

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珠海控股投資集團有限公司之股份，應立即將本通函及隨附之代表委任表格交予買主或承讓人，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，概不會對因本通函全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

ZHUHAI HOLDINGS INVESTMENT GROUP LIMITED
珠海控股投資集團有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)
(股份代號：00908)

須予披露及關連交易：
2019-2020客輪租賃協議
及
股東特別大會通告

獨立董事委員會及獨立股東之
獨立財務顧問



云鋒金融

雲鋒金融市場有限公司
(雲鋒金融集團成員)

本首頁所用之詞彙與本通函「釋義」一節所界定者具相同涵義。

董事會函件載於本通函第6至18頁。獨立董事委員會函件載於本通函第19頁。雲鋒金融函件載於本通函第20至53頁，當中載有其向獨立董事委員會及獨立股東提供之意見。

本公司謹訂於二零一九年十月三十日(星期三)下午二時十五分假座香港灣仔港灣道1號香港君悅酒店君悅廳I-II舉行股東特別大會，召開大會之通告載於本通函第69至70頁，並隨函附奉一份股東特別大會適用之代表委任表格。該代表委任表格亦分別刊載於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.0908.hk)。

倘閣下未能出席股東特別大會，務請儘早按隨附代表委任表格上印列之指示填妥及簽署表格，並儘快交回本公司之香港股份過戶登記分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，但該表格無論如何最遲須於股東特別大會或其任何續會(視情況而定)指定舉行時間48小時前(即香港時間二零一九年十月二十八日(星期一)下午二時十五分前)交回。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席股東特別大會或其任何續會(視情況而定)，並於會上投票。在此情況下，代表委任表格將被視作撤銷論。

二零一九年十月九日

目 錄

| | 頁次 |
|------------------------------------|-----------|
| 釋義 | 1 |
| 董事會函件 | |
| 1. 緒言 | 6 |
| 2. 2019-2020客輪租賃協議 | 7 |
| 3. 歷史／現行交易 | 9 |
| 4. 2019-2020客輪租賃協議項下租賃費用的釐定基準..... | 10 |
| 5. 有關租賃標的客輪的使用權資產的資料 | 12 |
| 6. 上市規則涵義..... | 12 |
| 7. 進行交易的理由及裨益 | 14 |
| 8. 本集團及海通船務之資料 | 16 |
| 9. 珠海九洲控股及九洲船務之資料..... | 16 |
| 10. 股東特別大會..... | 16 |
| 11. 推薦建議..... | 17 |
| 12. 其他資料..... | 18 |
| 獨立董事委員會函件 | 19 |
| 雲鋒金融函件 | 20 |
| 附錄一 — 一般資料 | 54 |
| 附錄二 — Drewry 報告 | 60 |
| 股東特別大會通告 | 69 |

釋 義

於本通函內，除非文義另有所指，否則下列詞彙具有以下涵義：

| | | |
|--------------------|---|---|
| 「2019-2020 客輪租賃協議」 | 指 | 根據海通船務與九洲船務訂立日期為二零一九年八月二十八日之租賃協議，海通船務有意向九洲船務租賃標的客輪，租期自二零一九年十一月一日起至二零二零年十二月三十一日(包括首尾兩天) |
| 「四月客輪公司客輪租賃協議」 | 指 | 根據客輪公司與九洲船務訂立日期為二零一九年四月十二日之租賃協議，客輪公司向九洲船務租賃客輪(即「尋仙5」輪)，租期自二零一九年四月十二日起至二零二零年十月三十一日(包括首尾兩天) |
| 「四月海通船務客輪租賃協議」 | 指 | 根據海通船務與九洲船務訂立日期為二零一九年四月二十六日之租賃協議，海通船務向九洲船務租賃五艘客輪(包括標的客輪)，租期自二零一九年五月一日起至二零一九年六月三十日(包括首尾兩天) |
| 「八月客輪租賃協議」 | 指 | 根據海通船務與九洲船務訂立日期為二零一九年八月十九日之租賃協議，海通船務向九洲船務租賃標的客輪，租期自二零一九年九月一日起至二零一九年十月三十一日(包括首尾兩天) |
| 「董事會」 | 指 | 董事會 |
| 「公司細則」 | 指 | 本公司唯一股東於一九九八年四月三十日以書面決議案通過採納及分別於二零零四年十月二十九日、二零零五年十月二十八日及二零零六年十月二十七日進一步修訂之本公司公司細則，目前正生效 |
| 「本公司」 | 指 | 珠海控股投資集團有限公司，於百慕達註冊成立之有限公司，其股份於聯交所主板上市(股份代號：00908) |

釋 義

| | | |
|-------------|---|--|
| 「十二月客輪租賃協議」 | 指 | 根據海通船務與九洲船務訂立日期為二零一八年十二月二十八日之租賃協議，海通船務向九洲船務租賃四艘客輪(包括其中三艘標的客輪)，租期自二零一八年十二月一日起至二零一九年四月三十日(包括首尾兩天) |
| 「董事」 | 指 | 本公司董事 |
| 「Drewry」 | 指 | Drewry Maritime Services (Asia) Pte. Ltd.，一間專注於客輪行業的顧問公司，獲本公司委任就(其中包括)2019-2020客輪租賃協議項下九洲船務擬收取的租賃費用提供分析 |
| 「Drewry報告」 | 指 | 一份由本公司委托Drewry編製的行業報告，內容有關(其中包括)珠海的客輪行業概覽、就2019-2020客輪租賃協議項下九洲船務對標的客輪擬收取之租賃費用是否合理的分析及2019-2020客輪租賃協議項下有關租賃標的客輪的使用權資產估值 |
| 「二月客輪租賃協議」 | 指 | 根據客輪公司與九洲船務訂立日期為二零一九年二月二十七日之租賃協議，客輪公司向九洲船務租賃客輪(即「尋仙6」輪)，租期自二零一九年二月二十七日起至二零二零年五月三十一日(包括首尾兩天) |
| 「客輪公司」 | 指 | 珠海高速客輪有限公司，根據中國法律成立為中外合資經營企業之本公司關連附屬公司 |
| 「本集團」 | 指 | 本公司及其附屬公司 |
| 「港幣」 | 指 | 港幣，香港之法定貨幣 |
| 「香港」 | 指 | 中國香港特別行政區 |

釋 義

| | | |
|------------|---|--|
| 「海通船務」 | 指 | 珠海經濟特區海通船務有限公司，根據中國法律成立為內資企業之本公司關連附屬公司 |
| 「獨立董事委員會」 | 指 | 由所有獨立非執行董事許照中先生、朱幼麟先生、何振林先生及王一江先生組成的本公司獨立董事委員會，以考慮2019-2020客輪租賃協議項下擬進行之交易，並向獨立股東提供意見 |
| 「獨立股東」 | 指 | 毋須於股東特別大會放棄投票批准2019-2020客輪租賃協議及其項下擬進行之交易的股東 |
| 「獨立第三方」 | 指 | 其最終實益擁有人為獨立於本公司及本公司關連人士之第三方 |
| 「九洲船務」 | 指 | 珠海九洲船務有限公司，根據中國法律成立為內資企業之珠海九洲控股全資附屬公司 |
| 「六月客輪租賃協議」 | 指 | 根據海通船務與九洲船務訂立日期為二零一九年六月二十四日之租賃協議，海通船務向九洲船務租賃標的客輪，租期自二零一九年七月一日起至二零一九年八月三十一日(包括首尾兩天) |
| 「最後實際可行日期」 | 指 | 二零一九年十月三日，即本通函付印前確定其中所載若干資料之最後實際可行日期 |
| 「上市規則」 | 指 | 聯交所證券上市規則 |
| 「澳門」 | 指 | 中國澳門特別行政區 |
| 「中國」 | 指 | 中華人民共和國，就本通函而言，不包括香港、澳門及台灣 |

釋 義

| | | |
|-----------|---|---|
| 「相關客輪航線」 | 指 | 本通函「董事會函件」一節中「緒言」一段所述之客輪航線 |
| 「人民幣」 | 指 | 人民幣，中國之法定貨幣 |
| 「證券及期貨條例」 | 指 | 香港法例第571章證券及期貨條例 |
| 「股東特別大會」 | 指 | 本公司於二零一九年十月三十日(星期三)下午二時十五分假座香港灣仔港灣道1號香港君悅酒店君悅廳I-II召開，以考慮及(酌情)批准2019-2020客輪租賃協議及其項下擬進行之交易之股東特別大會 |
| 「股份」 | 指 | 本公司股本中每股面值港幣0.10元之普通股 |
| 「股東」 | 指 | 股份持有人 |
| 「聯交所」 | 指 | 香港聯合交易所有限公司 |
| 「標的客輪」 | 指 | 四艘客輪，即「新海亮」輪、「新海天」輪、「新海珠」輪及「新海洋」輪(可因維修或安全理由提供另一艘客輪以替換上述任何一艘客輪) |
| 「雲鋒金融」 | 指 | 雲鋒金融市場有限公司，一間根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)、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(定義見證券及期貨條例)之持牌法團，為本公司所委任以向獨立董事委員會及獨立股東就2019-2020客輪租賃協議及其項下擬進行之交易提供意見之獨立財務顧問 |
| 「珠海九洲控股」 | 指 | 珠海九洲控股集團有限公司，於中國成立之國有企業，並為本公司之控股股東 |
| 「%」 | 指 | 百分比 |

釋 義

於本通函內，除文義另有所指外，「聯繫人」、「緊密聯繫人」、「關連人士」、「關連附屬公司」、「控股股東」、「附屬公司」及「主要股東」等詞彙具有上市規則所賦予的涵義。

本通函以中英文編製。如有歧義，概以本通函的英文本為準。

ZHUHAI HOLDINGS INVESTMENT GROUP LIMITED

珠海控股投資集團有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：00908)

執行董事：

黃鑫先生(主席)

金濤先生(行政總裁)

葉玉宏先生

李文軍先生

註冊辦事處：

Clarendon House

2 Church Street

Hamilton HM 11

Bermuda

非執行董事：

拿督威拉林福源

(林承利先生為其替任人)

郭海慶先生

(竺敏明先生為其替任人)

鄒超勇先生

總辦事處及

香港主要營業地點：

香港

上環

干諾道中168-200號

信德中心西座

37樓3709-10室

獨立非執行董事：

許照中先生

朱幼麟先生

何振林先生

王一江先生

替任董事：

林承利先生

(拿督威拉林福源的替任人)

竺敏明先生

(郭海慶先生的替任人)

敬啟者：

須予披露及關連交易：

2019-2020客輪租賃協議

及

股東特別大會通告

1. 緒言

茲提述(i)本公司日期為二零一八年十二月二十八日的公告，內容有關十二月客輪租賃協議；(ii)本公司日期為二零一九年二月二十七日的公告，內容有關二月客輪租賃協議；(iii)本公司日期為二零一九年四月十二日的公告，內容有關四月客輪公司客輪租賃協議；(iv)本公司日期為二零一九年四月二十六日的公告，

董事會函件

內容有關四月海通船務客輪租賃協議；(v)本公司日期為二零一九年六月二十四日的公告，內容有關六月客輪租賃協議；(vi)本公司日期為二零一九年八月十九日的公告，內容有關八月客輪租賃協議；及(vii)本公司日期為二零一九年八月二十八日的公告，內容有關2019-2020客輪租賃協議。

海通船務與九洲船務訂立(i)十二月客輪租賃協議(誠如本公司於二零一八年十二月二十八日公告所披露)；(ii)四月海通船務客輪租賃協議(誠如本公司於二零一九年四月二十六日公告所披露)；(iii)六月客輪租賃協議(誠如本公司於二零一九年六月二十四日公告所披露)；及(iv)八月客輪租賃協議(誠如本公司於二零一九年八月十九日公告所披露)，向九洲船務租賃已租用的客輪為營運相關客輪航線。

八月客輪租賃協議項下之租賃安排為臨時性，並將於二零一九年十月三十一日屆滿。於二零一九年八月二十八日，就向九洲船務繼續租賃標的客輪事宜，海通船務與九洲船務訂立2019-2020客輪租賃協議，租期自二零一九年十一月一日起至二零二零年十二月三十一日(包括首尾兩天)，據此，海通船務將使用標的客輪經營香洲港北堤碼頭及九洲港與桂山碼頭、東澳碼頭、外伶仃碼頭及萬山碼頭之間等客輪航線(「**相關客輪航線**」)。

本通函旨在為閣下提供2019-2020客輪租賃協議、獨立董事委員會就2019-2020客輪租賃協議項下擬進行之交易之推薦建議、雲鋒金融就2019-2020客輪租賃協議項下擬進行之交易致獨立董事委員會及獨立股東之意見、Drewry報告及股東特別大會通告之進一步詳情。本公司將於股東特別大會上提呈決議案，以供考慮並酌情批准2019-2020客輪租賃協議項下擬進行之交易。

2. 2019-2020客輪租賃協議

2019-2020客輪租賃協議主要條款載列如下：

日期：

二零一九年八月二十八日

訂約方：

- (i) 海通船務(作為標的客輪之承租人)；及
- (ii) 九洲船務(作為標的客輪之出租人)

董事會函件

年期：

二零一九年十一月一日起至二零二零年十二月三十一日(包括首尾兩天)

條件：

2019-2020客輪租賃協議須待獨立股東於股東特別大會上授予批准後，方為有效。

租賃費用：

有關標的客輪之租賃，海通船務同意付予九洲船務月度租賃費用，其根據標的客輪實際航行距離計算得出，每海里人民幣376元。海通船務每月的租賃費用應於次月第15日內結清。

訂約方之責任：

- (i) 海通船務將：
 - (a) 有權就其業務需要調動標的客輪；
 - (b) 負責與客輪碼頭及有關當局就相關客輪航線之運作及乘客上落進行協調；及
 - (c) 負責客輪碼頭之代理費；及
- (ii) 九洲船務將：
 - (a) 負責標的客輪之安全管理以及客輪船員之安全管理等監督事宜。根據2019-2020客輪租賃協議，客輪船員乃九洲船務之員工；及
 - (b) 負責客輪船員之聘用及人員費用(包括工資、伙食費、社會保險、公積金、就業保險、交通及通訊開支)、標的客輪之保費(包括維修費、檢查費、更換室內物件、電纜、機油及其他材料的費用)、燃油費，以及營運標的客輪之必要保險。

租賃費用的最高總額及使用權資產的價值

截至二零一九年十二月三十一日止年度及截至二零二零年十二月三十一日止年度，2019-2020客輪租賃協議項下應付租賃費用的預期最高總額分別約為人民幣8,630,000元及約為人民幣84,350,000元，其乃經參考標的客輪將予經營的估計航程次數、標的客輪將予經營每次航程的平均航距及2019-2020客輪租賃協議項下應付的每海里租賃費用。

有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產的價值為人民幣89,141,000元，即海通船務根據2019-2020客輪租賃協議應付予九洲船務租賃費用的預期最高總額的概約現值(經參考就貼現而言的適用利率)。

3. 歷史／現行交易

標的客輪

於二零一八年十二月二十八日，海通船務與九洲船務訂立十二月客輪租賃協議，以租賃九洲船務之四艘客輪(包括其中三艘標的客輪)，租期自二零一八年十二月一日起至二零一九年四月三十日(包括首尾兩天)，據此，海通船務將使用該等客輪經營相關客輪航線。十二月客輪租賃協議項下之客輪租賃安排之性質為一項先導計劃，以評估該租賃安排的需求及其對相關客輪航線營運產生的影響。於二零一九年四月二十六日，海通船務與九洲船務訂立四月海通船務客輪租賃協議，以租賃九洲船務之五艘客輪(包括標的客輪)，租期自二零一九年五月一日起至二零一九年六月三十日(包括首尾兩天)，據此，海通船務將使用該等客輪營運相關客輪航線。於二零一九年六月二十四日，海通船務與九洲船務訂立六月客輪租賃協議，以租賃九洲船務之標的客輪，租期自二零一九年七月一日起至二零一九年八月三十一日(包括首尾兩天)，據此，海通船務將使用標的客輪經營相關客輪航線。於二零一九年八月十九日，海通船務與九洲船務訂立八月客輪租賃協議，以租賃九洲船務之標的客輪，租期自二零一九年九月一日起至二零一九年十月三十一日(包括首尾兩天)，據此，海通船務將使用標的客輪臨時經營相關客輪航線，直至二零一九年十月三十一日。

其他客輪

於二零一九年二月二十七日，客輪公司與九洲船務訂立二月客輪租賃協議，以向九洲船務租賃「尋仙6」輪，租期自二零一九年二月二十七日起至二零二零年五月三十一日(包括首尾兩天)，據此，客輪公司將使用該艘客輪經營沿珠江口及萬山群島水域的陸地至海島及海島間乘客海上交通及旅客海上運輸(包括日間及晚間服務)。於二零一九年四月十二日，客輪公司與九洲船務訂立四月客輪公司客輪租賃協議，以向九洲船務租賃另一艘客輪(「尋仙5」輪)，租期自二零一九年四月十二日起至二零二零年十月三十一日(包括首尾兩天)，據此，客輪公司將使用該艘客輪進行該等經營。

八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下應付租賃費用的預期最高總額為人民幣39,540,000元。

有關八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下租賃相關客輪的使用權資產的總價值為人民幣37,996,391元，即八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下應付租賃費用的預期最高總額的概約現值(經參考就貼現而言的適用利率)。

4. 2019-2020客輪租賃協議項下租賃費用的釐定基準

2019-2020客輪租賃協議項下載有燃油費及燃油費的定價基準

由於八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議各自屬短期暫時基準，海通船務及九洲船務同意維持簡單的租賃安排，故租賃費用不包括燃油費。由於訂約方擬訂立長期協議(即2019-2020客輪租賃協議)，2019-2020客輪租賃協議的條款亦擬須與行業慣例及本集團與獨立第三方所訂立的類似安排一致，當中租賃費用包括燃油費。

董事會函件

誠如海通船務及九洲船務所協定，燃油費為每海里人民幣122.64元，乃根據標的客輪的燃油費每升人民幣5.84元及燃油消耗量每海里21升計算得出。燃油費每升人民幣5.84元乃經參考國家成品油價格形成機制由廣東省發展和改革委員會頒佈的成品油定價調整通知所載相關時間適用的每升燃油費的每日費率後釐定。董事認為，2019-2020客輪租賃協議項下九洲船務收取的燃油費的定價基準乃屬正常或更佳商業條款。

2019-2020客輪租賃協議項下的租賃費用差額的因素

2019-2020客輪租賃協議項下擬收取的租賃費用每海里人民幣376元較八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下所收取的租賃費用每海里人民幣145元高出約159.3%。租賃費用的差額乃由於下列因素所導致：

- (i) 上文「2019-2020客輪租賃協議項下載有燃油費及燃油費的定價基準」一段所述載有2019-2020客輪租賃協議項下的燃油費。2019-2020客輪租賃協議項下的租賃費用每海里人民幣376元較八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下的舊租賃費用高出約40.5%（假設燃油費已計入有關舊租賃費用）；
- (ii) 餘下40.5%的租賃費用差額乃主要由於下列因素：
 - (a) 八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下的租賃安排乃為一項先導計劃，以評估有關租賃安排的需求及其對經營相關客輪航線的影響，根據有關協議，本集團獲提供較市場費率而言的有利折讓；及
 - (b) 2019-2020客輪租賃協議項下的租賃費用乃經計及九洲船務就租賃標的客輪所要求的8%內在回報率（相當於九洲船務的平均資本成本及中國預期通脹率）。

5. 有關租賃標的客輪的使用權資產的資料

根據上市規則第14A.70(8)條的規定，由於有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產的重要性主要在於其資本值，本公司委任Drewry以就有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產作出獨立估值。

根據Drewry報告，有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產的價值約為人民幣83,660,000元，其乃將2019-2020客輪租賃協議期限內的定期租賃成本總額(扣除增值稅)與燃油費等可變經營成本進行加總得出，並將其貼現至現值。根據Drewry的情報，-15%至15%的差異乃符合行業慣例。因此，Drewry認為，合約期內2019-2020客輪租賃協議項下有關租賃標的客輪的使用權資產的價值人民幣89,141,000元屬合理。

2019-2020客輪租賃協議項下有關租賃標的客輪的使用權資產的估值的進一步詳情載於本通函附錄二的Drewry報告。

6. 上市規則涵義

海通船務於中國成立，為客輪公司之全資附屬公司(海通船務51%股權由客輪公司直接持有，餘下49%股權由客輪公司之直接全資附屬公司珠海市九洲郵輪有限公司間接持有)。客輪公司由本集團、珠海九洲控股及一名獨立第三方分別擁有49%、43%及8%權益。客輪公司及海通船務均被視為本公司之附屬公司。

由於珠海九洲控股於客輪公司持有10%或以上之股權，故根據上市規則第14A.16條，客輪公司及海通船務均為本公司之關連附屬公司。

由於珠海九洲控股擁有九洲船務超過30%權益，故九洲船務為珠海九洲控股之聯繫人士，因此為上市規則第14A.07(4)條項下本公司之關連人士。

由於海通船務為上市規則第14A.16條項下本公司之關連附屬公司，而九洲船務為上市規則第14A.07(4)條項下本公司的關連人士，因此，2019-2020客輪租賃協議項下擬進行之交易構成上市規則第14A章項下本公司之關連交易。

董事會函件

2019-2020客輪租賃協議、八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下應付租賃費用的預期最高總額為人民幣132,520,000元。

有關2019-2020客輪租賃協議、八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下租賃相關客輪的使用權資產的總價值為人民幣127,137,391元，即2019-2020客輪租賃協議、八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下應付租賃費用的預期最高總額的概約現值(經參考就貼現而言的適用利率)。

根據上市規則第14A.81條，2019-2020客輪租賃協議、八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下擬進行之交易應合併，猶如一項交易。根據上市規則，2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪將被視為收購資產(即收購資本資產)。由於2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的期限為固定期限，故2019-2020客輪租賃協議項下擬進行之交易將被視為本公司的一次性關連交易。由於有關2019-2020客輪租賃協議、八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下擬進行之交易的使用權資產總價值的相關適用比率(按上市規則第14章所賦予之涵義)超過5%但少於25%，故2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪構成本公司須予披露交易，須遵守上市規則第14章項下之通知及刊登公告規定，並且同時構成本公司關連交易，須遵守上市規則第14A章項下的申報、公告及獨立股東批准之規定。

由於黃鑫先生、金濤先生、葉玉宏先生(均為執行董事)及鄒超勇先生(為非執行董事)亦為珠海九洲控股的董事，故彼等已經於批准2019-2020客輪租賃協議項下擬進行之交易之相關董事會決議案中放棄投票。李文軍先生(為執行董事及珠海九洲控股的副總經理)亦已經於上述董事會決議案中放棄投票。除上文所披露外，概無董事在2019-2020客輪租賃協議中擁有重大權益或應就相關董事會決議案放棄投票。

董事會函件

由所有獨立非執行董事組成的獨立董事委員會已成立，將就(i) 2019-2020客輪租賃協議項下擬進行之交易的條款是否屬公平合理；(ii)有關交易是否按正常商業條款或更佳條款進行及是否在本集團的一般及日常業務過程中進行；(iii)有關交易是否符合本公司及股東的整體利益；及(iv)經考慮雲鋒金融的推薦建議和Drewry在Drewry報告所載的分析後，如何於股東特別大會上對有關交易進行表決而向獨立股東提供意見。務請閣下垂注本通函第19頁所載當中包含其意見之獨立董事委員會函件。

雲鋒金融市場有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就2019-2020客輪租賃協議及其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。雲鋒金融的意見函件全文載於本通函第20至53頁。

7. 進行交易的理由及裨益

海通船務(連同客輪公司)透過經營由海通船務/客輪公司擁有的客輪，提供客輪服務，包括相關客輪航線。根據於二零一七年六月二十八日頒布並於二零一七年七月二十八日生效之外商投資產業指導目錄(2017)，國內水路運輸公司的股權須由中方持有。根據於二零一六年十二月十日刊發並生效之國內水路運輸管理規定(2016年修訂)，倘中國水路運輸經營者未能滿足需求時，經營水路運輸的許可證(包括營運客輪航線)才可授予外商投資企業。根據本公司中國法律顧問，由於客輪公司及海通船務為本集團的成員公司，兩者均並非被視為中方。因此客輪公司及海通船務難於為其客輪營運申請新執照或重續現有執照。預期目前由海通船務及客輪公司經營的部分客輪各自的執照將於二零一九年及二零二零年逐漸到期，若重續該等執照不被允許，海通船務及客輪公司將很難營運彼等各自的客輪。

因此，倘海通船務與客輪公司擬繼續及維持彼等提供客輪服務的主要業務，海通船務須向其他方租賃客輪。海通船務與九洲船務(作為國內水路運輸公司，其客輪持有客輪航線營運的必需執照)訂立十二月客輪租賃協議後，再訂立四月海通船務客輪租賃協議、六月客輪租賃協議及八月客輪租賃協議，以臨時經營相關客輪航線，直至二零一九年十月三十一日。本公司向市場了解到，實際上難以物色具有可供本集團租賃(按本集團可接納或完全接納的條款)可資比較客輪的出租人。

董事會函件

2019-2020客輪租賃協議項下擬進行的租賃較八月客輪租賃協議項下所進行的費用預期增加159.3%。2019-2020客輪租賃協議項下的租賃費用安排是根據出租人之內部政策及規定，考慮了建造標的客輪的融資成本、預期通脹及其內部政策項下的所需回報率。務請注意，2019-2020客輪租賃協議項下的費用包括燃油費，而八月客輪租賃協議項下的費用並不包括燃油費。本公司認為相關客輪航線存在潛在正面因素，例如相關客輪航線的市場需求及能否取得任何政府補助及其金額。同時，本公司可能面臨若干潛在挑戰，例如2019-2020客輪租賃協議項下標的客輪的租賃費用增加及相關客輪航線面對的市場競爭。鑒於相關客輪航線將利用標的客輪連同客輪公司及海通船務擁有的其他客輪進行經營，本公司預料相關客輪航線的整體表現可能受到影響(視情況而定)。

另一方面，誠如九洲船務所告知，倘海通船務並無根據2019-2020客輪租賃協議向九洲船務租賃標的客輪，九洲船務或珠海九洲控股的其他聯繫人士可能使用標的客輪經營客輪航線(其可能包括相關客輪航線)，故其可能導致與本集團現時經營的相關客輪航線重疊。此外，由於本集團並無向九洲船務租賃標的客輪，且未能向其他方租賃其他客輪，本集團現時提供客輪服務的業務(透過海通船務及客輪公司)將因上文所述海通船務及客輪公司現時擁有及經營的客輪的相關執照於二零一九年及二零二零年逐漸到期而受到影響。

經考慮上述因素及Drewry在Drewry報告所載的分析後，董事(包括獨立非執行董事，彼等意見及推薦意見載於本通函第19頁所載之獨立董事委員會函件，但不包括非執行董事郭海慶先生，其就批准2019-2020客輪租賃協議及其項下擬進行之交易之相關董事會決議案投反對票)認為，2019-2020客輪租賃協議之條款為公平合理，且符合本公司及股東之整體利益。

8. 本集團及海通船務之資料

本公司為投資控股公司。本集團之主要業務包括投資控股、在珠海提供港口設施、提供珠海與香港及蛇口之客輪服務、管理度假村、主題公園及遊樂場、物業發展及經營高爾夫俱樂部、提供金融信息服務及互聯網金融信息中介服務、以及買賣及分銷燃油，形成(i)九洲藍色幹線(海上交通)及藍色海洋旅遊；(ii)綠色休閒旅遊及複合地產；及(iii)公用事業及金融投資三大業務板塊。

海通船務主要從事提供客輪服務及投資控股的業務。

9. 珠海九洲控股及九洲船務之資料

珠海九洲控股為於中國成立之國有企業，亦為本公司之控股股東。珠海九洲控股之主要業務包括投資旅遊及運輸業務，以及物業出租。

九洲船務之主要業務包括經營港澳航線旅客運輸；九洲港至蛇口及珠海市水路旅客運輸；旅遊景區內客運；船上食品零售、餐飲服務、工藝品零售及發佈廣告；海洋海島觀光服務等。

10. 股東特別大會

本公司將於二零一九年十月三十日(星期三)下午二時十五分假座香港灣仔港灣道1號香港君悅酒店君悅廳I-II召開股東特別大會，以(其中包括)考慮及酌情尋求獨立股東批准有關2019-2020客輪租賃協議項下擬進行之交易之普通決議案。股東特別大會通告載於本通函第69至70頁。

根據上市規則第13.39(4)條，除股東大會主席決定允許有關程序或行政事宜之決議案以舉手方式表決外，股東於股東大會上所作出之任何表決必須以點票方式進行。根據上市規則第14A.70(12)條，倘關連交易須取得獨立股東的批准，任何於該交易中擁有重大權益的股東不可就該交易投票。股東特別大會結束後，投票結果將按上市規則第13.39(5)條所述分別刊載於本公司及聯交所之網站。

董事會函件

於最後實際可行日期，珠海九洲控股擁有602,598,000股股份的權益，佔本公司已發行股本總額約42.20%，其須在股東特別大會上就批准2019-2020客輪租賃協議項下擬進行的交易之決議案放棄投票。經本公司作出一切合理查詢後所深知，於最後實際可行日期，概無其他股東(除上文所披露者外)須於股東特別大會上就提呈供獨立股東考慮並酌情批准之普通決議案放棄投票。

隨函附奉一份股東特別大會適用之代表委任表格。無論閣下能否出席股東特別大會，務請儘早按隨附代表委任表格上印列之指示填妥表格，並儘快交回本公司之香港股份過戶登記分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。但該表格無論如何最遲須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間48小時前(即香港時間二零一九年十月二十八日(星期一)下午二時十五分前)交回。填妥及交回代表委任表格後，閣下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。在此情況下，代表委任表格將被視作撤銷論。

11. 推薦建議

務請閣下垂註(i)本通函第19頁所載之獨立董事委員會函件，當中包含其就2019-2020客輪租賃協議項下擬進行的交易向獨立股東作出的推薦建議；(ii)本通函第20至53頁所載之雲鋒金融函件當中包含其就2019-2020客輪租賃協議項下擬進行的交易向獨立董事委員會及獨立股東作出之意見；及(iii)本通函第60至68頁所載之Drewry報告，當中包括(其中包括)珠海客輪行業的概覽、就2019-2020客輪租賃協議下九洲船務擬收取之租賃費用是否合理的分析以及有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產的估值。

經考慮(i)雲鋒金融考慮的主要原因及因素及其建議；及(ii)Drewry在Drewry報告所載對(其中包括)2019-2020客輪租賃協議項下九洲船務對標的客輪擬收取之租賃費用是否合理的分析及有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產估值後，獨立董事委員會認為(i)2019-2020客輪租賃協議的條款屬公平合理；(ii)2019-2020客輪租賃協議乃按正常商業條款訂立，並在本集團的一般及日常業務過程中進行；及(iii)2019-2020客輪租賃協議符合本公司及股東的整體利益。因此，獨立董事委員會推薦獨立股東投票贊成將於股東特別大會上提呈有關2019-2020客輪租賃協議之普通決議案。

董事會函件

董事(包括獨立非執行董事，彼等意見及推薦意見載於本通函第19頁所載之獨立董事委員會函件，但不包括非執行董事郭海慶先生，其就批准2019-2020客輪租賃協議及其項下擬進行之交易之相關董事會決議案投反對票)認為，2019-2020客輪租賃協議之條款屬公平合理，且符合本公司及股東之整體利益。因此，董事(不包括郭海慶先生)建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會上提呈以批准2019-2020客輪租賃協議之普通決議案。

12. 其他資料

務請閣下垂注本通函附錄所載有關本公司的其他資料。

此 致

列位股東 台照

代表董事會
珠海控股投資集團有限公司
主席
黃鑫
謹啟

二零一九年十月九日

ZHUHAI HOLDINGS INVESTMENT GROUP LIMITED
珠海控股投資集團有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)
(股份代號：00908)

敬啟者：

須予披露及關連交易：
2019-2020客輪租賃協議

吾等謹此提述本公司日期為二零一九年十月九日致股東之通函(「通函」，本函件為其中部份)。除非文義另有所指，否則本函件所用詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

吾等已獲委任成立獨立董事委員會，以考慮2019-2020客輪租賃協議的條款，以及就2019-2020客輪租賃協議向獨立股東提供意見。

吾等已獲董事會委任，以考慮2019-2020客輪租賃協議的條款，以及就吾等認為2019-2020客輪租賃協議的條款是否屬公平合理、2019-2020客輪租賃協議是否按正常商業條款在本集團一般及日常業務過程中訂立及2019-2020客輪租賃協議是否符合本公司及其股東的整體利益而向獨立股東提供意見。雲鋒金融已獲委任為獨立財務顧問，以就此向吾等及獨立股東提供意見。

經考慮(i)通函第20至53頁雲鋒金融致閣下及吾等之意見函件所載之主要考慮理由及因素以及其意見；及(ii)通函第60至68頁所載之Drewry報告中Drewry對(其中包括)2019-2020客輪租賃協議下九洲船務對標的客輪擬收取之租賃費用是否合理的分析及2019-2020客輪租賃協議項下有關租賃標的客輪的使用權資產估值，吾等認為(i) 2019-2020客輪租賃協議的條款屬公平合理；(ii) 2019-2020客輪租賃協議乃按正常商業條款訂立，並在本集團的一般及日常業務過程中進行；及(iii) 2019-2020客輪租賃協議符合本公司及股東的整體利益。因此，吾等推薦獨立股東於股東特別大會上投票贊成批准2019-2020客輪租賃協議之普通決議案。

此 致

列位獨立股東 台照

珠海控股投資集團有限公司

獨立董事委員會

獨立非執行董事

許照中

朱幼麟

何振林

王一江

謹啟

二零一九年十月九日

以下為獨立董事委員會及獨立股東之獨立財務顧問雲鋒金融市場有限公司發出之意見函件全文，以供載入本通函。



香港
康樂廣場8號
交易廣場1座
3201-3204室

敬啟者：

須予披露及關連交易 2019–2020客輪租賃協議

緒言

茲提述吾等獲委任為獨立董事委員會及獨立股東有關2019-2020客輪租賃協議項下擬進行之交易(「該等交易」)之獨立財務顧問，有關詳情載於 貴公司日期為二零一九年十月九日之通函(「通函」)董事會函件(「董事會函件」)，本函件構成通函之一部分。除文義另有所指外，本函件所用詞彙具有通函所界定之相同涵義。

於二零一八年八月至十一月期間，為營運相關客輪航線，海通船務及九洲船務訂立四份月度客輪租賃協議，期限分別為(i)二零一八年八月三日至二零一八年八月三十一日(「二零一八年八月客輪租賃協議」)；(ii)二零一八年九月一日至二零一八年九月三十日(「九月客輪租賃協議」)；(iii)二零一八年十月一日至二零一八年十月三十一日(「十月客輪租賃協議」)；及(iv)二零一八年十一月一日至二零一八年十一月三十日(「十一月客輪租賃協議」)，內容有關租賃「新海濱」輪。

於二零一八年十二月二十八日，海通船務與九洲船務訂立十二月客輪租賃協議，以向九洲船務租賃新海濱及其中三艘標的客輪(分別為新海亮、新海天及新海珠)，於二零一八年十二月一日至二零一九年四月三十日期間營運相關客輪航線。

於二零一九年二月二十七日，為繼續及維持提供客輪服務之主要業務，且把握港珠澳大橋開通帶動的旅遊業機遇，客輪公司(貴公司的一間關連附屬公司)與九洲船務訂立二月客輪租賃協議，於二零一九年二月二十七日至二零二零年五月三十一日期間，向九洲船務租賃尋仙6。據此，客輪公司將使用尋仙6，進行沿珠江口及萬山島水域的陸地至海島及海島間乘客海上交通及旅客海上運輸(包括日間及晚間服務)(「**觀光客輪業務**」)。

於二零一九年四月十二日，客輪公司與九洲船務訂立四月客輪公司客輪租賃協議，於二零一九年四月十二日至二零二零年十月三十一日期間，向九洲船務租賃尋仙5。據此，客輪公司將使用尋仙5進行觀光客輪業務。

於二零一九年四月二十六日，海通船務與九洲船務訂立四月海通船務客輪租賃協議，於二零一九年五月一日至二零一九年六月三十日期間，向九洲船務租賃新海濱及全部四艘標的客輪營運相關客輪航線。

於二零一九年六月二十四日，海通船務與九洲船務訂立六月客輪租賃協議，於二零一九年七月一日至二零一九年八月三十一日期間，向九洲船務租賃全部四艘標的客輪營運相關客輪航線。

於二零一九年八月十九日，海通船務與九洲船務訂立八月客輪租賃協議(與二零一八年八月客輪租賃協議、九月客輪租賃協議、十月客輪租賃協議、十一月客輪租賃協議、十二月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議及六月客輪租賃協議，統稱為「**過往客輪租賃協議**」)，以於二零一九年九月一日至二零一九年十月三十一日期間，向九洲船務租賃全部四艘標的客輪營運相關客輪航線。

根據各項過往客輪租賃協議，海通船務同意於各項過往客輪租賃協議的相關期間，向九洲船務支付月度租賃費用。租金按相關客輪航行之實際航距計算，每海里人民幣145元(不包括燃油費)(「**舊租賃費用**」)。

於二零一九年八月二十八日，海通船務為與九洲船務正式延續租賃安排，與九洲船務訂立2019-2020客輪租賃協議，就二零一九年十一月一日至二零二零年十二月三十一日期間，續租標的客輪以營運相關客輪航線。租金以每海里人民幣376元(包括燃油費)(「**新租賃費用**」)計算。

根據上市規則第14A.16條，海通船務為 貴公司之關連附屬公司；根據上市規則第14A.07(4)條，九洲船務為 貴公司之關連人士。

根據上市規則第14A.81條，2019-2020客輪租賃協議、八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議下擬進行的交易，應合併猶如一項交易。根據上市規則，在2019-2020客輪租賃協議下租賃標的客輪會被視為收購資產(即收購資本資產)。由於2019-2020客輪租賃協議下租賃標的客輪的期限為固定期限，該等交易將被視為 貴公司的一次性關連交易。有關2019-2020客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議下擬進行之交易的使用權資產預期總價值的相關適用比率(按上市規則第十四章所賦予之涵義)超過5%但低於25%，該等交易構成 貴公司之須予披露交易，根據上市規則第14章須遵守通知及發佈規定，亦構成 貴公司之關連交易，根據上市規則第14A章須遵守申報、公告及獨立股東批准規定。

由全體獨立非執行董事(即許照中先生、朱幼麟先生、何振林先生及王一江先生)組成之獨立董事委員會已經成立，以向獨立股東就該等交易提供意見及建議。

雲鋒金融市場有限公司已獲委任為獨立財務顧問，就2019-2020客輪租賃協議是否公平合理及該等交易是否按一般商業條款在日常及一般業務過程中進行，並符合 貴公司及股東之整體利益，向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

吾等提述董事作出之責任聲明，其確認董事願就通函內所載資料之準確性及完整性共同及個別承擔全部責任，而且經董事作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，並無遺漏其他事實致使通函所載任何聲明有所誤導。吾等依賴通函所載列及所提述的資料、事實以及 貴公司及董事之陳述及意見的準確性及完整性。吾等假設該等資料、事實、陳述及意見在作出之時乃為真實，而且截至最後實際可行日期仍然真實、準確及完整。吾等並無理由懷疑該等資料、事實及陳述的真實性、準確性或完整性，且已與 貴公司董事及管理層(「管理層」)確認，該等資料、事實及陳述並無隱瞞或遺漏任何重大事實。

吾等已採取一切合理及必要步驟以遵守上市規則第13.80條所載列之規定。吾等認為，吾等已獲提供足夠資料，致使吾等達致知情意見。然而，吾等並無對該等資料進行任何獨立查核，或對 貴集團之業務、事務、財務狀況或前景進行任何獨立深入調查，亦無對客輪公司、海通船務、九洲船務及彼等各自之聯繫人士進行任何深入研究，亦無考慮該等交易對 貴集團或股東的稅務影響。

本函件僅就獨立董事委員會及獨立股東考慮該等交易及2019–2020客輪租賃協議之條款方面提供參考，除供載入通函外，如未經吾等事先同意，並非供整體及部分引用或提述，亦非用作任何其他目的。本函件所列載資料不應視作持有、出售或購買 貴公司的任何股份或任何其他證券的建議。

於過去兩年，吾等獲 貴公司委任為獨立財務顧問，有關該項委任的詳細資料已列載於 貴公司日期為二零一七年十二月二十七日及二零一八年十月九日的通函。除就委聘支付或應付吾等的一般專業費用外，吾等概無於其他安排中收取或將收取 貴公司的任何費用或利益。於最後實際可行日期，吾等並不知悉(a) 雲鋒金融市場有限公司；及(b) 貴集團、海通船務及九洲船務之間存在任何關係或利益，而會合理地被視為將影響吾等根據上市規則第13.84條就該等交易擔任獨立董事委員會及獨立股東之獨立財務顧問之獨立性。

經考慮之主要因素

在達致吾等之獨立財務意見及向獨立董事委員會及獨立股東提供有關意見時，吾等已考慮以下主要因素：

貴集團、海通船務及九洲船務的資料

貴集團

貴公司乃投資控股公司。 貴集團主要從事投資控股，在珠海提供港口設施、提供珠海與香港及蛇口之客輪服務，管理度假村、主題公園及遊樂場、物業發展及經營高爾夫俱樂部，提供金融信息服務及互聯網金融信息中介服務及買賣及分銷燃油，形成(1)九洲藍色幹線(海上交通)及藍色海洋旅遊；(2)綠色休閒旅遊及複合地產；及(3)公用事業及金融投資事業三大業務分部。

雲鋒金融函件

以下為 貴集團截至二零一八年十二月三十一日止三個年度之經審核綜合財務業績(摘錄自 貴公司截至二零一七年十二月三十一日止年度之年報(「二零一七年年報」)及截至二零一八年十二月三十一日止年度之年報(「二零一八年年報」))及 貴集團截至二零一八年六月三十日及二零一九年六月三十日止六個月期間之未經審核綜合財務業績(摘錄自 貴公司截至二零一九年六月三十日止六個月之中期報告(「二零一九年中期報告」))之概要：

| | 截至 二零一八年 十二月 三十一日 止年度 (經審核) 人民幣千元 | 截至 二零一七年 十二月 三十一日 止年度 (經審核) 人民幣千元 | 截至 二零一六年 十二月 三十一日 止年度 (經審核) 人民幣千元 | 截至 二零一九年 六月 三十日 止六個月 (未經審核) 人民幣千元 | 截至 二零一八年 六月 三十日 止六個月 (未經審核) 人民幣千元 |
|---------------------------------|---|---|---|---|---|
| 收益 | 9,248,350 | 3,835,638 | 4,220,321 | 4,545,326 | 2,689,447 |
| 海上客運交通服務 | 680,340 | 592,758 | 585,309 | 270,287 | 335,707 |
| 酒店服務 | 160,017 | 154,300 | 145,747 | 62,505 | 75,364 |
| 旅遊景點服務 | 29,704 | 37,199 | 32,363 | 9,103 | 8,619 |
| 物業銷售 | 3,097,578 | 1,232,025 | 1,480,947 | 42,268 | 714,737 |
| 高爾夫球會會籍服務 | 28,558 | 25,986 | 23,514 | 16,530 | 13,523 |
| 買賣燃油及提供 港口設施服務 | 5,215,064 | 1,791,724 | 1,948,761 | 4,115,313 | 1,527,778 |
| 金融信息服務、 保理服務及互聯網 金融信息中介服務 | 37,089 | 1,646 | 3,680 | 29,320 | 13,719 |
| 毛利 | 1,328,993 | 643,779 | 732,619 | 212,212 | 407,774 |
| 年/期內利潤 | 396,844 | 157,948 | 222,052 | 31,024 | 151,377 |
| 盈利歸屬於： | | | | | |
| 貴公司擁有人 | 177,028 | 61,479 | 72,584 | 6,088 | 76,274 |
| 非控股權益 | 219,816 | 96,469 | 149,468 | 24,936 | 75,103 |

誠如上表顯示，截至二零一七年十二月三十一日止年度(「二零一七財政年度」)，貴集團錄得收益約人民幣3,835.6百萬元，與截至二零一六年十二月三十一日止年度(「二零一六財政年度」)約人民幣4,220.3百萬元比較，減少約9.1%。誠如二零一七年年報所披露，與二零一六財政年度比較，縱使 貴集團業務(包括九洲藍色幹線及藍色海洋旅遊、酒店、旅遊景點及經營高爾夫球會營運分部於二零一七財政年度錄得收益上升，貴集團同期亦錄得客輪船票銷售量下降、維修及保養費上升，及因颱風天鴿破壞造成之存貨撇銷。故 貴集團二零一七財政年度淨利潤為約人民幣157.9百萬元，與二零一六財政年度約人民幣222.1百萬元比較減少約28.9%。

截至二零一八年十二月三十一日止年度(「二零一八財政年度」)，貴集團錄得收益約人民幣9,248.4百萬元，與二零一七財政年度約人民幣3,835.6百萬元比較，上升約141.12%。其主要因(i)物業銷售收益由二零一七財政年度約人民幣1,232.0百萬元上升至二零一八財政年度約人民幣3,097.6百萬元，升幅為約151.4%及(ii)買賣燃油及提供港口設施服務收益由二零一七財政年度約人民幣1,791.7百萬元上升至二零一八財政年度約人民幣5,215.1百萬元，升幅為約191.1%。再者，貴集團於二零一八財政年度錄得純利約人民幣396.8百萬元，與二零一七財政年度約人民幣157.9百萬元比較，上升約151.3%。誠如二零一八年年報所披露，二零一八財政年度純利增加主要由於銷售翠湖香山高端旅遊地產項目已交付之單位數目增加，導致物業開發分部之確認收益大幅增長。

誠如二零一九年中期報告所披露，截至二零一九年六月三十日止六個月(「二零一九年上半年」)，貴集團的未經審核綜合收益為約人民幣4,545.3百萬元(截至二零一八年六月三十日止六個月(「二零一八年上半年」)：人民幣2,689.4百萬元)，增幅為69.0%，主要由於買賣及分銷燃油交易量增加，而使公用事業及金融投資事業分部收益增加所致。於二零一九年上半年，貴集團的毛利為約人民幣212.2百萬元(二零一八年上半年：人民幣407.8百萬元)，減幅為48.0%。於二零一九年上半年，貴集團的未經審核綜合盈利為約人民幣31.0百萬元(二零一八年上半年：人民幣151.4百萬元)，減幅為79.5%。此外，於二零一九年上半年，貴公司擁有人應佔未經審核綜合盈利為約人民幣6.1百萬元(二零一八年上半年：人民幣76.3百萬元)，減幅為92%，主要由於就銷售翠湖香山高端旅遊地產項目已交付單位之數目顯著減少導致貴集團物業開發分部之確認收入顯著減少，以及港珠澳大橋的開通導致貴集團經營港珠客輪航線之客輪業務毛利大幅下降。

吾等從二零一八年年報備悉，貴集團會採取措施改善三大業務分部之業務營運質素及效率。就有關九洲藍色幹線及藍色海洋旅遊分部，應對港珠澳大橋通車影響，貴集團將致力實行「增收節支」，以打造並提升海上看珠海的品牌航線。當中，吾等從與管理層進行討論得知，相關客輪航線為九洲藍色幹線及藍色海洋旅遊分部的一部分，故上述措施包括(其中包括)提高客輪載客量、航行速度及內部設計，提高該方案(定義見下文)下每日旅客服務的次數、提升服務質素、於相關市場引入新旅遊產品以把握港珠澳大橋開通所帶來的機遇，擴大分銷渠道、加

強市場推廣力度，並提升內部效率及業務協同效益。就綠色休閒旅遊企業及複合地產分部而言，貴集團將會(其中包括)力爭部分項目動工，包括麗居區域新建酒店，以把握港珠澳大橋開通機遇及提升其市佔率。就公共事業及金融投資事業分部而言，貴集團會採取多種措施以增加其物業收入並繼續拓展公司微信號的增值服務和增值收益，積極參與港珠澳大橋遊等新產品或服務的開發。貴集團亦將增加經營範圍，規範業務運作，深挖更多前景可期的油品貿易種類，以擴展油品批發業務，並將積極發展融資租賃業務，擴大客戶群，推進業務多元發展。

海通船務、九洲船務及珠海九洲控股

海通船務主要從事提供客輪服務及投資控股。

海通船務於中國成立，為客輪公司之全資附屬公司(海通船務51%股權由客輪公司直接持有，餘下49%股權由客輪公司之直接全資附屬公司珠海市九洲郵輪有限公司間接持有)。客輪公司由貴集團、珠海九洲控股及一名獨立第三方分別擁有49%、43%及8%權益。客輪公司及海通船務均被視為貴公司之附屬公司。

九洲船務於中國成立，為珠海九洲控股的全資附屬公司。九洲船務的主要業務包括經營港澳航線旅客運輸；九洲港至蛇口及珠海市水路旅客運輸；旅遊景區旅客運輸；船上食品零售、餐飲服務、工藝品零售及發佈廣告；海洋海島觀光服務等。

珠海九洲控股為於中國成立的國有企業，亦為貴公司的控股股東。於最後實際可行日期，其於602,598,000股股份中擁有權益，佔已發行股份總數約42.20%。珠海九洲控股的主要業務包括投資旅遊及運輸業務，以及物業出租。

由於珠海九洲控股於客輪公司持有10%或以上的股權，故根據上市規則第14A.16條，客輪公司及海通船務均為貴公司的關連附屬公司。

由於珠海九洲控股擁有九洲船務超過30%權益，故九洲船務為珠海九洲控股的聯繫人士，因此為上市規則第14A.07(4)條項下貴公司的關連人士。

與珠海旅遊業發展相關的中國政策及措施

粵港澳大灣區(「大灣區」)

大灣區由香港及澳門兩個特別行政區及廣東省九個城市(即廣州、深圳、珠海、佛山、惠州、東莞、中山、江門及肇慶)組成。

於二零一九年二月十八日，作為中國發展藍圖重點戰略規劃的一部分，中國中央政府頒布了《粵港澳大灣區發展規劃綱要》(「**發展規劃綱要**」)。發展規劃綱要旨在深化粵港澳三地合作，促進區域經濟協調發展，發展國際一流灣區。發展規劃綱要載列未來十年大灣區發展的合作目標及原則，包括重點發展珠海橫琴。於二零一九年一月二十二日，珠海市政府發表工作報告，提出多項建議，其中包括透過港珠澳大橋帶動本地旅遊業；與廣州、香港、澳門聯手推動個人遊計劃；及制定政策以鼓勵橫琴發展成為優質國際休閒旅遊島嶼。

珠海市政府在萬山群島地區發展旅遊業及客輪市場的措施

珠海市交通運輸局及珠海萬山海洋開發試驗區管理委員會共同推出萬山區陸島交通客運航線航班優化工作方案(「**該方案**」)，其於二零一八年七月獲珠海市政府批准。為配合發展規劃綱要的目標，該方案旨在優化萬山地區(包括珠海的東澳島、桂山島、外伶仃島、擔桿島及萬山島(「**海島**」))的客輪航線營運，改善交通運輸，推動海島旅遊業。

該方案提出多項措施，透過鼓勵本地居民及旅客經常使用香洲港、橫琴碼頭及蛇口碼頭與海島之客輪航線(「**海島航線**」)，實行客輪公交化，改善當地交通基建，刺激旅遊業。根據該方案，海島航線由三間船務公司營運，即海通船務、廣東江華航運有限公司及深圳市鵬星船務有限公司。

該方案旨在分兩個階段逐步增加海島航線服務班次。於推行該方案後的第一階段，旅遊市場淡季(即十一月至四月)的海島航線服務班次將由每日20班逐漸增至42班，而旺季(即五月至十月)則由42班逐漸增至58班。於第二階段，淡季服

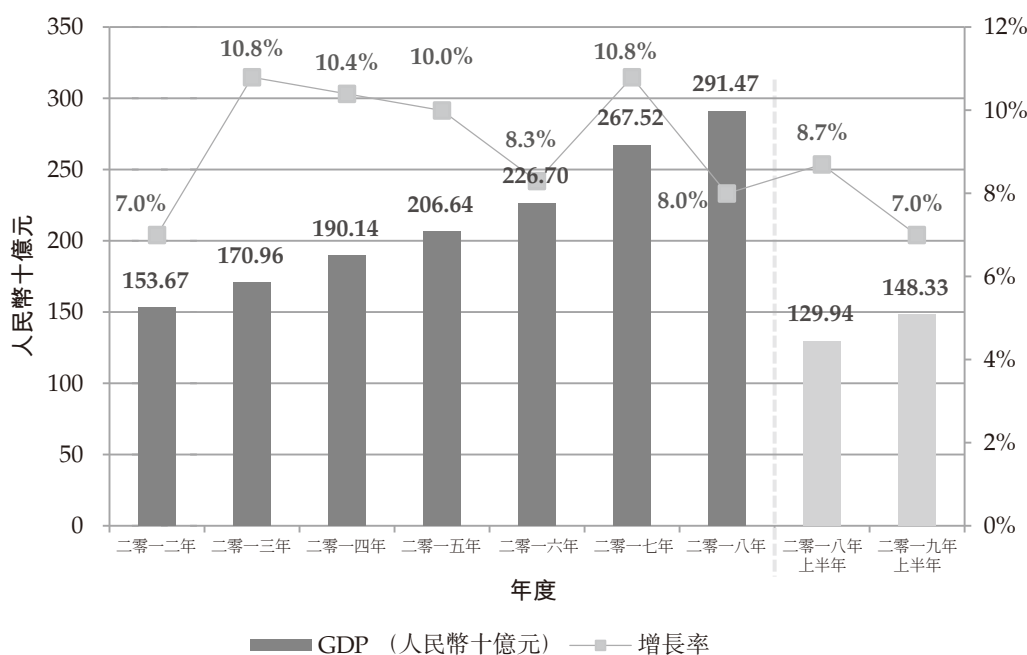
務班次將由每日42班，進一步逐漸增至50班，而旺季服務班次則從58班逐漸增至70班。為免生疑，海島航線包括(i)相關客輪航線(但不包括九洲港與海島之間的航線(「九洲航線」))；及(ii)連接橫琴及蛇口與海島之間的客輪航線，據吾等所知悉，有關航線現時由海通船務透過調配兩艘自有船隻(即「海舜」及「海堯」)及／或根據下述若干共同客輪租賃協議向另一營運商租賃的其他客輪。

根據該方案，自截至二零一九年十二月三十一日止年度起，政府推出多項措施，向海島航線營運商提供補助。倘營運商在按該方案所載規定增加海島航線的每日服務班次後，彼等經營的額外航次出現虧損，將可獲全數補助，惟須待獨立審核公司完成審核營運商上一個財政年度的財務報表(「補助計劃」)。

珠海經濟及旅遊業

貴集團的業務及財務表現(特別是與其海上交通、酒店服務及旅遊景點服務業務相關的表現)在一定程度上取決於珠海經濟狀況及旅遊市場發展。如下文圖1所示，於二零一三年至二零一五年，珠海GDP取得雙位數增長。於二零一六年，珠海GDP增長率放緩至約8.3%，其後於二零一七年回升至10.8%。於二零一八年及二零一九年上半年，珠海的GDP增長率分別為約8.0%及7.0%。

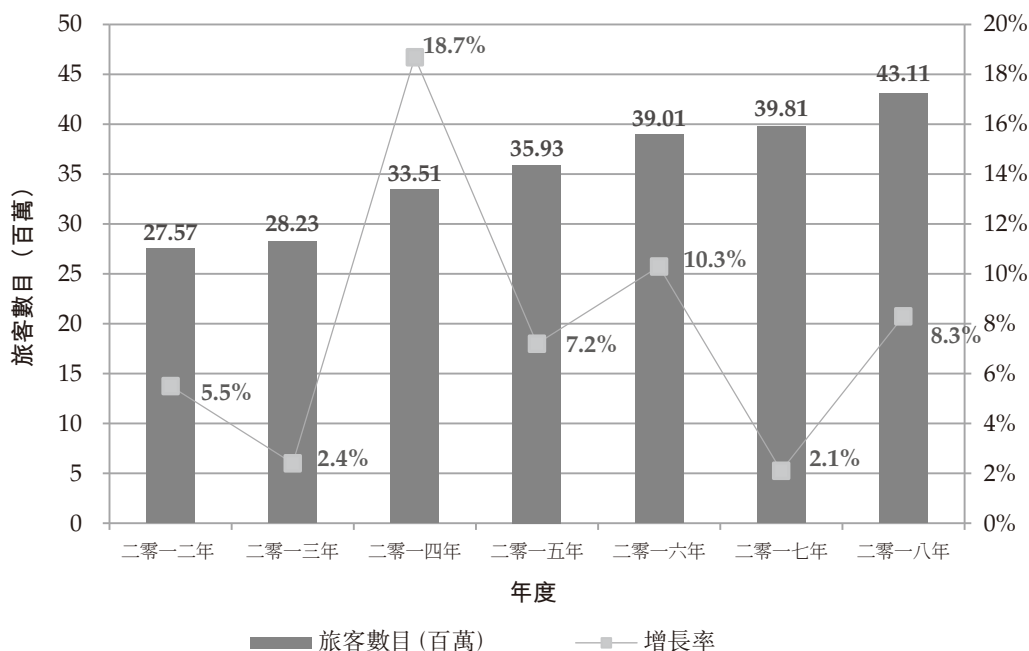
圖1：二零一二年至二零一九年上半年珠海GDP增長



資料來源： 珠海市統計局

如下文圖2所示，於二零一二年至二零一七年，珠海入境旅客數目增長率介乎2.4%至18.7%。二零一八年旅客約為43.11百萬人次，較二零一七年增加約8.3%。儘管入境旅客增長率出現波動，於二零一二年至二零一八年期間，每年的旅客數目一直穩步增長。

圖2：二零一二年至二零一八年珠海入境旅客數目



資料來源： 珠海市統計局

根據珠海市統計局，二零一八年及二零一七年國內旅客佔旅客總數分別88.1%及87.4%。珠海市統計局發布的旅遊統計數據顯示，於二零一二年至二零一八年期間，國內旅客平均佔旅客總數約86%，其次是港澳台旅客，佔約10%至15%。同時，誠如二零一九年中期報告所披露，於二零一九年上半年，儘管受廣深港高速鐵路服務、港珠澳大橋開通及中美貿易戰的影響，粵港水路客量整體降幅為51%，但隨著港珠澳大橋通車，二零一九年上半年珠海交通旅遊需求顯著增加，境內航線客量達至兩位數增長。

海島旅遊概況

吾等進行了案頭調研並備悉，二零一七年東澳島和外伶仃島獲中國國家旅遊局評為國家AAAA級風景名勝區。除了可以飽覽原始自然的生態環境，島上亦有各式各樣的旅遊景點，包括東澳島的摩崖石刻、海關遺址、烽火臺和蜜月閣；伶仃灣的漁村、石景公園及拱橋；外伶仃島上的伶仃峰和北帝晨鐘。東澳島上亦

有一家五星級酒店，依山傍水，群山環繞，兩座主要建築由南沙灣海灘連接。南沙灣海灘亦被稱為「鑽石沙灘」。

此外，吾等備悉，於二零一八年十一月二十七日，珠海萬山海洋開發試驗區管委會、萬山海洋開發試驗區旅遊委員會和桂山鎮黨委員會(統稱「委員會」)共同發表工作報告，當中概述了(其中包括)鼓勵海島旅遊、經濟、外商投資和基建發展的措施。該報告提及加強萬山地區作為國家AAAA級風景名勝區的地位，以及爭取進一步達到國家AAAAA級風景名勝區等級的目標。各種旅遊設施的升級項目(包括但不限於「美麗海島」項目、「廣東省森林小鎮」項目、「數字城管」項目、海鮮街升級項目及擴大WiFi覆蓋範圍項目)將予以實施。

委員會亦計劃開展其他大型酒店建設項目，如東澳島的玲瓏海岸二期及嶺南風格精品酒店、萬山島的錦塘灣項目、桂山島的中心洲綜合旅途開發項目以及三角島的海洋運動休閒遊戲項目等。

吾等亦自二零一九年中期報告知悉(其中包括)，根據客輪公司與珠海市桂山鎮人民政府於二零一五年訂立的戰略合作框架協議，客輪公司致力加強可能合作投資、建設、營運特色文化產業及民宿旅遊產業的中國珠海桂山島項目。此外，由於珠海政府大力推行陸島交通「公交化」，海島航線的載客量按年增加約23%，導致相應成本大幅增加。新開航線「海上看珠海」實現了良好開局，累計接待約10萬名旅客。

客輪市場及海島航線

誠如Drewry(貴公司委託的顧問)所編製的報告(「Drewry報告」)(報告詳情載於通函附錄二)所示，自二零零九年至二零一八年，珠海客輪行業在水路旅客周轉量及總客運量兩方面錄得令人滿意的增長。

海島航線是連接海島的主要客運渡輪服務。目前有三個主要參與者運營海島航線，而海通船務為海島航線中最大營運商，在調配船隻數目及載客量方面，

市場佔有率分別為55% (其將隨新海珠於二零一九年十月開始運營而增至58%) 和61% (其將隨新海珠於二零一九年十月開始運營而增至65%)。

相關客輪航線的客輪供應

經與管理層及Drewry進行討論，吾等了解到，珠海市場(「客輪市場」)可供客輪航線營運商使用的客輪數目有限。根據吾等與 貴公司的討論，現時於客輪市場營運中的客輪數目約為40艘，經參考(其中包括)類型、長度、容量及主引擎等規格，用作經營海島航線的客輪為11艘。目前，在11艘可用客輪中，海通船務調配6艘客輪(包括其中三艘標的客輪)經營海島航線。

在確定不就經營相關客輪航線而自客輪市場上其他營運商租賃客輪的理據時，吾等獲管理層告知，除根據客輪互租協議(定義見下文)自另一獨立營運商租賃客輪外，目前在客輪市場上剩餘的客輪數量並不適用於經營相關客輪航線或不足以經營相關客輪航線。誠如管理層所告知，中華人民共和國交通運輸部於二零零一年發布了老舊運輸船舶管理規定(「該規定」)，以規範老舊船舶的營運。根據該規定，年期滿25年的類別I船舶均須予以棄置。吾等從管理層獲悉，客輪市場上大部分客輪均在90年代建造，25年的可用年期即將屆滿，因此該等客輪不可再用於長期租賃安排。另一方面，客輪市場上其他較新船隻的相關規格大多與經營相關客輪航線所需的規格不符。

為解決適用於經營相關客輪航線的客輪短缺情況，並根據該方案規定增加海島航線的每日班次， 貴公司正考慮向九洲船務租賃新建造客輪，作為替代性解決方案。自二零一八年起，九洲船務已完成建造四艘新客輪，包括新海濱、新海亮、新海天和新海洋，該等客輪已逐步投入營運，主要用於根據過往客輪租賃協議經營相關客輪航線。有關更多標的客輪(包括上述三艘九洲船務建造的新客輪)的規格詳情，請見下文「新租賃費用」一節。吾等獲 貴公司告知，新海濱(海通船務根據若干過往客輪租賃協議，向九洲船務租賃該客輪，以經營相關客輪航線)已被調配經營另一條客輪航線，而該航線並非相關客輪航線的一部份。另一方面，新海洋已於二零一九年七月投入營運，而新海珠預期將於二零一九年十月開始營運該等客輪已被海通船務列入用作經營相關客輪航線的船隊，以履行2019-2020客輪租賃協議。

基於上述分析及討論，吾等相信，珠海旅遊業(包括海島)將在未來十年，受惠於大灣區的策略性發展，並根據發展規劃綱要，將橫琴重點發展為國際旅遊中心，使海島能夠吸引更多中國內地、香港和澳門旅客以及其他外國市場的旅客。

吾等亦認為，在珠海的經濟增長下，旅遊業發展蓬勃，加上根據該方案推廣海島客輪公交化，以及政策驅動海島航線的每日服務班次增加，將為 貴公司的連接海島客輪服務帶來更大需求，因而有利於 貴集團海上客運交通服務業務的長期發展。

2019-2020 客輪租賃協議的背景及理由

誠如董事會函件所披露，海通船務(連同客輪公司)透過經營由海通船務/客輪公司擁有的客輪，提供客輪服務，包括相關客輪航線。根據於二零一七年六月二十八日頒布並於二零一七年七月二十八日生效的外商投資產業指導目錄(2017)，國內水路運輸公司的股權須由中方持有。根據於二零一六年十二月十日刊發並生效的國內水路運輸管理規定(2016年修訂)，倘中國水路運輸營運未能滿足需求時，經營水路運輸的執照(包括營運客輪航線)才可授予外商投資企業。根據 貴公司中國法律顧問，由於客輪公司及海通船務為 貴集團的成員公司，兩者均並非被視為中方。因此客輪公司及海通船務難於為其客輪營運申請新執照或重續現有執照。預期目前由海通船務及客輪公司經營的部分客輪各自的執照將於二零一九年及二零二零年逐漸到期，若重續該等執照不被允許，海通船務及客輪公司將很難營運彼等各自的客輪。

因此，倘海通船務與客輪公司擬繼續及維持彼等提供客輪服務的主要業務，彼等須向九洲船務(作為國內水路運輸公司，其客輪持有客輪航線營運的必需執照)租賃客輪以經營(其中包括)相關客輪航線。

誠如 貴公司日期為二零一八年十二月二十八日公告所披露，有見海通船務經營相關客輪航線的部分客輪執照預計到期，海通船務計劃向九洲船務(作為國內水路運輸公司，其客輪持有客輪航線營運的必需執照，以經營相關客輪航線)租賃數艘客輪以繼續其客輪航線營運。由於九洲船務當時仍在建造部分客輪(包

括標的客輪)，於二零一八年八月至十一月期間，海通船務與九洲船務就於個別期限租賃新海濱訂立二零一八年八月客輪租賃協議、九月客輪租賃協議、十月客輪租賃協議及十一月客輪租賃協議。

作為二零一八年八月客輪租賃協議、九月客輪租賃協議、十月客輪租賃協議及十一月客輪租賃協議項下租賃安排的延續，於二零一八年十二月二十八日、二零一九年四月二十六日、二零一九年六月二十四日及二零一九年八月十九日，海通船務與九洲船務分別訂立臨時性的十二月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、六月客輪租賃協議及八月客輪租賃協議。

誠如董事會函件所披露，九洲船務已告知董事會，倘海通船務並無根據2019-2020客輪租賃協議向九洲船務租賃標的客輪，九洲船務或珠海九洲控股的其他聯繫人士可使用標的客輪經營客輪航線(其可能包括相關客輪航線)。因此，貴公司預期或會導致與貴集團現時經營的相關客輪航線重疊。此外，由於貴集團並無向九洲船務租賃標的客輪，且未能向其他方租賃客輪，貴集團現時(透過海通船務及客輪公司)提供的客輪服務業務將因上文所述海通船務及客輪公司現時經營的部分客輪各自的執照將於二零一九年及二零二零年逐漸到期而受到影響。

鑑於上述者及除上文相關政府政策(該等政策有利於客輪市場發展以及相關客輪航線的長期營運)、珠海經濟發展、客輪市場表現、海島旅遊業、相關客輪航線的客輪供應及2019-2020客輪租賃協議的背景及理由的討論外，以下載列吾等在評估該等交易的條款是否屬公平合理，並符合貴公司及其股東整體利益時所計及的其他主要因素及考量。

2019-2020客輪租賃協議的主要條款

經參照董事會函件，下列為2019-2020客輪租賃協議的主要條款：

日期

二零一九年八月二十八日

訂約方

- (i) 海通船務(作為標的客輪的承租人)；及
- (ii) 九洲船務(作為標的客輪之出租人)

誠如上文所述，海通船務及九洲船務為上市規則項下 貴公司之關連人士。

年期

二零一九年十一月一日起至二零二零年十二月三十一日(包括首尾兩天)

條件

2019-2020客輪租賃協議須待獨立股東於股東特別大會上授予批准後，方為有效。

租賃費用

有關標的客輪之租賃，海通船務同意付予九洲船務月度租賃費用，其根據標的客輪實際航行距離計算得出，新租賃費用(包括燃油費)為每海里人民幣376元。海通船務每月的租賃費用應於次月第15日內結清。

訂約方之責任

(i) 海通船務將：

- a) 有權就其業務需要調動標的客輪；
- b) 負責與客輪碼頭及有關當局就相關客輪航線之運作及乘客上落進行協調；及
- c) 負責客輪碼頭之代理費；及

(ii) 九洲船務將：

- a) 負責標的客輪之安全管理及客輪船員之安全管理等監督事宜。根據2019-2020客輪租賃協議，客輪船員乃九洲船務之員工；及
- b) 負責標的客輪船員之聘用及人員費用(包括工資、伙食費、社會保險、公積金、就業保險、交通及通訊開支)、標的客輪之保修費(包括維修費、檢查費、更換室內物件、電纜、機油及其他材料的費用)、燃油費，以及營運標的客輪之必要保險。

雲鋒金融函件

過往客輪租賃協議

下表概述有關過往客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及四月客輪公司客輪租賃協議的相關資料

表1：有關過往客輪租賃協議的相關資料概要

| | | | | | | | | |
|---------------|--|-----------------------|------------------------|-------------------------|--|-----------------------|------------------------|------------------------|
| 協議 | 二零一八年八月客輪租賃協議、九月客輪租賃協議、十月客輪租賃協議、十一月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議 | | | | 四月海通船務客輪租賃協議 | 六月客輪租賃協議 | 八月客輪租賃協議 | |
| 公告日期 | 二零一八年十二月二十八日 | | | | 二零一九年四月二十六日 | 二零一九年六月二十四日 | 二零一九年八月十九日 | |
| 訂約方 | (i)海通船務及(ii)九洲船務 | | | | | | | |
| 租賃年期 | 二零一八年八月三日起至二零一八年八月三十一日 | 二零一八年九月一日起至二零一八年九月三十日 | 二零一八年十月一日起至二零一八年十月三十一日 | 二零一八年十一月一日起至二零一八年十一月三十日 | 二零一八年十二月一日起至二零一九年四月三十日 | 二零一九年五月一日起至二零一九年六月三十日 | 二零一九年七月一日起至二零一九年八月三十一日 | 二零一九年九月一日起至二零一九年十月三十一日 |
| 標的航線 | 相關客輪航線 | | | | | | | |
| 標的船舶(附註) | 新海濱 | | | | (i) 新海濱； (ii) 新海亮； (iii) 新海天；及 (iv) 新海珠 | 新海濱及標的客輪 | 標的客輪 | 標的客輪 |
| 概約過往金額／估算交易金額 | 人民幣0.57百萬元 | 人民幣0.64百萬元 | 人民幣0.68百萬元 | 人民幣0.68百萬元 | 人民幣4.78百萬元 | 人民幣2.26百萬元 | 最多人民幣4.31百萬元 | 最多人民幣3.93百萬元 |
| 租賃費用的計算基準 | 根據(i)標的船舶的航程總數；(ii)海島間的平均服務航距為每程26海里；及(iii)租賃費用為每海里人民幣145元計算 | | | | | | | |

資料來源：貴公司日期為二零一八年十二月二十八日、二零一九年四月二十六日、二零一九年六月二十四日及二零一九年八月十九日的公告、過往客輪租賃協議及貴公司提供的財務資料

附註：根據二零一八年八月客輪租賃協議、九月客輪租賃協議、十月客輪租賃協議及十一月客輪租賃協議，海通船務向九洲船務租賃一艘客輪(即新海濱)。根據吾等與管理層的討論，標的客輪(即新海亮、新海天、新海洋及新海珠)分別於二零一九年一月、二零一九年三月、二零一九年七月及二零一九年十月投入營運。

雲鋒金融函件

表2：有關二月客輪租賃協議及四月客輪公司客輪租賃協議的相關資料概要

| | | |
|-----------------|---|-----------------------------|
| 協議 | 二月客輪租賃協議 | 四月客輪公司客輪租賃協議 |
| 日期 | 二零一九年二月二十七日 | 二零一九年四月十二日 |
| 訂約方 | (i)客輪公司及(ii)九洲船務 | |
| 租賃年期 | 二零一九年二月二十七日起 至二零二零年五月三十一日 | 二零一九年四月十二日起 至二零二零年十月三十一日 |
| 標的航線 | 客輪公司進行沿珠江口及海島水域的陸地至海島及 海島間乘客海上交通及旅客海上運輸（包括日間及晚間服務） | |
| 標的船舶 | 尋仙6 | 尋仙5 |
| 月度租賃費用 | 人民幣605,000元 | 人民幣470,000元 |
| 月度租賃費用的 計算基準 | 根據出租標的船舶予客輪公司所涉及的成本計算 | |

資料來源：貴公司日期為二零一九年二月二十七日及二零一九年四月十二日的公告、二月客輪租賃協議及四月客輪公司客輪租賃協議以及 貴公司提供的財務資料

誠如管理層所告知，尋仙6及尋仙5乃僅作觀光客輪業務而經營的觀光客輪，其規格與標的客輪有所不同。經營尋仙6及尋仙5並不受限於該方案及補助計劃項下增加服務班次之規定，故該兩艘客輪項下營運的客輪航線並不構成相關客輪航線的一部分。然而，為釐定上市規則第14章及第14A章項下該等交易的類別，就客輪公司向九洲船務租賃尋仙6及尋仙5而收取的租賃費用的過往金額與過往客輪租賃協議的過往金額及2019-2020客輪租賃協議項下之應付租賃費用的預期最高總額予以合併計算。

過往交易金額

海通船務根據過往客輪租賃協議向九洲船務支付的租賃費用的過往交易金額／估算交易金額載於上文表1。吾等於審閱過往客輪租賃協議及其他證明文件並與管理層進行討論後備悉，過往交易金額乃按舊租賃費用(相當於較市場費率而言的有利折讓)計算，原因為訂立過往客輪租賃協議時，客輪租賃安排的性質為一項先導計劃，以評估有關租賃安排的需求及其對相關客輪航線營運的影響。誠如 貴公司日期為二零一八年十二月二十八日、二零一九年四月二十六日、二零一九年六月二十四日及二零一九年八月十九日的公告所顯示，訂約方有意於相對短期內進行有關交易。隨後訂立2019-2020客輪租賃協議，作為一項先前以先導計劃經營的客輪租賃安排的延續。

儘管新租賃費用較舊租賃費用高出約159.3%，務請注意，新租賃費用包括燃油費，而舊租賃費用並無包括燃油費。誠如董事會函件所披露，由於八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議各自屬短期暫時基準，海通船務及九洲船務同意維持簡單的租賃安排，故租賃費用不包括燃油費。由於訂約方擬訂立長期協議(即2019-2020客輪租賃協議)，2019-2020客輪租賃協議的條款亦擬須與行業慣例及 貴集團與獨立第三方所訂立的相類似安排一致，當中租賃費用包括燃油費。

誠如海通船務及九洲船務所協定，燃油費為每海里人民幣122.64元，乃根據標的客輪的燃油費每升人民幣5.84元及燃油消耗量每海里21升計算得出。燃油費每升人民幣5.84元乃經參考國家成品油價格形成機制由廣東省發展和改革委員會頒佈的成品油定價調整通知所載相關時間適用的每升燃油費的每日費率後釐定。因此董事認為，2019-2020客輪租賃協議項下九洲船務收取的燃油費的定價基準乃屬正常或更佳商業條款。

吾等已比較過往客輪租賃協議的條款，並備悉各份過往客輪租賃協議的主要條款(包括訂約方之責任及租賃費用的計算基準)大致相同。根據過往客輪租賃協議， 貴公司應向九洲船務支付舊租賃費用每海里人民幣145元(不包括燃油費)。

為作比較用途，吾等注意到，假設已於有關舊租賃費用計入燃油費每海里人民幣122.64元，2019-2020客輪租賃協議項下之新租賃費用較舊租賃費用高出約40.5%。吾等向 貴公司了解到，舊租賃費用及新租賃費用均包括增值稅(自二零一九年四月一日起，其已由10%調整至9%)。

誠如董事會函件所披露，餘下40.5%的租賃費用差額乃主要由於下列因素所導致：

- (i) 八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下的租賃安排乃為一項先導計劃，以評估有關租賃安排的需求及其對經營相關客輪航線的影響，根據有關協議，貴集團獲提供較市場費率而言的有利折讓；及
- (ii) 2019-2020客輪租賃協議項下的租賃費用乃經計及九洲船務就租賃標的客輪所要求的8%內在回報率(相當於九洲船務的平均資本成本及中國預期通脹率)。

吾等與管理層進行討論並得悉，貴公司相信為維持 貴公司於客輪市場的領先地位，海通船務有必要繼續按新租賃費用與九洲船務進行客輪租賃安排，以經營相關客輪航線，其乃經考慮(其中包括)(i)九洲船務須就標的客輪與海通船務訂立符合商業經濟的持續租賃安排；(ii)誠如上文「相關客輪航線的客輪供應」一節所討論，於市場上實際上難以物色具有可供 貴集團租賃(按 貴集團可接納或完全接納的條款)可資比較客輪的出租人(客輪互租協議(定義見下文)項下之安排除外)；及(iii) Drewry對新租賃費用的合理性發表的意見。

鑑於上文所述者以及吾等於本函件中考慮的其他因素，吾等認為，儘管新租賃費用及舊租賃費用乃經參考標的客輪的實際航行距離而釐定，舊租賃費用(即每海里人民幣145元)及新租賃費用並不可直接相比較，原因為(i)過往客輪租賃協議項下之租賃安排乃作為一項先導計劃經營，並為臨時性，故九洲船務向海通船務提供的舊租賃費用更有利，且該費用並無對比相關期間的可資比較費率。然而，在考慮海通船務與九洲船務持續進行磋商並經參考建議的該等交易的當前事實及情況下，該等交易有意長期進行；(ii)每海里人民幣145元的租賃費用並不包括燃油費，但新租賃費用(即每海里人民幣376元)包括燃油費；及(iii) 貴公司委聘 Drewry(其中包括)對適當市場租賃費率進行獨立估值，以釐定新租賃費用是否屬合理及符合市場標準。

吾等對新租賃費用的分析載列如下。

新租賃費用

海通船務與一名獨立第三方根據客輪互租協議的現行租賃費用

吾等已與 貴公司進行討論並獲悉，實際上難以物色具有可供或適宜 貴集團租賃的可資比較客輪的出租人，原因為經營相關客輪航線的參與者數目有限，且符合標的客輪的規格(於下文詳述)的船舶供應有限。誠如Drewry報告所示，海通船務目前透過調動6艘客輪涵蓋海島間的所有載客服務。誠如上文所述，現時有11艘客輪經營海島航線。因此，倘海通船務並不向九洲船務租賃標的客輪，僅5艘客輪(現時由兩名獨立第三方客輪營運商擁有)可供海通船務租賃以經營新政策項下將予經營的額外航班。吾等了解到，海通船務與海島航線的其中一名獨立第三方營運商(「獨立營運商」)於過往一直合作，於旺季或船隻進塢時不時租賃對方擁有的閒置客輪。

因此，吾等已審閱海通船務與獨立營運商訂立的若干客輪互租協議，據此，該兩間公司將不時向對方租賃客輪(包括但不限於經營海島航線的客輪)，以於經營海島航線及九洲航線時(尤其旺季)優化各自船舶的載客量。相信客輪互租協議將有助維持海島航線的有序客輪市場，並於長期發展海島的旅遊業。

經參考海通船務與獨立營運商日期為二零一九年一月一日的客輪互租協議(「客輪互租協議」)(自二零一九年一月一日至二零一九年十二月三十一日止為期一年)後，吾等備悉，客輪互租協議項下海島航線經營的客輪之租賃費用介乎每海里人民幣155元至每海里人民幣334元，有關租賃費用包括燃油費用並可按燃油基準價向上或向下調整，倘所報燃油基準價增加或減少5%或以上，則燃油費用按燃油基準價波動的50%進行調整。根據管理層提供的資料，租賃費用乃經參考相關客輪的建造成本及其他規格(包括但不限於船齡、大小、船員數目及耗油程度)而釐定。各自將予租賃的客輪租賃費用則視乎客輪於平日、週末或公眾假期租賃而有所不同。

除客輪互租協議中所附價單所示四艘客輪(其租賃費用介乎每海里人民幣155元至人民幣265元)外，吾等已識別價單所示的三艘客輪(其中兩艘由海通船務擁有，而另一艘由獨立營運商擁有)(「可資比較客輪」)，根據吾等與管理層的討論，

該等客輪在船齡、容積及載客量方面可比於標的客輪。吾等備悉，可資比較客輪的租賃費用介乎每海里人民幣305元(平日)至每海里人民幣334元(公眾假期)，並且可資比較客輪的平均租賃費用為約每海里人民幣320元，其較新租賃費用低約14.9%。

於確定租賃費用的14.9%差額的理由時，吾等獲管理層告知，由於各標的客輪的規格優於可資比較客輪，且根據 貴公司使用貼現現金流法編製的估值模型(「**公司模型**」)， 貴公司認為九洲船務就標的客輪收取更高的租賃費用乃屬合理。吾等向 貴公司及其他公開來源取得有關標的客輪及可資比較客輪各自規格的資料，並備悉下列各項：

- (i) 所有標的客輪及可資比較客輪均為鋁合金高速客輪；
- (ii) 標的客輪為於二零一八年七月至二零一九年十月期間建造的新客輪，而可資比較客輪為於二零零九年九月至二零一二年建造的較舊客輪；
- (iii) 標的客輪的載客量介乎每程260至356名乘客，而可資比較客輪的載客量介乎每程199至262名乘客；及
- (iv) 每艘標的客輪的容積介乎417至501噸，而每艘可資比較客輪的容積介乎298至332噸。

鑑於上文所述，吾等認同管理層，就船齡、容積及載客量而言，標的客輪優於可資比較客輪，故九洲船務就標的客輪收取較可資比較客輪更高的租賃費用乃屬適當。

貴公司及Drewry採用的估值方法

吾等評定新租賃費用的釐定基準時，已分別審視並比較公司模型以及Drewry採用定期租船法擬備的估值模型(「**Drewry模型**」)當中的假設及計算方法，並與 貴公司及Drewry對此進行討論，以(其中包括)確定擬備公司模型的基準。

誠如Drewry報告所披露，評估租賃費率是否合理的常見方法是將目標租賃費率與市場標準進行比較。然而，由於客輪市場相對較小，流動性有限，可資作為基準比較業者有限，為評估新租賃費用，Drewry已將於2019–2020客輪租賃

協議的年期內由Drewry按照光船租賃所得資本回報率(作為行業標準)計算的定期租賃成本總額，與自新租賃費用得出的船舶租賃成本進行比較，其於下文及Drewry報告詳細進一步說明。由於市場流動性低，Drewry概無選定樣本。

吾等備悉在得出Drewry模型當中相關的假設及計算方法時，Drewry已根據其行業知識及經驗以及其就擬備Drewry模型所獲取的市場情報，核實公司模型所載的假設。Drewry認為，公司模型的大部分假設(包括但不限於每艘標的客輪的新建成本、可用年期、每年運營天數、每海里燃油耗用量及每升燃油費、每年維護費用、每年保險費用、每年勞工成本、船員膳食開支、每年材料耗用量)均屬市場水平，並經過與 貴公司進行討論及進行進一步市場研究後，已對公司模型的假設作出適當的調整。

就計算海通船務應支付租賃費用的預期最高總額時，2019-2020客輪租賃協議載列每艘標的客輪的平均航距為每程26海里(「平均航距」)，且標的客輪於二零一九年十一月一日至二零一九年十二月三十一日期間及截至二零二零年十二月三十一日止年度分別將行駛883程及8,628程，故Drewry認為平均航距符合行業標準或市場慣例，以及 貴公司估算的每年總程數(經計及每日每艘標的客輪最多行駛八程以及每年的運營天數)，屬於標的客輪的運營能力範圍內。請參閱下文所載吾等對該兩項假設的進一步分析。

誠如Drewry的報告所披露，Drewry已將Drewry所估計2019-2020客輪租賃協議期限內每艘標的客輪定期租船成本(「定期租船成本」)總額與從新租賃費用得出於2019-2020客輪租賃協議期限內每艘標的客輪的租用成本(「船隻租用成本」)總額進行比較，以釐定新租賃費用是否合理(「估值方法」)。

根據吾等與Drewry就估值方法進行的討論，為計算定期租船成本，Drewry已計算每日定期租船費率(「每日定期租船費率」)，並將每日定期租船費率乘以二零一九年十一月一日至二零二零年十二月三十一日的總經營日數。為計算每日定期租船費率，Drewry已將(1)每艘標的客輪每年的光船租賃費率與(2)每艘標的客輪的每年「固定」營運成本(包括每年保險費用、維修維護費用、勞工成本、船員膳食開支、勞保、材料耗用及管理成本，該等成本並非就各船隻航行的距離而變動，與下文論述的「可變」經營成本不同)相加，並將以年度基準計算的總和

除以標的客輪每年經營日數。Drewry已計及每艘標的客輪的平均新建成本、25年的可用年期、估算的殘餘價值及8%規定最低回報率(即九洲船務的平均資金成本)，從而釐定每艘船舶每年的光船租賃費率。吾等已與Drewry進行討論，並備悉Drewry已審視 貴公司就公司模型所載上述應由海通船務承擔的由九洲船務產生的「固定」營運成本作出的假設，Drewry認為有關差別可以接受。

至於計算船隻租用成本方面，Drewry已計算每日船隻租用費率(「每日船隻租用費率」)，並將每日船隻租用費率乘以二零一九年十一月一日至二零二零年十二月三十一日的總經營日數。由於每年燃油費及年度租賃費用均以每艘船隻的估算每年總服務距離以及Drewry模型所示的每艘船隻運營天數為依據，故此，計算每日船隻租用費率時，Drewry已從海通船務向九洲船務支付的年度租賃費用中扣減每年燃油費，有關成本對九洲船務而言屬於「可變」營運成本。年度租賃費用餘額再除以標的客輪的每年經營天數，即得出每日船隻租用費率。船隻租用成本則指於2019-2020客輪租賃協議期限內，海通船務從租賃各艘標的客輪應佔的成本淨額(未計「固定」經營成本)。

於評估新租賃費用所用的燃油費每海里人民幣122.64元是否合理時，吾等已與Drewry討論，並備悉Drewry認為每艘標的客輪的燃油費每升人民幣5.84元及燃油消耗量每海里21升乃分別符合當前市場費率及行業標準。

吾等從Drewry了解到，定期租船成本超出船隻租用成本的任何金額均為九洲船務就每艘標的客輪產生的額外成本，原因為相應的每日定期租船費率部分未於新租賃費用反映，相反，船隻租用成本超出定期租船成本的任何金額均為九洲船務所佔的每艘標的客輪的額外收入，而相應的每日船隻租用費率部分已於新租賃費用反映。

根據Drewry的估算，在二零一九年十一月一日至二零二零年十二月三十一日期間，船隻租用成本超出定期租船成本約5.5%。由於根據Drewry的情報，浮動介乎-15%至15%乃符合行業慣例，故Drewry認為此屬合理，因此對2019-2020客輪租賃協議條款適用的新租賃費用(相當於Drewry模型所用未計增值稅的每海里人民幣345元租賃費用)對Drewry而言亦為合理。

在評定Drewry的能力和經驗時，吾等已審視Drewry的聘書中載列的工作範圍，並已與 貴公司及Drewry進行討論。吾等認為對於將予發出的意見而言，工作範圍乃為充足及合適。

吾等已審視Drewry就編製Drewry報告而言的資歷及經驗，並備悉於一九七零年成立的Drewry是為航海船務行業提供調研顧問服務的頂尖國際性機構。Drewry專長於航海市場調研、航海財務研究以及為船務行業及金融機構就個別

項目提供專家顧問意見服務，並向全球性零售商及生產商提供供應鏈諮詢服務。吾等亦備悉Drewry為貴公司提供顧問服務的項目領導已有逾12年經驗，涉及涵蓋不同地區的市場分析及港口發展策略、港口／船務商業分析及盡職審查、公司策略制訂、首次公開招股、投資機會評估等。參與編製Drewry報告的Drewry Maritime Advisors團隊的高級顧問在港口及航海環境方面有17年工作經驗，其提供顧問服務的經驗包括多次商業及技術盡職審查報告以及為航海行業的各方面客戶(包括港口營運商、貸款人、金融機構及開發銀行)提供市場及可行性研究。吾等已與Drewry進行討論，並備悉Drewry以及參與編製Drewry報告的團隊成員與貴集團或2019-2020客輪租賃協議的其他參與方及關連人士過往並無關係，吾等認為Drewry擁有編製Drewry報告所需程度的獨立性及客觀性。

九洲船務規定的8%內在回報率

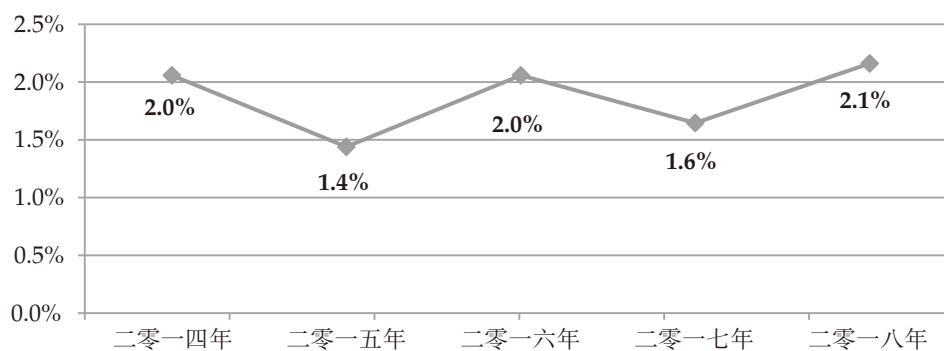
誠如董事會函件所披露，在釐定新租賃費用時，貴公司已計及九洲船務的內部政策及規定，考慮到建造標的客輪的融資成本、預期通脹以及內部政策所規定的所需回報率。

吾等已與管理層討論上述內部政策及規定，並備悉管理層已計及上述公司模型當中的變數及假設以及九洲船務規定的8%內在回報率以釐定新租賃費用。該內在回報率包括九洲船務的約6%融資成本以及約2%預期通脹率，並代表貴公司及Drewry在分別編製公司模型及Drewry模型時所用的8%加權平均成本(「加權平均資金成本」)。

吾等亦已審閱九洲船務與珠海九洲控股於二零一八年十二月二十日訂立的一份公司間貸款協議，據此，珠海九洲控股已同意在二零一八年十二月十一日至二零二零年八月二十日期間，向九洲船務提供貸款，利率相當於中國人民銀行宣佈的標準貸款利率加上36.84%的差價，此與珠海九洲控股根據一份日期為二零一八年八月三十日的貸款協議從外間銀行借取的涵蓋二零一八年八月三十日至二零二零年八月三十日期間的貸款的利率相若。吾等注意到中國人民銀行於相關時間的當前標準貸款利率為4.75%，因此對應的九洲船務的融資成本約為6.50% (4.75%*1.3684)。

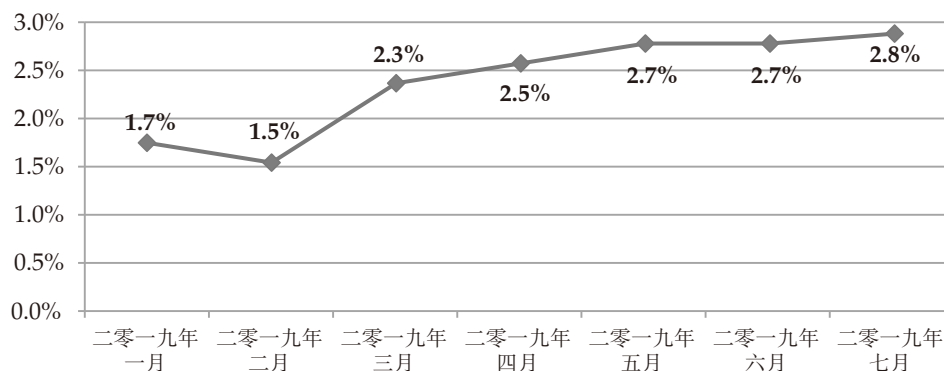
至於2%預期通脹率方面，吾等已審視中國國家統計局過往的消費物價指數（「消費物價指數」）。中國過往五年以及於二零一九年一月至二零一九年七月期間的消費者物價指數分別於下文圖3及圖4所示：

圖3：中國二零一四年至二零一八年消費物價指數



資料來源：國家統計局

圖4：中國二零一九年一月至二零一九年七月消費物價指數



資料來源：國家統計局

誠如圖3所示，中國的消費物價指數由二零一七年1.6%升至二零一八年2.1%，二零一四年至二零一八年的五年平均通脹率為1.8%。誠如圖4所示，中國的消費物價指數由二零一九年一月1.7%升至二零一九年七月2.8%，七個月平均為2.31%。

此外，誠如上文「貴公司及Drewry採用的估值方法」分節所述，Drewry認為加權平均資金成本符合市場標準，因此Drewry已採用加權平均資金成本擬備Drewry模型。吾等已與Drewry進行討論，並了解到在得出加權平均資金成本時，Drewry已考慮多個因素，包括(i)債務成本；(ii)無風險利率；(iii)啤打(beta)系數；(iv)股權風險溢價；(v)債股比率，當中參照船務行業內財務模型所用的基準及可資比較的資料。

就上文所述九洲船務的約6.5%實際借款利率、中國過往的消費物價指數數據以及Drewry對加權平均資金成本的意見而言，吾等認為釐定8%加權平均資金成本的基準乃為公平合理。

平均航距

參照經由吾等審閱的 貴公司文件，當中顯示有關(其中包括)下列各項的資料：(i)海島航線於截至二零一八年十二月三十一日止三個年度及截至二零一九年七月止七個月的客輪時刻表，當中詳列由海通船務經營及／或根據客輪互租協議向獨立營運商租賃的所有客輪行駛的總距離；及(ii)該等客輪在海島航線行駛的航程總數；及(iii)各條海島航線的距離(「過往航距資料」)，並參照吾等與 貴公司進行的討論，吾等根據過往航距資料計算的相關客輪航線的每程平均航距，於截至二零一八年十二月三十一日止年度約為每程27.9海里，於截至二零一九年七月止七個月約為每程26.8海里，超出每程26海里的平均航距。

貴公司告知吾等，平均航距估算較短是由於(i)計劃是為相關客輪航線運營航距較短並且更為頻密的航程，例如香洲港與桂山碼頭或東澳碼頭之間的客輪航線，及(ii)海通船務並不擬以較長航距提升相關客輪航線的運輸服務(例如香洲港與萬山碼頭或外伶仃碼頭之間的客輪航線)，皆因該等碼頭已以接近最高運力運作。

鑑於上文所述以及經與Drewry進行討論後(其已核實平均航距)，吾等認為 貴公司估算的平均航距乃為公平合理。

標的客輪根據2019-2020客輪租賃協議行駛的航程總數

就計算海通船務根據2019-2020客輪租賃協議應向九洲船務支付的總租賃費用而言，估算標的客輪於二零一九年十一月一日至二零一九年十二月三十一日期間及截至二零二零年十二月三十一日止年度分別行駛883程及8,628程。

吾等已審閱 貴公司向吾等提供的相關資料，並備悉在估算標的客輪於2019-2020客輪租賃協議年期內行駛的上述行程數目時， 貴公司已考慮到(其中包括)下列各項：

- (i) 除調配標的客輪外，海通船務將繼續調配(1)海洋(由客輪公司擁有，預期將於二零二零年九月退役)；及(2)根據客輪互租協議向獨立營運商租賃的客輪以運營相關客輪航線；
- (ii) 海洋及向獨立營運商租賃的客輪分別行駛的過往航程數目以及估算行駛的航程數目；
- (iii) 目前由相關客輪航線經營的淡季及旺季每日航程總數；
- (iv) 因根據該方案建議增加每日客輪服務班次而導致海通船務於淡季及旺季經營的估算額外航程總數；及
- (v) 標的客輪於相關期間／年度內的估算運營天數。

儘管相關客輪航線包括九洲航線， 貴公司於估計標的客輪將予經營的程數時並無計及九洲航線的任何程數。吾等自管理層知悉，九洲航線僅在以下情況時由 貴公司經營，(i)海通船務在極少數情況下同意向旅客(特別是九洲航線的旅客)提供客輪租船服務；或(ii)香洲港的營運能力不足。於考慮香洲港在二零一六年進行翻新後擁有充足能力接待相關客輪航線的旅客量， 貴公司無意於二零一九年及二零二零年使用標的客輪經營九洲航線。吾等已就九洲航線審閱 貴公司客輪船期表所示的過往數據，並注意到 貴公司於截至二零一八年十二月三十一日止年度及截至二零一九年七月三十一日止七個月並無調配任何客輪經營九洲航線。

根據上文所述以及吾等所得的其他資料(包括但不限於過往航距資料、 貴公司於編製公司模型時所用的相關數據，以及Drewry所認為標的客輪的估計每年總航行距離乃在標的客輪的運力以內)，吾等相信標的客輪根據2019-2020客輪租賃協議行駛的估算航程數目乃按合理基準釐定。

鑑於上述分析及討論，吾等認為以8%加權平均資金成本為依據的估值方法乃為合適，而九洲船務於2019-2020客輪租賃協議年期內就每艘標的客輪收取新租賃費用乃為公平合理。

其他相關因素

誠如董事會函件所披露，在釐定2019-2020客輪租賃協議的條款時，貴公司相信，一方面相關客輪航線具備潛在正面因素，例如相關客輪航線的市場需求以及任何可用的政府補助及其金額，另一方面，亦可能面臨若干潛在挑戰，例如2019-2020客輪租賃協議項下標的客輪的租賃費用增加，以及貴公司在相關客輪航線面對的市場競爭。鑑於相關客輪航線將利用標的客輪連同客輪公司及海通船務擁有的其他客輪進行經營，貴公司預料相關客輪航線的整體表現可能受影響(視情況而定)。吾等對上述經貴公司考慮的正面因素及挑戰的意見載列如下：

相關客輪航線的市場需求

根據刊載於廣東省交通運輸廳網站，日期為二零一九年三月七日，標題為「珠海多措並舉改善陸島交通」¹的新聞稿(「新聞稿」)，珠海市政府已提出多個誘因，以(其中包括)改進珠海市內陸與海島之間的交通運輸，以期改善當地民眾的生活並推廣海島旅遊。珠海市交通運輸局已採取多項措施改善珠海市的客輪運輸，包括(i)制訂補助計劃，據此，自二零一九年一月一日起，居於相關島嶼的居民可享客輪票價50%折扣優惠，珠海市內陸其他居民可享客輪票價20%折扣優惠；(ii)積極協調相關客輪營運商，以改進運力；(iii)引入智能運輸系統，優化微信售票系統，向居民提供更便利的船票預訂服務；及(iv)改進安檢程序，確保海島運輸安全，特別是農曆新年期間的安全。新聞稿亦提及二零一九年一月一日至二零一九年二月二十日期間，海島之間的客運總數達17,130,000人次，與二零一八年同期的數目相比，攀升約60.2%。

參照貴公司向吾等提供的海島航線的過往客輪經營數據，吾等已將截至二零一九年六月三十日止六個月及截至二零一九年七月三十一日止月份該等海島航線的旅客數目，與二零一八年的對應數目進行比較，並備悉旅客數目於二零一九年上半年增加約23.2%及於二零一九年七月增加約30.4%。根據吾等對上述過往旅客數目的分析，吾等認同貴公司的意見，認為珠海市政府採取的措施，特

¹ http://zizhan.mot.gov.cn/st/guangdong/jiaotongxinwen/201903/t20190307_3173371.html

別是根據新政策向海島及珠海市內陸居民分別提供的海島航線50%及20%票價折扣，將有助吸引更多遊客造訪海島，而相關客輪航線的客運數目可望進一步增長。因此，吾等認為海通船務與九洲船務根據2019-2020客輪租賃協議訂立的租賃安排，對於貴集團持續擴展客輪營運業務實屬必要及有利。

能否取得任何政府補助及金額

吾等備悉，珠海政府計劃的一部分為，(其中包括)鼓勵海島航線營運商增加服務班次，政府已引入補助計劃，向在珠海經營客輪服務的公司提供補助。根據補助計劃，自二零一九年一月一日起至二零二零年十二月三十一日期間，倘海島航線營運商經營的海島航線額外航班(與上一年度航班總數相比)出現虧損，彼等將由政府全數補助。吾等因此認為，儘管海通船務能否取得政府根據補助計劃授予的補助及金額須受(i)完成根據補助計劃所需海通船務截至二零一九年十二月三十一日止年度的財務報表審核及(ii)披露詳細程序及政府其他規定(如有)所限，引入補助計劃顯示珠海政府支持海島經濟及旅遊業發展，進而有利海島航線的經營表現。倘海通船務財務表現因經營海島航線的額外航班而受到負面影響，則補助計劃亦有助向其提供保障。

相關客輪航線的市場競爭

誠如Drewry報告所示，於相關客輪航線三名市場參與者當中，海通船務涵蓋珠海各島嶼之間的所有乘客路線。另外，海通船務為相關客輪航線的最大營運商，就調用船舶而言的市場份額為55%(其將隨新海珠於二零一九年十月開始運營而增至58%)，就載客量而言的市場份額為61%(其將隨新海珠於二零一九年十月開始運營而增至65%)。吾等故此認為，於海通船務的船隊中增加四艘標的客輪有助保持相關客輪航線的競爭地位。

除上述因素外，吾等亦已審閱客輪公司及海通船務的財務表現，結果載於下文。

客輪公司及海通船務的財務表現

貴公司告知吾等，相關客輪航線的經營業績已於海通船務的財務報表反映。另外，吾等備悉，誠如二零一七年年報及二零一八年年報所載貴集團的綜合財務報表附註5(經營分部資料)所示，貴集團九洲藍色幹線及藍色海洋旅遊分部的海洋客運服務業務(包括海通船務)於截至二零一六年、二零一七年及二零一八年

十二月三十一日止年度的財務表現令人滿意。以下為九洲藍色幹線及藍色海洋旅遊分部截至二零一六年、二零一七年及二零一八年十二月三十一日止年度的分部收益及分部業績：

| 九洲藍色幹線及 藍色海洋旅遊 | 二零一八年 人民幣千元 | 二零一七年 人民幣千元 | 二零一六年 人民幣千元 |
|-------------------|----------------|----------------|----------------|
| 分部收益： | | | |
| 向外部客戶銷售 | 680,340 | 592,758 | 585,309 |
| 分部業績 | 290,047 | 304,669 | 324,210 |

儘管有上文所述，吾等獲管理層告知，根據該項計劃，海島航線的每日客輪服務班次增加，導致目前不可預測海通船務於2019-2020客輪租賃協議年期內的整體財務表現，此乃由於：

- (i) 根據過往租賃協議租賃的客輪的旅客周轉量於過往租賃協議年期內下跌，原因在於海島航線乘客數目的增幅與(根據該方案運營海島航線的額外航程的)海通船務運營的客輪載客量增幅不成正比。因此，按照相關客輪航線的預期乘客數目增幅所得出的海通船務收益增長率，存在不確定因素；及
- (ii) 由於上文(i)所述，新租賃費用導致海通船務根據2019-2020客輪租賃協議產生額外成本，以及海通船務經營的海島航線的額外日常航班數目，或會超越因海島航線的乘客數目增長(如有)而帶來的海通船務收益增長。

吾等已審閱海通船務向吾等提供的經營及財務資料，當中顯示(i)海通船務過往的財務表現一直理想，並與九洲藍色幹線及藍色海洋旅遊分部一致；(ii)根據該方案，海島航線的日常航班班次增加，導致海通船務於過往租賃協議年期內產生額外成本；及(iii)由於根據過往租賃協議租賃客輪的旅客周轉量減少，以及根據上述補助計劃向海島及珠海市居民分別提供的票價折扣，海島航線的乘客

數量增加，故收益增加，增幅並非與因海島航線根據該方案經營額外航班而導致海通船務經營客輪的載客量增幅成正比。因此，吾等認同管理層意見，於現階段不能評估(i)標的客輪根據2019-2020客輪租賃協議的租賃費用顯著上升及(ii)於引入該方案後海島航線的乘客數目及收益的增長，對於截至二零一九年及二零二零年十二月三十一日止年度海通船務及 貴集團的海洋客運服務業務各自的經營及財務表現的整體影響。

然而，經考慮本函件討論的主要因素及原因(包括但不限於 貴集團海洋客運服務業務令人滿意的財務業績，證明海通船務的財務表現令人滿意，以及珠海政府於日後建議向海島航線營運商提供補助)，吾等相信，海通船務繼續經營相關客輪航線，因而根據2019-2020客輪租賃協議的條款及條件向九洲船務租賃標的客輪乃符合 貴公司及其股東的整體利益。吾等認為， 貴公司及海通船務應(i)在一方面不時密切監察海島航線及海通船務的經營及財務表現，及(ii)在另一方面就實施補助計劃，與相關政府機關聯絡和合作，密切監察珠海政府有否根據補助計劃向海島航線營運商授予補助及其金額，以確保海通船務並無因引入該方案經營額外航班而導致財務業績受到不利影響。

吾等已與管理層進行討論，彼等告知並無知悉就2019-2020客輪租賃協議年期已經產生或可能產生的任何其他因素或特殊項目，可能對該等交易造成重大不利影響。

租賃費用最高總額及使用權資產的價值

2019-2020客輪租賃協議項下預期應付租賃費用的最高總額約為人民幣93百萬元，相當於二零一九年十一月一日至二零一九年十二月三十一日期間約人民幣8.6百萬元以及截至二零二零年十二月三十一日止年度約人民幣84.4百萬元的總租賃費用，乃按(i)於二零一九年十一月一日至二零一九年十二月三十一日期間及於截至二零二零年十二月三十一日止年度，標的客輪估計分別行駛883程及8,628程、(ii)平均航距及(iii)新租賃費用計算得出。

就根據2019-2020客輪租賃協議租賃標的客輪而言，使用權資產價值為約人民幣89,141,000元，即根據2019-2020客輪租賃協議，海通船務預期應付九洲船務租賃費用最高總額的概約現值(經參考就折讓而言的適用利率)。就此而言，吾等已審閱一封由香港某大型銀行向 貴公司發出的有關三年期循環貸款融資的融資函件，並備悉上文計算概約現值所用的折讓率乃符合融資函件日期當日循環貸款融資的當前利率(即相關利息期內香港銀行同業拆息加2.4%年利率或由銀行釐定的銀行資金成本加2.4%年利率)。

就合併計算而言，(i) 2019-2020客輪租賃協議、八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議項下預期應付租賃費用的最高總額約為人民幣132.5百萬元；及(ii)根據2019-2020客輪租賃協議、八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議，租賃相關客輪的使用權資產總值約為人民幣127.1百萬元，即根據2019-2020客輪租賃協議、八月客輪租賃協議、六月客輪租賃協議、四月海通船務客輪租賃協議、四月客輪公司客輪租賃協議、二月客輪租賃協議及十二月客輪租賃協議，預期應付租賃費用最高總額的概約現值(經參考就折讓而言的適用利率)。

根據上市規則第14A.70(8)條的規定，由於有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產的重要性主要在於其資本值，貴公司委任Drewry以就有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產作出獨立估值。

根據Drewry報告，有關租賃標的客輪的使用權資產的價值為約人民幣83,660,000元(「Drewry對使用權資產的估值」)。有關Drewry對租賃標的客輪的使用權資產的估值進一步詳情載於通函附錄二的Drewry報告。

吾等已與Drewry進行討論，審閱Drewry的計算，並知悉Drewry對使用權資產的估值乃透過對標的客輪於2019-2020客輪租賃協議期限內的定期租賃成本總額(扣除增值稅)與「可變」經營成本(包括燃油費)進行加總得出，並使用4%貼現率將該總額貼現至其概約現值，該貼現率為貴集團近期提取貸款的利率。就2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪而言，Drewry對使用權資產的估值與貴公司計算所得使用權資產的價值約人民幣89,141,000元之間有6.6%差異。根據吾等與Drewry的討論，吾等知悉有關差異乃輕微高於按Drewry模型得出的船隻租用成本與定期租船成本之間5.5%差異，原因為Drewry對使用權資產的估值中計算各艘標的客輪的定期租船成本時計及增值稅，但Drewry於評估新租賃費用的合理性時並無計及增值稅。

於釐定Drewry對使用權資產的估值時所用的假設及方法乃來自Drewry於評估新租賃費用的合理性時所採用的假設及方法。

根據吾等對(其中包括)新租賃費用、平均航距及標的客輪於2019-2020客輪租賃協議期限內將航行的估計最多航程數目(載於上文「新租賃費用」一節各段)，吾等認為釐定(i) 貴公司計算2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產價值；及(ii) Drewry對使用權資產的估值各自的基準乃屬公平合理。

推薦建議

儘管引入該方案後，該等交易存在相關潛在挑戰及不確定性，包括但不限於(i) 於截至二零一九年及二零二零年十二月三十一日止整個年度，相關客輪航線服務班次增加後該方案的經濟利益及標的客輪的乘客數目以至 貴集團收益的預期增幅，於現階段不可量化；(ii) 相關客輪航線因乘客數目可能增加而產生的收益未必可超逾相關客輪航線經營額外航班的成本，導致海通船務的財務表現可能因此受到負面影響；及(iii) 補助計劃尚未全面實行，而海通船務將如何因此獲取財務利益仍屬未知之數，經考慮上述主要因素及理由，尤其是，

- (i) 引入利好的當地政府政策，包括但不限於該方案及補助計劃，預期將刺激珠海及海島的旅遊業市場並促進客輪市場發展；
- (ii) 珠海近年經濟及旅遊業增長理想，加上珠海旅遊業市場及客輪市場的前景亮麗；
- (iii) 租賃標的客輪將進一步鞏固海通船務於海島調配船舶數目及載客量的領先地位；
- (iv) 釐定新租賃費用及平均航距的基準屬公平合理，且租賃費用僅須按標的客輪行駛的實際航程而支付，而費用受最高總額所限；
- (v) (在年度審核及將予宣佈的其他實施細則規限下)根據當地政府的意向，倘海島航線在該項計劃下的額外航班出現虧損，則根據補助計劃向海通船務及經營海島航線的其他營運商提供補助；及

雲鋒金融函件

(vi) 客輪公司的客輪業務(包括海通船務經營的相關客輪航線)為 貴公司主要海運業務的組成部分，近年來展示整體理想的財務表現，

吾等認為，整體而言，2019-2020客輪租賃協議之條款誠屬公平合理，而該等交易乃按一般商業條款在一般及日常業務過程中進行，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有關批准該等交易之決議案。吾等亦推薦獨立股東投票贊成有關批准該等交易之決議案。

吾等建議獨立董事委員會及獨立股東密切監察補助計劃的未來實施進度，以確保根據該方案及補助計劃經營相關客輪航線的預期長期利益乃反映於海通船務及 貴集團的未來整體營運及財務表現。由於不同股東可承受之風險水平、投資目的及／或狀況有所不同，儘管吾等提供推薦建議，獨立股東應在作出關於該等交易之表決決定前，審慎考慮(其中包括)通函及本函件所載有關該等交易之相關裨益、潛在挑戰及不確定性之資料。

此 致

珠海控股投資集團有限公司
獨立董事委員會及獨立股東 台照

代表

雲鋒金融市場有限公司

企業融資部主管及董事總經理

執行董事

井芸

吳燦榕

謹啟

二零一九年十月九日

井芸女士為在證券及期貨事務監察委員會註冊的持牌人士，可從事證券及期貨條例下的第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動，在機構融資行業具有十六年以上的經驗。

吳燦榕先生為在證券及期貨事務監察委員會註冊的持牌人士，可從事證券及期貨條例下的第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動，在機構融資行業具有十五年以上的經驗。

* 本函件英文版本內載列的有關中文名稱的英文翻譯僅供參考，不應視為該等中文名稱的正式英文名稱。

1. 責任聲明

本通函載有上市規則規定之詳情，以提供有關本公司之資料，董事願就此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備，並無誤導或欺詐成分，且並無遺漏其他事項致使本通函所載任何陳述或本通函有所誤導。

2. 權益披露

(a) 董事及行政總裁於本公司及其相聯法團之股份、相關股份及債權證中擁有之權益及淡倉

於最後實際可行日期，本公司董事及行政總裁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)之股份、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分部須知會本公司及聯交所之權益或淡倉(包括根據證券及期貨條例相關條文彼等被當作或視為擁有之權益及淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條須記入該條所述的登記冊之權益或淡倉，或根據上市規則附錄10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之權益或淡倉如下：

股份之好倉

| 董事姓名 | 直接及實益擁有之股份數目 | 佔本公司已發行普通股股本概約百分比 (附註1) |
|-------|----------------------|----------------------------|
| 黃鑫先生 | 720,000 | 0.05% |
| 金濤先生 | 1,742,000 | 0.12% |
| 葉玉宏先生 | 700,000 | 0.05% |
| 郭海慶先生 | 203,170,000 (附註2) | 14.23% |
| 朱幼麟先生 | 2,700,000 | 0.19% |
| 何振林先生 | 250,000 | 0.02% |

附註：

- 有關百分比乃按於最後實際可行日期已發行股份總數(即1,427,797,174股股份)計算。
- 郭海慶先生持有之203,170,000股股份中(i) 173,390,000股股份由其本人直接持有；及(ii) 29,780,000股股份乃透過彼全資擁有之公司Surpassing Investment Limited持有。

除本通函所披露者外，於最後實際可行日期，本公司概無董事及行政總裁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)之股份、相關股份及債權證中擁有或視為擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所之權益或淡倉(包括根據證券及期貨條例相關條文彼等被當作或視為擁有之權益及淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條須記入該條所述的登記冊之權益或淡倉，或根據標準守則須知會本公司及聯交所之權益或淡倉。

(b) 董事之其他權益

於最後實際可行日期，

- (i) 除黃鑫先生、金濤先生、葉玉宏先生(皆為執行董事)及鄒超勇先生(為非執行董事)皆為珠海九洲控股之董事以及李文軍先生(為執行董事)亦為珠海九洲控股之副總經理外，概無董事為於本公司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3分部條文須向本公司及聯交所披露權益或淡倉之公司董事或僱員；
- (ii) 除(A)十二月客輪租賃協議、(B)二月客輪租賃協議、(C)四月客輪公司客輪租賃協議、(D)四月海通船務客輪租賃協議、(E)六月客輪租賃協議、(F)八月客輪租賃協議及(G) 2019-2020客輪租賃協議外(以黃鑫先生、金濤先生、葉玉宏先生(皆為執行董事)及鄒超勇先生(為非執行董事)皆為珠海九洲控股之董事以及李文軍先生(為執行董事)亦為珠海九洲控股之副總經理，而珠海九洲控股根據該等租賃協議擁有租賃予本集團的相關客輪為限)，概無董事於本集團任何成員公司自二零一八年十二月三十一日(即編製本集團最近期刊發經審核財務報表日期)以來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之任何資產中擁有任何直接或間接權益；及
- (iii) 除下列協議外(以黃鑫先生、金濤先生、葉玉宏先生(皆為執行董事)及鄒超勇先生(為非執行董事)皆為珠海九洲控股之董事以及李文軍先生(為執行董事)亦為珠海九洲控股之副總經理，而珠海九洲控股於該等協議中擁有權益為限)，概無董事在最後實際可行日期仍然有效且就本集團業務而言屬重大之任何合約或安排中擁有重大權益：

- (A) 本公司非全資附屬公司珠海九洲港客運有限公司(「九洲港公司」)與客輪公司訂立日期為二零一七年十二月四日的代理、運輸兼管理費用協議，其披露於本公司日期為二零一七年十二月四日及二零一八年九月二十四日的公告及本公司日期為二零一七年十二月二十八日及二零一八年十月十日的通函(「代理兼管理費用協議」)；
- (B) 客輪公司的全資附屬公司珠海九洲能源有限公司與本公司的全資附屬公司珠海度假村酒店有限公司訂立日期為二零一七年十二月四日的柴油供應協議，其披露於本公司日期為二零一七年十二月四日的公告(「柴油供應協議」)；
- (C) 客輪公司的附屬公司珠海九洲港加油站有限公司與珠海市九洲旅遊運輸有限公司(珠海九洲控股擁有該公司的49%股權)訂立日期為二零一七年十二月四日的汽油及柴油供應協議，其披露於本公司日期為二零一七年十二月四日及二零一八年九月五日的公告(「汽油及柴油供應協議」)；
- (D) 本公司的非全資附屬公司珠海九洲房地產有限公司(「珠海九洲房地產有限公司」)與珠海九洲控股的全資附屬公司珠海九洲物業管理有限公司訂立日期為二零一八年九月十八日的清潔服務框架協議，其披露於本公司日期為二零一八年九月十八日的公告(「清潔服務框架協議」)；
- (E) 本公司(為其本身及代表本公司的若干全資附屬公司)與九州港公司(為其本身及代表從會計角度被視作本公司非全資附屬公司以及因珠海九洲控股於當中擁有權益而為本公司關連人士的其他若干實體(不包括九州港公司))訂立日期為二零一八年十月十八日的委託貸款框架協議，其披露於本公司日期為二零一八年十月十八日及二零一八年十一月九日的公告及本公司日期為二零一八年十一月十九日的通函(「委託貸款框架協議」)；

- (F) 本公司的全資附屬公司珠海九洲置業開發有限公司與珠海九洲房地產有限公司訂立日期為二零一八年十一月二十三日的工程服務協議，其披露於本公司日期為二零一八年十一月二十三日的公告(「**工程服務協議**」)；
- (G) 海通船務與珠海市萬山區港務有限公司(珠海九洲控股擁有該公司50%股權)訂立日期為二零一八年十二月二十四日的代理、運輸兼管理費用協議，其披露於本公司日期為二零一八年十二月二十四日的公告(「**萬山代理兼管理費用協議**」)；
- (H) 客輪公司、九洲港公司與珠海九洲控股的全資附屬公司珠海九洲客運港發展有限公司訂立日期為二零一九年二月二十五日的代理、運輸兼管理費用協議，其披露於本公司日期為二零一九年二月二十五日的公告(「**海洋旅遊航線代理兼管理費用協議**」)；
- (I) 二月客輪租賃協議；
- (J) 四月客輪公司客輪租賃協議；
- (K) 八月客輪租賃協議；及
- (L) 2019-2020客輪租賃協議。

3. 服務合約

於最後實際可行日期，概無董事與本集團任何成員公司訂立或擬訂立不會於一年內屆滿或僱主於一年內不可免付賠償(法定賠償除外)而終止之服務合約。

4. 重大不利變動

除本公司日期為二零一九年八月一日及二零一九年八月二十九日的公告及本公司日期為二零一九年八月二十九日的截至二零一九年六月三十日止六個月的中期報告所披露者外，就董事所知，自二零一八年十二月三十一日(即編製本集團最近期刊發經審核財務報表日期)以來，本集團之財務或經營狀況概無任何重大不利變動。

5. 競爭權益

於最後實際可行日期，除本集團業務外，董事及其各自之緊密聯繫人士概無於與或可能與本集團業務直接或間接構成競爭之任何業務擁有權益。

6. 專家資格及同意書

以下為本通函所載發表意見或建議之專家之資格：

| 名稱 | 資格 |
|--------|--|
| 雲鋒金融 | 根據證券及期貨條例可進行第1類(證券交易)、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(資產管理)受規管活動(定義見證券及期貨條例)之持牌法團，為本公司所委任以向獨立董事委員會及獨立股東就2019-2020客輪租賃協議及其項下擬進行之交易提供意見之獨立財務顧問 |
| Drewry | 行業顧問 |

雲鋒金融及Drewry各自已就刊發本通函發出書面同意書，同意按本通函所示形式及文義以載入並引述其名稱及其函件或報告，且並無撤回其書面同意書。

於最後實際可行日期，雲鋒金融或Drewry概無直接或間接擁有本集團任何成員公司之任何股權，亦無可認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券之權利(不論是否可依法強制執行)。

於最後實際可行日期，雲鋒金融或Drewry概無於本集團任何成員公司自二零一八年十二月三十一日以來(即編製本集團最近期刊發經審核財務報表日期)已收購或出售或租賃，或本集團任何成員公司擬收購或出售或租賃之任何資產擁有任何直接或間接權益。

7. 訴訟

於最後實際可行日期，本集團概無成員公司涉及任何重大訴訟或索償，且就董事所知，本集團任何成員公司並無任何待決或受威脅的重大訴訟或索償。

8. 備查文件

以下文件之副本將由本通函日期起直至股東特別大會日期(包括該日)止的任何工作日(公眾假期除外)的一般辦公時間內,在本公司香港總辦事處香港上環干諾道中168-200號信德中心西座37樓3709-10室可供查閱:

- (a) 2019-2020客輪租賃協議;
- (b) 八月客輪租賃協議;
- (c) 六月客輪租賃協議;
- (d) 四月海通船務客輪租賃協議;
- (e) 四月客輪公司客輪租賃協議;
- (f) 二月客輪租賃協議;
- (g) 海洋旅遊航線代理兼管理費用協議;
- (h) 十二月客輪租賃協議;
- (i) 萬山代理兼管理費用協議;
- (j) 工程服務協議;
- (k) 委託貸款框架協議;
- (l) 清潔服務框架協議;
- (m) 汽油及柴油供應協議;
- (n) 柴油供應協議;及
- (o) 代理兼管理費用協議。

以下提供(i)珠海客輪行業的概覽；(ii)由Drewry提供2019-2020客輪租賃協議項下九洲船務對標的客輪擬收取之租賃費率是否合理的意見；及(iii)2019-2020客輪租賃協議項下有關租賃標的客輪的使用權資產估值。



#13-02 Tower Fifteen
15 Hoe Chiang Road
Singapore 089316

二零一九年十月九日

香港
干諾道中168-200號
信德中心西座37樓
3709-10室
珠海控股投資集團有限公司
董事會

敬啟者：

須予披露及關連交易 2019-2020客輪租賃協議

Drewry 資歷

Drewry成立於一九七零年，為領先的獨立航運業研究及諮詢服務供應商，擁有超過100名專業人員，辦事處遍佈國際，包括倫敦、德里、新加坡及上海。我們透過四個業務單位提供服務：海事研究、海事諮詢、供應鏈諮詢及海事金融研究。該等分支共同支持海運業持份者的多元客群的營運及策略需求。

Drewry為金融機構、港口和碼頭運營商、渡輪公司、船舶擁有人及政府提供專家意見，包括全面的滾裝船和渡輪板塊的商業及技術方面。我們的團隊由業內專業人士、經濟學家及技術專家組成，提供滾裝船和渡輪市場透徹分析及實際理解。

渡輪板塊工作包括市場分析、交易盡職審查及策略發展。

1. 引言

於二零一九年八月二十八日，珠海控股投資集團有限公司（「貴公司」）的非全資附屬公司珠海經濟特區海通船務有限公司（「海通船務」）與珠海九洲船務有限公司（「九洲船務」）就向九洲船務租用標的客輪（定義見 貴公司二零一九年十月九日的通函）訂立2019-2020客輪租賃協議，為期自二零一九年十一月一日起計至二零二零年十二月三十一日止（包括首尾兩天），據此，海通船務將使用標的客輪經營往來珠海各島嶼的服務。

Drewry獲 貴公司委聘提供珠海客輪行業概覽，並(i)釐定除增值稅前每海里人民幣345元的租賃費用是否合理；(ii)提供有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產的獨立估值；及(iii)釐定 貴公司所計算有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產的估值是否合理。

2. 珠海客輪行業概覽

2.1 珠海水路客運量的發展及其客運量推動因素

珠海於二零零七年至二零零八年自全球金融危機以來客運量迅速增長，水路旅客周轉量由二零零九年152.4百萬人公里增至二零一八年279.7百萬人公里，複合年增長率為7.0%。珠海港口客運吞吐總量由二零零九年4,570,000人次增至二零一八年8,287,000人次，複合年增長率為6.8%。

下表載列珠海過往於所示期間的客運量、本地生產總值及來自旅遊的收入：

| | 二零 零九年 | 二零 一零年 | 二零 一一年 | 二零 一二年 | 二零 一三年 | 二零 一四年 | 二零 一五年 | 二零 一六年 | 二零 一七年 | 二零 一八年 | 二零 零九至 一八年 複合年 增長率 |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------------------------|
| 水路旅客周轉量 | | | | | | | | | | | |
| (百萬公里) | 152.4 | 182.4 | 202.38 | 203.44 | 228.54 | 238.36 | 259.05 | 274.39 | 259.5 | 279.7 | 7.0% |
| 旅客周轉量增長率 | | 19.7% | 11.0% | 0.5% | 12.3% | 4.3% | 8.7% | 5.9% | -5.4% | 7.8% | - |
| 客運吞吐總量 | | | | | | | | | | | |
| (千人次) | 4,570 | 5,104 | 5,512 | 5,839 | 6,403 | 7,482 | 7,659 | 7,196 | 7,363 | 8,287 | 6.8% |
| 客運吞吐量： | | | | | | | | | | | |
| 到境(千人次) | 2,285 | 2,557 | 2,736 | 2,860 | 3,144 | 3,709 | 3,799 | 3,582 | 3,658 | 4,142 | 6.8% |
| 客運吞吐量： | | | | | | | | | | | |
| 離境(千人次) | 2,285 | 2,547 | 2,776 | 2,979 | 3,259 | 3,773 | 3,860 | 3,613 | 3,705 | 4,146 | 6.8% |
| 客運吞吐總量增長率 | | 11.7% | 8.0% | 5.9% | 9.7% | 16.9% | 2.4% | -6.1% | 2.3% | 12.6% | - |
| 珠海本地生產總值 | | | | | | | | | | | |
| (人民幣十億元) | 103.9 | 122.6 | 143.1 | 153.7 | 171.0 | 190.1 | 206.6 | 226.7 | 267.5 | 291.5 | 12.1% |
| 珠海本地生產總值 增長率 | | 12.9% | 11.3% | 7.0% | 10.8% | 10.4% | 10.0% | 8.3% | 10.8% | 8.0% | - |
| 珠海本地來自旅遊的 收入(人民幣百萬元) | 9.9 | 13.6 | 15.4 | 17.6 | 19.0 | 21.4 | 21.7 | 24.8 | 28.6 | 36.9 | 15.8% |
| 珠海本地來自旅遊的 收入增長率 | | 38.0% | 12.7% | 14.5% | 8.0% | 12.7% | 1.5% | 14.0% | 15.5% | 29.0% | - |

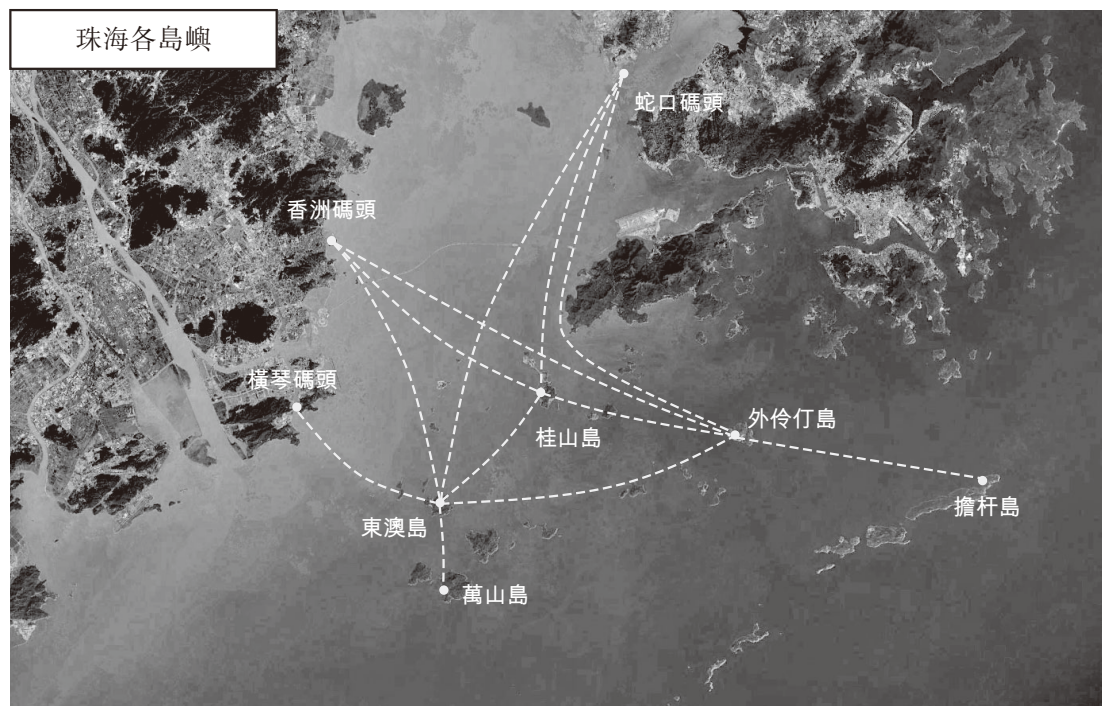
資料來源：珠海市交通運輸局、珠海市統計局、國家統計局、中國港口年鑒2009-2018

客運量增長迅速是由於珠海經濟蓬勃發展以及旅遊業暢旺。珠海同期的本地生產總值由二零零九年人民幣1,039億元增至二零一八年人民幣2,915億元，複合年增長率為12.1%。珠海本地來自旅遊的收入由二零零九年人民幣9.9百萬元增至二零一八年人民幣36.9百萬元，複合年增長率為15.8%。

2.2 往來珠海各島嶼的主要客輪服務的競爭勢態

往來珠海各島嶼的主要客輪服務指內陸與人口較多的島嶼之間的路線，該等島嶼包括東澳島、桂山島、外伶仃島、擔杆島、萬山島等。主要碼頭有香洲碼頭、東澳碼頭、桂山島碼頭、外伶仃島碼頭、擔杆島碼頭、萬山島碼頭、橫琴碼頭、蛇口碼頭等。香洲碼頭乃樞紐碼頭。

下圖顯示主要碼頭之間的服務：



資料來源：Google地圖、珠海市政府官方文件、蛇口郵輪碼頭、萬山港、Drewry

於二零一九年九月十七日，珠海有三家主要業者經營島嶼客輪服務：海通船務、廣東江華航運有限公司（「江華航運」）及深圳鵬星船務有限公司（「鵬星船務」）。海通船務涵蓋珠海各島嶼之間的客輪航線。該公司現時經營六艘客輪（不包括新海珠及東區二號）。該公司計劃包租額外一艘新客輪（即新海珠）投入服務。江華航運現時經營四艘客輪，在珠海島嶼投入服務。鵬星船務僅經營一艘客輪，專注於連接往返島嶼及蛇口碼頭的服務。

下表顯示各家經營連接珠海島嶼之間服務的業者的客輪：

| 名稱 | 載客量 | 附註 | 營運商 |
|------|-----|-------------------|---------------------|
| 新海洋 | 260 | 於二零一九年七月開始營運 | 海通船務 ^{1、2} |
| 新海亮 | 272 | 於二零一九年一月開始營運 | |
| 新海天 | 356 | 於二零一九年一月開始營運 | |
| 東區二號 | 292 | 於二零一九年九月七日退役 | |
| 海洋 | 336 | 將於二零二零年九月一日退役 | |
| 海堯 | 198 | 主要提供往返蛇口服務 | |
| 海舜 | 131 | 主要提供往返橫琴服務 | |
| 新海珠 | 356 | 於二零一九年十月開始營運 | |
| 惠嘉福星 | 199 | | 江華航運 ² |
| 惠嘉鉅星 | 199 | | |
| 惠嘉祥星 | 263 | | |
| 惠嘉明星 | 150 | | |
| 鵬星15 | 199 | 專注於連接往返島嶼及蛇口碼頭的服務 | 鵬星船務 ¹ |

附註：

1. 海通船務及鵬星船務在其他服務中經營除上文所列者外的其他客輪。
2. 海通船務已與另外兩家營運商的其中一家訂立若干相互客輪租賃協議，據此，鑒於優化經營連接珠海島嶼之間服務的有關船舶的載客量，該兩間公司將間中於旺季及船舶入塢維修等情況下互相租賃客輪。該等協議將不會對市場份額產生重大或持久影響。

資料來源：海通船務、江華航運、深圳鵬星船務有限公司、珠海市交通運輸局的官方文件、Clarksons、Ctrip、Drewry

根據上述各種資料來源，就運營的船舶數量而言，海通船務現時佔市場55%（並將因新海珠開始營運而增至58%）。江華航運現時佔市場36%。鵬星船務現時佔市場9%。

根據上述各種資料來源，就載客量而言，海通船務現時佔市場61%（並將因新海珠開始營運而增至65%）。江華航運現時佔市場32%。鵬星船務現時佔市場8%。

海通船務在連接珠海島嶼客輪服務市場中為最大業者。

2.3 連接珠海島嶼客輪服務市場的前景

於二零一九年上半年，珠海本地生產總值的7.0%增長率高於中國整體國內生產總值的6.3%增長率。於珠海的十三五規劃中，旅遊業為主要發展產業之一。經濟蓬勃發展以及旅遊業暢旺，利好珠海客輪行業。

根據珠海市交通運輸局刊發的官方文件，為改善珠海各島嶼之間的交通，政府要求船務公司增加內陸與島嶼及各島嶼之間的服務班次—每個主要碼頭的日常班次服務須至少為六次。主要碼頭之間經營的總日常服務班次將於淡季由20次增至42次，增長為110%，並將於旺季由42次增至58次，增長為38%。

為鼓勵船務公司增加服務班次，政府已引入新政策向經營珠海客輪服務的公司提供補助。

新法規將有助珠海客輪行業的發展。

3. 評估租賃費用及使用權資產估值

3.1 引言

九洲船務向海通船務租賃標的客輪，就出租及經營各船舶向海通船務按每海里的比率收費。九洲船務收購的標的客輪按每海里人民幣345元(除增值稅前)的租賃費用租賃予海通船務，即計及9%增值稅後每海里人民幣376元(此項租賃費用涵蓋出租船舶及燃油費)。貴公司所計算有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產的估值為人民幣89,141,000元，即海通船務根據2019-2020客輪租賃協議應付九洲船務總租賃費用預期上限的概約現值(經參考就貼現而言的適用利率)。Drewry須(i)釐定除增值稅前每海里人民幣345元的租賃費用是否合理；(ii)提供有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產的獨立估值；及(iii)釐定貴公司所計算有關2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產的估值是否合理。

3.2 研究方法

評估租賃費率是否合理的常見方法是將目標租賃費率與市場標準進行比較。然而，珠海島嶼之間客輪市場相對較小，流動性有限，可資作為基準的比較業者有限。經考慮該等限制，為評估租賃費用，Drewry已將於自二零一九年十一月一日至二零二零年十二月三十一日的合約期內由Drewry按照光船租賃所得資本回報(作為行業標準)計算的定期租賃成本總額，與自客戶的租賃費用得出的船舶租賃成本進行比較。由於市場流動性低，因此概無選定樣本。

Drewry透過將年度光船租賃費率與年度固定運營成本(人員配備、維護等，惟不含燃油)相加以計算定期租賃費率。年度光船租賃費率乃透過將客輪的資產價格在其25年的使用年限內分配，並在該期間應用最低要求的8%回報率(加權平均資本成本)得出。該租賃金額按年度基準計算，並除以運營天數以得出每日定期租賃費率。下列公式乃用以計算定期租賃費率：

$$\text{定期租賃費率} = \frac{\text{年度光船租賃費率} + \text{每年保險} + \text{每年維護費} + \text{每年勞工成本} + \text{每年船員膳食開支} + \text{每年勞工保障開支} + \text{每年耗材} + \text{每年管理成本}}{\text{每年運營天數}}$$

$$\text{年度光船租賃費率} = \frac{\text{新建成本} * (1 + \text{加權平均資本成本})^{25} - \text{殘值}}{1 + (1 + \text{加權平均資本成本}) + (1 + \text{加權平均資本成本})^2 + (1 + \text{加權平均資本成本})^3 + \dots + (1 + \text{加權平均資本成本})^{24}}$$

合約期內的定期租賃成本總額(除增值稅前)約為人民幣52,132,000元，乃以每日定期租賃費率(約為人民幣31,405元)乘以合約期內標的客輪總運營天數(1,660天，即每艘客輪於二零一九年的59天和二零二零年的356天)得出。

Drewry透過將每海里的租賃費用(除增值稅前)乘以 貴公司估計的標的客輪年度航行總距離，並扣除該等可變運營成本(如年度燃油費)，以得出 貴公司租賃費用的定期租賃部分，以釐定適當的出租船舶成本。該金額按年度基準計算，並除以運營天數以得出每日出租船舶費率。合約期內的出租船舶成本總額(除增值稅前)乃以每日出租船舶費率乘以合約期內標的客輪總運營天數得出。

Drewry就2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產估值乃源自協議期內的定期租賃成本總額(計增值稅後)與可變營運成本(如燃油費)總和，並貼現至現值。

使用權資產價值

$$\begin{aligned}
 & \frac{\text{二零一九年除增值稅前定期租賃成本總額} * (1 + \text{增值稅}) + \text{二零一九年的燃油費}}{1 + \text{貼現率} * 2/12} + \\
 & \frac{\text{二零二零年除增值稅前定期租賃成本總額} * (1 + \text{增值稅}) + \text{二零二零年的燃油費}}{(1 + \text{貼現率} * 2/12) * (1 + \text{貼現率})}
 \end{aligned}$$

3.3 假設

新建船隻價格：Drewry 評估標的客輪的價格，以平均數計算定期租賃費用。

下表顯示 Drewry 就標的客輪的估值：

| 船舶 | 總噸 | 載客量 | 建造廠家 | 建成年份 | 於二零一九年 九月二十三日 的價值 (人民幣百萬元) |
|-----|-----|-----|------------------|----------------|-------------------------------------|
| 新海亮 | 421 | 272 | 澳龍船艇科技有限公司 | 二零一八年 | 31.1 |
| 新海洋 | 417 | 260 | 英輝南方造船(廣州番禺)有限公司 | 二零一九年 | 31.3 |
| 新海天 | 501 | 356 | 珠海普蘭帝船舶工程有限公司 | 二零一九年 | 38.0 |
| 新海珠 | 501 | 356 | 珠海普蘭帝船舶工程有限公司 | 二零一九年 (建設中) | 38.0 |

固定運營成本：保險費用、維護費用、勞工成本、船員膳食開支、勞工保障開支、耗材、管理成本乃基於 Drewry 的情報。Drewry 亦已審閱 貴公司就固定運營成本的假設，該等變量對 Drewry 而言屬可接受。

可變運營成本：Drewry 使用 貴公司就每海里耗油量、每升燃油費及島嶼間的平均服務距離的假設，原因乃該等假設符合行業標準或市場慣例。總年度航程的假設乃由 貴公司提供，且於該等船隻運營能力以內。

政府規定標的客輪的使用期限為 25 年。運營天數及加權平均資本成本的假設乃基於 Drewry 的行業情報。Drewry 亦已審閱 貴公司就運營天數及加權平均資本成本的假設，認為該等假設符合市場標準。

9%的增值稅率乃由 貴公司根據最新稅規提供。

利率作為貼現率(即4%，為 貴集團近期獲得的貸款利率)。

3.4 評估

根據 貴公司，初步租賃合約將自二零一九年十一月一日至二零二零年十二月三十一日止維持十四個月。此期間內，根據上述研究方法及假設， 貴公司租賃費用得出的出租船舶成本總額(除增值稅前)較Drewry的定期租賃成本總額(除增值稅前)估計高出5.5%。

Drewry就2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產估值約為人民幣83,660,000元。 貴公司計算的人民幣89,141,000元較Drewry估值的人民幣83,660,000元高出6.6%。

根據Drewry的情報，-15%至15%的變量符合行業慣例。因此，初步合約期的除增值稅前每海里人民幣345元(即計增值稅後每海里人民幣376元)的租賃費用及 貴公司所計算的2019-2020客輪租賃協議項下租賃標的客輪的使用權資產估值人民幣89,141,000元對Drewry而言屬合理。

代表

Drewry Maritime Services (Asia) Pte. Ltd.

中國總監

韓寧

謹啟

股東特別大會通告

ZHUHAI HOLDINGS INVESTMENT GROUP LIMITED

珠海控股投資集團有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：00908)

股東特別大會通告

茲通告珠海控股投資集團有限公司(「本公司」)謹訂於二零一九年十月三十日(星期三)下午二時十五分假座香港灣仔港灣道1號香港君悅酒店君悅廳I-II舉行股東特別大會(「股東特別大會」)，藉以考慮並酌情通過(不論修訂與否)本公司下列普通決議案：

普通決議案

「動議

- (a) 批准、追認及確認本公司簽立、交付及履行珠海經濟特區海通船務有限公司(「海通船務」，作為標的客輪之承租人)及珠海九洲船務有限公司(「九洲船務」，作為標的客輪之出租人)於二零一九年八月二十八日訂立的2019-2020客輪租賃協議(「2019-2020客輪租賃協議」)，內容有關海通船務與九洲船務租賃四艘客輪，即「新海亮」輪、「新海天」輪、「新海珠」輪及「新海洋」輪(可因維修或安全理由提供另一艘客輪以替換上述任何一艘客輪)(註有「A」字樣之2019-2020客輪租賃協議副本已送呈大會，並由大會主席簡簽以資識別)及其項下擬進行之交易；及
- (b) 授權本公司每一名董事，就2019-2020客輪租賃協議或其項下擬進行的交易而採取彼認為必須、應當或適宜之任何行動並簽立任何文件(包括蓋章，如需要)(包括但不限於任何補充協議或延期協議)，以及倘彼全權酌情認為應當及符合本公司利益，可豁免遵守2019-2020客輪租賃協議任何條款或對任何條款作出及同意作出任何非重大變動；並批准、確認及追認本公司董事所作之前述一切行動。」

代表董事會

珠海控股投資集團有限公司

主席

黃鑫

謹啟

香港，二零一九年十月九日

股東特別大會通告

註冊辦事處：

Clarendon House
2 Church Street
Hamilton HM 11
Bermuda

總辦事處及

香港主要營業地點：
香港
上環
干諾道中168-200號
信德中心
西座37樓3709-10室

附註：

1. 凡有權出席上述通告召開之股東特別大會並於會上投票之股東有權委派一名或以上人士(倘彼/其持有兩股或以上股份)作為彼/其代表出席並代彼/其投票。倘超過一名人士獲委任，則委任書上須註明每位受委代表所代表之有關股份數目。受委代表毋須為本公司股東，惟必須親身出席以代表股東。
2. 代表委任表格連同簽署表格之授權書或其他授權文件(如有)或該等授權書或其他授權文件經公證人核證之副本，最遲須於股東特別大會或其任何續會舉行時間48小時前(即香港時間二零一九年十月二十八日(星期一)下午二時十五分前)送達本公司之香港股份過戶登記分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。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，並於會上投票。於此情況下，上述代表委任表格將被視為撤銷論。
3. 根據香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)證券上市規則，於股東大會上之所有決議案必須以點票方式進行，而投票結果將分別刊載於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.0908.hk)。
4. 隨附股東特別大會適用之代表委任表格，而有關表格亦分別於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.0908.hk)上刊登。
5. 股東特別大會將以中文進行及不會提供翻譯。

於本通告日期，本公司董事會包括執行董事黃鑫先生、金濤先生、葉玉宏先生及李文軍先生；非執行董事拿督威拉林福源(林承利先生為其替任人)、郭海慶先生(竺敏明先生為其替任人)及鄒超勇先生；以及獨立非執行董事許照中先生、朱幼麟先生、何振林先生及王一江先生。