

概 要

本概要旨在為閣下提供本文件所載資料的概覽。由於本文為概要，故並無包括對閣下而言可能屬重要的一切資料。閣下在決定是否[編纂]前，務請先行閱讀整份文件。任何投資均涉及風險。[編纂]的部分特定風險於本文件「風險因素」一節概述。閣下在決定是否[編纂]前應細閱該節。

概覽

我們是以河北省為基地的信譽超著以及正在擴展的地方鐵路營運商，提供東行和西行鐵路貨運服務和其他輔助服務，包括裝卸、道路貨運、專用線的營運、維修和保養、鐵路路基及其他鐵路設施建設和若干其他業務。根據弗若斯特沙利文報告，以2018年的收益計算，我們在河北省所有地方貨運鐵路營運商中排名第一以及在中國所有地方貨運鐵路營運商中排名第四。我們經營一條鐵路，即滄港線，其位置優越，將朔黃線及邯黃線與滄州渤海新區有效連接，滄州渤海新區是一個國家級經濟技術開發區，圍繞位於河北省東岸／渤海灣的一個重要而繁忙的港口黃驊港。我們的鐵路線亦將京滬線與該地區連接起來。因此，我們的鐵路線是鐵路—港口綜合運輸網絡的重要組成部分，有效地將煤炭資源豐富的中國西部地區與渤海新區及黃驊港連接起來。我們相信，此地理位置為我們提供了重要的戰略優勢及發展機遇。

除了我們的核心鐵路貨運業務，我們還開發了全面的營運能力，涵蓋客戶的各種運輸和物流需求，特別是煤炭和礦石相關行業客戶。因此，我們能夠為客戶提供全面的服務，我們相信這使我們能夠利用現有的關係發展並進一步將收益多元化，並深化和加強與客戶的關係。我們提供有關輔助服務的能力也有助於推動我們的核心鐵路貨運業務的增長，原因為我們相信有能力提供一站式的貨物運輸解決方案，使我們對新客戶更具吸引力。

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，我們的收益分別約為人民幣354.3百萬元、人民幣386.9百萬元及人民幣376.9百萬元。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，我們的溢利分別約為人民幣80.4百萬元、人民幣81.5百萬元及人民幣69.5百萬元。我們2019年的溢利較2018年減少主要與以下各項有關：(i)裝卸業務的收益減少人民幣19.2百萬元，主要由於2018年底的監管變化，其影響了我們將煤炭直接運往黃驊港的能力，因此影響了我們的相關裝卸業務；及(ii)一般及行政開支增加人民幣8.6百萬元，主要由於[編纂]增加所致。於2019年8月15日，我們從邯黃線獲得了同意書，通過我們的邯黃聯絡線將我們的鐵路線路與邯黃線連接，以完全通過鐵路直接將貨物運輸到黃驊港。於2019年8月20日，邯黃聯絡線開始營運。我們相信這將有助於我們增加本集團未來的收益。

概 要

我們的鐵路

截至最後實際可行日期，我們營運一條地方鐵路滄港線，從滄州出發，終於渤海新區（包含黃驊港）以及兩條支線。我們的鐵路線於滄州的李天木站連接到朔黃線及於渤海西站連接到邯黃線。這三條鐵路線共同構成了一個綜合的鐵路—港口運輸網絡，有效地將貨物（主要是煤炭）從中國西部的煤炭豐饒地區運輸到渤海新區以作消耗，並從黃驊港綜合港碼頭進一步通過海上運輸至中國南部和東部煤炭需求量很大的地區。我們的鐵路線亦將京滬線與渤海新區連接。滄港線的建設始於1979年，鐵路的營運始於1982年。於最後實際可行日期，滄港線的總長度約為216.6公里，包括主要軌道約87.4公里、站線約56.1公里、拉伸合共約為44.2公里並把我們的若干主要客戶直接連接到我們的主線的15條專用線、兩條支線：(a)拉伸約12.6公里，將我們與海興貨場連接的海興支線；及(b)拉伸約5.3公里，連接沙胡同站與臨港園區站的一條支線（其中的3.2公里由專用線構成）；及將我們與朔黃線連接的鐵路線約7.1公里及將我們與邯黃線連接的鐵路線約7.1公里。於同一日期，滄港線有合共13個車站，其中主要軌道上有10個車站，而支線上有三個車站。

我們的業務

我們主要從事鐵路貨運及其他輔助業務，如下：

- **鐵路貨運**：鐵路貨運是我們的核心業務。我們通過滄港線提供鐵路貨運服務，在滄州和黃驊港之間運輸各種貨物（主要包括煤炭以及較少的是石油、礦石及其他貨物（包括PVC、瀝青及砂石料）），並收取有關服務的運輸費用。
- **輔助業務**：我們亦從事與我們的主要鐵路貨運業務相關的多項其他業務。有關業務包括：
 - **裝卸**：為了補充我們的鐵路貨運業務，我們及其他透過鐵路及道路為運輸的貨物提供裝卸服務。
 - **道路貨運**：於往績記錄期，我們亦透過提供道路貨運服務，在(i)滄港線車站與我們客戶的場所之間運輸貨物；(ii)經鐵路／海上運輸前後往／返黃驊港各個碼頭之間運輸貨物；及(iii)在客戶位於黃驊港的場所與綜合港碼頭之間運輸貨物，以補充我們的鐵路貨運業務。在頒佈行動計劃後，我們無法使用道路運輸將煤炭運輸至黃驊港，且在2020年的供暖季節前，基本上同樣的限制將適用於其他散裝貨物。有關限

概 要

制導致我們於2018年10月起停止通往黃驊港的煤炭道路運輸。截至2018年12月31日止年度，我們通過道路運輸至黃驊港的貨物數量約為1.0百萬噸。因此，來自客戶B（我們截至2017年12月31日止年度的第二大客戶以及截至2018年及2019年12月31日止年度的最大客戶，從中產生我們到黃驊港的大部分運輸收益）的收益由截至2018年12月31日止年度的人民幣87.6百萬元減少至截至2019年12月31日止年度的約人民幣58.5百萬元。

- **建設、保養及維修：**我們亦提供建設、保養及維修服務，主要包括：專用線（即一般由我們、我們的客戶及經營專用線連接的工廠或場所的物流公司所擁有的專用鐵路線）營運、維修和保養及鐵路路基及其他鐵路設施建設。
- **其他業務：**我們還提供某些額外輔助業務，主要包括汽車運達服務、貨運代理、防凍處理及防止煤炭散落服務。於往績記錄期，我們亦向部分客戶提供煤炭過濾服務。

下表載列於所示年度我們按業務類別劃分的收益明細：

	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	人民幣千元，百分比除外					
鐵路貨運	253,026	71.4%	259,423	67.1%	259,065	68.8%
輔助業務						
裝卸	73,350	20.7%	84,833	21.9%	65,654	17.4%
道路貨運	18,196	5.1%	33,841	8.7%	32,530	8.6%
建設、保養						
及維修 ⁽¹⁾	7,513	2.1%	6,528	1.7%	15,525	4.1%
其他 ⁽²⁾	2,258	0.6%	2,264	0.6%	4,130	1.1%
小計	<u>101,317</u>	<u>28.6%</u>	<u>127,466</u>	<u>32.9%</u>	<u>117,839</u>	<u>31.2%</u>
總計	<u>354,343</u>	<u>100.0%</u>	<u>386,889</u>	<u>100.0%</u>	<u>376,904</u>	<u>100.0%</u>

附註：

- (1) 主要包括來自（其中包括）專用線的營運、維修和保養及鐵路路基及其他鐵路設施建設的收益。
- (2) 主要包括來自（其中包括）汽車運達服務、貨運代理、防凍處理及防止煤炭散落服務以及煤炭過濾的收益。

下表載列所示年度按貨物類型劃分鐵路貨運所產生的收益的明細：

概 要

貨物類型	截至12月31日止年度		
	2017年	2018年	2019年
	人民幣千元		
煤炭	213,728	203,461	191,708
石油	19,038	24,600	23,825
礦石	12,184	19,566	20,601
其他 ⁽¹⁾	8,076	11,796	22,931
總計	<u>253,026</u>	<u>259,423</u>	<u>259,065</u>

附註：

(1) 主要包括PVC、瀝青、砂石料及其他。

下表載列所示年度按貨物類型劃分的運輸量及每件平均售價：

貨物類別	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	運輸量	每噸 平均售價	運輸量	每噸 平均售價	運輸量	每噸 平均售價
	千噸	人民幣元	千噸	人民幣元	千噸	人民幣元
煤炭	11,641	18.4	11,674	17.4	9,728	19.7
石油	823	23.1	1,142	21.5	1,057	22.5
礦石	1,561	7.8	2,160	9.1	2,369	8.7
其他 ⁽¹⁾	594	13.6	721	16.4	2,956	7.8
總計	<u>14,619</u>		<u>15,697</u>		<u>16,110</u>	

附註：

(1) 主要包括PVC、瀝青、砂石料及其他。

概 要

根據弗若斯特沙利文的資料，由於中國是一個煤炭豐富的國家，因此中國要大幅減少煤炭的使用非常困難。此外，儘管受到中國政府的鼓勵，可再生能源的發展仍存在一定的局限性，包括巨大的資本要求和在確定合適位置建設可再生能源工廠方面的限制。中國可再生能源的消耗量預計將由2018年的約374.7百萬噸逐漸增加至2023年的約631.1百萬噸，然而，遠遠不足以取代煤炭作為主要能源，原因為其只佔2018年總能源消耗量約11.6%以及預計於2023年只佔總能源消耗量約16.7%。近期數據表明截至2019年12月31日止年度，中國的煤炭生產及消耗較截至2018年12月31日止年度分別增加5.6%及1.0%。中國的煤炭生產及煤炭需求預計維持高水平，以及在接下來五年甚至呈現溫和增長。因此，我們認為與煤炭消耗和生產有關的政策對我們的業務運營以及我們的主要客戶（即煤炭生產商或消費者）的負面影響將有限，以及對我們的業務營運的有關負面影響將被指導煤炭和散貨運輸從道路運輸轉為鐵路運輸的政策所產生的正面影響所超過。

我們的競爭優勢及業務策略

我們相信以下的競爭優勢使我們的業務取得成功，並繼續使我們在競爭對手中脫穎而出：(i)信譽超著以及正在擴展的地方鐵路營運商，並擁有優越的鐵路位置及增長潛力；(ii)有利的政府政策幫助我們保持地理優勢；(iii)高度的排他性及隔絕競爭；(iv)與主要客戶建立的穩固合作關係；(v)全面的業務能力及涵蓋行業各方面營運；及(vi)經驗豐富及盡責的管理團隊。有關詳情，請見本文件「業務－我們的優勢」。

我們計劃透過以下業務策略實現目標：(i)建設額外的支線以擴大我們的業務規模；(ii)升級及提高我們現有鐵路的運輸能力；及(iii)發掘西行運輸業務的潛力及收入來源多元化。有關進一步詳情，請參閱「業務－我們的策略」。

客戶及供應商

我們的客戶

我們的客戶主要包括發電公司，尤其是需要大量煤炭用於其業務的化石燃料發電公司。於往績記錄期間，我們並未與客戶發生任何重大爭議。

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，我們自五大客戶產生的收益分別約為人民幣231.8百萬元、人民幣254.0百萬元及人民幣202.7百萬元，分別約佔我們相關年度總收益的65.4%、65.6%及53.8%。在相同年度，我們自最大客戶產生的收益分別約為人民幣75.2百萬元、人民幣87.6百萬元及人民幣58.5百萬元，分別約佔我們相關年度的總收益21.2%、22.6%及15.5%。

概 要

我們的供應商

我們的供應商主要包括貨運物流服務供應商以及柴油及天然氣供應商以及維修及保養服務供應商。於往績記錄期內，我們的所有採購均於中國作出。我們從供應商處採購的範圍主要包括：(i)用於我們的機車及卡車的柴油等燃料；(ii)用於鐵路營運、保養、維修及升級以及鐵路路基及其他鐵路設施建設的設備及原材料；(iii)為我們的設施（例如貨場及倉庫）提供鐵路運輸相關維修及保養服務。於往績記錄期內，我們並未於採購方面經歷任何重大困難，亦未遇到供應商的任何重大供應延遲。

我們根據多項因素選擇供應商，其中包括與我們建立關係的歷史、產品質量、供應能力、價格及交貨時間。為了避免依賴任何單一供應商，我們在實際進行採購之前進行了徹底的市場調查及走訪多個市場參與者。此外，我們一般就每項主要產品／服務供應維持至少三名供應商。

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，我們與五大供應商的交易分別約佔我們採購總額（包括購買貨運物流服務、燃料、材料、消耗品以及維修和保養服務）的67.4%、72.9%及68.5%。

我們的分包商

為了滿足我們對額外工人的需求，我們採用以下安排獲得勞動力：(i)直接僱用臨時工（有關我們過往在使用臨時工方面違規的詳細討論，請參閱「業務－法律合規和法律程序－違規事件」）；(ii)與派遣工人到我們的地盤但受我們培訓和監督的勞務派遣代理進行接觸；及(iii)外發我們若干輔助業務的某些工作。

於往績記錄期，分包商A由我們的控股股東劉先生的若干親屬擁有。假設分包商A的股權架構維持不變，分包商A將於[編纂]後為本公司的關連人士。我們於2019年9月終止了與分包商A的業務關係，原因為我們有足夠的其他分包商提供類似服務，及以避免產生與持續關連交易相關的額外外包及其他行政成本。除分包商A外，於往績記錄期，我們的五大分包商均為獨立第三方。

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，我們的總分包開支分別約為人民幣33.4百萬元、人民幣29.9百萬元及人民幣39.5百萬元。

控股股東

緊隨[編纂]及[編纂]完成後，京海BVI將有權控制在本公司股東大會上投票的股份約[編纂]%的投票權的行使（假設[編纂]未獲行使而並無計及根據購股權計劃授出的購股權獲行使時可能發行的任何股份）。京海BVI由劉先生全資擁有，因此，京海BVI及劉先生為本公司的控股股東，並將直到[編纂]及緊隨其後維持作為本公司的控股股東。有關詳情，請見本文件「與控股股東的關係」。

概 要

本集團綜合財務資料概要

下表載列我們於2017年、2018年及2019年12月31日及截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度的綜合財務資料概要。閣下應閱讀本概要，連同本文件附錄一本集團會計師報告載列的綜合財務資料(包括相關附註)，以及本文件「財務資料」一節所載的資料。

綜合損益及其他全面收益表選取項目

	截至12月31日止年度		
	2017年	2018年	2019年
	(人民幣千元)		
收益	354,343	386,889	376,904
除稅前溢利	107,589	109,298	94,251
本年度溢利	80,361	81,507	69,496

我們截至2019年12月31日止年度的溢利為人民幣69.5百萬元，較我們截至2018年12月31日止年度的溢利人民幣81.5百萬元減少約人民幣12.0百萬元或14.7%。減少主要乃因：(i)實施行動計劃後，指定到黃驊港的鐵路貨運量減少，使我們的裝卸業務收益減少約人民幣19.2百萬元；及(ii)一般及行政開支增加，主要是由於在截至2019年12月31日止年度產生[編纂]約[編纂]。

綜合財務狀況表選取項目

	於12月31日		
	2017年	2018年	2019年
	(人民幣千元)		
流動資產	295,390	314,192	193,382
流動負債	202,592	281,831	405,575
流動資產／(負債)淨值	92,798	32,361	(212,193)
非流動資產總額	892,826	1,025,291	1,002,510
非流動負債總額	272,162	257,783	270,332
淨資產	713,462	799,869	519,985

概 要

於2019年12月31日，我們的流動負債淨額為人民幣212.2百萬元，主要是由於(i)應收關連方款項由2018年12月31日人民幣132.3百萬元減少至2019年12月31日的零；(ii)就公司重組將有關現金(連同額外長期貸款所得款項)用於收購滄港公司的股權，總代價約為人民幣361.2百萬元及(iii)合共約人民幣120.0百萬元的兩筆銀行貸款於下一年內到期，因此屬於即期部分。請參閱「歷史及公司架構－公司重組」及「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們於往績記錄期有高水平的債務，並錄得淨流動負債」。因此，我們的流動負債淨額狀況主要乃因與公司重組相關的一次性事件而引致，該事件將不會再次發生。基於我們營運的財務表現的一致性，誠如以下各項所證明：我們截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度的溢利分別約為人民幣80.4百萬元、人民幣81.5百萬元及人民幣69.5百萬元，而於相應年度我們的經營活動現金流量分別約為人民幣112.1百萬元、人民幣150.0百萬元及人民幣110.3百萬元，我們相信我們將從經營活動中獲得溢利及現金流量，以使我們能夠改善流動負債淨額狀況及我們的流動資金。我們期望透過以我們的主要業務產生的溢利及[編纂]的[編纂]結算我們的流動負債來改善我們的流動負債淨額狀況。為確保流動資金充裕，我們(i)將繼續從經營活動中產生現金流量；(ii)已與我們的銀行作出安排，以延長若干銀行貸款的期限；(iii)將[編纂]的部分[編纂]用作一般營運資金，並為我們的建議擴展計劃提供部分資金。為進一步提高我們的流動資金，我們可能會不時向金融機構尋求債務融資，尤其是為與我們的鐵路線相關的資本開支融資。根據我們其中一間主要往來銀行的確認函，該銀行確認我們可在借取自該銀行的貸款期限屆滿時將貸款期延長至2022年7月，惟滄港公司須維持營運正常，並無重大不利變動以及滿足批准條件。於2020年3月31日，來自該主要往來銀行的未償還銀行貸款結餘為人民幣266.4百萬元。

我們的資產淨值由2017年12月31日的人民幣713.5百萬元增至2018年12月31日的人民幣799.9百萬元，主要由於我們截至2018年12月31日止年度從經營業務產生溢利人民幣81.5百萬元。我們的淨資產從2018年12月31日的人民幣799.9百萬元減少至2019年12月31日的人民幣520.0百萬元。有關減少主要乃由於如上文所述我們的公司重組對股本產生的影響，其為視作向滄港公司當時股東分派人民幣361.2百萬元入賬。

概 要

主要財務比率

	於12月31日／截至12月31日止年度		
	2017年	2018年	2019年
純利率 ⁽¹⁾ (%)	22.7	21.1	18.4
股本回報率(%)	11.3	10.2	13.4
總資產回報率(%)	6.8	6.1	5.8
利息覆蓋率(倍)	5.5	6.0	4.8
流動比率 ⁽²⁾ (倍)	1.5	1.1	0.5
速動比率 ⁽³⁾ (倍)	1.4	1.1	0.5
資本負債比率 ⁽⁴⁾ · ⁽⁵⁾ (%)	51.3	53.2	108.0
債務權益比率 ⁽⁵⁾ (%)	45.6	46.6	101.4

附註：

- (1) 於2019年12月31日，我們的純利率下降至18.4%，主要是由於(i)輔助業務的分部業績及分部利潤率減少以及(ii)截至2019年12月31日止年度的一般及行政開支較截至2018年12月31日止年度有所增加。
- (2) 於2018年12月31日，我們的流動比率降至1.1倍，主要是由於與同年流動資產增加6.4%相比，流動負債增加39.1%的幅度更高。於2019年12月31日，我們的流動比率進一步下降至0.5倍，這主要是由於同年的流動資產大幅減少38.5%，主要是由於結算了應收關連方款項，且流動負債增加43.9%，主要乃因銀行貸款增加。
- (3) 我們的速動比率降至0.5倍，與流動比率的波動基本相符，此乃由於我們沒有保持大量存貨。
- (4) 資本負債比率乃按相應年度結算日的債務總額（即銀行及其他貸款）除以權益總額再乘以100%計算。
- (5) 於2019年12月31日，我們的資產負債比率顯著增加至108.0%以及債務權益比率顯著增加至101.4%，主要是由於從截至2018年12月31日止年度至截至2019年12月31日止年度銀行及其他貸款增加31.8%以及權益總額減少35.0%的合併影響所致。

近期發展及並無重大變動

於往績記錄期後，我們的業務模式以及收益和成本結構保持不變。

COVID-19

由冠狀病毒COVID-19引致的呼吸道疾病最早於2019年底在中國湖北省武漢市爆發，並在中國境內乃至全球不斷擴散。新型冠狀病毒株被認為具有高度傳染性，並可能構成嚴重的公共衛生威脅。自疫情爆發以來，中國國內以及其他國家及地區實施包括旅遊限制在內的嚴格措施，以遏制COVID-19爆發。世衛正在密切監察和評估情況。於2020年1月30日，世衛宣佈COVID-19爆發為國際公共衛生緊急事件(PHEIC)。於2020年3月11日，世衛進一步宣佈COVID-19具有全球大流行疾病的特徵。於最後實際可行日期，該病毒已擴散至中國各地及全球超過150個國家和地區，而死亡人數和感染個案數目亦持續上升。

概 要

是次爆發已導致大量及日益增長的死亡個案，而此很可能會對中國人民的生活和經濟產生不利影響。儘管如此，我們的董事確認，於最後實際可行日期，我們的業務或供應鏈並無受到重大干擾。此外，我們已採取嚴格措施，以防止在我們的工作場所感染COVID-19。該等措施包括：

- (i) 向員工提供培訓，以提高彼等對個人衛生和健康保護的意識；
- (ii) 建立一個由所有部門負責人組成的由22名成員組成的團隊，並由我們的其中一名執行董事衣先生領導，負責監測工作場所的衛生狀況；
- (iii) 要求所有員工每天向負責團隊報告其健康狀況；
- (iv) 進入工作區之前，測量所有員工的體溫，以確保在我們的辦公室或車站工作的員工均無COVID-19症狀；
- (v) 為員工提供衛生口罩，並強制要求彼等在進入工作區之前戴好衛生口罩，並為員工的個人衛生提供包括手部清潔凝膠和酒精消毒劑在內的消毒產品；
- (vi) 定期清潔和消毒工作場所和其他公共區域，例如餐廳和宿舍；及
- (vii) 設置專門房間用於立即隔離出現呼吸道症狀的僱員，以便進一步轉移到適當的醫療機構。

我們估計實施衛生措施的成本約為每月人民幣75,000元，主要用於購買衛生口罩、洗手液及酒精消毒劑。我們的董事確認，有關成本不會對本集團截至2020年12月31日止年度的財務狀況造成重大影響。我們的董事認為隨著疫情逐漸緩解，有關成本將逐漸減少。

董事認為，本集團採取的衛生措施可以有效地預防和控制COVID-19感染，並保障員工的職業健康和 safety。就我們所知，截至最後實際可行日期，我們並無員工感染COVID-19。

概 要

根據現況，我們的董事於考慮下列因素後評估COVID-19爆發對業務的影響：

- (i) 於2020年2月初，發改委及中華人民共和國國家能源局召開了一次會議，以確保COVID-19爆發期間能源的穩定供應。此外，為促進煤炭生產的恢復，國家能源局煤炭司發布了《關於進一步加快煤礦復工復產保障煤炭穩定供應的函》，規定不強制要求煤礦企業因COVID-19爆發而延遲運營，以避免煤炭供不應求，這可能導致能源供不應求。根據上述會議和通知，要求(其中包括)(a)煤炭生產企業應確保於疫情期間在煤炭生產方面採取嚴格的防疫措施；及(b)政府當局應進行協調，以促進煤炭的正常運輸和供應，特別是在我們開展業務及疫情爆發地區(包括中國東北地區及京津冀地區)。於2020年2月23日，國家能源局煤炭司司長宣布，由於政府採取了該等措施，疫情爆發對煤炭生產的影響已經消除，煤炭生產水平恢復到與上一年相若的水平。此由以下事項證明：根據弗若斯特沙利文報告，截至2020年3月31日止一個月，中國煤炭生產的官方數目較截至2019年3月31日止一個月上升9.6%，令2020年第一季度煤炭消耗總量維持在相對穩定水平，按年僅輕微減少0.5%。因此，預計COVID-19爆發不會對煤炭生產產生重大影響。由於煤炭在中國鐵路運輸貨物中所佔比例最大，因此對鐵路運輸業務(尤其是煤炭運輸)的相應影響預計也將有限；
- (ii) 根據弗若斯特沙利文報告，由於煤炭是在中國產生能源(包括發電及供熱)的主要原料以及被廣泛用於基建項目不可缺少的水泥和鋼鐵的生產，因此，煤炭需求預期不會受到COVID-19爆發的重大影響。根據弗若斯特沙利文報告，儘管在疫情期間大量企業及工廠暫時停業，導致2020年第一季度發電按年下降6.8%，但隨著企業及工廠在2020年3月前逐步恢復全面運作後，該降幅已在2020年3月放緩至4.6%。此外，儘管大流行疾病爆發，於2020年第一季度供熱用煤炭消耗量較2019年同期增長3.6%。此外，於疫情結束後，能源消耗及基建項目預計將顯著增加。因此，整體而言，預計於2020年全年，COVID-19的爆發不會對煤炭需求產生重大影響。於COVID-19爆發後及直到最後實際可行日期，我們一直與我們的客戶正常開展業務，尤其是截至2019年12月31日止年度我們的五大客戶。我們亦注意到我們的客戶可能需要更長的結算期。儘管如此，我們的主要客戶並未通知我們彼等對我們的物流服務的需求或對煤炭的需求已經受COVID-19爆發的嚴重影響。於2020年3月31日，我們的客戶結算期較長對我們的現金流及流動資金狀況並無產生重大不利影響；

概 要

- (iii) 根據弗若斯特沙利文報告，鑑於鐵路貨運所進行的地區通常人口並不密集，因此COVID-19爆發預計不會造成人力短缺問題或對鐵路貨運業產生重大影響，事實說明，即使在2002年11月至2003年9月SARS爆發後，2003年鐵路貨運量仍同比增長9.4%；及
- (iv) 根據弗若斯特沙利文報告，由於COVID-19疫情爆發，在中國道路貨運受到嚴格限制，預計道路貨運的需求將部分轉向鐵路貨運。董事認為，這可能在短期內對我們的道路貨運業務產生不利影響。然而，我們的核心業務鐵路貨運業務預計將在短期內受到正面影響。

基於以上所述，即使COVID-19的爆發可能影響來自客戶的尚未支付貿易應收款項的結付，董事認為不會對我們的整體財務表現產生重大影響。

展望未來，董事認為，倘若疫情惡化，我們極不可能被要求暫停我們的營運，因為我們的鐵路對於確保與能源生產密切相關的貨物（例如煤炭）的平穩有效供應至關重要。假設在極不可能的情況下我們的業務運作被暫停，即使沒有[編纂][編纂]，我們仍會在不少於六個月內保持財政穩健；以及在有[編纂][編纂]的情況下，我們仍會在不少於12個月內維持財政穩健，假設於該期間內，(i)我們將不會產生任何收益；(ii)我們將不會產生與產生收益有關的經營開支（包括貨物物流成本、外包服務收費及其他勞動力成本及已用燃料成本）；(iii)我們將保留員工，並繼續產生相同水平的員工成本；(iv)行政開支及其他開支將不會出現重大變動；及(v)我們的未來計劃將不會在暫停期內實施。

目前，我們的業務戰略之一是建設更多的支線以擴大業務規模，包括在2021年前將我們的地理區域及業務擴展至魯北工業園和渤海新區綜合產業園。誠如上文所討論，由於COVID-19爆發預計不會對我們的鐵路貨運服務需求產生重大影響，我們認為我們的擴展計劃仍然可行，以及由於COVID-19的爆發，我們不太可能將根據本文件「未來計劃及[編纂]—[編纂]」所披露更改[編纂][編纂]淨額的用途。然而，不能保證COVID-19的直接及間接影響不會對未來中國經濟及鐵路貨運業產生更大的影響。倘若大流行疾病發展，經濟放緩及／或營商氣氛負面仍可能會對鐵路貨運行業或我們的主要客戶營運的行業（尤其是煤炭生產行業）產生不利影響。這可能對我們的業務運營及財務狀況造成重大不利影響。有關詳情，請參閱「風險因素—我們的業務運營可能受到COVID-19爆發所影響。」。

概 要

董事確認，除上文所披露及[編纂]的影響外，於往績記錄期後及於本文件日期，概無任何事件可能對我們包含於會計師報告的綜合財務報表所載資料產生重大影響，我們的財務或貿易狀況或前景並無重大不利變化。

於往績記錄期後的財務表現

根據本集團的未經審核管理賬目，我們截至2020年3月31日止三個月的收益較2019年同期錄得增加，主要因為鐵路運輸因下列因素帶動而令收益增加：(i)新客戶及現有客戶對鐵路運輸需求增加；及(ii)我們恢復通過邯黃聯絡線將煤炭運往黃驊港的能力。是項增加部份遭道路運輸及相關裝卸服務的相應收益減少所抵銷。我們同期的經營開支相對維持穩定。因此，與2019年同期相比，我們於截至2020年3月31日止三個月的溢利增加及純利率得以改善。

成立尚誠

於2020年4月13日，滄港公司與一名獨立第三方（主要從事市政工程的建設）（「尚誠多數股東」）訂立合作協議（「尚誠合作協議」），據此，根據中國法律成立的有限責任公司滄州市尚誠商貿有限公司（「尚誠」）於2020年4月24日成立，註冊資本為人民幣30.0百萬元。根據尚誠合作協議及尚誠的組織章程細則，尚誠多數股東及滄港公司分別擁有尚誠註冊資本的60%及40%。於尚誠成立後，各方須以現金方式向尚誠投入各比例註冊資本的50%，而剩餘部分於2023年4月30日或之前投入。

尚誠將主要從事建築材料（尤其是砂石料）的貿易。具體而言，其在成立後初期，擬作為尚誠多數股東的供應商，並為尚誠多數股東採購砂石料，尚誠多數股東因在滄州從事大量主要市政建設項目而對砂石料有需求。預計尚誠將於2020年5月開始業務。根據尚誠合作協議，滄港公司應向尚誠提供其供應的建設材料的鐵路運輸服務，其運價將根據市場價格釐定。我們相信，尚誠合作協議將有助於我們確保尚誠對本公司的鐵路運輸服務的額外需求。因此，我們董事認為，尚誠合作協議項下擬進行的交易符合本公司及其股東的整體利益。

概 要

[編纂]

我們的[編纂]主要包括就申報會計師、法律顧問及其他專業顧問就[編纂]及[編纂]所提供的服務而向彼等支付的[編纂]及專業費用。就[編纂]而言，估計[編纂]總額（[編纂]）約為[編纂]（相當於[編纂]），佔[編纂][編纂]總額約[[編纂]%]（假設[編纂]為每股股份[編纂]，且不行使[編纂]）。於上述估計[編纂]總額約[編纂]中，[編纂]（相當於[編纂]）直接歸屬於[編纂]及預計於[編纂]後撥充資本。預計剩餘金額約[編纂]（相當於[編纂]）將於本公司的綜合損益及其他全面收益表扣除，其中約[編纂]（相當於[編纂]）已於截至2018年12月31日止年度扣除，約[編纂]（相當於[編纂]）已於截至2019年12月31日止年度扣除，並預期於截至2020年12月31日止年度將產生額外約[編纂]（相當於[編纂]）。上述[編纂]為最後實際可行估計，且僅作參考，以及實際金額可能與該估計不同。

[編纂]統計數據

	基於[編纂] 每股[編纂]	基於[編纂] 每股[編纂]
股份市值 ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
未經審核備考經調整每股 有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) 此表中的所有統計數據均基於[編纂]未獲行使的假設。市值的百分比基於[編纂]及[編纂]完成後預計將發行及流通的[編纂]股股份計算。
- (2) 未經審核備考經調整每股有形資產淨值基於附錄二中所所述的調整後以及基於[編纂]及[編纂]完成後將發行及流通的[編纂]股股份計算。

[編纂]

我們估計[編纂][編纂]淨額（經扣除估計[編纂]及我們就[編纂]應付的開支）將為下文所載的金額：

概 要

- 約[編纂]港元(倘若[編纂]並無獲行使)或約[編纂]港元(倘若[編纂]獲悉數行使)，假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元(即建議[編纂]範圍的下限)；
- 約[編纂]港元(倘若[編纂]並無獲行使)或約[編纂]港元(倘若[編纂]獲悉數行使)，假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元(即建議[編纂]範圍的中位數)；或
- 約[編纂]港元(倘若[編纂]並無獲行使)或約[編纂]港元(倘若[編纂]獲悉數行使)，假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元(即建議[編纂]範圍的上限)。

假設[編纂]未獲行使且假設[編纂]定於每股[編纂]港元(即[編纂]的指示性範圍每股[編纂]港元至[編纂]港元的中位數)，我們擬按下文所載金額將[編纂][編纂]用於下列用途：

- [編纂]的約[編纂]%或[編纂]港元(相當於約人民幣[編纂]元)將用於建設兩條新的鐵路支線，其中一條將我們的鐵路與位於渤海新區的綜合產業園區連接(渤海新區綜合產業園區支線)，另一條則將我們的鐵路與山東魯北工業園連接。有關線路的建設將由我們與第三方成立的合營企業進行。我們擁有該等合營企業的少數股權，並負責管理及營運有關支線。見「業務－我們的策略－建設額外的支線以擴大我們的業務規模」；
- [編纂]的約[編纂]%或[編纂]港元(相當於約人民幣[編纂]元)將用於撥付我們鐵路的技術升級、購買新機車及購買額外的設備。該升級項目預期於2020年第三季度開始及於2021年第一季度完成；
- [編纂]的約[編纂]%或[編纂]港元(相當於約人民幣[編纂]元)將用於在2020年8月償還結欠滄州銀行車站分行的銀行貸款，尚未償還金額為人民幣86.1百萬元，年利率為5.9375%；
- [編纂]的約[編纂]%或[編纂]港元(相當於約人民幣[編纂]元)將用於結算我們購買邯黃線聯絡線所佔用土地及滄港鐵路其中一個車站所佔用土地的土地使用權的應付款項。所購買的有關土地使用權的估計購買總價為人民幣24.5百萬元，於最後實際可行日期，所有款項仍未支付；及

概 要

- [編纂]的約[編纂]%或[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元）將用作營運資金及一般公司用途。

有關詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。

股息

我們是一間於開曼群島註冊成立的控股公司。期末股息的任何宣派均受適用法律及法規（包括公司法以及我們的細則）的約束，亦需要獲得我們股東的批准。我們及我們的附屬公司的分派亦可能受銀行信貸融資或貸款協議或我們或彼等日後可能訂立的其他協議的任何限制性契諾所規限。此外，中國法律及法規要求中國企業的股息僅以按照中國會計準則釐定的累計溢利（如有）支付，該等會計準則在許多方面與其他司法權區的公認會計原則（包括國際財務報告準則）有所不同。中國法律及法規亦要求中國企業每年根據中國會計準則預留至少10%的稅後溢利（如有）以便為若干法定儲備提供資金，該等法定儲備可能不會作為現金股息分派。

截至2017年12月31日止年度，滄港公司曾於2017年5月26日向其當時的股東分派人民幣75.0百萬元。除上述者外，我們於往績記錄期並無向當時的股東作出派付或宣派。我們將根據我們的財務狀況及當前的經濟環境繼續重新評估未來股息的派付及金額。然而，無法保證在任何年度內將宣派或分派任何金額的股息。

違規事件

於往績記錄期涉及我們的過往違規事件包括：(i)我們使用三幅劃撥予騁宇公司的土地，但未獲得相關土地當局的批准；(ii)我們未有於開始建設前獲得邯黃線渤海西站的聯絡線所佔用土地的土地使用權許可證；(iii)我們的鐵路線的主要軌道、邯黃線渤海西站的聯絡線以及沿該等鐵路線的建築物及京海國際的煤炭及礦石物流建築項目尚未獲得相關的建設用地規劃許可證及建設工程規劃許可證；(iv)我們未向相關住房公積金當局註冊亦未為僱員足額支付住房公積金供款；(v)我們未為所有僱員足額支付社會保險費；(vi)我們未獲得建設項目環境影響報告表的批准或完成連接至邯黃線渤海西站的聯絡線的建築施工的環保檢查和驗收程序；及(vii)從2018年5月至2019年2月，派遣工人數目佔僱員總數的比率高於10%。

概 要

於最後實際可行日期，我們已糾正該等違規事件，已獲得政府主管部門的確認或訪問政府主管部門的負責人員，確認我們並未及不會因該等違規事件而受到處罰。我們亦實施一系列內部控制強化措施，以防止該等違規事件再次發生。有關更多詳情，請參閱「業務－法律合規和法律程序－違規事件」。

風險因素

我們認為我們的營運涉及若干風險及不確定因素，其中許多都超出了我們的控制範圍。我們面臨的主要風險包括(其中包括)以下方面：(i)於往績記錄期內，我們透過滄港線自鐵路貨運獲得我們的絕大部分收益。倘若滄港線遇到任何技術或運營問題，或於一段時期內或無限期地無法承接運輸業務，則我們的收益或會大幅下降；(ii)我們將貨物直接運送至黃驊港的能力是我們鐵路貨運業務的一個重要方面。監管制度的改變已影響對我們直接連接至黃驊港的能力；(iii)我們面臨若干競爭問題，可能對我們的業務增長及經營業績產生重大不利影響；(iv)於往績記錄期內，我們一直依賴鐵路東行運輸煤炭。倘若煤炭運輸需求下降，我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響；(v)我們不能保證中國不會引進有關鐵路貨運或環境保護的新法規及政策或者現有法律及法規不會被以可對我們業務造成不利影響的方式進行詮釋。有關詳情，請參閱本文件「風險因素」。

物業估值

根據我們委聘的獨立估值師艾華迪評估諮詢有限公司編製的物業估值報告(載於本文件附錄三)，本集團物業權益(不包括於2020年3月31日賬面值為人民幣33.0百萬元之地塊，該地塊由羊二莊煤炭物流交易中心專用線佔用，而我們尚未取得土地使用權許可證)之估值為人民幣1,481.6百萬元，其包括商業價值人民幣1,042.5百萬元及參考價值人民幣439.1百萬元。有關我們的物業的詳情，請參閱本文件「業務－物業」及附錄三。