



中外運航運有限公司

Sinotrans Shipping Limited

(於香港註冊成立的有限公司)

股份代號：368



全球發售

聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席保薦人及聯席牽頭經辦人



重要提示

重要提示：閣下如對本招股章程的任何內容有任何疑問，應徵詢獨立專業意見。



SINOTRANS SHIPPING LIMITED

中外運航運有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

全球發售

全球發售的發售股份數目	:	1,400,000,000 股 (可按超額配股權予以調整)
香港發售股份數目	:	140,000,000 股 (可予調整)
國際發售股份數目	:	1,260,000,000 股 (可予調整及可 按超額配股權予以調整)
最高發售價	:	每股香港發售股份 8.18 港元， 另加 1% 經紀佣金、 0.004% 證監會交易徵費及 0.005% 香港聯交所交易費 (須於申請時以港元繳足 及可予退還)
面值	:	每股 0.10 港元
股份代號	:	368

聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席保薦人及聯席牽頭經辦人



香港聯合交易所有限公司與香港中央結算有限公司對本招股章程的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示不會就本招股章程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。

本招股章程及本招股章程附錄八「送呈公司註冊處處長及備查文件」一節所列的文件，已遵照香港法例第32章公司條例第38D條的規定送呈香港公司註冊處處長登記。香港證券及期貨事務監察委員會與香港公司註冊處處長對本招股章程或上述任何其他文件的內容概不負責。

發售價預期將由聯席全球協調人(代表包銷商)及我們於定價日協定。定價日預期為二零零七年十一月十七日(星期六)或前後，惟無論如何不遲於二零零七年十一月二十一日(星期三)。發售價將不多於8.18港元，目前預期將不少於7.18港元。假如因任何原因，聯席全球協調人(代表包銷商)與我們未能於二零零七年十一月二十一日(星期三)前協定發售價，則全球發售將不會進行並將告失效。

聯席全球協調人(代表包銷商)可在我們的同意下於遞交香港公開發售申請的最後一日早上或之前任何時間將根據全球發售提呈發售的發售股份數目及/或指示性發售價範圍調低至本招股章程所述的價位以下。在此情況下，本公司將於遞交香港公開發售申請的最後一日早上之前，在《南華早報》(以英文)及《信報》(以中文)刊發調低發售股份數目及/或指示性發售價範圍的通知。倘若已於遞交香港公開發售申請的最後日期之前遞交香港發售股份的申請，則即使發售股份數目及/或指示性發售價範圍被調低，有關申請其後也不得撤回。其他詳情載於本招股章程「全球發售的架構」和「如何申請香港發售股份」兩節。

倘若發售股份開始在香港聯交所買賣當日上午八時正前任何時間出現若干理由，則聯席全球協調人(代表包銷商)可終止香港包銷商根據香港包銷協議須履行的責任。有關理由載於本招股章程「包銷—包銷安排及費用—香港公開發售—終止的理由」一節。

發售股份未曾亦不會根據美國證券法登記，且不得在美國境內發售、出售、抵押或轉讓，惟發售股份可依據美國證券法第144A條向合資格機構買家發售、出售或交付或依據美國證券法S規例在美國境外發售、出售或交付。

二零零七年十一月十二日

預期時間表⁽¹⁾

開始登記認購申請時間⁽²⁾ 二零零七年十一月十五日(星期四) 上午十一時四十五分

交回白色及黃色申請表格的截止時間 二零零七年十一月十五日(星期四)
中午十二時正

向香港結算發出電子認購指示的截止時間⁽³⁾ 二零零七年十一月十五日(星期四)
中午十二時正

透過指定網站 www.eipo.com.hk 根據白表 eIPO

服務完成電子認購申請的截止時間⁽⁴⁾ 二零零七年十一月十五日(星期四)
上午十一時三十分

透過網上銀行匯款或繳費靈轉賬方式完成

白表 eIPO 申請付款的截止時間 二零零七年十一月十五日(星期四)
中午十二時正

截止登記認購申請時間 二零零七年十一月十五日(星期四)
中午十二時正

預期定價日 二零零七年十一月十七日(星期六)

在《南華早報》(以英文)及《信報》(以中文)

刊登下述事項公佈的日期：

- 發售價；
- 香港公開發售的申請水平；
- 國際發售的認購踴躍程度；及
- 香港發售股份的配發基準 二零零七年十一月二十二日(星期四) 或之前

透過不同途徑獲知香港公開發售的分配結果

(連同獲接納申請人的身份證明文件號碼

(倘適用)) (請參閱「如何申請香港發售

股份」一節「9. 公佈結果、寄發／領取股票

及退還申請款項」一段) 自二零零七年十一月二十二日(星期四) 起

預期時間表⁽¹⁾

載有上述(1)及(2)的香港公開發售公佈全文

刊登於香港聯交所網站www.hkex.com.hk⁽⁵⁾及

本公司網站www.sinotranship.com⁽⁶⁾ 自二零零七年十一月二十二日(星期四)起

就全部或部分獲接納認購申請

寄發股票日期⁽⁷⁾ 二零零七年十一月二十二日(星期四)或之前

寄發退款支票(如適用)日期 二零零七年十一月二十二日(星期四)或之前

預期股份開始在香港聯交所買賣日期 二零零七年十一月二十三日(星期五)

附註：

- (1) 所有時間均指香港當地時間。
- (2) 如果在二零零七年十一月十五日(星期四)上午九時至中午十二時之間任何時間，香港懸掛「黑色」暴雨警告訊號或八號或以上熱帶氣旋警告訊號，則當日將不會開始登記認購申請。詳情請參閱本招股章程「如何申請香港發售股份—6.提出申請的時間—(e)惡劣天氣情況對開始登記認購申請的影響」一節。
- (3) 透過向香港結算發出電子認購指示提出申請的申請人應參閱本招股章程「如何申請香港發售股份—透過向香港結算發出電子認購指示提出申請」一節。
- (4) 閣下將不得於遞交申請最後日期上午十一時三十分後透過指定網站www.eipo.com.hk遞交閣下的申請。倘閣下已於上午十一時三十分前遞交閣下的申請，並已自指定網站取得申請參考編號，則閣下將獲准繼續辦理申請手續(須完成繳付申請款項)，直至遞交申請最後日期中午十二時正截止登記認購申請之時為止。
- (5) 公佈可於香港聯交所網站「主板—股份配發結果」一頁(http://www.hkex.com.hk/listing/newlist/Allotment_Results.htm)查閱。
- (6) 我們的網站以及網站所載一切資料並不構成本招股章程的一部分。
- (7) 預期發售股份的股票將於二零零七年十一月二十二日(星期四)發出，惟在全球發售在各方面成為無條件及各包銷協議並無根據有關條款終止的情況下(預定為二零零七年十一月二十三日(星期五)上午八時正)，股票方會成為所有權的有效證明文件。

閣下應細閱本招股章程「包銷」、「如何申請香港發售股份」及「全球發售的架構」等章節，以詳細瞭解全球發售的架構及申請香港發售股份。

目 錄

致投資者的重要通知

我們僅就香港公開發售及香港發售股份而刊發本招股章程，除本招股章程根據香港公開發售提呈的香港發售股份外，本招股章程並不構成出售任何證券的要約或招攬購買任何證券的要約。本招股章程不得用作亦不構成在任何其他司法權區或在任何其他情況下的要約或邀請。我們並無採取任何行動准許在香港以外的任何司法權區公開發售發售股份或派發本招股章程。在其他司法權區派發本招股章程及提呈發售和銷售發售股份受到若干限制，除非該等司法權區適用的證券法律准許，否則根據有關證券監管機關的登記或授權或豁免規定，不可派發本招股章程及提呈發售和銷售發售股份。

閣下僅應依賴本招股章程和申請表格中所載的資料作出投資決定。我們並無授權任何人士向閣下提供與本招股章程所載內容不同的資料。閣下不應依賴並非載於本招股章程的任何資料或陳述，將其視為已獲我們、聯席全球協調人、聯席保薦人、任何包銷商、我們或彼等各自的任何董事、代理、僱員或顧問或任何參與全球發售的其他人士授權。

	頁次
預期時間表	i
概要	1
釋義	17
技術詞彙	26
風險因素	31
有關本招股章程及全球發售的資料	50
董事及參與全球發售的各方	53
公司資料	58
行業概覽	60
我們的歷史及重組	78
業務	87
概覽	87
我們的競爭優勢	90
我們的業務策略	92
我們的業務營運	94
我們的船隊	105
銷售及營銷	110

目 錄

	頁次
競爭	111
技術管理	112
僱員	115
監管概覽	116
保險	119
物業	121
知識產權	121
法律訴訟	121
與中國外運集團公司的關係	122
關連交易	142
董事及高級管理人員	159
主要股東	167
股本	168
財務資料	171
未來計劃及所得款項用途	225
企業投資者	227
包銷	232
全球發售的架構	240
如何申請香港發售股份	248
香港公開發售的其他條款及條件	262
附錄	
附錄一 — 會計師報告	I-1
附錄二 — 未經審核備考財務資料	II-1
附錄三 — 溢利預測	III-1
附錄四 — 物業估值	IV-1
附錄五 — 稅項	V-1
附錄六 — 公司章程概要	VI-1
附錄七 — 法定及一般資料	VII-1
附錄八 — 送呈公司註冊處處長及備查文件	VIII-1

概 要

本概要旨在為閣下提供本招股章程所載資料的概覽。由於只屬概要，故並無載列可能對閣下而言屬重要的所有資料。閣下在決定投資發售股份前務須細閱整份招股章程。

任何投資均涉及風險。有關投資發售股份的若干特殊風險載於本招股章程「風險因素」一節。閣下決定投資發售股份前務須詳閱該節。

概覽

根據Clarkson Research的數據，以自有乾散貨船隊規模計算，我們是中國最大的船務公司之一。我們營運一支規模達34艘貨船的自有船隊，主要從事乾散貨船期租、集裝箱船期租及原油航運服務。我們亦為我們的大部分船舶承擔技術管理，確保我們有一支能夠向客戶提供優質運輸服務的船隊。憑藉我們的母公司中國外運集團公司於航運行業逾50年的經驗，我們已發展成為提供優質服務的具有競爭力的乾散貨船務公司。

我們通過按照兩類基本合同出租貨船提供航運服務，從而產生收益。這兩類合同為期租租約及程租租約。期租租約是指船東按固定期間出租貨船。船東負責提供船員及支付營運開支，而承租人則負責支付航程成本。船東每日收取租金，通常每隔十五日提前結清付款。程租租約是指船東按裝貨港與卸貨港之間的具體航程出租貨船。船東負責支付營運成本及航程成本。船東按參考所運載貨物數量計算的運費分期收取運費。

我們的主要重點及核心業務為乾散貨船期租，涉及租賃自有貨船，沿全球主要的貿易航線運輸乾散貨物，如鐵礦石、煤炭、穀物及鋼材等。我們在此分部的主要客戶為向我們租賃貨船並用其運輸散貨的船務公司，如Rizzo-Bottiglieri-De Carlini Armatori S.P.A.、史特斯泛洋株式會社及Transfield Shipping Inc.等。此外，我們通過極大型油輪沿中東至亞太地區(尤其是中國)航線提供原油航運服務，服務對象為中國國際石油化工聯合有限責任公司等石油生產及進口企業。我們亦向船務公司(如中國外運股份有限公司及地中海船務公司)出租自有的集裝箱船。我們計劃通過(其中包括)擴充我們的船隊實現航運業務的進一步發展。為促進發展，我們可能考慮通過策略聯盟、合資企業及選擇性收購其他船務公司，擴大我們業務的層面及範圍。為利用貨物運輸的有利市況，我們亦可能不時用我們的船隊直接向貨主提供航運服務。目前我們為大部分自有貨船承擔技術管理。基本上，技術管理即安全、質量及環保管理，乃透過日常營運、維修及保養、船員培訓及管理以及安排投購保險時進行，並構成我們業務不可或缺的一部分。

概 要

截至二零零七年六月三十日，我們營運的自有船隊有34艘船舶，加權平均船齡為9.986年。我們的船隊包括總運載能力約為130萬載重噸的26艘乾散貨船、總運載能力約為832,000載重噸的3艘油輪及總運載能力為2,230標準箱的5艘集裝箱船。於未來五年，我們預期通過購置更多貨船，將我們自有貨船的航運運載能力增加至約500至700萬載重噸。我們預期乾散貨船隊的運載能力將增加至約400至500萬載重噸，油輪船隊的運載能力增加至約120至180萬載重噸，集裝箱船隊的運載能力增加至約5,500標準箱或甚至更多。截至最後實際可行日期，我們已訂購建造12艘新建造貨船，包括總運載能力約為848,000載重噸的八艘乾散貨船及總運載能力約為3,400標準箱的四艘集裝箱船。此外，我們的共同控制實體海安油運亦已訂購一艘雙殼極大型油輪。這13艘新建造貨船預計將於二零零八年至二零一一年交付。

為實現上述計劃，我們預期產生資本開支最多約達35億美元，其中約29億美元將用作採購乾散貨船、約510,000,000美元將用作採購油輪及約61,000,000美元將用作採購集裝箱船。由於已委託建造的雙殼極大型油輪乃由海安油運提供資金，故此其資本開支並無納入我們未來五年的預算內。我們計劃透過銀行貸款為預算提供約60%至80%資金，餘額則透過自有現金資源(包括可能出售我們現有貨船的所得款項)提供。截至二零零七年六月三十日，我們於當時已委託建造的四艘好望角型乾散貨船及四艘集裝箱船的未付款項約為279,900,000美元，截至最後實際可行日期，我們於當時已委託建造的12艘新建造貨船的未付款項約為402,400,000美元。下表載列於最後實際可行日期我們的自有貨船及訂立合同將予購置的新建造貨船的若干詳情：

貨船名稱	載重噸／ 標準箱 ⁽¹⁾	建造年份／ 預期交付時間	船齡 ⁽¹⁰⁾ (年)	船旗國
多用途貨船				
Great Blossom	32,509	一九九九年九月	7.7	香港
Great Immensity	32,485	一九九九年十二月	7.5	香港
小靈便型貨船				
Trans Friendship ⁽²⁾	24,021	一九九九年二月	8.3	香港
Great Concord	24,159	一九九九年三月	8.2	香港
Great Harmony	24,159	一九九九年五月	8.1	香港
Great Creation	27,383	一九九八年七月	8.9	香港
Great Motion	27,338	一九九八年九月	8.7	香港
Great Success	27,172	一九九八年十月	8.7	香港
Great Gain	27,140	一九九八年十一月	8.6	香港

概 要

貨船名稱	載重噸／ 標準箱 ⁽¹⁾	建造年份／ 預期交付時間	船齡 ⁽¹⁰⁾ (年)	船旗國
小靈便型貨船 ⁽³⁾⁽⁴⁾	32,000	二零一零年三月 ⁽⁶⁾	—	—
小靈便型貨船 ⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾	32,000	二零一零年六月 ⁽⁶⁾	—	—
小靈便型貨船 ⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾	32,000	二零一零年十月 ⁽⁶⁾	—	—
小靈便型貨船 ⁽³⁾⁽⁴⁾	32,000	二零一零年十二月 ⁽⁶⁾	—	—
大靈便型貨船				
Great Calm	45,215	一九九六年八月	10.8	香港
Great Peace	45,259	一九九六年三月	11.2	香港
Great Happy	45,248	一九九七年三月	10.2	香港
Great Prestige	46,193	一九九八年四月	9.2	香港
Great Majesty	46,194	一九九八年二月	9.3	香港
Great Scenery	47,760	二零零二年八月	4.8	香港
巴拿馬型貨船				
Great Luck	71,399	一九九八年二月	9.3	香港
Great Bless	73,251	一九九七年八月	9.8	香港
Great Jade	73,192	一九九七年十月	9.7	香港
Great Bright	73,242	一九九七年十二月	9.5	香港
Great Glory	73,274	一九九七年十一月	9.6	香港
Great Ambition	73,725	一九九九年八月	7.8	香港
Great Loyalty	73,659	一九九九年九月	7.7	香港
Great Prosperity	73,679	一九九九年七月	7.9	香港
Great Wisdom	74,293	二零零零年三月	7.2	香港
Great Century	73,747	二零零零年一月	7.4	香港
Great Intelligence	74,293	二零零零年六月	7.0	香港
好望角型貨船				
BC1800-7 ⁽³⁾	180,000	二零零九年十二月 ⁽⁶⁾	—	—
BC1800-8 ⁽³⁾	180,000	二零一零年十月 ⁽⁶⁾	—	—
BC1800-9 ⁽³⁾	180,000	二零一零年十二月 ⁽⁶⁾	—	—
BC1800-10 ⁽³⁾	180,000	二零一一年三月 ⁽⁶⁾	—	—
油輪－極大型油輪				
Grand King	285,690	一九九零年八月 ⁽⁷⁾	16.8	香港
Grand Explorer	285,768	一九九零年七月 ⁽⁸⁾	16.9	香港
Grand Mountain ⁽²⁾	260,995	一九九三年十二月 ⁽⁹⁾	13.5	香港
Grand Sea ⁽³⁾⁽⁵⁾	310,000	二零零八年三月 ⁽⁶⁾	—	—

概 要

貨船名稱	載重噸／ 標準箱 ⁽¹⁾	建造年份／ 預期交付時間	船齡 ⁽¹⁰⁾ (年)	船旗國
集裝箱船				
Jin Da	338	一九九四年九月	12.7	香港
Jin Teng	338	一九九四年六月	13.0	香港
Trade Worlder	385	一九九三年四月	14.2	香港
Trade Hope	385	一九九三年七月	13.9	香港
MSC Algerie	784	一九九二年五月	15.1	香港
Trade Integrity ⁽³⁾	847	二零零八年一月 ⁽⁶⁾	—	—
Trade Sincerity ⁽³⁾	847	二零零八年三月 ⁽⁶⁾	—	—
Trade Elegancy ⁽³⁾	847	二零零八年五月 ⁽⁶⁾	—	—
Trade Endeavor ⁽³⁾	847	二零零八年七月 ⁽⁶⁾	—	—

附註：

- (1) 僅適用於集裝箱船。
- (2) 該貨船由我們及商船三井株式會社共同擁有。
- (3) 已委託建造。
- (4) 尚未有貨船名稱。
- (5) 該貨船將由我們及商船三井株式會社共同擁有。
- (6) 預期交付日期。
- (7) Grand King乃於二零零四年六月二十三日作為二手貨船購入。
- (8) Grand Explorer乃於二零零四年六月八日作為二手貨船購入。
- (9) Grand Mountain乃於二零零四年六月九日作為二手貨船購入。
- (10) 截至二零零七年六月三十日。

截至二零零六年十二月三十一日止年度，約1,010萬噸乾散貨物、約520萬噸原油及約121,000標準箱集裝箱乃分別由我們的乾散貨船、極大型油輪及集裝箱船運載，而截至二零零七年六月三十日止六個月，約530萬噸乾散貨物、約320萬噸原油及約59,000標準箱集裝箱乃由我們的船隊運載。來自我們的乾散貨、油輪及集裝箱業務的收益分別佔我們截至二零零六年十二月三十一日止年度收益的76.9%、17.9%及4.7%，及分別佔我們截至二零零七年六月三十日止六個月收益的82.4%、13.3%及3.8%。

概 要

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的收益分別為284,600,000美元、304,600,000美元、247,500,000美元及130,600,000美元，同期純利分別為174,100,000美元、172,000,000美元、119,000,000美元及57,600,000美元。營業記錄期間的收益及純利出現波動，主要由於我們營運所在的航運行業的波動性質導致運費費率及租金費率出現波動所致。

於二零零七年六月三十日，我們的多用途乾散貨船、小靈便型乾散貨船、大靈便型乾散貨船、巴拿馬型乾散貨船、集裝箱船及極大型油輪的現有租約的概約平均未完成租期及概約平均每日淨租船費費率如下：

	於二零零七年 六月三十日 現有租約的 概約平均 未完成租期 ⁽¹⁾	於二零零七年 六月三十日的 概約平均每日淨 租船費費率 (美元) ⁽²⁾
多用途及小靈便型貨船	六個月	16,020
大靈便型貨船	六個月	23,560
巴拿馬型貨船	九個月	25,736
集裝箱船	十個月	6,025
極大型油輪	不適用	34,408

附註：

- (1) 我們貨船的未完成租約期介乎兩個月以下至約十八個月不等。現有租約的平均未完成租期乃根據全部現有租約的合計未完成租期除以租約數目計算。我們的乾散貨船或集裝箱船的租約未完成租期乃根據於二零零七年六月三十日現有租約的最長未完成租期加該最長未完成租期的已知停租日數計算。每份現有租約的最終確實租期乃視乎市況轉變、承租人與我們於最長租期屆滿前可能協定續訂租約期及停租日數等多項不可預料的因素而定。
- (2) 乾散貨船及集裝箱船的平均每日淨租船費費率為平均每日租船費費率減租船佣金及經紀佣金。由於我們按程租租約而非期租租約出租極大型油輪，各訂有程租租約的極大型油輪的每日淨租船費費率乃根據運費減開支再除以航程日數計算。極大型油輪的平均每日淨租船費費率乃根據所有極大型油輪的合計每日淨租船費費率除以極大型油輪數目計算。

重組後，中國外運集團公司保留了若干航運業務（如有期租賃第三方擁有的乾散貨船、乾散貨船程租租約業務及若干中國註冊的集裝箱船）的權益。由於我們的核心業務包括(1)有期租賃我們的自有乾散貨船，(2)有期租賃我們的自有集裝箱船及(3)透過我們的油輪提供原油航運服務，可與我們的核心業務潛在競爭的保留業務為中國租船公司及Sinotrans (Germany)部分從事有期租賃第三方擁有的乾散貨船的業務。鑑於「與中國外運集團公司的關係」一節所述的原因，董事認為，倘實現中國租船公司及Sinotrans (Germany)作為一方與本集團作為另一方之間的有關潛在競爭，不競爭契約的條款已足夠應付並將不會對本集團造成不利影響。我們的股份在香港聯交所上市後，我們的獨立非執行董事將定期審閱不競爭契約的條款及監察其執行。我們信納本公司將制訂適當的企業管治措施保障股東的利益。其他詳情請參閱「與中國外運集團公司的關係」一節。

我們的優勢

我們認為，我們的主要競爭優勢如下：

- 中國領先的乾散貨船舶擁有公司；
- 現代化船隊；
- 與我們的客戶、供應商及造船廠的長期關係；
- 較低的營運成本；
- 良好的業界聲譽及品牌知名度；及
- 富有經驗及高素質的管理層及僱員。

我們的策略

我們的主要目標是成為領先的船務公司，以中國為策略重點。我們致力通過業務策略在以下各主要方面實現該等目標：

- 利用中國強勁的經濟增長，鞏固我們作為中國領先的乾散貨船擁有公司的地位；
- 增加油輪業務的市場份額；

- 加強與主要客戶的現有長期關係並物色新客戶；及
- 通過進一步改善企業管治及管理體制，增強我們的盈利能力。

風險因素

我們相信，我們的業務涉及若干風險，其中許多我們無法控制。該等風險可分為：(i) 與我們的業務有關的風險；(ii) 與航運行業有關的風險；(iii) 與在中國經營業務有關的風險及(iv) 與全球發售有關的風險。我們目前未知、或下文未有明示或暗示、或我們目前視為不重要的其他風險及不明朗因素，亦可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成損害。

與我們的業務有關的風險

- 我們的航運服務需求出現下降會降低我們的收益及盈利能力。
- 我們面對建造新建造貨船及購置二手船的相關風險。
- 我們未來的成功視乎我們的業務增長及有效管理發展的能力。
- 我們透過收購及設立合營企業發展業務未必一定成功，而我們在管理及維持上述增長時可能面臨困難。
- 倘若我們的客戶違約，我們可能會損失收益及盈利，並須承擔額外營運開支。
- 我們可能缺乏或無法投購足夠的保險保障。
- 我們依賴主要高級管理層成員及主要高級職員，且在吸納及挽留技術熟練僱員方面可能面臨困難。
- 我們可能不能獲取充足的資金供我們的業務擴充所需，且可能不能償還我們的債務。
- 由於我們貨船的市值可能會大幅波動，我們在變賣貨船時可能會蒙受虧損，此可能對我們的盈利構成不利影響。
- 我們在過去三年錄得流動負債淨額。

- 利率大幅上升及匯率波動可能對我們的盈利能力構成不利影響。
- 我們將由中國外運集團公司控制，而中國外運集團公司的利益可能與我們的其他股東的利益不同。

與航運行業有關的風險

- 航運行業有高度的週期性。
- 國際航運行業高度分散且競爭激烈。
- 運費費率及租金費率的波動可能會對我們的收益及盈利能力構成不利影響。
- 季節變化可能會影響我們的業務及財務狀況。
- 我們經營業務所在的行業受到嚴格監管，且遵守有關公約、條約、法律及規例可能須負擔龐大合規開支或影響我們船隊的價值。
- 航運行業的營運存在固有風險，包括可能發生(1)海事災難，(2)環境事故(例如漏油)，(3)貨物與財產損失或損壞，(4)擱淺、火災、爆炸及撞船，及(5)因機械故障、人為過失、罷工、惡劣天氣狀況及海上搶劫而導致業務中斷，發生該等事件可能導致人員傷亡、財產損失或環境破壞、貨物延遲交付、租約產生的收益損失或終止租約、政府罰款、處分或限制經營業務、保險費率增加及與客戶的關係受損，從而增加我們的成本或降低我們的收益而可能對我們的營運構成不利影響。
- 船用燃料價格上升可能降低我們的盈利能力。
- 重大訴訟可能會影響我們的業務。
- 海事申索人可能扣押我們的貨船，從而導致因此引起的任何停租期間的盈利及現金流量嚴重損失。
- 在緊急情況下或戰爭期間，政府徵用我們的貨船，可能對我們的財務狀況及經營業績構成重大不利影響。
- 勞資糾紛可能導致我們的業務營運中斷。

- 天災、戰事、疫症、恐怖襲擊及其他事件可能對我們的業務造成不利影響。

與在中國經營業務有關的風險

- 中國政府的政治及經濟政策可能影響我們的業務及經營業績。
- 中國相關規制及管理的環境出現變動可影響我們的業務及經營業績。
- 中國經濟出現波動可能使我們的增長放緩及降低我們的盈利能力。
- 向我們居於中國的董事或高級職員送達法律程序文件或對他們執行判決，可能會有困難。
- 中國稅法的修改可能使我們承擔較高的所得稅率。

與全球發售有關的風險

- 我們的股份以前並無公開市場，因此我們的股份於全球發售後的流通量和市價可能會有波動。
- 由於我們股份的發售價高於每股有形資產淨值，閣下應佔每股有形資產淨值會即時被大幅攤薄。
- 在全球發售後，我們股份的流通量和市價可能出現大幅波動及不穩定。
- 中國外運集團公司日後出售我們的股份，或預期會出現此類出售，可能會對我們股份的當前市價構成重大不利影響。
- 本招股章程所載有關中國經濟及航運行業的事實及統計數據未必完全可靠。
- 本招股章程所載前瞻性陳述涉及風險及不明朗因素。
- 過去宣派的股息未必可作為我們未來派息政策的指標。
- 我們鄭重提醒閣下不可依賴報章或其他傳媒所載有關我們及全球發售的任何資料進行投資選擇。

概 要

過往財務資料概要

下表列出我們於所示期間的合併收益表及資產負債表數據概要。我們的合併收益表及資產負債表數據概要摘錄自本招股章程附錄一我們的經審核合併財務報表，而有關報表乃按照香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則（包括香港會計準則及詮釋）編製。本招股章程附錄一會計師報告內呈列的財務資料亦包括中國外運集團公司若干附屬公司的資產、負債及經營業績，該等公司於營業記錄期間內從事相同業務並與本集團旗下各其他公司受共同控制及管理，但將來不會構成本集團的一部分。

合併收益表

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止 六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
收益	284,648	304,581	247,515	121,375	130,626
營運成本	(101,281)	(124,571)	(129,968)	(57,946)	(67,723)
毛利	183,367	180,010	117,547	63,429	62,903
銷售、行政 及一般開支	(9,395)	(10,178)	(10,490)	(4,859)	(5,716)
其他經營收入	188	3,355	11,779	319	244
經營溢利	174,160	173,187	118,836	58,889	57,431
融資收入	278	366	639	375	462
融資成本	(9,445)	(9,880)	(6,105)	(4,412)	(2,859)
應佔共同控 制實體溢利	9,234	8,582	5,748	2,707	2,704
除所得稅前溢利	174,227	172,255	119,118	57,559	57,738
所得稅開支	(118)	(207)	(166)	(91)	(142)
年度／期間溢利	174,109	172,048	118,952	57,468	57,596
股息	621	1,029	2,162	—	2,301

概 要

合併資產負債表

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
資產				
非流動資產				
物業、廠房及設備	532,276	504,592	467,093	512,621
於共同控制實體的權益	24,052	29,554	33,222	34,886
	<u>556,328</u>	<u>534,146</u>	<u>500,315</u>	<u>547,507</u>
流動資產				
存貨	969	1,474	1,490	1,677
貸款予一家共同控制實體	2,080	2,080	2,080	2,080
貿易及其他應收賬款	317,502	365,142	457,679	519,990
現金及銀行結餘	21,922	20,973	23,841	19,600
	<u>342,473</u>	<u>389,669</u>	<u>485,090</u>	<u>543,347</u>
總資產	<u><u>898,801</u></u>	<u><u>923,815</u></u>	<u><u>985,405</u></u>	<u><u>1,090,854</u></u>

概 要

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
權益				
資本及儲備				
合併資本	3,184	3,184	3,184	3,184
合併儲備	118,741	289,739	406,624	461,946
	<u>121,925</u>	<u>292,923</u>	<u>409,808</u>	<u>465,130</u>
負債				
非流動負債				
長期借款	285,943	129,481	62,354	32,860
遞延稅項負債	48	45	41	35
	<u>285,991</u>	<u>129,526</u>	<u>62,395</u>	<u>32,895</u>
流動負債				
貿易及其他應付賬款	416,276	463,720	478,559	545,873
應付稅項	128	196	143	213
長期借款的即期部分	74,481	37,450	34,500	46,743
	<u>490,885</u>	<u>501,366</u>	<u>513,202</u>	<u>592,829</u>
總負債	<u>776,876</u>	<u>630,892</u>	<u>575,597</u>	<u>625,724</u>
權益及負債總額	<u>898,801</u>	<u>923,815</u>	<u>985,405</u>	<u>1,090,854</u>
流動負債淨值	<u>(148,412)</u>	<u>(111,697)</u>	<u>(28,112)</u>	<u>(49,482)</u>
總資產減流動負債	<u>407,916</u>	<u>422,449</u>	<u>472,203</u>	<u>498,025</u>

所得款項用途

假設超額配股權未獲行使，經扣除我們在全球發售中應付的包銷佣金（不包括我們可能決定支付予聯席全球協調人的任何獎勵費）及估計開支後，我們估計將收取全球發售的所得款項淨額約10,395,000,000港元（假設發售價為7.68港元，即指示性發售價範圍的中位數）。我們擬將該等所得款項淨額（假設發售價為7.68港元）撥作以下用途：

- 約5,717,000,000港元（所得款項淨額約55%）將用作透過訂購建造新建造貨船及選擇性地收購二手貨船擴大我們的船隊規模及優化我們的船隊組合。在該等所得款項中，我們擬使用：
 - 約3,430,000,000港元（所得款項淨額約33%）用作建造新貨船，其中約50%擬用作收購乾散貨船、約30%擬用作收購極大型油輪及約20%擬用作收購集裝箱船；
 - 約2,287,000,000港元（所得款項淨額約22%）用作購置二手貨船，其中約80%擬用作收購二手乾散貨船及約20%擬用作收購二手極大型油輪；
- 約2,599,000,000港元（所得款項淨額約25%）將用作透過股權投資收購合適的國內外船務公司而增加我們的市場份額及提高我們的競爭力；
- 約1,040,000,000港元（所得款項淨額約10%）將用作償還銀行借款，該等借款乃用作償還本公司應付其關連人士的款項及償還自中國外運集團公司取得的貸款，借款詳情載列如下：

銀行	到期日	利率 (%)	金額 (百萬港元)
中國工商銀行	二零零八年三月二十日	倫敦銀行同業拆息加30基點	157
中國銀行	二零零八年九月十九日	倫敦銀行同業拆息加52基點	412
中國工商銀行	二零零八年九月二十日	倫敦銀行同業拆息加30基點	157
中國工商銀行	二零零九年三月二十日	倫敦銀行同業拆息加30基點	157
中國工商銀行	二零零九年九月二十日	倫敦銀行同業拆息加30基點	157
			1,040

概 要

- 約1,040,000,000港元(所得款項淨額約10%)將用作為我們的營運資金及其他一般企業用途提供資金。

倘全球發售的所得款項淨額並未即時用作上述用途，我們擬將所得款項存進香港持牌商業銀行及／或認可財務機構的計息銀行賬戶，例如短期儲蓄賬戶或基本短期貨幣市場基金。我們亦將於本公司的相關年報內披露上述事項。

所得款項淨額在建造新貨船及購置二手貨船與不同類型貨船之間的分配乃根據我們視乎目前市場狀況的目前擴充計劃而定，可能因應市況及我們的業務營運轉變而作出調整。

在決定是否及何時購買二手貨船時，我們通常考慮我們船隊的發展以及租賃市場、造船市場及二手貨船市場的供求情況等因素。除市場因素外，我們亦將二手貨船的質量視作選擇貨船的關鍵標準。

就收購其他船務公司而言，我們目前尚未將任何特定公司或業務列作收購目標。在選擇收購目標時，我們會考慮到我們的融資能力、潛在目標對提升我們業務及經營業績的貢獻及此類收購對我們帶來的風險。

假設超額配股權未獲行使，經扣除我們在全球發售中應付的包銷佣金(不包括我們可能決定支付予聯席全球協調人的任何獎勵費)及估計開支後，倘若發售價最終釐定為8.18港元(即指示性發售價範圍的最高位)，則全球發售的所得款項淨額估計約為11,078,000,000港元，倘若發售價最終釐定為7.18港元(即指示性發售價範圍的最低位)，則全球發售的所得款項淨額估計約為9,713,000,000港元。倘發售價定於指示性發售價範圍的較高或較低位，則上述全球發售所得款項的分配將按比例調整。倘超額配股權獲悉數行使，經扣除包銷佣金(不包括我們可能決定支付予聯席全球協調人的任何獎勵費)及估計發售開支後，假設發售價為7.68港元(即指示性發售價範圍的中位數)，我們估計本公司自發售該等額外股份獲得的額外所得款項淨額將約為1,572,000,000港元。因行使任何超額配股權而收取的任何額外所得款項，亦將按比例分配至上述用途。

股息政策

於全球發售完成後，我們的股東將可收取我們所宣派的股息。股息的宣派、支付及金額將由我們的董事根據我們的公司章程酌情決定，並將視乎我們日後的經營及盈利、財務狀況、資本需要及盈餘、附屬公司向我們支付的現金股息款項及我們的董事認為有關的其他因素而定。此外，中國外運集團公司（即控股股東）在受到我們公司章程的規限下，可影響我們的股息政策。

在上述因素的規限下，我們現時計劃由截至二零零八年十二月三十一日止財政年度起，每年派付我們每個財政年度的綜合除稅後溢利約30%的股息。我們股份的現金股息（如有）將以港元派付。其他分派（如有）將透過董事認為合法、公平及可行的方式派付予股東。然而，概無保證日後將派付股息。於全球發售完成後，我們的董事將運用我們的保留盈利，以促使本集團的資本增長及擴充。

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們已分別向唯一股東派付621,000美元、1,000,000美元、2,200,000美元及2,300,000美元的股息。於二零零七年九月十四日舉行的股東大會上，我們議決宣派總額達250,000,000美元的特別股息（「特別股息」）。我們當時的唯一股東中國外運集團公司有權收取已於二零零七年九月十四日派付的特別股息全數金額。特別股息以我們的可供分派溢利派付，根據本公司於二零零七年六月三十日的財務報表，該可供分派溢利達251,300,000美元。派付特別股息乃以本公司的營運資金及收取本公司關連人士的應收款項撥付。於全球發售中購買我們發售股份的購買者將無權收取該等股息。閣下應注意，過往的股息分派不可作為我們日後股息分派政策的指標。

截至二零零七年十二月三十一日止年度的溢利預測

截至二零零七年十二月三十一日止年度

的預測溢利⁽¹⁾ 不少於126,000,000美元（約983,000,000港元）

備考預測每股盈利⁽²⁾ 約0.03美元（約0.25港元）

附註：

- (1) 截至二零零七年十二月三十一日止年度的預測溢利乃根據截至二零零七年六月三十日止六個月的經審核合併業績、根據截至二零零七年九月三十日止三個月及管理賬目計算的未經審核合併業績及截至二零零七年十二月三十一日止餘下三個月的預測綜合業績編製。編製上述溢利預測的基準及假設載於本招股章程附錄三。
- (2) 未經審核備考預測每股盈利乃根據截至二零零七年十二月三十一日止年度的預測溢利計算，並假設本公司自二零零七年一月一日起已在聯交所上市及於整個年度已發行合共4,000,000,000股股份。上述計算乃假設超額配股權不獲行使。

概 要

發售統計數字

此表內的所有統計數字均基於超額配股權未獲行使的假設而得出。

	按發售價 每股7.18港元 計算	按發售價 每股8.18港元 計算
本公司於全球發售完成後的市值 ⁽¹⁾	28,720,000,000港 元	32,720,000,000港 元
按備考基準計算的預測市盈率 ⁽²⁾	29.2倍	33.3倍
未經審核備考經調整每股有形資產淨值 ⁽³⁾	0.43美元 (3.34港元)	0.47美元 (3.68港元)

附註：

- (1) 市值乃根據全球發售完成後預期已發行4,000,000,000股股份計算。
- (2) 備考預測市盈率乃根據備考預測每股盈利及發售價分別每股7.18港元及8.18港元計算，並假設全球發售已於二零零七年一月一日完成及於整個年度已發行合共4,000,000,000股股份且超額配股權並無獲行使。
- (3) 未經審核備考經調整每股有形資產淨值乃於作出本招股章程附錄二「A.未經審核備考經調整有形資產淨值報表」一節所述的調整後，假設超額配股權並無獲行使，按全球發售後將已發行合共4,000,000,000股股份及發售價分別每股7.18港元及8.18港元計算。

釋 義

在本招股章程內，除非文義另有所指，否則下列詞語具備以下涵義。若干技術詞彙的涵義載於本招股章程「技術詞彙」一節。

「租船佣金」	指	按應付租金的現行市價計算的佣金，而承租人有權根據租船協議從租金中扣除該佣金
「聯屬人士」	指	直接或間接控制指定人士或該指定人士直接或間接控制或直接或間接與該指定人士受共同控制的任何其他人士
「申請表格」	指	白色申請表格、黃色申請表格及綠色申請表格，或如文義所指，其中一種表格
「公司章程」	指	我們的公司組織章程，於二零零七年十月三十一日採納並經不時修訂，其概要載於本招股章程附錄六
「董事會」	指	我們的董事會
「中銀國際」	指	中銀國際亞洲有限公司，根據證券及期貨條例可進行第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
「營業日」	指	香港銀行一般開門辦理日常銀行業務的任何日子(星期六、星期日及公眾假期除外)
「英屬處女群島」	指	英屬處女群島
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「CBMC」	指	中國經貿船務公司，於一九八四年十二月二十四日在中國註冊成立的公司，為我們的控股股東中國外運集團公司的直接全資附屬公司
「中央結算系統」	指	由香港結算設立並管理的中央結算及交收系統
「中央結算系統 經紀參與者」	指	獲接納以經紀參與者身份參與中央結算系統的人士
「中央結算系統 託管商參與者」	指	獲接納以託管商參與者身份參與中央結算系統的人士

釋 義

「中央結算系統投資者戶口持有人」	指	獲接納以投資者戶口持有人身份參與中央結算系統的人士，可屬個別人士、個人聯名或公司
「中央結算系統參與者」	指	中央結算系統經紀參與者、中央結算系統託管商參與者或中央結算系統投資者戶口持有人
「Clarkson Research Services Limited」或「Clarkson Research」	指	航運市場的統計數字及分析資料提供者，被船東、船舶經紀及參與航運行業的融資機構廣泛採用
「本公司」	指	中外運航運有限公司，根據香港法例於二零零三年一月十三日註冊成立的有限責任公司
「租船機會」	指	向準客戶出租乾散貨船的商業機會
「C/V/E費」	指	承租人根據租船協議就租用每艘貨船而支付本集團相關成員公司的通訊、食物及娛樂費
「不競爭契約」	指	中國外運集團公司與本公司於二零零七年十一月八日就本集團經營的主要業務訂立的不競爭契約
「董事」	指	本公司董事
「除外公司」	指	中國外運集團公司的若干附屬公司，於營業記錄期間內乃從事相同業務並與本集團旗下各其他公司受共同控制及管理，而由於有關貨船已於營業記錄期間內出售，故重組後並不包括在本集團內，且該等附屬公司於其後已無經營業務
「Faship Maritime」	指	Faship Maritime Carriers Inc.，於一九八一年五月十五日在巴拿馬註冊成立的公司，由本公司的間接全資附屬公司Double Strong International Limited擁有50%權益及商船三井株式會社擁有50%權益
「國內生產總值」	指	國內生產總值
「全球發售」	指	香港公開發售及國際發售

釋 義

「本集團」	指	本公司及其附屬公司，或如文義所指，就本公司成為其現時附屬公司的控股公司之前期間而言，本公司的現時附屬公司或本公司的現時附屬公司或(視情況而定)其前身公司經營的業務
「香港財務報告準則」	指	香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則
「香港會計師公會」	指	香港會計師公會
「香港結算」	指	香港中央結算有限公司
「香港結算代理人」	指	香港中央結算(代理人)有限公司，香港結算的全資附屬公司
「香港」	指	中國香港特別行政區
「香港銀行業條例」	指	香港法例第155章《銀行業條例》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「香港公司條例」	指	香港法例第32章《公司條例》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「港元」及「港仙」	分別指	港元及港仙，香港法定貨幣
「香港發售股份」	指	我們根據香港公開發售提呈發售以供認購的140,000,000股新股份(可予調整)
「香港公開發售」	指	在香港提呈發售香港發售股份以供公眾人士按發售價認購
「香港聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「香港收購守則」	指	香港公司收購及合併守則
「香港包銷商」	指	本招股章程「包銷－香港包銷商」一節所列的多名香港公開發售包銷商
「香港包銷協議」	指	聯席全球協調人、香港包銷商與我們於二零零七年十一月九日就香港公開發售訂立的包銷協議

釋 義

「國際勞工組織」	指	國際勞工組織
「國際發售股份」	指	我們根據國際發售初步提呈發售以供認購的1,260,000,000股股份，連同（如適用）根據超額配股權獲行使而將予發行的任何額外股份
「國際發售」	指	向機構、專業及其他投資者按發售價有條件配售國際發售股份
「國際包銷商」	指	由聯席全球協調人牽頭及預期訂立國際包銷協議以包銷國際發售的多名國際發售包銷商
「國際包銷協議」	指	聯席全球協調人、國際包銷商與我們於二零零七年十一月十七日或前後就國際發售訂立的國際購買協議
「聯席全球協調人」、 「聯席賬簿管理人」、 「聯席保薦人」或 「聯席牽頭經辦人」	指	中銀國際及瑞士銀行
「最後實際可行日期」	指	二零零七年十一月一日，即本招股章程付印前確定當中若干資料的最後實際可行日期
「上市委員會」	指	香港聯交所上市委員會
「上市日期」	指	股份首次開始在香港聯交所買賣的日期，預期為二零零七年十一月二十三日或前後
「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則（經不時修訂）
「總租船協議」	指	本公司與中國外運集團公司於二零零七年十一月九日訂立的協議，據此，本集團向中國外運集團出租我們的貨船，年期由上市日期起至二零零九年十二月三十一日止
「總管理協議」	指	本公司與巴拉歌船務有限公司於二零零七年十一月九日就巴拉歌船務有限公司向本集團提供有關本集團四艘貨船的管理服務訂立的協議

釋 義

「總租賃協議」	指	本公司與中國外運集團公司於二零零七年十一月九日就租賃該等物業訂立的協議，其年期應由二零零八年一月一日起至二零零九年十二月三十一日止
「總服務協議」	指	本公司與中國外運集團公司於二零零七年十一月九日就本集團向／自中國外運集團成員公司提供及接受一般服務訂立的協議
「組織章程大綱及細則」	指	本公司的組織章程大綱及細則
「海安油運」	指	海安油運有限公司，於二零零四年四月七日在香港註冊成立的公司，由本公司的間接全資附屬公司Marine Peace Shipowning Limited擁有50%權益及商船三井株式會社擁有50%權益
「公噸」	指	公噸，相當於1,000千克的質量單位
「經合組織」	指	經濟合作及發展組織
「發售價」	指	根據香港公開發售認購香港發售股份及根據國際發售提呈發售國際發售股份的每股發售股份最終港元價格（不包括1%經紀佣金、0.005%香港聯交所交易費及0.004%證監會交易徵費），按本招股章程「全球發售的架構—定價及分配—釐定發售價」一節所述釐定
「發售股份」	指	香港發售股份及國際發售股份，連同（如適用）因超額配股權獲行使而發行的任何額外股份
「該機會」	指	參與或購入向中國外運集團旗下任何公司（不包括中國外運股份有限公司及其附屬公司）提供而能夠或可能與相關服務競爭的未來項目或合營企業任何權益的機會

釋 義

「超額配股權」	指	預期由我們根據國際包銷協議授予聯席全球協調人的購股權，可要求我們按發售價配發及發行最多210,000,000股額外股份，以補足國際發售的超額分配（如有），並可於遞交香港公開發售申請的最後日期後30日內隨時行使，其詳情載於本招股章程「全球發售的架構—超額配股權」一節
「人行」	指	中國人民銀行，中國的中央銀行
「個人資料（私隱）條例」	指	香港法例第486章《個人資料（私隱）條例》（經不時修訂、補充或以其他方式修改）
「中國」	指	中華人民共和國，僅就本招股章程而言，不包括香港、中國澳門特別行政區及台灣
「中國政府」	指	中國中央政府，包括所有政府下屬單位（包括省、市及其他地區或地方政府單位）及其執行機構，或其中任何機構（視乎文義而定）
「定價日」	指	就全球發售確定發售價的日期，預期為二零零七年十一月十七日或前後，惟無論如何不遲於二零零七年十一月二十一日
「該等物業」	指	第一項物業及第二項物業
「第一項物業」	指	香港灣仔港灣道23號鷹君中心21樓一部分
「第二項物業」	指	香港北角丹拿道18號丹拿花園第4座13樓F室
「合資格機構買家」	指	第144A條所指的合資格機構買家
「S規例」	指	美國證券法S規例
「相關服務」	指	有期租賃自有乾散貨船、有期租賃自有集裝箱船及原油航運

釋 義

「重組」	指	本招股章程「我們的歷史及重組 — 我們的重組」一節所述於二零零七年十月二十五日完成的本集團現時旗下各公司的集團重組
「重組協議」	指	中國外運集團公司與本公司於二零零七年九月十三日訂立的重組協議，其詳情載於本招股章程「我們的歷史及重組 — 我們的重組」一節(C)項
「該報告」	指	本公司向獨立非執行董事提供有關中國租船公司及Sinotrans (Germany)的租船機會以供彼等審閱的報告
「購回授權」	指	根據我們的唯一股東於二零零七年十月三十一日通過的決議案授予我們的董事會購回本公司股份的授權
「人民幣」	指	中國現時的法定貨幣
「第144A條」	指	美國證券法第144A條
「國資委」	指	國務院國有資產監督管理委員會
「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「購股權計劃」	指	本公司根據我們的唯一股東於二零零七年十月三十一日通過的決議案有條件批准的購股權計劃
「股東」	指	股份持有人
「股份」	指	本公司股本中每股面值0.10港元的普通股
「中國租船公司」	指	中國租船公司，於一九五五年在中國註冊成立的公司，為中國外運集團公司的直接全資附屬公司
「Sinotrans (Germany)」	指	Sinotrans (Germany) GmbH，於一九八六年在德國註冊成立的公司，為中國外運集團公司的直接全資附屬公司

釋 義

「中國外運集團」	指	中國外運集團公司及其附屬公司(但不包括本集團)
「中國外運集團公司」或	指	中國對外貿易運輸(集團)總公司，於一九五零年成立的中國國有企業，為本公司的最終控股股東
「穩定價格操作人」	指	瑞士銀行
「國家」	指	中國中央政府
「國務院」	指	中華人民共和國國務院
「租賃協議」	指	有關本集團在香港用作辦公室及員工宿舍的租賃物業的兩份租賃協議，其詳情載於「關連交易—關連交易—A.2.中國外運集團出租物業予本集團」一節
「Thomson Datastream」	指	擁有歷史、金融及數值數據的網上數據庫，保存全球逾175個國家及60個市場逾百萬個金融工具、股票及固定收益證券及指標的時間系列數據
「營業記錄期間」	指	包括截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個財政年度及截至二零零七年六月三十日止六個月的期間
「商標特許協議」	指	中國外運集團公司與本公司於二零零七年十一月九日訂立的商標特許協議，據此，中國外運集團公司向本集團授出使用商標的非獨家特許權
「商標」	指	具「關連交易—關連交易—A.1.中國外運集團特許本公司使用商標」一節賦予該詞的涵義
「瑞士銀行」	指	瑞士銀行，透過其業務集團瑞銀投資銀行行事，根據證券及期貨條例註冊的機構，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)、第7類(提供自動化交易服務)及第9類(提供資產管理)受規管活動

釋 義

「包銷商」	指	香港包銷商及國際包銷商
「包銷協議」	指	香港包銷協議及國際包銷協議
「美國」	指	美利堅合眾國
「美元」	指	美元，美國法定貨幣
「美國交易所法」	指	美國一九三四年證券交易所法（經修訂）及據此頒佈的規則及規例
「美國證券法」	指	美國一九三三年證券法（經修訂）及據此頒佈的規則及規例
「我們」	指	本公司或本集團（視情況需要）
「白表eIPO」	指	透過白表eIPO指定網站 www.eipo.com.hk 在網上遞交申請，申請認購將以申請人本身名義發行的香港發售股份
「白表eIPO服務供應商」	指	本公司指定的白表eIPO服務供應商，詳列於指定網站 www.eipo.com.hk

於本招股章程中，對「我們的貨船」或「我們的自有貨船」或類似詞彙的提述指由本集團及我們兩家共同控制實體海安油運及Faship Maritime擁有的貨船。然而，由於就編製財務報表而言，海安油運及Faship Maritime乃被視為我們的共同控制實體，海安油運及Faship Maritime的業績乃使用權益法於本集團的財務報表中入賬。因此，於本招股章程中對我們的貨船產生的收益的提述僅指由我們擁有的貨船產生的收益而不包括由海安油運及Faship Maritime擁有的貨船產生的收益。

於本招股章程內，中國政府機構或中國實體的英文名稱是由其中文名稱翻譯而來，收錄於本招股章程僅供識別。若有任何歧異，應以中文名稱為準。

於本招股章程內，「聯繫人」、「關連人士」、「關連交易」、「控股股東」、「附屬公司」及「主要股東」等詞彙，與上市規則賦予該等詞彙的涵義相同。

技術詞彙

本詞彙表載有本招股章程所用有關本公司及我們業務的技術詞彙的若干釋義。因此，部分詞彙及釋義未必與業內標準釋義或該等詞彙的用法相符。

「阿芙拉型」	指	運載能力為80,000至119,999載重噸的貨船，主要用於石油運輸
「ABS」	指	美國船級社，於一八六二年成立的船級社，為世界最大船級社之一，擁有逾10,000艘商業貨船及海上設施的已評級船隊。ABS為IACS成員，並獲香港政府認可
「BIMCO」	指	波羅的海國際航運公會，為世界最大私人航運組織之一
「船用燃料」	指	在貨船發動機內燃燒，內含燃油及柴油的燃料
「好望角型」	指	運載能力為100,000載重噸以上的乾散貨船
「承運人」	指	經營客運或貨運服務以賺取利潤的人士或機構
「租約」	指	有關貨船或船上空間的商業租賃合約
「租金」	指	承租人就使用貨船向船東支付的款項。租金通常適用於期租租約
「承租人」	指	獲准使用貨船的全部或部分運載能力將貨物運輸到指定港口或在指定時間內運輸貨物的個人或組織
「租船貨運合約」	指	與程租租約相同，但租船貨運合約乃指在議定期間內有兩次或更多次的裝運。有關合約可能為期數月或數年
「CCS」	指	中國船級社，根據中華人民共和國相關法令註冊的中國船級社。CCS於一九五六年開始為船舶進行評級。CCS為IACS成員，並獲香港政府認可

技術詞彙

「日均TCE」	指	日均期租租約對等比率，為我們計算租金水平的基準，以相關期間的總航程收益(扣除航程開支後)除以總航程日數釐定。航程開支主要包括某一航程的獨有港口費用及燃料成本(由承租人根據期租租約支付)以及佣金。日均TCE為航運行業表現的標準計算方法，主要用作按期比較船務公司表現的變化，儘管根據租約於期間之間可能使用貨船的租約種類組合或會改變
「逾期費」	指	根據租約條款，超逾允許裝卸貨物時間的罰金
「卸貨」	指	將貨物運出貨船
「DNV」	指	挪威船級社，挪威獨立的基金會，為世界最大船級社之一。DNV為IACS成員，並獲香港政府認可
「乾散貨」	指	煤炭、金屬礦產、鐵、建材、水泥、木材、鹽、穀物及類似物料等散裝貨物
「入塢」	指	將貨船移上岸進行檢查、保養及／或維修
「載重噸」	指	以噸表示的船舶載重噸位，用來量度貨船能夠承載的貨物、燃料、淡水、備用品及船員總重量
「船旗國」	指	貨船註冊的國家
「運費」	指	通過海運將貨物或商品從某一港口運輸到另一港口而支付予船東的價格。運費通常適用於程租租約
「大靈便型貨船」	指	運載能力為40,000載重噸至59,999載重噸的乾散貨船
「小靈便型貨船」	指	運載能力為10,000載重噸至39,999載重噸的乾散貨船
「租船費」	指	承租人因使用貨船而根據期租租約支付予船東的款項

技術詞彙

「IACS」	指	國際船級社協會，獲准為國際海事組織制訂指引的非政府機構
「IHC聯營體」	指	由International Handybulk Carriers Limited管理的小靈便型噸位商業聯營體
「國際海事組織」	指	國際海事組織
「ISM規則」	指	《國際船舶安全營運和防止污染管理規則》
「ISPS規則」	指	《國際船舶和港口設施保安規則》
「液化天然氣」	指	液化天然氣
「裝貨」	指	將貨物裝上貨船
「液化石油氣」	指	液化石油氣
「MARPOL公約」	指	《防止船舶污染國際公約》
「新建造貨船」	指	在建或新建成的貨船
「新建造貨船合約」	指	建造新貨船的合約
「NKK」	指	日本海事協會，於一八九九年成立的日本船級社。於二零零七年五月底，NKK擁有6,669艘已評級船舶。NKK為IACS成員，並獲香港政府認可
「停租」	指	承租人暫停支付租金的情況(適用於訂有期租租約的貨船)或兩份租約之間的時間期
「營運成本」	指	貨船的營運成本，主要包括潤滑劑、備件、維修保養、船員費用及保險費用(但不包括資本開支、入塢費用及航程費用)
「P&I保險」	指	保障及賠償保險，透過船東旨在為彼等在其業務過程中須面對的各種責任提供責任賠償保障而成立的互助協會取得，通過在出現損失的情況下要求所有成員供款以分攤每名成員的責任費用
「P&I 協會」	指	提供P&I保險保障的互助協會

技術詞彙

「巴拿馬型」	指	運載能力為60,000至99,999載重噸的乾散貨船
「港口費用」	指	此一般詞彙包括對港口中的貨船、貨物及乘客徵收的各種性質的費用及應付款。該等費用可以分為三類： (i)與貨船有關的費用，如貨船噸位稅、貨船入港稅、領航費用及拖船費； (ii)與貨物有關的費用，如貨物入港稅、裝卸費及貨物處理費； 及(iii)其他開支，如船舶維修成本及船員墊款
「SOLAS公約」	指	《海上人命安全國際公約》
「現租市場」	指	通常為單程貨物運輸而即時租賃貨船的市場
「STCW公約」	指	《航海人員訓練、發證及當值標準國際公約》
「蘇伊士型」	指	運載能力為120,000至199,999載重噸的貨船，主要用於石油運輸
「雜貨」	指	機器、電器、化學品及有色材料等產品
「技術管理」	指	與貨船實際營運有關的貨船擁有及營運等方面的管理，包括提供船員、日常保養、維修、入塢及供應貯存物資及備件
「標準箱」	指	二十呎等長單位，集裝箱容量的標準量度單位，一個標準箱相等於一個二十呎長、八呎六吋高及八呎寬的集裝箱
「期租租約」	指	船東按指定期限出租貨船所訂的合約。船東負責提供船員及支付營運成本，而承租人則負責支付航程成本。船東按日收取租金
「噸」	指	1,000千克
「拖船費用」	指	進出港口、由一個泊位轉移至另一泊位或入塢及出塢時使用拖船服務的費用。拖船費用通常根據拖船馬力及所使用的時間收費

技術詞彙

「超大型油輪」	指	超大型油輪，即運載能力超過320,000載重噸的貨船，用於運輸原油
「極大型油輪」	指	極大型油輪，即運載能力為200,000至319,999載重噸的貨船，用於運輸原油
「程租租約」	指	船東按裝貨港及卸貨港之間的具體航程出租貨船所訂的合約。船東負責支付營運成本及航程成本。船東按港口之間的貨物運輸距離收取運費
「航程成本」	指	貨船從裝貨港航行至卸貨港所產生的成本，如船用燃料成本、港口費用、運河通行稅(或通行費)、代理費及額外戰爭風險保險

風險因素

閣下在投資於我們在全球發售下提呈的股份前，應仔細考慮本招股章程所載的全部資料，包括下文所述的風險及不確定因素。任何風險均可能對我們的業務或財務狀況造成重大不利影響。我們股份的成交價可能會因上述任何風險而下跌，而閣下可能會損失全部或部分投資。

與我們的業務有關的風險

我們的航運服務需求出現下降會降低我們的收益及盈利能力。

我們的收益主要來自將我們的乾散貨船及集裝箱船租賃予第三方而獲取的租金收入，而該等第三方一般利用我們的貨船提供乾散貨物及集裝箱服務。我們亦透過向原油的貨主提供航運服務以及透過將原油由中東運往亞太地區（尤其是中國）獲取收益。對我們航運服務的需求受（其中包括）乾散貨物的需求、原油需求以及集裝箱服務需求影響，而該等需求又取決於整體經濟狀況以及全球航運運載能力的供應。亞洲（尤其是中國）的航運運載能力需求下降將會透過租金費率及運費費率的降低而對我們的業務造成不利影響，從而令我們的收益及盈利能力下降。

對我們租船服務及航運服務的需求須視乎貨船所承運產品獨有的不同市場週期而定。例如，油輪專門用於運輸特定產品，即原油。對我們船舶計劃運載的任何特定產品的航運運載能力需求的任何下降，將對我們貨船的運費費率及租金費率以及我們的收益及盈利能力構成直接影響。

我們無法向閣下保證我們一定能夠按照相若的費率取得新租約，或在我們船隊旗下貨船現有租約到期時與現有承租人續訂我們的租約。該等租約的承租人概無義務續訂或延長租約。不能按照有利條款獲取替換租約將降低我們的收益及盈利能力。

我們面對建造新建造貨船及購置二手船的相關風險。

我們面對建造新貨船及購置二手船的各项相關風險，二者均需大量資本。我們不能保證符合我們的尺寸及品質要求的貨船能夠以我們接受的價格或交貨時間交付。由於我們的收益及盈利能力很大程度上取決於我們如何解讀船舶運載能力未來需求的市場指標，錯誤解讀航運趨勢可能會損害我們的業務及財務狀況。

視乎船舶的規格及船塢的產能，從委託訂購新貨船至交付通常需要二至三年的時間。在此期間，航運市場可能出現重大變化，而我們的船隻在交付時可能已不再是需要的船型或所增加的運載能力與需求不符。在委託製造一艘新貨船之後，我們於貨船建造期間自始

風 險 因 素

至終須以分期付款的形式支付大筆款項，而在貨船交付之前不能獲得任何收入。倘若我們其後不能付清貨船的全部款項，則所支付的首期及按進度支付的款項將被悉數或部分沒收。於最後實際可行日期，我們已訂購八艘乾散貨船及四艘集裝箱船。此外，我們的共同控制實體海安油運亦已訂購一艘雙殼極大型油輪。這13艘新建造貨船預計將於二零零八年至二零一一年間交付。於二零零七年六月三十日，我們於當時已委託建造的四艘乾散貨船及四艘集裝箱船的未付款項約為279,900,000美元，而於最後實際可行日期，我們於當時已委託建造的12艘新建造貨船的未付款項約為402,400,000美元。我們不能保證所購買的新建造貨船能夠如期建成，或根本無法如期建成。倘合約另一方延期或不能交付有關貨船，可能導致我們違反相關期租租約的責任，從而令我們的業務、財務狀況及經營業績受到不利影響。

於營業記錄期間，我們合共購置三艘二手極大型油輪。我們就兩艘極大型油輪合共支付66,500,000美元，而另外一艘由我們的共同控制實體海安油運提供資金。購置二手貨船時，無法保證貨船的質量，而我們對二手貨船的狀況的瞭解程度不能像對專為我們建造或由我們營運的貨船那般確切。二手貨船可能存在我們在購置時未能發現的潛在缺陷，其後我們可能須負擔大筆維修費用。因此，我們不能保證購置二手貨船不會導致超出包括維修費用在內的預期營運開支。

我們未來的成功視乎我們的業務增長及有效管理發展的能力。

我們已經採取措施擴充我們的業務，包括透過擴充我們的船隊、加強我們與現有客戶的關係及建立新客戶關係。我們不能保證該等舉措將擴充我們的業務。我們的未來增長亦取決於多種因素，其中一些是我們所能控制的，而另一些則是我們無法控制的。該等因素包括(但不限於)我們在以下各方面的能力：維繫、拓寬或發展客戶關係；物色及購置合適的二手貨船；確定發出建造新船訂單的適當時間；物色收購目標、組建合資企業或聯盟；招聘、培訓及挽留合資格人員負責管理及經營我們不斷擴大的業務及船隊；以及物色其他新市場。要有效管理增長，我們亦須管理成本和及時實施適當的監控和會計及報告制度。我們的業務擴充可能給我們的管理、營運及財務資源帶來壓力。若我們不能有效率及有效地管理我們的業務增長，我們的營運及盈利能力可能會受到不利影響。我們不能保證，我們日後能夠保持或提高在營業記錄期間所取得的增長。此外，我們正在擴充我們的船隊。若我們的航運業務增長未能配合我們船隊的擴充，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

風 險 因 素

我們透過收購及設立合營企業發展業務未必一定成功，而我們在管理及維持上述增長時可能面臨困難。

我們一直積極物色可獲利的新業務，藉以提高我們的市場份額及競爭力。我們透過收購及合營企業實現增長的能力取決於（其中包括）：

- 是否存在合適的收購對象，如有，則收購價是否可以接受；
- 我們能否吸引收購對象或合營企業夥伴，並按合理的商業條款與其達成協議；
- 會否取得所需的政府批文；及
- 是否具備資金(如需要)完成收購或設立合營企業；

進行收購或合營企業交易或需很長時間方可獲得利益，而我們不能保證任何特定收購或合營企業可按計劃產生利益。此外，我們能否將收購的企業或合營企業成功融入我們的業務，將視乎我們能否將公司理念和營運方式植根於被收購的公司，以維持或提高被收購公司的競爭力。

倘若我們的客戶違約，我們可能會損失收益及盈利，並須承擔額外營運開支。

我們不能保證我們的所有客戶均具備良好聲譽且信譽卓著。一般而言，有關上述交易對手的財務資料有限。因此，倘我們的任何客戶不履行其與我們訂立合同中規定的責任，我們會面臨交易對方的風險。該等交易對手風險包括我們的客戶不支付運費及租金，在貨物業已裝上我們的貨船後方發現違約，惟須將貨物運送至目的地而產生的成本，以及違反租合約所產生的額外港口費用及裝卸費用。此外，我們的客戶可能未能按照租合約上協定的時間歸還我們的貨船，此可能導致（其中包括）我們違反其後與其他客戶訂立的合約。於營業記錄期間，曾發生一次客戶違約，我們產生總虧損約為107,000美元。任何違約或多次違約可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。此外，我們依賴我們的大客戶。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的五大客戶應佔我們收益的百分比分別約為57.6%、45.0%、37.8%及42.4%。倘我們的一名或一名以上最大客戶違反與我們簽訂的合約，可能對我們造成重大不利影響。

風 險 因 素

我們可能缺乏或無法投購足夠的保險保障。

任何遠洋貨船的營運均存在固有風險，包括擱淺、沉船、失火、撞船、爆炸與其他海事災難、環境污染、貨物與財產損失或損壞，及因機械故障、人為過失、政治行動、罷工、惡劣天氣狀況及其他情況或事件而導致業務中斷。任何此類事故均會導致收益損失或成本增加。部分事故甚至可能導致人身傷亡。

我們已對上述若干風險作出保險安排。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，本集團產生的保險費分別為4,800,000美元、5,600,000美元、5,700,000美元及2,900,000美元。然而，我們不能保證全部潛在風險(包括與船員有關的風險)均已獲得足夠的保險保障，亦不能保證任何特定索賠均會獲得賠償。此外，我們亦不能保證日後可以商業上合理的費率購買足夠的保險。例如，我們投購的保險並不對因磨損及我們的高級管理層及貨船船員在若干情形下(比如在海面傾倒石油)的故意不當行為所造成的損失提供保障。我們並未就因以下原因造成的延誤或扣留所導致的收入損失購買保險，包括下列各項被認為屬於貿易風險的原因：政治動盪、罷工、逮捕、船員棄船、船員生病、傳染性疾病、船上有偷渡客、搜獲毒品及不能裝卸貨物。此外，將來更嚴格的環保規例可能導致有關環境破壞或污染的保險費用增加或不能獲得此類保險。

我們投購的保險包括若干標準減除額、限制與不保項目的規定，其中包括源自戰爭、恐怖活動、惡意行為、核武及故意不當行為或欺詐引發若干損失的保險限制及不保項目的規定。此外，倘我們遭受索償，則我們的貨船或會遭到扣押或面對其他司法程序。

此外，即使我們的保險保障足夠彌補我們的損失，我們可能無法及時獲取替代船隻。我們透過保障及賠償協會獲取我們的保險保障，我們也可能會面對按照我們自身的索賠記錄以及P&I協會所有其他會員的索賠記錄為基準計算的催繳或保費。上述催繳的數額可能相當龐大，這可能影響到我們的業務及經營業績。

我們是多家P&I協會的會員。P&I協會為互助保險協會，其會員必須出資承保其他協會會員遭受的損失。P&I協會的宗旨是根據其會員貨船的載重噸總數，提供互助保險。雖然索償的理賠款額來自協會全體會員支付的保費總額，但倘若保費總額不足以支付向該協會提出的索償時，會員仍會被要求支付額外款項。向該協會提出的索償可包括該協會會員提出的索償以及與該協會訂立互助協議的其他P&I協會向該協會提出的索償。根據互助協

風 險 因 素

議，P&I協會可能同意彼此分配及分擔因其各自投保的保障及彌償風險而產生的若干層次責任，並在被保險者由一個P&I協會轉移至另一協會時規定若干轉讓程序。我們面對所屬P&I協會向其會員要求支付額外款項的風險，而此類籌資要求或會影響我們的業務及經營業績。

我們依賴主要高級管理層成員及主要高級職員，且在吸納及挽留技術熟練僱員方面可能面臨困難。

我們的成功在很大程度上依賴我們的主要高級管理層成員及主要高級職員(包括田忠山先生、李樺先生、馮軾英女士、盧定灝先生及謝少華先生)的能力及努力。倘若我們不再獲主要高級管理層成員或主要高級職員提供服務，我們可能面臨在短期內僱用及融合合適替代人員的困難。未來不再獲主要人員提供服務或不能吸納及挽留合資格人員，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績構成重大不利影響。此外，倘若任何該等主要高級管理層成員或主要高級職員加入競爭對手或組建競爭公司，我們可能會流失客戶及供應商以及須承擔招聘及培訓人員的額外費用。

我們可能不能獲取充足的資金供我們的業務擴充所需，且可能不能償還我們的債務。

航運是資本密集型行業，其運營及擴充需要大量資金。於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的資本開支分別約為76,600,000美元、22,800,000美元、2,700,000美元及61,800,000美元。我們計劃於未來五年根據我們目前的擴充計劃產生資本開支最多至35億美元，其中截至二零零七年、二零零八年及二零零九年十二月三十一日止三個年度將分別獲分配約109,200,000美元、974,600,000美元及731,200,000美元。過去，作為集團內融資安排的一部分，我們主要從中國外運集團獲取融資。該等貸款及墊款將於上市前悉數償還。於上市後，我們將主要透過包括銀行貸款及營運產生的現金流等多種方式為我們的營運及擴充融資。然而，我們不能保證我們在日後能夠繼續獲取充足的融資。倘若沒有充足的融資可供我們所需或不能按照可接納的商業條款獲取充足的融資，我們可能不能為我們的業務擴充、推出新服務或有效競爭進行融資。

船務公司的融資協議通常含有若干條款，賦予貸款人權利，可於被抵押的貨船市值下降到有關貸款的某一指定百分比以下時，在貸款到期前要求增加擔保或甚至償還貸款。我們可能沒有充足的資金或資源以履行該等責任。典型的融資協議亦載有營運及財務契諾，此可能會禁止或限制我們(其中包括)出售資產、更改我們持股量、作出若干投資或獲取其他融資等方面的能力。倘若我們未能遵守任何該等條款或不能產生充足的現金流應付或償還到期債務，貸款人可能有權宣佈貸款提前到期及取消有關貸款的抵押品贖回權，從而對我們的業務、財務狀況及日後獲取融資的能力產生不利影響。

風 險 因 素

由於我們貨船的市值可能會大幅波動，我們在變賣貨船時可能會蒙受虧損，此可能對我們的盈利構成不利影響。

我們的船隊的公平市值可能會視乎多種因素而增加或降低，該等因素包括：

- 影響航運服務需求的一般經濟及市場狀況；
- 來自其他船務公司的競爭；
- 貨船的類型及大小；
- 其他運輸方式；
- 新建造貨船的成本及可供獲得狀況；
- 政府或其他規例；
- 租金費率的現行水平；及
- 技術發展。

倘若我們在貨船價格下跌期內變賣我們的貨船，則變賣的價格可能會低於有關貨船於我們財務報表上的賬面值，從而導致虧損及盈利降低。於營業記錄期間，我們出售四艘乾散貨船並錄得收益14,100,000美元。

我們在過去三年錄得流動負債淨額。

於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日，我們分別錄得流動負債淨額為148,400,000美元、111,700,000美元、28,100,000美元及49,500,000美元。我們於上述各結算日錄得流動負債淨額主要是因應付中國外運集團公司或其其他附屬公司款項(扣除墊款)所致。作為中國外運集團內部資源調配的一部分，一直以來，我們從中國外運集團的成員公司獲取資金，作為收購新航運運載能力及更換報廢貨船的融資，這需要在貨船及設備方面作出大量投資。應付中國外運集團成員公司的款項淨額近年來一直在減少，而我們預期在上市前悉數償還該等款項，並改以商業銀行貸款滿足此方面營運資金需求。我們不能保證我們一直能夠籌集所需資金以滿足我們的流動資金需要，此可能影響我們的正常業務運營、擴充計劃及財務狀況。

風 險 因 素

利率大幅上升及匯率波動可能對我們的盈利能力構成不利影響。

我們的全部負債均以浮動利率計息，而我們並未就我們的利率風險採取任何對沖措施，因此，我們面臨利率風險，而利率大幅上升會導致我們的借貸成本增加，此可能對我們的盈利能力構成不利影響。於營業記錄期間，我們借款的實際利率於二零零四年介乎2.34%至3.10%，於二零零五年為5.09%，於二零零六年及二零零七年上半年均為6.02%。我們的所有借款以美元計值。

匯率的波動可能會對我們的盈利能力帶來不利影響。例如，由於我們建造新船而向中國船塢支付的款項有時以美元計值及結算，而結算金額須根據美元兌人民幣的匯率波動作出調整，而我們向日本船塢支付的款項乃以日圓計值並結算。因此，美元兌人民幣或日圓的貶值將導致我們收購貨船的成本及折舊增加，從而減低溢利，亦會導致我們的現金流出增加。

我們的大部分收益、成本及開支以及現金和現金等值項目均以美元計值。部分成本及開支以人民幣、日圓及港元等其他貨幣計值，而部分現金及現金等值項目則以加拿大元、新加坡元、歐元及港元等其他貨幣計值。我們於二零零四年及二零零五年分別錄得外匯收益39,000美元及239,000美元，於二零零六年及二零零七年上半年分別產生外匯虧損312,000美元及22,000美元。

我們將由中國外運集團公司控制，而中國外運集團公司的利益可能與我們的其他股東的利益不同。

於完成全球發售後，中國外運集團公司將擁有我們已發行股本約65% (未計及行使超額配股權時可能發行的股份)。作為我們的控股股東，中國外運集團公司將可通過直接或間接在股東大會上投票的方式，就對我們及我們的公眾股東而言屬重大的事宜施加重大控制或影響，該等事宜包括但不限於：

- 兼併或其他業務合併；
- 收購或出售資產；
- 發行任何額外股份或其他股本證券；
- 釐定派付股息的時間和金額；及
- 對我們公司的管理。

風險因素

中國外運集團公司的利益可能會與我們的公眾股東的利益不同，甚至有所衝突。中國外運集團公司可採取有利中國外運集團利益的行動(包括作為控股股東對我們施加影響)，而該等行動不一定符合本集團或我們公眾股東的利益。此外，由於我們的董事可同時擔任中國外運集團的經理或主管人員，可能會存在利益衝突。再者，我們不能保證，由中國外運集團公司委任的董事將總是按符合我們其他股東最佳利益的方式表決。

與航運行業有關的風險

航運行業有高度的週期性。

航運行業有高度的週期性，而航運運載能力的供求乃受到全球及地區經濟及政治狀況等多種其他因素影響。航運運載能力供求的變化繼而會影響租金費率、運費費率、我們貨船的價值以及我們的收益及盈利能力。

影響航運行業週期狀況及航運服務及船舶運載能力全球需求的因素包括：

- 全球及地區經濟及政治狀況；
- 全球及地區貿易的發展；
- 生產水平的變動，尤其是原料及其他行業主要生產商的生產水平變動；
- 海運及其他運輸模式的變動，包括貨物運輸距離的變動；
- 我們所承運商品的價格變動，包括鐵礦石、煤炭、原油；
- 管轄貨船及海運的規管制度的改變；
- 滙率及利率的波動；
- 船用燃料價格；
- 惡劣天氣狀況；
- 禁運、罷工或武裝衝突；及
- 是否有陸上運輸接駁工具提供或供應。

風險因素

航運服務及船舶運載能力的全球供應由以下多種因素決定：

- 全球船隊中船隻的數量及種類；
- 全球船隊在全世界各地的調配；
- 新建造貨船的交付以及舊貨船的退役；
- 新船隻技術的發展；
- 船隻改作其他用途；
- 船隻融資成本；
- 港口擠塞；及
- 船塢產能。

影響貨船運載能力的供求因素並非我們所能控制，而行業環境發生變化的性質、時間及程度同樣不可預知。一直以來，船東及承運人透過投資於貨船增加運載能力來應付旺盛的需求及運費不斷增加。倘若需求不能配合貨船投資所產生的額外運載能力，航運行業可能出現相類貨船運載能力過剩，而運費費率及租金費率可能會下跌。航運服務需求的任何下降連同航運運載能力的增加可能會導致運費費率及租金費率大幅下降，從而導致我們的收益下降，在成本保持不變的情況下，這將使我們的盈利能力下降。

國際航運行業高度分散且競爭激烈。

我們經營所在的航運行業高度分散且競爭激烈，進入門檻相對較低，尤其是有意進入或擴展其在某個市場或貿易線路佔有率的現有船務公司而言。雖然提升噸位需要新投資者投入大量資本開支，商業銀行通常就船舶的第一按揭以可接受的信貸提供貸款。航運行業亦具備全面的支援服務網絡讓新投資者可分判大部分業務職能。船舶管理公司管理船舶以收取費用；租船經紀安排人手僱用、收取收益及處理索償；買賣經紀買賣船舶；海事律師及會計師負責法律及行政職能；而船級社及技術顧問則提供技術支援。該等服務使新投資者可輕易（尤其於可獲利期間時）進軍有關航運市場。船東在（其中包括）租金、租約條款、貨船質量、客戶服務及可靠性等方面進行競爭。船舶運營商在（其中包括）運費費率、客戶服務及可靠性等方面進行競爭。

風險因素

我們面臨來自多個公會及獨立承運人及租船公司的激烈競爭。我們的多個競爭對手可能較我們更具競爭優勢，包括具備提供更優惠的運費費率或租金費率、調配更大規模的船隊及使用更完善的聯運運輸網絡的能力。我們的一些競爭對手還可能在若干航運領域、地區擁有更高的市場滲透率以及更多的財務資源。因此，為了吸引客戶，我們可能須下調我們的運費費率或租金費率，從而可能降低我們的收益及盈利能力。倘若我們無法有效競爭，我們還可能失去市場份額。

運費費率及租金費率的波動可能會對我們的收益及盈利能力構成不利影響。

運費費率及租金費率會隨航運服務及航運運載能力的供求而波動。此外，運費費率可能因運費期貨市場的交易出現波動。由於我們租賃我們的貨船，運費費率及租金費率的波動會因時間滯後而對我們的收益及盈利能力帶來不利影響，並使我們須承擔不能避免的成本。時間滯後的發生，是因為在任何特定時間，租船公司與承運人須受他們所訂立的租賃協議條款約束。因此，租船公司不能立即上調其租金費率以反映市場費率的上升，而須等待其當前租賃協議到期後，方可調升。由於我們經營租船業務，我們可能在若干一段時間內不能調整我們的租金費率以計入運費費率的上漲。由於運費費率及租金費率的變動性質、時間及程度不可預知且非我們所能控制，因此，運費費率及租金費率的波動以及伴隨的運費費率變動與我們能夠對該等變動作出回應之間的時間滯後，可能會對我們的收益及盈利能力構成不利影響。

我們過往曾因上述因素而出現經營業績波動，尤其是運費費率及租金費率波動。我們於二零零六年達致的平均租金費率及運費費率較二零零五年分別下降約26.0%及4.1%，導致我們於二零零六年的毛利率及純利率亦有所下降，而收益則由二零零五年的304,600,000美元下降約18.8%至二零零六年的247,500,000美元。於二零零六年，經營活動產生的現金流量亦減少約73,900,000美元。概無保證不會出現經營業績波動或我們日後能夠產生並維持收益增長及盈利能力。

季節變化可能會影響我們的業務及財務狀況。

海運行業受季節波動影響。原油、農產品及消費品等海運貨物的需求隨季節變動並受到假日影響，繼而影響海運服務的需求。因此，季節因素可能會影響我們的經營業績。然而，此等季節波動在若干年份不大明顯，或甚至會出現與正常季節性相反的波動。

風 險 因 素

我們經營業務所在的行業受到嚴格規管，且遵守有關公約、條約、法律及規例可能須負擔龐大合規開支或影響我們船隊的價值。

航運行業的監管異常嚴格，我們的營運須遵守多項國際公約、條約、現行國際及我們的貨船營運所在司法權區以及我們的貨船註冊所在國家當地的法律及規例。該等公約、條約、法律及規例包括那些管轄海事營運、環保、有害物質的管理、運輸、卸載及排放以及人身健康及安全者。此外，我們的業務還須符合有關國際組織所採納的國際公約及規例，例如國際海事組織的ISM規則。ISM規則規定船東建立及維持廣泛的「安全管理體系」，這包括採納一套安全及環保政策，載明安全操作及應付突發事件的指示及程序。未能遵守ISM規則可能會令我們的責任增加、受影響船隻的保險保障降低，並可能導致被拒絕進入或被扣留於若干港口。有關航運行業的監管詳情，請參閱本招股章程「業務－監管概覽」一節。

為了確保遵守現有及日後的規例，我們須承擔且預期會繼續承擔龐大費用，以獲取必要的許可證或授權書、符合保養及檢查規定、進行船隻改裝或變更操作、制訂及實施突發事件應對程序以及獲取環境風險的保險保障。我們預期政府對貨船的監管將會日趨嚴格（尤其是在安全及環境規定方面），而為使我們的貨船符合有關規定，我們可能須承擔重大資本開支，或者甚至廢置或出售若干貨船。例如，由於二零零二年十一月在西班牙海岸沉沒的*Prestige*號油輪漏油事件（與我們無關），MARPOL公約對其規定作出修訂，要求逐步淘汰所有的單殼油輪，並在二零一零年前由雙殼油輪取代。就此規例，由於我們於二零零四年購置的極大型油輪全部均為單殼油輪，目前所有該等油輪均需於二零一零年前被逐步淘汰。因此，儘管有關油輪的使用壽命尚未屆滿，我們仍須取得雙殼油輪以替換單殼油輪，此不僅可能會導致資本開支增加，倘若我們不能及時更換全部的單殼油輪，亦可能會導致失去商機。我們的共同控制實體海安油運已訂購一艘於二零零八年交付的雙殼極大型油輪。我們亦計劃於未來五年內購置多艘總運載能力約為120萬載重噸的雙殼極大型油輪。截至二零零七年六月三十日，我們的單殼油輪的賬面淨值約為47,000,000美元。我們就將予收購的雙殼極大型油輪作出的資本開支預算約為510,000,000美元。我們已委託建造的新極大型油輪乃由我們的共同控制實體海安油運撥付資金。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的油輪分別帶來約12.5%、10.7%、17.9%及13.3%的收益。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們油輪的業務營運的分部業績分別為19,000,000美元、5,200,000美元、9,300,000美元及1,600,000美元，佔本集團於同期的分部業績分別約10.7%、2.9%、7.5%及2.6%。

風 險 因 素

法律、規例及國際公約的日後發展可能進一步增加我們的合規成本或影響我們船隊的公平市值。

航運行業的營運存在固有風險，可能對我們的營運構成不利影響。

遠洋貨船的營運存在固有風險。該等風險包括以下可能性：

- 海事災難；
- 環境事故，例如漏油；
- 貨物與財產損失或損壞；
- 擱淺、火災、爆炸及撞船；及
- 因機械故障、人為過失、罷工、惡劣天氣狀況及海上搶劫而導致業務中斷。

發生該等事件可能導致人命傷亡、財產損失或環境破壞、貨物延遲交付、租約產生的收益損失或終止租約、政府罰款、處分或限制經營業務、保險費率增加及與客戶的關係受損。該等情況均會增加我們的成本或降低我們的收益，從而對我們的營運產生不利影響。此外，我們的貨船捲入任何海事事故可能會損害我們的聲譽，因而降低我們與客戶間的業務量。

船用燃料價格上升可能降低我們的盈利能力。

我們採購船用燃料主要用於經營我們的油輪業務中的貨船。船用燃料的成本可出現大幅波動，並受到我們不能控制的多種經濟及政治因素的影響，包括產油地區的政局穩定性。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們產生的船用燃料開支分別為6,100,000美元、13,100,000美元、18,600,000美元及9,100,000美元。船用燃料價格上升可能導致營運成本增加，而在運費費率無相應增加的情況下，收益會減少，並可能因而對我們的盈利能力構成不利影響。我們目前並無對沖船用燃料成本。

重大訴訟可能會影響我們的業務。

由於航運業務附帶海事意外的固有風險，我們可能會面臨捲入重大法律訴訟的風險，從而可能導致我們及第三方蒙受財產損失或甚至人員傷亡。倘若我們未能就任何法律訴訟成功提出抗辯，或按照合理商業條款就任何法律訴訟達成和解，且須就有關法律訴訟支付

風 險 因 素

的賠償並未在我們的保險保障範圍內，我們的業務及經營業績可能會受到重大不利影響。此外，為了繼續進行我們所涉及的法律訴訟並提出抗辯，我們的管理層有效管理我們業務的時間可能會被分散。

海事申索人可能扣押我們的貨船，從而導致因此引起的任何停租期間的盈利及現金流量嚴重損失。

任何貨船的船員、貨物及服務供應商、貨物託運人及其他各方可能有權就未清償債項、索償或賠償而對有關貨船擁有海上留置權。在眾多司法權區中，海上留置權擁有人可以通過止贖法律程序，扣留或扣押貨船的方式來強制執行其留置權。若我們的一艘或多艘貨船遭扣留或扣押，則我們須支付大量資金以解除扣留或扣押，並可能導致在有關停租期間的盈利及現金流量嚴重損失。

在緊急情況下或戰爭期間，政府徵用我們的貨船，可能對我們的財務狀況及經營業績構成重大不利影響。

政府可能徵用或佔用我們的貨船。當政府控制貨船並成為其擁有人，則發生徵用業權的情況。此外，政府亦可以租用的方式徵用我們的一艘或多艘貨船。當政府控制貨船並透過支付指定租金費率，實際上成為承租人，則發生以租用方式徵用貨船的情況。上述徵用通常發生在戰爭期間或緊急情況下。政府徵用我們的一艘或多艘貨船會對我們的業務、財務狀況和經營業績造成不利影響。

勞資糾紛可能導致我們的業務營運中斷。

我們的貨船營運取決於來自船員配備公司的岸上僱員及船上船員按合約規定到崗。此外，我們貨船的營運亦依賴各個港口的裝卸港及外部勞工進行正常的日常運作。關於我們的岸上僱員、船上船員或外部勞工的勞工問題可能阻礙或妨礙我們的正常運作，如未能及時解決，可能導致收益減少。

天災、戰事、疫症、恐怖襲擊及其他事件可能對我們的業務造成不利影響。

自然災害及其他天災、疫症、恐怖襲擊、戰事及其他我們不能控制的事件，可能導致全球或地區性經濟動蕩，繼而對我們的業務、經營業績、財務狀況、集資能力或未來增長構成不利影響。

爆發疫症，例如嚴重急性呼吸系統綜合症及禽流感，可能導致我們的業務受到嚴重干擾，並對我們的收益及盈利能力構成負面影響。倘若爆發疫症，例如禽流感，則穀物(雞飼料)等特定商品的需求將會下降，此將導致該等產品的航運服務需求下降，繼而降低我們的

風 險 因 素

盈利能力。由於衛生或政府機構可能對我們的貨船採取檢疫及查驗措施或限制貨物進出受疫症影響的地區，因此爆發疫症還可能導致我們的營運受到嚴重干擾。

二零零二年十月在也門海上對極大型油輪*Limburg*號(非我們所擁有)的恐怖襲擊亦說明輪船亦可能成為恐怖襲擊的目標。任何進一步的恐怖襲擊都可能導致包括保險、保安成本增加及貨物被迫運往或運離若干地點等的後果。

政局緊張或衝突及戰事或可能發生戰爭也會導致我們的業務受到損害及中斷，並對我們的收益、營運成本及整體盈利能力構成重大影響。

與在中國經營業務有關的風險

我們的經營業績、財務狀況和前景在若干程度上受到中國的經濟、政治和法律發展所影響。

中國政府的政治及經濟政策可能影響我們的業務及經營業績。

中國經濟的若干方面與大部分發達國家的經濟不同，包括：

- 架構；
- 政府參與程度；
- 發展水平；
- 增長率；
- 資本再投資水平；
- 資本再投資管制；
- 外匯管制；及
- 資源分配。

風 險 因 素

在中國政府一九七八年實施改革及「門戶開放」政策前，中國為計劃經濟體系。自此，中國政府出台多項措施促進增長及指導資源分配，從而實現過去三十年經濟及社會的重大發展。自此中國轉變為一個更加以市場為主導的經濟。

儘管中國政府仍擁有國內大部分的產業資本，惟自七十年代後期以來，經濟改革政策一直鼓勵在中國發展自主經營及私有業務、利用市場力量及建立良好的企業管治措施。我們無法預測該等改革對中國的政治、經濟及社會狀況及政策或相關法律及規例帶來的變動會否對我們目前或未來的業務、經營業績或財務狀況造成任何不利影響。

此外，我們繼續維持及壯大業務的能力取決於多項因素，包括整體經濟及資本市場狀況以及可從銀行或其他貸款人取得的信貸。中國政府近期已明確表明需要控制經濟增長率，據報正在收緊其貨幣政策，其中包括提高銀行貸款及存款利率及收緊貨幣供應以控制借貸增長。中國收緊借貸政策可能影響（其中包括）我們及我們的客戶取得融資的能力，進而對我們的增長及財務狀況構成不利影響。我們不能保證政府將來不會進一步出台控制借貸增長的措施，而且措施實施後將不會對我們日後的增長及盈利能力造成不利影響。此外，我們不能保證我們過往的經濟及市況將繼續，或我們將能夠維持我們的增長。

中國相關規制及管理的環境出現變動可影響我們的業務及經營業績。

中國政府一向積極進行經濟宏觀調控及規管，尤其是對中國國家經濟極度重要的發電、資源、建造、冶金及運輸等行業。許多有關該等行業的經濟及產業政策已明文成為無數的行政規例以規管該等行業的不同方面，例如其進入門檻、投資額及環保狀況等。使用我們的貨船載運至中國的乾散貨物及原油於上述行業均廣泛應用。因此，有關該等行業的中國法律變動可影響若干原料及其他海運貨物的需求，而有關需求下降可能會影響航運服務的需求，從而影響我們的經營業績。

中國經濟出現波動可能使我們的增長放緩及降低我們的盈利能力。

近年來，中國一直是全球經濟增長最快（以國內生產總值計）的國家之一，也是全球航運行業需求攀升的推動力量之一。然而，中國可能無法維持該增長率。此外，與中國貿易關係密切的美國、歐盟及若干亞洲國家的經濟放緩可能會對中國的經濟增長構成不利影

風險因素

響，從而可能導致中國的貨物進口量減少，因而降低航運服務的需求。我們不能保證我們的財務狀況及經營業績以及前景不會因中國經濟倒退而受到不利影響。

向我們居於中國的董事或高級職員送達法律程序文件或對他們執行判決，可能會有困難。

我們的部分董事及高級管理層成員居於中國境內，而他們的資產亦位於中國境內。因此，投資者未必能夠在中國向我們的一些董事及高級管理層成員送達法律程序文件，或在中國對他們任何人強制執行任何非中國法院所作出的判決。

中國並無與美國、英國、日本、開曼群島及部分其他西方國家訂立任何條約，規定互相承認及強制執行對方法院的裁決。因此，在中國承認和強制執行任何該等司法權區法院對於任何並不受具約束力仲裁條款規限的事項作出的裁決，可能會存在困難或不可能。

中國稅法的修改可能使我們承擔較高的所得稅率。

根據將於二零零八年一月一日生效的新中國企業所得稅法（「新企業所得稅法」），依據中國境外司法權區的法律成立，而其實際管理機構在中國境內的企業可能被視為中國居民企業，因此須就其全球收入按25%的稅率繳納中國企業所得稅。然而，新企業所得稅法並未作出「實際管理機構」的定義。倘（其中包括）我們管理機構的一部分於新企業所得稅法生效日期後繼續位於中國境內，我們可能被中國稅務當局視為中國居民企業，因此須就我們的全球收入按25%的稅率繳納中國企業所得稅，而可能對我們的財政業績構成重大不利影響。此外，儘管新企業所得稅法訂明「合資格居民企業之間的股息收入」為免稅收入，惟仍然未清楚新企業所得稅法對「合資格居民企業」的定義。

與全球發售有關的風險

我們的股份以前並無公開市場，因此我們的股份於全球發售後的流通量和市價可能會有波動。

於完成全球發售前，我們的股份並沒有市場。發售股份的初步發售價範圍及發售價是由我們與聯席全球協調人（代表包銷商）磋商達成，可能會與我們股份在全球發售之後的市價存在差異。我們不能保證我們的股份在香港聯交所上市會令我們股份於全球發售後或日後形成活躍及流動的公開交易市場。

風 險 因 素

由於我們股份的發售價高於每股有形資產淨值，閣下應佔每股有形資產淨值會即時被大幅攤薄。

緊接全球發售前，我們股份的發售價高於我們的每股有形資產淨值。因此，假設發售價為7.68港元(即發售價範圍的中位數)，在全球發售中我們股份的買家的備考經調整有形資產淨值將即時攤薄每股4.17港元，而現有股東所持股份的每股有形資產淨值將增加。倘我們於日後發行額外股份，我們股份的買家將面臨進一步攤薄。

在全球發售後，我們股份的流通量和市價可能出現大幅波動及不穩定。

我們股份的價格和成交量可能出現大幅波動及不穩定。這可能由若干因素引致，包括我們的收益、盈利和現金流量模式出現重大變化，或我們公佈有關業務重點轉變、新投資策略及收購計劃，或我們的航運服務在中國的需求有變等事宜。該等事態發展可能引致股份的成交量及股價突然大幅變動。我們不能保證日後不會出現此等事態發展。此外，大部分業務及資產位於中國的其他香港聯交所上市公司，過去也曾經歷股價大幅波動；因此，我們相信，導致股價波動的原因，不一定與我們的表現或經營業績直接有關。

中國外運集團公司日後出售我們的股份，或預期會出現此類出售，可能會對我們股份的當前市價構成重大不利影響。

於全球發售之後，中國外運集團公司或我們日後大量出售我們的股份，可能會對我們股份不時的市價構成重大不利影響。於全球發售完成之後，中國外運集團公司將持有我們已發行股本約65%(未計及行使超額配股權後可能發行的股份)。中國外運集團公司已與香港包銷商達成協議，於我們的股份在香港聯交所開始買賣當日起計十二個月內，未經聯席全球協調人同意，將不會出售任何我們股份。有關轉售股份的合約及法律限制的詳情，請參閱本招股章程「包銷—包銷安排及費用—香港公開發售—承諾」一節。然而，無論如何，於該等限制失效之後或倘該等限制獲豁免或遭違反，日後大量出售我們的股份，或預期會出現此類出售，可能會對我們股份的市價及我們日後籌集股本的能力構成負面影響。

風 險 因 素

本招股章程所載有關中國經濟及航運行業的事實及統計數據未必完全可靠。

本招股章程所載有關中國、中國經濟及航運行業及相關界別的若干事實及統計數據，均摘錄自多個我們認為可靠的官方出版刊物。然而，我們不能保證該等資料的質量或可靠程度。轉載及摘錄自該等官方出版刊物的事實及統計數據並未經我們、聯席全球協調人、聯席保薦人、包銷商或彼等或我們的任何聯屬公司或顧問獨立核實，因此，我們對於來自該等官方出版刊物的事實及統計數據是否準確，並不發表任何聲明，而該等事實及統計數據可能與中國境內或境外編製的其他資料不符。

由於收集方法可能出現漏洞或無效、已公佈的資料與市場慣例之間存在差異或由於出現各種其他問題，本招股章程內有關中國經濟及航運行業及相關界別的資料可能不準確，或者與就其他經濟體系所編製的統計數據無法比較，因此不應過分依賴。此外，我們不能保證相關事實及統計數據，是按與其他國家相同的基準載列或編製，亦不保證具有同等準確程度。在所有情況下，投資者應考慮本身對該等事實或統計數據的依賴或重視程度。

本招股章程所載前瞻性陳述涉及風險及不明朗因素。

本招股章程載有若干「前瞻性陳述」並使用前瞻性詞彙，例如「預期」、「相信」、「期望」、「估計」、「可能」、「應當」、「須要」或「將會」等。該等陳述包括對有關我們的發展策略及關於我們的將來業務、流動資金及資本資源的期望的論述。

購買我們股份的人士謹請留意，依賴任何該等前瞻性陳述均涉及風險及不明朗因素。倘若該等前瞻性陳述所依據的任何或全部假設並不正確，則以該等假設為依據的前瞻性陳述亦可能不正確。就此方面而言，該等風險及不明朗因素包括但不限於上文所討論已經確定的風險因素。鑑於該等及其他風險及不明朗因素，在本招股章程內載入前瞻性陳述不可視為我們表示將會達成有關計劃及目標的聲明。我們並無義務就任何前瞻性陳述作出公開更新或發佈任何修訂，無論是因出現新資料、未來事件或其他原因，惟須遵守上市規則的規定。

過去宣派的股息未必可作為我們未來派息政策的指標。

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們已分別向唯一股東中國外運集團公司派付600,000美

風 險 因 素

元、1,000,000美元、2,200,000美元及2,300,000美元的股息。此外，於二零零七年九月十四日舉行的股東大會上，我們議決宣派250,000,000美元的特別股息，並已於二零零七年九月十四日派付予中國外運集團公司。股息的宣派由董事會提議，而股息金額則視乎多項因素而定，包括但不限於我們的經營業績、財務狀況、前景及董事會可能認為重要的其他因素。本集團的營運附屬公司乃於香港、巴拿馬、加拿大、百慕達及新加坡註冊成立，該等營運附屬公司派付可分派股息將須遵守彼等各自註冊成立所在司法權區的法例。有關我們股息政策的其他詳情，請參閱「財務資料—股息政策」一節。我們不能保證日後會否或於何時派付股息。

我們鄭重提醒 閣下不可依賴報章或其他傳媒所載有關我們及全球發售的任何資料進行投資選擇。

於本招股章程刊發前，報章及傳媒已報道有關我們及全球發售的資料，包括二零零七年十月三十日的蘋果日報、信報、香港經濟日報及明報、二零零七年十一月五日的信報及南華早報及二零零七年十一月六日的每日經濟日報，當中包括並無載於本招股章程中有關我們的若干財務資料、財務預測、估值及其他資料。我們並無授權在報章或傳媒披露任何該等資料。我們概不就任何該等報章或傳媒報道或任何該等資料的準確或完整性承擔任何責任。我們概不對任何該等資料或刊物的適當、準確、完整或可靠性發表任何聲明。倘任何該等載於本招股章程以外刊物上的資料與本招股章程所載資料不符或有抵觸，則我們概不負責。因此，有意投資者不應依賴任何該等資料。閣下在決定是否購買我們的股份時，僅應依賴本招股章程所載的財務、營運及其他資料。

董事對本招股章程內容的責任

本招股章程遵照香港公司條例、證券及期貨(在證券市場上市)規則及上市規則的規定提供有關我們的資料。我們的董事對本招股章程所載資料的準確性共同及個別承擔全部責任，並在作出一切合理查詢後確認，就彼等所知及所信，並無遺漏其他事實導致本招股章程任何陳述產生誤導。

申請將股份在香港聯交所上市

我們已向上市委員會申請批准我們的股份(包括因行使超額配股權及行使根據我們的購股權計劃可能授出的任何購股權而可能發行的股份)上市及買賣。

我們的股本的任何部分概無在任何其他證券交易所上市或買賣，而我們目前並無且無意於短期內申請批准有關上市。

有關全球發售的資料

發售股份純粹基於本招股章程及申請表格所載資料及所作陳述及有關條款發售或出售，並受當中所載條件限制。任何人士均無獲授權提供有關全球發售的任何資料或作出並非本招股章程所載的陳述，而閣下不應將並非載於本招股章程的任何資料或陳述，視作已獲我們、聯席全球協調人、聯席保薦人、任何包銷商、任何彼等各自的董事、代理、僱員或顧問或參與全球發售的任何其他人士授權而加以信賴。

包銷

本招股章程僅就香港公開發售刊發。我們的股份於香港聯交所上市由聯席保薦人中銀國際及瑞士銀行保薦。

香港公開發售由本招股章程「包銷」一節所列的香港包銷商按有條件基準包銷，其中一項條件是我們與聯席全球協調人(代表包銷商)必須就發售價達成協定。倘若聯席全球協調人(代表包銷商)與我們因任何理由不能就發售價達成協定，全球發售將不會進行並告失效。國際發售預期由國際包銷商包銷。

有關包銷商及包銷安排的詳情，請參閱本招股章程「包銷」一節。

本招股章程的用途限制

我們並無在香港以外任何司法權區採取行動，以獲准公開發售發售股份或派發本招股章程。因此，在任何未獲准提呈發售或提出認購邀請的司法權區內，或向任何人士提呈發售或提出認購邀請即屬違法的情況下，本招股章程不可用作亦不構成提呈發售或提出認購邀請。在其他司法權區派發本招股章程及提呈發售和銷售發售股份須受限制，除非該等司法權區適用證券法准許，否則根據相關證券監管部門的登記或授權或豁免規定，不可派發本招股章程及提呈發售和銷售發售股份，尤其是發售股份並無且不會在中國直接或間接發售及銷售。

建議諮詢專業稅務意見

倘若閣下對有關根據閣下的經營地、住所地、居住地、取得國籍或註冊成立所在地法律認購、購買、持有、處置及買賣我們的股份(或行使其所附權利)的稅務問題有任何疑問，應諮詢閣下的專業顧問。我們強調，我們、聯席全球協調人、聯席保薦人、任何包銷商或任何我們或彼等各自的董事、代理人、僱員或顧問或參與全球發售的任何其他人士，對閣下因認購、購買、持有、處置或買賣我們的股份或行使其所附任何權利而產生的稅務影響或債務概不承擔任何責任。

香港印花稅

買賣我們的股份須繳納香港印花稅。有關其他詳情請參閱本招股章程附錄五「稅項」一節。

超額配股權及穩定價格

有關超額配股權及穩定價格的安排詳情載列於本招股章程「全球發售的架構—超額配股權」及「全球發售的架構—穩定價格」兩節。

申請香港發售股份的程序

申請香港發售股份的程序載於本招股章程「如何申請香港發售股份」一節及有關申請表格。

全球發售的架構

全球發售的架構(包括有關條件)的詳情載於本招股章程「全球發售的架構」一節。

貨幣換算

除另有指明外，於本招股章程內，美元金額已按下列兌港元的匯率換算，惟僅供說明：

1.00美元兌7.80港元

概無表示任何美元或港元金額可以或原可於相關日期按上述匯率或任何其他匯率換算。

四捨五入

本招股章程任何表格所列的總額與所列金額總和之間的任何差異乃因四捨五入而致。

董事及參與全球發售的各方

董事

姓名	地址	國籍
執行董事		
田忠山先生	香港 灣仔 柯布連道2號 修頓花園 42樓5室	中國
李樺先生	香港 北角 丹拿道18號 丹拿花園4座13樓F室	中國
馮嫻英女士	中國 北京市 宣武區 天寧寺前街南里 8號樓 2門402	中國
非執行董事		
趙滙湘先生	中國 北京市 朝陽區 水碓東路4號樓 2門301室	中國
潘德源先生	中國 北京市 海淀區 七賢村 11號樓1門 902室	中國
獨立非執行董事		
胡漢湘先生	中國 北京市 東城區 和平里東街10號 4號樓 2門1202	中國

董事及參與全球發售的各方

姓名	地址	國籍
曾慶麟博士	香港 羅便臣道10號 嘉兆台 3座16樓B室	新加坡
李業華先生	香港 九龍 亞皆老街140號 10樓A室	中國
周祺芳先生	中國 深圳市 南山區 蛇口 海月花園第一期 第11座10樓05室	中國

董事及參與全球發售的各方

參與全球發售的其他各方

聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、
聯席保薦人及聯席牽頭經辦人

中銀國際亞洲有限公司
香港
花園道一號
中銀大廈26樓

瑞士銀行
香港中環
金融街8號
國際金融中心二期52樓

國際包銷商

中銀國際亞洲有限公司
香港
花園道1號
中銀大廈26樓

瑞士銀行
香港
中環
金融街8號
國際金融中心二期52樓

大和証券盛民博昌(香港)有限公司
香港
金鐘道88號
太古廣場第一期26樓

香港包銷商

中銀國際亞洲有限公司
香港
花園道1號
中銀大廈26樓

瑞士銀行
香港
中環
金融街8號
國際金融中心二期52樓

大和証券盛民博昌(香港)有限公司
香港
金鐘道88號
太古廣場第一期26樓

董事及參與全球發售的各方

交銀國際控股有限公司
香港
德輔道中121號
遠東發展大廈3樓

聯昌國際證券(香港)有限公司
香港
皇后大道中28號
中滙大廈25樓

第一上海證券有限公司
香港
德輔道中71號
永安集團大廈19樓

國泰君安證券(香港)有限公司
香港
皇后大道中181號
新紀元廣場低座27樓

滙盈證券有限公司
香港
雲咸街60號
中央廣場28樓

本公司法律顧問

香港及美國法律：
盛德律師事務所
香港中環
金融街8號
國際金融中心二期39樓

中國法律：
金杜律師事務所
中華人民共和國
北京
朝陽區
東三環中路7號
北京財富中心A座40樓
郵編100020

包銷商法律顧問

香港及美國法律
富而德律師事務所
香港
中環
康樂廣場8號
交易廣場第二期11樓

董事及參與全球發售的各方

中國法律
北京嘉源律師事務所
中華人民共和國
北京
西城區
復興門內大街158號
遠洋大廈F407

申報會計師

羅兵咸永道會計師事務所
執業會計師
香港
中環
太子大廈22樓

物業估值師

西門(遠東)有限公司
香港
灣仔駱克道188號
兆安中心22樓

收款銀行

中國銀行(香港)有限公司
香港
花園道1號
中銀大廈

東亞銀行有限公司
香港
中環
德輔道中10號

渣打銀行(香港)有限公司
香港
觀塘
觀塘道388號
渣打銀行大廈15樓

公司資料

註冊辦事處	香港 灣仔 港灣道23號 鷹君中心21樓
公司秘書	禰寶華先生，ACS ACIS
合資格會計師	郭寶儀女士，FCCA
授權代表	田忠山先生 香港 灣仔 柯布連道2號 修頓花園 42樓5室 李樺先生 香港 北角 丹拿道18號 丹拿花園4座13樓F室
審核委員會	曾慶麟先生(主席) 潘德源先生 周祺芳先生 李業華先生
薪酬委員會	胡漢湘先生(主席) 趙滬湘先生 曾慶麟先生
提名委員會	趙滬湘先生(主席) 李業華先生 胡漢湘先生 周祺芳先生
股份過戶登記處	香港中央證券登記有限公司 香港 灣仔 皇后大道東183號 合和中心17樓 1712至1716室

公司資料

主要往來銀行

中國銀行(香港)有限公司，港灣道分行
香港
港灣道26號
華潤大廈地下

中國工商銀行(亞洲)有限公司
香港
皇后大道中122至126號
中國工商銀行大廈

香港上海滙豐銀行有限公司，新鴻基中心分行
香港
灣仔
港灣道30號
新鴻基中心115至117及127至133

合規顧問

中銀國際亞洲有限公司
香港
花園道1號
中銀大廈26樓

行業概覽

Clarkson Research提供本招股章程行業概覽一節所載的若干統計數字及圖表資料。Clarkson Research已告知(i) Clarkson Research數據庫內的部分資料乃源自估計或主觀判斷，(ii)其他海運數據收集機構數據庫內的資料可能與Clarkson Research數據庫內的資料不同，(iii) Clarkson Research在編纂統計數字及圖表資料時已作出合理考慮並相信該等資料為準確及正確，編纂數據乃受到有限的審核及確認程序所限，故可能存有錯誤，(iv) Clarkson Research、其代理人、高級職員及僱員不會就因依賴該等資料而蒙受的任何損失或以任何其他方式承擔責任，及(v)該等資料的提供並不會免去作出適當進一步查詢的任何需要。

海運行業在國際貿易中極為重要，不同類型的貨船用來運送大宗基本商品及製成品，既高效又節約成本。海運貨物一般由乾貨及油輪貨物組成。乾貨包括乾散貨、可用集裝箱運送的貨物、非集裝箱貨物及其他貨物，而油輪貨物包括原油、精煉油產品、燃氣及化學物品。航運行業四大分部為：(i)油輪，用來運送原油及精煉油產品；(ii)散貨船，用來運送乾散貨，如鐵礦石、煤炭及穀物；(iii)集裝箱船，僅用來運送可用集裝箱運送的貨物；及(iv)氣輪，大部分用於運送液化燃氣，如液化石油氣及液化天然氣。此外，還有其他特別類型的貨船，包括用於運送汽車、拖拉機及其他類型車輛的滾裝貨船，以及主要用於運送農產品的冷藏船。

全球經濟及工業化生產的發展，加上全球化進程的影響令海運需求倍增。二零零六年，全年世界海運貿易總額估計為76億噸，其中乾散貨物及石油貨物佔54億噸，或佔該年海運貿易總額約72%。下表列示於一九九零年至二零零六年間組成世界海運貿易總額的各類貨物詳情。

航運市場競爭非常激烈，船舶租金費率容易受到航運運載能力供求轉變的影響，故租金費率並不穩定。

一九九零年至二零零六年間世界海運貿易(百萬噸)

百萬噸	一九九零年	一九九五年	二零零零年	二零零六年 ⁽¹⁾	一九九零年至	二零零零年至
					二零零六年	二零零六年
					的複合年	的複合年
					增長率	增長率
原油	1,155	1,400	1,656	1,933	3.3%	2.6%
石油產品	448	460	518	728	3.1%	5.8%
大宗乾貨	984	1,100	1,316	1,854	4.0%	5.9%
小宗乾貨	619	732	792	990	3.0%	3.8%
集裝箱	246	389	628	1,134	10.0%	10.4%
液化石油氣及液化天然氣	88	103	143	199	5.2%	5.7%
其他	625	727	862	787	1.4%	-1.5%
總計	<u>4,164</u>	<u>4,910</u>	<u>5,913</u>	<u>7,625</u>	3.8%	4.3%

資料來源：Clarkson Research Services，二零零七年十月一日。平均增長百分比按一九九零年至二零零六年的數據計算。

附註：

(1) 二零零六年數據為估計數據。

乾散貨船界別

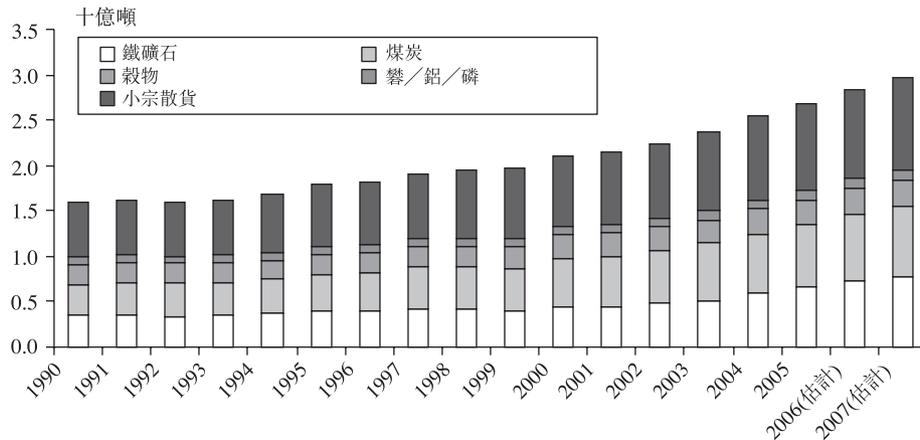
概覽

乾散貨為製造業及建造業等多個行業運送的大宗貨物。乾散貨一般分為大宗散貨及小宗散貨，均以乾散貨船裝運。大宗散貨包括鐵礦石、煤炭及穀物；小宗散貨包括(但不限於)鋼鐵產品、化肥、農產品、建築廢料、礦物貨物(包括金屬精礦)、水泥、林業產品及金屬產品。

乾散貨的需求受全球及地區經濟及政治狀況的影響，因而乾散貨船的需求受所運送貨物的數量及運送該等貨物的距離所影響。海運及其他運輸模式的變動、乾散貨的區域價格變動及技術發展以及港口擠塞或國際貿易的其他轉向等其他因素亦可能影響對乾散貨的需求，繼而影響乾散貨船的需求。

近年，乾散貨貿易需求受惠於全球經濟的增長及亞洲(尤其是中國)工業化生產的擴展。世界海運乾散貨貿易已由二零零零年約21億噸增加至二零零六年約28億噸，複合年增長率為6.1%。下表列示一九九零年至二零零五年間乾散貨貿易的強勁增長：

世界海運乾散貨貿易



資料來源：Clarkson Research，二零零七年十月

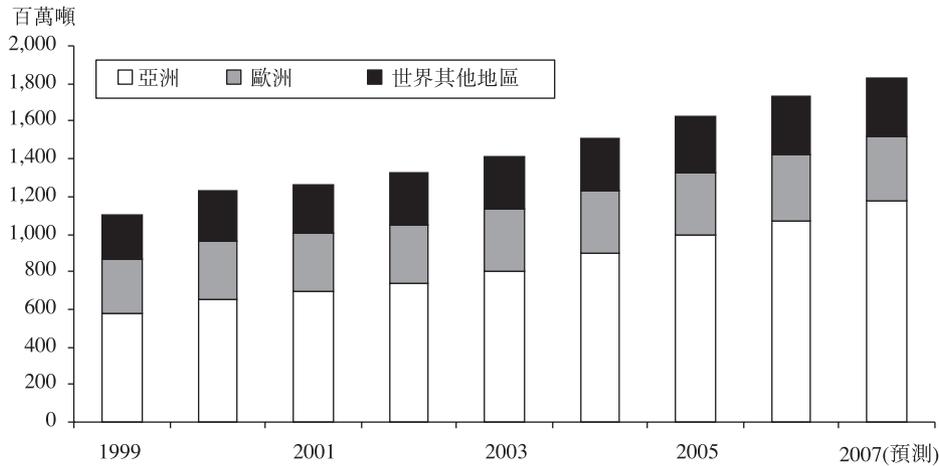
如上表所示，鐵礦石、煤炭及穀物為乾散貨貿易的主要對象，於二零零六年(估計)累計佔海運乾散貨貿易總額61%。

行業概覽

二零零零年至二零零六年間，鐵礦石、煤炭及穀物(不包括大豆及並無就穀物收穫年作出調整)整體貨物增長約為5.09億噸。於過往十年內，亞太地區作為乾散貨市場進口地的重要性大為提升，從而在一定程度上反映貿易全球化及中國工業發展迅速。

亞太地區的進口量佔該項增長達82%，較同期增長4.19億噸。於二零零六年，亞太地區該等貨物佔世界海運貿易的62%。

全球海運乾散貨貿易



資料來源：Clarkson Research，二零零七年十月

中國的乾散貨航運行業

過去五年中，中國是促進全球及亞太地區乾散貨貿易增長的主要動力。中國於一九九六年鐵礦石、煤炭及穀物海運進口量僅為6,300萬噸，佔亞太地區該等貨物海運量的12%，而亞太地區於二零零六年的乾散貨貿易總額增加95.6%至10.66億噸，中國的貿易額幾乎增長四倍至2.92億噸。儘管增長強勁，但是中國仍僅佔亞太地區該等貨物進口量的35%，尚有大幅增長空間。

行業概覽

中國經濟迅速及持續增長，促使其在國際貿易中擔當重要的角色，並在乾散貨商品及運輸市場亦具舉足輕重的影響。於過往十年內，中國進出口額大幅增長。根據國家統計局數據，中國的進口貿易額由二零零二年的2,950億美元升至二零零五年的6,600億美元，複合年增長率為17.5%。下表所示為一九九七年至二零零六年中國國內生產總值增長率及進出口值：

年份	實際國內生產		出口增長率 (%)	進口值 (十億美元)	進口增長率 (%)
	總值增長率 (%)	出口值 (十億美元)			
一九九七年	9.3	182.7	—	136.4	—
一九九八年	7.8	183.5	0.5%	136.9	0.3%
一九九九年	7.6	194.7	6.1%	158.7	15.9%
二零零零年	8.4	249.1	27.9%	214.7	35.2%
二零零一年	8.3	266.1	6.8%	232.1	8.1%
二零零二年	9.1	325.7	22.4%	281.5	21.3%
二零零三年	10.0	438.3	34.6%	393.6	39.8%
二零零四年	10.1	593.4	35.4%	534.4	35.8%
二零零五年	10.4	762.5	28.5%	628.3	17.6%
二零零六年	11.1	969.7	27.2%	751.9	19.7%

資料來源：中國國家統計局

近年來中國是帶動全球海運貿易增長的主要動力之一。由於中國工業化進程發展迅速，故中國大部分進口主要包括散貨商品及能源資源。散貨商品國內需求升勢持續可能由於(i)中國的城市化進程推動國內建造業的增長；(ii)國內生產總值增加導致汽車及家電等耐用消費品的人均滲透率增加；及(iii)籌備二零零八年北京奧運會及二零一零年上海世界博覽會。

除進口外，由於世界其他地地方向中國外判其生產流程，故中國出口額亦大幅增長，主要集中於由集裝箱航運送出中國的製成品。

行業概覽

下表列示於二零零一年至二零零六年間中國海運進口量及出口量增長情況。中國散貨進口量由二零零一年約1.808億噸乾散貨增加至二零零六年約4.9064億噸，複合年增長率為22.0%。同期，中國的石油貨物進口額由約7,890萬噸增加至1.685億噸，複合年增長率為16.4%。

中國海運進口量(百萬噸)

	二零零一年	二零零二年	二零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年 (估計)	二零零七年 (預測)
原油	58.2	66.8	86.5	115.5	118.2	132.7	151.4
石油產品	20.7	20.1	27.7	37.3	31.0	35.8	36.2
化學物品	20.0	25.9	30.8	34.2	37.7	38.1	41.2
其他液體	4.0	4.9	7.9	9.4	9.3	9.9	12.5
氣體液體	4.9	6.3	6.4	6.4	6.1	6.0	6.7
鐵礦石	92.4	111.4	148.1	208.1	275.2	318.9	382.2
其他散貨	89.4	106.1	131.8	146.1	156.8	171.7	230.9
集裝箱裝運貨物	39.4	43.8	51.7	62.2	70.1	76.1	84.5
其他貨物	7.9	8.1	10.0	10.3	9.6	11.4	13.2
總計	336.8	393.4	500.9	629.6	714.0	800.7	958.8
按年變動百分比	15%	17%	27%	26%	13%	12%	20%

資料來源：Clarkson Research，China Intelligence Monthly，二零零七年十月

中國海運出口量(百萬噸)

	二零零一年	二零零二年	二零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年 (估計)	二零零七年 (預測)
原油	6.8	6.7	6.5	4.1	6.3	5.8	3.0
石油產品	8.6	10.0	12.9	9.7	11.3	9.4	12.2
化學物品	8.6	9.7	11.2	12.8	15.2	18.6	21.7
其他液體	0.8	0.8	0.8	0.9	1.3	1.5	1.5
氣體液體	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3
煤炭	89.7	83.6	93.5	86.3	71.4	63.1	51.2
其他散貨	93.7	120.3	111.0	112.6	144.4	191.8	226.3
集裝箱裝運貨物	46.5	59.9	75.6	94.0	114.2	139.1	163.7
其他貨物	6.1	6.9	7.9	8.7	10.0	12.1	15.2
總計	260.8	298.0	319.5	329.2	374.3	441.4	495.1
按年變動百分比	20.2%	14.3%	7.2%	3.0%	13.7%	17.9%	12.2%

資料來源：Clarkson Research，China Intelligence Monthly，二零零七年十月

乾散貨船

全球乾散貨物船隊根據貨物運載能力一般分為四大類型貨船：

散貨船級別	散裝貨船類型	
	貨物運載能力 (載重噸)	典型用途
好望角型	>100,000	遠程鐵礦石及煤炭運輸，用於鋼鐵行業及發電站。
巴拿馬型	60,000至 99,999	典型用於運載煤炭及穀物以及多種工業金屬(如鋁／礬)。亦涉及鐵礦石及小宗散貨貿易。
大靈便型貨船	40,000至 59,999	主要用於運載鋼鐵及林業產品、穀物、煤炭、水泥、化肥、糖類及礦物。
小靈便型貨船	10,000至 39,999	運載多種散貨物。經常用於短程貿易。小靈便型貨船與大靈便型貨船的分別在於兩類型貨船的運載能力不同，故各自可進入貨船吃水深度有不同限制的港口。

資料來源：Clarkson Research Services，二零零七年十月

乾散貨船的供求

貨船的租金與使用率以及船東的財務表現會受到乾散貨運送需求，以及此類貨物運送貨船的供應所影響。

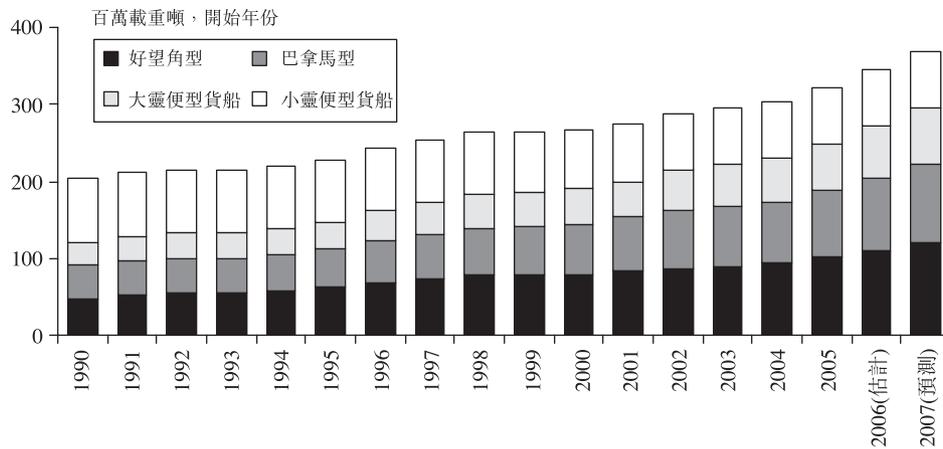
乾散貨船的需求受國際貿易發展、海運及其他運輸模式的變化、商品價格及季節性因素等多項因素影響。一般而言，大型貨船的需求是受少數商品(包括鐵礦石、煤炭、建築廢料及穀物)需求及貿易模式的影響，而上述貿易模式由少數主要航線組成，且主要受生產地點及商品消費及其相對增長率所影響。小型乾散貨船服務的需求更多樣化，並由大量商品的海運貿易所決定。

需求週期與全球經濟的發展大致相符。我們相信，由於中國基礎建設發展、建築及工業化生產持續增長，故中國對乾散貨商品的需求將保持強勁。

行業概覽

乾散貨船的供應受新建造貨船的交付、全球船隊報廢或耗失舊船數量(包括擱置及存儲的貨船)及經營貨船的船齡分佈影響。根據Clarkson Research的資料，國際乾散貨航運行業為分散市場，由1,200多個國家控制及獨立乾散貨船船東組成。該等受控制及獨立乾散貨船船東的總運載能力約達3.851億載重噸。以載重噸計算，於二零零七年十月一日的五大船東包括中國遠洋運輸公司(中遠)、日本郵船株式會社、商船三井株式會社、中國海遠集團、川崎汽船株式會社，彼等的總運載能力約為5,820萬載重噸。乾散貨船貨物運載能力越小，則就承租人及船東／營運商而言，市場便越分散。按載重噸計算，乾散貨船隊的運載能力自一九九零年起一直穩步上揚，每年平均增加3.4%。

過往散貨船隊的發展



資料來源：Clarkson Research，二零零七年十月

行業概覽

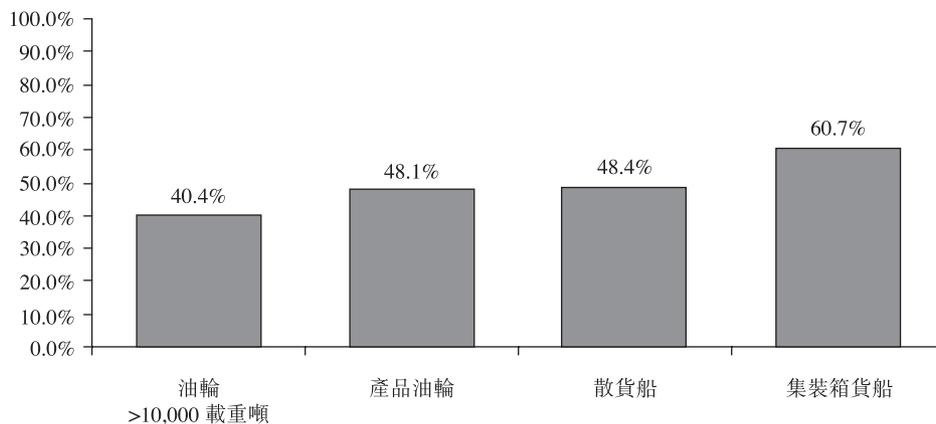
下表列示於二零零七年十月有關全球乾散貨船隊的若干資料。全世界營運的乾散貨船隊由約6,588艘乾散貨船組成，約達3.851億載重噸。

級別	體積 (載重噸)	船隊			平均 船齡 (年)	訂單		佔船隊 百分比
		數目	百萬 載重噸	佔載重噸 百分比		數目	載重噸	
好望角型	超過100,000	751	128.1	33%	11.1	501	92.8	72.4%
巴拿馬型	60至99,999	1,459	106.7	28%	11.6	500	40.5	38.0%
大靈便型貨船	40至59,999	1,566	75.2	20%	11.6	684	37.9	50.4%
小靈便型貨船	10至39,999	2,812	75.1	20%	20.0	500	15.3	20.4%
總計		6,588	385.1	100%	15.2	2,185	186.5	48.4%

資料來源：Clarkson Research，二零零七年十月

於二零零七年十月，乾散貨船隊的未付貨訂單佔現有船隊的48.4% (按過往數字計算為高)。此將推高未來數年的交付數量，預期船隊的增長數目龐大。下圖列示於二零零七年十月不同類型船隊的未付貨訂單情況。

訂單佔現有船隊百分比(百萬載重噸)



資料來源：Clarkson Research，二零零七年十月

行業概覽

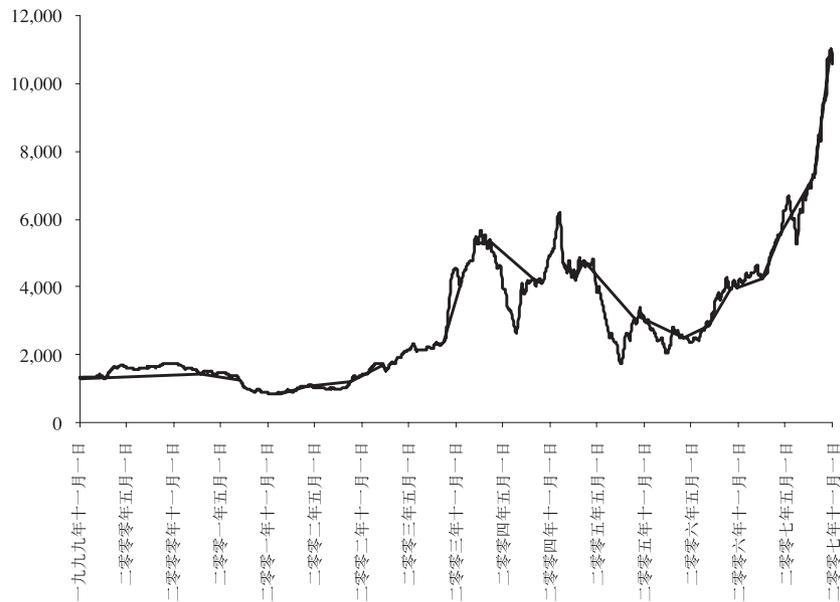
於二零零七年十月，共有2,185艘載重噸為1.865億的乾散貨船到期交付，以載重噸計算，約15%訂單將於二零零八年到期交付，約80%訂單將於二零零九年及以後到期交付。

廢棄情況受當前及預期的租賃費率、廢料價格、船隊的船齡資料、有關廢料價值的二手價值水平以及營運成本、維修及檢驗成本及規則的影響。鑑於近年來乾散貨運費高昂，廢棄貨船情況大量減少。

運費費率

乾散貨航運市場的運費費率受航運運載能力的供求影響，因而並不穩定。波羅的海乾散貨運價指數用於記錄乾散貨航運費率的變動。

波羅的海乾散貨運價指數



資料來源：波羅的海航運交易所，二零零七年十一月

上圖列示二零零一年至二零零六年間乾散貨界別的兩個週期變動。於二零零二年底，該指數開始上升。由於二零零三年市場求過於供，故乾散貨運費大幅上漲。於二零零四年高峰過後，由於全球經濟放緩，故行業大幅逆轉。如圖所示，於二零零五年中再度好轉。波羅的海乾散貨運價指數於二零零五年中期的反彈主要受中國及新興經濟體系的散貨商品

需求持續增加所推動。同時，該反彈亦受若干主要港口(如澳洲的紐卡斯爾，該港口是煤炭貿易的重要地磅站)的瓶頸以及缺乏用於建造新貨船的船位所推動。於二零零七年首十個月，平均波羅的海乾散貨運價指數為6,499點，較二零零六年首十個月平均2,986點高出逾一倍。

乾散貨船租賃市場

乾散貨船按租船貨運合約、程租租約、期租租約及光船租約等多項不同選擇於市場上出租。

於程租租約市場上，運費主要取決於貨物體積、運載的商品類型、港口稅及運河費及付運與轉運地區。現租活動視為依單程或程租租賃。在此類租約中，船東負責航程開支及貨船經營成本，航程開支包括港口、運河及船用燃料成本，經營開支則包括船員費用、糧食、甲板及輪機儲藏室、潤滑油、保險、保養及維修開支。撥備包括資產保養、員工報酬(薪金以外者如花紅、退休福利)及雜項(如壞賬)等應計費用。

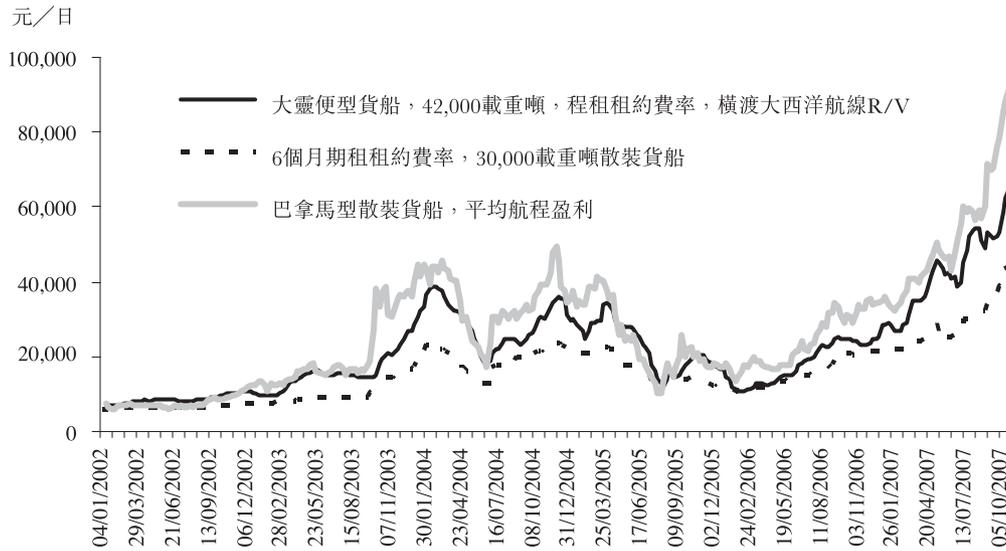
根據期租租約，航運或運輸公司一般每次按固定價格按月或年出租貨船。於期租市場上，費率主要按租約期長短及船齡、速度及燃料消耗等貨船的具體特點而釐定。現租合約方面，船東負責船員及維修成本，而租船方則負責船用燃料及港口或運河費等不定額費用。

根據光船租約，運輸公司租船的方式與汽車製造商出租汽車的方式相似。承租人／船公司提供船員，並負責營運、維修及保養。

租金費率視乎租約類別及不同的乾散貨船類型而有所不同。乾散貨船的租金費率主要反映貨船供求的相關差額。因此，乾散貨船租金費率極不穩定，且波幅隨時間及貨船大小不同而有所差別。就乾散貨航運行業而言，租金費率主要由波羅的海航運交易所頒佈的波羅的海乾散貨運價指數準確反映。根據波羅的海航運交易所的資料，該等指數提供了「通過海運運輸主要原材料的價格評估。該指數將按照期租及航程基準衡量的40條航運線路納入其範疇，涵蓋運輸各種商品(包括煤炭、鐵礦石及穀物)的超靈便型、巴拿馬型及好望角型乾散貨承運人。」因此，散貨船每日價格所反映的各種乾散貨船的每日租金費率與波羅的海乾散貨綜合指數密切相關。這一相互關係亦由二零零二年至二零零七年十月底的散貨船每日價格的週期波動所反映，而該波動則基本上與波羅的海乾散貨綜合指數的變動一致。

行業概覽

散裝貨船的過往租金費率盈利(元/日)



資料來源：Clarkson Research，二零零七年十月

附註：概無保證費率得以持續，而費率可大幅升跌。Clarkson經紀按與類似體積貨船有關的交易或磋商資料每週估計該等標準貨船的費率。

油輪界別

概覽

原油油輪自生產地(主要指油田)向消耗地(主要指煉油廠)運送原油。產品油輪運送柴油等煉製石油產品。

一般而言，共有兩類油輪營運商提供運送原油及煉製石油產品的國際海運服務，第一類可歸類為大型綜合石油公司(私有及國有)，具備專屬船隊；另一類為獨立船東。兩種類型油輪營運商均透過短期程租合約及長期期租合約向客戶(包括石油公司、石油貿易商、石油產品製造商、政府機構及儲存設備營運商)運送原油。

過往數年，國際海事組織頒佈的法例及規例漸趨注重油輪行業的環保。嚴格的規管環境可能由於營運成本增加而加速淘汰較舊、品質較差的油輪。此舉可能導致油輪船東與營運商之間的行業整合。該等法例及規例亦成為進入油輪市場的壁壘。單殼油輪必須於經修

行業概覽

訂的國際海事組織法規所訂日期前淘汰或更換為雙殼油輪。雙殼油輪按船底及船側具備兩層完整不透水的船殼而設計及生產，而單殼油輪僅有一層。雙殼船的第二內層船殼在外殼損壞及漏水時可形成另外一層屏障阻止海水入侵。於二零零七年十月一日，全球現有油輪船隊約27% (以數目計) 為單殼。

全球油輪船隊根據運載能力一般由以下幾種貨船組成：

油輪貨船類型

油輪級別	貨物運載能力 (載重噸)	典型用途
超大型油輪 (「超大型油輪」)	>320,000	遠程原油運輸，由中東海灣至歐洲北部 (途經好望角) 至遠東及美國海灣。
極大型油輪 (「極大型油輪」)	200,000至 319,999	
蘇伊士型	120,000至 199,999	中程原油運輸，由中東及西非洲至美國及歐洲。
阿芙拉型	80,000至 119,999	短程至中程原油及精煉石油產品運輸，由北海或西非洲至歐洲或美國東岸、由中東海灣至環太平洋，及於北海、加勒比海、地中海及印度太平洋盤地的地區貿易航線。
巴拿馬型	60,000至 79,999	全球短程至中程原油及精煉石油產品運輸，以地區貿易航線為主。
大靈便型貨船	40,000至 59,999	全球短程運輸，以精煉石油產品為主，通常為當地或地區貿易航線。
小靈便型貨船	10,000至 39,999	

資料來源：Clarkson Research，二零零七年十月

行 業 概 覽

與乾散貨船類似，油輪按程租租約、租船貨運合約及期租租約等多項選擇出租。石油運輸的相對經濟使其不大可能在高數量航線中以較小貨船取代極大型油輪或超大型油輪，高數量航線的航程起點與終點的港口基礎設施均可容納大型油輪。此並不表示小型油輪不會經營此等航線，但此屬於草率的商業決定，故不大可能存在競爭。

油輪的供求

油輪的需求直接受原油及煉制石油產品的需求量影響，而後者則受整體經濟狀況、油價、環境問題、天氣情況及來自替代能源的競爭的影響。由於油輪按所運送原油及煉製石油產品的量及運送的距離計算，故該等油輪需求以噸－英里列示。

二 零 零 一 年 至 二 零 零 六 年 間 全 球 石 油 需 求 (每 日 百 萬 桶)

	二 零 零 一 年	二 零 零 二 年	二 零 零 三 年	二 零 零 四 年	二 零 零 五 年	二 零 零 六 年	二 零 零 七 年		
							(由年初至今)	平均年增長	
							複合年 增長率 (二 零 零 一 年 至 二 零 零 六 年)		
北美洲	23.7	23.8	24.5	25.4	25.5	25.3	25.6	1.2%	1.3%
經合組織歐洲	15.3	15.1	15.4	15.5	15.6	15.6	15.4	-1.3%	0.1%
經合組織太平洋	8.5	8.6	8.7	8.5	8.6	8.4	8.3	-1.2%	-0.4%
非經合組織亞洲	12.2	12.8	13.6	15.0	15.5	16.0	16.7	4.4%	5.4%
其他非經合組織	17.1	17.6	17.1	17.9	18.7	19.4	20.0	3.1%	2.6%
總計	76.8	77.9	79.3	82.3	83.9	84.7	86.0	1.5%	1.9%

資料來源：Clarkson Research (石油及油輪貿易展望) 及國際能源總署(IEA)，二零零七年十月一日。(由年初至今) 二零零七年十月一日

根據Clarkson Research Services的資料顯示，石油的全球需求由二零零一年的每日7,680萬桶增加至二零零六年的每日8,470萬桶，即複合年增長率為每年1.9%。於此期間，非經合組織亞洲為石油需求的另一主要來源。上述情況主要歸因於中國石油需求強勁。於二零零六年，中國的石油需求排在美國及經合組織歐洲之後，位列第三。

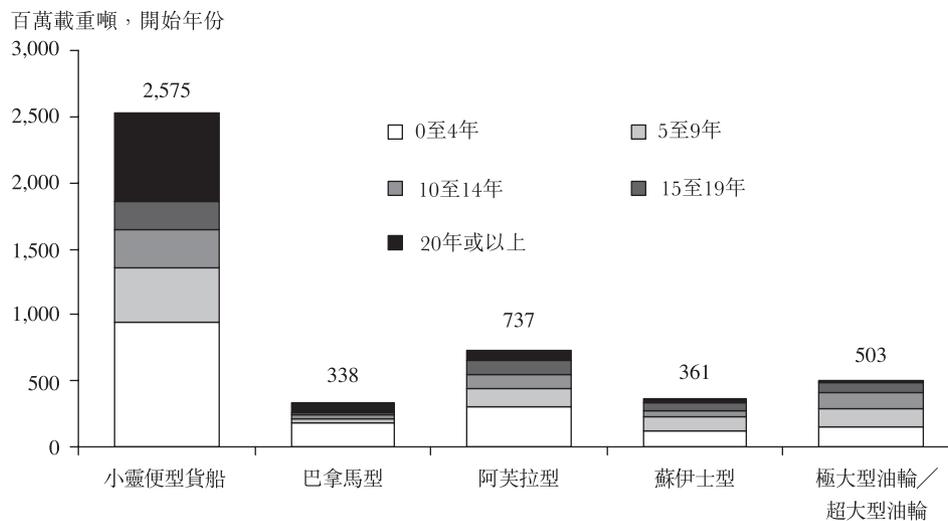
油輪供應主要受短期因素影響，包括可供使用的兼用船(即能買賣濕貨及乾貨的貨船)數目及正在儲存、入塢、等候維修或以其他方式不能獲得或不能使用的油輪數目。於二零零六年，油輪訂單合共約1.444億載重噸，較二零零五年增長69%。油輪所有權高度分散，市場份額因油輪大小及航線而異。於二零零七年十月，Clarkson Research網上數據庫列出1,200多名油輪船東。1,200多名油輪船東於二零零七年十月的估計總運載能力約達3.827億載重噸。按照以載重噸計算的貨船擁有量計算，該界別最大業者為商船三井株式會社、中國海運集團、Teekay Corporation 及佐迪艾克海運，彼等的總運載能力約為3,490萬載重噸。目前共有1,948艘油輪到期交付，其中6%載重噸將於二零零七年底交付，其中24%載重

行業概覽

噸將於二零零八年底交付，其中70%載重噸將於二零零九年及以後交付。該等到期交付貨船的估計總運載能力約為1.548億載重噸。於二零零七年十月一日，油輪訂單相當於現有油輪船隊約40% (按過往數字計算屬高比例)。此將推高油輪在未來數年的交付數量，預期油輪船隊的增長數目龐大。

反映油價上漲及更換為雙殼油輪的趨勢帶動了新建造油輪市場的發展，全球油輪船隊的一個特點是相對年輕化。超過55%的極大型油輪 (極大型油輪) 船隊的船齡小於10年，只有3%超過20年。

全球油輪船隊的船齡分佈 (二零零七年十月)



資料來源：Clarkson Research，二零零七年十月

根據Clarkson Research的資料顯示，全球油輪船隊約40%現時已獲訂購，而供應大於估計需求的情況在極大型油輪市場尤為突出。

極大型油輪供求對比 (百萬載重噸)

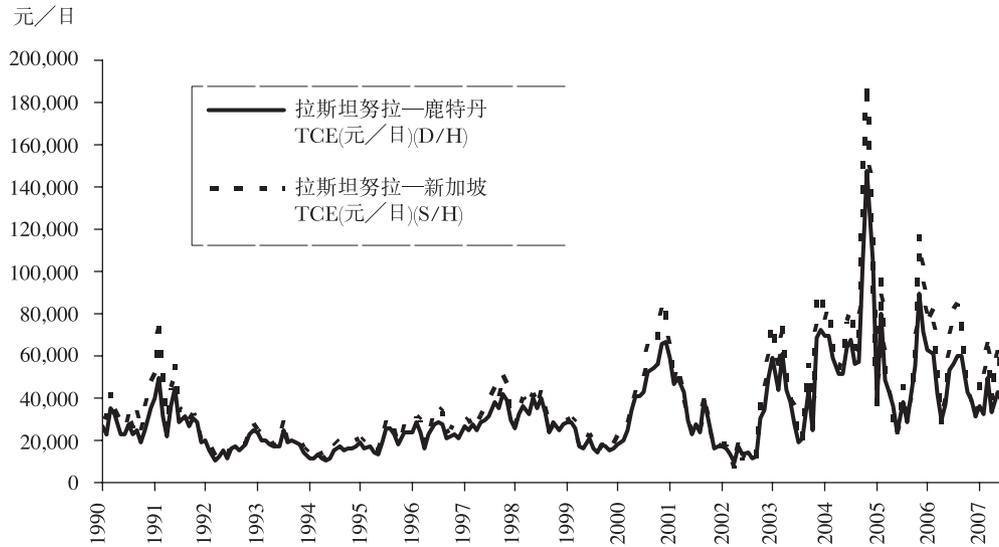
	二零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年 (由年初至今)
需求增長 (百萬載重噸)	7.3	10.0	0.1	1.4	2.4
供應增長 (百萬載重噸)	-1.5	-1.5	5.6	5.9	6.4
對比	8.8	11.5	-5.5	-4.4	-4.1

資料來源：Clarkson Research (石油及油輪貿易展望)，二零零七年十月一日。

行業概覽

此供應過剩在過去兩至三年對費率構成部分明顯的壓力。每日現貨費率自從二零零四年十月達到最高之後，已經下跌了約80%，反映可供使用噸位增加。噸位增加主要由於遵守國際海事組織的雙殼貨船規定所致。原油運輸市場的租金費率及資產價值受航運運輸能力的供求影響，因而並不穩定。

極大型油輪的過往TCE盈利(元/日)

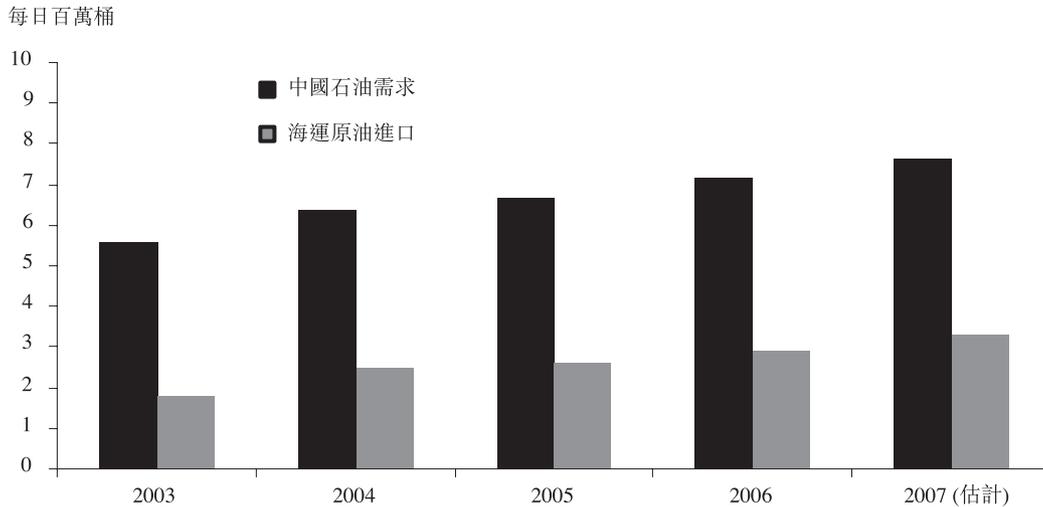


資料來源：Clarkson Research，二零零七年十月

附註：概無保證費率得以持續，而費率可大幅升跌。Clarkson經紀按與類似體積貨船有關的交易或磋商資料每週估計該等標準貨船的費率。

然而，中國石油需求的不斷增長（將近一半需求依靠海運進口滿足）將為這一市場交易量增長提供一些支持。預期中國石油需求於二零零七年較二零零三年的32%增長約6%，其中42%由海運進口得以滿足。

中國原油需求（每日百萬桶）



資料來源：Clarkson Research，二零零七年十月

集裝箱界別

概覽

自一九五零年代採用以來，集裝箱航運持續迅速發展，並已成為各種成組工業及消費貨物的國際運輸主要模式，包括易腐物品、電子產品、成衣及機器以及原材料及半製成消費品。承運人通過安排集裝箱船按照固定的港口停靠順序停靠多個固定的港口，經營定期的集裝箱航運服務。承運人通常定期提供此類服務，從而形成週期性航線，每週在指定的一日向特定港口提供服務。一個貿易航線可能包括多個週期性航線，從而能夠每週在該貿易航線的主要港口提供多項航運服務。在該等有大量貨物進行交易的主要港口，較大貨船的直接停靠服務通常由承運人提供。在其他較小港口及並不靠近主要航線的港口，該等服務通常由較小的支線船舶提供。集裝箱船經營的最普遍的貿易航線為泛太平洋（將亞洲及澳洲的港口美國西海岸的港口相連）、泛大西洋（連接歐洲與美洲的設施）、歐洲／遠東與亞洲區內（亞洲區內的貨船服務點）。在正常情況下，承運人可能選擇若干樞紐港口作為在大型遠洋貨船與小型支線船舶之間轉運集裝箱貨物的策略性位置。大多數遠洋承運人運用自有貨船和長期及短期租賃貨船相結合的方法，從而優化其船隊的穩定性及靈活性。

行業概覽

於二零零一年，集裝箱運載船隊以運載能力計增長8.6%，而集裝箱運費市場與集裝箱租約市場的供求增長差異造成極度不利的影響，在兩個市場均將費率大幅推低。於二零零一年至二零零六年，集裝箱航運行業的年平均增長率約為9%，是全球平均國內生產總值增長率約4.6%的兩倍以上。集裝箱航運活動的增長受全球經濟發展影響，由二零零一年低至2.5%的增長率至二零零四年高至13.4%的增長率不等。

按運載能力劃分，世界集裝箱船船隊包括以下類型貨船。各類型集裝箱船的總數目及運載能力列示如下：

按貨船體積劃分的全球集裝箱船隊

級別	體積(標準箱)	船隊			訂單		
		數目	千標準箱	佔標準箱百分比	數目	千標準箱	佔船隊百分比
超巴拿馬型	8,000及以上	145	1,267.0	12%	291	3,011.1	237.7%
超巴拿馬型	3,000至7,999	401	2,376.9	23%	145	915.3	38.5%
巴拿馬型	3,000及以上	701	2,830.3	27%	327	1,375.0	48.6%
次巴拿馬型	2,000至2,999	663	1,672.2	16%	163	415.4	24.8%
靈便型	1,000至1,999	1,126	1,588.6	15%	329	475.1	29.9%
支線型	100至999	1,206	698.6	7%	178	139.5	20.0%
總計		<u>4,242</u>	<u>10,433.6</u>	<u>100%</u>	<u>1,433</u>	<u>6,331.4</u>	<u>60.7%</u>

資料來源：Clarkson Research (Shipping Intelligence Weekly)，二零零七年十月

於二零零七年十月，Clarkson Research數據庫列出536名船東，全球船隊擁有4,200艘貨船，運載能力約為1,040萬標準箱。於該日，全球訂單包括1,433艘集裝箱船，以運載能力計，相等於全球船隊的60%。在此已訂購的貨船總數當中，約24%於二零零八年到期交付、約67%於二零零九年及以後到期交付。

集裝箱界別的五大業者為A.P. Moller-Maersk、Mediterranean Shipping、中遠、Evergreen Marine及NSB Niederelde，彼等的總運載能力約為300萬標準箱。

船旗國

貨船須受其註冊所在國家以及其經營所在國家的管轄。一般而言，貨船有責任根據相關國內法律法規及相關國際公約懸掛其註冊所在國家的國旗。船旗國規定在國際海上運輸中發揮重大作用。

一般而言，根據相關國際公約，尤其是一九八二年十二月十日的聯合國海洋法公約：

貨船所懸掛的旗幟是其國籍的證明，並無懸掛旗幟或懸掛多面旗幟的貨船被視為沒有國籍。任何貨船均不得停靠任何國家的任何海域。在公海上並無懸掛旗幟或懸掛多面旗幟的貨船不會得到任何保護或補救。除非相關國際公約或國內法律另有規定，否則貨船須接受其懸掛旗幟的國家的獨家管轄。貨船的船長及船員須接受其船旗國的獨家管轄。國家有責任管理懸掛其國旗的貨船，並就行政、技術及社會事宜對該等貨船行使有效及合理的管轄及控制。國家應採取有效及合理的措施，確保貨船設備的可靠性以及有關適航性的其他事宜，並確保貨船及其船員的航行安全。

船旗是確定海上糾紛(如撞船及污染)的適用法律時的重要考慮因素。

我們的歷史及發展

我們的母公司中國外運集團公司於一九五零年成立。自成立以來，中國外運集團公司一直控制著中國最大的遠洋貨船船隊之一。中國外運集團公司的航運業務受惠於最近三年世界經濟的總體發展及國際貿易的融合。

於一九八四年十二月二十四日，CBMC成立為中國外運集團公司的附屬公司，從事航運、船舶代理及船舶管理業務。

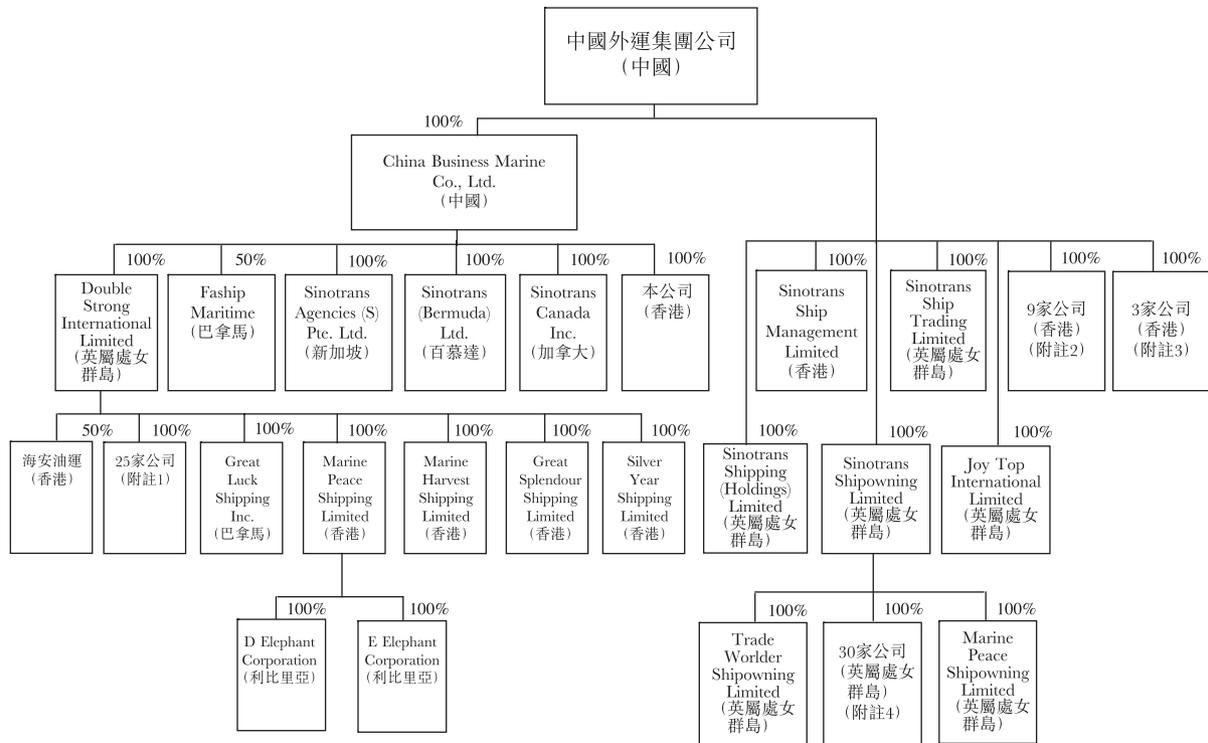
於一九八八年三月二十二日，Worlder Shipping Limited成立為中國外運集團公司的附屬公司，從事航運、船舶管理、船員管理、船舶買賣、保險及索賠服務及諮詢服務業務。

於二零零三年一月十三日，本公司在香港成立為中國外運集團公司的專門附屬公司，以進一步執行中國外運集團公司於一九九七年開始制訂的綜合發展策略。該策略旨在規範中國外運集團的營運流程並整合各附屬公司的服務，以合併中國外運集團業務，從而使中國外運集團成為因提供全面運輸及物流服務而獲得國際認可的企業。我們已接管CBMC與Worlder Shipping Limited的主要業務及僱員。我們的業務範圍主要包括航運、船舶管理及船務代理。本公司的成立在策略上有效地整合中國外運集團公司船隊的商業及技術管理能力。

我們的歷史及重組

我們的重組

下文載列我們於緊接重組之前的股權架構。



附註：

- 這25家公司為：(i) (巴拿馬) Great Ambition Shipping Inc.、Great Concord Shipping S.A.、Great Harmony Shipping S.A.、Great Prosperity Shipping Inc.、Great Intelligence Shipping S.A.、Great Majesty Shipping S.A.、Great Prestige Shipping S.A.、Great Wisdom Shipping S.A.及(ii) (香港) Great Bless Shipping Ltd.、Great Bright Shipping Ltd.、Great Blossom Shipping Ltd.、Great Century Shipping Ltd.、Great Calm Shipping Ltd.、Great Creation Shipping Ltd.、Great Gain Shipping Ltd.、Great Glory Shipping Ltd.、Great Happy Shipping Ltd.、Great Immensity Shipping Ltd.、Great Jade Shipping Ltd.、Great Loyalty Shipping Ltd.、Great Luck Maritime Ltd.、Great Motion Shipping Ltd.、Great Peace Shipping Ltd.、Great Scenery Shipping Ltd.及Rich Target Shipping Ltd.
- 這九家公司為Jin Da Maritime Ltd.、Jin Teng Maritime Ltd.、Trade Worlder Maritime Ltd.、Trade Hope Maritime Ltd.、Trade Fast Shipping Ltd.、Trade Elegancy Shipping Ltd.、Trade Endeavor Shipping Ltd.、Trade Integrity Shipping Ltd.及Trade Sincerity Shipping Ltd.
- 這三家公司為Holy Speed Ltd.、Earning Top Ltd.及Flying Speed Ltd.
- 這30家公司為Silver Year Shipowning Limited、Great Peace Shipowning Limited、Great Calm Shipowning Limited、Great Happy Shipowning Limited、Great Bless Shipowning Limited、Great Glory Shipowning Limited、Great Jade Shipowning Limited、Great Bright Shipowning Limited、Great Gain Shipowning Limited、Great Creation Shipowning Limited、Great Motion Shipowning Limited、Rich Target Shipowning Limited、Great Loyalty Shipowning Limited、Great Century Shipowning Limited、Great Blossom Shipowning Limited、Great Immensity Shipowning Limited、Great Scenery Shipowning

我們的歷史及重組

Limited、Great Luck Shipowning Limited、Trade Hope Shipowning Limited、Great Ambition Shipowning Limited、Great Prosperity Shipowning Limited、Great Harmony Shipowning Limited、Great Concord Shipowning Limited、Great Majesty Shipowning Limited、Great Prestige Shipowning Limited、Great Intelligence Shipowning Limited、Great Wisdom Shipowning Limited、Circle Maritime Shipowning Limited、Faship Maritime、Marine Harvest Shipowning Limited

本集團旗下各公司曾進行重組以籌備我們的股份於香港聯交所上市。重組包括將中國外運集團公司的航運服務業務(包括乾散貨航運服務(包括貨船租賃及運輸服務)、油船服務、集裝箱服務、船代服務及相關業務)轉讓予本公司。

有關重組所需的中國政府批文的詳情，請參閱本招股章程附錄七「法定及一般資料—A. 有關本公司的其他資料—4. 公司重組」一節。我們的中國法律顧問已確認就重組取得中國政府的所有批文。根據本公司及聯席保薦人的中國法律顧問的資料：

- (i) 於二零零七年七月五日，國資委發出批覆，原則上同意本公司的重組及上市建議，我們的股份在聯交所上市完全符合《國務院關於進一步加強在境外發行股票和上市管理的通知》，惟於本公司股份在聯交所上市後須在中國證券監督管理委員會辦理登記備案手續。
- (ii) 重組並不涉及收購中國國內公司或資產。因此，《關於外國投資者併購境內企業的規定》並不適用於重組及本公司股份在聯交所上市。

重組涉及的主要步驟概述如下：

- (A) 於二零零七年九月十三日，Sinotrans Shipowning Limited、Marine Peace Shipping Limited、Double Strong International Limited、Grand Explorer Shipping Limited訂立協議，據此Sinotrans Shipowning Limited將其於30家英屬處女群島公司的全部權益無償轉讓，而Marine Peace Shipping Limited將其於兩家利比里亞公司(即D Elephant Corporation及E Elephant Corporation)的全部權益無償轉讓予Grand Explorer Shipping Limited(由中國外運集團公司全資擁有的英屬處女群島公司)。隨後，Double Strong International Limited將其在兩家香港公司(即Great Splendour Shipping Limited及Silver Year Shipping Limited)的全部權益以代價29,370,976.99美元轉讓予Grand Explorer Shipping Limited。有關代價以設立由Grand Explorer Shipping Limited欠負Double Strong International Limited及按要求償還的不計息貸款償付。該30家英屬處女群島公司、兩家利比里亞公司及兩家香港公司並無任何重大業務，此項出售構成集團內部重組的一部分。

我們的歷史及重組

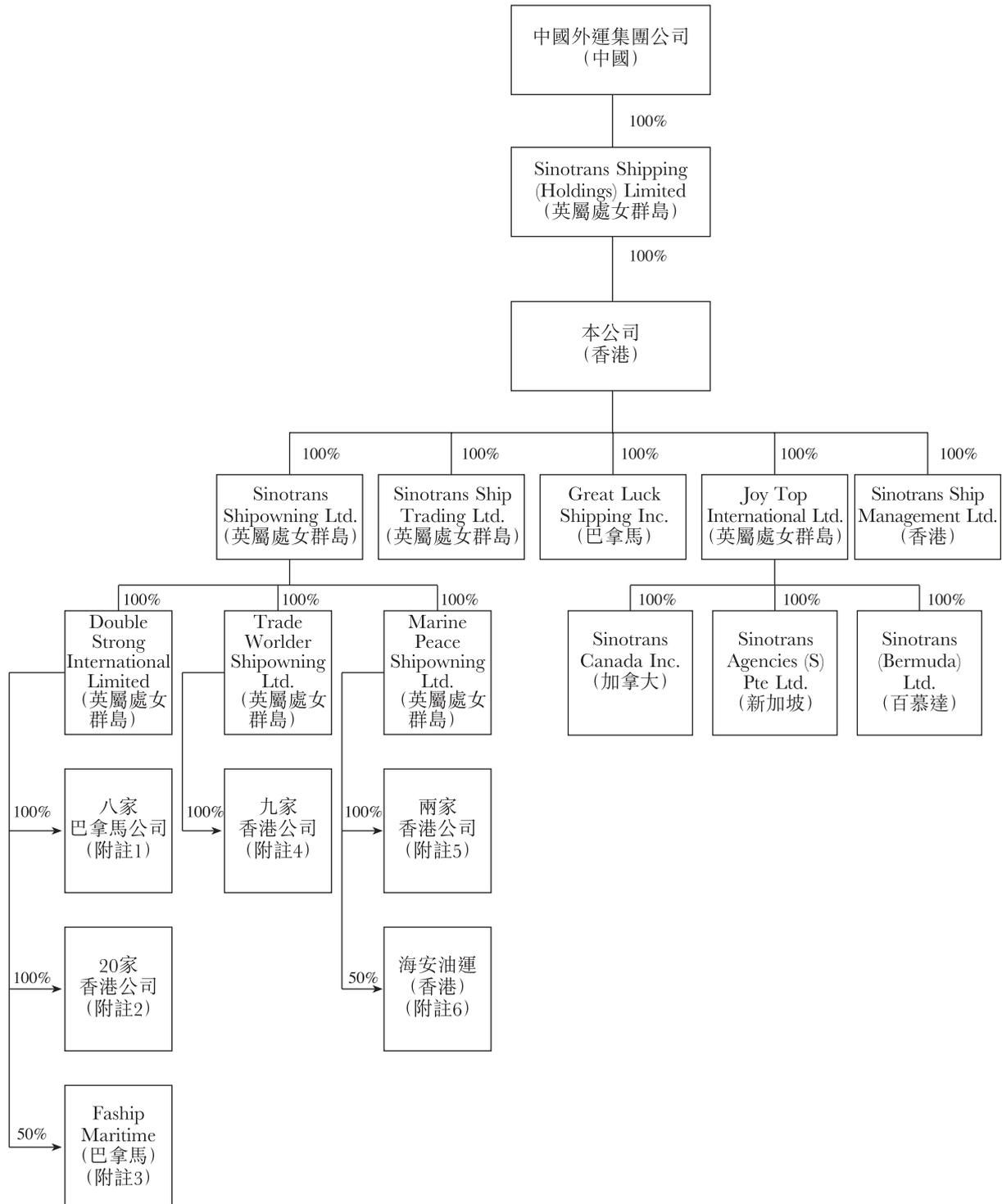
- (B) 於二零零七年九月十三日，中國外運集團公司與Sinotrans Shipping (Holdings) Limited訂立協議，據此CBMC按照中國外運集團公司的指示將其於本公司的全部權益以代價4,097,794.38美元轉讓予Sinotrans Shipping (Holdings) Limited。有關代價以設立由Sinotrans Shipping (Holdings) Limited欠負中國外運集團公司及按要求償還的不計息貸款償付。
- (C) 中國外運集團公司與本公司於二零零七年九月十三日訂立重組協議(經中國外運集團公司與本公司於二零零七年十月二十九日訂立的補充協議補充及修訂)，據此：
- (i) 於Sinotrans Shipowning Limited、Sinotrans Ship Trading Limited、Joy Top International Limited及Sinotrans Ship Management Limited各自的全部權益以及於Double Strong International Limited的全部權益分別無償及以代價443,907,987.74美元由CBMC轉讓予本公司的代名人Sinotrans Shipowning Limited。上述代價443,907,987.74美元以設立由本公司欠負中國外運集團公司及按要求償還的不計息貸款償付。
- (ii) 於Jin Da Maritime Ltd.、Jin Teng Maritime Ltd.、Trade Worlder Maritime Ltd.、Trade Hope Maritime Ltd.、Trade Fast Shipping Ltd.、Trade Elegancy Shipping Ltd.、Trade Endeavor Shipping Ltd.、Trade Integrity Shipping Ltd.及Trade Sincerity Shipping Ltd各自的全部權益以代價18,879,571.88美元由中國外運集團公司轉讓予Trade Worlder Shipowning Limited(為集裝箱服務業務的控股公司)。上述代價18,879,571.88美元以設立由本公司欠負中國外運集團公司及按要求償還的不計息貸款償付。
- (iii) 於Holy Speed Ltd.、Earning Top Ltd.及Flying Speed Ltd各自的全部權益以及於Faship Maritime(一家共同控制實體)的50%股權分別無償及以代價10,423,708.68美元由中國外運集團公司或CBMC(視情況而定)轉讓予Double Strong International Limited(為乾散貨航運服務業務的控股公司)。上述代價10,423,708.68美元以設立由本公司欠負中國外運集團公司及按要求償還的不計息貸款償付。
- (iv) 於Sinotrans Agencies (S) Pte. Ltd.、Sinotrans (Bermuda) Ltd.及Sinotrans Canada Inc.各自的全部權益以代價7,295,012.35美元由CBMC轉讓至Joy Top International Limited。上述代價7,295,012.35美元以設立由本公司欠負中國外運集團公司及按要求償還的不計息貸款償付。

- (D) 於二零零七年九月十三日，(i)上文(A)項所載的29,370,976.99美元貸款已由中國外運集團公司替代Grand Explorer Shipping Limited，(ii) Double Strong International Limited將上文(A)項所載的29,370,976.99美元貸款以等額代價轉讓予本公司。上述代價以設立由本公司欠負Double Strong International Limited及按要求償還的不計息貸款償付，及(iii)因此，上文(A)項所載的29,370,976.99美元貸款應由中國外運集團公司支付予本公司。
- (E) 於二零零七年十月二十五日，Double Strong International Limited、本公司、Marine Peace Shipowning Limited訂立協議，據此：
- (i) Double Strong International Limited將其於Great Luck Shipping Inc.的全部權益無償轉讓予本公司。
 - (ii) Double Strong International Limited將其於Marine Peace Shipping Limited及Marine Harvest Shipping Limited各自的全部權益及於海安油運(共同控制實體)的50%股權以代價28,916,631.25美元轉讓予Marine Peace Shipowning Limited(為油輪服務業務的控股公司)。上述代價28,916,631.25美元以設立由Marine Peace Shipowning Ltd.欠負Double Strong International Limited相等於上述代價28,916,631.25美元及按要求償還的不計息貸款償付。
- (F) 中國外運集團公司欠負本公司29,370,976.99美元，而本公司欠負中國外運集團公司480,506,280.65美元(即上文(C)(i)、(C)(ii)、(C)(iii)及(C)(iv)項所載貸款的總額)。於扣除上述金額後，本公司欠負中國外運集團公司的總金額為451,135,303.66美元。於二零零七年十月三十一日，451,135,303.66美元的債務由本公司按中國外運集團公司的指示向Sinotrans Shipping (Holdings) Limited發行2,400,000,000股每股面值0.10港元股份的方式償付。

轉讓本集團旗下各公司的代價乃根據相關公司的資產淨值計算。有關代價及償付方法的詳情，亦請參閱本招股章程附錄七「法定及一般資料—A.有關本公司的其他資料—4.公司重組」一節。

我們的歷史及重組

以下載列本集團緊隨重組完成後的簡化公司架構。



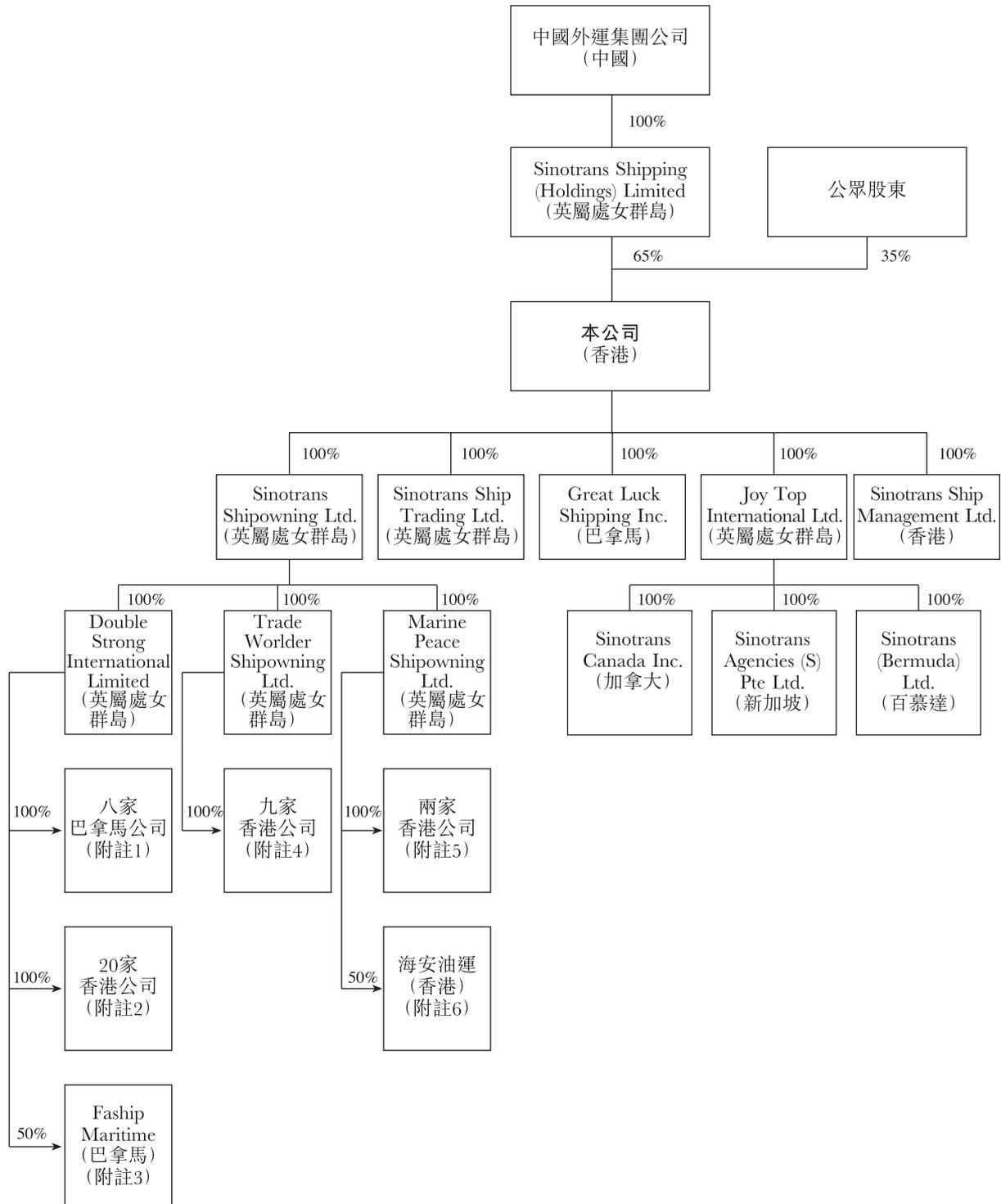
我們的歷史及重組

附註：

1. 八家巴拿馬公司為Great Ambition Shipping Inc.、Great Concord Shipping S.A.、Great Harmony Shipping S.A.、Great Prosperity Shipping Inc.、Great Intelligence Shipping S.A.、Great Majesty Shipping S.A.、Great Prestige Shipping S.A.及 Great Wisdom Shipping S.A.，均從事乾散貨航運服務業務。
2. 20家香港公司為Great Bless Shipping Ltd.、Great Bright Shipping Ltd.、Great Blossom Shipping Ltd.、Great Century Shipping Ltd.、Great Calm Shipping Ltd.、Great Creation Shipping Ltd.、Great Gain Shipping Ltd.、Great Glory Shipping Ltd.、Great Happy Shipping Ltd.、Great Immensity Shipping Ltd.、Great Jade Shipping Ltd.、Great Loyalty Shipping Ltd.、Great Luck Maritime Ltd.、Great Motion Shipping Ltd.、Great Peace Shipping Ltd.、Great Scenery Shipping Ltd.、Rich Target Shipping Ltd.、Holy Speed Ltd.、Earning Top Ltd.、Flying Speed Ltd.，均從事乾散貨航運服務業務。
3. Faship Maritime於一九八一年五月十五日在巴拿馬成立為一家共同控制實體，Double Strong International Limited及商船三井株式會社各自於Faship Maritime的已發行股本中擁有50%權益。按照上市規則的涵義，Faship Maritime並非本公司的附屬公司。該公司從事乾散貨航運服務業務。擁有Faship Maritime另外50%股權的股東為商船三井株式會社。商船三井株式會社是日本最大的船務公司之一，亦是我們於截至二零零四年十二月三十一日止財政年度的五大供應商之一。商船三井株式會社為股份在東京、大阪、名古屋、福岡及札幌上市的公司。商船三井株式會社及其附屬公司乃從事航運業務。於二零零七年三月三十一日，其營運船隊數目達777艘，載重噸為5,075.3萬噸。
4. 九家香港公司為Jin Da Maritime Ltd.、Jin Teng Maritime Ltd.、Trade Worlder Maritime Ltd.、Trade Hope Maritime Ltd.、Trade Fast Shipping Ltd.、Trade Elegancy Shipping Ltd.、Trade Endeavor Shipping Ltd.、Trade Integrity Shipping Ltd.及Trade Sincerity Shipping Ltd.，均從事集裝箱服務業務。
5. 兩家香港公司為Marine Harvest Shipping Ltd.及Marine Peace Shipping Ltd.，均從事油船服務業務。
6. 根據日期為二零零四年四月九日的合資協議，Double Strong International Limited及商船三井株式會社同意成立海安油運。海安油運有限公司為一家共同控制實體，Double Strong International Limited及商船三井株式會社各自於海安油運已發行股本中持有50%權益。按照上市規則的涵義，海安油運並非本公司的附屬公司。該公司從事油輪服務業務。

我們的歷史及重組

下圖列示本集團(包括主要營運附屬公司)緊隨全球發售完成後(假設超額配股權未獲行使)的簡化公司架構：



我們的歷史及重組

附註：

1. 八家巴拿馬公司為Great Ambition Shipping Inc.、Great Concord Shipping S.A.、Great Harmony Shipping S.A.、Great Prosperity Shipping Inc.、Great Intelligence Shipping S.A.、Great Majesty Shipping S.A.、Great Prestige Shipping S.A.及 Great Wisdom Shipping S.A.，均從事乾散貨航運服務業務。
2. 20家香港公司為Great Bless Shipping Ltd.、Great Bright Shipping Ltd.、Great Blossom Shipping Ltd.、Great Century Shipping Ltd.、Great Calm Shipping Ltd.、Great Creation Shipping Ltd.、Great Gain Shipping Ltd.、Great Glory Shipping Ltd.、Great Happy Shipping Ltd.、Great Immensity Shipping Ltd.、Great Jade Shipping Ltd.、Great Loyalty Shipping Ltd.、Great Luck Maritime Ltd.、Great Motion Shipping Ltd.、Great Peace Shipping Ltd.、Great Scenery Shipping Ltd.、Rich Target Shipping Ltd.、Holy Speed Ltd.、Earning Top Ltd.、Flying Speed Ltd.，均從事乾散貨航運服務業務。
3. Faship Maritime於一九八一年五月十五日在巴拿馬成立為一家共同控制實體，Double Strong International Limited及商船三井株式會社各自於Faship Maritime的已發行股本中擁有50%權益。按照上市規則的涵義，Faship Maritime並非本公司的附屬公司。該公司從事乾散貨航運服務業務。商船三井株式會社是日本最大的船務公司之一，亦是我們於截至二零零四年十二月三十一日止財政年度的五大供應商之一。商船三井株式會社為股份在東京、大阪、名古屋、福岡及札幌上市的公司。商船三井株式會社及其附屬公司乃從事航運業務。於二零零七年三月三十一日，其營運船隊數目達777艘，載重噸為5,075.3萬噸。
4. 九家香港公司為Jin Da Maritime Ltd.、Jin Teng Maritime Ltd.、Trade Worlder Maritime Ltd.、Trade Hope Maritime Ltd.、Trade Fast Shipping Ltd.、Trade Elegancy Shipping Ltd.、Trade Endeavor Shipping Ltd.、Trade Integrity Shipping Ltd.及Trade Sincerity Shipping Ltd.，均從事集裝箱服務業務。
5. 兩家香港公司為Marine Harvest Shipping Ltd.及Marine Peace Shipping Ltd.，均從事油船服務業務。
6. 根據日期為二零零四年四月九日的合資協議，Double Strong International Limited及商船三井株式會社同意成立海安油運。海安油運為一家共同控制實體，Double Strong International Limited及商船三井株式會社各自於海安油運已發行股本中持有50%權益。按照上市規則的涵義，海安油運並非本公司的附屬公司。該公司從事油輪服務業務。

概覽

根據Clarkson Research的數據，以自有乾散貨船隊規模計算，我們是中國最大的船務公司之一。我們營運一支規模達34艘貨船的自有船隊，主要從事乾散貨船期租、集裝箱船期租及原油航運服務。我們亦為我們的大部分船舶承擔技術管理，以確保我們有一支能夠向客戶提供優質運輸服務的船隊。憑藉我們的母公司中國外運集團公司於航運行業逾50年的經驗，我們已發展成為提供優質服務的具有競爭力的乾散貨船務公司。

我們通過按照兩類基本合同出租貨船提供航運服務，從而產生收益。這兩類合同為期租租約及程租租約。期租租約是指船東按固定期間出租貨船。船東負責提供船員及支付營運開支，而承租人則負責支付航程成本。船東每日收取租金，通常每隔十五日提前結清付款。程租租約是指船東按裝貨港與卸貨港之間的具體航程出租貨船。船東負責支付營運成本及航程成本。船東按參考所運載貨物數量計算的運費分期收取運費。

我們的主要重點及核心業務為乾散貨船期租，涉及租賃自有貨船，沿全球主要的貿易航線運輸乾散貨物，如鐵礦石、煤炭、穀物及鋼材等。我們此項業務的主要客戶為向我們租賃貨船並用其運輸散貨的船務公司，如Rizzo-Bottiglieri-De Carlini Armatori S.P.A.、史特斯泛洋株式會社及Transfield Shipping Inc.等。此外，我們通過極大型油輪沿中東至亞太地區(尤其是中國)航線提供原油航運服務，服務對象為中國國際石油化工聯合有限責任公司等石油生產及進口企業。我們亦向船務公司(如中國外運股份有限公司及地中海船務公司)出租自有的集裝箱船。我們計劃通過(其中包括)擴充我們的船隊實現航運業務的進一步發展。為促進發展，我們可能考慮通過策略聯盟、合資企業及選擇性收購其他船務公司，擴大我們業務的層面及範圍。為利用貨物運輸的有利市況，我們亦可能不時用我們的船隊直接向貨主提供航運服務。目前我們為大部分自有貨船承擔技術管理。基本上，技術管理即安全、質量及環境管理，乃透過日常營運、維修及保養、船員培訓及管理以及安排投購保險時進行，並構成我們業務不可或缺的一部分。

截至二零零七年六月三十日，我們營運的自有船隊有34艘船舶，加權平均船齡為9.986年。我們的船隊包括總運載能力約為130萬載重噸的26艘乾散貨船、總運載能力約為832,000載重噸的三艘油輪及總運載能力為2,230標準箱的五艘集裝箱船。在未來五年內，我們預期通過購置更多貨船，將我們自有貨船的航運運載能力增加至約500至700萬載重噸。我們預期將乾散貨船隊的運載能力增加至約400至500萬載重噸，將油輪船隊的運載能力增

加至約120至180萬載重噸，將集裝箱船隊的運載能力增加至約5,500標準箱甚或更多。截至最後實際可行日期，我們已訂購建造12艘新建造貨船，包括總運載能力約為848,000載重噸的八艘乾散貨船及總運載能力約為3,400標準箱的四艘集裝箱船。此外，我們的共同控制實體海安油運亦已訂購一艘雙殼極大型油輪。這13艘新建造貨船預計將於二零零八年至二零一一年間交付。

為實現上述計劃，我們預期產生資本開支最多約達35億美元，其中約29億美元將用作採購乾散貨船、約510,000,000美元將用作採購油輪、約61,000,000美元將用作採購集裝箱船。由於已委託建造的一艘雙殼極大型油輪乃由海安油運提供資金，故此其資本開支並無納入我們未來五年的預算內。我們計劃透過銀行貸款為預算提供約60%至80%資金，餘額則透過自有現金資源(包括可能出售我們現有貨船的所得款項)提供。截至二零零七年六月三十日，我們於當時已委託建造的四艘好望角型乾散貨船及四艘集裝箱船的未償還款項約為279,900,000美元，截至最後實際可行日期，我們於當時已委託建造的12艘新建造貨船的未償還款項約為402,400,000美元。

截至二零零六年十二月三十一日止年度，約1,010萬噸乾散貨物、約520萬噸原油及約121,000標準箱集裝箱乃分別由我們的乾散貨船、極大型油輪及集裝箱船運載，而截至二零零七年六月三十日止六個月，約530萬噸乾散貨物、約320萬噸原油及約59,000標準箱集裝箱乃由我們的船隊運載。來自我們的乾散貨、油輪及集裝箱業務的收益分別佔我們截至二零零六年十二月三十一日止年度收益的76.9%、17.9%及4.7%，及分別佔我們截至二零零七年六月三十日止六個月收益的82.4%、13.3%及3.8%。

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的收益分別為284,600,000美元、304,600,000美元、247,500,000美元及130,600,000美元，同期純利分別為174,100,000美元、172,000,000美元、119,000,000美元及57,600,000美元。營業記錄期間的收益及純利出現波動，主要由於我們營運所在的航運行業的波動性質導致運費費率及租金費率出現波動所致。

業 務

截至二零零七年六月三十日，我們的多用途乾散貨船、小靈便型乾散貨船、大靈便型乾散貨船、巴拿馬型乾散貨船、集裝箱船及極大型油輪的現有租約的概約平均未完成租期及概約平均每日淨租船費費率如下：

	於二零零七年 六月三十日 現有租約的 概約平均 未完成租期 ⁽¹⁾	於二零零七年 六月三十日的 概約平均每日 淨租船費費率 (美元) ⁽²⁾
多用途及小靈便型貨船	六個月	16,020
大靈便型貨船	六個月	23,560
巴拿馬型貨船	九個月	25,736
集裝箱船	十個月	6,025
極大型油輪	不適用	34,408

附註：

- (1) 我們貨船的未完成租約期介乎兩個月以下至約十八個月不等。現有租約的平均未完成租期乃根據全部現有租約的合計未完成租期除以租約數目計算。我們的乾散貨船或集裝箱船的租約未完成租期乃根據於二零零七年六月三十日現有租約的最長未完成租期加該最長未完成租期的已知停租日數計算。每份現有租約的最終確實租期乃視乎市況轉變、承租人與我們於最長租期屆滿前可能協定續訂租約期及停租日數等多項不可預料的因素而定。
- (2) 乾散貨船及集裝箱船的平均每日淨租船費費率為平均每日租船費費率減租船佣金及經紀佣金。由於我們按程租租約而非期租租約出租極大型油輪，各訂有程租租約的極大型油輪的每日淨租船費費率乃根據運費減開支再除以航程所用日數計算。極大型油輪的平均每日淨租船費費率乃根據所有極大型油輪的合計每日淨租船費費率除以極大型油輪數目計算。

我們的競爭優勢

我們相信，我們迄今所取得的成功及未來發展的潛力全賴我們的競爭優勢，包括：

中國領先的乾散貨船舶擁有公司

以自有乾散貨船隊規模計算，我們已發展成為中國領先的船務公司。我們目前擁有26艘運載能力約為130萬載重噸的乾散貨船，並已訂購正在建造的四艘運載能力約為128,000載重噸的新小靈便型乾散貨船及四艘運載能力約為720,000載重噸的新好望角型乾散貨船。鑑於我們的船隊規模，我們相信，我們處於戰略性位置，能夠繼續受惠於全球乾散貨航運運載能力不斷增長的需求，上述需求主要由中國強勁的工業及經濟增長帶動。我們亦相信，我們於中國設立的平台使我們受惠於在中國營運業務的具成本效益結構，從而進一步拓展至其他國際市場。

現代化船隊

截至二零零七年六月三十日，我們營運的自有船隊有34艘船舶，加權平均船齡為9.986年。我們的自有乾散貨船截至二零零七年六月三十日的加權平均船齡為8.6年，而全世界的乾散貨船隊於二零零七年三月一日的加權平均船齡為15.2年。我們已訂購12艘新建造貨船，包括四艘小靈便型乾散貨船及四艘好望角型乾散貨船（預定於二零零九年至二零一一年間交付），以及四艘集裝箱船（預定於二零零八年交付）。我們的共同控制實體海安油運亦已訂購一艘新雙殼極大型油輪（預定於二零零八年交付）。由於我們的貨船相對較新並擁有經改良的設計特色，可為客戶提供更具效率及可靠的服務，我們相信，我們可透過減少因維修及保養所致的停租日數（可能受到貨船的船齡及質素影響）及非因維修及保養所致的停租日數（可能受到兩份租約之間的時間期影響）來提升每年的營運日數及達致更高的使用率。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們自有船隊達致的船隊使用率分別為96.8%、96.5%、97.0%及95.3%。我們相信，使用較新的船舶亦提升我們作為優質船務公司的聲譽，並使我們能夠更有效地控制貨船的保養及維修成本、降低燃料成本、獲得更低保險費率及降低債務融資成本。

與我們的客戶、供應商及造船廠的長期關係

憑藉我們的豐富經驗及中國外運集團於航運行業的良好聲譽，我們已經與我們的多個主要客戶及供應商建立長期關係。我們相信，這種長期關係可歸功於我們可靠的服務及我們在經營業務方面的誠信，兩者均是我們企業文化的精髓。我們的客戶包括國內及跨國承租人，包括大型船舶營運商及船務公司。我們與客戶密切合作，為其提供全面及具成本效

益的海上運輸解決方案。為加強相互溝通，我們不時造訪客戶，以取得其意見及建議，然後轉達本公司的負責部門，例如策略規劃部。我們與主要客戶的長期業務關係介乎三年至逾十年不等。我們亦與主要國內及海外船舶經紀緊密合作，擴大我們的客戶層及組合。為在市場上物色新的承租人，我們要求船舶經紀對該等承租人進行商業信譽及營運調查，並就信譽卓著的新承租人作出相應建議。

此外，我們與主要造船廠建立長期關係，我們與部分造船廠的長期業務關係更超過十五年。雖然我們並無與主要供應商訂立任何長期協議，但我們已就長期合作與彼等訂立安排，而我們與主要供應商的長期業務關係介乎三年至逾十五年不等。由於我們倚賴他們及時交付新建造貨船及協助我們有效率地經營船隊及以具競爭力的價格向客戶提供優質服務，故此等關係尤為重要。我們亦與商業銀行建立良好關係，我們相信該等機構將以具競爭力的條款為我們提供迅捷的融資渠道。

較低的營運成本

海運行業是一個全球競爭的行業。我們相信，我們的主要競爭優勢之一是我們的營運成本較低於眾多競爭對手。我們較低的營運成本整體上歸因於低廉的貨船購置成本、勞工成本及融資成本。由於我們與主要造船廠的長期關係以及我們對航運業務週期的深刻瞭解，我們能夠在適當時候訂購新建造貨船（如市場相對低迷但具有增長潛力的時候），從而降低購置貨船時須負擔的成本。由於我們的總部位於香港，我們處於更為有利的地位，可從鄰近的中國大陸獲得船員供應、維修及保養以及眾多其他服務，從而受惠於中國低廉的勞工成本。我們位於聲名卓著的世界商業及金融中心，能夠以優惠價格及時獲得商機及金融服務。此外，我們使用來自中國外運集團的若干服務（如船務代理服務及港口服務），並利用我們在獲得服務及價格優惠方面的優先權，幫助我們提高效率並降低營運成本。我們的專業管理亦使我們能夠控制營運成本。此外，我們的現代化船隊亦有助減少營運開支及降低保險成本。

良好的業界聲譽及品牌知名度

我們相信，我們貨船及服務的一貫優異表現令我們在航運行業贏得良好聲譽，並提升我們在業內的品牌知名度。我們已通過母公司的成員身份參與BIMCO的活動逾十年之久。BIMCO是世界最大的私人航運組織之一，其船東成員控制全世界65%的商船。我們日後可能考慮自行參與BIMCO的活動。我們亦是ABS、CCS、NKK及DNV等多個國際海事組織的

委員會成員。此外，我們與中國外運集團公司分享並交換市場及客戶資料，從其穩固的市場地位及業內聲譽受惠，以提升我們品牌。我們相信，所有該等因素均有助於我們吸納新客戶並因對客戶保持忠誠而得以繼續與現有客戶維持業務往來，從而提高我們貨船的使用率並帶來更高收益。

富有經驗及高素質的管理層及僱員

我們的管理層團隊擁有豐富的營運經驗，對全球航運行業有深入瞭解。我們的高級管理人員(包括執行董事)於航運行業平均擁有約16.2年經驗，在與中國業務夥伴合作及航運業務的日常管理方面擁有豐富經驗，我們相信這讓我們掌握了充分的管理技能及技術專長。他們專注於提升盈利，定期對市況進行評估，從而把握商機並盡量增加盈利。我們的僱員整體素質優秀。在合共81名岸上僱員中，24名已取得學士學位或碩士學位，26名擁有海運、會計及法律實務等領域的專業資格。我們約31%的僱員於航運行業擁有逾十年工作經驗。我們亦投放資源用於教育及培訓計劃，以提高其技能及知識。

我們相信，管理層團隊的集體經驗及對航運行業的瞭解與我們的高素質僱員相結合，是我們成功的必要因素，並將繼續是我們日後發展中的重要組成部分。

我們的業務策略

我們的主要目標是成為領先的船務公司，以中國為策略重點。我們致力通過業務策略在下列各主要方面實現該等目標：

利用中國強勁的經濟增長，鞏固我們作為中國領先的乾散貨船擁有公司的地位

我們有意增加我們於中國乾散貨航運行業界別的市場份額。我們可能通過積極的提升噸位計劃(包括在適當時候購置新建貨船及選擇性收購二手貨船)，擴大我們的運載能力。我們預期於未來五年內將我們自有的乾散貨船隊擴大至總運載能力約達400至500萬載重噸。我們已訂購於二零零九年至二零一一年間交付的四艘小靈便型乾散貨船及四艘好望角型乾散貨船。我們亦計劃收購更多乾散貨船，包括小靈便型貨船、大靈便型貨船、巴拿馬型貨船及好望角型貨船。我們目前就購置乾散貨船作出的資本開支預算約為29億美元。我們亦可能會考慮建立合資企業及策略聯盟，藉以提高我們的行業地位。對於我們乾散貨船的各項業務，我們致力根據行業週期的不同階段對我們租賃服務的需求來優化船隊的規模及組成。

中國在國際貿易中發揮日益關鍵的作用，其經濟增長已成為乾散貨航運市場增長的重要推動力，尤其是中國國內需求增長超過國內產量的商品。該等商品由原材料(如鐵礦石、礬、鎳礦石、鋅及銅精礦)至大豆、小麥、玉米及燃油不等。例如，中國的鐵礦石海運進口量由二零零四年的2.047億噸增加至二零零五年的2.706億噸，增幅為32.2%。於二零零四年至二零零六年，中國的國內生產總值由約人民幣159,878億元增加至約人民幣210,871億元，增幅為31.9%。我們相信，此趨勢將會持續。

增加油輪業務的市場份額

由於迅速的產業化及經濟增長，加上對獲得石油供應及安全運輸的需求日益增加，中國對原油的需求增長近年來相當可觀。為把握此趨勢，我們有意進一步拓展至油輪業務，以擴大我們的收入來源、分散營運風險及吸納新客戶。我們的共同控制實體海安油運已訂購一艘新造雙殼極大型油輪，於二零零八年交付。我們亦計劃於未來五年內購入多艘雙殼極大型油輪，將我們自有油輪船隊的運載能力擴大至約120至180萬載重噸。我們就將予收購的雙殼油輪作出的資本開支預算約為510,000,000美元，其中並不包括海安油運撥付其訂購的雙殼極大型油輪的資本開支。我們相信，我們的新型環保雙殼油輪將降低營運成本、提高效率及增強我們的競爭力。

加強與主要客戶的現有長期關係並物色新客戶

我們有意加強與主要客戶的現有關係，並通過物色新客戶擴大我們的客戶網。為實現此目標，我們計劃繼續擴大我們服務的範圍及提升靈活性，致力於向客戶提供優質及全面的服務。我們與主要船舶經紀建立緊密關係，據此船舶經紀在不同階段中參與我們與客戶的相互交流。船舶經紀於我們初期查詢潛在客戶、我們與客戶安排出租或出售貨船以及履行我們與客戶訂立的合約時提供協助。船舶經紀一般於交易進行時促進我們與客戶的溝通，並可能於糾紛出現時擔任調停人。於簽訂租約時，我們通常向船舶經紀支付租金或運費的1.25%作為佣金，而於買賣貨船時，我們通常支付總代價的1%作為彼等的佣金。佣金於我們收到船舶經紀發出的佣金發票後償付，而相關償付方式乃按照我們之間的協定進行。我們將在其協助下致力繼續擴大我們的客戶層。

我們亦力求改善各項業務市場推廣及品牌活動的配合，並推行我們的售後計劃，以便更好地服務我們的現有客戶並在市場上物色新客戶。此外，我們亦注重與更多客戶建立更長期的關係，以維持能夠產生穩定現金流量的穩定業務量。

通過進一步改善企業管治及管理體制，增強我們的盈利能力

我們致力在各項業務上嚴格遵守良好的企業管治政策，因為我們相信負責的管理是贏得客戶信賴的關鍵，能夠提高我們的聲譽並帶來新商機。

我們計劃在企業管治及內部監控方面採納業內的最佳實務與準則，根據本集團的實際情況逐步實施香港聯交所及相關行業監管機構推薦的最佳實務，善用高級管理層的專長和經驗，推動我們的業務發展。

我們擬進一步強化內部管理，清晰界定各營運單位的責任，以確保高效有序的營運及對市場狀況快速作出反應。在保持靈活性及效率的同時，我們銳意通過完善財務及成本控制制度改善我們的整體財務及成本控制能力(包括內部審查及外部申報程序)，以與我們的企業管治發展保持同步，並為財務管理人員提供進一步培訓。我們亦有意實施更嚴格的財務規定以管理負債、流動資金及現金流量，確保我們整體財務狀況良好且擁有足夠財務資源擴展業務。

我們亦致力於改善我們的管理制度，以提高我們營運管理的效率，從而增強我們的盈利能力。

我們相信，通過將該等企業管治及成本控制制度相結合，我們將能夠提升營運表現並提高我們在航運行業的競爭力。

我們的業務營運

一般資料

以自有乾散貨船隊規模計算，我們是中國最大的船務公司之一。此外，我們亦擁有一支油輪及集裝箱船船隊。我們的主要業務為收購、擁有及經營船隊。我們的主要收益來源是通過向第三方租賃乾散貨船及集裝箱船產生的租金收入。該等第三方一般使用我們的貨船提供貨物運輸服務。我們乾散貨船運輸的主要貨物為鐵礦石、穀物、玉米及鋼材，而我們的集裝箱船一般運輸集裝箱貨物。就我們的油輪船隊而言，我們主要通過向貨主提供航運服務並將原油從中東運至亞太地區(尤其是中國)賺取收益。此外，我們亦提供其他航運相關服務，如船舶管理及船務代理服務。

業 務

我們出租自有貨船。截至二零零七年六月三十日，我們的自有船隊共有34艘貨船。下表載列於二零零七年六月三十日我們的船隊按貨船類型以及貨船噸位劃分的分析：

	貨船數目	總噸位 (載重噸)
乾散貨船		
多用途貨船	2	64,994
小靈便型／大靈便型貨船	13	457,241
巴拿馬型貨船	11	807,754
油輪		
極大型油輪	3	832,453
集裝箱船	5	38,981
總計	34	2,201,423

下表載列我們各主要營運項目於營業記錄期間的收益：

	截至十二月三十一日止年度			截至
	二零零四年 (千美元)	二零零五年 (千美元)	二零零六年 (千美元)	六月三十日 止六個月 二零零七年 (千美元)
乾散貨航運	239,729	257,028	190,330	107,686
原油航運	35,616	32,475	44,365	17,425
集裝箱航運	8,362	13,995	11,739	4,943
其他	941	1,083	1,081	572
總計	284,648	304,581	247,515	130,626

我們通過按照兩類基本合同出租貨船提供航運服務，從而產生收益：

- **期租租約。**期租租約是指船東按固定期間出租貨船。船東負責提供船員及支付營運開支，而承租人則負責支付航程成本。船東每日收取租金，通常每隔十五日提前結清付款。租金總額乃根據租賃期限釐定。根據期租租約，船東須面對與貨船營運及承租人履行租約有關的風險，而承租人則可能面對與港口、發貨人、貨物裝卸及天氣有關的風險。我們的絕大部分乾散貨船及集裝箱船採用期租租約。
- **程租租約。**程租租約是指船東按裝貨港與卸貨港之間的具體航程出租貨船。船東負責支付營運成本及航程成本。船東按港口之間的貨物運輸距離收取運費。我們的大部分程租租約為單程性質。我們收取的付款通過裝船的貨物總噸數／件數乘以議定運費率(以每噸／每件貨幣表示)計算。倘為乾散貨物航運，通常於根據租約在將貨物裝載於船上後數日支付約80%至95%的運費，餘額於卸載貨物後一個月內結清。倘為油輪航運，通常於根據租約卸載貨物後數日支付所有運費。根據程租租約，船東不僅須承擔與發貨人、貨船營運及承租人履行租約有關的風險，而且還須承擔與港口、貨物裝卸及天氣有關的風險，而承租人則可能面對與發貨人及貨物延遲裝卸有關的風險。我們的油輪全部採用程租租約。

海運業務

我們一般按期租租約出租乾散貨船及集裝箱船，油輪則一般訂立程租租約。

乾散貨

我們出租乾散貨船用於在世界各地沿全球主要貿易航線運輸乾散貨物，主要包括鐵礦石、煤炭、穀物、鋼材及其他商品。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們從乾散貨船租賃賺取的收益分別為239,700,000美元、257,000,000美元、190,300,000美元及107,700,000美元。

合約

我們主要按期租租約出租乾散貨船，偶爾按程租租約租賃乾散貨船。我們考慮市況、市場風險及流動性等因素，管理期租租約的期限。因此，準確瞭解市場趨勢是盡量提升收益的關鍵。截至二零零七年六月三十日，我們的所有貨船均按期租租約出租。我們約50%的貨船(按運載能力及貨船數目計算)的租期不足一年，其餘50%貨船的租期則超過一年。我們可能根據市況變動不時調整我們租賃安排的結構，從而維持穩定的收益來源並降低我們受市場波動的影響。我們日後可能考慮採用租船貨運合約。租船貨運合約與程租租約相同，但租船貨運合約是關乎協議期限內兩次或以上的海運航程。協議期限可長達數月或數年。我們相信，租船貨運合約亦有助我們維持穩定的收益來源。

我們於二零零三年開始參與一個由International Handybulk Carriers Management Limited管理的商業聯營體。商業聯營體是受聯營體管理人管理的具有不同所有權的類似類型貨船組合。船東應向聯營體管理人交付貨船，倘退出聯營體，船東應在其簽署的聯營體條款所規定的時間向聯營體管理人提前發出若干月份的通知。聯營體管理人將貨船作為單一、結構緊密的單位進行銷售，並收集於適當時候根據聯營體條款中載明的測重系統分配予個別船東的盈利。聯營體支付船用燃料成本及港口費用，而船東負責貨船的維修及保養以及船員的薪酬。我們的兩艘貨船Great Concord及Great Creation已成為IHC聯營體(於二零零一年成立的聯營體)的成員。該聯營體將大量貨船作為綜合運輸系統進行營運，我們相信此有助於獲取穩定的收益並降低我們受市場波動的影響。於二零零七年，由於我們對營運作出調整，我們決定退出IHC聯營體，一艘貨船已於二零零七年八月底退出，而另一艘將於十二月底退出。視乎海運市場狀況及我們策略而定，我們日後可能考慮加入商業聯營體。

貨船

截至二零零七年六月三十日，我們擁有26艘乾散貨船，其中包括兩艘多用途貨船、十三艘小靈便型／大靈便型貨船及11艘巴拿馬型貨船。截至最後實際可行日期，我們已訂購建造總運載能力約為128,000載重噸的四艘小靈便型貨船，預期於二零一零年交付，並訂購建造總運載能力約為720,000載重噸的四艘新好望角型貨船，其中一艘預期於二零零九年交付，兩艘預期於二零一零年交付，另外一艘預期於二零一一年交付。

業 務

下表載列我們的自有乾散貨船於所示期間的使用率資料。

	截至十二月三十一日止年度			截至
				六月三十日
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	止六個月 二零零七年
使用率				
營運總日數 ⁽¹⁾	9,990	9,903	9,426	4,487
停租總日數 (因維修及保養除外)	0	13	3	9
貨船因維修及保養而 無法使用的總日數	360	259	262	210
船隊使用率 ⁽²⁾	96.5%	97.3%	97.3%	95.3%

附註：

- (1) 指各貨船出租的總日數之和。
- (2) 指營運總日數除以總日數的百分比。

下表載列有關我們自有乾散貨船於二零零七年六月三十日的期租租約概要。

租約期 ⁽¹⁾	可用運載能力(載重噸)		貨船數目	
六個月以下	142,646	10.7%	3	11.5%
六個月至一年	503,299	37.8%	11	42.3%
一年至三年	632,480	47.6%	10	38.5%
三年以上 ⁽²⁾	51,542	3.9%	2	7.7%
總計	<u>1,329,967</u>	<u>100.0%</u>	<u>26</u>	<u>100.0%</u>

附註：

- (1) 指各份租約的合約期限。
- (2) 指參與IHC聯營體的兩艘貨船，其中一艘已於二零零七年八月底退出，而另一艘將於二零零七年十二月底退出。

我們訂有將於二零零七年、二零零八年及二零零九年到期的現有期租租約的自有乾散貨船的運載能力分別為384,871載重噸、798,884載重噸及146,212載重噸。

於營業記錄期間內，我們不時按期租租約從第三方租入乾散貨船，用作運載主要從加拿大到中國的貨物，而此類別的期租租約總數為51份。所有乾散貨船均以五個月以下的短期租約租用，而大部分租約期介乎40至60日不等。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們就租用乾散貨船產生的租金開支分別約為12,800,000美元、22,600,000美元、22,100,000美元及14,100,000美元。使用短期期租租約租用第三方的貨船方式較為靈活，可滿足我們航運運載能力需求的短期增加。

航線

我們向承租人出租乾散貨船，承租人完全控制貨船的營運，包括決定裝卸港口及航線，但該等港口及航線不得超出我們租約中列明的限制。我們的貨船並無固定航線，但大部分貨船是用於在世界各地沿主要全球貿易航線運輸乾散貨物。

油輪服務

我們目前通過旗下極大型油輪提供原油航運服務，而現階段無意營運其他類似的油輪。我們於二零零四年進軍油輪市場，當時中國的石油需求正快速增長。我們還致力通過擴大市場份額，從上述需求中受惠。我們目前致力擴展旗下油輪業務。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的自有油輪運載的貨物總量分別約為340萬噸、460萬噸、520萬噸及320萬噸，我們從油輪服務賺取的收益分別為35,600,000美元、32,500,000美元、44,400,000美元及17,400,000美元。我們自有油輪運載的貨物總量增加，主要由於非經合組織的亞洲國家（尤其是中國）的原油需求不斷增加所致。此外，我們於二零零七年運往東南亞的貨物較東亞（主要為南韓、日本及中國）為多，這使得每一航程縮短，亦令我們油輪運載的貨物總量增加。

合約

我們目前在現租市場按程租租約營運我們所有的油輪，從而保持我們在貨船調配方面的靈活性。我們相信，此種營運模式使我們得以把握因石油市場波動而出現的市場機遇。倘若我們按目前計劃於日後擴大油輪船隊的規模，我們亦會考慮採用租船貨運合約及期租租約。

業 務

貨 船

我們目前營運兩艘全資擁有單殼極大型油輪 (Grand King及Grand Explorer) 及一艘共同擁有單殼極大型油輪(Grand Mountain)，Grand Mountain由我們及商船三井株式會社 (日本最大的船務公司之一) 各自擁有50%。於最後實際可行日期，我們的共同控制實體海安油運已委託建造一艘雙殼極大型油輪，運載能力約為310,000載重噸，預期將於二零零八年交付。

下表載列我們的自有油輪於所示期間的使用率資料。

	截至十二月三十一日止年度			截至 六月三十日 止六個月
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年
使用率				
營運總日數 ⁽¹⁾	603	909	1,035	516
停租總日數				
(因維修及保養除外)	0	0	0	0
貨船因維修及保養而 無法使用的總日數	0	186	60	27
船隊使用率 ⁽²⁾	100%	83.0%	94.5%	95.0%

附註：

(1) 指各貨船出租的總日數之和。

(2) 指營運總日數除以總日數的百分比。

於營業記錄期間內，我們透過我們的共同控制實體海安油運租用及營運三艘第三方擁有的極大型油輪。目前，我們營運兩艘單殼極大型油輪MT Welsh Venture及MT Navix Astral，乃分別於二零零六年十一月及二零零七年四月根據一年期租約從商船三井株式會社租入。兩艘極大型油輪的期租租約將分別於二零零七年十一月及二零零八年四月屆滿，我們目前並無任何計劃為兩艘極大型油輪的租約續期。我們亦營運一艘單殼極大型油輪MT Oriental Venture，乃從商船三井株式會社租入，租期由二零零四年九月至二零零七年一月。截至二零零四年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，全部租入極大型油輪的溢利貢獻分別約為1,000,000美元、31,000美元及495,700美元，而我們於截至二零零五年十二月三十一日止年度錄得損失約745,700美元。同期，海安油運就三艘租入極大型油輪支付的租金分別約為12,100,000美元、16,300,000美元、20,900,000美元及6,500,000美元。

業 務

由於中國接受關於油輪營運狀況的國際海事組織規定以防止海洋污染，根據中國海事局發佈的通知，到二零一零年，不符合國際海事組織規定的油輪不得進入任何中國港口或離岸碼頭。因此，我們須於二零一零年之前通過購置全新或二手雙殼油輪，以雙殼油輪取代單殼油輪。我們的共同控制實體海安油運已訂購建造一艘新建雙殼極大型油輪，於二零零八年交付。我們可能會考慮購置更多雙殼油輪以擴大我們營運所在服務航線的數目，同時增加我們在油輪服務業務中的市場份額。

航線

我們油輪的主要航線涵蓋阿拉伯海灣的主要港口(如沙特阿拉伯的Ras Tanura及阿曼的Mina al Fahal)至中國(如寧波、青島及大連)及東亞(如台灣的麥寮、南韓的麗水及日本的苫小牧)的多個主要港口。下表載列自有油輪於截至二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月已裝運的貨物總量。

船名 ⁽¹⁾	截至二零零六年十二月三十一日止年度			截至二零零七年六月三十日止六個月		
	已裝運 貨物總量(千噸)	運往中國的 貨物總量(千噸)	運往中國的 貨物總量 佔已裝運	已裝運 貨物總量(千噸)	運往中國的 貨物總量(千噸)	運往中國的 貨物總量 佔已裝運
			的百分比			的百分比
Grand King	1,815	714	39.3%	975	259	26.6%
Grand Explorer	1,887	649	34.4%	1,123	271	24.1%
Grand Mountain	1,523	455	29.9%	1,108	254	22.9%
總計	<u>5,225</u>	<u>1,818</u>	<u>34.8%</u>	<u>3,206</u>	<u>784</u>	<u>24.5%</u>

附註：

- (1) 由於自商船三井株式會社租賃的兩艘極大型油輪的期租租約即將到期，該等貨船裝運的貨物量未計入上表。

業 務

集裝箱

我們出租集裝箱船主要用於沿亞太地區貿易航線進行運輸。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們來自集裝箱船租賃業務的收益分別為8,400,000美元、14,000,000美元、11,700,000美元及4,900,000美元。

合約

我們按期租租約租賃所有集裝箱船。下表載列我們自有集裝箱船於二零零七年六月三十日的期租租約概要。

租約期 ⁽¹⁾	可用運載能力 (載重噸)		貨船數目	
六個月至一年	25,525	28.62%	4	44.44%
一年至三年 ⁽²⁾	63,653	71.38%	5	55.56%
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
總計	<u>89,178</u>	<u>100.0%</u>	<u>9</u>	<u>100.0%</u>

附註：

(1) 指各份租約的合約期。

(2) 包括已就將於二零零八年交付的四艘新建造集裝箱船訂立的租約。

我們目前訂有將於二零零七年、二零零八年及二零零九年到期的現有期租租約的自有集裝箱船的運載能力分別為零、38,978載重噸及零。

業 務

貨 船

於二零零七年六月三十日，我們擁有五艘集裝箱船。下表載列我們的自有集裝箱船於所示期間的使用率資料。

	截至十二月三十一日止年度			截至
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	六月三十日 止六個月 二零零七年
使用率				
營運總日數 ⁽¹⁾	1,771	1,823	1,774	859
停租總日數				
(因維修及保養除外)	0	0	0	0
貨船因維修及保養 而無法使用的總日數	54	2	51	46
船隊使用率 ⁽²⁾	97.0%	99.9%	97.2%	94.9%

附註：

- (1) 指各貨船出租的總日數之和。
- (2) 指營運總日數除以總日數的百分比。

我們已訂購建造四艘新集裝箱船，總運載能力為3,380標準箱或約50,200載重噸。全部四艘貨船均預定於二零零八年交付。

航 線

我們向承租人出租集裝箱船，承租人完全控制貨船的營運，包括決定裝卸港口及航線，但該等港口及航線不得超出我們租約中列明的限制。我們的貨船並無固定航線，但大部分集裝箱船主要用於沿亞太地區貿易航線運輸集裝箱。

定價政策及付款

我們就收取租金收入考慮多項定價因素。該等因素一般包括國際航運市場的供求、我們有意採用的租約期、貨船可用的時間及地點、貨船的技術特點等。根據我們與客戶訂立的期租租約，我們的客戶通常應每隔十五日提前支付租金。根據油輪的程租租約，運費一

般於航程結束後三至五個工作日內支付，而根據乾散貨船的程租租約，約80%至95%運費一般於完成裝貨後三至七個工作日內支付，餘額於完成卸貨後一個月內支付。我們的會計及財務部門將定期發出賬單，租船部及業務部將定期核對賬單狀況並催促客戶支付尚未付款的賬單。

其他航運相關服務

除海運服務外，我們亦提供其他航運相關服務(如船舶管理服務及船務代理服務)。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們其他航運相關服務產生的收益分別約為900,000美元、1,100,000美元、1,100,000美元及600,000美元。

船舶管理

我們的服務包括提供技術管理、安排保險及提供商業服務，如租賃貨船及為第三方協商租金費率。我們為旗下大部分貨船承擔船舶管理服務。我們已積累豐富經驗，有能力向第三方提供此類服務。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，向第三方客戶提供船舶管理服務產生的收益分別約為143,000美元、122,000美元、113,000美元及36,000美元。

船務代理

作為我們的船舶營運及管理業務的擴展，我們亦透過我們的全資附屬公司Sinotrans Agencies (S) Pte Ltd.及Sinotrans Canada Inc.向船東及船舶營運商提供船務代理服務，重點地區為新加坡及加拿大。船務代理服務費一般於考慮市價及客戶與我們之間的過往慣例後經磋商協定。

我們的船務代理服務包括負責辦理貨船進港及／或離港、安排領航、停泊、貨船裝卸、訂艙的手續及代表承運人安排船務文件、簽署提單、安排運輸及轉運貨物及代表承運人收取運費及支付款項及其他與代理有關的服務。

我們的船隊

一般資料

我們的目標為憑藉一支能夠在世界各地佔有更大市場份額及吸納更多客戶的船隊，擴大營運範圍。我們相信，透過應用各種提升噸位的方法，我們能夠盡量使用我們的船隊並提供航運運載能力短暫增加的需求。我們一般透過訂購新建造貨船及收購二手貨船為我們的船隊提升噸位。

截至二零零七年六月三十日，我們營運一支由34艘貨船組成的自有船隊，總運載能力約為220萬載重噸。

下表載列我們於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日的自有貨船數目及該等貨船於所示日期的總噸位：

	於十二月三十一日				於六月三十日			
	二零零四年		二零零五年		二零零六年		二零零七年	
	貨船數目	總噸位 (千載重噸)	貨船數目	總噸位 (千載重噸)	貨船數目	總噸位 (千載重噸)	貨船數目	總噸位 (千載重噸)
乾散貨船								
多用途貨船	2	65	2	65	2	65	2	65
小靈便型/ 大靈便型貨船	15	548	14	501	13	457	13	457
巴拿馬型貨船	11	808	11	808	11	808	11	808
油輪								
極大型油輪	3	832	3	832	3	832	3	832
集裝箱船	5	39	5	39	5	39	5	39
總計	36	2,292	35	2,245	34	2,201	34	2,201

於營業記錄期間內，我們亦根據期租租約不時租入部分由第三方擁有的極大型油輪及乾散貨船，以滿足我們航運運載能力的需求增加。我們目前並無採用除短期租賃第三方擁有的貨船之外的任何方法來滿足航運運載能力短暫增加的需求。

業 務

下表概述我們各類型貨船一般運輸的各類產品：

貨船類型	產品類型
多用途貨船	林業產品、一般貨物、煤炭、木材、集裝箱、糖、袋裝米、鋼材及廢料
小靈便型貨船	煤炭、穀物、鋼材、水泥、碳酸鉀、米、糖、石膏、木材、廢料及硫磺
大靈便型貨船	煤炭、穀物、鋼材、水泥、碳酸鉀、米、糖、石膏、木材、廢料及硫磺
巴拿馬型貨船	鐵礦石、煤炭、穀物、水泥、碳酸鉀、鋁礬土及磷酸鹽
好望角型貨船	鐵礦石、煤炭
油輪—極大型油輪	原油
集裝箱船	集裝箱

貨船

我們的自有貨船平均船齡約為9.986年，乾散貨船及集裝箱船使用期限介乎25年至30年。然而，極大型油輪的使用期限僅為25年。此外，國際海事組織現時規定於二零一零年前將所有單殼極大型油輪淘汰。

下表載列於最後實際可行日期我們的自有貨船及訂立合同將予購置的新建造貨船的若干詳情：

貨船名稱	載重噸／ 標準箱 ⁽¹⁾	建造年份／ 預期交付時間	船齡 ⁽¹⁰⁾ (年)	船旗國
多用途貨船				
Great Blossom	32,509	一九九九年九月	7.7	香港
Great Immensity	32,485	一九九九年十二月	7.5	香港
小靈便型貨船				
Trans Friendship ⁽²⁾	24,021	一九九九年二月	8.3	香港
Great Concord	24,159	一九九九年三月	8.2	香港
Great Harmony	24,159	一九九九年五月	8.1	香港
Great Creation	27,383	一九九八年七月	8.9	香港
Great Motion	27,338	一九九八年九月	8.7	香港
Great Success	27,172	一九九八年十月	8.7	香港
Great Gain	27,140	一九九八年十一月	8.6	香港

業 務

貨船名稱	載重噸／ 標準箱 ⁽¹⁾	建造年份／ 預期交付時間	船齡 ⁽¹⁰⁾ (年)	船旗國
小靈便型貨船 ⁽³⁾⁽⁴⁾	32,000	二零一零年三月 ⁽⁶⁾	—	—
小靈便型貨船 ⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾	32,000	二零一零年六月 ⁽⁶⁾	—	—
小靈便型貨船 ⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾	32,000	二零一零年十月 ⁽⁶⁾	—	—
小靈便型貨船 ⁽³⁾⁽⁴⁾	32,000	二零一零年十二月 ⁽⁶⁾	—	—
大靈便型貨船				
Great Calm	45,215	一九九六年八月	10.8	香港
Great Peace	45,259	一九九六年三月	11.2	香港
Great Happy	45,248	一九九七年三月	10.2	香港
Great Prestige	46,193	一九九八年四月	9.2	香港
Great Majesty	46,194	一九九八年二月	9.3	香港
Great Scenery	47,760	二零零二年八月	4.8	香港
巴拿馬型貨船				
Great Luck	71,399	一九九八年二月	9.3	香港
Great Bless	73,251	一九九七年八月	9.8	香港
Great Jade	73,192	一九九七年十月	9.7	香港
Great Bright	73,242	一九九七年十二月	9.5	香港
Great Glory	73,274	一九九七年十一月	9.6	香港
Great Ambition	73,725	一九九九年八月	7.8	香港
Great Loyalty	73,659	一九九九年九月	7.7	香港
Great Prosperity	73,679	一九九九年七月	7.9	香港
Great Wisdom	74,293	二零零零年三月	7.2	香港
Great Century	73,747	二零零零年一月	7.4	香港
Great Intelligence	74,293	二零零零年六月	7.0	香港
好望角型貨船				
BC1800-7 ⁽³⁾	180,000	二零零九年十二月 ⁽⁶⁾	—	—
BC1800-8 ⁽³⁾	180,000	二零一零年十月 ⁽⁶⁾	—	—
BC1800-9 ⁽³⁾	180,000	二零一零年十二月 ⁽⁶⁾	—	—
BC1800-10 ⁽³⁾	180,000	二零一一年三月 ⁽⁶⁾	—	—
油輪－極大型油輪				
Grand King	285,690	一九九零年八月 ⁽⁷⁾	16.8	香港
Grand Explorer	285,768	一九九零年七月 ⁽⁸⁾	16.9	香港
Grand Mountain ⁽²⁾	260,995	一九九三年十二月 ⁽⁹⁾	13.5	香港
Grand Sea ⁽³⁾⁽⁵⁾	310,000	二零零八年三月 ⁽⁶⁾	—	—

業 務

貨船名稱	載重噸／ 標準箱 ⁽¹⁾	建造年份／ 預期交付時間	船齡 ⁽¹⁰⁾ (年)	船旗國
集裝箱船				
Jin Da	338	一九九四年九月	12.7	香港
Jin Teng	338	一九九四年六月	13.0	香港
Trade Worlder	385	一九九三年四月	14.2	香港
Trade Hope	385	一九九三年七月	13.9	香港
MSC Algerie	784	一九九二年五月	15.1	香港
Trade Integrity ⁽³⁾	847	二零零八年一月 ⁽⁶⁾	—	—
Trade Sincerity ⁽³⁾	847	二零零八年三月 ⁽⁶⁾	—	—
Trade Elegancy ⁽³⁾	847	二零零八年五月 ⁽⁶⁾	—	—
Trade Endeavor ⁽³⁾	847	二零零八年七月 ⁽⁶⁾	—	—

附註：

- (1) 僅適用於集裝箱船。
- (2) 該貨船由我們及商船三井株式會社共同擁有。
- (3) 已委託建造。
- (4) 尚未有貨船名稱。
- (5) 該貨船將由我們及商船三井株式會社共同擁有。
- (6) 預期交付日期。
- (7) Grand King乃於二零零四年六月二十三日作為二手貨船購入。
- (8) Grand Explorer乃於二零零四年六月八日作為二手貨船購入。
- (9) Grand Mountain乃於二零零四年六月九日作為二手貨船購入。
- (10) 截至二零零七年六月三十日。

此外，我們的共同控制實體海安油運根據一年期租約從商船三井株式會社租入兩艘單殼極大型油輪，而前述的期租租約分別於二零零七年十一月及二零零八年四月到期，詳情如下：

貨船名稱	載重噸	建造年份	船齡 (年)	船旗國
MT Welsh Venture	280,491	一九九一年十二月	15.5	巴拿馬
MT Navix Astral	275,644	一九九六年三月	11.2	巴拿馬

新建造貨船

我們委托日本、韓國及中國的主要船塢建造新建造貨船。訂購新建造貨船與交付貨船之間一般相隔兩至三年，視乎新建造貨船的規格及船塢是否具備適當資源而定。我們已訂購12艘新建造貨船，包括四艘小靈便型乾散貨船、四艘好望角型乾散貨船及四艘集裝箱船。預期四艘小靈便型乾散貨船將於二零一零年交付予我們。預期四艘好望角型乾散貨船將於二零零九年至二零一一年間交付予我們。預期四艘集裝箱船將於二零零八年交付予我們。此外，我們的共同控制實體海安油運已訂購一艘雙殼極大型油輪，預期將於二零零八年交付。

收購二手貨船

我們收購二手貨船作為購置貨船的另一來源。當我們決定於二手市場收購貨船時，我們一般委聘信譽良好的船舶經紀協助我們於二手市場採購符合我們要求的一定數量的貨船。我們通常於購買前在可行情況下檢驗貨船及在相關船級社進行記錄調查。

於二零零四年一月一日至二零零七年六月三十日期間，我們合共購置兩艘二手極大型油輪，並合共支付66,500,000美元。我們的共同控制實體海安油運亦購置一艘二手極大型油輪。這三艘二手貨船全部從獨立第三方購入，其代價乃根據多項商業因素釐定，包括但不限於貨船的船齡、貨船的狀況及市場價格比較。在決定是否購置二手貨船或新貨船時，我們考慮多項因素，包括船隊的發展需要、租金費率及運費費率的波動、二手貨船及新貨船的市場供求以及目標貨船的價格及狀況。該等決定受我們盡量提升經營業績的努力所推動。我們於未來數年可能考慮於二手市場收購更多貨船來擴充我們的船隊。

為收購貨船提供資金

我們主要通過銀行貸款與自有現金資源相結合的方式為購置新建造貨船及二手貨船提供資金。儘管我們於營業記錄期間的銀行貸款不多，我們於過往多年與商業銀行緊密合作，建立了非常良好的信用記錄。此外，我們不時利用中國外運集團與商業銀行的密切關係，並於過去以中國外運集團的名義取得銀行貸款，這亦有助於我們與部分國內外大型銀行建立良好關係。作為集團內部融資安排的一部分，我們過往曾從中國外運集團獲得大部分資金。於上市後，我們計劃主要通過銀行貸款為收購貨船提供資金。視乎市況及利率，我們可能尋求其他方面的融資(如融資租約或光船租約)。

業 務

新建造貨船一般分五期付款。我們通常於建造合同生效時支付首期款項，另外三期款項分別於貨船開始製造、完成裝置龍骨及船舶下水後四至五個銀行工作日內支付，最後一筆款項一般於交付時支付。下表載列收購四艘集裝箱船、一艘極大型油輪、四艘小靈便型乾散貨船及四艘好望角型乾散貨船的各期款項的估計付款百分比：

	第一期	第二期	第三期	第四期	第五期
集裝箱船	10%	10%	10%	10%	60%
油輪	10%	—	10%	10%	70%
小靈便型乾散貨船	30%	10%	10%	10%	40%
好望角型乾散貨船	20%	20%	20%	20%	20%

於最後實際可行日期，概無任何購置二手貨船的未支付款項。於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日，建造新建造貨船的未支付款項分別為35,600,000美元、73,000,000美元、63,000,000美元及279,900,000美元。我們於最後實際可行日期已委託建造貨船的結餘預期將於二零一一年三月付清。

銷售及營銷

我們相信，我們的主要營銷優勢在於我們能提供優質航運及船舶管理服務、我們的良好聲譽及廣為人知的品牌。我們受惠於過往與母公司中國外運集團公司維持的緊密關係，使我們擁有廣泛的全球運輸及物流網絡及廣大的客戶群。中國外運品牌亦在航運行業得到廣泛認同，我們相信這代表優質服務，使客戶忠誠度及我們航運業務的業務量得以提高。此外，我們定期舉行部門會議，組織管理層討論會議及內部審查，並接受ABS進行的外部審查及ABS與CCS參加的船上審查。通過該等措施，我們在日常營運中實施船上管理及安全、質量及環保制度，確保我們的航運服務及船舶管理服務的質量。

主要客戶

我們的主要客戶包括全國、地區及國際船務公司、石油製造商及石油進口商。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的五大客戶應佔我們收益的百分比分別約為57.6%、45.0%、37.8%及42.4%。我們的五大客戶大部分為從事乾散貨航運的國際船務公司。同期，來自我們的最大客戶中國外運集團的收益佔我們總收益約31.0%、25.7%、14.8%及15.2%。截至二零零四

年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的董事或彼等各自的聯繫人或就我們的董事所知擁有我們股份超過5%的任何股東概無擁有我們的五大客戶（惟中國外運集團本身為我們的最大客戶除外）任何權益。我們一般透過船舶經紀的推薦以及我們於過往交易中建立的客戶聯系物色客戶。在物色客戶時，我們原則上會考慮過往在國際航運市場上具有良好信譽及記錄的客戶。為確保目標客戶信譽卓著，我們除作出查詢外，亦與船舶經紀緊密合作，其將因應我們的要求向過往曾與目標客戶進行交易的公司作出查詢。

主要供應商

我們的主要供應商包括船員配備代理、船用燃料供應商及維修保養服務供應商。應付供應商的費用通常由合同訂約方經考慮市價、供應商的聲譽、船用燃料的質量與維修保養服務等因素後磋商協定。付予船員配備公司的款項通常於簽訂合同後三十日內支付，而付予船用燃料供應商與維修保養供應商的款項通常於我們收到彼等發出的發票後三十日內支付。我們偶然須於維修保養開始前支付部分費用，或於維修保養完結時但貨船交回我們前支付部分或全部未付費用。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的五大供應商應佔採購百分比分別約為21.2%、25.3%、26.0%及23.9%。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，來自我們的最大供應商的採購額分別佔我們的總採購額約10.0%、11.2%、9.6%及6.4%。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的董事或彼等各自的聯繫人或就我們的董事所知擁有我們股份超過5%的任何股東概無擁有我們的五大供應商任何權益。

競爭

海運行業競爭十分激烈。在乾散貨船、油輪及集裝箱業務等各項業務中，我們面臨來自國內、地區及國際船務公司的激烈競爭。

儘管為資本密集、進入門檻較低及競爭激烈，乾散貨航運市場幾乎雷同。市場上具備全面的支援服務網絡讓新投資者可分擔大部分業務職能，使新投資者可輕易進軍此市場。油輪界別方面，由於安全及環保要求日益嚴格，一級承租人將只會租賃最優質的船舶，而

油輪船東的相關營運成本已增加，因此該界別的進入門檻較高。油輪行業的整合將使競爭加劇。在進入門檻同樣較高的集裝箱船界別，國際大型企業正由於其在全球經濟體系中競爭、滿足客戶需求不斷增加或提供更高質量的服務及降低成本方面的能力而取得更大競爭優勢。

根據Clarkson Research的數據，以自有乾散貨船隊規模計算，我們是中國第三大船務公司。我們的兩名主要競爭對手中國遠洋運輸(集團)總公司(「中遠」)及中國海運(集團)總公司(「中國海運」)合共控制中國船隊總數約70%(以載重噸計算)。中遠及中國海運均具有更加多元化的船隊，包括集裝箱船、乾散貨船及其他類型貨船。相比之下，我們的船隊較小及多元化程度較低，可能對我們擴充市場份額造成限制。然而，另一方面，我們相信我們的船隊更加專注及現代化，集中於近期展示出龐大發展潛力的乾散貨航運界別及油輪界別，我們相信，此將有助提高盈利能力並減少經常開支。

我們相信，航運行業的主要競爭因素為(1)租金費率及運費、(2)船東提供的服務及(3)貨船的質量及表現記錄。我們相信，我們具有強大的競爭實力。我們貨船的平均船齡遠低於世界平均水平。我們管理的貨船幾乎全部為我們自有貨船，我們以船隊的一貫卓越表現而自豪。我們銳意在航運行業保持高度競爭力。

技術管理

一般資料

由於我們致力於向客戶提供最高水準的服務，我們在內部執行技術管理，確保達致安全及質量管理的最高標準並維持最佳的行業慣例。我們有資格根據ISM規則對乾散貨船及其他貨船提供技術管理。我們目前為所有自有集裝箱船及自有乾散貨船承擔技術管理，惟四艘乾散貨船由一家提供廣泛航運相關服務的香港公司巴拉歌船務有限公司提供技術管理除外。我們與巴拉歌船務有限公司維持長期合作關係。我們相信，外判技術管理服務予巴拉歌船務有限公司使我們可比較工作成本及質量，有助我們改善本身的技術管理服務。我們與巴拉歌船務有限公司均有意為相互利益維持合作關係。巴拉歌船務有限公司為本公司的關連人士。請參閱本招股章程「關連交易」一節。由於我們尚未取得對油輪進行技術管理的資格，我們目前僱用在馬來西亞成立的第三方船舶管理供應商Eurasia International (L) Limited及新加坡的油輪管理公司MOL Tankship Management (Asia) Pte Ltd為我們的全部三艘油輪提供技術管理服務。Eurasia International (L) Limited及MOL Tankship Management (Asia) Pte Ltd均並非本公司的關連人士。我們亦準備在高級管理層認為合適的時候向若干第三方提供技術管理服務。

技術管理的原則：安全、質量及環保管理

我們旨在維持最高的安全及質量管理及環保標準。我們已通過ABS根據ABS指引進行的審查，該指引反映了ISM規則、質量管理體系—ISO 9000：2000及環境管理體系—ISO 14001：1996的規定，我們亦於二零零七年七月二十五日獲得臨時安全、品質及環保證書，作為上一份證書的續期。於二零零七年進行審查時發現若干文件不合規的情況，我們已向ABS建議作出更正行動並完成大部分更正行動。我們預期，於ABS滿意我們作出的更正行動後，將可於臨時證書到期前獲ABS發出有效期為五年的全期證書，而董事認為，獲發有關的全期安全、品質及環保證書方面並無障礙。安全、品質及環保證書須經ABS每年審查方屬有效。我們已根據政府規例及國際認可標準制定安全規則並實施多項政策（當中列明貨船安全營運的各項指示及程序）以及緊急協議。我們不斷向全體船員提供內部安全訓練，同時要求船上全體船員熟悉安全規則和規例。我們亦為我們的貨船制定全面的質量要求及建立環保制度，包括一系列客觀方法程序及防污染措施。我們還定期進行檢驗，確保符合該等措施。

此外，我們已根據ISPS規則載列的規定通過ABS及CCS等獲認可的國際船級社進行的審查，並已為我們的各艘自有貨船取得國際船舶安全證書。每份國際船舶安全證書的有效日期為期兩年至五年不等，而我們目前持有的證書將最早於二零零九年開始到期。我們的董事認為，我們在證書續期方面並無障礙。

技術管理的各個方面

技術管理包括管理貨船的日常營運、監督維修及保養、培訓及管理船員以及安排投購保險。

日常營運

我們經驗豐富的管理人員監督及監控我們的日常營運，包括監督我們貨船的營運、向我們的貨船提供技術支援、安排貨船用品、委任港口代理及解決因貨船作業引起的附帶索賠。

於我們向客戶出租貨船後，由來自技術部、船員部、業務部、法務部以及合規與控制管理部員工組成的經驗豐富的團隊將謹慎行事，確保貨船發動機運作良好、履行日常保

養、招募合格船員、投購適當保險、遵守相關規定及取得必要資質，以使我們的貨船適於運貨並可安全進入特定港口。我們亦將一主要氣象定線組織提供的貨船航線選擇建議提供予貨船的船長，以防範潛在天氣風險。

維修及保養

我們聘請經驗豐富及完全勝任的主管監督貨船上的維修及保養活動。我們的維修及保養計劃大致分為三個方面：船舶保養、航程及應急保養及入塢保養。船舶保養包括貨船的預防檢查及船員在航行期間進行的保養。航程及應急保養涉及船員及引擎製造商（在偶然情況下）在航行期間為保持貨船的順利運作而進行的應急維修。入塢保養涉及貨船入塢進行全面檢查及修理或更換部件或設備，以符合相關船級社的規定。我們已選擇可靠的船舶服務公司，並就為我們的貨船提供保養服務與彼等建立長期關係。我們並無與船舶服務公司訂立任何長期服務協議。根據船級社的規定，我們各艘貨船每隔兩年半會入塢進行「中期檢驗」，每隔五年進行「特別檢驗」。倘若發現任何故障，我們將立即採取行動修正問題，確保我們的貨船保持良好狀況及符合船級社的規定。

我們的所有貨船均由國際著名船級社（如ABS、CCS、NKK、DNV及法國國際檢驗局）評級。作為我們基本船舶管理政策的一部分，我們持續監察我們船隊中的貨船分級狀況。除船級社規定的檢驗外，我們亦至少每年對各貨船進行若干船上檢驗。

船員培訓及管理

我們招募的高級船員大部分來自英國、香港、印度及中國，因為我們相信來自該等地區的高級船員具備進一步改善我們船舶管理所需的必要經驗及資歷。對於其他船員，除印度及孟加拉國外，我們一般從中國招募，以受惠於較低的成本。我們根據船員代理協議通過多名經驗豐富的船員配備代理在中國及其他地方招聘船員。

我們向船員提供入職及持續培訓，包括安全、消防、救援、漏油應對及其他應急演練方面的培訓。應徵船員的人士須經過選拔過程，確保我們招聘的船員具備必要的技能及經驗。我們亦已建立本身的考核及評估制度，以激勵及評估船員的表現。船長、船舶管理部門職員及高級管理層屆時將根據各名船員的表現監督晉升程序。

投購保險安排

為有效控制我們的風險，我們致力為業務投購全面的保險。有關我們投購保險的詳情，請參閱下文「－保險」一節。

僱員

我們的全部船員均招募自船員配備公司。船員配備公司負責按我們要求向我們提供符合我們規定的船員。彼等亦負責(其中包括)核查及評估船員的背景及能力，並提供必要的職前培訓。我們通常每月向船員配備公司支付管理費，管理費乃根據市價磋商協定。通常個別船員與船員配備公司簽署協議，而船員配備公司與我們就派遣船員簽訂合同。某些情況下，我們直接與高級船員簽訂個別合同。在上述任何一種情況下，船員於合同期內被視為我們的僱員。彼等的酬金乃根據彼等各自從登船之日至離船之日的服務期間的市場慣例釐定。彼等亦有權享有贍家匯款及酌情福利，如特殊津貼及長期服務獎勵。於合同期內，我們負責為船員投購船東責任保險，並提供符合國際勞工組織制定的標準船上生活條件。

截至二零零七年六月三十日，本集團共有81名岸上僱員。以下為於二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日，我們的岸上僱員按部門或職能劃分的明細表：

	於二零零六年 十二月三十一日		於二零零七年 六月三十日	
	僱員人數	佔總數 百分比	僱員人數	佔總數 百分比
管理及規劃	9	11.2%	10	12.4%
財務及行政	23	28.8%	23	28.4%
營運技術	35	43.8%	35	43.2%
法律部	4	5.0%	4	4.9%
租船部	3	3.7%	3	3.7%
業務部	6	7.5%	6	7.4%
總計	<u>80</u>	<u>100.0%</u>	<u>81</u>	<u>100.0%</u>

我們相信，我們依賴一支由各個級別的經驗豐富、積極進取及訓練有素的管理層及僱員組成的團隊成功實施我們的發展及業務策略。我們的高級管理層成員背景各不相同，擁有豐富的營運專業知識，一般對航運市場或物流業有深刻的認識。我們致力維持管理層的

穩定性(尤其是高級管理層的穩定性)以及與我們僱員的良好關係。我們已採納購股權計劃作為對僱員的激勵。我們銳意通過妥善管理我們僱員的表現及提供具競爭力的福利，將本公司的利益與僱員的利益聯繫在一起，從而激勵我們的僱員。我們亦相信，我們的企業文化具有追求創造性及團隊合作的特點，此為我們的僱員提供發揮其自身潛力的平台。

我們為管理人員及其他僱員的持續教育及培訓計劃投入資源，以提升其技能及增進其知識。

我們與岸上僱員訂立個別僱傭合同，其中涵蓋諸如工資、福利及終止合同的理由等事宜。我們通常將薪金、花紅及津貼納入岸上僱員薪酬。同時，我們根據適用的法規及公司內部政策向我們的岸上僱員提供福利，如醫療及退休福利。

於營業記錄期間，我們未遭遇任何罷工、停工、勞資糾紛或訴訟，我們認為我們與僱員的關係良好。

監管概覽

國際海事組織法規

貨船擁有及管理行業受到嚴格監管，我們貨船的營運必須遵守國際海事組織採納的規則、國際公約及規例，例如：

- SOLAS公約；
- MARPOL公約；
- STCW公約；
- ISM規則；及
- ISPS規則。

該等公約已獲大部分海事國家及地區(包括香港)認可，並適用於在該等國家註冊或停靠該等國家水域的所有貨船。為符合該等規例的要求，管理人員須具備高度專業技能，船員則須具備操控貨船的能力。此外，我們所有的貨船必須符合SOLAS公約所載的安全標準，此安全標準載列了一系列保障貨船及／或其船員安全的基本規定。

MARPOL公約為防止船隻因營運或事故對海洋環境造成污染的主要國際公約。該公約結合了分別於一九七三年及一九七八年採納的條約，並已經多年修訂予以更新。MARPOL公約包括旨在就防止貨船因事故或日常營運造成的污染及將之減輕至最低而制定的規定。所有我們擁有及營運的貨船必須遵守MARPOL公約。

STCW公約訂明一系列規則，所有級別的海員必須據此受訓並獲認證，才能夠在船上執行各自的職責。我們確保我們的貨船所僱用在船上工作的所有海員均按此公約規定受訓並獲認證。

於一九九八年，國際海事組織頒佈ISM規則。此規則是專為提高岸上管理團隊在安全操作貨船及防止環境污染方面的責任而設。所有我們擁有及營運的貨船必須遵守ISM規則。

國際海事組織已採納專為減少船隻被用作國際恐怖活動的威脅而設的規例。已經透過修改SOLAS公約而於二零零四年七月一日強制執行ISPS規則A部。我們擁有及營運的所有貨船均遵守ISPS規則。

我們的貨船亦須遵守所抵達的每一國家及港口的法例、規例及規則。我們已制定政策及程序，旨在確保我們遵守該等法律、法規及規則。於最後實際可行日期，我們在所有重大方面並無違反我們貨船抵達的各個國家及港口的任何相關法例、規例或規則而導致我們被處罰。董事確認，本集團於營業記錄期間在所有重大方面已遵守其經營所在的全部司法權區的所有相關法例及規例。

遵守監管規定

我們已制定規管船上各方面作業的程序及計劃。我們自有船隊的所有貨船於岸上及船上均須制定、執行及遵循該等程序。本公司持有由ABS發出的合規文件，該文件的最新版本於二零零七年七月二十五日發出，有效期至二零零七年十二月二十四日，證明其按照ISM規則的規定進行運作，而我們船隊的所有貨船均持有安全管理認證，證明上述相同事宜。為確保持續遵守ISM規則及其他國際規則，本公司必須根據香港海事處的指示每年由ABS進行審查。在進行年度審查前，本公司會舉行管理層討論會議，討論關於合規的管理問題並採取必要的補救措施。此外，船隊中各艘貨船則每兩年至三年審查一次。該等審查的範圍包括為符合ISM規則的條文規定而設立的安全管理體系。審查結果可能導致發現輕微違規和重大違規的地方。如果發現一項或多項重大違規，而公司未能立即糾正該等違規的地方，則該公司可能無法通過審查。如果公司未通過審查（通常稱為安全管理體系發生問題），則該公司的符合證明會被撤銷，並被禁止管理已獲發出符合證明的貨船類型。同樣，貨船船

上審查的範圍是貨船船上所實施的安全管理體系。貨船可能會與公司一樣無法通過審查。如果發生這種情況，則貨船的安全管理證書(相當於符合證明)會被撤銷，並會被禁止營運。本公司或我們管理的任何貨船均未發生無法通過審查的情況。船級社開展定期檢驗時，亦會查證各貨船是否符合法律及船級規定。其他詳情請參閱下文「一船級社檢查」一節。

船級社檢查

每艘航海商船必須由船級社「評級」。船級社認證貨船已「入級」，即表示貨船按照船級社的規則建造及保養，且符合貨船註冊國家的適用規則及規例及該國為成員國的國際公約。此外，倘若國際公約及船旗國有關法律及條例規定須進行檢驗，船級社將應申請或透過正式法令代表有關機構進行檢驗。

船級社亦或會應要求進行船旗國規例及規定所規定的該等其他檢驗。該等檢驗受貨船船級社與有關船旗國訂立的協議所規限。

為保持船級，須對船體及機器(包括電力裝置、安全設備、通訊設備及任何已分級的特殊設備)進行以下定期檢驗：

年度檢驗：對於航海貨船，於證明中所示船級期開始之日起，每隔十二個月(可加或減三個月)對船體及機器(包括電力裝置、安全設備、通訊設備)及已分級的特殊設備(如適用)進行年度檢驗。

中期檢驗：相比對貨船的結構及設備進行的年度檢驗，中期檢驗的範圍更廣，與第二或第三次年度檢驗一併進行。

貨船續級檢驗：貨船續級檢驗亦稱為特殊檢驗，貨船獲認證後每隔五年對其船體及機器(包括電力裝置、安全設備、通訊設備)及任何已分級的特殊設備進行檢驗。進行特殊檢驗時，將對貨船進行全面檢查(包括超聲波檢測)，以確定鋼板結構的厚度。倘若厚度未達到船級要求，則船級社將要求更換鋼板。倘若貨船過度磨損，則可能須花費巨額款項更換鋼板，方可通過特殊檢驗。

持續檢驗：貨船續級規定的檢驗可應船東的申請要求，按協定的時間表，在整個船級認證期間分期進行。此檢驗程序通常適用於貨船的機械設備，稱為持續機械檢驗。我們自有船隊的所有貨船均採用這種檢驗。由船級社界定須檢驗的所有範圍最少須在為期五年的船級期間接受檢驗一次，但如規定檢驗之間須相距較短時間則不在此限。

入塢檢驗：於五年檢驗週期內，貨船亦須入塢兩次，對水下部分進行檢驗及進行有關檢查的維修，而兩次檢查之間的時間最多不超過36個月。儘管貨船進行貨船續級檢驗時須入塢，但中期檢驗則可以水下檢驗替代入塢檢驗。

船級狀況：倘若船級檢驗員於檢驗貨船期間發現任何問題，則可能要求即時進行維修。然而，倘若檢驗員認為貨船毋須即時維修，而且可繼續安全使用，則會發出船級故障狀況說明，船東須於規定的時限內對故障進行整修。任何船級故障狀況須於貨船續級檢驗時進行維修。檢驗員於營業記錄期間在我們貨船上進行檢驗時發現的大部分問題均由於安全設備操作不熟練造成或與文件管理有關，此類問題毋須即時修正且不帶來任何額外開支。我們已努力遵從船級社的建議，而我們的技術部正不斷監察檢驗。於營業記錄期間內，我們的自有貨船概無於船級社進行檢查時認證不獲續期。

大部分承保人規定，貨船須獲IACS的成員認證已「入級」，才可獲承保。我們所有貨船已獲ABS、CCS、NKK、DNV或法國國際檢驗局認證為已「入級」。上述各船級社均為IACS的成員。我們所購置的所有新貨船及二手貨船於根據我們的標準購置合約及協議備忘錄交付前須獲得認證。倘若貨船於交付截止日仍未獲認證，則我們無責任接收貨船。

保險

任何貨船的營運均涉及機械故障、撞船、財產損失、貨物損失或損毀及因國外政治形勢、敵對狀況(包括戰爭及恐怖活動)及罷工導致業務中斷等多項固有風險。此外，發生固有的海難風險(包括漏油及其他環境災難)的可能性亦始終存在。因此，我們通過為貨船、船員、貨物及其他財產購買各類保險，力求獲得全面的保險保障，從而減少不可預測責任的風險。然而，於營業記錄期間，我們並無因環境事故、擱淺、火災、爆炸、碰撞、貨物損失或其他固有風險而出現任何推定全損或全損的情況。我們相信，我們現時購買的保險保障

類別符合國際航運界的標準，而就經營我們的業務而言，有關保險保障適當及充足。請參閱本招股章程「風險因素—與我們業務有關的風險—我們可能缺乏或無法投購足夠的保險保障」一節。

我們的自有貨船及商業管理貨船的保險範圍

船體及機器；戰爭風險保險；增值保險

我們已就於一般貿易區及受戰爭影響地區的所有貨船投購海運船體及機器保險與戰爭風險保險，包括貨船船體及機器、海難及實際或推定全損的風險保障。我們每艘貨船的保額至少達公平市值（其價值經定期檢討）。

我們亦就我們每艘貨船投購增值保險。根據此增值保險，倘貨船發生全損，我們有權收取由於保險不足而根據船體及機器保單不可收回的金額。

保障及賠償保險；運費、逾期費及抗辯費保險

我們為多家P&I協會會員。各P&I協會為互助保險協會，是International Group of P&I Associations的成員。International Group of P&I Associations旨在為P&I協會安排集體保險及再保險。P&I協會各成員均為獨立、非牟利互助保險協會，為船東及租船會員提供其各自業務所承擔責任的保險。該聯營制提供分擔索賠的機制，並提供較個別P&I協會所能得到的更周全再保險保障。作為P&I協會的成員，我們須按本身的索償記錄以及該協會所有其他成員的索償記錄，向協會繳納有關費用。

P&I保險由P&I協會提供，承保與我們航運業務有關的第三方責任，包括第三方責任及因船員、乘客及其他第三方的傷亡、貨物損失或破損、與其他船舶碰撞所導致的索償、對其他第三方財產造成的損失、油或其他物質引致的污染及海難救助、拖拽及其他有關費用（包括清除貨船殘骸）導致的其他相關開支。我們當前油污染責任的保額為每次事故每艘貨船10億美元，為漏油責任的標準保額。

P&I協會亦提供運費、滯期費及抗辯費保險，為與我們航運業務有關的法律訴訟程序費用提供保障。

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度，我們產生的P&I協會保費分別約為2,400,000美元、2,900,000美元及2,900,000美元，而截至二零零七年六月三十日止六個月則為1,500,000美元。我們於同期並無接獲P&I協會要求支付任何額外資金的通知。

其他保險

除一般P&I保險外，我們通常為船員安排人身意外保險作為福利。

保險索賠

截至最後實際可行日期，我們有一宗金額約為538,000美元的未清償保險索賠，乃關於Great Century於二零零三年六月至十月的主引擎及輔助引擎損壞。該宗索賠的最終金額有待核保人批准，方可作實。

除上述索賠外，我們並無金額為500,000美元或以上的任何其他尚未了結的重大保險索賠，董事亦不知悉我們有任何重大保險索賠尚未了結。

物業

我們目前在香港並無擁有任何物業，但我們已租賃九項物業作住宅或辦公用途。我們亦在加拿大擁有四項住宅物業，並租賃一項物業作辦公用途。此外，我們在新加坡租賃兩項物業作辦公用途。就香港的租賃物業而言，由於租期不超過3年及並無續租選擇權或租約已於土地註冊處註冊，故此並無法定責任須於土地註冊處註冊。詳情請參閱本招股章程「附錄四—物業估值」一節。

知識產權

我們並無擁有任何我們業務極度依賴的專利、許可或商標。然而，我們獲得許可使用中國外運集團的若干商標。於二零零七年十一月九日，我們與中國外運集團訂立商標許可協議，授予我們使用SINOTRANS、、中外運、外運、及標誌的非獨家許可。我們目前以SINOTRANS的名稱及標誌經營所有航運業務。其他詳情請見本招股章程「關連交易」一節及本招股章程附錄七「法定及一般資料—C.有關我們業務的其他資料—2.知識產權」一節。我們的董事認為，本集團並無侵犯任何知識產權。

法律訴訟

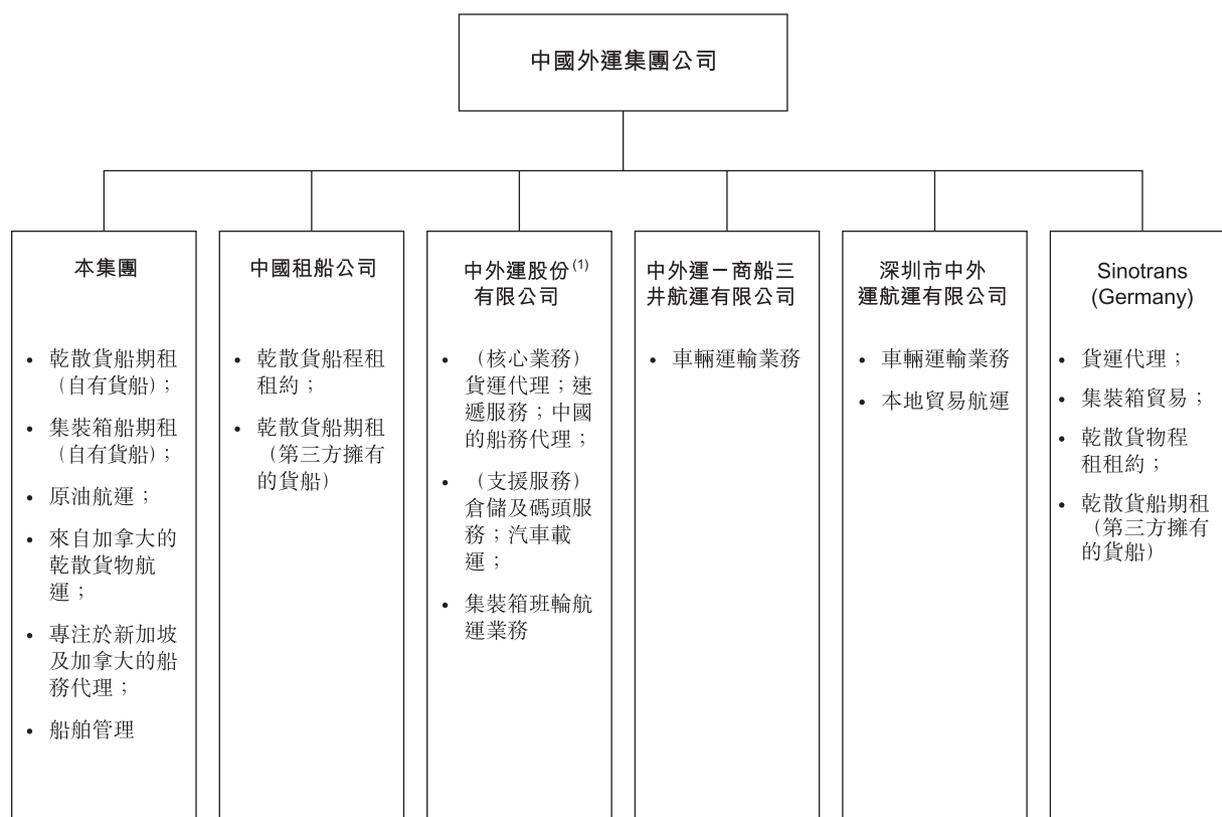
截至最後實際可行日期，本集團涉及就在德班的貨物損毀而向MV Great Blossom及其船東提出的訴訟，索償金額為320,000美元。除本文所披露者外，本集團涉及的另外五項仲裁及訴訟程序（主要與運輸及海事索償有關）金額均不超過300,000美元。本公司董事預期該等訴訟或仲裁程序不會對本公司業務或營運產生重大不利影響。除上文所披露者外，本公司或其任何附屬公司概無涉及任何重大訴訟或仲裁，而就我們的董事所知，本集團任何成員公司亦無尚未了結或提出或面臨的重大訴訟或索償。

概覽

中國外運集團公司是中國最大的國有運輸及物流服務公司之一。於全球發售前，中國外運集團公司持有本公司全部股權。緊隨全球發售完成後(假設超額配股權未獲行使)，中國外運集團公司將持有本公司已發行股本約65%，並繼續為本公司的控股股東。作為本公司的控股股東，中國外運集團公司能夠行使控股股東的所有權利，包括選舉董事及就公司章程的修訂進行表決。

中國外運集團的業務

中國外運集團(包括本集團)的業務包括兩個主要分部。一個是採用多種代理模式提供物流服務(主要包括貨運代理、船務代理、合約物流及速遞服務)，另一個是航運業務(主要包括船舶擁有業務以及海上貨物運輸業務)。第二個分部包括車輛運輸業務、本地貿易航運、貨船擁有及海上航運業務。中國外運集團公司有關航運業務的主要附屬公司及其主要業務載述如下：



附註：

(1) 中國外運股份有限公司是一家在中國註冊成立並於香港聯交所上市的公司，股份代號為598。

與中國外運集團公司的關係

中國外運集團公司的現任董事為苗耕書先生(主席)、趙滬湘先生(總裁)、張建衛先生、王開元先生、于世春先生、王泰文先生、王化成先生及劉學德先生。中國外運集團公司的現任副總裁為潘德源先生、陶素雲女士、李曉英女士、董建軍先生及黃必烈先生。

與中國外運集團公司的交易

根據重組，中國外運集團公司將(1)其所有自有乾散貨船及油輪、其所有海外註冊的自有集裝箱船(涉及海事糾紛的一艘貨船及正在中國註冊的一艘貨船除外)；(2)透過自有乾散貨船及集裝箱船經營的乾散貨船期租業務及集裝箱船期租業務；(3)原油航運業務；及(4)來自加拿大貨物的乾散貨物航運業務轉讓予本集團。中國外運股份有限公司(中國外運集團公司的附屬公司，其H股在聯交所上市)的業務及資產並不受重組影響。重組的其他詳情載於本招股章程「我們的歷史及重組－我們的重組」一節。

我們已就本集團與中國外運集團公司的持續業務關係，與中國外運集團公司訂立多項協議。於我們的股份在聯交所上市後，只要中國外運集團公司為本公司主要股東，本集團各成員公司與中國外運集團公司及其聯繫人根據該等協議進行的交易，將根據上市規則構成本公司的關連交易。該等協議的詳情載於本招股章程「關連交易」一節。

獨立於中國外運集團

經考慮下列因素後，我們的董事信納，我們可於全球發售後獨立於中國外運集團及其聯繫人經營我們的業務。

不競爭承諾 誠如本節「與中國外運集團的競爭－不競爭契約」一節所述，我們相信，我們已採取妥善的企業管治措施及作出適當安排處理可能出現的利益衝突及保障本公司股東的利益，我們將不會直接或間接面對來自中國外運集團的任何競爭。

我們的資產 根據重組協議，中國外運集團公司將其所有自有乾散貨船及油輪以及其所有海外註冊的自有集裝箱船(涉及海事糾紛的一艘貨船及正在中國註冊的一艘貨船除外)轉讓予本公司。因此，我們擁有經營我們的核心業務所需的資產。

與中國外運集團公司的關係

獨立業務營運 本公司及我們所有直接附屬公司持有對我們的業務營運而言屬重要的所有相關牌照，我們在資金、設備及僱員方面擁有足夠的營運能力獨立經營我們的業務。我們使用的主要服務一般可廣泛獲得，因此我們並不倚賴中國外運集團或其聯繫人提供我們於經營業務時使用的服務。我們亦與我們的客戶保持直接及緊密聯繫，而毋須倚賴中國外運集團進軍市場。

我們出租我們的自有乾散貨船予中國租船公司及Sinotrans (Germany)。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們就出租我們的自有乾散貨船予中國租船公司而來自中國租船公司的收益分別約達77,000,000美元、66,600,000美元、26,900,000美元及15,900,000美元，佔我們的總收益分別約27.1%、21.9%、10.9%及12.2%。同時，我們就出租我們的自有乾散貨船予Sinotrans (Germany)而來自Sinotrans (Germany)的收益分別約達5,500,000美元、2,600,000美元、3,500,000美元及1,300,000美元，佔我們各同期的總收益分別約1.9%、0.9%、1.4%及1.0%。此外，我們出租我們的自有集裝箱船予中國外運股份有限公司。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們就出租我們的自有集裝箱船予中國外運股份有限公司而來自中國外運股份有限公司的收益分別約達5,700,000美元、8,800,000美元、6,100,000美元及2,600,000美元，佔我們的總收益分別約2.0%、2.9%、2.5%及2.0%。本集團認為，我們可以相若的條款及價格出租我們的自有乾散貨船及集裝箱船予第三方，而不必依賴中國外運集團公司或其其他附屬公司的客戶。

就接受中國外運集團的一般服務而言，該等一般服務主要包括並非本集團營運核心的支援服務。本集團預期，如有需要，可就該等由中國外運集團提供的一般服務隨時獲得其他的供應來源。過去，本集團曾從獨立第三方獲得與從中國外運集團獲得有關服務的價格及質量相若的類似服務。我們的董事認為，外判該等一般服務更具成本效益，且航運行業中外判該等類別一般服務的做法亦很普遍。

就提供一般服務予中國外運集團而言，該等服務並不構成本集團核心業務的一部分，亦並無為本集團帶來重大收益。

基於上文所述，儘管獲中國外運集團提供並向其提供各種服務，本集團能夠獨立於中國外運集團經營業務。

財務獨立性 就收購貨船的融資而言，我們於營業記錄期間向中國外運集團公司借入貸款(其資金來自銀行貸款)，於二零零四年十二月三十一日、二零零五年十二月三十一日、二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日，餘額分別約為307,200,000美

與中國外運集團公司的關係

元、166,900,000美元、96,900,000美元及79,600,000美元。於二零零四年十二月三十一日、二零零五年十二月三十一日、二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日，欠負中國外運集團的淨額(不包括除外公司欠負中國外運集團的淨額)分別約為62,900,000美元、79,700,000美元、57,200,000美元及56,900,000美元。本集團已於二零零七年九月二十八日利用銀行借款及本集團內部資源全數償還向中國外運集團公司借入的貸款餘額及欠負中國外運集團的淨額。於本招股章程刊發日期，我們並無中國外運集團給予的任何未償還貸款，或中國外運集團就我們獲取信貸融資而提供的任何擔保。我們相信，我們能夠向第三方獲取融資而毋須倚賴中國外運集團。我們擁有本身的內部監控及籌措資金制度，而內部會計及財務部門乃獨立於我們的母公司中國外運集團公司，我們亦擁有本身的結算及庫務部門。

管理層的獨立性 我們的董事會有九名成員，包括三名執行董事、兩名非執行董事及四名獨立非執行董事。我們的執行董事田忠山先生、李樺先生及馮幗英女士將於上市前或於上市後一個月內辭任彼等目前於中國外運集團的所有行政／管理職務，其後將不會於中國外運集團擔任任何該等職務。我們的所有執行董事將全職效力本集團。我們的兩名非執行董事趙滬湘先生及潘德源先生將各自為本集團的業務事宜花費彼等分別約30%及50%的時間。我們的執行董事在航運業務方面擁有豐富經驗。此外，我們的獨立非執行董事胡漢湘先生及周祺芳先生在航運行業擁有相關經驗及專長，有關彼等的相關經驗，請參閱本招股章程「董事及高級管理人員」一節。所有重大管理決策將由我們的董事會(包括獨立非執行董事)全體作出。我們的日常營運將由我們的高級管理團隊管理，彼等均獨立於中國外運集團的高級管理團隊。

與中國外運集團的競爭

保留航運業務

重組後，中國外運集團公司保留了若干航運業務(如第三方擁有的乾散貨船期租、乾散貨船程租租約業務及若干中國註冊的集裝箱船)的權益。由於我們的核心業務包括(1)我們的自有乾散貨船期租，(2)我們的自有集裝箱船期租及(3)透過我們的油輪提供原油航運服務，可能與我們的核心業務競爭的保留業務為中國租船公司及Sinotrans (Germany)部分從事第三方擁有的乾散貨船期租的業務。鑑於下述原因，我們的董事認為，倘中國租船公司及Sinotrans (Germany)作為一方與本集團作為另一方之間可能存在的競爭成為事實，不競爭契約的條款已足以應付，因此不會對本集團造成不利影響。

與中國外運集團公司的關係

至於涉及集裝箱船、乾散貨船程租租約、車輛運輸及本地貿易的其他保留航運業務，基於下述原因，將不會直接或間接與本集團的業務競爭。

此外，為進一步保障我們的利益，中國外運集團公司已訂立不競爭契約。其他詳情請參閱下文「與中國外運集團的競爭—不競爭契約」一節。

與我們的業務可能構成競爭的保留航運業務

中國租船公司

中國租船公司於一九五五年在中國註冊成立，為中國外運集團公司的直接全資附屬公司，主要從事利用第三方擁有的乾散貨船透過程租模式運輸礦石、煤炭、穀物、化肥等乾散貨物以及乾散貨船期租。於營業記錄期間內，中國租船公司逾50%收益乃來自乾散貨船程租租約業務，該公司並無擁有任何乾散貨船。

不納入本集團的原因

大致而言，我們的業務基於我們為一家船舶擁有公司，故與中國租船公司不同，中國租船公司主要在服務行業營運，提供貨物航運服務，其經營模式不同之處在於並無擁有任何船舶。在不同類別的航運業務中，我們營運採用的船東／期租租約模式就財務回報而言本質上較為穩定，而承租船舶以具備貨船運輸能力提供程租租約服務或期租分租（例如中國租船公司所提供者）本質上較不穩定。中國租船公司作為乾散貨船的承租人，為我們的主要客戶之一，故我們與中國租船公司的關係亦可被視為船東與客戶的關係。此外，中國租船公司的業務大部分以中國為基地，而我們的資產及業務全部以海外尤其是香港為基地。鑑於該等原因，中國租船公司的業務並無注入本集團。

與中國外運集團公司的關係

業務範圍與規模

中國租船公司的乾散貨船期租業務在客戶層面及地域覆蓋方面性質上與本集團類似。我們均以船務公司或船舶營運商為乾散貨船期租的目標客戶。於營業記錄期間內，中國租船公司的乾散貨船期租業務產生的收益佔其總收益不足50%。於營業記錄期間內，中國租船公司與本集團的五大客戶並無重疊。於營業記錄期間內，中國租船公司根據中國會計準則編製的經審核營業額及資產淨值載列如下：

	截至十二月三十一日止年度			截至 六月三十日 止六個月
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
營業額 ⁽¹⁾	5,651.1	6,940.1	7,168.9	4,136.2
(相等於百萬美元) ⁽²⁾	(682.7)	(847.4)	(899.0)	(535.6)
資產淨值 ⁽¹⁾	328.4	360.0	12.0	58.4
(相等於百萬美元) ⁽²⁾	(39.7)	(44.0)	(1.5)	(7.6)

附註：

- (1) 中國租船公司截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度的財務報表乃由羅兵咸永道會計師事務所以外的核數師審核。
- (2) 各期間人民幣兌美元的換算乃根據有關期間的平均匯率(資料來自彭博)折算。

管理人員

中國租船公司目前的管理人員包括李甄先生(總經理)、耿晨先生(副總經理)、施軼俊先生(副總經理)、劉民先生(副總經理)、蔣超先生(總經理助理)及馮家林先生(財務總監)。中國租船公司與本集團的管理人員並無重疊。

Sinotrans (Germany)

Sinotrans (Germany)於一九八六年在德國註冊成立，為中國外運集團公司的直接全資附屬公司。除集裝箱貿易及貨運代理外，該公司亦透過第三方擁有的貨船從事乾散貨物航運及乾散貨船期租。

與中國外運集團公司的關係

不納入本集團的原因

大致而言，我們的業務為一家船舶擁有公司的業務，與Sinotrans (Germany)不同，Sinotrans (Germany)不僅透過第三方擁有的乾散貨船從事期租業務，亦在服務及貿易行業(例如貨運代理及集裝箱貿易)營運，而並非基於船舶擁有模式。此外，Sinotrans (Germany)的業務規模遠較本集團為小。鑑於該等原因，Sinotrans (Germany)的業務並無注入本集團。

業務範圍與規模

Sinotrans (Germany)的核心業務包括透過第三方擁有的乾散貨船從事的期租業務、貨運代理及集裝箱貿易。因此，其主要目標客戶為貨運代理及集裝箱貿易的客戶或乾散貨船期租的客戶(即船務公司或船舶營運商)，乃視乎其不時改變的業務重點而定。Sinotrans (Germany)的乾散貨船期租業務在客戶層面及地域覆蓋方面性質上與本集團類似。我們均以船務公司或船舶營運商為乾散貨船期租的目標客戶。於營業記錄期間內，Sinotrans (Germany)根據中國會計準則編製的未經審核營業額及資產淨值載列如下：

	截至十二月三十一日止年度			截至 六月三十日
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
營業額	86.9	144.0	145.1	107.3
(相等於百萬美元) ⁽¹⁾	(10.5)	(17.6)	(18.2)	(13.9)
資產淨值	9.95	10.63	11.45	5.29
(相等於百萬美元) ⁽¹⁾	(1.20)	(1.30)	(1.44)	(0.69)

附註：

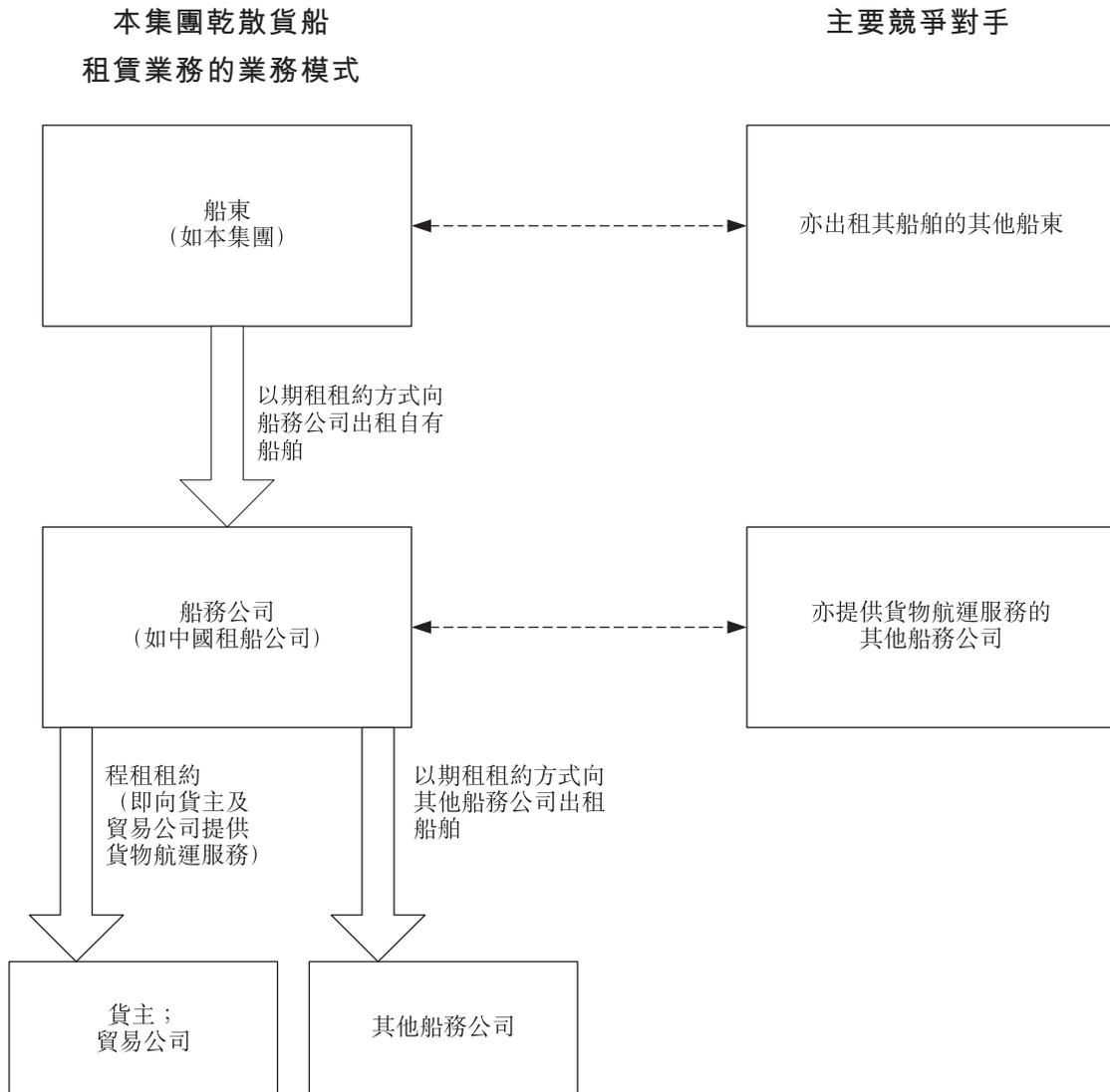
(1) 各期間的外匯換算乃根據有關期間的平均匯率(資料來自彭博)折算。

管理人員

Sinotrans (Germany)目前的管理人員包括毛莉莎女士(董事兼總經理)、張華國先生(董事兼副總經理)、閻偉剛先生(總經理助理)及柴雪松先生(總經理助理)。本公司與Sinotrans (Germany)的管理人員並無重疊。

與中國外運集團公司的關係

來自中國租船公司及Sinotrans (Germany)的潛在競爭的性質及程度



本集團的核心業務為自有乾散貨船期租。基於以下原因，我們的董事認為，雖然就乾散貨船期租而言，中國租船公司及Sinotrans (Germany)與本集團之間可能存在競爭，惟倘上述競爭成為事實，不競爭契約的條款已足以應付，因此不會對本集團造成不利影響。

- **不同的業務模式：**根據我們的業務模式，我們購置、擁有及主要以期租租約方式出租我們的乾散貨船，我們的客戶一般為向我們租賃船舶以提供貨物航運服務或乾散貨船期租服務的船務公司或船舶營運商，中國租船公司便是我們的客戶之一。另一方面，中國租船公司及Sinotrans (Germany)並不擁有任何乾散貨船，而其業務模式的不同之處在於其從第三方(如我們)租入貨船，然後作為承運人以程租

租約方式向貨主或貿易公司提供貨物航運服務，或以期租分租方式將貨船出租予其他船務公司或船舶營運商。因此，與其他船舶營運商一樣，中國租船公司及Sinotrans (Germany)的優勢在於其在營運調配及貨物航運管理方面的能力，相反，我們的優勢在於貨船擁有及船舶管理。因此，中國租船公司及Sinotrans (Germany)為我們的客戶，而非我們的競爭對手。

- **不同的業務重點：**就整體業務策略而言，我們的主要重點及核心業務為自有乾散貨船期租，而中國租船公司的核心業務為以程租租約方式租入乾散貨船提供貨物航運服務。Sinotrans (Germany)的業務主要包括貨運代理、集裝箱貿易及乾散貨船期租業務。本集團與中國租船公司的主要目標客戶在若干程度上有別。我們一般以大型船務公司或船舶營運商為目標，而中國租船公司主要以貨主或貿易公司為目標。至於Sinotrans (Germany)，其主要目標客戶為貨運代理及集裝箱貿易的客戶，亦可為乾散貨船期租的客戶（即船務公司或船舶營運商），乃視乎其不時改變的業務重點而定。此外，Sinotrans (Germany)主要在歐洲及大西洋地區經營航運業務。就乾散貨船的來源而言，我們一般委託船塢及造船廠建造新船舶或從出售其貨船的船東收購二手貨船，而中國租船公司及Sinotrans (Germany)主要透過期租租約向船東取得經營貨船的權利。
- **不同的成本結構：**如上文所述，就乾散貨船期租而言，中國租船公司及Sinotrans (Germany)的業務模式與本公司不同。因此，中國租船公司、Sinotrans (Germany)與我們的租船業務的成本結構及資本開支情況也有所不同。由於我們為貨船建造提供資金，因此收購貨船的成本、融資事項的利息開支及折舊是我們成本的重要組成部分。相比之下，中國租船公司及Sinotrans (Germany)租入貨船，因此租賃開支是其成本的重要組成部分。我們的營運成本主要包括折舊、租用船員及水手的開支及維修和保養開支等，而中國租船公司及Sinotrans (Germany)的營運成本主要包括租金開支、所消耗的燃料及港口費用。

不同的成本組成部分將引致不同的風險處理方法、不同的市場行為及業務策略。我們的乾散貨船期租的主要營運成本為折舊，相對而言可以預測，且不會受到航運市場上的運費費率及租金費率的波動影響。相比之下，船舶營運商如中國租船公司及Sinotrans (Germany)的營運成本較容易受到航運市場上的運費費率及租金費率的波動影響，原因在於租入貨船的租賃開支（即船舶營運商的主要成本組成部分）與市場上的運費費率及租金費率直接相關。因此，我們的營運本質上較為穩定及傾向以長期市場為主，而我們傾向於從長遠角度檢討我們的成本控制及業務策

與中國外運集團公司的關係

略，如選擇不同的租約期。船舶營運商如中國租船公司及Sinotrans (Germany)專注於現租市場，並根據現租市場的運費費率及租金費率變動調整業務策略，從而盡量減少有關市場波動的營運風險，並有效控制營運成本。

因成本組成部分不同而產生的上述所有不同的風險處理方法、不同市場行為及業務策略以及相對不同的客戶層將使中國租船公司及Sinotrans (Germany)與本集團出現競爭的可能性減低。

- **充足的市場容量：**海上貨運市場極為龐大及複雜。於二零零六年，全球年度海運貿易總額估計為76億噸。中國是全球及亞太地區乾散貨貿易增長的關鍵推動因素，其乾散貨貿易量於二零零六年增加至2.92億噸。就全球乾散貨船隊規模而言，於二零零七年十月約有6,588艘乾散貨船，其運載能力為3.851億載重噸。在乾散貨航運市場中，服務的差異並不大。在如此龐大及幾乎雷同的散貨航運市場中，概無船務公司可獲得重大市場份額，亦無任何單一公司可取得優勢。船舶需求龐大並有許多替換機會。鑑於市場現有的容量及存在替換機會，我們的董事相信，中國租船公司及Sinotrans (Germany)與本集團出現競爭的可能性會進一步減低。
- **有效率的市場：**散貨航運市場是一個全球競爭的市場，符合假設為完全競爭模式的許多特點，即同類商品、許多公司提供相同服務(可以說每艘貨船都是獨立的競爭單位)、快速及充裕的資訊流通令市場高度透明及該市場不存在持續的競爭優勢。船東及承租人可充分獲取關於收益及資產價格的最新商業數據，該等數據由船舶經紀業者及資料公佈者每日公佈並於業內廣泛流通。因此，服務供應商或客戶極難影響價格。鑑於市場具透明度，中國租船公司、Sinotrans (Germany)及我們各自將可掌握相若的資訊作出我們的商業決定。因此，如市場上任意選取兩名同業者之間的競爭一樣，中國租船公司及Sinotrans (Germany)與本集團出現競爭的理論多為假設而非實際。

- 散貨航運行業的競爭情況不同

與其他許多行業不同，乾散貨航運行業本質上具有特殊的競爭環境。就貨船租賃業務而言，船務公司之間的競爭須受多項因素規限，如貨船所在地點、貨船可供使用的時間、貨船類型及適合潛在客戶用於商業用途的狀況等。此乃由於船舶與其他生產資源不同，無法迅速輕易地從一個地方調配及移動至另一地方，從而於特定時間在若干地區把握潛在商機。此外，一旦貨船按某一期限（如一年）出租，在這一年內，其船東不可能將其用於與其他船務公司進行競爭，因為該貨船已被接管或佔用。因此，在乾散貨航運行業存在的競爭具有一定程度的隨機性。

因此，就我們的情況而言，本公司與中國租船公司及Sinotrans (Germany)之間的競爭僅會在有限的情況下出現，即本公司與中國租船公司及Sinotrans (Germany)於同一時間在同一地區有相若航運運載能力的無佔用或閒置船舶，而有關船舶在同一時間均有相若的預定租期。因此，一般而言，我們相信，本公司與中國租船公司及Sinotrans (Germany)在乾散貨船期租業務方面的直接競爭並不大。

鑒於存在出現上述競爭的可能性（儘管可能性不大）及為保障本公司的利益，不競爭契約規定，倘(i)中國租船公司及Sinotrans (Germany)擁有相若航運運載能力的閒置乾散貨船可供出租而可能與本公司構成競爭；及(ii)中國租船公司及Sinotrans (Germany)獲得出租上述乾散貨船予潛在客戶的商機，中國外運集團公司須促使中國租船公司及Sinotrans (Germany)提供租船機會予本公司，而本公司將擁有該租船機會的優先權。請參閱「與中國外運集團的競爭—不競爭契約」一節。

與我們的核心業務並無競爭的保留航運業務

集裝箱船

中國外運集團與我們

於重組後，中國外運集團（不包括中國外運股份有限公司）將繼續擁有四艘集裝箱船用於近海海運。基於以下原因，該等貨船並無轉讓予本集團：

- (a) 中國外運集團將這三艘貨船（在或預期在中國註冊）轉移至海外存在監管障礙，即根據中國法律，該等貨船僅可通過一家在中國註冊成立的公司擁有。因此，作為

與中國外運集團公司的關係

一家在香港註冊成立的公司，我們不得擁有或收購該等貨船。此外，該三艘集裝箱船為不適合用於我們的集裝箱船所營運的貿易航線或已存在相當大的訴訟風險；及

- (b) 餘下的一艘集裝箱船涉及於二零零七年五月十二日發生的嚴重撞船事故而導致的海事糾紛，相關責任至今尚未最終裁定。

在該等情況下，將該等集裝箱船轉讓予本集團之舉並不切實可行或不符合本集團的整體利益。在該等集裝箱船中，兩艘用於提供我們並無經營的集裝箱班輪航運服務，而另外兩艘則出租予第三方。

中國外運股份有限公司與我們

中國外運股份有限公司擁有並營運多艘集裝箱船。儘管中國外運股份有限公司及本集團均從事集裝箱船業務，然而其業務模式與我們不同。中國外運股份有限公司利用其集裝箱船提供集裝箱班輪航運服務，而我們則經營集裝箱船期租租約業務。集裝箱班輪航運服務是指提供予貨主的集裝箱航運服務，乃按固定船期及航線營運。我們僅向中國外運股份有限公司等船務公司出租集裝箱船進行集裝箱運輸，並不提供集裝箱班輪航運服務。此外，集裝箱班輪航運業務只是中國外運股份有限公司的其中一項支援服務，並非其核心業務(包括貨運代理、速遞服務及船務代理)。因此，我們認為，在目標客戶、經營技術及管理知識方面，中國外運股份有限公司的集裝箱船航運業務與本集團的集裝箱船租賃業務截然不同，因此，中國外運股份有限公司與本集團在集裝箱船業務方面並不存在競爭。

我們目前向中國外運股份有限公司出租大部分自有集裝箱船。因此，中國外運股份有限公司與本集團之間的關係是合作關係，而非競爭關係。

於二零零三年一月十四日，中國外運集團公司與中國外運股份有限公司就中國外運股份有限公司的股份於聯交所上市訂立一份不競爭協議。中國外運集團公司與中國外運股份有限公司訂立的不競爭協議載有(其中包括)中國外運集團公司就中國外運股份有限公司的核心業務(包括貨運代理、速遞服務及船務代理服務)作出的下列不競爭承諾：

- 除下文規定者外，中國外運集團公司在未獲中國外運股份有限公司書面同意前，不會並將促使其附屬公司不會自行、聯同或代表任何其他人士或公司在中國發展、經營或協助經營、參與或進行上述中國外運股份有限公司的「核心業務」。

與中國外運集團公司的關係

- 該等在「核心戰略地區」(即廣東、福建、上海、浙江、江蘇、湖北、連雲港、山東、天津及遼寧)內的除外業務(其僅為與中國外運股份有限公司「核心業務」相同或類似的名義業務)必須在不競爭協議日期起計24個月內終止或結束，如有待進行重組，該等業務(i)不得擴展至超出其建立地點，及(ii)須受下文所述中國外運股份有限公司購買該等業務的選擇權規限。
- 在「核心戰略地區」以外可繼續經營全部除外業務，但不得擴展至任何「核心戰略地區」。然而，此項責任並非對等，中國外運股份有限公司可於「核心戰略地區」以外擴展業務而不受限制。
- 中國外運股份有限公司有權不時選擇按公平市值向中國外運集團旗下任何公司購入中國外運集團任何或所有可能會與中國外運股份有限公司構成競爭或與中國外運股份有限公司「核心業務」性質類似的業務。
- 在中國外運集團出售與中國外運股份有限公司可能構成競爭或與中國外運股份有限公司「核心業務」性質類似的任何公司或業務時，中國外運股份有限公司擁有優先權。中國外運股份有限公司亦有機會分享或購入已提供給中國外運集團但與中國外運股份有限公司「核心業務」相關的未來項目或合營企業的任何權益。只有在中國外運股份有限公司拒絕參與在「核心戰略地區」以外的任何項目或合營企業的情況下(有關決定須由大多數獨立非執行董事同意才可作出，假如只有兩名獨立非執行董事，則兩名董事都必須同意)，中國外運集團才可以接納上述投資機會。

中國外運集團公司與中國外運股份有限公司訂立的不競爭協議就中國外運集團公司的不競爭承諾及中國外運股份有限公司的選擇權、優先權及參與有關中國外運股份有限公司的核心業務(包括貨運代理、速遞服務及船務代理業務)及其核心戰略地區業務的機會作出規定。雖然中國外運集團公司於二零零三年一月十四日簽訂的不競爭協議對我們具有約束力，但由於我們的核心業務與中國外運股份有限公司的核心業務並無重疊，該限制對我們的業務營運並無任何影響。為免生疑，與中國外運股份有限公司核心業務「類似」的業務指性質上有關貨運代理、速遞服務及船務代理業務的業務，與我們的核心業務有別。因此，中國外運集團公司根據不競爭契約作出的不競爭承諾與其根據與中國外運股份有限公司訂立的不競爭協議作出的任何承諾並無衝突，因此並不影響我們作為一家船舶擁有公司的利益。

來自加拿大的乾散貨物

我們目前透過附屬公司Sinotrans (Bermuda) Limited經營來自加拿大的乾散貨物的程租租約業務。該業務並非我們的核心業務。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二

與中國外運集團公司的關係

月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，Sinotrans (Bermuda) Limited的溢利貢獻佔本集團溢利的相關百分比少於5%。

Sinotrans (Bermuda) Limited的業務從出口來自北美洲的一般及散裝貨物的航運服務開始。我們利用自有及由第三方擁有的貨船經營此項業務。儘管中國租船公司亦經營乾散貨程租租約業務，但我們並無面對來自中國租船公司的任何競爭，因為中國租船公司並無尋求來自加拿大的任何乾散貨物業務，故Sinotrans (Bermuda) Limited的業務與中國租船公司的業務有著明確的地域區分，因而中國租船公司與Sinotrans (Bermuda) Limited於營業記錄期間內的五大客戶並無重疊。此外，為明確界定有關區分，中國外運集團公司已根據不競爭契約承諾，(其中包括)其將不會從事來自加拿大的乾散貨物的程租租約業務。

就有關Sinotrans (Bermuda) Limited可能從中國租船公司招攬其業務的國家(加拿大除外)招攬業務的可能性而言，基於以下原因，我們相信即使在不大可能的情況下發生上述情況，其亦不會構成競爭而對本集團造成不利影響：

- (1) 來自加拿大貨物的程租租約業務為Sinotrans (Bermuda) Limited的核心業務，因此，Sinotrans (Bermuda) Limited可能從加拿大以外國家招攬的任何程租租約業務應為Sinotrans (Bermuda) Limited增加其現時核心業務而非減少其業務，更不用說本集團的核心業務；
- (2) 為保障及維護上市附屬公司的利益，倘上市附屬公司在日後某段時間的擴充計劃可能導致其擴充至其控股股東的現有業務範圍，上市附屬公司不應被限制擴充其業務範圍，惟該附屬公司須相信此舉乃符合其最佳利益。在此情況下，倘Sinotrans (Bermuda) Limited將從事在中國租船公司招攬其業務的國家(加拿大除外)招攬程租租約業務，此乃Sinotrans (Bermuda) Limited將業務擴充至中國租船公司現有業務範圍的地區，而非相反。容許Sinotrans (Bermuda) Limited在業務擴充方面享有靈活性乃符合本集團的最佳利益。

車輛運輸業務及本地貿易航運

中外運一商船三井航運有限公司主要從事車輛運輸業務，而深圳市中外運航運有限公司主要從事本地貿易航運及車輛運輸業務。由於我們並無從事車輛運輸業務及本地貿易航運及業務，故中外運一商船三井航運有限公司及深圳市中外運航運有限公司的業務與我們的業務並不存在直接或間接競爭。

不競爭契約

為籌備我們的股份在香港聯交所上市，中國外運集團公司已與本公司訂立不競爭契約，據此，中國外運集團公司承諾，只要中國外運集團公司仍然為我們的控股股東，其及其他附屬公司不得在本集團經營的核心業務上與本集團競爭。就不競爭契約而言，本集團的核心業務為相關服務。為免生疑，不競爭契約並無禁止中國外運集團繼續經營其上述現有業務(即第三方擁有的乾散貨船期租、乾散貨物航運(按程租租約進行，來自加拿大的貨物除外)及集裝箱班輪航運服務及訂有期租租約的兩艘集裝箱船)，惟中國外運集團須遵守不競爭契約的有關條文。

不競爭契約的主要條款如下：

- 中國外運集團公司將不會並將促使中國外運集團其他成員公司(不包括中國外運股份有限公司及其附屬公司)不會在未經我們事先書面同意下，參與、進行或經營任何將與相關服務直接或間接競爭的業務或服務；
- 中國外運集團公司將向本公司推介有關該機會的優先權，請參閱下文第I段；
- 中國外運集團公司將向本公司推介有關租船機會的優先權，請參閱下文第II段；
- 中國外運集團公司將並將促使中國外運集團其他成員公司(不包括中國外運股份有限公司及其附屬公司)不會從事來自加拿大的貨物航運的乾散貨船程租租約業務。

I. 有關該機會的優先權

本公司將有機會分享或購入向中國外運集團旗下任何公司(不包括中國外運股份有限公司及其附屬公司)出售而與或可能與相關服務競爭的未來項目或合營企業的任何權益。倘若中國外運集團公司發現該機會，其將促使將該機會給予本公司，而本公司將有該機會的優先權。尤其是，中國外運集團公司須：

- (i) 向本公司轉介任何該機會；

與中國外運集團公司的關係

- (ii) 向本公司提供(受可能適用的有關保密規定限制)其或其聯繫人擁有有關該機會的所有資料及文件，讓本公司可評估該機會的優點並獲得該機會。

該機會須由我們的執行董事審議，彼等將於中國外運集團公司以書面通知本公司該機會後七日內，根據不競爭契約的條款就是否接納轉介予我們的該機會向獨立非執行董事作出建議。我們的獨立非執行董事將於中國外運集團負有管理職責的趙滬湘先生及潘德源先生(均為非執行董事)無出席的情況下(獲我們的獨立非執行董事邀請協助彼等時除外)負責決定是否接納根據不競爭契約的條款轉介予我們的該機會。有關該機會優先權的企業管治，請參閱「與中國外運集團的競爭—不競爭契約—有關不競爭契約的企業管治」。

中國外運集團公司不得爭取該機會，除非及直至我們的獨立非執行董事(1)議決本公司不爭取該機會；或(2)於其以書面通知本公司該機會後一段合理時限內(通常為一個月，除非訂約方另行協定)未議決是否爭取該機會。本公司認為，給予我們的獨立非執行董事一個月時間考慮本公司應否爭取該機會屬合理：一方面讓我們的執行董事有足夠時間向獨立非執行董事提出彼等的建議及讓獨立非執行董事有足夠時間審閱有關該機會的資料，並(如需要)於彼等認為需要時由本公司出資聘用獨立財務顧問向獨立非執行董事就該機會提出意見，而另一方面，該機會通常不會長時間存在。上述一個月時間屬合理時限，倘我們的獨立非執行董事最終議決本公司不爭取該機會，可將中國外運集團公司於其後爭取該機會的不利影響減至最低。

在考慮本集團是否將行使優先權時，獨立非執行董事會考慮本公司管理層就該機會準備的書面建議、本集團的業務策略及財務狀況、該機會的潛力及參考該機會當時的現行市價後該機會的條款是否公平合理並為一般商業條款。我們的獨立非執行董事可在其認為需要時由本公司出資聘用獨立財務顧問，以就任何該機會的條款向彼等提供意見。

II. 有關租船機會的優先權

為進一步消除中國租船公司及Sinotrans (Germany)與我們在乾散貨船租賃業務方面的競爭，不競爭契約亦作出如下規定：

- (a) 在不遲於每個曆月（「有關曆月」）第一日前第十五日（倘該第十五日為公眾假期，則有關日期將提前至並非公眾假期的前一日），中國租船公司及Sinotrans (Germany)（「有關公司」）將提供載有彼等於有關曆月可供出租的所有貨船（「有關公司可用貨船」）的名單（「有關公司情況名單」）予本公司的管理團隊供審閱。有關管理團隊將最少由一名執行董事及本公司租賃部一名經理或副經理組成。有關公司情況名單將載有包括有關公司可用貨船的名稱、有關公司可用貨船的航運運載能力、可供出租的有關公司可用貨船預期所在的地區、該等有關公司可用貨船的可用時間及預定租期的詳情。
- (b) 於自有關公司收到有關公司情況名單後，本公司的管理團隊將審閱並核對本集團於有關曆月可供出租的貨船（「本集團可用貨船」）的名單（「本集團情況名單」），並編製載列其對有關公司情況名單及該份本集團情況名單進行分析的備忘錄（「備忘錄」），當中重點列示於有關曆月與該份本集團可用貨船比較屬同類型的有關公司可用貨船。
- (c) 於收到有關公司情況名單後三個工作天內，本公司的管理團隊將寄發備忘錄、該份本集團情況名單及有關公司情況名單（統稱「該報告」）予我們的獨立非執行董事審閱及考慮。獨立非執行董事將於自本公司收到該報告後三個工作天內，通知本公司彼等對有關公司可用貨船與本集團可用貨船之間有否存在任何競爭或可能構成競爭及應否行使有關任何租船機會的優先權的意見。本公司的管理團隊將不會對有關公司可用貨船與本集團可用貨船之間是否可能存在任何競爭達成任何意見或作出任何判斷。我們的大多數獨立非執行董事的決定將對本公司具有約束力。
- (d) 倘我們的獨立非執行董事認為有關公司可用貨船與該批本集團可用貨船之間存在競爭及應行使有關任何租船機會的優先權，有關公司不得在無首先提供有關機會予本集團的情況下接納任何租船機會。倘我們的獨立非執行董事認為有關公司可

與中國外運集團公司的關係

用貨船與該份本集團可用貨船之間可能存在競爭，獨立非執行董事可視乎個別情況，就應如何行使有關任何租船機會的優先權發出指示，尤其是，獨立非執行董事可附加就行使有關任何租船機會的優先權而言彼等認為適合的該等條件。倘我們的獨立非執行董事認為有關公司可用貨船與本集團可用貨船之間並無潛在競爭，有關公司將獲准接納任何有關租船機會。本公司的管理團隊將於收到我們的獨立非執行董事的有關決定後24小時內通知有關公司，而本集團將向有關公司寄發該份本集團情況名單及本集團將或可能行使有關任何租船機會的優先權的有關公司可用貨船名單以及我們的獨立非執行董事就優先權可能附加的條件。

- (e) 於有關曆月內，倘有關公司情況名單或該份本集團情況名單出現任何變動，有關公司或本集團（視情況而定）有責任知會另一方並於知悉有關變動起計24小時內向另一方寄發經更新的有關公司情況名單或本集團情況名單。
- (f) 我們的獨立非執行董事可在彼等全權酌情決定下由本公司出資聘用特別助理，協助彼等審查及考慮上文(c)至(e)所載的事宜。該名特別助理將僅向我們的獨立非執行董事負責。

為加強本公司的企業管治，中國外運集團公司已向我們承諾，其將促使Sinotrans (Germany)遵守適用於中國租船公司有關租船機會的不競爭契約的相同條文，尤其是，中國外運集團公司須促使有關公司將租船機會給予本公司，而本公司將擁有優先權。

根據上述建議安排，本公司的管理團隊將擔當被動角色，而有關本公司會否接納租船機會的決定將僅由我們的獨立非執行董事作出。我們認為上述執行計劃可確保有關不競爭契約的決策保持高效率。

中國外運集團公司進一步向我們承諾，其將向我們提供我們就確保有關優先權的不競爭契約得以執行的一切所需資料。

與中國外運集團公司的關係

有關優先權的企業管治的其他資料，請參閱「與中國外運集團的競爭—不競爭契約—有關不競爭契約的企業管治」。

有關不競爭契約的企業管治

有關該機會及租船機會優先權的不競爭契約的決策過程將受到下文所列者監管及監察：

- 我們的獨立非執行董事將負責在於中國外運集團負有管理職責的趙滬湘先生及潘德源先生(均為我們的非執行董事)無出席的情況下(就該機會而言，獲我們的獨立非執行董事邀請協助彼等時除外)，決定是否接納根據不競爭契約的條款轉介予我們的該機會或租船機會。
- 根據不競爭契約作出的任何決定將僅由獨立非執行董事進行投票並以大多數票決定。倘出現僵局，則本公司不得爭取該機會或租船機會(視情況而定)。
- 我們的董事會將按照上市規則採取適當措施執行獨立非執行董事的決定。
- 就租船機會而言，我們的獨立非執行董事將每月審閱由本公司管理團隊編製載列有關公司可用貨船及本集團可用貨船最新情況的詳情以及由本公司管理團隊進行的分析(當中重點列示同類型的有關公司可用貨船)的該報告。
- 我們的獨立非執行董事須每年審查中國外運集團公司遵守不競爭契約的情況。本公司須透過我們的年報或向公眾人士刊發公告披露由獨立非執行董事審議有關執行不競爭契約及出現任何利益衝突事宜的決定，並陳述我們的獨立非執行董事對不競爭契約的條款如何得到遵守的意見。

確立公司章程

為加強我們的企業管治機制的健全性，我們已確立我們的公司章程的下列條文：

- (a) 概無我們同時在中國外運集團內擔任任何行政職務(包括執行董事及高級管理職務)的董事可擔任本公司的執行董事。
- (b) 由我們的董事會考慮的任何事宜若涉及本公司與中國外運集團公司及／或其聯繫人之間的交易，將僅由獨立非執行董事考慮及投票並以大多數票決定，且須遵守適用法例的規定與監管及合約規定(如有)。
- (c) 有衝突的相關董事將不計入法定人數內並將就有關事宜放棄投票，而該等有衝突的相關董事將不會於討論有關事宜時出席我們的董事會會議，除非彼等獲我們的大多數獨立非執行董事明確要求出席。

倘我們行使上述優先權，我們將遵守上市規則的相關規定。倘中國外運集團公司不再為本公司的控股股東，不競爭契約將自動失效。

基於上文所述，我們信納本集團將制訂適當的企業管治措施保障股東的利益。

關連交易

本集團(就本「關連交易」一節而言，包括我們的共同控制實體)與中國外運集團(就本「關連交易」一節而言，包括中國外運集團公司的聯繫人(定義見上市規則))就中國外運集團特許本集團使用商標、中國外運集團出租若干物業予本集團、本集團向／自中國外運集團提供及接受一般服務及本集團將貨船出租予中國外運集團成員公司訂立多項協議。由於中國外運集團公司是本公司的主要股東，故為本公司的關連人士，根據上市規則，中國外運集團與本集團訂立的任何交易於上市後將構成本公司的關連交易。本集團與中國外運集團訂立的關連交易的詳情載於下文。

本集團的若干成員公司亦就巴拉歌船務有限公司向本集團提供若干管理服務與巴拉歌船務有限公司訂立管理協議。劉俊成先生為本集團若干附屬公司的董事，因此為本集團的關連人士。由於劉俊成先生於巴拉歌船務有限公司的已發行股本中擁有30%以上的權益，故此巴拉歌船務有限公司為劉俊成先生的聯繫人，因而為本公司的關連人士。根據上市規則，巴拉歌船務有限公司向本集團提供該等管理服務將構成本公司的關連交易，該等交易的詳情載述如下。

A. 獲豁免遵守上市規則第14A.33(3)條的獨立股東批准、申報及公佈規定的持續關連交易

1. 中國外運集團特許本公司使用商標

於上市日期前，本集團的成員公司在其航運業務中一直使用以中國外運集團公司及／或其附屬公司名稱註冊的SINOTRANS、、中外運、外運、及商標(「商標」)。

於二零零七年十一月九日，中國外運集團公司與本公司訂立商標特許協議，據此，中國外運集團公司授予本集團使用商標的非獨家特許權。

商標使用權乃按免費基準授出，適用於「法定及一般資料—C.與本公司業務有關的其他資料—2.知識產權」一節所述有關商標的有效註冊期。商標特許協議的有效期為自上市日期起至二零零九年十二月三十一日止。本公司可選擇於商標特許協議的首個到期日(或經續期的到期日)前一個月將商標特許協議續期三年，而就本公司每次行使續期權利而言，中國外運集團公司將被視為已授予本公司進一步續期三年的新選擇權，惟所按條款須由雙方按公平合理基準磋商，且本公司須完全符合上市規則有關適用披露及／或股東批准的全部規定。

關 連 交 易

根據商標特許協議，中國外運集團公司同意於商標特許協議期限內辦理商標註冊，並容許本集團使用以中國外運集團的名義在其他司法權區註冊的商標。中國外運集團公司不再為本公司的控股股東時有權終止商標特許協議。

因此，商標特許協議將使本集團能於上市日期後在其航運業務中使用商標。上述商標並無注入本集團，中國外運集團亦需使用相同的商標，而中國外運集團有別於本公司的業務亦使用相同商標。

截至二零零六年十二月三十一日止三個年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，本公司概無向中國外運集團公司支付任何商標特許費。

商標的完備資料載於本招股章程附錄七。

本公司董事(包括獨立非執行董事)認為，商標特許協議乃經公平磋商釐定，而其條款屬公平合理的一般商業條款，並符合本公司及其股東的整體利益。

鑑於上市規則第14章項下的各適用百分比率(溢利比率除外)就上述交易而言均低於0.1%，因此，商標特許協議項下的交易將獲豁免遵守上市規則第14A章所載的申報、公佈及獨立股東批准規定。

2. 中國外運集團出租物業予本集團

於上市日期前，中國外運集團的成員公司根據兩份租賃協議向本集團出租若干物業(「該等物業」)，用作香港的辦公室及員工宿舍，租賃協議的年期將全部於二零零七年十二月三十一日屆滿，其詳情載列如下：

位置	訂約方	概約建築面積	月租	計劃用途
香港 灣仔 港灣道23號 鷹君中心 21樓的一部分	業主：Right Fast Development Ltd. 承租人：本公司	10,652平方呎	275,000港元	商用
香港 北角 丹拿道18號 丹拿花園4座 13樓F室	業主：Sinotrans Properties (HK) Limited 承租人：本公司	641平方呎	7,700港元	住宅

關 連 交 易

由於本集團有意於租賃協議屆滿後，參照當時的現行市場月租，繼續向中國外運集團的成員公司租賃該等物業，因此，本公司與中國外運集團公司於二零零七年十一月九日就租賃該等物業訂立總租賃協議，年期由二零零八年一月一日起一直至二零零九年十二月三十一日止。

截至二零零六年十二月三十一日止三個年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，本集團就租賃自中國外運集團的物業須支付的年租金分別約為318,000美元、369,000美元、438,000美元及218,000美元。

本公司的物業估值師西門(遠東)有限公司已確認，本集團根據租賃協議應就第一項物業支付予中國外運集團的租金低於市場費率約15%，就第二項物業支付的租金則整體上屬公平合理並反映當時市場費率。鑑於西門(遠東)有限公司關於第一項物業的意見，在考慮將於二零零八年及二零零九年就第一項物業支付的租金時，董事已(i)將租金調整至與預期市場費率一致及(ii)反映本公司租賃香港灣仔港灣道23號鷹君中心21樓餘下部分的計劃。香港灣仔港灣道23號鷹君中心21樓餘下部分的面積約為5,191平方呎。本集團計劃參照本集團的業務增長以及本集團根據業務增長將予僱用的新增員工數目，租賃該餘下部分或其任何部分。西門(遠東)有限公司已確認，於二零零八年及二零零九年租賃該等物業的租金符合當時的現行市價。本公司董事(包括獨立非執行董事)認為，該等物業的租金屬公平合理，且租賃協議及總租賃協議均按一般商業條款訂立。第一項物業自二零零三年一月起由本集團佔用作為其香港辦事處。而第二項物業自二零零三年一月起由本集團佔用作為其員工宿舍，毗鄰本集團在香港的辦事處。應付租金的相關金額即第二項物業於訂立總租賃協議相關時刻的預期市場租金。本公司董事(包括獨立非執行董事)認為，本集團訂立該等物業的租賃協議及總租賃協議實屬合理。

截至二零零九年十二月三十一日止三個年度，預期中國外運集團就出租該等物業予本集團而收取的年度租金將分別不超過435,000美元、750,000美元及750,000美元。鑑於上市規則第14章項下的各適用百分比率(溢利比率除外)按年度計算均低於0.1%，因此，租賃協議及總租賃協議項下的交易將獲豁免遵守上市規則第14A章所載的申報、公佈及獨立股東批准規定。

3. **巴拉歌船務有限公司提供管理服務**

於上市日期前，本集團若干成員公司與巴拉歌船務有限公司(由本集團若干附屬公司的一名董事劉俊成先生控制的公司)於二零零二年五月二十四日就巴拉歌船務有限公司提供有關本集團四艘貨船的管理服務訂立四份管理協議。該四份管理協議將於上市日期終止。於二零零七年十一月九日，本公司與巴拉歌船務有限公司就巴拉歌船務有限公司向本集團提供有關該四艘貨船的管理服務訂立總管理協議。下文載列總管理協議的主要條款概要：

貨船名稱	管理費
Great Wisdom	每月6,000美元
Great Intelligence	每月6,000美元
Great Majesty	每月6,000美元
Great Prestige	每月6,000美元

管理服務包括：

- (a) 船員管理；
- (b) 技術管理；
- (c) 檢驗及入塢服務；
- (d) 保養及維修；
- (e) 保險安排；
- (f) 船舶營運；
- (g) 供應船舶給養及提供船用燃料；及
- (h) 會計服務。

總管理協議的有效期為自上市日期起至二零零九年十二月三十一日屆滿。本公司可選擇於總管理協議的首個到期日(或經續期的到期日)前一個月將總管理協議續期三年，而就本公司每次行使續期權利而言，巴拉歌船務有限公司將被視為已授予本公司進一步續期三年的新選擇權，惟所按條款須由雙方按公平合理基準磋商，且本公司須完全符合上市規則有關適用披露及／或股東批准的全部規定。

關 連 交 易

截至二零零六年十二月三十一日止三個年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，本集團應付巴拉歌船務有限公司的管理費分別約為204,000美元、204,000美元、204,000美元及102,000美元。預期截至二零零九年十二月三十一日止三個年度，巴拉歌船務有限公司就向本集團提供管理服務而收取的管理費年度金額將分別不超過288,000美元、288,000美元及288,000美元。管理費乃參照市價釐定。我們的董事認為，總管理協議乃根據一般商業條款於本集團的日常業務過程中訂立。鑑於上市規則第14章項下的各適用百分比率(溢利比率除外)按年度計算均低於0.1%，因此，總管理協議項下的交易將獲豁免遵守上市規則第14A章所載的申報、公佈及獨立股東批准規定。

B. 獲豁免遵守上市規則第14A.34條的獨立股東批准規定，但須遵守申報及公佈規定的持續關連交易

1. 本集團向／自中國外運集團提供及接受一般服務

於上市日期前，本集團的成員公司與中國外運集團互相提供及接受一般服務，以促進本集團或中國外運集團各自的業務。

於二零零七年十一月九日，本公司與中國外運集團公司就本集團向／自中國外運集團成員公司提供及接受下列一般服務訂立總服務協議：

(A) 本集團向中國外運集團提供一般服務

(a) 船務代理服務包括：

- (i) 負責貨船進出港口的手續；
- (ii) 安排貨船領航、停泊、裝卸及卸貨；及
- (iii) 安排船員進出；

(b) 顧問服務包括：

- (i) 與貨航運營及／或技術協助(如需要)有關的顧問工作；及
- (ii) 代表中國外運集團向供應商及海上服務提供商支付收費及開支；

關 連 交 易

- (c) 船舶管理服務包括：
 - (i) 保養、維修貨船及貨船入塢；
 - (ii) 有關貨船的保險及索償安排；
 - (iii) 貨船操作，包括維持貨船的有效貿易證書；
 - (iv) 船員管理；及
 - (v) 供應貨船所需及如船東要求供應潤滑油及船用燃料；
 - (d) 空運貨運代理服務包括：
 - (i) 辦理清關手續；
 - (ii) 安排文件及收貨；
 - (iii) 代表承運人催收運費及結算付款；及
 - (e) 企業行政服務。
- (B) 本集團接受中國外運集團提供的一般服務
- (a) 船務代理服務包括：
 - (i) 負責貨船進出港口的手續；
 - (ii) 安排貨船領航、停泊、裝卸及卸貨；及
 - (iii) 安排船員進出；
 - (b) 有關油輪的船舶經紀服務；
 - (c) 有關油輪的商業管理服務包括：
 - (i) 分析市場趨勢、確定適當的承租人並協商油輪的程租租約及期租租約條款；及
 - (ii) 向船長發出指示、在履行租約期間與承租人、經紀、代理、承運人及船舶管理人員聯繫、計算收入及港口費用並就船舶的港口營運作出安排；
 - (d) 有關建造貨船的監管服務包括：
 - (i) 就貨船的設計及規格以及船隻建造、規格及方案批准方面的所有技術方面進行磋商；

關 連 交 易

- (ii) 在貨船建造階段進行監督；
- (iii) 試航；及
- (iv) 貨船交收；
- (e) 船員管理服務；及
- (f) 貨船檢驗服務。

本集團將向中國外運集團提供若干服務，同時接受中國外運集團提供同類服務。原因在於本集團及中國外運集團將利用各自的地理優勢提高其各自的競爭力。例如，本集團將為由中國外運集團租入並到達新加坡港口的船舶提供船務代理服務。同樣，中國外運集團將為本公司到達中國港口的船舶提供船務代理服務。這減少了在雙方經營所在地區建立船務代理服務網絡的成本，對雙方有利。

市場上存在可與本集團及中國外運集團所提供的價格及質量相媲美的各類服務的後備供應來源，本集團及中國外運集團均已不時從獨立第三方取得類似服務。在獲取此類服務時，本集團通常考慮報價、質量及本集團的業務需要，倘若獨立第三方提供具競爭力的報價，則本集團將不一定從中國外運集團取得一般服務。

中國外運集團向我們提供的一般服務並無構成本集團的核心業務。然而，該等一般服務附屬於本公司的主要業務，而有關該等服務的任何協議將於本集團的日常業務過程中訂立。本集團預計，根據總服務協議，後備供應來源可隨時替代中國外運集團供應該等一般服務(如必要)。本集團過往曾按可與本公司自中國外運集團取得有關服務相比的價格，從獨立第三方取得類似服務。董事認為，外判該等一般服務較由本集團內部資源提供該等服務對本集團更為有利，且外判該等一般服務所採用的慣例與運輸行業慣例相符。由於該等服務根據總服務協議進行，符合一般商業條款，並基於公平磋商原則，故董事(包括獨立非執行董事)認為，訂立總服務協議屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。

儘管中國外運集團提供多項服務，但是本集團能獨立於中國外運集團開展業務。由於根據總服務協議擬進行的交易主要僅為支援服務，故對本集團核心業務的經營並不重要。

關 連 交 易

一般而言，總服務協議規定：

- 所提供服務的價格必須公平合理；及
- (i)本集團向中國外運集團提供的一般服務的條款及條件，不得優於本集團向獨立第三方所提供的條款及條件；及(ii)中國外運集團向本公司提供的一般服務的條款及條件，不得遜於中國外運集團向獨立第三方所提供的條款及條件。

總服務協議的期限將於二零零九年十二月三十一日屆滿。本公司可選擇於總服務協議的首個到期日(或經續期的到期日)前一個月將總服務協議續期三年，而就本公司每次行使續期權利而言，中國外運集團公司將被視為已授予本公司進一步續期三年的新選擇權，惟所按條款須由雙方按公平合理基準磋商，且本公司須完全符合上市規則有關適用披露及／或股東批准的全部規定。

下表顯示本集團向中國外運集團提供一般服務及本集團接受中國外運集團提供一般服務的過往交易金額及年度上限：

(A) 本集團向中國外運集團提供一般服務

	過往數字				建議年度上限			定價 政策
					截至			
					六月三十日			
	截至十二月三十一日止年度		截至十二月三十一日止年度		止六個月	截至十二月三十一日止年度		
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	
	(千美元)			(千美元)				
(a) 船務代理服務	53	83	122	43	80	84	88	市價
(b) 顧問服務	無	12	無	無	無	10	10	市價
(c) 船舶管理服務	無	無	無	無	無	204	204	市價
(d) 空運貨運代理服務	157	499	308	264	516	493	517	市價
(e) 企業行政服務	無	2	1	無	1	1	1	市價
總計：	<u>210</u>	<u>596</u>	<u>431</u>	<u>307</u>	<u>597</u>	<u>792</u>	<u>820</u>	

關 連 交 易

(B) 本集團接受中國外運集團提供一般服務

	過往數字			建議年度上限				定價 政策
				截至				
				六月三十日				
	截至十二月三十一日止年度			止六個月	截至十二月三十一日止年度			
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	
	(千美元)				(千美元)			
(a) 船務代理服務	579	1,112	1,112	372	1,475	2,218	2,195	市價
(b) 有關油輪的船務 經紀服務	430	223	298	50	233	532	616	市價
(c) 有關油輪的商業 管理服務	393	815	1,127	834	1,400	1,600	1,850	市價
(d) 有關建造貨船的 監管服務	無	210	100	160	600	600	500	市價
(e) 船員管理服務	1,106	1,295	1,183	673	2,234	5,219	6,810	市價
(f) 船舶檢驗服務	無	無	無	無	28	28	28	市價
總計：	<u>2,508</u>	<u>3,655</u>	<u>3,820</u>	<u>2,089</u>	<u>5,970</u>	<u>10,197</u>	<u>11,999</u>	

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度及截至二零零七年六月三十日止六個月：

- (i) 本集團就其向中國外運集團提供一般服務而收取的費用分別約為210,000美元、596,000美元、431,000美元及307,000美元；及
- (ii) 中國外運集團就其向本集團提供一般服務而收取的費用分別約為2,508,000美元、3,655,000美元、3,820,000美元及2,089,000美元。

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，本集團自第三方供應商獲取的服務金額分別約為17,400,000美元、20,500,000美元、21,200,000美元及11,100,000美元，佔同期一般服務總購買量分別約87%、85%、85%及84%。

關 連 交 易

預期截至二零零九年十二月三十一日止三個年度，本集團就向中國外運集團提供一般服務而收取的服務費年度金額將分別不超過597,000美元、792,000美元及820,000美元，而截至二零零九年十二月三十一日止三個年度，中國外運集團就向本集團提供一般服務而收取的服務費年度金額將分別不超過5,970,000美元、10,197,000美元及11,999,000美元。

有關估計乃參考(i)於營業記錄期間內與中國外運集團的過往交易價值；及(ii) (a)中國外運集團對本集團的服務及(b)本集團對中國外運集團的服務需求的估計增加而釐定。

中國外運集團對本集團的服務需求估計增加，乃由於世界海運貿易額(其於二零零零年至二零零六年的複合年增長率約為4.2%)的預期增長，令市場對我們的服務(包括船務代理、船舶管理及空運貨運代理服務)的需求增加所致。

尤其是，預期本集團向中國外運集團提供的船務代理服務將於二零零七年至二零零九年每年按約4%至5%的比率增長。本集團向中國外運集團提供的船務代理服務主要透過我們的全資附屬公司Sinotrans Agencies (S) Pte Ltd.進行。於營業記錄期間內，交易金額一直按平均比率50%增加。然而，二零零七年上半年與二零零六年上半年比較，中國外運集團到達新加坡港口需要本集團提供船務代理服務的貨船數目卻減少約20%至30%。另一方面，鑑於世界海運貿易的上升趨勢，董事認為，儘管二零零七年上半年中國外運集團到達新加坡港口的貨船數目減少，於二零零七年至二零零九年由本集團向中國外運集團提供的船務代理服務的估計年增長率約4%至5%乃符合世界海運貿易於過去數年的增長率並屬合理。

提供空運貨運代理服務亦主要透過我們的全資附屬公司Sinotrans Agencies (S) Pte Ltd.進行。於營業記錄期間內，本集團一直向中國外運股份有限公司的華東分公司及華南分公司提供空運貨運代理服務。然而，自二零零六年以來，我們並無向中國外運股份有限公司的華東分公司提供任何空運貨運代理服務。此外，本集團於二零零五年及二零零六年向中國外運股份有限公司的華南分公司提供的空運貨運代理服務的交易金額一直下降。然而，本集團於二零零六年八月開始向中國外運股份有限公司的威海分公司提供空運貨運代理服務。因此，在計算二零零七年至二零零九年的空運貨運代理服務的年度上限時，本集團已計及與中國外運股份有限公司華南分公司的交易的下降趨勢，但受到與中國外運股份有限公司威海分公司的交易的上升趨勢緩和的因素。

中國外運集團預期將於二零零八年及二零零九年訂立兩份光船租約，並將委聘本集團為該等光船租約提供船舶管理服務。

關 連 交 易

本集團對中國外運集團的服務需求估計增加，乃由於本集團計劃進一步擴充至油輪業務及擴充本集團擁有的貨船船隊所致。此舉將增加由中國外運集團提供有關油輪的船務代理服務及船舶經紀服務、有關油輪的商業管理服務、建造新建造貨船的監督服務及船員管理服務。

中國外運集團向本集團提供有關油輪的商業管理服務方面，交易金額由二零零四年至二零零五年增加約100%。增加原因為我們於二零零四年進軍油輪市場，並自二零零四年六月起收購三艘二手貨船Grand King、Grand Explorer及Grand Mountain，因此，二零零五年的交易金額約為二零零四年的兩倍。同時，我們的油輪於二零零五年而非二零零六年進行入塢維修及保養，即我們的油輪於二零零五年並無以全面運載能力營運。因此，我們的油輪於二零零六年以全面運載能力營運時，交易金額由二零零五年至二零零六年增加約40%。於二零零七年至二零零九年由中國外運集團向本集團提供有關油輪的商業管理服務的估計增加，乃由於本集團將予訂立的租約方數目估計上升及二零零七年至二零零九年程租租約的運費費率按年增長率約14%至15%增加所致。本集團為我們的全部油輪採用程租租約，費用經參考程租租約的運費費率(乃受到船用燃料成本的間接影響)計算。由於船用燃料成本受到多項非我們所能控制的經濟及政治因素(包括產油地區的政治不穩定)影響且會大幅波動，我們的董事認為，於二零零七年至二零零九年程租租約的運費費率的年增長率約為14%至15%的估計增幅為合理。

中國外運集團提供有關油輪的船舶經紀服務方面，倘我們與客戶訂立的合約要求我們行走航線至中國外運集團介紹的多個中國主要港口，本集團將須向中國外運集團支付經紀費用。於營業記錄期間內，由於交易金額將視乎由中國外運集團的船舶經紀介紹的程租租約數目而定，交易金額出現波動。同時，截至二零零七年至二零零九年止年度就租賃我們的油輪而將支付中國外運集團的經紀費用的年度上限，乃參考本集團將予訂立的程租租約數目估計上升及二零零七年至二零零九年程租租約的運費費率按年增長率約14%至15%增加計算。

本集團接受中國外運集團提供有關建造貨船的監管服務方面，我們已訂購12艘新建造貨船，包括四艘小靈便型乾散貨船、四艘好望角型乾散貨船及四艘集裝箱船。此外，我們的共同控制實體海安油運已訂購一艘雙殼極大型油輪。預期四艘小靈便型乾散貨船將於二零一零年交付予我們。預期四艘好望角型乾散貨船將於二零零九年至二零一一年間交付予我們。預期四艘集裝箱船及極大型油輪將於二零零八年交付予我們。有關集裝箱船的監管服務的服務費費率為每艘貨船230,000美元，可分期付款，而有關好望角型乾散貨船及極大型油輪的監管服務的服務費費率為每艘貨船238,000美元，亦可分期付款。由於預期四艘集裝箱船及極大型油輪將於二零零八年交付予我們，我們於二零零九年將毋須就該等貨船支付服務費，故二零零九年的年度上限將會減少。

關 連 交 易

對船員管理服務的需求上升，將主要由於二零零七年至二零零九年船員的工資水平及將交付予本集團的新建造貨船數目上升所致。

鑑於上市規則第14章項下的各適用百分比率(溢利比率除外)按年度計算均高於0.1%但低於2.5%，因此，根據上市規則第14A.34條，總服務協議項下的交易將獲豁免遵守有關獨立股東批准的規定，但須遵守申報及公佈規定。

C. 須遵守上市規則第14A.35條的申報、公佈及獨立股東批准規定的非獲豁免持續關連交易

1. 本集團租賃貨船予中國外運集團

於二零零七年六月三十日，我們擁有及運營由34艘貨船組成的船隊，包括26艘乾散貨船、三艘油輪及五艘集裝箱船，而中國外運集團的成員公司大部分無擁有任何貨船，故須租賃貨船，其後擔任承運人提供貨物航運服務或分租賃船予其他船務公司作貨運之用。於上市日期前，本集團的成員公司向中國外運集團的成員公司出租了我們的乾散貨船及集裝箱船。

於二零零七年十一月九日，本公司與中國外運集團公司訂立總租船協議，據此，本集團租賃我們的貨船予中國外運集團，租期自上市日期起至二零零九年十二月三十一日止。本公司可選擇於總租船協議的首個到期日(或經續期的到期日)前一個月將總租船協議續期三年，而就本公司每次行使續期權利而言，中國外運集團公司將被視為已授予本公司進一步續期三年的新選擇權，惟所按條款須由雙方按公平合理基準磋商，且本公司須完全符合上市規則有關適用披露及／或股東批准的全部規定。

根據總租船協議，就租賃每艘貨船而言，中國外運集團須向本集團相關成員公司支付租金(「租金」)及C/V/E費。作為回報，中國外運集團有權從租金中扣除租船佣金。C/V/E費是承租人應就船舶於租約期內產生的通信開支及港口娛樂開支向船東支付的費用，通常由雙方磋商按每月約900美元至1,500美元的範圍收取。租船佣金為營運成本的一項開支項目，乃船東根據應付租金的若干百分比給予承租人的折扣，通常按約1.25%至5%之間的比率計算。因此，租船佣金應與租金的增減幅度保持一致。於磋商租船佣金的比率時，雙方通常考慮租金的實際金額(於扣除租船佣金後)及船東與承租人分別應收的租船佣金。在當前市

關 連 交 易

況下，乾散貨承租人通常要求租船佣金的比率為3.75%。租金、C/V/E費及租船佣金乃按市價釐定。根據總租船協議，本公司與中國外運集團公司原則上同意，中國外運集團及本集團相關成員公司分別應付的租金、C/V/E費及租船佣金應為公平合理，且(i)就中國外運集團支付的租金及C/V/E費而言，不得遜於獨立第三方向本集團所提供的租金，及(ii)就本集團支付的租船佣金而言，不得優於中國外運集團向獨立第三方所提供的佣金。

我們的董事(包括我們的獨立非執行董事)認為，總租賃協議在本集團的日常業務過程中按照一般商業條款訂立，而其條款屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。

預期乾散貨船及集裝箱船的需求在未來數年內將保持旺盛，本集團不難物色乾散貨船及集裝箱船客戶。鑑於中國外運集團應付予本集團的租金及C/V/E費以及本集團應付予中國外運集團的租船佣金反映了市場水平，以及租賃予中國外運集團成員公司的乾散貨船及集裝箱船一直擁有良好的付款記錄，本公司董事(包括獨立非執行董事)認為，按照總租船協議將我們的乾散貨船及集裝箱船租賃予中國外運集團的成員公司將為本集團提供穩定的收入來源及整體而言對本集團有利。

截至二零零六年十二月三十一日止三個年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，本集團就租賃貨船予中國外運集團而收取的租金及C/V/E費分別約為88,567,000美元、78,379,000美元、36,771,000美元及20,020,000美元。截至二零零六年十二月三十一日止三個年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，中國外運集團向本集團收取的租船佣金分別約為3,539,000美元、3,293,000美元、1,540,000美元及848,000美元。本集團於二零零六年收取的租金及C/V/E費及支付的租船佣金下降，主要是因二零零六年乾散貨航運市場運費費率下降及航運運載能力需求下降所致。

預期截至二零零九年十二月三十一日止三個年度，本集團就租賃貨船予中國外運集團而收取的租金及C/V/E費年度金額將分別不會超過50,547,000美元、117,113,000美元及107,870,000美元及截至二零零九年十二月三十一日止三個年度，中國外運集團向本集團收取的租船佣金年度金額將分別不超過1,887,000美元、4,115,000美元及3,618,000美元。有關估計乃經參考(i)於營業記錄期間與中國外運集團進行交易的過往價值；(ii)出租貨船的數目及(iii)我們出租貨船的市場租金的預期波動而釐定。於營業記錄期間內，我們出租各類型乾散貨船(包括小靈便型貨船、大靈便型貨船及巴拿馬型貨船)及集裝箱船予中國外運集團。

關 連 交 易

隨着我們的乾散貨及集裝箱船隊逐漸擴充及鑑於世界海運貿易的預期增長而導致中國外運集團對我們的貨船需求的估計增長，預期於截至二零零九年十二月三十一日止三個年度，我們向中國外運集團出租的乾散貨船及集裝箱船數目將相應增加。本集團預期，我們將於二零零七年出租六艘乾散貨船及四艘集裝箱船、於二零零八年出租七艘乾散貨船(包括一艘好望角型貨船)及八艘集裝箱船及於二零零九年出租七艘乾散貨船(包括一艘好望角型貨船)及八艘集裝箱船予中國外運集團。鑑於上文所述，由於二零零八年預期有四艘集裝箱船交付並可能收購二手乾散貨船且市場前景樂觀，預期於二零零八年，本集團就出租我們的貨船予中國外運集團而收取的租金及C/V/E費將較二零零七年收取的金額增加約100%，而由於我們預期我們向中國外運集團出租的乾散貨船及集裝箱船數目將幾乎不變，預期於二零零九年，本集團就出租我們的貨船予中國外運集團而收取的租金及C/V/E費將較二零零八年收取的金額維持在相若水平。

鑑於上述交易的年度代價超過10,000,000港元，而上市規則第14章項下的各適用百分比率(溢利比率除外)按年度計算均高於2.5%，因此，根據上市規則第14A.35條，總租船協議項下的交易將構成本公司的非獲豁免持續關連交易。

上述A2、A3、B及C段所載各綜合協議為框架協議，規定所述關連交易執行的機制。預計個別執行協議可能不時按要求須由本集團與中國外運集團的成員公司訂立。

各執行協議將載列有關人士所要求的特別服務及任何可能與該等服務有關的詳細規格。執行協議可能僅包括在各重大方面與按有關綜合協議所載須提供該等服務的約束原則、指引、條款及條件相符的條款。

由於執行協議僅進一步闡述按綜合協議擬進行的服務供應，故並無構成新類別關連交易。

關 連 交 易

D. 獲豁免及非獲豁免關連交易

下文載列上述獲豁免及非獲豁免持續關連交易的概要以及(如適用)向聯交所尋求的相關豁免及建議年度上限：

類別	交易	截至 二零零六年 十二月三十一日 止三個年度及		截至 二零零七年 六月三十日 止六個月		類似 性質交易的 過往數據 (千美元)	建議 年度上限 (千美元)
獲豁免遵守上市規則第14A.33(3)條 的獨立股東批准、申報及公佈規定的 持續關連交易							
A1	中國外運集團公司 特許本公司使用商標	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用 (附註1)
A2	中國外運集團 出租物業予本集團	二零零四年	318	二零零七年	435		
		二零零五年	369	二零零八年	750		
		二零零六年	438	二零零九年	750		
		二零零七年	218				
A3	巴拉歌船務有限公司 向本集團提供管理服務	二零零四年	204	二零零七年	288		
		二零零五年	204	二零零八年	288		
		二零零六年	204	二零零九年	288		
		二零零七年	102				
獲豁免遵守上市規則第14A.34條 的獨立股東批准規定， 但須遵守申報及公佈規定的持續關連交易							
B1(a)	本集團向中國外運集團 提供一般服務	二零零四年	210	二零零七年	597		
		二零零五年	596	二零零八年	792		
		二零零六年	431	二零零九年	820		
		二零零七年	307				
B1(b)	本集團接受中國外運集團 提供一般服務	二零零四年	2,508	二零零七年	5,970		
		二零零五年	3,655	二零零八年	10,197		
		二零零六年	3,820	二零零九年	11,999		
		二零零七年	2,089				

關 連 交 易

類別	交易	截至 二零零六年 十二月三十一日 止三個年度及		截至 二零零七年 六月三十日 止六個月		類似 性質交易的 過往數據 (千美元)	建議 年度上限 (千美元)

須遵守上市規則第14A.35條
的申報、公佈及獨立股東批准規定
的非獲豁免持續關連交易

C1(a)	本集團租賃貨船	二零零四年	88,567	二零零七年	50,547
	予中國外運集團	二零零五年	78,379	二零零八年	117,113
	一租金及C/V/E費	二零零六年	36,771	二零零九年	107,870
		二零零七年	20,020		
C1(b)	本集團租賃貨船	二零零四年	3,539	二零零七年	1,887
	予中國外運集團	二零零五年	3,293	二零零八年	4,115
	一租船佣金	二零零六年	1,540	二零零九年	3,618
		二零零七年	848		

附註：

- (1) 由於本集團於訂立商標特許協議前使用商標毋須向中國外運集團公司支付任何代價，故商標特許協議並無過往數據。

申請豁免

我們的董事(包括獨立非執行董事)認為，根據規則第14A.34條豁免的關連交易、根據規則第14A.33(3)條豁免的持續關連交易及上述非獲豁免持續關連交易一直及將繼續按一般商業條款於本集團的日常業務過程中訂立，且屬公平合理，並符合本公司股東的整體利益。根據上市規則，該等交易根據交易的性質及價值一般須全面披露，並於交易產生時事先尋求獨立股東批准。

關 連 交 易

就上表「獲豁免遵守上市規則第14A.34條的獨立股東批准規定，但須遵守申報及公佈規定的持續關連交易」所述非獲豁免持續關連交易而言，預期有關交易的相關年度收益總額或相關年度開支總額將少於收益比率或代價比率的2.5%（視情況而定）。該等協議項下的交易因此獲豁免遵守上市規則適用於關連交易的獨立股東批准規定，但仍須遵守上市規則的申報及公佈規定。

另一方面，根據上表「須遵守上市規則第14A.35條的申報、公佈及獨立股東批准規定的非獲豁免持續關連交易」所載各非獲豁免持續關連交易，預期應收或應付年度總額的收益比率或代價比率（視情況而定）將超過2.5%，該等協議項下的交易將須遵守上市規則適用於關連交易的申報、公佈及獨立股東批准規定。

本公司已要求聯交所豁免本公司遵守上市規則第14A.42(3)條有關關連交易的獨立股東批准及／或申報及公佈規定。本公司將遵守上市規則第14A章的相關規定，包括上表所述的建議年度上限。

我們的董事（包括獨立非執行董事）認為，上述建議年度上限屬公平合理。

聯席保薦人認為，(i)上文B類及C類所述尋求豁免的持續關連交易乃按正常商業條款於本公司的日常及一般業務過程中進行及(ii)B類及C類中所述的該等持續關連交易的建議年度上限屬公平合理並符合本公司股東的整體利益。

與關連人士的過往交易

我們於營業記錄期間內訂立多項關連人士交易，有關交易載於本招股章程附錄一「關連人士交易」一節。董事認為，該等交易乃於我們的日常及一般業務過程中進行，而除向若干關連人士租賃物業外，乃按一般商業條款進行。該等交易將於股份在聯交所上市後終止，惟本節所載的持續交易可能不時進行除外。任何關連交易均須遵守上市規則的適用條文進行。

一般資料

本公司董事會由九名董事組成，其中四名是獨立非執行董事。

本公司董事概無與或擬與本公司訂立服務合同（於一年內屆滿或可由僱主於一年內終止而毋須支付賠償（法定賠償除外）的合同除外）。

董事

執行董事、非執行董事及獨立非執行董事

執行董事

田忠山先生，39歲，自二零零三年一月起任本公司董事。田先生積極廣泛參與本公司的管理及戰略發展，並監管本公司的整體發展。田先生於一九九一年畢業於對外經濟貿易大學，並於二零零六年取得南澳大學的碩士學位。彼於一九九一年加入中國外運集團，在航運行業擁有逾16年經驗。田先生於一九九一年至二零零二年三月任職於中國租船公司。二零零二年四月至二零零三年五月，彼擔任CBMC的副總經理。二零零三年五月，田先生擔任本公司的副總經理，並自二零零五年三月起晉升為本公司的總經理。同時，彼獲委任為深圳市中外運航運有限公司的法人代表及CBMC的法人代表兼總經理。目前，彼還擔任中外運日本東車海運有限公司的董事。田先生將於上市前或於上市後一個月內辭任其於深圳市中外運航運有限公司、CBMC及中外運日本東車海運有限公司的職務，其後將不會於中國外運集團擔任任何行政／管理職務。

李樺，41歲，自二零零三年二月起任本公司副總經理。李先生積極參與本公司的管理及決策過程，尤其是負責新建造貨船的建造、船舶買賣以及本公司的戰略規劃。李先生於一九八九年畢業於對外經濟貿易大學，並於二零零二年一月取得澳大利亞梅鐸大學的碩士學位。李先生在航運行業擁有逾18年經驗。李先生於一九八九年七月加盟CBMC。一九九九年十一月起，李先生擔任威林航業有限公司的總經理助理。二零零一年至二零零三年二月，李先生擔任威林航業有限公司的副總經理。

馮軾英，43歲，自二零零四年九月起任本公司副總經理，負責管理本公司的油輪航運業務。馮女士於一九八六年畢業於中國人民大學，於二零零七年取得北京大學光華管理學院的碩士學位。馮女士在航運行業擁有逾17年經驗。一九八九年十二月至一九九八年三月，馮女士在威林航業有限公司擔任多個職位，包括商務部副經理。一九九八年三月至二

董事及高級管理人員

零零一年九月，擔任CBMC的經理。二零零一年九月至二零零四年九月，馮女士獲委任為CBMC的助理總經理並自二零零四年九月起晉升為副總經理。馮女士自二零零三年一月起擔任本公司總經理助理，於二零零四年九月晉升為本公司副總經理。馮女士還擔任中外運日本東車海運有限公司、中外運－商船三井航運有限公司及深圳市中外運航運有限公司的董事。馮女士將於上市前或於上市後一個月內辭任其於CBMC、中外運日本東車海運有限公司、中外運－商船三井航運有限公司及深圳市中外運航運有限公司的職務，其後將不會於中國外運集團擔任任何行政／管理職務。

非執行董事

趙滬湘先生，51歲，於二零零七年八月獲委任為本公司董事兼董事長。趙先生於一九八零年畢業於大連海運學院，於航運行業擁有逾27年經驗。一九八零年一月至一九八五年九月，彼曾任交通部海洋運輸局幹部。一九八五年九月至一九九七年五月，趙先生就職於招商局集團海通公司，曾擔任多個職務，包括部門經理、副總經理和總經理。一九九七年五月至二零零五年十二月，彼曾任招商局集團有限公司總裁助理、副總裁和董事，以及招商局國際有限公司總經理。趙先生自二零零五年十二月加盟中國對外貿易運輸(集團)總公司，任董事和總裁。彼現為中國外運股份有限公司(其股份在香港聯交所主板上市)董事長兼執行董事，及中外運－敦豪國際航空快件有限公司董事長。趙先生於二零零七年二月當選為中國國際貨運代理協會會長並於二零零七年十月擔任國際貨運代理協會聯合會(FIATA)副主席。

潘德源先生，58歲，於二零零七年八月獲委任為本公司董事。潘先生於一九八二年畢業於吉林財貿學院。一九八四年一月至一九九零年一月，潘先生任香港華潤隆地公司副總經理。一九九零年一月至一九九四年四月，彼曾任外經貿部財會司處長。潘先生於一九九四年四月至一九九七年七月任中國機械進出口總公司副總經理。潘先生在航運行業擁有逾8年經驗。一九九七年十月至二零零三年一月，潘先生任中國外運集團公司董事兼副總裁。潘先生於二零零三年一月至二零零五年二月任中國土畜產進出口總公司總經理，隨後重新加盟中國外運集團公司，並於二零零五年二月至二零零六年十月任中國外運集團公司董事。由二零零五年三月至今，潘先生獲委任為中國外運集團公司副總裁，監管中國外運集團的財務和戰略研究。彼現時亦兼任泰康人壽保險股份有限公司、中國外運(新西蘭)有限公司和威尼達林產品有限公司的董事。泰康人壽保險股份有限公司於一九九六年八月成立，獲中國人民銀行批准從事人壽保險業務。中國外運集團公司為泰康人壽保險股份有限

公司的發起人之一，持有其5.87%股權。中國外運(新西蘭)有限公司為威尼達林產品有限公司的控股公司，其本身並無進行任何業務。威尼達林產品有限公司乃從事林業砍伐及木材加工業務，由中國外運集團擁有62%權益。在潘先生與本集團訂立的服務合約中，潘先生同意對其因獲委任為非執行董事而獲得的所有資料保密。此外，有關本公司採取的企業管治機制，請參閱「與中國外運集團公司的關係」一節「確立公司章程」數段。因此，潘先生可在無衝突下處理其多個職務。潘先生建議分配其50%時間予本集團。鑑於潘先生負責有關本公司政策的主要決策(為高層決策)及並不處理本集團的日常管理，有關時間分配並不影響履行其董事職責。

獨立非執行董事

胡漢湘先生，67歲，於二零零七年八月獲委任為本公司的獨立非執行董事。胡先生於一九六六年畢業於大連海運學院。二零零零年至今，胡先生擔任海峽兩岸航運交流協會理事長。彼自二零零零年起擔任國家交通部第一屆、第二屆專家委員會委員。二零零一年，胡先生被編入中國專家名人大辭典。胡先生於一九七二年出任交通部水運局調度員，並於一九八二年晉升為交通部水運局調度室副主任。於一九八五年至一九九四年，胡先生被委任為交通部海洋運輸管理局副局長、運輸管理司副司長兼中國水運中心主任、水運局副司長兼全國水運總調度主任。在一九九四年至二零零零年間，胡先生出任水運司司長。自一九九五年起，彼曾被任命為中國口岸協會副會長、中國交通運輸協會副會長、中國航海協會副理事長、海峽兩岸關係協會理事、海峽兩岸經貿協調會委員、中國船東協會名譽副會長等職務。二零零四年三月及十二月，胡先生分別獲委任為中海集裝箱運輸股份有限公司及招商局能源運輸股份有限公司的獨立非執行董事。二零零六年四月，胡先生獲委任為寧波海運股份有限公司的獨立非執行董事。

曾慶麟博士，58歲，於二零零七年八月獲委任為本公司的獨立非執行董事。曾博士為欣賦顧問有限公司的行政總裁。彼為香港董事學會、英國特許公認會計師公會和香港會計師公會的資深會員。曾博士於二零零六年取得國立聯合大學(歐洲)的榮譽博士學位。彼於一九七三年畢業於香港中文大學，獲工商管理(一級榮譽)學士學位。曾博士曾於數家香港和新加坡上市公司擔任高級管理層。曾博士於一九七三年加入恒生銀行集團，於該集團工作17年。在一九九零年加入新加坡大華銀行集團出任國際分行部主管和首席副總裁之前，曾博士出任恒生銀行策劃發展處助理總經理。在大華銀行集團工作後，曾博士於一九九三

董事及高級管理人員

年任香港聯交所執行董事，一九九四年出任合創集團的執行董事，以及由一九九五年至一九九八年出任中國建設銀行香港分行的署理行政總裁和副總經理。曾博士目前為北青傳媒股份有限公司、國際金融社控股有限公司及遠洋地產控股有限公司(均為香港聯交所上市公司)的獨立非執行董事。

李業華先生，65歲，於二零零七年八月獲委任為本公司獨立非執行董事。李先生於一九六五年畢業於香港大學，獲文學士學位，並為執業律師。李先生為胡關李羅律師行的前高級合夥人，目前為胡關李羅律師行的顧問。彼分別於一九七一年、一九七四年及一九九五年在香港、英國和新加坡成為認可律師，並於一九九三年獲委任為中國委託公證人。李先生在管理和公司秘書方面擁有約35年經驗。彼現時為招商局國際有限公司的獨立非執行董事，深圳控股有限公司及禹銘投資有限公司的非執行董事，上述均為香港聯交所上市的公司。彼自二零零四年九月起擔任依利安達國際集團有限公司的非執行董事。依利安達國際集團有限公司於二零零五年三月撤銷在香港聯交所的上市地位。李先生並為約20家香港上市公司的公司秘書，包括華潤創業有限公司及合和實業有限公司。在李先生與本集團訂立的服務合約中，李先生同意對其因獲委任為獨立非執行董事而獲得的所有資料保密。此外，有關本公司採取的企業管治機制，請參閱「與中國外運集團公司的關係」一節「確立公司章程」數段。因此，李先生可在無衝突下處理其多個職務。

周祺芳先生，64歲，於二零零七年十月獲委任為我們的獨立非執行董事。周先生於一九六五年畢業於大連海運學院。周先生在航運行業擁有逾42年經驗。一九六五年九月至一九九零年六月，彼任職於廣州遠洋運輸公司，曾擔任多個職位包括船舶維修廠主管。一九九零年六月至一九九二年七月，周先生出任中國遠洋運輸總公司南通船務企業公司的總經理。中國遠洋運輸總公司於一九九二年進行重組並改名為中國遠洋運輸(集團)總公司。一九九二年七月至一九九七年七月期間，彼獲躍升為中國遠洋運輸(集團)總公司的副總裁。一九九七年七月至二零零零年四月期間，周先生出任蛇口工業區有限公司的總經理。自一九九七年十月至二零零零年四月，周先生出任招商局集團有限公司的董事總經理及副總裁，並於二零零零年四月至二零零四年三月期間一直為其董事及副總裁。自二零零四年三月至二零零七年三月，彼擔任招商局集團(香港)有限公司的董事及中國液化天然氣運輸(控股)有限公司的主席。自二零零四年十二月至二零零七年三月，彼獲委任為在上海證券交易所上市的公司招商局能源運輸股份有限公司的董事。

高級管理人員

謝少華，36歲，自二零零七年八月起任本公司財務總監，負責監管本公司業務的所有財務事宜。彼於一九九三年畢業於中央財經大學，並分別於二零零三年和二零零五年取得對外經濟貿易大學和香港中文大學碩士學位。謝先生在航運行業擁有逾八年經驗。一九九八年十一月至二零零二年十月，彼在中國外運集團公司財務部工作。二零零二年十一月至二零零七年五月，彼擔任中國外運股份有限公司財務部副總經理。

盧定灝，56歲，自二零零四年七月起任本公司助理總經理。盧先生於一九七一年畢業於香港金山公司甲板高級船員培訓班。一九九六年，盧先生任華通船務代理有限公司業務部經理，負責船隊運作的技術管理。盧先生於航運行業擁有逾36年經驗。二零零零年十月至二零零四年六月，彼擔任威林航業有限公司營運部經理。二零零四年七月，盧先生獲委任為本公司助理總經理，負責營運部、技術部及法務部，監管一切海運技術事宜。

郭寶儀，35歲，本公司合資格會計師。彼在審計及財務管理方面積逾11年經驗。彼於一九九六年取得香港城市大學會計學高級文憑，彼畢業於英國龍比亞大學，並取得會計學學士學位。郭女士為香港會計師公會會員及英國特許公認會計師公會資深會員。在二零零七年八月加盟本公司之前，彼於二零零三年十二月至二零零四年六月擔任南順(香港)有限公司財務部會計。彼於二零零四年九月至二零零七年七月加盟龍記(百慕達)集團有限公司任會計師，其後晉升為助理經理。

公司秘書

禰寶華，58歲，香港特許秘書公會會員及特許秘書及行政人員公會會員。禰先生亦是富榮秘書服務有限公司的董事，在公司管理及秘書方面擁有逾25年經驗。彼現時為信佳國際集團有限公司、碧桂園控股有限公司及榮山國際有限公司的公司秘書，該等公司均為在香港聯交所上市的公司。信佳國際集團有限公司為投資控股公司，其主要附屬公司從事研發、製造及銷售電子產品。碧桂園控股有限公司及其附屬公司從事物業發展、建造與裝飾、物業管理及酒店營運業務。榮山國際有限公司為投資控股公司，其附屬公司的主要業務為於中國生產及銷售中醫藥產品。在禰先生與本集團訂立的服務合約中，禰先生同意對其因獲委任為本公司公司秘書而獲得的所有資料保密。因此，禰先生可在無衝突下處理其多個職務。

合資格會計師

郭寶儀，35歲，於二零零七年八月加盟本公司，擔任全職合資格會計師。有關郭女士的經驗詳情，請參閱上文「—高級管理層」。

董事委員會

審核委員會

本公司已於二零零七年十月三十一日成立審核委員會，並遵照上市規則訂明審核委員會的書面職權範圍，自上市起生效。審核委員會的主要職責為(其中包括)審閱及監督本公司的財務申報程序及內部監控制度。

審核委員會由曾慶麟博士、潘德源先生、周祺芳先生及李業華先生四名成員組成，除潘德源先生外，彼等均為獨立非執行董事。曾慶麟博士為審核委員會主席。

薪酬委員會

本公司已於二零零七年十月三十一日成立薪酬委員會，自上市起生效。薪酬委員會的主要職責為評估行政總裁及其他執行董事的薪酬，並向本公司董事會提供推薦意見。此外，薪酬委員會檢討本公司高層管理人員表現，並決定彼等的薪酬結構。

薪酬委員會目前的成員為胡漢湘先生、趙滙湘先生及曾慶麟博士。胡漢湘先生為薪酬委員會主席。

提名委員會

本公司已於二零零七年十月三十一日成立提名委員會，自上市起生效。提名委員會負責向本公司董事會推薦人選填補董事會空缺。

提名委員會目前的成員為趙滙湘先生、李業華先生、胡漢湘先生及周祺芳先生。趙滙湘先生為提名委員會主席。

合規顧問

我們擬根據上市規則第3A.19條委聘中銀國際為本公司合規顧問。

我們已與合規顧問簽訂合規顧問協議，其重大條款如下：

- (a) 根據上市規則第3A.10條，本公司已委任合規顧問為本公司的合規顧問，由上市日期起至本公司於上市日期後就首個完整財政年度財政業績符合上市規則第13.46條規定日期止期間或直至該協議終止為止，以較早者為準；
- (b) 合規顧問將向本公司提供服務，包括就符合上市規則及其他適用法例、規則及守則的規定作出指引及給予建議；
- (c) 倘合規顧問因其在協議下的職責或本公司嚴重違反或被指重大違反協議條文而導致遭展開若干法律行動並招致損失，本公司已同意向其作出彌償；及
- (d) 倘合規顧問的工作表現未能符合標準，本公司可就上市規則第3A.26條所允許，終止合規顧問的委任。合規顧問亦可於三個月前向本公司發出通知後，辭任或終止其委任。

有關委聘年期由上市日期起至本公司發佈上市日期後首個完整財政年度財政業績的年報當日止，並可於雙方協定下續期。

董事及高級管理人員的報酬

董事因向本公司提供服務或就本公司的業務履行其職能而必需及合理發生的開支，本公司會予補償。在審核及釐定本公司執行董事及高級管理人員的薪酬組合時，本公司的薪酬委員會將考慮同類公司支付的薪金、董事投入的時間及職責、在本集團其他公司的受僱情況及應否按表現釐訂薪酬等因素。

董事及高級管理人員

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三年及截至二零零七年六月三十日止六個月，本公司付予本公司執行董事的薪酬總額(包括基本薪金、其他津貼、養老金及實物利益)分別約為203,000美元、297,000美元、504,000美元及256,000美元。截至二零零七年十二月三十一日止年度應付本公司董事的薪酬總額估計約為320,000美元。截至二零零七年十二月三十一日止年度，我們亦應向我們的獨立非執行董事的服務支付約15,000美元。

購股權計劃

本公司有條件採納了購股權計劃。購股權計劃的主要條款概要載於本招股章程附錄七「法定及一般資料—E.購股權計劃」一節。

主要股東

主要股東

就我們的董事所知，緊隨全球發售完成後（未計及因行使超額配股權或根據行使購股權計劃可能授出的購股權將予發行的任何股份），以下人士將於股份或相關股份中擁有權益或淡倉而根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須向本公司及香港聯交所披露的權益或將直接或間接擁有附有權利可於所有情況下在本集團任何成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益：

名稱	權益性質	緊隨全球 發售後持有的 股份數目	緊隨全球 發售後於 本公司權益的 概約百分比
Sinotrans Shipping (Holdings) Limited ⁽¹⁾	實益權益	2,600,000,000	65.0%
中國外運集團公司 ⁽²⁾	於控制法團的權益 ⁽³⁾	2,600,000,000	65.0%

附註：

- (1) Sinotrans Shipping (Holdings) Limited為中國外運集團公司的直接全資附屬公司。
- (2) 中國外運集團公司為一家國有企業。
- (3) 中國外運集團公司為Sinotrans Shipping (Holdings) Limited全部已發行股份的實益擁有人，因此，就證券及期貨條例而言，中國外運集團公司被視為或當作於Sinotrans Shipping (Holdings) Limited擁有的股份中擁有權益。

除本節所披露者外（未計及因行使超額配股權或根據行使購股權計劃可能授出的購股權將予發行的任何股份），董事概不知悉有任何其他人士將於緊隨全球發售後於股份或相關股份中擁有權益或淡倉而根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須向本公司及香港聯交所披露，或直接或間接擁有附有權利於所有情況下在本公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益，而因此根據上市規則被視為本公司的主要股東。

股本

全球發售前的股本

於本招股章程刊發日期，本公司的法定股本為5,000,000,000港元，分為50,000,000,000股股份而已發行股本為260,000,000港元，包括2,600,000,000股已發行股份。

於全球發售完成後的股本

假設超額配股權未獲行使，本公司緊隨全球發售完成後的股本如下：

		佔已發行股本的 港元	概約百分比 (%)
2,600,000,000股	於本招股章程刊發日期 已發行的股份	260,000,000	65.0%
<u>1,400,000,000股</u>	於全球發售中將予發行的股份	<u>140,000,000</u>	<u>35.0%</u>
<u><u>4,000,000,000股</u></u>	總計	<u><u>400,000,000</u></u>	<u><u>100.0%</u></u>

假設超額配股權獲悉數行使，本公司緊隨全球發售完成後的股本如下：

		佔已發行股本的 港元	概約百分比 (%)
2,600,000,000股	於本招股章程刊發日期 已發行的股份	260,000,000	61.8%
<u>1,610,000,000股</u>	於全球發售中將予發行的股份	<u>161,000,000</u>	<u>38.2%</u>
<u><u>4,210,000,000股</u></u>	總計	<u><u>421,000,000</u></u>	<u><u>100.0%</u></u>

假設

上表假設全球發售將成為無條件及完成，且並不計算(a)因行使根據本招股章程附錄七中「法定及一般資料—E.購股權計劃」一節所述購股權計劃可能授出的購股權可予發行的任何股份；或(b)根據下文「一發行股份的一般授權」一節所述的一般授權可能發行的任何股份；或(c)根據下文「一購回股份的一般授權」一節所述購回授權可能購回的任何股份。

股份地位

發售股份為本公司股本中的普通股份，與所有現有已發行或將予發行股份享有同等地位，特別是於招股章程刊發日期後就股份宣派、作出或派付的所有股息或其他分派，或股份所附或應計的任何其他權利及利益方面享有完全相同地位。

發行股份的一般授權

倘全球發售按本招股章程「全球發售的架構」一節所述成為無條件，本公司董事獲授一般無條件授權，以配發、發行及買賣總面值不超過下列兩者總和的股份（惟不包括任何根據或因供股或因行使根據本公司任何購股權計劃或任何以股代息計劃或類似安排而可能授出的任何認購權、根據購股權或認股權證或本公司股東給予的特別授權以認購股份權利的任何調整而配發、發行及買賣的股份）：

- 緊隨全球發售完成後本公司已發行股本及已發行股份總面值20%，不包括因行使超額配股權而可能發行的股份；及
- 本公司所購回本公司的股本總面值（如有）。

發行股份的一般授權將於下列最早時間屆滿：

- 本公司下屆股東週年大會結束時；
- 根據法例或本公司公司章程規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期間屆滿時；
或
- 本公司股東在股東大會上通過普通決議案以修訂或撤回此項授權之時。

有關此一般授權的詳情，請參閱本招股章程附錄七「法定及一般資料—A.有關本公司的其他資料—3.唯一股東於二零零七年十月三十一日通過的書面決議案」一節。

購回股份的一般授權

倘全球發售按本招股章程「全球發售的架構」一節所述成為無條件，本公司董事獲授一般無條件授權，行使本公司一切權力購回總面值不超過全球發售完成後當時本公司已發行股本（不包括因行使超額配股權而可能發行的股份）總面值10%的股份。

此一般授權僅適用於根據所有適用規則及上市規則規定在香港聯交所及股份上市並獲證監會及香港聯交所就此認可的任何其他證券交易所進行的購回。有關上市規則概要載於本招股章程附錄七「法定及一般資料—B.本公司購回其本身證券」一節。

購回股份的一般授權將於下列最早時間屆滿：

- 本公司下屆股東週年大會結束時；或
- 根據法例或本公司公司章程規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期間屆滿時；或
- 本公司股東在股東大會上通過普通決議案以修訂或撤回此項授權之時。

購股權計劃

本公司已有條件採納購股權計劃。購股權計劃的主要條款概要載於本招股章程附錄七「法定及一般資料—E.購股權計劃」一節。

以下論述應與本招股章程其他章節所載我們的經審核合併財務報表及隨附的附註一併閱讀。我們的合併財務報表乃根據香港財務報告準則編製。請參閱本招股章程附錄一的會計師報告。

以下論述載有涉及風險及不明朗因素的前瞻性陳述。可能導致或產生該等風險及不明朗因素的因素乃於本招股章程「風險因素」一節內討論。

概覽

根據Clarkson Research的數據，以自有乾散貨船隊規模計算，我們是中國最大的船務公司之一。我們擁有及經營一支船隊，主要從事以下業務：

- 向船務公司出租我們所擁有的乾散貨船，以沿全球主要貿易航線運輸鐵礦石、煤炭、穀物及鋼材等乾散貨；
- 原油航運服務，涉及按程租約沿中東至亞太地區（尤其是中國）主要的航線運輸原油；
- 向船務公司出租我們所擁有的集裝箱船，以沿全球主要貿易航線運輸集裝箱；及
- 其他航運相關服務，如船務代理及船舶管理服務。

來自我們的乾散貨、油輪及集裝箱業務的收益分別佔我們截至二零零六年十二月三十一日止年度收益的76.9%、17.9%及4.7%，並分別佔我們截至二零零七年六月三十日止六個月收益的82.4%、13.3%及3.8%。

我們的業務主要透過我們的自有船隊進行。於二零零七年六月三十日，我們營運由34艘貨船組成的自有船隊。我們的船隊包括總運載能力約為130萬載重噸的26艘乾散貨船、總運載能力約為832,000載重噸的3艘油輪及總運載能力為2,230標準箱的5艘集裝箱船。我們有意於日後擴充航運運載能力，並已訂購建造12艘新建造貨船。我們的共同控制實體海安油運亦已委託建造一艘雙殼極大型油輪。我們預期，該13艘新建造貨船將於二零零八年至二零一一年間交付。

呈列基準

於重組前，我們目前從事的業務由中國外運集團公司直接或間接擁有。於重組後，該等業務轉讓予本公司，而本公司則成為中國外運集團公司的附屬公司。因此，重組乃以類似於權益結合的方式作為受共同控制的業務重組進行核算。

財務資料

會計師報告內呈列的財務資料包括本集團現時旗下各公司的財務狀況、業績及現金流量，猶如現行集團架構於整段營業記錄期間或自彼等各自的註冊成立日期起(以較短者為準)已一直存在。所有集團內公司間的重大交易及結餘均已在合併賬目時對銷。

除重組期間轉讓至本集團的業務外，會計師報告內呈列的財務資料亦包括中國外運集團公司若干附屬公司(「除外公司」)的資產、負債及經營業績，該等公司為中國外運集團公司的全資附屬公司，並於營業記錄期間內從事相同業務並與本集團旗下各其他公司受共同控制及管理。然而，由於有關貨船已於營業記錄期間內出售予第三方或轉讓予本集團，故該等附屬公司於重組後並不包括在本集團內，且該等附屬公司於其後已無進行業務。

除外公司的詳情如下：

除外公司名稱	已出售/ 轉讓貨船	出售日期	銷售 所得款項 ⁽¹⁾ (百萬美元)	貨船的 賬面淨值 (百萬美元)	出售收益 (百萬美元)
出售予第三方的貨船					
Great Fortune Shipping Inc.	Great Fortune	二零零四年 二月十八日	18.5	18.5	—
Great Rainbow Inc.	Great Rainbow	二零零四年 三月二十二日	18.5	18.5	—
Great Splendour Shipping Limited	Great Olympia	二零零五年 十一月十六日	18.9	16.0	2.9
Silver Year Shipping Limited	Great Ocean	二零零六年 七月二十日	17.1	5.9	11.2
轉讓予本集團的貨船					
Jin Da Shipping Limited	Jin Da	二零零四年 十一月十三日	0.4	0.4	—
Jin Teng Shipping Limited	Jin Teng	二零零四年 十一月二十三日	0.4	0.4	—
Circle Maritime Company Limited	Trade Fast	二零零四年 十一月三十日	0.8	0.8	—

附註：

- (1) 出售予第三方的貨船的代價乃根據與買方磋商的價格釐定，而集團內公司間轉讓的代價乃根據轉讓日期的賬面淨值釐定。

按合併基準計算，除外公司於二零零四年十二月三十一日的負債淨額為8,500,000美元，於二零零五年及二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日的淨資產分別為200,000美元、13,400,000美元及13,400,000美元。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月，收益分別

為15,100,000美元、9,900,000美元、3,400,000美元、3,200,000美元及零，純利分別為5,000,000美元、8,600,000美元、13,200,000美元及2,000,000美元以及淨虧損為6,000美元。有關「除外公司」的更多資料，請參閱本招股章程附錄一會計師報告附註1(b)(i)。由於「除外公司」區別於本集團，上述資產及負債於二零零七年九月十三日被視為向中國外運集團公司所作的分派。請參閱本招股章程附錄一會計師報告附註1(b)(i)。

影響我們的經營業績的一般因素

我們的經營業績及財務狀況一直並將繼續受若干因素影響，該等因素包括下述各項。

航運行業的週期性質

我們經營的航運行業存在週期性波動，繼而對我們的經營業績造成影響。航運行業的週期狀況受多項因素影響，其中包括貨船供應及航運運載能力的需求。

全球船隊的船舶供應取決於兩項因素，分別為新貨船的建造及交付與較舊船舶的拆毀。

航運運載能力的需求取決於多項因素，其中包括全球及地區經濟及政治狀況、製造業全球化、國際及地區貿易的發展、運輸方式的改變、有關船舶及航運的監管體制變化、貨幣匯率變化及天氣變化及來自替代性產品來源的競爭。貨船供應及航運運載能力需求的變化繼而影響租金費率、運費費率並因而影響我們的收益及盈利能力。

航運運載能力的供應過剩導致船舶租金下降，繼而影響我們的收益。此外，我們或會於航運運載能力供應較多期間出現船隊使用率偏低的情況，而固定費用(包括融資成本、折舊及攤銷)未必會減少，從而降低我們的盈利能力。另一方面，一旦船務公司現有船隊的運載能力用盡，租金會大幅上升，則我們或會錄得收益及溢利增加。有關貨船供應及航運運載能力需求以及航運行業的週期性質的更詳細討論，請參閱「行業概覽」一節。

於營業記錄期間，我們的乾散貨航運需求出現波動。乾散貨航運市場曾在中國對原材料進口的強勁需求的帶動下，於二零零四年錄得創紀錄新高，並且持續至二零零五年初。然而，乾散貨市場於二零零五年下半年及二零零六年首三季已轉向衰退，原因為鐵礦石及鋼鐵的進口減慢。然而，在原料(特別是鐵礦石及焦煤)進口的增加帶動乾散貨航運需求上漲的背景之下，市場於二零零六年最後一季開始復蘇，並於二零零七年上半年取得理想表現。另一方面，於營業記錄期間，在於二零零三年及二零零四年訂造的新建造貨船逐步交付，並加入世界乾散貨船舶船隊的背景之下，乾散貨航運運載能力供應則穩步上升，而廢棄率仍維持在最低水平。於二零零四年至二零零五年及二零零五年至二零零六年，全球乾

財務資料

散貨船隊分別增長6.7%及6.9%。因而，我們錄得的乾散貨航運所得收益由二零零四年的239,700,000美元增加17,300,000美元(即7.2%)，至二零零五年的257,000,000美元，以及由二零零五年的257,000,000美元下降66,700,000美元(即25.9%)，至二零零六年的190,300,000美元。我們的乾散貨航運所得收益亦由截至二零零六年六月三十日止六個月的90,500,000美元增加17,200,000美元(即18.9%)，至截至二零零七年六月三十日止六個月的107,700,000美元。

於營業記錄期間，市場對原油航運服務的需求穩步上升。於二零零五年，由於原油航運運載能力因新建造油輪的交付而增加，現貨市場費率大幅下降，導致我們的原油航運服務所得收益下降。我們的原油航運服務所得收益由二零零四年的35,600,000美元下降3,100,000美元(即8.7%)，至二零零五年的32,500,000美元。於二零零六年，原油航運服務的供求保持穩定。我們的原油航運服務所得收益由二零零五年的32,500,000美元增加11,900,000美元(即36.6%)，至二零零六年的44,400,000美元。於二零零七年，原油航運運載能力因增加交付油輪至全球船隊而增加，二零零七年現貨市場費率下降，導致我們的原油航運服務所得收益由截至二零零六年六月三十日止六個月的24,000,000美元下降6,600,000美元(即27.5%)，至截至二零零七年六月三十日止六個月的17,400,000美元。於營業記錄期間，由於我們船隊獲交付兩艘油輪以及我們的油輪入塢維修及保養，我們原油運輸服務的經營業績亦受到我們油輪的航運運載能力的影響。

於營業記錄期間，市場對集裝箱航運的需求上漲。該需求上漲致使二零零五年的平均租金費率上漲，因此，我們的集裝箱航運所得收益由二零零四年的8,400,000美元增加5,600,000美元(即66.7%)，至二零零五年的14,000,000美元。然而，集裝箱航運營運商及船東為了應對需求上漲而不斷進行訂購，導致集裝箱航運的供應快速膨脹。於二零零五年至二零零六年，全球集裝箱航運運載能力增加13.5%，增速較二零零四年至二零零五年的10.5%為快。儘管全球集裝箱航運的需求持續增長，但是集裝箱運載能力的供應增加導致租金費率下跌，從而導致我們於二零零六年及截至二零零七年六月三十日止六個月的有關收益下降。因此，我們的集裝箱航運所得收益由二零零五年的14,000,000美元下降2,300,000美元(即16.4%)，至二零零六年的11,700,000美元，以及由截至二零零六年六月三十日止六個月的6,400,000美元下降1,500,000美元(即23.4%)，至截至二零零七年六月三十日止六個月的4,900,000美元。

管理租約組合

我們的經營業績受到本身的經營策略的影響，特別是我們取得最佳租約組合的能力。訂立長期租約讓我們得以維持穩定的收益來源，以彌補經營開支。這亦使我們於合同期限內不受租金波動影響，因為租金一般於租約期內已固定。我們亦已以短期租約出租我們的

財務資料

貨船，適應波動的市場需求，讓我們能在租金短暫急升時獲利，並盡量提高我們從使用貨船所獲的回報。我們考慮現行市況、市場風險及流動資金等因素，並根據我們對當時市場趨勢的洞察力，釐定租期的長短。當我們認為市場情況穩定或將出現衰退，通常會訂立長期合約，而預期市場租金上升時則訂立短期合約。因此，準確洞悉市場走勢對我們抓緊市場機遇而言至為重要，使我們能從中增加收益。

於二零零七年六月三十日，我們約50%貨船(按運載能力及船舶數目計)的租期不足一年，其餘50%租期為一年以上。下表概列我們於二零零七年六月三十日與自有貨船有關的期租租約。

租約期 ⁽¹⁾	可用運載能力 (載重噸)		貨船數目	
六個月以下	142,646	10.7%	3	11.5%
六個月至一年	503,299	37.8%	11	42.3%
一年至三年	632,480	47.6%	10	38.5%
三年以上 ⁽²⁾	51,542	3.9%	2	7.7%
總計	<u>1,329,967</u>	<u>100.0%</u>	<u>26</u>	<u>100.0%</u>

附註：

(1) 指各份租約的合約期。

(2) 指參與IHC的兩艘貨船，其中一艘已於二零零七年八月底退出，而另一艘將於二零零七年十二月底退出。

我們透過以長期租約及短期租約動用我們的貨船獲得最佳租約組合的能力，使我們可達致貨船的高使用率。我們貨船的使用率乃視乎總營運日數，而總營運日數則視乎兩項因素，分別為交付新貨船或出售現有貨船及我們的貨船因於有關年度內維修及保養而停租日數的波動。由於我們貨船的船齡及狀況均不同，我們的船隊中每年須進行入塢的貨船數目並不相同。此外，不同服務供應商提供的維修及保養工作標準及時間表亦可能影響入塢的時間長短。因此，貨船因維修及保養而無使用的總日數會每年波動，從而影響我們貨船的總營運日數。於營業記錄期間，我們的自有乾散貨船船隊以96.8%的使用率營運。

財務資料

下表載列我們的自有乾散貨船隊於營業記錄期間的使用率資料。

	截至十二月三十一日止年度			截至
				六月三十日
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	止六個月 二零零七年
使用率				
可用總日數 ⁽¹⁾	9,990	9,903	9,426	4,487
停租總日數 (因維修及保養除外)	—	13	3	9
貨船因維修及保養 而無法使用的總日數	360	259	262	210
船隊使用率 ⁽²⁾	96.5%	97.3%	97.3%	95.3%

附註：

- (1) 指每艘貨船出租總日數的總數。
- (2) 指可用總日數相除以總日數的百分比。

於營業記錄期間內，我們的乾散貨船的總營運日數保持穩定。由於我們分別於二零零五年十一月及二零零六年七月出售我們的兩艘乾散貨船，截至二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的乾散貨船的總營運日數少於二零零四年及二零零五年。截至二零零六年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的乾散貨船因維修及保養而無使用的總日數分別為360日、259日、262日及210日。

我們目前以程租租約經營我們所有油輪，以維持調配船舶的靈活度，並從油市場的波動中利用市場機遇。然而，倘若我們於未來擴展油輪船隊規模，則可能考慮使用租船貨運合約及期租租約。請參閱「業務－我們的業務營運－海運業務－油輪服務」。於營業記錄期間，我們的自有油輪達致91.8%的使用率。

財務資料

下表載列我們的自有油輪於所示期間的使用率資料。

	截至十二月三十一日止年度			截至
				六月三十日
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	止六個月 二零零七年
使用率				
可用總日數 ⁽¹⁾	603	909	1,035	516
停租總日數 (因維修及保養除外)	—	—	—	—
貨船因維修及保養 而無法使用的總日數	—	186	60	27
船隊使用率 ⁽²⁾	100.0%	83.0%	94.5%	95.0%

附註：

- (1) 指每艘貨船出租總日數的總數。
- (2) 指可用總日數相除以總日數的百分比。

我們的油輪的總營運日數由截至二零零四年十二月三十一日止年度的603日增加至截至二零零六年十二月三十一日止年度的1,035日。截至二零零六年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的油輪因維修及保養而無使用的總日數分別為零、186日、60日及27日。

我們所有集裝箱船均按期租租約出租(租期基本上均為一年或一年以上)。於營業記錄期間，我們使我們的自有集裝箱船達致97.6%的使用率。

財務資料

下表載列我們的自有集裝箱船於營業記錄期間的使用率資料。

	截至十二月三十一日止年度			截至 六月三十日 止六個月
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年
使用率				
可用總日數 ⁽¹⁾	1,771	1,823	1,774	859
停租總日數 (因維修及保養除外)	—	—	—	—
貨船因維修及保養 而無法使用的總日數	54	2	51	46
船隊使用率 ⁽²⁾	97.0%	99.9%	97.2%	94.9%

附註：

- (1) 指每艘貨船出租總日數的總數。
- (2) 指可用總日數相除以總日數的百分比。

於營業記錄期間內，我們的集裝箱船的總營運日數保持穩定，而截至二零零六年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的集裝箱船因維修及保養而無使用的總日數分別為54日、2日、51日及46日。

船隊運載能力及組合及租金費率

我們的收益基本上取決於我們調配的總航運運載能力及我們能取得的租金費率。我們的航運運載能力取決於我們船隊的能力而該能力會因我們收購船舶(建造新貨船或購買二手貨船)而增加，及因出售船舶及拆毀較舊船舶而減少。為於短期租賃需求增加時補足我們擁有的航運運載能力，我們亦根據短期期租合約從第三者租用乾散貨船，然後分租貨船予我們的客戶。我們亦為我們的原油航運業務租賃油船。

財務資料

此外，由於不同類型的貨船適合運載不同類別的貨品及適合不同航程，我們船隊中的貨船類型亦會對我們的經營業績構成影響。我們目前並無任何好望角型貨船，而我們已訂購四艘，當交付時預期能大幅提升我們的航運運載能力。我們的共同控制實體海安油運亦已訂購建造一艘雙殼極大型油輪，預計於二零零八年交付。我們相信擴展油輪船隊能輔助我們的主要乾散貨航運業務，分散我們的風險，並令我們從能源市場的發展中獲利。新建船舶交付及投入營運時，我們預期收益會上升。然而，船隊規模擴充亦同時令營運成本(包括折舊、已用存貨、僱用水手及船員、保費及維修及保養開支)增加。

下表載列於所示日期我們擁有的貨船數目及該等貨船的總噸位。

	於十二月三十一日							
	二零零四年		二零零五年		二零零六年		於六月三十日 二零零七年	
	貨船數目	總噸位 (千載重噸)	貨船數目	總噸位 (千載重噸)	貨船數目	總噸位 (千載重噸)	貨船數目	總噸位 (千載重噸)
乾散貨船								
多用途貨船	2	65	2	65	2	65	2	65
小靈便型/大靈 便型貨船	15	548	14	501	13	457	13	457
巴拿馬型貨船	11	808	11	808	11	808	11	808
油輪								
極大型油輪	3	832	3	832	3	832	3	832
集裝箱船	5	39	5	39	5	39	5	39
總計	36	2,292	35	2,245	34	2,201	34	2,201

我們的租金費率受市場情況(受貨船供應及航運運載能力需求的影響)影響。有關航運行業航運運載能力供求的詳情，請參閱上文「影響我們的經營業績的一般因素—航運行業的週期性質」一節。

財務資料

下表載列我們的自有貨船於營業記錄期間的平均日均TCE (採用下列各貨船類型的貨船平均日均TCE計算)。

	截至十二月三十一日止年度			截至
				六月三十日
				止六個月
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年
	(美元)	(美元)	(美元)	(美元)
乾散貨船	21,272	22,459	16,528	20,142
油輪	93,700	47,414	45,486	35,337
集裝箱船	4,663	7,681	6,559	6,162
	<u>26,572</u>	<u>23,160</u>	<u>19,094</u>	<u>20,717</u>
本集團	<u>26,572</u>	<u>23,160</u>	<u>19,094</u>	<u>20,717</u>

我們調配的總航運運載能力及租金費率對我們的收益構成重大影響。下表載列於營業記錄期間我們船隊的總噸位、平均日均TCE (採用下列各貨船類型的貨船平均日均TCE計算) 及我們的租金業務收益。

	截至十二月三十一日止年度						截至六月三十日止六個月					
	二零零四年		二零零五年		二零零六年		二零零六年		二零零七年		二零零七年	
	總噸位	平均日均TCE	收益									
	(千載重噸)	(美元)	(千美元)									
乾散貨船	1,421	21,272	239,729	1,374	22,459	257,028	1,330	16,528	190,330	1,330	20,142	107,686
油輪	832	93,700	35,616	832	47,414	32,475	832	45,486	44,365	832	35,337	17,425
集裝箱船	39	4,663	8,362	39	7,681	13,995	39	6,559	11,739	39	6,162	4,943
	<u>2,292</u>	<u>26,572</u>	<u>283,707</u>	<u>2,245</u>	<u>23,160</u>	<u>303,498</u>	<u>2,201</u>	<u>19,094</u>	<u>246,434</u>	<u>2,201</u>	<u>20,717</u>	<u>130,054</u>
本集團	<u>2,292</u>	<u>26,572</u>	<u>283,707</u>	<u>2,245</u>	<u>23,160</u>	<u>303,498</u>	<u>2,201</u>	<u>19,094</u>	<u>246,434</u>	<u>2,201</u>	<u>20,717</u>	<u>130,054</u>

有關於營業記錄期間我們船隊的總噸位及平均租金費率 (由平均日均TCE顯示) 的增加或減少對我們的收益所產生影響的分析詳情，請參閱「一收益表摘要項目說明一收益」。

購買貨船

購買貨船(包括建造新船及購買二手貨船)需要龐大資金。貨船的價格受制於航運運載能力的需求。航運運載能力需求上升令建造新建造貨船的訂單及二手貨船的採購增加，從而令貨船的價格上漲。因此，管理層就何時建造新船或收購二手貨船的決定十分重要。

收購貨船對我們的資本承擔及現金流量有重大影響。過往，我們從中國外運集團取得大部分融資，作為集團內公司間融資安排的一部分。於上市後，我們計劃透過銀行貸款提供收購貨船所需資金約60%至80%，其餘款項主要透過我們的內部現金資源支付。就新建貨船而言，我們通常於簽署造船合約時支付按金，而餘額則於造船各階段支付。訂購建造新船與交付新船之間的正常間隔期為二至三年。就購買二手貨船而言，簽署合約與交付之間的間隔期較短，而我們的付款期亦較短。於任何情況下，我們正購買的貨船於交付前並無產生收益。

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們購買貨船的資本開支總額分別為70,400,000美元、4,300,000美元、100,000美元及57,400,000美元。

下表載列於營業記錄期間購買貨船(包括訂購新建造貨船及購買二手貨船)的資本開支及現金流出。

	截至十二月三十一日止年度			截至 六月三十日 止六個月
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年
	千美元	千美元	千美元	千美元
資本開支及現金流出				
新建造貨船	3,935	4,258	100	57,352
二手貨船	66,500	—	—	—
	<u>70,435</u>	<u>4,258</u>	<u>100</u>	<u>57,352</u>
總計	<u>70,435</u>	<u>4,258</u>	<u>100</u>	<u>57,352</u>

管理貨船的成本

管理貨船的成本為影響我們經營業績的另一項因素。我們的營運成本主要包括船用燃料、僱用水手及船員、維修及保養、以及保費。任何該等開支增加將帶動我們的營運成本上升，並減低我們的毛利率。

我們致力有效地控制管理貨船的成本，以提高我們的盈利能力。例如，聘請船員及海員的競爭加劇，船員及海員的薪酬及工資水平於過往年度穩步上升。然而，我們透過從勞工成本較低的亞洲遠東地區聘請較多船員及海員，致力維持船員及海員成本於較低水平。此外，因為中國的維修及保養服務成本較低，我們努力於中國進行大部分維修及保養工作，以維持穩定及較低的維修及保養成本。我們亦努力保持船齡較低的船隊，因為低船齡貨船所需的維修較少，而且大部分的維修仍獲廠方保養，故維修及保養成本較低。我們亦對貨船、船員、貨物及其他物業保持全面的保險覆蓋，盡量減少我們承受不能預期負債的風險。船舶的保險費乃視乎保險市場的市場情況及我們有關受保貨船的索賠記錄而定。有關保險的詳情，請參閱「業務－保險」。我們相信我們有能力靠我們的優良索賠記錄及與保險服務提供商的關係，以具競爭力的價格取得保險服務。

我們的毛利率直接受營運成本的影響。營運成本以快於收益的速度增加將降低我們的毛利率，反之亦然。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們於營業記錄期間的毛利率分別為64.4%、59.1%、47.5%及48.2%。

請參閱「一收益表摘要項目說明一營運成本」。

融資成本

我們不時從銀行貸款及作出其他借貸，為我們的資本開支及其他需要融資，包括購買貨船。我們所有貸款以美元呈列，並按倫敦銀行同業拆息加一定幅度浮息計息。於二零零七年六月三十日，我們並無任何未償還銀行貸款，但有來自中國外運集團公司為數79,600,000美元的貸款。中國外運集團公司向銀行貸款，然後再轉借給我們以購買貨船。來自中國外運集團公司貸款的利率及償還條款乃按中國外運集團公司所借入的相關銀行貸款的相同條款釐定。於二零零七年六月三十日，該等來自中國外運集團公司的貸款按倫敦銀行同業拆息加一定幅度浮息計息。截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的融資成本分別為9,400,000美元、9,900,000美元、6,100,000美元及2,900,000美元。

我們目前並無擁有任何利率衍生工具，但視乎市場情況或於將來或會考慮擁有該等工具。

根據於二零零六年十二月三十一日我們的浮息貸款，適用於我們的浮息貸款的基準利率每上升100個基點，會導致截至二零零六年十二月三十一日止年度的溢利下跌1,400,000美元。

季節性波動

由於期租合約若干期間的租金費率固定，並且我們大部分期租合約的租期多於六個月，我們的乾散貨船期租及集裝箱期租業務並無經歷重大季節性波動。另一方面，我們的原油航運業務不時受季節性波動影響，原因為我們透過程租合約經營原油航運業務，而程租合約受經常變動的運費所影響。一般而言，夏季與冬季分別需要冷氣及暖氣，耗油量較多，於此兩季的原油航運服務需求一般較高，導致原油航運業務的運費較高。其他因素如油價波動，並可能對原油航運運載能力的需求帶來影響，從而影響我們的運費。故此，我們的現金流量及收益於全年分佈不均。

然而，鑑於我們的大部分業務為乾散貨航運，以及截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，原油航運所得收益分別僅佔我們總收益的12.5%、10.7%、17.9%及13.3%，原油航運的季節性波動對我們的收益及現金流量並無重大影響。

重大會計政策及估計

我們已識別若干對編製我們的財務資料屬重要的會計政策。我們的主要會計政策對了解我們的財務狀況及經營業績十分重要，詳情載於本招股章程附錄一財務資料附註2。我們的部分會計政策涉及假設及估計，以及有關收益表及資產負債表項目的複雜判斷。在上述各個情況下，管理人員須根據未來期間或會有變的資料及財務數據作出判斷以計算有關項目。於審閱我們的財務報表時，閣下應考慮(i)所選擇的重大會計政策；(ii)影響該等政策應用的判斷及其他不明朗因素；及(iii)匯報的結果對條件和假設的改變的敏感性。我們於下文載列該等我們相信於編製我們的財務資料時涉及最重大估計及判斷的會計政策。

貨船減值

經營航運業受週期性波動所影響，以致影響我們的經營業績。當事件或情況變動顯示我們的貨船的賬面值或不能收回時，我們將對貨船進行減值審核。

我們審閱若干潛在減值指標，如報告銷量及購買價格、市場需求及一般市場情況。根據我們的估計，於營業記錄期間並無存在貨船潛在減值跡象，亦無貨船減值虧損獲確認。

貨船的可使用年期

我們釐定我們貨船的估計可使用年期及有關折舊開支。我們參考貨船的預期用途、預期維修及保養以及因貨船市場變動或改善而產生的技術或商業過時情況估計貨船的可使用年期，可使用年期可因該等因素變動而大幅變動。乾散貨船及集裝箱船的新建造貨船的估計可使用年期一般為二十五年。MARPOL公約規定，所有單殼油輪須於二零一零前逐步淘汰並以雙殼油輪取代。由於本集團於二零零四年購置的所有油輪均為單殼型油輪，故將於二零一零年前逐步淘汰。因此，我們油輪的可使用年期乃參考此規例而釐定。

倘若貨船的可使用年期與過往的估計可使用年期不同，我們會修改折舊支出。視乎貨船減值的評估結果而定、已放棄的技術過時或非策略性資產將撇減至其可收回金額。

倘若貨船的可使用年期與我們的估計出現比率為10%的差異，我們估計年度折舊開支將於未來期間增加1,700,000美元或減少1,300,000美元。

貨船的殘餘價值

我們釐定貨船的剩餘價值。估計乃根據自我們決定將全面折舊貨船作為廢鋼鐵出售的日期起各量度日當時交投活躍市場上廢鋼鐵的價值釐定。當殘餘價值低於過往估計的價值時，折舊開支將會增加。

倘若殘餘價值與我們的估計出現比率為10%的差異，我們估計年度折舊開支將於未來期間增加或減少1,000,000美元。

財務資料

經營業績

下表載列我們摘錄自本招股章程附錄一「會計師報告」中，截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零六及二零零七年六月三十日止六個月的收益表摘要及其他財務資料。載於本章節及本招股章程附錄一「會計師報告」中的財務資料乃根據香港財務報告準則而編製，猶如現行集團架構於整個所示期間一直存在。

	截至十二月三十一日止年度						截至六月三十日止六個月			
	二零零四年		二零零五年		二零零六年		二零零六年		二零零七年	
	千美元	佔收益 百分比	千美元	佔收益 百分比	千美元	佔收益 百分比	千美元	佔收益 百分比	千美元	佔收益 百分比
收益	284,648		304,581		247,515		121,375		130,626	
營運成本	(101,281)	35.6	(124,571)	40.9	(129,968)	52.5	(57,946)	47.7	(67,723)	51.8
毛利	183,367	64.4	180,010	59.1	117,547	47.5	63,429	52.3	62,903	48.2
銷售、行政 及一般開支	(9,395)	3.3	(10,178)	3.3	(10,490)	4.2	(4,859)	4.0	(5,716)	4.4
其他經營收入	188	0.1	3,355	1.1	11,779	4.8	319	0.3	244	0.2
經營溢利	174,160	61.2	173,187	56.9	118,836	48.0	58,889	48.5	57,431	44.0
融資收入	278	0.1	366	0.1	639	0.3	375	0.3	462	0.4
融資成本	(9,445)	3.3	(9,880)	3.2	(6,105)	2.5	(4,412)	3.6	(2,859)	2.2
應佔共同控制 實體溢利	9,234	3.2	8,582	2.8	5,748	2.3	2,707	2.2	2,704	2.1
除所得稅前溢利	174,227	61.2	172,255	56.6	119,118	48.1	57,559	47.4	57,738	44.2
所得稅開支	(118)	0.04	(207)	0.1	(166)	0.1	(91)	0.1	(142)	0.1
年度／期間溢利	174,109	61.2	172,048	56.5	118,952	48.1	57,468	47.3	57,596	44.1
股息	621	0.2	1,029	0.3	2,162	0.9	—	0.0	2,301	1.8

收益表摘要項目說明

收益

我們的收益主要來自我們的下列業務：

- 按照期租租約出租運送乾散貨的貨船；
- 按照程租租約透過油輪提供航運服務；
- 按照期租租約出租運送集裝箱的貨船；及
- 提供其他與航運相關的服務，例如船務代理服務及船舶管理服務。

財務資料

下表載列於所示期間我們各業務分部的收益貢獻及佔我們總收益的百分比。

	截至十二月三十一日止年度						截至六月三十日止六個月			
	二零零四年		二零零五年		二零零六年		二零零六年		二零零七年	
	佔		佔		佔		佔		佔	
	總收益		總收益		總收益		總收益		總收益	
	千美元	百分比								
租金收入										
— 乾散貨航運	239,729	84.3	257,028	84.4	190,330	76.9	90,535	74.6	107,686	82.4
— 原油航運	35,616	12.5	32,475	10.7	44,365	17.9	24,024	19.8	17,425	13.3
— 集裝箱航運	8,362	2.9	13,995	4.6	11,739	4.8	6,354	5.2	4,943	3.8
其他	941	0.3	1,083	0.3	1,081	0.4	462	0.4	572	0.5
	<u>284,648</u>	<u>100</u>	<u>304,581</u>	<u>100</u>	<u>247,515</u>	<u>100</u>	<u>121,375</u>	<u>100</u>	<u>130,626</u>	<u>100</u>

(未經審核)

我們的收益基本上視乎我們調配的總航運運載能力以及我們能夠達致的租金費率而定。下表載列我們於營業記錄期間的船隊總噸位、平均日均TCE (採用下列各貨船類型的貨船平均日均TCE計算) 及我們業務分部的收益。

	截至十二月三十一日止年度									截至六月三十日止六個月					
	二零零四年			二零零五年			二零零六年			二零零六年			二零零七年		
	總噸位	平均日均TCE	收益												
	(千載重噸)	(美元)	(千美元)												
乾散貨船	1,421	21,272	239,729	1,374	22,459	257,028	1,330	16,528	190,330	1,374	16,606	90,535	1,330	20,142	107,686
油輪	832	93,700	35,616	832	47,414	32,475	832	45,486	44,365	832	61,123	24,024	832	35,337	17,425
集裝箱船	39	4,663	8,362	39	7,681	13,995	39	6,559	11,739	39	7,260	6,354	39	6,162	4,943
本集團	<u>2,292</u>	<u>26,572</u>	<u>283,707</u>	<u>2,245</u>	<u>23,160</u>	<u>303,498</u>	<u>2,201</u>	<u>19,094</u>	<u>246,434</u>	<u>2,245</u>	<u>20,254</u>	<u>120,913</u>	<u>2,201</u>	<u>20,717</u>	<u>130,054</u>

財務資料

營運成本

於產生收益時所產生的營運成本主要包括折舊開支、我們租入貨船的經營租賃開支、已用存貨、僱用水手及船員、以及經紀費及佣金。

下表載列我們於營業記錄期間按主要開支項目劃分的營運成本明細表。

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零六年	二零零七年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
經紀費及佣金	11,450	11,947	10,246	4,985	5,590
已用存貨	6,083	13,071	18,568	9,040	9,114
折舊	32,360	34,227	34,481	17,129	16,241
僱用水手及船員	13,389	15,657	15,139	7,508	8,022
保費	4,601	5,296	5,272	2,518	2,739
經營租約開支	12,815	22,610	22,135	7,092	14,132
港口費用	4,603	6,249	6,798	2,906	3,258
維修及保養開支	6,997	6,115	7,556	3,134	3,931
其他	8,983	9,399	9,773	3,634	4,696
	<u>101,281</u>	<u>124,571</u>	<u>129,968</u>	<u>57,946</u>	<u>67,723</u>

有關我們的營運成本主要組成部分的詳盡論述，請參閱「一過往經營業績的回顧」。

銷售、行政及一般開支

我們的銷售、行政及一般開支主要包括僱員福利開支、差旅費及通訊開支。我們亦就於香港、加拿大及新加坡租賃辦公室方面產生開支。

所得稅開支

於營業記錄期間內，我們於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月的實際所得稅率分別為0.07%、0.12%、0.14%及0.25%，低於香港利得稅率17.5%。我們毋須受所得稅開支的任何最低金額所限，而我們的實際所得稅率偏低，主要原因為我們的貨船擁有公司產生的收入（主要包括租金收

財務資料

入) 乃被視為離岸溢利及並非源自香港，故毋須繳納香港利得稅。因此，我們的貨船擁有公司產生的開支(主要包括貨船於租賃期間產生的成本及開支)亦不可扣稅。此外，源自我們賺取的租金收入的任何海外稅項(如有)將根據與承租人訂立的租金協議由承租人承擔。本集團在新加坡及加拿大的業務須繳納當地稅項，適用稅率介乎20%至36%。

分部業績

下表載列各業務分部於所示期間的分部業績。

	截至十二月三十一日止年度			截至	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
乾散貨航運	156,228	163,705	108,367	50,426	56,978
油輪航運	19,001	5,200	9,291	7,188	1,556
集裝箱航運	2,153	8,162	5,369	3,502	1,568
其他	533	822	789	451	282
總計	177,915	177,889	123,816	61,567	60,384
未分配開支	(3,755)	(4,702)	(4,980)	(2,678)	(2,953)
經營溢利	<u>174,160</u>	<u>173,187</u>	<u>118,836</u>	<u>58,889</u>	<u>57,431</u>

我們於截至二零零七年六月三十日止六個月的總經營溢利為57,400,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的58,900,000美元，減少1,500,000美元即2.5%。總經營溢利減少主要由我們來自原油航運服務及集裝箱航運的經營溢利減少所致，但部分被來自乾散貨航運的經營溢利增加所抵銷。來自原油航運的經營溢利減少主要由全球船隊的原油航運運載能力供應增加導致平均運費費率減少所致。集裝箱航運的經營溢利減少主要由集裝箱船供應增加導致集裝箱航運運載能力增加使平均租金費率減少所致。

我們於二零零六年的總經營溢利為118,800,000美元，較二零零五年的173,200,000美元，減少54,400,000美元即31.4%。總經營溢利減少主要由乾散貨航運及集裝箱航運的經營溢利減少所致，但部分被原油航運服務的經營溢利增加所抵銷。乾散貨航運的經營溢利減少主要由乾散貨航運的收益減少所致，而收益減少的原因為我們於二零零五年十一月及二零零六年七月出售兩艘乾散貨船導致租金費率下降及我們的乾散貨航運運載能力減少。集

裝箱航運的經營溢利減少主要由全球貨船供應增加導致租金費率減少所致。集裝箱航運的營運成本於二零零五年及二零零六年均保持穩定。原油航運的經營溢利增加主要由原油航運服務的收益增加所致，但部分被營運成本上升所抵銷。我們的原油航運收益於二零零六年有所增加，主要由我們的油輪於二零零五年而非二零零六年進行入塢維修及保養使油輪的總營運日數增加所致。我們的油輪的營運成本上升主要由船用燃料價格上升導致耗用船用燃料增加所致。

我們於二零零五年的總經營溢利為173,200,000美元，較二零零四年的174,200,000美元，減少1,000,000美元即0.6%。總經營溢利減少主要由於原油航運服務的經營溢利減少所致，但部分被乾散貨及集裝箱航運的經營溢利增加所抵銷。原油航運服務的經營溢利減少主要由原油航運服務的收益減少及營運成本上升所致。原油航運的收益減少主要由平均運費費率大幅減少所致，但其影響部分被於二零零四年中交付兩艘油輪使我們於二零零五年的原油航運總營運日數增加所抵銷。營運成本上升主要由折舊開支及聘請船員和水手的費用增加所致。乾散貨航運的經營溢利增加主要由乾散貨航運的收益增加所致，但部分被營運成本上升所抵銷。乾散貨航運的收益增加主要由散貨商品的全球需求增加導致租金費率增加所致。乾散貨航運的營運成本上升主要由經營租賃開支增加所致。集裝箱航運的經營溢利增加主要由集裝箱航運的需求增加導致租金費率增加致使集裝箱航運的收益增加所致。集裝箱航運的營運成本於二零零四年及二零零五年均保持穩定。

有關本集團收益及營運成本的其他詳情，請參閱「—過往經營業績的回顧」。

過往經營業績的回顧

截至二零零七年六月三十日止六個月與截至二零零六年六月三十日止六個月比較

收益

我們於截至二零零七年止六個月的總收益為130,600,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的121,400,000美元，增加9,200,000美元即7.6%。總收益的增加主要是由於來自乾散貨航運的收益增加所致，而部分被來自原油航運及集裝箱航運的收益減少所抵銷。

財務資料

下表載列我們截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月各業務分類的收益貢獻。

	截至六月三十日止六個月			
	二零零六年		二零零七年	
	(未經審核)			
	千美元	佔總收益 百分比	千美元	佔總收益 百分比
租金收入				
— 乾散貨航運	90,535	74.6	107,686	82.4
— 原油航運	24,024	19.8	17,425	13.3
— 集裝箱航運	6,354	5.2	4,943	3.8
其他	462	0.4	572	0.5
	121,375	100	130,626	100

下表載列我們於截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月的船隊總噸位、平均日均TCE (採用下列各貨船類型的貨船平均日均TCE計算) 及我們的租金業務各分部的收益。

	截至六月三十日止六個月					
	二零零六年			二零零七年		
	總噸位	平均 日均TCE	收益	總噸位	平均 日均TCE	收益
(千載重噸)	(美元)	(千美元)	(千載重噸)	(美元)	(千美元)	
乾散貨船	1,374	16,606	90,535	1,330	20,142	107,686
油輪	832	61,123	24,024	832	35,337	17,425
集裝箱船	39	7,260	6,354	39	6,162	4,943
	2,245	20,254	120,913	2,201	20,717	130,054

我們於截至二零零七年六月三十日止六個月來自乾散航運的收益為107,700,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的90,500,000美元，增加17,200,000美元即18.9%。我們來自乾散航運收益的增加乃主要由於二零零七年上半年市況好轉導致租金費率增加。乾散貨市場從二零零六年最後一個季度開始復甦，並在二零零七年上半年一直保持上升趨勢。中國鋼產量創出新高，帶動鐵礦及焦煤貿易的發展，導致乾散貨航運租金費率上漲。由於市況好轉，我們的平均租金費率上升，由我們的平均日均TCE自截至二零零六年六月三十日止六個月的16,606美元增加至截至二零零七年六月三十日止六個月的20,142美元可供證明。

財務資料

我們於截至二零零七年六月三十日止六個月來自原油航運服務的收益為17,400,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的24,000,000美元，減少6,600,000美元即27.5%。來自原油航運服務的收益減少，主要由於新建造的油輪加入全球船隊導致原油航運運輸能力的供應增加，從而致使原油航運的運費費率下降所致。我們的原油航運服務的平均日均TCE由截至二零零六年六月三十日止六個月的61,123美元降至截至二零零七年六月三十日止六個月的35,337美元。

我們於截至二零零七年六月三十日止六個月來自集裝箱航運的收益為4,900,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的6,400,000美元，減少1,500,000美元即22.2%。來自集裝箱航運的收益減少主要由於集裝箱船供應增加導致集裝箱航運運輸能力增加，從而致使平均租金費率下降所致。我們集裝箱航運的平均日均TCE由截至二零零六年六月三十日止六個月的7,260美元降至截至二零零七年六月三十日止六個月的6,162美元，導致截至二零零七年六月三十日我們來自集裝箱航運的收益下降。

營運成本

我們於截至二零零七年六月三十日止六個月的營運成本為67,700,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的57,900,000美元，增加9,800,000美元即16.9%。營運成本的增加主要由於經營租賃開支大幅增加，而部分被折舊開支的減少所抵銷。

截至二零零七年六月三十日止六個月船舶的經營租賃開支為14,100,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的7,100,000美元，增加7,000,000美元即99.3%。該項增加主要由於我們租入船舶的營運日數增加以及租金費率大幅增加所致。我們租入船舶的總營運日數由截至二零零六年六月三十日止六個月的383日增加至截至二零零七年六月三十日止六個月的416日，而每日租金費率由截至二零零六年六月三十日止六個月約18,500美元增加至截至二零零七年六月三十日止六個月約34,000美元。我們租入貨船的營運日數增加以及每日租金費率增加主要由於來自加拿大的農產品生產及出口增加，致使對乾散貨航運的需求上漲所致。

截至二零零七年六月三十日止六個月所耗用的存貨(包括主要為我們油輪所用的燃油及柴油)為9,100,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的9,000,000美元，增加74,000美元即0.8%。該項增加主要由於燃油價格於截至二零零七年六月三十日止六個月增加所致。儘管我們所付的燃油價格由截至二零零六年六月三十日止六個月的平均每公噸312.5美元降至截至二零零七年六月三十日止六個月每公噸293美元，而我們所付的柴油價格則由截至二零零六年六月三十日止六個月的平均每公噸468美元大幅上漲至截至二零零七年六月三十日止六個月的每公噸559美元，導致所消耗存貨開支的增加。

財務資料

聘請船員及航員的開支於截至二零零七年六月三十日止六個月為8,000,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的7,500,000美元，增加514,000美元即6.8%。該項增加主要由於本公司船員及海員的薪資上調所致。

折舊開支於截至二零零七年六月三十日止六個月為16,200,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的17,100,000美元，減少900,000美元即5.2%。該項減少主要由於廢鋼鐵的價值增加導致船舶的殘餘價值增加所致。

毛利

我們於截至二零零七年六月三十日止六個月的毛利為62,900,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的63,400,000美元，減少526,000美元即0.8%。我們的毛利率由截至二零零六年六月三十日止六個月的52.3%下降至截至二零零七年六月三十日止六個月的48.2%。毛利及毛利率的下降主要營運成本的增幅大於收益的增幅所致。

銷售、行政及一般開支

我們於截至二零零七年六月三十日止六個月的銷售、行政及一般開支為5,700,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的4,900,000美元，增加857,000美元即17.6%。該項增加主要因法律及專業費用的增加所致。

其他經營收入

我們於截至二零零七年六月三十日止六個月的其他經營收入為244,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的319,000美元，減少75,000美元即23.5%。該項減少主要由於貸款予一家共同控制實體按照償還計劃還款，導致其利息收入減少所致。

經營溢利

由於上述原因，我們於截至二零零七年六月三十日止六個月的經營溢利為57,400,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的58,900,000美元，減少1,500,000美元即2.5%。我們於截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月的經營利潤率分別為48.5%及44.0%。

融資收入

我們於截至二零零七年六月三十日止六個月的融資收入為462,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的375,000美元，增加87,000美元即23.2%，原因為銀行存款的利息收入因利率提高而增加所致。

融資成本

截至二零零七年六月三十日止六個月的融資成本為2,900,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的4,400,000美元，減少1,500,000美元即35.2%。融資成本減少主要由於償還貸款所致。

應佔共同控制實體溢利

我們於截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月應佔共同控制實體海安油運及Faship Maritime的溢利保持穩定，均為2,700,000美元。

除所得稅前溢利

由於上述原因，於截至二零零七年六月三十日止六個月的除所得稅前溢利為57,700,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的57,600,000美元，增加179,000美元即0.3%。

所得稅開支

於截至二零零七年六月三十日止六個月的所得稅為142,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的91,000美元，增加51,000美元即56%。我們於截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月的實際所得稅稅率分別為0.16%及0.25%。實際所得稅稅率的增加主要是由於來自加拿大及香港的收入增加。

本年度溢利

由於上述原因，我們於截至二零零七年六月三十日止六個月的除稅後溢利為57,600,000美元，較截至二零零六年六月三十日止六個月的57,500,000美元，增加128,000美元即0.2%。我們於截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月的純利率分別為47.3%及44.1%。

截至二零零六年十二月三十一日止年度與截至二零零五年十二月三十一日止年度比較

收益

我們於二零零六年的總收益為247,500,000美元，較二零零五年的304,600,000美元，減少57,100,000美元即18.7%。總收益減少主要由於來自乾散貨航運及集裝箱航運的收益減少所致，但部分被來自原油航運的收益增加所抵銷。

財務資料

下表載列各業務分部於二零零五年及二零零六年的收益貢獻。

	截至十二月三十一日止年度			
	二零零五年		二零零六年	
	千美元	佔總收益 百分比	千美元	佔總收益 百分比
租金收入				
— 乾散貨航運	257,028	84.4	190,330	76.9
— 原油航運	32,475	10.7	44,365	17.9
— 集裝箱航運	13,995	4.6	11,739	4.8
其他	1,083	0.3	1,081	0.4
	<u>304,581</u>	<u>100</u>	<u>247,515</u>	<u>100</u>

下表載列我們於二零零五年及二零零六年的船隊總噸位、平均日均TCE (採用下列各貨船類型的貨船平均日均TCE計算) 及我們的租金業務各分部的收益。

	截至十二月三十一日止年度					
	二零零五年			二零零六年		
	總噸位 (千載重噸)	平均 日均TCE (美元)	收益 (千美元)	總噸位 (千載重噸)	平均 日均TCE (美元)	收益 (千美元)
乾散貨船	1,374	22,459	257,028	1,330	16,528	190,330
油輪	832	47,414	32,475	832	45,486	44,365
集裝箱船	39	7,681	13,995	39	6,559	11,739
	<u>2,245</u>	<u>23,160</u>	<u>303,498</u>	<u>2,201</u>	<u>19,094</u>	<u>246,434</u>

我們於二零零六年來自乾散貨航運的收益為190,300,000美元，較二零零五年的257,000,000美元，減少66,700,000美元即25.9%。收益的減少乃由於租金費率下降，當中原因為乾散貨航運市場衰退，以及由於我們於二零零五年十一月及二零零六年七月分別售出兩艘乾散貨船，致令我們的乾散貨航運運載能力下降所致。

財務資料

乾散貨航運市場曾在中國對原材料進口的強勁需求的帶動下，於二零零四年錄得創紀錄新高，並且持續至二零零五年初。然而，乾散貨市場於二零零五年下半年及二零零六年首三季已轉向衰退，原因為鐵礦石及鋼鐵的進口減慢。另一方面，乾散貨航運運載能力在於二零零三年及二零零四年訂造的新建造貨船逐步交付下則穩步上升，並加入世界乾散貨船隊，而廢棄率仍維持在最低水平。正如本公司的平均日均TCE由二零零五年的22,459美元降至二零零六年的16,528美元所證明，我們的乾散貨航運的租金費率有所下降。此外，我們分別在二零零五年十一月及二零零六年七月出售兩艘乾散貨船，導致我們的乾散貨船收益減少。

我們於二零零六年來自原油航運服務的收益為44,400,000美元，較二零零五年的32,500,000美元，增加11,900,000美元即36.6%。該項增加主要由我們的油輪的總營運日數增加所致，而原因為我們的油輪曾於二零零五年入塢進行維修及保養，但於二零零六年則並無進行該等維修保養。我們油輪的總營運日數由二零零五年的909日增加至二零零六年的1,035日。該項增加被平均運費費率下降所部分抵銷。我們原油航運的平均日均TCE由二零零五年的47,414美元降至二零零六年的45,486美元。

我們於二零零六年來自集裝箱航運的收益為11,700,000美元，較二零零五年的14,000,000美元，減少2,300,000美元即16.1%。集裝箱航運收益的減少主要由於船舶供應量的增幅超出了全球對集裝箱航運需求的增幅，從而導致租金費率下降。我們的集裝箱航運的平均日均TCE由二零零五年的7,681美元降至二零零六年的6,559美元，導致我們於二零零六年來自集裝箱航運的收益減少。

營運成本

我們於二零零六年的營運成本為130,000,000美元，較二零零五年的124,600,000美元，增加5,400,000美元即4.3%。營運成本的增加主要由耗用的存貨大幅增加，而折舊開支略微上升所致，而部分由聘請船員及海員的開支及經營租賃開支的減少所抵銷。

耗用的存貨(包括主要為我們油輪所用的燃油及柴油)於二零零六年為18,600,000美元，較二零零五年的13,100,000美元，增加5,500,000美元即42.1%。該項增加主要由燃料價格於二零零六年上升，以及如上文所述我們油輪的總營運日數增加所致，而部分被出售兩艘乾散貨船所抵銷。我們所付的燃油價格由二零零五年的平均每公噸248.0美元漲至二零零六年的每公噸314.0美元，而柴油價格由二零零五年的平均每公噸409.5美元漲至二零零六年的每公噸514.0美元。我們油輪的總營運日數由二零零五年的909日增加至二零零六年的1,035日。

折舊開支於二零零六年為34,500,000美元，較二零零五年的34,200,000美元，增加254,000美元即0.7%。該項增加主要由船舶的殘餘價值減少，當中原因為廢鋼鐵的價值於二零零六年下降所致，而部分被出售兩艘船舶所抵銷。

財務資料

聘請船員及海員的開支於二零零六年為15,100,000美元，較二零零五年的15,700,000美元，減少518,000美元即3.3%。該項減少主要由出售兩艘船舶導致船員隊伍的減少所致。

船舶的經營租賃開支於二零零六年為22,100,000美元，較二零零五年的22,600,000美元，減少475,000美元即2.1%。該項減少主要由我們租入船舶的營運日數由二零零五年的1,169日降至二零零六年的910日所致，而部分被租金費率的增加所抵銷，租金費率由二零零五年的19,300美元增加至二零零六年的24,300美元。

毛利

我們於二零零六年的毛利為117,500,000美元，較二零零五年的180,000,000美元，減少62,500,000美元即34.7%。我們的毛利率由二零零五年的59.1%下降至二零零六年的47.5%。毛利及毛利率的減少主要由收益減少，而我們的營運成本按照上文原因則稍微增加所致。

銷售、行政及一般開支

我們於二零零六年的銷售、行政及一般開支為10,500,000美元，較二零零五年的10,200,000美元，增加312,000美元即3.1%。該項增加的主要原因為上調船員及海員的薪資而導致僱員福利開支增加所致。我們於二零零六年的辦公室物業的租金增加亦導致了銷售、行政及一般開支的增加。

其他經營收入

我們於二零零六年的其他經營收入為11,800,000美元，較二零零五年的3,400,000美元，增加8,400,000美元即251.1%。該項增加的主要原因為出售一艘貨船的盈利增加所致。已出售貨船經已營運15年並須於二零零六年入塢維修及保養。基於貨船的船齡，入塢成本龐大，故我們認為將其出售更具成本效益。近年來，由於二手貨船的需求增加，二手貨船的價格已上升，而我們貨船的售價乃高於其賬面值。因此，我們錄得來自出售貨船的盈利。

經營溢利

由於上述原因，我們於二零零六年的經營溢利為118,800,000美元，較二零零五年的173,200,000美元，減少54,400,000美元即31.4%。我們的經營利潤率於二零零六年為48.0%，而於二零零五年則為56.9%。

融資收入

我們於二零零六年的融資收入為639,000美元，較二零零五年的366,000美元，增加273,000美元即74.6%，原因為銀行存款利息收入的增加所致。

融資成本

融資成本於二零零六年為6,100,000美元，較二零零五年的9,900,000美元，減少3,800,000美元即38.2%，主要由償還貸款所致。

應佔共同控制實體溢利

我們於二零零六年應佔共同控制實體海安油運及Faship Maritime的溢利為5,700,000美元，較二零零五年的8,600,000美元，減少2,900,000美元即33.0%。該項減少主要是由海安油運擁有的一艘船舶因入塢而令營運日數減少，以及Faship Maritime Carriers Inc. (從事乾散貨航運的業務) 的平均租金費率下降所致。

除所得稅前溢利

由於上述原因，於二零零六年的除所得稅前溢利為119,100,000美元，較二零零五年的172,300,000美元，減少53,200,000美元即30.9%。

所得稅開支

於二零零六年的所得稅為166,000美元，較二零零五年的207,000美元，減少41,000美元即19.8%。我們的實際所得稅稅率，於二零零六年為0.14%，而於二零零五年則為0.12%。我們的實際所得稅稅率偏低，原因為我們的主要收入來源並不視作源自香港，故此並毋須就此繳納香港所得稅。

本年度溢利

由於上述原因，我們於二零零六年的除稅後溢利為119,000,000美元，較二零零五年的172,000,000美元，減少53,100,000美元即30.8%。我們的淨溢利率於二零零六年為48.1%，而於二零零五年則為56.5%。

截至二零零五年十二月三十一日止年度與截至二零零四年十二月三十一日止年度比較

收益

我們於二零零五年的總收益為304,600,000美元，較二零零四年的284,600,000美元，增加19,900,000美元即7.0%。總收益的增加主要是由來自乾散貨及集裝箱航運的收益增加所致，而部分被原油航運服務的收益減少所抵銷。

財務資料

下表列示我們於二零零四年及二零零五年各業務分類的收益貢獻。

	截至十二月三十一日止年度			
	二零零四年		二零零五年	
	千美元	佔總收益 百分比	千美元	佔總收益 百分比
租金收入				
— 乾散貨航運	239,729	84.3	257,028	84.4
— 原油航運	35,616	12.5	32,475	10.7
— 集裝箱航運	8,362	2.9	13,995	4.6
其他	941	0.3	1,083	0.3
	284,648	100	304,581	100

下表載列我們於二零零四年及二零零五年的船隊總噸位、平均日均TCE (採用下列各貨船類型的貨船平均日均TCE計算) 及我們的租金業務各分部的收益。

	截至十二月三十一日止年度					
	二零零四年			二零零五年		
	總噸位 (千載重噸)	平均 日均TCE (美元)	收益 (千美元)	總噸位 (千載重噸)	平均 日均TCE (美元)	收益 (千美元)
乾散貨船	1,421	21,272	239,729	1,374	22,459	257,028
油輪	832	93,700	35,616	832	47,414	32,475
集裝箱船	39	4,663	8,362	39	7,681	13,995
	2,292	26,572	283,707	2,245	23,160	303,498

我們於二零零五年來自乾散貨航運的收益為257,000,000美元，較二零零四年的239,700,000美元，增加17,300,000美元即7.2%。收益的增加乃主要由於散貨貨品的全球需求上升(尤其來自中國)，導致平均租金增加。正如本公司的平均日均TCE由二零零四年的21,272美元增加至二零零五年的22,459美元的增加所示，本公司乾散貨航運的平均租金費率上漲，導致二零零五年本公司來自乾散貨航運的收益增加。

財務資料

我們於二零零五年來自原油航運服務的收益為32,500,000美元，較二零零四年的35,600,000美元，減少3,100,000美元即8.8%。來自原油航運服務的收益的減少主要是由運費費率下跌（正如本公司的平均日均TCE由二零零四年的93,700美元降至二零零五年的47,414美元所示）所致，而部分由在二零零四年年中兩艘油輪交付後令原油航運運載能力擴大所抵銷。

我們於二零零五年來自集裝箱航運的收益為14,000,000美元，較二零零四年的8,400,000美元，增加5,600,000美元即67.4%。該項增加主要由集裝箱航運的需求上升，引致租金費率上漲所致。我們的平均日均TCE由二零零四年的4,663美元增加至二零零五年的7,681美元。

營運成本

我們於二零零五年的營運成本為124,600,000美元，較二零零四年的101,300,000美元，增加23,300,000美元即23.0%。該項增加的主要原因為存貨成本、經營租賃開支與聘請船員及海員的開支增加所致。

存貨耗用於二零零五年為13,100,000美元，較二零零四年的6,100,000美元，增加7,000,000美元即114.9%。該項增加的主要原因為於二零零四年年中購入及交付兩艘油輪後，導致二零零五年的營運日數增加所致。我們油輪的總營運日數由二零零四年的603日增加至二零零五年的909日。此外，燃料價格上升亦導致耗用的存貨增加。我們所付的燃油價格由二零零四年的平均每公噸183.5美元漲至二零零五年的每公噸248.0美元，而我們所付的柴油價格由二零零四年的平均每公噸303.5美元漲至二零零五年的每公噸409.5美元。

二零零五年的經營租賃開支為22,600,000美元，較二零零四年的12,800,000美元，增加9,800,000美元即76.4%。該項增加主要由我們租入船舶的數目以及其營運日數增加所致，而部分被租金費率的下降所抵銷。我們租入船舶的總數目由二零零四年的10艘增加至二零零五年的21艘，而總營運日數由二零零四年的519日增加至二零零五年的1,169日。租金費率由二零零四年約24,700美元降至二零零五年約19,300美元。

聘請船員及海員的開支於二零零五年為15,700,000美元，較二零零四年的13,400,000美元，增加2,300,000美元即16.9%。該項增加的原因為於二零零四年年中購入及交付兩艘油輪後，導致二零零五年的營運日數增加，因而令船員及海員的薪酬及工資增加所致。船員及海員的薪酬及工資的水平亦有所增加。

折舊開支於二零零五年為34,200,000美元，較二零零四年的32,400,000美元，增加1,900,000美元即5.9%。該項增加的主要原因為於二零零四年年中購入及交付兩艘油輪後，其折舊開支僅計入二零零四年半年度，但於二零零五年時則計入整個年度所致。

毛利

我們於二零零五年的毛利為180,000,000美元，較二零零四年的183,400,000美元，減少3,400,000美元即1.8%。我們的毛利率由二零零四年的64.4%下降至二零零五年的59.1%。毛利及毛利率的減少主要由營運成本的大幅增加，超過了收益的增加所致。

銷售、行政及一般開支

於二零零五年的銷售、行政及一般開支為10,200,000美元，較二零零四年的9,400,000美元，增加783,000美元即8.3%。該項增加的主要原因為僱員福利開支因我們的船員及海員的薪資上調而增加所致。

其他經營收入

我們於二零零五年的其他經營收入為3,400,000美元，較二零零四年的188,000美元，增加3,200,000美元即1,684.6%。該項增加的主要原因為於二零零五年出售一艘貨船獲取盈利所致。已出售貨船已簽訂長期租約，乃於其尚在建造時訂立。根據租約的條款，承租人獲授予優先權於租賃貨船三年後按協定價格購買貨船。承租人於二零零五年行使該權利，故貨船已出售予承租人。鑑於近年來因二手貨船的需求增加而導致二手貨船的價格上升，我們貨船的協定售價乃高於其賬面值。因此，我們錄得來自出售貨船的盈利。

經營溢利

由於上述原因，我們於二零零五年的經營溢利為173,200,000美元，較二零零四年的174,200,000美元，減少973,000美元即0.6%。我們的經營溢利率於二零零五年為56.9%，而於二零零四年則為61.2%。

融資收入

我們於二零零五年的融資收入為366,000美元，較二零零四年的278,000美元，增加88,000美元即31.7%。增加的原因為銀行存款利息收入的增加所致。

融資成本

融資成本於二零零五年為9,900,000美元，較二零零四年的9,400,000美元，增加435,000美元即4.6%。融資成本的增加主要由利率上升所致，而部分被我們償還貸款所抵銷。

應佔共同控制實體溢利

我們應佔共同控制實體溢利於二零零五年為8,600,000美元，較二零零四年的9,200,000美元，減少652,000美元即7.1%。該項減少主要由平均運費率減少，令海安油運的應佔溢利減少所致。

除所得稅前溢利

由於上述原因，於二零零五年的除所得稅前溢利為172,300,000美元，較二零零四年的174,200,000美元，減少1,900,000美元即1.1%。

所得稅開支

於二零零五年的所得稅為207,000美元，較二零零四年的118,000美元，增加89,000美元即75.4%。我們的實際所得稅稅率，於二零零四年為0.07%，而於二零零五年則為0.12%。實際所得稅稅率的增加，主要原因為源自加拿大的收入的增加所致，而就此繳納加拿大所得稅的稅率亦較高。

本年度溢利

由於上述原因，我們於二零零五年的除稅後溢利為172,000,000美元，較二零零四年的174,100,000美元，減少2,100,000美元即1.2%。我們的淨溢利率於二零零五年為56.5%，而於二零零四年則為61.2%。

流動資金及資本資源

概覽

我們的現金主要用途一直為並預期繼續為購買貨船、償還貸款、營運成本及營運資金。在過往，我們亦主要透過內部現金及借款(包括來自中國外運集團的借款)為本身的流動資金需求提供融資，作為集團內融資安排的一部分。欠負中國外運集團的淨額及中國外運集團的貸款已於二零零七年九月二十八日前全數償還。於上市後，我們預期主要透過內部現金、銀行借款及來自全球發售的所得款項，為本身的流動資金需求提供融資。

我們的現金流入主要來自營運，而現金流出則主要來自投資活動，如建造新船舶或收購二手船舶。

我們對本身的現金流量進行定期檢討，並參照我們當時的現金流量及財務需求作出獲取長期或短期借貸及償還計劃的決策。

我們的投資活動主要為擴充我們的船隊，包括建造新船舶或收購二手船舶。我們參照我們的經營策略、營運需求及擴充計劃作出投資決策。

財務資料

有關我們於營業記錄期間的資本開支及截至二零零九年十二月三十一日止三個年度的計劃資本開支的更多資料，請參閱「一資本開支」。

下表載列於所示結算日的流動資金比率。

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年
流動資產	342,473	389,669	485,090	543,347
流動負債	490,885	501,366	513,202	592,829
流動資金比率 ⁽¹⁾	0.70	0.78	0.95	0.92

附註：

(1) 流動資金比率相等於本集團於所示結算日的總流動資產除以總流動負債。

我們於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日以及二零零七年六月三十日的流動資金比率分別為0.70、0.78、0.95及0.92。由於我們持續以經營活動產生的現金流量減低我們的應付關連人士款項淨額，故我們的流動負債淨額一直在減少。我們自經營活動產生現金流入，並使用盈餘現金償還欠負中國外運集團的款項，從而減低應付關連人士款項淨額。

下表載列我們於營業記錄期間的現金流量資料：

	截至十二月三十一日止年度			截至
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	六月三十日 止六個月
	(千美元)			(千美元)
來自經營活動的現金流量	194,607	186,889	112,941	62,394
來自投資活動的現金流量	(53,488)	(729)	16,124	(60,785)
來自融資活動的現金流量	(132,862)	(187,087)	(126,219)	(5,873)
年／期末的現金及 現金等值項目	21,922	20,973	23,841	19,600

來自經營活動的現金流量

我們主要從租金收入產生我們的經營活動現金流入。我們的現金流出主要為各項經營開支。

財務資料

截至二零零七年六月三十日止六個月，我們來自經營活動的現金流入淨額為62,400,000美元。此主要來自營運資金變動前的經營溢利73,500,000美元並部分被因應收同系附屬公司及第三方的貿易應收賬款增加導致截至二零零七年六月三十日止六個月的貿易應收賬款增加9,800,000美元所抵銷。

於二零零六年，我們來自經營活動的現金流入淨額為112,900,000美元，較二零零五年的現金流入淨額186,900,000美元減少74,000,000美元。此現金流入減少主要因應收同系附屬公司及第三方的貿易應收賬款增加導致貿易應收賬款增加17,700,000美元及主要因我們的乾散貨收益減少導致營運資金變動前的經營溢利減少62,700,000美元所致。

於二零零五年，我們來自經營活動的現金流入淨額為186,900,000美元，較二零零四年的現金流入淨額194,600,000美元減少7,700,000美元。此現金流入減少主要因應收同系附屬公司及第三方的貿易應收賬款增加導致貿易應收賬款增加而使貿易應收賬款增加7,600,000美元所致。

來自投資活動的現金流量

我們來自投資活動的現金流入主要包括銷售物業、廠房及設備(主要為貨船)的所得款項及收到一家共同控制實體所還的貸款。

我們來自投資活動的現金流出主要包括購買物業、廠房及設備(主要為貨船)及貸款予一家共同控制實體。

截至二零零七年六月三十日止六個月，我們來自投資活動的現金流出淨額為60,800,000美元，主要由於購買物業、廠房及設備61,800,000美元(主要為購買貨船的付款)所致。

於二零零六年，我們來自投資活動的現金流入淨額為16,100,000美元，較二零零五年的現金流出淨額729,000美元增加16,900,000美元。此主要由於購買物業、廠房及設備減少20,100,000美元所致，但部分被出售物業、廠房及設備(主要來自出售乾散貨船)的所得款項減少2,200,000美元所抵銷，亦部分被一家共同控制實體所還的貸款額減少1,000,000美元所抵銷。

於二零零五年，我們來自投資活動的現金流出淨額為729,000美元，較二零零四年的現金流出淨額53,500,000美元減少52,800,000美元。此主要由於購買物業、廠房及設備減少53,900,000美元及於二零零四年向共同控制實體提供貸款13,500,000美元所致。此部分被出售物業、廠房及設備(主要來自出售乾散貨船)的所得款項減少17,600,000美元所抵銷。

來自融資活動的現金流量

我們來自融資活動的現金流出主要包括償還銀行貸款及其他借款，包括來自中國外運集團公司的貸款、墊款予關連人士及關連人士墊款，以及派付股息。

我們來自融資活動的現金流入主要包括銀行貸款及其他借款。

截至二零零七年六月三十日止六個月，我們來自融資活動的現金流出淨額為5,900,000美元，乃由截至二零零七年六月三十日止六個月派付股息2,300,000美元及償還來自中國外運集團公司的貸款17,300,000美元所致。此部分被墊款予關連人士淨額13,700,000美元所抵銷。

於二零零六年，我們來自融資活動的現金流出淨額為126,200,000美元，較二零零五年的現金流出淨額187,100,000美元減少60,900,000美元。此主要由償還來自中國外運集團公司的貸款減少70,200,000美元及於二零零五年償還銀行貸款53,100,000美元所致。此部分被墊款予關連人士淨額增加61,900,000美元所抵銷。

於二零零五年，我們來自融資活動的現金流出淨額為187,100,000美元，較二零零四年的現金流出淨額132,900,000美元增加54,200,000美元。此主要由償還來自中國外運集團公司的貸款增加54,400,000美元及償還銀行貸款增加36,900,000美元所致。此部分被於二零零四年償還其他貸款14,700,000美元及墊款予關連人士淨額減少22,800,000美元所抵銷。

其他貸款為就建造船舶而向日本一家公司籌集的貸款。貸款於一九九六年提取，其原來本金額為39,300,000美元，按年利率倫敦銀行同業拆息加1%計息。於二零零四年一月一日的未償付結餘為14,700,000美元，餘額已於二零零四年全數償付。

財務資料

淨流動負債

於二零零七年九月三十日，我們的淨流動負債為23,600,000美元。下表載列於二零零七年九月三十日的流動資產及負債詳情。

	二零零七年 九月三十日 千美元 (未經審核)
流動資產	
存貨	3,563
貸款予一家共同控制實體 ⁽¹⁾	2,080
貿易及其他應收賬款	53,415
現金及銀行結餘	28,996
	<hr/>
	88,054
	<hr/>
流動負債	
貿易及其他應付賬款	18,859
應付稅項	176
長期借款的即期部分	92,610
	<hr/>
	111,645
	<hr/>
淨流動負債	<u><u>(23,591)</u></u>

附註：

(1) 貸款予一家共同控制實體乃按本集團於共同控制實體的權益的比例而作出。

財務資料

借款

下文載列我們於所示結算日的借款。

	於十二月三十一日		於六月三十日	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
銀行貸款	53,181	—	—	—
來自中國外運集團公司的 貸款	307,243	166,931	96,854	79,603
	<u>360,424</u>	<u>166,931</u>	<u>96,854</u>	<u>79,603</u>
長期負債的即期部分	(74,481)	(37,450)	(34,500)	(46,743)
	<u>285,943</u>	<u>129,481</u>	<u>62,354</u>	<u>32,860</u>

下表載列我們於所示結算日的借款總額的到期日。

	於十二月三十一日		於六月三十日	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
銀行貸款				
— 一年內	53,181	—	—	—
來自中國外運集團公司的貸款				
— 一年內	21,300	37,450	34,500	46,743
— 第二年	37,450	37,500	36,660	28,910
— 第三至第五年	136,294	91,981	25,694	3,950
— 第五年後	112,199	—	—	—
	<u>307,243</u>	<u>166,931</u>	<u>96,854</u>	<u>79,603</u>
	<u>360,424</u>	<u>166,931</u>	<u>96,854</u>	<u>79,603</u>

財務資料

於二零零七年六月三十日，除來自中國外運集團公司的貸款外，我們並無任何未償還的銀行貸款。中國外運集團公司從一家銀行取得若干貸款，並按與其向銀行借貸的相關貸款的同等利率及償還條款轉借予我們。我們已直接向該銀行提供擔保。於二零零七年六月三十日，來自中國外運集團公司的貸款總額為79,600,000美元，並由以下各項(其中包括)作抵押：

- (i) 以該筆貸款購買的貨船的第一法定按揭；及
- (ii) 轉讓與該等貨船有關的租約、盈利、徵用賠償及保險。

來自中國外運集團的貸款的全部結餘已於二零零七年九月二十八日前全數償還。

下表載列於所示結算日的加權平均實際利率。

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年
	%	%	%	%
銀行貸款	2.34	—	—	—
來自中國外運集團公司 的貸款	<u>3.10</u>	<u>5.09</u>	<u>6.02</u>	<u>6.02</u>

財務資料

下表載列於所示結算日的資產負債比率。

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
長期借款	360,424	166,931	96,854	79,603
應付關連人士款項	394,275	441,732	462,332	528,512
減：應收關連人士款項	(297,676)	(337,698)	(412,278)	(464,779)
	<u>457,023</u>	<u>270,965</u>	<u>146,908</u>	<u>143,336</u>
減：現金及銀行結餘	(21,922)	(20,973)	(23,841)	(19,600)
債務淨額	435,101	249,992	123,067	123,736
權益總額	121,925	292,923	409,808	465,130
資本總額	<u>557,026</u>	<u>542,915</u>	<u>532,875</u>	<u>588,866</u>
資本負債比率 ⁽¹⁾	<u>78%</u>	<u>46%</u>	<u>23%</u>	<u>21%</u>

附註：

- (1) 資產負債比率相等於本集團於所示結算日的債務淨額除以資本總額。本集團的債務淨額相等於本集團於所示結算日的長期借款總額加應付關連人士款項淨額(非貿易)減現金及銀行結餘。資本總額相等於本集團於所示結算日的債務淨額加權益總額。

於二零零四年、二零零五年、二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日的資本負債比率分別為78%、46%、23%及21%。於二零零四年十二月三十一日的資本負債比率較高主要由借款以撥付建造本集團的貨船所致。鑑於現行的借款利率提高及經營業務所得現金流量的足夠情況增加，我們由二零零五年起減少借款。於整個營業記錄期間內，資本負債比率逐步減低主要由來自經營活動的現金流入(乃用作償還我們的長期借款)增加所致。

於二零零七年六月三十日後，本公司與商業銀行訂立三份貸款融資協議。三項貸款融資合共為數400,000,000美元。該等融資按利率倫敦銀行同業拆息加息差30至52基點計息，每半年支付一次。到期日由該等融資各自的提取日期起計一年至三年不等，而融資金額將於有關到期日分期或一次償還。於二零零七年六月三十日總賬面淨值約為145,000,000美元的合共11艘乾散貨船已予以抵押以取得250,000,000美元的貸款融資。董事認為，將該等貨船作出抵押以取得貸款融資將不會影響該等貨船的營運或本集團的財務表現。

財務資料

債務

於二零零七年九月三十日，我們的借款總額為380,000,000美元，其中92,800,000美元須於一年內償還。我們於該日的所有借款均由本集團擁有的11艘貨船作出抵押。

於二零零七年九月三十日，我們的銀行融資合共約為400,000,000美元，其中約380,000,000美元已經動用。

除上文披露者外，於二零零七年九月三十日，我們並無已發行或同意發行的任何未償還借貸資本、銀行透支、貸款、債務證券、借款或其他類似債務、承兌負債（一般商業票據除外）或承兌信貸、債券、按揭、押記、融資租賃、租購承擔、擔保或其他重大或然負債。

我們的董事確認，自二零零七年九月三十日以來，我們的債務或或然負債並無任何重大變動。

承擔

下表載列我們於所示日期有關貨船的資本承擔。

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
已訂約但未撥備				
— 本集團	35,631	73,011	63,038	279,857
— 共同控制實體	—	—	53,325	53,325
	<u>35,631</u>	<u>73,011</u>	<u>116,363</u>	<u>333,182</u>

於二零零七年六月三十日，本集團的資本承擔達279,900,000美元，估計於二零零七年、二零零八年、二零零九年及二零一零年將分別支付13,400,000美元、59,600,000美元、55,600,000美元及137,600,000美元，而結餘將於二零一一年全數償付。資本承擔約20%至40%將由我們的內部資源撥付，餘額由銀行借款撥付。本集團的資本承擔由二零零六年十二月三十一日的63,000,000美元增加至二零零七年六月三十日的279,900,000美元，乃由我們於二零零七年訂立多份新建造貨船合約以建造將於其後期間交付的四艘好望角型乾散貨船所致。

財務資料

我們的共同控制實體海安油運已於二零零六年七月訂立一艘新建造油輪合約，以按照合約價格118,500,000美元建造一艘油輪。根據該合約，海安油運已於二零零六年七月支付合約價格10%的預付款，並於二零零七年七月就裝置龍骨又支付10%。該等付款的資金來自海安油運的經營所得內部資源。合約價格的餘額將分兩期支付，即二零零八年一月支付10%，而餘下70%將於二零零八年三月交付船舶時支付。合約價格結餘的付款將以內部資源及／或銀行借款撥付。

我們根據不可撤銷經營租約承諾作出下列未來最低租賃付款：

	於十二月三十一日		於六月三十日	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
辦公場所				
—一年之內	120	190	175	187
—一年之後，五年之內	118	51	14	57
	238	241	189	244
貨船				
—一年之內	390	2,497	420	1,818
	628	2,738	609	2,062

我們根據有關租賃貨船的不可撤銷經營租約有下列未來最低租賃收款。該等貨船租賃協議的年期介乎3至24個月不等。

	於十二月三十一日		於六月三十日	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
貨船				
—一年之內	106,523	120,283	108,215	79,692
—一年之後，五年之內	31,110	29,751	17,447	5,872
	137,633	150,034	125,662	85,564

財務資料

或然事項

我們就於一般業務過程中所產生的法律索償有或然負債。我們的董事認為，該等索償並不會對本集團的財務狀況或營運造成重大影響。

資本開支

我們的資本開支主要包括新增物業、廠房及設備(主要包括貨船)的開支。

下表載列我們於所示期間按業務分部劃分的資本開支。

	截至十二月三十一日止年度			截至
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	六月三十日 止六個月
	千美元	千美元	千美元	二零零七年 千美元
乾散貨航運	4,882	2,609	1,858	58,950
油輪航運	66,500	15,779	—	—
集裝箱航運	4,936	4,265	723	2,867
其他	308	97	77	8
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
總計	<u>76,626</u>	<u>22,750</u>	<u>2,658</u>	<u>61,825</u>

截至二零零七年六月三十日止六個月的資本開支總額為61,800,000美元，較截至二零零六年十二月三十一日止年度的2,700,000美元增加59,200,000美元。資本開支總額增加的主要原因為乾散貨航運及集裝箱航運的資本開支增加。我們於二零零七年支付建造四艘好望角型乾散貨船的分期款項及一艘集裝箱船的第二期款項，導致乾散貨航運及集裝箱航運的資本開支增加。

截至二零零六年十二月三十一日止年度的資本開支總額為2,700,000美元，較截至二零零五年十二月三十一日止年度的22,800,000美元減少20,100,000美元。資本開支總額減少的主要原因為原油航運的資本開支減少。我們的油輪於二零零五年而非二零零六年進行入塢維修及保養，導致原油航運於二零零六年的資本開支減少。我們於二零零六年並無購買乾散貨船及集裝箱船或就其支付任何分期款項，而有關入塢維修及保養的乾散貨航運及集裝箱航運的整項資本開支金額已資本化。

財務資料

截至二零零五年十二月三十一日止年度的資本開支總額為22,800,000美元，較二零零四年十二月三十一日的76,600,000美元減少53,800,000美元。資本開支總額減少的主要因為原油航運的資本開支減少。我們於二零零四年而非二零零五年購買兩艘極大型油輪並支付款項，故我們於二零零四年的資本開支較二零零五年為高。我們於二零零四年及二零零五年分別支付兩艘集裝箱船的第一期款項，因此，我們於二零零四年及二零零五年十二月三十一日的集裝箱航運的資本開支相類似。

截至二零零七年、二零零八年及二零零九年十二月三十一日止年度，我們的計劃資本開支分別為109,200,000美元、974,600,000美元及731,200,000美元。我們預期我們的計劃資本開支將主要包括收購新建造貨船及二手貨船的開支。

下表載列我們於所示期間按業務分部劃分的計劃資本開支。

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零七年 (百萬美元)	二零零八年 (百萬美元)	二零零九年 (百萬美元)
乾散貨航運	93.5	691.9	633.1
油輪航運	—	237.0	91.0
集裝箱航運	15.4	45.6	—
總計	<u>108.9</u>	<u>974.5</u>	<u>724.1</u>

我們預期約20%至40%用作擴充我們船隊的資本開支透過內部資源撥付，而餘額透過銀行借款撥付。

上文載列的估計開支金額可能因多個原因(包括市況變動)而與實際開支金額有所不同。我們擴展運載能力可能需要以額外的債務或股本提供資金。我們於未來獲取額外資金的能力受若干不明朗因素所限，包括我們的未來經營業績、財務狀況及現金流量，經濟、政治及其他全球因素。

財務資料

存貨

我們的存貨主要包括為貨船營運而置於船上的船用燃料。於二零零四年、二零零五年、二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日，我們的存貨結餘分別為1,000,000美元、1,500,000美元、1,500,000美元及1,700,000美元。

下表載列我們於所示期間的存貨周轉日。

	截至十二月三十一日止年度			截至 六月三十日 止六個月
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年
	(日)			
存貨周轉日 ⁽¹⁾	46.3	42.8	43.9	52.8

附註：

- (1) 存貨周轉日(日)相等於平均存貨除以存貨成本再乘以365(截至二零零六年十二月三十一日止三個年度)或再乘以182.5(截至二零零七年六月三十日止六個月)。平均存貨相等於期初存貨加期末存貨再除以2，惟二零零四年除外，於二零零四年十二月三十一日的存貨乃用作該年度的平均存貨。

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度以及截至二零零七年六月三十日止六個月的存貨周轉日分別為46.3日、42.8日、43.9日及52.8日。我們於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度的存貨周轉日保持相對穩定。截至二零零七年六月三十日止六個月的存貨周轉增加主要由船用燃料價格單位上升導致船用燃料存貨增加所致。

於二零零七年九月三十日，我們於截至二零零七年六月三十日止六個月的存貨使用／銷售其後達1,700,000美元。我們於二零零七年六月三十日的存貨結餘為1,700,000美元。

財務資料

貿易及其他應收賬款

下表載列於所示結算日貿易及其他應收賬款的金額。

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
貿易應收賬款				
— 同系附屬公司	880	12,289	34,149	40,913
— 其他國有企業	16	397	41	39
— 第三方	12,649	8,418	4,589	6,000
	<u>13,545</u>	<u>21,104</u>	<u>38,779</u>	<u>46,952</u>
貿易應收賬款總額	<u>13,545</u>	<u>21,104</u>	<u>38,779</u>	<u>46,952</u>
預付款項、按金及 其他應收款項	6,281	6,340	6,622	8,259
	<u>6,281</u>	<u>6,340</u>	<u>6,622</u>	<u>8,259</u>
應收關連人士款項				
— 同系附屬公司	292,748	333,630	402,156	455,352
— 中國外運集團公司	4,386	3,359	9,653	8,802
— 共同控制實體	5	51	49	47
— 其他關連公司	537	658	420	578
	<u>297,676</u>	<u>337,698</u>	<u>412,278</u>	<u>464,779</u>
應收關連人士款項總額	<u>297,676</u>	<u>337,698</u>	<u>412,278</u>	<u>464,779</u>
總計	<u>317,502</u>	<u>365,142</u>	<u>457,679</u>	<u>519,990</u>

我們的貿易應收賬款主要包括來自租出我們貨船所得的應收貨船租賃收入。我們的預付款項、按金及其他應收款項主要包括多項來自經營租賃及有關船舶管理的預付款項。我們應收關連人士的款項主要為我們給予同系附屬公司須應要求償還的短期墊款。

我們概無授予客戶任何信貸期。然而，我們的付款條款符合行業慣例。我們的所有乾散貨船及集裝箱船均按預先付款基準出租，承租人須每15日預先支付租金。我們的油輪全部均按程租租約出租，承租人須於完成裝卸後三至七個工作天內支付運費約80%至95%，餘額於完成卸貨後一個月內支付。

財務資料

於二零零七年六月三十日，未償還貿易應收賬款金額為47,000,000美元。

下表載列我們於所示期間的貿易應收賬款周轉日。

	截至十二月三十一日止年度			截至
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	六月三十日
				止六個月
				二零零七年
	(日)			
貿易應收賬款周轉日 ⁽¹⁾	17.4	20.8	44.2	59.9

附註：

- (1) 貿易應收賬款周轉日(日)相等於平均貿易應收賬款除以收益再乘以365(截至二零零六年十二月三十一日止三個年度)或再乘以182.5(截至二零零七年六月三十日止六個月)。平均貿易應收賬款相等於期初貿易應收賬款加期末貿易應收賬款再除以2，惟二零零四年除外，於二零零四年十二月三十一日的貿易應收賬款乃用作該年度的平均貿易應收賬款。

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的貿易應收賬款周轉日增加。貿易應收賬款周轉日增加，主要為應收同系附屬公司的貿易應收賬款增加，導致貿易應收賬款總額淨增長所致。應收同系附屬公司的貿易應收賬款增加乃由於我們的一家同系附屬公司延長還款期限所致，而此為中國外運集團使其內部更靈活使用資金的內部資金管理的一部分。有關該等同系附屬公司的應收賬款賬齡為少於及多於一年的結餘分別為26,900,000美元及11,100,000美元，分別佔有關賬齡類別的總結餘約76%及97%。

財務資料

下表載列我們於所示結算日的貿易應收賬款的賬齡分析，而於二零零七年六月三十日，逾期3年以上的貿易應收賬款總額最長為3年零4個月。

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
六個月內	13,329	20,720	19,692	21,098
七至十二個月	216	45	14,625	14,418
一至二年	—	446	4,123	11,069
二至三年	—	—	446	285
三年以上	—	—	—	189
	<u>13,545</u>	<u>21,211</u>	<u>38,886</u>	<u>47,059</u>
貿易應收賬款總額	13,545	21,211	38,886	47,059
減：貿易應收賬款減值撥備	—	(107)	(107)	(107)
	<u>13,545</u>	<u>21,104</u>	<u>38,779</u>	<u>46,952</u>
貿易應收賬款淨額	<u>13,545</u>	<u>21,104</u>	<u>38,779</u>	<u>46,952</u>

倘有客觀證據證明本集團將不能按原定應收款項條款收回到期款額，則確立貿易及其他應收賬款的減值撥備。債務人出現重大財務困難，可能破產或進行財務重組，及拖欠或無法如期還款，均被視為貿易應收款項減值的跡象。撥備金額為資產賬面值與估計日後現金流量現值的差額，有關金額按原定實際利率折現。撥備金額於合併收益表內其他開支項下確認。於營業記錄期間就貿易應收賬款作出的減值撥備，於截至二零零五年十二月三十一日止年度為107,000美元。董事認為，作出的撥備為足夠。此外，有關本集團於二零零七年六月三十日的貿易應收賬款結餘約達13,700,000美元的結餘已於其後截至二零零七年九月三十日止償還。

因集團內公司間資金轉讓而產生來自除外公司的應收關連人士款項為數127,800,000美元已計入於二零零七年六月三十日的貿易及其他應收賬款內。有關金額於重組後並不計入本集團。詳情請參閱本節「—呈列基準」。

財務資料

貿易及其他應付賬款

下表載列於所示結算日貿易及其他應付賬款的金額。

	於十二月三十一日		於六月三十日	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
貿易應付賬款				
— 同系附屬公司	2,263	320	476	319
— 中國外運集團公司	—	149	—	—
— 其他關連公司	262	111	139	84
— 其他國有企業	994	653	439	468
— 第三方	10,973	10,893	6,361	10,402
	<u>14,492</u>	<u>12,126</u>	<u>7,415</u>	<u>11,273</u>
貿易應付賬款總額				
	<u>14,492</u>	<u>12,126</u>	<u>7,415</u>	<u>11,273</u>
其他應付款項及應計費用	7,509	9,862	8,812	6,088
	<u>7,509</u>	<u>9,862</u>	<u>8,812</u>	<u>6,088</u>
應付關連人士款項				
— 同系附屬公司	354,993	404,993	425,640	491,767
— 中國外運集團公司	39,238	36,729	36,692	36,692
— 共同控制實體	44	—	—	53
— 其他關連公司	—	10	—	—
	<u>394,275</u>	<u>441,732</u>	<u>462,332</u>	<u>528,512</u>
應付關連人士款項總額				
	<u>394,275</u>	<u>441,732</u>	<u>462,332</u>	<u>528,512</u>
總計	<u>416,276</u>	<u>463,720</u>	<u>478,559</u>	<u>545,873</u>

財務資料

我們的貿易應付賬款主要包括就我們的經營租賃、存貨及代理佣金應付的款項。其他應付款項及應計費用主要包括就維修及保養費用以及船員費用應付的款項。第三方供應商授予本公司的信貸期介乎30日至60日，而關連人士供應商授予本公司的信貸期則為30日。應付同系附屬公司金額主要因同系附屬公司須應要求償還的短期墊款產生。

於二零零七年六月三十日，未償還貿易應付賬款金額為11,300,000美元。

下表載列我們於所示期間的貿易應付賬款周轉日。

	截至十二月三十一日止年度			截至 六月三十日
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	止六個月 二零零七年
	(日)			
貿易應付賬款周轉日 ⁽¹⁾	52.2	39.0	27.4	25.2

附註：

- (1) 貿易應付賬款周轉日(日)相等於平均貿易應付賬款除以營運成本再乘以365(截至二零零六年十二月三十一日止三個年度)或再乘以182.5(截至二零零七年六月三十日止六個月)。平均貿易應付賬款相等於期初貿易應付賬款加期末貿易應付賬款再除以2，惟二零零四年除外，於二零零四年十二月三十一日的貿易應付賬款乃用作該年度的平均貿易應付賬款。

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們的貿易應付賬款周轉日減少，主要由應付第三方的貿易應付賬款減少所致。貿易應付賬款周轉日減少主要由我們加快租入貨船的經營租約付款所致。

下表載列於所示結算日貿易應付賬款的賬齡分析，而於二零零七年六月三十日，逾期3年以上的貿易應付賬款總額最長為4年零4個月。

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年
	千美元	千美元	千美元	千美元
六個月內	14,351	11,894	7,134	10,775
七至十二個月	71	95	128	255
一至二年	47	75	55	123
二至三年	18	30	83	30
三年以上	5	32	15	90
	<u>14,492</u>	<u>12,126</u>	<u>7,415</u>	<u>11,273</u>

財務資料

有關本集團於二零零七年六月三十日的貿易應付賬款結餘約達10,100,000美元的結餘已於其後截至二零零七年九月三十日止償還。

因集團內公司間資金轉讓而產生來自除外公司的應付關連人士款項為數114,000,000美元已計入於二零零七年六月三十日的貿易及其他應付賬款內。有關金額於重組後並不計入本集團。詳情請參閱本節「一呈列基準」。

營運資金

計及我們可動用的全球發售所得款項淨額、現有銀行融資、我們的經營現金流量及我們的計劃資本開支，董事認為，我們擁有充裕的營運資金以應付目前以及由本招股章程刊發日期起的未來12個月內所需。

資產負債表以外安排

於二零零七年六月三十日，我們並無任何重大資產負債表以外安排。

市場風險

我們須承受多項市場風險，包括利率變動風險、信貸風險、流動資金風險及匯率風險。

利率風險

由於我們除銀行存款及現金等值項目外並無重大計息資產，故我們的收入及經營現金流量並不受市場利率變動影響。我們的利率風險來自借款。按可變利率授出的借款令本公司須承受現金流量的利率風險。請另參閱「一影響我們的經營業績的一般因素－融資成本」。

利率每100個基點的變動對損益造成的影響就截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月將分別為最高增加或減少4,204,000美元、2,530,000美元、1,439,000美元及419,000美元。

信貸風險

我們的信貸風險限於現金及現金等值項目、貿易及其他應收賬款以及貸款予一家共同控制實體的總賬面值，於二零零四年、二零零五年、二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日，有關金額分別約為352,900,000美元、396,500,000美元、489,800,000美元及546,900,000美元。

財務資料

由於航運行業的正常慣例為客戶預付絕大部分的期租租約收入，故我們的信貸風險被視為極低。我們的所有乾散貨船及集裝箱船均按預先付款基準出租，承租人須每15日預先支付租金。我們的油輪全部均按程租租約出租，承租人須於完成裝卸後三至七個工作天內支付運費約80%至95%，餘額於完成卸貨後一個月內支付。我們亦訂有政策評估客戶的信譽，以確保我們的貨船出租予擁有適當信貸歷史的客戶。此外，我們透過審閱應收賬款的賬齡，持續管理我們的信貸風險，以盡量減低我們的信貸風險。

現金及現金等值項目均存放於獲良好信貸評級的銀行。基於該等銀行的高信貸評級，我們並不預期在此項目上會有高信貸風險。此外，我們的管理層對借予關連公司的貸款，透過進行賬齡分析及審核關連公司的財務資料，定期評估信貸風險，以將我們的信貸風險減至最低。

流動資金風險

審慎的流動資金風險管理指保持充裕的現金及現金等值項目。我們監察我們目前及預期的流動資金需求，並旨在透過保持足夠的經營現金及現金等值項目來保持靈活性，並會考慮透過銀行信貸額度為重大資本投資(如收購船舶)融資。

外匯匯率風險

我們從事國際性營運，並須承受多種主要與美元相關貨幣(如人民幣及日圓)的匯率風險。我們大部分金融資產及負債乃以美元(本集團的功能貨幣及呈列貨幣)計值。我們的全部收益及大部分開支乃美元計值。我們的現金及存款以及借款亦以美元計值。因此，我們在該等方面的匯率風險有限。

我們的外匯風險主要來自未來商業交易、於海外業務的淨投資及若干造船合約承擔。我們透過每月審閱我們管理賬目內所示的外匯收益或虧損，監察我們的外匯風險。我們目前並無進行任何對沖活動，亦無定期對沖政策或訂立任何對沖政策。我們正監察我們的外匯風險，並將於有需要時考慮使用適當金融工具對沖重大外幣風險並採用適當對沖政策控制對沖風險。

截至二零零四年及二零零五年十二月三十一日止年度，我們分別錄得外匯收益39,000美元及239,000美元，而截至二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月，則分別錄得外匯虧損312,000美元及22,000美元。

根據上市規則的規定作出披露

我們確認，於最後實際可行日期，我們並不知悉有任何情況須根據上市規則第13.13至13.19條予以披露。

溢利預測

我們預測，按附錄三所載的基準，本公司及其附屬公司截至二零零七年十二月三十一日止年度按照香港財務報告準則編製的預測溢利不大可能少於126,000,000美元（約983,000,000港元）。

假設我們已自二零零七年一月一日起上市及於整個年度合共已發行4,000,000,000股股份（假設超額配股權並無獲行使），於截至二零零七年十二月三十一日止年度，我們的預測每股盈利為0.03美元，倘發售價分別為每股7.18港元及8.18港元（即所示價格範圍的下限及上限），相當於29.2倍及33.3倍的市盈率。

累計虧損

於二零零四年一月一日，我們錄得累計虧損54,800,000美元。該累計虧損主要來自營業記錄期間之前財政年度產生的虧損。一九九七年亞洲金融風危機致全球經濟衰退，給全球航運市場帶來衝擊。全球經濟（尤其是亞洲經濟）不景氣，導致全球貿易及生產活動處於低水平。航運市場（尤其是乾散貨航運市場）的衰退，可以由一九九七年亞洲金融危機後數年內的波羅的海乾散貨運價指數得到反映。一九九八年至二零零二年，波羅的海乾散貨運價指數（追蹤乾散貨航運運價變動的指數，被認為是未來經濟增長及生產的良好經濟指標）介乎945至1600之間。與其他航運公司一樣，我們於該等年間亦錄得虧損。航運行業於二零零二年末期開始回升，推動波羅的海乾散貨運價指數於二零零三年及二零零四年分別漲至約2,500及4,400。因此，我們自二零零三年以來的收益錄得大幅增長，部分抵銷了過往年度的累計虧損。

股息政策

於全球發售完成後，我們的股東將可收取我們所宣派的股息。股息的宣派、支付及金額將由我們的董事根據我們的公司章程酌情決定，並將視乎我們日後的經營及盈利、財務狀況、資本需要及盈餘、附屬公司向我們支付的現金股息款項及我們的董事認為有關的其他因素而定。此外，中國外運集團公司（即控股股東）在受到我們公司章程的規限下，可影響我們的股息政策。

在上述因素的規限下，我們現時計劃由截至二零零八年十二月三十一日止財政年度起，每年派付每個財政年度的綜合除稅後溢利約30%的股息。我們股份的現金股息(如有)將以港元派付。其他分派(如有)將透過我們的董事認為合法、公平及可行的方式派付予股東。然而，概無保證日後將派付股息。於全球發售完成後，我們的董事將運用我們的保留盈利，以促使本集團的資本增長及擴充。

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零零七年六月三十日止六個月，我們已分別向唯一股東派付621,000美元、1,000,000美元、2,200,000美元及2,300,000美元的股息。於二零零七年九月十四日舉行的股東大會上，我們議決宣派總額達250,000,000美元的特別股息(「特別股息」)。我們當時的唯一股東中國外運集團公司有權收取已於二零零七年九月十四日派付的特別股息全數金額。特別股息以我們的可供分派溢利派付，根據本公司於二零零七年六月三十日的財務報表，該可供分派溢利達251,300,000美元。派付特別股息乃以本公司的營運資金及收取本公司關連人士的應收款項撥付。於全球發售中購買我們發售股份的購買者將無權收取該等股息。閣下應注意，過往的股息分派不可作為我們日後股息分派政策的指標。

可供分派儲備

於二零零七年六月三十日，本公司的保留盈利達1,300,000美元。保留盈利的全數餘額可供分派予本公司股東。

財務資料

備考經調整有形資產淨值

以下為本公司的備考經調整有形資產淨值報表，乃根據「附錄一—會計師報告」所載我們的有形資產淨值編製並已作出下述調整：

	於二零零七年 六月三十日		未經審核備考 經調整 有形資產淨值	未經審核備考 經調整每股 有形資產淨值	未經審核備考 經調整每股 有形資產淨值
	本公司權益持有人 應佔本集團經審核 合併有形資產淨值	全球發售的估計 所得款項淨額	千美元 (附註 2)	千美元 (附註 3)	港元 (附註 3)
按發售價					
每股7.18港元計算	465,130	1,245,263	1,710,393	0.43	3.34
按發售價					
每股8.18港元計算	465,130	1,420,246	1,885,376	0.47	3.68

附註：

- (1) 於二零零七年六月三十日，本公司權益持有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值乃摘錄自本招股章程附錄一會計師報告。
- (2) 全球發售的估計所得款項淨額乃分別根據指示性發售價每股7.18港元及8.18港元，經扣除本公司應付的包銷費用(不包括可能支付予聯席全球協調人的任何獎勵費)及其他相關開支後，並無計及根據超額配股權的行使而可能須予發行的任何股份或根據購股權計劃可能授出的購股權的行使而可能須予發行的任何股份。我們可能支付聯席全球協調人最多至總發售股份的發售價1.25%的酌情獎勵費。倘我們決定支付有關獎勵費，未經審核備考經調整有形資產淨值及未經審核備考經調整每股有形資產淨值將會減少。
- (3) 未經審核備考經調整每股有形資產淨值乃經作出上文附註2所述的調整後，按已發行4,000,000,000股股份(假設全球發售已於二零零七年六月三十日完成，但並無計及因超額配股權獲行使而可予發行的任何股份或根據購股權計劃可能授出的購股權獲行使而可予發行的任何股份)計算得出。

財務資料

- (4) 根據於二零零七年九月十四日舉行的股東大會的決議案，本公司股東議決向Sinotrans Shipping (Holdings) Limited分派每股12.5美元，合共250,000,000美元的特別股息。未經審核備考經調整有形資產淨值及未經審核備考經調整每股有形資產淨值並未計及此項特別股息的影響。於計及上述特別股息後，本集團的備考經調整有形資產淨值及備考經調整每股有形資產淨值將會減少。
- (5) 由於除外公司區別於本集團（詳情載於本招股章程附錄一會計師報告第II節附註1(b)(i)），除外公司於二零零七年六月三十日總賬面淨值為13,373,000美元的資產及負債於二零零七年九月十三日被視為向中國外運集團公司所作的分派。未經審核備考經調整有形資產淨值及未經審核備考經調整每股有形資產淨值並未計及此項視作分派的影響。於計及上述視作分派後，本集團的備考經調整有形資產淨值及備考經調整每股有形資產淨值將會減少。
- (6) 於二零零七年九月三十日，本集團的物業權益已由西門（遠東）有限公司（獨立物業估值師）進行重估，有關的物業估值報告載列於附錄四 — 物業估值。重估盈餘淨額（即物業權益市值超出其賬面值的差額）約為1,450,000美元。該等重估盈餘並無包括在本集團於二零零七年六月三十日的合併財務資料內，亦不會包括在本集團截至二零零七年十二月三十一日止年度的綜合財務報表中。上述備考調整並無計及上述的重估盈餘。倘物業按該等估值呈列，則會在本集團的收益表扣除額外折舊每年19,000美元。
- (7) 並無作出調整以反映本集團於二零零七年六月三十日後所訂立的任何貿易業績或其他交易。
- (8) 就本未經審核備考經調整有形資產淨值報表而言，以港元呈列的結餘已按匯率7.8港元兌1美元折算為美元。

對賬表

根據上市規則第5.07條規定，本集團物業權益與該等物業權益估值之間的對賬披露如下。

	千美元
於二零零七年六月三十日的賬面淨值	179
截至二零零七年九月三十日止三個月的折舊	(1)
	<hr/>
於二零零七年九月三十日的賬面淨值	178
估值盈餘	1,450
	<hr/>
於二零零七年九月三十日的估值	1,628
	<hr/> <hr/>

無重大不利變動

我們的董事確認，自二零零七年六月三十日（即編製載於本招股章程「附錄一—會計師報告」我們最近期經審核合併財政業績的日期）以來，我們的財務或貿易狀況並無任何重大不利變動。

未來計劃及所得款項用途

未來計劃及前景

有關我們未來計劃的詳細說明，請參閱本招股章程「業務－我們的業務策略」一節。

所得款項用途

假設超額配股權未獲行使，經扣除我們在全球發售中應付的包銷佣金（不包括我們可能決定支付予聯席全球協調人的任何獎勵費）及估計開支後，我們估計將收取全球發售的所得款項淨額約10,395,000,000港元（假設發售價為7.68港元，即指示性發售價範圍的中位數）。我們擬將該等所得款項淨額（假設發售價為7.68港元）撥作以下用途：

- 約5,717,000,000港元（所得款項淨額約55%）將用作透過訂購建造新建造貨船及選擇性地收購二手貨船擴大我們的船隊規模及優化我們的船隊組合。在該等所得款項中，我們擬使用：
 - 約3,430,000,000港元（所得款項淨額約33%）用作建造新貨船，其中約50%擬用作收購乾散貨船、約30%擬用作收購極大型油輪及約20%擬用作收購集裝箱船；
 - 約2,287,000,000港元（所得款項淨額約22%）用作購置二手貨船，其中約80%擬用作收購二手乾散貨船及約20%擬用作收購二手極大型油輪；
- 約2,599,000,000港元（所得款項淨額約25%）將用作透過股權投資收購合適的國內外船務公司而增加我們的市場份額及提高我們的競爭力；
- 約1,040,000,000港元（所得款項淨額約10%）將用作償還銀行借款，該等借款乃用作償還本公司應付其關連人士的款項及償還自中國外運集團公司取得的貸款，借款詳情載列如下：

銀行	到期日	利率 (%)	金額 (百萬港元)
中國工商銀行	二零零八年三月二十日	倫敦銀行同業拆息加30基點	157
中國銀行	二零零八年九月十九日	倫敦銀行同業拆息加52基點	412
中國工商銀行	二零零八年九月二十日	倫敦銀行同業拆息加30基點	157
中國工商銀行	二零零九年三月二十日	倫敦銀行同業拆息加30基點	157
中國工商銀行	二零零九年九月二十日	倫敦銀行同業拆息加30基點	157
			<u>1,040</u>

未來計劃及所得款項用途

- 約1,040,000,000港元(所得款項淨額約10%)將用作為我們的營運資金及其他一般企業用途提供資金。

倘全球發售的所得款項淨額並未即時用作上述用途，我們擬將所得款項存進香港持牌商業銀行及/或認可財務機構的計息銀行賬戶，例如短期儲蓄賬戶或基本短期貨幣市場基金。我們亦將於本公司的相關年報內披露上述事項。

所得款項淨額在建造新貨船及購置二手貨船與不同類型貨船之間的分配乃根據我們視乎目前市場狀況的現行擴充計劃而定，可能因應市況及我們的業務營運轉變而作出調整。

在決定是否及何時購買二手貨船時，我們通常考慮我們船隊的發展以及租賃市場、造船市場及二手貨船市場的供求情況等因素。除市場因素外，我們亦將二手貨船的質量視作選擇貨船的關鍵標準。

就收購其他船務公司而言，我們目前尚未將任何特定公司或業務列作收購目標。在選擇收購目標時，我們會考慮到我們的融資能力、潛在目標對提升我們業務及經營業績的貢獻及此類收購對我們帶來的風險。

假設超額配股權未獲行使，經扣除我們在全球發售中應付的包銷佣金(不包括我們可能決定支付予聯席全球協調人的任何獎勵費)及估計開支後，倘若發售價最終釐定為8.18港元(即指示性發售價範圍的最高位)，則全球發售的所得款項淨額估計約為11,078,000,000港元，倘若發售價最終釐定為7.18港元(即指示性發售價範圍的最低位)，則全球發售的所得款項淨額估計約為9,713,000,000港元。倘發售價定於指示性發售價範圍的較高或較低位，則上述全球發售所得款項的分配將按比例調整。倘超額配股權獲悉數行使，經扣除包銷佣金(不包括任何我們可能決定支付聯席全球協調人的獎勵費)及估計發售開支後，假設發售價為7.68港元(即指示性發售價範圍的中位數)，我們估計本公司自發售該等額外股份獲得的額外所得款項淨額將約為1,572,000,000港元。因行使任何超額配股權而收取的任何額外所得款項，亦將按比例分配至上述用途。

企業配售

我們已與七名企業投資者（「各企業投資者」，各稱為「企業投資者」）訂立配售協議，彼等同意按發售價認購合共最多至約175,000,000美元的股份。假設發售價為7.68港元（即本招股章程所載發售價範圍的中位數），則各企業投資者認購的股份總數將約為177,733,500股，分別相當於全球發售完成後已發行在外股份約4.44%及發售股份的12.70%（假設超額配股權並無獲行使）。每名企業投資者均為與我們概無關連的獨立第三方，而彼等於上市後概不會為本公司的主要股東。

企業配售構成國際發售的一部分。將由各企業投資者認購的發售股份在各方面將與已發行繳足股款股份享有同等地位，並將計算作本公司的公眾持股量。各企業投資者概無於董事會擁有代表。將由各企業投資者認購的發售股份在香港公開發售出現超額認購的情況下，將不會受到國際發售與香港公開發售之間的任何重新分配發售股份所影響（詳情載於「全球發售的架構－香港公開發售」一節）。

我們的企業投資者

企業投資者	最高投資金額 (美元)	股份數目 ⁽¹⁾	佔發售 股份總數 的百分比 ⁽²⁾	緊隨全球 發售後佔 我們已發行 股本的權益 百分比 ⁽²⁾
China Merchants Energy Transport Investment Company Limited	25,000,000	25,390,500	1.81%	0.63%
中國海運(香港)控股有限公司	25,000,000	25,390,500	1.81%	0.63%
Citadel Equity Fund Ltd.	25,000,000	25,390,500	1.81%	0.63%
中遠(香港)集團有限公司	25,000,000	25,390,500	1.81%	0.63%
李嘉誠基金會有限公司	25,000,000	25,390,500	1.81%	0.63%
Multiwin Resources Limited	25,000,000	25,390,500	1.81%	0.63%
中國平安保險(集團)股份 有限公司	25,000,000	25,390,500	1.81%	0.63%

附註：

- (1) 向下調整至最接近的股份每手買賣單位，並假設發售價為7.68港元(即發售價範圍的中位數)及假設超額配股權並無獲行使。
- (2) 假設超額配股權並無獲行使。

以下為我們的企業投資者簡介：

China Merchants Energy Transport Investment Company Limited

China Merchants Energy Transport Investment Company Limited同意按發售價認購最多約達25,000,000美元可購買的股份數目(向下調整至最接近的每手完整買賣單位500股)。假設發售價為7.68港元(即本招股章程所載發售價範圍的中位數)，China Merchants Energy Transport Investment Company Limited將認購的股份總數將約為25,390,500股，分別相當於全球發售完成後已發行在外股份約0.63%及發售股份的1.81%(假設超額配股權並無獲行使)。

China Merchants Energy Transport Investment Company Limited於英屬處女群島註冊成立，為一家100%投資於不同航運界別的投资控股公司，分別有油輪業務、乾散貨運業務及液化天然氣航運業務，其為於上海證券交易所上市的公司招商局能源運輸股份有限公司的全資附屬公司，而招商局能源運輸股份有限公司則由招商局集團有限公司最終大多數(54.07%)擁有。招商局集團有限公司為受國資委直接監管的主要國有集團之一，從事運輸及相關基礎設施、財務投資及資產管理以及物業發展及管理。其於中國註冊成立。

中國海運(香港)控股有限公司

中國海運(香港)控股有限公司同意按發售價認購最多約達25,000,000美元可購買的股份數目(向下調整至最接近的每手完整買賣單位500股)。假設發售價為7.68港元(即本招股章程所載發售價範圍的中位數)，中國海運(香港)控股有限公司將認購的股份總數將約為25,390,500股，分別相當於全球發售完成後已發行在外股份約0.63%及發售股份的1.81%(假設超額配股權並無獲行使)。

中國海運(香港)控股有限公司為中國海運(集團)總公司(「中國海運」，連同其附屬公司統稱為「中國海運集團」)的全資附屬公司。中國海運為受國資委直接管理的國有企業之一，為一家業務遍佈不同地區、界別及國家的航運集團。中國海運(香港)控股有限公司主要從事乾散貨物國際運輸、集裝箱運輸、多式運輸、租賃、船務代理、貨物代理；供應及運輸船舶零件、潤滑劑及燃料艙、供應品；製造、維修、買賣、租賃及儲存集裝箱；海員人手調配及培訓；技術查詢及企業租賃以及進出口貿易活動。中國海運集團亦營運一支特別貨物船隊及一支客運船隊，並經營綜合物流，碼頭管理、融資及投資，工程及勞工服務，供應及買賣以及資訊科技業務。

Citadel Equity Fund Ltd.

Citadel Equity Fund Ltd.同意按發售價認購最多約達25,000,000美元可購買的股份數目(向下調整至最接近的每手完整買賣單位500股)。假設發售價為7.68港元(即本招股章程所載發售價範圍的中位數)，Citadel Equity Fund Ltd.將認購的股份總數將約為25,390,500股，分別相當於全球發售完成後已發行在外股份約0.63%及發售股份的1.81%(假設超額配股權並無獲行使)。

Citadel Equity Fund Ltd.為Citadel集團公司(「Citadel」)的成員公司，其投資目標為賺取高風險調整率的回報。Citadel為領先的全球另類投資機構。Citadel於一九九零年創辦，為主要從事可換股債券買賣的私人投資基金公司，迄今，Citadel幾乎在所有主要資產類別運用高度分散的所有人投資策略調動投資資本。在其所有人基金及基金中的基金平台中，Citadel調動逾170億美元的投資資本。Citadel在全球僱用逾1,000名專業人士，在芝加哥、紐約、三藩市、倫敦、香港及東京均設有辦事處。

中遠(香港)集團有限公司

中遠(香港)集團有限公司同意按發售價認購最多約達25,000,000美元可購買的股份數目(向下調整至最接近的每手完整買賣單位500股)。假設發售價為7.68港元(即本招股章程所載發售價範圍的中位數)，中遠(香港)集團有限公司將認購的股份總數將約為25,390,500股，分別相當於全球發售完成後已發行在外股份約0.63%及發售股份的1.81%(假設超額配股權並無獲行使)。

企業投資者

中遠(香港)集團有限公司為一家於香港註冊成立的有限公司。中遠(香港)集團有限公司的主要業務包括乾散貨航運、船舶買賣及供應服飾、工業及貿易、資訊科技、保險經紀、貨運服務及物業管理。中遠(香港)集團有限公司為中國遠洋運輸(集團)總公司的全資附屬公司，中國遠洋運輸(集團)總公司為一家國有公司，名列全球數家最大航運及物流服務公司之一。

李嘉誠基金會有限公司

李嘉誠基金會有限公司同意按發售價認購最多約達25,000,000美元可購買的股份數目(向下調整至最接近的每手完整買賣單位500股)。假設發售價為7.68港元(即本招股章程所載發售價範圍的中位數)，李嘉誠基金會有限公司將認購的股份總數將約為25,390,500股，分別相當於全球發售完成後已發行在外股份約0.63%及發售股份的1.81%(假設超額配股權並無獲行使)。

李嘉誠基金會有限公司成立的目的為有系統地對醫療、教育、文化及其他公益事業提供捐獻。李嘉誠基金會有限公司與李嘉誠先生成立的其他私人公益慈善基金會已支持多項慈善活動，所提供的資助、贊助及承諾款項逾84億港元。

Multiwin Resources Limited

Multiwin Resources Limited同意按發售價認購最多約達25,000,000美元可購買的股份數目(向下調整至最接近的每手完整買賣單位500股)。假設發售價為7.68港元(即本招股章程所載發售價範圍的中位數)，Multiwin Resources Limited將認購的股份總數將約為25,390,500股，分別相當於全球發售完成後已發行在外股份約0.63%及發售股份的1.81%(假設超額配股權並無獲行使)。

Multiwin Resources Limited為一家於英屬處女群島註冊成立的私人公司，為Shau Kee Financial Enterprises Limited的間接全資附屬公司，而Shau Kee Financial Enterprises Limited由Lee Financial (Cayman) Limited全資擁有。Lee Financial (Cayman) Limited為於英屬處女群島成立的信託，李兆基博士為其主要受益人。Multiwin Resources Limited的業務活動為投資。

中國平安保險(集團)股份有限公司

中國平安保險(集團)股份有限公司(「平安」)同意按發售價認購最多約達25,000,000美元可購買的股份數目(向下調整至最接近的完整每手買賣單位500股)。假設發售價為7.68港元(即本招股章程所載發售價範圍的中位數)，平安將認購的股份總數將約為25,390,500股，分別相當於全球發售完成後已發行在外股份約0.63%及發售股份的1.81%(假設超額配股權並無獲行使)。

平安是在中國成立的股份有限公司，其股份同時在香港聯交所主板及上海證券交易所上市。平安是提供財務服務及產品的保險集團，重點包括人壽保險、財產保險及傷亡保險，亦從事信託、消費者銀行及證券業務。

先決條件

每名企業投資者的認購責任，須待香港包銷協議及國際包銷協議已訂立並於上市日期前成為無條件且並未分別根據有關協議的條款予以終止，方可作實。

各企業投資者的投資限制

每名企業投資者已同意，在未經本公司及聯席全球協調人的事先書面同意下，彼等將不會直接或間接於上市日期後十二個月期內任何時間出售根據企業配售認購的任何股份，惟不包括轉讓予其任何全資附屬公司(或如為平安，則平安的任何附屬公司)，而有關轉讓僅可於承讓人同意遵守對每名企業投資者施加的出售限制的情況下始可作出。

香港包銷商

聯席牽頭經辦人

中銀國際亞洲有限公司
瑞士銀行

副牽頭經辦人

大和証券盛民博昌(香港)有限公司

副經辦人

交銀國際控股有限公司
聯昌國際證券(香港)有限公司
第一上海證券有限公司
國泰君安證券(香港)有限公司
滙盈證券有限公司

包銷安排及費用

香港公開發售

香港包銷協議

依據香港包銷協議，我們將按本招股章程及申請表格的條款及條件並在該等條款及條件的規限下在香港按發售價初步提呈發售140,000,000股香港發售股份供香港公眾認購。在香港聯交所上市委員會批准於本招股章程提及的已發行及將發行的股份上市及買賣，以及在香港包銷協議(包括聯席全球協調人(代表包銷商)與我們協定發售價)所載若干其他條件的規限下，香港包銷商已各別(並非共同)同意，按本招股章程、申請表格及香港包銷協議的條款及條件並在該等條款及條件的規限下認購或促致他人按彼等各自適用比例認購根據香港公開發售提呈發售但尚未獲認購的香港發售股份。

香港包銷協議須待國際包銷協議簽定並成為無條件後方可作實。

終止的理由

假如在上市日期上午八時正或以前任何時間發生下列事件，聯席全球協調人(代表本身及香港包銷商)可共同終止香港包銷協議，並於書面通知本公司後立即生效：

(a) 聯席全球協調人獲悉：

- (i) 本招股章程及申請表格所載有關香港公開發售的任何陳述(包括其增補或修訂)在刊發當時或其後在任何重大方面成為失實、不正確或誤導，或我們刊發的有關香港公開發售的本招股章程及申請表格、正式通告及／或任何公佈(包括其增補或修訂)所載的任何預測、意見、意向或預期整體而言非公平、誠實，且並非依據合理假設作出；或
- (ii) 發生或發現任何事宜，而該等事宜倘在緊接本招股章程刊發日期前發生或發現則會構成重大遺漏；或
- (iii) 香港包銷協議或國際包銷協議任何訂約方(香港包銷商或國際包銷商除外)違反其須負的任何責任，而聯席全球協調人全權認為屬重大；或
- (iv) 任何事件、行動或遺漏，導致或可能導致任何彌償保證人須根據香港包銷協議承擔任何責任；或
- (v) 本集團任何成員公司的資產、負債、狀況、業務、前景、溢利、虧損或財務或經營狀況或表現出現重大不利變動或可能導致上述變動的發展；或
- (vi) 違反本公司及中國外運集團公司在香港包銷協議作出的任何保證，或發生任何事件導致上述任何保證在任何方面失實或不確；或
- (vii) 本公司撤回本招股章程(及與預期中的股份認購及出售相關的任何其他文件)或全球發售；

(b) 倘下列事件出現、發生、存在或生效：

- (i) 任何屬於不可抗力性質的事件或連串事件(包括但不限於政府行動、宣佈全國性或國際性緊急狀態或宣戰、災難、危機、經濟制裁、罷工、停工、火災、爆炸、水災、民眾暴動、暴亂、公眾動亂、戰爭行動、敵對行動爆發或升級(不論是否宣戰)、天災或恐怖活動)；或

- (ii) 存在於或影響到香港、中國、美國、日本或歐盟任何成員國的地方、全國、地區或國際金融、經濟、政治、軍事、工業、財政、監管、貨幣或市場狀況或任何貨幣或買賣交收系統或結算服務程序或事宜及／或災難(包括但不限於聯交所、紐約證券交易所、倫敦證券交易所、美國證券交易所、東京證券交易所或納斯達克全國市場的證券買賣全面停頓、中斷或受嚴重限制，或港元或人民幣兌任何外幣的匯率大幅貶值)等方面出現轉變或涉及預期轉變的發展，或很可能導致轉變或涉及預期轉變的發展的任何事件或一連串事件，或受上述任何變化、發展或事件影響；或
- (iii) 香港(由財政司司長或香港金融管理局或其他主管機關實施)、紐約(由聯邦政府或紐約州政府或其他主管機關實施)、倫敦、東京、北京或上海的商業銀行活動出現全面停頓，或上述地區的商業銀行活動、證券交收或結算服務中斷；或
- (iv) 香港、中國、美國、日本、歐盟或與本集團成員公司相關的任何其他司法權區頒佈任何新法例或規例，或現有法例或規例出現轉變或涉及預期轉變的發展，或任何法院或其他主管當局對現有法例的詮釋或應用出現轉變或涉及預期轉變的發展，或受上述任何變化或發展影響；或
- (v) 由或為美國或日本或由歐盟(或其任何成員國)以任何形式直接或間接向中國或與本集團任何成員公司相關的其他司法權區施加經濟制裁；或
- (vi) 涉及香港、中國、美國、日本或歐盟或與本集團任何成員公司相關的任何其他司法權區的稅務或外匯管制、貨幣匯率或外商投資規例的變化(或外匯管制的實施)或涉及這方面的預期轉變的發展而對股份投資造成不利影響；或
- (vii) 本集團任何成員公司面臨任何第三方擬將提出或被煽動提出的重大訴訟或索償；或
- (viii) 本公司因任何理由被禁止根據全球發售的條款配發或出售股份(包括超額配股權股份)；

而聯席全球協調人個別或共同全權認為(1)對本集團整體業務、財務或其他狀況或前景有或將會有或可能有重大不利影響；或(2)已經或將會或可能對全球發售的順利進行、香港公開發售的申請水平或國際發售的認購踴躍程度有重大不利影響；

或(3)使或將使全球發售的進行或推銷全球發售變得不應或不宜或不切實際；或(4)導致或將導致香港包銷協議任何部分(包括包銷)未能根據其條款執行或阻礙根據全球發售或包銷處理申請及／或付款。

承諾

根據香港上市規則第10.08條，除非根據全球發售或遵照上市規則第10.08(1)至(4)條發行任何股份或證券外，本公司將不會於上市日期起計六個月內任何時間發行任何股份或其他可轉換為本公司股本證券的證券或訂立任何協議或作出安排以發行該等股份或證券(無論發行該等股份或證券是否將於上市日期起計六個月內完成)。

根據香港包銷協議，我們已向聯席全球協調人及香港包銷商各自承諾，而中國外運集團公司已承諾促使，除根據全球發售(包括根據超額配股權)或根據購股權計劃授出的購股權及行使根據購股權計劃可能授出的購股權附帶的認購權外，於本招股章程刊發日期起至上市日期起計十二個月內之日止期間內，在未經聯席全球協調人(代表彼等及香港包銷商)的事先書面同意下及除非符合上市規則的規定(及僅在已獲得中國有關當局的同意後(如需要)外，我們將不會：

- (i) 提呈、接受認購、抵押、發行、出售、借出、按揭、轉讓、質押、訂約配發、發行或銷售、出售任何購股權或訂約購買、購買任何購股權或訂約出售、授出或同意授出任何購股權、權利或認股權證以供購買或認購、借出或以其他方式轉讓或出售(不論直接或間接或有條件或無條件)其股本或其他證券或相關權益(包括但不限於任何可兌換或可行使以取得或可轉換為該股本或代表接收該股本的權利的任何證券)；或
- (ii) 訂立任何掉期或其他安排以轉讓股本或證券或相關權益擁有權的全部或部分經濟後果，或
- (iii) 要約或同意或宣佈有意作出任何上述行動，

不論上述交易以交付股本或其他證券或以現金或其他方式結算(不論股份或證券發行是否將於有關期間內完成)，以及倘本公司因上述例外情況作出上述任何行動，則本公司將採取一切合理步驟確保任何上述行動不會令本公司股份或其他證券的市場出現混亂或造市情況。

根據上市規則第10.07(1)條，中國外運集團公司已不可撤回及無條件地向香港聯交所承諾，若未經香港聯交所事先書面同意，其不會及將促使由其控制的登記持有人不會：

- (i) 於自本招股章程披露其持股量時所述的持股日期起至上市日期起計六個月當日止期間，出售或訂約出售本招股章程所示其為實益擁有人身份的任何我們的股份或以其他方式就該等股份設立任何購股權、權利、權益或產權負擔；及
- (ii) 倘緊隨出售上文第(i)段所述的股份或行使或強制行使該等購股權、權利、權益或產權負擔後不再為本公司的控股股東，則在上文所指期間屆滿日起計六個月內出售或訂約出售任何該等股份或以其他方式就該等股份設定任何購股權、權利、權益或產權負擔。

中國外運集團公司已進一步向我們、聯席全球協調人及香港包銷商各自承諾，除本招股章程所披露者外，在未經聯席全球協調人(代表彼等及香港包銷商)的事先書面同意下及除非符合上市規則的規定外，其將不會：

- (i) 於本招股章程刊發日期起至上市日期起計十二個月屆滿之日止期間內任何時間提呈、抵押、質押、出售、訂約出售、出售任何購股權或訂約購買、購買任何購股權或訂約出售、授出或同意授出任何購股權、權利或認股權證以供購買或認購、借出或以其他方式轉讓或出售(不論直接或間接或有條件或無條件)其所持本公司、Sinotrans Shipping (Holdings) Limited的任何股本、債務資本或其他證券或任何相關權益(包括但不限於可兌換或可行使以取得或可轉換為本公司、Sinotrans Shipping (Holdings) Limited股本或其他證券或相關權益或代表收取該股本或其他證券或相關權益的權利)，或訂立任何掉期或其他安排以轉讓該等股本擁有權的全部或部分經濟後果而不論上述交易以交付股本或其他證券或以現金或其他方式結算，亦不會要約或同意或宣佈有意進行上述行動；及
- (ii) 倘其於其後出售本公司、Sinotrans Shipping (Holdings) Limited任何股本或相關權益，其將保證有關出售不會導致本公司股份或其他證券出現市場混亂或造市情況。

中國外運集團公司已進一步向我們、聯席全球協調人、香港包銷商及香港聯交所各自承諾，於自本招股章程披露其持股量時所述的持股日期起至上市日期後十二個月當日止期間內任何時間，其將：

- (i) 就真誠的商業貸款向認可機構(定義見香港法例第155章銀行業條例)抵押或質押其實益擁有的本公司任何股份或證券或本公司的股份或證券權益後，即時書面知會本公司及聯席全球協調人上述抵押或質押，以及所抵押或質押的股份或證券數目；及
- (ii) 接獲受質人或承押人口頭或書面表示將出售所抵押或質押的本公司的股份或證券或本公司股份或證券權益後，即時書面知會本公司及聯席全球協調人。

我們已同意並向聯席全球協調人及香港包銷商各自承諾，於接獲中國外運集團公司書面通知有關資料後，其將盡快知會香港聯交所並在報章刊發公告或以上市規則訂明的任何其他方法公開披露有關資料。

本公司已同意對聯席全球協調人及香港包銷商可能蒙受的若干損失作出彌償保證，該等損失包括因履行根據香港包銷協議項下的責任及我們或中國外運集團公司任何一方違反香港包銷協議而招致的損失。

香港包銷商在本公司的權益

除本招股章程所披露者及除於香港包銷協議項下的責任外，香港包銷商概無擁有本公司或本公司任何其他成員公司任何股權，亦無擁有任何認購或提名他人認購本公司或本集團任何成員公司證券的權利(不論是否可合法執行)。

國際發售

就國際發售而言，預期我們將於定價日與聯席全球協調人及國際包銷商訂立國際包銷協議。根據國際包銷協議，國際包銷商將在若干條件達成後，各別(而非共同)同意購買根據國際發售提呈發售的國際發售股份或促使認購人認購或買家購買根據國際發售提呈發售但未於國際發售中獲認購的國際發售股份，如未能安排認購人或買家認購，則國際包銷商將按彼等各自適用的比例自行認購有關的國際發售股份。

我們將向國際包銷商授出超額配股權，可由聯席全球協調人代表國際包銷商，於遞交香港公開發售申請最後日期後30日期間內行使，以要求我們發行最多合共210,000,000股額外股份，相當於根據全球發售初步可供認購的新股份合共約15%。

我們將同意可就若干責任（包括根據美國證券法所承擔的責任），向國際包銷商作出賠償。

佣金及開支總額

假設發售價為每股發售股份7.68港元（即指示性發售價範圍每股發售股份7.18港元至8.18港元的中位數），佣金及費用總額，連同香港聯交所上市費用、證監會交易徵費、香港聯交所交易費、法律及其他專業費用，以及印刷與其他有關全球發售的開支，估計為數合共約357,000,000港元（假設超額配股權並無獲行使）。該等佣金、費用及開支將由我們支付。

香港包銷商將收取根據香港公開發售初步提呈香港發售股份發售價的2.5%作為包銷佣金，並從中支付任何分包銷佣金。此外，本公司或會全權酌情支付聯席全球協調人最多至全部發售股份的發售價1.25%的額外獎勵費。至於未獲認購並重新分配至國際發售的香港發售股份，我們將按適用於國際發售的比率向聯席全球協調人及有關國際包銷商（但並非香港包銷商）支付包銷佣金。

銀團成員的活動

我們於下文闡述香港公開發售及國際發售承銷商（統稱「銀團成員」）可能各自進行而不構成承銷或穩定價格程序的各项活動。進行任何此等活動時，務須注意，銀團成員須遵守若干限制，包括以下各項：

- (a) 根據銀團成員之間的協議，彼等全體不得在公開市場或其他地方就發售股份的分銷進行任何交易（包括發行或訂立有關發售股份的任何購股權或其他衍生工具交易），藉以穩定或維持任何發售股份的市價高於發售股份於公開市場上的可能原有水平；及
- (b) 彼等全體必須遵守一切適用法律，包括證券及期貨條例（第571章）的市場失當行為條文，包括有關禁止內幕交易、虛假交易、操控價格及操縱證券市場的規定。

銀團成員及彼等的聯屬公司為多元化金融機構，與全球多個國家均有聯繫。該等實體為其本身及其他人士從事廣泛的商業及投資銀行、經紀、基金管理、買賣、對沖、投資及其他活動。就我們的股份及我們聯繫人(如中國外運股份有限公司及中外運空運發展股份有限公司，其股份分別於香港聯交所及上海證券交易所上市)的股份(「**相關股份**」)而言，該等活動可能包括擔任我們的股份及相關股份買方及賣方的代理人、以當事人的身份與該等買方及賣方訂立交易、我們股份的坐盤交易、以及訂立相關資產(包括我們的股份及相關股份)的場外或上市衍生工具交易或上市及非上市證券交易(包括發行其衍生認股權證等於證券交易所上市的證券)。該等實體可能需要就該等活動進行對沖，當中涉及直接或間接買賣我們的股份及相關股份。所有該等活動可能於香港或全球其他地方進行，可能會令銀團成員及彼等的聯屬公司在包括我們的股份及相關股份的一籃子證券或指數、可購買股份的基金單位或與任何前述者有關的衍生工具中，持有我們的股份及相關股份的好倉及／或淡倉。

就銀團成員或彼等的聯屬公司發行以我們的股份及相關股份作為相關資產的任何上市證券而言，不論該等證券於香港聯交所或任何其他證券交易所上市，有關交易所的規則可能要求該等證券的發行人(或其任何一家聯屬公司或代理人)作為證券的市場莊家或流通量提供者，而在大部分情況下，此舉亦會導致我們的股份及相關股份的對沖活動。

所有此等活動可能會在「全球發售的架構－穩定價格」所述的穩定價格期間及在該段期間結束後進行。此項活動可能影響我們的股份及相關股份的市價或價值、我們的股份及相關股份的流通量或交投量、以及我們的股份及相關股份的股價波動，而每日的影響程度是無法估計的。

定價及分配

發售價範圍

除非按如下所述在不遲於遞交香港公開發售申請最後日期的早上另行宣佈，否則發售價將不超過每股發售股份8.18港元，並預期不低於每股發售股份7.18港元。有意投資者應注意，於定價日釐定的發售價可能(但預期不會)低於本招股章程所述的指示性發售價範圍。

申請時須繳付的價格

香港公開發售項下香港發售股份的申請人須於申請時繳付每股香港發售股份的最高發售價8.18港元。倘若發售價低於8.18港元，則本公司將向成功申請的人士不計任何利息退還適當款項(包括多收申請款項的經紀佣金、證監會交易徵費及香港聯交所交易費)，請參閱本招股章程「香港公開發售的其他條款及條件—8.退還申請款項」。

釐定發售價

國際包銷商正徵詢有意投資者對國際發售項下我們的股份的購買興趣。有意認購的投資者須表明其準備以不同價格或以特定價格認購國際發售項下股份的數量。該過程稱為「累計投標」，預期將會一直持續至並止於二零零七年十一月十六日(星期五)或前後。

發售價預期由聯席賬簿管理人(代表包銷商)與我們通過協議於確定市場對發售股份需求的定價日確定。定價日預期為二零零七年十一月十七日(星期六)或前後，及無論如何不遲於二零零七年十一月二十一日(星期三)。

倘因任何理由，我們與聯席賬簿管理人(代表包銷商)無法於二零零七年十一月二十一日(星期三)或之前就發售價達成協議，則全球發售將不會進行並將告失效。

調低指示性發售價範圍及／或發售股份數目

根據有意機構投資者、專業投資者和其他投資者在累計投標過程中所表現的踴躍程度，在聯席賬簿管理人(代表包銷商並經我們同意)認為適當的情況下，在遞交香港公開發售申請最後日期的早上前任何時間，指示性發售價範圍及／或發售股份數目可能會被調整至低於本招股章程所載者。

全球發售的架構

於該情況下，本公司將在有關調減決定作出後在切實可行的情況下盡快，且在任何情況下不遲於遞交香港公開發售申請最後日期的早上，促使在《南華早報》(以英文)及《信報》(以中文)刊登有關調低指示性發售價範圍及／或發售股份數目的通知。該通知亦會列載營運資金報表的確認或修改(視乎適用情況)、目前載列於本招股章程「概要」一節中的發行統計資料，以及可能因有關調減而變動的任何其他財務資料。該發售價如獲得同意便將會定於經修改後的發售價範圍內。倘若未有任何有關通知，則發售價在任何情況下均不會定於本招股章程所訂明的發售價範圍以外。

在提交申請香港發售股份的表格前，申請人應考慮到調低指示性發售價範圍及／或發售股份數目的任何公佈可能直至遞交香港公開發售申請最後日期才會刊發。香港公開發售項下的申請人應留意，申請一經提交，在任何情況下均不能撤回，即使指示性發售價範圍及／或發售股份數目於上述情況下調低。

股份分配

在若干情況下，在香港公開發售及國際發售中發售的股份或會按聯席賬簿管理人的酌情決定在該等發售之間重新分配。

根據國際發售分配的本公司股份將由聯席賬簿管理人確定，並將基於若干因素而定，包括需求的數量和時間、有關投資者在有關行業所進行投資的資產或股本資產總額，以及有關投資者是否會於本公司股份在香港聯交所上市後進一步購入及／或持有或出售股份。該分配可能會向專業、機構及／或企業投資者進行，旨在以致使建立一個有利於本公司和其股東整體利益的穩定股東基礎的原則分配本公司的股份。

根據香港公開發售分配予投資者的股份將只會基於香港公開發售中所收到的有效申請數量分發。分配基準或會因應申請人有效申請的香港發售股份數目而有所變動。儘管香港發售股份的分配可能會於適當時候包括抽籤，即部分申請人獲分配的股份數目可能較其他申請相同數目的香港發售股份的申請人為多，而未中籤的申請人亦可能不獲分配任何香港發售股份。

發售價及分配基準的公佈

發售價、國際發售的認購申請踴躍程度、香港公開發售的申請結果及香港發售股份的分配基準預期將於二零零七年十一月二十二日(星期四)或之前(a)在《南華早報》(以英文)及《信報》(以中文)，(b)在我們的網站(www.sinotranship.com)(以英文及中文)及(c)於香港聯交所網站(www.hkex.com.hk)公佈。閣下應注意，我們的網站及我們網站所載的所有資料並不構成本招股章程的一部分。

香港公開發售的條件

按香港公開發售而作出的所有發售股份的申請須待下列條件達成後，方可作實：

- 香港聯交所上市委員會批准下列股份上市和買賣：(i)已發行股份；(ii)根據全球發售將發行的股份(包括因行使超額配股權可額外發行的股份)；及(iii)因行使購股權計劃項下可能授予的任何購股權而將發行的本公司股份；
- 我們與聯席全球協調人(代表包銷商)已正式議定發售價；
- 於定價日或該日前後簽訂和交付國際包銷協議；及
- 每份香港包銷協議及國際包銷協議項下的包銷商的責任成為無條件，且並無根據相關協議的條款被終止，

在各情況下，上述條件須在該等協議指定的日期及時間或之前達成(上述條件在有關日期及時間或之前獲豁免則除外)，但無論如何不得遲於二零零七年十一月二十三日(星期五)。

香港公開發售及國際發售分別須待(其中包括)另一方成為無條件，且並無按其各自條款予以終止的情況下，方告完成。

如果上述條件在指定時間及日期前尚未實現或獲得豁免，則全球發售將告失效，並將會立即通知香港聯交所。而且，於香港公開發售失效後翌日，我們亦將促使於《南華早報》(以英文)及《信報》(以中文)刊登有關香港公開發售失效的通知。如上述情況最終發生，本

全球發售的架構

公司會根據本招股章程「香港公開發售的其他條款及條件－退還申請款項」一節所載的條款，將所有不計利息的申請款項退還。同時，所有申請款項將存放於根據《銀行業條例》獲發牌的香港收款銀行或其他銀行的獨立銀行賬戶內。

預期發售股份的股票將於二零零七年十一月二十二日(星期四)發出。然而，該等股票只有在(i)全球發售在各方面均成為無條件及(ii)「包銷－包銷安排及費用－香港公開發售－終止的理由」一節所述的終止權利未被行使的情況下，方會於二零零七年十一月二十三日(星期五)上午八時正成為有效的所有權證明。

香港公開發售

我們以發售價初步提呈140,000,000股香港發售股份供香港公眾認購，該等股份約佔全球發售初步提呈的發售股份約10%。為了方便分配，在香港公開發售下的香港發售股份總數初步將平均分為如下的兩個組別：

- **A組**：A組的發售股份將公平分配予申請總認購額(不包括經紀佣金、證監會交易徵費及香港聯交所交易費)為5,000,000港元或以下的發售股份的申請人；及
- **B組**：B組的發售股份將公平分配予申請總認購額(不包括經紀佣金、證監會交易徵費及香港聯交所交易費)為5,000,000港元以上但不超過B組總值的發售股份的申請人。

申請人謹請注意，A組和B組的申請所獲分配的比例可能會有所不同。若其中一組(而非兩組)的香港發售股份出現認購不足的情況，則多出的香港發售股份將轉撥往另一組，以滿足該組的需求並作相應的分配。

申請人僅可獲分配A組或B組而非兩組的香港發售股份。重複或疑屬重複的申請以及超出香港公開發售股份70,000,000股的任何申請將不獲受理。

上市規則應用指引第18項第4.2段規定須制定回撥機制，倘達致若干指定總需求水平，則據此增加香港公開發售的發售股份數目至佔全球發售所提呈發售股份總數的若干百分比。本公司已向聯交所申請而聯交所已授出豁免嚴格遵守上市規則應用指引第18項第4.2段的規定，即使出現超額申請認購，聯席全球協調人須於截止登記認購申請後按以下基準採用回撥機制：

全球發售的架構

- 倘若在香港公開發售下有效申請的發售股份數目，相等於在香港公開發售下初步可供認購的發售股份數目的10倍或以上，但少於40倍，則在國際發售項下的發售股份將轉撥至香港公開發售，使在香港公開發售下可供認購的發售股份總數為210,000,000股發售股份，佔在全球發售下初步可供認購的發售股份約15%；
- 倘若在香港公開發售下有效申請的發售股份數目，相等於香港公開發售下初步可供認購的發售股份數目40倍或以上但少於50倍，則由國際發售轉撥至香港公開發售的發售股份數目將會增加，使在香港公開發售下可供認購的發售股份總數為280,000,000股發售股份，佔在全球發售下初步可供認購的發售股份約20%；及
- 倘若在香港公開發售下有效申請的發售股份數目，相等於香港公開發售下初步可供認購的發售股份數目50倍或以上，則由國際發售轉撥至香港公開發售的發售股份數目將會增加，使在香港公開發售下可供認購的發售股份總數為350,000,000股發售股份，佔在全球發售下初步可供認購的發售股份25%。

在各情況下，重新分配至香港公開發售的額外發售股份將分配至A組及B組，而分配至國際發售的發售股份數目將按聯席賬簿管理人認為適合的方式相應減少。此外，聯席賬簿管理人可自國際發售重新分配發售股份至香港公開發售，以應付香港公開發售的有效申請。

倘香港公開發售未獲全數認購，則聯席賬簿管理人有權按其認為適合的比例將全部或任何未獲認購的香港發售股份重新分配至國際發售。

香港公開發售的每名申請人將須在其遞交的申請表格中承諾並確認，彼或為其利益而申請的任何人士並無亦將不會表示任何興趣或認購任何國際發售股份，倘上述承諾及／或確認遭違反及／或屬失實，則該申請人的申請將被拒絕。

本公司、我們的董事及香港包銷商將採取合理行動，以識別及拒絕已在國際發售中獲發股份的投資者於香港公開發售中提出的申請，並識別及拒絕已在香港公開發售中獲發股份的投資者根據國際發售提出的認購意向。

全球發售的架構

聯席全球協調人(代表包銷商)可能要求任何於國際發售項下獲配發股份和已就香港公開發售提交申請的投資者，向聯席全球協調人提供足夠資料，以讓其識別在香港公開發售項下的有關申請，並確保該申請會從任何香港公開發售項下剔除。

本招股章程所指的申請、申請表格、申請款項或申請程序僅與香港公開發售有關。

國際發售

國際發售將會包括我們將初步提呈的1,260,000,000股股份：(a)於美國分配予合資格機構買家(該詞語的定義見美國證券法第144A條)；及(b)於美國境外根據美國證券法S規例在離岸交易中包括在香港分配予專業及機構投資者。預期我們會向國際包銷商授出超額配股權，而聯席全球協調人可代表國際包銷商，於提交香港公開發售申請最後日期起計的30日期間內行使，並要求我們發行最多210,000,000股的額外股份，共約為初步於全球發售項下可供認購的發售股份的15%。該等股份將按每股相同價格於國際發售項下發行。

超額配股權

我們預期向國際包銷商授出超額配股權。聯席全球協調人可代表國際包銷商於香港公開發售申請截止日期起計30日內隨時行使超額配股權，要求我們按發售價配發及發行最多210,000,000股額外股份，合共佔全球發售下初步發售股份的15%，該等股份將按發售價發行，純粹用以補足國際發售中的超額分配(如有)。若超額配股權被行使，本公司將在報章發表公佈。

全球發售初步提呈發售的1,400,000,000股股份，約佔我們緊隨全球發售完成後經擴大股本約35%(不計行使超額配股權)。如悉數行使超額配股權，則根據全球發售提呈的股份數目將增加至1,610,000,000股，約佔我們緊隨全球發售完成及行使超額配股權後的經擴大股本約38%。

穩定價格

穩定價格是包銷商在一些市場中為促銷證券而採用的慣常手法。為穩定價格，包銷商可於特定期內在第二市場競投或購買新發行的證券，從而減少並在可能情況下，阻止有關證券的市價下跌至低於發售價。香港及若干其他司法權區禁止降低市價的活動，而進行穩定價格行動後的價格不得高於發售價。

全球發售的架構

就全球發售而言，穩定價格操作人或代其行事的任何人士代表包銷商於開始在聯交所買賣股份後限定時間內，可超額分配或使其他交易生效以穩定或保持發售股份市價高於如並無進行穩定價格行動的於公開市場市價。該等發售股份的市場購買符合所有適用法律及法規規定，屬有效行為。然而，穩定價格操作人或其任何代表並無責任進行該等穩定價格行動。該等穩定價格行動在開始後便由穩定價格操作人全權經辦並可隨時終止。任何該等穩定價格行動必須於香港公開發售下遞交申請的最後一日起計30日內結束。

根據證券及期貨(穩定價格)規則(香港法例第571章)，可在香港採取的穩定價格行動包括：(i)為阻止或減低市價下跌而超額配發股份；(ii)為阻止或減低市價下跌而出售或同意出售發售股份以建立股份的淡倉；(iii)根據超額配股權認購或同意認購股份，以對上段(i)或(ii)建立的任何倉盤進行平倉；(iv)純粹為阻止或減低股份市價下跌而購買或同意購買任何發售股份；(v)出售任何發售股份以對該等購買所建立的長倉進行平倉及(vi)發售或嘗試進行上文(ii)、(iii)、(iv)或(v)所述的任何事宜。將予超額分配的股份數目將不會超過根據超額配股權而發行的股份數目，即210,000,000股股份，約佔全球發售下初步提呈的發售股份的15%。

穩定價格操作人或代其行事的任何人士或會因進行穩定或維持我們股份市價的交易而持有發售股份長倉。穩定價格操作人或代其行事的任何人士所持長倉的數目多少及時間長短，是由穩定價格操作人酌情決定，現時仍屬未知。假若穩定價格操作人以在公開市場上出售的方式拋售所持長倉進行平倉，則或會導致發售股份市價下跌。

穩定價格操作人或代其行事的任何人士為穩定市場而採取的行動，不得支持股份價格至超過穩定市場期間，而有關期間由股份開始在聯交所買賣的日期開始計算，直至根據香港公開發售遞交申請表格的最後日期起計三十日為止。穩定市場期間預期於二零零七年十二月十四日結束。因此，市場對發售股份的需求，及其市價，或會於市場穩定期間結束後下降。

穩定價格操作人或代其行事的任何人士為穩定市場而採取的一切行動，均不一定會使發售股份市價於穩定市場期間或過後維持在發售價的水平，甚至高於發售價的水平。穩定價格操作人或其任何代表或會以發售價或低於發售價的穩定價格競價或在市場購買發售股份，因此有關價格或會與申請者申請或投資者投資發售股份時就發售股份所支付的價格相同或較低。

全球發售的架構

以全球發售來說，聯席全球協調人可超額分配最多但不超過合共210,000,000股額外股份，並通過行使超額配股權或以不超過發售價的價格在二級市場購買或透過借股安排或綜合運用以上手段的方式來補足該等超額分配。

申請在聯交所上市

我們已經向聯交所上市委員會申請批准根據全球發售已發行及將予發行的所有股份(包括根據行使超額配股權或根據購股權計劃可能授出的購股權而可能發行的額外股份)上市及買賣。

本公司的任何股本概無在任何其他股票交易所上市或買賣，而本公司目前並無且於近期內無意尋求此類上市或買賣。

股份將會符合資格納入中央結算系統

為了使股份可納入由香港中央結算有限公司(或香港結算)設立及運作的中央結算及交收系統(或中央結算系統)，已作了所有必要安排。倘若香港聯交所批准股份上市及買賣，而本公司亦符合香港結算股份收納的要求，則股份將會被香港結算接納為合資格證券，可由股份於香港聯交所開始買賣當日或任何其他香港結算選擇的日期起，於中央結算系統寄存、結算及交收。香港聯交所的參與者之間的交收交易須於任何交易日之後的第二個營業日在中央結算系統內進行。所有在中央結算系統進行的活動受不時生效的《中央結算系統一般規則》及《中央結算系統運作程序規則》約束。

買賣安排

假設香港公開發售於二零零七年十一月二十三日(星期五)上午八時正或以前成為無條件，預期我們的股份將於二零零七年十一月二十三日(星期五)上午九時三十分於香港聯交所開始買賣。我們的股份將以每手500股進行交易。

1. 香港發售股份申請人的資格

倘閣下或閣下代為申請的受益人為個人，以及：

- 已年滿18歲或以上；
- 擁有香港地址；
- 並非美籍人士(定義見S規例)；及
- 並非中國的法人或自然人。

閣下即可申請香港發售股份。

倘閣下欲透過白表eIPO服務在網上申請香港發售股份，則除上文所述者外，閣下亦必須：

- 擁有有效的香港身份證號碼；及
- 願意提供有效的電郵地址及聯絡電話號碼。

倘閣下屬個人申請人方可透過指定網站www.eipo.com.hk以白表eIPO服務遞交申請。公司或聯名申請人不可以白表eIPO方式提出申請。倘申請人為一家公司，則申請必須以個別人士而非該公司的名義提出。倘申請人為一個法人團體，則申請表格必須由經正式授權的高級人員簽署，而該名高級人員必須註明其代表身份。

倘申請由獲有效授權書正式授權的人士提出，則聯席全球協調人(或他們各自的代理或代名人)可在符合他們認為適當的條件的情況下，包括提供已獲授權的證明，酌情接受有關申請。

聯名申請人的人數不可超過四名。

我們及聯席全球協調人或指定eIPO服務供應商(如適用)(作為我們的代理)將可全權酌情決定拒絕或接受全部或部分的任何申請，而毋須說明任何理由。

香港發售股份乃不供股份的現有實益擁有人、本公司或其任何附屬公司的董事或主要行政人員或彼等各自的聯繫人(定義見上市規則)或本公司或其附屬公司的任何其他關連人士(定義見上市規則)認購。

閣下務須注意，閣下只可申請香港公開發售的股份或表示有意認購國際發售的股份，但不可同時申請兩者。

2. 申請香港發售股份的方法

申請認購香港發售股份有三種途徑。閣下可：(i)使用申請表格；(ii)透過eIPO服務供應商的指定網站在網上申請(本文稱之為「白表eIPO」服務)；或(iii)向香港結算發出電子指示要求香港結算代理人代表閣下申請認購公開發售股份。

除非閣下為代名人並在申請表格上提供所需資料，否則閣下或閣下的聯名申請人不可以白色及黃色申請表格或透過白表eIPO服務在網上或向香港結算發出電子認購指示，提出超過一份申請(不論個別或與其他人士共同提出)。

3. 索取招股章程及申請表格的地點

白色申請表格及招股章程可於下列地點索取：

- 香港聯交所的任何參與者；
- 中銀國際亞洲有限公司，地址為香港花園道1號中銀大廈26樓；
- 瑞士銀行，地址為香港中環金融街8號國際金融中心二期52樓；
- 大和証券盛民博昌(香港)有限公司，地址為香港金鐘道88號太古廣場第一期26樓；
- 交銀國際控股有限公司，地址為香港德輔道中121號遠東發展大廈3樓；
- 聯昌國際證券(香港)有限公司，地址為香港皇后大道中28號中滙大廈25樓；
- 第一上海證券有限公司，地址為香港中環德輔道中71號永安集團大廈19樓；
- 國泰君安證券(香港)有限公司，地址為香港皇后大道中181號新紀元廣場低座27樓；
- 滙盈證券有限公司，地址為香港中環雲咸街60號中央廣場28樓；

如何申請香港發售股份

或中國銀行(香港)有限公司、東亞銀行有限公司及渣打銀行(香港)有限公司的下列任何分行：

(a) 中國銀行(香港)有限公司

	分行名稱	地址
香港島：	中銀大廈分行	花園道1號3樓
	中環永安集團大廈分行	德輔道中71號
	軒尼詩道409號分行	灣仔軒尼詩道409-415號
	北角僑輝大廈分行	北角英皇道413-415號
	鰂魚涌分行	鰂魚涌英皇道1060號柏惠苑
九龍：	紅磡義達大廈分行	紅磡馬頭圍道21號
	旺角總統商業大廈分行	旺角彌敦道608號
	尖沙咀東分行	尖沙咀加連威老道94號 明輝中心G02-03舖
	觀塘分行	觀塘裕民坊20-24號
	美孚萬事達廣場分行	美孚新邨萬事達廣場N47-49舖
新界：	荃灣青山道中銀理財中心	荃灣青山道167號
	好運中心分行	沙田橫壘街好運中心
	東港城分行	將軍澳東港城101號舖
	教育路分行	元朗教育路18-24號
	屯門市廣場分行	屯門市廣場第二期商場2號舖

如何申請香港發售股份

(b) 東亞銀行有限公司

	分行名稱	地址
香港島：	堅城中心分行	卑路乍街23號堅城中心地下D號舖
	總行	德輔道中10號
	灣仔分行	灣仔軒尼詩道253-261號 依時商業大廈地下A-C號舖
	北角分行	北角英皇道326至328號
	柴灣分行	柴灣道345號
九龍：	油麻地分行	九龍彌敦道526號地下
	旺角北分行	旺角彌敦道720至722號家樂樓地下
	開源道分行	開源道54號豐利中心地下1號
新界：	大埔廣場分行	大埔廣場地下商場49-52號
	沙田廣場分行	沙田廣場地下3-4號舖

(c) 渣打銀行(香港)有限公司

	分行名稱	地址
香港島：	香港仔分行	香港仔南寧街6-12號香港仔中心 第五期地下4A舖及1樓1號舖
	德輔道分行	中環德輔道中4-4A號渣打銀行大廈
	88德輔道中分行	中環德輔道中88號

如何申請香港發售股份

九龍：	尖沙咀分行	尖沙咀加連威老道10號地下
	旺角分行	旺角彌敦道617-623號，地下B舖、一樓及二樓
	長沙灣分行	長沙灣長沙灣道828號
	德福花園分行	觀塘大業街德福花園 德福中心商場P9-12舖
	觀塘分行	觀塘裕民坊1A號舖
新界：	新都會廣場分行	葵涌興芳道223號 新都會廣場186-188號舖
	荃灣分行	荃灣沙咀道298號 翡翠商場地下C舖及1樓

招股章程及申請表格可於下列時間在以上地點索取：

- 二零零七年十一月十二日(星期一) – 上午九時正至下午四時三十分
- 二零零七年十一月十三日(星期二) – 上午九時正至下午四時三十分
- 二零零七年十一月十四日(星期三) – 上午九時正至下午四時三十分
- 二零零七年十一月十五日(星期四) – 上午九時正至中午十二時正

黃色申請表格及招股章程也可於二零零七年十一月十二日(星期一)上午九時正至二零零七年十一月十五日(星期四)中午十二時正的正常辦公時間內，在以下地點索取：

- 香港結算存管處服務櫃台香港德輔道中199號維德廣場2樓；或
- 向閣下的股票經紀索取申請表格。

4. 如何使用白色或黃色申請表格申請

- 按上文「3.索取招股章程及申請表格的地點」一節所述索取申請表格。
- 請使用藍色或黑色筆以英文填寫申請表格並簽署。每份申請表格均列有詳細指示，閣下務須細閱該等指示。倘閣下並無依照指示，則閣下的申請或會被

如何申請香港發售股份

拒絕受理，並會按申請表格上所示地址，以平郵方式將申請表格連同支票或銀行本票退回閣下(如屬聯名申請人，則為排名首位的申請人)，郵誤風險概由閣下承擔。

- (c) 每份申請表格均須附有一張支付款項的支票或銀行本票。閣下務須細閱申請表格所列的詳細指示，倘支票或銀行本票不符合申請表格所列規定，則申請可遭拒絕受理。
- (d) 於下文「—6.提出申請的時間」一節(a)段所述時間，將申請表格投入其中一個指定地點的收集箱。

使用黃色申請表格提出的申請在下列情況下為有效：

- (i) 倘閣下透過指定的中央結算系統參與者(中央結算系統投資者戶口持有人除外)提交申請：
 - (A) 指定的中央結算系統參與者必須在表格蓋上附有其公司名稱的公司印鑑，及在表格的適當空格填上其中央結算系統參與者編號。
- (ii) 倘閣下以個人中央結算系統投資者戶口持有人名義提交申請：
 - (A) 閣下必須在表格填上閣下的姓名及香港身份證號碼；
 - (B) 閣下須在適當空格填上閣下的參與者編號。
- (iii) 倘閣下以聯名個人中央結算系統投資者戶口持有人名義提交申請：
 - (A) 必須在表格填上所有聯名中央結算系統投資者戶口持有人的姓名，以及所有聯名中央結算系統投資者戶口持有人的香港身份證號碼；
 - (B) 閣下須在適當空格填上閣下的參與者編號。
- (iv) 倘閣下以公司中央結算系統投資者戶口持有人名義提交申請：
 - (A) 必須在表格填上閣下的公司名稱及香港商業登記證號碼；
 - (B) 閣下須在適當空格填上閣下的中央結算系統參與者編號並蓋上閣下附有閣下公司名稱的公司印鑑。

5. 向香港結算發出電子認購指示提出申請

(a) 一般事項

中央結算系統參與者可向香港結算發出電子認購指示，以申請香港發售股份並安排支付申請所需股款或退還款項。以上程序將按照參與者與香港結算訂立的協議、《中央結算系統一般規則》，以及《中央結算系統運作程序規則》進行。

倘閣下為中央結算系統投資者戶口持有人，則可(根據不時有效的香港結算「投資者戶口操作簡介」所載程序)透過中央結算系統「結算通」電話系統(致電2979 7888)，或透過中央結算系統互聯網系統(<https://ip.ccass.com>)，發出電子認購指示。

閣下亦可親臨以下地點，填妥輸入申請表格，由香港結算代閣下輸入電子認購指示：

香港中央結算有限公司
客戶服務中心
香港
中環德輔道中199號
維德廣場2樓

招股章程可於上述地址領取。

倘閣下非中央結算系統投資者戶口持有人，可指示閣下身為中央結算系統經紀參與者或中央結算系統託管商參與者的經紀或託管商，透過中央結算系統終端機發出電子認購指示，代表閣下申請香港發售股份。無論閣下自行或透過經紀或託管商提出申請，均視為已授權香港結算及／或香港結算代理人將閣下的申請資料轉交予本公司、聯席全球協調人及我們的股份過戶登記處。

(b) 最低認購數目及許可的倍數

閣下可發出電子認購指示，申請認購最少500股香港發售股份。認購多於500股香港發售股份的每項電子認購指示，須按申請表格一覽表上所列的其中一個數目作出。

(c) 警告

透過向香港結算發出電子認購指示認購香港發售股份，只是一項提供予中央結算系統參與者使用的服務。本公司、董事、聯席全球協調人及包銷商均不會就申請承擔任何責任，亦不保證任何中央結算系統參與者均可獲配發任何香港發售股份。

如何申請香港發售股份

為確保中央結算系統投資者戶口持有人可透過中央結算系統「結算通」電話系統或中央結算系統互聯網系統向香港結算發出電子認購指示，謹請各中央結算系統投資者戶口持有人盡早向有系統輸入電子認購指示。倘中央結算系統投資者戶口持有人於接駁中央結算系統「結算通」電話系統或中央結算系統互聯網系統發出電子認購指示時遇到困難，則他們應：

- (i) 遞交一份白色或黃色申請表格；或
 - (ii) 於二零零七年十一月十五日(星期四)中午十二時正前，或下文「—6.提出申請的時間—(e)惡劣天氣情況對開始登記認購申請的影響」一節所述的較後時間，前往香港結算客戶服務中心填妥輸入申請表格以輸入電子認購指示。
- (a) 倘閣下屬個人並符合上文「香港發售股份申請人的資格」所載標準，則閣下可透過指定網站www.eipo.com.hk透過白表eIPO提出申請。倘閣下透過白表eIPO提出申請，股份將以閣下本身名義獲發行。
 - (b) 透過白表eIPO服務提出申請的指示詳情載於指定網站www.eipo.com.hk。閣下務須細閱該等指示。倘閣下未有遵守有關指示，則閣下的申請可能遭指定eIPO服務供應商拒絕受理，及可能不會提交予本公司。
 - (c) 除本招股章程所載條款及條件外，指定eIPO服務供應商可能就閣下使用白表eIPO服務而對閣下施加額外條款及條件。該等條款及條件載於指定網站www.eipo.com.hk。於提出任何申請前，閣下將須閱讀、明白及同意所有該等條款及條件。
 - (d) 一經透過白表eIPO服務向指定eIPO服務供應商遞交申請，閣下將被視為已授權指定eIPO服務供應商將閣下的申請資料詳情轉交予本公司及我們的股份過戶登記處。
 - (e) 閣下可透過白表eIPO服務就最少500股香港發售股份遞交申請。每份申請超過500股香港發售股份的電子認購指示，須按申請表格內的一覽表所列其中一個數目，或按指定網站www.eipo.com.hk所另行指定數目作出。
 - (f) 閣下須於「—6.提出申請的時間」一節(c)段所載的時間，透過白表eIPO發出電子認購指示。

- (g) 閣下須根據指定網站www.eipo.com.hk所載方法及指示，支付閣下使用白表eIPO服務所作申請的申請款項。倘閣下未能於二零零七年十一月十五日(星期四)中午十二時正或之前或「6.提出申請的時間」一節內「(e)惡劣天氣情況對開始登記認購申請的影響」一節所述的較後時間前，悉數支付申請款項(包括任何相關費用)，則指定eIPO服務供應商將會拒絕受理閣下的申請，而閣下的申請款項將按指定網站www.eipo.com.hk所述的方式退還閣下。
- (h) 警告：透過白表eIPO服務申請認購香港發售股份，僅為指定eIPO服務供應商向公眾投資者提供的一項服務。本公司、我們的董事、聯席全球協調人及包銷商不會就有關申請承擔任何責任，也不保證透過白表eIPO服務提出的申請將可呈交予本公司，同時也不保證閣下將可獲配發任何香港發售股份。

謹請注意，互聯網服務可能存在服務限制及／或不時受服務中斷的影響。為確保閣下可透過白表eIPO服務遞交閣下的申請，閣下務請不要直至遞交香港公開發售申請最後日期方始發出閣下的電子認購指示。倘閣下連接白表eIPO服務指定網站時出現困難，閣下應遞交白色申請表格。然而，一經發出電子認購指示，並使用由指定網站提供予閣下的申請參考編號全數繳足股款後，則閣下將被視為實際上已提交申請而不應遞交白色申請表格。請參閱下文「—7.可提交的申請數目」。

6. 提出申請的時間

(a) 使用白色或黃色申請表格提出的申請

閣下填妥的白色或黃色申請表格連同有關股款，須於下列時間投入上文「—3.索取招股章程及申請表格的地點」一節所列明收款銀行的任何分行的特設收集箱內：

二零零七年十一月十二日(星期一) – 上午九時正至下午四時三十分
二零零七年十一月十三日(星期二) – 上午九時正至下午四時三十分
二零零七年十一月十四日(星期三) – 上午九時正至下午四時三十分
二零零七年十一月十五日(星期四) – 上午九時正至中午十二時正

如何申請香港發售股份

已填妥的**白色**或**黃色**申請表格連同有關股款，須於二零零七年十一月十五日(星期四)中午十二時正前遞交，如該日並無辦理登記申請，則必須於下文「—6.提出申請的時間—(e)惡劣天氣情況對開始登記認購申請的影響」一段所列明的日期及時間前遞交。

(b) 透過中央結算系統向香港結算發出電子認購指示

中央結算系統經紀／託管商參與者須於下列日期及時間輸入電子認購指示：

二零零七年十一月十二日(星期一) – 上午九時正至下午八時三十分⁽¹⁾

二零零七年十一月十三日(星期二) – 上午八時正至下午八時三十分⁽¹⁾

二零零七年十一月十四日(星期三) – 上午八時正至下午八時三十分⁽¹⁾

二零零七年十一月十五日(星期四) – 上午八時正⁽¹⁾至中午十二時正

(1) 香港結算可事先通知中央結算系統經紀／託管商參與者，不時決定更改以上時間。

中央結算系統投資者戶口持有人可於二零零七年十一月十二日(星期一)上午九時正至二零零七年十一月十五日(星期四)中午十二時正(除最後申請日外，每日二十四小時)輸入電子認購指示。

輸入電子認購指示的截止時間為二零零七年十一月十五日(星期四)(截止申請日期)中午十二時正，如該日並無辦理登記申請，必須於下文「—6.提出申請的時間—(e)惡劣天氣情況對開始登記認購申請的影響」一段所列明的日期及時間前遞交。

(c) 白表eIPO

閣下可於二零零七年十一月十二日上午九時正起至二零零七年十一月十五日(星期四)上午十一時三十分或下文「—6.提出申請的時間—(e)惡劣天氣情況對開始登記認購申請的影響」分段所述的較後時間前，透過指定網站www.eipo.com.hk向指定eIPO服務供應商遞交申請(每日24小時，最後申請日期除外)。完成全數繳付有關申請的申請款項的截止時間為二零零七年十一月十五日(星期四)中午十二時正(即最後申請日期)，或倘於該日未開始辦理登記認購申請，則於下文「惡劣天氣情況對開始登記認購申請的影響」分段所述的時間和日期前完成。

閣下將不得於遞交申請最後日期上午十一時三十分後透過指定網站www.eipo.com.hk向指定eIPO服務供應商遞交閣下的申請。倘閣下已於上午十一時三十分前遞交閣下的申請，並已自指定網站取得申請參考編號，則閣下將獲准繼續辦理申請手續(須完成繳付申請款項)，直至遞交申請最後日期中午十二時正截止登記認購申請之時為止。

(d) 登記申請

除下文「—6.提出申請的時間—(e)惡劣天氣情況對開始登記認購申請的影響」一段另有規定外，將於二零零七年十一月十五日(星期四)上午十一時四十五分至中午十二時正辦理登記申請。

申請人務須留意，支票或銀行本票將不會於登記申請結束前過戶，但可能於其後任何時間過戶。

(e) 惡劣天氣情況對開始登記認購申請的影響

倘於二零零七年十一月十五日(星期四)上午九時正至中午十二時正內任何時間香港懸掛下列警告訊號，則不會登記認購申請：

- 八號或以上熱帶氣旋警告訊號；或
- 「黑色」暴雨警告訊號。

在此情況下，將押後至下一個在上午九時正至中午十二時正期間任何時間在香港並無懸掛上述任何警告訊號的營業日上午十一時四十五分至中午十二時正開始登記認購申請。就此而言，「營業日」指除星期六、星期日或香港公眾假期外的任何日子。

7. 可提交的申請數目

重複或疑屬重複的申請可遭拒絕受理。

惟獨在閣下為代名人情況下，方可提出多於一項香港發售股份的申請。如閣下為代名人，則閣下可以本身名義代表不同實益擁有人(i)向香港結算發出電子認購指示(假如閣下為中央結算系統參與者)及；(ii)遞交超過一份申請表格，惟須於申請表格上「由代名人遞交」一欄填寫每名實益擁有人的：

- 賬戶號碼；或
- 其他身份識別編碼。

倘閣下並無填寫以上資料，則該份申請將視為閣下本身利益而遞交。

除上述情況外，重複申請概不獲受理。

倘若閣下透過白表eIPO提出申請，閣下一經完成有關任何由閣下或為閣下利益而向指定eIPO服務供應商發出以認購香港發售股份的電子認購指示的付款，即被視為已提出真實申請。為免生疑問，根據白表eIPO發出多於一次電子認購指示並取得不同申請參考編號，而並無就任何一個個別參考編號悉數支付款項，將不會構成真實申請。

倘若閣下被懷疑通過指定網站www.eipo.com.hk使用白表eIPO服務向eIPO服務供應商發出電子認購指示提交超過一項申請，並已就該等電子認購指示全數支付款項，或者透過白表eIPO服務提交一項電子申請，同時通過任何其他途徑提交一項或多項申請，則閣下的所有申請均會遭拒絕受理。

倘閣下透過向香港結算發出電子認購指示提交申請，而閣下被懷疑已提交重複申請，或以閣下為受益人提交超過一項申請，則香港結算代理人申請的香港發售股份數目將會自動減去閣下發出該等指示及／或以閣下為受益人發出指示所認購的香港發售股份數目。任何由閣下向香港結算發出或以閣下為受益人向香港結算發出申請香港發售股份的電子認購指示，就考慮是否重複重申請而言將視為一項實際申請。認購其他數目香港發售股份的申請將不獲考慮，而該等申請將遭拒絕受理。

詳細資料請參閱本招股章程「香港公開發售的其他條款及條件－5.重複申請」一節。

8. 香港發售股份的價格

最高發售價為每股8.18港元。此外，閣下亦須支付1%經紀佣金、0.004%證監會交易徵費及0.005%香港聯交所交易費，即每手500股股份閣下須支付4,131.26港元。申請表格備有一覽表，列出申請若干倍數的股份數目（最多70,000,000股）的實際應付金額。

倘最終釐定的發售價低於每股8.18港元，則成功申請人將獲退還申請款項適當部分，包括多收申請款項的經紀佣金、證監會交易徵費及香港聯交所交易費，惟不會獲支付利息。退款手續的詳情載於下文「9.公佈結果、寄發／領取股票及退還申請款項」一節。

倘閣下申請成功，則經紀佣金將付予香港聯交所參與者(或香港聯交所，視情況而定)，香港聯交所交易費將付予香港聯交所，而證監會交易徵費將付予證監會。

9. 公佈結果、寄發／領取股票及退還申請款項

我們預期於二零零七年十一月二十二日(星期四)(a)在《南華早報》(以英文)及《信報》(以中文)(b)在我們的網址(www.sinotranship.com)(以中文及英文)及(c)在香港聯交所網站(www.hkex.com.hk)公佈香港公開發售的配發基準及申請結果。閣下應留意我們的網站，我們網站所載的所有資料，並不構成本招股章程的一部分。

香港公開發售的分配結果及獲接納申請人的香港身份證／護照／香港商業登記證號碼將於以下時間及日期可按下列指定方式查詢：

- 於二零零七年十一月二十二日(星期四)刊登於本公司網站www.sinotranship.com及香港聯交所網站www.hkex.com.hk的公佈內查閱香港公開發售的分配結果；
- 於二零零七年十一月二十二日(星期四)上午八時正起至二零零七年十一月二十八日(星期三)午夜十二時正止期間，可於我們的指定分配結果網站www.iporesults.com.hk二十四小時查閱香港公開發售的分配結果。用戶須輸入其於申請表格上提供的香港身份證／護照／香港商業登記證號碼以查詢彼等各自的分配結果；
- 致電我們的香港公開發售分配結果電話熱線查詢分配結果。申請人可於二零零七年十一月二十二日(星期四)至二零零七年十一月二十五日(星期日)上午九時正至晚上十時正，致電2862 8669查詢其申請是否獲接納及獲分配的香港發售股份數目(如有)；
- 於二零零七年十一月二十二日(星期四)起至二零零七年十一月二十四日(星期六)期間，在各收款銀行的分行及支行各自的營業時間內，查閱載有分配結果的特備小冊子。有關地址載於「如何申請香港發售股份－3.索取招股章程及申請表格的地點」一節。

使用白色申請表格或黃色申請表格申請的多繳款項(如有)的退款支票及使用白色申請表格的成功申請人的股票預期將於二零零七年十一月二十二日(星期四)或前後寄發及／或可供領取(視情況而定)。

如何申請香港發售股份

在香港公開發售在各方面已成為無條件，且「包銷－包銷安排及費用－香港公開發售－終止的依據」一節所述的終止權利並無行使的情況下，股票方會於二零零七年十一月二十三日（星期五）上午八時正成為有效的所有權證書。

有關寄發／領取股票及退還申請款項安排的詳細資料，請參閱本招股章程「香港公開發售的其他條款及條件－8.退還申請款項」一節。

股份開始買賣

預期股份將於二零零七年十一月二十三日（星期五）開始在香港聯交所買賣。

股份的每手買賣單位將為500股。

股份合資格納入中央結算系統

待股份獲准在香港聯交所上市及買賣，並符合香港結算的證券收納規定，則股份將獲香港結算接納為合資格證券，自股份於香港聯交所開始買賣日期或由香港結算選定的任何其他日期起，可於中央結算系統內寄存、結算及交收。香港聯交所參與者間的交易須於任何交易日後第二個營業日在中央結算系統內進行交收。

所有中央結算系統的服務均須根據當時有效的中央結算系統一般規則及中央結算系統運作程序規則進行。

本公司已作出一切所需安排，以確保股份獲接納加入中央結算系統。

1. 一般資料

- (a) 倘閣下根據香港公開發售申請香港發售股份，即表示閣下與本公司及聯席全球協調人(為其本身及代表香港包銷商)同意下列各事項。
- (b) 倘閣下透過中央結算系統向香港結算發出電子認購指示，安排香港結算代理人代表閣下申請認購香港發售股份，即表示閣下已授權香港結算代理人按下列條款及條件(按適用於有關申請方法的條款及條件所增補及修訂者為準)申請認購。
- 倘閣下透過指定網站www.eipo.com.hk發出電子認購指示，閣下即已授權指定eIPO服務供應商按下文所載的條款及條件(經適用於白表eIPO服務的條款及條件所補充及修訂)作出申請。
- (c) 在文意許可下，本節中「閣下」、「申請人」、「聯名申請人」及其他類似的用詞，亦指就白表eIPO服務透過指定網站向指定eIPO服務供應商遞交申請提出電子認購申請及香港結算代理人代為申請認購香港發售股份的代名人及委託人；而在文意許可下，提出申請亦指向香港結算發出電子認購指示而提出申請。
- (d) 申請人在提出認購香港發售股份申請前，務請仔細參閱本招股章程，包括本招股章程及申請表格所載或香港結算實施的條款及條件。

2. 提出購買香港發售股份

- (a) 閣下根據本招股章程及相關申請表格所載的條款及條件，向我們提出按發售價購買閣下在申請表格所列數目(或閣下的申請獲接納而獲配發的任何較少數目)的香港發售股份。
- (b) 對於以申請表格提出的申請，就所申請但不獲配發的香港發售股份所多繳的申請股款(如有)及最終發售價與最高發售價的差額(如有)(包括相關的經紀佣金、證監會交易徵費及香港聯交所交易費)的退款支票，將於二零零七年十一月二十二日(星期四)或之前按閣下在申請表格所列地址寄予閣下，郵誤風險由閣下承擔。

有關各種香港公開發售方式的退款手續詳情載於本節「—7.倘閣下的香港發售股份申請全部或部分獲接納」、「—8.退還申請款項」及「—9.申請人向香港結算發出電子認購指示申請認購的其他資料」。

- (c) 任何申請均可能全部或部分不獲接納。
- (d) 香港公開發售的申請人務請注意，申請一經提出，在任何情況下(香港公司條例第40條所規定的情況除外)均不得撤回。謹此表明，本公司及所有參與編撰本招股章程的其他各方確認，每位自行或安排透過中央結算系統向香港結算發出電子認購指示的中央結算系統參與者，均為根據香港公司條例第40條可獲得賠償的人士。

3. 接納 閣下的購買要約

- (a) 香港發售股份將於截止登記申請後配發。我們預期將於二零零七年十一月二十二日(星期四)(a)在《南華早報》(以英文)及《信報》(以中文)(b)在我們的網站(www.sinotranship.com)(以中文及英文)及(c)在香港聯交所網站(www.hkex.com.hk)公佈最終香港發售股份數目、香港公開發售的申請認購踴躍程度及香港發售股份的配發基準。閣下應留意我們的網站，我們網站所載的所有資料，並不構成本招股章程的一部分。
- (b) 本公司將於二零零七年十一月二十二日(星期四)，按本招股章程「如何申請香港發售股份—9.公佈結果、寄發／領取股票及退還申請款項」一節所述方式公佈香港公開發售的香港發售股份配發結果，包括成功申請人的香港身份證號碼、護照號碼或香港商業登記證號碼(視情況而定)，以及成功申請的香港發售股份數目。
- (c) 倘接獲 閣下的申請，而申請確認有效、經過處理及未被拒絕，則我們可以公佈配發基準及／或公開配發結果的方式接納 閣下的購買要約。
- (d) 倘我們接納 閣下的購買要約(不論全部或部分)，則會成為一項具約束力的合約，據此在達成全球發售的條件或全球發售並無因其他理由終止的情況下，閣下須購買所要約購買並獲接納的香港發售股份。其他詳情載於本招股章程「全球發售的架構」一節。
- (e) 閣下的申請獲接納後任何時間，閣下不得因無意的失實陳述而行使撤銷申請的任何補救措施，但並不影響 閣下可能擁有的任何其他權利。

4. 提交任何申請的效用

(a) 申請表格一經填妥及遞交，即表明閣下：

- 指示並授權本公司及／或聯席全球協調人(或他們各自的代理或代名人)代表閣下簽訂任何過戶表格、合約單據或其他文件，並代表閣下辦理一切其他必要手續，根據本公司的公司章程的規定以閣下的名義或香港結算代理人(視情況而定)的名義登記任何閣下獲配發的香港發售股份，及進行招股章程與相關申請表格所述各項安排；
- 承諾簽署所有必需文件及辦理所有必要手續，使閣下或香港結算代理人(視情況而定)可按照我們的公司章程的規定登記成為閣下所獲配發香港發售股份的持有人；
- 陳述、保證並承諾閣下了解股份未曾亦不會根據美國證券法註冊，以及閣下於填寫申請表格當時身處美國境外，亦非美籍人士(定義見美國證券法S規例)；
- 確認閣下已收到本招股章程，並僅依賴本招股章程所載的資料及陳述提出申請，且不會信賴除本招股章程任何補充文件外任何其他資料或陳述；
- 同意(在不影響閣下可能擁有的任何其他權利的情況下)閣下的申請一經接納，便不可因無意的失實陳述而將其撤銷，而除本招股章程所載情況外，閣下不得撤回申請；
- (倘申請以閣下為受益人提出)保證是項申請是以閣下為受益人以白色或黃色申請表格或向香港結算發出電子認購指示或透過白表eIPO服務向指定eIPO服務供應商所提出的唯一申請；
- (倘閣下為其他人士的代理)保證此申請為以該名人士為受益人以白色或黃色申請表格或向香港結算發出電子認購指示或透過白表eIPO服務向指定eIPO服務供應商所提出的唯一申請，而閣下已獲正式授權，以該名人士代理的身份簽署申請表格或發出電子認購指示；

香港公開發售的其他條款及條件

- **承諾並確認** 閣下(倘申請以閣下為受益人提出)或閣下代為申請的受益人並無亦不會申請或承購任何國際發售股份或對任何國際發售股份表示興趣，亦無接獲、獲配售或配發(包括有條件及／或臨時配售或配發)任何國際發售股份或以其他方式參與國際發售；
- **保證**本申請表格所載資料真實及準確；
- **同意** 閣下的申請、其接納及因而訂立的合約受香港法例管轄並按其詮釋；
- **承諾並同意**接納所申請或根據申請向閣下配發較少數目的股份；
- **授權**本公司將閣下的姓名或香港結算代理人的名稱(視情況而定)列入股東名冊內，作為配發予閣下的任何香港發售股份的持有人，並授權本公司及／或其代理將任何股票(如適用)及／或退款支票(如適用)以平郵方式按申請表格上所示地址寄予閣下(如屬聯名申請人，則寄予申請表格上排名首位的申請人)，郵誤風險概由閣下承擔，惟倘若閣下申請1,000,000股或以上香港發售股份，並已在申請表格中表明欲親身領取退款支票及股票(視情況而定)則除外；
- **同意** 閣下的申請(包括寄發退款支票(如有))可由本公司任何收款銀行處理，而不限於閣下遞交申請表格的銀行；
- **明白**本公司及聯席全球協調人在決定是否應閣下的申請配發任何香港發售股份時將會依賴上述聲明及陳述，及**明白**閣下如作出虛假聲明，將可被檢控；
- 倘香港境外任何地區的法律適用於閣下的申請，則閣下**同意及保證**，閣下已遵守所有該等法例，而本公司、聯席全球協調人、包銷商及他們各自的高級人員或顧問不會因接納閣下的認購申請或因應閣下在招股章程所載條款及條件項下的權利及義務所引發的任何行動而違反香港境外地區的任何法例；

香港公開發售的其他條款及條件

- 向本公司(為其本身及為本公司各股東的利益)及各發出**電子認購指示**的中央結算系統參與者(如適用)表示**同意**(而本公司一經全部或部分接納申請,即被視為其本身及代表本公司各股東表示同意)遵守及符合香港公司條例及公司章程;
 - **同意**本公司、聯席全球協調人、包銷商及他們各自的董事、高級人員、僱員、代理或顧問及參與全球發售的任何其他人士僅對本招股章程及其任何補充文件所載資料及聲明負責;
 - **同意**向本公司、其股份過戶登記處、收款銀行、聯席全球協調人及他們各自的顧問及代理披露 閣下或 閣下為其利益提出申請的人士的個人資料或其他資料;及
 - **授權**本公司代表 閣下與各董事及本公司高級人員訂立合約,據此該等董事及高級人員承諾遵守及符合公司章程所規定其對股東應盡的責任。
- (b) 倘 閣下以**黃色**申請表格申請認購香港發售股份,則除上文(a)所述的確認及同意外, 閣下(如屬聯名申請人,各聯名申請人均共同及個別地)**同意**:
- 以香港結算代理人名義登記 閣下獲配發的任何香港發售股份,並直接存入香港結算管理的中央結算系統,以按 閣下在申請表格上的選擇記存於 閣下的中央結算系統投資者戶口持有人股份賬戶或 閣下指定的中央結算系統參與者股份賬戶;
 - 香港結算及香港結算代理人各自保留權利(1)不接受以香港結算代理人名義發行的任何或部分獲配發香港發售股份,或不接受該等獲配發香港發售股份存入中央結算系統;(2)促使該等獲配發香港發售股份從中央結算系統提取,並轉入 閣下名下,有關風險及費用概由 閣下承擔;及(3)促使該等獲配發香港發售股份以 閣下名義發行(如屬聯名申請人,則以排名首位申請人的名義發行),而在此情況下,會以平郵方式將該等獲配發香港發售股份的股票寄往 閣下在申請表格上所示地址(郵誤風險概由 閣下承擔)或提供該等股票予 閣下領取;
 - 香港結算及香港結算代理人均可調整獲配發並以香港結算代理人名義發行的香港發售股份數目;

香港公開發售的其他條款及條件

- 香港結算及香港結算代理人對本招股章程及申請表格未載列的資料及陳述概不負責；及
 - 香港結算及香港結算代理人概不以任何方式對閣下負責。
- (c) 此外，一經向香港結算發出**電子認購指示**或指示閣下的經紀或託管商(須為中央結算系統經紀參與者或中央結算系統託管商參與者)向香港結算發出該等指示，閣下(如屬聯名申請人，則各申請人共同及個別地)即被視為已作出下列事項。香港結算及香港結算代理人均毋須就下列事項向本公司或任何其他人士承擔責任：
- **指示並授權**香港結算促使香港結算代理人(作為有關中央結算系統參與者的代名人)代表閣下申請香港發售股份；
 - **指示並授權**香港結算安排從閣下指定的銀行賬戶中撥款支付最高發售價、經紀佣金、證監會交易徵費及香港聯交所交易費，以及在全部或部分申請不獲接納及／或發售價低於申請時最初所付每股發售價的情況下，退還申請款項(於各情況下，包括經紀佣金、證監會交易徵費及香港聯交所交易費)，並記存入閣下指定的銀行賬戶；及
 - (就香港結算代理人代表發出電子認購指示申請香港發售股份的人士，簽署**白色**申請表格)除上文(a)段所載的確認及同意外，**指示並授權**香港結算促使香港結算代理人代表閣下作出**白色**申請表格所述須代表閣下作出的一切事項，香港結算代理人僅作為該等人士的代名人，且毋須就違反**白色**申請表格或本招股章程的條款及條件的情況負責；而香港結算代表每名人士作出下列事項：
 - **同意**以香港結算代理人名義發行獲配發的香港發售股份，並直接存入中央結算系統，以記存於代表閣下輸入電子認購指示的中央結算系統參與者的股份賬戶或閣下的中央結算系統投資者戶口持有人的股份賬戶；
 - **承諾並同意**接納閣下發出電子認購指示所申請的全部或任何較少數目的香港發售股份；
 - (如有關電子認購指示以閣下為受益人而發出)**聲明**只有一項電子認購指示以閣下為受益人而發出；

香港公開發售的其他條款及條件

- (如閣下為他人的代理人) **聲明** 閣下僅以該名人士利益發出一項電子認購指示，且閣下已獲正式授權以該名人士代理人的身份發出該項指示；
- **理解**本公司、董事及聯席全球協調人將依賴以上聲明，以決定是否依照閣下所發出的電子認購指示分配任何香港發售股份，及閣下如作出虛假聲明，可能會被檢控；
- **授權**本公司將香港結算代理人的名稱列入本公司股東名冊內，作為就閣下的電子認購指示而獲分配香港發售股份的持有人，並按照本公司與香港結算另行協定的安排寄發有關股票及／或退款；
- **確認** 閣下已閱讀本招股章程所載條款、條件及申請手續，並同意遵守；
- **確認** 閣下在發出電子認購指示或指示閣下的經紀或託管商代表閣下發出電子認購指示時，僅依賴本招股章程所載的資料及陳述；
- **同意**(在不損害該名人士可能擁有的任何其他權利的情況下)由香港結算代理人提出的申請一經接納，即不可因無意的失實陳述而撤銷申請；
- **同意**香港結算代理人根據閣下的電子申請代閣下提出的任何申請不得於二零零七年十二月七日(星期五)或之前撤銷，而此項同意作為與本公司訂立的附屬合同而生效，當閣下發出有關指示時即具約束力。作為訂立該附屬合同的代價，本公司同意不會於二零零七年十二月七日(星期五)前向任何人士發售任何香港發售股份，惟按本招股章程所述的任何一項程序發售則除外。然而，倘根據香港公司條例第40條須對本招股章程負責的人士根據該條發出公佈，而該公佈免除或限制該名人士對本招股章程所負的責任，則香港結算代理人可於二零零七年十二月七日(星期五)或之前撤銷申請；
- **同意**由香港結算代理人作出的申請一經接納，有關申請及閣下的電子認購指示均不得撤銷，而申請是否獲接納將以本公司所公佈的香港公開發售結果為證；
- 就發出有關香港發售股份的電子認購指示，**同意**閣下與香港結算訂立的參與者協議(須與《中央結算系統一般規則》及《中央結算系統運作程序規則》一併閱讀)所訂明的安排、承諾及保證。

- (d) 本公司、聯席全球協調人、包銷商、他們各自的董事及參與全球發售的任何其他各方有權依賴閣下在申請時所作的任何保證、陳述或聲明。
- (e) 聯名申請人所作出、發出、承擔或被施加的所有保證、陳述、聲明及義務均視為由該等申請人共同及個別地作出、發出、承擔或被施加。

5. 重複申請

- (a) 作為所有申請的一項條款及條件，閣下填寫及交回申請表格，即表示閣下：
- (如申請以閣下為受益人而發出) 保證是項申請乃為閣下利益以**白色**或**黃色**申請表格或向香港結算發出**電子認購指示**或透過**白表eIPO**服務向指定eIPO服務供應商所作出的唯一申請；
 - (如閣下為另一名人士的代理) 保證已向該名人士作出合理查詢，確保是項申請是為該名人士利益，以**白色**或**黃色**申請表格或向香港結算發出**電子認購指示**或透過**白表eIPO**服務向指定eIPO服務供應商所作出的唯一申請，而閣下獲正式授權以該名人士代理的身分簽署申請表格。
- (b) 除非閣下為代理人，並提供申請所需資料，否則閣下或閣下連同閣下的聯名申請人如有下列情況，閣下的所有申請將被視為重複申請而不獲受理：
- 以**白色**或**黃色**申請表格或向香港結算發出**電子認購指示**或透過**白表eIPO**服務向指定eIPO服務供應商(不論以個人或聯名身份)遞交超過一份申請；
 - 同時以一份**白色**申請表格及一份**黃色**申請表格或以一份**白色**或**黃色**申請表格及向香港結算發出**電子認購指示**或透過**白表eIPO**服務向指定eIPO服務供應商(不論以個人或聯名身份)提出申請；
 - 以一份**白色**或**黃色**申請表格(不論以個人或聯名身份)或向香港結算發出**電子認購指示**或透過**白表eIPO**服務向指定eIPO服務供應商申請超過本招股章程「全球發售的架構－香港公開發售」一節所詳述根據香港公開發售初步提呈以供公眾人士認購的股份50%；或

- 已申請或承購或表示有興趣認購或已經或將會獲配售(包括有條件及/或暫定方式)國際發售股份。
- (c) 如接獲超過一份為閣下利益提出的申請(包括香港結算代理人按電子認購指示作出的申請),則閣下所有申請均會被視為重複申請而不獲受理。如申請人為非上市公司,而
- 該公司的唯一業務為證券買賣;及
 - 閣下可對該公司行使法定控制權,
- 則該項申請將視作為閣下的利益提出。

就此而言:

「非上市公司」指 股本證券並非在香港聯交所上市的公司。

「法定控制權」指 閣下:

- 有權控制一家公司董事會的組成;或
- 有權控制一家公司一半以上投票權;或
- 持有一家公司的股本一半以上已發行股本(不計算該等股本中無權獲分派某一指定數額以外的利潤或股本的任何部分)。

6. 閣下不獲配發香港發售股份的情況

敬請閣下留意以下閣下不獲配發香港發售股份或閣下的申請不獲接納的情況:

(a) 倘閣下的申請被撤回:

申請表格一經填妥及遞交或一經向香港結算發出**電子認購指示**或透過**白表eIPO**向指定**eIPO**服務供應商提出申請,即表明閣下同意於二零零七年十二月七日(星期五)或之前不得撤回閣下的申請,或不得撤回香港結算代理人代閣下提出的申請。該

香港公開發售的其他條款及條件

協議作為與本公司訂立的附屬合同而生效，當閣下遞交申請表格或向香港結算發出電子認購指示及香港結算代理人據此代表閣下而提出認購申請或透過白表eIPO服務向指定eIPO服務供應商提出申請時即具約束力。該附屬合同以本公司同意不會於二零零七年十二月七日(星期五)或之前向任何人士發售任何香港發售股份為代價，惟按本招股章程所述的任何一項程序發售則除外。

倘若根據香港公司條例第40條須對本招股章程負責的人士根據該條發出公佈，而該公佈免除或限制該名人士對本招股章程所負的責任，則閣下的申請或由香港結算代理人代表閣下作出的申請僅會在二零零七年十二月七日(星期五)或之前撤銷申請。

倘刊發本招股章程的任何補充資料，已遞交申請的申請人可能亦可能不會(視乎補充資料所載內容而定)獲通知他們可撤回申請。倘申請人不獲通知，或倘申請人接獲通知但並未有按所獲通知的程序撤回申請，則已提交的一切申請將維持有效及可獲接納。在上文的規限下，申請一經提交即不可撤回，而申請人則被視為已按經補充的本招股章程作出申請。

閣下的申請或香港結算代理人代表閣下提出的申請一經接納，即不可撤回。就此而言，於報章公佈配發結果即構成接納未被拒絕受理的申請，如倘配發基準須待若干條件達成，方可作實，或規定以抽籤方式進行配發，則申請是否獲得接納，將分別視乎該等條件能否達成或抽籤結果而定。

(b) 倘本公司、聯席全球協調人或他們各自的代理，酌情拒絕閣下的申請：

我們及作為本公司代理的聯席全球協調人或他們各自的代理或代名人，擁有全權酌情決定權拒絕或接納閣下的申請，或只接納部分申請，而毋須解釋任何原因。

(c) 倘香港發售股份的配發無效：

倘香港聯交所上市委員會於下列時間仍未批准股份上市，則向閣下或香港結算代理人(如閣下發出電子認購指示或以黃色申請表格申請)作出的香港發售股份的配發將告無效：

- 登記認購申請截止日期起計三個星期內；或
- 倘香港聯交所上市委員會於登記認購申請截止起計三個星期內知會本公司延長有關期間，則最長以六個星期為限。

(d) 倘：

- 閣下作出重複或疑屬重複的申請；
- 閣下或 閣下為其利益作出申請的人士已認購或承購或表示有興趣或已經或將會獲配售或分配(包括有條件及／或暫定方式)國際發售股份。填妥任何申請表格或向香港結算發出電子認購指示後，即表示 閣下同意不會申請國際發售股份。本公司將採取合理步驟識別及拒絕已獲發國際發售股份的投資者於香港公開發售中提出的申請，並識別及拒絕已獲發香港發售股份的投資者對國際發售表示的認購意向；
- 閣下申請超過初步提呈予公眾人士認購的香港發售股份50%以上；
- 閣下並無按正確方式繳款，或 閣下繳款的支票或銀行本票於首次過戶時未能兌現；
- 閣下的申請表格並無遵照表格所載指示填妥；
- 本公司相信，接納 閣下的申請會違反 閣下填妥及／或簽署申請所在司法權區適用的證券或其他法例、規則或規例；
- 包銷協議並無成為無條件；或
- 包銷協議根據其條款終止。

7. 倘 閣下的香港發售股份申請全部或部分獲接納

本公司將不會發出有關股份的臨時所有權文件。

本公司不會就已付申請款項發出收據。

在香港公開發售於各方面成為無條件，且本招股章程「包銷－包銷安排及費用－香港公開發售－終止的依據」一節所述的終止權利並無行使的情況下，股票方會於二零零七年十一月二十三日(星期五)上午八時正成為有效的所有權證書。

(a) 倘 閣下使用白色申請表格申請：

倘 閣下使用白色申請表格申請認購1,000,000股或以上香港發售股份，並在申請表格表明擬於香港中央證券登記有限公司親自領取股票及／或退款支票(如適用)，且

香港公開發售的其他條款及條件

已提供一切申請表格所需資料，則閣下可於二零零七年十一月二十二日(星期四)上午九時正至下午一時正或本公司在報章公佈寄發／領取股票／退款支票的其他日期，親自前往香港中央證券登記有限公司領取，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。

倘閣下為個人申請人，並選擇親自領取，則不得授權他人代為領取。倘閣下為公司申請人並選擇派人領取，則閣下須由帶同蓋上公司印鑑授權書的授權代表領取。個人及授權代表(如適用)在領取時均須向香港中央證券登記有限公司出示認可的身份證明文件。

倘閣下並未在指定時間親身領取退款支票(如適用)及／或股票(如適用)，則該等支票及股票其後將盡快以平郵方式寄往閣下申請表格所列地址，郵誤風險概由閣下承擔。

倘閣下申請少於1,000,000股香港發售股份，或閣下申請1,000,000股或以上香港發售股份但並未在申請表格上表明會親自領取退款支票及／或股票(如適用)，則退款支票及／或股票(如適用)將會於二零零七年十一月二十二日(星期四)以平郵方式寄往閣下申請表格所列地址，郵誤風險概由閣下承擔。

(b) 倘閣下使用黃色申請表格申請：

倘閣下以**黃色**申請表格申請香港發售股份而閣下的申請全部或部分獲接納，則閣下的股票將以香港結算代理人名義發出，並於二零零七年十一月二十二日(星期四)營業時間結束時或於突發情況下，由香港結算或香港結算代理人指定的任何其他日期，存入中央結算系統，以按照閣下在申請表格的指示記存於閣下的中央結算系統投資者戶口持有人股份賬戶或閣下指定的中央結算系統參與者股份賬戶。

倘閣下通過指定的中央結算系統參與者(中央結算系統投資者戶口持有人除外)以**黃色**申請表格提出申請，對於記存於閣下指定的中央結算系統參與者(中央結算系統投資者戶口持有人除外)股份賬戶的香港發售股份，閣下可向有關中央結算系統參與者查詢閣下獲配發的香港發售股份數目。

倘閣下以中央結算系統投資者戶口持有人的身份提出申請，則本公司預期於二零零七年十一月二十二日(星期四)在報章公佈中央結算系統投資者戶口持有人的申請結果及香港公開發售的結果。閣下務請查閱本公司刊登的公佈，如有任何差誤，請

香港公開發售的其他條款及條件

於二零零七年十一月二十二日(星期四)下午五時正前或香港結算或香港結算代理人決定的其他日期前通知香港結算。緊隨香港發售股份記存入閣下股份賬戶後，閣下(可按不時有效的香港結算《投資者戶口操作簡介》所載的程序)通過中央結算系統「結算通」電話系統及中央結算系統互聯網系統查核即時最新賬戶結餘。香港結算亦會為閣下提供一份交易結單，載列已記存入閣下股份賬戶的香港發售股份數目。

倘閣下申請認購1,000,000股或以上的香港發售股份，並在黃色申請表格上選擇親自領取退款支票(如適用)，則請按上述適用於使用白色申請表格人士的指示領取退款支票。倘閣下申請1,000,000股或以上香港發售股份而未在申請表格上表明將會親自領取退款支票(如有)或倘閣下申請少於1,000,000股香港發售股份，則退款支票(如有)將會以平郵方式在寄發日期(預期為二零零七年十一月二十二日(星期四))寄往閣下申請表格所列地址，郵誤風險概由閣下承擔。

(c) 倘閣下透過白表eIPO提出申請：

倘閣下透過白表eIPO服務於指定網站www.eipo.com.hk向指定eIPO服務供應商遞交電子認購申請認購1,000,000股或以上香港發售股份，且閣下的全部或部分申請獲接納，則可於二零零七年十一月二十二日上午九時正至下午一時正或本公司在報章上公佈的寄發／領取股票／退款支票日期的其他日期親臨香港中央證券登記有限公司(地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室)領取股票及／或退款支票(如適用)。

倘閣下未在指定領取時間內親自領取股票及／或退款支票，則該等股份股票及／或退款支票將盡快以普通郵遞方式按閣下向指定eIPO服務供應商發出的申請指示內所填報的地址寄予閣下，郵誤風險概由閣下承擔。

倘閣下申請認購1,000,000股以下香港發售股份，則有關股份股票及／或退款支票(如適用)將於二零零七年十一月二十二日(星期四)以普通郵遞方式按閣下透過指定網站www.eipo.com.hk向指定eIPO服務供應商發出的申請指示內所填報的地址寄予閣下，郵誤風險概由閣下承擔。

謹請注意，有關多繳申請股款、不足申請股款或申請遭指定eIPO服務供應商拒絕受理的退款的額外資料，載於下文「申請人透過白表eIPO提出申請的額外資料」。

8. 退還申請款項

倘出現以下情況，本公司將退還閣下的申請款項或當中適用的部分，連同相關的1%經紀佣金、0.004%證監會交易徵費及0.005%香港聯交所交易費：

- 閣下的申請被拒絕受理、不獲接納或只獲部分接納，或閣下基於上文本招股章程「—6.閣下不獲配發香港發售股份的情況」一節所述任何原因未獲配發任何香港發售股份；
- 最終釐定的發售價低於申請時最初支付的發售價每股8.18港元(不包括有關的經紀佣金、證監會交易徵費及香港聯交所交易費)；
- 香港公開發售的條件未能按照本招股章程「全球發售的架構—香港公開發售的條件」一節達成；或
- 任何申請遭撤回或有關的任何配發作廢。

退款並不包括利息。有關款項應計的利息將撥歸我們所有。

倘出現涉及大量超額認購的突發情況，本公司及聯席全球協調人可酌情決定申請若干小額香港發售股份的支票(成功申請者除外)可能不予過戶。

本公司將於二零零七年十一月二十二日(星期四)按照本招股章程所述的各項安排退還閣下的申請款項(如有)。本公司計劃在適當情況下作出特別安排，以避免退還申請款項時出現不必要延誤。所有退款將會以「只准入抬頭人賬戶」的劃線支票並以閣下為抬頭人方式支付，如屬聯名申請人，則以排名首位的申請人為抬頭人。閣下提供的香港身份證號碼或護照號碼，或(如屬聯名申請人)排名首位申請人的香港身份證號碼或護照號碼，其中一部分或會印列於閣下的退款支票(如有)上。上述資料亦會轉交第三方以作退款用途。在閣下的退款支票兌現前，閣下的銀行或須核實閣下的香港身份證號碼或護照號碼。倘閣下填寫的香港身份證號碼或護照號碼有誤，可能會延遲或無法兌現閣下的退款支票。

9. 申請人向香港結算發出電子認購指示申請認購的其他資料

(a) 配發香港發售股份

就配發香港發售股份而言，香港結算代理人將不視作申請人，而發出電子認購指示的每名中央結算系統參與者或上述指示的每名受益人均視作申請人。

(b) 將股票寄存於中央結算系統及退還申請款項

- 本公司將不會發出臨時所有權文件，亦不會就已收取的申請款項發出收據。
- 倘閣下的申請全部或部分獲接納，則閣下的股票將以香港結算代理人名義發出，並於二零零七年十一月二十二日(星期四)營業時間結束時或於突發情況下，由香港結算或香港中央結算(代理人)有限公司決定的任何其他日期存入中央結算系統，以記存於應閣下指示代為發出電子認購指示的中央結算系統參與者的股份賬戶或閣下的中央結算系統投資者戶口持有人股份賬戶。
- 本公司預期於二零零七年十一月二十二日(星期四)在報章公佈中央結算系統參與者的申請結果(如有關中央結算系統參與者是經紀或託管商，則本公司亦會刊登有關實益擁有人的資料)、閣下的香港身份證／護照號碼或其他身份識別編碼(如屬公司申請人，則刊登其香港商業登記證號碼)及香港公開發售的配發基準。閣下務請查閱本公司刊登的公佈，如有任何差誤，請於二零零七年十一月二十二日(星期四)下午五時正前或香港結算或香港結算代理人指定的其他日期前通知香港結算。
- 倘閣下指示閣下的經紀或託管商代為發出電子認購指示，則閣下亦可向有關經紀或託管商查詢閣下獲配發的香港發售股份數目及閣下應收的退款數額(如有)。
- 倘閣下以中央結算系統投資者戶口持有人名義申請，則閣下亦可於二零零七年十一月二十二日(星期四)(按不時有效的香港結算《投資者戶口操作簡介》所載的程序)通過中央結算系統「結算通」電話系統及中央結算系統互聯網系統查詢閣下獲配發的香港發售股份數目及閣下應收的退款數額(如有)。香港結算亦會為閣下提供一份交易結單，載列已記存入閣下中央結算系統投資者戶口持有人股份賬戶的香港發售股份數目及已記存入閣下指定銀行賬戶的退款數額(如有)。

- 就閣下的申請全部或部分不獲接納而退還的申請款項(如有)及/或發售價與申請時最初支付的每股發售價之間的差額退款,分別連同1%經紀佣金、0.004%證監會交易徵費及0.005%香港聯交所交易費,將於二零零七年十一月二十二日(星期四)不計利息記存入閣下或閣下經紀或託管商的指定銀行賬戶。

(c) 申請人透過白表eIPO提出申請的額外資料

就分配香港發售股份而言,利用白表eIPO服務透過指定網站www.eipo.com.hk向eIPO服務供應商發出電子認購指示的各名申請人將被視為一名申請人。

倘閣下支付的申請款項不足,或超出所需的金額,經考慮閣下已申請的香港發售股份的數目後,或閣下的申請因其他原因被指定eIPO服務供應商拒絕受理,則指定eIPO服務供應商可作出向閣下退款的其他安排。請參考指定eIPO服務供應商於指定網站www.eipo.com.hk提供的額外資料。

此外,倘因上文「退還申請款項」所載的任何原因而須向閣下作出退款,將根據上文「倘閣下的香港發售股份申請全部或部分獲接納—倘閣下透過白表eIPO提出申請」所述的安排退還予閣下。

10. 個人資料

個人資料(私隱)條例中的主要條文已於一九九六年十二月二十日在香港生效。此個人資料收集聲明是向申請人及本公司股份持有人說明本公司及我們的股份過戶登記處就個人資料及個人資料(私隱)條例而實施的政策及慣例。

(a) 收集閣下個人資料的原因

證券申請人或證券登記持有人分別於申請認購證券或將證券轉入其名下、轉讓予他人或使用股份過戶登記處的服務時,須不時向本公司及我們的股份過戶登記處提供最新的準確個人資料。未能提供所需資料或會導致閣下的證券申請被拒絕受理或有所延誤,又或本公司或股份過戶登記處無法進行轉讓或提供服務,亦可能妨礙或延誤登記或轉讓閣下成功申請認購的香港發售股份及/或寄發閣下有權收取的股票及/或退款支票。

證券持有人提供的個人資料如有任何不確,必須即時知會我們及股份過戶登記處。

(b) 資料用途

申請人及證券持有人的個人資料可通過任何方式採用、持有及／或保存，以作下列用途：

- 處理閣下的申請和退款支票(如適用)，核實有否符合申請表格及本招股章程所載的條款及申請步驟，以及公佈香港發售股份的配發結果；
- 確保遵守香港及其他地方的一切相關法例及規則；
- 登記以證券持有人名義(包括(如適用)以香港結算代理人名義)新發行的證券或轉入其名下或由其名下轉讓予他人的證券；
- 保存或更新本公司證券持有人名冊；
- 進行或協助進行簽名核對或任何其他核對或資料交換；
- 確定本公司證券持有人的利益分配，例如股息、供股及派發紅股等；
- 寄發本公司及附屬公司的公司通信；
- 編製統計資料及股東資料；
- 遵照法例、規則或規例的規定作出披露；
- 披露相關資料以便對配額作出申索；及
- 與上述有關的任何其他附帶或相關目的及／或以便本公司及我們的股份過戶登記處能夠履行本公司對證券持有人及／或監管機構的責任及／或證券持有人不時同意的其他目的。

(c) 轉交個人資料

本公司及我們的股份過戶登記處將會把有關申請人及證券持有人的個人資料保密，但本公司及我們的股份過戶登記處可能會為上述任何或所有目的作出必要的查

香港公開發售的其他條款及條件

詢，以確認個人資料的準確性，尤其可能會向下列任何或所有人士及機構披露、獲取、轉交（無論在香港或外地）申請人及證券持有人的個人資料：

- 本公司或其委任的代理人，如財務顧問及收款銀行；
- 當申請人要求將香港發售股份存入中央結算系統時，為中央結算系統的運作而使用個人資料的香港結算及香港結算代理人；
- 任何向本公司及／或我們的股份過戶登記處提供與其各自業務運作有關的行政、電訊、電腦、付款或其他服務的代理人、承包商或第三方服務供應商；
- 香港聯交所、證監會及任何其他法定、監管或政府機構；
- 與申請人或證券持有人有業務往來或建議有業務往來的任何其他人士或機構，例如銀行、律師、會計師或股票經紀等。

閣下在申請表格上簽署或向香港結算發出電子認購指示後，即表示同意上述各項。

(d) 查閱及更正個人資料

個人資料(私隱)條例賦予證券持有人權利，確認本公司或我們的股份過戶登記處是否持有其個人資料，並有權索取資料副本及更正任何不準確的資料。

依據個人資料(私隱)條例，本公司及我們的股份過戶登記處有權就處理任何查閱資料的要求收取合理費用。所有關於查閱資料或更正資料或關於資料政策及慣例或資料類別的要求，應致我們的註冊地址向我們提出以便轉達公司秘書，又或向本公司的股份過戶登記處提出以便轉達私隱條例事務主任，我們的註冊地址已在本招股章程「公司資料」一節披露，或按照適用法例不時通知公眾。

以下為申報會計師羅兵咸永道會計師事務所(香港執業會計師)為載入本招股章程而編製的報告全文。



羅兵咸永道會計師事務所

羅兵咸永道會計師事務所
香港中環
太子大廈廿二樓

敬啟者：

下文為本所就第I至III節載列的中外運航運有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱為「貴集團」)的財務資料(「財務資料」)所作出的報告，以供收錄於 貴公司就首次公開發售 貴公司股份及 貴公司股份在香港聯合交易所有限公司主板(「主板」)上市而於二零零七年十一月十二日刊發的招股章程(「招股章程」)。財務資料包括於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日以及二零零七年六月三十日的合併資產負債表、 貴公司於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日以及二零零七年六月三十日的資產負債表，以及截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度各年及截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月(「有關期間」)的合併收益表、合併權益變動表及合併現金流量表，以及主要會計政策概要及其他說明附註。

貴公司於二零零三年一月十三日根據香港公司條例在香港註冊成立為有限責任公司。根據下文第II節附註1(a)「主要業務及重組」所述的集團重組(「重組」)， 貴公司於二零零七年九月十三日成為現時組成 貴集團各附屬公司的控股公司。

於本報告日期， 貴公司於下文第II節附註28所載的附屬公司及共同控制實體中擁有直接及間接權益。該等公司均為私人公司。

現時組成 貴集團的所有公司及 貴集團的共同控制實體已採納十二月三十一日為其財政年度結算日。該等公司的財務報表乃根據香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）或在相關司法權區中適用於該等公司的其他會計原則而編製。

貴公司於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度各年的財務報表乃由羅兵咸永道會計師事務所審核。現時組成 貴集團的附屬公司及 貴集團的共同控制實體的核數師詳情於下文第II節附註28詳述。

財務資料已根據 貴公司及其現時組成 貴集團的附屬公司及 貴集團的共同控制實體的經審核財務報表或未經審核財務報表（如適用），按下文第II節附註1(b)所載基準並作出適當調整後編製。

董事的責任

貴公司及其現時組成 貴集團的附屬公司於有關期間的董事須負責根據香港財務報告準則編製並真實公平地呈列各公司的財務報表。 貴公司董事須負責根據香港財務報告準則編製並真實公平地呈列財務資料。是項責任包括設計、實施及維護與編製並真實公平地呈列財務報表以及編製並真實公平地呈列財務資料相關的內部控制，以使財務報表及財務資料並無重大錯誤陳述（不論是由欺詐或錯誤引起）；選擇和應用適當的會計政策；及按情況作出合理的會計估計。

申報會計師的責任

就截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度各年及截至二零零七年六月三十日止六個月的財務資料而言，本所的責任為根據本所的查閱結果，就該等財務資料發表意見並將意見向 閣下報告。本所已根據香港會計師公會（「會計師公會」）頒佈的香港審計準則對財務資料進行獨立審核，並已根據香港會計師公會頒佈的核數指引第3.340號「招股章程及申報會計師」查閱財務資料及進行必要的額外程序。

就截至二零零六年六月三十日止六個月的財務資料而言，本所的責任是根據本所的審閱結果，就財務資料得出獨立結論，並將結論向 閣下報告。本所已按照會計師公會頒佈的核數準則第700號「審閱中期財務報告的委聘」對財務資料進行審閱工作。審閱工作主要包括向集團管理層作出查詢，並對財務資料進行分析程序，然後根據結果評估會計政策及呈

列方式是否已貫徹應用(惟已另作披露則除外)。審閱工作並不包括監控測試及核證資產、負債及交易等審核程序。由於審閱的範圍遠較審核為小，故所提供的保證程度亦較審核為低。因此，本所不會對截至二零零六年六月三十日止六個月的財務資料發表審核意見。

意見及審閱結論

本所認為，就本報告而言，按照下文第II節附註1(b)(i)所載的基準編製截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度各年及截至二零零七年六月三十日止六個月的財務資料，足以真實公平地反映 貴公司於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日的事務狀況及 貴集團於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日的合併事務狀況，以及 貴集團於截至該等日期止年度和期間的合併業績及現金流量。

按照本所並不構成審核的審閱結果，就本報告而言及根據下文第II節附註1(b)(i)所載的基準，本所並無發現須對截至二零零六年六月三十日止六個月的財務資料作出任何重大修訂的事項。

I. 貴集團的財務資料

(a) 合併收益表

	第II節 附註	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日 止六個月	
		二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
收益	5	284,648	304,581	247,515	121,375	130,626
營運成本	6	(101,281)	(124,571)	(129,968)	(57,946)	(67,723)
毛利		183,367	180,010	117,547	63,429	62,903
銷售、行政及一般開支	6	(9,395)	(10,178)	(10,490)	(4,859)	(5,716)
其他經營收入	7	188	3,355	11,779	319	244
經營溢利		174,160	173,187	118,836	58,889	57,431
融資收入	8	278	366	639	375	462
融資成本	8	(9,445)	(9,880)	(6,105)	(4,412)	(2,859)
應佔共同控制實體溢利	16	9,234	8,582	5,748	2,707	2,704
除所得稅前溢利		174,227	172,255	119,118	57,559	57,738
所得稅開支	9	(118)	(207)	(166)	(91)	(142)
年度／期間溢利		174,109	172,048	118,952	57,468	57,596
股息	13	621	1,029	2,162	—	2,301

(b) 合併資產負債表

	第II節 附註	於十二月三十一日			於六月三十日
		二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
資產					
非流動資產					
物業、廠房及設備	15	532,276	504,592	467,093	512,621
於共同控制實體的權益	16	24,052	29,554	33,222	34,886
		<u>556,328</u>	<u>534,146</u>	<u>500,315</u>	<u>547,507</u>
流動資產					
存貨		969	1,474	1,490	1,677
貸款予一家共同控制 實體	16	2,080	2,080	2,080	2,080
貿易及其他應收賬款	17	317,502	365,142	457,679	519,990
現金及銀行結餘	18	21,922	20,973	23,841	19,600
		<u>342,473</u>	<u>389,669</u>	<u>485,090</u>	<u>543,347</u>
總資產		<u><u>898,801</u></u>	<u><u>923,815</u></u>	<u><u>985,405</u></u>	<u><u>1,090,854</u></u>

	第II節 附註	於十二月三十一日			於六月三十日
		二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
權益					
資本及儲備					
合併資本	19	3,184	3,184	3,184	3,184
合併儲備		118,741	289,739	406,624	461,946
		<u>121,925</u>	<u>292,923</u>	<u>409,808</u>	<u>465,130</u>
負債					
非流動負債					
長期借款	21	285,943	129,481	62,354	32,860
遞延稅項負債	22	48	45	41	35
		<u>285,991</u>	<u>129,526</u>	<u>62,395</u>	<u>32,895</u>
流動負債					
貿易及其他應付賬款	23	416,276	463,720	478,559	545,873
應付稅項		128	196	143	213
長期借款的即期部分	21	74,481	37,450	34,500	46,743
		<u>490,885</u>	<u>501,366</u>	<u>513,202</u>	<u>592,829</u>
總負債		<u>776,876</u>	<u>630,892</u>	<u>575,597</u>	<u>625,724</u>
權益及負債總額		<u>898,801</u>	<u>923,815</u>	<u>985,405</u>	<u>1,090,854</u>
流動負債淨值		<u>(148,412)</u>	<u>(111,697)</u>	<u>(28,112)</u>	<u>(49,482)</u>
總資產減流動負債		<u>407,916</u>	<u>422,449</u>	<u>472,203</u>	<u>498,025</u>

(c) 公司資產負債表

	第II節 附註	於十二月三十一日			於六月三十日
		二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
資產					
非流動資產					
物業、廠房及設備	15	350	337	297	246
流動資產					
貿易及其他應收賬款	17	4,739	5,516	9,296	11,718
現金及銀行結餘	18	1,186	3,221	3,471	3,574
		5,925	8,737	12,767	15,292
總資產		6,275	9,074	13,064	15,538
權益					
資本及儲備					
股本	19	2,564	2,564	2,564	2,564
保留盈利	20	483	735	1,121	1,279
		3,047	3,299	3,685	3,843
負債					
非流動負債					
遞延稅項負債	22	48	45	41	35
流動負債					
貿易及其他應付賬款	23	3,100	5,730	9,301	11,549
應付稅項		80	—	37	111
		3,180	5,730	9,338	11,660
總負債		3,228	5,775	9,379	11,695
權益及負債總額		6,275	9,074	13,064	15,538
流動資產淨值		2,745	3,007	3,429	3,632
總資產減流動負債		3,095	3,344	3,726	3,878

(d) 合併權益變動表

	合併儲備					
	合併資本 千美元	股份溢價 千美元	匯兌儲備 千美元	(累計虧損) ／保留盈利 千美元	總計 千美元	權益總額 千美元
於二零零四年一月一日	3,004	8	11	(54,790)	(54,771)	(51,767)
匯兌差額	—	—	24	—	24	24
已付股息	—	—	—	(621)	(621)	(621)
一家附屬公司 發行額外股份	180	—	—	—	—	180
本年度溢利	—	—	—	174,109	174,109	174,109
於二零零四年 十二月三十一日	3,184	8	35	118,698	118,741	121,925
匯兌差額	—	—	(21)	—	(21)	(21)
已付股息	—	—	—	(1,029)	(1,029)	(1,029)
本年度溢利	—	—	—	172,048	172,048	172,048
於二零零五年 十二月三十一日	3,184	8	14	289,717	289,739	292,923
匯兌差額	—	—	95	—	95	95
已付股息	—	—	—	(2,162)	(2,162)	(2,162)
本年度溢利	—	—	—	118,952	118,952	118,952
於二零零六年 十二月三十一日	3,184	8	109	406,507	406,624	409,808
匯兌差額	—	—	27	—	27	27
已付股息	—	—	—	(2,301)	(2,301)	(2,301)
本期間溢利	—	—	—	57,596	57,596	57,596
於二零零七年六月三十日	3,184	8	136	461,802	461,946	465,130
(未經審核)						
於二零零六年一月一日	3,184	8	14	289,717	289,739	292,923
匯兌差額	—	—	25	—	25	25
本期間溢利	—	—	—	57,468	57,468	57,468
於二零零六年六月三十日	3,184	8	39	347,185	347,232	350,416

(e) 合併現金流量表

	第II節 附註	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
		二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零六年	二零零七年
		千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
來自經營活動的現金流量						
經營所得現金淨額	24	203,604	196,092	118,031	93,082	64,625
已付利息		(9,445)	(9,880)	(6,105)	(4,412)	(2,859)
已收利息		466	819	1,238	694	706
已繳所得稅		(18)	(142)	(223)	(126)	(78)
		<u>194,607</u>	<u>186,889</u>	<u>112,941</u>	<u>89,238</u>	<u>62,394</u>
來自投資活動的現金流量						
一家附屬公司發行額外股份		180	—	—	—	—
購買物業、廠房及設備		(76,626)	(22,750)	(2,658)	(951)	(61,825)
銷售物業、廠房及 設備的所得款項		36,546	18,941	16,702	—	—
給予一家共同控制實體 的貸款償還		—	3,080	2,080	1,040	1,040
向一家共同控制實體提供貸款		(13,460)	—	—	—	—
向一家共同控制實體注資		(128)	—	—	—	—
		<u>(53,488)</u>	<u>(729)</u>	<u>16,124</u>	<u>89</u>	<u>(60,785)</u>
投資活動(所用)／ 所得現金淨額		<u>(53,488)</u>	<u>(729)</u>	<u>16,124</u>	<u>89</u>	<u>(60,785)</u>

第II節 附註	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
來自融資活動的現金流量					
償還銀行貸款	(16,258)	(53,181)	—	—	—
償還最終控股公司貸款	(85,906)	(140,312)	(70,077)	(18,700)	(17,251)
償還其他貸款	(14,733)	—	—	—	—
應付關連人士款項(淨額)	(15,344)	7,435	(53,980)	(68,680)	13,679
已付股息	(621)	(1,029)	(2,162)	—	(2,301)
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
融資活動所用現金淨額	<u>(132,862)</u>	<u>(187,087)</u>	<u>(126,219)</u>	<u>(87,380)</u>	<u>(5,873)</u>
現金及現金等值項目					
增加/(減少)淨額	8,257	(927)	2,846	1,947	(4,264)
於年/期初的現金及 現金等值項目	13,592	21,922	20,973	20,973	23,841
外匯匯率變動影響	73	(22)	22	7	23
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
於年/期末的現金及 現金等值項目	18 <u>21,922</u>	<u>20,973</u>	<u>23,841</u>	<u>22,927</u>	<u>19,600</u>

II. 財務資料附註

1 主要業務、重組及編製基準

(a) 主要業務及重組

貴公司於二零零三年一月十三日根據香港公司條例在香港註冊成立為有限責任公司。其註冊辦事處位於香港灣仔港灣道23號鷹君中心21樓。貴公司及現時組成貴集團的附屬公司主要從事擁有乾散貨船及集裝箱船(包括乾散貨船期租及集裝箱船期租)、油輪航運、乾散貨船程租及其他航運相關業務(「貨船擁有及相關業務」)。

為籌備貴公司股份於香港聯合交易所有限公司主板上市，根據一家於中華人民共和國(「中國」)成立的國有企業中國對外貿易運輸(集團)總公司(以下稱為「中國外運集團公司」或「最終控股公司」)及其附屬公司(統稱為「中國外運集團」)的貨船擁有及相關業務的重組(「重組」)，貴公司向中國外運集團公司的全資附屬公司Sinotrans Shipping (Holdings) Limited發行2,400,000,000股每股面值0.1港元的普通股。該公司隨後成為之前由中國外運集團(包括貴公司及中國外運集團公司的若干其他附屬公司)擁有的貨船擁有及相關業務的控股公司。主要重組交易包括：

- (i) 於二零零七年九月十三日，中國外運集團將其於從事貨船擁有及相關業務的若干附屬公司及共同控制實體的股權以總代價480,506,000美元轉讓予貴集團；
- (ii) 於同日，貴集團將其於並無從事貨船擁有及相關業務的若干附屬公司的股權以總代價29,371,000美元轉讓予貴集團一家同系附屬公司Grand Explorer Shipping Limited；及
- (iii) 於二零零七年十月三十一日，應付中國外運集團公司的451,135,000美元的代價淨額通過向Sinotrans Shipping (Holdings) Limited配發及發行貴公司2,400,000,000股每股面值0.10港元的普通股清償。

轉讓組成貴集團的公司的代價乃根據相關公司的資產淨值計算。

(b) 編製基準

- (i) 由於重組前貨船擁有及相關業務由中國外運集團公司直接或間接擁有，而於重組後則為貴公司擁有，而貴公司亦為中國外運集團公司的附屬公司，因此重組乃以類似於權益結合法的方式作為受共同控制的業務重組入賬，而被收購公司的資產及負債則按前身公司的價值入賬。

財務資料包括現時組成貴集團的公司的財務狀況、業績及現金流量，猶如現行集團架構於有關期間或自註冊成立日期起(以較短者為準)已一直存在。於有關期間向第三方收購(或出售)的公司自收購(出售)日期起計入(不計入)財務資料內。

所有集團內公司間的重大交易及結餘均已於合併時對銷。

除了貨船擁有及相關業務外，財務資料亦包括中國外運集團公司若干全資附屬公司（「除外公司」）的資產、負債及經營業績，該等公司於有關期間從事貨船擁有及相關業務，且與現時組成 貴集團的其他公司受共同控制及管理。然而，由於有關貨船已於有關期間出售且該等附屬公司於其後並無經營業務，重組後該等附屬公司並未包括於 貴集團內。除外公司的詳情如下：

公司名稱	註冊成立地點及日期
Circle Maritime Company Limited	塞浦路斯，一九九一年十一月二十一日
Great Fortune Shipping Inc.	利比里亞，一九九六年一月十七日
Great Rainbow Inc.	利比里亞，一九九五年八月十八日
Great Splendour Shipping Limited	香港，二零零零年十一月一日
Jin Da Shipping Limited	塞浦路斯，一九九三年七月六日
Jin Teng Shipping Limited	塞浦路斯，一九九三年七月六日
Silver Year Shipping Limited	香港，一九九一年五月十四日

包括於財務資料內的除外公司的合併財務狀況及經營業績呈列於下：

資產及負債

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
物業、廠房及設備	22,676	5,746	—	—
貿易及其他應收賬款	543	435	240	231
應收關連公司款項	88,208	107,373	127,778	127,796
現金及銀行結餘	834	39	9	6
長期借款	(14,750)	—	—	—
貿易及其他應付賬款	(1,545)	(810)	(574)	(613)
應付關連公司款項	(104,429)	(112,622)	(114,074)	(114,047)
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
(負債)／資產淨值	(8,463)	161	13,379	13,373
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>

經營業績

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
收益	15,101	9,881	3,421	3,190	—
營運成本	(9,332)	(3,492)	(1,285)	(1,101)	—
銷售、行政及 一般開支	(500)	(258)	(110)	(52)	(6)
其他經營收入					
— 出售物業、 廠房及設備的收益	—	2,907	11,181	—	—
融資收入	159	10	11	1	—
融資成本	(383)	(424)	—	(1)	—
年內／期內 溢利／(虧損)	<u>5,045</u>	<u>8,624</u>	<u>13,218</u>	<u>2,037</u>	<u>(6)</u>

由於除外公司脫離 貴集團，上述資產及負債將反映為於二零零七年九月十三日向中國外運集團公司所作的視作分派。

- (ii) 於二零零七年六月三十日， 貴集團的流動負債淨額為49,482,000美元。根據 貴集團過往取得融資的狀況、其經營表現、未來十二個月的營運資金預測及財務責任以及 貴集團於二零零七年九月二十日獲得的新貸款融資(附註29(c))， 貴公司董事認為有充足財務資源可供 貴集團於可預見將來償還到期債務及經營其業務。因此， 貴公司董事已按持續經營基準編製財務資料。

2 主要會計政策

本報告所載的財務資料乃根據以下與香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則(包括香港會計準則(「香港會計準則」)及詮釋)一致的主要會計政策編製。除非另有說明，該等主要會計政策於有關期間一直貫徹應用。財務資料乃按歷史成本法常規編製。

根據下文與香港財務報告準則一致的主要會計政策編製財務資料須使用若干重大會計估計。管理層在應用 貴集團會計政策過程中亦須作出判斷。涉及較多判斷或較高複雜性的範疇或對有關期間的財務資料有重大影響的假設及估計的範疇已於下文附註4披露。

下列新準則及詮釋於有關期間經已頒佈但尚未生效，且未獲提前採納：

- (i) 香港(國際財務報告詮釋委員會)－詮釋第11號「香港財務報告準則第2號－集團及庫存股份交易」，於二零零七年三月一日或以後開始的年度期間生效。管理層預期有關詮釋與 貴集團並不相關。

- (ii) 香港(國際財務報告詮釋委員會)－詮釋第12號「服務特許權安排」，於二零零八年一月一日或以後開始的年度期間生效。管理層預期有關詮釋與 貴集團並不相關。
- (iii) 香港財務報告準則第8號「營業分部」，於二零零九年一月一日或以後開始的年度期間生效。 貴集團現正評估此項會計準則的影響，但尚未能評論對其經營業績及財務狀況的重要性。
- (iv) 香港會計準則第23號「借貸成本」(修訂本)，於二零零九年一月一日或以後開始的年度期間生效。由於 貴集團目前的會計政策符合修訂後的會計準則要求，管理層預期新準則對 貴集團的經營業績及財務狀況並無重大影響。
- (v) 香港(國際財務報告詮釋委員會)－詮釋第13號「客戶忠誠計劃」，於二零零八年七月一日或以後開始的年度期間生效。管理層預期採納該詮釋與 貴集團並不相關。
- (vi) 香港(國際財務報告詮釋委員會)－詮釋第14號「香港會計準則第19號－既定利益資產的限制、最低資金規定及相互間的關係」，於二零零八年一月一日或以後開始的年度期間生效。管理層預期採納該詮釋與 貴集團並不相關。

(a) 附屬公司

附屬公司指 貴集團有權支配其財務及營運政策的實體，一般附帶超過半數投票權的持股權。在評定 貴集團是否控制另一實體時，會考慮目前可行使或可兌換的潛在投票權是否存在及其影響。

除上文附註1(a)所指受共同控制的業務合併(包括重組)外，收購會計法乃用作將 貴集團收購的附屬公司入賬。重組的入賬方式為由所呈列的最早期間開始或合併公司首次歸 貴集團控制當日(以較短期限為準)起，將 貴公司視作各附屬公司的控股公司。收購成本根據於交易當日所給予的資產、所發行的股權工具及所產生或承擔的負債的公平值計量，另加該收購事項直接應佔的成本。在業務合併過程中所收購的可識別資產、所承擔的負債及或然負債，初步以其於收購當日的公平值計量，不考慮任何少數股東權益的數額。收購成本超出 貴集團應佔所收購可識別資產淨值的公平值的差額乃列作商譽。倘若收購成本少於所收購附屬公司資產淨值的公平值，其差額將直接於合併收益表內確認。

公司間的交易、結餘及交易的未變現收益予以對銷。除非交易顯示所轉讓資產出現減值，否則未變現虧損亦予以對銷，但被視為已發生減值的跡象。

於 貴公司的資產負債表內，於附屬公司的投資乃按成本值扣除減值虧損撥備列賬(附註(e))。附屬公司的業績乃由 貴公司按已收及應收股息列賬。

(b) 共同控制實體

共同控制實體指以公司、合夥或其他實體形式成立的合營企業，而合營各方於該合營企業擁有各自的權益，並訂立合約安排以界定各方對該實體經濟活動的共同控制權。

於共同控制實體的投資由其成為共同控制實體當日起計，以權益法列賬。

合併收益表包括 貴集團應佔共同控制實體的業績，而合併資產負債表則包括 貴集團應佔共同控制實體的淨資產。

(c) 外幣交易

(i) 功能及呈列貨幣

貴集團各實體的財務報表所包括的項目均以該等實體營運所在的主要經濟環境的貨幣（「功能貨幣」）計量。財務資料以美元（「美元」）呈列，美元為 貴公司的功能及呈列貨幣。

(ii) 交易及結餘

外幣交易採用交易日的匯率換算為功能貨幣。結算該等交易產生的外匯盈虧及以外幣計值的貨幣資產及負債以年結日的匯率換算所產生的外匯盈虧在合併收益表確認（作為部分借貸成本而被資本化者除外）。

(iii) 集團公司

功能貨幣與呈列貨幣不同的所有集團實體（該等實體的貨幣並非惡性通脹經濟的貨幣）的業績及財務狀況按如下方法換算為呈列貨幣：

- (1) 每份呈列的合併資產負債表內的資產及負債按該資產負債表日期的收市匯率換算；
- (2) 每份合併收益表內的收支按平均匯率換算（除非此平均匯率並非交易當日匯率累計影響的合理約數，於此情況下則收支於交易日換算）；及
- (3) 所有由此產生的匯兌差額確認為權益的獨立組成項目。

(d) 物業、廠房及設備

(i) 在建資產

在建資產主要指在建貨船，乃按成本減累計減值虧損列賬。成本包括一切有關建造及收購資產的直接成本。

在建資產在完成並可作擬定用途前不計提折舊。各在建資產於建造完成後，會撥入物業、廠房及設備的有關類別。

(ii) 貨船、樓宇以及其他物業、廠房及設備

貨船、樓宇以及其他物業、廠房及設備按成本減累計折舊及減值虧損列賬。歷史成本值包括購入該等項目所直接應佔的開支。只有當與項目相關的日後經濟利益有可能流入 貴集團而

項目的成本能可靠計量的情況下，其後成本才會計入資產賬面值或確認為獨立資產（視乎適用情況）。所有其他維修及保養費用（包括貨船維修及檢查）在其產生的財務期間於收益表內支銷。

就貨船而言，所購入貨船的其中一項成本元素，在購買時列為其維修潛力以反映其保養狀況。該成本在下一次在船塢保養維修前的期間予以折舊。隨後貨船在船塢保養維修時產生的成本，作為部分貨船成本資本化並在下一次在船塢保養維修前的估計期間以直線法予以折舊。

永久業權土地不予攤銷。貨船、樓宇以及其他物業、廠房及設備的折舊採用直線法，於以下估計可使用年期內將其成本分攤至剩餘價值計算：

貨船	
乾散貨船及集裝箱船	25年
油輪	6年
建於永久業權土地上的樓宇	20年
其他（包括租賃物業裝修、傢俬、裝置及設備、汽車）	5年

貨船、樓宇以及其他物業、廠房及設備的剩餘價值及可使用年期會於各結算日檢討及調整（如適用）。若資產的賬面值高於其估計可收回金額，其賬面值即時撇減至可收回金額。

出售物業、廠房及設備的損益乃有關資產的出售所得款項淨額與賬面值之間的差額，並於收益表中確認。

(e) 資產減值

須作折舊或攤銷的資產在有事件出現或環境轉變顯示賬面值可能無法收回時檢討減值。倘資產的賬面值高於其可收回金額，則按差額確認減值虧損。可收回金額以資產的公平值扣除銷售成本或使用價值兩者中較高者為準。為評估減值，資產乃按獨立可識別現金流量的最低水平（現金產生單位）。出現減值的非財務資產（商譽除外）會於各報告日期檢討能否撥回減值。

(f) 租約

倘資產擁有權涉及的差不多所有風險及回報歸出租人所擁有，該等租約列為經營租約。倘資產擁有權涉及的差不多所有風險及回報轉讓予承租人所擁有，該等租約列為融資租約。

(i) 貴集團為承租人

(1) 經營租約

按經營租約作出的付款（扣除出租公司給予的任何優惠）在租約期內以直線法於收益表支銷。

(ii) 貴集團為出租人

(1) 經營租約

當按經營租約租出資產時，該等資產按其性質列入合併資產負債表。

租賃收入在租約期內以直線法確認。

(g) 存貨

存貨指貨船上的燃料，乃按成本列賬。成本按先進先出法計算。由於燃料將於貨船營運過程中使用，因此若預期整體航運業務有利潤，燃料毋須於市價低於成本時撇減至可變現淨值。

(h) 貿易及其他應收賬款

貿易及其他應收款項最初按公平值確認，其後採用實際利息法按已攤銷成本扣除減值撥備計量。倘有客觀跡象顯示 貴集團將不能按原定應收款項條款收回所有到期款額，則就貿易及其他應收賬款作出減值撥備。債務人出現重大財務困難，可能破產或進行財務重組，及拖欠或無法如期還款，均被視為貿易應收賬款減值的跡象。撥備金額為資產賬面值與估計日後現金流量，按原實際利率折現後現值之間的差額。撥備金額於合併收益表內確認為銷售、行政及一般開支。

(i) 現金及現金等值項目

現金及現金等值項目包括手頭現金及持有的銀行通知存款。

(j) 撥備

撥備於 貴集團因過往事件產生現時法定或推定責任；很有可能須撥出資源以履行責任；及可對該金額可靠估計時確認。日後經營虧損不確認撥備。

如有多項類似責任，解除責任時須撥出資源的可能性乃經考慮整體責任類別而確定。即使就同一責任類別所包含的任何一個項目而言撥出資源的可能性極低，仍須確認撥備。

撥備按採用稅前利率計量的預期清償債務責任所需開支的現值計量，該利率反映市場當時對貨幣時間價值的評估及該責任的獨有風險。因時間流逝而增加的撥備確認為利息開支。

(k) 借款

借款初步按公平值並扣除所產生的交易成本確認。借款其後按已攤銷成本列賬；所得款項(扣除交易成本)與贖回價值之間的任何差額利用實際利息法於借款期間於合併收益表確認。

除非 貴集團具有無條件權利將負債清償時間最少押後至結算日後十二個月，否則借款歸類為流動負債。

(l) 僱員福利

(i) 僱員享有的假期

僱員享有的年假及長期服務休假於僱員有權享有該等假期時確認。 貴集團為僱員截至結算日就提供服務所享有的年假及長期服務休假而產生的估計負債作出撥備。

僱員的病假及產假直至僱員正式休假時方予確認。

(ii) 享有的花紅

當 貴集團因僱員提供服務而產生現有法律或推定責任，而責任金額能可靠地估計時，則將花紅付款的預計成本確認為負債。

花紅負債預期須在十二個月內償付，並根據在償付時預期會支付的金額計算。

(iii) 退休金責任

貴集團為合資格僱員參與多項退休計劃(性質為定額供款)。 貴集團每月作出的供款乃按適用工資成本的百分比計算。 貴集團對該等計劃的供款於產生時支銷。

(m) 遞延所得稅

遞延所得稅採用負債法就資產及負債的稅基與其在合併財務報表的賬面值兩者之間的暫時差額作全數撥備。然而，若遞延所得稅來自在交易(業務合併除外)中對資產或負債的初步確認，而在交易時不影響會計損益或應課稅盈虧，則不予入賬。遞延所得稅採用在結算日前已頒佈或實質頒佈，並在有關的遞延所得稅資產變現或遞延所得稅負債結算時預期將會適用的稅率(及法律)而釐定。

遞延所得稅資產乃就很可能有未來應課稅溢利與可動用的暫時差額抵銷而確認。

遞延所得稅乃就附屬公司及共同控制實體投資產生的暫時差額而撥備，但假若 貴集團可以控制暫時差額的撥回時間，並很有可能在可預見未來不會撥回暫時差額則除外。

(n) 或然負債

或然負債乃因過往事項而可能產生的責任，而其存在與否僅能透過發生或不發生一宗或以上 貴集團不能完全控制的不確定未來事項確定。或然負債亦可以是因不大可能須撥出經濟資源或未能可靠計量有關責任金額而不予確認的過往事項而產生的現時責任。

或然負債不予確認，惟在財務資料附註中披露。當撥出資源的可能性有變而導致很有可能撥出資源時，將確認為撥備。

(o) 收益及收入確認

收益及收入包括 貴集團於日常營業期間貨船出租及提供服務而已收或應收代價的公平值。收益在對銷 貴集團內部的銷售後列示。

貴集團按以下基準確認收益：

(i) 租金收益

期租租約收入(性質為經營租約)於各租期以直線法確認。

程租租約收入按完成百分比為基準，就各船舶航程以時間比例確認。

(ii) 航運相關業務收益

提供船舶管理及船務代理服務的收益於服務提供時確認。

(iii) 利息收入

利息收入用實際利息法按時間比例確認。

(p) 股息分派

向組成 貴集團的公司的股東分派的股息在股息獲各公司股東或董事批准的期間內於財務資料內列為負債。

(q) 借貸成本

凡直接與購置、興建或生產某項資產(該資產必須經過頗長時間籌備以作擬定用途)有關的借貸成本，均撥充資本作為資產的部分成本。

所有其他借貸成本均於產生的年度內在合併收益表內扣除。

(r) 分部報告

業務分部指從事提供產品或服務的一組資產及業務，而有關產品或服務的風險及回報與其他業務分類不同。地區分部指在某個特定經濟環境中從事提供產品或服務，而有關產品或服務的風險及回報與在其他經濟環境中營運的分部不同。

根據 貴集團的內部財務匯報， 貴集團決定以業務分部呈報為主要呈報格式，而地區分部為次要呈報格式。

貴集團的總資產主要為貨船。貴公司董事認為，基於提供船舶擁有及租賃服務的性質（為國際性業務）以及成本分配方式，按特定地區分部對分部業績、貨船及其相關開支分類並無意義。因此，並未按地區呈報分部資料。

3 財務風險管理

(a) 財務風險因素

貴集團的業務使其須承受利率風險、信貸風險、流動資金風險及外匯風險。貴集團的整體風險管理計劃集中於金融市場的難測性，並力求將對貴集團財務表現的潛在不利影響減至最低。

(i) 現金流量及公平值利率風險

由於貴集團除銀行存款及現金等值項目外並無重大付息資產，故貴集團的收入及經營現金流量實際上不受市場利率變動所影響。貴集團的利率風險源自借貸。按可變利率借出的借款使貴集團須承受現金流量利率風險。

利率的100個基點變動對損益造成的影響就截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月將分別為最高增加或減少4,204,000美元、2,530,000美元、1,439,000美元及419,000美元。

(ii) 信貸風險

貴集團的信貸風險乃現金及現金等值項目、貿易及其他應收賬款以及貸款予一家共同控制實體的總賬面值。由於航運行業的一般慣例為客戶須預付大部分的期租租約收入，故貴集團的信貸風險被視為極低。根據期租租約，租金一般每15日預先支付。根據油輪的程租租約，運費一般於航程完結後三至五個工作天內支付，而根據乾散貨船的程租租約，運費的80至95%一般於完成裝卸後三至七個工作天內支付，餘額於完成卸貨後一個月內支付。

貴集團亦有政策評估客戶的信用，以確保其船舶租予具備良好信貸記錄的客戶。此外，貴集團的管理層通過檢討債務人的賬齡持續監察其信貸風險，以盡量降低信貸風險。

現金及現金等值項目為存放於具備良好信貸評級的銀行存款。基於該等銀行的高信貸評級，貴集團預期此方面不會有高信貸風險。此外，管理層會對給予關連公司的墊款，透過進行賬齡分析及審核關連公司的財務資料，定期評估信貸風險，以將信貸風險減至最低。

(iii) 流動資金風險

審慎的流動資金風險管理指維持足夠的現金及現金等值項目。於有關期間內，作為內部融資安排的一部分，經營業務產生的現金盈餘乃轉撥至同系附屬公司，並於有需要時自該等同系附屬公司獲取短期墊款用作營運資金及／或資本開支。於上市後，本集團將維持其本身的庫務職能以監察目前及預期的流動資金需求，並致力透過保留足夠的經營業務所得現金及現金等值項目維持靈活性，並會考慮透過銀行信貸額為主要資本投資（如建造貨船）融資。

(iv) 外匯風險

貴集團在全球營運，並須承受多種貨幣(如人民幣及日圓)風險，且主要為有關美元的外匯風險。貴集團的收益、營運成本及大部分金融資產及負債主要以美元計值。因此，外匯風險主要來自未來商業交易、於海外業務的淨投資及若干造船合約承擔。貴集團目前並無定期和既定的對沖政策。貴集團正監察其外匯風險，並將於有需要時考慮使用適當金融工具對沖重大外幣風險，並採用適當對沖政策控制對沖風險。

(b) 公平值估計

貿易應收賬款及應付賬款、貸款予一家共同控制實體以及長期借款的賬面值減減值撥備(如適用)乃其公平值的合理約數。供披露的財務負債的公平值乃按貴集團可採用的同類金融工具的現行市場利率將日後合約現金流量折現而估計。

(c) 資本風險管理

貴集團的資本管理目的，是保障貴集團能繼續營運，以為股東提供回報及為其他利益相關者提供利益，同時維持最佳的資本結構以減低資本成本。為了維持或調整資本結構，貴集團會考慮宏觀經濟狀況、市場上現行的借款利率及營運產生的現金流量是否充足，並於必要時通過資本市場或銀行借款籌集資金。

貴集團按資產負債比率監察其資本。

於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日以及二零零七年六月三十日，資產負債比率如下：

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
長期借款	360,424	166,931	96,854	79,603
應付關連人士款項	394,275	441,732	462,332	528,512
減：應收關連人士款項	(297,676)	(337,698)	(412,278)	(464,779)
	457,023	270,965	146,908	143,336
減：現金及銀行結餘	(21,922)	(20,973)	(23,841)	(19,600)
負債淨額	435,101	249,992	123,067	123,736
權益總額	121,925	292,923	409,808	465,130
資本總額	557,026	542,915	532,875	588,866
資產負債比率	78%	46%	23%	21%

於有關期間，貴集團的策略為將資產負債比率維持在50%以下。於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日及截至二零零七年六月三十日止六個月，資產負債比率分別為78%、46%、23%及21%。

4 重大會計估計

估計會根據過往經驗及其他因素(包括相信預期在相關情況下合理發生的未來事項)持續進行評估。貴集團就未來作出估計及假設,而所得出的會計估計(按定義)很少會與實際結果完全相同。於下一個財政年度對資產及負債的賬面值造成大幅調整的重大風險的估計及假設於下文論述。

(a) 貨船減值

航運行業經營受週期性波動所影響,以致影響經營業績。當事情或情況有變顯示貨船的賬面值或不能收回時,管理層將檢討貨船的減值。

管理層檢討若干可能減值的跡象,如報告銷量及購買價格、市場需求及一般市場情況。根據管理層的最佳估計,於有關期間並無跡象顯示貨船可能減值,亦無確認貨船減值虧損。

(b) 貨船的可使用年期

管理層確定貨船的估計可使用年期及有關折舊開支。管理層根據貨船的預期使用量、預期維修及保養及由貨船市場變動或市況好轉所產生的技術或商業模式過時,估計貨船的可使用年期。預期可使用年期可因該等因素變動而大幅改變。

當可使用年期與過往估計的可使用年期不同,管理層會修正有關的折舊費用。受減值評估結果所限,已廢棄的技術過時或非策略性資產將撇銷至其可收回金額。

倘若可使用年期與管理層所估計出現10%的差異,估計折舊開支將於未來期間增加1,730,000美元或減少1,348,000美元。

(c) 貨船的剩餘價值

貴集團的管理層釐定貨船的剩餘價值。此項估計乃根據自管理層決定出售已全面折舊貨船為廢鐵日期起各計量日在交投活躍市場中鋼鐵的當時殘值釐定。當剩餘價值較過往估計的價值低時,折舊開支將增加。

倘若剩餘價值與管理層所估計出現10%的差異,估計折舊開支將於未來期間增加或減少964,000美元。

5 收益及分部資料

收益乃指來自乾散貨航運、原油航運及集裝箱航運以及其他相關業務的租賃收入。

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日 止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
租金收入					
— 乾散貨航運	239,729	257,028	190,330	90,535	107,686
— 油輪航運	35,616	32,475	44,365	24,024	17,425
— 集裝箱航運	8,362	13,995	11,739	6,354	4,943
其他	941	1,083	1,081	462	572
	<u>284,648</u>	<u>304,581</u>	<u>247,515</u>	<u>121,375</u>	<u>130,626</u>

貴集團決定以業務分部呈報為主要呈報格式，而地區分部為次要呈報格式。

貴集團的全球業務分為下列分部：

- 乾散貨航運—乾散貨船期租租約及乾散貨船程租租約
- 油輪航運—原油航運服務
- 集裝箱航運—集裝箱船期租租約
- 其他—船務代理及船舶管理服務

分部資產主要包括物業、廠房及設備、存貨、應收款項以及營運現金，並主要不包括企業資產。分部負債指經營負債，並主要不包括如即期及遞延稅項負債以及企業負債等項目。資本開支指添置物業、廠房及設備。

截至二零零四年十二月三十一日止年度及
於二零零四年十二月三十一日

	乾散貨 航運 千美元	油輪航運 千美元	集裝箱 航運 千美元	其他 千美元	分部間 對銷 千美元	總計 千美元
收益						
— 外部	239,729	35,616	8,362	941	—	284,648
— 分部間	792	—	—	4,043	(4,835)	—
	<u>240,521</u>	<u>35,616</u>	<u>8,362</u>	<u>4,984</u>	<u>(4,835)</u>	<u>284,648</u>
分部業績	156,228	19,001	2,153	533	—	177,915
未分配開支						(3,755)
經營溢利						174,160
融資收入						278
融資成本						(9,445)
應佔共同控制實體溢利	1,330	7,904	—	—	—	9,234
除所得稅前溢利						174,227
所得稅開支						(118)
本年度溢利						<u>174,109</u>
分部資產	874,573	117,154	54,544	1,807	(180,139)	867,939
共同控制實體	4,639	21,493	—	—	—	26,132
未分配資產						4,730
資產總值						<u>898,801</u>
分部負債	793,459	98,176	49,464	786	(181,300)	760,585
未分配負債						16,291
負債總值						<u>776,876</u>
資本開支	4,882	66,500	4,936	308	—	76,626
折舊	24,840	6,077	1,477	71	—	32,465
撇銷貿易應收賬款	392	—	—	—	—	392
	<u>4,882</u>	<u>66,500</u>	<u>4,936</u>	<u>308</u>	<u>—</u>	<u>76,626</u>

截至二零零五年十二月三十一日止年度及
於二零零五年十二月三十一日

	乾散貨 航運 千美元	油輪航運 千美元	集裝箱 航運 千美元	其他 千美元	分部間 對銷 千美元	總計 千美元
收益						
— 外部	257,028	32,475	13,995	1,083	—	304,581
— 分部間	1,169	—	—	4,597	(5,766)	—
	<u>258,197</u>	<u>32,475</u>	<u>13,995</u>	<u>5,680</u>	<u>(5,766)</u>	<u>304,581</u>
分部業績	163,705	5,200	8,162	822	—	177,889
未分配開支						(4,702)
經營溢利						173,187
融資收入						366
融資成本						(9,880)
應佔共同控制實體溢利	2,295	6,287	—	—	—	8,582
除所得稅前溢利						172,255
所得稅開支						(207)
本年度溢利						<u>172,048</u>
分部資產	956,296	118,311	67,619	2,454	(259,774)	884,906
共同控制實體	6,934	24,700	—	—	—	31,634
未分配資產						7,275
資產總值						<u>923,815</u>
分部負債	726,306	94,161	54,899	1,256	(260,117)	616,505
未分配負債						14,387
負債總值						<u>630,892</u>
資本開支	2,609	15,779	4,265	97	—	22,750
折舊	21,347	11,551	1,367	141	—	34,406
貿易應收賬款減值撥備	107	—	—	—	—	107
	<u>23,063</u>	<u>27,330</u>	<u>5,632</u>	<u>141</u>	<u>—</u>	<u>56,166</u>

截至二零零六年十二月三十一日止年度及
於二零零六年十二月三十一日

	乾散貨 航運 千美元	油輪航運 千美元	集裝箱 航運 千美元	其他 千美元	分部間 對銷 千美元	總計 千美元
收益						
— 外部	190,330	44,365	11,739	1,081	—	247,515
— 分部間	1,096	—	—	5,179	(6,275)	—
	<u>191,426</u>	<u>44,365</u>	<u>11,739</u>	<u>6,260</u>	<u>(6,275)</u>	<u>247,515</u>
分部業績	108,367	9,291	5,369	789	—	123,816
未分配開支						(4,980)
經營溢利						118,836
融資收入						639
融資成本						(6,105)
應佔共同控制實體溢利	1,799	3,949	—	—	—	5,748
除所得稅前溢利						119,118
所得稅開支						(166)
本年度溢利						<u>118,952</u>
分部資產	1,058,593	116,330	76,944	2,336	(316,749)	937,454
共同控制實體	18,141	17,161	—	—	—	35,302
未分配資產						12,649
資產總值						<u>985,405</u>
分部負債	732,566	82,896	59,399	1,223	(317,937)	558,147
未分配負債						17,450
負債總值						<u>575,597</u>
資本開支	1,858	—	723	77	—	2,658
折舊	21,401	11,577	1,532	125	—	34,635

截至二零零七年六月三十日止六個月及
於二零零七年六月三十日

	乾散貨 航運 千美元	油輪航運 千美元	集裝箱 航運 千美元	其他 千美元	分部間 對銷 千美元	總計 千美元
收益						
— 外部	107,686	17,425	4,943	572	—	130,626
— 分部間	646	—	—	3,092	(3,738)	—
	<u>108,332</u>	<u>17,425</u>	<u>4,943</u>	<u>3,664</u>	<u>(3,738)</u>	<u>130,626</u>
分部業績	56,978	1,556	1,568	282	—	60,384
未分配開支						(2,953)
經營溢利						57,431
融資收入						462
融資成本						(2,859)
應佔共同控制實體溢利	1,240	1,464	—	—	—	2,704
除所得稅前溢利						57,738
所得稅開支						(142)
本期間溢利						<u>57,596</u>
分部資產	1,186,299	120,063	81,876	1,185	(347,971)	1,041,452
共同控制實體	9,972	26,994	—	—	—	36,966
未分配資產						12,436
資產總值						<u>1,090,854</u>
分部負債	810,656	85,078	63,061	296	(351,889)	607,202
未分配負債						18,522
負債總值						<u>625,724</u>
資本開支	58,950	—	2,867	8	—	61,825
折舊	10,208	5,176	857	78	—	16,319

截至二零零六年六月三十日止六個月(未經審核)

	乾散貨 航運 千美元	油輪航運 千美元	集裝箱 航運 千美元	其他 千美元	分部間 對銷 千美元	總計 千美元
收益						
— 外部	90,535	24,024	6,354	462	—	121,375
— 分部間	570	—	—	2,023	(2,593)	—
	<u>91,105</u>	<u>24,024</u>	<u>6,354</u>	<u>2,485</u>	<u>(2,593)</u>	<u>121,375</u>
分部業績	50,426	7,188	3,502	451	—	61,567
未分配開支						<u>(2,678)</u>
經營溢利						58,889
融資收入						375
融資成本						(4,412)
應佔共同控制實體溢利	1,033	1,674	—	—	—	<u>2,707</u>
除所得稅前溢利						57,559
所得稅開支						<u>(91)</u>
本期間溢利						<u><u>57,468</u></u>

6 按性質分類的開支

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
核數師酬金	161	129	144	63	370
經紀費及佣金	12,338	12,746	11,129	5,220	5,966
已用存貨	6,083	13,071	18,568	9,040	9,114
折舊(附註15)	32,465	34,406	34,635	17,194	16,319
僱員福利開支(附註10)	3,489	4,297	4,678	2,489	2,580
僱用水手及船員	13,389	15,657	15,139	7,508	8,022
保費	4,601	5,296	5,272	2,518	2,739
經營租約開支					
— 貨船	12,815	22,610	22,135	7,092	14,132
— 辦公樓宇	505	655	720	375	417
港口費用	4,603	6,249	6,798	2,906	3,258
貿易應收賬款減值撥備	—	107	—	—	—
撇銷貿易應收賬款	392	—	—	—	—
維修及保養開支	6,997	6,115	7,556	3,134	3,931
匯兌(收益)/虧損淨額	(39)	(239)	312	86	22
其他	12,877	13,650	13,372	5,180	6,569
經營成本及銷售、 行政及一般開支總額	<u>110,676</u>	<u>134,749</u>	<u>140,458</u>	<u>62,805</u>	<u>73,439</u>

7 其他經營收入

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
銷售物業、廠房及設備收益	—	2,902	11,180	—	—
貸款予一家共同控制實體 的利息收入	188	453	599	319	244
	<u>188</u>	<u>3,355</u>	<u>11,779</u>	<u>319</u>	<u>244</u>

8 融資收入及成本

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
融資收入					
短期銀行存款利息收入	278	366	639	375	462
融資成本					
銀行貸款					
— 須於五年內全部償還	1,216	129	—	—	—
最終控股公司貸款					
— 須於五年內全部償還	1,712	9,648	6,017	4,363	2,816
— 毋須於五年內全部償還	6,362	—	—	—	—
其他貸款					
— 須於五年內全部償還	58	—	—	—	—
其他銀行費用	97	103	88	49	43
	<u>9,445</u>	<u>9,880</u>	<u>6,105</u>	<u>4,412</u>	<u>2,859</u>
融資成本淨額	<u>9,167</u>	<u>9,514</u>	<u>5,466</u>	<u>4,037</u>	<u>2,397</u>

9 所得稅開支

香港利得稅乃按有關期間的估計應課稅溢利以稅率17.5%撥備。海外利得稅乃按有關期間的估計應課稅溢利按 貴集團經營業務地區的現行稅率計算。

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
即期所得稅					
香港利得稅	45	43	80	40	73
海外稅項	48	167	90	51	75
遞延所得稅(附註22)	25	(3)	(4)	—	(6)
	<u>118</u>	<u>207</u>	<u>166</u>	<u>91</u>	<u>142</u>

貴集團除所得稅前溢利的稅項有別於假若使用合併實體溢利適用的香港利得稅稅率所得的理論金額，差別如下：

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
除所得稅前溢利	174,227	172,255	119,118	57,559	57,738
按17.5%稅率計算的稅項	30,490	30,145	20,846	10,073	10,104
毋須課稅的收入	(50,198)	(53,363)	(44,802)	(20,981)	(22,677)
不可扣稅的稅務開支	19,833	23,382	24,088	10,994	12,687
其他國家不同稅率的影響	6	53	29	22	28
其他	(13)	(10)	5	(17)	—
所得稅支出	118	207	166	91	142

10 僱員福利開支

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
工資及薪金	3,393	4,182	4,560	2,425	2,541
退休金成本					
— 界定供款計劃	96	115	118	64	39
	3,489	4,297	4,678	2,489	2,580

11 董事酬金及五名最高薪酬人士

(a) 董事酬金

各董事的酬金載列於下：

董事姓名	薪金、 津貼及 實物福利 千美元	退休金 計劃供款 千美元	總計 千美元
截至二零零四年十二月三十一日止年度			
田忠山	92	2	94
李樺	107	2	109
張少軍	89	2	91
馮軾英	—	—	—
王春林	107	2	109
	<u>395</u>	<u>8</u>	<u>403</u>
截至二零零五年十二月三十一日止年度			
田忠山	178	2	180
李樺	115	2	117
張少軍	159	2	161
馮軾英	—	—	—
王春林(附註(1))	—	—	—
李甄(附註(2))	—	—	—
	<u>452</u>	<u>6</u>	<u>458</u>
截至二零零六年十二月三十一日止年度			
田忠山	275	2	277
李樺	225	2	227
張少軍	230	2	232
馮軾英	—	—	—
李甄	—	—	—
	<u>730</u>	<u>6</u>	<u>736</u>

董事姓名	薪金、 津貼及 實物福利 千美元	退休金 計劃供款 千美元	總計 千美元
截至二零零六年六月三十日止六個月 (未經審核)			
田忠山	176	1	177
李樺	148	1	149
張少軍	148	1	149
馮軾英	—	—	—
李甄	—	—	—
	472	3	475
截至二零零七年六月三十日止六個月			
田忠山	256	—	256
李樺	—	—	—
張少軍(附註(3))	14	1	15
馮軾英	—	—	—
李甄(附註(3))	—	—	—
	270	1	271

附註：

- (1) 該名董事於二零零五年四月一日辭任。
- (2) 該名董事於二零零五年八月十八日獲委任。
- (3) 該等董事於二零零七年八月十日辭任。

於二零零七年八月十日，趙滬湘先生及潘德源先生獲委任為 貴公司的非執行董事。於二零零七年八月十日，胡漢湘、曾慶麟及李業華獲委任為 貴公司的獨立非執行董事。

除上文所披露的董事酬金外，於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度以及截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月，馮軾英、李甄及李樺收取中國外運集團公司酬金分別約達123,000美元、236,000美元、186,000美元、93,000美元及169,000美元，其中部分乃其為 貴集團提供服務的報酬。 貴公司董事認為，由於將該金額在按彼等向 貴集團及最終控股公司的附屬公司所提供的服務進行分配並不可行，因此並無作出有關分配。

概無董事於有關期間放棄或同意放棄任何酬金。於有關期間內概無向 貴公司任何董事支付或應付加盟 貴集團的獎勵款項或離職補償。

(b) 五名最高薪酬人士

於有關期間 貴集團薪酬最高的五名人士包括截至二零零七年六月三十日止六個月的一名董事及截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度以及截至二零零六年六月三十日止六個月的三名 貴公司董事，其薪酬於附註11(a)內披露。已付或應付截至二零零七年六月三十日止六個月的餘下四名非董事人士及截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度各年以及截至二零零六年六月三十日止六個月的兩名非董事人士的薪酬如下：

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
薪金、津貼及實物福利	180	219	296	187	542
退休金計劃供款	3	4	5	2	—
	<u>183</u>	<u>223</u>	<u>301</u>	<u>189</u>	<u>542</u>

12 貴公司權益持有人應佔溢利／(虧損)

於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月，於財務資料內處理 貴公司權益持有人應佔溢利／(虧損)分別以溢利228,000美元、252,000美元、386,000美元、虧損474,000美元及溢利158,000美元為限。

13 股息

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
已付股息	<u>621</u>	<u>1,029</u>	<u>2,162</u>	<u>—</u>	<u>2,301</u>

貴公司並無支付股息。於有關期間披露的股息指重組前組成 貴集團的公司向其當時股東支付的股息。

由於股息率及可獲派股息的股份數目就本報告而言並無意義，因此並無呈列有關資料。

14 每股盈利

基於重組及按上文附註1(b)(i)所披露的合併基準編製有關期間的業績， 貴集團認為載入每股盈利資料就本報告而言意義不大，故並無呈列有關資料。

15 物業、廠房及設備

	貴集團				貴公司	
	貨船 千美元	在建資產 千美元	永久業權 土地及樓宇 千美元	其他 千美元	總計 千美元	其他 千美元
成本						
於二零零四年一月一日	743,723	—	310	565	744,598	197
匯兌差額	—	—	21	22	43	—
添置	72,383	3,935	—	308	76,626	223
出售	(62,131)	—	—	(55)	(62,186)	—
撤銷	(2,589)	—	—	—	(2,589)	—
於二零零四年十二月三十一日	751,386	3,935	331	840	756,492	420
匯兌差額	—	—	12	9	21	—
添置	18,395	4,258	—	97	22,750	82
出售	(18,972)	—	—	(105)	(19,077)	—
撤銷	(6,469)	—	—	—	(6,469)	—
於二零零五年十二月三十一日	744,340	8,193	343	841	753,717	502
匯兌差額	—	—	(1)	8	7	—
添置	2,481	100	—	77	2,658	68
出售	(23,055)	—	—	(2)	(23,057)	—
撤銷	(1,782)	—	—	—	(1,782)	—
於二零零六年十二月三十一日	721,984	8,293	342	924	731,543	570
匯兌差額	—	—	33	24	57	—
添置	4,465	57,352	—	8	61,825	6
出售	(3,682)	—	—	—	(3,682)	—
於二零零七年六月三十日	<u>722,767</u>	<u>65,645</u>	<u>375</u>	<u>956</u>	<u>789,743</u>	<u>576</u>
累計折舊						
於二零零四年一月一日	219,554	—	131	268	219,953	18
匯兌差額	—	—	10	17	27	—
本年度折舊	32,360	—	9	96	32,465	52
出售	(25,590)	—	—	(50)	(25,640)	—
撤銷	(2,589)	—	—	—	(2,589)	—
於二零零四年十二月三十一日	223,735	—	150	331	224,216	70
匯兌差額	—	—	5	5	10	—
本年度折舊	34,248	—	10	148	34,406	95
出售	(2,959)	—	—	(79)	(3,038)	—
撤銷	(6,469)	—	—	—	(6,469)	—
於二零零五年十二月三十一日	248,555	—	165	405	249,125	165
匯兌差額	—	—	—	7	7	—
本年度折舊	34,481	—	9	145	34,635	108
出售	(17,534)	—	—	(1)	(17,535)	—
撤銷	(1,782)	—	—	—	(1,782)	—
於二零零六年十二月三十一日	263,720	—	174	556	264,450	273
匯兌差額	—	—	16	19	35	—
本期間折舊	16,241	—	6	72	16,319	57
出售	(3,682)	—	—	—	(3,682)	—
於二零零七年六月三十日	<u>276,279</u>	<u>—</u>	<u>196</u>	<u>647</u>	<u>277,122</u>	<u>330</u>

	貴集團				總計 千美元	貴公司
	貨船 千美元	在建資產 千美元	永久業權 土地及樓宇 千美元	其他 千美元		其他 千美元
賬面淨值						
於二零零四年十二月三十一日	527,651	3,935	181	509	532,276	350
於二零零五年十二月三十一日	495,785	8,193	178	436	504,592	337
於二零零六年十二月三十一日	458,264	8,293	168	368	467,093	297
於二零零七年六月三十日	446,488	65,645	179	309	512,621	246

附註：

(a) 於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日以及二零零七年六月三十日，銀行貸款及最終控股公司貸款分別以賬面淨值為413,793,000美元、312,822,000美元、299,293,000美元及294,585,000美元的若干物業、廠房及設備作抵押(附註21)。在該等款項當中，於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日以及二零零七年六月三十日，由於相應貸款已償還，分別29,840,000美元、140,726,000美元、171,991,000美元及169,488,000美元有待解除。於二零零七年九月全數償還最終控股公司貸款後，所有抵押已獲解除。

(b) 永久業權土地位於香港以外。

16 於共同控制實體的權益

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
應佔資產淨值	12,672	21,254	27,002	29,706
貸款予一家共同控制實體 (附註(a))	13,460	10,380	8,300	7,260
	26,132	31,634	35,302	36,966
貸款予一家共同控制實體的 即期部分	(2,080)	(2,080)	(2,080)	(2,080)
	24,052	29,554	33,222	34,886
非上市投資，按成本	128	128	128	128

附註：

- (a) 貸款予一家共同控制實體為無抵押、以倫敦銀行同業拆息(「倫敦銀行同業拆息」)加0.8%的年利率計息，並須於二零一零年全部償還。於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日以及二零零七年六月三十日的實際利率為3.24%、5.24%、6.17%及6.16%。
- (b) 貴集團於共同控制實體權益應佔的資產、負債、收益、開支以及資本承擔總額概述如下：

	於十二月三十一日			於六月三十日	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元	
資產					
非流動資產	18,367	16,695	22,872	22,304	
流動資產	18,471	18,844	16,640	19,035	
資產總值	<u>36,838</u>	<u>35,539</u>	<u>39,512</u>	<u>41,339</u>	
負債					
非流動負債	13,781	8,300	6,220	5,180	
流動負債	10,385	5,985	6,290	6,453	
負債總額	<u>24,166</u>	<u>14,285</u>	<u>12,510</u>	<u>11,633</u>	
資產淨值	<u>12,672</u>	<u>21,254</u>	<u>27,002</u>	<u>29,706</u>	
資本承擔	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>53,325</u>	<u>53,325</u>	
	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
收益	<u>20,987</u>	<u>27,522</u>	<u>28,669</u>	<u>13,369</u>	<u>13,171</u>
開支	<u>11,753</u>	<u>18,940</u>	<u>22,921</u>	<u>10,662</u>	<u>10,467</u>

並無有關 貴集團於共同控制實體的權益的或然負債，而共同控制實體本身亦無或然負債。

貴集團共同控制實體的詳情載列於下文附註28(ii)。

17 貿易及其他應收賬款

貴集團

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
貿易應收賬款(附註(a))				
— 同系附屬公司	880	12,289	34,149	40,913
— 其他國有企業	16	397	41	39
— 第三方	12,649	8,418	4,589	6,000
	<u>13,545</u>	<u>21,104</u>	<u>38,779</u>	<u>46,952</u>
預付款項、按金及其他應收款項	<u>6,281</u>	<u>6,340</u>	<u>6,622</u>	<u>8,259</u>
應收關連人士款項(附註(b))				
— 同系附屬公司	292,748	333,630	402,156	455,352
— 最終控股公司	4,386	3,359	9,653	8,802
— 共同控制實體	5	51	49	47
— 其他關連公司	537	658	420	578
	<u>297,676</u>	<u>337,698</u>	<u>412,278</u>	<u>464,779</u>
	<u>317,502</u>	<u>365,142</u>	<u>457,679</u>	<u>519,990</u>

貴公司

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
貿易應收賬款(附註(a))				
— 第三方	—	269	—	—
預付款項、按金及其他應收款項	<u>369</u>	<u>95</u>	<u>93</u>	<u>528</u>
應收關連人士款項(附註(b))				
— 同系附屬公司	4,364	3,945	1,687	4,598
— 最終控股公司	—	1,128	7,406	6,570
— 共同控制實體	5	51	10	15
— 其他關連公司	1	28	100	7
	<u>4,370</u>	<u>5,152</u>	<u>9,203</u>	<u>11,190</u>
	<u>4,739</u>	<u>5,516</u>	<u>9,296</u>	<u>11,718</u>

附註：

(a) 貴集團概無授予其客戶任何信貸期。於各結算日貿易應收賬款總額的賬齡分析如下：

貴集團

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
6個月內	13,329	20,720	19,692	21,098
7至12個月	216	45	14,625	14,418
1至2年	—	446	4,123	11,069
2至3年	—	—	446	285
3年以上	—	—	—	189
貿易應收賬款總額	13,545	21,211	38,886	47,059
減：貿易應收賬款減值撥備	—	(107)	(107)	(107)
貿易應收賬款淨額	<u>13,545</u>	<u>21,104</u>	<u>38,779</u>	<u>46,952</u>

貴公司於二零零五年十二月三十一日的貿易應收賬款總額的賬齡為1至6個月之間。

(b) 應收關連人士款項主要來自向同系附屬公司提供的短期墊款，並為無抵押及免息(附註3(a)(iii))。於二零零七年六月三十日與關連人士的結餘為數464,667,000美元已於二零零七年十月償還。

18 現金及銀行結餘

合併現金流量表內包括以下現金及銀行結餘：

貴集團

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
銀行及手頭現金	19,958	15,027	19,237	15,875
短期銀行存款(附註(a))	1,964	5,946	4,604	3,725
現金及銀行結餘	<u>21,922</u>	<u>20,973</u>	<u>23,841</u>	<u>19,600</u>

貴公司

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
銀行及手頭現金	1,186	801	3,471	3,574
短期銀行存款(附註(b))	—	2,420	—	—
現金及現金等值項目總額	<u>1,186</u>	<u>3,221</u>	<u>3,471</u>	<u>3,574</u>

附註：

- (a) 於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日以及二零零七年六月三十日，貴集團短期銀行存款的加權平均實際年利率分別為1.50%、3.62%、4.69%及5.14%，而該等存款的平均到期日分別為211日、160日、239日及290日。
- (b) 於二零零五年十二月三十一日，貴公司短期銀行存款的實際年利率為3.89%，而平均到期日為6日。

19 資本

(a) 合併資本

重組於二零零七年六月三十日前並未完成。為編製本報告，於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日以及二零零七年六月三十日的合併資產負債表內呈列的合併資本乃組成 貴集團的公司於各結算日的合併資本。

(b) 貴公司的股本

	法定及已發行 普通股數目 (千股)	面值	總計 千美元
於二零零四年、二零零五年及 二零零六年一月一日、二零零四年、 二零零五年及二零零六年十二月三十一日 以及二零零七年六月三十日	20,000	每股1港元	2,564

根據於二零零七年十月三十一日通過的股東決議案，貴公司每股面值1港元的已發行普通股已分為10股每股面值0.1港元的普通股，而 貴公司的法定股本透過增設額外49,800,000,000股每股面值0.1港元的普通股由20,000,000港元增加至5,000,000,000港元。同日，Sinotrans Shipping (Holdings) Limited獲配發及發行2,400,000,000股每股面值0.1港元的普通股，以清償應付中外運集團公司的451,135,000美元款項(附註1(a)(iii))。

20 貴公司的保留盈利

	千美元
於二零零四年一月一日	255
本年度溢利	<u>228</u>
於二零零四年十二月三十一日	483
本年度溢利	<u>252</u>
於二零零五年十二月三十一日	735
本年度溢利	<u>386</u>
於二零零六年十二月三十一日	1,121
本期間溢利	<u><u>158</u></u>
於二零零七年六月三十日	<u><u>1,279</u></u>

21 長期借款

貴集團

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
銀行貸款，有抵押	53,181	—	—	—
最終控股公司貸款， 有抵押(附註(e))	<u>307,243</u>	<u>166,931</u>	<u>96,854</u>	<u>79,603</u>
長期借款的即期部分	360,424 (74,481)	166,931 (37,450)	96,854 (34,500)	79,603 (46,743)
	<u><u>285,943</u></u>	<u><u>129,481</u></u>	<u><u>62,354</u></u>	<u><u>32,860</u></u>

(a) 於各結算日，長期借款須償還如下：

貴集團

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
銀行貸款				
— 一年內	53,181	—	—	—
最終控股公司貸款				
— 一年內	21,300	37,450	34,500	46,743
— 於第二年	37,450	37,500	36,660	28,910
— 於第三至第五年	136,294	91,981	25,694	3,950
— 第五年之後	112,199	—	—	—
	<u>307,243</u>	<u>166,931</u>	<u>96,854</u>	<u>79,603</u>
	<u>360,424</u>	<u>166,931</u>	<u>96,854</u>	<u>79,603</u>

(b) 於各結算日長期借款的(每年)實際利率如下：

貴集團

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 %	二零零五年 %	二零零六年 %	二零零七年 %
銀行貸款	2.34	—	—	—
最終控股公司貸款	<u>3.10</u>	<u>5.09</u>	<u>6.02</u>	<u>6.02</u>

(c) 貴集團的長期借款承受利率波動風險，而合約重新定價日期均為六個月內。

(d) 長期借款按浮動利率計息。長期借款的公平值與其賬面值相若。

(e) 中國外運集團公司向一家銀行借入若干貸款並轉借予 貴集團若干附屬公司供其各自購買貨船，有關貸款須於二零一一年前分期償還。因此，由中國外運集團公司提供的貸款的利息及還款期根據該等銀行貸款的相同條款釐定。該等附屬公司亦已直接向銀行提供抵押。最終控股公司貸款已於二零零七年九月全部償還。

於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日，最終控股公司貸款由(其中包括)以下各項作抵押：

- (i) 以該等貸款購買的貨船的第一法定按揭(附註15(a))；及
- (ii) 轉讓有關該等貨船的租約及盈利、徵購賠償及保險。

於個別附屬公司向中國外運集團公司清還貸款餘額時，中國外運集團公司已承諾安排解除各個別附屬公司貨船抵押的責任。所有最終控股公司貸款的抵押已於二零零七年九月獲解除(附註15(a))。

22 遞延所得稅

遞延稅項負債賬的變動如下：

貴集團及貴公司

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
於年／期初	(23)	(48)	(45)	(41)
計入／(扣自) 合併收益表 (附註9)	(25)	3	4	6
於年／期末	<u>(48)</u>	<u>(45)</u>	<u>(41)</u>	<u>(35)</u>

遞延稅項負債乃有關加速折舊免稅額的遞延稅項，並將於超過十二個月後結算。於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日及二零零七年六月三十日並無重大未撥備遞延稅項。

23 貿易及其他應付賬款

貴集團

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
貿易應付賬款(附註(a))				
— 同系附屬公司	2,263	320	476	319
— 最終控股公司	—	149	—	—
— 其他關連公司	262	111	139	84
— 其他國有企業	994	653	439	468
— 第三方	10,973	10,893	6,361	10,402
	<u>14,492</u>	<u>12,126</u>	<u>7,415</u>	<u>11,273</u>
其他應付款項及應計費用	<u>7,509</u>	<u>9,862</u>	<u>8,812</u>	<u>6,088</u>
應付關連人士的款項 (附註(b))				
— 同系附屬公司	354,993	404,993	425,640	491,767
— 最終控股公司	39,238	36,729	36,692	36,692
— 共同控制實體	44	—	—	53
— 其他關連公司	—	10	—	—
	<u>394,275</u>	<u>441,732</u>	<u>462,332</u>	<u>528,512</u>
合計	<u>416,276</u>	<u>463,720</u>	<u>478,559</u>	<u>545,873</u>

貴公司

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
貿易應付賬款(附註(a))				
—同系附屬公司	28	22	29	33
—第三方	1,121	2,426	1,092	3,647
	<u>1,149</u>	<u>2,448</u>	<u>1,121</u>	<u>3,680</u>
其他應付賬款及應計費用	<u>421</u>	<u>345</u>	<u>311</u>	<u>461</u>
應付關連人士的款項 (附註(b))				
—同系附屬公司	1,487	2,937	7,869	7,355
—共同控制實體	43	—	—	53
	<u>1,530</u>	<u>2,937</u>	<u>7,869</u>	<u>7,408</u>
合計	<u>3,100</u>	<u>5,730</u>	<u>9,301</u>	<u>11,549</u>

附註：

(a) 於各結算日貿易應付賬款的賬齡分析如下：

貴集團

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
6個月內	14,351	11,894	7,134	10,775
7至12個月	71	95	128	255
1至2年	47	75	55	123
2至3年	18	30	83	30
3年以上	5	32	15	90
	<u>14,492</u>	<u>12,126</u>	<u>7,415</u>	<u>11,273</u>

貴公司

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
6個月內	1,137	2,403	1,115	3,582
7至12個月	2	39	6	89
1至2年	10	1	—	9
2至3年	—	5	—	—
	<u>1,149</u>	<u>2,448</u>	<u>1,121</u>	<u>3,680</u>

(b) 應付關連人士款項主要來自同系附屬公司的短期墊款，並為無抵押及免息（附註3(a)(iii)）。除關於除外公司的結餘約39,991,000美元外，於二零零七年六月三十日的應付關連人士結餘已於二零零七年九月清償。

(c) 貿易及其他應付賬款的賬面值與其公平值相若。

24 經營產生的現金淨額

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
除所得稅前溢利	174,227	172,255	119,118	57,559	57,738
就下列各項作出調整：					
折舊	32,465	34,406	34,635	17,194	16,319
出售物業、廠房及設備收益	—	(2,902)	(11,180)	—	—
貿易應收賬款減值撥備	—	107	—	—	—
撇銷貿易應收賬款	392	—	—	—	—
應佔共同控制實體溢利	(9,234)	(8,582)	(5,748)	(2,707)	(2,704)
利息收入	(466)	(819)	(1,238)	(694)	(706)
融資成本	9,445	9,880	6,105	4,412	2,859
營運資金變動：					
存貨	(969)	(505)	(16)	227	(187)
貿易及其他應收賬款 (不包括應收關連 人士款項)	(13,845)	(7,725)	(17,957)	(13,069)	(9,810)
貿易及其他應付賬款 (不包括應付關連 人士款項)	11,589	(23)	(5,688)	30,160	1,116
經營產生的現金淨額	<u>203,604</u>	<u>196,092</u>	<u>118,031</u>	<u>93,082</u>	<u>64,625</u>

於合併現金流量表內，出售物業、廠房及設備所得款項包括：

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
賬面淨值(附註15)	36,546	16,039	5,522	—	—
出售物業、廠房及 設備收益	—	2,902	11,180	—	—
出售物業、廠房及 設備所得款項	<u>36,546</u>	<u>18,941</u>	<u>16,702</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

25 或然負債

貴集團就於日常業務過程中所產生的法律索償擁有或然負債。貴公司董事認為，該等索償並不會對貴集團的財務或營運狀況造成重大影響。

26 承擔

(a) 有關在建船舶的資本承擔

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
已訂約但未撥備				
— 貴集團	35,631	73,011	63,038	279,857
— 共同控制實體	—	—	53,325	53,325
	<u>35,631</u>	<u>73,011</u>	<u>116,363</u>	<u>333,182</u>

(b) 經營租賃承擔－貴集團為承租人

貴集團根據不可撤銷經營租約承諾作出下列未來最低租賃付款：

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
辦公室物業				
－不遲於一年	120	190	175	187
－遲於一年但不遲於五年	118	51	14	57
	<u>238</u>	<u>241</u>	<u>189</u>	<u>244</u>
船舶				
－不遲於一年	<u>390</u>	<u>2,497</u>	<u>420</u>	<u>1,818</u>
	<u>628</u>	<u>2,738</u>	<u>609</u>	<u>2,062</u>

(c) 經營租賃承擔－貴集團為出租人

貴集團根據有關租賃貨船的不可撤銷經營租約有下列未來最低租賃收款。該等貨船租賃協議的年期介乎3至24個月：

	於十二月三十一日			於六月三十日
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
船舶				
－不遲於一年	106,523	120,283	108,215	79,692
－遲於一年但不遲於五年	31,110	29,751	17,447	5,872
	<u>137,633</u>	<u>150,034</u>	<u>125,662</u>	<u>85,564</u>

27. 關連人士交易

貴公司的最終控股公司中國外運集團公司由中國政府控制。中國政府為 貴公司的最終控股方。根據香港會計師公會頒佈的香港會計準則第24號「關連人士披露」，直接或間接由中國政府控制的企業（「國有企業」）及其附屬公司以及中國外運集團公司均為 貴集團的關連人士。中國外運集團公司及中國政府均無刊發公開的財務報表。

貴集團與中國外運集團公司及其他國有企業進行大量交易。就關連人士交易的披露而言，在可行情況下，貴集團已制定程序協助識別其客戶及供應商的直接所有權架構，以確定其是否為國有企業。不少國有企業均擁有多層公司架構，而其擁有權架構亦因轉讓或私有化計劃而不時改變。儘管如此，管理層相信其知悉的所有重大關連人士交易及結餘均已充份披露。

除上文附註1(a)所述有關重組而進行的關連人士交易外，貴集團亦進行多項其他關連人士交易。下文載列於有關期間的重大關連人士交易及結餘概要。

(a) 以下重大交易乃與關連人士進行：

持續

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
來自同系附屬公司的 貨船租賃收入	88,143	78,137	36,531	17,042	19,885
來自同系附屬公司 供應船員及食物收入	424	242	240	109	135
付予同系附屬公司的 佣金開支	3,539	3,293	1,540	734	848
付予一家同系附屬公司的 油輪航運的商業 管理費用	393	815	1,127	302	834
付予最終控股公司的 一家共同控制實體的 佣金開支	402	223	298	124	50
付予同系附屬公司的 租金開支	318	369	438	221	218
為同系附屬公司 僱用船員及 海員的開支	1,106	1,295	1,183	205	673
付予同系附屬公司的 船務代理費用	579	1,112	1,112	644	372
來自同系附屬公司的 空運貨運代理收入	110	431	308	32	264

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
來自一家同系 附屬公司的 船務代理費用收入	53	83	122	32	43
來自一家同系 附屬公司的 顧問費用收入	—	12	—	—	—
來自一家同系 附屬公司的 企業行政 服務費用收入	—	2	1	—	—
付予最終控股公司的 共同控制實體的 監管服務費用	—	10	100	100	160
付予一家關連公司的 船務代理費用	<u>204</u>	<u>204</u>	<u>204</u>	<u>102</u>	<u>102</u>

非持續

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元	二零零七年 千美元
最終控股公司 貸款的利息開支	8,048	9,623	5,988	4,363	2,816
來自一家同系 附屬公司的 空運貨運代理收入	47	68	—	—	—
付予一家同系 附屬公司的佣金費用	28	—	—	—	—
付予最終控股公司的 共同控制實體的 監管服務費用	<u>—</u>	<u>200</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

貴公司董事認為，上述關連人士交易於日常業務過程中進行且符合有關協議的條款。

- (b) 於有關期間內，貴集團獲准免費使用以中國外運集團公司名義註冊的商標。
- (c) 與關連人士進行的銷售、購買、服務及其他交易所產生的年／期末結餘於附註17及附註23披露。
- (d) 以下重大交易乃與其他國有企業進行：

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
貨船租賃收入	14,050	12,938	15,223	9,118	5,664
海運收入	—	3,043	6,432	3,517	—
銀行利息收入	90	192	549	328	422
貨船租賃開支	1,256	3,014	5,601	2,103	4,153
佣金開支	816	651	1,029	557	404
僱用船員及海員開支	494	521	655	314	407

與其他國有企業進行的收支性質交易，均按雙方協議的條款及價格進行。

- (e) 與其他國有企業進行交易的年／期末銀行結餘如下：

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
銀行現金	9,223	10,590	12,241	10,739	11,549

(f) 主要管理層補償

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零零四年 千美元	二零零五年 千美元	二零零六年 千美元	二零零六年 千美元 (未經審核)	二零零七年 千美元
薪金、津貼及 實物福利	395	452	730	472	270
退休金計劃供款	8	6	6	3	1
	<u>403</u>	<u>458</u>	<u>736</u>	<u>475</u>	<u>271</u>

28 主要附屬公司及共同控制實體詳情

於本報告刊發日期，貴公司於下列主要附屬公司及共同控制實體擁有權益：

(i) 主要附屬公司列表

公司名稱	經營國家／地區及 註冊成立日期	已發行及 繳足股本	貴集團	
			所持 應佔股權	主要業務
Double Strong International Limited (附註(a))	英屬處女群島 二零零四年三月九日	1股每股 面值1美元	100%#	投資控股
Earning Top Limited (附註(b))	香港 二零零六年十一月二十四日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Grand Explorer Shipping Limited (附註(a))	英屬處女群島 二零零七年五月十七日	2股每股 面值1美元	100%#	投資控股
Great Ambition Shipping Inc. (附註(a))	巴拿馬 一九九七年七月十一日	2股每股 面值1美元	100%	擁有及 出租貨船
Great Bless Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九四年六月二十八日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Blossom Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九九年七月三十日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船

公司名稱	經營國家／地區及 註冊成立日期	已發行及 繳足股本	貴集團	
			所持 應佔股權	主要業務
Great Bright Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九五年三月三十日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Calm Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九四年六月二日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Century Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九九年七月三十日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Concord Shipping S.A. (附註(a))	巴拿馬 一九九八年二月十九日	2股每股 面值1美元	100%	擁有及 出租貨船
Great Creation Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九九年三月三十一日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Gain Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九九年三月三十一日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Glory Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九五年三月三十日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Happy Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九四年六月三十日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Harmony Shipping S.A. (附註(a))	巴拿馬 一九九八年二月二十日	2股每股 面值1美元	100%	擁有及 出租貨船
Great Immensity Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九九年七月三十日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Intelligence Shipping S.A. (附註(a))	巴拿馬 一九九八年六月十九日	10,000股每股 面值1美元	100%	擁有及 出租貨船
Great Jade Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九五年三月三十日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船

公司名稱	經營國家／地區及 註冊成立日期	已發行及 繳足股本	貴集團	
			所持 應佔股權	主要業務
Great Loyalty Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九九年七月三十日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Luck Maritime Limited (附註(c))	香港 二零零一年十一月二十三日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Majesty Shipping S.A. (附註(c))	巴拿馬 一九九七年九月十七日	10,000股每股 面值1美元	100%	擁有及 出租貨船
Great Motion Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九九年三月三十一日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Peace Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九四年六月二日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Prestige Shipping S.A. (附註(c))	巴拿馬 一九九七年九月十七日	10,000股每股 面值1美元	100%	擁有及 出租貨船
Great Prosperity Shipping Inc. (附註(a))	巴拿馬 一九九七年九月三日	2股每股 面值1美元	100%	擁有及 出租貨船
Great Scenery Shipping Limited (附註(c))	香港 二零零零年十一月一日	3股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Great Wisdom Shipping S.A. (附註(c))	巴拿馬 一九九八年六月十九日	10,000股每股 面值1美元	100%	擁有及 出租貨船
Jin Da Maritime Limited (附註(a))	香港 二零零四年十月二十一日	1股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Jin Teng Maritime Limited (附註(a))	香港 二零零四年十月二十一日	1股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Joy Top International Limited (附註(a))	英屬處女群島 二零零七年四月十九日	2股每股 面值1美元	100%	投資控股

公司名稱	經營國家／地區及 註冊成立日期	已發行及 繳足股本	貴集團	
			所持 應佔股權	主要業務
Marine Harvest Shipping Limited (附註(c))	香港 二零零四年五月二十七日	2股每股 面值1港元	100%	擁有油輪及 運油
Marine Peace Shipowning Limited (附註(a))	英屬處女群島 二零零四年六月十七日	1股每股 面值1美元	100%	投資控股
Marine Peace Shipping Limited (附註(c))	香港 二零零四年四月十九日	2股每股 面值1港元	100%	擁有油輪及 運油
Rich Target Shipping Limited (附註(c))	香港 一九九九年一月十三日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Sinotrans (Bermuda) Ltd (前稱「China Overseas Trade Shipping Ltd」) (附註(a))	百慕達 一九八七年九月一日	12,000股每股 面值1美元	100%	提供海運 及空運貨運 代理服務
Sinotrans Agencies (S) Pte Limited (前稱「Sino Marine Shipping Agency (S) Pte Ltd」) (附註(d))	新加坡 二零零零年一月十日	700,000股每股 面值1新加坡元	100%	提供海運 及空運貨運 代理服務
Sinotrans Canada Inc. (前稱「China Overseas Trade Shipping (Canada) Inc.」) (附註(a))	加拿大 一九八七年七月三十日	1,000股普通股、 1,500股每股 面值100美元 系列1優先股	100%	提供船務 代理服務
Sinotrans Ship Trading Limited (附註(a))	英屬處女群島 二零零四年五月二十五日	1股每股 面值1美元	100%#	船舶建造及 買賣貨船
Sinotrans Shipowning Limited (附註(a))	英屬處女群島 二零零四年五月二十五日	1股每股 面值1美元	100%#	投資控股
Trade Fast Shipping Limited (附註(c))	香港 二零零四年十月二十一日	1股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船

公司名稱	經營國家／地區及 註冊成立日期	已發行及 繳足股本	貴集團	
			所持 應佔股權	主要業務
Trade Hope Maritime Limited (附註(c))	香港 二零零二年十二月二十三日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Trade Worlder Maritime Limited (附註(c))	香港 二零零二年十二月二十三日	2股每股 面值1港元	100%	擁有及 出租貨船
Trade Worlder Shipowning Limited (附註(a))	英屬處女群島 二零零四年五月二十七日	1股每股 面值1美元	100%#	投資控股

(ii) 共同控制實體列表

公司名稱	經營國家／地區及 註冊成立日期	已發行及 繳足股本	貴集團	
			所持 應佔股權	主要業務
海安油運有限公司 (附註(c))	香港 二零零四年四月七日	2,000,000股 每股 面值1港元	50%	擁有油輪及 運油
Faship Maritime Carriers Inc. (附註(d))	巴拿馬 一九八一年五月十五日	1,200股每股 面值1美元	50%	擁有及 出租貨船

附註：

- (a) 由於在其各自註冊成立地點註冊成立的公司不受任何法定審核規定所限，故並無編製經審核財務報表。
- (b) 由於該公司於二零零六年十一月二十四日註冊成立，故並無編製經審核財務報表。
- (c) 該等公司於有關期間的財務報表經羅兵咸永道會計師事務所審核。

(d) 下列附屬公司及共同控制實體的財務報表經其他執業會計師審核：

公司名稱	截至下列日期止年度	核數師名稱
Sinotrans Agencies (S) Pte Ltd.	二零零四年、二零零五年及 二零零六年十二月三十一日	J B Chua & Co., 新加坡執業會計師
Faship Maritime Carriers Inc.	二零零四年、二零零五年及 二零零六年十二月三十一日	C.Y. Yau & Company, 執業會計師

由 貴公司直接持有

29 結算日後事項

於二零零七年六月三十日後直至本報告刊發日期，發生下列事件：

- (a) 於二零零七年六月三十日後直至本報告刊發日期，貴集團已完成有關籌備 貴公司股份在聯交所主板上市的重組，有關詳情載於本報告第II節附註1(a)。此外，除外公司(附註1(b)(i))於有關期間與 貴集團旗下各其他公司從事相同業務並受共同控制及管理，於二零零七年六月三十日的賬面淨值合共為13,373,000美元的資產及負債乃反映為向中國外運集團作出的視作分派。
- (b) 根據於二零零七年九月十四日舉行的股東大會的決議案，貴公司股東議決向Sinotrans Shipping (Holdings) Limited分派每股12.5美元，合共250,000,000美元的特別股息。
- (c) 於二零零七年九月二十日，貴集團與兩家商業銀行簽訂貸款協議，據此 貴集團已獲授400,000,000美元的定期貸款融資。該等貸款以 貴集團若干貨船作抵押，按六個月倫敦銀行同業拆息加0.30%至0.52%的年利率計息，且還款期為貸款協議或貸款提取日期(如適用)之後一至三年。於本報告日期，已提取380,000,000美元的貸款用於償還最終控股公司貸款及支付應付關連人士款項。
- (d) 於二零零七年十月十五日，貴集團與一名第三方訂立四份約務更替協議，據此，貴集團承擔該名第三方與中國一家造船廠於二零零六年十二月七日訂立的四艘乾散貨船造船合約中該名第三方的所有權利、責任及負債。根據造船合約，建造該等貨船的總代價為127,600,000美元，而預期該等貨船將於二零一零年前交付。
- (e) 於二零零七年十月三十一日，董事會批准本公司的購股權計劃。董事會可根據購股權計劃向本集團僱員、董事或非執行董事授出購股權。截至本報告日期，概無授出任何購股權。

30 最終控股公司

貴公司董事視於中國成立的中國對外貿易運輸(集團)總公司為 貴公司的最終控股公司。

III. 結算日後財務報表

概無編製 貴公司或 貴集團現時旗下任何公司於二零零七年六月三十日後任何期間的經審核財務報表。除本報告所披露者外， 貴集團概無宣派、作出或派付於二零零七年六月三十日後任何期間的股息或分派。

此致

中外運航運有限公司
列位董事

中銀國際亞洲有限公司
瑞士銀行 台照

羅兵咸永道會計師事務所
香港執業會計師
謹啟

二零零七年十一月十二日

本附錄所載的資料，並不屬於本招股章程附錄一所載由本公司申報會計師羅兵咸永道會計師事務所(香港執業會計師)所編製的會計師報告的一部分，載入本招股章程僅供參考。

A. 未經審核備考經調整有形資產淨值報表

以下乃以下文所載附註為基準而編製的本集團未經審核備考經調整有形資產淨值報表，旨在用作說明全球發售的影響，猶如全球發售已於二零零七年六月三十日進行。

本未經審核備考經調整有形資產淨值報表僅為說明用途而編製，且基於其假定性質，未必能真實反映倘全球發售已於二零零七年六月三十日或任何未來日期完成後本集團的財務狀況。

	於二零零七年 六月三十日 本公司				
	權益持有人 應佔本集團 經審核合併 有形資產淨值 千美元 (附註1)	全球 發售的 估計所得 款項淨額 千美元 (附註2)	未經審核 備考經 調整有形 資產淨值 千美元	未經審核 備考經調整 每股有形 資產淨值 美元 (附註3)	未經審核 備考經調整 每股有形 資產淨值 港元 (附註3)
按發售價每股 7.18港元計算	465,130	1,245,263	1,710,393	0.43	3.34
按發售價每股 8.18港元計算	465,130	1,420,246	1,885,376	0.47	3.68

附註：

1. 本公司權益持有人於二零零七年六月三十日應佔本集團經審核合併有形資產淨值乃摘錄自本招股章程附錄一所載的會計師報告。
2. 全球發售的估計所得款項淨額乃分別根據所示發售價每股7.18港元及8.18港元，經扣除本公司應付的包銷費用(不包括可能支付予聯席全球協調人的任何獎勵費)及其他相關開支後，並無計及因超額配股權獲行使而可能須予發行的任何股份或根據購股權計劃可能授出的購股權獲行使而可能須予發行的任何股份。我們可能支付聯席全球協調人最多至總發售股份的發售價1.25%的酌情獎勵費。倘我們決定支付有關獎勵費，未經審核備考經調整有形資產淨值及未經審核備考經調整每股有形資產淨值將會減少。

3. 未經審核備考經調整每股有形資產淨值乃經作出上文附註2所述的調整，按已發行4,000,000,000股股份(假設全球發售已於二零零七年六月三十日完成，但並無計及因超額配股權獲行使而可予發行的任何股份或根據購股權計劃可能授出的購股權獲行使而可予發行的任何股份)計算得出。
4. 根據於二零零七年九月十四日舉行的股東大會的決議案，本公司股東議決向Sinotrans Shipping (Holdings) Limited分派每股12.5美元，合共250,000,000美元的特別股息。未經審核備考經調整有形資產淨值及未經審核備考經調整每股有形資產淨值並未計及此項特別股息的影響。於計及上述特別股息後，本集團的未經審核備考經調整有形資產淨值及未經審核備考經調整每股有形資產淨值將會減少。
5. 由於除外公司區別於本集團(詳情載於本招股章程附錄一會計師報告第II節附註1(b)(i))，除外公司於二零零七年六月三十日總賬面淨值為13,373,000美元的資產及負債於二零零七年九月十三日被視為向中國外運集團公司所作的分派。未經審核備考經調整有形資產淨值及未經審核備考經調整每股有形資產淨值並未計及此項視作分派的影響。於計及上述視作分派後，本集團的未經審核備考經調整有形資產淨值及未經審核備考經調整每股有形資產淨值將會減少。
6. 於二零零七年九月三十日，本集團的物業權益已由西門(遠東)有限公司(獨立物業估值師)進行重估，有關的物業估值報告載列於附錄四—物業估值。重估盈餘淨額(即物業權益市值超出其賬面值的差額約為1,450,000美元)。該等重估盈餘並無包括在本集團於二零零七年六月三十日的合併財務資料內，亦不會包括在本集團截至二零零七年十二月三十一日止年度的綜合財務報表中。上述備考調整並無計及上述的重估盈餘。倘物業按該等估值呈列，則會在本集團的收益表扣除額外折舊每年19,000美元。
7. 並無作出調整以反映本集團於二零零七年六月三十日後所進行的任何貿易業績或其他交易。
8. 就本未經審核備考經調整有形資產淨值報表而言，以港元呈列的金額已按匯率7.8港元兌1美元折算為美元。

B. 未經審核備考預測每股盈利

以下乃以下文所載附註為基準而編製的未經審核備考預測每股盈利，旨在用作說明全球發售的影響，猶如全球發售已於二零零七年一月一日進行。本未經審核備考預測每股盈利僅為說明用途而編製，且基於其假定性質，未必能真實反映倘全球發售已於二零零七年一月一日或任何未來日期完成後本集團的財政業績。

截至二零零七年十二月三十一日止年度

預測溢利(附註1) 不少於126,000,000美元
(約983,000,000港元)

未經審核備考預測每股盈利(附註2) 約0.03美元(約0.25港元)

附註：

- (1) 截至二零零七年十二月三十一日止年度預測溢利，乃根據截至二零零七年六月三十日止六個月的經審核合併業績、根據截至二零零七年九月三十日止三個月管理賬目計算的未經審核綜合業績及本招股章程「財務資料－溢利預測」一節所載截至二零零七年十二月三十一日止餘下三個月的綜合業績預測編製。編製上述溢利預測的基準及假設載於本招股章程附錄三。
- (2) 未經審核備考預測每股盈利乃根據截至二零零七年十二月三十一日止年度預測溢利計算，假設本公司已於二零零七年一月一日在聯交所上市及整個年度內已發行合共 4,000,000,000 股股份。上述計算乃假設超額配股權不獲行使及並無計及根據購股權計劃可能授出的購股權獲行使而可能發行的任何股份。

C. 申報會計師就未經審核備考財務資料發出的報告

以下為羅兵咸永道會計師事務所(香港執業會計師)就未經審核備考財務資料所發出的報告全文，以供載入本招股章程內。



羅兵咸永道會計師事務所

羅兵咸永道會計師事務所
香港中環
太子大廈廿二樓

未經審核備考財務資料的申報會計師報告 致中外運航運有限公司董事

本所謹就中外運航運有限公司(「貴公司」)就建議在香港聯合交易所有限公司主板首次公开发售 貴公司股份而於二零零七年十一月十二日刊發的招股章程(「招股章程」)中附錄二第II-1至第II-3頁標題為「未經審核備考經調整有形資產淨值報表」及「未經審核備考預測每股盈利」(「未經審核備考財務資料」)內所載有關 貴公司及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的未經審核備考財務資料作出報告。未經審核備考財務資料由 貴公司董事編製，僅供說明用途，以提供資料說明首次公開招股建議對 貴集團的相關財務資料可能造成的影響。未經審核備考財務資料的編製基準載於招股章程第II-1至第II-3頁。

貴公司董事與申報會計師各自的責任

貴公司董事須對根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)第4.29條並參考由香港會計師公會(「會計師公會」)頒佈的會計指引第7號「編製備考財務資料以載入投資通函內」而編製未經審核備考財務資料負上全責。

本所的責任是根據上市規則第4.29(7)條的規定，就未經審核備考財務資料表達意見並向 閣下報告。對於就編製未經審核備考財務資料所採用的任何財務資料而由本所在過往發出的任何報告，除於報告發出日期對該等報告的發出對象所負的責任外，本所概不承擔任何責任。

意見的基礎

本所是根據會計師公會頒佈的香港投資通函報告聘用協定準則300「投資通函中的備考財務資料的會計師報告」執行工作。本所的工作並不涉及對任何相關財務資料進行獨立查

閱，而主要工作包括將 貴集團於二零零七年六月三十日的經審核合併淨資產及截至二零零七年十二月三十一日止年度未經審核預測溢利，分別與招股章程附錄一所載的會計師報告及招股章程「財務資料」一節所載的溢利預測作出比較，考慮調整的支持憑證，及與 貴公司董事討論未經審核備考財務資料。

本所在策劃和進行工作時，均以取得本所認為必需的資料和解釋為目標，以便獲得充份憑證，就未經審核備考財務資料已由 貴公司董事按照所述基準適當編製、該基準與 貴集團的會計政策貫徹一致、且調整就根據上市規則第4.29(1)條披露的未經審核備考財務資料而言是適當的，作出合理的確定。

本所的工作並非按照美國審計準則或其他準則及一般公認慣例或美國上市公司會計監察委員會的審核準則進行，故不應對本所的工作猶如已根據該等準則和慣例進行般依賴。

未經審核備考財務資料是根據 貴公司董事的判斷和假設編製，僅供說明用途，而基於其假設性質，並不提供保證或顯示任何事項將於未來發生，亦未必能反映：

- 貴集團於二零零七年六月三十日或任何未來日期的財務狀況，或
- 貴集團截至二零零七年十二月三十一日止年度或任何未來期間的每股盈利。

意見

本所認為：

- (a) 未經審核備考財務資料已由 貴公司董事按照所述基準適當編製；
- (b) 該基準與 貴集團的會計政策一致；及
- (c) 就根據上市規則第4.29(1)條所披露的未經審核備考財務資料而言，該等調整乃屬適當。

羅兵咸永道會計師事務所
執業會計師

香港，二零零七年十一月十二日

截至二零零七年十二月三十一日止年度預測溢利，載於本招股章程「財務資料」一節「溢利預測」一段。

A. 基準及假設

我們的董事已根據本集團截至二零零七年六月三十日止六個月的經審核合併業績、根據截至二零零七年九月三十日止三個月的管理賬目計算的本集團未經審核合併業績及本集團截至二零零七年十二月三十一日止餘下三個月的綜合業績預測，編製截至二零零七年十二月三十一日止年度的預測溢利。溢利預測乃以在各重大方面符合載於本招股章程附錄一會計師報告第II節附註2所載我們現時採納的會計政策為基準而編製。

我們的董事編製溢利預測時作出下列主要假設：

- (i) 中國、香港或本集團經營業務所在的任何國家或本集團公司註冊成立或註冊所在國家的現有政治、法律（包括法例、規章或規則的變動）、財政或經濟環境並無重大變動；
- (ii) 本集團經營業務所在的任何國家或本集團公司註冊成立或註冊所在國家的稅基或稅率並無出現重大變動；
- (iii) 並無任何董事控制範圍以外的政府行動或工業糾紛，足以對本集團業務及業績有重大不利影響；
- (iv) 通脹率、利率或外幣匯率與現行者比較並無重大不利變動。

B. 函件

以下為羅兵咸永道會計師事務所(香港執業會計師)及聯席保薦人就截至二零零七年十二月三十一日止年度的預測溢利發出的函件全文。

(a) 羅兵咸永道會計師事務所發出的函件



羅兵咸永道會計師事務所

羅兵咸永道會計師事務所
香港中環
太子大廈廿二樓

敬啟者：

本所已審閱得出中外運航運有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)於二零零七年十一月十二日刊發的招股章程(「招股章程」)「財務資料」一節「溢利預測」分節所載截至二零零七年十二月三十一日止年度的 貴公司溢利預測(「溢利預測」)時所採納的計算方法及會計政策。

本所乃根據香港會計師公會頒佈的核數指引第3.341號「有關溢利預測的會計師報告」執行工作。

貴公司董事已根據 貴集團截至二零零七年六月三十日止六個月的經審核合併業績、根據截至二零零七年九月三十日止三個月的管理賬目計算的未經審核綜合業績及截至二零零七年十二月三十一日止餘下三個月的綜合業績預測，並以現時 貴集團架構於截至二零零七年十二月三十一日止整個財政年度一直存在為基準編製溢利預測，而 貴公司董事須就此負上全責。

本所認為，就有關計算方法及會計政策而言，溢利預測已根據招股章程第III-1頁所載由貴公司董事作出的基準及假設妥為編製，而其呈報基準在所有重大方面均與貴集團現時採納的會計政策一致，該等會計政策載於本所於二零零七年十一月十二日發出的會計師報告(全文載於招股章程附錄一)第II節附註2中。

此致

中外運航運有限公司
列位董事

中銀國際亞洲有限公司
瑞士銀行 台照

羅兵咸永道會計師事務所
香港執業會計師
謹啟

二零零七年十一月十二日

(b) 聯席保薦人發出的函件



敬啟者：

吾等謹此提述中外運航運有限公司（「貴公司」）於二零零七年十一月十二日刊發的招股章程「財務資料」一節「溢利預測」分節所載 貴公司及其附屬公司（統稱為「貴集團」）截至二零零七年十二月三十一日止年度的預測溢利（「溢利預測」）。

貴公司董事根據截至二零零七年六月三十日止六個月的經審核合併業績、根據截至二零零七年九月三十日止三個月的管理賬目計算的未經審核合併業績及截至二零零七年十二月三十一日止餘下三個月的綜合業績預測編製溢利預測，而 貴公司董事須就此負全責。

吾等已與 閣下討論編製溢利預測時所採納的基準及假設。吾等亦已考慮羅兵咸永道會計師事務所就作出溢利預測所依據的會計政策及計算方法而於二零零七年十一月十二日致 閣下及吾等的函件。

基於包含溢利預測在內的資料以及 閣下採納、並經羅兵咸永道會計師事務所審閱的會計政策及計算方法，吾等認為溢利預測乃經審慎周詳查詢後始行作出，而 閣下身為貴公司董事須對此負全責。

此致

香港
灣仔
港灣道23號
鷹君中心
21樓
中外運航運有限公司
列位董事 台照

代表
中銀國際亞洲有限公司
企業融資部董事總經理
黃明華
謹啟

代表
中銀國際亞洲有限公司
執行董事
張亦衛
謹啟

代表
瑞士銀行
董事總經理
Heidi Yang
謹啟

代表
瑞士銀行
董事
Johnson Ngie
謹啟

二零零七年十一月十二日

以下為獨立估值師西門(遠東)有限公司就其對本集團的物業權益於二零零七年九月三十日進行估值而發出的函件、估值概要及估值證書全文，以供載入本招股章程。



企業估值及顧問
www.sallmanns.com

西
門

香港灣仔
駱克道188號
兆安中心22樓
電話: (852) 2169 6000
傳真: (852) 2528 5079

敬啟者：

吾等遵照閣下的指示，對中外運航運有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱為「貴集團」)在香港、加拿大及新加坡擁有權益的物業進行估值。吾等確認曾視察、作出有關查詢及調查，並取得吾等認為必要的其他資料，以便向閣下提供吾等對該等物業權益於二零零七年九月三十日(「估值日」)的資本值的意見。

吾等對物業權益的估值，乃指市場價值。所謂市場價值，就吾等所下定義而言，乃指「在進行適當的市場推廣後，由自願買方及自願賣方於估值日達成物業交易的公平交易估計金額，而雙方乃在知情、審慎及不受脅迫的情況下自願進行交易」。

吾等採用直接比較法對位於加拿大的第一類物業權益進行估值，假設物業權益在其現況下即時交吉出售，及參考有關市場上可資比較的銷售交易。

第二類至第四類貴集團租用的物業權益屬短期租用性質、不得轉讓或分租，又或缺乏可觀租金溢利，因此吾等並無賦予其任何商業價值。

吾等於估值時乃假設賣方在市場出售該等物業權益時，並無憑藉遞延條款合約、售後租回、合資經營、管理協議或任何類似安排，以致影響該等物業權益的價值。

吾等於估值時並無考慮該等物業權益所欠負的任何抵押、按揭或債項，亦無考慮在出售成交時可能承擔的任何開支或稅項。除另有說明外，吾等假設該等物業概無附帶任何可影響價值的繁重產權負擔、限制及支銷。

在對物業權益進行估值時，吾等已遵從香港聯合交易所有限公司頒佈的《證券上市規則》第五章及第12項應用指引所載的一切規定、皇家特許測量師學會出版的《皇家特許測量師學會估價及估值準則》(二零零三年五月第五版)及香港測量師學會出版的《香港測量師學會物業估值準則》(二零零五年一月第一版)內的一切規定。

吾等在頗大程度上依賴 貴集團提供的資料，亦接納 貴集團有關年期、規劃批覆、法定通告、地役權、佔用詳情、出租及一切其他相關事宜的意見。

吾等並未獲提供有關物業權益的業權文件副本，並已在香港土地註冊處、Lower Mainland Land Title Office of Land Title and Survey Authority of British Columbia (「土地業權辦事處」)及Land Titles Authority of Singapore進行查冊。然而，吾等並未查閱文件正本，以核實有關所有權或核定有否任何修訂。

吾等並無進行詳細實地量度，以核實該等物業的地盤面積是否準確，但已假設吾等所獲文件及正式地盤圖則所列的地盤面積均屬正確。所有文件及合約僅供參考，而所有尺寸、量度及面積均為約數。吾等並無進行實地量度。

吾等曾視察該等物業的外部，並在可能情況下視察其內部。然而，吾等並無進行任何結構測量，惟在視察過程中並無發現任何嚴重損壞。然而，吾等未能確定該等物業是否確無腐朽、蟲蛀或任何其他結構損壞。吾等亦無測試任何樓宇設施。

吾等並無理由懷疑 貴集團向吾等提供的資料的真實性及準確性。吾等亦已徵求並獲 貴集團確認，其所提供資料並無遺漏任何重大事項。吾等認為吾等已獲足夠資料以達致知情意見，且並無理由懷疑 貴集團隱瞞任何重要資料。

除另有說明外，本報告內所列金額均以港元(「港元」)為單位。如有需要，吾等在估值時採用的匯率約為1港元兌0.13加拿大元(「加拿大元」)及1港元兌0.19新加坡元(「新加坡元」)，與於估值日適用之匯率相若。

吾等的估值概要如下，並隨函附奉估值證書。

此致

香港
灣仔
港灣道23號
鷹君中心
21樓
中外運航運有限公司
董事會 台照

代表
西門(遠東)有限公司
董事
彭樂賢
B.Sc. FRICS FHKIS
謹啟

二零零七年十一月十二日

附註：彭樂賢為特許測量師，在中國物業估值方面擁有二十四年經驗，而對香港、英國、加拿大及亞太區物業估值方面則有二十七年經驗。

估值概要

第一類－貴集團在加拿大持有及佔用的物業權益

編號	物業	於二零零七年 九月三十日 現況下的資本值 港元
1.	Units 210, 211, 310 and 311 1924 Comox Street Vancouver BC Canada	12,700,000 (1,650,000加拿大元)
		小計：
		<u>12,700,000</u>

第二類－貴集團在香港租賃及佔用的物業權益

編號	物業	於二零零七年 九月三十日 現況下的資本值 港元
2.	香港 北角 長康街12號 嘉安苑 22樓B室	無商業價值
3.	香港 灣仔 柯布連道2號 修頓花園 42樓05室	無商業價值
4.	香港 北角 丹拿道18號 丹拿花園第4座 13樓F室	無商業價值
5.	香港 灣仔 柯布連道2號 修頓花園 20樓12室	無商業價值

第三類－貴集團在加拿大租賃及佔用的物業權益

編號	物業	於二零零七年 九月三十日 現況下的資本值 港元
11.	Suite 1580 Harbour Center 555 West Hastings Street Vancouver BC V6B 4N5 Canada	無商業價值

	小計：	無
		=====

第四類－貴集團在新加坡租賃及佔用的物業權益

編號	物業	於二零零七年 九月三十日 現況下的資本值 港元
12.	Unit 10 on 9th Floor Chinatown Point 133 New Bridge Road Singapore	無商業價值
13.	Unit 06 on 5th Floor Cargo Agents Building C Singapore Changi Airport Singapore	無商業價值

	小計：	無
		=====
	總計：	12,700,000
		=====

估值證書

第一類－貴集團在加拿大持有及佔用的物業權益

物業	概況及年期	佔用詳情	於二零零七年 九月三十日 現況下的資本值 港元
1. Units 210, 211, 310 and 311 1924 Comox Street Vancouver BC Canada	該物業包括一幢約於一九八七年 落成的4層高住宅大樓2樓及3樓的 4個住宅單位。 該物業的總面積約為294.4平方米 (3,169平方呎)。	該物業現由 貴集 團佔用作員工宿 舍。	12,700,000 (1,650,000 加拿大元)

該物業的面積明細表載列如下：

單位	面積
210	74.7平方米 (804平方呎)
211	73.0平方米 (786平方呎)
310	74.6平方米 (803平方呎)
311	72.1平方米 (776平方呎)
總計：	294.4平方米 (3,169平方呎)

附註：

1. 根據最近在土地業權辦事處進行的業權查冊，該物業的註冊業主是 貴公司的全資附屬公司 Sinotrans Canada Inc.，業權編號為BH68057、BH68058、BH68059及BH68060。

估值證書

第二類－貴集團在香港租賃及佔用的物業權益

物業	概況及年期	佔用詳情	於二零零七年 九月三十日 現況下的資本值 港元
2. 香港 北角 長康街12號 嘉安苑 22樓B室	<p>該物業包括一幢約於一九八二年落成的26層高住宅大樓22樓的一個住宅單位。</p> <p>該物業的建築面積約為575平方呎。</p> <p>該物業乃向 貴集團的獨立第三方梁朱小妹租賃，租期由二零零七年九月一日起至二零零九年八月三十一日止，為期兩年，月租9,200港元，包括差餉及管理費。</p>	該物業現由 貴集團佔用作員工宿舍。	無商業價值
3. 香港 灣仔 柯布連道2號 修頓花園 42樓05室	<p>該物業包括一幢約於一九八八年落成的43層(及兩層地庫)高綜合大樓42樓的一個住宅單位。</p> <p>該物業的建築面積約為667平方呎(包括13平方呎窗台)。</p> <p>該物業乃向 貴集團的獨立第三方陳文堂及周妙玲租賃，租期由二零零七年五月十五日起至二零零九年五月十四日止，為期兩年，月租11,500港元，包括差餉及管理費。</p>	該物業現由 貴集團佔用作員工宿舍。	無商業價值

估值證書

物業	概況及年期	佔用詳情	於二零零七年 九月三十日 現況下的資本值 港元
4. 香港 北角 丹拿道18號 丹拿花園第4座 13樓F室	<p>該物業包括一幢約於一九九一年落成在四層商場／停車場之上的22層高住宅大樓13樓的一個住宅單位。</p> <p>該物業的建築面積約為641平方呎(包括16平方呎窗台及11平方呎花槽)。</p> <p>該物業乃向 貴集團的關連方中國外運物業(香港)有限公司租賃,租期由二零零六年一月一日起至二零零七年十二月三十一日止,為期兩年,月租7,700港元,包括差餉及管理費。</p>	該物業現由 貴集團佔用作員工宿舍。	無商業價值
5. 香港 灣仔 柯布連道2號 修頓花園 20樓12室	<p>該物業包括一幢約於一九八八年落成的43層(及兩層地庫)高綜合大樓20樓的一個住宅單位。</p> <p>該物業的建築面積約為548平方呎(包括13平方呎窗台)。</p> <p>該物業乃向 貴集團的獨立第三方Prime Bonus Enterprises Ltd.租賃,租期由二零零六年十二月二十八日起至二零零八年十二月二十七日止,為期兩年,月租9,500港元,包括差餉及管理費。</p>	該物業現由 貴集團佔用作員工宿舍。	無商業價值
6. 香港 灣仔 港灣道28號 灣景中心大廈 B座38樓4室	<p>該物業包括一幢約於一九七九年落成在四層商場(及一層地庫停車場)之上的38層高住宅大樓38樓的一個住宅單位。</p> <p>該物業的建築面積約為505平方呎。</p> <p>該物業乃向 貴集團的獨立第三方Orient Win Investments Ltd.租賃,租期由二零零七年一月十五日至二零零八年一月十四日止,為期一年,月租8,900港元,包括差餉及管理費。</p>	該物業現由 貴集團佔用作員工宿舍。	無商業價值

估值證書

物業	概況及年期	佔用詳情	於二零零七年 九月三十日 現況下的資本值 港元
7. 香港 灣仔 港灣道28號 灣景中心大廈 B座22樓4室	<p>該物業包括一幢約於一九七九年落成在四層商場(及一層地庫停車場)之上的38層高住宅大樓22樓的一個住宅單位。</p> <p>該物業的建築面積約為505平方呎。</p> <p>該物業乃向 貴集團的獨立第三方逸昌投資有限公司租賃，租期由二零零六年十二月十五日起至二零零七年十二月十四日止，為期一年，月租8,600港元，包括差餉及管理費。</p>	該物業現由 貴集團佔用作員工宿舍。	無商業價值
8. 香港 灣仔 太原街8號 海源中心 19樓D室	<p>該物業包括一幢約於一九九六年落成的25層高綜合大樓19樓的一個住宅單位。</p> <p>該物業的建築面積約為488平方呎(包括32平方呎窗台)。</p> <p>該物業乃向 貴集團的獨立第三方香草藝會有限公司租賃，由二零零七年四月二十二日起至二零零九年四月二十一日止，為期兩年，月租9,000港元，包括差餉及管理費。</p>	該物業現由 貴集團佔用作員工宿舍。	無商業價值

附註：

- 第8項物業受於土地註冊處註冊的一項衡平法按揭及一項按揭(備忘錄編號分別為UB6604249及UB6863210)所規限，兩項按揭的受益人均為中國銀行香港分行(現稱中國銀行(香港)有限公司)。業主尚未出示承按人就業主授出租賃協議而發出的相關同意書。

估值證書

物業	概況及年期	佔用詳情	於二零零七年 九月三十日 現況下的資本值 港元
9. 香港 灣仔 港灣道23號 鷹君中心 21樓一部分	<p>該物業包括一幢約於一九八三年落成的33層高(及兩層地庫停車場)商業大樓21樓的一部份。</p> <p>該物業的實用面積約為10,652平方呎。</p> <p>該物業乃向 貴集團的關聯方 Right Fast Development Ltd.租賃，租期由二零零七年一月一日起至二零零七年十二月三十一日止，月租275,000港元，包括差餉及管理費。有關租賃協議將自動延期12個月，除非其中一方向另一方發出不少於一個曆月的書面通知終止租賃。</p>	該物業現由 貴集團佔用作辦公用途。	無商業價值
10. 香港 灣仔 港灣道23號 鷹君中心 9樓06室	<p>該物業包括一幢約於一九八三年落成的33層高(及兩層地庫停車場)商業大樓9樓的一個辦公單位。</p> <p>該物業的建築面積約為1,815平方呎。</p> <p>該物業乃向 貴集團的獨立第三方滿億有限公司租賃，租期由二零零七年二月十五日起至二零零九年二月十四日止，為期兩年，月租57,450港元，不包括差餉及管理費。</p>	該物業現由 貴集團佔用作辦公用途。	無商業價值

附註：

1. 第9項物業的租賃協議已於土地註冊處註冊，備忘錄編號為07092502070018。

估值證書

第三類－貴集團在加拿大租賃及佔用的物業權益

物業	概況及年期	佔用詳情	於二零零七年 九月三十日 現況下的資本值 港元
11. Suite 1580 Harbour Center 555 West Hastings Street Vancouver BC V6B 4N5 Canada	<p>該物業包括一幢約於一九七七年落成的28層高辦公及零售大樓15樓的一個辦公單位。</p> <p>該物業的建築面積約為282.8平方米(3,044.06平方呎)。</p> <p>該物業乃向 貴集團的獨立第三方 Harbour Center Complex Limited (作為 Lord Realty Holdings Limited及 Privest Properties Limited的法定受託人) 租賃，租期由二零零七年九月一日起至二零一二年八月三十一日止，為期五年，月租7,074.41加拿大元(54,418.5港元)</p>	該物業現由 貴集團佔用作辦公用途。	無商業價值

附註：

1. 土地業權法令RSBC 1996第250章規定，任何年期超過三(3)年(包括任何延續)的租約必須向土地業權辦事處註冊，以得到土地業權法令的全面保障。然而，該租賃協議並未向土地業權辦事處註冊。

估值證書

第四類－貴集團在新加坡租賃及佔用的物業權益

物業	概況及年期	佔用詳情	於二零零七年 九月三十日 現況下的資本值 港元
12. Unit 10 on 9th Floor Chinatown Point 133 New Bridge Road Singapore	<p>該物業包括一幢約於一九九零年落成的25層高商業大樓9樓的一個辦公單位。</p> <p>該物業的建築面積約為100.98平方米(1,087平方呎)。</p> <p>該物業乃向 貴集團的獨立第三方城市屋業私人有限公司租賃，租期由二零零七年五月十六日起至二零零九年五月十五日止，為期兩年，月租4,680.6新加坡元(24,634.7港元)及每月服務費754.4新加坡元(3,970.5港元)，可選擇按將予協定的經修訂租金續期兩年。</p>	該物業現由 貴集團佔用作辦公用途。	無商業價值
13. Unit 06 on 5th Floor Cargo Agents Building C Singapore Changi Airport Singapore	<p>該物業包括一幢約於一九八八年落成的8層高辦公大樓5樓的一個辦公單位。</p> <p>該物業的內部面積約為57平方米(613.55平方呎)。</p> <p>該物業乃向 貴集團的獨立第三方新加坡民航局租賃，租期由二零零七年七月一日起至二零零九年六月三十日止，為期兩年，月租1,254新加坡元(6,600港元)，不包括每月機場服務費。</p>	該物業現由 貴集團佔用作辦公用途。	無商業價值

附註：

- 第13項物業的租賃協議規定，租戶須通知業主於租賃期內租戶股東的任何變動，而於訂立租約後轉讓租戶50%以上股權部分將被視為在未得業主事先批准下轉讓物業。租戶已通知業主租戶已於訂立租賃協議後進行企業重組，雖然業主尚未就上述租戶的企業重組向租戶發出相關批准。

以下的論述是根據香港稅務法就我們的經營及投資於股份的若干預期稅務責任概要。本論述並無涉及本公司的經營或投資於股份的所有可能的稅務責任。特別是，本論述並無提及根據國家、地方及其他(如香港以外)稅務法的稅務責任。因此，每位有意投資的人士應諮詢其稅務顧問有關投資於股份的稅務責任。本論述是基於本招股章程刊發日期現行的法律及有關詮釋而作出，而該等法律及有關詮釋均可能會變動。

香港稅項

股息稅

根據香港稅務局的現行慣例，我們所派付的股息毋須繳納香港稅項。

增值稅及利得稅

在香港，出售財產(如股份)的資本收益毋須繳稅。然而，對於在香港經營行業、專業或業務的人士從出售財產中獲得收益，如果該等收益產生自或源自在香港經營行業、專業或業務，則須按香港現行對公司徵收的稅率為17.5%及對個人徵收的最高稅率為16%繳納香港利得稅。在香港聯交所出售股份所得的收益將視為產生自或源自香港。因此，在香港經營交易業務或證券買賣的人士出售股份而獲得的交易收益須繳納香港利得稅。

印花稅

購買及出售股份的買方及賣方須於每次購買及出售時各自繳納香港印花稅。應付稅項乃按買賣雙方各自所轉讓股份的代價從價率0.1%或價值(倘為較高)計算。換言之，目前典型股份買賣交易所應付的印花稅合共為0.2%。此外，任何股份轉讓文據(如需要)將須繳納5.00港元的定額印花稅。倘買賣在香港股份登記處登記的股份的任何一方並非香港居民，且並無就成交單據繳付應繳的印花稅，則會基於轉讓文據(如有)徵收未繳的印花稅及其他應繳的有關稅項，而承讓人須繳納有關稅項。

遺產稅

香港的《2005年收入(取消遺產稅)條例》由二零零六年二月十一日起生效。根據該條例，於該日或之後身故的人士的遺產不再徵收遺產稅。於申請二零零六年二月十一日或之後身故的股份持有人的遺產時毋須繳付香港遺產稅及毋須就申請發出遺產承辦書遞交結清遺產稅的文件。

中國稅項

所得稅

於二零零七年三月十六日，全國人民代表大會頒佈新的企業所得稅法（「新企業所得稅法」），將於二零零八年一月一日起生效。根據新企業所得稅法，於中國境外成立且「實際管理機關」位於中國的企業被視為「居民企業」，一般須就其全球收入按統一稅率25%繳納企業所得稅。新企業所得稅法並無對「實際管理機關」下定義，一家企業的「實際管理機關」將在甚麼情況下被視為位於中國境內現時並不清晰。此外，儘管新企業所得稅法訂明「合資格居民企業」之間的股息收入屬獲豁免收入，惟怎樣才構成新企業所得稅法下的「合資格居民企業」並不清晰。然而，本公司將在可能情況下盡力避免被視為新企業所得稅法下的中國居民企業。

公司章程概要

本公司現時的公司章程乃於二零零七年十月三十一日獲有條件採納，惟須待本招股章程註冊後方可作實。以下是公司章則若干條文的概要：

股本變動

本公司可行使公司條例或任何其他條例不時賦予或准許的任何權力，以任何價格購買或以其他方式獲得其本身的股份及認股權證(包括任何可贖回股份)，或直接或間接地以借貸、擔保、提供證券或其他方式就任何人士購買或以其他方式獲得本公司任何股份或認股權證提供財政資助。倘本公司購買或以其他方式獲得其本身的股份或認股權證，本公司及董事會均毋須按比例或以任何其他特定方式向同類股份或認股權證的持有人或任何其他類別股份或認股權證的持有人或按照任何類別股份所賦予的股息或股本方面的權力選擇購回或以其他方式獲得股份或認股權證，惟任何該等購回或其他獲得方式或財政資助僅可根據香港聯交所或證監會不時頒佈並有效的任何相關規則或規例進行或提供，惟就購買可贖回股份而言，(i)並非透過股票市場或投標購買的股份不得超過某一最高價格(不論於一般情況下或就指定購買而言)，及(ii)倘若透過投標購買，則所有股東同樣有權參與投標。

不論當時的所有法定股份是否已經發行，亦不論當時所有已發行股份是否已繳足股款，本公司可隨時在股東大會以普通決議案增設新股份而增加股本，新股本的數額及所分成的股份個別數額均由有關決議案規定。

本公司可不時透過普通決議案：

- (i) 合併或分拆其所有或任何一部分的股本，使股份數目多於或少於現有股份數目；
- (ii) 註銷於決議案通過之日仍然未獲任何人士認購或同意認購的任何股份，並根據註銷的股份數目相應減少股本金額；及
- (iii) 根據公司條例的條文將全部或任何股份分拆為面值少於組織章程規定數額的股份。

本公司可不時透過特別決議案：

- (i) 根據公司條例的條文將股份分拆為不同類別股份；及
- (ii) 以任何獲准的形式及在遵守法律規定的所有條件下，削減其股本、任何資本贖回儲備金或股份溢價賬。

修訂股份權利

股份或任何類別股份(除非發行條款另有規定)附有的所有或任何特別權利(倘股本分為不同類別股份)，可在遵守公司條例的條文的情況下，經由不少於四分之三的該類已發行股份(或倘股本分為不同類別股份，則該類別已發行股份)面額持有人書面同意，或由股份持有人在股東大會或該類股份持有人另行召開的股東大會(倘股本分為不同類別股份)上通過特別決議案批准而進行修訂或撤銷。公司章程中關於股東大會的條文在作出必要的修正後，將同樣適用於所有另行召開的股東大會，惟大會所需的法定人數為最少兩位持有或受委代表該類已發行股份面值三分之一的人士；於續會上，持有該類股份的一名人士或其受委代表及任何親自或由受委代表出席的該類股份持有人可要求投票表決。

股份轉讓

所有股份的轉讓須使用通用格式或董事會接受的其他格式的轉讓文據，並僅可親筆簽署。倘轉讓人或承讓人為認可結算所或其代理人，則可親筆簽署或機印簽署或以董事會議決的其他方式簽署。所有轉讓文據必須交至本公司的註冊辦事處或董事會指定的其他地點。股份的轉讓文據須由轉讓人及承讓人雙方或其代表簽署。在承讓人的姓名載入相關名冊之前，轉讓人仍被視為股份持有人。

董事會可全權酌情拒絕就任何未繳足股份轉讓予其不批准的人士或根據任何僱員股份獎勵計劃發行而轉讓限制仍然生效的任何股份轉讓辦理登記，而毋須給予任何理由，亦可拒絕登記任何轉讓股份予超過四名聯名持有人或轉讓任何本公司擁有留置權的未繳足股份。董事會亦可拒絕承認任何股份轉讓文據，除非：

- (i) 本公司就股份轉讓收取2.50港元(或根據香港聯交所規定的規則可能不時准許的較高數額)或董事會可能不時要求的較少金額；

- (ii) 轉讓文據附有相關股票及董事會合理要求的其他證明，以證明轉讓人擁有轉讓權；
- (iii) 轉讓文據僅涉及一類股份；
- (iv) 有關股份未附有本公司可行使的留置權；及
- (v) 轉讓文據已經繳足印花稅。

未繳足股份不得轉讓予未成年人士或精神不健全或其他法律上無行為能力的人士。

於股東大會上投票

除任何類別股份當時附有的任何有關表決的任何特別權利、特權或限制另有規定外，於任何股東大會上如以舉手方式表決，本公司每位親自出席的個別股東(或若股東為公司，則為按照公司條例第115條正式獲授權的每位代表)可投一票，如以投票方式表決，每位親自出席的股東或受委代表(或若股東為公司，則其正式獲授權代表)，可就其作為持有人的每股繳足或入賬列作繳足股份投一票(惟就前述目的而言，在催繳前或分期就股份繳足或入賬列作繳足的金額將不被視作股份的繳足股款)。

屬證券及期貨條例所指的認可結算所的股東，可授權彼等認為合適的人士於本公司任何會議或本公司任何類別股東的任何股東會議作為其代表。倘股東授權多於一位代表，授權書須列明每位獲授權人士所代表的股份數目及類別。獲授權人士代表上述認可結算所，彼等所擁有的權力等同於該結算所(或其代理人)作為本公司個人股東可行使的權力。

倘任何股東根據上市規則須放棄就某項決議案表決，或被限制就某項決議案只可投贊成票或只可投反對票，則該股東或其代表人在違反該規定或限制下作出的投票不得計算在內。

要求以投票方式表決的程序

於任何股東大會上，任何提呈大會表決的決議案須以舉手方式表決，除非以下人士(在宣佈以舉手方式表決所得結果時或之前，或於撤回任何其他以投票方式表決的要求時)要求以投票方式表決：

- (a) 大會主席；
- (b) 最少三名親自出席或由受委代表出席及當時有權於會上投票的股東；

- (c) 任何一位或多位佔全體有權於會上投票的股東投票權總額不少於十分一的股東，不論是親自或由其受委代表出席；或
- (d) 任何一位或多位持有獲賦予權利於會上投票的本公司股份的股東，彼等須已繳足該等股份的股款，而實繳股款總額不少於全部獲賦予該項權利的股份實繳股款總額十分一，不論是親自或由其受委代表出席。

董事資格

董事毋須持有任何資格股份。任何人士不會只因已屆某一年齡而須退任董事職位或失去重選或重獲委任為董事的資格，或失去獲委任為董事的資格。

借貸權力

董事會可不時酌情行使本公司的全部權力為本公司籌集、借貸或擔保償付任何一筆或多筆資金，及將本公司全部或部分業務、財產及未催繳資本按揭或抵押。董事會可透過其認為在各方面均合適的方式、條款和條件籌集或擔保償付或償還該等資金，特別是以發行本公司的債權證、債券股證、債券或其他證券的方式(不論直接地或以作為本公司或任何第三方的任何債項、負債或債務的附屬抵押品方式)來籌集或擔保償付或償還。

董事酬金及退休金

董事有權收取服務酬金，數額由本公司不時於股東大會上釐定；除經投票通過的決議案另有規定者外，此項酬金乃按照董事會同意的比例及方式分派予各董事，如董事會未能達成分派協議，則由各董事平分，惟此情況下任何董事任職時間不足整段有關酬金支付期間者，僅可按任職時間比例收取酬金。除支付董事袍金以外，上述分派方式不適用於在本公司擔任任何受薪職務或職位的董事。董事亦有權就執行董事職務時支付的一切合理的旅費、酒店及其他開支得到償付，包括往返出席董事會會議、委員會會議或股東大會或其他為本公司事務或履行董事職責而支付的費用。倘任何董事應本公司要求向本公司提供任何特殊或額外服務，則董事會可向其支付特別酬金。上述特別酬金可以薪金、佣金或溢利分享或其他方式支付予該董事，作為其擔任董事一般酬金外的額外報酬或代替其一般酬金。

儘管有上述規定，但常務董事、聯席常務董事、副常務董事、其他執行董事或兼任本公司其他管理職務的董事的酬金將不時由董事會決定，可以薪金、佣金、溢利分享或其他方式(可兼用上述所有或其中任何一種方式)支付，該等人士可同時享有董事會不時決定的其他福利(包括退休金及／或約滿酬金及／或退休時得到的其他福利)和津貼。上述酬金乃其擔任董事所得一般報酬之外的額外酬金。

董事會可為本公司或其任何附屬公司或與本公司或其任何附屬公司結盟或聯營的任何公司的任何現職或前任僱員或服務上述公司的人士或本公司或任何上述公司的任何現職或前任董事或高級職員(有關董事或高級職員須於本公司或上述其他公司擔任或曾經擔任受薪職務或職位)，及上述任何人士的妻子、鰥寡、家人及受供養人士設立及維持或安排設立及維持任何供款或非供款式養老金或退休金或給予或安排給予任何該等人士捐款、約滿酬金、退休金、津貼或薪金，並可為任何該等人士的保險作出供款。擔任任何此等職務或職位的任何董事均有權參與及為本身的利益保留任何此等捐款、約滿酬金、退休金、津貼或薪金。

董事的利益

根據公司條例，任何董事或擬委任董事或候任董事概不應因其職位而失去與本公司訂立合約的資格(不論任何職位或獲利崗位的任期或身為賣方、買方或以任何其他方式)，而任何董事在其中以任何方式擁有權益的任何該等合約或任何其他合約或安排亦不應因此而撤銷；參加訂約或擁有此利益的任何董事亦毋須因其董事職位或由此而建立的受託關係而向本公司或成員交代其由任何此等合約或安排所獲得的酬金、溢利或其他利益。惟倘董事知悉其於合約或安排中擁有任何利益(不論直接或間接)，彼等須於首次考慮訂立該等合約或安排的董事會會議上披露其於該等合約或安排中的利益性質；或，在任何其他情況下，董事須於知悉其於合約或安排中擁有的利益後的首次董事會會議上披露其利益性質。

董事不得就其本身或其聯繫人在其中擁有重大利益的任何合約或安排或建議在董事會上投票，也不會計入法定人數。董事所投的票亦不會被計算。然而，此一禁止規定不適用於：

- (i) 以下其中一種情況：(a)因應本公司或其任何附屬公司的要求或為彼等的利益，該等董事就借出的款項或所產生或承擔的責任向董事或其聯繫人提供任何抵押品或賠償，或(b)就本公司或其任何附屬公司的債項或債務向第三方提供任何抵押品或賠償，而董事或其聯繫人透過擔保或賠償或提供抵押品就該等債項或債務單獨或共同承擔全部或部分責任；

- (ii) 任何有關提呈發售本公司或本公司可能發起或擁有權益的任何其他公司的股份或債權證或其他證券以供認購或購買的建議，或上述公司提呈發售股份或債權證或其他證券，而董事或其聯繫人因參與售股建議的包銷或分包而擁有或將擁有權益；
- (iii) 任何涉及董事或其聯繫人在其中擁有權益的任何其他公司的建議。彼等僅以高級職員或行政人員或股東身份或因擁有該公司股份的實益權益而直接或間接擁有權益，而該董事及其任何聯繫人的總實益權益少於該公司(或彼等從中獲得利益的任何第三方公司)任何類別已發行股份或投票權的5%；
- (iv) 涉及本公司或其附屬公司員工利益的任何建議或安排，包括(a)採納、修訂或執行董事或其聯繫人可能從中獲益的任何僱員購股計劃或股份獎勵計劃或購股權計劃，或(b)採納、修訂或執行退休金或退休、身故或傷殘福利計劃，該等計劃與本公司或其任何附屬公司的董事、董事的聯繫人及僱員有關，而並無授予任何董事或其聯繫人任何與該等計劃或基金有關的人士一般未獲的特權或好處；及
- (v) 董事或其聯繫人僅因擁有本公司股份、債券或其他證券的權益而與本公司股份、債券或其他證券的其他持有人以相同方式擁有其中的權益的任何合約或安排。

董事可於在職期間兼任本公司任何其他獲利職位或崗位(惟不可擔任本公司的核數師)，任期及條款由董事會釐定，並可就此收取額外酬勞(不論以薪金、佣金、溢利分享或其他方式支付)，此乃由董事會釐定。董事亦可擔任由本公司發起的任何公司或本公司擁有權益的任何其他公司的董事或高級人員或擁有該等公司的權益，而毋須就在該等其他公司兼任董事、高級人員或於該等公司擁有權益而收取的酬金、溢利或其他利益向本公司或成員交代。董事會亦可按其認為完全適當的方式，行使本公司所持有或擁有任何其他公司股份所賦予的投票權，包括投票通過任何決議案贊成委任董事或彼等中任何人士為該等其他公司的董事或高級人員或投票贊成向該等其他公司董事或高級職員支付酬金或向彼等支付酬金。

董事不得就董事會上有關其本身獲委任擔任本公司或本公司擁有權益的任何其他公司的任何獲利職位或崗位的任何決議案投票(包括其委任條款或終止職務的安排或改動)，也不得計入法定人數。

股息

除以本公司溢利支付股息外，概不得從其他方面支付任何股息。股息概不附帶利息。

在不抵觸任何人士憑股份所附有股息方面的特別權利而享有的權利(如有)下，所有股息將按照須就股份支付股息的該等股份所繳付或入賬列作繳足的款額而宣派及派付，惟在催繳股款之前就股份繳足或入賬列作繳足的款額，就此而言，概不會視為就股份所繳足的款額。董事會可就本公司享有留置權的股份保留任何應付股息或其他款項，亦可就清償或履行附有留置權的債項、負債或協定保留任何應付股息或其他款項。董事會可從任何應付予任何股東的股息或紅利中，扣除該股東由於催繳股款、分期或其他原因而應於現時繳付予本公司的所有款項(如有)。

就董事會或本公司已於股東大會上議決派付或宣派的任何股息而言，董事會可繼而議決(a)配發已入賬列作繳足的股份以派付全部或部分股息，基準為就此配發的股份須與承配人已經持有的股份屬同一類別，惟有權獲派股息的股東有權選擇收取該等現金股息(或其部分)，以代替配股，或(b)有權收取該等股息的股東，有權選擇獲配發已入賬列作繳足的股份，以代替收取全部或董事會認為適當的部分股息，基準為就此配發的股份須與承配人已經持有的股份屬同一類別。本公司可按照董事會的推薦意見，透過特別決議案議決本公司以配發已入賬列作繳足股份的形式全數支付任何特定股息，而不授予股東任何權利選擇以現金收取該等股息代替有關股份配發。

倘董事會或本公司已於股東大會上議決派付或宣派股息，則董事會可繼而議決以分派任何種類的指定資產而支付全部或部分該等股息，尤其是本公司或任何其他公司的繳足股份、債券或可認購證券的認股權證，或是在授予或沒有授予股東權利選擇以現金收取該等股息的情況下以其中一種或多種方式支付股息。

就於宣派後一年仍未獲領取的所有股息或紅利而言，董事會可為本公司利益而將該等股息或紅利用作投資或其他用途，直至該等股息或紅利獲領取為止，而本公司將不會就此成為受託人。就於宣派後六年仍未獲領取的所有股息或紅利而言，董事會可沒收該等股息或紅利，並將該等股息或紅利歸還本公司。

A. 有關本公司的其他資料

1. 註冊成立

我們於二零零三年一月十三日根據公司條例在香港註冊成立。我們的註冊辦事處位於香港灣仔港灣道23號鷹君中心21樓。公司章程概要載於本招股章程附錄六。

2. 我們的股本變動

- (a) 本公司於二零零三年一月十三日註冊成立，法定股本為10,000港元，分為10,000股每股面值1.00港元的股份。
- (b) 於二零零三年一月十三日，9,999股每股面值1.00港元的股份按面值以現金配發及發行予中國外運集團公司，1股每股面值1.00港元的股份按面值以現金配發及發行予王春林（彼代中國外運集團公司以信託持有該1股股份）。
- (c) 在本公司於二零零三年三月五日舉行的股東特別大會上，透過增設19,990,000股每股面值1.00港元的新股份，本公司的法定股本由10,000港元增加至20,000,000港元。
- (d) 於二零零三年三月五日，19,990,000股每股面值1.00港元的股份按面值以現金配發及發行予中國外運集團公司。
- (e) 於二零零五年八月十八日，王春林所持1股1.00港元的股份被轉讓予李甄（彼亦代中國外運集團公司以信託持有該1股股份）。
- (f) 於二零零五年十二月五日，中國外運集團公司所持19,999,999股每股面值1.00港元的股份及李甄所持1股面值1.00港元的股份被轉讓予CBMC。
- (g) 根據唯一股東於二零零七年十月三十一日通過的書面決議案，本公司的已發行及未發行（如有）股份由20,000,000股每股面值1港元的股份拆細為200,000,000股每股面值0.10港元的股份，本公司的法定股本將由20,000,000港元增加至5,000,000,000港元，分為50,000,000,000股每股面值0.10港元的股份。
- (h) 於二零零七年十月三十一日，本公司按照中國外運集團公司的指示，向Sinotrans Shipping (Holdings) Limited發行2,400,000,000股每股面值0.10港元的股份，以償付本公司結欠中國外運集團公司的款項。

於全球發售及本招股章程所述的股份發行完成後，假設超額配股權並無獲行使，本公司的已發行股本將為400,000,000港元，包括4,000,000,000股每股面值0.10港元的繳足股款或入賬列作繳足股款股份。

除本附錄所披露者外，本公司股本自註冊成立以來概無任何變動。

3. 唯一股東於二零零七年十月三十一日通過的書面決議案

唯一股東於二零零七年十月三十一日通過批准(其中包括)以下各項的書面決議案：

1. 本公司每股面值1.00港元的已發行及未發行股份拆細為10股每股面值0.10港元的股份，並透過在本公司股本中額外增設49,800,000,000股每股面值0.10港元的股份，將本公司的法定股本由20,000,000,000港元增加至5,000,000,000港元，有關額外股份將在各方面與現有股份享有同等權利；
2. 待(i)聯交所上市委員會批准已發行及將根據全球發售發行的股份(包括根據行使超額配股權或根據購股權計劃可能授出的購股權而可能發行的任何額外股份)上市及買賣；(ii)聯席全球協調人與本公司已正式協定發售價；(iii)於定價日或前後簽立及交付國際包銷協議；及(iv)包銷商於包銷協議下的責任成為無條件及並無根據包銷協議條款或以其他方式終止(在各情況下均於該等協議指定的日期或之前)後：
 - (a) 批准全球發售，並授權董事批准根據全球發售並按招股章程及申請表格所載的有關條款及條件配發及發行股份(視乎情況而定)；
 - (b) 批准超額配股權，並授權董事實施超額配股權，並於超額配股權獲行使時配發及發行股份；
 - (c) 批准及採納購股權計劃的規則，並授權董事授出可根據購股權計劃認購股份的購股權，並根據行使按購股權計劃授出的購股權配發、發行及處理股份；
 - (d) 給予董事一般無條件授權，以配發、發行及處理股份(包括提出建議或訂立協議，或授出將會或可能須配發及發行股份的證券的權力)，惟根據供股或根據任何以股代息計劃或根據章程規定配發及發行股份代替股份的全部或部份股息的類似安排，或根據購股權計劃或其他類似安排授出購股權，或根據股東於股東大會授出的指定授權而配發、發行及處理股份則除外，有關股份的面值總額合共不得超過緊隨全球發售完成後(但不計及根據行使超額配股權而可

能配發及發行的任何股份)本公司已發行股本面值總額的20%，有關授權的有效期將直至本公司下屆股東週年大會結束時，或章程或任何適用法例規定本公司舉行下屆股東週年大會的期間屆滿時，或股東於股東大會上以普通決議案方式撤回或修訂該授權時(以較早者為準)；

- (e) 給予董事一般無條件授權(「購回授權」)，授權彼等行使本公司一切權力，在聯交所或本公司證券可能上市並就此經證監會及聯交所認可的任何其他證券交易所，購回面值總額最多為本公司緊隨全球發售完成後已發行股本面值總額10%的該等數目股份(但不計及根據行使超額配股權而可能配發及發行的任何股份)，有關授權的有效期將直至本公司下屆股東週年大會結束時，或章程或任何適用法例規定本公司舉行下屆股東週年大會的期間屆滿時，或股東於股東大會上以普通決議案方式撤回或修訂該授權時(以較早者為準)；及
 - (f) 通過將董事根據該項一般授權可配發或有條件地或無條件地同意配發的本公司股本面值總額加上相等於本公司根據上文(e)段所述的購回股份授權所購回的本公司股本面值總額的數額，擴大上文(d)段所述的一般無條件授權。
3. 本公司將向Sinotrans Shipping (Holdings) Company配發及發行合共2,400,000,000股入賬列為繳足股份，以全數償付本公司結欠中國外運集團公司一筆為數451,135,303.66美元的金額。
 4. 採納本公司的公司章程為本公司的組織章程細則，以取代本公司現有組織章程細則。

4. 公司重組

- (I) 於二零零三年一月二十四日，對外貿易經濟合作部發出批文批准本公司設立，於二零零四年五月三十一日，本公司在國家外匯管理局北京外匯管理部註冊成立。

- (II) 於二零零七年七月五日，國資委發出批覆，原則上同意建議上市。
- (III) 於七月五日，國資委發出文件，據此中國外運集團公司應向國資委提交國有股權分配方案供其批准。
- (IV) 於二零零七年八月二日，中國外運集團公司向商務部申請將中國外運集團的航運業務在海外重組。
- (V) 於二零零七年九月十三日，Sinotrans Shipowning Limited、Marine Peace Shipping Limited、Double Strong International Limited及Grand Explorer Shipping Limited訂立協議，據此：
- (i) Sinotrans Shipowning Limited將30家英屬處女群島公司（即Silver Year Shipowning Limited、Great Peace Shipowning Limited、Great Calm Shipowning Limited、Great Happy Shipowning Limited、Great Bless Shipowning Limited、Great Glory Shipowning Limited、Great Jade Shipowning Limited、Great Bright Shipowning Limited、Great Gain Shipowning Limited、Great Creation Shipowning Limited、Great Motion Shipowning Limited、Rich Target Shipowning Limited、Great Loyalty Shipowning Limited、Great Century Shipowning Limited、Great Blossom Shipowning Limited、Great Immensity Shipowning Limited、Great Scenery Shipowning Limited、Great Luck Shipowning Limited、Trade Hope Shipowning Limited、Great Ambition Shipowning Limited、Great Prosperity Shipowning Limited、Great Harmony Shipowning Limited、Great Concord Shipowning Limited、Great Majesty Shipowning Limited、Great Prestige Shipowning Limited、Great Intelligence Shipowning Limited、Great Wisdom Shipowning Limited、Circle Maritime Shipowning Limited、Faship Maritime及Marine Harvest Shipowning Limited）的全部股權無償轉讓予中國外運集團公司全資擁有的英屬處女群島公司Grand Explorer Shipping Limited。
- (ii) Marine Peace Shipping Limited將兩家利比里亞公司D Elephant Corporation及E Elephant Corporation的全部股權無償轉讓予Grand Explorer Shipping Limited。
- (iii) (a) Double Strong International Limited將兩家香港公司Great Splendour Shipping Limited及Silver Year Shipping Limited的全部股權以代價29,370,976.99美元轉讓予Grand Explorer Shipping Limited。
- (b) 為償付上述代價，已設立由Grand Explorer Shipping Limited欠負Double Strong International Limited及按要求償還的不計息貸款。

該30家英屬處女群島公司、兩家利比里亞公司及兩家香港公司並不擁有任何重大業務，此項出售構成集團內公司間重組的一部分。

(VI) 於二零零七年九月十三日，中國外運集團公司及Sinotrans Shipping (Holdings) Limited訂立協議，據此：

- (a) 按照中國外運集團公司的指示，CBMC將其於本公司的全部股權以代價4,097,794.38美元轉讓予Sinotrans Shipping (Holdings) Limited。
- (b) 上文(VI)(a)項所載的代價以設立由Sinotrans Shipping (Holdings) Limited欠負中國外運集團公司及按要求償還的不計息貸款償付。
- (c) 在中國外運集團公司與CBMC之間，中國外運集團公司欠負CBMC一筆相當於上文(VI)(a)項所載代價的款項。

(VII) 中國外運集團公司與本公司於二零零七年九月十三日訂立重組協議(經中國外運集團公司與本公司於二零零七年十月二十九日訂立的補充協議補充及修訂)，據此：

- (i) 中國外運集團公司將下列公司(三家英屬處女群島公司及一家香港公司)的全部股權無償轉讓予本公司：
 - (a) Sinotrans Shipowning Limited；
 - (b) Sinotrans Ship Trading Limited；
 - (c) Joy Top International Limited；及
 - (d) Sinotrans Ship Management Limited。
- (ii) (a) 按照中國外運集團公司的指示，CBMC將一家英屬處女群島公司Double Strong International Limited的全部股權以代價443,907,987.74美元轉讓予本公司的代名人Sinotrans Shipowning Limited。
- (b) 上述代價443,907,987.74美元以設立由本公司欠負中國外運集團公司及按要求償還的不計息貸款償付。
- (c) 在中國外運集團公司與CBMC之間，中國外運集團公司欠負CBMC一筆相當於上述代價443,907,987.74美元的款項。
- (iii) (a) 中國外運集團公司將九家香港公司(即Jin Da Maritime Ltd.、Jin Teng Maritime Ltd.、Trade Worlder Maritime Ltd.、Trade Hope Maritime

Ltd.、Trade Fast Shipping Ltd.、Trade Elegancy Shipping Ltd.、Trade Endeavor Shipping Ltd.、Trade Integrity Shipping Ltd.及Trade Sincerity Shipping Ltd)各自的全部股權以代價18,879,571.88美元轉讓予本公司的代名人Trade Worlder Shipowning Limited。

- (b) 上述代價18,879,571.88美元以設立由本公司欠負中國外運集團公司及按要求償還的不計息貸款償付。
- (iv) 中國外運集團公司將三家香港公司Holy Speed Ltd.、Earning Top Ltd.及Flying Speed Ltd.的全部股權無償轉讓予本公司的代名人Double Strong International Limited。
- (v) (a) 按照中國外運集團公司的指示，CBMC將佔一家巴拿馬公司Faship Maritime (共同控制實體) 50%股權的股份以代價10,423,708.68美元轉讓予本公司的代名人Double Strong International Limited。
- (b) 上述代價10,423,708.68美元以設立由本公司欠負中國外運集團公司及按要求償還的不計息貸款償付。
- (c) 在中國外運集團公司與CBMC之間，中國外運集團公司欠負CBMC一筆相當於上述代價10,423,708.68美元的款項。
- (vi) (a) 按照中國外運集團公司的指示，CBMC將Sinotrans Agencies (S) Pte. Ltd.、Sinotrans (Bermuda) Ltd.及Sinotrans Canada Inc.的全部股權以代價7,295,012.35美元轉讓予本公司的代名人Joy Top International Limited。
- (b) 上述代價7,295,012.35美元以設立由本公司欠負中國外運集團公司及按要求償還的不計息貸款償付。
- (c) 在中國外運集團公司與CBMC之間，中國外運集團公司欠負CBMC一筆相當於上述代價7,295,012.35美元的款項。
- (vii) (a) (V)(iii)(b)項所載29,370,976.99美元的貸款由Grand Explorer Shipping Limited轉至中國外運集團公司名下。
- (b) Double Strong International Limited以相等金額的代價將(V)(iii)(b)項所載29,370,976.99美元的貸款轉讓予本公司。有關代價以設立由本公司欠負Double Strong International Limited及按要求償還的不計息貸款償付。

- (c) 因此，上述29,370,976.99美元的貸款應由中國外運集團公司支付予本公司。
- (VIII) 於二零零七年十月二十五日，Double Strong International Limited、本公司及Marine Peace Shipowning Limited訂立協議，據此：
- (i) Double Strong International Limited將一家巴拿馬公司Great Luck Shipping Inc.的全部股權無償轉讓予本公司。
- (ii) (a) Double Strong International Limited將佔海安油運（共同控制實體）50%股權的三家香港公司的股份及Marine Peace Shipping Limited及Marine Harvest Shipping Limited的全部股權以代價28,916,631.25美元轉讓予Marine Peace Shipowning Limited。
- (b) 上述代價28,916,631.25美元以設立由Marine Peace Shipowning Ltd.欠負Double Strong International Limited相等於上述代價28,916,631.25美元及按要求償還的不計息貸款償付。
- (IX) 根據唯一股東於二零零七年十月三十一日通過的書面決議案，本公司的已發行及未發行（如有）股份由20,000,000股每股面值1港元的股份拆細為200,000,000股每股面值0.10港元的股份，本公司的法定股本由20,000,000港元增加至5,000,000,000港元，分為50,000,000,000股每股面值0.10港元的股份。
- (X) 中國外運集團公司欠負本公司29,370,976.99美元；而本公司欠負中國外運集團公司480,506,280.65美元（為上文(VII)(ii)(b)、(VII)(iii)(b)、(VII)(v)(b)及(VII)(vi)(b)項所載貸款的總額）。於扣除上述金額後，本公司欠負中國外運集團公司的總金額為451,135,303.66美元。於二零零七年十月三十一日，451,135,303.66美元的債務由本公司按照中國外運集團公司的指示向Sinotrans Shipping (Holdings) Limited發行2,400,000,000股每股面值0.10港元股份的方式償付。
- (XI) 於二零零七年十月十日，商務部批准中國外運集團航運業務的海外重組。

5. 有關附屬公司、合營企業及於相聯法團的權益的其他詳情

(a) 附屬公司詳情

本公司的附屬公司名單載於本招股章程附錄一會計師報告內。本集團於香港、英屬處女群島、巴拿馬、加拿大、新加坡及百慕達的多家附屬公司擁有權益。下文載列該等附屬公司的公司資料概要：

(i) 香港

Sinotrans Ship Management Limited

成立日期	:	二零零七年二月九日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	中外運航運有限公司

Great Bless Shipping Limited

成立日期	:	一九九四年六月二十八日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Blossom Shipping Limited

成立日期	:	一九九九年七月三十日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Bright Shipping Limited

成立日期	:	一九九五年三月三十日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Calm Shipping Limited

成立日期	:	一九九四年六月二日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Century Shipping Limited

成立日期	:	一九九九年七月三十日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Creation Shipping Limited

成立日期	:	一九九九年三月三十一日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Gain Shipping Limited

成立日期	:	一九九九年三月三十一日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Glory Shipping Limited

成立日期	:	一九九五年三月三十日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Happy Shipping Limited

成立日期	:	一九九四年六月三十日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Immensity Shipping Limited

成立日期	:	一九九九年七月三十日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Jade Shipping Limited

成立日期	:	一九九五年三月三十日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Loyalty Shipping Limited

成立日期	:	一九九九年七月三十日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Luck Maritime Limited

成立日期	:	二零零一年十一月二十三日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Motion Shipping Limited

成立日期	:	一九九九年三月三十一日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Peace Shipping Limited

成立日期	:	一九九四年六月二日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Scenery Shipping Limited

成立日期	:	二零零零年十一月一日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	3港元
股東	:	Double Strong International Limited

Rich Target Shipping Limited

成立日期	:	一九九九年一月十三日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Earning Top Limited

成立日期	:	二零零六年十一月二十四日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Holy Speed Limited

成立日期	:	二零零七年四月十八日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Flying Speed Limited

成立日期	:	二零零七年四月十八日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Double Strong International Limited

Jin Da Maritime Limited

成立日期	:	二零零四年十月二十一日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	1港元
股東	:	Trade Worlder Shipowning Limited

Jin Teng Maritime Limited

成立日期	:	二零零四年十月二十一日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	1港元
股東	:	Trade Worlder Shipowning Limited

Trade Worlder Maritime Limited

成立日期	:	二零零二年十二月二十三日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Trade Worlder Shipowning Limited

Trade Hope Maritime Limited

成立日期 : 二零零二年十二月二十三日
成立地點 : 香港
性質 : 有限責任公司
法定股本 : 10,000港元
已發行股本 : 2港元
股東 : Trade Worlder Shipowning Limited

Trade Fast Shipping Limited

成立日期 : 二零零四年十月二十一日
成立地點 : 香港
性質 : 有限責任公司
法定股本 : 10,000港元
已發行股本 : 1港元
股東 : Trade Worlder Shipowning Limited

Trade Elegancy Shipping Limited

成立日期 : 二零零五年四月十四日
成立地點 : 香港
性質 : 有限責任公司
法定股本 : 10,000港元
已發行股本 : 1港元
股東 : Trade Worlder Shipowning Limited

Trade Endeavor Shipping Limited

成立日期 : 二零零五年四月十四日
成立地點 : 香港
性質 : 有限責任公司
法定股本 : 10,000港元
已發行股本 : 1港元
股東 : Trade Worlder Shipowning Limited

Trade Integrity Shipping Limited

成立日期 : 二零零四年十二月十日
成立地點 : 香港
性質 : 有限責任公司
法定股本 : 10,000港元
已發行股本 : 1港元
股東 : Trade Worlder Shipowning Limited

Trade Sincerity Shipping Limited

成立日期	:	二零零四年十二月十日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	1港元
股東	:	Trade Worlder Shipowning Limited

Marine Harvest Shipping Limited

成立日期	:	二零零四年五月二十七日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Marine Peace Shipowning Limited

Marine Peace Shipping Limited

成立日期	:	二零零四年四月十九日
成立地點	:	香港
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000港元
已發行股本	:	2港元
股東	:	Marine Peace Shipowning Limited

(ii) 英屬處女群島

Sinotrans Shipowning Limited

成立日期	:	二零零四年五月二十五日
成立地點	:	英屬處女群島
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	50,000美元
已發行股本	:	1美元
股東	:	中外運航運有限公司

Sinotrans Ship Trading Limited

成立日期	:	二零零四年五月二十五日
成立地點	:	英屬處女群島
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	50,000美元
已發行股本	:	1美元
股東	:	中外運航運有限公司

Joy Top International Limited

成立日期	:	二零零七年四月十九日
成立地點	:	英屬處女群島
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	50,000美元
已發行股本	:	2美元
股東	:	中外運航運有限公司

Double Strong International Limited

成立日期	:	二零零四年三月九日
成立地點	:	英屬處女群島
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	50,000美元
已發行股本	:	1美元
股東	:	Sinotrans Shipowning Limited

Trade Worlder Shipowning Limited

成立日期	:	二零零四年五月二十七日
成立地點	:	英屬處女群島
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	50,000美元
已發行股本	:	1美元
股東	:	Sinotrans Shipowning Limited

Marine Peace Shipowning Limited

成立日期	:	二零零四年六月十七日
成立地點	:	英屬處女群島
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	50,000美元
已發行股本	:	1美元
股東	:	Sinotrans Shipowning Limited

(iii) 巴拿馬**Great Luck Shipping Inc.**

成立日期	:	一九九七年七月十一日
成立地點	:	巴拿馬
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000美元
已發行股本	:	2美元
股東	:	中外運航運有限公司

Great Ambition Shipping Inc.

成立日期	:	一九九七年七月十一日
成立地點	:	巴拿馬
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000美元
已發行股本	:	2美元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Concord Shipping S.A.

成立日期	:	一九九八年二月十九日
成立地點	:	巴拿馬
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000美元
已發行股本	:	2美元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Harmony Shipping S.A.

成立日期	:	一九九八年二月二十日
成立地點	:	巴拿馬
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000美元
已發行股本	:	2美元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Prosperity Shipping Inc.

成立日期	:	一九九七年九月三日
成立地點	:	巴拿馬
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000美元
已發行股本	:	2美元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Intelligence Shipping S.A.

成立日期	:	一九九八年六月十九日
成立地點	:	巴拿馬
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000美元
已發行股本	:	10,000美元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Majesty Shipping S.A.

成立日期	:	一九九七年九月十七日
成立地點	:	巴拿馬

性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000美元
已發行股本	:	10,000美元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Prestige Shipping S.A.

成立日期	:	一九九七年九月十七日
成立地點	:	巴拿馬
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000美元
已發行股本	:	10,000美元
股東	:	Double Strong International Limited

Great Wisdom Shipping S.A.

成立日期	:	一九九八年六月十九日
成立地點	:	巴拿馬
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	10,000美元
已發行股本	:	10,000美元
股東	:	Double Strong International Limited

(iv) 加拿大**Sinotrans Canada Inc.**

成立日期	:	一九八七年七月三十日
成立地點	:	加拿大卑詩省
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	150,000美元
已發行股本	:	150,000美元
股東	:	Joy Top International Limited

(v) 新加坡**Sinotrans Agencies (S) Pte Ltd**

成立日期	:	二零零零年一月十日
成立地點	:	新加坡
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	700,000新加坡元
已發行股本	:	700,000新加坡元
股東	:	Joy Top International Limited

(vi) 百慕達

Sinotrans (Bermuda) Ltd.

成立日期	:	一九八七年九月一日
成立地點	:	百慕達
性質	:	有限責任公司
法定股本	:	12,000美元
已發行股本	:	12,000美元
股東	:	Joy Top International Limited

(b) 合營企業

除附錄一所載的附屬公司外，本公司亦於下列合營企業擁有權益：

編號	合營企業名稱	合營企業 夥伴名稱	成立國家	本公司 所持權益
1	Faship Maritime	商船三井株式會社	巴拿馬	50%
2	海安油運	商船三井株式會社	香港	50%

(c) 附屬公司的股本變動

下文載列本公司的附屬公司於本招股章程刊發日期前兩年期間內的股本變動。

- (a) 於二零零六年十一月二十四日，Earning Top Limited於香港註冊成立為有限責任公司，法定股本為10,000港元並配發及發行1股每股面值1.00港元的股份予初步認購人。於二零零七年六月六日，1股每股面值1.00港元的股份由初步認購人轉讓予李甄，及1股每股面值1.00港元的股份配發及發行予田忠山(各自以信託方式代中國外運集團公司持有股份)，彼等的股份於二零零七年九月十三日轉讓予Double Strong International Limited；
- (b) 於二零零七年二月九日，Pioneer Top Limited於香港註冊成立為有限責任公司，法定股本為10,000港元並配發及發行1股每股面值1.00港元的股份予初步認購人。於二零零七年六月六日，1股每股面值1.00港元的股份由初步認購人轉讓予李甄，及1股每股面值1.00港元的股份配發及發行予田忠山(各自以信託方式代中國外運集團公司持有股份)，彼等的股份於二零零七年九月十三日轉讓予本公司。Pioneer Top Limited於二零零七年七月三十一日更名為Sinotrans Ship Management Limited。

- (c) 於二零零七年四月十八日，Holy Speed Limited於香港註冊成立為有限責任公司，法定股本為10,000港元並配發及發行1股每股面值1.00港元的股份予初步認購人。於二零零七年七月二十三日，1股每股面值1.00港元的股份由初步認購人轉讓予李甄，及1股每股面值1.00港元的股份配發及發行予田忠山(各自以信託方式代中國外運集團公司持有股份)，彼等的股份於二零零七年九月十三日轉讓予Double Strong International Limited；
- (d) 於二零零七年四月十八日，Flying Speed Limited於香港註冊成立為有限責任公司，法定股本為10,000港元並配發及發行1股每股面值1.00港元的股份予初步認購人。於二零零七年七月二十三日，1股每股面值1.00港元的股份由初步認購人轉讓予李甄，及1股每股面值1.00港元的股份配發及發行予田忠山(各自以信託方式代中國外運集團公司持有股份)，彼等的股份於二零零七年九月十三日轉讓予Double Strong International Limited；及
- (e) 於二零零七年四月十九日，Joy Top International Limited於英屬處女群島註冊成立為有限責任公司，法定股本為50,000美元。於二零零七年六月十二日，2股每股面值1.00美元的股份配發及發行予田忠山及李甄(各自以信託方式代中國外運集團公司持有股份)，彼等的股份於二零零七年九月十三日轉讓予本公司。

除本招股章程所披露者外，於本招股章程刊發日期前兩年內，本公司的附屬公司概無任何股本變動。

B. 本公司購回其本身證券

本節載列香港聯交所規定須包括在本招股章程內有關本公司購回其本身證券的資料。

1. 上市規則的規定

上市規則允許以香港聯交所作為第一上市地點的公司在香港聯交所購回其證券，惟須受若干限制，其中最重要者概述如下：

(a) 股東批准

以香港聯交所作為第一上市地點的公司進行全部建議購回證券(倘為股份則必須全數繳足股款)，必須事先由股東以普通決議案(以一般授權或就個別交易作出指定批准的方式)批准。

(b) 資金來源

本公司只可動用依據組織大綱、公司章程及上市規則及香港適用法例合法可作購回用途的資金進行購回。上市公司不得以現金以外的其他代價或按香港聯交所訂定的交易規則以外的其他結算方式在香港聯交所購回其證券。在前文所述的規限下，本公

司可用作購回的資金為本公司原可供派發股息或作出分派的資金，或就購回而新發行股份的所得款項。用於購回股份所須支付超逾所購回股份面值的任何溢價的資金，只可撥自原可供派發股息或作出分派的資金或撥自本公司股份溢價賬的款項。

(c) 買賣限制

上市公司可在香港聯交所購回股份的總數最多為已發行股份總數的10%。緊隨購回後30日內，未經香港聯交所事先批准，公司不得發行或宣佈建議發行新證券（惟在有關購回前尚未行使的認股權證、購股權或規定公司發行證券的類似文據獲行使而發行的證券除外）。此外，倘購買價相等於先前五個交易日股份於香港聯交所買賣的平均收市價5%或以上，上市公司不可於香港聯交所購回其股份。上市規則亦規定，倘購回證券會導致由公眾人士持有的證券數目低於香港聯交所規定的有關指定最低百分比，則上市公司不得購回其證券。公司須促使其指定代為購回證券的經紀向香港聯交所披露香港聯交所可能規定的有關購回證券的資料。

(d) 購回股份的地位

所有購回證券（不論在香港聯交所或其他證券交易所購回）的上市地位將自動撤銷，而該等證券的證書亦須予以註銷及銷毀。

(e) 暫停購回

在發生可影響證券價格的發展或作出可影響證券價格的決定後，上市公司不得購回證券，直至可影響證券價格的資料予以公佈為止。尤其於緊接以下日期前一個月期間內（以較早者為準）：(i) 召開董事會會議以批准上市公司任何年度、半年度、季度或任何其他中期期間（無論上市規則是否要求）業績的日期（以按上市規則首次知會香港聯交所的日期為準）；及(ii) 上市公司根據上市規則刊登任何年度、半年度、季度或任何中

期期間(無論上市規則是否要求)業績的最後限期，上市公司不得在香港聯交所購回其股份，惟特殊情況除外。此外，倘上市公司違反上市規則，香港聯交所可禁止其在香港聯交所購回證券。

(f) **申報規定**

有關在香港聯交所或其他證券交易所購回證券的若干資料，必須於下一個營業日的早市或任何開市前時段(以較早者為準)開始前30分鐘之前向香港聯交所申報。此外，上市公司年報必須披露有關年度內購回證券的詳情，包括購回證券的數目的每月分析、每股購買價或就全部該等購買支付的最高及最低價格(如有關)，以及所付總價格。

(g) **關連人士**

上市公司不得在知情的情況下在香港聯交所向一位「關連人士」購回證券，關連人士指公司或其任何附屬公司的董事、最高行政人員或主要股東或彼等的聯繫人，而關連人士亦不得在知情的情況下向該公司出售其證券。

2. 購回證券的理由

董事相信，董事獲股東給予一般授權以便本公司在市場上購回股份，符合本公司及股東的最佳利益。購回證券可導致本公司每股資產淨值及／或每股盈利增加，惟須視乎當時市況及資金安排而定，並只有在董事認為購回證券有利於本公司及股東的情況下方會進行。

3. 購回證券的資金

購回證券時，本公司僅可動用根據章程、上市規則及香港適用法例規定可合法撥作購回用途的資金。根據本招股章程所披露的本公司目前財務狀況，並計及本公司目前的營運資金狀況後，董事認為，倘全面行使購回授權，則可能對本公司的營運資金及／或資本負債比率(與本招股章程所披露的狀況相比)造成重大不利影響。然而，倘行使購回授權會對董事不時認為適合本公司的營運資金需求或資本負債比率有重大不利影響，則董事不會建議行使購回授權。

4. 一般事項

按全球發售完成後已發行4,000,000,000股股份的基準，倘購回授權獲全面行使，本公司可據此在以下時間(以較早者為準)之前的期內分別購回最多400,000,000股股份：

- (a) 本公司下屆股東週年大會結束時；
- (b) 公司章程、公司條例或香港任何其他適用法例規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或
- (c) 股東在股東大會上通過普通決議案撤銷或更改購回授權時。

董事或(在作出一切合理查詢後就彼等所知)彼等的任何聯繫人現時無意將任何股份售予本公司或其附屬公司。董事已向香港聯交所承諾，在適用情況下，彼等將會根據上市規則、組織章程大綱及細則及香港適用法例行使購回授權。倘購回股份導致股東在本公司投票權所佔的權益比例有所增加，就香港收購守則而言，該項增加將視作一項收購。因此，一名股東或一組一致行動的股東可取得或鞏固於本公司的控制權，並須按照香港收購守則第26條提出強制性收購建議。除上述者外，董事並不知悉因根據購回授權進行任何購回而導致任何根據收購守則所述的後果。

概無關連人士知會本公司，表示目前有意在購回授權獲行使時，將股份出售予本公司，亦無承諾不會將股份出售予本公司。

C. 與本公司業務有關的其他資料

1. 重大合約概要

本公司或其任何附屬公司在本招股章程刊發日期前兩年內已訂立以下屬重大或可能屬重大的合約(並非於一般業務過程中訂立的合約)：

- (a) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Silver Year Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Silver Year Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；

- (b) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Peace Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Peace Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (c) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Calm Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Calm Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (d) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Happy Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Happy Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (e) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Bless Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Bless Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (f) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Jade Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Jade Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；

- (g) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Glory Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Glory Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (h) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Bright Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Bright Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (i) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Century Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Century Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (j) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Loyalty Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Loyalty Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (k) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Blossom Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Blossom Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；

- (l) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Immensity Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Immensity Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (m) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Rich Target Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Rich Target Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (n) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Motion Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Motion Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (o) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Creation Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Creation Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (p) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Gain Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Gain Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；

- (q) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十八日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Ambition Shipping Inc.已發行股本中1股每股面值1.00美元的股份予Double Strong International Limited；
- (r) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十八日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Prosperity Shipping Inc.已發行股本中1股每股面值1.00美元的股份予Double Strong International Limited；
- (s) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十八日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Concord Shipping S.A.已發行股本中1股每股面值1.00美元的股份予Double Strong International Limited；
- (t) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十八日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Harmony Shipping S.A.已發行股本中1股每股面值1.00美元的股份予Double Strong International Limited；
- (u) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄、李樺及田忠山作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的三份轉讓文書，據此，李甄、李樺及田忠山各自無償轉讓Great Splendour Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Splendour Shipping Limited已發行股本中3股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (v) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄、李樺及田忠山作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的三份轉讓文書，據此，李甄、李樺及田忠山各自無償轉讓Great Scenery Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Scenery Shipping Limited已發行股本中3股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；

- (w) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及楊建國各自無償轉讓Great Luck Maritime Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Great Luck Maritime Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (x) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及李樺作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十八日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及李樺無償轉讓Great Majesty Shipping S.A.已發行股本中分別6,000股每股面值1.00美元及4,000股每股面值1.00美元的股份予Double Strong International Limited；
- (y) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及李樺作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十八日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及李樺無償轉讓Great Prestige Shipping S.A.已發行股本中分別6,000股每股面值1.00美元及4,000股每股面值1.00美元的股份予Double Strong International Limited；
- (z) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及李樺作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十八日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及李樺無償轉讓Great Intelligence Shipping S.A.已發行股本中分別6,000股每股面值1.00美元及4,000股每股面值1.00美元的股份予Double Strong International Limited；
- (aa) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及李樺作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十八日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及李樺無償轉讓Great Wisdom Shipping S.A.已發行股本中分別6,000股每股面值1.00美元及4,000股每股面值1.00美元的股份予Double Strong International Limited；
- (bb) Double Strong International Limited作為承讓人與田忠山及楊建國作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十八日訂立的兩份轉讓文書，據此，田忠山及楊建國各自無償轉讓Great Luck Shipping Inc.已發行股本中1股每股面值1.00美元的股份予Double Strong International Limited；
- (cc) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及田忠山作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及田忠山各自無償轉讓Marine Peace Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Marine Peace Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；

- (dd) Double Strong International Limited作為承讓人與李甄及田忠山作為轉讓人各自於二零零五年十一月二十九日訂立的兩份轉讓文書，據此，李甄及田忠山各自無償轉讓Marine Harvest Shipping Limited已發行股本中1股每股面值1.00港元的股份予Double Strong International Limited，而其中一人無償買賣Double Strong International Limited作為買方與中國外運集團公司作為賣方就買賣Marine Harvest Shipping Limited已發行股本中2股每股面值1.00港元的股份而於二零零五年十一月二十九日訂立的買賣單據；
- (ee) Sinotrans Shipowning Limited、Marine Peace Shipping Limited、Double Strong International Limited與Grand Explorer Shipping Limited就無償買賣30家英屬處女群島公司(分別為Silver Year Shipowning Limited、Great Peace Shipowning Limited、Great Calm Shipowning Limited、Great Happy Shipowning Limited、Great Bless Shipowning Limited、Great Glory Shipowning Limited、Great Jade Shipowning Limited、Great Bright Shipowning Limited、Great Gain Shipowning Limited、Great Creation Shipowning Limited、Great Motion Shipowning Limited、Rich Target Shipowning Limited、Great Loyalty Shipowning Limited、Great Century Shipowning Limited、Great Blossom Shipowning Limited、Great Immensity Shipowning Limited、Great Scenery Shipowning Limited、Great Luck Shipowning Limited、Trade Hope Shipowning Limited、Great Ambition Shipowning Limited、Great Prosperity Shipowning Limited、Great Harmony Shipowning Limited、Great Concord Shipowning Limited、Great Majesty Shipowning Limited、Great Prestige Shipowning Limited、Great Intelligence Shipowning Limited、Great Wisdom Shipowning Limited、Circle Maritime Shipowning Limited、Faship Maritime、Marine Harvest Shipowning Limited)、無償買賣兩家利比里亞公司(分別為D Elephant Corporation及E Elephant Corporation)及以代價29,370,976.99美元買賣兩家香港公司(分別為Great Splendour Shipping Limited及Silver Year Shipping Limited)的全部已發行股本而於二零零七年九月十三日訂立的協議；
- (ff) 中國外運集團公司與Sinotrans Shipping (Holdings) Limited就以代價4,097,794.38美元買賣本公司全部已發行股本而於二零零七年九月十三日訂立的購股協議；
- (gg) 重組協議；
- (hh) Double Strong International Limited、Grand Explorer Shipping Limited與中國外運集團公司就29,370,976.99美元的債務而於二零零七年九月十三日訂立的更新契據；
- (ii) Double Strong International Limited、本公司與中國外運集團公司就29,370,976.99美元的債務而於二零零七年九月十三日訂立的轉讓契據；
- (jj) 本公司以中國外運集團公司為受益人於二零零七年九月十三日發出本金額為443,907,987.74美元的承兌票據；

- (kk) 本公司以中國外運集團公司為受益人於二零零七年九月十三日發出本金額為18,879,571.88美元的承兌票據；
- (ll) 本公司以中國外運集團公司為受益人於二零零七年九月十三日發出本金額為10,423,708.68美元的承兌票據；
- (mm) 本公司以中國外運集團公司為受益人於二零零七年九月十三日發出本金額為5,744,406.35美元的承兌票據；
- (nn) 中國外運集團公司、本公司、Circle Maritime Co., Ltd.、Eversmart Shipping Ltd.、Grand Fame Shipping Ltd.、Great Fortune Shipping Inc.、Great Splendour Shipping Ltd.、Jin Da Shipping Limited、Jin Teng Shipping Limited、Silver Year Shipping Ltd.、Sun Sincere Limited、Trade Cosmos Shipping Ltd.、Trade Eternity Shipping Ltd.、Trade Hope Shipping Ltd.、Trade Selene Shipping Ltd.、Trade Sol Shipping Limited、Trade Worlder Shipping Limited、Double Strong International Ltd.、Great Ambition Shipping Inc.、Great Bless Shipping Ltd.、Great Blossom Shipping Ltd.、Great Bright Shipping Ltd.、Great Calm Shipping Ltd.、Great Century Shipping Ltd.、Great Concord Shipping Ltd.、Great Creation Shipping Ltd.、Great Gain Shipping Ltd.、Great Glory Shipping Ltd.、Great Happy Shipping Ltd.、Great Harmony Shipping S.A.、Great Immensity Shipping Ltd.、Great Intelligence Shipping S.A.、Great Jade Shipping Limited、Great Loyalty Shipping Ltd.、Great Luck Maritime Ltd.、Great Luck Shipping Inc.、Great Majesty Shipping S.A.、Great Motion Shipping Ltd.、Great Peace Shipping Ltd.、Great Prestige Shipping S.A.、Great Prosperity Shipping Inc.、Great Wisdom Shipping S.A.、Jin Da Maritime Ltd.、Jin Teng Maritime Ltd.、Marine Harvest Shipping Ltd.、Marine Peace Shipping Ltd.、Rich Target Shipping Ltd.、Sinotrans Shipping Ltd.、Trade Elegancy Shipping Ltd.、Trade Endeavor Shipping Ltd.、Trade Fast Shipping Ltd.、Trade Hope Maritime Ltd.、Trade Integrity Shipping Ltd.、Trade Sincerity Shipping Ltd.、Trade Worlder Maritime Ltd.、Great Concord Shipping S.A.、Great Scenery Shipping Ltd.、Great Rainbow Inc.、Marine Pioneer Inc.、Marine Champion Inc.、Great Concord Shipping S.A.、Great Splendour Shipowning Limited及Sinotrans Shipping (Holdings) Limited就結算本集團公司欠負或應收中國外運集團的應付款項或應收款項而於二零零七年九月二十八日訂立的契約；
- (oo) Double Strong International Limited、本公司與Marine Peace Shipowning Limited就無償買賣Great Luck Shipping Inc.的全部已發行股本及以代價28,916,631.25美元買賣Marine Peace Shipping Limited及Marine Harvest Shipping Limited各自的全部已發行股本及海安油運的50%股權而於二零零七年十月二十五日訂立的協議；
- (pp) 日期為二零零七年十月二十九日有關重組協議的補充協議；
- (qq) 本公司以中國外運集團公司為受益人於二零零七年十月二十九日發出本金額為1,550,606美元的承兌票據；

(rr) 中國外運集團公司於二零零七年十一月八日訂立以本公司、其附屬公司及其共同控制實體為受益人的彌償保證契據，即載有有關(其中包括)本附錄「F.其他資料—1.稅項彌償保證」一節所述稅項的彌償保證的彌償保證契據；

(ss) 不競爭契約；及

(tt) 香港包銷協議。

2. 知識產權

(a) 商標

於最後實際可行日期，本集團在毋須支付商標許可使用費的基礎上從中國外運集團獲許可使用下列商標：

編號	商標	註冊地點	類別	有效註冊期間	註冊編號
1.	SINOTRANS	日本	39	二零零二年四月二十六日 至二零一二年四月二十六日	4564437
2.		日本	39	二零零零年十月二十七日 至二零一零年十月二十七日	4427759
3.	中外运	日本	39	二零零零年十月二十七日 至二零一零年十月二十七日	4427761
4.	外运	日本	39	二零零零年十月二十七日 至二零一零年十月二十七日	4427760
5.	SINOTRANS	英國	36、39	二零零一年一月十五日 至二零一一年一月十五日	2258118
6.		英國	39	一九九八年十二月三十日 至二零零八年十二月三十日	2185478
7.		美國	39	二零零零年八月一日 至二零一零年八月一日	2372573
8.	SINOTRANS	美國	39	二零零五年一月十一日 至二零一五年一月十一日	2917665
9.		新加坡	39	一九九九年一月五日 至二零零九年一月五日	T99/00052E
10.	中外运	新加坡	39	一九九九年一月五日 至二零零九年一月五日	T99/00051G
11.	SINOTRANS	新加坡	39	二零零一年一月十五日 至二零一一年一月十五日	T01/00651A

編號	商標	註冊地點	類別	有效註冊期間	註冊編號
12.		中國	39	二零零五年三月七日 至二零一五年三月六日	779072
13.	中外運	中國	39	二零零零年十二月二十一日 至二零一零年十二月二十日	1495420
14.	外運	中國	39	二零零一年三月十四日 至二零一一年三月十三日	1539830
15.		香港	39	二零零五年十二月二十九日 至二零一五年十二月二十九日	B04434/2000
16.	SINOTRANS	香港	39	二零零一年一月八日 至二零零八年一月七日	B05886/2002
17.		德國	39	一九九九年一月十五日 至二零零九年一月十五日	39901820
18.		比利時、荷蘭及 盧森堡三國聯盟	39	一九九八年十二月二十三日 至二零零八年十二月二十三日	0663907
19.	SINOTRANS	比利時、荷蘭及 盧森堡三國聯盟	36、39	二零零一年二月一日 至二零一一年二月一日	0693029
20.	SINOTRANS	新加坡	36	二零零一年一月十五日 至二零一一年一月十五日	T01/00650C
21.	SINOTRANS	中國	39	二零零四年八月二十一日 至二零一四年八月二十日	2023173
22.	中外運	中國	39	二零零二年四月二十八日 至二零一二年四月二十七日	1759117
23.		中國	36	二零零四年十一月二十八日 至二零一四年十一月二十七日	772596
24.		中國	39	二零零四年十二月二十八日 至二零一四年十二月二十七日	774845

附註：就第1至22項而言，商標由中國外運集團公司擁有。

就第23及24項而言，商標由CBMC擁有。

(b) 域名

本集團是下列域名的註冊人：

域名	註冊日期	屆滿日期
sinotranship.com	二零零三年一月十五日	二零一一年一月十五日
sinotranship.net	二零零三年四月六日	二零一一年四月十六日

D. 有關董事、管理層及員工的其他資料**1. 董事****(a) 董事於本公司及相聯法團股本及債券中的權益及淡倉**

緊隨全球發售完成後，我們的董事概不會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、相關股份或債券中，擁有將須於股份上市後隨即根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部知會本公司及香港聯交所的權益及淡倉(包括根據證券及期貨條例該等條文彼等被當作或視為擁有的權益及淡倉)；或根據證券及期貨條例第352條規定載入該條所述登記冊的權益及淡倉；或根據上市公司董事進行證券交易的標準守則知會本公司及聯交所的權益及淡倉。

(b) 服務合約詳情

各執行董事及非執行董事已與本公司訂立服務合約，由上市日期起為期三年，可由一方向另一方發出三個月事先書面通知予以終止。

各獨立非執行董事已訂立委聘書，由上市日期起為期一年，可由一方向另一方發出三個月事先書面通知予以終止。各獨立非執行董事有權享有年度袍金100,000港元，但獨立非執行董事不符合資格參與任何花紅計劃或購股權計劃。

(c) 董事酬金

於截至二零零六年十二月三十一日止三個年度內，本集團支付予董事的酬金及實物福利總和分別約為403,000美元、458,000美元及736,000美元。

根據現行安排，截至二零零七年十二月三十一日止年度，已付或應付予董事的酬金以及彼等已收或應收的實物福利總額估計約為320,000美元。

2. 主要股東

就董事所知，緊隨全球發售完成(但未計及因行使超額配股權而將予發行的股份)後，以下人士將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3分部的條文須向本公司披露的權益或淡倉，或將直接或間接擁有附有權利於所有情況下在本集團任何成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益。

股東名稱	證券數目及類別	概約持股百分比
中國外運集團公司	2,600,000,000股股份	65%
Sinotrans Shipping (Holdings) Limited	2,600,000,000股股份	65%

附註：

- (1) 中國外運集團公司為一家國有企業。
- (2) 中國外運集團公司為Sinotrans Shipping (Holdings) Ltd.所有已發行股份的實益擁有人，因此就證券及期貨條例而言，中國外運集團公司被視為或當作於Sinotrans Shipping (Holdings) Limited擁有的股份中擁有權益。

除上文所披露者外，董事概不知悉有任何人士於最後實際可行日期直接或間接擁有附有權利可於所有情況下於本集團任何成員公司的股東大會上投票的任何股本類別面值10%或以上(或該等股本的任何購股權)的權益。

3. 已收代理費或佣金

於本招股章程刊發日期前兩年內，概無就發行或出售本集團任何成員公司的股本而授出任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款。

4. 免責聲明

除本招股章程披露者外：

- (a) 在股份上市後，概無本公司董事或最高行政人員於本公司或我們的任何相聯法團（定義見證券及期貨條例）的股份、相關股份或債券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香港聯交所或根據證券及期貨條例第352條須記入該條所指的登記冊或根據上市公司董事進行證券交易的標準守則須知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉；
- (b) 董事或本附錄「—F.其他資料— 7.專家同意書」一節所述的專家在本公司的發起或本集團任何成員公司於本招股章程刊發日期前兩年內買賣或租用或擬買賣或租用的資產中，並無擁有任何直接或間接權益；
- (c) 董事或本附錄「—E.其他資料— 7.專家同意書」一節所述的專家並無在於本招股章程刊發日期仍然生效且與本集團整體業務有關的任何合約或安排中擁有重大權益；
- (d) 董事與本集團任何成員公司概無已訂立或擬訂立任何服務合約，惟不包括一年內屆滿或可由僱主於一年內終止而毋須作出賠償（法定賠償除外）的合約；
- (e) 不計及全球發售下可能獲認購的股份，董事概不知悉任何人士（本公司董事或行政總裁除外）於緊隨全球發售完成後將於本公司的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3分部的條文須向本公司披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附有權利可於所有情況下在本集團任何成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益；
- (f) 本附錄「—F.其他資料—7.專家同意書」一節所述的專家概無在本集團任何成員公司持有股份或擁有認購或提名他人認購本集團任何成員公司的證券的權利（無論可否依法強制執行）；及
- (g) 據董事所知，概無任何董事、彼等各自的聯繫人（定義見上市規則）或擁有本公司已發行股本5%以上權益的股東於本集團五大客戶或五大供應商中擁有任何權益。

E. 購股權計劃

以下為唯一股東於二零零七年十月三十一日通過的書面決議案有條件採納的購股權計劃的主要條款概要。

(a) 目的

購股權計劃為一項股份獎勵計劃，旨在認可及獎勵曾經對本集團作出或可能已作出貢獻的合資格參與者（定義見下文(b)段）。購股權計劃將向合資格參與者提供一個於本公司擁有個人權益的機會，以達致下列目標：

- (i) 激勵合資格參與者為本集團的利益而盡量提升其表現效率；及
- (ii) 吸引及挽留合資格參與者或另行與合資格參與者保持持續關係，而該等合資格參與者的貢獻，乃對或將對本集團的長遠發展有利。

(b) 可參與人士

董事會可酌情決定向下列人士授出購股權，以按下文(e)段釐定的行使價認購董事會可能釐定的相關數目新股份：

- (i) 本公司或其任何附屬公司的任何董事（包括執行或非執行董事但不包括獨立非執行董事）；
- (ii) 本集團的任何高級管理層成員；
- (iii) 本集團的任何技術及管理團隊核心成員；及
- (iv) 在本集團的策略性發展擔任重要角色的任何本集團僱員。

於接納有關購股權後，承授人須向本公司支付1.00港元作為獲授購股權的代價。就任何授出可認購股份的購股權建議而言，參與者接納購股權所涉及的股份數目可少於建議授出購股權所涉及的股份數目，惟所接納的股份數目須為股份在香港聯交所買賣的一手單位或其完整倍數，且有關數目在一式兩份的購股權接納建議文件中清楚列明。倘授出購股權的建議未於規定的接納日期獲接納，則視為已不可撤回地拒絕。

(c) 股份數目上限

根據購股權計劃及本公司任何其他購股權計劃可能授出的購股權所涉及的股份數目上限，合共不得超過緊隨全球發售完成後已發行股份總數的10%（但並不計及根據超額配股權獲行使而可能配發及發行的任何股份），即400,000,000股股份，就此而言不包括根據購股權計劃（或本公司任何其他購股權計劃）的條款已失效的購股權原應可發行的股份。本公司倘已刊發通函並經股東在股東大會上批准及／或遵守上市規則不時規定的其他要求，董事會可：

- (i) 隨時重新釐定該上限至股東在股東大會批准當日已發行股份的10%；及／或
- (ii) 向董事會特別選定的合資格參與者授出超過10%上限的購股權。本公司向股東寄發的通函須包括可獲授該等購股權選定參與者的一般資料、將予授出購股權的數目及條款及向選定合資格參與者授出購股權的目的，並解釋該等購股權如何達致該目的、上市規則第17.02(2)(d)條規定的資料及第17.02(4)條規定的免責聲明。

儘管有上述情況，根據購股權計劃及本公司任何其他購股權計劃授出及有待行使的所有購股權在行使時可予發行的股份，不得超過不時已發行股份的30%。倘根據本公司的任何計劃（包括購股權計劃）授出的購股權導致超出30%上限，則不得授出該購股權。倘本公司的資本架構出現下文(q)段所述的任何變動（不論透過股份合併、資本化發行、供股、拆細或削減本公司股本方式），則可能授出的購股權所涉及的股份數目上限須按照本公司的核數師或獲授權獨立財務顧問確認為合適、公平及合理的形式作出調整，惟在任何情況下不得超過本段規定的限額。

(d) 向任何個別人士授出購股權的數目上限

於截至授出購股權日期止任何十二個月期間，根據購股權計劃及本公司任何其他購股權計劃授出的購股權（包括已行使及尚未行使的購股權）獲行使而向每位合資格參與者發行及須予發行的股份總數，不得超逾授出購股權當日已發行股份的1%。額外授出超逾上述1%限額的購股權須：

- (i) 本公司刊發通函，其中須載有合資格參與者的身份、將予授出購股權（及之前向該參與者授出的購股權）的數目及條款、根據上市規則第17.02(2)(d)條規定的資料及根據上市規則第17.02(4)條規定的免責聲明；及

- (ii) 股東於股東大會上批准及／或遵守上市規則不時訂明的其他要求，而該合資格參與者及其聯繫人(定義見上市規則)須放棄投票。將授予該參與者的購股權的數目及條款(包括行使價)必須於股東批准前釐定，而就計算股份的認購價而言，董事會建議向該合資格參與者授出購股權的董事會會議當日將被視作授出日期。董事會須向該合資格參與者轉交建議文件，該文件的形式可由董事會不時決定。

(e) 股份價格

根據購股權計劃授出任何個別購股權的股份認購價，將由董事會全權酌情釐定，惟該價格不得少於以下的最高者：

- (i) 在授出購股權當日(須為香港聯交所進行證券買賣的營業日)，股份於香港聯交所每日報價表所報的正式收市價；
- (ii) 股份在緊接授出購股權日期前五個營業日於香港聯交所每日報價表所報的平均正式收市價；及
- (iii) 股份面值。

(f) 授出購股權予關連人士

凡向本公司董事、主要行政人員或主要股東或彼等各自的任何聯繫人授出任何購股權，均須獲獨立非執行董事批准。倘董事會建議向本公司主要股東或任何獨立非執行董事或彼等各自的聯繫人授出購股權，將導致截至及包括建議授出該購股權日期止12個月期間內因行使已向該名人士授出的購股權(包括已行使、已註銷及尚未行使的購股權)而發行及將發行的股份數目：

- (i) 共佔已發行股份超過0.1%(或上市規則不時規定的其他百分比)；及
- (ii) 根據授出日期股份的正式收市價計算，總值超過5,000,000港元或上市規則可能不時規定的該等其他數額，此等進一步授出的購股權須待本公司發出通函並經股東在股東大會上以投票表決方式批准，而本公司所有關連人士均須放棄投贊成票，及／或遵守上市規則不時規定的該等其他要求，始可進一步授出購股權。於大會上批准授出該等購股權的表決須以投票表決方式作出。

本公司根據上段向股東發出的通函須載列以下資料：

- (i) 將授予各選定合資格參與者的購股權數目及條款(包括行使價)的詳情，須於有關股東大會前釐定，而提呈進一步授出購股權的董事會會議日期就計算購股權的行使價而言，須視為購股權授出日期；
 - (ii) 獨立非執行董事(不包括任何為購股權承授人的獨立非執行董事)就投票表決的意向向獨立股東提供的推薦意見；
 - (iii) 上市規則第17.02(2)(c)及(d)條規定的資料及第17.02(4)條規定的免責聲明；及
 - (iv) 上市規則第2.17條規定的資料。
- (g) 授出購股權的時間限制

在發生影響股價事件後或作出影響股價的決定後，本公司不可授出購股權，直至影響股價資料根據上市規則規定刊發為止。尤其是，於緊接下列兩個日期中較早發生者前一個月至實際刊發業績公佈日期止期間，本公司不可授出購股權：

- (i) 於批准本公司的年度業績、半年、季度或其他中期(不論是否遵照上市規則的規定)業績的董事會會議日期(該日期首先根據上市規則須知會聯交所)；及
 - (ii) 本公司刊發其年度業績、半年、季度或其他中期(不論是否遵照上市規則的規定)業績公佈的最後期限。
- (h) 權利屬承授人個人所有

購股權屬承授人個人所有，可予全部或部分行使或被視作行使(視乎情況而定)。承授人不可亦不得嘗試以任何形式就任何購股權進行出售、轉讓、押記、抵押、設置產權負擔或為任何第三方設立任何(法定或實益)權益。

- (i) 購股權的行使期限及購股權計劃的有效期

購股權可根據購股權計劃的條款於購股權被視為已授出並獲接納的日期後及自該日起七年屆滿前期間隨時行使。購股權的行使期由董事會全權酌情釐定，惟不得超過授出購股

權當日起計七年。於購股權計劃獲批准當日起七年後不得授出購股權。除非經由本公司股東大會或經由董事會提前終止，否則購股權計劃自其採納日期起十年內生效及有效。

(j) 表現目標

承授人可能需要達致董事會在根據購股權計劃授出任何購股權前可能列明的任何表現目標，始能行使有關購股權。

(k) 終止受僱或身故時的權利

倘購股權承授人因以下原因不再為本公司或其任何附屬公司的僱員或不再任職核心職位：

- (i) 因包括承授人自願終止受僱或本公司將承授人調職至本集團內部非核心職位但不包括身故或按下文(1)段所列的原因終止受僱的任何原因，承授人可自終止受僱當日起計三個月內行使終止當日有權行使的購股權(以尚未行使者為限)；或
- (ii) 倘因身故或出於善意如生病、受傷、傷殘、退休而終止關係、在其僱主決定下調職或經董事會不時釐定的該等其他情況下，其遺產代理人(如為身故)或其可自終止受僱當日起計十二個月內行使購股權，終止受僱當日為其在本公司或有關附屬公司的最後實際工作日(無論是否獲發薪金代替通知)，其後購股權將告失效。

(1) 解僱時的權利

倘購股權承授人因嚴重行為失當、或就本集團僱員而言(倘經董事會決定)，僱員在普通法下或根據任何適用法律或在承授人與本集團訂立的服務合同下有權終止其職務的任何其他理由、或就任何涉及其操守或誠信的刑事罪行而被定罪，不再為本公司或其任何附屬公司的僱員，則其購股權於承授人終止受僱當日後失效及不得行使。

(m) 收購時的權利

倘向所有股東(或除收購人及／或任何由收購人控制的人士及／或任何與收購人一致行動的人士(定義見香港收購守則)以外的所有股東)提出全面收購建議，而全面收購建議於有關購股權的購股權有效期內成為或宣佈為無條件，則購股權的承授人有權在收購建議成為或宣佈為無條件日期後十四日內隨時行使全部購股權(以尚未行使者為限)。

(n) 清盤時的權利

倘本公司向其股東發出通告召開股東大會以考慮及酌情批准將本公司自動清盤的決議案，本公司須隨即向所有承授人發出有關通知，而每位承授人(或其法定遺產代理人)有權最遲於擬召開上述本公司股東大會當日前兩個營業日前任何時間，向本公司發出書面通知，並隨附有關通知所述的股份認購價總額的全數滙款，以行使其全部或任何部分購股權(以尚未行使者為限)，而本公司須盡快，及在任何情況下最遲於緊接擬召開股東大會日期前的營業日，向承授人配發入賬列作繳足的有關股份。

(o) 本公司與其股東或債權人達成和解或安排時的權利

倘本公司與其股東或債權人擬達成和解或安排，以根據香港法律實施本公司重組計劃或與任何其他公司合併，本公司須於向本公司股東或債權人發出召開考慮有關計劃或安排的會議通知當日，向所有購股權承授人發出有關通知，而任何承授人均可向本公司發出書面通知，並隨附有關通知所述的股份認購價總額的全數滙款(該項通知須不遲於擬召開大會前兩個營業日送達本公司)，以行使全部或該通知書所指定數目的購股權，而本公司須盡快，及在任何情況下最遲於緊接擬召開大會日期前的營業日，向承授人配發及發行因行使購股權而將予發行入賬列作繳足的股份，並登記該承授人為有關股份持有人。

自有關會議日期起，所有承授人行使彼等各自購股權的權利將隨即暫停。在有關和解或安排生效後，所有購股權(以尚未行使者為限)將告失效及終止。倘因任何原因該和解或安排未能生效，且被終止或失效，承授人行使彼等各自購股權(僅以尚未行使者為限)的權利須自和解或安排終止當日起全部恢復，並可予行使。

(p) 股份的地位

因行使購股權而將予配發的股份不得附帶投票權，直至承授人(或任何其他人士)完成有關股份的持有人登記為止。根據上述規定，因行使購股權而配發及發行的股份與其他於行使日期的已發行繳足股份在各方面享有同等權益，並擁有相同的投票、股息、轉讓及其他權利，包括清盤產生的權利。因行使購股權計劃項下的購股權而獲配發及發行股份的本集團任何高級管理人員，於離職本集團時將須遵守為期六個月的禁售期，惟有關承授人已於離職本集團前出售的該等股份除外。

(q) 資本變動的影響

倘本公司的資本架構於任何購股權成為可行使或依然可行使時發生任何變動，不論透過資本化發行、供股、公開發售、合併、拆細或削減本公司股本或其他形式，則任何尚未行使的購股權項下股份數目或面額及／或每份未行使購股權的每股認購價，均須作出本公司核數師或獨立財務顧問向董事會書面確認其認為公平合理且符合上市規則第17.03(13)條及其附註以及香港聯交所於二零零五年九月五日頒佈的補充指引以及香港聯交所日後不時頒佈的上市規則指引及詮釋的相應變動(如有)。任何該等變動的基準須為承授人應有相同比例的本公司已發行股本，而購股權的任何承受人有權根據其於該變動前持有的購股權進行認購，倘全面行使任何購股權，應付的總認購價應盡可能維持(無論如何不超過)於該變動發生前的價格。惟有關變動不可令股份以低於面值價格發行。發行證券作為交易的代價將不會被視為須作出任何該等變動的情況。

(r) 購股權的屆滿期限

購股權須於下列時間(以最早者為準)自動失效及不可行使(以尚未行使者為限)：

- (i) 董事會可能釐定的購股權屆滿日期；
- (ii) (k)、(l)、(m)、(n)或(o)段所述的任何期限的屆滿日期；
- (iii) (o)段所述的本公司協議安排的生效日期；
- (iv) 根據(n)段，本公司開始清盤當日；
- (v) 承授人因從本公司或其任何附屬公司離任，或因嚴重行為失當，或就任何涉及其操守或誠信的刑事罪行而被定罪，或就本集團僱員而言(倘經董事會決定)因僱員根據普通法或任何適用法律或按照承授人與本集團的服務合約有權終止僱用承授人的任何其他理由等一個或以上的理由而終止受僱或其合約被終止，而承授人因此當日不再為合資格參與者。董事會因本段上述一個或以上理由而終止或不終止僱用承授人的決議屬最終定論；或

(vi) 於承授人違反上文(h)段的規定後董事會須行使本公司權利隨時註銷購股權當日或根據下文(t)段的規定購股權被註銷當日。

(s) 購股權計劃的修訂

購股權計劃的任何方面均可透過董事會決議案修訂，惟以下情況除外：

(i) 就上市規則第17.03條所載的事項作出任何修訂，使承授人或合資格參與者(視情況而定)受惠；及

(ii) 購股權計劃條款及條件的任何重大修訂或已授出購股權的條款的任何修改，以上情況須首先經股東於股東大會上批准，惟倘建議修訂將對已於修訂日期前授出或同意授出的任何購股權產生不利影響，則根據購股權計劃的條款，該等修訂須進一步經承授人批准。購股權計劃的修訂條款仍須符合上市規則第17章的規定，且倘購股權計劃條款的任何修訂將對董事會的權限造成任何改變，須經股東於股東大會上批准。

(t) 註銷購股權

根據上文(h)段，註銷任何已授出但尚未行使的購股權須經相關購股權的承授人書面批准。

(u) 終止購股權計劃

本公司可透過股東大會或董事會決議案隨時終止購股權計劃，在此情況下不得進一步授出購股權，惟購股權計劃的條文將繼續有效，以便在計劃終止前已授出或可能根據購股權計劃條文須予行使的任何購股權可繼續行使。在計劃終止前已授出但在計劃終止時尚未行使的購股權得繼續有效，並可根據購股權計劃行使。

(v) 董事會管理

購股權計劃由董事會管理。董事會就購股權計劃或其詮釋或影響(本章另有規定者除外)涉及的所有事項所作出的決定為最終決定，並對各方具約束力。

(w) 購股權計劃的條件

購股權計劃須待下列條件達成後，方可作實：

- (i) 香港聯交所上市委員會批准根據購股權計劃授出的購股權獲行使而可能發行的股份上市及買賣；
- (ii) 包銷商於包銷協議下的責任成為無條件(包括(倘有關)因豁免任何有關條件)，且並未根據包銷協議的條款或其他原因終止；
- (iii) 唯一股東於二零零七年十月三十一日在股東大會上批准購股權計劃的規則；
- (iv) 股份開始於聯交所進行買賣；及
- (v) 有關中國政府當局批准購股權計劃的規則。即使與任何方面有所抵觸，倘上文所載的購股權計劃主要條款與國資委批准的購股權計劃規則出現不一致的情況，概以國資委批准的購股權計劃規則為準，惟國資委批准的購股權計劃規則將不會違反上市規則。上文所載的購股權計劃的任何不一致條款須在購股權計劃內刪除，且不會影響購股權計劃任何其他條文的有效性或可執行性，惟國資委批准的購股權計劃規則將不會違反上市規則。

(x) 在年報及中期報告的披露

本公司將遵照不時生效的上市規則，在年報及中期報告中披露購股權計劃的詳情，包括於年報／中期報告的財政年度／期間的購股權數目、授出日期、行使價、行使期及歸屬期。

(y) 購股權計劃的目前狀況

於最後實際可行日期，並無根據購股權計劃授出或同意授出購股權。

本公司已向聯交所上市委員會申請批准根據購股權計劃授出的購股權獲行使而可能發行的股份(即合共400,000,000股股份)上市及買賣。

經本公司的法律顧問告知，根據國資委就由國家控制的海外上市公司購股權計劃的現行規則及規例，其訂明：

- (i) 於根據購股權計劃授出及有待行使的所有尚未行使購股權獲行使而可予發行的股份數目整體上限不得超過不時已發行股份數目的10%。倘任何時候有關授出將導致超逾有關上限，則不會根據購股權計劃授出任何購股權。
- (ii) 於購股權計劃生效後首次授出的所有購股權獲行使而可予發行的股份總數合共不得（倘獲行使）超過有關時間已發行股份總數的1%。
- (iii) 於根據購股權計劃授出的購股權（包括已行使及尚未行使購股權）獲行使而向各合資格參與者發行及須予發行的股份總數不得超過有關時間已發行股份的1%。

本公司亦已向國資委申請批准根據購股權計劃將予授出的購股權獲行使而須予發行的股份買賣。除上文(i)至(iii)項外，向國資委遞交的建議亦包括以下主要條款：

- (iv) 所授出的購股權須按照下述行使，惟購股權須已根據購股權計劃生效：

日期	已生效的購股權部分
由購股權授出日期起計兩年內	0
於購股權授出日期第二週年及之後但不遲於 購股權授出日期第三週年	33%
於購股權授出日期第三週年及之後但不遲於 購股權授出日期第四週年	67%
於購股權授出日期第四週年及之後	100%

- (v) 所授出的每份購股權年期為七年，惟受購股權計劃有關提早終止僱用的條文所限。於所授出的購股權年期屆滿後，購股權（以尚未行使者為限）將自動失效及不可行使。

- (vi) 除購股權計劃另有說明者外，購股權計劃的有效期將為其生效日期（即股份在香港聯交所首次開始買賣日期）起計十年，其後購股權計劃將不再有效，且不可進一步授出購股權，惟購股權計劃所載有關根據購股權計劃授出的購股權及行使有關購股權的所有其他條文須仍然生效。
- (vii) 於授出購股權時，各行政人員／高級管理人員應收的預期所得款項不得超過有關行政人員／高級管理人員的平均年度報酬的40%。
- (viii) 有關於上市日期後首次授出購股權，購股權的認購價將於上市日期後第30個買賣日當日後參考上文(e)段所載的基準釐定。
- (ix) 購股權原則上將由本公司每兩年授出一次。
- (x) 購股權的授出及行使將與本公司的企業狀況及各合資格參與者的個別表現聯繫。

F. 其他資料

1. 稅項彌償保證

中國外運集團公司已與本集團訂立以本集團為受益人的彌償保證契據（即本附錄「一C. 與本公司業務有關的其他資料—1.重大合約概要」分節所述合約），就（其中包括）以下各項提供彌償保證：

- (a) 於全球發售成為無附帶條件當日或之前，本集團任何成員公司及我們的共同控制實體因接受任何財產轉讓（定義見遺產稅條例第35條）致令本集團任何成員公司及我們的共同控制實體可能招致須予承擔的香港遺產稅責任；及
- (b) 本集團任何成員公司及我們的共同控制實體於全球發售成為無附帶條件當日或之前所賺取、應計或收取的收入、溢利或收益而可能須付的稅項，惟不包括；
 - (i) 本集團任何成員公司及我們的共同控制實體截至二零零七年六月三十日或之前止會計期間的經審核賬目已就有關稅項作出撥備；
 - (ii) 本集團任何成員公司及我們的共同控制實體於全球發售成為無附帶條件當日之後，並非循一般日常貿易業務而進行的若干行為、不作為或交易（不論單獨

進行或連同其他行為、不作為或交易一併進行)而產生原應不會出現的稅項責任；或

- (iii) 因彌償保證契據訂立當日之後具有追溯力的法例轉變而產生或招致的稅項，或於彌償保證契據訂立當日之後具有追溯力的稅率增加所產生或增加的有關稅項(不包括香港利得稅稅率所施加或增加的稅項，或世界其他各地對公司目前或任何以往財政期間的溢利徵收的稅項)。

2. 訴訟

於最後實際可行日期，本集團涉及就在德班的貨物損毀而向MV Great Blossom及其船東提出的訴訟，申索金額為320,000美元。除本文所披露者外，本集團涉及金額不超過300,000美元的另外五項訴訟及仲裁程序(主要與運輸及海事索償有關)。我們的董事預期該等訴訟或仲裁程序不會對我們的業務或營運產生重大不利影響。除上文所披露者外，本公司或其任何附屬公司概無涉及任何重大訴訟或仲裁，而就我們的董事所知，本集團任何成員公司亦無尚未了結或提出或面臨的重大訴訟或索償。

3. 聯席保薦人

本公司由中銀國際及瑞士銀行保薦股份於香港聯交所上市。

瑞士銀行已根據香港上市規則第3A.08條就其於我們的獨立性發表聲明，表明其根據香港上市規則第3A.07條屬獨立人士。

中銀國際的間接控股公司中國銀行股份有限公司及／或其附屬公司向或預計將向本公司及／或其附屬公司(包括本集團)提供各類銀行服務，故根據香港上市規則第3A.07條，中銀國際未被視為獨立人士。

聯席保薦人已代表本公司向香港聯交所上市委員會申請批准根據全球發售已發行及將予發行的所有股份(包括根據行使超額配股權或根據購股權計劃可能授出的購股權而可能發行的額外股份)上市及買賣。本公司已作出一切必要安排，以便股份獲納入中央結算系統。

4. 開辦費用

本公司的開辦費用估計約為12,000港元，由本公司支付。

5. 股份持有人的稅項

買賣及轉讓於本公司香港股東名冊登記的股份，將須繳付香港印花稅，現行稅率乃按買賣雙方各自的代價0.1%，或已經出售或轉讓股份的公平價值(如較高)計算。

源自香港的買賣股份溢利亦可能須繳付香港利得稅。

就香港法例第111章遺產稅條例而言，股份乃香港財產，因此，倘若股份擁有人身故，則可能須就此支付香港遺產稅。二零零五年收入(取消遺產稅)條例於二零零六年二月十一日在香港生效。在二零零六年二月十一日或之後身故的股份持有人，無需繳納香港遺產稅，亦無需就授予承辦取得遺產稅結清證明書。

有意持有股份的人士，倘對認購、購買、持有、出售或買賣股份所牽涉稅務有任何疑問，務請諮詢其專業顧問。務請注意，本公司、董事或參與全球發售其他各方一概不會因認購、購買、持有、出售或買賣股份或行使所附帶的任何權利而引致的稅務影響或負債而承擔責任。

6. 專家資格

以下為曾經於本招股章程提供意見或建議的專家的資格：

名稱	資格
中銀國際	可根據證券及期貨條例持牌進行第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動
瑞士銀行	可根據證券及期貨條例持牌進行第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)、第7類(提供自動交易服務)及第9類(資產管理)受規管活動
羅兵咸永道會計師事務所	執業會計師
金杜律師事務所	中國法律顧問
北京嘉源律師事務所	中國法律顧問
西門(遠東)有限公司	物業估值師

7. 專家同意書

中銀國際、瑞士銀行、羅兵咸永道會計師事務所、金杜律師事務所、北京嘉源律師事務所及西門(遠東)有限公司已各自就本招股章程的刊發發出同意書，並同意在本招股章程內，以現時的形式及涵義轉載其報告及／或函件及／或估值證書及／或意見及／或引述其名稱；且迄今並無撤回同意書。

8. 約束力

倘依據本招股章程提出認購申請，本招股章程即具效力，使全部有關人士須受香港公司條例第44A及第44B條的所有適用條文(罰則除外)約束。

9. 雙語招股章程

本招股章程的中英文版本乃根據香港法例第32L章公司條例(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第4條規定的豁免分開刊發。

10. 合規顧問

本公司已根據上市規則第3A.19條委任中銀國際為我們的合規顧問，委任期由上市日期起至本公司刊發我們首份全年業績當日止。中銀國際將會(其中包括)就有關遵守上市規則及香港其他適用法律、法規、規則、守則及指引向本公司提供意見，並適時知會本公司此等法律、法規、守則及指引的任何改變。

11. 其他事項

(a) 除本招股章程所披露者外：

- (i) 於本招股章程刊發日期前兩年內，本公司或其任何附屬公司概無發行或同意將予發行已繳足或部分繳付的股本或借貸資本，以換取現金或現金以外的代價；
- (ii) 於本招股章程刊發日期前兩年內，本公司或其任何附屬公司的股本或借貸資本概無附有購股權或同意有條件或無條件將會附有購股權；
- (iii) 我們概無創辦人股份、管理層股份或遞延股份，亦無發行或同意發行本公司任何債券；

- (iv) 本公司概無就發行或出售本公司或其任何附屬公司的任何股本或借貸資本而給予佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款；及
 - (v) 本公司或其任何附屬公司概無就認購、同意認購、尋求認購或同意尋求認購任何股份而支付或應付任何佣金。
- (b) 自二零零七年六月三十日(即本集團最新經審核合併財務報表編製日期)以來，本集團的財政或貿易狀況或前景並無重大不利轉變。
- (c) 本附錄「F.其他資料—7.專家同意書」分段中所述專家概無於本集團任何成員公司的股份中擁有任何實益權益或以其他方式擁有實益權益，亦無任何權利或購股權(無論是否可依法強制執行)認購或提名他人認購本集團任何成員公司的證券。
- (d) 在本招股章程刊發日期前十二個月內，本集團業務並無發生任何中斷，而對本集團的財務狀況可能造成或已經造成重大影響。

送呈公司註冊處處長的文件

本招股章程所附文件及送呈香港公司註冊處處長登記的文件如下：

- (a) 白色、黃色及綠色申請表格副本；
- (b) 本招股章程附錄七「法定及一般資料—F.其他資料」一節所述的同意書；
- (c) 由羅兵咸永道會計師事務所編製的調整報表；及
- (d) 本招股章程附錄七「法定及一般資料—C.與本公司業務有關的其他資料」一節所述的重大合約的副本。

備查文件

以下文件的副本於截至本招股章程刊發日期起計14日內(包括該日)的正常辦公時間內在盛德律師事務所(地址為香港中環金融街8號國際金融中心二期39樓)可供查閱：

- (a) 我們的組織章程大綱及細則；
- (b) 羅兵咸永道會計師事務所發出的會計師報告(全文載於本招股章程附錄一)，連同調整報表；
- (c) 羅兵咸永道會計師事務所發出有關本集團未經審核備考財務資料的報告，全文載於本招股章程附錄二；
- (d) 羅兵咸永道會計師事務所及聯席保薦人就溢利預測分別發出的函件，全文載於本招股章程附錄三；
- (e) 西門(遠東)有限公司就我們的物業權益編製的函件以及估值證書，全文載於本招股章程附錄四；
- (f) 我們的中國法律顧問金杜律師事務所於招股章程刊發日期發出的中國法律意見；
- (g) 聯席保薦人的中國法律顧問北京嘉源律師事務所於招股章程刊發日期發出的中國法律意見；
- (h) 我們的購股權計劃；

- (i) 本招股章程附錄七「法定及一般資料—C.與本公司業務有關的其他資料—1.重大合約概要」一節所述的重大合約；
- (j) 本招股章程附錄七「法定及一般資料—F.其他資料—7.專家同意書」一節所述的同意書；
- (k) 本招股章程附錄七「法定及一般資料—D.有關董事、管理層及員工的其他資料—1.董事—(b)服務合約詳情」一節所述的服務協議；及
- (l) 會計師報告所載本公司及其附屬公司(其註冊成立的司法權區並無法定核數規定的該等公司除外)截至二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度的經審核財務報表。



中外運航運有限公司
Sinotrans Shipping Limited