
此乃要件 請即處理

閣下如對本通函或應採取行動有任何疑問，應諮詢閣下的股票經紀、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所有名下的中國船舶(香港)航運租賃有限公司股份，應立即將本通函連同隨附之代表委任表格送交買主或承讓人或經手買賣的銀行、股票經紀或其他代理商，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之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就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之任何損失承擔任何責任。

CSSC (Hong Kong) Shipping Company Limited

中國船舶(香港)航運租賃有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：3877)

有關建議收購船舶之主要及關連交易 及 股東特別大會通告

獨立董事委員會及獨立股東之獨立財務顧問



新百利融資有限公司

董事會函件載於本通函6至14頁。

載有獨立董事委員會致獨立股東之推薦建議之獨立董事委員會函件載於本通函第15頁。

載有獨立財務顧問新百利融資有限公司致獨立董事委員會及獨立股東之意見之函件載於本通函第16至26頁。

本公司謹訂於二零二二年六月三十日(星期四)下午三時三十分或緊隨於同日舉行的本公司股東週年大會結束後(以較遲者為準)假座香港德輔道中19號環球大廈18樓1801室舉行股東特別大會，召開大會的通告載於本通函第45至47頁。隨函亦附奉股東特別大會適用的代表委任表格。無論閣下能否出席股東特別大會，務請閣下將代表委任表格按其印列的指示填妥，並盡快交回本公司股份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，惟無論如何最遲須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間前48小時前交回。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可按意願親身出席股東特別大會(或其任何續會)，並於會上投票。

股東特別大會的預防措施：為預防和控制新冠疫情及維護公眾健康，本公司將在股東特別大會上採取下列預防措施，以保護出席大會的股東、員工及其他利益相關者免受感染的風險：

- (i) 股東特別大會會場的座位將作出安排，以維持適當的社交距離。
- (ii) 各名股東、受委代表或其他出席人士須於股東特別大會會場各入口處接受強制體溫檢測。任何人士若體溫高於攝氏37.3度或有任何類似流感症狀或其他身體不適，均不得進入股東特別大會會場。
- (iii) 每位出席人士於股東特別大會會場內任何時候均須佩戴口罩。請注意，股東週年大會場地將不會提供口罩，出席者應自行帶備及佩戴口罩。
- (iv) 任何出席人士如拒絕接受任何上述措施，將不被允許進入股東特別大會會場。
- (v) 股東特別大會上將不向出席人士提供茶點及公司禮品。

此外，本公司提醒全體股東，行使投票權時毋須親身出席股東特別大會。股東可通過填妥及交回本通函所附的代表委任表格委託股東特別大會主席作為彼等之受委代表，於股東特別大會上就相關決議案投票以代替親身出席股東特別大會。倘股東選擇不親身出席股東特別大會，惟對於股東特別大會通告所載的決議案或本公司有任何疑問，或有任何事宜欲與董事會溝通，歡迎以書面發送有關問題或事宜至我們的註冊辦事處。

倘因新冠疫情形勢發展而需要更改股東特別大會的日期或地點，本公司將在切實可行情況下盡快於聯交所網站 www.hkexnews.hk 及其網站 <http://www.csscshipping.cn> 刊發通告，向股東告知經重新安排的會議日期、時間及地點。

二零二二年六月十六日

目 錄

	頁次
釋義.....	1
董事會函件.....	6
獨立董事委員會函件.....	15
新百利融資有限公司函件.....	16
附錄一 – 本集團財務資料.....	27
附錄二 – 一般資料.....	39
股東特別大會通告.....	45

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：

「ASL NAVIGATION」	指	ASL NAVIGATION LIMITED，一家於香港註冊成立的有限公司
「聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「董事會」	指	董事會
「CA Shipping」	指	CA Shipping Company Limited，Fortune Vcontainer Carriers及ASL NAVIGATION於香港成立的合營公司，為本公司的非全資附屬公司
「中國船舶集團」	指	中國船舶集團有限公司，一家根據中國法律成立的國有獨資有限責任公司，為中船集團的唯一股東及本公司的控股股東之一
「本公司」	指	中國船舶(香港)航運租賃有限公司，一家於二零一二年六月二十五日根據香港法例註冊成立的有限公司，其股份於聯交所主板上市(股份代號：3877)
「關連人士」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「中船集團」	指	中國船舶工業集團有限公司，一家根據中國法律成立的國有獨資有限責任公司，為本公司的控股股東之一
「二零二一年十二月收購事項」	指	根據二零二一年十二月買賣協議收購一艘液化天然氣運輸船，船身編號為H1830A

釋 義

「二零二一年十二月買賣協議」	指	本公司的全資特殊目的公司Fortune Pillar Shipping Limited (作為買方) 與中船集團的附屬公司滬東中華造船(集團)有限責任公司(作為賣方)訂立的日期為二零二二年一月六日的協議，內容有關收購一艘船身編號為H1830A的液化天然氣運輸船。有關進一步詳情，請參閱本公司日期為二零二一年十二月二十八日的公告。
「董事」	指	本公司董事
「股東特別大會」	指	本公司將舉行及召開的股東特別大會，以考慮及酌情批准建議收購事項
「Fortune Vcontainer Carriers」	指	Fortune Vcontainer Carriers Limited，一家根據香港法例註冊成立的公司，為本公司的全資附屬公司
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「港元」	指	香港法定貨幣，港元
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區
「獨立董事委員會」	指	由全體三名獨立非執行董事組成的董事會獨立委員會，旨在就約務更替協議及造船協議以及其項下擬進行之交易向獨立股東提供意見而成立
「獨立財務顧問」	指	新百利融資有限公司，根據香港法例第571章證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌法團，為本公司委任的獨立財務顧問，以就約務更替協議及造船協議以及其各自項下擬進行的交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見

釋 義

「獨立股東」	指	並無於約務更替協議及造船協議以及其項下擬進行之交易中擁有重大權益之股東
「獨立第三方」	指	並非本公司關連人士且獨立於本公司以及本公司或其任何附屬公司的董事、監事、最高行政人員、控股股東及主要股東或彼等各自的聯繫人亦與之並無關連的獨立第三方
「初步造船合約」	指	初步造船合約I及初步造船合約II的統稱
「初步造船合約I」	指	ASL Shipping, Limited與武昌船舶就ASL Shipping, Limited購買船舶I而訂立的日期為二零二二年三月三十一日的造船合約(經一份日期為二零二二年五月二十七日的補充文件所補充)
「初步造船合約II」	指	ASL Shipping, Limited與武昌船舶就ASL Shipping, Limited購買船舶II而訂立的日期為二零二二年三月三十一日的造船合約(經一份日期為二零二二年五月二十七日的補充文件所補充)
「二零二一年七月收購事項」	指	根據二零二一年七月買賣協議收購一艘液化天然氣運輸船，船身編號為H1829A
「二零二一年七月買賣協議」	指	本公司的全資特殊目的公司Fortune Magnificent Shipping Limited (作為買方)與中船集團的附屬公司滬東中華造船(集團)有限責任公司(作為賣方)訂立的日期為二零二一年七月二日的協議，內容有關收購一艘船身編號為H1829A的液化天然氣運輸船。有關進一步詳情，請參閱本公司日期為二零二一年十二月二十八日的公告。
「最後實際可行日期」	指	二零二二年六月十三日，即本通函付印前為確定其中所載若干資料的最後實際可行日期

釋 義

「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「約務更替協議」	指	約務更替協議I及約務更替協議II的統稱
「約務更替協議I」	指	ASL Shipping, Limited、CA Shipping及武昌船舶訂立的日期為二零二二年五月二十七日的約務更替協議，據此，ASL Shipping, Limited於初步造船合約I項下的權利及責任將轉讓予CA Shipping
「約務更替協議II」	指	ASL Shipping, Limited、CA Shipping及武昌船舶訂立的日期為二零二二年五月二十七日的約務更替協議，據此，ASL Shipping, Limited於初步造船合約II項下的權利及責任將轉讓予CA Shipping
「中國」	指	中華人民共和國，就本通函而言，不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣
「建議收購事項」	指	建議收購船舶
「人民幣」	指	中國法定貨幣，人民幣
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例（經不時修訂、補充或以其他方式修改）
「股份」	指	本公司股本中的普通股
「股東」	指	本公司股份持有人
「造船協議」	指	造船協議I及造船協議II的統稱
「造船協議I」	指	CA Shipping或其代名人（作為買方）與武昌船舶（作為賣方）就收購船舶III而訂立的日期為二零二二年五月二十七日的造船合約（經一份日期為二零二二年六月十三日的補充文件所補充）

釋 義

「造船協議II」	指	CA Shipping或其代名人(作為買方)與武昌船舶(作為賣方)就收購船舶IV而訂立的日期為二零二二年五月二十七日的造船合約(經一份日期為二零二二年六月十三日的補充文件所補充)
「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
「標準貨櫃」	指	二十呎標準貨櫃，用於貨櫃運輸的量度標準，用以描述貨櫃輪的運載能力
「美元」	指	美利堅合眾國的法定貨幣，美元
「船舶」	指	船舶I、船舶II、船舶III及船舶IV的統稱；一艘「船舶」指其中任何一艘
「船舶I」	指	一艘1100標準貨櫃集裝箱船，船身編號為AA006M
「船舶II」	指	一艘1100標準貨櫃集裝箱船，船身編號為AA007M
「船舶III」	指	一艘1100標準貨櫃集裝箱船，船身編號為AA009M
「船舶IV」	指	一艘1100標準貨櫃集裝箱船，船身編號為AA0010M
「武昌船舶」	指	武昌船舶重工集團有限公司，一家根據中國法律成立的公司，為中國船舶集團的間接全資附屬公司
「%」	指	百分比

就本通函而言，除另有註明外，美元兌港幣之換算乃根據1.00美元兌7.80港元的匯率計算。此匯率僅供說明之用，並不表示有任何金額已按、應按或可按此匯率或任何其他匯率兌換。

* 僅供識別

董事會函件

CSSC (Hong Kong) Shipping Company Limited

中國船舶(香港)航運租賃有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：3877)

執行董事：

鐘堅先生(主席)

註冊辦事處：

香港

德輔道中19號

環球大廈18樓1801室

非執行董事：

李巍先生

鄒元晶先生

獨立非執行董事：

王德銀先生

盛慕嫻女士

李洪積先生

敬啟者：

**有關建議收購船舶之主要及關連交易
及
股東特別大會通告**

緒言

茲提述本公司日期為二零二二年五月十八日及二零二二年六月九日的公告，內容有關(其中包括)建議收購事項。

本通函主要旨在向閣下提供(其中包括)(1)有關建議收購事項的進一步資料；(2)獨立董事委員會致獨立股東的推薦意見函；(3)獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的意見函；及(4)股東特別大會通告。

建議收購船舶

董事會欣然宣佈，於二零二二年五月二十七日，CA Shipping (為本公司的間接非全資附屬公司) 已就建議收購事項訂立約務更替協議及造船協議(經兩份日期為二零二二年六月十三日的補充文件所補充)，據此，CA Shipping (為本公司的間接非全資附屬公司) 將收購船舶，總代價為91.92百萬美元(相當於約716.98百萬港元)。

初步造船合約

於二零二二年三月三十一日，ASL Shipping, Limited與武昌船舶訂立初步造船合約，內容有關就以每艘船舶22.88百萬美元的代價收購兩艘船舶。初步造船合約的主要條款與約務更替協議基本相同，惟交付日期及對代價的調整除外。於二零二二年五月二十七日，ASL Shipping, Limited與武昌船舶訂立兩份補充文件，據此，經計及額外建造成本，每艘船舶的代價調整為22.98百萬美元。除上述代價調整外，初步造船合約的其他條款保持不變。

約務更替協議

約務更替協議的主要條款如下：

約務更替協議I

新買家 ： CA Shipping (即本公司的間接非全資附屬公司)

原買家 ： ASL Shipping, Limited

建造商 ： 武昌船舶

約務更替協議II

新買家 ： CA Shipping (即本公司的間接非全資附屬公司)

原買家 ： ASL Shipping, Limited

建造商 ： 武昌船舶

董事會函件

約務更替協議項下的造船廠為中國船舶集團(即中船集團的唯一股東及本公司控股股東之一)的間接全資附屬公司，於最後實際可行日期持有本公司已發行股本約74.99%，故為本公司的關連人士。

標的事項

根據約務更替協議I，ASL Shipping, Limited於初步造船合約I項下的所有權利及責任將根據約務更替協議I的條款及條件轉讓予CA Shipping。武昌船舶同意上述約務更替。

根據約務更替協議II，ASL Shipping, Limited於初步造船合約II項下的所有權利及責任將根據約務更替協議II的條款及條件轉讓予CA Shipping。武昌船舶同意上述約務更替。

將予收購的船舶

根據約務更替協議I及約務更替協議II分別擬收購的船舶為1100標準貨櫃集裝箱船，即船舶I及船舶II。

造船協議

造船協議的主要條款如下：

造船協議I

買方 ： CA Shipping或其代名人

賣方 ： 武昌船舶

造船協議II

買方 ： CA Shipping或其代名人

賣方 ： 武昌船舶

將予收購的船舶

根據造船協議I及造船協議II分別擬收購的船舶為1100標準貨櫃集裝箱船，即船舶III及船舶IV。

董事會函件

代價

根據約務更替協議及造船協議，一艘船舶的代價為22.98百萬美元，而船舶的總代價為91.92百萬美元(相當於約716.98百萬港元) (「代價」)，須根據船舶造船進度的以下協定里程碑支付：

- (a) CA Shipping須於買方收到造船廠提供的退款保證後五個銀行工作日內向武昌船舶支付一筆相當於代價20%的金額；
- (b) CA Shipping須於船舶進行鋼材切割時向武昌船舶支付一筆相當於代價10%的金額；
- (c) CA Shipping須於船舶安放龍骨時向武昌船舶支付一筆相當於代價5%的金額；
- (d) CA Shipping須於船舶下水時向武昌船舶支付一筆相當於代價5%的金額；及
- (e) CA Shipping須於船舶交付時向武昌船舶支付一筆相當於代價60%的金額。

根據初步造船合約及造船協議，買方(即分別為ASL Shipping, Limited及CA Shipping)於船舶交付前支付的所有款項均屬向武昌船舶支付墊款的性質。倘若買方根據初步造船合約及造船協議的條款合理地取消或撤銷初步造船合約及造船協議，則自武昌造船收款日期起至退款日期為止，武昌船舶將向買方退還所有向其支付的款項連同利息。武昌船舶應根據初步造船合約及造船協議的期限向買方提供上述退款的退款保證。

於最後實際可行日期，武昌船舶尚未向 ASL Shipping, Limited交付退款保證。因此，ASL Shipping, Limited並無向武昌船舶支付代價的分期付款項。

代價調整

根據初步造船合約I，倘延遲交付超過60天(「60天寬限期」)，則代價將向下調整。倘延遲交付自60天寬限期起計最多180天，則代價將減少每天5,000美元。倘延遲交付超過240天，則ASL Shipping, Limited可終止初步造船合約I。

董事會函件

根據初步造船合約II及造船協議，倘延遲交付超過30天（「**30天寬限期**」），則代價將向下調整。倘延遲交付自30天寬限期起計最多180天，則代價將減少每天5,000美元。倘延遲交付超過210天，則ASL Shipping, Limited或CA Shipping（或其代名人）（視乎情況而定）可終止初步造船合約II及造船協議。

代價乃由訂約方經雙方公平磋商後釐定，經計及(i)來自獨立第三方的同類船舶的建設成本；(2)在參考可公開獲得的行業報告（例如Clarksons Research Services Limited發佈的航運情報週刊及集裝箱情報月刊）及一份全球航運報章（即TradeWinds）於二零二二年三月報告的最近期業內可資比較交易後得出的同類船舶的當前市價，以及(3)符合本公司要求並由自願買方與自願賣方協定的付款條款、技術條款及交貨日期。根據(i)來自Clarkson Research Services Limited的公開行業數據，於二零二一年底，可資比較集裝箱船的新造市價約為23.5百萬美元，而二零二二年三月及二零二二年四月則分別約為24.3百萬美元及24.5百萬美元及(ii) TradeWinds於二零二二年三月報告的可資比較交易金額約25百萬美元。董事會（包括獨立非執行董事）認為，約務更替協議及造船協議的條款（包括代價）為正常商業條款，屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。

目前預期25%的代價將由CA Shipping或其代名人（視乎情況而定）的股東所提供的股東貸款提供資金，而75%的代價則將由CA Shipping將取得的銀行融資提供資金。本公司將利用其內部資源，按照其於CA Shipping持有的股權比例向CA Shipping提供該等股東貸款。倘銀行要求CA Shipping或其代名人（視乎情況而定）的股東提供擔保及／或抵押品，則本公司應按其持股比例提供有關擔保及／或抵押品。

交付時間

目前預期該等船舶將於二零二四年一月三十一日至二零二四年八月三十一日期間交付。

完成

約務更替協議及造船協議項下擬進行的交易須待於股東特別大會上取得獨立股東批准後方告完成。於最後實際可行日期，上述先決條件尚未達成。

董事會函件

有關約務更替協議及造船協議訂約方的資料

CA Shipping為一家由Fortune Vcontainer Carriers與ASL NAVIGATION成立的合營公司。於最後實際可行日期，CA Shipping由Fortune Vcontainer Carriers及ASL NAVIGATION分別擁有60%及40%權益。因此，CA Shipping為本公司的非全資附屬公司，其財務業績將併入本集團的財務報表。

Fortune Vcontainer Carriers為一家於香港註冊成立的有限公司及本公司的全資附屬公司，主要從事提供租賃服務。

ASL NAVIGATION為一家於香港註冊成立的有限公司，主要從事航運業務。於最後實際可行日期，ASL NAVIGATION由ASL Shipping, Limited全資擁有。ASL Shipping, Limited為一家於香港註冊成立的有限公司，主要從事航運業務。就董事經作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，於最後實際可行日期，ASL Shipping, Limited最終由Hsing Tai-Ming及Yang Xiangdong分別擁有約55%及45%權益。ASL NAVIGATION、ASL Shipping, Limited及其最終實益擁有人均為獨立第三方。

武昌船舶為一家根據中國法律註冊成立的公司，主要從事造船業務。該公司為中國船舶集團的間接全資附屬公司，而中國船舶集團為中船集團的唯一股東，亦為本公司的控股股東之一。因此，武昌船舶為本公司之關連人士。

進行建議收購事項的理由及裨益

本公司是一家船廠系租賃公司，主要從事提供租賃服務。

本集團主要從事提供經營租賃及融資租賃業務。本集團自其於二零一二年註冊成立時起一直於一般及日常業務過程中向中船集團及／或其聯繫人購買船舶（透過與造船廠訂立直接造船合約或更替本集團的承租人客戶及造船廠先前訂立的造船合約）。向中船集團及／或其聯繫人購買的船舶已用於本集團的經營租賃業務及直接融資租賃交易（均為本集團的主營業務）。建議收購事項使本集團能夠透過將船舶出租予其客戶來產生租賃收入。

董事會函件

此外，本集團致力保持船舶組合的多元化、現代化及年輕化。本集團將定期監察及評估船舶的船齡、狀況及使用情況，以期持續優化資產配置及提高資產抗風險能力。鑑於近兩年集裝箱船市場持續復甦並成為全球貿易量最大的市場，加上由於COVID-19的影響，全球供應鏈的效率及安全性被提升到前所未有的重要程度，故董事會認為，建議收購事項代表一項本集團擴大支線集裝箱船在其船舶組合中的比例以把握該機遇的戰略舉措，並符合本公司的跨週期戰略。因此，董事相信，訂立約務更替協議將增強本集團的租賃業務，並符合本集團的整體業務發展策略。此外，中船集團及其聯繫人始終如一地按時向本集團交付優質船舶，且並無發生中船集團及／或其聯繫人嚴重違反該等造船協議的合約條款。因此，向中船集團及／或其聯繫人購買船舶，使本集團能夠確保盡早交付船舶，從而將提高最終營運效率。經考慮上述各項，董事認為，約務更替協議及造船協議的條款屬公平合理，且約務更替協議及造船協議符合本公司及其股東的整體利益。

上市規則的涵義

於最後實際可行日期，中國船舶集團(透過中船集團)於4,602,046,234股股份(佔本公司已發行股本約75%)中擁有權益。由於中船集團的唯一股東中國船舶集團為武昌船舶的100%間接股東，故武昌船舶為本公司的關連人士。因此，建議收購事項構成本公司於上市規則第14A章項下的關連交易。

由於建議收購事項的最高適用百分比率超過5%但低於25%，故建議收購事項亦構成本公司的須予披露交易及關連交易，因而須遵守上市規則第14章及第14A章項下的申報、公告、通函及獨立股東批准規定。

此外，由於本集團已與中船集團的聯繫人訂立二零二一年七月買賣協議及二零二一年十二月買賣協議，故二零二一年七月收購事項、二零二一年十二月收購事項及建議收購事項構成於12個月期間內進行的一系列交易，因而根據上市規則第14.22條及第14A.81條須合併計算。由於根據上市規則第14章就二零二一年七月收購事項、二零二一年十二月收購事項及建議收購事項按合併基準計算的一項或多項適用百分比率超過25%但低於100%，故建議收購事項構成本公司重大交易及關連交易，因而須遵守上市規則第14章及第14A章項下的申報、公告、通函及獨立股東批准規定。

董事會函件

由於中國船舶集團透過其直接全資附屬公司(即中船集團)於最後實際可行日期持有4,602,046,234股股份(相當於本公司全部已發行股本的75%)，故中船集團為中國船舶集團的聯繫人及本公司的關連人士。因此，中國船舶集團及中船集團控制或有權控制4,602,046,234股股份的投票權，佔於最後實際可行日期本公司全部已發行股本的75%，且應於股東特別大會上放棄投票。鐘堅先生為執行董事兼董事會主席，彼亦為中國船舶工業股份有限公司(為中船集團的附屬公司)的監事。鄒元晶先生為附屬公司，彼亦為上海外高橋造船有限公司(為中船集團的附屬公司)的董事。鐘堅先生及鄒元晶先生被視為擁有重大權益並已放棄在董事會會議就審議及批准約務更替協議及造船協議投票。

除上文所披露者外，據董事經作出一切合理查詢後所深知、確信及盡悉，概無股東及任何彼等各自的緊密聯繫人於約務更替協議及造船協議中擁有任何重大權益，而須就批准相同事宜之股東決議案放棄投票。

股東特別大會及代表委任安排

本公司謹訂於二零二二年六月三十日(星期四)下午三時三十分或緊隨於同日舉行的本公司股東週年大會結束後(以較遲者為準)假座香港德輔道中19號環球大廈18樓1801室舉行股東特別大會，召開大會的通告載於本通函第45至47頁。於股東特別大會上，將提呈以批准約務更替協議及造船協議及其項下擬進行之交易的普通決議案。

隨函亦附奉股東特別大會適用的代表委任表格。無論閣下能否出席股東特別大會，務請閣下將代表委任表格按其印列的指示填妥，並儘快交回本公司股份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，惟無論如何最遲須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間前48小時前交回。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可按意願親身出席股東特別大會(或其任何續會)，並於會上投票。

董事會函件

根據上市規則第13.39(4)條，股東於股東特別大會上的所有表決須以投票方式進行。因此，大會主席將根據本公司的組織章程細則的要求，將於股東特別大會通過的所有決議案以投票方式進行表決。本公司將根據上市規則第13.39(5)條所訂明者宣佈投票表決結果。

為確定股東出席股東特別大會並於會上投票的資格，本公司將於二零二二年六月二十七日(星期一)至二零二二年六月三十日(星期四)(首尾兩日包括在內)期間暫停辦理股份過戶登記手續，期間將不會辦理股份過戶登記。為符合資格出席股東特別大會並於會上投票，所有股份過戶文件連同有關股票必須於二零二二年六月二十四日(星期五)下午四時三十分前送交本公司之股份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17樓1712-1716號舖。

推薦建議

謹請閣下垂注(i)本通函第15頁所載的獨立董事委員會函件；(ii)本通函第16至26頁所載的獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的函件；及(iii)本通函附錄所載的額外資料。

董事(包括獨立非執行董事)認為：(i)約務更替協議及造船協議於本集團一般業務過程中訂立；及(ii)約務更替協議及造船協議之所有條款按正常商業條款訂立，屬公平合理及符合本公司及股東之整體利益。因此，董事會建議所有獨立股東出席股東特別大會及投票贊成股東特別大會通告所載的普通決議案。

此 致

列位股東 台照

承董事會命
中國船舶(香港)航運租賃有限公司

主席

鐘堅

謹啟

二零二二年六月十六日

獨立董事委員會函件

CSSC (Hong Kong) Shipping Company Limited
中國船舶(香港)航運租賃有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：3877)

敬啟者：

**有關建議收購船舶之主要及關連交易
及
股東特別大會通告**

茲提述本公司日期為二零二二年六月十六日致本公司股東的通函(「**通函**」)，本函件構成通函的一部分。除文義另有所指外，本函件所使用的詞彙與通函所定義者具相同涵義。

吾等已獲委任為獨立董事委員會，就有關約務更替協議及造船協議及其項下的交易是否公平合理向獨立股東提供意見。

新百利融資有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就此向我們提供意見。閣下亦請垂注通函中的「新百利融資有限公司函件」。經考慮相關主要因素和理由，及獨立財務顧問在其函件中提出的意見後，吾等認為，有關各項約務更替協議及造船協議的條款乃於本公司一般及日常業務過程中按正常商業條款訂立，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股東特別大會上提出的普通決議案，以批准約務更替協議及造船協議以及其項下擬進行的交易。

此 致

列位獨立股東 台照

獨立董事委員會

獨立非執行董事
王德銀先生

獨立非執行董事
盛慕嫻女士
謹啟

獨立非執行董事
李洪積先生

二零二二年六月十六日

新百利融資有限公司函件

以下為新百利融資有限公司致獨立董事委員會及獨立股東之意見函件，乃為載入本通函而編製。



新百利融資有限公司
香港
皇后大道中29號
華人行
20樓

敬啟者：

有關建議收購船舶之主要及關連交易

緒言

茲提述吾等獲委任為獨立財務顧問，就從武昌船舶重工集團有限公司收購船舶（「**建議收購事項**」）向中國船舶（香港）航運租賃有限公司（「**貴公司**」）的獨立董事委員會及獨立股東提供意見。有關建議收購事項的詳情載於 貴公司日期為二零二二年六月十六日的通函（「**通函**」）所載的「董事會函件」（「**董事會函件**」），而本函件構成通函的一部分。除非另有界定，本函件所用詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

CA Shipping（即 貴公司的間接非全資附屬公司）訂立建議收購事項，以91.92百萬美元（相當於約716.98百萬港元）的代價從武昌船舶（即中國船舶集團的間接全資附屬公司）收購船舶。

根據董事會函件，於最後實際可行日期，中國船舶集團（透過中船集團）於 貴公司已發行股本中擁有約75%權益及為武昌船舶的間接股東，故武昌船舶為 貴公司的關連人士。建議收購事項構成 貴公司的主要及關連交易，須遵守上市規則第14章及第14A章項下之申報、公告、通函及獨立股東批准規定。

新百利融資有限公司函件

獨立董事委員會(由全體獨立非執行董事,即王德銀先生、盛慕嫻女士及李洪積先生)已告成立,並就建議收購事項向獨立股東提供意見。吾等(即新百利融資有限公司)已獲委任為獨立財務顧問,以就此向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

於過去兩年,新百利融資有限公司已就有關收購船舶之關連交易及須予公布交易(有關詳情載於 貴公司日期為二零二二年一月三十一日的通函)擔任 貴公司獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問。該過往委聘僅限於根據上市規則向 貴公司獨立董事委員會及獨立股東提供獨立顧問服務。根據該過往委聘,新百利融資有限公司向 貴公司收取正常的專業費用。鑑於過往委聘的獨立顧問性質,於最後實際可行日期,(a)新百利融資有限公司與(b) 貴集團與武昌船舶之間並不存在可被合理視為妨礙吾等就上文所載事宜擔任獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問的獨立性(定義見上市規則第13.84條)的關係或利益。

於達致吾等之意見時,吾等依賴通函所載的資料以及董事及 貴公司管理層(「**管理層**」)所提供的資料及事實以及所表達的意見。吾等已假設向吾等提供的資料及事實以及所表達的意見在所有重大方面均屬真實、準確及完整。吾等亦已徵求並獲得董事確認,吾等已獲提供所有相關重要資料,所獲提供之資料及所表達之意見並無遺漏任何重大事實。吾等並無理由懷疑吾等所獲提供資料之真實或準確性,或相信任何重大資料被遺漏或隱瞞。吾等依賴該等資料,並認為吾等已獲得足夠資料以達致吾等於本函件作出之意見及推薦建議。然而,吾等並無對 貴集團或武昌船舶的業務及事務狀況進行任何獨立調查,亦無獨立核實獲提供之資料。

所考慮的主要因素及理由

吾等於達致有關建議收購事項的意見時，已考慮下列主要因素及理由：

1. 建議收購事項訂約方的資料

貴集團

貴公司是一家船廠系租賃公司，主要從事提供租賃服務。

CA Shipping為一家由Fortune Vcontainer Carriers與ASL NAVIGATION成立的合營公司。CA Shipping為 貴公司的間接非全資附屬公司，其財務業績將併入 貴集團的財務報表。

Fortune Vcontainer Carriers為一家於香港成立的有限公司及 貴公司的全資附屬公司，主要從事提供租賃服務。ASL NAVIGATION為一家於香港註冊成立的有限公司，主要從事航運業務。於最後實際可行日期，ASL NAVIGATION由ASL Shipping Limited (「ASL Shipping」) 全資擁有。誠如董事會函件所載，就董事經作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，於最後實際可行日期，ASL Shipping最終由Hsing Tai-Ming及Yang Xiangdong分別擁有約55%及45%權益。ASLNAVIGATION、ASL Shipping及其最終實益擁有人均為獨立第三方。

約務更替協議項下的原買家

建議收購事項涉及武昌船舶(即造船廠)與ASL Shipping(即原買家)原先訂立的協議的更替。ASL Shipping主要從事航運業務。

武昌船舶(造船廠)

武昌船舶為一家根據中國法律註冊成立的公司，主要從事造船業務。該公司為中國船舶集團的間接全資附屬公司，而中國船舶集團為中船集團的唯一股東，亦為 貴公司的控股股東之一。

2. 進行建議收購事項的理由及裨益

據管理層告知，中船集團為中國領先的國有造船集團。中船集團於造船方面擁有豐富的經驗及紮實的專業知識，並具備建造各類船舶的能力。貴集團主要從事提供經營租賃及融資租賃業務。貴集團自其於二零一二年成立時起一直於一般及日常業務過程中向中船集團及／或其聯繫人購買船舶（透過與造船廠訂立直接造船合約或更替貴集團的承租人客戶及造船廠先前訂立的造船合約）。向中船集團及／或其聯繫人購買的船舶已用於貴集團的經營租賃業務及直接融資租賃交易（兩者均為貴集團的主要業務）。當根據建議收購事項購買的船舶已由／由造船廠交付時，貴集團將能夠通過將船舶租予客戶而產生租賃收入。

為瞭解航運市場，吾等已對克拉克森海運指數進行分析，該指數由Clarkson Research Services Limited（「克拉克森」）設立，是主要船舶類型的加權平均收益指數，其加權乃基於每個分部的船舶數目。克拉克森為國際綜合航運服務提供商Clarkson Plc (<https://www.clarksons.com/>)的研究部門。自貴公司於二零一九年六月十七日在聯交所上市以來，克拉克森海運平均指數由二零一九年六月約13,050美元／天增加至二零二二年三月約40,651美元／天。克拉克森海運指數於二零一九年至二零二零年保持穩定，於二零一九年平均約為15,082美元／天及於二零二零年平均約為14,839美元／天。平均克拉克森海運指數隨後於二零二一年增至約28,700美元／天，並二零二二年一月至三月增至約35,118美元／天。克拉克森海運指數自二零二一年以來大幅增加，由二零二一年一月約15,386美元／天大幅增至二零二二年三月約40,651美元／天。根據上述統計數據，航運業近期呈正面趨勢。

管理層認為，中船集團連同其聯繫人一直及時向貴集團交付優質船舶。就此而言，吾等已從貴公司獲得先前向中船集團及／或其聯繫人購買的若干船舶（即自貴公司於聯交所上市以來，根據貴公司與中船集團及／或其聯繫人訂立的已生效的造船合約於截至二零二一年十二月三十一日止年度已交付的船舶）的交付及接納協議副本（即造船廠與買家於船舶交付時簽立的文件）。吾等注意到，該等船舶的交付時間（即交付及接納協議的日期）位於根據相關造船合約條款作出的獲准交付時間表之內，且管理層亦確認，中船集團及／或其聯繫人並無嚴重違反造船協議中的合約條款。管理層認為，貴集團與中船集團的交易乃按公平合理條款進行，中船集團供應的船舶使貴集團能保持穩定的業務運營。

新百利融資有限公司函件

據管理層告知，繼續壯大其船隊規模以擴大業務是 貴集團的戰略。根據 貴公司的二零二一年年報， 貴集團將繼續持續投資於新船舶租賃資產。經參考 貴公司的二零二零年年報及二零二一年年報， 貴集團的船隊規模由二零二零年十二月三十一日的136艘船舶（其中起租運營90艘及在建46艘）增加至二零二一年十二月三十一日的158艘（其中租賃130艘及在建28艘）。誠如 貴公司二零二一年年報所進一步提述， 貴集團截至二零二一年十二月三十一日止年度的經審核純利較二零二零年增加約24.6%。誠如管理層告知，該溢利增幅主要歸因於（其中包括）(i)對 貴集團自營散貨船隊的需求大幅增加；及(ii) 貴集團營運的船隊規模增長，由二零二零年十二月三十一日的90艘增長至截至二零二一年十二月三十一日的130艘，增加約44.4%。鑒於上文所述，吾等認為建議收購事項與 貴集團繼續壯大其船隊規模的發展戰略一致。經考慮(i) 貴集團開展營運及融資租賃船舶作為其主要業務，收購／建造船舶對 貴集團日常業務營運是必要的；及(ii)上文所述的近期正面行業趨勢，吾等亦認為， 貴集團繼續壯大其船隊規模的策略符合 貴公司及股東的整體利益。

考慮到(i)建議收購事項符合 貴集團的主要業務（因為所購買的船舶將用於 貴集團的經營租賃業務及／或直接融資租賃交易）；(ii)當根據建議收購事項購買的船舶已由／由造船廠交付時， 貴集團將能夠通過將船舶租予客戶而產生租賃收入；(iii) 貴集團過去幾年一直從中船集團及／或其聯繫人購買船舶；及(iv)建議收購事項與 貴集團繼續壯大其船隊規模的發展戰略一致，故吾等認同管理層的觀點，即建議收購事項符合 貴公司及股東的整體利益，且於 貴集團的一般及日常業務過程中進行。

3. 建議收購事項的主要條款

下文載列建議收購事項的主要條款概要，其詳情載於董事會函件。

於二零二二年三月三十一日，ASL Shipping與武昌船舶訂立兩份造船合約（「初步造船合約I」及「初步造船合約II」，統稱「初步造船合約」），內容有關收購兩艘船舶，每艘船舶的代價為22.88百萬美元。除交付日期及若干延遲交付條款外，初步造船合約的主要條款基本相同。於二零二二年五月二十七日，ASL Shipping與武昌船舶訂立兩份補充文件（「初步造船合約補充文件」），據此，收購船舶的代價將調整為22.98百萬美元（經計及船舶建造的額外費用）。除上述代價調整外，初步造船合約的其他條款保持不變。

於二零二二年五月二十七日，CA Shipping（即 貴公司的間接非全資附屬公司）與武昌船舶（即中船集團的附屬公司）及ASL Shipping訂立兩份約務更替協議，據此（其中包括）ASL Shipping於初步造船合約（由初步造船合約補充文件補充）的所有權利及責任將由CA Shipping或其代名人承擔。

於二零二二年五月二十七日，CA Shipping與武昌船舶訂立兩份造船合約（「新造船合約I」及「新造船合約II」，統稱「新造船合約」），內容有關收購兩艘船舶，每艘船舶的代價為22.88百萬美元。除買家及交付日期外，新造船合約I及新造船合約II的主要條款分別與初步造船合約I及初步造船合約II基本相同。於二零二二年六月十三日，CA Shipping與武昌船舶訂立兩份補充文件，據此，收購船舶的代價將調整為22.98百萬美元（經計及船舶建造的額外費用）。除上述代價調整外，新造船合約的其他條款保持不變。

將予收購的船舶

船舶為四艘1,100標準貨櫃集裝箱船舶

根據董事會函件，目前預期船舶將於二零二四年一月三十一日至二零二四年八月三十一日期間交付。

代價

一艘船舶的代價為22.98百萬美元，而船舶的總代價為91.92百萬美元（相當於約716.98百萬港元）（「代價」），須根據船舶造船進度的下列協定里程碑支付：

- (a) CA Shipping須於買家收到造船廠的退款保證後五個銀行營業日內，向武昌船舶支付一筆相當於代價20%的金額；
- (b) CA Shipping須於船舶進行鋼材切割時向武昌船舶支付一筆相當於代價10%的金額；
- (c) CA Shipping須於船舶安放龍骨時向武昌船舶支付一筆相當於代價5%的金額；
- (d) CA Shipping須於船舶下水時向武昌船舶支付一筆相當於代價5%的金額；及
- (e) CA Shipping須於船舶交付時向武昌船舶支付一筆相當於代價60%的金額。

根據初步造船合約／新造船合約，買家（分別為ASL Shipping及CA Shipping）於船舶交付前支付的所有款項應屬向造船廠（即武昌船舶）支付的墊款。倘買家根據初步造船合約／新造船合約的條款合理地取消或撤銷初步造船合約／新造船合約，則造船廠應向買家退還已付造船廠的所有金額，連同於造船廠收款日期至匯款日期期間的利息。造船廠應根據初步造船合約／新造船合約的條款就上述退款向買家提供退款保證。

據管理層告知，武昌船舶尚未向ASL Shipping提供退款保證。於最後實際可行日期，ASL Shipping未向武昌船舶支付任何分期代價。

新百利融資有限公司函件

根據初步造船合約I，於初步造船合約I界定的交付日期後延遲交付60天，不得就代價作出調整。倘於初步造船合約I界定的交付日期後延遲交貨超過60天，則代價應每天扣減5,000美元（自初步造船合約I界定的交付日期後第61天起計按規定的減少率計算，總扣減不超過180天）。倘於初步造船合約I界定的交付日期後延遲交貨持續為期240天，則買方可根據其條款終止初步造船合約I。

根據初步造船合約II／新造船合約I／新造船合約II，於交付日期（定義見初步造船合約II／新造船合約I／新造船合約II）後延遲交貨30天，不得就代價作出調整。倘於初步造船合約II／新造船合約I／新造船合約II界定的交付日期後延遲交貨超過30天，則代價應每天扣減5,000美元（自初步造船合約II／新造船合約I／新造船合約II界定的交付日期後第31天起計按規定的減少率計算，總扣減不超過180天）。倘於初步造船合約II／新造船合約I／新造船合約II界定的交付日期後延遲交貨持續為期210天，則買方可根據其條款終止初步造船合約II／新造船合約I／新造船合約II。

對代價的分析

根據建議收購事項，代價應由買方根據船舶的造船進度分期支付給武昌船舶，其中大部分代價於船舶交付時支付。據管理層告知，該付款時間表（即根據造船進度分期付款，大部分款項於船舶交付時支付）乃基於與造船廠之間的公平磋商釐定；且符合市場慣例。出於吾等之盡職調查目的，吾等已識別出於聯交所上市的公司於日期為二零二二年五月十八日的建議收購事項公告之前的一年內所公佈／進行的與向造船廠收購船舶有關的交易（「市場交易」）。據吾等盡悉及所深知及盡悉，吾等發現有12宗交易符合上述標準。吾等認為一年期間乃屬公平合理，原因為其可顯示公司於訂立建議收購事項之前的大致時間框架內進行的與建議收購事項具有類似性質的交易的趨勢。因此，吾等亦認為，市場交易屬公平且對吾等的分析而言具有代表性。吾等從市場交易注意到，(i)船舶的購買價乃根據協定造船進度的里程碑支付；及(ii)在10宗市場交易（不包括兩宗未披露詳細付款時間表的交易）中的9宗中，大部分代價應於船舶交付時支付。因此，吾等認為建議收購事項的付款條款屬公平合理。

出於吾等之盡職調查目的，吾等就 貴集團購買船舶作租賃用途的內部程序向管理層進行查詢。據管理層告知，對於 貴集團的租賃項目，業務部應編製相關的項目報告及／或其他支持文件（例如價格證明文件）供風險管理部門作出評估；且項目應由董事會／總經理委員會（該委員會由 貴公司的經理組成並由 貴公司的總經理擔任主席）審閱及批准。項目報告及／或相關支持文件包括對租賃項目的相關評估（例如船舶購買價的分析）。在編製項目報告及相關支持文件時，業務部會參考（其中包括）類似船舶建造的現行市價，該市價由研究公司編製的行業報告及／或克拉克森公佈的近期行業可比交易確定（「內部程序」）。

新百利融資有限公司函件

管理層確認，貴公司在訂立建議收購事項時已遵守內部程序。出於吾等盡職調查目的，吾等從貴公司獲得與建議收購事項相關的內部價格證明文件。吾等從該文件注意到，貴公司已經考慮(其中包括)(i)克拉克森公佈的支線集裝箱船的新造船價格；及(ii)其他造船廠介乎23.5百萬美元至24百萬美元的造船報價。吾等亦獲得克拉克森於二零二二年四月發表的一份刊物，該公司於編製價格證明文件時曾參考該份刊物。根據該份刊物，可比集裝箱船舶的市場新造船價格於二零二一年末約為23.5百萬美元，而於二零二二年三月則約為24.3百萬美元。此外，根據克拉克森的數據，於二零二二年四月，可比集裝箱船舶的市場新造船價格為24.5百萬美元。每艘船舶的購買價22.98百萬美元低於上述近期市場新造船價格。經考慮(i)克拉克森的上述背景；及(ii)來自克拉克森的上述數據代表市場造船價格，吾等認為參考克拉克森的數據屬公平合理。因此，吾等亦認為建議收購事項的代價屬公平合理。

經考慮上述因素後，吾等認為建議收購事項的條款屬公平合理。

4. 建議收購事項的可能財務影響

根據董事會函件，目前預期25%的建議收購事項代價將由CA Shipping或其代名人(視乎情況而定)的股東所提供的股東貸款提供資金，而75%的建議收購事項代價則將由CA Shipping將取得的銀行融資提供資金。貴公司將利用其內部資源，按照其於CA Shipping持有的股權比例向該實體提供該等股東貸款。倘銀行要求CA Shipping或其代名人(視乎情況而定)的股東提供擔保及／或抵押品，則貴公司應按其持股比例提供有關擔保及／或抵押品。據管理層告知，CA Shipping將就銀行融資與銀行聯絡，而有關銀行融資的條款將由CA Shipping與銀行磋商釐定。於釐定銀行融資的條款時，CA Shipping將參照相關船舶租賃的條款。

據管理層告知，貴集團的銀行借款主要為其一般及日常業務過程中用於建設船舶的銀行融資。僅供說明用途，根據貴公司的二零二一年年報，貴集團於二零二一年十二月三十一日的銀行借款約為196億港元，其加權平均利率介乎每年0.96%至2.27%。

新百利融資有限公司函件

於完成建議收購事項及交付船舶後，貴集團的固定資產應按收購代價金額增加；貴集團的流動資產應按由內部資源撥付的代價金額減少；而貴集團的負債應按由銀行融資撥付的代價金額增加。

意見及推薦建議

經考慮上述主要因素，吾等認為(i)建議收購事項的條款為一般商業條款且屬公平合理；及(ii)建議收購事項乃於貴集團的一般及日常業務過程中訂立，且符合貴公司及股東的整體利益。因此，吾等建議獨立董事委員會推薦獨立股東，且吾等本身亦推薦獨立股東於股東特別大會上就將提呈之相關普通決議案表決贊成，以批准建議收購事項。

此 致

獨立董事委員會及
獨立股東 台照

代表
新百利融資有限公司
董事
鄭冠勇
謹啟

二零二二年六月十六日

鄭冠勇先生為於證券及期貨事務監察委員會之註冊持牌人及新百利融資有限公司之負責人員，該公司根據證券及期貨條例可進行第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌機構。彼於機構融資行業擁有逾十年經驗。

本集團財務資料

本集團截至二零一九年、二零二零年及二零二一年十二月三十一日止三個年度各年的財務資料分別於本公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的年報(第83至180頁)、截至二零二零年十二月三十一日止年度的年報(第129至244頁)及截至二零二一年十二月三十一日止年度的年報(第135至236頁)中披露。所有該等資料已刊載於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<https://www.csscshipping.cn>):

- (i) 本公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的年報:

<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2020/0424/2020042400838.pdf>

- (ii) 本公司截至二零二零年十二月三十一日止年度的年報:

<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2021/0426/2021042601333.pdf>

- (iii) 本公司截至二零二一年十二月三十一日止年度的年報:

<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2022/0427/2022042700505.pdf>

營運資金

經計及目前的內部資源以及目前可從銀行及金融機構獲得的貸款，董事經適當及審慎考慮後認為，如無意外情況，本集團擁有足夠營運資金以供其目前(即至少自本通函刊發日期起計未來12個月)營運之用。

債務及或有負債聲明

於二零二二年四月三十日(即就本債務聲明而言的最後實際可行日期)營業時間結束時，本集團的未償還借款及債務約為28,686百萬港元，包括有抵押且有擔保銀行貸款約8,993百萬港元，無抵押且無擔保銀行貸款約9,520百萬港元，無抵押且有擔保債權約10,139百萬港元及無抵押且無擔保租賃負債約34百萬港元。於二零二二年四月三十日營業時間結束時，本集團就合營企業銀行貸款提供的擔保所具有的或有負債約為3,102百萬港元。

除上文或此處所披露者外，以及除集團內公司間的負債外，於二零二二年四月三十日營業時間結束時，本集團並無任何其他未償還的按揭、押記、債權證、貸款資本、銀行貸款或透支、債務證券或其他類似債務、融資租賃或其他重大或有負債。

本集團的財務及經營前景

本集團主要從事提供租賃服務以及船舶經紀及貸款服務等業務。

二零二二年伊始，新冠疫情大流行一波未平，俄烏衝突一波又起，亦為今年全球經濟復甦及貿易發展帶來不確定性。儘管受到國際局勢影響，我們依然對全球經濟和全球海運貿易整體延續復甦態勢保持樂觀態度。

從海運運力需求端來看，克拉克森數據顯示二零二二年全年全球海運貿易周轉量有望進一步增長4.0%。二零二二年以來，由於疫情反覆導致市場供需錯配、事件干擾及能源緊張等因素，市場對生活物資、大宗乾散貨及LNG的需求較為旺盛。特別是近期原油、天然氣等大宗商品以及糧食等地區大宗商品受突發事件影響輸出受阻，替代途徑的運輸距離可能延長，影響全球航運運力供需格局，並繼續推高運價。自二零二二年三月以來，波羅的海油輪歐洲航線運費每天上漲30,000美元至241,000美元，創二零零八年以來新高。地緣局勢的緊張可能為航運市場帶來新的機遇。

從海運運力供給端來看，根據克拉克森預測，二零二二年新船交付規模預期穩中略降，以總噸計，預計將同比下降12%；老舊船舶拆解量有望增加，以總噸計，預計將同比上升17%。由此計算，二零二二年全球船隊運力增速放緩至2.4%左右，同比下滑0.4個百分點。另外，考慮到全球供應鏈中斷、港口擁堵等問題短時期難以完全緩解，航運市場的運力供給釋放和運輸效率將繼續受限。因而預計二零二二年全球航運市場行情基本面有望持續向好。

從法規與技術層面看，國際海事組織(IMO)為減少溫室氣體(GHG)排放而制定的基於短期目標的強制性技術和運營措施—船舶能效指數(EEXI)和碳排放強度指數(CII)將隨著國際防止船舶造成污染公約(MARPOL)附則VI於二零二二年十一月一日的生效而生效，將自二零二三年一月一日起開始約束適用的船舶。在政策法規及市場需求的雙重驅動下，船舶綠色低碳轉型進程明顯加速，從融資貸款、貨物承運、燃料使用等方面向低碳零碳船舶傾斜。同時，業內普遍認為老舊船舶為滿足排放要求，可能不得不採用降速航行，從而減少船舶有效運力，有力支撐航運市場持續復甦。

本集團多年來通過充分發揮船廠系租賃公司的專業優勢，以及戰略性佈局和投資。目前已經建立了以浮式液化天然氣裝置(FLNG)、LNG及浮式儲存再氣化裝置(FSRU)為代表的完備的海上清潔能源存儲—運輸體系，以及雙燃料長程成品油輪、新型綠色散貨船、環保型大型集裝箱船、汽車滾裝運輸船、智慧漁業大型養殖工船等均衡的綠色環保船隊資產組合。本集團多元化的優質資產在未來將為本集團帶來持續盈利，有助於本集團持續分享航運業復甦的紅利並抵禦市場波動的風險。

本集團將持續發揮「懂船」的核心優勢，深耕船舶租賃行業，保持對新增船舶租賃資產的持續投入，繼續拓展與大貨主、貿易商戰略合作，跟蹤船舶低碳領域的國際法規、船舶燃料、節能裝備、智能船舶前沿技術，把握新技術、新船型、新市場機遇；持續提升船舶資產管理與運營能力，加快船舶資產數字化管理和智能管控，提高船舶資產運營的效率和效益；持續發展綠色金融，提供更定制化、更靈活的融資解決方案，為廣大股東與合作夥伴創造價值。

本集團將繼續貫徹國家「碳達峰、碳中和」戰略，把握綠色轉型機遇，挖掘海上清潔能源裝備需求，深化拓展與知名油氣運營商合作關係，並繼續尋求海上清潔能源上下游產業鏈延伸商業機會，鞏固和提升清潔能源領域先發優勢。

二零二二年是本集團成立十週年，本集團發展即將駛入新的航程。本集團將堅持「穩中求進」的主基調，把握外部形勢的「變化」和行業發展規律的「不變」，發揮廠商系租賃公司「產融結合」的專業優勢，平穩實施「跨週期」發展戰略，穩健保持「高質量」發展態勢。

流動資金及財務資料以及槓桿率

截至二零二一年十二月三十一日止年度，本集團主要透過經營活動產生的現金、銀行借款及發行債券為其營運及增長提供資金。在確定資本資源的分配時，本集團主要考慮其業務策略及發展計劃、未來資本需求以及預計現金流量。

截至二零二一年十二月三十一日止年度，本集團主要倚賴銀行借款及發行債券以對資本開支及來自不斷增長的業務營運的財務及流動資金需求提供資金支持。由於本集團主要從事提供租賃及貸款服務，性質上屬資金密集型，本集團需要大量營運資金用於其日常營運。

經計及本集團歷史及預計未來經營活動所得現金流量、未動用可用銀行融資以及本公司於截至二零二一年十二月三十一日止年度發行的債券後，董事預期，本集團將有足夠資源於到期時償還其債務及承擔，並於可預見將來繼續營運。

資本結構

於二零二一年，隨著主營業務持續高速發展，經營業績穩步提升，得益於本集團優秀的國際評級，以及良好的市場口碑，資金流動性情況良好，融資能力持續增強，融資方式越發多元，融資成本不斷降低。本集團緊跟宏觀形式變化，適時調整融資策略，合理選擇美元融資產品及配置期限結構，進一步優化債務結構。

本集團與國內外銀行及其他金融機構繼續加速業務合作，充分保證業務發展所需的資金支持。截至二零二一年十二月三十一日，本集團與超過20家銀行建立穩固的業務往來，截至二零二一年十二月三十一日，本集團持有的貸款額度約24,200百萬港元（約3,122百萬美元），已用貸款額度約19,600百萬港元，未用的銀行貸款額度約4,600百萬港元。此外，本集團已於二零二一年七月成功發行5億美元綠色和藍色雙認證的債券，期限5年，票面利率2.10%，資金用途包括租賃業務發展（包括綠色、藍色船舶項目），償還現有債務及一般企業用途等。

本次綠色及藍色雙認證債券的發行是本公司推動綠色發展的重要步驟，在綠色船舶研發、海洋能源開發等領域開展綠色債券融資新模式，旨在順應船舶綠色化、智能化發展的需求，響應碳中和、碳達峰目標，實現業務高質量綠色發展。相關債券的成功發行為後續船舶交付提供充足資金支持的同時，將進一步優化本集團負債久期結構，有效降低平均融資成本，為經營穩健增長提供有力保障。

於二零二一年十二月三十一日，本集團的總資產40,883百萬港元，總負債30,779百萬港元，所有者應佔權益10,104百萬港元，槓桿率為2.9倍，原因是隨著租賃業務的持續增加，使得本集團的債務規模較去年有所上升，槓桿率略有上升，但仍保持在行業的較低水平。

重大收購及出售事項

截至二零二一年十二月三十一日止年度，除其二零二一年年報所披露者外，本公司概無重大收購及出售附屬公司、聯營公司及合營公司的事項。

行業概覽

二零二一年是全球新冠疫情第二年，全球各地區攜手抗疫，累計推出超過16萬億美元財政刺激。得益於疫苗的廣泛應用，以及中國疫情有效控制，率先復工復產，各主要經濟體先後進入經濟重啟復甦階段。國際貨幣基金組織統計二零二一年全球GDP增速達到5.9%，錄得近50年來最強勁增長。

得益於全球貿易需求復甦，全球海運貿易自二零二一年二月開始恢復增長，克拉克森報告顯示全年海運貿易周轉量增加3.2%。海運市場在二零二零年新冠疫情衝擊下呈現出極強的韌性後，二零二一年整體表現更為出色，克拉克森海運指數強勢上漲，在二零二一年達到日均28,700美元，比二零二零年增長了93%，這是自二零零八年以來的最高水平（近十年日均為13,697美元）。同時，由於各國疫情防控和經濟復甦並不同步，港口擁堵、供需失衡、供應鏈受阻，推升了海運貿易細分版塊的表現差異。乾散貨、集裝箱貿易成為二零二一年海運復甦的主要推動力。海運板塊各主要市場在二零二一年的具體表現如下：

乾散貨板塊：二零二一年散貨船航運市場表現強勁，波羅的海乾散貨指數(BDI)年度均值為2,943點，同比大漲176.1%，在二零二一年十月上旬BDI達到十二年以來最高的5,650點，此後震盪回落。散貨船二零二一年即期市場平均日收益較二零二零年增長185%，創下近10年來最高記錄。值得注意的是，受到小宗散貨和糧食運輸需求增長的推動，中小型散貨船表現更佳，超靈便型散貨船即期市場日收益增長210%，環保型船舶溢價顯著。據波羅的海航運交易所數據顯示，二零二一年各船型的租金水平都呈大幅上漲態勢：好望角型船(CAPESIZE 180K) 5條代表性航線平均租金水平為33,333美元/天，同比大漲155.0%；巴拿馬型船(PANAMAX82K) 5條代表性航線平均租金水平為26,898美元/天，同比大漲171.1%；超級大靈便型船(SUPRAMAX 58K)10條代表性航線平均租金水平為26,770美元/天，同比大漲226.9%；小靈便型船(HANDYSIZE 38K) 7條代表性航線平均租金水平為25,702美元/天，同比大漲221.2%。

集箱船板塊：在全球範圍的港口擁堵、嚴重缺箱、蘇伊士運河「堵船」等一系列非基本面因素的刺激下，集運市場持續創出歷史新高。據克拉克森研究，集裝箱船加權期租租金水平增長260%，達到疫情前十年（二零一零年到二零一九年年間）平均水平的5倍之多。二零二一年十二月，根據克拉克森研究數據，9000 TEU環保型箱船6-12個月租金，月平均達到14.9萬美元／天，同比上漲257%。而支線集裝箱船租金上漲幅度更高，2750TEU非環保型箱船月平均租金7.2萬美元／天（二零二零年同期：1.8萬美元／天），2750 TEU環保型箱船月平均租金8.9萬美元／天（二零二零年同期：2萬美元／天）。

油輪板塊：疫情反覆下全球石油需求復甦緩慢、美國出口下降，高油價背景下原油庫存的持續釋放導致原油海運需求復甦乏力；與此同時，儲油運力的釋放增加了市場實際運力供給，運費遭受供需兩端雙重壓力，持續疲軟。成品油船運輸市場窄幅波動。同時，疊加全球新冠肺炎疫情反覆，成品油市場需求有所波動，成品油運輸市場低位震盪。二零二一年，波羅的海原油運價指數(BDTI)、波羅的海成品油運輸指數(BCTI)年度均值分別為643.72點和532.16點，分別同比下降7.8%及6.6%。

液化天然氣（「LNG」）板塊：二零二一年全球液化天然氣海運貿易同比增長5.5%至3.8億噸。其中，中國首次取代日本成為全球最大的LNG進口國。IHS Markit的報告顯示，二零二一年中國進口LNG達8,140萬噸，同比增長18%。大型LNG船即期運費均值8.9萬美元／天，較二零二零年全年均值上漲50%，創8年新高。由於市場表現突出，二零二一年LNG船隊拆解繼續保持低位，全球LNG船隊仍有較多數量的老舊蒸汽輪機船，LNG船隊有較大的更新升級的機遇。

業務回顧

1) 持續保持船舶租賃業務快速發展，本集團盈利持續高速增長

二零二一年，本集團（包括合營公司及聯營公司）運營船隊淨增加40艘，同比增長44.4%，創出歷史新高。同時，得益於長期租賃資產的穩健增長和自營散貨船和液化天然氣(LNG)運輸船運價水平的提高以及出色的融資成本控制，本集團實現了業績穩健增長。截至二零二一年十二月三十一日止年度，本集團年內溢利為13.88億港元，同比增長24.6%；經營溢利13.6億港元，同比增長32.6%，均創歷史新高。於二零二一年十二月三十一日，本集團平均淨資產回報率及平均資產回報率分別為14.2%及3.9%，較二零二零年同期分別增長了1.4%和0.1%。二零二一年，本集團（包括合營公司及聯營公司）起租了57個船舶租賃合同，完成17個租賃合同，正在執行130個租賃合同，其中經營租賃合同59個、融資租賃合同71個。於該等130個正在執行的租賃合同中，長期租賃合同有103個，平均剩餘租期約為7.6年。

二零二一年，航運市場復甦態勢明顯，本集團把握市場機遇，實施跨週期投資戰略並收穫不菲成果。本集團繼續看好綠色船舶航運市場，於二零二一年，不斷加大對海上清潔能源裝備、先進大型集裝箱船、環保型散貨船、雙燃料長程成品油輪、環保型支線箱船等細分市場優質船型的投放力度，進一步優化資產配置，提高資產的抗風險能力。特別是抓住了集裝箱船和液化天然氣運輸船市場史無前例的行情，與全球領先的班輪公司簽訂了8艘超大型集裝箱船長期租賃合同；追加投資了一艘17.4萬立方液化天然氣運輸船。於二零二一年，本集團（包括合營公司及聯營公司）新簽新造船項目17艘，合同金額15.2億美元，總噸位207.6萬噸；新簽二手船融資項目22艘，合同金額5.7億美元。

截至二零二一年十二月三十一日，本集團（包括合營公司及聯營公司）船舶組合規模達到158艘，其中起租營運130艘，28艘正在建造。運營船舶組合利用率達到100%，租金現金收款率為100%。本集團繼續保持船舶組合的多元化現代化年輕化。按合同金額計，海上清潔能源裝備、液貨船、散貨船、集裝箱船、特種船分別佔比41.4%、22.5%、16.2%、10.1%、9.8%，結構多元的船型資產配置，是本集團中長期穩健運營和可持續發展的有力保障。

2) 自營船隊業績表現出色

隨著全球航運市場回暖，乾散貨航運市場的火爆行情推動了本集團自營散貨船隊業績大幅增加。截至二零二一年十二月三十一日，本集團按現貨市場計算的自營散貨船隊達到7艘，約46萬載重噸。自營散貨船隊的營業收入443.07百萬港元，同比增加277.95百萬港元；淨利潤248.94百萬港元，同比增加262.55百萬港元。二零二二年，另有1艘8.2萬噸散貨船加入公司自營船隊。

本集團（包括合營公司及聯營公司）自營船隊還包括：8艘5萬噸級成品油／化學品運輸船（本公司所佔權益為50%），船隊二零二一年營業收入為223.95百萬港元；6艘7.5萬噸級成品油輪（本公司所佔權益為50%），船隊二零二一年營業收入為199百萬港元及4艘超大型液化氣船（本公司所佔權益為50%），船隊二零二一年營業收入為471.79百萬港元。以上船舶收入均以市場租金水平為計價基準。

3) 清潔能源業務加速發展，海上LNG裝備實現本集團全產業鏈佈局

於二零二一年，本集團自主投資的兩艘液化天然氣運輸船(LNG船)正式交付起租。承租人為國際知名能源企業。截至二零二一年十二月三十一日止，本集團自營LNG船隊收入約為93.96百萬港元，預計於二零二二年貢獻穩定收入。於二零二一年，本集團兩艘浮式再氣化裝置(FSRU)正式交付起租，填補了中國境內該型船舶的空白。上述清潔能源業務極大增厚了本集團的租約收益，並為本集團在能源轉型發展的大背景下獲取先機。通過多年深耕海上清潔能源領域，本集團已與國際知名能源企業建立了合作關係，進一步積累了高端船型的自主運營管理經驗。截至二零二一年十二月三十一日，本集團已擁有LNG運輸船、液化石油氣(LPG)運輸船、超大型氣體運輸船(VLGC)、大型浮式液化天然氣儲存及再氣化裝置(LNGFSRU)等20艘清潔能源裝備，形成了在業界獨樹一幟的完備的海上清潔能源存儲—運輸體系。於二零二一年，本集團清潔能源裝備產生收入925.2百萬港元。

4) 創新發展綠色融資，融資成本逐年下降

於二零二一年，本集團帶息負債綜合年利率為1.9%，於二零二零年同期為3.0%，實現融資成本的大幅度下降，盈利能力穩步提升。年內，本集團成功發行總額5億美元綠色藍色雙標籤債券，票面平均年利率為2.10%。獲得香港品質保證局頒發的「香港綠色和可持續金融大獎」，為中資企業首次在境外發行綠藍色雙認證的美元債券，並連續第三年獲得標普全球評級「A-」／穩定，惠譽評級「A」／穩定的主體信用跟蹤評級。本集團注重與合作銀行建立緊密的夥伴關係並保持良好的信貸信用，不斷優化債務結構，創造良好的外部融資條件，進一步增強本集團的融資能力。

5) 加強全面風險管理，保持高水平資產質量

本集團繼續強化全面風險管理，全面提高風險識別、監測、預警、處置能力。通過主動積極的風險應對及處置，二零二一年通過訴訟及執行成功轉回減值損失5,095.89萬港元。於二零二一年設計並應用風險量化評估工具，建立客戶資信評價模型，開展全面、審慎的壓力測試及動態風險預警，實現項目全生命週期風險量化管理。同時，本集團開展內控與信息化融合建設，提高內部控制體系運轉的規範性及有效性，妥善管控運營風險。通過嚴格的風險管控及資產管理措施，本集團實現應收租金現金收款率100%，不良資產率降低至1.03%。

6) 持續推進國企改革，取得重大成就

於二零二一年，本集團作為國有企業改革「雙百」試點企業，榮獲中國企業改革發展優秀成果二等獎。

於二零二一年，根據國資委的相關政策和指引，本集團成功開展一系列市場化改革。於二零二一年四月，實施股權激勵計劃，本集團對共計19名高級管理層人員及骨幹員工進行了期權授予，建立起風險共擔、利益共享的中長期激勵約束機制。此改革將極大提高本集團經營管理的競爭能力，提升公司治理效能，充分發揮高級管理層及骨幹員工的積極性，激發企業發展內生動力。

本集團二零二一年啟動職業經理人改革，建立適應市場競爭、權責利高度統一的職業經理人制度，並根據本集團戰略、業務發展需要，廣納賢才，實施主要管理人員的市場化選聘。上述工作已取得階段性成果。

7) 重視投資者投資回報率，持續保持高分紅政策

本集團繼續以豐厚的股利回報廣大投資者，建議派發每股0.06港元的末期股息（上述分紅需待其應屆股東週年大會批准），連同二零二一年派發之中期股息每股0.03港元，二零二一年全面派發的股息總額為552,245,961.06港元。現金分紅比例接近40%左右的高比例。

僱傭、培訓及發展

於二零二一年十二月三十一日，本集團共有81名僱員。本集團擁有一支具有學士或以上學位的高素質人才團隊。於二零二一年十二月三十一日，本集團約96%僱員擁有學士或以上學位。本集團重視人才工作，全面加強組織機構、薪酬管理、績效考核、崗位職級、培訓管理、人才引進等人力資源管理架構，為業務發展提供有力支撐。截至二零二一年十二月三十一日止年度，本集團僱員的薪酬約為49.0百萬港元。本集團僱員的薪酬待遇包括基本薪金、表現相關花紅及以股份為基礎的付款開支。

資產抵押

於二零二一年十二月三十一日，本集團之有抵押銀行借貸9,623,851,000港元以應收租賃款約10,566,329,000港元、附屬公司的若干股份、存款約114,942,000港元以及整體轉讓、光船租賃承租人出讓、集團內部貸款轉讓以及物業、廠房及設備約3,627,047,000港元作抵押。其中，1,432,612,000港元以中間控股公司提供的企業擔保作抵押。

外幣風險

匯率結構方面，本集團繼續保持原有的匯率風險管理策略，保持資產與負債在幣種上基本匹配。融資租賃及經營租賃業務下的船舶以美元購買，對應的應收融資租賃款以及固定資產均以美元計價，而其主要資金來源為美元的銀行貸款，因此不存在重大的利率風險敞口。本集團手持部分港幣、人民幣、歐元的貨幣資金，但整體佔比較小。

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承擔全部責任。各董事經作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本通函所載資料於各重大方面均屬準確完整，且無誤導或欺詐成分，以及並無遺漏其他事項，以致本通函所載任何陳述或本通函產生誤導。

權益披露

本公司董事及最高行政人員擁有的權益

最後實際可行日期，下列董事或本公司最高行政人員於本公司或其相聯法團（定義見證券及期貨條例（「證券及期貨條例」）第XV部）的股份、相關股份及債券中擁有(i)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及淡倉（包括根據證券及期貨條例的該等條文彼等被當作或視為擁有的權益及淡倉），或(ii)須記錄於根據證券及期貨條例第352條存置的登記冊的權益及淡倉，或(iii)根據標準守則須知會本公司及聯交所的權益及淡倉：

姓名	身份／權益性質	股份數目	好倉／淡倉	佔本公司股權的 概約百分比 (%)
鐘堅	實益擁有人	12,650,000	好倉	0.21

本公司主要股東擁有的權益

於最後實際可行日期，下列主要股東於本公司已發行股本中擁有的權益及淡倉須根據證券及期貨條例第336條記入該條例所指的登記冊，或持有本公司已發行股本5%或以上，並須通知本公司：

名稱	身份／權益性質	股份數目	好倉／淡倉	佔本公司股權的 概約百分比 (%)
國有資產監督管理委員會	受控制法團權益 ⁽¹⁾	4,602,046,234	好倉	75.00
中國船舶集團	受控制法團權益 ⁽¹⁾	4,602,046,234	好倉	75.00
中船集團	受控制法團權益 ⁽¹⁾	4,602,046,234	好倉	75.00
中船國際控股有限公司 (「中船國際」)	實益擁有人 ⁽¹⁾	4,602,046,234	好倉	75.00
中央滙金投資有限責任公司	受控制法團權益 ⁽²⁾	522,490,000	好倉	8.52
中再資產管理(香港)有限公司	投資經理 ⁽²⁾	522,490,000	好倉	8.52
中國再保險(集團)股份有限公司 (「中國再保險」)	實益擁有人 ⁽²⁾	522,490,000	好倉	8.52

附註：

- (1) 中船國際為中船集團的全資附屬公司，而中船集團由國有資產監督管理委員會全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，中船集團、中國船舶集團及國有資產監督管理委員會均被視為於中船國際控股有限公司持有的4,602,046,234股股份中擁有權益。

- (2) 中央匯金投資有限責任公司持有中國再保險(集團)股份有限公司71.56%之股份權益。因此，根據證券及期貨條例，中央匯金投資有限責任公司被視為於中國再保險(集團)股份有限公司持有的522,490,000股股份中擁有權益。中再資產管理(香港)有限公司持有的股份與中國再保險(集團)股份有限公司持有的股份為同一批股份。

於最後實際可行日期，除上文所披露者外，董事或本公司最高行政人員概無於本公司或其相聯法團(定義見證券及期貨條例(「證券及期貨條例」)第XV部)的股份、相關股份及債券中擁有或被視為擁有(i)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及淡倉(包括根據證券及期貨條例的該等條文彼等被當作或視為擁有的權益及淡倉)，或(ii)須記錄於根據證券及期貨條例第352條存置的登記冊的權益及淡倉，或(iii)根據標準守則須知會本公司及聯交所的權益及淡倉。

除上文所披露者外，於最後可行日期，概無董事為於本公司股份及相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉的公司的董事或僱員。

董事於資產或合約或安排中之利益

於最後實際可行日期，概無董事於本集團任何成員公司自本集團最近期刊發的經審核年度財務報表結算日以來所收購、出售或租賃或擬收購、出售或租賃的任何資產中直接或間接擁有或曾經擁有任何權益。

於最後實際可行日期，概無任何董事於當中擁有重大權益並對本集團業務而言屬重大的合約或安排仍然存續。

董事於競爭業務之權益

於最後實際可行日期，概無董事或彼等各自的緊密聯繫人於任何與本集團業務直接或間接競爭或可能構成競爭的業務(本集團業務除外)中擁有權益。

服務合約

於最後實際可行日期，概無董事與本集團任何成員公司訂有或擬訂立不會於一年內屆滿或可於一年內由本集團相關成員公司毋須支付任何賠償(法定賠償除外)而終止的服務合約。

訴訟

於最後實際可行日期，本集團成員公司概無涉及任何重大訴訟或仲裁，而據董事所知，本集團任何成員公司亦無尚未了結或面臨威脅的任何重大訴訟或申索。

重大合約

於最後實際可行日期，本集團成員公司於緊接本通函日期前兩年內訂立且屬重大或可能屬重大的合約（並非於日常業務過程中訂立）如下：

- (1) 於二零二一年七月二十一日，CSSC Capital 2015 Limited（本公司的直接全資附屬公司）、本公司、中國銀行（香港）有限公司、建銀國際金融有限公司、中信里昂證券有限公司、星展銀行有限公司、農銀國際融資有限公司、交通銀行股份有限公司香港分行、招銀國際金融有限公司、信銀（香港）資本有限公司、法國東方匯理銀行、海通國際證券集團有限公司、上海浦東發展銀行香港分行及浦銀國際融資有限公司就CSSC Capital 2015 Limited發行於二零二六年到期的本金額為500,000,000美元債券訂立的認購協議。

語言

本通函之中英文本如有歧義，概以英文本為準。

專家及同意書

以下為載於本通函之出具函件或給予建議之專家資格：

名稱	資格
新百利融資有限公司	根據證券及期貨條例可進行第1類（證券交易）及第6類（就企業融資提供諮詢）受監管活動之持牌法團

獨立財務顧問之函件或意見乃於本通函日期發出，以供載入本通函。上述專業人士已就刊發本通函發出其書面同意，當中同意按本通函所載形式及涵義轉載其函件及引述其名稱，且並無撤回該書面同意。

於最後實際可行日期，獨立財務顧問並無於本集團任何成員公司中直接或間接擁有任何股權或認購或提名他人認購本集團任何成員公司任何證券之任何權利或購股權（不論可否依法強制執行）。

於最後實際可行日期，獨立財務顧問並無於本集團任何成員公司自二零二一年十二月三十一日（即本集團最近期刊發之經審核綜合財務報表之編製日期）起已收購或出售或租賃，或擬收購或出售或租賃之任何資產中擁有任何直接或間接權益。

一般事項

1. 本公司的註冊辦事處位於香港德輔道中19號環球大廈18樓1801室；
2. 本公司的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號舖；及
3. 丁唯淞先生為本公司的公司秘書。彼為中國註冊會計師協會非執業會員。黃秀萍女士為本公司的公司秘書助理。彼為香港特許秘書公會的資深會員。

重大不利變動

於最後實際可行日期，董事並不知悉本集團的財務或經營狀況自二零二一年十二月三十一日（即本集團最近期刊發的經審核賬目結算日）以來有任何重大不利變動。

展示文件

下列文件的副本將於本通函日期起計14日期間於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(<http://www.csscshipping.cn>)可供查閱：

- (i) 本公司截至二零二一年十二月三十一日止三個年度的年報；
- (ii) 獨立財務顧問函件，其全文載於本通函第16至26頁；
- (iii) 二零二一年七月買賣協議；
- (iv) 二零二一年十二月買賣協議；
- (v) 約務更替協議；
- (vi) 初步造船合約；及
- (vii) 造船協議。

股東特別大會通告

CSSC (Hong Kong) Shipping Company Limited

中國船舶(香港)航運租賃有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：3877)

茲通告中國船舶(香港)航運租賃有限公司(「本公司」)謹訂於二零二二年六月三十日(星期四)下午三時三十分或緊隨於同日舉行的本公司股東週年大會結束後(以較遲者為準)假座香港德輔道中19號環球大廈18樓1801室舉行股東特別大會(「股東特別大會」)，以考慮並酌情通過(無論有否修訂)下列決議案為普通決議案。除非本通告另有定義，否則本通告內所用詞彙與本公司於二零二二年六月十六日致股東的通函(「通函」)中所定義者具有相同含義。

普通決議案

1. 「動議：
 - (a) 批准、確認及追認約務更替協議及造船協議(定義見通函，其註有「A」字樣的副本已呈交股東特別大會並由股東特別大會主席簡簽示可，以資識別)及其項下擬進行的交易；及
 - (b) 授權任何一位本公司董事(「董事」)作出一切行動及事宜及簽訂及簽立一切有關文件及採取有關措施(以彼可能認為就落實約務更替協議及造船協議條款及其項下擬進行的交易或與此有關的交易及使其生效而言屬必要、適宜或權宜者為準)，及同意並作出相關修改、修訂或豁免任何與此有關或相關的任何事項。」

承董事會命

中國船舶(香港)航運租賃有限公司

主席

鐘堅

香港，二零二二年六月十六日

股東特別大會通告

附註：

1. 本通告所載決議案將根據上市規則以投票表決方式進行。投票表決結果將根據上市規則於聯交所及本公司網站刊發。
2. 凡有權出席股東特別大會並於會上投票的股東，均有權委任另一人士為其受委代表代其出席及投票。持有兩股或以上股份的股東可委任超過一名受委代表，以代其出席股東特別大會並於會上投票。受委任代表毋須為本公司股東，惟必須親身出席以代表有關之股東。
3. 代表委任表格連同授權簽署該表格的授權書或其他授權文件(如有)或經由公證人簽署證明之授權書或授權文件之副本，最遲須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間48小時前送達本公司之股份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，方為有效。
4. 填妥及交回代表委任表格後，股東仍可親身出席股東特別大會或其任何續會並於會上投票，在此情況下，委任代表文據將被視為撤回。
5. 如屬本公司股份的聯名登記持有人，則任何一名聯名持有人均可就有關股份於大會上親自或委派代表投票，猶如彼為唯一有權投票者；惟倘超過一名有關聯名持有人親自或委派代表出席股東特別大會，則就有關股份於本公司股東名冊排名首位之持有人將為唯一有權投票者。
6. 為確定股東出席股東特別大會並於會上投票的資格，本公司將於二零二二年六月二十七日(星期一)至六月三十日(星期四)(首尾兩日包括在內)期間暫停辦理股份過戶登記手續，期間將不會辦理股份過戶登記。為符合資格出席股東特別大會並於會上投票，本公司股份的未登記持有人應確保所有股份過戶文件連同有關股票必須於二零二二年六月二十四日(星期五)下午四時三十分前送交本公司之股份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17樓。
7. 本通告所提述的日期及時間均指香港時間及日期。

股東特別大會通告

8. 股東特別大會的預防措施：為預防和控制新冠疫情及維護公眾健康，本公司將在股東特別大會上採取下列預防措施，以保護出席大會的股東、員工及其他利益相關者免受感染的風險：
- (i) 股東特別大會會場的座位將作出安排，以維持適當的社交距離。
 - (ii) 各名股東、受委代表或其他出席人士須於股東特別大會會場各入口處接受強制體溫檢測。任何人士若體溫高於攝氏37.3度或有任何類似流感症狀或其他身體不適，均不得進入股東特別大會會場。
 - (iii) 每位出席人士於股東特別大會會場內任何時候均須佩戴口罩。請注意，股東週年大會場地將不會提供口罩，出席者應自行帶備及佩戴口罩。
 - (iv) 任何出席人士如拒絕接受任何上述措施，將不被允許進入股東特別大會會場。
 - (v) 股東特別大會上將不向出席人士提供茶點及公司禮品。

此外，本公司提醒全體股東，行使投票權時毋須親身出席股東特別大會。股東可通過填妥及交回本通函所附的代表委任表格委託股東特別大會主席作為彼等之受委代表，於股東特別大會上就相關決議案投票以代替親身出席股東特別大會。倘任何股東選擇不親身出席股東特別大會，惟對於本通告所載的決議案或本公司有任何疑問，或有任何事宜欲與董事會溝通，歡迎以書面發送有關問題或事宜至我們的註冊辦事處。

倘因新冠疫情形勢發展而需要更改股東特別大會的日期或地點，本公司將在切實可行情況下盡快於聯交所網站www.hkexnews.hk及其網站<http://www.csscshipping.cn>刊發通告，向股東告知經重新安排的會議日期、時間及地點。

於本通告日期，本公司董事會包括執行董事鐘堅先生，非執行董事李巍先生及鄒元晶先生，及獨立非執行董事盛慕嫻女士、李洪積先生及王德銀先生。