

---

## 關連交易

---

### 概覽

我們已與關連人士訂立若干協議，其詳情載於下文。本節所披露的交易於[編纂]後將構成上市規則第十四A章項下的持續關連交易。

### 我們的關連人士

[編纂]後，我們在一般及日常業務過程中與之進行交易的以下各方將成為我們的關連人士：

| 名稱                         | 關連關係  |
|----------------------------|---|
| 廣州港及其聯繫人                   | 廣州港為本公司的主要股東。因此，根據上市規則第十四A章，廣州港及其聯繫人為本公司的關連人士。  |
| 聯合物流                       | 聯合物流由我們的一名控股股東泰而信船務擁有60%權益，因此，根據上市規則第十四A章，聯合物流為泰而信船務的聯繫人及本公司的關連人士。  |
| 中聯船務代理股份有限公司<br>（「中聯船務台灣」） | 中聯船務台灣由周佰智先生（「周先生」）擁有55%權益，彼為本公司前董事，自2022年1月13日起辭任本公司董事職務。因此，根據上市規則第十四A章，截至2023年1月12日（即自周先生辭任日期起計12個月屆滿當日），中聯船務台灣為周先生的聯繫人及本公司的關連人士。 |

---

## 關連交易

---

### 我們的持續關連交易

#### (A) 獲全面豁免遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易

##### 1. 向廣州港採購駁船服務

於2022年[●]，本公司（為我們本身及代表附屬公司）與廣州港（為其本身及代表其聯繫人）訂立總框架協議（「廣州港總框架協議」），據此，廣州港及其聯繫人同意向本集團提供南沙港與珠江三角洲之間的駁船服務（「駁船服務」），期限自[編纂]起至2024年12月31日（包括該日）止。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們向廣州港船務有限公司（廣州港的全資附屬公司）支付的駁船服務費總額分別約為人民幣0.3百萬元、人民幣0.7百萬元、人民幣2.3百萬元及人民幣0.8百萬元。

根據廣州港總框架協議，本集團就駁船服務應付的服務費經公平磋商後釐定，並根據按固定單價（包括運費及港口運營費）計算的實際服務量（即承運集裝箱總數）計算。就應付廣州港及其聯繫人的固定單價而言，本集團將遵守以下定價政策：

- (i) 就港口運營費而言，採納交通運輸部及國家發改委頒佈的《港口收費計費辦法》的強制性國家規定價格；
- (ii) 不時參考廣州港公佈的價格，考慮廣州港及其聯繫人向其他獨立第三方收取的費用；及
- (iii) 考慮市場上可資比較服務的市價，參考承運集裝箱的規格（包括承運集裝箱的尺寸及容量、承運貨物的性質及類型以及卸載貨物的目的港）。我們將獲取並參考提供類似服務的至少兩名其他獨立第三方的報價，以確保廣州港及其聯繫人向本集團提供的駁船服務價格屬公平合理，並按正常商業條款或不遜於其他獨立供應商就類似服務提供的條款釐定。

## 關連交易

董事估計，截至2024年12月31日止三個年度各年，根據廣州港總框架協議，本集團就駁船服務應付的最高年度服務費分別不會超過年度上限約人民幣2.0百萬元、人民幣2.2百萬元及人民幣2.4百萬元。於釐定上述年度上限時，董事已計及以下在該等情況下被視為屬合理及公正的因素：

- (i) 往績記錄期間維持相對穩定的歷史交易金額；
- (ii) 基於以下情況，因我們在南沙港停靠的船舶航運量增加，本集團對駁船服務的需求預期增加：
  - (a) 我們計劃擴大整體運力，包括截至最後實際可行日期我們已訂購的12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶，其中，截至最後實際可行日期已交付四艘船舶，當中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付，截至最後實際可行日期，我們亦計劃購置六艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付；及
  - (b) 我們的年度總航運量預期將由截至2021年12月31日止年度的約470,000 TEU分別增加至截至2022年及2023年12月31日止年度的約660,000 TEU及800,000 TEU；及
- (iii) 經計及COVID-19疫情後我們面臨的運費及船用燃油價格的波動，為應對我們應付運費（作為駁船服務費的一部分）的估計市場波動提供的緩衝。

截至最後實際可行日期，廣州港為本公司的主要股東，因而根據上市規則為本公司的關連人士。因此，廣州港總框架協議項下擬進行的駁船服務交易於[編纂]後將構成上市規則第十四A章項下本公司的持續關連交易。

由於上市規則下有關駁船服務交易年度上限的各項適用百分比率預計低於5%，且年度代價少於3.0百萬港元，廣州港總框架協議項下的駁船服務交易構成上市規則第14A.76(1)條項下符合最低豁免水平的交易並將獲豁免遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定。

## 關連交易

### (B) 須遵守申報、年度審閱及公告規定惟獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易

#### 1. 向廣州港採購船務代理服務

根據廣州港總框架協議，廣州港及其聯繫人同意就本集團停泊在廣州港的船舶向本集團提供船務代理服務，包括但不限於處理停泊及港內安排、監督貨物裝卸及其他船舶服務，如船員更換、船舶維修及保養（「船務代理服務」），期限自[編纂]起至2024年12月31日（包括該日）止。

廣州港是中國最大的國有航運和物流企業集團之一，在船運業內擁有豐富的經驗及卓越的能力。作為本集團與廣州港之間長期且密切業務關係的一環，本集團已委聘廣州港中聯國際船務代理有限公司（「廣州港中聯船務代理」）（廣州港最終持有51%權益的實體）在廣州就本集團的船舶運營提供船務代理服務，此對本集團核心業務而言至關重要。經考慮廣州港中聯船務代理熟悉我們的業務需要及其服務質量，董事認為廣州港總框架協議項下擬進行船務代理服務交易可為我們在運營方面提供業務及運營便利，且符合本集團及股東的整體利益。

於往績記錄期間，本集團就船務代理服務已向廣州港中聯船務代理支付的服務費總額載列如下：

|              | 截至12月31日止年度 |       |       | 截至3月31日        |
|--------------|-------------|-------|-------|----------------|
|              | 2019年       | 2020年 | 2021年 | 止三個月           |
|              | 人民幣千元       | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 2022年<br>人民幣千元 |
| 本集團已支付的服務費總額 | 1,171       | 1,518 | 7,938 | 446            |

## 關連交易

董事估計，本集團於截至2024年12月31日止三個年度各年根據廣州港總框架協議就船務代理服務應付的最高年度服務費將不超過以下所載年度上限：

|             | 截至12月31日止年度 |       |       |
|-------------|-------------|-------|-------|
|             | 2022年       | 2023年 | 2024年 |
|             | 人民幣千元       | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 本集團應付的服務費總額 | 6,719       | 7,391 | 8,130 |

根據廣州港總框架協議，本集團就船務代理服務應付的服務費經公平磋商後釐定，並根據相關港口的船舶類型及數量、貨運量和停靠次數以及船舶的航線計算。本集團將遵守以下定價政策：

- (i) 就港口運營費而言，採納交通運輸部及國家發改委頒佈的《港口收費計費辦法》的強制性國家規定價格；
- (ii) 不時參考廣州港公佈的價格，考慮廣州港及其聯繫人向其他獨立第三方收取的費用；
- (iii) 考慮廣州港及其聯繫人就提供船務代理服務產生的運營成本（包括但不限於相關港口收取的港口運營費及集裝箱裝卸費），其款項將由我們償付；及
- (iv) 考慮市場上可資比較服務的市價。我們將獲取並參考提供類似服務的至少兩名其他獨立第三方的報價，以確保廣州港及其聯繫人向本集團提供的船務代理服務的價格屬公平合理，並按正常商業條款或不遜於其他獨立供應商就類似服務提供的條款釐定。

在達致上述年度上限時，董事已考慮以下因素：

- (i) 於往績記錄期間有關服務的歷史交易金額及增長趨勢；及

---

## 關連交易

---

- (ii) 由於以下情況，截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度各年我們對船務代理服務需求的預期增長：
- (a) 我們船隊在廣州港停靠的頻次預期增加，因為我們計劃增加航線數量，而在廣州停靠的航線將由截至最後實際可行日期的三條增加至截至2023年12月31日止年度的四條，新增中國－菲律賓航線。根據旺季及淡季的實際航運量，我們亦預期於未來三年運營更多從中國至東盟及印度（停靠廣州）的航次；及
- (b) 經考慮我們計劃擴大整體運力，包括截至最後實際可行日期我們已訂購的12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶，其中，截至最後實際可行日期已交付四艘船舶，當中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付，截至最後實際可行日期，我們亦計劃購置六艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付；及我們的年度總航運量預期將由截至2021年12月31日止年度的約470,000 TEU分別增加至截至2022年及2023年12月31日止年度的約660,000 TEU及800,000 TEU，我們在廣州港停靠的船舶所需的集裝箱裝卸服務預期增加。

截至最後實際可行日期，廣州港中聯船務代理由廣州港物流（本公司的主要股東）及深圳中聯國際船務代理有限公司（其由中聯運通集團最終擁有51%權益）分別擁有51%及49%權益。中聯運通集團與本公司及其關連人士並無關連。深圳中聯國際船務代理有限公司的餘下49%權益由本公司附屬公司凱怡物流有限公司擁有。廣州港為本公司的主要股東，因此，根據上市規則為本公司的關連人士。因此，廣州港總框架協議項下擬進行的船務代理服務交易於[編纂]後將構成上市規則第十四A章項下本公司的持續關連交易。

由於上市規則項下有關船務代理服務交易年度上限的最高適用百分比率預計將高於0.1%但低於5%，廣州港總框架協議項下的船務代理服務交易須遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守獨立股東批准規定。

## 關連交易

### 2. 向廣州港採購碼頭運營服務

根據廣州港總框架協議，廣州港及其聯繫人同意在廣州各碼頭提供碼頭運營服務，包括但不限於集裝箱倉儲服務、轉運、貨物裝卸及儲存（「碼頭運營服務」），期限自[編纂]起至2024年12月31日（包括該日）止。

於往績記錄期間，本集團就碼頭運營服務已向廣州港及其聯繫人支付的服務費總額載列如下：

|              | 截至12月31日止年度 |       |        | 截至3月31日        |
|--------------|-------------|-------|--------|----------------|
|              | 2019年       | 2020年 | 2021年  | 止三個月           |
|              | 人民幣千元       | 人民幣千元 | 人民幣千元  | 2022年<br>人民幣千元 |
| 本集團已支付的服務費總額 | 6,818       | 8,660 | 27,517 | 19,114         |

如上文所闡述，廣州港在航運業擁有豐富的經驗及卓越的能力。廣州港營運的廣州相關碼頭為華南地區的主要碼頭。廣州港及其聯繫人是廣州相關碼頭的碼頭運營服務的獨家服務提供商。因此，碼頭運營服務在我們的日常及一般營業過程中進行，對於本集團核心業務而言至關重要。經計及本集團已與廣州港及其聯繫人建立長期關係，這層關係為本集團的碼頭運營服務構建了所需的熟悉度及服務體系，廣州港總框架協議項下擬進行的碼頭運營服務交易可為我們在運營方面提供業務及運營便利，且符合本集團及股東的整體利益。

董事估計，本集團於截至2024年12月31日止三個年度各年根據廣州港總框架協議就碼頭運營服務應付的最高年度服務費將不超過以下年度上限：

|             | 截至12月31日止年度 |        |        |
|-------------|-------------|--------|--------|
|             | 2022年       | 2023年  | 2024年  |
|             | 人民幣千元       | 人民幣千元  | 人民幣千元  |
| 本集團應付的服務費總額 | 31,868      | 35,054 | 38,560 |

---

## 關連交易

---

根據廣州港總框架協議，本集團就碼頭運營服務應付的服務費經公平磋商後釐定，並根據相關港口的貨運數量、貨物量及規格以及停靠次數以及本集團要求的服務類型及範圍計算。本集團將遵守以下定價政策：

- (i) 就港口運營費而言，採納交通運輸部及國家發改委頒佈的《港口收費計費辦法》的強制性國家規定價格；及
- (ii) 由於廣州港及其聯繫人為廣州有關港口的碼頭運營服務獨家服務提供商，故無可獲得的市價。我們將參考廣州港不時公佈的價格，考慮廣州港及其聯繫人向其他獨立第三方收取的費用，以確保廣州港及其聯繫人向本公司提供的條款不遜於向獨立第三方提供的條款。

在達致上述年度上限時，董事已考慮以下因素：

- (i) 於往績記錄期間有關服務的歷史交易金額及增長趨勢；
- (ii) 廣州港及其聯繫人就碼頭運營服務收取的現行價格，包括我們於2022年經歷服務價格上漲；
- (iii) 由於以下情況，截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度各年我們對碼頭運營服務需求的預期增長：
  - (a) 我們船隊在廣州停靠的頻次預期增加，因為我們計劃增加航線數量，而在廣州停靠的航線將由截至最後實際可行日期的三條增加至截至2023年12月31日止年度的四條，新增中國－菲律賓航線。根據旺季及淡季的實際航運量，我們亦預期在未來三年運營更多從中國至東盟及印度（停靠廣州）的航次；及
  - (b) 經考慮我們計劃擴大整體運力，包括截至最後實際可行日期我們已訂購的12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶，其中，截至最後實際可行日期已交付四艘船舶，當中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024

## 關連交易

年12月交付，截至最後實際可行日期，我們亦計劃購置六艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的新造船隻，將於2025年交付；及我們的年度總航運量預期將由截至2021年12月31日止年度的約470,000 TEU分別增加至截至2022年及2023年12月31日止年度的約660,000 TEU及800,000 TEU，我們在廣州港停靠的船舶所需的集裝箱裝卸服務預期增加；及

- (iv) 考慮COVID-19疫情導致各港口及碼頭運營中斷及擁堵後集裝箱裝卸費及倉儲費等運營成本的波動，為應對碼頭運營服務費用的估計市場波動而預留的緩衝。

截至最後實際可行日期，廣州港為本公司的主要股東，因而根據上市規則為本公司的關連人士。因此，廣州港總框架協議項下擬進行的碼頭運營服務交易於[編纂]後將構成上市規則第十四A章項下本公司的持續關連交易。

雖然廣州港總框架協議項下的三類交易（即駁船服務、船務代理服務及碼頭運營服務）將全部由本集團與廣州港及其聯繫人進行，(i)該等交易將根據本集團與廣州港及其聯繫人按公平原則分別磋商及達成的個別實施協議進行；(ii)廣州港及其聯繫人根據廣州港總框架協議將分別向本集團提供的駁船服務、船務代理服務及碼頭運營服務具有不同性質及用途，並受本集團不時需求所規限；及(iii)該等交易與本公司現有主要業務一致，且將不會致使本公司大量參與新業務活動。鑒於上文所述，董事會認為，根據上市規則第14A.81條，廣州港總框架協議項下的三類交易不得合併計算。

由於上市規則項下有關碼頭運營服務交易年度上限的最高適用百分比率預計將高於0.1%但低於5%，廣州港總框架協議項下的碼頭運營服務交易須遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守獨立股東批准規定。

## 關連交易

### 3. 中聯船務台灣船務代理服務框架協議

於2022年[●]月[●]日，本公司（為我們本身及代表附屬公司）與中聯船務台灣訂立船務代理服務框架協議（「中聯船務台灣船務代理服務框架協議」），據此，中聯船務台灣同意在台灣地區向本集團提供船務代理服務，期限自[編纂]起至2023年1月31日（包括該日）止。

於往績記錄期間，本集團就船務代理服務向中聯船務台灣支付的服務費總額載列如下：

|              | 截至12月31日止年度 |        |        | 截至3月31日        |
|--------------|-------------|--------|--------|----------------|
|              | 2019年       | 2020年  | 2021年  | 止三個月           |
|              | 人民幣千元       | 人民幣千元  | 人民幣千元  | 2022年<br>人民幣千元 |
| 本集團已支付的服務費總額 | 18,446      | 26,528 | 27,180 | 3,502          |

為確保本集團船舶在台灣地區港口的順利營運，本集團自2015年起委聘中聯船務台灣作為其在台灣地區的獨家船務代理。本集團對中聯船務台灣提供的船務代理服務以及中聯船務台灣提供予本集團的價格及條款不遜於其他獨立供應商所提供的價格及條款感到滿意。考慮到中聯船務台灣對當地市場的了解及擁有的專業知識以及本集團與中聯船務台灣之間穩定的業務關係，我們相信與其他供應商相比，與中聯船務台灣就我們於台灣地區的要求及需要有更好的溝通。因此，董事認為，中聯船務台灣船務代理服務框架協議項下擬進行的交易將在我們營運過程中為我們提供業務及營運便利，符合本集團及股東的整體利益。

董事估計本集團截至2022年12月31日止年度及截至2023年1月31日止一個月根據中聯船務台灣船務代理服務框架協議應付的最高年度服務費將不超過下文所載年度上限：

|             | 截至     | 截至    |
|-------------|--------|-------|
|             | 2022年  | 2023年 |
|             | 12月31日 | 1月31日 |
|             | 止年度    | 止一個月  |
|             | 人民幣千元  | 人民幣千元 |
| 本集團應付的服務費總額 | 27,634 | 2,303 |

## 關連交易

本集團根據中聯船務台灣船務代理服務框架協議應付的服務費將經公平磋商後釐定，並根據港口船舶類型及數量、貨運數量及停靠次數、船舶的航線以及所處理集裝箱及提單數量計算。服務費應與相同或可資比較服務的現行市價一致。為釐定現行市價，我們將參考至少兩名提供類似服務的其他獨立第三方供應商的報價，以確保中聯船務台灣所收取的服務費屬公平合理，並按一般商業條款或不遜於獨立第三方供應商提供的條款釐定。我們亦會考慮與提供船務代理服務有關的預期運營成本（包括相關港口收取的港口營運費、人工成本及行政成本），其款項將由我們償付。

在達致上述年度上限時，董事已考慮以下因素：

- (i) 於往績記錄期間有關服務的歷史交易金額及增長趨勢；
- (ii) 由於以下情況，截至2022年12月31日止年度及截至2023年1月31日止月份我們對船務代理服務需求的預期增長：
  - (a) 我們船隊在台灣地區停靠的頻次預期增加，因為我們計劃增加在台灣地區中轉的航線數量，如跨太平洋及中國－歐洲航線；及
  - (b) 經考慮我們計劃擴大整體運力，包括截至最後實際可行日期我們已訂購的12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶，其中，截至最後實際可行日期已交付四艘船舶，當中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付，截至最後實際可行日期，我們亦計劃購置六艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付；及我們的年度總航運量預期將由截至2021年12月31日止年度的約470,000 TEU分別增加至截至2022年及2023年12月31日止年度的約660,000 TEU及800,000 TEU。我們亦預期於未來三年在台灣地區加大力度收集跨太平洋及中國－歐洲航線的轉運貨物，我們在台灣地區停靠或中轉的船舶所需的集裝箱裝卸服務及提單服務預期增加；及

---

## 關連交易

---

- (iii) 為新台幣兌人民幣的估計匯率波動（鑒於往績記錄期間人民幣兌新台幣升值）而預留緩衝。

截至最後實際可行日期，中聯船務台灣由周先生（過去12個月內擔任本公司前董事，其辭任自2022年1月13日起生效）擁有55%權益。中聯船務台灣的餘下45%權益由為獨立第三方的三名個人擁有。因此，中聯船務台灣船務代理服務框架協議項下擬進行的交易於[編纂]後將構成上市規則第十四A章項下本公司的持續關連交易。自2023年1月12日起，中聯船務台灣將不再為本公司的關連人士，自此，中聯船務台灣與本集團之間將訂立的任何交易將不再構成本公司的持續關連交易。

由於上市規則項下有關年度上限的最高適用百分比率預計將高於0.1%但低於5%，中聯船務台灣船務代理服務框架協議項下的交易須遵守上市規則第十四A章的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守獨立股東批准規定。

### (C) 須遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易

#### 1. 集裝箱航運服務框架協議

於2022年[●]，本公司（為我們本身及代表附屬公司）與聯合物流簽訂集裝箱航運服務框架協議（「集裝箱航運服務框架協議」），據此，本集團同意向聯合物流及其附屬公司提供集裝箱航運服務，期限自[編纂]起至2024年12月31日（包括該日）止。

於往績記錄期間，本公司向聯合物流提供集裝箱航運服務。聯合物流於截至2021年12月31日止年度就集裝箱航運服務支付予本集團的費用總額增加主要由於同期開闢跨太平洋及中國－歐洲航線，其滿足聯合物流的服務需要及客戶需求。

## 關連交易

於往績記錄期間，聯合物流就集裝箱航運服務支付予本集團的服務費總額載列如下：

|              | 截至12月31日止年度 |       |         | 截至3月31日        |
|--------------|-------------|-------|---------|----------------|
|              | 2019年       | 2020年 | 2021年   | 止三個月           |
|              | 人民幣千元       | 人民幣千元 | 人民幣千元   | 2022年<br>人民幣千元 |
| 聯合物流支付的服務費總計 | 230         | 1,390 | 578,336 | 191,877        |

於往績記錄期間，我們向聯合物流提供集裝箱航運服務，經公平磋商後，聯合物流按協定的運費向本集團下達訂單。聯合物流為國際貨運代理公司。因此，我們根據集裝箱航運服務框架協議向聯合物流提供的服務於我們的日常及一般營業過程中進行。此外，本集團根據現有協議向聯合物流提供的條款並無優於向為獨立第三方的其他客戶所提供者，且我們將按預先確定的運費向聯合物流收取費用，該利潤率水平不低於向我們其他獨立客戶所提供者。因此，董事認為，集裝箱航運服務框架協議項下擬進行交易符合本集團及股東的整體利益。

董事估計，於截至2024年12月31日止三個年度各年聯合物流根據集裝箱航運服務框架協議向本集團應付的最高年度服務費將不超過以下年度上限：

|              | 截至12月31日止年度 |         |         |
|--------------|-------------|---------|---------|
|              | 2022年       | 2023年   | 2024年   |
|              | 人民幣千元       | 人民幣千元   | 人民幣千元   |
| 聯合物流應付的服務費總計 | 563,200     | 528,000 | 528,000 |

根據集裝箱航運服務框架協議，聯合物流應付本集團的服務費將經公平磋商後釐定並根據本公司就向所有客戶提供集裝箱航運服務採用的定價政策及指引計算，通常與本集團就類似集裝箱航運服務按正常商業條款向其他獨立第三方客戶收取的服務費一致。在釐定服務費時，將參考以下因素：(i)所承載貨物的體積、尺寸及規格；(ii)所承載貨物的性質及要求；及(iii)聯合物流所要求的服務範

## 關連交易

圍，以確保該等價格不遜於我們向獨立第三方客戶提供的類似服務的價格。一般而言，對於需要由冷藏集裝箱、專用集裝箱裝運等特殊要求的貨物，我們會收取較高的集裝箱航運服務費。我們亦將考慮本集團提供集裝箱航運服務產生的預期運營成本（包括人工成本及行政成本）以及其他獨立服務提供商就市場上的類似服務收取的當時通行市價。

在達致上述年度上限時，董事已考慮以下因素：

- (i) 於往績記錄期間該等服務的歷史交易金額及增長趨勢，尤其是截至2021年12月31日止年度我們的跨太平洋及中國－歐洲航線對集裝箱航運服務的需求；
- (ii) 預期截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度各年本集團集裝箱航運服務供應增加，乃由於：
  - (a) 預期跨太平洋及中國－歐洲航線數量增加。例如，我們計劃於2022年開通寧波－青島－美國航線；及
  - (b) 考慮到我們擴大整體運力的計劃，包括我們截至最後實際可行日期已訂購的12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶，其中，截至最後實際可行日期已交付四艘船舶，當中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付，截至最後實際可行日期，我們亦計劃購置六艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付；及預期我們的年度總航運量由截至2021年12月31日止年度的約470,000 TEU分別增加至截至2022年及2023年12月31日止年度的約660,000 TEU及800,000 TEU。我們預期供應量的增加將滿足聯合物流對我們跨太平洋及中國－歐洲航線集裝箱航運服務日益增長的需求；及
- (iii) 截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度各年的估計運費及應對運費估計市場波動的緩衝額，當中已計及我們於COVID-19疫情爆發後出現的運費及船用燃油價格的波動。

## 關連交易

截至最後實際可行日期，聯合物流由我們的一名控股股東泰而信船務擁有60%權益。聯合物流餘下40%的股權由深圳市華建聯實業發展有限公司擁有，該公司為於我們的一名控股股東港寧有限合夥持有約30.56%權益的有限合夥。深圳市華建聯實業發展有限公司由與本集團並無其他關係的一名個人最終全資擁有。因此，根據上市規則，聯合物流為泰而信船務的聯繫人及本公司的關連人士。因此，集裝箱航運服務框架協議項下擬進行的交易於[編纂]後將構成上市規則第十四A章項下本公司的持續關連交易。

由於上市規則項下有關年度上限的最高適用百分比率預計將高於5%，集裝箱航運服務框架協議項下的交易須遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定。

### 申請豁免

「(B)須遵守申報、年度審閱及公告規定惟獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易」所述的交易構成上市規則項下的持續關連交易，須遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守獨立股東批准規定。

「(C)須遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易」所述的交易構成上市規則項下我們的持續關連交易，須遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定。

就該等持續關連交易而言，我們已根據上市規則第14A.105條向聯交所申請，而聯交所[已]就「(B)須遵守申報、年度審閱及公告規定惟獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易」所披露的持續關連交易豁免我們嚴格遵守上市規則第十四A章項下公告規定；及就「(C)須遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易」所披露的持續關連交易豁免我們嚴格遵守上市規則第十四A章項下的公告及獨立股東批准規定，惟須視乎各財政年度的持續關連交易總額不超過相關年度上限（見上文所載者）所載相關數額的條件達成與否而定。除就嚴格遵守公告及獨立股東批准規定尋求上述豁免外，我們將遵守上市規則第十四A章項下的相關規定。

---

## 關連交易

---

倘若以上所述協議項下擬進行交易的任何條款有改動或倘若本公司日後與任何關連人士訂立任何新協議，除非我們從聯交所另行申請並取得豁免，否則我們將全面遵守上市規則第十四A章項下的相關規定。

### 董事意見

董事(包括獨立非執行董事)認為，「一(B)須遵守申報、年度審閱及公告規定惟獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易」以及「一(C)須遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易」中披露的所有持續關連交易，已經且將會：(i)於我們的日常及一般業務過程中進行；(ii)按正常商業條款或更佳條款進行；及(iii)按照公平合理的相應條款，並以符合本公司及股東整體利益的方式進行。

董事(包括獨立非執行董事)亦認為，本節「一(B)須遵守申報、年度審閱及公告規定惟獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易」以及「一(C)須遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易」所披露持續關連交易的年度上限屬公平合理，且符合我們股東的整體利益。

### 聯席保薦人意見

經管理層對本節所述訂立各不獲豁免持續關連交易的建議年度上限及理由的討論後，聯席保薦人認為，(i)「一(B)須遵守申報、年度審閱及公告規定惟獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易」以及「一(C)須遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易」所披露持續關連交易已經且將會於日常及一般業務過程中按正常商業條款或更佳條款訂立，且屬公平合理並符合本公司及股東整體利益；及(ii)該等持續關連交易的建議年度上限屬公平合理且符合本公司及股東整體利益。