
此乃要件 請即處理

閣下如對本通函或應採取行動有任何疑問，應諮詢閣下的股票經紀、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隨附之代表委任表格送交買主或承讓人或經手買賣的銀行、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之內容概不負責，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之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）

有關建造船舶之 主要及關連交易及 股東特別大會通告

獨立董事委員會及獨立股東之獨立財務顧問



新百利融資有限公司

本封面所用詞彙與本通函「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13頁。載有獨立董事委員會致獨立股東之推薦建議之獨立董事委員會函件載於本通函第14至15頁。載有獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東之推薦建議之函件載於本通函第16至29頁。

本公司謹訂於二零二六年十一月十七日（星期二）上午十時正舉行股東特別大會，會議將以混合形式舉行，主要會議地點為香港德輔道中19號環球大廈18樓1801室（本公司會議室），而網上會議將透過網上平台https://meetings.computershare.com/CSSC_2026EGM舉行。股東特別大會的通告載於本通函第38至40頁。隨函亦附奉股東特別大會適用的代表委任表格。該代表委任表格亦刊載於聯交所網站（www.hkexnews.hk）。無論閣下能否出席股東特別大會，務請閣下將代表委任表格按其印列的指示填妥，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，惟無論如何最遲須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間前48小時前交回。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可按意願親身或透過網上平台以電子方式出席股東特別大會（或其任何續會），並於會上投票。

二零二六年十月二十七日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	5
獨立董事委員會函件.....	14
新百利融資有限公司函件.....	16
附錄一 — 本集團財務資料	30
附錄二 — 一般資料	33
股東特別大會通告	38

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
「董事會」	指	董事會
「建造方」	指	中船廣西及澄西船舶修造的統稱
「買方」	指	本公司或其代名人
「澄西船舶修造」	指	中船澄西船舶修造有限公司，一家根據中國法律成立的公司，由中國船舶集團間接全資擁有，為負責船舶設計、建造及交付的造船廠
「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
「人民幣」	指	離岸市場人民幣
「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
「中船廣西」	指	中國船舶集團廣西船舶有限公司，一家根據中國法律成立的公司，由中國船舶集團間接控制，為負責船舶設計、建造及交付的造船廠

釋 義

「中船貿易」	指	中國船舶工業貿易有限公司，一家根據中國法律成立的公司，為中船集團的全資附屬公司，擔任造船合同項下的貿易中介
「董事」	指	本公司董事
「股東特別大會」	指	本公司將舉行及召開的股東特別大會，以考慮及酌情批准造船合同及其項下擬進行交易
「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	中國香港特別行政區
「獨立董事委員會」	指	由全體三名獨立非執行董事組成的董事會獨立委員會，旨在就造船合同及其項下擬進行交易向獨立股東提供意見而成立
「獨立財務顧問」	指	新百利融資有限公司，根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌法團，為本公司委任的獨立財務顧問，以就造船合同及其項下擬進行交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見
「獨立股東」	指	並無於造船合同及其項下擬進行交易中擁有重大權益之股東
「最後實際可行日期」	指	二零二六年十月二十六日，即本通函付印前為確定其中所載若干資料的最後實際可行日期

釋 義

「上市規則」	指	聯交所證券上市規則（經不時修訂、補充或以其他方式修改）
「標準守則」	指	上市規則附錄C3所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則
「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
「賣方」	指	澄西船舶修造及中船貿易的統稱
「證券及期貨條例」	指	香港法例第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	本公司股本中的普通股
「股東」	指	股份持有人
「造船合同」	指	買方及賣方於二零二六年九月一日就建造船舶訂立的造船合同
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「附屬公司」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「美元」	指	美利堅合眾國的法定貨幣，美元
「船舶」	指	根據造船合同建造的十(10)艘80,000載重噸穀物運輸船（散貨船），船身編號為CX9809A、CX9810A、CX9811A、CX9812A、CX9813A、CX9814A、CX9815A、CX9816A、CX9817A及CX9818A，且除非另有說明，否則一艘「船舶」指其中任何一艘

釋 義

「%」

指 百分比

於本通函內，僅作說明之用，人民幣金額已按人民幣1元兌1.17港元的匯率換算為港元。該匯率（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。

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(主席)

劉輝先生

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：

謝衛忠先生

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：

**有關建造船舶之
主要及關連交易及
股東特別大會通告**

緒言

茲提述本公司日期為二零二六年九月一日的公告，內容有關(其中包括)造船合同及於造船合同項下擬進行的交易。

本通函主要旨在向閣下提供(其中包括)(1)有關造船合同項下擬進行交易的進一步詳情；(2)獨立獨立財務顧問有關造船合同及其項下擬進行交易的推薦建議；(3)獨立董事委員會就造船合同及其項下擬進行交易致獨立董事委員會及獨立股東的意見函件；及(4)上市規則規定的股東特別大會通告。

背景

董事會欣然宣佈，於二零二六年九月一日（交易時段後），本公司（作為買方）與澄西船舶修造及中船貿易（作為賣方）按大體相同的條款訂立十份造船合同，以建造十艘船舶。每艘船舶的代價為人民幣323,500,000元（相等於約378,495,000港元），十艘船舶的總代價為人民幣3,235,000,000元（相等於約3,784,950,000港元）。

該等造船合同須待（其中包括）(i)獨立股東於股東特別大會上批准；及(ii)相關船舶的相應光船租賃生效後，方告生效。

合同條款

代價

每艘船舶的代價乃由買方與賣方經公平協商後釐定，當中已考慮：(i)其他造船交易中相若類型船舶的市場價格，以及賣方近期就同類船舶向其他獨立第三方提出的建造價格（參考獨立行業顧問刊發的公開行業報告（「該等報告」））。根據該等報告，該等造船合同項下船舶的代價金額與賣方在其他交易中向其他獨立第三方提供的同類船舶建造價格相同，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，並經自願買方及自願賣方協定。該等造船合同的條款（包括每艘船舶的代價）乃按公平基準及一般商業條款釐定。

買方將根據各船舶的建造進度分五期支付每艘船舶的交易代價人民幣323,500,000元，前四期應付代價金額所佔比例較小，大部分應付款項於船舶交付時的第五期款項中支付。

船舶預期將於二零二九年九月三十日至二零三零年十二月三十一日期間交付，惟須受該等造船合同中協定的延遲交付安排所規限。倘發生延遲交付，賣方須從該等造船合同項下各船舶的第五期代價中扣除算定損害賠償（確切金額將根據該等造船合同按較原定交付日期起計的延遲程度評估，惟享有自協定交付日期起計30天的寬限期，每艘船舶最高金額以人民幣7,200,000元為限），因此，第五期款項將按淨額基準支付（即扣除賣方應付的前述算定損害賠償後）。

技術規格

倘在極端情況下，賣方未能符合技術規格（例如相關船舶的速度、燃油消耗或載重噸位偏離協定的允許範圍），賣方須自造船合同的第五期代價中扣除算定損害賠償（其確切金額將根據造船合同所訂明的相關技術規格偏離程度評估），詳情如下：

- (i) 速度：倘未達致保證速度，賣方須根據不足程度支付介乎人民幣200,000元至人民幣1,400,000元的算定損害賠償；
- (ii) 燃油消耗：倘實際燃油消耗超出保證燃油消耗，每艘船舶的算定損害賠償介乎人民幣150,000元至人民幣750,000元；及
- (iii) 載重噸位：倘實際載重噸位低於保證載重噸位，每艘船舶的算定損害賠償介乎人民幣2,000元至人民幣1,600,000元，因此，第五期款項須按淨額基準支付（即經扣除賣方應付的前述算定損害賠償後）。

除上文所披露者外，根據造船合同的條款，每艘船舶的代價並不受其他扣減機制所規限。

撤銷及終止

倘賣方延遲交付船舶，或賣方於建造船舶時未能符合前述技術規格至造船合同所訂明的程度，買方可行使其選擇權撤銷或終止造船合同。倘出現延遲交付，而該延遲於寬限期（餘下船舶為30天）屆滿後持續210天（即自原定交付日期起計合共240天），買方可選擇就相關船舶撤銷造船合同。

董事會函件

退款

倘買方根據造船合同的特定條款撤銷或終止造船合同，賣方須以人民幣向買方退還買方已就相關船舶向賣方支付的全數款項，連同其產生的利息（其確切金額須根據協定年利率6%，按自賣方根據造船合同條款收到該款項之日起計的須退還金額釐定）。

資金來源

總代價人民幣3,235,000,000元（相等於約3,784,950,000港元）預期將以本集團的內部資源及銀行借款撥付。

有關該等造船合同訂約方的資料

買方

本公司為一家船廠系租賃公司，主要從事提供租賃服務。

賣方

澄西船舶修造為一家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，澄西船舶修造為中國船舶集團的附屬公司。

中船貿易為一家根據中國法律成立的公司，為中國船舶集團的附屬公司。中船貿易根據該等造船合同擔任貿易中介，協助買方與建造方之間的交易，並提供專業意見以優化船舶的建造及交付流程。於最後實際可行日期，中船貿易為中國船舶集團的附屬公司。

中船廣西

中船廣西為一家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，中船廣西為中國船舶集團的附屬公司。

董事會函件

中國船舶集團為國務院國有資產監督管理委員會直接監管的國家授權投資機構，核心業務包括造船、修船、加工、船用設備進出口，以及其他鋼結構製造、國際合作、合資經營、融資、技術貿易及勞務輸出等多元化業務。

澄西船舶修造及中船廣西均為建造方，共同負責船舶的設計、建造及交付。

進行該等造船合同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。董事會持續尋求優化本集團船隊的質素，並適時調整本集團的船隊組合。

收購船舶符合本集團以現代化及高質素船舶更新船隊的持續策略。鑑於海事法規日趨嚴格，本公司已決定訂購符合最新環境要求及採用定制設計的全新船舶。該等船舶較本集團目前營運中的現有散貨船更為節能，營運效率更高，符合最新環境法規及航運業現行的規格要求。此決定支持本公司維持現代化船隊的長遠目標，並符合本集團的業務發展策略。此外，中國船舶集團為中國領先的國有造船集團，在造船方面擁有豐富經驗及雄厚專業知識，並具備建造各類船舶的能力。在本集團的日常及一般業務過程中，本集團自二零一二年成立以來一直向中國船舶集團及／或其聯繫人購買船舶。向中國船舶集團及／或其聯繫人購買的船舶已用於本集團的經營租賃業務及直接融資租賃交易（均為本集團的主要業務）。當船舶從建造方交付時，本集團將能透過向客戶出租船舶產生租賃收入。

建造方為中國船舶集團的附屬公司，其製造工藝及質量控制備受認可，對船舶的性能至關重要。本集團過往曾委聘建造方作為其他造船交易的造船商，因此，與同一建造方合作預期可在船舶建造方面產生協同效應。此外，中船貿易在協調造船商及買方以及監控造船進度方面擁有豐富經驗。

董事會函件

因此，根據該等造船合同聘用中船貿易作為貿易方不僅符合市場慣例，亦讓本集團能從中船貿易獲得專業意見，進一步優化船舶的建造及交付流程。本公司亦注意到中船廣西及澄西船舶修造已與其他獨立第三方買方就建造本集團訂購的同類船舶訂立意向書。因此，相信建造方建造該類船舶獲市場廣泛認可。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，且建造方提供的代價與本集團透過市場調研所得其他造船商（包括獨立第三方造船商）提供的代價相若。

本公司相信，該等造船合同及其項下擬進行的交易將使本集團能透過持續的資產組合管理優化船隊組合，符合本集團的業務發展策略。

本公司認為，該等造船合同的條款乃由其訂約方經公平協商後，在本集團的日常及一般業務過程中按一般商業條款訂立，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。

造船合同項下交易的財務影響

預期於完成後，(i)本公司資產將增加人民幣3,235,000,000元（相當於約3,784,950,000港元），而該增加將因本集團動用內部資源部分撥付收購事項而導致現金及現金等價物減少所部分抵銷；及(ii)總負債將由於為撥付收購船舶所需的銀行融資導致借款增加而增加。

本集團為一家船廠系租賃公司，主要從事提供租賃服務。於建造商交付船舶後，本集團將向客戶出租船舶以進行其租賃業務，因此，預期本集團的盈利將因向客戶出租船舶所產生的租賃收入而增加。

董事認為，收購船舶將對本集團日後的盈利帶來正面影響。

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74.17%)中擁有權益。由於澄西船舶修造及中船貿易(作為賣方)及中船廣西(作為建造方之一)為中國船舶集團的附屬公司，而中國船舶集團為中船集團的唯一股東，故賣方及中船廣西為本公司的關連人士。因此，根據上市規則第14A章，該等造船合同項下擬進行的交易構成本公司的關連交易。

由於最高適用百分比率超過25%但低於75%，因此，根據上市規則第14章，該等造船合同項下擬進行的交易亦構成本公司的主要交易，須遵守上市規則項下的申報、公告及股東批准的規定。

有關備查文件的豁免

就造船合同而言，本公司已申請且聯交所已批准豁免嚴格遵守上市規則第14.66(10)及14A.70(13)條以及附錄D1B第43(2)(c)段的規定(「豁免」)，以便可將若干敏感資料從擬刊登於聯交所及本公司網站的造船合同中刪節。聯交所已向本公司授出豁免，允許本公司刪節當中的敏感資料，包括：(i)船舶的技術詳情；(ii)付款條款(包括賣方銀行賬戶詳情)及算定損害賠償的詳情；(iii)賣方材料及工藝保證期；(iv)違約利率及有關買方違約的營運詳情；及(v)船舶光船租賃承租人的身份及識別詳情(統稱「敏感商業資料」)；及(vi)買方、賣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合同訂約方而言屬高度商業敏感及機密，倘予以披露，將(i)嚴重損害本集團的營運及商業利益；(ii)對本集團的商業談判地位、與建造方及賣方的未來合作以及本集團日後物色優質集裝箱船的能力造成不利影響；(iii)嚴重削弱相關訂約方的競爭力；及(iv)損害本公司及股東及／或獨立股東(視乎情況而定)的整體利益。此外，敏感商業資料屬營運性質或高度技術性，因此對獨立股東評估本公司資產及負債、財務狀況、溢利及虧損及前景，以及(倘相關)造船合同項下擬進行交

董事會函件

易的整體影響並無重大影響。再者，根據造船合同，買方有合約責任對有關船舶設計及建造的技術資料保密，未經賣方事先書面同意不得向任何第三方披露該等資料。造船合同的重大條款已於本通函概述及披露，獨立股東將能夠從中獲得充足資料，以評估造船合同項下擬進行的交易並作出知情的投票決定。

敏感個人資料涉及機密個人詳細資料，構成《個人資料(私隱)條例》(香港法例第486章)所界定的「個人資料」，且對獨立股東就造船合同項下擬進行交易的決定而言屬不重大及不必要。

因此，自本通函日期起計14日期間，僅各造船合同的刪節版本將刊登於聯交所及本公司網站作為備查文件。

一般事項

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股股份中擁有權益，佔本公司已發行股本約74.17%。由於中國船舶集團(中船集團的唯一股東)於最後實際可行日期為澄西船舶修造及中船貿易(即賣方)以及中船廣西的間接股東，中國船舶集團及其聯繫人將須就於股東特別大會上擬提呈有關該等造船合同及其項下擬進行的交易的決議案放棄投票。

除因於中國船集團的董事及／或管理層職位而被視為於該等造船合同中擁有權益的李洪濤先生、劉輝先生、謝衛忠先生及遲本斌先生外，並無其他董事於批准該等造船合同及其項下擬進行的交易的董事會會議上放棄投票。

股東特別大會

本公司將召開股東特別大會，以(其中包括)考慮及酌情批准造船合同及其項下擬進行的交易。

由全體獨立非執行董事組成的獨立董事委員會經已成立，以就造船合同及其項下擬進行的交易向獨立股東提供意見。本公司已委任新百利融資有限公司為獨立財務顧問，以就此向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

董事會函件

推薦意見

敬請 閣下垂注(i)本通函第14至15頁所載獨立董事委員會函件；(ii)本通函第16至29頁所載獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的函件；及(iii)本通函附錄所載的額外資料。

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)認為造船合同項下擬進行交易以及造船合同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，以批准造船合同及其項下擬進行之交易。

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

二零二六年十月二十七日

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：

**有關建造船舶之
主要及關連交易及
股東特別大會通告**

茲提述本公司向股東刊發日期為二零二六年十月二十七日的通函(「**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，以就通函所載造船合同及造船合同項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，並就獨立股東應否批准造船合同的條款及其訂立提供推薦建議。新百利融資有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就此提供意見。

吾等謹請閣下垂注本通函第5至13頁所載董事會函件及本通函第16至29頁所載獨立財務顧問函件全文，當中均載有造船合同項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。

經考慮造船合同的條款、獨立財務顧問的建議及董事會函件所載相關資料，吾等認為造船合同的條款及其訂立以及造船合同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，以批准造船合同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
謹啟

獨立非執行董事
李洪積先生

二零二六年十月二十七日

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，乃為載入本通函而編製。



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：

有關建造船舶 之主要及關連交易

緒言

吾等謹提述吾等獲委任為獨立財務顧問，以就中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司(「**貴公司**」)建議建造十艘船舶(「**該等交易**」)一事，向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。該等交易的詳情載於 貴公司日期為二零二六年十月二十七日的通函(「**通函**」)內「董事會函件」(「**董事會函件**」)中，本函件構成通函的一部分。除本函件另有界定者外，本函件所用詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

於二零二六年九月一日(交易時段後)， 貴公司(作為買方)與澄西船舶修造及中船貿易(作為賣方)就建造十艘船舶按大致相同的條款訂立造船合同，每艘船舶的代價為人民幣323,500,000元(相等於約378,495,000港元)，十艘船舶的總代價為人民幣3,235,000,000元(相等於約3,784,950,000港元)(即該等交易)。

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股股份中擁有權益，佔 貴公司已發行股本約74.17%。由於澄西船舶修造及中船貿易(即賣方)以及中船廣西(即建造方之一)均為中國船舶集團的附屬公司，而中國船舶集團為中船集團的唯一股東，故賣方及中船廣西為 貴公司的關連人士。因此，造船合同項下擬進行的交易(即該等交易)根據上市規則第14A章構成 貴公司的關連交易。由於該等交易的最高適用百分比率超過25%但低於75%，故造船合同項下擬進行的交易亦根據上市規則第14章構成 貴公司的主要交易，並須遵守上市規則項下的申報、公告及股東批准規定。

新百利融資有限公司函件

獨立董事委員會（由全體獨立非執行董事組成，即王德銀先生、盛慕嫻女士及李洪積先生）已成立，以就該等交易向獨立股東提供意見。吾等（新百利融資有限公司）已獲委任為獨立財務顧問，以就相同事宜向獨立董事委員會及獨立股東提供意見（「委聘」）。

於過往兩年，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，分別就(i)有關建造船舶的須予披露及關連交易（詳情載於 貴公司日期為二零二五年八月二十八日的通函）；及(ii)有關二零二五年金融服務框架協議的持續關連交易及須予披露的交易（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已向 貴公司收取正常專業費用。於最後實際可行日期，(a)新百利融資有限公司與(b)貴集團、賣方及中船廣西之間並無任何關係或權益，而該等關係或權益可合理地被視為對吾等根據上市規則第13.84條的定義擔任獨立董事委員會及獨立股東就委聘而言的獨立財務顧問的獨立性構成妨礙。

於達致吾等的意見時，吾等已倚賴通函所載的資料，以及 貴公司董事及管理層（「**管理層**」）所提供的資料及事實以及所表達的意見。吾等已假設所提供予吾等的資料及事實以及所表達的意見於所有重大方面均屬真實、準確及完整。吾等亦已尋求並取得董事確認，所有重大相關資料已提供予吾等，且所提供予吾等的資料及所表達的意見並無遺漏任何重大事實。吾等並無理由懷疑所提供予吾等的資料的真實性或準確性，亦無理由相信任何重大資料已被遺漏或隱瞞。吾等已倚賴該等資料，並認為吾等所收取的資料足以讓吾等達致本函件所載的意見及推薦建議。然而，吾等並無對 貴集團、賣方或中船廣西的業務及事務進行任何獨立調查，亦無對所提供予吾等的資料進行任何獨立核實。

主要考慮因素及理由

於達致吾等就該等交易的意見時，吾等已計及下列主要因素及理由。

1. 該等交易各方的資料

買方

買方(即 貴公司)為一家船廠系租賃公司，主要從事提供租賃服務。

賣方

澄西船舶修造為一家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，澄西船舶修造為中國船舶集團的附屬公司。

中船貿易為一家根據中國法律成立的公司，為中國船舶集團的附屬公司。中船貿易根據造船合同擔任貿易中介，協助買方與建造方之間的交易，並提供專業意見以優化船舶的建造及交付流程。於最後實際可行日期，中船貿易為中國船舶集團的附屬公司。

中船廣西

中船廣西為一家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，中船廣西為中國船舶集團的附屬公司。

澄西船舶修造及中船廣西均為建造方，共同負責船舶的設計、建造及交付。

中國船舶集團

中國船舶集團為國務院國有資產監督管理委員會直接監管的國家授權投資機構，核心業務包括造船、修船、加工、船用設備進出口，以及其他鋼結構製造、國際合作、合資經營、融資、技術貿易及勞務輸出等多元化業務。

2. 該等交易的理由及裨益

貴集團為一家船廠系租賃公司，主要從事提供租賃服務。作為 貴集團日常及一般業務過程的一部分， 貴集團向不同造船商（包括中國船舶集團及／或其聯繫人）購買船舶。據管理層告知，中國船舶集團為中國領先的國有造船集團，在造船方面擁有豐富經驗及雄厚專業知識，並具備建造各類船舶的能力。向中國船舶集團及／或其聯繫人購買的船舶已用於 貴集團的經營租賃業務及直接融資租賃交易（兩者均為 貴集團的主要業務）。當該等交易項下將建造的船舶由造船商交付時， 貴集團將能透過向客戶出租船舶產生租賃收入。

據管理層告知， 貴集團的策略為優化 貴集團船隊的質素，並適時調整 貴集團的船隊組合。 貴集團持續投資於新船舶，以現代化及高質素船舶更新船隊，並補充船隊組合以替換 貴集團已出售的舊船舶。於截至二零二三年、二零二四年及二零二五年十二月三十一日止三個年度各年， 貴集團分別有18艘、15艘及10艘新船舶交付。於二零二六年六月三十日， 貴集團船隊規模達130艘（其中107艘在營運中，23艘在建造中），而於二零二五年六月三十日則合共為143艘（其中121艘在租賃中，12艘在建造中）。根據 貴公司二零二四年年報及二零二五年年報， 貴集團於截至二零二四年及二零二五年十二月三十一日止年度的收入分別按年增長約11.3%及0.2%。吾等從管理層了解到，截至二零二五年十二月三十一日止年度的收入大致保持穩定，僅微增約0.2%，主要由於(i)經營租賃服務所得收入增加；及(ii)融資服務收入因租賃應收款項減少而下跌，部分抵銷上述增幅的淨影響所致。此外，根據 貴公司截至二零二六年六月三十日止六個月的中期業績， 貴集團錄得收入約1,911.2百萬港元，較二零二五年同期減少約5.29%，主要由於過往年度若干融資租賃項目到期及結算以及客戶提前回購所致。鑑於上文所述，吾等認為該等交易符合 貴集團持續投資於新船舶的發展策略。

新百利融資有限公司函件

與此同時，吾等從管理層了解到，為應對日益嚴格的海事法規，貴公司已決定訂購符合最新環保要求並採用定制設計的新造船舶。具體而言，管理層告知，適用於該等船舶的特定監管要求包括中國船級社(CCS)頒佈的《綠色生態船舶規範》，新船舶將全面符合該規範。此外，該等船舶的能效指標旨在符合國際海事組織(IMO)規定的能效設計指數(EEDI)第三階段要求。因此，造船合同項下的船舶較貴集團目前營運中的現有散貨船更為節能且營運效率更高，全面符合航運業的最新環保法規及現行規格要求。

造船合同乃與澄西船舶修造及中船貿易(作為賣方)訂立。誠如董事會函件所載，建造方(中國船舶集團的附屬公司)的製造工藝及質量控制備受認可，而該等要素對船舶性能至關重要。貴集團過往曾委聘建造方作為其他造船交易的造船商，因此與同一造船商合作預期可在船舶建造方面產生協同效應。此外，中船貿易在協調造船商與買方以及監控造船進度方面擁有豐富經驗。因此，根據造船合同委聘中船貿易作為貿易商，不僅符合市場慣例，亦使貴集團能夠從中船貿易獲得專業意見，進一步優化船舶的建造及交付流程。

經計及(i)該等交易符合貴集團的主要業務(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)當該等交易項下將建造的船舶由造船商交付時，貴集團將能透過向客戶出租船舶產生租賃收入；(iii)貴集團過往數年一直向中國船舶集團及／或其聯繫人購買船舶；及(iv)該等交易符合貴集團的發展策略，吾等認同管理層的觀點，即該等交易符合貴公司及股東的整體利益，並屬貴集團的日常及一般業務過程。

3. 該等交易的主要條款

於二零二六年九月一日(交易時段後)，貴公司(作為買方)與澄西船舶修造及中船貿易(作為賣方)就建造十艘船舶按大致相同的條款訂立十份造船合同，每艘船舶的代價為人民幣323,500,000元(相等於約378,495,000港元)，總代價為人民幣3,235,000,000元(相等於約3,784,950,000港元)。造船合同須待(i)獨立股東於股東特別大會上批准；及(ii)相關船舶的相應光船租賃生效後，方告生效。

新百利融資有限公司函件

將建造的船舶：

十艘80,000載重噸穀物運輸船

代價：

根據造船合同，每艘船舶的代價為人民幣323,500,000元（相等於約378,495,000港元），並須根據每艘船舶的建造進度分五期支付（首四期應付的代價金額比例較小，大部分款項於船舶交付時的第五期支付）。

誠如董事會函件所載，每艘船舶的代價乃由買方與賣方經公平協商後釐定，當中已考慮：(i)其他造船交易中相若類型船舶的市場價格，以及賣方近期向其他獨立第三方提供的同類船舶建造價格（參考獨立行業顧問刊發的公開行業報告（「該等報告」））。根據該等報告，造船合同項下船舶的代價金額與賣方在其他交易中向其他獨立第三方提供的同類船舶建造價格相同，且低於其他造船交易中相若類型船舶的市場價格；及(ii)船舶的付款條款及交付日期，並經自願買方與自願賣方協定。造船合同的條款（包括每艘船舶的代價）乃按公平基準及一般商業條款釐定。

交付日期：

根據造船合同，船舶預期將於二零二九年九月三十日至二零三零年十二月三十一日期間交付，惟須受造船合同所協定的延遲交付安排所規限。

倘發生延遲交付，賣方須從造船合同項下各船舶的第五期代價中扣除算定損害賠償（其確切金額將根據造船合同按較原定交付日期起的延遲程度評估，並享有自協定交付日期起計30天的寬限期，每艘船舶的最高金額以人民幣7,200,000元為限），因此，第五期款項將按淨額基準支付（即扣除賣方應付的前述算定損害賠償後）。

技術規格：

倘在極端情況下，賣方未能符合技術規格（例如相關船舶的速度、燃油消耗或載重噸位偏離協定的允許範圍），賣方須從造船合同的第五期代價中扣除算定損害賠償（其確切金額將根據造船合同所訂明的相關技術規格偏離程度評估），詳情如下：

- i. 速度：倘未達致保證速度，賣方須根據不足程度支付介乎人民幣200,000元至人民幣1,400,000元的算定損害賠償；
- ii. 燃油消耗：倘實際燃油消耗超出保證燃油消耗，每艘船舶的算定損害賠償介乎人民幣150,000元至人民幣750,000元；及
- iii. 載重噸位：倘實際載重噸位低於保證載重噸位，每艘船舶的算定損害賠償介乎人民幣2,000元至人民幣1,600,000元，因此，第五期款項須按淨額基準支付（即扣除賣方應付的前述算定損害賠償後）。

除上文所披露者外，根據造船合同的條款，每艘船舶的代價不受其他扣減機制所規限。

撤銷及終止：

倘賣方延遲交付船舶，或賣方於建造船舶時未能符合前述技術規格至造船合同所訂明的程度，買方可選擇撤銷或終止造船合同。倘出現延遲交付，而該延遲於寬限期（餘下船舶為30天）屆滿後持續210天（即自原定交付日期起計合共240天），買方可選擇就相關船舶撤銷造船合同。

退款：

倘買方根據造船合同的特定條款撤銷或終止造船合同，賣方須以人民幣向買方退還買方已就相關船舶向賣方支付的全數款項，連同其產生的利息（其確切金額須根據協定年利率6%，按自賣方根據造船合同條款收到該款項之日起計的須退還金額釐定）。

4. 該等交易主要條款的評估

吾等已就造船合同的主要條款進行分析，包括代價、付款條款及調整條款。詳情載列如下。

4.1. 代價的評估

吾等已與管理層就船舶的定價基準進行討論。據管理層告知，貴公司及賣方在釐定船舶的代價時，已參考近期類似船舶的市場交易。吾等已向管理層查詢進一步詳情，並注意到所參考者包括(i)獨立第三方就同類船舶進行的交易；及(ii)中國船舶集團及／或其聯繫人與其他獨立第三方進行的交易。

就獨立第三方進行的交易而言，吾等從管理層了解到，該交易指二零二四年八月的造船交易，當中海南中遠海運發展海洋運輸有限公司與大連重工（中遠集團體系內的關聯船廠）就類似80,000載重噸散貨船訂立造船合同，錄得每艘船舶平均交易價格約人民幣312百萬元。吾等已與建造方及管理層討論上述價格與造船合同項下船舶代價之間的差異。吾等了解到，現行價格乃經調整後釐定，主要反映直接製造成本（包括原材料、核心設備及勞動力）的上漲，以及為符合最新海事網絡安全法規而進行的強制性技術升級。此外，船舶的特定設計較傳統型號結構更重，需要更大體積的鋼材進行建造。

作為吾等盡職審查程序的一部分，吾等審閱了Clarkson Research（一家獨立航運市場情報提供商）發佈的數據。根據其記錄，類似巴拿馬型／卡姆薩爾型散貨船（追蹤80,000至84,000載重噸船舶）的新造船價格指數呈現穩步上升趨勢，於二零二四年八月至二零二六年八月期間整體市場價格上漲約2%。同時，吾等根據中國鋼鐵工業協會發佈的數據，審查了造船主要原材料鋼材的成本波動。吾等注意到，20毫米Q235中厚鋼板為船體板及核心結構部件的標準且最廣泛使用的規格。該材料於中國14個主要城市的全國平均價格數據顯示上升趨勢，於二零二四年八月至二零二六年八月期間上漲約6.3%。綜合約2%的行業整體價格趨勢及該等較重船舶所需核心材料成本約6.3%的全國平均漲幅，獨立第三方交易參考價格人民幣312百萬元與船舶代價人民幣323,500,000元之間約4%的差異屬合理。

此外，吾等從管理層了解到，其亦已參考中國船舶集團及／或其聯繫人與其他獨立第三方船東於造船合同日期前最近3個月內就類似船舶訂立的近期交易價格，每艘船舶代價分別為人民幣319百萬元及人民幣326百萬元。該等交易項下每艘船舶的代價人民幣323.5百萬元（相等於約人民幣323.5百萬元）處於該兩個近期市場價格之間。

經計及上述各項，吾等認為造船合同項下的代價就獨立股東而言屬公平合理。

4.2. 付款條款及調整條款的評估

根據該等交易，代價（須根據造船合同條款於建造方延遲交付及未能符合特定技術規格時進行調整（「**調整條款**」））須由買方根據船舶的建造進度分期支付予建造方，其中大部分代價於船舶交付時支付。據管理層告知，有關付款安排（即根據建造進度分期付款，大部分代價於船舶交付時支付）及調整條款乃與造船商經公平協商後釐定，且符合市場慣例。為進行吾等的盡職審查，吾等已識別聯交所其他上市公司於造船合同日期前六個月內（「**審閱期間**」）就向造船商收購船舶所公告的交易（「**市場交易**」）。據吾等深知及盡吾等所知，吾等發現10項符合上述標準的交易。

新百利融資有限公司函件

買方	造船商／賣方	公告日期	付款條款	調整條款
樂艙物流股份有限公司(2490)或其代名人	上海外高橋造船有限公司及中國船舶工業貿易有限公司	二零二六年 二月二十七日	每艘船舶的代價將根據各船舶的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。	未訂明
Seacon Shipping Pte. Ltd. (洲際船務集團控股有限公司(2409)的間接全資附屬公司)	江蘇大津重工有限公司	二零二六年 三月二十四日	代價將根據造船合同約定的建造進度節點支付。	第五期款項須根據相應造船合同的條文作出調整。
海豐船東有限公司 (SITC Shipowning Group Company Limited) (海豐國際控股有限公司(1308)的全資附屬公司)	江蘇揚子泓遠造船有限公司及江蘇新揚子造船有限公司	二零二六年 三月二十六日	代價將根據造船合同約定的建造進度節點支付。	未訂明
Jasper Bay Pte. Ltd. 及Jackson Bay Pte. Ltd. (太平洋航運集團有限公司(2343)的間接全資附屬公司)	江門市南洋船舶工程有限公司	二零二六年 四月十六日	代價將根據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。	未訂明

新百利融資有限公司函件

買方	造船商／賣方	公告日期	付款條款	調整條款
東方海外(國際)有限公司(316) (為中遠海運控股股份有限公司(1919)的附屬公司)的十二間間接全資附屬公司	中國船舶工業貿易有限公司及滬東中華造船(集團)有限公司	二零二六年四月二十九日	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。	就延遲交付(每艘船舶最高約7.2百萬美元)或未能符合速度或載重噸位等技術規格(每艘船舶最高約9.7百萬美元)從第五期款項中扣除算定損害賠償。
Jinshun Shipping Inc. 及 Jintong Marine Inc. (各為金輝集團有限公司(137)約55.69%的間接附屬公司)	江門市南洋船舶工程有限公司	二零二六年六月三日	每艘船舶的代價將根據各船舶的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。	須就延遲交付、保證速度不足、燃油消耗超出或載重噸位不足作出調整。任何調整不得超過合約價格約6%的減幅。
Jingang Marine Inc. 及 Jinji Marine Inc. (各為金輝集團有限公司(137)約55.69%的間接附屬公司)	蘇美達船舶有限公司及新大洋造船有限公司。	二零二六年六月八日	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。	須就延遲交付、保證速度不足、燃油消耗超出或載重噸位不足作出調整。任何調整不得超過合約價格約7%的減幅。
海南海發海運及東方富利海運11有限公司(中遠海運發展股份有限公司(2866)的全資附屬公司)	大連重工、中船澄西、中船大連、中船青島及中國船舶工業貿易有限公司	二零二六年六月三十日	合約價格須根據建造進度間隔分五期支付，首四期應付比例較小，大部分於交付時的第五期支付。	倘速度、載重噸位、燃油消耗率未能符合協定標準，或延遲交付超出協定限度，則作出向下調整(從第五期款項中扣除)或有權撤銷。

新百利融資有限公司函件

買方	造船商／賣方	公告日期	付款條款	調整條款
Seacon Shipping Pte. Ltd. (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	二零二六年 七月二十日	代價將分五期支付：簽約時10%、滿一周年時10%、切鋼時10%、下水時10%及交付時60%。	第五期款項須於交付時作出調整(具體機制未在所提供的文本中詳述)。
海南海發海運 (中遠海運發展 股份有限公司 (2866)的全資 附屬公司)	1. 上海外高橋造船有限公司及 中船貿易 2. 南通象嶼海洋 裝備股份有限公司及廈門 船舶貿易	二零二六年 七月二十九日	須根據建造進度間隔分五期支付，首四期比例較小，大部分於交付時的第五期支付。	倘速度、載重噸位、燃油消耗率未能符合協定標準，或延遲超出協定時間限度，則作出向下調整(從第五期款項中扣除)或有權撤銷。

資料來源：聯交所網站

吾等從市場交易中注意到，就所有市場交易而言，(i)船舶代價乃根據造船進度的協定里程碑支付；及(ii)大部分代價於船舶交付時支付。因此，吾等認為該等交易的付款條款屬公平合理。

吾等注意到其中七項市場交易已於相關公告中披露調整條款。為進行吾等的盡職審查，吾等已向管理層查詢調整條款的基準(吾等亦從該等披露特定技術缺陷詳情之市場交易中注意到有關基準)。據管理層告知，調整條款旨在保障買方，使最後一期代價可按相關造船合同所訂明的延遲程度及建造方未能符合特定技術規格的程度作出調整；此外，調整條款與建造方與其他買方就同類船舶訂立的可資比較交易一致。鑒於上文所述，吾等認為該等交易的調整條款屬公平合理。

4.3. 內部控制程序

為進行吾等的盡職審查，吾等已向管理層查詢 貴集團就建造作租賃用途船舶的內部程序。據管理層告知，就 貴集團的租賃項目而言，業務部門須編製相關項目報告及／或其他佐證文件，供風險管理部門評估；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／或相關佐證文件包括租賃項目的相關評估，例如船舶建造價格的分析。於編製項目報告及相關佐證文件時，業務部門會參考（其中包括）同類船舶建造的現行市場價值，有關價值乃從獨立研究公司編製的行業報告及／或業內近期可資比較交易中確定。

管理層確認， 貴公司於訂立該等交易時已遵守內部程序。

4.4. 吾等的意見

經計及吾等對上述該等交易主要條款的分析，吾等認為該等交易的條款屬公平合理。

5. 該等交易的潛在財務影響

根據董事會函件，該等交易的代價預期將以 貴集團的內部資源及銀行借款撥付。

據管理層告知，於該等交易完成及船舶交付後， 貴集團的固定資產將增加相當於代價的金額，而 貴集團的現金及現金等價物將減少相當於將以內部資源撥付的代價金額，且 貴集團的總負債將增加至就融資建造船舶而取得的銀行借款的程度。

此外，誠如董事會函件所述， 貴集團為一家船廠系租賃公司，主要從事提供租賃服務。於船舶由建造方交付後， 貴集團將向客戶出租船舶以進行其租賃業務。因此，預期 貴集團的盈利將因向客戶出租船舶所產生的租賃收入而增加。

新百利融資有限公司函件

意見及推薦建議

經計及上述主要因素後，吾等認為(i)該等交易的條款乃按一般商業條款訂立，屬公平合理；及(ii)該等交易乃於 貴集團日常及一般業務過程中進行，符合 貴公司及股東的整體利益。因此，吾等建議獨立董事委員會推薦，而吾等亦推薦獨立股東投票贊成將於股東特別大會上提呈以批准該等交易的相關普通決議案。

此 致

獨立董事委員會及列位獨立股東 台照

為及代表
新百利融資有限公司
董事
鄭冠勇
謹啟

二零二六年十月二十七日

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，並為新百利融資有限公司的負責人員，該公司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逾十五年經驗。

除文義另有所指外，人民幣兌港元按1:1.17的匯率換算。該匯率僅供說明之用，並不表示任何人民幣或港元金額已經按該匯率或任何其他匯率換算或根本並無換算。

1. 本集團財務資料

本集團截至二零二三年、二零二四年及二零二五年十二月三十一日止三個年度各年的財務資料分別於本公司截至二零二三年十二月三十一日止年度的年報(第110至220頁)、截至二零二四年十二月三十一日止年度的年報(第98至204頁)及截至二零二五年十二月三十一日止年度的年報(第101至204頁)中披露。所有該等資料已刊載於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(<https://www.csscshipping.com>)：

- (i) 本公司截至二零二三年十二月三十一日止年度的年報：

https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0426/2024042601201_c.pdf

- (ii) 本公司截至二零二四年十二月三十一日止年度的年報：

https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2025/0428/2025042800710_c.pdf

- (iii) 本公司截至二零二五年十二月三十一日止年度的年報：

https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2026/0428/2026042802858_c.pdf

- (iv) 本公司截至二零二六年六月三十日止六個月的中期業績：

https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2026/0824/2026082401262_c.pdf

2. 營運資金

經計及目前的內部資源以及目前可從銀行及金融機構獲得的貸款，董事經適當及審慎考慮後認為，如無意外情況，本集團擁有足夠營運資金以供其目前(即至少自本通函刊發日期起計未來12個月)營運之用。

3. 債務及或有負債聲明

於二零二六年八月三十一日（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，本集團有未償還借款及債務約24,747百萬港元。該等債務包括(i)有抵押及有擔保銀行貸款約2,900百萬港元；(ii)無抵押及無擔保銀行貸款約10,518百萬港元；(iii)無抵押及有擔保債券約4,270百萬港元；(iv)無抵押及無擔保債券約2,370百萬港元；(v)無抵押及有擔保可換股債券約2,153百萬港元；(vi)有抵押及有擔保其他借款約1,212百萬港元；(vii)無抵押及有擔保其他借款約1,032百萬港元；及(viii)無抵押及無擔保租賃負債約292百萬港元。於二零二六年八月三十一日營業時間結束時，本集團就合營企業的銀行貸款及其他借款提供的擔保而承擔的或然負債約為2,786百萬港元。

除上文所披露者及集團內公司間負債外，於二零二六年八月三十一日營業結束時，本集團並無任何(i)已發行且未償還、已授權或以其他方式增設但尚未發行之債務證券及可分辨為有擔保、無擔保、有抵押及無抵押之定期貸款；(ii)其他借款或性質屬借款的債務；(iii)按揭及押記；及(iv)任何或然負債或擔保。

4. 本集團之財務及經營前景

展望二零二六年及「十五五」期間，本集團深入貫徹國家海洋強國戰略與綠色發展理念，立足行業分化與轉型機遇，堅守「穩中求進」總基調，以「創新驅動、結構優化、精細運營、價值引領」為經營方針，持續鞏固核心競爭力，實現長期可持續發展，為全球客戶提供優質服務，為股東創造更大價值。

堅持創新驅動，鍛造核心能力。充分依託本集團產業優勢，加大對綠色智能船舶及海工裝備的投融資，推動行業技術進步與產業升級。優化資產結構，穩渡行業週期。動態調整資產配置策略，持續提升清潔能源與高端裝備佔比，構建兼具成長性與防禦性的資產組合。提升運營效能，增強內生動力。推動數字技術與精細化管理深度融合，進一步提高資產管理與運營水平，提升全生命週期價值創造能力。

持續深化改革，推進數智賦能。全面推進「十五五」規劃落地，持續優化本集團治理結構，提升運營效率。廣泛應用大數據、人工智能等技術，提升船舶管理、風險控制和市場預測能力。聚焦價值創造，實現多方共贏。在保持穩健經營的基礎上，積極探索產業鏈延伸機遇，為股東、客戶及社會創造更大的綜合價值。本集團將以堅定的戰略定力、敏捷的市場應變與持續的創新精神，在新的發展階段劈波斬浪、行穩致遠，奮力譜寫高質量發展新篇章，為全體股東創造卓越價值，為國家海洋強國建設貢獻力量。

資產抵押

於二零二六年八月三十一日，本集團4,112百萬港元的有抵押銀行及其他借款，以約2,539百萬港元的貸款及租賃應收款項、若干附屬公司的股份、約57百萬港元存款的浮動押記、一般轉讓、光船承租人轉讓、集團內公司間貸款轉讓及約2,987百萬港元的物業、廠房及設備作抵押。

外幣風險

匯率結構方面，本集團繼續保持原有的匯率風險管理策略，保持資產與負債在幣種上基本匹配。融資租賃及經營租賃業務下的船舶以美元購買，對應的應收融資租賃款以及固定資產均以美元計價，而其主要資金來源為美元的銀行貸款，因此不存在重大的匯率風險敞口。本集團手持部分港幣、人民幣、歐元的貨幣資金，但整體佔比較小。

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產生誤導。

2. 權益披露

(A) 本公司董事及最高行政人員擁有的權益

於最後實際可行日期，董事及本公司最高行政人員概無於本公司或其相聯法團（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(i)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及淡倉（包括根據證券及期貨條例的該等條文彼等被當作或視為擁有的任何權益及淡倉），或(ii)根據證券及期貨條例第352條須載入該條文所指登記冊的任何權益及淡倉，或(iii)根據標準守則須知會本公司及聯交所的任何權益及淡倉。

(B) 主要股東擁有的權益

於最後實際可行日期，主要股東於股份或相關股份中擁有的權益及淡倉須根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部向本公司披露，或須根據證券及期貨條例第336條記入本公司存置的登記冊內：

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 (%)
國務院國有資產監督管理委員會（「國資委」）	受控制法團權益 ⁽¹⁾	4,602,046,234	好倉	74.17
中國船舶集團	受控制法團權益 ⁽¹⁾	4,602,046,234	好倉	74.17
中船集團	受控制法團權益 ⁽¹⁾	4,602,046,234	好倉	74.17
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	74.17

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 (%)
JPMorgan Chase & Co.	受控制法團權益	499,211,128	好倉	8.05
		373,010,437	淡倉	6.01
		5,701,179	可供借出 的股份	0.09
CITIC Securities Company Limited	受控制法團權益	448,568,229	好倉	7.23
		442,710,489	淡倉	7.14

附註：

- (1) 中船國際為中船集團的全資附屬公司，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。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，就董事所知，概無其他人士（並非董事及本公司最高行政人員）於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部須向本公司披露之權益或淡倉，或須記入本公司根據證券及期貨條例第336條存置的登記冊內之權益或淡倉。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，概無董事為於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分部條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉的公司的董事或僱員。

3. 董事於資產或合約或安排中之利益

於最後實際可行日期，概無董事於本集團任何成員公司自二零二五年十二月三十一日（即本集團最近期刊發的經審核年度財務報表結算日期）以來所收購、出售或租賃或擬收購、出售或租賃的任何資產中直接或間接擁有或曾經擁有任何權益。

於最後實際可行日期，概無任何董事於當中擁有重大權益並對本集團業務而言屬重大的合約或安排仍然存續。

4. 董事於競爭業務之權益

據董事所深知，於最後實際可行日期，概無董事或候任董事或彼等各自之緊密聯繫人於任何與本集團業務構成或可能構成競爭之業務中擁有任何權益。

5. 董事服務合約

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會於一年內屆滿或可於一年內由本集團相關成員公司毋須支付任何賠償（法定賠償除外）而終止的服務合約。

6. 訴訟

據董事所深知，於最後實際可行日期，本集團成員公司概無涉及任何重大訴訟或仲裁，而據董事所知，本集團任何成員公司亦無尚未了結或面臨威脅的任何重大訴訟或申索。

7. 重大合約

於最後實際可行日期，本集團成員公司於緊接本通函日期前兩年內訂立且屬重大或可能屬重大的合約（並非於日常業務過程中訂立）如下：

- (1) 造船合同

8. 專家資格及同意書

以下為載於本通函之出具函件或給予建議之專家資格：

名稱	資格
新百利融資有限公司	根據證券及期貨條例可進行第1類（證券交易）及第6類（就企業融資提供諮詢）受監管活動之持牌法團

上述專家已就刊發本通函發出同意書，同意按本通函所載格式及內容載入其意見，亦同意按本通函所載格式及內容提述其名稱，且迄今並無撤回其同意書。

於最後實際可行日期，上述專家並無擁有本集團任何成員公司之股權或認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券之權利（不論是否可依法強制執行），亦無於自二零二五年十二月三十一日（即本公司最近期經審核綜合賬目之結算日期）以來由本集團任何成員公司收購或出售或租用或擬由本集團任何成員公司收購或出售或租用之任何資產中擁有任何直接或間接權益。

9. 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經營狀況自二零二五年十二月三十一日（即本集團最近期刊發的經審核綜合財務報表結算日期）以來有任何重大不利變動。

10. 展示文件

下列文件的副本將於本通函日期起計14日期間於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(<http://www.csscshipping.com>)可供查閱：

- (i) 本公司截至二零二五年十二月三十一日止三個年度的年報；
- (ii) 獨立財務顧問函件，其全文載於本通函第16至29頁；
- (iii) 本附錄二「8.專家資格及同意書」一段所提述的獨立財務顧問書面同意書；及
- (iv) 造船合同¹。

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14.66(10)及14A.70(13)條以及附錄D1B第43(2)(c)段，以僅將各造船合同的已刪節版本刊登於聯交所及本公司網站作為備查文件。進一步詳情請參閱本通函董事會函件「有關備查文件的豁免」一段。

11. 雜項

- (i) 本公司的註冊辦事處位於香港德輔道中19號環球大廈18樓1801室。
- (ii) 本公司的香港股份過戶登記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號舖。
- (iii) 吳冠華先生為本公司的公司秘書。彼為香港公司治理公會會員及香港會計師公會會員。伍秀薇女士為本公司的助理公司秘書。彼為香港公司治理公會的資深會員。
- (iv) 本通函之中英文本如有歧義，概以英文本為準。

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)

茲通告中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司(「本公司」)謹訂於二零二六年十一月十七日(星期二)上午十時正假座香港德輔道中19號環球大廈18樓1801室及透過網上平台https://meetings.computershare.com/CSSC_2026EGM在網上舉行股東特別大會(「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。除非本通告另有定義，否則本通告內所用詞彙與本公司於二零二六年十月二十七日致股東的通函(「通函」)中所定義者具有相同含義。

普通決議案

1. 「動議：

- (a) 批准、確認及追認造船合同(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)及其項下擬進行的交易；及
- (b) 授權任何一位本公司董事(「董事」)代表本公司並以本公司的名義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合同條款及其項下擬進行的交易或與此有關的交易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，二零二六年十月二十七日

於本通告日期，董事會包括執行董事李洪濤先生及劉輝先生，非執行董事謝衛忠先生及遲本斌先生，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. 本公司將於二零二六年十一月十二日(星期四)至二零二六年十一月十七日(星期二)(首尾兩日包括在內)期間暫停辦理股份過戶登記手續，期間將不會辦理股份過戶登記。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二零二六年十一月十一日(星期三)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(即二零二六年十一月十五日(星期日)上午十時正前)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. 倘若股東特別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，股東特別大會將如期舉行。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。

股東特別大會通告

7. 本公司將透過網上平台舉行混合式股東特別大會，讓股東可在任何有互聯網連接的地方，以方便高效的方式網上參與股東特別大會。股東可透過智能手機、平板電腦或電腦瀏覽網址 https://meetings.computershare.com/CSSC_2026EGM，觀看網上直播、參與投票及以書面形式向股東特別大會提交問題。網上直播選項亦可擴大股東特別大會的觸及範圍，讓無法親身出席的股東參與。

8. 有關股東特別大會的網上投票，股東可參閱隨附通知信函及網上會議用戶指南了解詳情。

閣下如對上述事項有任何疑問，請於上午九時至下午六時（星期一至星期五，香港公眾假期除外）致電本公司香港股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司熱線(852) 2862 8555查詢。

9. 股東如欲出席股東特別大會並行使投票權，可透過下列其中一種方式達成：

- (1) 親身出席股東特別大會；或
- (2) 透過網上平台出席股東特別大會，該平台提供網上直播及互動平台，供問答及網上投票；或
- (3) 委任股東特別大會主席或其他人士為 閣下的受委代表代 閣下投票。倘 閣下親身或透過網上平台出席股東特別大會並於會上投票， 閣下受委代表的授權及指示將被撤銷。

非登記股東如欲透過網上平台出席及參與股東特別大會，應與持有其股份的銀行、經紀、託管人、代理人或香港中央結算(代理人)有限公司(統稱「**中介機構**」)聯繫，並向其中介機構提供 閣下的電郵地址。有關股東特別大會安排的詳情(包括登入網上平台及網上投票的登入資料)將由香港中央證券登記有限公司發送至非登記股東提供的電郵地址。

公司股東如欲以網上方式出席股東特別大會及投票，請於二零二六年十一月十三日(星期五)或之前致電本公司香港股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司(852) 2862 8555安排。