
此乃要件 請即處理

閣下如對本通函的任何方面或應採取的行動有任何疑問，應諮詢閣下的股票經紀或其他持牌證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已將名下的榮豐億控股有限公司（「本公司」）股份全部售出或轉讓，應立即將本通函送交買方或承讓人，或經手買賣或轉讓的銀行、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的內容概不負責，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的任何損失承擔任何責任。



Great Harvest Maeta Holdings Limited 榮 豐 億 控 股 有 限 公 司 (於開曼群島註冊成立的有限公司) (股份代號：3683)

主要交易 出售船舶

本通函（本公司董事願共同及個別對此負全責）乃遵照香港聯合交易所有限公司證券上市規則之規定而提供有關本集團之資料。本公司董事經作出一切合理查詢後確認，就彼等深知及確信，本通函所載資料在各重大方面均屬準確及完整，並無誤導或欺詐成分，且本通函並無遺漏任何其他事實，致使當中所載任何聲明或本通函有所誤導。

2025年8月15日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件	4
附錄一 — 本集團的財務資料	I-1
附錄二 — 船舶的估值報告	II-1
附錄三 — 一般資料	III-1

釋 義

於本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

「2011年購股權計劃」	指	本公司於2011年8月19日舉行的股東週年大會上獲股東以普通決議案批准及採納的購股權計劃，並已於2021年8月18日期滿
「耀豐」	指	耀豐投資有限公司，一間於英屬處女群島註冊成立的公司，為本公司的控股股東（定義見上市規則），於買賣合同日期，持有本公司已發行股本約63.68%
「銀行營業日」	指	香港及新加坡的銀行開門營業的任何日子
「董事會」	指	董事會
「債券持有人」	指	高建可換股債券持有人
「買方」	指	邁高航運有限公司，買賣合同項下之船舶買方
「本公司」	指	榮豐億控股有限公司，一間於開曼群島註冊成立的有限公司，其股份於聯交所主板上市
「訂金」	指	具有本通函「董事會函件—2.出售事項及買賣合同—對價」一段所界定之涵義
「董事」	指	本公司董事
「出售事項」	指	賣方根據買賣合同出售船舶
「載重噸」	指	載重噸，以公噸或長噸表示船舶的運力（包括貨物、船用燃料、淡水、船員及物資）的量度單位
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「港元」	指	港元，香港法定貨幣

釋 義

「香港」	指	中國香港特別行政區
「獨立第三方」	指	獨立於本公司及其關連人士的第三方人士或公司
「最後實際可行日期」	指	2025年8月11日，即本通函刊發前為核實其所載若干資料的最後實際可行日期
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「買賣合同」	指	賣方與買方就出售事項於2025年6月19日訂立之書面買賣合同
「殷先生」	指	殷劍波先生
「林女士」	指	林群女士，本公司董事會主席、行政總裁兼執行董事
「中國」	指	中華人民共和國
「先前合同」	指	賣方與買方於2024年7月12日就賣方出售一艘名為「GH Power」之船舶訂立之書面買賣合同，該合同於本公司日期為2024年7月12日之公告內披露
「第二份補充和解協議」	指	具有本通函「董事會函件—4.出售事項的財務影響及所得款項用途」一段所界定之涵義
「賣方」	指	本公司的全資附屬公司悅洋船務有限公司
「和解」	指	第二份補充和解協議項下之和解條款

釋 義

「和解協議」	指	本公司、殷先生、林女士、耀豐（耀豐與殷先生及林女士統稱為擔保人）及債券持有人於2021年11月24日就高建可換股債券訂立之和解協議（經補充）
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例
「廣州基金」	指	廣州基金國際股權投資基金管理有限公司
「股份」	指	本公司每股面值0.01港元的普通股
「股東」	指	股份持有人
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「高建可換股債券」	指	本公司最初向殷先生、林女士及殷海先生發行原本金總額為54,000,000美元並於2021年5月10日到期的可換股債券，其後已轉讓予廣州基金
「船舶」	指	一艘名為「GH Fortune」的船舶，其簡要情況載列於本通函「董事會函件—2.出售事項及買賣合同—將出售之資產」一段
「承諾」	指	具有本通函「董事會函件—4.出售事項的財務影響及所得款項用途」一段所界定之涵義
「美元」	指	美元，美利堅合眾國法定貨幣
「%」	指	百分比

於本通函內，就說明而言及除非另加註明，否則以美元計值的金額已按1美元兌7.80港元的匯率換算為港元。在適用情況下採用該匯率僅供說明用途，並不表示任何金額已經或原應可按該匯率或任何其他匯率兌換或能否兌換。



Great Harvest Maeta Holdings Limited

榮豐億控股有限公司

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

(股份代號：3683)

執行董事：

林群女士
潘忠善先生

獨立非執行董事：

張鈞鴻先生
黃翠瑜女士
劉永順先生

註冊辦事處：

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

總部及香港主要營業地點：

香港
灣仔
告士打道200號
12樓

敬啟者：

主要交易
出售船舶

1. 緒言

請參考本公司日期為2025年6月19日的公告。

於2025年6月19日（交易時段後），賣方（本公司的一間全資附屬公司）與買方訂立買賣合同，據此，根據其中所載條款及條件，賣方同意出售而買方同意購買船舶，對價為450萬美元（相當於約3,510萬港元）。

董事會函件

本通函旨在向閣下提供有關出售事項的進一步信息，以及本集團的財務及其他資料。

2. 出售事項及買賣合同

買賣合同之主要條款載列如下。

日期：

2025年6月19日（交易時段後）

訂約方：

賣方：悅洋船務有限公司（本公司的一間全資附屬公司）

買方：邁高航運有限公司

經作出一切合理查詢後，就董事所深知、盡悉及確信，買方及其最終實益擁有人均為獨立第三方。

將出售之資產：

船舶為2002年所建造的散貨船，總噸位為39,709噸及淨噸位為25,329噸。根據買賣合同，賣方應將船舶交付予買方，且不帶任何租約、產權負擔、按揭及海事留置權或任何其他債務，及不受港口國或其他行政扣押約束。

對價：

買方應付對價為450萬美元（相當於約3,510萬港元），並由買方以下列方式支付予賣方：

- (i) 於訂立買賣合同日期後三個銀行營業日內支付訂金（「訂金」）200萬美元；及
- (ii) 船舶交付時，應付對價餘額，即250萬美元。

董事會函件

船舶的對價乃經賣方及買方經公平磋商後按一般商業條款及參考以下因素(其中包括)後釐定：

- (i) 由聲譽良好及合資格的獨立船舶估值師中和邦盟評估有限公司(「估值師」)所編製的船舶估值，基於本通函附錄二估值報告所載的假設，當中評估船舶的折讓價為450萬美元；
- (ii) 近期於市場上可比較的類型、規格、維護狀況及建造年份的二手船舶的買賣交易，有關交易亦由估值師作為編製其估值報告的參考，並披露於通函第II-5頁；
- (iii) 由航運業信譽良好的經紀商所提供的船舶報價；及
- (iv) 船舶的賬面值及市值。

於協商船舶對價的過程中，本集團委聘估值師提供船舶的估值。根據估值師，船舶於2025年6月19日的市場折讓價為450萬美元。估值師出具的船舶估值報告載入本通函附錄二。估值師為聲譽良好的合資格估值師，在為全球客戶提供各類資產(包括廠房、機器及設備以及其他資產(包括但不限於油船、散貨船、遊輪、遊艇))估值及諮詢服務方面擁有豐富經驗，其服務範圍涵蓋首次公開發售、財務報告及併購等各類交易。經考慮估值師在船舶估值(特別是於香港上市公司)方面擁有豐富經驗，董事會認為，估值師合資格並有能力就出售事項對船舶進行估值。

董事會函件

就船舶的估值而言，本公司已審閱估值報告（包括估值師所採納的估值方法）並與估值師討論有關船舶的估值所採納的估值策略及方法（包括主要輸入數據及假設）。董事會亦已就估值組成部分進行事實核查，以確保重大資料並無互相矛盾或遺漏，並已就董事所深知、盡悉及確信，評估估值師所採用的主要假設及參數的合理性，尤其是，董事會已與估值師討論可資比較船舶、選擇基準以及彼等所作的船齡及運力調整，以及鑒於完成出售事項的時間相對緊迫而對船舶估值所採用的折讓，並已與本公司管理層討論相同事宜，以評估其合理性。

誠如估值師所告知，船舶的估值已採用市場法。

董事會與估值師討論採用市場法的理由，基於以下原因，董事會同意估值師的意見，即市場法為反映船舶公平合理價值的最合適的方法：

- (a) 收入法透過參考擁有資產的市場參與者假設可賺取或獲得的收入、現金流或成本節約的資本化價值對資產進行估值。本方法估計未來經濟利益，並採用與變現該等利益相關的一切風險而言屬合適的貼現率將該等利益貼現至其現值；
- (b) 成本法根據類似資產的當前市價考慮在新狀態下重新生產或重置所評估資產的成本，當中計及狀況、使用情況、船齡、磨損及損耗，及／或陳舊程度（外觀、功能及／或經濟方面）產生的累計折舊撥備，並考慮過往及現時的保養政策及翻新記錄。在缺乏可資比較銷售交易數據的已知市場情況下，成本法通常能顯示資產的最可靠價值；及

- (c) 市場法考慮最近就類似資產所支付的交易價格，並對所示市價進行調整，以反映所評估資產相較其市場可資比較資產的狀況及用途。有成熟二手市場可資比較價值的資產可採用本方法進行評估。基於與估值師的討論，董事會了解如果資產存在活躍的市場，則首選市場法。鑒於其反映二級市場的動態，市場可資比較數據乃交易價值的最佳證明。此外，於編製本集團以往年度（包括但不限於截至2024年及2025年3月31日止的最近兩個年度）的綜合財務報表時，一直採用市場法對本集團船舶進行估值及減值評估。採納該法是由於其被認為是最適合的估值方法。鑒於市場法乃基於公開可得之類似交易數據，故市場法被普遍認為是船舶估值最常用的估值方法。在市場上，買方與賣方通常對在售資產的價值存在分歧。採用市場法進行的估值乃基於及參考實際交易價，直接與類似船舶的近期實際銷售進行對比，相比收入及成本法，需要較少的主觀假設，為消除釐定船舶價值時的模稜兩可或不確定性提供了具體方法。估值師已於過去一個月內的上百宗船舶交易中選擇一宗符合其主要選擇標準的可資比較交易，主要選擇標準即交易發生於估值日期一個月內、運力相差5%以內，以及有效船齡相差10%以內的船舶交易。估值師認為該選擇標準能確定與船舶有類似特徵的可資比較船舶，從而確保在得出其對船舶價值的意見時進行最小的調整，因此得出更公平的意見。董事會亦了解到，估值師已經計及船舶及可資比較船舶的有效船齡及運力後作出調整。估值師告知（董事亦同意），鑒於可資比較船舶的規格（有效船齡及運力作出調整除外）極為相似，可資比較船舶的對價將產生與船舶最接近的價值，因此，於計算船舶價值時需要作出相對較小的調整。因此，董事認為，基於所參考的可資比較船舶獲得的數據而採取市場法將產生有意義的基準，以評估買方一般願意為類似船舶提供的價格水平。

董事會函件

基於上述，董事會認為船舶估值採納上述估值策略及方法符合行業規範及市場慣例並屬適當。因此，董事會認為採納市場法作為船舶的估值方法屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。

交付：

買賣合同不受限於任何先決條件。

船舶應於2025年6月30日（「取消日期」）或之前於中國交付予買方。

於2025年6月20日，船舶之交付及出售事項已完成，及賣方已悉數收取根據買賣合同應向其支付的全部對價。

檢查：

買方已檢查並接受船舶的船級記錄。買方已豁免對船舶進行實地檢查，並於未進行檢查的情況下接受船舶，因此，惟僅受限於買賣合同的條款及條件，出售徹底無條件且明確肯定地宣告成立。

取消及補償：

由賣方取消

倘買方未根據買賣合同的條款及條件支付訂金及／或對價餘額，則賣方有權取消買賣合同，在此情況下（如果已支付訂金），賣方應保留訂金及所賺取的利息（如有）。如果訂金不足以賠償賣方的損失，則賣方有權要求進一步賠償其損失以及所產生的所有費用及利息。

由買方取消

倘賣方預期船舶於取消日期前尚未準備好交付，則可書面通知買方，指明賣方預期船舶將準備好交付的日期並建議另一個新的取消日期。買方於收到該通知後，可選擇(1)於收到通知後三個銀行營業日內根據買賣合同的條款及條件取消買賣合同；或(2)接受新日期為新的取消日期。倘買方未於收到賣方通知後三個銀行營業日內宣佈其選擇或買方接受新的取消日期，則賣方通知內所建議的日期將被視為新的取消日期，替代原取消日期，惟不會損害買方就船舶因已證實的賣方疏忽造成無法於原取消日期準備好而應有的任何損害賠償的權利。

倘賣方無法於取消日期前準備好有效地完成合法轉讓，則買方亦可權選擇取消買賣合同。如果買方選擇取消買賣合同，則應向買方退還訂金（不計利息）。於此情況下，倘如經證實為賣方的疏忽而無法達成上述事項，則無論買方是否取消買賣合同，賣方應向買方就其損失及所有費用作出補償。

3. 有關本集團及訂約方的資料

本公司的主要業務為投資控股，及透過其附屬公司主要從事乾散貨船租賃以及物業投資及發展。

賣方為一間於英屬處女群島註冊成立的公司，為本公司直接全資附屬公司。賣方為一間持有及營運船舶的特殊目的公司。

買方為一間於香港註冊成立的公司，主要從事國際乾散貨運輸。於買賣合同日期，據董事作出一切合理查詢後所深知，買方由徐芳芳（為獨立第三方）最終實益擁有100%股權。

買方為本集團現有客戶，其為本集團船舶租賃業務的租船人。買方最初乃透過一家獨立船舶經紀的轉介引薦成為本集團客戶。於2024年7月，買方向本集團購入其船舶GH Power。買方從市場上得悉本集團有意出售另一艘船舶（即該船舶），並於2025年4月初與本集團接洽，以討論出售事項的條款。

4. 出售事項的財務影響及所得款項用途

A) 出售事項的財務影響

下文載列賣方截至2023年及2024年3月31日止財政年度的虧損淨額（除稅前及除稅後）：

	截至2023年 3月31日 止年度 百萬美元 (經審核)	截至2024年 3月31日 止年度 百萬美元 (經審核)
除稅前後(虧損)淨額	(1.08)	(1.39)

於2024年9月30日及2025年3月31日，船舶的賬面淨值分別約為894萬美元及486萬美元。於2025年3月31日，船舶的賬面淨值較2024年9月30日減少約45.6%，原因為截至2025年3月31日止年度，由於不利的市況，乾散貨船舶出租費下跌，船舶的公平值亦下跌而導致減值。

基於船舶於2025年3月31日的賬面淨值約為486萬美元，預期本集團因出售事項將產生除稅及費用後虧損約42萬美元，其乃基於船舶於2025年3月31日的賬面淨值與船舶的對價（經扣除出售事項的相關成本及稅項）之間的差額計算得出。出售事項的對價較評估價值折讓50萬美元。

董事會函件

緊隨出售事項完成後，除了確認出售事項的虧損之外，預期出售事項將導致本集團的總資產及總負債均會減少約350萬美元。本集團的年度收益、服務成本（不包括折舊費用）、折舊費用及利息開支亦將分別減少約310萬美元、280萬美元、150萬美元及30萬美元。

股東應注意出售事項的收益或虧損實際金額僅能於出售事項完成後釐定船舶的賬面淨值及附帶交易成本後確定。因此，出售事項的收益或虧損實際金額將待審核，及或會有別於上述金額。

儘管出售事項的對價將導致(a)出售虧損42萬美元；及(b)評估價值折讓50萬美元，但董事（包括獨立非執行董事）認為，該對價屬公平合理，按一般商業條款計算，且符合本公司及股東之整體利益，原因為(aa)買方願意於2025年6月底前完成出售事項（時間相對緊迫），使本集團可透過出售事項籌集資金，於限期前（即2025年第二季內）向債券持有人償還高建可換股債券的未償還贖回本金金額30萬美元；及(bb)如下文進一步闡釋，出售事項所籌集的部分資金有助本集團於下一個財政年度處理本公司核數師就本集團截至2025年3月31日止年度綜合財務報表對本公司持續經營出具的不發表意見（「**不發表意見**」），改善本集團的財務狀況及流動資金，以及為本集團的營運提供資金。

鑑於本公司核數師就本集團截至2025年3月31日止年度的綜合財務報表對本公司持續經營發表的不發表意見，本公司已實施以下計劃及措施，以改善本集團的財務狀況及流動資金，並為本集團的營運提供資金：

董事會函件

a) 延長和解的還款時間表

於2025年1月21日，本公司、殷先生、林女士、耀豐（連同殷先生及林女士作為擔保人）、海南華儲實業有限公司（本公司於中國成立的非全資附屬公司）（「**中國附屬公司**」）、榮豐地產投資有限公司（本公司於香港註冊成立的全資附屬公司）（「**香港附屬公司**」）（中國附屬公司及香港附屬公司均作為抵押提供方）與債券持有人已訂立和解協議的第二份補充協議（「**第二份補充和解協議**」），其中，債券持有人已同意（其中包括）將高建可換股債券的未償還贖回金額及其應計利息的還款時間表由2024年12月31日調整至新還款時間表。有關第二份補充和解協議的進一步詳情及當中所載的和解條款，請參閱本公司日期為2025年1月21日的公告。

b) 變現資產以償還若干未償還債務及補充本集團的一般營運資金

如下文所披露，本集團擬將出售事項銷售所得款項淨額用於償還本集團若干尚未償還債務（包括有關高建可換股債券的第二份補充和解協議項下未償還贖回金額的分期付款）及補充一般營運資金。有關進一步詳情，請參閱本通函「董事會函件— 4.出售事項的財務影響及所得款項用途— B)所得款項用途」一段。

c) 與債券持有人持續磋商替代和解方案

本集團一直積極就和解的多項替代和解方案與債券持有人展開磋商，包括以本集團資產（包括但不限於本集團擁有的土地）變現為和解撥資。於最後實際可行日期，與債券持有人之磋商仍在進行中。

董事會函件

d) 透過最終控股公司融資

於2024年9月30日，本公司訂立一份資金承諾契據（「承諾」），耀豐、殷先生及林女士已承諾於由承諾日期起計24個月內本公司發出撥資要求通告時，向本集團提供資金。承諾將於由其日期起計24個月後或本公司或本集團任何成員公司取得本金額不少於3,000萬美元的長期外部銀行借貸或其他長期融資來源後（以較早者為準）不再具有任何效力。於2025年3月31日，概無根據承諾條款取得任何貸款。

此外，耀豐亦向本集團提供股東貸款。於2025年3月31日，耀豐授出的股東貸款的未償還本金額約為100萬美元。

e) 透過銀行及資本市場尋求融資

本集團一直積極與銀行及其他金融機構展開磋商，以尋求其他替代融資及銀行借貸，為其現有財務責任（包括但不限於高建可換股債券的贖回金額）再融資，以及為本集團未來營運及資本開支提供資金。此外，本集團一直就透過資本市場（例如配售或發行公司債券及／或其他來源）集資的機會進行可行性研究，並與潛在投資者展開磋商。於最後實際可行日期，與潛在投資者之磋商仍在進行中。

f) 提升船舶業務營運

本集團不斷努力提升乾散貨船舶租賃營運，以改善經營現金流，並進一步控制資本及營運開支，以加強其營運資金並減輕潛在市場波動。

除上文所披露者外，出售事項預期不會對本集團的盈利以及資產及負債造成任何重大影響。

於最後實際可行日期，本公司無意向、無計劃、亦無就收購新業務及／或出售其現有業務訂立任何協議、承諾及磋商（不論正式或非正式；明示或暗示）。

B) 所得款項用途

本集團擬將根據出售事項收取的銷售所得款項淨額用於償還本集團若干尚未償還債務(包括有關高建可換股債券的第二份補充和解協議項下未償還贖回金額的分期還款)及補充一般營運資金。

於2025年3月31日，本集團之總債務(包括銀行借款、貸款及／或高建可換股債券的未償還贖回本金金額)約為6,480萬美元。該等債務中，(a) 1,040萬美元將於2026年3月31日或之前到期應付；(b) 5,420萬美元將於2027年3月31日或之前到期應付；及(c) 20萬美元將於2028年3月31日或之前到期應付。

根據第二份補充和解協議之條款，本公司須於2025年第二季度內向債券持有人償付不少於30萬美元之高建可換股債券的未償還贖回本金金額。因此，本公司已於2025年6月27日動用出售事項銷售所得款項淨額的其中30萬美元向債券持有人償付。至於出售事項之餘下銷售所得款項淨額約414萬美元，本集團擬作以下用途：

- (a) 320萬美元用於向債券持有人償付高建可換股債券的未償還贖回本金金額，其中(i) 30萬美元於2025年第三季度內到期；(ii) 140萬美元於2025年第四季度內到期；及(iii) 50萬美元分別於2026年第一、第二及第三季度的每個季度內到期(合共150萬美元)；及
- (b) 94萬美元用以補充本集團的一般營運資金，為其營運提供資金，包括(i)船舶運行成本，包括船員開支及其他管理成本；及(ii)一般及行政開支，包括辦公室及董事宿舍的租金及水電費，以及管理層及員工薪金。本集團預期於2025年9月前悉數動用出售事項所得款項淨額分配作補充本集團之一般營運資金之部份。

5. 出售事項的理由及裨益

鑒於近期複雜的外部營運環境及市場挑戰，董事認為出售事項乃一個可按合理價格出售船舶的機遇，並將能使本集團增強其營運資金狀況及進一步鞏固其流動資金及整體財務狀況。經參考由獨立船舶估值師所編製的船舶估值及近期國際市場上相似類型、規格、維護狀況及建造年份的二手散貨船的市場銷售情況後，船舶的對價被視為屬合理。

此外，船舶於2002年建造，截至估值日期（即2025年6月19日）船齡已達到約23.2年。因此，船舶的維修及例行檢查日益頻繁，維護成本也隨之增加。大多數貿易條款及信用證條款排除船齡超過20年的船舶，選擇租用船齡超過20年的船舶的承租人及客戶較少，因此船舶的出租費及運費遠低於市場費率。考慮到船舶的管理成本上升及其狀況下降，買方準備支付的最高金額為450萬美元。因此，儘管出售虧損約為450萬美元以及對價較評估值折讓50萬美元，董事會認為，出售事項為本集團提供機會，以最佳價格出售船舶，使本集團能改善其流動資金狀況以及降低資產負債比率，從而改善本集團整體財務狀況。

於出售事項前，本集團船隊擁有2艘船舶，總規模為150,187載重噸，平均船齡為19歲。於出售事項後，本集團船隊仍擁有的船舶為1艘，總規模為74,973載重噸，船齡為15歲。因此，董事認為，出售事項將不會對本集團的營運造成任何重大不利影響。此外，本集團於海運行業方面擁有自身競爭優勢。本集團擁有一支久經歷練的管理團隊，通過採用長短期策略應對市場挑戰及風險，並對船舶進行嚴格維護與管理，為其客戶提供高標準、安全及可靠的海運服務。本集團將繼續秉持其積極穩健的經營策略，並尋求將船舶出租予可靠的承租人，同時致力為其提供最佳服務，以維持船隊良好的市場形象。

董事將持續關注航運業的現行市況及本集團未來的營運，並將尋找機遇維持一支相對現代化及具競爭力的船隊，未來不排除任何替換較新船舶或租用船舶的可能性。董事將根據具體情況作出決定，以維持財務彈性及營運競爭力。

董事會函件

因此，儘管出售事項將分別導致(a)出售虧損42萬美元；及(b)出售事項的對價較評估價值折讓50萬美元，經考慮上述理由及裨益以及本通函「董事會函件— 2.出售事項及買賣合同—對價」及「董事會函件— 4.出售事項的財務影響及所得款項用途」各段所載之因素後，董事(包括獨立非執行董事)認為出售事項的條款(包括出售事項的對價)屬公平合理，乃按一般商業條款訂立，且符合本公司及股東之整體利益。

因此，倘須就批准買賣合同及出售事項項下擬進行的交易召開股東大會，董事建議股東於本公司股東大會上投票贊成所提呈的相關決議案。

6. 上市規則之涵義

由於買賣合同及先前合同乃與買方訂立，根據上市規則第14.22條，買賣合同及先前合同項下之船舶出售應合併計算。

由於有關出售事項之最高適用百分比率(定義見上市規則)與先前合同項下的出售事項合併計算時，超過25%但低於75%，根據上市規則第14章，出售事項構成本公司主要交易，因此，須遵守上市規則第14章項下的申報、公告及股東批准規定。

根據上市規則第14.44條，倘(a)發行人擬召開股東大會以批准交易，則概無股東須放棄投票；及(b)於批准交易的股東大會上已取得合共持有50%以上投票權的一名股東或一組緊密聯繫股東(定義見上市規則)的書面股東批准，則主要交易的股東批准可透過書面股東批准的方式取得，以代替舉行股東大會。

經作出一切合理查詢後，就董事所深知、盡悉及確信，概無股東或彼等各自任何緊密聯繫人於買賣合同項下擬進行的交易中擁有任何重大權益，因此，倘本公司就批准買賣合同項下擬進行的交易召開股東大會，彼等均無須放棄投票。因此，根據上市規則第14.44(2)條可以股東書面批准代替舉行股東大會。

董事會函件

於2025年6月19日，耀豐（一名股東）持有606,600,000股股份（佔截至該日本公司已發行股本約63.68%），已就買賣合同項下擬進行的交易提交書面批准。於最後實際可行日期，耀豐由董事會主席及本公司行政總裁兼執行董事林女士擁有49%及殷先生擁有51%。因此，本公司毋須就批准買賣合同項下擬進行的交易（為主要交易）召開股東特別大會。

7. 其他資料

務請閣下垂注本通函各附錄所載的資料。

此 致

列位股東 台照

代表董事會
榮豐億控股有限公司
主席
林群
謹啟

2025年8月15日

1. 本集團的財務資料

本集團截至2023年、2024年及2025年3月31日止三個財政年度各年的財務資料已在聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(<http://www.greatharvestmg.com>)刊登的下列文件中披露：

- 本公司截至2023年3月31日止年度的年報(第106至188頁)：
<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2023/0727/2023072700674.pdf>
- 本公司截至2024年3月31日止年度的年報(第102至182頁)：
<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0730/2024073000031.pdf>
- 本公司截至2025年3月31日止年度的年報(第106至188頁)：
<https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2025/0725/2025072500007.pdf>

2. 債項聲明

於2025年6月30日(即本通函付印前就編製此債項聲明的最後實際可行日期)營業結束時，本集團的未償還債項總額如下：

	於2025年 6月30日 千美元
銀行借貸—無抵押及有擔保	387
可換股債券—有抵押及有擔保	56,863
自最終控股公司的貸款—無抵押及無擔保	749
租賃負債—無抵押及有擔保	56
總計	<u>58,055</u>

本集團的有擔保銀行借貸已由一名董事、殷先生及香港政府根據中小型企業融資擔保計劃作擔保。

本集團的有抵押及有擔保可換股債券已由兩幅地塊之土地使用權及本公司位於香港的一間全資附屬公司(「香港附屬公司」)所持有的本公司位於中國的一間非全資附屬公司(「中國附屬公司」)之股權作抵押，並由中國附屬公司及香港附屬公司作擔保。

除上文所述及集團內負債外，於2025年6月30日營業結束時，本集團並無任何已發行及尚未償還，及任何法定或以其他方式設立但未發行的債務證券，定期貸款、其他借貸、屬借貸性質的債務（包括銀行透支）、承兌負債（一般貿易票據除外）或承兌信貸、租購承擔、債權證、按揭、押記、已確認租賃負債（不論為有擔保、無擔保、有抵押或無抵押）或其他重大或然負債或擔保。

3. 財務及業務前景

本集團透過出租船舶作乾散貨運輸（如煤炭、鐵礦石、小麥、玉米及糧食），為客戶提供全球海運服務。自2004年以來，本集團已於海運市場確立其作為船東的市場地位。本集團總部位於香港，船隊所有船舶根據香港法例註冊及懸掛香港區旗。本集團所有船舶會於合約規定期間按期租租約出租。

本集團通常在即期市場訂立為期3至6個月的船舶租賃合約。當本集團隨時間轉移服務的控制權時，收益乃根據每日租金或運費並參考貨物數量、港口裝卸貨信息等航次詳情，隨時間確認。於航行期間，本集團一般須提供及支付所有船員供給及費用、船舶保險以及維修及保養成本，承租人則須承擔與航程直接有關的成本，如承租人業務的船用燃料費用（除另有協議外）、港口費用、領航費及其他日常開支。

本集團在世界各地提供船舶租賃服務。本集團客戶遍佈全球，現有客戶通常曾租賃本集團船舶，彼等會於出現新海運需求時接洽本集團。同時，本集團已聘請經紀及代理為本集團的船舶尋找新客戶。

本集團供應商主要為以中國為基地的船務管理公司，為本集團營運船舶提供技術管理服務。提供的有關服務包括船員招聘及管理，船舶航行期間的運營管理，如安排船用燃料及淡水、申請執照、支付許可費及港口費用、安排保險、維修及保養。

於出售事項前，本集團船隊規模為150,187載重噸，船隊的平均船齡為19歲。船隊截至2025年3月31日止年度的平均出租率為95%，屬於較高的營運效益水準。船舶截至2025年3月31日止年度的平均單船日租金收入約為每天9,245美元，所有運費和租金基本全額到帳，沒有大額應收款項。得益於船隊的安全營運記錄良好，沒有發生惡性事故，各類停航事故較少，船隊在截至2025年3月31日止年度能夠保持較高的營運率。

在船隊的管理中，本集團能夠嚴格控制各項使費支出，盡力將各種航次使費減到最低，船舶的管理費支出也基本控制在預算之內。

本集團未來的船舶租賃業務計劃載列如下：

- (a) **出租本集團自置船舶：**於出售事項後，本集團船隊仍有1艘船舶，規模為74,973載重噸，船齡為15歲。本集團於海運行業方面擁有自身競爭優勢。鑒於本集團業務建立逾20年，加之本集團擁有一支久經歷練的管理團隊，通過採用長短期策略應對市場挑戰及風險，並對船舶進行嚴格維護與管理，為其客戶提供高標準、安全及可靠的海運服務，本集團將繼續秉持其積極穩健的經營策略，並尋求將船舶出租予可靠的承租人，同時致力為其提供最佳服務，以維持船隊良好的市場形象。

董事將持續關注航運業的現行市況及本集團未來的營運，並尋找機遇維持一支相對現代化及具競爭力的船隊，未來不排除任何替換較新船舶或購入額外船舶的可能性。由於替換較新船舶需要較高資本開支，董事將根據具體情況作出決定，以維持財務彈性及營運競爭力。因此，本集團目前將專注於維持及運營其現有船舶。

- (b) **轉租船舶：**本集團亦已自2024年4月起拓展至船舶轉租業務，於截至2025年3月31日止年度已完成7次貨運，產生超過660萬美元貨運收益。由於轉租安排，收取貨運收益（經營現金流入額）及支付貨運成本（經營現金流出額）一般於一段短時間內產生，從而縮短本集團收取現金流入額幫助改善本集團流動資金的時間。有關轉租業務無需本集團就收購船舶產生任何資本開支及／或融資需求。
- (c) **管理自置船舶及其他船東船舶：**本集團擁有一支經驗豐富的管理團隊，通過採用長短期策略應對市場挑戰及風險，並對船舶進行嚴格維護與管理，為其客戶提供高標準、安全及可靠的海運服務。本集團正探索首先由內部管理團隊和員工隊伍管理本集團自置船舶，建立船舶管理業務的可行性。在此情況下，本集團自有團隊將替代現有船務管理公司，以節約本集團成本。此外，本集團獲得的專業技術知識將能使其拓展業務，為其他船東管理船舶並從中賺取收入。由於本集團僅需招募新員工建立一支專業化及職業化隊伍以提供有關服務，本集團預計拓展有關業務將需要的資本開支有限。因此，本集團可用其內部資源及／或一般營運資金就其發展提供資金。

因此，考慮到本集團現有營運及業務及上述船舶租賃業務的未來計劃、下文所載海運業的未來前景、以及本通函「董事會函件 — 4.出售事項的財務影響及所得款項用途」一段所載針對不發表意見所採取用於改善本集團財務狀況及流動資金的計劃及措施而為本集團的運營提供資金，董事認為本公司將能夠根據上市規則第13.24條維持足夠營運及資產。

未來展望

一、市場基本面：需求弱復甦與供給緊約束並存

2025年國際乾散貨航運市場將呈現「需求溫和修復、供給結構性收縮」的雙重特徵。全球經濟增速預計回升至3.3%，但貿易保護主義和地緣衝突加劇壓制實際需求彈性。

供給端呈現「新船交付高峰與老舊船加速淘汰」的博弈格局。2025年預計交付新船3,833萬載重噸，創2016年以來新高，但環保法規現有船能源效率指數(EEXI)及碳強度指標(CII)將會推動船東拆解高耗能船舶，全年拆解量或達800萬載重噸，同比增長113%，實際可用運力增速或低於2.5%。船齡結構老化問題加劇，部分船東因CII評級壓力選擇降速運營，進一步縮減有效運力。

二、區域市場：地緣衝突重塑貿易流向

紅海與蘇伊士運河：胡塞武裝重啟襲擊導致蘇伊士運河通行量同比下降70%，亞歐航線被迫繞行好望角，航程增長30%，推升海岬型船噸海里需求約15%。若美國軍事干預未能有效壓制襲擊，繞行常態化將持續至2025年下半年，支撐海岬型船運價維持高位。

中國與印度：中國沿海省際乾散貨船運力減少2.8%，老舊船舶佔比升至12.3%，反映國內市場結構性調整。印度東海岸港口擁堵常態化，鐵礦石進口成本增長10%，但產能擴張推動海運需求增長8.5%，區域運價波動率高於全球均值。

歐洲與東南亞：歐盟可再生能源替代加速，煤炭進口量減少8.6%，降至5,800萬噸，但波羅的海煤炭運價因冬季需求波動加劇。東南亞小宗散貨，如鋁土礦及化肥的運輸量增長12%，越南煤炭進口量增長9.7%，達6,200萬噸，成為新增長動力。

三、政策與技術：綠色轉型與貿易壁壘雙重驅動

環保政策：EEXI及CII的全面實施推動船隊更新，2025年綠色甲醇、氨燃料新船訂單佔比升至25%。預測約46%的船舶會因CII評級不達標需制定整改計劃，船東運營成本增長5%至8%。

貿易政策：美國政府對進口商品加徵關稅，全球供應鏈重構間接影響鐵礦石、糧食貿易流向。

四、挑戰與風險

1. **供需失衡風險：**2025年需求增速預計2.5%，運力增速3%，市場或進入「緊平衡」週期，運價波動率擴大。
2. **地緣政治黑天鵝：**紅海局勢反覆、畿內亞政治動盪、美國貿易保護主義構成主要不確定性。
3. **成本壓力攀升：**燃油價格波動、碳稅實施及綠色船舶改造成本擠壓船東利潤，中小型船東現金流風險加劇。

2024年的低訂單量，新船訂單同比減少了16.4%以及EEXI和CII的實施，將抑制供給擴張，實際可用運力增速或低於2%。若紅海局勢持續緩和，2025年下半年運價有望在供需再平衡中溫和反彈，但需警惕美國關稅政策落地引發的貿易萎縮風險。

基於即期運費波動的市場環境，本集團將保持謹慎的營運策略，做好船舶的日常管理，努力為使用者提供較好的運輸服務，爭取將船舶以較高的租金出租給信譽可靠的租船用戶，為公司創造較好的營運收入。同時也會嚴格地控制營運使費，減少一切不必要的支出。

董事認為航運業的競爭將會繼續為本集團帶來挑戰。然而，董事相信本集團擁有於業界維持競爭力的優勢。本集團擁有饒富經驗的管理團隊，能因應市場挑戰及風險採用適合的長期及短期策略，並嚴格保養及管理船舶，為其客戶提供高質素及安全可靠的海運服務。本集團將繼續保持積極和謹慎的營運策略，盡力為船舶選擇信譽較好的承租人，同時也為其做好各項服務，使船隊能夠保持良好的市場形象。董事預期，根據本集團可用財務資源（包括經營活動產生的現金及銀行貸款）以及於資本市場及自銀行及金融機構籌資之可用渠道，本集團的財務狀況於本財政年度將有所改善。董事對未來前景充滿信心，相信本集團擁有十足的勢能繼續推進其策略發展業務。

4. 營運資金聲明

董事經審慎周詳查詢後認為，本集團可得的營運資金可能不足以應付其自本通函日期起計至少12個月的所需。

有鑑於此，本集團已採取若干計劃及措施以改善營運資金狀況，包括：

- (i) 本集團一直積極就和解的多項替代和解方案與債券持有人展開磋商，包括以本集團資產（包括但不限於本集團擁有的土地）變現為和解撥資。於最後實際可行日期，與債券持有人之磋商仍在進行中。直至最後實際可行日期，本集團並未與債券持有人達成任何正式協議。
- (ii) 於2024年9月30日，本公司訂立一份承諾，耀豐、殷先生及林女士已承諾於由承諾日期起計24個月內本公司發出撥資要求通告時，向本集團提供資金。承諾將於由其日期起計24個月後或本公司或本集團任何成員公司取得本金額不少於3,000萬美元的長期外部銀行借貸或其他長期融資來源後（以較早者為準）不再具有任何效力。

此外，耀豐亦向本集團提供股東貸款。於2025年3月31日，耀豐授出的股東貸款的未償還本金額約為100萬美元。

- (iii) 本集團一直積極與銀行及其他金融機構展開磋商，以期尋求其他替代融資及銀行借貸，為其現有財務責任（包括但不限於高建可換股債券的贖回金額）再融資，以及為本集團未來營運及資本開支提供資金。此外，本集團一直就透過資本市場（例如配售或發行公司債券及／或其他來源）集資的機會進行可行性研究，並與潛在投資者展開磋商。於最後實際可行日期，與潛在投資者之磋商仍在進行中。
- (iv) 本集團不斷努力提升乾散貨船舶租賃營運以改善經營現金流，並進一步控制資本及營運開支，以增強其營運資金並減輕潛在市場波動。

本公司已根據上市規則第14.66(12)條規定，從其核數師取得營運資金充足的確認函。

以下為獨立估值師中和邦盟評估有限公司就船舶於2025年6月19日之估值編製的估值報告全文，以供載入本通函。

BMI APPRAISALS

BMI Appraisals Limited 中和邦盟評估有限公司

Suite 01-08, 27th Floor, Shui On Centre, 6-8 Harbour Road, Wanchai, Hong Kong

香港灣仔港灣道6-8號瑞安中心27樓2701-2708室

Tel 電話 : (852) 2593 9678 Fax 傳真 : (852) 2802 0863

Email 電郵 : enquiry@bmintelligence.com Website 網址 : www.bmi-appraisals.com

敬啟者：

指示

吾等根據榮豐億控股有限公司（「貴公司」）向吾等發出的指示，就悅洋船務有限公司（簡稱「悅洋」，為貴公司之全資附屬公司）持有之名為「GH FORTUNE」的散貨船（「船舶」）作出估值。吾等確認曾進行視察，作出有關查詢，並搜集吾等認為必要的該等其他資料，以便向閣下呈述吾等對該船舶於2025年6月19日（「估值日」）的市值的意見。

估值目的

估值目的乃吾等旨在僅就有關貴公司出售船舶之主要交易向閣下提供船舶於估值日期之市值的獨立意見。吾等了解到，吾等之估值報告可能載入貴公司之通函並向本報告收件人以外的人士作出披露。然而，吾等不會對本估值報告收件人以外的任何其他人士負責。

工作範圍

於承擔船舶的是次估值委聘時，吾等已履行以下步驟及程序以評估 貴公司所採納基礎及假設之合理性：

- 與 貴公司管理層進行討論；
- 取得 貴公司提供之船舶相關資料；
- 進行市場調查並通過公開可獲來源收集數據；
- 在 貴公司安排下對船舶進行檢查／調查；
- 通過考慮適用的相關價值基礎及估值方法對船舶進行估值；及
- 將調查結果及估值結論編製入本估值報告。

調查範圍及資料來源

吾等已通過即時電子通訊方式對船舶進行視察、審閱所提供的資料、調查市場狀況，並與相關人員進行面談，以熟悉船舶的狀況、效用及歷史。

吾等獲 貴公司提供有關船舶的規格、運力、建造年份等資料。於進行估值期間，吾等獲 貴公司提供文件／證書，如船級證書、註冊證明書、維修記錄、船舶設計圖等。

船舶說明

經 貴公司告知，船舶為悅洋所擁有於2002年建造的鋼製散貨船。

船舶的技術規格說明載於下表：

船舶名稱	:	GH FORTUNE
國際海事組織編號	:	9218856
類型	:	散貨船
建造年份	:	2002年
旗幟	:	香港
註冊港	:	香港
擁有人	:	悅洋船務有限公司
船體材料	:	鋼
載重噸(噸)	:	75,214

估值基準

吾等乃按市值(「**市值**」)基準對船舶進行估值。市值之定義為「資產或負債經適當市場推廣後，由自願買方與自願賣方均知情、審慎及不受脅迫之情況下於估值日進行公平交易所達成之估計金額」。

估值方法

吾等於估值過程中已考慮以下普遍採納的估值方法：(1)市場法；(2)收入法；及(3)成本法。

市場法

市場法考慮最近就類似資產所支付的交易價格，並對所示市價進行調整，以反映所評估資產相較其市場可資比較資產的狀況及用途。有成熟二手市場可資比較價值的資產可採用本方法進行評估。

收入法

收入法透過參考擁有資產的市場參與者假設可賺取或達致的收入、現金流或成本節約的資本化價值對資產進行估值。本方法的原則為資產價值可按將於資產壽命內收取的經濟利益現值計量。本方法估計未來經濟利益，並採用與變現該等利益相關的一切風險而言屬合適的貼現率將該等利益貼現至其現值。

成本法

成本法根據類似資產的當前市價考慮在新狀態下重新生產或重置所評估資產的成本，當中計及狀況、使用情況、齡期、磨損及損耗，及／或陳舊程度（外觀、功能及／或經濟方面）產生的累計折舊撥備，並考慮過往及現時的保養政策及翻新記錄。在缺乏可資比較銷售交易數據的已知市場情況下，成本法通常能顯示資產的最可靠價值。

務請注意，是項估值註明為估值日當日。吾等對船舶於該日後的狀況、持續存在性及／或運作能力概不承擔任何責任。吾等忠告，是項估值並不適用於保險目的。

所選用的估值方法

估值方法的選用乃基於（其中包括）獲提供資料的數量及質量、資料的獲取、有關市場交易的獲得、標的資產的類型及性質、估值目的及目標以及專業判斷及技術專業知識。

市場法已獲採納以確定船舶的市值。如果這些資產存在活躍的市場，則首選市場法。鑒於市場可資比較數據反映二級市場的動態，其乃交易價值的最佳證明。船舶的運力及船齡等因素是影響交易的因素。

評估船舶時所選擇的可資比較船舶的詳情載於下表：

船舶名稱	:	EVANGELIA
類型	:	散貨船
建造年份	:	2000年
國際海事組織編號	:	9221798
載重噸(噸)	:	74,381
交易日期	:	2025年5月6日
代價	:	470萬美元

可資比較船舶「Evangelia」的交易資料來自CW Kellock & Co. (英格蘭及威爾斯法院海事法院元帥委任的經紀商及估值師之一)。CW Kellock & Co.隸屬於Eggar Forrester Group (從事航運業逾200年)。

於應用市場法透過分析與標的資產相似(即可資比較)的資產的近期銷售(或報價)來確定價值時，倘可資比較資產與被評估資產不完全相同，則對可資比較資產的售價進行調整，使其與被評估資產的特徵一致。

為進行估值，吾等於一個月內的上百宗船舶交易中選擇一宗符合主要選擇標準的可資比較交易，主要選擇標準即交易發生於估值日期一個月內、運力相差5%以內，以及有效船齡相差10%以內的船舶交易。吾等認為該選擇標準能確定與船舶有類似特徵的可資比較船舶，從而確保吾等在得出對標的資產價值的意見時進行最小的調整，因此得出更公平的意見。

在對船舶進行估值時，吾等已進行相關調整，以反映可資比較船舶與船舶在影響可資比較船舶售價的因素(主要是有效船齡及運力)方面的差異。

有效船齡

有效船齡為一項財產與一項全新之相若財產相比之表觀船齡，即財產之實際狀況所反映之船齡。

運力

倘可資比較船舶與標的船舶不具有相同或十分相似的運力，則可能須調整可資比較船舶的售價以反映此運力差異。

載重噸(DWT)是海運及航運業用來測量船舶載重能力的重要指標。這測量有助於確定船舶可安全運輸的最大載重量，當中計及貨物、燃料、補給物品及船員之重量。DWT是海運的一項關鍵指標，該指標定義了船舶的最大載重能力，亦是反映船舶價值的主要因素。

估值考慮因素及假設

船舶視察已於2025年5月8日通過即時電子通訊進行，其內容已經 貴公司確認。 貴公司告知吾等，已對船舶進行定期維護，且船舶可按照其設計及生產用途運作。

吾等獲 貴公司告知，船舶狀況尚可。吾等估值之前提為船舶狀況與其船齡及使用情況相符。倘吾等收到任何對吾等報告之價值存在重大影響之更新資料，吾等將相應地修改吾等之估值意見。

吾等並無理由懷疑 貴公司向吾等提供的資料之真實性及準確性。 貴公司亦曾告知吾等，吾等所獲提供的資料並無遺漏任何重大內容以達致知情意見，而吾等亦無理由懷疑任何重要資料被隱瞞。

吾等獲 貴公司告知，船舶必須於2025年6月底出售，且出售交易必須於限定期限內完成，原因為 貴公司已承諾將以下列方式向債券持有人償還高建可換股債券的未償還贖回金額：(a)於2025年第二及第三季度的每個季度內以現金償付不少於300,000美元；(b)於2025年第四季度內以現金償付不少於1,400,000美元；及(c)於2026年第一、第二及第三季度的每個季度內以現金償付不少於500,000美元，而 貴公司於2025年3月31日的現金及現金等價物結餘約為167,000美元，進一步詳情載於本通函「董事會函件 — 4.出售事項的財務影響及所得款項用途；及5.出售事項的理由及裨益」各段。基於該時間限制， 貴公司願意給予能符合有關時間安排之潛在買家折扣。吾等之估值已考慮出售船舶之此限制性假設。

吾等已假設船舶的使用年限為30年。

就可資比較船舶EVANGELIA而言：

有效船齡 = 25年

船齡調整系數 = $1 + (\text{可資比較船舶的有效船齡} - \text{標的資產的有效船齡}) / \text{船舶使用年限}$ = $1 + (25 - 23.2) / 30 = 1.059$

載重噸 = 74,381噸

運力調整系數 = $\text{標的資產的載重噸} / \text{可資比較船舶的載重噸}$ = $75,214 / 74,381 = 1.011$

就船舶而言：

有效船齡 = 估值日 (即2025年6月19日) - 建造日 = 約23.2年

載重噸 = 75,214噸

船舶的市值 = $\text{可資比較船舶的交易價格} \times \text{船齡調整系數} \times \text{運力調整系數}$ = $4,700,000 \text{ 美元} \times 1.059 \times 1.011 = 5,033,019 \text{ 美元}$ ，並就估值報告目的四捨五入至5,000,000美元

船舶的折讓價 (根據出售之限制性假設) = 以計及 貴公司於有限期限內就出售船舶所接受之10%折讓之調整系數 $\times$ 船舶的市值 = $0.9 \times 5,000,000 \text{ 美元} = 4,500,000 \text{ 美元}$

吾等之估值並無就船舶之任何抵押、按揭或欠款或進行買賣時可能產生之任何費用或稅項計提撥備。除另有說明外，吾等假設船舶概無附帶可影響其價值之有償產權負擔、限制及支銷。

吾等並無調查影響所評估船舶的所有權或任何負債，亦無考慮根據融資協議 (如有) 項下的任何欠付款項。

除另有說明外，吾等已假設 貴公司已按照有關法律及法規取得所有必要程序、牌照、許可證及其他有關文件，以使船舶可在市場上自由出售。

備註

吾等謹此證明，吾等目前及預期日後概不會於 貴公司、悅洋、所評估船舶或所報告的估值中擁有任何權益。

除另有說明外，本報告所列全部金額均以美元計值且概無就任何外匯轉換計提撥備。

估值意見

根據本文所載資料，吾等認為，根據上述基準、假設及考慮，船舶於2025年6月19日的市值為**5,000,000美元（伍佰萬美元整）**。

吾等認為，根據出售之限制性假設，船舶於2025年6月19日的折讓價估計為**4,500,000美元（肆佰伍拾萬美元整）**。

此 致

香港灣仔
告士打道200號
12樓
榮豐億控股有限公司
列位董事 台照

代表
中和邦盟評估有限公司
董事總經理
鄭澤豪博士

*BSc., MUD, MBA(Finance), MSc.(Eng), PhD(Econ),
FSOE, FIPlantE, CEnv, SIFM, FCIM, FIPA, FAIA, MCI Arb,
MASCE, MIET, MIEEE, MASME, MIISE, MHKIE*
謹啟

2025年8月15日

附註：

鄭澤豪博士具備多項工程專業資格。彼現為機械工程師學會會長、英國營運工程師學會(SOE)及工廠設備工程師學會(PlantE)資深會員，以及工業和系統工程師學會(IISE)及美國機械工程師學會(ASME)會員。彼於香港及中華人民共和國不同行業評估機器方面擁有豐富經驗。

1. 董事及最高行政人員於本公司及其相聯法團的股份、相關股份及債權證中的權益及淡倉

於最後實際可行日期，本公司董事及最高行政人員於本公司及其相聯法團（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(i)根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部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其被當作或被視為擁有的權益及淡倉）；或(ii)須於本公司根據證券及期貨條例第352條存置的登記冊中記錄的權益及淡倉；或(iii)根據上市規則附錄C3所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則（「標準守則」）須知會本公司及聯交所的權益及淡倉如下：

於本公司股份、相關股份及債權證中的權益及淡倉：

董事姓名	身份／權益性質	所持股份 數目 (附註1)	所持相關 股份數目 (附註1)	所佔權益的 概約百分比 (%) (附註4)
林群女士 (「林女士」)	受控制法團權益 (附註2)	628,145,000 (L)	—	65.94
	實益擁有人	11,370,000 (L)	—	1.19
	實益擁有人(附註3)	—	187,103,101 (S)	19.64
潘忠善先生	實益擁有人	602,500 (L)	—	0.06

附註：

- 字母「L」及字母「S」分別指該名人士於本公司股份及相關股份中的好倉及淡倉。
- 該628,145,000股股份由耀豐持有597,952,500股股份及由萬年控股有限公司（「萬年」）持有30,192,500股股份。耀豐的全部已發行股本由殷先生擁有51%及林女士擁有49%，而彼等亦為耀豐的董事。因此，根據證券及期貨條例，林女士被視為於耀豐所持有的股份中擁有權益。萬年的全部已發行股本由林女士擁有50%，彼亦為萬年的董事。因此，根據證券及期貨條例，林女士被視為於萬年所持有的股份中擁有權益。

3. 該187,103,101股股份為本公司向殷先生、林女士及殷海先生發行的於2021年5月10日到期，隨後轉讓予廣州基金國際股權投資基金管理有限公司（「廣州基金」）的本金總額為5,400萬美元的可換股債券附帶的換股權獲行使後，可按初始換股價每股股份1.096港元及按匯率7.75港元兌1.00美元配發及發行予廣州基金的股份總數。殷先生及林女士已以廣州基金為受益人授出認沽期權，據此，廣州基金可要求殷先生及林女士購買該等高建可換股債券。於2020年7月15日，廣州基金已行使認沽期權。於最後實際可行日期，認沽期權並未落實完成。行使高建可換股債券附帶的換股權受其條款及條件約束，包括防止換股引致本公司違反上市規則最低公眾持股量規定的限制。
4. 該百分比乃按於最後實際可行日期已發行的952,613,513股股份計算所得。

於相聯法團股份及相關股份中的權益：

董事姓名	相聯法團名稱	身份／權益性質	所持股份 數目 (附註)	所佔權益的 概約百分比 (%)
林女士	耀豐	實益擁有人	9,800 (L)	49.00
林女士	萬年	實益擁有人	5,000 (L)	50.00

附註：字母「L」指該名人士於相聯法團股份及相關股份中的好倉。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，概無董事及本公司最高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、相關股份或債權證中，擁有任何根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益或淡倉，或根據證券及期貨條例第352條須於該條文所指登記冊中記錄的權益或淡倉，或根據標準守則須知會本公司及聯交所的權益或淡倉。

2. 訴訟

於最後實際可行日期，本集團成員公司並無涉及任何重大訴訟、仲裁或索償，且就董事所知，本集團成員公司亦無尚未了結或對本集團任何成員公司造成威脅且會對本集團的經營業績或財務狀況造成重大不利影響的重大訴訟、仲裁或索償。

3. 董事服務合約

於最後實際可行日期，概無董事與本公司訂立不可由本公司於一年內免付賠償（法定賠償除外）而終止的服務合約。

4. 董事於資產的權益

於最後實際可行日期，自2025年3月31日（即本公司最近期公佈的經審核財務資料的編製日期）以來，概無董事於本集團任何成員公司所收購或出售或租賃或本集團任何成員公司擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益。

5. 董事於合約的權益

概無董事於本集團任何成員公司訂立的於最後實際可行日期存續且對本集團整體業務有重大影響的任何合約或安排中擁有重大權益。

6. 競爭權益

於最後實際可行日期，概無董事及彼等各自的緊密聯繫人（定義見上市規則）(i) 擁有與本集團業務構成或可能構成競爭的任何業務或權益；及(ii)亦無與或可能與本集團有任何其他利益衝突。

7. 專家

以下為於本通函發表估值報告或同意載入其估值報告的專家之資格：

名稱	資格
中和邦盟評估有限公司	專業估值師

上文所載之專家已就本通函的刊發發出同意書（且至今並無撤回同意書），同意按現時所示形式及涵義，轉載其估值報告，以及於本通函內提述其名稱或估值報告概要。

於最後實際可行日期，上文所載之專家概無於本集團任何成員公司中擁有任何股權，亦無擁有可認購或提名其他人士認購本集團任何成員公司證券之任何權利（不論是否可依法行使），及自2025年3月31日（即本公司最近期公佈的經審核財務資料的編製日期）以來，概無於本集團任何成員公司所收購或出售或租賃或本集團任何成員公司擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益。

8. 公司秘書

本公司的公司秘書為施永健先生。彼為特許公認會計師公會及香港會計師公會資深會員。

9. 重大合約

除下文所披露者外，緊接本通函刊發前兩年內，本集團任何成員公司並無訂立其他屬重大或可能屬重大的合約（並非在日常業務過程中訂立的合約）：

- (a) 買賣合同；
- (b) United Edge Holdings Limited（「**United Edge**」）（作為賣方）及富邦海運有限公司（作為買方）就United Edge出售一艘名為「**GH Harmony**」的船舶於2024年1月12日訂立之書面買賣合同，對價為1,100萬美元（相當於約8,580萬港元）；
- (c) Bryance Group Limited（「**Bryance Group**」）（作為賣方）及邁高航運有限公司（作為買方）就Bryance Group出售一艘名為「**GH Power**」的船舶於2024年7月12日訂立之書面買賣合同，對價為600萬美元（相當於約4,680萬港元）；及

- (d) 本公司、殷先生、林女士、耀豐（連同殷先生及林女士作為擔保人）、海南華儲實業有限公司（「海南華儲」）、榮豐地產投資有限公司（連同海南華儲作為抵押提供方）及廣州基金（「債券持有人」，作為債券持有人）於2025年1月21日訂立之第二份補充和解協議，以補充日期為2021年11月24日之和解協議（經補充），其中，債券持有人已同意（其中包括）調整高建可換股債券未償還贖回金額及其應計利息的還款時間表。

10. 其他事項

- (a) 本公司的香港股份過戶登記處為聯合證券登記有限公司，地址為香港北角英皇道338號華懋交易廣場2期33樓3301-04室。
- (b) 本通函的中英文版本如有歧義，概以英文版本為準。

11. 展示文件

下列文件副本將於本通函日期起計14日（包括首尾兩日）內，於聯交所網站（www.hkexnews.hk）及本公司網站（www.greatharvestmg.com）可供閱覽：

- (a) 買賣合同；
- (b) 中和邦盟評估有限公司就船舶編製之估值報告，全文載於本通函附錄二；及
- (c) 本附錄「7.專家」一段所述專家的同意書。