
此乃要件 請即處理

閣下如對本通函任何方面或應採取的行動有任何疑問，應諮詢閣下之持牌證券交易商或註冊證券機構、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洲際船務集團控股有限公司股份，應立即將本通函送交買主或承讓人，或經手買賣或轉讓的銀行、持牌證券交易商或註冊證券機構或其他代理商，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依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



Seacon Shipping Group Holdings Limited

洲際船務集團控股有限公司

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

(股份代號：2409)

主要交易 收購兩艘船舶

除文義另有所指外，本通函所使用詞彙與本通函「釋義」一節所界定者具有相同涵義。

董事會函件載於本通函第3至11頁。

本公司已就買賣合約項下擬進行的交易取得密切聯繫集團的不可撤銷及無條件書面批准。因此，根據上市規則第14.44條，有關買賣合約項下擬進行的交易已達成股東批准規定，以代替本公司股東大會。本通函寄發予股東僅供參考之用。

2023年10月31日

目 錄

| | 頁次 |
|----------------------|------|
| 釋義 | 1 |
| 董事會函件 | 3 |
| 附錄一 — 本集團的財務資料 | I-1 |
| 附錄二 — 一般資料 | II-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：

| | | |
|------------|---|--|
| 「董事會」 | 指 | 董事會 |
| 「買方」 | 指 | Seacon Shipping Pte. Ltd.，一間於新加坡註冊成立的私人股份有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司 |
| 「密切聯繫集團」 | 指 | 一組有密切聯繫的股東，包括Jin Qiu Holding Ltd.、Jin Chun Holding Ltd.及Jovial Alliance Limited，彼等合共持有288,750,000股股份（於最後實際可行日期佔本公司已發行股本57.75%） |
| 「本公司」 | 指 | 洲際船務集團控股有限公司，一間根據開曼群島法例註冊成立的獲豁免公司，其股份於聯交所主板上市（股份代號：2409） |
| 「董事」 | 指 | 本公司董事 |
| 「dwt」 | 指 | 載重噸的縮寫，以公噸或長噸表示的船舶運力（包括貨物、燃料、淡水、船員及補給品）計算單位 |
| 「本集團」 | 指 | 本公司及其附屬公司 |
| 「香港」 | 指 | 中國香港特別行政區 |
| 「黃海」 | 指 | 黃海造船有限公司，一間於中國成立的有限責任公司 |
| 「伊萬里」 | 指 | 伊萬里事業所，一間位於日本佐賀的名村造船的造船廠 |
| 「最後實際可行日期」 | 指 | 2023年10月25日 |
| 「上市」 | 指 | 股份於2023年3月29日於聯交所主板上市 |
| 「上市規則」 | 指 | 聯交所證券上市規則 |
| 「村上秀」 | 指 | 村上秀造船株式会社，一間根據日本法律籌組及存續的公司 |

釋 義

| | | |
|---------|---|---|
| 「名村造船」 | 指 | 名村造船所株式会社，一間於東京證券交易所上市的公司 (股份代號：7014) |
| 「巴拿馬」 | 指 | 巴拿馬共和國 |
| 「中國」 | 指 | 中華人民共和國 |
| 「招股章程」 | 指 | 本公司日期為2023年3月14日之招股章程 |
| 「人民幣」 | 指 | 人民幣，中國法定貨幣 |
| 「買賣合約1」 | 指 | 買賣雙方就出售及購買1號船訂立的買賣合約 |
| 「買賣合約2」 | 指 | 買賣雙方就出售及購買2號船訂立的買賣合約 |
| 「買賣合約」 | 指 | 買賣合約1及買賣合約2 |
| 「賣方」 | 指 | MORNING DAEDALUS NAVIGATION, S.A.，一間根據巴拿馬法律籌組及存續的公司 |
| 「股東」 | 指 | 股份持有人 |
| 「股份」 | 指 | 本公司股本中每股面值0.01港元的普通股 |
| 「新加坡」 | 指 | 新加坡共和國 |
| 「聯交所」 | 指 | 香港聯合交易所有限公司 |
| 「常石」 | 指 | 常石造船株式会社，一間根據日本法律籌組及存續的公司 |
| 「美元」 | 指 | 美利堅合眾國法定貨幣美元 |
| 「1號船」 | 指 | 根據買賣合約1將予建造的一艘40,000 dwt散貨船 |
| 「2號船」 | 指 | 根據買賣合約2將予建造的一艘40,000 dwt散貨船 |
| 「船舶」 | 指 | 1號船及2號船 |
| 「%」 | 指 | 百分比 |



Seacon Shipping Group Holdings Limited

洲際船務集團控股有限公司

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

(股份代號：2409)

執行董事：

郭金魁先生 (主席)

陳澤凱先生

賀罡先生

趙勇先生

開曼群島註冊辦事處：

Third Floor, Century Yard

Cricket Square

P.O. Box 902

Grand Cayman, KY1-1103

Cayman Islands

獨立非執行董事：

傅俊元先生

張雪梅女士

莊煒先生

中國主要營業地點：

中國

山東省

青島市嶗山區

株洲路20號

3棟B座23樓

01及04室

敬啟者：

**主要交易
收購兩艘船舶**

一、緒言

茲提述本公司日期為2023年9月4日內容有關收購船舶的公告。於2023年9月4日(聯交所交易時段後)，買方(本公司的間接全資附屬公司)與賣方訂立兩份買賣合約，據此，買方同意購買且賣方同意出售兩艘船舶，總代價為66,960,000美元。

本通函旨在向閣下提供有關根據買賣合約收購船舶的資料。

二、買賣合約

買賣合約的主要條款如下：

買賣合約1

日期

2023年9月4日(聯交所交易時段後)

訂約方

買方

賣方

擬收購資產

1號船，一艘將予建造並預計於2025年8月1日至2025年10月31日期間交付的40,000 dwt散貨船

代價

33,480,000美元，由買方按以下方式分四(4)期支付予賣方：

- (1) 第一期3,138,000美元應於買方簽署買賣合約1後收到發票之日支付；
- (2) 第二期6,276,000美元應於2024年6月30日或之前支付；
- (3) 第三期3,138,000美元應於2025年3月31日或之前支付；及
- (4) 第四期20,928,000美元應於1號船交付時支付。

代價乃買賣雙方經考慮(i)另一家造船廠就建造一架類似型號及尺寸的新船提供的報價，及其於2026年之交貨時間表；(ii)誠如船舶經紀發佈的報告中所述，類似型號及尺寸船舶的新造船訂單價格及其於2026年之交貨時間表；及(iii)建造商及造船廠的服務質量及行業聲譽後經公平磋商釐定。1號船將由名村造船於伊萬里建造。截至2023年3月31日，名村造船的合併總資產約1,250億日圓，僱員超過2,200名，並於截至2023年3月31日止年度錄得合併銷售額約1,240億日圓。伊萬里已獲ISO14001(環境管理)及JIS Q14001(環境管理體系)認證證書。

董事會函件

於釐定及評估代價的公平性及合理性時，本公司已考慮以下因素：

- (1) 株式会社大島造船所(Oshima Shipbuilding co., Ltd.)(一間日本造船廠)就建造一架類似型號及尺寸的船舶提供的33.0百萬美元的報價及其於2026年之交貨時間表，因為造船廠於2025年並無新造船訂單的可用交付時段且下一個可用時段為2026年；及
- (2) 誠如船舶經紀發佈的報告中所述，一艘42,200 dwt散貨船的新造船訂單價格為34.0百萬美元及其於2026年之交貨時間表，因為該報告中並無報告有關交貨時間表為2025年的類似船舶的近期新造船訂單。

鑒於上文所述，本公司管理層經參考交貨時間表於2026年之新造船訂單報價，認為該等報價與交貨時間表於2025年下半年之新造船訂單報價具有可比性。

目前以類似價格縮短交貨時間表進一步表明，代價符合本公司及其股東的整體利益。

經考慮上述因素，買方與賣方經公平磋商後釐定代價。

目前預計有關代價將由本集團內部資源及金融或其他機構的外部融資撥付。概無上市所得款項將用於支付代價。

終止

買方可於下列情況下選擇終止買賣合約1，該等情況包括(其中包括)：1號船的(i)延遲交付；(ii)速度不足；(iii)耗油量過大；及(iv)實際載重不足，超過許可限制。於買方根據買賣合約1的條款終止買賣合約1後，賣方應立即向買方全額退還買方就1號船向賣方支付的所有款項，除非賣方根據買賣合約1的條款進行仲裁。

買方僅可於以下情況下於1號船交付前行使其終止買賣合約1的選擇權：

- (1) 就延遲交付而言，買方可選擇終止買賣合約1或同意於未來某個日期接納1號船；及

- (2) 就與約定規格不符有關的其他三種情況而言，買方及賣方將於1號船交付前對該船舶進行試運行，此後，倘買方認為1號船符合買賣合約1項下的要求，則買方應通知賣方其接納1號船，及就1號船符合買賣合約1項下的要求而言，對1號船的接納應為最終決定，並對買方及賣方均有約束力。買方於有關接納後不得撤銷。

賣方應向買方支付一筆款項作為違約金，年利率按退款金額的百分之五(5%)計算，自買方向賣方支付該筆款項之日起至賣方通過電匯將該筆退款連同上述違約金匯款予買方之日止。

買賣合約2

日期

2023年9月4日(聯交所交易時段後)

訂約方

買方

賣方

擬收購資產

2號船，一艘將予建造並預計於2025年8月1日至2025年10月31日期間交付的40,000 dwt散貨船

代價

33,480,000美元，由買方分四(4)期支付予賣方，詳情如下：

- (1) 第一期3,138,000美元應於買方簽署買賣合約2後收到發票之日支付；
- (2) 第二期6,276,000美元應於2024年6月30日或之前支付；
- (3) 第三期3,138,000美元應於2025年3月31日或之前支付；及
- (4) 第四期20,928,000美元應於2號船交付時支付。

董事會函件

代價乃買賣雙方經考慮(i)另一家造船廠就建造一架類似型號及尺寸的新船提供的報價，及其於2026年之交貨時間表；(ii)誠如船舶經紀發佈的報告中所述，類似型號及尺寸船舶的新造船訂單價格及其於2026年之交貨時間表；及(iii)建造商及造船廠的服務質量及行業聲譽後經公平磋商釐定。2號船將由名村造船於伊萬里建造。截至2023年3月31日，名村造船的合併總資產約1,250億日圓，僱員超過2,200名，並於截至2023年3月31日止年度錄得合併銷售額約1,240億日圓。伊萬里已獲ISO14001(環境管理)及JIS Q14001(環境管理體系)認證證書。

於釐定及評估代價的公平性及合理性時，本公司已考慮以下因素：

- (1) 株式会社大島造船所(Oshima Shipbuilding co., Ltd.)(一間日本造船廠)就建造一架類似型號及尺寸的船舶提供的33.0百萬美元的報價及其於2026年之交貨時間表，因為造船廠於2025年並無新造船訂單的可用交付時段且下一個可用時段為2026年；及
- (2) 誠如船舶經紀發佈的報告中所述，一艘42,200 dwt散貨船的新造船訂單價格為34.0百萬美元及其於2026年之交貨時間表，因為該報告中並無報告有關交貨時間表為2025年的類似船舶的近期新造船訂單。

鑒於上文所述，本公司管理層經參考交貨時間表於2026年之新造船訂單報價，認為該等報價與交貨時間表於2025年下半年之新造船訂單報價具有可比性。

目前以類似價格縮短交貨時間表進一步表明，代價符合本公司及其股東的整體利益。

經考慮上述因素，買方與賣方經公平磋商後釐定代價。

目前預計有關代價將由本集團內部資源及金融或其他機構的外部融資撥付。概無上市所得款項將用於支付代價。

終止

買方可於下列情況下選擇終止買賣合約2，該等情況包括(其中包括)：2號船的(i)延遲交付；(ii)速度不足；(iii)耗油量過大；及(iv)實際載重不足，超過許可限制。於買

方根據買賣合約2的條款終止買賣合約2後，賣方應立即向買方全額退還買方就2號船向賣方支付的所有款項，除非賣方根據買賣合約2的條款進行仲裁。

買方僅可於以下情況下於2號船交付前行使其終止買賣合約2的選擇權：

- (1) 就延遲交付而言，買方可選擇終止買賣合約2或同意於未來某個日期接納2號船；及
- (2) 就與約定規格不符有關的其他三種情況而言，買方及賣方將於2號船交付前對該船舶進行試運行，此後，倘買方認為2號船符合買賣合約2項下的要求，則買方應通知賣方其接納2號船，及就2號船符合買賣合約2項下的要求而言，對2號船的接納應為最終決定，並對買方及賣方均有約束力。買方於有關接納後不得撤銷。

賣方應向買方支付一筆款項作為違約金，年利率按退款金額的百分之五(5%)計算，自買方向賣方支付該筆款項之日起至賣方通過電匯將該筆退款連同上述違約金匯款予買方之日止。

三、收購船舶的理由及裨益

根據買賣合約收購船舶符合本集團通過逐步淘汰其陳舊控制船舶並將其替換為較新船舶以及擴大其控制船隊，優化其船隊的持續戰略。

本集團已委聘中國及日本的老牌造船廠建造新船舶。經考慮1號船及2號船、本公司於2023年4月12日所宣佈與黃海就建造兩艘件雜散貨船訂立的造船合同、本公司於2023年4月25日所宣佈與常石就建造兩艘散貨船訂立的造船合同、本公司於2023年5月30日所宣佈與村上秀就建造一艘普通貨船訂立的造船合同及其他在建船舶，本集團的控制船舶數量將由截至2023年6月30日的24艘增加至2025年年底的35艘，綜合運力將由約1.3百萬dwt增加至約1.8百萬dwt。董事認為，由於獲取商機的能力視乎本集團船隊的可用情況，故擴大本集團的

控制船隊將會提高本集團承接更多客運需求的能力，並提高其航運方案的競爭力。這亦將令本集團可進一步吸引大型市場參與者之潛在商機，而該等參與者於選擇航運服務及船舶管理服務供應商時，通常會評估(其中包括)船舶狀況及船隊規模。

此外，該等船舶相較於本集團目前運營的其他散貨船更節省燃料，運營效率更高，符合航運行業最新環保法規及現行規範要求。

董事於考慮買賣合約項下收購船舶的裨益時，已計及與黃海、常石及村上秀訂立的造船合同。董事相信，通過此項船隊優化，本集團能夠提升其於海運行業的競爭力，並應對市場對其航運服務的需求。

鑒於上述情況，董事(包括獨立非執行董事)認為，買賣合約項下擬進行的交易條款屬公平合理，並符合股東的整體利益。

四、有關訂約方的資料

本公司、本集團及買方

本公司是一間根據開曼群島法例註冊成立的獲豁免公司，其股份於聯交所主板上上市(股份代號：2409)。本集團主要從事提供航運服務及船舶管理服務。

買方是一間於新加坡註冊成立的私人股份有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司。該公司主要從事航運業務及投資控股。

賣方

賣方是一間根據巴拿馬法律籌組及存續的公司。賣方主要從事船舶持有及租賃業務，並由名村造船(一間於東京證券交易所上市的公司(股份代號：7014))全資擁有。截至2023年3月31日，名村造船的合併總資產約1,250億日圓，僱員超過2,200名，並於截至2023年3月31日止年度錄得合併銷售額約1,240億日圓。

據董事經作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，(i)賣方及其最終實益擁有人為獨立於本公司及其關連人士的第三方，及(ii)(a)賣方、其任何董事及法定代表及／或賣方任何最終實益擁有人；與(b)本公司、本公司層面的任何關連人士及／或附屬公司

董事會函件

層面的任何關連人士(以有關附屬公司牽涉該交易為限)之間目前及於過往十二個月概無訂立任何重大貸款安排。

五、收購船舶的財務影響

預計本集團的非流動資產將增加約66,960,000美元，即船舶的總賬面值，而由於收購船舶所需的融資，本集團的流動資產將減少，以及負債將增加。董事認為，收購船舶將對本集團未來的盈利產生正面影響。

六、上市規則的涵義

由於買賣合約乃與同一賣方訂立，買賣合約項下之收購船舶根據上市規則第14.22條應進行合併計算。

由於參照上市規則第14.07條計算，根據買賣合約收購船舶的最高適用百分比率(合併計算)超過25%但低於100%，故根據上市規則第14章，根據買賣合約收購船舶構成本公司的一項主要交易，須遵守上市規則第14章的申報、公告及股東批准的規定。

據董事經作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，概無股東於買賣合約項下擬進行的交易中擁有重大權益。因此，概無股東須於將召開批准買賣合約項下擬進行交易的本公司股東大會上放棄投票。本公司已就買賣合約項下擬進行的交易取得密切聯繫集團(合共持有288,750,000股股份(於最後實際可行日期佔本公司已發行股本57.75%))的不可撤銷及無條件書面批准。密切聯繫集團包括以下股東：

| 股東名稱 | 擁有權益的 股份數目 | 持股百分比 |
|--|---------------|-------|
| Jin Qiu Holding Ltd. ^(附註1) | 247,500,000 | 49.5% |
| Jin Chun Holding Ltd. ^(附註2) | 11,250,000 | 2.25% |
| Jovial Alliance Limited ^(附註2) | 30,000,000 | 6.0% |

董事會函件

附註：

1. Jin Qiu Holding Ltd.的全部股本由Shining Friends Limited (由J&Y信託受託人Tricor Equity Trustee Limited全資擁有)持有，J&Y信託為由郭金魁先生(作為委託人及保護人)以其本身及其家庭成員為受益人設立之全權信託。
2. Jin Chun Holding Ltd.及Jovial Alliance Limited均由郭金魁先生直接全資擁有。

因此，根據上市規則第14.44條，有關買賣合約項下擬進行的交易已達成股東批准規定，以代替本公司股東大會。

七、推薦建議

董事(包括獨立非執行董事)認為，買賣合約項下擬進行的交易條款屬公平合理，並符合股東的整體利益。

本公司已就買賣合約項下擬進行的交易取得密切聯繫集團的不可撤銷及無條件書面批准。因此，根據上市規則第14.44條，有關買賣合約項下擬進行的交易已達成股東批准規定，以代替本公司股東大會。

儘管如此，倘本公司召開股東大會，董事將建議股東投票贊成批准買賣合約項下擬進行的交易的決議案。

八、一般事項

謹請閣下垂注本通函各附錄所載資料。

此 致

列位股東 台照

承董事會命
洲際船務集團控股有限公司
主席
郭金魁

2023年10月31日

1. 財務摘要

本集團截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年的財務資料詳情披露於下列文件，其內容已刊載於本公司網站(www.seacon.com)及聯交所網站(www.hkexnews.hk)如下：

- 本集團截至2020年及2021年12月31日止年度的會計師報告，其載於招股章程附錄一(第I-1至I-104頁)
(於https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2023/0314/2023031400010_c.pdf可供查閱)
- 本集團於2023年4月28日刊發的截至2022年12月31日止年度的年度報告(第65至163頁)
(於https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2023/0428/2023042800028_c.pdf可供查閱)

2. 本集團債務聲明

於2023年9月30日(即於本通函付印前就確定本集團債務的最後實際可行日期)營業結束時，本集團有以下債務：

| | 附註 | 千美元 (未經審計) |
|-------------------|----|-----------------------|
| 長期借款的非流動部分 | 1 | |
| — 有抵押 | | 178,207 |
| — 無抵押 | | <u>61</u> |
| 小計 | | <u>178,268</u> |
| 長期借款的流動部分 | 1 | |
| — 有抵押 | | 17,663 |
| — 無抵押 | | <u>10</u> |
| 小計 | | <u>17,673</u> |
| 租賃負債 | 2 | |
| — 流動 | | 15,487 |
| — 非流動 | | <u>43,905</u> |
| 小計 | | <u>59,391</u> |
| 合計 | | <u><u>255,332</u></u> |

附註：

1. 於2023年9月30日，本集團未償還借款總額約195,941,000美元，其中包括：(a)由船舶及樓宇作抵押的未償還借款約195,870,000美元；及(b)無抵押的未償還價款約71,000美元。
2. 於2023年9月30日，本集團就長期光船租賃、辦公室及倉庫方面的租賃負債約59,391,000美元。

除上述者或本通函其他地方所披露者外，以及除集團內公司間負債及一般貿易應付款項外，本集團並無於2023年9月30日營業結束時擁有任何已發行及發行在外或同意發行的其他債務證券、銀行透支、貸款或其他類似債務、承兌負債或承兌信貸、債權證、按揭、押記、租購承擔、或然負債或擔保。

3. 重大不利變動

除上文及於本通函所披露者外，董事確認，於最後實際可行日期，本集團自2022年12月31日(即本集團最近期已刊發經審計綜合賬目的編製日期)以來的財務或交易狀況概無重大不利變動。

4. 營運資金充足

經計及買賣合約項下擬進行的船舶收購及本集團可動用的財務資源，包括經營活動所得現金流量、現金及現金等價物、銀行借款及本集團船舶通常可用的融資租賃安排，董事經作出審慎周詳考慮後認為，本集團可動用的營運資金足以滿足本集團自本通函日期起計至少12個月的需求。此外，本公司已根據上市規則第14.66(12)條從其核數師取得營運資金充足的確認函。

5. 收購船舶後本集團的財務及交易前景

於2023年，本集團成功上市，實現新的里程碑。於日後，本集團將憑藉資本市場，積極擴大及優化其船隊，於戰略位置設立新的辦事處及擴大其現有的船舶管理業務，並於其業務營運中採用數字化技術及實施先進的信息技術，從而為股東創造長期價值。誠如本通函所載董事會函件「三、收購船舶的理由及裨益」一節所詳述，董事會認為，根據買賣合約收購船舶符合本集團通過逐步淘汰其陳舊控制船舶並將其替換為較新船舶以及擴大其控制船隊，持

續優化其船隊的策略，並通過該項船隊優化，本集團能夠提升其於海運行業的競爭力，並應對市場對其航運服務的需求。

由於租船費率受諸多宏觀經濟因素的影響，本集團其中一項主要增長動力為擴大其船隊。過往幾年來，本集團已委聘於中國及日本聲譽良好的造船廠建造十五艘新船，其中四艘已予以交付，並於2023年上半年投入運營。預期另外兩艘新船將於2023年下半年予以交付及投入運營。

波羅的海乾散貨運價指數（「BDI」）乃由多種乾散貨物組成主要乾散貨路線的每日平均國際航運價格指數，由倫敦波羅的海交易所有限公司發佈，此為市場租船費率的主要基準指標。於2021年，由於從COVID-19疫情影響中逐步恢復及全球經濟改善，每日平均BDI達致約2,943點。於2022年，由於COVID-19疫情導致全球供應鏈網絡中斷，每日平均BDI跌至約1,934點，儘管其仍分別大幅高於2019年及2020年的約1,365點及1,068點。展望未來，甚至於本淡季，截至2023年6月30日止六個月，每日平均BDI達約1,157點，這比COVID-19疫情前截至2019年6月30日止六個月的每日平均BDI高出近30%，反映出重大盈利潛力。

董事認為，由於獲取商機的能力視乎本集團船隊可用與否，故通過引進新船舶而擴大本集團的控制船隊將會提高本集團承接更多客運需求的能力，並提高其航運方案的競爭力。這亦將令本集團可進一步吸引大型市場參與者之潛在商機，而該等參與者於選擇航運服務及船舶管理服務供應商時，通常會評估（其中包括）船舶狀況及船隊規模。

此外，新船舶相較於本集團目前運營的其他散貨船更節省燃料，運營效率更高，符合航運行業最新環保法規及現行規範要求。董事相信，通過該項船隊優化，本集團能夠提升其於海運行業的競爭力，並應對市場對其航運服務的需求。

根據買賣合約收購船舶後，本集團將繼續其提供航運服務及船舶管理服務的主營業務。

1. 責任聲明

本通函載有遵照上市規則規定而提供有關本公司之資料，董事願就本通函共同及個別承擔全部責任。董事經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大方面均屬準確及完整，且無誤導或欺詐成分，而本通函並無遺漏任何其他事實，致使本通函所載任何聲明或本通函有所誤導。

2. 權益披露

(a) 董事及本公司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

截至最後實際可行日期，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(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或淡倉（包括根據證券及期貨條例有關條文彼等被當作或視為擁有的權益及淡倉）；或(ii)根據證券及期貨條例第352條須記入當中所提述登記冊的權益或淡倉；或(iii)根據上市規則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或淡倉如下：

於本公司的權益

| 姓名 | 身份／權益性質 | 所持 股份數目 <small>(附註1)</small> | 持股 百分比 <small>(附註1)</small> |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| 郭金魁先生（「郭先生」） <small>(附註2)</small> | 全權信託創辦人； 受控制法團權益 | 288,750,000 | 57.75% |
| 陳澤凱先生（「陳先生」） <small>(附註3)</small> | 全權信託創辦人； 受控制法團權益 | 75,000,000 | 15.0% |
| 趙勇先生（「趙先生」） <small>(附註4)</small> | 受控制法團權益 | 7,500,000 | 1.5% |
| 賀罡先生（「賀先生」） <small>(附註5)</small> | 受控制法團權益 | 3,750,000 | 0.75% |

附註：

1. 所述的所有權益均為好倉。

2. Jin Qiu Holding Ltd. (「**Jin Qiu**」) 的全部股本由Shining Friends Limited (「**Shining Friends**」) 全資擁有，而Shining Friends由J&Y信託 (「**J&Y信託**」) 受託人Tricor Equity Trustee Limited (「**Tricor Equity Trustee**」) 全資擁有，J&Y信託為由郭先生 (作為委託人及保護人) 以其本身及其家庭成員為受益人設立之全權信託。根據證券及期貨條例第XV部，郭先生 (作為J&Y信託的創辦人) 及Shining Friends被視為於Jin Qiu所持有的247,500,000股股份中擁有權益。

Jin Chun Holding Ltd. (「**Jin Chun**」) 及Jovial Alliance Limited (「**Jovial Alliance**」) 均由郭先生實益全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，郭先生被視為於Jin Chun所持有的11,250,000股股份及Jovial Alliance所持有的30,000,000股股份中擁有權益。

根據證券及期貨條例，郭先生被視為於Jin Qiu、Jin Chun及Jovial Alliance所持有的所有股份中擁有權益。

執行董事郭先生亦為Jin Qiu、Jin Chun及Jovial Alliance各自的董事。

3. Kaimei Holding Ltd. (「**Kaimei Holding**」) 的全部股本由Oceanic Flame Limited (「**Oceanic Flame**」) 全資擁有，而Oceanic Flame由CZK信託 (「**CZK信託**」) 受託人Tricor Equity Trustee Limited (「**Tricor Equity Trustee**」) 全資擁有，CZK信託為由陳先生 (作為委託人及保護人) 以其本身及其家庭成員為受益人設立之全權信託。根據證券及期貨條例第XV部，陳先生 (作為CZK信託的創辦人) 及Oceanic Flame被視為於Kaimei Holding所持有的71,250,000股股份中擁有權益。

CZK Holding Ltd. (「**CZK Holding**」) 由陳先生實益全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，陳先生被視為於CZK Holding所持有的3,750,000股股份中擁有權益。

根據證券及期貨條例，陳先生被視為於Kaimei Holding及CZK Holding所持有的所有股份中擁有權益。

執行董事陳先生亦為Kaimei Holding及CZK Holding各自的董事。

4. Ruigao Holding Ltd. (「**Ruigao Holding**」) 由趙先生實益全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，趙先生被視為於Ruigao Holding所持有的7,500,000股股份中擁有權益。

執行董事趙先生亦為Ruigao Holding的董事。

5. Passion Wealth Ltd. (「**Passion Wealth**」) 由賀先生實益全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，賀先生被視為於Passion Wealth所持有的3,750,000股股份中擁有權益。

執行董事賀先生亦為Passion Wealth的董事。

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彼等被當作或視為擁有的權益及淡倉)；或(ii)根據證券及期貨條例第352條須記入當中所提述登記冊的權益及淡倉；或(iii)根據上市規則所載標準守則須知會本公司及聯交所的權益及淡倉。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，概無董事為某公司的董事或員工，其於或被視為於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉。

(b) 主要股東及其他人士於股份及相關股份的權益

於最後實際可行日期，據董事或本公司最高行政人員所知，以下人士(董事及本公司最高行政人員除外)於股份及相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司披露的權益或淡倉，或於本公司根據證券及期貨條例第336條須予存置的登記冊中記錄的權益或淡倉：

於本公司的權益

| 姓名／名稱 | 身份／權益性質 | 所持 股份數目 ^(附註1) | 持股 百分比 ^(附註1) |
|--|---------|-----------------------------|----------------------------|
| Tricor Equity Trustee ^(附註2) | 信託受託人 | 318,750,000 | 63.75% |
| Shining Friends ^(附註3) | 受控制法團權益 | 247,500,000 | 49.5% |
| Jin Qiu ^(附註3) | 實益擁有人 | 247,500,000 | 49.5% |
| Jovial Alliance ^(附註3) | 實益擁有人 | 30,000,000 | 6.0% |
| Oceanic Flame ^(附註4) | 受控制法團權益 | 71,250,000 | 14.25% |
| Kaimei Holding ^(附註4) | 實益擁有人 | 71,250,000 | 14.25% |
| 李緒悅女士(「李女士」) ^(附註5) | 配偶權益 | 288,750,000 | 57.75% |
| 陳眉眉女士(「陳女士」) ^(附註6) | 配偶權益 | 75,000,000 | 15.0% |

附註：

1. 所述的所有權益均為好倉。
2. Tricor Equity Trustee為J&Y信託及CZK信託的受託人，兩個信託所持股份合併計算。

3. Jin Qiu的全部股本由Shining Friends(由J&Y信託受託人Tricor Equity Trustee全資擁有)全資擁有，J&Y信託為由郭先生(作為委託人及保護人)以其本身及其家庭成員為受益人設立之全權信託。根據證券及期貨條例第XV部，郭先生(作為J&Y信託的創辦人)及Shining Friends被視為於Jin Qiu所持有的247,500,000股股份中擁有權益。

Jin Chun及Jovial Alliance均由郭先生全資實益擁有。因此，根據證券及期貨條例，郭先生被視為於Jin Chun所持有的11,250,000股股份及Jovial Alliance所持有的30,000,000股股份中擁有權益。

根據證券及期貨條例，郭先生被視為於Jin Qiu、Jin Chun及Jovial Alliance合共持有的288,750,000股股份中擁有權益。

4. Kaimei Holding的全部股本由Oceanic Flame(由CZK信託受託人Tricor Equity Trustee全資擁有)全資擁有，CZK信託為由陳先生(作為委託人及保護人)以其本身及其家庭成員為受益人設立之全權信託。根據證券及期貨條例第XV部，陳先生(作為CZK信託的創辦人)及Oceanic Flame被視為於Kaimei Holding所持有的71,250,000股股份中擁有權益。

CZK Holding由陳先生全資實益擁有。因此，根據證券及期貨條例，陳先生被視為於CZK Holding所持有的3,750,000股股份中擁有權益。

根據證券及期貨條例，陳先生被視為於Kaimei Holding及CZK Holding合共持有的75,000,000股股份中擁有權益。

5. 李女士乃郭先生的配偶，根據證券及期貨條例，被視為或當作於郭先生擁有權益的所有股份中擁有權益。
6. 陳女士乃陳先生的配偶，根據證券及期貨條例，被視為或當作於陳先生擁有權益的所有股份中擁有權益。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，本公司並無獲任何人士(董事或本公司最高行政人員除外)告知，其於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司披露的權益或淡倉，或於本公司根據證券及期貨條例第336條須予存置的登記冊中記錄的權益或淡倉。

3. 董事於本集團資產或本集團重大合約或安排的權益

截至最後實際可行日期，概無董事或彼等各自的聯繫人直接或間接於本集團任何成員公司自2022年12月31日(即本集團最近期已刊發經審計財務報表的編製日期)以來已收購或出售或租賃或擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有任何權益。

截至最後實際可行日期，概無董事於任何對本集團業務而言屬重大的存續合約或安排中擁有重大權益。

4. 董事的服務合約

截至最後實際可行日期，概無董事與本集團任何成員公司訂立本集團不能在一年內不支付賠償(法定賠償除外)而終止的任何現有或建議服務合約。

5. 董事及緊密聯繫人的競爭權益

截至最後實際可行日期，據董事經作出一切合理查詢後所深知及確信，概無董事或彼等各自的緊密聯繫人(定義見上市規則)於直接或間接與本集團業務構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有須根據上市規則第8.10條進行披露的權益。

6. 重大合約

截至最後實際可行日期，本集團成員公司於緊接本通函日期前兩年內訂立以下屬或可能屬重大的合約(並非於本集團日常業務過程中訂立的合約)：

- (a) 本公司與上海臨港新片區金港盛元置業有限公司所訂立日期為2023年8月11日的框架協議及其補充協議，內容有關買賣辦公樓及停車位，總代價為人民幣239,834,400元；
- (b) Seacon Marine Pte. Ltd.、Wealth & Glory Marine Pte. Ltd.與Seacon Enterprise Pte. Ltd. (「**Seacon Enterprise**」)所訂立日期為2023年6月29日的股份轉讓協議，內容有關收購Seacon Enterprise的40%股權，代價為730,000美元；
- (c) 本公司、湖州吳興旅遊建設發展有限公司(「**湖州吳興**」)、中泰國際融資有限公司(「**中泰融資**」)及中泰國際證券有限公司(「**中泰證券**」)所訂立日期為2023年3月9日的基石投資協議，據此，湖州吳興將(通過東方基金管理股份有限公司)認購相當於12,000,000美元等值港元除以發售價計算所得有關數目的股份，進一步詳情載於招股章程；
- (d) 本公司、國電海運(香港)有限公司(「**國電海運**」)、中泰融資及中泰證券所訂立日期為2023年3月9日的基石投資協議，據此，國電海運將認購相當於人民幣20,000,000元等值港元除以發售價計算所得有關數目的股份，進一步詳情載於招股章程；

- (e) 本公司、Danube Bridge Shipping Limited (「**Danube Bridge**」)、中泰融資及中泰證券所訂立日期為2023年3月9日的基石投資協議，據此，Danube Bridge將認購相當於1,500,000美元等值港元除以發售價計算所得有關數目的股份，進一步詳情載於招股章程；
- (f) 本公司控股股東各自以本公司為受益人就若干不競爭承諾所簽立日期為2023年3月2日的不競爭契據，進一步詳情載於招股章程；
- (g) 本公司控股股東各自以本公司為受益人就若干彌償所簽立日期為2023年3月2日的彌償契據，進一步詳情載於招股章程；
- (h) 由本公司、本公司控股股東、中泰融資、中泰證券及包銷商所訂立日期為2023年3月13日有關香港公開發售的香港包銷協議，當中涉及香港公開發售項下總發售價3%的包銷佣金及最多為總發售價3%的酌情費，進一步詳情載於招股章程；及
- (i) 由本公司、本公司控股股東、中泰融資、中泰證券及包銷商所訂立日期為2023年3月18日有關國際配售的國際包銷協議，當中涉及國際配售項下總發售價3%的包銷佣金及最多為總發售價3%的酌情費，進一步詳情載於招股章程。

7. 訴訟

截至最後實際可行日期，除下文所披露者外，據董事所深知、盡悉及確信，本集團成員公司並未涉及任何重大訴訟、仲裁或申索，且據董事所知，亦無待決或威脅由本集團任何成員公司或針對本集團任何成員公司提起會對本集團經營業績或財務狀況造成重大不利影響的任何重大訴訟、仲裁或申索：

- (a) 於2023年5月，一名客戶就貨物短缺糾紛向中國廣州海事法院對(i)本公司全資附屬公司香港洲際船舶管理有限公司；(ii)本公司全資附屬公司Seacon Ships Management Pte. Ltd.；及(iii)太平十九號(天津)航運租賃有限公司提起訴訟，並要求賠償約人民幣1.8百萬元以及利息及法律費用。截至最後實際可行日期，該等法律訴訟仍在進行中及申索正在審理中；

- (b) 於2022年6月，Sky Height Maritime Ltd. (「Sky Height Maritime」) 於中國寧波海事法院對本公司全資附屬公司青島洲際之星船務有限公司 (「青島洲際之星船務」) 及洲際船務集團有限公司提起訴訟，內容有關(其中包括)租賃開支糾紛及天嶺號的若干設備不當安裝。法院已於2023年3月31日就該訴訟作出判決，裁定(i)青島洲際之星船務應於判決生效後十(10)日內賠償Sky Height Maritime經濟損失人民幣7,446,326元；及(ii)駁回Sky Height Maritime的其餘訴訟請求。於2023年4月12日，青島洲際之星船務向中國浙江省高級人民法院提起上訴。截至最後實際可行日期，該等法律訴訟仍在進行中及上訴正在審理中。該等法律訴訟的詳情載於招股章程及本公司日期為2023年4月25日的公告；及
- (c) 於2022年2月，一名客戶於英國對本公司一間附屬公司違反定期船舶租賃合約提起仲裁程序，並於2022年2月申索各種損害賠償金額約1.0百萬美元，即(其中包括)該客戶遭受的利潤損失以及利息及法律費用。截至最後實際可行日期，仲裁聆訊仍在等待中且訂約方正在協商解決。該等法律訴訟的詳情載於招股章程。

8. 展示文件

下列文件的副本將於本通函日期起計14日期間內在本公司網站(www.seacon.com)及聯交所網站(www.hkexnews.hk)登載：

- (a) 買賣合約1；及
- (b) 買賣合約2。

9. 其他事項

- (a) 本公司註冊辦事處位於Third Floor, Century Yard, Cricket Square, P.O. Box 902, Grand Cayman, KY1-1103, Cayman Islands。
- (b) 本公司總部及中國主要營業地點位於中國山東省青島市嶗山區株洲路20號3棟B座23樓01及04室。
- (c) 本公司香港主要營業地點位於香港干諾道中168-200號信德中心西翼20樓2010室。

- (d) 本公司香港股份過戶登記分處為卓佳證券登記有限公司(地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓)。
- (e) 本公司聯席公司秘書為孫玉峰女士及陳詩婷女士。陳詩婷女士為特許秘書(CS)、特許企業管治專業人員(CGP)以及香港公司治理公會(HKCGI)及英國特許公司治理公會(CGI)的會員。
- (f) 本通函的中英文版本如有任何歧義，概以英文版本為準。