
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，閣下應自行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，並明確表示概不會就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。



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－建造六艘油輪 及 (2) 特別股東大會通告

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5至16頁。致獨立股東的獨立董事委員會函件載於本通函第17頁。載有向獨立董事委員會及獨立股東提供意見的獨立財務顧問函件載於本通函第18至31頁。本公司謹定於二零二四年二月二十六日(星期一)上午十時正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大會，大會通告載於本通函第EGM-1至EGM-3頁。適用於特別股東大會的代表委任表格於本通函隨附。

無論閣下能否出席特別股東大會，務請盡快並在任何情況下必須於特別股東大會或其任何續會指定舉行時間24小時前，將隨附的代表委任表格，按照其上列印的指示填妥並交回：(i)H股股東請交回本公司的香港股份過戶登記分處香港證券登記有限公司，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，閣下仍可依願親自出席特別股東大會或其任何續會，並於會上投票。

二零二四年二月二日

* 僅供識別

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	5
獨立董事委員會函件	17
獨立財務顧問函件	18
附錄一 – 一般資料	I-1
特別股東大會通告	EGM-1

釋 義

於本通函內，除文義另有所指外，以下詞彙具有下列涵義：

「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
「A股股東」	指	A股持有人
「聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「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公司及中遠海運的全資附屬公司及本公司的控股股東
「本公司」	指	中遠海運能源運輸股份有限公司，一家於中國註冊成立的股份有限公司，其H股於香港聯交所主板上市（股份代號：1138）及其A股於上海證券交易所上市（股份代號：600026）
「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
「中遠海運」	指	中國遠洋海運集團有限公司，一家中國國有企業及本公司的間接控股股東
「海南中遠海運能源」	指	海南中遠海運能源運輸股份有限公司，一家根據中國法律註冊成立的有限責任公司及本公司的全資附屬公司
「中遠海運重工」	指	中遠海運重工有限公司，一家根據中國法律註冊成立的有限責任公司及中遠海運的全資附屬公司

釋 義

「大連中遠海運重工」	指	大連中遠海運重工有限公司，一家根據中國法律註冊成立的有限責任公司及中遠海運的間接全資附屬公司
「揚州中遠海運重工」	指	揚州中遠海運重工有限公司，一家根據中國法律註冊成立的有限責任公司及中遠海運的間接全資附屬公司
「董事」	指	本公司董事
「特別股東大會」	指	本公司謹定於二零二四年二月二十六日(星期一)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的特別股東大會
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區
「H股」	指	本公司普通股股本中每股面值人民幣1.00元的海外上市外資股，於香港聯交所主板上市
「H股股東」	指	本公司H股持有人
「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，即黃偉德先生、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，旨在就造船合約及項下擬進行的交易向獨立股東提供建議而成立
「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(就企業融資提供意見)受規管活動的持牌法團，並已獲委任為獨立財務顧問，以就造船合約及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

釋 義

「最後實際可行日期」	指	二零二四年一月二十九日，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	香港聯交所證券上市規則
「MR」	指	中程
「百分比率」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「中國」	指	中華人民共和國，僅就本通函而言，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	人民幣，中國的法定貨幣
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例
「股份」	指	A股及H股
「股東」	指	股份持有人
「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一艘單船載重量為49,900載重噸的MR型原油運輸船訂立日期為二零二三年十二月二十九日的造船合約
「造船合約」	指	阿芙拉型原油輪造船合約、巴拿馬型原油輪造船合約及MR型原油輪造船合約
「阿芙拉型原油輪造船合約」	指	海南中遠海運能源與揚州中遠海運重工就建造三艘單船載重量為114,200載重噸的阿芙拉型綠色甲醇雙燃料原油運輸船分別訂立日期均為二零二三年十二月二十九日的三份造船合約
「巴拿馬型原油輪造船合約」	指	海南中遠海運能源與大連中遠海運重工就建造兩艘單船載重量為64,900載重噸的巴拿馬型原油運輸船分別訂立日期均為二零二三年十二月二十九日的兩份造船合約
「監事」	指	本公司監事

釋 義

「附屬公司」 指 具有上市規則所賦予的涵義

「%」 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 (主席)

朱邁進

非執行董事：

王威

王松文

獨立非執行董事：

黃偉德

李潤生

趙勁松

王祖溫

註冊辦事處：

中華人民共和國

中國(上海)自由貿易試驗區

業盛路188號

A-1015室

中國主要營業地點：

中華人民共和國

上海市虹口區

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

敬啟者：

(1) 須予披露及關連交易－建造六艘油輪
及
(2) 特別股東大會通告

緒言

本通函旨在向閣下提供(其中包括)(i)造船合約及項下擬進行的交易的進一步詳情；(ii)載有獨立董事委員會就造船合約及項下擬進行的交易向獨立股東提供其推薦建議的函件；(iii)載有獨

* 僅供識別

董事會函件

立財務顧問就造船合約及項下擬進行的交易向獨立董事委員會及獨立股東提供其意見的函件；(iv)召開特別股東大會的通告；及(v)上市規則規定的其他資料。

阿芙拉型原油輪造船合約

茲提述本公司日期為二零二三年十二月二十九日的公告，內容有關(其中包括)本集團訂立造船合約，涉及建造六艘油輪，惟須待獨立股東於特別股東大會上批准。

阿芙拉型原油輪造船合約的主要條款載列如下：

日期

二零二三年十二月二十九日

訂約方

- (1) 海南中遠海運能源(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、裝配及完成並出售及交付予海南中遠海運能源，而海南中遠海運能源已同意購買並接受船舶交付。

船舶

船舶為三艘按每艘以結構吃水計擔保載重量114,200載重噸的阿芙拉型綠色甲醇雙燃料原油運輸船。

代價及付款條款

根據阿芙拉型原油輪造船合約，每艘船舶的代價為人民幣5.79億元，而三艘船舶的總代價為人民幣17.37億元。海南中遠海運能源應根據造船進度分五期向揚州中遠海運重工支付代價(即各船舶的船舶價格)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)相關船舶的表現；或(ii)相關船舶延遲交付超過相關造船合約規定的若干約定時限。上述調整須與第五期付款一併進行。

董事會函件

各阿芙拉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。根據阿芙拉型原油輪造船合約，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阿芙拉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阿芙拉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，因延遲而計算上述價格削減幅度時將以每日削減費率每日人民幣60,000元為準，惟每艘船舶最高總削減額為人民幣10,800,000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，否則海南中遠海運能源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原油輪造船合約已付的一切款項連同利息將退還海南中遠海運能源。

如相關船舶的表現（例如航速、載重噸、燃油消耗值）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，則海南中遠海運能源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、燃油消耗值對每艘相關船舶削減價格的最高總額分別為人民幣2,200,000元、人民幣4,200,000元及人民幣1,750,000元。

代價乃由海南中遠海運能源與揚州中遠海運重工參考市場上三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較來自獨立船廠的三個其他報價更可取。

於商討該等船舶的代價的過程中，本集團向國內多家船廠發出詢價，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，以達成造船合約的最終條款。

代價將由海南中遠海運能源撥付，其中約70%以銀行借貸及約30%以內部財務資源撥付。

董事會函件

交付

預期三艘船舶將分別於二零二六年十二月三十一日、二零二七年九月三十日及二零二七年十一月三十日或之前交付。

修訂

船舶建造過程中，海南中遠海運能源有權向揚州中遠海運重工提出合理要求更改船舶的規格。海南中遠海運能源應一併提供充分資料及具體說明所要求的變動，惟船舶建造計劃方案及揚州中遠海運重工的其他承諾可因應有關變動而作出合理調整。

巴拿馬型原油輪造船合約

巴拿馬型原油輪造船合約的主要條款載列如下：

日期

二零二三年十二月二十九日

訂約方

- (1) 海南中遠海運能源(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

根據巴拿馬型原油輪造船合約，大連中遠海運重工已同意進行船塢設計、建造、下水、裝配及完成並出售及交付予海南中遠海運能源，而海南中遠海運能源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量64,900載重噸的巴拿馬型原油運輸船。

董事會函件

代價及付款條款

根據巴拿馬型原油輪造船合約，每艘船舶的代價為人民幣4.16億元，而兩艘船舶的總代價為人民幣8.32億元。海南中遠海運能源應根據造船進度分五期向大連中遠海運重工支付代價（即各船舶的船舶價格）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)相關船舶的表現；或(ii)相關船舶延遲交付超過相關造船合約規定的若干約定時限。上述調整須與第五期付款一併進行。

各巴拿馬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。根據巴拿馬型原油輪造船合約，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巴拿馬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巴拿馬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，因延遲而計算上述價格削減幅度時將以每日削減費率每日人民幣43,000元為準，惟每艘船舶最高總削減額為人民幣7,740,000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，否則海南中遠海運能源有權拒絕接受交付相關船舶，如出現該情況，則根據相關巴拿馬型原油輪造船合約已付的一切款項連同利息將退還海南中遠海運能源。

如相關船舶的表現（例如航速、載重噸、燃油消耗值）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，則海南中遠海運能源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、燃油消耗值對每艘相關船舶削減價格的最高總額分別為人民幣1,600,000元、人民幣1,500,000元及人民幣1,250,000元。

代價乃由海南中遠海運能源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油輪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較來自獨立船廠的兩個其他報價更可取。

董事會函件

於商討該等船舶的代價的過程中，本集團向國內多家船廠發出詢價，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，以達成造船合約的最終條款。

代價將由海南中遠海運能源撥付，其中約70%以銀行借貸及約30%以內部財務資源撥付。

交付

預期兩艘船舶將分別於二零二六年十月三十一日及二零二六年十二月三十一日或之前交付。

修訂

船舶建造過程中，海南中遠海運能源有權向大連中遠海運重工提出合理要求更改船舶的規格。海南中遠海運能源應一併提供充分資料及具體說明所要求的變動，惟船舶建造計劃方案及大連中遠海運重工的其他承諾可因應有關變動而作出合理調整。

MR型原油輪造船合約

MR型原油輪造船合約的主要條款載列如下：

日期

二零二三年十二月二十九日

訂約方

- (1) 本公司(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MR型原油輪造船合約，大連中遠海運重工已同意進行船塢設計、建造、下水、裝配及完成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

船舶為一艘以結構吃水計擔保載重量49,900載重噸的MR型原油運輸船。

董事會函件

代價及付款條款

根據MR型原油輪造船合約，船舶的代價為人民幣3.49億元。本公司應根據造船進度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20%、20%、20%、20%及20%。

船舶的代價可根據以下情況作出調整：(i)船舶的表現；或(ii)船舶延遲交付超過造船合約規定的若干約定時限。上述調整須與第五期付款一併進行。

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**」)，則船舶的價格不作調整。根據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船舶，如出現該情況，則根據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。

如船舶的表現(例如航速、載重噸、燃油消耗值)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，則本公司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、燃油消耗值對船舶削減價格的最高總額分別為人民幣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油輪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較來自獨立船廠的兩個其他報價更可取。

董事會函件

於商討該船舶的代價的過程中，本集團向國內多家船廠發出詢價，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，以達成造船合約的最終條款。

代價將由本公司撥付，其中約70%以銀行借貸及約30%以內部財務資源撥付。

交付

預期船舶將於二零二六年十一月三十日或之前交付。

修訂

船舶建造過程中，本公司有權向大連中遠海運重工提出合理要求更改船舶的規格。本公司應一併提供充分資料及具體說明所要求的變動，惟船舶建造計劃方案及大連中遠海運重工的其他承諾可因應有關變動而作出合理調整。

訂立造船合約的理由及裨益

透過引入新船舶及降低本集團中小船型油輪船隊的整體船齡，建造船舶將令本集團優化油輪船隊的船齡並加強船隊的核心競爭力。鑒於本集團的中小船型油輪船隊（例如阿芙拉型原油運輸船、巴拿馬型原油運輸船及MR型運輸船）的整體船齡較其他競爭對手相對老舊，因此透過訂立造船合約以展開新油輪造船計劃，以優化其船隊的船齡架構，並實現船隊可持續發展實屬關鍵，對維持本集團競爭力有重要作用。

此外，建造船舶將令本集團可維持國內油運市場份額及擴大國際油運市場份額。由於本集團的國內客戶對原油運輸船要求設立更高的安全標準，包括對原油運輸船的船齡及狀況實施更嚴格的要求，而本集團目前的內貿船舶普遍較競爭對手的船舶老舊，可能對本集團維持國內油運市場份額及龍頭位置帶來挑戰。因此，本集團的國內油運力急需提升，以進一步鞏固及加強本集團的國內油運船隊，以維持其整體盈利能力。

此外，由於阿芙拉型綠色甲醇雙燃料原油運輸船為甲醇雙燃料船舶，而巴拿馬型原油運輸船及MR型運輸船均為傳統燃料及甲醇（預留）船舶，董事認為，根據造船合約建造的該類型的船舶能夠促進船隊結構的優化及調整，朝著綠色低碳方向發展。

董事會函件

三艘阿芙拉型綠色甲醇雙燃料原油運輸船將用於本集團的國內油運，及其後將投入國際油運，以提升其全球營運能力及擴大其國際油運市場份額。至於兩艘巴拿馬型原油運輸船，則將用作國內航運中的沿海海洋油運輸。在MR型原油運輸船方面，將調配至執行MR原油的國內外貿易，以滿足本集團的業務需要。

隨著造船合約項下的船舶交付後，本集團的固定資產將增加，但流動資產將減少及長期負債將增加，惟須視乎自內部資源及外部融資撥付的合約代價比例而定，然而，純粹因訂立造船合約不會對本集團的盈利造成即時重大影響。

有關造船合約訂約方的有關資料

1. 有關本集團的資料

海南中遠海運能源為一家根據中國法律註冊成立的有限責任公司。其為本公司的全資附屬公司，主要從事國際能源運輸業務。

本公司為於中國註冊成立的股份有限公司，其H股在香港聯交所主板上市(股份代號：1138)及其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LNG運輸及船舶出租。

2. 有關揚州中遠海運重工及大連中遠海運重工的資料

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

大連中遠海運重工為一家根據中國法律註冊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註冊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。

董事會函件

上市規則的涵義

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2,156,350,790股A股的投票權，約佔本公司全部已發行股本45.20%。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，揚州中遠海運重工及大連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，造船合約及項下擬進行的交易構成本公司關連交易。

由於根據上市規則有關造船合約及項下擬進行的交易的一項或多項適用百分比率超過5%但低於25%，因此訂立造船合約及項下擬進行的交易構成本公司的須予披露及關連交易，須遵守上市規則第十四章項下的通知及公告規定，以及上市規則第十四A章項下的公告、獨立股東批准、通函及年度申報的規定。

王威先生及王松文女士(二人均為非執行董事)於中遠海運及／或其聯繫人擔任董事或高級管理人員，故王威先生及王松文女士已就批准造船合約及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。

一個獨立董事委員會已經成立，以就造船合約項下擬進行的交易的條款是否公平合理、是否符合一般商業條款、是否在日常及一般業務過程中訂立、以及其是否符合本公司及其股東的整體利益向獨立股東提供建議。本公司已經委任一名獨立財務顧問，以就對獨立股東而言造船合約的條款是否公平合理、是否符合一般商業條款、是否在日常及一般業務過程中訂立、以及是否符合本公司及股東的整體利益向獨立董事委員會及獨立股東提供建議。

特別股東大會

本公司將於二零二四年二月二十六日(星期一)上午十時正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大會，以考慮及酌情批准造船合約及項下擬進行的交易。特別股東大會通告載於本通函第EGM-1至EGM-3頁。

無論閣下能否出席特別股東大會，務請盡快並在任何情況下必須於特別股東大會或其任何續會指定舉行時間24小時前，將隨附的代表委任表格，按照其上列印的指示填妥並交回：(i)H股股

董事會函件

東請交回本公司的香港股份過戶登記分處香港證券登記有限公司，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，閣下仍可依願親自出席特別股東大會或其任何續會，並於會上投票。

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

根據上市規則，於造船合約中擁有重大權益的任何股東應於特別股東大會上就批准造船合約及項下擬進行的交易的決議案放棄投票。於最後實際可行日期，中遠海運直接持有619,426,195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控制2,156,350,790股A股(約佔本公司全部已發行股本45.20%)的表決權。因此，中遠海運、中國海運及彼等各自的聯繫人將就於特別股東大會上的相關決議案放棄投票。

除上文所披露者外，就董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，概無其他股東於該等交易中擁有重大權益且應就將於特別股東大會以批准造船合約及項下擬進行的交易的相關決議案放棄投票。

暫停辦理股份過戶登記手續

為確定H股股東有權出席特別股東大會並於會上投票，本公司H股股東名冊將於二零二四年二月二十一日(星期三)至二零二四年二月二十六日(星期一)(包括首尾兩日)暫停辦理股份過戶登記手續，期間轉讓H股股份將不獲登記。於二零二四年二月二十六日(星期一)辦公時間結束時名列本公司股東名冊內的H股股東將有權出席特別股東大會並於大會上投票。為符合資格出席特別股東大會並於會上投票，所有過戶文件連同有關股票須於二零二四年二月二十日(星期二)下午四時三十分前送交本公司H股過戶登記處香港證券登記有限公司(地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716號舖)。

推薦建議

董事(包括獨立非執行董事(其意見載於本通函第17頁的獨立董事委員會函件))認為造船合約及項下擬進行的交易乃公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益，因此建議獨立股東批准將於特別股東大會上提呈的相關決議案。

董事會函件

其他資料

閣下亦謹請留意本通函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
主席
任永強

二零二四年二月二日

* 僅供識別

獨立董事委員會函件



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：

須予披露及關連交易
建造六艘油輪

吾等提述本公司日期為二零二四年二月二日的通函(「**通函**」)，內容有關造船合約及項下擬進行的交易，而本函件構成其中的一部分。除非另有界定，本函件所用詞彙與通函內所界定者具有相同涵義。

吾等已獲董事會委任，以就造船合約及項下擬進行的交易是否按一般商務條款或更佳條款進行、公平合理、是否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。

經考慮各造船合約的條款及獨立財務顧問的意見後，儘管造船合約並非於本集團的日常及一般業務過程中訂立，但吾等認為各造船合約及項下擬進行的交易乃按一般商務條款或更佳條款訂立，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大會提呈以批准造船合約及項下擬進行的交易的相關決議案。

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

二零二四年二月二日

* 僅供識別

獨立財務顧問函件

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的交易致獨立董事委員會及獨立股東的函件全文，以供載入本通函。



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— 建造六艘油輪

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的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二零二四年二月二日的通函(「**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。

茲提述貴公司日期為二零二三年十二月二十九日的公告。貴公司宣佈，貴集團與揚州中遠海運重工及大連中遠海運重工就建造六艘油輪訂立造船合約。

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2,156,350,790股A股的投票權，相當於貴公司全部已發行股本約45.20%。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。

獨立財務顧問函件

據董事所知、所悉及所信，揚州中遠海運重工及大連中遠海運重工為中遠海運的間接全資附屬公司，故為貴公司的關連人士。因此，根據上市規則第十四A章，造船合約及項下擬進行的交易構成貴公司的關連交易。

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%但低於25%，因此，訂立造船合約及其項下擬進行的交易構成貴公司的須予披露及關連交易，且須遵守上市規則第十四章項下的通知及公告規定，以及上市規則第十四A章項下的公告、獨立股東批准、通函及年度申報的規定。

王威先生及王松文女士(二人均為非執行董事)於中遠海運及／或其聯繫人擔任董事或以高級管理層身份行事。因此，王威先生及王松文女士已就批准造船合約及其項下擬進行的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，概無其他董事已就該等董事會決議案放棄投票。

獨立董事委員會(包括全體獨立非執行董事，即黃偉德先生、李潤生先生、趙勁松先生及王祖溫先生)已成立，以就造船合約及其項下擬進行的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，吾等曾一次獲委任為貴公司的獨立財務顧問，有關詳情載於貴公司日期為二零二二年六月八日的通函，內容有關放棄行使優先受讓權的關連交易。此外，於過往兩年內，吾等曾一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(股份代號：601866))的獨立財務顧問。有關詳情載於其日期為二零二二年十二月一日的通函，內容有關若干持續關連交易。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作為獨立財務顧問的獨立性，乃由於吾等認為吾等所收取專業費用乃按正常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；

獨立財務顧問函件

(iii)並無任何財務聯繫(就此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(就此委聘為獨立財務顧問除外)；(v)吾等開始擔任獨立財務顧問職務前兩年內，吾等並無擔任財務顧問；及(vi)並非核數師或申報會計師。因此，根據上市規則第13.84條，吾等乃獨立於貴公司。

意見基準

於達致吾等的推薦建議時，吾等倚賴通函所載聲明、資料及陳述以及貴公司、董事及貴公司管理層向吾等提供的資料及陳述。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且彼等全權負責的全部資料及陳述於作出時乃屬真實及準確，且於最後實際可行日期將仍屬準確。吾等並無理由懷疑貴公司管理層向吾等提供的資料及陳述的真實性、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，就其所深知及確信，通函所載資料在所有重大方面均屬準確及完整，並無誤導或欺詐成分，亦無遺漏其他事項，足以致使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的合理基礎。吾等並無理由懷疑任何相關資料被隱瞞，且吾等亦未發現任何重大事實或情況導致吾等獲提供的資料及向吾等作出的陳述變得不真實、不準確或產生誤導。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倚賴所提供的資料屬合理，從而為吾等的意見提供合理基礎。然而，吾等並無就貴公司、董事及貴公司管理層提供的資料進行任何獨立核證，亦無根據對貴集團及有關造船合約及其項下擬進行的交易的任何人士的業務及事務進行獨立調查。

本函件僅向獨立董事委員會及獨立股東就考慮造船合約及其項下擬進行的交易提供參考而刊發。除將其載入通函外，在未經吾等事先書面同意的情況下，本函件概不得全部或部分供引用或提述，且本函件亦不得用作任何其他用途。

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：

獨立財務顧問函件

1. 貴集團的背景資料

1.1 貴集團的背景

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及其A股在上海證券交易所上市。貴集團主要從事投資控股、中國沿海和國際油品運輸、國際液化天然氣運輸及船舶出租。

1.2 貴集團的財務表現

以下載列貴集團截至二零二零年、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及二零二二年、二零二三年六月三十日止六個月的綜合損益表摘要，乃摘錄自(i)貴公司截至二零二一年十二月三十一日止年度的年度報告(「二零二一年年報」)及截至二零二二年十二月三十一日止年度的年度報告(「二零二二年年報」)，及(ii)貴公司截至二零二三年六月三十日止六個月的中期報告(「二零二三年中期報告」)。

	截至六月三十日止六個月		截至十二月三十一日止年度		
	二零二三年 人民幣千元 (未經審核)	二零二二年 人民幣千元 (未經審核)	二零二二年 人民幣千元 (經審核)	二零二一年 人民幣千元 (經審核)	二零二零年 人民幣千元 (經審核)
收入	11,483,491	7,474,982	18,566,795	12,644,700	16,268,197
經營成本	(7,465,501)	(6,851,133)	(15,157,996)	(16,734,169)	(12,386,553)
毛利	4,017,990	623,849	3,408,799	(4,089,469)	3,881,644
歸屬於貴公司權益持有人的年度／期間溢利	2,894,849	177,525	1,461,118	(4,985,386)	2,381,415

截至二零二一年十二月三十一日止年度(「二零二一年財年」)

根據二零二一年年報，貴集團於二零二一年財年的收入約為人民幣126億元，較二零二零年財年的約人民幣163億元減少約22.3%。該減少乃主要由於(i)全球疫情令經濟復甦整體放緩，導致二零二一年財年國際原油運輸業務收入減少約44.6%至約人民幣40億元，故油運收入由二零二零年財年的約人民幣150億元減少至二零二一年財年的約人民幣114億元；及(ii)二零二一年財年船舶出租收入減少約37.9%至約人民幣8億元，主要是由於國際船舶出租收入減少41.2%至約人民幣7億元。

獨立財務顧問函件

歸屬於貴公司權益持有人的年度溢利由二零二零年財年的約人民幣24億元大幅減少至二零二一年財年的虧損約人民幣50億元，主要歸因於(i)如上文所述，收入減少約22.3%；(ii)由二零二零年財年的毛利轉變為二零二一年財年的毛虧約人民幣41億元，乃主要由於二零二一年國際油運市場隨原油油輪的需求下降而回落，以及整體船員費及船舶租費用分別上升約24.1%及25.4%；及(iii)船舶減值虧損淨額增加約人民幣41億元。

截至二零二二年十二月三十一日止年度(「二零二二年財年」)

根據二零二二年年報，貴集團於二零二二年財年的收入約為人民幣186億元，較二零二一年財年的約人民幣126億元增加約46.8%。該增加乃主要由於國際油運收入增加約97.7%至約人民幣114億元，從而使油運收入由二零二一年財年的約人民幣114億元增加至二零二二年財年的約人民幣172億元，並由以下各項引致：(i)運輸需求因以下各項而增加：(a)二零二二年原油海運量整體上升；(b)地緣政治事件推動了石油貿易流向逐步改變，大西洋區域對中小船型的運輸需求激增；及(c)隨著美國戰略石油儲備的釋放，超大型油輪噸海哩需求在第四季度爆發，二零二二年財年原油輪噸海哩需求同比上漲3.8%；(ii)石油貿易流向的轉變同樣促進了成品油輪的運距提升，由油品套利驅動的貿易行為也推動了噸海哩需求增長，二零二二年財年成品油輪噸海哩需求同比上漲7.1%。

貴集團由二零二一年財年的虧損約人民幣50億元，扭轉至二零二二年財年的歸屬於貴公司權益持有人的溢利約人民幣15億元，乃主要由於(i)如上文所述，收入增加約46.8%；及(ii)由二零二一年財年的毛損約人民幣41億元扭轉至二零二二年財年的毛利約人民幣34億元。

截至二零二三年六月三十日止六個月(「二零二三年上半年」)

根據二零二三年中期報告，貴集團於二零二三年上半年的收入約為人民幣115億元，較截至二零二二年六月三十日止六個月的約人民幣75億元增加約53.6%。該增長乃主要由於二零二三年上半年隨著對石油的需求逐步恢復並超越疫情前水平，以及國際地緣政治與經濟局勢仍對油運市場施加持續影響，國際油運收入增加約92.8%至約人民幣76億元，以及國際地緣政治與經濟局勢仍對油運市場施加持續影響，而全球石油貿易結構深度重構，促進原油運輸及成品油運輸的運輸需求同比增長，進而導致二零二三年上半年的油運收入增加約54.6%至約人民幣106億元。

獨立財務顧問函件

貴集團錄得歸屬於貴公司權益持有人的溢利由截至二零二二年六月三十日止六個月的約人民幣1.775億元，顯著增加至二零二三年上半年的約人民幣29億元，乃主要由於(i)如上文所述，收入增加約53.6%；(ii)二零二三年上半年的毛利增加約544.1%至約人民幣40億元；及(iii)其他收益及利得增加約194.0%至約人民幣7.042億元，乃主要由於來自處置物業、廠房及設備的利得產生一次性利得約人民幣3.978億元。

1.3 貴集團的財務狀況

	於六月三十日		於十二月三十一日	
	二零二三年 人民幣千元 (未經審核)	二零二二年 人民幣千元 (經審核)	二零二一年 人民幣千元 (經審核)	二零二零年 人民幣千元 (經審核)
非流動資產	61,602,870	59,867,496	52,902,806	58,080,384
流動資產	9,653,549	8,382,586	6,486,131	7,879,473
流動負債	9,755,851	10,590,517	13,337,825	9,892,842
非流動負債	25,061,928	24,089,175	16,128,829	20,464,669
歸屬於貴公司權益持有人權益	34,312,738	31,570,483	28,591,046	34,621,828

於二零二一年十二月三十一日，貴集團的資產合計約為人民幣594億元，較二零二零年十二月三十一日減少約人民幣66億元。該減少乃主要由於以下各項導致非流動資產減少所致：(i)物業、廠房及設備由二零二零年十二月三十一日的約人民幣485億元減少至二零二一年十二月三十一日的約人民幣433億元，乃主要由於船舶減值損失約人民幣46億元；(ii)使用權資產由二零二零年十二月三十一日的約人民幣17億元減少至二零二一年十二月三十一日的約人民幣9億元；及(iii)由於經營活動產生的淨現金減少，導致現金及現金等價物減少約人民幣13億元。於二零二一年十二月三十一日，貴集團的負債合計約為人民幣295億元，與二零二零年十二月三十一日的水平相若。

於二零二二年十二月三十一日，貴集團的資產合計約為人民幣683億元，增加約人民幣89億元，乃主要因為於聯營公司的投資增加約人民幣16億元；於合營公司的投資增加約人民幣13億元；以及物業、廠房及設備增加約人民幣39億元。於二零二二年十二月三十一日，貴集團的負債合計增加至約人民幣347億元，乃主要由於計息銀行及其他貸款的非流動部分由二零二一年十二月三十一日的約人民幣127億元增加至二零二二年十二月三十一日的約人民幣207億元。

獨立財務顧問函件

於二零二三年六月三十日，貴集團的資產合計為約人民幣713億元，增加約人民幣30億元，乃主要由於物業、廠房及設備增加約人民幣10億元以及貨幣資金增加約人民幣10億元，乃主要由於經營活動產生的現金流量淨額約為人民幣46億元。於二零二三年六月三十日，貴集團的負債合計為約人民幣348億元，與二零二二年十二月三十一日的水平相若。

由於上述原因，於二零二零年、二零二一年、二零二二年十二月三十一日及二零二三年六月三十日，歸屬於貴公司權益持有人權益合計分別為人民幣346億元、人民幣286億元、人民幣316億元及人民幣343億元。

2. 有關建造方及賣方的背景資料

揚州中遠海運重工為一家根據中國法律註冊成立的有限責任公司，主要從事船舶的建造、修理及改裝。據董事所知、所悉及所信，並在作出一切合理查詢後，於最後實際可行日期，其為中遠海運的間接全資附屬公司。

大連中遠海運重工為一家根據中國法律註冊成立的有限責任公司，主要從事船舶的建造、修理及改裝。據董事所知、所悉及所信，並在作出一切合理查詢後，於最後實際可行日期，其為中遠海運的間接全資附屬公司。

中遠海運重工為一家根據中國法律註冊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。

3. 造船合約

根據造船合約，經同意(i)揚州中遠海運重工進行船塢設計、建造、下水、裝配及完成並出售及交付予貴集團，而貴集團已同意購買並接受交付三艘阿芙拉型綠色甲醇雙燃料原油運輸船；及(ii)大連中遠海運重工進行船塢設計、建造、下水、裝配及完成船舶並出售及交付予貴集團，而貴集團已同意購買並接受交付(a)兩艘巴拿馬型原油運輸船及(b)一艘MR型原油運輸船。

3.1 訂立造船合約的理由及裨益

吾等已與貴公司管理層討論有關造船合約的理由及裨益並考慮到以下各項：

獨立財務顧問函件

優化油輪船隊的船齡以加強船隊的核心競爭力

根據吾等與貴公司管理層的討論，吾等了解到，貴公司的自有船隊的平均船齡約為11.4年，而船齡為15年以上及20年以上的船舶數目分別佔船舶總數的26.9%及2.3%。在貴集團擁有的船舶中，阿芙拉型原油運輸船的平均船齡為12.0年，巴拿馬型原油運輸船的平均船齡為14.2年，而MR型運輸船的平均船齡為14.05年。以2026年計算，貴集團將擁有總計327,900載重噸的3艘阿芙拉型原油運輸船，總計672,300載重噸的9艘巴拿馬型原油運輸船，及總計420,900載重噸的10艘MR型運輸船，船齡均超過20年，分別佔其阿芙拉型原油運輸船、巴拿馬型原油運輸船及MR型運輸船的船隊載重噸的32.8%、62.1%及25.9%。吾等從貴公司管理層進一步了解到，貴集團的中小船型原油運輸船(例如阿芙拉型原油運輸船、巴拿馬型原油運輸船及MR型運輸船)的船隊整體船齡較其他競爭對手相對老舊。

根據上文所述，董事認為貴集團應透過訂立造船合約以展開新油輪造船計劃，以優化其船隊的船齡架構，並實現船隊可持續發展，對維持貴集團競爭力有重要作用。

維持國內油運市場份額及擴大國際油運市場份額

誠如貴公司管理層告知，根據造船合約建造的新原油運輸船將主要調配至負責國內油運。根據二零二三年中期報告，貴集團將發揮內貿龍頭優勢及鞏固船隊效益效率。根據吾等與貴公司管理層的討論，吾等了解到，貴集團的計劃為透過更新老舊運力以維持其國內市場的市場份額及船隊規模。此外，吾等了解到，近年來，貴集團的國內客戶對原油運輸船要求設立更高的安全標準，包括對原油運輸船的船齡及狀況實施更規格的規定。誠如上文討論，貴集團目前的內貿船舶普遍較競爭對手的船舶老舊，可能對貴集團維持國內油運市場份額及龍頭位置帶來挑戰。因此，董事認為，貴集團的國內油運力急需提升，目標為進一步整合及加強貴集團的國內油運船隊，以維持其整體盈利能力。

此外，誠如貴公司管理層告知，阿芙拉型原油運輸船亦可調配至負責國際油運，更由於其載重噸適中，國際航線對此船舶類型的需求正在不斷增加。因此，根據造船合約建造的阿芙拉型原油運輸船可調配至負責國際油運市場，目標為加強貴集團的全球營運能力，以擴大其國際油運市場份額。

獨立財務顧問函件

推廣發展綠色低碳運輸

誠如貴公司管理層告知，在國內外油運市場加快去碳化過程至關重要。因此，有必要採取積極措施，透過淘汰不符合低碳及零碳能耗規定的老舊船舶，加快船隊的能源結構轉型。根據吾等對造船合約的審閱，吾等注意到阿芙拉型原油運輸船為甲醇雙燃料運輸船，而巴拿馬型原油運輸船及MR型運輸船均為採用傳統燃料及甲醇(預留)運輸船。貴公司管理層認為，根據造船合約建造的該類型的運輸船能夠推廣船隊結構的優化及調整，朝著綠色低碳方向發展。

經考慮上文所述後，吾等同意董事的意見，雖然訂立造船合約並非貴集團的一般及慣常業務過程，但其符合貴公司及股東的整體利益。

3.2 造船合約的重要條款

阿芙拉型原油輪造船合約

日期： 二零二三年十二月二十九日

訂約方： (1) 海南中遠海運能源(作為買方)；
(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、裝配及完成運輸船並出售及交付予海南中遠海運能源，而海南中遠海運能源已同意購買並接受船舶交付。

船舶： 船舶為三艘按每艘以結構吃水計擔保載重量114,200載重噸的阿芙拉型綠色甲醇雙燃料原油運輸船。

獨立財務顧問函件

代價及付款條款： 根據阿芙拉型原油輪造船合約，每艘船舶的代價為人民幣5.79億元，而三艘船舶的總代價為人民幣17.37億元。

海南中遠海運能源應根據造船進度分五期向揚州中遠海運重工支付代價（即各船舶的船舶價格）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) 相關油船的表演；或(ii)相關油船延遲交付超過相關造船合約規定的若干約定時限。上述調整須與第五期付款一併進行。有關代價調整機制的詳情，請參閱董事會函件。

巴拿馬型原油輪造船合約

日期： 二零二三年十二月二十九日

訂約方： (1) 海南中遠海運能源（作為買方）；
(2) 大連中遠海運重工（作為建造方及賣方）

標的事項： 根據巴拿馬型原油輪造船合約，大連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中遠海運能源，而海南中遠海運能源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量64,900載重噸的巴拿馬型原油運輸船。

獨立財務顧問函件

代價及付款條款： 根據巴拿馬型原油輪造船合約，每艘船舶的代價為人民幣4.16億元，而兩艘船舶的總代價為人民幣8.32億元。

海南中遠海運能源應根據造船進度分五期向大連中遠海運重工支付代價（即各船舶的船舶價格）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) 相關油船表現；或(ii) 相關油船延遲交付超過相關造船合約規定的若干約定時限。上述調整須與第五期付款一併進行。有關代價調整機制的詳情，請參閱董事會函件。

MR型原油輪造船合約

日期： 二零二三年十二月二十九日

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

標的事項： 根據MR型原油輪造船合約，大連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貴公司，而貴公司已同意購買並接受船舶交付。

船舶： 船舶為一艘以結構吃水計擔保載重量49,900載重噸的MR型原油運輸船。

代價及付款條款： 根據MR型原油輪造船合約，船舶的代價為人民幣3.49億元。

獨立財務顧問函件

貴公司應根據造船進度分五期向大連中遠海運重工支付代價(即船舶的船舶價格)，即分別為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) 相關油船的表現；或(ii) 相關油船延遲交付超過相關造船合約規定的若干約定時限。上述調整須與第五期付款一併進行。有關代價調整機制的詳情，請參閱董事會函件。

3.3 造船合約項下代價的公平性及合理性

誠如董事會函件所述，代價乃由貴集團與建造方及賣方參考市場上大型造船商建造同類船舶的市價經公平協商釐定。

於商討該船舶代價的過程中，貴集團向國內多家船廠發出詢價，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，以達成造船合約的最終條款。

為了評估根據造船合約所規定代價的公平性及合理性，吾等已與貴公司管理層討論，並注意到貴公司已就根據造船合約建造的原油輪的相同規格取得來自多家獨立船廠(「可供比較船廠」)的報價。吾等了解到可供比較船廠由一家為中國造船大型企業的國有企業最終擁有，而該企業是中國的一家造船集團。根據該國有企業的網頁，該企業為世界上最大造船商。此外，根據中國船舶工業行業協會發表的統計數字(<http://www.cansi.org.cn/cms/document/19130.html>)，由二零二三年一月至二零二三年十一月，以建成船舶數量計算的中國十大船廠之中，六家為該國有企業的附屬公司，而兩家為中遠海運的附屬公司。此外，根據Clarkson Plc(一家國際綜合航運服務供應商)的研究分支機構Clarkson Research Services Limited發表的統計數字，該國有企業於二零二三年取得的訂單，以載重噸計算約為2,380萬載重噸，較中遠海運的數字超出兩倍以上。鑒於其全球造船領先地位，以及透過多家船廠企業而擁有廣泛的營運分支機構，因此貴集團將難以避免向由該國有企業最終擁有的大

獨立財務顧問函件

型船廠取得報價。儘管如此，吾等注意到每家可供比較船廠均隸屬於不同上市公司，而每家船廠在均按照其本身的成本結構及目標盈利率而向貴集團提供報價，故被視作獨立營運。因此，吾等認為自可供比較船廠取得的報價公平反映市場價格，且於評估造船合約的代價時屬於適當參考。

在阿芙拉型原油輪方面，吾等了解到，貴集團已就相同規格取得分別來自三家可供比較船廠及揚州中遠海運重工的報價。根據貴公司管理層所提供資料，吾等了解到，來自三家可供比較船廠的報價介乎7,350萬美元(預付增值稅13%(增值稅))至7,430萬美元(預付增值稅)，而來自揚州中遠海運重工的最終報價為人民幣5.79億元(包括增值稅)，約相等於7,190萬美元(假設預付增值稅及按匯率為1美元兌人民幣7.13元計算)。因此，來自揚州中遠海運重工的最終報價較來自可供比較船廠的三個其他報價更可取。

在巴拿馬型原油輪方面，吾等了解到，貴公司已就相同規格取得分別來自兩家可供比較船廠及大連中遠海運重工的報價。根據貴公司管理層所提供資料，吾等了解到，來自兩家可供比較船廠的報價均為5,500萬美元(預付增值稅)，而來自大連中遠海運重工的最終報價為人民幣4.16億元(包括增值稅)，約相等於5,160萬美元(假設預付增值稅及按匯率為1美元兌人民幣7.13元計算)。因此，來自大連中遠海運重工的最終報價較來自可供比較船廠的兩個其他報價更可取。

在MR型原油輪方面，吾等了解到，貴公司已就相同規格取得分別來自兩家可供比較船廠及大連中遠海運重工的報價。根據貴公司管理層所提供資料，吾等了解到，來自兩家可供比較船廠的報價為人民幣3.6億元(包括增值稅)及4,800萬美元(預付增值稅)(約相等於人民幣3.867億元(包括增值稅)，乃按匯率為1美元兌人民幣7.13元計算)，而來自大連中遠海運重工的最終報價為人民幣3.49億元(包括增值稅)。因此，來自大連中遠海運重工的最終報價較來自可供比較船廠的兩個其他報價更可取。

此外，吾等注意到造船合約設有一項價格調整機制，而每艘船舶的代價可根據以下情況作出調整：(i)相關油船的表現；或(ii)相關油船延遲交付超過相關造船合約規定的若干約定時限。吾等與貴公司管理層已討論，並了解於船舶交付前，貴公司將進行相關試行測試，包括但不限於速度、載重噸、燃油消耗值。如(i)試行測試不符合造船合約指定的規定；及(ii)存在延遲交付超過指定期間的情況，則相關船舶價

獨立財務顧問函件

格將會向下調整。因此，如建造方及賣方未能履約或船舶規格未能滿足造船合約指定的規定，則設有價格調整機制乃有意為保障貴集團避免多付款項。此外，吾等亦已取得及審閱兩份由貴集團與獨立第三方先前所訂立造船合約，並注意到該等合約中亦設有價格調整機制，有關係款亦與造船合約的條款相若。因此，吾等認同董事的意見，即造船合約設有該調整機制實屬正常商業條款、公平合理以及符合貴公司及股東的整體利益。

經考慮上文所述後，吾等同意董事的意見，即造船合約的條款為正常商業條款或更佳條款，對獨立股東而言乃屬公平合理。

推薦建議

經計及上述主要因素及理由後，吾等認為雖然訂立造船合約並非貴集團的一般及慣常業務過程，惟符合貴公司及股東的整體利益，而造船合約的條款及其項下擬進行的交易乃按正常商業條款訂立，對獨立股東而言乃屬公平合理。因此，吾等建議獨立股東以及獨立董事委員會建議獨立股東投票贊成將於股東特別大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

二零二四年二月二日

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。

* 僅供識別

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、監事及最高行政人員的權益披露

於最後實際可行日期，董事、監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所載的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⁾	佔相關類別股份總數的概約百分比	佔已發行股份總數的百分比
朱邁進	實益擁有人	A	102,980 (L)	0.00296%	0.00216%
趙勁松	實益擁有人	H	6,000(L)	0.00046%	0.00013%

(ii) 於本公司相聯法團股份、相關股份及債權證的好倉

相聯法團名稱	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⁾	估相關相聯法團 相關類別股份數 目的概約百分比	估相關相聯法團 已發行股份總數 的概約百分比
中遠海運控股股份有限公司	楊磊先生	實益擁有人	H	111,400(L)	0.00336%	0.00069%
		配偶權益 ⁽³⁾	H	2,000(L)	0.00006%	0.00001%
		配偶權益 ⁽³⁾	A	8,000(L)	0.00006%	0.00005%
中遠海運發展股份有限公司	楊磊先生	實益擁有人	H	213,000(L)	0.00579%	0.00157%
中遠海運港口有限公司	楊磊先生	實益擁有人	普通股	26,597(L)	0.00075%	0.00075%
中遠海運國際(香港)有限公司	楊磊先生	實益擁有人	普通股	660,000(L)	0.04502%	0.04502%

附註：

(1) A – A股

H – H股

(2) L – 好倉

(3) 中遠海運控股股份有限公司的2,000股H股及8,000股A股由楊磊先生的配偶Song Jianfang女士持有。因此，根據證券及期貨條例，楊磊先生被視為於其配偶持有的中遠海運控股股份有限公司10,000股中擁有權益。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，就董事所知，概無董事、監事或本公司最高行政人員於任何股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉或於本公司或其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的債權證中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及香港聯交所的任何權益(包括根據證券及期貨條例有關條文被當作或視作擁有的權益或淡倉)；或根據證券及期貨條例第352條須記錄於該條所述登記冊的任何權益；或根據標準守則須知會本公司及香港聯交所的任何權益。

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
王威	中遠海運特種運輸股份有限公司(股份代號：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，以及中遠海運物流有限公司的監事
王松文	中遠海運(韓國)有限公司及中遠海運大連投資有限公司各自的董事

3. 董事於競爭業務的權益

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的業務直接或間接構成或可能構成競爭的業務中擁有任何權益(猶如彼等各自被視作上市規則第8.10條所界定的本公司控股股東)。

4. 董事及監事於本集團資產的權益

於最後實際可行日期，董事或監事概無於本集團任何成員公司自二零二二年十二月三十一日(即本集團最近期刊發的經審核綜合財務報表的結算日期)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擁有任何直接或間接權益。

5. 董事及監事於合約或安排的權益

於最後實際可行日期，董事或監事概無於任何仍然有效並對本集團業務而言屬重大的合約或安排中擁有任何重大權益。

6. 董事及監事於服務合約的權益

於最後實際可行日期，概無董事或監事與本集團任何成員公司訂有或擬訂立不可由本集團於一年內終止而毋須作出賠償(法定賠償除外)的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的專業顧問的資格：

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的權利(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)有限公司並無於自二零二二年十二月三十一日(即本集團最近期刊發的經審核綜合財務報表的結算日期)以來本集團任何成員公司所收購、出售或租賃，或擬收購、出售或租賃的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的刊發以及在本通函中以其形式及涵義載列其日期為二零二四年二月二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. 重大不利變動

除於本公司日期為二零二四年一月二十三日刊發的公告所述的潛在投資虧損外，董事確認，於最後實際可行日期，董事並不知悉自二零二二年十二月三十一日(即本集團最近期刊發的經審核綜合財務報表的結算日期)以來本集團的財務或貿易狀況有任何重大不利變動。

9. 其他事項

本通函備有中英文版本。本通函如有任何歧義，概以英文版本為準。

10. 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(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<https://energy.coscoshipping.com>)：

- (a) 阿芙拉型原油輪造船合約；
- (b) 巴拿馬型原油輪造船合約；
- (c) MR型原油輪造船合約；
- (d) 董事會函件，其全文載於本通函第5至16頁；
- (e) 獨立董事委員會函件，其全文載於本通函第17頁；
- (f) 獨立財務顧問函件，其全文載於本通函第18至31頁；及
- (g) 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。

特別股東大會通告

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)

特別股東大會通告

茲通告中遠海運能源運輸股份有限公司(「**本公司**」)謹定於二零二四年二月二十六日(星期一)上午十時正於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大會(「**特別股東大會**」)(或其任何續會)，以審議及酌情批准下述決議案。

除另有說明外，本通告所用詞彙與本公司日期為二零二四年二月二日的通函所界定者具有相同涵義。

普通決議案

1. 批准、確認及追認海南中遠海運能源與揚州中遠海運重工就建造三艘按每艘以結構吃水計擔保載重量114,200載重噸的阿芙拉型綠色甲醇雙燃料原油運輸船而訂立日期為二零二三年十二月二十九日的阿芙拉型原油輪造船合約及項下擬進行的交易；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原油輪造船合約項下擬進行的交易。
2. 批准、確認及追認海南中遠海運能源與大連中遠海運重工就建造兩艘按每艘以結構吃水計擔保載重量64,900載重噸的巴拿馬型原油運輸船而訂立日期為二零二三年十二月二十九日的巴拿馬型原油輪造船合約及項下擬進行的交易；並授權本公司董事行使彼等認為

* 僅供識別

特別股東大會通告

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巴拿馬型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就建造一艘以結構吃水計擔保載重量49,900載重噸的MR型原油運輸船而訂立日期為二零二三年十二月二十九日的MR型原油輪造船合約及項下擬進行的交易；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
主席
任永強

中國，上海
二零二四年二月二日

附註：

1. 為舉行特別股東大會，本公司H股股東名冊（「股東名冊」）將於二零二四年二月二十一日（星期三）至二零二四年二月二十六日（星期一）（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。於二零二四年二月二十六日（星期一）營業時間結束時名列股東名冊內的H股股東，在完成出席大會的登記手續後，將有權出席特別股東大會並於會上投票。
2. 為符合資格出席特別股東大會並於會上投票，H股股東須於二零二四年二月二十日（星期二）下午四時三十分前，將所有過戶文件連同相關股票送交本公司H股過戶登記處香港證券登記有限公司。
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
1712-1716號舖

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

特別股東大會通告

4. 凡有權出席特別股東大會並於會上投票的各H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)，代其出席特別股東大會並於會上投票。
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大會或其任何續會舉行時間24小時前送達香港證券登記有限公司(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)，代其出席特別股東大會並於會上投票。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大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。

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大會，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大會，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大會，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. 特別股東大會預計需時一小時。親身或委派受委代表出席特別股東大會的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，非執行董事王威先生及王松文女士，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。

* 僅供識別