
此乃要件 請即處理

閣下如對本補充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。

閣下如已將名下之東方海外(國際)有限公司股份全部售出或轉讓，應立即將本補充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補充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，概不對因本補充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。



ORIENT OVERSEAS (INTERNATIONAL) LIMITED

東方海外(國際)有限公司*

(於百慕達註冊成立之成員有限責任公司)

(股份代號：316)

有關建造7艘船舶之 須予披露及關連交易 的補充通函 及 股東特別大會補充通告

獨立董事委員會和獨立股東的
獨立財務顧問



第一上海融資有限公司

本補充通函應與日期為2022年10月21日之本公司通函一併閱讀。本封頁所使用詞彙與本補充通函「釋義」一節內所界定者具有相同涵義。董事會函件載於本補充通函第5至13頁，獨立董事委員會函件載於本補充通函第14至15頁，而獨立財務顧問函件載於本補充通函第16至30頁。有關於2022年11月24日(星期四)上午10時正，假座香港灣仔港灣道1號會展廣場西南座皇朝會7樓皇朝廳舉行之本公司股東特別大會的補充通告載於本補充通函第(i)至(ii)頁內。隨本補充通函附奉股東特別大會適用之經修訂代表委任表格供股東使用。

無論閣下是否出席股東特別大會，請儘快將隨附之經修訂代表委任表格按其印備之指示填妥及交回，惟無論如何不得遲於股東特別大會(或其任何續會)指定時間48小時前交回本公司之香港股份登記分處，香港中央證券登記有限公司(「股份登記分處」)，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓。閣下在填妥及交回經修訂代表委任表格後，仍可依願出席股東特別大會(或其任何續會)並於會上投票。

作為我們保障股東健康及安全的控制措施的一部分，本公司鼓勵股東委任股東特別大會主席為其代表，以就股東特別大會之相關決議案按股東指示投票，而非親身出席股東特別大會。因應屆時香港政府的規定，股東及/或其委任代表可能無法親身出席股東特別大會。請參閱本補充通函第(iii)及(iv)頁有關股東特別大會上將採取的預防措施，此等措施須視乎香港政府於股東特別大會當日的規定而定。

2022年11月8日

* 僅供識別

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	5
獨立董事委員會函件.....	14
獨立財務顧問函件	16
附錄一 一 一般資料.....	I-1
股東特別大會補充通告.....	(i)
股東特別大會的預防措施.....	(iii)

釋 義

在本補充通函內，除文義另有所指外，下列詞語具有以下涵義：

「聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義；
「董事會」	指	本公司之董事會；
「董事會會議」	指	於2022年10月28日為批准（其中包括）該項造船交易而舉行之董事會會議；
「建造商」	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（中遠海運間接持有建造商的百分之五十股權）；
「買方」	指	Newcontainer No.143 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.145 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.146 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.147 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.148 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.149 (Marshall Islands) Shipping Inc.及Newcontainer No.150 (Marshall Islands) Shipping Inc.，各自為本公司之間接全資附屬公司；
「本公司」	指	東方海外（國際）有限公司*，一間於百慕達註冊成立之成員有限責任公司，並於聯交所主板上市（股份代號：316）；
「關連人士」	指	具有上市規則所賦予的涵義；
「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，並間接控制本公司已發行股本超過百分之五十，亦為中遠海運控股的間接控股股東；
「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）；

釋 義

「中遠海運控股」	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，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），並為本公司的間接控股股東；
「中遠海運港口」	指	中遠海運港口有限公司，一間於百慕達註冊成立的有限公司，其股份於聯交所主板上市（股份代號：1199）；
「董事」	指	本公司之董事；
「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，並直接控制本公司已發行股本的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5位獨立非執行董事中的3位（即鄒耀華先生、鍾瑞明博士及蘇錦樑先生）組成的獨立董事委員會，彼等概無於該項造船交易擁有重大權益；
「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，就該項造船交易的條款向獨立董事委員會及獨立股東提供意見；
「獨立非執行董事」	指	獨立非執行董事，即鄒耀華先生、鍾瑞明博士、楊良宜先生、陳纓女士及蘇錦樑先生；

釋 義

「獨立股東」	指	中遠海運集團成員以外之其他股東；
「最後實際可行日期」	指	2022年11月2日，即本補充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；
「上市規則」	指	聯交所主板證券上市規則；
「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；
「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）；
「股東特別大會」	指	將於2022年11月24日（星期四）上午10時正，假座香港灣仔港灣道1號會展廣場西南座皇朝會7樓皇朝廳舉行之本公司股東特別大會（或其任何續會）；
「股份」	指	本公司股本中每股面值0.10美元之普通股；
「股東」	指	股份持有人；
「該等造船合約」	指	7份日期均為2022年10月28日，由建造商分別與各買方簽訂之造船合約，每份與一艘該等船舶有關，並包含基本上相同之條款；
「該項造船交易」	指	根據該等造船合約項下進行之交易；
「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之涵義，及「附屬公司」可指其任何之一；

釋 義

「TEU」	指	20呎標準集裝箱；
「美元」	指	美元，美國的法定貨幣；
「該等船舶」	指	7艘24,000 TEU級的雙燃料動力集裝箱船舶，將由建造商根據各自的該等造船合約建造；及「船舶」可指其任何一艘；及
「%」	指	百分比。

* 僅供識別



ORIENT OVERSEAS (INTERNATIONAL) LIMITED

東方海外(國際)有限公司*

(於百慕達註冊成立之成員有限責任公司)

(股份代號：316)

執行董事：

萬敏先生 (主席)
黃小文先生 (行政總裁)
楊志堅先生

主要辦事處：

中國香港灣仔
港灣道25號
海港中心31樓

非執行董事：

董立均先生
嚴俊先生
王丹女士
葉承智先生

註冊辦事處：

Clarendon House
2 Church Street
Hamilton HM 11
Bermuda

獨立非執行董事：

鄒耀華先生
鍾瑞明博士
楊良宜先生
陳纓女士
蘇錦樑先生

敬啟者：

**有關建造7艘船舶之
須予披露及關連交易
的補充通函
及
股東特別大會補充通告**

1. 緒言

本補充通函應與日期為2022年10月21日之本公司通函一併閱讀。該通函載有(其中包括)將於股東特別大會上提呈之決議案的資料。

* 僅供識別

董事會函件

本補充通函旨在向股東提供，其中包括：(i)有關該項造船交易的進一步詳情；(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之函件；及(iv)股東特別大會補充通告及根據上市規則規定的其他資料。

2. 該項造船交易

茲提述日期為2022年10月28日關於該項造船交易之本公司公告。

於2022年10月28日，買方（本公司之7間間接全資附屬公司）分別與建造商就建造各自的該等船舶，按基本上相同的條款訂立該等造船合約，每艘船舶價格為239.85百萬美元（相等於約1,870.83百萬港元），而全部該等船舶的總價格為1,678.95百萬美元（相等於約13,095.81百萬港元）。

a) 融資條款

本公司目前預期於該等船舶交付前將落實為每艘船舶取得不多於60%合約價格的融資，並由本公司提供融資擔保，而合約價格餘額將由本集團內部資源撥付。若未能安排該等融資，則每艘船舶之合約價格將全部由本集團內部資源撥付，預計內部資源足以滿足此目的。

b) 合約條款

該等造船合約之條款（包括每艘船舶之價格）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本公司之要求），並根據下文「c)進行該項造船交易之原因及益處」一節所述的談判程序進行。

董事會函件

根據各份該等造船合約，相關買方應按建造每艘船舶之進度以現金分5期支付相應的價格239.85百萬美元（相等於約1,870.83百萬港元），其中合約價格的較小部份於第2、第3及第4期支付，較大部份於第1及第5期支付。OOCL (Assets) Holdings Inc.（本公司之間接全資附屬公司）作為擔保人，為每艘船舶向建造商出具擔保函，為各買方於各該等造船合約下支付第2、第3及第4期合約價格的支付義務依據各擔保函作出擔保。

該等船舶預期於2026年第3季度至2028年第3季度之間交付，惟受限於每份該等造船合約中規定的任何提早交付或延遲交付安排（在若干延遲交付的情況下，建造商應付有關買方的違約賠償金最高為每艘船舶約13.50百萬美元）。倘延遲交付，建造商應付有關買方的違約賠償金（如適用）須自第5期合約價格中扣除，有關金額按原交付日期屆滿後的延遲時間評估。倘延遲時間超過若干日數，有關買方可自行選擇終止有關的該等造船合約，而毋需支付任何罰金。

如有關買方根據該等造船合約的特定條款終止任何該等造船合約，建造商須以美元向有關買方退回該買方已向建造商支付的全部款項連同有關利息。

該項造船交易須待獨立股東於股東特別大會上批准該等交易後方可作實。

c) 進行該項造船交易之原因及益處

該項造船交易符合本集團十四五發展規劃，其中包括，穩步提升本集團的船隊運力、進一步鞏固行業地位及持續推進本集團集裝箱運輸業務的規模及全球化發展。大型船舶（如該等船舶）在長貿易航線中可發揮有效作用。隨著該等船舶加入本集團的船隊，本集團將能夠完善航線佈局，鞏固長貿易航線的地位，並通過船舶運力梯級佈局，實現全球服務網絡均衡發展。通過增加自有船舶，本集團亦可得益於船隊結構的優化，並提升船隊的核心競爭力。該項造船交易項下的該等船舶將增加本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，從而增強本集團的運營成本競爭力。再者，該等船舶將配備綠色燃料動力技術（如甲醇雙燃料動力發動機），將體現本集團對全球節能及減少碳排放的支持，實踐本集團對可持續發展及與生態環境和諧共存的企業責任，並響應國家雙碳目標。

根據本集團對價格、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（包括獨立第三方造船廠）中，以建造商提供的要約為最優，由於(i)建造商的製造技術和質量控制在造船業均享負盛名，這對船舶的性能至關重要；(ii)其船舶交付時間表符合本集團的戰略規劃；及(iii)其價格與本集團於報價過程中取得的其他造船廠的價格相若。

建造商此前獲本集團於2020年及2021年聘用建造6艘23,000 TEU級大型船舶及5艘16,000 TEU級極限級新巴拿馬型船舶，由於建造商對本集團新船的操作和技術規格、要求及標準有更佳的了解，於該項造船交易再次聘用相同的建造商預期將在建造時產生協同效應。

d) 上市規則之涵義

建造商為中遠海運的聯繫人（中遠海運間接持有建造商的百分之五十股權）。中遠海運間接控制本公司已發行股本超過百分之五十。因此，根據上市規則第14A章，建造商為本公司的關連人士，而該項造船交易構成本公司的一項關連交易。

董事會函件

由於全部該等造船合約均與建造商於同日訂立，根據上市規則第14.22條及第14A.81條，該等造船合約項下進行之交易須合併計算作為一項交易。由於關於該項造船交易的最高適用百分比率（定義見上市規則第14.07條）超過5%但全部百分比率均低於25%，根據上市規則第14章及第14A章，該項造船交易分別構成本公司的一項須予披露交易及一項關連交易，並須遵守上市規則下申報、公告、通函及獨立股東批准的規定。

於董事會會議日期，本公司執行董事萬敏先生、黃小文先生及楊志堅先生於中遠海運、其附屬公司及／或其聯繫人擔任董事及／或高級管理層職位；本公司非執行董事董立均先生持有中遠海運控股的股份及相關股份權益；本公司非執行董事葉承智先生為中遠海運發展股份有限公司之非執行董事；本公司獨立非執行董事楊良宜先生為中遠海運港口之獨立非執行董事；及本公司獨立非執行董事陳纓女士為中遠海運（廣州）有限公司及中遠海運集裝箱運輸有限公司之外部董事。因此，彼等各自被視為於該項造船交易持有重大利益，並已在董事會會議上就批准有關決議案表決時放棄表決權。

在董事會會議上，除萬敏先生、黃小文先生、楊志堅先生、董立均先生、葉承智先生、楊良宜先生及陳纓女士外，概無其他董事於該項造船交易持有重大利益，並就有關決議案放棄表決權。

由5位獨立非執行董事中的3位（即鄒耀華先生、鍾瑞明博士及蘇錦樑先生，彼等概無於該項造船交易持有重大利益）組成的獨立董事委員會已成立，就（其中包括）該項造船交易的條款及在股東特別大會上如何就該項造船交易的決議案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。

董事會函件

董事會(包括作為獨立董事委員會成員的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屬公平合理,而該項造船交易乃按正常商業條款訂立及屬於本集團一般及日常業務,且符合本公司及股東的整體利益。

該等造船合約包含若干敏感的商業及個人資料,該等資料一旦披露,可能會對本集團在(其中包括)營運及商業上的權益造成損害。因此,本公司已申請豁免嚴格遵守上市規則第14A.70(13)條及附錄一B部第43(2)(c)段之規定,從而於聯交所網站及本公司網站刊載之該等造船合約中敏感的商業及個人資料可被遮蓋。待聯交所批准後,本公司將適時刊發進一步公告。

3. 相關方之資料

本集團主要從事貨櫃運輸及物流業務。

就董事所深知、盡悉及確信,建造商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(一間重工業製造商,其股份在東京及名古屋證券交易所上市)分別間接或直接持有其百分之五十股權。建造商主要從事船舶製造、銷售及維修業務。

就董事所深知、盡悉及確信,中遠海運為一間中國國有企業。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。

4. 股東特別大會

本公司將召開股東特別大會以考慮及酌情批准（其中包括）該項造船交易。

Faulkner作為中遠海運集團成員，因此被視為於該項造船交易擁有重大權益，將在股東特別大會上就有關的決議案放棄表決權。於最後實際可行日期，Faulkner直接持有本公司已發行股本的71.07%。據董事所深知，於最後實際可行日期，除上文所披露者外，概無其他股東須就股東特別大會提呈的決議案放棄表決權。

原股東特別大會通告及原代表委任表格已於2022年10月21日派發予股東。載有將於股東特別大會提呈有關該項造船交易之新增普通決議案的股東特別大會補充通告載於本補充通函第(i)至(ii)頁。本補充通函亦附奉股東特別大會之經修訂代表委任表格。無論閣下是否出席股東特別大會，請儘快填妥隨附之經修訂代表委任表格，並按表格內印備之指示交回股份登記分處，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓，惟無論如何不得遲於股東特別大會（或其任何續會）指定時間48小時前（「截止時間」）送達。閣下在填妥及交回經修訂代表委任表格後，仍可依願出席股東特別大會（或其任何續會）並於會上投票及在此情況下，委任該代表之經修訂代表委任表格將被視作已撤回論。

倘股東尚未向股份登記分處遞交原代表委任表格且有意委派代表代他／她出席股東特別大會，股東只須遞交經修訂代表委任表格。已遞交原代表委任表格的股東請注意：

- (i) 倘未有在截止時間前遞交經修訂代表委任表格，股東已遞交的原代表委任表格（若妥為填寫）將被視為仍然有效。根據原代表委任表格所委任的代表，將有權就任何以適當方式正式提呈股東特別大會的決議案（包括股東特別大會補充通告中所載列之新增普通決議案），按股東之前已作出的指示或由他／她自行酌情表決（倘並無作出該等指示）；及
- (ii) 倘在截止時間前遞交經修訂代表委任表格，經修訂代表委任表格將撤銷及取代該股東之前遞交的原代表委任表格。而經修訂代表委任表格（若妥為填寫）將被視為該股東遞交的有效代表委任表格。

董事會函件

作為我們保障股東健康及安全的控制措施的一部分，本公司鼓勵股東委任股東特別大會主席為其代表，以就股東特別大會之相關決議案按股東指示投票，而非親身出席股東特別大會。

除本補充通函所載之新增普通決議案及相關資料外，股東特別大會的所有其他事宜均維持不變。有關提呈股東特別大會審議及批准的其他決議案、股東特別大會出席資格、暫停辦理股份過戶登記安排及其他相關事宜的詳情，請參閱日期為2022年10月21日之本公司通函。

5. 以投票方式表決

根據上市規則第13.39(4)條規定，載於股東特別大會補充通告內之決議案將以投票方式表決。本公司將於股東特別大會後按上市規則第13.39(5)條的指定方式發出投票表決結果公告。

6. 推薦意見

謹請閣下注意本補充通函第14至15頁所載的獨立董事委員會函件以及本補充通函第16至30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造船交易的條款及獨立財務顧問的意見後認為：該項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，及該項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於股東特別大會投票贊成批准該項造船交易的決議案。

董事會建議獨立股東於股東特別大會投票贊成批准該項造船交易的決議案。

董事會函件

7. 其他資料

謹請閣下注意本補充通函附錄一所載的資料。

此 致

列位股東 台照

承董事會命
東方海外(國際)有限公司
主席
萬敏
謹啟

2022年11月8日



ORIENT OVERSEAS (INTERNATIONAL) LIMITED

東方海外(國際)有限公司*

(於百慕達註冊成立之成員有限責任公司)

(股份代號：316)

敬啟者：

**有關建造7艘船舶之
須予披露及關連交易**

吾等茲提述本公司於2022年11月8日向股東刊發的補充通函(「本補充通函」)(本函件為其中一部分)。除文義另有指明外，本補充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)該項造船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)該項造船交易的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。獨立財務顧問意見函件全文載於本補充通函第16至30頁，當中載有其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)該項造船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股東特別大會提呈有關該項造船交易的相關決議案。

此 致

列位本公司獨立股東 台照

代表獨立董事委員會

獨立非執行董事
鄒耀華先生

獨立非執行董事
鍾瑞明博士

獨立非執行董事
蘇錦樑先生

謹啟

2022年11月8日

獨立財務顧問函件

以下為獨立財務顧問的函件全文，當中載列其就該項造船交易向獨立董事委員會及獨立股東提供的意見，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：

有關建造7艘船舶之 須予披露及關連交易

緒言

謹此提述吾等獲委聘為獨立財務顧問，就該項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 貴公司日期為2022年11月8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。

於2022年10月28日，買方（ 貴公司之7間間接全資附屬公司）分別與建造商就建造合計7艘該等船舶（24,000 TEU的甲醇雙燃料動力集裝箱船舶），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239.85百萬美元，即總價格為1,678.95百萬美元。

獨立財務顧問函件

建造商為中遠海運（間接控制 貴公司已發行股本超過百分之五十的控股股東，間接持有建造商的百分之五十股權）的聯繫人。因此，根據上市規則第14A章，建造商為 貴公司的關連人士，因而該項造船交易構成 貴公司的一項關連交易。如通函中董事會函件（「**董事會函件**」）所述，該項造船交易須遵守上市規則下申報、公告、通函及獨立股東批准的規定。

由5位獨立非執行董事中的3位（即鄒耀華先生、鍾瑞明博士及蘇錦樑先生）（彼等概無於該項造船交易持有重大利益）組成的獨立董事委員會已成立，以就該項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就此向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

吾等之獨立性

獨立股東須注意，於最後實際可行日期前過往兩年內：

- 貴公司就三個事項，包括(i) 貴公司日期為2020年11月11日之通函所詳述就建造7艘船舶的主要及關連交易以及修訂燃油總協議下持續關連交易之年度上限；(ii) 貴公司日期為2021年9月24日之通函所詳述就建造10艘船舶的須予披露及關連交易；及(iii) 貴公司日期為2022年10月21日之通函所詳述續訂若干持續關連交易，委聘吾等擔任獨立財務顧問；及
- 貴公司的控股股東中遠海運控股股份有限公司（股份代號：1919 HK／601919 CH）（「**中遠海運控股**」）亦就四個事項，包括(i)中遠海運控股日期為2020年11月16日之通函所詳述就建造7艘船舶的須予披露及關連交易；(ii)中遠海運控股日期為2020年11月16日之通函所詳述就租賃船舶的主要及關連交易；(iii)中遠海運控股日期為2021年8月5日之通函所詳述就建造10艘船舶的須予披露及關連交易；及(iv)中遠海運控股日期為2021年9月24日之通函所詳述就建造10艘船舶的須予披露及關連交易，委聘吾等擔任獨立財務顧問。

獨立財務顧問函件

除就上述委聘（「**先前委聘**」）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）並無任何其他關係或利益聯繫。鑒於(i)吾等於先前委聘的獨立角色；(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)吾等就與 貴公司訂立當前委聘之收費（連同先前委聘之收費）佔吾等母集團收入比例不大，吾等認為，先前委聘並不影響吾等就該項造船交易提供建議及達致意見的獨立性，且吾等認為，根據上市規則第13.84條，吾等為獨立人士。

吾等意見之基準

在達致吾等之意見及推薦建議時，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準確，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、 貴公司財務報告及相關行業資料（其於本函件進一步闡述）。吾等亦假設，通函中所有關於信念、意見及意圖的陳述均經審慎查詢後合理作出。吾等並無理由懷疑管理層提供予吾等之資料及陳述的真實性、準確性及完整性，並獲告知通函內提供及提述的資料並無隱瞞或遺漏任何重大事實。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準。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造船交易的意見時，吾等曾考慮下列主要因素及理由：—

1. 該項造船交易訂約方之背景資料

貴集團主要從事貨櫃運輸及物流業務。吾等已審閱 貴公司截至2021年12月31日止年度之年報（「**2021年年報**」）及截至2022年6月30日止六個月之中期報告（「**2022年中報**」），並了解到 貴集團截至2020年及2021年12月31日止年度各年以及截至2022年6月30日止六個月超過99%的收入來自於貨櫃運輸及物流業務分部。中國國有企業中遠海運為 貴公司控股股東。

獨立財務顧問函件

誠如董事會函件所述，建造商主要從事船舶製造、銷售及維修業務，由中遠海運及川崎重工業株式會社（一間重工業製造商，其股份在東京及名古屋證券交易所上市）（7012 JP）（「川崎」）分別持股50%及50%。吾等了解到建造商自1995年成立以來，製造各種大型船舶，並取得多項認可及認證。例如，吾等瀏覽建造商的網站，了解到建造商已建造及交付200多艘船舶，涵蓋300,000載重噸（「載重噸」）超大型油輪（VLCC）、300,000載重噸超大型礦砂船（VLOC）以及20,000 TEU集裝箱船舶。吾等亦有瀏覽南通市工業和信息化局的網站，了解到建造商為中國船舶行業第一家擁有國家級工業設計中心的企業。

1.1. 貴集團之歷史財務表現

下表概述經參考2021年年報及2022年中報的 貴集團截至2020年及2021年12月31日止年度各年以及截至2021年及2022年6月30日止六個月各期間的綜合損益表：—

	截至12月31日止年度		截至6月30日止六個月	
	2021年	2020年	2022年	2021年
	百萬美元	百萬美元	百萬美元	百萬美元
	(經審核)	(經審核)	(未經審核)	(未經審核)
收入	16,832	8,191	11,061	6,988
毛利	8,176	1,589	6,120	3,315
經營溢利	7,380	992	5,745	2,855
年度／期內溢利	7,128	903	5,664	2,811
貴公司股東應佔溢利	7,128	903	5,664	2,811

獨立財務顧問函件

(a) 截至2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度比較

收入由截至2020年12月31日止年度約8,191百萬美元增加至截至2021年12月31日止年度約16,832百萬美元，增長約105%，主要是由於核心貨櫃運輸及物流業務的運費及載貨量均有所增加。毛利率由截至2020年12月31日止年度約19%大幅增長至截至2021年12月31日止年度約49%。淨溢利率亦從截至2020年12月31日止年度約11%增長至截至2021年12月31日止年度約42%。在整體上，貴公司股東應佔溢利由截至2020年12月31日止年度約903百萬美元增加至截至2021年12月31日止年度約7,128百萬美元，增長約689%。根據2021年年報，貨物處理成本、燃油成本、船舶成本、航程費用、貨櫃成本及空箱回流費用上升雖帶來負面影響，但因運費大幅改善，截至2021年12月31日止年度的盈利能力仍獲提升。

(b) 截至2022年6月30日止六個月與截至2021年6月30日止六個月比較

收入由截至2021年6月30日止六個月約6,988百萬美元增加至截至2022年6月30日止六個月約11,061百萬美元，增長約58%。毛利率由截至2021年6月30日止六個月約47%進一步增長至截至2022年6月30日止六個月約55%。淨溢利率亦由截至2021年6月30日止六個月約40%增長至截至2022年6月30日止六個月約51%。在整體上，貴公司股東應佔溢利由截至2021年6月30日止六個月約2,811百萬美元增加至截至2022年6月30日止六個月約5,664百萬美元，同比增長約101%。根據2022年中報，財務改善主要是由於市場供求力量推動了大多數航線運費上升以及貴集團的成本控制措施。

獨立財務顧問函件

1.2. 貴集團之歷史財務狀況

下表概述經參考2022年中報的 貴集團於2021年12月31日及2022年6月30日之綜合資產負債表：—

	於2022年 6月30日 百萬美元 (未經審核)	於2021年 12月31日 百萬美元 (經審核)
非流動資產	7,396	7,395
流動資產及持作出售資產	<u>12,517</u>	<u>8,452</u>
總資產	19,913	15,847
流動負債	4,149	3,296
非流動負債	<u>2,637</u>	<u>2,879</u>
總負債	6,786	6,175
總權益	<u>13,127</u>	<u>9,672</u>

於2022年6月30日，(i) 貴集團的主要資產為現金及銀行結餘約10,922百萬美元以及物業、機器及設備約4,063百萬美元；及(ii) 貴集團的主要負債為應付賬項及應計項目約3,178百萬美元以及租賃負債約2,359百萬美元（包括流動及非流動部分）。於2022年6月30日的總權益約為13,127百萬美元。

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。

獨立財務顧問函件

1.3. 貴集團前景

吾等已與管理層討論並獲管理層告知，貴集團的前景受（其中包括）全球宏觀經濟環境的表現所影響，而全球宏觀經濟環境的表現則影響集裝箱運輸服務的貿易量及需求。吾等了解到2019冠狀病毒病疫情（「**新冠疫情**」）在2020年爆發對全球經濟造成巨大不利影響，但值得慶幸的是，儘管今年初期烏克蘭與俄羅斯爆發軍事衝突（「**烏克蘭危機**」），但隨著疫苗的推出以及其他公共衛生措施的實施，全球經濟一直在從危機中逐漸復甦。此外，吾等注意到，區域全面經濟夥伴關係協定（「**RCEP**」）協議已於2022年1月1日生效，其有15個參與國（包括中國），構成全球最大的貿易區，有望促進國際貿易。關於以上內容，吾等已審閱（其中包括）國際貨幣基金組織（擁有190個成員國之全球組織）所發佈日期為2022年10月的標題為《世界經濟展望》的報告（「**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（按國內生產總值（「**國內生產總值**」）及貿易量的按年度百分比變動列示）的預期表現（摘錄自國際貨幣基金組織報告）。

	截至12月31日止年度				截至12月31日止年度	
	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年 預測	2023年 預測
全球實際國內生產總值	+3.6%	+2.8%	-3.0%	+6.0%	+3.2%	+2.7%
其中						
— 中國	+6.8%	+6.0%	+2.2%	+8.1%	+3.2%	+4.4%
全球貿易量	+4.1%	+0.9%	-7.8%	+10.1%	+4.3%	+2.5%

經參考上表，儘管長期的新冠疫情以及持續的烏克蘭危機帶來負面影響，吾等注意到，全球宏觀經濟（包括貿易量）於2020年主要因新冠疫情受到不利影響，但自2021年起已開始復甦。

根據2022年中報，作為中遠海運集團的一員，貴公司繼續走在集裝箱航運業發展的前沿，為客戶提供更加可靠和更具韌性的服務，體現在（其中包括）航線網絡日趨完善及船隊規模有機增長。

在整體上，吾等了解到，宏觀經濟環境預計將會復甦並在長遠的未來實現增長，而貴集團已經並將繼續投入精力持續發展業務、把握增長契機。

獨立財務顧問函件

2. 該項造船交易之背景及原因

經參考2021年年報，在全球多國政府於2020年推出初步封鎖措施後，經濟活動開始急速恢復。意料之外的需求迅速回暖喚來額外船舶運力快速增長，因此航運行業自2020年中以來基本滿載運行。儘管此次的運力增長高於以往及歷史水平，但可動用的有效運力往往不足以滿足市場需求。經參考2022年中報，預計 貴集團的船隊將如前所述增長。吾等注意到， 貴集團根據其會計政策，就其集裝箱船舶採納25年的可使用年期。

根據Alphaliner發佈的行業統計數據，吾等已查閱於2022年9月30日航運公司在綜合集裝箱船隊運力（按TEU計）方面的全球排名。Alphaliner是許多港務局、碼頭運營商、物流公司、托運人、研究公司、銀行及其他金融機構使用的知識庫。吾等了解到，Alphaliner發佈的行業資料獲多家在香港上市的公司所引用。

於2022年9月30日在集裝箱船隊運力方面的排名

排名	運營商	集裝箱船舶 數目	TEU 約數
1	Mediterranean Shipping Company（「MSC」）	698	4,498,000
2	馬士基	726	4,271,000
3	達飛海運集團（「達飛」）	589	3,338,000
4	中遠海運（包括 貴集團）	464	2,872,000
5	赫伯羅特	248	1,760,000

基於上表，吾等了解到中遠海運的集裝箱船隊運力在全球排名第四位。 貴集團是中遠海運集團的一部分，吾等注意到：(i)根據2021年年報，於2021年12月31日， 貴集團的船隊運力約為751,618 TEU，倘與中遠海運集團分開考慮，在集裝箱船隊運力方面排名世界第九位；(ii)參考 貴公司日期為2020年3月10日及2020年10月30日的公告， 貴集團訂有12艘23,000 TEU之集裝箱船舶（總運力為276,000 TEU），預計將自2023年起開始交付；及(iii)參考 貴公司日期為2021年9月2日的公告， 貴集團訂有10艘16,000 TEU之集裝箱船舶（總運力為160,000 TEU），預計將於2024年及2025年予以交付（(ii)及(iii)統稱「22艘在建船舶」）。

獨立財務顧問函件

於2022年10月28日，買方（貴公司之7間間接全資附屬公司）分別與建造商就建造合共7艘該等船舶，按大致相同的條款訂立該等造船合約。該等船舶為7艘24,000 TEU級的甲醇雙燃料動力集裝箱船舶（總運力約為168,000 TEU），將於2026年第3季度至2028年第3季度交付。吾等獲管理層告知，該等船舶不同於貴集團的現有船舶，該等船舶配備綠色燃料技術，將體現貴集團對全球節能及減少碳排放的支持，實踐貴集團對可持續發展及與生態環境和諧共存的企業責任，並響應國家雙碳目標。

吾等了解到，業內競爭對手亦在努力擴充其船隊運力。根據Alphaliner發佈的行業統計數據，於2022年9月30日，業內前三大競爭對手（即MSC、馬士基及達飛）的集裝箱船隊運力訂單量分別約為1,503,000 TEU、293,000 TEU及626,000 TEU。吾等注意到，該等船舶（連同22艘在建船舶）相當於貴集團（隸屬於中遠海運集團）的訂單總數為29艘船舶，總運力約為604,000 TEU，假設並無增加其他運力，與業內前兩名競爭對手的現有運力相比，仍有巨大差距。

吾等亦了解到，約24,000 TEU的規模（即單艘該等船舶的規模）乃目前能夠穿越蘇伊士運河進行國際物流業務的最大類型的集裝箱船舶。

此外，吾等了解到，於最近幾年，業內開始進一步關注採用綠色燃料技術建造新船。根據國際能源署於2022年9月發佈標題為《國際航運》的報告，吾等了解到：(i)截至2021年12月31日止年度，國際航運佔全球能源相關二氧化碳排放量約2%；(ii)國際海事組織、歐盟委員會及美國已提出或推出降低航運業碳強度的措施；及(iii)新船訂單呈現出轉向替代燃料的趨勢。吾等還從馬士基官方網站上發佈的日期為2021年8月24日的文章中了解到：(i)馬士基將推出「首艘能夠使用碳中和甲醇運行的開創性系列大型遠洋集裝箱船舶，使馬士基在致力於擴大碳中和解決方案規模方面能夠取得重大飛躍，並引領集裝箱物流的脫碳進程」；及(ii)在馬士基的200家最大客戶中，有一半以上已經或正在為其供應鏈制定宏偉的科學或零碳目標，其中「亞馬遜、迪士尼、H&M集團、惠普公司、Levi Strauss & Co.、微軟、諾和諾德公司、寶潔公司、彪馬、施耐德電氣、昕諾飛、先正達及聯合利華已致力在其海運中積極使用並推廣零碳解決方案，預計將會有更多的客戶效仿」。

獨立財務顧問函件

根據董事會函件，(i)建造該等船舶旨在擴充 貴集團業務及該項造船交易符合 貴集團十四五發展規劃，其中包括穩步提升 貴集團的船隊運力、鞏固行業地位及持續推進 貴集團集裝箱運輸業務的規模及全球化發展；(ii)大型船舶（如該等船舶）在長貿易航線中可發揮有效作用，如該等船舶加入 貴集團的船隊， 貴集團將能夠完善航線佈局，鞏固長貿易航線的地位，並通過船舶運力梯級佈局，實現全球服務網絡均衡發展；(iii)通過增加自有船舶， 貴集團亦可得益於船隊結構的優化，並提升船隊的核心競爭力；(iv)該項造船交易項下的該等船舶將增加 貴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 貴集團的運營成本競爭力；及(v)該等船舶將配備綠色燃料動力技術，將體現 貴集團對全球節能及減少碳排放的支持，實踐 貴集團對可持續發展及與生態環境和諧共存的企業責任，並響應國家雙碳目標。吾等亦獲管理層告知，在船隊運力的風險管理方面， 貴集團可能會延長或終止部分船舶租賃，以根據未來的市場需求優化其運力。

尤其考慮到(i) 貴集團連同中遠海運集團的船隊規模須與行業的主要競爭對手保持同步，以保持 貴集團核心業務的競爭力及發展水平；(ii)建造該等船舶是一項資本投資， 貴集團繼續利用集裝箱船舶實現主營業務的持續營運，而主營業務於截至2021年12月31日止年度及截至2022年6月30日止六個月成功錄得極為良好的財務表現；(iii)宏觀經濟環境預計將繼續復甦，而在交付該等船舶後， 貴集團的運力可進一步增強，且 貴集團可在長遠的未來中更有效地競爭並捕捉（其中包括）RCEP可能帶來的日益增長的集裝箱運輸服務市場需求；及(iv)該項造船交易的條款屬公平合理（於下文討論），吾等認為訂立該項造船交易為 貴集團的一般及日常業務過程的附屬及附帶資本投資活動，符合 貴公司及股東的整體利益。

3. 該項造船交易的主要條款

根據各份該等造船合約，相關買方應按建造每艘船舶之進度以現金分5期支付相應的價格239.85百萬美元（即7艘船舶總價格1,678.95百萬美元），其中合約價格的較小部份於第2、第3及第4期支付，較大部份於第1及第5期支付。OOCL (Assets) Holdings Inc.（貴公司之間接全資附屬公司）作為擔保人，為每艘船舶向建造商出具擔保函，為各買方於各該等造船合約項下合約價格第2、第3及第4期的支付義務依據各擔保函作出擔保。如有關買方根據該等造船合約的特定條款終止任何該等造船合約，建造商須以美元向有關買方退回該買方已向建造商支付的全部款項連同有關利息。

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)22艘在建船舶的建造合約不可比較，原因在於該等合約的訂立已超過一年前，其間通脹可能對定價產生影響，且該等船舶的規格不一，包括該等船舶並非甲醇雙燃料動力集裝箱船舶的考慮因素。然而，吾等知悉，管理層已獲得建造商以外兩家造船廠有關建造該等船舶的報價，在三家造船廠（即(i)建造商；(ii)中遠海運間接全資擁有的關連造船廠；及(iii)獨立第三方造船廠）當中，以建造商提供的要約為最優，由於(i)誠如上文「1.該項造船交易訂約方之背景資料」所述，建造商因其製造工藝及質量控制而在造船業享負盛名，這對該等船舶的性能至關重要；(ii)其船舶交付時間表符合貴集團的戰略規劃，貴集團必須與行業的主要競爭對手保持同步，所有三家造船廠的交付時間表同樣始於2026年；及(iii)其價格與其他造船廠所提供者相若，報價差異極微，不超過0.5%。吾等亦注意到，建造商為22艘在建船舶中11艘的造船廠（其餘11艘船舶的造船廠為一間由中遠海運、川崎及建造商共同擁有的公司），因此，吾等認為與其他兩家造船廠相比，建造商在達成貴集團要求方面具有優勢，可基於貴集團的需求以定製規格建造該等船舶。因此，吾等同意管理層的看法，建造商的報價於三家造船廠中為最佳的。

獨立財務顧問函件

於2022年直至該等造船合約日期，吾等嘗試盡力查找市場上最近期的可資比較交易（涉及建造大規模甲醇燃料集裝箱船舶）的定價條款，但造船交易（尤其是其定價條款）不一定有於官方來源（如航運公司及造船公司網站）披露。儘管如此，基於吾等對可得的已披露資料的審閱，吾等了解到(i)馬士基於2022年1月訂立造船合約，以每TEU約10,937美元建造可比船舶；及(ii)馬士基於2022年10月訂立造船合約，以每TEU約11,091美元建造可比船舶，該等造船合約項下船舶的每TEU建造成本約為每TEU 9,994美元，不高於本年度直至該等造船合約日期市場可資比較交易的每TEU建造成本。

關於付款條款，於我們的盡職調查過程中，吾等注意到中國船舶（香港）航運租賃有限公司（3877 HK）（「中國船舶」）於2022年5月18日的公告（關於建造四艘1,100 TEU的集裝箱船舶）及2022年8月1日的公告（關於建造四艘1,600 TEU的集裝箱船舶），並知悉中國船舶於兩個不同時間訂立的兩批造船合約的付款條款均分為五期（20%、10%、5%、5%及60%）付款，其中第2期至第4期的比例較低，最後一期應於交付船舶時支付。此外，吾等亦注意到中遠海運發展股份有限公司（2866 HK）（「中遠海運發展」）日期為2022年3月18日的公告（有關建造兩艘700 TEU電動集裝箱船舶），並知悉中遠海運發展的造船合約的付款條款分為五期（30%、20%、20%、10%及20%）付款。吾等知悉上述中國船舶及中遠海運發展的集裝箱船舶規格與該等船舶不具有嚴格的可比性，原因是中國船舶及中遠海運發展所建造者並非大型甲醇雙燃料動力集裝箱船舶，惟吾等知悉有關審查為吾等提供有關集裝箱船舶造船市場付款條款（而非單價條款）的最新資訊。吾等注意到，造船合約項下的付款條款與中國船舶及中遠海運發展相若，根據船舶製造進度分為五期付款。吾等亦知悉，鑒於造船涉及原材料（如鋼材）及各種部件（如發動機）的大量成本，因此於交付前分期付款（而非於交付時或交付後一次性全額付款）視為合理。

獨立財務顧問函件

尤其考慮到(i)建造商(由中國國有企業中遠海運擁有50%及日本製造商川崎擁有50%)擁有相關技術專門知識及經驗,可符合 貴集團的要求建造定製的船舶;(ii)吾等審閱集裝箱船舶近期市價及付款條款後,認為建造商所提供報價與 貴集團自另外兩家造船廠所獲得者相若,而該等船舶的每TEU建造成本不高於市場可資比較交易的每TEU建造成本;(iii)該等造船合約項下的付款條款與中國船舶及中遠海運發展的付款條款相若;及(iv)該項造船交易的上述理由及裨益,吾等認為該項造船交易的條款(包括各船舶價格)乃按一般商業條款訂立,對獨立股東而言屬公平合理。

4. 該項造船交易可能產生的財務影響

該等造船合約的總價格為約1,679百萬美元。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5期支付價格,其中合約價格的較小部份於第2、第3及第4期支付,較大部份於第1及第5期支付。該等船舶預期於2026年第3季度及2028年第3季度之間交付。 貴公司目前預期將於每艘船舶交付前落實為每艘船舶不多於60%的合約價獲得融資,並由 貴公司提供融資擔保,而合約價餘額將由 貴集團內部資源撥付。若未能安排上述銀行融資,則每艘船舶之合約價將全部由 貴集團內部資源撥付,預計內部資源足以滿足此目的。

於截至2021年12月31日止年度及截至2022年6月30日止六個月, 貴集團分別錄得(i)收入約16,832百萬美元及11,061百萬美元;及(ii) 貴公司股東應佔溢利約7,128百萬美元及5,664百萬美元。吾等獲管理層告知,該項造船交易預期不會對 貴集團於訂立該等造船合約後的淨溢利造成任何即時重大影響,且於交付該等船舶後,該等船舶預計可用於 貴集團的核心業務從而產生收入。

獨立財務顧問函件

於2022年6月30日，貴集團分別錄得總資產、總負債以及現金及銀行結餘約19,913百萬美元、6,786百萬美元及10,922百萬美元。僅供說明用途，建造22艘在建船舶及該等船舶的總價格約為5,137百萬美元，不及貴集團於2022年6月30日現金及銀行結餘的一半。在該等船舶交付後，貴集團的固定資產將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。吾等亦審閱貴集團的財務表現，並注意到貴集團於截至2019年、2020年和2021年12月31日止年度各年以及截至2022年6月30日止六個月錄得營運活動現金產生淨額，分別約為660百萬美元、1,905百萬美元、8,899百萬美元及6,243百萬美元，這表明貴集團有能力產生營運現金流入來撥付其營運以及該等造船合約總價格的未來付款。吾等獲管理層告知，預計該等造船合約本身不會對貴集團的財務狀況造成任何重大不利影響，原因為(i)該等造船合約的總價格規模相較貴集團的整體規模（在現有財務狀況及持續產生現金的能力方面）；及(ii)該等造船合約的價格將分期支付，較大部分的款項預計自2026年第3季度起直至2028年第3季度於交付該等船舶時支付。

尤其考慮到(i)該等造船合約訂立目的為建造該等船舶，而該等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格規模相較貴集團的整體規模；(iii)該等造船合約的總價格將於未來數年分期支付，預期不會對貴集團的財務狀況造成即時重大影響；及(iv)如上所述，該項造船交易的條款屬公平合理，吾等認為該項造船交易的財務影響屬正常及可接受。

獨立財務顧問函件

推薦建議

經考量上述主要因素及理由，吾等認為(i)訂立該項造船交易為 貴集團的一般及日常業務過程的附屬及附帶資本投資活動，符合 貴公司及股東整體利益；及(ii)該項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股東特別大會上提呈的相關決議案，以批准該項造船交易。

此 致

東方海外(國際)有限公司
香港
灣仔
港灣道25號
海港中心31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
鄭志光

副總裁
鄧逸暉

謹啟

2022年11月8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

本補充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；董事願就本補充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，確認就其所深知及確信，本補充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，足以令致本補充通函或其所載任何陳述產生誤導。

2. 權益披露

(A) 董事及最高行政人員於股份、相關股份及債權證的權益及淡倉

於最後實際可行日期，除下文披露外，就董事所知，本公司之董事及最高行政人員概無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）之股份、相關股份及債權證中擁有權益及淡倉，而須(a)根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部通知本公司及聯交所（包括彼等於證券及期貨條例之條文下被假設或視為擁有之權益及淡倉）；或(b)根據證券及期貨條例第352條記錄在本公司存置之登記冊內；或(c)根據上市規則所載之標準守則通知本公司及聯交所如下：

(i) 董事及最高行政人員於本公司股份、相關股份及債權證的權益及淡倉

沒有。

(ii) 董事及最高行政人員於本公司相聯法團股份的權益及淡倉

相聯法團名稱	董事姓名	身份	以個人權益持有之普通股數目	權益總數目	佔相聯法團有關類別股份已發行股本總額的概約百分比
中遠海運發展股份有限公司	萬敏	實益擁有人	200,000 (H股)	200,000 (H股)	0.00544% (附註1)
		配偶權益	-	2,000 (A股)	0.00002% (附註1)
	楊志堅	實益擁有人	400,000 (H股)	400,000 (H股)	0.01088% (附註1)
中遠海運能源運輸股份有限公司	萬敏	配偶權益	-	16,000 (A股)	0.00046% (附註2)
中遠海運控股股份有限公司	楊志堅	實益擁有人	130,000 (H股)	130,000 (H股)	0.00387% (附註3)
		實益擁有人	401,544 (A股)	401,544 (A股)	0.00315% (附註3)
	董立均	實益擁有人	231,544 (A股)	231,544 (A股)	0.00181% (附註3)
中遠海運港口有限公司	萬敏	實益擁有人	302,912	302,912	0.00895% (附註4)

(iii) 董事及最高行政人員於本公司相聯法團的相關股份及債權證的權益及淡倉

相聯法團名稱	董事姓名	身份	授予日期	每股A股行使價	尚未行使之已授予股票期權數目 (附註5)	股份權益總數目	佔相聯法團有關類別股份已發行股本總額的概約百分比 (附註3)
中遠海運控股股份有限公司 (A股)	楊志堅	實益擁有人	2020年5月29日	人民幣1.82元	815,256	815,256	0.00639%
	董立均	實益擁有人	2019年6月3日	人民幣2.28元	413,712	413,712	0.00324%

附註：

- (1) 於中遠海運發展股份有限公司（「中遠海運發展」）的持股百分比是按截至最後實際可行日期已發行中遠海運發展3,676,000,000 H股股份及已發行中遠海運發展9,910,477,301 A股股份計算（按情況而定）。
- (2) 於中遠海運能源運輸股份有限公司（「中遠海能」）的持股百分比是按截至最後實際可行日期已發行中遠海能3,474,776,395 A股股份計算。
- (3) 於中遠海運控股股份有限公司（「中遠海運控股」）的持股百分比是按截至最後實際可行日期已發行中遠海運控股3,354,780,000 H股股份及已發行中遠海運控股12,739,174,815 A股股份計算（按情況而定）。
- (4) 於中遠海運港口有限公司（「中遠海運港口」）的持股百分比是按截至最後實際可行日期已發行中遠海運港口3,383,224,798股股份計算。
- (5) 根據中遠海運控股股票期權激勵計劃（「計劃」）及其於2020年5月18日批准的修訂，計劃自2019年5月30日起計10年有效，而該等股票期權將自授出日起24個月後歸屬（「歸屬期」）。在滿足相關行使條件的前提下，該等股票期權將在歸屬期結束後分3批次行使，即(a) 33%的股票期權的行權期將自授予日起24個月後的首個交易日起至授予日起36個月內的最後一個交易日當日止；(b) 33%的股票期權的行權期將自授予日起36個月後的首個交易日起至授予日起48個月內的最後一個交易日當日止；及(c) 34%的股票期權的行權期將自授予日起48個月後的首個交易日起至授予日起84個月內的最後一個交易日當日止。有關計劃的詳情載於中遠海運控股（A股）日期為2019年6月3日及2020年3月30日的公告。獲授人並無就接納股票期權支付代價。

(B) 董事在擁有須予披露之本公司的股份和相關股份權益或淡倉的公司出任董事或僱員

於最後實際可行日期，除下文披露外，就董事所知，概無董事在擁有本公司的股份和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分部規定向本公司披露：

公司名稱	董事名稱	董事於該公司出任之職位
中國遠洋海運集團 有限公司	萬敏先生	董事長兼黨組書記
	黃小文先生	副總經理及黨組成員
	楊志堅先生	職工董事
中遠海運控股股份 有限公司	萬敏先生	執行董事兼董事長
	黃小文先生	執行董事兼副董事長
	楊志堅先生	總經理、執行董事及黨委書記
Faulkner Global Holdings Limited	楊志堅先生	董事
上海國際港務(集團) 股份有限公司	嚴俊先生	董事、總裁及黨委副書記

3. 董事服務合約

於最後實際可行日期，概無董事已經或提議與本公司或其任何附屬公司訂立聘任公司不可於一年內在毋須給予賠償(法定賠償除外)的情況下終止的服務合約。

4. 董事於競爭業務之權益

中遠海運（本公司之間接控股股東）、其附屬公司及／或其聯營公司從事與本集團相同的業務，即集裝箱航運、集裝箱碼頭管理及營運及／或物流服務（「競爭公司」）。於最後實際可行日期，本公司執行董事萬敏先生、黃小文先生及楊志堅先生於中遠海運、其附屬公司及／或其聯繫人擔任董事及／或高級管理層職位；本公司非執行董事董立均先生於中遠海運控股擁有股份及相關股份權益；本公司非執行董事葉承智先生為中遠海運發展之非執行董事；本公司獨立非執行董事楊良宜先生為中遠海運港口之獨立非執行董事；而本公司獨立非執行董事陳纓女士為中遠海運（廣州）有限公司及中遠海運集裝箱運輸有限公司之外部董事。

由於本公司董事會乃獨立於競爭公司之董事會，本公司董事認為本集團能獨立於競爭公司的業務，並按公平原則經營其業務。

除上文披露外，於最後實際可行日期，就董事所知，概無董事或彼等各自之緊密聯繫人（定義見上市規則）於與本集團的業務直接或間接構成競爭或可能競爭之業務中擁有任何權益。

5. 董事於合約之權益

本公司或其任何附屬公司於本補充通函日期並無訂立對本集團之業務而言屬重大且為董事於其中擁有重大權益之合約或安排。

6. 董事於資產之權益

於最後實際可行日期，概無董事自2021年12月31日（即本公司最近已刊發經審核財務報表之編製日期）以來，在本集團的任何成員公司所購入或出售或租賃或建議購入或出售或租賃之任何資產中，直接或間接擁有任何權益。

7. 並無重大不利變動

董事確認，於最後實際可行日期，董事並不知悉自2021年12月31日（即本集團最近已刊發經審核綜合財務報表之編製日期）以來，本集團的財務或經營狀況存在任何重大不利變動。

8. 專業顧問及其同意書

以下為提供本通函所載或提述之意見或建議的專業顧問的資格：

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任何股權，亦無擁有認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的任何權利（不論可否合法行使）。

於最後實際可行日期，第一上海融資有限公司自2021年12月31日（即本公司最近已刊發經審核財務報表之編製日期）以來，概無在本集團的任何成員公司所購入或出售或租賃或建議購入或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補充通函的刊發出具同意書，同意按本補充通函所載之形式及內容載入日期為2022年11月8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。

9. 展示文件

該等造船合約的副本將在股東特別大會前不少於14日期間內於聯交所網站 (<https://www.hkexnews.hk>) 及本公司網站 (<https://www.ooilgroup.com>) 刊載。本公司已申請豁免嚴格遵守上市規則第14A.70(13)條及附錄一B部第43(2)(c)段之規定，因此，僅有經遮蓋之該等造船合約將可供展示於聯交所網站及本公司網站。

10. 其他事項

此乃本補充通函之中文譯本，文義與英文版如有歧異，概以英文版為準。

股東特別大會通告



ORIENT OVERSEAS (INTERNATIONAL) LIMITED

東方海外(國際)有限公司*

(於百慕達註冊成立之成員有限責任公司)

(股份代號：316)

股東特別大會補充通告

茲提述東方海外(國際)有限公司(「本公司」)日期為2022年10月21日之通函(「原通函」)及日期為10月21日之本公司股東特別大會通告(「原通告」)。本補充通告應與原通告一併閱讀。

茲補充通告原訂於2022年11月24日(星期四)上午10時正,假座香港灣仔港灣道1號會展廣場西南座皇朝會7樓皇朝廳舉行之股東特別大會(「股東特別大會」),除原通告所載之決議案外,亦將討論下列事項:

除另有界定外,本股東特別大會補充通告所用詞彙與原通函及日期為2022年11月8日的本公司補充通函及原通告所界定者具有相同涵義。

普通決議案

4. 「動議批准及確認該項造船交易(定義見日期為2022年11月8日之本公司補充通函,本補充通告構成補充通函之一部分),並授權本公司任何董事作出其認為就實施及/或履行該等協議之條款而言屬必要、合適或相宜的有關進一步行動、事宜及進一步簽署該等文件以及採取一切有關步驟。」

承董事會命
東方海外(國際)有限公司
公司秘書
肖俊光

香港, 2022年11月8日

* 僅供識別

股東特別大會通告

附註：

- (i) 載於原通告內的第4項特別決議案重新編號為第5項特別決議案。
- (ii) 載有上述第4項普通決議案之經修訂代表委任表格隨附於日期為2022年11月8日之本公司補充通函。有關填妥及遞交經修訂代表委任表格之安排，請參閱該補充通函第11至12頁內於董事會函件中「股東特別大會」一節。
- (iii) 除該補充通函所載之上述第4項普通決議案及相關資料外，股東特別大會的所有其他事宜維持不變。有關提呈股東特別大會審議及批准的其他決議案、股東特別大會出席資格、暫停辦理股份過戶登記安排及其他相關事宜的詳情，請參閱日期為2022年10月21日之原通函。
- (iv) 如股東特別大會當天上午6時至上午10時任何時間出現8號（或以上）的熱帶氣旋信號或極端情況及／或黑色暴雨警告，股東特別大會可能會將押後（按本公司的公司細則之規定）。

本公司將於聯交所網站 (<https://www.hkex.com.hk>) 及本公司網站 (<https://www.ooilgroup.com>) 上載公告，以通知股東股東特別大會之押後（惟未能上載該公告將不會影響股東特別大會之押後）。股東亦可致電股份登記分處（電話：852 2862 8555）查詢。

本公司將會進一步於聯交所網站和本公司網站上載公告，以通知股東有關股東特別大會續會的日期、時間及地點。

如股東決定於天氣惡劣的情況下出席股東特別大會，務請小心謹慎。

- (v) 如香港政府因應2019冠狀病毒病而實施任何規例而需要更改股東特別大會舉行的日期或地點，本公司股東將會另行收到有關更改安排通知，通知方式與上述附註(iv)安排相同。
- (vi) 如果本公司任何股東就參加股東特別大會有任何特殊參與請求或特殊需要，請在2022年11月22日或之前聯繫股份登記分處（電話：852 2862 8555）。
- (vii) 本通告之中文譯本僅供參考之用。中、英文內容如有差異，概以英文版本為準。

股東特別大會的預防措施

保障本公司股東、其他持份者及員工的健康對我們至為重要。鑒於2019冠狀病毒病疫情持續，本公司將於股東特別大會上實施下列措施以保障出席的本公司股東、其他持份者及員工的健康及安全：

- (i) 每位出席的股東、委任代表及其他出席者於股東特別大會會場入口必須量度體溫。任何體溫超過攝氏37.5度的人士，或有任何類似流感症狀，或有其他明顯身體不適，將不獲批准進入股東特別大會會場或被要求離開股東特別大會會場；
- (ii) 每位出席者在進入股東特別大會會場前，必須掃描「安心出行」會場二維碼，並遵守「疫苗通行證指示」（定義載於《預防及控制疾病（疫苗通行證）規例》（香港法例第599L章））的規定；
- (iii) 每位出席者須於整個股東特別大會舉行期間在會場內佩戴外科口罩；
- (iv) 任何拒絕是次股東特別大會現場採取若干防疫措施或現受到香港政府規定須接受檢疫之人士，將不獲批准進入股東特別大會會場或被要求離開股東特別大會會場；
- (v) 股東特別大會會場之座位間距將按照屆時香港政府於股東特別大會當日的規定或指引維持適當的社交距離。因此，為遵守規例，可親身出席之股東數目將會有所限制；
- (vi) 大會將不會供應茶點及飲料；及
- (vii) 於進入股東特別大會會場前，每位出席者須出示(i)股東特別大會開始前24小時內進行的2019冠狀病毒病的快速抗原測試陰性結果的照片，該測試棒上標有(a)該出席者的全名及(b)進行測試的日期及時間；或(ii)持有於股東特別大會開始前48小時內發出的載有一個聚合酶連鎖反應核酸檢測（核酸檢測）陰性結果的電話短訊通知。

本公司將密切監控香港2019冠狀病毒病疫情情況並保留視情況採取進一步措施或對股東特別大會的安排作出任何變更的權利，以盡量降低本公司出席股東、其他持份者及員工所面臨的風險及遵守政府機關不時實施的任何規定或提出的建議。

股東特別大會的預防措施

本公司提醒所有出席的股東無需親自出席股東特別大會仍可行使投票權。本公司鼓勵股東委任股東特別大會主席為其代表，以於股東特別大會上就相關決議案按股東指示投票，而非親身出席股東特別大會。

倘股東決定不親身出席股東特別大會，並就有關提呈股東特別大會通過的決議案或關於本公司有任何疑問，或有任何事項需與董事會溝通，歡迎書面致函本公司的註冊辦事處，地址為中國香港灣仔港灣道25號海港中心31樓（收件人：公司秘書）或電郵至 ooil@computershare.com.hk。

如香港政府因應2019冠狀病毒病而實施任何規例而需要更改股東特別大會舉行的日期或地點，股東將會另行收到有關更改安排通知，通知方式與股東特別大會通告所載附註(iv)的安排相同。

倘股東就股東特別大會有任何疑問，請聯絡股份登記分處：

香港中央證券登記有限公司
香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
查詢：<https://www.computershare.com/hk/contact>
電話：852 2862 8555
傳真：852 2865 0990