

業 務

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2019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（特別是陝西省、山西省及內蒙古，大量煤礦所在地）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。此外，中國政府已制定「西煤東運」國家戰略，強調從西向東運煤的重要性。根據此項政策，中國政府已加快鐵路貨運的發展以支持從中國西部（尤其是陝西、山西及內蒙古）運輸煤炭至中國南部及東部。於最後實際可行日期，我們鐵路線主軌道全長約87.4公里。同日，滄港線有合共13個車站，其中主軌道上有10個車站，而支線上有三個車站。

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，我們認為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。

我們相信，近期監管變化及有利的政府政策有助於我們保持地理優勢，並為我們提供了超過其他潛在運輸方式的競爭優勢。根據弗若斯特沙利文報告，於2019年，在中國由道路運輸及由鐵路或海上運輸進行的煤炭運輸量佔整體煤炭運輸量的比例分別為29.8%及70.2%。自2018年以來，為保護環境，中國政府一直在調整中國的整體貨運結構，以推廣鐵路貨運及減少道路貨運。根據國務院於2018年9月發佈的《國務院辦公廳關於印發推進運輸結構調整三年行動計劃2018-2020年的通知》，為保護環境，到2020年，道路散裝貨物運輸將大幅被鐵路貨運及海運所取代。此外，還有眾多其他因素使我們免受競爭的影響，並給予我們很大程度的獨家性。

業 務

於往績記錄期內，我們與主要客戶建立了穩固的業務關係，包括客戶B（中國最大的煤炭生產商）及若干其他主要企業（合共貢獻了我們大部分的收益）。有關於往績記錄期五大客戶的進一步詳情，請參閱「一客戶—我們的客戶」。尤其是，我們已協助若干客戶建設該等客戶擁有的專用線的路基，並由我們的主要鐵路線直接延伸至該等客戶的工廠或場所，令鐵路運輸變得更容易。

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2019年及2020年5月31日止五個月，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、人民幣376.9百萬元、人民幣150.2百萬元及人民幣151.8百萬元。

下表載列我們各業務營運分部的收益貢獻及於往績記錄期佔總收益的百分比：

	2017年		截至12月31日止年度				截至5月31日止五個月			
	2018年		2019年		2019年		2020年			
	以人民幣千元列示，惟百分比除外									
鐵路貨運 ⁽¹⁾	253,026	71.4%	259,423	67.1%	259,065	68.8%	100,454	66.9%	107,208	70.6%
輔助業務										
裝卸	73,350	20.7%	84,833	21.9%	65,654	17.4%	28,877	19.2%	24,560	16.2%
道路貨運	18,196	5.1%	33,841	8.7%	32,530	8.6%	17,047	11.4%	15,612	10.3%
建設、保養及維修 ⁽²⁾	7,513	2.1%	6,528	1.7%	15,525	4.1%	2,923	1.9%	2,054	1.4%
其他 ⁽³⁾	2,258	0.6%	2,264	0.6%	4,130	1.1%	857	0.6%	2,397	1.5%
小計	101,317	28.6%	127,466	32.9%	117,839	31.2%	49,704	33.1%	44,623	29.4%
總計	354,343	100.0%	386,889	100.0%	376,904	100.0%	150,158	100.0%	151,831	100.0%

附註：

- (1) 包括鐵路運輸、將列車駛出及駛入車站、鐵路連接使用費及佔用費的收益。
- (2) 主要包括來自專用線營運、維修和保養及鐵路設施建設的收益。
- (3) 主要包括來自(其中包括)汽車運達服務、貨運代理、防凍處理、防止煤炭散落服務及煤炭過濾的收益。

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2019年及2020年5月31日止五個月，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、人民幣69.5百萬元、人民幣25.1百萬元及人民幣30.0百萬元。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

業 務

15日，我們獲得了邯黃線的同意書，以通過我們的鐵路聯絡線將我們的線路與邯黃鐵路連接，以完全通過鐵路將貨物直接運輸到黃驊港，而在獲得有關同意書前我們無法提供該服務。於2019年8月20日，上述鐵路聯絡線開始營運。我們就使用我們的邯黃聯絡線經邯黃線到達黃驊港而向大部分客戶收取的費用約為每噸每公里人民幣0.25元（惟邯黃鐵路有限責任公司除外，由於該公司可能使用自有機車進行運輸，因此我們與其設有特別價格安排），與使用滄港線其他部分所收取的費用相若，此乃由於我們收取類似單位價格（即就經邯黃聯絡線及滄港線其他部分運輸貨物的每噸每公里價格），因此，我們預計各鐵路線將的盈利能力相若。儘管如此，我們認為該聯絡線將通過提升對我們鐵路貨運服務的整體需求而有助我們日後提高收益及溢利。截至2020年5月31日止五個月，我們的溢利提高至人民幣30.0百萬元，而2019年同期為人民幣25.1百萬元。

我們的優勢

我們相信以下的競爭優勢使我們在競爭對手中脫穎而出，以及為我們的業務成功作出貢獻：

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

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。我們經營一條鐵路滄港線，其始於滄州，終於渤海新區（包含黃驊港），並與朔黃線及邯黃線相連。我們的鐵路線亦將京滬線與渤海新區連接。

煤炭運輸佔我們的鐵路貨運貨物總額的大部分。於往績記錄期，煤炭運輸分別佔截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月鐵路貨運收益的84.5%、78.5%、74.0%及74.0%。滄港線的位置將我們置於中國西部產煤量豐富的地區（特別是陝西省、山西省及內蒙古，大量煤礦所在地）以及煤炭缺乏的華東及華南地區之間。根據弗若斯特沙利文報告，陝西、山西及內蒙古合計佔2019年中國煤炭總產量的約70.5%。根據該報告，隨著中國經濟的持續增長，中國東部及南部市場對煤炭的需求（其構成煤炭的主要市場）預期繼續由2019年的1,427.1百萬噸增加至2024年的1,494.1百萬噸。中國政府已制定「西煤東運」國家戰略，強調從西向東運煤的重要性。根據此項政策，中國政府已加快鐵路貨運的發展以支持從中國西部（尤其是陝西、山西及內蒙古）運輸煤炭至中國南部及東部。滄港線的位置使得我們成為連接中國煤炭生產區及消耗區的綜合鐵路—港口運輸網絡（連同朔黃線及邯黃線）的組成部分及讓我們受益於此政策，並為我們提供了與煤炭運輸有關的穩定業務渠道。

業 務

我們連接的鐵路線及港口在策略重要性及貨物運輸量方面意義重大。尤其是，根據弗若斯特沙利文報告，朔黃線是國家戰略「西煤東運」中的兩條主要鐵路線之一（按年貨運量計），邯黃線為另外一條主要鐵路線。根據弗若斯特沙利文報告，黃驊港是中國2018年及2019年煤炭出貨量分別最大及第二大的港口。此外，根據相同報告，就2018年及2019年礦石平均每日吞吐量而言，黃驊港在全中國所有港口中分別排名第八及第十一。再者，根據河北省人民政府於2019年4月1日批准的《黃驊港總體規劃(2016-2035)》，黃驊港將為「一帶一路倡議」及雄安新區開發的重要港口。預計黃驊港的貨物吞吐量由2018年的287.7百萬噸增加至2025年的460.0百萬噸，複合年增長率為6.9%。因此，根據弗若斯特沙利文報告，預計未來黃驊港對中國的煤炭運輸及分銷而言將變得更加重要。

我們相信我們許多現有客戶所在地區（即渤海新區）本身為我們提供未來發展的重要機遇。根據發改委於2011年11月27日頒佈的《河北沿海地區發展規劃》，渤海新區被認定為國家級經濟技術開發區、國家新型工業化產業示範基地及中國物流實驗基地。在雄安新區發展及「一帶一路倡議」實施的支持下，我們認為渤海新區在國家經濟中將發揮越來越重要的作用，為周邊地區的整體發展帶來協同效應以及隨著該區不斷發展為我們提供途徑接觸不斷增加的潛在客戶。此外，渤海新區的當地政府正計劃幫助當地化工行業將收益提高到人民幣1,100億元，近乎將該區於2017年的相關數字翻倍。此預計渤海新區的化工行業快速發展將大幅增加對能源資源（尤其是煤炭及石油）的需求，因此，對鐵路貨運的需求將相應得到刺激，因而有助於我們發展業務。

我們也為山東北部（魯北）地區的一些客戶提供服務。魯北地區是黃河沖積平原的一部分，地形平坦，適合發展鐵路貨運。此處亦是京津冀地區和山東省的核心交匯處，大量重煤用戶、化工廠家及石化公司匯聚於此。在2018年和2019年，我們通過鐵路運輸至楊莊站為有關客戶提供服務，從該站貨物可以進一步通過卡車運送到客戶處。我們目前計劃建設一條支線，以通過鐵路直接與此地區的客戶連接。請參閱「我們的策略—建設額外的支線以擴大我們的業務規模」。

我們相信我們優越的地理位置為我們提供了穩定的業務渠道和增長機會。

業 務

有利的政府政策幫助我們保持地理優勢

中國鐵路建設受到嚴格監管，必須按照有關法律及政府政策進行。根據鐵路建設的相關政府計劃，尤其是於2017年頒佈的鐵路十三五規劃、交通運輸部等九部門落實國務院辦公廳推進運輸結構調整三年行動計劃（2018-2020年）的通知，以及《黃驊市城市綜合交通體系規劃（2017-2030）》，並無任何建設計劃顯示未來五年會於滄州—黃驊港地區建設可能與我們的鐵路構成潛在競爭的任何新貨運鐵路。鑑於上文所述以及目前滄州—黃驊港地區並無興建新的鐵路線，我們相信我們的業務在不久的將來免受來自其他鐵路貨運營運商的新增市場競爭的影響。

根據弗若斯特沙利文報告，根據（其中包括）行動計劃，中國正在進行改革和優化一次能源的消費結構的活動。因此，清潔能源有望增長，並在中國一次能源消耗中佔較大比重。此外，根據中國共產黨中央委員會及國務院於2018年6月16日發佈的中共中央國務院關於全面加強生態環境保護、堅決打好污染防治攻堅戰的意見，河北及山東（即我們所有現有及擬進行業務所在區域）以及北京、天津、河南及珠江三角洲的煤炭消耗總量與2015年相比全部減少10%。實際上，經考慮中國資源稟賦及能源安全問題，中國一次能源消耗結構的結構改革主要是為了增加所有清潔能源中可再生能源的消耗。儘管如此，儘管受到中國政府的鼓勵，可再生能源（例如太陽能、水力發電及風力發電）的發展仍存在局限性，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。考慮到(i)煤炭是中國最便宜的能源，因為中國是一個煤炭豐富的國家；(ii)發展可再生能源的局限性；及(iii)可再生能源或其他清潔能源無法滿足的不可避免能源需求增長，上述能源改革預計不會導致全國範圍內煤炭生產和消耗絕對數的減少。中國可再生能源的消耗量預計將由2019年的約390.5百萬噸油當量增長至2024年的約610.5百萬噸油當量。然而，遠遠不足以取代煤炭作為一次能源來源，原因為其只佔2019年總能源消耗量約11.7%以及預計於2024年佔總能源消耗量約15.9%。相反，雖然煤炭佔能源消耗比例預期由2019年的57.8%下降至2024年的52.1%，但能源的煤炭消費絕對數量預計將從2019年的約1,930.6百萬噸油當量增加至2024年的約1,995.9百萬噸油當量。預計中國的煤炭生產和需求將保持較高水平，並在未來五年甚至會呈現溫和的增長率。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營運以及我們的主要客戶（即煤炭生產者或消費者）的負面影響將有限。

業 務

本集團將繼續評估有關中國能源及煤炭行業結構改革的最新政府政策的影響。儘管我們預期煤炭將仍然是中國能源的主要來源，但從長遠來看，倘若相關的政府政策可能對我們的業務產生潛在重大影響，我們計劃採取以下策略：(i)通過建立支線和專用線，接入於生產過程使用煤炭作為其中一種原料的化工廠，由於不使用煤炭發電，因此不受能源和煤炭行業改革所限制；及(ii)通過(其中包括)根據本節「發掘西行運輸業務的潛力及收入來源多元化」各段提到的我們的業務計劃，增加西行鐵路貨運，以及增加所運輸礦石、化學品、鋼錠、鋁錠和集裝箱的數量，以減少我們業務中煤炭運輸的比例，將我們運輸的貨物組合多樣化。

近期監管變化及有利於鐵路貨運的政策為我們提供了過超其他潛在運輸方式的競爭優勢。自2018年以來，為了保護環境，中國政府一直在調整運輸結構以增加鐵路運輸及減少道路貨運。根據國務院於2018年9月頒佈的《國務院辦公廳關於印發推進運輸結構調整三年行動計劃2018-2020年的通知》，為保護環境，到2020年，鐵路貨運及海運運輸的散裝貨物量應大幅增加。特別是，2020年京津冀及附近地區鐵路貨運的貨物量應較2017年相應數額增加40%。

此外，根據國務院於2018年7月頒佈的「行動計劃」，到2018年年底，將煤炭運輸到主要港口(包括黃驊港)的僅有獲准方法為海運或鐵路運輸。到2020年年底，相同限制原則上亦將適用於運送其他散裝貨物(例如礦石及焦炭)往返黃驊港及其他主要港口。此外，行動計劃鼓勵煤炭重度使用者建立自己的專用鐵路線，如此可直接使用鐵路貨運至其場所，以及到2020年，於煤炭高消耗地區，散裝貨物鐵路貨運量應超過總散裝貨物運輸量的50%。

鑑於有關政策，預計鐵路貨運業會有增長，可為我們提供發展業務的潛力。根據弗若斯特沙利文報告，預期鐵路貨運業的總收益將由2019年的人民幣5,330億元增加至2024年的人民幣6,632億元，複合年增長率為4.5%。雖然於2018年我們的煤炭運輸量在實施行動計劃後因為當時無法經鐵路將煤炭直接運至黃驊港而有所減少，但我們相信該等政策讓我們處於有利位置，可提供先前由道路貨運承擔的重要部分運輸業務，特別是在邯黃聯絡線於2019年8月開始營運後，令我們得以直接透過鐵路將煤炭運至黃驊港。

業 務

高度的獨家性及免受競爭的影響

除了有利的政府政策外，還有眾多其他因素使我們免受競爭的影響，並賦予我們很大程度的獨家性。該等因素包括：

- 我們參與建設專用線路基。若干專用線由我們的主要鐵路線直接連接入主要本地客戶的工廠或場所。於2020年5月31日，我們經營15條專用線。該等專用線加強我們與主要客戶的關係，以及令潛在競爭對手更難與我們競爭，原因為一旦有關的專用線建成，其他服務供應商（例如道路貨運服務供應商）向該等客戶運輸貨物的成本將明顯較高，而運輸效率則較低。
- 雖然目前在滄州—黃驊港地區有其他鐵路，包括朔黃線及邯黃線，但由於各鐵路的功能早已區分，來自該等其他鐵路的直接競爭有限。邯黃線在河北省提供東北行及西南行鐵路運輸服務，其為位於不同省份的不同客戶提供服務，而我們的滄港線則提供東行及西行鐵路貨運服務。朔黃線主要為同一集團（作為其擁有人）內其關連公司提供服務，而滄港線向所有第三方客戶開放。滄州—黃驊港地區內並無其他鐵路可滿足如滄港線一樣的功能，可讓我們在煤炭鐵路運輸方面佔據高度獨家性。有關市場分類以及其對潛在競爭的影響的詳情，請參閱「一競爭」。我們董事認為，我們亦享有通過鐵路將非煤炭貨物往／返黃驊港運輸的功能獨家性。過往，朔黃線一般從事將煤炭從陝西省東行運輸到（其中包括）黃驊港；
- 我們的鐵路為唯一延伸至黃驊港河口港區（黃驊港東南部的開發區）的鐵路。在2019年之前，此地區的碼頭的功能有限。然而，於最後實際可行日期，根據河北省交通運輸廳發出日期為2019年7月4日的批准函件，河北省交通運輸廳批准使用海岸線以在河口港區再建四個碼頭，每個碼頭均可容納最多達5,000噸位的更大船舶。董事估計該等碼頭於2022年初投入運營。於該等額外碼頭投入營運後，由我們的鐵路運輸到該等碼頭的煤炭可從河口港區通過海運進一步直接運送到於山東擁有碼頭的客戶。將由滄州港務集團有限公司（為一家國有企業，主要從事管理、營運及發展黃驊港）擁有的聯絡線將會直接延伸至此等規劃碼頭以減低對道路運輸的需要，並讓我們能更有效利用滄港鐵路作為連接河口港區的東行及西行鐵路貨運業務的獨家貨運鐵路線的地位。預期此聯絡線的建設將在2020年12月開始，並在2021年底完成；及

業 務

- 在山東北部(魯北)地區，由於我們的車站靠近幾個主要客戶的場所／工廠，我們能夠以相對具競爭力的價格從朔黃線運送煤炭予該等客戶。煤炭乃通過道路貨運從我們位於河北的楊莊站運至該等客戶。我們相信，我們向該等客戶運送煤炭的競爭優勢將由我們計劃建設一條新支線將我們的鐵路線與該等客戶所在的魯北工業園內的一座新車站直接連接所加強。請參閱「我們的策略－建設額外的支線以擴大我們的業務規模」。

與主要客戶建立的穩固關係

我們與主要客戶建立了穩固的業務關係。有關客戶包括中國最大的煤炭生產商，以及其他幾個主要企業(該等企業為我們貢獻龐大穩定的一部分收益)。尤其是，對我們若干客戶，我們已經建設了該等客戶擁有的專用線，從我們的主要鐵路線直接延伸至該等客戶的工廠或場所，令鐵路貨運更容易。於2020年5月31日，於15條專用線當中，一條由我們擁有，兩條分別由從事化學品製造及發電業務的客戶擁有。其他12條專用線主要由第三方物流倉儲及／或裝卸服務供應商擁有，將滄港線主軌道與彼等的貨場連接，以運輸我們客戶的貨物。獲專用線的各自擁有人確認，我們獲准透過彼等的專用線運輸貨物。我們亦已為我們擁有的一條專用線獲得正規的土地產權。透過專用線與主要客戶訂立的該安排讓我們增加有關客戶的運輸量以及加強了我們可與該等客戶關係的獨家性。由於建設該等線路是為了連接滄港線，因此，並無其他鐵路可與專用線連接，讓我們在使用該等專用線方面具有地理獨家性。我們亦向專用線的擁有人提供有關鐵路線的營運、維修及保養服務。有關我們與客戶之間的責任及風險分配的詳情，請參閱「業務－我們的業務－輔助業務－其他業務」。

業 務

下表載列我們的專用線各連接站的收益貢獻：

編號	專用線名稱	擁有人的性質	目的地 性質	建立業務 關係的 起始年份	連接站	連接站的收益貢獻(附註1)			截至 2020年 5月31日 止五個月
						人民幣千元			
						截至12月31日止年度			
						2017年	2018年	2019年	
1.	皂坡站專用線	第三方服務供應商	貨場	2014年	皂坡站	8,754	21,727	10,598	1,746
2.	唐洼站專用線I	第三方服務供應商	貨場	2012年	唐洼站	17,548	25,181	23,541	7,141
3.	唐洼站專用線II	第三方服務供應商	貨場	2012年					
4.	唐洼站專用線III	第三方服務供應商	貨場	2016年					
5.	沙胡同站專用線I	第三方服務供應商	貨場	1998年	沙胡同站	25,399	26,450	32,631	13,558
6.	沙胡同站專用線II	第三方服務供應商	貨場	2014年					
7.	沙胡同站專用線III	第三方服務供應商	貨場	2013年					
8.	沙胡同站專用線IV	第三方服務供應商	貨場	2014年					
9.	臨港園區站專用線I	我們的客戶	我們 客戶的 工廠	2015年	臨港園區站	53,917	62,994	62,456	25,223
10.	臨港園區站專用線II	我們的客戶	我們 客戶的 工廠	2015年					
11.	羊二莊站專用線I	京海國際	貨場	2018年	羊二莊站	21,713	10,329	29,053	25,315
12.	羊二莊站專用線II	第三方服務供應商	貨場	2017年					
13.	羊二莊站專用線III	第三方服務供應商	貨場	2016年					
14.	楊莊站專用線	第三方服務供應商	貨場	2009年	楊莊站	2,976	1,144	282	215
15.	港口站專用線	第三方服務供應商	貨場	2009年	港口站	1,911	3,621	3,572	1,663
合計						<u>132,218</u>	<u>151,446</u>	<u>162,133</u>	<u>74,861</u>

附註1: 收益貢獻指透過滄港線向相關專用線的連接站提供鐵路貨運服務所產生的收益。

此外，若干現有及潛在客戶(包括(但不限於)設備製造公司、化工公司及石油供應商)已表示彼等擬讓我們幫助彼等建設直接延伸到彼等的工廠的專用線。有關詳情，請參閱「業務－我們的策略－建設額外的支線以擴大我們的業務規模－專用線」。

業 務

全面的業務能力及涵蓋行業各方面營運

我們已經發展出全面的營運能力，涵蓋客戶（特別是煤炭及礦石相關行業的客戶）的各種運輸及物流需求。我們的主要業務活動專注於鐵路貨運。此外，我們提供一系列物流及運輸輔助服務，例如裝卸服務、道路貨運、專用線的營運、維修及保養及鐵路設施建設等。為支持該等輔助業務，我們已（其中包括）購買煤炭過濾及倉儲物業及設備、建造若干貨場以便裝卸貨物以及設立全面物流服務鏈，包括於最後實際可行日期一支擁有80輛卡車用於道路貨運的車隊。因此，我們能夠為客戶提供全面的服務，使我們能夠進一步將收益多元化，深化及加強與客戶的關係，並利用現有關係增加收益。例如，我們已能夠利用我們的核心業務鐵路貨運，以開發我們的裝卸及道路貨運業務，這些業務構成整個運輸／物流鏈的重要部分。

由於我們相信我們有能力提供有關的輔助服務，為我們的客戶提供貨運方面的一站式解決方案，令我們更加能夠吸引新鐵路貨運客戶，我們提供與核心業務密切相關的輔助服務的能力亦有助於推動我們核心業務的增長。

經驗豐富及盡責的管理團隊

我們由一個對鐵路貨運行業有著全面了解及豐富經驗的管理團隊領導。我們的管理團隊由30多名成員組成，所有成員在鐵路貨運營運和管理方面均擁有超過十年的經驗。劉先生（本公司的主席兼執行董事）擁有逾12年的中國運輸營運經驗。劉先生負責本公司的整體管理及戰略發展。衣先生（本公司執行董事）擁有逾12年的鐵路貨運及物流服務經驗。衣先生擁有中國天津的南開大學的科學及經濟學學士學位、經濟學碩士及博士學位。衣先生負責本集團的整體營運及管理。在加入本公司之前，衣先生亦曾在南開大學擔任副教授，在金融服務行業擁有超過九年的經驗。

我們相信，我們的管理團隊於運輸及物流行業的豐富經驗及深厚知識已幫助我們物色及獲得鐵路貨運市場的商機，對我們業務的持續發展至關重要。

我們的策略

我們的目標是進一步鞏固我們作為河北省地方鐵路貨運市場內信譽超著的參與者的地位及把握快速增長的機會。我們計劃透過實施以下策略實現我們的目標：

業 務

建設額外的支線以擴大我們的業務規模

過往，由於我們的鐵路線並無鐵路到達黃驊港或山東北部（魯北）地區，運往黃驊港及魯北地區的貨物只能透過我們的鐵路運往鄰近車站，然後經道路貨運進一步分別運至黃驊港及魯北地區。由於與道路運輸相比，鐵路貨運是一種更具成本效益的運輸方式，因此，建設額外延伸至這些區域的支線以及直接連接到現有及未來客戶的工廠或場所的新專用線可以幫助獲得現有及未來商機及增加運輸量，也使我們能夠克服行動計劃於2018年實施後對道路貨運的限制。我們相信建設新支線將為我們提供不同地域客戶的新機會，並令我們的貨物運輸量及收益顯著增加。我們計劃通過我們的支線向該等地區的現有及未來客戶運輸更多種類的貨物，尤其是煤炭、礦石、鋁土礦及化學品。根據弗若斯特沙利文報告，魯北地區及渤海新區綜合產業園區的鐵路貨運服務及專線，由於成本及穩定性等因素使其比其他運輸方式更具競爭力，預計將佔物流服務需求的很大一部分。此外，鐵路貨運也比道路貨運更環保。因此，我們的董事認為，我們為這些地區的客戶提供的鐵路貨運服務將較道路貨運更具競爭力，因此，所物色的現有客戶或潛在客戶會選擇使用鐵路貨運而不是其他運輸方式。我們正與其他物流行業參與者及煤炭用戶建立戰略合作夥伴關係，以實現有關計劃。我們及我們的戰略合作夥伴已成立合營企業，透過合營企業，根據相關合營企業協議，所有各方均負責這些支線的投資、營運及管理。各方以出資為限對合營企業承擔責任。我們的目前建設計劃包括以下：

魯北工業園支線

將我們的鐵路的港口站與魯北工業園連接的一條支線將為我們提供鐵路直達魯北地區需要散裝貨物（主要是煤炭，其次是鋁土礦）運輸服務的多名新的及現有客戶。該支線預計約為20.7公里。作為該新支線建設的一部分，我們擬建設兩座新車站：一座位於山東省無棣縣以及一座位於魯北工業園。山東北部地區（魯北工業園所在地）有許多發電廠及冶金廠及其他耗煤公司，我們認為該等公司對我們運輸的貨物（尤其是煤炭、鋁土礦及化學品）有強大需求。通過該支線，我們將能夠通過滄港線將煤炭資源豐富的中國西部地區（特別是陝西省、山西省及內蒙古，大量煤礦所在地）的煤炭直接輸送到我們現有及潛在的多名客戶所在的魯北工業園。我們認為有了該支線

業 務

將有助以具成本效益的方式增加向魯北工業園現有客戶的貨物運輸量並有助吸引新客戶。預期來自八大已識別潛在客戶的南行及北行鐵路貨運需求(潛在客戶表示，但未承諾)於2030年將分別為每年27.2百萬噸及2.1百萬噸，包括(但不限於)14.0百萬噸南行鋁土礦及13.2百萬噸南行煤炭的運輸需求。由於上述八名潛在客戶的計劃擴張，以及一名其他潛在客戶(其為在冶煉過程中需要煤炭及鋁土礦的氧化鋁工廠)的額外項目，有關未承諾指示性需求於2030年至2040年會進一步增加。合共計算，於2040年，南行及北行運輸的未承諾指示性需求預計分別達到每年46.4百萬噸及3.0百萬噸，包括(但不限於)24.0百萬噸南行鋁土礦及22.4百萬噸南行煤炭的運輸需求。我們相信，該魯北工業園支線的建設將我們的鐵路連接到魯北地區，並透過進一步建設專用線，進一步直接連接到該地區現有和潛在客戶的工廠或場所，將使我們能夠為客戶提供更具競爭力的運輸服務，以捕捉彼等的需求，原因為鐵路貨運與道路運輸相比更具成本效益及環保。

上述需求預測乃基於弗若斯特沙利文報告，亦基於獨立顧問中鐵第六勘察設計院集團有限公司(「中鐵六院」)進行的調查中所得出的潛在客戶指示性需求。中鐵六院是中國中鐵股份有限公司的全資附屬公司，業務專注於鐵路、城市軌道交通和市政工程相關的研究、設計及諮詢。該公司擁有多個牌照及資格，包括中國工程諮詢協會頒發的鐵路、城市軌道交通和市政工程的工程諮詢單位甲級資信、中華人民共和國住房和城鄉建設部頒發的工程設計單位鐵道行業甲(I)級。根據弗若斯特沙利文，中鐵六院是鐵路相關諮詢和研究方面的著名權威專家。在進行調查時，中鐵六院審查了魯北工業園及附近地區的規劃文件並辨識有潛在物流服務需求的企業。此外，其已對園區內的工廠及廠房進行實地考察，並訪談負責相關項目的工作人員，以確認彼等當前和未來對各種類型散裝貨物的需求。需求預測是根據當地企業(即本集團的潛在客戶)所告知的需求而估計。

我們於此項目的投資將通過與無棣物流(一間由政府擁有的物流公司)成立的合營企業(即山東齊燕)進行，其中我們的聯營公司滄州渤海新區黃驊港鐵路物流有限公司(我們擁有其40%股權)將按其於合營企業的49%股權出資人民幣98百萬元，作為合營企業的註冊資本出資；而無棣物流將按其於合營企業的51%股權出資人民幣102百萬元，作為合營企業的註冊資本出資。山東齊燕於2018年8月8日根據中國法律成立。根據山東齊燕的組織章程細則，董事會由九名董事組成，無棣物流有權委任當中四名董事，我們的聯營公司有權委任當中三名董事，一名獨立董事將於股東大會上獲得委任，而一名僱員董事將由僱員選出。我們的聯營公司亦可以委任合營企業的總經理，該總經理負責該公司的日常營運及向董事會報告。山東齊燕的監事會由五名成員組成。各合營企業合夥人將有權委任兩名監事，而僱員監事將由僱員選出。於最

業 務

後實際可行日期，我們尚未就合營企業各方的權利及義務與該合營企業或我們的合營企業夥伴訂立任何進一步協議。預計各方將通過合營企業磋商進一步的合作條款，包括（但不限於）隨著項目進展彼等各自於項目各階段的權利和義務。

於最後實際可行日期，我們預計建設在2020年第四季度開始，並在2022年第一季度完成。該支線的預計總成本預計將約為人民幣15億元，其中我們將負責人民幣101.3百萬元。除我們使用[編纂][編纂]約[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元）外，我們將通過我們的經營所得現金及銀行借款為餘款提供資金。有關詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。

渤海新區綜合產業園區支線

於往績記錄期，我們的部分收益來自貨物運輸到工業園區（如「—我們的鐵路」一節的地圖所示）內的兩名客戶的服務，分別約為人民幣61.9百萬元、人民幣66.3百萬元、人民幣69.0百萬元及人民幣26.0百萬元。工業園區由數個工業園組成，其中一個是綜合產業園區（渤海新區），大量對煤炭、石油、瀝青等有殷切進出運輸服務需求的發電公司、化工廠匯聚於此。

目前，在可行的情況下，我們通過鐵路將貨物直接運輸到渤海新區工業園區內的客戶的場所。然而，我們尚無法通過鐵路到達綜合產業園區。這限制了我們為此園區內潛在客戶提供服務的能力。

將我們的鐵路的羊二莊站與渤海新區綜合產業園區連接的一條支線將令我們可通過鐵路直接到達綜合產業園區以及經進一步建設專用線後，到達園區內的多名需要貨物（主要是煤炭，其次是石油）運輸的現有及潛在客戶，而毋需在離綜合產業園區最後一段短距離使用道路運輸（其已因行動計劃而愈加受限）。該支線的長度預期約為7.2公里。作為建設該新支線的一部分，我們擬建設一座新車站（綜合產業園站），然後我們能夠在未來通過專用線連接到我們客戶的工廠。

根據弗若斯特沙利文報告以及獲四名潛在客戶告知，就彼等的預期未來需求而言，隨著現有業務的預期擴展及這些潛在客戶的新物流業務的發展，對我們通過該支線的鐵路貨運需求（未有承諾）預計於2025年達到每年不少於9.0百萬噸，並將於2035年進一步增加到每年不少於11.0百萬噸。於2025年及2035年有關的新年度未承諾的指示性需求分別佔我們2019年運輸量不少於55.9%及68.3%。該等客戶包括一名高分子材料製造商、一名石油管材製造商、一名石化製造商及一間發電公司（已表示（但未承諾）對彼等生產所需的原材料（主要為煤炭及原油）的入廠運輸及／或彼等的最終產品（主要為瀝青）的出廠運輸有殷切需求）。我們相信渤海新區綜合工業園區支線的建設將使我們能夠為我們的潛在客戶提供更具競爭力的運輸服務，並捕捉彼等的需求。

業 務

我們於此項目的投資將由與全球最大的獨立焦炭生產商之一（「合夥人I」）與中國一間領先油管製造商（「合夥人II」）成立的合營企業進行。合夥人I、合夥人II及滄港公司將分別按其於合營企業的32%、32%及36%股權出資人民幣32百萬元、人民幣32百萬元及人民幣36百萬元，作為合營企業的註冊資本出資。我們董事預計於2020年訂立合營企業協議。根據合營企業的組織章程細則草案，合營企業的董事會由三名董事組成，而各合營企業夥伴有權委任一名董事。倘若所有權百分比有任何變動，合資企業夥伴將討論及在適當情況下重新分配彼等各自的董事提名權。我們有權委任主席，其負責合營企業的整體管理。合營企業的監事會將由兩名成員組成。合夥人I及合夥人II各自有權委任一名監事。於最後實際可行日期，我們尚未就合營企業各方的權利及義務與該合營企業或我們的合營企業夥伴訂立任何進一步協議。預計各方將通過合營企業磋商進一步的合作條款，包括（但不限於）隨著項目進展彼等各自於項目各階段的權利及義務。

於最後實際可行日期，我們預計建設將於2020年第四季度開始，並在2022年第一季度之前完成。該支線的預計總成本約為人民幣347.7百萬元，其中我們負責人民幣125.2百萬元。除我們使用[編纂][編纂]約[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元）外，我們將通過我們的經營所得現金及銀行借款為餘款提供資金。有關詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。

根據適用法律及法規及誠如我們的中國法律顧問所告知，我們在建設魯北工業園支線及渤海新區綜合產業園區支線之前須取得所需批准及完成若干程序（主要包括企業投資項目批准、相關建設工程規劃許可、建設項目環境影響報告表批准及土地使用權批准）及只要本集團遵守有關法律和法規，預期建設新支線不會有重大的法律和環境障礙。因此，於最後實際可行日期，我們預期在取得建設該兩條支線所需的批准方面不會有任何法律障礙。經參考滄州渤海新區管理委員會的會議記錄，董事預計我們將不遲於2020年第四季度獲得所需批准。倘若無法獲得相關批准，例如該等支線的建議設計遭到反對，我們將配合相關政府部門以及在商業上可行的範圍內調整支線的設計，包括但不限於彼等的路線及技術規格，以滿足有關部門的關切，以獲得所需的批准。然而，根據滄州渤海新區管理委員會的上述會議記錄，董事預計本集團將不大可能無法獲得相關批准。

業 務

專用線

為繼續吸引新客戶並加強與現有重要客戶的關係，我們正在與多名現有及潛在客戶進行有關建設額外的專用線以將我們直接連接到有關額外客戶的營業場所的討論。於2019年，一名現有客戶及四名潛在新客戶表示有興趣建設連接我們的渤海新區綜合產業園區支線的專用線。該五家公司包括河北倫特集團有限公司、河北鑫海化工集團有限公司及三家其他公司。我們已從該五家公司收到建設連接彼等的工廠或場所的專用線的申請函。於最後實際可行日期，我們正在開展申請的可行性研究。我們的董事預期本集團將於上述支線建設後與這些客戶訂立最終協議。我們將繼續利用我們建設有關專用線的能力作為與新的重要客戶達成運輸協議的議價地位。

升級及提高我們現有鐵路的運輸效益

我們的鐵路是我們業務的基礎。滄港線的建設可以追溯到1970年代末。在考慮滄港線的利用率、額外運輸能力的潛在需求、所需資本及能否獲得財務資源後，我們不時評估開展任何升級項目的必要性。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，我們分別投資人民幣57.1百萬元、人民幣58.4百萬元、人民幣75.3百萬元及零用於保養、升級及擴展我們的鐵路。為支持我們的進一步增長及滿足對鐵路貨運服務的日益增長需求，尤其是應付預期將由新支線帶來的額外需求，我們計劃對現有鐵路及設備進行現代化改造及升級，並因此提高我們的運輸效益。根據弗若斯特沙利文報告，河北省鐵路貨運服務將從2014年的約人民幣625億元增長至2019年的人民幣737億元，複合年增長率約為3.3%，預計將繼續增長至2024年的約人民幣1,011億元，複合年增長率為6.5%。根據該報告，有關的增長主要受到有利於鐵路的貨運結構調整、更改結算方式及增加煤炭產量的推動。有關鐵路貨運業推動力的進一步資料，請參閱「行業概覽－中國鐵路貨運市場的推動力」。此外，根據弗若斯特沙利文報告，魯北工業園支線及渤海新區綜合產業園區支線的建設預計到2030年會帶來35.7百萬噸的估計鐵路貨運服務額外需求（來自現有及潛在客戶）。

我們計劃升級和改造滄港線基本的基礎設施，包括升級鐵路軌道、翻新周邊路基及建設涵洞及其他必要的基礎設施。特別是，有關升級將主要涉及(i)通過使用更高規格的材料，升級軌道及路基，這將提高我們鐵路軌道的可靠性以及列車運輸的穩定性；(ii)將封鎖系統從基於電話的封鎖升級為自動封鎖、建立具有更先進列車控制系統及列車調度設備的集中列車調度中心，這將縮短滄港線上列車車程的循環時間，並提高我們鐵路的營運效益；及(iii)將鐵路道口監控自動化，以提高鐵路道口的安全性，並使我們的列車能夠以更高的速度行駛。這些升級將增加整體營運效率，並因此增加滄港線的整體運輸能力。

業 務

此外，我們計劃購買額外的新機車和設備，以升級我們的通信、信號自動化及遠程監控系統。我們為上述升級項目而產生的計劃資本開支估計約為人民幣145.1百萬元。

有關資本開支的明細載列如下：

升級	計劃資本開支 (人民幣千元)
升級鐵路軌道	99,384
翻新路基及建設涵洞及其他必需基礎設施	14,132
購買額外機車	10,600
購買設備升級通訊、信號自動化及遠程監控系統	20,994
總計	145,110

我們計劃購買的特定設備以升級我們的通信、信號自動化及遠程監控系統以及彼等各自預期可使用年期的詳情載列如下：

設備	數量	單位價格	成本總額	預期 可使用年期
	(單位)	(人民幣千元)	(人民幣千元)	(年)
場站光電纜	三套	298	894	5
集群移動通信天線鐵塔	三座	100	300	5
傳輸設備	三套	500	1,500	10
電源設備	一個	300	300	5
微機聯鎖建築工程設備	四個	4,500	18,000	10-30
			20,994	

於上述滄港線建議升級及改造完成後，滄港線的運輸能力預計從每天東行及西行18.0對班車增加至每天東行及西行30.0對班車。此外，我們相信升級滄港線將使我們能夠削減對員工的需求並幫助降低員工成本。於2020年5月31日，我們僱用147名工人為我們的鐵路運輸業務進行維修及保養。一旦升級完成，我們預計將削減該人數到約80名工人。有關升級亦將有助我們提高整體鐵路貨運能力。就說明而言，基於截

業 務

至2019年12月31日止年度的每名僱員的員工成本約人民幣82,249元（以截至2019年12月31日止年度總員工成本除以平均僱員人數計算），我們的員工人數減少67人將使我們的員工成本每年減少約人民幣5.5百萬元。

我們計劃從2020年第四季度開始分階段產生有關資本開支，並計劃在2021年第四季度完成。在有關資本開支當中，我們計劃以[編纂][編纂]約[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元）撥付，而餘款透過我們日常營運產生的現金和銀行借款撥付。有關詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。我們相信有關採購及升級將通過減少我們現有技術限制造成的鐵路營運滯後時間，顯著提高我們的鐵路貨運服務質量。

發掘西行運輸業務的潛力及收入來源多元化

我們於過往乃物流鏈的其中一環，專注於從中國西部的來源地運送貨物（特別是煤炭）到中國東部的目的地，特別是運至黃驊港。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，東行鐵路貨運產生的收益分別佔我們鐵路貨運業務（西行及東行）產生的總收益約89.3%、88.5%、82.5%及82.2%。雖然我們過往獲委聘提供西行鐵路貨運服務，但數量有限。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，我們的西行鐵路貨運量約為2.2百萬噸、3.0百萬噸、4.2百萬噸及2.2百萬噸，分別相當於同年鐵路貨運所運送貨物總量約15.1%、19.1%、26.1%及32.0%。

我們正在發掘提升西行鐵路貨運的方法，包括從事更多將鐵礦、錳礦及鋁土礦及其他礦石由黃驊港以鐵路運送至河北、內蒙古、寧夏以及其他附近省份的業務、參加大型物流行業會議、向主要客戶提供優惠價格及西行鐵路運輸服務以及建設輔助物流設施，例如京海礦石貨場。我們在擴闊客戶基礎及以在（其中包括）營運規模及還款記錄方面高質量的客戶精簡我們的客戶基礎之間維持平衡。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，我們的東行鐵路運輸服務客戶數量分別為81名、113名、98名及67名。於同期，我們的西行鐵路運輸服務客戶數量分別27名、22名、26名及25名。

自2019年開始，在我們的行政總裁衣先生領導下，我們運輸部和物流部的工作人員主動聯繫我們的現有客戶，宣傳我們的西行鐵路貨運服務。對於對我們的西行鐵路貨運服務感興趣的客戶，我們能夠利用經驗及專業知識，幫助彼等升級設施（包括貨場），以便更適合非煤炭貨物運輸。於2019年，我們就西行鐵路貨運增添兩名新客戶，以及建設京海礦石貨場（於2019年11月開始營運）。京海礦石貨場是位於羊二莊站的貨場以及通過我們的鐵路線專門用於西行貨物（尤其是礦石）。京海礦石貨場

業 務

主要充當儲存及卸下從黃驊港運輸的礦石的設施。隨著京海礦石貨場開始營運，我們的客戶可以使用道路運輸服務從黃驊港將礦石運至京海礦石貨場，在此處彼等可以暫時儲存礦石以及將礦石裝載到我們的列車再進行西行鐵路貨運。京海礦石貨場的設計能力為每年5.0百萬噸（3.0百萬噸煤炭及2.0百萬噸礦石），面積為151,000平方米。我們相信，有關物流安排將可提升我們的裝卸業務以及西行鐵路貨運。於最後實際可行日期，我們與兩名客戶訂立合約，據此，我們將礦石貨物從黃驊港運至京海礦石貨場以及提供相關裝卸服務。截至2019年12月31日止兩個月及截至2020年5月31日止五個月，從該等合約產生的收益分別合共約為人民幣5.4百萬元及人民幣34.5百萬元。我們日後將會繼續努力增加西行業務。

我們相信有關策略將幫助我們更好地利用現有西行鐵路貨運的運輸能力，進一步使我們的收入來源多元化及增加我們的收益。

有關我們的擴展計劃的進一步資料

誠如上文「建設額外的支線以擴大我們的業務規模」及「升級及提高我們現有鐵路的運輸效益」分節所載，我們擬將[編纂][編纂]的約[編纂]%（或[編纂]港元）用於興建兩條新支線，以及將[編纂][編纂]的[編纂]%（或[編纂]港元）用於升級及改造基本的鐵路基礎設施、購置新機車及購買額外設備（「擴展計劃」）。我們的董事認為，由於以下原因，擴展計劃屬合理，並得到充足需求的支持：

對新支線的需求及升級和改造現有鐵路

魯北工業園支線及渤海新區綜合產業園區支線將使我們能夠進入我們目前並無提供服務的新地理市場，即分別為魯北地區及渤海新區綜合產業園區。

有關此等支線潛在需求的詳情，請參閱「我們的策略—建設額外的支線以擴大我們的業務規模」分節。

選擇魯北工業園和綜合產業園區作為我們新支線的目的地的原因包括：

- **擴展到與現有客戶基礎鄰近的區域及確定的潛在需求：**根據弗若斯特沙利文報告，魯北工業園和綜合產業園區是距離我們鐵路最近的主要工業園區，對散裝貨物運輸有大量需求，目前我們的鐵路無法直接抵達。我們在魯北地區和工業園區（上述兩個工業園各自的所在地）均有現有的客戶基礎。在我們的五大客戶中，其中兩名位於工業園區，即華潤電力（渤海新區）有限公司及河北正元氫能科技有限公司，截至2017年、2018年及2019年12月31

業 務

日止年度及截至2020年5月31日止五個月，我們分別從中獲得人民幣61.9百萬元、人民幣66.3百萬元、人民幣69.0百萬元及人民幣26.0百萬元的收益；及其中兩名位於魯北地區，即博滙集團和客戶H，於截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，我們分別從中獲得人民幣82.0百萬元、人民幣80.9百萬元、人民幣75.3百萬元及人民幣24.3百萬元的收益。我們將繼續努力在該等地區物色新客戶。例如，截至2020年5月31日止五個月，我們在魯北地區物色到一名新客戶（我們於2020年2月與其開始建立業務關係），並從中獲得收益人民幣5.8百萬元。

我們相信，我們通過與現有客戶合作已建立的聲譽讓我們處於有利的地位，可以把握地區內潛在客戶的需求。根據弗若斯特沙利文報告，中鐵六院所進行的一項調查以及若干潛在客戶的書面確認，在新支線建設完成之時或不久之後，魯北工業園的已確定需求（以運輸量計）預計將超過每年20百萬噸（南行）及超過2百萬噸（北行），而綜合產業園區的已確定需求有望超過9百萬噸。有關潛在需求的詳情，請參閱「我們的策略－建設額外的支線以擴大我們的業務規模」分節。

- **政府的大力支持：**根據滄州渤海新區管理委員會主任辦公會於2020年2月22日的會議記錄，滄州渤海新區管理委員會要求政府有關部門按照既定時間表，促進完成建設兩條支線所需的若干程序。此外，山東省和河北省地方政府表示支持建設魯北工業園支線。例如，於2019年5月，該項目被列入《濱州市推進運輸調整工作實施方案》，並列入《滄州市推進運輸結構調整實施方案（2019–2020年）》。

此外，隨著魯北工業園支線及渤海新區綜合產業園區支線的建設，擬運輸到魯北地區和綜合產業園區的貨物在進一步通過支線運輸到最終目的地之前，將須經滄港線的主軌道分別運輸到支線連接站，即港口站和羊二莊站。因此，預計這些支線帶來的額外運輸量將對滄港鐵路現有主軌道的通行能力和效益造成壓力。預計到2030年，由新支線應佔的額外需求（潛在客戶表示，但未承諾）總計將達到每年38.3百萬噸（如各支線潛在客戶所表示，魯北工業園支線應佔每年29.3百萬噸以及渤海新區綜合產業

業 務

園區支線應佔每年9.0百萬噸)，相當於2019年運輸量的2.4倍。董事認為，有關大量需求為我們提供大有可為的發展機會。董事認為，對滄港鐵路主軌道進行升級和改造的需求非常大，以改善和提高其效益和能力，以適應這些新支線帶來的預期需求增加。

內生增長

根據弗若斯特沙利文報告，儘管存在一些有關能源和煤炭行業結構改革的政策，惟在2019年至2024年的五年中，受經濟增長和能源需求驅動，中國的煤炭產量估計將以2.1%的複合年增長率增長。有關該等政策的詳情，請參與「監管概覽—行業法規」。根據弗若斯特沙利文報告，鑑於中國的能源消耗持續增加，儘管中國的能源及煤炭行業結構改革主要目標是控制或降低煤炭在所有一次能源消耗的比例，惟其不會導致煤炭生產及需求的絕對數減少。此外，儘管行動計劃當中規定若干措施限制煤炭消耗，例如(i)關閉產能在300兆瓦以內的燃煤鍋爐、(ii)減少農村地區燒煤作為零散供暖來源及(iii)設立於2020年底前將煤炭佔總能源消耗的比例減少至58%以內的目標，惟有關措施對我們業務的影響有限，此乃由於(i)行動計劃下控制煤炭消耗的原因是為了降低煤炭佔所有一次能源消耗的比例。然而，由於隨著中國經濟的增長，預計中國主要能源的總消耗量將繼續增長，因此，仍然預計煤炭的總消耗量將維持在較高水平，於2019年至2024年以複合年增長率0.7%穩定增長；及(ii)在道路運輸轉為鐵路運輸的政策下，鐵路所運輸煤炭的比例將繼續增加。

此外，根據弗若斯特沙利文報告，於2019年至2024年間，隨著鐵路運輸量的持續增長，預期河北省的鐵路貨運總收益繼續按6.5%的複合年增長率增長。有關詳情，請參閱「行業概覽—中國鐵路貨運市場分析—中國及河北鐵路貨運市場規模」及「行業概覽—中國鐵路貨運市場分析—鐵路貨運量」。

總而言之，除了我們業務的發展外，在未來五年內，我們所服務地區對鐵路運輸服務的需求以及對我們運輸的貨物類型的需求有望內生增長。

COVID-19的爆發對我們擴展計劃的影響

於2019年即將結束時，由COVID-19引致的呼吸道疾病爆發，並一直在中國及全球擴散。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。自此疫情爆發以來，中國國內以及其他國家及地區亦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200個國家和地區，且死亡人數和感染個案數目持續上升。

業 務

根據現況，我們的董事於考慮下列因素後評估疫情爆發對業務的影響：

- (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佈了《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煤炭的生產；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(中國東北及京津冀地區)及疫情爆發地區。於2020年2月23日，國家能源局煤炭司司長宣佈，由於政府採取了該等措施，COVID-19爆發對煤炭生產的影響有限，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，2020年上半年中國煤炭生產的官方數據較2019年同期上升2.7%，支持煤炭消耗總量於2020年上半年按年增加0.4%。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，由於煤炭在中國是產生能源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，煤炭消耗量預期不會受到COVID-19爆發的影響。此外，於疫情結束後，能源消耗及基建項目預計將顯著增加。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日止年度及截至2020年5月31日止五個月我們的五大客戶。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的業務、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；
- (iii) 根據弗若斯特沙利文報告，由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

業 務

- (iv) 根據弗若斯特沙利文報告，於COVID-19疫情爆發期間，在中國道路貨運受到嚴格限制，道路貨運的需求將部分轉向鐵路貨運。這已經及可能繼續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。

基於上文所述者，我們認為我們的擴展計劃仍然可行，以及我們不太可能更改[編纂][編纂]的用途。然而，不能保證COVID-19的直接及間接影響不會對中國經濟及鐵路貨運業產生更大的影響。倘若疫情發展，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。」。

鐵路貨運行業的市場和法規發展的影響

根據弗若斯特沙利文報告，中國政府已制定若干法律和法規，旨在調整貨運結構，提高大宗商品的鐵路貨運量比例，以控制由道路運輸所導致的空氣污染排放。

於2018年7月，國務院發佈了行動計劃，旨在大幅減少主要大氣污染物總排放量及改善空氣質量。根據行動計劃，到2018年底，煤炭只能通過海運或鐵路運輸到主要港口（包括黃驊港）。根據渤海新區經濟發展局（即主管部門）的確認，誠如我們的中國法律顧問所告知，蘭炭、焦炭及焦煤被排除在該等限制外。因此，於往績記錄期內在行動計劃生效前由本集團以道路運輸的煤炭貨物（蘭炭、焦炭及焦煤除外）變為受限於行動計劃項下以道路方法運至黃驊港的限制。到2020年底，原則上相同的限制也將適用於運輸其他散裝貨物（例如礦石及焦炭）往返黃驊港及其他主要港口。因此，自行動計劃於2018年第三季度實施以來，我們到黃驊港的道路和鐵路貨運業務以及我們於黃驊港附近的裝卸業務受到了不利影響。我們自2018年10月起停止了煤炭運往黃驊港的道路貨運，由於當時我們缺乏直接通向黃驊港的鐵路，我們為黃驊港指定的煤炭貨運及裝卸服務也被暫停。黃驊港是我們鐵路和道路運輸服務網絡的重要部分。下表載列於實施行動計劃前及後的期間與我們往／返黃驊港的道路貨運有關的收益、運輸量、數量比例、平均每月收益以及平均每月運輸量。

業 務

	截至2017年12月31日		截至2018年9月30日		截至2018年12月31日		截至2019年8月31日		截至2019年12月31日		截至2020年5月31日	
	止年度 ⁽¹⁾		止九個月 ⁽¹⁾		止三個月 ⁽²⁾		止八個月 ⁽²⁾		止四個月 ⁽³⁾		止五個月 ⁽³⁾	
	收益 (人民幣千元)	數量 (千噸)	收益 (人民幣千元)	數量 (千噸)	收益 (人民幣千元)	數量 (千噸)	收益 (人民幣千元)	數量 (千噸)	收益 (人民幣千元)	數量 (千噸)	收益 (人民幣千元)	數量 (千噸)
煤炭貨物												
煤炭	4,514	498	13,730	966	-	-	-	-	-	-	-	-
蘭炭、焦炭及焦煤	607	54	2,881	195	601	41	3,896	330	3,776	433	1,050	90
	<u>5,121</u>	<u>552</u>	<u>16,611</u>	<u>1,161</u>	<u>601</u>	<u>41</u>	<u>3,896</u>	<u>330</u>	<u>3,776</u>	<u>433</u>	<u>1,050</u>	<u>90</u>
非煤炭貨物	2,636	273	3,446	398	5,952	608	17,560	1,939	3,820	344	14,081	1,051
	<u>2,636</u>	<u>273</u>	<u>3,446</u>	<u>398</u>	<u>5,952</u>	<u>608</u>	<u>17,560</u>	<u>1,939</u>	<u>3,820</u>	<u>344</u>	<u>14,081</u>	<u>1,051</u>
總計	<u>7,757</u>	<u>825</u>	<u>20,057</u>	<u>1,559</u>	<u>6,553</u>	<u>649</u>	<u>21,456</u>	<u>2,269</u>	<u>7,596</u>	<u>777</u>	<u>15,131</u>	<u>1,141</u>
	平均每月收益 (人民幣千元)	平均每月數量 (千噸)	平均每月收益 (人民幣千元)	平均每月數量 (千噸)	平均每月收益 (人民幣千元)	平均每月數量 (千噸)	平均每月收益 (人民幣千元)	平均每月數量 (千噸)	平均每月收益 (人民幣千元)	平均每月數量 (千噸)	平均每月收益 (人民幣千元)	平均每月數量 (千噸)
煤炭貨物												
煤炭	376	42	1,526	107	-	-	-	-	-	-	-	-
蘭炭、焦炭及焦煤	51	4	320	22	201	14	487	41	944	108	210	18
	<u>427</u>	<u>46</u>	<u>1,846</u>	<u>129</u>	<u>201</u>	<u>14</u>	<u>487</u>	<u>41</u>	<u>944</u>	<u>108</u>	<u>210</u>	<u>18</u>
非煤炭貨物	219	23	383	44	1,984	203	2,195	242	955	86	2,816	210
	<u>219</u>	<u>23</u>	<u>383</u>	<u>44</u>	<u>1,984</u>	<u>203</u>	<u>2,195</u>	<u>242</u>	<u>955</u>	<u>86</u>	<u>2,816</u>	<u>210</u>
總計	<u>646</u>	<u>69</u>	<u>2,229</u>	<u>173</u>	<u>2,185</u>	<u>217</u>	<u>2,682</u>	<u>283</u>	<u>1,899</u>	<u>194</u>	<u>3,026</u>	<u>228</u>
		數量百分比		數量百分比		數量百分比		數量百分比		數量百分比		數量百分比
煤炭貨物												
煤炭		60.4%		62.0%		-		-		-		-
蘭炭、焦炭及焦煤		6.5%		12.5%		6.3%		14.5%		55.7%		7.9%
		<u>66.9%</u>		<u>74.5%</u>		<u>6.3%</u>		<u>14.5%</u>		<u>55.7%</u>		<u>7.9%</u>
非煤炭貨物		33.1%		25.5%		93.7%		85.5%		44.3%		92.1%
		<u>33.1%</u>		<u>25.5%</u>		<u>93.7%</u>		<u>85.5%</u>		<u>44.3%</u>		<u>92.1%</u>
總計		<u>100.0%</u>		<u>100.0%</u>		<u>100.0%</u>		<u>100.0%</u>		<u>100.0%</u>		<u>100.0%</u>

附註：

- (1) 於實施行動計劃之前。
- (2) 於實施行動計劃之後以及於邯黃聯絡線開始營運之前。
- (3) 於邯黃聯絡線開始營運之後。

業 務

於行動計劃實施之前，我們往／返黃驊港的(i)煤炭、(ii)蘭炭、焦炭及焦煤及(iii)非煤炭貨物的道路運輸業務均快速增長。特別是，與截至2017年12月31日止年度相比，截至2018年9月30日止九個月，往／返黃驊港的道路運輸業務產生的平均每月收益，就煤炭而言，由人民幣376,000元增至人民幣1.5百萬元，而就蘭炭、焦炭及焦煤而言，由人民幣51,000元增至人民幣320,000元。總計，截至2018年9月30日止九個月，來自往／返黃驊港的煤炭貨物道路運輸的每月平均收益為人民幣1.8百萬元，這顯示行動計劃實施前往／返黃驊港的煤炭貨物運輸業務的規模。此外，同期，我們往／返黃驊港的每月平均非煤炭貨物道路運輸產生的收益亦由人民幣219,000元增加至人民幣383,000元。

於行動計劃實施後，往／返黃驊港的煤炭道路運輸業務全面停止。為減輕往／返黃驊港的煤炭道路運輸停止的不利影響，我們擴大不受行動計劃限制的貨物的道路運輸業務。在管理層的努力下，我們往／返黃驊港的蘭炭、焦炭及焦煤以及非煤炭貨物的道路運輸在行動計劃實施後總體上繼續增長。與截至2018年12月31日止三個月相比，截至2019年8月31日止八個月，往／返黃驊港的蘭炭、焦炭及焦煤的道路運輸平均每月收益由人民幣201,000元增加至人民幣487,000元，同期，非煤炭貨物的道路運輸每月平均收益則由人民幣2.0百萬元增加至人民幣2.2百萬元。

我們指定到黃驊港的煤炭裝卸業務也在行動計劃實施後受到影響，原因是往／返黃驊港運輸的煤炭減少。因此，我們的裝卸業務收益由截至2018年12月31日止年度的人民幣84.8百萬元降至截至2019年12月31日止年度的人民幣65.7百萬元，減少人民幣19.2百萬元或22.6%。

在邯黃聯絡線於2019年8月底投入營運後，由於我們往／返黃驊港的不同類型貨物道路運輸業務的表現會根據當地市場需求不時波動，因此，我們的道路運輸業務並無出現任何明確的趨勢。根據於2019年9月至2020年5月的道路運輸業務的過往表現，我們的董事認為，主要由於客戶偏好的差異，我們的道路運輸業務並無亦不會因邯黃聯絡線的投入營運而受到重大影響。截至2019年12月31日止四個月及截至2020年5月31日止五個月，我們來自蘭炭、焦炭及焦煤的道路運輸的每月平均收益分別為每月人民幣944,000元及每月人民幣210,000元，而截至2019年8月31日止八個月，於邯黃聯絡線開通前每月平均收益為人民幣487,000元。截至2019年12月31日止四個月及截至2020年5月31日止五個月，我們來自非煤炭貨物道路運輸的每月平均收益分別為每月人民幣955,000元及每月人民幣2.8百萬元，而截至2019年8月31日止八個月的每月平均收益為人民幣2.2百萬元。

業 務

此外，於實施行動計劃後，客戶B、博滙集團及四名其他客戶不再通過我們將煤炭運至黃驊港。由於客戶B（其為我們於截至2018年12月31日止年度的最大客戶）為本集團2018年來自煤炭運至黃驊港的道路貨運的收益貢獻了90%以上，因而此影響尤為重大。下表載列於往績記錄期由客戶B應佔的按貨物類型劃分的道路及鐵路貨運收益及數量。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2017年		2018年		2019年		2019年		2020年	
	收益 (人民幣 千元)	數量 (千噸)								
-煤炭貨物	18,462	1,005	34,068	2,933	9,478	585	2,795	175	5,241	285
-非煤炭貨物	10,110	1,053	20,649	1,647	34,732	2,996	15,232	1,281	8,405	683
總計	28,572	2,058	54,717	4,580	44,210	3,581	18,027	1,456	13,646	968

我們於2019年8月底邯黃聯絡線開始營運時恢復了進入黃驊港的鐵路貨運，使我們能夠完全通過鐵路將煤炭和其他貨物直接運輸到黃驊港。雖然我們仍然無法如先前一樣使用道路貨運將煤炭（惟蘭炭、焦炭及焦煤除外）從楊莊站運到黃驊港，但邯黃聯絡線投入營運使我們能夠直接通過鐵路將貨物運往黃驊港，減輕禁止道路運輸煤炭的影響以及恢復我們往／返黃驊港運輸煤炭的能力。然而，於邯黃聯絡線投入營運後，截至2019年12月31日止四個月，通過邯黃聯絡線以鐵路運輸煤炭往／返黃驊港應佔的每月平均運輸收益及數量分別約人民幣83,000元及9,000噸明顯低於行動計劃實施前，誠如截至2018年9月30日止九個月往／返黃驊港的煤炭道路運輸應佔的每月平均收益及數量分別約人民幣1.8百萬港元及每月129,000噸所示。董事相信，這主要是由於當時邯黃聯絡線仍處於營運初期以及我們需要時間來開發此項業務。截至2020年5月31日止五個月，經邯黃聯絡線往／返黃驊港的煤炭貨物運輸應佔的每月平均收益及數量分別大幅增加至每月約人民幣382,000元及36,000噸，較截至2019年12月31日止四個月的每月平均數分別增加358.8%及305.9%。儘管如此，由於我們仍在為此業務開發客戶群及確保來自現有客戶的訂單水平穩定的過程中，截至2020年5月31日止五個月的有關表現尚未達到行動計劃前水平，在往／返黃驊港的煤炭貨物運輸應佔的每月平均收益方面僅為行動計劃前水平的20.7%。考慮到(i)誠如上文所述，經邯黃聯絡線往／返黃驊港的煤炭貨物運輸業務的收益於截至2020年5月31日止五個月快速增長；(ii)於2020年8月，我們與客戶B（即我們於往績記錄期內各年最大的客戶之一及中國最大的煤炭生產商）訂立具約束力的運輸服務協議，以使用我們的鐵路運輸服務經邯黃聯絡線往／返黃驊港運輸煤炭貨物，指示性及未承諾的年度需求量為2.0百萬噸，相當於每月平均約167,000噸（相當於每月平均約人民幣1.8百萬元，此乃基於截至2020年5月31日止五個月經邯黃聯絡線往黃驊港運輸煤炭的平均價格每噸人民幣

業 務

10.7元計算得出)；及(iii)另一位潛在客戶已向我們表示，於二零二零年底前與我們訂立服務協議後經邯黃聯絡線往黃驊港運輸煤炭的未承諾需求量不低於每月平均250,000噸(相當於每月平均約人民幣2.7百萬元，此乃基於上文(ii)所述相同平均價計算得出)，我們的董事預期經邯黃聯絡線往／返黃驊港的煤炭貨物運輸業務將繼續增長。有關潛在客戶主要從事煤炭貿易及物流業務，其大多數客戶為華南地區的發電公司。基於上文所述，尤其是客戶的指示性及未承諾需求，我們的董事預期，往／返黃驊港的煤炭貨物的鐵路貨運收益將逐步及全面恢復至行動計劃前的水平。

儘管事實上行動計劃對我們往／返黃驊港運輸貨物的能力有影響，但由於預期中國的煤炭消耗量於行動計劃實施後持續增長，預期對我們業務的影響有限。儘管如此，為了將行動計劃對本集團的潛在影響減至最低，我們已採取以下措施，使我們的產品組合及業務多元化：

(i) 擴大非煤炭貨物的鐵路貨運業務

於往績記錄期，我們的管理層已努力通過擴展非煤炭貨物運輸來實現業務多元化。因此，我們的非煤炭貨物鐵路貨運服務產生的收益由截至2017年12月31日止年度的人民幣39.3百萬元增加至截至2018年12月31日止年度的人民幣56.0百萬元，並進一步增加至截至2019年12月31日止年度的人民幣67.4百萬元。我們來自非煤炭貨物的鐵路貨運服務收益亦由截至2019年5月31日止五個月的人民幣27.8百萬元輕微增長至截至2020年5月31日止五個月的人民幣27.9百萬元；

此外，於2020年4月13日，滄港公司與獨立第三方(主要從事市政項目建設)簽訂尚誠合作協議，據此，尚誠成立。尚誠已於2020年5月開始營運，並主要從事買賣建築材料，尤其是砂石料。根據尚誠合作協議，滄港公司將向尚誠提供其供應的建築材料的鐵路運輸服務。我們相信，尚誠合作協議將有助於我們從尚誠獲得更多的鐵路運輸服務需求，特別是非煤炭貨物。

(ii) 擴展以非煤炭貨物為主的西行運輸業務

於2019年，我們為我們的西行鐵路貨運增添兩名新客戶，並建設京海礦石貨場，其於2019年11月投入營運。京海礦石貨場為位於我們羊二莊站的貨場，專門用於西行貨物，特別是礦石。其主要是作為從黃驊港運輸的礦石的倉儲及卸載設施。我們的客戶一般會利用我們的道路運輸服務將礦石從

業 務

黃驊港運到京海礦石貨場，在該貨場暫時存放礦石，並將礦石裝載到我們的列車上，以進行西行鐵路貨運。於最後實際可行日期，我們已與上述兩名客戶訂立合約，據此，我們將礦石貨物從黃驊港運往京海礦石貨場，並提供相關的裝卸服務。截至2019年12月31日止兩個月及截至2020年5月31日止五個月，來自該等合同的收益分別合計約為人民幣5.4百萬元及人民幣34.5百萬元。

(iii) 擴大非煤炭貨物和不受行動計劃限制的煤炭產品的道路貨運業務

由於管理層努力爭取非煤炭貨物和不受限制煤炭產品的道路貨運訂單，在行動計劃實施後，我們的蘭炭、焦炭及焦煤道路貨運以及往／返黃驊港的非煤炭貨物總體上繼續增長。往／返黃驊港的蘭炭、焦炭及焦煤的道路貨運平均每月收益由截至2018年12月31日止三個月的人民幣201,000元增加至截至2019年8月31日止八個月的人民幣487,000元，而同期非煤炭貨物的道路貨運平均每月收益由人民幣2.0百萬元增加至人民幣2.2百萬元。往／返黃驊港的非煤炭貨物及非限制性煤炭產品道路貨運的平均每月收益由截至2019年12月31日止年度的人民幣2.4百萬元增加至截至2020年5月31日止五個月的人民幣3.0百萬元。

我們的董事認為，上述措施已有效及已成功地将本集團業務多元化。

除行動計劃外，自2018年以來，出於環保目的，中國政府一直根據國務院於2018年9月發佈的國務院辦公廳關於印發推進運輸結構調整三年行動計劃2018–2020年的通知（「運輸結構調整三年行動計劃的通知」），在調整整體運輸結構，以增加鐵路貨運量並減少道路貨運量。根據有關通知，為了保護環境，於2020年，通過鐵路和海上運輸的散裝貨物數量應大幅增加。特別是，到2020年，京津冀及附近地區通過鐵路運輸的散裝貨物數量應比2017年的相應數額增加40%。

我們董事預計，行動計劃連同運輸結構調整三年行動計劃的通知，將導致以前在滄州地區進行的散裝貨物道路運輸，特別是進出黃驊港的散裝貨物運輸，將逐漸及部分被鐵路運輸取代。我們相信，有關的替代將導致我們的鐵路運輸服務需求增加，原因為自2019年8月起滄港線通過邯黃聯絡線連接黃驊港。與此同時，我們在同一地區的道路貨運可能會受到負面影響。董事認為，有關的替代效應從長遠來看將使本集團整體受益，原因為就收益貢獻而言，鐵路貨運比道路貨運更為重要，而且我們就我們的鐵路貨運業務享有高度的獨家性及免受競爭的影響（誠如上文「業務—我們的優勢—高度的獨家性及免受競爭的影響」所討論）。

業 務

產能和利用率

根據設計院編製的報告，截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，滄港線的通行量分別為每日東行和西行18.0對、18.0對及18.0對。根據相關年度實際的每日東行和西行對數估計，截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，滄港線的利用率分別約為58%、63%及63%。隨著滄港線利用率的提高，截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度我們的鐵路貨運量分別約為14.6百萬噸、15.7百萬噸及16.1百萬噸。估計擴展計劃中基本的鐵路基礎設施的建議升級和改造將使滄港線的運力增加到每天東行和西行30.0對。

根據設計院，當鐵路線的利用率達到65%（非常接近2019年滄港線的利用率）時，建議對其進行升級和擴建。估計滄港線的建議升級和改造將需要大約18個月的時間。鑑於實施升級及改造的籌建時間以及建設支線及我們的內生增長導致未來幾年現有鐵路線的使用的預計快速增長，董事認為，投資於短期內進行升級和改造以善用上述增長機會符合本公司的利益。

我們的鐵路

截至最後實際可行日期，我們營運一條鐵路滄港線，包含一條從滄州出發，終於渤海新區（包含黃驊港）的主軌道，以及兩條支線。我們的鐵路線於滄州的李天本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富地區運輸到渤海新區以供消耗，並透過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高的地區。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：

- (i) 主軌道約87.4公里；

業 務

- (ii) 站線約56.1公里。我們每個火車站都有站線。我們的站線總長度56.1公里，約佔滄港線總長度的25.9%，相當於主軌道長度的64.2%。我們的站線在我們的鐵路貨運業務經營中發揮著複雜的功能，因而其長度較長。我們的站線主要包括以下幾種類型：
- (a) 供列車到達及離開的軌道；
 - (b) 用於安排和調度機車和車廂組成的軌道；
 - (c) 用於停放車廂或機車以待檢查、維修及保養的軌道；
 - (d) 用於裝卸貨物的軌道；及
 - (e) 用於停放備用機車的軌道
- (iii) 延伸合共約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；
- (iv) 兩條支線：(a)延伸約12.6公里，將我們與海興貨場連接的海興支線；及(b)延伸約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
- (v) 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。

於最後實際可行日期，滄港線有合共13個車站，其中主軌道上有10個車站，而支線上有三個車站。

我們目前正在通過建設額外支線及車站來擴展我們的鐵路，包括：

- 連接滄港線港口站至山東省濱州魯北工業園的支線，總長度約20.7公里，以及另外兩個車站；及
- 連接羊二莊站至渤海新區綜合產業園區的支線，總長度約7.2公里，以及一個新車站。

此外，我們正在與現有及潛在客戶討論建設額外的專用線。有關該兩條額外支線及專用線的詳情，請參閱「我們的策略－建設額外的支線以擴大我們的業務規模」以及「未來計劃及[編纂]－[編纂]」。

業 務

以下地圖顯示了滄港線的位置及其他相關信息。



業 務

我們的業務

我們是以河北省為基地的地方鐵路營運商，擁有⁽¹⁾、營運、管理以及發展滄港線。根據弗若斯特沙利文報告，以2019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及我們在中國所有地方貨運鐵路營運商中排名第四。我們主要從事下列鐵路貨運及其他輔助業務：

- **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，其次是石油、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，我們為由我們或其他透過鐵路及道路運送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以補充我們的鐵路貨運業務，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。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。
 - **建設、保養及維修**：我們提供建設、保養及維修服務，主要包括：專用線營運、維修和保養及鐵路路基及其他鐵路設施建設。
 - **其他業務**：我們還提供某些其他輔助業務，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。

附註：

- (1) 除連接我們的京海礦石貨場的一條專用線外，我們並無擁有其他14條專用線，且我們亦並無擁有海興支線。

業 務

下表載列我們各業務營運分部的收益貢獻及於往績記錄期佔總收益的百分比：

	2017年		截至12月31日止年度				截至5月31日止五個月			
			2018年		2019年		2019年		2020年	
	以人民幣千元列示，惟百分比除外									
鐵路貨運 ⁽¹⁾	253,026	71.4%	259,423	67.1%	259,065	68.8%	100,454	66.9%	107,208	70.6%
輔助業務										
裝卸	73,350	20.7%	84,833	21.9%	65,654	17.4%	28,877	19.2%	24,560	16.2%
道路貨運	18,196	5.1%	33,841	8.7%	32,530	8.6%	17,047	11.4%	15,612	10.3%
建設、保養及維修 ⁽²⁾	7,513	2.1%	6,528	1.7%	15,525	4.1%	2,923	1.9%	2,054	1.4%
其他 ⁽³⁾	2,258	0.6%	2,264	0.6%	4,130	1.1%	857	0.6%	2,397	1.5%
小計	101,317	28.6%	127,466	32.9%	117,839	31.2%	49,704	33.1%	44,623	29.4%
總計	354,343	100.0%	386,889	100.0%	376,904	100.0%	150,158	100.0%	151,831	100.0%

附註：

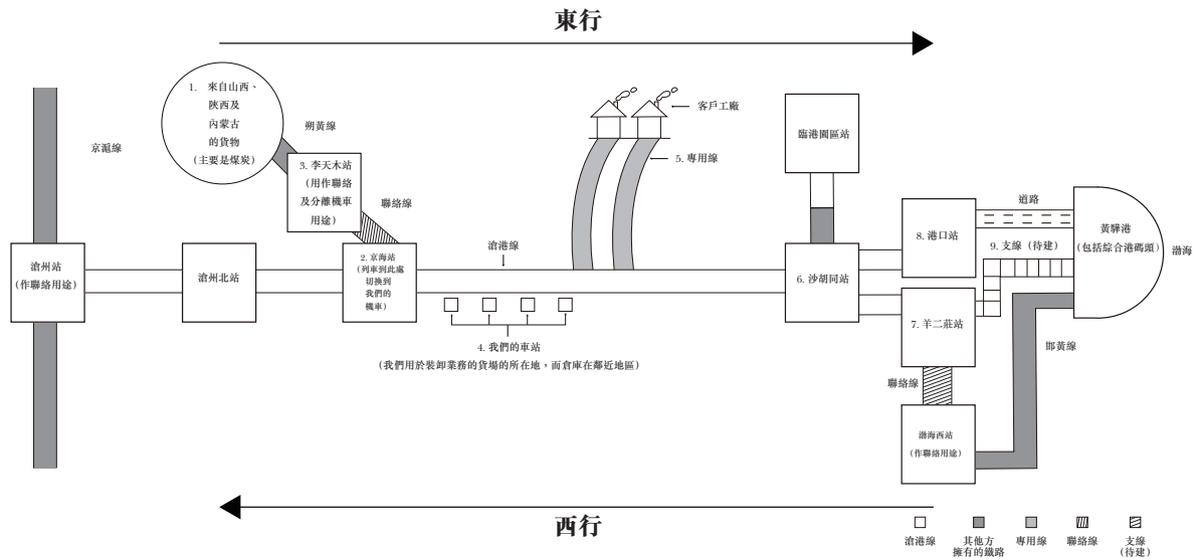
- (1) 包括鐵路運輸、將列車駛出及駛入車站、鐵路連接使用費和佔用費的收益。
- (2) 主要包括來自專用線營運、維修和保養及鐵路路基及其他鐵路設施建設的收益。
- (3) 主要包括來自(其中包括)汽車運達服務、貨運代理、防凍處理、防止煤炭散落服務及煤炭過濾的收益。

鐵路貨運

自我們於2014年12月開始經營滄港線以來，鐵路貨運一直是我們的核心業務。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2019年及2020年5月31日止五個月，鐵路貨運業務產生的收益分別佔我們總收益的71.4%、67.1%、68.8%、66.9%及70.6%。

我們主要通過滄港線營運鐵路運輸業務，在滄州站(將我們的鐵路線連接到京滬線，由北京鐵路局擁有及營運)或李天本站(將我們的鐵路線連接到朔黃線，由朔黃線擁有及營運)之間運輸貨物及黃驊港附近的港口站。我們的業務主要包括將來自煤炭資源豐富的中國西部地區(特別是陝西省、山西省及內蒙古，大量煤礦所在地)的貨物(主要為煤炭)運送到河北省的客戶及到黃驊港以便進一步從海上運輸到中國南部和東部的重煤消耗地區。下圖說明我們的運煤鐵路貨運業務所涉及的一般步驟：

業 務



1. 山西、陝西和內蒙古自治區的貨物 (主要為煤炭) 經由朔黃線運達，在李天木站停靠。
2. 對於東行運輸，在京海站，屬於朔黃線的機車與其他貨運車廂分離，並經過約7.1公里的聯絡線返回李天木站。我們將我們的機車連接到車廂。
3. 對於西行運輸，於李天木站，我們的機車與餘下貨運車廂分離，並經過約7.1公里的聯絡線返回京海站。
4. 滄港線有合共13個車站，其中主軌道上有10個車站，而支線上有三個車站。列車在我們的車站停靠以裝卸貨物。卸載的貨物可以通過卡車轉運到我們或客戶的附近貨場或倉庫，以便儲存或直接裝載到卡車上以便運輸給客戶。
5. 於2020年5月31日，我們有合共15條專用線 (我們將其用於直接往返若干主要客戶之場所及運輸我們客戶的貨物的貨場運輸貨物)。有關專用線由我們營運和保養。
6. 沙胡同站為滄港線分叉的交叉口，且通往三個不同的站：羊二莊站、港口站及臨港園區站，羊二莊站通過邯黃線連接滄港線及黃驊港；港口站是黃驊港之前的最後一站；北至臨港園區站，連接臨港經濟技術開發區的臨港園區。臨港經濟技術開發區是一個國家工業化模範基地，亦是多間化學品製造商及石化公司所在位於北邊的京津冀地區石化產業轉移示範基地。

業 務

7. 我們從羊二莊站連接到邯黃線。在渤海西站(位於邯黃線)，屬於我們的機車與其他貨運車廂分離，並返回羊二莊站。然後，邯黃線可以將他們的機車連接到車廂，並將貨物運到黃驊港的綜合港碼頭。在行動計劃生效(實際上禁止到達黃驊港的道路運輸)之後，於2019年8月15日，我們獲得必要許可以連接我們的鐵路線至邯黃鐵路。
8. 港口站是我們最東的車站。距離黃驊港約6.0公里。於最後實際可行日期，我們預計建造一條從港口站到黃驊港口區港區的聯絡線，於2020年12月動工及於2021年底竣工。有關該聯絡線的詳情，請參閱「我們的優勢—高度的獨家性及免受競爭的影響」。
9. 我們目前正計劃建設兩條支線，一條(並無圖示)連接我們的鐵路線到山東省濱州市魯北工業園，而另一條連接我們的鐵路線到渤海新區綜合產業園區。有關該等支線的詳情，請參閱「我們的策略—建設額外的支線以擴大我們的業務規模」及「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。

於往績記錄期，我們運輸的大部分貨物均由滄州東行至黃驊港，較少量則以相反方向運輸。然而，我們的東行與西行運輸之間的差距近年已縮小，此乃由於我們的鐵路貨運業務已多元化。於截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，東向鐵路貨運業務產生的收益分別約佔同期我們鐵路貨運業務(西行及東行雙向)產生的總收益的89.3%、88.5%、82.5%及82.2%。

我們運輸的貨物主要包括煤炭、礦石、石油及其他。下表載列出按類別劃分的貨物量及於往績記錄期所有貨物的百分比：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2017年		2018年		2019年		2019年		2020年	
	<i>千噸，百分比除外</i>									
煤炭	11,641	79.6%	11,674	74.4%	9,728	60.4%	4,986	67.3%	4,120	60.3%
石油	823	5.6%	1,142	7.3%	1,057	6.6%	359	4.8%	322	4.7%
礦石	1,561	10.7%	2,160	13.7%	2,369	14.7%	1,342	18.1%	1,286	18.8%
其他 ⁽¹⁾	593	4.1%	722	4.6%	2,956	18.3%	725	9.8%	1,109	16.2%
總計	<u>14,618</u>	<u>100.0%</u>	<u>15,698</u>	<u>100.0%</u>	<u>16,110</u>	<u>100.0%</u>	<u>7,412</u>	<u>100.0%</u>	<u>6,837</u>	<u>100.0%</u>

附註：

- (1) 主要包括PVC、瀝青、砂石料及其他。

業 務

滄港線的運輸能力及利用率

滄港線是單線鐵路。單線鐵路運輸能力及利用率的計算複雜且依賴應用行業特定方法及假設。

滄港線上的列車在同一條軌道上向東和向西行駛。在滄港線一個區段(兩個車站之間)僅能有一列列車在任何指定時間點向單一方向行駛。通常，一列到達了滄港線東行目的地的列車在卸下貨物後，將向西行駛到相關的車站，以裝載另一貨物。儘管我們有能力進行東行和西行的貨物運輸，但在往績記錄期通過滄港線運輸的絕大多數貨物都是向東運輸。

我們根據在一天之內可以通過滄港線最長的區段進行的東行及西行發車班次的組數評估滄港線的運輸能力，並經考慮(其中包括)列車從相關區段的始發站到目的地站及反向的行駛時間、列車一天內可運行的時間、使用小站貨運列車(停在各個小站)以及與該使用相關的額外時間和適應需求波動所需的運輸能力緩衝。為了幫助我們計算滄港線的需求、最大運輸能力和利用率，我們委託專業的鐵路設計機構中鐵工程設計諮詢集團有限公司濟南設計院(「設計院」)提交一份報告。根據其編製的報告，截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，滄港線的運輸能力估計分別為每天東行和西行發車班次18.0組、18.0組及18.0組。根據相關年度的實際行駛的東行和西行發車班次的估計每日組數，截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，滄港線的利用率分別約為58%、63%及63%。經設計院告知，根據估計每日發車班次組數來計算單線鐵路的利用率是行業慣例。根據設計院的建議，鐵路線應於利用率達到65%時進行升級及擴充。

為了以噸為單位(中國鐵路貨運行業常用單位)評估我們的運輸能力，截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度各年，滄港線的運輸能力(僅東行運輸)估計為每年16.16百萬噸。在進行此類估算時，我們假設滄港線基本的基礎設施及設備並無任何改變。

業 務

與其他鐵路訂立的合同

我們運輸的煤炭來自中國西部地區，例如山西、陝西及內蒙古自治區。我們主要從朔黃線接收有關煤炭並與邯黃線合作運送該等煤炭。我們亦與該等鐵路合作運輸其他貨物，尤其是西行鐵路貨運。我們已與經營該等鐵路的各間公司訂立運輸合同，訂明交付有關貨物的條款，在列車到達不同車站之後轉換機車及進行其他交接程序。下表載列有關運輸合同的主要條款：

主要條款	朔黃線	邯黃線
主要責任	<p><i>朔黃線的主要責任：</i></p> <ul style="list-style-type: none">在京海站與李天木站之間將列車(空車或載有貨物)駛出及駛入；在京海站與我們進行交接手續；及制定及向我們提供煤炭及非煤炭列車的日常營運計劃。 <p><i>我們的主要責任：</i></p> <ul style="list-style-type: none">按照朔黃線提供的方案組織裝卸工作；定期知會朔黃線我們下個月的裝載計劃；進行檢查、清潔、維修及其他措施，以確保裝載非煤炭貨物的列車的安全；確保從裝載站到目的站的營運安全；在惡劣天氣條件下對該協議所涵蓋的軌道進行安全檢查，並向朔黃線通報相關檢查結果，避免在不確定情況下運行；及按照相關合約共同協定的固定費率支付服務費(與轉換機車有關的貨運物流費)及貨運車廂佔用費。	<p><i>邯黃線的主要責任：</i></p> <ul style="list-style-type: none">承擔渤海西站相關的調度及指揮活動；提前通知我們其運營計劃；確保邯黃線的運輸安全；及進行相關的安全及檢查清潔。 <p><i>我們的主要責任：</i></p> <ul style="list-style-type: none">在渤海西站(屬於邯黃線)及羊二莊站(屬於我們)之間將列車(空車或載有貨物)駛出及駛入車站，並承擔渤海西站以及渤海西站(不包括)與羊二莊站(包括)之間相關的調度及指揮；提前知會邯黃線我們的營運計劃。對兩個車站之間的列車進行安全檢查；定期知會邯黃線我們下個月的運輸計劃，有關計劃將由彼等審閱及批准；及根據相關合同共同協定的固定費率支付服務費(有關轉換機車的貨運物流費用)。

業 務

主要條款	朔黃線	邯黃線
風險分配	<ul style="list-style-type: none"> • 我們負責確保從裝載站到目的站的營運安全，並對由於不平衡裝載或過載造成的所有損害負責；及 • 各方應對其境內發生的事故及損害負責。 	<ul style="list-style-type: none"> • 雖然我們負責兩個車站之間列車的安全檢查，但損壞應透過相互協議在各方之間分配。
年期	每年重新磋商及重續。	從2018年11月15日起，並無固定期限。
終止	並無規定。	並無規定。

此外，於2019年8月20日，我們開始營運邯黃聯絡線，該聯絡線連接滄港線（於羊二莊站）至邯黃線（於渤海西站）。使用該聯絡線，我們能夠將貨物從我們的鐵路運至邯黃線，然後再將貨物運至黃驊港。由於邯黃聯絡線由我們擁有，因此，邯黃鐵路有限責任公司不會因使用該聯絡線而向我們收取費用。儘管如此，彼等會向我們收取使用其邯黃線的費用，為每噸人民幣6.0元（倘是使用我們自己的機車）或按以下累進費率收取（倘是使用邯黃鐵路的機車）：

運輸量(噸)	累進費率(每噸人民幣元)
500,000以內	10.0
500,000以上一百萬以內	9.5
一百萬以上	9.0

邯黃鐵路有限責任公司亦能夠將其貨物經該聯絡線運至我們的鐵路或車站。我們就其使用我們的聯絡線向其收取每噸人民幣5.0元（倘是使用我們的機車）或每噸人民幣3.0元（倘是使用邯黃鐵路的機車）。

業 務

與客戶訂立的鐵路貨運合同

下表載列我們與客戶訂立的運輸合同的一般主要條款：

主要條款	內容
責任	<p>我們的主要責任：</p> <ul style="list-style-type: none">• 運送貨物，包括(倘相關)裝卸有關貨物；• 採取措施確保運輸安全；及• 遵守與客戶議定的運輸條件，例如確保貨物按時運輸至目的地、遵守相關的安全相關法律法規及定期檢查所運輸的貨物。 <p>我們客戶的主要責任</p> <ul style="list-style-type: none">• 根據議定的條款結算運輸費用；及• 協調參與運輸過程的各方(包括提前知會相關方各自的責任，以確保運輸順暢)，並與我們合作處理運輸過程中出現的問題。
風險分配	我們須對於因運輸過程中的過失或疏忽造成的損失、損害及額外開支(不包括運輸過程中的正常損耗及不可抗力事件)承擔責任。
年期	通常為一年，可透過雙方協議續簽。
終止	並無規定。
定價	有關我們鐵路運輸的定價條款的詳情，請參閱本節下文「定價」。

輔助業務

裝卸

作為我們核心鐵路貨運業務的輔助服務，我們亦為我們運輸的貨物提供裝卸服務，主要通過鐵路車廂到我們的貨場或通過幹線再運到我們的客戶或以往運到黃驊港。我們認為裝卸服務是我們提供的一項重要增值服務，讓我們在市場上更具有競爭力。於最後實際可行日期，我們經營兩個貨場。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，裝卸業務產生的收益分別約佔我們總收益的20.7%、21.9%、17.4%及16.2%。

業 務

我們通常負責卸載運往相關車站或貨場的貨物、清理及整理車廂、協助其他各方辦理鐵路部門要求的各種交接手續、按不時要求安排轉移卸載的貨物、臨時儲存(由其他各方就有關儲存另行支付代價)、維護及定期檢查稱重設備，並與其他各方合作監察稱重過程。客戶通常會派僱員到相關場所監察及協調整個裝卸過程，並就任何發現的問題與我們溝通。於2020年5月31日，我們將大多數裝卸業務外包予第三方承包商。

下表載列我們與客戶訂立的裝卸服務合同的一般主要條款：

主要條款	內容
	<p><i>我們的主要責任</i></p> <p>我們負責：</p> <ul style="list-style-type: none">卸載運往相關車站或貨場的貨物、清理並整理車廂、根據需要協助其他方辦理交接手續；提供所卸載貨物的臨時儲存(其他方將就有關儲存支付額外代價)；及維護並定期檢查稱重設備，並在其他方的合作下監控稱重過程。 <p><i>我們客戶的主要責任</i></p> <p>我們的客戶須：</p> <ul style="list-style-type: none">一般於30日內與我們結算裝卸、臨時儲存的款項及相關費用；及將僱員分配到我們的相關場所，以監控和協調裝卸過程，並就所發現的任何問題與我們進行溝通。
風險分配	<ul style="list-style-type: none">我們對場所及相關人員的安全負責。我們的客戶對自己的貨物安全負責。
年期	通常，固定期限為兩到十二個月，具體取決於特定客戶的業務需求。
終止	如果不可抗力事件令我們無法履行合同，我們可終止合同。
定價	有關我們的裝卸業務的定價條款的詳情，請參閱本節下文「定價」。

業 務

道路貨運

我們提供道路貨運服務作為我們核心鐵路貨運服務的輔助服務。我們於2016年6月購買首批20輛卡車並開始提供該等服務。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，我們的道路貨運服務產生的收益分別佔我們同期總收益的約5.1%、8.7%、8.6%及10.3%。我們提供道路貨運服務，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)從客戶位於黃驊港的場所到綜合港碼頭之間運輸貨物。

在邯黃聯絡線於2019年8月開始運營之前，於往績記錄期運至黃驊港的煤炭首先通過我們的滄港線運至楊莊站，然後通過卡車運至黃驊港。因此，於往績記錄期，於2019年8月以前，我們所有往黃驊港的煤炭運輸均採用道路貨運。自於2019年8月邯黃聯絡線開始營運以來，我們運往黃驊港的所有煤炭一直均採用鐵路貨運。

在行動計劃生效後但於邯黃聯絡線開始營運之前的一段時間內，我們根本無法將煤炭運入黃驊港。因此，不僅我們的道路貨運業務及相關的裝卸業務受到影響，我們相信通常使用我們的鐵路貨運服務將煤炭運至楊莊站以隨後通過道路貨運至黃驊港的客戶亦開始採用不同的選擇以最終將煤炭運往黃驊港。

於往績記錄期，我們極大擴展了道路貨運能力。於2017年12月31日，我們共有40輛卡車。於2018年，我們購買額外40輛卡車。於2020年5月31日，我們擁有一支80輛卡車的車隊進行道路貨運業務。

於往績記錄期，當有關服務需求超出我們的能力時，我們將一部分道路貨運服務外包予三名第三方分包商。有關詳情，請參閱「一分包商」。我們於2018年額外購買40輛卡車後，該外包需求及數量減少。

業 務

下表載列我們與客戶訂立的道路貨運服務合同的主要條款：

主要條款	內容
	<i>我們的主要責任</i>
	<ul style="list-style-type: none">通過卡車將相關貨物運輸到各個目的地，並確保有關貨物的安全；及遵守適用的法律和法規。
	<i>我們客戶的主要責任</i>
	<ul style="list-style-type: none">在各個階段給我們適當的指示，以及一般於30天內結算運輸費用。
風險分配	<ul style="list-style-type: none">我們對於因執行客戶訂單的錯誤而導致的任何開支及損失負責。我們的客戶有責任在協定的時間內結清款項。
年期	通常，固定期限為兩到十二個月，取決於特定客戶的業務需求。
終止	如果我們無法再執行合同或發生違約事件，則我們的客戶可能會終止合同。
定價	有關我們道路貨運的定價條款的詳情，請參閱本節下文「定價」。

建設、保養及維修

我們提供建設、保養及維修服務，主要包括專用線營運、維修和保養以及鐵路路基及其他鐵路設施建設。

專用線營運、維修和保養

我們為使用從滄港線直接延伸到其工廠或場所的專用線的客戶提供營運、維修和保養服務，並每年收取一次性服務費。建造有關鐵路線使貨物(主要包括煤炭、礦石及石油)可以直接運送給我們的客戶，而無需使用其他短程運輸工具，從而降低成本，提高效率。我們的鐵路營運、維修和保養服務主要包括日常鐵路檢查和測試(用以確保安全)、信號和通信系統運作、行車調度服務，以及按要求進行的定期鐵路保養和鐵路維修。

於往績記錄期，使用我們的專用線營運、維修和保養服務的客戶主要包括發電廠、造紙廠、化工企業以及運輸及物流公司。我們每年與有關客戶簽訂營運和管理協議。

業 務

截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年5月31日止五個月，我們的鐵路營運，維修及保養服務產生的收益分別約為人民幣4.4百萬元、人民幣6.4百萬元、人民幣8.8百萬元及人民幣1.7百萬元，分別約佔我們的總收益1.2%、1.6%、2.3%及1.1%。

下表載列我們與客戶的鐵路營運、保養及維修服務合約的主要條款：

主要條款	內容
責任	<p>我們的主要責任：</p> <ul style="list-style-type: none">• 根據國家鐵路局及各地方主管部門頒佈的規則及條例，對延伸至該等客戶的工廠或場所的專用線進行日常運營、維修、保養及管理；• 對專用線上的列車及貨物進行移交手續；• 裝卸列車；及• 管理安全。 <p>我們客戶的主要責任</p> <ul style="list-style-type: none">• 提供必要的協助，例如向我們的員工發放訪問卡、協助我們的員工檢查鐵路狀況、為員工提供辦公地方及設施以及提供相關的公用設施；及• 在履行合約後一個月內結清全部合同價格，並須就尚未償還款項每日按全部合同價格的0.0005% (按逐項基準) 逐日計息。
風險分配	<ul style="list-style-type: none">• 我們必須遵守客戶的內部規定，且在違反規定的情況下可被扣除服務費。我們亦須對於我們在專用線上開展的活動所造成的損害承擔責任；及• 我們的客戶有責任就我們為修補因自然原因造成的損害而作出的額外工作作出補償。
年期	通常為一年固定期限，每年重新磋商。
終止	任何一方可透過向另一方發出三個月的書面通知以終止或修訂協議。

業 務

鐵路路基及其他鐵路設施建設

我們提供鐵路路基建設服務，以協助欲想把我們的滄港線直接連接至彼等的廠房或倉庫的客戶建設專用線。於往績記錄期，我們曾參與三條專用線的鐵路路基建設工程。我們相信，我們提供此類鐵路路基建設服務的能力有助我們加強與現有主要客戶的關係，並提高我們的收益。

此外，我們於2019年開始為其他鐵路設施提供建設服務，包括兩個鐵路道口。

截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年5月31日止五個月，從我們鐵路路基及其他鐵路設施建設產生的收益分別約為人民幣3.1百萬元、人民幣0.2百萬元、人民幣6.7百萬元及人民幣0.3百萬元，分別佔我們收益總額約0.9%、不足0.1%、1.8%及0.2%。

我們使用由第三方提供的額外合約工人以幫助提供開展專用線路基建設及其他鐵路設施建設工程的勞動力需求。該等合約工人由我們自己的工程師及經理監察。

與我們的客戶就鐵路路基建設服務訂立的合約一般包含以下主要條款：

主要條款	內容
責任	<p>我們的主要責任：</p> <ul style="list-style-type: none">• 我們負責履行建設工作，並確保建設質量達到國家建設規格標準；及• 我們負責工作安全和其他合規問題。 <p>客戶的主要責任：</p> <ul style="list-style-type: none">• 我們的客戶必須於共同協定的期限內向我們支付服務費；及• 客戶負責與地方當局和其他參與各方協調。
風險分配	我們負責承擔因我們的過錯或履行合約延誤所導致的任何損失及費用。
年期	一般固定期限為兩至十二個月，視乎於特定客戶的業務需求而定。
終止	倘若我們未能履行合同或建設期超過規定的時間，我們的客戶可終止合約。

業 務

其他業務

我們還提供某些其他輔助業務，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。

煤炭過濾

作為我們核心業務的補充，我們於往績記錄期還為若干客戶（主要是煤炭生產商）提供煤炭過濾服務。煤炭過濾過程是煤炭通過過濾設備過濾，並按粒度分類為不同的類別。客戶需要煤炭過濾服務主要是由於不同粒度的煤炭可用於不同的用途。我們主要在我們的貨場提供該等服務。由於客戶需求減少，我們於2017年11月停止提供煤炭過濾服務。

下表載列一般於我們與客戶就煤炭過濾服務訂立的服務合同可找到的主要條款：

主要條款	內容
責任	<p>我們的主要責任：</p> <ul style="list-style-type: none">根據客戶規定的規格和要求為客戶過濾煤炭。 <p>客戶的主要責任</p> <ul style="list-style-type: none">在收到我們發出的增值稅發票後五個營業日內與我們結算付款。
風險分配	我們對與過濾過程相關的任何事故和風險負責，並承擔其中產生的能源費用。
年期	一般固定期限為兩至十二個月，視乎於特定客戶的業務需求而定。
終止	並無規定。

定價

我們根據定價部門（如適用）發佈的指導方針，並考慮市場狀況及趨勢（包括其他行業參與者的定價趨勢）及我們的成本和盈利能力為我們的服務定價。基於上文所述，我們每年檢討服務價格及在需要時相應作出調整。作為地方鐵路營運商，我們的鐵路貨運定價政策以行業規範為藍本，我們在設定不同收費方面僅有有限自主權，且受限於由有關定價部門設定的最高價格上限。該等收費一般由有關定價部門根據各種因素（包括市況、通脹、相關勞動成本及鐵路長度）設定及進行調整。對於我們的輔助服務，我們在定價方面擁有更廣泛的自由裁量權，我們通常會根據市場情況和競爭對手的價格與客戶協商條款。

業 務

鐵路貨運

我們鐵路貨運服務的定價受黃驊市市場監督管理局及黃驊市發展改革局的指導。根據於2017年4月25日發佈的指引，我們可以收取煤炭以及視作一般貨物的其他貨物的最高價格為人民幣0.25元／噸／公里以及危險貨物（例如石油及汽油）為人民幣0.3元／噸／公里。下表列出了定價部門針對不同類別貨物發佈的目前有效的相關定價標準：

貨物	最高價格
一般貨物（包括煤炭、礦石、鹽及其他散裝貨物）	人民幣0.25元／噸／公里
危險貨物（包括石油及汽油）	人民幣0.3元／噸／公里

於往績記錄期，考慮到指引及其他鐵路營運商的價格，我們通常會收取人民幣0.25元／噸／公里的煤炭運輸費用。對於我們的某些最大客戶，我們對大額訂單收取較低的價格以吸引彼等的業務。我們相信有關價格具有市場競爭力。我們亦為高貨量提供折扣以鼓勵我們的客戶委聘我們運輸彼等的更多貨物。

我們以相對較低的價格提供從黃驊港到京海站的往返礦石運輸，以激勵西行運輸礦石。例如，對於亦使用有關服務的客戶，我們就西行運輸礦石（而非其他貨物）只收取人民幣0.136元／噸／公里。

我們一般亦將貨運物流開支以及若干其他開支（如清潔費及儲存費用）轉嫁至我們客戶（然而在若干情況下，我們可能免除有關收費以吸引彼等的業務）。我們產生的貨運物流開支主要包括(i)將線路從朔黃鐵路及京滬鐵路轉換至滄港線相關的運輸成本（其佔我們貨運物流成本的大部分）；(ii)使用其他鐵路營運商的車廂而產生的車廂佔用費；及(iii)貨場服務費。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2019年及2020年5月31日止五個月，我們的貨運物流開支分別約為人民幣32.8百萬元、人民幣41.4百萬元、人民幣39.1百萬元、人民幣16.3百萬元及人民幣13.0百萬元。

輔助業務

我們通常根據市場情況和競爭對手的價格對我們的輔助業務進行定價，並根據具體情況與客戶進行協商。

客戶

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，我們並未與客戶發生任何重大爭議。

業 務

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，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、人民幣202.7百萬元及人民幣94.2百萬元，分別約佔我們相關年度總收益的65.4%、65.6%、53.8%及62.0%。同期，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、人民幣58.5百萬元及人民幣31.6百萬元，分別約佔我們相關期間的總收益的21.2%、22.6%、15.5%及20.8%。

下表載列與我們於往績記錄期的五大客戶有關的詳情。

截至2017年12月31日止年度的五大客戶

客戶	業務性質	建立業務關係的起始年份 ⁽¹⁾	本集團提供的主要服務	付款期限和付款方式	收益 (人民幣千元)	佔本年度總收益的百分比
博滙集團 ⁽²⁾	發電、造紙及化學工程	2015年	鐵路貨運、裝卸	銀行轉賬，提前付款	75,186	21.2%
客戶B ⁽³⁾	煤礦開採、鐵路貨運服務、道路貨運服務及發電	2015年	鐵路貨運、裝卸	銀行轉賬，30天信貸期	49,497	14.0%
客戶F ⁽⁴⁾	發電	2015年	鐵路貨運、裝卸	銀行轉賬，30天信貸期	45,128	12.7%
華潤電力 (渤海新區) 有限公司 ⁽⁵⁾	發電	2015年	鐵路貨運	銀行轉賬，30天信貸期	32,965	9.3%
河北正元氫能科技 有限公司 ⁽⁶⁾	肥料生產	2015年	鐵路貨運	銀行轉賬，30天信貸期	28,980	8.2%
					231,756	65.4%

附註：

- (1) 滄港公司於2014年12月開始鐵路營運。因此，我們與此等客戶的業務關係於2015年或之後開始。除非以下附註另有說明，否則我們與此等客戶建立業務關係的起始年份為各客戶開始使用滄港線的同一年。
- (2) 博滙集團包括山東博滙集團有限公司及其附屬公司山東天源熱電有限公司。山東博滙集團有限公司擁有一間在上海證券交易所上市的附屬公司(股份代號：600966)。博滙集團自2010年開始使用滄港線。

業 務

- (3) 客戶B(一家中國國有企業)包括一間上市公司的聯屬公司，該上市公司股份在香港聯交所及上海證券交易所上市。客戶B自2012年開始使用滄港線。
- (4) 客戶F包括一間公司的聯屬公司，該公司股份在香港聯交所及上海證券交易所上市。客戶F自2010年開始使用滄港線。
- (5) 華潤電力(渤海新區)有限公司為華潤電力控股有限公司的間接附屬公司，其股份在香港聯交所上市(股份代號：836)。
- (6) 河北正元氫能科技有限公司為陽煤化工股份有限公司的間接附屬公司，其股份在上海證券交易所上市(股份代號：600691)。

截至2018年12月31日止年度的五大客戶

客戶	業務性質	建立業務關係的起始年份 ⁽¹⁾	本集團提供的主要服務	付款期限和付款方式	收益 (人民幣千元)	佔本年度總收益的百分比
客戶B ⁽²⁾	煤礦開採、鐵路貨運服務、道路貨運服務及發電	2015年	鐵路貨運、裝卸	銀行轉賬，30天信貸期	87,583	22.6%
博滙集團 ⁽³⁾	發電、造紙及化學工程	2015年	鐵路貨運、裝卸	銀行轉賬，30天信貸期	69,751	18.0%
華潤電力(渤海新區)有限公司 ⁽⁴⁾	發電	2015年	鐵路貨運	銀行轉賬，30天信貸期	40,212	10.4%
客戶G ⁽⁵⁾	物流	2017年	鐵路貨運、裝卸	銀行轉賬，30天信貸期	30,335	7.8%
河北正元氫能科技有限公司 ⁽⁶⁾	肥料生產	2015年	鐵路貨運	銀行轉賬，30天信貸期	26,130	6.8%
					254,011	65.6%

附註：

- (1) 滄港公司於2014年12月開始鐵路營運。因此，我們與此等客戶的業務關係於2015年或之後開始。除非以下附註另有說明，否則我們與此等客戶建立業務關係的起始年份為各客戶開始使用滄港線的同一年。

業 務

- (2) 客戶B(一家中國國有企業)包括一間上市公司的聯屬公司，該上市公司股份在香港聯交所及上海證券交易所上市。客戶B自2012年開始使用滄港線。
- (3) 博滙集團包括山東博滙集團有限公司及其附屬公司山東天源熱電有限公司。山東博滙集團有限公司擁有一間在上海證券交易所上市的附屬公司(股份代號：600966)。博滙集團自2010年開始使用滄港線。
- (4) 華潤電力(渤海新區)有限公司為華潤電力控股有限公司的間接附屬公司，其股份在香港聯交所上市(股份代號：836)。
- (5) 客戶G包括三間由一名共同控股股東持有的公司。
- (6) 河北正元氫能科技有限公司為陽煤化工股份有限公司的間接附屬公司，其股份在上海證券交易所上市(股份代號：600691)。

截至2019年12月31日止年度的五大客戶

客戶	業務性質	建立業務關係的起始年份 ⁽¹⁾	本集團提供的主要服務	付款期限和付款方式	收益 (人民幣千元)	佔本期間總收益的百分比
客戶B ⁽²⁾	煤礦開採、鐵路貨運服務、道路貨運服務及發電	2015年	鐵路貨運、裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	58,479	15.5%
博滙集團 ⁽³⁾	發電、造紙及化學工程	2015年	鐵路貨運、裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	57,290	15.2%
華潤電力 (渤海新區) 有限公司 ⁽⁴⁾	發電	2015年	鐵路貨運	銀行轉賬， 30天信貸期	39,059	10.4%
河北正元氫能 科技有限 公司 ⁽⁵⁾	肥料生產	2015年	鐵路貨運	銀行轉賬， 30天信貸期	29,900	7.9%
客戶H ⁽⁶⁾	銷售煤炭及石油焦	2015年	鐵路貨運、裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	18,016	4.8%
					202,744	53.8%

業 務

附註：

- (1) 滄港公司於2014年12月開始鐵路營運。因此，我們與此等客戶的業務關係於2015年或之後開始。除非以下附註另有說明，否則我們與此等客戶建立業務關係的起始年份為各客戶開始使用滄港線的同一年。
- (2) 客戶B（一家中國國有企業）包括一間上市公司的聯屬公司，該上市公司股份在香港聯交所及上海證券交易所上市。客戶B自2012年開始使用滄港線。
- (3) 博滙集團包括山東博滙集團有限公司及其附屬公司山東天源熱電有限公司。山東博滙集團有限公司擁有一間在上海證券交易所上市的附屬公司（股份代號：600966）。博滙集團自2010年開始使用滄港線。
- (4) 華潤電力（渤海新區）有限公司為華潤電力控股有限公司的間接附屬公司，其股份在香港聯交所上市（股份代號：836）。
- (5) 河北正元氫能科技有限公司為陽煤化工股份有限公司的間接附屬公司，其股份在上海證券交易所上市（股份代號：600691）。
- (6) 客戶H為一間上市公司（其股份於上海證券交易所上市）的附屬公司。

截至2020年5月31日止五個月的五大客戶

客戶	業務性質	建立業務關係的起始年份 ⁽¹⁾	本集團提供的主要服務	付款期限和付款方式	收益 (人民幣千元)	佔本期間總收益的百分比
客戶I ⁽²⁾	鋼鐵製造	2015年	鐵路貨運、裝卸、道路運輸	銀行轉賬， 30天信貸期	31,627	20.8%
博滙集團 ⁽³⁾	發電、造紙及化學工程	2015年	鐵路貨運、裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	20,718	13.6%
客戶B ⁽⁴⁾	煤礦開採、鐵路貨運服務、道路貨運服務及發電	2015年	鐵路貨運、裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	15,855	10.4%

業 務

客戶	業務性質	建立業務關係 的起始年份 ⁽¹⁾	本集團提供的 主要服務	付款期限和 付款方式	佔本期間總	
					收益 (人民幣千元)	收益的百分比
河北正元氫能 科技有限公司 ⁽⁵⁾	肥料生產	2015年	鐵路貨運	銀行轉賬， 30天信貸期	13,184	8.7%
華潤電力 (渤海新區) 有限公司 ⁽⁶⁾	發電	2015年	鐵路貨運	銀行轉賬， 30天信貸期	12,846	8.5%
					94,230	62.0%

附註：

- (1) 滄港公司於2014年12月開始鐵路營運。因此，我們與此等客戶的業務關係於2015年或之後開始。除非以下附註另有說明，否則我們與此等客戶建立業務關係的起始年份為各客戶開始使用滄港線的同一年。
- (2) 客戶I由河北省的一家鋼鐵製造公司及其全資附屬公司組成。
- (3) 博滙集團包括山東博滙集團有限公司及其附屬公司山東天源熱電有限公司。山東博滙集團有限公司擁有一間在上海證券交易所上市的附屬公司(股份代號：600966)。博滙集團自2010年開始使用滄港線。
- (4) 客戶B(一家中國國有企業)包括一間上市公司的聯屬公司，該上市公司股份在香港聯交所及上海證券交易所上市。客戶B自2012年開始使用滄港線。
- (5) 河北正元氫能科技有限公司為陽煤化工股份有限公司的間接附屬公司，其股份在上海證券交易所上市(股份代號：600691)。
- (6) 華潤電力(渤海新區)有限公司為華潤電力控股有限公司的間接附屬公司，其股份在香港聯交所上市(股份代號：836)。

據董事所知，於往績記錄期，我們的董事、彼等各自的緊密聯繫人或任何擁有本公司已發行股本超過5%的股東，概無於任何五大客戶中擁有任何權益，且我們的五大客戶全部是獨立第三方。

業 務

供應商

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、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。向供應商作出的採購主要包括：(i)用於我們的機車及卡車的柴油等燃料；(ii)用於鐵路營運、維護、修理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)我們設施（如貨場及倉庫）的鐵路運輸相關維修和保養服務。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詳盡的市場調查及走訪大量市場參與者。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日止年度及截至2020年5月31日止五個月，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、消耗品以及維修及保養服務）的67.4%、72.9%、68.5%及74.1%。

業 務

下表載列於所示期間我們的五大供應商、與該等供應商的交易金額以及其他相關資料：

截至2017年12月31日止年度的五大供應商

供應商	業務性質	建立業務關係的起始年份 ⁽¹⁾	提供予本集團的主要產品／服務	信貸期限和付款方式	交易金額 人民幣千元	佔本年度總採購額的百分比
供應商A ⁽²⁾	煤炭及石油貿易、鐵路營運及運輸	2015年	貨運物流	銀行轉賬， 30天信貸期	26,290	34.8%
供應商B	供應及買賣石油產品	2015年	柴油	銀行轉賬， 30天信貸期	12,882	17.0%
供應商C	鐵路營運及貨運物流	2016年	貨運物流	支票， 30天信貸期	5,783	7.6%
供應商D	供應石油產品	2015年	柴油	銀行轉賬， 30天信貸期	4,130	5.5%
供應商F	貨場服務、電力供應	2015年	貨場服務、電力供應	銀行轉賬， 30天信貸期	1,906	2.5%
					50,991	67.4%

附註：

- (1) 滄港公司於2014年12月開始鐵路營運。因此，我們與此等供應商的業務關係於2015年或之後開始。
- (2) 供應商A（一家中國國有企業）為一間上市公司（其股份於上海證券交易所及香港聯交所上市）的直接附屬公司。

業 務

截至2018年12月31日止年度的五大供應商

供應商	業務性質	建立業務關係的起始年份 ⁽¹⁾	提供予本集團的主要產品／服務	信貸期限和付款方式	交易金額 人民幣千元	佔本年度總採購額的百分比
供應商A ⁽²⁾	煤炭及石油貿易、鐵路營運及運輸	2015年	貨運物流	銀行轉賬， 30天信貸期	32,550	36.9%
供應商B	供應及買賣石油產品	2015年	柴油	銀行轉賬， 30天信貸期	14,311	16.2%
供應商D	石油產品供應	2015年	柴油	銀行轉賬， 30天信貸期	7,561	8.5%
供應商C	鐵路營運及貨運物流	2016年	貨運物流	支票， 30天信貸期	5,355	6.1%
供應商G ⁽³⁾	天然氣供應	2017年	天然氣	銀行轉賬， 30天信貸期	4,605	5.2%
					64,382	72.9%

附註：

- (1) 滄港公司於2014年12月開始鐵路營運。因此，我們與此等供應商的業務關係於2015年或之後開始。
- (2) 供應商A（一家中國國有企業）為一間上市公司（其股份於上海證券交易所及香港聯交所上市）的直接附屬公司。
- (3) 供應商G為一間上市公司（其股份於香港聯交所上市）的間接附屬公司。

業 務

截至2019年12月31日止年度的五大供應商

供應商	業務性質	建立業務關係的起始年份 ⁽¹⁾	提供予本集團的主要產品/服務	信貸期限和付款方式	交易金額 人民幣千元	佔本年度總採購額的百分比
供應商A ⁽²⁾	煤炭及石油貿易、鐵路營運及運輸	2015年	貨運物流	銀行轉賬， 30天信貸期	27,436	32.4%
供應商B	供應及買賣石油產品	2015年	柴油	銀行轉賬， 30天信貸期	13,739	16.2%
供應商C	鐵路營運及貨運物流	2016年	貨運物流	支票， 30天信貸期	8,496	10.0%
供應商D	石油產品供應	2015年	柴油	銀行轉賬， 30天信貸期	4,876	5.8%
供應商G ⁽³⁾	天然氣供應	2017年	天然氣	銀行轉賬， 30天信貸期	3,504	4.1%
					58,051	68.5%

附註：

- (1) 滄港公司於2014年12月開始鐵路營運。因此，我們與此等供應商的業務關係於2015年或之後開始。
- (2) 供應商A（一家中國國有企業）為一間上市公司（其股份於上海證券交易所及香港聯交所上市）的直接附屬公司。
- (3) 供應商G為一間上市公司（其股份於香港聯交所上市）的間接附屬公司。

業 務

截至2020年5月31日止五個月的五大供應商

供應商	業務性質	建立業務關係的起始年份 ⁽¹⁾	提供予本集團的主要產品／服務	信貸期限和付款方式	交易金額 人民幣千元	佔本期間總採購額的百分比
供應商A ⁽²⁾	煤炭及石油貿易、鐵路營運及運輸	2015年	貨運物流	銀行轉賬，30天信貸期	10,019	34.2%
供應商B	供應及買賣石油產品	2015年	柴油	銀行轉賬，30天信貸期	4,326	14.8%
供應商H	鐵路營運及貨運物流	2019年	柴油、液化天然氣	銀行轉賬，30天信貸期	3,476	11.9%
供應商C	鐵路營運及貨運物流	2016年	貨運物流	銀行轉賬，30天信貸期	2,746	9.4%
供應商D	供應石油產品	2015年	柴油	銀行轉賬，30天信貸期	1,112	3.8%
					21,679	74.1%

附註：

- (1) 滄港公司於2014年12月開始鐵路營運。因此，我們與此等供應商的業務關係於2015年或之後開始。
- (2) 供應商A（一家中國國有企業）為一間上市公司（其股份於上海證券交易所及香港聯交所上市）的直接附屬公司。

據董事所知，於往績記錄期，概無董事、彼等的聯繫人或據董事所知擁有本公司已發行股本超過5%的任何股東於任何五大供應商中擁有任何權益，且我們的五大供應商全部是獨立第三方。

業 務

一名主要供應商和主要客戶由相同最終股東所控制

於往績記錄期，據董事所深知，我們的五大供應商之一供應商A及我們的五大客戶之一客戶B（由一間公司共同控制的一組公司，有關此客戶的詳情，請參閱「一客戶」）屬於同一集團的中國國有企業，並由相同最終股東共同控制。據董事所深知，供應商A及客戶B的業務營運彼此獨立。供應商A為朔黃線的唯一營運商，並為我們提供貨運物流服務，涉及從我們的滄港線到朔黃線的轉換線。我們在滄港線為客戶B提供與煤炭有關的鐵路貨運服務。

儘管客戶B和供應商A受同一最終股東共同控制，但我們對客戶B的銷售和向供應商A的採購獨立進行，亦非互為關連或互為條件。與該客戶和該供應商的交易的條款與市場相符，並與我們的其他客戶和供應商的交易條款類似。

我們於下文載列於往績記錄期向供應商A支付的購買金額，以及來自客戶B的總收益及毛利的詳情：

	截至12月31日止年度		截至5月31日止五個月	
	2017年	2018年	2019年	2020年
供應商A				
總購買金額(人民幣千元)	26,290	32,550	27,436	10,019
佔總購買金額的百分比(%)	34.8	36.9	32.4	34.2
客戶B				
來自此客戶的總收益 (人民幣千元)	49,497	87,583	58,479	15,855
佔我們總收益的百分比(%)	14.0	22.6	15.5	10.4

業 務

分包商

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「—法律合規和法律程序—違規事件」）；(ii)委聘勞務派遣代理，其派遣工人到我們的地盤但受我們培訓和監督；及(iii)外發我們若干輔助業務的某些工作。我們的分包商指我們向其外發我們業務的若干工作（包括裝卸及道路貨運）的第三方服務供應商。該等輔助業務屬勞工密集性質，而且需要大量熟練勞動力。為降低勞動力成本，同時為我們的鐵路貨運服務維持足夠人力供應，我們已將此等輔助業務的若干方面外包予專業分包商。有關工作乃在我們內部合資格經理的監督和控制下進行。我們相信委聘有關專業分包商有助我們有效控制生產成本。視乎市況、勞動力成本和供應及工作效率等多項因素，我們日後將考慮聘請額外員工以自行承接部分或全部有關輔助業務。

與分包商的外包安排

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，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、人民幣39.5百萬元及人民幣18.7百萬元。我們的分包安排一般包括以下主要條款：

主要條款	內容
責任	<p>我們的主要責任：</p> <ul style="list-style-type: none">我們於完成工作委託後支付服務費，並與當地部門及其他方協調以便執行建設項目。 <p>分包商的主要責任</p> <ul style="list-style-type: none">分包商負責根據我們的質量控制標準確保履行工程的質量；分包商負責提供現場指導以及開展工程安全檢查；分包商負責向其工人支付工資以及與建築工程有關的費用。
風險分配	<ul style="list-style-type: none">分包商負責由其過失導致的任何損失。
年期	與項目期相同。
終止	不適用

業 務

下表載列於所示期間我們的五大分包商及其他相關資料：

截至2017年12月31日止年度的五大分包商

分包商	分包商的業務性質	建立業務關係的起始年份 ⁽¹⁾	取得的服務	付款方式及信貸期	總分包費用 (人民幣千元)	佔本年度總 分包金額的 百分比
分包商 A	裝卸貨物及運輸	2015年	裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	18,853	56.4%
分包商 D	貨運、倉儲及裝卸	2016年	道路貨運	銀行轉賬， 30天信貸期	3,046	9.1%
分包商 F	貨運及汽車維修	2017年	道路貨運	銀行轉賬， 30天信貸期	2,384	7.1%
分包商 C	貨運、裝卸及建材銷售	2015年	裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	2,347	7.0%
分包商 G	樓宇建築及清拆、 貨運及裝卸	2017年	裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	1,468	4.4%
					28,098	84.0%

附註：

- (1) 滄港公司於2014年12月開始鐵路營運。因此，我們與此等分包商的業務關係於2015年或之後開始。

業 務

截至2018年12月31日止年度的五大分包商

分包商	分包商的業務性質	建立業務關係的起始年份 ⁽¹⁾	取得的服務	付款方式及信貸期	總分包費用 (人民幣千元)	佔本年度總 分包金額的 百分比
分包商 A	裝卸貨物及運輸	2015年	裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	13,891	46.5%
分包商 H	貨運、倉儲、 建材銷售及 設備零售	2018年	道路貨運	銀行轉賬， 30天信貸期	3,481	11.7%
分包商 I	貨運、倉儲、 建材銷售及 設備租賃	2018年	裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	2,469	8.3%
分包商 C	貨運、裝卸及 建材銷售	2015年	裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	2,356	7.9%
分包商 G	樓宇建築及清拆、 貨運及裝卸	2017年	裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	1,745	5.8%
					23,942	80.2%

附註：

- (1) 滄港公司於2014年12月開始鐵路營運。因此，我們與此等分包商的業務關係於2015年或之後開始。

業 務

截至2019年12月31日止年度的五大分包商

分包商	分包商的 業務性質	建立業務 關係的 起始年份 ⁽¹⁾	取得的服務	付款方式及 信貸期	總分包費用 (人民幣千元)	佔本年度總 分包金額的 百分比
分包商 L	勞動代理及裝卸	2016年	勞動力外包	銀行轉賬， 30天信貸期	14,664	37.1%
分包商 C	貨運、裝卸及 建材銷售	2015年	裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	7,139	18.1%
分包商 A	裝卸貨物及運輸	2015年	裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	6,265	15.9%
分包商 K	勞動代理	2018年	勞動力外包	銀行轉賬， 30天信貸期	3,084	7.8%
分包商 M	貨運及倉儲	2018年	道路貨運	銀行轉賬， 30天信貸期	2,058	5.2%
					33,210	84.1%

附註：

- (1) 滄港公司於2014年12月開始鐵路營運。因此，我們與此等分包商的業務關係於2015年或之後開始。

截至2020年5月31日止五個月的五大分包商

分包商	分包商的 業務性質	建立業務 關係的 起始年份 ⁽¹⁾	取得的服務	付款方式及 信貸期	總分包費用 (人民幣千元)	佔本期間總 分包金額的 百分比
分包商 L	勞動代理及裝卸	2016年	勞動力外包	銀行轉賬， 30天信貸期	5,956	31.9%
分包商 N	道路貨運及裝卸	2020年	道路貨運	銀行轉賬， 30天信貸期	3,471	18.6%

業 務

分包商	分包商的業務性質	建立業務關係的起始年份 ⁽¹⁾	取得的服務	付款方式及信貸期	總分包費用 (人民幣千元)	佔本期間總分包金額的百分比
分包商O	裝卸	2019年	裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	3,032	16.2%
分包商C	貨運、裝卸及建材銷售	2015年	裝卸	銀行轉賬， 30天信貸期	2,425	13.0%
分包商K	勞動代理	2018年	勞動力外包	銀行轉賬， 30天信貸期	1,653	8.8%
					16,537	88.5%

附註：

- (1) 滄港公司於2014年12月開始鐵路營運。因此，我們與此等分包商的業務關係於2015年或之後開始。

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]後成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，比相關分包協議屆滿日期早兩個月，原因為我們有足夠的其他分包商以相若費率以及交易條款提供類似服務，並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。由於我們與分包商A的分包協議中規定的費率(介乎每噸人民幣2.0元至每噸人民幣4.8元)與我們於往績記錄期從其他提供類似服務類型的獨立分包商(包括若干我們的五大分包商)取得的費率相若，董事認為，而獨家保薦人同意，於往績記錄期與分包商A訂立的交易條款屬正常商業條款以及與其他獨立交易相若。由於我們與提供與分包商A相同服務的其他獨立分包商建立「分包」關係，因此，我們與分包商A的分包關係的終止並無對我們的財務表現造成嚴重影響，並預期不會對我們日後的財務表現產生任何影響。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。

業 務

於往績記錄期，一名主要分包商亦為我們的主要客戶

我們的其中一名分包商(分包商E)亦為我們截至2018年12月31日止年度的五大客戶之一(客戶G，有關此客戶的詳情，請參閱本節「客戶」)。分包商E是一家提供貨運、倉儲和裝卸服務的物流公司，我們自2015年以來已與其建立業務關係。過往，我們從分包商獲得額外的勞動力，以滿足客戶的需求。分包商E是滄州地區最大的物流公司之一，在當地具有良好的聲譽。我們與分包商E的安排條款可與市場收費競爭，且與我們同其他裝卸服務供應商所訂立的安排條款類似。分包商E所承擔的所有項目於最後實際可行日期已完成，而分包商E不再為我們的主要分包商之一。於往績記錄期，我們亦擔任分包商E的分包商，為其其中一名客戶的貨物提供鐵路貨運服務。

下文載列於往績記錄期我們向作為分包商的分包商E支付的分包金額及來自作為客戶(客戶G)的分包商E的收益總額明細：

	截至12月31日止年度		截至5月31日 止五個月	
	2017年	2018年	2019年	2020年
作為分包商E				
總分包費用(人民幣千元)	467	116	-	-
佔總分包費用的百分比(%)	1.4	0.4	-	-
作為客戶G				
收益(人民幣千元)	14,779	30,335	15,581	2,968
佔總收益的百分比(%)	4.2	7.8	4.1	2.0

技術

我們已將多個技術系統應用於日常營運，此舉有助我們維持營運效率。於最後實際可行日期，我們的核心技術基礎設施包括：

行車調度指揮系統(「行車調度指揮系統」)

我們已建立配備通信光纜的行車調度指揮系統，連接我們的內部控制系統、我們各車站的監控系統以及我們的調度及指揮服務器。該行車調度指揮系統管理整個鐵路運輸過程的安全環節，例如：(i)通過GPS、保安攝像機及無線電實時監控列車位置，及(ii)集中調度列車及裝卸。其讓我們能協調中央控制系統與不同車站和列車的運作，提高運輸效率及利用率，並改善營運安全。

業 務

車輛GPS平台

我們已在所有列車、卡車和其他車輛上安裝GPS和通信系統，我們能夠通過它提供指示、跟踪車輛行動及狀況以及在緊急情況下觸發報警系統。該系統有助於我們(i)通過收集和分析各種數據(包括行駛距離、柴油消耗率、行使路線和各種相關費用)以及優化未來支出預算來監察及控制成本及(ii)通過更好地組織及制定運輸時間表來提高效率。

存貨管理

我們的存貨主要包括我們經營中使用的燃料、材料及消耗品。我們通常將存貨保持在我們認為足夠大約三個月營運的水平。

我們有專責團隊定期監控我們的存貨水平。該團隊亦按季度進行實物盤點，以確保我們的存貨記錄的準確性。我們的管理層每年對該資料進行審閱，以確保我們資金充足並適當儲備存貨。

於2017年、2018年及2019年12月31日及截至2020年5月31日止五個月，我們的存貨分別約為人民幣4.4百萬元、人民幣4.4百萬元、人民幣5.0百萬元及人民幣3.7百萬元。截至2017年、2018年、2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，我們的存貨周轉天數分別為33.1天、34.4天、39.0天及37.1天。

銷售和營銷

由於中國鐵路貨運的區域獨家性程度高，有鐵路貨運需求的業務(包括河北省及周邊區域的鐵路貨運)選擇有限，並且通常首先與我們聯繫以開展業務。我們還聘請銷售和營銷人員負責識別和建立與可能需要我們服務的區域和全國公司的聯繫。我們的運輸部及市場部負責業務開發、合約談判及簽約以及客戶服務。於2020年5月31日，我們的銷售和營銷團隊中有兩名員工，致力於與本公司和服務相關的營銷活動。此外，我們的高級管理人員定期參加行業會議以獲取潛在客戶的資料。

競爭

由於准入門檻高，中國的鐵路貨運市場相對集中。鐵路的建設、升級及保養需要大量的資金投入，投資回收期較長。新參與者進入鐵路貨運市場需要投入大量資金進行初始投資。鑑於鐵路貨運市場的高門檻，我們很少面臨來自新參與者的競爭。我們主要與提供替代貨運方式的公司競爭，例如道路貨運和其他運輸業務。

業 務

我們主要在地理位置、客戶關係、營運及效率的基礎上競爭。有關行業格局的更多詳情，請參閱「行業概覽」。

雖然目前在滄州—黃驊港地區有三條鐵路，分別為滄港線、朔黃線及邯黃線，但董事瞭解來自該等鐵路的直接競爭有限，乃因該三條現有鐵路針對不同客戶及區域，讓我們在滄州—黃驊港大區內的鐵路貨運業務方面擁有很大程度的獨家性。

朔黃鐵路

朔黃鐵路起於山西省忻州市而止於黃驊港，從滄州至黃驊港延伸的部分（「指定路段」）大體上與滄港線主軌道平行。其全長598公里，年運輸能力為約3.5億噸，其中煤炭為主要運輸貨物。朔黃鐵路上的列車速度按規定不超過120公里／小時。相比之下，我們鐵路的列車速度按規定不超過50公里／小時，因為我們的鐵路沿線有較多車站，而且距離鄰站之間的加速距離相對朔黃鐵路而言較短。我們的運輸業務與朔黃鐵路的區別在於以下方面：

- (i) 朔黃鐵路最終由中國神華能源股份有限公司（「神華集團」）擁有。神華集團主要於中國從事採礦、運輸及銷售煤炭。朔黃鐵路作為神華集團的運輸渠道的一部分，將其開採的煤炭從中國西部運往華東地區，並通過黃驊港海運至華南地區。根據弗若斯特沙利文報告，通過指定路段運輸的煤炭為主要以黃驊港為目的地，不作沿途卸貨服務當地客戶。沿指定路段僅有三個本地站，而沿滄港線有13個本地站，以方便本地客戶的需求。另外，由於存在先於朔黃鐵路建設的滄港鐵路，朔黃鐵路的指定路段並無指明以滿足滄州—黃驊港大區內當地對煤炭的需求。實際上，滄港線及當地的物流服務供應商提供替代性的貨運方式，例如在該地區有道路貨運，以滿足當地企業的物流需求，亦為山東省內企業提供有關他們向神華集團購買煤炭的服務。此外，雖然所運輸的大部分貨物經由指定路段不作中途卸貨，我們能夠於滄港線沿途及港區的貨場裝卸貨物。特別是，我們在楊莊站裝卸貨物，離我們若干主要客戶所在魯北地區非常接近。於往績記錄期，我們的兩名主要客戶（即博滙集團及客戶H）均位於魯北地區，於截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月分別合共向本集團貢獻收益人民幣82.0百萬元、人民幣80.9百萬元、人民幣75.3百萬元及人民幣24.3百萬元。

業 務

- (ii) 為了使向當地客戶提供的運輸安排順利進行，我們進一步營運專用線，由我們的主軌道連接至若干主要客戶的場所或貨場以運輸客戶貨物。於2020年5月31日，我們經營15條專用線。該等專用線加強我們與主要客戶的關係，以及令潛在競爭對手（例如朔黃鐵路）更難與我們競爭，原因為一旦有關的專用線建成，其他服務供應商（例如道路貨運服務供應商）向該等客戶運輸貨物的成本將明顯較高，而運輸效率則較低。
- (iii) 根據弗若斯特沙利文報告，神華集團於黃驊港建造了一個貨場為其列車裝卸貨物。該貨場僅指定作煤炭貨物的裝卸，提高其營運效率，但也使其成為不適合用於非煤炭貨物的物流。該貨場的指定用途為發展非煤炭貨物的運輸業務提供了契機。儘管神華集團在位於李天木站與黃驊港中間的車站附近亦建立有一個貨場，但該貨場僅為方便非煤炭貨物的物流。該等非煤炭貨物的運輸量對朔黃鐵路而言極少，且受限於神華集團在黃驊港的貨運站場功能（指定為裝卸煤炭），故其並未運輸至黃驊港。與朔黃鐵路不同的是，我們的滄港線延伸至港區內分別用於裝卸煤炭貨物及非煤炭貨物的多個指定貨場。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，非煤炭貨物分別約佔我們鐵路貨運總量的約20.4%、25.6%、39.6%及39.7%以及收益佔比分別為15.5%、21.5%、26.0%及26.0%，分別構成我們鐵路貨運業務的重要組成部分。

邯黃鐵路

邯黃鐵路連接黃驊港與河北省西南部的邢台，呈東北—西南走向。其全長468公里，年運輸能力約5,000萬噸。邯黃鐵路上的列車速度按規定不超過160公里／小時。相比之下，我們鐵路的列車速度按規定不超過50公里／小時，因為我們的鄰站之間的距離相對較短。邯黃鐵路主要運輸來源於山西南部從河北西南部運輸至黃驊港的煤炭以及反方向運輸礦石。雖然滄港線呈東西走向，但經我們鐵路運輸至黃驊港的煤炭來源於主要位於內蒙古及陝西省的煤礦以及經我們鐵路西行運輸的礦石主要指定運至山西、陝西及內蒙古。因此，我們認為來自邯黃鐵路的直接競爭甚小。

業 務

此外，滄州市發展和改革委員會於2019年5月發佈滄州市鐵路專用線規劃，符合董事上述掌握的情況。誠如該計劃所載：

- (i) 朔黃線承擔將煤炭從山西省、陝西省、內蒙古自治區及寧夏回族自治區運往其在黃驊港的貨場，以進一步從海上運往中國南部及東部省份；
- (ii) 邯黃線主要承擔將鐵礦石從黃驊港向西行運往河北東南部的鋼鐵生產商，以及將煤炭從山西南部向東線運往黃驊港綜合港碼頭，以進一步運往中國南部及東部省份；及
- (iii) 滄港線承擔將從山西、陝西及內蒙古開採的煤炭透過朔黃線運往：
 - (a) 我們的終點站港口站，然後再進一步運至黃驊港綜合港碼頭，並將進一步從海上運往中國南部及東部省份；
 - (b) 沿滄港線的大型本地專用線客戶（例如滄州的發電廠及化工廠）；及
 - (c) 魯北地區的客戶。

此外，根據河北省人民政府與朔黃線的擁有人兼營運商的前身於2000年簽訂的會談紀要，朔黃線與黃驊港的煤炭碼頭不得與河北省地方鐵路（比如本集團）及港口已經承擔的運輸業務競爭。儘管如此，會談紀要並無法律約束力，且倘若朔黃鐵路擁有人兼營運商不按紀要安排行事，亦無任何法律後果。儘管會談紀要不具有法律約束力，但董事認為，基於董事對該等鐵路功能差異的上述瞭解，滄港線面對朔黃線及邯黃線帶來重大競爭的機會極低。

業 務

知識產權

於最後實際可行日期，我們已在中國註冊五個商標。

我們採取各種措施保護我們的知識產權。例如，我們設有無形資產管理系統。我們在該系統設置不同部門負責管理我們的知識產權及法律合規。此外，僅獲授權人員才可以處理我們的知識產權。儘管採取了這些措施，但我們無法保證我們的知識產權得到充分保護，免受潛在的威脅和風險，例如第三方或競爭對手的盜用。此外，雖然我們無法確保我們的服務並無或不會侵犯第三方的所有權，但我們可能會不時受到與他人知識產權相關的法律訴訟和索賠。有關進一步詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－倘我們未能保護我們的知識產權或防止我們的知識產權流失或遭盜用，我們可能喪失競爭地位，而我們的品牌、聲譽及營運可能受到重大不利影響」及「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們或會不時面臨與第三方知識產權有關的糾紛」。

於最後實際可行日期，我們並未遭受就侵犯任何知識產權而向本集團提出任何索償，本集團亦不知悉任何有關任何實際或潛在侵權的待決或受威脅索償。

物業

自置物業

於最後實際可行日期，我們在中國擁有／佔用36幅土地，地盤總面值約2,839,519.68平方米，以及在中國擁有一幢總建築面積約4,330.78平方米的大廈。上述所有物業均用作非物業業務（定義見上市規則第5.01(2)條）。根據本文件附錄三所載的艾華迪評估諮詢有限公司所編製的物業估值報告，該等物業權益於2020年8月31日的總市值約為人民幣1,043.8百萬元。

業 務

土地

於最後實際可行日期，我們擁有／佔用36幅土地，地盤總面值約2,839,519.68平方米，包括：

編號	土地 擁有人／ 佔用人	位置	總地盤 面積 (平方米)	土地 使用權 性質	現時 用途	到期日
自有土地						
1.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	78,485.07	出讓	鐵路	2066年3月20日
2.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	31,538.59	出讓	鐵路	2066年3月20日
3.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	4,289.46	出讓	鐵路	2066年3月20日
4.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	39,858.55	出讓	鐵路	2066年3月20日
5.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	56,886.13	出讓	鐵路	2066年3月20日
6.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	18,356.5	出讓	鐵路	2066年3月20日
7.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	3,460.8	出讓	鐵路	2066年3月20日
8.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	3,347.5	出讓	鐵路	2066年3月20日
9.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	51,336.9	出讓	鐵路	2066年3月20日
10.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	4,908.1	出讓	鐵路	2066年3月20日
11.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	36,062.6	出讓	鐵路	2066年3月20日
12.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	12,509	出讓	鐵路	2066年3月20日
13.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	81,079.9	出讓	鐵路	2066年3月20日
14.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	45,723.6	出讓	鐵路	2066年3月20日
15.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	105,531.8	出讓	鐵路	2066年3月20日
16.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	34,258	出讓	鐵路	2066年3月20日
17.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	156,434.17	出讓	鐵路	2066年3月20日
18.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	91,526.11	出讓	鐵路	2066年3月20日
19.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省黃驛	43,507.83	出讓	鐵路	2066年3月20日

業 務

編號	土地 擁有人／ 佔用人	位置	總地盤 面積 (平方米)	土地 使用權 性質	現時 用途	到期日
20.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省滄州市 渤海新區	69,978.3	出讓	鐵路	2067年10月16日
21.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省滄州市 渤海新區	18,124.41	出讓	鐵路	2068年2月22日
22.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省滄州市 渤海新區	2,639.79	出讓	鐵路	2068年2月22日
23.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省滄州市 渤海新區	24,460.65	出讓	鐵路	2068年2月22日
24.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省滄州市 渤海新區	16,287.48	出讓	鐵路	2068年2月22日
25.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省滄州市 渤海新區	21,407.05	出讓	鐵路	2068年2月22日
26.	滄港公司 ⁽⁴⁾	河北省黃驊	389,929.6	出讓	倉儲	2060年1月26日
27.	滄港公司 ⁽⁴⁾	河北省黃驊	125,341.8	出讓	倉儲	2060年1月26日
28.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省滄州	28,718.3	出讓	鐵路	2068年6月25日
29.	京海國際 ⁽⁵⁾	河北省黃驊	151,145.1	出讓	倉儲	2068年4月27日
30.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省滄州	66,410.04	出讓	鐵路	2069年4月11日
31.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省滄州	9,801.59	出讓	鐵路	2068年5月31日
32.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省滄州	5,190	出讓	鐵路	2068年5月31日
33.	滄港公司 ⁽³⁾	河北省滄州	4,488.67	出讓	鐵路	2068年5月31日
佔用土地⁽¹⁾						
34.	滄港公司 ⁽²⁾⁽³⁾	河北省滄州	410,875.39	劃撥	鐵路	不適用
35.	滄港公司 ⁽²⁾⁽³⁾	河北省滄州	548,626.9	劃撥	鐵路	不適用
36.	滄港公司 ⁽²⁾⁽³⁾	河北省滄州	46,994	劃撥	鐵路	不適用

業 務

附註：

- (1) 除上文第34至36項所列出的佔用土地外，我們亦在未有獲取相關土地使用權的情況下佔用若干土地以建設邯黃線渤海西站聯絡線。有關該土地的違規使用詳情，請參與「法律合規和法律程序－違規事件」及「附錄三物業估值報告－估值證書－編號3」。
- (2) 有關該劃撥土地的詳情，請參閱本節「租賃物業－土地」。
- (3) 有關上文第1-25、28及30-36項的詳情，請參閱「附錄三物業估值報告－估值證書－編號1」。
- (4) 有關上文第26-27項的詳情，請參閱「附錄三物業估值報告－估值證書－編號2」。
- (5) 有關上文第29項的詳情，請參閱「附錄三物業估值報告－估值證書－編號4」。

大廈

於最後實際可行日期，我們擁有一幢總建築面積約4,330.78平方米的大廈：

土地 擁有人／ 編號	佔用人	位置	建築 面積 (平方米)	土地 使用權 性質	現時 用途	到期日
------------------	-----	----	-------------------	-----------------	----------	-----

1.	滄港公司	河北省黃驊	4,330.78	出讓	工業	2060年1月26日
----	------	-------	----------	----	----	------------

租賃物業

於最後實際可行日期，我們於中國租賃／佔用三幅土地，並分別在中國及香港租賃兩處物業用作辦事處。

土地

我們的滄港線佔用騁宇公司及滄州地方鐵路局擁有的三幅劃撥土地（「劃撥土地」），總地盤面積約為1,006,496.29平方米，騁宇公司有權使用劃撥土地。於2019年8月12日之前，騁宇公司一直將劃撥土地出租予滄港公司使用，用於滄港線的營運，未有收取任何費用，亦未簽訂書面協議。有關安排被視為騁宇公司租賃劃撥土地予滄港公司。我們的鐵路由京海站（含）延伸至黃驊港區的部分預期不會受劃撥土地影響。根據我們的估計，整條滄港線中約25.9公里或12.0%（以長度計）乃於劃撥土地上興建。該鐵路與在我們未取得土地使用權的土地上建設的聯絡線合計，其總長度約為33.0公里或佔整條滄港線的15.2%。有關該聯絡線所佔用土地的詳情，請參照本節「違規事件編號1」。

業 務

據我們的中國法律顧問告知，根據適用的中國法律及法規，劃撥土地的擁有人如欲出租有關地塊，必須得到相關土地部門的批准。就租賃劃撥土地而言，騁宇公司並無取得相關土地主管機關的所需批准，此屬於騁宇公司違反中國适用法律及法規的情況。根據《中華人民共和國城鎮國有土地使用權出讓和轉讓暫行條例》，未經相關土地主管機關批准，擅自轉讓、出租、抵押劃撥土地的，可沒收相關違規所得，並視事件嚴重程度對擁有人（即騁宇公司）處以罰款。如果有關土地使用權的所有人受到處罰，劃撥土地的承租人可能無法在有關土地主管部門的調查期內繼續使用有關劃撥土地，因此，就劃撥土地的租賃而言，我們的鐵路營運可能會因此而中斷，直至有關調查完成及／或有關違規行為得到騁宇公司糾正為止。於最後實際可行日期，騁宇公司或滄港公司並無由於劃撥土地而受到任何索償或處罰，亦無由於有關劃撥土地而遭受調查。我們於2019年6月19日及2019年7月2日與滄州市自然資源和規劃局及滄縣自然資源和規劃局（統稱「土地主管部門」）的官員進行面談，我們的中國法律顧問告知，上述部門為監督劃撥土地的主管部門，並於同日收到有關主管部門的確認，滄港線正使用劃撥土地作鐵路營運用途，符合該三幅土地最初劃撥予土地所有者時的原始用途。因此，該等部門確認不會採取任何執法行動干預我們的經營，包括但不限於拆除鐵路線、暫停我們的業務，或對我們的任何董事、管理團隊成員或本集團成員公司進行調查或處罰。儘管如此，我們已採納書面指導意見，確保我們未來在土地使用方面遵守相關法律和法規，並就此指定我們的綜合部部長直接負責監督整改措施的落實和持續合規。

我們已從土地主管部門獲得租賃劃撥土地的批文。此外，為使騁宇公司與本集團就劃撥土地的法律關係正規化及維持滄港線的服務持續性，滄港公司與騁宇公司就以零代價向本集團出租劃撥土地訂立土地租賃協議，租期20年，並擁有永久無償續租權。基於租賃劃撥土地已獲土地主管部門批准，而我們已與騁宇公司訂立長期租約，並擁有永久續租權，故董事認為，我們滄港線的營運不會受劃撥土地租賃的影響。

此外，我們的董事確認，於最後實際可行日期，本集團擁有的所有受讓土地（我們的鐵路線主軌道建在其上）均為先前由騁宇公司擁有的劃撥土地，而其後成為受讓土地，並轉讓予本集團。根據我們先前的經驗，將劃撥土地轉為受讓土地（包括騁宇公司向本集團轉讓土地）所需的平均時間為提交劃撥土地轉為受讓土地的相關申請後約21個月。

業 務

據土地主管部門（即監管劃撥土地的土地相關事宜的政府主管部門）確認：

- (1) 聘宇公司的劃撥土地轉為出讓土地一般要經過以下程序：(i)聘宇公司主動與相關部門進行溝通，評估轉換的可行性及時間表；(ii)聘宇公司向相關政府部門提交申請文件；(iii)相關政府部門進行土地勘察評估、建議出讓價款、土地規劃用途評估及土地轉讓的行政程序；(iv)有關政府部門與聘宇公司訂立土地轉讓協議；及(v)聘宇公司就土地轉讓的代價及其他應付款項進行結算，而該土地其後轉讓予本集團；
- (2) 就劃撥土地而言，聘宇公司及滄港公司目前已就將劃撥土地轉換為受讓土地（「轉換」）的詳細安排與相關政府部門完成大部分溝通工作。根據土地主管部門告知的時間表，經考慮土地主管部門的內部處理所需時間，預計聘宇公司可於2020年底前提交轉換申請。土地主管部門預期轉換將於提交申請後約12至18個月內完成；
- (3) 基於轉換不會改變土地的規劃用途（即鐵路用途），土地主管部門會支持及積極配合轉換。土地主管部門進一步確認，其不大可能拒絕或不批准轉換。彼等認為，在完成餘下轉換程序方面應不會存在任何障礙，完成這些程序只是時間問題；
- (4) 根據將轉讓的劃撥土地預計總地盤面積、根據市場方法估計的劃撥土地市價及轉換所適用的預期折讓，轉讓劃撥土地的估計代價約為人民幣60.0百萬元，相當於聘宇公司將就有關土地從「劃撥」轉換為「受讓」支付的金額，進一步詳情載於「關連交易－獲全面豁免持續關連交易－租賃劃撥土地－(a)背景」分節；及
- (5) 彼等已知悉本公司上市，而本集團將於完成轉換後向聘宇公司收購劃撥土地。

我們的中國法律顧問告知，經土地主管部門確認，(1)土地主管部門為監管劃撥土地相關事宜的政府主管部門；(2)本集團可繼續將劃撥土地用於滄港線的營運；(3)完成上述未完成的程序不存在實質障礙，預計僅是時間問題；及(4)劃撥土地的轉換被主管部門拒絕的可能性很低。

業 務

於轉換完成後，聘宇公司將以約人民幣60.0百萬元的代價（即聘宇公司使劃撥土地可於轉換後轉讓予本集團而預期產生的開支金額的償付成本）將劃撥土地轉讓予我們。基於(1)截至2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月經營活動產生的現金淨額分別約為人民幣110.3百萬元及人民幣47.3百萬元；及(2)於2020年8月31日未動用的銀行融資為人民幣23.0百萬元，我們的董事預計，有關轉讓劃撥土地的代價將以內部產生的現金及／或銀行貸款支付。

當我們就收購劃撥土地訂立協議時，本公司將遵守上市規則（包括但不限於上市規則第14章及第14A章）有關與聘宇公司進行有關交易的適用規定。

有關土地租賃協議的詳情，請參閱「關連交易－獲全面豁免持續關連交易」。

樓宇

於最後實際可行日期，我們根據一項租賃協議於中國香港租用一間辦公室。該租賃協議為期一年，由2019年8月15日至2020年8月14日止。根據與業主簽立的一項新租賃協議，辦公室將延租一年，從2020年8月15日至2021年8月14日止。我們亦根據一份租賃協議在中國河北省租賃總建築面積為1,000平方米的一處物業。出租人已取得有關物業的房屋所有權證。租賃協議為期一年，由2020年4月1日起至2021年3月31日止。該租賃協議的備案程序已經完成。

保險

我們已投購涵蓋多項風險的保險，當中包括有關我們的財產和設備遺失、被盜及損壞以及我們的員工遭遇事故和重大疾病的風險。我們還為中國員工投購社會保險。我們並無購買業務責任或中斷保險，我們認為這與中國的行業慣例一致。出現任何未獲保險保障的業務中斷事件、訴訟或自然災害，或我們的未投保設備或設施受到重大損毀，都可能對我們的經營業績產生重大不利影響。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們可能並未投購足夠保險」。

僱員

於2020年5月31日，我們有774名全職員工。我們的大部分員工位於中國河北省滄州市。下表載列於2020年5月31日各部門的員工人數。

業 務

部門	員工人數	佔總數%
總務處	45	5.8
財務	15	1.9
證券投資	2	0.3
人力資源	7	0.9
內部審計	2	0.3
內部控制	2	0.3
營銷	2	0.3
協調	9	1.2
調度和指揮中心	16	2.1
安全及檢查	9	1.2
鐵路維修	106	13.6
運輸	262	33.8
建築	12	1.6
鐵路機械工程	78	10.1
電氣信息	49	6.3
鐵路道口	113	14.6
物流	45	5.8
總計	774	100.0%

為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的來源：(i)直接僱用臨時工人(有關我們對使用臨時工人的過往違規的詳細討論，請參閱「—法律合規和法律程序—違規事件」)；(ii)與勞務派遣代理人接觸；及(iii)將我們的若干輔助業務的部分工作外包。有關詳情，請參閱「—分包商」。

我們主要從內部和外部推薦、在線招聘廣告和校園招聘會中招聘求職者。我們為員工提供內部和外部培訓計劃，以不斷提高彼等的技能和知識，並增強彼等對生產安全的理解。

我們的員工目前都沒有工會代表。我們相信我們與僱員保持良好的工作關係，於往績記錄期，我們並無發生任何重大勞資糾紛或在招聘員工方面遇到任何困難。

我們與所有員工簽訂標準僱傭合同。

業 務

環境保護

我們受中國國家和地方有關環境保護、污染防治和事故報告的法律法規的約束。有關詳情，請參閱本文件「監管概覽－環境保護及消防法規」。我們已從相關當地環保部門取得所有必要的污染物排放許可證。於往績記錄期及截至最後實際可行日期，除「一法律合規和法律程序」所披露者外，我們在所有重大方面均遵守適用的中國環境法律及法規，且我們並無因嚴重違反任何環境法律或法規而受到任何重大處罰。

我們將環境保護作為一項重要的企業責任，致力於在日常營運中實施全面的環境保護管理體系。我們的安監室負責制定和實施有關環境保護的內部規則和法規。我們已經在鐵路和貨場等各個地點通過了工作程序規定，以確保遵守環境保護法律法規。

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月，相關主管部門對我們收取的環保稅分別約為零、人民幣4.6百萬元、人民幣2.9百萬元及人民幣1.0百萬元。2018年環保稅的增加來自我們裝卸業務的煤粉塵排放，根據2018年1月1日生效的新環境保護法規，我們的裝卸業務於2018年須繳納該稅項。

健康和工作場地安全合規

我們高度重視員工在各營運方面的職業健康和 safety，並致力於為員工提供安全健康的工作環境。

為了盡量減低傷害和工傷的風險，我們定期為員工提供安全培訓。這些培訓會解釋我們的安全管理政策、現場安全措施以及與項目執行相關的緊急安排。此外，我們的安全部會在實際項目執行開始之前制定項目安全措施。

鐵路貨運及道路貨運業務可能發生事故。我們曾經歷事故，包括導致對我們的員工和其他人員造成人身傷害及致命傷害的事故。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，安全部門曾向我們報告多宗涉及傷亡、人身傷害或財物損毀的事故，包括五宗列車事故及16宗卡車事故。我們毋須對任何該五宗列車事故負責，乃因該等事故乃主要由於相關其他方未有遵守交通法規或因工作疏忽所致，且概未因該等事故而對我們提出任何實際或（就董事所深知）潛在申索。我們的卡車司機對16宗卡車事故中的12宗負有全部或部分責任。儘管如此，在這些事故中與卡車司機責任有關的所有實

業 務

際索償由我們的保險公司根據有關保險單全數支付。於最後實際可行日期，所有有關索償已全數結清，而就我們的董事所深知，於最後實際可行日期，這些事故並無產生針對我們的潛在索償。我們已採納以下措施以進一步提升安全：

- (i) 設立安全生產委員會，對安全生產管理承擔全部責任；
- (ii) 舉辦各種安全活動及定期培訓課程，提高員工的安全意識及相關工作技能；
- (iii) 嚴格禁止未通過安全培訓及評估的員工參加我們的貨物運輸工作；
- (iv) 每月安排檢查我們的貨物運輸，讓各個部門報告我們業務經營過程中的任何潛在／現有不足之處；
- (v) 每月檢查貨運工具及設備，發現及排除存在安全隱患的任何問題；
- (vi) 根據指定政策安排易燃、易爆或其他危險物品的運輸；
- (vii) 執行危險貨品重點檢查，並妥善記錄所有有關檢查；及
- (viii) 密切監控易燃物品。

有關我們如何監察持續合規的詳情，請參閱本節「內部控制」各段。

儘管我們於上文提到制定了解決該等風險的安全措施，但未來仍可能再次發生事故。有關討論，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－貨運存在危險以及我們曾發生事故且於未來可能會繼續發生事故。倘發生任何事故，均可能對財務業績產生不利影響、中斷業務營運並損害我們的聲譽」。我們的董事已確認，除上文所披露者外，於往績記錄期，本集團並無發生任何重大安全問題，亦無發生重大安全事故。

業 務

牌照、許可證和批文

我們的中國法律顧問已告知，且董事已確認，於整個往績記錄期及直至最後實際可行日期，除下文「—法律合規和法律程序—違規事件」分節所載的該等牌照、許可證或土地使用權外，我們擁有我們於中國的業務營運所需的所有牌照及許可證，並擁有我們於中國的業務營運所需的大部分土地使用權（即於最後實際可行日期擁有36幅土地中的33幅）。下表載列我們在中國營運所需的主要牌照的相關詳情：

牌照／許可	持有人	頒授機構	現有牌照／ 許可證的 授予日期	到期日
鐵路運輸許可證	滄港公司	國家鐵路局	2017年8月21日	2037年8月20日
地方鐵路運營許可證 ⁽¹⁾	滄港公司	河北省交通運輸廳	2019年12月27日	2020年12月7日
道路運輸經營許可證	滄港公司	黃驊市行政審批局	2020年2月19日	2024年2月18日
經營服務收費報告表	滄港公司	黃驊市發展改革局	2017年4月25日	不適用 ⁽²⁾
報關單位註冊登記證書	京海國際	河北黃驊港海關	2020年7月8日	不適用 ⁽³⁾

附註：

- (1) 根據有關法規及獲我們的中國法律顧問告知，申請地方鐵路運營許可證續期須於其屆滿日期前至少30日提出。經河北省交通廳轄下河北省鐵路管理局（即監督此事項的主管機關）確認，以及獲我們的中國法律顧問告知，就上述許可證屆滿後續期方面並無重大法律障礙。我們的董事預期將於2020年11月提交續期申請。
- (2) 該牌照／許可證屬存檔性質，因此，除非申請人更改業務或有關當局要求，否則不會到期。
- (3) 根據中華人民共和國海關總署於2019年12月24日發佈的《關於取消報關企業和報關企業分支機構註冊登記有效期的公告》，經該報關單位註冊登記證書登記，報關單位註冊登記證書有效期將不會屆滿。

業 務

有關我們在中國的業務營運所需的牌照、許可證和批文的更多詳情，請參閱「監管概覽」。

獎項和認可

我們曾獲得多個獎項，以表彰我們在行業中的成就。下表載列於最後實際可行日期的部分重大獎項及認可：

獎項／認可	年份	頒發機構／部門	實體
滄州市渤海新區 先進集體	2016年	中共滄州市委渤海 新區工作委員會	滄港公司
河北省鐵路運輸 系統安全生產目標 管理優秀單位	2017年	河北省鐵路管理局	滄港公司
滄州市百強民營企業	2018年	滄州市民營經濟 領導小組	滄港公司
河北省民營企業 服務業一百強	2019年	河北省工商聯	滄港公司

法律合規和法律程序

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無捲入任何重大法律、仲裁或行政程序，亦不知悉有任何針對我們提出的未決或面臨威脅的法律、仲裁或行政程序而可能會對我們的經營或財務狀況造成重大不利影響。

我們的中國法律顧問認為，除本文件所披露者外，於往績記錄期，我們已在所有重大方面遵守所有相關中國法律及法規。

業 務

編號	違規事件的詳情	違規原因	法律後果及對本集團的潛在影響	防止未來違規並確保保持合規之補救方法及整改措施
(5)	將民權元價人面萬元至地地百萬元，轉讓幣180.0元對地地百萬元，根據董事對地地百萬元，總代價約為人民幣幣31.1百萬元；及			門確認，轉讓幣180.0元對地地百萬元，根據董事對地地百萬元，總代價約為人民幣幣31.1百萬元；及
(6)	除代價及應繳稅款外，上述未履行相關程序，而在辦理相本公規無手續方面，在實行政程序性障礙。如法律及公性小。司的規定使用權證的可能性。			除代價及應繳稅款外，上述未履行相關程序，而在辦理相本公規無手續方面，在實行政程序性障礙。如法律及公性小。司的規定使用權證的可能性。
根據上二線士止動驛面公與上整，全情獲	據二線士止動驛面公與上整，全情獲			據二線士止動驛面公與上整，全情獲
在轉讓土地元當付，而積極與相關部門溝通，以獲得	在轉讓土地元當付，而積極與相關部門溝通，以獲得			在轉讓土地元當付，而積極與相關部門溝通，以獲得
我們已工國	我們已工國			我們已工國

業 務

<p>編號</p>	<p>違規事件的詳情</p>	<p>違規原因</p>	<p>法律後果及對本集團的潛在影響</p>	<p>防止未來違規並確保保持續合規之補救方法及整改措施</p>
<p>3.</p>	<p>於2019年9月前，我們未向相關當局註冊住房公積金。我們的僱員繳足住房公積金供款。</p>	<p>我們的大多數地區物業及倉庫，以及不熟悉的行政人員，以及不熟悉的監管規定所致。</p>	<p>根據住房公積金管理條例，用人單位及用人單位未辦理的，處以人民幣10,000元以上人民幣50,000元以下的罚款。用人單位逾期未繳存或不足額支付住房公積金的，應當責令其在規定期限內繳存；逾期仍不繳存的，可向人民法庭申請強制執行。我們可能遭相關機關頒發的住房公積金供款為數人民幣5.4百萬元（我們已於2019年12月31日的賬目內就全數計提撥備），否則人民法庭可能採取的補救措施和糾正措施以及本公司的董事認為，有關董事無重大影響，亦不會對任3.09條關於董事的標準產生負面影響，因此不會對[編纂]合適性產生負面影響，而獨家保薦人同</p>	<p>於2019年9月12日，我們收到滄州市住房公積金管理中心的書面確認，確認於2019年5月17日及5月15日，滄港公司及其國際分別於該分中心開設了住房公積金賬戶，並自2019年9月開始繳足法定供款。由於我們及時整改，該部門不會處罰我們或勒令我們補繳過往欠繳的供款。</p> <p>我們分別於2019年8月16日及2019年8月19日採納員工薪酬與福利制度和人力資源管理制度。此外，我們的人力資源部協同內審部負責關於此事項的持續合規，由人力資源部常務副部長監督整改措施的實施情況。</p>

業 務

編號	違規事件的詳情	違規原因	法律後果及對本集團的潛在影響	防止未來違規並確保保持續合規之補救方法及整改措施
4.	於2019年9月前，我們未有為所有僱員支付足額社保。	由於不熟悉監管要求的行政的經辦人員的疏忽所致。	根據中華人民共和國社會保險法，我們可能遭頒令在指定期限內支付未繳納的社保基金（我們估計約為人民幣6.1百萬元，並已於2019年12月31日的賬目內就全數計提撥備），並須就每個滯納日支付相當於未繳金額0.05%的滯納金。倘若我們未有支付有關金額，我們可能須支付未繳金額一至三倍的罰金。	我們於2019年7月11日曾與滄州市人力資源和社會保障局（我們的中國法律顧問）進行訪談。該部門確認不會因過去的不合規而處罰我們以及不會勒令我們補繳未付金額。我們已向監察部門申報此事宜的主管部門取得日期為2019年7月15日的書面確認，表明該主管部門將不會就有關不合規事宜對我們處以任何懲罰或勒令我們繳交不足金額。從2019年9月起，我們已基於我們員工獲得的全部報酬為其繳納社會保險費。
			基於所採取的補救措施和糾正措施以及本次違規的原因，我們的董事認為，有關違規對本集團並無重大影響，亦不會對任何董事符合上市規則第3.08及第3.09條關於董事的標準產生負面影響，因此不會對[編纂]合適性產生負面影響，而獨家保薦人同意我們董事的觀點。	我們分別於2019年8月16日及2019年8月19日採納員工薪酬福利制度和人力資源管理制度。此外，我們的人力資源部協同內審部負責關於此事項的持續合規，由人力資源部常務副部長監督整改措施的實施情況。

業 務

編號	違規事件的詳情	違規原因	法律後果及對本集團的潛在影響	防止未來違規並確保保持繼續合規之補救方法及整改措施
5.	<p>我們未有為建設那黃線渤海西線我們的建設項目或站聯絡環境保驗收。</p>	<p>由於不熟悉辦理的疏忽所致。</p>	<p>根據建設項目環境保護條例及中華人民共和國環境影響評價法，由於我們在未提交建設項目環境影響報告表即動工，我們可能遭相關環境機頒令停止建設，並採取修復措施及支付項目總投資1%至5%的罰款。我們估計，倘若頒令，罰款的金額將約為人民幣6.4百萬元。我們的負責人員可能受到行政處罰。由於我們可能完成環保驗收，我們可能遭頒令於指定期限內進行整改，並處以人民幣200,000元至人民幣1,000,000元的罰金。倘若我們未能於上述期限內進行糾正，我們可能遭處以人民幣1,000,000元至人民幣2,000,000元的罰金。我們的負責人員可能遭頒令支付人民幣50,000元至人民幣200,000元的罰款。如有關違規造成重大環境污染或生態損失，有關建設將會暫停，經有關政府批准，可終止有關建設項目。</p>	<p>我們於2019年8月13日、2020年2月13日及2020年5月29日曾與滄州市生態環境局黃驊分局（我們的中國法律顧問已告知其為監察此事的主管部門）進行訪談。該部門確認，由於我們正積極整改，陸續辦理環保驗收及審批程序，因此，不會處罰我們及誠如我們的中國法律顧問所告知，預計於最後實際可行日期我們在完成該等程序的過程中不會遇到任何重大法律障礙。</p> <p>經滄州市生態環境局黃驊分局確認，本公司已積極與彼等溝通，以完成所需程序，但由於COVID-19疫情的爆發，彼等目前只能處理有限的報告，並將按時間順序通知企業提交報告。因此，我們的中國法律顧問告知，經該主管部門確認，整個環保驗收程序預計將於2021年1月中完成。</p> <p>除與有關主管部門就完成規定的驗收和程序進行溝通外，我們亦於2019年8月27日採用《新建建築項目建設程序》及《新建鐵路項目建設程序》，為我們的僱員提供相關程序要務的指引。此外，我們亦已就此指定工程部長直接負責監督整改措施的實施及持續合規。</p>

基於所採取的補救措施和糾正措施以及本次違規的原因，我們團並認為，有關違規對本對任何董事無重大影響，亦不會對第3.09條關於董事的標準產生負面影響，因此不會對[編纂]合適性產生負面影響，而我們董事的觀點。

業 務

編號	違規事件的詳情	違規原因	法律後果及對本集團的潛在影響	防止未來違規並確保保持續合規之補救方法及整改措施
6.	於2018年5月至2019年2月，派遣工人的人數佔我們總員工人數的比例高於10%。	由於不熟悉監管要求的經辦人員的疏忽所致。	根據於2014年3月1日起生效的勞工派遣暫行規定以及中華人民共和國勞動合同法，僱主應嚴格控制所僱用的派遣人員數量，該數量不應超過其員工總數的10%。倘若違反該規定，相關就業主管部門可以命令我們在規定的期限內糾正違規事件；倘若在此期間內未完成整改，我們可能須就我們使用的每名派遣工人被處以人民幣5,000元至人民幣10,000元的罰款。我們估計倘若遭處罰，罰款的最金額將約為人民幣1.91百萬元。對於工人造成的任何損害，我們將提供派遣工人的代理共同及個別採取的補救措施和糾正措施。及本認重為大影響，亦則第3.09條關於董事的標準產生負面影響，因此不會對[編纂]合適性產生任何影響，而獨家保薦人	我們於2019年6月19日曾與滄州市人力資源和社會保障局(我們的主管部門)進行訪談。該部門已告知其為監察此事並未收到任何關於我們的投訴，由於我們已完或整改措施，亦不會處罰我們。 自2019年3月開始，我們將過往所有使用派遣工人的業務外包予第三方承包商。此外，我們的人力資源部常務副部長負責執行整改措施及監督人力資源相關事項的持續合規。

業 務

風險管理和內部控制

風險管理

我們在業務營運中面臨各類風險，我們相信風險管理對我們的成功至為重要。我們面臨的主要營運風險計有(其中包括)與採購及銷售相關的風險、存貨管理風險、技術升級風險、人力資源風險及外包風險。有關我們所面臨各類風險的披露詳情，請參閱「風險因素」。此外，我們在日常業務過程中亦面臨各類市場風險，例如利率、信貸及流動資金風險。有關該等市場風險的討論，請參閱本文件「財務資料－市場風險的定性與定量披露」一節。

為妥善管理該等風險，我們已設立下列風險管理架構及措施：

- 董事會負責並擁有一般權力以管理本公司的營運，並主導本公司的整體風險管理。其負責考慮、審閱及批准涉及重大風險敞口的任何重大業務決策，包括擴展鐵路、購買重大額外設備、與重要客戶或其他第三方運輸公司訂立重大合約、調整定價與第三方訂立合作業務關係的決定；及
- 我們投購保險保障，我們認為此舉符合中國運輸行業的一般慣例。

內部控制

我們已委聘獨立內部控制顧問(「內部控制顧問」)對本集團的程序、系統及內部控制程序(包括會計及管理系統)進行詳細檢討。內部控制顧問於2019年1月開展工作，並於其報告中提供多項檢討結果及建議。我們隨後已採取補救措施，以回應該等檢討結果及建議。內部控制顧問於2019年9月就本公司所採取的措施對本公司的內部控制系統進行跟進檢討，並匯報跟進檢討結果。根據跟進檢討結果，董事確認，於最後實際可行日期，本集團經已採納內部控制顧問所建議的全部適用內部控制措施及政策，且其內部控制系統並無任何重大缺陷。

業 務

我們已委任郭芝聰先生及李俊呈先生為我們的聯席公司秘書，負責監察我們持續遵守有關業務營運的相關法律及法規，並監督所有必要措施的實施。此外，我們計劃定期向董事、高級管理層和主要僱員提供有關法律和法規以及公共公司治理的持續培訓計劃及／或最新情況，以便主動識別與潛在不合規相關的任何關注和問題。審核委員會將審閱及批准我們的年度風險評估結果和政策。

此外，我們已委任[編纂]擔任我們的合規顧問，以加強我們作為公眾公司的合規措施，並提供持續監控和建議。有關詳情，請參閱「董事及高級管理層－合規顧問」。