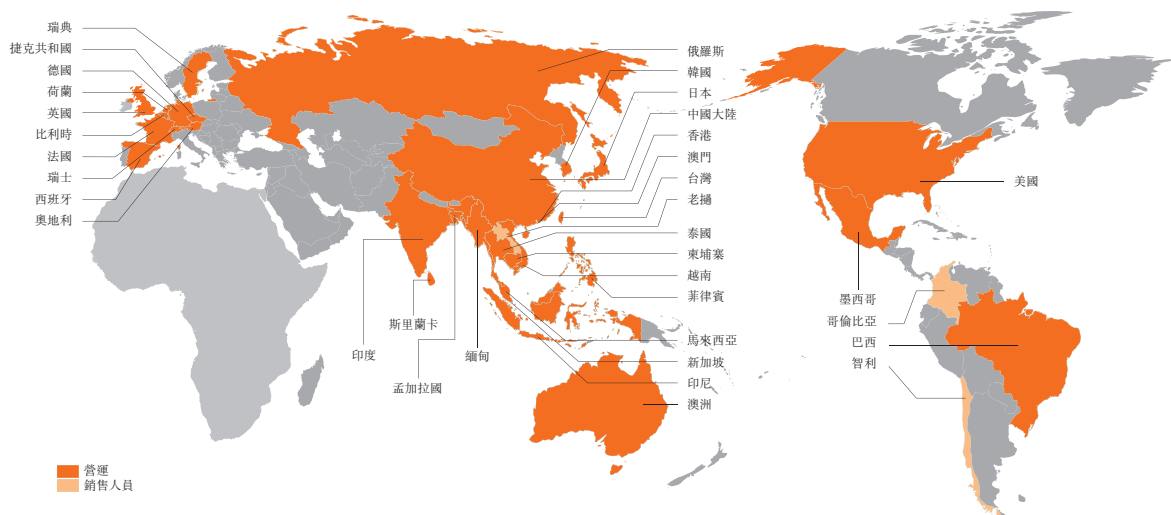


概覽

以收入及所管理的貨倉樓面面積計，我們是亞洲領先的物流服務供應商，業務廣泛分佈於大中華地區及亞洲區內其他國家，亦為以香港為基地的最大國際第三方物流服務供應商。根據Armstrong報告，於二零一二年，以收入計，我們是大中華及東盟地區最大的第三方物流服務供應商之一。於二零一二年，我們約82%的收入來自亞洲。根據Armstrong報告，以所管理的貨倉樓面面積計，我們在大中華及東盟地區的第三方物流服務供應商當中擁有規模最大的配送網絡。於最後可行日期，我們管理約39百萬平方呎的物流設施，其中約22百萬平方呎或55%屬自置，應佔樓面面積約為18百萬平方呎。於二零一二年，根據Armstrong報告，我們所管理的物流設施組合在香港第三方物流服務供應商當中規模最大。憑藉我們的配送網絡優勢，我們提供包括廣泛物流服務的供應鏈方案。

總部設於香港，我們專注於大中華地區作為我們的主要市場。我們在大中華地區綜合物流服務市場擁有顯赫地位，並於中國大陸、香港及台灣策略地點擁有物流設施。大中華地區以外，我們亦在亞洲其他地區經營業務，尤其在東盟各國擁有廣泛業務。我們已經建立一個龐大且不斷擴張的全球網絡，以更好地服務全球客戶。目前，我們在35個國家及地區的主要城市設有逾400個業務點（其中三個國家的業務乃透過我們的銷售人員開展）。此外，我們透過在六大洲維持一個龐大的貨運代理網絡來完善我們的服務網絡，藉以進一步擴大我們國際貨運能力的覆蓋範圍。

下圖顯示目前我們業務所在的國家及地區：



我們主要從事綜合物流及國際貨運業務：

- **綜合物流。**我們以第三方物流服務供應商身份為世界各地的製造商、零售商及其他客戶提供綜合物流服務。我們的綜合物流業務包括(i)物流業務，主要在亞洲提供廣泛的物流服務，如倉儲及增值服務、陸運及配送、退貨管理及各種配套服務；及(ii)香港貨倉，在香港向客戶出租倉儲空間。
- **國際貨運。**我們提供的國際貨運服務絕大部份位於亞洲區內以及亞歐大陸之間，涉及空運、海運及跨境陸運服務。

著名的「嘉里」品牌、位於亞洲的優質資產、雄厚的本土實力以及深入的市場知識，奠定我們成為眾多跨國公司所信賴的亞洲物流服務供應商的翹楚地位。我們擁有龐大且多元化的全球客戶群。目前，我們為名列Interbrand（知名的全球品牌顧問）百強品牌排行榜的其中逾40家不同行業的企業提供服務。

截至二零一零年、二零一一年及二零一二年十二月三十一日止各年度以及截至二零一三年六月三十日止六個月，我們的收入分別為10,879.9百萬港元、16,034.3百萬港元、19,294.8百萬港元及9,521.8百萬港元。於二零一零年至二零一二年間我們收入的複合年增長率為33.2%，而截至二零一二年及二零一三年六月三十日止六個月的按年增幅均為6.3%。截至二零一零年、二零一一年及二零一二年十二月三十一日止各年度及截至二零一三年六月三十日止六個月，我們的核心純利分別為665.2百萬港元、740.7百萬港元、815.7百萬港元及455.1百萬港元。我們的核心純利於二零一零年至二零一二年的複合年增長率為10.7%，而二零一二年六月三十日至二零一三年六月三十日的按年增幅為5.9%。請參閱「財務資料－核心純利」一節。

競爭優勢

我們相信，以下競爭優勢將繼續推動我們於未來取得成功：

擁有全球網絡及顯赫品牌的支持，乃大中華及亞洲（全球增長最快的物流市場）的市場翹楚

我們乃大中華及亞洲的領先物流服務供應商。於二零一二年，根據Armstrong報告，以收入計，我們是大中華及東盟地區最大的第三方物流服務供應商之一，且以所管理的貨倉總樓面面積計，我們在大中華及東盟地區的第三方物流服務供應商當中擁有規模最大的配送網絡。我們在35個國家及地區擁有包括逾400個服務點的龐大全球網絡，因而能夠更好地服務全球客戶及滿足他們的物流需求，對我們在大中華及東盟地區的市場競爭地位提供強大支持。此外，我們已經利用以優質產品及服務而家喻戶曉的「嘉里」品牌成為跨國公司在亞洲的可信賴物流服務供應商。憑藉我們的卓越企業品牌，我們相信我們能夠脫穎而出，成為優秀且可靠的供應鏈解決方案供應商，進一步提升我們的品牌忠誠度及市場地位。我們已經收到很多行業獎項及嘉許以嘉許我們在大中華及亞洲的市場翹楚地位及成就，包括二零一一年及二零一二年連續兩度榮膺亞洲供應鏈舉辦的「亞洲供應鏈物流大獎」的「年度亞洲最佳第三方物流大獎」，二零一三年在Cargonews Asia組織的「亞洲貨運業及供應鏈獎」中贏得「最佳物流服務供應商－海運」獎項、二零一三年在Payload Asia Magazine舉辦的「Payload Asia Awards」中勇奪「年度區域最佳貨代公司」獎項及二零一三年在亞洲供應鏈舉辦的「亞洲供應鏈大獎」中榮獲「年度最佳供應鏈夥伴」。

亞洲（尤其是大中華地區）是全球最大的物流市場。於二零一二年，根據Armstrong報告，亞太地區佔全球物流總開支的34%，而大中華地區為全球最大的市場，市場規模約為1.6萬億美元。大中華及亞洲亦是全球增長最快的物流市場。二零零七年至二零一二年，大中華及亞太地區（不包括大中華地區及日本）的複合年增長率分別為16.3%及7.6%，超過北美及歐洲的複合年增長率（分別為0.2%及負2.6%）。我們相信受不斷壯大的中高收入人群的國內消費需求及不斷城市化的推動，亞洲（尤其是大中華地區）對優質物流服務的需求有很大的增長潛力。根據Armstrong報告，於二零一二年至二零一五年，預期大中華及亞太地區（不包括大中華地區及日本）的物流市場將分別以8.0%及5.0%的複合年增長率增長，繼續領跑全球平均水平，而北美及歐洲的複合年增長率則分別為2.3%及1.0%。此外，根據Armstrong報告，亞太地區的第三方物

流服務滲透率較低，估計佔總潛在市場的16%，而美國及歐洲的滲透率則分別為21%及22%。這表明對第三方物流服務供應商而言亞洲存在巨大的市場增長潛力。憑藉我們的領先市場地位及對本土的瞭解，我們相信我們能夠利用大中華及亞洲地區的市場增長機會。

可提供包括廣泛的綜合物流及國際貨運服務的制訂供應鏈解決方案

我們提供定製解決方案以滿足客戶的供應鏈需求。我們的定製供應鏈解決方案涵蓋廣泛的綜合物流服務及國際貨運服務。其中包括傳統的庫存倉儲、公路運輸及配送服務，以及專為不同類型製造商、零售商及其他客戶設計的多樣化增值服務，以及空運、海運及跨境陸運聯運服務。尤其是，我們的區域及本土物流中心能夠提供低成本的增值服務，以適應客戶對於一個或多個亞洲市場的配送需求。我們在亞洲有顯著的競爭優勢，因為根據Armstrong報告，我們主要競爭對手的區域配送能力較弱，往往局限於一國之內的配送或須將大量的貨運服務任務分包，從而降低了對端到端的運輸質量的控制水平。此外，我們亦憑藉我們在報關與清關方面的核心能力成立了連接東盟與中國的跨境陸運網絡亞洲陸路運輸（指亞洲陸路運輸）。為表彰我們的亞洲陸路運輸，我們於二零一三年在Cargonews Asia主辦的「亞洲貨運及供應鏈大獎」中被授予「最佳陸運－亞洲」稱號。我們相信，憑藉我們所管理的龐大的物流設施，加上我們在亞洲強勁的區域及本土影響以及全面的貨運服務提供能力，我們能夠向客戶提供定製端到端供應鏈解決方案，並為他們提供全球及亞洲市場內的配送。我們向位於世界各地的很多客戶交叉銷售我們的綜合物流及國際貨運服務。

與龐大且多元化的客戶群保持長期業務關係

我們擁有龐大且多元化的全球客戶群。目前，我們為名列Interbrand（知名的全球品牌顧問）全球百強品牌排行榜的其中逾40家不同行業的企業提供服務。截至二零一二年十二月三十一日止年度及截至二零一三年六月三十日止六個月，我們的前五大客戶分別佔我們總收入的9.2%及7.8%。憑藉我們服務各行業供應鏈的經驗，我們已經積累了豐富的行業專長，並在各行業應用創新的流程，以更好地服務客戶。我們已經成功地為若干行業提供了行業特有的解決方案，包括時尚服飾及精品、電子科技、食品飲料、快消品、工業及物料科技、汽車及醫藥行業。在大多數該等行業中，我們對複雜的、地區性的且對客戶的核心業務屬關鍵的外判供應鏈予以管理。這為我們成為客戶營運中不可或缺的部份創造了機會。該等行業中的很多領先製造商及零售商已將我們視為他們於亞洲的物流服務供應商。我們相信我們已準備就緒，可以利用新興亞洲經濟體內國內消費的增長趨勢以及他們對國際品牌的偏愛。此外，我們已經與許多主要客戶建立了長期合作關係，部分原因是我們能夠持續滿足或超越他們對服務質量及可靠性的要求。例如，於二零一三年六月三十日，我們於香港的主要綜合物流業務客戶約52%與我們合作超過五年。憑藉我們對我們客戶供應鏈業務的透徹瞭解，我們已準備就緒，可以提升我們對每名客戶的服務水平，並提供定製供應鏈解決方案。我們相信，我們的綜合物流供應鏈解決方案已向客戶提供令人信服的價值主張，使我們成為他們的首選物流服務供應商。

資產擁有模式可提供更大的靈活性及可靠性

我們相信，我們能夠成功建立及維持一個廣泛而多元化的客戶群部分歸因於我們靈活的資產擁有模式。於最後可行日期，我們管理約22百萬平方呎的已落成自置設施（應佔樓面面積約18百萬平方呎）。資產擁有為修改及優化不同服務設施的利用率提供了更大靈活性，並允許較高的經營槓桿，因為我們不受租金上升影響。不同於通常不太願意對租用設施進行設備安裝或其他改善型投資的其他物流服務供應商，我們會進行巨額投資升級或維護自置物流設施以更好服務客戶，並提升其管理供應鏈挑戰的能力。由於亞洲客戶傾向於信任及偏愛擁有自置資產的第三方物流服務供應商，我們相信資產擁有使我們能夠向客戶提供更高的可靠性及產品安全性，從而提高我們獲得長期服務協議及使我們從眾多亞洲物流服務供應商中脫穎而出。由於獲得若干策略位置的適當設施需要大量資金，故資產擁有亦為潛在競爭對手進入市場設置較高的壁壘。此外，我們的自置貨倉一般都有雙重用途，物流業務的共用貨倉或物流中心。這使我們能夠迅速重新分配空間用途以提升盈利能力及為客戶提供靈活性以迎合他們不斷變化的需求。除了自置設施外，我們亦租用物流設施，旨在以較低資本投資擴大產能或進入新地點，確保風險水平可接受。此外，我們的物業權益為我們提供潛在重建機會。

自主研發的資訊科技系統有助於提高營運效率

我們開發了專有的資訊科技系統，以實現高效的營運管理及更好地滿足客戶的供應鏈需求。我們專有的資訊科技系統，包括倉庫管理系統（「倉管系統」），這是一套內部設計、開發及支持的資訊科技解決方案，我們已在全球範圍內用於管理我們的物流業務。倉管系統允許高度度身定造，並可以與客戶的企業資源規劃（「ERP」）系統兼容，以提供端到端的供應鏈監控。此外，我們亦開發了KerrierVISION，這是一個網上平台，旨在透過實時信息流增強客戶與其供應鏈之間的可視性、存取性及連通性。KerrierVISION為客戶使用我們的綜合物流或國際貨運服務以追蹤他們的庫存、貨運、採購訂單及交付狀態提供一個網上門戶。客戶可以根據發貨、產品或品目等追蹤該等信息。我們相信KerrierVISION使客戶能夠更好地監控其供應鏈表現，從而更有效地管理與其供應鏈相關的成本。我們因為成功開發及實施KerrierVISION而在二零零七年香港貿易發展局主辦的香港物流大獎評選活動中贏得「服務及科技創意大獎」。

經驗豐富、擁有良好從業記錄並專注於人力資本的管理團隊

我們擁有一支經驗豐富的資深管理團隊，他們平均擁有20年物流業經驗。我們的資深管理團隊對綜合物流及國際貨運業務有深入了解，且熟諳大中華及亞洲市場。我們相信他們的行業專業知識、遠見卓識及企業家精神，使我們能夠根據客戶需要及市場狀況及時調整業務策略及營運，從而在市場上成功競爭。

我們的高層管理人員在本公司服務平均10年。在我們的高級管理團隊領導下，配合本土管理團隊（包括許多深諳本土市場的本土管理人員）的支持，我們一直成功地發展我們的業務，以及整合在很多新地域市場及策略服務分部所收購的業務。尤其在過往業務記錄期間，我們的收入

在二零一零年至二零一二年之間的複合年增長率為**33.2%**，而截至二零一二年六月三十日止六個月至截至二零一三年六月三十日止六月個的按年增幅為**6.3%**。我們的核心純利在二零一零年至二零一二年之間的複合年增長率為**10.7%**，而二零一二年六月三十日至二零一三年六月三十日的按年增幅為**5.9%**。請參閱「財務資料－核心純利」一節。

我們致力於對內培養僱員的能力及資歷，對外廣招人才。我們透過定期的內部及外部培訓計劃協助僱員發展，並透過提供良好的工作環境增強僱員的歸屬感。我們已經建立一支由優秀管理團隊及僱員組成的團隊。截至二零一三年六月三十日，約**42%**的全職僱員曾受過高等教育。

策略

我們銳意保持在大中華及亞洲地區的市場翹楚地位。我們將透過貫徹以下策略繼續尋求擴大市場份額及獲得優於市場水平的增長，並擬為客戶提供更高價值的解決方案：

繼續加強我們在亞洲綜合物流領域的區域地位，進一步擴大我們的全球網絡，以擴大我們的國際貨運業務覆蓋範圍及壯大我們的綜合物流客戶群

根據Armstrong報告，預期於二零一二年至二零一五年，大中華及亞太地區（不包括大中華區及日本）物流市場的複合年增長率將分別為**8.0%**及**5.0%**，繼續超越全球平均水平。為利用亞洲市場的增長機會，我們擬繼續加強我們在亞洲綜合物流領域的區域影響。我們將繼續尋求在亞洲具有高增長潛力的新國家或新城市拓展我們的物流業務。尤其是，我們擬進一步滲透中國大陸、香港、台灣、泰國及越南的綜合物流市場，並進一步提高我們在印度、印尼、馬來西亞、菲律賓及新加坡的市場份額。此外，我們擬進一步擴大我們的全球網絡，以延伸我們國際貨運業務版圖至新興市場，而不斷增長的美洲以及其他歐亞市場為我們的擴張重點。我們相信，我們國際貨運業務的國際擴張也將使我們更好地服務新老客戶，特別是需要綜合物流或國際貨運服務以連接亞洲而我們提供完整解決方案滿足其亞洲供應鏈需求的新老客戶。透過綜合物流及國際貨運方面的擴張努力，我們擬形成一個更龐大的網絡，產生協同效應，以獲取更高的收入及提高營運效率，並從不同業務之間的知識轉化當中獲益。

透過本土能力提供尖端的綜合物流解決方案

我們擬擴大綜合物流服務範圍，及加強我們在該項業務的能力。這將讓我們能夠透過提供廣泛的尖端綜合物流解決方案提高收入及盈利能力，更好地滿足現有客戶不斷變化的需求，並接觸更大的潛在客戶群。我們將專注於可為我們提供機會使我們憑藉經驗及財政實力可成為相關服務領域或業務的市場領導者的新配套服務及業務。增加新的配套服務及其他策略性業務將使我們能夠提供更廣泛的服務，以滿足客戶的供應鏈需要，從而提高他們對我們服務的需求及依賴，並提升我們作為其主要物流服務供應商的地位。

憑藉我們現有的能力及國際市場份額，我們將透過提供由本土團隊支持的解決方案，繼續尋求成為客戶於亞洲各新市場擴張之際的首選物流合作夥伴。我們擬調整我們的綜合物流解決方案以使其符合本土的慣例及環境，並提供差異化服務以滿足他們的供應鏈需求，從而為客戶創造真正的價值。

繼續投資資訊科技系統及人力資本

我們認為資訊科技系統屬我們業務不可或缺的一部份，因為資訊科技系統使我們能夠向客戶提供增強的供應鏈管理服務，為客戶的供應鏈創造價值。我們將繼續利用我們的專有資訊科技系統，以使客戶更透徹地掌握其供應鏈狀況及更高效地管理供應鏈。同時，我們計劃繼續進行投資以於提升我們的資訊科技能力，以使我們對客戶不斷變化的需求作出迅速回應，或引進新的資訊科技系統或流程來應對該等需求，從而不斷提高我們提供供應鏈解決方案的競爭力。

我們全力為僱員的技能及知識的發展營造機會。我們擬透過為僱員提供持續學習的環境及更多專業成長機會，繼續進行人力資本投資。進入新的市場時，我們將透過招聘本土人才，繼續尋求發展對本土市場的專業技巧。此外，我們將在擴大網絡及服務種類的同時，竭力保持我們充滿活力的企業文化及架構以及我們的核心價值觀。

透過繼續增加投資及收購活動以壯大現有業務

於最後可行日期，我們於中國、泰國及越南持有約2百萬平方呎的發展中物流設施（應佔樓面面積約2百萬平方呎）。我們擬繼續物色從具有商業可持續性的投資機會，以投資於地理位置優越並有助實現我們業務拓展目標的物流設施，從而滿足客戶不斷增長的需求及要求。

在進一步投資資產的同時，我們將繼續在全球物色機會收購策略性業務，從而擴大我們的規模、網絡覆蓋範圍及提升我們的能力。其中包括以下收購：(i)使我們能夠擴大綜合物流規模及鞏固市場地位，或建立更強大的國際貨運網絡能力；(ii)為我們提供一個可以將業務覆蓋範圍拓展至我們擬涉足的新地域市場的平台，例如為了尋求將我們的網絡覆蓋範圍拓展至快速增長的拉丁美洲市場而在近期收購巴西物流服務供應商；及(iii)能增加新的服務，以便與我們的服務種類形成互補，或使我們得以涉足策略性業務，以從現有客戶群獲得額外收入機會。我們將繼續審慎考慮及物色潛在投資或收購項目，以把握合適的增長機會。

主要業務

我們從事綜合物流及國際貨運兩項主營業務。下圖說明我們一般就該等業務所提供的服務種類：

綜合物流	物流營運			香港貨倉
	倉儲及增值服務	陸運及配送	退貨管理	
	配套服務			
國際貨運	空運	海運	跨境陸運服務	

業 務

綜合物流業務包括(i)物流業務，主要涉及在亞洲提供各種物流服務，如倉儲及增值服務、陸運及配送、退貨管理及各種配套服務，及(ii)香港貨倉，指在香港向客戶出租倉儲空間。綜合物流是我們的主要業務之一，並為我們分部業績的主要貢獻部份。於截至二零一二年十二月三十一日止年度及截至二零一三年六月三十日止六個月，綜合物流（包括物流業務及香港貨倉）的分部業績分別為1,140.7百萬港元及608.7百萬港元，分別佔我們總分部業績的79.2%及79.5%。

除綜合物流外，我們主要從事國際貨運業務，其中涉及空運、海運及跨境陸運服務等國際貨物運輸，主要為亞洲地區內及亞歐大陸之間的貨物運輸。於截至二零一二年十二月三十一日止年度及截至二零一三年六月三十日止六個月，國際貨運的分部業績分別為300.2百萬港元及157.3百萬港元，分別佔我們總分部業績的20.8%及20.5%。儘管與綜合物流業務相比，國際貨運對我們的分部業績貢獻較小，但於截至二零一二年十二月三十一日止年度及截至二零一三年六月三十日止六個月，我們分別有59.1%及56.0%的收入來自國際貨運。

下表列示所指期間我們主要業務的分部收入（經作出分部間抵銷後）及分部業績：

	截至十二月三十一日止年度						截至六月三十日止六個月			
	二零一零年		二零一一年		二零一二年		二零一二年		二零一三年	
	收入	佔總額的百分比	收入	佔總額的百分比	收入	佔總額的百分比	收入	佔總額的百分比	收入	佔總額的百分比
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
綜合物流：										
物流業務	4,332,968	39.8	6,392,868	39.9	7,423,720	38.5	3,418,287	38.2	3,958,921	41.6
香港貨倉	477,605	4.4	496,966	3.1	474,242	2.4	233,686	2.6	234,067	2.4
	4,810,573	44.2	6,889,834	43.0	7,897,962	40.9	3,651,973	40.8	4,192,988	44.0
國際貨運	6,069,336	55.8	9,144,477	57.0	11,396,813	59.1	5,302,264	59.2	5,328,801	56.0
總計	10,879,909	100.0	16,034,311	100.0	19,294,775	100.0	8,954,237	100.0	9,521,789	100.0

	截至十二月三十一日止年度						截至六月三十日止六個月			
	二零一零年		二零一一年		二零一二年		二零一二年		二零一三年	
	分部業績	佔總額的百分比	分部業績	佔總額的百分比	分部業績	佔總額的百分比	分部業績	佔總額的百分比	分部業績	佔總額的百分比
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
綜合物流：										
物流業務	434,120	49.4	588,525	48.4	729,619	50.7	338,730	48.3	401,163	52.4
香港貨倉	349,157	39.7	370,852	30.5	411,055	28.5	201,672	28.8	207,487	27.1
	783,277	89.1	959,377	78.9	1,140,674	79.2	540,402	77.1	608,650	79.5
國際貨運	95,571	10.9	255,913	21.1	300,228	20.8	160,282	22.9	157,292	20.5
總計	878,848	100.0	1,215,290	100.0	1,440,902	100.0	700,684	100.0	765,942	100.0

綜合物流

我們主要在亞洲區內提供綜合物流服務。於該項業務中，我們以物流業務及香港貨倉兩個分部經營多種服務。

作為綜合物流業務的重要組成部分，我們管理各種自置及租賃物流設施，包括物流中心、貨倉、港口碼頭、鐵路運輸站及其他類型的設施。我們在亞洲12個國家及地區管理物流設施，其中包括中國、香港、澳門、台灣、泰國、越南、新加坡、馬來西亞、菲律賓、韓國、印度及孟加拉國。於最後可行日期，我們所管理設施其中約64%（以總樓面面積計）位於大中華地區（其中約29%位於中國，約16%位於香港及澳門，以及約19%位於台灣），約28%位於東盟國家，其餘8%主要位於南亞、澳大利亞及歐洲。

於最後可行日期，我們所管理的物流設施總樓面面積約達39百萬平方呎，包括約22百萬平方呎已落成自置設施（應佔樓面面積約為18百萬平方呎）及約17百萬平方呎租用設施。我們相信，在主要市場擁有物流設施為我們確立了競爭優勢，因為亞洲許多客戶尋求其物流服務供應商擁有資產所帶來的安全性及靈活性。具體而言，我們因為能確保有可用的倉儲空間而能滿足客戶的長期服務協議要求，亦可以更好地提供客戶專用倉儲空間，以滿足他們的特定需要。我們擬在擁有及租用貨倉方面繼續貫徹靈活的策略。

於最後可行日期，我們於中國、泰國及越南持有約2百萬平方呎的發展中物流設施（應佔樓面面積約2百萬平方呎）。我們估計該等發展中物流設施需要約877百萬港元的資本開支，並已經或預計以內部現金資源及銀行貸款相結合的方式撥付。

我們的已落成自置物流設施包括：(i)投資物業－按公允價值計量及載於「附錄五－物業估值」一節中戴德梁行有限公司估值報告內；及(ii)物流設施－作為物業、機器及設備入賬，以歷史成本扣除折舊及任何減值虧損列賬，且不包括在上述估值報告內。有關我們投資物業的更詳盡資料，請參閱「財務資料－主要會計政策－投資物業之公允價值」及「附錄五－物業估值」兩節。

業 務

下表載列於最後可行日期有關我們的自置及租賃物流設施組合的若干資料：

國家／地區	用途類型	所擁有的概約樓面面積			所租賃的 概約樓面面積 (B)	所管理的 概約樓面面積 (A+B)
		總計 (A) (平方呎)	應佔 (平方呎)	(%)		
已落成物流設施						
中國	物流中心、國際標準集裝罐箱站	4,941,000	4,369,000	55.00-100.00	6,298,000	11,239,000
香港	貨倉、物流中心	5,537,000 ⁽¹⁾	5,537,000 ⁽¹⁾	100.00	764,000	6,301,000
澳門	物流中心	-	-	-	15,000	15,000
台灣	物流中心	2,312,000	843,000	36.46 ⁽²⁾	4,887,000	7,199,000
泰國	物流中心、港口碼頭	5,538,000 ⁽³⁾	4,397,000	75.90-79.52	3,240,000	8,778,000
越南	物流中心、國際標準集裝罐箱站	893,000	893,000	100.00	171,000	1,064,000
新加坡	物流中心、國際標準集裝罐箱站	481,000	437,000	60.00-100.00	16,000	497,000
馬來西亞	物流中心	221,000	119,000	46.60-55.00 ⁽⁴⁾	299,000	520,000
菲律賓	物流中心	-	-	-	12,000	12,000
印度	物流中心、國際標準集裝罐箱站	773,000	268,000	30.00-60.00 ⁽⁵⁾	458,000	1,231,000
孟加拉國	物流中心	-	-	-	13,000	13,000
韓國	物流中心	-	-	-	11,000	11,000
其他 ⁽⁶⁾	物流中心、鐵路運輸站	806,000	806,000	100.00	1,268,000	2,074,000
		<u>21,502,000</u>	<u>17,669,000</u>		<u>17,452,000</u>	<u>38,954,000</u>
發展中物流設施						
中國 ⁽⁷⁾	物流中心	1,326,000	1,326,000	100.00	-	-
泰國 ⁽⁸⁾	物流中心	878,000	792,000	75.90-100.00	-	-
越南 ⁽⁹⁾	物流中心	119,000	119,000	100.00	-	-
		<u>2,323,000</u>	<u>2,237,000</u>			

附註：

- (1) 於最後可行日期，我們在香港的自置設施包括(i)總樓面面積約5,261,000平方呎的10個貨倉，及(ii)總樓面面積約276,000平方呎的物流中心（即大埔產品組裝及整合中心）。
- (2) 我們在台灣透過嘉里大榮物流（我們持有約36.46%股權並擁有管理控制權的附屬公司）擁有若干物流設施。
- (3) 於最後可行日期，我們在泰國的自置設施包括(i)總樓面面積約5,325,000平方呎的港口碼頭設施，及(ii)總樓面面積約213,000平方呎的物流中心。
- (4) 我們在馬來西亞透過一間附屬公司（我們持有約46.60%股權並擁有其管理控制權）擁有若干物流設施。
- (5) 我們在印度透過一間附屬公司（我們持有30.00%股權並擁有其管理控制權）擁有若干物流設施。
- (6) 其他主要包括位於澳大利亞及瑞典的物流設施。
- (7) 預期將於二零一四年至二零一五年之間竣工。
- (8) 預期將於二零一四年至二零一五年之間竣工。
- (9) 預期將於二零一三年第四季度竣工。

除了物流設施，我們的綜合物流業務亦配備由各種卡車及貨車組成的龐大車隊。於最後可行日期，我們合共擁有6,500多輛用於綜合物流服務的車輛。

物流業務

我們按照客戶的供應鏈提供廣泛的綜合物流服務，藉以提升他們的供應鏈管理表現。除存貨倉儲、陸運及配送服務外，我們亦向客戶提供廣泛的增值服務及高性價比的供應鏈解決方案。透過提供定製供應鏈解決方案滿足製造商、零售商及其他客戶的外判需求，我們力求成為客戶的首選第三方物流服務供應商，為客戶提供全球及亞洲市場內的配送。

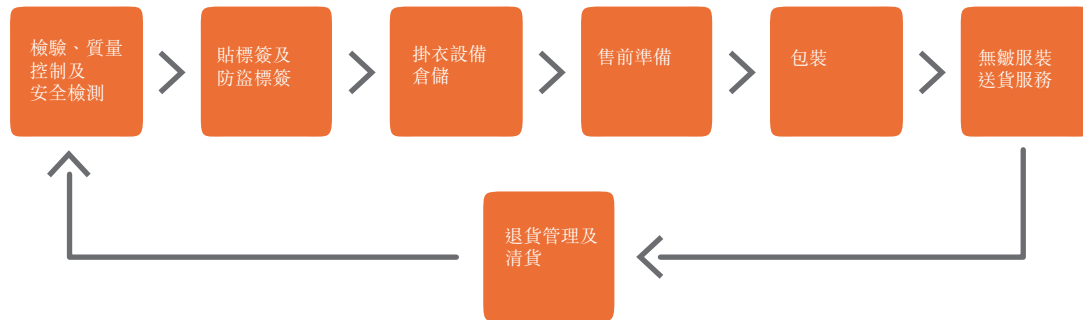
我們所提供的綜合物流服務範圍會因客戶不同而異，並視乎（其中包括）個別客戶的供應鏈流程、其外判需求、行業慣例、市場及所在當地市場慣例以及其於亞洲的配送網絡的規模及覆蓋範圍而定。我們的綜合物流服務一般分類如下：

- **倉儲及增值服務。**作為第三方物流服務供應商，我們配合製造商、零售商及其他客戶的供應鏈需要向他們提供存貨倉儲及多種增值物流服務，例如掛衣、印掛標籤、分貨、組合包裝、熨衣、印貼標籤、禮品包裝、蓋印及其他各種服務。我們在地區及當地物流中心提供該等服務，以滿足客戶在一個或多個亞洲市場的需要。
- **陸運及配送。**我們經營本地陸運服務，以將客戶的貨物配送至他們的當地或全國配送中心及零售網點，以及將貨物從機場或海港運送至我們的物流中心，反之亦然。我們擁有一個橫貫亞洲各主要市場的完善陸運網絡，提供門到門送貨服務。在中國、台灣、泰國及越南，我們亦就零擔運輸提供標準化的次日速遞服務。我們使用自置車輛及第三方車輛提供陸運及配送服務。
- **退貨管理。**我們向客戶提供退貨物流服務，例如處理零售門店退回的產品。我們從銷售點收集退貨或季尾貨品，將該等貨品運回我們的貨倉及進行質量檢查。對於重售產品，我們將重新印掛價格標籤、重新包裝及重新配送至銷售網點，並按照客戶指示處置其他退貨。

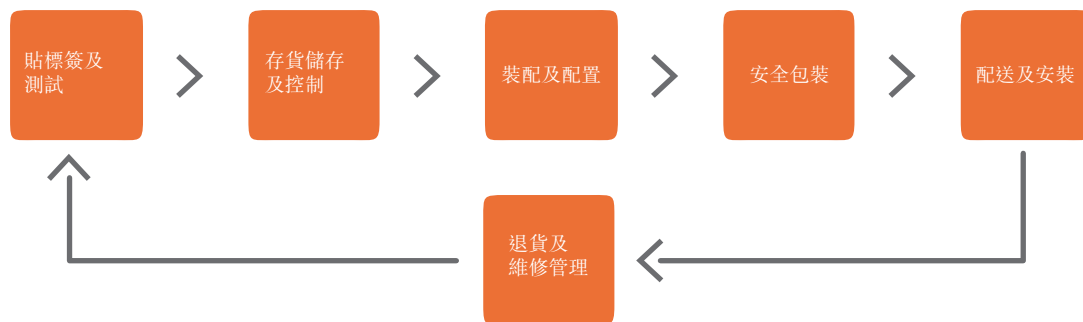
我們在物流中心進行絕大部分物流運作，按照我們與每名客戶訂立的物流服務協議的條款為他們分配專用倉儲空間。我們通常會根據每名客戶的供應鏈要求安裝設備，以滿足客戶的不同需求。此外，我們已為若干客戶開發了若干度身定造物流設施，未來可能開發更多該等設施。該等定製物流設施乃按照相關客戶的需求及要求而設計。我們會就安裝任何重大度身定造物流設施的任何開發計劃與該等客戶訂立長期服務協議。

透過服務不同國家及行業的大量客戶，我們已在眾多供應鏈、物流及資訊科技模型方面積累了豐富經驗及專業知識。由於不同行業往往需要不同的服務及專業知識，我們利用自有的行業經驗專注提供針對特定行業的解決方案，以更好地服務客戶。我們目前專注於時尚服飾及生活精品、電子科技、食品飲料、快消品、工業及物料科技、汽車、醫藥行業，並致力向該等行業提供完整的供應鏈解決方案。

例如，我們為時尚服飾及精品行業的客戶提供一般的綜合物流服務，包括檢驗、質量控制、安全檢測、貼標籤、裝配、包裝、配送、商對商及商對消費者送貨及售後客戶服務，以及退貨管理服務（包括退貨、維修管理及產品召回）。我們亦提供定製增值服務，如掛衣設備倉儲及無皺服裝送貨服務。此外，我們亦可協助開展清貨活動。我們從零售門店收集季尾商品，重新包裝後重新銷售，重新貼上價格標籤，再將貨品送至銷售網點。下圖說明我們通常向時尚服飾及精品行業客戶提供的服務：



另一例子是，對於電子及科技行業的客戶，我們提供產品印貼標籤、產品測試、存貨儲存及控制、裝配及配置、安全包裝、利用全球定位系統導航的貨車運送電子產品以及安裝服務等。我們亦會自客戶收回次品，並退回製造商予以維修或處理。下圖說明我們通常向電子科技行業客戶提供的服務：



我們與客戶訂立的物流服務協議一般為期一至三年，經進一步磋商後可予續約。在一般情況下，我們每月根據單價及該月數量向客戶收取服務費。每月服務費會上下波動，視乎所提供的實際服務數量而定，為有旺季及淡季之分的客戶提供了靈活性。服務協議一般規定合約期內客戶須向我們支付每月最低收費，不論所提供服務數量。特定合約的服務單價乃由所需的倉儲空間類型、貨物搬運服務及增值服務等因素決定。需要定製倉儲空間或複雜處理服務或增值服務的客戶須支付較高單價。我們的多年合約一般規定價格調整機制以計及通脹因素。我們一般授予30天至90天不等的信貸期。

配套服務

除提供綜合物流服務外，我們亦憑藉自身在某些行業積累的經驗及專門知識將我們的業務範圍擴大至各種配套服務。例如，我們憑藉於食品飲料和醫藥及保健行業的海運及綜合物流服務的相關經驗及專門知識，涉足港口碼頭及貿易業務。

港口碼頭

我們在泰國從事港口碼頭業務。透過Kerry Siam Seaport Limited（我們擁有79.52%股權的泰國附屬公司），我們在泰國擁有並經營多用途集裝箱碼頭Kerry Siam Seaport。Kerry Siam Seaport位於泰國東海岸地區，毗鄰蘭查邦商港。Kerry Siam Seaport擁有可停靠10艘船舶的泊位，泊位合共長約1,500米。我們在Kerry Siam Seaport的綜合大樓內管理各種物流設施，包括面積約860,000平方呎的內陸集裝箱堆場、貨倉及集裝箱貨運站設施。

鐵路運輸站

我們在澳大利亞從事鐵路運輸站業務。透過我們在澳大利亞的全資附屬公司，我們在阿德萊德租賃及經營連接墨爾本的主要鐵路線的鐵路運輸站。

貿易

我們在香港從事主要與食品飲料及醫藥產品相關的貿易業務。該業務主要包括：(i)透過嘉里輝捷供應鏈方案有限公司（我們在香港的全資附屬公司），以分銷商身份向超市、藥店及其他零售渠道以及醫院分銷、推銷及銷售暢銷消費品及藥品；(ii)透過華昌有限公司（我們在香港的全資附屬公司）向酒店、餐館、快餐連鎖店及其他食品店供應及配送食品及飲料產品；及(iii)透過九至五飲食有限公司（我們在香港的全資附屬公司），為特別宴會及聚會供應食品，以及向學校及公司配餐。我們已將食品及飲品貿易業務擴大至中國，並可能繼續向台灣及泰國等其他國家擴展。

香港貨倉

我們自一九八一年首間貨倉落成起即開始在香港出租自置貨倉，經營歷史悠久。香港貨倉是我們業務的重要組成部分，亦是我們的重要利潤來源，分別佔我們截至二零一二年十二月三十一日止年度及截至二零一三年六月三十日止六個月總分部業績的28.5%及27.1%。由於我們一般能定期提高租金，故香港貨倉可產生相對穩定的利潤增長。截至二零一零年、二零一一年及二零一二年十二月三十一日止各年度以及截至二零一三年六月三十日止六個月，香港貨倉的分部業績分別為349.2百萬港元、370.9百萬港元、411.1百萬港元及207.5百萬港元。

我們在香港的自置貨倉主要為兩種共用倉儲用途而設計及管理：

- **普通貨物貨倉。**我們在香港提供若干貨倉單位的長期或短期租約，作為普通貨物的共用貨倉用途。對於通常為期兩到三年的長期租約而言，客戶可以在我們的普通貨物貨倉租用指定區域作為他們的倉儲區域。在這種情況下，客戶一般自行負責其貨物的維護、裝卸及運輸，而我們通常會根據所租賃空間的類型及大小收取月租。對於短期租約，客戶可在我們的普通貨物貨倉存放貨物並按月繳納租金，我們會根據所儲存貨物的體積收取倉儲費，同時根據所提供的貨物裝卸服務的類型及數量收取裝卸費。

業 務

- **專用貨倉。**我們在香港經營若干貨倉單位，作為專用的共用貨倉。該等貨倉單位主要包括儲存溫控食品的冷藏貨倉及少數用於保稅貨物及危險品的貨倉。客戶通常會按月在該等貨倉儲存貨物，並需要使用我們的貨物裝卸服務在貨倉內提存貨物。我們的收費一般包括根據所儲存貨物的體積收取的每月倉儲費，及與各種貨物裝卸服務有關（如在集裝箱上裝卸貨物）的若干裝卸費。

除上述用途外，我們於香港的若干貨倉單位亦用作物流中心，為物流業務的客戶服務。於最後可行日期，我們的香港貨倉分部在香港所擁有的大部分貨倉同時用作貨倉及物流中心。

我們的香港貨倉分部目前在香港管理10個貨倉，總樓面面積約5百萬平方呎（應佔樓面面積約5百萬平方呎）。我們現時全資擁有所有該等貨倉，但將於上市後根據日期為二零一三年十一月二十九日的買賣協議以400.0百萬港元的代價轉讓其中一個貨倉（即嘉里危險品倉（九龍灣））予嘉里建設集團。請參閱「歷史及公司架構－並無進行重組」一節。下表載列於最後可行日期與該等貨倉有關的若干資料：

名稱	位置	概約總樓面 面積 (平方呎)	應佔權益	
			概約樓面 面積 (平方呎)	%
嘉里貨運中心	葵涌	1,443,356	1,443,356	100.00
嘉里溫控貨倉1	葵涌	659,783	659,783	100.00
嘉里溫控貨倉2	葵涌	490,942	490,942	100.00
嘉里貨倉（荃灣）	葵涌	591,973	591,973	100.00
嘉里貨倉（柴灣）	柴灣	535,037	535,037	100.00
嘉里貨倉（沙田）	沙田	431,530	431,530	100.00
嘉里貨倉（上水）	上水	356,253	356,253	100.00
嘉里貨倉（葵涌）	葵涌	286,628	286,628	100.00
嘉里貨倉（粉嶺1）	粉嶺	283,580	283,580	100.00
小計		5,079,082	5,079,082	
嘉里危險品倉 （九龍灣）	九龍灣	181,902	181,902	100.00
總計		5,260,984	5,260,984	

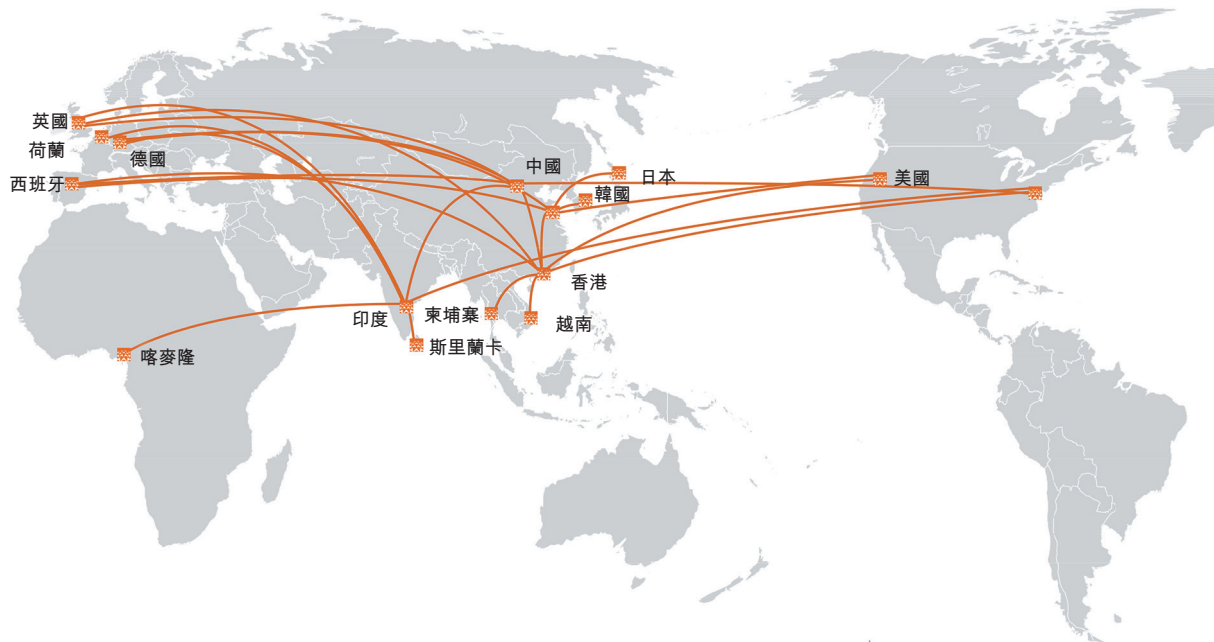
我們在香港的所有自置貨倉均設備完善，能提供優質倉儲空間。我們在香港的所有自置貨倉經火險公會分類為第I類結構，配備閉路電視監控系統及定時保安巡邏。

客戶可租用我們的普通貨物貨倉，單獨租用我們的專用貨倉或一併使用我們的其他綜合物流服務或國際貨運服務。我們認為憑藉我們在香港的強大服務能力，我們能夠實現對貨倉客戶的交叉銷售機會。我們採用靈活的資產擁有模式，據此，我們的貨倉可以租賃予第三方客戶或由我們用作物流中心服務我們的物流業務客戶。

國際貨運

憑藉我們龐大的全球網絡及與主要空運、海運及陸運承運人的合作，我們從事國際貨運業務以促進國際間的貨物運輸。我們主要提供空運、海運以及跨境陸運聯運服務，以滿足客戶在成本、運輸時間及路線方面的不同要求。有關空運、海運及其他貨運服務等國際貨運之分部收入之其他資料，請參閱「財務資料－合併收益表經選定組成部份詳述－收入」一節。我們所處理的產品範圍廣泛，涵蓋工業產品、商業產品及消費品。我們並無擁有或經營任何飛機或船舶，惟在亞洲擁有一支150餘輛自置卡車組成的車隊，以開展國際貨運業務。

我們提供的絕大部份國際貨運服務位於亞洲區內及亞歐大陸之間。以下路線圖顯示我們提供國際貨運服務所經的主要航線：



我們目前在35個國家及地區經營業務（包括三個透過我們的銷售人員經營業務的國家），服務全球客戶。此外，我們在六大洲維持一個龐大的貨運代理網絡，可以將我們的國際貨運服務覆蓋範圍擴大至世界各地。對於我們經常服務的常規路線以外的客戶訂單，我們主要聘請代理以獨家及非獨家基準代為處理及執行。我們備存有世界各地的經核准代理名單，彼等大多為當地貨運代理。管理層會適時審閱該名單，以確保向客戶提供質量可靠的服務。代理按利潤攤分基準獲取報酬。

我們通常與代理訂立獨家或非獨家代理協議，據此，我們與代理協定，將在各自營運所在國家代表對方提供空運及海運服務。根據代理協議條款，始發港或目的地（視情況而定）的代理負責按照我們指示的方式處理貨物，包括在始發港併貨、取貨及裝貨，或於貨物抵達目的地機場或海港或其他交貨地點時負責取貨，在始發港聯絡發貨人安排取貨或即時通知收貨人，並將貨物送至最終目的地。目的地有代理負責辦理所有相關文件、聯絡其境內的承運人及承保人，於貨物遭遇任何損失或損壞時通知我們，並採取措施防止損失或損壞進一步擴大。對於貨到付款的貨物，代理會於交貨時或按議定的方式代表我們向收貨人收款。倘代理委任任何第三方貨運或操作代理履行代理協議項下的任何代理職責，代理仍須就確保全面遵守代理協議負首要及全部責任。

我們的國際貨運服務主要涵蓋在始發地收貨、集中托運同一承運人及路線的貨物、辦理清關及負責門到門送貨至目的地的終端客戶。我們的服務通常始於接獲客戶的貨運指示，當中會訂明配送的貨物數量及性質以及預計抵達日期。根據客戶的具體需求，我們會比較運費報價、承運條件及裝運時間表，並與客戶合作選擇運輸方式、具體承運人及路線以及裝運時間表。然後，我們會妥收貨物進行付運並交付至目的地。我們會視乎地點及客戶需求提供本身的陸運服務，或聘請當地代理執行提貨及送貨服務。

作為國際貨運業務的重要組成部分，我們提供報關代理、清關及合規服務，以方便跨境運輸。我們在辦理報關及檢驗檢疫手續方面擁有專業知識，並聘有長駐於不同地點的報關代理進行報關工作。我們的各地辦事處均聘有諳熟貿易法規的專職人員，讓我們能夠就海關事宜提供指導及專家意見。

我們的國際貨運服務費通常包括運費及貨物處理費用。我們按個別交易基準收取該等費用，向客戶收取的價格一般參考貨物的重量及類型、運輸模式、承運人運價及客戶的交貨時間要求釐定。我們的發票通常須於開出後30日至60日內付款。

此外，我們提供包括至少兩種運輸方式（包括空運、海運、陸運）的聯運解決方案。透過使用混合運輸方式，我們為客戶提供更靈活的選擇，可在降低貨運成本的同時滿足客戶對路線及時間要求。例如，我們透過將海運的經濟性與空運的迅捷性相結合的方式提供定製的海空及空海運輸解決方案。

空運

我們的空運服務主要涉及貴重貨物及易腐貨物的空運。我們提供遍及全球各大城市的空運服務。目前，我們處理的空運貨物大部份來自及／或運往亞洲。我們的主要空運航線包括亞洲區內航線，如中國大陸與香港之間，以及大中華地區與英國之間的航線。截至二零二零年、二零一一年及二零一二年十二月三十一日止各年度及截至二零一三年六月三十日止六個月，我們處理的空運貨物總數分別約為0.4百萬票、0.4百萬票、0.5百萬票及0.3百萬票。

我們目前並無擁有或經營任何飛機。我們是國際航空運輸協會(IATA)代理人，可以代理全球空運航線的艙位採購。我們根據實際貨運需要向主要商業航空公司購買選定航班及日期的空運艙位。為更好地滿足客戶對艙位的需求，我們會根據客戶的業務性質，按月或按季與主要客戶核實其預期出貨量。在該等資料的基礎上，我們會通知與我們有經常業務往來的航空公司有關我們預期的空運艙位需求，而航空公司將按非承諾基準為我們預留空運艙位。待客戶確認出貨量後，航空公司將向我們簽發空運提單，據此，航空公司將按提單的條款提供空運艙位。我們亦不時就需緊急運輸或規劃項目貨物提供包機服務，以滿足客戶需求。我們就採購空運艙位通常獲授15至30天的信貸期。

我們與多家航空公司訂有短期供應合約，據此，我們可按預定費率（可予調整）採購特定航線的空運艙位。該等合約的期限通常不超過12個月。我們的供應商合約規定合約期間供應商同意提供而我們同意獲得的協定貨運能力。將予出售的載運能力及價格會根據市場價格波動作出調整。我們通常會在現有合約到期之前或到期時重新洽商合約。

海運

我們的海運服務主要涉及整箱及拼箱貨物的海上運輸。我們的服務包括拼箱，即把來自一個或多個國家的貨物整合，以提高集裝箱的利用率。我們亦就超大型貨物及重型升降機的運輸提供項目物流服務。我們提供通往世界許多港口的海運服務。我們的主要貿易航線包括東盟國家之間的貿易航線。截至二零二零年、二零一一年及二零一二年十二月三十一日止各年度及截至二零一三年六月三十日止六個月，我們處理的海運貨物總數分別約為0.3百萬票、0.8百萬票、0.7百萬票及0.3百萬票。

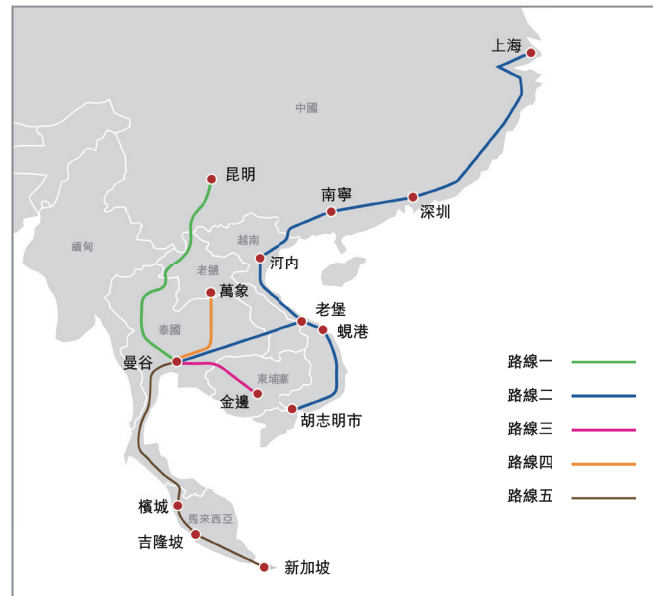
我們目前並無擁有或經營任何船舶。我們擔任若干歷史悠久航運公司的訂艙代理，因此可以直接參與其航運服務的艙位分配。我們根據實際裝運需要採購遠洋貨運艙位，而不會與任何航運公司訂立任何確定承諾以採購用於貨運的遠洋貨運艙位。為更好地滿足客戶對艙位的需求，我們會根據客戶的業務性質，按月或按季與主要客戶核實其預期出貨量。在該等資料的基礎上，我們會通知與我們有經常業務往來的航運公司有關我們預期的海運艙位需求，而航運公司將按非承諾基準為我們預留海運艙位。待客戶確認出貨量後，航運公司將向我們簽發海運提單。據此，航運公司將按提單的條款提供海運艙位。我們就採購海運艙位通常獲授不超過15天的信貸期。

跨境陸運

我們的跨境陸運服務主要包括透過亞洲陸路運輸服務在中國及東盟國家提供的跨境陸運解決方案。

二零零七年，我們推出亞洲陸路運輸服務，在泰國提供連接整個東盟地區特定國家的長途陸路貨運。我們於二零一一年擴大亞洲陸路運輸服務，將東盟地區接通中國。亞洲陸路運輸提供一個共同的平台，可供貨運代理以有競爭力的價格用貨櫃車運輸貨物。目前，我們提供五條主要路線，包括東盟與中國之間的兩條路線及東盟國家之間的三條路線，此等路線覆蓋新加坡、泰國、越南、柬埔寨及老撾，以及中國的昆明、深圳及上海。

以下路線圖顯示亞洲陸路運輸的五條主要路線：



我們為亞洲陸路運輸服務配置一支由150多輛自置卡車組成的車隊。我們相信，亞洲陸路運輸可以充分顯示我們在亞洲地區處理跨境貨物運輸的能力及效率。我們相信，我們是唯一一家使用自置卡車營運覆蓋六個東盟國家以及中國的跨境陸運網絡的公司。我們擬在二零一五年實現《東盟自由貿易區共同有效優惠關稅協定》所擬定的東盟國家全部產品貿易免關稅政策時利用我們的先發優勢。

基礎設施投資

我們的基礎設施投資主要包括赤灣集裝箱碼頭的25%權益及亞洲空運中心的15%權益。我們收購該等投資，以創造協同效益及實現因加強與嘉里建設集團合作所帶來的商機。

赤灣集裝箱碼頭經營蛇口港赤灣集裝箱碼頭。該碼頭位於珠江三角洲東側的深圳赤灣，赤灣集裝箱碼頭根據一項經營特許協議經營該碼頭，其特許經營權將於二零四三年屆滿，惟赤灣集裝箱碼頭的合營期限須於二零二零年屆滿時獲得續期。赤灣集裝箱碼頭的集裝箱吞吐能力達到每年約6.2百萬個標準箱。其共有五個泊位，泊位總長度約3,100米。赤灣集裝箱碼頭是於一九九零年十二月七日成立的一家中外合資企業，其他股東包括深圳赤灣港航股份有限公司（於深圳證券交易所上市的中國公司）、Hidoney Developments Limited及赤灣港航（香港）有限公司，彼等分別持有赤灣集裝箱碼頭其餘51%、20%及4%權益。該等赤灣集裝箱碼頭股東均為獨立第三方。

亞洲空運中心在香港經營亞洲空運中心。該空運中心位於香港國際機場，乃按香港機場管理局授予的特許經營權經營，該經營權於二零二八年屆滿。其截至二零一二年十二月三十一日止年度及截至二零一三年六月三十日止六個月的噸位吞吐量分別約為720,000噸及367,000噸。亞洲空運中心服務超過30家航空公司。亞洲空運中心的其他股東包括SATS Ltd.、Eastern Option Limited、吉寶電訊與通運有限公司及聯邦快遞集團，彼等分別持有亞洲空運中心其餘49%、20%、10%及6%權益。該等亞洲空運中心股東均為獨立第三方。

截至二零一二年十二月三十一日止年度及截至二零一三年六月三十日止六個月，我們應佔聯營公司業績（主要為應佔於赤灣集裝箱碼頭及亞洲空運中心的基礎設施投資的業績）分別為136.4百萬港元及71.6百萬港元，分別佔我們有關期間核心純利的16.7%及15.7%。

行業獎項及嘉許

我們屢獲行業獎項及嘉許，足以表彰我們在亞洲物流服務行業的領先地位及成就。下表詳列近年來我們榮獲的特定行業獎項及嘉許清單：

年度	獎項／嘉許	組織者／嘉許者
二零一三年	<ul style="list-style-type: none"> • 二零一三年亞洲供應鏈大獎－年度最佳供應鏈夥伴大獎 • 年度區域最佳貨代公司(Payload Asia Awards 2013) • 二零一三年度亞洲貨運業及供應鏈獎最佳海運物流服務供應商 • 二零一三年度亞洲貨運業及供應鏈獎最佳亞洲陸運公司 • 二零一三年度第十三屆資本傑出企業成就獎－最佳物流公司 • 二零一三年實力品牌大獎－物流公司 • 二零一三年第七屆「都市盛世環保企業獎」－綠色物流服務供應商 	<ul style="list-style-type: none"> • 亞洲供應鏈 • Payload Asia Magazine • Cargonews Asia • Cargonews Asia • 資本雜誌 • 經濟一週雜誌 • 都市盛世雜誌
二零一二年	<ul style="list-style-type: none"> • 年度亞洲最佳第三方物流大獎 (二零一二年亞洲供應鏈大獎) • 年度最佳貨代公司(Payload Asia Awards 2012) • 二零一二年度第十二屆資本傑出企業成就獎－最佳物流公司 • 二零一二年實力品牌大獎－物流公司 	<ul style="list-style-type: none"> • 亞洲供應鏈 • Payload Asia Magazine • 資本雜誌 • 經濟一週雜誌
二零一一年	<ul style="list-style-type: none"> • 二零一一年度中國國際貨代物流百強排名第九 • 年度亞洲最佳第三方物流大獎 (二零一一年亞洲供應鏈大獎) • 二零一一年度第十一屆資本傑出企業成就獎－最佳物流公司 	<ul style="list-style-type: none"> • 中國國際貨運代理協會及國際商報社 • 亞洲供應鏈 • 資本雜誌
二零一零年	<ul style="list-style-type: none"> • 二零一零年度中國國際貨代物流百強排名第九 • 二零一零年度第十屆資本傑出企業成就獎－最佳物流公司 • 行業領先獎 • 二零一零年度香港智能城市大獎－銀獎 • 「最佳EPC/RFID應用大獎」銀獎 (二零一零年香港無線射頻識別大獎) • 「最具創意EPC/RFID應用大獎」銅獎 (二零一零年香港無線射頻識別大獎) 	<ul style="list-style-type: none"> • 中國國際貨運代理協會及國際商報社 • 資本雜誌 • 中國國際貨運代理協會 • 香港貨品編碼協會及香港公匙基建論壇有限公司 • 香港貨品編碼協會 • 香港貨品編碼協會

銷售及市場推廣

於二零一三年六月三十日，我們的銷售及市場推廣團隊共有1,200多名僱員，遍佈27個國家及地區，覆蓋我們的全球業務。我們主要透過以下途徑進行銷售及市場推廣活動：

- **全球銷售團隊。**我們將銷售工作重點放在綜合物流及國際貨運領域的眾多大客戶身上，彼等乃由我們設於香港及中國大陸的全球銷售團隊進行管理。我們亦按行業組別安排我們的部分銷售團隊，專注於服務有相似供應鏈需求的客戶。
- **本土辦事處。**我們的本土辦事處主要負責位於同一國家或地區的其他客戶的銷售工作以及本土的市場推廣活動。我們在大多數海外辦事處均有銷售及市場推廣人員。
- **海外代理。**我們維持一個龐大的國際貨運海外代理網絡。在我們未設置本土辦事處的國家及地區，我們通常會委任該等代理負責向本土客戶銷售我們的綜合物流及國際貨運服務。

我們相信，該等渠道為我們提供一個有效的銷售及市場推廣平台，既可滿足客戶的區域或行業特定需求，同時與客戶建立牢固的關係。我們致力向現有客戶交叉銷售我們廣泛的綜合物流及國際貨運服務，以進一步鞏固客戶關係。

客戶

我們服務世界各地廣泛且行業多元化的客戶群（主要包括製造商、零售商及其他類型企業）。我們將自己定位為亞洲首屈一指的物流服務供應商，並致力為目標客戶（即大型跨國公司）提供服務。目前，我們為名列Interbrand（知名的全球品牌顧問）全球百強品牌排行榜中逾40家不同行業的企業提供服務。

我們並不依賴單一客戶。截至二零一零年、二零一一年及二零一二年十二月三十一日止各年度及截至二零一三年六月三十日止六個月，我們的五大客戶分別佔我們總收入的15.3%、10.5%、9.2%及7.8%。截至二零一二年十二月三十一日止年度及截至二零一三年六月三十日止六個月，我們的五大客戶主要從事電子與科技、時尚服飾、精品、工業及物料科技等行業。二零一零年、二零一一年及二零一二年及截至二零一三年六月三十日止六個月，我們的董事、彼等各自的聯繫人或持有本公司已發行股本超過5%的任何股東概無於我們的任何五大客戶中擁有任何權益。

供應商

我們的主要供應商包括我們就貨運業務而向彼等採購空運或海運艙位的航空公司及航運公司。我們使用逾20家航空公司及逾30家航運公司服務我們的主要航空路線及海上貿易航線。我們並無簽訂任何長期供應合約或就購買任何空運或海運艙位作貨運用途而作出的堅定承諾。

我們的供應商亦包括我們就綜合物流業務所管理的租賃物流設施的業主，以及與我們的貿易業務有關的貨物供應商。我們所管理的龐大租賃物流設施組合主要位於亞洲。我們現向800多名業主租用設施。

截至二零一零年、二零一一年及二零一二年十二月三十一日止各年度及截至二零一三年六月三十日止六個月，我們的五大供應商分別佔我們總運費及銷售成本的8.9%、6.2%、6.0%及5.8%。二零一零年、二零一一年及二零一二年及截至二零一三年六月三十日止六個月，我們的董事、彼等各自的聯繫人或持有本公司已發行股本超過5%的任何股東概無於我們的任何五大供應商中擁有任何權益。

競爭

我們從事的物流服務市場相對分散，特點是從業者包括大量中小型公司，以及若干大型本地公司和國際公司。我們是大中華及亞洲地區最大的物流服務供應商之一，具有廣泛的區域及全球業務網絡。然而，我們須面對區域層面及地方層面的競爭。我們的主要競爭對手包括與我們在區域層面及特定國家和地區進行競爭的國際物流公司，以及專門服務特定行業客戶的大型地方物流公司。我們相信，最重要的競爭因素包括服務質量（包括可靠性、回應速度、專業程度及便利性）、經營範圍、地域覆蓋、資訊科技及價格。

資訊科技

資訊科技對我們的業務及供應鏈解決方案的質量及競爭力屬必不可少。我們相信，我們的資訊科技能力反映在我們的全球資訊科技組織及先進的資訊科技系統集成部署方面。我們擁有一支由逾250名的資訊科技人員組成的全球資訊科技團隊。該等人員主要分佈在中國及香港，以及亞洲、澳大利亞、歐洲及美洲的其他國家及地區。我們的資訊科技團隊為我們的營運提供技術支持，負責維護我們的資訊科技基礎設施，以及開發旨在提高我們的競爭優勢的自主研发的資訊科技應用程序。我們的主要資訊科技系統（包括內部開發的應用程序及第三方開發的平台）如下：

- **倉庫管理系統 (「倉管系統」)**。倉管系統是一套由集團內部設計、開發及支持的綜合物流業務解決方案。該系統已安裝在我們全球各地的物流設施，讓我們能進行高效的物流業務，諸如庫存管理及廣泛的增值服務，以及供客戶及管理層追蹤營運信息。倉管系統容許較高程度地按客戶要求定製，並可與客戶的企業資源規劃(ERP)系統兼容結合，以提供端到端的供應鏈能見度。我們相信，這種定製及兼容可顯著增強客戶對我們服務的信賴，從而有效地提高客戶將物流業務外判給其他服務供應商的轉換成本。
- **KerrierVISION**。KerrierVISION是一個自主研发的網上平台，旨在透過客戶與供應鏈之間的實時資訊流增強能見度、可存取性及連通性。KerrierVISION為客戶使用我們的綜合物流或國際貨運服務以追蹤他們的庫存、貨運、採購訂單及交付狀況提供一個網上門戶。客戶可以根據發貨、產品或項目等追蹤有關信息。我們相信KerrierVISION讓客戶能夠更好地監控其供應鏈表現，從而更有效地管理供應鏈相關的成本。

- **貨運管理系統**。我們使用第三方貨運代理管理系統以確保我們可即時查詢我們國際貨運業務的運送信息。該系統是由一個專門的物流軟件解決方案供應商所開發。該供應商同時亦向眾多知名跨國公司提供物流軟件解決方案。我們已在大多數業務地點分階段安裝這一套貨運管理系統，以替換新購入業務原先所採用的系統。我們致力將我們各種全球國際貨運業務加以整合，並整合為一個統一的資訊科技平台，以促進我們的管理及更好地服務全球的客戶群。我們預計在二零一四年完成這項統一工作。

由於我們在資訊科技領域的傑出成就，我們屢獲資訊科技獎項。例如，於二零零七年，我們獲得由香港貿易發展局主辦的香港物流大獎的服務及科技創意大獎，以表彰我們開發實施的 **KerrierVISION** 網上平台。有關我們在最近幾年獲頒發的其他資訊科技獎項的更詳盡資料，請參閱上文「— 行業獎項及嘉許」。

物業

我們在業務所在各國及地區佔用或管理多種類型物業，包括物流設施、辦公室、商務中心及員工宿舍。於最後可行日期，我們所佔用或管理物業的總樓面面積約為**41**百萬平方呎，其中包括自置物業及租賃物業。有關物業的地域分佈分析，請參閱「— 綜合物流」一節。

在構成我們非地產業務的物業權益中，概無任何單一物業權益的賬面值佔我們資產總值的**15%**或以上。

自置物業

於最後可行日期，我們擁有約**22**百萬平方呎的已落成物業（應佔總樓面面積約**18**百萬平方呎）。該等自置物業約佔我們所佔用或管理物業的總樓面面積的**54%**。我們的自置物業一般以政府批地或租契方式持有。

業 務

在該等自置物業中，我們認為以下物業屬重大物業。詳情請參閱「附錄五－物業估值」一節。

主要物業	用途類別	概約樓面面積			登記擁有人
		總計 (平方呎)	應佔 (平方呎)	(%)	
中國					
1. 大通大廈 北京市朝陽區 霄雲路21號	寫字樓	149,610	104,727	70.00	北京佳嘉創展投資 顧問有限公司
2. 深圳嘉里福田物流中心 廣東省深圳市 福田保稅區 桃花路15號	貨倉	268,656	268,656	100.00	嘉里福保倉儲 (深圳) 有限公司
3. 嘉里福州物流中心 福建省福州市馬尾區 福州經濟技術開發區 馬尾保稅區24-1號 福州保稅區	貨倉	108,946	108,946	100.00	嘉里物流(福州) 有限公司
4. 嘉里合肥物流中心 安徽省合肥市 肥西縣桃花工業園 始信路2346號	貨倉	204,383	204,383	100.00	嘉里物流安徽 有限公司
5. 嘉里重慶物流中心 重慶市渝北區 回興街道寶環路 69號一期	貨倉	224,976	224,976	100.00	重慶領先實業發展 有限公司
6. 嘉里昆山物流中心 ⁽¹⁾ 昆山市千燈鎮 玉峰大道北側	貨倉	203,990	203,990	100.00	嘉里物流(昆山) 有限公司
7. 嘉里成都物流中心 ⁽²⁾ 四川成都西航港街道 物流大道1239號	貨倉	264,182	264,182	100.00	嘉里物流(成都) 有限公司
香港					
8. 嘉里貨運中心 新界葵涌永基路55號	貨倉	1,443,356	1,443,356	100.00	嘉里貨運中心 有限公司
9. 嘉里溫控貨倉1 新界葵涌 健全街3號	貨倉	659,783	659,783	100.00	Kerry TC Warehouse 1 (Block A) Limited、 Kerry TC Warehouse 1 (Block B) Limited 及華明置業 有限公司
10. 嘉里溫控貨倉2 新界葵涌 永基路35號	貨倉	490,942	490,942	100.00	嘉里溫控貨倉2 有限公司
11. 嘉里貨倉(荃灣) 新界葵涌 勝耀街3號	貨倉	591,973	591,973	100.00	嘉里貨倉(荃灣) 有限公司
12. 嘉里貨倉(柴灣) 香港柴灣 嘉業街50號	貨倉	535,037	535,037	100.00	嘉里貨倉(柴灣) 有限公司

業 務

主要物業	用途類別	概約樓面面積			登記擁有人
		總計 (平方呎)	應佔 (平方呎)	(%)	
13. 嘉里貨倉(沙田) 新界沙田 山尾街36-42號	貨倉	431,530	431,530	100.00	嘉里貨倉(沙田)有限公司
14. 嘉里貨倉(上水) 新界上水 新寶街2號	貨倉	356,253	356,253	100.00	嘉里貨倉(上水)有限公司
15. 嘉里貨倉(葵涌) 新界葵涌 葵泰路4-6號	貨倉	286,628	286,628	100.00	嘉里貨倉(葵涌)有限公司
16. 嘉里貨倉(粉嶺1) 新界粉嶺 安樂門街39號	貨倉	283,580	283,580	100.00	嘉里貨倉(粉嶺1)有限公司
17. 大埔產品組裝及 整合中心 ⁽³⁾ 新界大埔大埔工業村 大貴街12號	物流中心	275,593	275,593	100.00	Kerry PC3 Limited
泰國					
18. Kerry Siam Seaport 113/1 Moo, 1 Silo Road, Tungsukha sub-district, Sriracha District, Chonburi Province, Thailand ⁽⁴⁾	港口碼頭	5,325,554	4,234,880	79.52	Kerry Siam Seaport Limited (一幅面積約8,310平方呎的地塊除外,該地塊登記於Suwai Boontham及Somwong Sangthongas名下)
新加坡					
19. Kerry Tampines Logistics Centre 19 Greenwich Drive, Tampines Logistics Park, Singapore 534021	物流中心	371,466	371,466	100.00	Kerry Logistics Centre (Tampines) Pte. Ltd.
越南					
20. Song Than Logistics Centre 20 Thong Nhat Boulevard, Song Than Industrial Zone 2, Di An District, Binh Duong Province, Vietnam	物流中心	670,576	670,576	100.00	Kerry Integrated Logistics (Viet Nam) Co., Ltd.
21. Vietnam Danang Logistics Centre Street No. 3, Hoa Khanh Industrial Zone, Lien Chieu District, Da Nang City, Vietnam	物流中心	114,529	114,529	100.00	Da Nang Branch of Kerry Integrated Logistics (Viet Nam) Co., Ltd.
22. Kerry Hung Yen Logistics Centre Minh Duc Ward, My Hao District, Hung Yen Province, Vietnam	物流中心	107,586	107,586	100.00	Kerry Integrated Logistics (Hung Yen) Joint Stock Company

附註：

- (1) 該物業包括一層正式樓層及一層閣樓連38個泊車位。該物業位於工業樓宇林立的工業區。該物業主要用作倉儲用途。該物業並無涉及環保問題、訴訟糾紛，亦無計劃翻新、出售或更改其用途。該物業用作物流倉儲用途的土地使用權的年期於二零一九年五月十八日屆滿。根據中國法律顧問的意見，嘉里物流(昆山)有限公司已依法取得該物業的土地使用權及房屋所有權，故有權轉讓、出租、按揭或以其他方式處置該物業。

- (2) 該物業包括一層正式樓層及一層閣樓連57個泊車位。該物業位於工業樓宇林立的工業區。該物業主要用作倉儲用途。該物業並無涉及環保問題、訴訟糾紛，亦無計劃翻新、出售或更改其用途。該物業用作倉儲用途的土地使用權的年期於二零五九年三月五日屆滿。根據中國法律顧問的意見，嘉里物流（成都）有限公司已依法取得該物業的土地使用權及房屋所有權，故有權轉讓、出租、按揭或以其他方式處置該物業。
- (3) 該物業包括一棟八層高樓宇連44個泊車位。該物業位於工業樓宇林立的工業區。該物業乃香港科技園公司根據日期為一九七七年五月十二日的批地協議及條件第11250號從香港政府取得，年期由一八九八年七月一日起計99年（減去最後三天），該年期已根據續批條款第TP321045號獲延長至二零四七年六月三十日。該物業的地租為批地所保留的全年地租的適當比例，於一九九七年七月一日起，應付地租相等於該物業當時每年應課差餉估值的3%。該物業並無涉及環保問題、訴訟糾紛，亦無計劃翻新、出售或更改其用途。我們根據於二零零八年五月七日與香港科技園公司訂立的租賃協議管有該物業。除非符合租約所規定的程序及條件，否則Kerry PC3 Limited無權轉讓、按揭、分租、放棄擁有或以其他方式處置該物業。該物業僅可用作租賃協議所述的產品組裝及整合中心，惟(i)根據租賃協議或租約的條款在該物業內建造的配套辦公室、食堂及其他福利設施須僅用於我們於該物業的營運及其附帶用途；(ii)根據租賃協議或租約在該物業內建造的配套倉儲空間須僅用作儲存我們在該物業生產的產品及／或生產所需的原材料的用途；(iii)根據租賃協議或租約在該物業內建造的看守員或管理員宿舍須僅用作該物業看守員或管理員的住所用途；及(iv)機器或設備佔用的空間須僅用於香港科技園公司及地政總署署長所批准的樓宇圖則所規定的用途。待達成租賃協議項下若干條件後，香港科技園公司將向我們批出租約，期限為自我們開始管有該物業當日計起，至二零四七年六月二十七日止。
- (4) 該物業包括50幅地塊、24個貨倉、港口及其他設施。該物業位於港口地區。該物業已按揭予盤谷銀行作為Kerry Siam Seaport Limited與盤谷銀行所訂立總額為2,398百萬泰銖的貸款的抵押品。該物業並無涉及環保問題、訴訟糾紛，亦無計劃翻新、出售或更改其用途。Kerry Siam Seaport Limited擁有並有權轉讓、出租、按揭或以其他方式處置該物業。

就上述重大物業而言，於最後可行日期，僅以下香港物業被認定存在業權瑕疵或潛在業權瑕疵：

- 九項由我們佔用作貨倉或物流中心及總樓面面積約5百萬平方呎的物業（約佔我們於最後可行日期所佔用或管理物業的總樓面面積的13%）乃根據批地文件持有，批地條件為該等物業須被用作倉儲用途，貨品儲存方法及該等物業所儲存貨品的性質及體積或數量須獲消防處處長批准。我們未獲消防處處長授出有關批准，惟根據我們獲得的意見，消防處處長通常不會就一般物品（危險品除外）的儲存授出任何批准或同意，且在我們遵守有關條例、規則及規例的情況下，消防處處長將不會提出任何爭議。本公司董事認為，矯正該等瑕疵未必切實可行。我們的物業可能會被香港政府收回，及我們可能須就違反批地條件向香港政府補付地價。我們可能須補付的地價金額完全由香港政府決定。我們確認，我們已通過消防處對該等物業的年度檢查，且就我們所知，該等物業符合所有相關法律規定。我們已取得法律意見，即使消防處處長未授出批准，該等物業被收回的風險是低的。
- 一項由我們佔用作貨倉及樓面面積約為0.5百萬平方呎的物業（約佔我們於最後可行日期所佔用或管理物業的總樓面面積的1%）乃受一項由建築事務監督發出的拆卸令所規限，須把該物業的若干違建工程拆除。我們確認，相關違建工程已經拆除，且建築事務監督已於二零一二年三月十六日發函撤回該拆卸令。本公司董事認為，目前尚無其他切實可行的補救措施。該撤回函載明建築事務監督現已打算停止進一步執行法定行動，並撤回該拆卸令。儘管日後可能根據該撤回函發出有關拆除違建工程的新命令，但於最後可行日期，我們於該撤回函發出後並未接獲任何新拆卸令。

- 三項物業受若干項許可協議規限，根據該等協議，我們容許在該等物業的不同部份安裝天線。然而，儘管相關批地文件中載有使用限制，地政總署並無發出豁免函件確認該項許可。然而，根據各相關許可協議，倘任何有關政府當局反對該項許可，我們有權以提前七天向被許可人發出通知的方式終止該項許可。我們的物業可能會被香港政府收回，及我們可能須就違反批地條件向香港政府補付地價。我們可能須補付的地價金額完全由香港政府決定。我們正在向地政總署申請豁免。

「收回」指香港政府因任何批地契諾或條件現時或日後被違反而行使其權利收回物業或沒收物業的批地權。物業由香港政府收回後，該項物業將被沒收，而不會給予業主任何補償。董事認為，因上述產權瑕疵導致收回的風險是低的。於最後可行日期，我們從未就該等瑕疵遭有關部門施加任何罰款、處罰或接到法院命令或任何第三方申索。

就上述香港物業而言，根據我們獲得的意見，倘相關訂約方接受有關瑕疵或該等瑕疵獲妥善矯正的情況下，該物業可以被買賣或被銀行接納為按揭抵押品。

董事認為，該等瑕疵不會對我們的業務及營運產生任何重大不利影響，此乃由於(i)該等存在業權瑕疵的物業個別對我們營運的影響不屬重大；(ii)我們可找到相若物業搬遷有關物流設施或搬遷至我們其他自置物業（如必要）；及(iii)我們預期搬遷任何該等設施將不會面臨任何重大實際困難。因此，我們認為該等物業的現有瑕疵將不會對我們的營運及財務狀況造成重大不利影響。

除上文所述者外，以下業權瑕疵或潛在業權瑕疵亦存在於以下中國物業，惟該等物業均非重大物業：

- 我們持有兩項興建在兩幅集體土地上的物業，用作貨倉、辦公室及員工宿舍。該兩項物業的總樓面面積約為0.4百萬平方呎，約佔我們於最後可行日期所佔用或管理物業的總樓面面積的1%。該等物業由現在持有該等物業的公司於我們購入該等公司的權益前購下，業權瑕疵在我們購入該等公司前即已產生。持有該等物業的公司並未根據相關法律規定於興建該兩項物業前取得房屋所有權證及土地使用權證。誠如中國法律顧問告知，我們可能接獲拆除令及被處以相等於已產生建築成本10%的罰款，該兩項物業的罰款總額估計相等於約人民幣2.5百萬元。我們獲進一步告知，我們於直至取得有關房屋所有權證前不得轉讓、按揭或以其他方式處置該物業。我們認為，倘我們接獲拆除令，任何拆除及所涉搬遷成本均不屬重大，故將不會對我們的業務或營運造成任何重大或不利影響。
- 我們過往收購了三項分別位於武漢、昆明及青島的物業，該等物業位於劃撥土地上，作辦公室用途。該三項物業的總樓面面積約為25,000平方呎，約佔我們於最後可行日期所佔用或管理物業的總樓面面積的0.06%。我們於進行該等收購時既無遵行土地

使用權轉讓手續，亦無支付劃撥土地使用權轉讓費。誠如中國法律顧問告知，我們可能被有關部門命令支付劃撥土地使用權轉讓費（即土地使用權出讓金）及罰款，且違規所得的任何收益可能被有關部門沒收。罰款金額乃根據中國相關法規及規例釐定。我們可能會因武漢、昆明及青島物業被分別處以土地出讓金的10%、違規所得收益的50%及有關當局全權酌情決定的罰款金額。我們獲中國法律顧問告知，根據中國相關法規及規例，我們可能就該三項物業遭受的具體罰款金額並未量化。本公司董事認為，我們可能遭受的最高罰款金額並不重大。此外，在該三項物業中，其中一項物業目前被用作辦公室，乃不符合原先許可的住宅用途。誠如中國法律顧問告知，我們可能須就用途變更向有關部門支付地價。我們獲進一步告知，我們於完成劃撥土地使用權轉讓手續及支付相關劃撥土地使用權轉讓費前不得轉讓、按揭或以其他方式處置該等物業。

- 我們向租客出租的其中兩項自置物業的總樓面面積約為5,000平方呎，約佔我們於最後可行日期所佔用或管理物業的總樓面面積的0.01%。該兩項物業中的一項由嘉里大通及獨立第三方共同擁有，各自持有該物業的50%權益。然而，僅嘉里大通被顯示為該物業的唯一登記擁有人。誠如中國法律顧問告知，該共同擁有安排的唯一後果為我們在獲得共同擁有人同意前不得轉讓、按揭或以其他方式處置該物業。餘下物業乃由我們於一九九五年向我們的前僱員購得。我們已就購買該物業與該前僱員訂立一項買賣協議，並已相應支付全部代價。根據中國相關法律法規，該協議被確認為有效。然而，由於在完成變更登記擁有人名稱前，我們的該名前僱員因一次事故成為植物人，其姓名（而非我們的名稱）仍在登記記錄中顯示為登記擁有人。我們獲中國法律顧問告知，購買協議仍為有效及可執行，因此，我們將不會受到任何處罰。此外，根據中國法律，只要我們能夠取得該名前僱員的法定繼承人的配合，完成變更登記擁有人名稱將無法律障礙。

於最後可行日期，我們未曾就該等瑕疵遭有關部門施加任何罰款、處罰或接到行政命令或任何第三方申索。

我們的中國法律顧問確認，除上文所披露者外，我們的中國物業存在業權瑕疵將不妨礙該等物業可以被買賣或被銀行接納為按揭抵押品。

董事認為，該等瑕疵將不會對我們的業務及營運產生任何重大不利影響，此乃由於(i)該等存在業權瑕疵的物業個別或共同對我們營運的影響不屬重大；(ii)我們可找到相若物業搬遷有關物流設施或搬遷至我們其他自置物業（如必要）；及(iii)我們預期搬遷該等設施將不會面臨任何重大實際困難，而搬遷的估計時間與成本微不足道。因此，我們認為該等物業的現有瑕疵及任何潛在搬遷將不會對我們營運及財務狀況造成重大不利影響。

租賃物業

於最後可行日期，我們租賃約19百萬平方呎的物業。我們的租賃物業約佔最後可行日期我們所管理物業總樓面面積的46%。租期通常介乎一至三年。於二零一三年六月三十日，我們於不可撤銷經營租賃項下的未來最低租賃付款總額為1,043.7百萬港元。請參閱「財務資料－合約責任及承擔」一節。概無租賃物業被認為對我們至關重要。

中國

於最後可行日期，我們於中國租賃360處（總樓面面積約7百萬平方呎）物業。我們於中國租賃的物業主要用作倉儲及辦公室用途。除下文所披露者外，我們於中國的租賃物業概無面臨任何重大問題：

- 我們未能提供332項物業（總樓面面積約7百萬平方呎，約佔最後可行日期我們所管理物業總樓面面積的16%）的租賃協議登記證據。我們租賃該等物業用作辦公室及貨倉。為租賃辦理登記是出租人和承租人的共同義務，在大多數情況下，需出租人向登記部門提交房產證。若干該等租賃協議並未登記，主要由於出租人未能與我們合作以完成登記程序，而若干其他租賃可能已經辦理登記，但出租人於被要求時未能或拒絕提供登記證據。我們需要出租人的合作以完成登記。展望未來，於中國續訂租約或訂立新租約時，我們將考慮有關出租人願否幫助我們登記租賃協議的意願。

根據有關中國法律法規，缺乏租賃登記並不會影響租賃協議的有效性或合法性或阻礙我們使用有關物業，但若我們未能於有關政府部門規定的時限內糾正違規行為，則可能導致就每項未登記租賃物業被處以罰款人民幣10,000元。因此，由於332項物業的租賃協議可能未予登記，我們可能會被處以總額達人民幣3.3百萬元罰款。於最後可行日期，我們並無因未登記我們的租賃協議而被任何監管機構罰款。本公司董事確認，倘監管當局因未登記我們的租賃協議而對我們施加任何可能的罰款或處罰，我們的業務、財務狀況及經營業績將不會受到重大不利影響。

本公司董事認為，我們的租賃物業未登記租賃協議將不會對我們的業務及營運有任何重大不利影響，因為(i)該等物業個別或共同對我們的業務並非至關重要；(ii)我們可以找到類似物業搬遷我們的業務，或將我們的業務搬遷至我們的自置物業中（如必要）；及(iii)我們預期搬遷該等業務並不會遭遇任何重大實際困難。因此，我們認為，未登記該332項物業不會對我們的經營及財務狀況構成重大不利影響。

- 我們的業主並未提供證書，證明其為127處房屋（總樓面面積約為2百萬平方呎，約佔最後可行日期我們所佔用或管理物業總樓面面積的4%）的正式業主或有權出租該等房屋。這主要是由於有關業主未能與我們合作。

本公司中國法律顧問確認，若我們租賃的有效性出現爭議，我們繼續租賃該等物業可能會受到影響，但我們仍可根據租賃協議向出租人提出申索。此外，根據有關司法解釋，若出租人就同一租賃訂立兩份或兩份以上租賃協議，我們可被視為合法承租人。於最後可行日期，我們並未因該等租賃物業遭任何第三方申索或受監管命令規限。

本公司董事認為，倘該等物業的業權瑕疵或租賃協議未登記使我們不能繼續租賃任何物業，以致須我們搬遷至另一處地址，我們可搬遷至相關地區內其他類似及正式租賃的替代物業或我們的自置物業中，我們的業務及財務狀況不會受到任何重大不利影響。

香港

於最後可行日期，我們於香港租用合共15處物業，其總樓面面積約為0.8百萬平方呎。我們在香港租賃的該等物業主要用於倉儲、物流營運、食品廠及辦公室用途。所有該等物業均根據租賃協議或要約函租賃，並無包含任何契諾、地役權、除外情況或不尋常或過於繁重性質的保留條款於協議或此類性質的函件。除下文所披露者外，我們於香港的租賃物業概無面臨任何重大問題：

- 我們於香港租用的物業中的一座貨倉（總樓面面積約為0.1百萬平方呎，約佔最後可行日期我們所佔用或管理物業總樓面面積的0.3%）的業主並非物業的登記擁有人且未能提供有關授權證明。該物業現由我們管理，用作儲存客戶貨物用途。我們租用該項物業，為期三年，自二零一三年七月十六日開始。我們可能需要搬遷至另一處物業。然而，業主已同意就該問題賠償我們的任何損失。

本公司董事認為，該項租賃物業的問題對我們的業務及營運並無任何重大不利影響，因為(i)該項物業對我們的業務並非至關重要；(ii)我們可以找到一處類似物業以搬遷我們的業務，或將我們的業務搬遷至我們的自置物業（如必要）；及(iii)我們預計搬遷該等業務並無任何重大實際困難，而搬遷的估計時間和成本微不足道。

僱員

我們非常重視吸引及挽留合資格僱員。我們提供具競爭力的薪酬，並致力在僱員培訓和發展方面作出投資。

於二零一零年、二零一一年及二零一二年十二月三十一日以及二零一三年六月三十日，我們分別聘用合共12,276、15,871、19,311及19,331名全職僱員。我們亦聘請兼職僱員及臨時合約僱員以滿足我們的季節性或特定項目需求。下表列示我們於二零一三年六月三十日按職能及地理位置劃分的全職僱員的詳情：

	二零一三年六月三十日	
	僱員人數	佔總數 百分比(%)
職能：		
營運	14,148	73.2
銷售及市場推廣	1,238	6.4
財務及會計	1,159	6.0
人力資源及行政管理	584	3.0
資訊科技	269	1.4
其他	1,933	10.0
總計	19,331	100.0
地理位置：		
中國	6,995	36.2
台灣	4,479	23.2
越南	2,003	10.3
香港及澳門	1,662	8.6
印度	1,441	7.4
泰國	1,312	6.8
歐洲	518	2.7
其他	921	4.8
總計	19,331	100.0

為簡化我們的營運程序並減少我們在中國的行政負擔，我們曾經及預期繼續與若干獨立第三方職業介紹機構合作，於有需要時為我們在中國的貨車車隊、貨倉、集裝箱堆場及配送中心聘請若干工人。我們與該等機構訂有勞動力供給合約。該等機構負責設立相關的社會保障和住房公積金安排，我們則向該等機構指定的賬戶支付工人的工資、社會保險及住房公積金供款。此外，我們主要負責監督和管理工人，以及提供工人履行職務所需的培訓。

除我們於中國及澳洲的若干僱員外，其他僱員概無透過集體談判權安排進行談判或身為工會會員。於往績記錄期間，我們概無遭遇任何罷工。

我們為合資格僱員及其他參與者有條件採納首次公開發售前購股權計劃、首次公開發售後購股權計劃及受限制股份單位計劃。欲知更多詳情，請參閱「附錄七－法定及一般資料－F.首次公開發售前購股權計劃」、「附錄七－法定及一般資料－G.首次公開發售後購股權計劃」及「附錄七－法定及一般資料－H.受限制股份單位計劃」各節。

知識產權

我們主要以「嘉里」品牌（載於「附錄七－法定及一般資料－C.有關本公司業務之其他資料－2.本集團之主要知識產權」一節）及相關商標推銷我們的服務，該等商標由KGL的附屬公司Kuok Registrations Limited擁有。我們已與Kuok Registrations Limited訂立一份許可協議，根據該協議，我們已獲授無限期使用商標的非獨家許可，我們已同意支付商標的註冊及維護費用。該項許可協議將持續有效，直至Kuok Registrations Limited於若干規定終止事件發生時終止。該等終止事件包括KGL不再直接及／或間接持有或控制本公司30%或以上之投票權、本公司有任何重大違反許可協議且未及時糾正、本公司未能償還其債務、無力償債或清盤。根據許可協議，本公司有權將該項商標再次授出許可予我們的附屬公司。此外，Kuok Registrations Limited同意將本集團目前使用的包含單詞「嘉里」的域名轉讓予本公司，條件為我們同意不另行申請註冊或使用包含這一單詞的任何標誌或名稱（包括但不限於互聯網域名）或未經Kuok Registrations Limited事先書面同意而使用「嘉里」一詞，且許可協議終止後，我們將不再使用及向Kuok Registrations Limited轉讓此等域名。我們認為「嘉里」品牌及相關商標對我們的業務至關重要，因為我們相信其能夠增強許多現有或潛在客戶對我們業務的了解和認同。

我們亦在中國大陸、香港、泰國、新加坡及台灣註冊若干與我們的業務有關的商標。有關我們所使用商標的更詳盡資料，請參閱「附錄七－法定及一般資料－C.有關本公司業務之其他資料－2.本集團之主要知識產權」。

我們的若干資訊科技系統乃由我們的資訊科技團隊內部設計及開發。我們擁有所有此等自有產權的資訊科技系統的源代碼，並擁有有關的知識產權。為維護我們的知識產權，每位僱員均已作出承諾，於受僱期間或終止受僱之後，彼不會利用或向任何其他人士洩露任何源代碼、商業秘密、技術資料以及其他資料。

質量及風險管理

我們已建立及維持一個覆蓋整個集團的綜合管理制度，讓各附屬公司執行一貫的質量及風險管理政策，並達致持續改善的目標。該綜合管理制度構成本集團內部規劃及控制的組成部份。該系統旨在使我們能及時和有系統地識別出該等可能會重大地影響我們質量及表現的風險，或識別出其他可能會使我們承擔重大損失、責任或違反相關法律法規的風險，並加以處理。

我們的綜合管理制度包括制定及執行一套與保安、健康及安全以及環保問題等相關風險領域有關的政策及程序。例如，我們已建立標準作業流程處理與危險品處置及倉儲有關的緊急情況，以及處理交通事故中危險品溢出及洩漏的情況。我們亦要求客戶在我們提供服務前與我們訂立物流服務協議或其他相關協議或裝貨單，當中載有條款要求客戶申報彼等的任何危險品，或以其他方式準確描述彼等貨品的性質，以及不要作出任何可能導致我們設施遭到損害的行為等。客戶須在預先發貨通知單或其他相關貨運文件中聲明我們將予處置的貨品性質。我們的營運團隊將詳細檢查客戶提交的清單以查看是否有任何危險、危害或須特別關注的貨品。我們會特別關注慣

常從事危險貨品交易的行業（例如材料科學或醫藥等行業）的客戶及新客戶。倘客戶聲明貨品中的若干化學品在性質上屬無危害，我們將要求客戶以物料安全資料單的形式提供憑證供我們檢查及備案。倘我們認為由於貨品具有危險或危害屬性，我們並無對其進行處置的必要能力，我們會拒絕受理客戶的訂單。此外，於收到客戶貨品後，我們的營運團隊將對照預先發貨通知單及其他相關文件核實貨運標籤以確認貨品性質。倘發現標籤與貨運文件所述存在差異，我們的營運團隊會暫停處理訂單並向營運經理彙報，營運經理將負責對差異進行調查。倘客戶誤導或作出虛假聲明，聲稱彼等的危險貨品不具危害性，我們會對作出誤導或違反合約的客戶提出民事訴訟，並就我們其後蒙受的後果性損失提出索償。客戶亦可能因違反香港法例第295章危險品條例而負有責任。

我們的綜合管理制度包含國際標準（包括多個國際標準組織（「ISO」）的質量、資訊安全、食品安全及環境標準）作為該制度的基礎，以及相關行業的最佳慣常做法以進一步保證該制度的有效性。我們聘請外部審計師Det Norske Veritas（「DNV」，乃極具規模的全球風險管理服務供應商）每年審核我們的綜合管理制度及彙報其審核結果。於往績記錄期間，我們已獲DNV發給所有主要方面的合規證書，確認我們的綜合管理制度獲成功執行。

我們設在香港及中國的質量及風險管理部門，主要負責監督該質量及風險管理制度在本集團內的整體執行情況。該部門會與位於各個國家或地區或業務單元的特定僱員協調工作及定期溝通，以確保質量及風險管理架構在本集團內有效執行。該部門包括一名主管及16名其他僱員。該部門的主管在質量及風險管理方面合共擁有16年經驗，並獲得專長企業全面質量管理的工商管理碩士學位。彼駐居於香港及自二零零一年起一直為我們服務。我們的大多數僱員至少持有大專學歷。

我們已實施一套事故申報程序，該程序要求僱員向其監管人員報告可能會造成財產損失、人身傷害或影響工作地點安全的任何事故。若發生重大事故，監管人員將向相關部門主管、人力資源經理及質量風險管理部門主管報告。有關主管決定將採取的適當措施，包括就如何處理事故向相關人員提供建議及知會保險公司。我們亦會編製事故檢討報告，使負責職員得以跟進事故處理的進度。該等報告亦會載入適當的糾正及預防措施，以便日後遵守。

保險

作為物流服務供應商，我們要面對日常業務過程中必然存在的若干風險，諸如汽車碰撞、貨物損失或損害、財產損失及因自然災害、政治動盪、敵對狀況或其他原因招致的業務中斷。我們為全球及地方性的營運投購多種保險，保險範圍覆蓋第三方責任、運輸風險、財產損失及損害、工人的工傷及死亡賠償及其他多個方面。我們認為現有投保範圍符合相關行業標準，及就我們從事一般業務營運而言乃屬足夠。

法律及合規事項

合規狀況

綜合物流及國際貨運業務在我們所營運的任何國家及地區均非受嚴格監管的行業。

不同於我們的服務供應商（如航空公司及航運公司）或客戶（如不同行業的製造商及零售商），我們並無擁有或營運任何飛機或船舶，我們亦非主要從事製造或銷售任何工業製品或消費產品。因此，我們無須遵守適用於空運或船運行業或我們客戶所經營行業的任何重大法律法規的要求。

除下述適用於相關司法管轄區的許可規定外，我們無須遵守針對我們主要業務活動及營運的任何重大法律或監管規定。

於往績記錄期間，我們未獲我們營運所在司法管轄區的任何監管機構告知，我們被發現嚴重違反我們業務須遵守的任何法律或法規。

發牌規定

我們須遵守若干法規要求，方能在我們營運所在司法管轄區取得及持有若干牌照及許可證。該等牌照及許可證均須定期複查、補發或續期。尤其是，中國政府就該等牌照及許可證的發放、補發及續期施加嚴格要求。中國發牌規定的若干例子如下：

- 就我們的綜合物流業務而言，我們須(i)根據外商投資道路運輸業管理規定，就經營貨物運輸、貨物裝卸、貨物倉儲及其他利用公路運輸的輔助服務自當地省級交通主管部門獲得道路運輸經營許可證；(ii)根據中國海關對保稅貨倉及所存貨物的管理規定，就經營用於存放保稅貨物或未辦理全部通關手續的貨物的專用貨倉自海關總署或其地方辦事處獲得保稅貨倉登記證書；及(iii)根據中華人民共和國郵政法及快遞市場管理辦法，就從事快遞業務自郵政局獲得快遞業務許可證。該等牌照及許可證一般須每兩至三年更新一次。
- 就國際貨運而言，我們須(i)根據中華人民共和國國際海運條例就從事海運業務獲得無船承運業務經營資格登記證；(ii)向中國航空運輸協會（「中國航空運輸協會」）申請批准在中國從事航空運輸代理業務；(iii)根據中華人民共和國對外貿易法就從事國際貨運代理業務在國務院轄下外經貿主管部門辦理登記手續以及在中華人民共和國商務部或其指定機構進行適當備案；及(iv)根據中華人民共和國海關對報關單位註冊登記管理規定就從事報關及清關代理業務在中國海關註冊登記及獲得報關註冊登記證書。該等牌照及許可證一般須每一至兩年更新一次。

就我們的亞洲陸路運輸服務而言，我們須就(i)跨境運輸及(ii)在我們營運所在每個國家的國內運輸取得及持有牌照及許可證。我們須在相關東盟國家（包括我們的亞洲陸路運輸業務基地泰國）的運輸主管部門登記我們的服務。其中許多牌照及許可證須定期審核及更新。例如，與我們在泰國的亞洲陸路運輸服務相關的牌照及許可證一般須每五年更新一次。我們亦須持有許可證以在跨境運輸過程中辦理清關手續。

我們的各個地方管理團隊各司其職，以確保我們持有所需牌照及許可證以在各司法權區經營業務。於最後可行日期，我們持有對營運而言屬重大的所有必要牌照及許可證。於往績記錄期間，我們一直能夠更新我們的主要牌照及許可證而無重大困難。

環境保護

我們力求建立及執行一套環境管理制度，就防治污染、保護自然資源及遵守環境法律法規設定較高標準。我們要求所有僱員及承包商遵守該政策。我們在環保方面的努力已獲認可。例如，我們已獲頒發多個重要獎項，包括地球之友在二零一二年企業綠色駕駛獎勵計劃中頒授的GOLD Tier燃料效率改進和GOLD Tier燃料消耗節能獎和美國綠色建築委員會於二零一一年頒授的領先能源與環境設計(LEED)金牌認證。我們認為，我們的高環保標準使我們處於更有利位置，可在跨國公司不斷加強環保措施的情況下與其他物流服務供應商進行競爭。

我們並無因嚴重違反任何相關環境法規而遭處以任何罰款或提起法律訴訟，我們亦不知悉牽涉任何相關環境監管部門提起的任何面臨威脅或尚未了結的訴訟。

未能遵守公司條例第122條

根據公司條例第122條，每間在香港註冊成立的公司的董事均須安排編製損益賬及資產負債表，並呈交其股東週年大會由其股東省覽，該等賬目的結算日期不得早於有關股東週年大會舉行日期前9個月。

我們在香港註冊成立的35間附屬公司由於無心之失和無意的遺漏未能遵守這一要求。不過，有關附屬公司的該等所需經審核賬目其後已提交各附屬公司其後各自的股東大會批准。我們已向香港高等法院原訟庭申請頒發法院命令延長提交財務報表的期限至有關股東正式批准財務賬目的有關日期。目前預期該法院頒令申請的聆訊日期為二零一四年初。本公司確認，相關法院頒令申請包括有關附屬公司董事已將遵守公司條例第122條的責任轉授予合資格而又可靠的人士且並無發生故意觸犯法律行為的憑據，及（誠如下文所述）本公司已獲取意見，有關董事不大可能被判處監禁及／或被處以罰款。

本公司已獲告知，根據公司條例第122條，倘身為公司董事的任何人士未能採取所有合理措施遵從該條文的規定，該人士可就每項罪行被判處監禁及被處以罰款，惟：

- (a) 在就違反該條文針對該人士提起的任何法律程序中，倘該人能證明其有合理的理由相信而又確實相信，一名合資格而又可靠的人士已獲委以確保該條文規定獲遵從的職責，而該名獲委該項職責的人士又能夠執行該項職責，即可作為免責辯護；及

- (b) 任何人不會因上述罪行而被判處監禁，但倘處理該案件的法院認為該人乃故意違規，則屬例外。

就此目的而言，最高處罰為12個月監禁及300,000港元罰款。

基於上文所述，根據所獲得的法律意見，本公司董事認為，有關董事不大可能會被判處監禁及／或被處以罰款。

行政及法律程序

我們在日常業務過程中不時牽涉聲稱違反合同條款及涉嫌違反法律法規的行政、法律及仲裁訴訟及申索，預計該等訴訟及申索概不會對我們的業務、經營業績及財務狀況或本公司股份、全球發售及上市有任何重大不利影響。

例如，我們的附屬公司嘉里大通之前曾在中國捲入若干法律訴訟，當中原告對嘉里大通等六名被告提起訴訟。原告的申索金額為65.6百萬美元，聲稱該金額乃原告之一因二零零零年（即我們收購嘉里大通70%股權之前）根據嘉里大通作為貨運代理按照托運人指示而訂下的承運訂單載運化學物質導致飛機損毀而遭受的損失。於二零一二年，中國最高人民法院判決，托運人應向原告支付65.8百萬美元的賠償，並進一步裁定，倘原告不能夠從托運人悉數獲得判決金額，嘉里大通須以5%為限承擔原告未能從托運人收回的判決金額的餘額，最高不超過約3.3百萬美元。該款額將獲之前根據上述70%股權的買賣協議向我們出售該70%股權而現在持有嘉里大通30%權益的股東全數彌償。

截至最後可行日期，我們並無牽涉任何重大訴訟、仲裁或申索（包括人身傷害，僱員補償或產品責任申索），而據我們所知，我們亦無任何可能對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的尚未了結或面臨的重大訴訟、仲裁或申索。