
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)

(1) 建造十艘船舶的須予披露交易及關連交易； 及 (2) 臨時股東大會通告

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4至10頁。獨立董事委員會函件載於本通函第11至12頁。獨立財務顧問函件載於本通函第13至24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，會議通告連同代表委任表格載於本通函第EGM-1至EGM-2頁。

無論閣下是否有意出席臨時股東大會，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。

作為我們為預防及控制新型冠狀病毒(COVID-19)的傳播及保障股東健康與安全所採取的防控措施的一部分，本公司鼓勵股東考慮委任臨時股東大會主席作為其代表以按照股東的指示於臨時股東大會上就相關決議案投票，代替親身出席臨時股東大會。

* 僅供識別

二零二一年八月五日

目 錄

	頁次
臨時股東大會的預防措施.....	ii
釋義	1
董事會函件.....	4
獨立董事委員會函件	11
獨立財務顧問函件	13
附錄一 – 一般資料	I-1
臨時股東大會通告	EGM-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)：

「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「公司章程」	指	本公司的公司章程
「董事會」	指	董事會
「建造商」	指	揚州中遠海運重工有限公司，一間於中國成立的有限公司，為中遠海運的間接全資附屬公司
「買方」	指	COSCO (CAYMAN) Mercury Co., Ltd. (一間於開曼群島註冊成立的有限公司，為本公司的全資附屬公司)，或其指定主體
「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，一家中國國有企業，為本公司的直接控股股東及中遠海運之全資附屬公司
「中遠海運」	指	中國遠洋海運集團有限公司，為中國一家國有企業，並為本公司的間接控股股東
「中遠海運集團」	指	中遠海運以及其附屬公司及聯營公司(定義見上市規則)
「董事」	指	本公司之董事

釋 義

「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)上午九時三十分舉行的臨時股東大會，以審議及酌情批准造船交易
「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	由與造船交易無重大利益的全體獨立非執行董事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，為就造船交易的條款向獨立董事委員會及獨立股東提供意見的獨立財務顧問
「獨立股東」	指	中遠海運及其聯繫人以外的股東
「最後實際可行日期」	指	二零二一年八月二日，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
「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	六份14,092 TEU箱位集裝箱船舶造船合約及四份16,180 TEU箱位集裝箱船舶造船合約

釋 義

「造船交易」	指	該等造船合約下擬進行的交易
「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
「美元」	指	美元，美國的法定貨幣
「該等船舶」	指	根據該等造船合約，六艘運載量達14,092 TEU箱位之集裝箱船舶及四艘運載量達16,180 TEU箱位之集裝箱船舶；及「船舶」指其中任何一艘
「14,092 TEU箱位集裝箱船舶造船合約」	指	買方與建造商訂立之日期均為二零二一年七月十五日的六份造船合約，每份與一艘14,092 TEU箱位集裝箱船舶有關，並包含基本上相同之條款
「16,180 TEU箱位集裝箱船舶造船合約」	指	買方與建造商訂立之日期均為二零二一年七月十五日之四份造船合約，每份與一艘16,180 TEU箱位集裝箱船舶有關，並包含基本上相同之條款
「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
「%」	指	百分比

附註：作參考用途，本通函內之兌換率為1.00美元兌7.8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：

(1)建造十艘船舶的須予披露交易及關連交易；
及
(2)臨時股東大會通告

緒言

茲提述本公司日期為二零二一年七月十五日有關該等造船合約下擬進行造船交易的公告。

* 僅供識別

於二零二一年七月十五日，買方與建造商訂立十份該等造船合約，包括(1)六份14,092 TEU箱位集裝箱船舶造船合約，建造六艘14,092 TEU箱位集裝箱船舶，總對價為876百萬美元(相等於約6,833百萬港元)及(2)四份16,180 TEU箱位集裝箱船舶造船合約，建造四艘16,180 TEU箱位集裝箱船舶，總對價為620百萬美元(相等於約4,836百萬港元)。十份該等造船合約的總對價為1,496百萬美元(相等於約11,669百萬港元)。

本通函旨在向股東提供(其中包括)(i)載有造船交易進一步資料之董事會函件；(ii)有關造船交易之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有關造船交易之函件；(iv)召開臨時股東大會的通告；及(v)上市規則規定的其他資料。

合約條款

該等造船合約之條款(包括每艘船舶之對價及交付時間)乃按公平原則及一般商業條款釐定(釐定之價格與願意買賣的雙方同意之市場價格相若，付款條款、技術條款及交付日期均符合買方要求)。此外，本公司亦已參考公開資料以獲取與造船交易相似及可資比較的造船交易的市場價格及市場條款(包括對價調整機制)。

根據各份14,092 TEU箱位集裝箱船舶造船合約，買方須按建造每艘船舶之進度(包括首張鋼板切割、首段龍骨鋪放、船舶下水)以現金分五期支付對價146百萬美元(相等於約1,139百萬港元)，其中合約價格的較小部分於前四期支付，較大部分於交付船舶時支付。對價可因以下情況透過扣除違約賠償金作出調整：(i)延遲交付船舶、(ii)船舶的航速不足、(iii)船舶燃料消耗過度、(iv)船舶載重量不足、(v)集裝箱容量不足，或(vi) 14噸集裝箱裝載量不足。

根據各份16,180 TEU箱位集裝箱船舶造船合約，買方須按建造每艘該等船舶之進度(包括首張鋼板切割、首段龍骨鋪放、船舶下水)以現金分五期支付對價155百萬美元(相等於約1,209百萬港元)，其中合約價格的較小部分於前四期支付，較大部分於交付船舶時支付。對價可因以下情況透過扣除違約賠償金作出調整：(i)延遲交付船舶、(ii)船舶的航速不足、(iii)船舶燃料消耗過度、(iv)船舶載重量不足、(v)集裝箱容量不足，或(vi) 14噸集裝箱裝載量不足。

14,092 TEU箱位集裝箱船舶造船合約的相關船舶預期於二零二三年十二月至二零二四年九月期間交付，惟可按各份14,092 TEU箱位集裝箱船舶造船合約的規定而提早交付或延遲交付（延遲交付的違約賠償金最高為約7.20百萬美元）。在延遲交付情況下，建造商應付買方的違約賠償金須自第五期對價中扣除，有關金額按原交付日期屆滿後延遲時間估算。倘延遲時間超過一定天數，買方可自行選擇解除或取消14,092 TEU箱位集裝箱船舶造船合約，而毋需支付任何罰金。

16,180 TEU箱位集裝箱船舶造船合約的相關船舶預期於二零二五年六月至二零二五年十二月期間交付，惟可按各份16,180 TEU箱位集裝箱船舶造船合約的規定而提早交付或延遲交付（延遲交付的違約賠償金最高為約7.56百萬美元）。在延遲交付情況下，建造商應付買方的違約賠償金須自第五期對價中扣除，有關金額按原交付日期屆滿後延遲時間估算。倘延遲時間超過一定天數，買方可自行選擇解除或取消16,180 TEU箱位集裝箱船舶造船合約，而毋需支付任何罰金。

如買方根據該等造船合約特定條款解除或取消該等造船合約，建造商須以美元向買方退回買方已向建造商支付的全部款項連同有關利息。

本公司將通過內部資源撥付該等造船合約下應付總對價的至少40%，而總對價的餘下部分將以銀行借款結付。

進行造船交易之原因及利益

造船交易符合本集團十四五發展規劃，包括（其中包括）提升本集團的運力及保持行業第一梯隊的地位。本集團可受惠於造船交易以保持行業第一梯隊的地位，以及與之相匹配的運力規模，而造船交易亦可提升本集團競爭優勢及促進本集團開拓新市場。此外，造船交易項下的船舶將提高本集團每艘船舶的平均集裝箱箱位，在規模經濟下，每艘船舶的集裝箱箱位擴大，每個集裝箱的成本亦將隨之降低。再者，船舶採用先進技術降低能耗及排放，這亦將降低每個集裝箱的成本。通過更換本集團現有船舶，船舶及造船交易可降低本集團航線網絡成本，提升核心競爭力。

該等造船合約之條款(包括每艘船舶之對價及交付時間)乃按公平原則及一般商業條款釐定(釐定之價格與願意買賣的雙方同意之市場價格相若,付款條款、技術條款及交付日期均符合買方要求)。此外,本公司亦已參考公開資料以獲取與造船交易相似及可資比較的造船交易的市場價格及市場條款(包括對價調整機制)。再者,對價的付款條款(即合約價格的較小部分於前四期支付,較大部分於交付船舶時支付)對本公司有利。基於以上所述,董事(包括獨立非執行董事)認為,該等造船合約的條款(包括對價及付款條款)為公平合理,且造船交易依照一般商業條款,並在本集團一般及日常業務過程中進行,符合本公司和全體股東的整體利益。

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本公司7,252,988,702股A股及113,925,500股H股(相當於本公司全部已發行股本約46.01%)的投票權。因此,中遠海運為本公司的控股股東及本公司的關連人士。建造商為中遠海運的間接全資附屬公司。因此,根據上市規則第十四A章,建造商為本公司的關連人士,而造船交易構成本公司的關連交易。

根據上市規則第14.22及14A.81條,造船交易及二零二零年交易構成於12個月期間內進行的連串交易,須合併計算。由於關於造船交易(與二零二零年交易合併計算時)之其中一個或多個適用百分比率超過5%,但全部低於25%,故造船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)造船交易的條款及在臨時股東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、黃小文先生、楊志堅先生及馮波鳴先生為中遠(本公司的控股股東及中遠海運的全資附屬公司)提名之董事，根據公司章程已放棄就董事會批准該造船交易的有關決議案投票。

除上文所披露者外，董事概無於造船交易中擁有重大權益且須就相關決議案放棄投票。

本集團及建造商之資料

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。

建造商為中遠海運的間接全資附屬公司，是一間於中國成立的有限公司，主要從事浮動裝置和船舶設計及製造的業務。就董事所知、所悉及所信，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。

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有關造船交易的決議案。臨時股東大會通告載於本通函第EGM-1至EGM-2頁。

無論閣下是否有意出席臨時股東大會，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。

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。

董事會函件

中遠海運及其聯繫人（為本公司之關連人士，並於造船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46.01%。根據香港上市規則，彼等須於臨時股東大會上就批准造船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，因此並無股東須就將於臨時股東大會上提呈的決議案放棄投票。

推薦意見

謹請閣下注意本通函第11至12頁所載的獨立董事委員會函件以及本通函第13至24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，當中載有造船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造船交易的條款及獨立財務顧問的意見後認為：造船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；造船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造船交易決議案。

董事會建議獨立股東於臨時股東大會投票贊成批准造船交易的決議案。

暫停辦理股東登記手續

為確定有權出席臨時股東大會並於會上投票的股東身份，本公司的H股過戶登記處將於二零二一年十月二十五日（星期一）至二零二一年十月二十九日（星期五）（包括首尾兩天）暫停辦理本公司H股過戶登記手續。於二零二一年十月二十二日（星期五）下午四時三十分名列本公司股東名冊的股東，將有權出席臨時股東大會並於會上投票。為符合資格出席臨時股東大會並於會上投票，所有過戶文件連同相關股票須不遲於二零二一年十月二十二日（星期五）下午四時三十分送達本公司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17樓1712至1716室。

其他資料

謹請閣下注意本通函附錄一所載的資料。

此致

為及代表
中遠海運控股股份有限公司
公司秘書
郭華偉

列位股東 台照

二零二一年八月五日



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：

(1) 建造十艘船舶的須予披露交易及關連交易；及
(2) 臨時股東大會通告

吾等提述本公司於二零二一年八月五日刊發的通函(「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)造船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)造船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，就造船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13至24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)造船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)造船交易條款屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。

* 僅供識別

獨立董事委員會函件

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，以批准造船交易。

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

二零二一年八月五日

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，當中載列其有關造船交易的意見，以供載入通函。



第一上海融資有限公司

香港

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 建造十艘船舶

緒言

謹此提述吾等獲委聘為獨立財務顧問，就造船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二零二一年八月五日致股東的通函（「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6.464元（即參照中國人民銀行網站截至該等造船合約日期的匯率中間價）之匯率，僅供說明。

於二零二一年七月十五日，買方（貴公司之全資附屬公司）與建造商訂立該等造船合約，包括(i)六份14,092 TEU集裝箱船舶造船合約，建造六艘14,092 TEU集裝箱船舶，總價為876百萬美元；及(ii)四份16,180 TEU集裝箱船舶造船合約，建造四艘16,180 TEU集裝箱船舶，總價為620百萬美元。因此，共十份該等造船合約的總價為1,496百萬美元。

建造商為中遠海運（貴公司的控股股東）的間接全資附屬公司。因此，根據上市規則第14A章，建造商為貴公司的關連人士，而造船交易構成貴公司的一項關連交易。據通函的董事會函件所述，造船交易須守上市規則第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（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，以就造船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：

- 一 貴公司就三個事項，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；及(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，委聘吾等擔任獨立財務顧問；及
- 一 貴公司的非全資附屬公司東方海外（國際）有限公司（股份代號：316 HK，「東方海外國際」）亦就三個事項，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與貴集團進行的持續關連交易；(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就建造五艘船舶的重大及關連交易；及(iii)東方海外國際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，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，吾等與貴集團及中遠海運集團並無任何其他關係。鑑於(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（與先前委任除外）之收費佔母集團收益比例不大，吾等認為，先前委任將不會影響吾等就造船交易提供建議及形成意見的獨立性，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）該等造船合約、 貴公司財務報告及函件進一步闡述的相關行業資料。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，可達致知情意見，證明通函所載資料之準確性足以依賴，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

在制定吾等有關造船交易的意見時，吾等曾考慮下列主要因素及理由：—

1. 造船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」），截至二零二零年十二月三十一日止兩個年度各年， 貴集團持續經營業務收入別約96%及97%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。

中國國有企業中遠海運為 貴公司控股股東。

建造商為中遠海運的全資附屬公司，主要從事浮動裝置和船舶設計及製造的業務。吾等已審閱建造商的網站，吾等了解(i)建造商製造多種船舶，包括但不限於集裝箱船、油輪及散貨船；及(ii)建造商已向世界各地客戶交付超過180艘船舶。

1.1. 貴集團之歷史財務表現

下表概述根據 貴公司年報 貴集團截至二零二零年十二月三十一日止三個年度各年的損益表：—

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一八年 人民幣百萬元 (經審核)	二零一九年 人民幣百萬元 (經審核)	二零二零年 人民幣百萬元 (經審核)
持續經營業務收入	120,342	150,541	171,259
毛利	9,616	15,329	24,142
經營利潤	4,999	7,223	15,575
年內持續經營業務利潤	2,830	3,081	13,187
年內已終止經營業務			
利潤	196	7,113	—
年內利潤	3,026	10,194	13,187
貴公司權益擁有人應佔			
利潤	1,230	6,690	9,927

(a) 截至二零一九年十二月三十一日止年度與截至二零一八年十二月三十一日止年度比較

持續經營業務收入由截至二零一八年十二月三十一日止年度約人民幣120,342百萬元增至截至二零一九年十二月三十一日止年度約人民幣150,541百萬元，增長約25%，主要是由於在二零一八年七月收購東方海外國際(股份代號：316 HK)。按照可比口徑(模擬從二零一八年年初合併東方海外國際的收入)，截至二零一九年十二月三十一日止年度的收入較上年增加約7%。毛利率由截至二零一八年十二月三十一日止年度約8%輕微增加至截至二零一九年十二月三十一日止年度約10%。從總體來看，持續經營業務的淨利潤率於截至二零一八年及二零一九年十二月三十一日止年度各年維持於約2%。然而，於二零一九年度出售美國碼頭業務後，已終止經營業務淨利潤由截至二零一八年十二月三十一日止年度約人民幣196百萬元上升至截至二零一九年十二月三十一日止年度約人民幣7,113百萬元。因此，年內淨利潤由截至二零一八年十二月三十一日止年度約人民幣3,026百萬元增至截至二零一九年十二月三十一日止年度約人民幣10,194百萬元。

(b) 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

持續經營業務收入由截至二零一九年十二月三十一日止年度約人民幣150,141百萬元進一步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%輕微增加至截至二零二零年十二月三十一日止年度約14%。從總體來看，持續經營業務的淨利潤率亦於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%。年內淨利潤由截至二零一九年十二月三十一日止年度約人民幣10,194百萬元增至截至二零二零年十二月三十一日止年度約人民幣13,187百萬元。

1.2. 貴集團之歷史財務狀況

下表概述根據二零二零年年報 貴集團於二零一九年十二月三十一日及二零二零年六月三十日的資產負債表：—

	於十二月三十一日	
	二零一九年 人民幣百萬元 (經審核)	二零二零年 人民幣百萬元 (經審核)
非流動資產	190,125	199,962
流動資產	72,099	71,964
資產總額	262,224	271,926
流動負債	70,471	74,029
非流動負債	122,628	119,200
負債總額	193,099	193,229
貴公司權益持有人應佔資產淨額	35,360	43,914
非控制權益	33,765	34,783
資產淨額	69,125	78,697

於二零二零年十二月三十一日，(i) 貴集團主要資產為物業、廠房及設備(約為人民幣102,834百萬元)以及現金及現金等價物(約為人民幣52,630百萬元)

元)；及(ii) 貴集團主要負債為借款，約為人民幣94,972百萬元(包括流動及非流動部份)。貴公司權益持有人應佔資產淨額於二零二零年十二月三十一日約為人民幣43,914百萬元。

有關 貴集團財務資料的進一步詳情，請參閱 貴公司年報。

1.3. 貴集團前景

參照二零二零年年報，於截至二零二零年十二月三十一日止年度，當面對COVID-19疫情爆發，貴集團發揮自身作為全球領先班輪公司規模優勢，進一步拓展完善全球航線網路佈局，努力實現更廣範圍的航線覆蓋。因此，截至二零二零年十二月三十一日止年度，貴集團的財務表現能夠達到進一步年度改進。

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全球宏觀經濟環境表現推動。因此，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四月的*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		
	二零一七年	二零一八年	二零一九年	二零二零年	二零二一年 (預測)	二零二二年 (預測)	二零二三年 (預測)
全球實際國內生產							
總值，其中：	+3.8%	+3.6%	+2.8%	-3.3%	+6.0%	+4.4%	+3.5%
－中國	+6.9%	+6.7%	+5.8%	+2.3%	+8.4%	+5.6%	+5.4%
－美國	+2.3%	+3.0%	+2.2%	-3.5%	+6.4%	+3.5%	+1.4%
全球貿易額	+5.6%	+3.9%	+0.9%	-8.5%	+8.4%	+6.5%	+4.2%

資料來源：國際貨幣基金組織報告(二零二一年四月)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，但預期其後將復甦。根據國際貨幣基金組織報告，(i)多種疫苗可減輕感染的嚴重程度及頻率的同時，適應疫情生活讓全球經濟在整體流動性受壓的情況下表現出色，導致比預期較強的反彈；(ii)中國於二零二零年已恢復至新冠疫情前的國內生產總值；及(iii)美國預期於二零二一年超出其新冠疫情前的國內生產總值水平。

據二零二零年年報所述，(i) 貴公司將進一步健全完善全球端到端運營網路，使之與全球運力航線網路互聯互通，構建起覆蓋更廣、效率更高的陸海一體化服務通道；及(ii) 貴公司積極把握中國經濟增長與全球經濟復甦為全球集運市場發展帶來的機遇，努力將企業打造成為資本市場上交通運輸行業板塊中最受青睞和國際品牌價值最高的標桿式企業之一。

從總體來看，吾等了解宏觀經濟環境預期將會復甦，而 貴集團已經並將繼續致力持續發展其業務。

2. 造船交易之背景及原因

根據二零二零年年報，吾等注意到， 貴集團將繼續（其中包括）加大對新興市場、區域市場及第三國市場的運力投入，並根據市場需求對航線運力結構進行優化調整，進一步提升航線服務的均衡性和穩定性。

吾等已與管理層商討並了解，(i) 貴集團十四五發展規劃涵蓋（其中包括）增加 貴集團的運力規模及保持 貴集團行業第一梯隊；(ii)將根據造船交易建造的該等船舶可增加 貴集團每艘船舶的平均集裝箱空間，通過經濟規模使每個集裝箱成本較低；及(iii)該等船舶已採納先進技術減少耗能，亦將減低每個集裝箱成本。吾等已進一步審閱二零二零年年報並了解，截至二零二零年年末，(i) 貴公司經營的集裝箱船隊規模為536艘、3,073,684標準箱；及(ii) 貴公司運力規模繼續位列全球第三。因此，吾等注意到，造船交易下合共149,272 TEU的10艘船舶佔 貴公司截至二零二零年年末船舶總數及總運力（按TEU計）分別約2%及5%。

因此，吾等同意管理層，(i)造船交易符合 貴集團十四五發展規劃；(ii) 貴集團可受惠於造船交易以保持行業第一梯隊，以及與之相匹配的運力規模；(iii)造船交易亦可提升 貴集團競爭優勢及促進 貴集團開拓新市場；及(iv)造船交易可降低 貴集團航線網絡成本，提升核心競爭力。

尤其考慮到(i) 貴集團就其持續進行主營業務繼續需要集裝箱船；(ii)宏觀經濟環境預期將會復甦，而 貴集團已經並將繼續致力持續發展其業務；(iii)造船交易預期將通過經濟規模及減少耗能實現較低的每個集裝箱成本；及(iv)造船交易下船舶規模與 貴公司船隊規模比較；及(v)造船交易的條款如下文所述為公平合理，吾等認為，訂立造船交易乃 貴集團日常及一般業務過程中附帶及隨附的投資活動，符合 貴公司及股東的整體利益。

3. 造船交易的主要條款

於二零二一年七月十五日，買方（ 貴公司之全資附屬公司）與建造商訂立該等造船合約，包括(i)六份14,092 TEU集裝箱船舶造船合約，建造六艘14,092 TEU集裝箱船舶，總價為876百萬美元（各船舶以相同代價146百萬美元）；及(ii)四份16,180 TEU集裝箱船舶造船合約，建造四艘16,180 TEU集裝箱船舶，總價為620百萬美元（各船舶以相同代價155百萬美元）。因此，共十份該等造船合約的總價為1,496百萬美元。

買方須就該等造船合約按建造每艘船舶之進度以現金分五期支付價格（包括首張鋼板切割、首段龍骨鋪放及船舶下水），其中合約價格的較小部分於前四期支付，較大部分於交付船舶時支付。對價可因以下情形通過扣減違約賠償金作出調整：(i)延遲交付船舶、(ii)船舶的航速不足、(iii)船舶燃料消耗過度、(iv)船舶載重量不足、(v)集裝箱容量不足，或(vi) 14噸集裝箱裝載量不足（「調整機制」）。14,092 TEU集裝箱船舶造船合約的相關船舶預期於二零二三年十二月至二零二四年九月期間交付，惟可按各份14,092 TEU集裝箱船舶造船合約中規定而提早交付或延遲交付（延遲交付的違約賠償金最高為約7.20百萬美元）。16,180 TEU集裝箱船舶造船合約的相關船舶預期於二零二五

年六月至二零二五年十二月期間交付，惟可按各份16,180 TEU集裝箱船舶造船合約中規定而提早交付或延遲交付（延遲交付的違約賠償金最高為約7.56百萬美元）。有關調整機制，吾等已審閱該等造船合約，而吾等獲管理層告知，(i)調整機制大體上有利買方，且向買方提供額外保障，在（其中包括）該等船舶延遲交付及其他技術缺陷的情況下，將減低該等船舶的對價；(ii)延遲交付該等船舶將減低該等船舶的對價，其減幅將按日數評估及計算（受限於前述的違約賠償金最高金額）；及(iii)倘長時間延遲交付船舶，買方有權解除或取消該等造船合約，而在此情況下，建造商須以美元向買方退回買方已向建造商支付的全部款項連同有關利息，而不對買方產生任何應付罰款。鑒於上文所述，吾等認為調整機制（包括就延遲交付的賠償評估，其為按日計算）屬合理。

誠如管理層所告知，(i)自該等造船合約日期起計的過去一年內，貴集團概無與任何獨立第三方造船商訂立可資比較的造船合約（按船舶種類、大小及規格計）；(ii)按管理層所知，自該等造船合約日期起計的過去一年內，建造商概無與任何獨立第三方客戶訂立可資比較的造船合約（按船舶種類、大小及規格計）；及(iii)建造商為中國國有企業，擁有相關技術專門知識及經驗，符合貴集團要求，以根據貴集團對裝載量、螺旋槳設計及安全系統等方面的需求建造擁有定制規格的該等船舶。

吾等已嘗試詳盡無遺地查找自該等造船合約日期起計過去一年內香港上市公司公佈的涉及與獨立造船商訂立造船合約的可資比較交易。吾等已找到海豐國際控股有限公司（股份代號：1308 HK）（「海豐」）發佈日期為二零二一年八月三十一日、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的公告，內容提及海豐與獨立造船商（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）訂立多項造船合約，建造多艘大小介乎1,000 TEU及3,000 TEU的集裝箱船舶。鑑於該等船舶的大小較該等造船合約下的船舶大小相距甚遠，因此吾等集中審閱其付款條款而非定價條款，吾等注意到海豐與獨立造船商訂立的造船合約一般分五期（10%、10%、10%、10%及60%）付款，最後一期60%於交付實體船舶時支付。吾等知悉該等付款條款與該等造船合約所載者相似。

此外，吾等已嘗試詳盡無遺地查找市場上最近期的可資比較交易（涉及建造約13,000 TEU至16,000 TEU的集裝箱船舶）的價格，然而，造船交易及其定價一般並非可從官方來源取得的公開資料。然而，吾等注意到，自該等造船合約日期起計的過去三個月內，(i)HMM Co., Ltd. (位於韓國的物流公司) 於二零二一年六月二十九日公佈其將與造船商（即Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering及Hyundai Heavy Industries）訂立造船合約，以總造價1,570百萬美元建造十二艘13,000 TEU集裝箱船舶；及(ii)萬海航運股份有限公司（位於台灣的運輸公司）於二零二一年五月三十一日公佈已與一名造船商（即Samsung Heavy Industries Co., Ltd）訂立造船合約，以總造價最多500百萬美元建造四艘13,100 TEU集裝箱船舶。吾等亦注意到上述合約意味著單位價格約為每TEU 10,064美元及每TEU 9,542美元，與該六份14,092 TEU集裝箱船舶造船合約及四份16,180 TEU集裝箱船舶造船合約的隱含單位價格分別約為每TEU 10,360美元及每TEU 9,580美元並無重大差異。獨立股東應留意(i)船舶的型號、大小及各項其他技術規格；(ii)市場當時的原材料成本；及(iii)當時的船舶市場供求狀況為可能影響船舶建造價格的因素。

尤其考慮到(i)建造商為中國國有企業，擁有相關技術專門知識及經驗，符合貴集團建造該等定制船舶的要求；(ii)吾等審閱集裝箱船舶近期市價及付款條款後，認為與造船交易的市價及付款條款並無重大分別；及(iii) 14,092 TEU箱位集裝箱船舶造船合約下各六艘14,092 TEU箱位之集裝箱船舶的對價相同，而16,180 TEU箱位集裝箱船舶造船合約下各四艘運載量達16,180 TEU箱位之集裝箱船舶的對價相同；(iv)調整機制大體上有利買方，且向買方提供額外保障，在（其中包括）該等船舶延遲交付及其他技術缺陷的情況下，將減低該等船舶的對價；及(v)造船交易的上述理由及裨益，吾等認為造船交易的條款（包括各船舶對價及調整機制）乃按一般商業條款訂立，對獨立股東而言屬公平合理。

4. 造船交易可能的財務影響

共十份該等造船合約的總價為1,496百萬美元(相等於約人民幣9,670百萬元)。買方須就該等造船合約每份按建造每艘船舶之進度以現金分五期支付價格，其中合約價格的較小部份於前四期支付，較大部份於交付船舶時支付。14,092 TEU集裝箱船舶造船合約及16,180 TEU集裝箱船舶造船合約中的船舶預計將分別於二零二三年十二月至二零二四年九月期間以及二零二五年六月至二零二五年十二月期間交付。貴公司將以內部資源撥付根據該等造船合約應付總價的至少40%，餘下部份將以銀行借款結付。

截至二零二零年十二月三十一日止年度，貴集團分別錄得持續經營業務收入約人民幣171,259百萬元、貴公司權益持有人應佔淨利潤約人民幣9,927百萬元及經營活動產生淨現金約人民幣44,931百萬元。管理層告知吾等造船交易預期不會對貴集團的淨利潤造成即時重大影響，且於交付船舶後，船舶預計可用於通過貴集團核心業務產生收入。

於二零二零年十二月三十一日，貴集團分別錄得資產總額約人民幣271,926百萬元、未償還借款總額(計息負債減租賃負債)人民幣94,972百萬元、貴公司權益持有人應佔資產淨額人民幣43,914百萬元及現金及現金等價物人民幣52,630百萬元。管理層告知吾等，儘管貴集團於二零二零年十二月三十一日錄得淨流動負債約人民幣2,065百萬元，考慮到(i)該等造船合約的總價規模與貴集團的整體規模相比(在資產總額、借款、資產淨額及現金及現金等價物方面)；(ii)該等造船合約的價格將分期支付，較大部份的款項預期於交付船舶時(二零二三年十二月起至二零二五年十二月止)支付；及(iii)貴集團財務表現的良好往績記錄及貴集團持續改善未來數年財務表現的努力，預計該等造船合約不會對貴集團的財務狀況造成任何重大不利影響。

尤其考慮到(i)該等造船合約訂立目的為購買船舶，而船舶為貴集團核心業務營運中產生收入的資產；(ii)該等造船合約的總價規模與貴集團的整體規模相比；(iii)該等造船合約的總價將於未來數年分期支付，預期不會對貴集團造成即時重大影響；及(iv)如上述，造船交易的條款屬公平合理，吾等認為造船交易的財務影響屬正常及可接受。

推薦建議

經考量上述主要因素及理由，吾等認為訂立造船交易為輔助投資活動，屬 貴集團的一般日常業務，並符合 貴公司及股東整體利益；且造船交易的條款按一般商業條款訂立，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推薦，而吾等本身亦推薦獨立股東投票贊成將於臨時股東大會上提呈的相關決議案，以批准造船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

二零二一年八月五日

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	100,000股H股	0.00298%	0.00062%
		936,000股A股	0.00740%	0.00585%
馮波鳴先生 ^{2,3}	實益擁有人	936,000股A股	0.00740%	0.00585%
		配偶權益	611,000股A股	0.00483%
張松聲先生	實益擁有人	112,500股H股	0.00335%	0.00070%

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936,000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936,000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八月五日有關其向獨立董事委員會及獨立股東提供意見的函件以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；
- (e) 各份該等造船合約；
- (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書面同意；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。

臨時股東大會通告

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告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本文件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)

臨時股東大會通告

茲通告中遠海運控股股份有限公司(「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(「臨時股東大會」)，以審議及酌情通過(無論有否修訂)以下決議案。

除另行界定者外，本通告所用詞彙與本公司日期為二零二一年八月五日的通函(「通函」)所界定者具相同涵義。

普通決議案

1. 審議及批准該等造船合約及該等造船合約下擬進行的造船交易。

此致

為及代表
中遠海運控股股份有限公司
公司秘書
郭華偉

中華人民共和國，上海
二零二一年八月五日

* 僅供識別

臨時股東大會通告

附註：

1. 有關臨時股東大會的決議案的更多資料，請參閱本公司日期為二零二一年七月十五日的公告及本公司日期為二零二一年八月五日的通函，內容有關造船交易。
2. 根據上市規則13.39(4)條，股東於臨時股東大會上須以投票方式表決。
3. 有權出席臨時股東大會並在會上投票的股東，可委派一名或多名委任代表代其出席及投票。委任代表毋須為股東。
4. 委任代表的文件須為書面形式，並由股東或其以書面形式正式授權的代表親筆簽署。倘股東為公司，則該文件必須加蓋公司印章或由董事或正式授權代表親筆簽署。倘該文件由股東代表簽署，則授權該代表簽署的授權書或其他授權文件必須經過公證。
5. H股持有人須盡快且無論如何不遲於臨時股東大會或其任何續會（視乎情況而定）的指定舉行時間24小時前將代表委任表格連同授權書或其他授權文件（如有）送達本公司的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），方為有效。填妥及交回代表委任表格後，股東仍可按意願親身出席臨時股東大會，並於會上投票。
6. 本公司的H股過戶登記處將於二零二一年十月二十五日（星期一）至二零二一年十月二十九日（星期五）（包括首尾兩天）暫停辦理本公司H股過戶登記手續。於二零二一年十月二十二日（星期五）下午四時三十分名列本公司股東名冊的股東，將有權出席臨時股東大會並於會上投票。為符合資格出席臨時股東大會並於會上投票，所有過戶文件連同相關股票須不遲於二零二一年十月二十二日（星期五）下午四時三十分送達本公司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17樓1712至1716室。
7. 出席臨時股東大會的股東或其委任代表須出示身份證明文件。倘出席股東為公司，則其法定代表或由董事會或其他決策機構授權的人士須出示獲董事會或其他決策機構授權出席臨時股東大會的相關決議案副本。
8. 於本通告日期，董事為許立榮先生¹（董事長）、黃小文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及馬時亨教授²。

¹ 執行董事

² 獨立非執行董事