

---

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，應諮詢閣下之持牌證券交易商、銀行經理、律師、執業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) 非豁免持續關連交易  
及  
(2) 股東大會通告

獨立財務顧問

**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15頁。獨立董事委員會函件載於本通函第16頁至17頁。獨立財務顧問函件則載於本通函第18頁至39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。

本公司謹訂於二零二二年一月二十日(星期四)上午十時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，大會通告載於本通函第44頁至45頁。

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登捷時有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心54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。

**股東大會的預防措施**

為應對新型冠狀病毒(「COVID-19」)疫情，本公司將於股東大會實施若干預防措施以保障出席股東、員工和持份者免受感染的風險。請參閱本通函「股東大會的預防措施」一節。

二零二二年一月五日

---

## 目 錄

---

	頁次
股東大會的預防措施 .....	ii
釋義 .....	1
董事會函件 .....	5
獨立董事委員會函件 .....	16
獨立財務顧問函件 .....	18
附錄 — 一般資料 .....	40
股東大會通告 .....	44

---

## 股東大會的預防措施

---

鑒於COVID-19疫情持續，本公司將於股東大會上實施下列預防措施以保障出席股東、員工及其他持份者免受感染的風險：

- (a) 每位出席者於股東大會會場入口接受強制體溫篩檢／檢測。任何體溫超過攝氏37.4度的出席者將可能不獲批准進入或被要求離開大會會場；
- (b) 每位出席者必須於整個股東大會舉行期間在會場內佩戴外科口罩；
- (c) 股東大會會場將保持安全的座位距離，以確保適當的社交距離，每位出席者將被分配到指定座位區域；及
- (d) 股東大會將不會供應茶點及派發禮品。

在法律允許的情況下，為確保所有出席於股東大會人士的安全，本公司保留拒絕進入股東大會會場或要求任何人士離開股東大會會場的權力。

為保障所有持份者的健康及安全以及遵守最新COVID-19的防控指引，本公司提醒全體股東，毋須親身出席股東大會以行使投票權。作為替代方案，股東可透過在委任表格上填寫投票指示，委任股東大會主席作為其委任代表於股東大會上就有關決議案投票，而毋須親身出席股東大會。

委任表格隨附本通函寄發予選擇收取紙質通函的股東。另外，委任表格可於本公司網站([www.ksd.com](http://www.ksd.com))下載。如閣下並非登記股東(如閣下的股份是通過銀行、經紀、託管人或香港中央結算有限公司所持有)，閣下應該直接諮詢閣下的銀行或經紀或託管商(視情況而定)以協助閣下委託委任代表。

如任何股東就股東大會有任何疑問，請聯絡本公司股份過戶登記處卓佳登捷時有限公司，聯繫方式如下：

卓佳登捷時有限公司  
香港灣仔皇后大道東183號合和中心54樓  
郵箱：is-enquiries@hk.tricorglobal.com  
電話：(852) 2980 1333

視乎COVID-19的發展，本公司或於短時間內對股東大會安排作進一步變更及實施更多防疫措施，以符合香港政府之規定。務請股東定期查閱本公司網站，以獲取有關股東大會安排之進一步公告及最新消息。為免生疑，政府規定如有變動及有與會人士不遵守任何政府規定及／或有關股東大會安排之防疫措施，本公司保留更改股東大會條件之權利。

---

## 釋 義

---

於本通函內，除文義另有所指外，以下詞彙具有以下涵義：

「聯繫人士」	具有上市規則所賦予之涵義
「董事會」	董事會
「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
「公司條例」	香港法例第622章公司條例
「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
「現行總供油協議」	本公司與廣東省港航於二零一八年十月十二日訂立之協議，有關本集團為廣東省港航集團擁有、租賃、經營或作為代理人之客船及貨船供應柴油及潤滑油，該協議於二零二一年十二月三十一日到期
「現行總運輸協議」	本公司與廣東省港航於二零一八年十月十二日訂立之協議，有關廣東省港航集團為本集團提供來往香港與中國之(i)航運服務；(ii)拖運服務；(iii)碼頭貨物裝卸服務；及(iv)貨運代理服務，該協議於二零二一年十二月三十一日到期
「股東大會」	本公司將於二零二二年一月二十日(星期四)上午十時假座香港金鐘金鐘道95號統一中心10樓統一會議中心召開及舉行的股東大會，以供獨立股東考慮並酌情批准總供油協議、總運輸協議、建議年度上限及項下擬進行之交易
「廣東省港航」	廣東省港航集團有限公司(前稱為「廣東省航運集團有限公司」)為一間根據中國法律成立的國有企業，於最後實際可行日期間接持有本公司已發行總股本約70%

---

## 釋 義

---

「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)
「本集團」	本公司及其附屬公司
「香港」	中國香港特別行政區
「港幣」或「港元」	港元，香港法定貨幣
「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、邱麗文女士及鄒秉星先生)組成之獨立董事委員會，其成立以就非豁免持續關連交易之條款及建議年度上限向獨立股東提供意見
「獨立財務顧問」	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，為本公司所委任以就現行總供油協議及總運輸協議之條款、建議年度上限及項下擬進行之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」	二零二一年十二月三十日，即本通函付印前就確定當中所載若干資料之最後可行實際日期
「上市規則」	聯交所證券上市規則
「澳門」	中國澳門特別行政區

---

## 釋 義

---

「總供油協議」	本公司與廣東省港航於二零二一年十一月三十日訂立之協議，據此，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及貨船供應柴油及潤滑油
「總運輸協議」	本公司與廣東省港航於二零二一年十一月三十日訂立之協議，內容有關廣東省港航集團向本集團提供來往香港及中國之(i)航運服務；(ii)拖運服務；(iii)碼頭貨物裝卸服務；及(iv)貨運代理服務
「非豁免持續關連交易」	根據總供油協議及總運輸協議擬進行之持續關連交易
「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
「中國」	中華人民共和國，惟就本公告而言，不包括香港、澳門及台灣
「建議年度上限」	截至二零二二年、二零二三年及二零二四年十二月三十一日止年度各年的總供油協議及總運輸協議項下之建議年度上限
「人民幣」	中國之法定貨幣
「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

---

## 釋 義

---

「聯交所」	香港聯合交易所有限公司
「美元」	美元，美國法定貨幣
「%」	百分比

**CKS** **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：

劉廣輝先生(董事會主席)

吳強先生(董事總經理)

劉武偉先生

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

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

鄒秉星先生

二零二二年一月五日

敬啟者：

**(1) 非豁免持續關連交易**  
**及**  
**(2) 股東大會通告**

**緒言**

謹此提述本公司於二零一八年十月十二日、二零一八年十月二十二日及二零二一年十一月三十日刊發之公告及二零一八年十一月二十七日刊發之通函，內容有關(其中包括)訂立總供油協議及總運輸協議，以規管本集團與廣東省港航集團於二零二二年一月一日至二零二四年十二月三十一日期間之非豁免持續關連交易，以確保本集團持續如常營運。

本通函旨在向閣下提供(其中包括)(i)非豁免持續關連交易之進一步資料；(ii)建議年度上限之進一步資料；(iii)獨立董事委員會致獨立股東之推薦意見函件；(iv)獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東之意見函件；及(v)股東大會通告。

## 訂立非豁免持續關連交易之理由及裨益

本公司為香港註冊成立之有限公司，本集團主要為粵港澳高速水路客運提供管理服務及其他相關業務；於香港提供渡輪服務；中國內地及香港內河碼頭經營管理及貨物運輸、倉儲等業務；於香港為客船及貨船供應柴油及潤滑油；及於澳門為物業提供設施維護的經營及管理業務。

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。

鑒於(i)本集團與廣東省港航集團以往之合作；(ii)總運輸協議將有助本集團經營業務；及(iii)總供油協議將為集團帶來穩定收入，故董事（不包括獨立非執行董事，彼等將待收取獨立財務顧問就非豁免持續關連交易之建議後才表達意見）認為，總供油協議及總運輸協議、建議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。

## 非豁免持續關連交易

### 1. 總供油協議

日期：二零二一年十一月三十日

期間：二零二二年一月一日至二零二四年十二月三十一日

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及貨船供應柴油及潤滑油。

---

## 董事會函件

---

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。

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

**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。

---

## 董事會函件

---

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將不低於標準價格。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收費，低於生產商提供的潤滑油建議零售價，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，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上相同，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。

## 2. 總運輸協議

- 日期 : 二零二一年十一月三十日
- 期間 : 二零二二年一月一日至二零二四年十二月三十一日
- 訂約方 : (i) 本公司  
(ii) 廣東省港航
- 交易性質 : 根據總運輸協議，廣東省港航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運輸協議之條款及條件，應本集團任何成員公司不時提出之要求，向本集團提供往來香港與中國之(i)船舶運輸服務；(ii)拖運服務；(iii)碼頭貨物裝卸服務；及(iv)貨運代理服務。
- 付款條約 : 本集團須於向廣東省港航集團確認付款金額後在每月月結後的15日內付款。
- 定價基準 : 總運輸協議項下之服務費將按運輸目的地、貨物體積、貨物重量及貨物數量釐定。總運輸協議包括提供於相關貨運碼頭的貨物運輸及有關之服務，相關貨運碼頭就提供類似往來香港與中國之(i)船舶運輸服務；(ii)拖運服務；(iii)碼頭貨物裝卸服務；及(iv)貨運代理服務收取由各碼頭不時公佈的標準費率(「標準費率」)。由於相關碼頭收取的費用及條款是基於標準費率，因此最終服務費的條款對本集團而言不遜於獨立第三方提供的條款或廣東省港航向獨立第三方就類似服務提供的條款。

## 董事會函件

### 過往年度上限及交易金額

下表概列(i)現行總供油協議及現行總運輸協議項下交易於截至二零一九年、二零二零年及二零二一年十二月三十一日止年度各年之過往年度上限；及(ii)現行總供油協議及現行總運輸協議截至二零一九年及二零二零年十二月三十一日止年度以及截至二零二一年九月三十日止九個月之過往交易金額：

	截至十二月三十一日止年度				截至 十二月 三十一日 年度	截至 九月 三十日止 九個月
	二零一九年		二零二零年		二零二一年	二零二一年
	過往 年度上限 千港元	過往 交易金額 千港元	過往 年度上限 千港元	過往 交易金額 千港元	年度上限 千港元	過往 交易金額 千港元 (未經審核)
總供油協議	145,000	84,792	166,000	20,583	182,000	39,190
總運輸協議	63,000	58,516	66,000	53,401	70,000	38,069

### 建議年度上限

總供油協議及總運輸協議於截至二零二二年、二零二三年及二零二四年十二月三十一日止年度各年之建議年度上限如下：

	截止十二月三十一日止年度		
	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元	二零二四年 千港元
總供油協議	182,000	184,000	185,000
總運輸協議	74,000	78,000	82,000

### 釐定建議年度上限之基準

於釐定建議年度上限時，董事會已(i)審閱本集團之過往表現；及(ii)與廣東省港航集團管理層討論其未來之業務擴展方案。

---

## 董事會函件

---

於釐定截至二零二二年、二零二三年及二零二四年十二月三十一日止各年度總供油協議項下之建議年度上限時，董事會曾考慮以下因素：

- (i) 現行總供油協議項下之交易於二零二零年新冠病毒疫情開始前截至二零一八年及二零一九年十二月三十一日止兩個年度各年之過往交易。特別是，董事會已經考慮到(1)截至二零一九年十二月三十一日止兩年，平均柴油採購量約為23.25百萬公升，而近期收購的新渡輪服務有限公司(「新渡輪」)(一家於香港經營內港及離島渡輪航線的公司)於二零二零年及二零二一年的柴油採購量預計約為每年16百萬公升；及(2)二零二一年十月柴油價格為每桶95美元；及(3)截至二零一九年十二月三十一日止兩個年度，潤滑油的平均歷史交易金額約為4.07百萬港元。
- (ii) 基於本集團供應商近期的柴油報價，自二零二一年以來貨運柴油價格的上升趨勢，從二零二一年一月的每桶約59.9385美元升至二零二一年十月的每桶約95.4976美元；
- (iii) 由於政府對新冠病毒疫情實施控制措施，一旦香港及中國之間的邊境重新開放，香港與珠江三角洲地區之間的渡輪服務以及截至二零二四年十二月三十一日止三年各年度的燃料購買量將恢復至新冠病毒疫情前的水平；及
- (iv) 擬開通由香港市區至深圳機場的新航線，及由廣州黃埔及琶洲至香港國際機場的航線；及考慮到對新渡輪服務有限公司的收購後，本集團業務規模及營運的擴大。

於釐訂截至二零二二年、二零二三年及二零二四年十二月三十一日止各年度總運輸協議項下之建議年度上限時，董事會考慮了以下因素：

- (i) 根據現有總運輸協議擬定的過去五年的平均歷史交易金額約為59.7百萬港元；
- (ii) 在考慮過去12個月人民幣兌港元匯率的升值趨勢至目前0.82人民幣兌1.00港元的水平後，採用0.80人民幣兌1.00港元的匯率調整上述金額；及
- (iii) 15%的緩衝以適應由於新冠病毒疫情帶來的消費模式的變化，導致中國製造業原材料進口及中國製造的消費品出口增加，從而引發客戶對本集團包括貨運碼頭運營商及貨運代理等運輸服務的需求增加；以及基於截至二零二三年及二零二四年十二月三十一日止兩個年度中國進出口量的預期增長，預計於二零二四年十二月三十一日止兩個年度內每年增長5%，導致貨運承運商增加其運輸能力以滿足消費需求轉變，並導致本集團運輸業務的增長。

---

## 董事會函件

---

經考慮上述建議年度上限之基準，董事（包括獨立非執行董事，彼等已考慮獨立財務顧問就建議年度上限之建議）認為，總供油協議、總運輸協議、建議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。

### 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) 已發佈與關連交易管理辦法（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) 本公司內審部將每年審閱和查核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；
- (v) 已於二零一七年外聘專業顧問為本集團的關連交易（包括持續關連交易）內控程序進行審閱並提出意見及審閱持續關連交易，所有意見均於二零一八年採納；

- (vi) 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
- (vii) 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。

就向客戶開出柴油及潤滑油發票而言，財務部向客戶發出最終發票前會核對發票與每月定價表及價目表，以確保向客戶收取的價格符合經審批定價表及價目表。

董事認為本公司已建立完善內部監控措施以確保總供油協議、總運輸協議、建議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，並間接持有本公司全部已發行總股本約70%，故廣東省港航為本公司之關連人士。根據上市規則第14A章，總供油協議及總運輸協議項下擬進行之交易構成本公司之持續關連交易。

由於非豁免持續關連交易項下擬進行之交易之建議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。

本公司已成立獨立董事委員會以考慮非豁免持續關連交易及建議年度上限，並就總供油協議、總運輸協議、建議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。本公司亦已委任一名獨立財務顧問，以就總供油協議、總運輸協議、建議年度上限及項下擬進行之交易之公平合理性向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

---

## 董事會函件

---

於最後實際可行日期，劉廣輝先生、吳強先生(均為執行董事)及鍾燕女士(為非執行董事)同時為珠江船務企業(集團)有限公司之董事。於最後實際可行日期，劉武偉先生(為執行董事)亦為廣東省港航附屬公司之董事。劉廣輝先生、吳強先生、劉武偉先生及鍾燕女士均被視為於總供油協議及總運輸協議項下擬進行之交易中擁有重大權益，彼等各自就批准總供油協議及總運輸協議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、邱麗文女士及鄒秉星先生)組成之獨立董事委員會已成立，並就除其他事項外，非豁免持續關連交易及建議年度上限之公平性、合理性、是否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為獨立財務顧問，就非豁免持續關連交易及建議年度上限之條款向獨立董事委員會及獨立股東提供建議。

廣東省港航及其聯繫人士(包括珠江船務企業(集團)有限公司)被視為於非豁免持續關連交易及建議年度上限中擁有重大權益。於最後實際可行日期，珠江船務企業(集團)有限公司(廣東省港航的全資附屬公司)持有784,817,520股股份，佔本公司已發行股本約70.0%。因此，珠江船務企業(集團)有限公司將於股東大會上就建議通過批准總供油協議、總運輸協議及建議年度上限的決議案放棄投票。

### 股東大會

本公司謹訂於二零二二年一月二十日(星期四)上午十時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44頁至第45頁。

本公司謹訂於二零二二年一月十七日(星期一)至二零二二年一月二十日(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二零二二年一月二十日(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於二零二二年一月十四日(星期五)下午四時三十分前(香港時間)送達香港皇后大道東183號合和中心54樓，即本公司之股份過戶登記處卓佳登捷時有限公司辦理過戶登記手續。

---

## 董事會函件

---

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登捷時有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心54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（即於二零二二年一月十八日（星期二）上午十時前（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。

鑒於新型冠狀病毒疫情的發展，股東可考慮委任股東大會主席為其代表就決議案投票，毋須親身出席股東大會。

### 推薦意見

敬希閣下垂注(i)載於本通函第16頁至第17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建議年度上限的意見；(ii)載於本通函第18頁至第39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建議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）認為總供油協議、總運輸協議、建議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建議年度上限。

### 其他資料

閣下亦垂注載於本通函附錄的其他資料。

此 致

列位股東 台照

承董事會命  
珠江船務企業(股份)有限公司  
董事會主席  
劉廣輝  
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及建議年度上限致獨立股東之推薦意見。

**CKS** **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)

敬啟者：

**非豁免持續關連交易及建議年度上限**

吾等茲提述本公司日期為二零二二年一月五日的通函(「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建議年度上限，並就吾等認為總供油協議、總運輸協議、建議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建議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建議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15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建議年度上限之資料；以及載於通函第18頁至第39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建議年度上限的意見。

---

## 獨立董事委員會函件

---

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建議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建議年度上限。

此 致

列位股東 台照

陳棋昌

獨立董事委員會

獨立非執行董事

邱麗文

謹啟

鄒秉星

二零二二年一月五日

敬啟者：

## 持續關連交易

### 緒言

茲提述吾等獲委任為獨立財務顧問，以就非豁免持續關連交易及建議年度上限（構成貴公司的非豁免持續關連交易）向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。非豁免持續關連交易的條款及建議年度上限詳情載於貴公司於二零二二年一月五日寄發予股東的通函（「通函」）的董事會函件（「董事會函件」）內，而本函件構成通函一部分。除文義另有指明外，本函件所用詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

茲提述貴公司於二零一八年十月十二日及二零二一年八月二十日刊發的公告，以及於二零一八年十一月二十七日刊發的通函。貴集團一直根據貴公司與廣東省港航於二零一八年十月十二日訂立之現行總協議不時進行若干持續關連交易，而現行總協議於二零二一年十二月三十一日屆滿。預期貴集團將繼續訂立與現行總協議性質相若的交易。

於二零二一年十一月三十日，貴公司與廣東省港航訂立新的總協議，以規管貴集團與廣東省港航集團於二零二二年一月一日至二零二四年十二月三十一日期間之持續關連交易。

於本公告日期，廣東省港航間接持有貴公司全部已發行股份約70%，故根據上市規則，廣東省港航為貴公司之關連人士。根據上市規則第14A章，新的總協議項下擬進行之交易構成貴公司之持續關連交易。

由於非豁免持續關連交易項下擬進行之交易之建議年度上限相關之一項或多項適用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章項下申報、年度審閱、公告及獨立股東批准之規定。

---

## 獨立財務顧問函件

---

於最後實際可行日期，劉廣輝先生、吳強先生(均為執行董事)及鍾燕女士(為非執行董事)同時為珠江船務企業(集團)有限公司之董事。於最後實際可行日期，劉武偉先生(為執行董事)同時為廣東省港航附屬公司之董事。劉廣輝先生、吳強先生、劉武偉先生及鍾燕女士均被視為於新的總協議中擁有重大權益，彼等各自就批准新的總協議之董事會決議案放棄投票。

### 獨立董事委員會

貴公司已成立獨立董事委員會(由全體獨立非執行董事陳棋昌先生、邱麗文女士及鄒秉星先生組成)，以就非豁免持續關連交易及建議年度上限向獨立股東提供意見。吾等作為獨立財務顧問之角色為就非豁免持續關連交易及建議年度上限是否按一般商業條款訂立、於貴集團日常及一般業務過程中訂立、就獨立股東而言是否屬公平合理及符合貴公司及股東之整體利益，以及獨立股東應否投票贊成非豁免持續關連交易及建議年度上限提供意見及推薦建議。

### 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)現行總協議；(ii)新的總協議；(iii)貴公司之二零二零年年報；(iv)貴公司之二零二一年中期報告；及(v)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所有相關資料、意見及事實。吾等已假設提供予吾等或通函所載或提述之所有資料、意見、事實及陳述(貴公司對此負全責)於本函件日期於所有方面為真實及準確及可予倚賴。吾等並無理由懷疑貴公司向吾等提供之資料及陳述之真實性、準確性及完整性，而貴公司已確認，於通函內提供及引述之資料中並無重大事實遭隱瞞或遺漏，致使通函所載任何聲明有所誤導。

吾等認為，吾等已充分審閱現時可得之資料，以達致知情見解及為吾等信賴通函所載資料的準確性提供合理依據，從而為吾等之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之資料進行獨立核實，亦無對貴集團及任何彼等各自之附屬公司及聯繫人士之業務、事務、營運、財務狀況或未來前景進行任何形式之深入調查。

## 吾等之獨立性

於最後可行日期，吾等與董事、貴公司的主要行政人員及主要股東、珠江船務企業、廣東省港航集團或任何彼等各自的附屬公司或聯營公司概無關連，亦無直接或間接於貴公司任何成員公司擁有任何股權或擁有任何可認購或提名他人認購貴公司任何成員公司證券的權利（不論在法律上是否可強制行使）。除吾等之專業費用外，概無存在任何安排致令吾等可就是次委任向貴公司提供服務而自貴公司或董事、貴公司的首席執行官及主要股東、珠江船務企業、廣東省港航集團或任何彼等各自的附屬公司或聯繫人士獲得任何利益。因此，吾等認為，根據上市規則之規定，吾等合資格擔任貴公司之獨立財務顧問。

## 所考慮之主要因素及理由

於吾等達致有關非豁免持續關連交易及建議年度上限之意見及推薦建議，吾等已考慮下列主要因素及理由：

### 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為香港的客輪和貨船提供柴油及潤滑油。

根據貴公司之二零二零年年報，貴集團錄得綜合營業額約為1,854,549,000港元（二零一九年約為2,147,876,000港元），較去年下降13.7%。

貴公司股東應佔溢利約為49,821,000港元（二零一九年約為214,078,000港元），較同期下降76.7%。若剔除於二零一九年就出售物業確認的一次性出售收益約55,751,000港元之因素，則貴公司股東應佔溢利約為158,327,000港元。貴公司董事認為，營業額及股東應佔溢利減少，主要是由於二零二年因新冠病毒疫情導致客運及貨運業務下滑，並導致燃油供應業務收入下降所致。

## 獨立財務顧問函件

下表載列 貴公司截至二零一九年及二零二零年十二月三十一日止年度根據業務分部劃分的營業額分類：

業務分部	截至十二月三十一日 止年度		同比 (%)
	二零一九年 (千港元)	二零二零年 (千港元)	
燃料供應	479,403	86,306	-82.0%
貨物運輸	1,235,498	1,197,322	-3.1%
貨物處理及倉儲	297,534	328,623	10.4%
客運	116,541	161,854	38.9%
企業及其他業務	18,900	80,444	325.6%
<b>總計</b>	<b>2,147,876</b>	<b>1,854,549</b>	<b>-13.7%</b>

### 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。

## 2. 總供油協議

### (i) 總供油協議之主要條款

協議日期：	二零二一年十一月三十日
協議年期：	二零二二年一月一日至二零二四年十二月三十一日
供油提供者：	貴集團
供油接受者：	廣東省港航集團
主要事項：	根據總供油協議，貴集團同意根據其條款及貴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及貨船供應柴油及潤滑油。

柴油及潤滑油為主要油公司生產並向 貴集團銷售的標準產品。 貴集團將從油公司指定的地點提取柴油，一旦 貴集團向其下訂單，潤滑油將交付至 貴公司的油輪。就向客戶提供柴油而言，客戶將安排通過 貴集團的油輪或於碼頭購買柴油。就提供潤滑油而言， 貴集團將通過 貴集團的油輪向客戶供應。

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。

*(ii) 訂立總供油協議之理由及裨益*

據 貴公司管理層告知， 貴集團多年來一直向廣東省港航集團供應燃料。由於 貴集團與廣東省港航集團的長期業務關係， 貴集團熟悉並能夠滿足廣東省港航集團的需求。 貴集團董事認為，現行總供油協議之建議年度上限將為 貴集團帶來穩定的收入及利潤。此外，鑒於 貴集團與廣東省港航集團之間長期建立的密切合作關係，相對於向獨立第三方出售相同數量的柴油及潤滑油，來自交易方的風險亦較低。

經考慮上述理由，吾等認為，總供油協議乃按一般商業條款訂立、於 貴公司日常及一般業務過程中訂立、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。

(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)柴油供應商收取及貴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) 就不定期向貴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，貴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貴集團的定期客戶，貴集團根據定價政策(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於每日開始營業前釐定，全日按劃一價格收費。

貴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將不低於標準價格。獨立第三方亦按標準價格收費，或倘從獨立第三方投標的合約，則按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。

---

## 獨立財務顧問函件

---

貴集團向廣東省港航集團提供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。貴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貴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。

為評估總供油協議的定價基準的公平合理性，吾等已隨機抽取並審閱貴集團與廣東省港航集團每年就現行總供油協議項下就柴油和潤滑油之過往交易的相關發票樣本副本三份，將其與現行總供油協議年期期間，貴集團於截至二零一九年及二零二零年十二月三十一日之兩個年度各年及截至二零二一年九月三十日止九個月每年向獨立第三方就類似產品開出的發票樣本副本進行比較。吾等認為，當柴油價格隨時間變化時，每年三個不同時點的隨機樣本對於吾等的評估目的而言具有代表性，並滿足吾等對評估目的需求。根據吾等對發票的審查，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不優於獨立第三方支付之標準價，因此符合現行總供油協議項下的定價基準。根據吾等與管理層的討論及吾等審閱的樣本，柴油供應商收取的倉儲運輸費用已轉嫁客戶，並根據加油地點收取附加標準操作處理費。就提供潤滑油而言，客戶支付的價格等同於廣東省港航集團及獨立第三方，視乎客戶所需潤滑油的類型而定。吾等亦注意到，現行總供油協議項下給予廣東省港航集團的定價及付款條款不優於上述向其他獨立第三方發出的相關發票樣本所示者。因此，吾等認為總供油協議的定價基準乃按一般商業條款訂立、於貴集團日常及一般業務過程中訂立、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。

(iv) 年度上限及定價基準

下表概列非豁免持續關連交易項下的總供油協議，其中包括(i)截至二零二一年十二月三十一日止三個年度的歷史年度上限；(ii)截至二零二零年十二月三十一日止兩個年度及截至二零二一年九月三十日止之九個月歷史交易金額；及(iii)建議年度上限：

	二零一九年 (千港元)	二零二零年 (千港元)	截至十二月三十一日止年度		二零二三年 (千港元)	二零二四年 (千港元)
			二零二一年 (千港元)	二零二二年 (千港元)		
年度上限	145,000	166,000	182,000	182,000	184,000	185,000
歷史交易金額	84,792	20,583	39,190	不適用	不適用	不適用
			(一月至九月)			

於釐定截至二零二四年十二月三十一日止三個年度之年度上限時，董事亦曾考慮以下因素：

- (i) 現行總供油協議項下之交易截至二零一八年及二零一九年十二月三十一日止兩個年度各年於(二零二零年新冠病毒疫情開始前)之歷史交易。特別是，董事會已經考慮到(1)截至二零一九年十二月三十一日止兩年，平均柴油採購量約為23.25百萬公升，而近期收購的新渡輪服務有限公司(「新渡輪」)(一家於香港經營內港及離島渡輪航線的公司)於二零二零年及二零二一年的柴油採購量預計約為16百萬公升；(2)二零二一年十月柴油價格為每桶95美元；及(3)截至二零一九年十二月三十一日止兩年，潤滑油的平均歷史交易金額約為4.07百萬港元；
- (ii) 根據 貴集團供應商近期柴油報價，柴油價格自二零二一年以來的上升趨勢，從二零二一年一月的每月平均每桶約59.9385美元上升至二零二一年十月的約每桶95.4976美元；
- (iii) 由於政府對新冠病毒疫情實施控制措施，一旦香港及中國之間的邊境重新開放，香港與珠江三角洲地區之間的渡輪服務以及截至二零二四年十二月三十一日止三年各年度的燃料購買量將恢復至新冠病毒疫情前的水平；及
- (iv) 擬開通由香港市區至深圳機場的新航線，及由廣州黃埔及琶洲至香港國際機場的航線；及考慮到對新渡輪的收購，業務規模及營運的擴大。

吾等認為，總供油協議的建議年度上限與未來三年廣東省港航集團的渡輪及貨物處理能力、柴油價格以及珠江三角洲地區整體經濟及發展息息相關。因此，為達致吾等對總供油協議於截至二零二四年十二月三十一日止三個年度的建議年度上限的意見，吾等已考慮以下因素：

### 過往交易金額

新冠病毒疫情嚴重影響跨境非必要旅遊，特別是香港政府關閉幾乎所有進入香港的入境點。在缺乏非必要跨境旅遊的情況下，香港與大珠江三角洲地區的渡輪服務實際上已經停止。故上述渡輪的加油需求驟降至幾乎為零，只有與貨運相關的服務因仍在服務而需要加油。該等需求下降於二零二零年及二零二一年尤為明顯，過往年度交易金額由二零一九年之約84.8百萬港元下降至二零二零年之約20.6百萬港元及截至二零二一年九月三十日止九個月之約39.19百萬港元。於最後可行日期，香港與大珠江三角洲地區之間邊境的免檢疫旅遊仍然關閉，有效地阻止了所有形式的非必要旅遊。雖然吾等無法估計香港邊境何時會重新開放以進行免檢疫旅遊，但吾等確實預見到亞洲國家將向完全接種疫苗旅客開放邊境的趨勢。例如，新加坡於二零二一年九月八日開始了彼等的疫苗接種者旅遊走廊計劃，而泰國從二零二一年十一月一日起向60個國家開放免檢疫旅遊，鄰國馬來西亞，據其旅遊部長稱，預計將於二零二一年十一月開放邊境。柬埔寨雖然尚未完全開放，但已開始在該國某些地區接受未經檢疫但已接種疫苗的遊客。隨著越來越多的亞洲國家為當地旅遊業爭奪遊客而開放免檢疫旅遊，吾等預計這種趨勢將持續。新冠病毒疫情後區域旅遊業的增長很可能會促使香港更容易接受免檢疫旅遊，否則或會承擔損失亞洲旅遊市場的風險。基於目前的情況，香港政府積極遊說中國以獲得免檢疫旅遊入境，最終可能推動中國遊客來港，反之亦然，從而有利於大珠江三角洲地區的跨境渡輪業務。

基於以上假設，吾等查閱了新冠病毒疫情前兩年燃油的購買量。根據 貴公司提供的資料，於新冠病毒疫情擴散全球前，截至二零一八年十二月三十一日及二零一九年十二月三十一日止財政年度，廣東省港航集團分別購買了約23.15百萬升及約23.35百萬升柴油。上述兩年間來往香港與大珠江三角洲地區的渡輪運行時間相對固定，燃料購買量保持相對穩定。因此，若香港開放無配額限制的免檢疫旅遊，吾等預計香港與大珠江三角洲地區間的渡輪服務將恢復，渡輪加油需求將會上升至疫情爆發前或更高水平，主要由於前往其他國家將面臨隔離檢疫限制，中國公民將選擇免檢疫前往香港作為其境外目的地。

貴公司亦包括其關連附屬公司新渡輪的燃油消耗量。根據歷史消耗量，新渡輪每年向 貴集團採購約16百萬升柴油。由於新渡輪定期營運離島渡輪航線，除了颱風等特殊事件外，新渡輪每年的燃油消耗量亦相對穩定。因此， 貴公司對廣東省港航集團及新渡輪的柴油年銷售額應相對穩定。

### 柴油價格

據 貴公司所告知，現行總供油協議項下交易金額主要受燃料價格，尤其柴油價格波動影響。因此，於考慮廣東省港航集團至二零二四年十二月三十一日止未來三年對燃料及潤滑油的未來需求時，吾等已考慮柴油價格的歷史波動。

根據石油輸出國組織（一個由十二個發展中石油輸出國家之政府經成的組織）所公佈之數據，新加坡（其為亞洲主要石油交易中心，其期貨合約在芝加哥商品交易所交易）之貨運柴油格價在二零零八年六月原油價格創歷史新高時創下每桶170美元的歷史新高。隨後，價格回落至每桶100美元之下。然而，於二零一零年十一月至二零一四年十一月期間，新加坡貨運柴油價格上漲至每桶100美元以上，並於該四年內於每桶100美元至140美元的價格範圍內浮動。鑒於柴油價格長期處於高位（並非一次性價格波動）的可能性，吾等考慮過往十年的貨運柴油價格，以獲得貨運柴油所有可能的價格高點。



資料來源：每月石油市場報告，石油輸出國組織([https://www.opec.org/opec\\_web/en/publications/338.htm](https://www.opec.org/opec_web/en/publications/338.htm))

過去幾年，新加坡貨運柴油價格於二零一八年升至每桶約100美元，隨後於二零一九年於每桶約80美元左右浮動。於二零二零年初，隨著新冠病毒疫情開始擴散，各國開始限制跨境旅遊時，一般燃料價格暴跌，致柴油價格跌至每桶約30美元之低點，隨後緩慢回升至二零二一年十月每桶95美元之當前水平，並於二零二一年十一月小幅回落至每桶91美元。假設燃油之供應無重大變化，吾等預期未來若干年柴油需求將維持高位，基於如下原因，柴油價格將更高。據 貴公司披露，彼等採用當前每桶95美元的柴油價格，由於該價格乃董事會確定建議年度上限時的柴油價格，故該價格屬公平合理。

*(i) 對免檢疫之非必要旅遊開放邊界*

於最後可行日期，大部份亞洲國家尚未對免檢疫的非必要旅遊開放邊境。根據聯合國貿易及發展會議於二零二一年六月三十日發佈題為「新冠病毒疫情與旅遊業－最新情況」之報告(<https://unctad.org/programme/covid-19-response>)，旅遊銷售額下降可能導致相關經濟損失達1.7萬億美元至2.4萬億美元之間。根據聯合國世界旅遊組織之報告指出(<https://www.unwto.org/news/global-tourism-sees-upturn-in-q3-but-recovery-remains-fragile>)，雖然二零二一年上半年國際遊客人數下降54%，隨著二零二一年七月至九月國際遊客人數與二零二零年同期相比增加58%，旅遊行業信心正在上升。根據聯合國世界旅遊組織旅遊專家小組的數據，逾50%之專家預期亞太地區旅遊業將於二零二二年第二季度及第三季度復甦(<https://www.unwto.org/node/11557>)。若彼等假設正確，燃油需求將逐漸上升，柴油價格將保持當前水平進入二零二二年。隨著旅遊業的增長，支持旅遊業之相關經濟將增加，從而對燃油產生更多需求。

*(ii) 運輸成本顯著增加*

於二零二一年的大部分時間內，運輸成本持續上升。根據德魯裡(一家提供市場洞察及諮詢服務之獨立航運研究諮詢公司)編制的世界集裝箱指數(<https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>)，該指數從一個月前每40英呎集裝箱10,000美元以上略微下降至9,262美元。相比之下，該指數於二零二一年初低於2,000美元。上漲近五倍之航運費用致使全球航運公司經歷前所未有之繁榮，彼等亦訂購額外的集裝箱、設備、卡車及任何可以幫助其提升跨大洋集裝箱運輸能力的訂單。預計集裝箱航運業的繁榮週期將推動造船廠、集裝箱製造商及其他輔助航運服務進入更高的檔位，從而導致對燃油需求的增加。

(iii) 新冠病毒疫情導致消費模式的變化

根據麥肯錫全球研究所(麥肯錫公司之商業和經濟研究分部)發佈的「消費者需求恢復和新冠病毒疫情的持久影響」(<https://www.mckinsey.com/industries/consumer-packaged-goods/our-insights/the-consumer-demand-recovery-and-lasting-effects-of-covid-19>)，新冠病毒疫情改變了人們的消費模式，尤其在歐洲和北美，更多的居家時間致使人們的儲蓄顯著增加。由於儲蓄及居家時間的增加，家庭用品的消費顯著增加，導致運往北美西岸的貨物顯著增加並引發洛杉磯港口的嚴重擁堵，因此造成前文所述運輸成本的上升。這種消費模式的變化將促使人們購買更多的商品而非服務，從而促進商品製造和運輸的增加。

於評估董事會確定的總供油協議之年度上限的合理性時，吾等已考慮新冠病毒疫情前廣東省港航集團的柴油購買量水平，其二零一八年及二零一九年的購買量分別約為23.15百萬升及23.35百萬升，平均每年約為23.25百萬升。由於無法確定中國及香港之間何時會開放免檢疫旅遊，故謹慎假設全年需求量以確保已分配足夠的年度上限予 貴公司。若計入新渡輪每年約16百萬公升柴油的消耗量，則需以每年約39.25百萬公升的柴油量來釐訂其年度上限。基於 貴公司採用每桶95美元(相當於每升約0.59748美元或4.648港元)計算，所需年度上限約為182.43百萬港元。若包含 貴集團將向廣東省港航出售少量潤滑油，其過往金額約為每年4百萬港元，則截至二零二四年十二月三十一日止三個年度的建議年度上限將略低，吾等認為基於以上假設的建議年度上限屬公平合理。

吾等亦考慮了採用二零二一年十一月(即於董事會決定總供油協議之建議年度上限後約一個月)的柴油平均價格91美元進行了上述計算。按每桶柴油91美元的價格計算，包含4百萬港元潤滑油在內的預計年度上限約為178.8百萬港元，與總供油協議的建議年度上限幾乎一致，僅差數百萬港元。吾等認為，當前水平下的總供油協議的建議年度上限實屬審慎，因其設定是為確保 貴公司有足夠的年度上限於柴油價格上漲時向廣東省港航集團出售柴油及潤滑油。由於總供油協議本質上為收入事項，故即使價格上漲，有足夠的年度上限以繼續與廣東省港航集團進行柴油交易亦符合本公司的利益。因此，吾等認為總供油協議之三年年度上限乃按正常商業條款、於日常及一般業務過程中訂立、屬公平合理且符合 貴公司及股東的整體利益。

### 3. 總運輸協議

#### (i) 總運輸協議之主要條款

協議日期： 二零二一年十一月三十日

協議年期： 二零二二年一月一日至二零二四年十二月三十一日

運輸服務提供者： 廣東省港航集團

運輸服務接受者： 貴集團

主要事項： 根據總運輸協議，廣東省港航集團同意根據其條款及廣東省港航集團之成員公司將訂立之有關運輸協議之條款及條件，應 貴集團任何成員公司不時提出要求，為 貴集團提供往來香港與中國之(i)航運運輸服務；(ii)拖運服務；(iii)碼頭貨物裝卸服務；(iv)貨運代理服務。由於相關貨運碼頭收取的費用及條款基於標準費率，最終服務費的條款於 貴集團而言不遜於獨立第三方或廣東省港航對獨立第三方提供類似服務的條款。

付款條款： 貴集團須於向廣東省港航集團確認付款金額後在每月月結後的15日內付款。

#### (ii) 訂立總運輸協議之理由及裨益

根據 貴公司管理層告知，因廣東省港航集團其在大灣區的部分港口經營業務，多年來一直向 貴集團提供運輸服務。為向其客戶提供完整的服務，於貨物／集裝箱經大灣區港口往返香港時， 貴集團須將貨物／集裝箱運至／運出客戶的工廠或倉庫。由於 貴集團與廣東省港航集團的長期業務關係，廣東省港航集團熟悉 貴集團的需求並能夠滿足 貴集團的需求。 貴公司董事認為現有總運輸協議的建議年度上限將使 貴集團的運輸成本保持穩定，從而為其客戶提供穩定的價格。此外，鑒於 貴集團與廣東省港航集團之間長期建立且密切的工作關係，交易對手風險亦較低。

鑒於 貴集團向客戶提供的航運服務包括陸運及相關港口服務，吾等認為訂立總運輸協議之理由於 貴公司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。

### (iii) 定價基準

廣東省港航集團提供運輸及碼頭裝卸服務的費用基於其詳細公佈之運輸目的地及距離、貨物或集裝箱尺寸、貨物重量及貨物數量之標準費率計算。由於服務費為公開標準費率，適用於所有使用其各自港口服務的人士，因此於 貴集團而言，相關費率不遜於廣東省港航集團向獨立第三方提供的相同服務。

為評估總運輸協議定價基礎之公平性和合理性，吾等已獲取並審核了廣東省港航集團運營下的所有港口運輸服務的官方公佈費率。於審核費率時，我們注意到將20英尺或40英尺集裝箱運往大灣區的每一個區及城市，甚至大灣區以外但於廣東省內的城市都有一個標準費率。費率表中公佈的其他費用包括貨物裝卸費用、散貨或集裝箱費用等。於審核向 貴集團收取的費用時，吾等已隨機抽取 貴集團與廣東省港航集團於截至二零一八年及二零一九年十二月三十一日止兩個年度各年及截至二零二一年九月三十日止九個月就現行總運輸協議項下過往交易相關發票樣本副本各三份。吾等認為，由於標準費率並不會改變，每年三個不同時間點的隨機樣本，對於吾等的評估目的而言具有代表性，並滿足吾等對評估目的需求。因此，採用該等樣本數量屬公平合理。根據吾等對發票的審查，吾等注意到，廣東省港航集團根據現有總運輸協議向 貴集團收取的運輸服務費不高於廣東省港航集團向獨立第三方提供的官方公佈標準費率，因此符合現行總運輸協議項下的定價基準。

根據吾等與管理層的討論及吾等審閱的樣本，吾等亦注意到，現行總運輸協議項下給予 貴集團的定價及付款條款不遜於向獨立第三方提供的官方公佈費率。因此，吾等認為總運輸協議的定價基準乃按一般商業條款訂立、於 貴集團日常及一般業務過程中訂立、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。

## 獨立財務顧問函件

### (iv) 年度上限及定價基準

下表概列非豁免持續關連交易下總運輸協議的年度上限（其包括(i)截至二零二一年十二月三十一日止三個年度的過往年度上限；(ii)截至二零二零年十二月三十一日止兩個年度及截至二零二一年九月三十日止九個月的過往交易金額；及(iii)建議年度上限）：

	截至十二月三十一日止年度					
	二零一九年 (千港元)	二零二零年 (千港元)	二零二一年 (千港元)	二零二二年 (千港元)	二零二三年 (千港元)	二零二四年 (千港元)
年度上限	63,000	66,000	70,000	74,000	78,000	82,000
過往交易金額	58,516	53,401	38,069	N/A	N/A	N/A

(一月至九月)

於釐定截至二零二四年十二月三十一日止三個年度之建議年度上限時，董事亦曾考慮以下因素：

- (i) 根據現有總運輸協議擬定的過去五年的平均歷史交易金額約為59.7百萬港元；
- (ii) 在考慮過去12個月人民幣兌港元升值趨勢至目前0.82人民幣兌1.00港元的水平後，採用0.80人民幣兌1.00港元的匯率調整上述金額；及
- (iii) 15%的緩衝以適應由於新冠病毒疫情帶來的消費模式的變化，導致中國製造業原材料進口及中國製造的消費品出口增加，從而引發客戶對貴集團包括貨運碼頭運營商及貨運代理等運輸服務的需求增加；以及基於截至二零二三年及二零二四年十二月三十一日止兩個年度中國進出口量的預期增長，預計於二零二四年十二月三十一日止兩個年度內每年增長5%，導致貨運承運商增加其運輸能力以滿足消費需求轉變，並導致貴集團運輸業務的增長。

## 獨立財務顧問函件

於釐訂總運輸協議的建議年度上限時，貴公司已取得過去五年的平均歷史金額，並根據過去五年較低的匯率對本年人民幣升值進行調整。貴公司亦考慮到中國進出口於二零二二年增長15%及隨後年度5%的增長。於釐訂貴公司建議的總運輸協議的年度上限是否屬公平合理，吾等分析了總運輸協議項下的歷史金額、以人民幣匯率計算的成本以及珠江三角洲地區的總體經濟和發展。因此，為達致吾等對總運輸協議於截至二零二四年十二月三十一日之三個年度的建議年度上限的意見，吾等已考慮以下因素：

### 過往交易金額

吾等已審核自二零一六年以來總運輸協議的歷史金額，並注意到該金額從二零一六年之高位約67.69百萬港元至二零二零年之低位約53.40百萬港元不等。然而，應注意於中國港口產生的總運輸協議成本以人民幣計算。因此，若將年度金額按當年的平均匯率折算成人民幣，其波動很小。請參閱下表關於五年歷史金額的摘要：

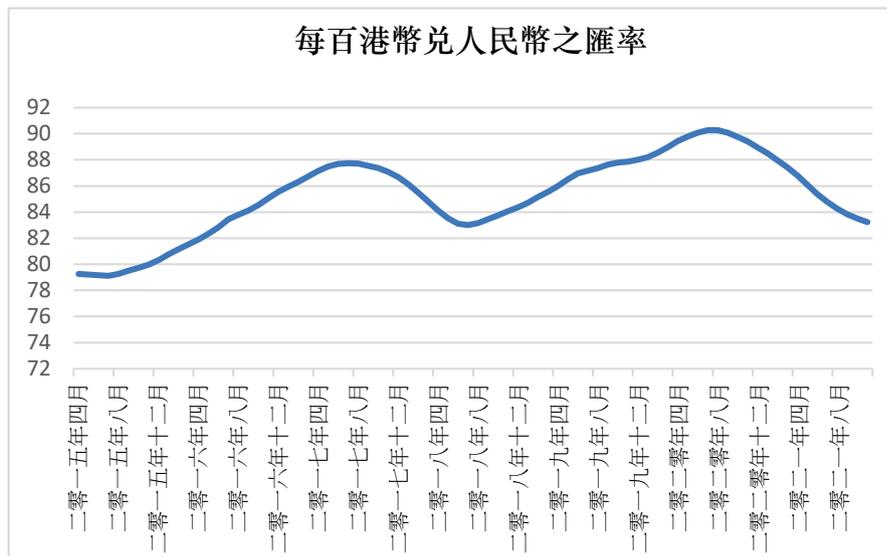
	截至十二月三十一日止年度					2016-2020年
	二零一六年	二零一七年	二零一八年	二零一九年	二零二零年	平均
總運輸協議之過往金額 (千港元)	67,690	57,490	61,243	58,516	53,401	59,668
年度平均匯率	0.8309	0.8712	0.8409	0.8673	0.8948	
等同於(千人民幣)	56,244	50,087	51,496	50,750	47,785	51,273

附註： 平均匯率來源於稅務局([https://www.ird.gov.hk/eng/tax/bus\\_aer.htm](https://www.ird.gov.hk/eng/tax/bus_aer.htm))

由於人民幣金額與二零二零年因新冠病毒疫情而略有下降的情況相當一致，故吾等認為採用五年平均值屬公平合理。

港元兌人民幣匯率之波動

吾等已審視歷史匯率波動以確定其是否對總運輸協議的年度上限有重大影響。為此，吾等從稅務局作為利得稅用途的主要外幣平均匯率中提取了港元兌人民幣匯率，並繪製了下图。



基於上圖，吾等注意到二零一七年至二零二零年期間，港元兌人民幣一直維持於每百港元兌85元人民幣至90元人民幣的較高水平。於吾等進一步回顧二零一五年時，人民幣升值至每百港元兌79元人民幣的水平。事實上，吾等對二零一四年及二零一五年的研究表明，人民幣於該兩年間一直維持於每百港元兌79元人民幣的水平。從目前港元兌人民幣的走勢，吾等注意到其已從二零二零年九月每百港元兌90元人民幣的高位逐漸下降至二零二一年十一月最近一個月的每百港元兌82元人民幣的水平，並於最後實際可行日期已突破每百港元兌82元人民幣的水平。因此，吾等認為由於(i)當前匯率呈下降趨勢，及(ii)僅略高於目前港元兌人民幣的匯率水平， 貴公司於釐訂年度上限時所採用的每百港元兌80元人民幣屬公平合理。

## 獨立財務顧問函件

### 中國進出口之增長

於釐訂 貴公司是否採用15%及5%的後續進出口增長率來達到總運輸協議的建議年度上限時，吾等已研究了由中華人民共和國海關總署（海關總署）公佈的進出口增長率(<http://www.customs.gov.cn/customs/302249/zfxxgk/2799825/302274/302277/3512606/index.html>)。

年度	中華人民共和國 總進出口額 (十億人民幣)		二零二一年	中華人民共和國 總進出口額 (十億人民幣)		與2020年 同期變化率
	年度變化率					
2015	245,503	不適用	一月	30,450	18.1%	
2016	243,386	-0.9%	二月	24,299	57.9%	
2017	278,099	14.3%	三月	30,329	24.4%	
2018	305,010	9.7%	四月	31,579	26.9%	
2019	315,627	3.5%	五月	31,470	27.2%	
2020	322,215	2.1%	六月	32,968	22.1%	
過去五年年復合增長率	5.6%	七月	32,677	11.5%		
		八月	34,281	18.9%		
		九月	35,314	15.3%		
		十月	33,373	17.9%		
		十一月	37,164	20.5%		
2021年一月至2021年十一月總額				353,904	22.0%	

為與上述分析保持一致，吾等已研究了過去五年的數據。根據上表，吾等注意到中國進出口的年復合增長率約為每年5.6%。吾等亦注意到，根據海關總署的報告截至二零二一年十一月三十日止的十一個月進出口增長非常顯著，達到22%。二零二一年的顯著增長很可能歸因於以下討論的原因。鑒於今年中國進出口增長為22%，吾等認為 貴公司於達成總運輸協議的建議年度上限時採用的15%增長屬公平合理。

(i) 新冠病毒疫情導致消費模式的變化

如上文標題所述，新冠病毒疫情已極大程度改變了消費模式，以至於全球範圍內出現了破紀錄的家庭用品消費，進而導致貨物運輸數量激增。基於CNN標題為「您正在等待的一切都在這些集裝箱中」的新聞文章(<https://edition.cnn.com/2021/10/20/business/la-long-beach-port-congestion-problem-national-impact/index.html>)，美國的消費模式正發生重大變化，從服務主導到改變為商品主導，洛杉磯及長灘港口有100艘不同的貨船停泊在港口外等待卸貨。雖然這些港口破紀錄的擁堵或非總運輸協議項下運輸成本增加的直接原因，但確實預示著由於來自北美及歐洲消費模式的變化，貨運商未來將增加陸路及海上運輸能力以滿足貨物需求的趨勢。根據CNBC報導(<https://www.cnbc.com/2021/10/13/china-trade-data-imports-grow-17point6percent-in-september-miss-expectations.html>)，從中國到美國的出口量相比一年前上升30%，美國對貨物需求的增加，亦會導致根據總運輸協議運輸的貨物增加。

(ii) 成本通脹

如上文「運輸成本顯著增加」一節所述，隨著航運及運輸成本的增加，全球呈現航運／運輸成本增加的趨勢。由於實物商品最終會運至消費者手中，該趨勢將給日常消費品帶來定價壓力，從而導致潛在的通脹壓力。吾等亦查閱中國國家統計局披露的中國通脹率。自二零一六年以來，中國通脹率每年變化約2%至3%。該數據並未考慮生產者價格指數由一年前躍升至二零二一年十月的13.5%，高於二零二一年九月的10.7%，為自一九九零年中期該部門開始發佈數據以來該指數的最大增幅。基於當前趨勢，顯著的通脹很可能從生產者指數滲透至消費者物價指數。

於考慮上述所有因素釐定並屬公平合理的建議年度上限，吾等採用了總運輸協議歷史年度上限約人民幣51.27百萬港元的平均金額，按80元人民幣兌100港元的匯率折算為港元。考慮到消費模式於後新冠病毒疫情時代發生了永久性變化，以15%增長率，遠低於海關總署公佈的二零二一年過去11個月中國進出口實際增長率22%，以達到建議年度上限約73.70百萬港元。二零二二年的建議年度上限將於截至二零二三年及二零二四年十二月三十一日止兩年每年增加約5%，即與從海關總署進出口數據得到的實際年度復合增長率一致。基於上述分析，吾等認為總運輸協議的年度上限乃按一般商業條款訂立、於日常及一般業務過程中訂立、誠屬公平合理、並符合 貴公司及股東之整體利益。

#### 4. 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)年度上限並無超逾限額， 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) 已編製與關連交易管理辦法(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) 貴公司內審部將每年審閱和查核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；
- (v) 於二零一七年已外聘專業顧問為 貴集團的關連交易(包括持續關連交易)內控程序進行審閱並提出意見及審閱持續關連交易，所有意見均於二零一八年採納；
- (vi) 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
- (vii) 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。

就向客戶開出柴油及潤滑油發票而言，財務部門向客戶發出最終發票前會對比發票與每月定價表及價目表，以確保向客戶收取的價格符合經審批定價表及價目表。財務部門亦會對照公佈的費率檢查收到的運輸服務發票，以確保發票不高於公佈的費率。

---

## 獨立財務顧問函件

---

根據管理層的討論，董事認為 貴公司已透過實施上述程序建立足夠內部監控措施，確保非豁免持續關連交易及建議年度上限按一般商業條款訂立，於 貴集團日常及一般業務過程中訂立，對獨立股東而言誠屬公平合理，並符 貴公司及股東之整體利益。根據 貴公司之二零一九年及二零二零年年報，吾等注意到，核數師已根據上市規則14A.56條發表無保留意見的函件，當中載有其有關 貴公司持續關連交易的發現及結論。

吾等已審閱企業管治架構及內部監控程序及政策，認為上述內部監控措施已妥為制定。特別是，吾等注意到一名外部專業顧問於二零一七年受聘審閱 貴公司關連交易的內部監控程序並提供意見，而在專業顧問審查報告中有一些審閱時發現的程序不足。其中一項不利發現為，規定 貴公司關連交易的內部監控程序及政策的關連交易管理措施（「該措施」）及關連公司名單僅讓財務部人員傳閱。專業顧問認為，該措施及關連公司名單應讓前線業務單位等其他部門傳閱，因為彼等為 貴公司內部監控的第一道防線。隨著其他業務單位可查閱並充分了解該措施，將可降低違規風險。根據吾等與管理層的討論，概述關連公司的名單備忘錄現已分發給前線部門，以確保他們在與之進行任何交易之前了解哪些公司是關連公司，以及外部專業顧問提出的所有程序改進及建議已予糾正及完成。

吾等亦審閱 貴公司提供的全部客戶每月定價表，以釐定於柴油定價時是否有進行足夠的控制程序。根據吾等審閱的客戶定價表，吾等注意到，向廣東省港航集團及獨立第三方船隊營運商提供的定價詳情列出，確保他們使用標準價。上述文件由業務營運部預備及於生效前經業務營運經理審批／簽署，以釐定客戶每月發票金額。因此，吾等認為，定價政策有足夠的內部控制，確保向廣東省港航集團提供的條款不優於向獨立第三方提供的條款。

吾等亦審閱 貴集團從廣東省港航集團收到的運輸發票，並將其與廣東省港航集團公佈的費率進行比較。根據吾等對發票的審閱，吾等注意到廣東省港航收取的費率不遜於其公佈的費率。上述發票經（財務部門）確認，已確認並接受付款。

---

## 獨立財務顧問函件

---

基於上述理由，吾等認為已有適當的內部監控程序監管非豁免持續關連交易的定價及其項下擬進行的交易及建議年度上限，而該等程序乃於 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。

### 推薦建議

經考慮上述主要因素及理由，特別是(i)近期柴油價格大幅上升；(ii)隨著全球新冠病毒疫情狀況的改善，當全球經濟恢復正常時，柴油需求及價格可能會增加；及(iii)消費模式因新冠病毒疫情發生變化，北美及歐洲國家購買創紀錄數量的家庭用品，這可能導致對燃油和運輸服務的高需求，吾等認為，非豁免持續關連交易下的總供油協議及總運輸協議下及其建議年度上限，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年度上限。

此致

珠江船務企業(股份)有限公司  
獨立董事委員會及列位獨立股東 台照

代表  
富比資本有限公司  
董事  
蔡一中

二零二二年一月五日

附註： 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超過10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部分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二零二零年十二月三十一日（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(集團) 有限公司(「珠江船務企業」) <sup>(附註3)</sup>	實益擁有人	784,817,520 (L)	70%
廣東省港航 <sup>(附註3)</sup>	控制法團的權益	784,817,520 (L)	70%

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. 珠江船務企業集團由廣東省港航集團全資擁有，根據證券及期貨條例，廣東省港航集團被視為於珠江船務企業集團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
劉廣輝先生	珠江船務企業	董事
吳強先生	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，董事概不知悉自二零二零年十二月三十一日（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二零二零年十二月三十一日（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) 總供油協議；
- (b) 現行總供油協議；
- (c) 總運輸協議；及
- (d) 現行總運輸協議。

**CKS** **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」)謹定於二零二二年一月二十日(星期四)上午十時(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、追認及批准簽署總供油協議、總運輸協議、建議年度上限及項下之擬進行交易(已於二零二二年一月五日的通函內作出定義及詳述)及批准據此擬進行的交易；及
- (b) 本公司任何一名或多名董事謹此獲授權為使總供油協議、總運輸協議、建議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  
董事會主席  
劉廣輝

香港，二零二二年一月五日

---

## 股東大會通告

---

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。鑒於新型冠狀病毒疫情的發展，股東可考慮委任股東大會主席為其代表就決議案投票，毋須親身出席股東大會。
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(即二零二二年一月十八日(星期二)上午十時前(香港時間))送抵本公司之股份過戶登記處卓佳登捷時有限公司(地址為香港皇后大道東183號合和中心54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. 本公司將自二零二二年一月十七日(星期一)至二零二二年一月二十日(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於二零二二年一月十四日(星期五)下午四時三十分前(香港時間)送達本公司之股份過戶登記處卓佳登捷時有限公司(地址為香港皇后大道東183號合和中心54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. 決議案將以投票表決方式進行表決。
7. 於本公告日期，本公司執行董事為劉廣輝先生、吳強先生及劉武偉先生；非執行董事為鍾燕女士；獨立非執行董事為陳棋昌先生、邱麗文女士及鄒秉星先生。