

---

## 此乃重要通函 請即處理

---

閣下如對本通函任何方面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**金輝集團有限公司**股份全部售出或轉讓，應立即將本通函交予買方或承讓人，或經手買賣或轉讓之銀行、股票經紀或其他代理，以便轉交買方或承讓人。

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之任何損失承擔任何責任。

---



**JINHUI HOLDINGS COMPANY LIMITED**

**金輝集團有限公司**

(於香港註冊成立之有限公司)

股份代號：137

**兩項主要交易  
收購兩艘船舶**

---

2024年3月27日

---

## 目 錄

---

	頁次
釋義 .....	1
董事會函件 .....	4
附錄一 – 財務資料 .....	15
附錄二 – 本集團之未經審核備考財務資料 .....	17
附錄三 – 第一艘船舶及第二艘船舶之估值證書 .....	23
附錄四 – 一般資料 .....	27

---

## 釋 義

---

在本通函中，除文義另有所指外，下列詞語具有以下涵義：

「第一艘船舶之收購事項」	指	根據第一份協議收購第一艘船舶；
「第二艘船舶之收購事項」	指	根據第二份協議收購第二艘船舶；
「聯繫人士」	指	具有上市規則賦予該詞之相同涵義；
「董事會」	指	本公司之董事會；
「好望角型船舶」	指	載重量約為120,000公噸或以上之散裝乾貨船舶；
「本公司」	指	金輝集團有限公司為一間於香港註冊成立之公司，其股份於香港聯合交易所上市；
「董事」	指	本公司之董事；
「第一份協議」	指	第一賣方與第一買方於2024年2月2日就有關收購第一艘船舶而訂立之協議備忘錄；
「第一買方」	指	Jincheng Maritime Inc.為Jinhui Shipping之全資附屬公司；
「第一賣方」	指	Dynamic Shipping Navigation S.A.為一間於巴拿馬共和國註冊成立之公司；
「第一艘船舶」	指	「NEW DELIGHT」為一艘載重量181,279公噸及於巴拿馬共和國註冊之散裝貨船；
「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；
「獨立第三者」	指	根據上市規則之定義，該等(及就公司及企業而言，彼等最終實益擁有人)並非本公司關連人士及獨立於本公司及其董事、主要行政人員、控股股東及主要股東，或其任何附屬公司或彼等各自聯繫人之人士，且與彼等概無關連；

---

## 釋 義

---

「Jinhui Shipping」	指	Jinhui Shipping and Transportation Limited為一間於百慕達註冊成立之有限責任公司，並為本公司於最後實際可行日期擁有其約55.69%權益之附屬公司，其股份於奧斯陸證券交易所上市(股份代號：JIN)；
「Jinhui Shipping股份」	指	Jinhui Shipping股本中每股面值0.05美元之普通股；
「最後實際可行日期」	指	2024年3月22日，本通函付印前為確定本通函所指若干資料而定下之最後實際可行日期；
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則；
「巴拿馬型船舶」	指	載重量約為由70,000公噸至90,000公噸之間之散裝乾貨船舶；
「第二份協議」	指	第二賣方與第二買方於2024年2月21日就有關收購第二艘船舶而訂立之第二份協議備忘錄；
「第二買方」	指	Jinli Marine Inc.為Jinhui Shipping之全資附屬公司；
「第二賣方」	指	Vincent ACL Ltd為一間於馬紹爾群島共和國註冊成立之公司；
「第二艘船舶」	指	「VINCENT TRADER」為一艘載重量81,567公噸及於巴拿馬共和國及菲律賓註冊之散裝貨船；
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章之證券及期貨條例；
「股東」	指	本公司之股東；
「股份」	指	本公司之普通股；
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司；
「超級大靈便型船舶」	指	載重量約為50,000公噸之乾貨船舶；
「港元」	指	港元，香港之法定貨幣；及

---

## 釋 義

---

「美元」

指 美元，美國之法定貨幣，並按1.00美元兌7.80港元之匯率換算為港元，僅供說明之用。

---

## 董事會函件

---



# JINHUI HOLDINGS COMPANY LIMITED 金輝集團有限公司

(於香港註冊成立之有限公司)

股份代號：137

董事：

吳少輝 (主席)  
吳錦華 (董事總經理)  
吳其鴻  
何淑蓮  
崔建華 \*  
徐志賢 \*  
邱威廉 \*

註冊辦事處：

香港  
干諾道西1-6號  
億利商業大廈26樓

\* 獨立非執行董事

敬啟者：

### 兩項主要交易 收購兩艘船舶

#### 緒言

董事提述下列各項：

- (i) 日期為2024年2月2日本公司發表收購第一艘船舶之公佈，內容有關於2024年2月2日為本公司擁有約55.69%權益之間接附屬公司之第一買方與第一賣方就有關收購第一艘船舶訂立第一份協議。第一艘船舶之購入價為30,950,000美元(約241,410,000港元)。第一艘船舶將於2024年7月1日至2024年9月15日期間由第一賣方交付予第一買方。

---

## 董事會函件

---

- (ii) 日期為2024年2月21日本公司發表收購第二艘船舶之公佈，內容有關於2024年2月21日為本公司擁有約55.69%權益之間接附屬公司之第二買方與第二賣方就有關收購第二艘船舶訂立第二份協議。第二艘船舶之購入價為31,122,450美元(約242,755,000港元)。第二艘船舶將於2024年4月1日至2024年6月15日期間由第二賣方交付予第二買方。

本通函旨在向閣下提供有關第一艘船舶之收購事項及第二艘船舶之收購事項之進一步資料。

### 第一艘船舶之收購事項

#### 本集團及第一買方之資料

本公司之主要業務為投資控股，而其附屬公司之主要業務為國際性船舶租賃及擁有船舶。

第一買方為一間船舶擁有之公司，並為Jinhui Shipping之全資附屬公司，及為本公司於最後實際可行日期擁有其約55.69%權益之附屬公司。第一買方之主要業務為擁有船舶及船舶租賃。

#### 第一賣方

第一賣方為Dynamic Shipping Navigation S.A.，一間於巴拿馬共和國註冊成立之公司，其主要業務為航運業務。Dynamic Shipping Navigation S.A.由Dyna Shipping S.A.全資擁有，而Dyna Shipping S.A.為一間於巴拿馬共和國註冊成立之公司，其主要業務為營運船舶及其他航運業務，並由其最終實益擁有人邱承熙先生所擁有。

據董事會所知、所得資訊及所信，並在作出一切合理查詢後，第一賣方、Dyna Shipping S.A.及其最終實益擁有人均為獨立第三者。

#### 第一艘船舶

第一艘船舶為一艘載重量181,279公噸之好望角型船舶，於2012年由日本今治造船株式會社之西条工場建造。第一賣方保證第一艘船舶於交付時並無作出任何租賃、財產負擔、按揭及海事留置權或任何其他負債。第一艘船舶將以無作出租賃之基礎下交付予本集團。

#### 代價

根據第一份協議，第一艘船舶之購入價為30,950,000美元(約241,410,000港元)，並由第一買方支付，詳情如下：

- (1) 第一買方已於2024年2月6日支付3,095,000美元(約24,141,000港元)之首期按金；及

---

## 董事會函件

---

- (2) 第一買方須於第一艘船舶交付時支付餘額27,855,000美元(約217,269,000港元)，而第一艘船舶將於2024年7月1日至2024年9月15日期間進行交付。

第一艘船舶之購入價將以美元現金支付。第一艘船舶之購入價乃按本公司向船舶經紀所取得之市場情報，及來自本公司對市場上大小及建造年份相若，並於近期完成買賣交易之船舶之分析作參考，獨立估值師之估值，及與第一賣方經公平磋商後釐定。

於磋商第一艘船舶之代價之過程中，本集團向Clarkson Valuations Limited(「Clarkson Valuations」)取得第一艘船舶之指標性估值。Clarkson Valuations為一間獨立估值師，並為位於倫敦之船舶經紀集團Clarkson PLC之聯營公司。本集團委聘Clarkson Valuations提供有關第一艘船舶之正式估值證書。就有關第一艘船舶之估值，本公司已審閱估值證書，並與Clarkson Valuations討論有關第一艘船舶之估值所採納之估值方針及方法。市場法被認為一項當有市場可比實體時經常被採納之方法，並且於有充分相關資料顯示於航運市場上買方願意支付及賣方願意出售之價格水平時經常被採納之方法。市場比較法假設船舶於其現存狀態下出售，並以相關市場上最近完成之可比較銷售交易作為參考。以具可比較船齡、大小、造船廠之國家及聲譽之船舶作為考慮，並作出適當調整以達致船舶之公平價值。由於公開市場上具有相關可比較市場交易，此方法乃最常見之估值方法，亦為最簡單及最直接之方法。Clarkson Valuations已考慮之因素包括(i)造船廠之品質及聲譽；(ii)第一艘船舶之配置及規格；(iii)建造第一艘船舶之國家；(iv)最近之市場活動，包括按船齡／大小／船廠質量比較近期之銷售；及(v)擬作出售但未售出之類似船舶之價格。此外，Clarkson Valuations已考慮其內部數據庫及船舶經紀之航運報告，包括但不限於Arrow Shipbrokers、Clarksons Shipping Intelligence Weekly、Hartland Shipping Services、Advanced Shipping & Trading S.A. Market Research等等。第一艘船舶以於2023年底之市場買賣交易作為參考，一艘於2013年由日本今治船廠建造、裝備壓倉水處理系統之好望角型船舶「Frontier Brilliance」，據報以三千零五十萬美元出售，及一艘於2014年由日本今治船廠建造、裝備壓倉水處理系統之好望角型船舶「True Cartier」，據報以三千七百萬美元出售。

於評估以上所有因素後，Clarkson Valuations達致第一艘船舶之評估意見，而Clarkson Valuations相信評估意見可反映第一艘船舶於估值日期之市值。根據Clarkson Valuations，第一艘船舶於2024年1月30日之市值為三千一百萬美元(約二億四千一百八十萬港元)。

吾等觀察及監察二手船舶市場之買賣，包括該段期間自願賣家與自願買家就類似船舶達成之近期市場交易，並假設船舶為並無任何註冊財產負擔、海事留置權及任何負債，並無作出租賃或任何僱用合約，並於該特定時間按一般出售條款以現金支付。於向船舶經紀收集市場情報之過程中，吾等每天由國際船舶經紀接收有關二手船舶買賣之市場資料。吾等亦經常與國際



---

## 董事會函件

---

船舶經紀作出討論，以收集有關全球放售中之船舶，及正欲購買或出售彼等船舶之船東之市場情報。於釐定第一艘船舶之購入價之過程中，本公司亦考慮到第一艘船舶之整體狀況、第一艘船舶之船級紀錄、船齡及大小、建造第一艘船舶之船廠及下次進塢檢查之日期。惟因每艘船舶從不相同，管理層已根據經驗及市場知識作出考慮。

吾等繼而就每艘可供出售之船舶提出一些符合或非常符合本集團業務營運要求及本集團目標客戶及／或貨物類型之選擇方案。此等資料以相關船舶之實際狀況為重點，而此等為本集團於作出購買決定時所考慮之細節。

現預期第一艘船舶之購入價之約70%將以銀行融資提供資金，而餘下將以本集團之內部資源撥付。

董事認為第一艘船舶之購入價屬公平及合理，而第一艘船舶之收購事項乃符合本公司及其股東之整體利益。

### 第二艘船舶之收購事項

#### 本集團及第二買方之資料

本公司之主要業務為投資控股，而其附屬公司之主要業務為國際性船舶租賃及擁有船舶。

第二買方為一間船舶擁有之公司，並為Jinhui Shipping之全資附屬公司，及為本公司於最後實際可行日期擁有其約55.69%權益之附屬公司。第二買方之主要業務為擁有船舶及船舶租賃。

#### 第二賣方

第二賣方為Vincent ACL Ltd，一間於馬紹爾群島共和國註冊成立之公司，其主要業務為擁有船舶及船舶租賃。Vincent ACL Ltd之最終實益擁有人為Ashley Group Holdings Limited，而根據英國公司註冊處之登記紀錄Ashley Group Holdings Limited之最大股東為持有該公司25%至50%之Christopher Ashley Mann先生。

據董事會所知、所得資訊及所信，並在作出一切合理查詢後，第二賣方，Ashley Group Holdings Limited及其最終實益擁有人均為獨立第三者。

#### 第二艘船舶

第二艘船舶為一艘載重量81,567公噸之巴拿馬型船舶，於2019年由江蘇韓通船舶重工有限公司造船廠建造。第二賣方保證第二艘船舶於交付時並無作出任何租賃、財產負擔、按揭及海事留置權或任何其他負債。第二艘船舶將以無作出租賃之基礎下交付予本集團。

---

## 董事會函件

---

### 代價

根據第二份協議，第二艘船舶之購入價為31,122,450美元(約242,755,000港元)，並由第二買方支付，詳情如下：

- (1) 第二買方已於2024年2月29日支付3,112,245美元(約24,275,000港元)之首期按金；及
- (2) 第二買方須於第二艘船舶交付時支付餘額28,010,205美元(約218,480,000港元)，而第二艘船舶將於2024年4月1日至2024年6月15日期間進行交付。

第二艘船舶之購入價將以美元現金支付。第二艘船舶之購入價乃按本公司向船舶經紀所取得之市場情報，及來自本公司對市場上大小及建造年份相若，並於近期完成買賣交易之船舶之分析作參考，獨立估值師之估值，及與第二賣方經公平磋商後釐定。

於磋商第二艘船舶之代價之過程中，本集團向一間獨立估值師Braemar Valuations Limited(「Braemar Valuations」)取得第二艘船舶之指標性估值，並由Braemar Valuations提供有關第二艘船舶之正式估值證書。就有關第二艘船舶之估值，本公司已審閱估值證書，並與Braemar Valuations討論有關第二艘船舶之估值所採納之估值方針及方法。市場法被認為一項當有市場可比實體時經常被採納之方法，並且於有充分相關資料顯示於航運市場上買方願意支付及賣方願意出售之價格水平時經常被採納之方法。市場比較法假設船舶於其現存狀態下出售，並以相關市場上最近完成之可比較銷售交易作為參考。以具可比較船齡、大小、造船廠之國家及聲譽之船舶作為考慮，並作出適當調整以達致船舶之公平價值。由於公開市場上具有相關可比較市場交易，此方法乃最常見之估值方法，亦為最簡單及最直接之方法。Braemar Valuations已考慮之因素包括(i)造船廠之品質及聲譽；(ii)第二艘船舶之配置及規格；(iii)建造第二艘船舶之國家；(iv)最近之市場活動，包括按船齡／大小／船廠質量比較近期之銷售；及(v)擬作出售但未售出之類似船舶之價格。此外，Braemar Valuations已考慮其內部數據庫及船舶經紀之航運報告，包括但不限於Arrow Shipbrokers、Clarksons Shipping Intelligence Weekly、Hartland Shipping Services、Advanced Shipping & Trading S.A. Market Research等等。第二艘船舶以於2023年底完成之市場買賣交易作為參考，一艘於2019年由江蘇船廠建造之巴拿馬型船舶「Kai Oldendorff」，據報以三千零七十五萬美元出售，而一艘於2020年由江蘇船廠建造之巴拿馬型船舶「Aquavita Sol」，據報以三千零五十萬美元出售。

---

## 董事會函件

---

於評估以上所有因素後，Braemar Valuations達致第二艘船舶之評估意見，而Braemar Valuations相信評估意見可反映第二艘船舶於估值日期之市值。根據Braemar Valuations，第二艘船舶於2024年2月21日之市值為三千一百五十萬美元（約二億四千五百七十萬港元）。

吾等觀察及監察二手船舶市場之買賣，包括該段期間自願賣家與自願買家就類似船舶達成之近期市場交易，並假設船舶為並無任何註冊財產負擔、海事留置權及任何負債，並無作出租賃或任何僱用合約，並於該特定時間按一般出售條款以現金支付。於向船舶經紀收集市場情報之過程中，吾等每天由國際船舶經紀接收有關二手船舶買賣之市場資料。吾等亦經常與國際船舶經紀作出討論，以收集有關全球放售中之船舶，及正欲購買或出售彼等船舶之船東之市場情報。於釐定第二艘船舶之購入價之過程中，本公司亦考慮到第二艘船舶之整體狀況、第二艘船舶之船級紀錄、船齡及大小、建造第二艘船舶之船廠及下次進塢檢查之日期。惟因每艘船舶從不相同，管理層已根據經驗及市場知識作出考慮。

吾等繼而就每艘可供出售之船舶提出一些符合或非常符合本集團業務營運要求及本集團目標客戶及／或貨物類型之選擇方案。此等資料以相關船舶之實際狀況為重點，而此等為本集團於作出購買決定時所考慮之細節。

現預期第二艘船舶之購入價之約70%將以銀行融資提供資金，而餘下將以本集團之內部資源撥付。

董事認為第二艘船舶之購入價屬公平及合理，而第二艘船舶之收購事項乃符合本公司及其股東之整體利益。

### **進行第一艘船舶之收購事項及第二艘船舶之收購事項之原因**

本集團之主要業務為國際性船舶租賃及擁有船舶。縱使航運市場近期之發展，董事一直注視航運業目前之市況，並繼續尋求微調吾等船隊之品質，及適當地調整本集團之船隊組合。董事相信第一艘船舶之收購事項及第二艘船舶之收購事項將能讓本集團透過不斷之資產組合管理而優化船隊組合。

---

## 董事會函件

---

吾等盡力於與船舶船齡相關之維修成本增加、與較年輕之船舶相比之預期產生營業收入能力及貨物靈活性、資產之資產升值潛能及吾等透過將合適資產變現以確保吾等財務靈活之重要性之間取得平衡。吾等相信將借貸保持於舒適水平之同時，應為未來可能出現重新投放資本到其他更合適資產之機會隨時作好準備。吾等會不斷地監察市場及吾等未來之營運，並會尋覓機遇以維持一支相當現代化及具競爭力之船隊，不排除任何於日後出售較細小及船齡較高之船舶，並以較新、具較大運載能力及更長資產壽命之船舶取而代之。吾等將會以臨時性質作出該等決定以保持高度之財務靈活性及營運競爭力。

第一艘船舶為一艘好望角型船舶，而第二艘船舶為一艘巴拿馬型船舶，用於運載散裝乾貨商品。董事及高級管理人員一直審視第一艘船舶及第二艘船舶之個別規格、保養質量及狀況，並認為第一艘船舶及第二艘船舶之購入價合理。本集團目前營運二十四艘船舶，其中二十二艘為自置船舶及兩艘為租賃船舶。於完成第一艘船舶及第二艘船舶之交付後，本集團之船隊將由二十六艘船舶組成，其中二十四艘為自置船舶及兩艘為租賃船舶，而總運載能力為1,708,568公噸。

於完成收購第一艘船舶及第二艘船舶後，該兩艘船舶將租賃予第三者以運載散裝乾貨商品以獲取租金及為本集團帶來經常性之運費及船租收入。本公司相信第一艘船舶之收購事項及第二艘船舶之收購事項將可於日後為本集團帶來更多經營收入，並為本公司增加回報。

面對外在環境之不穩定性增加，本集團將會繼續對市場上任何不可預見之變更保持警惕及謹慎作出任何投資決定，並以為股東創造長遠可持續回報為目標。

### **第一艘船舶之收購事項及第二艘船舶之收購事項可能帶來之財務影響**

完成第一艘船舶之收購事項後，預期本集團之非流動資產將增加約二億四千一百四十一萬港元，此乃將第一艘船舶確認為物業、機器及設備，而本集團之負債總值將增加約一億六千八百九十九萬港元，此乃以銀行融資支付第一艘船舶之總代價之約70%，而本集團之流動資產將減少約七千二百四十二萬港元，此乃以銀行結存及現金支付第一艘船舶餘下之代價。

---

## 董事會函件

---

完成第二艘船舶之收購事項後，預期本集團之非流動資產將增加約二億四千二百七十六萬港元，此乃將第二艘船舶確認為物業、機器及設備，而本集團之負債總值將增加約一億六千九百九十三萬港元，此乃以銀行融資支付第二艘船舶之總代價之約70%，而本集團之流動資產將減少約七千二百八十三萬港元，此乃以銀行結存及現金支付第二艘船舶餘下之代價。

第一艘船舶及第二艘船舶均將會帶來經常性運費及船租收入，該收入將會記錄為本集團之營業收入，而有關之船務相關開支及折舊將會記錄為本集團之開支。除本文所披露外，第一艘船舶之收購事項及第二艘船舶之收購事項將不會對本集團之盈利、資產總值、負債總值及資產淨值有任何重大影響。

### 上市規則之涵義

#### 第一艘船舶之收購事項

由於就有關第一艘船舶之收購事項根據上市規則第14.07條之規定所計算之一個或多個適用百分比率高於25%但低於100%，故此根據上市規則第14章，第一艘船舶之收購事項構成本公司一項主要交易，並須遵守上市規則之通報、公佈及由股東批准之規定。

根據上市規則第14.44條，倘(1)若公司召開股東大會批准有關交易，沒有股東需要放棄表決權利；及(2)有關之股東書面批准，須由於批准有關交易之股東大會上持有或合共持有投票權50%以上之一名股東或一批有密切聯繫之股東所給予，則第一艘船舶之收購事項之股東批准可以股東給予書面批准代替召開股東大會。

Fairline Consultants Limited(「Fairline」)及Timberfield Limited(「Timberfield」)為分別持有205,325,568股股份及136,883,712股股份之一組有密切聯繫之股東，彼等合共持有之342,209,280股股份相當於本公司已發行股份總數及可在本公司股東大會上行使投票權約64.53%。Fairline及Timberfield亦分別持有407,858股Jinhui Shipping股份及260,000股Jinhui Shipping股份，彼等合共持有之667,858股Jinhui Shipping股份相當於Jinhui Shipping已發行股份總數約0.61%。本公司主席兼執行董事吳少輝先生為Fairline之主要股東及實益擁有人。本公司董事總經理兼執行董事吳錦華先生為Timberfield之唯一實益擁有人。吳少輝先生及吳錦華先生為兄弟，並為本集團之兩名創辦人。Fairline及Timberfield除透過彼等於本公司及Jinhui Shipping之持股權益外，並無於第一艘船舶之收購事項擁有權益。若本公司須召開股東大會以批准第一艘船舶之收購事項，並無股東須就第一艘船舶之收購事項放棄表決權利，而第一艘船舶之收購事項已獲股東以書面批准，該書面批准已由Fairline及Timberfield發出。

---

## 董事會函件

---

如前段所述，董事認為第一艘船舶之收購事項及據此擬進行之交易乃屬本集團之日常業務過程，並符合本公司及股東之整體利益；而第一艘船舶之收購事項之條款屬公平及合理。儘管本公司不會召開股東大會以批准第一艘船舶之收購事項及據此擬執行之交易，若本公司召開股東大會，董事會將建議股東投票贊成該決議案，以批准第一艘船舶之收購事項及據此擬執行之交易。

### 第二艘船舶之收購事項

由於就有關第二艘船舶之收購事項根據上市規則第14.07條之規定所計算之一個或多個適用百分比率高於25%但低於100%，故此根據上市規則第14章，第二艘船舶之收購事項構成本公司一項主要交易，並須遵守上市規則之通報、公佈及由股東批准之規定。

根據上市規則第14.44條，倘(1)若公司召開股東大會批准有關交易，沒有股東需要放棄表決權利；及(2)有關之股東書面批准，須由於批准有關交易之股東大會上持有或合共持有投票權50%以上之一名股東或一批有密切聯繫之股東所給予，則第二艘船舶之收購事項之股東批准可以股東給予書面批准代替召開股東大會。

Fairline及Timberfield為分別持有205,325,568股股份及136,883,712股股份之一組有密切聯繫之股東，彼等合共持有之342,209,280股股份相當於本公司已發行股份總數及可在本公司股東大會上行使投票權約64.53%。Fairline及Timberfield亦分別持有407,858股Jinhui Shipping股份及260,000股Jinhui Shipping股份，彼等合共持有之667,858股Jinhui Shipping股份相當於Jinhui Shipping已發行股份總數約0.61%。本公司主席兼執行董事吳少輝先生為Fairline之主要股東及實益擁有人。本公司董事總經理兼執行董事吳錦華先生為Timberfield之唯一實益擁有人。吳少輝先生及吳錦華先生為兄弟，並為本集團之兩名創辦人。Fairline及Timberfield除透過彼等於本公司及Jinhui Shipping之持股權益外，並無於第二艘船舶之收購事項擁有權益。若本公司須召開股東大會以批准第二艘船舶之收購事項，並無股東須就第二艘船舶之收購事項放棄表決權利，而第二艘船舶之收購事項已獲股東以書面批准，該書面批准已由Fairline及Timberfield發出。

如前段所述，董事認為第二艘船舶之收購事項及據此擬進行之交易乃屬本集團之日常業務過程，並符合本公司及股東之整體利益；而第二艘船舶之收購事項之條款屬公平及合理。儘管本公司不會召開股東大會以批准第二艘船舶之收購事項及據此擬執行之交易，若本公司召開

---

## 董事會函件

---

股東大會，董事會將建議股東投票贊成該決議案，以批准第二艘船舶之收購事項及據此擬執行之交易。

### 根據上市規則要求之若干資料

根據上市規則第14.67(6)(b)(i)條之規定，如收購之資產(業務或公司除外)會產生收益，並具有可識別之收入或資產估值，本公司須於通函內載入前三個財政年度載有有關資產可識別之淨收入之損益表及(如有)有關資產之估值，有關資料必須經核數師或申報會計師審閱，以確保此等資料編製妥善，並確保資料來自相關簿冊及紀錄。

為嚴格遵守上市規則第14.67(6)(b)(i)條之規定而編製有關第一艘船舶及第二艘船舶可識別之淨收入之損益表，必須全面取得來自第一賣方及第二賣方涵蓋相關期間之相關簿冊及紀錄。然而，縱使本公司向第一賣方及第二賣方作出多次要求，第一賣方及第二賣方並未同意授權予本集團及／或本公司之核數師全面取得第一賣方及第二賣方之相關簿冊及紀錄，以及並未同意向本集團提供有關第一艘船舶及第二艘船舶之上述特定資料作公開披露。此外，第一賣方及第二賣方並非公眾上市公司，其賬目、簿冊及會計紀錄不向公眾公開。缺乏分別由第一賣方及第二賣方授權全面取得上述有關第一艘船舶及第二艘船舶之相關簿冊及紀錄，本公司將無法按照上市規則第14.67(6)(b)(i)條之要求，正確編製第一艘船舶及第二艘船舶於相關期間之淨收入之損益表以納入通函內。因此，本公司已向聯交所申請，及已獲聯交所授予豁免嚴格遵守上市規則第14.67(6)(b)(i)條之規定。本公司相信，縱使股東並未獲得根據第14.67(6)(b)(i)條規定之資料，股東將不會受到影響。鑑於散裝乾貨航運市場極為波動，散裝乾貨船舶之收入及支出會因不同之外在因素而浮動。一項影響船舶產生之收入金額之主要因素為當時之市場情況。除此之外，第一艘船舶及第二艘船舶過往之營運業績只反映第一艘船舶及第二艘船舶於第一賣方及第二賣方之管理、第一賣方及第二賣方之租船合約及營運方式及當時市場情況之下之表現，而此等並不必然顯示其日後之潛在業績。船舶之未來收益很大程度上取決於散裝乾貨未來市場條件下之即期船租價格，及船東之管理、商品貿易類型、接觸之客戶群，以及盡量提高使用率及將干擾減至最低之船舶調度技能。因此，第一艘船舶及第二艘船舶之過往財務表現並不會為第一艘船舶及第二艘船舶於本公司使用下之表現提供基準。於此基礎上，謹認為納入第一艘船舶及第二艘船舶之過往營運業績將為股東帶來之價值有限。董事認為省略按嚴格遵守上市規則第14.67(6)(b)(i)條之規定而提供第一艘船舶及第二艘船舶可識別之淨收入之損益表並不會導致本通函有重大不完整或具誤導或欺詐成份。

---

## 董事會函件

---

作為第一艘船舶之替代披露，本公司委聘Clarksons Valuations對第一艘船舶提供估值，而Clarksons Valuations發出之估值證書已載於本通函附錄三。由於Clarksons Valuations為獨立專業估值師，本公司相信，將估值報告納入本通函內可為股東評估交易提供額外資料。估值證書為第一艘船舶之市值提供客觀角度，及為股東提供足夠資料，以對第一艘船舶之收購事項作出知情之評估。

作為第二艘船舶之替代披露，本公司委聘Braemar Valuations對第二艘船舶提供估值，而Braemar Valuations發出之估值證書已載於本通函附錄三。由於Braemar Valuations為獨立專業估值師，本公司相信，將估值報告納入本通函內可為股東評估交易提供額外資料。估值證書為第二艘船舶之市值提供客觀角度，及為股東提供足夠資料，以對第二艘船舶之收購事項作出知情之評估。

謹請 閣下垂注本通函之附錄。

此致

列位股東 台照

承董事會命  
金輝集團有限公司  
主席  
吳少輝  
謹啟

2024年3月27日



## (1) 本集團之財務資料

本集團截至2020年、2021年及2022年12月31日止之三個財務年度之每一年及截至2023年6月30日止六個月之財務資料，均已刊登於聯交所(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司(<http://www.jinhuiship.com>)之網站之以下文件中透露：

- 截至2020年12月31日止年度之本公司年報(第68至137頁)  
<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2021/0415/2021041500725.pdf>
- 截至2021年12月31日止年度之本公司年報(第70至145頁)  
<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2022/0427/2022042701782.pdf>
- 截至2022年12月31日止年度之本公司年報(第84至161頁)  
<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2023/0424/2023042400586.pdf>
- 截至2023年6月30日止六個月之本公司中期報告(第24至46頁)  
<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2023/0914/2023091400600.pdf>

## (2) 債項

於2024年1月31日，即就本債項聲明而言之最後實際可行日期，營業時間結束時，本集團之未償還銀行借貸為有抵押貸款約六億港元。

銀行借貸包括有抵押有期貸款約五億一千萬港元及有抵押循環貸款約九千萬港元。所有未償還銀行借貸及信貸均由本公司或Jinhui Shipping擔保。

於2024年1月31日，本集團之信貸乃由若干本集團之物業、機器及設備之賬面淨值合共約十一億三千八百萬港元、投資物業之賬面值合共約三億零四百萬港元、按公平價值列賬及在損益表處理之財務資產約九千四百萬港元，以及於銀行存款金額約四百萬港元均已作為抵押。八間附屬公司之租船合約收入，以轉讓為本集團所動用信貸之擔保。

於2024年1月31日，本集團之租賃負債約為二億五千六百萬港元。所有未償還之租賃負債並無抵押及無擔保。

除上述者及集團內公司間負債外，於2024年1月31日，本集團旗下公司概無擁有任何未償還之按揭、抵押、債券、資本貸款、銀行透支、貸款或性質為借貸之債項、債務證券或其他類似債項、融資租賃或租購承擔、承兌負債或承兌信貸、或任何擔保或其他或然負債。

### (3) 財務及業務前景

於本財政年度內，本集團仍繼續進行投資控股、船舶租賃、擁有船舶及船舶經營之業務，而董事預期計及本集團持有之現金、有價股本及債務證券，以及可供動用之信貸，本集團有足夠財務資源以應付其債項承擔及營運資金之需求。

鑑於影響吾等業務之變數受到行業特質、經濟及地緣政治之組合推動，商品運輸將發生重大而複雜之變化。當吾等純粹觀察行業之基本因素，新造船舶供應依然為低。就吾等之業務運作而言，行業前景繼續指向相對穩健之貨運市場。

有鑒於預期未來數年由於新造船舶訂單極少以致全球散裝乾貨船舶將適量增長，及隨著船齡老化及減碳法規收緊可能會增加船舶拆卸，預期新造船舶之訂單將會很少。展望未來，若經濟復甦之速度較市場預期為快，吾等船隊將會處於有利位置而受惠於此等支援性行業特定基礎。吾等亦會繼續尋求可滿足市場及吾等客戶需求之更新船隊之機會。

吾等相信新收購之該等船舶可增加吾等船隊之運載能力，為本集團帶來運費及船租收入，及改善本集團來自核心航運業務之收入及現金流量。對於可能對吾等業務表現及吾等船舶資產及財務資產賬面值帶來波動之日漸頻密之經濟、地緣政治或其他不可預見事件，吾等仍會保持警惕。吾等現時並無新造船舶合同之資本支出承擔，並將繼續專注於採取明智及果斷之措施以維持穩固之財務狀況。

### (4) 營運資金

董事認為，經計及其內部資源、現有可供動用之信貸、於上文標題為「(2)債項」之本集團債項聲明及第一艘船舶之收購事項及第二艘船舶之收購事項後，本集團有足夠營運資金以應付其於本通函日期起計未來十二個月期間之需求。

## (A) 本集團之未經審核備考財務資料

## 緒言

未經審核備考財務資料包括本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)之未經審核備考綜合財務狀況表及有關附註，乃根據上市規則第4.29條編製，旨在說明第一艘船舶之收購事項及第二艘船舶之收購事項之影響，猶如該等事項已於2023年6月30日完成。

未經審核備考財務資料根據本集團於2023年6月30日之未經審核綜合財務狀況表(摘錄自己刊發之本公司截至2023年6月30日止六個月之中期報告)編製，並已就第一艘船舶之收購事項及第二艘船舶之收購事項作出備考調整後，猶如該等事項已於2023年6月30日完成。

編製未經審核備考財務資料僅供說明用途，而基於其性質，未能可真實反映本集團於完成第一艘船舶之收購事項及第二艘船舶之收購事項後之財務狀況。此外，本集團之未經審核備考財務資料並非旨在預測本集團於完成第一艘船舶之收購事項及第二艘船舶之收購事項後之日後財務狀況。

本集團於第一艘船舶之收購事項及第二艘船舶之收購事項後之未經審核備考財務資料應與載於本通函附錄一之本集團過往財務資料及載於本通函其他部分之其他財務資料一併閱讀。

## 未經審核備考綜合財務狀況表

	於2023年 6月30日 千港元 附註 (i)	備考調整 千港元	附註 (ii)	備考總值 千港元
<b>資產及負債</b>				
<b>非流動資產</b>				
物業、機器及設備	2,909,898	484,165	(a),(b)	3,394,063
使用權資產	163,426			163,426
投資物業	361,640			361,640
按公平價值列賬及在其他 全面收益表處理之財務資產	97,581			97,581
無形資產	822			822
	<u>3,533,367</u>			<u>4,017,532</u>

	於2023年 6月30日 千港元 附註 (i)	備考調整 千港元	附註 (ii)	備考總值 千港元
<b>流動資產</b>				
存貨	15,573			15,573
應收貸款	12,304			12,304
應收貿易賬項及其他應收賬項 按公平價值列賬及在損益表處理 之財務資產	145,188			145,188
可回收稅項	194,064			194,064
已抵押存款	1,328			1,328
銀行結存及現金	3,951			3,951
	238,811	(145,247)	(c),(d)	93,564
	<u>611,219</u>			<u>465,972</u>
<b>流動負債</b>				
應付貿易賬項及其他應付賬項	101,255			101,255
有抵押銀行貸款	308,701	13,809	(c),(d)	322,510
租賃負債	25,161			25,161
	<u>435,117</u>			<u>448,926</u>
<b>非流動負債</b>				
有抵押銀行貸款	444,275	325,109	(c),(d)	769,384
租賃負債	135,430			135,430
	<u>579,705</u>			<u>904,814</u>
<b>資產淨值</b>	<u>3,129,764</u>			<u>3,129,764</u>
<b>權益</b>				
<b>本公司股東應佔權益</b>				
已發行股本	381,639			381,639
儲備	1,396,467			1,396,467
	1,778,106			1,778,106
<b>非控股權益</b>	<u>1,351,658</u>			<u>1,351,658</u>
<b>權益總值</b>	<u>3,129,764</u>			<u>3,129,764</u>

附註：

- (i) 該等金額乃摘錄自本集團於2023年6月30日之未經審核綜合財務狀況表，其載於已刊發之本公司截至2023年6月30日止六個月之中期報告。

概無作出調整以反映本集團繼2023年6月30日後之任何經營業績或訂立之其他交易。

- (ii) 備考調整之附註

- (a) 物業、機器及設備之增加為第一艘船舶之代價30,950,000美元(約241,410,000港元)。
- (b) 物業、機器及設備之增加為第二艘船舶之代價31,122,450美元(約242,755,000港元)。
- (c) 第一艘船舶之代價之約70%金額為21,665,000美元(約168,987,000港元)將由一項三年期貸款支付，因而本集團之流動負債將會增加883,000美元(約6,885,000港元)，而非流動負債將會增加20,782,000美元(約162,102,000港元)。餘額之9,285,000美元(約72,423,000港元)將由本集團內部資源撥付，因而減低本集團之銀行結存及現金。
- (d) 第二艘船舶之代價之約70%金額為21,786,000美元(約169,931,000港元)將由一項三年期貸款支付，因而本集團之流動負債將會增加888,000美元(約6,924,000港元)，而非流動負債將會增加20,898,000美元(約163,007,000港元)。餘額之9,336,450美元(約72,824,000港元)將由本集團內部資源撥付，因而減低本集團之銀行結存及現金。

**(B) 未經審核備考財務資料之會計師報告**

以下為來自吾等之申報會計師香港執業會計師致同(香港)會計師事務所有限公司發出之報告全文，以供收錄於本通函內。

**獨立申報會計師就編製未經審核備考財務資料之核證報告書****致金輝集團有限公司董事**

吾等已就金輝集團有限公司(「貴公司」)之董事(「董事」)僅供說明之用所編製有關 貴公司及其附屬公司(統稱「貴集團」)之未經審核備考財務資料作出報告完成核證工作。未經審核備考財務資料包括載於 貴集團日期為2024年3月27日之通函(「該通函」)中第17至19頁之於2023年6月30日之未經審核備考綜合財務狀況表及相關附註。董事編製未經審核備考財務資料所依據之適用準則載於該通函第17至19頁。

董事編製未經審核備考財務資料以說明該等船舶之收購事項(「該等船舶之收購事項」)對 貴集團於2023年6月30日之財務狀況造成之影響，猶如該等船舶之收購事項已於2023年6月30日進行。作為此程序之一部分，有關 貴集團財務狀況之資料乃由董事摘錄自 貴集團截至2023年6月30日止期間之未經審核綜合中期財務報表(並無刊發審閱報告)。

**董事對未經審核備考財務資料之責任**

董事負責根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)第4.29段及參照香港會計師公會所頒佈之會計指引第7號「編製備考財務資料以載入投資通函內」(「會計指引」)編製未經審核備考財務資料。

**吾等的獨立性及質量管理**

吾等已遵守香港會計師公會頒佈之「專業會計師道德守則」的獨立性及其他道德要求，該等要求乃建立在誠信、客觀、專業能力及應有審慎、保密及專業行為基本原則基礎之上。

本事務所應用的香港質量管理準則第1號「會計師事務所對執行財務報表審計或審閱、或其他鑒證或相關服務業務實施的質量管理」，要求本事務所設計、執行及營運一套質量管理系統，包括關於要遵守道德要求、專業標準以及適用法律及監管要求的政策或程序。

### 申報會計師之責任

吾等之責任為根據上市規則第4.29(7)段的規定，對未經審核備考財務資料發表意見，並向閣下報告吾等之意見。對於過往吾等就編製未經審核備考財務資料時採用的任何財務資料所發出的任何報告，除於報告刊發日期對該等報告的收件人負責外，吾等概不承擔任何責任。

吾等根據香港會計師公會頒佈的香港核證委聘準則第3420號「就編製載入招股章程的備考財務資料作出報告的核證委聘」進行委聘工作。該準則規定申報會計師規劃及執行程序，從而合理核證董事是否已根據上市規則第4.29段並參考香港會計師公會頒佈的會計指引第7號編製未經審核備考財務資料。

就本委聘而言，吾等並無責任更新編製未經審核備考財務資料時採用的任何歷史財務資料或就有關資料重新發出任何報告或意見，亦無責任於是次委聘過程中審核或審閱編製未經審核備考財務資料時採用之財務資料。

投資通函內所載未經審核備考財務資料僅為說明某一重大事件或交易對貴集團未經調整財務資料之影響，猶如該事件或交易已於為說明該影響而選定之較早日期發生或進行。因此，吾等概無保證於2023年6月30日有關該等事件或交易之實際結果均與所呈列者一致。

對未經審核備考財務資料是否已按照適用標準妥為編製作報告之合理核證委聘工作涉及執行程序，以評估董事編製未經審核備考財務資料時採用的適用標準有否提供合理基準，以呈列相關事件或交易直接產生的重大影響，以及就以下各項取得充分適當的憑證：

- 相關未經審核備考調整是否適當遵守該等準則；及
- 未經審核備考財務資料是否反映未經調整財務資料已妥為作出該等調整。

所選用的程序取決於申報會計師之判斷，並經考慮申報會計師對 貴集團性質之理解、編製未經審核備考財務資料所涉及之事件或交易，以及其他相關委聘情況。

是項委聘工作亦涉及評估未經審核備考財務資料之整體呈列情況。

吾等相信吾等獲取之憑證充分適當，可為吾等之意見提供基礎。

### **意見**

吾等認為：

- (a) 未經審核備考財務資料已按照所述基準妥善編製；
- (b) 有關基準與 貴集團之會計政策一致；及
- (c) 對根據上市規則第4.29(1)條披露之未經審核備考財務資料所作調整恰當。

**致同(香港)會計師事務所有限公司**

執業會計師

香港，2024年3月27日



以下為來自獨立估值師Clarkson Valuations Limited發出有關其對第一艘船舶於2024年1月30日之市值之意見之估值證書全文，以供收錄於本通函內。Clarkson Valuations Limited為位於倫敦之船舶經紀集團Clarkson PLC之聯營公司。

## 金輝集團有限公司

### 估值證書

根據閣下之要求，及按照吾等與閣下達成之條款及條件，吾等，即Clarkson Valuations Limited(CVL)，透過以下方式準備此估值：(i)整理船舶經紀之價格估計及／或意見以及市場知識(ii)然後於可能及適當之情況下，將此等價格估計及／或意見以於吾等資料庫中保存之詳細資料、吾等擁有之相關參考材料及為準備此估值而向吾等提供之詳細資料中尋求驗證。**務請注意：**吾等依據之價格資料由經紀提供，而該等經紀與於正常業務過程中曾於商業層面上參與下述之該艘船舶之交易之人士屬同一集團。

CVL並無對該艘船舶進行實物檢查，亦無檢查其船級記錄。吾等假設該艘船舶處於良好及適航狀態，並可於無任何負債、註冊財產負擔及海事留置權之情況下交付。

CVL認為，於指定日期及於無租賃合約情況下適時交付之基礎上，以自願買家與自願賣家之間按一般商業條款以現金支付，下述之該艘船舶於2024年1月30日之近似市值為：

散裝貨船								
船舶名稱	載重公噸	建造年份	造船商	全長(米)	船寬(米)	貨倉/ 艙蓋	主機	無租賃合約 價值(美元)
NEW DELIGHT	181,279	2012	Imabari SB	292.0	45.0	9 / 9	MAN B&W 6S70MC-C7.2	31,000,000

此估值僅基於上述估值日期應用上述之方法對近似市場價值之主觀意見，而不應被視作適用於任何其他日期。

所有陳述均為意見之陳述而非事實之陳述。任何人士考慮進行任何性質之交易或以其他方式對此估值作出考慮，應透過檢查船舶及其紀錄，或以其他方式確認此估值中包含之陳述之正確性。

就提供之估值將可持續或其對於任何實際交易可以適用，並不提供任何保證或聲明。

此估值僅供收件人或經吾等同意可向其提供此估值之其他人士私人使用。透過接納吾等提供此估值提供之服務或以其他方式使用或依賴此估值，閣下已接納吾等之間以書面明確同意之條款及條件，或者，若無此類書面協議，吾等於[www.clarksons.com/terms-of-business](http://www.clarksons.com/terms-of-business)所列之條款及條件，包括責任限制條款。

除此估值之指定收件人外，任何人均不享有根據1999年合同(第三方權利)法或其他規定而擁有因此估值產生或相關之任何權利。

代表

**CLARKSON VALUATIONS LIMITED**

以下為來自獨立估值師及船舶經紀公司Braemar Valuations Limited發出有關其對第二艘船舶於2024年2月21日之市價之意見之估值證書全文，以供收錄於本通函內。Braemar Valuations Limited於船舶經紀、船舶租賃及風險管理領域中為世界領先之顧問之一，並為其世界各地之船舶經紀行業客戶提供解決方案及支援。

## **金輝集團有限公司**

### **估值證書**

#### **MV「VINCENT TRADER」(國際海事組織編號 985525)**

根據吾等對適用之參考資料來源中當前項目的檢查，該艘船舶顯示由中國江蘇韓通船舶重工有限公司造船廠於2019年建造，總註冊噸約為43,968噸，淨註冊噸約為27,533噸，屬於BV船級，具有一層甲板，顯示可承載重量約為81,567公噸，配備MAN-B&W 6S60ME-C8.5 / TIER II發動機及壓倉水處理系統。

吾等應清楚說明，吾等並無對該艘船舶進行實物檢查，吾等亦無檢查任何船級記錄。惟就本次估值之目的，吾等假設該艘船舶處於良好及適航狀態。

於作出審慎考慮後，吾等認為上述船舶於並無任何財產負擔、海事留置權及任何其他負債之情況下，由自願買家與自願賣家之間於一個合適地區交付，上述船舶於2024年2月21日之無租賃市價為：-

31,500,000.00美元  
(即三千一百五十萬美元)

上述之數字僅為吾等對上述船舶於2024年2月21日之市價之意見，而不應被視作適用於任何其他日期。此外，無法保證估值將於實際交易中維持或實現。

吾等相信上述之估值及明細為合理地準確，惟所有作出以上之陳述乃意見之陳述而不應視為事實之陳述。此估值為一般訊息，而並非為任何特定目的而編製。就估值對於任何特定項目或交易是否適用並不作出任何保證。任何一方考慮進行交易時應透過檢查船舶或以其他方式確認估值中包括之陳述及假設之正確性。

此估值僅供收件人私人使用，除獲得Braemar Valuations Limited之明確書面同意外，不得用於刊發、傳閱或提供予任何第三者。對於任何第三者之任何使用，吾等不承擔任何責任，而閣下須就此第三者因依賴此估值之指控所引起之任何損失或賠償包括所有法律費用，對Braemar Valuations Limited及其所有聯營公司作出擔保。

此外，除非獲得吾等事先書面同意外，此估值不可用作公開文件或籌款文件。

務請明白，船舶價值可能非常波動、不穩定及不規則。有關可比較之交易及市場需求之資訊亦可能非常有限。全球Covid-19疫情爆發帶來進一步之不確定性。任何考慮進行交易之人士應考慮到此等情況。

代表

**BRAEMAR VALUATIONS LIMITED**

## 責任聲明

本通函載有上市規則所規定之資料，旨在提供有關本公司之資料。董事對本通函所載資料共同及個別承擔全部責任。董事在作出一切合理查詢後確認就彼等所知及所信，本通函內所載之資料乃正確及所有重大方面完整，及無誤導或欺騙，亦並無遺漏任何其他事項，致令本函件內任何陳述或本通函產生誤導成份。

## 權益之披露

- (a) 於最後實際可行日期，各董事及本公司之最高行政人員，於本公司或其任何指明企業及聯繫公司(定義見證券及期貨條例第XV部)之股份、相關股份及債券中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部規定，必須通知本公司及聯交所之權益及淡倉(包括根據證券及期貨條例條文規定，彼被認為或視作擁有之權益及淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條規定，必須列入該條例所述之登記冊內，或根據上市發行人董事進行證券交易之標準守則，必須通知本公司及聯交所之權益及淡倉如下：

## 好倉

## (i) 董事之股份權益

姓名	持有本公司股份數目及身份			總數	佔本公司 已發行 股份總數 之百分比
	實益擁有人	配偶權益	受控制公司 之權益		
吳少輝	25,203,000	15,140,000	205,325,568	245,668,568	46.33%
			附註 1		
吳錦華	5,909,000	—	136,883,712	142,792,712	26.93%
			附註 2		
吳其鴻	3,000,000	—	—	3,000,000	0.57%
何淑蓮	3,850,000	—	—	3,850,000	0.73%
崔建華	960,000	—	—	960,000	0.18%
徐志賢	1,000,000	—	—	1,000,000	0.19%
邱威廉	441,000	—	—	441,000	0.08%

附註 1：吳少輝先生透過其持有51%權益之公司Fairline Consultants Limited而被視作持有205,325,568股本公司股份。

附註 2：吳錦華先生透過其全資擁有之公司Timberfield Limited而被視作持有136,883,712股本公司股份。

## (ii) 董事於聯繫公司之權益

姓名	持有Jinhui Shipping股份數目及身份			總數	佔Jinhui Shipping 已發行 股份總數 之百分比
	實益擁有人	配偶權益	受控制公司 之權益		
吳少輝	4,141,830	1,079,196	61,249,098	66,470,124	60.84%
吳錦華	864,900	—	260,000	1,124,900	1.03%

附註：

1. 吳少輝先生透過其持有Fairline Consultants Limited已發行股本之51%權益而被視作持有61,249,098股Jinhui Shipping股份，而Fairline Consultants Limited為407,858股Jinhui Shipping股份之實益擁有人，因而彼被視作持有407,858股Jinhui Shipping股份，以及透過Fairline Consultants Limited持有本公司控股權益，亦被視作持有本公司持有之60,841,240股Jinhui Shipping股份。
2. 吳錦華先生透過其全資擁有之公司Timberfield Limited而被視作持有260,000股Jinhui Shipping股份。

上述全部權益均為好倉。於最後實際可行日期，本公司根據證券及期貨條例第352條備存之登記冊內並無淡倉紀錄。

除上文所披露外，於最後實際可行日期，各董事或本公司之最高行政人員概無擁有本公司或其任何指明企業及聯繫公司(定義見證券及期貨條例第XV部)之股份、相關股份及債券之任何權益或淡倉，而須根據證券及期貨條例第352條記錄及備存於登記冊，或須根據上市發行人董事進行證券交易之標準守則通知本公司及聯交所。

- (b) 於最後實際可行日期，各董事概無與本集團任何成員公司訂立本公司不可於一年內免付補償(法定賠償除外)而終止之任何現有或擬訂服務合約。
- (c) 於最後實際可行日期，各董事或彼等各自之聯繫人士概無於任何與本集團業務競爭或可能構成競爭之公司或業務中擁有任何權益。
- (d) 於最後實際可行日期，各董事自本集團最近期刊發之經審核全年財務報告之日期起概無於本集團任何成員公司收購或出售或租用，或擬收購或出售或租用之任何資產中直接或間接擁有或曾經擁有權益。
- (e) 各董事概無於本通函日期仍然生效且對本集團業務屬重大之合約或安排中擁有重大權益。

## 主要股東

於最後實際可行日期，就任何董事或本公司之最高行政人員所知，下列人士（並非董事或本公司之行政總裁）擁有或視作擁有或被認為擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部之條文規定，須向本公司及聯交所披露之本公司股份及相關股份之權益或淡倉，或根據證券及期貨條例第336條規定本公司須予備存之登記冊所載之權益或淡倉：

## 好倉

股東名稱	持有本公司股份數目及身份			總數	佔本公司 已發行 股份總數 之百分比
	實益擁有人	配偶權益	受控制公司 之權益		
王依雯	15,140,000	230,528,568	-	245,668,568	46.33%
		附註 1			
吳子霖	-	-	205,325,568	205,325,568	38.72%
			附註 2		
Fairline Consultants Limited	205,325,568	-	-	205,325,568	38.72%
Timberfield Limited	136,883,712	-	-	136,883,712	25.81%
邊錫明	-	-	29,378,000	29,378,000	5.54%
			附註 3		
中財招商投資集團有限公司	-	-	29,378,000	29,378,000	5.54%
			附註 4		
中財實業(集團)有限公司	26,949,000	-	-	26,949,000	5.08%

附註：

1. 王依雯女士透過其配偶吳少輝先生之權益（見前文所披露）而被視作持有230,528,568股本公司股份。
2. 吳子霖先生透過其持有Fairline Consultants Limited已發行股本之49%權益（見前文所披露）而被視作持有205,325,568股本公司股份。
3. 邊錫明先生透過其持有中財招商投資集團有限公司已發行股本之65.32%權益而被視作持有29,378,000股本公司股份（按以下附註4所披露）。
4. 中財招商投資集團有限公司透過其分別為26,949,000股及2,429,000股本公司股份之實益擁有人之附屬公司中財實業(集團)有限公司及香港中財金融投資有限公司，而被視作持有29,378,000股本公司股份。

除本文所披露外，於最後實際可行日期，根據證券及期貨條例第336條須予備存之登記冊所載，本公司並無接獲任何人士（並非董事或本公司之最高行政人員）持有本公司股份及相關股份之權益或淡倉之通知。

## 重大不利變動

於最後實際可行日期，董事並不知悉本集團自2022年12月31日（即本集團最近期已刊發經審核財務報表之編製日期）起之財務或經營狀況出現任何重大不利變動。

## 訴訟

於最後實際可行日期，就董事所知，本集團之任何成員公司概無尚未了結或對其構成威脅之重大訴訟或索償要求。

## 專家及同意書

以下列載為本通函提供意見及建議之專家之資格：

名稱	資格
Clarkson Valuations Limited	專業估值師
Braemar Valuations Limited	專業估值師
致同(香港)會計師事務所有限公司	執業會計師

Clarkson Valuations Limited為一間獨立估值師，並為位於倫敦之船舶經紀集團Clarkson PLC之聯營公司。

Braemar Valuations Limited為船舶經紀、船舶租賃及風險管理領域中為世界領先之顧問之一，並為其世界各地之船舶經紀行業客戶提供解決方案及支援。

致同(香港)會計師事務所有限公司為一間位於香港之執業會計師事務所。

於最後實際可行日期，Clarkson Valuations Limited、Braemar Valuations Limited及致同(香港)會計師事務所有限公司各自概無擁有本集團任何成員公司之任何股權，亦無認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券之權利（不論可否合法執行），且概無於本集團任何成員公司自2022年12月31日，即本公司最近期刊發之經審核財務報表之編製日期起，收購或出售或租用，或擬收購或出售或租用之任何資產中直接或間接擁有權益。

Clarkson Valuations Limited、Braemar Valuations Limited及致同(香港)會計師事務所有限公司已各自發出及未有撤回其書面同意書，同意以其分別出現之形式及涵義收錄其專家聲明於本通函內刊發。



## 重大合約

於本通函日期前兩年內，本集團之成員公司(下文註有「\*」號者)已訂立各項屬於或可屬於重大之合約如下：

- (1) Jinping Marine Inc.\*與Ratu Shipping Co., S.A.於2022年3月28日訂立之協議，內容有關以25,500,000美元之代價收購一艘船舶；
- (2) Goldbeam Shipping Inc.\*與巴商德熙國際公司於2022年5月20日訂立之租船合約，內容有關租賃一艘船舶，承租期為七年，本公司已確認其使用權資產價值約為二千四百六十萬美元；
- (3) Jinheng Marine Inc.\*與Ratu Shipping Co., S.A.於2022年9月9日訂立之協議，內容有關以25,375,000美元之代價收購一艘船舶；
- (4) Jinchao Marine Inc.\*與Ratu Shipping Co., S.A.於2022年9月9日訂立之協議，內容有關以25,375,000美元之代價收購一艘船舶；
- (5) Jinmei Marine Inc.\*與Bardar Corporation於2022年10月18日訂立之協議，內容有關以17,250,000美元之代價出售一艘船舶；
- (6) Jinlang Marine Inc.\*與Bursa Oceanways Inc.於2022年10月18日訂立之協議，內容有關以17,250,000美元之代價出售一艘船舶；
- (7) Jinyao Marine Inc.\*與信豐(香港)海運有限公司於2022年10月24日訂立之協議，內容有關以13,300,000美元之代價出售一艘船舶；
- (8) Jinfeng Marine Inc.\*與ETL Shipping (PTE.) LTD.於2023年9月20日訂立之協議，內容有關以8,080,000美元之代價出售一艘船舶；
- (9) Jinrui Marine Inc.\*與Vega Maritime FZC於2023年9月27日訂立之協議，內容有關以20,433,000美元之代價收購一艘船舶；
- (10) Jinquan Marine Inc.\*與King Lucky Ocean Limited於2023年11月29日訂立之協議，內容有關以9,650,000美元之代價出售一艘船舶；
- (11) Goldbeam Shipping Inc.\*與Shining Steamship International S.A.於2023年12月8日訂立之租船合約，內容有關租賃一艘船舶；
- (12) Jinsheng Marine Inc.\*與Uniglory Shipping Ltd於2023年12月12日訂立之協議，內容有關以10,430,000美元之代價出售一艘船舶；

- (13) Jincheng Maritime Inc.\*與Dynamic Shipping Navigation S.A.於2024年2月2日訂立之協議，內容有關以30,950,000美元之代價收購一艘船舶；及
- (14) Jinli Marine Inc.\*與Vincent ACL Ltd於2024年2月21日訂立之協議，內容有關以31,122,450美元之代價收購一艘船舶。

### 展示文件

自本通函日期起之十四天期內(包括首尾兩天)，下列文件之副本將刊登及展示於聯交所(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司(<http://www.jinhuiship.com>)之網站：

- (a) 第一份協議及第二份協議；
- (b) 本集團未經審核之備考財務資料，其文本已列載於本通函之附錄二內；
- (c) 來自致同(香港)會計師事務所有限公司有關本集團未經審核之備考財務資料之函件；
- (d) Clarkson Valuations Limited就有關第一艘船舶而準備之估值證書，其文本已列載於本通函之附錄三內；
- (e) Braemar Valuations Limited就有關第二艘船舶而準備之估值證書，其文本已列載於本通函之附錄三內；
- (f) 於本附錄內標題為「專家及同意書」之段落內所指之書面同意書；
- (g) Fairline Consultants Limited及Timberfield Limited於2024年2月2日就第一艘船舶之收購事項而發出之書面批准；及
- (h) Fairline Consultants Limited及Timberfield Limited於2024年2月21日就第二艘船舶之收購事項而發出之書面批准。

**一般事項**

- (a) 本公司之秘書為何淑蓮女士，彼為特許公認會計師公會、香港會計師公會及英格蘭及威爾斯特許會計師公會之資深會員。
- (b) 本公司之註冊辦事處兼總辦事處設於香港干諾道西1-6號億利商業大廈26樓。
- (c) 本公司在香港之主要股份過戶登記處為卓佳標準有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓。
- (d) 本通函之中英文版如有歧異，應以英文版為準。