

---

## 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

**主要交易**

**出售兩艘船舶**

---

二零一六年九月二十九日

---

## 目 錄

---

	頁次
釋義 .....	1
董事會函件 .....	3
附錄一 – 財務資料 .....	9
附錄二 – 一般資料 .....	11

---

## 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：

「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；
「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；
「出售事項」	指	根據第一份協議及第二份協議分別出售第一艘船舶及第二艘船舶；
「Fairline」	指	Fairline Consultants Limited為一間於英屬處女群島註冊成立之有限公司，乃於最後實際可行日期持有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%)之本公司控權股東；
「第一份協議」	指	第一賣方與第一買方於二零一六年九月七日就出售第一艘船舶而訂立之協議備忘錄；
「第一買方」	指	HSL Melbourne Shipping Limited為一間於曼島註冊成立之公司；
「第一賣方」	指	Jinhan Marine Inc.為Jinhui Shipping之全資附屬公司；
「第一艘船舶」	指	「Jin Han」為一艘載重量61,414公噸及於香港註冊之散裝貨船；
「本集團」	指	本公司及其附屬公司；
「大靈便型船舶」	指	一艘載重量約為45,000公噸之乾貨船舶；
「靈便型船舶」	指	一艘載重量為40,000公噸以下之乾貨船舶；
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區；
「Jinhui Shipping」	指	Jinhui Shipping and Transportation Limited為一間於百慕達註冊成立之公司，並為本公司於最後實際可行日期擁有其約54.77%權益之附屬公司，其股份於奧斯陸證券交易所上市；

---

## 釋 義

---

「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	二零一六年九月二十六日，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70,000公噸及專為僅細小至能夠通過巴拿馬運河而設之船舶；
「超巴拿馬型船舶」	指	載重量約為90,000公噸至100,000公噸之船舶；
「第二份協議」	指	第二賣方與第二買方於二零一六年九月七日就出售第二艘船舶而訂立之協議備忘錄；
「第二買方」	指	BSL Malmo Shipping Limited為一間於曼島註冊成立之公司；
「第二賣方」	指	Jinming Marine Inc.為Jinhui Shipping之全資附屬公司；
「第二艘船舶」	指	「Jin Ming」為一艘載重量61,414公噸及於香港註冊之散裝貨船；
「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
「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。



**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：

**主要交易**  
**出售兩艘船舶**

**緒言**

董事提述本公司於二零一六年九月七日發表之公佈，內容有關根據兩份協議備忘錄出售兩艘船舶。第一賣方於二零一六年九月七日與第一買方訂立第一份協議以出售第一艘船舶。此外，第二賣方於二零一六年九月七日與第二買方訂立第二份協議以出售第二艘船舶。第一份協議與第二份協議並非互為條件。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。

本通函旨在向閣下提供有關出售事項之進一步資料。

---

## 董事會函件

---

### 出售事項

#### 賣方

第一賣方及第二賣方均為船舶擁有之公司，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54.77%權益之附屬公司。

#### 買方

第一買方及第二買方均為於曼島註冊成立之船舶擁有公司。第一買方及第二買方均為專注於環球海運投資之Mineworker's Private Equity Trust所成立及擁有。第一買方及第二買方之成立乃為代表Mineworker's Private Equity Trust，根據若干預先協議之目標及限制對貨櫃船舶、散裝船舶及油輪作出直接投資。第一買方及第二買方之主要業務為擁有船舶。

據董事會所知、所得資訊及所信，並在作出一切合理查詢後，第一買方、第二買方及彼等之股東及最終實益擁有人，以及彼等各自之聯繫人士均為獨立於本公司及其關連人士之第三者。

#### 代價

根據第一份協議，第一賣方同意按14,560,000美元（約113,568,000港元）之代價出售第一艘船舶，並由第一買方支付，詳情如下：

- (1) 第一買方已於二零一六年九月十四日支付2,912,000美元（約22,713,600港元）之首期按金；及
- (2) 第一買方須於第一艘船舶交付時支付餘額11,648,000美元（約90,854,400港元），而第一艘船舶將於二零一六年十月十四日至二零一六年十一月十四日期間進行交付。

根據第二份協議，第二賣方同意按13,940,000美元（約108,732,000港元）之代價出售第二艘船舶，並由第二買方支付，詳情如下：

- (1) 第二買方已於二零一六年九月十四日支付2,788,000美元（約21,746,400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11,152,000美元（約86,985,600港元），而第二艘船舶將於二零一六年九月二十八日至二零一六年十月三十一日期間進行交付。

---

## 董事會函件

---

出售事項之總代價為28,500,000美元(約222,300,000港元)。第一艘船舶及第二艘船舶各自之代價，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與出售船舶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，及與第一買方及第二買方經公平磋商後釐定。

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方與自願買方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。惟因每艘船舶從不相同，買方於提出收購價時會考慮各艘船舶之規格、保養質量及狀況。

管理層已基於經驗及市場知識，及經過多輪商討以考慮接受出價者所提出之收購價。總代價28,500,000美元(約222,300,000港元)乃被認為一項有利之交易，第一艘船舶及第二艘船舶之個別代價所反映之溢價，對比過去六個月船齡及大小相約之其他可比較船舶交易所獲得之售價最少高於10%。

### 該等船舶

第一艘船舶為一艘載重量61,414公噸之超級大靈便型船舶，於二零一一年建造並於香港註冊。第二艘船舶為一艘載重量61,414公噸之超級大靈便型船舶，於二零一零年建造並於香港註冊。第一賣方及第二賣方各為一間分別唯一擁有第一艘船舶及第二艘船舶以作特定用途之公司。

本集團自二零一一年起擁有第一艘船舶，而於二零一六年六月三十日其賬面淨值約為163,707,000港元。於截至二零一五年及二零一四年之十二月三十一日止之財政年度第一賣方於除稅前與除稅後，以及除去非經常項目前後之應佔虧損淨額分別約為102,224,000港元及22,384,000港元。

本集團自二零一零年起擁有第二艘船舶，而於二零一六年六月三十日其賬面淨值約為160,611,000港元。於截至二零一五年及二零一四年之十二月三十一日止之財政年度第二賣方於除稅前與除稅後，以及除去非經常項目前後之應佔虧損淨額分別約為100,074,000港元及24,158,000港元。

---

## 董事會函件

---

### 出售事項可能帶來之財務影響

根據上述第一艘船舶及第二艘船舶於二零一六年六月三十日之賬面淨值，本集團於出售第一艘船舶及第二艘船舶時將分別確認約五千三百萬港元及五千四百萬港元之賬面虧損。第一艘船舶及第二艘船舶之賬面虧損乃扣除估計費用四百七十萬港元後計算，其中主要包括第一艘船舶及第二艘船舶之佣金及律師費分別為二百四十萬港元及二百三十萬港元。然而，本集團於出售事項完成後將確認之實際賬面虧損，須根據第一艘船舶及第二艘船舶於彼等各自交付日期按本公司年報內所示之本集團船舶折舊政策計算之實際賬面淨值，及第一艘船舶及第二艘船舶於彼等各自交付日期所產生之實際出售成本而釐定。

第一艘船舶及第二艘船舶將被重新分類為於二零一六年九月三十日之流動資產下之持作出售資產。此外，所有直接與此兩艘船舶有關之負債，包括未償還之銀行借貸，將於二零一六年九月三十日由長期部份重新分類為流動部份。與第一艘船舶及第二艘船舶直接有關之未償還銀行借貸為船舶按揭貸款，而於二零一六年六月三十日之未償還結餘分別約82,610,000港元及79,892,000港元。本集團於二零一六年七月三十一日之債項總額為二十一億八千四百萬港元，而於出售事項後將會減少約一億六千三百萬港元。於出售事項後，本集團流動資產下之持作出售資產將減去第一艘船舶及第二艘船舶之賬面值，流動資產下之銀行結存將增加出售事項收取之出售所得款項淨額減去償還第一艘船舶及第二艘船舶之船舶按揭貸款後之餘額，而流動負債將減去用作全數償還第一艘船舶及第二艘船舶之船舶按揭貸款之金額。出售事項將會實現會計虧損，但會產生正向現金流量以達致鞏固本集團之整體流動資金。

### 所得款項用途

本集團擬將根據第一份協議及第二份協議所收取之出售所得款項淨額約70%用作償還各自之船舶按揭貸款及出售所得款項餘下部份將保留作為本集團之一般營運資金。

### 進行出售事項之原因

董事一直注視航運業目前之市況，並時刻監察，於有需要時調整本集團之船隊組合。董事相信，本集團可藉出售事項提升其營運資金狀況及進一步鞏固其流動資金狀況，並可透過不斷之資產組合管理而優化船隊組合。於二零一六年六月三十日，本公司維持營運資金於67,716,000港元，而本集團之流動資金總額為743,908,000港元，其中包括可出售股本及債務證券、銀行結存及現金。



## 董事會函件

二零一六年上半年之運費極為波動，並不時低於本公司之經營成本。本年初為散裝乾貨航運市場最惡劣之時期，鑒於信心崩潰，資產價格不斷下降。市場其後已從谷底顯著回升，但於吾等相信市場將會繼續恢復至船舶供求平衡更佳之同時，吾等繼續預期全球經濟之展望，特別是貨運市場，以及金融、商品及貨幣市場之前境仍存不穩定。這情況難免會對吾等業務表現及吾等船舶資產及財務資產之賬面值帶來波動，因此吾等相信於有機會時定期地減低債項及改善流動資金為審慎之做法。展望未來，吾等將會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，維持一支既年輕及現代化之船隊，不排除縮小船隊規模以讓吾等可於未來進一步著重謹慎及穩定為吾等之核心目標，度過目前之風暴。

波羅的海航運指數自二零一五年底已極為波動，並於二零一六年二月達至歷史新低。此為散裝乾貨航運市場最惡劣之時期，並影響資產價格及運費。本集團之運費乃與波羅的海航運指數直接相關。

### 波羅的海航運指數



資料來源：彭博

本集團目前擁有兩艘現代化之超巴拿馬型船舶、兩艘現代化之巴拿馬型船舶其中包括一艘根據本公司於二零一六年九月二十四日之公佈本集團將於二零一六年稍後出售之巴拿馬型船舶、二十七艘現代化及裝備抓斗之超級大靈便型船舶其中包括第一艘船舶及第二艘船舶、一艘根據本公司於二零一六年九月五日之公佈本集團將於二零一六年稍後出售之大靈便型船舶及一艘靈便型船舶。於出售事項後，總運載能力將由載重量1,876,762公噸減少至1,753,934公噸，而董事相信出售事項將不會對本集團之營運造成任何重大不利影響。

---

## 董事會函件

---

第一份協議及第二份協議之條款及條件乃根據一般商業條款，並參考目前之市值，經公平磋商後釐定。董事認為出售事項代表本集團之一個機會，以重新調整其船隊組合，及於現時高風險及波動之市場中減低吾等之業務風險承擔，而出售事項將會減低本公司之債項，亦可改善本集團之流動資金狀況。本集團於最近檢視吾等資產時，船舶之現有賬面淨值乃視作長期內在價值。然而，宏觀環境整體上未能預期之動盪，已對眾多市場其中包括散裝乾貨航運市場造成擾亂，令市場於極短時間內經歷極端之擺動。長遠之財務穩定更為重要，而減低債項之防禦行動，及進一步增加流動資金，將確保本公司可安然度過未來市場中任何不可預期之動盪。吾等相信出售事項乃符合本公司及其股東之最佳長遠利益。董事認為該等條款及條件均屬公平及合理，並符合本公司及其股東之整體最佳利益。

### 上市規則之涵義

根據上市規則之規定，由於出售第一艘船舶及第二艘船舶之一個或多個適用百分比率高於25%但低於75%，故此根據上市規則第14章，出售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條規定，股東之批准可以股東之書面批准取得，以代替召開股東大會，如下述條件完全符合(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，須由持有或合共持有公司已發行股本面值50%以上、有權在股東大會出席投票之一名股東或一批有密切聯繫之股東所給予。

持有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%)及500,000股Jinhui Shipping股份(相當於Jinhui Shipping已發行股份總數約0.59%)之本公司控權股東Fairline除透過其於本公司及Jinhui Shipping之持股權益外，並無於出售事項擁有權益。若本公司須召開股東大會以批准出售事項，並無股東須就出售事項放棄表決權利，而出售事項已獲股東以書面批准，該書面批准乃由Fairline發出。

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

二零一六年九月二十九日

## (1) 債項

於二零一六年七月三十一日，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，本集團之未償還有抵押銀行貸款約二十一億八千四百萬港元。

於二零一六年七月三十一日，本集團之信貸乃由若干本集團之物業、機器及設備及投資物業之賬面淨值合共約四十四億二百萬港元、持作出售資產之賬面值合共約五千一百萬港元，以及銀行存款約七千七百萬港元均已作為抵押。屬本集團成員之二十九間船舶擁有之附屬公司之股份，連同轉讓三十五間船舶擁有之附屬公司之租船合約收入亦已抵押，以作為本集團所動用信貸之擔保。上述之未償還銀行借貸及信貸，均由本公司或Jinhui Shipping擔保。

除上述者及集團內公司間負債外，於二零一六年七月三十一日，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、或任何擔保或其他重大或然負債。

## (2) 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、可出售股本及債務證券，以及可供動用之信貸額，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。

本集團經營一支現代化之散裝乾貨船隊，船隊乃用於運載貨物或以期租租出，兩者之中以預期可為本集團帶來較高經濟效益為選擇。將合約分派或指定予個別船舶乃取決於適用性、可用性、位置及／或租船人任何特定要求。本集團維持靈活之租船政策，並評估市場狀況以為吾等船隊追求最理想之僱用機會。

二零一六年上半年之運費極為波動，並不時低於本公司之經營成本。本年初為散裝乾貨航運市場最惡劣之時期，鑒於缺乏信心，資產價格已不斷下降，但其後已從谷底顯著回升。吾等相信現時之艱鉅市況不會長期持續，惟復甦及達至平衡之路將為艱鉅而前路亦不乏挑戰。根據吾等對散裝乾貨市場之觀察，預期將會有更多船廠陷入財務困境，船東盡力拖延及取消新造船舶訂單，而金融人員於此背景下將盡力避免新風險。此行業內某些參與者將會停止運作，能留下於市場內營運的，為有經驗、有專長、有長遠承擔及獲得可信賴之合作夥伴支持之船東。

有數項因素將繼續決定散裝乾貨市場復甦之速度：(1)中國主要散裝乾貨商品進口活動需求增長波動，而煤炭及鐵礦砂之進口數量於二零一五年底期間下跌後，於近月出現健康增長；(2)某些原材料價格回升，對商品市場灌輸某程度之穩定性；及吾等認為最重要之(3)過去兩年內不理性之新造船舶訂單將會帶來怎樣的結果。

供應商、買家及金融人員所面對之困難全部指向二零一六年及其後新造船舶數目將會大量減少。由經營資歷有限之人士對財政收益之不理性預測，加上從貨幣及資本市場上均可輕易取得成本低廉之資金，及以賺取收費為前提之中介機構，所推動之過剩新造船舶訂單已產生適得其反之後果。縱使最近數月運費稍為回升，現時貿易環境依然艱鉅。如延期、將新造散裝船舶之訂單轉換為建造其他類型船舶、取消及船廠違約等事件將會令實際交付船舶比預期更少。眾多船東正耗盡流動資金，而金融人員肯定會避免對此行業新增額外風險。吾等會密切地監督貨運流程以確保能以高效率調度吾等之船舶以增加收入、確保及爭取最大收益包括就未解決之租船爭議所產生之潛在收回款項、確保維持高質素及安全之船隊，及限制成本以提高邊際利潤，致使於目前之危機過後能維持競爭力。

截至最後實際可行日期，吾等已公佈出售一艘巴拿馬型船舶、四艘超級大靈便型船舶(包括第一艘船舶及第二艘船舶)及一艘大靈便型船舶。預期會計虧損總額約為二億六千六百萬港元。吾等將繼續以謹慎及靈活之心態營運，並作好準備於各種不同之局面下以股東最佳利益而行事。吾等將竭盡所能度過困難、成為吾等支持者之可靠夥伴及成為吾等客戶長期優先選用之船舶供應商。

本集團經營一支現代化之散裝乾貨船隊，船隊乃用於運載貨物或以期租租出，兩者之中以預期可為本集團帶來較高經濟效益為選擇。賺取營業收入及盈利之能力乃取決於適用性、可用性、位置及／或租船人任何特定要求。

### (3) 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額、於上文標題為「(1) 債項」之本集團債項聲明及出售事項後，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。本公司之核數師亦已執行工作以取得對由此通函日期起計未來十二個月期間有足夠營運資金之合理保證之聲明。

## 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	佔已發行股份總數之百分比
	實益擁有人	配偶權益	信託受益人		
吳少輝	19,917,000	15,140,000	342,209,280	377,266,280	71.15%
			附註		
吳錦華	5,909,000	—	342,209,280	348,118,280	65.65%
			附註		
吳其鴻	3,000,000	—	342,209,280	345,209,280	65.10%
			附註		
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：於最後實際可行日期，Lorimer Limited(以一九九一年吳興波信託之受託人身份)為Fairline全部已發行股本之合法擁有法人，而Fairline則為342,209,280股股份(相當於已發行股份總數約64.53%)之合法及實益擁有法人。一九九一年吳興波信託為一項全權信託，其合資格受益人包括吳氏家族成員。吳少輝先生及吳錦華先生均為Fairline之董事。

## (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	佔已發行 Jinhui Shipping 股份總數 之百分比
	實益擁有人	配偶權益	信託受益人		
吳少輝	1,214,700	708,100	46,534,800 附註	48,457,600	57.66%
吳錦華	50,000	-	46,534,800 附註	46,584,800	55.43%
吳其鴻	-	-	46,534,800 附註	46,534,800	55.37%

附註： Lorimer Limited (以一九九一年吳興波信託之受託人身份) 為Fairline全部已發行股本之合法擁有法人，見前文所披露，Fairline為本公司之控權股東。

吳少輝先生、吳錦華先生及吳其鴻先生各為一九九一年吳興波信託之合資格受益人，因此透過彼等於本公司及Fairline之實益權益，而分別被視作於最後實際可行日期，擁有本公司持有之46,034,800股Jinhui Shipping股份(相當於已發行Jinhui Shipping股份總數約54.77%)及Fairline持有之500,000股Jinhui Shipping股份(相當於已發行Jinhui Shipping股份總數約0.59%)之權益。

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，根據證券及期貨條例之定義，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。

- (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最高行政人員）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	身份	股份數目	佔已發行股份總數之百分比
Fairline	實益擁有人	342,209,280	64.53%
王依雯	實益擁有人及 配偶權益	377,266,280 附註	71.15%

附註：該項股份權益包括王依雯女士作為實益擁有人持有之15,140,000股股份及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362,126,280股股份。

## 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。

## 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) Pantow Profits Limited\*與Asiawide Profits Limited於二零一五年六月一日訂立之協議，內容有關以32,000,000港元之代價出售Yee Lee Technology Company Limited之75%股本權益；
- (2) Jinan Marine Inc.\*與Al Khalejia Aggregates FZE於二零一六年六月二十二日訂立之協議，內容有關以3,400,000美元之代價出售一艘船舶；
- (3) Jinrong Marine Inc.\*與和昇航運有限公司於二零一六年六月二十七日訂立之協議，內容有關以3,400,000美元之代價出售一艘船舶；
- (4) Jinbi Marine Inc.\*與Gelico Shipping Co. S.A.於二零一六年九月五日訂立之協議，內容有關以3,500,000美元之代價出售一艘船舶；

- (5) 第一賣方與第一買方於二零一六年九月七日訂立之協議，內容有關以14,560,000美元之代價出售第一艘船舶；
- (6) 第二賣方與第二買方於二零一六年九月七日訂立之協議，內容有關以13,940,000美元之代價出售第二艘船舶；及
- (7) Jinchao Marine Inc.\*與AIGAION Shipholding Company Limited於二零一六年九月二十四日訂立之協議，內容有關以12,800,000美元之代價出售一艘船舶。

**備查文件**

下列文件之副本由即日起至二零一六年十月十三日(包括該日)止之一般辦公時間內，可於本公司在香港之註冊辦事處查閱，地址為香港干諾道西1-6號億利商業大廈26樓：

- (a) 本公司之組織章程大綱及細則；
- (b) 本公司分別截至二零一四年及二零一五年十二月三十一日止兩個財政年度之年報；
- (c) 本通函披露之重大合約；
- (d) 本通函；及
- (e) Fairline於二零一六年九月七日就出售事項發出之書面批准。

**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及香港會計師公會之資深會員，亦為英格蘭及威爾斯特許會計師公會之會員。
- (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，地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓。
- (d) 本通函之中英文版如有歧異，應以英文版為準。