.08 万元、274,645.61 万元，结转比例分别为 99.51%、15.65%；非关联方预付账款截至 2025 年 4 月 30 日期后结转金额分别为 490,306.08 万元、60,596.60 万元，结转比例分别为 94.64%、6.85%。中国重工关联方预付账款结转比例均略高于非关联方，主要是由于中国重工关联方预付账款因集中采购而预付的款项较高，在集中采购完成后批量结转所致。

报告期内，中国重工预付关联方占关联采购的比例高于预付非关联款占非关联采购比例，主要原因为向关联方采购内容与非关联方采购内容存在差异：1）按照中国船舶集团集中采购要求，钢材、钢板、有色金属等大宗材料主要通过集团下属中国船舶集团物资有限公司采购，中国船舶集团物资有限公司通常要求收到全款后发货，且大宗材料占船舶成本比例高（约 20%-30%左右），因此大宗材料采购预付款余额较高。2）按照中国船舶集团集中采购要求，船用主机、船用发电机、机舱泵、货油泵等高价值、技术复杂、造价昂贵、对船舶具有关键作用的设备主要通过集团下属中国船舶工业贸易有限公司采购，由于该部分设备定制化程度和采购成本较高，中国船舶工业贸易有限公司要求的预付账款比例相应较高；3）向关联方中船发动机有限公司采购内容主要为发动机

等高价值量设备，该类高价值大型设备制造周期较长，需要按照供应商建造进度及节点分期预付款项，致使预付款项金额较大，预付款项余额占采购金额比例高；4）中国重工向非关联方采购较少包括高价值量船用大型设备及大宗材料，主要为船舶建造中价值量偏低的各类部件，相应供应商供货周期短且未要求大额预付款，因此预付账款余额占采购金额比例较低。

报告期内，中国重工关联方预付账款主要情况如下：

单位：万元

年份	供应商	预付款金额	采购内容
2024.12.31	中国船舶集团物资有限公司	339,097.57	钢板、设备等
	中船重工物资贸易集团有限公司	197,328.30	钢材、配套设备
	中船发动机有限公司	188,278.57	船舶发动机
	中国船舶工业贸易有限公司	178,767.65	主要原材料、设备等
2023.12.31	中国船舶集团物资有限公司	210,503.63	钢板、设备等
	中船重工物资贸易集团有限公司	202,737.47	钢材及配套设备
	中船发动机有限公司	141,866.13	船舶发动机
	鞍钢股份-大船重工大连钢材加工配送有限公司	104,609.36	钢板

（2）预付账款付款政策及履约进度

报告期内，中国重工向关联方、非关联方采购的预付款政策包括分阶段预付款及全额预付款方式。分阶段预付款一般在合同签订前、合同生效后、交货前、完成实验调试等节点付款，不同合同具体付款节点及比例存在差异。全额预付款一般为合同生效时采用银行电汇付款或开立信用证方式支付全部采购款。中国重工采购的钢材等产品一般采用全额预付款方式；进口设备大部分采用发货前全额预付款，部分采用合同生效时部分预付款、发货前完成付款；船用发动机通常是部分预付款、发货前完成付款。

报告期内，中国重工采购产品在交货验收合格后视同履约完成，入库计入存货科目。

报告期内，中国重工关联方预付账款政策及履约进度确认政策均由对应产品业务性质与交易对方平等协商确定，与非关联方不存在显著差异。

三、吸并双方其他应收款的主要内容，是否存在关联方非经营性资金占用

（一）中国船舶

报告期内，中国船舶关联方其他应收款余额在 1,000 万元以上的构成如下：

单位：万元

序号	关联方	业务背景	余额	账龄			
				1 年以内	1-2 年	2-3 年	3 年以上
2024.12.31							
1	上海江南长兴造船有限责任公司	动力动能费等	2,604.24	2,604.24	-	-	-
2	中船防务	履约保证金	1,598.38	1,598.38	-	-	-
3	中国船舶集团	应收科研费	1,111.32	1,111.32	-	-	-
4	其他	劳务费等	2,712.13	2,460.72	248.15	-	3.26
合计		-	8,026.07	7,774.66	248.15	-	3.26
2023.12.31							
1	上海江南长兴造船有限责任公司	动力动能费等	3,406.47	2,983.13	423.34	-	-
2	中船防务	履约保证金	1,500.00	-	-	-	1,500.00
3	其他	劳务费等	1,998.38	1,599.29	398.85	-	0.24
合计		-	6,904.85	4,582.42	822.19	-	1,500.24

报告期内，中国船舶与关联方之间的其他应收款主要为动力动能费、履约保证金、科研费等，具体如下：

2023 年末及 2024 年末应收上海江南长兴造船有限责任公司款项为因历史原因其部分厂房建设与江南造船同属于一项工程建设项目且水电工程的总表位于江南造船，所以由江南造船代上海江南长兴造船有限责任公司缴付后再向其收取，账龄基本在 1 年以内，双方按期滚动结算。

2024 年末应收中船防务的履约保证金为向其租赁联合车间及部件焊接工场等，因为长期租赁根据租赁合同约定向其支付 1 年租金作为保证金。2023 年末应收中船防务的履约保证金为地块出让保证金，已于 2024 年收回。

2024 年末应收中国船舶集团的应收科研费为中国船舶集团等单位根据科研制度规定对中国船舶下属子公司自立科研项目将拨付的科研款。

中国船舶与关联方之间的其他应收款均属于正常生产经营过程中的往来款项，不存在关联方资金占用情形。

（二）中国重工

报告期内，中国重工关联方其他应收款余额在 1,000 万元以上的构成如下：

单位：万元

序号	关联方	业务背景	余额	账龄			
				1 年以内	1-2 年	2-3 年	3 年以上
2024.12.31							
1	中国船舶重工国际贸易有限公司	履约保证金	31,107.37	-	31,107.37	-	
2	单位六	履约保证金	2,220.42	0.15	2,220.27	-	-
3	青岛北海机械设备有限责任公司	业务分包款	1,430.80	1,430.80	-	-	-
4	中船重工海疆（天津）融资租赁有限公司	租赁保证金	1,099.60	-	-	-	1,099.60
5	单位七	履约保证金	1,015.70	0.90	1,014.80	-	-
6	其他	履约保证金、往来款等	5,674.00	3,060.34	1,828.76	57.87	727.03
合计		-	42,547.89	4,492.19	36,171.21	57.87	1,826.63
2023.12.31							
1	中国船舶重工国际贸易有限公司	履约保证金	31,107.42	31,107.37	-	-	0.05
2	宜昌中南精密钢管有限公司	普 通 债 权 及 租 赁 费 等 往 来 款 项	23,197.63	-	2,224.88	20,972.75	-
3	青岛北海机械设备有限责任公司	业务分包款	3,081.60	3,081.60	-	-	-
4	单位六	履约保证金	2,220.42	2,220.42	-	-	-
5	中船重工海疆（天津）融资租赁有限公司	租赁保证金	1,099.60	-	-	-	1,099.60
6	单位七	履约保证金	1,015.70	1,015.70	-	-	-
7	其他	履约保证金、往来款等	4,162.80	2,159.74	318.01	282.71	1,402.33
合计		-	65,885.17	39,584.83	2,542.89	21,255.46	2,501.98

报告期内，中国重工与关联方之间的其他应收款主要为履约保证金、业务分包款、租赁保证金、往来款、普通债权，其中：

对单位六、七的其他应收款为履约保证金，该款项为预付采购款，因后续相关采购内容调整为集中采购，上述款项待相关手续费汇兑差等账目核算后由单位六、七退还。

对青岛北海机械设备有限责任公司的其他应收款为承接绑扎桥、橡胶生产线等分包业务产生的往来款项，不存在账龄较长的情况。

对中船重工海疆（天津）融资租赁有限公司的其他应收款为租赁保证金，该款项为 2018 年支付给中船重工海疆（天津）融资租赁有限公司的租赁保证金，租赁期于 2024 年结束，上述租赁保证金已于 2025 年 3 月收回。

对宜昌中南精密钢管有限公司（以下简称“中南精密钢管”）的其他应收款为中国重工下属子公司中南装备对其无担保的普通债权以及租赁费等其他往来款项，上述普通债权主要为中南精密钢管向中南装备原全资控股子公司中船重工中南宜昌高新制造与集成有限公司采购精密钢管等材料形成的往来款。后由于中船重工中南宜昌高新制造与集成有限公司于 2021 年 12 月 31 日注销后该债权转为中南装备所有。中南装备原持有中南精密钢管 60.00% 股权，为其控股股东。2022 年 2 月，中南精密钢管少数股东对其增资，中南装备放弃同比例增资，增资实施完毕后中南装备持有中南精密钢管 20% 股权，原少数股东取得中南精密钢管控制权，中南装备不再将其纳入合并范围，从而形成中南装备对中南精密钢管的关联其他应收款。截至 2023 年末，中南精密钢管由于经营不善，资产可变现价值扣除有担保债务、职工债务后，已无额外资产偿还上述其他往来款项，中国重工对中南精密钢管的其他应收款计提坏账准备 17,196.03 万元。因业务调整，中南装备于 2024 年 5 月将其持有的中南精密钢管全部 20.00% 股权连同债权按照评估价值一并出售给宜昌市施得力机械制造有限公司并取得现金对价，处置后不存在对中南精密钢管的其他应收款。

中国重工与关联方之间的其他应收款均属于正常生产经营过程中的往来款项，不存在关联方资金占用情形。

综上，中国船舶、中国重工与关联方其他应收款相关的交易主要属于日常经营性交易。中国船舶、中国重工均已根据上市规则等要求建立了完善关联交易管理和审批制度并严格执行。对于与关联方其他应收款相关的交易已纳入日常关联交易年度计划及总量控制管理，相关计划和总限额均已经上市公司董事会和股东（大）会审议通过。对于未列入日常交易的其他关联交易事项，上市公司则严格依据上市规则、章程和关联交易管理制度的规定履行相应的内部审议和决策程序后实施，并及时履行信息披露义务。报告期内，中国船舶、中国重工与关联方的其他应收款不存在应审议但未审议的情形。

四、吸并双方与中船财务之间的存贷业务利率是否公允，资金统一归集至中船财务，是否存在资金无法及时调拨、划转或回收的情形，是否存在资金占用，是否对吸并双方独立性产生影响，存续公司加强财务独立性、防范关联方资金占用的有效措施

（一）吸并双方与中船财务之间的存贷业务及利率情况

1、中国船舶与中船财务之间的存贷及利率情况

报告期内，中国船舶与中船财务之间的存贷款情况如下：

单位：万元

项目	2024.12.31/2024 年	2023.12.31/2023 年
存款余额	3,982,695.48	4,514,459.51
利息收入	50,312.30	69,603.55
贷款余额	150,006.25	195,156.50
利息支出	1,585.59	7,798.42

（1）存款业务

报告期内，中国船舶在中船财务存款的利率及国有大行挂牌利率如下：

项目	2024 年		2023 年	
	执行利率	国有大行挂牌利率	执行利率	国有大行挂牌利率
活期存款	0.10%-0.20%	0.10%-0.20%	0.20%-0.30%	0.20%-0.25%
通知存款	0.50%-0.95%	0.45%-0.80%	1.05%-1.55%	0.80%-1.00%
定期存款	0.90%-3.30%	0.80%-2.00%	1.35%-3.80%	1.15%-2.65%
三个月	0.90%-1.30%	0.80%-1.15%	1.35%	1.15%-1.25%
半年	1.15%-1.55%	1.00%-1.35%	1.60%	1.35%-1.45%
一年	1.35%-1.65%	1.10%-1.45%	1.75%-1.85%	1.45%-1.65%
两年	2.30%	1.20%-1.65%	2.30%	1.65%-2.15%
三年	1.85%-3.30%	1.50%-1.95%	2.30%-3.80%	1.95%-2.60%
五年	无	1.55%-2.00%	无	2.00%-2.65%

报告期内，中国船舶在中船财务存款的执行利率均不低于国有大行挂牌利率，符合中国船舶与中船财务签订的《金融服务协议》相关条款，具有公允性。

（2）贷款业务

报告期内，中国船舶在中船财务及外部银行贷款利率区间如下：

类型	2024 年	2023 年
外部贷款利率区间	1.60%-3.10%	1.60%-3.40%
中船财务贷款区间	2.15%-2.25%	2.60%-3.68%

注：中船财务贷款利率上限 3.68%为 1 笔贷款起始日是 2021 年的 3 年期贷款，不考虑该笔贷款外利率上限为 3.20%；2024 年外部贷款银行主要为中国进出口银行，为政策性银行，因此贷款利率较低。

报告期内，中国船舶在中船财务的贷款利率基本略低于外部商业银行（取得的政策性贷款除外），符合《金融服务协议》相关条款，具有公允性。

2、中国重工与中船财务之间的存贷及利率情况

报告期内，中国重工与中船财务之间的存贷款情况如下：

单位：万元

项目	2024.12.31/2024 年	2023.12.31/2023 年
存款余额	5,236,861.75	4,850,683.31
利息收入	85,987.74	105,691.46
贷款余额	537,700.00	224,900.00
利息支出	6,535.59	3,426.72

（1）存款业务

报告期内，中国重工在中船财务存款的利率及国有大行挂牌利率如下：

项目	2024 年		2023 年	
	执行利率	国有大行挂牌利率	执行利率	国有大行挂牌利率
活期存款	0.10%-0.20%	0.10%-0.20%	0.20%-0.30%	0.20%-0.25%
通知存款	0.50%-1.55%	0.45%-0.80%	1.05%-1.55%	0.80%-1.00%
定期存款	0.90%-3.70%	0.80%-2.00%	1.35%-3.80%	1.15%-2.65%
三个月	0.90%-1.30%	0.80%-1.15%	1.35%-1.5%	1.15%-1.25%
半年	1.15%-1.50%	1.00%-1.35%	1.60%-1.75%	1.35%-1.45%
一年	1.55%-1.90%	1.10%-1.45%	1.75%-1.95%	1.45%-1.65%
两年	1.80%-2.30%	1.20%-1.65%	2.00%-2.52%	1.65%-2.15%
三年	1.85%-3.40%	1.50%-1.95%	2.70%-3.80%	1.95%-2.60%
五年	3.70%	1.55%-2.00%	3.70%	2.00%-2.65%

报告期内，中国重工在中船财务存款的执行利率均不低于国有大行挂牌利率，符合中国重工与中船财务签订的《金融服务协议》相关条款，具有公允性。

（2）贷款业务

报告期内，中国重工在中船财务及外部银行贷款利率区间如下：

类型	2024 年	2023 年
外部商业银行贷款利率区间	1.75%-4.90%	1.86%-5.23%
中船财务贷款区间	1.60%-3.75%	2.25%-4.00%

报告期内，中国重工在中船财务贷款利率基本略低于外部商业银行，符合《金融服务协议》相关条款，具有公允性。

（二）资金统一归集至中船财务，是否存在资金无法及时调拨、划转或回收的情形，是否存在资金占用，是否对吸并方独立性产生影响

报告期内，中国船舶、中国重工均分别与中船财务签署了《金融服务协议》，协议约定：（1）存款服务：中国船舶、中国重工及其子公司在中船财务开立存款账户，并本着存取自由原则，将资金存入中船财务；中船财务为中国船舶、中国重工及其子公司提供多种存款业务类型，包括活期存款、通知存款、定期存款和协定存款等；中船财务吸收中国船舶、中国重工及其子公司存款的利率，根据中国人民银行相关规定执行，且不低于同期国内主要商业银行同类存款的存款利率；（2）贷款服务：中船财务向中国船舶、中国重工及其子公司发放贷款的利率，按照人民银行相关规定执行，并在同等条件下不高于同期国内主要商业银行同类贷款的贷款利率。

中国船舶、中国重工根据生产经营的实际需要与中船财务开展存款、资金拆借业务，并按照《金融服务协议》的约定，向中船财务收取利息收入、支付利息费用等，定价公允，相关的资金存放不存在无法及时调拨、划转或回收的情形，亦不存在关联方非经营性资金占用的情形。

根据致同会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《关于中国船舶工业股份有限公司非经营性资金占用及其他关联资金往来的专项说明》（致同专字[2024]第 110A010062 号）及《关于中国船舶工业股份有限公司非经营性资金占用及其他关联资金往来的专项说明》（致同专字[2025]第 110A011399 号），并经分析中国船舶报告期内的关联往来款项，中国船舶不存在关联方非经营性资金占用的情况。

根据立信会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《关于中国船舶重工股份有限公司非经营性资金占用及其他关联资金往来情况专项报告》（信会师报字[2024]第 ZG218775 号）及《关于中国船舶重工股份有限公司非经营性资金占用及其他关联资金往来情况专

项报告》（信会师报字[2025]第 ZG11762 号），并经分析中国重工报告期内的关联往来款项，中国重工不存在关联方非经营性资金占用的情况。

综上，中国船舶、中国重工与中船财务开展存款、资金拆借业务严格按照《金融服务协议》的约定执行，不存在关联方资金占用情形，不会对中国船舶、中国重工独立性产生重大不利影响。

（三）存续公司加强财务独立性、防范关联方资金占用的有效措施

1、持续完善存续公司关联交易相关内控要求

中国船舶自上市以来建立了较为健全的内部控制管理体系，已制定了《公司章程》《关联交易管理制度》以及《对外担保管理办法》等制度，严格限制控股股东、实际控制人及其他关联方占用上市公司资金，并对关联交易、对外担保事项履行相应的董事会、监事会、股东大会等内部决策程序及信息披露义务。

本次交易完成后，中国船舶作为存续上市公司，将结合中国船舶及中国重工实际情况，对涉及关联交易、对外担保、关联方资金往来等事项，不断强化风险合规意识以及对关联交易行为涉及资金往来的日常监控，加强财务独立性、防范关联方资金占用。

中国船舶审计委员会将依照《审计委员会工作细则》督导内部审计部门对资金往来情况进行核查，判断是否存在非经营性资金占用迹象，如发现异常情况，及时通知董事会并采取相应措施。

2、与财务公司签订《金融服务协议》

为规范中国船舶与中船财务业务往来，中国船舶与中船财务签署了《金融服务协议》；本次交易完成后，上市公司将继续履行与中船财务签署的《金融服务协议》，中船财务需遵守协议作出的相关承诺与保证，为上市公司提供合规的金融服务，防范关联方资金占用。

3、实际控制人出具并贯彻执行《关于保持上市公司独立性的承诺函》

在本次重组完成后，中国船舶集团将保证中国船舶在财务等方面的独立性，并作出具体承诺如下：

“本公司作为中国船舶的实际控制人将促使同为中国船舶、中国重工股东的本公司及本公司下属全资、控股或其他具有实际控制权的企业（以下简称“本公司下属企业”）

继续按照法律、法规及公司章程依法行使股东权利，不利用关联股东身份影响中国船舶、中国重工的独立性，保持中国船舶、中国重工在资产、人员、财务、业务和机构等方面的独立性。上述承诺函长期有效，直至发生以下任一情形为止（以时间较先者为准）失效：根据适用的法律法规及相关监管规则，本公司不再被视为对中国船舶、中国重工拥有控制权；或中国船舶、中国重工在上海证券交易所终止上市。若因本公司或本公司下属企业违反本承诺函项下承诺内容而导致中国船舶、中国重工受到损失，本公司将依法承担相应赔偿责任。”

五、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，本所律师主要采用了如下核查程序：

- 1、访谈中国船舶、中国重工相关人员并获取报告期内关联交易明细清单，了解关联交易的主要内容、产品定价机制等情况；
- 2、取得并查阅中国船舶、中国重工下属子公司管理关联采购、集中采购等相关制度文件；
- 3、抽取部分主要关联采购、关联销售合同及相关的报价单，对关联交易与非关联交易的价格进行对比；
- 4、获取中国船舶、中国重工应收账款、预付账款明细清单，访谈相关人员了解应收账款、预付账款政策及履约进度确认政策；
- 5、获取中国船舶、中国重工其他应收款明细清单，访谈相关人员了解其他应收款的内容；
- 6、获取中国船舶、中国重工与中船财务签署的《金融服务协议》；
- 7、查阅中国船舶、中国重工出具的中船财务风险持续评估报告；
- 8、查阅国有大行的活期及定期存款利率；
- 9、查阅中国船舶、中国重工与中船财务、外部商业银行的贷款合同；
- 10、查阅致同、立信出具的报告期内关于中国船舶、中国重工非经营性资金占用及其他关联资金往来情况专项报告；

11、获取《关于保持上市公司独立性的承诺函》。

（二）核查意见

经核查，本所律师认为：

1、已披露吸并双方关联采购和关联销售的主要内容，为正常业务开展所涉及的采购销售，相关交易具有必要性和合理性，关联采购、销售定价具有公允性，对关联方不存在依赖；

2、已披露吸并双方对关联方应收账款和预付账款账龄和期后回款、结转情况，披露付款政策和履约进度确认政策，与非关联方不存在显著差异，不存在关联方非经营性资金占用情况；

3、已披露吸并双方其他应收款主要内容，为正常业务开展形成，不存在关联方非经营性资金占用情况；

4、吸并双方与中船财务之间的存贷业务利率公允，存在资金归集至中船财务情况，不存在资金无法及时调拨、划转或回收的情形，不存在资金占用情形，对吸并双方独立性不构成重大不利影响，存续公司已采取加强财务独立性、防范关联方资金占用的有效措施。

5.关于同业竞争

重组报告书披露，（1）本次交易将彻底解决中国船舶与中国重工之间的同业竞争；（2）针对并非本次交易新增而由历史原因形成的沪东中华、黄埔文冲、重庆川东、天津新港等同业竞争问题，中国船舶实际控制人中国船舶集团均作出承诺安排。

请公司披露：（1）中国船舶与中国重工之间同业竞争形成的历史背景及前期解决情况；（2）吸并双方涉及相关方历史上同业竞争承诺及其履行、变更情况；（3）本次交易完成后，剩余体外竞争资产及其未注入原因，占存续公司营业收入、毛利的占比，是否构成重大不利影响，后续解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致。

请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

回复：

一、中国船舶与中国重工之间同业竞争形成的历史背景及前期解决情况

（一）中国船舶与中国重工之间同业竞争形成的历史背景

2019 年，中船工业集团与中船重工集团实施联合重组，新设中国船舶集团，由国务院国资委代表国务院履行出资人职责，中船工业集团和中船重工集团 100%的股权无偿划转至中国船舶集团。

联合重组后，中船工业集团控制的中国船舶及中船重工集团控制的中国重工均成为中国船舶集团控制的下属上市公司。中国船舶与中国重工在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

（二）中国船舶与中国重工之间同业竞争问题前期解决情况

中船工业集团与中船重工集团联合重组后，为规范及消除同业竞争，中国船舶集团积极研究论证船舶业务相关企业的重组整合方案。但由于涉及单位众多，且涉及多家上市主体，方案制定需要考虑的影响因素及需沟通的相关方较多，短期内难以确定明确可行具体方案。

2021 年 6 月 30 日，中国船舶集团出具了《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》《关于避免与中国船舶重工股份有限公司同业竞争的承诺函》，承诺于五年内本着有利于上市公司发展和维护股东利益尤其是中小股东利益的原则，综合运

用委托管理、资产重组、股权置换/转让、资产划转/出售、业务合并、业务调整或其他合法方式，稳妥推进符合注入上市公司的相关资产及业务整合以解决同业竞争问题。

二、吸并双方涉及相关方历史上同业竞争承诺及其履行、变更情况

（一）中国船舶关于同业竞争的承诺及履行、变更情况

中国船舶相关方中船工业集团及中国船舶集团历史上为解决与中国船舶之间的同业竞争问题，曾多次出具承诺函（如 2019 年 4 月出具的《关于避免同业竞争的承诺函》、2019 年 9 月出具的《关于进一步避免同业竞争的承诺函》、2021 年 6 月出具的《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》），以解决中国船舶与原属中船工业集团船舶总装业务企业、“两船”合并后与原属中船重工集团船舶总装和舰船动力业务企业的同业竞争问题。相关方通过资产注入、股权转让、业务调整等方式，逐步履行了部分承诺内容。对于因客观情况变化需调整的承诺，均严格履行了承诺变更的有关决策和审议程序。历次变更新老承诺目标一致、衔接有序，不存在实质性矛盾。

中国船舶集团和中船工业集团自做出上述相关承诺以来，一直积极致力于履行承诺，解决中国船舶与中国船舶集团下属单位的同业竞争问题。2022 年，中国船舶已解决与原中船重工集团下属舰船动力业务上市公司的同业竞争问题。

截至 2025 年 1 月，中船工业集团 2019 年 4 月出具的《关于避免同业竞争的承诺函》（下表序号 1）和中国船舶集团 2021 年 6 月出具的《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》（下表序号 3）尚在履行中，仅涉及船舶总装同业竞争，涉及相关方包括中国重工（本次交易完成即可解决）、原属中船工业集团的沪东中华、黄埔文冲以及原属中船重工集团的重庆川东、天津新港。

考虑到原承诺中部分企业情况出现变化，中国船舶集团通过出具新的承诺函（即 2025 年 1 月出具的《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》，下表序号 4）替代前述序号 1 及序号 3 承诺。本次承诺变更已经中国船舶第八届董事会第二十五次会议和 2025 年第一次股东大会审议通过。本次变更完成后，原承诺函关于同业竞争的内容不再执行，中国船舶集团将履行新的承诺函。新的承诺函具体内容详见本题之“三、（三）本次交易完成后存续公司解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致”有关内容。

中国船舶关于同业竞争的承诺及履行、变更情况具体如下：

序号	承诺出具方	承诺名称	承诺出具时间	承诺所涉公司	主要承诺内容	该公司所涉承诺内容履行情况	承诺变更及履行程序情况
1	中船工业集团	《关于避免同业竞争的承诺函》	2019.4.4	中国船舶	为减少和避免同业竞争，在五年内将对生产大型集装箱船等产品的下属其他企业进行投资建设、培育，待符合上市条件后适时注入中国船舶，彻底消除同业竞争。	后续中国船舶发行股份资产项目解决中国船舶与江南造船、广船国际的同业竞争。	该承诺在本次重组过程中经中国船舶 2025 年第一次临时股东大会审议通过变更。具体参见本表格序号 3 中承诺变更及履行程序情况。
2	中船工业集团	《关于进一步避免同业竞争的承诺函》	2019.9.12	中国船舶	通过中国船舶发行股份购买资产、组建动力平台、资产置换等三个步骤，解决中国船舶和中船防务的同业竞争问题	2020 年 4 月，中国船舶实施发行股份购买资产项目，注入江南造船 100%股权、广船国际 51%控股权和黄埔文冲 30.9836%参股权，推进同业竞争的解决，完成步骤一； 2020 年 11 月，中船动力（集团）有限公司完成设立注册登记，步骤二已完成。	中国船舶 2020 年年度股东大会审议通过了《关于公司控股股东中国船舶工业集团有限公司出具<关于提请豁免履行<关于进一步避免同业竞争的承诺>步骤三的函>的议案》，同意中船工业集团豁免履行《关于进一步避免同业竞争的承诺》之步骤三事项。
3	中国船舶集团	《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》	2021.6.30	中国船舶	五年内，本着有利于上市公司发展和维护股东利益尤其是中小股东利益的原则，综合运用委托管理、资产重组、股权置换/转让、资产划转/出售、业务合并、业务调整或其他合法方式，稳妥推进符合注入上市公司的相关资产及业务整合以解决同业竞争问题。	2022 年，中国船舶向中国动力的全资子公司中船柴油机有限公司转让中国船舶原持有的中船动力（集团）有限公司 63.77%股权，舰船柴油机动力领域的同业竞争得以解决； 截至本补充法律意见书出具之日，中国船舶拟通过换股吸收合并中国重工的方式解决与中国重工之间的同业竞争。	中国船舶 2025 年第一次临时股东大会审议通过后不再履行其出具的原承诺函（即本表格序号 1、序号 3 承诺）中关于同业竞争解决的义务并出具《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》（即本表格序号 4 承诺）替代原承诺函，变更后原承诺函不再执行。
4	中国船舶集团	《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》	2025.1.24	中国船舶	对中国船舶吸收合并中国重工后与中国船舶集团下属其他从事或曾从事船舶总装建造业务企业的同业竞争的解决安排，详见本节之“三、本次交易完成后，剩余体外竞争资产及其未注入原因，占存续公司营业收入、毛利的占比，	正在持续推进履行	-

序号	承诺出具方	承诺名称	承诺出具时间	承诺所涉公司	主要承诺内容	该公司所涉承诺内容履行情况	承诺变更及履行程序情况
					是否构成重大不利影响，后续解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致”之“（三）本次交易完成后存续公司解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致”。		

（二）中国重工关于同业竞争的承诺及履行、变更情况

中国重工相关方中船重工集团及中国船舶集团历史上为解决与中国重工之间的同业竞争问题，陆续作出了一系列书面承诺（如 2008 年 4 月与中国重工签署的《避免同业竞争协议》（序号 1）、2008 年 5 月出具的避免同业竞争的承诺（序号 2）、2010 年 7 月出具的解决同业竞争的承诺函（序号 3）、2010 年 10 月出具的《关于进一步避免与公司同业竞争问题有关事项的函》（序号 4）、2014 年 2 月出具的《资产注入承诺履行情况及后续处置方案》（序号 5）、2017 年 2 月出具的《关于变更部分资产注入承诺的函》（序号 6）、2021 年 6 月出具的《关于避免与中国船舶重工股份有限公司同业竞争的承诺函》（序号 7）），以解决因 IPO 及历次并购重组形成的与原属中船重工集团的船舶总装、船舶配套相关业务同业竞争、以及“两船”合并后与原属中船工业集团的船舶总装企业的同业竞争问题。

在履行过程中，相关方通过资产注入、股权转让、业务调整等方式，逐步履行了部分承诺内容。部分承诺（如序号 4 中承诺的 16 家企业注入计划）则因客观条件变化而进行了多次修订、范围缩减或终止履行。相关承诺变更均严格履行了承诺变更的有关决策和审议程序。历次变更新老承诺目标一致、衔接有序，不存在实质性矛盾。

截至 2025 年 1 月中国船舶集团出具序号 8 承诺前，序号 3 承诺、序号 6 承诺及序号 7 承诺尚在履行中，承诺涉及方为原属中船重工集团的天津新港、重庆川东，以及原属中船工业集团的中国船舶（本次交易后可解决）、沪东中华和黄埔文冲，均为船舶总装业务有关方。其中，原承诺天津新港、重庆川东注入中国重工的前提有赖于相关主体先行满足触发条件，由于天津新港、重庆川东未满足序号 6 承诺明确的资产注入的触发条件，即天津新港未满足相应承诺的触发条件一，即“形成生产能力。由于中船重工集团下属部分企业正在进行搬迁、新建、改扩建等工作，对此类企业，在其完成搬迁且具备产能，并经国家有关部门办理竣工验收后，即视为符合该条件”；重庆川东未满足相应承诺的触发条件四，即“具备持续经营和盈利能力。由于中船重工集团下属部分企业历史悠久，设备、技术或市场营销能力距离中国重工现有水平仍有一定的差距，对此类企业，在其最近一年经审计的净资产收益率不低于中国重工最近一年经审计的净资产收益率时，即视为符合该条件”。由于相关企业经营情况发生变化，不满足触发条件，中船重工集团未向中国重工董事会提议审议相关资产的注入议案。截至本补充法律意见书出具之日，天津新港已无任何船舶总装建造订单，并已将原临港厂区船舶总装建造业务

相关资产转让给中国重工的子公司中船天津，天津新港与本次交易后存续公司已不存在同业竞争。重庆川东自 2024 年初已不再新签订船舶总装业务订单，履行完毕现有船舶总装制造订单后将退出船舶总装建造业务，届时与本次交易后的存续公司不存在同业竞争。

中国船舶集团通过出具新的承诺函（即 2025 年 1 月出具的《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》（序号 8））替代序号 3 承诺、序号 6 承诺以及序号 7 承诺。本次承诺变更已经中国重工第六届董事会第八次会议和 2025 年第一次股东大会审议通过。本次变更完成后，原承诺函关于同业竞争的内容不再执行，中国船舶集团将履行新的承诺函。新的承诺函具体内容详见本题之“三、（三）本次交易完成后存续公司解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致”有关内容。

中国重工关于同业竞争的承诺及履行、变更情况具体如下：

序号	承诺出具方	承诺名称	承诺出具时间	承诺所涉公司	主要承诺内容	该公司所涉承诺内容履行情况	承诺变更及履行程序情况
1	中船重工集团	《避免同业竞争协议》	2008.4.8	中国重工	中船重工集团将不会以任何形式参与或协助任何与中国重工主营业务构成或可能构成竞争的业务或活动；也不会以任何形式支持他人从事或参与与中国重工主营业务构成竞争或可能构成竞争的业务。	中船重工集团持续履行承诺，并在后续通过更明确的方案解决同业竞争问题。	中船重工集团与中国重工于 2010 年 7 月 14 日签署《避免同业竞争协议之补充协议》，并结合本表格序号 4 中所述承诺函明确与中国重工存在同业竞争或潜在同业竞争的公司范围及注入计划
2	中船重工集团	避免同业竞争的承诺	2008.5.21	中国重工	中船重工集团全资子公司天津新港未来不从事与中国重工相竞争的业务。在符合法律、行政法规规定并获得境外合作方芬兰瓦锡兰技术有限公司同意的条件下，中船重工集团将根据公司的要求尽全力促使上海研究所将其持有的上海瓦锡兰齐耀柴油机有限公司（以下简称“上海瓦锡兰”）的 50%股权以经合格评估机构评估确定的公允价格转让予公司。	针对于天津新港的同业竞争中船重工集团于 2014 年进一步承诺明确解决方案（即序号 5）	天津新港新区当时处于建设中，根据 2014 年出具的承诺将在天津新港完成触发条件后 1 年内提议中国重工董事会审议相关资产注入议案。具体参见本表格序号 5 中承诺变更及履行程序情况；上海瓦锡兰主营业务为发电机组、柴油机及发电机组的生产和销售，由于后续中船重工集团以中国动力作为平台对其下属动力业务资产进行整合，该公司股权已于 2016 年注入中国动力，终止履行注入中国重工的承诺。该承诺变更事项已经中国重工第三届董事会第十三次会议、中国重工 2015 年第一次临时股东大会审议通过
3	中船重工集团	解决同业竞争的承诺函	2010.7.12	中国重工	除渤海造船厂集团有限公司、天津新港、重庆川东、大连渔轮有限公司存在与公司相似业务可依目前方式继续从事外，中船重工集团本身及其附属、参股企业目前没有以任何形式参与或从事与中国重工主营业务存在同业竞争的业务；未来也不会	渤海造船厂集团有限公司与中国重工构成同业竞争的资产已于 2011 年通过中国重工发行股份购买渤船重工 100%股权注入中国重工；大连渔轮有限公司已于 2024 年 10 月 22 日注销；重庆川东自 2024 年初已不再	该承诺在本次重组中与中船重工集团 2017 年出具的《关于变更部分资产注入承诺的函》、中国船舶集团 2021 年出具的《关于避免与中国船舶重工股份有限公司同业竞争的承诺函》共同变更。具体

序号	承诺出具方	承诺名称	承诺出具时间	承诺所涉公司	主要承诺内容	该公司所涉承诺内容履行情况	承诺变更及履行程序情况
					从事促使该等存在同业竞争业务；中船重工集团发现任何与主营业务构成或可能构成直接或间接竞争的新业务机会，应立即书面通知中国重工，并尽力促使该业务机会按合理和公平的条款和条件首先提供给中国重工。	新签订船舶总装业务订单，履行完毕现有船舶总装制造订单后将退出船舶总装建造业务，届时与本次交易后的存续公司不存在同业竞争；天津新港曾从事民用船舶总装建造业务，已于 2021 年 11 月全面终止船舶总装建造业务并停工停产；截至本补充法律意见书出具之日，天津新港已无任何船舶总装建造订单，并已将原临港厂区船舶总装建造业务相关资产转让给中国重工的子公司中船天津，天津新港与本次交易后存续公司已不存在同业竞争。	参见本表格序号 8 中承诺变更及履行程序情况。
4	中船重工集团	《关于进一步避免与公司同业竞争问题有关事项的函》	2010.10.9	中国重工	中船重工集团力争在重大资产重组完成后三年内，在满足适用条件时，将 16 家 ¹ 与本公司存在潜在同业竞争情况的企业注入本公司；中船重工集团范围内，对船舶造修及改装、舰船配套、舰船装备、海洋工程和能源交通装备等业务方面的项目开发、资本运作、资产并购等事宜，本公司具有优先选择权。	自 2010 年以来，中船重工集团已按相关承诺陆续将武昌船舶重工有限责任公司、河南柴油机重工有限责任公司、重庆衡山机械有限责任公司、宜昌江峡船用机械有限责任公司、中船重工船舶设计研究中心有限公司 5 家企业股权注入中国重工。	中船重工集团于 2014 年 2 月出具《资产注入承诺履行情况及后续处置方案》，对资产注入后续处置方案从时间安排等相关方面进行了进一步的明确，具体参见本表格序号 5 中承诺变更及履行程序情况。
5	中船重工集团	《资产注入承诺履行情况及	2014.2.13	中国重工	对资产注入后续处置方案从时间安排等相关方面进行了进一步的明确，承诺在 2014 年 2 月 15 日之后的 3 年内，将除大	对于该承诺涉及的 10 家企业，上海瓦锡兰于 2016 年注入中国动力，详见本表格序号 2 中承诺变更及履行	中船重工集团变更部分资产注入承诺。其中，对于与中国重工现有业务仍然存在潜在同业竞争情

¹ 16 家企业分别为武昌船舶重工有限责任公司、天津新港船舶重工有限责任公司、重庆川东船舶重工有限责任公司、中船重工船舶设计研究中心有限公司、河南柴油机重工有限责任公司、青岛齐耀瓦锡兰菱重麟山船用柴油机有限公司、上海瓦锡兰齐耀柴油机有限公司、中船重工重庆液压机电有限公司、重庆清平机械厂、重庆长江涂装机械厂、重庆衡山机械厂、重庆华渝电气仪表总厂、重庆江陵仪器厂、重庆长平机械厂、国营江峡船舶柴油机厂及大连渔轮公司。

序号	承诺出具方	承诺名称	承诺出具时间	承诺所涉公司	主要承诺内容	该公司所涉承诺内容履行情况	承诺变更及履行程序情况
		后续处置方案》			连渔轮公司之外剩余 10 家尚未注入的企业注入中国重工。 大连渔轮公司因客观因素影响长期亏损、资不抵债且被列入国家改革脱困政策性名单，不再列入资产注入承诺名单，并将继续由大船重工托管直至该公司被处置为止。	程序情况：青岛齐耀瓦锡兰菱重麟山船用柴油机有限公司已于 2015 年注入中国重工。其余 6 家企业因 2015 年起中船重工集团及中国重工对自身发展战略和业务进行调整，原资产注入承诺范围内的部分业务与中国重工之间已不存在潜在同业竞争。	形的 2 家企业天津新港和重庆川东，承诺继续注入；对于与中国重工现有业务已不存在潜在同业竞争情形的 6 家企业，终止履行注入承诺。具体参见本表格序号 6 中承诺变更及履行程序情况。
6	中船重工集团	《关于变更部分资产注入承诺的函》	2017.2.14	中国重工	鉴于自 2015 年起中船重工集团及中国重工对自身发展战略和业务进行调整，原资产注入承诺范围内的部分业务与中国重工之间已不存在潜在同业竞争，中船重工集团终止履行向中国重工注入 6 家 ² 企业股权的承诺 关于中船重工集团旗下与中国重工存在潜在同业竞争情形的 2 家公司天津新港、重庆川东，中船重工集团承诺在上述 2 家企业满足触发条件后 ³ 的一年内提议中国重工董事会审议相关资产的注入议案。	重庆川东自 2024 年初已不再新签订船舶总装业务订单，履行完毕现有船舶总装制造订单后将退出船舶总装建造业务，届时与本次交易后的存续公司不存在同业竞争。天津新港曾从事民用船舶总装建造业务，已于 2021 年 11 月全面终止船舶总装建造业务并停工停产；截至本补充法律意见书出具之日，天津新港已无任何船舶总装建造订单，并将原临港厂区船舶总装建造业务相关资产转让给中国重工的子公司中	该承诺在本次重组中与中船重工集团 2010 年出具的解决同业竞争的承诺函、中国船舶集团 2021 年出具的《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》共同变更。具体参见本表格序号 8 中承诺变更及履行程序情况。

² 6 家企业分别为中船重工重庆液压机电有限公司、重庆清平机械有限责任公司（原重庆清平机械厂）、重庆长江涂装设备有限责任公司（原重庆长江涂装机械厂）、重庆华渝电气仪表集团有限公司（原重庆华渝电气仪表总厂）、重庆远风机械有限公司（原重庆江陵仪器厂）、中船重工重庆长平机械有限责任公司（原重庆长平机械厂）。

³ 条件一：形成生产能力。由于中船重工集团下属部分企业正在进行搬迁、新建、改扩建等工作，对此类企业，在其完成搬迁且具备产能，并经国家有关部门办理竣工验收后，即视为符合该条件。

条件二：完成分线重组。根据有关规定，需先行完成分线重组后，再注入上市公司。取得有关部门关于分线重组方案的批复后，即视为符合该条件。

条件三：完成改制。部分企业仍然是全民所有制企业，因此，注入前需先行进行改制，完成改制后，即视为符合该条件。

条件四：具备持续经营和盈利能力。由于中船重工集团下属部分企业历史悠久，设备、技术或市场营销能力距离公司现有水平仍有一定的差距，对此类企业，在其最近一年经审计的净资产收益率不低于公司最近一年经审计的净资产收益率时，即视为符合该条件。

重庆川东不满足条件四所述条件，未启动注入中国重工的程序；天津新港因未满足条件一，未注入中国重工并在后续已向中国重工转让船舶总装建造业务资产的方式解决同业竞争。

序号	承诺出具方	承诺名称	承诺出具时间	承诺所涉公司	主要承诺内容	该公司所涉承诺内容履行情况	承诺变更及履行程序情况
						船天津，天津新港与本次交易后存续公司已不存在同业竞争。	
7	中国船舶集团	《关于避免与中国船舶重工股份有限公司同业竞争的承诺函》	2021/6/30	中国重工	五年内，本着有利于上市公司发展和维护股东利益尤其是中小股东利益的原则，综合运用委托管理、资产重组、股权置换/转让、资产划转/出售、业务合并、业务调整或其他合法方式，稳妥推进符合注入上市公司的相关资产及业务整合以解决同业竞争问题。	拟通过中国船舶换股吸收合并中国重工的方式，解决与中国重工之间的同业竞争。	经中国重工 2025 年第一次临时股东大会审议通过，不再履行其出具的原承诺函（即本表格序号 3、序号 6、序号 7 承诺）中关于同业竞争解决的义务并出具《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》（即本表格序号 8 承诺）替代原承诺函，变更后原承诺函不再执行。
8	中国船舶集团	《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》	2025.1.24	中国重工	对中国船舶吸收合并中国重工后与中国船舶集团下属其他从事或曾从事船舶总装建造业务企业的同业竞争的解决安排，详见本节之“三、本次交易完成后，剩余体外竞争资产及其未注入原因，占存续公司营业收入、毛利的占比，是否构成重大不利影响，后续解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致”之“（三）本次交易完成后存续公司解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致”。	正在持续推进履行。	-

三、本次交易完成后，剩余体外竞争资产及其未注入原因，占存续公司营业收入、毛利的占比，是否构成重大不利影响，后续解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致

（一）本次交易完成后剩余体外竞争资产及未注入原因

1、本次交易完成后的剩余体外竞争资产情况

本次交易完成后的剩余体外船舶总装类业务资产如下：

序号	名称	股权结构	主营业务	同业竞争情况
1	黄埔文冲	中船防务持股 54.54%、中国船舶持股 30.98%、中船工业集团持股 14.48%	船舶制造	主要从事船舶制造业务，主要产品包括防务装备、集装箱船、散货船、重吊船、气体船、海工装备等
2	沪东中华	中国船舶集团持股 100%	船舶制造	主要从事船舶制造及海洋工程业务，主要产品包括防务装备、大型 LNG 船、超大型集装箱船、海洋工程及特种船等
3	重庆川东	中国船舶集团重庆船舶工业有限公司持股 84.79%、中国船舶重工国际贸易有限公司持股 15.21%	小型民用船舶制造	主要从事 1.2 万吨以下江用特种船舶制造业务，与中国船舶、中国重工主要从事的 3 万吨以上油轮、散货船、集装箱船等主要船型的产品类型及市场定位存在差异。自 2024 年初起已不再新签订船舶总装业务订单，交付完在手订单后将不再从事船舶总装建造业务
4	天津新港	中船重工集团持有 77.86%股权，中国船舶重工国际贸易有限公司持有 16.58%股权，渤海造船持有 5.56%股权	民用船舶制造	原从事民用船舶制造业务，曾与中国船舶、中国重工构成同业竞争。已于 2021 年 11 月全面终止船舶总装建造业务并停工停产，截至本补充法律意见书出具之日已不存在船舶总装建造订单，原临港厂区船舶总装建造业务相关资产已于 2024 年 7 月转让至中国重工下属中船天津

2、本次交易体外竞争资产未注入原因

（1）沪东中华暂未注入原因

沪东中华是中国船舶集团公司旗下的骨干核心企业，具有雄厚的船舶开发、设计和建造实力，承接各类大型 LNG 船、超大型集装箱船、海洋工程等，建有国内第一艘 LNG 船。鉴于其目前存在不宜注入上市公司的资产，中国船舶集团承诺三年内剥离沪东中华不宜注入上市公司的资产使沪东中华符合注入上市公司条件，并向本次交易后存续公司中国船舶董事会提议将沪东中华注入中国船舶。

（2）黄埔文冲暂未注入原因

由于黄埔文冲是 A+H 股上市公司中船防务的控股子公司，相关资产重组需同时经 H 股股东大会、联交所审批，具有较大不确定性。黄埔文冲及中船防务公司治理情况良好且已经保持现状运营多年，中国船舶持有黄埔文冲 30.98% 股权并拥有董事会席位，对中船防务及黄埔文冲的生产经营具有重大影响力。黄埔文冲收入、毛利规模亦不超过存续公司收入、毛利占比的 30%，对本次交易后的存续公司影响较小。因此，为优先保证本次交易顺利推进，暂未在本次交易中同步完成黄埔文冲同业竞争的规范。

（3）重庆川东未注入原因

中船重工集团于 2017 年 2 月 14 日出具《关于变更部分资产注入承诺的函》，承诺在重庆川东满足为其设定的全部触发条件后 1 年内提议中国重工董事会审议资产的注入议案。

由于重庆川东持续亏损，不具备持续经营和盈利能力，且自 2024 年初已不再新签订船舶总装业务订单，履行完毕现有船舶总装制造订单后将退出船舶总装建造业务，届时与本次交易后的存续公司不存在同业竞争，因此不再注入上市公司。

（4）天津新港未注入原因

中船重工集团于 2017 年 2 月 14 日出具《关于变更部分资产注入承诺的函》，承诺在天津新港满足为其设定的全部触发条件后 1 年内提议中国重工董事会审议资产的注入议案。

由于天津新港已于 2021 年 11 月全面终止船舶总装建造业务并停工停产，截至本补充法律意见书出具之日，天津新港已无任何船舶总装建造订单，并将原临港厂区船舶总装建造业务相关资产转让给中国重工的子公司中船天津，天津新港与本次交易后存续公司已不存在同业竞争，因此不再注入上市公司。

综上所述，为优先保证本次交易顺利推进，降低交易复杂性，暂未在本次交易同时完成对沪东中华、黄埔文冲同业竞争的规范。中国船舶集团已对沪东中华、黄埔文冲做出明确安排，承诺分别于 3 年内和 5 年内剥离不宜注入上市公司的资产以符合注入上市公司条件及/或向上市公司董事会提议解决同业竞争问题的议案，较原承诺除适当延长期限外不存在重大差异。天津新港、重庆川东因未达到原承诺的注入条件而未注入上市公司，未违反原承诺；且已经停产或执行完在手订单后将不再从事船舶总装业务、不构成同业竞争；天津新港已将船舶总装建造业务相关资产注入中国重工，实质上履行了前

期关于注入上市公司的承诺。因此，本次交易关于同业竞争的承诺不存在与过往上市公司信息披露存在重大差异或违背承诺的情况。中国船舶集团已结合上述公司实际情况于2025年1月出具新承诺替代历史承诺，新承诺对竞争业务均做出了明确和妥善安排，与历史承诺不存在矛盾。

（二）本次交易完成后体外竞争资产占存续公司营业收入、毛利的占比及是否构成重大不利影响

1、黄埔文冲

2024年，黄埔文冲实现营业收入1,938,930.03万元，毛利149,804.20万元。截至2024年12月31日，黄埔文冲尚待执行的船舶总装建造业务（海工装备）合同合计金额587亿元，营业收入、毛利、在手订单金额占交易后存续上市公司（按照备考合并口径计算）的比例分别为14.54%、10.72%和12.94%，均低于15%，不构成重大不利影响。

2、沪东中华

根据中国船舶集团出具的《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》，中国船舶集团已承诺在三年内剥离沪东中华不宜注入上市公司的资产使沪东中华符合注入上市公司条件，并向本次交易后存续公司中国船舶董事会提议将沪东中华注入中国船舶。届时，沪东中华与存续公司将不构成同业竞争。

3、重庆川东

重庆川东主要从事1.5万吨以下的气体船和江用游船建造，自2024年初已不再新签订船舶总装业务订单，履行完毕现有船舶总装制造订单后将退出船舶总装建造业务，届时与本次交易后的存续公司不存在同业竞争。2024年，重庆川东实现营业收入64,229.35万元，实现毛利479.95万元。截至2024年12月31日，重庆川东尚待执行的船舶总装建造业务合同合计金额4.60亿元。前述指标占本次交易后存续上市公司比例均较低，不构成重大不利影响。

4、天津新港

天津新港已于2021年11月全面终止船舶总装建造业务并停工停产，截至本补充法律意见书出具之日，天津新港已无任何船舶总装建造订单，并已将原临港厂区船舶总装

建造业务相关资产转让给中国重工的子公司中船天津，天津新港与本次交易后存续公司已不存在同业竞争。

（三）本次交易完成后存续公司解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致

1、本次交易完成后存续公司解决同业竞争的安排及其可行性

针对交易完成后中国船舶的同业竞争情况，中国船舶集团作为中国船舶、中国重工的实际控制人出具《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》，作出承诺如下：

“一、解决同业竞争的措施

针对沪东中华、黄埔文冲、重庆川东、天津新港，本公司作如下安排：

1、沪东中华

由于沪东中华存在不宜注入上市公司的资产。本公司承诺，在本承诺出具后三年内剥离沪东中华不宜注入上市公司的资产使沪东中华符合注入上市公司条件，并向本次交易后存续上市公司中国船舶董事会提议将沪东中华注入中国船舶，由中国船舶董事会审议收购沪东中华相关资产的议案，并由其视具体情况决定是否提交中国船舶股东大会审议。

2、黄埔文冲

中国船舶目前持有黄埔文冲 30.98%股权，中船防务持有黄埔文冲 54.54%股权并纳入合并报表范围。2023 年和 2024 年 1-8 月，黄埔文冲实现主营业务收入、毛利占本次交易后存续公司对应科目（备考报表口径）的比例均低于 20%。截至 2024 年 12 月 31 日，黄埔文冲船舶总装业务在手订单占存续公司的比例低于 15%，因此黄埔文冲同业竞争事项对存续上市公司整体影响较小。

设立至今，中国船舶、黄埔文冲均拥有较好的公司法人治理结构以及独立性。本公司未利用实际控制人的地位对任何一方从事相关业务带来不公平的影响。综上，中国船舶与黄埔文冲之间不存在构成重大不利影响的同业竞争。

本次交易完成后，本公司承诺将继续本着有利于上市公司发展和维护股东利益尤其是中小股东利益的原则，在本承诺出具后五年内向两家上市公司董事会提议在符合届时

适用的证券监管、国资监管法律法规及相关监管规则的前提下尽一切合理努力综合运用资产重组、股权置换/转让、委托管理、业务调整或其他合法方式解决黄埔文冲与存续上市公司之间的同业竞争问题，并由其决定是否提交两家上市公司的股东大会审议。

在消除存续上市公司与黄埔文冲之间的同业竞争前，黄埔文冲船舶总装业务不会对存续上市公司构成重大不利影响。

3、重庆川东

重庆川东主要从事 1.5 万吨以下的气体船和江用游船建造，尚未执行完毕的船舶总装制造订单金额较低，占存续上市公司的比例低于 0.5%。

根据本公司的整体规划安排，重庆川东自 2024 年初已不再新签订船舶总装业务订单，履行完毕现有船舶总装制造订单，此后将退出船舶总装建造业务，届时与本次交易后存续上市公司不再构成同业竞争。

4、天津新港

天津新港曾从事民用船舶总装建造业务，已于 2021 年 11 月全面终止船舶总装建造业务并停工停产。截至本承诺出具日，天津新港已无任何船舶总装建造订单。天津新港已于 2024 年 7 月 25 日与中国重工全资二级子公司中船（天津）船舶制造有限公司（以下简称“中船天津”）签署《资产转让协议》，天津新港原临港厂区船舶总装建造业务相关资产已按《资产转让协议》约定转让给中船天津，天津新港已不持有从事船舶总装业务所需相关资产。天津新港与本次交易后存续上市公司已不存在同业竞争。

二、避免同业竞争的承诺

为进一步保护存续上市公司及中小股东的利益，本公司就下属公司与交易后中国船舶之间同业竞争事项承诺与安排如下：

1、本次重组不会导致本公司及本公司下属全资、控股或其他具有实际控制权的企事业单位与中国船舶及其下属企业的主营业务之间新增同业竞争或潜在同业竞争。本公司不会利用控制地位，从事任何有损于中国船舶利益的行为，并将充分尊重和保证中国船舶的经营独立、自主决策。

2、本公司将严格遵守相关法律、法规和规范性文件以及上市公司章程等内部管理制度的规定，按照国有资产国家所有、分级管理的原则，通过股权关系依法行使股东权

利，妥善处理涉及上市公司利益的事项，不利用控制地位谋取不当利益或进行利益输送，不从事任何损害上市公司及其中小股东合法权益的行为。

3、上述承诺和安排于本公司对存续上市公司中国船舶拥有控制权期间持续有效。如因本公司未履行上述所作承诺和安排而给存续上市公司中国船舶造成损失，本公司将承担相应的赔偿责任。”

中国船舶集团作出的上述关于同业竞争的承诺系以存续公司业务的实际情况出发，结合本次交易完成后仍剩余的存续公司体外竞争资产目前业务的实际发展情况以及后续对于相关体外竞争资产业务发展的预期情况进行判断而作出的承诺。后续解决同业竞争的安排包括目前出具的《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》中提及的：剥离不宜注入上市公司的资产后提议注入、不再新签订涉及同业竞争业务的订单并退出相关业务以及在符合届时适用的证券监管、国资监管法律法规及相关监管规则的前提下尽一切合理努力综合运用资产重组、股权置换/转让、委托管理、业务调整或其他合法方式解决同业竞争问题。规范前述同业竞争过程中，存续公司也将根据相关法律法规履行相应的审批决策流程，履行信息披露义务，确保方案操作上的合规性和可行性。

2、相关承诺与已公开披露信息是否一致

2025年1月25日，中国船舶在《关于公司控股股东及实际控制人变更避免同业竞争承诺的公告》（公告编号：2025-006）中披露相关承诺，中国重工在《关于公司控股股东及实际控制人变更避免同业竞争承诺的公告》（公告编号：临2025-007）中披露相关承诺，相关承诺与已公开披露信息一致。

四、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，本所律师主要采用了如下核查程序：

1、取得并查阅了中国船舶集团本次交易中出具的《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》《关于避免与中国船舶重工股份有限公司同业竞争的承诺函》，查阅了《关于公司控股股东及实际控制人变更避免同业竞争承诺的公告》（公告编号：2025-006）及《关于公司控股股东及实际控制人变更避免同业竞争承诺的公告》（公告编号：临2025-007）；

2、查阅中国船舶及中国重工历年年度报告等公告，确认中国船舶、中国重工的控股股东及实际控制人作出的历次同业竞争的承诺及其履行情况；

3、查阅黄埔文冲、沪东中华、重庆川东、天津新港的营业执照、在手订单资料、财务资料等，查阅天津新港 2021 年停工停产的通知文件及向中船天津转让原临港厂区船舶总装建造业务相关资产的《资产转让协议》。

（二）核查意见

经核查，本所律师认为：

- 1、已披露中国船舶与中国重工之间同业竞争形成的历史背景及前期解决情况；
- 2、已披露吸并双方涉及相关方历史上同业竞争承诺及其履行、变更情况；
- 3、已披露本次交易完成后剩余体外竞争资产及其未注入原因，已披露黄埔文冲占存续公司营业收入、毛利的占比，不构成重大不利影响；
- 4、已披露后续解决同业竞争的安排，具有可行性，相关承诺与已公开披露信息一致。

6.关于权属瑕疵和行政处罚等

重组报告书披露，（1）中国重工及其子公司的部分房屋、土地尚未取得产权证书，部分租赁房屋未办理房屋产权证书、未办理租赁房屋备案登记，2处海域使用权尚未完成产权过户手续；（2）2023年12月，中国重工被北京证监局行政处罚，处罚内容为警告并罚款150万元，系因中国重工未对下属子公司存货在相应会计期间准确计提减值，导致中国重工2018年、2019年和2020年年度报告存在错报，中国重工已主动更正相关年度报告数据；（3）截至报告期末，中国重工及其子公司存在1起尚未了结的金额超过10,000万元的诉讼；最近五年内，中国船舶不存在受到行政处罚（与证券市场明显无关的除外）的情形，不存在与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁。

请公司披露：（1）列示中国重工存在瑕疵的土地、房产、租赁房产、海域使用权面积、具体用途、涉及的具体问题及相关问题解决有无实质障碍，是否存在被相关部门处罚的风险，及对本次交易和存续公司持续经营的影响；（2）中国重工前述行政处罚是否属于“重大违法行为”，是否构成本次交易的实质性障碍，被处罚事项相关内控措施及其有效性；（3）吸并双方未决诉讼的合计涉案金额及潜在赔付责任；（4）吸并双方是否及时依规披露各自的权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁情况，相关情况是否体现在本次交易的估值定价中。

请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

回复：

一、列示中国重工存在瑕疵的土地、房产、租赁房产、海域使用权面积、具体用途、涉及的具体问题及相关问题解决有无实质障碍，是否存在被相关部门处罚的风险，及对本次交易和存续公司持续经营的影响

（一）中国重工存在瑕疵的土地

1、已取得产权证书尚待办理权属变更登记的土地使用权

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司拥有的主要土地使用权合计 260 宗，其中有 8 宗土地使用权尚待办理土地的权属变更登记手续。截至本补充法律意见书出具之日，山船重工受让的 5 宗土地使用权已完成过户手续，剩余 3 宗土地使用权尚待办理权属变更登记手续，具体情况如下：

序号	公司名称	瑕疵数量	瑕疵面积 (m ²)	证载用途	瑕疵产生原因	瑕疵规范进展情况
1	大船装备	1 宗	71,061.00	工业用地	大船装备从大连船舶工业船机重工有限公司（以下简称“大船船机”）受让该宗土地，因该宗土地之上的房屋暂未办理房屋竣工验收及备案手续，进而导致该宗土地暂未办理权属变更手续。	截至本补充法律意见书出具之日，大船装备正与主管部门沟通办理该宗土地之上的房屋竣工验收手续，待房屋竣工验收手续办理完毕后，将办理该宗土地的权属变更手续。
2	中船天津	2 宗	972,837.90	工业用地	中船天津从天津新港船舶重工有限责任公司（“天津新港”）受让 7 宗土地，截至本补充法律意见书出具之日，其中 5 宗土地已办理完毕权属变更手续，尚有该等 2 宗土地的权属变更登记正在办理。	截至本补充法律意见书出具之日，中船天津正在办理剩余 2 宗土地使用权的权属变更登记。

鉴于上述 3 宗土地使用权系受让取得，转让方大船船机股东大连造船（大船船机为大连造船的全资子公司并已于 2019 年 12 月注销）、天津新港已出具了承诺，确认该等土地归属于受让方且无任何权属纠纷和争议，同时将积极协助完成该等土地的权属变更登记手续，如受让方因此而被相关政府部门处罚，或因该等土地无法完成权属变更登记而遭受任何损失的，大连造船、天津新港将承担相关的责任及损失。

根据相关公司出具的说明，预计上述土地使用权办理权属变更登记手续不存在实质障碍。

2、尚未取得产权证书的土地使用权

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司与主要生产经营相关的尚未取得产权证书的土地合计 5 宗，具体情况如下：

序号	公司名称	瑕疵面积 (m ²)	土地规划 用途	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	中南装备	约 1,122-		中南装备自 2012 年以来通过出让形式陆续在宜都市高坝州镇中坪村 2 组取得国有建设用地使用权，并在其上建设中南装备园区，该宗土地因历史征地问题导致建设地上建筑时超土地红线，因此暂未办理该宗土地的产权证书。	根据当地自然资源和规划部门出具的《情况说明》，相关土地已办理了土地转用手续，目前正在报请省一级主管部门审批，待土地转用手续办理完成后，将由中南装备依据法律法规的规定履行招拍挂程序后办理土地出让手续，后可依法办理不动产权登记。截至本补充法律意见书出具之日，中南装备正在与政府部门沟通土地报批事宜。
2	武昌造船	76,009.79	工业用地	武昌造船自 2010 年以来依照投资协议和总体规划在该宗土地所在地块开展项目建设，并已与政府签订土地出让合同，后因政府部门对该宗土地所在区域的土地规划用途进行调整，进而导致暂无法办理产权证书。	根据当地自然资源和城乡建设管理部门出具的《证明》，自 2010 年以来，武昌造船依照投资协议和总体规划在该地块开展项目建设，武昌造船正就相关土地办理权属手续。截至本补充法律意见书出具之日，当地政府部门正在开展控制性详细规划修编工作，待工作完成后，武昌造船即可进行不动产更正登记，补齐规划面积。
3	武船重装	约 41,625.00	工业用地	武船重装于 2009 年取得武汉江夏经济开发区庙山办事处邬树村 353.51 亩国有建设用地使用权（含代征道路、绿化面积约 76 亩），并于 2011 年就 277.5 亩土地办理了权属证书，因项目整体及配套建设体量较大，目前仍有约 41,625.00 平方米的项目用地尚未办理产权证书。	根据当地自然资源和城乡建设管理部门出具的证明，武船重装已针对该等约 41,625.00 平方米土地提交补办相关用地以及建设审批的申请，相关申请正在履行相应程序。
4	南通顺融	约 25,955.00	工业用地	南通顺融占用和使用启东市寅阳镇 25,955 平方米土地，因使用该宗土地进行建设时当地政府暂无用地指标，故暂未办理出让手续及取得不动产权证书。	根据该宗土地所在工业园区管理委员会出具的《说明函》，南通顺融使用该土地和地上房屋进行生产经营。上述土地利用总体规划已调整为工业用地。截至本补充法律意见书出具之日，南通顺融正在办理相关出让手续，待依法依规办理完成相关手续后，南通顺融将取得该土地使用权的不动产权证。
5	江增机械	约 47,479.66	工业用地	江增机械于 2011 年签署《土地使用权出让合同》购得该宗土地的使用权，后经土地测绘发现，该宗土地红线图范围内部分面积与相邻地块的授权经营地（亦属江增机械所有）重合，导致暂未取得不动产权证书。	截至本补充法律意见书出具之日，江增机械已上报政府相关部门协调解决，待政府相关部门出具处理意见后，江增机械将依照相关处理意见办理该土地使用权的不动产证。

3、瑕疵土地对中国重工的影响

瑕疵土地中“已取得产权证书尚待办理权属变更登记”的土地使用权的面积为 1,043,898.90 平方米，占比仅为 4.66%，该等土地使用权正在履行相关的土地使用权变更手续，依照相关的法律法规提交材料后，预计办理完毕土地使用权变更不存在法律障碍，该等情况系惯常的土地使用权变更手续导致的，目前的土地使用权变更手续在持续履行中，中国重工及其子公司取得变更后的不动产权证书不存在法律障碍。

其他“尚未取得产权证书的土地使用权”瑕疵土地面积占比情况如下所示：

瑕疵土地类型	瑕疵土地对应面积（平方米）	占比
尚未取得产权证书的土地使用权合计	192,191.00	0.86%
其中：已取得政府部门确认	144,712.00	0.65%
扣除已取得政府部门确认的面积	47,479.66	0.21%

根据上表所示，“尚未取得产权证书的土地使用权”整体占比仅有 0.86%，且该等瑕疵土地中大多数已取得政府部门的确认。尚未取得政府部门确认的瑕疵土地为江增机械约 47,479.66 平方米的土地，该等土地目前主要用于船用增压器及叶轮机械生产线改造项目，占主要土地的总面积的比例为 0.21%，占比较小，该宗瑕疵土地系江增机械通过国有土地使用权出让程序购得，后经土地测绘发现，该宗土地红线图范围内部分面积与相邻地块的授权经营地（亦属江增机械所有）重合，导致暂未取得不动产权证，该宗瑕疵土地不存在与其他第三方的权属纠纷，且江增机械已在该宗土地上建设车间、仓库等房屋建筑并正常使用。公司目前已正在积极与政府部门沟通，不会对中国重工及其子公司的生产经营产生重大不利影响。

截至本补充法律意见书出具之日，上述瑕疵土地目前仍由相关公司正常使用，政府主管部门亦未曾因上述瑕疵土地事宜而对相关公司进行行政处罚。

综上，中国重工及其子公司瑕疵土地占比总体低，且大多数瑕疵土地已取得了政府部门出具的相关材料予以确认；少部分尚未取得政府部门确认的瑕疵土地，相关公司目前已积极与政府部门沟通，且该等瑕疵土地的占比很小，非生产经营环节中的核心用途，相关瑕疵土地由公司正常使用，未曾因此导致行政处罚，该等瑕疵不会对公司的生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（二）中国重工存在瑕疵的房产

1、已取得产权证书尚待办理权属变更登记的自有房屋

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司拥有的主要房屋共 1,002 处，其中：（1）2 处建筑面积合计 18,462.48m²的房屋存在查封情况；（2）山船重工受让的 3 处建筑面积合计为 194,295.24m²的房屋尚未完成过户手续；（3）中船天津受让的 5 处建筑面积共计 261,333.04m²的房屋，尚未完成过户手续。

截至本补充法律意见书出具之日，前述存在查封的房屋已经解除查封，山船重工受让的 3 处房屋、中船天津受让的 5 处房屋均已经完成过户手续。

2、尚未取得产权证书的自有房屋

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司尚未取得产权证书的主要房屋共 121 处，具体情况如下：

（1）正在按程序办理不动产证书或建设手续的自有房屋

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工子公司 11 处主要房屋已履行了当下阶段必须的建设手续，前序建设手续完备。截至本补充法律意见书出具之日，大连船阀的 1 处房屋已取得产权证书，剩余 10 处房屋正在办理取得房屋产权证书的其他必要程序性文件，每处房屋的具体情况如下：

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m ² ）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	平阳重工	晋 2024 侯马市不动产权第 0008706 号	喷漆房	4,034.39	平阳重工已取得该房屋建设的规划许可和施工许可，正在就该房屋办理相关消防验收手续，故暂未办理房屋产权登记。	截至本补充法律意见书出具之日，平阳重工正在履行消防验收手续，待办理完毕消防验收手续并履行竣工备案手续后及时办理房屋的不动产权证。
2	大船装备	普湾国用（2010）第 004 号	厂房及辅房	39,636.00	该房屋已完成建设并转为固定资产，且已取得用地、规划、施工许可，大船装备正在办理该房屋的竣工验收及备案手续。	截至本补充法律意见书出具之日，大船装备正在办理该房屋的竣工验收及备案手续，在依照法律规定履行相应程序后，大船装备将取得该房屋的不动产权证。
3	重庆跃进	渝（2019）永川区不动产权第 000773894 号	厂房	21,246.03	该等房屋已建设完成并转为固定资产，并已办理了用地、规划、施工许可，重庆跃进因尚未完成消防、综合验收等手续，故暂未办理房屋产权登记。	截至本补充法律意见书出具之日，重庆跃进正在进行该等房屋竣工验收相关工作，待完成房屋竣工验收相关工作后，办理该等房屋的不动产权证。
		渝（2019）永川区不动产权第 000773894 号	厂房	48,861.31		
		渝（2019）永川区不动产权第 000630351 号	职工食堂、倒班宿舍	12,128.10		
		渝（2019）永川区不动产权第 000630351 号	辅助用房	548.92		
4	衡远科技	渝（2020）万州区不动产权第 000879659 号； 渝（2020）万州区不动产权第 000879523 号； 渝（2020）万州区不动产权第 000879770 号； 渝（2020）万州区不动产权第 000879875 号	厂房	3,073.28	该房屋建设履行了正常报建手续，取得了规划、施工许可，由于项目未完成结算，竣工备案未完成，进而导致暂未办理房屋产权登记。	截至本补充法律意见书出具之日，衡远科技正在和施工方对接工程结算事宜，待结算完成后，衡远科技将办理该房屋的不动产权证。
小计				129,528.03	-	-

依照相关法律法规的规定，房屋取得不动产权证书需要取得的主要手续包括用地、规划、施工、消防、竣工备案等，上述建设房屋已取得了用地、规划、施工手续，并依法正在办理消防、竣工备案等手续，根据相关公司的说明，上述建设房屋正在按程序办理不动产证书或建设手续，预计依照法律法规规定履行相应程序后，相关公司将取得上述建设的房屋产权证书。

如上所述，上述该等瑕疵房屋不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（2）因房屋坐落的土地尚未取得权属证书而未办理产权证书的自有房屋并已取得当地有关部门出具证明或者说明予以确认

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工子公司 56 处主要房屋因坐落的土地尚未取得或者尚未完全取得使用权证书而导致地上房屋尚未取得产权证书，具体情况如下：

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积 (m ²)	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	中南装备	鄂（2023）宜都市不动产权第 0034180 号	仓库	13,760.74	中南装备自 2012 年以来通过出让形式陆续在宜都市高坝州镇中坪村 2 组取得国有建设用地使用权，并在其上建设中南装备园区，因历史征地问题导致建设地上建筑时该等房屋中存在部分面积超土地红线，而未办理房屋产权登记。	根据当地自然资源和规划部门出具的《情况说明》，相关房屋已办理了用地、规划、施工许可，建设手续合法合规，其未因上述事宜对中南装备进行过行政处罚，也未要求中南装备将上述建筑物拆除，中南装备可继续使用上述房屋。截至本补充法律意见书出具之日，中南装备正在与政府部门沟通该等房屋所在地块土地报批和房屋产权登记事宜。
		鄂（2023）宜都市不动产权第 0034180 号	仓库	1,961.01		
		鄂（2023）宜都市不动产权第 0034180 号	仓库	7,924.19		
2	武昌造船	鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0014043 号、鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0014081 号、鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0014082 号、鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0014083 号、鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0014084 号、鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0016760 号、鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0016762 号以及部分无证土地	厂房、办公楼、食堂、备班楼、辅楼、车间、锅炉房等共计 39 处	498,703.49	武昌造船自 2010 年以来依照投资协议和总体规划在该宗土地所在地块开展项目建设，并已就该宗土地与政府签订土地出让合同，后因政府部门对该宗土地所在区域的土地规划用途进行了调整，造成部分地块上房屋建设工程手续因前述政府部门的土地规划用途调整原因未能正常办理而滞后，故造成 39 处共计 498,703.49 平方米房屋暂未办理房屋产权登记。	根据当地自然资源和城乡建设管理部门出具的《证明》，自 2010 年以来，武昌造船依照投资协议和总体规划在该地块开展项目建设，截至本补充法律意见书出具之日，当地政府部门正在开展控制性详细规划修编工作，待工作完成后，武昌造船即可进行不动产更正登记，补齐规划面积并办理房屋产权登记。
3	南通顺融	无	综合楼	5,668.00	南通顺融占用和使用启东市寅阳镇 25,955 平方米土地，因使用该宗土地进行建设时当地政府暂无用地指标，故暂未办理出让手续及取得不动产权证书，由此也导致地上建筑	根据该宗土地所在工业园区管理委员会出具的《说明函》，南通顺融使用该土地和地上房屋进行生产经营。上述土地利用总体规划已调整为工业用地。截至本补充法律意见书出
		无	管装、舾装、电装车间	8,100.00		

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积 (m²)	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
					未办理产权登记。	具之日，南通顺融正在办理相关出让手续，待依法依规办理完成相关手续后，南通顺融将连同该宗地与该等房屋一并办理不动产权证。
4	武船重装	鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	总配电站	170	武船重装于 2009 年取得武汉江夏经济开发区庙山办事处邬树村 353.51 亩国有建设用地使用权（含代征道路、绿化面积约 76 亩），并于 2011 年就 277.5 亩土地办理了权属证书，因项目整体及配套建设体量较大，目前仍有约 41,625.00 平方米的项目用地尚未办理产权证书。截至 2024 年 12 月 31 日，武船重装在上述地块有约 82,898.6 平方米的房屋未办理产权登记。	根据当地自然资源和城乡建设管理部门出具的《说明函》，武船重装已针对约 41,625.00 平方米土地以及地上约 82,898.6 平方米的房屋提交补办相关用地以及建设审批的申请，相关申请正在履行相应程序。
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号以及 41,625 平方米项目用地（暂估）	综合办公楼	5,652.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	员工备班楼	2,773.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号以及 41,625 平方米项目用地（暂估）	生产办公楼	734.3		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	备班楼	7,417.60		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	车间	18,696.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	涂装间	1,080.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号以及 41,625 平方米项目用地（暂估）	车间	2,574.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号以及 41,625 平方米项目用地（暂估）	厂房	18,777.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	车间	20,856.70		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	喷涂	4,118.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	固废临时存放间	50		
小计				619,016.03	-	-

上述房屋因其坐落的土地尚未取得或者尚未完全取得产权证书，导致该等房屋暂未办理房屋权属证书（土地未取得产权证书的具體原因及处理进展详见本补充法律意见书“6/（一）/2、尚未取得产权证书的土地使用权”）。截至本补充法律意见书出具之日，该等瑕疵房屋目前正在由相关公司正常使用，未对相关公司的正常生产经营产生重大不利影响，相关公司未因上述瑕疵房屋受到政府主管部门的行政处罚，且上述房屋所在地的自然资源主管政府部门已对每处瑕疵房屋（含土地）事宜出具了相应的证明或者说明予以确认。此外，根据相关公司出具的说明，相关公司正在就上述瑕疵房屋手续办理事宜积极与政府主管部门沟通。

如上所述，上述该等瑕疵房屋不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（3）房屋在自有土地跨宗地建设

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工子公司 7 处房屋因房屋跨宗地建设而未取得产权证书，具体情况如下：

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积 (m ²)	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	宜昌船机	枝江国用（2015）第 020008 号	车间	24,804.92	该等房屋建设于宜昌船机自有土地之上，因部分房屋未履行建设手续，加之部分房屋跨宗地建设，故导致整体房屋尚未办理房屋产权登记。	截至本补充法律意见书出具之日，宜昌船机正在就上述房屋办理不动产权证。
		枝江国用（2010）第 030009 号	车间			
		枝江国用（2015）第 020008 号	车间			
		枝江国用（2010）第 030009 号	车间			
		枝江国用（2015）第 020010 号	车间			
2	北海造船	枝江国用（2010）第 030009 号	车间	22,485.90	该房屋所跨的两宗土地均为北海造船自有土地，但该两宗土地使用权期限不同，需将两处土地使用权办理并宗后方可办理房屋产权登记。该房屋建设时已取得了用地、规划、施工许可，并已完成工程竣工验收备案。	截至本补充法律意见书出具之日，北海造船正在与政府部门沟通办理房屋的不动产权证书事宜。
		鲁（2022）青岛市黄岛区不动产权第 0443960 号 鲁（2022）青岛市黄岛区不动产权第 0443993 号	喷涂作业厂房			

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积 (m ²)	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
3	江增机械	203 房地证 2008 字第 07196 号	清理车间及综合仓库	13,032.10	江增机械建设该等房屋用于叶轮机械生产线建设项目，该等房屋坐落的土地性质分别为授权经营用地和出让用地（均为江增机械自有土地），由于两宗土地的性质不同，故未就跨宗地建设的该等房屋取得不动产权证。	截至本补充法律意见书出具之日，江增机械已上报政府相关部门协调解决，正在与相关部门沟通中。
		203 房地证 2008 字第 07437 号	铸造车间	21,215.50		
小计				81,538.42	-	-

上述房屋均因涉及跨宗地建设导致暂未取得产权证书，因跨宗地建设的房屋办理产权证书涉及土地并宗事宜，需对土地使用权性质、土地使用权年限做相应调整，手续较复杂，故办理房屋权属登记时间相对较长。

上述房屋均建设于自有土地之上，相关房屋的权属不存在任何争议，截至本补充法律意见书出具之日，该等瑕疵房屋目前正在由相关公司正常使用，未对相关公司的正常生产经营产生重大不利影响，相关公司未因上述瑕疵房屋受到政府主管部门的行政处罚。此外，根据相关公司出具的说明，相关公司正在就上述瑕疵房屋事宜与政府主管部门积极沟通办理产权证书事宜。

如上所述，上述该等瑕疵房屋不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（4）受让取得的房屋且已取得转让方控股股东说明权属无争议

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工子公司 8 处房屋系受让取得，因该等房屋的转让方未能办理产权证书导致中国重工相关公司受让后暂未办理产权证书，具体情况如下：

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积 (m ²)	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	大船	普湾国用（2011）第 042 号	结构件车间	38,156.00	该等房屋系大船装备自大船船机处受让	截至本补充法律意见书出具之日，大船装备

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积 (m ²)	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
	装备	普湾国用（2011）第 042 号	喷砂间、油漆间		而来，由于大船船机转让该等房屋时尚未完成房屋竣工验收及备案手续，故大船装备暂未办理该等房屋产权证书。	正在办理该等房屋的竣工验收及备案手续，待竣工验收及备案手续完成后，主管部门将连同该房屋坐落的土地使用权一并向大船装备核发房屋的不动产权证。
2	大船 长兴	大国用（2011）第 06008 号	空压站、变电所	1,066.00	该房屋系由大船长兴于 2020 年 3 月通过法院破产拍卖程序自大连船舶重工集团船务工程有限公司（以下简称“船务公司”）处受让取得，船务公司建设该房屋时，因建设手续缺失而未办理产权证书，现船务公司已注销，故导致大船长兴无法办理权属登记。	当地主管部门已于 2024 年 10 月 29 日下发通知，就当地工业项目历史遗留问题补办相关手续开展摸底工作，大船长兴已向主管部门申请完善相关建设手续，待主管部门召开专题会议推进解决方案。截至本补充法律意见书出具之日，大船长兴已向主管部门提交申请，待主管部门出具解决方案后，大船长兴将依照相关规定办理该房屋的不动产权证。
3		辽（2021）大连长兴岛不动产权第 06900012 号	仓库	1,782.00	该等房屋系由大船长兴于 2020 年 3 月通过法院破产拍卖程序自大连船舶重工集团钢业有限公司（以下简称“钢业公司”）处受让取得，钢业公司建设该等房屋时，因建设手续缺失而未办理产权证书，现钢业公司已注销，故导致大船长兴无法办理权属登记。	当地自然资源管理部门于 2024 年 7 月 5 日出具处理意见，同意大船长兴在完成工程、消防、规划等审批手续后办理不动产登记。截至本补充法律意见书出具之日，大船长兴正在完善该等房屋的工程质量、消防验收、规划符合性问题，待相关问题完善后，大船长兴将办理该等房屋的不动产权证。
		辽（2021）大连长兴岛不动产权第 06900012 号	办公楼、食堂、浴室	6,164.00		
		辽（2021）大连长兴岛不动产权第 06900012 号	生活污水处理站	104		
		辽（2020）大连长兴岛不动产权第 06900063 号	库房	3,000.00		
	辽（2020）大连长兴岛不动产权第 06900063 号	熏蒸设备处理间	208			
小计				50,480.00	-	-

上述房屋均由出让方建设，出让方在该等房屋尚未建设完毕时将该等房屋转让给受让方，其中，序号 1 房屋因尚未完成竣工验收及备案手续而尚未取得产权证书，序号 2、序号 3 房屋因建设手续缺失而尚未取得产权证书。截至本补充法律意见书出具之日，该等瑕疵房屋目前正在由相关公司正常使用，未对相关公司的正常生产经营产生重大不利影响，相关公司未因上述瑕疵房屋受到政府主管

部门的行政处罚。此外，根据相关公司和政府主管部门出具的说明，相关公司正在就上述瑕疵房屋事宜与政府主管部门积极沟通办理产权证书事宜。

鉴于上述瑕疵房屋系受让取得，转让方大船船机、船务公司、钢业公司的股东大连造船（大船船机、船务公司为大连造船的全资子公司并已注销，钢业公司为大连造船的控股子公司并已注销）已出具了承诺，确认该等房屋归属于受让方且无任何权属纠纷和争议，同时将积极协助完成该等房屋的权属登记手续，如受让方因该等房屋转让前建设手续存在的瑕疵而被相关政府部门处罚，或因该等房屋无法完成权属登记而遭受任何损失的，大连造船将承担相关的责任及损失。

如上所述，上述该等瑕疵房屋不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（5）建设手续不全导致未取得产权证书的房屋

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工子公司 28 处房屋因建设手续缺失而尚未取得产权证书，具体情况如下：

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积 (m ²)	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	衡远科技	渝（2023）万州区不动产权第 000842386 号；渝（2023）万州区不动产权第 000841340 号；渝（2023）万州区不动产权第 000842213 号；渝（2023）万州区不动产权第 000848064 号	生产厂房	9,763.00	该等房屋建设时的土地使用权人为衡远科技子公司，但前期可研、方案、初设等均以衡远科技名义申报，故无法按照正常程序报建，后于 2020 年取得政府部门出具的提前介入手续后开工建设，但因缺少相应的手续而未办理房屋产权登记。	根据政府部门的会议纪要，目前正在走两证历史问题解决程序，办理该房屋权属证书。截至本补充法律意见书出具之日，衡远科技正在办理两证历史问题解决程序，待相关程序办理后，衡远科技将办理该等房屋的不动产权证。
			综合仓库	1,469.71		
2	九七科技	九城国用（2012）第 128 号	厂房	28,185.794	该房屋系经当地政府部门批准建设，但由于建设时未办理施工许可，从而导致未办理房屋产权登记。	九七科技已于 2024 年 8 月向住房和城乡建设主管部门提交了相关资料并经过了审批；

⁴ 为近期办理该房屋的不动产权证，九七科技对该房屋进行了测绘，截至本补充法律意见书出具日，测绘结果为建筑面积由 28,226.78 m² 调整至 28,185.79m²，测绘相关材料已提交至主管部门，未来会根据最新的测绘材料办理不动产权证。

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积 (m ²)	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
						2025 年 4 月政府部门已作出会议纪要，同意九七科技项目按历史遗留问题进行处置。截至本补充法律意见书出具之日，九七科技正就相关房屋办理权属手续，待依法依规办理相关手续后，九七科技将取得该房屋的不动产权证。
3	大船船业	旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号	厂房	10,922.05	该房屋已完成建设并转为固定资产，且已取得用地、规划、施工许可，大船船业因未办完该房屋的竣工验收备案手续而未办理房屋产权登记。	该等房屋所在地的政府部门已于 2024 年 4 月 15 日召开了专题会议并制定了处置方案，大船船业依照该等处置方案办理相关手续后，即可办理上述房屋的产权证书。截至本补充法律意见书出具之日，大船船业正在依照处置方案办理相关手续。
		旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号				
		旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号				
		旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号				
		旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号	厂房、办公楼	17,016.76	该房屋已完成建设并转为固定资产，且已取得用地、规划许可，未办理施工许可，故大船船业因该房屋的竣工备案手续不齐而未办理房屋产权登记。	
		旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号				
		旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号				
4	长征重工	渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	门面房	25	因该等房屋建设时间过早，在修建时未办理规划许可、施工许可、土地勘测、报建、消防、验收、房勘等过程资料，故未办理房屋产权登记。	截至本补充法律意见书出具之日，长征重工正在与政府部门沟通办理房屋的不动产权证书事宜。
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	配电室	84		
		102 房地证 2008 字第 00197	办公室	149		
		102 房地证 2008 字第 00194	办公室	70.72		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	变电站（停用）	1,182.52		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	液压房	229.92		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	污水处理房	102.67		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	污水处理	96.59		

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积 (m ²)	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
			房			
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	配电室	684.8		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	泵房	160.14		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	板金房	748		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	办公室	267		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	机加工房	123		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	露天堆场	900		
		渝（2022）大渡口区不动产权第 001197225	泵房	384.54		
5	双瑞 涂料	厦国土房证第 01149791 号	锅炉及辅助用房	736.96	该等房屋于 2006 年至 2007 年完成建设，因建设单位未能保留竣工验收必要的资料，导致该等房屋因未办理建设工程竣工验收备案而未能办理产权登记。	截至本补充法律意见书出具之日，双瑞涂料正在补办竣工验收备案相关资料，待补办完成后，双瑞涂料将办理该等房屋的不动产权证。
		厦国土房证第 01149791 号	生产车间	7,318.81		
		厦国土房证第 01149791 号	生产辅楼	1,816.73		
		厦国土房证第 01149791 号	原料仓库	2,256.13		
		厦国土房证第 01149791 号	门卫	39.38		
6	江增 重工	渝（2016）江津区不动产权第 000469777 号； 203 房地证 2008 字第 07438 号	技术研发楼	7,197	该房屋建设坐落的部分土地位于规划区外，导致项目无法办理规划、施工许可等建设手续。根据江增重工发展需要，该项目于 2022 年 6 月办理提前介入手续并开工建设，2024 年初该项目用地调入规划区内时，项目已基本完工且施工单位已撤场，导致项目未办理正式建设手续。	截至本补充法律意见书出具之日，江增重工正在补办相关建设手续，待相关手续补办完成后，江增重工就该房屋办理不动产权证。
小计				91,930.22	-	-

上述房屋均由相关公司自行建设并坐落于自有土地上，相关房屋的权属不存在任何争议，截至本补充法律意见书出具之日，该等瑕疵房屋目前正在由相关公司正常使用，未对相关公司的正常生产经营产生重大不利影响，相关公司未因上述瑕疵房屋受到政府主管部门的行政处罚。此外，根据相关公司和政府部门出具的说明，相关公司正在就上述瑕疵房屋事宜与政府主管部门积极沟通办理产权证书事宜。

如上所述，上述该等瑕疵房屋不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（6）其他

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工子公司拥有的因其他原因尚未取得产权证书的主要房屋共计 11 处，具体情况如下：

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积 (m ²)	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	大连造船	大国用（2015）第 02007 号	厂房等	10,571.00	该等房屋坐落的土地地类用途与房屋实际用途不一致，故暂未办理房屋产权登记。	经大连造船与当地不动产登记中心沟通，大连造船可就该等房屋坐落的土地地类用途向当地国土资源主管部门申请变更登记，待取得相关批准文件后，可向不动产登记中心申请核发不动产权证书。截至本补充法律意见书出具之日，大连造船正在与当地国土资源主管部门沟通地类用途变更事宜，待依法依规办理完成相关手续后，大连造船将取得该等房屋的不动产权证。
		辽(2017)大连市内四区不动产权第 00900073 号		381.25		
2	大连船阀	大国用 2008 第 05093 号	厂房	2,913.00	该等房屋为临时建筑，经城乡规划主管部门审批后建设，现已超过临时建筑使用年限。	该等房屋权属不存在争议，大连船阀未因该等房屋瑕疵受到过当地主管部门的行政处罚，该等房屋瑕疵不会对大连船阀的生产经营产生重大不利影响。
		大国用 2008 第 05093 号	仓库	1,912.08		
		大国用 2008 第 05093 号	仓库	753.5		
		高新园区国用 2010 第 05070 号	西门卫	34		
		普国用 2008 第 67 号	液化气站	54.5		
		普国用 2008 第 67 号	仓库	1,620.00		

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积 (m²)	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
		普国用 2008 第 67 号	消防水池及 泵房	158		
		普国用 2008 第 67 号	厂房	2,980.00		
		普国用 2008 第 67 号	仓库	1,350.00		
小计				22,727.33	-	-

序号 1 房屋坐落的土地地类用途为港口码头用地，但房屋建设后的实际用途为厂房。目前大连造船正在依照《中华人民共和国土地管理法》相关规定就变更土地地类用途向当地国土资源主管部门申请变更登记，待取得相关批准文件后，可向不动产登记中心申请核发不动产权证书。截至本补充法律意见书出具之日，大连造船正常使用该等房屋。

序号 2 房屋建设时均按临时建筑名义报建，目前已超过了临时建筑使用年限。根据大连船阀说明，上述房屋主要为生产辅助用房，占大连船阀房产总面积的比例较低，房屋本身具有可替代性且资产账面价值低，如相关政府部门要求拆除该等临时建筑，对大连船阀的整体生产经营也并不会造成重大不利影响。截至本补充法律意见书出具之日，大连船阀正常使用该等房屋。

上述房屋均由相关公司自行建设并坐落于自有土地上，相关房屋的权属不存在任何争议，截至本补充法律意见书出具之日，该等瑕疵房屋目前正在由相关公司正常使用，未对相关公司的正常生产经营产生重大不利影响，相关公司未因上述瑕疵房屋受到政府主管部门的行政处罚。

3、瑕疵房产对中国重工的影响

上述瑕疵房产中“已取得产权证书尚待办理权属变更登记”的房屋面积为 474,090.76 平方米。截至本补充法律意见书出具之日，该等房屋均已办理完毕了过户手续，故该等房屋不会对相关公司的生产经营产生不利影响。

其余“尚未取得产权证书的自有房屋”的面积占比情况如下所示：

瑕疵房产类型	瑕疵房产对应面积（平方米）	占比
1、正常办理、获政府确认、获得政府解决方案等	866,381.37	16.00%
其中：（1）已按照正常程序办理	129,528.03	2.39%
（2）已获得政府部门确认	619,016.03	11.44%
（3）未履行建设手续但已获得政府部门解决方案	67,357.31	1.24%
（4）自转让方受让并已获得转让方相关承诺	50,480.00	0.93%
2、跨自有宗地建设、未履行建设手续、用途不符合规定、临时建筑	128,838.66	2.38%
其中：（1）生产厂房	89,432.13	1.65%
（2）辅助性房及配套设施（仓库、配电室、办公室、污水处理房等）	39,406.53	0.73%
3、上述尚未取得产权证书的自有房屋合计（1+2）	995,220.03	18.39%

根据上表所示，除去上述所述的已按照正常程序办理、已获得政府部门确认、未履行建设手续但已获得政府部门解决方案、自转让方受让并已获得转让方相关承诺外，剩余瑕疵房产的面积仅为 128,838.66 平方米、占比仅 2.38%；其中，用于仓库、配电室、办公室、污水处理房等辅助性用房及配套设施的面积为 39,406.53 平方米，用于生产经营用房的面积仅为 89,432.13 平方米、占比仅 1.65%。该等用于生产经营用房的房屋占比较小，主要用途为下料车间、结构件车间、包装车间、喷涂作业车间等，非相关公司的核心生产经营用房；且相关公司或与政府部门正在积极沟通，或正在补充办理相关手续，不会对中国重工及其子公司的生产经营产生重大不利影响。截至本补充法律意见书出具之日，上述瑕疵房屋目前均由相关公司正常使用，政府主管部门亦未曾因上述瑕疵房屋事宜而对相关公司行政处罚。

综上，中国重工及其子公司瑕疵房产中，除去正在正常履行程序、取得政府部门确认、受让房屋并取得转让方承担责任的承诺、已获得政府部门解决方案等房屋外，剩余瑕疵房屋的占比很小，且该等瑕疵房屋非核心生产经营场所，相关瑕疵房屋由公司正常使用，未曾因此导致行政处罚，上述瑕疵房屋不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（三）租赁房产

1、未办理房屋产权证书

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司与合并报表范围外第三方签署租赁合同的主要生产经营相关境内房屋合计 13 处，其中租赁 7 处建筑面积合计 15,699.73 m² 的房屋未办理房屋产权证书，具体情况如下：

序号	公司名称	出租方	面积（m ² ）	用途	瑕疵原因	瑕疵规范进展情况
1	大船装备	大连船舶投资控股有限公司	504	简易厂房	因出租方遗失办理不动产证的相关资料文件，故未取得不动产证。	出租方尚未取得不动产权证。
2	大船运输	大连船舶投资控股有限公司	318	运输公司仓库、食堂	因出租方遗失办理不动产证的相关资料文件，故未取得不动产证。	出租方尚未取得不动产权证。
		大连船舶投资控股有限公司	1,212.50	运输公司汽车维修间、办公室		
3	大船舾装	大连市甘井子区双龙机械加工厂	8,100.003	铁舾备料车间、管束单元制作车间	出租方为该等厂房坐落土地的土地使用权人，出租方在该土地上建设厂房后，向大船舾装出租该厂房。出租方未就该等厂房办理不动产权证。	出租方尚未取得不动产权证。
		大连市甘井子区双龙机械加工厂	820.004	变电所		
		大连鑫峰船舶舾装有限公司	1,400.005	聚乙烯制作车间	出租方为该厂房坐落土地的土地使用权人，出租方在该土地上建设厂房后，向大船舾装出租该厂房。出租方未就该等厂房办理不动产权证。	出租方尚未取得不动产权证。
		大连慧源机械制造有限公司	3,345.23	通风作业车间	出租方向第三人租赁了该厂房坐落土地的土地使用权，并由出租方在该土地上建设厂房，厂房建设完成后，出租方向大船舾装出租该厂房。出租方未就该厂房办理不	出租方尚未取得不动产权证。

序号	公司名称	出租方	面积（m ² ）	用途	瑕疵原因	瑕疵规范进展情况
					动产权证。	

根据相关公司提供的资料及其说明，相关公司已与出租方签署了合法有效的租赁协议，出租方未办理权属证书不影响相关公司使用该等租赁房屋，相关公司不会因租赁使用该等房屋受到行政处罚，不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。同时，如无法使用前述房屋，寻找替代性房屋不存在实质性障碍。

2、未办理租赁房屋备案登记

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司与合并报表范围外第三方签署租赁合同的主要生产经营相关境内房屋合计 13 处，该等房屋均未办理租赁房屋备案登记。

《中华人民共和国民法典》第七百零六条规定：“当事人未依照法律、行政法规规定办理租赁合同登记备案手续的，不影响合同的效力”。《商品房屋租赁管理办法》第十四条规定：“房屋租赁合同订立后三十日内，房屋租赁当事人应当到租赁房屋所在地直辖市、市、县人民政府建设（房地产）主管部门办理房屋租赁登记备案”；第二十三条规定：“违反本办法第十四条第一款、第十九条规定的，由直辖市、市、县人民政府建设（房地产）主管部门责令限期改正；个人逾期不改正的，处以一千元以下罚款；单位逾期不改正的，处以一千元以上一万元以下罚款”。最高人民法院《关于审理城镇房屋租赁合同纠纷案件具体应用法律若干问题的解释》规定：“出租人就同一房屋订立数份租赁合同，在合同均有效的情况下，承租人均主张履行合同的，人民法院按照下列顺序确定履行合同的承租人：（一）已经合法占有租赁房屋的；（二）已经办理登记备案手续的；（三）合同成立在前的。”

根据上述规定，中国重工及其子公司存在因未办理房屋租赁备案登记而受到房地产管理部门处罚的风险；此外，若第三方对房屋的出租权提出异议，中国重工及其子公司对该等房屋的租赁、使用可能会受影响。但鉴于未办理房屋租赁登记备案手续不影响上述房屋租赁合同的法律效力，且中国重工及其子公司已书面确认，如因上述租赁房屋未办理租赁登记备案手续导致无法继续租赁关系需要

搬迁时，相关主体可以在相关区域内找到替代性的能够合法租赁的场所，因此，上述房屋未办理租赁登记备案的情形不会对本次交易和存续公司的持续经营产生重大不利影响。

（四）海域使用权

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司合计拥有的主要海域使用权共 16 处，其中山船重工受让的 1 处海域使用权、中船天津受让的 1 处海域使用权尚未完成过户手续，具体情况如下：

序号	公司名称	瑕疵数量	瑕疵面积 （公顷）	项目名称	证载用途	瑕疵原因	瑕疵规范进展情况
1	山船重工	1 处	78.8267	山海关船厂港池	修造拆船	该海域使用权系由山海关造船重工有限责任公司（以下简称“山造重工”）转让给山船重工，山船重工完成了财务的账务处理，但过户手续尚未办理完成。	截至本补充法律意见书出具之日，山船重工已向秦皇岛市国土资源局递交海域使用权权利人变更登记手续，正在办理海域使用权人变更登记手续。
2	中船天津	1 处	82.5276	中船重工天津临港造修船基地	船舶工业用海	该海域使用权系由天津新港转让给中船天津。天津新港已交付该海域使用权，但中船天津尚未办理完成海域使用权权属变更登记。	截至本补充法律意见书出具之日，中船天津正在办理海域使用权的权属变更登记。

相较于房屋所有权、土地使用权变更登记程序，海域使用权变更登记的审批层级、技术门槛更高，前期审批要求、材料准备、调查程序更为复杂，相关公司在办理海域使用权变更过程中，需由当地海洋局勘测界址并提交海籍图、宗海位置图等测绘成果及海域使用论证报告，并由市级以上政府或海洋主管部门批准，故办理权属变更登记时间相对较长。截至本补充法律意见书出具之日，序号 1 海域使用权的转让双方山船重工、山造重工均已提交办理权属变更登记的相关材料，序号 2 海域使用权的转让双方中船天津、天津新港正在准备办理权属变更登记的相关材料；上述海域使用权均在办理权属变更登记的过程中。

上述瑕疵海域使用权面积占比情况如下所示：

瑕疵海域使用权原因	瑕疵海域使用权对应面积（公顷）	占比
-----------	-----------------	----

正在办理过户手续且转让方已出具承诺	161.3543	18.33%
-------------------	----------	--------

上述海域使用权转让方山造重工、天津新港已出具了承诺，确认该等海域使用权归属于受让方所有，且无任何权属纠纷和争议，同时山造重工、天津新港将积极协助受让方完成该等海域使用权的权属变更登记手续，如受让方因此被相关政府部门处罚，或因该等海域使用权无法完成权属变更登记而遭受任何损失的，山造重工、天津新港将承担相关的责任及损失。

综上，截至本补充法律意见书出具之日，中国重工存在部分土地、房产、租赁房产、海域使用权瑕疵，但相关公司在报告期内未因该等瑕疵被相关主管部门处罚，中国重工下属相关公司能够正常使用该等资产，对其生产经营不构成重大不利影响，不会对本次交易或交易后存续公司持续经营造成重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

二、中国重工前述行政处罚是否属于“重大违法行为”，是否构成本次交易的实质性障碍，被处罚事项相关内控措施及其有效性

（一）中国重工前述行政处罚不属于重大行政处罚，不构成本次交易的实质性法律障碍

2023年12月，中国重工被北京证监局行政处罚，处罚内容为警告并罚款150万元。从处罚金额来看，中国重工前述行政处罚金额处于法定处罚额度幅度（100万元至1,000万元）的中位线以下，不属于金额较大的范畴；从处罚程度来看，相关处罚依据未认定该等行为属于情节严重的情形，同时中国重工存在从轻或减轻处罚的积极因素，且不存在《信息披露违法行为行政责任认定规则》第二十三条中规定的“应当从重处罚情形”，参照2025年1月17日中国证监会发布《行政处罚裁量基本规则》第六条规定，本次处罚罚款金额属于法定最低金额以上、最高金额30%以下的“从轻处罚”阶次；从违法后果来看，北京证监局认定中国重工主动更正年报数据，错报主要系会计核算问题，中国重工依照相关规定主动采取了相应的纠正措施，未对市场秩序造成严重不利影响。

中国重工已依照行政处罚决定书的规定足额缴纳了罚款。

综上所述，中国重工受到的中国证监会北京监管局的处罚不属于重大行政处罚，不构成本次交易的实质性法律障碍。

（二）中国重工被处罚事项相关内控措施及其有效性

中国重工在前述行政处罚发生后便成立了整改领导小组及办公室，定期汇总、督办、评估整改工作推进情况。中国重工整改措施主要包括：1、进行会计差错更正：严格按会计准则完成会计差错更正，履行董事会、监事会审议程序并披露；2、追究有关人员责任：按照内部管理规定对前期会计差错事项负有领导责任和直接责任的有关人员进行追责；3、开展自查自纠，排除风险隐患：中国重工召开专题会议要求各子公司从重大内部信息报送、内幕信息管控、规范公司治理、会计准则执行内部控制执行等五个方面，开展合规隐患专项排查工作；4、加强培训及增强合规意识：中国重工2023年以来组织有关人员参加各类监管工作会

及培训；5、规范会计核算，提高会计信息质量：完善财务管理制度，强化子公司财务监督和决算管理；6、规范治理，提高信息披露和规范运作水平。

为进一步加强内控措施，中国重工全面开展内部控制评价，持续优化完善内部控制体系。结合证券监管要求及公司各项内部控制建设实际，完善相关内控制度和业务流程，对照公司内部控制缺陷认定标准开展内部控制评价工作，针对重点领域内控规章制度的执行情况开展专项检查，不断提升内控体系有效性。2024年4月25日及2025年4月28日，立信会计师分别出具了《内部控制审计报告》（信会师报字[2024]第 ZG11338 号）及《内部控制审计报告》（信会师报字[2025]第 ZG11557 号），认为中国重工于 2023 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日按照《企业内部控制基本规范》和相关规定在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制。

综上，中国重工受到的中国证监会北京监管局的处罚不属于重大行政处罚，不构成本次交易的实质性法律障碍，中国重工已完成整改规范，应对被处罚事项的相关内控措施切实有效。

三、吸并双方未决诉讼的合计涉案金额及潜在赔付责任

（一）中国船舶未决诉讼

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶及其子公司存在 3 项尚未了结的金额超过 10,000 万元的诉讼、仲裁情况，具体情况如下：

1、GTLK 与广船国际船舶建造合同纠纷案

TOTAL（道达尔）租约项目 3-4 号船项目船东 GTLK 因长期违约拖欠进坞款，广船国际于 2022 年 9 月 23 日和 10 月 9 日分别与其解除两艘船的船舶建造合同。船东 GTLK 于 2024 年 5 月 23 日向 LMAA（伦敦海事仲裁员协会）提出仲裁要求广船国际和中船贸易按照船舶建造合同 XI.5 条约定支付两船舶转卖的超额收益，涉及金额 2,360 万美元。

目前，该案正在由伦敦海事仲裁员协会进行仲裁，案件尚未了结。

2、上海高强水下工程有限公司与江南造船侵权纠纷案

2022年9月15日，江南造船在建的某船因台风“梅花”导致缆绳断裂，漂移撞上上海高强水下工程有限公司船舶。上海高强水下工程有限公司部分损失已由其保险公司赔偿，但其认为保险公司赔偿金额不足，因此向江南造船提出不足部分的主张，涉及金额12,520万元人民币。

目前，该案正在由江南造船的船建险保险公司负责应诉，案件尚未了结。

3、ESSM 1 LTD 与外高桥造船建造合同纠纷案

2013年7月，上海外高桥造船有限公司承接了新加坡 ESSM PTE.LTD 公司新造1艘自升式钻井平台建造合同。2014年9月5日，新加坡 ESSM PTE.LTD 公司、上海外高桥造船有限公司和 ESSM 1 LTD 公司签订变更协议，将建造合同下新加坡 ESSM PTE.LTD 公司的权利义务概括转移给 ESSM 1 LTD 公司。2016年6月28日，ESSM 1 LTD 公司向上海外高桥造船有限公司发出通知，以船舶未能按照合同完成建造为由终止合同。2017年6月9日，ESSM 1 LTD 公司向仲裁庭提交了仲裁请求，要求上海外高桥造船有限公司返还已支付款项及利息，涉及金额1,810万美元。

本案于2019年4月2日-3日在伦敦对前置性法律或事实争议进行了开庭审理，2019年8月，仲裁庭对前置性法律或事实争议问题作出裁决，后续案件进入到实体审理阶段。目前，案件的实体问题审理时间当前尚未确定，案件尚未了结。

上述3项案件均为企业日常经营过程中发生的一般民事纠纷。中国船舶作为被告的潜在赔付责任约为4.26亿元人民币，占中国船舶报告期末净资产的0.8%，占比较低。上述案件不会对中国船舶持续经营构成重大不利影响。本次交易中换股价格基于上市公司股票市场价格为基础确定，该等赔付责任不会对本次交易定价产生影响。

（二）中国重工未决诉讼

截至2024年12月31日，中国重工及其子公司存在1项尚未了结的金额超过10,000万元的诉讼、仲裁情况，具体情况如下：

武昌造船作为原告以建造合同纠纷对永乐七星文化旅游开发有限公司、七星能源投资集团股份有限公司、苏绍俊、黄梨、四川中昊德晟工程管理咨询有限公司、熊万忠、景宁七星旅游产业发展合伙企业（有限合伙）等主体提起诉讼。

武汉海事法院于 2023 年 10 月作出如下判决，主要内容如下：1、被告永乐七星文化旅游开发有限公司于该判决生效之日起十日内向武昌造船支付船舶建造款 88,807,946.26 元及利息；2、在被告永乐七星文化旅游开发有限公司履行完本判决第一项的义务前，原告武昌造船对其完工部分的位于被告永乐七星文化旅游开发有限公司现场的涉案船舶享有所有权，未经登记不得对抗善意第三人；3、解除被告永乐七星文化旅游开发有限公司与武昌造船签署的相关生产设计合同；4、被告七星能源投资集团股份有限公司对第一项中被告永乐七星文化旅游开发有限公司的债务承担连带清偿责任。武昌造船向湖北省高级人民法院提起上诉，截至本补充法律意见书出具之日，该案已于 2025 年 4 月开庭但尚未判决。

武昌造船作为该案的原告/上诉方，不存在潜在赔付责任。本次交易中换股价格基于上市公司股票市场价格为基础确定，该等赔付责任不会对本次交易定价产生影响。

四、吸并双方是否及时依规披露各自的权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁情况，相关情况是否体现在本次交易的估值定价中

（一）中国船舶关于权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁的披露情况

1、中国船舶关于权属瑕疵的披露情况

根据中国船舶报告期内的年度报告，中国船舶已于相应年度的年度报告“未办妥产权证书的固定资产情况”中披露了相关资产权属瑕疵。

2、中国船舶关于行政处罚的披露情况

根据《上海证券交易所股票上市规则》第 7.7.6 条规定，上市公司或者其控股股东、实际控制人、董事、高级管理人员受到刑事处罚，涉嫌违法违规被中国证监会立案调查或者受到中国证监会行政处罚，或者受到其他有权机关重大行政处罚的，应当及时披露相关情况及对公司的影响。

报告期内，中国船舶及其控股股东、实际控制人、董事、高级管理人员不存在受到刑事处罚，或涉嫌违法违规被中国证监会立案调查或者受到中国证监会行政处罚的情形，亦不存在被有权机关重大行政处罚的情形。

3、中国船舶关于诉讼仲裁的披露情况

根据《上海证券交易所股票上市规则》7.4.1 条规定，上市公司发生的下列诉讼、仲裁事项应当及时披露：（1）涉案金额超过 1,000 万元，并且占公司最近一期经审计净资产绝对值 10%以上；（2）涉及公司股东会、董事会决议被申请撤销、确认不成立或者宣告无效的诉讼；（3）证券纠纷代表人诉讼。未达到前款标准或者没有具体涉案金额的诉讼、仲裁事项，可能对公司股票及其衍生品种交易价格产生较大影响的，公司也应当及时披露。截至本补充法律意见书出具之日，中国船舶不存在应披露但未披露的诉讼、仲裁事项。

综上，截至本补充法律意见书出具之日，中国船舶已及时依规披露权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁情况。

（二）中国重工关于权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁的披露情况

1、中国重工关于权属瑕疵的披露情况

根据中国重工报告期内的年度报告，中国重工已于相应年度的年度报告“未办妥产权证书的固定资产情况”和“未办妥产权证书的土地使用权情况”中披露了相关资产权属瑕疵。

2、中国重工关于行政处罚的披露情况

根据《上海证券交易所股票上市规则》第 7.7.6 条规定，上市公司或者其控股股东、实际控制人、董事、高级管理人员受到刑事处罚，涉嫌违法违规被中国证监会立案调查或者受到中国证监会行政处罚，或者受到其他有权机关重大行政处罚的，应当及时披露相关情况及对公司的影响。

报告期内，公司不存在有权机关重大行政处罚的情形，中国重工及其部分董事、高级管理人员存在 1 项中国证监会的行政处罚，中国重工已及时披露了相关情况及对公司的影响，具体如下：

因中国重工未对下属子公司存货在相应会计期间准确计提减值，导致中国重工 2018 年、2019 年、2020 年年度报告存在错报，前述年度报告错报主要系会计核算问题所致，2023 年 12 月 12 日，中国重工发布《关于前期会计差错更正的公告》，主动更正相关年度报告数据。2023 年 12 月 20 日，公司收到中国证监会北京监管局下发的《行政处罚事先告知书》（〔2023〕26 号），2023 年 12 月 29 日，公司收到中国证监会北京监管局下发的《行政处罚决定书》，中国重工已分别于 2023 年 12 月 20 日、2023 年 12 月 30 日发布《中国重工关于收到<行政处罚事先告知书>的公告》（公告编号：临 2023-058）、《关于收到<行政处罚决定书>的公告》（公告编号：临 2023-061）。

3、中国重工关于诉讼仲裁的披露情况

根据《上海证券交易所股票上市规则》7.4.1 条规定，上市公司发生的下列诉讼、仲裁事项应当及时披露：（1）涉案金额超过 1000 万元，并且占公司最近一期经审计净资产绝对值 10%以上；（2）涉及公司股东会、董事会决议被申请撤销、确认不成立或者宣告无效的诉讼；（3）证券纠纷代表人诉讼。未达到前款标准或者没有具体涉案金额的诉讼、仲裁事项，可能对公司股票及其衍生品种交易价格产生较大影响的，公司也应当及时披露。截至本补充法律意见书出具之日，中国重工不存在上述应披露但未披露的诉讼、仲裁事项。

综上，截至本补充法律意见书出具之日，中国重工已及时依规披露了权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁情况。

（三）吸并双方权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁情况是否体现在本次交易的估值定价中

根据《重组管理办法》的规定，“上市公司发行股份的价格不得低于市场参考价的 80%。市场参考价为本次发行股份购买资产的董事会决议公告日前 20 个交易日、60 个交易日或者 120 个交易日的公司股票交易均价之一”，换股吸收合并涉及上市公司的，上市公司的股份定价及发行按照前述规定执行。本次换股吸收合并中，中国船舶、中国重工换股价格均以换股吸收合并的定价基准日前 120 个交易日股票交易均价为定价基础，反映了两家公司市场价值情况。

根据《上海证券交易所股票上市规则》，上市公司需及时、准确地披露包括权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁等重大事项。中国船舶和中国重工作为上海证券交易所主板上市公司，股票价格反映了两家公司市场价值情况，本次交易中换股价格基于上市公司股票市场价格为基础确定，符合《重组管理办法》的规定。

五、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，本所律师主要采用了如下核查程序：

1、核查中国重工及其子公司土地、房产、租赁房产、海域使用权等相关资产权属证书、租赁协议及房屋建设手续；查阅政府部门出具的专项说明；查阅中国重工及其子公司出具的书面确认；

2、查阅中国重工提供的行政处罚决定书、罚款缴纳凭证、整改措施报告及审计师出具的《内控制度审计报告》；

3、核查中国船舶和中国重工的未决诉讼仲裁情况；

4、查阅中国船舶和中国重工报告期内的年度报告；

5、查阅中国船舶和中国重工公开披露的行政处罚、重大诉讼仲裁事项的专项公告；

6、查阅中国船舶和中国重工及其董事、高级管理人员的无犯罪证明及相关声明或承诺；

7、查阅《重组管理办法》《上海证券交易所股票上市规则》《信息披露违法行为行政责任认定规则》及上市公司信息披露等相关法律法规；

8、查阅《重组报告书》《中信证券股份有限公司关于中国船舶工业股份有限公司换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易之估值报告》《中信建投证券股份有限公司关于中国船舶工业股份有限公司换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易之估值报告》。

（二）核查意见

经核查，本所律师认为：

1、截至本补充法律意见书出具之日，中国重工存在部分土地、房产、租赁房产、海域使用权瑕疵，但相关公司在报告期内未因该等瑕疵被相关主管部门处罚，中国重工下属相关公司能够正常使用该等资产，对其生产经营不构成重大不利影响，不会对本次交易或交易后存续公司持续经营造成重大不利影响；

2、中国重工受到的中国证监会北京监管局的处罚不属于重大行政处罚，不构成本次交易的实质性法律障碍，中国重工已完成整改规范，应对被处罚事项的相关内控措施切实有效；

3、中国船舶和中国重工的未决诉讼不会对中国船舶持续经营构成重大不利影响，本次交易中换股价格基于上市公司股票市场价格为基础确定，该等赔付责任不会对本次交易定价产生影响；

4、中国船舶和中国重工已及时依规披露了应披露的各自权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁情况；中国船舶和中国重工作为上海证券交易所主板上市公司，股票价格反映了两家公司市场价值情况，本次交易中换股价格基于上市公司股票市场价格为基础确定，符合《重组管理办法》的规定。

（以下无正文）

（本页无正文，为《上海市锦天城律师事务所关于中国船舶工业股份有限公司换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易之补充法律意见书（三）》之签署页）

上海市锦天城律师事务所

负责人：

沈国权

经办律师：

鲍方舟

经办律师：

金尧

经办律师：

钟杭

2015年6月19日