
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。

閣下如已出售或轉讓名下全部之金輝集團有限公司股份，應立即將本通函，連同隨付之代表委任表格，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

- (1) 有關收購兩艘船舶之非常重大收購事項；
(2) 有關收購船舶之主要交易
及
(3) 股東大會通告

為召開於2024年9月20日(星期五)上午九時三十分假座香港上環德輔道西28號宜必思香港中上環酒店6樓Soho 1 & 2舉行之股東大會之大會通告載於本通函第61頁至第62頁。一份適用於股東大會之代表委任表格亦隨附於本通函內。該代表委任表格亦會分別刊載於聯交所(www.hkexnews.hk)及本公司(www.jinhuiship.com)之網站。

無論閣下能否出席股東大會，務須把隨附之代表委任表格按表格上印備之指示填妥及於股東大會或其任何續會(視乎情況而定)之指定舉行時間48小時前(即2024年9月17日(星期二)上午九時三十分)交回本公司之股份過戶登記處卓佳標準有限公司，地址為香港夏愨道16號遠東金融中心17樓。閣下填妥及交回代表委任表格後，仍可親自出席股東大會或任何續會(視乎情況而定)及於會上投票。

2024年8月31日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	14
附錄一 – 財務資料	19
附錄二 – 本集團之未經審核備考財務資料	43
附錄三 – 第三艘船舶之估值證書	52
附錄四 – 一般資料	54
股東大會通告	61

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：

「第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項」	指	根據第一份造船合同收購第一艘船舶及根據第二份造船合同收購第二艘船舶；
「第三艘船舶之收購事項」	指	根據第三份協議收購第三艘船舶；
「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；
「第一買方」	指	Jinhan Marine Inc.為Jinhui Shipping之全資附屬公司；
「第一份造船合同」	指	由第一買方與賣方於2024年6月28日訂立之造船合同，據此，第一買方同意向賣方購入第一艘船舶，而賣方同意設計、建造、下水、配備及完成第一艘船舶，並向第一買方出售及於賣方之造船廠交付第一艘船舶；
「第一艘船舶」	指	於2026年12月31日或以前交付之一艘載重量63,500公噸之散裝貨船；
「股東大會」	指	為批准第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項而召開之本公司股東大會；
「本集團」	指	本公司及其附屬公司；
「香港財務報告準則」	指	香港會計師公會頒佈之香港財務報告準則；
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區；

釋 義

「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；
「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8月28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；
「退款擔保書」	指	賣方之銀行分別以第一買方及第二買方各自為受益人發出之擔保書，據此，倘第一艘船舶或第二艘船舶分別未能按協議日期交付，賣方之銀行向第一買方及第二買方各自擔保，賣方會將已收取之任何款項分別退還；
「第二買方」	指	Jinming Marine Inc.為Jinhui Shipping之全資附屬公司；
「第二份造船合同」	指	由第二買方與賣方於2024年6月28日訂立之造船合同，據此，第二買方同意向賣方購入第二艘船舶，而賣方同意設計、建造、下水、配備及完成第二艘船舶，並向第二買方出售及於賣方之造船廠交付第二艘船舶；
「第二艘船舶」	指	於2027年11月30日或以前交付之一艘載重量63,500公噸之散裝貨船；

釋 義

「賣方」	指	江蘇韓通船舶重工有限公司為一間於中華人民共和國註冊成立之公司；
「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；
「第三份協議」	指	供應方與第三買方於2024年7月2日就有關收購第三艘船舶而訂立之協議備忘錄；
「第三買方」	指	Jinmei Marine Inc.為Jinhui Shipping之全資附屬公司；
「第三艘船舶」	指	「OCEAN COURTESY」為一艘載重量178,021公噸及於馬紹爾群島共和國註冊之散裝貨船；
「供應方」	指	White Reefer Line Corp.為一間於巴拿馬共和國註冊成立之公司；
「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：

- (1) 有關收購兩艘船舶之非常重大收購事項；
(2) 有關收購船舶之主要交易
及
(3) 股東大會通告

緒言

董事提述下列各項：

- (1) 日期為2024年6月28日本公司發表之公佈，內容有關均為本公司擁有約55.69%權益之間接附屬公司之第一買方及第二買方為收購第一艘船舶及第二艘船舶而分別與賣方訂立第一份造船合同及第二份造船合同，據此，賣方同意按每艘船舶之合同價34,000,000美元(約265,200,000港元)分別建造及出售第一艘船舶及第二艘船舶。

董事會函件

第一艘船舶及第二艘船舶之總合同價為68,000,000美元(約530,400,000港元)。第一艘船舶及第二艘船舶將分別於2026年12月31日或以前及2027年11月30日或以前交付予第一買方及第二買方。

- (2) 日期為2024年7月2日本公司發表之公佈，內容有關收購第三艘船舶，於2024年7月2日為本公司擁有約55.69%權益之間接附屬公司之第三買方與供應方就有關收購第三艘船舶訂立第三份協議。第三艘船舶之購入價為24,000,000美元(約187,200,000港元)。第三艘船舶將於2024年9月1日至2024年12月31日期間由供應方交付予第三買方。

本通函旨在向閣下提供有關以下各項之進一步資料：(i)分別根據第一份造船合同及第二份造船合同之第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項；(ii)根據第三份協議之第三艘船舶之收購事項；(iii)有關第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項之股東大會通告；及(iv)根據上市規則需要公佈之其他資料。

非常重大收購事項

第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項

第一買方

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。

第二買方

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。

賣方

賣方為江蘇韓通船舶重工有限公司，一間於中華人民共和國註冊成立之公司，並已成立超過二十年。賣方之主要業務為建造船舶、浮式生產儲存之發展、設計及生產業務。賣方已成功向世界各地之客戶交付超過一百艘船舶，包括油船、散裝貨船、貨船等。賣方之最終實益擁有人為孟成君先生。

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

董事會函件

該等造船合同

第一份造船合同之主要條款載列如下：

日期： 2024年6月28日

合同方： 第一買方及賣方

收購之資產： 第一艘船舶

合同價： 除第一份造船合同內所載若干有關(其中包括)因延遲交付第一艘船舶、未達保證船速、超逾保證燃油消耗量或未達保證載重量而調整第一艘船舶合同價之調整條文外，第一艘船舶之合同價為34,000,000美元(約265,200,000港元)，並由第一買方分五期支付，詳情如下：

- (1) 首期款額3,400,000美元(約26,520,000港元)將於收到涵蓋首期款額至第四期款額之退款擔保書後七個銀行工作天內到期支付；
- (2) 第二期款額3,400,000美元(約26,520,000港元)將於收到賣方書面通知確認第一艘船舶已開始製造後七個銀行工作天內到期支付；
- (3) 第三期款額3,400,000美元(約26,520,000港元)將於收到賣方書面通知確認第一艘船舶已鋪放龍骨後七個銀行工作天內到期支付；
- (4) 第四期款額3,400,000美元(約26,520,000港元)將於收到賣方書面通知確認第一艘船舶已下水後七個銀行工作天內到期支付；及

董事會函件

- (5) 最後一期款額20,400,000美元(約159,120,000港元)將於2026年12月31日或以前第一艘船舶交付時到期支付。

預期交付日期：

於2026年12月31日或以前

其他條件：

- (1) 若第一買方根據第一份造船合同之指定條款終止、撤銷或取消第一份造船合同，賣方須向第一買方以美元退還所有第一買方已付之全部款項連同利息。為保障第一買方，賣方須向第一買方提交一份由指定銀行發出之退款擔保書以保證該等付款之退還。
- (2) 第一艘船舶之每一個付款期，由賣方指定之船級社之獨立船級檢驗師及第一買方之監察員將被派駐賣方之造船廠以監督第一艘船舶之建造。船級社乃為船舶及海上設施之建造及營運設立及維持技術標準之專業機構。船級社對船舶建造符合相關標準發出認證，並於營運中定期進行檢驗以確保持續符合標準。於每一個付款期階段，船級檢驗師將於該期分期付款前簽發一份船級證書，以確認第一艘船舶符合船級規格及第一份造船合同之其他規定及要求。於建造過程中，船級社及／或第一買方之監察員將對第一艘船舶、機械、設備及艙裝進行必要之檢查，以確保第一艘船舶之建造乃按照第一份造船合同妥善進行建造。船級社對於是否遵守船級規則及規定具最終決定權，而其決定對各方均具約束力。
- (3) 第一份造船合同須待股東於本公司股東大會上通過普通決議案以批准收購第一艘船舶後，方可作實。

董事會函件

第二份造船合同之主要條款載列如下：

日期： 2024年6月28日

合同方： 第二買方及賣方

收購之資產： 第二艘船舶

合同價： 除第二份造船合同內所載若干有關(其中包括)因延遲交付第二艘船舶、未達保證船速、超逾保證燃油消耗量或未達保證載重量而調整第二艘船舶合同價之調整條文外，第二艘船舶之合同價為34,000,000美元(約265,200,000港元)，並由第二買方分五期支付，詳情如下：

- (1) 首期款額3,400,000美元(約26,520,000港元)將於收到涵蓋首期款額至第四期款額之退款擔保書後七個銀行工作天內到期支付；
- (2) 第二期款額3,400,000美元(約26,520,000港元)將於收到賣方書面通知確認第二艘船舶已開始製造後七個銀行工作天內到期支付；
- (3) 第三期款額3,400,000美元(約26,520,000港元)將於收到賣方書面通知確認第二艘船舶已鋪放龍骨後七個銀行工作天內到期支付；
- (4) 第四期款額3,400,000美元(約26,520,000港元)將於收到賣方書面通知確認第二艘船舶已下水後七個銀行工作天內到期支付；及
- (5) 最後一期款額20,400,000美元(約159,120,000港元)將於2027年11月30日或以前第二艘船舶交付時到期支付。

董事會函件

預期交付日期： 於2027年11月30日或以前

- 其他條件：
- (1) 若第二買方根據第二份造船合同之指定條款終止、撤銷或取消第二份造船合同，賣方須向第二買方以美元退還所有第二買方已付之全部款項連同利息。為保障第二買方，賣方須向第二買方提交一份由指定銀行發出之退款擔保書以保證該等付款之退還。
 - (2) 第二艘船舶之每一個付款期，由賣方指定之船級社之獨立船級檢驗師及第二買方之監察員將被派駐賣方之造船廠以監督第二艘船舶之建造。船級社乃為船舶及海上設施之建造及營運設立及維持技術標準之專業機構。船級社對船舶建造符合相關標準發出認證，並於營運中定期進行檢驗以確保持續符合標準。於每一個付款期階段，船級檢驗師將於該期分期付款前簽發一份船級證書，以確認第二艘船舶符合船級規格及第二份造船合同之其他規定及要求。於建造過程中，船級社及／或第一買方之監察員將對第二艘船舶、機械、設備及艙裝進行必要之檢查，以確保第二艘船舶之建造乃按照第二份造船合同妥善進行建造。船級社對於是否遵守船級規則及規定具最終決定權，而其決定對各方均具約束力。
 - (3) 第二份造船合同須待股東於本公司股東大會上通過普通決議案以批准收購第二艘船舶後，方可作實。

第一艘船舶及第二艘船舶之總合同價為68,000,000美元(約530,400,000港元)，將以美元現金支付。現預期總合同價中約70%將以銀行融資提供資金，而其餘將以本集團之內部資源撥付。第一艘船舶及第二艘船舶個別之合同價乃按正常商業條款協定，及由第一買方及第二買方

董事會函件

與賣方經公平磋商後釐定，並考慮到(i)其他船廠就建造類似種類及大小之新造船舶而提供之報價及交付時間表；及(ii)賣家之服務質素及行業內之聲譽。吾等已對作為東亞地區主要造船國家之中國及日本之不同造船廠作出比較。賣方為專門建造符合國際海事組織新較低排放要求之環保設計船舶之公司之一，並可早於2026年及2027年交付。其他造船廠只能於較遲之交付日期，提供較高合同價格之可比較類似規格船舶。此外，本公司對來自船舶經紀之航運報告、每日市場更新、近期市場買賣交易等之資料作出考慮。參考市場資料，一艘新造載重量為64,000公噸、並於2027年於另一間位於中國之船廠交付之極限靈便型船舶之合同價為三千五百萬美元。經慎重考慮後，最終決定任命賣方(一間中國造船廠)建造兩艘現代化之環保設計船舶。

交付

倘第一艘船舶或第二艘船舶出現任何延遲交付長達議定之交付日期後第三十一日起計210日之期限，則於該期間屆滿時，第一買方或第二買方(視情況而定)可選擇撤銷第一份造船合同或第二份造船合同(視情況而定)。賣方應立即向第一買方或第二買方(視情況而定)以美元全數退還賣方已收取之全部款項，連同自賣方收取該款項之日起至將該款項全額支付予第一買方或第二買方(視情況而定)之日按銀行存款利率計算之應付利息。議定之交付日期後第三十一日起計210日之期限乃被視為造船業之行業慣例。

JINHUI SHIPPING之擔保書

第一買方及第二買方之間接控股公司Jinhui Shipping已以賣方為受益人簽立兩份擔保書，據此，Jinhui Shipping同意保證第一買方及第二買方分別按照第一份造船合同及第二份造船合同之條款，依時悉數支付合同價。

進行第一艘船舶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。第一艘船舶及第二艘船舶均為載重量為63,500公噸之船舶。第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項符合本集團之持續策略，以現代化、更大型及高質之船舶更新船隊，並逐漸將其船齡較高之船舶淘汰，及以更新及船齡較低之船舶取代。二手市場上合適而船齡低之現代化船舶之供應會不時轉變。目前尚未能找到可於合適規格、利好之交付時間及合理價格之間取得平衡之優質而船齡低之二手船舶之供應。吾等考

董事會函件

慮到近期市場交易內可比較船舶之交易價格，於2017年至2024年期間建造之極限靈便型船舶之交易價格約為三千萬美元至三千八百三十萬美元之間。鑑於海事規例日益嚴格，本公司決定訂購符合最新嚴格規例以及可量身定製設計之全新船舶，此將有利於本公司維持一支年輕而現代化之船隊，以服務其客戶及吾等特定之貨物貿易及目的地之長遠目標。

董事相信透過改善船隊，本集團可增加其於海事航運業內之競爭力，及可應付市場對其航運服務之要求。於完成第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項後，第一艘船舶及第二艘船舶將租賃予第三者以運輸乾貨商品，以收取船租租金及為本集團帶來經常性之運費及船租收入。董事相信，此乃進一步擴大其船隊規模以增加本集團營業收入之最佳時機。本集團現時營運三十三艘船舶，其中二十四艘為自置船舶及九艘為租賃船舶，而總運載能力約為2,152,000公噸。

此外，對比本集團目前營運之其他散裝貨船，第一艘船舶及第二艘船舶之燃油效率及營運效率更高，符合航運業最新之環保規例及現行規範要求。

董事認為第一份造船合同及第二份造船合同乃公平及合理，並按正常商業條款及經公平磋商後協定。董事認為該等條件及條款為公平及合理，及符合本公司及其股東之整體最佳利益。

第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項可能帶來之財務影響

於完成第一艘船舶及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五億三千零四十萬港元，此乃將第一艘船舶及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三億七千一百二十八萬港元，此乃以銀行融資支付第一艘船舶及第二艘船舶之總代價約70%，而本集團之流動資產將減少約一億五千九百一十二萬港元，此乃以銀行結存及現金支付第一艘船舶及第二艘船舶餘下之代價。

第一艘船舶及第二艘船舶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

根據上市規則，第一份造船合同及第二份造船合同各自構成本公司之一項主要交易。

董事會函件

根據上市規則，第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項根據第14.22條之規定，當累計構成本公司一項非常重大收購事項，並須待股東於股東大會上通過普通決議案以批准第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項後方可作實。召開及舉行股東大會旨在考慮並酌情通過普通決議案，以取得股東批准(其中包括)第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項及據此擬進行之交易。

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，並無於第一艘船舶及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一艘船舶及第二艘船舶之收購事項，並無股東須就第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項放棄表決權利。Fairline及 Timberfield已作出不可撤銷之承諾，彼等將於股東大會上以彼等持有之全部股份投票贊成批准第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項之決議案。

股東大會及暫停辦理股份過戶登記

股東大會將於香港時間2024年9月20日(星期五)上午九時三十分舉行，以考慮並酌情批准擬進行之第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項及交易。股東大會通知載於本通函第61頁。

為確定符合出席及於股東大會上投票之資格，本公司將由2024年9月16日(星期一)至2024年9月20日(星期五)(首尾兩日包括在內)止期間暫停辦理股份過戶登記手續。為符合資格出席及於股東大會上投票，所有股份過戶連同有關股票及填妥之過戶表格必須於2024年9月13日(星期五)下午四時三十分前送交本公司之股份過戶登記處卓佳標準有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓。

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，務須把隨附之代表委任表格按表格上印備之指示填妥及於股東大會或其任何續會(視乎情況而定)之指定舉行時間48小時前不包括公眾假期之任何部份(即2024年9月17日(星期二)上午九時三十分)交回本公司之股份過戶登記處卓佳標準有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓。閣下填妥及交回代表委任表格後，仍可親自出席股東大會或任何續會(視乎情況而定)及於會上投票。

董事會函件

據董事會所知、所得資訊及所信，並在作出一切合理查詢後，於最後實際可行日期，並無股東或彼等任何之聯繫人士於第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項擁有重大權益，因此，根據上市規則，並無股東須就於股東大會上提呈之決議案放棄表決權利。

建議

董事會認為第一份造船合同及第二份造船合同之條款及據此擬進行之交易為公平及合理，及符合本公司及股東之整體利益。據此，董事會建議股東投票贊成於股東大會上將予提呈之普通決議案，以批准第一份造船合同及第二份造船合同及據此擬進行之交易。

主要交易

第三艘船舶之收購事項

本集團及第三買方之資料

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。

第三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。第三買方之主要業務為擁有船舶及船舶租賃。

供應方

供應方為White Reefer Line Corp.，一間於巴拿馬共和國註冊成立之公司，其主要業務為船東業務。White Reefer Line Corp.由TNB Ocean Shipping Pte. Ltd.全資擁有，而TNB Ocean Shipping Pte. Ltd.為一間於新加坡註冊成立之公司，並由其最終實益擁有人Takaaki Tanabe全資擁有。

據董事會所知、所得資訊及所信，並在作出一切合理查詢後，供應方、TNB Ocean Shipping Pte. Ltd.及其最終實益擁有人均為獨立第三者。

第三艘船舶

第三艘船舶為一艘載重量178,021公噸之好望角型船舶，由上海外高橋造船有限公司於2008年建造。供應方保證第三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。第三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

根據第三份協議，第三艘船舶之購入價為24,000,000美元(約187,200,000港元)，並由第三買方支付，詳情如下：

- (1) 第三買方已於2024年7月9日支付4,800,000美元(約37,440,000港元)之首期按金；及
- (2) 第三買方須於第三艘船舶交付時支付餘額19,200,000美元(約149,760,000港元)，而第三艘船舶將於2024年9月1日至2024年12月31日期間進行交付。

第三艘船舶之購入價將以美元現金支付。第三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，及與供應方經公平磋商後釐定。

於磋商第三艘船舶之代價之過程中，本集團向Clarkson Valuations Limited(「Clarksons Valuations」)取得第三艘船舶之指標性估值，並由Clarkson Valuations提供有關第三艘船舶之估值證書。Clarksons Valuations為一間獨立估值師及屬於Clarkson集團，而該集團之總部位於倫敦，並為領先之綜合航運服務提供商，其中包括全球最大之船舶經紀。就有關第三艘船舶之估值，本公司已審閱估值證書，並與Clarksons Valuations討論有關第三艘船舶之估值所採納之估值方針及方法。Clarksons Valuations所採用之市場估值法為整個航運業常用及可接受之方法。市場估值方法乃用於除出售船舶談判中之價格討論之外，亦於有通常可比較銷售報告之情況下。此市場估值法為一項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估值師採納之方法。市場法假設出售船舶於無租約下，於自願買方及自願賣方之間適時交付，並假設船舶乃處於良好及適航狀態。以具可比較船齡、大小及船級、以及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。Clarksons Valuations已考慮之因素包括(i)建造之國家、造船廠之品質及聲譽；(ii)第三艘船舶之船級、配置及規格；(iii)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；(iv)擬作出售但未售出之類似船舶之價格；及(v)基礎市場情況。此外，Clarksons Valuations除已考慮其內部數據庫及於其擁有之相關參考文獻中之資料外，亦考慮到來自但不限於Clarksons Research之「Shipping Intelligence Weekly」、Clarksons Research之「Shipping Intelligence Network」及其他第三者船舶經紀報告之市場情報。以最近於2024年上半年內之市場買賣交易作為參考，一艘於2010年建造、裝備壓倉水處理系統之好望角型船舶「Eastern Windflower」，據報以二千八百萬美元出售，及一艘於2007年建造之好望角型船舶「Heng Shan」，據報以二千一百八十萬美元出售。

董事會函件

於評估以上所有因素後，Clarkson Valuations達致第三艘船舶之評估意見，而Clarkson Valuations相信評估意見可反映第三艘船舶於估值日期之市值。根據Clarkson Valuations，第三艘船舶於2024年6月28日之市值為二千四百萬美元(約一億八千七百二十萬港元)。

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。於釐定第三艘船舶之購入價之過程中，本公司亦考慮到第三艘船舶之整體狀況、第三艘船舶之船級紀錄、船齡及大小、建造第三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。

現預期第三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。

董事認為第三艘船舶之購入價屬公平及合理，而第三艘船舶之收購事項乃符合本公司及其股東之整體利益。

進行第三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。董事相信第三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。

散裝乾貨航運市場極之波動。市場情況可能因如全球經濟狀況、供求動態及地緣政治事件等因素而迅速變動。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

董事會函件

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。

第三艘船舶為本集團現時並未擁有之運載散裝乾貨商品能力較大之好望角型船舶，而吾等預期將會受惠於航運市場上升時之更高之船租租金。董事及高級管理人員一直審視第三艘船舶之個別規格、保養質量及狀況，並認為第三艘船舶之購入價合理。董事相信，此乃進一步擴大其船隊規模以增加本集團之運載能力及經營收入之最佳時機。本集團目前營運三十三艘船舶，其中二十四艘為自置船舶及九艘為租賃船舶，而總運載能力約為2,152,000公噸。

於完成收購第三艘船舶後，該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。本公司相信第三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。

第三艘船舶之收購事項可能帶來之財務影響

完成第三艘船舶之收購事項後，預期本集團之非流動資產將增加約一億八千七百二十萬港元，此乃將第三艘船舶確認為物業、機器及設備，而本集團之負債總值將增加約一億三千一百零四萬港元，此乃以銀行融資支付第三艘船舶之總代價之約70%，而本集團之流動資產將減少約五千六百一十六萬港元，此乃以銀行結存及現金支付第三艘船舶餘下之代價。

第三艘船舶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，第三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

由於就有關第三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，第三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。

董事會函件

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，則第三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，並無於第三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三艘船舶之收購事項，並無股東須就第三艘船舶之收購事項放棄表決權利，而第三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，董事認為第三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；而第三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三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，以批准第三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三艘船舶可識別之淨收入之損益表，必須全面取得來自供應方涵蓋相關期間之相關簿冊及紀錄。於磋商過程中，本公司要求取得簿冊紀錄但被供應方拒絕，供應方並未同意授權予本集團及／或本公司之核數師全面取得供應方之相關簿冊及紀錄，以及並未同意向本集團提供有關第三艘船舶之上述特定資料作公

董事會函件

開披露。此外，供應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。缺乏供應方授權全面取得上述有關第三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，正確編制第三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，第三艘船舶過往之營運業績只反映第三艘船舶於供應方之管理、供應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，第三艘船舶之過往財務表現並不會為第三艘船舶於本公司使用下之表現提供基準。於此基礎上，謹認為納入第三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)條之規定而提供第三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。

作為第三艘船舶之替代披露，本公司委聘Clarksons Valuations對第三艘船舶提供估值，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。估值證書為第三艘船舶之市值提供客觀角度，及為股東提供足夠資料，以對第三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8月31日

(1) 本集團之財務資料

本集團截至2021年、2022年及2023年12月31日止之三個財務年度之每一年及截止2024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2021年12月31日止之年度之本公司年報(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12月31日止年度之本公司年報(第86至165頁)
<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0419/2024041900428.pdf>
- 截至2024年6月30日止六個月之本公司中期公佈

(2) 債項

於2024年6月30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六億二千四百萬港元。

銀行借貸包括有抵押有期貸款約四億五千二百萬港元及有抵押循環貸款約一億七千二百萬港元。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6月30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十二億零五百萬港元、投資物業之賬面值合共約二億七千九百萬港元、按公平價值列賬及在損益表處理之財務資產約九千一百萬港元，以及於銀行存款金額約二百萬港元均已作為抵押。九間附屬公司之租船合約收入已轉讓作為本集團所動用信貸之擔保。

於2024年6月30日，本集團之租賃負債約為三億七千九百萬港元。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6月30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、經濟以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。於全球商品需求健康強勁之推動下，貨運市場環境穩定。吾等於強勁需求及全球經濟正處於全面復甦下進入2024年，形成整體需求健康。船隊增長，尤其好望角型船舶，仍保持於歷史低水平，而全球船隊營運效率達到歷史高水平。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能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。

吾等相信新收購之船舶可增加吾等船隊組合運載能力，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。

(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及第二艘船舶之收購事項及第三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。

(5) 本集團之管理層討論及分析

本集團於截至2021年、2022年及2023年12月31日止之三個財務年度中之每一年度及截至2024年6月30日止之六個月之管理層討論及分析載列如下。就本通函之目的而言，有關本集團之財務數據乃源自截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度之本公司年報及截至2024年6月30日止之六個月之本公司中期業績公佈。

(A) 截至2021年12月31日止年度

業務回顧

本集團透過Jinhui Shipping and Transportation Limited經營其全球航運業務，於2021年年報日，Jinhui Shipping為本公司擁有約55.69%權益之附屬公司，其股份於挪威奧斯陸證券交易所上市。本集團之營業收入為本集團之自置船舶所產生之運費及船租收入。

2021來自運費及船租之營業收入對比2020年之367,523,000港元增加178%至1,022,335,000港元。營業收入增加乃由於自置船舶數目增加及因本集團自置船舶所賺取之每天平均之相對期租租金對比2020年之7,269美元(約57,000港元)增加165%至2021年之19,233美元(約150,000港元)而改善營業收入。年內之每股基本盈利為1.559港元，對比2020年之每股基本虧損為0.162港元。

財務回顧

流動資金、財務資源及資本架構

於2021年12月31日，本集團維持充裕營運資金233,954,000港元(2020年：153,662,000港元)，而本集團之股本及債務證券、銀行結存及現金總值增加至635,672,000港元(2020年：603,541,000港元)。年內，營運資金變動後來自經營業務所得之現金淨額為685,857,000港元(2020年：202,861,000港元)。

本集團之有抵押銀行貸款總額由2020年12月31日之986,174,000港元減少至2021年12月31日之860,436,000港元，其中60%、19%及21%分別須於一年內、一年至兩年內及兩年內至五年內償還。年內，本集團已提取新增循環貸款及有期貸款97,939,000港元(2020年：149,079,000港元)及償還223,677,000港元(2020年：351,098,000港元)。銀行借貸為以美元為單位之船舶按揭貸款，及以港元及美元為單位之循環貸款、有期貸款及物業按揭貸款。所有銀行借貸均按浮動利率基準訂定。

於2021年12月31日，資本負債比率下降至6%（2020年：19%），此比率乃以負債淨值（計息債務總額減股本及債務證券、銀行結存及現金）除以權益總值計算。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。於2021年12月31日，本集團有能力履行其債務責任，包括本金及利息付款。

本集團一直採取謹慎之資金管理政策，並積極管理其流動資金及充足之可動用銀行信貸，以應付日常營運及任何未來發展所需之資本需求。

資產抵押

於2021年12月31日，本集團之物業、機器及設備之賬面淨值合共2,424,220,000港元（2020年：1,495,051,000港元），投資物業之賬面值合共344,100,000港元（2020年：361,860,000港元），並無持作出售資產之賬面值（2020年：41,964,000港元），按公平價值列賬及在損益表處理之財務資產172,929,000港元（2020年：202,336,000港元），及存放於銀行之存款64,792,000港元（2020年：46,339,000港元），連同轉讓十九間（2020年：二十間）附屬公司之收入及兩間（2020年：兩間）附屬公司之應收貸款36,407,000港元（2020年：228,992,000港元）均已抵押，以作為本集團動用信貸之保證。此外，十間（2020年：十間）船舶擁有之附屬公司之股份已就船舶按揭貸款而抵押予銀行。

資本支出及承擔

年內，新增之機動船舶及資本化之進塢成本之資本支出為633,604,000港元（2020年：69,287,000港元）及新增之其他物業、機器及設備之資本支出為506,000港元（2020年：98,000港元）。

於2018年4月20日，本公司擁有約55.69%權益之間接附屬公司（「共同投資者」）訂立共同投資文件以共同投資於中華人民共和國上海靜安中央商務區金融街中心一期A座（「A座」或以往稱為「T3物業」）之物業項目，而根據共同投資文件，共同投資者承諾以10,000,000美元（約78,000,000港元）購入Dual Bliss Limited（「Dual Bliss」）之無投票權及可參與分紅之A類股份。Dual Bliss為A座共同投資項目之投資者之一。於報告日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔為372,000美元，相等約2,905,000港元（2020年：372,000美元，相等約2,905,000港元）。

於2021年12月22日，本集團就有關收購兩艘超級大靈便型船舶訂立兩份協議，每艘船舶之代價為17,250,000美元，相等約134,550,000港元，而兩艘船舶之總代價為34,500,000美元，相等約269,100,000港元。兩艘船舶均已於2022年交付予本集團。於2021年12月31日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔為34,500,000美元，相等約269,100,000港元（2020年：無）。

於2021年12月31日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔總金額為34,872,000美元，相等約272,005,000港元（2020年：372,000美元，相等約2,905,000港元）。

除以上所披露外，於2021年12月31日本集團並無其他已訂立合同但未撥備之重大資本支出承擔。

重大投資

於2021年內，本集團並無重大投資。

船隊概述

收購及出售船舶

有鑑於散裝乾貨航運市場顯著回升，管理層認為收購額外船舶可於未來為本集團帶來更多經營收入並增加本公司之回報。年內，本集團訂立數份協議以收購八艘船舶，並已接收六艘船舶。

於2021年3月2日，本集團就有關以7,275,000美元（約56,745,000港元）之購入價收購一艘載重量53,806公噸之超級大靈便型船舶訂立協議，而該船舶已於2021年3月交付予本集團。

於2021年4月27日，本集團就有關以9,300,000美元（約72,540,000港元）之購入價收購一艘載重量52,525公噸之超級大靈便型船舶訂立協議，而該船舶已於2021年6月交付予本集團。

於2021年5月20日，本集團就有關以10,813,000美元（約84,341,000港元）之購入價收購一艘載重量52,686公噸之超級大靈便型船舶訂立協議，而該船舶已於2021年8月交付予本集團。

於2021年7月9日，本集團就有關以15,180,000美元（約118,404,000港元）之購入價收購一艘載重量55,866公噸之超級大靈便型船舶訂立協議，而該船舶已於2021年10月交付予本集團。

於2021年8月20日，本集團就有關以17,000,000美元（約132,600,000港元）之購入價收購一艘載重量58,729公噸之超級大靈便型船舶訂立協議，而該船舶已於2021年11月交付予本集團。

於2021年10月5日，本集團就有關以15,750,000美元（約122,850,000港元）之購入價收購一艘載重量53,350公噸之超級大靈便型船舶訂立協議，而該船舶已於2021年11月交付予本集團。

於2021年12月22日，本集團就有關收購兩艘超級大靈便型船舶訂立兩份協議，每艘船舶之代價為17,250,000美元(約134,550,000港元)，而兩艘船舶之總代價為34,500,000美元(約269,100,000港元)。兩艘船舶均已於2022年交付予本集團。於完成收購以上船舶後，本集團船隊之總運載能力將增加至1,525,348公噸。

除以上所披露外，於2021年內，本集團並無執行任何重大收購或出售船舶，亦無執行任何重大收購或出售事項。

於2021年12月31日，本集團擁有二十四艘裝備抓斗之超級大靈便型船舶。於2021年12月31日，本集團自置船舶之總運載能力為1,412,518公噸。

於2021年12月31日，本集團之機動船舶及資本化之進塢成本之賬面值為2,959,117,000港元(2021年：1,422,932,000港元)。

或然負債

於2021年12月31日，本集團並無任何重大之或然負債。

分部資料

本集團主要從事船舶租賃及擁有船舶業務，而管理層以此業務為向主要營運決策人匯報之唯一主要可呈報之業務分部。因此，於2021年及2020年之綜合財務報表中並無呈列分部營業收入、分部業績、分部資產及分部負債之分析。本集團之營業收入主要來自其遍佈全球之船租業務，而不能歸納於任何特定之地域，故來自運費及船租業務之營業收入按地域劃分營業收入作出分析呈列。

本集團之非流動資產主要包括物業、機器及設備以及投資物業。

物業、機器及設備主要包括本集團之機動船舶。由於本集團之機動船舶於不同地區運作，於報告日確認機動船舶之所在特定地域並無意義。本集團之投資物業包括樓宇及停車位並全部位於香港。除財務工具外，本集團之大部份非流動資產不能歸納於任何特定之地域，故綜合財務報告內除財務工具外，並無呈列以非流動資產作地域性分析。

利率風險

利率風險乃關於財務工具之公平價值或未來現金流量將因應市場利率變動而波動之風險。於2021年12月31日，本集團之銀行借貸主要為港元及美元為單位。本集團之利率風險主要來自按浮動利率為基準之銀行借貸。儘管本集團就利率風險並無任何對沖措施，本集團會繼續密切監察來自該等利率波動之風險。

外匯風險

外匯風險乃關於財務工具之公平價值或未來現金流量將因應外匯匯率變動而波動之風險。本集團之交易、資產及負債主要以港元及美元為單位，而以約1.00美元兌7.80港元之匯率與港元聯繫。本集團相信港元兌美元之匯率不會有重大波動。管理層將繼續監察本集團之外匯風險，並適時採取謹慎之措施。

於2021年12月31日，本集團所涉及之外匯風險主要因透過持有若干主要以新加坡元為單位之銀行存款及股本證券投資，金額分別為13,994,000新加坡元及15,084,000新加坡元，相等約80,712,000港元及87,005,000港元(2020年：若干主要以新加坡元為單位之銀行存款及股本證券投資，金額分別為3,433,000新加坡元及21,102,000新加坡元，相等約20,115,000港元及123,650,000港元)。

僱員及薪酬政策

僱員乃本集團最重要之資源，並為本集團能成功實現創造長期價值之目標之關鍵因素。本集團為員工培訓及發展提供不同之資源。

於2021年12月31日，本集團有64名(2020年：67名)全職僱員。本集團會因應僱員之表現、經驗以及當時業內慣例釐定僱員薪酬，並提供一般之額外福利包括醫療保險及公積金供款。本集團亦按董事之酌情權及根據本集團之財務表現而發放花紅予僱員。

本集團與其僱員及船員保持良好關係，並未因工業糾紛而導致其營運受到任何中斷。

(B) 截至2022年12月31日止年度**業務回顧**

本集團透過Jinhui Shipping and Transportation Limited經營其全球航運業務，於2022年年報日，Jinhui Shipping為本公司擁有約55.69%權益之附屬公司，其股份於挪威奧斯陸證券交易所上市。本集團之營業收入為本集團之自置船舶及租賃船舶所產生之運費及船租收入。

2022年來自運費及船租之營業收入對比2021年之1,022,335,000港元增加16%至1,189,232,000港元，來自運費及船租之營業收入增加乃由於全球散裝乾貨商品之強勁需求推動市場運費強勁反彈及對比2021年自置及租賃船舶數目增加。然而，於2022年下半年市場運費向下調整。本集團船隊所賺取之每天平均之相對期租租金對比2021年之19,233美元(約150,000港元)下降2%至2022年之18,813美元(約147,000港元)。本公司於2022年錄得綜合虧損淨額70,179,000港元，其中包括自置船舶減值虧損淨額384,742,000港元，對比2021年則錄得綜合溢利淨額1,498,072,000港元，其中包括自置船舶減值虧損撥回1,042,129,000港元。年內之每股基本虧損為0.086港元，對比2021年之每股基本盈利為1.559港元。

財務回顧**流動資金、財務資源及資本架構**

於2022年12月31日，本集團維持充裕營運資金210,311,000港元(2021年：233,954,000港元)，而本集團之股本及債務證券、銀行結存及現金總值減少至515,672,000港元(2021年：635,672,000港元)。年內，於營運資金變動後來自經營業務所得之現金淨額為691,851,000港元(2021年：685,857,000港元)。

本集團之有抵押銀行貸款總額由2021年12月31日之860,436,000港元減少至2022年12月31日之769,730,000港元，其中47%、20%及33%分別須於一年內、一年至兩年內及兩年至五年內償還。年內，本集團已提取新增循環貸款及有期貸款521,500,000港元(2021年：97,939,000港元)及償還612,206,000港元(2021年：223,677,000港元)。銀行借貸為以美元為單位之船舶按揭貸款，及以港元及美元為單位之循環貸款、有期貸款及物業按揭貸款。所有銀行借貸均按浮動利率基準訂定。

於2022年12月31日，資本負債比率稍微增加至8% (2021年：6%)，此比率乃以負債淨值(計息債務總額減股本及債務證券、銀行結存及現金)除以權益總值計算。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。於2022年12月31日，本集團有能力履行其債務責任，包括本金及利息付款。

本集團一直採取謹慎之資金管理政策，並積極管理其流動資金及充足之可動用銀行信貸，以應付日常營運及任何未來發展所需之資本需求。

資產抵押

於2022年12月31日，本集團之物業、機器及設備之賬面淨值合共1,716,958,000港元(2021年：2,424,220,000港元)，投資物業之賬面值合共333,190,000港元(2021年：344,100,000港元)，按公平價值列賬及在損益表處理之財務資產131,387,000港元(2021年：172,929,000港元)，及存放於銀行之存款3,465,000港元(2021年：64,792,000港元)，連同轉讓十四間(2021年：十九間)附屬公司之收入均已抵押，以作為本集團動用信貸之保證。於2021年12月31日則有兩間附屬公司之應收貸款36,407,000港元亦已作抵押。此外，八間(2021年：十間)船舶擁有之附屬公司之股份已就船舶按揭貸款而抵押予銀行。

資本支出及承擔

年內，新增之機動船舶及資本化之進場成本之資本支出為1,095,764,000港元(2021年：633,604,000港元)及新增之其他物業、機器及設備之資本支出為945,000港元(2021年：506,000港元)。

於2018年4月20日，本公司擁有約55.69%權益之間接附屬公司(「共同投資者」)訂立共同投資文件以共同投資於中華人民共和國上海靜安中央商務區金融街中心一期A座(「A座」或以往稱為「T3物業」)之物業項目，而根據共同投資文件，共同投資者承諾以10,000,000美元(約78,000,000港元)購入Dual Bliss Limited(「Dual Bliss」)之無投票權及可參與分紅之A類股份。Dual Bliss為A座共同投資項目之投資者之一。於2022年12月31日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔為372,000美元，相等約2,905,000港元(2021年：372,000美元，相等約2,905,000港元)。

於2022年12月31日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔總金額為372,000美元，相等約2,905,000港元（2021年：34,872,000美元，相等約272,005,000港元）。

除以上所披露外，於2022年12月31日本集團並無其他已訂立合同但未撥備之重大資本支出承擔。

重大投資

於2022年內，本集團並無重大投資。

船隊概述

收購及出售船舶

於2022年3月8日，本集團就有關以13,900,000美元（約108,420,000港元）之代價出售一艘載重量為53,806公噸及於2004年建造之超級大靈便型船舶訂立協議，而該船舶已於2022年3月底交付予買方。

於2022年3月28日，本集團就有關以25,500,000美元（約198,900,000港元）之購入價收購一艘載重量63,485公噸及於2014年建造之超級大靈便型船舶訂立協議，而該船舶已於2022年7月底交付予本集團。

於2022年9月9日，本集團就有關收購兩艘超級大靈便型船舶訂立兩份協議，每艘船舶之購入價為25,375,000美元（約197,925,000港元），而兩艘船舶之總購入價為50,750,000美元（約395,850,000港元）。兩艘船舶均已於2022年內交付予本集團。

於2022年10月18日，本集團就有關出售兩艘載重量分別為93,204公噸及93,279公噸之超巴拿馬型船舶訂立兩份協議，每艘船舶之代價為17,250,000美元（約134,550,000港元），而兩艘船舶之總代價為34,500,000美元（約269,100,000港元）。兩艘船舶均已於2022年11月中交付予買方。

於2022年10月24日，本集團就有關以13,300,000美元（約103,740,000港元）之代價出售一艘載重量為52,050公噸及於2004年建造之超級大靈便型船舶訂立協議，而該船舶已於2022年12月初交付予買方。

租賃船舶

於2022年5月20日，本集團與第三方就有關租賃一艘載重量84,484公噸及於2022年建造之巴拿馬型船舶訂立租船合約，承租期為七年，由該船舶交付予本集

團之日起計。該船舶已於2022年6月交付予本集團。董事認為以合理價格租賃一艘新造之巴拿馬型船舶為本集團提供一個機會，可以透過直接收購船舶以外之方式，以一艘現代化船舶增加運載能力，及用最低之即時資本支出改善本集團之船隊組合，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。

除以上所披露外，本集團於年內並無執行任何重大收購、出售或租賃船舶，本集團亦無執行任何重大收購或出售事項。

於2022年12月31日，本集團擁有二十四艘裝備抓斗之超級大靈便型船舶，及持有一艘租賃之巴拿馬型船舶。於2022年12月31日，本集團自置船舶之總運載能力為1,373,222公噸。

於2022年12月31日，本集團之機動船舶及資本化之進場成本賬面值為2,927,614,000港元(2021年：2,959,117,000港元)。

或然負債

於2022年12月31日，本集團並無任何重大之或然負債。

分部資料

本集團主要從事船舶租賃及擁有船舶，而管理層以此業務為向主要營運決策人匯報之唯一主要可呈報之業務分部。因此，於2022年及2021年之綜合財務報表中並無呈列分部營業收入、分部業績、分部資產及分部負債之分析。由於本集團之營業收入主要來自其遍佈全球之船租業務，而不能歸納於任何特定之地域，故並無對來自運費及船租業務之營業收入按地域劃分營業收入作出分析。

本集團之非流動資產主要包括物業、機器及設備、使用權資產以及投資物業。物業、機器及設備及使用權資產主要分別包括本集團之自置船舶及租賃船舶。由於本集團之機動船舶於不同地區運作，於2022年12月31日確認機動船舶之所在特定地域並無意義。本集團之投資物業包括樓宇及停車位並全部位於香港。除財務工具外，本集團之大部份非流動資產不能歸納於任何特定之地域，故綜合財務報告內除財務工具外，並無呈列以非流動資產作地域性分析。

利率風險

利率風險乃關於財務工具之公平價值或未來現金流量將因應市場利率變動而波動之風險。本集團之利率風險主要來自按浮動利率為基準之銀行借貸。於2022年12月31日，本集團之銀行借貸主要以港元及美元為單位。儘管本集團就該等利率風險並無任何對沖措施，本集團會繼續密切監察來自該等利率波動之風險。

於2022年12月31日，本集團以美元為單位之計息銀行借貸為26,469,000美元，相等約206,456,000港元(2021年：46,735,000美元，相等約364,534,000港元)，附帶可變利率所參考之倫敦銀行同業拆借利率(LIBOR)將於2023年6月30日後停止發佈。本集團正密切留意市場，並管理轉換至新基準利率之過渡，包括相關銀行同業拆借利率監管機構之公佈。本集團管理層認為利率基準改革對本集團之財務狀況及財務表現並無重大影響。

外匯風險

外匯風險乃關於財務工具之公平價值或未來現金流量將因應外匯匯率變動而波動之風險。本集團之交易、資產及負債主要以港元及美元為單位，而以約1.00美元兌7.80港元之匯率與港元聯繫。本集團相信港元兌美元之匯率不會有重大波動。管理層將繼續監察本集團之外匯風險，並適時採取謹慎之措施。

於2022年12月31日，本集團所涉及之外匯風險主要因透過持有若干主要以新加坡元為單位之銀行存款及其他應收賬項以及股本證券投資，金額分別為706,000新加坡元及11,557,000新加坡元，相等約4,114,000港元及67,381,000港元(2021年：若干主要以新加坡元為單位之銀行存款及股本證券投資，金額分別為13,994,000新加坡元及15,084,000新加坡元，相等約80,712,000港元及87,005,000港元)。

僱員及薪酬政策

僱員乃本集團最重要之資源，並為本集團能成功實現創造長期價值之目標之關鍵因素。本集團為員工培訓及發展提供不同之資源。

本集團奉行性別平等政策。於2022年12月31日，本集團有65名(2021年：64名)全職僱員，其中35名(2021年：34名)僱員為男性，及30名(2021年：30名)僱員為女性。本集團會因應僱員之表現、經驗以及當時業內慣例釐定僱員薪酬，並提供一般之額外福利包括醫療保險及公積金供款。本集團亦按董事之酌情權及根據本集團之財務表現而發放花紅予僱員。

本集團與其僱員及船員保持良好關係，並未因工業糾紛而導致其營運受到任何中斷。

(C) 截至2023年12月31日止年度

業務回顧

本集團透過Jinhui Shipping and Transportation Limited經營其全球航運業務，於2023年年報日，Jinhui Shipping為本公司擁有約55.69%權益之附屬公司，其股份於挪威奧斯陸證券交易所上市。本集團之營業收入為本集團之自置船舶及租賃船舶所產生之運費及船租收入。

2023年來自運費及船租之營業收入對比2022年之1,189,232,000港元減少46%至638,573,000港元，營業收入減少乃由於宏觀經濟環境波動，2023年大部份時間市場運費疲軟，相對2022年全球散裝乾貨商品之強勁需求推動市場運費強勁反彈。本集團之船隊於2023年所賺取之每天平均之相對期租租金減少52%至9,063美元(約71,000港元)，對比2022年為18,813美元(約147,000港元)。本公司於2023年錄得綜合虧損淨額461,805,000港元，其中包括自置船舶減值虧損淨額109,286,000港元及使用權資產減值虧損44,406,000港元，對比2022年則錄得綜合虧損淨額70,179,000港元，其中包括自置船舶減值虧損淨額384,742,000港元。年內之每股基本虧損為0.512港元，對比2022年之每股基本虧損為0.086港元。

財務回顧

流動資金、財務資源及資本架構

於2023年12月31日，本集團維持充裕營運資金255,439,000港元(2022年：210,311,000港元)，而本集團之股本及債務證券、銀行結存及現金總值增加至518,557,000港元(2022年：515,672,000港元)。年內，於營運資金變動後來自經營業務所得之現金淨額為113,853,000港元(2022年：691,851,000港元)。

本集團之有抵押銀行貸款總額由2022年12月31日之769,730,000港元增加至2023年12月31日之808,682,000港元，其中43%、54%及3%分別須於一年內、第二年內及第三至第五年內償還。年內，本集團已提取新增有抵押銀行貸款450,035,000港元(2022年：521,500,000港元)及償還411,083,000港元(2022年：612,206,000港元)。銀行借貸為以美元為單位之船舶按揭貸款，及以港元及美元為單位之循環貸款、有期貸款及物業按揭貸款。所有銀行借貸均按浮動利率基準訂定。

於2023年12月31日，資本負債比率為10%(2022年：8%)，此比率乃以負債淨值(計息債務總額減股本及債務證券、銀行結存及現金)除以權益總值計算。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。於2023年12月31日，本集團有能力履行其債務責任，包括本金及利息付款。

本集團一直採取謹慎之資金管理政策，並積極管理其流動資金及充足之可動用銀行信貸，以應付日常營運及任何未來發展所需之資本需求。

資產抵押

於2023年12月31日，本集團之物業、機器及設備之賬面淨值合共1,733,638,000港元(2022年：1,716,958,000港元)，投資物業之賬面值合共303,750,000港元(2022年：333,190,000港元)，按公平價值列賬及在損益表處理之財務資產97,997,000港元(2022年：131,387,000港元)及存放於銀行之存款2,803,000港元(2022年：3,465,000港元)，連同轉讓十四間(2022年：十四間)附屬公司之收入均已抵押，以作為本集團動用信貸之保證。此外，六間(2022年：八間)船舶擁有之附屬公司之股份已就船舶按揭貸款而抵押予銀行。

資本支出及承擔

年內，新增之機動船舶及資本化之進場成本之資本支出為188,918,000港元（2022年：1,095,764,000港元），及新增之其他物業、機器及設備之資本支出為884,000港元（2022年：945,000港元）。

於2018年4月20日，本公司擁有約55.69%權益之間接附屬公司（「共同投資者」）訂立共同投資文件以共同投資於中華人民共和國上海靜安中央商務區金融街中心一期A座（「共同投資項目」）之物業項目，而根據共同投資文件，共同投資者承諾以10,000,000美元（約78,000,000港元）購入Dual Bliss Limited（「Dual Bliss」）之無投票權及可參與分紅之A類股份。Dual Bliss為共同投資項目之投資者之一。於2023年12月31日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔為372,000美元，相等約2,905,000港元（2022年：372,000美元，相等約2,905,000港元）。

於2023年12月31日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔總金額為372,000美元，相等約2,905,000港元（2022年：372,000美元，相等約2,905,000港元）。

除以上所披露外，於2023年12月31日本集團並無其他已訂立合同但未撥備之重大資本支出承擔。

重大投資

於2023年內，本集團並無重大投資。

船隊概述

收購及出售船舶

於2023年9月20日，本集團訂立協議以8,080,000美元（約63,024,000港元）之代價出售一艘載重量為52,686公噸及於2004年建造之超級大靈便型船舶。該船舶已於2023年11月交付予買方。

於2023年9月27日，本集團訂立協議以20,433,000美元（約159,377,400港元）之購入價收購一艘載重量為63,435公噸及於2014年建造之超級大靈便型船舶。該船舶已於2023年10月底交付予本集團。

於2023年11月29日，本集團訂立協議以9,650,000美元（約75,270,000港元）之代價出售一艘載重量為52,525公噸及於2006年建造之超級大靈便型船舶。該船舶已於2023年12月底交付予買方。

於2023年12月12日，本集團訂立協議以10,430,000美元（約81,354,000港元）之代價出售一艘載重量為52,050公噸及於2006年建造之超級大靈便型船舶。該船舶已於2024年1月交付予買方。

租賃船舶

於2023年12月8日，本集團與第三方就有關租賃一艘載重量為81,842公噸及於2021年建造之巴拿馬型船舶訂立租船合約，承租期由交付該船舶予本集團之日起計不少於二十二個月。該船舶已於2024年1月交付予本集團。董事認為租賃一艘巴拿馬型船舶為本集團提供一個機會，可以透過直接收購船舶以外之方式，以一艘現代化船舶增加運載能力，及用最低之即時資本支出改善本集團之船隊組合，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。

除以上所披露外，本集團於年內並無執行任何重大收購、出售或租賃船舶，本集團亦無執行任何重大收購或出售事項。

於2023年12月31日，本集團擁有二十三艘裝備抓斗之超級大靈便型船舶及一艘租賃之巴拿馬型船舶。於2023年12月31日，本集團船隊之總運載能力為1,415,930公噸。

於2023年12月31日，機動船舶及資本化之進場成本之賬面值為2,534,585,000港元（2022年：2,927,614,000港元）。

或然負債

於2023年12月31日，本集團並無任何重大之或然負債。

分部資料

本集團主要從事業務為船舶租賃及擁有船舶，而管理層以此業務為向主要營運決策人匯報之唯一主要可呈報之業務分部。因此，於2023年及2022年之綜合財務報表中並無呈列分部營業收入、分部業績、分部資產及分部負債之分析。由於本集團之營業收入主要來自其遍佈全球之船租業務，而不能歸納於任何特定之地域，故並無對來自運費及船租業務之營業收入按地域劃分營業收入作出分析。

本集團之非流動資產主要包括物業、機器及設備、使用權資產以及投資物業。物業、機器及設備及使用權資產主要分別包括本集團之自置船舶及租賃船舶。由於本集團之機動船舶於不同地區運作，於2023年12月31日確認機動船舶之所在特定地域並無意義。本集團之投資物業包括樓宇及停車位並全部位於香港。除財務工具外，本集團之大部份非流動資產不能歸納於任何特定之地域，故綜合財務報告內除財務工具外，並無呈列以非流動資產作地域性分析。

利率風險

利率風險乃關於財務工具之公平價值或未來現金流量將因應市場利率變動而波動之風險。於2023年12月31日，本集團之銀行借貸主要以港元及美元為單位。本集團之利率風險主要來自按浮動利率為基準之銀行借貸。儘管本集團就該等利率風險並無任何對沖措施，本集團會繼續密切監察來自該等利率波動之風險。

於2023年12月31日，本集團以美元為單位之計息銀行借貸為16,504,000美元，相等約128,733,000港元（2022年：26,469,000美元，相等約206,456,000港元），附帶可變利率所參考之倫敦銀行同業拆借利率(LIBOR)於2023年6月30日後已停止。銀行借貸已於2024年1月償還。本集團管理層認為利率基準改革對本集團之財務狀況及財務表現並無重大影響。

外匯風險

外匯風險乃關於財務工具之公平價值或未來現金流量將因應外匯匯率變動而波動之風險。本集團之交易、資產及負債主要以港元及美元為單位，而以約1.00美元兌7.80港元之匯率與港元聯繫。本集團相信港元兌美元之匯率不會有重大波動。管理層將繼續監察本集團之外匯風險，並適時採取謹慎之措施。

於2023年12月31日，本集團所涉及之外匯風險主要因透過持有若干主要以新加坡元為單位之銀行存款及股本證券投資，金額分別為743,000新加坡元及9,890,000新加坡元，相等約4,396,000港元及58,539,000港元（2022年：分別為706,000新加坡元及11,557,000新加坡元，相等約4,114,000港元及67,381,000港元）。

僱員及薪酬政策

僱員乃本集團最重要之資源，並為本集團能成功實現創造長期價值之目標之關鍵因素。本集團為員工培訓及發展提供不同之資源。

本集團奉行性別平等政策。於2023年12月31日，本集團有66名(2022年：65名)全職僱員，其中37名(2022年：35名)僱員為男性，及29名(2022年：30名)僱員為女性。本集團會因應僱員之表現、經驗以及當時業內慣例釐定僱員薪酬，並提供一般之額外福利包括醫療保險及公積金供款。本集團亦按董事之酌情權及根據本集團之財務表現而發放花紅予僱員。

本集團與其僱員及船員保持良好關係，並未因工業糾紛而導致其營運受到任何中斷。

(D) 截至2024年6月30日止六個月

業務回顧

本集團透過Jinhui Shipping and Transportation Limited經營其全球航運業務，於2024年6月30日，Jinhui Shipping為本公司擁有約55.69%權益之附屬公司，其股份於挪威奧斯陸證券交易所上市。本集團之營業收入為本集團之自置船舶及租賃船舶所產生之運費及船租收入。

本集團於2024年上半年錄得之營業收入對比2023年同期之290,370,000港元上升86%至539,284,000港元。本公司於本期間錄得綜合溢利淨額66,900,000港元，對比2023年上半年則錄得綜合虧損淨額162,477,000港元。期內之每股基本盈利為0.053港元，對比2023年上半年之每股基本虧損為0.181港元。於2024年上半年，船隊之每天平均之相對期租租金上升66%至13,939美元(約109,000港元)，對比2023年同期為8,379美元(約65,000港元)。截至2024年6月30日止六個月本公司股東應佔溢利淨額為28,117,000港元，對比2023年同期錄得虧損淨額為95,911,000港元。

財務回顧

流動資金、財務資源及資本架構

於2024年6月30日，本集團維持充裕營運資金12,403,000港元(2023年12月31日：255,439,000港元)，而本集團之股本及債務證券、銀行結存及現金總值減少至337,346,000港元(2023年12月31日：518,557,000港元)。於2024年上半年內，於營運資金變動後來自經營業務所得之現金淨額為236,521,000港元(2023年6月30日：30,029,000港元)。

於2024年上半年內，本集團已提取新增有抵押銀行貸款179,329,000港元(2023年6月30日：124,700,000港元)及償還363,573,000港元(2023年6月30日：141,454,000港元)。本集團之有抵押銀行貸款總額由2023年12月31日之808,682,000港元減少至2024年6月30日之624,438,000港元，其中34%、62%及4%分別須於一年內、第二年內及第三至第五年內償還。銀行借貸為以港元為單位之循環貸款、有期貸款及物業按揭貸款。所有銀行借貸均按浮動利率基準訂定。

於2024年6月30日，資本負債比率為10%(2023年12月31日：10%)，此比率乃以負債淨值(計息債務總額減股本及債務證券、銀行結存及現金)除以權益總值計算。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。於2024年6月30日，本集團有能力履行其債務責任，包括本金及利息付款。

本集團一直採取謹慎之資金管理政策，並積極管理其流動資金及充足之可動用銀行信貸，以應付日常營運及任何未來發展所需之資本需求。

資產抵押

於2024年6月30日，本集團之物業、機器及設備之賬面淨值合共1,204,952,000港元(2023年12月31日：1,733,638,000港元)，投資物業之賬面值合共278,690,000港元(2023年12月31日：303,750,000港元)，按公平價值列賬及在損益表處理之財務資產90,722,000港元(2023年12月31日：97,997,000港元)及存放於銀行之存款1,549,000港元(2023年12月31日：2,803,000港元)，連同轉讓九間(2023年12月31日：十四間)附屬公司之收入均已抵押，以作為本集團動用信貸之保證。

資本支出及承擔

資本支出

於截至2024年6月30日止六個月內，新增之機動船舶及進塢之資本支出為253,874,000港元(2023年6月30日：17,197,000港元)，及新增之其他物業、機器及設備之資本支出為1,137,000港元(2023年6月30日：163,000港元)。

資本承擔

於2024年上半年內，本集團訂立協議以30,950,000美元，相等約241,410,000港元之購入價收購一艘載重量為181,279公噸及於2012年建造之好望角型船舶。該船舶已於2024年8月交付予本集團。於2024年6月30日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔於扣除已付按金後為27,855,000美元，相等約217,269,000港元(2023年12月31日：無)。

此外，本集團訂立兩份造船合同以建造兩艘新造船舶，每艘之代價為34,000,000美元，相等約265,200,000港元，及載重量為63,500公噸，分別將於2026年及2027年交付。於2024年6月30日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔為68,000,000美元，相等約530,400,000港元(2023年12月31日：無)。

本集團亦就有關租賃一艘載重量為207,672公噸及於2017年建造之好望角型船舶訂立租船合約，承租期為最少三十三個月。該船舶將於2025年1月1日至2025年3月31日期間交付予本集團。未經審核使用權資產價值約為26,640,000美元將於船舶交付當日確認。於報告日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔為26,640,000美元，相等約207,775,000港元(2023年12月31日：無)。

於2018年，本集團訂立共同投資文件以共同投資於中華人民共和國上海靜安中央商務區金融街中心一期A座之物業項目，而根據共同投資文件，本集團承諾以10,000,000美元，相等約78,000,000港元購入Dual Bliss Limited之無投票權及可參與分紅之A類股份。Dual Bliss Limited為共同投資項目之投資者之一。於2024年6月30日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔為372,000美元，相等約2,905,000港元(2023年12月31日：372,000美元，相等約2,905,000港元)。

於2024年6月30日，本集團已訂立合同但未撥備之資本支出承擔總額於扣除已付按金後為122,867,000美元，相等約958,349,000港元(2023年12月31日：372,000美元，相等約2,905,000港元)。

除上述所披露外，於2024年6月30日本集團並無其他已訂立合同但未撥備之重大資本支出承擔。

重大投資

於截至2024年6月30日止期內，本集團並無重大投資。

船隊概述

本集團經營一支均衡及多元化之散裝乾貨貨船船隊，其中包括巴拿馬型、極限靈便型及超級大靈便型散裝貨船。為維持市場競爭力，本集團繼續尋求微調吾等船隊之品質及調整船隊組合，尤其尋求降低吾等船隊之整體船齡組合。

收購及出售船舶

於2024年上半年內，本集團訂立協議以30,950,000美元，相等約241,410,000港元之購入價收購一艘載重量為181,279公噸及於2012年建造之好望角型船舶。該船舶已於2024年8月交付予本集團。

此外，本集團訂立協議以31,122,000美元，相等約242,755,000港元之購入價收購一艘載重量為81,567公噸及於2019年建造之巴拿馬型船舶。該船舶已於2024年5月交付予本集團。

本集團亦訂立兩份造船合同以建造兩艘新造船舶，每艘之代價為34,000,000美元，相等約265,200,000港元及載重量為63,500公噸，分別將於2026年及2027年交付。

於2024年7月，本集團訂立協議以24,000,000美元，相等約187,200,000港元之購入價收購一艘載重量為178,021公噸及於2008年建造之好望角型船舶。該船舶將於2024年第四季交付予本集團。

租賃船舶

為進一步加強及提升吾等船隊組合，而限制收購船舶之資本支出，並同時達致最佳靈活性，本集團於2024年上半年內訂立若干租入之期租租船合同。根據香港財務報告準則第16號「租賃」，以於該租船合約之租賃條款生效時最低租金付款總額之現值計算之未經審核之使用權資產價值，以及相關之租賃負債已於該等船舶交付時於綜合財務狀況表確認。

於2024年上半年內，本集團就有關租賃一艘載重量為61,452公噸及於2016年建造之極限靈便型船舶訂立租船合約，承租期為最少二十二個月。該船舶已於2024年4月交付予本集團。

本集團就有關租賃一艘載重量為61,473公噸及於2016年建造之極限靈便型船舶訂立租船合約，承租期為最少二十個月。該船舶已於2024年5月交付予本集團。

本集團就有關租賃一艘載重量為207,672公噸及於2017年建造之好望角型船舶訂立租船合約，承租期由交付該船舶予本集團之日起最少三十三個月。該船舶將於2025年1月1日至2025年3月31日期間交付予本集團。

除以上所披露外，本集團於截至2024年6月30日止六個月內並無執行任何重大收購、出售或租賃船舶，本集團亦無執行任何重大收購或出售事項。

於2024年6月30日，本集團經營二十三艘自置船舶及十艘租賃船舶，而總運載能力約為2,020,000公噸。於2024年6月30日，機動船舶及資本化之進塢成本之賬面值為2,683,501,000港元(2023年12月31日：2,534,585,000港元)。

於2024年6月30日，使用權資產之賬面值及租賃負債分別為318,743,000港元(2023年12月31日：164,541,000港元)及379,451,000港元(2023年12月31日：227,281,000港元)。

或然負債

於2024年6月30日，本集團並無任何重大之或然負債。

分部資料

本集團主要從事船舶租賃及擁有船舶業務，而管理層以此業務為向主要營運決策人匯報之唯一主要可呈報之業務分部。因此，於截至2024年6月30日止期內之綜合財務報表中並無呈列分部營業收入、分部業績、分部資產及分部負債之分析。由於本集團之營業收入主要來自其遍佈全球之船租業務，而不能歸納於任何特定之地域，故並無對來自運費及船租業務之營業收入按地域劃分營業收入作出分析。

本集團之非流動資產主要包括物業、機器及設備、使用權資產以及投資物業。物業、機器及設備以及使用權資產主要分別包括本集團之自置船舶及租賃船舶。由於本集團之機動船舶於不同地區運作，於2024年6月30日確認機動船舶之所在特定地域並無意義。本集團之投資物業包括樓宇及停車位並全部位於香港。除財務工具外，本集團之大部份非流動資產不能歸納於任何特定之地域，故綜合財務報告內除財務工具外，並無呈列以非流動資產作地域性分析。

利率風險

利率風險乃關於財務工具之公平價值或未來現金流量將因應市場利率變動而波動之風險。於2024年6月30日，本集團之銀行借貸主要以港元為單位。本集團之利率風險主要來自按浮動利率為基準之銀行借貸。儘管本集團就該等利率風險並無任何對沖措施，本集團會繼續密切監察來自該等利率波動之風險。

外匯風險

外匯風險乃關於財務工具之公平價值或未來現金流量將因應外匯匯率變動而波動之風險。本集團之交易、資產及負債主要以港元及美元為單位，而以約1.00美元兌7.80港元之匯率與港元聯繫。本集團相信港元兌美元之匯率不會有重大波動。管理層將繼續監察本集團之外匯風險，並適時採取謹慎之措施。

僱員及薪酬政策

僱員乃本集團最重要之資源，並為本集團能成功實現創造長期價值之目標之關鍵因素。本集團為員工培訓及發展提供不同之資源。

本集團奉行性別平等政策。於2024年6月30日，本集團有71名(2023年12月31日：66名)全職僱員，其中40名(2023年12月31日：37名)僱員為男性，及31名(2023年12月31日：29名)僱員為女性。本集團會因應僱員之表現、經驗以及當時業內慣例釐定僱員薪酬，並提供一般之額外福利包括醫療保險及公積金供款。本集團亦按董事之酌情權及根據本集團之財務表現而發放花紅予僱員。

本集團與其僱員及船員保持良好關係，並未因工業糾紛而導致其營運受到任何中斷。

(A) 本集團之未經審核備考財務資料**緒言**

以下為金輝集團有限公司(「本公司」)及其附屬公司(統稱「本集團」)於2023年12月31日有關根據第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項及第三艘船舶之收購事項擬進行之交易之未經審核備考綜合財務狀況表(「未經審核備考財務資料」)。此外，於2023年12月31日後，除第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項及第三艘船舶之收購事項外，本集團亦進行以下收購船舶及租賃船舶(「以往收購」)：

1. 如日期為2024年2月2日之公佈所述之收購船舶；
2. 如日期為2024年2月21日之公佈所述之收購船舶；
3. 如日期為2024年4月12日之公佈所述之根據一份租船合約租賃一艘船舶；
4. 如日期為2024年4月17日之公佈所述之根據一份租船合約租賃一艘船舶；及
5. 如日期為2024年4月26日之公佈所述之根據一份租船合約租賃一艘船舶

經擴大集團代表於完成第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項及第三艘船舶之收購事項及以往收購後之本集團(統稱為「經擴大集團」)。

未經審核備考財務資料包括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及第二艘船舶之收購事項及第三艘船舶之收購事項及以往收購之影響，猶如該等交易已於2023年12月31日完成。

未經審核備考財務資料根據本集團於2023年12月31日之經審核綜合財務狀況表(摘錄自己刊發之本集團截至2023年12月31日止年度之年報)編製，並已就第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項及第三艘船舶之收購事項及以往收購作出備考調整後，猶如該等交易已於2023年12月31日完成。

經擴大集團之未經審核備考財務資料乃根據多項假設、估計、不肯定因素及現有資料編製，以提供經擴大集團於完成第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項及第三艘船舶之收購事項及以往收購後之資料。編製未經審核備考財務資料僅供說明用途，而基於其性質，未能可真實反映經擴大集團於完成第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項及第三艘船

船之收購事項及以往收購後之財務狀況。此外，經擴大集團之未經審核備考財務資料並非旨在預測經擴大集團於完成第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項及第三艘船舶之收購事項及以往收購後之日後財務狀況。

經擴大集團於第一艘船舶及第二艘船舶之收購事項及第三艘船舶之收購事項及以往收購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。

載於本通函內之於2023年12月31日之未經審核備考綜合財務狀況表並不構成本公司於截至2023年12月31日止年度之法定年度綜合財務報表，惟摘錄自該等財務報表。本公司已按香港法例第622章公司條例第662(3)條及附表6第3部之規定，將截至2023年12月31日止年度之財務報表送呈公司註冊處。本公司之核數師已就本集團截至2023年12月31日止年度之綜合財務報表提交報告。核數師報告書並無保留意見，亦無載有核數師於其報告無提出保留意見之下強調任何須予注意事項之提述，亦無載列根據香港法例第622章公司條例第406(2)、407(2)或407(3)條作出之陳述。

未經審核備考綜合財務狀況表

	於2023年		備考調整					備考總值	
	12月31日								
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	
	附註(1)	附註(2)	附註(3)	附註(4)	附註(5)	附註(6)	附註(7)	附註(8)	
資產及負債									
非流動資產									
物業、機器及設備	2,613,676	241,410	242,755				530,400	187,200	3,815,441
使用權資產	164,541			78,252	70,334	207,775			520,902
投資物業	339,680								339,680
按公平價值列賬及在其他									
全面收益表處理之財務資產	82,590								82,590
應收貸款	12,304								12,304
無形資產	800								800
	<u>3,213,591</u>								<u>4,771,717</u>
流動資產									
存貨	10,781								10,781
應收貿易賬項及其他應收賬項	141,831								141,831
按公平價值列賬及									
在損益表處理之財務資產	202,610								202,610
可回收稅項	166								166
已抵押存款	2,803								2,803
銀行結存及現金	<u>329,449</u>	(72,423)	(72,824)				(159,120)	(56,160)	<u>(31,078)</u>
	687,640								327,113
持作出售資產	<u>81,299</u>								<u>81,299</u>
	<u>768,939</u>								<u>408,412</u>

	於2023年		備考調整					備考總值	
	12月31日								
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
	附註(1)	附註(2)	附註(3)	附註(4)	附註(5)	附註(6)	附註(7)	附註(8)	
流動負債									
應付貿易賬項及其他應付賬項	128,259								128,259
有抵押銀行貸款	345,765	6,885	6,924				15,128	5,339	380,041
租賃負債	39,476			31,382	29,170	79,879			179,907
	<u>513,500</u>								<u>688,207</u>
非流動負債									
有抵押銀行貸款	462,917	162,102	163,007				356,152	125,701	1,269,879
租賃負債	187,805			46,870	41,164	127,896			403,735
	<u>650,722</u>								<u>1,673,614</u>
資產淨值	<u>2,818,308</u>								<u>2,818,308</u>
權益									
本公司股東應佔權益									
已發行股本	381,639								381,639
儲備	1,213,875								1,213,875
	1,595,514								1,595,514
非控股權益	<u>1,222,794</u>								<u>1,222,794</u>
權益總值	<u>2,818,308</u>								<u>2,818,308</u>

未經審核備考財務資料之附註：

- (1) 該等金額乃摘錄自本集團於2023年12月31日之經審核綜合財務狀況表，其載於已刊發之本集團截至2023年12月31日止年度之年報。
- (2) 調整反映本公司於2024年2月2日公佈所述之收購船舶。物業、機器及設備之增加為該艘船舶之代價三千零九十五萬美元(約二億四千一百四十一萬港元)。該艘船舶之代價之約70%金額為二千一百六十六萬美元(約一億六千八百九十九萬港元)將由一項三年期有期貸款支付，因而本集團之流動負債將會增加八十八萬美元(約六百八十九萬港元)，而非流動負債將會增加二千零七十八萬美元(約一億六千二百一十萬港元)。餘額之九百二十九萬美元(約七千二百四十二萬港元)將由本集團內部資源撥付。
- (3) 調整反映本公司於2024年2月21日公佈所述之收購船舶。物業、機器及設備之增加為該艘船舶之代價三千一百一十二萬美元(約二億四千二百七十六萬港元)。該艘船舶之代價之約70%金額為二千一百七十八萬美元(約一億六千九百九十三萬港元)將由一項三年期有期貸款支付，因而本集團之流動負債將會增加八十八萬美元(約六百九十三萬港元)，而非流動負債將會增加二千零九十萬美元(約一億六千三百萬港元)。餘額之九百三十四萬美元(約七千二百八十三萬港元)將由本集團內部資源撥付。
- (4) 調整反映本公司於2024年4月12日公佈所述之根據一份租船合約租賃一艘船舶。使用權資產之增加為租賃船舶之未經審核使用權資產價值約一千零三萬美元(約七千八百二十五萬港元)，而該價值乃根據香港財務報告準則第16號「租賃」以於該租船合約之租賃條款生效時之最低租金付款總額之現值計算。本集團將以租賃期內折舊使用權資產，並將於綜合損益及其他全面收益表入賬。本集團將於綜合財務狀況表確認租賃負債金額約一千零三萬美元(約七千八百二十五萬港元)，並將根據向出租方結算租賃付款後減少。租賃負債之利息開支將按年貼現率約6.39%確認。
- (5) 調整反映本公司於2024年4月26日公佈所述之根據一份租船合約租賃一艘船舶。使用權資產之增加為租賃船舶之未經審核使用權資產價值約九百零二萬美元(約七千零三十三萬港元)，而該價值乃根據香港財務報告準則第16號「租賃」以於該租船合約之租賃條款生效時之最低租金付款總額之現值計算。本集團將以租賃期內折舊使用權資產，並將於綜合損益及其他全面收益表入賬。本集團將於綜合財務狀況表確認租賃負債金額約九百零二萬美元(約七千零三十三萬港元)，並將根據向出租方結算租賃付款後減少。租賃負債之利息開支將按年貼現率約6.71%確認。
- (6) 調整反映本公司於2024年4月17日公佈所述之根據一份租船合約租賃一艘船舶。使用權資產之增加為租賃船舶之未經審核使用權資產價值約二千六百六十四萬美元(約二億零七百七十七萬港元)，而該價值乃根據香港財務報告準則第16號「租賃」以於該租船合約之租賃條款生效時之最低租金付款總額之現值計算。本集團將以租賃期內折舊使用權資產，並將於綜合損益及其他全面收

益表入賬。本集團將於綜合財務狀況表確認租賃負債金額約二千六百六十四萬美元(約二億零七百七十七萬港元)，並將根據向出租方結算租賃付款後減少。租賃負債之利息開支將按年貼現率約6.62%確認。

- (7) 物業、機器及設備之增加為第一艘船舶及第二艘船舶之總合同價六千八百萬美元(約五億三千零四十萬港元)。第一艘船舶及第二艘船舶之總合同價之約70%金額為四千七百六十萬美元(約三億七千一百二十八萬港元)將由一項三年期有期貸款支付，因而本集團之流動負債將會增加一百九十四萬美元(約一千五百一十三萬港元)，而非流動負債將會增加四千五百六十六萬美元(約三億五千六百一十五萬港元)。餘額之二千零四十萬美元(約一億五千九百一十二萬港元)將由本集團內部資源撥付。
- (8) 物業、機器及設備之增加為第三艘船舶之代價二千四百萬美元(約一億八千七百二十萬港元)。第三艘船舶之代價之約70%金額為一千六百八十萬美元(約一億三千一百零四萬港元)將由一項三年期有期貸款支付，因而本集團之流動負債將會增加六十八萬美元(約五百三十四萬港元)，而非流動負債將會增加一千六百一十二萬美元(約一億二千五百七十萬港元)。餘額之七百二十萬美元(約五千六百一十六萬港元)將由本集團內部資源撥付。
- (9) 除附註(2)至(8)所披露之該等調整外，概無對未經審核備考財務資料作出調整以反映本集團繼2023年12月31日後之任何經營業績或訂立之其他交易。

(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8月31日之通函(「該通函」)中第43至48頁之於2023年12月31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43至48頁。

董事編製未經審核備考財務資料以說明第一艘船舶，第二艘船舶及第三艘船舶之收購事項(「收購事項」)及於2023年12月31日以後之以往船舶收購及租賃船舶(「以往收購」)對 貴集團於2023年12月31日之財務狀況造成之影響，猶如收購事項及以往收購已於2023年12月31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由截至2023年12月31日止年度之經審核綜合年度財務報表，而其中已刊發本集團之核數師報告書。

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」(「會計指引第7號」)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。

本事務所應用香港會計師公會頒佈的香港質量控制準則第1號「會計師事務所對執行財務報表審計和審閱、其他鑒證和相關服務業務實施的質量管理」，並相應設有全面的質量管理體系，包括遵守道德要求、專業標準以及適用法律及監管要求的成文政策和程序。

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12月31日有關該事件或交易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8月31日

以下為來自獨立估值師Clarkson Valuations Limited發出有關其對第三艘船舶於2024年6月28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為一間獨立估值師及屬於Clarkson集團，而該集團之總部位於倫敦，並為領先之綜合航運服務提供商，其中包括全球最大之船舶經紀。

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，下述為該艘船舶於2024年6月28日之近似市值：

散裝船舶								無租賃合約
船舶名稱	載重公噸	建造年份	船商	全長(米)	船寬(米)	貨倉／艙蓋	主機	價值(美元)
OCEAN COURTESY	178,021	2008	Shanghai Waigaoqiao	292.0	45.0	9/9	MAN B&W 6S70MC6.1	24,000,000

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

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	估本公司 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	1,101,096	61,249,098 附註 1	66,492,024	60.86%
吳錦華	864,900	-	260,000 附註 2	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2023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，本公司或其任何附屬公司概無涉及任何重大訴訟或索償，而據董事所知，本集團任何成員公司亦概無任何尚未了結或對其構成威脅之重大訴訟或索償。

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
致同(香港)會計師事務所有限公司	執業會計師

Clarkson Valuations Limited為一間獨立估值師及屬於Clarkson集團，而該集團之總部位於倫敦，並為領先之綜合航運服務提供商，其中包括全球最大之船舶經紀。

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2023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) 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；

- (2) 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；
- (3) 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；
- (4) 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；
- (5) 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；
- (6) 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；
- (7) 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；
- (8) 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；
- (9) 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；
- (10) 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；
- (11) 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；
- (12) 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；
- (13) Jinhui Marine Inc.*與浙江海運(新加坡)有限公司於2024年4月12日訂立之租船合約，內容有關租賃一艘船舶；
- (14) Jinhui Marine Inc.*與Olam Maritime Freight Pte. Ltd.於2024年4月17日訂立之租船合約，內容有關租賃一艘船舶；
- (15) Jinhui Marine Inc.*與Xinghe Shipping Pte. Ltd.於2024年4月26日訂立之租船合約，內容有關租賃一艘船舶；

- (16) Jinhan Marine Inc.*與江蘇韓通船舶重工有限公司於2024年6月28日訂立之協議，內容有關以34,000,000美元之代價收購一艘船舶；
- (17) Jinming Marine Inc.*與江蘇韓通船舶重工有限公司於2024年6月28日訂立之協議，內容有關以34,000,000美元之代價收購一艘船舶；及
- (18) Jinmei Marine Inc.*與White Reefer Line Corp.於2024年7月2日訂立之協議，內容有關以24,000,000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) 第一份造船合同、第二份造船合同及第三份協議；
- (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就有關第三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) 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；及
- (f) Fairline Consultants Limited及Timberfield Limited於2024年7月2日就第三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。

股東大會通告



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

茲通告金輝集團有限公司(「本公司」)謹定於2024年9月20日(星期五)上午九時三十分假座香港上環德輔道西28號宜必思香港中上環酒店6樓Soho 1 & 2舉行股東大會(「大會」)，以考慮並酌情，不論有否修訂之情況下，通過下列決議案為普通決議案：

普通決議案

1. 「**動議**茲批准收購由江蘇韓通船舶重工有限公司建造及出售予Jinhan Marine Inc.之一艘載重量63,500公噸之散裝貨船(「第一艘船舶」)，並授權本公司董事會任何一位董事作出與收購第一艘船舶所附帶之一切事宜，及簽立所有文件。」及
2. 「**動議**茲批准收購由江蘇韓通船舶重工有限公司建造及出售予Jinming Marine Inc.之一艘載重量63,500公噸之散裝貨船(「第二艘船舶」)，並授權本公司董事會任何一位董事作出與收購第二艘船舶所附帶之一切事宜，及簽立所有文件。」

承董事會命
公司秘書
何淑蓮

香港；2024年8月31日

股東大會通告

附註：

1. 有權出席上述大會及於會上投票之本公司股東均可委任一名或多名代表代其出席大會及投票。受委任代表毋須為本公司股東。
2. 委任代表之文書及經簽署之授權書或其他授權文件(如有)或經公證人證明之該等授權文件副本最遲須於2024年9月17日(星期二)上午九時三十分,即大會及其任何續會(視乎情況而定)之指定舉行時間48小時前(不包括公眾假期之任何部分)送達本公司之股份過戶登記處卓佳標準有限公司,地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓,方為有效。
3. 如屬任何股份之聯名登記持有人,則任何一位聯名登記持有人均可親身或委任代表出席大會並就有關股份投票,猶如彼為唯一有權投票者。惟倘超過一名聯名持有人親身或委任代表出席大會,則只有於股東名冊內上述持有人中排名首位方為有權就有關股份投票。
4. 本公司將由2024年9月16日(星期一)至2024年9月20日(星期五)(首尾兩日包括在內)止期間暫停辦理本公司之股份過戶登記手續。為符合資格出席及於大會上投票,股東應確保所有過戶表格連同有關股票必須於2024年9月13日(星期五)下午四時三十分前送交本公司之股份過戶登記處卓佳標準有限公司,地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓。
5. 確認本公司股東出席及於大會上投票之資格之紀錄日期為2024年9月20日(星期五)。