
此乃要件 請即處理

閣下如對本通函任何內容或應採取的行動有任何疑問，閣下應諮詢股票經紀或其他註冊證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已售出或以其他方式轉讓名下所有中遠海運能源運輸股份有限公司的股份，應立即將本通函及隨附的代表委任表格轉交買主或承讓人，或經手買賣或轉讓的銀行、股票經紀或其他代理，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，並明確表示概不就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。



COSCO SHIPPING ENERGY TRANSPORTATION CO., LTD.*
中遠海運能源運輸股份有限公司
(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)
(股份代號：1138)

- (1)須予披露及關連交易—建造船舶；及
(2)特別股東會通告

獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問



本封面頁所用詞彙與本通函所界定者具有相同涵義。

董事會函件載於本通函第6至20頁。獨立董事委員會致獨立股東的函件載於本通函第21頁。載有獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東之意見的函件載於本通函第22至41頁。

本公司謹訂於二零二六年一月二十七日(星期二)下午二時三十分假座中華人民共和國上海市虹口區東大名路1171號遠洋賓館三樓召開特別股東會，大會通告載於本通函第EGM-1至EGM-3頁。

隨附適用於特別股東會的代表委任表格。無論閣下能否出席特別股東會，務請儘快並在任何情況下必須於特別股東會或其任何續會指定舉行時間24小時前，將隨附之代表委任表格，按照其上列印之指示填妥並交回：(i) H股股東請交回至本公司之香港股份過戶登記分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；(ii) A股股東請交回至本公司的董事會辦公室，地址為中華人民共和國上海市虹口區東大名路670號7樓。填妥並交回代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席特別股東會或任何續會，並於會上投票。

目 錄

	頁 次
釋 義	1
董事 會 函 件	6
獨 立 董 事 委 員 會 函 件	21
獨 立 財 務 顧 問 函 件	22
附 錄 一 — 一 般 資 料	I-1
特 別 股 東 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：

「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(股份代號：600026)
「A股股東」	指 A股持有人
「該公告」	指 本公司日期為二零二五年十二月十二日的公告，內容 有關造船合約及其項下擬進行的交易
「公司章程」	指 本公司的公司章程
「聯繫人」	指 具有香港上市規則賦予該詞的涵義
「董事會」	指 董事會
「中國海運」	指 中國海運集團有限公司，一家於中國註冊成立的有限 責任公司，中遠海運的全資附屬公司及本公司控股股 東
「本公司」	指 中遠海運能源運輸股份有限公司，於中國註冊成立 的股份有限公司，其H股於香港聯交所主板(股份代 號：1138)上市及其A股於上海證券交易所(股份代號： 600026)上市
「關連人士」	指 具有香港上市規則賦予該詞的涵義
「關連交易」	指 具有香港上市規則賦予該詞的涵義
「代價」	指 各船舶的船舶價格，僅就本通函而言，含稅
「控股股東」	指 具有香港上市規則賦予該詞的涵義
「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

釋 義

「中遠海運集團」	指 中遠海運及其附屬公司(不包括本集團)
「中遠海運重工」	指 中遠海運重工有限公司，一家根據中國法律成立之有限責任公司，為中遠海運之全資附屬公司
「大連中遠海運重工」	指 大連中遠海運重工有限公司，一家根據中國法律成立的有限責任公司，為中遠海運之間接全資附屬公司
「廣東中遠海運重工」	指 廣東中遠海運重工有限公司，一家根據中國法律成立的有限責任公司，為中遠海運之間接全資附屬公司
「揚州中遠海運重工」	指 揚州中遠海運重工有限公司，一家根據中國法律成立之有限責任公司，為中遠海運之間接全資附屬公司
「大連海能」	指 大連中遠海運能源供應鏈有限公司，一家根據中國法律成立的有限責任公司，為本公司之全資附屬公司
「董事」	指 本公司董事
「載重噸」	指 載重噸
「特別股東會」	指 本公司謹訂於二零二六年一月二十七日(星期二)下午二時三十分假座中華人民共和國上海市虹口區東大名路1171號遠洋賓館三樓將予舉行的特別股東會，以審議及酌情批准(其中包括)造船合約及其項下擬進行的交易
「本集團」	指 本公司及其附屬公司
「H股」	指 本公司普通股股本中每股面值人民幣1.00元在香港聯交所主板上市(股份代號：1138)的境外上市外資股
「H股股東」	指 H股持有人

釋 義

「海南海能」	指 海南中遠海運能源運輸股份有限公司，一家根據中國法律成立之有限責任公司，為本公司之全資附屬公司
「香港」	指 中華人民共和國香港特別行政區
「香港聯交所」	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黃偉德先生、李潤生先生、趙勁松先生及王祖溫先生組成的獨立董事委員會，其成立旨在根據香港上市規則就造船合約及其項下擬進行的交易向獨立股東提供意見
「獨立財務顧問」	指 金聯資本(企業融資)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，獲委任為獨立財務顧問，根據香港上市規則以就造船合約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相關推薦建議
「獨立股東」	指 除中遠海運及其聯繫人以外的股東
「獨立第三方」	指 經董事作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，為獨立於本公司及其關連人士的第三方個人或公司及彼等各自的實益擁有人
「最後實際可行日期」	指 二零二六年一月六日，即本通函付印前為確定當中所載若干資料之最後實際可行日期
「上市規則」	指 聯交所證券上市規則
「立方米」	指 立方米
「百分比率」	指 具有香港上市規則賦予該詞的涵義

釋 義

「中國」	指 中華人民共和國，僅就本通函而言，指中華人民共和國境內(內地)
「人民幣」	指 人民幣，中國的法定貨幣
「證券及期貨條例」	指 香港法例571章證券及期貨條例(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「股份」	指 A股及H股
「股東」	指 股份持有人
「LNG雙燃料乙烯運輸船 造船合約」	指 大連海能與大連中遠海運重工就建造一艘液貨容積為9,000立方米的LNG雙燃料乙烯運輸船訂立日期為二零二五年十二月十二日的一份造船合約
「造船合約」	指 一份LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約、兩份阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及兩份LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約、兩份LR1型成品油／原油輪造船合約、八份MR型成品油／原油輪造船合約及四份MR型原油輪造船合約
「阿芙拉型甲醇雙燃料 原油輪及LR2型甲醇雙 燃料成品油／原油輪造 船合約」	指 海南海能與揚州中遠海運重工就建造兩艘單船載重噸為114,200載重噸阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及兩艘單船載重噸為109,900載重噸LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪訂立日期均為二零二五年十二月十二日的四份造船合約
「LR1型、MR型成品油／ 原油輪及MR型原油輪 造船合約」	指 本公司與大連中遠海運重工就建造兩艘LR1型成品油／原油輪、三艘MR型成品油／原油輪及四艘MR型原油輪，及與廣東中遠海運重工就建造五艘MR型成品油／原油輪訂立日期均為二零二五年十二月十二日的十四份造船合約
「附屬公司」	指 具有香港上市規則賦予該詞的涵義
「主要股東」	指 具有香港上市規則賦予該詞的涵義

釋 義

「目標船廠」 指 大連中遠海運重工、揚州中遠海運重工及廣東中遠海運重工的統稱

「%」 指 百分比

* 僅供識別



COSCO SHIPPING ENERGY TRANSPORTATION CO., LTD.*
中遠海運能源運輸股份有限公司
(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)
(股份代號：1138)

執行董事：

任永強(董事長)
朱邁進

非執行董事：

汪樹青
王威
周崇沂
馬媛茹

獨立非執行董事：

黃偉德
李潤生
趙勁松
王祖溫

敬啟者：

註冊辦事處：

中華人民共和國
中國(上海)自由貿易試驗區
臨港新片區
業盛路188號
A-1015室

中國主要營業地點：
中華人民共和國
上海虹口區
東大名路670號7樓

香港主要營業地點：
香港
干諾道中168-200號
信德中心西翼36樓
3601-3602室

- (1)須予披露及關連交易—建造船舶；及
(2)特別股東會通告**

I. 緒言

茲提述本公司日期為二零二五年十二月十二日的該公告，內容有關造船合約及其項下擬進行之交易。

於二零二五年十二月十二日，本集團與大連中遠海運重工、揚州中遠海運重工及廣東中遠海運重工就建造一艘乙烯船和十八艘油輪訂立造船合約，總代價為人民幣78.82億元。

* 僅供識別

本公司將召開特別股東會，以供相關股東考慮及批准造船合約及其項下擬進行之交易。

本通函旨在向閣下提供有關造船合約及其項下擬進行之交易的進一步資料，以供閣下於特別股東會上就相關決議案的投票作出知情決定。

II. LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約

LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約的主要條款載列如下：

日期

二零二五年十二月十二日

訂約方

- (1) 大連海能(作為買方)；及
- (2) 大連中遠海運重工(作為建造方及賣方)。

標的事項

根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約，大連中遠海運重工已同意進行船塢設計、建造、裝配、下水及完成船舶並出售及交付予大連海能，而大連海能已同意購買並接受船舶交付。

船舶

船舶為一艘按結構吃水計擔保載重噸7,500噸且液貨容積為9,000立方米的LNG雙燃料乙烯運輸船。

代價及付款條款

根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約，船舶的代價為人民幣3.2798億元。大連海能應根據造船進度(分別包括簽訂合約、開工建造、鋪放龍骨、船舶下水及船舶交付)分五期向大連中遠海運重工支付代價(即船舶的船舶價格)的5%、30%、2.5%、2.5%及60%。

船舶的代價可根據以下情況作出調整：(i)如船舶交船日期延遲或船舶狀況(包括船速、燃料消耗、載重噸及液貨容積)不能滿足合同標準，合同價格將相應下調；或(ii)若性能偏差超過(就燃料消耗)或低於(就船速、載重噸及液貨容積)合同允許範圍，買方有權拒絕接收船舶。上述調整須與第五期付款一併進行。根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約，船舶的代價不受任何上調機制規限。

LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約規定，如延遲交付的期間不超過30日(「寬限期」)，則船舶的價格不作調整。根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約，可就不可抗力事件允許延遲。

如延遲超過寬限期但分別不超過210日(即包括寬限期但不包括根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約於當中指定的不可抗力事件允許的延遲日數的日數)(「**210指定日**」)或255日(即包括寬限期及根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約於當中指定的不可抗力事件允許的延遲日數連同不允許延遲的任何其他日數的日數)(「**255指定日**」)，則將會根據延遲的程度決定船舶的價格削減幅度。為免生疑，因延遲而計算上述價格削減幅度時將以每日削減費率每日人民幣36,000元為準，惟船舶最高總削減額為人民幣6,480,000元。

如延遲分別超過210指定日或255指定日，則除非訂約方另行同意，否則大連海能有權拒絕接受交付船舶，如出現該情況，則根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約已付的一切款項連同利息將退還大連海能。

如船舶的性能(例如航速、載重噸、燃料消耗值及液貨容積)未能符合若干約定基準(視乎情況而定)，則其價格將會作出其他向下調整。然而，如相關性能高於或低於若干約定基準，則大連海能有權拒絕船舶交付或以經削減合約價接受船舶。就航速、載重噸、燃料消耗值及液貨容積對船舶削減價格的最高總額分別為人民幣1,750,000元、人民幣800,000元、人民幣800,000元及人民幣1,639,900元。

代價乃由大連海能與大連中遠海運重工參考市場上兩家獨立船廠及大連中遠海運重工建造規格相同的船舶的市價經公平協商釐定，而來自大連中遠海運重工的最終報價(包括價格及付款條款、調整事項及交船期)較來自獨立船廠的兩個其他報價更可取。

於商討該船舶的代價的過程中，本集團最初向國內四家船廠發出詢價，而隨後僅收到其中三家的詳細報價(包括兩家獨立船廠及大連中遠海運重工)，因餘下一家船廠無法滿足船舶的技術參數要求。本集團根據反饋船廠各自的造船能力、船台可獲性、交船期、價格等因素選擇目標船廠，並與目標船廠就技術和商務方面進行了多輪磋商，以達成LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約的最終條款。

代價將由大連海能撥付，其中約70%以外部融資(包括銀行借款)及約30%以內部財務資源撥付。本集團預計於股東會後就上述銀行借款開展磋商。

交付

預期船舶將於二零二七年十月底(或之前)交付。

III. 阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約

阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約的主要條款載列如下：

日期

二零二五年十二月十二日

訂約方

- (1) 海南海能(作為買方)；及
- (2) 揚州中遠海運重工(作為建造方及賣方)。

標的事項

根據阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約，揚州中遠海運重工已同意進行船塢設計、建造、下水、裝配及完成船舶並出售及交付予海南海能，而海南海能已同意購買並接受船舶交付。

船舶

船舶為兩艘按每艘以結構吃水計擔保載重噸114,200載重噸阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及兩艘按每艘以結構吃水計載重噸109,900載重噸LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪。

代價及付款條款

根據阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約，每艘阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪的代價為人民幣6.10億元，而兩艘船舶的總代價為人民幣12.20億元。每艘LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪的代價為人民幣6.30億元，而兩艘船舶的總代價為人民幣12.60億元。海南海能應根據造船進度(分別包括簽訂合約、開工建造、舖放龍骨、船舶下水及船舶交付)分五期向揚州中遠海運重工支付每艘船舶的代價的20%、10%、10%、10%及50%。

每艘船舶的代價可根據以下情況作出調整：(i)如船舶交船日期延遲或船舶狀況(包括船速、燃料消耗及載重噸)不能滿足合同標準，合同價格將相應下調；或(ii)若性能偏差超過(就燃料消耗)或低於(就船速及載重噸)合同允許範圍，買方有權拒絕接收船舶。上述調整須與第五期付款一併進行。根據阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約，每艘船舶的代價不受任何上調機制規限。

各阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約規定，如延遲交付的期間不超過30日(「**寬限期**」)，則相關船舶的價格不作調整。根據阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約，可就不可抗力事件允許延遲。

如延遲超過寬限期但分別不超過210日(即包括寬限期但不包括根據阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約於當中指定的不可抗力事件允許的延遲日數的日數)(「**210指定日**」)或270日(即包括寬限期及根據阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約於當中指定的不可抗力事件允許的延遲日數連同不允許延遲的任何其他日數的日數)(「**270指定日**」)，則將會根據延遲的程度決定相關船舶的價格削減幅度。為免生疑，因延遲而計算上述價格削減幅度時，根據各阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪造船合約，將以每日削減費率每日人民幣63,000元為準，惟每艘船舶最高總削減額為人民幣11,340,000元，及根據各LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約，則將以每日削減費率每日人民幣65,000元為準，惟每艘船舶最高總削減額為人民幣11,700,000元。

如延遲分別超過210指定日或270指定日，則除非訂約方另行同意，否則海南海能有權拒絕接受交付相關船舶，如出現該情況，則根據相關阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約已付的一切款項連同利息將退還海南海能。

如相關船舶的性能(例如航速、載重噸、燃料消耗值)未能符合若干約定基準(視乎情況而定)，則其價格將會作出其他向下調整。然而，如相關性能高於或低於若干約定基準，則海南海能有權拒絕相關船舶交付或以經削減合約價接受相關船舶。就航速、載重噸、燃料消耗值對每艘阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪削減價格的最高總額分別約為人民幣2,317,000元、人民幣4,400,000元及人民幣1,845,000元，及對每艘LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪削減價格的最高總額分別約為人民幣2,391,000元、人民幣4,600,000元及人民幣1,900,000元。

儘管揚州中遠海運重工就建造LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪提供的擬交付期間稍晚於另一船廠提供的交付期間，惟經計及(i)揚州中遠海運重工的定價條款最低；(ii)付款結構與另外兩家獨立船廠報價相同；(iii)揚州中遠海運重工建造阿芙拉型／LR2型油輪的往績記錄；及(iv)揚州中遠海運重工多年來一直向本集團提供造船服務，相較其他獨立船廠，可與本集團實現更佳及更高效的溝通，本公司認為該等因素更為突出，因此，其決定選擇揚州中遠海運重工作為下一輪競爭性磋商的首選船廠。

代價乃由海南海能與揚州中遠海運重工參考市場上兩家獨立船廠及揚州中遠海運重工建造規格相同的油輪的市價經公平協商釐定，而來自揚州中遠海運重工的最終報價(包括價格)較來自獨立船廠的兩個其他報價更可取。

於商討該等船舶的代價的過程中，本集團向國內三家船廠(包括兩家獨立船廠及揚州中遠海運重工)發出詳細詢價，根據反饋船廠各自的造船能力、船台可獲性、交船期、價格等因素選擇目標船廠，並與目標船廠就技術和商務方面進行了多輪磋商，以達成阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約的最終條款。

代價將由海南海能撥付，其中約80%以外部融資(包括銀行借款或金融租賃)及約20%以內部財務資源撥付。本集團預計於股東會後就上述銀行借款開展磋商。

交付

預期兩艘阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪將分別於二零二八年十月十五日及二零二八年十二月十五日(或之前)交付。

預期兩艘LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪將分別於二零二九年二月底及二零二九年五月底(或之前)交付。

IV. LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約

LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約的主要條款載列如下：

日期

二零二五年十二月十二日

訂約方

(1) 本公司(作為買方)；及

- (2) 大連中遠海運重工(作為兩艘LR1型成品油／原油輪、三艘MR型成品油／原油輪、四艘MR型原油輪的建造方及賣方)；及
- (3) 廣東中遠海運重工(作為五艘MR型成品油／原油輪的建造方及賣方)。

標的事項

根據LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約，大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工已同意進行船塢設計、建造、下水、裝配及完成船舶並出售及交付予本公司，而本公司已同意購買並接受船舶交付。

船舶

船舶為兩艘按每艘以結構吃水計擔保載重噸74,000載重噸的LR1型成品油／原油輪、八艘MR型成品油／原油輪及四艘按每艘以結構吃水計擔保載重噸49,000載重噸的MR型原油輪。

代價及付款條款

根據LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約，(i)每艘LR1型船舶的代價為人民幣4.56億元，而兩艘LR1型船舶的總代價為人民幣9.12億元；(ii)每艘MR型成品油／原油輪的代價為人民幣3.49億元，而八艘船舶的總代價為人民幣27.92億元；及(iii)每艘MR型原油輪的代價為人民幣3.425億元，而四艘船舶的總代價為人民幣13.70億元。本公司應根據造船進度(分別包括簽訂合約、開工建造、鋪放龍骨、船舶下水及船舶交付)分五期向大連中遠海運重工支付每艘LR1型成品油／原油輪的代價的20%、10%、10%、10%及50%；分五期分別向大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工支付每艘MR型成品油／原油輪的代價的20%、20%、20%、20%及20%；分五期向大連中遠海運重工支付每艘MR型原油輪的代價的20%、20%、20%、20%及20%。

每艘船舶的代價可根據以下情況作出調整：(i)如船舶交船日期延遲或船舶狀況(包括船速、燃料消耗及載重噸)不能滿足合同標準，合同價格將相應下調；或(ii)若性能偏差超過(就燃料消耗)或低於(就船速及載重噸)合同允許範圍，買方有權拒絕接收船舶。上述調整須與第五期付款一併進行。根據LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約，每艘船舶的代價不受任何上調機制規限。

各LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約規定，如延遲交付的期間不超過30日(「寬限期」)，則相關船舶的價格不作調整。根據LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約，可就不可抗力事件允許延遲。

如延遲超過寬限期但分別不超過210日(即包括寬限期但不包括根據LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約於當中指定的不可抗力事件允許的延遲日數的日數)(「**210指定日**」)或270日(即包括寬限期及根據LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約於當中指定的不可抗力事件允許的延遲日數連同不允許延遲的任何其他日數的日數)(「**270指定日**」)，則將會根據延遲的程度決定相關船舶的價格削減幅度。為免生疑，因延遲而計算上述價格削減幅度時，根據各LR1型成品油／原油輪造船合約，將以每日削減費率每日人民幣47,000元為準，惟每艘船舶最高總削減額為人民幣8,460,000元，及根據各MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約，將以每日削減費率每日人民幣36,000元為準，惟每艘船舶最高總削減額為人民幣6,480,000元。

如延遲分別超過210指定日或270指定日，則除非訂約方另行同意，否則本公司有權拒絕接受交付相關船舶，如出現該情況，則根據相關LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約已付的一切款項連同利息將退還本公司。

如相關船舶的性能(例如航速、載重噸、燃料消耗值)未能符合若干約定基準(視乎情況而定)，則其價格將會作出其他向下調整。然而，如相關性能高於或低於若干約定基準，則本公司有權拒絕相關船舶交付或以經削減合約價接受相關船舶。就航速、載重噸、燃料消耗值對每艘LR1型成品油／原油輪削減價格的最高總額分別約為人民幣1,753,000元、人民幣2,250,000元及人民幣1,370,000元，及對每艘MR型成品油／原油輪及MR型原油輪削減價格的最高總額分別約為人民幣1,320,000元、人民幣1,250,000元及人民幣1,050,000元。

代價乃由本公司分別與大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工參考市場上兩家獨立船廠及大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工建造規格相同的油輪的市價經公平協商釐定，而來自大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工的最終報價(包括價格及付款條款、調整事項及交船期)較來自獨立船廠的兩個其他報價更可取。

於商討該等船舶的代價的過程中，本集團就LR1型成品油／原油輪向國內三家船廠(包括兩家獨立船廠及大連中遠海運重工)發出詢價，及就MR型成品油／原油輪及MR型原油輪向國內四家船廠(包括兩家獨立船廠、大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工)發出詳細詢價，根據反饋船廠各自的造船能力、船台可獲性、交船期、價格等因素選擇目標船廠，並與目標船廠就技術和商務方面進行了多輪磋商，以達成LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約的最終條款。

代價將由本公司撥付，其中約80%以外部融資(包括銀行借款及金融租賃)及約20%以內部財務資源撥付。本集團預計於股東會後就上述銀行借款開展磋商。

交付

預期兩艘由大連中遠海運重工建造的LR1型成品油／原油輪將分別於二零二八年十月底及二零二八年十二月底(或之前)交付。

預期三艘由大連中遠海運重工建造的MR型成品油／原油輪將分別於二零二七年九月底、二零二七年十二月底及二零二八年四月底(或之前)交付。

預期五艘由廣東中遠海運重工建造的MR型成品油／原油輪將分別於二零二八年六月底至十二月底(或之前)間陸續交付。

預期四艘由大連中遠海運重工建造的MR型原油輪將分別於二零二八年五月底及二零二八年十一月底(或之前)交付。

V. 訂立造船合約的理由及裨益

為進一步提升能源供應鏈韌性與安全保障能力、優化公司船隊結構與市場競爭力，本集團擬開展多船型清潔燃料船舶的投資建造。本次系列造船項目系基於以下綜合考量：

1. 響應國家戰略，服務能源運輸需求

順應國內外油氣化工產品運輸需求增長趨勢，尤其是乙烯、原油及成品油區域貿易活躍，通過補充稀缺運力、優化船型配置，提升本集團在細分市場的服務能力與市場份額。

具體而言，一艘乙烯船的造船訂單主要受全球乙烯需求強勁增長的推動，尤其是在亞洲，且隨著中國廣泛採用乙烷裂解技術，沿海國內乙烯運輸市場也隨之擴大。兩艘阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及兩艘LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪的造船訂單鞏固本集團在蘇伊士運河以東的市場份額，並拓展至高收益的大西洋市場。

2. 優化船隊結構，增強運營競爭力

通過新增船舶運力，增強本集團船隊內外貿兼營的靈活性與運營效率，鞏固市場份額，夯實可持續盈利能力。

近年來，本集團持續推進船隊更新，並逐步淘汰部分老舊運力。尤其是，考慮到截至二零二五年九月底，本公司自有內貿油輪平均船齡超過16年，根據造船合約建造的兩艘LR1型成品油／原油輪、八艘MR型成品油／原油輪及四艘MR型原油輪(主要用於國內貿易運輸)將根據國家以舊換新政策承接具備國內航運資質的老舊船舶，因此，不會增加國內貿易的整體市場運輸能力。造船決策亦旨在維持本集團在國內市場份額，優化船隊船齡架構，實現船隊規模的動態平衡，確保整體運力供應的穩定性。該決策為本集團船隊更新長期策略的核心部分。

本集團的油輪船隊整體上致力於在保持穩定規模的同時，不斷優化船隊架構。具體而言，外貿油輪船隊將專注於發展VLCC、阿芙拉型及LR2等優勢船型，而內貿油輪船隊則將專注於更新LR1、巴拿馬型及MR等主要船型。此次訂購的阿芙拉型及LR2型油輪乃落實集中發展國際貿易優勢船型策略的具體舉措。未來，本集團將透過保持適當的新訂單節奏，鞏固其長期競爭力。同時，鑑於當前全球造船產能緊張、新船舶交付週期普遍延長的行業環境，新船建造決策亦體現遠見卓識及前瞻性規劃，旨在解決導致退役船齡的老舊船舶逐步退役造成的產能缺口，確保運營的持續性及穩定的市場份額。此外，隨著全球航運業綠色航運趨勢的興起，建造兩艘更環保的阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及兩艘LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪，將在優化本集團全球船隊結構時取代老舊低效船舶。

造船合約是本集團船隊更新長期策略的一部分。截至最後實際可行日期，根據已經董事會決議的決議案以及(倘需要)本公司股東會上股東批准的決議案，計劃新增的28艘油輪運力(包括截至二零二五年第三季度末本公司現有18艘油輪訂單、光租租入的6艘VLCC，及須於特別股東會獲股東批准及根據造船合約建造的2艘阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及2艘LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪)與自二零二零年始以來根據本公司船舶處置滾動計劃已處置及計劃處置的28艘油輪在運力上相當，旨在確保維持本公司的核心運力。

3. 踐行綠色航運，推動低碳轉型

新建船舶採用LNG雙燃料、甲醇雙燃料、甲醇燃料READY等清潔動力系統，並配備節能與智能化裝置，積極響應全球航運減碳趨勢，符合公司可持續發展戰略，提升船舶全生命週期競爭力。

4. 把握政策機遇，實現效益協同

充分利用國家鼓勵船舶更新等產業支持政策，結合當前造船價格與交船期的市場窗口期，合理控制投資成本，力爭實現經濟效益與戰略佈局的協同推進，為股東創造長期價值。

5. 利用船舶航線營運及部署的靈活性，掌握市場機遇

新造船船的營運安排將充分利用本集團船舶所具備的國內外貿易資質優勢。交付後，本集團將根據交付時國內外石油運輸市場的現行狀況、運費費率及區域貿易流量，對所有新造船船的具體市場部署進行全面及動態的評估。憑藉該營運靈活性，本集團將在適當時候選擇最具經濟效益的市場進行部署，從而最大限度地提高船舶收益，增強整體盈利能力，並優化應對市場風險的能力。

本次新造船船是本集團落實船隊發展規劃、把握市場發展機遇並踐行綠色低碳發展的重要舉措。隨著新船的交付，本集團將有效補充關鍵船型運力，進而提升在乙烯及油品運輸市場的服務能力和競爭力，符合本公司長期發展戰略與全體股東利益。根據本集團內部測算，此次建造一艘乙烯船和十八艘油輪具備較好投資回報率，有助於提升本公司抗風險能力。

VI. 有關訂約方及造船合約及其項下擬進行之交易的資料

本公司及本集團

本公司為於中國註冊成立的股份有限公司，其H股在香港聯交所上市(股份代號：1138)，其A股在上海證券交易所上市(股份代號：600026)。

本集團主要從事投資控股、中國沿海和國際油品運輸、國際液化天然氣運輸、液化石油氣運輸、化學品運輸及船舶出租。

大連海能為一家根據中國法律註冊成立的有限責任公司，為本公司的全資附屬公司。其主要從事國內沿海液化氣船運輸、國際船舶危險品運輸、國內船舶管理業務、國際船舶管理業務以及物流倉儲業務等。

海南海能為一家根據中國法律註冊成立的有限責任公司，為本公司的全資附屬公司。其主要從事國際能源運輸業務。

中遠海運及中國海運

中遠海運為一家國有企業及本公司間接控股股東。中遠海運的主要業務為國際船舶運輸、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、海洋工程設計、碼頭與港口投資。

中國海運是一家根據中國法律註冊成立的公司，並為中遠海運的全資附屬公司。中國海運主要從事沿海及遠洋貨物運輸、集裝箱運輸、進出口業務及國際貨運代理業務。

目標船廠

大連中遠海運重工為一家根據中國法律成立的有限責任公司，其為中遠海運重工的間接全資附屬公司，主要從事船舶的建造、修理及改裝。

揚州中遠海運重工為一家根據中國法律成立的有限責任公司，其為中遠海運重工的直接全資附屬公司，主要從事船舶的建造、修理及改裝。

廣東中遠海運重工為一家根據中國法律成立的有限責任公司，其為中遠海運重工的間接全資附屬公司，主要從事船舶的建造、修理及改裝。

中遠海運重工為一家根據中國法律成立的有限責任公司且為中遠海運的全資附屬公司。其主要從事船舶及海洋裝備建造、修理改裝及配套服務。

VII. 上市規則的涵義

造船合約及其項下擬進行之交易

於最後實際可行日期，中遠海運及其聯繫人控制或有權控制2,563,294,576股A股的投票權，相當於本公司全部已發行股本的約46.90%。因此，中遠海運為本公司的間接控股股東，故為本公司的關連人士。

據董事所知、所悉及所信，大連中遠海運重工、揚州中遠海運重工及廣東中遠海運重工為中遠海運的間接全資附屬公司，故為本公司的關連人士。因此，根據上市規則第十四A章，造船合約及其項下擬進行之交易構成本公司關連交易。

根據上市規則第14.22條，如一連串交易全部均於十二個月內進行或屬彼此相關者，則該等交易合併計算，並視為一項交易處理。由於十九份造船合約的交易對方均為關聯方，並且交易性質相似，應當合併計算。合併後，由於根據上市規則有關造船合約及其項下擬進行的交易的一項或多項適用百分比率超過5%但皆低於25%，因此造船合約及其項下擬進行的交易構成本公司須予披露及關連交易，須遵守上市規則第十四章項下之通知及公告規定，以及上市規則第十四A章項下之公告、獨立股東批准、通函及年度申報之規定。

VIII. 獨立董事委員會及獨立財務顧問

獨立董事委員會(由全體獨立非執行董事組成)根據上市規則第十四A章已經成立，以就造船合約及其項下擬進行之交易的條款是否公平合理、按一般商業條款、於日常及一般業務過程中進行，以及是否符合本公司及其股東的整體利益向獨立股東提供意見。

本公司已根據上市規則第14A.40條委任獨立財務顧問，以就造船合約及其項下擬進行之交易的條款是否公平合理、按一般商業條款、於日常及一般業務過程中進行，以及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及作出建議。

IX. 董事確認

執行董事任永強先生及朱邁進先生以及非執行董事汪樹青先生、王威先生及周崇沂女士於中遠海運及／或其附屬公司(不包括本集團)擔任職位，故任永強先生及朱邁進先生(彼等作為執行董事)以及汪樹青先生、王威先生及周崇沂女士已就批准造船合約及其項下擬進行交易的相關董事會決議案放棄投票。除上文所述者外，概無其他董事於造船合約及其項下擬進行的交易中擁有重大權益，因此概無其他董事已就有關董事會決議案放棄投票。

X. 擬於股東會上提呈的決議案

本通函所披露的有關造船合約及其項下擬進行之交易的資料將提呈特別股東會審議及酌情批准。

XI. 特別股東會

有關(其中包括)造船合約及其項下擬進行之交易的決議案將於特別股東會上提交股東審議。

謹訂於二零二六年一月二十七日(星期二)下午二時三十分假座中華人民共和國上海市虹口區東大名路1171號遠洋賓館三樓召開特別股東會，大會通告載於本通函第EGM-1至第EGM-3頁。

無論 閣下能否出席上述大會，務請儘快並在任何情況下必須於該等大會或其任何續會指定舉行時間24小時前，將隨附之代表委任表格，按照其上列印之指示填妥並交回至本公司之香港股份過戶登記分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。填妥並交回代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席上述大會或任何續會，並於會上投票。

根據上市規則第13.39(4)條，股東在特別股東會的任何表決須以投票方式進行。投票結果的公告將於特別股東會後由本公司按上市規則第13.39(5)條指定的方式發出。

根據上市規則，任何於造船合約及其項下擬進行之交易中擁有重大權益的股東須於特別股東會上就相關決議案放棄投票。於最後實際可行日期，中遠海運直接持有1,026,369,981股A股及中國海運(中遠海運的全資附屬公司)持有1,536,924,595股A股。因此，中遠海運及其聯繫人有權行使有關2,563,294,576股A股(相當於本公司全部已發行股本約46.90%)投票權的控制權。因此，中遠海運、中國海運及彼等各自的聯繫人以及參與造船合約及其項下擬進行之交易或於其中擁有權益的人士將須就將於特別股東會上提呈的相關決議案放棄投票。

除上文所披露者外，就董事所深知、盡悉及確信，於最後實際可行日期，概無其他股東於造船合約及其項下擬進行之交易中擁有重大權益，並須於特別股東會上就批准相關決議案放棄投票。

XII. 暫停辦理股份過戶登記手續

為釐定有權出席特別股東會並於會上投票的H股股東，本公司H股股東名冊將於二零二六年一月二十二日(星期四)至二零二六年一月二十七日(星期二)(包括首尾兩日)暫停辦理股份過戶登記手續，期間轉讓H股將不獲登記。凡於二零二六年一月二十七日(星期二)名列本公司股東名冊的H股股東，均有權出席特別股東會並於會上投票。為符合資格出席特別股東會並於會上投票，所有過戶文件連同有關股票必須於二零二六年一月二十一日(星期三)下午四時三十分前送交本公司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17樓1712-1716號舖。

XIII. 推薦建議

務請閣下垂注本通函第21頁所載內容有關造船合約及其項下擬進行之交易之獨立董事委員會函件以及本通函第22至41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，當中載有造船合約及其項下擬進行之交易及獨立財務顧問於達致有關意見時考慮的主要因素及理由。

獨立董事委員會經考慮造船合約及其項下擬進行之交易的條款及獨立財務顧問的意見後認為，儘管造船合約及其項下擬進行之交易並非於本集團一般及日常業務中進行，惟造船合約及其項下擬進行之交易乃按一般商業條款或更佳條款訂立，屬公平合理且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相關決議案，以批准造船合約及其項下擬進行之交易。

根據本通函所載資料，董事認為造船合約及其項下擬進行之交易的條款屬公平合理且符合本公司及其股東的整體利益，及建議獨立股東批准將於特別股東會上提呈的相關決議案。

XIV. 其他資料

亦請 閣下垂注本通函各附錄所載的其他資料。

此 致

列位股東 台照

承董事會命
中遠海運能源運輸股份有限公司
董事長
任永強
謹啟

二零二六年一月九日

* 僅供識別



COSCO SHIPPING ENERGY TRANSPORTATION CO., LTD.*
中遠海運能源運輸股份有限公司
(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)
(股份代號：1138)

敬啟者：

- (1) 須予披露及關連交易－建造船舶；
及
(2) 特別股東會通告

茲提述本公司日期為二零二六年一月九日內容有關(其中包括)造船合約及其項下擬進行之交易的通函(「通函」)，本函件為其中一部分。除文義另有所指外，通函所界定之詞彙與本函件所用者具有相同涵義。

造船合約及其項下擬進行之交易

吾等已獲董事會委任，以就造船合約及其項下擬進行之交易是否按一般商業條款或更佳條款進行、屬公平合理、在日常及一般業務過程中訂立，且符合本公司及股東的整體利益向獨立股東提供意見。

經考慮造船合約及其項下擬進行之交易的條款及獨立財務顧問的意見後，儘管造船合約及其項下擬進行之交易並非於本集團的日常及一般業務過程中訂立，但獨立董事委員會認為造船合約及其項下擬進行之交易乃按一般商業條款或更佳條款訂立，屬公平合理且符合本公司及股東的整體利益。因此，吾等建議獨立股東投票贊成將於特別股東會提呈以批准造船合約及其項下擬進行之交易的相關決議案。

此致

列位獨立股東 台照

代表
獨立董事委員會

獨立非執行董事

黃偉德先生

獨立非執行董事

李潤生先生

獨立非執行董事

趙勁松先生

獨立非執行董事

王祖溫先生

謹啟

二零二六年一月九日

* 僅供識別

以下為金聯資本(企業融資)有限公司就造船合約及其項下擬進行之交易致獨立董事委員會及獨立股東的意見函件全文，乃為供載入本通函而編製。



香港
灣仔

告士打道56號
東亞銀行港灣中心
28樓

敬啟者：

**須予披露及關連交易－
建造船舶**

緒言

茲提述吾等獲委任為獨立財務顧問，以就造船合約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，有關詳情載於 貴公司致股東日期為二零二六年一月九日的通函(「通函」)所載的董事會函件(「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內所界定者具有相同涵義。

茲提述該公告。於二零二五年十二月十二日， 貴集團與大連中遠海運重工、揚州中遠海運重工及廣東中遠海運重工就建造一艘乙烯船和十八艘油輪訂立造船合約，總代價為人民幣78.82億元。

目標船廠為中遠海運重工的全資附屬公司，而中遠海運重工為中遠海運的全資附屬公司。於最後實際可行日期，中遠海運及其聯繫人控制或有權控制2,563,294,576股A股的投票權，相當於 貴公司全部已發行股本的約46.90%。因此，中遠海運為 貴公司的間接控股股東，故為 貴公司的關連人士。

根據上市規則第14.22條，如一連串交易全部均於十二個月內進行或屬彼此相關者，則該等交易合併計算，並視為一項交易處理。由於十九份造船合約的交易對方均為關聯方，並且交易性質相似，應當合併計算。合併後，由於根據上市規則有關造船合約及其項下擬進行的交易的一項或多項適用百分比率超過5%但皆低於25%，因此造

船合約及其項下擬進行的交易構成 貴公司須予披露及關連交易，須遵守上市規則第十四章項下之通知及公告規定，以及上市規則第十四A章項下之公告、獨立股東批准、通函及年度申報之規定。

執行董事任永強先生及朱邁進先生以及非執行董事汪樹青先生、王威先生及周崇沂女士於中遠海運及／或其附屬公司(不包括 貴集團)擔任職位，故任永強先生、朱邁進先生、汪樹青先生、王威先生及周崇沂女士已就批准造船合約及其項下擬進行交易的相關董事會決議案放棄投票。除上文所述者外，概無其他董事於造船合約及其項下擬進行的交易中擁有重大權益，因此概無其他董事已就有關董事會決議案放棄投票。

獨立董事委員會(由全體獨立非執行董事黃偉德先生、李潤生先生、趙勁松先生及王祖溫先生組成)已根據上市規則成立以就造船合約及其項下擬進行之交易向獨立股東提供意見。吾等(即金聯資本(企業融資)有限公司)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。

於最後實際可行日期，吾等與 貴公司及任何其他可能合理地被視為與吾等的獨立性有關的各方並無任何關係，亦無擁有其權益。除就本次委聘吾等為獨立財務顧問而應付吾等的一般專業費用外，吾等概無因訂有任何安排而將向 貴公司或任何其他可能合理地被視為與吾等的獨立性有關的各方收取任何費用或利益。於過往兩年內，吾等曾四次獲委任為 貴公司的獨立財務顧問。有關詳情載於日期為(i)二零二四年二月二日的通函，內容有關須予披露及關連交易；(ii)二零二四年十二月十日的通函，內容有關若干持續關連交易；(iii)二零二五年三月二十五日的通函，內容有關關連交易及須予披露及關連交易；及(iv)二零二五年十二月五日的通函，內容有關須予披露及關連交易及持續關連交易。此外，於過往兩年內，吾等曾三次獲委任為 貴公司的關連人士中遠海運發展股份有限公司(其H股於香港聯交所主板上市(股份代號：2866)及其A股於上海證券交易所上市(股票代碼：601866))的獨立財務顧問。有關詳情載於其(i)日期為(a)二零二四年十月九日的通函，內容有關須予披露及關連交易以及持續關連交易及(b)二零二五年九月五日的通函，內容有關主要及關連交易；及(ii)日期為二零二五年十月三十日的公告及日期為二零二五年十一月二十八日的通函，內容有關主要及關連交易以及若干持續關連交易。

儘管存在上述情況，過往接受 貴公司及其關連人士委聘不會影響吾等對於 貴公司的獨立性，原因是吾等認為吾等所收取專業費用乃按一般商業條款訂立及並非龐大金額，應不會產生吾等的獨立性將受此影響的印象。此外，自從吾等開始擔任獨立財務顧問職務以來及於最後實際可行日期，吾等於(a) 貴公司；(b)中遠海運或其附屬公司；及(c) 貴公司任何核心關連人士之中(i)並無任何直接或間接股權；(ii)並非緊密聯繫人或核心關連人士；(iii)並無任何財務聯繫(例如任何財務擔保或任何應收／應付

款項) (就本次委聘為獨立財務顧問及與 貴公司及其關連人士有關的上述委任而應付吾等的正常專業費用除外) ; (iv)並無其他現存業務關係(本次委聘為獨立財務顧問以及吾等作為 貴公司及其關連人士獨立財務顧問的上述委聘除外) ; (v)吾等開始擔任獨立財務顧問前兩年內，吾等並無擔任其財務顧問；及(vi)並非其核數師或申報會計師。因此，根據香港上市規則第13.84條，吾等獨立於 貴公司。

意見基準

於達致吾等的推薦建議時，吾等乃倚賴通函所載聲明、資料及陳述，以及 貴公司、董事及 貴公司管理層向吾等提供之資料及陳述。吾等已假設通函所載或所述全部資料、陳述及意見以及由 貴公司、董事及 貴公司管理層所提供之資料及陳述乃屬真實及準確，且於最後實際可行日期仍將持續準確。吾等並無理由懷疑 貴公司管理層向吾等所提供之資料及陳述之真實性、準確性及完整性。

通函的資料乃遵照上市規則而刊載，旨在提供有關 貴公司的資料，董事願就通函的資料共同及個別地承擔全部責任。董事在作出一切合理查詢後，確認就其深知及確信，通函所載資料在各重要方面均屬準確完備，並無誤導或欺詐成分，且並無遺漏其他事項，足以令致其所載任何陳述或文件產生誤導。

吾等認為，吾等已獲提供足夠資料作為吾等意見之合理基礎。吾等並無理由懷疑任何相關資料被隱瞞，吾等亦未發現任何重大事實或情況導致吾等獲提供之資料及向吾等作出之陳述變為不真實、不準確或具誤導性。吾等認為，吾等已採取一切所需行動，使吾等達致知情意見及證明吾等依賴所提供之資料屬合理，以為吾等意見提供合理基礎。然而，吾等並無根據上市規則就 貴公司、董事及 貴公司管理層所提供之資料進行任何獨立核證，亦無對 貴集團及有關造船合約及其項下擬進行之交易的各方之業務及事務進行獨立調查。

本函件僅為根據上市規則向獨立董事委員會及獨立股東提供資料以供其考慮造船合約及其項下擬進行之交易。除供載入通函外，若無吾等事先書面同意，不得引用或提述本函件全部或任何部分內容，且本函件亦不可作任何其他用途。

所考慮主要因素及理由

於達致吾等的意見及推薦建議時，吾等已考慮下列主要因素及理由：

1. 造船合約訂約方的背景資料

1.1 貴集團的背景資料

貴公司為於中國註冊成立的股份有限公司，其H股在香港聯交所上市(股份代號：1138)，其A股在上海證券交易所上市(股份代號：600026)。 貴集團主要從事投資控股、中國沿海和國際油品運輸、國際液化天然氣(「LNG」)運輸、液化石油氣運輸、化學品運輸及船舶出租。

1.2 貴集團的財務業績

以下載列 貴集團截至二零二三年、二零二四年十二月三十一日止兩個年度各年以及截至二零二五年六月三十日止六個月的綜合損益表概要，乃摘錄自 貴公司截至二零二四年十二月三十一日止年度的年度報告(「二零二四年年報」)及 貴公司截至二零二五年六月三十日止六個月的中期報告(「二零二五年中期報告」)。

	截至六月三十日止六個月 二零二五年 人民幣千元 (未經審核)	截至十二月三十一日止年度 二零二四年 人民幣千元 (未經審核)	截至十二月三十一日止年度 二零二三年 人民幣千元 (經審核)	截至十二月三十一日止年度 二零二三年 人民幣千元 (經審核)
營業額	11,573,025	11,866,805	23,133,486	22,553,451
經營成本	(8,910,497)	(8,032,727)	(16,890,079)	(15,965,997)
毛利	2,662,528	3,834,078	6,243,407	6,587,454
歸屬於 貴公司權益持有人的年度／期間溢利	1,894,278	2,667,653	4,038,089	3,379,203

截至二零二四年十二月三十一日止年度(「二零二四財年」)

根據二零二四年年報， 貴集團於二零二四財年的營業額約為人民幣231億元，增幅約為2.6%，有關增加主要由於來自(i)油運板塊的營業額增加約1.5%，主要由於來自國際油運板塊的營業額增加約4.2%至約人民幣145億元，乃因(a) 貴集團繼續努力擴大VLCC船隊至西方市場，把握機遇搭建三角航線，平衡東西市場航線佈局，保持貨源多元化，及(b)積極推動中小船型大西洋區域市場自主經營，年內將阿芙拉型油輪投入大西洋區域運營，提升船隊全球化佈局力度；及(ii) LNG運輸板塊的營業額增加約22.4%至約人民幣22億元。

歸屬於 貴公司權益持有人的年度溢利由截至二零二三年十二月三十一日止年度的約人民幣37億元增至二零二四財年的約人民幣44億元，有關增加主要由於(i)上述營業額增加約2.6%；及(ii)二零二四財年概無於合營公司投資之減值損失，而截至二零二三年十二月三十一日止年度錄得於合營公司投資之減值損失約人民幣9.841億元，乃因部分合營公司的經營環境發生了重大變化，對合營公司預計未來淨投資現金流量產生了重大影響所致。

截至二零二五年六月三十日止六個月(「二零二五年首六個月」)

誠如二零二五年中期報告所述，貴集團於二零二五年首六個月的營業額約為人民幣116億元，較二零二四年同期下降約2.5%。有關減少主要由於來自油運的營業額減少約5.5%，乃因來自(i)國內油運的營業額減少，主要由於內貿成品油產生的營業額減少約11.6%，及(ii)國際油運的營業額減少，主要由於外貿成品油產生的營業額減少約19.9%。

於二零二五年首六個月，歸屬於 貴公司權益持有人的溢利由截至二零二四年六月三十日止六個月的約人民幣27億元減至二零二五年首六個月的約人民幣19億元。有關減少主要由於(i)上述營業額減少約5.5%；及(ii)毛利由截至二零二四年六月三十日止六個月的約人民幣38億元減至二零二五年首六個月的約人民幣27億元，主要由於油品運輸成本增加約9.7%，因(a)港口費增加，乃因自營航次運力投入增加及航線結構調整變化所致，及(b)船舶租費增加，乃因外部租入VLCC及阿芙拉型油輪較上年同期增加所致，以及LNG運輸成本增加，乃因折舊、船員費及修理費用增長所致。

1.3 貴集團的財務狀況

	於六月三十日 二零二五年 人民幣千元 (未經審核)	於十二月三十一日 二零二四年 人民幣千元 (經審核)	二零二三年 人民幣千元 (經審核) (經重述)
非流動資產	71,832,079	71,506,603	63,713,681
流動資產	12,573,769	9,535,714	9,716,116
流動負債	15,200,078	10,220,461	8,968,714
非流動負債	29,401,764	31,836,699	26,499,524
歸屬於 貴公司權益 持有人的權益	36,695,048	35,866,909	35,163,407

於二零二四年十二月三十一日，貴集團資產合計約為人民幣810億元，較於二零二三年十二月三十一日的資產合計增加約人民幣76億元。有關增加主要由於(i)非流動資產增加，因物業、廠房及設備增加約人民幣35億元導致，主要由於有關船舶的在建工程增加。於二零二五年六月三十日，貴集團的資產合計由二零二四年十二月三十一日的約人民幣810億元進一步增至約人民幣844億元。有關增加主要由於流動資產增加約人民幣30億元，主要因(i)貨幣資金增加所致，主要由於經營活動產生現金淨額約人民幣31億元。

於二零二四年十二月三十一日，貴集團的負債合計約為人民幣421億元，而於二零二三年十二月三十一日的負債合計則約為人民幣355億元。負債合計增加乃主要由於(i)非流動負債增加，因銀行及其他計息貸款增加約人民幣40億元所致；及(ii)流動負債增加，因銀行及其他計息貸款流動部分增加約人民幣5.95億元所致。於二零二五年六月三十日，貴集團的負債合計進一步增至約人民幣446億元，而二零二四年十二月三十一日的負債合計則約為人民幣421億元。有關增加主要由於流動負債增加約人民幣50億元，乃因(i)銀行及其他計息貸款流動部分增加約人民幣37億元，及(ii)其他應付款及應計負債由約人民幣12億元增至約人民幣27億元所致。

綜上所述，於二零二四年十二月三十一日及二零二五年六月三十日，歸屬於 貴公司權益持有人的權益合計分別為人民幣359億元及人民幣367億元。

1.4 中遠海運重工的背景資料

中遠海運重工為一家根據中國法律成立的有限責任公司且為中遠海運的全資附屬公司。其主要從事船舶及海洋裝備建造、修理改裝及配套服務。

大連中遠海運重工為一家根據中國法律成立的有限責任公司，其為中遠海運重工的間接全資附屬公司，主要從事船舶的建造、修理及改裝。

揚州中遠海運重工為一家根據中國法律成立的有限責任公司，其為中遠海運重工的直接全資附屬公司，主要從事船舶的建造、修理及改裝。

廣東中遠海運重工為一家根據中國法律成立的有限責任公司，其為中遠海運重工的間接全資附屬公司，主要從事船舶的建造、修理及改裝。

2. 造船合約及其項下擬進行的交易

2.1 訂立造船合約的理由及裨益

吾等與 貴公司管理層討論訂立造船合約的理由及裨益，並考慮以下內容：

優化船隊結構以鞏固國內市場份額

貴集團的主要業務為憑藉其全球經營網絡為國內及國際客戶提供能源運輸服務，因此，訂立造船合約可使 貴集團提供長期及穩定的能源運輸服務。此外，經與 貴公司管理層的討論，吾等了解到， 貴集團的策略為持續充分發揮船型及航線優勢，為客戶提供全程物流解決方案。造船合約將有助於 貴集團補充和優化運力結構，更好把握未來市場機遇，為長期盈利能力提供支撐。尤其是，考慮到截至二零二五年九月底， 貴集團自有內貿油輪的平均船齡已超過16年，根據造船合約建造兩艘LR1型成品油／原油輪、八艘MR型成品油／原油輪及四艘MR型原油輪將主要服務內貿運輸，打造上述船舶不僅有助維持國內市場份額及提升穩定盈利能力，亦對優化船齡結構、深化客戶關係及提升內貿油運市場競爭力至關重要，並為 貴集團船隊更新長期策略的核心部分。

積極響應國家船舶更替政策

造船合約是 貴集團船隊更新長期策略的一部分。經與 貴公司管理層的討論，吾等了解到， 貴公司國內市場油輪船隊將繼續根據政策要求、市場及客戶需求更新運力及船齡結構。根據中國國家發展和改革委員會於二零二五年一月發佈的《關於2025年加力擴圍實施大規模設備更新和消費品以舊換新政策的通知》(https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202501/t20250108_1395565.html)，中國政府鼓勵(其中包括)加強老舊營運船舶報廢更新項目實施，包括：(i)繼續支援符合條件的老舊營運船舶報廢更新；及(ii)強化老舊營運船舶報廢更新項目謀劃和跟蹤調度，推動項目高效實施。為積極響應國家大規模設備更新政策，並充分利用交通運輸部對老舊營運船舶報廢更新的產業支持政策，根據造船合約建造兩艘LR1型成品油／原油輪、八艘MR型成品油／原油輪及四艘MR型原油輪屆時將取代具備國內航運資質的老舊船舶，因此，國內航運的整體運力供應不會受到負面影響。

此外，截至最後實際可行日期，根據已經董事會決議的決議案以及（倘需要） 貴公司股東會上股東批准的決議案，計劃新增的28艘油輪運力（包括截至二零二五年第三季度末 貴公司現有18艘油輪訂單、光租租入的6艘VLCC，及須於特別股東會獲股東批准及根據造船合約建造的2艘阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及2艘LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪）與自二零二零年始以來根據 貴公司船舶處置滾動計劃已處置及計劃處置的28艘油輪在運力上相當，旨在維持 貴公司的核心運力。

促進綠色低碳航運的發展

誠如 貴公司管理層所告知，為實現碳達峰與碳中和目標，加速內外貿油運的脫碳進程至關重要。因此，透過逐步開發符合低碳及零碳能耗要求的新建船舶採取積極措施加速船隊能源結構轉型實屬必要。根據吾等對造船合約的審閱，吾等注意到造船合約項下新建船舶採用LNG雙燃料、甲醇雙燃料、甲醇燃料READY等清潔動力系統，並配備節能與智能化裝置。因此， 貴公司管理層認為，造船合約項下新建船舶能夠促進船隊結構向綠色低碳方向優化調整。

面向具有良好發展前景的利基市場擴大運力

就建造一艘LNG雙燃料乙烯運輸船而言，吾等從 貴公司獲知，未來幾年乙烯需求將有所增長。全球乙烯需求重心正加速向東及朝向新興經濟體轉移，其中亞洲市場仍為全球乙烯消費的主要增長動力。同時，隨著國內乙烷裂解製乙烯的廣泛應用，乙烯及其下游衍生物的利潤率進一步擴大，拉動乙烯下游需求增長及為國內乙烯消費增長提供強勁支持。國內沿海乙烯運輸市場將進一步蓬勃發展。因此， 貴公司信納建造乙烯運輸船可提升 貴公司未來的利潤空間及為股東回報構築堅實基礎。

誠如 貴公司管理層告知，吾等了解到，阿芙拉型及LR2型油輪為 貴集團石油外貿業務中的主流船型。自二零二五年一月至二零二五年十一月，17艘自有阿芙拉型及LR2型油輪（包括一艘已處置油輪）的平均運營利用率約為90%。然而，鑑於船隊規模有限，該等船型主要部署於蘇伊士運河以東的運營區域。為進一步提升 貴公司船隊的營運收入及更好地推進 貴公司全球營運戰略的實施， 貴公司須於其維持蘇伊士運河以東地區市場份額的同時，積極搶佔大西洋地區高收益市場，從而擴大 貴公司的全球市場影響力。因此， 貴公司信納投資兩艘阿芙拉原油輪及兩艘LR2原油輪部署於大西洋地區的高收益市場，有利於 貴公司的長期全球業務發展，及可進一步優化 貴公司的全球運力佈局，從而為股東創造更多回報。

基於上文所述，吾等認同董事的意見，即訂立造船合約乃 貴公司落實其船隊發展計劃的重要舉措，有利於為中國的內外貿雙循環及船隊不斷提升其能源運輸安全能力效力。因此，吾等認為儘管訂立造船合約並非於 貴集團日常業務過程中進行，惟符合 貴公司及股東的整體利益。

2.2 造船合約的主要條款

LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約

日期： 二零二五年十二月十二日

訂約方： (1) 大連海能(作為買方)；及
(2) 大連中遠海運重工(作為建造方及賣方)。

標的事項： 根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約，大連中遠海運重工已同意進行船塢設計、建造、裝配、下水及完成船舶並出售及交付予大連海能，而大連海能已同意購買並接受船舶交付。

船舶： 船舶為一艘按結構吃水計擔保載重噸7,500噸且液貨容積為9,000立方米的LNG雙燃料乙烯運輸船。

代價及付款條款： 一艘船舶的代價為人民幣3.2798億元。大連海能應根據造船進度(分別包括簽訂合同、開工建造、鋪放龍骨、船舶下水及船舶交付)分五期向大連中遠海運重工支付代價(即船舶價格)的5%、30%、2.5%、2.5%及60%。

船舶的代價可根據以下情況作出調整：(i)如船舶交船日期延遲或船舶狀況(包括船速、燃料消耗、載重噸及液貨容積)不能滿足合同標準，合同價格將相應下調；或(ii)若性能偏差超過(就燃料消耗)或低於(就船速、載重噸及液貨容積)合同允許範圍，買方有權拒絕接收船舶。上述調整將與第五期付款一併進行。根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約，船舶的代價不受任何上調機制規限。

LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約規定，如延遲交付的期間不超過30日(「寬限期」)，則船舶的價格不作調整。根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約，可就不可抗力事件允許延遲。

如延遲超過寬限期但分別不超過210日(即包括寬限期但不包括根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約於當中指定的不可抗力事件允許的延遲日數)(「**210指定日**」)或255日(即包括寬限期及根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約於當中指定的不可抗力事件允許的延遲日數連同不允許延遲的任何其他日數)(「**255指定日**」)，則將會根據延遲的程度決定船舶的價格削減幅度。為免生疑，因延遲而計算上述價格削減幅度時將以每日削減費率每日人民幣36,000元為準，惟船舶最高總削減額為人民幣6,480,000元。

如延遲分別超過210指定日或255指定日，則除非訂約方另行同意，否則大連海能有權拒絕接受交付船舶，如出現該情況，則根據LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約已付的一切款項連同利息將退還大連海能。

如船舶的性能(例如航速、載重噸、燃料消耗值及液貨容積)未能符合若干約定基準(視乎情況而定)，則其價格將會作出其他向下調整。然而，如相關性能高於或低於若干約定基準，則大連海能有權拒絕船舶交付或以經削減合約價接受船舶。就航速、載重噸、燃料消耗值及液貨容積對船舶削減價格的最高總額分別為人民幣1,750,000元、人民幣800,000元、人民幣800,000元及人民幣1,639,900元。

阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約

日期： 二零二五年十二月十二日

訂約方： (1) 海南海能(作為買方)；及
(2) 揚州中遠海運重工(作為建造方及賣方)。

標的事項： 根據阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約，揚州中遠海運重工已同意進行船塢設計、建造、裝配、下水及完成船舶並出售及交付予海南海能，而海南海能已同意購買並接受船舶交付。

船舶： 船舶為兩艘按每艘以結構吃水計擔保載重噸114,200載重噸阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及兩艘按每艘以結構吃水計載重噸109,900載重噸LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪。

代價及付款條款： 每艘阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪的代價為人民幣6.10億元，而兩艘船舶的總代價為人民幣12.20億元。每艘LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪的代價為人民幣6.30億元，而兩艘船舶的總代價為人民幣12.60億元。海南海能應根據造船進度(分別包括簽訂合同、開工建造、鋪放龍骨、船舶下水及船舶交付)分五期向揚州中遠海運重工支付每艘船舶的代價的20%、10%、10%、10%及50%。

每艘船舶的代價可根據以下情況作出調整：(i)如船舶交船日期延遲或船舶狀況(包括船速、燃料消耗及載重噸)不能滿足合同標準，合同價格將相應下調；或(ii)若性能偏差超過(就燃料消耗)或低於(就船速及載重噸)合同允許範圍，買方有權拒絕接收船舶。上述調整將與第五期付款一併進行。根據阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約，每艘船舶的代價均不受任何上調機制規限。

各阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約規定，如延遲交付的期間不超過30日（「寬限期」），則相關船舶的價格不作調整。根據阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約，可就不可抗力事件允許延遲。

如延遲超過寬限期但分別不超過210日（即包括寬限期但不包括根據阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約於當中指定的不可抗力事件允許的延遲日數）（「**210指定日**」）或270日（即包括寬限期及根據阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約於當中指定的不可抗力事件允許的延遲日數連同不允許延遲的任何其他日數）（「**270指定日**」），則將會根據延遲的程度決定相關船舶的價格削減幅度。為免生疑，因延遲而根據各阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪造船合約計算上述價格削減幅度時將以每日削減費率每日人民幣63,000元為準，惟每艘船舶最高總削減額為人民幣11,340,000元；根據各LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約計算上述價格削減幅度時將以每日削減費率每日人民幣65,000元為準，惟每艘船舶最高總削減額為人民幣11,700,000元。

如延遲分別超過210指定日或270指定日，則除非訂約方另行同意，否則海南海能有權拒絕接受交付相關船舶，如出現該情況，則根據相關阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約已付的一切款項連同利息將退還海南海能。

如相關船舶的性能(例如航速、載重噸、燃料消耗值)未能符合若干約定基準(視乎情況而定)，則其價格將會作出其他向下調整。然而，如相關性能高於或低於若干約定基準，則海南海能有權拒絕相關船舶交付或以經削減合約價接受相關船舶。就航速、載重噸、燃料消耗值對每艘阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪削減價格的最高總額分別約為人民幣2,317,000元、人民幣4,400,000元及人民幣1,845,000元，及對每艘LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪削減價格的最高總額分別約為人民幣2,391,000元、人民幣4,600,000元及人民幣1,900,000元。

LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約

日期： 二零二五年十二月十二日

訂約方： (1) 貴公司(作為買方)；
(2) 大連中遠海運重工(作為兩艘LR1型、三艘MR型成品油／原油輪、4艘MR型原油輪的建造方及賣方)；及
(3) 廣東中遠海運重工(作為五艘MR型成品油／原油輪的建造方及賣方)。

標的事項： 根據LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約，大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工已同意進行船塢設計、建造、裝配、下水及完成船舶並出售及交付予 貴公司，而 貴公司已同意購買並接受船舶交付。

船舶： 船舶為兩艘按每艘以結構吃水計擔保載重噸74,000載重噸的LR1型成品油／原油輪、以及八艘按每艘以結構吃水計擔保載重噸49,000載重噸的MR型成品油／原油輪及四艘按每艘以結構吃水計擔保載重噸49,000載重噸的MR型原油輪。

代價及付款條款： 每艘LR1型成品油／原油輪的代價為人民幣4.56億元，而兩艘船舶的總代價為人民幣9.12億元。

每艘MR型成品油／原油輪的代價為人民幣3.49億元，而八艘船舶的總代價為人民幣27.92億元。

每艘MR型原油輪的代價為人民幣3.425億元，而四艘船舶的總代價為人民幣13.70億元。

貴公司應根據造船進度(分別包括簽訂合同、開工建造、鋪放龍骨、船舶下水及船舶交付)分五期向大連中遠海運重工支付每艘LR1型成品油／原油輪代價的20%、10%、10%、10%及50%；分五期分別向大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工支付每艘MR型成品油／原油輪代價的20%、20%、20%、20%及20%；分五期向大連中遠海運重工支付每艘MR型原油輪代價的20%、20%、20%、20%及20%。

每艘船舶的代價可根據以下情況作出調整：(i)如船舶交船日期延遲或船舶狀況(包括船速、燃料消耗及載重噸)不能滿足合同標準，合同價格將相應下調；或(ii)若性能偏差超過(就燃料消耗)或低於(就船速及載重噸)合同允許範圍，買方有權拒絕接收船舶。上述調整將與第五期付款一併進行。根據LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約，每艘船舶的代價均不受任何上調機制規限。

各LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約規定，如延遲交付的期間不超過30日(「寬限期」)，則相關船舶的價格不作調整。根據LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約，可就不可抗力事件允許延遲。

如延遲超過寬限期但分別不超過210日(即包括寬限期但不包括根據LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約於當中指定的不可抗力事件允許的延遲日數)(「**210指定日**」)或270日(即包括寬限期及根據LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約於當中指定的不可抗力事件允許的延遲日數連同不允許延遲的任何其他日數)(「**270指定日**」)，則將會根據延遲的程度決定相關船舶的價格削減幅度。為免生疑，因延遲而根據各LR1型成品油／原油輪造船合約計算上述價格削減幅度時將以每日削減費率每日人民幣47,000元為準，惟每艘船舶最高總削減額為人民幣8,460,000元；根據各MR型成品油／原油輪及各MR型原油輪造船合約計算上述價格削減幅度時將以每日削減費率每日人民幣36,000元為準，惟每艘船舶最高總削減額為人民幣6,480,000元。

如延遲分別超過210指定日或270指定日，則除非訂約方另行同意，否則 貴公司有權拒絕接受交付相關船舶，如出現該情況，則根據相關LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約已付的一切款項連同利息將退還 貴公司。

如相關船舶的表現(例如航速、載重噸、燃料消耗值)未能符合若干約定基準(視乎情況而定)，則其價格將會作出其他向下調整。然而，如相關表現高於或低於若干約定基準，則 貴公司有權拒絕相關船舶交付或以經削減合約價接受相關船舶。就航速、載重噸、燃料消耗值對每艘LR1型成品油／原油輪削減價格的最高總額分別約為人民幣1,753,000元、人民幣2,250,000元及人民幣1,370,000元，對每艘MR型成品油／原油輪及MR型原油輪削減價格的最高總額分別約為人民幣1,320,000元、人民幣1,250,000元及人民幣1,050,000元。

2.3 造船合約的主要條款的公平性及合理性

造船合約項下代價的基準

誠如董事會函件所述，本次新造十九艘船舶的代價乃由 貴集團遵循公開、公平、公正的原則，對價格、技術能力和交付時間表的要求釐定。通過 貴集團與有能力建造並交付同樣類型船舶的主要造船廠(包括獨立第三方船廠)發出詢價並經綜合評價，目標船廠與其他船廠(包括獨立第三方船廠)相比在造船能力、船價、交船期、付款比例、建造經驗等方面具有較強競爭力和綜合優勢。經還盤並得到目標船廠確認， 貴集團最終選用目標船廠為 貴集團本次訂造十九艘船舶的建造商。此外，部分目標船廠同時也為 貴集團已建／在建船舶的建造商，對 貴集團新建船舶各項要求更為熟悉。

LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約的合約價格

就LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約而言，吾等通過 貴公司管理層得知，代價乃由大連海能與大連中遠海運重工經參考市場上兩家獨立造船廠及大連中遠海運重工分別建造相同規格LNG雙燃料乙烯運輸船的市場價格按公平原則磋商後釐定。吾等進一步從 貴公司管理層了解到， 貴公司就建造LNG雙燃料乙烯運輸船事宜，已向大連中遠海運重工及三家獨立造船廠發出報價查詢，其中一家並未回覆。因此，可供建造LNG雙燃料乙烯運輸船的獨立船廠僅餘兩家，所有選項業已窮盡。

為評估LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約項下訂明代價的公平性及合理性，吾等已取得及審閱兩家獨立造船廠及大連中遠海運重工的初步報價。吾等注意到初步報價包含：(i)定價條款；(ii)交付期；及(iii)付款架構。根據審閱結果，吾等注意到：(i)大連中遠海運重工的定價條款為最低；(ii)大連中遠海運重工的交付期最為迅速；及(iii)大連中遠海運重工提供的付款計劃對 貴集團最為有利(即分五期支付，前四期支付合約價格的較小比例，大部分款項於第五期船舶交付時支付)。吾等進一步從 貴公司管理層了解到，考慮到(i)首輪報價中最低的定價條款及最早的交付日期，及(ii)大連中遠海運重工現時正為 貴公司承建一艘規格相同的乙烯運輸船， 貴公司遂決定選定大連中遠海運重工作為下一輪競價談判的首選船廠。經進一步磋商後，每艘船舶的最終代價進一步下調至人民幣3.2798億元，且付款計劃更獲優化，

船舶交付時的第五期付款比例進一步提高。基於上述情況，吾等因此同意董事的觀點，即大連中遠海運重工所提供的條款屬公平合理，且符合 貴公司及其股東的利益。

阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約的合約價格

就阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約而言，吾等通過 貴公司管理層得知， 貴公司就建造阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪事宜，已向揚州中遠海運重工及兩家獨立造船廠發出報價查詢。因此，代價乃由海南海能與揚州中遠海運重工經參考市場上兩家獨立造船廠(業已窮列)及揚州中遠海運重工分別建造相同規格上述油輪的市場價格按公平原則磋商後釐定。

為評估阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約項下訂明代價的公平性及合理性，吾等已取得及審閱兩家獨立造船廠及揚州中遠海運重工的初步報價。吾等注意到初步報價包含：(i)定價條款；(ii)交付期；及(iii)付款架構。根據審閱結果，吾等注意到：(i)揚州中遠海運重工所提供的定價條款為最低；及(ii)其付款架構與兩家獨立造船廠的報價相同。就交付期而言，吾等了解到，於該兩家獨立造船廠之中，揚州中遠海運重工就建造LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪所提供的交付期較其中一家造船廠為佳，但遜於另一家造船廠所提供的交付期。儘管如此，誠如 貴公司管理層所告知，揚州中遠海運重工在建造阿芙拉型／LR2型油輪方面經驗豐富，已完成15艘該類型船舶。儘管揚州中遠海運重工就建造LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪提供的擬交付期間稍晚於另一船廠提供的交付期間，惟經計及(i)揚州中遠海運重工的定價條款最低；(ii)付款結構與另外兩家獨立船廠報價相同；(iii)揚州中遠海運重工建造阿芙拉型／LR2型油輪的往績記錄；及(iv)揚州中遠海運重工多年來一直向 貴集團提供造船服務，相較其他獨立船廠，可與 貴集團實現更佳及更高效的溝通， 貴公司認為該等因素更為突出，因此，其決定選擇揚州中遠海運重工作為下一輪競價磋商的首選船廠。經進一步磋商後，最終代價進一步下調至：(i)每艘阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪為人民幣6.10億元；及(ii)每艘LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪為人民幣6.30億元。基於上述情況，吾等因此同意董事的觀點，即揚州中遠海運重工所提供的條款屬公平合理，且符合 貴公司及其股東的利益。

LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約的合約價格

就LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約而言，吾等通過 貴公司管理層得知，貴集團就LR1型成品油／原油輪向三家中國造船廠(包括兩家獨立造船廠及大連中遠海運重工)發出查詢，並就MR型成品油／原油輪及MR型原油輪向四家中國造船廠(包括兩家獨立造船廠、大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工)發出查詢。因此，代價乃由 貴公司與大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工經參考市場上各兩家獨立造船廠(業已窮列)以及大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工分別建造相同規格上述油輪的市場價格按公平原則磋商後釐定。

為評估LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約項下訂明代價的公平性及合理性，吾等已取得及審閱各兩家獨立造船廠及中遠海運重工的初步報價。吾等注意到初步報價包含：(i)定價條款；(ii)交付期；及(iii)付款架構。根據審閱結果，吾等注意到，相較於兩家獨立造船廠各自提供的報價，大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工分別提供了(i)最低的定價條款；及(ii)最迅速的交付期。此外，為使 貴公司符合中國政府交通運輸部工業支持政策的要求，LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪的交付日期必須在二零二八年十二月三十一日之前。鑑於(i)大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工為僅有能於二零二八年前交付該等油輪的造船廠；及(ii)兩者的定價條款及付款計劃分別較兩家獨立造船廠最具競爭力， 貴公司遂決定選定大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工作為後續談判的首選船廠。經與大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工進一步磋商後，最終代價進一步下調至(i)每艘LR1型成品油／原油輪人民幣4.56億元；(ii)每艘MR型成品油／原油輪人民幣3.49億元；及(iii)每艘MR型原油輪人民幣3.425億元。基於上述情況，吾等因此同意董事的觀點，即大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工所提供的條款屬公平合理，且符合 貴公司及其股東的利益。

價格調整機制

此外，吾等注意到造船合約中包含價格調整機制，各船舶的代價可基於以下情形進行調整：(i)如船舶交船日期延遲或船舶狀況(包括航速、燃料消耗及載重噸)不能滿足合同標準，合同價格將相應下調；或(ii)若性能偏差超過(就燃料消耗)或低於(就船速及載重量)合同允許範圍，買方有權拒接接

收船舶。造船合約所訂明的代價不受任何向上調整所限。因此，價格調整機制的設置旨在保護 貴集團避免支付過高代價，或最差情況下，若船舶規格未達到造船合約規定要求， 貴集團可拒收船舶。

誠如 貴公司管理層所告知，吾等獲悉，不論船舶類型為何，於造船合約中納入價格調整機制以確保船舶規格符合合約規定，乃屬行業慣例及通行做法。為評估納入該調整機制是否符合行業常規，吾等通過 貴公司管理層得知， 貴集團於二零二四年一月至二零二五年十二月期間與獨立第三方造船廠訂立八份造船合約，涉及建造兩艘吃水計載重噸175,000立方米的LNG運輸船及六艘吃水計載重噸307,000載重噸的VLCC。有關上述交易的進一步詳情，請參閱 貴公司日期分別為二零二四年九月十三日及二零二四年十一月二十二日的公告。故此，吾等已取得及審閱八份造船合約中規定的相關價格調整機制，並注意到其條款(即：(a)代價將基於以下情況作出調整：(i)未能達致相關船舶建造要素的性能要求，包括航速、載重噸及燃料消耗值；或(ii)相關船舶的交付延遲超出相關造船合約所訂明的特定約定時限；及(b)代價不會進行任何向上調整)與造船合約的價格調整機制相若，因此有利於 貴集團且符合 貴公司及股東的整體利益。鑑於吾等已審閱 貴集團近期與獨立第三方訂立的兩份造船合約中訂明的所有相關價格調整機制(業已窮列)，吾等認為吾等就價格調整機制所做的獨立工作屬公平且具代表性。

經考慮(i)不論船舶類型為何，於造船合約中納入價格調整機制乃屬行業慣例及通行做法；(ii)造船合約所訂明的調整機制條款，與 貴集團近期與獨立第三方造船廠簽訂的造船合約條款相若，其有利於 貴集團且符合貴公司及股東的整體利益，因此，吾等認同董事的觀點，即造船合約中納入該等價格調整機制符合一般商業條款，屬公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

付款計劃

根據造船合約規定，吾等明白造船合約項下的合約價格應分五期支付。吾等已審閱各獨立造船廠就造船合約提供的報價(「可比造船項目」)，並注意到其中擬議的付款條款與相關造船合約的條款亦相類似。因此，吾等認為造船合約的付款計劃屬一般商業條款。可比造船項目已涵蓋所有選項，並代表獨立造船廠就建造相關船舶所報的關鍵條款。因此，吾等認為此乃審議造船合約所訂明付款架構是否公平合理的適當參考基準。為進一步

評估付款計劃的公平性及合理性，除可比造船項目外，吾等亦審閱了與獨立第三方造船廠就建造六艘VLCC所簽訂的造船合約（「VLCC造船合約」）。有關上述交易的進一步詳情，請參閱 貴公司日期為二零二四年十一月二十二日的公告。吾等獲悉，該等合約的付款架構亦與造船合約相似，同為分五期付款，表明造船合約分五期付款的架構乃為行業慣例。

經考慮(i)可比造船項目已涵蓋所有選項，並代表獨立造船廠就建造相關船舶所報的關鍵條款；(ii)造船合約項下的擬議付款條款與(a)可比造船項目及(b) VLCC造船合約的條款相若，因此，吾等認同董事的觀點，即造船合約的付款架構屬行業慣例，符合一般商業條款，屬公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

經計及上文代價後，吾等認同董事的觀點，即造船合約及擬進行交易的條款符合一般商業條款或更優條款，且就獨立股東而言屬公平合理。

推薦建議

經計及上述主要因素及理由後，吾等認為儘管訂立造船合約並非於 貴集團一般及日常業務中進行，惟彼等符合 貴公司及股東的整體利益，而造船合約項下擬進行的交易的條款為一般商業條款，且就獨立股東而言乃屬公平合理。

因此，吾等及獨立董事委員會均建議獨立股東投票贊成將於特別股東會上提呈的普通決議案，以批准造船合約及其項下擬進行的交易。

此 致

中遠海運能源運輸股份有限公司
獨立董事委員會及列位獨立股東 台照

代表
金聯資本(企業融資)有限公司
董事總經理
張浩剛
謹啟

二零二六年一月九日

張浩剛先生為證券及期貨事務監察委員會註冊持牌人，被視為金聯資本(企業融資)有限公司的負責人員，可進行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，並於企業融資行業擁有逾15年經驗。

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。董事在作出一切合理查詢後，確認就其深知及確信，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，且並無遺漏其他事項，足以令致本通函所載任何陳述或本通函產生誤導。

2. 董事及最高行政人員的權益披露

(a) 於最後實際可行日期，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香港聯交所的權益(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C3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」)須知會本公司及香港聯交所的權益如下：

(i) 於本公司股份、相關股份及債權證的好倉

姓名	權益性質	股份類別 ⁽¹⁾	於最後實際可行日期所持有股份數目 ⁽²⁾	佔相關股份類別總數的概約百分比	佔已發行股份總數的概約百分比
朱邁進	實益擁有人	A	102,980 (L)	0.0025%	0.0019%
趙勁松	實益擁有人	H	6,000 (L)	0.0005%	0.0001%

於最後實際可行日期，本公司已發行股本總額為5,465,220,839股股份，其中1,296,000,000股為H股，而4,169,220,839股為A股。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，就董事所知，概無董事或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)的任何股份或相關股份或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香港聯交所的任何權益或淡倉(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香港聯交所的任何權益或淡倉。

(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	於中遠海運及／或其附屬公司出任的職位
任永強	中國遠洋海運集團有限公司總經理助理
朱邁進	中遠海運大連投資有限公司董事長兼黨委書記
汪樹青	中遠海運船員管理有限公司及中遠海運(韓國)有限公司各自的董事
王威	中遠海運特種運輸股份有限公司(股票代碼：601428.SH)、中遠海運散貨運輸有限公司及中遠海運(北美)有限公司各自的董事及中遠海運物流有限公司監事
周崇沂	中國遠洋海運集團有限公司財務管理本部副總經理兼財務服務中心主任

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. 董事於本集團資產之權益

於最後實際可行日期，董事概無於本集團任何成員公司自二零二四年十二月三十一日(即本公司最近期刊發的經審核綜合財務報表的編製日期)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. 董事於合約或安排之權益

於最後實際可行日期，董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. 董事於服務合約之權益

於最後實際可行日期，概無董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. 專家資格及同意

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：

名稱	資格
金聯資本(企業融資)有限公司	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

於最後實際可行日期，金聯資本(企業融資)有限公司並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，金聯資本(企業融資)有限公司並無於自二零二四年十二月三十一日(即本集團最近期刊發之經審核賬目之編製日期)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。

於最後實際可行日期，金聯資本(企業融資)有限公司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日期為二零二六年一月九日有關彼等向獨立董事委員會及獨立股東給予意見的函件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. 重大訴訟

於最後實際可行日期，本集團任何成員公司概無進行任何重大訴訟或申索，及就董事所知，概無面臨任何重大待決訴訟或申索。

9. 重大合約

於最後實際可行日期，本集團任何成員公司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，於最後實際可行日期，董事並不知悉自二零二四年十二月三十一日(即本公司最近期刊發的經審核綜合財務報表的編製日期)以來本集團的財務或貿易狀況有任何重大不利變動。

11. 其他事項

- (a) 本公司的註冊地址位於中國(上海)自由貿易試驗區臨港新片區業盛路188號A-1015室。
- (b) 本公司於中國的總辦事處及主要營業地點為中國上海市虹口區東大名路670號。
- (c) 本公司於香港的營業地點為香港干諾道中168-200號信德中心西翼36樓3601-3602室。
- (d) 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17M樓。
- (e) 本公司的公司秘書為倪藝丹女士，彼為高級經濟師及香港公司治理公會會員。

12. 展示文件

以下文件的電子副本由本通函日期起計14日期間(包括首尾兩日)內刊載於香港聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(energy.coscoshipping.com)：

- (a) 造船合約；
- (b) 獨立董事委員會函件，其全文載於本通函第21頁；
- (c) 獨立財務顧問函件，其全文載於本通函第22至41頁；及
- (d) 本附錄一「7. 專家資格及同意」一段所述獨立財務顧問的書面同意。

13. 語言

本通函的中英文版本如有任何歧義，概以英文版本為準。

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，概不對因本通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。



COSCO SHIPPING ENERGY TRANSPORTATION CO., LTD.*
中遠海運能源運輸股份有限公司
(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)
(股份代號：1138)

特別股東會通告

茲通告中遠海運能源運輸股份有限公司(「本公司」)謹訂於二零二六年一月二十七日(星期二)下午二時三十分假座中華人民共和國上海市虹口區東大名路1171號遠洋賓館三樓舉行特別股東會(「特別股東會」)或其任何續會，以審議並酌情通過以下決議案。

除另有界定者外，本通告所用詞彙與本公司日期為二零二六年一月九日的通函(「通函」)所界定者具有相同涵義。

普通決議案

1. 批准、確認及追認大連海能與大連中遠海運重工所訂立日期為二零二五年十二月十二日的LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約及其項下擬進行的交易；並授權本公司董事行使彼等認為必要的一切權力及以其認為可能屬必要或適宜而執行其他行動及事宜以及簽立其他文件以落實LNG雙燃料乙烯運輸船造船合約項下擬進行的交易。
2. 批准、確認及追認海南海能與揚州中遠海運重工所訂立日期為二零二五年十二月十二日的阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約及其項下擬進行的交易；並授權本公司董事行使彼等認為必要的一切權力及以其認為可能屬必要或適宜而執行其他行動及事宜以及簽立其他文件以落實阿芙拉型甲醇雙燃料原油輪及LR2型甲醇雙燃料成品油／原油輪造船合約項下擬進行的交易。
3. 批准、確認及追認本公司與大連中遠海運重工及廣東中遠海運重工所分別訂立日期為二零二五年十二月十二日的LR1型、MR型成品油／原油輪及MR

特別股東會通告

型原油輪造船合約及其項下擬進行的交易，其中包括由大連中遠海運重工建造兩艘LR1型成品油／原油輪、三艘MR型成品油／原油輪及四艘MR型原油輪，及由廣東中遠海運重工建造五艘MR型成品油／原油輪；並授權本公司董事行使彼等認為必要的一切權力及以其認為可能屬必要或適宜而執行其他行動及事宜以及簽立其他文件以落實LR1型、MR型成品油／原油輪及MR型原油輪造船合約項下擬進行的交易。

承董事會命
中遠海運能源運輸股份有限公司
董事長
任永強

中國，上海

二零二六年一月九日

* 僅供識別

附註：

1. 為舉行特別股東會，本公司H股股東名冊（「股東名冊」）將於二零二六年一月二十二日（星期四）至二零二六年一月二十七日（星期二）（包括首尾兩日）暫停辦理股份過戶登記手續，期間轉讓本公司的H股股份將不獲登記。於二零二六年一月二十七日（星期二）辦公時間結束時名列股東名冊內之H股股東，在完成出席會議的登記手續後，將有權出席特別股東會並於會上投票。
2. 為符合資格出席特別股東會並於會上投票，H股股東應將所有過戶表格連同相關股票不遲於二零二六年一月二十一日（星期三）下午四時三十分送達本公司的H股過戶登記處香港中央證券登記有限公司。
3. 本公司H股股份過戶登記處（就股份過戶而言）香港中央證券登記有限公司的地址如下：

香港
灣仔
皇后大道東183號
合和中心17樓
1712至1716室
4. 凡有權出席特別股東會並於會上投票的各H股股東均可以書面委任一名或多名受委代表（不論該名人士是否股東），代其出席特別股東會並於會上投票。
5. 代表委任表格必須由股東或其正式書面授權的授權代表簽署，或如股東屬法人，則代表委任表格必須蓋上其法人印章，或由法定代表或其他獲正式授權代其簽署的人士簽署。倘代表委任表格由股東授權的授權代表簽署，則授權該授權代表簽署的授權書或其他授權文件必須經公證人簽署核證。
6. H股股東必須將代表委任表格及（如代表委任表格由根據授權書或其他授權文件獲授權代表委任的人士簽署）經公證人簽署核證的授權書或其他授權文件認證副本於特別股東會或其任何續會舉行時間24小時前送達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），方為有效。
7. 各A股股東均有權以書面委任一名或多名受委代表（不論該名人士是否股東），代其出席特別股東會並於會上投票。附註4至5亦適用於A股股東，惟代表委任表格或其他授權文件必須於特別股東會或其任何續會指定舉行時間24小時前交回本公司董事會辦公室，以確保有關文件為有效。

特 別 股 東 會 通 告

本公司董事會辦公室詳情如下：

中華人民共和國
上海市
虹口區
東大名路670號7樓
郵政號碼：200080
電話：86 (21) 6596 6666
傳真：86 (21) 6596 6160

8. 如受委代表代股東出席特別股東會，其須出示其身份證及經股東或其授權代表簽署列明文件簽發日期的代表委任表格。如法人股東委派其法定代表出席特別股東會，該法定代表須出示其身份證及有效文件以證明其法定代表身份。如法人股東委派其法定代表以外的公司代表出席特別股東會，該代表須出示其身份證及經該法人股東蓋章並由其法定代表正式簽署的授權文據。
9. 特別股東會預計需時一小時。親身或委派受委代表出席特別股東會之股東須自付交通及食宿費用。

於本通告刊發日期，董事會由執行董事任永強先生及朱邁進先生，非執行董事汪樹青先生、王威先生、周崇沂女士及馬媛茹女士，以及獨立非執行董事黃偉德先生、李潤生先生、趙勁松先生及王祖溫先生所組成。