
此乃要件 請即處理

閣下如對本通函任何方面或應採取行動有任何疑問，應諮詢閣下的持牌證券交易商、註冊證券機構、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問尋求獨立意見。

閣下如已售出或轉讓所有名下的中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司股份，應立即將本通函連同代表委任表格送交買主或承讓人或經手買賣的銀行經理、持牌證券交易商或其他註冊證券機構或其他代理商，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。

CSSC (Hong Kong) Shipping Company Limited

中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：3877)

須予披露及關連交易 有關船舶建造

獨立董事委員會及獨立股東之
獨立財務顧問



新百利融資有限公司

除文義另有規定外，本通函所使用詞彙與本通函「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5至12頁。獨立董事委員會函件(當中載有其致獨立股東的推薦建議)載於本通函第13至14頁。獨立財務顧問函件(當中載有其致獨立董事委員會及獨立股東的推薦建議)載於本通函第15至25頁。

股東特別大會謹訂於二零二五年九月二十五日(星期四)下午三時三十分假座香港德輔道中19號環球大廈18樓1801室舉行。股東特別大會通告載於本通函第EGM-1至EGM-2頁。本通函隨附股東特別大會適用的代表委任表格。無論閣下能否出席該會議，均請按照隨附的代表委任表格上印備的指示填妥，並盡快交回本公司股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓，惟無論如何須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間前48小時交回。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續會，並於會上投票。

二零二五年八月二十八日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	5
獨立董事委員會函件.....	13
新百利融資有限公司函件.....	15
附錄 一 一般資料.....	I-1
股東特別大會通告	EGM-1

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：

「聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「北海造船」	指	中國船舶集團青島北海造船有限公司，根據中國法律成立的公司，由中國船舶集團間接控制
「董事會」	指	本公司董事會
「建造方」	指	北海造船及中國船舶工業貿易
「買方」	指	Fortune Propulsion及Fortune Prosperity
「中國船舶集團」	指	中國船舶集團有限公司，一家根據中國法律成立的國有獨資有限責任公司，為中船集團的唯一股東及本公司的控股股東之一
「中國船舶工業貿易」	指	中國船舶工業貿易有限公司，一家根據中國法律成立的有限公司，為中國船舶集團的全資附屬公司
「本公司」	指	中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司，一家於二零一二年六月二十五日根據香港法例註冊成立的有限公司，其股份於聯交所主板上市(股份代號：3877)
「關連人士」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「中船財務」	指	中船財務有限責任公司，中船集團的非全資附屬公司

釋 義

「中船集團」	指	中國船舶工業集團有限公司，一家根據中國法律成立的國有獨資有限責任公司，為本公司的控股股東之一
「董事」	指	本公司董事
「股東特別大會」	指	本公司將予舉行的股東特別大會，以供獨立股東考慮及酌情批准(其中包括)造船協議及其項下擬進行之交易
「Fortune Propulsion」	指	Fortune Propulsion Shipping Limited，一家根據香港法例註冊成立的有限公司，為本公司間接全資擁有的特殊目的公司
「Fortune Prosperity」	指	Fortune Prosperity Shipping Limited，一家根據香港法例註冊成立的有限公司，為本公司間接全資擁有的特殊目的公司
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「港元」	指	香港法定貨幣，港元
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區
「獨立董事委員會」	指	董事會屬下獨立委員會，由全體獨立非執行董事組成，其成立旨在就造船協議及其項下擬進行之交易向獨立股東提供意見
「獨立財務顧問」或 「新百利」	指	新百利融資有限公司，獲發牌可進行證券及期貨條例下第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的法團，並就(其中包括)造船協議及其項下擬進行之交易作為獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問

釋 義

「獨立股東」	指	並無於造船協議及其項下擬進行之交易中擁有重大權益之股東
「最後實際可行日期」	指	二零二五年八月二十二日，即本通函付印前為確定本通函所載若干資料的最後實際可行日期
「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「中國」	指	中華人民共和國，就本通函而言不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣
「人民幣」	指	中國法定貨幣，人民幣
「股份」	指	本公司股本中的普通股
「股東」	指	本公司股份持有人
「造船協議」	指	買方與建造方於二零二五年七月十六日就建造船舶訂立的協議
「特殊目的公司」	指	特殊目的公司
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「美元」	指	美利堅合眾國的法定貨幣，美元
「船舶」	指	本集團根據造船協議收購的兩艘210,400載重噸散貨船，且除非另有說明，否則一艘「船舶」指其中任何一艘
「%」	指	百分比

釋 義

於本通函內，僅作說明之用，人民幣金額已按人民幣1元兌1.09港元的匯率換算為港元，美元金額已按1美元兌人民幣7.18元的匯率換算為人民幣。該等匯率（倘適用）僅供說明之用，並不表示任何金額已經或可能已經按該匯率或按任何其他匯率換算或根本並無換算。

本通函所載若干數字已經過四捨五入調整。因此，顯示為貨幣換算或百分比等值的數未必是有關數字的算術總和。本通函所載任何列表內總數與數字總和之間的任何差異乃因為約整而產生。

董事會函件

CSSC (Hong Kong) Shipping Company Limited

中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：3877)

執行董事：

李洪濤先生

註冊辦事處：

香港

德輔道中19號

環球大廈18樓1801室

非執行董事：

張啟鵬先生

遲本斌先生

獨立非執行董事：

王德銀先生

盛慕嫻女士 *BBS, JP*

李洪積先生

敬啟者：

**須予披露及關連交易
有關船舶建造**

I. 緒言

茲提述本公司日期為二零二五年七月十六日的公告，內容有關訂立造船協議及其項下擬進行之交易

新百利已獲委任為獨立財務顧問，以就造船協議項下擬進行交易是否公平合理，以及造船協議的有關交易及條款及其訂立是否符合本公司及其股東的整體利益，向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。獨立董事委員會致獨立股東的函件亦載於本通函內。

董事會函件

本通函旨在向閣下提供(其中包括)(i)造船協議項下擬進行交易之進一步詳情；(ii)獨立董事委員會就造船協議的條款及訂立以及造船協議項下擬進行交易致獨立股東的推薦意見；(iii)獨立財務顧問就造船協議條款致獨立董事委員會及獨立股東的意見函；及(iv)股東特別大會通告。

II. 背景

於二零二五年七月十六日(交易時段後)，Fortune Propulsion及Fortune Prosperity(均為本公司間接全資擁有之特殊目的公司)(作為買方)與北海造船及中國船舶工業貿易(作為建造方)就建造兩艘船舶訂立兩份條款基本相同的造船協議，每艘船舶的代價為人民幣528,000,000元(相當於約575,520,000港元)，總代價為人民幣1,056,000,000元(相當於約1,151,040,000港元)。造船協議將待(其中包括)獨立股東於股東特別大會批准後生效。

III. 合約條款

每艘船舶的代價乃買方與建造方經公平磋商後釐定，並參考以下因素：(i)其他造船交易中同類船舶的市場價格及建造方近期向其他獨立第三方提供的同類船舶的建造價格並參考由獨立行業顧問公開發表的行業報告(「報告」)。根據報告，造船協議項下各船舶的代價金額與建造方於其他交易中向其他獨立第三方提供的同類船舶的建造價格相同，且低於其他造船交易中同類船舶的市場價格；及(ii)船舶的付款條款及交付日期，由自願買方與自願賣方協商達成。造船協議的條款(包括每艘船舶的代價)乃按公平基準及一般商業條款釐定。買方將按每艘船舶的建造進度分五期就每艘船舶支付人民幣528,000,000元的交易代價，其中較小比例的代價金額須於前四期支付，而大部分付款須於船舶交付後的第五期支付。

董事會函件

船舶預計分別於二零二七年十二月三十一日及二零二八年三月三十一日或之前交付，惟受造船協議中約定的交付延遲安排所規限若發生延遲交付，建造方須從造船協議第五期代價中扣除違約金（具體金額將根據造船協議原定交付日期延遲程度評估，每艘船舶最高限額為人民幣19,980,000元），因此，第五期款項將以淨額基準支付（即經扣除建造方應付的上述違約金後）。

若出現極端情況，建造方未遵從船舶技術規格（例如相關船舶的航速、油耗或載重噸位偏離協定的容許範圍），則建造方須從造船協議第五期代價中扣除違約金（具體金額將根據偏離造船協議規定技術規格的程度評估，每艘船舶累計最高限額為人民幣17,582,000元），而因此第五期款項將以淨額基準支付（即經扣除建造方應付的上述違約金後）：

除上文所披露者外，根據造船協議的條款，每艘船舶的代價毋須受其他扣減機制所規限。

若建造方延遲交付船舶或建造方在建造船舶時未能符合造船協議規定的上述技術規格，買方有權撤銷或終止造船協議。倘若買方根據造船協議特定條款撤銷或終止任何造船協議，建造方須以人民幣向買方退還買方已支付予建造方的全部款項，連同其產生的利息（具體金額應按造船協議條款約定的利率，自建造方收到相關款項之日起計算應退還金額的利息而釐定）。

IV. 資金來源

代價金額預計將以本集團內部資源撥付。

V. 造船協議各方資料

買方

Fortune Propulsion及Fortune Prosperity均為根據香港法律註冊成立的有限公司。買方均為本公司間接全資擁有之特殊目的公司，主要從事提供租賃服務。

建造方

北海造船及中國船舶工業貿易均為根據中國法律成立的公司，主要從事造船業務。於最後實際可行日期，(i)北海造船由中國船舶重工股份有限公司（上海證券交易所上市公司，股份代號：601989）擁有97.59%權益，並由中國船舶集團間接控制；及(ii)中國船舶工業貿易由中國船舶集團全資擁有。

VI. 造船協議項下交易的理由及裨益

本公司為一家船廠系租賃公司，主要從事提供租賃服務。本集團的策略為持續投資新船舶，以補充其船隊組合，替代本集團出售的舊有船舶。因此，董事會持續尋求適時優化本集團船隊質量及調整本集團船隊結構。董事會認為，造船協議及其項下擬進行之交易將使本集團能夠通過持續資產組合管理優化船隊結構，符合本集團業務發展策略。此外，中國船舶集團為中國領先的國有造船企業集團，於船舶建造方面擁有豐富經驗及專業知識，並具備建造各類船舶的技術能力。自二零一二年成立以來，本集團於一般及日常業務過程中一直向中國船舶集團及／或其聯屬公司購買船舶。該等購自中國船舶集團及／或其聯屬公司的船舶均用於本集團的經營租賃業務及直接融資租賃交易（此兩項均為本集團的主營業務）。待建造方交付船舶後，本集團可通過將船舶出租予客戶產生租賃收入。

董事會函件

作為中國船舶集團的附屬公司，北海造船以其製造工藝及質量控制著稱，此對船舶性能至關重要。本集團過往曾委聘北海造船作為其他造船交易的造船廠，故此，預期與同一造船廠合作可於船舶建造方面產生協同效應。此外，中國船舶工業貿易在協調造船廠與買方，以及監察造船進度方面擁有豐富經驗。因此，於造船協議下委聘中國船舶工業貿易作為交易方，不僅符合市場普遍做法，亦可讓本集團獲得中國船舶工業貿易的專業意見，從而進一步提升船舶的建造及交付流程。此外，據悉北海造船曾與其他獨立第三方買家訂立建造本集團所訂購同類型船舶的意向書。因此，相信北海造船於建造有關船舶方面深受市場認可。此外，建造方提供的船舶交付時間表亦符合本集團的戰略規劃，且建造方提出的代價與本集團通過市場調研獲取的其他造船廠（包括獨立第三方造船廠）報價相若。

經考慮上述情況，董事會（包括獨立非執行董事，彼等經考慮獨立財務顧問的建議後的意見載於本通函的獨立董事委員會函件）認為，造船協議的條款乃經訂約各方公平磋商後達成，並按一般商業條款及於本集團日常及一般業務過程中訂立，其項下擬進行的交易屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。

VII. 上市規則的涵義

於最後實際可行日期，中國船舶集團（透過中船集團）於4,602,046,234股股份（佔本公司已發行股本約74.24%）中擁有權益。由於中船集團的唯一股東中國船舶集團間接控制北海造船及全資擁有中國船舶工業貿易，故北海造船及中國船舶工業貿易（即建造方）均為本公司的關連人士。因此，造船協議項下擬進行之交易構成本公司根據上市規則第十四A章的關連交易。

由於造船協議項下擬進行交易的最高適用百分比率超過5%但低於25%，該等交易構成本公司的須予披露交易，並須遵守上市規則第十四章的通告及公告規定。此外，該等交易亦構成本公司的關連交易，因此須遵守上市規則第十四A章項下的申報、公告、通函及獨立股東批准規定。

VIII. 關於展示文件的豁免

本公司已就造船協議申請，且聯交所已授予，豁免嚴格遵守上市規則第14A.70(13)條及附錄D1B第43(2)(c)段的規定的豁免（「豁免」），從而於聯交所網站及本公司網站刊載的造船協議中若干敏感的資料可被遮蓋。聯交所已向本公司授予豁免，允許本公司遮蓋若干敏感資料，包括(i)船舶的技術詳情；(ii)付款條款、退款保證及違約金的詳情；(iii)與延長船舶交付時間有關的運作條文以及建造方對材料及工藝的保證期；(iv)退款利率及與買方取消、拒收、解約及違約有關的運作詳情（統稱「敏感商業資料」）；以及(v)買方及建造方的若干敏感聯絡及個人資料（「敏感個人資料」）。

敏感商業資料對造船協議訂約方而言屬於高度商業敏感且機密的資料，一旦披露，將會(i)嚴重損害本集團的運營及商業利益；(ii)對本集團的商業談判立場、本集團與建造方未來的合作以及本集團未來採購優質集裝箱船舶的能力造成不利影響；(iii)嚴重損害合約雙方的競爭力；及(iv)損害本公司及股東及／或獨立股東（視情況而定）的整體利益。此外，敏感商業資料屬於營運性質或具有高度的技術性，故對獨立股東評估本公司的資產負債、財務狀況、損益及前景（如適用）以及造船協議項下擬進行交易的影響整體而言並無重大影響。再者，根據造船協議，買方有合約義務維持合約條款的機密性，特別是在未經建造方明確事先同意的情況下不得向任何第三方披露有關條款。倘未能遵守上述規定，本集團可能會面臨潛在索賠。造船協議的主要條款亦已於本通函內概述及披露，獨立股東可從中取得有關造船協議項下擬進行交易的充足資料，以對其進行評估及作出知情投票決定。

敏感個人資料涉及機密的個人資料，其構成《個人資料（私隱）條例》（香港法例第486章）所定義的「個人資料」，且對獨立股東就造船協議項下擬進行交易的決策而言並不重要且並非必要。

董事會函件

因此，本公司僅將各份造船協議的經遮蓋版本刊載於聯交所網站及本公司網站以作展示文件，自本通函日期起計為期14天。

IX. 董事於上述交易的權益

除李洪濤先生(中船國際控股有限公司(「中船國際」，本公司控股股東及中國船舶集團的附屬公司)的董事)作為執行董事，及張啟鵬先生(中國船舶集團的間接全資附屬公司上海外高橋造船有限公司的副總經理、總法律顧問及法律部門負責人)與遲本斌先生(中國船舶集團的附屬公司滬東中華造船(集團)有限公司的副總經理)作為非執行董事被視為於造船協議中擁有權益外，概無董事於批准造船協議及其項下擬進行交易之董事會會議中放棄投票。

X. 股東特別大會

股東特別大會謹訂於二零二五年九月二十五日(星期四)下午三時三十分假座香港德輔道中19號環球大廈18樓1801室舉行。召開股東特別大會的通告載於本通函第EGM-1至EGM-2頁。

由於截至最後實際可行日期，中船集團的唯一股東中國船舶集團間接控制北海造船並全資擁有中國船舶工業貿易，中國船舶集團及其聯繫人(截至最後實際可行日期持有本公司4,602,046,234股本公司股份，佔本公司已發行股本約74.24%)將須就擬於股東特別大會上就造船協議及其項下擬進行之交易提呈的相關決議案放棄投票。本公司確認，中國船舶集團及其聯繫人控制其各自所持本公司股份的投票權。

除上文所述外，就董事在作出一切合理查詢後深知、盡悉及確信，概無股東於將於股東特別大會上將予提呈的決議案中擁有重大權益及將於股東特別大會上放棄投票。

董事會函件

本通函隨附股東特別大會適用的代表委任表格。無論閣下能否出席該會議，均請按照隨附的代表委任表格上印備的指示填妥及簽署，並盡快交回本公司股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓，惟無論如何須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間前48小時交回。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續會，並於會上投票。

在股東特別大會上提呈的所有決議案將按香港上市規則規定，以投票方式表決。

XI. 暫停辦理股份過戶登記

本公司將自二零二五年九月二十二日(星期一)至二零二五年九月二十五日(星期四)(包括首尾兩日)暫停辦理股份過戶登記手續，期間將不會辦理任何股份過戶登記手續。

XII. 推薦意見

經考慮造船協議的進一步詳情後，董事會(包括獨立非執行董事，彼等的意見經考慮獨立財務顧問的建議後載於本通函的獨立董事委員會函件)認為造船協議項下擬進行交易以及造船協議項下擬進行交易的條款乃於本集團正常業務過程中按一般商業條款訂立及屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。因此，董事會建議所有獨立股東投票贊成將在股東特別大會上提呈的決議案，以批准造船協議及其項下擬進行之交易。

XIII. 其他資料

務請閣下同時垂注本通函各附錄所載的資料。

此 致

列位股東 台照

承董事會命
中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司
主席
李洪濤先生
謹啟

二零二五年八月二十八日

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

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：3877)

敬啟者：

須予披露及關連交易
有關船舶建造

茲提述本公司發出的日期為二零二五年八月二十八日的通函(「**通函**」)，本函件構成通函的一部分。除文義另有所指外，通函所界定詞彙及詞語於本函件中具有相同涵義。

吾等已獲董事會委任為獨立董事委員會成員，以就通函所載造船協議及造船協議下擬進行的交易的條款是否公平合理向獨立股東提供意見，以及就獨立股東應否批准造船協議的條款及其訂立向獨立股東提供推薦建議。新百利已獲委任為獨立財務顧問，以就此向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

吾等謹請閣下垂注本通函第5至12頁所載董事會函件及本通函第15至25頁所載獨立財務顧問函件全文，當中均載有造船協議下擬進行的交易的詳情。務請閣下同時垂注通函附錄所載的其他資料。

經考慮造船協議的條款、獨立財務顧問的建議及董事會函件所載相關資料，吾等認為造船協議的條款及其訂立以及造船協議項下擬進行交易乃在本集團一般及日常業務過程中按一般商業條款訂立、屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。

獨立董事委員會函件

因此，吾等建議獨立股東投票贊成將在股東特別大會上提呈的相關決議案，以批准造船協議的條款及其項下擬進行的交易。

此 致

列位獨立股東 台照

獨立董事委員會

獨立非執行董事
王德銀先生

獨立非執行董事
盛慕嫻女士 *BBS, JP*

獨立非執行董事
李洪積先生

二零二五年八月二十八日

新百利融資有限公司函件

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



新百利融資有限公司

新百利融資有限公司

香港

皇后大道中29號

華人行

20樓

敬啟者：

須予披露及關連交易 有關船舶建造

緒言

茲提述吾等獲委任為獨立財務顧問，就中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司(「貴公司」)擬建造兩艘船舶(「交易」)之事宜向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。交易詳情載於 貴公司日期為二零二五年八月二十八日的通函(「通函」)所載「董事會函件」(「董事會函件」)內，本函件構成通函的一部分。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。

於二零二五年七月十六日(交易時段後)，Fortune Propulsion及Fortune Prosperity(均為 貴公司全資擁有的特殊目的公司)作為買方，與北海造船及中國船舶工業貿易作為建造方訂立兩份條款基本相同的造船協議，以代價人民幣528,000,000元(相當於約575,520,000港元)建造兩艘船舶，總代價為人民幣1,056,000,000元(相當於約1,151,040,000港元)(即交易)。

新百利融資有限公司函件

根據董事會函件，於最後實際可行日期，中國船舶集團（透過中船集團）於4,602,046,234股股份（佔 貴公司已發行股本約74.24%）中擁有權益。由於中船集團的唯一股東中國船舶集團間接控制北海造船及全資擁有中國船舶工業貿易，故北海造船及中國船舶工業貿易為 貴公司的關連人士。因此，交易構成 貴公司根據上市規則第十四A章的關連交易。由於造船協議項下擬進行交易的最高適用百分比率超過5%但低於25%，交易亦構成 貴公司的須予披露交易，並須遵守上市規則第十四章及第十四A章項下的申報、公告、通函及獨立股東批准規定。

獨立董事委員會由全體獨立非執行董事（即王德銀先生、盛慕嫻女士及李洪積先生）組成，旨在就交易向獨立股東提供意見。吾等（新百利融資有限公司）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（「委聘」）。

於過去兩年，新百利融資有限公司曾擔任 貴公司獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問，就二零二五年金融服務框架協議項下的存款服務有關的持續關連交易及須予披露交易（詳情載於 貴公司日期為二零二五年五月三十日的通函）提供意見。過往委聘僅限於根據上市規則向 貴公司獨立董事委員會及獨立股東提供獨立顧問服務。根據過往委聘，新百利融資有限公司向 貴公司收取一般專業費用。於最後實際可行日期，(a)新百利融資有限公司與(b) 貴集團、北海造船及中國船舶工業貿易之間並無任何關係或利益可合理地被視為妨礙吾等就委聘擔任獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問的獨立性（定義見上市規則第13.84條）。

新百利融資有限公司函件

在達致吾等之意見時，吾等依賴董事及 貴公司管理層（「管理層」）所提供的資料及事實以及所表達的意見，且吾等已假設向吾等提供的資料及事實以及所表達的意見在所有重大方面均屬真實、準確及完整。吾等亦已徵求並獲得董事確認，吾等已獲提供所有相關重要資料，所獲提供之資料及所表達之意見並無遺漏任何重大事實。吾等並無理由懷疑吾等所獲提供資料之真實或準確性，或相信有任何重大資料被遺漏或隱瞞。吾等依賴該等資料，並認為吾等已獲得足夠資料以達致吾等於本函件作出之意見及推薦建議。然而，吾等並無對 貴集團、北海造船或中國船舶工業貿易之業務及事務進行任何獨立調查，亦無對所提供之資料進行任何獨立核證。

所考慮之主要因素及理由

吾等於達致有關交易的意見及推薦建議時，已考慮下列主要因素及理由：

1. 交易各方的資料

Fortune Propulsion及Fortune Prosperity (買方)

Fortune Propulsion及Fortune Prosperity均為根據香港法例註冊成立的公司，為 貴公司間接全資擁有的特殊目的公司，主要從事提供租賃服務。

北海造船及中國船舶工業貿易 (建造方)

北海造船及中國船舶工業貿易均為根據中國法律成立的公司，主要從事造船業務。於最後實際可行日期，(i)北海造船由中國船舶重工股份有限公司（上海證券交易所上市公司，股份代號：601989）擁有97.59%權益，並由中國船舶集團間接控制；及(ii)中國船舶工業貿易由中國船舶集團全資擁有。

2. 交易的理由及裨益

誠如管理層所告知，中國船舶集團為中國領先的國有造船企業集團。中國船舶集團於船舶建造方面擁有豐富經驗及專業知識，並具備建造各類船舶的技術能力。貴集團主要從事經營租賃及融資租賃。自二零一二年成立以來，貴集團一直於一般及日常業務過程中向中國船舶集團及／或其聯屬公司購買船舶。購自中國船舶集團及／或其聯屬公司的船舶均用於貴集團的經營租賃業務及直接融資租賃交易（兩者均為貴集團的主營業務）。待交易項下建造的船舶交付後，貴集團可通過將船舶出租予客戶產生租賃收入。

據管理層告知，貴集團的策略為持續投資新船舶，以補充其船隊組合，替代貴集團出售的舊有船舶。截至二零二二年、二零二三年及二零二四年十二月三十一日止三個年度各年，貴集團分別擁有20艘、18艘及15艘新船舶。於二零二四年十二月三十一日，貴集團船隊規模達138艘船舶（其中122艘正在營運，及16艘正在建造中）。根據貴公司二零二三年年報及二零二四年年報，貴集團於截至二零二三年及二零二四年十二月三十一日止年度分別錄得約13.0%及11.3%的按年收益增長。吾等從管理層得知，該收益增長主要由於(i)截至二零二三年十二月三十一日止年度融資租賃收入及貸款利息收入增加；及(ii)截至二零二四年十二月三十一日止年度經營租賃服務產生的收入增加。鑒於上述情況，吾等認為交易符合貴集團持續投資新船舶的發展策略。考慮到(i)貴集團從事船舶經營及融資租賃為其主要業務，收購／建造船舶乃貴集團日常業務運營的前提；及(ii)如上所述，貴集團的船舶經營及融資租賃主營業務為貴集團的正面表現作出的貢獻，吾等亦認為貴集團持續投資新船舶的策略符合貴公司及股東的整體利益。

新百利融資有限公司函件

考慮到(i)交易符合 貴集團的主營業務(因 貴集團為其經營租賃業務及／或直接融資租賃交易購買船舶)；(ii)待交易項下建造的船舶交付後， 貴集團可通過將船舶出租予客戶產生租賃收入；(iii)貴集團過去數年一直向中國船舶集團及／或其聯屬公司購買船舶；及(iv)交易符合 貴集團持續投資新船舶以補充其船隊組合的發展策略，吾等同意管理層的觀點，即交易符合 貴公司及股東的整體利益，且屬 貴集團一般及日常業務過程。

3. 交易的主要條款

於二零二五年七月十六日(交易時段後)，Fortune Propulsion及Fortune Prosperity(均為 貴公司全資擁有的特殊目的公司)(作為買方)與北海造船及中國船舶工業貿易(作為建造方)就建造兩艘船舶訂立兩份條款基本相同的造船協議，每艘船舶的代價為人民幣528,000,000元(相當於約575,520,000港元)，總代價為人民幣1,056,000,000元(相當於約1,151,040,000港元)。造船協議將待獨立股東於股東特別大會批准後生效。

擬建造船舶：

兩艘210,000載重噸散貨船

代價：

根據造船協議，每艘船舶的代價為人民幣528,000,000元(相當於約575,520,000港元)，並將按每艘船舶的建造進度分五期支付(其中較小比例的金額須於前四期支付，而大部分款項須於船舶交付後的第五期支付)。

交付日期：

根據造船協議，船舶預計分別於二零二七年十二月三十一日及二零二八年三月三十一日或之前交付，惟受造船協議中約定的交付延遲安排所規限。

倘發生延遲交付，建造方須從造船協議第五期代價中扣除違約金（具體金額將根據造船協議原定交付日期延遲程度評估，每艘船舶最高限額為人民幣19,980,000元），因此，第五期款項將以淨額基準支付（即經扣除建造方應付的上述違約金後）。倘出現極端情況，建造方未遵從技術規格（例如相關船舶的航速、油耗或載重噸位偏離協定的容許範圍），則建造方須從造船協議第五期代價中扣除違約金（具體金額將根據偏離造船協議規定技術規格的程度評估，每艘船舶累計最高限額為人民幣17,582,000元），而因此第五期款項將以淨額基準支付（即經扣除建造方應付的上述違約金後）。除上述所披露者外，每艘船舶的代價毋須受其他扣減機制所規限。

倘建造方延遲交付船舶或建造方在建造船舶時未能符合上述技術規格，買方有權按造船協議規定撤銷或終止造船協議。倘買方根據造船協議特定條款撤銷或終止任何造船協議，建造方須以人民幣向買方退還買方已支付予建造方的全部款項，連同其產生的利息（具體金額應按造船協議條款約定的利率，自建造方收到相關款項之日起計算應退還金額的利息而釐定）。

新百利融資有限公司函件

代價分析

根據交易，代價(根據造船協議的條款(「**經調整條款**」)，若發生延誤及建造商未能符合特定技術規格時，可予調整)將由買方根據船舶建造進度分期付款予造船廠，大部分代價於船舶交付時支付。據管理層告知，此付款時間表(即根據船舶建造進度分期付款，大部分代價於船舶交付時支付)及經調整條款乃經與造船廠公平磋商後釐定；且符合市場慣例。為盡職調查目的，吾等已識別於造船協議日期前六個月內(「**審閱期**」)由其他聯交所上市公司公告的向造船廠收購船舶的相關交易(「**市場交易**」)。據吾等所知及所悉，吾等發現8宗交易符合上述標準。

買方	造船廠/賣方	公告日期	付款條款	經調整條款
海豐國際控股有限公司(1308)的全資附屬公司	黃海造船有限公司	二零二五年一月二十四日	每艘船舶的代價將按各船舶建造進度分期支付，分別佔代價的10%、10%、10%、10%及60%。大部分代價於相關船舶交付時支付。	未列明
國銀金融租賃股份有限公司(1606)的兩家全資附屬公司	南通潤邦海洋工程裝備有限公司	二零二五年一月二十七日	代價將根據造船合約約定的建造進度節點支付。	未列明
國銀金融租賃股份有限公司(1606)的兩家全資附屬公司	南通中集太平洋海洋工程有限公司	二零二五年一月二十七日	代價將根據造船合約約定的建造進度節點支付。	未列明

新百利融資有限公司函件

買方	造船廠／賣方	公告日期	付款條款	經調整條款
洲際船務集團控股有限公司(2409)的間接全資附屬公司	常石集團(舟山)造船有限公司	二零二五年四月十八日	代價將按船舶建造進度分五期支付，分別約佔代價的20%、10%、10%、10%及50%。大部分代價於船舶交付時支付。	未列明
東方海外(國際)有限公司(316)及中遠海運控股股份有限公司(1919)的十四家間接非全資附屬公司	南通中遠海運川崎船舶工程有限公司及大連中遠海運川崎船舶工程有限公司	二零二五年四月二十九日	代價將按各船舶建造進度間隔分五期支付，其中較小比例的合約價格須於前四期支付，大部分款項須於船舶交付後的第五期支付。	倘發生延遲交貨的情況，相關建造商應根據原定交貨日期的延遲程度，從第五期合約價格中扣減違約金)
海豐國際控股有限公司(1308)的全資附屬公司	黃海造船有限公司	二零二五年四月二十九日	每艘船舶的代價將按各船舶建造進度分五期支付，分別佔代價的10%、10%、10%、10%及60%。大部分代價於相關船舶交付時支付。	未列明
洲際船務集團控股有限公司(2409)的間接全資附屬公司	GIANT LINE INC., S.A. 及NIHON SHIPYARD CO., LTD.	二零二五年五月二十六日	代價將分四期支付，分別約佔代價的9.4%、13.5%、9.4%及67.6%。大部分代價於船舶交付時支付。	未列明
宏華集團有限公司(196)的附屬公司	未指定	二零二五年六月三日	未列明	未列明

來源：聯交所網站

新百利融資有限公司函件

吾等從市場交易中注意到，在所有載明市場交易中(除宏華集團有限公司(196)的附屬公司進行的交易外，交易公告中並無列明相關資料)，(i)船舶代價均按約定的建造進度里程碑支付；及(ii)大部分代價於船舶交付時支付。據此，吾等認為交易的付款條款屬公平合理。

吾等注意到僅有一項市場交易在相關公告中披露經調整條款。為進行盡職審查，吾等已向管理層查詢調整條款的基準。據管理層告知，經調整條款為買家提供保障，使最後一期代價可因應延誤及建造商未能符合相關造船協議所規定的特定技術規格而作出調整；此外，經調整條款與建造商與其他買家就同類型船舶訂立之類似交易一致。吾等亦已取得建造商與另一獨立第三方買家於二零二五年七月訂立之同類型船舶之近期造船協議。吾等注意到該造船協議所載的經調整條款與交易項下的經調整條款相同。鑒於上文所述，吾等認為交易的經調整條款屬公平合理。

為盡職調查目的，吾等向管理層查詢 貴集團就租賃用途建造船舶的內部程序。據管理層告知，就 貴集團的租賃項目，業務部門須編製相關項目報告及／或其他證明文件以供風險管理部門評估；且項目須經董事會／總經理委員會(由 貴公司經理組成並由 貴公司總經理擔任主席的委員會)審閱及批准。項目報告及／或相關證明文件包括對租賃項目的相關評估，例如船舶建造價格分析。編製項目報告及相關證明文件時，業務部門會參考(其中包括)研究公司編製的行業報告及／或Clarkson Research Services Limited(「Clarkson」)(綜合航運服務國際供應商Clarkson Plc (<https://www.clarksons.com/>)的研究部門)公告的行業近期可比交易所確定的同類船舶現行市場價值(「內部程序」)。

新百利融資有限公司函件

管理層確認，貴公司於訂立交易時遵循內部程序。為盡職調查目的，吾等從貴公司取得有關目標造船項目評估的內部文件。吾等從該評估文件注意到，貴公司已考量其關注到的市場上同類船舶的造船價格。具體而言，根據該評估文件，(i)於二零二五年六月六日，北海造船已與兩名獨立第三方買方就建造同類型船舶訂立意向書，每艘船舶代價同為人民幣528百萬元；及(ii)於二零二五年五月，貴公司注意到一名獨立第三方買方與一名獨立第三方造船廠訂立的造船交易，涉及建造三艘可比船舶，每艘代價介乎75百萬美元(相當於約人民幣538.50百萬元)至76百萬美元(相當於約人民幣545.68百萬元)。每艘船舶的代價人民幣528百萬元不高於貴公司識別的上述可比市場交易價格。為盡職調查目的，吾等亦從Clarkson取得有關市場新造船價格的數據。根據Clarkson的數據，可比散貨船的市場新造船價格(i)於二零二五年一月至五月期間介乎77百萬美元(相當於約人民幣552.86百萬元)至79百萬美元(相當於約人民幣567.22百萬元)；及(ii)於二零二五年五月為79百萬美元(相當於約人民幣567.22百萬元)。每艘船舶人民幣528百萬元的代價低於上述近期市場新造船價格。考慮到(i)上述Clarkson的背景；及(ii)來自Clarkson的上述數據代表市場造船價格，吾等認為參考Clarkson的數據屬公平合理。

考慮到(i)基於造船項目評估的內部文件，每艘船舶人民幣528百萬元的代價不高於貴公司識別的上述可比市場交易價格；及(ii)每艘船舶人民幣528百萬元的代價低於從Clarkson提取的近期市場新造船價格，吾等認為交易的代價屬公平合理。

經考慮上述因素，吾等認為交易的條款屬公平合理。

4. 交易可能產生的財務影響

根據董事會函件，預期交易的代價將以貴集團的內部資源撥付。

新百利融資有限公司函件

據管理層告知，交易完成及船舶交付後，貴集團的固定資產將按代價金額相應增加，而貴集團的流動資產則因運用內部資源支付代價而減少相應金額。

意見及建議

經考慮上述主要因素後，吾等認為：(i)交易條款乃按正常商業條款訂立，屬公平合理；及(ii)交易乃於貴集團一般日常業務過程中進行，並符合貴公司及股東整體的利益。因此，吾等建議獨立董事委員會推薦獨立股東投票贊成擬於股東特別大會上提呈的相關普通決議案以批准交易，而吾等亦向獨立股東作出相同推薦。

此 致

獨立董事委員會及列位獨立股東 台照

代表
新百利融資有限公司
董事
鄭冠勇
謹啟

二零二五年八月二十八日

鄭冠勇先生為於證券及期貨事務監察委員會註冊的持牌人士，並為新百利融資有限公司的負責人員，根據證券及期貨條例獲發牌進行第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動。彼於企業融資行業擁有十五年經驗。

除非文義另有所指，人民幣兌港元乃按1:1.09的匯率，美元兌人民幣乃按1:7.18的匯率。該等匯率僅供說明用途，並不構成任何陳述表明人民幣或港元或美元金額已經、本可以或可能按該等或其他匯率進行兌換或根本無法兌換。

I. 責任聲明

本通函的資料乃遵照上市規則而刊載，旨在提供有關本公司的資料，董事願就本通函的資料共同及個別承擔全部責任。各董事經作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本通函所載資料於各重大方面均屬準確完整，且無誤導或欺詐成分，以及並無遺漏其他事項，以致本通函所載任何陳述或本通函產生誤導。

II. 債務及或有負債聲明

於二零二五年六月三十日（即就本債務聲明而言的最後實際可行日期）營業時間結束時，本集團的未償還借款及債務約為25,871百萬港元，包括有抵押及有擔保銀行貸款約6,350百萬港元，有抵押及無擔保銀行貸款約37百萬港元，無抵押及有擔保銀行貸款約7,502百萬港元，有擔保債權約10,370百萬港元，有抵押其他借款約1,289百萬港元及租賃負債約323百萬港元。於二零二五年六月三十日營業時間結束時，本集團就合營企業銀行貸款及其他借款提供的擔保所具有的或有負債約為2,701百萬港元。

除上文或此處所披露者外，以及除集團內公司間的負債外，於二零二五年六月三十日營業時間結束時，本集團並無任何其他未償還的按揭、押記、債權證、貸款資本、銀行貸款或透支、債務證券或其他類似債務、融資租賃或其他重大或有負債。

III. 權益披露

於最後實際可行日期，就董事所知，下列人士於股份及相關股份中擁有或被視為擁有或被當作擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部規定須向本公司披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附有權利可於任何情況下在本集團任何成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益及記錄於根據證券及期貨條例第336條存置的登記冊的權益：

股東名稱	身份／權益性質	股份數目	好倉／淡倉	佔本公司 股權的 概約百分比 (%)
國有資產監督管理委員會	受控制法團權益 ⁽¹⁾	4,602,046,234	好倉	74.24
中國船舶集團	受控制法團權益 ⁽¹⁾	4,602,046,234	好倉	74.24
中船集團	受控制法團權益 ⁽¹⁾	4,602,046,234	好倉	74.24
中船國際控股有限公司 (「中船國際」)	實益擁有人 ⁽¹⁾	4,602,046,234	好倉	74.24
中央匯金投資有限責任 公司	受控制法團權益 ⁽²⁾	522,490,000	好倉	8.43
中再資產管理(香港) 有限公司	投資經理 ⁽²⁾	522,490,000	好倉	8.43
中國再保險(集團) 股份有限公司 (「中國再保險」)	實益擁有人 ⁽²⁾	522,490,000	好倉	8.43

附註：

- (1) 中船國際為中船集團之全資附屬公司，而中船集團由中國船舶集團全資擁有，中國船舶集團由國資委全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，中船集團、中國船舶集團及國資委均被視為於中船國際持有的4,602,046,234股股份中擁有權益。
- (2) 中央匯金投資有限責任公司持有中國再保險71.56%之股權。因此，根據證券及期貨條例，中央匯金投資有限責任公司被視為於中國再保險持有的522,490,000股股份中擁有權益。中再資產管理(香港)有限公司持有的股份權益與中國再保險持有的股份為同一批股份。

除上文所披露者外，就董事所知，於最後實際可行日期，概無其他人士於股份或相關股份中擁有或被視為擁有或被當作擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部規定須向本公司披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附有權利可於任何情況下在本集團任何其他成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益或持有相關股本之任何購股權。

IV. 董事權益

於最後實際可行日期，概無董事及本公司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、相關股份或債權證中擁有任何根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益或淡倉(包括根據證券及期貨條例有關條文彼等被當作或視為擁有的權益及淡倉)，或須記錄於本公司根據證券及期貨條例第352條存置的登記冊內的權益或淡倉，或根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則須知會本公司及聯交所的權益或淡倉。

於最後實際可行日期，就董事所知，概無董事為於本公司股份及相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部規定須予披露的權益或淡倉之公司的董事或僱員。

於最後實際可行日期，

- 概無董事與本集團任何成員公司訂立任何現行或建議之服務合約，惟不包括於一年內屆滿或可由本集團於一年內終止而毋須作出賠償(法定賠償除外)的合約；及

- 概無董事或其聯繫人自二零二四年十二月三十一日(本集團最近刊發的經審核財務報表的編製日期)起於本集團任何成員公司所收購或出售或租賃，或本集團任何成員公司擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益。

V. 競爭權益及其他權益

就董事所知，概無董事或彼等各自的聯繫人擁有直接或間接與本集團業務構成競爭或可能構成競爭的任何權益。

概無董事或彼等的聯繫人於對本集團業務關係重大的任何在最後實際可行日期仍存續的合約或安排中擁有重大權益。

VI. 專家

以下為於本通函內給予意見或建議的專業顧問資格：

名稱	資格
新百利融資有限公司	一家獲發牌可進行證券及期貨條例下第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的法團

於最後實際可行日期，新百利：

- 概無於本集團任何成員公司擁有任何直接或間接股權，或擁有可認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的權利(不論是否可依法強制行使)；及
- 概無自二零二四年十二月三十一日(本集團最近刊發的經審核財務報表的編製日期)起於本集團任何成員公司所收購或出售或租賃，或本集團任何成員公司擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益。

新百利已就本通函的刊發及按所載形式及內容收錄其意見函件及提述其名稱及標誌，發出且並無撤回同意書。新百利的意見函件乃於本通函日期作出，以供載入本通函。

VII. 訴訟

於最後實際可行日期，本集團成員公司概無牽涉任何重大訴訟或仲裁，亦無涉及任何就董事所知為待決或面臨威脅或針對本集團任何成員公司的重大訴訟或索償。

VIII. 重大不利變動

於最後實際可行日期，董事並不知悉本集團的財務或營運狀況自二零二四年十二月三十一日（即本公司最近刊發的經審核財務報表的編製日期）起出現任何重大不利變動。

IX. 重大合約

截至最後實際可行日期，本集團成員公司於本通函日期前兩年內訂有以下非常規業務性質且屬於或可能屬重大的合約：

- 本公司與中船財務訂立的日期為二零二五年三月二十六日的金融服務框架協議，內容有關中船財務將於二零二五年六月二十七日（即獨立股東於本公司股東特別大會上批准協議之日）至二零二七年十二月三十一日（包括首尾兩日）期間向本公司提供金融服務。

X. 展示文件

下列文件的副本將由本通函日期起一連十四日在披露易網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(<http://www.csscshipping.com>)登載：

- 造船協議¹；
- 新百利的同意書；及
- 新百利向獨立董事委員會及獨立股東發出日期為二零二五年八月二十八日的意見函件。

附註：

1. 本公司已向聯交所申請且聯交所已批准豁免嚴格遵守上市規則第14A.70(13)條及附錄D1B第43(2)(c)段的規定，以便僅有各造船協議的經遮蓋版本將於聯交所網站及本公司網站可供查閱。有關進一步詳情，請參閱本通函董事會函件「VIII.關於展示文件的豁免」一節。

股東特別大會通告

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

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：3877)

股東特別大會通告

茲通告中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司(「本公司」)謹訂於二零二五年九月二十五日(星期四)下午三時三十分假座香港德輔道中19號環球大廈18樓1801室舉行股東特別大會(「股東特別大會」)，以考慮並酌情通過(無論有否修訂)下列決議案為普通決議案。除本文另有所指外，本通告所用詞彙與本公司日期為二零二五年八月二十八日致股東的通函(「通函」)所界定者具有相同涵義。

普通決議案

「動議：

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

承董事會命

中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司

主席

李洪濤

香港，二零二五年八月二十八日

於本通告日期，董事會包括執行董事李洪濤先生，非執行董事張啟鵬先生及遲本斌先生，及獨立非執行董事王德銀先生、盛慕嫻女士BBS, JP及李洪積先生。

股東特別大會通告

附註：

1. 本公司將自二零二五年九月二十二日(星期一)至二零二五年九月二十五日(星期四)(包括首尾兩日)暫停辦理股份過戶登記手續,於此期間內不會進行股份過戶登記手續。為符合資格出席股東特別大會及於會上投票,所有過戶文件連同相關股份證書及已填妥及簽署的過戶表格須於二零二五年九月十九日(星期五)下午四時三十分前送達本公司的香港股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司進行登記,地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716號舖。
2. 凡有權出席由以上通告所召開的大會並投票的股東,可委派一位或多位受委代表出席大會,並代其投票。受委代表毋須為本公司股東。倘委派多於一位受委代表,有關委任須註明每位受委代表所代表的股份數目。
3. 代表委任表格連同經簽署的授權書或其他授權文件(如有),或由公證人簽署證明的授權書或授權文件副本,須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間48小時前(即二零二五年九月二十三日(星期二)下午三時三十分前)送達本公司的香港股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司,地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓。
4. 上述普通決議案將以投票方式表決。
5. 個人資料收集聲明:閣下於代表委任表格向本公司及/或本公司的股份過戶登記處提供閣下或閣下委任代表的個人資料屬自願性質。倘閣下未能提供足夠資料,本公司或無法處理閣下之代表委任要求及指示。「個人資料」在本聲明中的涵義為香港法例第486章《個人資料(私隱)條例》內所定義的涵義,包括但不限於閣下在代表委任表格中向本公司提供的閣下或閣下委任代表的姓名及地址。閣下及閣下委任代表的個人資料是為供本公司就處理及管理股東特別大會(包括其任何續會)的受委代表委任,以及編製及編撰與股東特別大會(包括其任何續會)有關的出席名單、會議記錄及其他文件的目的而收集。個人資料或會被保存一段所需時間,以供核實及記錄用途。如閣下在代表委任表格內提供了除個人以外其他人士的個人資料,即閣下確認閣下已通知有關人士就收集、使用及披露彼等個人資料作所述用途及已取得其所需同意。可就上述用途,或按法例規定(例如應法庭命令或執法機關的要求),將閣下及閣下委任代表的個人資料披露或轉移給其他公司或團體。任何有關閣下及閣下委任代表查閱及/或修改個人資料之要求均需以書面方式郵寄至於代表委任表格附註7所示相關股份過戶登記處的地址。
6. 倘若大會當日上午八時後任何時間懸掛八號或以上颱風信號或黑色暴雨警告信號生效,大會將會延期。本公司將於本公司網站(<http://www.csscshipping.com>)及聯交所網站(www.hkexnews.hk)刊發公告,以通知股東有關重新安排的會議日期、時間及地點。於黃色或紅色暴雨警告信號生效期間,大會將如期舉行。於惡劣天氣情況下,股東應因應自身情況自行決定是否出席大會。