

---

## 此乃要件 請即處理

---

閣下如對本通函各方面或應採取之行動有任何疑問，應諮詢閣下的股票經紀或其他註冊證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已售出或轉讓名下所有乐舱物流股份有限公司之股份，應立即將本通函交予買主或承讓人或經手買賣或轉讓之銀行、股票經紀或其他代理，以便轉交買主或承讓人。

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。

---



### 非常重大收購事項及關連交易 收購兩艘船舶 及 股東特別大會通告

---

除非文義另有所指，否則本封面頁所用詞彙與本通函「釋義」所界定者具有相同涵義。

股東特別大會將於2024年10月14日(星期一)上午十時正在中國上海市虹口區楊樹浦路168號7樓東側會議室舉行，召開大會通告載於本通函第56至57頁。隨函附上股東特別大會適用的代表委任表格。該代表委任表格亦已於聯交所網站([www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk))刊發。無論閣下能否出席股東特別大會，務請閣下按照代表委任表格印列的指示填妥代表委任表格，並盡快且無論如何最遲於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間前48小時(即2024年10月12日(星期六)上午十時正前)將代表委任表格交回本公司的香港證券登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓。填妥及交回代表委任表格後，股東仍可依願出席股東特別大會或其任何續會，並於會上投票，於該情況下，有關代表委任將視作已撤回論。

2024年9月23日

---

## 目 錄

---

	頁次
釋義 .....	1
董事會函件 .....	5
獨立董事委員會函件 .....	18
獨立財務顧問函件 .....	20
附錄一 — 財務資料 .....	33
附錄二 — 評估報告 .....	35
附錄三 — 評估報告的解釋性說明 .....	45
附錄四 — 一般資料 .....	49
股東特別大會通告 .....	56

---

## 釋 義

---

於本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具有下列涵義：

「一致行動契據」	指	許昕先生、李艷女士及劉泉香女士簽署的日期為2022年10月15日的一致行動契據，有關詳情已於招股章程披露
「博亞國際海運」	指	博亞國際海運有限公司，一間於香港註冊成立的有限公司
「董事會」	指	本公司董事會
「中船貿易」	指	中國船舶工業貿易有限公司，一間根據中國法律組建及存續的公司
「本公司」	指	乐舱物流股份有限公司，一間於開曼群島註冊成立的獲豁免有限公司
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「控股股東」	指	許昕先生、李艷女士、劉泉香女士、Lecang Boundless Limited、Lecang Fantasy、Grand Sailing Limited、Lecang Altitude Limited、Peace Seaworld Limited、Lecang Shining Limited、Spring Wealth Limited、Lecang Flourishing Limited及Glorious Sailing Limited
「董事」	指	本公司董事
「股東特別大會」	指	旨在(其中包括)考慮並在認為合適的情況下批准框架協議及約務更替協議及其項下分別擬進行的交易而召開及舉行的本公司股東特別大會或其任何續會
「本集團」	指	本公司及其附屬公司

---

## 釋 義

---

「框架協議」	指	Lecang Fantasy與博亞國際海運所訂立的在所有重大方面均相同的兩份日期為2024年9月2日的框架協議，內容涉及將船舶建造訂單相關造船協議項下的所有權利及義務約務更替予博亞國際海運
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區
「獨立董事委員會」	指	獨立董事委員會，由全體獨立非執行董事（即顧琳博士、杜海波先生及齊銀良先生）組成，就約務更替向獨立股東提供意見
「獨立財務顧問」	指	浩德融資有限公司，一間根據香港法例第571章證券及期貨條例可進行第4類（就證券提供意見）、第6類（就機構融資提供意見）及第9類（提供資產管理）受規管活動的持牌法團，並獲本公司委任為獨立財務顧問，就約務更替向獨立董事委員會及獨立股東提供意見
「獨立股東」	指	並無於約務更替中擁有重大權益的本公司獨立股東
「獨立第三方」	指	經董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，獨立於本公司及其關連人士的個人或公司
「江南造船」	指	江南造船（集團）有限責任公司，一間根據中國法律組建及存續的公司
「最後實際可行日期」	指	2024年9月20日，即就確定本通函所載若干資料的最後實際可行日期
「Lecang Fantasy」	指	Lecang Fantasy Limited，一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司

---

## 釋 義

---

「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「約務更替」	指	根據約務更替協議將造船協議項下的所有權利及義務約務更替予博亞國際海運
「約務更替協議」	指	Lecang Fantasy、博亞國際海運、中船貿易及江南造船所訂立的在所有重大方面均相同的兩份日期為2024年9月2日的約務更替協議，內容涉及將船舶建造訂單相關造船協議項下的所有權利及義務約務更替予博亞國際海運
「中國」	指	中華人民共和國，僅就本通函而言，不包括中華人民共和國香港、澳門特別行政區及台灣
「招股章程」	指	本公司日期為2023年9月13日的招股章程
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例
「山東樂艙」	指	山東樂艙網國際物流股份有限公司，一間於中國成立的有限公司
「股份」	指	本公司普通股
「股東」	指	本公司股東
「造船協議」	指	Lecang Fantasy、中船貿易及江南造船就船舶建造訂單所訂立的兩份日期為2024年6月6日的造船協議
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司

---

## 釋 義

---

「TEU」	指	二十英呎當量單位，是指長度為20英呎、高度為八英呎六英寸、寬度為八英呎的集裝箱體積的標準計量單位
「美元」	指	美利堅合眾國法定貨幣美元
「船舶」	指	造船協議項下預期正在建造的兩艘船體號分別為H2871及H2872的大型集裝箱船舶，每艘運力為14,000TEU
「%」	指	百分比



**LC Logistics, Inc.**  
**乐舱物流股份有限公司**

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

(股份代號：2490)

**執行董事：**

許昕先生  
李艷女士  
朱佳麗女士  
余臻榮先生

**獨立非執行董事：**

顧琳博士  
杜海波先生  
齊銀良先生

**註冊辦事處：**

Cricket Square  
Hutchins Drive  
P.O. Box 2681  
Grand Cayman  
KY1-1111  
Cayman Islands

**總部及中國主要營業地點：**

中國  
山東省青島市  
市南區  
香港中路37號  
華夏基石(中國)企業總部基地9樓

**香港主要營業地點：**

香港  
銅鑼灣  
勿地臣街1號  
時代廣場  
二座31樓

敬啟者：

**非常重大收購事項及關連交易**  
**收購兩艘船舶**  
**及**  
**股東特別大會通告**

**序言**

茲提述本公司日期為2024年9月2日的公告，內容有關收購船舶。本通函旨在向閣下提供(i)有關框架協議、約務更替協議及造船協議的進一步詳情；(ii)獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的函件，內容有關其對框架協議及約務更替協議條款的意見；(iii)獨立董事委員會向獨立股東提出的推薦意見；及(iv)股東特別大會通告。

於2024年9月2日，本公司附屬公司博亞國際海運與Lecang Fantasy訂立框架協議，據此，Lecang Fantasy應根據約務更替協議將造船協議項下所有權利及義務更替予博亞國際海運，而博亞國際海運則應向Lecang Fantasy支付總額為57.92百萬美元的代價，相當於Lecang Fantasy根據造船協議之條款已向中船貿易及江南造船支付的首期款項(定義見下文)。

根據框架協議，於同日，博亞國際海運、Lecang Fantasy、中船貿易及江南造船訂立約務更替協議，據此，博亞國際海運將替代Lecang Fantasy成為造船協議項下的買方，且博亞國際海運將接管及承擔Lecang Fantasy於造船協議項下的所有權利及義務。

### 框架協議

框架協議的主要條款在所有重大方面均相同，相關條款概述如下：

日期： 2024年9月2日

訂約方： Lecang Fantasy；及

博亞國際海運

標的事項： Lecang Fantasy應根據約務更替協議向博亞國際海運更替造船協議項下所有權利及義務，而博亞國際海運應向Lecang Fantasy支付總額為57.92百萬美元(相當於Lecang Fantasy根據造船協議條款已向中船貿易及江南造船支付的首期款項(定義見下文))的代價。

購買價： 博亞國際海運應於博亞國際海運收到退款擔保人(「**退款擔保人**」，由江南造船及中船貿易根據造船協議指定，旨在擔保根據造船協議就購買船舶已支付的首期款項的退款)提供的退款擔保確認函(「**退款擔保確認函**」)後的五個銀行工作日內就船舶支付合共57.92百萬美元(「**首期款項**」)，佔造船協議項下預期購買價總額的20%。



博亞國際海運應根據造船協議的條款向江南造船及中船貿易支付購買船舶的餘下款項231.68百萬美元。

先決條件： 博亞國際海運的義務須待框架協議的訂約方達成或書面明確豁免以下先決條件後方可作實：

- (i) Lecang Fantasy及博亞國際海運簽立框架協議；
- (ii) 獲獨立股東批准；
- (iii) 約務更替協議的正式簽立及生效；及
- (iv) 博亞國際海運收到退款擔保確認函。

上述先決條件概不可豁免。於最後實際可行日期，先決條件(i)已獲滿足。獲得獨立股東批准後，框架協議預計將於2024年11月底前完成。

### 約務更替協議

約務更替協議的主要條款在所有重大方面均相同，相關條款概述如下：

日期： 2024年9月2日

訂約方： Lecang Fantasy；

博亞國際海運；

江南造船；及

中船貿易

**標的事項：** 博亞國際海運將替代Lecang Fantasy作為造船協議項下的買方，且博亞國際海運將接管並承擔Lecang Fantasy於造船協議項下的所有權利及義務。Lecang Fantasy支付的首期款項應被視為由博亞國際海運支付，而第二期款項（總計28.96百萬美元）（「**第二期款項**」）、第三期款項（總計28.96百萬美元）（「**第三期款項**」）及第四期款項（總計173.76百萬美元）（「**第四期款項**」）以及任何其他成本或開支應由博亞國際海運根據造船協議支付。

根據約務更替協議的條款及條件，江南造船及中船貿易應促使退款擔保人簽發以博亞國際海運為受益人的退款擔保確認函。

**擔保：** 博亞國際海運須於2024年11月20日前聘請一家國際一流銀行，以江南造船及中船貿易為受益人，為其就第二期款項及第三期款項的付款義務作保（「**付款擔保**」）。

**先決條件：** 約務更替協議僅於以下先決條件達成後方會生效：

- (i) 簽立約務更替協議；
- (ii) 在股東特別大會上獲獨立股東批准；
- (iii) 博亞國際海運收到退款擔保確認函；及
- (iv) 江南造船及中船貿易收到付款擔保。

上述先決條件概不可豁免。於最後實際可行日期，先決條件(i)已獲滿足。獲得獨立股東批准後，約務更替協議預計將於2024年11月底前完成。

**最後截止日期：** 倘由於任何原因導致上述任何先決條件最遲未於2024年12月31日下午四時正（北京時間）或之前滿足，則約務更替協議將作廢及無效，且不具效力，以及概無一方須為另一方的任何損失或損毀（如有）承擔約務更替協議項下或任何適用法律項下的責任。

## 造船協議

造船協議的主要條款在所有重大方面均相同，相關條款概述如下：

日期： 2024年6月6日

訂約方： Lecang Fantasy (作為買方)；

江南造船；及

中船貿易 (連同江南造船，作為賣方)

標的事項： 江南造船及中船貿易將按照造船協議中詳述的規格建造、下水、裝備和完成船舶，並在完成及試航後向Lecang Fantasy 出售及交付船舶。

說明： 每艘船舶均為14,000TEU集裝箱船舶，結構吃水深度為17.0米。保證服務航速不低於每小時22.0海里。在密度為1.025的海水中，在平穩狀態及結構吃水深度為17.0米的情況下，船舶的載重量不低於155,000公噸。

支付： 船舶購買價合共為289.6百萬美元 (每艘船舶144.8百萬美元)。Lecang Fantasy已根據造船協議的條款及條件支付首期款項合共57.92百萬美元。

為保證退還根據造船協議購買船舶而支付的第二期款項及第三期款項，第二期款項合共28.96百萬美元應於切割船舶首張鋼板且買方收到由江南造船及中船貿易指定的退款擔保人根據造船協議提供的退款擔保後的三個銀行工作日內到期償還。

第三期款項合共28.96百萬美元應於船舶第一節龍骨鋪放後的三個銀行工作日內到期償還。

第四期款項合共173.76百萬美元及其他成本或開支 (如有) 應於船舶交付的同時到期償還。

預期交付日期： 船舶應由江南造船及中船貿易在江南造船的船廠在海上安全交付給買方。目前船舶預計將於2027年2月28日或之前交付。

## 代價

收購船舶的總代價為289.6百萬美元，包括(i)應付予Lecang Fantasy的57.92百萬美元，相當於Lecang Fantasy向中船貿易及江南造船支付的首期款項；及(ii)根據造船協議條款應付予中船貿易及江南造船的231.68百萬美元。

船舶的購買價為289.6百萬美元，乃經參考(i)獨立估價師上海集聯資產評估有限公司(「上海集聯」)採用成本法對船舶進行估值，於2027年2月28日(「基準日」)(即船舶預計交付日期)船舶的估值合共約327.57百萬美元(每艘船舶約163.79百萬美元)；及(ii)本公司自船舶經紀人獲取的市場情報及其自身對市場上近期完成的規模相近的船舶買賣交易之分析釐定。

上海集聯為自1996年起經上海市國有資產管理辦公室批准的專業評估機構，且持有上海市財政局頒發的評估資格證書。其具有(包括但不限於)企業價值評估、房地產評估、無形資產評估、機器設備評估等多類評估資格。於最後實際可行日期，除評估委聘外，上海集聯或其評估團隊成員概無與本公司及其關連人士存在任何個人或財務關係。

評估資產價值一般採用三種方法，即市場法、收益法及成本法。這三種方法從不同角度衡量資產價值。理論上，在完美情況下，三種方法產生的結果應該幾乎相同。但由於市場狀況、評估目的、被評估對象及可用資料，這三種方法的結果可能會有很大差異。

市場法為確定資產價值將需要足夠的資料及可比交易，然而，市場上可供比較的超大型集裝箱船舶交易非常有限。同時，有許多因素可能會影響船舶的價值，包括但不限於船齡、大小、設備、最初建造船舶的造船廠及下次進塢檢查之日期。相關資料屬於交易雙方的隱私，或許不能由本公司獲取作比較用途，因此，市場法對於評估船

船價值而言並非切實可行。同時，由於船舶仍在建造中且船舶過去尚未產生收入，因而收益法亦不適合用於評估船舶價值。相較而言，成本法將用於查詢目標資產於基準日的市場價格。根據成本法，資產的價值乃以資產於基準日的重置成本、管理成本及資金成本之和計算，該方法更適合用於評估在建船舶。評估船舶價值的關鍵假設（「假設」）包括(i)船舶可按照時間表完工及交付；及(ii)截至基準日的成本標準、利率、匯率及稅率與上海集聯編製的評估報告（「評估報告」）日期者一致。經計及假設的公平性及合理性後，董事會(i)一直對評估報告保持參與及批判的態度；及(ii)已審閱評估報告並向上海集聯查詢以信納評估、所採用之成本法及假設。誠如本通函附錄三所披露，根據成本法，船舶的價值等於(i)船舶於基準日的重置成本；(ii)管理成本；及(iii)資金成本的總和。船舶的重置成本乃基於成本標準、利率、匯率及稅率計算。由於基準日為未來日期，且預計未來日期的成本標準、利率、匯率及稅率並非切實可行，就計算船舶的重置成本而言，假設截至基準日的有關成本標準、利率、匯率及稅率與評估報告日期者一致屬公平合理。同時，由於管理成本及資金成本與交付時間表的時限互相關聯，因此，船舶可根據時間表完工及交付的假設對計算管理成本及資金成本至關重要。經計及上述因素後，董事會知悉假設為一般市場慣例且經常由估值師針對成本法採納用於資產價值評估，因此，董事會認為假設就船舶評估而言屬公平合理。

經審閱上海集聯編製的載於本通函附錄二的評估報告及分析（包括載於本通函附錄三的評估報告的解釋性說明），董事會認為評估（包括所採用之成本法及相關倍數）屬公平合理。董事會知悉Clarksons Research是一家世界領先的航運及離岸研究諮詢公司，提供全面的數據、分析及諮詢服務。考慮到Clarksons Research的研究部門由150多名專家組成，擁有超過10,000名平台用戶，包括海事領域的領先組織，董事會認為本通函附錄三所述克拉克森的研究報告具權威性及可靠性。

上述提及的市場情報乃由本公司自全球知名船舶經紀人（包括克拉克森及MB Shipbrokers）不時發佈的市場報告（「市場報告」）獲取。本公司參考了市場報告中近期

的集裝箱船舶新船造價評估數據，據此，於2024年4月至2024年7月期間，全球規模為13,000TEU至15,000TEU的集裝箱船舶的新船造價介乎148.5百萬美元至173百萬美元（「可比報價」）。

克拉克森是一家位於倫敦的船舶經紀集團，業務遍及全球。克拉克森亦提供研究服務，是提供航運各方面及時、權威資訊的市場領導者。通過利用其全球影響力，克拉克森的情報覆蓋全球超過150,000艘船舶。MB Shipbrokers是一家專業船舶經紀公司，專門為全球航運業提供買賣、租船和船舶管理服務。MB Shipbrokers擁有廣泛的市場網絡及深厚的行業知識，致力於為客戶提供個性化的解決方案，以滿足其在船舶交易中的多樣化需求。與克拉克森相比，MB Shipbrokers在船舶買賣領域更加活躍，其報告能夠快速反映市場的最新動態。同時，MB Shipbrokers在特定領域研究（尤其是亞太地區超大型集裝箱船舶交易方面）具有良好的專業性。經考慮上述因素後，董事會認為，儘管可比報價可能並非詳盡無遺，但市場報告所載情報具有代表性及權威性。經計及本通函附錄二所載評估報告（包括本通函附錄三所載評估報告的解釋性說明）、市場報告所載的可比報價及上述因素，董事會認為造船協議項下的船舶購買價屬公平合理。

目前預計船舶之購買價的30%（86.88百萬美元）將以本公司內部資源（包括本集團經營產生的利潤）撥付，及購買價的70%（202.72百萬美元）將以外部融資撥付。本公司將通過使用其內部資源支付首期款項。根據目前時間表，第二期款項預期將由本公司於2025年6月左右（該時間仍較久遠）支付，因此，本公司於最後實際可行日期尚未開始獲得外部融資。本公司確認不會使用其於聯交所上市之所得款項結算船舶的購買價。

### 兩艘船舶

由於船舶仍在根據造船協議進行建造，故船舶並無應佔淨利潤。船舶於2024年7月31日的未經審核賬面淨值預計將為57.92百萬美元，相當於Lecang Fantasy於最後實際可行日期根據造船協議向江南造船及中船貿易支付的首期款項。

## 約務更替的財務影響

本集團的流動資產將減少約86.88百萬美元（為從銀行及現金結餘中就船舶將予支付總代價的約30%），及本集團的負債總額將增加約202.72百萬美元（為從外部融資中就船舶將予支付的剩餘代價）。兩艘船舶交付後，預計本集團的非流動資產將增加約289.60百萬美元（即確認船舶為物業、廠房及設備）。購買船舶的代價將根據造船協議支付。

船舶完工並交付後，預計將產生經常性船舶出租收入或跨境物流服務收入，該收入將入賬為本集團的收入，而有關的運輸相關開支及折舊將入賬為本集團的開支。

## 訂立約務更替的理由及裨益

本集團為中國一體化跨境海運物流服務提供商。本集團目前運營一支自有船隊。過去數年，根據市況及租船費率情況，本集團通常在為其一體化跨境物流服務獲得足夠的運輸能力後，將其運輸能力用於船舶出租服務。本集團可能根據市況不時調整兩條業務線之間的運輸資源分配。

購買超大型船舶具有較高進入壁壘，因為有能力的建造方有限且任何建造訂單將取決於建造方的能力。買方需具有穩固的整體信譽和能力以運營該容量級別的船舶。約務更替是本集團進一步擴展船隊、實現規模經濟及提高競爭力和盈利能力的絕佳機會。

鑒於本集團經營深海航線的經驗，董事相信船舶將能夠補充現有船隊並使本集團能夠大幅降低每TEU銷售成本、向客戶提供具競爭力的價格並在當前波動的市場狀況下提高可持續性。當跨境物流服務需求旺盛時，本集團可能會部署船舶在多條主要航線，以提供自營跨境物流服務。當市況出現波動時，由於船舶具有良好的適應性及規模經濟，本集團可能會考慮租出船舶以維持穩定的盈利能力。

本公司正積極尋求直接及／或間接投資機會，以優化其產業佈局，並且現就補充本集團業務的上下游產業投資進行磋商。於最後實際可行日期，本集團並無訂立任何根據上市規則或適用法律須予披露的具法律約束力的協議或承諾。由於磋商仍處於

初步階段，估計預期時間表並非切實可行，且於進一步磋商後，上述事宜可能或可能不會進行。本公司確認，一旦任何投入觸發上市規則第十四章項下的公告及／或股東批准規定，本公司將遵守上市規則規定。除上文所披露者外，於最後實際可行日期，本公司尚未就任何收購新業務及／或出售現有業務訂立任何安排、協議、承諾及磋商。

於最後實際可行日期，董事會並不知悉約務更替會給本公司帶來任何不利因素。鑒於上文所述，董事（包括獨立非執行董事，其意見載於本通函「獨立董事委員會函件」）認為，儘管框架協議及約務更替協議並非於本集團日常及一般業務過程中訂立，但彼等條款乃按正常商業條款訂立且屬公平合理，符合本公司及股東的整體利益。

### 有關本集團以及框架協議、約務更替協議及造船協議訂約方的資料

#### 有關本集團及博亞國際海運的資料

本集團為中國一體化跨境海運物流服務提供商，其股份於聯交所主板上市。

博亞國際海運為一間於香港註冊成立的有限公司，主要從事提供跨境運輸服務。博亞國際海運由山東樂艙間接全資擁有。山東樂艙為一間於中國成立的有限公司，主要從事提供跨境運輸服務。於最後實際可行日期，山東樂艙為一間由本公司擁有約99%股權的附屬公司且山東樂艙剩餘約1%股權由40名股東間接持有，彼等各自為獨立第三方（趙成斌先生除外，其為朱佳麗女士（執行董事）的姨父）並間接持有山東樂艙股權總數的少於0.5%。

#### 有關Lecang Fantasy的資料

Lecang Fantasy為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，主要從事投資控股。於最後實際可行日期，Lecang Fantasy由執行董事兼控股股東之一許昕先生間接全資擁有。因此，根據上市規則第十四A章，Lecang Fantasy為本公司的關連人士。



### 有關中船貿易及江南造船的資料

中船貿易為一間根據中國法律組建及存續的公司，主要從事船舶及相關設備貿易。中船貿易由中國國務院國有資產監督管理委員會間接全資擁有。

江南造船為一間根據中國法律組建及存續的公司，主要從事船舶建造。江南造船為中國船舶工業股份有限公司（一間於上海證券交易所上市的公司，證券代碼：600150）的全資附屬公司。

經董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，中船貿易、江南造船及其最終實益擁有人均為獨立第三方。

### 上市規則的涵義

框架協議及約務更替協議項下擬進行的交易將構成本集團對船舶的收購。由於其中一項或多項適用百分比率超過100%，故框架協議及約務更替協議項下擬進行的交易構成本公司的非常重大收購事項，且須遵守上市規則第十四章項下的申報及公告、通函及股東批准規定。

於最後實際可行日期，根據上市規則，Lecang Fantasy（即執行董事兼控股股東之一許昕先生間接全資擁有的公司）為本公司的關連人士。根據上市規則第十四A章，框架協議及約務更替協議項下擬進行的交易亦構成本公司的關連交易。由於其中一項或多項適用百分比率超過5%，框架協議及約務更替協議項下擬進行的交易均須遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱、公告、通函（包括獨立財務意見）及獨立股東批准規定。

### 董事會批准

於為批准框架協議及約務更替協議而舉行的董事會會議上，於約務更替擁有重大權益的許昕先生及李艷女士已就相關董事會決議案放棄投票。除許昕先生及李艷女士外，概無董事於框架協議及約務更替協議中擁有或被視為擁有重大權益並須就批准框架協議及約務更替協議的相關董事會決議案放棄投票。

## 暫停辦理股份過戶登記手續

為釐定獨立股東出席股東特別大會並於會上投票的資格，本公司將於2024年10月8日(星期二)起至2024年10月14日(星期一)(包括首尾兩日)暫停辦理股份過戶登記手續，期間不會進行任何股份過戶。為符合出席股東特別大會並於會上投票的資格，所有股份過戶文件連同相關股票必須於2024年10月7日(星期一)下午四時三十分前送達本公司的香港證券登記處香港中央證券登記有限公司(地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室)。

## 股東特別大會通告

股東特別大會通告載於本通函第56至57頁，當中載有將提呈獨立股東的普通決議案，以考慮及批准(其中包括)收購船舶。

## 代表委任表格

隨函附上股東特別大會適用的代表委任表格。該代表委任表格亦已於聯交所網站([www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk))刊發。無論閣下是否有意出席股東特別大會，務請閣下按照代表委任表格印列的指示填妥代表委任表格，並盡快且無論如何最遲於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間前48小時(即2024年10月12日(星期六)上午十時正前)將代表委任表格交回本公司的香港證券登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓。

填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願出席股東特別大會或其任何續會，並於會上投票，於該情況下，有關代表委任將視作已撤回論。

## 以投票方式表決

根據上市規則第13.39(4)條，股東於股東大會的表決均須以投票方式進行，除非股東大會主席真誠決定准許就純粹與一個程序或行政事宜有關的決議以舉手方式表決。因此，股東特別大會通告所載決議案將以投票方式表決。控股股東(彼等直接共同持有158,553,294股股份，佔本公司全部已發行股本的約55.39%)須於股東特別大會就建議批准框架協議及約務更替協議以及其項下擬進行的交易的決議案放棄投票。由全體獨立非執行董事組成的獨立董事委員會已告成立，以就框架協議及約務更替協議的

---

## 董事會函件

---

條款以及其項下擬進行的交易向獨立股東提供意見。本公司已委任獨立財務顧問，以就框架協議及約務更替協議的條款以及其項下擬進行的交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。於最後實際可行日期，經董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，除控股股東外，概無其他股東於框架協議及約務更替協議以及其項下擬進行的交易中擁有重大權益並須在股東特別大會上就相關決議案放棄投票。

### 推薦意見

本公司已成立獨立董事委員會（由全體獨立非執行董事組成），以就框架協議及約務更替協議的條款向獨立股東提供意見。經計及框架協議及約務更替協議的條款、「董事會函件」及「獨立財務顧問函件」所提供的資料後，獨立董事委員會認為框架協議及約務更替協議並非於本集團日常及一般業務過程中訂立，但其項下擬訂的條款乃按正常商業條款訂立，就獨立股東而言屬公平合理，且符合本公司及獨立股東的整體利益。因此，獨立董事委員會建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會上提呈的有關框架協議及約務更替協議及其項下擬進行的交易的普通決議案。

### 其他資料

務請閣下垂注載於本通函第18至19頁的獨立董事委員會函件，當中載有其就框架協議及約務更替協議的條款向獨立股東提供的推薦意見。亦務請閣下垂注獨立財務顧問的意見函件，當中載有其向獨立董事委員會及獨立股東提供的意見。獨立財務顧問函件載於本通函第20至32頁。

謹請閣下垂注本通函各附錄。

此致

列位股東 台照

承董事會命  
乐舱物流股份有限公司  
董事會主席  
許昕先生  
謹啟

2024年9月23日

以下為獨立董事委員會就框架協議及約務更替協議的條款及其項下分別擬進行的交易向獨立股東發出的為供載入通函而編製的推薦意見函全文。



敬啟者：

### 非常重大收購事項及關連交易 收購兩艘船舶

吾等提述本公司日期為2024年9月23日的致股東通函（「**通函**」），本函件屬其中一部分。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函「釋義」一節所界定者具有相同涵義。

吾等已獲董事會授權成立獨立董事委員會，以就框架協議及約務更替協議的條款對獨立股東而言是否公平合理向獨立股東提供意見。

吾等謹此提請閣下垂注獲委任以就通函第20至32頁所載框架協議及約務更替協議條款向獨立董事委員會及獨立股東提供意見的獨立財務顧問浩德融資有限公司的意見函，以及載於通函第5至17頁的董事會函件。

經考慮（其中包括）獨立財務顧問考慮的因素及理由以及獨立財務顧問的意見（如其意見函所述），吾等認為訂立框架協議及約務更替協議並非於本集團的日常及一般業

---

獨立董事委員會函件

---

務過程中進行，但框架協議及約務更替協議的條款乃按一般商業條款訂立，屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。故吾等建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會上提呈的有關框架協議及約務更替協議以及其項下擬進行的交易的普通決議案。

此致

列位獨立股東 台照

為及代表  
獨立董事委員會  
獨立非執行董事

顧琳博士

杜海波先生

齊銀良先生

謹啟

2024年9月23日

以下為浩德融資有限公司就框架協議及約務更替協議致獨立董事委員會及獨立股東之意見函件全文，乃為載入通函而編製。

# ALTUS

浩德融資有限公司

香港

中環

永和街21號

敬啟者：

## 非常重大收購事項及關連交易 收購兩艘船舶

### 序言

吾等謹此提述吾等獲委任為獨立財務顧問，就框架協議及約務更替協議向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。詳情載於 貴公司日期為2024年9月23日之通函（「通函」）內「董事會函件」，而本函件構成通函之一部分。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

於2024年9月2日，博亞國際海運與Lecang Fantasy訂立框架協議，據此，Lecang Fantasy應根據約務更替協議將造船協議項下所有權利及義務更替予博亞國際海運，而博亞國際海運則應向Lecang Fantasy支付總額為57.92百萬美元的代價，相當於Lecang Fantasy根據造船協議之條款已向中船貿易及江南造船支付的首期款項（定義見下文）。

---

## 獨立財務顧問函件

---

根據框架協議，於同日，博亞國際海運、Lecang Fantasy、中船貿易及江南造船訂立約務更替協議，據此，博亞國際海運將替代Lecang Fantasy成為造船協議項下的買方，且博亞國際海運將接管及承擔Lecang Fantasy於造船協議項下的所有權利及義務。

### 上市規則的涵義

於最後實際可行日期，根據上市規則，Lecang Fantasy（即執行董事兼控股股東之一許昕先生間接全資擁有的公司）為 貴公司的關連人士。根據上市規則第十四A章，框架協議及約務更替協議項下擬進行的交易亦構成 貴公司的關連交易。由於其中一項或多項適用百分比率超過5%，框架協議及約務更替協議項下擬進行的交易須遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱、公告、通函（包括獨立財務意見）及獨立股東批准規定。

### 獨立董事委員會

由全體獨立非執行董事（即顧琳博士、杜海波先生及齊銀良先生）組成之獨立董事委員會已告成立，負責就以下各項向獨立股東提供意見：(i) 框架協議及約務更替協議以及該等協議項下擬進行交易之條款是否屬公平合理；(ii) 框架協議及約務更替協議是否按正常商業條款、於 貴集團日常及一般業務過程中訂立且符合 貴公司及股東的整體利益；及(iii) 經考慮獨立財務顧問之推薦意見後，獨立股東應如何就將於股東特別大會上提呈之決議案進行投票。

### 獨立財務顧問

作為獨立財務顧問，吾等的職責為就以下各項向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立意見：(i) 框架協議及約務更替協議以及該等協議項下擬進行交易之條款是否屬公平合理；(ii) 框架協議及約務更替協議是否按正常商業條款、於 貴集團日常及一般業務過程中訂立且符合 貴公司及股東的整體利益；及(iii) 獨立股東應如何就將於股東特別大會上提呈之決議案進行投票。

吾等於通函日期前最近兩年並無就 貴公司之任何交易擔任獨立財務顧問或財務顧問或向 貴公司提供任何其他服務。根據上市規則第13.84條，同時鑒於吾等獲委聘以就框架協議及約務更替協議的條款以及該等協議項下擬進行之交易提供意見之酬金按市場水平釐定，亦並非以成功通過將於股東特別大會提呈之決議案為條件，且吾等之委聘乃按正常商業條款進行，故吾等獨立於 貴公司。

## 吾等意見之基礎

於達致吾等之意見時，吾等已審閱（其中包括）(i) 框架協議；(ii) 約務更替協議；(iii) 造船協議；(iv) 通函附錄二及附錄三分別載列之評估報告（「**評估報告**」）及船舶評估報告的解釋性說明；(v) 貴公司截至2024年6月30日止六個月的中期業績公告（「**2024年中期業績公告**」）；(vi) 貴公司截至2023年12月31日止年度的年報（「**2023年年報**」）；及(vii) 通函載列之其他資料。

吾等亦依賴通函所載或提述及／或 貴公司、董事及 貴公司管理層（「**管理層**」）向吾等提供之聲明、資料、意見及陳述。吾等已假設通函所載或提述及／或向吾等提供之一切聲明、資料、意見及陳述於作出時均為真實、準確及完整，且直至股東特別大會日期將繼續為真實、準確及完整。董事願共同及個別承擔全部責任，包括遵守上市規則所提供有關 貴公司資料之詳情。董事在作出一切合理查詢後確認，就彼等所知及所信，通函所載資料於所有重大方面均為準確及完整，並無誤導或欺詐成分，亦無遺漏其他事實導致通函所載任何陳述產生誤導成分。

吾等並無理由相信吾等達致意見時所依賴之任何聲明、資料、意見或陳述為失實、不準確或具誤導成分，吾等亦不知悉遺漏任何重大事實，以致向吾等提供之聲明、資料、意見或陳述為失實、不準確或具誤導成分。

吾等認為，吾等已獲提供並已審閱足夠資料，以達致知情見解及為吾等之意見提供合理基礎。然而，吾等並無就 貴集團之業務、財務狀況及事務或未來前景開展任何獨立調查。



所考慮之主要因素及理由

1. 貴集團及博亞國際海運的背景資料

1.1 貴集團及博亞國際海運的主營業務

貴集團為中國一體化跨境海運物流服務提供商，其股份於聯交所主板上市。

博亞國際海運為一間於香港註冊成立的有限公司，主要從事提供跨境運輸服務。博亞國際海運由山東樂艙間接全資擁有。山東樂艙為一間於中國成立的有限公司，主要從事提供跨境運輸服務。

1.2 貴集團的財務資料

下文載列摘錄自2023年年報及2024年中期業績公告的 貴集團財務資料概要。

	截至12月31日止年度		截至6月30日止六個月	
	2022年 (「2022財年」) 人民幣千元 (經審核)	2023年 (「2023財年」) 人民幣千元 (經審核)	2023年 (「2023年 上半年」) 人民幣千元 (未經審核)	2024年 (「2024年 上半年」) 人民幣千元 (未經審核)
收入	4,607,929	1,238,471	655,843	754,238
跨境物流服務	4,389,175	996,654	498,196	689,020
船舶出租服務	218,754	218,233	152,230	40,343
其他	-	23,584	5,417	24,875
年內／期內溢利	386,307	119,587	105,055	12,806

2023財年與2022財年比較

貴集團的收入來自(i)跨境物流服務；(ii)船舶出租服務；及(iii)其他，即 貴集團於2023年2月開始的供應鏈解決方案服務項下的進口貨物貿易。截至2023年12月31日止年度，跨境物流服務及船舶出租服務分別佔 貴集團總收入的約80.5%及17.6%。收入由2022財年的約人民幣46億元大幅減至2023財年的人民幣12億元，主要是由於(i)因市場運價降低以及年內提供的自營跨境物流服務減少，導致每TEU的平均價格由2022財年的人民幣12,300元減至2023財年的人民幣4,000元；及(ii)服務量由2022財年的355,663TEU減至2023財年的233,903TEU。因此， 貴集團的年內溢利由2022財年的約人民幣386.3百萬元減至2023財年的人民幣119.6百萬元。

### 2024年上半年與2023年上半年比較

貴集團的收入由2023年上半年的約人民幣655.8百萬元增至2024年上半年的人民幣754.2百萬元，主要歸因於跨境物流服務產生的收入由2023年上半年的約人民幣498.2百萬元增至2024年上半年的人民幣689.0百萬元，原因為(i)每TEU的平均價格由2023年上半年的人民幣3,985.3元增至2024年上半年的人民幣4,402.0元；(ii)受益於市場狀況影響，服務量由2023年上半年的118,656TEU增至2024年上半年的140,355TEU；(iii)開展了海外倉儲業務；及(iv)開通了中非散雜貨運輸航線。

然而，貴集團的銷售成本亦大幅增加約35.2%，乃由於燃油成本、船舶租賃成本、港口費、運費等相關成本增加。此外，貴集團的毛利率由2023年上半年的約22.6%減至2024年上半年的9.0%，乃由於貴集團收取的船舶出租服務日均租船費率由2023年上半年的人民幣179,100.4元減至2024年上半年的人民幣81,865.7元。同時，行政費用由2023年上半年的約人民幣29.1百萬元增加約57.0%至2024年上半年的人民幣45.7百萬元，乃由於諮詢費用、薪金及福利開支增加所致，貴集團錄得期內溢利由2023年上半年的約人民幣105.1百萬元減至2024年上半年的人民幣12.8百萬元。

### 1.3 貴集團的展望及策略

為進一步擴大其在攬件、倉儲分揀、清關、倉儲中轉及尾程配送的能力，貴集團已於2024年上半年開展海外倉儲業務。

2024年下半年，通過第三方提供跨境海運的業績預期將較上半年有所改善，因為下半年是中國－美洲和中國－歐洲航線的傳統旺季，原因是海外國家要為聖誕節及新年假期作準備，而中國－亞洲航線的傳統旺季為第四季度及中國新年前。就船舶出租服務而言，隨著2024年市場租船費率普遍上升，預期2024年下半年船舶出租服務的業績將會上升。

## 2. Lecang Fantasy及船舶的背景資料

### 2.1 Lecang Fantasy的資料

Lecang Fantasy為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，主要從事投資控股。

### 2.2 船舶資料

江南造船及中船貿易將按照造船協議中詳述的規格建造、下水、裝備和完成船舶。每艘船舶均為14,000TEU集裝箱船舶，結構吃水深度為17.0米。保證服務航速不低於每小時22.0海里。在密度為1.025的海水中，在平穩狀態及結構吃水深度為17.0米的情況下，船舶的載重量不低於155,000公噸。

由於船舶仍在根據造船協議進行建造，故船舶並無應佔淨利潤。船舶於2024年7月31日的未經審核賬面淨值預計將為57.92百萬美元，相當於Lecang Fantasy於最後實際可行日期根據造船協議向江南造船及中船貿易支付的首期款項。

## 3. 框架協議及約務更替協議主要條款

框架協議及約務更替協議的主要條款載列如下。進一步詳情請參閱通函「董事會函件」。

### 3.1 框架協議主要條款

日期： 2024年9月2日

訂約方： (i) Lecang Fantasy；及

(ii) 博亞國際海運

標的事項： Lecang Fantasy應根據約務更替協議向博亞國際海運更替造船協議項下所有權利及義務，而博亞國際海運應向Lecang Fantasy支付總額為57.92百萬美元（相當於Lecang Fantasy根據造船協議條款已向中船貿易及江南造船支付的首期款項）的代價。

購買價： 博亞國際海運應於博亞國際海運收到退款擔保人（「退款擔保人」），由江南造船及中船貿易根據造船協議指定，旨在擔保根據造船協議就購買船舶已支付的首期款項的退款）提供的退款擔保確認函（「退款擔保確認函」）後的五個銀行工作日內就船舶支付合共57.92百萬美元（「首期款項」），佔造船協議項下預期購買價總額的20%。

博亞國際海運應根據造船協議的條款向江南造船及中船貿易支付購買船舶的餘下款項231.68百萬美元。

### 3.2 約務更替協議主要條款

日期： 2024年9月2日

訂約方： (i) Lecang Fantasy；  
(ii) 博亞國際海運；  
(iii) 江南造船；及  
(iv) 中船貿易

標的事項： 博亞國際海運將替代Lecang Fantasy作為造船協議項下的買方，博亞國際海運將接管並承擔Lecang Fantasy於造船協議項下的所有權利及義務。Lecang Fantasy支付的首期款項應被視為由博亞國際海運支付，而第二期款項（總計28.96百萬美元）（「第二期款項」）、第三期款項（總計28.96百萬美元）（「第三期款項」）及第四期款項（總計173.76百萬美元）（「第四期款項」）以及任何其他成本或開支應由博亞國際海運根據造船協議支付。

根據約務更替協議的條款及條件，江南造船及中船貿易應促使退款擔保人簽發以博亞國際海運為受益人的退款擔保確認函。

擔保： 博亞國際海運須於2024年11月20日前聘請一家國際一流銀行，以江南造船及中船貿易為受益人，為其就第二期款項及第三期款項的付款義務作保（「付款擔保」）。

整體而言，簽訂框架協議及約務更替協議基本上能夠使 貴集團以289.60百萬美元的總代價收購船舶。吾等知悉 貴集團目前預計船舶購買價的30% (即86.88百萬美元) 將以 貴公司內部資源撥付，及購買價的70% (即202.72百萬美元) 將以外部融資撥付。 貴公司將通過使用其內部資源支付首期款項。根據目前時間表，第二期款項預期將由 貴公司於2025年6月左右 (該時間仍較久遠) 支付，因此， 貴公司於最後實際可行日期尚未開始獲得外部融資。

於評估船舶購買價格的公平性及合理性時，吾等已特別考慮下文「3.3 船舶估值」一段所討論的評估報告。

### 3.3 船舶估值

吾等注意到上海集聯資產評估有限公司 (「上海集聯」) 已獲委聘出具船舶市值的評估報告。根據評估報告 (其詳情載於通函附錄二)，於2027年2月28日 (「基準日」) (即船舶預計交付日期) 船舶的估值合共約327.57百萬美元 (「經評估價值」)。框架協議中規定的船舶購買價合共為289.60百萬美元 (即首期款項57.92百萬美元，餘下款項231.68百萬美元)，較經評估價值折讓約11.6%。

吾等在評估經評估價值的公平性及合理性時考慮了以下因素。

#### 3.3.1 上海集聯的資格

吾等已與上海集聯進行獨立面談，就此吾等已查詢，且上海集聯已確認其獨立於 貴公司。除得悉上海集聯公司的廣泛經驗及專業知識外，吾等亦已取得參與本次評估工作的特定團隊成員的相關資格及證書。

吾等注意到，上海集聯負責簽署評估報告的主要人員均取得了中國資產評估協會頒發的資產評估專業資格證書。吾等亦注意到上海集聯為自1996年起經上海市國有資產管理辦公室批准的專業評估機構，且持有上海市財政局頒發的評估資格證書。其具有包括企業價值評估、房地產評估、無形資產評估、機器設備評估等多類評估資格。吾等注意到，上海集聯已被多家中國國有企業及上市公司任命為評估師。吾等亦取得

並審查了上海集聯的委聘條款以及上海集聯在編製評估報告時進行的盡職調查工作，並注意到工作範圍與所需進行的評估相適應，而吾等並不知悉可能對評估報告的保證程度產生不利影響的工作範圍的任何限制。

綜上所述，經考慮上海集聯的相關經驗和專業知識、其獨立性及其工作範圍，吾等信納上海集聯符合資格出具評估報告中所載意見。

### 3.3.2 估值方法

吾等注意到，上海集聯於考慮市場法、收益法及成本法三種估值方法的適用性後，已採用成本法對船舶進行估值。吾等已與上海集聯就其採用成本法的理由進行如下討論：

- (i) **市場法**：市場法通過將標的資產與已於市場上出售的同類資產進行比較，並就標的資產與被視為可與標的資產比較的資產之間的差異進行適當調整來提供價值指示。當資產具備既有二級市場，即可採用該方法進行估值。吾等了解到由於市場上涉及船舶類似資產的公開交易稀缺，故上海集聯並未採用市場法；因此，並無足夠的數據可用於此類分析。
- (ii) **收益法**：收益法涉及將所有權的預期定期利益轉化為價值指標。其所依據的原則是，一名知情買方就該資產所支付的金額不得超過來自附帶類似風險特徵的相同或基本類似的資產的預期未來利益(收益)的現值。吾等了解到上海集聯並未採用收益法，此乃由於船舶處於建造狀態，難以合理預測其預期收益，且可能依賴不可觀察及主觀的輸入數據。
- (iii) **成本法**：成本法乃根據類似資產的現行市價，計及因狀況、使用情況、齡期、耗損或陳舊(實體、功能或經濟上)而引致的累計折舊撥備，考慮以全新狀況再造或重置所評估資產的成本。成本法的基本理論是，資產至少應以被評估資產餘下服務潛力的重置成本進行估價。吾等了解到，考慮到(i)船舶仍處於建造狀態；及(ii)如上所述的市場法及收益法的局限性，上海集聯已採用成本法。

考慮到上述情況以及上海集聯在評估報告中解釋的不採用市場法及收益法的理由，吾等同意上海集聯的觀點，即成本法為最適合對船舶進行估值的方法，特別是考慮到船舶處於建造狀態，此類超大型船舶的相關銷售證據有限，編製此類船舶的營運資料和長期財務項目缺乏足夠的客觀支援數據。

### 3.3.3 基準及假設

上海集聯的評估依照適用的評估標準進行，包括但不限於《中華人民共和國資產評估法》、《資產評估基本準則》(財資(2017)43號)以及中國其他相關法律、規則、標準及法規。吾等了解到，經評估價值的釐定乃基於若干一般估值假設，例如外部經濟環境(包括相關國家法律、宏觀經濟、金融及產業政策)未發生重大不利變化。吾等已與上海集聯進行討論，並了解到該等假設通常用於對類型和性質類似的資產進行估值。經審查假設，吾等認為上海集聯所採用的假設乃屬公平合理。

當採用成本法時，吾等注意到上海集聯已採用以下公式計算經評估價值：

評估日期重置成本+管理成本+資金成本

在評估上海集聯所採用的估值基準的公平性及合理性時，吾等考慮了以下幾個方面：

評估日期重置成本

在評估船舶重置成本時，上海集聯首先參考了克拉克森發佈的一份關於新巴拿馬型船舶近期新造船價格(約148百萬美元)的研究報告。上海集聯隨後根據中國新造船價格指數下的最新貨櫃船指數調整了該參考價格，以反映造船所用零件的最新價格水平。

就此而言，吾等已取得並審查克拉克森發佈的上述研究報告，且注意到該報告發佈於2024年4月，其中包括各種容量船舶的貨櫃船新造船價格等資料。上海集聯參考的新巴拿馬型船舶的運力介乎12,000至15,000TEU，船舶14,000TEU

的運力屬於上述範圍。吾等已進行獨立案頭調查，並注意到克拉克森是世界領先的船舶經紀及綜合航運服務提供商之一。其研究部門由150多名專家組成，擁有超過10,000名平台用戶，包括海事領域的領先組織。因此，吾等認為上海集聯引用了可靠且具代表性的來源。

吾等認為，上海集聯引用克拉克森關於新巴拿馬型船舶的研究報告，以此確定船舶的重置成本屬適當。吾等亦認為，利用中國新造船價格指數調整該資料，以反映最新價格水平屬合理。

#### 管理成本

由於基準日是與船舶預計交付日期相對應的未來日期，因此上海集聯亦已計及 貴集團的管理成本(作為買方)，包括與造船廠協調及溝通的相關開支。

根據上海集聯的資料，鑒於船舶規模龐大，該等管理成本於本次估值工作中可予撇除。吾等從上海集聯處了解到，該等管理成本主要涉及數名僱員的薪酬，與船舶的重置成本相比，實屬微小。

#### 資金成本

資金成本是指購買船舶時預付款所涉及的資金成本。上海集聯已計及航運行業的現行資本回報率(ROIC) 9.77%，以及航運協議中規定的付款里程碑，以釐定資金成本。吾等已審閱該計算方法，並認為其屬合理。

就上海集聯所採用的回報率而言，吾等了解到，該回報率乃基於上海集聯自身的數據庫得出。吾等已將其與 貴集團的債務成本進行交叉核對，並注意到其與 貴集團銀行及其他借款利率範圍的高位數一致，根據2024年中期業績公告，該範圍為3.2%至9.6%。

總體而言，吾等認為，經計及航運協議項下的預付款時間表，資金成本乃屬合理。



### 3.3.4 章節結論

經考慮上文所述，吾等認為，船舶的購買價格（相較經評估價值約折讓11.6%）屬公平合理。

### 3.4 章節概要

經計及上述因素，吾等認為框架協議及約務更替協議的條款及其項下擬進行的交易乃按正常商業條款訂立且屬公平合理。

## 4. 訂立框架協議和約務更替協議的理由及裨益

作為中國一體化跨境海運物流服務提供商，吾等知悉 貴集團能調整其服務供應策略並調整業務重心，以不時分配跨境物流服務及船舶出租服務兩條業務線之間的運輸資源。例如，於2021年， 貴集團於市場運價上升時開展自營跨境物流服務，以捕捉市場機遇。而在2022年下半年市場運價大幅下降時， 貴集團暫停提供自營跨境物流服務。根據市況及租船費率情況， 貴集團通常在為其一體化跨境物流服務獲得足夠的運輸能力後，將其運輸能力用於船舶出租服務。

此外，如上文「1.2 貴集團的財務資料」一段所述， 貴集團的經營業績在很大程度上受 貴集團的銷售成本影響，因此其毛利率亦受影響。船舶完工並交付後，預計將產生經常性船舶出租收入或跨境物流服務收入，該收入將入賬為 貴集團的收入，而有關的運輸相關開支及折舊將入賬為 貴集團的開支。吾等注意到，添置船舶後，當跨境物流服務需求較高時， 貴集團可靈活調配船舶至多條主要航線以提供自營跨境物流服務；當市場代價波動時， 貴集團亦可靈活出租船舶以維持穩定的盈利能力。

因此，吾等同意管理層的意見，就購買船舶訂立框架協議及約務更替協議符合 貴公司及股東的整體利益，因為添置船舶將補充 貴集團的現有船隊並使 貴集團能夠降低每TEU銷售成本，同時向其客戶提供具競爭力的價格並在當前波動的市場狀況下提高可持續性。

---

## 獨立財務顧問函件

---

此外，儘管通過訂立框架協議及約務更替協議收購超大型船舶並非於 貴集團日常及一般業務過程中進行，但經計及訂立該等協議可使 貴集團擴大其船隊、實現規模經濟及增強其市場競爭力，且其符合 貴集團的整體業務策略，吾等同意管理層的意見，認為這符合 貴公司及股東的整體利益。

### 推薦意見

經計及上述主要因素，吾等認為，儘管框架協議及約務更替協議並非於 貴集團日常及一般業務過程中訂立，但(i)框架協議及約務更替協議的條款及其項下擬進行的交易屬公平合理；及(ii)框架協議及約務更替協議乃按正常商業條款訂立，且符合 貴公司及股東的整體利益。

因此，吾等建議獨立股東及向獨立股東提供意見的獨立董事委員會投票贊成將於股東特別大會上提呈的決議案，以批准框架協議及約務更替協議及其項下擬進行的交易。

此致

乐艙物流股份有限公司

中國

山東省青島市

市南區

香港中路37號

華夏基石(中國)企業總部基地9樓

獨立董事委員會及獨立股東 台照

為及代表

浩德融資有限公司

負責人員

譚浩基

謹啟

2024年9月23日

譚浩基先生(「譚先生」)為浩德融資有限公司之負責人員，獲發牌可從事證券及期貨條例項下第6類(就機構融資提供意見)受規管活動及獲批准從事保薦人工作。彼於香港的企業融資及顧問方面擁有逾九年經驗，具體而言，他曾參與首次公開發售之保薦工作，並擔任不同企業融資交易之財務顧問或獨立財務顧問。譚先生為香港會計師公會之執業會計師。

### (1) 本集團的財務資料

本集團截至2021年、2022年及2023年12月31日止三個財務年度各年的財務資料於下列已在聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<https://www.lcang.com/>)刊登的文件中披露：

- 本公司招股章程 (第I-1至I-87頁) [https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2023/0913/2023091300018\\_c.pdf](https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2023/0913/2023091300018_c.pdf)
- 本公司截至2023年12月31日止年度的年報 (第100至190頁) [https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0423/2024042301217\\_c.pdf](https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0423/2024042301217_c.pdf)

### (2) 債務

於2024年7月31日 (即就本債務聲明而言的最後實際可行日期) 營業時間結束時, (i)本集團的未償還計息銀行借款約人民幣20,000,000元為無抵押並由本集團內關聯方以及一間附屬公司的非控股股東及獨立第三方提供擔保, 以及其他借款約人民幣12,797,000元為無擔保並以集裝箱船舶按揭作為抵押。其他借款於2022年用於購買集裝箱船舶; (ii)本集團的未償還租賃負債約人民幣90,619,000元; 及(iii)本集團並無任何或然負債。

除上述者及集團內負債外, 於2024年7月31日營業時間結束時, 本集團概無其他未償還按揭、押記、債權證或其他借貸資本或銀行透支或貸款或其他類似債務、融資租賃或租購承擔、承兌負債或承兌 (一般商業票據除外) 信貸、債務證券、擔保或其他重大或然負債。

### (3) 財務及業務前景

本集團繼續在跨境物流服務及船舶租賃行業經營業務, 並在本財政年度內維護及運營船隊。董事會預計, 憑藉可用手頭現金及可獲得的信貸融資, 本集團擁有充足的財務資源履行其各項承擔及滿足營運資金需求。然而, 本集團確認若干可能影響其財務及經營業績的特殊貿易因素及風險。其中包括全球貿易量的波動、國際航運法規的變動及燃料價格的波動, 這可能會影響運營成本及盈利能力。此外, 主要市場的地緣政治緊張局勢及經濟不確定性對貿易流量及物流服務需求構成潛在挑戰。為了減輕該等風險, 本集團正在積極監測市場狀況並相應調整其戰略。董事會仍然相信本集團有能力應對該等挑戰並抓住機遇, 確保在下一個財政期間實現持續增長及財務穩定。

**(4) 營運資金**

董事認為，經考慮其內部資源、現有可用信貸融資、上文「(2)債務」一節所載的本集團債務聲明及約務更替後，本集團擁有充足的營運資金，可滿足自本通函日期起未來12個月期間的當前需求。

本公司已獲得其核數師之函件，確認上述聲明乃由董事經適當及審慎查詢後作出。

博亞國際海運有限公司於兩艘待建船舶（江南造船船體號H2871及船體號H2872）完工後就轉讓事項作出的價值評估報告  
滬集聯評報字(2024)第1085號

博亞國際海運有限公司：

根據有關法律、行政法規及資產評估準則，我們秉持獨立、客觀、公正的原則，採用成本法，對將於江南造船建造的兩艘船舶（船體號H2871及船體號H2872）採用必要的評估程序。我們已對船舶完工後的市場價值作出評估。現將資產評估情況報告如下：

**I. 委託人、產權持有人及委聘函中指定的其他評估報告使用者的介紹**

**(i) 委託人**

名稱：博亞國際海運有限公司

註冊地：中國香港

註冊證號：60222474-000-08-23-0

**(ii) 產權持有人**

名稱：**Lecang Fantasy Limited**

註冊地：英屬處女群島

註冊證號：2103717

**(iii) 委託人與產權持有人的關係**

截至報告日期，委託人博亞國際海運有限公司與產權持有人Lecang Fantasy Limited為同一控制下的關聯方。委託人擬收購產權持有人所持兩艘待建船舶（江南造船船體號H2871及船體號H2872）。

**(iv) 委聘函中指定的其他報告使用者**

除與經濟活動相關的法律法規所准許者外，本報告概無任何其他使用者。

## II. 資產評估的目的

博亞國際海運有限公司擬收購Lecang Fantasy Limited所持兩艘待建船舶（江南造船船體號H2871及船體號H2872）。貴公司已委託上海集聯資產評估有限公司對完工後的這兩艘船舶進行價值評估並發表專業意見。

## III. 評估對象及範圍

本次評估對象為江南造船完工的兩艘船舶價值；評估範圍包括江南造船編號為船體號H2871及船體號H2872的兩艘14,000TEU集裝箱船舶的轉讓。

兩艘待建船舶各自的合同價格均為144.8百萬美元。截至報告日期，產權持有人已依照建造合同的相關規定向建造方支付了合共57.92百萬美元的保證金。

兩艘船舶的相關建造參數如下：

項目	參數
船舶類型	集裝箱船舶
製造商	江南造船
主尺度	335米×51米×30米
設計吃水	約117,700公噸
結構吃水	約155,000公噸
材質	鋼
服務航速	22.0節
主機型號	WinGD 8X92-B LLT, LPSCR
持續常用功率	37,800千瓦×74.0轉／分
側推器	隧道式，功率約為3,000千瓦
輔助發動機	3,800千瓦x2台，4,300千瓦x2台
救生艇設備	救生艇、救生筏、救生圈

由江南造船承建的兩艘受委船舶的建造合同已於2024年6月簽訂，計劃建造進度如下表所示：

船體號	開工	對接	出塢	預計交付日期
H2871	2025年6月3日	2026年2月10日	2026年5月22日	2026年11月30日
H2872	2025年10月10日	2026年7月6日	2026年9月29日	2027年2月28日

上述評估對象及範圍與經濟行為涉及的評估對象及範圍一致。

#### IV. 價值類型及定義

價值類型及定義：根據本次評估的目的，所討論的價值類型為市場價值。市場價值是指自願買方和自願賣方在各自理性行事且未受任何強迫的情況下，評估對象於評估日期進行一般公平交易的價值估計數額。

評估選用該價值類型乃主要基於評估目的、市場狀況、假設及評估對象的特定條件。值得注意的是，相同資產的價值於不同市場可能存在差異。

#### V. 評估基準日

考慮到被評估資產的具體情況，本次評估基準日設定為被評估船舶完工交付日，即2027年2月28日。該決定乃為評估機構與委託人雙方協商一致而作出，旨在準確反映評估對象的市場價值及促進本項目有效期目標的順利實現。

評估假設未來基準日的定價標準、利率、匯率及稅率與報告日期者一致。本次評估應用的所有定價標準、利率、匯率及稅率均為截至報告日期有效者。

#### VI. 參考依據

##### (i) 法律法規依據

1. 《中華人民共和國資產評估法》(於2016年頒佈的中華人民共和國主席令)
2. 《中華人民共和國民法典》(2020年10月15日中華人民共和國主席令(第四十五號))
3. 其他相關法律法規。

##### (ii) 評估準則依據

1. 《資產評估基本準則》(財資(2017)43號)
2. 《資產評估職業道德準則》(中評協(2017)30號)
3. 《資產評估準則－資產評估程序》(中評協(2018)36號)

4. 《資產評估準則－資產評估報告》(中評協(2018)35號)
5. 《資產評估準則－資產評估委託合同》(中評協(2017)33號)
6. 《資產評估準則－資產評估檔案》(中評協(2018)37號)
7. 《資產評估準則－機器設備》(中評協(2017)39號)
8. 《資產評估準則－資產評估方法》(中評協(2019)35號)
9. 《資產評估價值類型指導意見》(中評協(2017)47號)
10. 《註冊資產評估師關注評估對象法律權屬指導意見》(中評協(2017)48號)
11. 《資產評估機構業務質量控制指南》(中評協(2017)46號)

**(iii) 所有權依據**

1. 採購合同
2. 根據建造合同的約定，支付定金的憑證
3. 委託人及產權持有人的承諾書
4. 其他產權證明文件

**(iv) 定價依據**

1. 關於定價及收費標準的地方規則及法規
2. 有關政府機構發佈的統計資料
3. 《資產評估常用方法與參數手冊》(機械工業出版社)
4. 相關價格指數及相關研究報告



5. 截至報告出具日期有效的利率、匯率及稅率
6. 評估師收集的與評估有關的各類證明材料

## VII. 評估方法

### (1) 評估方法的適應性分析

一般而言，企業價值評估有三種方法：市場法、收益法及成本法。這三種基本方法從不同角度衡量資產價值。理論上，於完美市場中，三種方法得出的結果應該幾乎相同；但由於市場狀況、評估目的、被評估對象、所掌握的資料以及不同的觀點，該等方法的結果可能會有很大差異。

鑒於市場上類似資產的公開交易案例稀缺，量化預期回報具有挑戰性且亦難以合理準確地預測收益期。因此，本次評估不適用於市場法及收益法。

基於上述適用性分析、資產評估原則規定以及被評估資產的具體情況，選擇成本法來釐定資產價值。評估師對初步評估結論進行了分析，並形成了合理的最終結論。這一發展乃基於對初步結論的合理性以及所利用數據的質量及數量的綜合評估。

### (2) 評估方法簡介

進行市場調研，詢問及釐定截至基準日的船舶市場價格。此外，經考慮與買方相關的其他成本來計算船舶的重置全價。

計算公式：評估價值由基準日重置成本、管理成本與資金成本的總和釐定。

## VIII. 評估程序的實施過程及條件

1. 了解評估對象的一般資料、評估目的及項目情況，並進行初步風險評估。
2. 接受評估委託，根據評估目的協商有關評估範圍及對象，釐定評估日期，與委託人簽訂資產評估委聘函，並訂立相關協議。
3. 組建評估項目組，並制定評估計劃。
4. 指導持有人對評估對象進行檢查，填寫資產調查清單，準備並提供評估所需的各種材料。
5. 到資產現場向相關方了解資產及評估對象的歷史及現狀，核實被評估的主要資產所有權及成本數據，根據持有人填寫的各種資產評估申報表所列內容及數量對實物進行檢查，通過測試對持有人的各種文件及財務憑證的內容及數據進行核實，必要時進行取證。
6. 根據評估目標、評估現場情況及持有人詳細資料，收集市場價格相關資料及相關參數數據，對評估對象進行評估。
7. 評估項目組根據評估對象的初步評估結果採集及分析數據，避免重複或遺漏，並對初步評估結果作出調整、更正及改進。
8. 根據評估進度起草資產評估報告，對改進後的評估結果進行分析，經過三層內部評審並收到委託人反饋後，向委託人出具正式的資產評估報告。

## IX. 假設

根據資產評估準則的要求，評估師認定截至評估基準日存在以下假設。倘此後經濟環境發生重大變化，評估師將不對因該等假設變化而推導出的任何不同評估結果負責。

## (1) 基本假設

### 1. 交易假設

交易假設是所有待評估資產已經處在交易的過程中，且資產評估師基於待評估資產的模擬市場條件評估價值。交易假設是資產評估最基本的假設之一。

### 2. 公開市場假設

公開市場假設與資產擬進行交易的市場條件以及其在此等條件下將受到的影響有關。公開市場是指於競爭性環境下具備自願買方及賣方之充分發展與完善的市場。在這個市場上，買方及賣方的地位平等，均有獲取市場信息的充足機會及時間，且交易均是在自願、理智及不受強迫或限制的條件下進行。公開市場假設乃基於資產可以在市場上公開買賣的前提。

## (2) 一般假設

1. 該評估假設於評估基準日後，外部經濟環境將無任何不可預見及重大的不利變動，包括國家相關法律、宏觀經濟、金融及行業政策。其亦假設將不會因人力不可抗拒及不可預見之因素而產生任何其他重大影響。
2. 評估並未計及被評估資產可能承擔的任何抵押及擔保事項，以及通過特殊交易方法可能支付的價格，這或會對評估結論造成影響。
3. 預計產權持有人所處社會經濟環境以及稅項及稅率等財政政策概無重大變動。此外，假設金融政策（包括信貸政策、利率及匯率）將基本保持穩定。
4. 被評估資產乃根據其截至評估基準日的實際存量進行估值，且其當前市值應反映該日的中國實際價格。

## (3) 特別假設

1. 假設有關於船舶可於計劃期內完工並交付。

2. 評估假設未來評估基準日的成本標準與報告日期的利率、匯率及稅率一致。

## X. 評估結論

經評估，根據現有假設，兩艘船舶截至評估基準日（即2027年2月28日）完工後的評估價值為人民幣2,340.46百萬元，折合327.5708百萬美元（按報告日期的匯率計算）。

詳情如下：

江南造船船體號	經評估價值 (人民幣萬元)	經評估價值 (萬美元)
H2871	117,023.00	16,378.54
H2872	<u>117,023.00</u>	<u>16,378.54</u>
合計	<u><u>234,046.00</u></u>	<u><u>32,757.08</u></u>

## XI. 特殊事項的解釋性說明

- (i) 就本報告而言，「經評估價值」指於評估基準日現行外部經濟條件下，按照公開市場原則釐定的市場價值。該價值假設被評估資產目前用於且將繼續用於其現有用途，而不考慮未來潛在的抵押、擔保或由於特別交易方法而產生的或有額外價格對評估的影響。同時，本報告並未計及國家宏觀經濟政策的重大變動、天災或其他不可抗力事件對被評估資產價值的影響。
- (ii) 評估結果並未考慮因資產評估價值出現增減而可能徵收的稅項及關稅之潛在影響。
- (iii) 倘 貴公司存在可能影響資產評估結果的相關瑕疵，且 貴公司並未提供特別指示，評估師根據其工作經驗無法鑒別此類問題，則資產評估機構及評估師均不承擔由此產生的任何責任。
- (iv) 以下為可能影響評估結論但超出評估執業水平及能力範疇的相關事項：
1. 由於評估基準日為未來日期，因此假設成本標準、利率、匯率及稅率與報告日期相同。關於可於計劃期內完工並交付船舶的假設不構成對施工期的保證。報告使用者務請留意上述信息並作出獨立判斷。

2. 截至評估基準日，承接評估的實體已承諾，被評估資產並無可能影響評估結果的抵押、擔保、訴訟或或然負債等重大事項。

直至評估報告日期，評估師未發現且委託人未報告任何可能影響評估結論及應作出明確公告的特殊事項。

**特殊事項可能影響評估結論。本報告使用者務請注意該等特殊事項。**

## **XII. 使用限制**

1. 本報告僅供委託人及本報告指定使用者用於本報告所列評估目的，並可能提交財產評估主管機構審查。委託人保留使用本報告的權利。除須提交相關政府機構或根據法律作出必要披露外，資產評估機構及委託人未經對方許可不得摘錄、引用或向任何公共媒體披露本報告的任何內容。
2. 委託人或資產評估報告的其他使用者應根據法律及行政法規的規定以及資產評估報告所載範圍使用本報告；倘委託人或其他使用者於使用資產評估報告的過程中違反前述規定，資產評估機構及資產評估專業人員不承擔相關責任。
3. 資產評估報告應由委託人、本報告的其他使用者以及法律及行政法規規定的使用者使用。此外，任何其他機構或個人不得使用資產評估報告。
4. 資產評估機構及資產評估專業人員建議，資產評估報告使用者應正確理解評估結論。評估結論並不同於對諮詢對象進行估價且不應被視為對諮詢對象進行估價的保證。評估結論不直接適用於本報告期限內發生的重大事項。
5. 倘評估報告出具後且於其有效期內發生重大變更，相關評估結論不能直接使用。倘資產數量於評估日期後及評估結果有效期內發生任何變動，相關

資產金額應根據原評估方法進行調整。此外，倘資產價格標準發生任何變動，委託人應根據資產實際評估作出相應調整。然而，倘對資產評估價格有重大影響，委託人須及時委聘估值機構重新釐定評估價值。

6. 當政策調整對評估結論產生重大影響時，應設立新評估基準日進行重新評估。
7. 本報告評估結論的使用有效期限為自報告出具之日起至兩艘船舶交付之日止，具體為2024年8月9日至2027年2月28日。
8. 出具本報告的資產評估機構保留對本報告的表達權及解釋權。除法律法規另有規定外，其他單位或部門均無解釋權。

### **XIII. 報告日期**

本評估報告出具日期為2024年8月9日。

### **XIV. 資產評估機構**

上海集聯資產評估有限公司提供資產評估服務。

辦公地址：上海市虹口區赤峰路433號2樓

郵編：200083

電話：021-62601923

傳真：021-51219296

## 江南造船船體號H2871及船體號H2872 完工後的價值評估技術說明

以產權持有人提供的委估資產的賬面清單為基礎，本公司評估專業人員對資產進行了全面的清查覆核和評估，評估方法為成本法。具體評估情況如下：

### I. 評估方法簡介

通過市場調查，查詢並確定船舶評估日期的市場價格，並考慮與購買方相關的其他成本費用從而獲得船舶的重置全價。

計算公式：評估價值由基準日重置成本、管理成本與資金成本的總和釐定。

本次評估基於以下特別假設：

1. 假設有關於船舶可於計劃期內完工並交付。
2. 評估假設未來評估基準日的成本標準與報告日期的利率、匯率及稅率一致。

### II. 評估舉例

明細表編號第一項船體號H2871。

#### 1. 重置全價的確定

##### 1.1 新船購置價

影響船舶價格的主要因素有：市場供需、鋼材價格以及匯率波動等因素。

市場方面：中國造船業國際市場份額不斷擴大，中國造船完工量、新接訂單量及手持訂單量以載重噸計分別佔全球總量的55.0%、74.7%及58.9%，展示出中國在全球造船業中的主導地位。與此同時，中國造船業在技術創新及綠色發展方面取得了重大

進展，綠色動力船舶訂單國際份額為71.7%，實現了主流船型的全覆蓋。2024年上半年，中國船舶出口額保持穩定增長，達到206.7億美元，同比增長85.2%。各大船廠訂單量劇增，呈現飽和態勢。

材料方面：鋼材近期價格雖顯示波動，但仍保持相對穩定的水平。

匯率方面：從該艘船舶合同簽署日至今，美元兌人民幣匯率並未出現明顯波動。

綜上，近年來訂單量急劇增加，且鋼材等原材料價格及匯率相對穩定，導致船企盈利能力持續增長，船舶市場景氣度較高。

在計及新船成本時，上海集聯參考克拉克森發佈的一份研究報告。Clarksons Research是一家世界領先的航運及離岸研究諮詢公司，提供全面的數據、分析及諮詢服務。其研究部門由150多名專家組成，擁有超過10,000名平台用戶，包括海事領域的領先組織。

根據克拉克森出具的研究報告，近期該尺寸規模（新巴拿馬型）的新船造價約為148百萬美元。新巴拿馬型船舶的載運能力通常在12,000至15,000TEU之間，最大寬度為51.25米，最大長度為366米。此類船舶是為配合巴拿馬運河擴建後的新航道及船閘尺寸所設計。所評估的船舶載運能力為14,000TEU，長度為335米，寬度為51米。基於其載運能力及尺寸，該等船舶被歸類為新巴拿馬型。因此，本研究報告中的數據極具參考價值。造船合同價為144.80百萬美元。由於船舶各部件採用的部件不同，其價格會有一定的差異，本次評估（評估日期重置成本）對於新船造價以合同價採用指數修正後確定。

經查詢中國新造船價格指數原購買時2024年6月的集裝箱船指數為1,091，2024年7月底指數為1,094，經查該指數以美元計價編製，故直接按美元造價修正：

$$\text{新船造價} = 14,480 \times (1,094 / 1,091) = 14,480 \times 1.0027 = 14,519.10 \text{ (萬美元)}$$

根據指數日2024年7月30日的人民幣兌美元中間價匯率7.1364折算新船造價為人民幣103,614.11萬元。



## 1.2 購買方(船東)其他相關成本費用

經調研，購買方其他成本及費用為管理費用及資金成本。

### ① 管理費用

主要系同造船廠對接、協調細節以及監管等，鑒於本次船舶規模較大，該部分金額佔比可以忽略。

### ② 資金成本

系購買方前期預付款所讓渡的資金回報。

根據原簽訂的合同的支付節點及支付比例分別為：合同簽訂後支付20%款項，開工階段支付10%款項，龍骨鋪放階段支付10%款項，最終交付時支付剩餘60%款項。

鑒於總造價較高，建造週期較長，且預付款一般也不可使用金融槓桿，購買方承擔的前期資金壓力較大。同時，目前各大船廠訂單量劇增，排期較久，根據市場調研以及同造船廠的訪談得知，目前簽署合同至交付船舶至少需4年。故本次對於資金成本的評估以市場合理週期並按航運行業的現行資本回報ROIC (9.77%，2024年第一季度TTM數據) 確定如下：

單位：人民幣萬元

支付節點	總造價	比例	距離交付		資金成本
			金額	合理期間(年)	
首付款	103,614.11	20%	20,722.82	4.00	9,365.91
開工		10%	10,361.41	3.00	3,343.78
龍骨鋪放		10%	10,361.41	0.70	698.74
交付		60%	62,168.46	0	—
合計					<u>13,408.43</u>

綜上，該船舶完工後總價值為：

$$\begin{aligned}\text{重置全價} &= 103,614.11 + 13,408.43 \\ &= 117,023.00 (\text{萬元取整})\end{aligned}$$

按報告出具日美元兌人民幣匯率7.1449折算金額為163,785,400美元。

範圍內另一艘船舶（船體號H2872）的評估方法及結果相同。

## 責任聲明

本通函載有遵照上市規則而提供有關本公司的詳細資料，董事就本通函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，本通函所載資料於所有重大方面均為準確及完整，並無誤導或欺詐成分，亦無遺漏其他事項導致本通函任何陳述或本通函產生誤導成分。

## 權益披露

於最後實際可行日期，本公司各董事及最高行政人員於本公司或其任何指明企業及相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份及債權證中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部規定須知會本公司及聯交所的權益及淡倉（包括根據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）或根據證券及期貨條例第352條須記錄於該條所指登記冊的權益及淡倉或根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則須知會本公司及聯交所的權益及淡倉如下：

董事姓名	權益性質	股份或相關股份 數目 <small>(附註1)</small>	持股概約 百分比 <small>(附註1)</small>
許昕先生	受控法團權益	158,553,294 (L)	55.39%
李艷女士	受控法團權益	158,553,294 (L)	55.39%

附註1：於最後實際可行日期，本公司已發行286,269,156股股份。字母(L)表示該實體於相關股份中的好倉。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，概無本公司董事或最高行政人員於本公司或其任何指明企業及相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份及債權證中擁有任何權益或淡倉，而須根據證券及期貨條例第352條記錄及備存於登記冊，或根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則須另行知會本公司及聯交所。

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同；(ii)概無董事或彼等各

自之聯繫人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；(iii)除本通函所披露的約務更替外，概無董事自本集團最近期刊發之經審核年度財務報表之日期起於本集團任何成員公司收購或出售或租用或出租，或擬收購或出售或租用或出租之任何資產中直接或間接擁有或曾經擁有權益；及(iv)概無任何董事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最高行政人員所知，下列人士(董事或本公司最高行政人員除外)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記錄之權益或淡倉：

股東名稱／姓名	權益性質	股份或相關 股份數目 (附註1)	持股概約 百分比 (附註1)
Grand Sailing Limited (附註2、3)	受控法團權益	75,896,322 (L)	26.51%
Lecang Altitude Limited (附註2、3)	實益擁有人	75,896,322 (L)	26.51%
Peace Seaworld Limited (附註2、4)	受控法團權益	19,616,322 (L)	6.85%
Lecang Shining Limited (附註2、4)	實益擁有人	19,616,322 (L)	6.85%
劉泉香女士 (附註2、5)	受控法團權益	158,553,294 (L)	55.39%
Spring Wealth Limited (附註2、5)	受控法團權益	24,292,260 (L)	8.49%
Lecang Flourishing Limited (附註2、5)	實益擁有人	24,292,260 (L)	8.49%
Glorious Sailing Limited (附註6)	實益擁有人	30,252,600 (L)	10.57%

附註：

1. 於最後實際可行日期，本公司已發行286,269,156股股份。字母(L)表示該實體於相關股份中的好倉。
2. 根據一致行動契據，許昕先生、李艷女士及劉泉香女士各自均同意及確認自彼等成為本集團股權的註冊擁有人及／或實益擁有人當日直至彼等任何一方不再為本公司控股股東當日：(a)彼等已並將繼續為一致行動人士，同意就本集團任何成員公司所有重大管理事務、表決及／或商業決策（包括但不限於財務及營運事宜）作出決定、執行及同意前相互協商並在彼等之間達成一致共識；(b)彼等已並將繼續以董事及／或股東身份（視情況而定）於本集團任何成員公司於所有董事會及股東大會以及討論會上就所有決議案一致投贊成票或反對票；及(c)彼等已並將繼續相互合作，以獲得、維持及鞏固對本集團的控制權及管理。根據證券及期貨條例，本公司最終控股股東連同彼等各自持有或控制的投資控股公司（即Lecang Boundless Limited、Lecang Fantasy Limited、Grand Sailing Limited、Lecang Altitude Limited、Peace Seaworld Limited、Lecang Shining Limited、Spring Wealth Limited、Lecang Flourishing Limited及Glorious Sailing Limited）均被視為於Lecang Fantasy Limited、Lecang Altitude Limited、Lecang Shining Limited、Lecang Flourishing Limited及Glorious Sailing Limited直接持有的股份總額中擁有權益。  
  
Lecang Fantasy Limited由Lecang Boundless Limited全資擁有，而Lecang Boundless Limited則由許昕先生全資擁有。根據證券及期貨條例，許昕先生及Lecang Boundless Limited各自被視為於Lecang Fantasy Limited所持8,495,790股股份中擁有權益。
3. Lecang Altitude Limited由Grand Sailing Limited全資擁有，而Grand Sailing Limited則由許昕先生全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，許昕先生及Grand Sailing Limited各自被視為於Lecang Altitude Limited直接持有的股份中擁有權益。
4. Lecang Shining Limited由Peace Seaworld Limited全資擁有，而Peace Seaworld Limited則由李艷女士全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，李艷女士及Peace Seaworld Limited各自被視為於Lecang Shining Limited直接持有的股份中擁有權益。
5. Lecang Flourishing Limited由Spring Wealth Limited全資擁有，而Spring Wealth Limited則由劉泉香女士全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，劉泉香女士及Spring Wealth Limited各自被視為於Lecang Flourishing Limited直接持有的股份中擁有權益。
6. Glorious Sailing Limited由許昕先生（控股股東兼執行董事）、朱佳麗女士（執行董事）、張峰先生（高級管理層成員）、丁素君女士（聯席公司秘書）及其他10名本集團現有僱員（彼等除作為本集團僱員外，各自均為獨立第三方）分別擁有約79.53%、4.96%、3.97%、0.50%及11.04%權益。根據證券及期貨條例，許昕先生被視為於Glorious Sailing Limited持有的股份中擁有權益。

除本文所披露者外，於最後實際可行日期，誠如根據證券及期貨條例第336條須予備存的登記冊所記錄，本公司並無接獲任何人士（董事或本公司最高行政人員除外）於本公司股份及相關股份中擁有權益或淡倉的通知。

## 重大不利變動

誠如本公司日期為2024年8月20日的中期業績公告所披露，本公司除稅前溢利由截至2023年6月30日止六個月的人民幣103.1百萬元減少約87.4%至截至2024年6月30日止六個月的人民幣13.0百萬元。該減少乃主要由於本集團於截至2024年6月30日止六個月收取的租船費率減少。截至2024年6月30日止六個月的日均租船費率約為人民幣

81,865.7元，低於2023年同期的約人民幣179,100.4元。本集團收取的租船費率受本集團與客戶訂立合約時的整體市場費率及需求影響，因此經常會有所波動。本集團於截至2024年6月30日止六個月收取的租船費率主要在本集團於2023年5月至2024年4月期間（當時市場租船費率相對較低）時所訂立，而本集團於截至2023年6月30日止六個月所收取的租船費率則更為高企，此乃由於本集團訂立租船費率時市場狀況良好。

除所披露者外，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（即本集團最近期刊發經審核賬目的編製日期）起的財務或交易狀況出現其他重大不利變動。

## 訴訟

於最後實際可行日期，就董事所知，本集團任何成員公司概無未決或被威脅提出的重大訴訟或索償。

## 專家及同意書

以下為於本通函內提供意見及建議的專家的資格：

名稱	資格
上海集聯資產 評估有限公司	專業估值師
浩德融資有限公司	一間根據香港法例第571章證券及期貨條例可進行第4類（就證券提供意見）、第6類（就機構融資提供意見）及第9類（提供資產管理）受規管活動的持牌法團

於最後實際可行日期，上述各專家概無擁有本集團任何成員公司的任何股權，亦無認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的權利（無論是否可依法強制執行），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經審核賬目的編製日期）起收購或出售或租用，或擬收購或出售或租用的任何資產中直接或間接擁有權益。

上述各專家已發出及未有撤回其書面同意書，同意以其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

下文載列本集團成員公司於緊接本通函日期前兩年內訂立之重大合約（並非於日常業務過程中訂立之合約）：

- (1) 青島樂艙科技有限公司、PCW (Hong Kong) International Limited與山東樂艙企業管理服務有限公司所訂立日期為2022年9月26日的增資協議，據此，PCW (Hong Kong) International Limited同意注資人民幣8,132,808元的美元等值，其中人民幣60,000元的美元等值作為註冊資本，餘下作為山東樂艙企業管理服務有限公司的資本儲備，以收購山東樂艙企業管理服務有限公司1%的股權；
- (2) PCW Limited與乐艙物流股份有限公司所訂立日期為2022年10月7日的換股協議，據此，PCW Limited同意將PCW Investment Limited的100%已發行股本轉讓予乐艙物流股份有限公司，以交換426,004股乐艙物流股份有限公司普通股（相當於人民幣8,134,055元）作為代價；
- (3) 青島樂艙科技有限公司、PCW (Hong Kong) International Limited、樂艙（青島）物流供應鏈有限公司與山東樂艙企業管理服務有限公司所訂立日期為2022年10月9日的增資協議，據此，樂艙（青島）物流供應鏈有限公司同意注資人民幣80,000,000元作為山東樂艙企業管理服務有限公司的註冊資本，以收購山東樂艙企業管理服務有限公司93.02%的股權；
- (4) 青島樂艙科技有限公司（作為轉讓人）與樂艙（青島）物流供應鏈有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年10月10日的股權轉讓協議，據此，青島樂艙科技有限公司同意將山東樂艙企業管理服務有限公司的6.91%股權轉讓予樂艙（青島）物流供應鏈有限公司，代價為人民幣62,287,680.3元；

- (5) 許昕先生、李艷女士、劉泉香女士、Lecang Boundless Limited、Lecang Fantasy Limited、Grand Sailing Limited、Lecang Altitude Limited、Peace Seaworld Limited、Lecang Shining Limited、Spring Wealth Limited、Lecang Flourishing Limited及Glorious Sailing Limited以本公司為受益人所訂立日期為2023年9月10日的彌償契據（定義見招股章程）；
- (6) 本公司、許昕先生、李艷女士、劉泉香女士、Lecang Boundless Limited、Lecang Fantasy Limited、Grand Sailing Limited、Lecang Altitude Limited、Peace Seaworld Limited、Lecang Shining Limited、Spring Wealth Limited、Lecang Flourishing Limited、Glorious Sailing Limited、農銀國際融資有限公司、中信里昂證券有限公司、農銀國際證券有限公司、申萬宏源證券（香港）有限公司、招銀國際融資有限公司、浦銀國際融資有限公司、國泰君安證券（香港）有限公司、交銀國際證券有限公司、民銀證券有限公司、利弗莫爾證券有限公司及華盛資本証券有限公司就向香港公眾提呈以供認購本公司2,839,000股發售股份所訂立日期為2023年9月11日的香港包銷協議（定義見招股章程）；
- (7) 博亞國際海運、Lehang Boundless、江南造船及中船貿易就日期為2022年6月10日的造船協議的約務更替所訂立的兩份日期為2024年6月28日的約務更替協議，其詳情於本公司日期為2024年6月28日的公告披露；
- (8) Lehang Boundless、山東樂艙、Laudine Oceanway Limited（就船體號為H2789的船舶而言）、Aludra Oceanway Limited（就船體號為H2790的船舶而言）及Conglomerate Maritime Limited S.A.以合共133.3百萬美元就日期為2022年6月10日的造船協議的約務更替所訂立的兩份日期為2024年7月3日的框架協議，其詳情分別於本公司日期為2024年7月3日及2024年7月26日的公告及通函披露；
- (9) Lehang Boundless、Laudine Oceanway Limited（就船體號為H2789的船舶而言）、Aludra Oceanway Limited（就船體號為H2790的船舶而言）、江南造船及中船貿易就日期為2022年6月10日的造船協議的約務更替所訂立的兩份日期為2024年7月3日的約務更替協議，其詳情分別於本公司日期為2024年7月3日及2024年7月26日的公告及通函披露；
- (10) 框架協議；及
- (11) 約務更替協議。



## 展示文件

下列文件之副本將於本通函日期起計14日內（包括首尾兩日）於聯交所網站 (<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<https://www.lcang.com/>)刊載及展示：

- (i) 框架協議；
- (ii) 約務更替協議；
- (iii) 造船協議；
- (iv) 上海集聯資產評估有限公司就船舶所編製的評估報告，其全文載於本通函附錄二；
- (v) 本附錄「專家及同意書」一段所述之書面同意書。

## 一般事項

- (a) 本公司的聯席公司秘書為伍秀薇女士（為香港公司治理公會及英國特許公司治理公會資深會員）及丁素君女士。
- (b) 本公司的註冊辦事處位於Cricket Square, Hutchins Drive, P.O. Box 2681, Grand Cayman KY1-1111, Cayman Islands。
- (c) 本公司的總部位於中國山東省青島市市南區香港中路37號華夏基石（中國）企業總部基地9樓。
- (d) 本公司在香港的股份過戶登記總處為香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。
- (e) 本通函之中英文版如有歧義，應以英文版為準。

## 股東特別大會通告

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告之內容概不負責，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告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。



### 股東特別大會通告

茲通告乐舱物流股份有限公司(「本公司」)謹訂於2024年10月14日(星期一)上午十時正假座中國上海市虹口區楊樹浦路168號7樓東側會議室召開及舉行股東特別大會，以考慮並酌情通過以下決議案。除非文義另有所指，本通告所用詞彙與本公司日期為2024年9月23日的通函所界定者具有相同涵義。

#### 普通決議案

1. 「動議謹此批准、追認及確認框架協議及約務更替協議(其註有「A」字樣的副本均已提呈股東特別大會並經股東特別大會主席簡簽以資識別)、其條款及其項下擬進行之交易；謹此授權任何一名董事為及代表本公司簽署所有有關其他文件、文書及協議，並作出彼認為框架協議及約務更替協議中擬進行事宜所附帶、所附屬或有關之一切有關行動或事宜。」

承董事會命  
乐舱物流股份有限公司  
董事會主席  
許昕先生

香港，2024年9月23日

註冊辦事處：  
Cricket Square  
Hutchins Drive  
P.O. Box 2681  
Grand Cayman  
KY1-1111  
Cayman Islands

總部及中國主要營業地點：  
中國  
山東省青島市  
市南區  
香港中路37號  
華夏基石(中國)企業  
總部基地9樓

香港主要營業地點：  
香港  
銅鑼灣  
勿地臣街1號  
時代廣場  
二座31樓

---

## 股東特別大會通告

---

附註：

- (i) 股東特別大會上的決議案將根據上市規則以投票方式進行表決。投票結果將根據上市規則登載於聯交所網站([www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk))及本公司網站(<https://www.lcang.com/>)。
- (ii) 凡有權出席股東特別大會並於會上投票的股東，均有權委任另一位人士為其代表代其出席大會及投票；代表無需為股東。如屬聯名持有人，則僅排名較先的有關股份持有人的投票（不論親身或委派代表）方獲接納，其他聯名持有人的投票將不獲受理。就此而言，排名次序將釐定為上述出席人士中就有關股份於股東名冊排名首位者方有權就有關股份投票。
- (iii) 代表委任表格連同已簽署的授權書或其他授權文件（如有）（或其經核證副本），最遲須於股東特別大會指定舉行時間或其任何續會指定舉行時間前48小時（即2024年10月12日（星期六）上午十時正前），交回本公司的香港證券登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M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特別大會（或其任何續會），並於會上投票。
- (iv) 為釐定股東出席將於2024年10月14日（星期一）舉行的股東特別大會並於會上投票的資格，本公司將於2024年10月8日（星期二）至2024年10月14日（星期一）（包括首尾兩天）暫停辦理股份過戶登記，期間不會辦理股份過戶登記手續。為符合出席股東特別大會並於會上投票的資格，所有股份過戶文件連同相關股票須於2024年10月7日（星期一）下午四時三十分前送達本公司的香港證券登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。
- (v) 股東特別大會（或其任何續會）的會議時間預期不超過半天。出席股東特別大會（或其任何續會）的股東或其委任代表須自行承擔差旅及食宿費用。

於本通告日期，董事會包括執行董事許昕先生、李艷女士、朱佳麗女士及余臻榮先生，獨立非執行董事顧琳博士、杜海波先生及齊銀良先生。