
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。

閣下如已將名下之東方海外(國際)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。



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14艘船舶之 主要及關連交易 及 股東特別大會通告

獨立董事委員會和獨立股東的
獨立財務顧問



第一上海融資有限公司

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13頁，獨立董事委員會函件載於本通函第14至15頁，而獨立財務顧問函件載於本通函第16至28頁。本公司謹訂於2025年5月27日(星期二)上午10時正，假座香港灣仔港灣道1號香港萬麗海景酒店8樓海景廳舉行股東特別大會，該大會之通告載於本通函第(i)至(ii)頁內。隨本通函附奉股東特別大會適用之代表委任表格供股東使用，代表委任表格亦可從聯交所網站(<https://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<https://www.ooilgroup.com>)下載。

倘閣下欲行使閣下作為股東的權利，無論閣下是否出席股東特別大會，請儘快將代表委任表格按其印備之指示填妥及交回本公司之股份登記分處，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，惟無論如何不得遲於股東特別大會(或其任何延會／續會)指定時間48小時前送達。在填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席股東特別大會(或其任何延會／續會)並於會上投票，而在此情況下，委任該代表之代表委任表格將被視作已撤銷論。

股東特別大會將不會派發禮品。

2025年5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 — 財務資料.....	I-1
附錄二 — 一般資料.....	II-1
股東特別大會通告	(i)

釋 義

在本通函內，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2025年4月29日為批准（其中包括）該造船交易而舉行之董事會會議；
「建造商」	指	大連川崎及南通川崎；
「買方」	指	Newcontainer No.151 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC151」）、Newcontainer No.152 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC152」）、Newcontainer No.153 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC153」）、Newcontainer No.155 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC155」）、Newcontainer No.156 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC156」）、Newcontainer No.157 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC157」）、Newcontainer No.158 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC158」）、Newcontainer No.159 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC159」）、Newcontainer No.160 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC160」）、Newcontainer No.161 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC161」）、Newcontainer No.162 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC162」）、Newcontainer No.163 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC163」）、Newcontainer No.165 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC165」）、及Newcontainer No.166 (Marshall Islands) Shipping Inc.（「NC166」），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50%，亦為中遠海控的間接控股股東；

釋 義

「中遠海運集團」	指	中遠海運及其附屬公司及聯繫人；
「中遠海控」	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），為本公司的間接控股股東；
「大連川崎」	指	大連中遠海運川崎船舶工程有限公司，一間於中國成立的公司及為中遠海運之間接附屬公司。南通川崎直接持有大連川崎的30%股權；
「董事」	指	本公司之董事；
「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，其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；
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司；
「獨立董事委員會」	指	由全體獨立非執行董事（除楊良宜先生及陳纓女士外）組成的獨立董事委員會，彼等概無於該造船交易佔有重大利益；
「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，作為獨立財務顧問（其中包括）就該造船交易的條款向獨立董事委員會及獨立股東提供意見；

釋 義

「獨立非執行董事」	指	本公司之獨立非執行董事，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；
「獨立股東」	指	中遠海運集團成員以外之其他股東；
「川崎重工」	指	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；
「最後實際可行日期」	指	2025年4月30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	聯交所證券上市規則；
「標準守則」	指	上市規則附錄C3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（中遠海運間接持有南通川崎的50%股權）；
「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2025年5月27日（星期二）上午10時正，假座香港灣仔港灣道1號香港萬麗海景酒店8樓海景廳舉行之本公司股東特別大會（或其任何延會／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；

釋 義

「該等造船合約」	指	以下14份日期均為2025年4月29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NC151、NC152、NC153、NC155及NC156就5艘相關的該等船舶簽訂之5份造船合約；及(ii)大連川崎分別與NC157、NC158、NC159、NC160、NC161、NC162、NC163、NC165及NC166就9艘相關的該等船舶簽訂之9份造船合約，及「造船合約」可指其中的任何一份；
「該造船交易」	指	根據該等造船合約項下進行之交易；
「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；
「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	14艘18,500 TEU級甲醇雙燃料動力集裝箱船舶，其中5艘將由南通川崎建造，9艘將由大連川崎建造，並根據各自的該等造船合約建造，及「船舶」可指其中的任何一艘；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)

張峰先生 (行政總裁)

陶衛東先生

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

顧金山先生

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 (首席獨立非執行董事)

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14艘船舶之
主要及關連交易
及
股東特別大會通告**

1. 緒言

本通函旨在向股東提供，其中包括：(i)有關該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)股東特別大會通告以及根據上市規則規定的其他資料。

* 僅供識別

2. 該造船交易

茲提述本公司日期為2025年4月29日關於該造船交易之公告。

於2025年4月29日，買方（本公司之14間間接全資附屬公司）分別與各建造商（南通川崎及大連川崎）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220百萬美元（相等於約1,716百萬港元），而全部該等船舶的總價格為3,080百萬美元（相等於約24,024百萬港元）。

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（例如外部債務融資及／或銀行貸款），並由本公司作出融資擔保，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雙方同意之市場價格相若，且付款條款、技術條款及交付日期均符合本公司的要求），並根據下文「c) 進行該造船交易之原因及益處」一節所述的談判程序進行。

根據每份造船合約，相關買方應按建造每艘船舶之進度以現金分5期支付220百萬美元（相等於約1,716百萬港元）的相應價格，其中合約價格的較小部份於前4期支付，主要部份於第5期款項交付船舶時支付。就每份造船合約，OOCL (Assets) Holdings Inc.（本公司之間接全資附屬公司）將向各建造商出具擔保函，為各買方就第2、第3及第4期款項（連同利息，如有）的支付義務作出擔保。

該等船舶預期於2028年第3季度至2029年第3季度之間交付，惟受限於每份造船合約中規定的延遲交付安排。

董事會函件

如出現任何船舶延遲交付的情況，相關建造商應從相關造船合約價格第5期的款項中扣除違約賠償金（具體金額應按照相關造船合約原定交付日期起計的延遲程度進行評估，最高金額為每艘船舶約12.4百萬美元）。

如出現任何建造商在建造相關船舶時未能符合相關造船合約所規定的技術規格的情況（如相關船舶的航速或載重噸位低於協定的標準），相關建造商應從相關造船合約價格第5期的款項中扣除違約賠償金（具體金額將根據偏離相關造船合約規定的相關技術規格的程度進行評估，總計最高金額為每艘船舶約21.9百萬美元）。因此，第5期款項應以淨額支付（即扣除相關建造商應付的上述違約賠償金後）。

如相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（如在延長延遲交付的情況下），有關建造商須以美元向有關買方退回該買方已向該建造商支付的全部款項連同有關利息。

建造船舶所依據的規格和圖則，可於有關造船合約日期後的任何時間經有關各方書面同意進行修訂及／或變更（惟該等修訂及／或變更或兩者疊加均不會對有關建造商（於其合理判斷下）作出的其他承諾產生不利影響，以及需由有關買方與有關建造商就有關船舶的價格、交付時間及有關造船合約的其他條款的調整（如有）以書面形式一致同意）。

該造船交易須待(i)獨立股東於股東特別大會批准及(ii)中遠海控符合其根據上市規則及上海證券交易所股票上市規則的股東批准要求後，方可作實。

c) 進行該造船交易之原因及益處

該造船交易符合本集團穩步提升船隊運力、實現長期均衡增長、持續推進集裝箱運輸業務全球化發展的長期發展戰略及進一步鞏固行業地位。該等船舶用途眾多並適合在多種貿易航綫及碼頭作業。隨著該等船舶加入本集團的船隊，本集團將在其全球服務網絡中實現更均衡的發展並提升其在傳統及新興市場的核心競爭力。建造該等船舶將有助本集團優化其船隊結構，以及該等船舶可用於逐步替換本集團的老舊船舶。再者，該等船舶將配備綠色動力燃料技術（如甲醇雙燃料發動機），將體現本集團對全球節能及減少碳排放之可持續發展的支持，並響應客戶對零碳供應鏈的需求。此外，每艘船舶平均集裝箱箱位的增加，在規模經濟效益下，每個集裝箱的成本將隨之降低，從而增強本集團的運營成本競爭力。

本集團曾向數間造船廠（包括建造商及兩間獨立造船廠）索取建造該等船舶的報價，其中(i)一間獨立造船廠由於其可用造船塢位及資源有限而未能提供報價；及(ii)另一間獨立造船廠提供的基本報價高於建造商提供的報價，且交付時間表晚於建造商提供的時間表。基於本集團對價格、技術能力和交付時間表的評估，在已收到的報價中以建造商提供的要約為最優，並能滿足上述因素，因為(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)彼等的船舶交付時間表符合本集團的戰略規劃；及(iii)彼等的價格與本集團於報價過程中取得的另一間造船廠的價格相若。

此前建造商獲本集團自2020年起聘用建造29艘集裝箱船舶（不包含該等船舶），包括於2022年訂造的7艘24,000 TEU級甲醇雙燃料動力集裝箱船舶。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瞭解，於該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。

本公司知悉該造船交易存在潛在風險，包括融資挑戰及航運市場波動。鑒於(i)本集團近年相對強勁的營運現金流狀況及低債務水平；(ii)本集團戰略性部署船舶（包括該等船舶）以應對不斷變化的市場形勢；及(iii)根據未來市場情況延長或終止本集團部分船舶租賃以調整營運運力的靈活性，本公司認為就該造船交易的相關風險屬合理且可控。

董事會函件

本公司亦認為進行該造船交易所產生的風險水平與獨立第三方造船廠進行交易所產生的風險相若。

該等船舶交付後，本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，視乎合約價格由內部資源與外部融資之支付比例而定。就以說明及僅作舉例而言，若本集團分別以內部現金資源及外部融資支付總價格的40%及60%，本集團的流動資產（即現金及銀行結餘）將減少1,232百萬美元（即3,080百萬美元的40%），而本集團的非流動資產（即物業、機器及設備）將增加3,080百萬美元，以及本集團的總負債將增加1,848百萬美元（即3,080百萬美元的60%）。

本集團的盈利不會僅因該造船交易而造成即時重大影響。於該等船舶交付後，預期該等船舶將用於本集團的核心業務從而產生收入及提升本集團的運營效率、實力及業務發展，並繼而進一步為其長遠的盈利基礎作出貢獻。

董事會（包括獨立非執行董事）認為該等造船合約的條款屬公平合理，且該造船交易按照一般商業條款，並在本集團一般及日常業務過程中進行，符合本公司及股東的整體利益。

於董事會會議日期，本公司執行董事萬敏先生、張峰先生及陶衛東先生於中遠海運、其附屬公司及／或其聯繫人擔任董事及／或高級管理人員；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有限公司之獨立非執行董事；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造船交易佔有重大利益，並已在董事會會議上就有關決議案放棄表決權。

於董事會會議日期，除萬敏先生、張峰先生、陶衛東先生、葉承智先生、楊良宜先生及陳纓女士外，概無其他董事（包括本公司獨立非執行董事鄒耀華先生、鍾瑞明博士及蘇錦樑先生）於該造船交易佔有重大利益，並就有關決議案放棄表決權。

d) 上市規則之涵義

南通川崎為中遠海運的聯繫人（中遠海運間接持有南通川崎的50%股權）。大連川崎為中遠海運的間接附屬公司，中遠海運（透過其全資附屬公司）持有大連川崎的36%股權，及南通川崎直接持有大連川崎的30%股權。中遠海運間接控制本公司已發行股本超過50%。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，而該造船交易構成本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為一項交易。由於就該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25%但低於100%，根據上市規則第14章及第14A章，該造船交易分別構成本公司的一項主要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。

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，彼等概無於該造船交易佔有重大利益）組成的獨立董事委員會已成立，就（其中包括）該造船交易的條款及在股東特別大會上如何就該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。

3. 有關展示文件之豁免

就該等造船合約而言，本公司已申請且聯交所已授予，豁免嚴格遵守上市規則第14.66(10)條、第14A.70(13)條及附錄D1B第43(2)(c)段之規定（「豁免」），從而於在聯交所及本公司網站刊載之該等造船合約中可遮蓋若干敏感資料。聯交所已向本公司授予豁免，允許本公司遮蓋有關以下方面的敏感資料：(a)該等船舶的技術詳情，(b)有關有利於買方的付款條款、退款擔保條款的詳情，(c)有關違約賠償金的詳細條款，及(d)有關建造商履行其義務的操作規定及／或退款利率（統稱為「敏感商業資料」）；以及若干敏感的聯絡及個人資料。

董事會函件

敏感商業資料（如該等船舶的甲醇雙燃料發動機的詳情）對該等造船合約的訂約方而言屬高度商業敏感且機密，一旦披露，將嚴重損害本集團的營運和商業利益及將損害本公司及股東的整體利益。敏感商業資料屬操作性質或高度技術性質，因此對股東對該造船交易的評估整體上並無重大影響。再者，該等造船合約的重大條款已於本通函中概述及披露，獨立股東將能從中獲得充足資訊對該造船交易進行評估並作出知情而有根據的投票決定。此外，該等敏感的聯絡及個人資料屬機密並對獨立股東就該造船交易作出的決定而言並不重要。

因此，本公司僅將於聯交所及本公司網站刊載每份該等造船合約之經遮蓋版本以作展示文件，自本通函日期起計為期14天。

4. 相關方之資料

本集團的主要業務為提供集裝箱運輸及物流服務。

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分別間接或直接持有其50%股權。南通川崎主要從事船舶建造、銷售及檢修業務。

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，中遠海運（通過其全資附屬公司）、川崎重工及南通川崎分別持有其36%、34%及30%股權。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，中遠海運的業務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。

5. 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該造船交易。

Faulkner作為中遠海運集團成員，因此被視為於該造船交易佔有重大利益，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。

股東特別大會通告載於本通函第(i)至(ii)頁內。隨本通函附奉股東特別大會適用之代表委任表格供股東使用，代表委任表格亦可從聯交所網站 (<https://www.hkexnews.hk>) 及本公司網站 (<https://www.ooilgroup.com>) 下載。倘閣下欲行使閣下作為股東的權利，無論閣下是否出席股東特別大會，請儘快將代表委任表格按其印備之指示填妥及交回股份登記分處，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（或其任何延會／續會）指定時間48小時前送達。在填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席股東特別大會（或其任何延會／續會）並於會上投票，而在此情況下，委任該代表之代表委任表格將被視作已撤銷論。

6. 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)條的指定方式公佈投票表決結果。

7. 推薦意見

謹請閣下注意本通函第14至15頁所載的獨立董事委員會函件以及本通函第16至28頁所載獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的意見函件，當中載有該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該造船交易的條款及獨立財務顧問的意見後認為：該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；該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該造船交易。

董 事 會 函 件

董事會建議獨立股東於股東特別大會投票贊成批准該造船交易的決議案。

8. 其他資料

謹請閣下注意本通函附錄所載的資料。

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

2025年5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14艘船舶之
主要及關連交易**

吾等茲提述本公司於2025年5月8日向股東刊發的通函（「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)該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通函第16至28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。

經考慮該造船交易的條款及獨立財務顧問的意見後，吾等認為(i)該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)該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相關決議案以批准該造船交易。

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
謹啟

獨立非執行董事
蘇錦樑先生

2025年5月8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，當中載列其有關該造船交易的意見，以供載入本通函。



第一上海融資有限公司

香港中環

德輔道中71號

永安集團大廈19樓

敬啟者：

有關建造14艘船舶之 主要及關連交易

緒言

謹此提述吾等獲委聘為獨立財務顧問，就該造船交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見，有關詳情載於 貴公司日期為2025年5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2025年4月29日，買方（即 貴公司之14間間接全資附屬公司）分別與各建造商（即南通川崎及大連川崎）就建造合共14艘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220百萬美元，即總價格為3,080百萬美元。在該等造船合約中，(i) 其中5份是與南通川崎為建造相關的5艘該等船舶而簽訂，而(ii)其中9份是與大連川崎為建造相關的9艘該等船舶而簽訂。

獨立財務顧問函件

南通川崎為中遠海運（間接控制 貴公司已發行股本超過50%的控股股東）的聯繫人，而中遠海運則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，而中遠海運（透過其全資附屬公司）、川崎重工及南通川崎分別持有大連川崎的36%、34%及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，故該造船交易構成 貴公司的一項關連交易。如通函的董事會函件（「董事會函件」）所述，該造船交易須遵守上市規則的申報、公告、通函及獨立股東批准的規定。

由三位獨立非執行董事（即鄒耀華先生、鍾瑞明博士及蘇錦樑先生）（撇除楊良宜先生及陳纓女士，因彼等被視為於該造船交易佔有重大利益，詳情載於董事會函件）組成的獨立董事委員會已經成立，以就該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，除就該造船交易目前獲中遠海控委任的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。鑒於(i)吾等於中遠海控的獨立角色；(ii)吾等母集團概無成員公司為該造船交易之直接訂約方；及(iii)吾等就中遠海控及 貴公司目前委任之收費佔母集團營業額比例不大，吾等認為，目前獲中遠海控委任並不影響吾等就該造船交易提供意見及達致意見的獨立性，且根據上市規則第13.84條吾等乃屬獨立。

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。為遵守上市規則第13.80(2)條，吾等已審閱（其中包括）該等造船合約、 貴公司最新財務報告（包括截至2023年及2024年12月31日止年度的年度報告）、相關市場可比交易及相關行業及經濟資料等文件（其於本函件進一步闡述）。吾等亦假設通函內表達之一切想法、意見及意向陳述均經適當查詢後合理作出。吾等並無理由懷疑管理層向吾等提供的資料及陳述的真實性、準確性及完整性，且獲告知，通函提供及提述的資料並無隱瞞或遺漏重要事實。吾等認為，吾等已審閱足夠資料以達致知情意見及有理由依賴通函所載資料之準確性，並為吾等之意見提供合理基礎。然而，吾等並無獨立核實通函所載以及管理層向吾等提供之資料，亦無對 貴集團之業務、事務或未來前景進行任何形式之調查。吾等認為，吾等就遵守上市規則第13.80條之規定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

在得出吾等有關該造船交易的意見時，吾等已考慮下列主要因素及理由：

1. 該造船交易訂約方之背景資料

貴集團的主要業務為提供集裝箱運輸及物流服務。吾等已審閱 貴公司截至2023年12月31日止年度的年度報告（「2023年年報」）及截至2024年12月31日止年度的年度報告（「2024年年報」），吾等知悉 貴集團截至2023年及2024年12月31日止年度各年逾99%的收入來自於貨櫃運輸及物流業務分部。

就建造商（即南通川崎及大連川崎）而言，(i)南通川崎主要從事船舶建造、銷售及檢修業務，由中遠海運（間接控制 貴公司已發行股本超過50%的控股股東）及川崎重工（一間日本重工業製造商，其股份在東京及名古屋證券交易所上市（7012 JP））分別擁有其50%股權；及(ii)大連川崎主要從事船舶（不包括軍用船舶）的設計、製造、銷售及維修，其為中遠海運的間接附屬公司，而大連川崎分別由中遠海運（透過其全資附屬公司）、川崎重工及南通川崎擁有36%、34%及30%股權。吾等知悉建造商擁有豐富造船經驗，彼等此前獲 貴集團委聘建造集裝箱船舶，包括(i) 貴公司日期為2022

獨立財務顧問函件

年10月28日的公告所披露由南通川崎建造7艘船舶；(ii) 貴公司日期為2021年9月2日的公告所披露由南通川崎及大連川崎建造10艘船舶；(iii) 貴公司日期為2020年10月30日的公告所披露由南通川崎及大連川崎建造7艘船舶；及(iv) 貴公司日期為2020年3月10日的公告所披露由南通川崎及大連川崎建造5艘船舶。

1.1. 貴集團之歷史財務表現

吾等注意到 貴集團近年來一直錄得溢利。下表根據2023年年報及2024年年報概述 貴集團截至2023年及2024年12月31日止年度各年的綜合損益表：

	截至12月31日止年度	
	2024年	2023年
	百萬美元	百萬美元
	(經審核)	(經審核)
收入	10,702	8,344
毛利	2,821	1,155
經營溢利	2,625	1,406
本年度溢利	2,579	1,369
貴公司股東應佔溢利	2,577	1,368

根據2024年年報，2024年，世界經濟延續溫和復甦態勢，發達經濟體進口需求態勢良好，新興市場貿易規模增長迅速。因此，收入由截至2023年12月31日止年度約8,344百萬美元增至截至2024年12月31日止年度約10,702百萬美元，顯著增長約28%。毛利率由截至2023年12月31日止年度約14%顯著增加至截至2024年12月31日止年度約26%。淨溢利率亦由截至2023年12月31日止年度約16%增加至截至2024年12月31日止年度約24%。從總體來看， 貴公司股東應佔溢利由截至2023年12月31日止年度約1,368百萬美元顯著增加88%至截至2024年12月31日止年度約2,577百萬美元，據吾等了解，主要是由於收入及毛利率增加所致。

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2024年年報的 貴集團於2023年及2024年12月31日的綜合資產負債表：

	於2024年 12月31日 百萬美元 (經審核)	於2023年 12月31日 百萬美元 (經審核)
非流動資產	8,905	7,919
流動資產	<u>8,863</u>	<u>7,690</u>
總資產	<u>17,768</u>	<u>15,609</u>
非流動負債	1,893	2,027
流動負債	<u>2,626</u>	<u>2,372</u>
總負債	<u>4,519</u>	<u>4,399</u>
總權益	<u>13,249</u>	<u>11,210</u>

於2024年12月31日，(i) 貴集團的主要資產為現金及銀行結餘約7,903百萬美元以及物業、機器及設備約6,711百萬美元；及(ii) 貴集團的主要負債為應付賬項及應計項目約1,930百萬美元以及租賃負債約1,373百萬美元（包括流動及非流動部分）。於2024年12月31日的總權益約為13,249百萬美元。

有關 貴集團財務資料的進一步詳情，請參閱 貴公司的公佈。

1.3. 貴集團前景

吾等已與管理層商討並獲管理層告知，貴集團的前景受（其中包括）全球宏觀經濟環境表現所影響，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。根據2024年年報，就市場狀況而言，吾等了解到(i)美東及附近海灣沿岸碼頭罷工的憂慮暫時得以緩解；(ii)紅海事件出現緩和跡象，所佔用的運力將隨著蘇伊士運河復航而得以釋放，運價會回歸正常；及(iii)美國政府新政策陸續出台，對全球經濟和供應鏈帶來影響，整體來說前景仍有不確定性。

吾等已進一步審閱國際貨幣基金組織（擁有191個成員國的全球組織）於2025年4月22日發佈的《世界經濟展望》報告（「國際貨幣基金組織報告」）內的經濟資料。吾等從國際貨幣基金組織報告知悉，在經歷了前幾年的一連串衝擊後，於2024年，全球增長保持穩定但不及預期，而美國於2025年4月2日宣佈近乎全球性的關稅措施正對增長帶來重大負面衝擊。下表根據國際貨幣基金組織報告的參考預測（該報告假設貿易政策的不確定性於2025年及2026年持續高企，並根據截至2025年4月4日宣佈的措施及截至2025年4月14日可得的統計資料編製）說明宏觀經濟環境就國內生產總值（「國內生產總值」）及貿易量的年度百分比變動而言的預期表現。

	截至12月31日止年度					截至12月31日止年度	
	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年 (預測)	2026年 (預測)
全球實際國內生產總值	-2.7%	+6.6%	+3.6%	+3.5%	+3.3%	+2.8%	+3.0%
其中－中國	+2.3%	+8.6%	+3.1%	+5.4%	+5.0%	+4.0%	+4.0%
全球貿易量	-8.4%	+10.9%	+5.7%	+1.0%	+3.8%	+1.7%	+2.5%

根據上表，吾等注意到(i)全球宏觀經濟（包括貿易量）於2020年因疫情受到不利影響，但於2021年反彈；及(ii)在貿易政策不確定的負面影響下，預計2025年及2026年仍有增長，但增長率低於2024年。獨立股東應注意，由於（其中包括）主要經濟體的貿易相關政策不時改變，故目前經濟環境存在波動，因此國際貨幣基金組織報告內的預測僅供一般參考之用。

2. 該造船交易的背景及原因

吾等獲管理層告知，通過建造該等船舶（為貴集團產生收入的固定資產），貴集團可滿足業務發展需要並在長遠達致均衡增長。根據2024年年報，(i) 貴集團順應綠色低碳、智能航運業發展新趨勢，積極推進現代化船隊建設；(ii) 貴集團船舶性能和配置更加符合未來綠色和科技的要求；及(iii) 貴集團船隊規模將進一步發展，以抓住發展機遇，為未來運力調整增添靈活性。吾等亦獲管理層告知，管理層已考慮有關建造該等船舶的整體風險（包括業務、財務及運營方面），而管理層認為貴集團可應對有關風險。

根據Alphaliner發佈的行業統計數據，吾等已查閱於2025年3月31日航運公司在現有綜合集裝箱船隊運力（按TEU計）方面的全球排名。Alphaliner是航運情報機構，提供全球船隊資訊。吾等了解到，Alphaliner發佈的行業資料得到航運業認可且獲多家在香港上市的公司所引用。

於2025年3月31日按現有船隊運力計的排名

排名	運營商	船舶數目	TEU
1	Mediterranean Shipping Company（「MSC」）	898	6,448,000
2	馬士基	737	4,560,000
3	達飛海運集團（「達飛」）	663	3,881,000
4	中遠海運（包括貴集團）	524	3,360,000
5	赫伯羅特	304	2,387,000
6	海洋網聯船務	263	2,014,000
7	長榮	228	1,813,000

基於上表，吾等得知，於2025年3月31日，中遠海運（包括貴集團）按現有船隊運力計在全球排名第四位，與第三位相比差距約為500,000 TEU。貴集團為中遠海運集團的一部分，據管理層所告知，貴集團船隊於2024年12月31日的營運運力為126艘船舶，合共約986,000 TEU，而吾等知悉，以現有船隊運力計算，貴集團在全球排名第八，這與2025年3月31日的第七名比較相差約800,000 TEU。

獨立財務顧問函件

於2025年4月29日，買方（即 貴公司之14間間接全資附屬公司）分別與建造商就建造合共14艘該等船舶，按基本上相同的條款訂立該等造船合約。該等船舶為14艘18,500 TEU級（即合共約259,000 TEU）甲醇雙燃料動力集裝箱船舶。吾等了解到，業內競爭對手亦正努力擴充船隊運力。根據Alphaliner發佈的行業統計數字，於2025年3月31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2,050,000 TEU、729,000 TEU及1,578,000 TEU。因此，吾等得知 貴集團建造該等船舶符合市場規範，使 貴集團（連同中遠海運集團）能夠在船隊規模方面縮窄與業內頂尖競爭對手之間的差距，並鞏固其於業內的地位。吾等亦獲管理層告知，通過擴展其本身船隊運力， 貴集團可(i)藉降低單位成本而產生規模經濟效益；及(ii)更好地藉助中遠海運集團的優勢並與其產生業務協同效應，讓整體業務得以發展。

吾等獲管理層告知，該等船舶與 貴集團現有的大部分船舶不同，該等船舶配備綠色甲醇雙燃料技術，與傳統化石燃料相比，綠色甲醇可大幅減少碳排放，將體現 貴集團對全球節能及減少碳排放之可持續發展的支持，並應客戶對零碳供應鏈的需求。據吾等了解，業界於近年開始進一步關注建造採用綠色燃料技術的新船舶。根據國際海事組織（聯合國的一個專門機構，是國際航運安全、安保和環境績效的全球標準制定機構）（「國際海事組織」）的網站資料，吾等了解到國際海事組織於2023年7月採納《2023年國際海事組織減少船舶溫室氣體排放戰略》，當中(i)預計到2030年，國際航運的平均碳密度降低至少40%（與2008年比較）；及(ii)納入與採用零或近零溫室氣體排放技術、燃料及／或能源有關的新目標，而有關技術、燃料及／或能源到2030年將佔國際航運能源消耗的至少5%，並致力達到10%。吾等亦注意到，馬士基（業內頂尖競爭對手之一）的官方網站顯示，馬士基堅持只訂造能夠使用綠色燃料航行的新建船舶的原則，並優先考慮綠色甲醇作為最佳解決方案。

獨立財務顧問函件

儘管短期內宏觀經濟環境可能不明朗，但吾等自 貴集團了解到，建造該等船舶對於 貴集團整體戰略業務發展而言是一項長期投資，理由是(i)該等船舶預期於數年後在2028年第3季度至2029年第3季度之間交付；及(ii)根據 貴集團的會計政策，其採納的集裝箱船舶的可使用年期為25年。吾等亦獲管理層告知，就船隊運力風險管理而言，(i) 貴集團現有船隊的平均船齡約為12至13年，故此將予建造的該等船舶可替代老化船隊，而有關船隊的退役時間可作為根據市況調整 貴集團營運運力的機制；及(ii) 貴集團亦可延長或終止部分船舶租賃，優化其營運運力來配合未來市場需求。

特別是經計及(i) 貴集團的核心業務使用集裝箱船舶進行業務經營，且於近年錄得良好的財務表現；(ii)建造該等船舶是 貴集團的長期戰略資本投資，旨在支持 貴集團的核心業務；(iii)船隊規模須與主要市場參與者並駕齊驅，以保持行業競爭力；(iv)如先前所述，建造商在為 貴集團建造集裝箱船舶方面擁有豐富經驗；及(v)誠如下文所論述，該造船交易的條款屬公平合理，吾等認為訂立該造船交易乃 貴集團於一般及日常業務過程的附屬及附帶資本投資活動，符合 貴公司及股東之整體利益。

3. 該造船交易的主要條款

根據每份造船合約，相關買方應按建造每艘船舶之進度以現金分5期支付220百萬美元（即14艘該等船舶總價格3,080百萬美元）的相應價格，其中合約價格的較小部份於前4期支付，主要部份於第5期款項交付船舶時支付。

如出現任何船舶延遲交付的情況或如出現相關建造商在建造相關船舶時未能符合相關造船合約所規定的技術規格的情況，相關建造商應從相關造船合約價格第5期的款項中扣除違約賠償金，並按淨額支付第5期款項（「調整機制」），詳情載於董事會函件。吾等了解到調整機制為 貴集團在建造該等船舶的延遲交付和品質問題方面提供額外的保障。

獨立財務顧問函件

如相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（如在延長延遲交付的情況下），有關建造商須以美元向有關買方退回該買方已向該建造商支付的全部款項連同有關利息。

據管理層告知，貴集團曾向數間造船廠（包括建造商及兩間獨立造船廠）索取建造該等船舶的報價，其中(i)一間獨立造船廠由於其可用造船塢位及資源有限而未能提供報價；及(ii)另一間獨立造船廠提供的基本報價高於建造商提供的報價，且交付時間表晚於建造商提供的時間表。因此，吾等得知，就貴集團的報價流程而言，建造商提供的報價對於建造該等船舶而言為最佳。

吾等亦嘗試詳盡地識別出於該等造船合約日期前一年內市場上最近期的可比交易（涉及建造不低於14,000 TEU級的甲醇雙燃料動力集裝箱船舶）的定價條款。然而，(i)據管理層告知，貴集團於期內概無訂立任何可比造船合約（按船舶種類、規模及規格計）；及(ii)市場上的造船交易（尤其是其定價條款）未必在官方來源（例如航運公司和造船公司的網站）中披露。儘管如此，根據吾等對可得的已披露資訊的審閱，吾等了解到：(i)在台灣證券交易所上市的萬海航運股份有限公司（「萬海」）公佈其集團於2024年10月及2025年4月訂立造船交易，合計建造6艘各為16,000 TEU的甲醇雙燃料動力船舶，單價介乎約186,490,000美元至204,000,000美元，即每TEU約11,656美元至每TEU約12,750美元；(ii)萬海亦公佈其集團於2024年10月及2025年4月與另一家造船商訂立造船交易，合計建造6艘各為16,000 TEU的甲醇雙燃料動力船舶，單價介乎約187,630,000美元至204,000,000美元，即每TEU約11,727美元至每TEU約12,750美元；及(iii)於香港聯交所上市的中遠海控公佈其集團於2024年8月訂立造船交易，合共建造12艘各為14,000 TEU的甲醇雙燃料動力船舶，單價約179,500,000美元，即每TEU約12,821美元。吾等得知，該等造船合約下的該等船舶的每TEU建造成本約為每TEU 11,892美元，屬萬海的市場可比交易範圍內，且低於中遠海控的市場可比交易。

獨立財務顧問函件

就付款條款而言，在吾等進行盡職調查過程中，(i)吾等了解到，上述萬海可比交易的付款條款並無正式披露；(ii)吾等注意到，中遠海控上述可比交易的付款條款均為按建造進度分5期付款，其中第5期付款佔比最大；及(iii)吾等進一步搜尋在過去一年內由香港聯交所上市公司所訂立並公佈且涉及集裝箱船舶的造船合約（不論其TEU規模及燃料類型），並注意到海豐國際控股有限公司（1308 HK）於其日期為2024年10月29日、2025年1月24日及2025年4月29日的公告披露訂立建造合約合共建造10艘1,800 TEU集裝箱船舶，其付款條款亦為按建造進度分為5期，其中第5期付款佔比最大。因此，吾等得知該等造船合約的付款條款與上述近期市場慣例之付款條款相若，根據船舶製造進度分5期付款。吾等亦了解到，鑒於造船涉及龐大原材料（如鋼材）及多個零部件（如發動機）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數付款）被視為合理。

特別是經計及(i)建造商所提供的報價就 貴集團的報價流程而言是建造該等船舶的最佳報價；(ii)吾等對可比船舶近期市場定價的審閱，其中建造商提供的報價與近期市場定價相當或不遜於近期市場定價；(iii)調整機制在有關建造該等船舶的延遲交付和品質問題方面為 貴集團提供保障；(iv)該等造船合約下的付款條款與市場慣例相若；(v)建造商具備相關技術專長及經驗，可滿足 貴集團建造定製該等船舶的要求；及(vi)上文所述該造船交易之原因及裨益，吾等認為該造船交易的條款（包括各船舶的價格）乃按一般商業條款訂立，且對獨立股東而言屬公平合理。

4. 該造船交易的可能財務影響

該等造船合約的總價格為3,080百萬美元。根據每份造船合約，相關買方應按建造每艘船舶之進度以現金分5期支付的相應價格，其中合約價格的較小部份於前4期支付，主要部份於第5期款項交付船舶時支付。該等船舶預期根據於2028年第3季度至2029年第3季度之間交付。貴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（例如外部債務融資及／或銀行貸款），並由貴公司作出融資擔保，而合約價格餘額將由貴集團內部資源撥付。若未能安排該等融資，則每艘船舶之合約價格將全部由貴集團內部資源撥付，預計內部資源足以滿足此目的。

貴集團於2024年12月31日錄得的總資產、總負債、總權益以及現金及銀行結餘分別約為17,768百萬美元、4,519百萬美元、13,249百萬美元及7,903百萬美元。於2024年12月31日，淨現金（即現金及銀行結餘減去債務總額（即總租賃負債），定義見貴公司年報）約為6,530百萬美元。該等船舶交付後，貴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，視乎合約價格由內部資源與外部融資之支付比例而定。就用以說明及僅作舉例而言，若貴集團分別以內部現金資源及外部融資支付總價格的40%及60%，貴集團的流動資產（即現金及銀行結餘）將減少1,232百萬美元（即3,080百萬美元的40%），而貴集團的非流動資產（即物業、機器及設備）將增加3,080百萬美元，以及貴集團的總負債將增加1,848百萬美元（即3,080百萬美元的60%）。吾等獲管理層告知，該造船交易預期不會對貴集團的整體財務狀況造成任何重大不利影響。

吾等亦得知貴集團擁有錄得溢利的往績記錄。最近，截至2024年12月31日止年度，貴集團錄得收入約10,702百萬美元、貴公司股東應佔溢利約2,577百萬美元及營運活動現金產生淨額約3,212百萬美元。吾等獲管理層告知，預期該造船交易不會在簽訂該等造船合約後對貴集團的淨溢利產生任何即時重大影響，且於該等船舶交付後，預期該等船舶(i)將用於貴集團的核心業務從而產生收入；及(ii)提升貴集團的運營效率、實力及業務發展，並繼而進一步為其長遠的盈利基礎作出貢獻。

獨立財務顧問函件

特別是經計及(i)訂立造船合約乃為建造該等船舶，船舶為 貴集團核心業務運營產生收入的資產；(ii)該等造船合約總價格規模與 貴集團整體規模（尤其是 貴集團的淨現金）相比；(iii)該等造船合約總價格將分期於未來數年支付，當中主要部分於船舶交付時支付；(iv)部分款項可以外部融資撥付；及(v)如上文所述，該造船交易的條款屬公平合理，吾等認為該造船交易的財務影響屬正常及可接受。

推薦建議

經考慮上述的主要因素及理由，吾等認為(i)訂立該造船交易乃 貴集團於一般及日常業務過程中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；及(ii)該造船交易的條款乃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獨立股東且吾等本身建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會提呈相關決議案以批准該造船交易。

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

執行董事
任健超

董事
鄧逸暉

謹啟

2025年5月8日

附註：任健超先生與鄧逸暉先生分別為進行香港法例第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員及代表。任健超先生與鄧逸暉先生於企業融資行業分別擁有逾13年及17年經驗。彼等曾參與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. 本集團的財務資料

本集團截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度的財務資料於以下文件中披露，該等文件已於聯交所網站（<https://www.hkex.com.hk>）及本公司網站（<https://www.ooilgroup.com>）上刊載：

- 本集團截至2024年12月31日止年度的經審核綜合財務報表已載於本公司2024年年報第104至第179頁

https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2025/0416/2025041601678_c.pdf

- 本集團截至2023年12月31日止年度的經審核綜合財務報表已載於本公司2023年年報第105至第183頁

https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0424/2024042400749_c.pdf

- 本集團截至2022年12月31日止年度的經審核綜合財務報表已載於本公司2022年年報第105至第187頁

https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2023/0425/2023042501321_c.pdf

2. 債務聲明

債務

於2025年3月31日營業時間結束時（即本通函付印前就本債務聲明而言的最後實際可行日期），本集團仍有未償還債務約為1,353百萬美元（相當於約10,553百萬港元），亦即為相同金額的租賃負債。

或有負債

於2025年3月31日營業時間結束時，本集團並無重大或有負債。

資產抵押

除集團成員之間的負債及本集團於日常業務過程中的一般應付賬項外，於2025年3月31日營業時間結束時，本集團並無任何有關任何按揭、押記及債券、借貸資本、銀行貸款及透支、貸款、債務證券或其他類似債務、承兌負債（一般商業票據除外）或承兌信貸或租購承擔、擔保或其他重大或有負債。

董事已確認，自2025年3月31日以來，本集團的債務或或有負債並無任何重大變化。

3. 營運資金

經考慮本集團的業務前景、該等船舶的預期付款時間表及本集團的財務資源（包括內部資源及可用的銀行融資），董事認為本集團擁有足夠的營運資金以滿足其當前需求，即自本通函發佈日期起計至少未來12個月的需求。

4. 財務和經營前景

於2024年，本集團實現股東應佔溢利2,577百萬美元（相等於約20,101百萬港元），較去年增加88.4%。本集團錄得載貨量7.6百萬個標準箱及收入10,702百萬美元（相等於約83,476百萬港元），較去年分別增加3.5%及28.3%。

2024年，世界經濟延續溫和復甦態勢，發達經濟體進口需求態勢良好，新興市場貿易規模增長迅速。地緣政治風險不僅改變了整個行業的運力供求狀況，而且改變了人們的預期與行為。繞道好望角吸收了部分運力，暫時緩解了業界對於潛在運力供過於求的憂慮，惟亦引發了客戶對供應鏈脆弱性的擔憂，導致客戶提前出貨，這又進一步加劇了供應鏈緊張局面。這些因素交織在一起，運價一路攀升，並在2024年達到疫情後高峰。儘管自2024年9月以來集裝箱航運市場有所降溫，但2024年最後一個季度的現貨運費仍保持高位。

展望未來，集裝箱航運業將面臨更為嚴峻的挑戰。地緣政治衝突和貿易保護主義升級將成為全球經濟和集裝箱航運市場增長的最大挑戰。國家或地區間經濟發展不平衡，結構性風險顯現等將給需求端帶來一些不確定性。隨著新船的交付，尤其是如果蘇伊士運河恢復通航，那麼運力過剩問題將會呈現。同時，FuelEU Maritime自2025年開始生效，現有環保法規要求也有不同程度的收緊，可能會對運力供給產生一些抵消作用。所有這些因素均不是獨立存在或獨立發揮作用的，它們交互交織在一起，增加了航運市場的複雜性。

雖然前景充滿不確定性，但憑藉穩健的經營表現和穩健的資產負債表，本集團已做好準備，以更高效率的船舶利用和優異的成本控制，以思變創新、審慎靈活的方式迎接機遇，應對挑戰。

5. 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2024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。

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，確認就其所深知及確信，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. 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	佔相聯法團 有關類別股份		
			以個人權益 持有之 普通股數目	股份權益 數目	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)	0.00566% (附註1)
		配偶權益	—	90,000 (A股)	0.00091% (附註1)
中遠海運港口 有限公司	萬敏	實益擁有人	350,909	350,909	0.00932% (附註2)

附註：

- (1) 持股百分比是按截至最後實際可行日期中遠海運發展股份有限公司(「中遠海運發展」)已發行之3,528,899,000H股股份及9,827,718,112A股股份計算(按情況而定)。
- (2) 持股百分比是按截至最後實際可行日期中遠海運港口有限公司(「中遠海運港口」)已發行之3,761,381,850股股份計算。

(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

沒有。

(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	董事長及黨組書記
	張峰先生	副總經理及黨組成員
	陶衛東先生	職工董事
中國遠洋運輸有限公司	萬敏先生	執行董事
中遠海運控股股份 有限公司	萬敏先生	董事長及執行董事
	陶衛東先生	執行董事、總經理及 黨委書記
上海國際港務（集團） 股份有限公司	顧金山先生	董事長及黨委書記

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／或其聯繫人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、張峰先生及陶衛東先生於中遠海運、其附屬公司及／或其聯繫人擔任董事及／或高級管理人員職位；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集裝箱運輸有限公司之外部董事。

由於董事會乃獨立於競爭公司之董事會，董事認為本集團能按公平原則經營其獨立於競爭公司的業務。

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利益之合約或安排。

6. 董事於集團資產之權益

於最後實際可行日期，概無董事在本集團的任何成員公司自2024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. 訴訟

於最後實際可行日期，本集團的成員公司概無涉及任何重大訴訟、仲裁或索償，且董事並不知悉本集團的任何成員公司有尚未了結或對其構成威脅的重大訴訟、仲裁或索償。

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概無在本集團的任何成員公司自2024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2025年5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. 重大合約

下列合約（並非日常業務中訂立者）由本集團成員公司於緊接本通函日期前兩年內訂立，並屬於或可能屬於重大合約：

- (i) 6份日期均為2024年10月22日，由東方海外貨櫃航運有限公司（作為承租人）與Seaspan Containership XLI Ltd.；Seaspan Containership XLII Ltd.；Seaspan Containership XLIII Ltd.；Seaspan Containership XLIV Ltd.；Seaspan Containership XLV Ltd.；及Seaspan Containership XLVI Ltd.（各自作為出租人）就租賃6艘集裝箱船舶簽訂的租船合約（「租船合約」）。於租船合約項下由本集團支付的所有租金款項最高總額約為人民幣112億元；及
- (ii) 該等造船合約。

10. 展示文件

以下文件的副本將自本通函日期起計為期14天內於聯交所網站 (<https://www.hkexnews.hk>) 及本公司網站 (<https://www.ooilgroup.com>) 刊載：

- (i) 該等造船合約的遮蓋版本（詳情載於本通函董事會函件「3.有關展示文件之豁免」一節）；
- (ii) 獨立財務顧問函件，其內文載於本通函第16至28頁；及
- (iii) 本附錄二內「8.專業顧問及其同意書」一段所述的獨立財務顧問之書面同意。

11. 其他事項

- (i) 本公司的公司秘書為肖俊光先生。肖先生為香港公司治理公會及特許公司治理公會會士會員。
- (ii) 本公司的註冊辦事處位於Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM 11, Bermuda，而本公司的主要辦事處位於香港灣仔港灣道25號海港中心31樓。
- (iii) 本公司的主要股份過戶登記處為Appleby Global Corporate Services (Bermuda) Limited，地址為Canon's Court, 22 Victoria Street, PO Box HM 1179, Hamilton HM EX, Bermuda；而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至1716舖。
- (iv) 本通函之中、英文版如有差異，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)

股東特別大會通告

茲通告東方海外(國際)有限公司(「本公司」)謹訂於2025年5月27日(星期二)上午10時正，假座香港灣仔港灣道1號香港萬麗海景酒店8樓海景廳舉行股東特別大會(「股東特別大會」)，討論下列事項。

除另有界定外，本股東特別大會通告所用詞彙與日期為2025年5月8日的本公司通函所界定者具有相同涵義。

普通決議案

1. 「動議批准及確認該造船交易(定義見日期為2025年5月8日之本公司通函，本通告構成通函之一部分)，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，2025年5月8日

股東特別大會通告

附註：

- (i) 根據本公司的公司細則，凡有權出席股東特別大會（或其任何延會／續會）並於會上投票之任何本公司股東（「股東」），均有權委任一位或多位委任代表出席會議及代其投票。委任代表毋須為股東。相關代表委任表格可從香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）網站（<https://www.hkexnews.hk>）及本公司網站（<https://www.ooilgroup.com>）下載。
- (ii) 倘為任何普通股份之聯名登記持有人，則任何一位該等人士，均可親身或由委任代表於股東特別大會（或其任何延會／續會）就有關普通股份投票，猶如其為唯一有權投票者；但倘多於一位聯名持有人親身或由委任代表出席股東特別大會，則僅在本公司股東名冊上其姓名排於首位之該名持有人方有權就有關普通股份投票。
- (iii) 代表委任表格連同已簽署之授權書或其他授權文件（如有）（或已核證之副本），必須儘快送達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，惟無論如何不得遲於股東特別大會（或其任何延會／續會）指定時間48小時前。
- (iv) 為釐定股東有權出席股東特別大會並於會上投票的資格之記錄日期將為2025年5月27日。本公司將於2025年5月21日至2025年5月27日期間，首尾兩天包括在內，暫停辦理股份過戶登記手續。股份過戶登記手續在此期間將不受辦理。為符合資格出席股東特別大會並於會上投票，所有股份過戶文件須連同有關股票於2025年5月20日下午4時30分前，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17樓1712至1716舖，辦理登記。
- (v) 如股東特別大會當天上午6時正至上午10時正任何時間發出8號（或以上）的熱帶氣旋信號、極端情況及／或黑色暴雨警告，股東特別大會可能會根據本公司的公司細則延期／押後至較後日期及／或時間。

本公司將於聯交所網站（<https://www.hkexnews.hk>）及本公司網站（<https://www.ooilgroup.com>）上載公告，以通知股東有關股東特別大會之延期／押後。股東亦可致電股份登記分處（電話：(852) 2862 8555）查詢。

本公司將於聯交所網站和本公司網站上載另一份公告，以通知股東有關股東特別大會延期／押後的日期、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。

- (vi) 如果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2025年5月23日或之前聯絡股份登記分處（電話：(852) 2862 8555）。
- (vii) 本通告之中文譯本僅供參考。中、英文版如有任何差異，概以英文版為準。

* 僅供識別