

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。

閣下如已將名下之中遠海運控股股份有限公司股份全部售出或以其他方式轉讓，應立即將本通函及隨附經修訂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。



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)

主要及關連交易
船舶租賃服務總協議

獨立董事委員會和獨立股東的
獨立財務顧問



董事會函件載於本通函第6至16頁。獨立董事委員會致獨立股東之函件載於本通函第17至18頁。獨立財務顧問函件載於本通函第19至30頁，當中載有其向獨立董事委員會及獨立股東提供之建議。

本公司謹訂於二零二零年十一月三十日（星期一）上午十時正假座香港皇后大道中183號中遠大廈47樓會議室（「香港會場」）及中國上海東大名路1171號上海遠洋賓館5樓遠洋廳召開臨時股東大會，本通函隨附經修訂臨時股東大會通告連同經修訂代表委任表格。

於二零二零年十月十六日就臨時股東大會寄發予股東之回條仍為有效的臨時股東大會回條。

無論閣下是否有意出席臨時股東大會，務請按經修訂代表委任表格上印備之指示填妥及交回該表格。經修訂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。填妥及交回經修訂代表委任表格後，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。

作為防止和控制新型冠狀病毒(COVID-19)的傳播並保障股東的健康和安全而採取的其中一項控制措施，本公司鼓勵股東考慮委任臨時股東大會主席作為彼等代理人以按股東指示於臨時股東大會上就相關決議案進行投票，而無須親自出席臨時股東大會。

* 僅供識別

二零二零年十一月十六日

目 錄

頁次

臨時股東大會的預防措施	1
釋義	2
董事會函件	6
獨立董事委員會函件	17
獨立財務顧問函件	19
附錄一 — 本集團財務資料	I-1
附錄二 — 德魯里報告概要	II-1
附錄三 — 一般資料	III-1

臨時股東大會的預防措施

保障我們的股東、員工及其他持份者的健康對我們至為重要。鑒於新型冠狀病毒疫情持續，本公司將於臨時股東大會的香港會場上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37.5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；
- (iv) 股東大會將不會供應或派發任何茶點或飲料，及不會派發禮品；及
- (v) 每位出席者將被要求填寫及遞交健康申報表，可被查詢是否(a)於臨時股東大會前過去14天內曾到訪香港以外地區；及(b)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。

為所有持份者的健康及安全考慮，並為遵照近期預防及控制新型冠狀病毒傳播的指引，本公司提醒所有股東無需親身出席臨時股東大會仍可行使投票權。股東可填寫並交回本通函隨附的經修訂代表委任表格委任臨時股東大會主席代表股東於臨時股東大會上按股東指示就相關決議案投票以代替親身出席臨時股東大會。

倘任何並未親身出席臨時股東大會的股東對將於臨時股東大會上通過的建議決議案或本公司或與董事會溝通之任何事項有任何疑問，歡迎書面致函本公司的香港辦事處，地址為香港皇后大道中183號中遠大廈48樓，或電郵至investor@coscoshipping.com。

倘任何股東對臨時股東大會有任何疑問，請聯絡下列本公司H股股份過戶登記處：

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
電郵：hkinfo@computershare.com.hk
電話：2862 8555
傳真：2865 0990

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：

「A股」	指	本公司普通股股本中每股面值人民幣1.00元的內資股，於上海證券交易所上市
「公司章程」	指	本公司之公司章程，經不時修訂、修改或補充
「資產租賃框架協議」	指	本公司與中遠海運發展之間訂立的日期為二零一五年十二月十一日的資產租賃框架協議，內容有關本公司自中遠海運發展租入船舶及集裝箱
「聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「董事會」	指	本公司董事會
「本公司」	指	中遠海運控股股份有限公司，一家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），而其A股於上海證券交易所上市（股份代號：601919）
「中遠」	指	中國遠洋運輸有限公司，一家中國國有企業，為本公司直接控股股東及中遠海運的全資附屬公司
「中遠海運」	指	中國遠洋海運集團有限公司，一家中國國有企業，為本公司間接控股股東
「中遠海運發展」	指	中遠海運發展股份有限公司，一家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：2866），而其A股於中國上海證券交易所上市（股份代號：601866）

釋 義

「中遠海運集運」	指	中遠海運集裝箱運輸有限公司，一家根據中國法律成立的公司，為本公司的全資附屬公司
「中遠海運港口」	指	中遠海運港口有限公司，一家於百慕達註冊成立之有限公司，其股份於聯交所主板上市（股份代號：1199），為本公司的非全資附屬公司
「中遠海運發展集團」	指	中遠海運發展及／或其附屬公司及／或其聯繫人
「中遠海運集運集團」	指	中遠海運集運及／或其附屬公司及／或其聯繫人
「董事」	指	本公司董事
「德魯里」	指	德魯里航運諮詢有限公司，一家由中遠海運集運及中遠海運發展聯合聘任的專業航運業務獨立諮詢機構
「德魯里報告」	指	由德魯里發佈日期為二零二零年十月十九日有關74艘船舶的租金評估報告
「臨時股東大會」	指	本公司將於二零二零年十一月三十日（星期一）舉行以（其中包括）考慮並酌情批准船舶租賃服務總協議及其項下擬進行之交易的臨時股東大會
「本集團」	指	本公司及其附屬公司及／或其聯繫人
「H股」	指	本公司普通股股本中每股面值人民幣1.00元的海外上市外資股，於香港聯交所主板上市
「香港財務報告準則」	指	香港財務報告準則
「香港」	指	中國香港特別行政區

釋 義

「獨立董事委員會」	指	由全體獨立非執行董事楊良宜先生、吳大衛先生、周忠惠先生及張松聲先生組成獨立董事委員會
「獨立財務顧問」或 「第一上海」	指	第一上海融資有限公司(根據證券及期貨條例可從事第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團),作為獨立財務顧問以就船舶租賃服務總協議及其項下擬進行之交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見
「獨立股東」	指	除上市規則規定須就批准船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易的決議案放棄投票的股東以外的股東
「最後實際可行日期」	指	二零二零年十一月十日,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
「海洋聯盟」	指	由中遠海運集運、CMA CGM、Evergreen Line及東方海外貨櫃航運組成的航運公司聯盟
「百分比率」	指	具有上市規則所賦予之涵義
「中國」	指	中華人民共和國,就本通函及僅就地域劃分而言,不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣
「使用權資產」	指	根據香港財務報告準則第16號租賃於本集團合併財務報表中代表其根據船舶租賃服務總協議所擁有的權利(作為承租方)價值的資產
「人民幣」	指	人民幣,中國法定貨幣

釋 義

「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	A股及H股
「股東」	指	本公司股份持有人
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「監事」	指	本公司監事
「TEU」	指	20尺當量單位，計量集裝箱 (長20尺*高8尺6寸*寬8尺) 容量的標準單位
「美元」	指	美元，美國的法定貨幣
「船舶」	指	中遠海運發展集團擬根據船舶租賃服務總協議租予中遠海運集運集團，總運力為581,603TEU的74艘集裝箱船舶
「船舶租賃服務總協議」	指	中遠海運集運與中遠海運發展之間訂立日期為二零二零年十月三十日的船舶租賃服務總協議
「%」	指	百分比



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)
楊志堅先生¹
馮波鳴先生¹
楊良宜先生²
吳大衛先生²
周忠惠先生²
張松聲先生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：

主要及關連交易
船舶租賃服務總協議

A. 緒言

茲提述本公司日期為二零二零年十月三十日的公告，內容有關船舶租賃服務總協議。

本通函旨在向閣下提供(其中包括)(i)船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易之進一步詳情；(ii)本集團財務資料；(iii)載有就船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易向獨立股東提供其意見及推薦建議之獨立董事委員會函件；(iv)就船舶租賃

* 僅供識別

服務總協議及其項下擬進行的交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見之獨立財務顧問意見函件；及(v)上市規則規定的其他資料。

茲提述本公司日期為二零一五年十二月十一日的公告及本公司日期為二零一五年十二月三十日的通函，內容有關(其中包括)本公司根據資產租賃框架協議自中遠海運發展租入船舶。由於根據資產租賃框架協議就74艘船舶所訂立的現有租約之租期將屆滿，於二零二零年十月三十日，中遠海運發展(作為出租方)與中遠海運集運(作為承租方)訂立船舶租賃服務總協議，據此，中遠海運集運集團已同意以光船租賃方式自中遠海運發展集團租入74艘船舶。

船舶租賃服務總協議

船舶租賃服務總協議的主要條款如下：

日期：二零二零年十月三十日

訂約方：(1) 中遠海運集運(作為承租方)；及
(2) 中遠海運發展(作為出租方)。

標的事項：根據船舶租賃服務總協議，中遠海運發展集團已同意按照下列原則向中遠海運集運集團提供船舶租賃服務：

- (i) 中遠海運發展集團的自有船舶將以光船租賃的方式出租予中遠海運集運集團，租賃期限自二零二一年一月一日起至船舶船齡滿25年之日止；及

- (ii) 中遠海運發展集團的租入船舶將以光船租賃的方式出租予中遠海運集團，租賃期限自二零二一年一月一日起至船舶船齡滿25年之日止，且符合中遠海運發展集團與原船東之原光船租賃合約的規定。中遠海運發展集團承諾已於簽訂船舶租賃服務總協議前就轉租予中遠海運集團取得原船東或融資銀行的書面同意（如需）及中遠海運發展集團將繼續履行有關原光船租賃或融資協議項下的責任及義務。

有關租賃期限屆滿後，中遠海運集團須向中遠海運發展集團歸還該等船舶。

年期：

於下文所載所有條件達成後，船舶租賃服務總協議將於二零二一年一月一日生效及船舶租賃服務總協議的年期自生效日期起計為期20年。

船舶租賃服務總協議的年期為20年乃參考根據船舶租賃服務總協議擬訂立之光船租賃合約的最長年期而釐定，經考慮74艘船舶的船齡（即於二零二一年一月一日介乎約5.7年至約17.8年），該最長年期將為約20年。

將予租入的船舶：

根據船舶租賃服務總協議將予租入的船舶為74艘（包括中遠海運發展集團的70艘自有船舶及四艘租入船舶），總運力為581,603TEU，平均船齡約為12.2年。

訂約方將根據船舶租賃服務總協議就該等船舶於二零二一年一月一日之前訂立具體租賃合約。

租賃費用：

根據船舶租賃服務總協議，船舶租賃的價格乃基於市場公允價格釐定。為釐定市場公允價格，訂約方共同委任一家獨立船運諮詢公司德魯里，對船舶租賃服務總協議項下74艘船舶的光船租賃租金進行評估並就此提供其建議。

基於上述市場公允價格，訂約方同意中遠海運集團根據船舶租賃服務總協議應向中遠海運發展集團支付總計租賃費用為4,618,343,445美元，須根據船舶相關租船合約的具體條款分20年支付。各艘船舶的每期分期租賃費用須於相關船舶租賃的租期內每15天提前預付結算。

根據訂約方之間訂立的有關租入船舶的具體租賃合約的擬議條款，倘中遠海運發展集團及／或原船東提早終止租入船舶的原光船租賃合約，則中遠海運集團於具體租賃合約項下的有關該等租入船舶的租賃費用義務將提早終止。中遠海運集團就該等船舶應付的租賃款項將根據實際使用天數調整，以反映租賃費用的減少。

倘中遠海運集運集團未在規定的時間內結清租賃付款分期付款，則根據訂約方之間訂立的具體租賃合約的擬議條款，中遠海運集運集團將享有為期七天寬限期進行糾正，否則，中遠海運發展集團有權撤回相關船舶並終止相關租賃合約。

根據船舶租賃服務總協議，船舶租賃的價格乃訂約方參考德魯里報告所載德魯里所釐定的市場公允價格按正常商業條款並經公平磋商後確定。

德魯里為一家領先的海運及航運業獨立研究及諮詢服務提供商，在倫敦、德里、新加坡及上海的國際辦事處網點僱用了約100名專業人士。釐定船舶租賃服務總協議項下74艘船舶（包括中遠海運發展集團的70艘自有船舶及四艘租入船舶）建議光船租賃的市場公允價格時，(i)就運力在9,000TEU以上的船舶而言，德魯里建議採用賬面值方法來釐定租金率，因為運力在9,000TEU以上的船舶並無活躍租賃市場，因此無法參考依據；及(ii)就運力在9,000TEU以下的船舶而言，德魯里建議採用市場租金法根據克拉克森研究過往三個年度同類船舶的歷史定期租賃租金率扣減日常營運成本來釐定租金。德魯里所採用的假設包括（其中包括）(i)租賃類型為光船租賃；(ii)租賃期限自二零二一年一月一日起至船舶船齡滿25年之日止；(iii)（僅就運力在9,000TEU以上的船舶而言）船舶的賬面值以中遠海運發展船舶的賬面值為基準；及(iv)（僅就運力在9,000TEU以上的船舶而言）船舶船齡達25年時的剩餘價值按照拆船價格（即每艘船舶每輕噸366美元）計算。

鑑於上述原因並考慮（其中包括）德魯里為編製德魯里報告而採納的以下組成部分及有關船舶租約的市場公允價格：(i)釐定租金時所選擇的考慮因素、(ii)主要假設及(iii)評估方法及租金計算，尤其是(a)就運力在9,000TEU以下的船舶參考市場代表性租賃交易的租賃費用的市場租金法及(b)就運力在9,000TEU以上的船舶的賬面值方法，董事會認為船舶租賃服務總協議項下的租賃費用乃按一般商業條款釐定且屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。

有關德魯里報告的概要，請參閱本通函「附錄二－德魯里報告概要」。

船舶租賃服務
總協議生效：

待下列條件達成後，船舶租賃服務總協議方會生效：

- (i) 中遠海運集運與中遠海運發展已正式簽立船舶租賃服務總協議；及
- (ii) 中遠海運集運與中遠海運發展已根據公司章程、適用法律法規及上市規則完成簽立及履行船舶租賃服務總協議的審批程序。

若上述任何條件未於二零二零年十二月三十一日之前達成，船舶租賃服務總協議將予以終止，而訂約方彼此之間無須承擔責任（惟因故意或重大過失引致者除外）。

於最後實際可行日期，上文第(i)項下所載條件已獲滿足。

有關船舶的資料

74艘船舶為總運力581,603TEU及平均船齡約12.2年的集裝箱船舶。其中49艘船舶的每艘運力在9,000TEU以下及25艘船舶的每艘運力在9,000TEU以上。

訂立船舶租賃服務總協議的理由及裨益

中遠海運集運集團主要經營國際、國內海上集裝箱運輸服務及相關業務。中遠海運集運堅持踐行以「全球化、雙品牌、數字化、端到端」為核心的戰略，致力於提質增效，深化協同，不斷提升為客戶創造價值的能力，持續打造世界一流班輪公司。

根據資產租賃框架協議，中遠海運發展集團持有或營運的74艘船舶以定期租賃出租予本集團，而中遠海運發展集團負責管理、船員招聘、支付工資、維修及保養船舶以及支付該等相關成本及支出。

與此相反，根據船舶租賃服務總協議的光船租賃安排，74艘船舶將以光船租賃方式出租予中遠海運集運集團，而中遠海運發展集團將僅負責提供該等船舶。74艘船舶的整體營運及管理（包括管理、船員招聘、支付工資、維修及保養船舶）將由中遠海運集運集團進行安排。因此，中遠海運集運集團根據光船租賃安排將予支付的租賃費用預期將低於根據期租安排將予支付的租賃費用。

因此，考量到中遠海運集運集團將對光船租賃項下74艘船舶的管理及營運擁有更多控制權，且其得以通過與其自有船隊相似的方式管理該等74艘船舶，本集團船隊中自有船運力將大幅提升。利用其擴大後的自有船隊規模優勢以及批量採購議價優勢，本集團可進一步降低船隊的各項營運成本，實現規模效應和協同效應，進一步降低航線網絡成本及提升航線市場競爭力，為公司未來的經營創效奠定良好成本基礎。可進一步優化本集團的船隊結構，提升船隊運力的穩定性和整體競爭力，同時提升航線服務的穩定性，為客戶提供更優質的服務。有鑒於此，將由本集團承擔的74艘船舶的營運及管理費用連同根據光船租賃安排將支付予中遠海運發展集團的租賃費用，預期不會超過按照期租安排將予支付的租賃費用。

董事會（包括獨立非執行董事經考慮獨立財務顧問意見後）認為，船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易乃於本集團一般及日常業務中訂立，符合本公司及股東的整體利益，船舶租賃服務總協議的條款及其項下擬進行的交易乃按一般商業條款訂立且屬公平合理。

B. 有關本集團及中遠海運發展的資料

有關本集團的資料

本公司為一家於中國註冊成立之股份有限公司，其H股於香港聯交所主板上市，其A股於上海證券交易所上市。

本集團向國內外客戶提供涵蓋整個航運價值鏈的多種集裝箱航運及碼頭服務。

有關中遠海運集運的資料

中遠海運集運為一家根據中國法律成立之股份有限公司，並為本公司的全資附屬公司。

中遠海運集運集團主要從事國際、國內海上集裝箱運輸服務及相關業務。

有關中遠海運發展的資料

中遠海運發展為一家根據中國法律註冊成立之股份有限公司，其H股於香港聯交所主板上市，其A股於上海證券交易所上市。

中遠海運發展集團主要從事航運及相關產業租賃業務、集裝箱生產及提供投資金融服務。

C. 上市規則的涵義

根據香港財務報告準則第16號租賃，中遠海運集運作為承租方訂立船舶租賃服務總協議，本集團將須於其合併財務報表中確認船舶租賃服務總協議項下的租賃費用總

額之現值為使用權資產。因此，就上市規則第14章而言，訂立船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易視為第14.04(1)(a)條項下的資產收購。

由於船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易之一項適用百分比率超過25%但低於100%，根據上市規則第14章，船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易構成本公司的主要交易，須遵守上市規則第14章項下的申報、公告、通函及股東批准的規定。

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5,579,222,079股A股及87,635,000股H股的投票權，佔本公司全部已發行股本總額的約46.22%。因此，中遠海運為本公司的間接控股股東，因而為本公司的關連人士。

由於中遠海運為中遠海運發展的間接控股股東，故中遠海運發展為中遠海運的聯繫人，因而為本公司的關連人士。因此，根據上市規則第14A章，船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易亦構成本公司的關連交易。

由於多項適用百分比率超過5%，船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易構成本公司的非豁免關連交易，須遵守上市規則第14A章項下的申報、公告、通函及獨立股東批准的規定。

由全體皆為獨立非執行董事（包括楊良宜先生、吳大衛先生、周忠惠先生及張松聲先生）組成的獨立董事委員會已成立，以就船舶租賃服務總協議之條款及其項下擬進行的交易及於臨時股東大會上投票向獨立股東提供意見。獨立財務顧問已獲委任以就此向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

D. 董事確認

由中遠提名為董事的許立榮先生、楊志堅先生及馮波鳴先生，根據公司章程已放棄就董事會有關批准船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易的決議案投票。除上述董事外，其他董事均為獨立非執行董事。

除上文所披露者外，概無董事於船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易中擁有重大權益及須就相關決議案放棄投票。

E. 臨時股東大會

臨時股東大會將於二零二零年十一月三十日（星期一）上午十時正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東大名路1171號上海遠洋賓館5樓遠洋廳舉行。經修訂臨時股東大會通告連同經修訂代表委任表格已隨附於本通函。於二零二零年十月十六日就臨時股東大會寄發予股東之回條仍為有效的臨時股東大會回條。

無論閣下是否有意出席臨時股東大會，務請按經修訂代表委任表格上印備之指示填妥及交回該表格。經修訂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。填妥及交回經修訂代表委任表格後，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。

中遠海運及其聯繫人為本公司之關連人士，並於船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易中擁有重大權益，且控制或有權行使控制5,579,222,079股A股及87,635,000股H股（佔本公司於最後實際可行日期全部已發行股本總額的約46.22%）的投票權。根據上市規則，彼等須於臨時股東大會上就批准船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的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，概無其他股東在將於臨時股東大會上批准之船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易擁有任何重大權益，因此並無股東須就將於臨時股東大會上提呈的相關決議案放棄投票。

F. 推薦建議

謹請閣下注意本通函第17至18頁所載的獨立董事委員會函件以及本通函第19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，當中載有船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的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。

獨立董事委員會經考量(i)船舶租賃服務總協議的條款；及(ii)獨立財務顧問之意見，吾等認為(i)船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易乃於本集團日常及一般業務中訂立，符合本公司及股東的整體利益；及(ii)船舶租賃服務總協議的條款及其項下擬進行的交易乃按一般商業條款訂立，且就獨立股東所悉，該等條款屬公平合理。因此，獨立董事委員會建議獨立股東於臨時股東大會上投票贊成批准船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易的決議案。

董事會建議獨立股東於臨時股東大會上投票贊成批准船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易的決議案。

G. 其他資料

謹請閣下同時垂注本通函附錄所載的其他資料。

此致

列位股東 台照

為及代表
中遠海運控股股份有限公司
公司秘書
郭華偉
謹啟

二零二零年十一月十六日



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：

主要及關聯交易
船舶租賃服務總協議

茲提述本公司日期為二零二零年十一月十六日的通函（「通函」），本函件為通函的其中一部分。除文義另有指明外，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)船舶租賃服務總協議項下擬進行的交易是否於本集團日常及一般業務中按一般商業條款訂立；及(ii)船舶租賃服務總協議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，以就船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的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通函第19至30頁，當中載有相關的推薦建議及獨立財務顧問於達致推薦建議時考慮的主要因素。

經考量(i)船舶租賃服務總協議的條款；及(ii)獨立財務顧問之意見，吾等認為(i)船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易乃於本集團日常及一般業務中訂立，符合本公司及股東的整體利益；及(ii)船舶租賃服務總協議的條款及其項下擬進行的交易乃

獨立董事委員會函件

按一般商業條款訂立，且就獨立股東所悉，該等條款屬公平合理。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，以批准船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易。

此致

列位獨立股東 台照

代表獨立董事委員會

楊良宜先生

吳大衛先生

周忠惠先生

張松聲先生

獨立非執行董事

謹啟

二零二零年十一月十六日

* 僅供識別

以下為獨立財務顧問就船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易致獨立董事委員會及獨立股東的函件全文，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：

主要及關連交易 船舶租賃服務總協議

緒言

謹此提述吾等獲委聘為獨立財務顧問，就船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的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 貴公司日期為二零二零年十一月十六日致股東的通函（「**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。本函件採納的匯率為1.0美元兌人民幣6.7元，僅供說明。

於二零二零年十月三十日，中遠海運集運（ 貴公司全資附屬公司）（作為承租方）與中遠海運發展（作為出租方）訂立船舶租賃服務總協議，據此，中遠海運集運集團同意自中遠海運發展集團租入船舶（即由中遠海運發展集團擁有或控制的74艘集裝箱船舶）。

中遠海運發展為中遠海運的附屬公司，為中國重要國有企業及 貴公司的控股股東。因此，中遠海運發展為 貴公司的關連人士，且船舶租賃服務總協議項下擬進行的交易構成上市規則第14A章項下的關連交易。誠如通函中董事會函件所述，根據上

市規則，訂立船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易視為資產收購並構成(i) 貴公司的主要交易，須遵守申報、公告、通函及股東批准的規定；及(ii)關連交易，須遵守申報、公告、通函及獨立股東批准的規定。

由 貴公司全體獨立非執行董事楊良宜先生、吳大衛先生、周忠惠先生及張松聲先生組成的獨立董事委員會已成立，以就船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易向獨立股東提供意見。吾等第一上海融資有限公司已獲委任就此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：

- 貴公司就兩個事項，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的有關建造五艘船舶的須予披露及關連交易；及(ii) 貴公司日期為二零二零年十月三十日之公告所詳述的有關建造七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；及
- 貴公司之非全資附屬公司東方海外(國際)有限公司(316 HK) (「東方海外國際」) 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的有關建造五艘船舶的主要及關連交易；及(iii)東方海外國際日期為二零二零年十月三十日之公告所詳述的有關建造七艘船舶的主要及關連交易，委聘吾等擔任獨立財務顧問。

除就上述委聘 (「先前委聘」) 已付或應付吾等的正常專業費用外，吾等與 貴集團及中遠海運集團概無任何其他關係或利益。鑑於(i)吾等於先前委聘中的獨立角色；(ii)吾等母集團概無成員公司為船舶租賃服務總協議之直接訂約方；及(iii)吾等有關與 貴公司本次委聘 (連同先前委聘) 之收費佔母集團收入比例微小，吾等認為，先前委聘不會影響吾等的獨立性，且吾等認為吾等具備獨立性，就船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易提供建議及達致意見。

吾等意見的基準

於達致吾等之意見及推薦建議時，吾等倚賴通函所載以及 貴集團管理層（「**管理層**」）向吾等提供之資料及聲明之準確性，並假設通函內所作或所述以及管理層向吾等提供之一切有關資料及聲明於作出時均屬真實，且於最後可行日期仍屬真實。如吾等的函件中所進一步闡述，吾等已審閱（包括其他文件）船舶租賃服務總協議、 貴公司財務報告、德魯里報告以及相關行業資料。吾等亦假設通函內所作之一切有關見解、意見及意向之陳述乃經周詳查詢後始行合理作出。吾等並無理由懷疑管理層向吾等提供之資料及聲明之真實性、準確性及完整性，並獲告知通函內所提供及所提述之資料概無隱瞞或遺漏任何重要事實。吾等認為，吾等已審閱足夠資料以達致知情意見，並為吾等依賴通函所載資料之準確性提供充分理據，亦為吾等之意見奠定合理基礎。然而，吾等並無獨立核證通函所載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，吾等已依照上市規則第13.80條附註1採取充足及必要的措施，並據此為吾等的意見提供合理基準及知情見解。

所考慮之主要因素及理由

在制定吾等有關船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易的意見時，吾等曾考慮下列主要因素及理由：

1. 貴集團背景資料

貴公司透過其多家附屬公司向國內外客戶提供多種集裝箱船運、乾散貨船運、碼頭及集裝箱租賃服務，服務範圍包括整個船運價值鏈。根據 貴公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的年報（「**二零一九年年報**」）及 貴公司截至二零二零年六月三十日止六個月的中期報告（「**二零二零年中期報告**」）， 貴集團截至二零一九年十二月三十一日止年度及截至二零二零年六月三十日止六個月分別約96%及97%的持續經營業務收入產生自集裝箱航運業務分部，而餘下收入主要產生自集裝箱碼頭業務分部。

中遠海運集運為 貴公司全資附屬公司，而中遠海運集運集團主要從事國際、國內海上集裝箱運輸服務及相關業務。

1.1. 貴集團歷史財務表現

下表概述參考 貴公司的年報及 貴公司截至二零二零年六月三十日六個月的中期報告（「二零二零年中期報告」）的 貴集團截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止各年度以及截至二零一九年及二零二零年六月三十日止六個月的損益表：

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零一七年	二零一八年	二零一九年	二零一九年	二零二零年
	人民幣百萬元 (經審核)	人民幣百萬元 (經審核)	人民幣百萬元 (經審核)	人民幣百萬元 (未經審核)	人民幣百萬元 (未經審核)
持續經營業務收入	90,399	120,342	150,541	71,762	74,053
毛利	7,637	9,616	15,329	7,362	6,843
經營利潤	5,664	4,999	7,223	3,796	3,411
期間持續經營業務利潤	4,831	2,830	3,081	1,864	1,938
期間已終止經營業務利潤	–	196	7,113	151	–
期間利潤	4,831	3,026	10,194	2,015	1,938
貴公司權益持有人應佔利潤	2,662	1,230	6,690	1,164	1,137

(a) 截至二零一八年十二月三十一日止年度與截至二零一七年十二月三十一日止年度比較

持續經營業務收入由截至二零一七年十二月三十一日止年度的約人民幣90,399百萬元增至截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣120,342百萬元，增長約33%，主要是由於二零一八年七月收購東方海外國際(316 HK)。剔除收購東方海外國際的影響，截至二零一八年十二月三十一日止年度的收入同比增長約7%。毛利率於截至二零一七年及二零一八年十二月三十一日止年度維持在約8%，惟經營利潤由截至二零一七年十二月三十一日止年度的約人民幣5,664百萬元減至截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣4,999百萬元，主要是由於(i)截至二零一七年十二月三十一日止年度，貴集團就出售一間合營公司錄得一次性收益約人民幣1,886百萬元，其於截至二零一八年十二月三十一日止年度並未產生；及(ii)截至二零一八年十二月三十一日止年度，銷售、管理及一般費用年增長約人民幣1,585百萬元。此外，財務費用淨額由截至二零一七年十二月三十一日止年度的約人民幣1,663百萬元增至截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣3,427百萬元。整體而言，持續經營業務淨利潤率由截至二零一七年十二月三十一日止年度的約5%減至截至二零一八年十二月三十一日止年度的約2%，而淨利潤由截至二零一七年十二月三十一日止年度的約人民幣4,831百萬元減至截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣3,026百萬元。

(b) 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的約人民幣120,342百萬元增至截至二零一九年十二月三十一日止年度的約人民幣150,541百萬元，增長約25%，主要是由於二零一八年七月收購東方海外國際(316 HK)。在可比的基礎上，透過合併自二零一八年度起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同比增長約7%。毛利率由截至二零一八年十二月三十一日止年度的約8%微幅增長至截至二零一九年十二月三十一日止年度的約10%，而經營利潤亦由截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣4,999百萬元升至截至二零一九年十二月三十一日止年度的約人民幣7,223百萬元。財務費用淨額持續增長，由截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣3,427百萬元增至截至二零一九年十二月三十一日止年度的約人民幣5,224百萬元。整體而言，持續經營業務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兩個年度各年維持在約2%。儘管如此，於二零一九年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的約人民幣196百萬元上升至截至二零一九年十二月三十一日止年度的約人民幣7,113百萬元。因此，年度淨利潤由截至二零一八年十二月三十一日止年度的約人民幣3,026百萬元增至截至二零一九年十二月三十一日止年度的約人民幣10,194百萬元。

(c) 截至二零二零年六月三十日止六個月與截至二零一九年六月三十日止六個月比較

持續經營業務收入由截至二零一九年六月三十日止六個月的約人民幣71,762百萬元增至截至二零二零年六月三十日止六個月的約人民幣74,053百萬元，增長約3%。毛利率由截至二零一九年六月三十日止六個月的約10%微幅下降至截至二零二零年六月三十日止六個月的約9%，而經營利潤亦由截至二零一九年六月三十日止六個月的約人民幣3,796百萬元微幅減少至截至二零二零年六月三十日止六個月的約人民幣3,411百萬元。儘管如此，財務費用淨額由截至二零一九年六月三十日止六個月的約人民幣2,662百萬元減至截至二零二零年六月三十日止六個月的約人民幣2,145百萬元，而持續經營業務淨利潤率於截至二零一九年及二零二零年六月三十日止各六個月維持在約3%。淨利潤亦保持穩定，截至二零一九年六月三十日止六個月約為人民幣2,015百萬元，以及截至二零二零年六月三十日止六個月約為人民幣1,938百萬元。

1.2. 貴集團歷史財務狀況

下表概述參考二零二零年中期報告的 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：

	於二零一九年 十二月三十一日 人民幣百萬元 (經審核)	於二零二零年 六月三十日 人民幣百萬元 (未經審核)
非流動資產	190,125	188,606
流動資產	72,099	65,776
資產總額	262,224	254,382
流動負債	70,471	69,228
非流動負債	122,628	114,252
負債總額	193,099	183,480
貴公司權益持有人應佔淨資產	35,360	36,911
非控股權益	33,765	33,991
淨資產	69,125	70,902

於二零二零年六月三十日，(i) 貴集團的主要資產為約人民幣106,737百萬元的物業、廠房及設備以及約人民幣45,403百萬元的現金及現金等價物；及(ii) 貴集團的主要負債為約人民幣115,011百萬元的借款（包括流動及非流動）。於二零二零年六月三十日，貴公司權益持有人應佔淨資產約為人民幣36,911百萬元。

有關 貴集團財務資料的進一步詳情載於 貴公司的年報及中期報告中。

1.3. 貴集團前景

貴集團於截至二零一九年十二月三十一日止年度的財務表現成功實現了年度改進。此外，由於自年初以來爆發新型冠狀病毒，在二零二零年上半年嚴峻的宏觀經濟下，相較截至二零一九年六月三十日止六個月，貴集團仍能維持其截至二零二零年六月三十日止六個月的整體財務表現。經參考二零二零年中期報告，截至二零二零年六月三十日止六個月，貴集團充分發揮自身作為全球第三大班輪公司的規模領先優勢，持續優化全球航線網絡佈局，著力構建更加穩定的供應鏈體系，將船隊規模領先優勢不斷轉化成客戶服務優勢。

吾等已進一步與管理層討論且管理層已告知，貴集團前景乃受（其中包括）全球宏觀經濟環境的表現帶動，其影響貿易總量及集裝箱航運的需求。因此，吾等已審閱（其中包括）國際貨幣基金組織（由190個國家組成的組織）於二零二零年十月刊發標題為《世界經濟展望》的報告（「IMF報告」）。下表描述就國內生產總值（「GDP」）及貿易總量的年度百分比變動於宏觀經濟中的預期表現。

	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 (預測)	二零二一年 (預測)	二零二二年 (預測)	二零二三年 (預測)
世界實際GDP	+3.8%	+3.5%	+2.8%	-4.4%	+5.2%	+4.2%	+3.8%
其中							
—中國	+6.9%	+6.8%	+6.1%	+1.9%	+8.2%	+5.8%	+5.7%
—美國	+2.3%	+3.0%	+2.2%	-4.3%	+3.1%	+2.9%	+2.3%
世界貿易總箱量	+5.6%	+3.9%	+1.0%	-10.4%	+8.3%	+5.4%	+4.3%

資料來源：IMF報告（二零二零年十月）及相關出版品

參考上表，吾等注意到全球宏觀經濟（包括貿易總箱量）於二零二零年受到不利影響，但預期於之後復甦。根據IMF報告，(i)於二零二零年五月及六月，多數經濟體初步自封鎖中重新開放，全球經濟開始自二零二零年四月的停擺谷底中回升；及(ii)於二零二零年經濟萎縮並於二零二一年復甦後，二零二一年全球GDP水平預期比二零一九年高約0.6%。

吾等知悉宏觀經濟預期將復甦，而貴集團已經並將繼續致力於其業務的持續發展。

2. 中遠海運發展集團背景資料

中遠海運發展為中遠海運的附屬公司，而中遠海運為中國重要國有企業，並為貴公司控股股東。中遠海運發展的H股於香港聯交所上市，股份代號為2866，而中遠海運發展的A股於上海聯交所上市，股份代號為601866。

中遠海運發展主要從事航運及相關產業租賃業務、集裝箱生產及提供投資及金融服務。經參考中遠海運發展截至二零一九年十二月三十一日止年度的年報及中遠海運發展截至二零二零年六月三十日止六個月的中期報告，航運及相關產業租賃業務分

部分別貢獻中遠海運發展截至二零一九年十二月三十一日止年度及二零二零年六月三十日止六個月綜合收入的約78%及74%，而集裝箱生產業務分部則貢獻餘下綜合收入的絕大部分。根據中遠海運發展截至二零一九年十二月三十一日止年度的年報，中遠海運發展船舶租賃業務船隊運力規模和集裝箱租賃業務規模都位居世界前列，於二零一九年十二月三十一日，中遠海運發展集裝箱船舶達87艘，總運力達60.94萬TEU；有6.4萬噸級散貨船4艘；液化天然氣船、重吊船、油化船等各類型船舶80餘艘；集裝箱保有量約為366萬TEU。

3. 訂立船舶租賃服務總協議的背景及原因

經參考二零一九年年報及二零二零年中期報告，吾等知悉於二零一九年十二月三十一日及二零二零年六月三十日，貴集團集裝箱船隊的運力規模位列全球班輪行業第三。管理層已告知吾等，貴集團於二零二零年八月三十一日集裝箱船隊的組成如下：

	船舶數量	TEU
自有	103	969,635
自中遠海運發展租賃	74	581,603
自其他訂約方租賃	253	819,892
	<u>430</u>	<u>2,371,130</u>
總計	<u>430</u>	<u>2,371,130</u>

來自中遠海運發展74艘船舶的現有租賃乃根據資產租賃框架協議，其初步租賃期為10年，期限的不同取決於船舶類型，詳情載於貴公司日期為二零一五年十二月三十一日的通函。例如，運力8,000TEU以上的自有船舶，租賃期為五年的固定期限及五年的可選期限，而運力為8,000TEU以下者，租賃期為五年的固定期限。

管理層已告知吾等，(i)資產租賃框架協議項下船舶的租賃期將於短時間內到期，而貴集團依然需要船舶以持續其長期的主要業務營運，因此貴集團已訂立年期20年的船舶租賃服務總協議；(ii)資產租賃框架協議項下的租賃為定期租賃（即包括船員以及其他營運及管理服務），而船舶租賃服務總協議項下的船舶將採光租方式（即不包

括船員以及其他營運及管理服務)，鑑於將由 貴集團承擔的74艘船舶的營運及管理費用連同根據光船租賃安排將支付予中遠海運發展集團的租賃費用預期不會超過按照期租安排將予支付的租賃費用， 貴集團因此可更完善地直接管理船舶並節省成本；及(iii) 貴集團認為持續性的租賃相較以重大一次性現金金額購買船舶，能使 貴集團保留其持續發展業務的現有現金資源， 貴集團因此訂立船舶租賃服務總協議以代替資產租賃框架協議。

經考量(尤其是)(i) 貴集團依然會需要中遠海運發展的船舶以持續其長期的主要業務營運；(ii)以光租方式 貴集團可節省成本並更完善地管理船舶；(iii) 貴集團可透過租賃安排保留其持續發展業務的現金；(iv)宏觀經濟預期將復甦而 貴集團已經並將繼續致力於其業務的持續發展；及(v)船舶租賃服務總協議的條款乃屬公平合理(如下文討論)，吾等認為訂立船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易乃於 貴公司一般及日常業務中訂立，符合 貴公司及股東的整體利益。

4. 船舶租賃服務總協議的主要條款

誠如通函中董事會函件所載詳情，根據船舶租賃服務總協議(自生效日期起計為期20年)，(i)中遠海運集運集團須以光租方式自中遠海運發展集團租入船舶(包括中遠海運發展集團的70艘自有船舶及四艘租入船舶)，租賃期限自二零二一年一月一日起至船舶船齡滿25年之日止；及(ii)各船舶租賃期限屆滿後，中遠海運集運集團須向中遠海運發展集團歸還該等船舶。中遠海運發展集團承諾已於簽訂船舶租賃服務總協議前就轉租予中遠海運集運集團取得原船東或融資銀行的書面同意(如需)及中遠海運發展集團將繼續履行有關原光船租賃或融資協議項下的責任及義務。根據訂約方之間訂立的有關租入船舶的具體租賃合約的擬議條款，倘中遠海運發展集團及／或原船東提前終止租入船舶的原光船租賃合約，則中遠海運集運集團於具體租賃合約項下的有關該等租入船舶的租賃費用義務將提前終止，且中遠海運集運集團就該等船舶應付的租賃款項將根據實際使用天數的縮減進行調整。就租賃的終止日期(即船舶船齡滿25年之日)而言，吾等已審閱二零一九年年報並注意到 貴集團就集裝箱船舶所採用的預計可使用年限為25年。此外，吾等已與管理層討論且管理層已告知吾等，船舶租賃服務總協

議項下74艘船舶的個別租賃期限範圍約7.2年至19.8年（取決於船舶剩餘的經濟年期），平均值約12.8年，中位數約11.8年。就該等長期租賃期限而言，(i)吾等已與管理層討論且吾等知悉，鑒於承租方可保證其船舶的長期業務營運及可將其識別、設置及替換船舶的開支減至最低，行業中有類似長期租賃期限的案件；及(ii)吾等已盡最大努力審閱香港上市公司主要於過去五年刊發的出版品，並注意到市場中船舶的長期租賃期限介乎10至20年左右。基於上述，吾等同意管理層船舶租賃服務總協議須長於三年的期限，且就該類協議而言該年期乃屬正常商業慣例。

船舶的租賃費用（須於相關船舶租賃的租期內每相隔15天分期提前結算一次）乃經參考通函附錄二所載的德魯里報告（由專業航運業務的獨立諮詢機構德魯里編製）釐定。倘中遠海運集團未在規定的時間內結清租賃費用分期付款，則根據訂約方之間訂立的具體租賃合約的擬議條款，中遠海運集團將享有為期七天寬限期進行糾正，否則，中遠海運發展集團有權撤回相關船舶並終止相關租賃合約。吾等已審閱德魯里報告且吾等已與德魯里討論有關船舶租賃費用評估的方法以及採用的主要基礎及假設，尤其是，德魯里已告知吾等且吾等自德魯里知悉(i)對9,000TEU（不含）以下的小型船舶採用市場比較法，乃因市場有足夠的交易樣本提供有意義的價格比較；(ii)對9,000TEU（含）以上的大型船舶採用使用合理回報率的賬面值法，乃因市場並無足夠的交易樣本提供有意義的價格比較；及(iii)計算方法及相關假設與類似案件的一般慣例一致。吾等亦已就德魯里的專業與其進行訪談，且吾等已獲取有關德魯里資質及經驗的資訊，吾等注意到(i)根據德魯里的網站，德魯里為一家領先的海運及航運行業獨立研究及諮詢服務提供商，在倫敦、德里、新加坡及上海的國際辦事處網絡僱用了100多名專業人士；及(ii)德魯里集團的行業研究曾獲香港上市公司的招股章程、年報及通函等出版物引用。基於吾等與德魯里及管理層的討論，(i)吾等知悉，除編製獨立報告的獨立委聘外，德魯里與 貴公司、船舶租賃服務總協議的其他訂約方或彼等任何核心關連人士並無其他現有或過往關係；及(ii)吾等並不知悉 貴公司或船舶租賃服務總協議的其他訂約方有向德魯里作出任何吾等所知不相符的正式或非正式陳述。於吾等與德魯里討論的過程中，吾等並無發現導致吾等質疑編製德魯里報告採用的主要基礎及假設的公平合理性的任何主要因素。吾等已與管理層討論，並經管理層告知，就船舶

租賃服務總協議條款而言，貴集團與獨立出租方訂立的船舶租賃條款並非有意義的直接可比參考，原因為貴集團的該等其他租賃於（包括但不限於）以下方面有所不同：(i)技術規格，如船舶的設計及規模；(ii)訂立其他租賃時的當時行業情況，如船舶的需求；(iii)租賃性質，如定期租賃而非光船租賃；及(iv)租賃年期，因此，船舶租賃服務總協議的主要條款主要參考前述由專精於航運行業的獨立顧問編製的德魯里報告。

經考量（尤其是）(i)船舶租賃服務總協議使貴集團能保證其集裝箱船舶的長期業務營運；(ii)船舶租賃付款乃經參考德魯里報告（吾等已審閱）釐定；及(iii)上述訂立船舶租賃服務總協議的理由及裨益，吾等認為船舶租賃服務總協議的條款及其項下擬進行的交易乃按一般商業條款訂立，且就獨立股東而言，該等條款屬公平合理。

5. 船舶租賃服務總協議可能的財務影響

貴集團(i)於截至二零一九年十二月三十一日止年度錄得持續經營業務收入、貴公司擁有人應佔利潤及經營活動產生的現金淨額分別約人民幣150,541百萬元、人民幣6,690百萬元及人民幣21,202百萬元；及(ii)於二零二零年六月三十日錄得資產總額、淨資產及現金及現金等價物分別約人民幣254,382百萬元、人民幣70,902百萬元及人民幣45,403百萬元。

經參考載於通函附錄二的德魯里報告，所有船舶的年度租賃付款約為324百萬美元（相當於約人民幣2,171百萬元）。於船舶租賃服務總協議租賃期內的租賃付款總額約為4,618百萬美元（相當於約人民幣30,941百萬元），而實際結算金額將根據具體船舶租賃協議作出。根據香港財務報告準則第16號租賃，貴集團將按成本初步確認使用權資產，包括任何租賃負債的初始金額加上由此產生的任何初始直接成本。根據船舶租賃服務總協議，貴集團將於其合併財務報表確認的使用權資產價值約為人民幣23,531百萬元，乃根據使用貴集團增量借款利率及人民幣兌美元的現行匯率貼現的租賃付款的總現值計算得出。使用權資產為初步評估，且須待於船舶租賃服務總協議生效日期

使用的貼現率及人民幣兌美元的匯率最終確認後，方可作實。吾等已與管理層討論並獲其告知，使用權資產的產生符合編製二零一九年年報及二零二零年中期報告所採納的會計準則。有關會計處理的進一步詳情載於通函附錄一。

考量到（尤其是）(i)船舶租賃服務總協議替代資產租賃框架協議以自中遠海運發展集團繼續租入74艘船舶；(ii)船舶乃用於貴集團主要業務營運；(iii)貴集團於最近財務期間達成的正面財務表現及船舶的年度租賃付款之規模；(iv)船舶的租賃付款乃參考獨立船運諮詢公司編製的德魯里報告後釐定；及(v)船舶租賃服務總協議的會計處理符合編製二零一九年年報及二零二零年中期報告所採納的會計準則，吾等認為船舶租賃服務總協議的財務影響可予接受。

推薦建議

經考量上述主要因素及理由，吾等認為，訂立船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易乃於貴公司日常及一般業務中訂立，符合貴公司及股東的整體利益，且船舶租賃服務總協議的條款及其項下擬進行的交易乃按一般商業條款訂立，且就獨立股東而言，該等條款屬公平合理。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，以批准船舶租賃服務總協議及其項下擬進行的交易。

此致

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
謹啟

二零二零年十一月十六日

附註：鄭志光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，於企業融資行業擁有豐富經驗。彼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. 合併財務報表

本集團截至二零二零年六月三十日止六個月的未經審核簡明合併財務資料（「**二零二零年中期財務資料**」）載列於本公司於二零二零年九月十八日刊發的二零二零年中期報告第42至88頁。二零二零年中期報告亦於本公司網站(<http://hold.coscoshipping.com>)登載。同時，亦可點擊下列連結閱覽二零二零年中期報告：

<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2020/0918/2020091800336.pdf>

本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度經審核合併財務報表（「**二零一九年財務報表**」）載列於本公司於二零二零年四月二十四日刊發的二零一九年年報第142至284頁。二零一九年年報亦於本公司網站(<http://hold.coscoshipping.com>)登載。同時，亦可點擊下列連結閱覽二零一九年年報：

<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2020/0424/2020042400675.pdf>

本集團截至二零一八年十二月三十一日止年度經審核合併財務報表（「**二零一八年財務報表**」）載列於本公司於二零一九年四月二十四日刊發的二零一八年年報第137至276頁。二零一八年年報亦於本公司網站(<http://hold.coscoshipping.com>)登載。同時，亦可點擊下列連結閱覽二零一八年年報：

<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2019/0424/ltn20190424870.pdf>

本集團截至二零一七年十二月三十一日止年度經審核合併財務報表（「**二零一七年財務報表**」）載列於本公司於二零一八年四月二十六日刊發的二零一七年年報第131至264頁。二零一七年年報亦於本公司網站(<http://hold.coscoshipping.com>)登載。同時，亦可點擊下列連結閱覽二零一七年年報：

<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2018/0426/ltn201804262207.pdf>

二零二零年中期財務資料、二零一九年財務報表、二零一八年財務報表及二零一七年財務報表（但不包括該等財務報表所屬本公司年報及中期報告的任何其他部分）納入本通函作為參考，並為本通函的組成部分。

2. 本集團的財務及交易前景

二零二零年前三季度，突如其來的新型冠狀病毒疫情，對全球經濟與貿易造成了廣泛的負面影響，也對集裝箱航運市場形成較大衝擊。國際貨幣基金組織(IMF)預測，二零二零年全球經濟增速為-4.9%，中國二零二零年經濟增速預計將放緩至1.0%，而世界其他主要經濟體預計將出現負增長。

二零二零年前三季度，面對新型冠狀病毒疫情蔓延和全球經濟衰退帶來的嚴峻挑戰，本公司在努力保障全體船岸員工生命健康的同時，積極克服外界不利因素。本公司全力保障全球集裝箱物流供應鏈平穩運行，並取得較好業績。根據本公司按中國證券監督管理委員會的規定要求下於二零二零年十月三十一日刊發的二零二零年第三季度報告，二零二零年前三季度，本公司實現收入人民幣1,177.09億元，同比增長5.46%，並錄得本公司權益持有人應佔利潤人民幣38.60億元，同比增長82.14%。

本公司持續優化全球航線網絡佈局並升級海洋聯盟航線產品。本公司亦順應產業鏈格局變化，強化東南亞、南亞、拉美、非洲等新興市場、區域市場和第三國市場的資源配置和營銷部署。在銜接「一帶一路」物流通道的同時，本公司著力開發端到端服務模型，以向客戶提供優質多樣化物流解決方案。本公司通過推出各類服務產品，整合各類物流資源，打通客戶供需兩端的連接，保障客戶的需求。為提升客戶體驗及提高營運效率，本公司持續推進區塊鏈技術及電商等以客戶為中心的技術應用，加快其業務程序的數字化建設，並強化其端到端服務。

展望未來，本公司將繼續堅持戰略引領，進一步加快從全球承運向承運全球轉型，提升其港航的合作深度、廣度，並落實「雙品牌」策略，不斷提高海運服務品質。此外，本公司將積極支持並響應國際公約關於環境保護的倡議，全面履行社會責任，落實營運慣例，以確保遵守國際海事組織於二零二零年在全球範圍實施的規範，促進核心業務穩健及可持續發展。

3. 船舶租賃服務總協議的財務影響

根據香港財務報告準則第16號租賃，本集團將按成本初步確認使用權資產，包括任何租賃負債的初始金額加上由此產生的任何初始直接成本。根據船舶租賃服務總協議，本集團將於其合併財務報表確認的使用權資產價值約為人民幣23,531百萬元，乃根據使用本集團增量借款利率及人民幣兌美元的現行匯率貼現的租賃費用的總現值計算得出。使用權資產為初步評估，且須待於船舶租賃服務總協議生效日期使用的貼現率及人民幣兌美元的匯率最終確認後，方可作實。

船舶並無可識別的收入來源。

使用權資產的會計處理

使用權資產乃按租賃負債的金額加上承租方產生的任何初始直接成本進行初始計量。可能亦須對租賃優惠、在開始時或之前的付款及恢復義務或類似義務作出調整。隨後，本集團須使用成本模式計量使用權資產，除非：

- (i) 使用權資產屬一項投資物業，且承租方根據香港會計準則第40號公平地對其投資物業進行估值；或
- (ii) 使用權資產與一類廠房、物業及設備（「廠房、物業及設備」）相關，而承租方對其應用香港會計準則第16號的重估模式，在此情況下，與該類廠房、物業及設備相關的所有使用權資產均可重估。

在成本模式下，使用權資產按成本減去累計折舊及累計減值計量。租賃負債按租賃期內應付租賃款項的現值進行初始計量，倘其可以輕易確定，則按租賃中的隱含利率折現。倘無法輕易確定該利率，則承租方須使用其增量借款利率。

根據船舶租賃服務總協議，本集團確認的使用權資產價值約為人民幣23,531百萬元。訂立船舶租賃服務總協議後，連同確認使用權資產，將確認租賃負債約人民幣23,531百萬元。

於初始確認使用權資產及租賃負債後，本集團（作為承租方）須確認租賃負債尚未償還結餘應計的利息開支及使用權資產折舊，而非根據先前政策於租賃期內以直線

法確認經營租賃產生的租金開支。租賃負債按攤銷成本計量，利息開支則使用實際利率法計算。使用權資產按成本減累計折舊及減值虧損列賬。此外，任何可變租賃金額將於未來損益中確認。

租賃負債隨後重新計量以反映以下變動：

租賃期（使用經修訂折現率）；採購權的評估（使用經修訂折現率）；剩餘價值擔保下預期的應付金額（使用未更改折現率）；或因用於釐定該等付款的指數或比率變動而產生的未來租賃費用（使用未更改折現率）。該等重新計量作為使用權資產的調整處理。

租賃修訂亦可能促進租賃負債的重新計量，除非其作為個別租賃處理。

4. 本集團的債項

於二零二零年九月三十日（即本通函付印前就編製本債務聲明而言的最後實際可行日期），本集團的借款總額約為人民幣1,047.18億元。借款總額的詳情概述如下：

本集團	
<i>人民幣百萬元</i>	
銀行貸款－有抵押	27,978
銀行貸款－無抵押	50,743
來自中遠海運財務的貸款－有抵押	48
來自中遠海運財務的貸款－無抵押	2,413
票據／債券－無抵押	15,815
來自附屬公司非控股股東的貸款－無抵押	521
來自中遠海運（香港）有限公司的貸款－無抵押	6,810
其他貸款－無抵押	390
合計	<u><u>104,718</u></u>

租賃負債

於二零二零年九月三十日（即本通函付印前就編製本債務聲明而言的最後實際可行日期），本集團的租賃負債總額約為人民幣250.15億元。

抵押資產

於二零二零年九月三十日營業時間結束時，本集團就取得銀行融資安排而抵押以下資產：

- (i) 就賬面淨值總額約為人民幣442.52億元的若干本集團資產作出的第一法定按揭；
- (ii) 轉讓有關若干集裝箱船舶的租約、租金收入及盈利、徵購賠償及保險；
- (iii) 若干附屬公司的股份；及
- (iv) 賬面總額約為人民幣2.05億元的限制性銀行存款。

或然負債及財務擔保

本集團牽涉多項索償及訴訟，包括但不限於因運輸途中船舶損毀、貨品損失、延遲交付、船舶相撞、提早終止船舶期租合約及質押監管業務（其中本集團負責監管其客戶以第三方銀行為受益人抵押的若干資產）糾紛而產生的索償及訴訟。於二零二零年九月三十日，本集團未能確定上述各項索償的實現可能性及金額。然而，根據本集團的所得資料，董事認為有關的索償金額應不會對本集團整體造成重大影響。

免責聲明

除以上披露者及集團內公司間的負債及本集團日常業務過程中的一般貿易應付款項外，於二零二零年九月三十日，本集團並無任何已發行及發行在外的債務證券，亦無授權或以其他方式增設但未發行的債務證券、定期貸款、其他借款或性質為借款的債務，包括銀行透支、承兌負債（一般商業票據除外）、承兌信貸、租購承擔、按揭、押記或其他重大或然負債或擔保。

5. 營運資金

經審慎周詳查詢，並考慮本集團的可用財務資源（包括內部產生資金及可用銀行融資）後，董事認為本集團擁有足夠營運資金應付當前由本通函日期起計最少12個月的需求。

以下為德魯里報告概要，當中載有（其中包括）德魯里於根據船舶租賃服務總協議釐定船舶光船租賃租金的市場公允價格所採用的研究方法、考量因素及假設。

集裝箱船舶租賃市場

1. 從二零一六年至二零二零年第一季度，隨著市場供需情況的改善，4,000-5,000 TEU船型租金情況雖有週期性波動，但整體呈上升趨勢。在全球各國疫情好轉並逐步解除封鎖後，釋放的需求會對租金市場有一定提振作用。
2. 二零一六年至二零一九年，5,000-8,999 TEU船型租金受區域貿易爭端影響，在個別季度有所波動，但整體呈現增長趨勢。新型冠狀病毒疫情的全球爆發為二零二零年租金市場帶來一定波動。在全球各國疫情好轉並逐步解除封鎖後，釋放的需求會對租金市場有一定提振作用。
3. 9,000 TEU以上船舶的期租交易很少，尤其是12,000 TEU以上船舶交易更少，其交易租金均無法代表市場總體情況。

研究方法及假設

根據船舶租賃服務總協議，德魯里已於釐定船舶光船租賃租金的市場公允價格時考慮以下考量因素及假設。

評估方法選取的考量因素

1. 船舶流通性 — 在船型流通性較高的市場，歷史租金水平比較有參考意義。對於交易不活躍、流通性較低的船型（通常為造價較高，裝載能力較大的船型），在計算船舶租金時，需考慮船舶造價和合理的收益率等因素。
2. 租賃的方式 — 光租情形下，承租方承擔運營成本。

3. 租賃的期限 — 若是短期租賃，租賃市場一般反映當前的市場情緒。在樂觀的市場情緒下，最近的船舶租賃交易總會抬高相似船舶（船齡、船舶參數和造船廠等相似）的租金。在悲觀市場情緒下，最近的船舶租賃交易則會壓低相似船舶的租賃租金。然而，這種規則並不是絕對的。船舶租金更多取決於租賃雙方對於交易的迫切性。高價尋租或廉價急租都可能嚴重偏離市場價格。
4. 交易公允性 — 根據中遠海運發展和中遠海運集運的要求，市場公允性是本次項目評估的核心原則。本次評估的目的是：使中遠海運發展得到公允的回報率，同時確保中遠海運集運租金支出的合理性。

主要假設

1. 租賃方式

- 光船租賃

2. 租賃期限

- 一般情況下，租賃期由租約雙方根據船舶的集裝箱運力、船舶的市場流通性以及客戶的要求決定；
- 本交易下，新的租約將從二零二一年一月一日始，至各船舶船齡滿25週年時止。

3. 船舶分類和船齡

- 德魯里主要通過船舶裝載能力和船齡對中遠海運發展旗下船隊進行分類。為了方便計算租金，相似裝載能力的船舶（一般是姐妹船）被分為同一類別。
- 當把所有船舶按上述方式分組後，德魯里使用每組船舶的平均船齡作為該組船舶評估所用船齡，租賃期限也根據該船齡計算。

- 除船舶裝載能力和船齡以外，德魯里也考慮到14,074 TEU船型中智能主機和傳統主機的區別以及4,738 TEU船型為寬體船等特殊性的。

船型(TEU)	船舶艘數	平均船齡 (年)	平均租賃期限 (年)
18,982	5	5.9	19.1
14,074	6	9.1	15.9
14,074 ^{#*}	2	9.8	15.2
10,036	8	6.5	18.5
9,572	4	14.0	11.0
8,468 [*]	1	16.4	8.6
8,533	5	12.5	12.5
5,668/5,688	13	16.9	8.1
4,738 寬體	8	8.0	17.0
4,250	18	14.5	10.5
4,051	4	17.0	8.0
總計	74	12.2	

資料來源：中遠海運發展

註：

- 14,074 TEU船型下各船舶主機類型略有不同。14,074 TEU[#]船型使用傳統主機，共有兩艘，為中海之星(CSCL STAR)和中海金星(CSCL VENUS)；
- 8,468 TEU船型為方便船旗，8,533 TEU船型為中國船旗，故分開單列。

4. 船舶賬面價值（適用於9,000 TEU以上船型）

以中遠海運發展船舶賬面價值計算。

5. 資金成本

德魯里採用行業通用的企業權益和負債在資本結構的比例，並綜合考慮相關成本，得出本項目項下加權平均資本成本（「WACC」）。

6. 船舶殘值（適用於9,000 TEU以上船型）

- 船舶達到25週年的船舶殘值將按照拆船價格計算。
- 拆船價格按照每船舶輕噸（「輕噸」）366美元計算。

船型 (TEU)	平均船舶輕噸	平均船舶殘值 (百萬美元)
18,982	56,285	20.6
14,074	44,445	16.3
14,074 [#]	44,497	16.3
10,036	39,071	14.3
9,572	35,077	12.8

資料來源：中遠海運發展，德魯里

註： 14,074 TEU船型下各船舶主機類型略有不同。14,074 TEU[#]船型使用傳統主機，共有兩艘，為中海之星(CSCL STAR)和中海金星(CSCL VENUS)。

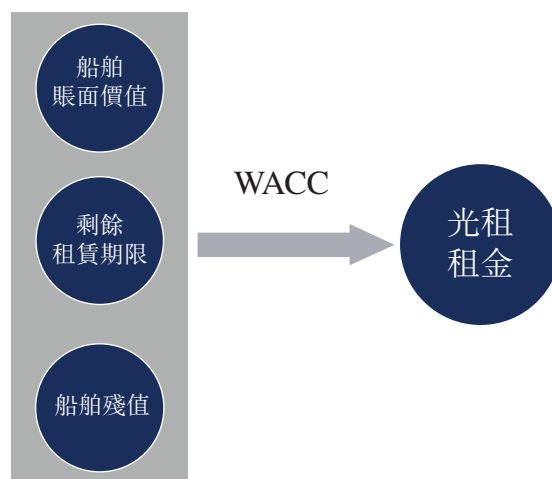
7. 評估租金

本次評估的租金為稅前租金，不包括任何稅金。

評估方法和租金計算：

1. 9,000 TEU以上船型光租租金

9,000 TEU以上船型租賃市場的特點是租船交易較少，未形成交易活躍的租船市場；零星成交的租金不具備市場代表性，不能夠作為評估租金的參考依據。考慮到是長期光船租的性質，德魯里建議以中遠海運發展船舶賬面價值為依據，以船東得到公允的投資回報與承租方支付合理的市場租金為前提，計算相應的光租租金。



9,000 TEU以上船型光租日租金

船型(TEU)	18,982	14,074	14,074 [#]	10,036	9,572
船舶艘數	5	6	2	8	4
平均租期(年)	19.1	15.9	15.2	18.5	11.0
租金(美元／天)	22,113	26,854	26,379	15,265	12,054

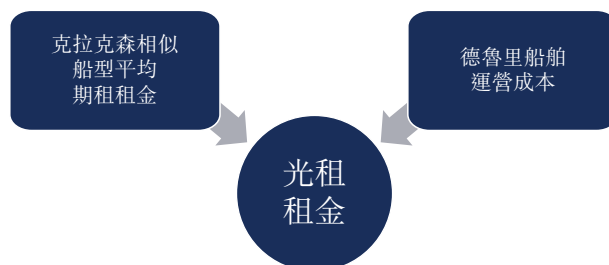
資料來源：中遠海運發展，德魯里

註： 14,074 TEU船型下各船舶主機類型略有不同。14,074 TEU[#]船型使用傳統主機，共有兩艘，為中海之星(CSCL STAR)和中海金星(CSCL VENUS)。

2. 9,000 TEU以下船型租金評估方法

9,000 TEU以下船型租船交易較多，形成了交易活躍的租船市場；歷史租金數據充足，具備市場代表性，能夠作為評估租金的參考依據。

德魯里建議以過往三年相似船型下克拉克森歷史期租水平為基礎，減去日常運營成本而得出的租金為依據確定9,000 TEU以下船型光租租金。



克拉克森相似船型最近三年歷史平均期租日租金

船型(TEU)	8,468	8,533	5,668/5,688	4,738寬體	4,250	4,051
克拉克森相似船型 (TEU)	8,500	8,500	6,800	4,738寬體	4,400窄體	4,400窄體
過往三年平均租金	21,324	21,324	17,796	16,007	11,033	11,033

資料來源：克拉克森

註： 8,468 TEU船型為方便船旗，8,533 TEU船型為中國船旗，故分開單列。

船舶單日運營成本(9,000 TEU以下船型適用)

根據德魯里二零二一年船舶運營成本(包括船舶管理成本)計算，年化增速為1%：

船型(TEU)	8,468	8,533	5,668/5,688	4,738寬體	4,250	4,051
平均船舶船齡	16.4	12.7	16.9	8.0	15.1	17.0
德魯里二零一九年單日 船舶運營成本	8,491	8,491	7,546	6,346	6,770	6,830
增長率	1%	1%	1%	1%	1%	1%
德魯里二零二一年單日 船舶運營成本	8,662	8,662	7,697	6,474	6,906	6,967

資料來源：德魯里

註： 8,468 TEU船型為方便船旗，8,533 TEU船型為中國船旗，故分開單列。

9,000 TEU以下船型光租日租金

船型(TEU)	8,468	8,533	5,668/5,688	4,738WB	4,250	4,051
船舶艘數	1	5	13	8	18	4
平均租期(年)	8.6	12.5	8.1	17.0	10.5	8.0
光租日租金	13,280	13,280	10,592	9,999	4,329	4,264

資料來源：中遠海運發展，德魯里，克拉克森

註： 8,468 TEU船型為方便船旗，8,533 TEU船型為中國船旗，故分開單列。

船隊租金總覽

分別通過賬面價值法和市場租金法，德魯里對中遠海運發展旗下74艘船舶未來光租租金進行評估。各船型光租年租金如下表所示，中遠海運發展74艘船舶光租年租金約為3.24億美元(稅前)。

船隊光租租金總覽

研究方法	賬面價值法及WACC					市場租金法						
船型(TEU)	18,982	14,074	14,074 [#]	10,036	9,572	8,468	8,533	5,668/5,688	4,738WB	4,250	4,051	總計
船舶艘數	5	6	2	8	4	1	5	13	8	18	4	74
平均租期(年)	19.1	15.9	15.2	18.5	11.0	8.6	12.5	8.1	17.0	10.5	8.0	
光租日租金(美元)	22,113	26,854	26,379	15,265	12,054	13,280	13,280	10,592	9,999	4,329	4,264	
光租年租金(百萬美元)	40.4	58.8	19.3	44.6	17.6	4.8	24.2	50.3	29.2	28.4	6.2	323.8

資料來源：德魯里

註：

- 14,074 TEU船型下各船舶主機類型略有不同。14,074 TEU*船型使用傳統主機，共有兩艘，為中海之星(CSCL STAR)和中海金星(CSCL VENUS)；
- 8,468 TEU船型為方便船旗，8,533 TEU船型為中國船旗，故分開單列。

如上表所示，中遠海運發展74艘船舶光租年租金約為3.24億美元(稅前)。

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；董事願就此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（「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 百分比
楊志堅先生 ⁽¹⁾	實益擁有人	100,000股H股	0.00388%	0.00082%
		936,000股A股	0.00967%	0.00763%
馮波鳴先生 ^{(2)、(3)}	實益擁有人	936,000股A股	0.00967%	0.00763%
	配偶權益	530,000股A股	0.00548%	0.00432%

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 百分比
張松聲先生	實益擁有人	150,000股H股	0.00581%	0.00122%

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，馮波鳴先生的配偶根據本公司的A股股票期權激勵計劃持有530,000份A股股票期權。馮波鳴先生因此被視為於本公司該等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	身份	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
中遠海運發展	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%
	鄧黃君先生	配偶權益	38,000股A股	0.00048%
中遠海運港口	馮波鳴先生	實益擁有人	32,379股普通股	0.00098%
	鄧黃君先生 ¹	實益擁有人	1,253,154股普通股	0.03780%

附註：

1. 於最後實際可行日期，鄧黃君先生於中遠海運港口53,154股股份（包括根據中遠海運港口二零一九年末期股息以股代息計劃應收的代息股份2,095股，該等股份在二零二零年七月十七日獲配發）及1,200,000份股票期權中擁有權益。

- (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
楊志堅	職工董事

- (c) 除上文所披露者外，於最後實際可行日期，就董事所知，(i)概無本公司董事、監事及最高行政人員於任何股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉或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（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，董事或監事概無於本集團任何成員公司自二零一九年十二月三十一日（即本公司最近期刊發之經審核合併財務報表之結算日期）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擁有任何直接或間接權益。

5. 董事及監事之合約權益

於最後實際可行日期，董事或監事概無於任何仍然有效並對本集團業務而言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，概無董事或監事與本集團任何成員公司訂有或擬訂立不可由本集團於一年內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所載意見或建議之專家之資格：

姓名	資格
第一上海	根據證券及期貨條例可進行第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的持牌法團
德魯里	專業航運業務獨立諮詢機構

於最後實際可行日期，第一上海及德魯里均無於本集團任何成員公司的股本擁有實益權益，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，第一上海及德魯里均無於自二零一九年十二月三十一日（即本集團最近期刊發之經審核賬目之結算日期）以來本集團任何成員公司所收購、出售或租賃，或擬收購、出售或租賃之任何資產中擁有任何直接或間接權益。

第一上海及德魯里已就本通函之刊發以及在本通函中以其形式及涵義載列其函件或報告及引述其名稱授出書面同意，且迄今並無撤回其書面同意。

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. 重大合約

本集團於緊接本通函日期前的兩年內並無訂立任何重大合約（並非於本集團日常業務過程中訂立的合約）。

10. 重大不利變動

董事確認，就董事所知，於最後實際可行日期，自二零一九年十二月三十一日（即本公司最近期刊發之經審核合併財務報表之結算日期）以來本集團之財務或貿易狀況並無任何重大不利變動。

11. 其他事項

- (a) 本公司的公司秘書為郭華偉博士。郭華偉博士為高級經濟師。
- (b) 本公司註冊地址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。

12. 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) 資產租賃框架協議；
- (c) 船舶租賃服務總協議；
- (d) 獨立財務顧問就船舶租賃服務總協議致獨立董事委員會及獨立股東的函件；
- (e) 獨立董事委員會就船舶租賃服務總協議致獨立股東的函件；
- (f) 本公司截至二零一八年及二零一九年十二月三十一日止兩個財政年度各年的年報以及本公司截至二零二零年六月三十日止六個月的中期報告；
- (g) 德魯里報告，其概要載錄於本通函附錄二；
- (h) 本附錄「7.專家及同意」一節所述第一上海及德魯里的書面同意；
- (i) 本公司日期為二零二零年四月二十七日有關須予披露交易及關連交易的通函；及
- (j) 本通函。