
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。

2024年8月23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 — 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64.00%
「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
「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
「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
「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

釋 義

「最後實際可行日期」	指	2024年8月21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2024年7月12日訂立之書面買賣合同
「中國」	指	中華人民共和國
「賣方」	指	本公司的全資附屬公司Bryance Group Limited
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例
「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
「船舶」	指	一艘名為「GH Power」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
「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
陳振彬博士
黃翠瑜女士

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2024年7月12日的公告。

於2024年7月12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600萬美元(相當於約4,680萬港元)。

本通函旨在向閣下提供有關出售事項的進一步信息，以及本集團的財務和其他資料。

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：

2024年7月12日 (交易時段後)

訂約方：

賣方： Bryance Group Limited (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本公司及其關連人士 (定義見上市規則) 的獨立第三方。

將出售之資產：

船舶為2002年所建造的散貨船，總噸位為39,994噸及淨噸位為25,720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600萬美元 (相當於約4,680萬港元)，並根據買賣合同的條款及條件，由買方於船舶交付時支付，惟不遲於準備就緒通知書發出日期後三個銀行營業日內支付。

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，當中評估船舶價值為638萬美元；
- (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之參考，並披露於通函第II-4頁；

董事會函件

- (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2024年7月12日的市值為638萬美元。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。

就船舶的估值而言，本公司已審閱估值報告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）。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

董事會函件

- (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，在這些資產存在活躍市場的情況下優先選擇。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2023年及2024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的類似交易數據，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。估值師已於過去一年的上百宗船舶交易中選擇兩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年內、運力相差5%以內，以及有效船齡相差5%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，基於所參考的兩個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：

船舶應於2024年8月15日（「取消日期」）或之前於中國交付予買方。

於2024年7月22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對價，則賣方有權取消買賣合同。賣方有權就其損失及所產生的所有費用要求進一步賠償。

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。

董事會函件

倘賣方無法於取消日期前(1)發出準備就緒通知書；或(2)準備好有效地完成合法轉讓，則買方亦可權擇取消買賣合同。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。

倘於發出準備就緒通知書後但於交付予買方前，船舶非實質準備好交付，且無法於取消日期及準備就緒新通知書發出前再次實質準備就緒，則買方亦可選擇取消買賣合同。

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（為本公司及其關連人士（定義見上市規則）的獨立第三方）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。買方從市場了解到本集團擬出售船舶並於2024年7月初與本集團接洽，以討論出售事項的條款。

董事會函件

4. 出售事項的財務影響及所得款項用途

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	(2.80)	(0.48)

基於船舶於2024年3月31日的賬面淨值約為863萬美元，預期本集團因出售事項將產生除稅及費用後虧損約269萬美元，其乃基於船舶於2024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。

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減少約269萬美元。本集團的年度收益、服務成本(不包括折舊費用)及折舊費用亦將分別減少約372萬美元、242萬美元及161萬美元。

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。

董事會函件

本集團擬將根據出售事項收取的銷售所得款項淨額，(i)約530萬美元用於償還若干尚未償還債務；及(ii)餘下約64萬美元用於補充本集團一般營運資金。本集團擬動用所分配的所得款項淨額償還若干未償還債務，(i) 50萬美元(約9.4%)用於償還根據日期為2022年6月29日的補充和解協議(「**補充和解協議**」)，於2016年5月已發行本金額為5,400萬美元的可換股債券(「**可換股債券**」)到期應付債券持有人的尚未贖回金額；及(ii) 480萬美元(約90.6%)用於償還應付耀豐的股東貸款。本公司將於2024年12月31日以現金一次性支付所有可換股債券的尚未贖回金額及所有累計利息(於最後實際可行日期約5,740萬美元)。就應付耀豐的股東貸款，全部該等貸款將於2026年6月30日到期。然而，本公司有權於到期日前提前還款。就用作本集團一般營運資金的所得款項淨額而言，本集團擬將該等所得款項淨額用作本集團船舶租賃業務。本集團預期於2024年12月31日前就上述目的悉數動用出售事項的所有所得款項淨額。

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)。

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，如本公司截至2024年3月31日止年度的年報所載，本公司核數師先機會計師行有限公司已就本公司截至2024年3月31日止年度之綜合財務報表出具不發表意見(「**不發表意見**」)。截至2024年3月31日止年度不發表意見的根本原因是本集團於截至2024年3月31日止年度錄得虧損淨額約680萬美元。於2024年3月31日，本集團的流動負債較流動資產超出約6,420萬美元，包括借貸及貸款約10萬美元及須於一年內償

董事會函件

還的可換股債券約5,590萬美元，而本集團的現金及現金等價物結餘約為110萬美元。此外，本集團已訂立協議，將涉及於2024年3月31日有關投資物業項目的資本承擔約30萬美元。作為本集團於下一個財政年度解決不發表意見所作努力的一部分，本集團的其中一項計劃及措施為變現若干資產（包括本船舶）。

此外，船舶於2002年建造，截至估值日期（即2024年7月12日）船齡已達到約22.5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600萬美元。因此，儘管出售虧損約為269萬美元以及對價較638萬美元的評估值有所折讓，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，作為本集團於下一個財務年度解決不發表意見所作努力的一部分。

於出售事項前，本集團船隊擁有3艘船舶，總規模為226,608載重噸，平均船齡為18歲。於出售事項後，本集團船隊仍擁有的船舶為2艘，總規模為150,187載重噸，平均船齡為17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，並尋求將船舶包租予可靠的承租人，同時竭誠為其提供最佳服務，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，未來不排除任何潛在出售現有船舶及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，雖然出售事項將導致出售虧損，惟經計及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」一段所載之因素後，董事（包括獨立非執行董事）認為出售事項（包括對價）的條款屬公平合理，乃按一般商業條款訂立，且符合本公司及股東整體利益。

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

由於有關出售事項之最高適用百分比率（定義見上市規則）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2024年7月12日，耀豐（一名股東）持有609,702,500股股份（佔截至該日本公司已發行股本約64.00%），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群女士擁有49%及林群女士的配偶殷劍波先生擁有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

2024年8月23日

1. 本集團的財務資料

本集團截至2022年、2023年及2024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2022年3月31日止年度的年報(第101至180頁)：
https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2022/0829/2022082900612_c.pdf
- 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/2023/0727/2023072700675_c.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/2024/0730/2024073000032_c.pdf

2. 債項聲明

於2024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如下：

	於2024年 6月30日 千美元
銀行借貸—無抵押及有擔保	493
可換股債券—有抵押及有擔保	56,874
自最終控股公司的貸款—無抵押及無擔保	6,125
租賃負債—無抵押及有擔保	166
租賃負債—無抵押及無擔保	102
	<hr/>
總計	<u>63,760</u>

本集團的有擔保銀行借貸已由董事、董事的一名緊密家庭成員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一艘船舶、一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2024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

於出售事項前，本集團船隊規模為226,608載重噸，船隊的平均船齡為18歲。船隊截至2024年3月31日止年度的平均出租率為97%，屬於較高的營運效益水準。船舶截至2024年3月31日止年度的平均單船日租金收入約為每天10,269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2024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。

近年，全球海運量保持增長態勢，根據一家價格及市場信息提供商的統計，2023年全球乾散貨海運發運量約為51.37億噸，同比增長3.9%，較2022年的增速0.5%多3.4個百分點。

根據市場預計，全球貿易量2024年將增長2.3%，好於2023年的0.2%，預計2025年全球貿易量增長3%。在全球經濟溫和復甦的大環境下，海運需求將繼續穩步增長。中國2023年進口大增之後2024年也將面臨邊際放緩壓力，但同時東南亞及印度需求穩步增長，且中國大宗商品庫存普遍維持低位，補庫週期將對大宗商品貿易形成一定支撐。由於國內工業企業產成品庫存水平降至歷史低位水平，加之去庫存的時間已經接近週期水平，市場普遍預計國內工業企業將進入新一輪的補庫週期。補庫週期一般持續1.5~2年，加上經濟刺激政策不斷加碼，帶動大宗商品價格上漲，將對乾散貨運輸需求形成支撐。

一般預計2024年國際乾散貨航運需求將增長2.0%至56.38億噸，較2023年的增長率下降2.3個百分點。

預計2024年全球鐵礦石貿易量將增長2.0%，達到15.68億噸，全球穀物貿易量將增長2.0%至5.5億噸左右，海運焦煤將增長3%至2.74億噸左右，全球小宗乾散貨貿易量將增長2.9%。

運力供應方面，綠色轉型擾動運力供應，運力增長整體放緩。按照目前的訂單水平，預計2024年乾散貨新船交付3,180萬噸，老舊船拆解720萬噸，運力規模增速為2.5%左右，較2023年下降0.4個百分點。

綜合主要全球經濟機構的預測，國際海運需求與運力供給增速的比值約為2.0%:2.5%，供需弱平衡的基本面和結構仍會持續。到2024年即將執行的歐盟航運碳稅規則將對區域市場形成一定的擾動，市場的波動性將有所增大。總體判斷，2024年國際乾散貨市場整體略好於2023年，受運力供應偏少支撐，未來幾年市場態勢總體保持樂觀。

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，努力為用戶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) 本集團正與債券持有人就補充和解協議之還款展期積極磋商。本公司董事現時預期將於適當時機達成與債券持有人之間的協議，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) 本集團正就多項和解方案與債券持有人展開磋商，包括以資產相抵為和解撥資。截至最後實際可行日期，與債券持有人之磋商仍在進行中。
- (iii) 於2023年9月30日，本公司訂立一份資金承諾契據，耀豐、殷劍波先生及林群女士已承諾於由契據日期起計二十四個月內本公司發出撥資要求通告時，向本集團提供資金。該等承諾將於由契據日期起計二十四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。
- (iv) 本集團正積極尋求其他替代融資及銀行借貸，以撥資償付其現有財務責任以及未來營運及資本開支。此外，本集團正計劃透過資本市場集資，例如配售或發行公司債券及／或其他來源，以及就多項和解方案及解決方案與債券持有人展開磋商，以撥資償付和解。於最後實際可行日期，本集團仍在與債券持有人及潛在投資者磋商中。
- (v) 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2024年7月12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Bryance Group Limited（簡稱「**Bryance**」，為 貴公司之全資附屬公司）持有之名為「GH POWER」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2024年7月12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&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、性能、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，船舶為常石造船株式会社於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 POWER
國際海事組織編號	:	9233301
類型	:	散貨船
建造年份	:	2002年
旗幟	:	香港
註冊港	:	香港
擁有人	:	BRYANCE GROUP LIMITED
船體材料	:	鋼
造船廠	:	常石造船株式会社
載重噸(噸)	:	76,421

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。船舶的容積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如下表所示：

船舶名稱	:	G R A
類型	:	散貨船
建造年份	:	2002年
國際海事組織編號	:	9250218
載重噸(噸)	:	76,634
交易日期	:	2023年9月16日
代價	:	650萬美元
船舶名稱	:	PRINCESS DORIS
類型	:	散貨船
建造年份	:	2001年
國際海事組織編號	:	9248899
載重噸(噸)	:	74,716
交易日期	:	2024年5月15日
代價	:	635萬美元

可資比較船舶「G R A」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)。而可資比較船舶「PRINCESS DORIS」的交易資料則來自其前擁有人Hong Kong Hongfa Shipping Co.。

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,吾等於過去一年的上百宗船舶交易中選擇兩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一年內、運力相差5%以內,以及有效船齡相差5%以內的船舶交易。吾等認為該選擇標準能識別出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(主要是有效齡期及容積)方面的差異。

有效齡期

有效齡期為一項財產與一項全新之相若財產相比之表觀齡期,即財產之實際狀況所反映之齡期。

容積

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

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。載重噸(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

船舶視察已於2024年7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，船舶狀況良好。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。

吾等已假設船舶的使用年限為30年。

就可資比較船舶G R A而言：

有效船齡 = 21年

船齡調整系數 = $1 + (\text{可資比較船舶的有效船齡} - \text{標的資產的有效船齡}) / \text{船舶使用年限} = 1 + (21 - 22.5) / 30 = 0.951$

載重噸 = 76,634噸

運力調整系數 = $\text{標的資產的載重噸} / \text{可資比較船舶的載重噸} = 76,421 / 76,634 = 0.997$

就可資比較船舶PRINCESS DORIS而言：

有效船齡 = 23年

船齡調整系數 = $1 + (\text{可資比較船舶的有效船齡} - \text{標的資產的有效船齡}) / \text{船舶使用年限} = 1 + (23 - 22.5) / 30 = 1.017$

載重噸 = 74,716 噸

運力調整系數 = $\text{標的資產的載重噸} / \text{可資比較船舶的載重噸} = 76,421 / 74,716 = 1.023$

就船舶而言：

有效船齡 = 估值日 (即2024年7月12日) - 建造日 = 約22.5年

載重噸 = 76,421噸

船舶估值 = (可資比較船舶的交易價格 x 船齡調整系數 x 運力調整系數) 的平均值 = (6,500,000美元 x 0.951 x 0.997) + (6,350,000美元 x 1.017 x 1.023)/2 = 6,384,720美元，並就估值報告目的四捨五入至6,380,000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) 項下的欠付款項。

除另有說明外，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，以使船舶可自由在市場上出售。

備註

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

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

吾等認為，根據上述基準、假設及考慮，船舶於2024年7月12日的市值為**638萬美元** (陸佰參拾捌萬美元正)。

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, MCIArb,
MASCE, MIET, MIEEE, MASME, MIISE, MHKIE*
謹啟

2024年8月23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(IPlantE)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)須記錄於本公司根據證券及期貨條例第352條存置的登記冊中的權益及淡倉；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6)
林群女士 (「林女士」)	受控制法團權益(附註2)	639,385,000 (L)	-	67.12
	實益擁有人	11,370,000 (L)	-	1.19
	實益擁有人及配偶權益(附註3)	-	381,843,064 (S)	40.08
潘忠善先生	實益擁有人	602,500 (L)	-	0.06
張鈞鴻先生	實益擁有人(附註4)	-	800,000 (L)	0.08
陳振彬博士	實益擁有人(附註5)	-	800,000 (L)	0.08

附註：

1. 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。
2. 該639,385,000股股份由耀豐持有609,192,500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劍波先生（「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，殷先生及林女士各自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%。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381,843,064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（「高建可換股債券」）附帶的換股權獲行使後，可按初始換股價每股股份1.096港元及按滙率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。因殷先生及林女士為配偶關係，故根據證券及期貨條例，殷先生及林女士各自被視為於另一方擁有權益的股份中擁有權益。
4. 於2015年4月30日，張鈞鴻先生根據2011年購股權計劃獲授予涉及800,000股股份的本公司購股權。所有該等購股權於最後實際可行日期仍未行使。
5. 於2015年4月30日，陳振彬博士根據2011年購股權計劃獲授予涉及800,000股股份的本公司購股權。所有該等購股權於最後實際可行日期仍未行使。
6. 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	所持相關 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. 董事的服務合約

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提出終止而毋須支付賠償（法定賠償除外）的服務合約。

4. 董事於資產的權益

於最後實際可行日期，自2024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2024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；及
- (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)。

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。