
此乃要件 請即處理

閣下如對本通函任何部份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。

閣下如已將名下之中遠海運控股股份有限公司股份全部售出或轉讓，應立即將本通函及代表委任表格送交買主或承讓人或經手買賣之銀行、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份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)

須予披露及關連交易 建造五艘船舶

獨立董事委員會和獨立股東的獨立財務顧問



本封頁所使用詞彙與本通函「釋義」一節內所界定者具有相同涵義。董事會函件載於本通函第5至10頁。獨立董事委員會函件載於本通函第11頁。獨立財務顧問函件載於本通函第12至27頁。

本公司謹訂於二零二零年五月十八日(星期一)上午十時正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東大名路1171號上海遠洋賓館5樓遠洋廳召開股東週年大會，大會通告連同代表委任表格及回條已於二零二零年四月三日(星期五)寄發予股東。

無論閣下是否有意出席股東週年大會，務請按代表委任表格上印備之指示填妥及交回該表格。代表委任表格須盡快且無論如何不遲於股東週年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。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席股東週年大會或其任何續會，並於會上投票。

作為我們預防及控制新型冠狀病毒傳播及保障股東健康及安全的控制措施的一部分，本公司鼓勵股東考慮委任股東週年大會主席為其代表，以就股東週年大會之相關決議案按股東指示投票，而非親身出席股東週年大會。

* 僅供識別

二零二零年四月二十七日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	5
獨立董事委員會函件	11
獨立財務顧問函件	12
附錄一 – 一般資料	I-1

釋 義

在本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義，而眾數詞彙應包括單數，反之亦然(如適用)：

「聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「公司章程」	指	本公司之公司章程
「股東週年大會」	指	本公司將於二零二零年五月十八日(星期一)上午十時正舉行的股東週年大會，以考慮並酌情批准該項交易的臨時股東大會
「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.108 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「NC108」)、Newcontainer No.109 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「NC109」)、Newcontainer No.110 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「NC110」)、Newcontainer No.111 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「NC111」) 及 Newcontainer No.112 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「NC112」)，各自為東方海外國際之間接全資附屬公司，因此為本公司之非全資附屬公司
「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)
「關連人士」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「中遠」	指	中國遠洋運輸有限公司，一間中國國有企業，本公司直接控股股東及中遠海運全資附屬公司

釋 義

「中遠海運」	指	中國遠洋海運集團有限公司，一間中國國有企業及為本公司間接控股股東
「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，及南通川崎直接持有大連川崎30%股權
「董事」	指	本公司之董事
「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(除楊良宜先生外)組成的獨立董事委員會
「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，即獨立財務顧問，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	中遠海運集團成員以外的股東
「最後實際可行日期」	指	二零二零年四月二十一日，即本通函付印前確定其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

釋 義

「標準守則」	指	上市規則附錄十所載之上市發行人董事進行證券交易的標準守則
「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，而中遠海運間接持有南通川崎50%股權
「東方海外國際」	指	東方海外(國際)有限公司*，一間於百慕達註冊成立之公司，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
「東方海外國際集團」	指	東方海外國際及其附屬公司
「中國」	指	中華人民共和國
「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
「該等造船合約」	指	以下五份日期均為二零二零年三月十日之造船合約，每份與一艘船舶有關，並包含基本上相同之條款：(i)南通川崎分別與NC108、NC109及NC110就三艘相關的該等船舶簽訂之三份造船合約；(ii)大連川崎分別與NC111和NC112就兩艘相關的該等船舶簽訂之兩份造船合約
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「附屬公司」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「TEU」	指	二十呎標準貨櫃箱
「該項交易」	指	根據該等造船合約擬進行的交易

釋 義

「美元」 指 美元，美國的法定貨幣

「該等船舶」 指 五艘運載量達23,000TEU之集裝箱船舶，其中三艘將由南通川崎及兩艘將由大連川崎根據彼等各自的造船合約建造

「%」 指 百分比

附註：作參考用途，本通函內之兌換率為1美元兌7.85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)
王海民先生¹ (副董事長)
楊志堅先生¹
馮波鳴先生¹
楊良宜先生²
吳大衛先生²
周忠惠先生²
張松聲先生²

註冊辦事處：

中國天津市
天津空港經濟區
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：

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：

**須予披露及關連交易
建造五艘船舶**

緒言

茲提述本公司日期為二零二零年三月十一日的公告，內容有關該等造船合約項下擬進行的該項交易。

於二零二零年三月十日，買方(東方海外國際之五間間接全資附屬公司，因此為本公司的間接非全資附屬公司)分別與各建造商就建造各自該等船舶按基本上相同的條款訂立該等造船合約，每艘船舶之價格為155.68百萬美元(相等於約1,222.09百萬港

* 僅供識別

元)，而全部該等船舶之總價格為778.4百萬美元（相等於約6,110.44百萬港元）。在該等造船合約中，三份乃與南通川崎訂立及兩份乃與大連川崎訂立。

本通函旨在向股東提供（其中包括）(i)該項交易的進一步詳情；(ii)獨立董事委員會的函件；(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)根據上市規則規定之其他資料。

融資條款

東方海外國際（本公司的非全資附屬公司）目前計劃就該項交易安排銀行融資，並預期約為每艘該等船舶合約價之百分之六十（由東方海外國際提供融資擔保）的融資將於短期內落實，而合約價餘額將由東方海外國際內部資源撥付。若未能安排上述銀行融資，則每艘該等船舶之合約價全部將由東方海外國際集團內部資源撥付，預計內部資源足以滿足此目的。

合約條款

根據下文「進行該項交易之原因及利益」一節所述招標程序，該等造船合約之條款（包括每艘該等船舶之價格）乃按公平原則及一般商業條款磋商釐定（釐定之價格乃基於經願意買賣雙方同意之市場價格相比，且付款條款、技術條款及交付日期均符合東方海外國際之要求）。

根據個別該等造船合約，相關買方應按建造每艘該等船舶之進度以現金分五期支付價格155.68百萬美元，首四期應付合約價的較小部分及大部分應付款項於交付船舶後支付。

該等船舶預期於二零二三年第一季度及二零二三年第四季度初之間交付，惟受限於該等造船合約中規定的任何提早交付或延遲交付安排（最高損害賠償約為9.6百萬美元）。

進行該項交易之原因及利益

根據東方海外國際集團對價格、技術條款和交付時間表的評估，在招標程序的投標者（包括獨立第三方造船商）中以南通川崎及大連川崎提供的要約最佳，彼等滿足上述因素同時價格僅略高於最低報價。

訂立該等造船合約之目的是為了提高東方海外國際集團向其客戶所提供服務之質素。董事認為擁有該等船舶可同時提高東方海外國際集團經營效益及利潤。

該等船舶連同現有的較小型船舶可使東方海外國際集團的船隊規模完整，並使東方海外國際集團得益於規模經濟效益。該等船舶於航線的調配將可加強東方海外國際集團的市場地位及提升成本競爭力。

在該等船舶交付後，東方海外國際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國際集團的盈利構成直接重大影響。

董事會（包括獨立非執行董事經考慮獨立財務顧問意見後）認為，該等造船合約之條款符合一般商業條款，屬公平合理，且符合本公司及其股東的整體利益。

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5,579,222,079股A股及87,635,000股H股的投票權，佔本公司全部已發行股本約46.22%。因此，中遠海運為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，而中遠海運間接持有南通川崎50%股權。大連川崎為中遠海運的間接附屬公司及南通川崎直接持有大連川崎30%股權。因此，根據上市規則第14A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關連交易。

由於該等造船合約乃與彼此關連的實體訂立，故根據上市規則第14A.82(1)條，該等造船合約合併計算為一項交易。由於該項交易之其中一個或多個適用百分比率超過5%，但均低於25%，故該項交易亦構成本公司的一項須予披露交易，須遵守上市規則第14章及第14A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（除楊良宜先生外）組成的獨立董事委員會已經成立，就該項交易的條款及在股東週年大會上如何表決向獨立股東提供建議。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、王海民先生、楊志堅先生及馮波鳴先生為中遠(本公司控股股東及中遠海運的全資附屬公司)提名的董事，根據本公司公司章程已放棄就董事會有關批准該項交易的決議案投票。除上述董事外，其他董事均為獨立非執行董事。獨立非執行董事楊良宜先生為東方海外國際獨立非執行董事，已自願放棄就該項交易投票。

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。

本集團及建造商之資料

東方海外國際集團的主要業務為提供貨櫃運輸及物流服務。

本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。

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，並由中遠海運及川崎重工業株式會社(「日本川崎」，一間重型工業製造商，其股份於東京證券交易所上市)分別間接或直接持有其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並為中遠海運之間接附屬公司。其由中遠海運的一間全資附屬公司及南通川崎分別直接持有36%及30%股權。大連川崎的其他直接股東為日本川崎。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、集裝箱及鋼材的銷售及海洋工程。

股東週年大會

本公司謹訂於二零二零年五月十八日(星期一)上午十時正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東大名路1171號上海遠洋賓館5樓遠洋廳召開股東週年大會，以供股東考慮及酌情批准有關該項交易的決議案，股東週年大會通告連同代表委任表格及回條已於二零二零年四月三日(星期五)寄發予股東。

無論閣下是否有意出席股東週年大會，務請按代表委任表格上印備之指示填妥及交回該表格。代表委任表格須盡快且無論如何不遲於股東週年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。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席股東週年大會或其任何續會，並於會上投票。

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

中遠海運及其聯繫人(為本公司之關連人士，並於該項交易中擁有重大權益)控制或有權控制5,579,222,079股A股及87,635,000股H股的投票權，約佔最後實際可行日期本公司已發行股本總額的46.22%。根據香港上市規則，彼等須於股東週年大會上放棄就批准該項交易的決議案投票。

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，概無股東在將於股東週年大會上批准之事項中擁有任何重大權益，因此並無股東須放棄就將於股東週年大會上提呈的決議案投票。

推薦意見

謹請閣下注意本通函第11頁所載的獨立董事委員會函件以及本通函第12至27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，當中載有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。

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

董事會函件

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。

董事會建議獨立股東於股東週年大會投票贊成批准該項交易決議案。

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

為及代表
中遠海運控股股份有限公司
公司秘書
郭華偉
謹啟

二零二零年四月二十七日



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：

須予披露及關連交易
建造五艘船舶

吾等提述本公司於二零二零年四月二十七日刊發的通函(「**本通函**」)(本函件為其中一部分)。除文義另有指明外，本通函已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，並屬於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。獨立財務顧問意見函件全文載於本通函第12至27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。

經考慮該項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，並屬於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股東週年大會提呈的相關決議案，以批准該項交易。

此致

列位本公司獨立股東 台照

	為及代表獨立董事委員會	
吳大衛先生	周忠惠先生	張松聲先生
	獨立非執行董事	
	謹啟	

二零二零年四月二十七日

* 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及推薦建議，以供載入通函。



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：

須予披露及關連交易 建造五艘船舶

緒言

謹此提述吾等獲委聘為獨立財務顧問，就根據該等造船合約進行之該項交易向獨立董事委員會及獨立股東提供建議，有關詳情載於日期為二零二零年四月二十七日致股東的通函（「通函」）內，而本函件構成其中一部分。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。本函件內以美元及人民幣計值之金額已按1.00美元=7.85港元及人民幣1.00元=1.09港元之匯率兌換為港元，僅供說明。

於二零二零年三月十日，買方（東方海外國際之五間間接全資附屬公司，因此為 貴公司之間接非全資附屬公司）分別與各建造商就建造各自該等船舶按基本上相同的條款訂立該等造船合約，每艘該等船舶之價格為155,680,000美元（相等於約1,222,090,000港元），而全部該等船舶之總價格為778,400,000美元（相等於約6,110,440,000港元）。在該等造船合約中，其中三份是與南通川崎簽訂，兩份是與大連川崎簽訂。

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5,579,222,079股A股及87,635,000股H股的投票權，相當於 貴公司全部已發行股本之約46.22%。因此，中遠海運為 貴公司之控股股東及 貴公司之關連人士。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，而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14A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。

由於該等造船合約是由互相有關連的實體簽訂，根據上市規則第14A.82(1)條，該等造船合約須合併計算為一項交易。由於該項交易之其中一個或多個適用百分比率超過5%，但該項交易之所有適用百分比率均低於25%，故該項交易構成 貴公司的一項須予披露交易，須遵守上市規則第14章及第14A章的申報、公告、通函及獨立股東批准的規定。

獨立董事委員會

由四名獨立非執行董事中的三名（即吳大衛先生、周忠惠先生及張松聲先生）組成的獨立董事委員會已經成立，以審議該等造船合約及該項交易，並就根據該等造船合約進行該項交易的條款是否公平合理向獨立股東提供意見。

作為獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問，吾等之職責乃就以下方面向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立意見：(i)根據該等造船合約進行的該項交易是否於 貴集團的日常及一般業務過程中進行；(ii)該項交易是否符合一般或更佳商業條

款，是否符合 貴公司及股東的整體利益，及該等造船合約的條款對獨立股東而言是否公平合理；及(iii)獨立股東應如何就將於股東週年大會上提呈以批准該項交易的普通決議案作出投票。

吾等的獨立性

吾等與 貴公司或彼等各自的任何附屬公司或聯營公司的董事、主要行政人員及主要股東概無關連，亦非與任何彼等一致行動或假定為一致行動的任何人士，因此被視為適合向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立意見。

獨立股東須注意，於最後實際可行日期前兩年內， 貴公司之非全資附屬公司東方海外國際就兩個事項，包括(i)東方海外國際日期為二零一九年十一月二十八日之通函所詳述的就與 貴集團進行的持續關連交易向東方海外國際當時的獨立董事委員會及獨立股東提供獨立財務意見；及(ii)東方海外國際日期為二零二零年四月九日之通函所詳述的就該項交易向東方海外國際的獨立董事委員會及獨立股東提供獨立財務意見，委聘吾等擔任獨立財務顧問。除就上述委任已付或應付吾等的正常專業費外，概不存在其他安排而使吾等自 貴公司、東方海外國際、中遠海運及彼等各自附屬公司及／或聯營公司收取任何費用或利益。

鑑於(i)吾等與東方海外國際於上述兩次委聘中的獨立角色；(ii)吾等母集團概無成員公司為該等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(與東方海外國際該先前兩次委聘除外)之收費佔母集團收益比例不大，吾等認為，前述二零一九年十一月及二零二零年四月與東方海外國際之先前兩次委聘以及於該項交易中與 貴公司的是次委聘將不會影響吾等就訂立該等造船合約提供建議及形成意見的獨立性及客觀性。

除上述者外，於最後實際可行日期，吾等與 貴公司、東方海外國際、中遠海運及其各自附屬公司及／或聯營公司概無任何其他關係或利益，亦非與任何彼等一致行動或假定一致行動的任何方。因此，吾等認為，根據上市規則第13.84條吾等乃獨立人士，並符合資格就該等造船合約提供獨立意見。

吾等意見之基準

於達致吾等意見時，吾等乃依賴通函所載或所述之資料、事實及聲明以及董事、貴公司及貴集團管理層（「管理層」）所提供之資料、事實及聲明及所表達之意見。吾等假設通函所作或所述之所有陳述、資料、事實、意見及聲明於作出時乃屬真實、準確及完整，且於通函日期將仍屬真實、準確及完整。

吾等認為，吾等已(i)取得及審閱貴集團所有相關資料及文件，以評估該項交易之條款是否公平合理，包括但不限於(a)該等造船合約、(b)貴公司截至二零一八年十二月三十一日止年度的年報（「二零一八年年報」）、(c)貴公司截至二零一九年六月三十日止六個月的中期報告（「二零一九年中期報告」）、(d)貴公司截至二零一九年九月三十日止九個月的第三季度報告（「第三季度報告」）、(e)貴公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的全年業績公佈（「二零一九年全年業績公佈」）、(f)東方海外國際日期為二零一一年五月二十七日及二零一五年四月二十三日有關船舶建造的通函及(g)貴公司有關該項交易的可行性研究報告；(ii)調查該項交易定價的相關市場及其他條件以及趨勢；及(iii)審閱有關該項交易的任何假設或預測的公平性、合理性及完整性。基於上文所述，吾等確認吾等已採取上市規則第13.80條（包括其附註）所述適用於該項交易的一切合理措施。

吾等認為，吾等已審閱足夠資料以達致知情意見，就吾等依賴通函所載資料的準確性提供理據，並為吾等的推薦建議提供合理基礎。吾等並無理由懷疑董事、貴公司及管理層向吾等提供的陳述、資料、事實、意見及聲明的真實性、準確性及完整性。董事已向吾等確認，彼等提供的資料及發表的意見並無遺漏任何重大事實，且吾等並無理由懷疑通函所提供及引述的資料有隱瞞或遺漏任何相關重大事實，亦無理由懷疑貴集團向吾等所提供的意見及聲明的合理性。全體董事願就通函所載資料的準確性共同及個別承擔全部責任，並在作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知，通函中所表達的意見乃經審慎周詳考慮後達致，且通函中並無遺漏任何其他事實，致使通函所載的任何陳述產生誤導。吾等乃依賴此等資料及意見，但並未對貴集團、東方海外國際、中遠海運及建造商之業務、財務狀況及事務或未來前景進行任何獨立調查。

所考慮之主要因素及理由

在制定吾等有關根據該等造船合約進行之該項交易的意見及推薦建議時，吾等曾考慮下列主要因素及理由：

1. 貴集團及東方海外國際集團之資料

貴集團

貴集團涵蓋整個航運價值鏈，為國內外客戶提供大範圍的集裝箱航運及碼頭服務。

東方海外國際集團

東方海外國際為 貴公司之非全資附屬公司。東方海外國際集團的主要業務為提供貨櫃運輸及物流服務。根據東方海外國際的二零一九年全年業績公佈，東方海外國際集團截至二零一八年及二零一九年十二月三十一日止兩個年度各年之幾乎全部（即超過96%）收益均來自貨櫃運輸及物流服務業務。

2. 中遠海運集團之資料

中遠海運

就董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，中遠海運為在中國成立的國有企業。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、集裝箱及鋼材銷售以及海洋工程。

南通川崎

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）分別間接或直接持有其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。

基於吾等通過南通川崎網站<http://www.nacks.com>作出的獨立研究，吾等注意到，南通川崎是中遠海運集團與日本川崎建立的大型造船合資企業。中遠海運的總船隊包括1,114艘船舶，載重量為85,320,000載重噸，居世界第一。日本川崎在日本神戶及坂出擁有兩個世界級造船廠。幾十年來，中遠海運和日本川崎一直保持良好合作關係。為了充分利用雙方的資金、造船技術、船舶市場及管理經驗，中遠海運及日本川崎共同投資人民幣5,000,000,000元在中國成立南通川崎。南通川崎主要從事各種散貨船、油輪、超級巴拿馬型集裝箱船、大型汽車運輸船及特種船等的建造。

大連川崎

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中遠海運之間接附屬公司，而大連川崎之其他直接股東為南通川崎及日本川崎。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。

基於吾等通過大連川崎網站<http://www.dacks.com.cn>作出的獨立研究，大連川崎成立於二零零七年七月，乃由中遠海運及日本川崎共同投資，初期投資為人民幣2,620,000,000元，為繼南通川崎成功運營之後，第二家現代化大型造船合資企業。大連川崎主要建造20,000標準箱集裝箱船、大型散貨船、超大型原油運輸船、超大型礦石運輸船、載重量超過15,000標準箱的大型集裝箱船、純汽車運輸船、液化天然氣運輸船及其他大型高性能商船。

基於上述調查結果及觀察，吾等同意管理層的觀點，認為南通川崎及大連川崎均可視為造船業的世界級造船廠，在技術上有能力生產該更大型集裝箱船（即每艘23,000標準箱的五艘新船舶）。

3. 進行該項交易之原因及利益

如通函「董事會函件」（「**董事會函件**」）中所述，根據東方海外國際集團對價格、技術條款及交付時間表的評估，在投標者中以南通川崎（連同大連川崎）提供的要約最佳。

已訂立該等造船合約以提升東方海外國際集團向其客戶提供的服務質素。董事認為，擁有該等船舶將提高東方海外國際集團的運營效率及盈利能力。

該等船舶連同現有的較小型船舶可使東方海外國際集團的船隊規模完整，並使東方海外國際集團得益於規模經濟效益。該等船舶於航線的調配將可加強東方海外國際集團的市場地位及提升成本競爭力。

該等船舶交付後，東方海外國際集團的固定資產將會增加，而流動資產將會減少及長期負債將會增加，惟視乎以內部資源及外部融資撥付合約價之比例而定；及僅因該項交易將不會對東方海外國際集團盈利產生即時重大影響。

董事會（包括獨立非執行董事經考慮吾等意見後）認為，該等造船合約之條款符合一般商業條款，屬公平合理，且符合 貴公司及股東的整體利益。

根據二零一八年年報，董事會對未來運輸環境持審慎樂觀態度，主要乃由於以下有利條件及積極因素：(1)中國經濟增長動力保持穩定及強勁；(2)更加開放的中國為全球自由貿易的發展提供新動力；(3)「一帶一路」倡議為世界經濟發展創造重大機會，及隨著「一帶一路」建設在全球範圍內進一步推進，以東南亞、中東、中南美洲及西非為代表的新興市場可能會進一步發展，從而帶動全球經濟增長；及(4)集裝箱運輸能力的增長趨於放緩，從而可能緩解航運業供應方面的壓力。

誠如二零一九年全年業績公佈所披露，二零一九年全球經濟貿易形勢面臨嚴峻考驗。經濟增長率創自金融危機以來的新低，集裝箱航運需求增長同比下降。透過統籌雙品牌船隊及港口與航運業務的合作， 貴公司繼續提升質量及效率，並在多個方面實現協同效應，至此大幅改善 貴公司的經營表現。二零一九年， 貴公司在維持主要東西雙向服務的基礎上，堅持全球化戰略及繼續提高其於新興市場、中國以外市場及地區市場的航運運力，此舉契合全球經濟及貿易模式的變動。其運力分配架構及貨物架構優化及調整有助於有效應對中美貿易摩擦產生的不確定性。

放眼二零二零年，整體而言，全球經濟增長放緩，加上不確定性持續增加，中國經濟長期穩定及短期疊加壓力同時存在，釋放航運運力增長壓力及緩解增量風險同步進行。一方面，眾多機構預計，二零二零年全球經濟增長率將創金融危機以來的新

低，且國際地緣政治及地方社會動蕩可能為全球經濟帶來不確定性。新冠病毒的突然爆發短期內對中國經濟造成重大影響，如在全球蔓延可能危及全球經濟及貿易增長。然而，另一方面，吾等亦注意到一些積極因素，中國和美國已達成第一階段的經貿協定，此表明合作仍是當前全球經濟發展的主流。中國政府已快速高效地推行疫情防控措施、加快作出針對疫情影響的逆週期政策調整，此舉將有效地緩解全球經濟的下行壓力。加上中國持續推行經濟轉型、國內市場需求擴張及升級、營商環境持續改善及在產業鏈中的明顯優勢，中國經濟中長期仍將繼續保持穩定增長，仍將是全球經濟增長的重要穩定器，從而繼續支撐全球航運業發展。

基於吾等自管理層的了解，在全球貿易／經濟環境相對低迷之時，貴集團的採購戰略是建造及購買新船，而管理層認為貴集團將處於有利地位與建造商議價，以取得更合理的建造新船合約價格。根據二零一五年三星造船合約，購買五艘運載量達23,000標準箱的新船的該項交易將花費低於每艘155,680,000美元，比二零一五年建造較小型20,000標準箱新船的建造成本158,600,000美元更便宜，進一步詳情於下文分析。鑑於五艘新船的建造及完工直到交付將花費近三年的較長時間，而此後該等船舶將用作運營逾二十年，董事會認為，上述中美貿易摩擦以及新冠病毒疫情導致全球經濟環境的暫時性週期波動將不會影響貴集團逾20年的長期業務規劃及發展。就此而言，吾等認為此時簽訂該等造船合約可能在戰略上有利於貴集團及股東整體的長遠業務發展。

考慮到訂立該等造船合約(i)符合貴集團業務發展策略；(ii)可改善其服務質素、運營效率及盈利能力；及(iii)可增強其於整體航線佈局方面的競爭力，擴大地理覆蓋範圍，吾等認為，訂立該等造船合約乃貴集團日常及一般業務過程中輔帶及隨附的投資活動，對獨立股東而言屬公平合理且符合貴公司及股東的整體利益。

4. 該等造船合約的主要條款

於二零二零年三月十日，買方（東方海外國際之五間間接全資附屬公司，因此為 貴公司之間接非全資附屬公司）分別與各建造商就建造各自該等船舶按基本上相同的條款訂立該等造船合約，每艘該等船舶之價格為155,680,000美元（相等於約1,222,090,000港元），而全部該等船舶之總價格為778,400,000美元（相等於約6,110,440,000港元）。在該等造船合約中，其中三份是與南通川崎簽訂，兩份是與大連川崎簽訂。

融資條款

東方海外國際目前預計將為該項交易安排銀行融資，並預期約為每艘船舶合約價之60%的融資將於短期內落實並由東方海外國際提供融資擔保，而合約價餘額將由東方海外國際內部資源撥付。若未能安排上述銀行融資，則每艘船舶之合約價全部將由東方海外國際集團內部資源（預期足以用作此用途）撥付。

合約條款

根據董事會函件詳細披露之招標程序，該等造船合約之條款（包括每艘船舶之價格）乃按公平原則及一般商業條款磋商釐定（釐定之價格乃基於經願意買賣雙方同意之市場價格相比，且付款條款、技術條款及交付日期均符合東方海外國際之要求）。

根據個別該等造船合約，相關買方應按建造每艘船舶之進度以現金分五期支付價格155,680,000美元，故於交付該等船舶後合約價的較小部分將於首四期各支付10%及60%付款的大部分合約價將於最後一期支付。

該等船舶預期於二零二三年第一季度至二零二三年第四季度初之間交付，惟受限於該等造船合約中規定的任何提早交付或延遲交付安排。概無就提早交付該等船舶設定調整機制，惟建造商在規定期限內延遲交付該等船舶可能會觸發建造商應向買方支付違約金，最高賠償額為9,630,000美元。

評估該項交易的公平性及合理性

據管理層告知，東方海外國際集團於二零一一年及二零一五年訂立類似造船合約，由獨立於東方海外國際集團的第三方造船商（「獨立造船商」）建造合共16艘新集裝箱船。上述合約乃可供吾等參考的東方海外國際集團建造新集裝箱船之最近期內部樣本合約。

於二零一一年三月二十三日及五月九日，東方海外國際集團與一家獨立造船商（即三星重工株式會社（「三星」），韓國上市公司，主要業務為造船、境外設施建設、風電設施建設、工程及施工）訂立總計10份造船合約（「二零一一年三星造船合約」）。二零一一年三星造船合約涉及建造10艘每艘13,000標準箱的新集裝箱船，合約總價為1,360,000,000美元（即每艘136,000,000美元）。二零一一年三星造船合約的條款（包括10艘新建集裝箱船中每艘的價格、付款條款及交付日期）乃按公平原則及一般商業條款釐定。10艘新建集裝箱船中每艘的合約價以現金分五期等額支付。首期將於簽署相關二零一一年三星造船合約並收到各自的償款保證書後五個工作日內支付；最後一期將於全部10艘新建集裝箱船交付時支付，其餘的分期將按建造10艘新建集裝箱船中每艘的進度支付。

於二零一五年三月三十一日，東方海外國際集團與三星訂立合計六份造船合約（「二零一五年三星造船合約」）。二零一五年三星造船合約涉及建造六艘每艘20,000標準箱的新集裝箱船，合約總價為951,600,000美元（即每艘158,600,000美元）。二零一五年三星造船合約的條款（包括六艘新建集裝箱船中每艘的價格、付款條款及交付日期）乃按公平原則及一般商業條款釐定。六艘新建集裝箱船中每艘的合約價以現金分五期等額支付。首期將於簽署相關二零一五年三星造船合約並收到各自的償款保證書後五個工作日內支付；最後一期將於全部六艘新建集裝箱船交付時支付，其餘的分期將按建造六艘新建集裝箱船中每艘的進度支付。

獨立股東應注意，貴集團並無頻繁建造／或購買新船以進行運營，因為這將產生大量資本支出及現金支出。在全球貿易／經濟環境相對低迷之時，貴集團的採購戰略是建造／或購買新船，而管理層認為貴集團將處於

有利地位與建造商議價，以取得更合理的建造新船合約價格。東方海外國際集團在最近過往五年未與建造商訂立類似的造船合約。然而，吾等認為獨立股東參照上述二零一一年三星造船合約及二零一五年三星造船合約（統稱為「兩份三星造船合約」）仍具意義，從而了解 貴集團在與獨立建造商處理典型造船合約時的一般及行業慣例，尤其是合約定價及付款條款。事實上， 貴集團已依據二零一五年三星造船合約的可比較條款及條件與南通川崎和大連川崎各自磋商該等造船合約的主要條款及條件。

除 貴集團內部記錄外，吾等亦通過公共網站進行了更多研究，以確定／了解造船業的常見付款條款。吾等自中遠海運能源運輸股份有限公司（股份代號：1138）日期為二零一八年一月二十六日有關新船建造的須予披露及關連交易通函（「中遠海運能源通函」）中注意到，根據相關協議，賣方大連川崎就建造兩艘每艘308,000載重噸的機油船所提供的付款條款為，在有關油船的不同建造階段按相關協議總價的5%、10%、10%、10%及65%分五期支付。

根據吾等對上文詳述的兩份三星造船合約及中遠海運能源通函的獨立審查，吾等注意到，根據造船進度分五期支付造船合約價格是造船業的一般慣例，且前四期付款通常佔合約價的35%至80%，而於交付船舶後支付的最後一期款項通常佔合約價的20%至65%，無論合約訂約方為獨立第三方或關連人士。基於有關了解，吾等同意管理層的意見，即該等造船合約之條款符合一般商業條款，就獨立股東而言屬公平合理，且符合 貴集團及股東的整體利益。

吾等已審閱 貴集團的可行性研究報告、內部控制及批准自造船商採購船舶的程序，並注意到有五家總部位於日本、韓國及中國的造船商在考慮之列。 貴集團與其中三家進行了進一步技術要求及合約條款談判，然後進一步發出投標邀請，其建造商是中遠海運集團的成員公司。而另外兩家則為獨立造船商，提供報價以供 貴集團不同職能部門在審核過程中考慮、審查及批准。 貴集團經過對技術專長、技術能力、經驗、行業聲譽、報價、產能及服務質素等方

面的一系列審查及審核後，最終選擇建造商（即中遠海運集團的成員公司）建造五艘新船並訂立該等造船合約。吾等亦注意到，合約價非常接近貴集团在招標過程中收到的三份報價中之最低價。根據 貴集團對價格、技術條款和交付時間表的評估，在投標者中以南通川崎（連同大連川崎）提供的要約最佳。

關於各五艘新船的定價條款，吾等注意到，該等造船合約中每艘船的合約價為155,680,000美元，非常接近貴集团收到的三份報價中之最低價且偏差非常細微。據管理層告知， 貴集团最終未選擇最低報價，主要是因為該獨立造船商不能完全滿足 貴集團有關五艘新船的技術規格要求；而另一獨立造船商提供的最高報價則遠高於該等造船合約下的合約價155,680,000美元。

根據吾等對公共網站的獨立研究，吾等發現全球近期有兩項關於新建23,000標準箱集裝箱船的交易。於二零一八年九月，地中海航運公司訂購11艘集裝箱船的新船建造，每艘船的載重量為23,000標準箱，其中六艘將由三星建造，而其餘五艘則由大宇造船與海洋工程(Daewoo Shipping Marine Engineering)建造。該11艘新集裝箱船的總價值將為約1,800,000,000美元，平均每艘船之訂單價值為約163,600,000美元。於二零一九年八月，台灣航運公司長榮海運股份有限公司訂購11艘集裝箱船的新船建造，每艘船的載重量為23,000標準箱，其中六艘將由韓國三星建造，而各兩艘則由中國上海及江南的兩家獨立造船廠建造。該11艘新集裝箱船的總價值將為約1,760,000,000美元，平均每艘船之訂單價值為約160,000,000美元。

就 貴集團有關該項交易定價基準之內部監控措施而言，吾等獲管理層告知， 貴集團相關指定部門負責(i)收集適用數據及市場資料（包括獨立第三方報價）及向管理層提出草案；(ii)審閱草案及根據（其中包括）擬提供的不同類型設備、設施及／或服務及透過獲悉相關部門及代理的建議修訂草案；及(iii)於相關交易開始前審閱由至少三家提供可資比較資產類型的獨立第三方提供的同期價格及其他相關條款，確保相關關連人士提供的條款屬公平合理，且不遜於獨立第三方所提供者。

據管理層告知，貴集團之慣例乃選擇具有成本效益之替代造船商，因此，必須始終考慮具有合理合約價的高質素船舶。考慮到建造商所提供的合約價非常接近最低價，而建造商的日本股權合作夥伴為日本川崎，該公司之管理及工程團隊一直維持較高技術水平、安全標準及優質服務，這對相較其他資產使用壽命長達20多年的遠洋船舶而言尤其重要。根據貴集團的會計政策，董事賦予集裝箱船的估計經濟可使用年期為25年。

基於上述審閱及了解，吾等認為貴集團目前在管理該項交易及選擇合格造船商（無論屬獨立造船商與否）方面具有充分的內部控制措施及程序，因此貴公司及獨立股東的權益均可在造船合約期限內得到適當保護。

獨立股東應注意，(i)不同時間當時的經濟環境；及(ii)集裝箱船的尺寸、技術要求及規格可能會在很大程度上影響集裝箱船的合約價，惟以上分析僅可用作一般性參考。造船合約中每艘23,000標準箱船的合約價為155,680,000美元（約1,222,090,000港元），低於(i)二零一五年三星造船合約中建造六艘每艘20,000標準箱的新集裝箱船的合約價158,600,000美元（約1,245,010,000港元），該交易乃與貴集團一名獨立第三方進行；及(ii)全球近期兩項關於新建造23,000標準箱集裝箱船的交易的市场價分別為每艘約163,600,000美元（約1,284,300,000港元）及每艘約160,000,000美元（約1,256,000,000港元）。

基於以上觀察及分析，吾等認為，該等造船合約之條款符合一般商業條款，就獨立股東而言屬公平合理，且符合貴公司及其股東的整體利益。

5. 對貴集團該項交易的潛在財務影響

盈利

完成後，僅因該項交易不會對貴集團的盈利造成任何即時重大影響，而董事預計五艘新船交付後將提升貴集團的運營效率、實力及業務發展，並於長期內進一步為其盈利基礎作出貢獻。惟上述影響的量化將視乎船舶交付後貴集

團於二零二三年第一季度至二零二三年第四季度初之間的未來經營表現而定，並受限於各造船合約中規定的任何提早交付或延遲交付安排。

營運資金

根據二零一九年全年業績公佈，貴集團於二零一九年十二月三十一日的營運資金（即流動資產總值約人民幣72,098,700,000元減流動負債總額約人民幣70,471,100,000元）及現金及銀行結餘分別為約人民幣1,627,600,000元及人民幣49,689,800,000元，流動比率為1.0倍。該狀況表明，貴集團於二零一九年十二月三十一日的營運資金狀況相對穩健，其將擁有充足現金資源結清總合約價778,400,000美元，猶如及僅如貴集團無法就該項交易安排合約價60%（即467,000,000美元）之銀行融資。

視乎二零二零年至二零二三年未來三年該等船舶的各個建造階段，該等船舶總價格約778,400,000美元將由買方以現金分五期向建造商支付。東方海外國際集團將有充足時間於未來幾年為總價格安排融資，因此上述不會給當時的貴集團營運資金造成很大壓力，且不會對當前營運資金狀況造成不利影響。

根據吾等對二零一八年年報及二零一九年全年業績公佈的審閱，吾等注意到貴集團截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個財年之經營現金流入分別為約人民幣7,092,000,000元、人民幣8,130,800,000元及人民幣21,202,400,000元，此表明貴集團之強大經營實力恒存，可產生充裕經營現金流入撥付營運資金。該等船舶交付後，現時預計貴集團的經營能力將得到增強，從而可於未來長期內產生大量經營現金流入。

資產淨值

根據二零一九年全年業績公佈，貴集團於二零一九年十二月三十一日的資產淨值（亦稱為股東權益）為約人民幣69,125,200,000元。當前預計船舶交付後，貴集團資產淨值不會受到重大影響，原因為貴集團歸屬於該等船舶的固定資產價值增加約778,400,000美元，將被其流動資產中的現金及銀行結餘減少311,400,000美元及若干長

期負債增加467,000,000美元所抵銷。貴集團損益表及儲備亦不會受到嚴重影響，因此可以推斷，貴集團的合併資產淨值在該等船舶交付後不會發生不利變化。

資產負債狀況

於二零一九年十二月三十一日，貴集團有計息借貸和租賃負債總額及總權益分別約人民幣152,698,900,000元及人民幣69,125,200,000元，資產負債比率（將按總計息借貸除以貴集團總權益計算）約220.9%乃相對較高。該等船舶交付後，現時預計貴集團計息借貸／負債將增加約467,000,000美元（即假設相關五艘新船總合約價之約60%將以外部銀行借款提供資金），而總權益將維持不變在人民幣69,125,200,000元，資產負債比率為約225.8%，因此貴集團資產負債比率將略微增加約4.9個百分點。吾等認為，該等船舶交付後，資產負債比率輕微增加不會令貴集團的整體財務狀況出現嚴重惡化。該等船舶交付後，貴集團的運營能力將得到增強，而現時預計該較高資產負債比率狀況將在長期內逐步得到改善。

結論

鑒於上述該項交易對貴集團在盈利、營運資金、資產淨值以及資產負債比率方面造成之財務影響，吾等認為，該項交易將不會對貴集團之財務表現及狀況造成重大不利影響。因此，吾等認為，該項交易乃動用現金資源之有效舉措，其目的為鞏固貴集團地位，以於未來達致更理想業務增長及發展，從而長遠而言，預期會對貴集團及股東整體有利。

推薦建議

經計及上述主要因素及理由，吾等認為，該項交易乃 貴集團日常及一般業務過程中輔帶及隨附的投資活動，以在長期業務發展的整體航線佈局中提高其服務質素、經營效率、能力及競爭力；而該等造船合約符合一般商業條款，對獨立股東而言屬公平合理且符合 貴公司及股東的整體利益。因此，吾等推薦獨立股東及獨立董事委員會建議獨立股東於股東週年大會上投票贊成普通決議案，以批准該項交易及其項下擬進行的交易。

此致

中遠海運控股股份有限公司
中國
天津市天津空港經濟區
中心大道與東七道交口
遠航商務中心12號樓二層

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
鄭志光
謹啟

二零二零年四月二十七日

附註：鄭志光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，於企業融資行業擁有逾17年經驗。彼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	佔已發行股份總數百分比
楊志堅先生	實益擁有人	100,000股H股	0.00388%	0.00082%
馮波鳴先生 ¹	配偶權益	530,000股A股	0.00548%	0.00432%
張松聲先生	實益擁有人	161,000股H股	0.00624%	0.00131%

附註：

1. 於最後實際可行日期，馮波鳴先生的配偶根據本公司的A股股票期權激勵計劃持有530,000份A股股票期權。馮波鳴先生因此被視為於本公司該等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
	身份			百分比
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%
	張松聲先生	實益擁有人	200,000股A股	0.00252%
	鄧黃君先生	配偶權益	38,000股A股	0.00048%
中遠海運港口 有限公司	馮波鳴先生	實益擁有人	30,000股普通股	0.001%
	鄧黃君先生 ¹	實益擁有人	1,251,059股普通股	0.040%

附註：

1. 於最後實際可行日期，鄧黃君先生於中遠海運港口有限公司51,059股股份及1,200,000份股票期權中擁有權益。

- (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
王海民	副總經理兼黨組成員
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二零一八年十二月三十一日（即本公司最近期刊發之經審核綜合財務報表之結算日期）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不可由本集團於一年內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

以下為名列本通函並提供本通函內所載之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於本集團任何成員公司的股本中擁有實益權益，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二零一八年十二月三十一日(即本公司最近期刊發之經審核財務報表之結算日期)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。

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二零二零年四月二十七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，且迄今並無撤回其同意書。

8. 訴訟

於最後實際可行日期，本集團任何成員公司概無任何重大待決訴訟或申索或面臨相關威脅。

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，自二零一八年十二月三十一日(即本公司最近期刊發之經審核綜合財務報表之結算日期)以來本集團之財務或經營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股東週年大會日期（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) 本公司截至二零一八年及二零一九年十二月三十一日止兩個財政年度各年的年報；
- (e) 該等造船合約；
- (f) 本附錄「7.專家及同意」一節所述第一上海的書面同意；
- (g) 本公司日期為二零一九年九月十八日有關可能進行之須予披露及關連交易的通函；
- (h) 本公司日期為二零一九年十二月五日有關主要交易及持續關連交易的通函；及
- (i) 本通函。

11. 其他事項

- (a) 本公司的公司秘書為郭華偉博士。郭華偉博士為高級經濟師。
- (b) 本公司註冊地址位於中國天津市天津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。