

與控股股東的關係

我們的控股股東

緊隨[編纂]及[編纂]完成後且並未計及因[編纂]及根據購股權計劃可能授出的購股權獲行使而可能配發及發行的任何股份，我們將由CS物流擁有約[編纂]。CS物流為一家投資控股公司。

CS物流由CS海運及ToH分別擁有75.0%和25.0%的權益。CS物流由CS集團間接持有，而CS集團最終由劉先生及其女兒劉女士控制。有關劉先生、劉女士、利亞洋行有限公司、百昌泰有限公司、CS集團、CS控股及CS海運於CS物流直接或間接控股的資料，請參閱本文件「歷史、重組及公司架構—公司架構」一段。就上市規則而言，劉先生、劉女士、利亞洋行有限公司、百昌泰有限公司、CS集團、CS控股、CS海運及CS物流分別直接或間接、個別或與他人共同獲授權於股東大會行使或控制行使30%或以上投票權，根據上市規則，其均被視為我們的控股股東。

劉先生為我們的創始人、董事會主席兼非執行董事。劉女士為劉先生的女兒。於最後實際可行日期，劉女士為控股股東集團旗下成員公司的人力資源主管。有關劉先生工作經驗的進一步資料，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

控股股東集團的背景

CS集團為控股股東集團的控股公司。除對本集團感興趣外，CS集團亦主要於中國從事為其國內外客戶（主要為中國、英國及澳大利亞的超市及百貨商店）提供海運代理服務（「**CS Sea Business**」）。CS集團亦為澳大利亞（為其海運代理服務客戶）及美國提供配送及物流服務。所有有關業務主要通過CS控股集團、CS海運集團及CS物流集團（就本文件而言，不包括本集團）開展。於最後實際可行日期，CS集團亦擁有ACS Logistics Holdings Limited（「**ACS Logistics**」）的全部股權，ACS Logistics為一家投資控股公司，其透過一家中間控股公司間接擁有Allport 18%的股權。劉先生通過其全資投資控股公司，亦間接擁有Allport 2%的股權。Allport Group主要於英國及歐洲其他地區為主要是超市及百貨商店的客戶提供空運及海運代理及物流服務。

與控股股東的關係

除上述貨運代理服務外，CS集團亦間接擁有eCargo Holdings Limited(「eCargo」)約3.9%的股權，eCargo(i)向其客戶提供軟件開發服務以發展彼等的電子商務平台；及(ii)從事食品交易。eCargo為一家於澳大利亞證券交易所(股份代號：ECG)上市的公司。於2020年3月19日，eCargo由JL Enterprises Holdings Limited(一家由劉先生全資擁有的公司)擁有約60.6%權益並由CS China Logistics Limited(於最後實際可行日期，其為CS集團的間接全資附屬公司)擁有3.9%權益。

控股股東集團由劉先生創立且擁有逾29年運營歷史，自其1990年創立伊始，主要專注於向從事超市、中低端百貨商店及其他普通消費品市場運營的目標客戶提供海運代理服務。

本集團與控股股東集團之間的業務劃分安排

本集團

我們為知名國際物流解決方案供應商，主要致力於提供有關高端時尚產品(包括奢侈品及平價奢侈品)及精品葡萄酒的空運代理服務及配送及物流服務。我們主要從事(i)空運代理服務；(ii)配送及物流服務；及(iii)海運代理服務，其乃主要附帶向我們的空運代理服務客戶提供以及向其他意大利及台灣客戶提供。

由於本節「獨立於控股股東集團」一段所述空運具有明顯更快的速度及更具可靠性，空運代理主要用於運輸易腐、價值更高的高端產品以及對速度及按時交付有嚴格要求的產品。例如，就對於季節變化敏感的高端快時尚產品以及對於溫度及濕度變化敏感的精品葡萄酒產品而言，通常採用空運方式以確保交付及時性及可靠性。鑒於客戶基礎及本集團經手產品的相對更高價值屬性，空運物流服務為本集團提供的主要物流服務。香港於2012年成為亞洲葡萄酒貿易及配送中心，我們發現了為葡萄酒(作為高端產品)提供物流服務的良好業務前景及機遇，我們開始更加重視葡萄酒的貨運及物流服務及戰略性的設立了獨立業務部門。本集團其後發現，儘管法國及英國的酒莊或香港的葡萄酒分銷商通常選擇通過航空運輸彼等昂貴的精品葡萄酒產品至香港，此乃由於該等產品對溫度及濕度變化十分敏感，彼等亦可能選擇海運將彼等價格低廉的佐餐葡萄酒產品自法國及英國運輸至香港。因此，我們亦根據配送及物流服務以及空運及海運代理服務提供葡萄

與控股股東的關係

酒服務並戰略上決定控股股東集團不應於全球範圍內從事葡萄酒的貨運及物流服務。儘管如此，於本集團日常業務過程中，除葡萄酒貨運及物流服務外，本集團亦會於若干情況下參與提供海運代理服務：

- (a) **附帶海運代理服務：**附帶於本集團向其直接客戶提供的空運代理服務及／或配送及物流服務，我們的直接客戶可能不時要求本集團單獨提供海運代理服務。例如，儘管The Lane Crawford Joyce Group(我們的客戶之一)委聘本集團為其時尚產品(如服裝及鞋類，為季節性產品，因此由於時限性更傾向於空運)提供空運代理服務及配送及物流服務，但可能偶爾要求本集團以海運方式運輸其若干產品(例如傢俱等較大尺寸產品，或並無特別嚴格時限性可批量運輸以補充庫存的時尚產品)。為更好地服務於直接客戶並提高客戶忠誠度，因此本集團亦附帶為客戶提供補充海運代理服務。除葡萄酒貨運及物流服務以及下文進一步闡述的意大利及台灣外，該附帶海運代理服務並非本集團的主要專注業務，於往績記錄期，自該服務產生的收益在本集團的收益中佔比並不重大，僅分別佔我們收益的約1.6%、2.2%及3.1%。

- (b) **意大利：**鑒於本集團大量高端時尚或品牌客戶或潛在客戶均位於意大利，本集團於2012年於意大利設立營業點，以期自其現有及潛在客戶抓住商機。由於大量該等客戶亦需要附帶海運代理服務，近年來意大利的海運代理業務自然而然大幅增長。因此，本集團及控股股東集團經計及兩集團的海運代理業務的運營成本並為避免兩集團間的競爭而審慎考慮後，策略性地決定本集團亦將於意大利開展海運代理業務，而控股股東集團不應於意大利從事有關業務。儘管如此，多年來，本集團於意大利的大部分自海運代理服務所得收益均源自附帶提供的服務。換言之，自意大利海運代理業務的收益乃主要由均要求空運及海運代理服務的客戶貢獻。於意大利，自無需本集團任何空運代理服務及／或配送及物流服務的客戶所得非附帶或獨立海運代理業務收益並不重大，僅分別佔我們於往績記錄期總收益的1.3%、1.7%及1.8%。

與控股股東的關係

- (c) **台灣：**本集團於台灣的業務運營最初由一名獨立第三方發展及所有。由於本集團自2016年3月起自該獨立第三方收購該公司，其隨後成為一間本公司間接非全資擁有的附屬公司。收購該附屬公司乃主要基於其成熟的業務及其處理數個高端時尚品牌的業務。該附屬公司的空運及海運代理服務由其原有管理層及本集團收購前其當時的股東開發，並為其業務的重要組成部分。此外，控股股東集團於台灣並無業務，且於該收購後決定不再於台灣從事任何海運代理業務。由於該歷史原因，本集團一直於台灣從事海運代理業務，並將於[編纂]後繼續從事該業務。

於往績記錄期，本集團偶爾會向其客戶提供獨立海運代理服務，並非由於上述空運代理服務的直接客戶的附帶要求，亦非位於意大利及台灣，且與葡萄酒配送及物流服務並無關聯。有關偶然情況僅適用於向於法國、日本及瑞士的客戶提供海運代理服務，本集團於該等國家擁有當地辦事處，而控股股東集團並無有關辦事處以於該等國家從事海運代理服務。有關偶然情況亦發生於兩集團均有辦事處的香港及中國。儘管如此，自有關情況所得收益並不重大，於往績記錄期，僅分別佔我們總收益的0.2%、0.4%及0.5%。此外，本集團已決定於[編纂]後停止有關獨立海運代理服務，以與控股股東集團的業務作出清晰明了的劃分。

與控股股東的關係

下表載列於往績記錄期由本集團提供的按不同服務種類劃分的收益明細：

截至2017年12月31日止年度

	收益	
	千港元	所佔總收益 百分比
A) 空運代理(附註1)	982,757	64.4%
B) 葡萄酒貨運及物流服務	54,644	3.6%
C) 配送及物流服務(附註2)	231,322	15.3%
小計	1,268,723	83.3%
D) 意大利及台灣(附註1)		
— 附帶海運代理	81,750	5.4%
— 獨立海運代理	145,172	9.5%
小計	1,495,645	98.2%
E) 其他司法權區(附註1)		
— 附帶海運代理	25,213	1.6%
— 獨立海運代理(附註3)	3,045	0.2%
總計	1,523,903	100.0

附註：

1. 不包括葡萄酒產品的貨運代理服務。
2. 不包括葡萄酒配送及物流服務。
3. [編纂]後將終止。

與控股股東的關係

截至2018年12月31日止年度

	收益	
	千港元	所佔總收益 百分比
A) 空運代理(附註1)	959,452	62.3%
B) 葡萄酒貨運及物流服務	57,153	3.7%
C) 配送及物流服務(附註2)	285,173	18.6%
小計	1,301,778	84.6%
D) 意大利及台灣(附註1)		
— 附帶海運代理	101,510	6.6%
— 獨立海運代理	95,503	6.2%
小計	1,498,791	97.4%
E) 其他司法權區(附註1)		
— 附帶海運代理	34,541	2.2%
— 獨立海運代理(附註3)	5,363	0.4%
總計	1,538,695	100.0

附註：

1. 不包括葡萄酒產品的貨運代理服務。
2. 不包括葡萄酒配送及物流服務。
3. [編纂]後將終止。

與控股股東的關係

截至2019年12月31日止年度

	收益	
	千港元	所佔總收益 百分比
A) 空運代理(附註1)	886,389	59.2%
B) 葡萄酒貨運及物流服務	53,186	3.6%
C) 配送及物流服務(附註2)	<u>310,090</u>	<u>21.5%</u>
小計	1,249,665	84.3%
D) 意大利及台灣(附註1)		
— 附帶海運代理	126,030	8.5%
— 獨立海運代理	<u>53,861</u>	<u>3.6%</u>
小計	1,429,556	96.4%
E) 其他司法權區(附註1)		
— 附帶海運代理	46,520	3.1%
— 獨立海運代理(附註3)	<u>7,773</u>	<u>0.5%</u>
總計	<u><u>1,483,849</u></u>	<u><u>100.0</u></u>

附註：

1. 不包括葡萄酒產品的貨運代理服務。
2. 不包括葡萄酒配送及物流服務。
3. [編纂]後將終止。

與控股股東的關係

控股股東集團

如本節「獨立於控股股東集團」一段所述，海運代理通常用於運輸對速度及及時性嚴格要求相對較少的較低價值消費品或批量產品。鑒於客戶基礎及控股股東集團經手產品的相對更低價值屬性，海運物流服務為控股股東集團提供的主要服務。儘管如此，於控股股東集團日常業務過程中，控股股東集團亦會參與提供空運代理服務及配送及物流服務：

- (a) **澳大利亞：**除提供海運代理服務外，控股股東集團自2004年起於澳大利亞發展空運代理服務，於2013年前後於澳大利亞發展配送及物流服務，並由本集團的不同管理人員運營。本集團目前並無打算於澳大利亞發展其空運代理以及配送及物流服務，原因為(i)高端產品(尤其是奢侈時尚產品)市場於澳大利亞相對較小；(ii)澳大利亞的空運代理服務僅涉及進口產品，主要為控股股東集團的澳大利亞客戶要求的快時尚產品；及(iii)澳大利亞配送及物流服務主要提供予專注於大眾市場產品的海運客戶。因此，澳大利亞目前並非本集團的目標市場，故本集團並未於澳大利亞設立任何當地辦事處或任何營業點。本集團及控股股東集團經計及本集團目前對澳大利亞市場並無興趣且為避免兩集團間的競爭而審慎考慮後，策略性地決定控股股東集團將於澳大利亞開展空運及海運代理以及配送及物流服務業務，而本集團不應於澳大利亞從事有關業務。儘管如此，根據控股股東集團之未經審核管理賬目，於往績記錄期，澳大利亞空運代理服務的總收益分別約為30.6百萬港元、25.8百萬港元及20.7百萬港元，分別僅佔控股股東集團於往績記錄期不超過各自年度總收益的1.0%。由於所有空運代理服務均涉及從海外始發地進口產品，而控股股東集團於該等始發地並無當地辦事處或並無必要國際航空運輸協會認證，故其委聘本集團或第三方貨運代理商作為控股股東集團的海外當地貨運代理業務代理商提供所有海外始發地的有關空運代理服務。根據控股股東集團之未經審核管理賬目，於往績記錄期，澳大

與控股股東的關係

利亞海運代理服務的總收益分別約為186.0百萬港元、114.9百萬港元及105.5百萬港元，分別佔控股股東集團於往績記錄期不超過各自年度總收益的4.0%。根據控股股東集團之未經審核管理賬目，於往績記錄期，澳大利亞配送及物流服務(主要提供予海運客戶)的總收益分別約為213.1百萬港元、137.7百萬港元及103.5百萬港元，分別佔控股股東集團於往績記錄期不超過各自年度總收益的5.0%。

- (b) **美國：** CN美國最初由我們成立乃為了專注提供空運代理業務。然而，由於美國的客户需求，對進口至美國的低端時尚產品提供海運代理服務成為CN美國的主要業務。CN美國於往績記錄期自(i)空運代理服務所得的總收益分別為零、約1.7百萬港元及14.8百萬港元；(ii)海運代理服務所得的總收益分別為零、約1.7百萬港元及17.6百萬港元；及(iii)配送及物流服務所得的總收益分別為零、約1.7百萬港元及0.8百萬港元。儘管其亦向其美國客戶提供進口產品的空運代理服務及配送及物流服務，但CN美國的空運代理服務以及配送物流服務所貢獻總收益並不重大，分別佔我們於往績記錄期總收益的零、僅約0.2%及1.1%。CN美國於往績記錄期的毛利總額分別為零、約2.0百萬港元及9.6百萬港元。空運代理服務相對於海運代理服務的收益比例於2019年下降，乃由於其如上所述已於2019年將重點轉移到為低端時尚客戶提供海運代理服務。截至2019年12月31日止年度，空運代理服務及海運代理服務的總收益分別約為14.8百萬港元及17.6百萬港元。由於該業務模式與本集團專注於在高端時尚市場提供空運代理服務以及配送及物流服務的戰略並不相符，經考慮市場潛力後，本集團目前無意於美國發展空運代理以及配送及物流服務業務。作為重組的一部分，CN美國被出售予控股股東集團的成員公司，並策略性地決定控股股東集團將於該出售後於美國開展空運及海運代理服務以及配送及物流服務業務，而本集團於重組後不應於美國從事任何有關業務。有關出售CN美國的進一步詳情，請參閱本文件「歷史、重組及公司架構－重組」一段。

與控股股東的關係

根據不競爭承諾，倘本集團決定於[編纂]後於澳大利亞及／或美國設立其空運代理以及配送及物流服務業務，則控股股東集團將停止於澳大利亞及／或美國的有關業務或將澳大利亞及／或美國的有關業務轉讓予本集團。

下表載列緊隨[編纂]後，本集團及控股股東集團間按不同服務種類及地理位置劃分的概覽：

	世界其他各地 (附註1)	台灣	意大利	美國	澳大利亞
空運代理	本集團	本集團	本集團	控股股東集團	控股股東集團
配送及物流服務	本集團	本集團	本集團	控股股東集團	控股股東集團
葡萄酒貨運及物流服務	本集團	本集團	本集團	本集團	本集團
海運代理	控股股東集團 (附註2)	本集團	本集團	控股股東集團 (附註2)	控股股東集團 (附註2)

附註：

1. 本列旨在囊括除台灣、意大利、美國及澳大利亞以外的世界其他國家地區。
2. (i)本集團可能為其客戶提供附帶海運代理服務及(ii)葡萄酒海運代理服務除外。

經考慮(i)本集團與CS Sea Business業務的目標市場、客戶、發展途徑及市場潛力不同，本集團之業務[編纂](不包括CS Sea Business)可為股東及潛在[編纂]提供[編纂]物流業務的機會，從而更好地專注於[編纂]高端時尚及葡萄酒貨運及物流服務；及(ii)本集團與CS Sea Business的業務由不同的管理團隊管理，而不同業務策略所需的經驗、關係及專業不同，本集團的業務與控股股東集團的其他業務分開[編纂]將使本集團能夠高效地分配資源並專注於其自身業務，並藉此改善

與控股股東的關係

決策過程並及時應對市場變化，相較於CS Sea Business專注於海運代理行業的業務，本集團專注於空運代理服務及配送及物流服務的業務之發展前景更好且發展潛力更大。基於上述原因，預期本集團業務的分開[編纂]將為我們的現有股東及潛在[編纂]開發本集團業務的潛在價值並達成更好的估值。因此，本公司已決意單獨[編纂]本集團的業務(而不包括CS Sea Business的業務)。

獨立於控股股東集團

董事認為，基於下列原因，本集團能夠獨立於控股股東集團及彼等各自的聯繫人(而非我們)開展業務：

- (1) 本集團與控股股東集團各自的業務及運營有所差異，且有明確劃分，彼此之間不存在競爭關係

(a) 目標客戶及市場的差異

空運代理業務及海運代理業務本質上就有所差異且基本上服務於不同的目標客戶及市場。根據灼識諮詢的建議，空運及海運之間並不存在直接的競爭關係，因為空運為運輸貨物提供了更為快捷且更為可靠的方式，且其成本遠高於海運。因此，空運代理服務及海運代理服務彼此之間無法替代，且根據預期的交貨時間及貨物運輸預算應用於不同的場景。此外，根據灼識諮詢的建議，就空運代理業務而言，航空公司通常僅為國際航空運輸協會認可代理人的貨運代理商提供貨艙，此乃行業慣例。未曾擁有國際航空運輸協會代理認可或未曾自當地政府獲得合適空運代理商認可的貨運代理商可能需自普通銷售代理而非直接自航空公司購買空運貨艙，這通常將增加運營成本。與此同時，由於某些政府的發牌條件或私營商業合約招標要求貨運代理商為「國際航空運輸協會貨運代理」，非國際航空運輸協會官方認可的貨運代理商可能會錯過潛在的商機。此外，由於航空公司通過絕大多數國際航空運輸協會會員航空公司使用的CASS結算款項，所以非國際航空運輸協會認可的貨運代理商將須以國際航空運輸協會於當地釐定的費用申請成為國際航空運輸協會貨運結算系統(「CASS」)合夥人，以便結算應付航空公司的貨運費用，而國際航空運輸協會認可代理人可免費加入CASS。該等認可條件並不適用於海運代理業務。因此，儘管本集團主要運營的大部分成員公司為國際航空運輸協會認可代理人或自當地政府獲得空運

與控股股東的關係

代理商的合適資格，其使本集團能夠提供空運代理服務而無需產生額外的國際航空運輸協會相關的成本，但是控股股東集團並非國際航空運輸協會認可貨運代理商，一方面是因為其目標客戶對空運代理服務的有限需求（包括澳大利亞及美國，控股股東集團客戶僅需通過空運進口（但不出口）進入這兩個司法權區的貨物），另一方面，控股股東集團打算一直專注於以海運為基礎的貨運代理業務，所以控股股東集團無需通過申請國際航空運輸協會認可而提高其空運代理服務的價格競爭力。

此外，下文載列影響客戶作出選擇空運或海運代理決定的主要因素，其表明空運代理業務及海運代理業務基本上服務於不同的目標客戶及市場且彼此之間並不直接進行競爭：

- (i) **成本：**空運代理業務通常包含高價值產品運輸，如高端時尚服裝、電子產品、珠寶及藥品，因為空運運輸成本遠高於通過海運運輸相同物品的成本，這取決於貨物的尺寸及重量（僅供說明，以相同重量的商品計算，通常約高50至200倍），且除非運輸的貨物價值遠高於貨運代理成本，否則空運成本可能是不合理的。

此外，空運基於貨物的尺寸及重量收費，然而海運承運人主要根據所涉及裝箱的數量收費。因此，空運代理的使用很大程度上取決於所要運輸貨物的尺寸。因此，對於通常以散裝形式（如煤炭、礦石、穀物或諸如家居、大型電子產品或機械或消費品等大塊乾貨）運輸的貨物，經濟上不允許客戶通過空運運輸該等產品。

- (ii) **速度：**空運代理通常較為快捷。以從法國到香港的貨運為例，自法國到香港，空運10日內可完成，而海運需要20日至兩個月，這取決於法國和香港的港口及船舶時間表。此外，海運代理運輸僅能服務於沿岸的目的，因此可能需要進行後續物流安排才能到達最終目的地，而世界各地

與控股股東的關係

主要城市(無論內陸或沿海地區)通常設有機場，因此當地運輸所需的額外時間相對微不足道。

- (iii) **可靠性：**儘管空運代理可由天氣或其他因素導致延誤，考慮到世界各地主要城市通常每天都有航班，所以航班延誤(造成的影響)通常並不重大。然而，錯過港口的停靠時間會導致更長時間的延誤，因為托運人將須於該裝貨港口等待另一可用船舶才能到達相關的卸貨港口，其可能擁有每週而非每天的時間表。

本集團亦專注於提供有關葡萄酒之貨運及物流服務。由於香港為亞洲葡萄酒貿易及配送地，本集團發現精品葡萄酒作為高端產品之良好業務前景及物流服務機會，本集團已戰略性設立獨立的業務部門，並已積極發展其一站式／全面精品葡萄酒物流服務，包括：(a)自海外(主要從法國及英國的釀酒廠)葡萄酒貨運代理至香港；及(b)專營倉儲、物流及其他增值服務，如品牌包裝、多晶型重新包裝、香港當地當天送貨上門及溫度控制送貨。為與本集團對高端產品之專注保持一致，本集團之初衷為根據葡萄酒貨運及物流服務提供精品葡萄酒產品。本集團隨後發現儘管法國及英國的釀酒廠或香港的葡萄酒配送商通常會因對溫度及濕度變化敏感度來選擇將昂貴的精品葡萄酒產品空運至香港，彼等亦可能要求海運代理服務自法國及英國的平價佐餐葡萄酒產品海運至香港。鑒於此情況，本集團決定將其服務包括並擴展至涵蓋葡萄酒產品的海運代理業務，並戰略決定控股股東集團不應於全球範圍內從事葡萄酒貨運及物流服務。

(b) 本集團定位及未來業務戰略

與控股股東集團不同，其致力於為從事超市、中低端百貨商店及其他普通消費品市場運營的目標客戶專注CS Sea Business的發展，本集團的戰略為專注於其業務發展，服務於其高端時尚產品市場及精品葡萄酒市場的直接目標客戶。因此，本集團認為，我們具備執行增長策略及提升其盈利能力之有利條件。本集團亦認為其於高端時尚產品市場及精品葡萄酒市場中擁有穩定客戶(其更換貨運代理服務供應商的傾向相對較低)的歷史基礎將使本集團於該等分部保持領先地位。

與控股股東的關係

(c) 運營我們的業務及CS Sea Business的差異

運營我們的業務及CS Sea Business各自需要不同的專業知識、關係及經驗。就供應商而言，我們的業務運營涉及與航空公司打交道，而CS Sea Business涉及與船運公司打交道，以獲取為其客戶提供物流服務的空間。我們的業務為直接客戶提供的服務(其主要為高端時尚產品市場及精品葡萄酒市場之客戶)，而有別於控股股東集團為其從事超市、中低端百貨商店及其他普通消費品市場運營的目標客戶提供服務。我們的業務提供增值服務，如供應鏈管理、倉儲、分揀及包裝服務及葡萄酒貨運及物流服務，而控股股東集團僅於澳大利亞及美國(其目前並非本集團的目標市場)運營配送及物流服務業務，且尚未從事任何葡萄酒貨運及物流服務。此外，我們的業務，尤其是空運代理服務，要求本集團相關成員公司獲得國際航空運輸協會認可代理人資格，以便本集團直接與航空公司打交道，而處理海運代理服務並無類似許可或認可要求。

(d) 本集團與控股股東集團之間並無重疊的直接客戶或主要供應商

於截至2019年12月31日止三個年度，本集團與控股股東集團之間並無重疊的直接客戶或主要供應商(不包括貨運代理商)。本集團直接客戶主要為高端時尚品牌或涉及高端時尚產品及精品葡萄酒運輸的客戶，其與控股股東集團直接客戶並無重疊。本集團主要供應商(不包括貨運代理商)主要為航空公司，其不與控股股東集團擁有的為船運公司的主要供應商(不包括貨運代理商)重疊。雖然控股股東集團可能就其澳大利亞及美國的空運代理業務委聘若干航空公司，且我們可能就於台灣、法國、日本、意大利及瑞士的海運代理業務使用若干船運公司，但該等航空公司並非控股股東集團的主要供應商且該等船運公司亦非本集團的主要供應商。

(e) 於同一司法權區並無相同或類似業務重疊

於截至2019年12月31日止三個年度，本集團向台灣、意大利、日本、法國、瑞士及美國的客戶提供附帶海運代理服務及獨立海運代理服務，而控股股東集團向其澳大利亞客戶提供空運代理服務及配送及物流服務。基於(i)由於本集團於澳大利亞及美國(於重組後)並無任何當地辦事處以接管當地的空運代理及配送及物流服務，

與控股股東的關係

故此類服務主要由控股股東集團客戶使用，及(ii)由於本節「本集團與控股股東集團間的業務劃分安排－控股股東集團」一段所述原因，本集團目前尚無於當地發展空運代理及／或配送及物流服務的打算。所以由控股股東集團自身於澳大利亞及美國提供空運代理及／或配送及物流服務並未導致本集團與控股股東集團產生任何直接或實際的競爭。換言之，雖然控股股東集團亦將於澳大利亞及美國提供空運代理服務及配送及物流服務，但是此類業務已經且將僅限於這兩個國家的客戶，且在地理上已與本集團劃分。事實上，由於概無控股股東集團為國際航空運輸協會認可代理人，且其空運代理業務僅限於澳大利亞及／或美國空運貨物進口的當地服務，且其需委聘本集團或第三方貨運代理商作為控股股東集團海外當地代理提供以海外為始發地的空運代理業務。同樣地，因為控股股東集團於台灣及意大利並無當地辦事處以接管當地的海運代理服務，所以本集團自身提供的海運代理服務亦未導致本集團與控股股東集團進行任何直接或實際的競爭。換言之，雖然本集團將於意大利及台灣擁有海運代理服務，該等業務已經且將僅限於這兩個國家，且在地理上已與控股股東集團劃分。

就本集團及控股股東集團均擁有重要業務據點的香港及中國而言，於截至2019年12月31日止三個年度，本集團通常委聘控股股東集團或第三方代理提供海運代理服務並向控股股東集團或第三方代理推介海運代理服務，同時控股股東集團通常委聘本集團或第三方代理提供空運代理服務並向本集團或第三方代理推介空運代理業務。正因如此，本集團與控股股東集團過去在同一司法權區已明確劃分業務。有關兩個集團於往績記錄期應付費用之詳情，請參閱本節下文「獨立於控股股東集團－2.本集團及控股股東集團的各自業務及運營均獨立進行－本集團與控股股東集團及Allport Group間與貨運代理業務有關的關聯方交易」。儘管如此，兩個集團已訂立#不

與控股股東的關係

競爭承諾以正式業務劃分並避免[編纂]後兩個集團任何潛在的競爭，據此，除本節下文「不競爭承諾」一段所述的獲豁免情況以外，(i)本集團將不會就海運代理服務委聘控股股東集團且將不會間接（鑒於方式為就有關服務委聘控股股東集團，本集團將仍被視作從事此類服務並自此類服務產生收益）從事此類服務，但本集團僅將所有此類商機移交予控股股東集團或獨立第三方貨運代理商；及(ii)控股股東集團將不會就空運代理服務委聘本集團且將不會間接（鑒於方式為就有關服務委聘本集團，控股股東集團將仍被視作從事此類服務並自此類服務產生收益）從事此類服務，但控股股東集團僅將所有此類商機移交予本集團或獨立第三方貨運代理商。

就葡萄酒貨運及物流服務而言，相關服務將僅由本集團提供，而控股股東集團將不會在全球範圍內從事提供該等服務。

(f) 通過不競爭承諾正式業務劃分安排

歷史上，兩個集團之間存在非正式的業務劃分，本集團專注於空運代理服務及配送及物流服務及葡萄酒貨運及物流服務，而控股股東集團專注於海運代理服務。

一方面，為[編纂]後規範及加強本集團與控股股東集團之間的業務劃分安排，另一方面，為避免兩個集團之間未來進行任何潛在的競爭，本公司及控股股東集團已訂立#不競爭承諾，以便[編纂]後，（其中包括）(i)除為澳大利亞及美國的客户提供目的地為澳大利亞及美國的空運代理服務的本地服務及配送及物流服務外，控股股東集團將不會從事空運代理服務及配送及物流服務及葡萄酒貨運及物流服務；及除(a)向意大利及台灣的始發地或目的地提供海運代理服務；(b)將提供海運服務作為葡萄酒貨運及物流服務的一部分；及(c)作為空運代理服務的直接客戶的附帶基礎以外，本集團將不參與提供全球性的獨立海運代理服務。有關不競爭承諾的進一步詳情，請參閱「不競爭承諾」一段。

與控股股東的關係

(2) 本集團及控股股東集團的各自業務及運營均獨立進行

我們業務的管理及運營以及CS Sea Business一直由不同的管理團隊管理及領導。自顏先生加入以來，我們業務的管理及運營在其管理團隊的支持下一直由顏先生領導，而CS Sea Business的管理及運營一直由劉先生及其管理團隊領導。此外，我們的葡萄酒業務貨運及物流服務一直由陳女士管理。我們業務的執行董事及管理團隊完全獨立於控股股東集團的管理團隊。尤其而言，劉先生僅擔任本集團的非執行董事，代表其擁有作為一名控股股東之權益，且並不參與本集團的日常管理及運營。

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們可獨立接觸我們的客戶及供應商。為了我們的業務運營，我們擁有自己的內部控制系統及會計系統。於往績記錄期，本集團與CS集團及其附屬公司間共享若干行政服務，其包括共享員工行政及信息技術支持服務。所有有關行政服務的共享已於2020年3月停止。本集團就有關於往績記錄期的服務向CS集團的相關成員公司支付的費用約為2.2百萬港元、2.0百萬港元及2.2百萬港元。

因此，我們的運營獨立於控股股東集團且與其並無關聯。在此基礎上，董事相信，我們不會過度依賴我們的控股股東以進行我們的業務，並且於[編纂]後我們將能夠獨立於控股股東集團運營。

本集團向劉先生或其聯繫人租賃的物業

劉先生(非執行董事)或其聯繫人將繼續將位於中國的下列物業租賃予本集團，彼等因此成為本公司關連人士(合稱「CT租賃」)：

	地址	概約建築面積 (平方米)	主要用途	租期	概約每月租金
1.	中國上海市寶山區富錦路 2735號	858.5	辦公室	2018年10月1日至 2020年9月30日(附註)	人民幣35,254元

與控股股東的關係

	地址	概約建築面積 (平方米)	主要用途	租期	概約每月租金
2.	中國上海市寶山區富錦路 2735號	858.5	辦公室	2018年10月1日至 2020年9月30日 (附註)	人民幣35,254元
3.	中國廣州市荔灣區人民中路 555號1511室	155.1	辦公室	2019年7月1日至 2020年6月30日 (附註)	人民幣14,480元
4.	中國青島市市南區香港中路 12號C406	70	辦公室	2018年9月1日 至2021年8月31日 (附註)	人民幣5,000元
5.	中國廣州市荔灣區人民中路 555號1512室	161.9	辦公室	2019年7月1日至 2020年6月30日 (附註)	人民幣14,160元
6.	中國上海市寶山區蘆川路 1800號	3,677.2	倉庫	2019年1月1日至 2020年12月31日 (附註)	人民幣111,849元
7.	中國上海市寶山區富錦路 2735號6幢4層B室	200	註冊地址	2019年1月18日至 2023年11月30日	人民幣21,000元
8.	中國上海市寶山區富錦路 2735號9幢及7幢	8,511.4	倉庫	2020年1月1日至 2022年12月31日	截至2020年 12月31日 止年度： 人民幣364,741元
					截至2021年 12月31日 止年度： 人民幣326,199元
					截至2022年 12月31日 止年度： 人民幣342,509元

附註：該等CT租賃之租期預期均於[編纂]前延長。

與控股股東的關係

上述CT租賃已於[編纂]前訂立。倘該等交易於[編纂]後訂立，則該等交易將構成本集團的關連交易。於審閱各CT租賃之條款後，董事(包括獨立非執行董事)認為各CT租賃及其項下擬進行之交易均於本集團的日常業務過程中按照一般商業條款或更佳條款(具有上市規則賦予之涵義)訂立，且各CT租賃的條款屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。我們認為，如有需要，我們可以輕易找到替代上述辦公室或倉庫的地方，因此董事認為我們不會過分依賴劉先生及／或其聯繫人。

本集團與控股股東集團及Allport Group間與貨運代理業務有關的關聯方交易

如本節「我們的控股股東－控股股東集團的背景」一段所述，CS集團亦有意於Allport Group，其於最後實際可行日期亦為本集團的主要客戶及供應商。Allport亦為CS 上海英屬處女群島(一間由本公司擁有51%股權的附屬公司)的間接少數股東，持有其49%的控股權益。

於2010年，CS控股通過獨立第三方認購了Allport約91%的控股權益。截至2016年5月，CS控股通過獨立第三方已認購了Allport的所有剩餘控股權益及Allport由CS控股全資擁有。於2018年10月，CS控股將其於Allport的全部控股權益售予ACS Logistics，其中，ACS Logistics當時擁有CS集團具投票權控股權益的45%，EV Cargo Limited(「EVC Limited」)(一家投資控股公司)擁有50%，及Anglo Asia Investments Limited(「Anglo Asia」)(獨立第三方)擁有5%。EVC Limited由EmergeVest(物流行業的資深投資者)管理的基金全資擁有。EmergeVest成立於2013年及總部位於香港。根據灼識諮詢的建議，其為業務服務的主動投資者，尤其是在國際供應鏈機遇、跨越物流及全世界的相關技術方面，並且亦於其投資的公司中發揮積極的管理層作用。憑藉其於物流行業的投資及專業知識的注入，EmergeVest亦發展了EmergeVest Logistics UK Business Platform(一個提供整體供應鏈服務的重要及快速發展中心)。Emerge Vest擬將六家英國領先的物流公司整合(即Allport以及Among Adjuno、CM Downton、Jigsaw、NFT Distribution及EmergeVest投資的Palletforce(「其他EV投資公司」))至一家單獨的集團，因為其將成為最大的運輸、物流、貨運代理服務及物流科技的供應商，及一家位於英國的全球供應鏈公司，該公司向知名品牌提供關鍵業務供應鏈服務。

與控股股東的關係

因此，根據若干企業重組及若干公司的注資，包括EVC Limited於2019年12月對Other EV Invested Companies的注資，於最後實際可行日期，Allport(連同若干EVC Limited注資的其他物流公司均由EV Cargo Holdings Limited(「EVC Holdings」)(一間投資控股公司)全資擁有。EVC Holdings依次由ACS Logistics(於最後實際可行日期由CS集團全資擁有)持有18%，由EVC Limited持有72.5%，由EVC Management Holdings Limited(獨立第三方)持有5.5%，由Anglo Asia持有2%及由JL Enterprise Holdings Limited(劉先生全資擁有的投資控股公司)持有2%。於該重組後，Allport Group已不再為控股股東集團的聯營公司。

除了Allport以外，EVC Holdings亦對其他領先的物流公司(即其他EV投資公司)感興趣。據本公司所悉知，Among Adjuno是一家供應鏈及生產管理方面的軟件解決方案供應商，而CM Downton主要從事英國當地的公路貨運、配送及倉儲管理，Jigsaw是一家提供規劃或就英國及愛爾蘭整體成本效益高的當地物流安排提出建議，NFT Distribution主要從事代表英國及歐洲的製造商及零售商為新鮮食品提供溫度控制物流服務，而Palletforce則主要從事托盤化配送網絡，該網絡由100多個獨立運輸商組成，基於英國斯塔福德郡特倫特河畔伯頓的超級中心。

儘管CS集團間接持有Allport的控股權益，但由於控股股東集團不熟悉英國及歐洲其他地區的當地物流服務，控股股東集團在收購時依賴Allport Group的原始管理團隊，自2010年CS控股收購以來，Allport Group一直由獨立於控股股東集團及本集團的各自管理團隊的獨立管理團隊管理及運營，而控股股東集團並沒有參與Allport Group的日常經營管理，始終保持著被動投資者的身份。由於Allport Group已不再是控股股東集團的聯營公司，儘管Allport Group從事空運代理服務，並可能與我們的業務產生競爭，其競爭與本集團可能從其他獨立第三方經歷的競爭沒有區別。此外，儘管CS集團及劉先生於最後實際可行日期亦對其他EV投資公司感興趣，如上文所述，該等公司為少數及被動投資者，該等業務的主要重點不是貨運代理，而是更多地側重於英國或歐洲的當地物流服務，並為英國及愛爾蘭的成本效益高的當地物流安排提供解決方案。因此，該等業務與本集團的業務不存在競爭。

與控股股東的關係

於往績記錄期，本集團與控股股東集團及Allport Group之間存在若干關聯方交易，主要涉及兩集團或Allport Group之間的空運代理及／或海運代理的配送服務。

根據灼識諮詢報告，倘物流服務供應商不作為其業務的一部分提供相關服務，或不具有當地業務或相關經驗，則通常會尋找其他業務合作夥伴提供空運或海運代理服務，提供客戶所需的不同物流服務的專業知識及／或資源。此外，本集團可以很容易地找到其他業務合作夥伴來提供空運及／或海運貨運代理服務。由於該等安排是由本集團以正常商業條款、公平原則以及與本集團其他獨立第三方業務合作夥伴提供的條款相類似的條款訂立的，該等安排不應被視為本集團對控股股東集團的過度依賴。

截至2019年12月31日止三個年度各年，自控股股東集團及Allport Group就貨運代理服務產生的收益分別約為227.5百萬港元、208.8百萬港元及220.3百萬港元，分別約佔本集團於相應年度總收益的14.9%、13.6%及14.8%，而於相應年度由控股股東集團及Allport Group向本集團支付的貨運代理服務之服務成本分別約為36.1百萬港元、46.0百萬港元及44.1百萬港元，約佔本集團於相應年度服務成本的2.9%、3.7%及3.8%。

與控股股東的關係

下表載列於截至2019年12月31日止三個年度各年本集團與控股股東集團及Allport Group間的交易金額：

(a) 本集團自控股股東集團及Allport Group產生的收益

由以下公司產生	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	產生的收益	佔總收益 百分比	產生的收益	佔總收益 百分比	產生的收益	佔總收益 百分比
	千港元		千港元		千港元	
The Allport Group	180,492	11.8	158,323	10.3	154,518	10.4
控股股東集團於澳大利亞 之附屬公司(附註1)	20,208	1.3	17,580	1.1	15,733	1.1
控股股東集團之其他附屬 公司(附註2)	26,833	1.8	32,930	2.1	50,063	3.4
總計	<u>227,533</u>	<u>14.9</u>	<u>208,833</u>	<u>13.6</u>	<u>220,314</u>	<u>14.8</u>

附註：

1. 所有有關交易均為空運代理服務。
2. 該等交易主要產生自以下情況：(i) 控股股東集團因彼等的海運代理客戶的不時要求而委聘我們提供空運代理服務及(ii) 本集團因控股股東集團的業務合作夥伴位於彼等沒有辦事處或據點的意大利及台灣而提供海運代理服務。

與控股股東的關係

(b) 控股股東集團及Allport Group向本集團收取的服務成本

向以下公司收取	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	服務成本	估服務成本 百分比	服務成本	估服務成本 百分比	服務成本	估服務成本 百分比
	千港元		千港元		千港元	
The Allport Group	26,232	2.08	23,216	1.87	20,462	1.74
控股股東集團於澳大利亞 之附屬公司(附註1)	254	0.02	553	0.04	892	0.08
控股股東集團之其他附屬 公司(附註2)	9,624	0.76	22,200	1.79	22,786	1.94
總計	<u>36,110</u>	<u>2.86</u>	<u>45,969</u>	<u>3.70</u>	<u>44,140</u>	<u>3.76</u>

附註：

1. 所有該等交易均為空運代理服務。
2. 該等交易主要指控股股東集團在本集團無辦事處或據點的始發地或目的地為本集團的意大利及台灣海運代理業務或香港及中國的附帶海運代理業務提供本地海運代理服務。

(3) 本集團的董事及管理層與控股股東集團彼此獨立

我們的董事會包括三名執行董事、一名非執行董事及三名獨立非執行董事。劉先生擔任我們的非執行董事職務，彼亦為我們的控股股東。劉先生亦將於本公司[編纂]後擔任董事會主席，向董事會提供戰略性建議，但不會於本集團中進行全職工作，亦不會以其他方式參與本集團的日常運營及管理。

誠如上文所述，顏先生及其管理團隊領導我們的業務管理及運營。除劉先生外，本集團其他董事或高級管理層概無或將不會於[編纂]後在控股股東集團中擔任執行職位或參與其管理。具體而言，顏先生(一名執行董事且亦為本集團行政總裁)於整個往績記錄期及

與控股股東的關係

直至最後實際可行日期一直負責本集團戰略發展以及業務管理及運營。另兩名執行董事(即陳女士及張先生)於整個往績記錄期及直至最後實際可行日期一直為本集團管理團隊成員。

各董事明白其作為本公司董事的受信責任，其規定(其中包括)彼以本公司最佳利益行事，確保所負董事職責不與個人利益發生任何衝突。倘本集團與董事或彼等各自的聯繫人將訂立之任何交易可能引發利益衝突，擁有利害關係的董事須於相關的本公司董事會會議上放棄就有關交易投票，且不得計入法定人數。除非執行董事劉先生外，於[編纂]後所有董事不得於控股股東集團中擔任任何董事或其他職位，或以其他方式參與控股股東集團的管理，並將獨立於控股股東集團的董事及管理層、其控股股東及彼等各自之附屬公司。因此，我們的董事對管理團隊能夠於本公司中獨立履行其職責感到滿意，董事認為，我們能夠於[編纂]後獨立於我們的控股股東管理業務。

(4) 財務獨立

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們擁有自己的財務部門及獨立會計制度。我們的董事亦認為我們能夠自控股股東獲得財務獨立。

為滿足我們的營運資金需求，於2017年、2018年及2019年12月31日，我們擁有銀行貸款及透支分別約51.3百萬港元、79.3百萬港元及87.3百萬港元。我們的若干貸款由(i)本集團的銀行存款；或(ii)劉先生、本公司的若干同系附屬公司及Cargo Services Group(其為控股股東集團之成員公司)之若干實體提供的擔保保證。有關詳情，請參閱「財務資料－債務及或然負債」一段。有關銀行已原則上同意於[編纂]後解除該等關聯方提供的有關擔保。

於2017年、2018年及2019年12月31日，本集團應收控股股東、彼等各自之聯繫人及／或關聯方的款項(為非貿易性質)分別約205.5百萬港元、227.4百萬港元及244.5百萬港元。有關金額為無抵押、不計息並按要求償還。於2017年、2018年及2019年12月31日，本集團應付控股股東、彼等各自之聯繫人及／或關聯方的款項(為非貿易性質)分別約121.2百萬港元、76.7百萬港元及86.2百萬港元，其中(i)約35.9百萬港元、38.6百萬港元及38.7百萬

與控股股東的關係

港元每年須分別支付4.4%、4.4%及5%的利息且為無抵押及按要求償還；及(ii)約85.3百萬港元、38.1百萬港元及47.5百萬港元為無抵押、免息及按要求償還。應收或應付任何控股股東、彼等各自之聯繫人及／或關聯方的未償還款項結餘將於[編纂]前悉數結清。

除上文所披露者外，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無向控股股東、董事或彼等各自之聯繫人提供任何貸款，亦無為彼等作出任何擔保、抵押或質押，且概無董事或彼等各自之任何聯繫人為我們的任何銀行融資及其他借貸提供任何個人擔保、抵押或質押。鑒於此，我們的董事認為本集團並無依賴於控股股東及／或彼等之聯繫人提供任何財務資助。

上市規則第8.10條

誠如本節「獨立於控股股東集團—本集團與控股股東集團各自的業務及運營有所差異，且有明確劃分，彼此之間不存在競爭關係」一段所述，控股股東及董事概無於除本集團業務以外的業務中擁有與本集團業務直接或間接競爭或可能競爭的業務中擁有任何權益而須根據上市規則第8.10條予以披露。

不競爭承諾

控股股東各自己確認，彼等並無從事任何直接或間接與我們的業務競爭或可能競爭的業務（本集團除外）或於當中擁有權益。為保護本集團及控股股東集團免受任何潛在競爭，我們的控股股東與本公司已於[編纂]訂立不競爭承諾，據此，在有關期間（定義見下文）內任何時間，控股股東各自及本公司（其中包括）共同及個別向彼此作出不可撤銷及無條件承諾：

(A) 各控股股東須自行並須促使彼等各自的聯繫人（本集團除外）：

- (i) 除控股股東除外業務（定義見下文）外，不得於全球範圍內直接或間接經營、投資或從事提供空運代理服務、配送及物流服務以及葡萄酒貨運及物流服務（「**控股股東限制業務**」）；

與控股股東的關係

- (ii) 不得招攬本集團的任何現有或當時在職的僱員受僱於彼等或彼等各自的聯繫人(不包括本集團)；
 - (iii) 不得在未得到本公司同意的情況下，為與控股股東限制業務競爭而使用彼等作為控股股東及／或董事可能得知的與本集團業務有關的任何資料；
 - (iv) 除控股股東除外業務(定義見下文)外，就彼等或彼等各自的聯繫人(本集團除外)收到涉及市場推廣、銷售及／或提供任何控股股東限制業務的任何商機，無條件地通過促使有關潛在客戶直接與本集團進行委聘或訂約以提供有關服務而做出合理努力將有關商機推介予本集團。為免生疑問，概無控股股東或無彼等各自的聯繫人(本集團除外)將直接或間接提供該等服務(包括透過代理商或分包商提供該等服務)，但將向本集團推薦所有該等商機；及
 - (v) 除控股股東除外業務(定義見下文)外，誠如上文A(iv)分段所述，於任何情況下，並無開展或從事彼等或彼等各自的聯繫人(本集團除外)收到的任何商機，無論本集團或獨立第三方貨運代理商是否決定抓住該等商機。
- (B) 本公司須自行並須促使本集團其他成員公司：
- (i) 除本集團除外業務(定義見下文)外，不得直接或間接經營、投資或從事提供獨立海運代理服務(「**集團限制業務**」)；
 - (ii) 不得招攬控股股東集團的任何現有或當時在職的僱員受僱於彼等或彼等各自的聯繫人(不包括控股股東集團)；
 - (iii) 不得在未得到CS集團同意的情況下，為與集團限制業務競爭而使用我們作為CS集團附屬公司可能得知的與控股股東集團業務有關的任何資料；
 - (iv) 除本集團除外業務(定義見下文)外，就彼等收到涉及市場推廣、銷售及／或提供任何集團限制業務的任何商機，無條件地通過促使有關潛在客戶直接與控股股東集團進行委聘或訂約以提供有關服務而做出合理努力將有關商機推介予

與控股股東的關係

控股股東集團。為免生疑問，本集團將不會直接或間接從事提供該等服務(包括透過代理商或分包商提供該等服務)，但將向控股股東集團推薦所有該等商機；及

- (v) 除集團除外業務(定義見下文)外，誠如上文B(iv)分段所述，於任何情況下，並無開展或從事彼等收到的任何商機，無論控股股東集團或獨立第三方貨運代理商是否決定抓住該等商機。

就上文而言：

(A) 「**有關期間**」指從[編纂]開始且於以下事件發生的最早日期屆滿的期間：

- (a) 就控股股東而言，根據上市規則，有關控股股東(個別或與其他控股股東作為整體)不再為控股股東(具有上市規則不時賦予之涵義)當日；及
- (b) 我們的股份不再於聯交所或(倘適用)其他證券交易所上市的日期。

(B) 「**控股股東除外業務**」指：

- (i) 於澳大利亞及美國就以澳大利亞及美國為目的地的空運代理提供當地服務及於澳大利亞及美國提供配送及物流服務。倘本集團於澳大利亞或美國建立其空運代理服務及／或配送及物流服務，有關控股股東除外業務將終止；
- (ii) 委聘本集團或獨立第三方貨運代理商提供澳大利亞或美國以外的獨立空運代理服務，以實現上文B(i)分段所述之於該兩個司法權區提供當地服務；
- (iii) 控股股東及／或彼等各自的緊密聯繫人(不包括本集團)於本公司及／或其附屬公司股份或其他證券的任何直接或間接投資；

與控股股東的關係

- (iv) 控股股東及／或彼等各自的緊密聯繫人(不包括本集團)直接或間接投資於控股股東限制業務的市場推廣、銷售及／或提供，而：
 - (a) 該控股股東及／或其緊密聯繫人於該業務的總投資不得超過該業務股本權益總額30%；及
 - (b) 該控股股東及／或其緊密聯繫人將不會參與該業務的經營及管理；及
- (v) 我們的控股股東及／或彼等各自的緊密聯繫人(不包括本集團)直接或間接投資於公眾上市公司(本集團任何成員公司除外)的股份，而：
 - (a) 該控股股東及／或其緊密聯繫人持有的權益總額不得超過該公司全部已發行股份的5%；及
 - (b) 該控股股東及／或其緊密聯繫人(個別或整體)將不會為該公司的單一最大股東或股權持有人；及
 - (c) 該控股股東及／或其聯繫人將不會參與該公司及／或其附屬公司的經營及管理。

(C) 「集團除外業務」指：

- (i) 提供以意大利及台灣為始發地或目的地的海運代理服務；
- (ii) 提供作為葡萄酒貨運及物流服務一部分的海運代理服務；
- (iii) 為空運代理服務之直接客戶偶爾提供海運代理服務；
- (iv) 委聘控股股東集團或獨立第三方貨運代理商提供意大利及台灣以外地區的獨立海運代理服務，以實現於上文C(i)分段所述之該兩個司法權區提供海運代理服務；

與控股股東的關係

- (v) 本集團直接或間接投資公開上市公司的股份，而：
 - (d) 本集團持有之權益總額不得超過該公司全部已發行股份的5%；及
 - (e) 本集團成員公司將不會成為該公司的單一最大股東或股權持有人；及
 - (f) 本集團成員公司將不會參與該公司及／或其附屬公司的經營及管理。

控股股東各自已根據不競爭承諾共同及個別承諾其本身及將促使其各自的聯繫人(本集團除外)向我們及／或我們的董事(包括獨立非執行董事)不時提供所有所需資料，以供獨立非執行董事就控股股東是否遵守不競爭承諾條款而進行年度審核。控股股東各自亦已共同及個別承諾在年報中作出遵守不競爭承諾條款的年度聲明。

遵守及執行不競爭承諾之公司管理措施

為妥善管理我們與我們的控股股東及控股股東集團之間就遵守及執行不競爭承諾之任何潛在或實際利益衝突，我們採取了以下公司管理措施：

- (i) 我們的獨立非執行董事應至少每年對我們控股股東就不競爭承諾的遵守及執行情況進行審核；
- (ii) 我們將透過我們的年報或以公告的方式披露獨立非執行董事就不競爭承諾的遵守情況及執行情況相關事宜的任何審核決定。
- (iii) 我們將於年報中的企業管治報告內披露不競爭承諾條款的遵守及執行情況；及
- (iv) 根據組織章程細則的適用條文，倘任何董事及／或彼等各自的聯繫人於董事會審議

與控股股東的關係

的任何有關遵守及執行不競爭承諾的事宜中擁有重大利益，則其應將其權益向董事會披露，且不可就批准該事宜的董事會決議案投票，以及不得計入投票的法定人數。

董事認為，上述企業管治措施足以管理任何控股股東及彼等各自的聯繫人與本集團之間的任何潛在利益衝突，以及保障股東，特別是少數股東的權益。