

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

須予披露交易
建造12艘船舶

建造12艘船舶

於2026年4月29日，買方(本公司旗下附屬公司，東方海外(國際)之12間間接全資附屬公司)分別與賣方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，總價格為2,220百萬美元(相等於約17,316百萬港元)。

上市規則之涵義

由於該等造船合約均與賣方於同日訂立，根據上市規則第14.22條，如連串交易全部在一個12個月期內完成，又或連串交易互相有關連，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5%但全部百分比率均低於25%，根據上市規則第14章，該造船交易構成本公司的一項須予披露交易，並須遵守上市規則下申報及公告的規定。

背景

於2026年4月29日，買方（本公司旗下附屬公司東方海外（國際）之12間間接全資附屬公司）分別與賣方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185百萬美元（相等於約1,443百萬港元），而全部該等船舶的總價格為2,220百萬美元（相等於約17,316百萬港元）。

融資條款

東方海外（國際）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），並由東方海外（國際）作出融資擔保，而合約價格餘額將由東方海外（國際）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東方海外（國際）集團內部資源撥付。

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務條款磋商釐定（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東方海外（國際）的要求），並根據下文「進行該造船交易之原因及益處」一節所述的評估程序進行。

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185百萬美元（相等於約1,443百萬港元）的相應價格，其中合約價格的較小部份於第2、第3及第4期支付，而較大部份於第1及第5期支付。

該等船舶預期於2028年第3季度至2030年第1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。

如出現任何船舶延遲交付的情況，賣方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7.2百萬美元）。

如出現賣方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），賣方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9.7百萬美元），因此，第5期款項應以淨額支付（即扣除賣方應付的上述違約賠償金（如有）後）。

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（如在延長延遲交付期的情況下），賣方須以美元向有關買方退回該買方已向賣方支付的全部款項連同相關利息。

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賣方（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賣方就有關船舶的價格、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）。

進行該造船交易之原因及益處

該造船交易符合本集團審慎擴大船隊規模及進一步提升其於集裝箱航運業競爭地位之策略。該造船交易有助本集團透過在全球持續拓展其集裝箱運輸業務，以實現可持續及均衡增長之長遠目標。

該等船舶具備高通用性並適合在多種貿易航線及碼頭作業。憑藉高冷插配置，該等船舶將提升本集團服務多元貨種需求的能力。引入該等船舶後，將優化本集團船隊結構，拓寬服務覆蓋及業務組合，並進一步鞏固其於核心貿易航線的既有市場地位。營運靈活性的提升將增強本集團全球服務網絡的韌性及整體均衡。

此外，本集團將通過引入高質素新船舶以實現船隊逐步年輕化。該等船舶將配備綠色動力燃料技術（如LNG雙燃料發動機）。預期該等配置可降低購買碳排放配額的需求並體現本集團對節能及減少碳排放之承諾，符合其可持續發展的目標，及客戶對零碳供應鏈日益增長的訴求。在當前技術及基礎設施條件下，採用該等綠色動力燃料配置可有效平衡環保合規和成本管理。

再者，該等船舶的加入將提高本集團船隊的平均單船集裝箱箱位。這將提升規模經濟效應，降低單箱成本，從而加強本集團的運營成本競爭力。

東方海外(國際)集團曾邀請數間造船廠(包括賣方及兩間獨立造船廠)就建造該等船舶報價。然而,由於該兩間獨立造船廠的造船塢位及資源有限均未能提供報價。儘管如此,東方海外(國際)集團已根據公開可得的市場資料,參考自2024年以來訂造類似噸位新LNG雙燃料動力集裝箱船舶之交易價格以評估賣方的報價,並注意到賣方就建造該等船舶所提供的報價處於類似船舶交易價格區間之內,且大致上位於該區間的中間水平。基於東方海外(國際)集團對價格、技術能力和交付時間表的評估,賣方提供的要約能滿足上述因素,因為(i)彼等的價格與類似噸位新LNG雙燃料動力集裝箱船舶的現行市場價格相若; (ii)賣方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; 及(iii)彼等的船舶交付時間表符合東方海外(國際)集團的戰略規劃。

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)東方海外(國際)集團近年相對強勁的營運現金流狀況及低債務水平; (ii)東方海外(國際)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東方海外(國際)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。

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。就用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888百萬美元(即2,220百萬美元的40%),而本集團的非流動資產(即物業、機器及設備)將增加2,220百萬美元,以及本集團的總負債將增加1,332百萬美元(即2,220百萬美元的60%)。

本集團的盈利不會僅因為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。

董事會認為該等造船合約的條款屬公平合理,以及該造船交易符合本公司及股東的整體利益。

上市規則之涵義

由於該等造船合約均與賣方於同日訂立,根據上市規則第14.22條,如連串交易全部在一個12個月期內完成,又或連串交易互相有關連,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5%但全部百分比率均低於25%，根據上市規則第14章，該造船交易構成本公司的一項須予披露交易，並須遵守上市規則下申報及公告的規定。

本集團、東方海外（國際）集團及賣方之資料

本集團

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。

買方

Newcontainer No.167 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.168 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.169 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.170 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.171 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.172 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.173 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.175 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.176 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.177 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.178 (Marshall Islands) Shipping Inc.及Newcontainer No.179 (Marshall Islands) Shipping Inc.各自為東方海外（國際）的間接全資附屬公司。各自以訂立各份東方海外（國際）造船合約為目的而成立。

東方海外（國際）

東方海外（國際）為一間於百慕達註冊成立之成員有限責任公司，於聯交所主板上市（股份代號：316），並為本公司非全資附屬公司。其主要從事提供集裝箱運輸及物流服務。

賣方

就董事所深知、盡悉及確信，(i)滬東中華為一間於中國成立的有限責任公司，主要從事不同種類船舶的設計、建造、服務及修理，包括LNG船、集裝箱船、化學品船、多用途重吊船及散貨船；及(ii)中國船舶貿易為一間於中國成立的有限責任公司，主要從事貨物進出口、技術進出口、代理進出口；技術開發、技術推廣、技術轉讓、技術諮詢、技術服務；及船舶的研發、設計、租賃。

據董事可獲資料顯示，各賣方均為中國船舶集團有限公司的全資附屬公司，而中國船舶集團有限公司則為中華人民共和國國務院國有資產監督管理委員會全資擁有。

據董事經作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，賣方及其各自的最終實益擁有人均為獨立第三方。

釋義

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

「聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義；
「董事會」	指	本公司之董事會；
「買方」	指	Newcontainer No.167 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.168 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.169 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.170 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.171 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.172 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.173 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.175 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.176 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.177 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.178 (Marshall Islands) Shipping Inc.及Newcontainer No.179 (Marshall Islands) Shipping Inc.，各自為東方海外（國際）的間接全資附屬公司；
「中國船舶貿易」	指	中國船舶工業貿易有限公司；
「本公司」	指	中遠海運控股股份有限公司，一間於中國註冊成立的股份有限公司，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；
「董事」	指	本公司之董事；
「本集團」	指	本公司及其附屬公司；
「港元」	指	港元，香港法定貨幣；
「香港」	指	中國香港特別行政區；
「滬東中華」	指	滬東中華造船（集團）有限公司；
「獨立第三方」	指	獨立於本公司以及其關連人士的人士；

「上市規則」	指	聯交所證券上市規則；
「LNG」	指	液化天然氣；
「東方海外(國際)」	指	東方海外(國際)有限公司*，一間於百慕達註冊成立之成員有限責任公司，並於聯交所主板上市(股份代號：316)；
「東方海外(國際)集團」	指	東方海外(國際)及其附屬公司；
「中國」	指	中華人民共和國；
「賣方」	指	中國船舶貿易及滬東中華；
「股東」	指	本公司股份持有人；
「該等造船合約」	指	賣方及各買方就12艘相關的該等船舶簽訂的12份日期均為二零二六年四月二十九日之造船合約，每份與一艘船舶有關，並包含基本上相同之條款，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；
「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；
「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 12艘13,600 TEU級LNG雙燃料動力集裝箱船舶，根據各自的該等造船合約於滬東中華的船廠建造，及「船舶」可指其中的任何一艘；及

「%」 指 百分比。

作參考用途，本公告內使用之兌換率為1美元兌7.80港元。

承董事會命
中遠海運控股股份有限公司
公司秘書
肖俊光

中華人民共和國，上海
二零二六年四月二十九日

於本公告日期，本公司董事為萬敏先生¹（董事長）、張峰先生¹（副董事長）、陶衛東先生¹、朱濤先生¹、徐飛攀先生¹、馬時亨教授²、沈抖先生²及奚治月女士²。

¹ 執行董事

² 獨立非執行董事

* 僅供識別