
此乃要件 請即處理

閣下如對本通函任何部分或應採取之行動有任何疑問，應諮詢閣下之股票經紀或其他註冊證券商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已售出或轉讓名下所有中遠海運控股股份有限公司的股份，應立即將本通函及代表委任表格轉交買主或承讓人，或經手買賣或轉讓的銀行、股票經紀或其他代理，以便轉交買主或承讓人。

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本通函的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本通函全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



中遠海運控股股份有限公司 COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd.*

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：1919)

建造十艘新船舶的須予披露交易及關連交易

獨立董事委員會及獨立股東的
獨立財務顧問



本封面頁所用詞彙與本通函「釋義」一節所界定者具有相同涵義。

董事會函件載於本通函第6至13頁。獨立董事委員會致獨立股東的函件載於本通函第14頁。載有致獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問函件載於本通函第15至28頁。

本公司謹訂於二零二一年十月二十九日(星期五)上午九時三十分假座香港皇后大道中183號中遠大廈47樓會議室及中國上海市東大名路1171號上海遠洋賓館5樓遠洋廳舉行臨時股東大會，原臨時股東大會通告已於二零二一年八月五日寄發予股東。臨時股東大會補充通告(當中載有將於臨時股東大會提呈的新增決議案)於二零二一年九月二十四日寄發予股東。

無論閣下是否有意出席臨時股東大會，務請按經修訂代表委任表格上印備之指示填妥及交回該表格。經修訂代表委任表格須盡快且無論如何不遲於臨時股東大會或其任何續會指定舉行時間24小時前交回本公司的H股過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓。填妥及交回經修訂代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席臨時股東大會或其任何續會，並於會上投票。

* 僅供識別

二零二一年九月二十四日

目 錄

	頁次
臨時股東大會的預防措施.....	ii
釋義	1
董事會函件.....	6
獨立董事委員會函件	14
獨立財務顧問函件	15
附錄一 — 一般資料.....	I-1

臨時股東大會的預防措施

我們的股東、員工及其他持份者的健康對我們至為重要。鑒於COVID-19疫情持續，本公司將於臨時股東大會的香港會場實施下列預防措施以保障出席股東、員工及其他持份者免受感染的風險：

- (i) 每位出席股東、委任代表及其他出席者於臨時股東大會會場入口必須量度體溫。任何體溫超過攝氏37.3度的人士將不獲批准進入或被要求離開臨時股東大會會場；
- (ii) 每位出席者需於整個臨時股東大會舉行期間在會場內佩戴外科口罩；
- (iii) 本公司將於座位設置上保持安全的社交距離。本公司可根據香港政府的規定限制臨時股東大會的出席者人數；
- (iv) 臨時股東大會將不會供應或提供任何茶點或飲料，及不會派發公司禮品；及
- (v) 每位出席者將被要求填妥健康申報表；且被查詢是否(a)於臨時股東大會前過去14天內曾到訪香港以外地區；(b)於臨時股東大會前過去14天內有任何發燒或咳嗽的症狀；及(c)現受到香港政府規定須接受檢疫的人士。任何人士如於上述任何一項回答「是」，將可能不獲批准進入或被要求離開臨時股東大會會場。

釋 義

於本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義，複數詞彙涵蓋單數形式，反之亦然(如適用)：

「公司章程」	指	本公司的公司章程
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「董事會」	指	董事會
「建造商」	指	大連川崎及南通川崎
「買方」	指	Newcontainer No. 128 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「 NC128 」)、Newcontainer No. 129 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「 NC129 」)、Newcontainer No. 130 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「 NC130 」)、Newcontainer No. 131 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「 NC131 」)、Newcontainer No. 132 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「 NC132 」)、Newcontainer No. 133 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「 NC133 」)、Newcontainer No. 134 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「 NC134 」)、Newcontainer No. 135 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「 NC135 」)、Newcontainer No. 136 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「 NC136 」) 及Newcontainer No. 137 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「 NC137 」)，各自為東方海外之間接全資附屬公司
「本公司」	指	中遠海運控股股份有限公司，一間於中國註冊成立的股份有限公司及中遠海運集團的成員，其H股於聯交所主板上市(股份代號：1919)，其A股於上海證券交易所上市(股份代號：601919)
「中央證券」	指	香港中央證券登記有限公司，本公司H股過戶登記處
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義

釋 義

「中遠公司」	指	中國遠洋運輸有限公司，一間中國國有企業，本公司的直接控股股東及中遠海運的全資附屬公司
「中遠海運」	指	中國遠洋海運集團有限公司，一間中國國有企業，為間接控股股東
「中遠海運集團」	指	中遠海運及其附屬公司及聯繫人（定義見上市規則）
「大連川崎」	指	大連中遠海運川崎船舶工程有限公司，一間於中國成立的公司及為中遠海運之間接附屬公司。南通川崎直接持有大連川崎的30%股權
「董事」	指	本公司之董事
「臨時股東大會」	指	本公司將於二零二一年十月二十九日（星期五）舉行的臨時股東大會，以（其中包括）審議及酌情批准該項交易
「Faulkner」	指	Faulkner Global Holdings Limited，一間於英屬維爾京群島註冊成立的公司，及為中遠海運集團之成員，直接持有東方海外已發行股本的71.07%
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「港元」	指	港元，香港法定貨幣
「香港」	指	中國香港特別行政區
「獨立董事委員會」	指	由全體獨立非執行董事組成的董事會獨立董事委員會，彼等概無於該項交易擁有重大權益

釋 義

「獨立財務顧問」	指	第一上海融資有限公司，為根據證券及期貨條例進行第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的持牌法團，作為獨立財務顧問就該項交易的條款向獨立董事委員會及獨立股東提供意見
「獨立股東」	指	中遠海運集團股東以外之其他股東
「最後實際可行日期」	指	二零二一年九月十七日，即本通函付印前為確定當中所載若干資料的最後實際可行日期
「上市規則」	指	聯交所主板證券上市規則
「南通川崎」	指	南通中遠海運川崎船舶工程有限公司，一間於中國成立的公司及為中遠海運之聯繫人（中遠海運間接持有南通川崎的50%股權）
「該等新造船合約」	指	以下10份日期均為二零二一年九月二日之造船合約，每份與一艘新船舶有關，並包含大致上相同之條款：(i)南通川崎分別與NC128、NC129、NC130、NC131及NC132就5艘相關的該等新船舶簽訂之5份造船合約；(ii)大連川崎分別與NC133、NC134、NC135、NC136及NC137就5艘相關的該等新船舶簽訂之5份造船合約
「該等新船舶」	指	十艘每艘運載量達16,000 TEU的集裝箱船舶，其中5艘將由南通川崎建造，5艘將由大連川崎建造，並根據各自的該等新造船合約建造；及「新船舶」可指其中的任何一艘
「東方海外」	指	東方海外（國際）有限公司*，一間於百慕達註冊成立的股東有限責任公司，並於聯交所主板上市（股份代號：316），為本公司的非全資附屬公司

釋 義

「東方海外集團」	指	東方海外及其附屬公司
「原代表委任表格」	指	原臨時股東大會通告所載決議案相關的本公司代表委任表格，其已於二零二一年八月五日寄發予股東
「原臨時股東大會通告」	指	日期為二零二一年八月五日的原臨時股東大會通告，其已於二零二一年八月五日寄發予股東
「中國」	指	中華人民共和國
「經修訂代表委任表格」	指	原臨時股東大會通告及臨時股東大會補充通告所載決議案相關的本公司經修訂代表委任表格，其已於二零二一年九月二十四日寄發予股東
「證券及期貨條例」	指	證券及期貨條例(香港法例第571章)
「股份」	指	本公司股份
「股東」	指	本公司股份持有人
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「附屬公司」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義，及「附屬公司」可指其任何之一
「臨時股東大會補充通告」	指	日期為二零二一年九月二十四日，當中載列將提呈臨時股東大會的新增決議案的臨時股東大會補充通告，其於二零二一年九月二十四日寄發予股東
「TEU」	指	20呎標準集裝箱
「該項交易」	指	根據該等新造船合約進行之交易
「美元」	指	美元，美國的法定貨幣

釋 義

- 「二零二零年交易」 指 由下列交易組成的交易：(1)二零二零年三月十日與中遠海運集團成員公司就建造船舶所訂造船合約項下的交易，該等交易構成本公司的須予披露交易及關連交易，交易詳情分別載於本公司日期分別為二零二零年三月十一日的公告及二零二零年四月二十七日的通函；及(2)二零二零年十月三十日與中遠海運集團成員公司就建造船舶所訂造船合約項下的交易，該等交易亦構成本公司的須予披露交易及關連交易，交易詳情分別載於本公司日期分別為二零二零年十月三十日的公告及二零二零年十一月十六日的通函
- 「二零二一年七月交易」 指 二零二一年七月十五日與中遠海運集團成員公司就建造十艘船舶所訂造船合約項下的交易，該等交易構成本公司的須予披露交易及關連交易，交易詳情分別載於本公司日期分別為二零二一年七月十五日的公告及二零二一年八月五日的通函
- 「%」 指 百分比。

附註：作參考用途，本通函內使用之兌換率為1.00美元兌7.80港元。

* 僅供識別



中遠海運控股股份有限公司
COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd.*

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：1919)

董事：

許立榮先生¹(董事長)
黃小文先生¹(副董事長)
楊志堅先生¹
馮波鳴先生¹
吳大衛先生²
周忠惠先生²
張松聲先生²
馬時亨教授²

註冊辦事處：

中國天津市
天津自由貿易試驗區(空港經濟區)
中心大道與東七道交口
遠航商務中心12號樓二層

主要營業地點：

中國香港
皇后大道中183號
中遠大廈48樓

¹ 執行董事

² 獨立非執行董事

敬啟者：

建造十艘新船舶的須予披露交易及關連交易

A. 緒言

茲提述(i)本公司日期為二零二一年九月二日有關該等新造船合約下擬進行的該項交易的公告；(ii)本公司日期分別為二零二一年八月三十日的公告及二零二一年九月二十四日的通函，內容有關(其中包括)修訂持續關連交易年度上限的主要交易及持續關連交易；(iii)本公司日期分別為二零二一年七月十五日的公告及二零二一年八月五月的通函，內容有關(其中包括)二零二一年七月交易的須予披露交易及關連交易；(iv)原臨時股東大會通告；及(v)臨時股東大會補充通告。

本通函旨在向閣下提供(其中包括)(i)該項交易的詳情；(ii)獨立董事委員會函件；(iii)獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的函件；及(iv)上市規則規定的其他資料。

B. 該項交易

於二零二一年九月二日，買方(東方海外之10間間接全資附屬公司，亦即本公司間接非全資附屬公司)分別與有關建造商就建造有關該等新船舶按大致上相同的條款訂立該等新造船合約，每艘新船舶代價為157.58百萬美元(相等於約1,229.12百萬港元)，而全部該等新船舶的總代價則為1,575.80百萬美元(相等於約12,291.24百萬港元)。在該等新造船合約中，(i)其中5份是與南通川崎為建造相關的5艘該等新船舶而簽訂，而(ii)其中5份是與大連川崎為建造相關的5艘該等新船舶而簽訂。

融資條款

本公司非全資附屬公司東方海外目前預期於新船舶交付前落實為每艘新船舶不多於60%的合約價安排銀行融資，並由東方海外提供融資擔保，而合約價餘額將由東方海外集團內部資源撥付。若未能安排上述銀行融資，則每艘新船舶之合約價將全部由東方海外集團內部資源撥付，預計內部資源足以滿足此目的。

合約條款

該等新造船合約之條款(包括每艘新船舶之代價)乃基於公平原則及一般商業條款磋商釐定(釐定之價格乃與願意買賣的雙方協定之市場價格相若，付款條款、技術條款及交付日期均符合東方海外之要求)，並根據下文「進行該項交易之原因及裨益」分節所述的談判程序進行。

根據該等新造船合約各份合約，相關買方應按建造每艘新船舶之進度(包括新船舶的鋼切割、新船舶鋪設龍骨及新船舶下水)以現金分5期支付代價157.58百萬美元(相等於約1,229.12百萬港元)，其中合約價格的較小部份於前4期支付，較大部份於交付新船舶時支付。OOCL (Assets) Holdings Inc.為東方海外之間接全資附屬公司，因此

為本公司之間接非全資附屬公司。OOCL (Assets) Holdings Inc. (作為擔保人) 已就每艘該等新船舶以有關建造商為受益人提供擔保函件，以擔保有關買方如有關擔保函件所規定履行於該等新造船合約項下的付款責任。代價可按(i)新船舶交付延期、(ii)新船舶速度不足、(iii)新船舶耗油量過大、(iv)新船舶載重量、或(v)集裝箱容量不足的情況下扣除違約金予以調整。

該等新船舶預期於2024年第4季度至2025年第4季度之間交付，惟受限於每份該等新造船合約中規定的任何提早交付或延遲交付安排（在延遲交付情況下，違約賠償金最高為每艘新船舶約9.63百萬美元）。倘延遲交付，相關建造商應付相關買方的違約金須自第五次代價分期付款起扣除，當中金額須按原先交付日期屆滿後延遲期長短評估。倘延遲期超過若干日數，相關買方可按其選擇權終止相關新造船合約，而買方毋須支付任何罰款。

如有關買方根據任何該等新造船合約特定條款終止該等新造船合約，有關建造商須以美元向有關買方退回買方已向建造商支付的全部款項連同有關利息。

進行該項交易之原因及裨益

該項交易符合東方海外集團十四五發展規劃，其中包括提升東方海外集團的船隊運力及鞏固行業第一梯隊的地位。進行該項交易而增加自有船舶數目，將會符合東方海外集團的長線戰略發展及增長計劃從而應對未來市場需求。東方海外集團亦可得益於船隊結構的優化，並減少對船舶租賃市場的依賴。此外，該項交易項下的該等新船舶將增加東方海外集團每艘船舶的平均集裝箱箱位，在規模經濟效益下每艘船舶的集裝箱箱位增加，每個集裝箱的成本亦將隨之降低，從而增強東方海外集團的運營成本競爭力。配備節能及減排技術的該等新船舶將帶來成本優勢及有助於環境保護。建造該等新船舶擬用於東方海外集團的業務擴充。該等新船舶將改善東方海外集團船隊部署計劃及租賃安排的靈活性。隨著該等新船舶逐步投入，東方海外集團將能夠戰略性地重新部署其現有船舶，以配合不斷演變的市場狀況。

根據東方海外集團對價格、技術能力和交付時間表的評估，在與達到上述因素要求的主要造船廠談判的過程中，以南通川崎及大連川崎提供的要約為最優，原因為(i)南通川崎及大連川崎均就對船舶的表現至關重要的製造過程及質量控制在造船業內廣受認可，(ii)彼等船舶交付時間表最配合東方海外集團的戰略計劃及(iii)彼等報價與東方海外集團從其他造船廠磋商所得報價相若。

與建造商簽訂該等新造船合約乃符合東方海外集團的商業利益和企業利益，因為建造商為東方海外集團於二零二零年訂購12艘23,000 TEU大型船舶（「**2020年船舶**」）的建造商，而向相同的建造商訂購將在建造時產生協同效應。在著手建造2020年船舶之後，建造商對東方海外集團新船的操作和技術規格、要求及標準有更佳的瞭解。東方海外瞭解建造商仍有船塢及能力承接建造如該等新船舶的極限級新巴拿馬型船舶的新訂單。

在該等新船舶交付後，東方海外集團之固定資產將會增加而流動資產將會減少，以及長期負債將會增加，惟須視乎支付合約價之內部資源與外來融資之比例而定。僅因該項交易的原因並無對東方海外集團的盈利即時構成重大影響。

董事會（包括經考慮獨立財務顧問意見的獨立非執行董事）認為，該等新造船合約的條款為正常商業條款，屬公平合理，並符合本公司及股東整體利益。

上市規則之涵義

於最後實際可行日期，中遠海運及其聯繫人控制或有權行使控制本公司已發行股本總額約46.01%。因此，中遠海運是本公司的控股股東及本公司的關連人士。南通川崎為中遠海運的聯繫人（中遠海運間接持有南通川崎的50%股權）。大連川崎為中遠海運的間接附屬公司，中遠海運（透過其全資附屬公司）持有大連川崎的36%股權，及南通川崎直接持有大連川崎的30%股權。因此，根據上市規則第十四A章，南通川崎及大連川崎均為本公司的關連人士，而該項交易構成本公司的一項關連交易。

該項交易、二零二一年七月交易及二零二零年交易構成一個12個月期間進行的連串交易，根據上市規則第14.22條及第14A.81條，須合併計算。由於關於該項交易（當與二零二一年七月交易及二零二零年交易合併計算時）的一項或以上適用百分比率超過

5%但全部低於25%，該項交易構成本公司的一項須予披露交易及關連交易，須遵守上市規則第十四章及第十四A章的申報、公告、通函及獨立股東批准的規定。

由全體獨立非執行董事組成的獨立董事委員會已成立，就(其中包括)該項交易的條款及在臨時股東大會上如何就該項交易的決議案表決向獨立股東提供意見。獨立財務顧問已獲委任就此向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

董事確認

執行董事許立榮先生、黃小文先生、楊志堅先生及馮波鳴先生，彼等作為中遠公司(本公司的控股股東以及中遠海運的全資附屬公司)提名的董事，已經遵照公司章程放棄就董事會批准該項交易的決議案投票。

除上文所披露者外，概無董事於該項交易中擁有重大權益及須就相關決議案放棄投票。

C. 本集團及建造商之資料

東方海外集團的主要業務為提供集裝箱運輸及物流服務。

本公司於二零零五年三月三日在中國成立。本集團向國內外客戶提供多種集裝箱船運及碼頭服務，服務範圍包括整個船運價值鏈。

就董事所深知、盡悉及確信，南通川崎為一間於中國成立的公司及中遠海運之聯繫人，中遠海運及日本川崎重工業株式會社(「日本川崎」，一間重工業製造商，其股份在東京證券交易所上市)分別間接或直接持其50%股權。南通川崎主要從事船舶製造、銷售及維修(包括自造船舶試航)業務。

就董事所深知、盡悉及確信，大連川崎為一間於中國成立的公司及由中遠海運(通過其全資附屬公司)、日本川崎及南通川崎分別擁有36%、34%及30%。大連川崎主要從事船舶(不包括軍用船舶)的設計、製造、銷售及維修。

就董事所深知、盡悉及確信，中遠海運的經營範圍包括國際船舶運輸、國際海運輔助業務、貨物及技術的進出口業務、國際貨運代理業務、自有船舶租賃、船舶、集裝箱、鋼材銷售及海洋工程。

D. 臨時股東大會

本公司謹訂於二零二一年十月二十九日(星期五)上午九時三十分假座香港皇后大道中183號中遠大廈47樓會議室及中國上海市東大名路1171號上海遠洋賓館5樓遠洋廳舉行臨時股東大會，以供股東考慮及酌情批准原臨時股東大會通告及臨時股東大會補充通告所載的決議案。

原臨時股東大會通告已於二零二一年八月五日寄發予股東，而臨時股東大會補充通告於二零二一年九月二十四日寄發予股東。臨時股東大會補充通告所載有關該等交易的決議案將於臨時股東大會上以普通決議案方式提呈以供獨立股東批准，而有關該決議案的表決將以投票方式進行。

中遠海運及其聯繫人(即本公司的關連人士並於該等新造船合約下擬進行的該項交易中擁有重大權益)控制或有權控制本公司7,252,988,702股A股及113,925,500股H股，約佔最後實際可行日期本公司已發行股本總額的46.01%。根據上市規則，彼等須於臨時股東大會上就批准該項交易的決議案放棄投票。

除上文所披露者外，據董事經作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，概無其他股東在將於臨時股東大會上批准之事項中擁有任何重大權益，因此並無其他股東須就將於臨時股東大會上提呈的相關決議案放棄投票。

欲委任代理人代其出席臨時股東大會，惟尚未按所列印指示向中央證券提交代表委任表格的股東，須根據所列印指示填妥經修訂代表委任表格並不遲於臨時股東大會或其任何續會指定舉行時間前24小時向中央證券遞交。在此情況下，不應提交原代表委任表格至中央證券。

已按照中央證券所列印指示提交原代表委任表格的股東謹請注意：

- (i) 倘並無提交經修訂代表委任表格至中央證券，原代表委任表格將被視為股東提交的有效代表委任表格(如已正確地填妥)。根據原代表委任表格所委派的委任代表亦將有權自行酌情對臨時股東大會上任何正式提呈的決議案(原代表委任表格所述者除外，包括臨時股東大會補充通告所載的新增決議案)投票。
- (ii) 倘根據經修訂代表委任表格所印列指示不遲於臨時股東大會或其任何續會指定舉行時間前24小時向中央證券遞交經修訂代表委任表格，則經修訂代表委任表格將撤銷及取代股東原先遞交的原代表委任表格。經修訂代表委任表格(如已填妥)，將被視為股東遞交的一份有效代表委任表格。
- (iii) 倘經修訂代表委任表格遲於召開臨時股東大會或其任何續會當日前24小時提交，則經修訂代表委任表格將被視為無效。而股東先前提交的原代表委任表格將不會被撤銷。原代表委任表格將被視為股東提交的有效代表委任表格(如已正確地填妥)。原代表委任表格所委派的委任代表亦將有權自行酌情對臨時股東大會上任何正式提呈的決議案(原代表委任表格所述者除外，包括臨時股東大會補充通告所載的新增決議案)投票。

填妥並交回原代表委任表格及／或經修訂代表委任表格後，股東仍可依願親身出席臨時股東大會或其任何續會，並於會上投票，在此情況下，代表委任表格的文件將被視為已經撤銷。

E. 以投票方式表決

根據上市規則第13.39(4)條，股東在臨時股東大會的任何表決須以投票方式進行。投票結果的公告將於臨時股東大會後由本公司按上市規則第13.39(5)條指定的方式發出。

F. 推薦意見

謹請閣下注意本通函第14頁所載的獨立董事委員會函件以及本通函第15至28頁所載獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的意見函件，內容有關該項交易及獨立財務顧問於達致意見時考慮的主要因素及理由等資料。

董事會函件

獨立董事委員會經考慮該項交易的條款及獨立財務顧問的意見後認為：該項交易乃按一般或較佳商業條款進行，並屬本集團日常及一般業務；該項交易的條款亦屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。因此，獨立董事委員會建議獨立股東投票贊成批准該項交易決議案。

董事會建議獨立股東於臨時股東大會投票贊成批准該項交易的決議案。

G. 其他資料

謹請閣下注意本通函附錄一所載的資料。

此致

列位股東 台照

承董事會命
中遠海運控股股份有限公司
公司秘書
郭華偉

二零二一年九月二十四日

* 僅供識別



中遠海運控股股份有限公司
COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd.*

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：1919)

敬啟者：

建造十艘新船舶的須予披露交易及關連交易

吾等提述本公司於二零二一年九月二十四日就該等造船交易刊發的通函(「本通函」)(本函件為其中一部分)。除文義另有指明外，本通函界定的詞語在本函件中具有相同涵義。

吾等獲董事會委任就(i)該項交易是否按一般或較佳商業條款進行，並屬本集團一般及日常業務，以及(ii)該項交易條款是否公平合理並符合本公司及股東的整體利益而向獨立股東提供意見。

第一上海融資有限公司已獲委任為獨立財務顧問，就該項交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。獨立財務顧問函件全文載於本通函第15至28頁，當中載有相關的推薦建議及其於達致推薦建議時考慮的主要因素。

經考慮造船交易的條款及獨立財務顧問的意見後，吾等認為(i)該項交易乃按一般或較佳商業條款進行，並屬本集團一般及日常業務，以及(ii)該項交易條款屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。

因此，吾等建議獨立股東投票贊成將於臨時股東大會提呈的相關決議案，以批准該項交易。

此致

列位獨立股東 台照

為及代表獨立董事委員會

吳大衛先生
張松聲先生

周忠惠先生
馬時亨教授

獨立非執行董事
謹啟

二零二一年九月二十四日

* 僅供識別

獨立財務顧問函件

以下為獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的函件全文，當中載列其有關該項交易的意見，以供載入本通函。



第一上海融資有限公司

香港

中環

德輔道中71號

永安集團大廈19樓

敬啟者：

須予披露交易及關連交易 建造十艘新船舶

緒言

謹此提述吾等獲委聘為獨立財務顧問，就該項交易向獨立董事委員會及獨立股東提供建議，有關詳情載於 貴公司日期為二零二一年九月二十四日致股東的通函（「通函」）內，而本函件構成其中一部份。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函所界定者具有相同涵義。本函件採納1.0美元兌人民幣6.4594元（即參照中國人民銀行網站於該等新造船合約日期的匯率中間價）之匯率，僅供說明。

於二零二一年九月二日，買方（東方海外之10間間接全資附屬公司，鑒於東方海外為 貴公司之附屬公司，亦即 貴公司間接非全資附屬公司）分別與有關建造商（即南通川崎與大連川崎）就建造該等新船舶按大致上相同的條款訂立該等新造船合約，每艘新船舶代價為157.58百萬美元，即十艘該等新船舶總代價為1,575.80百萬美元（相等於約人民幣10,179百萬元）。在該等新造船合約中，(i)其中5份是與南通川崎為建造相關的5艘該等新船舶而簽訂，而(ii)其中5份是與大連川崎為建造相關的5艘該等新船舶而簽訂。

獨立財務顧問函件

南通川崎為中遠海運（貴公司的控股股東）的聯繫人（中遠海運間接持有南通川崎的50%股權）。大連川崎為中遠海運的間接附屬公司，中遠海運（透過其全資附屬公司）持有大連川崎的36%股權，及南通川崎直接持有大連川崎的30%股權。因此，根據上市規則第十四A章，南通川崎及大連川崎均為貴公司的關連人士，而該項交易構成貴公司的一項關連交易。據通函的董事會函件（「董事會函件」）所述，該項交易須守上市規則的申報、公告、通函及獨立股東批准的規定。

由全體獨立非執行董事（即吳大衛先生、周忠惠先生、張松聲先生及馬時亨教授）組成的獨立董事委員會已經成立，以就該項交易向獨立股東提供意見。吾等（即第一上海融資有限公司）已獲委任為獨立財務顧問，以就上述事宜向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

吾等的獨立性

獨立股東須注意，於最後實際可行日期前兩年內：

- 貴公司就四個事項，包括(i) 貴公司日期為二零二零年四月二十七日之通函所詳述就建造五艘船舶的須予披露及關連交易；(ii) 貴公司日期為二零二零年十一月十六日之通函所詳述就建造七艘船舶的須予披露及關連交易；(iii) 貴公司日期為二零二零年十一月十六日之通函所詳述就租賃船舶的主要及關連交易；及(iv) 貴公司日期為二零二一年八月五日之通函所詳述就建造十艘船舶的須予披露交易及關連交易，委聘吾等擔任獨立財務顧問；及

- 貴公司的附屬公司東方海外亦就四個事項，包括(i)東方海外日期為二零一九年十一月二十八日之通函所詳述的與中遠海運集團進行的持續關連交易；(ii)東方海外日期為二零二零年四月九日之通函所詳述就建造五艘船舶的主要及關連交易；(iii)東方海外日期為二零二零年十一月十一日之通函所詳述就建造七艘船舶的主要及關連交易以及修訂若干年度上限；及(iv)該項交易，委聘吾等擔任獨立財務顧問。

除就上述委聘（「**先前委任**」）已付或應付吾等的正常專業費外，吾等與中遠海運集團（包括 貴集團）並無任何其他關係。鑒於(i)吾等於先前委任的獨立角色；(ii)吾等母集團概無成員公司為該等新造船合約之直接訂約方；及(iii)吾等有關與 貴公司該是次當前委聘（連同先前委任）之收費佔母集團收益比例不大，吾等認為，先前委任並不影響吾等就該項交易提供建議及達致意見的獨立性，且吾等認為吾等獨立。

吾等意見之基準

在達致吾等之意見及推薦意見時，吾等依賴通函所載以及 貴集團管理層（「**管理層**」）向吾等提供之資料及陳述之準確性，並已假設通函內作出或提述以及管理層向吾等提供的所有該等資料及陳述於作出時屬真實及直至最後實際可行日期仍屬真實。吾等已審閱（其中包括）該等新造船合約、 貴公司財務報告及相關行業資料等文件（其於本函件進一步闡述）。吾等亦假設通函內表達之一切想法、意見及意向陳述均經適當查詢後合理作出。吾等並無理由懷疑管理層向吾等提供的資料及陳述的真實性、準確性及完整性，且獲告知，通函提供及提述的資料並無隱瞞或遺漏重要事實。吾等認為，吾等已審閱足夠資料以達致知情意見及有理由依賴通函所載資料之準確性，並為吾等之意見提供合理基礎。然而，吾等並無獨立核實通函所載以及管理層向吾等提供之資料，亦無對 貴集團之業務、事務或未來前景進行任何形式之調查。吾等認為，吾等就遵守上市規則第13.80條附註1以達致合理基準及知情意見已採取充足及必要之措施。

所考慮之主要因素及理由

在制定吾等有關該項交易的意見時，吾等考慮了下列主要因素及理由：

1. 該項交易訂約方之背景資料

貴集團向國內外客戶提供多種集裝箱航運及碼頭服務，服務範圍包括整個航運價值鏈。根據 貴公司截至二零二零年十二月三十一日止年度的年度報告（「二零二零年年報」），截至二零一九年及二零二零年十二月三十一日止年度各年，約96%及97%的收入分別來自集裝箱航運業務分部，而餘下收入主要來自集裝箱碼頭業務分部。

獨立財務顧問函件

東方海外(316 HK)為 貴公司之非全資附屬公司。東方海外集團的主要業務為提供貨櫃運輸及物流服務。吾等已審閱東方海外截至二零二零年十二月三十一日止年度的年度報告，吾等知悉東方海外集團截至二零一九年及二零二零年十二月三十一日止年度各年超過99%之收益均來自貨櫃運輸及物流服務業務。

中國國有企業中遠海運為 貴公司控股股東。

就建造商(即南通川崎及大連川崎)而言，如董事會函件所述，(i)南通川崎主要從事船舶製造、銷售及維修(包括自造船舶試航)業務，由中遠海運及日本川崎重工業株式會社(一間日本重工業製造商，其股份在東京證券交易所上市(7012 JP)〔日本川崎〕)分別擁有其50%股權；及(ii)大連川崎主要從事船舶(不包括軍用船舶)的設計、製造、銷售及維修，其為中遠海運之間接附屬公司，而大連川崎分別由中遠海運(透過其全資附屬公司)、日本川崎及南通川崎擁有36%、34%及30%。

吾等已審閱建造商的網頁並知悉(i)建造商建造各種船舶，包括但不限於大型集裝箱船、散貨船及礦石運輸船；(ii)南通川崎已取得許多認可及認證；及(iii)繼南通川崎成功運營之後，大連川崎為第二家現代化大型造船合資企業。

1.1. 貴集團之歷史財務表現

下表根據二零二零年年報及 貴公司截至二零二一年六月三十日止六個月中期業績公告(「二零二一年中期業績」)概述 貴集團截至二零一九年及二零二零年十二月三十一日止年度各年及截至二零二零年及二零二一年六月三十日止六個月的合併利潤表：

	截至十二月三十一日止年度		截至六月三十日止六個月	
	二零一九年	二零二零年	二零二零年	二零二一年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
	(經審核)	(經審核)	(未經審核)	(未經審核)
收入	150,541	171,259	74,053	139,264
毛利	15,329	24,142	6,843	53,128
經營利潤	7,223	15,575	3,411	48,063
年度／期內利潤	10,194	13,187	1,938	42,870
貴公司權益持有人應佔利潤	6,690	9,927	1,137	37,098

(a) 截至二零二零年十二月三十一日止年度與截至二零一九年十二月三十一日止年度比較

收入由截至二零一九年十二月三十一日止年度約人民幣150,141百萬元增至截至二零二零年十二月三十一日止年度約人民幣171,259百萬元，增長約14%。毛利率由截至二零一九年十二月三十一日止年度約10%增加至截至二零二零年十二月三十一日止年度約14%。持續經營業務的淨利潤率亦由截至二零一九年十二月三十一日止年度約2%增至截至二零二零年十二月三十一日止年度約8%。此外，貴集團於截至二零一九年十二月三十一日止年度就出售美國碼頭業務錄得終止經營業務利潤約人民幣7,113百萬元，而截至二零二零年十二月三十一日止年度並無錄得有關利潤。從總體來看，截至二零一九年十二月三十一日止年度及截至二零二零年十二月三十一日止年度，貴公司權益持有人應佔利潤分別為約人民幣6,690百萬元及約人民幣9,927百萬元。

(b) 截至二零二一年六月三十日止六個月與截至二零二零年六月三十日止六個月比較

收入由截至二零二零年六月三十日止六個月約人民幣74,053百萬元增至截至二零二一年六月三十日止六個月約人民幣139,264百萬元，增長約88%。毛利率由截至二零二零年六月三十日止六個月約9%增加至截至二零二一年六月三十日止六個月約38%。淨利潤率亦由截至二零二零年六月三十日止六個月約3%增至截至二零二一年六月三十日止六個月約31%。從總體來看，貴公司權益持有人應佔利潤由截至二零二零年六月三十日止六個月約人民幣1,137百萬元增至截至二零二一年六月三十日止六個月約人民幣37,098百萬元。吾等已就貴集團上述財務表現的改善審閱二零二一年中期業績，並獲悉(i)集裝箱航運市場供求關係趨緊，主要航線運價面臨上升壓力，而中國出口集裝箱運價綜合指數(CCFI)均值與上一年同期相比增長約134%；及(ii)二零二一年上半年，貴集團集裝箱航運業務量價齊升。

1.2. 貴集團之歷史財務狀況

下表根據二零二一年中期業績概述 貴集團於二零二零年十二月三十一日及二零二一年六月三十日的合併資產負債表：

	於二零二零年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審核)	於二零二一年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審核)
非流動資產	199,962	198,862
流動資產	71,964	125,091
資產總額	271,926	323,953
流動負債	74,029	84,886
非流動負債	119,200	119,205
負債總額	193,229	204,091
貴公司權益持有人應佔資產淨額	43,914	80,711
非控制權益	34,783	39,151
資產淨額	78,697	119,862

於二零二一年六月三十日，(i) 貴集團主要資產為現金及現金等價物（約為人民幣101,904百萬元）以及物業、廠房及設備（約為人民幣100,989百萬元）；及(ii) 貴集團主要負債為非流動長期借款，約為人民幣74,252百萬元。 貴公司權益持有人應佔資產淨額於二零二一年六月三十日約為人民幣80,711百萬元。

有關 貴集團財務資料的進一步詳情，請參閱 貴公司刊發的財務報告及業績公告。

1.3. 貴集團(包括東方海外集團)前景

吾等已與管理層商討並獲管理層告知，貴集團的前景受(其中包括)影響集裝箱航運貿易額及需求的全球宏觀經濟環境表現推動。吾等了解新冠疫情爆發已對二零二零年全球經濟造成重大不利影響，幸好隨著疫苗面世及其他公共衛生措施出台，全球經濟正從危機中復甦。此外，吾等注意到包括中國在內的15個國家於二零二零年十一月簽署了《區域全面經濟夥伴關係協定》(「RCEP」)，組成全球最大貿易區，預期可促進國際貿易復甦。基於上文所述，吾等已審閱(其中包括)國際貨幣基金組織(190個國家的組織)發佈日期為二零二一年七月的世界經濟展望報告更新內容(「國際貨幣基金組織報告」)內的經濟資料。下表說明宏觀經濟環境就國內生產總值(「國內生產總值」)及貿易額的年度百分比變動而言的預期表現。

	截至十二月三十一日止年度		截至十二月三十一日止年度	
	二零一九年	二零二零年	二零二一年 (預測)	二零二二年 (預測)
全球實際國內生產總值	+2.8%	-3.2%	+6.0%	+4.9%
其中：				
－中國	+6.0%	+2.3%	+8.1%	+5.7%
－美國	+2.2%	-3.5%	+7.0%	+4.9%
全球貿易額	+0.9%	-8.3%	+9.7%	+7.0%

資料來源：國際貨幣基金組織報告(二零二一年七月)及相關出版刊物

參照上表，吾等注意到全球宏觀經濟(包括貿易額)於二零二零年受到不利影響，但預期自二零二一年開始復甦。

吾等已審閱二零二一年中期業績並了解到(i)隨著新冠肺炎疫苗的廣泛接種，全球疫情逐步緩解，全球經濟將共振復甦；及(ii)貴集團將會(其中包括)堅持以客戶需求為中心，提升企業綜合競爭能力，鏈接創一流。吾等亦已審閱東方海外截至二零二一年六月三十日止六個月中期業績，吾等了解到(i)於二零二零年初新冠疫情爆發後，東方海外集團自去年年中開始看到重新開放及經濟復甦的跡象，首先是由中國及其他亞洲經濟體引領，其他國家逐漸加入，而這一勢頭於二零二一年上半年依舊十分強勁；及(ii)東方海外集團努力增加網絡中主要航線的額外運力，以便向客戶提供更多艙位。

從總體來看，吾等了解宏觀經濟環境有望從新冠疫情中復甦，並於未來保持長期增長，而 貴集團（包括東方海外集團）已經並將繼續致力持續發展其業務，藉以把握增長機遇。

2. 該項交易的背景及原因

於二零二一年九月二日，買方（東方海外之10間間接全資附屬公司，鑒於東方海外為 貴公司之附屬公司，亦即 貴公司間接非全資附屬公司）分別與有關建造商就建造合共十艘16,000 TEU的新船舶按大致上相同的條款訂立該等新造船合約。根據董事會函件，吾等了解到(i)該等新船舶的建造擬作東方海外集團的業務擴張，而該項交易符合東方海外集團十四五發展規劃，其中包括提升東方海外集團的船隊運力及鞏固行業第一梯隊的地位；(ii)進行該項交易而增加自有船舶數目，將會符合東方海外集團的長線戰略發展及增長計劃從而應對未來市場需求而東方海外集團能夠有策略地重新配置其現有船舶，以配合該等新船舶應付不斷演變的市場狀況；(iii)東方海外集團亦可得益於船隊結構的優化，並減少對船舶租賃市場的依賴，而該等新船舶將改善東方海外改善東方海外集團船舶配置計劃及保理安排的靈活性；(iv)該項交易項下的該等新船舶將增加東方海外集團每艘船舶的平均集裝箱箱位，在規模經濟效益下每艘船舶的集裝箱箱位增加，每個集裝箱的成本亦將隨之降低，從而增強東方海外集團的運營成本競爭力；及(v)配備節能及減排技術的該等新船舶將帶來成本優勢及有助於環境保護。

吾等亦注意到，東方海外集團於二零二零年委聘建造商建造合共12艘23,000 TEU大型船舶，有關詳情載於 貴公司日期為二零二零年四月二十七日及二零二零年十一月十六日的通函。如董事會函件所述，建造商在著手建造新船之後，其對東方海外集團新船的操作和技術規格、要求及標準有更佳的瞭解。

吾等已進一步審閱二零二零年年報並了解到，截至二零二零年底， 貴集團經營的集裝箱船隊規模為536艘、運力3,073,684 TEU（不包括上述12艘在建中的23,000 TEU大型船舶）。因此，吾等注意到該項交易下十艘16,000 TEU的新船舶（合共160,000 TEU），相當於 貴集團截至二零二零年底所經營船隊船舶總數及總運力（按TEU計）分別約2%及5%。此外，吾等與管理層討論並知悉，16,000 TEU的船舶尺寸大概是最能夠穿越巴拿馬運河及蘇伊士運河進行國際物流業務的船舶。

經計及尤其是(i) 貴集團(包括東方海外集團)繼續使用集裝箱船舶進行其主要業務的持續運營，並於二零二一年上半年成功錄得顯著增長；(ii)宏觀經濟環境預期將從新冠疫情復甦，且在交付十艘16,000 TEU的新船舶後，貴集團運力可獲進一步提升及能更有效地把握(其中包括)RCEP帶動於未來長期可能日益增長的集裝箱航運服務市場需求；(iii)該項交易預期透過規模經濟可達致較低的每個集裝箱運營成本；(iv)自有船舶(而非租賃船舶)的數目增加使貴集團可更好地確保其穩定運營及控制成本，例如當市場對船舶有高需求量時可避免高昂的租賃費用；及(v)誠如下文所論述，該項交易的條款屬公平合理，吾等認為訂立該項交易乃貴集團於一般及日常業務過程的附屬及附帶投資活動，符合貴公司及股東之整體利益。

3. 該項交易的主要條款

根據各份新造船合約，相關買方應按每艘新船舶的建造進度(包括新船舶的鋼鐵切割、新船舶的龍骨鋪放及新船舶下水)以現金分五期支付各自的代價157.58百萬美元，其中合約價格的較小部份於前四期支付，較大部份於交付新船舶時支付。OOCL (Assets) Holdings Inc. (東方海外的間接全資附屬公司)作為擔保人以各建造商為受益人就每艘新船舶出具擔保書，根據各份擔保書的規定為買方於各份新造船合約下的支付責任提供擔保。在下列情況下，代價可以扣除違約賠償金的方式作出調整：(i)延遲交付新船舶；(ii)新船舶的速度不足；(iii)新船舶的燃油消耗量過多；(iv)新船舶的載重；或(v)集裝箱容量不足(「調整機制」)。新船舶預期將於二零二四年第四季度至二零二五年第四季度之間交付，惟受限於每份該等新造船合約中規定的任何提早交付或延遲交付(在延遲交付的情況下，每艘新船舶的最高違約賠償金為約9.63百萬美元)。在延遲交付的情況下，相關建造商應支付予相關買方的違約賠償金應自代價的第五期付款中扣除，其金額將按原交付日期屆滿後延遲期間的長度作出評估。如果延遲期間超過若干日數，相關買方可選擇終止相關新造船合約而買方不會產生任何應付罰款。倘任何新造船合約因相關買方根據其中所載的特定條款而終止，相關建造商須以美元向相關買方退回買方已向建造商支付的全部款項連同有關利息。

據管理層告知，(i) 貴集團自新造船合約日期起的過去一年內並無與任何獨立第三方造船商訂立任何可資比較(以船舶類型、規模及規格而言)的造船合約；及(ii)據管理層了解，建造商亦自新造船合約日期起的過去一年內並無與任何獨立第三方客戶訂立任何可資比較(以船舶類型、規模及規格而言)的造船合約。然而，吾等亦獲了解到，(i)建造商擁有相關的專家技術知識及經驗，可根據東方海外集團的需求建造符合東方海外集團要求及具有指定規格的新船舶；及(ii)建造商的船舶交付時間表與東方海外集團的戰略計劃完全匹配，而建造商提供的報價與東方海外集團與其他造船公司磋商過程中取得的報價可比。

有關造船市場的近期狀況，吾等已審閱日期為二零二一年六月八日於華爾街日報刊登標題為「船舶訂單大增因航運商趕緊增加運力」的文章。根據該文章，吾等了解到(i)全球船廠於一年多前在海運市場衰弱不穩時裁員及整合，現時卻接獲大量新訂單，訂單數量回升主要是由集裝箱船舶帶動，因為沃爾瑪及亞馬遜等西方零售商在新冠疫情中斷供應鏈一年後蜂湧填補存貨；及(ii)訂單數量的強勁程度令部份船廠停止發出新船報價，並嘗試重新磋商現有訂單，因為建造船舶的鋼板價格自二零二零年底以來已上漲一倍。按上文所述，吾等了解到最近船舶市價可能波動。

吾等嘗試盡力識別市場上最近期可資比較交易的定價條款(涉及建造約13,000 TEU至16,000 TEU的集裝箱船舶)，然而造船交易及其定價條款一般並非可從官方來源取得的公開資料。然而，吾等注意到自新造船合約日期起的過去約三個月內，(i)萬海航運股份有限公司於二零二一年五月三十一日公佈其與造船商(即三星重工株式會社)訂立造船合約以總價格最多500百萬美元建造四艘13,100 TEU集裝箱船舶；(ii)現代商船株式會社於二零二一年六月二十九日公佈其與造船商(即Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering及Hyundai Heavy Industries)已訂立造船合約以總價格1,570百萬美元建造十二艘13,000 TEU集裝箱船舶；(iii)台灣長榮海運公司於二零二一年八月六日公佈其與造船商(即三星重工株式會社)已訂立造船合約以總價格最多2,600百萬美元建造二十艘15,000 TEU集裝箱船舶；及(iv)A.P. Moller – Maersk於二零二一年八月二十四日公佈其與造船商(即Hyundai Heavy Industries)已訂立造船合約以建造八艘16,000 TEU集裝箱船舶，據吾等了解總價格約為1,400百萬美元。吾等亦注意到上述的造船合約所代表的單價分別(i)約為每TEU 9,542美元、每TEU 10,064美元、每TEU 8,667美元及每TEU 10,938美元(統稱「市場單價」)，即平均約為每TEU 9,803美元；及(ii)新造船

合約所代表的單價約為每TEU 9,849美元(a)在市場單價範圍內，並低於其中兩個市場單價；及(b)與平均市場單價差不多一致，差率少於0.5%。獨立股東應注意(i)船舶的船型、規模及各種其他技術規格；(ii)當時市場上的原材料成本；及(iii)當時船舶的市場需求及供應，均為可影響船舶造價的因素。吾等認為，鑒於最造船交易市場定價最近出現波幅，故就評估新造船合約定價條款而審閱最近三個月的期間屬公平合理。

吾等亦嘗試盡力識別自新造船合約日期起的過去三個月內香港上市公司公佈涉及與獨立造船商訂立造船合約（涉及約13,000 TEU至16,000 TEU集裝箱船舶建造）的可資比較交易，惟未能物色有關交易。然而，自新造船合約日期起的過去一年內，吾等識別了海豐國際控股有限公司(1308 HK)（「海豐國際」）於二零二零年八月三十一日、二零二零年十一月三十日、二零二零年十二月二十一日、二零二一年五月二十七日、二零二一年六月二日及二零二一年六月十八日刊發的公告，當中提及海豐國際與獨立第三方造船商（包括Dae Sun Shipbuilding & Engineering Co., Ltd.及揚子江船業（控股）有限公司的若干附屬公司）訂立了多項造船合約以建造多款由1,000 TEU至3,000 TEU的集裝箱船舶。鑒於(i)這些船舶的規模與新造船合約下的船舶規模相比有重大差別；(ii)支付條款不預期如定價條款般在過去一年波動；及(iii)前段所述的最近市場造船交易並無披露支付條款，吾等認為將焦點放在審閱海豐國際所披露的支付條款而非定價條款屬公平合理，並注意到海豐國際與獨立造船商訂立的造船合約支付條款一般分五期（即10%、10%、10%、10%及60%）支付，而最後一期為60%須於船舶實物交付時支付。吾等認為該等支付條款與新造船合約的支付條款相若。

就調整機制及其他主要條款而言，吾等已審閱新造船合約，並獲管理層告知(i)調整機制以買方為受益人及向買方提供額外保障，如在（其中包括）延遲交付及新船舶其他技術不足的情況下，新船舶的代價須予扣減；(ii)新船舶延遲交付將減少新船舶代價，該等扣減將以每日基準評估及計算，惟須受限於上述的最高違約賠償金款額；及(iii)倘新船舶交付遭長時間延遲，買方有權終止新造船合約，而在該情況下，相關建造

商須以美元向相關買方退回買方已向建造商支付的全部款項連同有關利息，而買方不會產生任何應付罰款。鑒於以上所述，吾等認為調整機制（包括按每日基準計算延遲交付的賠償評估）及其他主要條款屬合理及對買方有利。

經計及尤其是(i)建造商（其主要股東為中國國有企業中遠海運及日本製造商日本川崎）擁有相關專業技術知識及經驗可符合 貴集團的要求建造訂製的新船舶；(ii)造船交易最近市價波幅；(iii)吾等審閱集裝箱船舶的近期市場定價及支付條款，新造船合約所代表的每TEU單價與低於其中兩個市場單價及與平均市場單價差不多一致；(iv)在新造船合約下十艘16,000 TEU集裝箱船舶的每艘代價相同；(v)調整機制對買方有利並為買方提供額外保障，而在（其中包括）延遲交付及新船舶其他技術不足的情況下，新船舶的代價須予扣減；及(vi)上文所述該項交易之原因及裨益，吾等認為該項交易的條款（包括各新船舶的代價及調整機制）乃按一般商業條款訂立，且對獨立股東而言屬公平合理。

4. 該項交易的可能財務影響

新造船合約的總代價為1,575.80百萬美元（相等於約人民幣10,179百萬元）。就每份新造船合約而言，買方應按每艘新船舶的建造進度以現金分五期支付代價，其中合約價格的較小部份於前四期支付，較大部份於交付新船舶時支付。新船舶預期將於二零二四年第四季度至二零二五年第四季度之間交付。東方海外目前預計每艘新船舶的價格不超過60%將由銀行融資提供資金並由東方海外為融資提供擔保，其將於新船舶交付前最終確定，而合約價格的餘額將以東方海外集團的內部資源撥付。倘銀行融資安排無法安排，每艘新船舶的合約價格將全部由東方海外集團的內部資源撥付，目前預期內部資源足以滿足此目的。

貴集團錄得的收入及 貴公司權益持有人應佔利潤(i)於截至二零二零年十二月三十一日止年度分別約為人民幣171,259百萬元及人民幣9,927百萬元；及(ii)於截至二零二一年六月三十日止六個月分別約為人民幣139,264百萬元及人民幣37,098百萬元。吾等獲管理層告知，在簽署新造船合約後，該項交易預期不會對 貴集團的淨利潤產生任何即時重大影響，而在新造船交付後，新造船預期將透過 貴集團核心業務用於產生收入。

貴集團於二零二一年六月三十日錄得的總資產、總負債、現金及現金等價物分別約為人民幣323,953百萬元、人民幣204,091百萬元及人民幣101,904百萬元。在新造船船交付後，貴集團的固定資產將增加而流動資產將減少，此外長期負債將增加，其視乎合約價格以內部資源及外部融資提供資金的比例而定。吾等亦已審閱貴集團的財務表現，並注意到貴集團於截至二零一八年、二零一九年及二零二零年十二月三十一日止各年度以及截至二零二一年六月三十日止六個月從經營活動產生的現金流量淨額分別約為人民幣8,131百萬元、人民幣21,202百萬元、人民幣44,931百萬元及人民幣63,888百萬元，顯示貴集團有能力產生充足經營現金流入量為其運營及新造船合約總代價的未來付款提供資金。吾等獲管理層告知，新造船合約本身預期不會對貴集團的財務狀況造成任何重大不利影響，乃鑒於(i)新造船合約總代價的規模相較貴集團整體規模(以總資產而言及貴集團於可見未來持續從經營活動產生現金流入量的能力)；(ii)新造船合約的代價將分期償付，其中較大部份的付款預期將於二零二四年第四季起至二零二五年第四季止在新船舶交付時支付；及(iii)貴集團財務表現的正面往績記錄及貴集團於往後年度不斷進一步改善其財務表現的持續努力。

經計及尤其是(i)訂立新造船合約乃為購買新船舶，作為貴集團核心業務運營產生收入的資產；(ii)新造船合約總代價規模相較貴集團整體規模(在總資產方面及貴集團在可見未來持續從經營活動產生現金流入量的能力方面)；(iii)新造船合約總代價將分期於未來數年支付，預期不會對貴集團的財務狀況產生即時重大影響；及(iv)如上文所述，該項交易的條款屬公平合理，吾等認為該項交易的財務影響屬正常及可予接受。

推薦建議

經考慮上述的主要因素及理由，吾等認為訂立該項交易乃 貴集團於一般及日常業務過程中的附屬及附帶投資活動，符合 貴公司及股東之整體利益，而該項交易的條款乃按正常商業條款訂立，對獨立股東而言屬公平合理。因此，吾等建議獨立董事委員會向獨立股東作出推薦建議（且吾等本身亦作出推薦建議）投票贊成將於臨時股東大會提呈以批准該項交易的相關決議案。

此致

中遠海運控股股份有限公司

中國

上海

東大名路658號8樓

獨立董事委員會及列位獨立股東 台照

代表

第一上海融資有限公司

董事 副總裁

鄭志光 鄧逸暉

謹啟

二零二一年九月二十四日

附註：鄭志光先生與鄧逸暉先生一直為進行香港法例第571章證券及期貨條例項下第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的負責人及代表，彼等於企業融資行業均擁有豐富經驗，並曾參與及完成就涉及香港上市公司的多項關連交易提供獨立財務顧問服務。

1. 責任聲明

本通函的資料乃遵照上市規則而刊載，旨在提供有關本公司的資料；董事願就本通函的資料共同及個別地承擔全部責任。各董事在作出一切合理查詢後，確認就其所知及所信，本通函所載資料在各重要方面均準確完備，沒有誤導或欺詐成分，且並無遺漏任何其他事項，足以令致本通函或其所載任何陳述產生誤導。

2. 董事、監事及最高行政人員的權益披露

- (a) 於最後實際可行日期，本公司董事、監事及最高行政人員於本公司或其任何相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份及債權證中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所的權益（包括根據證券及期貨條例有關條文被當作或視作擁有的權益或淡倉）；或根據證券及期貨條例第352條須記錄於該條所述本公司備存登記冊的權益；或根據上市規則附錄十所載的上市發行人董事進行證券交易的標準守則（「標準守則」）須知會本公司及聯交所的權益如下：

(i) 於本公司股份、相關股份及債權證的好倉

董事姓名	身份	於最後實際 可行日期所持 的股份數目	佔相關類別	
			股份總數的 百分比	佔已發行股份 總數的百分比
楊志堅先生 ¹	實益擁有人	130,000	0.00388%	0.00081%
		股H股		
馮波鳴先生 ^{2,3}	實益擁有人	1,216,800	0.00961%	0.00760%
		股A股		
張松聲先生	實益擁有	611,000	0.00483%	0.00382%
		配偶權益 股A股		
		146,250	0.00436%	0.00091%
		股H股		

附註：

1. 於最後實際可行日期，楊志堅先生根據本公司的A股股票期權激勵計劃持有1,216,800份A股股票期權。
2. 於最後實際可行日期，馮波鳴先生根據本公司的A股股票期權激勵計劃持有1,216,800份A股股票期權。
3. 於最後實際可行日期，馮波鳴先生的配偶持有149,370股A股及根據本公司的A股股票期權激勵計劃持有461,630份A股股票期權。馮波鳴先生因此被視為於本公司該等A股及股票期權中擁有權益。

(ii) 於本公司相聯法團股份、相關股份及債權證的好倉

相聯法團名稱	董事／ 監事姓名		所持股份數目	佔相關相聯 法團相關類別 已發行股份 總數的百分比
	身份			
中遠海運發展股份 有限公司	楊志堅先生	實益擁有人	400,000 股H股	0.01088%
	馮波鳴先生	實益擁有人	29,100 股A股	0.00037%
中遠海運港口有限公司	馮波鳴先生	實益擁有人	32,379 股普通股	0.00098%

- (b) 於最後實際可行日期，除下文所披露者外，就董事所知，概無董事在擁有本公司的股份及相關股份權益或淡倉的公司出任董事或僱員，而須根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文向本公司披露：

董事姓名	於中遠海運出任的職位
許立榮	董事長兼黨組書記
黃小文	副總經理及黨組成員
楊志堅	職工董事

- (c) 除上文所披露者外，截至最後實際可行日期，就董事所知，(i)概無本公司董事、監事及最高行政人員於本公司或其任何相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的任何股份、相關股份及債權證中，擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所的任何權益或淡倉（包括根據證券及期貨條例有關條文被當作或視作擁有的權益或淡倉）；或根據證券及期貨條例第352條須記錄於該條所述登記冊的任何權益或淡倉；或根據標準守則須知會本公司及聯交所的任何權益或淡倉；及(ii)概無董事在擁有本公司的股份及相關股份權益或淡倉的公司出任董事或僱員，而須根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文向本公司披露。

3. 董事於競爭業務之權益

於最後實際可行日期，就董事所知，概無董事或其各自的緊密聯繫人於任何與本集團之業務直接或間接構成或可能構成競爭之業務中擁有任何權益（猶如彼等各自被視作上市規則第8.10條所界定的本公司控股股東）。

4. 董事及監事於資產之權益

於最後實際可行日期，本公司董事或監事概無於本集團任何成員公司自二零二零年十二月三十一日（即本公司最近期刊發之經審核綜合財務報表之編製日期）以來所收購、出售或租賃，或擬收購、出售或租賃之任何資產中直接或間接擁有任何權益。

5. 董事及監事之合約權益

於最後實際可行日期，本公司董事或監事概無於任何仍然有效並對本集團業務屬重大之合約或安排中擁有任何重大權益。

6. 董事及監事之服務合約權益

於最後實際可行日期，概無本公司董事或監事與本集團任何成員公司訂有或擬訂立於一年內不可由本集團終止而毋須作出賠償（法定賠償除外）之服務合約或服務協議。

7. 專家及同意

以下為提供本通函內所載或所述意見或建議之專家之資格：

名稱	資格
第一上海融資有限公司	根據證券及期貨條例進行第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團

於最後實際可行日期，第一上海融資有限公司並無擁有本集團任何成員公司的股權，亦無於本集團任何成員公司擁有認購或提名他人認購證券之權利(不論是否可依法強制執行)。

於最後實際可行日期，第一上海融資有限公司概無於本集團任何成員公司自二零二零年十二月三十一日(即本公司最近期刊發之經審核財務報表之編製日期)以來所收購、出售或租賃，或擬收購、出售或租賃之任何資產中直接或間接擁有任何權益。

於最後實際可行日期，第一上海融資有限公司已就本通函的刊發出具同意書，同意按本通函所載之形式及內容載入日期為二零二一年九月二十四日有關其向獨立董事委員會及獨立股東提供意見的函件及引述其名稱及標誌，且並無撤回其同意書。

8. 訴訟

於最後實際可行日期，本集團任何成員公司概無面臨待決或針對彼等的重大訴訟或索償。

9. 重大不利變動

董事確認，就董事所知，於最後實際可行日期，自二零二零年十二月三十一日(即本公司最近期刊發之經審核綜合財務報表之編製日期)以來本集團之財務或交易狀況並無任何重大不利變動。

10. 備查文件

以下文件的副本將由本通函日期起至臨時股東大會日期（包括該日）可於一般辦公時間內於本公司主要營業地點查閱，地址為香港皇后大道中183號中遠大廈48樓：

- (a) 公司章程；
- (b) 獨立董事委員會函件，其全文載於本通函「獨立董事委員會函件」一節；
- (c) 獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的意見函件，其全文載於本通函「獨立財務顧問函件」一節；
- (d) 本公司截至二零一九年及二零二零年十二月三十一日止兩個財政年度各年的年報及本公司截至二零二一年六月三十日止六個月的中期業績公告；
- (e) 各份該等新造船合約；
- (f) 本附錄「7.專家及同意」一節所述第一上海融資有限公司的同意書；及
- (g) 本通函。

11. 其他事項

- (a) 本公司的公司秘書為郭華偉博士，彼為高級經濟師。
- (b) 本公司註冊辦事處位於中國天津市天津自由貿易試驗區（空港經濟區）中心大道與東七道交口遠航商務中心12號樓二層。本公司總辦事處及香港主要營業地點位於香港皇后大道中183號中遠大廈48樓。
- (c) 本公司香港股份過戶登記分處為香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。
- (d) 本通函的中、英文版本備有印刷本，並已分別在本公司網站「<http://hold.coscoshipping.com>」及香港交易及結算所有限公司網站「<http://www.hkexnews.hk>」登載。倘本通函的中、英文版本有任何歧義，概以英文版本為準。