
此乃要件 請即處理

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。

閣下如已將名下之東方海外(國際)有限公司股份全部售出或轉讓，應立即將本通函及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。



ORIENT OVERSEAS (INTERNATIONAL) LIMITED

東方海外(國際)有限公司*

(於百慕達註冊成立之成員有限責任公司)

(股份代號：316)

有關建造七艘船舶之
主要及關連交易
及
燃油總協議下持續關連交易之經修訂年度上限
及
重選董事
及
股東特別大會通告

獨立董事委員會和獨立股東的
獨立財務顧問



第一上海融資有限公司

本封頁所使用詞彙與本通函「釋義」一節內所界定者具有相同涵義。本公司謹訂於二零二零年十一月三十日(星期一)下午二時三十分，假座香港灣仔港灣道一號會展廣場西南座皇朝會七樓皇朝廳舉行股東特別大會，該大會之通告載於本通函第(i)及(ii)頁內。隨本通函附奉股東特別大會適用之代表委任表格供股東使用。

無論閣下是否親自出席股東特別大會，請儘快將隨附之代表委任表格按其印備之指示填妥及交回，惟無論如何不得遲於股東特別大會(或其任何續會)指定時間四十八小時前交回本公司之股份登記分處，地址為香港灣仔皇后大道東一八三號合和中心十七M樓。閣下在填妥及交回代表委任表格後，仍可依願親自出席股東特別大會(或其任何續會)並於會上投票。

作為我們保障股東健康及安全的控制措施的一部分，本公司鼓勵股東考慮委任股東特別大會主席為其代表，以於股東特別大會上就相關決議案按股東指示投票，以代替親自出席股東特別大會。請參閱本通函第(iii)及(iv)頁有關股東特別大會上為預防及控制2019冠狀病毒病傳播將採取的措施。

二零二零年十一月十一日

* 僅供識別

目 錄

	頁次
釋義.....	1
董事會函件.....	6
獨立董事委員會函件.....	16
獨立財務顧問函件.....	18
附錄一 – 建議重選董事之資料.....	I-1
附錄二 – 本集團之財務資料.....	II-1
附錄三 – 一般資料.....	III-1
股東特別大會通告.....	(i)
股東特別大會的預防措施.....	(iii)

釋 義

在本通函內，除文義另有所指外，下列詞語具有以下涵義：

「聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義；
「董事會」	指	本公司之董事會；
「董事會會議」	指	於二零二零年十月二十九日為批准（其中包括）建議經修訂燃油上限及造船交易而舉行之董事會會議；
「股份登記分處」	指	本公司之香港股份登記分處，香港中央證券登記有限公司；
「建造商」	指	大連川崎及南通川崎；
「燃油總協議」	指	本公司與中遠海運於二零一九年十月三十日訂立之總協議，內容有關東方海外國際集團向中遠海運集團購買燃油、燃料及石油；
「買方」	指	Newcontainer No.113 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「NC113」)、Newcontainer No.115 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「NC115」)、Newcontainer No.116 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「NC116」)、Newcontainer No.117 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「NC117」)、Newcontainer No.118 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「NC118」)、Newcontainer No.119 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「NC119」)及Newcontainer No.120 (Marshall Islands) Shipping Inc. (「NC120」)，各自為本公司之間接全資附屬公司；
「公司細則」	指	本公司目前生效之公司細則；
「持續關連交易公告」	指	本公司日期為二零一九年十月三十日之公告，內容有關（其中包括）東方海外國際集團與中遠海運集團之燃油總協議；
「本通函」	指	日期為二零二零年十一月十一日之本公司通函；
「本公司」	指	東方海外（國際）有限公司*，一間於百慕達註冊成立之成員有限責任公司，並於聯交所主板上市（股份代號：316）；

釋 義

「關連人士」	指	具有上市規則所賦予的涵義；
「中遠海運」	指	中國遠洋海運集團有限公司，一間中國國有企業，並間接控制超過50%本公司已發行股本；
「中遠海運集團」	指	中遠海運及其附屬公司及聯繫人（定義見上市規則）；
「中遠海運控股」	指	中遠海運控股股份有限公司，一間於中國註冊成立的股份有限公司，及為中遠海運集團之成員，其H股於聯交所主板上市（股份代號：1919），其A股於上海證券交易所上市（股份代號：601919）；
「中遠海運集運」	指	中遠海運集裝箱運輸有限公司，一間於中國註冊成立的公司，及為中遠海運控股之附屬公司；
「中遠海運港口」	指	中遠海運港口有限公司，一間於百慕達註冊成立的股份有限公司，其股份於聯交所主板上市（股份代號：1199）；
「大連川崎」	指	大連中遠海運川崎船舶工程有限公司，一間於中國成立的公司及為中遠海運之間接附屬公司。南通川崎直接持有大連川崎的30%股權；
「董事」	指	本公司之董事；
「現有燃油上限」	指	誠如持續關連交易公告所披露，根據燃油總協議東方海外國際集團向中遠海運集團購買燃油、燃料及石油之截至二零二零年、二零二一年及二零二二年十二月三十一日止三個年度的現有年度上限；
「Faulkner」	指	Faulkner Global Holdings Limited，一家於英屬維爾京群島註冊成立的公司，及為中遠海運集團之成員，直接控制75%本公司已發行股本；

釋 義

「本集團」	指	本公司及其附屬公司；
「港元」	指	港元，香港法定貨幣；
「香港」	指	中國香港特別行政區；
「獨立董事委員會」	指	由本公司全體獨立非執行董事（除鍾瑞明博士、楊良宜先生及陳纓女士外）組成的獨立董事委員會，彼等概無於建議經修訂燃油上限及造船交易擁有重大利益；
「獨立財務顧問」	指	第一上海融資有限公司，為根據證券及期貨條例進行第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的持牌法團，即獨立財務顧問，就建議經修訂燃油上限及造船交易的條款向獨立董事委員會及獨立股東提供意見；
「獨立非執行董事」	指	本公司獨立非執行董事，即鄒耀華先生、鍾瑞明博士、楊良宜先生、陳纓女士及蘇錦樑先生；
「獨立股東」	指	中遠海運集團成員以外之其他股東；
「最後實際可行日期」	指	二零二零年十一月六日，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	聯交所主板證券上市規則；
「三月交易」	指	根據日期均為二零二零年三月十日的造船合約項下為建造三月船舶進行之交易，構成本公司的一項主要交易及關連交易，有關詳情載於本公司日期為二零二零年三月十日之公告及本公司日期為二零二零年四月九日之通函；

釋 義

「三月船舶」	指	五艘每艘運載量達23,000 TEU的集裝箱船舶，根據日期均為二零二零年三月十日之五份造船合約，其中三艘正在由南通川崎建造，兩艘正在由大連川崎建造；
「標準守則」	指	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；
「南通川崎」	指	南通中遠海運川崎船舶工程有限公司，一間於中國成立的公司及為中遠海運之聯繫人（中遠海運間接持有南通川崎的50%股權）；
「東方海外國際集團」	指	本公司及其附屬公司及聯營公司（定義見上市規則）；
「中國」	指	中華人民共和國；
「建議經修訂燃油上限」	指	根據燃油總協議下東方海外國際集團向中遠海運集團購買燃油、燃料及石油之截至二零二二年十二月三十一日止三個年度之建議經修訂年度上限；
「證券及期貨條例」	指	證券及期貨條例（香港法例第571章）；
「股東特別大會」	指	將於二零二零年十一月三十日（星期一）下午二時三十分，假座香港灣仔港灣道一號會展廣場西南座皇朝會七樓皇朝廳舉行之本公司股東特別大會（或其任何續會）；
「股份」	指	本公司股本中每股面值0.10美元之普通股；
「股東」	指	股份持有人；

釋 義

「該等造船合約」	指	以下七份日期均為二零二零年十月三十日之造船合約，每份與一艘該等船舶有關，並包含基本上相同之條款：(i)南通川崎分別與NC113、NC115及NC116就三艘相關的該等船舶簽訂之三份造船合約；(ii)大連川崎分別與NC117、NC118、NC119及NC120就四艘相關的該等船舶簽訂之四份造船合約；
「造船交易」	指	根據該等造船合約下進行之交易；
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司；
「附屬公司」	指	具有上市規則所賦予之涵義，及「附屬公司」可指其任何之一；
「收購守則」	指	《公司收購、合併及股份回購守則》；
「TEU」	指	二十呎標準貨櫃箱；
「美元」	指	美元，美國的法定貨幣；
「該等船舶」	指	七艘每艘運載量達23,000 TEU的集裝箱船舶，其中三艘將由南通川崎建造，四艘將由大連川崎建造，並根據各自的造船合約建造；及「船舶」可指其任何之一；及
「%」	指	百分比。

附註： 本通函內作參考用途之兌換率為1美元兌7.8港元。

* 僅供識別



ORIENT OVERSEAS (INTERNATIONAL) LIMITED

東方海外(國際)有限公司*

(於百慕達註冊成立之成員有限責任公司)

(股份代號：316)

執行董事：

許立榮先生 (主席)
黃小文先生 (行政總裁)
楊志堅先生
馮波鳴先生

主要辦事處：

香港
灣仔
港灣道二十五號
海港中心三十一樓

非執行董事：

董立均先生
嚴俊先生
王丹女士
葉承智先生
崔宏琴女士

註冊辦事處：

Clarendon House
2 Church Street
Hamilton HM11
Bermuda

獨立非執行董事：

鄒耀華先生
鍾瑞明博士
楊良宜先生
陳纓女士
蘇錦樑先生

敬啟者：

有關建造七艘船舶之
主要及關連交易
及
燃油總協議下持續關連交易之經修訂年度上限
及
重選董事
及
股東特別大會通告

1. 緒言

本通函旨在向股東提供，其中包括：(i)有關以下的進一步詳情(a)造船交易，(b)建議經修訂燃油上限和(c)重選董事；(ii)獨立董事委員會函件；(iii)獨立財務顧問致獨

董事會函件

立董事委員會及獨立股東之函件；及(iv)根據上市規則規定的其他資料。

2. 造船交易

茲提述本公司日期為二零二零年十月三十日關於造船交易之公告。

於二零二零年十月三十日，買方（本公司之七間間接全資附屬公司）分別與各建造商就建造七艘該等船舶按基本上相同的條款訂立該等造船合約，總價格為1,103,876,000美元（相等於約8,610,230,000港元）。在該等造船合約中，(i)其中三份是與南通川崎為建造相關的三艘該等船舶而簽訂，每艘價格為157,680,000美元（相等於約1,229,900,000港元）；而(ii)其中四份是與大連川崎為建造相關的四艘該等船舶而簽訂，每艘價格為157,709,000美元（相等於約1,230,130,000港元）。

a) 融資條款

本公司目前預期將為造船交易安排銀行融資，並預期將於該等船舶交付前落實不少於每艘該等船舶合約價60%的融資並由本公司提供融資擔保，而合約價餘額將由內部資源撥付。若未能安排上述銀行融資，則每艘該等船舶之合約價將全部由本集團內部資源撥付，預計內部資源足以滿足此目的。

b) 合約條款

該等造船合約之條款（包括每艘該等船舶之價格）乃按公平原則及一般商業條款磋商釐定（釐定之價格乃基於經願意買賣雙方同意之市場價格相比，且付款條款、技術條款及交付日期均符合本公司之要求），並根據下文「c) 進行造船交易之原因及裨益」一節所述的投標程序進行。

根據各份該等造船合約，相關買方應按建造每艘該等船舶之進度以現金分五期支付各自的價格157,680,000美元或157,709,000美元（視情況而定），於首四期支付合約價的較小部份，大部份應付款項在該等船舶交付時支付。

董事會函件

該等船舶預期於二零二三年第三季度至二零二四年第三季度之間交付，惟受限於每份該等造船合約中規定的任何提早交付或延遲交付安排（受限於最高違約金約9,630,000美元）。

c) 進行造船交易之原因及裨益

董事認為，繼訂立三月船舶的造船合約後，作為本集團長線戰略發展及增長計劃的一部分，本集團應訂購該等船舶，以建造和部署大型船舶從而優化船隊結構及運力，為本集團帶來規模經濟效益，提升本集團的成本競爭力及提高經營效益；亦可鞏固本公司於行業的頂級地位及於戰略航線的領先市場地位。

根據本集團對價格、技術能力和交付時間表的評估，在投標者中（包括獨立第三方造船廠）以南通川崎及大連川崎於投標過程提供的要約為最優，彼等在過程中達到上述因素要求。

簽訂該等造船合約乃符合本集團的商業利益和企業利益，因為建造商為三月船舶的建造商，而該等船舶是向相同的建造商重複訂購跟三月船舶相同的船舶，將在建造時產生協同效應。在著手建造三月船舶之後，建造商對本集團新船的運營和技術要求及標準有更佳的瞭解。本公司瞭解建造商仍有船塢及能力承接建造如該等船舶的大型船舶的新訂單。

在該等船舶交付後，本集團之固定資產將會增加而流動資產將會減少，以及長期負債將會增加，惟須視乎支付合約價之內部資源與外來融資之比例而定；僅因造船交易的原因並無對本集團的盈利即時構成重大影響。

d) 上市規則之涵義

南通川崎為中遠海運的聯繫人（中遠海運間接持有南通川崎的50%股權）。大連川崎為中遠海運的間接附屬公司，中遠海運（透過其全資附屬公司）持有大連川崎的36%股權，及南通川崎直接持有大連川崎的30%股權。中遠海運間接控制本公司已發行股本超過50%。因此，根據上市規則第14A章，南通川崎及大連川崎均為本公司的關連人士，而造船交易構成本公司的一項關連交易。

董事會函件

由於七份該等造船合約是由互相有關連的實體訂立，根據上市規則第14A.82(1)條，該等造船合約須合併計算為一項交易。鑒於造船交易（其本身及根據上市規則與三月交易合併計算後）的最高適用百分比率超過25%但低於100%，故造船交易構成本公司的一項主要交易及關連交易，須遵守上市規則第14章及第14A章的申報、公告、通函及獨立股東批准的規定。

3. 建議經修訂燃油上限

茲提述(i)持續關連交易公告；及(ii)本公司日期為二零二零年十月三十日關於（其中包括）建議經修訂燃油上限之公告。

於二零一九年十月三十日，本公司與中遠海運訂立（其中包括）關於東方海外國際集團向中遠海運集團採購燃油、燃料及石油由二零二零年一月一日起至二零二二年十二月三十一日止為期三年的燃油總協議。

鑒於下文「b) 建議經修訂燃油上限之原因及裨益」一節所述的原因，董事會議決建議增加燃油總協議下交易的年度上限，以及燃油總協議的所有條款將維持不變。

燃油總協議下的實際交易金額由二零二零年一月一日起(i)直至最後實際可行日期，不超過二零二零年十二月三十一日止年度的現有燃油上限；及(ii)目前預計直至尋求批准建議經修訂燃油上限的股東特別大會之日，該金額將不超過相關的現有燃油上限。

a) 過往交易金額及建議經修訂燃油上限

過往交易金額：	二零一八年七月一日至二零一八年十二月三十一日：
	133,078,000美元
	二零一九年一月一日至二零一九年十二月三十一日：
	230,280,000美元
	二零二零年一月一日至二零二零年九月三十日：
	90,753,000美元

截至此等財政年度	二零二零年： 120,000,000美元
的現有燃油上限：	二零二一年： 120,000,000美元
	二零二二年： 120,000,000美元

截至此等財政年度	二零二零年： 135,000,000美元
的建議經修訂	二零二一年： 370,000,000美元
燃油上限：	二零二二年： 410,000,000美元

董事會函件

上述建議經修訂燃油上限是參照(i)東方海外國際集團業務的現有規模和運營以及東方海外國際集團的業務計劃，以及如下文「b) 建議經修訂燃油上限之原因及裨益」一節所述，與二零二零年相比，在二零二一年及二零二二年財政年度恢復從中遠海運集團購買低硫燃油；(ii)在中遠海運集團旗下東方海外國際集團的預期增長及發展；(iii)中遠海運集團在中國各個港口的高效燃油供應設施可輔助本集團在中國的航線服務，預期在協同效應和更好的運營效率增長方面取得的成就；及(iv)當全球經濟在吸收了2019冠狀病毒病的影響後恢復正常時，能源成本和利息成本的預期上漲，以及本公司從事行業的全球環境，並根據上述二零一八年七月一日至二零二零年九月三十日期間於日期為二零一八年七月二十四日的先前燃油總協議及燃油總協議下類似交易的過往交易金額而確定的。

b) 建議經修訂燃油上限之原因及裨益

於二零二零年一月一日強制性使用低硫燃油的規定實施後，在本集團可確信從中國進口的低硫燃油的質量與數量前，本集團部署了一項燃油供應計劃，將大量的燃油採購從中國轉移至新加坡。於二零二零年間，由於確定中國產低硫燃油品質良好、供應穩定及價格相宜，本集團恢復以往的供應模式，以配合其在中國的船舶部署。在最近檢視本集團的燃油需求和運營環境後，並考慮到中遠海運集團以與其他獨立供應商相比具有競爭力的成本水平向本集團供應的低硫燃油質量和數量已達到本集團的要求後，本公司決定增加現有燃油上限，以滿足本集團的運營需求和戰略。

為控制2019冠狀病毒病採取的防疫措施導致供應鏈網絡、運輸、物流和相關活動的中斷。2019冠狀病毒病疫苗預期將於二零二一年出現，屆時消費者需求、製造業及物流業活動亦期望在二零二一年逐步復甦，預計貨運量相當可能增加，使得燃油消耗量上升；而國際原油價格可能大幅上升，導致燃油價格反彈，回復至與疫症爆發前相同、或甚至超越疫症爆發前的燃油單價水平。

因此，預計現有燃油上限將不足以滿足截至二零二零年、二零二一年及二零二二年十二月三十一日止財政年度期間的有關預期業務活動增長及油價急速上漲的需求。董事會議決建議相應增加燃油總協議下交易的年度上限，以及燃油總協議的所有條款將維持不變。

董事會函件

c) 上市規則之涵義

中遠海運間接控制本公司已發行股本超過50%。因此，根據上市規則第14A章，中遠海運集團成員為本公司的關連人士。根據燃油總協議進行的交易構成本公司的持續關連交易。

根據上市規則第14A.54條，本公司應在未超過該等上限之前，重新遵守上市規則第14A章適用於根據燃油總協議進行的持續關連交易年度上限的公告及股東批准規定。

由於建議經修訂燃油上限的最高適用百分比率超過5%，建議經修訂燃油上限須遵守上市規則第14A章的申報、公告、年度審核及取得獨立股東批准的規定。

d) 內部監控程序

作為本集團內部監控系統的一部分，核數師及獨立非執行董事會進行年度審核，確保本集團及其關連人士之間的交易乃按照定價政策進行。此外，本公司會：－

- － 於設計用以追蹤關連交易的系統中識別並記錄關連交易；
- － 進行定期檢查和核對，以確保記錄在系統的關連交易資料的完整性及準確性；
- － 每月報告交易金額，以便將關連交易狀況及時通知本集團管理層，並評估交易是否可以在年度上限內進行；
- － 定期審查交易的價格，以確保關連交易是按照其定價條款進行，包括審查東方海外國際集團從獨立第三方購買或向獨立第三方提供類似商品或服務的交易記錄；及
- － 對燃油總協議下持續關連交易的每個年度上限設置適當的內部監控限額，以使本公司在達到相關年度上限之前的適當時間獲得提示。

4. 建議經修訂燃油上限及造船交易

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，該等造船合約之條款為公平合理，而造船交易乃按正常商業條款訂立及屬於本集團日常及一般業務，且符合本公司及其股東的整體利益。

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，燃油總協議屬於本集團日常及一般業務並按正常商業條款進行，而燃油總協議的條款和建議經修訂燃油上限亦屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。

於董事會會議日期，本公司執行董事許立榮先生、黃小文先生、楊志堅先生及馮波鳴先生於中遠海運、其附屬公司或其聯繫人擔任董事及／或高級管理人員；本公司獨立非執行董事鍾瑞明博士於中遠海運擔任外部董事；本公司獨立非執行董事楊良宜先生於中遠海運控股及中遠海運港口擔任獨立非執行董事；及本公司獨立非執行董事陳纓女士為中遠海運集運的外部董事。因此，彼等各自被視為於建議經修訂燃油上限及造船交易持有重大利益，並已在董事會會議上就批准有關決議案表決時放棄表決權。

在董事會會議上，除許立榮先生、黃小文先生、楊志堅先生、馮波鳴先生、鍾瑞明博士、楊良宜先生及陳纓女士外，概無其他董事於建議經修訂燃油上限及造船交易持有重大利益，並就有關決議案放棄表決權。

由全體獨立非執行董事（除鍾瑞明博士、楊良宜先生及陳纓女士外）組成的獨立董事委員會已經成立，以就建議經修訂燃油上限及造船交易的條款，及在股東特別大會上如何就建議經修訂燃油上限及造船交易的決議案表決給予獨立股東意見。獨立財務顧問已獲委任就此向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

董事會函件

Faulkner作為中遠海運集團成員及因此於建議經修訂燃油上限及造船交易擁有重大利益，將在股東特別大會上就有關的決議案放棄表決權。於最後實際可行日期，Faulkner直接持有本公司已發行股本75%。據董事所深知，於最後實際可行日期，除上文所披露者外，概無其他股東須就股東特別大會提呈的決議案放棄表決權。

5. 相關方之資料

本集團的主要業務為提供貨櫃運輸及物流服務。

就董事所深知、盡悉及確信，南通川崎為一間於中國成立的公司及中遠海運之聯繫人，中遠海運及日本川崎重工業株式會社（「日本川崎」，一間重工業製造商，其股份在東京證券交易所上市）分別間接或直接持有其50%股權。南通川崎主要從事船舶製造、銷售及維修（包括自造船舶試航）業務。

就董事所深知、盡悉及確信，大連川崎為一間於中國成立的公司及中遠海運之間接附屬公司，而大連川崎之其他直接股東為南通川崎及日本川崎。大連川崎主要從事船舶（不包括軍用船舶）的設計、製造、銷售及維修。

就董事所深知、盡悉及確信，中遠海運的經營範圍包括國際船舶運輸、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、鋼材銷售及海洋工程。

6. 重選董事

根據上市規則附錄十四守則條文A.4.2，所有為填補臨時空缺而被委任的董事應在接受其委任後的首次股東大會上接受股東選舉。因此，黃小文先生於二零二零年八月十日獲委任後，須於股東特別大會上接受股東選舉，並符合資格及願意於股東特別大會上膺選連任。

經參照本公司之董事會成員多元化政策及提名政策，並考慮董事會的架構、規模和組成及董事會（包括獨立非執行董事）之表現後，建議董事會重選黃小文先生為執行董事。

黃小文先生（願意於股東特別大會上膺選連任）之資料載於本通函附錄一。

7. 股東特別大會

本公司將召開股東特別大會以考慮及酌情批准建議經修訂燃油上限及造船交易及重選黃小文先生為執行董事。

股東特別大會通告載於本通函第(i)及(ii)頁內。無論閣下是否出席股東特別大會，請儘快填妥隨附之代表委任表格，並按表格內印備之指示交回股份登記分處，地址為香港灣仔皇后大道東一八三號合和中心十七M樓，惟無論如何不得遲於股東特別大會（或其任何續會）指定時間四十八小時前送達。閣下在填妥及交回代表委任表格後，仍可依願親自出席股東特別大會（或其任何續會）並於會上投票及在此情況下，委任該代表之代表委任表格將被視作已撤回論。

作為我們保障股東健康及安全的控制措施的一部分，本公司鼓勵股東考慮委任股東特別大會主席為其代表，以就股東特別大會之相關決議案按股東指示投票，而非親自出席股東特別大會。

本公司將由二零二零年十一月二十五日至二零二零年十一月三十日止（首尾兩天包括在內）期間內暫停辦理股份過戶登記手續，以釐定股東有權出席股東特別大會並於會上投票的資格。股份過戶登記手續在此期間將不受辦理。為符合資格出席股東特別大會並於會上投票，所有股份過戶文件須連同有關股票於二零二零年十一月二十四日下午四時三十分前，交回股份登記分處，地址為香港灣仔皇后大道東一八三號合和中心十七樓一七一二至一七一六室，辦理登記。

8. 以投票方式表決

根據上市規則第13.39(4)條規定，載於股東特別大會通告內之所有決議案將以投票方式表決。本公司將於股東特別大會後按上市規則第13.39(5)條的指定方式公佈投票表決結果。

9. 推薦意見

謹請閣下注意本通函第16及17頁所載的獨立董事委員會函件以及本通函第18至42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，當中載有建議經修訂燃油上限及造船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等資料。

董事會函件

獨立董事委員會經考慮建議經修訂燃油上限及造船交易的條款及獨立財務顧問的意見後認為：建議經修訂燃油上限及造船交易乃按一般或較佳商業條款進行，並屬本集團日常及一般業務；建議經修訂燃油上限及造船交易的條款亦屬公平合理並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批准建議經修訂燃油上限及造船交易。

董事會建議獨立股東於股東特別大會投票贊成批准建議經修訂燃油上限及造船交易之決議案，及進一步建議股東於股東特別大會投票贊成建議重選董事的決議案。

10. 其他資料

謹請閣下注意本通函附錄一至附錄三所載的資料。

此 致

列位股東 台照

承董事會命
東方海外(國際)有限公司
主席
許立榮
謹啟

二零二零年十一月十一日

* 僅供識別



ORIENT OVERSEAS (INTERNATIONAL) LIMITED

東方海外(國際)有限公司*

(於百慕達註冊成立之成員有限責任公司)

(股份代號：316)

敬啟者：

**有關建造七艘船舶之
主要及關連交易
及
燃油總協議下持續關連交易之經修訂年度上限**

吾等茲提述本公司於二零二零年十一月十一日向股東刊發的通函(「本通函」)(本函件為其中一部分)。除文義另有指明外，本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)建議經修訂燃油上限及造船交易是否按一般或較佳商業條款進行，並屬於本集團一般及日常業務，以及(ii)建議經修訂燃油上限及造船交易條款是否公平合理並符合本公司及股東的整體利益而給予獨立股東意見。

第一上海融資有限公司已獲委任為獨立財務顧問，就建議經修訂燃油上限及造船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本通函第18至42頁，當中載有其推薦建議及其於達致推薦建議時考慮的主要因素。

經考慮建議經修訂燃油上限及造船交易的條款及獨立財務顧問的意見後，吾等認為(i)建議經修訂燃油上限及造船交易乃按一般或較佳商業條款進行，並屬於本集團一般及日常業務，以及(ii)建議經修訂燃油上限及造船交易條款屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。

獨立董事委員會函件

因此，吾等建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會提呈有關建議經修訂燃油上限及造船交易的相關決議案。

此 致

列位本公司獨立股東 台照

代表獨立董事委員會

獨立非執行董事
鄒耀華先生

獨立非執行董事
蘇錦樑先生

謹 啟

二零二零年十一月十一日

* 僅供識別

獨立財務顧問函件

以下為獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的函件全文，當中載列其有關(i)根據該等造船合約進行的造船交易；及(ii)燃油總協議下交易的建議經修訂燃油上限的意見及推薦建議，以供載入通函。



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：

有關建造七艘船舶之
主要及關連交易
及
燃油總協議下持續關連交易之
經修訂年度上限

緒言

謹此提述吾等獲委聘為獨立財務顧問，就(i)根據該等造船合約進行的造船交易；及(ii)燃油總協議下交易的建議經修訂燃油上限（合稱「非獲豁免交易」）向獨立董事委員會及獨立股東提供建議，有關非獲豁免交易的詳情載於日期為二零二零年十一月十一日致股東的通函（「通函」）內，而本函件構成其中一部分。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

獨立財務顧問函件

於二零二零年十月三十日，買方（貴公司之七間間接全資附屬公司）分別與各建造商就建造七艘該等船舶按基本上相同的條款訂立該等造船合約，總價格為1,103,876,000美元（相等於約8,610,230,000港元）。在該等造船合約中，(i)其中三份是與南通川崎為建造相關的三艘該等船舶而簽訂，每艘價格為157,680,000美元（相等於約1,229,900,000港元）；而(ii)其中四份是與大連川崎為建造相關的四艘該等船舶而簽訂，每艘價格為157,709,000美元（相等於約1,230,130,000港元）。

於二零一九年十月三十日，貴公司與中遠海運訂立（其中包括）關於東方海外國際集團向中遠海運集團採購燃油、燃料及石油由二零二零年一月一日起至二零二二年十二月三十一日止為期三年的燃油總協議。

預計現有燃油上限將不足以滿足截至二零二零年、二零二一年及二零二二年十二月三十一日止財政年度（「財政年度」）期間的有關預期業務活動增長及油價急速上漲的需求。董事會議決建議相應增加（須待獨立股東批准）燃油總協議下交易的年度上限，以及燃油總協議的所有條款將維持不變。

上市規則之涵義

造船交易

南通川崎為中遠海運的聯繫人（中遠海運間接持有南通川崎的50%股權）。大連川崎為中遠海運的間接附屬公司，中遠海運（透過其全資附屬公司）持有大連川崎的36%股權，及南通川崎直接持有大連川崎的30%股權。中遠海運間接控制貴公司已發行股本超過50%。因此，根據上市規則第14A章，南通川崎及大連川崎均為貴公司的關連人士，而造船交易構成貴公司的一項關連交易。

由於七份該等造船合約是由互相有關連的實體訂立，根據上市規則第14A.82(1)條，該等造船合約須合併計算為一項交易。鑒於造船交易（其本身及根據上市規則與三月交易合併計算後）的最高適用百分比率超過25%但低於100%，故造船交易構成貴公司的一項主要交易及關連交易，須遵守上市規則第14章及第14A章的申報、公告、通函及獨立股東批准的規定。

獨立財務顧問函件

建議經修訂燃油上限

中遠海運間接控制 貴公司已發行股本超過50%。因此，根據上市規則第14A章，中遠海運集團成員為 貴公司的關連人士。根據燃油總協議進行的交易構成 貴公司的持續關連交易。

根據上市規則第14A.54條， 貴公司應在未超過該等上限之前，重新遵守上市規則第14A章適用於根據燃油總協議進行的持續關連交易年度上限的公告及股東批准規定。

由於建議經修訂燃油上限的最高適用百分比率超過5%，建議經修訂燃油上限須遵守上市規則第14A章的申報、公告、年度審核及取得獨立股東批准的規定。

獨立董事委員會

由五名獨立非執行董事中的兩名（即鄒耀華先生及蘇錦樑先生）組成的獨立董事委員會已經成立，以審議非獲豁免交易，並就非獲豁免交易的條款是否公平合理向獨立股東提供意見。

作為獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問，吾等之職責乃就以下方面向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立意見：(i)非獲豁免交易是否於 貴集團的日常及一般業務過程中進行；(ii)非獲豁免交易是否符合一般或更佳商業條款，是否符合 貴公司及其股東的整體利益，及非獲豁免交易的條款對獨立股東而言是否公平合理；及(iii)獨立股東應如何就將於股東特別大會上提呈以批准非獲豁免交易的普通決議案作出投票。

吾等的獨立性

吾等與 貴公司或彼等各自的任何附屬公司或聯營公司的董事、主要行政人員及主要股東概無關連，亦非與任何彼等一致行動或假定為一致行動的任何方，因此被視為適合向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立意見。

獨立財務顧問函件

獨立股東須注意，於最後實際可行日期前兩年內，貴公司就下文兩件事項委聘吾等擔任獨立財務顧問向貴公司當時的獨立董事委員會及獨立股東提供財務意見（合稱「**先前委聘**」）：

1. 貴公司日期為二零一九年十一月二十八日之通函所詳述與中遠海運集團進行的持續關連交易（「**十一月通函**」）；及
2. 貴公司日期為二零二零年四月九日之通函所詳述與中遠海運集團進行的有關建造五艘船舶的主要交易及關連交易。

就日期為二零二零年四月二十七日之通函所詳述與中遠海運控股進行的有關建造五艘船舶的先前須予披露交易及關連交易及造船交易而言，除上述獲貴公司先前委聘為獨立財務顧問外，吾等亦曾任及現任中遠海運控股獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問，而中遠海運控股為貴公司的控股股東及中遠海運的附屬公司。南通川崎及大連川崎分別為中遠海運的聯繫人及附屬公司，以及有關該等造船合約的造船交易中的交易對方。除就上述委任已付或應付吾等的正常專業費用外，概不存在其他安排而使吾等自貴公司、中遠海運集團及其各自附屬公司及／或聯營公司收取任何費用或利益。

鑒於(i)吾等於先前委聘及與貴公司及中遠海運控股有關造船交易的兩項是次委聘（「**是次委聘**」）中的獨立角色；(ii)吾等母集團概無成員公司為該等造船合約及燃油總協議之直接訂約方；及(iii)吾等有關先前委聘連同兩項是次委聘之收費佔吾等母集團收益比例不大，吾等認為，先前委聘及兩項是次委聘將不會影響吾等就訂立該等造船合約及建議經修訂燃油上限提供建議及形成意見的獨立性及客觀性。

除上述者外，於最後實際可行日期，吾等與貴公司、中遠海運控股及其各自附屬公司及／或聯營公司概無任何其他關係或利益，亦非與任何彼等一致行動或假定一致行動的任何方。因此，吾等認為，根據上市規則第13.84條吾等乃獨立人士，並符合資格就非獲豁免交易提供獨立意見。

獨立財務顧問函件

吾等意見之基準

於達致吾等意見時，吾等乃依賴通函所載或所述之資料、事實及聲明以及董事、貴公司及貴集團管理層（「管理層」）所提供之資料、事實及聲明及所表達之意見。吾等假設通函所作或所述之所有陳述、資料、事實、意見及聲明於作出時乃屬真實、準確及完整，且於通函日期將仍屬真實、準確及完整。

吾等認為，吾等已(i)取得及審閱貴集團所有相關資料及文件，以評估非獲豁免交易之條款是否公平合理，包括但不限於(a)該等造船合約、(b)三月交易的先前五份造船合約（「三月造船合約」）、(c)貴公司截至二零一八年及二零一九年兩個財政年度各年的年報（「該等年報」）、(d)貴公司截至二零二零年六月三十日止六個月的中期報告（「中報」）、(e)貴公司日期為二零一一年五月二十七日、二零一五年四月二十三日及二零二零年四月九日有關船舶建造的通函、(f)貴公司有關造船交易及三月交易的可行性研究報告及(g)設定及計算燃油總協議下建議經修訂燃油上限的工作時間表及相關樣本發票；(ii)調查造船交易定價的相關市場及其他條件以及趨勢；及(iii)審閱有關造船交易的任何假設或預測的公平性、合理性及完整性。基於上文所述，吾等確認吾等已採取上市規則第13.80條（包括其附註）所述適用於造船交易及建議經修訂燃油上限的一切合理步驟。

吾等認為，吾等已審閱足夠資料以達致知情意見，就吾等依賴通函所載資料的準確性提供理據，並為吾等的推薦建議提供合理基礎。吾等並無理由懷疑董事、貴公司及管理層向吾等提供的陳述、資料、事實、意見及聲明的真實性、準確性及完整性。董事已向吾等確認，彼等提供的資料及發表的意見並無遺漏任何重大事實，且吾等並無理由懷疑通函所提供及引述的資料有隱瞞或遺漏任何相關重大事實，亦無理由懷疑貴集團向吾等所提供的意見及聲明的合理性。全體董事願就通函所載資料的準確性共同及個別承擔全部責任，並在作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知，通函中所表達的意見乃經審慎周詳考慮後達致，且通函中並無遺漏任何其他事實，致使通函所載的任何陳述產生誤導。吾等乃依賴此等資料及意見，但並未對貴集團、中遠海運控股、建造商及中遠海運集團之業務、財務狀況及事務或未來前景進行任何獨立調查。

所考慮之主要因素及理由

在制定吾等有關將根據該等造船合約及燃油總協議進行之非獲豁免交易的意見及推薦建議時，吾等曾考慮下列主要因素及理由：

I. 造船交易

1. 貴集團之資料

貴集團的主要業務為提供貨櫃運輸及物流服務。根據該等年報及中報，貴集團截至二零一八年及二零一九年兩個財政年度各年及截至二零二零年六月三十日止六個月之幾乎全部（即超過96%）收益均來自貨櫃運輸及物流服務。

貴公司主要附屬公司東方海外貨櫃航運有限公司（「東方海外航運」）是全球最具規模之綜合國際運輸、物流及碼頭營運公司之一，亦為業界應用資訊科技及電子商貿處理整個貨物運輸過程之先鋒。東方海外航運旗下的現代化船隊擁有最新、最大型、低油耗及環保之船舶，載貨穿梭環球數以百計航線，為全球貿易提供重要聯繫。

2. 中遠海運集團之資料

中遠海運

根據中遠海運控股提供的資料，就董事所深知、盡悉及確信，中遠海運為在中國成立的國有企業。中遠海運的經營範圍包括國際船舶運輸、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、鋼材銷售及海洋工程。

南通川崎

就董事所深知、盡悉及確信，南通川崎為一間於中國成立的公司及中遠海運之聯繫人，中遠海運及日本川崎重工業株式會社（「日本川崎」，一間重工業製造商，其股份在東京證券交易所上市）分別間接或直接持有其50%股權。南通川崎主要從事船舶製造、銷售及維修（包括自造船舶試航）業務。

獨立財務顧問函件

基於吾等通過南通川崎網站<http://www.nacks.com>作出的獨立研究，吾等注意到，南通川崎是中遠海運集團與日本川崎建立的大型造船合資企業。中遠海運的總船隊包括1,114艘船舶，載重量為85,320,000噸，居世界第一。日本川崎在日本神戶及坂出擁有兩個世界級造船廠。幾十年來，中遠海運和日本川崎一直保持良好合作關係。為了充分利用雙方的資金、造船技術、船舶市場及管理經驗，中遠海運及日本川崎共同投資人民幣5,000,000,000元在中國成立南通川崎。南通川崎主要從事各種散貨船、油輪、超級巴拿馬型集裝箱船、大型汽車運輸船及特種船等的建造。

大連川崎

就董事所深知、盡悉及確信，大連川崎為一間於中國成立的公司及中遠海運之間接附屬公司，而大連川崎之其他直接股東為南通川崎及日本川崎。大連川崎主要從事船舶（不包括軍用船舶）的設計、製造、銷售及維修。

基於吾等通過大連川崎網站<http://www.dacks.com.cn>作出的獨立研究，大連川崎成立於二零零七年七月，乃由中遠海運及日本川崎共同投資，初期投資為人民幣2,620,000,000元，為繼南通川崎成功運營之後，第二家現代化大型造船合資企業。大連川崎主要建造20,000 TEU集裝箱船、大型散貨船、超大型原油運輸船、超大型礦石運輸船、運載量超過15,000 TEU的大型集裝箱船、純汽車運輸船、液化天然氣運輸船及其他大型高性能商船。

基於上述調查結果及觀察，吾等同意管理層的觀點，認為南通川崎及大連川崎均可視為造船業的世界級造船廠，在技術上有能力生產該更大型集裝箱船（即每艘23,000 TEU的七艘新船舶）。

3. 進行造船交易之原因及裨益

如通函「董事會函件」（「**董事會函件**」）中所述，董事認為，繼訂立三月造船合約後，作為 貴集團長線戰略發展及增長計劃的一部分， 貴集團應訂購該等船舶，以建造和部署大型船舶從而優化船隊結構及運力，為 貴集團帶來規模經濟效益，提升 貴集團的成本競爭力及提高經營效益；亦可鞏固 貴集團於行業的頂級地位及於戰略航線的領先市場地位。

獨立財務顧問函件

根據 貴集團對價格、技術能力和交付時間表的評估，在投標者中（包括獨立第三方造船廠）以南通川崎及大連川崎於投標過程提供的要約為最優，彼等在過程中達到上述因素要求。

簽訂該等造船合約乃符合 貴集團的商業利益和企業利益，因為建造商為三月船舶的建造商，而該等船舶是向相同的建造商重複訂購跟三月船舶相同的船舶，將在建造時產生協同效應。在著手建造三月船舶之後，建造商對 貴集團新船的運營和技術要求及標準有更好的瞭解。 貴公司瞭解建造商仍有船塢及能力承接建造如該等船舶的大型船舶的新訂單。

在該等船舶交付後， 貴集團之固定資產將會增加而流動資產將會減少，以及長期負債將會增加，惟須視乎支付合約價之內部資源與外來融資之比例而定；僅因造船交易的原因並無對 貴集團的盈利即時構成重大影響。

董事會（包括獨立非執行董事經考慮吾等意見後）認為，該等造船合約之條款符合一般商業條款，屬公平合理，且符合 貴公司及股東的整體利益。

根據二零一八年財政年度年報，董事會對未來運輸環境持審慎樂觀態度，主要乃由於以下有利條件及積極因素：(1)中國經濟增長動力保持穩定及強勁；(2)更加開放的中國為全球自由貿易的發展提供新動力；(3)「一帶一路」倡議為世界經濟發展創造重大機會，及隨著「一帶一路」建設在全球範圍內進一步推進，以東南亞、中東、中南美洲及西非為代表的新興市場可能會進一步發展，從而帶動全球經濟增長；及(4)集裝箱運輸能力的增長趨於放緩，從而可能緩解航運業供應方面的壓力。

誠如二零一九年財政年度年報所披露，在二零一九年謹慎樂觀的環境下， 貴集團受惠於中遠海運控股「雙品牌」協同效應，積極開拓新航線，不僅受惠於許多新興市場的蓬勃增長，同時亦進一步擴張其全球市場版圖。 貴集團仍將維持此穩定增長態勢，決定執行五年前制訂的船舶更新計劃，訂購了五艘新船。這是 貴集團自二零一五年以來首批訂購的船舶。這些現代化而高效的船舶不僅將改善 貴集團的成本結構，填補未來因部分運力退租導致的運力缺口，也將進一步提升其環保及綠色的運營水平，並清楚地表明了 貴集團將持續堅持現已非常成功的雙品牌策略。

獨立財務顧問函件

自二零二零年初以來，董事會看到在簽署中美第一階段貿易協定及全球爆發2019冠狀病毒病的背景下市場日趨複雜。儘管面臨各種挑戰，貴集團繼續受惠於與中遠海運集團更廣闊的合作。控制成本的能力是貴集團成功的關鍵因素。此外，通過緊密合作亦讓貴集團能夠因應預期客戶需求的巨大變動對供應網絡做出各種調整。貴集團與中遠海運集團共同努力實現的眾多協同效應，是貴集團推進實施成效斐然的雙品牌戰略的根本動力之一。

展望未來，預期2019冠狀病毒病將產生持久的影響，許多國家採取的疫情防控措施已趨於常態化。由於社會各方面的巨大努力，以及經濟刺激措施，許多經濟體已擺脫封鎖並重啟經濟活動。在困難的背景下，中國二零二零年第二季度之國內生產總值與去年同期相比增長3.2%，表明生產活動正在穩步改善，帶來某些程度上更廣泛復甦的希望。2019冠狀病毒病可能在今年下半年繼續帶來不確定性，同時全球貿易關係緊張或油價等其他因素亦可能在未來數月影響貴集團的業務。面對如此形勢，保持審慎是最理性的反應。

儘管面臨各種挑戰，貴集團對其長遠未來仍充滿信心。貴集團於二零二零年三月訂購建造五艘23,000 TEU船舶的訂單，正充分顯示了貴集團對集裝箱航運的持續信心。事實上，貴集團在航運業數字化方面發揮著領導作用，在提供綜合集裝箱物流服務方面有著非常堅實的基礎，這些有助於其更好地應對後疫情時代客戶需求的變化。董事會相信，貴集團是航運業界中有實力應對各種驚濤駭浪的最佳團體之一。

事實上，根據中報，儘管2019冠狀病毒病於二零二零年上半年在全球範圍內廣泛傳播，貴集團截至二零二零年六月三十日止六個月按收益計的營運表現同期增長約3.9%，其毛利亦同期大幅增長約5.5%。

獨立財務顧問函件

基於吾等自管理層的了解，貴集團的採購戰略是在全球貿易及經濟環境相對低迷之時建造及購買新船，而管理層認為貴集團將處於有利地位與建造商議價，以取得更合理的建造新船合約價格。顯然，根據三月造船合約及該等造船合約正在建造／將予建造的合共12艘運載量各自達23,000 TEU的新船的價格每艘155,680,000美元或157,680,000美元或157,709,000美元，均較低於根據二零一五年三星造船合約（定義見下文）於二零一五年建造較小型20,000 TEU新船的價格每艘158,600,000美元，進一步詳情於下文分析。鑒於12艘新船（即三月船舶及該等船舶）的建造及完工直到交付將花費近三年的較長時間，而此後該等船舶將用作運營逾二十年，董事會認為，中美貿易摩擦及2019冠狀病毒病對全球經濟環境帶來的暫時週期性波動將不會影響貴集團逾二十年的長遠業務規劃及發展。基於有關基準，吾等認為此時在三月造船合約以外簽訂該等造船合約可能在戰略上有利於貴集團及股東整體的長遠業務發展。

考慮到在三月造船合約以外訂立該等造船合約(i)符合貴集團業務發展策略；(ii)可改善其服務質素、運營效率及盈利能力；及(iii)可增強其於整體航線佈局方面的競爭力，擴大地理覆蓋範圍，吾等認為，在三月造船合約以外訂立該等造船合約乃貴集團日常及一般業務過程中輔帶及隨附的投資活動，對獨立股東而言屬公平合理且符合貴公司及股東的整體利益。

4. 該等造船合約的主要條款

於二零二零年十月三十日，買方（貴公司之七間間接全資附屬公司）分別與各建造商就建造七艘該等船舶按基本上相同的條款訂立該等造船合約，總價格為1,103,876,000美元（相等於約8,610,230,000港元）。在該等造船合約中，(i)其中三份是與南通川崎為建造相關的三艘該等船舶而簽訂，每艘價格為157,680,000美元（相等於約1,229,900,000港元）；而(ii)其中四份是與大連川崎為建造相關的四艘該等船舶而簽訂，每艘價格為157,709,000美元（相等於約1,230,130,000港元）。

獨立財務顧問函件

融資條款

貴公司目前預期將為造船交易安排銀行融資，並預期將於該等船舶交付前落實不少於每艘該等船舶合約價60%的融資，並由 貴公司提供融資擔保，而合約價餘額將由內部資源撥付。若未能安排上述銀行融資，則每艘該等船舶之合約價將全部由 貴集團內部資源撥付，預計內部資源足以滿足此目的。

合約條款

該等造船合約之條款（包括每艘該等船舶之價格）乃按公平原則及一般商業條款磋商釐定（釐定之價格乃基於經願意買賣雙方同意之市場價格相比，且付款條款、技術條款及交付日期均符合 貴公司之要求），並根據董事會函件詳細披露的投標程序進行。

根據各份該等造船合約，相關買方應按建造每艘該等船舶之進度以現金分五期支付各自的價格157,680,000美元或157,709,000美元（視情況而定），故於前四期支付合約價的較小部份，各為10%及於該等船舶交付時支付最後一期，為佔大部分合約價的60%。

該等船舶預期於二零二三年第三季度至二零二四年第三季度之間交付，惟受限於每份該等造船合約中規定的任何提早交付或延遲交付安排。概無就提早交付該等船舶設定調整機制，惟建造商在規定期限內延遲交付該等船舶可能會觸發建造商應向買方支付違約金，最高為9,630,000美元。

評估造船交易的公平性及合理性

據管理層告知，除三月造船合約外， 貴集團過往曾於二零一一年及二零一五年訂立類似造船合約，由獨立於 貴集團的第三方造船商（「獨立造船商」）建造合共16艘新集裝箱船。上述合約乃可供吾等參考的建造新集裝箱船之最近期內部樣本合約。

獨立財務顧問函件

於二零一一年三月二十三日及五月九日，貴集團與一家獨立造船商（即三星重工株式會社（「三星」），韓國上市公司，主要業務為造船、境外設施建設、風電設施建設、工程及施工）訂立總計10份造船合約（「二零一一年三星造船合約」）。二零一一年三星造船合約涉及建造10艘每艘13,000 TEU的新集裝箱船，合約總價為1,360,000,000美元（即每艘136,000,000美元）。二零一一年三星造船合約的條款（包括10艘集裝箱船中每艘的價格、付款條款及交付日期）乃按公平原則及一般商業條款釐定。10艘集裝箱船中每艘的合約價以現金分五期等額支付。首期於簽署相關二零一一年三星造船合約並收到各自的償款保證書後五個工作日內支付；最後一期於全部10艘集裝箱船每艘交付時支付，而其餘的分期按建造10艘集裝箱船中每艘的進度支付。

於二零一五年三月三十一日，貴集團與三星訂立合計六份造船合約（「二零一五年三星造船合約」）。二零一五年三星造船合約涉及建造六艘每艘20,000 TEU的新集裝箱船，合約總價為951,600,000美元（即每艘158,600,000美元）。二零一五年三星造船合約的條款（包括六艘集裝箱船中每艘的價格、付款條款及交付日期）乃按公平原則及一般商業條款釐定。六艘集裝箱船中每艘的合約價以現金分五期等額支付。首期於簽署相關二零一五年三星造船合約並收到各自的償款保證書後五個工作日內支付；最後一期於全部六艘集裝箱船每艘交付時支付，而其餘的分期按建造六艘集裝箱船中每艘的進度支付。

獨立股東應注意，貴集團並無頻繁建造或購買新船以進行運營，因為這將導致貴集團產生大量資本支出及現金支出。貴集團的採購戰略是在全球貿易／經濟環境相對低迷之時建造或購買新船，而管理層認為貴集團將處於有利地位與建造商議價，以取得更合理的建造新船合約價。除三月交易外，貴集團在最近過往四年未與建造商訂立類似的造船合約。然而，吾等認為獨立股東參照上述二零一一年三星造船合約及二零一五年三星造船合約（統稱為「兩份三星造船合約」）仍具意義，從而了解貴集團在與獨立建造商處理典型造船合約時的一般及行業慣例，尤其是合約定價及付款條款。事實上，貴集團已依據二零一五年三星造船合約的可比較條款及條件與南通川崎和大連川崎各自磋商該等造船合約的主要條款及條件。

獨立財務顧問函件

除 貴公司內部記錄外，吾等亦通過公共網站進行了進一步研究，以確定／了解造船業的常見付款條款。吾等自中遠海運能源運輸股份有限公司（股份代號：1138）日期為二零一八年一月二十六日有關新船建造的須予披露交易及關連交易通函（「中遠海運能源通函」）中注意到，根據相關協議，賣方大連川崎就建造兩艘每艘載重量308,000噸的機油船所提供的付款條款為，在有關油船的不同建造階段按相關協議總價的5%、10%、10%、10%及65%分五期支付。

根據吾等對上文詳述的兩份三星造船合約及中遠海運能源通函的獨立審查，吾等注意到，根據造船進度分五期支付造船合約價格是造船業的一般慣例，且前四期付款通常佔合約價的35%至80%，而於交付船舶時支付的最後一期通常佔合約價的20%至65%，而不論訂約方為獨立第三方或關連人士。基於有關了解，吾等同意管理層的意見，即該等造船合約之付款條款符合一般商業條款，就獨立股東而言屬公平合理，且符合 貴集團及股東的整體利益。

吾等已審閱 貴公司購買七艘船舶的可行性研究報告、內部監控及批准自造船商採購該等船舶的程序，並注意到有三家總部位於南韓及中國（視情況而定）的造船商在考慮之列。 貴公司與該三家造船商進行了進一步技術要求及合約條款談判，然後進一步發出投標邀請。建造商是中遠海運集團的成員公司，而另外兩家則為獨立造船商，提供報價以供 貴公司不同職能部門在審核過程中考慮、審查及批准。 貴公司經過對技術專長、技術能力、經驗、行業聲譽、報價、產能及服務質素等方面的一系列審查及審核後，最終選擇建造商（即中遠海運集團的成員公司）建造七艘新船並訂立該等造船合約。吾等還注意到，合約價為 貴公司在招標過程中收到的建造七艘船舶的最低報價。根據 貴集團對價格、技術條款和交付時間表的評估，在投標者中以南通川崎（連同大連川崎）的報價最優。

獨立財務顧問函件

關於各七艘新造該等船舶的定價條款，吾等注意到，該等造船合約中每艘該等船舶的合約價為157,680,000美元或157,709,000美元，為 貴公司獲得的三份報價中之最低價。據管理層告知， 貴公司最終選擇最低報價，主要是因為除成本考慮外，建造商亦能完全滿足 貴集團有關七艘新造該等船舶的技術規格要求；而另一獨立造船商提供的最高報價則遠高於該等造船合約下每艘該等船舶的合約價157,680,000美元或157,709,000美元。

吾等亦注意到，該等造船合約下每艘該等船舶的合約價157,680,000美元或157,709,000美元略高於二零二零年三月訂立的三月交易下每艘三月船舶的合約價155,680,000美元。據管理層所告知，於二零二零年三月至十月期間每艘該等船舶的合約價略微上調最多2,029,000美元（即1.3%），這主要是由於過往數月國際市場交易的鋼材價格上漲所致。吾等已對彭博數據門戶網站進行獨立研究，並注意到，國際鋼材平均價格於二零二零年四月至十月的過往七個月上漲約43.3%。基於該等研究結果及對鋼材為建造集裝箱船的主要原材料的認知，吾等認為，該等造船合約下合約價略微上漲1.3%以反映建造商的預期建造成本負擔增加在商業上是合理的，因此屬公平合理。

根據吾等對公共網站的獨立研究，吾等發現全球近期有兩項關於新建23,000 TEU集裝箱船的交易。於二零一八年九月，地中海航運公司訂購建造11艘新集裝箱船，每艘船的運載量為23,000 TEU，其中六艘將由三星建造，而其餘五艘則由大宇造船與海洋工程（Daewoo Shipping & Marine Engineering）建造。該11艘新集裝箱船的總價值將為約1,800,000,000美元，平均每艘船之訂單價值為約163,600,000美元。於二零一九年八月，台灣航運公司長榮海運股份有限公司訂購建造10艘新集裝箱船，每艘船的運載量為23,000 TEU，其中六艘將由南韓三星建造，由中國上海及江南的兩家獨立造船廠建造各兩艘，平均每艘船之訂單價值為約160,000,000美元。

獨立財務顧問函件

就 貴公司有關造船交易定價基準之內部監控措施而言，吾等獲管理層告知， 貴集團相關指定部門負責(i)收集適用數據及市場資料（包括獨立第三方報價）及向管理層提出草案；(ii)審閱草案及根據（其中包括）擬提供的不同類型設備、設施及／或服務及透過獲悉相關部門及代理的建議修訂草案；及(iii)於相關交易開始前審閱由至少三家提供可資比較資產類型的獨立第三方提供的同期價格及其他相關條款，確保相關關連人士提供的條款屬公平合理，且不遜於獨立第三方所提供者。

據管理層告知， 貴集團之慣例乃選擇具有成本效益之造船商，因此，必須始終考慮具有合理合約價格的高質素船舶。考慮到建造商所提供的合約價為 貴公司收到的建造七艘該等船舶的最低報價，而建造商的日本股權合作夥伴為日本川崎，該公司之管理及工程團隊一直維持較高技術水平、安全標準及優質服務，這對相較 貴集團其他類型資產，使用壽命長達20多年的遠洋該等船舶而言尤其重要，故 貴公司已最終接納建造商的報價。根據 貴集團的會計政策，董事賦予集裝箱船的估計經濟可使用年期為25年。

基於上述審閱及了解，吾等認為 貴集團目前在管理造船交易及選擇合格造船商（無論屬獨立造船商與否）方面具有充足的內部監控措施及程序，因此 貴公司及獨立股東的權益均可在該等造船合約期限內得到適當保護。

獨立股東應注意，(i)不同時期當時的經濟環境；及(ii)集裝箱船的尺寸、技術要求及規格可能會在很大程度上影響船舶的合約價格，以上分析僅可用作一般性參考。以上文所述為例，根據二零一五年三星造船合約，建造六艘每艘20,000 TEU的新集裝箱船的合約價為每艘158,600,000美元，而造船交易中建造七艘每艘運載量為23,000 TEU新造該等船舶的成本更低，將為每艘船157,680,000美元或157,709,000美元。這表明較小型（即20,000 TEU）集裝箱船於二零一五年的建造成本甚至高於二零二零年將產生的較大型23,000 TEU集裝箱船的建造成本。

獨立財務顧問函件

基於以上觀察及分析，吾等認為，該等造船合約之條款符合一般商業條款，就獨立股東而言屬公平合理，且符合 貴公司及其股東的整體利益。

5. 造船交易對 貴集團的潛在財務影響

盈利

僅因造船交易不會對 貴集團的盈利造成任何即時重大影響。董事預計該等船舶交付後將大幅提升 貴集團的運營效率、實力及業務發展，並於長期內進一步為其盈利基礎作出貢獻。然而，上述影響的量化將視乎該等船舶交付後 貴集團於二零二三年至二零二四年之間的未來經營表現而定，並受限於各該等造船合約中規定的任何提早交付或延遲交付安排。

營運資金

根據中報， 貴集團於二零二零年六月三十日的營運資金（即流動資產總值約3,044,800,000美元減流動負債總額約1,792,100,000美元）及現金及銀行結餘分別為約1,252,700,000美元及2,050,300,000美元，流動比率為1.70倍。該狀況表明， 貴集團於二零二零年六月三十日的營運資金狀況穩健，當且僅當 貴集團無法就造船交易及三月交易安排不少於合約價60%（即約1,129,400,000美元）之銀行融資，其將擁有充足現金資源結清合約總價約1,882,300,000美元。

根據該等造船合約及三月造船合約下的現有建造及交付計劃，視乎二零二零年至二零二四年未來四年12艘船舶的各個建造階段，12艘船舶的總價格約1,882,300,000美元將由買方以現金分五期向建造商支付。同時，60%的最終付款合計約1,129,400,000美元將僅於二零二三年（就三月船舶而言）及二零二三年至二零二四年（就七艘新船舶而言）結算，即最後實際可行日期後三年。因此， 貴集團將有充足時間於未來幾年為總價格安排融資。因此， 貴集團當時的營運資金將不會受到很大壓力，且 貴集團當前的營運資金狀況亦不會受到不利影響。

獨立財務顧問函件

根據吾等對該等年報的獨立審閱，吾等注意到 貴集團於二零一七年至二零一九年過往三個財務年度各年產生之未計營運資金變動前經營現金流入分別為約550,500,000美元、589,700,000美元及753,400,000美元，此表明 貴集團之強大經營實力恒存，可產生充裕經營現金流入撥付營運資金及支付未來的總價格。現時預計三月交易及造船交易下的12艘新船舶交付後， 貴集團的經營能力將得到增強，從而可於未來長期內產生大量經營現金流入。

資產淨值

根據中報， 貴集團於二零二零年六月三十日的總權益為約4,841,800,000美元。 貴集團歸屬於有關船舶的固定資產價值增加約1,882,300,000美元，將被其流動資產中的現金及銀行結餘減少約752,900,000美元及若干長期負債增加約1,129,400,000美元所抵銷。因此，現時預計三月交易及造船交易下的12艘新船舶交付後， 貴集團資產淨值不會受到重大影響。 貴集團收益表及儲備亦不會受到嚴重影響，因此可以推斷， 貴集團的合併資產淨值在12艘新船舶交付後不會發生不利變化。

資產負債狀況

於二零二零年六月三十日， 貴集團有計息借貸和租賃負債總額及總權益分別約3,409,900,000美元及4,841,800,000美元，資產負債比率（將按 貴集團總計息借貸和租賃負債除以總權益計算）約為70.4%。

12艘新船舶交付後，現時預計 貴集團計息借貸或負債將增加約1,129,400,000美元（即假設三月交易及造船交易下的12艘新船舶合約總價之約60%將以外部銀行借貸提供資金）。總權益將維持不變在約4,841,800,000美元，資產負債比率為約93.8%。因此， 貴集團資產負債比率將增加約23.4個百分點。吾等認為，12艘新船舶交付後，資產負債比率增加不會令 貴集團的整體財務狀況出現嚴重惡化。該等船舶交付後， 貴集團的運營能力將得到增強，而現時預計該資產負債比率將在長期內逐步下降。

總結

鑒於上述造船交易及三月交易（視情況而定）對 貴集團整體在盈利、營運資金、資產淨值以及資產負債比率方面造成之財務影響，吾等認為，造船交易將不會對 貴集團之財務表現及狀況造成重大不利影響。因此，吾等認為，造船交易乃利用現金資源之有效舉措，以令 貴集團於未來達致更理想業務增長及發展，從長遠而言，預期會對 貴集團及股東整體有利。

II. 建議經修訂燃油上限

1. 建議經修訂燃油上限的背景

於二零一九年十月三十日， 貴公司與中遠海運訂立（其中包括）關於東方海外國際集團向中遠海運集團採購燃油、燃料及石油由二零二零年一月一日起至二零二二年十二月三十一日止為期三年的燃油總協議。

為控制2019冠狀病毒病採取的防疫措施導致供應鏈網絡、運輸、物流和相關活動的中斷。2019冠狀病毒病疫苗預期將於二零二一年出現，屆時消費者需求、製造業及物流業活動亦期望在二零二一年逐步復甦，預計貨運量相當可能增加，使得燃油消耗量上升；而國際原油價格可能大幅上升，導致燃油價格反彈，回復至與疫症爆發前相同、或甚至超越疫症爆發前的燃油單價水平。

因此，預計現有燃油上限將不足以滿足二零二零年至二零二二年三個財政年度的有關預期業務活動增長及油價急速上漲的需求。董事會議決建議相應增加燃油總協議下交易的年度上限，以及燃油總協議的所有條款將維持不變。

2. 燃油總協議的主要條款

燃油總協議自二零二零年一月一日起至二零二二年十二月三十一日止為期三年，並經 貴公司及中遠海運雙方協議可續期三年。

獨立財務顧問函件

貴公司及中遠海運已訂立並將訂立一項或多項協議，載列按有關協議擬進行之交易的詳情，包括服務範圍、協議年期及交易費用。根據燃油總協議收取的服務費用將參考現行市價（即獨立第三方營運商或服務供應商於其相同或可比較服務類別的日常業務過程中按一般商業條款，並按公平合理原則經營或提供相同服務類別所收取的價格）釐定。東方海外國際集團一般尋求至少三家供應商的報價／投標，並將根據價格、成本及營運效率挑選最適合的燃油訂單。

吾等已抽樣審閱東方海外國際集團與(i)中遠海運集團於燃油總協議下的燃油、燃料及石油採購發票；及(ii) 貴集團獨立第三方供應商（「獨立供應商」）的燃油、燃料及石油採購發票，就二零一九年及二零二零年過往兩個財政年度各年自中遠海運集團及獨立供應商分別抽取五張發票（即合計20張樣本發票），並注意到 貴集團在大致相同的時間自中遠海運集團採購的燃油、燃料及石油的單位採購價與自 貴集團其他獨立供應商採購的單位採購價相似。吾等認為，該等20張樣本發票橫跨二零一九年及二零二零年兩個財政年度不同月份，具代表性且對吾等的審閱而言屬充足。根據該獨立審閱，吾等與管理層一致認為，儘管 貴集團與中遠海運集團存在關連關係，但燃油總協議下的定價原則就獨立股東而言屬公平合理，且符合 貴集團及股東的整體利益。

根據該等年報及中報，於二零一八年及二零一九年十二月三十一日及二零二零年六月三十日， 貴集團賬齡在三個月內的應付賬款結餘分別約佔95.6%、95.5%及93.6%。基於該觀察，吾等認為，根據燃油總協議自中遠海運集團採購非豁免燃油服務（定義見下文）按月（即30天）支付條款屬正常、典型及符合一般商業條款，因此屬公平合理。

經考慮就燃油總協議下的定價及支付條款進行的上述盡職調查工作，吾等與董事會一致認為燃油總協議乃按一般商業條款訂立，其項下擬進行的交易（包括建議經修訂燃油上限）已經並將於 貴集團日常及一般業務過程中進行，就獨立股東而言屬公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

獨立財務顧問函件

3. 過往交易金額、現有燃油上限及建議經修訂燃油上限

過往交易金額

下表載列於以下所示期間東方海外國際集團根據燃油總協議自中遠海運集團採購燃油、燃料及石油產生的過往交易金額：

	於以下財政年度						
			較		較		較
	二零一七年 千美元	二零一八年 千美元	二零一七年 增加/ (減少) %	二零一九年 千美元	二零一八年 增加/ (減少) %	二零二零年 千美元	二零一九年 增加/ (減少) %
現有燃油上限	不適用 (附註1)	250,000	不適用	280,000	12.0	120,000	(57.1)
實際交易金額	149,154	234,077	56.9	230,280	(1.6)	90,753 (附註2)	(60.6)
現有燃油上限利用率	不適用	93.6%		82.2%		75.6%	

附註：

- 如 貴公司日期為二零一八年七月六日的綜合文件所述收購事項(「收購事項」)於二零一八年七月完成前，中遠海運集團未被視為 貴集團關連人士，故並無二零一七財政年度的現有年度上限。
- 於截至二零二零年九月三十日止九個月，自中遠海運集團採購燃油、燃料及石油的過往交易金額約為90,753,000美元，並未按整個財政年度進行年化比較。

4. 現有燃油上限與建議經修訂燃油上限的比較

誠如董事會函件所披露，於二零二零年至二零二二年三個財政年度各年，燃油總協議的現有燃油上限為120,000,000美元。

獨立財務顧問函件

下表概述董事會所建議於二零二零年至二零二二年三個財政年度各年燃油總協議下的現有燃油上限及建議經修訂燃油上限：

	於以下財政年度				較 二零二一年 增加 %
	二零二零年 千美元	二零二一年 千美元	二零二零年 增加 %	二零二二年 千美元	
現有燃油上限	120,000	120,000	0.0	120,000	0.0
建議經修訂燃油上限	135,000	370,000	174.1	410,000	10.8
上限金額較現有燃油 上限的增幅	12.5%	208.3%		241.7%	

5. 建議經修訂燃油上限的釐定基準

誠如董事會函件所述，於二零二零年至二零二二年三個財政年度的建議經修訂燃油上限乃參照以下因素釐定：

- (i) 東方海外國際集團業務的現有規模和運營以及東方海外國際集團的業務計劃，以及如董事會函件所述，與二零二零年相比，在二零二一年及二零二二年財政年度恢復從中遠海運集團購買低硫燃油；
- (ii) 在中遠海運集團旗下東方海外國際集團的預期增長及發展；
- (iii) 中遠海運集團在中國各個港口的高效燃油供應設施可輔助 貴集團在中國的航線服務，預期在協同效應和更好的運營效率增長方面取得的成就；及
- (iv) 當全球經濟在吸收了2019冠狀病毒病的影響後恢復正常時，能源成本和利息成本的預期上漲，以及 貴公司從事行業的全球環境，並根據上述二零一八年七月一日至二零二零年九月三十日期間於日期為二零一八年七月二十四日的先前燃油總協議及燃油總協議下類似交易的過往交易金額。

6. 對建議經修訂燃油上限的評估

中遠海運集團根據燃油總協議向東方海外國際集團提供的燃油服務（「非豁免燃油服務」）於二零二零年至二零二二年三個財政年度的現有燃油上限擬分別修訂為135,000,000美元、370,000,000美元及410,000,000美元。

獨立財務顧問函件

吾等已審閱計算建議經修訂燃油上限的明細，當中已計及（其中包括）(i)與中遠海運集團各成員公司的交易金額預期增加約15%，主要由於收購事項後的預期業務增長及協同效應；及(ii)為未來幾年國際原油價格可能大幅上漲約40%（尤其是當各國政府能夠控制肆虐全球的2019冠狀病毒病時，可能出現的強勁經濟復甦）提供合理緩衝。吾等已審閱該等年報，並注意到東方海外國際集團一般每年消耗非豁免燃油服務約240,000,000美元，於二零一八年及二零一九年過往兩個財政年度保持穩定，分別約為234,100,000美元及230,300,000美元。於二零二零年一月一日強制性使用低硫燃油的規定開始實施後，在 貴集團可確信從中國進口的低硫燃油的質量與數量前， 貴集團部署了一項燃油供應計劃，將大量的燃油採購從中國轉移至新加坡。於二零二零年間，由於確定中國產低硫燃油品質良好、供應穩定及價格相宜， 貴集團恢復以往的供應模式，以配合其在中國的船舶部署。在管理層最近檢視 貴集團的燃油需求和運營環境後，並考慮到中遠海運集團就非豁免燃油服務以與其他獨立供應商相比具有競爭力的成本水平向 貴集團供應的低硫燃油質量和數量已達到 貴集團的要求後，管理層決定增加現有燃油上限，以滿足 貴集團的運營需求和戰略。

根據吾等在彭博數據門戶網站的獨立研究，吾等注意到，紐約商品交易所所報國際原油價格於二零一八年一月一日至二零二零年十月三十日過往兩個年度及十個月在負報價每桶-37.63美元至正報價每桶76.41美元區間波動，平均每桶54.29美元，於二零二零年十月三十日約為每桶35.79美元。因此，吾等認為，東方海外國際集團提供約40%的合理緩衝以應對二零二一年及二零二二年未來兩個財政年度國際原油價格的任何可能上漲屬切實可行且有據可依。

獨立財務顧問函件

吾等注意到(i)非豁免燃油服務的過往交易金額由二零一七財政年度的約149,200,000美元分別增加至於二零一八年及二零一九年兩個財政年度各年的約234,100,000美元及230,300,000美元；(ii)於截至二零二零年九月三十日止九個月的過往交易金額約為90,800,000美元，倘按年化基準，該金額於二零二零年整個財政年度合計約為121,000,000美元（即90,800,000美元x 12/9個月=121,000,000美元）；(iii)因此，於二零二一財政年度的建議經修訂燃油上限370,000,000美元較於二零一九財政年度的過往交易金額約230,300,000美元增長約60.7%；(iv)非豁免燃油服務於二零二一年及二零二二年兩個財政年度各年的建議經修訂燃油上限僅按10.8%的年度增長率增長，而管理層現時預計於期間的交易金額將於二零二一財政年度大幅增加，原因為2019冠狀病毒病得到控制後全球經濟將出現更為明顯的復甦，導致航運服務需求增加，從而令燃油、燃料及石油消耗增加；及(v)非豁免燃油服務於二零二一年及二零二二年未來兩個財政年度各年的建議經修訂燃油上限將保持相對穩定水平，分別為370,000,000美元及410,000,000美元。

根據吾等對非豁免燃油服務於二零一七年至二零一九年過往三個財政年度及截至二零二零年九月三十日止九個月的過往交易金額的審閱，吾等注意到東方海外國際集團消耗的燃油、燃料及石油總額（包括但不限於中遠海運集團根據燃油總協議向東方海外國際集團提供的非豁免燃油服務）分別約為657,900,000美元、844,400,000美元、839,100,000美元及532,800,000美元。吾等從管理層了解到，在多年的運營中，東方海外國際集團根據不時的業務需求從世界各地的多家獨立供應商採購燃油、燃料及石油，並無選擇特定供應商的特別偏好。然而，於二零一八年七月收購事項後，東方海外國際集團現時預計在可見的將來會與中遠海運集團有更多合作機會。尤其是，考慮到隨著業務的擴張，開通面向非洲及拉丁美洲的新航線或市場，東方海外國際集團預計會從中遠海運集團採購更多燃油、燃料及石油，惟前提是其收取的價格必須相當於／不遜於其他獨立供應商向東方海外國際集團提供的價格及於整個燃油總協議期限內須始終不時遵守公平合理原則。鑒於上文所述，於二零二一年及二零二二年未來兩個財政年度各年的建議經修訂燃油上限370,000,000美元及410,000,000美元僅佔東方海外國際集團於整個二零一九財政年度總燃油消耗量約839,100,000美元的約44.1%及48.9%，吾等認為建議經修訂燃油上限屬切實可行及審慎。

獨立財務顧問函件

鑒於(i)非豁免燃油服務於二零一八年及二零一九年最近期兩個完整財政年度的過往交易金額遠高於二零二零財政年度的建議經修訂燃油上限135,000,000美元；(ii)東方海外國際集團一般消耗非豁免燃油服務240,000,000美元；(iii)預期東方海外國際集團的持續業務發展以及未來數年東方海外國際集團與中遠海運集團更為密切的合作；(iv)東方海外國際集團近期在中國自中遠海運集團採購非豁免燃油服務的成本低於其他獨立供應商；及(v)現時預計全球經濟將於二零二一年復甦，國際原油價格可能出現大幅上漲，導致交易金額可能出現波動，吾等認為，於二零二零年至二零二二年三個財政年度的建議經修訂燃油上限有據可依，因此屬公平合理。

7. 規管建議經修訂燃油上限之內部監控措施

誠如董事會函件所披露，貴公司已製定適當及充足的內部監控措施，以規管持續關連交易的實施，實施須遵守上市規則所規定的年度審閱規定。更多詳情，請參閱董事會函件。

吾等已獨立審閱東方海外國際集團的內部監控程序手冊，並與管理層不時討論實際實施情況，以規管持續關連交易。吾等認為既有內部監控程序足以維護貴公司及股東的整體利益。

就東方海外國際集團對不超過持續關連交易經批准年度上限的使用情況進行監控的內部監控而言，貴公司已建立了一個專門用於識別、捕獲、報告及監控東方海外國際集團與中遠海運集團之間關連交易的資訊科技平台。貴公司的財務監控部門將向其法律及秘書部門發佈有關關連交易的月度報告，以進行交叉監控。該報告將包含(其中包括)與各新總協議(定義見十一月通函)有關的各年度上限的總利用率(%)。吾等已審查該內部報告的例子，並將其視為有效內部監控措施。基於該審閱及了解，吾等認為東方海外國際集團目前擁有足夠的內部監控措施及程序用於規管過去幾年以及至少接下來三個財政年度內的持續關連交易，因此可於新總協議年期內適當維護獨立股東的利益。

獨立財務顧問函件

誠如二零一九財政年度年報所披露，獨立非執行董事已確認彼等已審閱持續關連交易，並確認二零一九財政年度進行的持續關連交易之訂立乃(a)於 貴集團的日常及一般業務過程中訂立；(b)按照一般商業條款或更佳條款進行；及(c)根據規管交易的相關協議進行，條款公平合理，並且符合 貴公司及股東的整體利益。

此外， 貴公司核數師已審閱二零一九財政年度之持續關連交易並向董事會確認，彼等並無發現任何事宜令彼等相信二零一九財政年度年報中當時所披露的持續關連交易：(i)未獲董事會批准；(ii)涉及由東方海外國際集團提供貨品或服務，在所有重大方面未有按照東方海外國際集團的定價政策進行；(iii)在所有重大方面未有按照規管該等交易的相關協議進行；及(iv)就當時所披露每項持續關連交易超出最高年度上限總額。

推薦建議

經計及上述主要因素及理由，吾等認為(i)造船交易乃 貴集團日常及一般業務過程中附帶的投資活動，用以改善其營運效率及能力和整體航線安排的競爭力，從而推動長期業務發展；而(ii)燃油總協議下的建議經修訂燃油上限乃於 貴集團日常及一般業務過程中進行；該等造船合約及燃油總協議乃按一般商業條款進行，就獨立股東而言屬公平合理，且符合 貴公司及股東的整體利益。因此，吾等推薦獨立股東及獨立董事委員會建議獨立股東於股東特別大會上投票贊成批准造船交易、建議經修訂燃油上限及其項下擬進行交易的普通決議案。

此 致

東方海外（國際）有限公司
香港
灣仔
港灣道25號
海港中心31樓

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

二零二零年十一月十一日

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。

於股東特別大會上建議重選董事之資料如下：

黃小文先生，五十八歲，自二零二零年八月十日起出任本公司之執行董事及行政總裁、本公司執行委員會成員及內幕消息委員會及風險委員會之主席。黃先生曾於二零一八年八月三日至二零一九年九月十八日期間出任相同職位。黃先生持有中歐國際工商學院高級工商管理碩士學位，為高級工程師。黃先生現任中遠海運副總經理及黨組成員。

黃先生於一九八一年參加工作，並歷任廣州遠洋運輸公司集運部科長、中國遠洋運輸有限公司中集總部箱運部部長、上海海興輪船股份有限公司集裝箱運輸顧問、中遠海運發展股份有限公司常務副總經理、董事總經理、執行董事、副董事長及黨組副書記，中海（海南）海盛船務股份有限公司董事長，中國海運集團有限公司副總經理及黨組成員，中遠海運控股股份有限公司（於上海及香港上市之公司）執行董事及副董事長，中遠海運港口有限公司（於香港上市之公司）的非執行董事及董事會主席，中遠海運能源運輸股份有限公司（於上海及香港上市之公司）執行董事及董事長。彼亦曾為中遠海運集裝箱運輸有限公司董事長，中遠海運散貨運輸有限公司董事長，並為中遠海運若干附屬公司董事等職位。黃先生擁有三十餘年航運業工作經歷。

除上述所披露外，黃先生(i)現時及於過去三年內並無在證券於香港或海外任何證券市場上市的公眾公司擔任任何其他董事職務；(ii)並無於本公司及本集團其他成員擔任任何其他職位；及(iii)與本公司之任何董事、高級管理人員或主要或控股股東並無任何關係。

於最後實際可行日期，按證券及期貨條例第XV部之定義，黃先生並無於本公司普通股股份中擁有任何權益。

黃先生與本公司訂有一份作為執行董事自二零二零年八月十日起生效為期三年之委任函件，惟任何一方於當其時的屆滿日期前可向對方發出六個月的書面通知以終止委任函件。黃先生須根據公司細則輪席告退及膺選連任。

黃先生將不會因擔任本公司執行董事及行政總裁、本公司執行委員會成員及內幕消息委員會及風險委員會之主席而向本公司收取薪酬，但其履行董事職務所產生的費用將由本公司承擔。黃先生並無與本公司訂立服務合約。

除上述所披露外，並無其他有關黃先生的資料須根據上市規則第13.51(2)(h)至(v)條予以披露，亦無任何其他事宜須知會本公司股東。

1. 本集團之財務資料

本公司截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止各年度及截至二零二零年六月三十日止六個月之財務資料於以下文件披露，該等文件已刊載於聯交所網站(<http://www.hkex.com.hk>)及本公司網站(<https://www.ooilgroup.com>)：

- 本集團截至二零二零年六月三十日止六個月之中期財務資料，其載於本公司於二零二零年九月十七日刊發的二零二零年中期報告第16頁至38頁 (https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2020/0916/2020091600616_c.pdf)
- 本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度經審核綜合財務報表，其載於本公司於二零二零年四月二十二日刊發的二零一九年年報第108頁至199頁 (https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2020/0421/2020042100348_c.pdf)
- 本集團截至二零一八年十二月三十一日止年度經審核綜合財務報表，其載於本公司於二零一九年四月二十五日刊發的二零一八年年報第105頁至183頁 (https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2019/0424/lt20190424459_c.pdf)
- 本集團截至二零一七年十二月三十一日止年度經審核綜合財務報表，其載於本公司於二零一八年四月九日刊發的二零一七年年報第95頁至159頁 (https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2018/0406/lt20180406586_c.pdf)

2. 債務聲明

借貸和債務

於二零二零年九月三十日營業時間結束時，即本通函付印前就本債務聲明而言之最後實際可行日期，本集團有未償還借貸和債務約3,337,990,000美元（相當於約26,036,320,000港元），其中包括有抵押銀行貸款約866,700,000美元（相當於約6,760,260,000港元），無抵押銀行貸款約224,880,000美元（相當於約1,754,060,000港元）及租賃負債約2,246,410,000美元（相等於約17,522,000,000港元）。

或然負債

於二零二零年九月三十日營業時間結束時，本集團並無重大或然負債。

抵押資產

本集團之一般銀行信貸及以上未償還之約866,700,000美元（相等於約6,760,260,000港元）的有抵押借貸以本集團之約1,674,280,000美元（相等於約13,059,380,000港元）賬面淨值的物業、廠房、設備及若干銀行存款作為抵押。

於二零二零年九月三十日營業時間結束時，除上述所披露及除在本集團之日常業務中集團內公司間之債務及正常應付帳款外，本集團概無任何未償債務方面之任何按揭，抵押或債券，借貸資本，銀行貸款及透支，貸款，債權性證券或其他類似債務，承兌負債（正常貿易票據除外）或承兌信貸或租購承諾，擔保或其他重大或然負債。

董事已確認，自二零二零年九月三十日起，本集團之債務或或然負債並沒有發生任何重大改變。

3. 營運資金

經考慮本集團之業務展望、該等船舶之預計付款期及本集團之財務資源（包括內部資源及銀行備用額）後，董事認為本集團擁有充裕營運資金，足以應付其現時及自本通函刊發日期起計未來至少十二個月期間之需求。

4. 財務及經營前景

於二零一九年，全球經濟表現喜憂參半，整體增長僅2.9%，相當於二零零八年至二零零九年的最低水平。儘管全球部分主要經濟體表現穩健，然而中美貿易談判僵持不下等不明朗因素令市場樂觀情緒受限。在此環境下，集裝箱貨運的全球需求僅增長2.6%。然而，供給側增長因多種原因有所放緩，最終使貨櫃運輸市場在年內大多數時間相對平穩。二零二零年初，集團受惠於中遠海運控股收購後降本增效協同效應的發揮，對集運業務仍然保持審慎樂觀。

於二零一九年，本集團之核心營運公司東方海外航運錄得7.0百萬個TEU的載貨量及62.8億美元（相等於約489.8億港元）的收益，較去年分別增長3.8%及5.2%。每個TEU之平均收益較去年同期增加1.3%。

本集團整體於二零一九年錄得股東應佔溢利1,348.79百萬美元（相等於約10,520.56百萬港元）（二零一八年度同比108.17百萬美元（相等於約843.73百萬港元））。其中包括了與出售長堤碼頭權益有關的收益1,153.63百萬美元（相等於約8,998.31百萬港元）。排除此一次性收益，我們的營運業績同樣表現優異，全年的利潤為195.16百萬美元（相等於約1,522.25百萬港元）（二零一八年度同比108.17百萬美元（相等於約843.73百萬港元））。

於二零二零年至今，新冠肺炎疫情爆發帶來了較大不確定因素。由於全球各地開始實施封城，預期需求水平大幅減少，使本集團重新調整我們所提供的服務以符合客戶需求，作為經濟艱難時期控制成本的措施之一。第二季度客戶需求並未如所憂心般下降至更低水平，且實際上需求開始恢復至較正常的範圍。

由於需求高於預期，再加上較低的燃料成本及利率環境，共同推動本集團於二零二零年上半年取得良好業績。本集團於本年度首六個月的除稅後溢利為102.17百萬美元（相等於約796.93百萬港元），高於二零一九年總額的一半（不包括出售長堤貨櫃碼頭權益之收益）。

展望未來，我們的許多航線，尤其是太平洋航線，於第三季度的前景遠超預期。太平洋航線的運力水平高於去年同期，表明美國的需求目前較為強勁。我們同時在部分（儘管並非全部）航線發現類似的強勁需求。

然而，儘管目前業績優於預期，我們對未來數月的前景持謹慎態度。未來可能出現的進一步封鎖措施所持續的時間及情況的嚴重性等無從得知。我們仍預計，許多國家和地區政府可能推出更多經濟刺激計劃，以減輕全球經濟的下行壓力。我們堅信，中國經濟中長期仍將繼續保持穩定增長，仍將是全球經濟增長的重要穩定器，從而繼續支撐全球貿易需求和航運市場發展。

即使新冠肺炎疫情對我們行業影響的預測過於悲觀，當前業界形勢仍不明朗。無論如何，憑藉穩健的運營表現及強勁的資產負債表，本集團已做好充分準備抵禦任何潛在不利因素，並在快速適應需求及運營環境變化方面保持其一貫的優良記錄。

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。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. 權益披露

(A) 董事及最高行政人員於股份、相關股份及債權證的權益及淡倉

於最後實際可行日期，除下文披露外，就董事所知，本公司之董事及最高行政人員概無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）之股份、相關股份及債權證中擁有權益及淡倉，而須(a)根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部通知本公司及聯交所（包括彼等於證券及期貨條例之條文下被假設或視為擁有之權益及淡倉）；或(b)根據證券及期貨條例第352條記錄在本公司存置之登記冊內；或(c)根據上市規則所載之標準守則通知本公司及聯交所如下：

(i) 董事及最高行政人員於本公司股份、相關股份及債權證的權益及淡倉

沒有。

(ii) 董事及最高行政人員於本公司相聯法團股份的權益及淡倉

相聯法團名稱	董事姓名	身份	以個人權益 持有之 普通股數目	權益總數目	佔相聯法團 有關類別股份 已發行股本總額 的概約百分比
中遠海運控股股份 有限公司	楊志堅	實益擁有人	100,000 (H股)	100,000 (H股)	0.00388% (附註1)
中遠海運發展股份 有限公司	楊志堅	實益擁有人	400,000 (H股)	400,000 (H股)	0.01088% (附註2)
	馮波鳴	實益擁有人	29,100 (A股)	29,100 (A股)	0.00037% (附註2)
中遠海運港口有限公司	馮波鳴	實益擁有人	32,379	32,379	0.00098% (附註3)

(iii) 董事及最高行政人員於本公司相聯法團的相關股份及債權證的權益及淡倉

相聯法團名稱	董事姓名	身份	授予日期	每股A股 行使價	尚未行使之 已授予股票 期權數目 (附註4)	股份權益 總數目	佔相聯法團 有關 類別股份 已發行股本 總額的概約 百分比 (附註1)
中遠海運控股股份 有限公司(A股)	楊志堅	實益擁有人	二零二零年五月二十九日	人民幣3.50元	936,000	936,000	0.00967%
	馮波鳴	實益擁有人	二零二零年五月二十九日	人民幣3.50元	936,000	1,466,000	0.01515%
		配偶權益	二零一九年六月三日	人民幣4.10元	530,000		

附註：

- (1) 於中遠海運控股的持股百分比是按截至最後實際可行日期已發行中遠海運控股2,580,600,000 H股股份及已發行中遠海運控股9,678,929,227 A股股份計算（按情況而定）。

- (2) 於中遠海運發展股份有限公司（「中遠海運發展」）的持股百分比是按截至最後實際可行日期已發行中遠海運發展3,676,000,000 H股股份及已發行中遠海運發展7,932,125,000 A股股份計算（按情況而定）。
- (3) 於中遠海運港口的持股百分比是按截至最後實際可行日期已發行中遠海運港口3,315,296,374股股份計算。
- (4) 根據中遠海運控股股票期權激勵計劃（「計劃」）及其於二零二零年五月十八日批准的修訂，計劃自二零一九年五月三十日起計十年有效，而該等股票期權將自授出日起二十四個月後歸屬（「歸屬期」）。在滿足相關行使條件的前提下，該等股票期權將在歸屬期結束後分三批次行使，即(a) 33%的股票期權的行權期將自授予日起二十四個月後的首個交易日起至授予日起三十六個月內的最後一個交易日當日止；(b) 33%的股票期權的行權期將自授予日起三十六個月後的首個交易日起至授予日起四十八個月內的最後一個交易日當日止；及(c) 34%的股票期權的行權期將自授予日起四十八個月後的首個交易日起至授予日起八十四個月內的最後一個交易日當日止。有關計劃的詳情載於中遠海運控股日期為二零一九年六月三日及二零二零年三月三十日的公告（A股）。接受股票期權無需支付對價。

(B) 董事在擁有須予披露之本公司的股份和相關股份權益或淡倉的公司出任董事或僱員

於最後實際可行日期，除下文披露外，就董事所知，概無董事在擁有本公司的股份和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分部規定向本公司披露：

公司名稱	董事名稱	董事於該公司出任之職位
中國遠洋海運集團有限公司	許立榮先生	董事長兼黨組書記
	黃小文先生	副總經理及黨組成員
	楊志堅先生	職工董事
	鍾瑞明博士	外部董事*
中遠海運控股股份有限公司	許立榮先生	執行董事及董事長
	楊志堅先生	總經理、執行董事及 黨委副書記
	馮波鳴先生	執行董事
	楊良宜先生	獨立非執行董事
上海國際港務(集團)股份有限公司	嚴俊先生	董事、總裁及黨組副書記
絲路基金有限責任公司	王丹女士	副總經理

*附註：按本公司理解，中遠海運「外部董事」的角色和性質類似獨立非執行董事。

3. 董事服務合約

於最後實際可行日期，概無董事已經或提議與本公司或其任何附屬公司訂立聘任公司不可於一年內在毋須給予賠償（法定賠償除外）的情況下終止的服務合約。

4. 訴訟

於最後實際可行日期，本集團之任何成員公司概無任何重大訴訟、仲裁或索償要求，及就董事所知，本集團之任何成員公司概無尚未了結或面臨威脅之重大訴訟、仲裁或索償要求。

5. 董事於競爭業務之權益

中遠海運（本公司之間接控股股東）、其附屬公司或其聯營公司從事與本集團相同的業務，即集裝箱航運、集裝箱碼頭管理及營運及／或物流服務（「競爭公司」）。於最後實際可行日期，本公司執行董事許立榮先生、黃小文先生、楊志堅先生及馮波鳴先生於中遠海運、其附屬公司或其聯營公司擔任董事及／或高級管理層職位；本公司獨立非執行董事鍾瑞明博士為中遠海運之外部董事；本公司獨立非執行董事楊良宜先生為中遠海運控股及中遠海運港口之獨立非執行董事；而本公司獨立非執行董事陳纓女士為中遠海運集運的外部董事。

由於本公司董事會乃獨立於競爭公司之董事會，本公司董事認為本集團能獨立於競爭公司的業務，並按公平原則經營其業務。

除上文披露外，於最後實際可行日期，就董事所知，概無董事或彼等各自之緊密聯繫人（定義見上市規則）於與本集團的業務直接或間接構成競爭或可能競爭之業務中擁有任何權益。

6. 重大合約

除以下合約外，於緊接本通函日期前兩年內，本集團並無訂立任何重大合約（並非在本集團的一般業務過程中訂立之合約）：

- (a) 買賣合約，由OOCL LLC、Long Beach Container Terminal, Inc（兩者皆為賣家）、OOCL (Assets) Holdings Inc.及Olivia Holdings, LLC（為買家）於二零一九年四月二十九日訂立，有關以17.8億美元代價出售在美國加利福尼亞州長堤港之長堤碼頭業務（須受調整所規限）（「長堤碼頭協議」）；

- (b) 五份日期均為二零二零年三月十日之造船合約，每份與一艘三月船舶有關，並包含基本上相同之條款，每艘三月船舶的價格為155,680,000美元：(i)南通川崎分別與Newcontainer No.108 (Marshall Islands) Shipping Inc.、Newcontainer No.109 (Marshall Islands) Shipping Inc.及Newcontainer No.110 (Marshall Islands) Shipping Inc.就三艘相關的三月船舶簽訂之三份造船合約；(ii)大連川崎分別與Newcontainer No.111 (Marshall Islands) Shipping Inc.及Newcontainer No.112 (Marshall Islands) Shipping Inc.就兩艘相關的三月船舶簽訂之兩份造船合約；及
- (c) 該等造船合約。

7. 董事於合約之權益

本公司或其任何附屬公司於本通函日期並無訂立對本集團之業務而言屬重大且為董事於其中擁有重大權益之合約或安排。

8. 董事於集團資產之權益

於最後實際可行日期，概無董事自二零一九年十二月三十一日（即本公司最近之已刊發經審核財務報表之編製日期）以來，在本集團的任何成員公司所購入或出售或租賃或建議購入或出售或租賃之任何資產中直接或間接擁有任何權益。

9. 並無重大不利變動

董事確認，於最後實際可行日期，董事並不知悉自二零一九年十二月三十一日（即本集團最近之已刊發經審核綜合財務報表之編製日期）以來，本集團的財務或經營狀況存在任何重大不利變動。

10. 專業顧問及同意書

以下為提供本通函所載或提述之意見或建議的專業顧問的資格：

名稱	資格
第一上海融資有限公司	根據證券及期貨條例進行第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，第一上海融資有限公司並無擁有本集團任何成員公司的任何股權，亦無擁有認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的任何權利（不論可否合法行使）。

於最後實際可行日期，第一上海融資有限公司自二零一九年十二月三十一日（即本公司最近已刊發經審核財務報表之編製日期）以來，概無在本集團的任何成員公司所購入或出售或租賃或建議購入或出售或租賃之任何資產中，直接或間接擁有任何權益。

第一上海融資有限公司已就本通函的刊發出具同意書，同意按本通函所載之形式及內容載入日期為二零二零年十一月十一日有關其向獨立董事委員會及獨立股東提供意見的函件及引述其名稱及標誌，且迄今並無撤回其同意書。

11. 備查文件

由本通函日期起至股東特別大會日期（包括該日）止（不包括星期六及公眾假期）一般辦公時間內，下列文件之副本可於本公司香港主要辦事處（地址為香港灣仔港灣道二十五號海港中心三十一樓）供股東查閱：

- (a) 本公司之組織章程大綱及公司細則；
- (b) 獨立董事委員會函件，全文載於本通函「獨立董事委員會函件」一節；
- (c) 獨立財務顧問函件，其中載有其向獨立董事委員會及獨立股東提供的意見，全文載於本通函「獨立財務顧問函件」一節；
- (d) 本附錄以上第十段「專業顧問及同意書」所提述之獨立財務顧問同意書；
- (e) 本附錄以上第六段「重大合約」所提述之重大合約；
- (f) 燃油總協議；
- (g) 本公司截至二零一八年十二月三十一日及二零一九年十二月三十一日止各財政年度之年報；
- (h) 本公司截至二零二零年六月三十日止六個月之中期報告；

- (i) 日期為二零二零年四月九日有關建議發行及購回證券之一般性授權及重選董事及有關建造五艘船舶之主要及關連交易及股東週年大會通告之本公司通函；及
- (j) 本通函。

本公司已向聯交所申請，並已獲得聯交所授出豁免，毋須嚴格遵守上市規則第14.66(10)條及附錄1B第43(2)(b)段的規定，因此，關於長堤碼頭協議的商業敏感資料（包括最低運量承諾，船舶及鐵路裝卸費率，超額回扣及不足數量付款計算）將會被遮蓋，不會讓公眾查閱，理由是該商業敏感資料對股東評估該等造船合約而言並非重要資料，該等造船合約與長堤碼頭協議並無關係。有關出售長堤碼頭業務之詳情，請參閱本公司日期為二零一九年七月三十一日之通函。

12. 其他事項

- (a) 本公司之公司秘書為肖俊光先生，彼為特許秘書。
- (b) 本公司之註冊辦事處在Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM11, Bermuda，而主要辦事處在香港灣仔港灣道二十五號海港中心三十一樓。
- (c) 本公司主要股份登記處為MUFG Fund Services (Bermuda) Limited，地址為4th Floor, North Cedar House, 41 Cedar Avenue, Hamilton HM 12, Bermuda，而本公司於香港之股份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一八三號合和中心十七樓一七一二至一七一六室。
- (d) 此乃本通函之中文譯本，文義如與英文版有歧異，概以英文版為準。

股東特別大會通告



ORIENT OVERSEAS (INTERNATIONAL) LIMITED

東方海外(國際)有限公司*

(於百慕達註冊成立之成員有限責任公司)

(股份代號：316)

股東特別大會通告

茲通告東方海外(國際)有限公司(「本公司」)謹訂於二零二零年十一月三十日(星期一)下午二時三十分，假座香港灣仔港灣道一號會展廣場西南座皇朝會七樓皇朝廳舉行股東特別大會，討論下列事項：

1. 「動議批准及確認根據該等造船合約(定義見本公司日期為二零二零年十一月十一日之通函(「通函」)，本通告構成通函之一部分)進行之交易，並授權本公司任何董事作出其認為就實施及／或履行該協議之條款而言屬必要、合適或相宜的有關進一步行動、事宜及進一步簽署該等文件以及採取一切有關步驟。」
2. 「動議批准及確認本公司與中國遠洋海運集團有限公司於二零一九年十月三十日訂立之燃油總協議，截至二零二零年、二零二一年及二零二二年十二月三十一日止三個年度各年的建議經修訂年度上限(詳情載於通函)，並授權本公司任何董事作出其認為就實施及／或使建議經修訂年度上限生效而言屬必要、合適或相宜的有關進一步行動、事宜及進一步簽署該等文件以及採取一切有關步驟。」
3. (a) 重選黃小文先生為本公司執行董事。
(b) 授權董事會釐定董事酬金。

承董事會命
東方海外(國際)有限公司
公司秘書
肖俊光

香港，二零二零年十一月十一日

股東特別大會通告

附註：

- (i) 根據本公司細則，凡有權出席股東特別大會（或其任何續會）並於會上投票之本公司任何股東，均有權委任一位或多位委任代表出席會議及代其投票。委任代表無須為本公司股東。
- (ii) 倘為任何股份之聯名登記持有人，則任何一位該等人士，均可親自或由委任代表於股東特別大會（或其任何續會）就有關股份投票，猶如其為唯一有權投票者；但倘多於一位聯名持有人將親自或由委任代表出席股東特別大會，則僅在本公司股東名冊上名字排列首位之其中一位出席持有人方有權就有關股份投票。
- (iii) 代表委任表格連同已簽署之授權書或其他授權文件（如有）（或已核證之副本），必須儘快送達本公司之香港股份登記分處，香港中央證券登記有限公司（「股份登記分處」），地址為香港灣仔皇后大道東一八三號合和中心十七M樓，惟在任何情況下，不得遲於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間前四十八小時。
- (iv) 本公司將由二零二零年十一月二十五日至二零二零年十一月三十日止（首尾兩天包括在內）期間內暫停辦理股份過戶登記手續，以釐定股東有權出席股東特別大會並於會上投票的資格。股份過戶登記手續在此期間將不受辦理。為符合資格出席股東特別大會並於會上投票，所有股份過戶文件須連同有關股票於二零二零年十一月二十四日下午四時三十分前，交回股份登記分處，地址為香港灣仔皇后大道東一八三號合和中心十七樓一七一二至一七一六室，辦理登記。
- (v) 就本通告第3項普通決議案，黃小文先生將於股東特別大會上退任，彼合資格並願意於股東特別大會上膺選連任，有關上述尋求連任之本公司退任董事之資料已載於日期為二零二零年十一月十一日之通函附錄一內。
- (vi) 如股東特別大會當天上午6時至上午10時任何時間出現8號（或以上）的熱帶氣旋信號或極端情況及／或黑色暴雨警告，股東特別大會可能會將押後至較後日期及／或時間（按本公司決定）。

本公司將於聯交所網站(<http://www.hkex.com.hk>)及本公司網站(<https://www.ooilgroup.com>)上載公告，以通知股東股東特別大會之押後（惟未能上載該公告將不會影響股東特別大會之押後）。股東亦可致電股份登記分處（電話：852 2862 8555）查詢。

本公司將會進一步於聯交所網站和本公司網站上載公告，以通知股東有關股東特別大會續會的日期、時間及地點。

如股東決定於天氣惡劣的情況下出席股東特別大會，務請小心謹慎。
- (vii) 如因香港政府因應2019冠狀病毒病而實施任何規例而需要更改股東特別大會舉行的日期或地點，本公司股東將會另行收到有關更改安排通知，通知方式與上述附註(vi)安排相同。
- (viii) 如果本公司任何股東就參加股東特別大會有任何特殊參與請求或特殊需要，請在二零二零年十一月二十六日或之前聯繫股份登記分處（電話：852 2862 8555）。
- (ix) 本通告之中文譯本僅供參考之用。中、英文內容如有差異，概以英文版本為準。

* 僅供識別

網站：<http://www.ooilgroup.com>

股東特別大會的預防措施

保障本公司股東、員工及其他持份者的健康對我們至為重要。鑑於2019冠狀病毒病疫情持續，本公司將於股東特別大會上實施下列措施以保障出席的本公司股東、員工及其他持份者的健康及安全：

- (i) 每位出席的股東、委任代表及其他出席者於股東特別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，或有任何類似流感症狀，或有其他明顯身體不適，將不獲批准進入股東特別大會會場或被要求離開股東特別大會會場；
- (ii) 每位出席者將被要求填寫及遞交健康申報表。任何人士如於健康申報表的任何一項回答「是」，將不獲批准進入股東特別大會會場或被要求離開股東特別大會會場；
- (iii) 每位出席者須於整個股東特別大會舉行期間在會場內佩戴外科口罩；
- (iv) 任何拒絕是次股東特別大會現場採取若干防疫措施或現受到香港特別行政區政府規定須接受檢疫之人士，將不獲批准進入股東特別大會會場或被要求離開股東特別大會會場；
- (v) 出席者將被分組，並獲安排在主房間及已連接視頻和音頻設施的房間內。股東特別大會會場之座位間距將維持適當的社交距離。因此，為遵守規例，可親身出席之股東數目將會有所限制；及
- (vi) 大會將不會供應茶點及飲料。

此外，本公司提醒所有出席的股東無需親自出席股東特別大會仍可行使投票權。本公司鼓勵股東考慮委任股東特別大會主席為其代表，以於股東特別大會上就相關決議案按股東指示投票，以代替親自出席股東特別大會。

倘股東決定不親自出席股東特別大會，並就有關提呈股東特別大會通過的決議案或關於本公司有任何疑問，或有任何事項需與董事會溝通，歡迎書面致函本公司的註冊辦事處，地址為香港灣仔港灣道二十五號海港中心三十一樓（收件人：公司秘書）或電郵至 ooil@computershare.com.hk。

股東特別大會的預防措施

如因香港政府因應2019冠狀病毒病而實施任何規例而需要更改股東特別大會舉行的日期或地點，股東將會另行收到有關更改安排通知，通知方式與股東特別大會通告所載附註(vi)的安排相同。

倘股東就股東特別大會有任何疑問，請聯絡本公司之股份登記分處：

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：852 2862 8555
傳真：852 2865 0990