

概覽

本集團主要從事煤炭經營業務，包括煤炭購銷、選煤、儲存、配煤、航運及運輸。作為世界最大煤炭消費國，中國（特別是富庶的沿海地區）對煤炭的需求大幅增長。中國煤炭資源及生產主要位於西部及北部地區。因此，煤炭資源及生產與主要終端用戶地點之間存在地區差距及運輸瓶頸，使可靠的煤炭運輸體系成為煤炭經營的一個關鍵因素。本集團是中國因地區差距及運輸瓶頸而生的為煤炭行業提供各類服務的營運商之一。本集團的收益來自向客戶提供煤炭購銷、選煤、儲存、配煤、航運及運輸等各種服務。董事認為，該等服務對本集團的客戶至關重要。

善用二零零六年一月至二零零八年七月中國煤炭價格持續上升，順應價格上升趨勢（從秦皇島基準現貨煤平均價格（5,500大卡）由二零零六年一月至二零零八年七月期間內由約每噸人民幣408.0元持續增至約每噸人民幣1,045.0元可見一斑），本集團可以低價採購煤炭，而以較高價格出售煤炭。秦皇島基準現貨煤平均價格（5,500大卡）由二零零八年七月約每噸人民幣1,045.0元降至二零零八年十二月約每噸人民幣580.0元。期內，本集團透過其風險管理政策，通過降低煤炭存貨水平，減低煤炭市場價格下降的影響。

除煤炭採購業務外，本集團亦提供選煤、儲存、配煤、航運及運輸等其他服務，此等業務共同促成本集團於往績記錄期的業務增長。

除中國市場外，本集團於截至二零零八年十二月三十一日止年度開始其國際煤炭業務。董事計劃透過向海外市場的現有及潛在供應商採購煤炭，擴展其國際煤炭業務。就煤炭出口業務而言，由於本集團於往績記錄期並未積極尋求該業務，因此該業務日後未必會成為帶來穩定收入來源的經常性業務。

執行董事基於可獲得的市場資料及彼等對煤價趨勢的經驗，不時調整煤炭採購及銷售量，以維持充裕的存貨水平，以供銷售予本集團的客戶。根據業務慣例，當董事預期煤炭價格不會下跌時，本集團始會採購煤炭以供買賣用途。倘本集團須採購煤炭以應付已落實的銷售訂單，其將於相關銷售訂單日期起計三日內訂立固定價格採購訂單。董事相信，根據彼等之中國煤炭行業經驗，本集團未能於相關銷售訂單日期後三日內訂立採購訂單的可能性不大。此乃因為(i)煤炭是一類大量買家與賣

家在公開市場上買賣的同一性商品貨物，(ii) 煤炭採購價通常參考市場透明度極高的現行買賣釐定及(iii) 本集團已於其主要供應商建立長期業務關係。於往績記錄期，本集團的煤炭存貨周轉日數介乎 24 日至 41 日之間。雖然本集團不時依據各種因素調整其煤炭採購及存貨水平，董事認為，進行該等交易主要是為保持足夠煤炭存貨水平以滿足本集團客戶現時或預期需求。

根據 BBIC 報告，二零零八年中國煤炭消費量約為 27.40 億噸，其中約 16.93 億噸（約佔二零零八年消費總量的 62.0%）乃透過煤炭貿易中介採購。於採購自中介機構的煤炭中，約 11.68 億噸（相當於中國煤炭貿易總量約 69.0%）乃由國有煤炭經營企業進行貿易，餘下約 5.25 億噸乃由民營煤炭經營企業進行貿易。

憑藉本集團於其兩座煤炭轉運站及於秦皇島港口的煤炭處理及運輸能力，按年煤炭貿易量計，截至二零零八年十二月三十一日止年度，本集團為中國最大的民營煤炭經營企業，分別約佔 630 萬噸或二零零八年中國民營煤炭經營企業煤炭貿易量及煤炭貿易總量約 1.2% 及 0.4%。

本集團業務遍及香港、大同、陽原、秦皇島、珠海及廣州等策略性地點，因此，本集團能在中國及海外市場採購煤炭以銷售予其中國及海外市場客戶。憑借相對強大的採購能力，通過來自不同市場的充足煤炭供應，本集團可在不倚賴任何特定市場的有限供應來源的情況下滿足客戶需求。

隨著能源及運輸需求不斷上升，擁有直接使用鐵路和港口運輸能力的煤炭經營企業享有競爭優勢。鐵路運輸為由煤礦或廠房（主要位於中國西部及北部地區）運至港口的的主要形式，以運輸至主要位於沿海地區的煤炭用戶。中國有不同的煤炭運輸鐵路。大秦鐵路為主要煤炭拖運鐵路，由大同市延伸至世界最大的煤炭轉運港口及散貨港口秦皇島港口。擁有煤炭鐵路沿線的煤炭轉運站的煤炭經營企業可容易地接駁鐵路運輸。而實際上，沒有直接煤炭鐵路運輸的中國煤礦經營企業及煤炭貿易商將不得不向擁有煤炭鐵路沿線煤炭轉運站的煤炭經營企業銷售煤炭。於本招股章程日期，本集團現時經營大秦鐵路沿線的大同及陽原兩座主要煤炭轉運站，擁有合共超逾 700 萬噸的年煤炭處理及運輸能力。於最後實際可行日期，大秦鐵路沿線現時僅

有41座主要煤炭轉運站。由於本集團擁有大秦鐵路沿線兩座煤炭轉運站。故本集團能透過公路運輸向不同供應商採購煤炭，及沿大秦鐵路將煤炭運至秦皇島港口。本集團煤炭轉運站亦能擔當其他煤炭經營企業的煤炭貿易、選煤、儲存、配煤中心。因此，本集團能向其客戶提供一體化、高效及可靠的煤炭供應鏈。

除煤炭採購、銷售及運輸外，本集團亦從事煤炭、選煤、儲存、配煤和航運等其他煤炭經營活動。董事相信，該一體化服務對本集團的成功十分關鍵。本集團採購的煤炭可存儲於其大同及陽原兩座煤炭轉運站，按該兩座煤炭轉運站的存儲面積計，其合共煤炭存儲能力約為200萬噸。另外，本集團可於相關港口使用煤炭儲存設施來進行煤炭儲存。有關本集團存儲能力的詳情載於下文「一煤炭經營一六.煤炭存貨」的段落中。本集團的配煤能力亦使本集團能降低其經營成本，並向客戶提供符合所規定規格的配煤。憑藉其配煤經驗及管理知識，董事相信本集團可在必要時充分利用其配煤場地、質量上乘及數量眾多的計量設備和儀器以及位於其煤炭轉運站及各煤炭港口的配煤設施進行配煤。有關本集團配煤能力的進一步詳情載於下文「一煤炭經營一七.配煤」的段落中。本集團已編製一本詳細的選煤手冊，並對其煤炭經營實施綜合選煤體系。有關本集團選煤能力的進一步詳情載於下文「一煤炭經營一五.選煤」的段落中。

本集團以自有船隊及租賃貨船進行本集團及獨立第三方的煤炭航運運輸以及獨立第三方的乾散貨航運運輸。煤炭航運運輸為本集團煤炭經營業務的不可或缺的組成部分。就採購自海外市場並銷售予中國沿海客戶的煤炭而言，航運運輸亦極其重要。中國內陸航運運輸亦扮演重要角色，因為其能使煤炭經營企業透過內河運輸運送煤炭至不同地點的客戶。於最後實際可行日期，本集團擁有四艘巴拿馬型貨船及一艘中國內陸貨船。有關本集團航運經營的進一步詳情載於下文「業務一航運」的段落中。

中國煤炭貿易商、發電廠、水泥廠及其他終端客戶向不同的供應商（包括煤礦經營企業及煤炭貿易商）採購煤炭。由於本集團的競爭優勢（本集團競爭優勢的詳情載於本招股章程「業務一競爭優勢」各段中），本集團已與廣東省電力工業燃料有限公司、華陽電業有限公司及英德海螺水泥有限責任公司等煤炭消費企業建立業務關係。本集團亦已與其多數主要客戶建立不少於四年的長期業務關係。

業 務

煤炭供應商可選擇向包括本集團在內的煤炭經營企業進行銷售或直接向終端客戶銷售。憑著各種競爭優勢，其中包括(i)其大同及陽原煤炭轉運站均佔據策略性位置，距離本集團山西、河北、陝西及內蒙古煤炭供應商運輸距離短；(ii)本集團的煤炭鐵路運輸及接駁可靠及(iii)本集團與其多數供應商建立不少於三年的穩定業務關係，因此，本集團能向其自有供應商採購及確保獲得充足的煤炭供應。

於往績記錄期，本集團買賣的煤炭大部分為動力煤。採購自中國、澳洲、越南及印尼等地的動力煤在全水分、灰分、揮發分、全硫及發熱量方面各異。

下表載列本集團煤炭的規格：

煤炭來源	煤炭規格				
	全水分 (%)	灰分 (%)	揮發分 (%)	全硫 (%)	發熱量 (大卡/千克)
中國	8.0-13.0	12.0-30.0	18.0-25.0	0.8-1.2	4,500-6,000
澳洲	8.0-12.0	20.0-25.0	12.0-33.0	0.4-1.0	5,400-6,200
越南	8.0	30.0-42.0	4.0-8.0	0.6-1.0	4,900-6,000
印尼	20.0-28.0	3.0-12.0	40.0-43.0	0.1-1.5	4,500-5,500

為進一步遵循其一體化業務策略，本集團擬建設珠海碼頭作為其在華南的煤炭中轉樞紐、配煤中心及煤炭儲存基地。有關珠海碼頭的詳情載於下文「一 珠海碼頭」中。董事相信，該等業務舉措將有助於本集團成為具備國際運輸及採購能力的中國領先的煤炭經營企業之一。

本集團憑藉其於煤炭經營業務方面的經驗，於二零零八年十二月就鐵礦砂貿易業務訂立首份購銷合同，而有關交易於二零零九年進行及完成。本集團於二零零八年十二月鐵礦砂之首份買賣合約之交易量約為60,000噸鐵礦砂。該等業務活動標誌著本集團的業務經營擴展至鐵礦石業。於最後實際可行日期，本集團就其鐵礦石貿易業務正與其業務夥伴(為獨立第三方)磋商訂立鐵礦石合作協議。有關本集團的鐵礦石及相關材料的貿易業務的詳情載於下文「一 鐵礦石貿易」的段落中。董事預期，煤炭經營業務於將來將繼續成為本集團主要業務，惟鐵礦石貿易業務或會是本集團的另一個收益來源。

競爭優勢

董事相信，本集團的成功主要歸因於以下競爭優勢：

本集團為按年煤炭貿易量計最大的民營煤炭經營企業

根據BBIC報告，按年煤炭貿易量計，本集團為中國最大的民營煤炭經營企業。於往績記錄期，本集團的煤炭貿易量分別約為720萬噸、800萬噸及630萬噸。本集團年煤炭貿易量約為630萬噸，或佔截至二零零八年十二月三十一日止年度中國煤炭貿易總量約0.37%。與中國煤炭需求不斷增加相一致，董事深信，本集團將憑藉其於業內的領先地位保持其收益的強勁增長。

本集團可直接接達中國國內煤炭運輸網絡及其航運運輸促進了中國國內及海外供應商至客戶的煤炭運輸

本集團目前經營的大同及陽原煤炭轉運站使本集團能夠協調運輸以優化物流效率。大同及陽原煤炭轉運站均接駁大秦鐵路，而大秦鐵路為連接山西大同與秦皇島港口（世界最大煤炭轉運港口及散貨港口）的中國最大的煤炭拖運鐵路。憑藉其大同及陽原煤炭轉運站，本集團能獲得大秦鐵路運輸網絡的可靠連接。董事認為，總體而言，由於煤礦經營企業及煤炭貿易商未能自由使用該等供應商的煤炭鐵路運輸接駁和連繫，煤礦經營企業及煤炭貿易商僅向擁有煤炭轉運站的買主出售煤炭。沿大秦鐵路現時僅有41座主要煤炭轉運站，而由於本集團獲得此關鍵煤炭運輸鐵路系統沿線其中兩座煤炭轉運站，故本集團能安排由供應商至其煤炭轉運站的卡車運輸及之後沿大秦鐵路至秦皇島港口的鐵路運輸。本集團會在有需要時進一步安排由中國各港口至其沿海地區客戶指定地點的航運運輸。憑藉其自有船隊及租賃貨船，本集團能促進本集團及獨立第三方的煤炭航運運輸服務。本集團可使用運輸網絡及其航運業務促進了由中國國內及海外供應商至其客戶的煤炭運輸。憑藉其可接達由供應商至其客戶的運輸網絡，董事相信，本集團能在保護本身免受不可預測干擾的同時，確保其經營穩定。

本集團維持穩固及長期的客戶基礎

本集團與廣東省電力工業燃料有限公司、華陽電業有限公司及英德海螺水泥有限責任公司等若干大型煤炭消費企業建立了長期的穩固業務關係。於二零零八年十二月三十一日，本集團與其大多數主要客戶已有至少四年的業務往來。由於本集

團主要客戶大都為有著強大財務背景的大型企業，本集團受惠於其客戶的可靠信譽。此外，通過與該等主要客戶的長期往來，本集團能夠保持銷售需求持續有顯著增長。

本集團維持廣泛的中國國內及海外煤炭供應

作為世界最大的煤炭消費及進口國，中國（尤其是繁榮的沿海地區）對煤炭的市場需求於近年顯著增長。然而，煤炭資源及生產主要集中在中國西部及北部地區。此外，煤炭運輸可能受到中國難以預期的自然災害的嚴重及不利影響，例如二零零八年一月的雪災。因此，依賴單一地區及單一運輸途徑供應煤炭乃煤炭經營企業的重大風險。

通過自中國及國際市場採購煤炭，本集團享有提供不同類別煤炭以滿足客戶不同需求，而非依賴單一地區供應的優勢。

就中國煤炭採購而言，除於秦皇島港口（世界最大煤炭轉運港口及散貨港口）的煤炭供應外，利用其大同及陽原煤炭轉運站（均位於距離本集團於山西、河北、陝西及內蒙古的煤炭供應商運輸距離不遠的便利地點），本集團能向中國該等重要煤炭生產省份採購並確保獲得煤炭供應。

另外，本集團自二零零二年起已從海外市場採購煤炭以在中國進行煤炭貿易。憑藉其較早進入海外市場，本集團已積累寶貴知識及經驗，並已與海外供應商建立可靠的關係。憑藉其於海外市場採購煤炭的經驗，本集團能夠從澳洲、越南及印尼（中國採購煤炭的主要海外國家）採購不同規格的煤炭以滿足客戶的需求。本集團廣泛的中國及國際煤炭來源令其截至二零零八年十二月三十一日止年度錄得年煤炭貿易量約630萬噸，根據BBIC報告成為按年煤炭貿易量計中國最大的民營煤炭經營企業。

本集團具備選煤及配煤能力

因煤化歷史的關係，煤炭質量及規格可能存在很大差別。就發電廠而言，熱值乃由灰分、全水分及全硫等多個參數釐定。不同發電廠或會就其特定發電設備及過程而要求不同規格的煤炭。另外，本集團可根據具體的發電過程及要求，向發電廠及其他客戶提供特定規格範圍的煤炭。本集團能採購足夠種類的煤炭以確保不同來源的煤炭經過配煤後能符合客戶所要求的規格。尤其是，憑借本集團廣泛的中國及

國際煤炭來源，本集團的煤炭供應質量上乘。憑借其大同及陽原煤炭轉運站合共超逾700萬噸的年煤炭處理及運輸能力以及秦皇島港口的額外煤炭處理及運輸能力，本集團能夠採納靈活的成本策略以滿足其客戶的需求。當某一來源的煤炭成本降低而另一來源的煤炭成本維持高企時，只要該兩種來源的煤炭都是在客戶所要求的規格範圍內，本集團能夠更多使用成本較低的煤炭來有效地改變其產品組合，務求優化本集團的營運業績。

另外，利用其測試及質量控制設施，本集團能物色及選定符合其客戶要求規格的合適煤炭，向其客戶提供質量及數量控制等選煤服務。

董事及本集團高級管理層在煤炭行業具有淵博知識及豐富經驗

董事及本集團高級管理層在煤炭行業具有淵博知識及豐富經驗。此外，彼等具有財務管理及業務營運方面的豐富經驗。本集團的多名董事及高級管理層成員均自本集團於一九九六年從事煤炭經營業務起一直效力本集團。董事相信，該等知識結合經驗的強大組合對本集團業務的未來發展至關重要。有關董事及本集團高級管理層的進一步詳情載於本招股章程「董事、高級管理人員及員工」中。

發展策略

憑藉本集團的競爭優勢及致力成為具備國際運輸及採購能力的領先的中國煤炭經營企業之一的業務目標，董事擬遵循以下發展策略：

建設及經營珠海碼頭

本集團的煤炭經營業務乃向其客戶提供由採購所需煤炭至交付煤炭至客戶指定地點的一體化供應鏈服務。本集團計劃興建及經營珠海碼頭，向本身、其客戶及其他獨立第三方提供煤炭港口服務，包括煤炭轉運、煤炭儲存及配煤。提供該等煤炭港口服務將為本集團現有一體化供應鏈服務及煤炭經營業務的延伸及補充。透過建立及經營珠海碼頭，本集團的現有煤炭經營業務將會享有多種益處，其詳情載於本

招股章程「業務－珠海碼頭－四.項目優勢」中。透過向包括本集團、其客戶及其他獨立第三方在內的煤炭經營企業提供煤炭港口服務，本集團將會就經營珠海碼頭賺取港口費用，包括裝載及停泊費、拖航、泊位及繫泊纜處理費用。

本集團提供由海外市場至中國沿海地區港口的航運運輸。由於董事認為本集團的煤炭經營業務將繼續增長，本集團計劃建設及經營大型珠海碼頭作為華南煤炭中轉樞紐，而於海外市場採購的煤炭亦能運輸至珠海碼頭中轉。除其中轉功能外，珠海碼頭亦將作為華南配煤中心及煤炭儲存基地。

本集團正就成立中外合營企業建設及經營珠海碼頭申請政府審批。本集團擬與財政背景雄厚、久負盛名及專業知識豐富的投資者成立合營企業。本集團現時計劃擁有該合營企業約60%權益。

本集團現計劃於珠海碼頭建設一個10萬載重噸(建築結構：15萬載重噸)泊位，一個2萬載重噸(建築結構：5萬載重噸)泊位及兩個2,000載重噸(建築結構：1萬載重噸)泊位，年總吞吐能力為2,000萬噸。

珠海碼頭的投資總額預期約為人民幣1,500,000,000元。於最後實際可行日期，本集團已獲得一間銀行就其擬向珠海碼頭項目提供資金而發出的意向函。另外，本集團擬動用部分全球發售所得款項為珠海碼頭提供資金，其詳情載於本招股章程「未來計劃及所得款項用途」中。

透過設立珠海碼頭，本集團可獲得以下利益：

- 珠海碼頭位於珠海西南部的策略性地點，可使本集團(i)發揮其靠近中國沿海煤炭消費城市的客戶的優勢；(ii)迅速回應客戶需求；及(iii)降低運輸成本。
- 珠海碼頭10萬載重噸(建築結構：15萬載重噸)的泊位容量可容納好望角型及巴拿馬型貨船，以用於煤炭中轉，並因此使本集團進一步降低其運輸成本。
- 由於珠海碼頭可作為配煤及儲煤場地，本集團將能夠進一步加強其煤炭儲存及配煤能力。根據本集團現有計劃(隨著項目的進一步發展可修改)，本集團計劃於珠海碼頭竣工後佔用其更多儲存面積，令本集團最大煤炭儲存能力由約200萬噸增至約290萬噸，增加約45.0%。該計劃的詳情載於本招

股章程「業務－煤炭經營－六.煤炭存貨」中。另外，本集團還計劃於珠海碼頭佔用更多儲存面積，使用質量更好及數量更多的計量設備及儀器、配煤設施(包括堆煤機、取煤機、裝船機及皮帶輸送機)，加上本集團於配煤方面的經驗及管理知識，以使其最大年配煤能力由超過400萬噸增長100.0%以上達到約1,000萬噸。該計劃的詳情載於本招股章程「業務－煤炭經營－七.配煤」中。

- 由於珠海碼頭的年吞吐能力為2,000萬噸，可作為煤炭交易中心，預期將有利於提升本集團在此煤炭貿易市場進一步採購及銷售煤炭的能力。
- 由於地處華南，泊位容量為10萬載重噸(建築結構：15萬載重噸)及年吞吐能力為2,000萬噸，預期珠海碼頭將吸引不同貨船來進口及出口貨物或使用碼頭作為其中轉中心。本集團將就貨物進出口向港口設施使用者收取港口費用，而珠海碼頭收取該等費用將在其一體化煤炭供應鏈以外為本集團提供另一個收入來源。

本集團已獲得設立珠海碼頭的有關審批。本集團已獲得國家環境保護部、國土資源部、交通運輸部、國家海洋局及中國發改委有關珠海碼頭項目的相關批准。另外，為興建及經營珠海碼頭，本集團正在申請若干證書及許可證，主要包括：外商投資批准證書、企業法人營業執照、組織機構代碼證、港口經營許可證、稅務登記證、財政登記證以及外匯登記證。預期將於二零零九年最後一季開始施工。有關珠海碼頭的進一步詳情載於本招股章程「業務－珠海碼頭」中。

經營沿大秦鐵路的新增煤炭轉運站

本集團擬額外收購或租賃山西的一幅土地，以建立其沿大秦鐵路的第三個煤炭轉運站，透過購買額外設備(包括推土機、篩選機以及裝載機)並額外佔用大秦鐵路沿線的火車運力，預期將擁有年煤炭處理及運輸能力達700萬噸。大秦鐵路(中國最大及主要的煤炭拖運鐵路)的煤炭轉運站數目有限。透過建立本集團沿此關鍵鐵路運輸系統的第三座煤炭轉運站，董事預期將進一步獲得山西的煤炭供應以及進一步加強其獲得由煤炭轉運站沿大秦鐵路至秦皇島港口的鐵路接駁。於第三個煤炭轉運站

竣工後，本集團的合共年煤炭處理及運輸能力將達1,400萬噸煤炭(包括其超過700萬噸的現有處理及運輸能力)，有關詳情載於本招股章程「業務－煤炭經營－七.配煤」中。由於可靠及充足的鐵路運輸能力在煤炭經營行業中為顯著的競爭優勢，董事認為，擬建設煤炭轉運站將鞏固本集團於煤炭經營行業的領先地位。於最後實際可行日期，本集團並未物色到任何適合收購的土地，故此，並無額外煤炭轉運站預期開工及竣工時間表。預期第三座煤炭轉運站的投資總額將約為137,000,000港元，其資金將全數由全球發售所得款項淨額提供。

擴充本集團的國際煤炭經營業務

為致力成為領先的國際煤炭經營企業之一，本集團擬透過在海外市場建立代表辦事處或貿易公司，擴展其國際煤炭經營業務。董事認為，該等代表辦事處或貿易公司可協助本集團與海外市場現有及潛在供應商保持及建立業務關係。

就海外客戶而言，由於本集團於往績記錄期並未積極營運煤炭出口業務，因此該業務日後未必會成為可帶來穩定收入的經常性業務。

主要業務及服務

本集團主要從事煤炭經營業務，包括煤炭購銷、選煤、儲存、配煤、航運及運輸等。由於其業務經營位於香港、大同、陽原、秦皇島、珠海及廣州等策略性地點，本集團可在中國以及海外市場採購煤炭，以售予其中國以及海外市場客戶。於本招股章程日期，本集團經營大同及陽原兩座煤炭轉運站，使本集團的營運直接達至大秦鐵路及策略性選煤、儲存、配煤中心。作為其一體化煤炭供應鏈的一部分，本集團能安排至其煤炭轉運站的卡車運輸及沿大秦鐵路至秦皇島港口的鐵路運輸。於接獲客戶要求後，本集團可安排由秦皇島港口至其客戶指定地點的航運運輸。

本集團的自有船隊及租賃貨船促進本集團及獨立第三方煤炭航運運輸以及獨立第三方的乾散貨航運運輸。

業 務

下表乃摘自本招股章程附錄一會計師報告，乃有關本集團於往績記錄期的若干主要表現指標，現載列如下：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零六年 人民幣千元	二零零七年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
營業額			
煤炭經營	2,824,382	3,553,185	4,050,170
航運運輸	26,107	111,447	142,314
總計	2,850,489	3,664,632	4,192,484
毛利	235,618	571,394	559,916
純利 (附註 1)	52,850	207,251	330,690
毛利率			
煤炭經營	7.3%	14.6%	12.3%
航運運輸 (附註 2)	46.5%	48.8%	29.8%

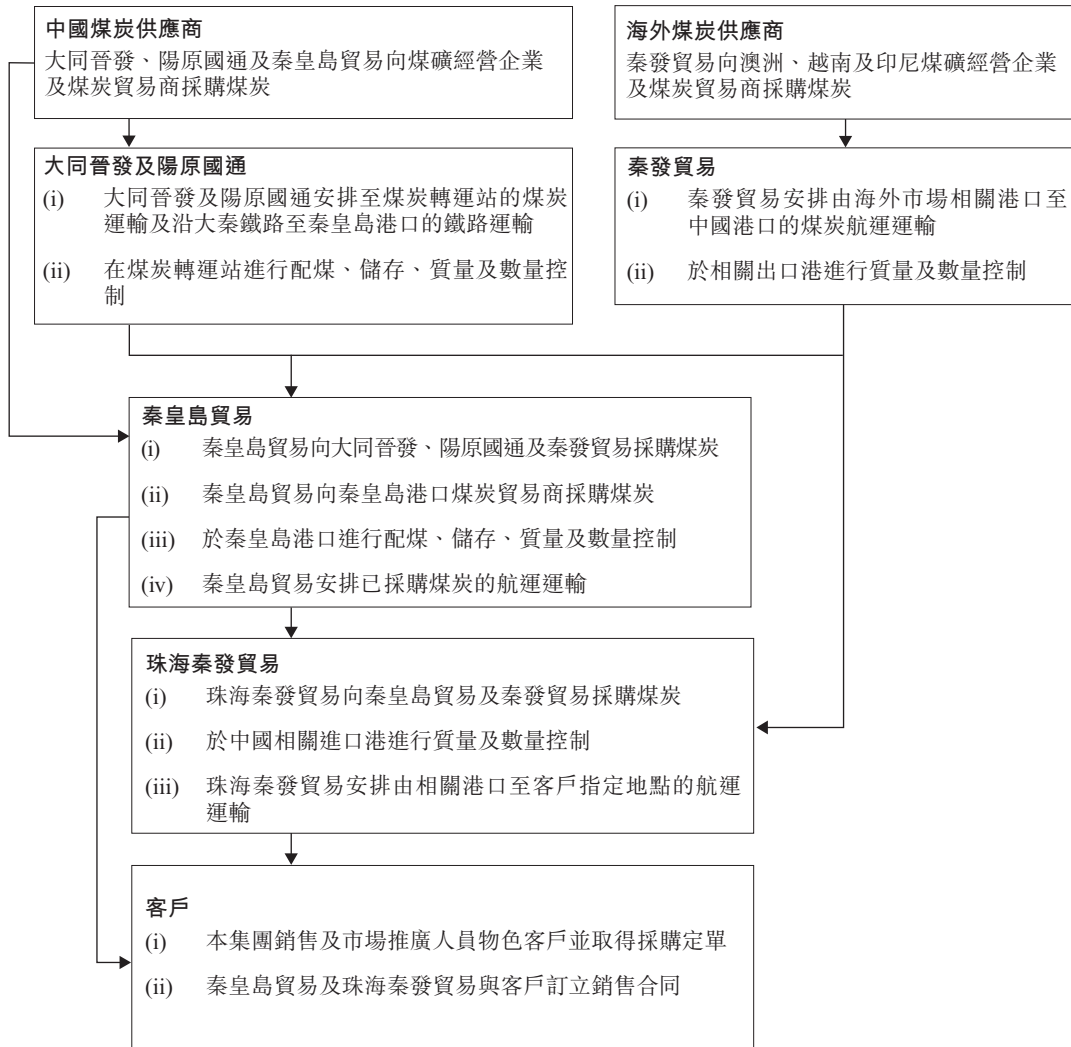
附註：

- (1) 本公司截至二零零八年十二月三十一日止年度的純利包括出售 Millennium Coal 股權的一次性收益約人民幣 97,100,000 元，其詳情載於下文「一煤礦」各段中。
- (2) 包括來自外部客戶的運輸服務收入及本集團煤炭經營分部產生的毛利。

煤炭經營

概覽

下圖說明本集團煤炭經營業務的一般步驟：



業 務

本集團國內及海外的煤炭採購乃依據(i)考慮中國國內及海外市場現有市場供需及預測有關市場及價格趨勢等各種因素後而制定的本集團採購及存貨策略；(ii)客戶訂單及要求；及(iii)海外煤炭貿易商的銷售要約而釐定。

就中國國內煤炭供應鏈而言，根據本集團的採購及存貨策略，大同晉發及陽原國通向山西、河北、陝西及內蒙古煤礦經營企業及煤炭貿易商採購煤炭。本集團安排由山西、河北、陝西及內蒙古供應商至本集團大同及陽原煤炭轉運站(均與大秦鐵路接駁)的煤炭卡車運輸。本集團採購的煤炭將存儲於其大同及陽原煤炭轉運站。就向客戶銷售煤炭而言，本集團安排沿大秦鐵路至秦皇島港口的煤炭鐵路運輸。根據客戶訂單及要求，秦皇島貿易亦向秦皇島港口的煤炭貿易商採購煤炭。配煤、質量及數量控制於煤炭轉運站及中國的港口進行。本集團進一步安排所採購的煤炭的航運運輸。

就海外煤炭供應鏈而言，秦發貿易向澳洲、越南及印尼的煤礦經營企業及煤炭貿易商採購煤炭。秦發貿易透過先向秦皇島貿易或珠海秦發貿易(擁有相關煤炭經營資格證)銷售煤炭以轉售中國客戶。海外煤炭供應商安排至出口港的運輸。煤炭質量及數量控制於出口港進行。本集團安排由出口國家至中國港口(包括廣東湛江碼頭、廣州黃埔港、廣州南沙港以及上海外高橋煤炭碼頭)的航運運輸。配煤、質量及數量控制在中國的進口港進行。有關本集團配煤、質量及數量控制的詳情分別載於本招股章程「一.煤炭經營—五.選煤」及「一.煤炭經營—七.配煤」各段中。

本集團亦透過代理(其擁有中國相關出口許可證及配額)向海外市場客戶銷售煤炭。

於往績記錄期，本集團買賣的煤炭大部分為動力煤。採購自中國、澳洲、越南及印尼等地的動力煤在全水分、灰分、揮發分、全硫及發熱量方面各異。

下表載列本集團的煤炭規格：

煤炭規格	全水分 (%)	灰分 (%)	揮發分 (%)	全硫 (%)	發熱量 (大卡/千克)
中國煤	8.0-13.0	12.0-30.0	18.0-25.0	0.8-1.2	4,500-6,000
澳洲煤	4.6-8.0	22.0-25.0	19.0-28.0	0.4-1.0	5,400-6,190
越南煤	8.0	30.0-36.0	8.0	0.6	5,200-6,000
印尼煤	20.0-28.0	3.0-12.0	40.0-43.0	0.1-1.5	4,500-5,500

業 務

由於煤炭規格及運輸成本不同，採購自不同地區的煤炭的每噸平均銷售價格亦有所不同。下表載列於往績記錄期本集團按銷售量及銷售淨額計算的主要煤炭銷售：

煤炭來源	截至十二月三十一日止年度					
	二零零六年		二零零七年		二零零八年	
	銷售量 千噸	銷售淨額 人民幣千元	銷售量 千噸	銷售淨額 人民幣千元	銷售量 千噸	銷售淨額 人民幣千元
中國	6,103	2,356,799	6,875	3,066,885	5,451	3,554,248
澳洲	1,060	453,088	240	116,386	65	45,320
越南	43	14,495	351	137,760	455	270,349
印尼	—	—	557	232,154	303	180,253
總計	<u>7,206</u>	<u>2,824,382</u>	<u>8,023</u>	<u>3,553,185</u>	<u>6,274</u>	<u>4,050,170</u>

一．煤炭採購及供應商

A. 海外市場及中國國內市場的聯合採購

秦發貿易負責自國際市場採購煤炭及通過中國秦發集團將煤炭售予最終客戶，而中國秦發集團則自中國國內市場採購煤炭及將煤炭直接售予最終客戶。

於往績記錄期，有關本集團海外市場及中國國內市場採購煤炭的資料如下所示：

煤炭來源	截至十二月三十一日止年度					
	二零零六年		二零零七年		二零零八年	
	採購量 千噸	採購金額 人民幣千元	採購量 千噸	採購金額 人民幣千元	採購量 千噸	採購金額 人民幣千元
中國	6,589	2,060,047	7,350	2,351,111	4,594	2,397,652
澳洲	1,115	302,378	181	43,415	104	68,336
越南	159	43,853	337	82,612	412	169,891
印尼	62	14,353	546	129,569	249	119,802
總計	<u>7,925</u>	<u>2,420,631</u>	<u>8,414</u>	<u>2,606,707</u>	<u>5,359</u>	<u>2,755,680</u>

(i) 海外市場採購

本集團通過秦發貿易從海外市場採購煤炭。於往績記錄期，秦發貿易自澳洲、越南及印尼等海外市場煤礦經營企業及煤炭貿易商（均為獨立第三方）採購煤炭。

本集團通常向海外市場煤礦經營企業及煤炭貿易商採購煤炭，該等海外市場煤礦經營企業及煤炭貿易商負責安排至出口港的煤炭運輸。

秦發貿易根據(i)考慮海外市場現有市場供需及預測有關市場及價格趨勢等各種因素後而制定的年度採購政策；(ii)客戶訂單及要求；及(iii)海外貿易商銷售要約等，從海外市場採購煤炭。

香港秦發集團的煤炭採購合同訂明質量及數量控制、抽樣及稱重的程序以及付款方式。香港秦發集團一般在裝運港口按FOB基準採購煤炭，海外供應商支付裝船前所有成本，而秦發貿易則負責海運成本。香港秦發集團煤炭採購的付款一般以美元信用證方式進行。有關商業發票的全額付款通過不可撤銷的即期信用證進行，並須在出具有關裝運的證明文件後支付。

本集團尤其注重其海外煤炭採購活動。其海外煤炭採購部主要通過直接與煤炭貿易商接洽及參加國際煤炭大會等大型國際會議採購煤炭。

中國法律顧問確認，本集團不受任何煤炭進口配額限制，並能夠根據市場需求及客戶需要經營海外煤炭採購業務。

(ii) 中國國內市場採購

自一九九六年以來，本集團一直通過中國秦發集團自中國國內市場採購煤炭。根據中國秦發集團依據中國國內煤炭市場現有市場供求以及預測有關市場和價格趨勢而釐定的採購及存貨策略，大同晉發及陽原國通向山西、河北、陝西及內蒙古煤礦經營企業及煤炭貿易商採購煤炭。根據客戶訂單及要求，本集團亦在秦皇島港口（中國最大的煤炭港口）向煤炭貿易商採購煤炭。本集團的煤炭採購人員亦進駐秦皇島港口，以獲取最新煤炭價格、市場資料以及於港口進行煤炭採購。

憑借本集團可使用由供應商至秦皇島港口的卡車及鐵路運輸，本集團能根據其採購及存貨策略直接向煤礦經營企業及煤炭貿易商採購煤炭。由於客戶可能要求現成的煤炭供應，本集團亦能夠向其他煤炭貿易商尋求煤炭供應來源，以加強其供應組合。

就中國國內煤炭採購而言，本集團的煤炭採購合同（該等合同訂明質量及數量控制、抽樣及稱重的程序）一般期限為一至十二個月。中國秦發集團一般安排並支付由供應商至其大同及陽原煤炭轉運站以及沿大秦鐵路至秦皇島港口運輸煤炭的費用，以及安排和支付（倘必要）至客戶指定地點的航運運輸的費用。向本集團中國國內煤炭供應商的付款一般通過電匯或支票方式以人民幣支付。中國國內煤炭供應商通常授予本集團不超過30日的信貸期。

本集團的中國煤炭採購部門主要通過直接與煤礦經營企業及煤炭貿易商接洽以及參加中國煤炭會議（包括中國國際煤炭大會及中國國際煤炭發展和投資大會）在中國國內市場採購煤炭。

B. 與供應商的關係

本集團自煤礦經營企業及煤炭貿易商採購煤炭。供應商可直接向終端客戶或本集團等其他煤炭經營企業進行銷售。本集團能向其供應商採購及保證獲得煤炭供應，原因為其具備各種競爭優勢，其中包括（i）其大同及陽原煤炭轉運站均佔據策略性位置，距離本集團山西、河北、陝西及內蒙古煤炭供應商運輸距離短；（ii）本集團的煤炭鐵路運輸及接駁可靠；及（iii）本集團與其大多數供應商建立不少於三年的穩定業務關係。

本集團的主要煤炭供應商包括一間中國煤炭貿易及運輸礦業公司、環球農業、工業及能源產品的供應鏈管理者之集團成員及Vietnam National Coal-Mineral Industries Group（一間於越南經營露天及地下煤礦的公司）。本集團的其他供應商包括中國山西、河北、陝西及內蒙古的國有及民營煤炭供應商以及澳洲、越南及印尼的煤炭貿易商。

本集團對作為其供應商的煤炭貿易商的控制程度僅為供應商與客戶的關係。本集團與該等煤炭貿易商之間並無特定控制條款。一旦交付煤炭且作出付款，煤炭的所有權和風險將轉移至本集團的相關成員公司。

業 務

本集團向兩類煤炭供應商採購煤炭(即煤礦經營企業及煤炭貿易商)。煤礦經營企業擁有開採、管理及／或經營煤礦的權利。煤炭貿易商向其他煤炭供應商採購煤炭以銷售給終端客戶或其他煤炭貿易商。本集團向海內外煤礦經營企業及煤炭貿易商採購煤炭。下表載列有關本集團於往績記錄期按供應商劃分的煤炭採購的資料：

	截至十二月三十一日止年度					
	二零零六年		二零零七年		二零零八年	
	採購量 千噸	採購金額 人民幣千元	採購量 千噸	採購金額 人民幣千元	採購量 千噸	採購金額 人民幣千元
煤礦經營企業	3,673	1,011,610	5,032	1,414,381	2,862	1,410,266
煤炭貿易商	4,252	1,409,021	3,382	1,192,326	2,497	1,345,414
總計	7,925	2,420,631	8,414	2,606,707	5,359	2,755,680

董事相信，本集團與其主要海外及中國國內煤炭供應商建立了穩定合作關係，原因為本集團與其大多數供應商建立了不少於三年的業務關係。這令本集團取得可靠供應的優質煤炭。董事進一步相信，本集團可向多個其他煤炭供應商進行採購，因此，董事預期在取得足夠數量煤炭供應方面不會遇到任何困難。此外，董事進一步確認，本集團於往績記錄期並無經歷任何與煤炭供應相關的糾紛。

業 務

二．煤炭銷售、市場推廣及客戶

A. 煤炭銷售

本集團將其自海外及中國國內市場採購的煤炭轉售予發電廠、水泥廠及煤炭貿易商等客戶。

本集團多數客戶位於中國沿海地區。發電廠為本集團的主要客戶，採購煤炭用於燃燒過程，以產生蒸汽用於發電及供熱。水泥廠生產過程中的主要燃料為煤炭。煤炭貿易商採購煤炭，以向海外市場以及中國其他煤炭消費者出口。下表載列本集團於往績記錄期按行業分部劃分的煤炭銷售資料：

	截至十二月三十一日止年度					
	二零零六年		二零零七年		二零零八年	
	銷售淨額	佔總銷售淨額的百分比	銷售淨額	佔總銷售淨額的百分比	銷售淨額	佔總銷售淨額的百分比
	人民幣千元	(%)	人民幣千元	(%)	人民幣千元	(%)
發電廠	1,476,313	52.3	2,781,661	78.3	3,051,855	75.4
煤炭貿易商	917,275	32.5	287,264	8.1	361,897	8.9
水泥廠及其他	430,794	15.2	484,260	13.6	636,419	15.7
總計	<u>2,824,382</u>	<u>100.0</u>	<u>3,553,185</u>	<u>100.0</u>	<u>4,050,170</u>	<u>100.0</u>

中國發電廠、水泥廠、煤炭貿易商及其他終端客戶向不同供應商(包括煤礦經營企業及煤炭貿易商)採購煤炭。由於本集團的競爭優勢(其詳情載於本招股章程「業務－競爭優勢」中)，本集團已與其終端客戶及煤炭貿易商建立良好關係，並能確保其作為彼等供應商之一的地位。

全部煤炭貿易商均為獨立第三方。於往績記錄期初期倚重煤炭貿易商乃因為本集團針對終端客戶的銷售網絡當時尚未建設完善。考慮到(i)由於向終端客戶提供配煤及運輸服務等一系列增值服務，故向終端客戶銷售的溢利率通常高於向煤炭貿易商的銷售；及(ii)煤炭貿易商的銷售訂單會隨時間大幅波動，本集團已於往績記錄期積極擴展了其向終端客戶(包括沿海地區的發電廠和水泥廠)的銷售。利用(i)載於本招股章程「業務－競爭優勢」中的本集團的競爭優勢；(ii)本集團於往績記錄期透過與發電廠直接訂立合約的市場推廣努力；及(iii)靈活的定價及存貨策略(該策略使發電廠能以具備競爭力的價格及時獲得煤炭供應)，本集團已於往績記錄期成功降低對煤

炭貿易商的依賴並增加其對終端客戶的銷售。本集團向煤炭貿易商的銷售比例已由截至二零零六年十二月三十一日止年度的32.5%降至截至二零零七年十二月三十一日止年度的8.1%，而截至二零零八年十二月三十一日止年度為8.9%；其向發電廠的銷售比例已由截至二零零六年十二月三十一日止年度的52.3%增至截至二零零七年十二月三十一日止年度的78.3%及截至二零零八年十二月三十一日止年度的75.4%。

與本集團進行交易的煤炭貿易商數目於往績記錄期分別為43、48及62。為擴闊其客戶基礎及降低對中國煤炭進出口企業的倚重，本集團自二零零六年起已與中小型煤炭貿易商進行交易。因此，與本集團進行交易的煤炭貿易商數目自二零零六年起大幅增加。

本集團對作為其客戶的煤炭貿易商的控制程度僅為供應商與客戶的關係。本集團與該等煤炭貿易商之間並無特定控制條款。一旦交付煤炭且作出付款，煤炭的所有權和風險將轉移至煤炭貿易商。另外，與終端用戶比較，本集團並無向煤炭貿易商提供特殊折扣。

除向中國客戶銷售煤炭外，本集團亦已於往績記錄期向海外市場客戶銷售煤炭。透過與一間中國獲授權煤炭出口商（為獨立第三方）的代理安排，於往績記錄期，本集團的銷售團隊整體管理所有向海外客戶銷售的煤炭。根據該獲授權煤炭出口商所提供之資料，其為一間於上海證交所上市之企業的主要組成部分。該獲授權煤炭出口商主要從事提供鐵礦石、鋼坯、生鐵、廢鋼鐵、試驗船、焦炭、煤炭、鐵合金、耐火材料及產品、重晶石、螢石、滑石、鋼鐵等以及進出口冶金及採礦成套設備。中國僅有少數企業獲得煤炭出口國營貿易權。作為其中一間這樣的企業，該獲授權煤炭出口商連同其集團成員公司，擁有煤炭出口所需的貿易權及配額。透過與該獲授權煤炭出口商的代理協議，本集團可利用該貿易權及配額，將其煤炭出口至海外市場。該獲授權煤炭出口商一般根據煤炭價格的一個百分比乘以出口煤炭量向本集團收取代理費。截至二零零八年十二月三十一日止財政年度，支付予該獲授權煤炭出口商之代理費約為人民幣4,200,000元（約相當於4,600,000港元）。根據代理協議，本集團負責將煤炭運輸至不時指定的裝運港口，而該獲授權煤炭出口商負責提供所有相關出口許可及文件。本集團已訂立合同，將煤炭出售給該獲授權煤炭出口商，而該獲授權煤炭出口商其後將訂立另外一份合同，將有關煤炭出售給本集團指定的該實體。根據代理協議，本集團將對海外客戶因本集團所提供的煤炭質量與合同規定之間的差異而產生的任何損失負責。本集團亦將承擔海外客戶未履行其合同責任而產生的經濟損失。各代理協議於本集團擁有將出口至海外市場之煤炭的具體期間有效。於二零零八年，代理協議的期限由二零零八年四月至二零零八年七

業 務

月，於該期間內，本集團的煤炭按照本集團的客戶（為一間英國公司）指示從中國出口到韓國。於最後實際可行日期，本集團與任何出口代理並無就出口本集團煤炭至海外市場訂立代理協議。

海外客戶與本集團之間並無長期出口合同，而該等出口合同僅於海外客戶同意向本集團採購特定數量的煤炭時方訂立。該等合同通常訂明質量控制、取樣及稱重程序。因為本集團專注於中國市場，且於二零零六年及二零零七年並無出口交易，本集團於往績記錄期，於煤炭出口業務方面僅錄得一名主要客戶（一間於英國註冊成立的公司）。根據本集團於往績記錄期的記錄，董事認為，本集團在履行交付、供應及煤炭質量等合約義務方面享有良好記錄。本集團一般按裝運港FOB基準出售煤炭，由買方支付海運費。本集團海外銷售的付款乃透過信用證或電匯以美元進行。於最後實際可行日期，就煤炭出口業務而言，本集團尚無任何特定目標市場。本集團的業務目標之一為擴展其國際煤炭經營業務，主要是與海外市場的現有及潛在供應商維持及建立業務關係。就海外客戶而言，由於本集團於往績記錄期並未積極經營煤炭出口業務，因此該業務日後未必會成為帶來穩定收入的經常性業務。

下表載列本集團於所示期間按地區分部劃分的煤炭銷售額：

	截至十二月三十一日止年度					
	二零零六年		二零零七年		二零零八年	
	銷售淨額 人民幣千元	佔總銷售 淨額的 百分比 (%)	銷售淨額 人民幣千元	佔總銷售 淨額的 百分比 (%)	銷售淨額 人民幣千元	佔總銷售 淨額的 百分比 (%)
華南	1,273,166	45.1	2,632,936	74.1	3,027,964	74.8
華東	832,107	29.5	888,918	25.0	659,684	16.3
華北	719,109	25.4	31,331	0.9	49,359	1.2
海外	-	-	-	-	313,162	7.7
總計	<u>2,824,382</u>	<u>100.0</u>	<u>3,553,185</u>	<u>100.0</u>	<u>4,050,170</u>	<u>100.0</u>

本集團的銷售及市場推廣人員負責為本集團搜尋客戶及獲得採購訂單。由於秦皇島貿易及珠海秦發貿易擁有必須的煤炭經營資格證，故彼等負責與中國客戶訂立銷售合同。於最後實際可行日期，本集團的銷售合同（該等合同訂明煤炭數量及質量）的期限通常為一至十二個月。本集團具特殊定價條款的銷售合同的期限通常少於一個月。本集團與煤炭貿易商及終端客戶的合約之間並無重大區別。根據銷售合約，倘本集團不能向其客戶交付指定數量的煤炭，本集團將須向其客戶賠償產生的

損失。本集團已採納煤炭存貨政策，以減輕該等風險。有關本集團煤炭存貨政策的詳情載於本招股章程「業務－煤炭經營－六.煤炭存貨」中。董事認為，由於本集團於往績記錄期並無經歷任何未根據銷售合約交付指定數量煤炭的情況，故有關煤炭存貨政策是有效的。本集團向其客戶的煤炭銷售通常以人民幣計值並通過電匯或支票方式結算。

本集團通常並無就其銷售採納銷售退貨政策，經本集團與其客戶不時磋商後，銷售退貨的條款於有關銷售協議中列明。整體而言，倘本集團未能提供相關銷售合同訂明的有關質量規格的煤炭，則本集團客戶可拒絕接納煤炭或從應付予本集團的款項中扣除若干金額。於往績記錄期，對本集團的客戶（包括煤炭貿易商及終端客戶）的銷售並無銷售退貨。

本集團根據其與客戶的過往買賣、銷售量、客戶現時財政狀況及當時的市況等來釐定客戶的付款方法。就新客戶而言，本集團通常要求交貨前全額付款。就現有客戶而言，本集團通常向其主要客戶授予不超過30日的信貸期。有關本集團於往績記錄期的應收貿易賬款撥備政策及作出的撥備金額詳情分別載於本招股章程「財務資料－財政狀況及經營業績的管理層討論及分析－(IV)關鍵會計政策－應收貿易賬款及其他應收款項」及「財務資料－財政狀況及經營業績的管理層討論及分析－(VII)若干資產負債表項目及主要財務比率的分析－(A)若干資產負債表項目的分析－(i)應收貿易賬款及其他應收票據」。本集團於往績記錄期並無經歷客戶重大不付款的情況。

B. 市場推廣

本集團尤其注重其煤炭經營業務中的銷售及市場推廣活動。一般銷售及市場推廣策略乃為確保本集團作為其客戶的一家主要供應商地位，以及開發潛在客戶機會，以提高本集團的市場佔有率。

於最後實際可行日期，本集團的銷售及市場推廣部有19名員工，負責煤炭經營業務。作為本集團業務擴充計劃的一部分及因應華南業務不斷增長的趨勢，珠海秦發貿易於二零零五年九月成立，隨後本集團廣州辦事處於二零零七年六月開業。本集團亦於二零零七年十二月設立上海代表辦事處，以開發華東沿海地區的潛在業務。

本集團主要通過直接與客戶接洽以及參加中國國際煤炭大會及中國國際煤炭發展和投資大會等大型國內及國際會議開拓市場。

C. 與客戶的關係

本集團通常向主要位於華東、華南及華北的發電廠、煤炭貿易商及水泥廠銷售煤炭。發電廠、煤炭貿易商及水泥廠一直向不同供應商(包括煤礦經營企業及煤炭貿易商)採購煤炭。由於本集團的競爭優勢(其詳情載於本招股章程「業務－競爭優勢」中)，本集團已與其終端客戶及煤炭貿易商建立良好關係，並能確保其作為彼等其中一家供應商的地位。

本集團的主要客戶包括廣東省電力工業燃料有限公司(廣東電力發展股份有限公司(於中國深圳證券交易所上市)的聯營公司)、華陽電業有限公司(經營位於中國福建省的漳州后石電廠)、英德海螺水泥有限責任公司(一間從事生產及銷售水泥業務的公司)。

本集團與其大部分主要客戶已建立不少於四年的長期業務關係。儘管本集團並未與其任何客戶訂立任何長期合同，惟董事認為，本集團與其客戶擁有良好的業務關係，可由本集團與該等客戶的往績記錄佐證。

三. 定價

A. 採購價

中國採購煤炭的採購價格根據下列因素釐定，其中包括(i)市場供求；(ii)煤炭規格；(iii)採購量；以及(iv)與供應商關係的時間長短及穩定性。

就海外市場採購的煤炭而言，採購價格根據下列因素釐定，其中包括(i)市場供求(包括有關市場的煤炭價格指數)；(ii)煤炭規格；(iii)採購量；以及(iv)與供應商關係的時間長短及穩定性。

本集團於其一般及日常業務過程中向中國及海外市場的供應商採購煤炭。煤炭是一種商品，其價格主要受本集團控制之外的供求因素決定。煤炭市場通常具周期性。過往中國煤炭市場不時經歷需求增長，令價格上漲，其後進入供應過量階段，令價格下跌。

由於本集團的銷售成本主要是煤炭成本，分別約佔銷售成本總額的82.8%、76.0%及85.4%，煤炭採購價格波動可對本集團於煤炭市場的競爭力及其盈利能力產

生負面影響。另外，不能保證本集團於日後能在不影響對其煤炭產品的需求下有效地將煤炭成本的增幅轉嫁給其客戶。

然而，與市場煤炭價格相比，本集團於往績記錄期的煤炭採購價格保持相對穩定，主要由於下列原因：

- 本集團經考慮各種因素後制定採購及存貨策略，該等因素包括中國國內及海外市場的現有市場供需以及對其市場趨勢及價格趨勢的預測。憑借其在大同、陽原及秦皇島的煤炭儲存設施，本集團能儲存可觀煤炭存貨，以減輕價格波動的風險。本集團於董事認為煤炭價格低或市場價格將上升時從市場採購煤炭。另外，當董事認為市場價格高企或市場價格將下降時，本集團將減少其煤炭存貨水平及停止從市場採購煤炭。當董事認為市場價格高企或市場價格將下降時，將僅於煤炭存貨不足夠及相應銷售訂單獲確認時方下採購訂單。該等策略使本集團能有效地控制其採購成本；及
- 根據彼等具體的發電設備及過程，本集團可向發電廠及其他客戶提供規格範圍內的煤炭。本集團透過混合不同質量及規格的煤炭的配煤能力，使其能降低煤炭採購價格並且優化其經濟效益。由於其中國及海外市場的煤炭來源廣泛，本集團能向不同貨源採購不同質量及規格的各種煤炭（有關煤炭的採購價格各異），藉以滿足客戶的需求並同時管理其煤炭採購成本。這方面已由二零零六年至二零零八年為替代向澳洲採購的煤炭而向越南及印尼的煤炭採購逐步增加所證明。

B. 出售價

據董事所深知，中國煤炭貿易主要包括以下兩類定價機制及銷售合同：

1. 計劃內合同

計劃內合同包括重點合同及非重點合同，有關合同須受各級政府的領導及監督。計劃內合同的訂約方均為國有煤炭生產企業及國有電力企業。該等合同

的定價條款乃於相關政府機關所召開的煤炭生產、運輸及需求合同全國大會上釐定。訂約雙方須嚴格遵照合同約定的數量、質量及價格來履行年度合同。

重點合同

重點合同為監管機關認可的國有重點發電企業與國有大型煤炭生產企業訂立並經由鐵路運輸計劃擔保的合同，必須符合以下要件：

- i. 合同訂約方限於監管機關認可的國有重點發電企業與國有煤炭生產企業；
- ii. 合同金額為國有重點發電企業與國有煤炭生產企業約定的年發電用煤數量；及
- iii. 有關合同金額由鐵路部門提供的相關鐵路運輸計劃擔保。

非重點合同

非重點合同為國有煤炭生產企業與發電企業訂立的，惟不具備上述條件的合同。例如，未包括在重點合同的向主要火電廠及冶金企業自有發電廠大量供應煤炭的合同。

2. 計劃外合同

除計劃內合同外，中國煤炭貿易亦按照計劃外合同進行。計劃外合同為煤炭企業(包括生產企業或非生產企業)向客戶按市場價格供應煤炭的交易。

由於計劃內合同項下供應的煤炭數量可能不能滿足國有發電企業的需求，該等企業或會不時按計劃外合同向國有及／或煤炭供應商採購煤炭。

雖然中國政府透過廣泛管制電價及控制國家鐵路運力分配來間接影響煤炭價格，尤其是計劃內合同的煤炭價格，惟國內煤炭價格自二零零二年起主要由市場推動。中國政府於二零零二年取消發電用煤價格管制措施。於二零零四年八月三日，國家發改委發布《關於對部分地區電煤價格實行臨時性干預措施的通知》(「干預措施」)。干預措施第1條列明：「鑒於煤炭主產地出現煤價大幅上漲

情況，對電煤的正常供應產生不利影響，決定對河南、安徽、山東、山西、陝西五個煤炭主產省電煤銷售實行臨時性價格干預措施。」。根據干預措施，臨時性價格干預措施僅於河南、安徽、山東、山西及陝西五個產煤省份實施。由於在所有關鍵時刻，與本集團客戶訂立銷售合約的中國秦發集團各成員公司均於河北及廣東註冊，彼等概無位於干預措施所涉的範圍內，故此，其定價政策並無受到干預措施的影響。根據國家發改委於二零零五年十二月二十七日發出的《關於做好2006年全國重點煤炭產運需銜接工作的通知》（「通知」），干預措施已被取消，而定價現時主要由供需釐定。然而，於價格已大幅上升或可能大幅上升時，則可發布臨時指導價格作為政府將予採納的緊急定價機制。

於二零零八年六月十九日，國家發改委頒布《關於對全國發電用煤實施臨時價格干預措施的公告》（「臨時指引」），據此：

- 全國煤炭生產企業根據重點合同和非重點合同所用的電煤出礦價均應以截至二零零八年六月十九日實際結算價格為上限。當日沒有交易的，以前最近一次實際結算價格作為最高限價。臨時價格干預期間，煤炭生產企業所用的電煤出礦價一律不應超過上限。
- 已經訂立計劃內合同的國有煤炭生產企業及國有發電企業應嚴格遵守約定的數量、質量及價格來履行煤炭合同。禁止國有煤炭生產企業將計劃內合同煤炭轉向公開市場銷售。煤炭運輸及其他物流企業應執行規定的收費標準，不應擅自提價或價外加價。
- 各煤炭生產企業應嚴格執行上述臨時價格干預措施。各地價格主管部門應加強檢查，重點(i)查處違反政府限價、擅自提高價格的行為；(ii)通過降低煤質、以次充好等欺詐手段變相漲價的行為；及(iii)不執行電

煤供應合同、將計劃內合同煤轉向公開市場銷售等行為。對違反電煤價格臨時干預措施的企業將依照《價格法》、《價格違法行為行政處罰規定》予以嚴肅處理。

根據臨時指引所載各項限制，董事認為臨時指引旨在調控根據受各級政府領導及監督的計劃內合同買賣的電煤價格。重點合同及非重點合同均會受到調控；電煤價格實質上固定於截至二零零八年六月十九日或之前的交易價格。臨時指引直至二零零八年十二月三十一日止保持有效。

考慮到(i)臨時指引並無對在公開市場買賣的煤炭價格施加任何限制；及(ii)本集團與其客戶訂立的全部銷售合同均為在公開市場進行的計劃外合同，董事及中國法律顧問認為，臨時指引不針對本集團的經營。相反，由於國有煤炭生產企業禁止將計劃內合同項下煤炭轉至公開市場銷售，這可進一步收緊煤炭供應並刺激公開市場上的煤炭市場價格，故此預期本集團可從實施臨時指引中受益。

於二零零八年十二月三日，國家發改委發布了《關於做好2009年跨省區煤炭產運需銜接工作的通知》。根據該通知，煤炭價格繼續由買賣雙方根據供求、資源稀缺程度和環境損害程度等市場因素協商釐定。國家僅在市場價格出現劇烈波動等異常狀態時，依法採取必要的干預並採取必要措施。

目前，本集團釐定其煤炭銷售價格的因素包括(i)煤炭市場的供需；(ii)煤炭價格；(iii)銷售量；及(iv)與客戶往來時間長短及穩定性。本集團的銷售合同乃具法律約束力的合同，據此，客戶須於簽立銷售合同後受法律約束採購本集團的煤炭。因此，即使於簽立銷售合同後煤炭價格出現下跌，客戶仍有責任採購本集團的煤炭，故此，董事認為，本集團並無面臨於簽立銷售合同後煤炭價格下跌而引起的重大風險。

本集團的平均煤炭銷售價格於往績記錄期分別約為每噸人民幣392元、人民幣443元以及人民幣646元。本集團的定價政策並不受於往績記錄期的通知及臨時指引控制或限制。有關通知及臨時指引的詳情，請參閱本招股章程「與行業有關的法規—煤炭貿易—定價」。事實上，本集團煤炭產品的平均銷售價格的變動主要受下列因素的影響，包括但不限於於往績記錄期的(i)中國市場煤炭價格趨勢；及(ii)本集團煤炭產品組合的變動。

(i) 中國市場煤炭價格趨勢

由二零零五年一月一日起至二零零七年十一月，秦皇島基準現貨煤平均價格(5,500大卡)的成交價介乎每噸人民幣392.5元至每噸人民幣477.5元之間。由於受到油價高企及中國沿海地區對煤炭需求快速增長刺激，秦皇島基準現貨煤平均價格(5,500大卡)由二零零七年十一月的約每噸人民幣477.5元大幅上升至於二零零八年七月二十八日的約每噸人民幣1,043.0元。由於受國際商品市價下跌的影響，秦皇島基準現貨煤價格(5,500大卡)降至於二零零八年十二月底約每噸人民幣580.0元，以及二零零九年五月底約每噸人民幣585.0元。

(ii) 本集團煤炭產品組合的變動

因煤化歷史的關係，煤炭質量及規格可在大範圍內變動。不同發電廠或會就其具體發電設備及過程而要求不同規格的煤炭。另外，根據具體的發電設備及過程，本集團可向發電廠或其他客戶提供規格範圍內的煤炭。於往績記錄期，本集團按不同銷售價格向其客戶銷售不同質量及規格的煤炭。故此，本集團煤炭產品組合的變動可影響其平均銷售價格。總體來說，採購自澳洲的煤炭的售價較採購自越南及印尼的為高，原因為採購自澳洲的煤炭規格所含水分較低而發熱量較高。

為維持成本競爭力，於往績記錄期，本集團減少採購自澳洲的煤炭供應量減少，同時增加採購自越南及印尼的煤炭的銷售，改變了其產品組合。本集團採購自澳洲的煤炭銷售量由二零零六年的1,060.0噸降至二零零八年的65.0噸，而採購自越南及印尼的煤炭銷售量則分別由二零零六年的43.0噸及零增至二零零八年的455.0噸及303.0噸。

雖然於往績記錄期，由於國內及國際煤炭價格整體上升，本集團的煤炭平均售價上升，本集團煤炭產品組合的上述變動部分抵銷了本集團平均售價於往績記錄期的上漲。

業 務

四．煤炭運輸

本集團買賣煤炭的交貨及運輸一般涉及卡車運輸、鐵路運輸及海運。

以下載列於往績記錄期本集團就購買煤炭產生的運輸開支：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零六年 人民幣千元	二零零七年 人民幣千元	二零零八年 人民幣千元
海運(附註)	142,347	259,490	169,212
卡車及鐵路運輸	312,949	458,635	308,098
合計	<u>455,296</u>	<u>718,125</u>	<u>477,310</u>

附註：包括向本集團航運運輸業務分部支付的運輸開支，有關運輸開支將在本集團財務報表中綜合公司間交易時予以對銷。

於往績記錄期，本集團就買賣煤炭產生的運輸開支有所波動，主要歸因於(i)本集團買賣的煤炭量波動；及(ii)中國及海外煤炭運輸成本波動。

海外市場

就海外市場而言，煤炭貿易商及煤礦經營企業通常安排由煤礦至出口港的煤炭運輸並支付相關費用。於出口港，本集團主要委託貨船按FOB條款由供應商國家運至中國港口。於往績記錄期，本集團亦利用本身的貨船及租賃貨船進行由供應商國家至其中國客戶的海外煤炭運輸。

有關本集團的航運運輸的進一步詳情載於本招股章程「一航運」各段中。

中國國內市場



就中國國內市場而言，本集團向煤礦經營企業及煤炭貿易商採購煤炭後，會安排由山西、河北、陝西及內蒙古供應商至大秦鐵路沿線大同及陽原煤炭轉運站的卡車運輸，以進行儲存。本集團通常支付由供應商至其大同及陽原煤炭轉運站的運輸費用。配煤、質量及數量控制程序亦可於該等煤炭轉運站進行。

大秦鐵路為由山西（中國最大煤炭生產省）至秦皇島港口（世界最大煤炭轉運港口及散貨港口）的煤炭運輸通道。根據大秦鐵路股份有限公司(601006CH)的中期報告，二零零八年大秦鐵路的煤炭運輸量約達3.40億噸（相當於二零零八年中國煤炭鐵路運輸總量約25.4%）。沿此關鍵鐵路運輸系統，僅有41座主要煤炭轉運站，而本集團已佔有其中兩座，一座位於大同而另一座位於陽原。煤炭轉運站對中國煤炭經營企業至關重要，此乃因為煤炭鐵路運輸系統接駁不充分及該等供應商聯繫不通暢，煤礦經營企業及煤炭貿易商通常向擁有煤炭轉運站的買主出售煤炭。由於接駁至鐵

路運輸系統，煤炭能利用鐵路系統通過煤炭轉運站直接運往指定的煤炭港口。由於煤炭轉運站佔地很大，煤炭經營企業亦能於該等轉運站提供選煤、儲存、配煤等服務。

本集團於大同及陽原佔有兩座煤炭轉運站。本集團擁有並經營其位於大同倍加造鎮解莊村的大同煤炭轉運站，總地盤面積約為106,460.0平方米，長期土地使用權的有效期直至二零五三年四月九日止。本集團租賃並經營其位於陽原西城鎮東關村的陽原煤炭轉運站，總地盤面積約為66,000.0平方米，已續期長期租約年期由二零零八年五月二十一日起計八年。本集團的兩座煤炭轉運站地理位置優越，距多數山西、河北、陝西及內蒙古煤炭供應商運輸距離短，確保至本集團煤炭轉運站的運輸費用較低。借助於本集團的推土機、篩選機以及裝載機等特別設備，本集團於大同及陽原的兩座煤炭轉運站，連同大秦鐵路沿線的火車運力，提供超逾700萬噸的年煤炭處理及運輸能力並作為其選煤、儲存、配煤中心。

就向其客戶銷售煤炭而言，本集團安排沿大秦鐵路至秦皇島港口的煤炭鐵路運輸。本集團通常支付由煤炭轉運站沿大秦鐵路至秦皇島港口的運輸費用。鑒於煤炭鐵路運輸需求不斷增長，大秦鐵路正在增強其運力並預期總運輸量於二零一零年前將達到4億噸。鐵道部負責分配中國全國鐵路系統(包括大秦鐵路)的煤炭運力。鐵道部經參考煤炭轉運站經營企業定期提交的需求後向有關煤炭轉運站經營企業分配煤炭運力。故此，煤炭轉運站經營企業可穩定地使用全國鐵路系統。由於本集團經營大同及陽原兩座煤炭轉運站，故此董事深信，儘管沿此關鍵煤炭運輸系統的鐵路運輸需求增長，惟本集團將能繼續可靠地使用大秦鐵路運輸網絡。

倘接獲客戶要求，本集團透過其自有船隊或租賃貨船安排運輸於秦皇島港口採購的煤炭至客戶指定的地點的航運運輸。有關本集團航運運輸的進一步詳情載列於本招股章程「業務－航運」中。另外，本集團與秦皇島港口經營企業(一名獨立第三方)訂立一項年度合作合同，據此，秦皇島港口經營企業同意於本集團不時發出請求後向其提供(其中包括)用於選煤、儲存、配煤的場地及設施。合作合同乃按非獨家基準訂立，而合作合同的最新年期為一年，由二零零九年一月一日至二零零九年十二月三十一日。合作合同各方於合同年期屆滿後可續期。就煤炭儲存而言，有關經營者按許可基準向本集團提供儲存場地，而根據上市規則第5章並不構成於土地或樓宇中的權益。根據合作合同，首10天儲存為免費。之後，本集團煤炭的儲存收費

介乎每天每噸人民幣0.10元至人民幣0.40元之間，視乎儲存期間而定。儲存期間越長，秦皇島港口經營企業將收取的儲存費用越高。就選煤及配煤而言，收費乃根據本集團及秦皇島港口經營企業不時釐定之市場價格計算。本集團可使用秦皇島港口的配煤設施來配煤。另外，本集團已於秦皇島港口建立配備有各種測試設施的自有煤炭測試中心，包括破碎機、測硫儀、溫度調節儀、灰分測定儀及其他測試設備，而本集團亦租賃及使用秦皇島港口經營企業之堆煤機、取煤機、輸送機、裝船機及其他大型機器用於選煤。除儲存、配煤及選煤外，本集團的銷售員工亦於秦皇島港口完成及執行客戶的航運訂單。常駐秦皇島港口的本集團員工亦協助本集團搜集有關煤炭價格之市場資料及於必要時本集團亦向秦皇島港口其他煤炭貿易商採購煤炭以豐富其煤炭存貨。

五．選煤

本集團已編製一本詳細的選煤手冊及執行全面的選煤系統。

就海外煤炭經營而言，本集團通常委託印尼及越南兩名海外檢驗代理進行海外煤炭經營檢驗及於中國交貨前委託另外一名獨立第三方進行最終檢驗。海外獨立第三方將根據煤炭採購合同內所訂定的有關國際ISO標準進行定性及定量檢驗。根據印尼及越南兩間海外檢驗代理分別提供的資料，印尼合資格檢驗代理為一間從事勘探及開發油氣、煤炭、礦物及地熱行業的印尼公司，該間公司根據國際標準組織合資格進行煤炭實驗室、檢驗、貨物監管及諮詢服務；而越南合資格檢驗代理為一間從事實驗室、海洋調查及礦物及化學品檢驗服務的越南公司，該間公司根據國際標準組織合資格進行煤炭、焦炭及無煙煤測試、取樣及認證。當煤炭到達中國指定港口時，有關進口港的中國進出口檢驗及檢疫局亦將對煤炭進行定性及定量檢驗。在煤炭最終交付予本集團中國客戶之前，本集團及其客戶共同委聘的中國合資格檢驗代理人（為獨立第三方）亦將於中國進行定性及定量檢驗。

就中國國內煤炭經營而言，定性及定量檢驗由本集團選煤人員在本集團的煤炭轉運站及秦皇島港口進行。例如，本集團選煤人員於秦皇島港口使用港口設備（例如負載儀器）進行數量控制。煤炭採購部的選煤人員將採取措施以確保自本集團供應商採購的煤炭的數量及質量。銷售及市場推廣部的選煤人員連同其客戶亦將進行質量控制及數量檢驗，以確保煤炭質量及數量符合本集團客戶要求的規格。本集團亦會聘用獨立質量機構進行煤炭質量控制。

六．煤炭存貨

本集團已設立存貨政策，以維持若干煤炭以滿足客戶不時需求。本集團透過考慮各種因素制定採購及存貨策略，該等因素包括現時市場供需及預測中國國內及海外市場的市場趨勢及價格趨勢。該等因素於某一年份內可發生變動，而董事將根據市場及價格趨勢作出必要調整，根據管理層的預測及彼等有關煤炭市場趨勢的判斷，本集團將不時調整其採購及銷售量，以達致靈活的存貨管理政策。

例如，於董事認為市場價格低或市場價格將上漲時，本集團會自市場採購煤炭。所採購的煤炭其後將儲存在大同及陽原的兩座煤炭轉運站。按兩座煤炭轉運站的儲存面積計量，兩座煤炭轉運站合共擁有約200萬噸的煤炭儲存能力。於最後實際可行日期，本集團的兩座煤炭轉運站擁有逾120名員工監管本集團的煤炭存貨。

此外，本集團可利用廣州新沙港及廣州洪聖沙港等廣州港口及秦皇島港口的煤炭儲存能力。本集團的煤炭採購人員亦常駐秦皇島港口，以獲取最新煤炭價格、市場資料以及於港口進行煤炭採購。採購的煤炭通常將存放在港口儲存區域並由本集團煤炭存貨人員看管。於董事認為市場價格低或市場價格將上漲時，本集團會於相關港口租賃更多區域以儲存煤炭。於最後實際可行日期，本集團擁有逾60名員工監管本集團於廣州及秦皇島港口的煤炭存貨。

七．配煤

因煤化歷史的關係，煤炭質量及規格可在大範圍內變動。煤炭熱值乃由灰分、水分及全硫等多個參數釐定。不同發電廠或會就其具體發電設備及過程而要求不同

規格的煤炭。另外，根據具體的發電過程及要求，本集團可向發電廠或其他客戶提供符合規格的煤炭。

本集團能取得充裕種類煤炭供應以確保將不同來源的煤炭混配至客戶所要求的規格範圍內。憑借本集團廣泛的海內外煤炭資源，董事相信，本集團的煤炭供應質量上乘。憑借大同及陽原煤炭轉運站合共超逾700萬噸的年煤炭處理及運輸能力及於秦皇島港口的額外煤炭處理及運輸能力，本集團能夠採納靈活採購策略以滿足其客戶的需求。當一種來源的煤炭成本降低而另一種來源的煤炭成本高企時，基於該兩種來源的煤炭在客戶所要求的規格範圍內，本集團能夠更多使用成本較低的煤炭來有效地改變其產品組合，進而優化本集團的營運業績。

憑借於配煤方面的經驗及管理知識，本集團可使用其配煤場地、質量和眾多的計量設備和器具連同其煤炭轉運站的配煤設施（例如推土機及篩選機）及各煤炭港口的堆煤機、取煤機、裝船機及皮帶輸送機進行必要的配煤。憑藉配煤能力，本集團於截至二零零八年十二月三十一日止年度的配煤量約為400萬噸。

航運

航運運輸為本集團煤炭經營業務的不可或缺的組成部分，旨在補充發展本集團煤炭經營業務。由於自海外市場採購的煤炭透過航運運輸運到中國及自中國國內市場採購的煤炭亦透過航運運輸由秦皇島港口運送至客戶指定的中國沿海地區各港口，包括廣州南沙港、上海外高橋煤炭碼頭、廣東湛江碼頭及福建漳州后石電廠碼頭以及海外市場，故航運運輸對煤炭經營行業至關重要。有關本集團煤炭經營客戶及供應商的進一步資料載於以下「一煤炭經營一. 煤炭採購及供應商－B. 與供應商的關係」及「一煤炭經營一二. 煤炭銷售、市場推廣及客戶－C. 與客戶的關係」數段中。中國內陸航運運輸亦扮演重要角色，因為其能使煤炭經營企業透過中國內河運輸運送煤炭至客戶指定地點。

作為其煤炭經營業務的一部分，本集團自二零零五年起向其客戶提供航運運輸服務。本集團初始透過期租合約的方式租賃貨船以運輸其買賣的煤炭。之後本集團向獨立第三方租賃貨船並轉租該等貨船用於為他人運輸煤炭。本集團的航運運輸服

務得到進一步發展並於最後實際可行日期，除運輸其自身煤炭及獨立第三方煤炭外，本集團亦向獨立第三方提供貨船用於運輸其他乾散貨。

除向獨立第三方租賃貨船外，本集團亦有自己的船隊。本集團於二零零五年收購其第一艘巴拿馬型貨船，MV QINFA 6，該艘貨船最初用於運輸本集團買賣的煤炭。由於本集團自不同市場採購的煤炭要求的航運時間及泊位容量不同，故此，本集團依然倚重向獨立第三方租賃貨船作為其買賣煤炭的主要航運運輸途徑，以便本集團可使用具備合適載重噸的不同貨船隨時運送其買賣的煤炭。與本集團租賃貨船的發展相一致，本集團亦能向獨立第三方租賃其自有貨船，用於為彼等運輸煤炭。

一. 貨船

於往績記錄期，本集團就向海外國家採購煤炭，安排本集團自有貨船或租賃貨船進行航運運輸。透過為其客戶安排航運運輸，本集團能向其客戶提供一體化煤炭供應鏈服務。鑒於本集團客戶與本集團並無長期購買承諾，向客戶提供航運運輸服務及其他增值服務的能力能使本集團在其競爭對手中脫穎而出。另外，董事認為，於珠海碼頭竣工後，自海外市場的煤炭採購量將持續增加而本集團的貨船需求將大幅增長。故此，本集團需要購買貨船，以應付不斷增長的需求。

鑒於上文所述以及為確保穩定及充足的煤炭航運運力並透過賺取航運運輸費用擴大其收益基礎，本集團於二零零五年開始建立其自有船隊。於往績記錄期，本集團的船隊僅包括四艘自有貨船以及三艘租賃貨船。該等貨船全部適合於煤炭運輸，並因此符合本集團的策略。

董事認為，由於本集團向不同市場採購的煤炭需要不同的航運時間及泊位容量，並非本集團每艘自有或租賃的貨船均被其煤炭經營業務佔用所有時間。根據本集團的貨船經營策略，其根據程租合約使用具備合適泊位容量的的貨船來運輸其買賣的煤炭。為優化本集團的貨船使用率，本集團可依據運價以及本集團預期的航運運輸使用率根據期租合約或程租合約向第三方租賃其他泊位容量不合適的貨船。當其全部貨船被佔用時，本集團可向其他獨立第三方租賃貨船用於運輸其買賣的煤炭。

業 務

於往績記錄期，由於不同的泊位要求或航運時間的影響，曾出現過本集團的貨船於若干海外港口不適合裝卸的情形。故此，本集團的貨船並未完全用於運輸其買賣的煤炭。為優化使用貨船及確保良好的資產回報，本集團向第三方租賃貨船。

例如，本集團擁有的巴拿馬型貨船MV QINFA 6，載重量為69,841載重噸，由於其較高的泊位要求，並不適合在若干海外港口裝卸，並導致相對較低的使用率。於波羅的海航運指數不斷上升後，為最大化其經濟效益及提高MV QINFA 6的使用率，本集團於二零零六年九月將MV QINFA 6出租給第三方，並按程租條款向第三方租賃船體較小的貨船運輸其買賣的煤炭。

於最後實際可行日期，本集團擁有四艘巴拿馬型貨船及一艘中國內陸貨船。下表載列本集團自有貨船的一般資料：

船名	MV QINFA 6	MV QINFA 8	MV QINFA 9	MV QINFA 10	QINFA 2
類型	散貨船	散貨船	散貨船	散貨船	乾散貨船
載重噸	69,841.0	69,618.8	69,618.8	69,988.0	2,650.0
船旗國	香港	中國	香港	巴拿馬	中國
購買年份	二零零五年	二零零七年	二零零七年	二零零八年	二零零七年
造船年度	一九八四年	一九九一年	一九九零年	一九九二年	二零零二年
營運開始日期	二零零五年六月	二零零八年五月	二零零八年六月	二零零九年三月	二零零八年一月
主要貨物	乾散貨	乾散貨	乾散貨	乾散貨	乾貨
航線(附註)	全球	全球及中國內陸	全球	全球	中國內陸

附註：全球航線不包括中國內陸航線。於最後實際可行日期，MV QINFA 8及QINFA 2可經營中國內陸航線。珠海秦發航運持有可經營MV QINFA 8及QINFA 2中國內陸航線的水路運輸許可證。此外，本集團正在為MV QINFA 10申請水路運輸許可證。於授予MV QINFA 10水路運輸許可證後，其航線將覆蓋全球及中國內陸。

本集團收購自有貨船的目的是用於煤炭航運。故此，本集團通常收購船齡超過15年的貨船，董事認為較其他乾散貨而言，該等貨船更適合運輸煤炭。總體來說，經營企業購買新造貨船用於運輸穀物或其他衛生條件要求高的貨物。就煤炭運輸而言，通常可以接受使用船齡相對較大的貨船。由於本集團的業務策略一直是收購用

業 務

於運輸煤炭的貨船，董事認為，船齡大於15年的貨船更適合於本集團的煤炭經營。本集團的自有貨船用戶將只能運輸煤炭或其他乾散貨，而不能同時運輸煤炭及其他乾散貨。倘貨船可供本集團使用，本集團只使用其本身貨船運輸其買賣的煤炭。

本集團所收購貨船的船齡均超過15年，而該等貨船須改造，以進行煤炭運輸。根據國際財務報告準則及本集團的會計政策，當改造過程開始時，該等貨船被轉撥至在建資產類別。

於改造過程期間，概不就該等貨船計提折舊，直至改造過程完成及該等貨船可用於指定用途時止。改造過程通常為期至少三個月。

於改造過程完成後，建造中貨船會根據國際財務報告準則及本集團的會計政策轉撥至貨船的有關類別。此外，董事將參考該等貨船的條件評估貨船的餘下使用年限，並於該等貨船各自的估計使用年限內按直線基準對其確認折舊。本集團關於其貨船的會計政策的進一步資料載於本招股章程附錄一附註1(g)－物業、廠房及設備中。

於最後實際可行日期，MV QINFA 6、MV QINFA 8及MV QINFA 9均用於短期租約，租金與租船人不時釐定，而MV QINFA 10則用於運輸本集團煤炭。

於二零零七年八月，本集團自獨立第三方購入QINFA 2，為其中國內陸航運運輸服務。於最後實際可行日期，QINFA 2根據期租合約租賃至二零零九年九月，月租金約為人民幣44,600元。

此外，於往績記錄期，本集團亦向獨立第三方租賃貨船並轉租該等貨船以運輸獨立第三方的煤炭。本集團的租賃貨船及轉租貨船業務均按期租合約及租船貨運合約條款進行。下表載列本集團於往績記錄期轉租貨船的一般資料：

貨船名稱	KIMBERLY	ALISON	高嶺
類型	大靈便型	靈便型	靈便型
載重噸	54,158	27,494	26,850
船旗國	聖文森	巴拿馬	中國
造船年度	一九八三年	一九七七年	一九七五年
主要貨物	乾散貨	乾散貨	乾散貨
航線	全球	全球	中國內陸

於最後實際可行日期，全部租賃貨船的租期已屆滿，且本集團並無租賃或轉租任何貨船。

業 務

二．煤炭及其他乾散貨運輸

於往績記錄期，MV QINFA 6、MV QINFA 8及MV QINFA 9用於運輸本集團買賣的煤炭及運輸獨立第三方的煤炭及其他乾散貨。除自有貨船外，本集團亦根據租船貨運合約及期租合約租賃三艘貨船，並轉租該等貨船予獨立第三方用於運輸彼等煤炭。

於往績記錄期，下表載列本集團由其自有貨船及轉租貨船產生的航運運輸服務的營業額：

	截至十二月三十一日止年度					
	二零零六年		二零零七年		二零零八年	
	營業額	佔總額	營業額	佔總額	營業額	佔總額
	百分比	百分比	百分比	百分比	百分比	百分比
	人民幣千元	(%)	人民幣千元	(%)	人民幣千元	(%)
自有貨船	65,168	100.0	65,743	56.0	132,427	62.9
轉租貨船	-	-	51,665	44.0	78,176	37.1
總額	<u>65,168</u>	<u>100.0</u>	<u>117,408</u>	<u>100.0</u>	<u>210,603</u>	<u>100.0</u>

於往績記錄期，本集團的自有貨船及轉租貨船已用於運輸本集團買賣的煤炭及運輸獨立第三方的煤炭及其他乾散貨。下表載列於往績記錄期本集團自用作運輸及為獨立第三方運輸煤炭及其他乾散貨產生的營業額：

	截至十二月三十一日止年度					
	二零零六年		二零零七年		二零零八年	
	營業額	佔總額	營業額	佔總額	營業額	佔總額
	百分比	百分比	百分比	百分比	百分比	百分比
	人民幣千元	(%)	人民幣千元	(%)	人民幣千元	(%)
自用作運輸	39,061	59.9	5,961	5.1	68,289	32.4
第三方運輸	26,107	40.1	111,447	94.9	142,314	67.6
總計	<u>65,168</u>	<u>100.0</u>	<u>117,408</u>	<u>100.0</u>	<u>210,603</u>	<u>100.0</u>

據董事所知，於往績記錄期，超過80%的第三方運輸用於煤炭運輸。

由於本集團於往績記錄期的船隊規模有限，由二零零六年末至二零零七年其貨船以期租合約方式租賃予其他人士時，本集團並無其他具備所須泊位容量的貨船，以替代運輸其買賣的煤炭。因此，自用的運輸航運服務於二零零七年錄得大幅減少。

由於QINFA 2、MV QINFA 8及MV QINFA 9分別於二零零八年一月、二零零八年五月及二零零八年六月開始營運，本集團由自用作運輸及第三方運輸產生之收入由二零零七年約人民幣117,400,000元增至二零零八年的約人民幣210,600,000元。

三．定價及付款

本集團考慮多個因素以決定租賃該等貨船用於運輸的費率。該等因素一般包括波羅的海航運指數，航運市場的供求及本集團擬採納的租船期限，以及可取得該貨船的時間及地點及貨船的技術特性。

巴拿馬型貨船

巴拿馬型貨船根據期租合約及程租合約租賃。本集團的自有及租賃巴拿馬型貨船的期租合約期通常介乎4個月至25個月。根據本集團與租船人訂立的期租合約，租船人一般須每隔15日提前支付租金費用。根據程租合約，所有運費一般於提單發出之日後三至五個工作日內支付。無論如何，所有運費須於該貨船卸貨之前支付。

中國內陸貨船

中國內陸貨船按期租合約租賃。本集團的自有及租賃中國內陸貨船的期租合約期通常介乎30日至一年。根據期租合約，本集團按月獲支付租金，而有關付款通常將於上個月25日或之前予以結算。

四．技術管理

巴拿馬型貨船

本集團目前委聘華林及中海國際為其所有營運巴拿馬型貨船提供技術管理服務。根據華林及中海國際分別提供的資料，華林為一間總部設於香港的領先船舶管理公司，提供(其中包括)船舶管理、船舶代理及船舶經紀服務，而中海國際為一間中國領先船舶管理公司，向船東提供(其中包括)船舶管理服務及船員培訓服務。本集團認為，由於華林及中海國際各自均為經驗豐富的船舶管理公司，將技術管理服務外判予該等公司乃對船舶的管理具有成本效益。

業 務

根據本集團與華林訂立的船舶管理協議，華林將(其中包括)提供船員管理服務及勝任的人員監督保養本集團的貨船及其整體效率，委任船級社及技術顧問，安排及監督進乾塢、修理、改裝及維修船舶。華林亦提供船員以經營貨船，而本集團在航行中並無安排任何管理人員或者後勤員工。於往績記錄期，向華林支付的技術管理費分別約為93,600美元(約相當於人民幣746,160元)、93,600美元(約相當於人民幣712,024元)及261,285美元(約相當於人民幣1,815,408元)。

為降低對華林的倚賴，本集團於二零零九年一月與中海國際訂立船舶管理協議。根據本集團與中海國際訂立的船舶管理協議，中海國際將向本集團提供(其中包括)系統管理服務、海洋管理服務、安排貨船檢查及修理工作等技術管理服務以及挑選及聘用船員等船員管理服務、提供船員培訓及監查其績效，以監督保養本集團的貨船及其整體效率。由於僅於二零零九年一月與中海國際訂立船舶管理協議，故於往績記錄期，並無錄得向中海國際支付之技術管理費用。

中國內陸貨船

本集團現時委任一間中國綜合運輸公司(為獨立第三方)為其中國內陸貨船提供技術管理服務。

根據該綜合運輸公司所提供的資料，其為一間於一九九三年成立的運輸公司，其註冊辦事處為中國廣東省廣州市。

根據與該綜合運輸公司訂立的船舶管理協議，其將(其中包括)提供船員管理服務，並負責貨船的年度保養計劃、安排年度保養、進乾塢、修理、改裝、維修及監督貨船保養。

由於本集團僅於二零零七年九月收購中國內陸貨船，其僅於截至二零零八年十二月三十一日止兩個年度產生支付予該綜合運輸公司的管理服務費為數人民幣36,000元及人民幣120,000元。

五. 與供應商的關係

本集團航運運輸服務的主要供應商包括貨船供應商、船舶經紀人、燃料供應商及船舶經營服務供應商。

業 務

就航運運輸服務支付予本集團供應商的費用及成本主要以美元及人民幣結算。應付供應商的費用一般經磋商後由訂約方協定並包括在訂約方簽定的合同，並考慮市場費率、供應商聲譽、燃料質量及服務質量等因素。

向程租合約貨船供應商支付的款項一般於發出提單後三日內支付，而向期租合約貨船供應商支付的款項一般提前 15 日支付。向燃料供應商支付的款項一般在本集團從有關供應商收取發票後 30 日內支付。向貨船經營服務提供商支付的款項通常按月支付。

於往績記錄期，本集團於航運業務方面概無與供應商發生任何糾紛。

六. 銷售及市場推廣

本集團的航運部有五名員工，負責本集團向獨立第三方的運輸服務的銷售及市場推廣。本集團一般透過船舶經紀人引薦以及與本集團於過往交易中建立關係的客戶的直接接洽物色客戶。

在篩選客戶時，本集團將原則上考慮具有良好信用及紀錄而在國際航運市場享有盛名者。

為保證客戶信用的可靠性，除本身作出查詢外，本集團與船舶經紀人密切合作，船舶經紀人可應其要求對過去與目標客戶有往來的公司作出查詢。

七. 與客戶的關係

大部分本集團船運業務的五大客戶從事煤炭貿易及其他乾散貨航運。

本集團給予客戶的銷售一般以人民幣及美元計值及以電匯方式結算。

於往績記錄期，本集團並未經歷客戶任何重大拖欠款項事件。董事認為，本集團與其客戶擁有良好業務關係，其可由本集團與客戶的往績記錄加以佐證。

鐵礦石貿易

於二零零八年十二月，本集團憑藉其於煤炭經營業務方面的經驗，分別與一間中國鋼鐵貿易公司及一間印度礦業公司就鐵礦砂貿易業務訂立首份購銷合同，該等交易於二零零九年進行及完成。本集團於二零零八年十二月鐵礦石材料的首份買賣

業 務

合約的交易量約為 60,000 噸鐵礦砂。由於有關交易賺取利潤，董事決定，將本集團的業務擴充至鐵礦石及相關材料的買賣。

由於鐵礦石行業對本集團而言屬新業務，本集團未必具備發展鐵礦石貿易的適當經驗及專業知識。因此，於最後實際可行日期，本集團正與一名生產夥伴及一名物流夥伴（均為獨立第三方及中國企業）磋商訂立鐵礦石合作協議，據此，本集團將負責採購原材料，生產夥伴將負責生產，而物流夥伴將負責物流安排。根據最近期的磋商以及據董事深知，本集團就建議鐵礦石合作協議項下將由本集團提供的服務並不需要任何指定許可證或政府批准。然而，無法保證可落實該項鐵礦石合作協議或類似協議。倘未能落實該項鐵礦石合作協議或與其他業務夥伴之間的類似協議，董事現計劃本集團於確定適當的風險管理計劃前將暫不擴展至鐵礦石貿易業務。

由於本集團僅於二零零八年十二月就鐵礦砂貿易業務訂立首份購銷合同，而有關交易於二零零九年進行及完成，於往績記錄期概無記錄任何鐵礦石貿易收益或溢利。此外，於最後實際可行日期，本集團概無就鐵礦石貿易作出任何承擔。因此，董事認為，即使因未能落實鐵礦石合作協議或類似協議以及不能確定任何可供選擇的風險管理計劃而終止鐵礦石貿易，亦不會對本集團經營造成重大不利影響。

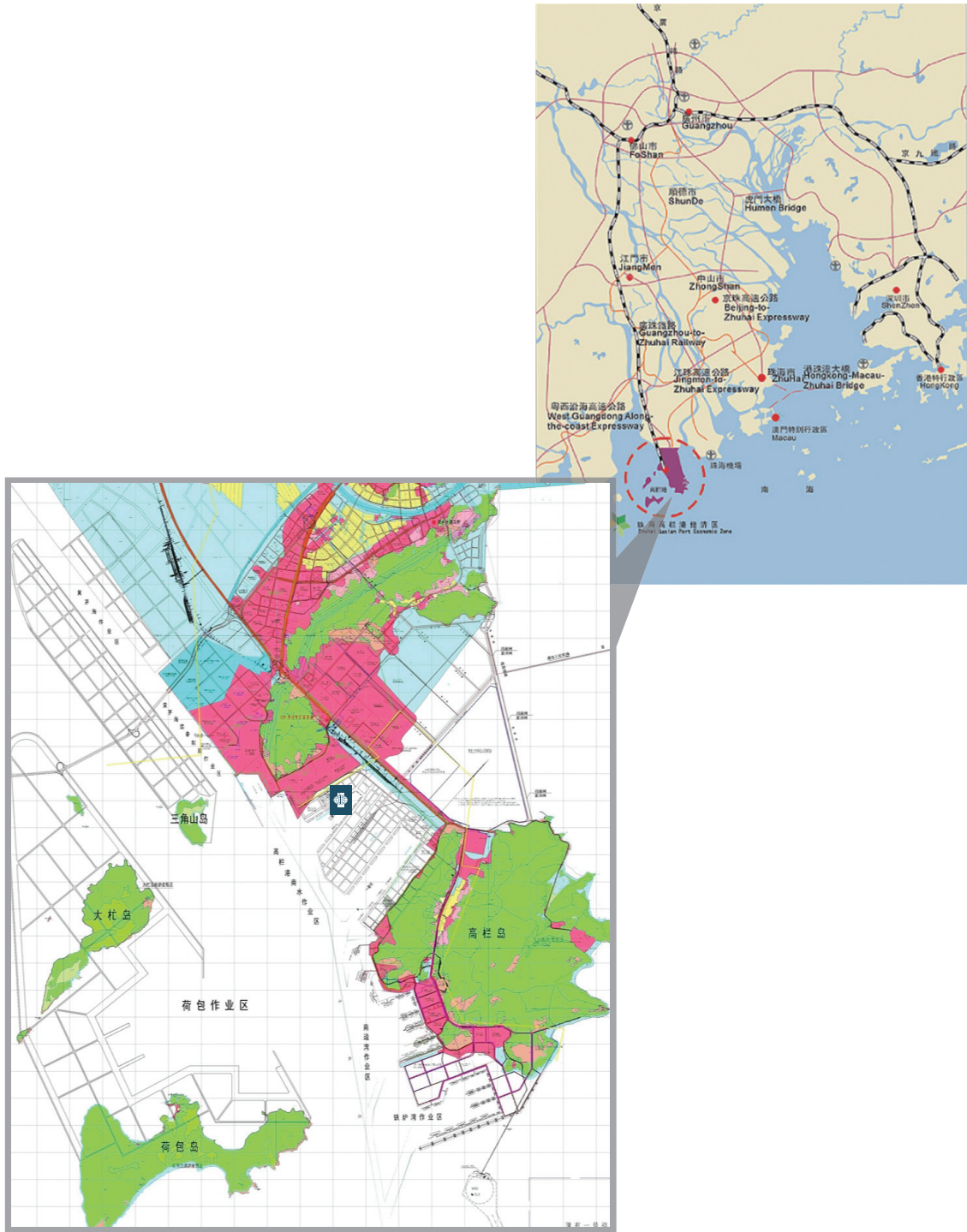
董事認為，鐵礦石貿易是一項獨立於本集團煤炭經營業務的業務。憑藉煤炭經營業務方面的經驗，尤其是其於海外市場的原材料採購經驗及網絡，董事認為，本集團的煤炭經營業務可補充及加強其鐵礦石貿易業務的發展。此外，儘管有本集團於其未來計劃中所述的各項承諾，其詳情載於本招股章程「未來計劃及所得款項用途」，董事預期，本集團的鐵礦石貿易業務於不久將來（如有）可按與具備豐富經驗的合作夥伴訂立的合作協議經營，鐵礦石合作協議將作為其發展鐵礦石貿易業務的堅實基礎，而不會產生重大資源承擔。

董事預期，煤炭經營業務將來將繼續成為本集團的主要業務，惟鐵礦石及相關原材料的貿易業務或會是本集團的另一個收益來源。

珠海碼頭

一. 緒言

珠海港口未來交通規劃圖



業 務

本集團的煤炭經營業務乃向其客戶提供由採購所需煤炭至交付煤炭至客戶指定地點的一體化供應鏈服務。本集團計劃興建及經營珠海碼頭向本身、客戶及獨立第三方提供煤炭港口服務，包括煤炭轉運、煤炭儲存及配煤。提供該等煤炭港口服務將為本集團現有一體化供應鏈服務及煤炭經營業務的延伸及補充。透過建立及經營珠海碼頭，本集團的現有煤炭經營業務將會享有多種益處，其詳情載於下文「一珠海碼頭－四.項目優勢」各段中。透過向本集團、其客戶及其他獨立第三方等煤炭經營企業提供煤炭港口服務，本集團將會就經營珠海碼頭賺取各項港口費用，包括裝載及停泊費、拖航、泊位及繫泊纜處理費用。

本集團計劃建設及經營珠海碼頭，該碼頭將成為華南煤炭中轉樞紐、配煤中心及煤炭儲存基地。

根據獨立第三方易道環境規劃設計有限公司及茂盛(亞洲)工程顧問有限公司編製的珠海碼頭可行性報告，廣東煤炭進口極大地依賴海運。然而，廣東主要沿海港口的公共泊位煤炭處理容量極為有限。由於本集團大部分客戶位於中國沿海地區，及董事預測本集團煤炭經營業務將繼續增長，董事深信，珠海碼頭不但可緩解廣東沿海港口現有的瓶頸，亦會為華南煤炭市場引入一種新的產業供應模式。

本集團提供由海外市場至客戶指定的中國沿海地區港口的航運運輸。由於董事認為本集團的煤炭經營業務將繼續增長，本集團計劃興建及經營大型珠海碼頭作為華南煤炭中轉樞紐，而於海外市場採購的煤炭亦能運輸至珠海碼頭中轉。除其中轉功能外，珠海碼頭亦將作為配煤中心及儲存基地。

本集團已得到國家環境保護部、國土資源部、交通運輸部、國家海洋局及中國發改委有關珠海碼頭項目的必須批准。另外，為興建及經營珠海碼頭，本集團正申請獲得若干證書及許可證，主要包括：外商投資批准證書、企業法人營業執照、組織機構代碼證、港口經營許可證、稅務登記證、財政登記證以及外匯登記證。誠如中國法律顧問告知，本集團在取得該等證書及許可證方面並無實際法律障礙。預期

有關證書及許可證將會授予本集團而建設工程將於二零零九年第四季開展。根據本集團現時計劃(日後可修改)，建造珠海碼頭及安裝其基礎設施將需時約30個月。根據有關政府機關將予施加的條件，董事預期，珠海碼頭於建造完成後可開始營運。

本集團擬與財政背景雄厚、久負盛名及專業知識豐富的投資者成立合營企業。本集團現時計劃擁有該合營企業約60%的權益。

秦發實業及本集團於二零零八年四月及五月分別與秦皇島港股份有限公司訂立港口投資協議，據此，秦皇島港股份有限公司同意對珠海碼頭項目及其於珠海碼頭的40%的投資的可能性進行評估。倘本集團與秦皇島港股份有限公司能達成最終協議，董事預期於本集團就建立珠海碼頭取得所有相關審批及／或許可後不久簽訂合營協議。除港口投資協議外，董事確認，於最後實際可行日期，並無其他本集團與秦皇島港股份有限公司訂立的意向函或備忘錄或類似協議。根據與秦皇島港股份有限公司的磋商，於最後實際可行日期，董事對秦皇島港股份有限公司將參與對珠海碼頭投資40%表示樂觀。根據秦皇島港股份有限公司所提供的資料，秦皇島港股份有限公司為一間國有企業，專門從事中國港口營運。秦皇島港股份有限公司為秦皇島港口的經營企業。憑藉秦皇島港股份有限公司的財政支持及其於港口管理及經營方面的專業知識，董事深信，建設及經營珠海碼頭能按照最高標準予以實施。

二. 項目大綱

本集團現計劃於珠海碼頭建設一個10萬載重噸(建築結構：15萬載重噸)泊位、一個2萬載重噸(建築結構：5萬載重噸)泊位及兩個2,000載重噸(建築結構：1萬載重噸)泊位，年總吞吐能力為2,000萬噸。

以下載列珠海碼頭的設計大綱：

- 位置：中國廣東珠海高欄港經濟區南水作業區北順岸，佔用一副面積約為340,000平方米的地塊，海旁長度約為700米。
- 水線布置：設計出海口航道及航道周轉量，依據10萬載重噸船舶潮汐航行碼頭設計標準計算。
- 水利結構：一個10萬載重噸(建築結構：15萬載重噸)泊位，一個2萬載重噸(建築結構：5萬載重噸)泊位及兩個2,000載重噸(建築結構：1萬載重噸)泊位，應為管—梁板結構，使用技術可確保50年經營期。

業 務

- 地面儲存區域：主通道過道應為高強度混凝土，儲存區域過道應為現澆混凝土，而坡道區域應為植草磚及空心磚。
- 建築期：約30個月。

上述項目大綱乃依據本集團的可行性報告作出，並根據該項目的發展及於委聘承建公司後可能會作出進一步修改。

根據本集團的最新計劃（可於董事不時認為必要時予以變動），珠海碼頭的關鍵里程碑的時間表概要如下：

時間	里程碑
— 於最後實際可行日期	— 編製可行性報告。
	— 訂立港口投資協議。
	— 就該項目融資獲得一間銀行的意向函件。
	— 向國家環境保護部、國土資源部、交通運輸部、國家海洋局及中國發改委獲得有關審批。
— 二零零九年第四季	— 獲得若干證書及許可證，主要包括外商投資批准證書、企業法人營業執照、組織機構代碼證、港口經營許可證、稅務登記證、財政登記證以及外匯登記證。
	— 與合作夥伴訂立正式投資協議。
	— 訂立正式銀行信貸協議。
	— 動工興建。
— 二零一二年第二季	— 完成興建及安裝基礎設施。
	— 開始營運珠海碼頭。

三．財務事宜

珠海碼頭的投資總額預期約為人民幣1,500,000,000元。總投資將由本集團及珠海碼頭的潛在投資者按彼等於合營企業中的各自股權比例出資。根據港口投資協議，秦皇島港股份有限公司同意對珠海碼頭項目及其可能於珠海碼頭的40%權益投資進行評估。倘秦皇島港股份有限公司投資獲確認，秦皇島港股份有限公司將按其於珠海碼頭的股權比例承擔投資成本。故此，本集團將負責投資總額約人民幣900,000,000元，佔本集團於該項目的比例權益的60%。人民幣900,000,000元中，本集團擬透過銀行融資就其承擔的最多65%提供資金（即約人民幣585,000,000元），而本集團擬透過內部資源撥付其承擔的至少35%（即約人民幣315,000,000元）。

於二零零八年十二月，本集團已獲得一間銀行擬為珠海碼頭項目提供最多人民幣1,157,000,000元資金而發出的意向函。於最後實際可行日期，董事確認該銀行於二零零八年十二月發出的意向函仍然有效。本集團現有銀行信貸的條款及條件並未禁止本集團就珠海碼頭項目承擔額外銀行信貸。然而，倘該等額外信貸涉及本集團現時為現有銀行信貸而抵押或質押予現有銀行的資產，則將須取得有關銀行的書面同意。此外，該銀行發出的意向函受銀行最終批准以及簽署載列有關銀行接受的條款及條件的最終文件所規限。銀行將僅會於珠海碼頭項目的有關政府審批及／或許可授出後方會考慮訂立有約束力的協議。就此而言，該銀行提出的建議銀行信貸並無載列具體條件及／或契諾，且無法保證本集團相關成員公司將會遵守有關條件及／或契諾。

由於本集團已於二零零八年十二月從一間銀行取得一份意向函，將向珠海碼頭項目提供最高人民幣1,157,000,000元的資金，而即使本集團不能獲得其他潛在投資者（包括秦皇島港股份有限公司）的投資，除銀行融資外，本集團於該項目須提供的最高投資總額將約為人民幣343,000,000元。該人民幣343,000,000元將通過全球發售所得款項淨額及本集團內部財務資源提供資金。本集團擬動用全球發售部分所得款項為建設及經營珠海碼頭提供資金，詳情載於本招股章程「未來計劃及所得款項用途」中。根據本集團截至二零零八年十二月三十一日止年度的財務報表及撥作發展珠海碼頭融資的全球發售所得款項約329,000,000港元（相等於約人民幣289,900,000元），董事認為，本集團擁有充足的內部財務資源可就珠海碼頭項目作出最高承擔人

業 務

民幣 343,000,000 元。本集團擬於本集團獲得下文「一珠海碼頭一五. 政府批准」各段中所載有關中國機關就建設珠海碼頭發出的該等證書及許可證後方與銀行訂立正式銀行融資協議。

於最後實際可行日期，董事計劃按如下使用投資總額約人民幣 1,500,000,000 元：

- 約人民幣 1,200,000,000 元用作建設，包括
 - (i) 約人民幣 500,000,000 元用作水電建築工程；
 - (ii) 約人民幣 300,000,000 元用作採購及安裝裝卸機械及設備；
 - (iii) 約人民幣 100,000,000 元用作陸域形成反軟基處理工程；
 - (iv) 約人民幣 100,000,000 元用作收購一幅土地用於珠海碼頭；
 - (v) 約人民幣 200,000,000 元用作其他建設工程；
- 約人民幣 150,000,000 元用作其他開支，包括水路使用費、勘探及設計費以及建設監理費；
- 約人民幣 100,000,000 元用作建設期內應付貸款利息；及
- 約人民幣 50,000,000 元用作經營珠海碼頭的一般營運資金。

有關投資的使用及分配乃根據珠海碼頭的現有可行性報告計算，而根據項目的發展可能須作出進一步的修改。

經考慮潛在投資者的財政支援及銀行承諾為珠海碼頭項目提供資金的正面回應後，董事認為及保薦人亦同意，本集團建立及發展珠海碼頭的資金及現金流乃屬充足。然而，倘本集團因任何原因未能就珠海碼頭項目從內部及外部獲得充足的資金，本集團可能考慮修改項目發展計劃以符合本集團的財務能力。倘不能作出上述修改，則本集團可能須終止發展珠海碼頭項目。由於該項目並非本集團的核心業務，董事認為終止將不會對本集團的營運造成重大不利影響。

四．項目優勢

透過建立珠海碼頭，本集團可獲得以下益處：

- 珠海碼頭位於珠海西南部的策略性地點，因此，可使本集團(i)利用其靠近華南沿海煤炭消費城市的客戶的優勢；(ii)迅速回應客戶需求；及(iii)獲得較低運輸成本。
- 由於中國珠江沿線的乾散貨泊位容量均低於6萬載重噸，珠海碼頭10萬載重噸(建築結構：15萬載重噸)的泊位容量可容納好望角型及巴拿馬型貨船，以用於煤炭中轉，且本集團可透過租賃好望角型及巴拿馬型貨船而進一步降低其運輸成本。
- 由於珠海碼頭可作為配煤及儲存的場地，本集團將能夠進一步加強其煤炭儲存及配煤能力。根據本集團的現有計劃(隨著項目的進一步發展可作修改)，本集團的最大煤炭儲存能力會增至約290萬噸，增加約45%，而其最大年配煤能力會增長超過100%，約達1,000萬噸。
- 由於珠海碼頭的年吞吐量為2,000萬噸，可作為煤炭交易中心，預期將有利於提升本集團在此煤炭貿易市場進一步採購及銷售煤炭的能力。
- 由於其地處華南，泊位容量為10萬載重噸(建築結構：15萬載重噸)及年吞吐能力為2,000萬噸，預期珠海碼頭將吸引不同貨船來裝卸貨物或使用碼頭作為其中轉中心。本集團將就貨物進出口向港口設施使用者收取港口費用，而珠海碼頭將按照其一體化煤炭供應鏈向本集團提供另一個收入來源。

五．政府批准

本集團已得到國家環境保護部、國土資源部、交通運輸部、國家海洋局及中國發改委有關珠海碼頭項目的必須批准。有關中國政府機構已根據所提交的本集團的可行性報告，原則上同意開發珠海碼頭項目，包括擬授予珠海一幅土地，用於碼頭開發。另外，為興建及經營珠海碼頭，本集團正申請若干證書及許可證，主要包括：外商投資批准證書、企業法人營業執照、組織機構代碼證、港口經營許可證、稅務登記證、財政登記證以及外匯登記證。於獲得該等證書及許可證後，本集團將

正式獲授予珠海一幅土地，開工興建珠海碼頭。誠如中國法律顧問告知，本集團在取得該等證書及許可證方面並無實際法律障礙。預期有關證書及許可證將會授予本集團而施工工程將於二零零九年第四季開展。根據本集團現時計劃(日後可作修改)，建造珠海碼頭及安裝其基礎設施將需時約30個月。根據有關政府機關將予施加的條件，董事預期，珠海碼頭於建造完成後可開始營運。由於本集團依然在申請珠海碼頭的證書與許可證，於最後實際可行日期，並無訂立任何資本承擔及有法律約束力的協議。港口投資協議亦受獲取相關證書及許可證的條件的規限，未能獲取相關證書與許可證將不會對本集團造成任何責任。

六．管理及經營

於最後實際可行日期，由於董事及本集團高級管理層過往並不具備經營及管理類似項目的專業知識及經驗，本集團正與秦皇島港股份有限公司展開商討以管理並經營珠海碼頭。作為秦皇島港口的營運商，董事相信，秦皇島港股份有限公司為一間極負盛名的企業，歷史悠久，公司文化成熟，能在本集團珠海碼頭項目上作為其業務夥伴並起到互補作用。雖然秦皇島港股份有限公司對參與該項目顯示出興趣，惟本集團與秦皇島港股份有限公司並無訂立有法律約束力的協議。本集團擬於建立珠海碼頭經營實體後與秦皇島港股份有限公司訂立正式管理及經營協議。倘本集團與秦皇島港股份有限公司因任何原因未能達成正式協議，本集團將委聘具備與秦皇島港股份有限公司類似資格的企業，來管理及經營珠海碼頭。由於本集團僅委聘在港口管理及經營領域具備豐富經驗的知名企業作為其項目合作夥伴，故此，董事相信，珠海碼頭能按照認可的基準及客戶的需求予以管理並經營。

七．風險

董事知悉與珠海碼頭有關的若干風險。本集團於煤炭經營領域的經驗及知識可能會不適用於管理及經營珠海碼頭，因此，本集團可能須依賴外部人士進行其管理和經營。無法保證本集團將可與秦皇島港股份有限公司達成正式管理及營運協議，或本集團將可委聘一間具備與秦皇島港股份有限公司類似資質的企業，來管理及經營珠海碼頭。

此外，無法保證當地政府或監管機構將授予建設及經營珠海碼頭的批准，亦不能保證取得該等批准不會出現延遲。於最後實際可行日期，本集團已從國家環境保護部、國土資源部、交通運輸部、國家海洋局及中國發改委獲得有關審批。有關中

國政府機構已根據所提交的本集團的可行性報告，原則上同意開發珠海碼頭項目，包括擬授予珠海一幅土地，用於碼頭開發。可行性報告的概要載於下文「一 珠海碼頭一二. 項目大綱」各段中。無法保證，本集團將可嚴格按照可行性報告所載實施珠海碼頭項目，而本集團或無法達成中國政府機關授予審批中所載的該等條件。儘管本集團可修改珠海碼頭項目的發展計劃，惟不能確定該等修訂是否將獲有關中國政府機關接納。倘不可能進行該等修訂，本集團或必須終止發展珠海碼頭項目，之後，中國政府機關或終止所有之前就發展珠海碼頭項目授予本集團的審批。此外，為興建及經營珠海碼頭，本集團正申請若干證書及許可證，主要包括外商投資批准證書、企業法人營業執照、組織機構代碼證、港口經營許可證、稅務登記證、財政登記證以及外匯登記證。無法保證本集團將獲授予該等證書及許可證，或在獲得該等證書及許可證方面不會出現延遲。

該計劃項目亦可能會由於多個本集團無法控制的因素而被延遲或受到負面影響，該等因素(其中包括)包括資金是否充裕、自然條件及人力資源。

此外，該計劃項目的實際成本可能會超出本集團原有預算。此外，已表示有意就珠海碼頭項目授予本集團銀行信貸的銀行可因任何理由收回該不具有法律約束力的承諾，而本集團亦可能無法獲得合作夥伴對珠海碼頭項目的財務支持。倘本集團因任何原因未能就珠海碼頭項目取得足夠的內部或外部資金，本集團或考慮修改該項目的發展計劃，以適應本集團的財政能力。倘不可能進行該等修訂，本集團或須終止發展珠海碼頭項目。在該情況下及據董事所深知，除終止所有之前就珠海碼頭項目授予本集團的批准外，中國政府機關將不會對本集團施加任何額外懲罰。

由於項目延遲、成本超支、市況變動或其他原因，本集團可能不會達致預期的經濟利益或證明該計劃項目的商業合理性，並對本集團業務、經營業績及增長前景產生不利影響。倘出現任何該等風險，本集團或不能經營珠海碼頭並被迫放棄該項目。

煤礦

本集團擁有位於澳洲 Bowen Basin (該盆地擁有澳洲最大的煤炭儲量) 的 Millennium Mine 約 2.3% 的投資權益。本集團為被動投資者，並不參與 Millennium Mine 的日常管理及經營。由於 Millennium Mine 生產煉焦煤，而本集團的主要產品為動力煤，本集團於往績記錄期並無向 Millennium Mine 直接採購任何煤炭。本集團於二零零四年以約 2,364,000 澳元 (於二零零四年五月底約相當於人民幣 13,800,000 元) 的代價向一獨立第三方收購該權益。於二零零七年，Millennium Mine 的年煤炭生產能力約為 300 萬噸。於二零零七年十二月三十一日，本集團於澳洲煤礦的權益經獨立估值師估值約為 15,600,000 澳元 (約相當於人民幣 100,000,000 元)。由於股權價值不斷上升且本集團僅為 Millennium Mine 的少數股東，並無控制權，本集團決定出售其於 Millennium Mine 的全部投資權益。

於二零零八年七月，Excel Coal Limited (Peabody Energy Corp 的一間附屬公司) 與包括本集團在內的 Millennium Mine 的若干少數股東訂立售股協議。根據售股協議，Millennium Mine 的控股股東 Excel Coal Limited 同意收購而賣方同意出售其所擁有的 Millennium Mine 合共約 14.8% 股權，合共現金代價為 117,306,000 澳元 (於售股協議當日，約相當於人民幣 729,300,000 元)。於完成售股協議後，本集團按現金代價約 18,126,000 澳元 (約相當於人民幣 112,535,000 元) 向 Excel Coal Limited 出售 Millennium Mine 約 2.3% 股權 (相當於本集團於其中擁有的全部股權)。該代價乃經參考 Millennium Mine 的估值後，根據 Excel Coal Limited 與包括本集團在內的賣方之間的商業磋商計算。

根據 Peabody Energy Corp 所提供的資料，其為全球規模最大的私營煤炭公司，其股份於紐約證券交易所上市。

於二零零四年五月，本集團以現金代價約 2,364,000 澳元 (於二零零四年五月底，約相當於人民幣 13,800,000 元) 收購 Millennium Mine 股權。由於 (i) Millennium Mine 於二零零七年開始採礦，年產量為 150 萬噸；(ii) 煉焦煤的市場價格於二零零四年至二零零八年上半年期間大幅上升；及 (iii) 澳元兌人民幣於二零零四年五月至二零零八年七月期間升值，本集團於 Millennium Mine 的投資自二零零四年五月起大幅增值。董事認為，受煉焦煤價格不斷上升刺激，Millennium Mine 升值總體上與二零零四年五月至二零零八年七月期間澳洲煉焦煤市值升幅一致。

售股協議於二零零八年八月十二日完成，而透過秦發貿易，本集團因出售 Millennium Mine 股權錄得一次性收益約人民幣 97,100,000 元。

煤炭價格波動風險管理

中國煤炭行業存在煤炭資源及生產基地與主要終端用戶地點之間的地區差距及交通瓶頸。本集團是中國因該等地區差距及交通瓶頸而生的為煤炭行業提供各類服務的營運商之一。本集團的收益來自向客戶提供煤炭採購、選煤、儲存、配煤、航運及運輸等各種服務。董事認為，該等服務對本集團的客戶至關重要。

地區差距及交通瓶頸亦導致售予中國終端用戶的煤炭價格通常遠高於來自煤礦的煤炭的採購價。該價差乃由於運輸產生的物流成本及本集團等煤炭經營企業所提供的其他增值服務。由於地區差距及交通瓶頸，董事認為，該價格差異將繼續存在，而煤炭市場價格將影響價差幅度，惟不會消除該等價格差異。這為煤炭貿易中介機構經營業務創造了業務機遇。因此，本集團業務並非完全受煤炭價格波動的影響。

儘管如此，董事認為，煤炭價格波動乃本集團面臨的經營風險之一，原因為下列兩方面：

- 煤炭價格的任何預期以外的下降可能降低本集團煤炭存貨的可變現淨值。倘金額下降至低於本集團已付的煤炭成本，則本集團可能需要於相關年末就其煤炭存貨減值對本集團的溢利作出撇減；及
- 本集團可能須承受於確認銷售訂單後期間煤炭價格其後預期以外的上漲。特別是，因缺乏存貨或其他原因而須採購額外煤炭以滿足已作實的銷售訂單，本集團亦將受到不利影響。

於二零零八年十二月三十一日，由於煤炭市價於截至二零零九年二月二十八日止兩個月大幅下跌，本集團就其煤炭存貨減值撇減約人民幣 31,000,000 元。然而，截至二零零九年四月三十日止四個月，本集團並未作出任何類似撇減。

業 務

除上文所述外，董事認為，煤炭價格波動不會對本集團的整體表現產生重大影響，乃由於(i)本集團的部分溢利來自提供煤炭採購、選煤、儲存、配煤、煤炭航運及運輸等一系列服務；及(ii)本集團已於往績記錄期，建立了下列煤炭採購及風險管理政策。執行董事主要負責執行本集團所採納的煤炭採購及風險管理政策，以降低煤炭價格波動風險。本集團於往績記錄期所採納的政策概要如下：

目標

政策

- | | |
|--------------------------|--|
| — 避免本集團須按不利價格採購或銷售煤炭的狀況。 | — 總體來說，倘執行董事認為煤炭價格不穩定，本集團將不向其供應商及客戶作出任何買賣合同日期距交付日期超過一個月的出售或採購的承諾。煤炭價格將在本集團及其供應商或客戶之間的買賣合約中訂明。故此，在市況不明朗情況下，本集團將無須向供應商或客戶採購或出售指定數量的煤炭。該政策將於上市後繼續予以實施。 |
| — 維持足夠的存貨。 | — 作為預防措施，本集團緊密監察可能影響煤炭價格的海內外市場現有市場供需及預測市場及價格趨勢等各種因素。該等因素可不時改變，而執行董事將根據最新市況及價格趨勢，調整存貨水平。有關執行董事的資歷及經驗的詳情，載於本招股章程「董事、高級管理人員及員工」。借助(i)本集團與其供應商、客戶及煤炭運輸機關已建立的關係；(ii)管理層深厚的中國煤炭行業專業知識及經驗；及(iii)本集團駐秦皇島港口的煤炭採購人員，本集團能獲取價格變動及煤炭供需變動等煤炭市場的最新資料。根據有關最新的市場資料及彼等有關煤炭價格趨勢的經驗及判斷，執行董事可能不時調整煤炭採購及銷售量，以維持充裕的存貨，確保本集團穩定地向客戶供應煤炭。倘本集團的存貨水平不足以滿足客戶需求，本集團將向供應商採購煤炭，以滿足已作實的合約要求。於往績記錄期， |

目標

政策

本集團的煤炭存貨周轉天數介乎24日至41日，而本集團於二零零六年、二零零七年及二零零八年十二月三十一日所持有的煤炭存貨分別約為921,000噸、1,272,000噸及154,000噸。儘管本集團會根據管理層有關煤炭價格變動的判斷等各種因素，不時調整煤炭採購量及存貨水平，進行該等交易並非為投機目的，而是為維持足夠的存貨，以滿足客戶不時之需。此外，相較本集團的年度貿易量，本集團現時所維持的整體煤炭存貨水平較低。二零零八年下半年，中國煤炭市場價格存在極大波動，而由於彼等將就年度煤炭供應合同與煤炭供應商進行談判，客戶於年終時在採購方面變得更加審慎。本集團決定進一步降低煤炭存貨水平，以盡量降低其存貨風險。於二零零八年十二月，本集團的平均煤炭存貨僅約為154,000噸，低於向其客戶的平均月煤炭銷售量。

- 將本集團自承諾採購訂單至確認銷售訂單期間面臨的煤炭價格波動風險降至最低。
- 降低其煤炭採購價格及優化其經濟利益。
- 倘本集團因煤炭存貨不足而須向供應商採購煤炭以應付已作實的合約規定，採購訂單的條款將於相關銷售訂單日期起計三日內釐定。
- 本集團可根據具體的發電設備及要求，向發電廠或其他客戶提供特定規格範圍的煤炭。本集團的配煤能力使其透過將不同質量及規格的煤炭混配，來降低其煤炭採購價格及優化其經濟利益。憑藉於海內外市場的煤炭來源，本集團可向不同貨源地以不同採購價格採購不同種類的質量及規格各異的煤炭，以滿足客戶的需要並同時管理本集團的煤炭採購成本。這可由為替代採購自澳洲的煤炭，向越南及印尼的煤炭採購量於截至二零零七年及二零零八年十二月三十一日止年度有所增加得以佐證。

業 務

目標

- 一 於確認銷售合同後，降低與煤炭價格下降有關的風險。

政策

- 一 於與客戶釐定銷售合同條款後，本集團將與客戶簽訂具有法律效力的合同。因此，客戶必須於簽立銷售合同後購買本集團的煤炭，即使煤炭價格其後出現下跌。

董事確認，本集團於往績記錄期，已遵守上述政策。

善用二零零六年一月至二零零八年七月中國煤炭價格持續上升，順應價格上升趨勢（誠如秦皇島基準現貨煤價格（5,500大卡）從二零零六年一月至二零零八年七月期間內由約每噸人民幣408元持續上升至約每噸人民幣1,045元所反映），本集團可以低價採購煤炭，而以較高價格出售。秦皇島基準現貨煤價格（5,500大卡）由二零零八年七月約每噸人民幣1,045元降至二零零八年十二月約每噸人民幣580元。本集團透過其風險管理政策，通過降低煤炭存貨水平，降低了二零零八年七月至二零零八年十二月期間煤炭市場價格下降的影響。除煤炭採購業務外，本集團亦提供選煤、儲存、配煤、煤炭航運及運輸等其他服務，此等業務共同促成本集團於往績記錄期的業務增長。

為籌備上市，董事將透過下列額外措施於上市後進一步增強本集團的煤炭價格波動風險管理政策：

目標

- 一 就本集團的經營維持合適的煤炭存貨水平。

政策

- 一 本集團將每季設定煤炭存貨水平。本集團的政策為煤炭存貨水平將不超過本集團於上一季度末的資產淨值的30%。未經獨立非執行董事的同意（彼等將於取得國際認可的風險諮詢顧問的意見後表達其意見），本集團將不會改動每月及每季最高煤炭存貨水平的基準。

目標

- 定期評估本集團的煤炭價格風險管理程序。
- 就存貨管理對本集團有關煤炭價格波動及其風險管理程序進行年度審閱。
- 降低本集團海外煤炭經營的可能價格波動。

政策

- 董事會將繼續評估其有關煤炭價格的風險管理程序及將每季開會以檢討及討論本集團的風險水平及相應煤炭採購以及存貨管理策略。於董事會成員中，陳文敬博士及黃國勝先生分別於經濟學研究及運輸系統方面擁有廣泛的專業知識及經驗。結合執行董事於煤炭經營方面的經驗及專業知識，特別是徐先生在中國煤炭經營及物流業方面擁有約18年經驗，董事認為這安排可輔助本集團評估其煤炭價格風險管理程序。
- 本集團將於上市後從四家會計及專業服務公司其中一家中委聘一名合資格風險諮詢顧問，以就上市日期後存貨管理對本集團有關煤炭價格波動及其風險管理程序進行年度審閱。有關審閱結果將於上市後向董事會匯報及於本集團的年報中予以披露。於最後實際可行日期，本集團尚未委聘合資格風險諮詢顧問，進行年度的風險管理審閱。於獲得風險諮詢顧問提交的審閱報告後，董事會將確保遵從建議的存貨水平及風險控制政策，如有重大的違反事件將向董事會匯報。另外，董事會將採取必要措施以彌補風險諮詢顧問發現的任何缺陷(如有)。董事會將繼續委聘風險諮詢顧問進行年度審閱，直至煤炭經營業務不再為本集團的核心業務且對本集團的收益貢獻低於50%時止。
- 本集團可能考慮就其日後海外煤炭銷售及採購參與對沖活動。倘本集團從事該等對沖活動，將於相關年報中披露有關該等對沖活動的性質，連同所涉及金額的完整描述。

業 務

經考慮(i)本集團的業務模式並不涉及任何投機性煤炭交易活動；及(ii)上述有關煤炭採購及存貨管理的風險管理程序，保薦人認為，本集團有關煤炭價格波動的風險管理政策將於上市後屬充分有效。

為嚴格實施最高煤炭存貨政策，董事將緊密監督本集團的煤炭存貨水平。另外，本集團擬實施下列業務政策，以進一步控制其存貨水平並加快存貨周轉率：

- 與本集團的客戶及供應商協商，以縮短採購／銷售訂單之間的處理時間；及
- 加快存貨周轉速度，方法為增加本集團向秦皇島港口煤炭貿易商及海外煤炭供應商的煤炭採購量，並安排該等供應商將煤炭直接運輸到本集團客戶指定的港口。

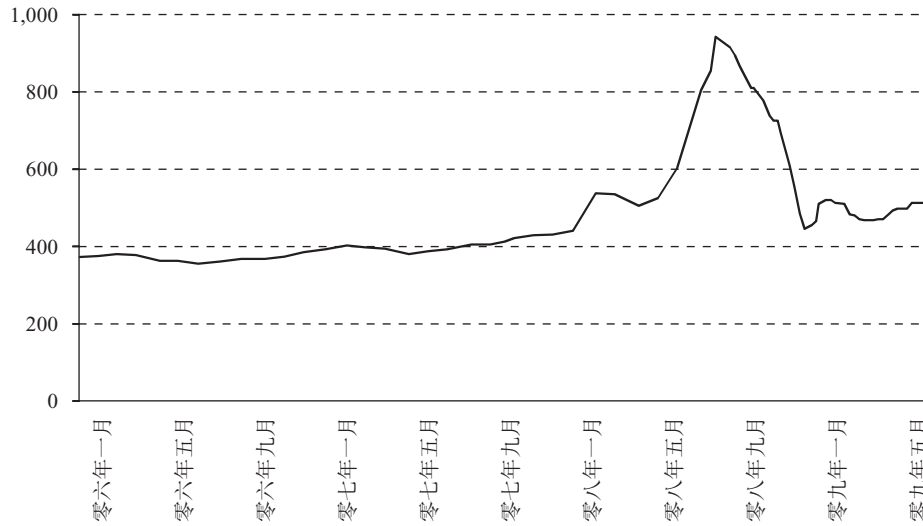
就董事所深知，在中國並無本集團成員公司可用來緩解其可能面臨的煤炭價格波動風險的普遍採納及行之有效的對沖工具。因此，本集團並無採取該等措施以降低可能的風險。

雖然於紐約商品交易所等海外商品交易所可進行煤炭衍生工具的交易，惟董事認為，該等工具與本集團面臨的經營風險關係不大。原因之一是由於依據歷史價格數據，在海外商品交易所交易的煤炭衍生工具的相關產品的價格變動與中國煤炭價格變動未必有很大相關性，該等衍生工具不被視為進行有效對沖的合適金融工具。例如，中國政府政策、國內經濟狀況以及自然災害亦可能影響中國的煤炭價格變動，而該等因素未必會影響海外煤炭衍生具的價格變動。

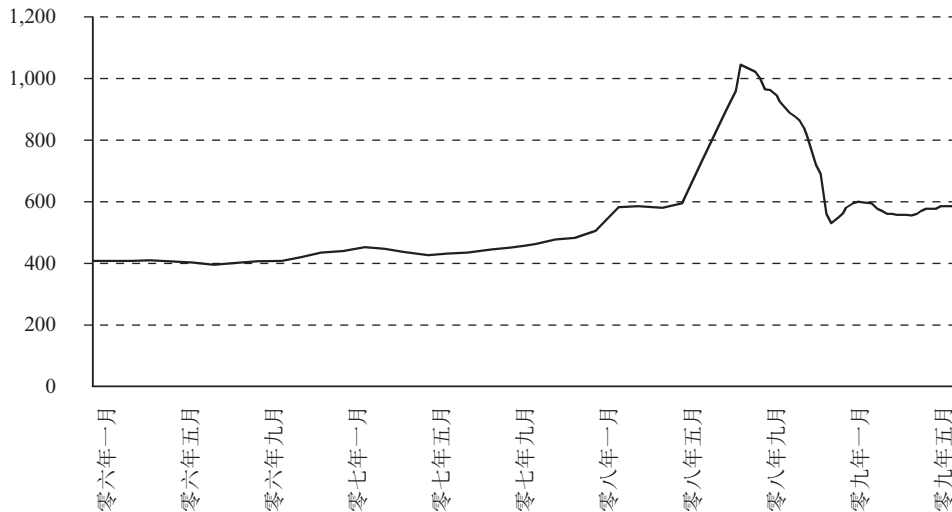
業 務

於往績記錄期及直至二零零九年五月底中國煤炭市場價格波動的詳情載列如下：

秦皇島基準現貨煤平均價格(5,000大卡)(附註)



秦皇島基準現貨煤平均價格(5,500大卡)(附註)



資料來源：BBIC 報告

附註：秦皇島基準現貨煤價格乃秦皇島煤炭現貨交易的價格統計數據。由於秦皇島為中國最大的煤炭航運港口，且秦皇島煤炭交易量佔中國煤炭交易總量的相當大比例，故此秦皇島基準現貨煤價格為中國煤炭價格的主要指標。

客戶

於往績記錄期，向本集團五名最大客戶的銷售分別達人民幣1,526,400,000元、人民幣2,433,000,000元及人民幣2,668,600,000元，約佔本集團相關年度總營業額的53.5%、66.4%及63.7%。於相同年度，向本集團單一最大客戶的銷售分別達人民幣563,900,000元、人民幣946,600,000元及人民幣1,108,900,000元，約佔本集團相關年度總營業額的19.8%、25.8%及26.5%。

業 務

於往績記錄期，就董事所知，概無擁有本公司已發行股本超過5%的董事或彼等之聯繫人士或股東於本集團任何五名最大客戶中擁有任何權益。

供應商

於往績記錄期，向本集團五名最大供應商的採購分別達人民幣1,245,600,000元、人民幣678,300,000元及人民幣733,100,000元，約佔相關年度本集團總採購額的51.5%、26.0%及26.6%。於相同年度，向單一最大供應商的採購分別達人民幣432,800,000元、人民幣206,500,000元及人民幣169,300,000元，約佔相關年度本集團總採購額的17.9%、7.9%及6.1%。

於往績記錄期，就董事所知，概無擁有本公司已發行股本超過5%的董事或彼等之聯繫人士或股東於本集團任何五名最大供應商中擁有任何權益。

獎項

以下為本集團所獲取的若干重大獎項。

獎項	頒獎單位	獲獎單位	頒授日期
納稅信用等級A級	秦皇島市國稅局及地稅局	秦皇島貿易	二零零五年十二月
納稅貢獻金獎	陽原縣人民政府及中共陽原縣縣委	陽原國通	二零零七年三月
金融誠實守信企業	秦皇島市金融信貸及誠信企業評估委員會	秦皇島貿易	二零零七年十一月
重點納稅大戶	珠海市高欄港經濟區管理委員會	珠海秦發貿易	二零零八年一月
紅旗單位	大同縣人民政府	大同晉發	二零零八年二月
2007年度珠海市稅收貢獻百強	珠海市國稅局及地稅局	珠海秦發貿易	二零零八年四月
A級納稅人	珠海市國稅局及地稅局	珠海秦發貿易	二零零八年七月

競爭

煤炭經營

中國國內煤炭市場的特徵為數量龐大的煤炭供應商之間的競爭。基於與煤炭運輸有關的龐大成本，中國國內煤炭市場主要按地區劃分，亦按煤炭特性，諸如發熱量、全硫、灰分、總水分及揮發分劃分。本集團的煤炭大部分售予中國沿海地區客戶（包括發電廠、煤炭貿易商及水泥廠）。本集團以可靠及時的交貨、客戶服務、煤炭質量、價格及運輸網絡進行競爭。

本集團的主要國內競爭對手包括中國國有煤炭經營企業及民營煤炭經營企業。根據BBIC報告，二零零八年中國煤炭貿易量約為16.93億噸，其中國有煤炭經營企業的煤炭貿易量約為11.68億噸，約佔中國煤炭貿易總量的69%，而餘下為民營煤炭經營企業的貿易量。國有煤炭製造商（例如神華集團有限責任公司及大同煤礦集團公司）擁有自身的煤炭運輸平台，使彼等可由煤炭製造省份及地區向中國沿海地區運輸煤炭；彼等的煤炭儲量大，採礦條件好，與本集團向其供應商採購的成本比較，彼等可以更低的生產成本開採煤炭。另外，該等國有煤炭生產商的財務實力更加雄厚、市場推廣資源更加豐富及地理覆蓋範圍更大。

包括本集團在內的中國民營煤炭經營企業二零零八年的煤炭貿易總量約5.25億噸，或約佔中國煤炭貿易總量的31%。按年煤炭貿易量計，本集團為截至二零零八年十二月三十一日止年度中國最大的民營煤炭經營企業。本集團的年煤炭貿易量約為630萬噸，或約佔截至二零零八年十二月三十一日止年度中國煤炭貿易總量的0.4%。

就董事所知，若干民營煤炭貿易商及煤礦經營企業並不擁有自身的煤炭運輸平台，亦無接駁至可靠且足夠的鐵路及港口運輸網絡。故此，當由產煤省份及地區運輸煤炭產品至沿海地區時，彼等或會受交貨不及時及運輸成本相對較高等不確定性影響。

根據中國相關法律及法規，從事非自產煤炭貿易的企業須在中國相關政府機關的嚴格監查及資格審查下取得煤炭經營資格證，這提高了中國煤炭貿易行業的進入門檻。中國是最大的煤炭生產及消費國。近幾年，中國電力行業、建築行業及石化行業發展迅猛，令煤炭消費快速增加。隨著中國經濟的發展，董事認為，煤炭需求

業 務

將相應增加。基於上文所述及本招股章程「業務－競爭優勢」中所載競爭優勢，董事相信，儘管面臨行業競爭，本集團將能受惠於中國經濟及煤炭行業的增長。

航運運輸

對乾散貨貿易的需求於近幾年一直得益於全球經濟的增長及亞洲(尤其是中國)的工業生產的擴張。

根據聯合國貿易與發展會議於二零零八年公布的Review of Maritime Transport 2008，乾貨航運於二零零七年繼續增長5.6%，達約53億噸。該等航運佔世界裝載貨物總量的66.6%。主要乾散貨貿易(鐵礦石、煤炭、穀物、礬土／氧化鋁及磷酸岩)估計已達到20億噸。小宗散貨及班輪貨物合共估計約為33億噸。

節選年度世界海運貿易(按噸－海里計) (十億噸－海里)

年份	石油			鐵礦	煤炭	穀物 ^a	主要五類		世界總計
	原油	產品	原油 加產品				乾散貨 ^b	其他乾貨	
一九七零年	5,597	890	6,487	1,093	481	475	2,049	2,118	10,654
一九八零年	8,385	1,020	9,405	1,613	952	1,087	3,652	3,720	16,777
一九九零年	6,261	1,560	7,821	1,978	1,849	1,073	5,259	4,041	17,121
二零零零年	8,180	2,085	10,265	2,545	2,509	1,244	6,638	6,790	23,693
二零零一年	8,074	2,105	10,179	2,575	2,552	1,322	6,782	6,930	23,891
二零零二年	7,848	2,050	9,898	2,731	2,549	1,241	6,879	7,395	24,172
二零零三年	8,390	2,190	10,580	3,035	2,810	1,273	7,464	7,810	25,854
二零零四年	8,795	2,305	11,100	3,444	2,960	1,350	8,139	8,335	27,574
二零零五年	9,239	2,510	11,749	3,918	3,113	1,686	9,119	8,730	29,598
二零零六年	9,495	2,635	12,130	4,192	3,540	1,822	9,976	9,341	31,447
二零零七年	9,685	2,755	12,440	4,790	3,750	1,857	10,827	9,665	32,932

a 包括小麥、玉米、大麥、燕麥、稈麥、高粱及大豆。

b 包括鐵礦、煤炭、礬土／氧化鋁及磷酸岩。

資料來源：Review of Maritime Transport 2008

乾散貨航運市場具有極大的一致性，儘管屬於資本密集型行業，惟進入壁壘相對為低且競爭激烈。支援服務網絡健全，新投資者可將多數業務功能分包至有關支援服務網絡，這使新投資者容易進入該市場。故此，航運運輸業高度分散且競爭激烈，而本集團面臨來自國內、地區及國際航運公司的激烈競爭。本集團多家競爭對

手擁有競爭優勢，包括提供更優惠運價或租金、更大規模船隊及獲得較發達的聯運運輸網絡。本集團部分競爭對手於若干航運分部及地區可能有更強的市場滲透能力和財務資源更強大。

比較而言，本集團的船隊規模較小且缺乏多樣化，這會限制其獲取更大市場份額。為提高本集團船隊的競爭力及輔助本集團煤炭經營業務的發展，本集團正計劃進一步擴大其船隊規模，藉以確保獲得穩定及充裕的煤炭航運運輸能力及透過收取航運運輸費用來擴闊其收益基礎。

環境事宜

本集團的煤炭貿易及航運運輸服務須遵守有關的環境法律及法規。誠如中國法律顧問確認，本集團於最後實際可行日期已遵從全部中國主要適用環境法律及法規。

煤炭經營業務

目前，本集團的煤炭貿易須遵守空氣及水排放物、有害物質及廢物管理的環境法律及法規。本集團已於其煤炭轉運站設置噴水系統及擋風牆以及擁有其本身水車及噴水槍，有關標準符合適用中國法律及法規。

與煤炭生產公司受到有關環境法律及法規的更嚴格的規管不同，本集團作為煤炭貿易公司並不受該等環境法律及法規規限。然而，本集團亦致力於以符合適用環境法律及法規的方式經營其業務，及設法減少本集團營運對環境的不利影響。有關適用環境法律及法規的詳情載於本招股章程「與行業有關的法規」中。

於往績記錄期，本集團因環境事宜而產生的開支分別約達人民幣100,000元、人民幣1,375,000元以及人民幣727,093元。依據歷史成本及董事的經驗，預期適用規則及法規的年合規成本將約為人民幣300,000元。

本集團從未違反任何適用環境法律或法規。本集團環境保護系統及設施遵守適用的中國國家及地方環境法律及法規。

截至最後實際可行日期，本集團從未受到任何重大的環境申索、訴訟、罰款或紀律處分。

航運運輸

本集團航運運輸服務亦須遵守有關環境的國際公約及法規，以及有關中國航運運輸的環境法律及法規。本集團貨船亦須遵守其到訪國家及港口的有關法律、法規及規則。

截至最後實際可行日期，本集團從未違反任何有關法律、法規或規則。

董事確認，於往績記錄期，本集團已遵守其營運所在的所有司法權區的所有有關法律及法規。

法規及遵行

煤炭經營

本集團已就其於中國的煤炭經營業務取得所有必要的牌照、許可、資格證及登記。

經中國法律顧問知會，本集團須就於中國進行煤炭經營業務取得煤炭經營資格證，下表載列本集團於最後實際可行日期之煤炭經營資格證詳情：

實體	頒發日期	屆滿日期
秦皇島貿易	二零零七年七月一日	二零一零年七月一日
珠海秦發貿易	二零零七年六月二十八日	二零一零年六月二十七日
大同晉發	二零零七年五月二十八日	二零零九年十二月三十一日
陽原國通	二零零七年七月一日	二零一零年七月一日

有關煤炭經營資格證的法規及規管中國煤炭經營業務的其他法規的詳情載於本招股章程「與行業有關的法規－煤炭貿易－國內煤炭貿易」中。

截至最後實際可行日期，本集團就煤炭經營從未違反任何有關法律、法規或規則。

董事及中國法律顧問確認，於往績記錄期，本集團已遵守與中國煤炭經營有關(包括但不限於勞工、安全及環境事宜)的所有相關法律及法規。

航運運輸

船舶擁有及管理行業受到高度規管，本集團的貨船必須在國際海事組織採納的規則、國際公約及法規的範圍內經營，包括：

- 國際海上人命安全公約；
- 國際防止船舶造成污染公約；
- 國際海員培訓、發證和值班標準公約；
- 國際船舶安全營運和防止污染安全管理守則；及
- 國際船舶及港口設施安全守則，

該等公約已獲大多數海事國家或地區（包括香港）批准，及適用於該等國家或地區註冊或到訪該等國家或地區水域的所有船舶。

本集團貨船亦須遵守彼等所訪問每個國家及港口的法律、法規及規則。

本集團亦已就其航運運輸業務取得所有必要的牌照、許可、資格證及登記。尤其，本集團已就經營中國內陸航運業務獲中華人民共和國交通運輸部授予水路運輸許可證，其有效期直至二零一二年十月三十一日止。有關水路運輸許可證法規的詳情載於本招股章程「與行業有關的法規－運輸－航運及港口經營」各段中。由於本集團一向遵守有關水路運輸許可證的適用中國法律及法規，董事認為，重續本集團的水路運輸許可證並無重大障礙。

截至最後實際可行日期，本集團從未就航運運輸服務違反任何有關法律、法規或規則。

董事確認，於往績記錄期，本集團已遵守其營運所在的所有司法權區的有關航運運輸服務的所有有關法律及法規。

秦發貿易並非位於中國境內，且並不從事(i)銷售煤炭或(ii)內陸水路運輸活動。秦發貿易負責安排由海外至中國港口的航運運輸。煤炭銷售合同由中國客戶與中國秦發集團擁有(a)煤炭經營資格證(使其能與客戶訂立相關合約)及(b)水路運輸

許可證(使其能在中國內陸水域運輸煤炭)的成員公司訂立。因此，秦發貿易無須取得煤炭經營資格證或水路運輸許可證。

知識產權

除轉讓若干商標予秦發物流外(預期有關轉讓將於約六至八個月內完成)，本集團現時所用的全部商標均由本集團各成員公司登記。本集團之知識產權詳情載於本招股章程附錄五「有關本集團業務的其他資料－2.知識產權」各段中。

截至最後實際可行日期，本集團並無發出任何同意或以其他方式授予任何其他人士使用本集團所擁有的任何商標的權利。

董事確認，於往績記錄期，概無第三方侵犯或盜用本集團任何知識產權的行為，反之亦然。

物業

本集團持有及佔用的物業

於二零零九年四月三十日，本集團於中國持有及佔用地盤面積約106,460.0平方米的一幅土地連同矗立於上述土地上的總建築面積約2,221.0平方米的樓宇及相關構築物。

於二零零九年四月三十日，本集團於中國根據買賣協議持有及佔用總建築面積約1,758.4平方米的八間寫字樓單位。

本集團租賃的物業

於二零零九年四月三十日，本集團於中國自獨立第三方租賃總建築面積約6,905.0平方米及總地盤面積約66,000.0平方米的三處物業。另外，本集團向秦發實業租賃一項物業，該物業位於中國河北省秦皇島市迎賓路123號秦發假日酒店801、802、805至809及816至818室，即本招股章程附錄三本集團物業權益估值報告所載的第6項物業。該租賃構成本公司一項獲豁免持續關連交易。進一步資料載於本招股章程「關連交易－獲豁免持續關連交易」各段中。

於二零零九年四月三十日，本集團於香港自獨立第三方租賃總建築面積約110.0平方米(即1,184.0平方呎)的一處物業作辦公用途。

業 務

本集團兩項租賃物業(有關詳情載於本招股章程附錄三第4及5項物業內)尚未予以登記。經中國法律顧問確認,各未登記租約將不會影響其效力。該等協議一經訂立,有關訂約各方即受到該等協議約束。另外,未登記租約的該等物業由本集團用作辦公用途,對本集團業務經營而言並非關鍵。

此外,本集團其中一項租賃物業(有關詳情載於本招股章程附錄三第3項物業)目前由本集團用作陽原煤炭轉運站。中國法律顧問已確認(i)出租人乃租賃物業的所有人,並已取得該租賃物業的有效長期土地使用權證;(ii)該租賃合法、有效且可執行;及(iii)租賃已於相關中國機關妥為登記。另外,董事認為,考慮到租期由二零零八年五月二十一日起為期八年,屬於頗長租期,而本集團獲授予於續期或購買該物業時的優先權。鑒於(i)本集團通過大同晉發可維持其中國煤炭採購業務;(ii)本集團亦可於秦皇島港口向煤炭貿易商採購煤炭;及(iii)倘必要,本集團可調整其煤炭採購政策,以增加向海外供應商的煤炭採購,董事認為,用作陽原煤炭轉運站的有關物業對本集團業務經營並非關鍵。

估值報告

獨立物業估值公司威格斯資產評估顧問有限公司已評估本集團截至二零零九年四月三十日的物業權益。威格斯之函件全文、估值概要及估值證書載於本招股章程附錄三。

保險

僱員

本集團根據適用法律及有關地方當局規定為中國僱員購買社會保險。社會保險費由本集團與僱員按有關中國法律規定的具體比例承擔。

本集團根據香港法例第485章強制性公積金計劃條例(「強積金計劃條例」)為其香港僱員設有強制性公積金,基金供款由本集團及其僱員根據強積金計劃條例規定的具體比例承擔。

煤炭經營

據董事所深知並依據彼等之行業經驗，煤炭貿易商通常不就其業務經營購買保險。因此，本集團並未為其煤炭貿易業務購買任何保險。本集團各成員公司於往績記錄期概無發生對本集團煤炭經營產生不利影響的任何未投保虧損、損失及負債。

航運運輸

任何貨船營運涉及多項固有風險，如機械故障、碰撞、財產損失、貨物損失或損害及因外國政治環境、敵對行為（包括戰爭及恐怖活動）及工人罷工而導致的業務中斷。此外，並存在海事災難的固有可能性，包括環境災禍。

因此，本集團力求透過就其船舶、船員、貨物及其他財產購買各種保險以保持全面的保險覆蓋範圍，藉以減少任何未在預料之內責任的風險，儘管於往績記錄期，並無由於環境事故、擱淺、火災、爆炸、碰撞、貨物損失等其他內在風險而產生的推定全損或全損。

董事認為，本集團目前所投保的各類保險符合國際航運標準及保險承保範圍，就經營業務而言乃屬充足。

本集團將繼續檢討及評估風險及應營運需要及行業慣例對其保險實務作出必要的調整。

訴訟

本集團任何成員公司概無牽涉或已牽涉任何重大訴訟或仲裁，董事亦不知悉本集團任何成員公司牽涉任何重大待決或構成威脅的訴訟或申索。