此乃要件　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**，應諮詢股票經紀或其他註冊證券交易商、銀行經理、律師、註冊會計師或其他專業顧問。

閣下如已將名下所有珠江船務企業(股份)有限公司(「**本公司**」)股份**售出或轉讓**，應立即將本通函連同隨附之委任表格送交買方或承讓人或經手買賣或轉讓之銀行、持牌證券交易商或其他代理商，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，並明確表示概不就因本通函全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

珠江船務企業(股份)有限公司
Chu Kong Shipping Enterprises (Group) Co., Ltd.

(於香港註冊成立之有限公司)

(股份代號：00560)

(1)有關修訂年度上限之非豁免持續關連交易
及
(2)股東大會通告

獨立財務顧問

致獨立董事委員會及獨立股東

FRONTPAGE富比

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(定義見內文)載於本通函第5頁至17頁。獨立董事委員會函件載於本通函第18頁至19頁。獨立財務顧問函件則載於本通函第20頁至40頁，當中載有其就非豁免持續關連交易向獨立董事委員會及獨立股東提供的意見。

本公司謹訂於2026年11月26日(星期四)下午3:00時(香港時間)假座香港金鐘道95號統一中心10樓統一會議中心舉行股東大會，大會通告載於本通函第45頁至46頁。

倘　閣下擬委任代表出席股東大會，務請按照隨附代表委任表格上印備之指示填妥表格，並盡快將填妥之代表委任表格交回本公司之股份過戶登記處卓佳證券登記有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓，惟無論如何須於股東大會指定舉行時間不少於48小時前送達(即於2026年11月24日(星期二)下午3:00時(香港時間)前)，或其任何續會(視情況而定)指定舉行時間不少於48小時前送達。填妥及交回代表委任表格後，　閣下仍可依願親身出席股東大會或其任何續會，並於會上投票。

2026年11月11日

目　錄

頁次

釋義 1

董事會函件 5

獨立董事委員會函件 18

獨立財務顧問函件 20

附錄 – 一般資料 41

股東大會通告 45

於本通函內，除文義另有所指外，以下詞彙具有以下涵義：

「2024年總協議」	本公司與廣東省港航於2024年11月25日訂立之總渡輪技術支援服務協議、總貨物倉儲及運輸協議及總供油協議
「聯繫人士」	具有上市規則所賦予之涵義
「董事會」	董事會
「珠江船務企業」	珠江船務企業(集團)有限公司，一家於香港註冊成立之有限公司，截至本通函日期，該公司為持有本公司已發行股份總數約71.0%的控股股東，且為廣東省港航的全資附屬公司
「本公司」	珠江船務企業(股份)有限公司(股份代號：00560)，根據公司條例於香港註冊成立之有限公司，其股份於聯交所主板上市
「關連人士」	具有上市規則所賦予之涵義
「控股股東」	具有上市規則所賦予之涵義
「董事」	本公司之董事
「廣東省港航」	廣東省港航集團有限公司為一間根據中國法律成立的國有企業，並由廣東省國有資產監督管理委員會全資擁有，於本通函日期間接持有本公司已發行總股本約71%
「廣東省港航集團」	廣東省港航、其附屬公司及聯營公司(本集團除外)
「股東大會」	本公司將召開及舉行的股東大會，以審議並在認為適當的情況下，批准總渡輪技術支援服務協議、總貨物倉儲及運輸協議及總供油協議項下年度上限的擬議修訂，以及據此擬進行的交易

「本集團」	本公司及其附屬公司
「港元」	港元，香港法定貨幣
「香港」	中國香港特別行政區
「獨立董事委員會」	一個由全體獨立非執行董事(即陳棋昌先生、邱麗文女士、陳仲尼先生及鄧以海先生)組成之獨立董事委員會，其成立以考慮並就(其中包括)非豁免持續關連交易及其項下建議修訂年度上限是否公平合理、按一般商業條款進行，以及是否符合本公司及股東整體利益，向獨立股東提供意見
「獨立財務顧問」或「富比資本」	富比資本有限公司，根據證券及期貨條例可進行證券及期貨條例項下第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌法團，為獨立財務顧問，負責就非豁免持續關連交易、建議修訂年度上限、修訂年度上限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
「獨立股東」	獨立且於非豁免持續關連交易並無權益的股東
「獨立第三方」	並非本公司關連人士(定義見上市規則)，且獨立於本公司及本公司關連人士(定義見上市規則)的獨立第三方
「最後實際可行日期」	2026年11月5日，即本通函付印前就確定當中所載若干資料之最後實際可行日期
「上市規則」	聯交所證券上市規則
「澳門」	中國澳門特別行政區
「總貨物倉儲及運輸協議」	本公司與廣東省港航於2024年11月25日訂立之協議，涉及本公司向廣東省港航集團提供貨物倉儲及運輸服務

「總渡輪技術支援服務協議」	本公司與廣東省港航於2024年11月25日訂立之協議，涉及廣東省港航集團向本集團提供渡輪技術支援服務
「總供油協議」	本公司與廣東省港航於2024年11月25日訂立之協議，據此，本集團同意向廣東省港航集團所擁有、租賃、經營或作為代理人之客船、貨船及道路運輸車輛，或向作為代理人或供應商之廣東省港航集團供應柴油及潤滑油
「非豁免持續關連交易」	根據總渡輪技術支援服務協議、總貨物倉儲及運輸協議及總供油協議項下擬進行的持續關連交易
「原訂年度上限」	本通函中所載有關2024年總協議項下之原訂年度上限，適用於2026年及2027年12月31日止兩個財政年度
「珠江三角洲地區」	廣義而言，包括珠江、其支流及可由香港水域進入之廣東省西江西岸其他通航內陸水域
「百分比率」	根據上市規則第14.07條所界定的百分比率，盈利比率以及股本比率除外
「中華人民共和國」或「中國」	中華人民共和國，就本通函而言，不包括香港、澳門及台灣。
「建議修訂年度上限」	根據2024年總協議，針對本公司持續關連交易，擬對截至2026年及2027年12月31日止兩個財政年度的年度上限進行修訂，惟須經獨立股東於股東大會上批准
「修訂年度上限」	本通函所載，根據2024年總協議，截至2026年及2027年12月31日止兩個財政年度的修訂年度上限
「證券及期貨條例」	香港法例第571章證券及期貨條例
「股份」	本公司之普通股
「股東」	股份持有人

「聯交所」	香港聯合交易所有限公司
「附屬公司」	具有上市規則所賦予之涵義
「%」	百分比

在本通函中，中華人民共和國政府機關或實體的英文名稱為其中文名稱的譯名，僅供識別之用。若出現任何不一致之處，應以中文名稱為準。

珠江船務企業(股份)有限公司
Chu Kong Shipping Enterprises (Group) Co., Ltd.

(於香港註冊成立之有限公司)
(股份代號：00560)

執行董事：
周軍先生*(總經理)*

非執行董事：
鍾燕女士

獨立非執行董事：
陳棋昌先生
邱麗文女士
陳仲尼先生
鄧以海先生

註冊辦事處：
香港干諾道中143號
珠江船務大廈22樓

總辦事處及
香港主要營業地點：
香港干諾道中143號
珠江船務大廈24樓

2026年11月11日

敬啟者：

(1) 有關修訂年度上限之非豁免持續關連交易及(2) 股東大會通告

緒言

謹此提述本公司於2024年11月25日及2025年10月23日刊發之公告及2024年12月16日刊發之通函，內容有關(其中包括)本公司與廣東省港航簽訂之2024年總協議，以及本公司於2026年9月29日刊發之公告，該公告涉及就截至2026年及2027年12月31日止之兩個財政年度，2024年總協議項下之建議修訂年度上限。

本通函旨在向　閣下提供(其中包括)：(i)有關非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限之進一步資料；(ii)獨立董事委員會致獨立股東之推薦函，當中載有其就非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限之意見及推薦建議；(iii)獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東之意見函，內容有關非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限；及(iv)股東大會通告。

非豁免持續關連交易

1. 總渡輪技術支援服務協議

日期 ： 2024年11月25日

期間 ： 2025年1月1日至2027年12月31日

訂約方 ： (i) 本公司

(ii) 廣東省港航

交易性質 ： 根據總渡輪技術支援服務協議，廣東省港航集團的任何成員均同意應本集團內任何成員的要求，不時向本集團內任何成員(包括其擔任代理人的渡輪)提供(a)渡輪技術支援服務；(b)渡輪的定期維護與維修；以及(c)渡輪的緊急臨時維修。據此，廣東省港航集團的任何成員應本集團任何成員的要求並在其指示下，根據本集團任何成員與廣東省港航集團任何成員之間將要簽訂的相關渡輪技術支援服務協議的條款及條件，不時向渡輪提供渡輪技術支援服務。

付款條款 ： 本集團須於雙方每月月結後的30日內向廣東省港航集團支付款項。

定價基準 ： 提供渡輪技術支援服務的服務費，將根據廣東省港航集團所提供之維修及保養技術支援服務的市場費率而定。為確保本集團應支付的服務費及廣東省港航集團所提出的條款均屬公平合理，並符合現行市場費率，本集團將於就總渡輪技術支援服務協議項下擬進行的個別交易簽訂獨立協議時，向其他供應商(即獨立第三方，其規模與廣東省港航集團相若)索取兩份報價，該等報價須為其向其他客戶(其規模與本集團相若)提供類似渡輪技術支援服務之報價。該等費用及條款對本集團而言，不會遜於獨立第三方可提供的費用及條款。

2. 總貨物倉儲及運輸協議

日期	:	2024年11月25日
期間	:	2025年1月1日至2027年12月31日
訂約方	:	(i) 本公司 (ii) 廣東省港航
交易性質	:	根據總貨物倉儲及運輸協議，本集團任何成員公司均同意應廣東省港航集團任何成員公司之要求，不時根據本集團任何成員公司與廣東省港航集團任何成員公司之間將要訂立之相關貨物倉儲及運輸協議的條款及條件，向廣東省港航集團任何成員公司提供貨物倉儲及運輸服務。
付款條款	:	廣東省港航集團須於雙方每月月結後的30日內向本集團支付款項。
定價基準	:	就提供貨物倉儲及運輸服務所收取的費用，將由合約雙方於簽訂相關服務協議時，參照所需倉儲空間的類型及營運費用、運輸目的地、貨物的尺寸、重量及類型，以及運輸方式而釐定。本集團向廣東省港航集團報價的費用及條款，將不會優於本集團在根據總貨物倉儲及運輸協議擬訂立相關協議時，向規模相若的獨立第三方所提供的費用及條款，而該等費用及條款乃參考至少兩份向獨立第三方就類似服務所提供的報價而釐定。

3. 總供油協議

日期	:	2024年11月25日
期間	:	2025年1月1日至2027年12月31日
訂約方	:	(i) 本公司 (ii) 廣東省港航
交易性質	:	根據總供油協議，本集團同意根據其條款及本集團之成員公司與廣東省港航集團之成員公司將訂立之有關供油協議之條款及條件，應廣東省港航集團任何成員公司不時提出之要求，為廣東省港航集團擁有、租賃、經營或作為代理人之客船、貨船及道路運輸車輛供應柴油及潤滑油，或向作為代理人或供應商之廣東省港航集團供應柴油及潤滑油。 柴油及潤滑油乃主要油公司生產及向本集團銷售的標準產品。本集團從油公司指定地點收取柴油，而潤滑油則於本集團下達訂單後運送至本集團的油輪。就向客戶提供柴油而言，客戶安排於本集團的油輪或碼頭購買柴油。就提供潤滑油而言，本集團透過本集團的油輪向客戶供應。 如本通函所述，本集團可應廣東省港航集團成員不時提出之要求，根據本集團成員與廣東省港航集團成員之間將要訂立之相關燃料供應協議的條款及條件，將其燃料供應服務範圍擴大至涵蓋由廣東省港航集團擁有、租用、營運，或作為其代理人或供應商之道路運輸車輛。
付款條款	:	廣東省港航集團須按月結方式於雙方確認結餘後30日內向本集團支付柴油及潤滑油的採購價款。

定價基準 : 根據供應條款及客戶規模，本集團就有關供應柴油之定價基準簡述如下：

(a) 就定期向本集團採購並每月發出賬單的客戶而言，為(i)基於新加坡現貨市場價格(亞洲主要石油參考價格之一)當月柴油平均現貨價，由柴油供應商於其每月報價中提供；(ii)柴油供應商收取及本集團產生的倉儲運輸費用(將轉嫁予客戶)；及(iii)標準操作處理費(視乎柴油的供應地並計及各地點的營運成本而定)的總額；或

(b) 就不定期向本集團採購並於採購柴油時發出賬單的客戶而言，則以供應柴油前一天於新加坡現貨市場(亞洲主要石油參考價格之一)提供的柴油現貨價為基礎，及參考香港最大柴油供應商之一所公佈的柴油售價。

就柴油定價政策(a)而言，本集團的業務營運部門將就所有定期客戶編製每月定價表，以釐定客戶的最終定價，並需由業務營運經理審批。由於廣東省港航集團為本集團的定期客戶，本集團根據定價政策(a)所釐定的價格收取費用。就定價政策(b)而言，柴油價格將由業務營運部門每日開始營業前釐定，全日按劃一價格收費。

本集團根據上述披露的定價因素向客戶訂立標準價格。向廣東省港航集團收取的柴油價格亦將參照至少兩份向獨立第三方就類似交易提供的報價或定價紀錄來釐定，以確保向廣東省港航集團提供的價格不優於向獨立第三方提供的價格。獨立第三方亦按標準價格收費，或倘接納獨立第三方的投標合約則按更具競爭力的價格收費。

潤滑油乃主要油公司生產及銷售的標準產品。就有關提供潤滑油而言，本集團將按成本加成方式釐定潤滑油價格，惟價格將低於生產商建議零售價，以便與市場其他潤滑油品牌相比保持競爭力。本集團將於參考來自競爭對手的網頁等各種公開來源的類似產品售價後釐定潤滑油的價格加成。當從供應商取得潤滑油的價格有任何變動時，本集團的業務營運部門將會檢討價目表，而任何變動將需經業務營運經理審批。潤滑油按同一價格售予所有客戶。

本集團向廣東省港航集團提出的柴油及潤滑油價格之條款不優於提供予獨立第三方之條款。本集團供應予廣東省港航集團的柴油及潤滑油之條款與供應予本集團其他獨立客戶之條款大致相同，並將參考柴油及潤滑油的採購數量、交付量、交付頻率、付款條件及根據招標程序及與客戶關係而釐定的招標條款而釐定，並須參照向獨立第三方就類似交易提供的至少兩份報價或定價紀錄。

過往交易金額

下表概列截至2025年12月31日止年度、截至2026年8月31日止八個月期間及截至2026年9月30日止九個月期間，根據2024年總協議所進行的過往交易金額：

	截至2026年8月31日止八個月	截至2026年9月30日止九個月	截至2025年12月31日止年度
	千港元	*千港元*	*千港元*
總渡輪技術支援服務協議下的交易金額	30,022	38,329	36,214
總貨物倉儲及運輸協議下的交易金額	12,889	14,242	20,514
總供油協議下的交易金額	65,982	73,988	40,254

自2026年1月1日起至最後實際可行日期止，非豁免持續關連交易的實際金額並未超出截至2026年12月31日止年度的原訂年度上限。

原訂年度上限及修訂年度上限

由於董事會預計2024年總協議項下截至2026年及2027年12月31日止兩個財政年度各年的原訂年度上限將不足以應付本集團的業務需要，故董事會建議將截至2026年及2027年12月31日止兩個財政年度各年的年度上限修訂如下：

	年度上限 截至12月31日止年度			
	2026年		2027年	
	原訂	修訂	原訂	修訂
	千港元	*千港元*	*千港元*	*千港元*
總渡輪技術支援服務協議	43,000	58,000	43,000	64,000
總貨物倉儲及運輸協議	23,500	37,000	24,800	46,000
總供油協議	76,700	154,000	77,000	155,000

根據總供油協議，除向客輪及貨船供應柴油及潤滑油外，本集團亦可應廣東省港航集團成員公司不時提出的要求，根據本集團成員公司與廣東省港航集團成員公司將予訂立的相關供油協議的條款及條件，將其供油服務範圍擴大至涵蓋由廣東省港航集團擁有、租用、營運或擔任代理或供應商的陸路運輸車輛。將供油業務擴大至陸路運輸車輛預期將有助於增加總供油協議項下擬進行的交易金額。

除上述修訂年度上限及經修訂期限外，2024年總協議的其他條款(包括付款條款)及條件維持不變。

非豁免持續關連交易之原因及裨益

本公司為一家於香港註冊成立的有限責任公司，本集團主要從事中國內地及香港內河貨運碼頭的營運及管理；貨物運輸、倉儲及儲存業務；向粵港澳地區的高速水道客運提供管理及其他相關服務；在香港提供渡輪服務；以及向香港的客運渡輪、貨船及道路運輸車輛供應柴油及潤滑油。

廣東省港航集團主要從事(i)旅遊及旅遊相關產業；(ii)珠江三角洲地區的客貨運業務；及(iii)物業租賃業務。廣東省港航是一家根據中華人民共和國法律成立的國有企業，由廣東省國有資產監督管理委員會全資持有。

鑒於(i)本集團與廣東省港航集團過往的合作關係；(ii)將可獲得的營運效益；及(iii)建議修訂年度上限將為本集團帶來穩定收入，董事(包括獨立非執行董事－其意見已載於本通函內獨立董事委員會的函件中，且該等意見乃經考慮獨立財務顧問的意見後提出)認為，非豁免持續關連交易及據此擬進行之交易乃於本集團之一般及慣常業務過程中，按正常商業條款訂立，就獨立股東而言屬公平合理，並符合本公司及股東整體之利益。經考慮上文所披露之訂立非豁免持續關連交易所帶來的益處、定價基準及本集團已實施的內部控制措施後，董事並不知悉訂立非豁免持續關連交易會帶來任何重大不利影響。

修訂年度上限之基準與效益

於釐定修訂年度上限時，董事會已考慮以下因素，以釐定2024年總協議中針對截至2026年及2027年12月31日止的兩個財政年度所訂定的修訂年度上限：

(i) 根據2024年總協議下截至2025年12月31日止年度及截至2026年8月31日止八個月期間之交易；

(ii) 本集團近期表現及業務計劃；

(iii) 根據總渡輪技術支援服務協議，預計新投入服務的渡輪數量將增加，而退役渡輪數量將減少，以及渡輪船隊的狀況。在截至2025年12月31日止的財政年度及截至2026年6月30日止的六個月期間，本集團共投入十艘新渡輪服務，並退役三艘渡輪。需要進行保養及維修的渡輪數量，已由2024年12月31日的二十艘增加至最後實際可行日期的二十七艘。在役渡輪數量增加，加上尚待退役但仍繼續營運的渡輪，預期將提高例行保養及緊急維修的需求頻率。董事會亦已考慮到，由於勞工成本及備件價格上升，每項維修及保養工程的成本均有所增加，預期將導致就相同維修工程應付予廣東省港航集團的款項增加；

(iv) 根據總貨物倉儲及運輸協議，屯門及南沙物流園的倉庫展開合作後，預計將帶動倉儲業務量增長，此增長將於2026年3月新業務啟動後顯現；以及

(v) 預期燃料價格上漲，以及根據總供油協議將供油業務擴展至道路運輸車輛。將業務擴展至由廣東省港航集團擁有、租用、營運、管理或其提供燃料的道路運輸車輛，將開闢新的業務來源，從而顯著增加整體交易量。此外，董事會已考慮到自2024年11月設定原訂年度上限以來柴油價格的上漲，以及未來可能進一步上漲的潛在因素。柴油平均價格已從2024年的每公升5.39港元，上升至截至2026年8月31日止的八個月期間的每公升7.11港元，增幅約為31.9%。由於向廣東省港航集團收取的價格是參照當前的全球市場價格而釐定，過往的價格上漲以及任何預期中的進一步上漲，都將導致每公升供應燃料的價格提高。

董事會亦已考慮到本集團與廣東省港航集團之間長期且互惠互利的業務關係、總渡輪技術支援服務協議所帶來的營運效益，以及預期將由總貨物倉儲及運輸協議與總供油協議所產生的額外收入及利潤貢獻。

董事(包括已就建議修訂年度上限及修訂年度上限考慮獨立財務顧問意見之獨立非執行董事)認為,就非豁免持續關連交易所訂定之修訂年度上限,乃按公平及合理之基準釐定,且據此擬進行之交易乃於本集團之一般及慣常業務過程中,按正常商業條款進行,並將持續如此進行;該等交易屬公平合理,且符合本公司及全體股東之利益。

有關非豁免持續關連交易定價基準之內部監控程序

為確保(i)本集團所提供之非豁免持續關連交易之條款不優於向獨立第三方所提供之條款或不遜於本集團獲獨立第三方所提供之條款,且(ii)建議修訂年度上限及修訂年度上限並無超逾限額,本公司已將以下非豁免持續關連交易監管程序納入內部監控系統:

(i) 已發佈與關連交易實施辦法(包括持續關連交易)有關的政策,以確保對本集團關連交易的適當控制及管理;

(ii) 本公司將根據內控手冊及程序監管非豁免持續關連交易;

(iii) 本公司內審部將至少每年定期審閱和查核2024年總協議項下非豁免持續關連交易之進展;

(iv) 本公司財務部將每季度收集及向管理層匯報非豁免持續關連交易的交易金額之數據以確保經董事會或獨立股東批准之年度上限並無超逾限額,若相關年度上限的80%已被使用,財務部將通知管理層,管理層需評估剩餘的未使用年度上限是否足夠,以及是否需要嚴格控制交易金額以維持在相關年度上限之內,或是否需要調整相關年度上限;

(v) 本公司核數師將根據上市規則之年度申報及審閱規定對非豁免持續關連交易數據進行年度審閱;及

(vi) 獨立非執行董事將根據上市規則第14A.55條之規定每年審閱非豁免持續關連交易。

董事認為本公司已建立完善內部監控措施以確保非豁免持續關連交易、相關修訂年度上限及項下擬進行之交易於本集團之日常及一般業務過程中訂立、誠屬公平合理、按一般商業條款訂立及符合本公司及股東之整體利益。

上市規則涵義

因於最後實際可行日期，廣東省港航為一間根據中國法律成立的國有企業，透過珠江船務企業(集團)有限公司間接持有796,035,520股股份，佔本公司已發行股本總額約71.0%。根據上市規則第14A章，廣東省港航為本公司之關連人士。根據上市規則第14A章，2024年總協議項下之交易構成本公司之持續關連交易。

由於一項或多項與非豁免持續關連交易項下擬進行之建議修訂年度上限之相關百分比率按年度基準超過5%及超過10,000,000港元，故非豁免持續關連交易須遵守上市規則第14A章有關申報、年度審閱、公告及獨立股東批准之規定。

截至最後實際可行日期，執行董事周軍先生及非執行董事鍾燕女士亦為珠江船務企業(集團)有限公司的董事。因此，周軍先生及鍾燕女士均被視為於2024年總協議項下擬進行之交易中擁有重大權益，彼等各自就批准修訂年度上限之董事會決議案放棄投票。

由全體獨立非執行董事(即陳棋昌先生、邱麗文女士、陳仲尼先生及鄧以海先生)組成之獨立董事委員會已成立，以審議非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限，並就非豁免持續關連交易、相關修訂年度上限及項下擬進行之交易是否於本集團之日常及一般業務過程中訂立、誠屬公平合理、按一般商業條款訂立及符合本公司及股東之整體利益向獨立股東提供意見。本公司已委任富比資本，就非豁免持續關連交易、相關修訂年度上限及其項下擬進行交易之條款的公平性及合理性，向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

廣東省港航及其聯繫人士(包括珠江船務企業，其為廣東省港航的全資附屬公司)被視為於非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限中擁有重大權益。因此，珠江船務企業將於股東大會上就擬提呈以批准非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限的決議案放棄投票。除本通函所披露者外，概無其他股東須於股東大會上就擬提呈以批准非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限的決議案放棄投票。

股東大會

本公司謹訂於2026年11月26日(星期四)下午3:00時(香港時間)假座香港金鐘金鐘道95號統一中心10樓統一會議中心舉行股東大會，有關股東大會的通告載於本通函第45頁至46頁。

本公司謹訂於2026年11月23日(星期一)至2026年11月26日(星期四)暫停辦理股份過戶登記手續，期間將不會進行任何股份之過戶登記。為確定股東可出席將於2026年11月26日(星期四)舉行的股東大會及於會上投票的權利，各股東必須將所有過戶文件連同有關股票最遲於2026年11月20日(星期五)下午4:30(香港時間)送達香港夏慤道16號遠東金融中心17樓，即本公司之股份過戶登記處卓佳證券登記有限公司辦理過戶登記手續。

本通函隨附適用於股東大會之代表委任表格。無論 閣下能否出席股東大會，務請將隨附之代表委任表格按其上印備之指示填妥，並盡快將填妥的代表委任表格交回本公司之股份過戶登記處卓佳證券登記有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓，惟無論如何須於股東大會或其任何續會(視情況而定)指定舉行時間48小時前(即於2026年11月24日(星期二)下午3:00時(香港時間))交回。交回代表委任表格後， 閣下仍可依願親身出席股東大會或其任何續會，並於會上投票。在此情況，代表委任表格將被視為撤銷。

推薦意見

敬希 閣下垂注(i)載於本通函第18頁至第19頁的獨立董事委員會函件，當中載列獨立董事委員會向獨立股東提供就非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限的意見；(ii)載於本通函第20頁至第40頁的獨立財務顧問函件，當中載列彼就非豁免持續關連交易及修訂年度上限向獨立董事委員會及獨立股東提供的意見。

董事(包含獨立董事委員會之成員就考慮獨立財務顧問的意見後)認為非豁免持續關連交易、建議修訂年度上限及項下擬進行之交易乃於本集團之日常及一般業務過程中訂立、誠屬公平合理、按一般商業條款訂立及符合本公司及股東之整體利益。因此，董事(包含獨立董事委員會之成員就考慮獨立財務顧問的意見後)推薦獨立股東投票贊成將於股東大會提呈的普通決議案，以批准非豁免持續關連交易及修訂年度上限。

其他資料

閣下亦垂注載於本通函附錄的其他資料。

此　致

列位獨立股東　台照

承董事會命
珠江船務企業(股份)有限公司
董事總經理
周軍
謹啟

以下乃獨立董事委員會函件全文，當中載有獨立董事委員會就非豁免持續關連交易、建議修訂年度上限及修訂年度上限致獨立股東之推薦意見。

珠江船務企業(股份)有限公司
Chu Kong Shipping Enterprises (Group) Co., Ltd.
(於香港註冊成立之有限公司)
(股份代號：00560)

2026年11月11日

敬啟者：

有關修訂年度上限之非豁免持續關連交易

吾等茲提述本公司日期為2026年11月11日的通函(「**通函**」)，本函件為通函一部分。除文義另有所指外，通函所界定之詞彙於本函件內具有相同涵義。

吾等獲委任組成獨立董事委員會，以考慮非豁免持續關連交易之條款及相關修訂年度上限及項下擬進行之交易是否於本集團之日常及一般業務過程中訂立、就獨立股東而言屬公平合理及按一般商業條款訂立，以及非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限是否符合本公司及其股東之整體利益，向獨立股東提供意見。富比資本有限公司已獲委任為獨立財務顧問，就非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

吾等敬希　閣下垂注載於通函第5頁至第17頁內董事會函件一節之董事會函件，當中載列(其中包括)有關非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限之資料；以及載於通函第20頁至第40頁內獨立財務顧問函件一節之獨立財務顧問意見函件，當中載列其就非豁免持續關連交易之條款及相關修訂年度上限的意見。

經考慮獨立財務顧問的意見後，吾等認為非豁免持續關連交易之條款及相關修訂年度上限對獨立股東而言誠屬公平合理、按一般商業條款及於本集團之日常及一般業務過程中訂立，並符合本公司及股東之整體利益。因此，吾等推薦獨立股東投票贊成將於股東大會上提呈的普通決議案，以批准非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限。

此　致

列位獨立股東　台照

獨立董事委員會

陳棋昌	**邱麗文**	**陳仲尼**	**鄧以海**

獨立非執行董事

謹啟

以下載列本公司自富比資本(獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問)收到的函件全文,該函件乃為載入本通函而編製。

FRONTPAGE富比

2026年11月11日

致獨立董事委員會及獨立股東:

敬啟者:

有關修訂年度上限的非豁免持續關連交易

緒言

茲提述吾等獲委任為獨立財務顧問,以就2024年總協議項下的修訂年度上限向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。有關修訂年度上限的詳情載於 貴公司於2026年11月11日刊發的通函(「**通函**」)所載的董事會函件(「**董事會函件**」)內,而本函件構成通函一部分。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。

茲提述 貴公司日期為2024年11月25日及2025年10月23日的公告,以及日期為2024年12月16日的通函,內容有關(其中包括) 貴公司與廣東省港航訂立2024年總協議;以及 貴公司日期為2026年9月29日及2026年10月8日的公告,內容有關建議修訂2024年總協議項下截至2026年及2027年12月31日止兩個財政年度各年的年度上限。

於最後實際可行日期,廣東省港航為一間根據中國法律成立的國有企業,並透過珠江船務企業(集團)有限公司間接持有796,035,520股股份,佔 貴公司全部已發行股本約71.0%。因此,根據上市規則,廣東省港航為 貴公司的關連人士。故此,2024年總協議項下擬進行的交易構成 貴公司根據上市規則第14A章進行的持續關連交易。

由於一項或多項與非豁免持續關連交易項下擬進行之建議修訂年度上限之相關百分比率按年度基準超過5%及超過10,000,000港元,故非豁免持續關連交易須遵守上市規則第14A章有關申報、年度審閱、公告及獨立股東批准之規定。

截至最後實際可行日期，執行董事周軍先生及非執行董事鍾燕女士亦為珠江船務企業(集團)有限公司的董事。因此，周軍先生及鍾燕女士均被視為於2024年總協議項下擬進行之交易中擁有重大權益，彼等各自就批准修訂年度上限之董事會決議案放棄投票。

獨立董事委員會

由全體獨立非執行董事(即陳棋昌先生、邱麗文女士、陳仲尼先生及鄧以海先生)組成之獨立董事委員會已成立，以審議非豁免持續關連交易及相關修訂年度上限，並就非豁免持續關連交易、相關修訂年度上限及項下擬進行之交易是否於本集團之日常及一般業務過程中訂立、誠屬公平合理、按一般商業條款訂立及符合本公司及股東之整體利益向獨立股東提供意見。

意見之基準

吾等於達致意見及推薦建議時，已考慮(其中包括)：(i)2024年總協議；(ii) 貴公司之2025年年報；(iii) 貴公司之2026年中期報告；及(iv)通函所載之其他資料。

吾等亦已倚賴 貴公司、董事及 貴公司管理層提供及陳述之一切相關資料、意見及事實。吾等假設，所有向吾等提供或載於通函或通函所提述的資料、意見、事實及陳述(貴公司對此負全責)於本函件日期在所有方面均屬真實、準確及可予倚賴。吾等並無理由懷疑 貴公司向吾等提供的資料及陳述的真實性、準確性及完整性，而 貴公司已確認，通函所載或提述的資料並無隱瞞或遺漏任何重大事實，以致通函內任何陳述有所誤導。

吾等認為，吾等已審閱目前可得的充足資料，以達致知情見解，並支持吾等倚賴通函所載資料的準確性，從而為吾等的推薦建議提供合理基礎。然而，吾等並無對董事及 貴公司代表提供的資料進行獨立核實，亦未有就 貴集團及其各自的附屬公司及聯營公司的業務、事務、營運、財務狀況或未來前景進行任何形式的深入調查。

吾等之獨立性

吾等與 貴公司董事、行政總裁及主要股東、珠江船務企業、廣東省港航集團或其任何附屬公司或聯營公司並無任何關聯，且於最後實際可行日期，吾等並無於 貴公司任何成員公司中持有任何直接或間接股權，亦無任何權利(不論是否可依法強制執行)認購或提名他人認購 貴公司任何成員公司的證券。除吾等的專業費用外，並不存在任何安排，使吾等因就本次委任向 貴公司提供的服務而從 貴公司、董事、行政總裁及主要股東、珠江船務企業、廣東省港航集團或其任何附屬公司或聯營公司獲得任何利益。在過去兩年內，吾等曾就 貴公司於2024年12月16日發出的通函，擔任當時 貴公司獨立董事委員會及獨立股東的獨立財務顧問。儘管曾有上述委聘關係，吾等認為，就吾等受聘就非豁免持續關連交易的條款向獨立董事委員會及獨立股東提供意見一事，吾等之獨立性並未受到影響，原因在於在上述委聘關係下：(i)吾等的角色本質上是獨立的；(ii)吾等僅有權收取與市場行情相若且符合一般市場慣例的正常專業費用；(iii)吾等已以應有的謹慎與專業技能履行責任，並在與 貴公司進行的每一項委聘中公正地履行職責；(iv)每一項委聘均作為獨立任務予以處理；(v)吾等是經由 貴公司進行的競標程序後獲選，而非由 貴公司直接選定；及(vi)根據《上市規則》第13.84條，吾等與 貴公司保持獨立，因該條文所述之任何情況均不適用於吾等。因此，吾等認為，根據上市規則的規定，吾等符合資格擔任 貴公司的獨立財務顧問。

所考慮之主要因素及理由

吾等於向獨立董事委員會及獨立股東提供意見及推薦建議時，已考慮以下主要因素及理由：

1. 背景

有關 貴集團之資料

貴集團主要從事中國內地及香港內河貨運碼頭的營運及管理；貨物運輸及倉儲業務；為粵港澳高速水路客運提供管理及其他相關服務；於香港提供渡輪服務；以及於香港為客運渡輪、貨船及道路運輸車輛供應柴油及潤滑油。

貴集團之過往財務表現

根據 貴公司2025年全年業績，貴集團錄得綜合營業額約2,551,156,000港元(2024年：約2,741,286,000港元)，較去年減少6.9%。 貴公司股東應佔溢利約為51,996,000港元(2024年：約117,027,000港元)，較同期減少55.6%。 貴集團營業額下降，主要由於貨物運輸及燃料供應業務的營業額下跌，兩者分別同比減少9.7%及16.3%。該跌幅部分被貨物裝卸及倉儲業務以及客運業務的增長所抵銷；截至2025年12月31日止年度，兩者分別同比增長5.7%及2.1%。

下表載列 貴集團截至2024年及2025年12月31日止年度按業務分部劃分的營業額明細：

	截至12月31日止年度		
業務分部	**2024年**	**2025年**	**同比**
	(千港元)	*(千港元)*	*(%)*
貨物運輸	1,606,094	1,450,782	-9.7%
貨物處理及倉儲	357,810	378,224	5.7%
客運	372,791	380,762	2.1%
燃料供應	382,747	320,322	-16.3%
企業及其他業務	21,844	21,066	-3.6%
總計	**2,741,286**	**2,551,156**	**-6.9%**

有關廣東省港航集團之資料

廣東省港航集團主要從事(i)旅遊及旅遊相關行業；(ii)珠江三角洲地區客運及貨運；及(iii)物業租賃業務。廣東省港航是一家依據中華人民共和國法律設立的國有企業，由廣東省國有資產監督管理委員會全資擁有。

2. 總渡輪技術支援服務協議

(i) 總渡輪技術支援服務協議之主要條款

協議日期：	2024年11月25日
協議年期：	2025年1月1日至2027年12月31日
訂約方：	(i) 貴公司 (ii) 廣東省港航
主要事項：	根據總渡輪技術支援服務協議，廣東省港航集團的任何成員均同意應 貴集團任何成員的要求，不時向 貴集團任何成員的渡輪(包括由該成員擔任代理人的渡輪)提供：(a)渡輪技術支援服務；(b)渡輪定期維護及維修服務；及(c)渡輪緊急臨時維修服務。據此，廣東省港航集團的任何成員須應 貴集團任何成員的要求並按其指示，不時根據 貴集團任何成員與廣東省港航集團任何成員將訂立的相關渡輪技術支援服務協議的條款及條件，向相關渡輪提供渡輪技術支援服務。
付款條款：	貴集團須於雙方每月月結後的30日內向廣東省港航集團支付款項。
定價基準：	提供渡輪技術支援服務的服務費將參考廣東省港航集團所提供的維修及保養技術支援服務的市場費率釐定。為確保 貴集團應付的服務費及廣東省港航集團提供的條款公平合理，並符合現行市場費率， 貴集團將於就總渡輪技術支援服務協議項下的個別交易訂立獨立協議時，向其他供應商索取兩份報價。該等供應商須為規模與廣東省港航集團相若的獨立第三方，而報價須為其向規模與 貴集團相若的其他客戶提供類似渡輪技術支援服務的報價。該等服務費及條款對 貴集團而言，不得遜於獨立第三方可向 貴集團提供的服務費及條款。

(ii) 訂立總渡輪技術支援服務協議之理由及裨益

根據 貴公司管理層所告知，貴集團預期新投入營運的渡輪數目將增加，而退役渡輪的數目將減少。此外，部分渡輪船隊因船齡漸長，亦需要根據總渡輪技術支援服務協議進行保養及維修。

截至2025年12月31日止財政年度及截至2026年6月30日止六個月，貴集團新投入營運十艘渡輪，並有三艘渡輪退役。需要維修及保養的渡輪數目已由2024年12月31日的二十艘，增加至最後實際可行日期的二十七艘。預期在役渡輪數目增加，加上尚待退役但仍在營運的渡輪，將令例行保養及緊急維修的頻次增加。董事會亦已考慮到，受勞工成本及備件價格上升影響，每項維修及保養工作的成本均有所增加，預計就相同維修工作應付予廣東省港航集團的金額亦會增加。

經考慮上述理由，吾等認為，總渡輪技術支援服務協議乃按正常商業條款訂立，且屬 貴公司日常及一般業務過程；就獨立股東而言，該協議屬公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

(iii) 定價基準

根據 貴公司所告知，提供渡輪技術支援服務的服務費將參考廣東省港航集團所提供的維修及保養技術支援服務的市場費率釐定。為確保 貴集團應付的服務費及廣東省港航集團提供的條款均公平合理，並符合現行市場費率，貴集團將於就總渡輪技術支援服務協議項下的個別交易訂立獨立協議時，向其他供應商(即規模與廣東省港航集團相若的獨立第三方)索取兩份報價。該等報價須為該等供應商向規模與 貴集團相若的其他客戶提供類似渡輪技術支援服務的報價。該等服務費及條款對 貴集團而言，不得遜於獨立第三方可向 貴集團提供的服務費及條款。

為評估總渡輪技術支援服務協議定價基準的公平性及合理性，吾等已取得 貴公司提供的三組報價(每組包括兩份報價)，以評估廣東省港航集團所報的服務費及條款是否不遜於獨立第三方可向 貴集團提供的服務費及條款。鑑於吾等審閱的部分主要維修合約屬非經常性質，且作為一家國有企業，公司須就這些維修合約進行公開招標，吾等認為三套完整且可直接比較的維修及保養報價，已足以反映 貴公司進行報價比較的方式。此外，假設 貴公司已設立有效的內部監控程序，該程序應已於過去數年間以一致且具可比性的方式反覆執行。

根據吾等審閱的上述樣本，以及吾等與管理層就如何進行報價比較所作的討論，吾等認為，該定價基準乃按正常商業條款釐定，並於 貴集團日常及一般業務過程中採用；就獨立股東而言，該定價基準屬公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

(iv) 年度上限及計算依據

下表載列非豁免持續關連交易項下總渡輪技術支援服務協議年度上限的概要，包括：(i)截至2025年12月31日止年度、截至2026年8月31日止八個月及截至2026年9月30日止九個月的歷史年度上限；(ii)截至2026年及2027年12月31日止兩個財政年度的原訂年度上限；及(iii)修訂年度上限：

				截至12月31日止年度			
	歷史期間	歷史期間（2026年8月31日止的八個月）	歷史期間（2026年9月30日止的九個月）	原訂	修訂	原訂	修訂
	2025年	2026年	2026年	2026年	2026年	2027年	2027年
	(千港元)	*(千港元)*	*(千港元)*	*(千港元)*	*(千港元)*	*(千港元)*	*(千港元)*
金額／年度上限	36,214	30,022	38,329	43,000	58,000	43,000	64,000

自2026年1月1日起至最後實際可行日期止，非豁免持續關連交易中總渡輪技術支援服務協議項下的實際交易金額並未超出截至2026年12月31日止年度的原訂年度上限。

在釐定修訂年度上限時，董事已考慮新投入營運的渡輪數目預期將增加、退役渡輪數目預期將減少，以及總渡輪技術支援服務協議項下渡輪船隊的狀況。截至2025年12月31日止財政年度及截至2026年6月30日止六個月， 貴集團新投入營運十艘渡輪，並有三艘渡輪退役。需要維修及保養的渡輪數目已由2024年12月31日的二十艘增加至最後實際可行日期的二十七艘。預期在役渡輪數目增加，加上尚待退役但仍繼續營運的渡輪，將增加例行保養及緊急維修的頻次。董事會亦已考慮到，受勞工成本及備件價格上升影響，每項維修及保養工作的成本均有所增加，預計就相同維修工作應付予廣東省港航集團的金額亦會增加。

在評估董事對渡輪船隊狀況的看法時，吾等已向 貴公司取得一份完整的渡輪船隊資料清單。根據該清單，吾等注意到，七艘渡輪的船齡介乎三十九至四十五年，兩艘介乎三十三至三十四年，另有六艘介乎二十四至二十六年。預期該十五艘老舊渡輪將繼續營運，直至採購足夠的新渡輪以替換該等渡輪為止。隨著該等渡輪船齡增加，所需的保養及維修工作量亦會增加；此外，相關替換零件可能變得過時，且更換成本可能進一步上升。此外，自2023年起，新明珠系列渡輪的數目逐步增加至十三艘，且仍有更多渡輪正在建造中。新渡輪數目增加，船隊每日投入使用勢必帶來定期保養需求；而該系列渡輪數目持續增加，自然會增加對總渡輪技術支援服務協議項下額外年度上限的需求。

貴公司在釐定總渡輪技術支援服務協議項下的修訂年度上限時，已利用其過往數據，按渡輪的航行里程及／或使用時間計算主要維修需求。由於渡輪船隊的數目顯著增加，整體船隊的航行里程及／或使用時間亦大幅增加，因此有必要設定修訂年度上限。

鑒於老舊船隊的退役時間延後，以及新渡輪數目增加，吾等認為，總渡輪技術支援服務協議項下的修訂年度上限乃按正常商業條款釐定，且屬 貴集團日常及一般業務過程；就獨立股東而言，該等上限公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

3. 總貨物倉儲及運輸協議

(i) 總貨物倉儲及運輸協議之主要條款

協議日期：	2024年11月25日
協議年期：	2025年1月1日至2027年12月31日
訂約方：	(i) 貴公司 (ii) 廣東省港航
主要事項：	根據總貨物倉儲及運輸協議， 貴集團任何成員公司均同意應廣東省港航集團任何成員公司的要求，不時按照 貴集團任何成員公司與廣東省港航集團任何成員公司將訂立的相關貨物倉儲及運輸協議的條款及條件，向廣東省港航集團任何成員公司提供貨物倉儲及運輸服務。

付款條款： 廣東省港航集團須於雙方每月月結後的30日內向 貴集團支付款項。

定價基準： 提供貨物倉儲及運輸服務的費用將由訂約雙方於訂立相關服務協議時，參照所需倉儲空間的類型及營運費用、運輸目的地、貨物的尺寸、重量及種類，以及運輸方式而釐定。 貴集團於訂立總貨物倉儲及運輸協議項下擬訂立的相關協議時，向廣東省港航集團所報的費用及條款將不優於向規模相若的獨立第三方所提供的費用及條款，並將參考至少兩份向獨立第三方就類似服務所提供的報價而釐定。

(ii) 訂立總貨物倉儲及運輸協議之理由及裨益

根據 貴公司管理層所告知， 貴集團預期，隨著新業務於2026年3月開始營運，屯門及南沙物流園的倉庫根據總貨物倉儲及運輸協議展開合作，倉儲業務量將有所增加。

吾等已審閱日期為2026年3月30日的協議。根據該協議， 貴集團的一家附屬公司同意向一家倉儲服務供應商提供倉儲服務；該供應商專注於為跨境網上零售商提供相關服務。鑑於此為先前未曾預見的新業務，有必要提高年度上限以配合該新業務。

經考慮上述理由，吾等認為，總貨物倉儲及運輸協議乃按正常商業條款訂立，且屬 貴公司日常及一般業務過程；就獨立股東而言，該協議屬公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

(iii) 定價基準

根據 貴公司所告知，提供貨物倉儲及運輸服務的費用將由訂約雙方於訂立相關服務協議時，參照所需倉儲空間的類型及營運費用、運輸目的地、貨物的尺寸、重量及種類，以及運輸方式而釐定。 貴集團於訂立總貨物倉儲及運輸協議項下擬訂立的相關協議時，向廣東省港航集團所報的費用及條款將不優於向規模相若的獨立第三方所提供的費用及條款，並將參考至少兩份向獨立第三方就類似服務所提供的報價而釐定。

為釐定總貨物倉儲及運輸協議項下定價基準的公平性及合理性，吾等已要求 貴公司提供自2025年1月1日起至最後實際可行日期止每個季度隨機選取月份向獨立第三方開具的發票。根據上述抽樣方法，吾等已取得七組發票，並將向廣東省港航集團收取的費用與向兩家獨立第三方收取的費用作比較，以確定向廣東省港航集團提供的價格是否不優於向獨立第三方提供的價格。

因此，吾等認為，總貨物倉儲及運輸協議項下的定價基準乃按正常商業條款釐定，且相關交易屬 貴集團日常及一般業務過程；就獨立股東而言，該定價基準公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

(iv) 年度上限及計算依據

下表載列非豁免持續關連交易項下總貨物倉儲及運輸協議年度上限的概要，包括：(i)截至2025年12月31日止年度、截至2026年8月31日止八個月及截至2026年9月30日止九個月的歷史年度上限；(ii)截至2026年及2027年12月31日止兩個財政年度的原訂年度上限；及(iii)修訂年度上限：

				截至12月31日止年度			
	歷史期間	歷史期間 (2026年 8月31日	歷史期間 (2026年 9月30日				
	歷史期間	止的八個月)	止的九個月)	原訂	修訂	原訂	修訂
	2025年	2026年	2026年	2026年	2026年	2027年	2027年
	(千港元)	*(千港元)*	*(千港元)*	*(千港元)*	*(千港元)*	*(千港元)*	*(千港元)*
金額／年度上限	20,514	12,889	14,242	23,500	37,000	24,800	46,000

自2026年1月1日起至最後實際可行日期止，非豁免持續關連交易項下之總貨物倉儲及運輸協議的實際金額，並未超過截至2026年12月31日止年度的原訂年度上限。

在釐定總貨物倉儲及運輸協議項下的修訂年度上限時，董事會已考慮新業務於2026年3月開始營運後，屯門及南沙物流園的倉庫根據總貨物倉儲及運輸協議展開合作，預期倉儲業務量將會增加。

過往，貴集團曾根據總貨物倉儲及運輸協議向廣東省港航集團不定期提供服務。然而，廣東省港航集團已成功爭取到一名客戶，該客戶將長期使用 貴集團的倉庫，以滿足其倉儲及物流需求，因而促成於2026年3月簽訂相關協議。在為期三個月的期間內， 貴集團注意到該新業務所產生的收入大幅增加，並按該三個月的收入進行外推計算，再加入緩衝額，以釐定修訂年度上限。吾等已審閱該新業務所產生的收入，並認同若 貴集團希望繼續向廣東省港航集團的客戶提供總貨物倉儲及運輸協議項下的服務，修訂年度上限實屬必要。

鑒於該新業務將為 貴集團帶來額外收入，吾等認為，總貨物倉儲及運輸協議項下的交易乃按正常商業條款進行，且屬 貴集團日常及一般業務過程；就獨立股東而言，修訂年度上限公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

4. 總供油協議

(i) 總供油協議之主要條款

協議日期：	2024年11月25日
協議年期：	2025年1月1日至2027年12月31日
訂約方：	(i) 貴公司 (ii) 廣東省港航
主要事項：	根據總供油協議， 貴集團同意應廣東省港航集團任何成員不時提出的要求，按照 貴集團成員與廣東省港航集團成員將訂立的相關供油協議的條款及條件，向由廣東省港航集團擁有、租用或營運，或由其擔任代理人的客運渡輪、貨船及道路運輸車輛供應柴油及潤滑油；或以代理人或供應商身份向廣東省港航集團供應柴油及潤滑油。

柴油及潤滑油均為主要石油公司生產並向 貴集團銷售的標準產品。 貴集團會從石油公司指定地點提取柴油，而潤滑油則會在 貴集團下達訂單後送至 貴集團的油輪。就向客戶供應柴油而言，客戶會安排透過 貴集團的油輪或於碼頭購買柴油。至於潤滑油， 貴集團會透過其油輪向客戶供應。

如本通函所述， 貴集團可應廣東省港航集團任何成員不時提出的要求，按照 貴集團成員與廣東省港航集團成員將訂立的相關供油協議的條款及條件，擴大燃料供應服務範圍，將由廣東省港航集團擁有、租用或營運，或由其擔任代理人或供應商的道路運輸車輛納入服務範圍。

付款條款： 廣東省港航集團須於雙方每月月結後的30日內向 貴集團支付柴油及潤滑油價款。

定價基準： 就柴油供應而言，視乎供應條款及客戶規模， 貴集團的定價政策簡述如下：

(a) 就定期向 貴集團採購並按月結算的客戶而言，費用為以下各項的總和：(i)柴油供應商按月報價的柴油平均現貨價，該價格以新加坡現貨市場價格(亞洲主要石油參考價格之一)為基準；(ii)柴油供應商收取及 貴集團產生的倉儲及運輸費用(該等費用將轉嫁予客戶)；及(iii)標準操作處理費(視乎柴油供應地點，並計及各地點的營運成本而定)；或

(b) 就不定期向 貴集團採購並於每次採購柴油時結算的客戶而言，柴油售價以柴油供應商報價中所列的柴油現貨價為基準。該現貨價乃按供油前1日的新加坡現貨市場價格(亞洲主要石油參考價格之一)釐定，並參考香港其中一家最大柴油供應商所報的柴油售價。

就柴油定價政策(a)而言， 貴集團業務營運部門將為所有定期客戶編製每月定價表，以釐定客戶的最終價格，並須經業務營運經理審批。鑒於廣東省港航集團為 貴集團的定期客戶， 貴集團按根據定價政策(a)釐定的價格收費。就定價政策(b)而言，柴油價格將由業務營運部門於每日開始營業前釐定，並於當日按劃一價格收費。

貴集團根據上文所披露的定價因素向客戶釐定標準價格。向廣東省港航集團收取的柴油價格亦將參考至少兩份提供予獨立第三方且涉及類似交易的報價或定價紀錄來釐定，以確保向廣東省港航集團提供的價格不優於向獨立第三方提供的價格。當合約由獨立第三方投標時，獨立第三方亦將按標準價格或更具競爭力的價格收費。

至於潤滑油(乃主要石油公司生產及銷售的標準產品)， 貴集團將按成本加成方式收費，而加成後的價格將低於生產商建議零售價，以維持其相較市場上其他潤滑油品牌的競爭力。 貴集團將參考競爭對手網站等各種公開渠道所載的類似產品售價，釐定潤滑油價格的加成。倘供應商提供的潤滑油價格有所變動， 貴集團業務營運部門將檢討價目表，而任何價格變動均須經業務營運經理審批。潤滑油按同一價格售予所有客戶。

貴集團向廣東省港航集團提供的柴油及潤滑油價格及條款，不會優於提供予獨立第三方的價格及條款。 貴集團向廣東省港航集團供應柴油及潤滑油的條款，與向 貴集團其他獨立客戶供應該等產品的條款大致相同，並將參照柴油及潤滑油的採購數量、交付量、交付頻率、付款條款，以及根據招標程序及與客戶的關係而釐定，並須參考至少兩份向獨立第三方就類似交易提供的報價或定價紀錄。

(ii) 訂立總供油協議之理由及裨益

據 貴公司管理層所告知， 貴集團預期燃料價格將上升，並會根據總供油協議將燃料供應業務擴展至道路運輸車輛。擴展後， 貴集團將向由廣東省港航集團擁有、租賃、營運或管理的道路運輸車輛供應燃料，或以代理人或供應商身份向廣東省港航集團供應燃料。此舉帶來新的業務範疇，並顯著增加整體交易量。此外，董事會已考慮到自2024年11月釐定原訂年度上限以來柴油價格的升幅，以及柴油價格未來可能進一步上升。柴油平均價格由2024年每公升5.39港元上升至截至2026年8月31日止八個月每公升7.11港元，增幅約31.9%。由於向廣東省港航集團收取的價格乃參照當時全球市場價格釐定，過往柴油價格上升及預期的進一步升幅將導致每公升供應價格提高。

根據吾等與 貴公司的討論，吾等注意到，廣東省港航集團已開始將道路運輸車輛的燃料採購納入其採購範圍，而過往此類採購並不重大。鑑於近期向道路運輸車輛供應燃料的銷售額有所增加，吾等認為，提高原訂年度上限將有助 貴集團把握增加收入的機會。此外，伊朗戰爭爆發亦導致燃料價格大幅上升，令原訂年度上限不足以應付有關需求。

經考慮上述理由，吾等認為，總供油協議乃按正常商業條款訂立，並於 貴公司日常及一般業務過程中進行；就獨立股東而言，該協議屬公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

(iii) 定價基準

就提供柴油供應而言，根據供應條款及客戶規模， 貴集團的定價政策簡述如下：

(a) 就定期向 貴集團採購並按月結算的客戶而言，定價為以下各項之總和：(i)柴油供應商按月提供的報價所載之柴油月平均現貨價格，該價格以新加坡現貨市場價格(亞洲主要石油參考價格之一)為基準；(ii)柴油供應商向 貴集團收取並由 貴集團承擔的倉儲及運輸費用，該等費用將轉嫁予客戶；及(iii)標準操作處理費，該費用按柴油供應地點釐定，並計及各地點的營運成本；或

(b) 就不定期向 貴集團採購並於採購柴油時發出賬單的客戶而言，定價乃以柴油供應商報價所載、按供油前1日的新加坡現貨市場價格(亞洲主要石油參考價格之一)釐定的柴油現貨價格為基準，並參考香港最大柴油供應商之一所報的柴油售價。

就柴油定價政策(a)而言， 貴集團的業務營運部將為所有定期客戶編製每月定價表，以釐定各客戶的最終價格，並須經業務營運經理批准。由於廣東省港航集團一直是 貴集團的定期客戶， 貴集團按定價政策(a)所釐定的價格向其收費。就柴油定價政策(b)而言，柴油價格將由業務營運部於每日開始營運前釐定，並於當日按同一價格收費。

貴集團根據上述披露的定價因素向客戶制定標準價格。向廣東省港航集團收取的柴油價格將參考至少兩份向獨立第三方就類似交易提供的報價或定價紀錄來釐定，以確保向廣東省港航集團提供的價格不比向獨立第三方提供的價格更為優惠。當合約由獨立第三方投標時，獨立第三方亦將按標準價格或更具競爭力的價格收費。

就有關提供潤滑油而言(乃主要油公司生產及銷售的標準產品)， 貴集團將按成本加成收費，收費將低於生產商提供的潤滑油建議零售價，以維持與市場其他潤滑油品牌相比的競爭力。 貴集團將參考來自競爭對手的網站等各種公開渠道的同類產品售價後，釐定潤滑油的價格加成。當從供應商取得潤滑油的價格有任何變動時， 貴集團將會檢討價目表，而任何價格變動將需經業務營運經理審批。潤滑油按同一價格售予所有客戶。

貴集團向廣東省港航集團供應柴油及潤滑油的價格及條款，不會優於提供予獨立第三方的價格及條款。 貴集團向廣東省港航集團供應柴油及潤滑油的條款，與向 貴集團其他獨立客戶供應該等產品的條款大致相同，並參照柴油及潤滑油的採購數量、交付量、交付頻率、付款條款、經招標程序釐定的招標條款，以及與客戶的關係而釐定，並須參考至少兩份向獨立第三方就類似交易提供的報價或定價紀錄。

為評估總供油協議定價基準的公平性及合理性，吾等就 貴集團與廣東省港航集團自2025年1月1日起至最後實際可行日期止的過往交易，按每季分別隨機抽取柴油及潤滑油交易樣本並審閱相關文件副本，並將該等樣本與 貴集團向其他獨立第三方就類似產品及日期開具的發票進行比較。因此，吾等分別就柴油和潤滑油，各取得共七組可供比對的發票。吾等認為，考慮到柴油價格隨時間波動，每季抽取的隨機樣本涵蓋各年度不同時段，具代表性且足以供吾等評估，因此採用該樣本數量公平合理。

根據吾等對發票的審閱，吾等注意到， 貴集團向廣東省港航集團銷售柴油及潤滑油的價格，並不優於獨立第三方支付的標準價格，因此符合總供油協議下的定價基準。根據吾等與管理層的討論及所審閱的樣本，柴油供應商收取的倉儲及運輸費用已轉嫁予客戶，並按加油地點收取額外的標準營運處理費。

就潤滑油供應而言，廣東省港航集團及獨立第三方客戶所支付的價格，均視乎其所需的潤滑油類型而定，且價格相同。吾等亦注意到，總供油協議所載的定價及付款條款，對廣東省港航集團而言，並不較開具予其他獨立第三方的上述相關發票樣本所載條款更為有利。

根據吾等已審閱的上述發票，以及與管理層就定價釐定方式所進行的討論，吾等認為，該定價基準乃按正常商業條款訂立，並屬 貴集團日常及一般業務過程；就獨立股東而言，該定價基準屬公平合理，並符合 貴公司及股東之整體利益。

(iv) 年度上限及釐定基準

下表概列非豁免持續關連交易項下總供油協議的年度上限摘要，其中包括：(i)截至2025年12月31日止財政年度、截至2026年8月31日止八個月及截至2026年9月30日止九個月的過往年度上限；(ii)截至2026年及2027年12月31日止兩個年度的原訂年度上限；及(iii)修訂年度上限：

				截至12月31日止年度			
	歷史期間	歷史期間(2026年8月31日止的八個月)	歷史期間(2026年9月30日止的九個月)	原訂	修訂	原訂	修訂
	2025年	2026年	2026年	2026年	2026年	2027年	2027年
	(千港元)	*(千港元)*	*(千港元)*	*(千港元)*	*(千港元)*	*(千港元)*	*(千港元)*
金額／年度上限	40,254	65,982	73,988	76,700	154,000	77,000	155,000

自2026年1月1日起至最後實際可行日期止，非豁免持續關連交易項下之總供油協議的實際金額，並未超過截至2026年12月31日止年度的原訂年度上限。

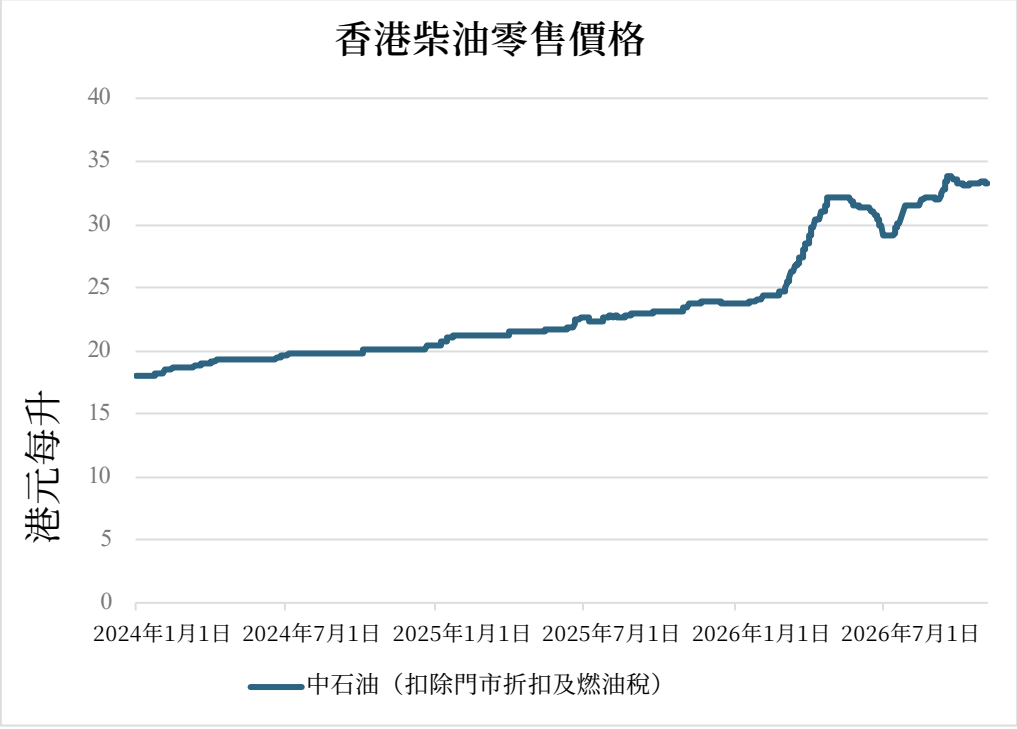
在釐定修訂年度上限時，董事已考慮預期燃油價格上升，以及根據總供油協議將燃油供應業務擴展至道路運輸車輛。將業務擴展至由廣東省港航集團擁有、租用、營運或管理的道路運輸車輛，或向廣東省港航集團(作為代理人或供應商)供應燃油，將開闢新的業務來源，從而顯著增加整體交易量。此外，董事會亦已考慮自2024年11月設定原訂年度上限以來柴油價格的上漲，以及未來可能進一步上漲的情況。柴油平均價格已由2024年的每公升5.39港元，上升至截至2026年8月31日止八個月的每公升7.11港元，增幅約為31.9%。由於向廣東省港航集團收取的價格乃參照當時的全球市場價格釐定，過往燃油價格的上漲及預期可能進一步上漲，將導致每公升燃油供應價格上升。

吾等已就總供油協議的修訂年度上限大幅增加一事與 貴公司進行討論。根據 貴公司提供的資料，此次增幅的相當部分源於新設立的道路運輸車輛燃料供應業務。根據廣東省港航集團向 貴集團提供的數據，預計道路運輸車輛的柴油年消耗量將達750萬公升。按目前每公升約7.50港元的柴油價格計算，僅道路運輸車輛一項，便會令年度上限增加約5,600萬港元。

柴油價格

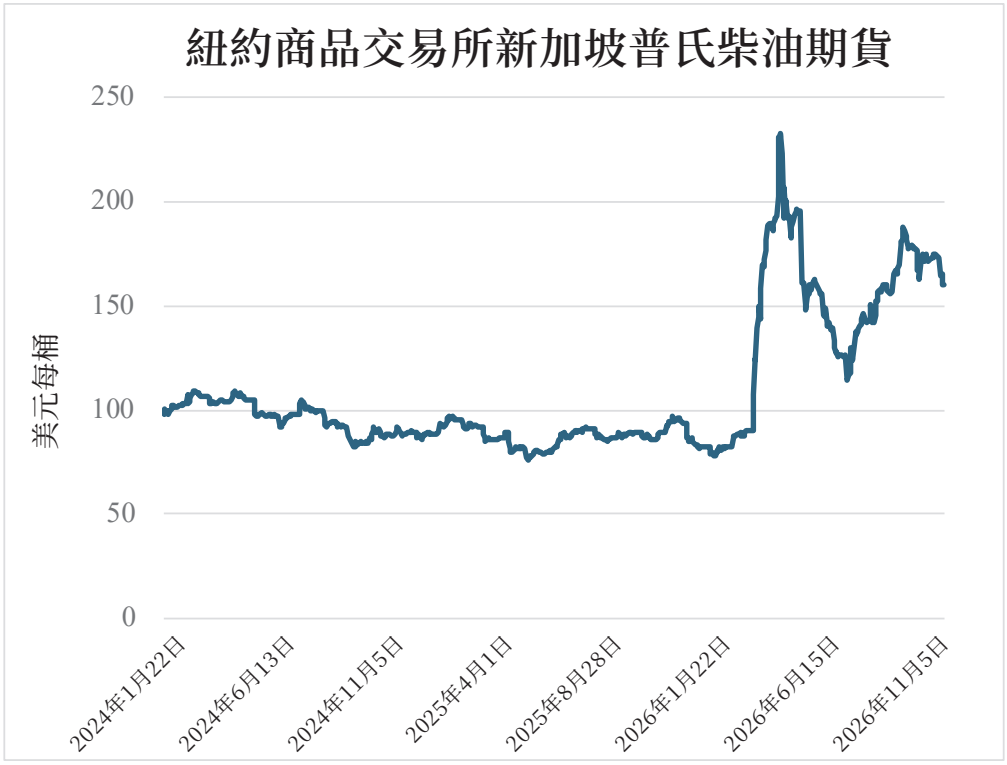
柴油乃原油提煉而成的產品，其價格會隨全球原油價格波動。由於總供油協議的年度上限乃根據柴油價格釐定，任何影響原油價格的全球性事件均可能導致柴油價格大幅波動，並影響年度上限。

中東近期的政治緊張局勢已將原油價格推升至近年罕見的水平。根據香港消費者委員會提供的資料，中石油提供的零售柴油折扣後泵價，已由2024年1月的每公升18港元，上升至伊朗戰事爆發後截至最後實際可行的日期的每公升33港元，增幅約為83%。



資料來源：消費者委員會(www.consumer.org.hk)

在全球市場上，柴油價格亦大幅上漲。紐約商品交易所(NYMEX)新加坡普氏柴油期貨(柴油亦稱為「**gasoil**」)價格由2024年1月的每桶約98美元，上升至今日的每桶159美元，漲幅約為62%。



資料來源：www.investing.com

鑒於無人能確定中東衝突何時結束，貴公司在釐定年度上限時採取審慎方針，採用較高的柴油價格。吾等認為此舉審慎，因為此舉可確保已設定足夠的年度上限，以盡量減少對 貴集團業務營運造成的干擾。由於總供油協議准許 貴集團向其關連人士銷售柴油及相關潤滑油，而該等交易對 貴公司而言屬收益性質，因此，為 貴公司及股東的整體利益，總供油協議的年度上限應設定於足夠水平，以免妨礙 貴集團的收益活動。

經考慮上述理由，吾等認為，總供油協議項下的修訂年度上限乃按正常商業條款釐定，並屬 貴公司日常及一般業務過程中；就獨立股東而言，該等修訂年度上限屬公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益。

5. 內部監控措施

為確保(i) 貴集團向廣東省港航集團提供之非豁免持續關連交易條款不優於向獨立第三方提供之條款或不遜於 貴集團獲獨立第三方所提供之條款；及(ii)擬修訂之年度上限及經修訂之年度上限均無超逾限額， 貴公司已將下列非豁免持續關連交易監管程序納入 貴公司內部監控系統：

(i) 已編製與關連交易實施辦法(包括持續關連交易)有關的政策，以確保對貴集團關連交易的適當控制及管理；

(ii) 貴公司將根據內控手冊及程序監管非豁免持續關連交易；

(iii) 貴公司內審部將至少每年定期審閱及查核2024年總協議下非豁免持續關連交易之進展；

(iv) 貴公司財務部將每季度收集及向管理層匯報非豁免持續關連交易的交易金額之數據以確保經董事會或獨立股東批准之年度上限並無超逾限額，若相關年度上限的80%已被使用，財務部將通知管理層，管理層需評估剩餘的未使用年度上限是否足夠，以及是否需要嚴格控制交易金額以維持在相關年度上限之內，或是否需要調整相關年度上限；

(v) 貴公司核數師根據上市規則之年度申報及審閱規定對非豁免持續關連交易數據進行年度審閱；及

(vi) 獨立非執行董事將根據上市規則第14A.55條之規定每年審閱非豁免持續關連交易。

為確定 貴公司是否已實施充分的內部控制措施，以及該等措施是否已妥善執行，吾等已進行以下審閱：

(i) 取得並審閱關連交易實施辦法的副本；

(ii) 取得並審閱核數師就其對2024年總協議項下非豁免持續關連交易流程所進行的審閱及查核所編製的報告副本；及

(iii) 向財務部門索取並審閱一份報告，該報告概述 貴集團現有持續關連交易的年度上限水平。

經進行上述評估後，吾等並未發現任何重大缺陷，致使 貴公司在進行非豁免持續關連交易項下擬進行的持續關連交易時無法完全遵守上市規則。

推薦建議

經考慮上述主要因素及理由，吾等認為，非豁免持續關連交易下的總渡輪技術支援服務協議、總貨物倉儲及運輸協議、總供油協議及修訂年度上限及其項下擬進行之交易，乃於 貴集團日常及一般業務過程中訂立，按一般商業條款訂立，對獨立股東而言誠屬公平合理，並符合 貴公司及股東之整體利益。

因此，吾等建議獨立董事委員會推薦獨立股東投票贊成於即將舉行的股東大會上提呈的普通決議案，批准非豁免持續關連交易及建議修訂年度上限。

此 致

代表
富比資本有限公司
董事
蔡一中

蔡一中先生為向香港證券及期貨事務監察委員會註冊的持牌人士，並為富比資本有限公司的負責人員，可從事證券及期貨條例項下第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動。彼在企業融資方面擁有20年經驗。

1. 責任聲明

本通函所載資料包括根據上市規則須提供有關本公司之資料。董事願對本通函所載資料的準確性共同及個別承擔全部責任，且在作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本通函所載資料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) 董事及主要行政人員之權益

於最後實際可行日期，本公司董事或主要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、相關股份或債券(視情況而定)中，概無擁有(a)根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所的任何權益或淡倉(包括按照證券及期貨條例有關條文被當作或視作擁有的權益及淡倉)；或(b)根據證券及期貨條例第352條須載入該條所述登記冊之任何權益或淡倉；或(c)根據上市規則項下上市公司董事進行證券交易的標準守則規定須知會本公司及聯交所之權益或淡倉。

於最後實際可行日期：

(i) 概無董事與本集團任何成員公司訂有或擬訂立任何服務合約，惟不包括於一年內屆滿或本集團可於一年內免付賠償(法定賠償除外)而予以終止之合約；

(ii) 概無董事於本集團任何成員公司自2025年12月31日(即本集團最近期公佈之經審核賬目之結算日)以來收購或出售或租用或擬收購或擬出售或擬租用之任何資產中，擁有任何直接或間接權益；及

(iii) 概無董事於最後實際可行日期仍屬有效且與本集團整體業務有重大關係之任何合約或安排中擁有重大權益。

(b) 於本集團其他成員公司之重大股權

於最後實際可行日期，據本公司董事或主要行政人員所知，以下人士(本公司董事或主要行政人員除外)於本公司股份或相關股份中擁有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之權益或淡倉，或直接或間接擁有附有權利可於任何情況下在本集團任何其他成員公司股東大會投票之任何類別股本之面值10%或以上權益：

股份好倉－股份之權益

股東名稱	**身份／權益性質**	**股份數目**[附註1]	**佔已發行股本百分比**[附註2]
珠江船務企業[附註3]	實益擁有人	796,035,520 (L)	71%
廣東省港航[附註3]	控制法團的權益	796,035,520 (L)	71%

附註：

1. 字母「L」指於本公司的股份的好倉。

2. 持股百分比乃根據於最後實際可行日期本公司1,121,166,885股已發行股份計算。

3. 珠江船務企業由廣東省港航全資擁有，根據證券及期貨條例，廣東省港航被視為於珠江船務企業持有的所有股份中擁有權益。因此，上文(i)及(ii)股東披露權益乃關於相同持股量。

除上文披露者外，據董事所知，於最後實際可行日期，概無其他人士於本公司股份或相關股份中擁有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之權益或淡倉，或直接或間接擁有附有權利可於任何情況下在本集團任何其他成員公司股東大會投票之任何類別股本之面值10%或以上權益。

於最後實際可行日期，就董事會所知，以下董事為本公司主要股東之董事或僱員：

董事姓名	**主要股東實體名稱**	**職位**
周軍先生	珠江船務企業	董事
鍾燕女士	珠江船務企業	董事

3. 董事於競爭業務之權益

於最後實際可行日期，概無任何董事及彼等各自之聯繫人士於與本集團直接或間接競爭或可能競爭的任何業務(本集團業務除外)中擁有任何權益(若彼等各自為控股股東，需根據上市規則第8.10條規定披露)或根據上市規則與本集團存在或可能存在任何其他利益衝突。

4. 重大不利變動

於最後實際可行日期，董事概不知悉自2025年12月31日(即本公司最近期公佈之經審核財務報表之結算日)以來，本集團之財務或營運狀況有任何重大不利變動。

5. 專家同意書

本通函中提供意見或建議或在本通函中提及之專家的資格如下：

名稱	資格
富比資本有限公司	根據證券及期貨條例可進行證券及期貨條例項下第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌法團

獨立財務顧問已就本通函的刊行發出同意書，同意按本通函所載形式及文義轉載其函件或陳述及引述其名稱，且迄今並無撤回同意書。

於最後實際可行日期，獨立財務顧問並無於本集團的股本擁有實益權益，亦無擁有任何可認購或提名其他人士認購本集團證券的權利(不論在法律上是否可予行使)。

於最後實際可行日期，獨立財務顧問並無於本集團自2025年12月31日(即本公司最近期公佈經審核賬目的結算日)以來所收購、出售、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。

6. 一般事項

本通函之中英文版如有任何歧義，概以英文版為準。

7. 可查閱文件

下列文件副本將於本通函日期起計14天於聯交所網站(http://www.hkexnews.hk)及本公司網站(https://www.cksd.com/en)刊載：

(a) 總渡輪技術支援服務協議；

(b) 總貨物倉儲及運輸協議；

(c) 總供油協議；及

(d) 本附錄標題為「專家同意書」之段落所指之獨立財務顧問所發出之書面同意書。

珠江船務企業(股份)有限公司
Chu Kong Shipping Enterprises (Group) Co., Ltd.

(於香港註冊成立之有限公司)

(股份代號:00560)

股東大會通告

茲通告珠江船務企業(股份)有限公司(「**本公司**」)謹定於2026年11月26日(星期四)下午3:00時(香港時間)假座香港金鐘金鐘道95號統一中心10樓統一會議中心舉行股東大會(「**股東大會**」),藉以考慮並酌情通過(不論有否作出修訂)下列決議案為普通決議案:

普通決議案

1. 「**動議**:

(a) 謹此確認、追認及批准修訂年度上限及項下之擬進行交易(已於2026年11月11日的通函內作出定義及詳述);及

(b) 本公司任何一名或多名董事謹此獲授權為落實建議修訂年度上限、實施修訂年度上限及項下之擬進行交易進行一切彼等認為屬必須之有關行動及事宜、簽署及簽立一切有關文件(包括加蓋本公司印章)及採取一切彼等認為屬必須、適合或適宜之有關步驟。」

承董事會命
珠江船務企業(股份)有限公司
董事總經理
周軍

香港,2026年11月11日

附註：

1. 凡有權出席股東大會並於會上投票之股東，均可委派一名或多名受委代表代其出席大會並(在本公司章程細則之條文規限下)於會上投票。受委代表毋須為本公司股東，惟須親身出席股東大會。如多於一名受委代表獲委任，則該委任須註明每名就此獲委任之受委代表所涉及之股份數目及類別。

2. 代表委任表格必須由委任人或書面正式授權代表親筆簽署，或如委任人為一間公司，則代表委任表格須加蓋公司印鑑或經由公司負責人或授權代表親筆簽署。

3. 代表委任表格必須按照其上印備之指示填妥及簽署並連同經簽署之授權書或其他授權文件(如有)或經由公證人簽署證明之該等授權書或授權文件副本，盡快並無論如何於股東大會或其任何續會(視情況而定)指定舉行時間48小時前(即2026年11月24日(星期二)下午3:00時(香港時間))送抵本公司之股份過戶登記處卓佳證券登記有限公司(地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓)，方為有效。填妥及交回代表委任表格後，股東仍可依願親身出席股東大會或其任何續會並於會上投票，在此情況下，代表委任表格將被視為撤銷。

4. 本公司將自2026年11月23日(星期一)至2026年11月26日(星期四)(包括首尾兩日)暫停辦理股份過戶登記手續，期間將不會進行任何股份之過戶登記。為確定股東可出席股東大會及於會上投票的權利，各股東必須將所有過戶文件連同有關股票最遲於2026年11月20日(星期五)下午4:30(香港時間)送達本公司之股份過戶登記處卓佳證券登記有限公司(地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓)辦理過戶登記手續。

5. 倘屬股份之聯名持有人，則該等持有人中任何一名均可就該等股份於股東大會上投票(不論親身或委派代表)，猶如其為唯一有權投票者。然而，倘超過一名聯名持有人親身或委派代表出席股東大會，則僅在本公司股東名冊內就該等股份名列首位之其中一名上述人士方有權就此投票。

6. 決議案將以投票方式表決。

7. 於本通函日期，本公司執行董事為周軍先生；非執行董事為鍾燕女士；獨立非執行董事為陳棋昌先生、邱麗文女士、陳仲尼先生及鄧以海先生。