

香港聯合交易所有限公司與證券及期貨事務監察委員會對本聆訊後資料集的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本聆訊後資料集全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

## Canggang Railway Limited

### 滄港鐵路有限公司

(「本公司」)

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

#### 聆訊後資料集

#### 警告

本聆訊後資料集乃根據香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)／證券及期貨事務監察委員會(「證監會」)的要求而刊發，僅用作提供資訊予香港公眾人士。

本聆訊後資料集為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出重大變動。閣下閱覽本文件，即代表閣下知悉、接納並向本公司、其獨家保薦人、顧問或包銷團成員表示同意：

- (a) 本文件僅為向香港公眾人士提供有關本公司的資料，概無任何其他目的；投資者不應根據本文件中的資料作出任何投資決定；
- (b) 在聯交所網站登載本文件或其補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、其獨家保薦人、顧問或包銷團成員在香港或任何其他司法權區必須進行發售活動的責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；
- (c) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在最後正式的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 聆訊後資料集並非最終的上市文件，本公司可能不時根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》作出更新或修訂；
- (e) 本文件並不構成向任何司法權區的公眾提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通知、通告、小冊子或廣告，亦非邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約，且不在邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約；
- (f) 本文件不應被視為誘使認購或購買任何證券，亦不擬構成該等勸誘；
- (g) 本公司或本公司的任何聯屬公司、獨家保薦人、顧問或包銷團成員概無於任何司法權區透過刊發本文件而發售任何證券或招攬購買任何證券的要約；
- (h) 本文件所述的證券非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不獲接納；
- (i) 本公司並無亦不會將本文件所指的證券按1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州立證券法例註冊；
- (j) 由於本文件的派發或本文件所載任何資訊的發布可能受到法律限制，閣下同意了解並遵守任何該等適用於閣下的限制；及
- (k) 本文件所涉及的上市申請並未獲批准，聯交所及證監會或會接納、發回或拒絕有關的公開發售及／或上市申請。

倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，有意投資者務請僅依據向香港公司註冊處處長登記的本公司招股章程作出投資決定，招股章程的文本將於發售期內向公眾派發。

## 重要提示

倘閣下對本文件的任何內容有任何疑問，應尋求獨立專業意見。

# Canggang Railway Limited

## 滄港鐵路有限公司

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

[編纂]

[編纂]項下[編纂]總數：[編纂]股股份(視乎[編纂]而定)  
香港[編纂]數目：[編纂]股股份([編纂])  
[編纂]數目：[編纂]股股份(視乎[編纂]而定及可予重新分配)  
[編纂]：[編纂]  
面值：每股股份0.01港元  
股份代號：[編纂]

獨家保薦人



[編纂]、[編纂]及[編纂]

[編纂]

[編纂]

香港交易及結算所有限公司、香港聯合交易所有限公司及香港中央結算有限公司對本文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示不會對因本文件全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

本文件連同本文件附錄六「送呈公司註冊處處長及備查文件」所指的文件，已按照[編纂]第342C條的規定送呈香港公司註冊處處長登記。香港證券及期貨事務監察委員會及香港公司註冊處處長對本文件或上述任何其他文件的內容概不負責。

預期[編纂]將由[編纂](代表[編纂]及[編纂])與本公司於[編纂]或訂約方可能協定的較後時間或之前協議釐定，惟無論如何不得遲於[編纂]。倘[編纂](代表[編纂]及[編纂])與本公司因任何理由而未能於[編纂]之前協定[編纂]，則[編纂]將不會進行並立即失效。除另行公佈外，[編纂]將不會超過每股[編纂]，且預期不會低於每股[編纂]港元(可[編纂])。申請[編纂]的[編纂]必須於申請時就每股[編纂]繳付最高[編纂][編纂]，連同[編纂]，倘若[編纂]低於[編纂]，則多繳股款可予退還。

[編纂](代表[編纂]及[編纂])在本公司的同意下，可於遞交[編纂]申請截止當日上午之前隨時將根據[編纂]提呈的[編纂]數目及/或指示性[編纂]範圍調低至低於本文件所述的水平。在上述情況下，本公司將於切實可行情況下盡快在聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.czgcl.com刊登有關調減的通告，惟無論如何不遲於遞交[編纂]申請截止當日上午。

作出[編纂]之前，[編纂]應仔細考慮本文件所載所有資料，尤其是「風險因素」一節所載的風險因素。

根據[編纂]所載的終止條文，[編纂](為彼等本身及代表[編纂])有權在若干情況下，於[編纂]上午八時正前隨時全權酌情終止[編纂]根據[編纂]應承擔的責任。終止條文條款的進一步詳情載於「[編纂]-[編纂]-[編纂]-[編纂]」一節。有關進一步詳情，務請閣下參閱該節。

[編纂]未曾亦不會根據[編纂]或美國任何州證券法登記，且不可於美國境內提呈發售、出售、質押或轉讓，或向美籍人士或代其或為其利益提呈發售、出售、質押或轉讓，惟可根據[編纂][編纂]在美國境外透過離岸交易提呈發售、出售或交付[編纂]。

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

## 預期時間表

---

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

## 預期時間表

---

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

## 預期時間表

---

[編纂]

## 目 錄

### 致[編纂]的重要通知

本文件乃由本公司僅就[編纂]刊發，除本文件根據[編纂]提呈發售的[編纂]外，本文件並不構成[編纂]或[編纂]。本文件不得用作亦並不構成在任何其他司法權區或任何其他情況下的要約或邀請。概無採取任何行動准許在香港以外的任何司法權區[編纂][編纂]或派發本文件。於其他司法權區派發本文件及[編纂][編纂]須受若干限制，且除非根據有關證券監管機關的登記或授權而獲該等司法權區適用的證券法例准許或豁免，否則不得進行。

閣下僅應依賴本文件及[編纂]所載的資料作出[編纂]。[編纂]僅依據本文件所載資料及所作聲明而作出。本公司並無授權任何人士向閣下提供有別於本文件所載的資料。閣下不得將並非載於本文件的任何資料或聲明視為已獲本公司、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、任何[編纂]、彼等各自的任何董事、高級職員、代表或顧問或參與[編纂]的任何其他人士授權而加以依賴。

	頁次
預期時間表 .....	i
目錄 .....	iv
概要 .....	1
釋義 .....	25
技術詞彙 .....	37
前瞻性陳述 .....	39
風險因素 .....	40
豁免嚴格遵守上市規則 .....	65
有關本文件及[編纂]的資料 .....	68
董事及參與[編纂]各方 .....	73
公司資料 .....	77

---

## 目 錄

---

行業概覽 .....	79
監管概覽 .....	97
歷史及公司架構 .....	112
業務 .....	131
與控股股東的關係 .....	220
關連交易 .....	225
董事及高級管理層 .....	229
主要股東 .....	245
股本 .....	246
財務資料 .....	250
未來計劃及[編纂] .....	317
[編纂] .....	320
[編纂]的架構 .....	330
如何申請[編纂] .....	343
附錄	
附錄一： — 會計師報告 .....	I-1
附錄二： — 未經審核備考財務資料 .....	II-1
附錄三： — 物業估值報告 .....	III-1
附錄四： — 本公司組織章程及開曼群島公司法概要 .....	IV-1
附錄五： — 法定及一般資料 .....	V-1
附錄六： — 送呈公司註冊處處長及備查文件 .....	VI-1

## 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][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。

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。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。我們就使用我們的邯黃聯



---

## 概 要

---

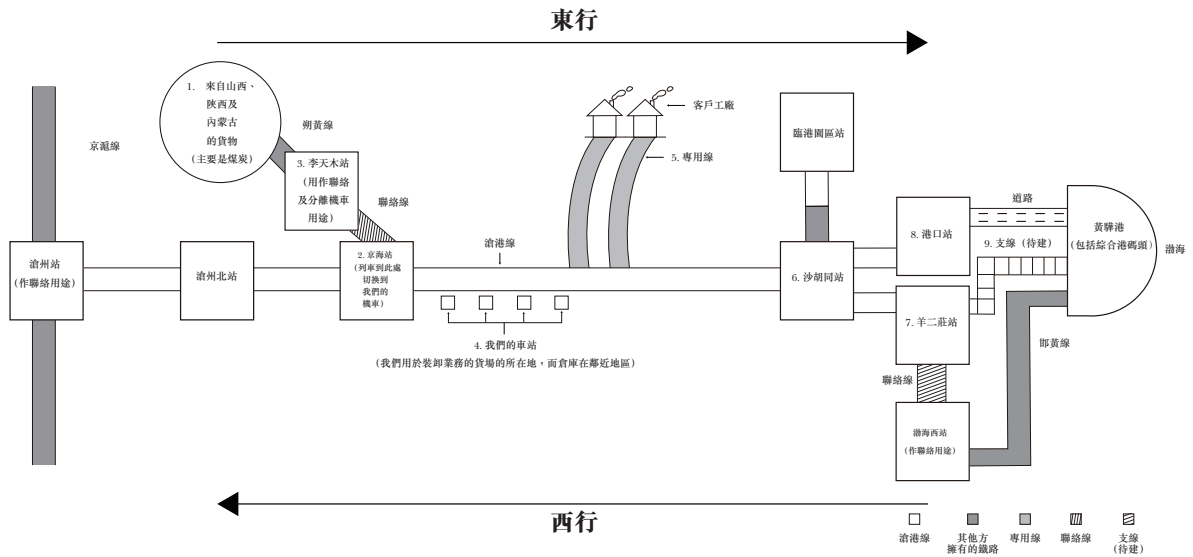
絡線經邯黃線到達黃驊港而向大部分客戶收取的費用約為每噸每公里人民幣0.25元（惟邯黃鐵路有限責任公司除外，由於該公司可能使用自有機車進行運輸，因此我們與其設有特別價格安排），與使用滄港線其他部分所收取的費用相若，此乃由於我們收取類似單位價格（即就經邯黃聯絡線及滄港線其他部分運輸貨物的每噸每公里價格），因此，我們預計各鐵路線將有相若的盈利能力。儘管如此，我們認為該聯絡線將通過提升對我們鐵路貨運服務的整體需求而有助我們日後提高收益。我們來自鐵路貨運的收益從截至2019年5月31日止五個月的人民幣100.5百萬元增加至截至2020年5月31日止五個月的人民幣107.2百萬元，主要是由於我們的管理層努力擴闊客戶基礎，令客戶數目增加。

### 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富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，滄港線主軌道全長約87.4公里。其亦有站線約56.1公里、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、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，連同主軌道，構成整條滄港線全長約216.6公里。於同一日期，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。

## 概 要

下圖說明我們的運煤鐵路貨運業務所涉及的一般步驟：



詳情請參閱「業務－我們的業務－鐵路貨運」。



---

## 概 要

---

### 我們的業務

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。我們鐵路運輸服務的定價受到相關政府規例設定的最高價格上限所限。我們每年進行價格檢討，考慮規例及市場狀況及趨勢，以及在需要時調整我們的價格。相關政府部門若收到鐵路企業的有關要求後會審閱及考慮調整定價規例。有關調整通常由相關部門視乎多項因素作出，包括但不限於市況、通脹、相關勞動成本及鐵路長度。滄港線的價格指引最近期調整是於2008年3月，當時河北省物價局批准騁宇公司（滄港線的當時營運商）將常規貨物的運輸價格上限從每噸／公里人民幣0.175元提高至每噸／公里人民幣0.25元，而此後並無進一步調整價格上限。因此，我們在設定價格時僅有有限自主權，以及我們僅能於相關部門設定的上限內設定單位價格（以每噸／公里人民幣計）。有關進一步詳情，請參閱「監管概覽－鐵路運輸價格」。
- **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。有關限制導致我們於2018年10月起停止通往黃驊港的煤炭道路運輸。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）的收益減少至截至2019年12月31日止年度的約人民幣58.5百萬元，而截至2018年12月31日止年度為人民幣87.6百萬元。

## 概 要

- **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。

下表載列於所示期間我們按業務類別劃分的收益明細：

	2017年		截至12月31日止年度 2018年		2019年		截至5月31日止五個月 2019年		2020年	
	人民幣千元，百分比除外 (未經審核)									
鐵路貨運	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 <sup>(1)</sup>	7,513	2.1%	6,528	1.7%	15,525	4.1%	2,923	1.9%	2,054	1.4%
其他 <sup>(2)</sup>	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	<u>354,343</u>	<u>100.0%</u>	<u>386,889</u>	<u>100.0%</u>	<u>376,904</u>	<u>100.0%</u>	<u>150,158</u>	<u>100.0%</u>	<u>151,831</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。



---

## 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廠方面的限制。中國可再生能源的消耗量預計將由2019年的約390.5百萬噸油當量逐漸增加至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主要能源，原因為其只佔2019年總能源消耗量約11.7%以及預計於2024年只佔總能源消耗量約15.9%。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4.0%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裝貨物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)高度的獨家性及免受競爭的影響；(iv)與主要客戶建立的穩固關係；(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效益；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」。

---

## 概 要

---

### 競爭

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，但董事認為來自該等鐵路的直接競爭有限，原因是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，亦為山東北部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。



## 概 要

- (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日止三個年度及截至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。

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，區分三條鐵路線的功能，符合董事上述掌握的情況。

---

## 概 要

---

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，朔黃線與於黃驛港的貨場不得競爭河北省地方鐵路（比如本集團）及港口已經承擔的運輸業務。儘管如此，2000年簽訂的會談紀要並無法律約束力。倘若朔黃線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。

有關上述三條鐵路線的區分詳情，請參閱「業務－競爭」。

### 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，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，分別約佔我們相關期間總收益的65.4%、65.6%、53.8%及62.0%。在相同期間，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21.2%、22.6%、15.5%及20.8%。

#### 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。

---

## 概 要

---

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、消耗品以及維修和保養服務）的67.4%、72.9%、68.5%及74.1%。

### 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；(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（從2018年5月至2019年2月，派遣工人數目佔我們僱員總人數的比率高於10%；有關我們過往未遵守有關使用臨時工人的詳細討論，請參閱「業務 — 法律合規和法律程序 — 違規事件」；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。

### 控股股東

緊隨資本化發行及[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]未獲行使且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」。

### 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2019年及2020年5月31日及截至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。

## 概 要

### 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			截至5月31日止五個月	
	2017年	2018年	2019年	2019年	2020年
			(人民幣千元)		
				(未經審核)	
收益	354,343	386,889	376,904	150,158	151,831
除稅前溢利	107,589	109,298	94,251	33,759	40,829
本年度／期間溢利	<b>80,361</b>	<b>81,507</b>	<b>69,496</b>	<b>25,115</b>	<b>30,012</b>
以下應佔：					
本公司權益股東	80,439	81,706	70,194	25,357	29,431
非控股權益	(78)	(199)	(698)	(242)	581

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]約人民幣[編纂]元。儘管如此，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。

我們於截至2020年5月31日止五個月的純利較2019年同期增加約19.5%。有關增加超過我們於截至2020年5月31日止五個月的收益較2019年同期的增幅1.1%，主要由於政府政策及供應商A就COVID-19疫情的內部指引，這減少我們在該期間的員工成本及貨物物流開支。

## 概 要

### 綜合財務狀況表選取項目

	於12月31日		於5月31日	於8月31日
	2017年	2018年	2020年	2020年
	(人民幣千元)			
	(未經審核)			
流動資產	295,390	314,192	193,382	225,362
流動負債	202,592	281,831	405,575	219,009
流動資產／(負債)淨值	92,798	32,361	(212,193)	6,353
非流動資產總額	892,826	1,025,291	1,002,510	990,031
非流動負債總額	272,162	257,783	270,332	446,385
淨資產	713,462	799,869	519,985	549,999
本公司權益股東應佔總權益	689,040	770,746	491,560	520,993
非控股權益	24,422	29,123	28,425	29,006

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日止年度及截至2020年5月31日止五個月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69.5百萬元及人民幣30.0百萬元，而於相應期間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、人民幣110.3百萬元及人民幣47.3百萬元，我們相信我們將從經營活動中獲得溢利及現金流量，以使我們能夠改善我們的流動資金狀況。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資金狀況。

於2020年5月31日及2020年8月31日，我們已恢復到流動資產淨值狀況分別約人民幣6.4百萬元及人民幣22.9百萬元(未經審核)，主要是(i)從我們的業務經營產生溢利；及(ii)獲得期內分類為非即期銀行及其他貸款的新銀行貸款。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進行融資。根據我們其中

## 概 要

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5月31日及2020年8月31日，來自該主要往來銀行的未償還銀行貸款結餘分別為人民幣244.4百萬元及人民幣312.5百萬元（未經審核）。

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。我們的資產淨值由2019年12月31日的人民幣520.0百萬元增加至2020年5月31日的人民幣550.0百萬元，主要由於截至2020年5月31日止五個月我們來自經營活動的溢利人民幣30.0百萬元所致。

### 主要財務比率

	於12月31日／截至12月31日止年度			於5月31日／ 截至5月31日 止五個月
	2017年	2018年	2019年	2020年
純利率 <sup>(1)</sup> (%)	22.7	21.1	18.4	19.8
股本回報率(%)	11.3	10.2	13.4	不適用
總資產回報率(%)	6.8	6.1	5.8	不適用
利息覆蓋率(倍)	5.5	6.0	4.8	4.8
流動比率 <sup>(2)</sup> (倍)	1.5	1.1	0.5	1.0
速動比率 <sup>(3)</sup> (倍)	1.4	1.1	0.5	1.0
資本負債比率 <sup>(4)</sup> 、 <sup>(5)</sup> (%)	51.3	53.2	108.0	104.4
債務權益比率 <sup>(5)</sup> (%)	45.6	46.6	101.4	91.5

#### 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。

## 概 要

- (3) 我們的速動比率降至0.5倍，這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／期間結算日的債務總額（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年底出現，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200個國家和地區，而死亡人數和感染個案數目亦持續上升。

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；

---

## 概 要

---

- (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、手部清潔凝膠及酒精消毒劑。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。

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，而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疫情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；



## 概 要

- (ii) 根據弗若斯特沙利文報告，由於煤炭在中國是產生能源（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月縮窄至4.6%。此外，儘管疫情爆發，於2020年上半年供熱用煤炭消耗量較2019年同期增長4.0%。儘管2020年上半年中國的電力產量較2019年同期減少1.4%，但從2020年4月開始已恢復增長，並在2020年6月錄得6.5%的同比增加。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爆發期間及直到最後實際可行日期，我們整體上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。自COVID-19疫情爆發以來，我們已收到部分主要客戶因疫情而要求延遲結算貿易應收款項的通知。我們的董事預計，由於COVID-19疫情對中國經濟造成的干擾，本集團於2019年12月31日的貿易應收款項及由2020年1月1日起至最後實際可行日期產生的貿易應收款項可能會受有關潛在延遲所規限。因此，我們於2019年12月31日及2020年5月31日的貿易應收款項結餘高於2019年12月31日，導致截至2020年5月31日止五個月的平均貿易應收款項周轉天數較長，為77.7天，而截至2019年12月31日止年度為58.7天。儘管如此，我們的董事確認，隨著疫情的消退及中國企業及工廠恢復運作，上述COVID-19疫情的影響已得到紓緩。此外，我們已密切監察與客戶的貿易應收款項的收回情況。於2020年8月31日，於2019年12月31日尚未償還的約人民幣62.3百萬元或賬面值83.6%的貿易應收款項已結清。再者，在截至2019年12月31日止年度的五大客戶中，只有博滙集團自2020年1月底起暫停其部分業務，但於2020年2月底逐步恢復，而其他五大客戶均未因COVID-19疫情爆發而暫停業務。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。此外，於2020年8月31日，我們自2020年1月1日以來確認的貿易應收款項的整體結算進度與2019年同期相若。尤其是，截至2020年5月31日止五個月，我們五大客戶的結算模式均與2019年同期相似。於2020年8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，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，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，於COVID-19疫情爆發期間，在中國道路貨運受到嚴格限制，道路貨運的需求部分轉向鐵路貨運。這已經及可能繼續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，且假設於該期間內，(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，則(a)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；(b)在有[編纂][編纂][編纂]（即指定用作營運資金及一般公司用途的部分）的情況下，我們仍會在不少於七個月內維持財政穩健；及(c)在有全部[編纂][編纂]的情況下，我們仍會在不少於20個月內維持財政穩健。

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，其建設均預計於2020年第四季度開工，並將於2022年第一季度完工。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]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。」。

---

## 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8月31日止三個月的收益、經營開支及溢利與2019年同期相比維持相對穩定。因此，我們於截至2020年8月31日止三個月的純利率與2019年同期相若。

### 成立尚誠

於2020年4月13日，滄港公司與一名獨立第三方（「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。尚誠多數股東於1980年代在河北省滄州成立。其已取得市政公用工程施工總承包一級資質，主要從事市政項目建設。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權益的60%及40%。根據尚誠合作協議，各方首次應以現金方式向尚誠投入各比例註冊資本的50%。此外，根據尚誠的組織章程細則，註冊資本的剩餘部分應於2023年4月30日或之前投入。於2020年5月，多數股東與我們分別以現金方式向尚誠股本出資人民幣3,000,000元及人民幣2,000,000元。尚誠的股東議決，首次出資佔尚誠註冊股本50%的未繳部分人民幣10,000,000元（其中多數股東與我們分別應繳人民幣6,000,000元及人民幣4,000,000元）由其股東於2020年12月31日或之前繳足。

尚誠主要從事建築材料（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。尚誠已於2020年5月開始營運。根據尚誠合作協議，滄港公司負責按市價向尚誠提供其供應的建設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（根據我們[編纂]的指示性[編纂]的[編纂][編纂]計算，並假設未行使[編纂]，包括[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，約[編纂]（相當於[編纂]）乃於截至2020年5月31日止五個月扣除，並預期於截至2020年12月31日止七個月將產生額外約[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] 後的[編纂] 每股[編纂]	基於[編纂] 每股[編纂]	基於[編纂] 每股[編纂]
股份市值 <sup>(1)</sup> 未經審核備考經調整每股 有形資產淨值 <sup>(2)</sup>	[編纂]港元	[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。[編纂]基於[編纂]及[編纂]完成後預計已發行的[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]完成後已發行的[編纂]股股份計算。

## 概 要

### [編纂]

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]（即建議[編纂]範圍的中位數），我們估計[編纂][編纂]（經扣除估計[編纂]及我們就[編纂]應付的開支）將約為[編纂]（倘若[編纂]並無獲行使）或約[編纂]（倘若[編纂]獲全數行使）。

我們擬按下文所載金額將[編纂][編纂]用於下列用途：

- 我們的估計[編纂]總額的約[編纂]%或[編纂]（相當於約[編纂]）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」；
- 我們的估計[編纂]總額的約[編纂]%或[編纂]（相當於約[編纂]）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年第四季度開始及於2021年第四季度完成；
- 我們的估計[編纂]總額的約[編纂]%或[編纂]（相當於約[編纂]）將用於償還到期的銀行貸款，尚未償還金額為人民幣[30.1]百萬元，年利率為[5.94]%；
- 我們的估計[編纂]總額的約[編纂]%或[編纂]（相當於約[編纂]）將用於結算我們購買邯黃線聯絡線所佔用土地及渤海西站所佔用土地的土地使用權的部分應付款項。根據董事對土地面積的估計，所購土地使用權的估計總購買價約為人民幣31.1百萬元至人民幣36.3百萬元，其將部分由[編纂][編纂]的上述部分支付，而餘下款項則由我們的內部資源支付；及
- 我們的估計[編纂]總額的約[編纂]%或[編纂]（相當於約[編纂]）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]」。

---

## 概 要

---

### 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，而與其將於2020年底前獲得。出讓土地的總代價將約人民幣31.1百萬元至人民幣36.3百萬元；(ii)我們並未獲得或尚未獲得滄港線的主軌道以及該線路沿途的結構體、邯黃線渤海西站的聯絡線以及沿該路線的建築物及京海國際的煤炭及礦石物流建築項目相關的建設用地規劃許可證及建設工程規劃許可證；(iii)於2019年9月前，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；(iv)於2019年9月前，我們未為所有僱員足額支付社會保險費；(v)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(vi)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%。

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拜訪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」。

---

## 概 要

---

### 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重要一環。監管制度的改變一直在影響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行法律及法規不會被以可重大影響我們業務的方式進行詮釋。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)，於2020年8月31日，本集團物業權益(不包括來自我們的綜合財務報表於2020年5月31日賬面值為人民幣32.9百萬元之地塊，該地塊由通往渤海西站的邯黃聯絡線佔用，而我們尚未取得土地使用權許可證)之估值為人民幣1,476.9百萬元，其包括商業價值人民幣1,043.8百萬元及參考價值人民幣433.1百萬元。有關我們的物業的詳情，請參閱本文件「業務－物業」及附錄三。

## 釋 義

在本文件內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義。

「行動計劃」	指	「打贏藍天保衛戰三年行動計劃」，國務院發佈的環保計劃，其旨在大幅減少主要大氣污染物排放總量及改善空氣質量。有關此計劃的詳情，請參閱「監管概覽—行業法規」
「聯屬人士」	指	就任何特定人士而言，直接或間接控制該特定人士或受其控制或直接或間接與其受共同控制的任何其他人士
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
「章程細則」或「細則」	指	本公司於2020年6月16日有條件採納的組織章程細則（經不時修訂），其概要載於本文件附錄四
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「董事會」	指	本公司的董事會
「營業日」	指	香港銀行一般開門營業之日，惟星期六、星期日或香港公眾假期除外
「英屬處女群島」	指	英屬處女群島
「滄港BVI」	指	滄港鐵路國際有限公司，一間於2018年10月29日根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，並為本公司的全資附屬公司
「滄港公司」	指	滄州滄港鐵路有限公司（前稱黃驊京海物流有限公司），一間於2009年10月22日根據中國法律成立的有限責任公司，並為本公司的全資附屬公司



## 釋 義

「滄港香港」	指	滄港鐵路(香港)有限公司，一間於2018年12月5日在香港註冊成立的有限公司，並為本公司的全資附屬公司
「滄港線」	指	位於河北省滄州市的地方貨運鐵路，其將滄州與渤海新區(包括黃驊港)連接，由滄州站起至港口站止
「資本化發行」	指	透過將本公司股份溢價賬中的若干進賬金額撥充資本後發行[編纂]股股份，請參閱「附錄五—法定及一般資料—A. 有關本公司的進一步資料—4. 本公司當時股東於2020年6月16日通過的書面決議案」一段
「開曼群島公司法」 或「公司法」	指	開曼群島公司法第22章(1961年第3號法例，經綜合及修訂)
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
「騁宇公司」	指	滄州市騁宇鐵路有限責任公司，一間於2004年11月22日根據中國法律成立的有限責任公司，由劉先生間接擁有97.5%及由衣先生擁有2.5%。於公司重組之前，其持有滄港公司90.73%股權，並在公司重組之後不再持有滄港公司股權
「中國」	指	中華人民共和國，就本文件而言，不包括香港、澳門特別行政區及台灣

---

## 釋 義

---

「國家能源投資集團」	指	由中國國務院管理的國有採礦及能源公司
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
「中國鐵路」	指	中國國家鐵路集團有限公司，一間於中國從事鐵路客運和貨運服務的國有獨資企業
「緊密聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
「公司(清盤及雜項條文)條例」	指	《公司(清盤及雜項條文)條例》(香港法例第32章)(可能經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「公司條例」	指	《公司法例》(香港法例第622章)(可能經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「本公司」	指	滄港鐵路有限公司，一間於2018年10月19日在開曼群島註冊成立的獲豁免有限公司，並為本集團旗下所有其他公司的控股公司
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義，除文義另有所指外，指本公司控股股東，即京海BVI及劉先生
「核心關連人士」	指	具上市規則賦予該詞的涵義
「北京基石」	指	北京基石仲盈創業投資中心(有限合夥)，一間於2015年5月21日根據中國法律成立的有限合夥企業，北京基石創業投資管理中心(有限合夥)為其普通合夥人。其為本公司 <b>[編纂]</b>

## 釋 義

「基石BVI」	指	基石環球投資有限公司，一間於2018年11月16日根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，並由北京基石全資擁有
「公司重組」	指	本集團為籌備[編纂]而進行的公司重組，有關詳情載於本文件「歷史及公司架構－公司重組」一節
「COVID-19」	指	由嚴重急性呼吸系統綜合症冠狀病毒2引起的病毒性呼吸系統疾病，於2019年底首次出現
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會，負責監督及規管中國全國證券市場的監管機構
「彌償契據」	指	控股股東就(其中包括)若干彌償事項以本公司(為其本身及作為其附屬公司的受託人)為受益人於2020年6月16日訂立的彌償契據，進一步資料載於本文件附錄五「G. 其他資料－1. 彌償契據」一節
「不競爭契據」	指	控股股東以本公司(為其本身及作為其不時的各附屬公司的受託人)為受益人於2020年6月16日訂立的不競爭契據，內容關於不競爭承諾
「董事」	指	本公司董事
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
「企業所得稅法」	指	《中華人民共和國企業所得稅法》，由全國人大於2007年3月16日採納、於2008年1月1日生效，並於2017年2月24日經修訂及於同日生效
「外商投資法」	指	《中華人民共和國外商投資法》，由全國人大於2019年3月15日批准，並於2020年1月1日生效
「弗若斯特沙利文」	指	弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司上海分公司，一間獨立市場研究及諮詢公司

## 釋 義

「弗若斯特沙利文報告」	指	本文件「行業概覽」一節所述由本公司委託弗若斯特沙利文編製的報告
「[編纂]」	指	[編纂]
「[編纂]」	指	[編纂]
「Greenport BVI」	指	Greenport Railway Limited，一間於2018年10月12日根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，並由衣先生全資擁有
「本集團」或「我們」	指	本公司及其附屬公司，或視乎文義所指，於本公司成為現時的附屬公司的控股公司前期間，指於有關時間經營現時集團的業務的實體
[編纂]	指	[編纂]
「海興分公司」	指	黃驊京海物流有限公司海興分公司，於2013年11月29日根據中國法律成立的滄港公司(前稱黃驊京海物流有限公司)分公司，並於2016年12月23日註銷
「海興支線」	指	我們從楊莊站至海興貨場之間的支線，全長約12.6公里
「港元」或「港仙」	指	港元及港仙，為香港現時的法定貨幣
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
「香港」	指	中國香港特別行政區
[編纂]	指	[編纂]

---

釋 義

---

[編纂] 指 [編纂]

[編纂] 指 [編纂]

[編纂] 指 [編纂]

[編纂] 指 [編纂]

「國際財務報告準則」 指 國際財務報告準則

「獨立第三方」 指 獨立於本公司、其附屬公司或彼等各自之任何聯繫人的任何董事、最高行政人員或主要股東（定義見上市規則），且與上述人士概無關連（定義見上市規則）的人士或公司

[編纂] 指 [編纂]

[編纂] 指 [編纂]

---

## 釋 義

---

[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
「京海BVI」	指	京海集團投資有限公司，一間於2018年10月12日根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，並由劉先生全資擁有
「京海國際」	指	河北京海國際物流發展有限公司，一間於2017年7月20日根據中國法律成立的有限責任公司，並由本公司擁有51%及由獨立第三方天津信聯國際貨運代理有限公司擁有49%
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
「最後實際可行日期」	指	2020年9月28日，即本文件刊發前為確定當中所載若干資料的最後實際可行日期
[編纂]	指	[編纂]
「上市委員會」	指	聯交所上市委員會
[編纂]	指	[編纂]
「上市規則」	指	《聯交所證券上市規則》(經不時修訂)

---

## 釋 義

---

「主板」	指	聯交所經營的證券交易所（不包括期權市場），獨立於聯交所GEM且與其並行運作
「章程大綱」或「大綱」	指	本公司於2020年6月16日採納並經不時修訂之組織章程大綱
「商務部」	指	中華人民共和國商務部
「交通部」	指	中華人民共和國交通部
「劉先生」	指	劉永亮先生，我們的創辦人兼控股股東之一，董事會主席兼執行董事
「魏先生」	指	魏悅先生，普濟國際的唯一股東
「衣先生」	指	衣維明先生，Greenport BVI的唯一股東、行政總裁兼執行董事
「全國人大」	指	中華人民共和國全國人民代表大會
「發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會
「國家鐵路局」	指	中華人民共和國國家鐵路局，前身為中華人民共和國鐵道部
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>

---

## 釋 義

---

<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
「中國公司法」	指	《中華人民共和國公司法》，由第八屆全國人大常務委員會於1993年12月29日頒佈、於1994年7月1日生效，其後於1999年12月25日、2004年8月28日、2005年10月27日及2013年12月28日修訂，並經不時修訂、補充或以其他方式修改
「中國政府」或「國家」	指	中國中央政府，包括所有政府部門（如省、市及其他地區或地方政府機構）
「中國法律顧問」	指	我們有關中國法律的法律顧問通商律師事務所
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
「普濟環球」	指	普濟環球有限公司，一間於2018年10月18日根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，並由本公司全資擁有
「普濟香港」	指	普濟鐵路環球控股有限公司，一間於2018年12月28日在香港註冊成立的有限公司，並由普濟環球全資擁有
「普濟國際」	指	普濟國際投資有限公司，一間於2018年10月11日根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，由魏先生全資擁有。其為本公司 <b>[編纂]</b>
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
「人民幣」	指	人民幣，為中國現時的法定貨幣



## 釋 義

「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國國家外匯管理局，負責有關外匯管理事宜的中國政府機關，包括地方分支（如適用）
「工商總局」或 「國家工商行政 管理總局」	指	中華人民共和國國家工商行政管理總局，現時已併入中華人民共和國國家市場監督管理總局
「國家市場監督管理總局」	指	中華人民共和國國家市場監督管理總局
「國稅總局」	指	中華人民共和國國家稅務總局
「證監會」或「證券及期貨 事務監察委員會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章《證券及期貨條例》，經不時修訂及補充
「股份」	指	本公司股本中每股面值0.01港元的普通股
「股東」	指	股份持有人
「購股權計劃」	指	本公司於2020年6月16日有條件採納的購股權計劃，其主要條款概要載於本文件附錄五「F. 購股權計劃」一段
「獨家保薦人」或 「創陞融資」	指	<b>[編纂]</b> ，一間根據證券及期貨條例可從事第1類（證券交易）及第6類（就機構融資提供意見）受規管活動（定義見證券及期貨條例）的持牌法團
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
「國務院」	指	中華人民共和國國務院
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
「聯交所」或 「香港聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司

---

## 釋 義

---

「附屬公司」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「主要股東」	指	身為本公司主要股東(具有上市規則賦予該詞的涵義)之股東
「收購守則」	指	證監會頒佈的《公司收購、合併及股份回購守則》，可經不時修訂、補充及／或以其他方式修改
「往績記錄期」	指	截至2017年、2018年及2019年12月31日止三個年度及截至2020年5月31日止五個月
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
「美國」	指	美利堅合眾國、其領土、屬地及受其司法管轄權管轄的所有地區
「美元」	指	美元，為美國現時的法定貨幣
「美國證券法」	指	1933年美國證券法(經不時修訂)及據此頒佈的規則及規例
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
「外商獨資企業」	指	滄州鐵運物流有限公司，一間於2019年2月14日根據中國法律成立的有限責任公司，並由滄港香港全資擁有
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>
<b>[編纂]</b>	指	<b>[編纂]</b>

---

## 釋 義

---

[編纂]	指	[編纂]
「世衛」	指	世界衛生組織
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
「%」	指	百分比

本文件所載若干金額及百分比數字已約整。因此，若干表格所列總數未必為其先前數額的算術總和。

倘若於中國成立的實體或企業的中文名稱與其英文譯名存在不一致之處，概以中文名稱為準。使用「\*」標記的公司或實體的中文或其他語言名稱的英文譯名以及使用「\*」標記的公司或實體的英文名稱的中文譯名僅用於識別之用。

除另有指明外，本文件內所有有關本公司任何股權的提述均假設並無行使[編纂]。

## 技術詞彙

本技術詞彙表載有本文件所用有關本集團及我們業務的若干技術詞彙的解釋。因此，此等詞彙及彼等之涵義未必與該等詞彙的標準行業涵義或用法一致。

「京滬線」	指	北京和上海之間的鐵路線，連接直轄市北京、天津和上海，以及河北省、山東省、安徽省和江蘇省
「渤海新區」	指	位於河北省東南面。東面為渤海，北面為天津及北京市，南面則為山東省，區內有黃驊市及若干工業園
「支線」	指	從主軌道分支的次級鐵路線
「西煤東運戰略」	指	將中國西部（中國三大產煤區山西省、陝西省和內蒙古自治區所在地）生產的煤炭運往中國東部沿海地區（其為主要的煤炭消耗市場）的國家戰略
「貨物周轉量」	指	某一特定數量貨物與運輸距離的乘積，為運輸效率的基本常規物理指標
「建築面積」	指	建築面積
「GPS」	指	全球定位系統，為一種能夠計算物體的地理位置的衛星導航系統
「邯黃線」	指	河北省邯鄲與滄州黃驊港之間的地方鐵路，主要提供貨運服務以及少量客運服務
「地方鐵路運營許可證」	指	《鐵路運輸企業准入許可實施細則》要求企業在通過地方鐵路開展旅客及貨物公共運輸業務之前須取得並由國家鐵路局批准及頒發的許可證。國家鐵路局邀請申請人所在省政府相關部門及地方鐵路局共同審查及檢查申請人的資格

## 技術詞彙

「黃驊港」	指	位於河北省東岸及渤海灣南部的重要及繁忙港口，包含三個重要港口：由中國最大產煤商擁有的煤炭港；只用作石油或其他液體燃料運輸的石油港；及供所有其他公司使用的綜合港碼頭
「鐵路運輸許可證」	指	《鐵路運輸企業准入許可實施細則》要求企業在通過鐵路開展旅客及貨物公共運輸業務之前須取得並由國家鐵路局批准及頒發的許可證
「道路運輸經營許可證」	指	企業和個人開展道路運輸業務（包括道路客運、道路貨運、車輛維修、道路貨運處理及其他道路運輸服務）的資格證。該許可證由中國交通部批准及頒發
「鐵道車輛」	指	鐵路運輸業所指在鐵路上行駛的任何車輛。其通常包括動力和無動力車輛，例如機車、鐵路車輛、車廂及車卡
「朔黃線」	指	中國其中一間領先煤礦國有企業所擁有的一條鐵路。其於2000年開始運營，主要將煤炭從煤炭資源豐富的山西省神池南部（靠近神府—東勝煤田）運往位於中國東岸的黃驊港
「專用線」	指	一般由第三方擁有並將我們的鐵路線連接到我們客戶及第三方服務供應商所擁有的工廠或經營場所的專用鐵路線
「站線」	指	在車站內設有貨物裝卸及列車下車點的軌道
「噸油當量」	指	噸油當量，一種能源單位，定義為燃燒一噸原油釋放的能量
「噸」	指	一噸等於1,000公斤
「所運輸的貨物」	指	所運送的貨品或產品

---

## 前瞻性陳述

---

本文件包含若干與我們及我們的附屬公司有關且基於管理層所信以及管理層所作假設及其目前可獲得資料的前瞻性陳述及資料。在本文件中，「預計」、「相信」、「可能」、「估計」、「預期」、「預料」、「展望未來」、「有意」、「或會」、「應當」、「計劃」、「預測」、「尋求」、「應該」、「將」、「將會」、「希望」及類似表述的用詞，當用於本公司或我們的管理層時，其將擬用於識別前瞻性陳述。此類陳述反映本公司管理層對未來事件、營運、流動資金及資金來源的現時看法，其中若干看法可能不會實現或可能會改變。該等陳述會受若干風險、不確定因素及假設的影響，包括本文件中所述的其他風險因素。閣下務請留意，依賴任何前瞻性陳述均涉及已知及未知風險及不確定因素。本公司所面臨並可能會影響前瞻性陳述準確性的風險及不確定因素包括（但不限於）下列方面：

- 我們的業務營運及前景；
- 我們營運所在行業及市場的未來發展、趨勢及狀況；
- 我們的策略、計劃、目的及目標以及我們實行該等策略、計劃、目的及目標的能力；
- 整體經濟狀況；
- 我們的資本開支計劃及未來資本需求；
- 我們營運所在行業及市場的監管環境、政策、經營狀況及整體前景的變動；
- 我們控制或降低成本的能力；
- 第三方按照合約條款及規範履約的能力；
- 我們的股息政策；
- 我們業務未來發展的數量、性質及潛力；
- 資本市場的發展；
- 我們的競爭對手的行動及發展；及
- 本文件「風險因素」一節所載的所有其他風險及不確定因素。

## 風險因素

[編纂]應審慎考慮本文件所載的所有資料，尤其應評估與[編纂]有關的下列風險。閣下應特別注意，我們在中國開展業務，而中國的法律及監管環境於若干方面可能與香港不同。下文所述的任何風險及不確定因素或會對我們的業務、經營業績、財務狀況或我們股份的[編纂]造成重大不利影響，並可能導致閣下損失全部或部分[編纂]。

本文件亦載有識別若干風險及不確定因素的前瞻性陳述。有關進一步詳情，請參閱「前瞻性陳述」。

我們的業務及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。此等風險可大致分類為：(1)與我們的業務及行業有關的風險、(2)與在中國經營業務有關的風險，及(3)與[編纂]有關的風險。

### 與我們的業務及行業有關的風險

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。

我們過往依靠一條鐵路線（滄港線）開展鐵路貨運業務。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2019年及2020年5月31日止五個月，透過滄港線的鐵路貨運收益分別佔我們收益總額約71.4%、67.1%、68.7%、66.9%及70.6%。我們無法保證透過滄港線進行的鐵路貨運業務於日後將保持穩定或繼續增長。尤其是，我們無法向閣下保證，滄港線不會遭受任何重大技術或運營問題、意外自然災害造成的重大損失或因社會事件或政治不穩定或其他我們無法控制的原因導致的暫停或中斷，上述各項均可能於一段時期內或無限期地阻礙我們於該條線路進行鐵路貨運業務。倘若發生任何上述情況，我們可能需要投入大量時間及資源採取補救措施以恢復滄港線的正常運作。倘若我們無法及時或根本無法解決該等問題，則我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響。

---

## 風險因素

---

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重要一環。監管制度的改變一直在影響我們直接連接至黃驊港的能力。

我們的成功取決於我們眾多客戶所在地區（即京津冀地區、渤海新區及滄州—黃驊港地區）的經濟增長，過去受惠於政府利好的經濟政策支持，例如「一帶一路」、「西煤東運戰略」及行動計劃。行動計劃禁止使用道路運輸向黃驊港運輸煤炭，以及認可渤海新區為國家級經濟區。該等政策促進了上述地區的經濟活動、中國東西部之間的煤炭（其為我們運輸的主要貨物）運輸及使用鐵路貨運散裝貨物，上述地區對鐵路運輸的需求因此而增加。儘管由於我們當時無法通過鐵路直接將煤炭運往黃驊港，實施行動計劃後我們於2018年的煤炭運輸量有所減少，但我們相信該等政策令我們處於有利地位，可以提供大部分先前由道路貨運進行的運輸業務，尤其是在我們於2019年8月開始運營邯黃聯絡線之後，該聯絡線開始營運令我們能夠通過鐵路將煤炭直接運輸至黃驊港。我們的位置，尤其是過去我們接入及連接黃驊港對我們的營運至關重要。有關我們接入黃驊港的戰略重要性的討論，請參閱「業務—我們的優勢—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」。

過去，我們首先將煤炭運到緊鄰黃驊港的車站，然後用卡車將煤炭運送至黃驊港的碼頭。國務院頒佈的「行動計劃」於2018年底生效，其僅允許通過海運或鐵路運輸煤炭至主要港口。因此，我們無法用卡車將煤炭直接運至黃驊港的碼頭。我們無法將煤炭直接運至黃驊港導致我們收益下降。有關詳情，請參閱「財務資料—各年度經營業績比較」。於2019年8月15日，我們獲得必要的批准，以開通從羊二莊站到渤海西站的新聯絡線，我們可以通過該聯絡線將有關貨物運至邯黃鐵路以便運送至黃驊港的綜合港碼頭。然而，我們仍然無法將煤炭直接運送至黃驊港的碼頭。雖然我們已計劃建設連接黃驊港的額外支線（參見「業務—我們的策略—建設額外的支線以擴大我們的業務規模」），但無法保證我們將能夠獲得建設該等支線所需的資金，亦無法保證我們將能夠及時獲得必要的許可，甚至可能無法獲得許可。倘我們無法或延遲將貨物運輸至黃驊港，均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

此外，我們無法向閣下保證，黃驊港將繼續作為「西煤東運」國家戰略中最大的煤炭運輸港口之一，或煤炭船運方面最大的港口之一，或當前政府的利好經濟政策（例如「一帶一路」及「西煤東運戰略」）日後仍然有效。即使有關利好政策日後仍然有效，亦無法保證我們眾多客戶所在地區將繼續快速發展。倘若中國政府制定任何對黃驊港重要性產生不利影響的政策或以其他方式改變黃驊港作為煤炭運輸主要港



## 風險因素

口的功能，或倘若煤炭消耗市場發生任何對黃驊港產生負面影響的變化，或我們的客戶另行尋求我們並未接入的其他港口，則我們的業務及經營業績將受到不利影響。此外，倘若中國政府實施重大影響或限制我們眾多客戶所在區域發展（尤其是黃驊港的發展）的政策或經濟措施，可能會大幅減少通過滄港線的貨運量，從而對我們的業務營運及財務狀況造成重大不利影響。

**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。**

作為地方鐵路營運商，我們在滄州至黃驊港地區的鐵路貨運業務方面享有高度的獨家性。有關進一步詳情，請參閱「業務－我們的優勢－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」及「業務－我們的優勢－高度的獨家性及免受競爭的影響」。此外，根據2000年會談紀要，朔黃線及黃驊港的煤炭碼頭不得與河北省地方鐵路（如滄港線）及港口已開展的運輸業務競爭。此外，鑑於鐵路貨運市場的高准入門檻，我們並不知悉，且相信於不久將來市場上將不會存在任何新的競爭對手。儘管如此，2000年簽訂的會談紀要並無法律約束力。倘若朔黃線擁有人兼營運商不按紀要安排行事，亦無任何法律後果。

我們無法向閣下保證，提供有關獨家性的利好政府政策不會因任何原因改變或不再有效，或潛在競爭對手（例如朔黃線的擁有人及營運商）將繼續不會就滄州及黃驊港之間的鐵路運輸業務與我們競爭。2000年簽訂的會談紀要內的不競爭契約由朔黃線的擁有人及營運商的前身單方面簽訂，並無法律約束力。由於幾乎所有原先由我們運送的煤炭均經朔黃線源來自山西省、陝西省及內蒙古自治區，倘若潛在競爭對手決定於我們目前經營業務的區域與我們競爭，則我們的經營業績及財務狀況將受到重大不利影響。在該情況下，由於鐵路運輸的性質及鐵路的位置，我們無法保證我們能夠在短時間內找到或甚至根本無法找到替代業務，而我們的業務及營運可能因此受到不利影響。

**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。**

一貫以來，煤炭乃我們透過鐵路運輸的主要貨物類別。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2019年及2020年5月31日止五個月，我們分別運送約11,641,000、11,674,000、9,728,000、4,986,000及4,120,000噸煤炭，佔我們透過鐵路所運輸貨物總量的約79.6%、74.4%、60.4%、67.3%及60.3%。有關於往績記錄期內各類別貨物數量及佔所有貨物百分比的進一步詳情，請參閱「業務－我們的業務－鐵路貨運」。

根據弗若斯特沙利文報告，中國約70%的煤炭產量通過鐵路從山西省、陝西省及內蒙古自治區等煤炭生產區輸送至煤炭的主要消耗地區，當中包括南部及東部沿

## 風險因素

海地區。於往績記錄期內，我們的收益均源自中國，主要來自東行運輸煤炭，以滿足主要客戶（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站）的營運商或擁有人）對煤炭的需求。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2020年5月31日止五個月，東行運輸業務產生的收益約佔同年我們的鐵路運輸業務（西行及東行）產生的收益總額的約89.3%、88.5%、82.5%及82.2%。

我們預計我們將繼續依賴客戶對煤炭的需求、彼等的業務增長以及煤炭行業的持續發展。發電行業對煤炭需求或煤炭行業自身的任何重大下滑都會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

根據弗若斯特沙利文報告，中國正在對主要能源的消耗結構進行改革和優化，據此，清潔能源資源（如天然氣及水能）預期將快速增長，並佔中國主要能源消耗的較大比例。由於推行使用清潔能源、保護環境及消除小型燃煤鍋爐的政策，預計於2019年至2024年期間未來煤炭消耗量將以0.7%的複合年增長率緩慢增長。我們無法保證煤炭生產或消耗市場於日後將保持穩定或繼續增長。倘若中國政府頒佈任何限制煤炭行業發展的法律或法規（例如嚴重限制煤炭生產的環境法律或法規）、或倘若政府當局為了環境保護或成本效益而鼓勵消耗新的或可再生能源，我們的業務、財務狀況及經營業績將受到不利影響。此外，倘若發生對與我們合作的主要煤炭生產公司造成重大不利影響的任何重大事故、或倘若煤炭行業受到任何其他事故或事件的不利影響，我們的業務很可能受到直接影響。於此情況下，倘若我們無法找到替代貨物運輸，則我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響。此外，無法保證透過發展我們的西行業務來解決東行業務集中的計劃將會成功。有關進一步詳情，請參閱「業務－我們的策略－發掘西行運輸業務的潛力及收入來源多元化」。倘若因任何原因導致我們的東行運輸業務大幅減少而我們無法提升我們的西行運輸業務，則我們的財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們不能保證中國不會推行有關鐵路貨運或環境保護的新法規及政策或者現行法律及法規不會被以可重大影響我們業務的方式進行詮釋。

誠如「監管概覽」一節所載，中國訂有多項規管鐵路運輸業及我們業務營運的規則及法規。倘若我們未能或被認為未能遵守該等監管要求或其他相關法律、規則及法規，均可能導致聲譽受損、政府機構對我們提出訴訟或採取法律行動。該等訴訟或法律行動可能令我們受到重大處罰及負面報道，從而需要我們改變我們的業務慣例、增加我們的成本或中斷我們的業務。

---

## 風險因素

---

近年來，我們從鐵路貨運業的若干利好政策及政府支援中受惠。有關進一步詳情，請參閱「業務－我們的優勢－有利的政府政策幫助我們保持地理優勢」。然而，由於宏觀經濟趨勢的變化或若干意外事件，中國政府可能會透過採納新政策及措施不時改變其行業政策，以進一步規範鐵路運輸業。因此，無法保證目前可用的特定利好政策將繼續有效。倘若中國政府修改鐵路運輸行業的現有利好政策或制定新的廣泛或嚴格規定，我們開展業務的能力及應對市場狀況的靈活性可能會受到重大影響，從而增加我們的合規成本。此可能對我們的業務及財務表現產生不利影響。

根據中國法律及法規，我們的定價受到嚴格監管，倘若鐵路及價格主管部門以對我們產生不利影響的方式調整鐵路貨運的定價標準，則我們的收益可能大幅減少。

我們根據運輸量（噸）乘以單價（噸／公里）收取運輸費用。我們自鐵路運輸產生的收益在很大程度上取決於我們能夠向客戶收取的單價。然而，我們在定價方面的自由裁量權有限，乃因中國鐵路貨運的價格水平受到高度監管並受政府指導。根據河北省物價局於2018年4月9日發佈的《河北省定價目錄》，除國務院及／或其分支機構所擁有或控制的鐵路企業須受國務院於2015年10月8日頒佈的《中央定價目錄》規管外，地方國有鐵路企業及民營鐵路企業的鐵路貨運價格受省級價格主管部門規管。有關中國貨運鐵路運輸定價規定的進一步詳情，請參閱「監管概覽－鐵路運輸價格」。根據滄州市地方鐵路局於2000年發佈的適用於滄港鐵路的定價指引，於2004年開始運營滄港鐵路的騁宇公司，對普通貨物的收費為每噸每公里人民幣0.175元，而對危險物品及超大型物品額外收取50%至150%的額外費用。於2008年3月，河北省物價局批准了騁宇公司將煤炭及普通貨物的運輸價格提高到每噸每公里人民幣0.25元，而危險貨物運輸價格提高到每噸每公里人民幣0.3元。自此之後定價指引並無重大價格波動。根據黃驊市發展改革局於2017年4月向滄港公司發佈的定價指引的定價標準與河北省物價局於2008年批准的定價標準相同。

因此，我們僅能在有關當局設定的限額內收取單價，倘若有關部門降低許可基準費率，而我們無法增加運輸的貨物量，或無法增加其他業務的收益，則我們的鐵路運輸收益可能減少。此外，我們提高未來收取費率的能力部分取決於提高貨運鐵路運輸許可基準費率。

## 風險因素

我們依賴若干主要客戶產生相當大比例的收益。倘若我們無法維持與彼等的關係或倘若該等客戶於彼等的運營中遇到任何困難，我們的業務可能會受到重大不利影響。

於往績記錄期內，我們的大部分收益依賴若干主要客戶。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2020年5月31日止五個月，我們的五大客戶分別貢獻我們收益總額的約65.4%、65.6%、53.8%及62.0%。有關我們的五大客戶於往績記錄期的進一步詳情，請參閱「業務－我們的客戶」。

倘若我們與主要客戶的關係轉差或終止，或有關客戶因彼等自身或行業特定的原因或更廣泛的原因（例如COVID-19的影響）而令其業務或行業轉差或任何其他原因而減少彼等使用我們運輸服務的數量，我們可能無法及時或甚至根本無法找到替代客戶。倘若未能與現有主要客戶保持穩定的業務關係並自彼等獲得足夠業務，可能導致我們的收益減少，此將對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

倘若我們無法取得、重續或保留牌照、許可證或批准，或遵守適用的法律及法規，則我們的運營可能會受到重大不利影響。

根據我們的中國法律顧問，我們主要須持有有效的鐵路運輸許可證及地方鐵路運營許可證以開展中國附屬公司的業務。雖然我們過去已成功申請並重續該等牌照，但我們無法向閣下保證，我們日後在重續或保留該等牌照方面不會遇到任何障礙。鐵路運輸企業准入許可辦法及河北省地方鐵路條例規定了重續相關牌照的具體要求，包括從事鐵路運輸經營的公司應：(i)擁有或有權使用符合相關規範及國家標準的鐵路及相關基礎設施；(ii)具有符合鐵路運輸崗位工作經驗要求的生產、運營、管理及其他人員；及(iii)擁有符合適用法律法規的運營安全管理機構或安全管理人員。倘若鐵路運輸公司不符合該等要求，有關當局可拒絕重續牌照。該等牌照的成功重續亦受到相關當局的廣泛酌情權的影響，而此影響很大程度上非我們所能控制。倘若我們未能保留該等牌照，或倘若我們無法及時重續該等牌照，則我們的經營可能會暫停或中斷，而我們的業務及聲譽可能會受到重大不利影響。

此外，由於有關鐵路營運的法律及法規在不斷演變，我們無法向閣下保證不會有新的法律及法規施加我們將難以及時甚或根本無法遵守的更嚴苛規定。即便我們能夠遵守有關新規定，我們可能需要分配大量資源及產生與該合規有關的巨額成本，因此，我們的財務表現或會受到重大不利影響。

**我們的業務運營可能受到COVID-19爆發所影響。**

由COVID-19引致的呼吸道疾病最早於2019年底爆發，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，中國國內實施包括旅遊限制在內的嚴格措施以遏制冠狀病毒爆發。

## 風險因素

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，死亡人數和感染病例數目持續上升。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。COVID-19的爆發對當地及國家經濟，以及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)的影響，可能對我們的業務運營及財務狀況造成重大不利影響。對我們主要客戶的任何不利影響均可能影響彼等對我們服務的需求或未償還貿易應收款項的結算。我們無法確定疫情受控的時間，亦無法在此時刻預測有關影響將為暫時或長久。倘COVID-19的爆發未能於短期內得到有效控制，我們的業務營運及財務狀況或會由於鐵路貨運行業前景轉變、經濟增長放緩、營商氣氛負面或其他我們無法預見的因素而受到重大不利影響。

**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。**

鐵路貨運及道路貨運業務固有危險，而我們經歷了事故，包括導致對我們的僱員和其他人員造成致命傷害和其他嚴重人身傷害的事故。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的安全部門向我們報告多宗涉及傷亡、人身傷害或財產損失的事件(包括五宗列車事故及16宗卡車事故)。我們不對任何該等五宗列車事故負責，乃因該等事故乃主要由於其他參與方未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(就董事所知)潛在申索。我們的卡車司機對16宗卡車事故其中12宗負有全部或部分責任。然而，在這些事故中與卡車司機責任有關的所有實際索償已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。然而，我們可能須對我們的僱員或非僱員日後的意外或傷害(包括由我們的營運引致或因其他原因引致的意外或傷害)承擔責任。我們亦可能遭受索償，指控我們疏忽大意或我們對鐵路設施的維護不足或對員工的監督不力。該等事件可能引起客戶對我們的營運安全及整體管理的擔憂。此外，儘管我們有投購責任保險，但保險範圍可能不足以完全保護我們免受此類索償及責任影響。我們將來甚至可能無法以合理的價格投購該水平的責任保險，或根本無法投購責任保險。對我們或我們的任何僱員作出的責任索償可能會對我們的聲譽造成不利影響。即使有關索償敗訴，亦會造成負面宣傳、使我們蒙受巨額開支及虛耗管理人員的時間與精力，而上述各項情況均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

## 風險因素

此外，我們運輸的部分貨物包括易燃、易爆或其他危險物品。我們無法保證我們為了解決該等危險而採取的措施足以控制所有安全風險，或我們是否有足夠資源根據適用法律及法規的規定或市場慣例採取額外措施。任何未能及時採取必要行動均可能導致罰款或處罰或導致事故的發生，對我們的鐵路及其他財產造成重大損害，並損害我們作為信譽超著的地方鐵路營運商的聲譽，對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們可能並未投購足夠保險。

與貨運、裝卸過程、將貨物從出發地點運送到目的地的其他舉動及鐵路保養、維修及建設相關的風險包括財產損毀、中途遺失、延誤、貨物誤運及文件出錯等，該等風險全部都可能令客戶蒙受損失，並令我們須承擔責任。有關我們目前投購保單的進一步詳情，請參閱「業務－保險」。我們無法向閣下保證，我們已經就與業務運營相關的風險投購足夠保險。此外，我們無法保證我們將來能夠繼續以我們可接受的保費或其他條款投購有關保險。此外，我們並未就第三方責任或業務中斷投購保險，我們認為這與行業規範一致。任何未獲保險保障的業務中斷、訴訟或自然災害可能會導致我們產生大量成本及資源轉移，並可能對我們的財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們就業務營運擁有或以其他方式使用的若干土地／物業可能會有適用的中國法律法規項下的風險。

我們擁有或以其他方式使用的若干土地／物業不符合適用的中國法律法規。有關進一步詳情，請參閱「業務－法律合規和法律程序－違規事件」。

此外，我們佔用若干劃撥土地，而我們並無擁有相關土地的權利。有關進一步詳情，請參閱「業務－物業－租賃物業－土地」。我們的業務及營運存在有關該佔用的風險。

誠如我們的中國法律顧問所告知，我們一般會因涉及該等物業的問題而面對以下風險：

- 就邯黃線渤海西站聯絡線所在的國有土地而言，我們於最後實際可行日期尚未取得土地使用權。我們可能會被有關當局頒令退還所佔用土地。倘若我們受到相關部門處罰，則會對我們的業務、財務表現及經營業績產生重大不利影響；
- 就(i)我們於建設之時未獲得相關建設用地規劃許可證及建設工程規劃許可證的滄港線主軌道、上述鐵路線沿線的構築物及京海國際的煤炭及所有物

## 風險因素

流建築項目；及(ii)我們未獲得相同規劃許可證的邯黃線渤海西站聯絡線而言，我們可能(i)須暫停建設；或(ii) (倘有可能採取措施消除不利影響) 被責令於指定期限內作出必要的改正以消除不利影響，並被處以該等物業價值5%至10%的罰款；或(iii)須於指定期限內搬遷，或(如不可行)被沒收該等物業或非法盈利，並被處以不超過該等物業總值10%的罰款。倘若對我們施加任何有關處罰，我們的營運可能會受到重大不利影響，且我們將產生重大成本，這將對我們的財務表現產生負面影響；

- 就建設邯黃線渤海西站聯絡線而言，由於我們未取得建設項目環境影響報告的審批或完成環保驗收程序，我們亦可能(其中包括)：(i)被責令停止施工，並被處以該項目總投資額的1%至5%的罰款(視乎情況的嚴重性及後果而定)，並被責令拆除以恢復原狀；及(ii)(a)被責令於指定期限內進行整改，並被處以人民幣200,000元至人民幣1,000,000元的罰款；或(b)倘若未能遵守有關命令，則須繳付人民幣1,000,000元至人民幣2,000,000元的罰款。如有關違規造成重大環境污染或生態破壞，我們亦可能被責令暫停或終止施工。倘若對我們施加任何有關處罰，我們的業務營運可能會受到重大不利影響，且我們將產生重大成本，這將對我們的財務表現產生負面影響；及
- 就我們使用及並非由我們擁有權利的劃撥土地而言，倘若該等劃撥土地在轉讓、租賃或抵押之前未獲相關土地部門批准，則有關不合規所得款項可遭沒收，並對各擁有人處以處罰。倘若該等擁有人受到有關當局的處罰，我們可能無法再繼續使用有關劃撥土地，包括滄港線所在的若干土地，且我們可能不得不暫停我們的鐵路運營，直至問題獲各擁有人糾正為止。有關暫時或永久暫停將對我們的業務、財務表現及經營業績造成重大不利影響。

我們於日常運營中依賴我們的業務合作夥伴及服務供應商，彼等的任何違約或疏忽都可能對我們的運營產生不利影響。

我們與我們的業務合作夥伴及其他服務供應商(如分包商)合作並倚賴彼等進行部分道路貨運、裝卸及其他輔助業務。例如，我們與朔黃線合作，安排在我們的西行及東行鐵路運輸的相關連接站調換機車。我們亦透過聘用彼等的卡車及工人，將我們輔助服務的若干工作分包予第三方物流服務供應商。

## 風險因素

無法保證有關服務供應商在任何時候都會達到令人滿意的水準，或在到期時與我們續訂協議。倘若彼等因任何原因未能及時並令人滿意地履行彼等的責任，或倘若彼等無法或不願意繼續向我們提供相關服務，而我們無法及時找到替代服務，則我們的業務運營及財務狀況可能受到重大不利影響。

**燃料價格上漲可能會降低我們的盈利能力並影響我們的運營。**

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2019年及2020年5月31日止五個月，燃料成本分別佔我們經營開支總額的約8.3%、11.3%、10.3%、11.2%及10.4%。燃料成本可能會大幅波動，並受到我們無法控制的若干經濟及政治因素的影響。燃料價格上漲將會增加我們的營運開支。除非我們能夠透過提高運輸服務費率（由國家鐵路局及價格主管部門嚴格監管）將該等增加的成本轉嫁予客戶，否則我們的盈利能力、經營業績及財務狀況將會受到影響。

**我們將輔助業務之若干範疇外包。**

為了讓我們享有更大彈性及更好地管理我們的勞動力及其他經營成本，我們與多個第三方分包商訂立外包安排，以協助提供我們的輔助業務之若干範疇，包括由貨運公司提供道路貨運業務以及物流公司幫忙進行裝卸服務。我們參與有關第三方分包商提供的工作的整體監督及質量控制。截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2019年及2020年5月31日止五個月，我們的分包開支分別為約人民幣33.4百萬元、人民幣29.9百萬元、人民幣39.5百萬元、人民幣16.5百萬元及人民幣18.7百萬元。在我們監督分包商的工作時，我們無法保證我們將能夠把彼等的工作的質量或其執行條件的安全性控制在與我們使用我們本身僱員相同的水平。倘若我們的分包商未能滿足我們的質量、安全、環保或其他標準，可能對我們的業務、財務狀況、經營業績或聲譽產生重大不利影響。此外，我們通常會與分包商訂立相對短期的外包安排。無法保證該等分包商會選擇與我們重續合同，或倘若彼等不重續合同，我們將能夠及時找到另一家分包商以類似價格提供類似服務，甚至可能完全無法找到另一家分包商。於該情況下，我們可能無法及時提供我們的服務或我們的經營成本可能增加，這可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及／或聲譽產生重大不利影響。此外，我們目前並未僱用足夠工人以自行開展必要的工作，我們無法向閣下保證，我們將能夠及時僱用必要的額外工人，甚至完全無法僱用額外工人。

**由於停工或罷工而導致的我們業務運營長期中斷可能會對我們的業務造成不利影響。**

我們僱用大量勞動力。工業行動或其他勞工騷亂可能直接或間接阻止或阻礙我們的正常經營活動，倘若不能及時解決，可能會導致延遲滿足我們的客戶訂單並減



---

## 風險因素

---

少我們的收益。我們無法預測或控制該等行動。此外，我們無法向閣下保證，勞工騷亂不會影響一般勞工市場狀況或導致勞動法的變更，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們的合營企業的成功取決於若干我們無法控制的因素，因此我們可能無法實現預期的經濟及其他利益。

我們已就建設兩條到達綜合產業園區及魯北工業園的新支線與第三方成立合營企業，而我們不會於合營公司持有多數權益。我們合營企業的成功取決於許多因素，其中若干因素是我們無法控制的，且該等合營企業的經營涉及許多風險，包括但不限於：

- 我們的合營企業夥伴可能會有經濟或商業利益、目標、理念或與我們的政策相抵觸或不一致的政策；
- 我們與合營企業夥伴之間可能會就各自責任及義務範圍產生爭議；及
- 倘若我們不能與我們的合營企業夥伴就擬採取的公司行動或交易達成共識，而這種分歧不能根據我們的合營協議及／或相關合營企業組織章程的條款有效地得到解決，則我們與合營企業夥伴可能會陷入僵局。

鑑於有關爭議、衝突及僵局的風險，我們可能無法從合營企業實現預期的經濟利益及其他利益。

我們的金融產品投資的表現及價值會受到不確定因素及波動的影響。

於往績記錄期，我們投資於中國持牌商業銀行發行的短期理財產品，主要包括債券、資產支持證券、銀行同業貸款、逆向購買及銀行存款等投資組合。該等理財產品被分類為透過損益按公平值計量的金融資產。於2017年、2018年及2019年12月31日及於2020年5月31日，我們透過損益按公平值計量的金融資產的結餘分別為零、人民幣1.0百萬元、零及零。有關結餘隨著若干產品的到期時間及我們根據投資政策購買額外產品而波動。我們在有關產品的投資表現及價值可能會因我們無法控制的原因（例如市場利率、用作釐定投資回報的參考資產表現、監管規定或限制的變動、一般經濟狀況及與任何特定國家或貨幣相關的風險）而不時波動或減少。該等投資亦受發行人的信貸風險所影響，倘若發行人無力償債或延遲支付或未能支付任何到期款項，我們可能會損失全部或大量投資。該等金融資產的價值下降或表現欠佳可能會對我們的財務狀況或業務前景造成不利影響。有關詳情，請參閱「財務資料—綜合財務狀況表若干項目的討論—透過損益按公平值計量的金融資產」。

---

## 風險因素

---

我們於往績記錄期的表現不能作為未來增長的指標。

我們於截至2018年12月31日止年度實現當年溢利及收益增長，但於截至2019年12月31日止年度則錄得收益及溢利下滑。2018年的增長不應視為我們未來表現的指標，概不保證收益及溢利下滑不會再次發生。取而代之，閣下應根據我們於以下各方面的能力所涉及的風險及不確定因素考慮我們的未來前景：

- 管理我們不斷擴展的業務，包括吸引和挽留潛在客戶及現有客戶；
- 遵守適用於我們業務的法律及法規，特別是與鐵路運輸、環境保護、定價及工作安全相關的法律及法規；
- 控制我們的營運開支，特別是僱員的薪金開支及與第三方物流供應商有關的成本；及
- 及時維護並升級機器及設備。

倘若我們未能成功處理業務的任何方面及管理相關風險及不確定因素，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們可能無法為我們的資本開支、擴張計劃及其他企業需求獲得足夠資金，此可能限制我們業務增長的能力。

我們預計將產生大量資本開支以進行滄港線的技術升級以及建設額外支線及專用線以擴大我們的業務範圍。有關我們業務策略的進一步詳情，請參閱「業務－我們的策略」。我們目前計劃主要以我們的經營收入及[編纂][編纂]為該等開支提供資金。有關進一步詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]」。然而，[編纂][編纂]及我們的經營現金流量可能不足以為該等開支提供資金，且我們可能亦需要其他資金來源。我們可能亦需要進一步為營運資金、與其他公司的潛在合營以及其他企業要求提供資金。

我們安排融資的能力視乎多種因素，包括整體經濟及資本市場狀況、可自銀行或其他放債人獲得的信貸、收到必要的中國政府批准、投資者對我們的信心、中國的運輸及物流業及適用於我們的中國法律及法規，其中多項因素超出我們的控制。我們無法保證我們能夠以我們可接受的條款獲得或甚至根本無法獲得額外融資。倘若無法獲得融資或以我們無法接受的條款獲得融資，則我們的發展、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

## 風險因素

我們可能須繳納額外社會保險及／或住房公積金供款，以及相關監管部門徵收的滯納金或罰款。

根據有關中國法律及法規，我們須為並代表僱員向社會保險及住房公積金作出供款。於往績記錄期，我們並未為並代表部分僱員全數繳納社會保險及住房公積金供款。

就此而言，我們已於綜合財務報表全數作出額外撥備。於2020年5月31日，有關社會保險及住房公積金供款的額外撥備的賬面值分別為人民幣6.1百萬元及人民幣5.4百萬元。截至最後實際可行日期，我們從未收到有關當局要求支付社會保險基金的任何通知。然而，我們無法保證我們日後不會收到任何要求糾正該違規事項的命令，而我們亦無法向閣下保證並無或不會有任何僱員根據國家、省或地方實施的相關法律及法規就社會保險基金付款進行投訴。有關更多詳情，請參閱「業務－法律合規和法律程序－違規事件」。我們亦可能為遵守國家、省或地方當局實施的有關法律及法規而產生額外開支。

我們於往績記錄期有高水平的債務，並錄得淨流動負債。

於往績記錄期，我們依賴經營所得資金及來自銀行及其他金融機構的貸款，為我們的業務營運及擴展提供資金。於2020年8月31日，我們有銀行及其他貸款合共人民幣549.9百萬元。於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日及2020年8月31日，我們的資產負債率分別為51.3%、53.2%、108.0%、104.4%及96.8%。我們的高水平債務可能對我們的流動資金產生重大不利影響。例如，其可能：

- 要求我們分配更高比例的營運現金流量以償還我們借款的本金及利息，從而減少我們可用以撥資營運資金、資本開支及其他一般企業用途的營運所得現金流量；
- 令我們更容易受不利的經濟或行業狀況影響；
- 限制我們在規劃或應對業務或我們經營的行業變動方面的靈活性；
- 降低我們未來獲得融資的能力；及
- 增加我們對利率波動面對的風險。

於2017年及2018年12月31日，我們的流動資產淨值分別為人民幣92.8百萬元及人民幣32.4百萬元。然而，於2019年12月31日，我們的淨流動負債為人民幣212.2百萬元。此乃主要由於(i)應收關連方款項由2018年12月31日的人民幣132.3百萬元減少至2019年12月31日的零；(ii)就公司重組使用該等現金(連同新增長期貸款的所得款項)以收購

## 風險因素

滄港公司的股權，總代價約人民幣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到期，因此屬於即期部分。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日止年度以及截至2020年5月31日止五個月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69.5百萬元及人民幣30.0百萬元，而於相應期間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、人民幣110.3百萬元及人民幣47.3百萬元，我們相信我們將從經營活動中獲得溢利及現金流量，以使我們能夠改善我們的流動資金狀況。我們期望透過以我們的主要業務所得溢利及[編纂]的[編纂]結算我們的流動負債來改善我們的流動資金狀況。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；及(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。於2020年5月31日及2020年8月31日，我們已分別恢復至淨流動資產狀況人民幣6.4百萬元及人民幣22.9百萬元。

我們的淨流動負債狀況亦令我們面對流動資金風險。我們日後的流動資金、其他應付款項的支付、已收按金、應計款項以及到期償還我們的未償還債務將主要取決於我們經營活動持續產生充足現金及我們獲得足夠的外部融資的能力。我們無法向閣下保證，我們將能夠獲得足夠的融資以滿足我們日後的營運資金需求，且我們日後可能繼續錄得淨流動負債。無法產生正經營現金流量或以可接受的條款及時獲得額外的短期銀行貸款或其他借款，或完全無法獲得，將對我們滿足營運資金需求的能力造成重大不利影響。我們亦無法向閣下保證，我們將能夠獲得額外的營運資金以執行我們的增長策略，或未來的擴展計劃不會對我們當前或日後的營運資金水平造成重大不利影響。

我們的控股股東對本公司擁有重大影響力，而彼等的權益可能與我們其他股東的權益不一致。

我們的控股股東對我們的業務(包括有關我們的管理、業務策略、擴展計劃、董事選舉及其他重大公司行動的事宜)擁有重大影響力。緊隨[編纂]完成後並假設[編纂]未獲行使，我們的控股股東將合共持有[編纂]股股份，相當於本公司已發行股本的約[編纂]%。該所有權集中度可能會阻礙、延遲或阻止本公司控制權的變動，這可能會剝奪其他股東於本公司出售時就彼等股份收取溢價的機會，並可能會降低我們的股價。即使其他股東反對該等事項，該等事項亦有可能發生。此外，我們控股股東的權益可能有別於其他股東的權益。我們的控股股東可能會對我們施加重大影響力，並導致

---

## 風險因素

---

我們進行交易或採取(或無法採取)行動或作出決定而與我們其他股東的最佳利益相衝突。

我們的遞延稅項資產可能無法收回。

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們錄得遞延稅項資產分別為人民幣7.0百萬元、人民幣7.7百萬元、人民幣8.2百萬元及人民幣8.0百萬元。遞延稅項資產乃根據相關資產及負債的賬面值的預期變現或結算，使用於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日已頒佈的稅率予以確認及計量。於釐定遞延稅項資產的賬面值時，估計預期應課稅溢利涉及多項與我們營運有關的假設，並需要董事作出重大判斷。該等假設及判斷的任何變動將影響將予確認的遞延稅項資產的賬面值，並因此影響我們未來幾年的溢利。

我們可能須面對我們的客戶延誤或拖欠付款的風險，此將對我們的現金流量或財務業績構成不利影響。

我們面對與貿易應收款項有關的信貸風險。於往績記錄期，我們一般向我們的客戶授予30天的信貸期，付款通常透過銀行轉賬結算。然而，概無法保證我們將能夠按時收到有關款項。儘管我們對我們的客戶的財務狀況進行持續的信貸評估，但我們無法向閣下保證我們的客戶日後將及時向我們全數支付款項或甚至根本不會付款。倘我們的客戶未能及時全數向我們付款，我們的財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註26。

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。

對我們任何知識產權的未經授權使用可能對我們的業務及聲譽造成不利影響。我們依賴商標法保護我們的知識產權。儘管如此，第三方可能未獲適當授權而取得及使用我們的知識產權。中國監管機構的知識產權執法行動實踐處於早期發展階段，受重大不確定因素的限制。我們亦或須提起訴訟及其他法律程序以執行知識產權。任何有關行動、訴訟或其他法律程序可能會產生大額成本、分散管理層的注意力及資源，並可能導致業務中斷。此外，無法保證我們將能夠有效執行知識產權或以其他方式防止他人未經授權而使用我們的知識產權。未能充分保護知識產權可能會對我們的品牌名稱及聲譽、業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

## 風險因素

我們或會不時面臨與第三方知識產權有關的糾紛。

我們無法向閣下保證我們日常營運所使用的資料及技術並無或不會侵犯第三方知識產權。於整個往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無遭遇關於知識產權侵權的任何重大索償。然而，無法保證日後不會有第三方就我們侵犯彼等的專有權利而提出索償。

儘管我們計劃於任何有關訴訟或法律程序中積極為自身辯護，但無法保證我們會於該等事項中獲勝。捲入有關訴訟及法律程序亦可能會使我們蒙受巨額開支及分散管理層的時間及注意力。我們或須支付損害賠償金或產生和解費用。此外，倘我們需向知識產權擁有人支付任何特許權使用費或與其訂立任何許可協議，我們或發現有關條款在商業上不可接受，以及我們最終或會無權使用相關內容或資料，繼而可能對我們的營運產生重大影響。我們遭受的任何類似索償即使並無任何理據，亦可能損害我們的聲譽及品牌形象。任何有關事件均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

自然災害、疫情、戰爭、恐怖襲擊及其他事項或會令我們的業務受到重大不利影響。

自然災害(如颱風、洪水及地震等)、疫情、戰爭、恐怖襲擊、政治動盪及其他事件(其中多數非我們所能控制)或會導致全球或地區經濟不穩，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。倘爆發疾病或疫情，如COVID-19、嚴重急性呼吸系統綜合症或H1N1及H5N1病毒，則可能導致一般消費或對特定產品的需求下降，從而或會導致對我們服務的需求減少。由於衛生或政府部門或會對我們的列車、我們的其他車輛及我們營運的專用線所連接的客戶的工廠或場所採取檢疫及檢驗措施，或限制貨物於疫情波及地區流入及流出，有關疾病爆發或疫情亦可能會嚴重干擾我們的經營。此外，我們的運輸工具可能成為恐怖襲擊目標，或會令(其中包括)保險及安保費用增加。政治緊張局勢或衝突及戰爭或爆發戰爭的可能性亦可能對我們業務造成損害及令其中斷，從而可能令我們的業務、財務狀況及經營業績受到重大不利影響。

### 與在中國經營業務有關的風險

中國經濟、政治、社會狀況及法律和政府政策的不利變動均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績和增長前景造成重大不利影響。

我們所有的業務及資產均位於中國。因此，我們的財務狀況、經營業績及前景在很大程度上取決於中國的經濟、政治及社會狀況以及政府政策。中國經濟、政治及社會狀況與較發達國家在許多方面均有所不同，包括架構、政府參與程度、發展水平、

## 風險因素

增長率、外匯管制、資本再投資、資源分配、通脹率及貿易平衡狀況。在1978年採納改革開放政策之前，中國主要屬計劃經濟。近年來，中國政府不斷改革中國的經濟體制和政府架構。例如，在過去三十年內，中國政府已實施經濟改革及強調在中國經濟的發展中利用市場力量的措施。該等改革已大幅促進經濟增長和社會發展。然而，經濟改革措施可能會因應不同的行業或國內不同的地區而調整、修訂或推行。

我們無法預測相關變動對我們現時或未來的業務、財務狀況或經營業績會否造成任何不利影響。儘管實施該等經濟改革及措施，中國政府在監管產業發展、自然資源及其他資源分配、生產、定價及貨幣管理方面仍繼續扮演重要角色，而我們無法保證中國政府會繼續推行經濟改革政策，亦不能保證改革方向將繼續對市場有利。

我們成功擴展中國業務營運的能力取決於多項因素，包括宏觀經濟及其他市場狀況。下列因素可能對我們服務的需求及我們的業務、財務狀況及經營業績構成重大不利影響：

- 中國的政治不穩定或社會狀況變動；
- 法律、法規及行政指令或其詮釋發生變動；
- 可能推出用以控制通脹或通縮的措施；及
- 稅率或徵稅方式的變動。

該等因素受多項我們無法控制的變數所影響。

### 中國政府管制人民幣兌換可能影響閣下的投資的價值。

中國政府對人民幣兌換外幣實施管制，並於若干情況下，限制向中國境外匯款。我們的大部分收入是人民幣，可用外幣短缺可能限制我們支付股息或其他款項的能力，或無法履行外幣計價責任（如有）。根據現行中國外匯管制規例，如符合若干程序規定，以外幣支付往來賬戶付款項目，包括利潤分配、利息支付及貿易相關交易的支出，均毋須經國家外匯管理局事先批准。倘為支付資本開支，例如償還以外幣計值的貸款，而將人民幣兌換為外幣並向中國境外匯款，則須取得有關政府機關的批核。中國政府可能就往來賬戶交易酌情決定設立外幣管制，而倘於日後出現有關情況，我們未必能以外幣向股東支付股息。

---

## 風險因素

---

我們面對外匯風險，而匯率的波動可能對我們的業務及投資者的投資產生不利影響。

近年來，人民幣承受升值壓力。由於國際間對中國施壓要求更加靈活處理人民幣匯率、中國國內及外的經濟形勢和金融市場發展以及中國的收支狀況，中國政府已決定進一步推進人民幣匯率機制改革，提高人民幣匯率的彈性。

我們營運面對的人民幣或其他外幣升值或貶值將以不同方式影響我們的業務。此外，外匯匯率變動或會影響以港元計值的股份價值及股份的任何應付股息。在此情況下，可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及增長前景產生重大不利影響。

中國的通脹可能會對我們的盈利能力和增長產生負面影響。

中國經濟於過去幾十年大幅增長，引致通貨膨脹，勞動力成本增加。最近，根據中國國家統計局的數據，於2018年12月，中國消費價格指數與之前一年的百分比變動為-2.1%。然而，預期中國整體經濟及平均薪酬會繼續增長。中國通脹進一步加劇及勞動力成本大幅上漲可能對我們的盈利能力及經營業績有重大不利影響，除非我們能透過增加服務收費將該等成本轉予客戶。

中國的司法制度尚未完善，其內在不明朗因素或會影響我們的業務及股東可獲得的法律保障。

由於我們的所有業務及營運均在中國，我們主要受中國司法制度的規管，其乃基於成文法及其由中華人民共和國最高人民法院作出的解釋建立的民法制度。法院過往的判決可引用作為參考，惟作為先例的價值有限。自1970年代末期以來，中國政府已頒佈應對外商投資、企業組織與管治、商業、稅項及貿易等經濟事項的法律及法規。然而，由於該等法律及法規相對較新且正在不斷演變，故該等法律及法規的詮釋及執行涉及不明朗因素，且存在不同程度的差異。部分法律及法規尚處於發展階段，因而會出現變動。許多法律、法規、政策及法律規定於近年方獲中國中央或地方政府機關採納，由於缺乏已建立的慣常做法可作為參考，因此其推行、詮釋及執行或涉及不明朗因素。我們不能預測未來中國法律發展的影響，包括頒佈新法律、修改現行法律或現行法律的詮釋或執行，或以國家法律取代地方法規。因此，我們及我們的股東可享有的法律保障存在重大的不確定因素。此外，由於已公佈的判例數量有限，且法院過往的判決不具約束力，因此，解決爭端的結果未必如同其他司法權區法例般貫徹且可預測，而可能限制我們及我們的股東可享有的法律保障。此外，在中國的訴訟或監管執法行動或會曠日持久，且須支付大額費用並會分散資源及管理層的注意力。



## 風險因素

作為我們的股東，閣下在我們的中國業務中持有間接權益。我們的中國業務受到規管中國公司之中國法規所規限。該等法規包括須包含於中國公司組織章程細則、旨在規範該等公司內部事務的條文。總體而言，中國公司法律及法規（尤其是保護股東權利及獲取資料之權利的條文）或會被認為較適用於在香港、美國及其他發達國家或地區註冊成立之公司的法律及法規落後。規管本公司的企業管治框架下的權利執行機制亦相對不完善且未經檢驗。例如，根據中國公司法，股東可以在若干情況下代表公司對董事、監事、高級職員或任何第三方提起衍生訴訟。此外，適用於海外上市公司的中國法律、規則及法規並無區別對待少數股東及控股股東的權利及保護。因此，我們的少數股東未必可以擁有根據美國及若干其他司法權區的法律註冊成立的公司向彼等提供的相同保護。

可能難以對我們、我們居住於中國的董事或高級行政人員發出傳票或難以在中國向彼等或我們執行自非中國法院獲得的任何裁決。

我們所有高級管理層成員（三名獨立非執行董事以及財務總監兼聯席公司秘書郭芝聰先生除外）居於中國，且我們絕大部分資產及該等人士的絕大部分資產均位於中國。因此，投資者可能難以對居於中國的該等人士發出傳票，或在中國對我們或彼等執行自非中國法院獲得的任何裁決。中國與開曼群島、美國、英國、日本及其他眾多發達國家並無訂立任何相互承認及執行法院判決的協議。因此，任何此等司法權區法院就任何不受具約束力仲裁條文規限的事宜作出的裁決，可能難以或甚至無法在中國獲得承認及執行。

於2006年7月14日，中國最高人民法院與香港政府簽署《關於內地與香港特別行政區法院互相認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》（「2006年安排」）。根據該安排，任何指定的中國人民法院或任何指定的香港法院如作出要求根據原告與被告雙方書面訂立的法院選擇協議就民事及商業案件付款的可執行最後判決，原告與被告任何一方可向相關中國人民法院或香港法院申請認可及執行判決。書面管轄協議指該安排生效日期後各訂約方訂立的任何書面協議，其中明確指定一所香港法院或一所中國人民法院為就爭議擁有唯一司法管轄權的法院。因此，倘爭議雙方並不同意訂立書面管轄協議，則無法於中國執行由香港法院裁定的判決。因此，投資者可能難以或無法對我們於中國的資產或董事或高級行政人員執行香港法院的判決。儘管此項安排已於2008年8月1日生效，但根據該安排所提出的訴訟結果及效力仍有不確定性。

## 風險因素

於2019年1月18日，中國最高人民法院與香港簽署《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》（「2019年安排」）。與2006年安排相比，2019年安排根據香港及中國法律建立了一個雙邊法律機制，使得香港及中國在民事及商業事務中更加明確及確定地相互承認和執行判決。2019年安排將適用於香港及中國法院於其開始生效日期或之後作出的判決，而其開始生效日期將於雙方的必要程序完成後由香港及中國公佈。2006年安排將於2019年安排生效日期被取代。然而，2006年安排仍將適用於2019年安排生效前訂立的2006年安排所界定的「書面協議管轄」。儘管2019年安排已經簽署，但其生效日期尚不清楚，並且不能確定根據2019年安排提起的任何法律行動的結果及效力。

倘若我們被歸類為中國「居民企業」，我們的全球收入或須按25%的稅率繳納中國所得稅，而我們的股東在我們應付股息時及在彼等出售股份而變現收益時，可能須繳納中國預扣稅。

根據《企業所得稅法》及其實施條例，於中國境外註冊成立但「實際管理機構」位於中國的企業，視為中國稅項居民企業，須就其全球收入按25%的稅率統一繳納中國企業所得稅。根據《企業所得稅法實施條例》，「實際管理機構」指對企業的業務、人事、會計及物業方面行使重大全面控制及管理的機構。由於我們全部管理層現時均位於中國，我們可能因《企業所得稅法》而視為中國稅項居民企業，因此須就全球收入按25%的稅率繳納中國企業所得稅。在此情況下，我們的所得稅支出或會大幅增加及可能對我們的溢利及利潤率產生重大不利影響。

### 與[編纂]有關的風險

我們的股份過往並無公開市場，無法保證可形成交投活躍的市場。

我們的股份於[編纂]前並無[編纂]。股份初步[編纂]乃由我們及[編纂]（代表[編纂]及[編纂]）磋商釐定，且[編纂]與[編纂]後的股份市價可能相去甚遠。我們已申請批准股份於聯交所[編纂]及[編纂]。無法保證[編纂]將形成交投活躍、流動[編纂]的股份[編纂]。我們的收益、盈利及現金流量或任何其他發展的變動等因素可能影響我們股份的[編纂]量及價格。

---

## 風險因素

---

[編纂]後，我們股份的流通能力、成交量及市價可能波動。

於[編纂]後，我們股份的[編纂]價格將由市場釐定，而價格可能受多個因素影響，其中若干因素非我們所能控制，包括：

- 我們的財務業績波動；
- 股票分析師對我們的財務表現估計的變動（如有）；
- 我們及我們所經營行業的歷史及前景；
- 對我們的管理層、我們過去及現在的營運、我們未來收益及成本架構的前景及時機的評估，例如獨立研究分析師的看法（如有）；
- 我們的發展的現時狀況；
- 從事與我們類似業務活動的上市公司的估值；
- 關於鐵路貨運行業與公司的整體市場氣氛；
- 中國法律及法規的變動；
- 我們宣佈任何重大收購、出售、戰略聯盟或合營；
- 我們涉及訴訟或其他法律程序；
- 我們未能在市場上有效競爭；及
- 中國及全球的政治、經濟、金融及社會發展。

此外，聯交所不時出現影響在聯交所報價的公司證券市價的重大價格及成交量波動。因此，不論我們的經營表現或前景如何，我們股份的[編纂]所持股份的[編纂]或會波動，股份價值可能下跌。

## 風險因素

由於每股[編纂][編纂]高於每股有形資產淨值的賬面值，在[編纂]中[編纂]我們股份的人士會遇到即時攤薄。

我們[編纂]的[編纂]高於緊接[編纂]前的每股有形資產淨值的賬面值。因此，在[編纂]中購買我們[編纂]的人士將遇到每股備考經調整有形資產淨值[編纂]港元（假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元，即[編纂]範圍每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的[編纂]）的即時攤薄，而現有股東所持股份的每股備考經調整有形資產淨值將會增加。倘我們日後增發股份，購買我們[編纂]的人士可能會遇到進一步攤薄。

我們可能會作出[編纂]，從而減少我們將自[編纂]收取的估計[編纂]。

我們可靈活作出[編纂]，以將最終[編纂]定為最多較每股[編纂]指示性[編纂]範圍的下限低[編纂]。因此，倘最大限度地作出[編纂]，則最終[編纂]或會定為低至每股[編纂][編纂]港元。在有關情況下，[編纂]將繼續進行而[編纂]將不適用。倘最終[編纂]定為[編纂]港元，並假設[編纂]未獲行使，我們將自[編纂]收取的估計[編纂]將減少至[編纂]，而減少後的有關[編纂]將按本文件「未來計劃及[編纂]—[編纂]」所述予以使用。

股份日後在公開市場上遭大量出售或預期會遭大量出售，均可能會令股價下跌。

於[編纂]完成後，在公開市場出售大量股份或預期可能會進行大量出售，均可能對股份的市價產生不利影響。假設未行使[編纂]，緊隨[編纂]後，將有[編纂]股已發行股份。我們的控股股東同意彼等所持任何股份於[編纂]後將受禁售限制。有關更多資料，請參閱「[編纂]—[編纂]」。不受禁售安排限制的股份佔緊隨[編纂]後已發行股本總額約[編纂]%（假設未行使[編纂]），並將於緊隨[編纂]後可自由買賣。

由於我們股份的定價與買賣存在時間間隔，因此存在股份價格在股份開始買賣前下跌的風險。

[編纂]的[編纂]預期將於[編纂]釐定。然而，股份於交付前概不會於聯交所開始[編纂]，交付預期不會超過定價日後五個完整營業日。因此，[編纂]未必能夠於該期間[編纂]或[編纂]股份。據此，股份持有人須承受股份價格可能由於股份出售與股份開始[編纂]之間可能出現不利市況或其他不利事態發展而於股份開始[編纂]前下跌的風險。

---

## 風險因素

---

我們對將如何使用[編纂][編纂]具有重大酌情權，而閣下未必同意我們的使用方式。

我們的管理層可能會以閣下可能不認同或不會給股東帶來可觀回報的方式使用[編纂][編纂]。我們計劃將[編纂][編纂]用於多個用途，包括建設額外支線及提升我們的現有鐵路。有關更多資料，請參閱「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。然而，我們的管理層將有權決定[編纂]的實際用途。閣下將資金委託予我們的管理層，閣下必須倚賴我們的管理層就本[編纂][編纂]特定用途作出的判斷。

聯交所已批准豁免遵守上市規則的若干規定。股東將不會享有獲豁免遵守的上市規則的利益。該等豁免或會撤回，使我們及股東承擔額外的法律及合規責任。

我們已申請而聯交所亦已向我們授出多項有關嚴格遵守上市規則的豁免。有關進一步詳情，請參閱「豁免嚴格遵守上市規則」。概不保證聯交所不會撤回所授出的任何此等豁免或不會對任何該等豁免施加若干條件。倘任何此等豁免被撤回或須受若干條件規限，則我們或須承擔額外的合規責任、產生額外的合規成本及面對因多個司法權區合規事宜引致的不確定因素，均可能對我們及股東產生不利影響。

我們不能保證本文件所載與摘錄自弗若斯特沙利文報告的若干資料有關的事實及其他統計數據的準確性。

本文件所載若干事實及統計數據(包括但不限於與中國鐵路運輸市場有關的資料及統計數據)乃基於弗若斯特沙利文報告或來自董事認為可靠的多份公開刊物。

然而，我們不能保證該等事實及統計數據的質素及可靠性。雖然我們已合理審慎行事，以確保該等事實及統計數據均準確地摘錄及轉載自該等刊物及弗若斯特沙利文報告，惟該等事實及統計數據並未經我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或參與[編纂]的任何其他方獨立核實，且並無就其準確性發表任何聲明。因此，我們並無就該等事實及統計數據的準確性發表任何聲明，而該等事實及統計數據可能與其他資料來源所編撰的其他資料不一致，[編纂]不應過度倚賴本文件所載摘錄自公開資料來源或弗若斯特沙利文報告的任何事實及統計數據。

---

## 風險因素

---

本文件所載前瞻性陳述涉及風險及不確定因素。

本文件載有若干「前瞻性」陳述及資料，並使用具前瞻涵義的詞彙，例如「預計」、「相信」、「可能」、「展望未來」、「有意」、「計劃」、「預測」、「尋求」、「預期」、「或會」、「應當」、「應該」、「將會」或「將」及類似表述。務請閣下注意，依賴任何前瞻性陳述涉及風險及不確定因素，任何或所有該等假設均可能被證實並不準確，因此，基於該等假設的前瞻性陳述亦可能並不準確。鑑於該等及其他風險及不確定因素，本文件所載前瞻性陳述不應被視為我們的計劃及目標將會實現的聲明或保證，該等前瞻性陳述應根據多項重要因素(包括本節所載者)加以考慮。根據上市規則的規定，無論由於新資料、未來事件或其他原因所致，我們並無向公眾承擔更新或以其他方式修訂本文件的前瞻性陳述的任何責任。因此，閣下不應過分依賴任何前瞻性資料。本文件的所有前瞻性陳述須參考本警示性聲明。

閣下根據開曼群島法律保障自身權益時或會面臨困難。

我們的公司事務受(其中包括)章程大綱及細則、開曼群島公司法及普通法規管。根據開曼群島法律，股東對董事採取法律行動的權利、少數股東採取的行動及董事對我們的受信責任很大程度受開曼群島普通法規管。開曼群島普通法部分由開曼群島相對有限的司法案例及英國普通法衍生而成，英國普通法於開曼群島法院具說服效用，但不具約束力。開曼群島有關保障少數股東權益的法律於若干方面與投資者可能所在的其他司法權區法律有別。因此，少數股東可能無法享有根據香港或有關其他司法權區法例所賦予的同等權利。有關保護少數股東的開曼群島公司法概要載於本文件「附錄四—本公司組織章程及開曼群島公司法概要」。

閣下應細閱整份文件，務請閣下不要倚賴報章或其他媒體報導有關我們或[編纂]的任何資料。

於本文件日期後但於[編纂]完成前，可能會有報章及媒體對我們、我們的行業或[編纂]作出有關報導，當中載有(其中包括)有關我們及[編纂]的若干財務資料、預測、估值及其他前瞻性資料。我們並無授權報章或其他媒體披露任何有關資料，亦不會就有關報章或其他媒體報導是否準確或完整負責。我們不對有關我們的任何預測、估值或其他前瞻性資料是否適當、準確、完整或可靠發表任何聲明。倘出現於本文件以外的出版物中的有關陳述與本文件所載資料不一致或相矛盾，我們概不就有關陳述承擔任何責任。因此，有意[編纂]務請僅按照本文件所載資料作出[編纂]決定，而不應倚賴任何其他資料。

---

## 風險因素

---

閣下作出[編纂]時，應僅依賴本文件、[編纂]及我們在香港發出的任何正式公告所載資料。我們不會就報章或其他媒體報導資料是否準確或完整或該等報章或其他媒體就股份、[編纂]或我們發表的任何預測、觀點或意見是否中肯或恰當承擔任何責任。我們概不會就任何相關數據或刊物是否恰當、準確、完整或可靠發表任何聲明。因此，[編纂]於決定是否[編纂]於[編纂]時不應依賴任何該等資料、報導或刊物。倘若閣下申請[編纂][編纂]的股份，閣下將被視為已同意不會依賴並非本文件及[編纂]所載的任何資料。

---

## 豁免嚴格遵守上市規則

---

為籌備[編纂]，我們已尋求在下列方面豁免嚴格遵守上市規則的相關條文：

### 管理層留駐

上市規則第8.12條規定，申請於聯交所作主要上市的新申請人須有足夠的管理層人員留駐香港，一般指至少須有兩名執行董事常駐香港。由於我們的主要業務營運主要位於中國，並將繼續以中國為業務基地，故執行董事及高級管理層成員目前及將來仍會繼續留駐中國。現時我們的執行董事概無常駐香港。我們已向聯交所申請且已獲豁免嚴格遵守上市規則第8.12條所載規定，惟須達成以下條件：

- (a) 我們已根據上市規則第3.05條委任兩名授權代表作為我們與聯交所的主要溝通渠道。兩名授權代表分別為執行董事兼行政總裁衣維明先生及財務總監兼聯席公司秘書郭芝聰先生。各授權代表可應要求於合理期間內在與香港與聯交所會面，並將隨時以家庭電話、辦公室電話、移動電話及其他電話號碼、電郵地址及通訊地址（倘若授權代表並非駐於註冊辦事處）、傳真號碼（如有）及聯交所不時規定的任何其他聯繫詳情與聯交所聯絡。各授權代表均已獲授權代表我們與聯交所溝通，衣維明先生確認彼擁有有效訪港旅遊證件，而郭芝聰先生則常駐香港，彼等將能應要求於合理期間內與聯交所會面；
- (b) 當聯交所有意就任何事宜聯絡董事時，我們的授權代表有方法隨時迅速地聯絡全部董事。為加強聯交所、授權代表及董事之間的溝通，本公司已實行一項政策，就此而言：(a)各董事將向授權代表提供其辦公室電話號碼、移動電話號碼、住宅電話號碼、辦公室傳真號碼及電郵地址；(b)各董事於旅遊時將向授權代表提供有效電話號碼或通訊方式；及(c)全體董事將向聯交所提供彼等的移動電話號碼、辦公室電話號碼、電郵地址及辦公室傳真號碼；
- (c) 本公司亦已遵照[編纂]條委任[編纂]為合規顧問，其將作為與聯交所溝通的額外渠道。自[編纂]開始起及最少直至本公司就本公司於[編纂]後首個完整財政年度的財務業績遵守上市規則第13.46條之日止期間，合規顧問將就根據上市規則及香港其他適用法例及規例而產生的持續合規規定及其他事宜提供意見；



---

## 豁免嚴格遵守上市規則

---

- (d) 聯交所可透過授權代表或本公司的合規顧問安排與董事會面，或在合理期間內直接與董事安排會面。如本公司的授權代表及合規顧問有任何變更，本公司將即時知會聯交所；及
- (e) 非常駐於香港的各董事已確認，彼持有有效訪港旅遊證件，並可於合理期間內在港與聯交所會面。

### 聯席公司秘書

根據上市規則第3.28條及第8.17條，我們委任的公司秘書須為聯交所認為在學術或專業資格或相關經驗方面足以履行公司秘書職能的人士。

上市規則第3.28條附註1進一步規定，聯交所接納下列各項學術或專業資格：

- (a) 香港特許秘書公會會員；
- (b) 律師或大律師（定義見法律執業者條例）；及
- (c) 執業會計師（定義見專業會計師條例）。

此外，根據上市規則第3.28條附註2，評估是否具備「相關經驗」時，聯交所會考慮下列各項：

- (a) 該名人士任職於發行人及其他發行人的年期及所擔當的角色；
- (b) 該名人士對上市規則及其他相關法例及法規（包括證券及期貨條例、公司條例、公司（清盤及雜項條文）條例及收購守則）的熟悉程度；
- (c) 除上市規則第3.29條的最低要求外，該名人士是否曾經及／或將會參加相關培訓；及
- (d) 該名人士於其他司法權區的專業資格。

本公司已委任郭芝聰先生及李俊呈先生為本公司的聯席公司秘書。郭先生目前為（其中包括）香港會計師公會會員。郭先生常駐於香港，並合資格擔任本公司的聯席公司秘書。另一方面，李先生並非上市規則第3.28條及第8.17條所規定的執業會計師（定義見專業會計師條例）、香港特許秘書公會會員或律師或大律師（定義見法律執業者條例）。然而，李先生於2014年12月加入本集團，並擁有有關本集團的業務營運

---

## 豁免嚴格遵守上市規則

---

及企業文化的相關知識，並在與董事會及本公司企業管治有關的事宜方面擁有相關經驗，因此，董事認為李先生能夠履行聯席公司秘書的職能。

因此，我們已向聯交所申請且聯交所已授出豁免嚴格遵守上市規則第3.28條及第8.17條的規定。豁免自[編纂]起首三年期間有效。授予豁免的條件為我們委聘符合上市規則第3.28條及第8.17條規定的郭先生為聯席公司秘書，協助李先生履行聯席公司秘書職能，並協助其取得上市規則第3.28條規定的相關經驗。倘郭先生於三年期間內不再向李先生提供協助，有關豁免可予以撤銷。於三年期間結束之前，預期本公司將與聯交所聯絡以證明並令聯交所信納李先生在郭先生提供三年的協助下，已獲得上市規則第3.28條所界定的相關經驗，可擔任本公司的公司秘書，而無需進一步豁免或郭先生的協助。

有關郭先生及李先生的資格及經驗的進一步詳情，請參閱「董事、高級管理層及僱員－聯席公司秘書」。

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

## 有關本文件及[編纂]的資料

---

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

## 有關本文件及[編纂]的資料

---

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

## 有關本文件及[編纂]的資料

---

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

## 有關本文件及[編纂]的資料

---

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

## 有關本文件及[編纂]的資料

---

[編纂]

## 董事及參與[編纂]各方

### 董事

姓名	地址	國籍
<b>執行董事</b>		
劉永亮先生	中國 天津市 開發區 捷達路5號B區 10門302室	中國
衣維明先生	中國 北京市 海淀區云會里 遠流青園4棟 4樓504室	中國
<b>非執行董事</b>		
徐志華先生	中國 河北省滄州市 新華區鼓樓上城 16號樓2303室	中國
秦少博先生	中國 北京市 西城區安德路 128號樓6樓 2門602室	中國
<b>獨立非執行董事</b>		
劉長春先生	中國 北京市 昌平區 東小口鎮頂秀青溪小區 17號樓1門102室	中國
趙長松先生	中國 河北省滄州市 頤和花園三期 A區5號樓一單元402室	中國
呂清華女士	中國 河北省滄州市 運河區永濟西路 滄州人行小區 4棟1單元401室	中國

有關更多資料，請參閱「董事及高級管理層」。



---

## 董事及參與[編纂]各方

---

### 參與[編纂]各方

獨家保薦人

創陞融資有限公司

香港

灣仔

告士打道178號

華懋世紀廣場

20樓2002室

(根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動(定義見證券及期貨條例)的持牌法團)

[編纂]、[編纂]、  
[編纂]及[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

---

## 董事及參與[編纂]各方

---

本公司法律顧問

關於香港法例：  
陸繼鏘律師事務所  
與摩根路易斯律師事務所  
聯營  
香港  
皇后大道中15號  
置地廣場  
公爵大廈  
19樓1902-09室

關於中國法律：  
通商律師事務所  
中國  
北京市  
建國門外大街甲12號  
新華保險大廈6層

關於開曼群島法律：  
**Conyers Dill & Pearman**  
Cricket Square  
P.O. Box 2681  
Grand Cayman KY1-1111  
Cayman Islands

獨家保薦人及[編纂]的法律顧問

關於香港法例：  
[編纂]

關於中國法律：  
[編纂]

申報會計師及獨立核數師

畢馬威會計師事務所  
執業會計師  
香港  
中環  
遮打道10號  
太子大廈  
8樓

---

## 董事及參與[編纂]各方

---

獨立行業顧問	弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司 上海分公司 中國 上海市 徐匯區 雲錦路500號 B座1014-1018室
物業估值師	艾華迪評估諮詢有限公司 香港 灣仔 駱克道188號 兆安中心23樓
內部控制顧問	艾華迪風險諮詢有限公司 香港 灣仔 駱克道188號 兆安中心23樓
鐵路顧問	中鐵工程設計諮詢集團有限公司 濟南設計院 濟南市 槐蔭區 經十路25666號
[編纂]	[編纂]
合規顧問	[編纂]

---

## 公司資料

---

註冊辦事處	Cricket Square Hutchins Drive, P.O. Box 2681 Grand Cayman, KY1-1111 Cayman Islands
總部及中國主要營業地點	中國河北省滄州黃驃市羊二莊鎮楊莊站
香港主要營業地點	香港 灣仔 港灣道26號 華潤大廈 41樓09-10室
本公司網站	<a href="http://www.czctl.com">http://www.czctl.com</a> (此網站所載資料不構成文件的一部分)
聯席公司秘書	郭芝聰先生(CPA) 香港薄扶林 興漢道3-4號 美興樓 13樓4室  李俊呈先生 中國 河北省滄州市 運河區 城市之光小區 8號樓1單元1201室
授權代表 (就上市規則而言)	衣維明先生 中國 北京市 海淀區云會里 遠流青園4棟 4樓4-504室  郭芝聰先生 香港薄扶林 興漢道3-4號 美興樓 13樓4室

---

## 公司資料

---

### 審核委員會

呂清華女士 (主席)  
徐志華先生  
劉長春先生

### 薪酬委員會

劉長春先生 (主席)  
徐志華先生  
呂清華女士

### 提名委員會

劉永亮先生 (主席)  
徐志華先生  
劉長春先生

### 主要往來銀行

滄州銀行車站分行  
中國  
河北省滄州市  
新華東路29號

中國農業銀行滄州運河支行  
中國  
河北省  
滄州市運河區  
解放東路7號

滄州農村商業銀行  
中國  
河北省  
滄州市運河區  
北京路10號管業大廈

### 開曼群島[編纂]處

[編纂]

### 香港[編纂]分處

[編纂]

## 行業概覽

本節及本文件其他章節所載資料及統計數據均源自由我們委聘弗若斯特沙利文就[編纂]獨立編製的行業報告(或稱弗若斯特沙利文報告)。此外，除另有指明者外，若干資料乃基於、源自或摘錄自(其中包括)政府機構及內部組織刊物、市場數據供應商、與不同中國政府部門溝通的結果或其他獨立第三方來源。我們相信，有關資料及統計數據來自適當的來源，且我們於摘錄及轉載有關資料時已合理審慎行事。我們並無理由相信有關資料及統計數據在任何重大方面屬虛假或具誤導成分，或遺漏任何事實導致有關資料及統計數據屬虛假或具誤導成分。董事經合理審慎考慮後確認，彼等並不知悉自弗若斯特沙利文報告日期起市場資料出現可能導致本節資料附有保留意見、相抵觸或受到不利影響的任何不利變動。本公司、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或參與[編纂]的任何其他各方(弗若斯特沙利文除外)，或彼等各自的董事、顧問及聯屬人士概無獨立核實有關資料及統計數據，亦不就有關資料及統計數據是否準確無誤發表任何聲明。因此，閣下不應過度依賴有關資料。

### 資料來源

我們委託弗若斯特沙利文就中國內地鐵路貨運市場及其他經濟數據進行分析，並就此編製弗若斯特沙利文報告。我們同意就弗若斯特沙利文報告支付人民幣760,000元的費用，有關費用將於[編纂]前支付。董事認為支付有關費用不會影響弗若斯特沙利文報告所載結論的公平性。

弗若斯特沙利文為一家獨立的全球市場研究及顧問公司，創立於1961年，總部設於美國，提供有關行業研究、市場策略、發展顧問及企業培訓方面的服務。

弗若斯特沙利文報告包括中國內地鐵路貨運市場的過往及預測資料及其他經濟數據。為編製弗若斯特沙利文報告，弗若斯特沙利文已通過中國內地鐵路貨運市場的多個不同來源進行一手及二手資料獨立研究。一手資料研究包括訪問業內人士、競爭對手、下游客戶及獲認可的第三方行業協會。二手資料研究包括審閱公司年度報告、相關官方機構的數據庫、獨立研究報告和刊物，以及弗若斯特沙利文於過去數十年所建立的獨家數據庫。弗若斯特沙利文於撰寫及編製弗若斯特沙利文報告時已採用以下主要假設：(i)有關中國內地鐵路貨運市場的政府政策於預測期內將保持不變；及(ii)中國內地的鐵路貨運市場將如報告所述受到中國經濟持續增長、有利政策的支持及中國內地下游需求日益增加所推動。弗若斯特沙利文亦已取得參照宏觀經濟數據編製的過往數據分析得出的估計市場總規模數據以及主要行業推動因素。董事經作出合理查詢後確認，自弗若斯特沙利文報告日期以來，該報告所載市場資料並無出現可能導致本節資料附有保留意見、相抵觸或受到影響的任何重大不利變動。

## 行業概覽

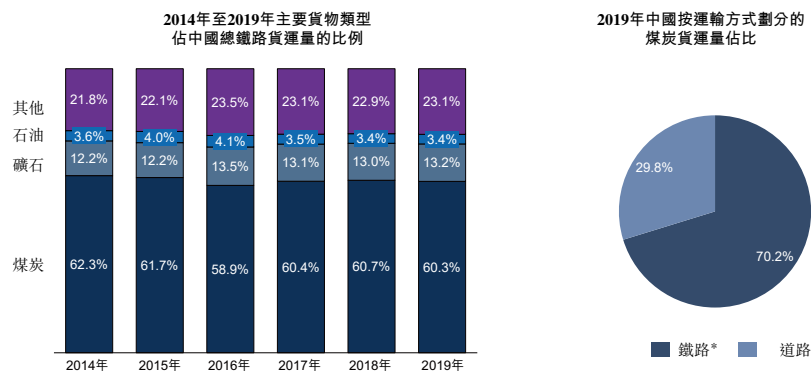
### 中國鐵路貨運市場分析

鐵路運輸可根據所運送的物品分為兩大類，即客運鐵路運輸及貨運鐵路運輸。客運鐵路運輸可進一步分為高速客運鐵路運輸及普速客運鐵路運輸，而貨運鐵路運輸則可進一步分為整車鐵路貨運、零擔鐵路貨運以及集裝箱鐵路貨運。整車鐵路貨運主要用於運送散裝貨物（例如煤炭、石油及礦石等）。零擔鐵路貨運主要用於運送已包裝的一般貨物。集裝箱鐵路貨運主要用於運送相對貴重或易碎的貨物。

### 鐵路貨運的貨物類型

於中國經由鐵路運送的不同類型貨物中，煤炭為最重要的貨物。於2014年至2019年，煤炭佔總鐵路貨運量的一半以上。煤炭佔總鐵路貨運量的比例於過去五年保持相對穩定，約佔整體鐵路貨運量的60%，但於期內仍有所波動。於2015年及2016年，由於煤炭產量下跌，煤炭貨運量佔總體數量的比例由2014年的62.3%微跌至2016年的58.9%。礦石及石油於2014年至2019年按貨運量計的佔比則相對穩定。隨著中國經濟增長，預期煤炭將繼續為主要的貨物。

鐵路貨運為中國最重要的運煤方式。於2019年，總煤炭貨運量的約70.2%經由鐵路或海路運輸進行。由於政府鼓勵以鐵路運送散裝貨物（其相對道路運輸而言較為環保），因此鐵路運輸於日後將會繼續佔煤炭貨運量的主要部分。截至最後實際可行日期並無公開的立法計劃或法律和法規草案對通過鐵路或海路運送煤炭施加限制，亦無跡象顯示中國政府將就經鐵路及海路進行的煤炭運輸施加進一步限制。



\* 鐵路貨運量包括鐵路—水路綜合運輸量。

資料來源：國家統計局、弗若斯特沙利文

## 行業概覽

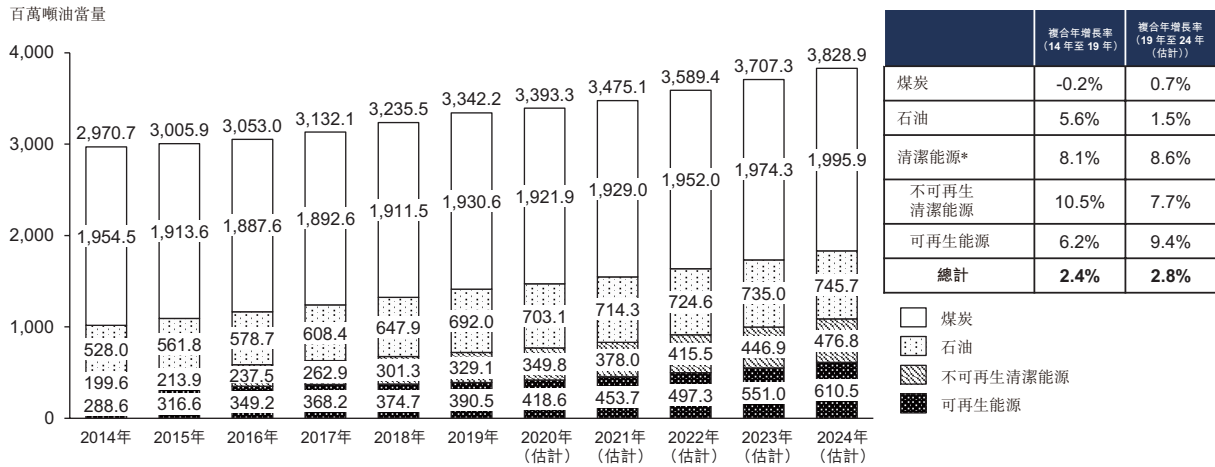
### 中國煤炭消耗與生產

中國2019年的一次能源消耗量達到3,342.2百萬噸油當量，其中約57.8%來自煤炭消耗。煤炭消耗於2014年至2019年間的複合年增長率為負0.2%，主要由於煤炭行業自2014年起實施減低低效產能的政策及中國經濟增長放緩所致。隨著煤炭行業結構改革逐步完成及實行穩定煤炭行業的政策，煤炭消耗量於2017年開始回升。預期日後的一次能源消耗量將於2024年達到3,828.9百萬噸油當量，相當於2019年至2024年的複合年增長率為2.8%，同時中國經濟及城市化進程亦將持續增長。中國正根據(其中包括)行動計劃對一次能源消耗結構進行改革和優化。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%。因此，清潔能源資源預期將於2019年至2024年間按8.6%的複合年增長率快速增長，並在中國一次能源消耗中構成更大佔比。清潔能源一般指通過不會排放或僅排放少量溫室氣體或任何其他污染物的方法產生的能源，通常包括可再生能源、天然氣及核能。可再生能源一般指在自然過程中產生並可於短時間內再生及不會耗盡的能源，例子為水能、風能及太陽能。中國的煤炭資源豐富但天然氣資源貧乏，而核能則可能引致重大安全問題。因此，考慮到中國的資源稟賦及能源安全問題，行動計劃及中國其他相關政策主要著眼提高可再生能源資源(例如水能、風能和太陽能等不同清潔能源資源)的消耗量。儘管如此，即使可再生能源消耗量預計將會增加，但考慮到(i)煤炭在中國天然資源總儲量所佔的重要比例；(ii)發展可再生能源的限制，可能包括巨額資本投資及在物色合適地點興建可再生能源發電廠方面的限制；及(iii)中國的能源需求將因經濟增長及城鎮化進程而無可避免地增加，而可再生能源及其他清潔能源資源的預期增加無法滿足有關需求增長，煤炭仍然被認為是主要能源消耗來源。由於煤炭行業持續復甦及主要下游行業(如電力行業及鋼鐵行業)持續增長，加上在推動使用清潔能源和保護環境的背景下，預計日後的煤炭消耗量將按相對較慢速度增長，2019年至2024年間的複合年增長率將為0.7%。儘管在疫情期間大量企業及工廠暫停營運，導致2020年首季的發電量按年下降6.8%，但隨著企業及工廠於2020年3月前逐步恢復全面營運，有關降幅已於2020年3月縮窄至4.6%。此外，儘管受疫情影響，但2020年首季的供暖用煤炭消耗量較2019年同期增加3.6%。截至2020年6月30日止六個月，與2019年同期相比，中國的煤炭消耗量及中國的發電量分別增加0.4%及減少1.4%。中國的發電量於2020年4月恢復增長，以及與2019年6月相比，於2020年6月錄得6.5%的增長。此外，當疫情結束時，能源消耗及基建項目預計將大幅增加。因此，總體而言，預計2020年全年煤炭需求不會受到COVID-19疫情爆發的重大影響。



## 行業概覽

### 2014年至2024年（估計）中國一次能源消耗（按燃料劃分）

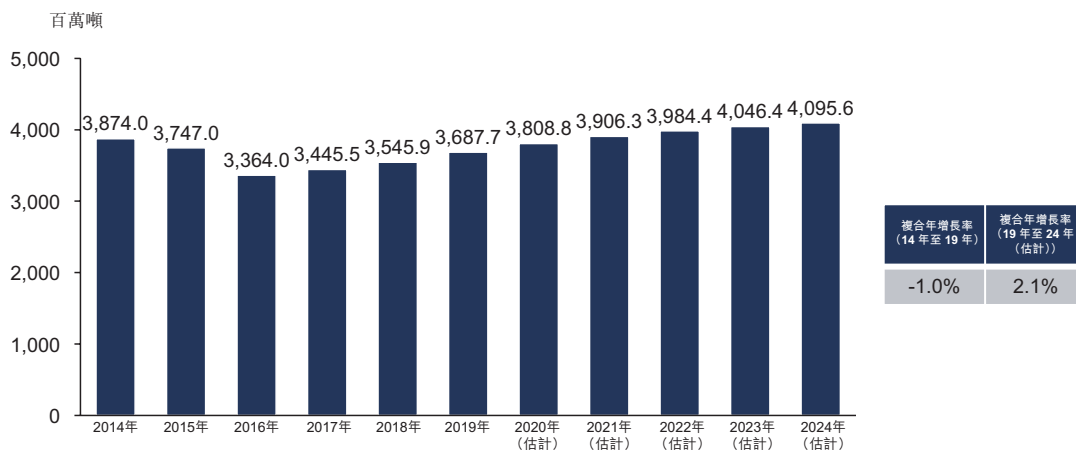


附註：清潔能源包括不可再生能源（如核能及天然氣）以及所有可再生能源。

資料來源：弗若斯特沙利文

於2014年至2019年期間，中國的煤炭產量波動。煤炭產量下降主要由於中國政府有關啟動供給側改革和消除煤炭生產行業過剩產能的指導所致。隨著中國政府隨後將重點轉移到穩定煤炭價格和供應，煤炭產量於2019年回升至3,687.7百萬噸。展望未來，預計煤炭產量將於2019年至2024年按2.1%的複合年增長率逐步增長，且產業結構將持續優化及生產效率將有所提高。

### 2014年至2024年（估計）中國煤炭產量



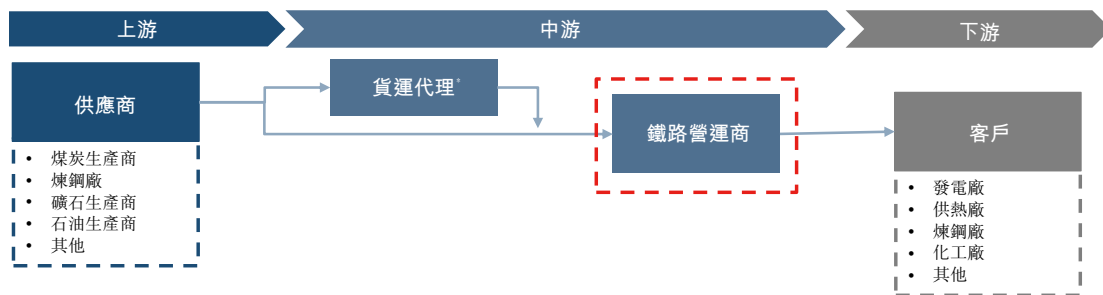
資料來源：國家統計局、中國煤炭工業協會、弗若斯特沙利文

中國能源改革的核心指南是國家能源局於2017年1月發佈的《能源發展「十三五」規劃》。規劃設定了控制年度能源消耗量的目標在50億噸標準煤當量以下，非化石能源和天然氣在能源總消耗中的比重分別提高到15%及10%以上，而煤炭在能源總消耗中的比重降低至58%以下。此外，規劃規定了相應的措施，例如促進大型非化石能源項目、擴大和完善天然氣市場及促進煤炭的高效清潔利用。

## 行業概覽

### 鐵路貨運市場價值鏈

鐵路營運商是鐵路貨運市場價值鏈中最核心的一環。業內的上游參與者為運送予下游參與者的貨物的供應商。就整車鐵路貨運的散裝貨物而言，參與者包括煤炭生產商、煉鋼廠及礦石生產商。業內的下游參與者則為向供應商購買貨品的客戶，如發電廠、供熱廠及煉鋼廠。供應商或客戶均可以根據彼此之間的合同安排委託鐵路營運商提供運輸服務。供應商或客戶亦可僱用貨運代理，而貨運代理則可安排及協調多個運輸服務供應商提供綜合運輸服務，為其安排運輸。鐵路營運商負責將貨物交付予指定客戶，並自貨物的供應商或客戶賺取收益。視乎車站與客戶之間的距離，鐵路營運商可提供道路貨運服務以完成最終交付或客戶可自行取貨。



\* 供應商及客戶可能僱用貨運代理。

資料來源：弗若斯特沙利文

中國鐵路貨運的定價機制由政府指導價格及市場價格組成。目前，鐵路運輸的運費受政府規限，貨運鐵路營運公司在定價方面的決定權有限。特別是根據政府的定價政策，石油的最高運費較煤炭運費為高。鐵路貨運量、鐵路貨運周轉量及貨物類型為影響中國鐵路貨運定價的主要因素。倘鐵路貨運量、鐵路貨運周轉量達到一定水平或客戶使用返程鐵路運輸工具將貨物運往相反方向，鐵路營運商通常會提供運費折扣。貨運鐵路營運公司的收益主要源自就貨運服務收取的運費以及就相關服務（如裝卸、儲存、貨運處理等）收取的雜費。

### 運煤鐵路幹線網絡

於中國，盛產煤炭的地區位於西部，包括山西省、陝西省及內蒙古，而缺煤地區則位於中國的東部和南部。根據「西煤東運」國家戰略，中國政府推動由華西往華南及華東的運煤鐵路運輸的發展。一般而言，中國有三個主要運煤通道：即北通道、中通道及南通道。

## 行業概覽

下表載列該三條主要運煤鐵路配送通道的詳情。

中國主要運煤鐵路

	配送佈局	鐵路	載運量 (百萬噸)	出發地	目的地	總長度 (公里)	2019年貨運量* (百萬噸)
北通道	將煤炭由山西及內蒙古運往秦皇島港及黃驊港等	大秦鐵路	450	大同	秦皇島港	653	431
		朔黃鐵路	350	神池	黃驊港	598	316
		蒙冀鐵路	200	鄂爾多斯	唐山港	525	66
中通道	將煤炭由山西運往日照及長治，再進一步運往青島港	瓦日鐵路	200	呂梁	日照	1,260	70
		邯長鐵路	180	邯鄲	長治	221	43
南通道	將煤炭由山西運往內陸省份	太焦鐵路	90	太原	焦作	398	85

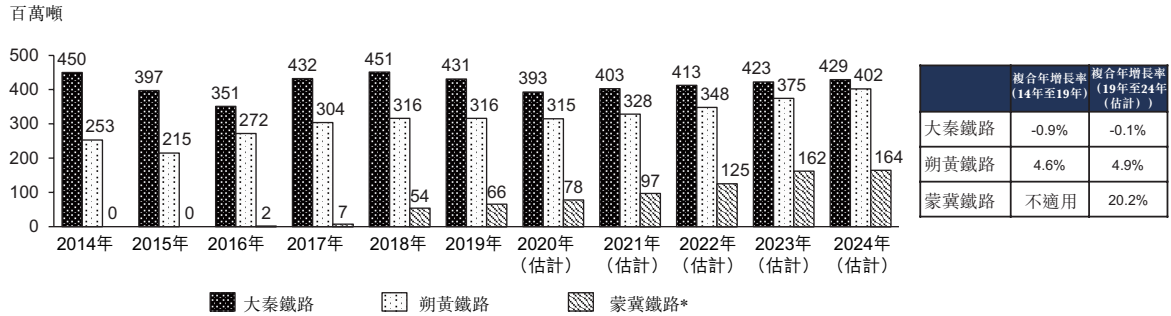
\* 運送的主要貨物為煤炭。

資料來源：弗若斯特沙利文

該等鐵路的目的地主要位於中國東部沿海地區。於2019年，透過北通道鐵路運送的煤炭貨運量約佔中國三條主要運煤鐵路配送通道總貨運量的80.4%。鐵路—水路綜合運輸則主要涉及行走北通道的鐵路，並將貨物運往中國東部不同港口。於行走該三條運煤通道的鐵路中，行走北通道的大秦鐵路及朔黃鐵路佔據重要地位，原因是該兩條鐵路的貨運量高，亦配有相應港口作支援。於2019年，大秦鐵路的貨運量最高，達到431百萬噸。於2019年，朔黃鐵路曾運送316百萬噸貨物，低於其上限。作為將貨物運往黃驊港的核心貨運鐵路，朔黃鐵路在將煤炭由中國西部地區運往中國東部沿海地區方面日益重要，尤其是經南行貨運鐵路（將煤炭由內蒙古運往山西省，並與山西省內的朔黃鐵路連接）運送後。因此，朔黃鐵路的貨運量預期將於2019年至2024年間按4.9%的複合年增長率上升。蒙冀鐵路於2016年初正式投入運作，乃作為北通道另一重要運煤鐵路，預期貨運量將於短期內迅速增長。浩勒報吉至吉安鐵路（「浩吉鐵路」）為中國貨運鐵路，長1,813.5公里，行走內蒙古鄂爾多斯市至江西省吉安市。浩吉鐵路為中國首條由北向南行的運煤專用鐵路。浩吉鐵路提供南向鐵路貨運服務，主要將內蒙古出產的煤炭運送至河南省、湖南省、湖北省及江西省。我們相信浩吉鐵路為本集團帶來的競爭有限，原因是我們提供東向及西向鐵路貨運服務，且我們的鐵路主要連接朔黃線及邯黃線。

## 行業概覽

### 2014年至2024年（估計）大秦鐵路、朔黃鐵路及蒙冀鐵路貨運量



\* 蒙冀鐵路於2016年初正式投入運作。

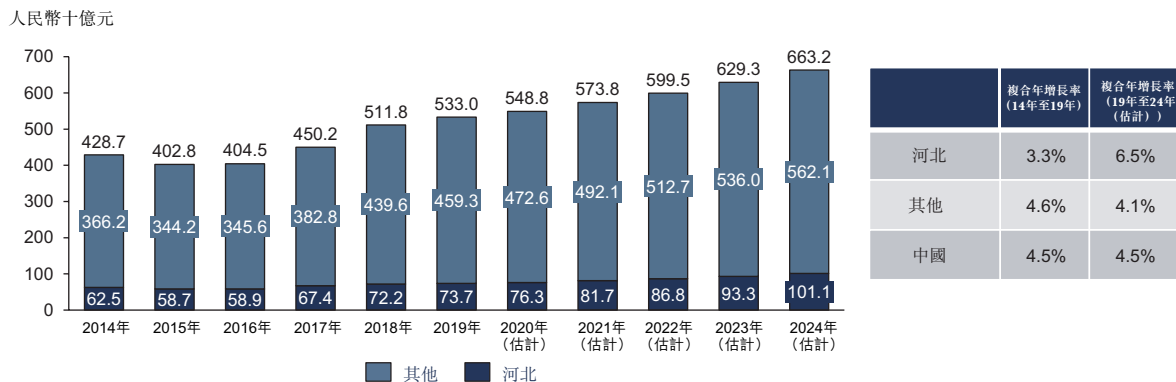
資料來源：弗若斯特沙利文

### 中國及河北鐵路貨運市場規模

於過去五年，中國鐵路貨運市場總收益經歷強勁增長，由2014年的人民幣4,287億元增長至2019年的人民幣5,330億元，複合年增長率為4.5%。同期，河北省的鐵路貨運總收益亦由2014年的人民幣625億元增長至2019年的人民幣737億元，複合年增長率為3.3%。

於2019年至2024年，來自鐵路貨運的總收益預期將隨著鐵路貨運量及運輸周轉量上升而繼續增長。中國鐵路貨運總收益預期將由2019年的人民幣5,330億元增長至2024年的人民幣6,632億元，相當於複合年增長率為4.5%。河北省的總收益預期亦將於同期按6.5%的複合年增長率增長。預期中國鐵路貨運市場將會高速增長主要是由於政府對鐵路貨運提供鼓勵支持以完善物流架構、降低整體物流成本及減少物流業造成的污染。河北省的鐵路貨運市場預期將按高於國家平均增長率的速度增長，主要原因是河北省各級政府部門均對發展鐵路貨運實施較中國其他地區積極的政策。

### 2014年至2024年（估計）中國及河北鐵路貨運市場總收益



資料來源：弗若斯特沙利文

## 行業概覽

### 山東北部及綜合產業園區的鐵路貨運市場

在山東北部地區，位於山東工業園區內有大量對煤炭、鋁土礦及其他化學品有需求的發電廠、冶金廠及其他耗煤企業。預計於2030年，該等企業對物流服務的需求為南行運輸每年27.2百萬噸及北行運輸每年2.1百萬噸，包括南行鋁土礦每年14.0百萬噸及南行煤炭每年13.2百萬噸的運輸需求。由於一間氧化鋁廠計劃進行的擴產計劃，預計到2040年，有關需求將進一步增加。預計於2040年的需求將達到南行運輸每年46.4百萬噸及北行運輸每年3.0百萬噸，包括南行鋁土礦24.0百萬噸及南行煤炭22.4百萬噸的運輸需求。由於成本效益及鐵路的穩定性，預期鐵路貨運為彼等滿足有關物流需求的最佳解決方案。與道路貨運等其他運輸方法相比，建設專用線將進一步提升鐵路貨運的競爭力。

在河北省渤海新區綜合產業園區內，有多家位於綜合產業園區的企業(包括高分子材料製造商、石油管材製造商、石化製造商及發電企業)對煤炭、原油及外運彼等的產品存在需求。預計於2025年，彼等對物流服務的需求將不少於每年9.0百萬噸，並由於彼等擴充業務，預計於2035年將進一步增加至不少於每年11.0百萬噸。與上文所討論的山東北部地區類似，預期鐵路貨運服務及專用線將捕捉物流服務的大部分需求，乃由於成本及穩定性因素使其較其他運輸方法更具競爭力。此外，根據河北省人民政府於2019年2月印發的《河北省推進運輸結構調整實施方案(2018–2020年)》，到2020年年底，河北省內(1)所有年貨運量在1.5百萬噸以上的煤炭、鋼鐵及其他工礦企業；(2)所有新建或搬遷的煤炭、鋼鐵及其他工礦企業；及(3)所有新建的物流園區，均須就其貨運建設專用線。有關政策有利於鐵路營運商於河北省發展業務。

在山東北部地區及渤海新區綜合產業園有數間正在建設或已規劃的可再生能源發電廠，包括風電及光伏電站等，並將在區內建設兩條支線。在其他類型貨物中，上述的預期煤炭需求已經考慮到可再生能源發電廠的相關建設計劃，且我們並不知悉該等發電廠有任何進一步擴建計劃。由於目前山東省及河北省當地電力供應不足，可再生能源發電廠及煤炭發電廠在當地的發電量均有充足的增長空間。於截至2019年12月31日止年度，河北省及山東省的總用電量中，分別有19.1%及10.1%源自該等省份境外輸入。因此，這兩類發電站彼此之間不存在直接競爭關係。此外，考慮到(i)煤炭在中國自然資源總儲量方面處於領先地位；(ii)發展可再生能源的局限性；及(iii)中

---

## 行業概覽

---

國經濟及城市化進程的不斷發展，對能源的需求不可避免地增加，是可再生能源及其他清潔能源的預計增長所無法滿足，該等可再生能源發電廠被視為無法取代煤炭發電廠，且不會減少煤炭發電廠的煤炭消耗量，並預期不會導致該等地區的上述煤炭需求量出現下降。

### 鐵路貨運量

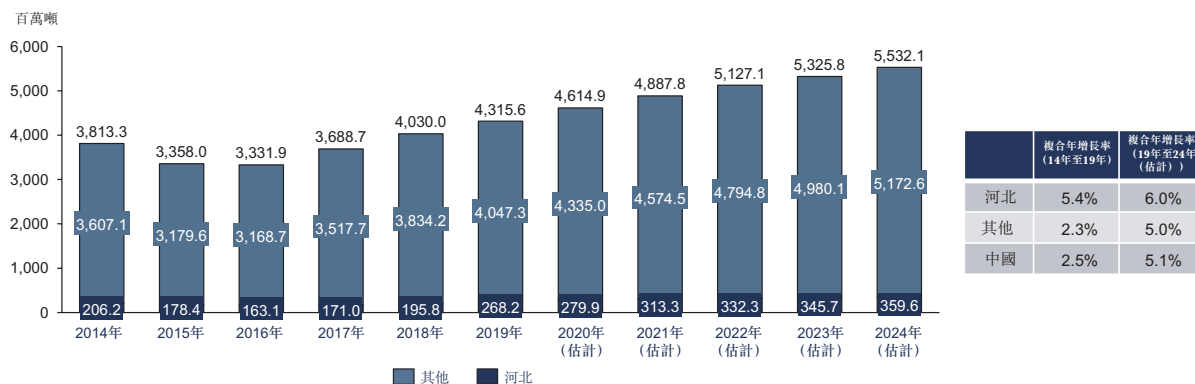
鐵路貨運量是所運輸的貨物的總重量，以噸計算。中國的總鐵路貨運量由2014年的3,813.3百萬噸微升至2019年的4,315.6百萬噸，複合年增長率為2.5%。於2014年至2016年期間，鐵路貨運量有所下跌，主要是由於煤炭消耗量及產量受到打擊不符合相關環境規例的煤礦及工廠（如煉鋼廠及製鋁廠）及中國經濟增長放緩影響而下跌。日後，待運輸結構調整完成後，預期於2024年中國及河北省的鐵路貨運量將分別達到5,532.1百萬噸及359.6百萬噸，相當於2019年至2024年間的複合年增長率分別為5.1%及6.0%。中國於2019年至2024年間的複合年增長率預期較2014年至2019年為高，主要是由於(i)中國政府推動由利用道路運輸轉為利用鐵路運輸運送大宗商品（包括煤炭、礦石和鋼材）以控制道路運輸造成的空氣污染排放的政策及(ii)下游產業（如火電行業及鋼鐵行業）增長加上中國經濟穩步增長帶動煤炭產量和需求於近期回升所致。由於作為京津冀地區其中一部分的河北省獲指定為推動採納全國性政府政策的先行地區之一，因此預期上述有關由道路運輸轉向鐵路運輸的政府政策將對河北省造成較重大影響。因此，預期河北省鐵路貨運量的複合年增長率將由2014年至2019年的5.4%上升至2019年至2024年的6.0%。鐵路貨運量的預期增長預期將對本集團的業務營運帶來正面影響。

此外，中國國內的煤炭產量無法滿足對煤炭的需求，而中國為全球最大煤炭進口國，於2019年的進出口量分別為2.7億噸及6.03百萬噸。中美之間的煤炭貿易量相對較低，2019年中國自美國進口的煤炭量佔中國總煤炭進口量不足0.5%。本集團的主要下游客戶為發電廠、煤炭貿易商及化學品製造商，而當中大部分客戶與美國公司有少量業務聯繫。因此，預期中美貿易戰對本集團業務營運及其主要客戶造成的影響極為有限。

下表載列河北省及中國於所示期間的過往及估計鐵路貨運量。

## 行業概覽

### 2014年至2024年（估計）中國及河北鐵路貨運量



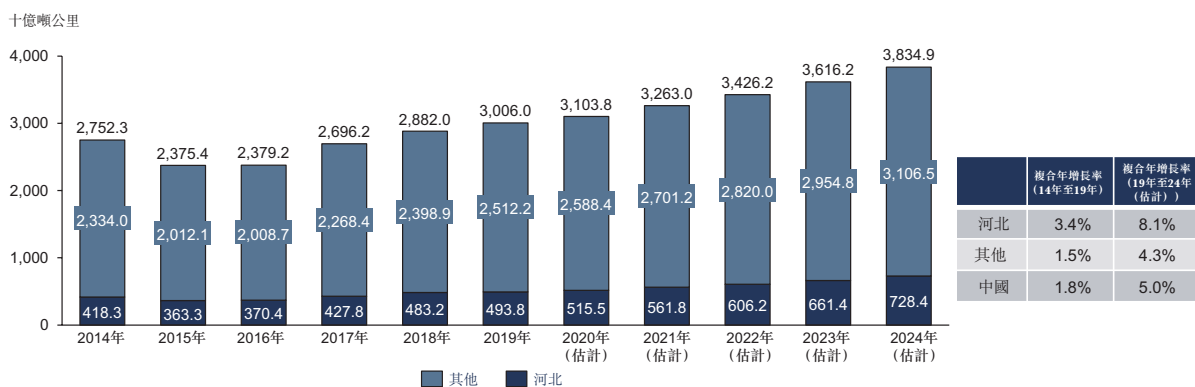
資料來源：國家統計局、弗若斯特沙利文

### 鐵路貨運周轉量

鐵路貨運周轉量是某一特定貨物數量（以噸計）與運輸距離（以公里計）的乘積，以噸公里計算。中國的整體鐵路貨運周轉量由2014年的27,523億噸公里下跌至2019年的30,060億噸公里，複合年增長率為負1.8%。鐵路貨運周轉量於2014年至2016年下跌主要由於耗煤量及產煤量均有所下跌所致。產煤量及耗煤量下跌亦對河北省2014年至2016年期間的鐵路貨運周轉量造成負面影響。然而，由於貨運鐵路網絡急速發展令平均運輸距離大幅增加，河北的鐵路貨運周轉量於2017年及2018年顯著回升，令2014年至2019年的複合年增長率達到3.4%。按2019年的鐵路貨運周轉量計，河北於中國所有省份、自治區及直轄市中居首。日後，由於得到運輸結構調整支持，預期於2024年中國及河北省的鐵路貨運周轉量將分別達到38,349億噸公里及7,284億噸公里。

下表載列河北省及中國於所示期間的過往及估計鐵路貨運周轉量。

### 2014年至2024年（估計）中國及河北鐵路貨運周轉量



資料來源：國家統計局、弗若斯特沙利文

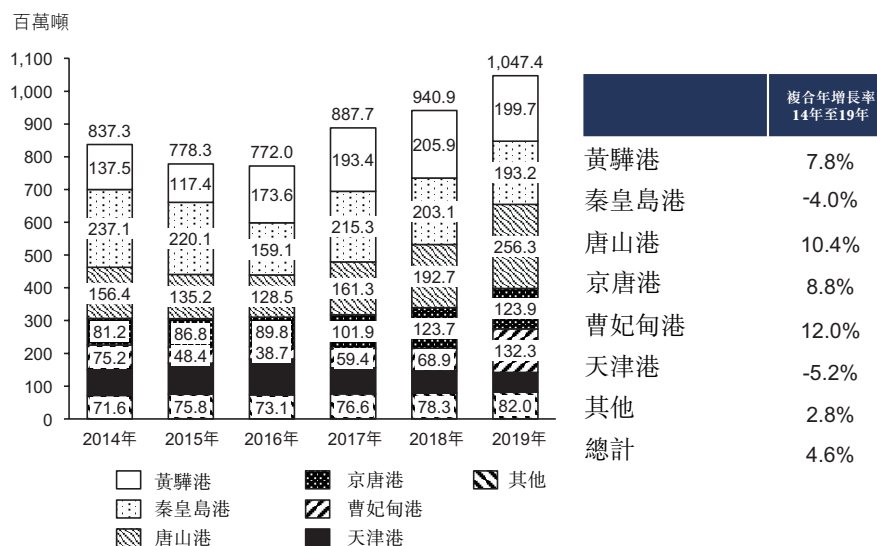
## 行業概覽

### 中國主要運煤港口

主要的運煤港口(包括黃驊港、秦皇島港、唐山港、京唐港、曹妃甸港及天津港)乃位於渤海(中國最內部的海灣，包括遼東灣、渤海灣及萊州灣，並被遼寧省、河北省、天津市及山東省包圍)，河北及渤海因而成為「西煤東運」國家政策的重要交接點。於2019年，以煤炭出貨量計，黃驊港在所有中國主要港口中排名第二。黃驊港作為神華集團(中國最大煤炭生產商)的核心港口，擁有完善的配套陸路運輸設施和港口設施，且綜合物流成本相對較低，有關因素均推動經其運送的煤炭出貨量快速增長。根據河北省人民政府於2019年4月1日批復的《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，政府將會大力投資基建發展及提升交通的便利程度。由於預期有關規劃將推動鄰近多個工業區及廠房(例如位於渤海新區的綜合工業園區)的需求增長，預測黃驊港的貨物吞吐量將由2018年的287.7百萬噸上升至2025年的460.0百萬噸，並進一步上升至2035年的500.0百萬噸。此外，多個港口營運商正積極推動透過利用黃驊港完善的配套陸路運輸設施和港口設施，於發展經黃驊港的東行貨運後，善用西行貨運鐵路的貨運能力。預期黃驊港日後在中國煤炭運輸和配送方面的重要性將日益提升。

通過秦皇島港運送的煤炭主要來自大秦鐵路。通過秦皇島港運送的煤炭出貨量下跌主要是由於近期建設大秦鐵路的支線(將煤炭配送至京唐港等其他港口)所致。

2014年至2019年中國按港口劃分的煤炭出貨量



資料來源：弗若斯特沙利文



## 行業概覽

### 中國及河北省鐵路貨運市場的競爭格局

現時中國及河北省分別有超過500家及超過40家鐵路貨運公司。按擁有權架構計，鐵路可分為(1)國有鐵路(由中國鐵路(國有企業)全資擁有或控制)；(2)合營鐵路(部分由中國鐵路擁有但並非由其控制)；及(3)地方鐵路(中國鐵路並無擁有任何權益，而是由當地企業或當地企業與當地政府成立的合營公司擁有)。

大部分鐵路貨運量乃由中國及河北的國有鐵路運送。過往約80%的鐵路貨運量乃由國有鐵路運送。然而，隨著鐵路貨運市場深化改革(即推動市場化及開放市場)，合營及地方鐵路變得日益重要。於中國及河北經由合營及地方鐵路運送的鐵路貨運量的佔比預期將會持續上升。

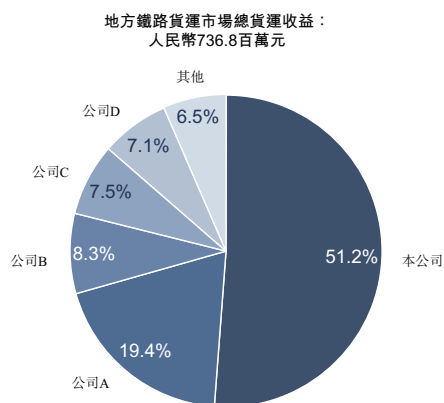
地方鐵路的建造目的通常為於地方省份境內運送乘客或貨物；國有鐵路及合營鐵路則能夠在兩個或以上省份之間運送乘客及貨物。國有鐵路、合營鐵路及地方鐵路均需經由中華人民共和國國家鐵路局批准。地方鐵路通常被視為用以補足國有鐵路及合營鐵路運輸的工具。由於國有、合營及地方鐵路的功能及相關管理機關的整體規劃均有所不同，故國有鐵路、合營鐵路及地方鐵路構成僅輕微重疊的有效鐵路運輸網絡。因此，主要競爭乃來自如道路運輸等其他運輸方式而非競爭性鐵路。

### 河北省及中國地方貨運鐵路營運商的市場份額

由地方貨運鐵路營運商擁有的鐵路通常與國有鐵路的主軌道連接。由於地方鐵路多數不會出現重疊情況及針對不同目的地，因此地方鐵路的地區獨家性高。

河北的地方鐵路貨運市場集中，市場上合共約有十家公司，頭五大公司佔2019年總市場規模(人民幣736.8百萬元)的93.5%。按貨運收益計，本公司為河北最大的地方貨運鐵路營運商，佔河北地方鐵路貨運市場總貨運收益的51.2%。

#### 2019年河北地方貨運鐵路營運商按貨運收益劃分的排名



排名	公司	貨運收益 (人民幣百萬元)	市場份額
1	本公司	376.9	51.2%
2	公司A	142.7	19.4%
3	公司B	61.5	8.3%
4	公司C	55.6	7.5%
5	公司D	52.5	7.1%
	其他	47.6	6.5%
	總計	736.8	100%

資料來源：弗若斯特沙利文

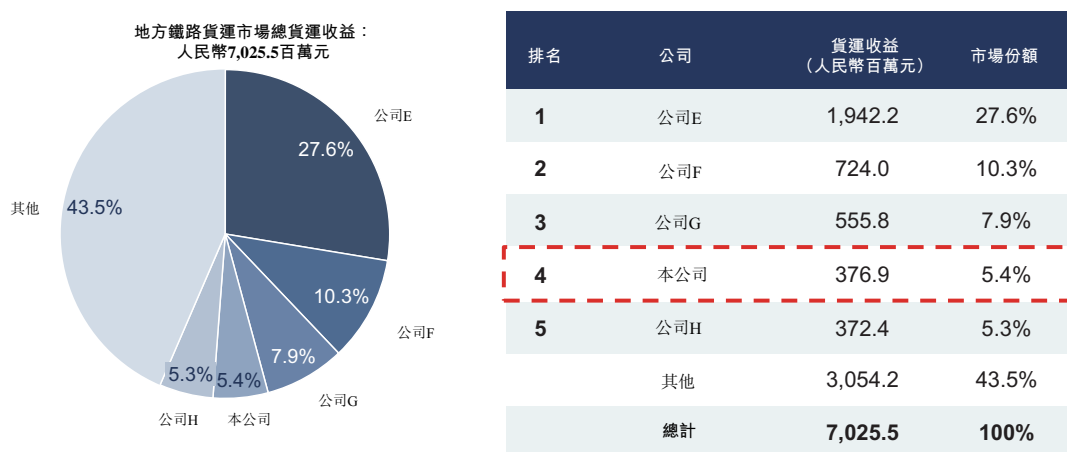
## 行業概覽

附註：

1. 公司A於1998年成立，為一間於河北省提供鐵路貨運服務的私人地方貨運鐵路營運商。其經營的主要鐵路線為沙蔚鐵路，經營路段長140.3公里，貨運量為3百萬噸。其運送的主要貨物包括煤炭及鐵礦粉。
2. 公司B於2007年成立，為一間於河北省提供鐵路貨運服務的私人地方貨運鐵路營運商。其經營的主要鐵路線為大宋鐵路，經營路段長38.7公里，貨運量為15百萬噸。其運送的主要貨物為煤炭。
3. 公司C於2001年成立，為一間於河北省提供鐵路貨運服務的私人地方貨運鐵路營運商。其經營的主要鐵路線為張雙鐵路，經營路段長50.6公里，貨運量為13百萬噸。其運送的主要貨物為煤炭。
4. 公司D於2007年成立，為一間於河北省提供鐵路貨運服務的私人地方貨運鐵路營運商。其經營的主要鐵路線為司曹鐵路，經營路段長15.4公里，貨運量為40百萬噸。其運送的主要貨物包括鐵礦石及砂石料。

中國各地的地方鐵路貨運市場相對集中，市場上合共約有50家公司，頭五大公司佔2019年總市場規模(人民幣7,025.5百萬元)的56.5%。按貨運收益計，本公司於中國所有地方貨運鐵路營運商中排名第四，佔中國地方鐵路貨運總貨運收益的5.4%。

### 2019年中國地方貨運鐵路營運商按貨運收益劃分的排名



資料來源：弗若斯特沙利文

附註：

1. 公司E於1998年成立，為一間於內蒙古提供鐵路貨運服務的私人地方貨運鐵路營運商。其經營的主要鐵路線為准東鐵路，經營路段長224.9公里，貨運量超過30百萬噸。其運送的主要貨物為煤炭。
2. 公司F於2002年成立，為一間公眾上市公司的附屬公司。公司F於寧夏省提供鐵路貨運服務。其經營的主要鐵路線為寧東鐵路，經營路段長279公里，貨運量超過20百萬噸。其運送的主要貨物包括煤炭、石油及鋁。
3. 公司G於2015年成立，為山東鐵路局分支機構，於山東省提供鐵路貨運服務。其經營的主要鐵路線為坪嵐鐵路，經營路段長35.0公里，貨運量為25百萬噸。其運送的主要貨物包括煤炭、鐵礦石及穀物。
4. 公司H於2005年成立，為一間於四川省提供鐵路貨運服務的私人地方貨運鐵路營運商。其經營的主要鐵路線為歸連鐵路，經營路段長30.4公里，貨運量約6百萬噸。其運送的主要貨物包括煤炭及鐵礦粉。

---

## 行業概覽

---

### 中國鐵路貨運市場的推動力

**貨運架構調整。**由於日益意識到環保的重要性，具有龐大載運量、能耗低及排放量低這三項優勢的鐵路貨運方式在中國整體貨運結構中的重要程度越來越高。根據中國國務院發佈的「打贏藍天保衛戰三年行動計劃」，政府提出調整貨運結構，旨在提高大宗商品鐵路貨運量佔比，並控制道路運輸產生的大氣污染物排放。此外，於2017年，政府開始禁止卡車在天津港以及渤海其他港口（如黃驊港）裝卸煤炭。從以道路貨運轉為以鐵路貨運方式運送大宗商品大大提升了鐵路貨運量。

**結算方式改變。**完整的交通運輸路線可能涉及由不同實體擁有和經營的多條鐵路。因此，過去使用鐵路貨運服務的客戶可能需要就單程貨運向不同鐵路營運商支付運費。於2018年，中國鐵路實行一個新的結算方式，根據有關結算方式，主要承運商將負責支付及管理運輸過程中產生的一切成本，包括為提供貨運服務所利用的不同鐵路路段的鐵路營運商所收取的運費。有關結算方式之目的乃為讓主要承運商可透過降低運輸過程中的開支提高盈利能力，並給予主要承運商擴大營運規模的動力。自中國鐵路採用有關結算方式以來，有關結算方式一直由中國鐵路管理，並僅適用於中國的國有鐵路及公私合營鐵路。由於私有鐵路乃作為我們所提供的大部分貨運服務的主要承運商，我們毋須亦並無採用有關新結算方式。儘管有關新結算方式標誌著業界的新發展，但截至最後實際可行日期，我們並無將其應用於我們業務的任何方面，其亦無對本集團產生任何直接影響。

**煤炭產量增加。**作為鐵路貨運中最重要貨物，煤炭在過去數年佔鐵路貨運量的一半以上。特別是作為中國三大產煤區的山西省、陝西省及內蒙古，生產的大部分煤炭均通過鐵路運送。主要產煤區持續西移及煤炭產量上升（主要由產能優化及下游需求持續增加所推動）預期將繼續推動鐵路貨運量增長。

---

## 行業概覽

---

### 中國鐵路貨運市場趨勢

**發展多式聯運。**由於鐵路及水路運輸的載運量高且運費相對低廉，為提高運輸系統的經濟效益並降低整體社會物流成本，預期多式聯運（尤其是鐵路—水路綜合運輸）將成為主要貨運發展方向之一。由於集裝箱為多式聯運的標準貨物，集裝箱運輸將成為未來數年的鐵路貨運量增長點。於2018年，鐵路集裝箱量僅佔中國鐵路運輸總量約5%。根據國家發改委、交通部及中國鐵路發佈的《十三五鐵路集裝箱多式聯運發展規劃》，鐵路集裝箱量計劃將達到總鐵路貨運量約20%，而鐵路—水路綜合集裝箱貨運量則計劃自2020年起每年增加10%。

**擴大貨運能力。**隨著高速鐵路發展及高速列車普及，中國客運鐵路運輸已逐步轉向高速鐵路。這顯示普速鐵路的運力將逐步釋放至鐵路貨運。此外，隨著普速鐵路更專注於鐵路貨物運輸，客貨混合運輸將會逐步淘汰，此將進一步提高總貨運效率及增加總貨運量。

**提高效率及服務質素。**由於深化應用通訊技術、互聯網技術及自動化技術，貨運鐵路營運公司的營運效率均不斷提高。貨運鐵路營運公司透過增加投放於資訊科技系統的投資、增購機車及升級設備等方式提高安全及縮短交貨時間，更努力提高服務質素以吸引客戶。

### 中國鐵路貨運市場的進入門檻

**監管規定嚴格。**由於鐵路貨運與公眾利益和國家安全密切相關，政府對鐵路運輸業實行嚴格監管。於中國，國家鐵路協會於2018年發佈經更新的《鐵路運輸企業准入許可實施細則》，當中對鐵路貨運及客運企業的人員資質和經驗以及發牌程序訂明詳細規定。新規定亦規定鐵路運輸企業必須遵守相關鐵路管理部門的監督。

**資本要求高。**貨運鐵路及機車的建設、升級及保養對於市場參與者以降低成本及提高貨量能力保持競爭力方面十分重要。有關活動需要投入大量資本投資，投資回本期相對較長。因此，為進入鐵路貨運市場並參與競爭，新參與者需要獲得巨額初始投資資金，並承受投資回本期偏長的風險。

## 行業概覽

**人才要求高。**鐵路貨運屬高度專業行業，並涉及多類型工種。鐵路監管部門對鐵路貨運企業的管理人員及技術人員訂明經驗和資格要求，要求有關企業需建立一支由具備豐富經驗的管理人員及人數充足的合資格專業人員組成的團隊，以確保貨運鐵路安全及有效運作。

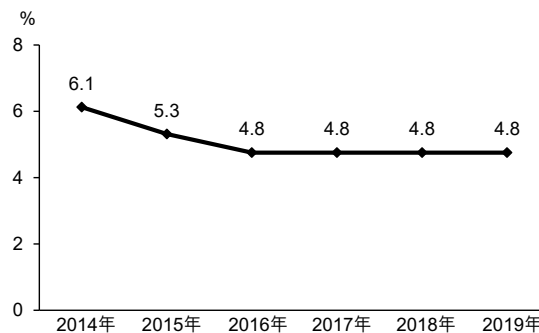
**客戶資源要求。**鐵路貨運企業不僅面對來自其他鐵路貨運企業的競爭，亦要面對來自包括陸路、水路及航空貨運企業在內等其他運輸模式的競爭。因此，鐵路貨運企業需要獲得足夠的客戶，並與客戶建立穩定的關係，方可令業務繼續可持續經營。

### 鐵路貨運成本分析

於中國，鐵路貨運市場的主要成本組成部分包括融資成本、折舊成本、勞動力成本及燃料／電力成本。

融資成本(特別是貸款利息)佔總成本一大部分，原因是貨運鐵路建設及營運極之依賴債務融資。銀行向企業提供的利率通常按中國人民銀行公佈的基準利率加若干基本點子(根據如企業信貸評級、是否有擔保及貸款類型等多項因素而釐定)計算。根據中國人民銀行公佈的基準利率，一至三年期貸款的利率於2014年至2016年間呈下跌趨勢，並自2016年以來維持於4.8%的穩定水平。

2014年至2019年中國一至三年期貸款的基準利率

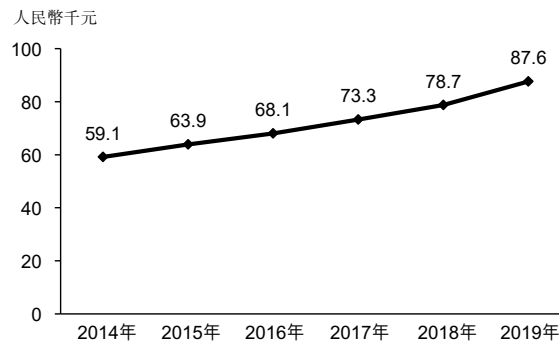


資料來源：中國人民銀行、弗若斯特沙利文

## 行業概覽

貨運鐵路行業的薪酬水平於近年一直上升。平均工資由2014年的每年人民幣59.1千元上升至2019年的每年人民幣87.6千元，複合年增長率為8.2%。有關水平預期將會繼續上升，主要是由於經濟持續發展及鐵路貨運營運市場(尤其是商品運輸)增長。

### 2014年至2019年中國鐵路貨運營運僱員平均工資\*



\* 平均工資指從事運輸、儲存及郵政業務的僱員的平均工資。

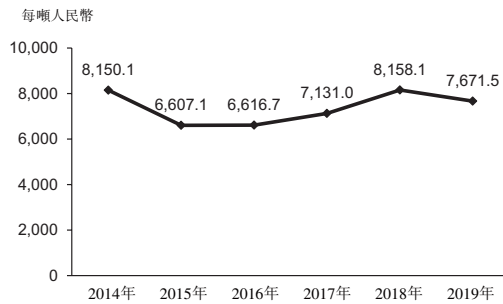
資料來源：國家統計局、弗若斯特沙利文

河北的柴油平均價格由2014年的每噸人民幣8,150.1元下跌至2015年的每噸人民幣6,607.1元，其後開始回升，於2018年達到每噸人民幣8,158.1元，並下跌至2019年的每噸人民幣7,671.5元。價格主要受國家發展和改革委員會發佈的指導價格(主要以國際油價為基準)調整所影響。

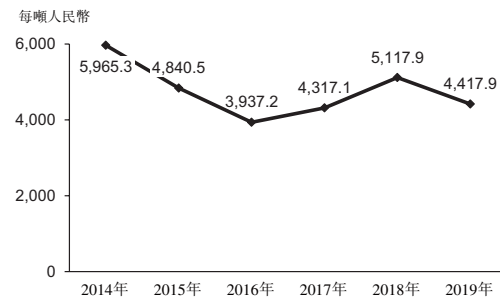
## 行業概覽

滄州的車用液化天然氣平均價格由2014年的每噸人民幣5,965.3元下跌至2016年的每噸人民幣3,937.2元，其後開始回升，於2018年達到每噸人民幣5,117.9元，並於2019年下跌至每噸人民幣4,417.9元。於2013年至2016年期間，隨著中國天然氣生產業蓬勃發展，天然氣供應日益充裕，因而導致價格下跌。在政府大力推動以燃氣鍋爐取代燃煤鍋爐的政策推動下，對天然氣的需求急升，導致2017年天然氣供應相對不足，車用液化天然氣平均價格開始上漲。

**2014年至2019年  
河北柴油平均價格**



**2014年至2019年滄州車用  
液化天然氣平均價格**



資料來源：弗若斯特沙利文

---

## 監管概覽

---

本節概述影響我們中國業務的大多數重大法律及法規。本節所載資料不得詮釋為全面概括我們適用的法律及法規。

### 外商投資法規

#### 外商投資產業指導目錄

根據中國國務院（「國務院」）於2002年2月11日頒佈及於2002年4月1日實施的《指導外商投資方向規定》（國務院346號令），外商投資項目分為鼓勵、允許、限制和禁止四類。鼓勵類、限制類和禁止類的外商投資項目，列入發改委及商務部於2017年6月28日聯合修訂並於2017年7月28日生效的《外商投資產業指導目錄（2017年修訂）》（「該目錄」）、於2020年7月23日生效的《外商投資准入特別管理措施（負面清單）》（2020年版）（「負面清單」）及同樣於2019年7月30日生效的《鼓勵外商投資產業目錄（2019版）》（「鼓勵清單」）。根據該目錄、負面清單及鼓勵清單，鐵路貨運不被限制或禁止。

#### 外資企業法

根據《外商投資法》（「《外商投資法》」），外國投資者被禁止或限制投資境外投資進入負面清單所列的領域。對於境外投資進入負面清單以外領域之投資則須按照內外資一致原則實施管理。外資企業的業務形式、結構及活動規則須受《中國公司法》、《中國合夥企業法》及其他法律規限。《外商投資法》於2020年1月1日生效，並已取代《中華人民共和國外資企業法》。於2020年1月1日前根據《中華人民共和國外資企業法》成立的外資企業可繼續其原有業務形式等，直至該日起計五年為止。

於2019年12月30日，商務部及國家市場監督管理總局頒佈外商投資信息報告辦法（於2020年1月1日生效，並取代外商投資企業設立及變更備案管理暫行辦法（由商務部頒佈及於2016年10月8日生效、於2017年7月30日及2018年6月29日修訂））。自2020年1月1日以來，就於中國直接或間接開展投資活動而言，外國投資者或外國投資企業須根據該等辦法向商務部門提交投資資料。本集團已向商務部門提交所需的投資資料。



---

## 監管概覽

---

### 行業法規

#### 鐵路運輸企業的行政許可

根據交通部於2014年12月8日發佈並於2017年9月29日修訂的《鐵路運輸企業准入許可辦法》，從事公共交通工具的營運和鐵路貨物，在中國合法註冊的企業，應當向國家鐵路局提出申請，並在通過審查後取得鐵路運輸許可證。申請鐵路運輸許可證的企業應符合下列要求：

1. 擁有或有權使用符合相關規範及國家標準的鐵路和相關基礎設施；
2. 擁有或有權使用符合國家及行業標準的鐵道車輛及數量可滿足運輸規模的需要；
3. 具備符合鐵路運輸崗位標準的生產經營管理人員，並具有相應的執業資格及其人數符合運輸規模的需要；
4. 具備符合適用法律法規的操作安全管理體制或安全管理人員，以及安全生產管理制度和應急預案；
5. 具備與鐵路運輸有關的組織管理措施、服務質量標準及生產經營規範；及
6. 其他由法律，法規及規則所規定的條件。

倘與企業許可相關的詳情因企業合併、分拆或變更經營方式或者許可範圍而發生重大變化，企業應當申請新的許可。

企業應當於每年3月31日前向國家鐵路局提交上一年度企業年度運輸報告。有關報告的內容應包括運輸業務和公益運輸事宜的描述、交通安全狀況及其他許可條件狀況等。

根據河北省人民代表大會於2007年5月24日發佈並分別於2014年9月26日及2015年7月24日修訂的《河北省地方鐵路條例》，任何在河北省從事鐵路運輸的企業應取得地方鐵路運輸許可證。申請地方鐵路運輸許可證（「地方鐵路運輸許可證」）的企業應符合下列要求：

1. 具備滿足企業經營需要的運輸設施和設備，並通過相關檢驗；

---

## 監管概覽

---

2. 擁有完善的安全生產管理制度和體制。

地方鐵路運輸許可證的有效期為三年。續期申請應在到期前至少30天提出。

### 道路運輸企業

根據於2004年4月30日發佈並分別於2012年11月9日、2016年2月6日及2019年3月2日修訂的《中華人民共和國道路運輸條例》，道路運輸業須受牌照規管。從事道路貨運的企業（不包括須另獲批准的危險貨物運輸）應：

1. 擁有符合其經營需要並經過相關檢查的車輛；
2. 僱用合資格的司機；及
3. 設有完整的安全管理制度。

### 鐵路運輸安全

根據於2013年8月17日頒佈並於2014年1月1日生效的《鐵路安全管理條例》，鐵路運輸企業應設有安全管理制度，以確保旅客和貨物的安全。企業應當使用符合國家及行業標準以及安全規定的運輸工具，裝載設備及其他專用設施。根據於2013年12月24日發佈並於2014年1月1日生效的《違反〈鐵路安全管理條例〉行政處罰實施辦法》，未有使用所規定設施的企業可被責令改正，並視乎情況的嚴重程度處以人民幣20,000元至人民幣100,000元的罰款。

根據《鐵路安全管理條例》，鐵路運輸企業應對其運送的貨物進行安全檢查。企業不應：

1. 在車站執行按照有關規定不可執行的危險貨物運輸程序；
2. 運送的貨物尚未完成必要的安全檢查；或
3. 運送的貨物違反安全規定或可能損害運輸安全。

根據《違反〈鐵路安全管理條例〉行政處罰實施辦法》，對於未能履行相關責任的企業，可被責令改正，並視乎情況的嚴重程度處以人民幣20,000元至人民幣100,000元的罰款。

---

## 監管概覽

---

### 生產安全

根據於2002年6月29日頒佈並於2009年8月27日及2014年8月31日修訂的《中華人民共和國安全生產法》，企業實體應加強安全生產管理，提高安全生產條件，促進安全生產標準化及改善工作安全水平。不符合法律、法規和國家或行業標準規定的安全條件的實體不得從事生產或其他業務活動。為了確保在生產過程中的生產安全規則得到遵守，企業實體應建立及改善安全責任制度及安全生產政策，明確每個職位的負責人、職責範圍及評估標準。企業單位應為員工提供勞動防護裝備和工作安全培訓。如果企業實體的主要負責人未能履行其工作安全職責，其將視乎相關工傷安全事故的嚴重性而承擔法律責任。

### 鐵路運輸價格

根據於2017年12月14日發佈並於2018年1月1日起生效的《國家發展改革委關於深化鐵路貨運價格市場化改革等有關問題的通知》，12類貨物（包括但不限於礦物建築材料、金屬產品和工業機械）的鐵路集裝箱運輸、零擔運輸和整車運輸價格，應由市場規管。鐵路運輸企業應根據法律法規自行釐定價格。政府應為未列入這12類的貨物運輸繼續實施指導價格。實施政府指導價格的整車運輸服務價格最多可較政府頒佈的標準價格高出15%。

根據《河北省地方鐵路條例》，地方鐵路旅客票價及貨物運費須由政府指導，以及市場調整價格於競爭區域中實施。當地鐵路旅客和貨運雜項費用的標準和收費，以及當地鐵路包裹運輸的收費是由企業全權釐定。

根據河北省物價局於2018年4月9日發佈的《河北省定價目錄》，除國務院及／或其分支機構所擁有或控制的鐵路企業須受國務院於2015年10月8日頒佈的中央定價目錄規管外，地方國有鐵路企業及民營鐵路企業的鐵路貨運價格須受省級定價機關規管。

## 監管概覽

### 《煤炭工業發展「十三五規劃」》

發改委及國家能源局於2016年12月22日發佈了《煤炭工業發展「十三五規劃」》，要求加快煤炭行業結構的優化及升級。主要措施包括嚴格控制煤炭新增產能，有序退出煤炭過剩產能，積極發展先進煤炭產能，推進煤礦企業兼並重組。特別是，(i)從2016年起，3年內原則上停止審批新建煤礦項目、新增產能的技術改造項目和產能核增項目；(ii)行業應加快依法關閉退出落後小煤礦，以及與保護區等生態環境敏感區域重疊、安全事故多發、國家明令禁止使用的採煤工藝的煤礦；(iii)行業應以提高質量和效益為核心，發展工藝先進、生產效率高、資源利用率高、安全保障能力強、環境保護水平高、單位產品能源消耗低的先進產能，保障煤炭長期穩定供應；及(iv)堅持市場主導、企業主體和政府支持相結合的原則，支持優勢煤炭企業兼併重組，培育大型骨幹企業集團，提高產業集中度，增強市場控制力和抗風險能力。預期到2020年煤炭於國家能源消耗中的比例減少至約58%。

該規劃亦要求發展現代煤炭物流，包括發展煤炭水鐵聯運，完善煤炭物流轉運設施，實現鐵路貨運站與港口碼頭無縫銜接。

### 《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》

中國共產黨中央委員會及國務院於2018年6月16日發佈了《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》。這些《意見》提倡大力推進散煤治理和煤炭消費減量替代。特別是，《意見》概述了中國政府增加清潔能源使用以及拓寬清潔能源消納渠道的政策。根據這些《意見》，到2020年，京津冀及周邊、汾渭平原的平原地區基本完成生活和冬季取暖散煤替代；北京、天津、河北、山東、河南及珠三角區域煤炭消費總量比2015年均下降10%左右，上海、江蘇、浙江、安徽及汾渭平原煤炭消費總量均下降5%左右。

此外，該等意見要求顯著提高重點區域大宗貨物鐵路或水路貨運比例，提高沿海港口集裝箱鐵路集疏港比例。

## 監管概覽

### 「打贏藍天保衛戰三年行動計劃」

「打贏藍天保衛戰三年行動計劃」由國務院於2018年7月發佈，旨在大幅度減少主要大氣污染物的排放總量，實行煤炭消費總量控制，改善空氣質量。到2020年，全國煤炭佔能源消費總量比重下降到58%以下；北京、天津、河北、山東、河南五省（直轄市）煤炭消費總量比2015年下降10%，長三角地區下降5%，汾渭平原實現負增長；新建耗煤項目實行煤炭減量替代。按照煤炭集中使用、清潔利用的原則，重點削減非電力用煤，提高電力用煤比例，2020年全國電力用煤佔煤炭消費總量比重達到55%以上。中國政府將繼續推進電能替代燃煤和燃油，替代規模達到1,000億度以上。

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，而到2020年的供暖季節，原則上相同的限制將適用於運輸其他散裝貨物（例如礦石及焦炭）到主要港口。此外，行動計劃要求優化及調整貨運結構，大大增加鐵路貨運的比例。到2020年，全國鐵路貨運量應比2017年增長30%，京津冀平原及周邊地區的鐵路貨運量應增長40%，長三角地區的鐵路貨運量應增加10%，而汾渭平原的鐵路貨運量應增加25%。政府計劃加大對貨運鐵路建設的投入，推動鐵路運輸重點項目的建設。行動計劃中與煤炭運輸有關的限制僅適用於煤炭往主要港口的運輸，因此不直接限制我們至主要港口以外的非港口目的地（例如工廠）的道路貨運業務。

### 《京津冀及周邊地區2019-2020年秋冬季大氣污染綜合治理攻堅行動方案》

《京津冀及周邊地區2019-2020年秋冬季大氣污染綜合治理攻堅行動方案》是由生態環境部、發改委、工業和信息化部、公安部、財政部、住房和城鄉建設部、交通運輸部、商務部、國家市場監督管理總局、國家能源局、北京市人民政府、天津市人民政府、河北省人民政府、山西省人民政府、山東省人民政府及河南省人民政府於2019年9月25日發佈，旨在嚴格控制煤炭總消耗量。具體措施包括：(i)強化源頭管控，嚴控新增用煤，對新增耗煤項目嚴格實施等量或減量替代；(ii)著力削減非電用煤，重點壓減散煤和高耗能、高排放、產能過剩行業及落後產能用煤；及(iii)加快推進30萬千瓦及以上熱電聯產機組供熱半徑15公里範圍內的燃煤鍋爐和落後燃煤小熱電關停整合。對以煤為燃料的工業爐窯，加快使用清潔低碳能源或利用工廠餘熱、電廠熱力等進行替代。

## 監管概覽

此外，該通知亦要求調整運輸結構。特別是，(i)大力提升鐵路水路貨運量；(ii)嚴格落實禁止汽運煤集港政策，嚴格禁止通過鐵路運輸至港口附近貨場後汽車短駁集港或汽車運輸至港口附近貨場後鐵路集港等行為；(iii)推進沿海主要港口和唐山港、黃驊港的礦石、焦炭等大宗貨物改由鐵路或水路運輸。就具有鐵路專用線的大型工礦企業和新建物流園區而言，煤炭、焦炭、鐵礦石等大宗貨物鐵路運輸比例原則上達到80%以上。

### 環境保護及消防法規

#### 環境保護法

全國人大常務委員會於1989年12月26日頒佈《中華人民共和國環境保護法》（「環境保護法」），並於2014年4月24日修訂。國務院環境保護行政主管部門對全國環境保護相關工作實施統一監督管理，制定國家環境品質及污染物排放標準。地方環境保護主管部門則負責各行政區域的環境保護相關工作。

#### 建設項目的環境保護

全國人大常務委員會於2002年10月28日頒佈《中華人民共和國環境影響評價法》（「環境影響評價法」），於2016年7月2日及2018年12月29日修訂，規定建設單位應當按照建設項目的環境影響編製環境影響報告書、環境影響報告表或環境影響登記表。根據國務院於1998年11月29日頒佈、於2017年7月16日修訂及於2017年10月1日生效的《建設項目環境保護管理條例》，編製環境影響報告書、環境影響報告表的建設專案竣工後，項目擁有人應當按照國務院環境保護行政主管部門規定的標準和程序，對環境保護配套設施進行驗收並編製驗收報告。

#### 消防

根據於1998年4月29日頒佈，並於2008年10月28日經修訂及於2019年4月23日經進一步修訂的《中華人民共和國消防法》，企業應履行以下消防安全職責：

1. 設立消防安全責任制度、消防安全制度及消防安全操作程序，並制定滅火工和應急疏散計劃；

---

## 監管概覽

---

2. 配備符合照國家和行業標準的消防設施和設備，張貼消防安全標誌，定期組織檢查和維護，確保設施和設備狀況良好；
3. 每年至少對建築物內的消防設施進行一次全面檢查，確保有關設施狀況良好。檢驗記錄應完整、準確及備案；
4. 確保疏散通道，安全出口和消防車通道暢通無阻，消防和煙霧艙及防火距離符合消防技術標準；
5. 進行防火檢查以及時消除隱患；
6. 組織及進行消防演習；及
7. 履行其他法律及法規規定的消防安全職責。

組織的主要負責人應負責該組織的消防安全。

國務院住房和城鄉建設主管部門規定應當申請消防驗收的建設工程竣工，建設單位應當向住房和城鄉建設主管部門申請消防驗收。前款規定以外的其他建設工程，建設單位在驗收後應當報住房和城鄉建設主管部門備案，住房和城鄉建設主管部門應當進行抽查。

依法應當進行消防驗收的建設工程，未經消防驗收或者消防驗收不合格的，禁止投入使用；其他建設工程經依法抽查不合格的，應當停止使用。

## 就業和社會保障的法規

### 就業

全國人大常務委員會於2007年6月29日頒佈的《中華人民共和國勞動合同法》（「勞動合同法」）於2008年1月1日生效，並於2012年12月28日作進一步修訂及於2013年7月1日生效，規管用人單位與勞動者的關係，並就勞動合同的條款及條件提供具體條文。勞動合同法規定訂約方應當訂立書面勞動合同及在上簽字。其在固定期限勞動合同、聘請臨時員工及解僱員工方面對用人單位實施嚴格限制。

---

## 監管概覽

---

### 社保及住房公積金

根據於2011年7月1日生效及於2018年12月29日修訂的《中華人民共和國社會保險法》、於2004年1月1日首次實施、於2010年12月20日作進一步修訂及於2011年1月1日生效的《工傷保險條例》、於1995年1月1日生效的《企業職工生育保險試行辦法》、於1999年1月22日生效並於2019年3月24日修訂的《社會保險費徵繳暫行條例》，及於1999年4月3日生效並分別於2002年3月24日及2019年3月24日修訂的《住房公積金管理條例》，中國企業及機構應為員工提供養老保險、失業保險、生育保險、工傷保險及醫療保險等福利計劃以及住房公積金及其他福利計劃。

### 知識產權法規

#### 商標

根據於1982年8月23日發佈、最近於2019年4月23日修訂並於2019年11月1日生效的《中華人民共和國商標法》、於2002年8月3日發佈並於2014年4月29日修訂的《中華人民共和國商標法實施條例》，中國國家工商行政管理總局商標局（「商標局」）負責辦理商標註冊，並對註冊商標授予十年有效期，亦會根據商標所有人的要求，續辦新的十年商標註冊。商標特許協議須提交商標局作記錄。《中國商標法》對商標註冊採取「申請優先」原則。倘申請註冊之商標與另一個商標（已成功註冊或正進行初步審查及獲准用於同類或相似商品或服務）相同或者相似，則該項商標註冊申請將被拒絕受理。任何申請商標註冊之人士不得損害其他人士的現有權利，也不得通過使用搶先註冊他人已經使用並因而擁有「一定知名度」之商標。

#### 域名

根據工業和信息化部於2017年8月24日頒佈，並於2017年11月1日生效的《互聯網域名管理辦法》，工業和信息化部負責對中國的域名服務實施監督管理，各省、自治區及中國中央政府轄下的直轄市應對各自行政管轄區內的域名服務實施監督管理。域名註冊服務原則上實行「先申請先註冊」。域名註冊申請者通過域名註冊服務機構



---

## 監管概覽

---

辦理域名註冊，需提供真實、準確、完整的域名持有人身份信息及其他域名註冊相關信息。任何組織或個人違反法律法規註冊、使用域名，構成犯罪的，依法追究刑事責任；尚不構成犯罪的，由有關部門依法予以處罰。

### 稅收法規

#### 《企業所得稅法》

根據於2007年3月16日頒佈並分別於2017年2月24日及2018年12月29日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法》（「企業所得稅法」）及於2007年12月6日頒佈、於2008年1月1日首次生效及於2019年4月23日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》（「實施條例」），中國企業分為兩類：居民企業及非居民企業。居民企業須就源自中國境內外的所得收入按稅率25%繳納企業所得稅。在中國境內設立機構的非居民企業須就有關單位源自中國境內外的所得收入按稅率25%繳納企業所得稅。未在中國境內設立機構及所得收入與其中國境內機構並無實際聯繫的非居民企業，須就其源自中國境內的所得收入以寬減稅率10%繳納企業所得稅。

根據國家稅務總局（「國稅總局」）於2006年8月21日頒佈並於2006年12月8日生效的《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》，在香港註冊成立的公司若收取在中國成立的公司的利息而持有該公司25%或以上的權益，將須按5%的較低稅率繳納預扣稅。根據國稅總局頒佈的《國家稅務總局關於稅收協定中「受益所有人」有關問題的公告》（「該公告」），「受益所有人」是指其擁有權益及控制權的人，或對這些權益產生的權利或由該權益產生私財產擁有權。當釐定申請作為「受益所有人」享有優惠待遇的合約當事人的居住地位時，應根據若干因素及各個案的實際情況進行綜合分析。該公告適用於要求就2018年4月1日及之後產生的稅務責任或預扣稅責任享有稅務優惠待遇的事宜。

### 增值稅

根據國務院於1993年12月13日頒佈並於1994年1月1日生效及分別於2008年11月10日、2016年2月6日及2017年11月19日修訂的《中華人民共和國增值稅暫行條例》（「增值稅條例」）以及財政部（「財政部」）於1993年12月25日頒佈並分別於2008年12月15日及2011年10月28日修訂的《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則》，在中國境內銷售貨物、提供加工、修理修配服務或進口貨物的納稅人，應當繳納增值稅（「增值稅」）。除法律及法規另有規定外，增值稅稅率應為17%。

---

## 監管概覽

---

財政部及國稅總局於2016年3月23日頒佈《關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》，有關通知已於2016年5月1日生效。根據該通知，自2016年5月1日起，增值稅試點項目已在全國推開。

根據國稅總局及財政部於2018年4月4日發佈並於2018年5月1日生效的《關於調整增值稅稅率的通知(財稅[2018]第32號)》，若納稅人進行增值稅應稅銷售或進口貨物，適用稅率分別從17%調整為16%及由11%調整為10%。

根據於2019年3月20日頒佈及於2019年4月1日生效的《財政部、稅務總局、海關總署關於深化增值稅改革有關政策的公告》，適用於增值稅一般納稅人增值稅應稅銷售或進口貨物的16%稅率將調整為13%，而適用於10%稅率的將調整為9%。

### 土地及財產法規

根據全國人大於2007年3月16日頒佈及於2007年10月1日實施的《中華人民共和國物權法》(「物權法」)，不動產物權是指權利人對特定的物享有直接支配和排他的權利，包括所有權、用益物權和擔保物權。除法律另有規定外，不動產物權的設立、變更、轉讓和取消，經依法登記後生效，未經依法登記則無效。國家、集體、私人的物權和其他權利人的物權受法律保護。

根據全國人大常務委員會於1986年6月25日頒佈以及最近於2019年8月26日修訂，並於2020年1月1日生效的《中華人民共和國土地管理法》(「土地管理法」)，中國領土範圍內的土地分為兩類：國有土地及農民集體所有土地。城市市區的土地屬於國家所有。農村和城市郊區的土地，除由法律規定屬於國家所有的以外，屬於農民集體所有。宅基地和自留地、自留山，屬於農民集體所有。國有土地和農民集體所有的土地，可以由單位或者個人依法使用。使用土地的單位和個人，有保護、管理和合理利用土地的義務。一般而言，國有土地使用權的有效期為工業用地為50年，住宅用地為70年。

---

## 監管概覽

---

### 外匯和海外投資條例

#### 外匯

根據國務院於1996年1月29日頒佈、於1996年4月1日生效，並於1997年1月14日及2008年8月5日修訂的《外匯管理條例》，境內機構或個人的外匯收入可調回中國境內或存放境外；調回中國境內或存放境外的條件、期限及其他詳情由國務院外匯管理部門作出規定。經常項目交易外匯收入可按相關法規保留或出售予經營結匯業務的金融機構。境內機構或個人向境外直接投資或從事境外有價證券或衍生產品發行或交易者，應當按照國務院外匯管理部門規定登記。國家規定須事先經主管部門備案或批准的，應當在外匯登記前呈交相關文件以供檢查及批准或備案。

於2012年，國家外匯管理局發佈《國家外匯管理局關於進一步改進和調整直接投資外匯管理政策的通知》（「國家外匯管理局59號文」），大幅修訂及簡化外匯程序。根據國家外匯管理局59號文，各種特殊目的外匯賬戶的開通（例如前期費用賬戶、外匯資本金賬戶及保證金賬戶）、外國投資者在中國境內人民幣款項的再投資及外資企業向外國股東匯出的外匯利潤及股息不須再經國家外匯管理局批准或核實，而同一實體可於不同省份開立多個資本金賬戶，而先前並不可行。於2013年，國家外匯管理局發佈《外國投資者境內直接投資外匯管理規定》，指明國家外匯管理局或其地方分支機構應通過登記方式管理外國投資者在中國境內的直接投資，銀行應根據國家外匯管理局或其分支機構提供的登記信息處理在中國境內直接投資的外匯業務。

於2015年2月，國家外匯管理局發佈《國家外匯管理局關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》（「國家外匯管理局13號文」）。根據規定，由銀行按照國家外匯管理局13號文及附於國家外匯管理局13號文附錄《直接投資外匯業務操作指引》直接審核辦理境內直接投資項下外匯登記和境外直接投資項下外匯登記，國家外匯管理局及其分支機構通過銀行對直接投資外匯登記實施間接監管。

《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》（「國家外匯管理局19號文」）於2015年3月30日頒佈，並於2015年6月1日生效。

---

## 監管概覽

---

外商投資企業外匯資本金意願結匯是指外商投資企業資本金賬戶中經外匯局辦理貨幣出資權益確認(或經銀行辦理貨幣出資入帳登記)的外匯資本金可根據企業的實際經營需要在銀行辦理結匯。外商投資企業外匯資本金意願結匯比例暫定為100%。外商投資企業資本金只可在經營範圍內作合法經營用途，外商投資企業資本金及其結匯所得人民幣資金不得用於以下用途：

1. 不得直接或間接用於企業經營範圍之外或國家法律法規禁止的支出；
2. 除法律法規另有規定外，不得直接或間接用於證券投資；
3. 不得直接或間接用於發放人民幣委託貸款(經營範圍許可的除外)、償還企業間借貸(含協力廠商墊款)以及償還已轉貸予協力廠商的銀行人民幣貸款；及
4. 除外商投資房地產企業外，不得用於支付購買非自用房地產的相關費用。

除原幣劃轉股權投資款外，投資為主要業務的外商投資企業(包括外商投資性公司、外商投資創業投資企業和外商投資股權投資企業)，可以在其境內所投資項目真實、合規的前提下，按實際投資規模將外匯資本金直接結匯或將結匯待支付賬戶中的人民幣資金劃入被投資企業賬戶。

於2016年6月9日頒佈並生效的《國家外匯管理局關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》(「國家外匯管理局16號文」)規定，國內企業(包括中資企業及外資企業，但不包括金融機構)可自行決定對外債進行外匯結算手續。資本賬目的國內機構外匯收入意願結匯比例暫時確定為100%。國家外匯管理局可以根據國際收支平衡，在適當的時候調整上述比例。

---

## 監管概覽

---

### 海外投資

國家外匯管理局於2014年7月4日發佈《關於境內居民通過特殊目的公司境外投融資及返程投資外匯管理有關問題的通知》（「國家外匯管理局37號文」），取代前通知一般稱為「國家外匯管理局75號文」。國家外匯管理局37號文規定境內居民（機構及個人）須就其以投融資為目的，以其合法持有的境內企業資產或權益，或者以其合法持有的境外資產或權益，在境外直接設立或間接控制的境外企業（即國家外匯管理局37號文所指的「特殊目的公司」），向國家外匯管理局的地方分局辦理登記。根據國家外匯管理局37號文，境內機構須依照國家外匯管理局關於發佈《境內機構境外直接投資外匯管理規定》的通知辦理外商投資外匯登記手續。國家外匯管理局37號文還規定在特殊目的公司發生重大變化時修改註冊，例如增加或減少中國個人出資，股份轉讓或交換、合併、分立或其他重大事項。如果持有特殊目的公司股權的中國股東未能履行所要求的國家外匯局登記，則該特殊目的公司的中國附屬公司可能被禁止向境外母公司分配利潤，以及被禁止開展後續的跨境外匯活動，則該特殊目的公司可能會被限制其向中國附屬公司提供額外資金的能力。此外，未遵守上述各種國家外管局登記要求可能會為中國法律規定的逃避外匯管制負上責任。

根據商務部於2014年9月6日頒佈及於2014年10月6日生效的《境外投資管理辦法》，商務部及省級商務部門應視乎企業的境外投資的實際情況就有關投資進行備案或核准。除涉及敏感國家或地區或敏感行業的境外投資外，於其他行業的境外投資必須備案。地方企業應向當地省級商務部門進行登記備案。

根據發改委於2017年12月26日頒佈及於2018年3月1日生效的《企業境外投資管理辦法》，投資主體開展境外投資，應當履行境外投資專案核准、備案等手續，報告有關資訊，配合監督檢查。投資主體開展境外投資，不得違反中國法律法規，不得威脅或損害中國國家利益和國家安全。投資主體直接或通過其控制的境外企業開展的敏感類項目須接受核准管理，而投資主體直接開展的非敏感類項目則須備案。投資主體是地方企業，且中方投資額3億美元以下的，備案機關是投資主體註冊地的省級政府發展改革部門。

---

## 監管概覽

---

### 併購

於2006年8月8日，商務部連同另外五個部門頒佈《關於外國投資者併購境內企業的規定》（「第10號通知」，該規定於2006年9月8日生效，並於2009年6月22日修訂）。根據第10號通知，收購可以是股權收購或資產收購。股權收購是指外國投資者收購中國境內公司的股本權益或認購中國境內公司的註冊資本，以將有關中國境內公司變更為外商投資企業。

資產收購指：(i)外商投資企業收購中國境內公司的資產，以控制並於業務營運中使用該資產，或(ii)外國投資者訂約併購中國境內公司的資產，以設立外商投資企業進行業務營運。

根據第10號通知，境內公司、企業或自然人擬以其合法設立或控制的境外公司名義收購與其有關聯關係的境內公司時，須由商務部審批。境內公司或自然人透過境外特殊目的公司持有境內公司的股本權益時，該特殊目的公司的任何境外上市須由中國證監會批准。

---

## 歷史及公司架構

---

### 我們的歷史與發展

#### 概覽

本公司於2018年10月19日於開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，隨後我們進行公司重組，本公司因此成為本集團的控股公司。公司重組的詳情載於下文「公司重組」一段。

我們的歷史可以追溯至2009年10月，當時劉先生創立滄港公司（前稱為黃驊京海物流有限公司）。滄港公司乃成立為騁宇公司之全資附屬公司，於其成立時主要從事提供煤炭裝卸及物流服務。於2014年12月，騁宇公司轉讓其鐵路貨運業務予滄港公司。此後，滄港公司一直主要從事鐵路貨運服務。

我們利用滄港線經營主要業務（即提供鐵路貨運服務），而滄港線乃我們資產的重要部分。滄港線首先是由滄州市地方政府於1979年建設，並於1982年開始營運。自1982年起，滄港線一直由滄州市地方鐵路局營運，直至2004年11月滄州市地方鐵路局的員工根據當地政府的指示以零代價收購滄州市地方鐵路局的全部國有淨資產以成立騁宇公司為止。騁宇公司為一間根據中國法律成立的有限責任公司，並根據當地政府的指示，由滄州市地方鐵路局工會及滄州市地方鐵路局的三名高級管理層成員所擁有。騁宇公司的成立涉及工會內的347名員工與滄州市地方鐵路局的三名高級管理層成員。於成立時，騁宇公司由滄州市地方鐵路局工會擁有79.73%及由滄州市地方鐵路局三名高級管理層成員擁有20.27%。劉先生未曾在滄州市地方鐵路局擔任任何職務。

劉先生的家鄉位於河北省滄州市，當地政府官員於2007年6月與彼商洽投資騁宇公司一事。由於中國經濟快速增長，劉先生看好中國鐵路貨運行業。於2007年11月，劉先生成為騁宇公司的投資者之一，獲得騁宇公司26.9%的實際權益。於2007年11月至2012年10月之間，在劉先生及其控制的公司進行一系列收購及注資後，劉先生於騁宇公司的實際權益從26.9%增加至97.5%，資金來源是劉先生的個人財富以及由其控制的公司的財務資源。於2014年12月，騁宇公司注入其鐵路貨運業務及相關資產（包括滄港線），作為向滄港公司注入的部分資產。此後，滄港線一直由本集團營運。以下載列劉先生及其控制的公司有關騁宇公司的收購及注資的主要里程碑：

## 歷史及公司架構

### 1. 黃驊港京海能源實業有限公司（「京海能源」）最初收購騁宇公司股權

於2007年10月，劉先生間接擁有80%的公司黃驊港興華公司收購京海能源33.63%的權益，代價為人民幣15,200,000元，相當於所收購的京海能源的註冊資本金額。黃驊港興華公司為天津北方永康國際貿易有限公司（「北方永康」）的全資附屬公司，由劉先生及一名獨立第三方分別擁有80%及20%。根據於2007年11月16日由京海能源（作為買方）、工會及滄州市地方鐵路局三名高級管理層成員（作為賣方）訂立的股權轉讓協議，京海能源收購騁宇公司的全部直接權益，代價為人民幣5.44百萬元，此乃參考騁宇公司當時的註冊資本人民幣4.44百萬元而釐定，並較當時的註冊資本溢價人民幣1.00百萬元，此溢價乃由協議訂約各方經公平磋商後釐定。因此，劉先生通過其於京海能源的間接股權，擁有騁宇公司26.90%的實際權益。

### 2. 增加騁宇公司的股本以及黃驊港興華公司從京海能源收購騁宇公司（劉先生於當中擁有更多間接權益）

於2007年12月6日，騁宇公司的股本透過京海能源出資而從人民幣4.44百萬元增至人民幣81.17百萬元。於2007年12月18日，根據黃驊港興華公司、劉先生及衣先生（作為買方）與京海能源（作為賣方）訂立的股權轉讓協議，買方從京海能源收購騁宇公司合共80.0%的直接權益，總代價為人民幣64.94百萬元，此乃參考騁宇公司當時的註冊資本人民幣81.17百萬元釐定。因此，劉先生於騁宇公司的實際權益增加至68.04%（通過京海能源持有5.38%、通過黃驊港興華公司持有59.36%以及直接持有3.30%）。

### 3. 收購京海能源及黃驊港興華公司的股權，而持有騁宇公司的所有投資控股公司因此均由劉先生間接全資擁有

於2008年7月20日，根據京海能源當時的股東之間所訂立的收購協議，黃驊港興華公司收購京海能源餘下66.37%的直接權益，代價為人民幣30.00百萬元（為所收購的京海能源註冊資本金額）。因此，京海能源由黃驊港興華公司全資擁有。

於2008年7月28日，根據北方永康（作為賣方）與劉先生及天津東方政和商務服務有限公司（「東方政和」）（作為買方）之間的收購協議，買方從北方永康收購黃驊港興華公司合共100.0%直接權益，總代價為人民幣10.00百萬元（為黃驊



## 歷史及公司架構

港興華公司當時的註冊資本金額)。當時，東方政和由劉先生全資擁有。因此，劉先生於黃驊港興華公司的實際股權從80.0%增加至100.0%。

於進行上文所述的交易之後，劉先生於騁宇公司的實際權益增至97.5%，包括透過黃驊港興華公司持有的74.2%間接權益、透過京海能源持有的20%間接權益及其持有的3.30%直接權益。

#### 4. 騁宇公司後續股權變動及股本增加以及劉先生所控制公司之間的騁宇公司權益轉讓

於2010年8月至2012年6月，透過注資合共人民幣20.00百萬元之方式，劉永剛先生(劉先生的兄弟)收購黃驊港興華公司合共30.77%的股權。因此，劉先生於黃驊港興華公司的實際權益從100%減少至約69.23%，而於2012年6月，彼於騁宇公司的實際權益減少至約73.18%。

於2012年7月，劉先生向劉永剛先生收購黃驊港興華公司30.77%股權，代價為人民幣20.00百萬元(為劉先生所收購的黃驊港興華公司註冊資本金額)，而黃驊港興華公司自此由劉先生全資擁有。

從2011年2月至2012年8月，透過注資合共人民幣68.25百萬元之方式，世紀金鼎(當時由黃驊港興華公司透過京海能源間接全資擁有的公司)合共收購騁宇公司26.25%股權。於2012年10月，劉先生向京海能源收購世紀金鼎全部股權，代價為人民幣50.00百萬元(為世紀金鼎當時的註冊資本金額)。

此外，於2008年7月之後，劉先生本人以及透過其控制的多間公司(即黃驊港興華公司、東方政和及世紀金鼎)向騁宇公司注資。因此，騁宇公司的股本從2008年8月的人民幣81.17百萬元增至2012年10月的人民幣260.00百萬元。因該收購事項，劉先生於騁宇公司的實際權益增至97.5%。

### 業務里程碑

下表說明滄港線及本集團的主要里程碑：

年份	里程碑
1982年6月*	滄港線開始營運。
2004年11月*	滄州市地方鐵路局的所有員工向滄州市地方鐵路局收購資產(包括滄港線)以成立騁宇公司經營滄港線。

## 歷史及公司架構

年份	里程碑
2006年9月*	朔黃線聯絡線開始營運。
2009年10月*	滄港公司於中國河北省滄州以「黃驊京海物流有限公司」名稱成立，以從事提供煤炭裝卸及物流服務。
2010年12月*	滄港線的每年鐵路載運量超過5百萬噸。
2014年12月	黃驊京海物流有限公司重新命名為滄港公司，並於聘宇公司注入資產後開始營運滄港線。  滄港線的每年鐵路載運量首次超過10百萬噸。
2015年12月	滄港公司被授予「全國地方鐵路2015年度先進單位」稱號。
2017年7月	京海國際於中國河北省滄州成立。
2018年3月	滄港公司被授予2017年「河北省鐵路運輸系統安全生產目標管理優秀單位」稱號。
2018年10月	本公司於開曼群島註冊成立。
2018年12月	滄港線的每年鐵路載運量首次超過15百萬噸。
2018年8月	滄港公司被授予2017年「滄州市百強民營企業」稱號。
2019年8月	邯黃線聯絡線開始營運。  滄港公司被授予「河北省民營企業服務一百強」稱號。

\* 滄港線由滄港公司營運前的主要里程碑。

有關本集團所獲獎項及認可的詳情，請參閱本文件「業務－獎項和認可」。

## 歷史及公司架構

### 我們主要附屬公司的歷史

於最後實際可行日期，本集團由本公司、滄港BVI、普濟環球、滄港香港、普濟香港、外商獨資企業、滄港公司及京海國際組成。以下載列本集團主要營運附屬公司（即滄港公司及京海國際）自彼等各自成立日期以來的企業發展。

#### 滄港公司

滄港公司於2009年10月22日在中國成立（前稱為黃驊京海物流有限公司）。於滄港公司成立時，其已繳足註冊資本為人民幣50.00百萬元（由騁宇公司出資）。由2010年6月至2011年3月，騁宇公司向滄港公司出資人民幣110.00百萬元，將滄港公司的已繳足註冊資本由人民幣50.00百萬元增加至人民幣160.00百萬元。

自2013年4月起及於最後實際可行日期，騁宇公司由劉先生擁有1.93%、由衣先生擁有2.50%、由北京世紀金鼎投資有限公司（「世紀金鼎」）（由劉先生全資擁有）擁有40.50%、由東方政和（由劉先生擁有97.83%及由世紀金鼎擁有2.17%）擁有11.69%及由黃驊港興華港務開發有限公司（「黃驊港興華公司」）（由劉先生擁有86.15%及由東方政和擁有13.85%）擁有43.38%。

根據滄港公司日期為2014年12月3日的股東決議案，滄港公司的註冊資本由人民幣160.00百萬元增加至約人民幣332.23百萬元，方法為：(i)出資約人民幣223.99百萬元資產（包括滄港線及其他鐵路業務及相關資產）；及(ii)由衣先生以其個人資金額外出資約人民幣16.61百萬元現金。騁宇公司所出資的資產的估值是參考其資產及負債於2014年7月31日的估值而釐定，而估值超額約人民幣68.37百萬元注入滄港公司的資本儲備。於2014年12月完成向滄港公司註冊資本注入上述資產及現金後，騁宇公司不再擁有業務營運。現金出資已於2014年12月3日由衣先生結清，並已於最後實際可行日期全數用作滄港公司的一般營運資金。衣先生並無因其向滄港公司的現金出資獲授任何特別權利。僅供說明用途，如將滄港公司於上述資本投資時的股本價值除以緊隨[編纂]完成後本公司已發行股份數目（假設[編纂]未獲行使），衣先生就該投資支付的實際成本按每股股份計約為[編纂]（相當於約[編纂]），較所述[編纂]範圍的[編纂][編纂][編纂]約[編纂]%，及較所述[編纂]範圍的[編纂][編纂][編纂]約[編纂]%。有關詳情，請參閱本節的「[編纂]」。於註冊資本增加後，滄港公司由騁宇公司及衣先生分別擁有95.00%及5.00%。

---

## 歷史及公司架構

---

根據滄港公司、騁宇公司、衣先生、劉先生及北京基石所訂立日期為2016年3月21日的投資協議及股東協議，透過北京基石額外現金出資的方式，滄港公司的註冊資本由約人民幣332.23百萬元進一步增加至約人民幣347.88百萬元，有關出資已於2016年3月30日結清，進一步詳情載於下文「**[編纂]**—北京基石」一段。於註冊資本增加後，滄港公司由騁宇公司擁有90.73%、由衣先生擁有4.77%及由北京基石擁有4.50%。自2016年3月21日起及直至最後實際可行日期，除外商獨資企業及普濟香港收購滄港公司(作為公司重組的一部分)(有關詳情載於下文「公司重組—4.收購滄港公司的股權」各段)外，滄港公司的註冊資本或股權並無任何變動。

### 海興分公司

海興分公司於2013年11月29日在中國成立為滄港公司的分公司，以在海興縣提供裝卸服務。由於原來預期的需求並無實現，我們決定不再提供有關服務，故於2016年12月23日將其註銷。就我們的董事所深知，自海興分公司註銷以來並無針對海興分公司的未結或潛在索償或負債。

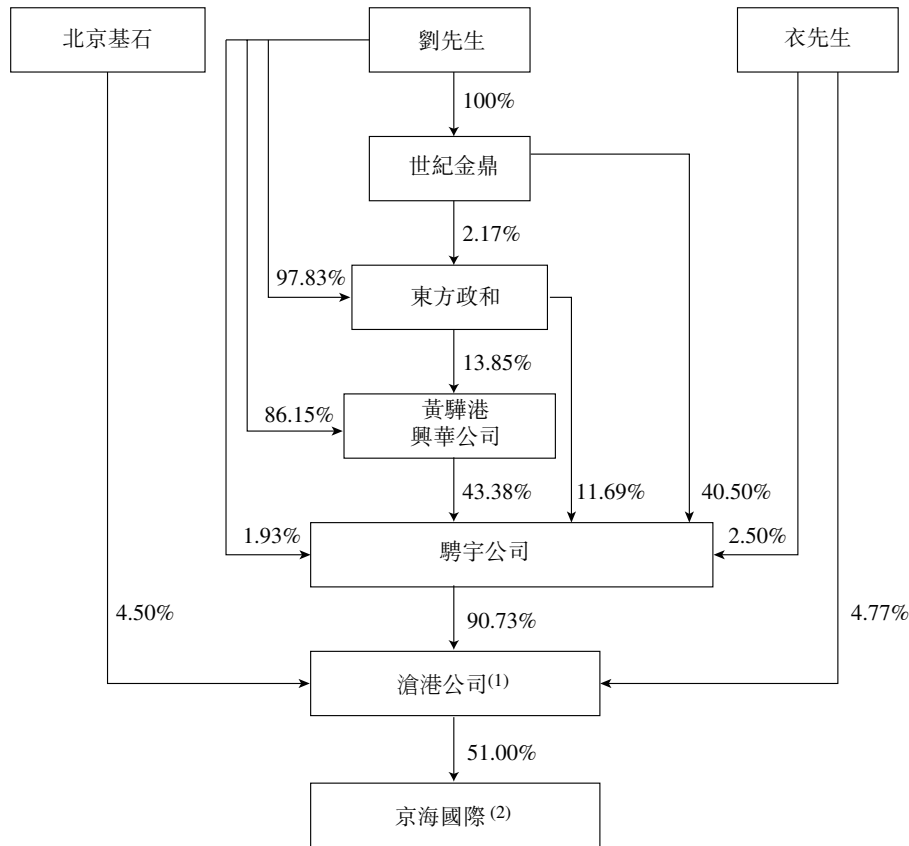
### 京海國際

京海國際主要從事提供物流代理服務。京海國際於2017年7月20日在中國成立。於成立時，京海國際的註冊資本為人民幣60.00百萬元，並已繳足。自成立以來，京海國際由滄港公司擁有51.00%權益及由天津信聯國際貨運代理有限公司(「天津信聯」)擁有49.00%權益。於最後實際可行日期，天津信聯由獨立第三方陳世文先生及陳雷先生擁有。除持有京海國際的49%股權外，天津信聯為獨立第三方。

## 歷史及公司架構

### 公司重組

下圖載列緊接公司重組開始前的公司架構：



附註：

- (1) 於最後實際可行日期，滄港公司亦持有滄州渤海新區黃驊港鐵路物流有限公司（「黃驊物流」）40.00%股權，而餘下60%股權由一名獨立第三方持有。黃驊物流亦持有山東齊燕鐵路物流有限公司（「山東齊燕」）49.00%股權，而餘下股權由獨立第三方無棣財金物流發展有限公司（「無棣物流」）持有。
- (2) 於最後實際可行日期，京海國際之餘下股權由天津信聯（其由獨立第三方陳世文先生及陳雷先生擁有）擁有。

---

## 歷史及公司架構

---

為籌備[編纂]，我們曾進行以下公司重組：

### 1. 本公司註冊成立

本公司於2018年10月19日在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，法定股本為380,000港元，分為38,000,000股每股面值0.01港元的股份。於註冊成立時，一股股份已轉讓予京海BVI。同日，本公司分別按面值向京海BVI及Greenport BVI配發及發行9,071股股份及478股股份，以換取代價。本公司為本集團的控股公司。

於2018年12月21日，本公司按面值向北京基石的全資附屬公司基石BVI配發及發行450股股份。同日，Greenport BVI按面值轉讓一股股份予京海BVI。

### 2. 離岸集團公司註冊成立

#### 滄港BVI

滄港BVI作為本集團的投資控股公司。

滄港BVI於2018年10月29日註冊成立為BVI商業公司，法定股本為50,000美元，分為50,000股無面值的股份。同日，本公司獲配發及發行一股滄港BVI股份，代價為1.00美元。

#### 滄港香港

滄港香港作為本集團的投資控股公司。

滄港香港於2018年12月5日根據香港法例註冊成立為有限公司，其已發行股本為1.00港元，由滄港BVI全資擁有。

### 3. 外商獨資企業成立

外商獨資企業作為本集團的投資控股公司。

於2019年2月14日，外商獨資企業於中國成立為外商獨資企業，註冊資本為10百萬港元，由滄港香港全資擁有。

### 4. 收購滄港公司的股權

於2019年1月10日，騁宇公司、普濟香港、北京基石及衣先生訂立股權轉讓協議，據此，騁宇公司同意將其於滄港公司的3.00%股權轉讓予普濟香港，代價約為人民幣10.84百萬元，其乃參考滄港公司於2018年8月31日的估值約人民幣361.2百萬元（主要為其土地及樓宇的估值（扣除其銀行貸款））而釐定。有關詳情，請參閱本節中的「[編纂]—普濟國際」。該股權轉讓於2019年1月29日完成。

## 歷史及公司架構

於2019年3月31日，滄港公司當時的股東（即聘宇公司、北京基石、衣先生、普濟香港及外商獨資企業）訂立股權轉讓協議，據此，聘宇公司、北京基石及衣先生分別同意轉讓87.73%、4.50%及4.77%的滄港公司股權予外商獨資企業，代價分別約為人民幣316.87百萬元、人民幣16.25百萬元及人民幣17.23百萬元。與上述股權轉讓有關的代價乃參考滄港公司於2018年8月31日的估值約人民幣361.2百萬元而釐定。該股權轉讓於2019年4月22日完成。

自上述股權轉讓完成以來，滄港公司由外商獨資企業擁有97.00%及由普濟香港擁有3.00%。

### 5. 普濟國際轉讓持有的普濟環球全部已發行股本予滄港BVI

於2019年6月17日，本公司、京海BVI及普濟國際訂立股份轉讓協議，據此，本公司同意向普濟國際收購普濟環球全部已發行股本，作為代價，京海BVI向普濟國際轉讓300股股份。緊接該股份轉讓前，普濟國際為普濟環球的唯一股東，而普濟環球為普濟香港的唯一股東，普濟香港則擁有滄港公司3.00%的股權。普濟香港乃根據香港法例於2018年12月28日註冊成立的有限公司，已發行股本為1.00港元，由普濟環球全資擁有。緊隨該股份轉讓後，普濟環球成為本公司的間接全資附屬公司，而本公司則由京海BVI擁有87.73%、由Greenport BVI擁有4.77%、由基石BVI擁有4.50%及由普濟國際擁有3.00%。

普濟環球於2018年10月18日註冊成立為英屬處女群島商業公司，法定股本為50,000美元，分為50,000股無面值股份。普濟國際自普濟環球註冊成立起持有一股普濟環球股份，直至上述股份轉讓為止。在上述股份轉讓後，普濟環球成為本集團的投資控股公司。

### 符合中國法律及法規

我們的中國法律顧問確認，在中國成立各附屬公司及其隨後的股權變動在各重大方面均符合相關法律及法規。

我們的中國法律顧問確認，已取得中國法律及法規就公司重組規定的所有所需批准、許可及牌照，而公司重組已遵守所有適用的中國法律及法規。

---

## 歷史及公司架構

---

### [編纂]

#### 北京基石

於2016年3月21日，滄港公司、騁宇公司、衣先生及北京基石訂立投資協議及股東協議（「[編纂]協議」），據此，北京基石同意投資人民幣30.00百萬元於滄港公司，其中約人民幣15.65百萬元作為滄港公司註冊資本，其餘金額作為滄港公司的資本儲備。[編纂]的詳情載列如下：

#### [編纂]

於2018年12月21日，本公司向基石BVI發行450股股份，主要為了反映北京基石於2016年3月在滄港公司的資本投資。有關詳情，請參閱本節「我們主要附屬公司的歷史—滄港公司」。

#### 背景

北京基石為於2015年5月21日根據中國法律成立的有限合夥企業。北京基石的普通合夥人北京基石創業投資管理中心（有限合夥）主要透過多個基金（包括北京基石）在中國從事鐵路及相關產業的投資。北京基石創業投資管理中心（有限合夥）的普通合夥人北京鑒遠投資管理有限公司於最後實際可行日期由Huang Libo、我們的非執行董事秦少博、Jiang Jianwen及Wang Longjian分別擁有58.45%、16.92%、16.92%及7.7%。就董事所深知，除非執行董事秦少博先生外，北京鑒遠投資管理有限公司及其最終實益擁有人均為獨立第三方。北京基石的有限合夥人包括一間於中國上市的公司（即其最大的有限合夥人）、數間國有企業或國有企業為主要股東的公司，以及若干持有少量合夥權益的個人企業家。北京基石於中國境內投資上市公司及非上市公司，涉及廣泛的行業及領域，包括交通運輸、資訊科技及網絡服務、高科技及工業產品。



---

## 歷史及公司架構

---

秦少博先生（北京基石的管理合夥人）於2014年年中通過共同朋友的介紹，認識了本公司行政總裁兼執行董事衣先生。

經考慮滄港公司的主營業務及所在地之後，北京基石認為滄港公司符合其投資要求，因此決定投資於滄港公司。

[編纂]協議日期	2016年3月21日
總代價	人民幣30.00百萬元（相當於北京基石於2016年3月於滄港公司作出的投資的初步代價）
代價基準	代價乃參考滄港公司於2015年12月31日的財務狀況而釐定。
[編纂]持有的股份數目及每股成本	<p>於最後實際可行日期，基石BVI於本公司持有450股股份，佔本公司當時已發行股本總額約4.50%。</p> <p>於[編纂]後，基石BVI將持有[編纂]股股份，相當於本公司已發行股本總額約[編纂]%（並無計及於行使[編纂]及根據購股權計劃可能授出的任何購股權時可能發行的股份）。按此基準計算，在[編纂]時，北京基石支付的每股實際成本約為人民幣[編纂]元（相當於約[編纂]港元），較所述[編纂]範圍[編纂][編纂][編纂]約[編纂]%，以及較所述[編纂]範圍[編纂][編纂][編纂]約[編纂]%。</p>
代價支付日期	2016年3月30日

---

## 歷史及公司架構

---

### 公眾持股量

由於北京基石及基石BVI各自於[編纂]後不會成為本公司的核心關連人士，亦不會習慣於按本公司核心關連人士有關收購、出售、投票或其他方面的指示處置北京基石及基石BVI所持股份，收購該等股份亦並非由本公司任何核心關連人士直接或間接撥付，基石BVI持有的股份將被視為公眾持股量的一部分。

### 特別權利

北京基石獲授予下文所載若干特別權利，有關特別權利已於2019年3月31日終止：

**反攤薄權：**除根據獲批准的股權激勵計劃發行的任何股份或股本證券外，滄港公司不得於[編纂]前以低於北京基石認購價的每股實際價格發行或出售任何股份或其他股本證券。否則，北京基石有權要求(1)滄港公司當時的股東以合共人民幣1.00元轉讓滄港公司的額外股本證券，以維持其在滄港公司的現有股權；或(2)聘宇公司按人民幣30.00百萬元×(人民幣66.67百萬元-作出新投資時的滄港公司價值)÷人民幣66.67百萬元作出現金補償；或(3)其他補償方法。有關權利於2019年3月31日終止前並無獲行使／被觸發。

**董事提名權：**北京基石有權委任一名董事加入滄港公司董事會。我們的執行董事(即秦少博先生)獲北京基石提名，並於2016年5月獲委任為滄港公司的董事。

**信息權：**北京基石有權獲得(其中包括)滄港公司的年度和季度財務會計信息和年度預算預測，以及有關可能對滄港公司營運產生重大影響的任何事項的通知。

---

## 歷史及公司架構

---

**贖回權：**北京基石有權於下列任何情況下，根據下列公式，透過發出贖回通知，要求聘宇公司及劉先生贖回其所有滄港公司股本證券，其在2019年3月31日終止前並未被觸發：

- i. 如果滄港公司未能於2019年12月31日前完成[編纂]；
- ii. 如果劉先生失去滄港公司的控制權；
- iii. 如果滄港公司出現任何解散、清盤或清算的情況；或
- iv. 如果有任何違反[編纂]協議所述的聲明及保證而對滄港公司或北京基石產生重大不利影響。

贖回價 = 人民幣30.00百萬元 × (1+10%) × 認購期(年)

**其他特別權利：**北京基石亦有權享有其他慣常特別權利，包括優先購買權、優先選擇權及聯合銷售權。該等權利於2019年3月31日終止前尚未獲行使／被觸發。

所得款項用途

於最後實際可行日期已全數用作業務發展及營運資金。

策略利益

我們的董事認為，有關投資可擴闊我們的股東基礎、增強本集團的財務狀況及基於其在投資於運輸行業的豐富經驗提供業務策略支持。

禁售期

自[編纂]日期起計六個月。

---

## 歷史及公司架構

---

### 普濟國際

於2019年1月10日，聘宇公司、普濟香港、北京基石及衣先生訂立股權轉讓協議，據此，聘宇公司同意將其於滄港公司的3.00%股權轉讓予普濟香港，代價為人民幣10.84百萬元，其乃參考滄港公司於2018年8月31日的估值而釐定。**[編纂]**的詳情載列如下：

投資者	普濟香港由普濟環球全資擁有，而普濟環球則由普濟國際全資擁有。普濟國際為一間投資控股公司，自註冊成立以來，一直由魏先生全資擁有。魏先生為獨立第三方。
-----	---

魏先生為澳洲公民及居民。於最後實際可行日期，彼於基礎設施及房地產等行業的投資方面擁有約九年經驗。彼於2015年10月至2015年11月期間在澳洲的私人投資活動上結識劉先生（主席、執行董事及控股股東之一）。魏先生看好中國的鐵路貨運行業，因此決定投資於滄港公司。

股權轉讓協議日期	2019年1月10日
總代價	人民幣10.84百萬元
代價基準	代價乃參考滄港公司於2018年8月31日的估值而釐定。

## 歷史及公司架構

普濟國際持有的 股份數目及每股成本	根據普濟國際、本公司及京海BVI訂立的股份轉讓協議，普濟國際同意將其於普濟環球的100%股權轉讓予本公司，作為代價，京海BVI轉讓300股股份予普濟國際。於2019年6月17日，京海BVI向普濟國際轉讓300股股份。於[編纂]後，普濟國際將持有[編纂]股股份，相當於本公司當時已發行股本總額約[編纂]%(並未計及於行使[編纂]及根據購股權計劃可能授出的任何購股權時可能發行的股份)。按此基準計算，於[編纂]時，普濟國際支付的每股實際成本約為人民幣[編纂]元(相當於約[編纂]港元)，較所述[編纂]範圍[編纂][編纂]港元[編纂]約[編纂]%，以及較所述[編纂]範圍[編纂][編纂]港元[編纂]約[編纂]%。董事認為，此[編纂]與普濟香港在進行投資時就其[編纂]所承擔的風險相稱，考慮到(i)我們的股份沒有公開市場，且股份定價可能受到回填偏誤所影響；及(ii)普濟香港無權享有任何撤資權，而該投資屬非流動性，普濟香港為此需要承擔流動性風險，直至下述禁售期結束。
代價的付款日期	2019年4月11日及4月17日
公眾持股量	由於普濟國際於[編纂]後不會成為本公司的核心關連人士，亦不會習慣於按照本公司核心關連人士有關收購、出售、投票或其他方面的指示處置普濟國際所持股份，收購該等股份亦非由本公司任何核心關連人士直接或間接撥付，普濟國際持有的股份將被視為公眾持股量的一部分。
特別權利	普濟國際並無就其於本集團的投資獲授予特別權利。
所得款項用途	由於普濟國際擁有的股份乃透過公司重組從京海BVI收購，故有關[編纂]並無為本集團貢獻所得款項。

---

## 歷史及公司架構

---

### 策略利益

我們的董事認為：(i)普濟國際所作出的投資將擴闊我們的股東基礎；及(ii)我們可以受惠於魏先生對本公司的承諾，原因為彼通過普濟國際投資於本公司表明彼對本集團營運的信心，並對本公司的表現、實力及前景表示認可。

### 禁售期

自[編纂]日期起計十二個月。

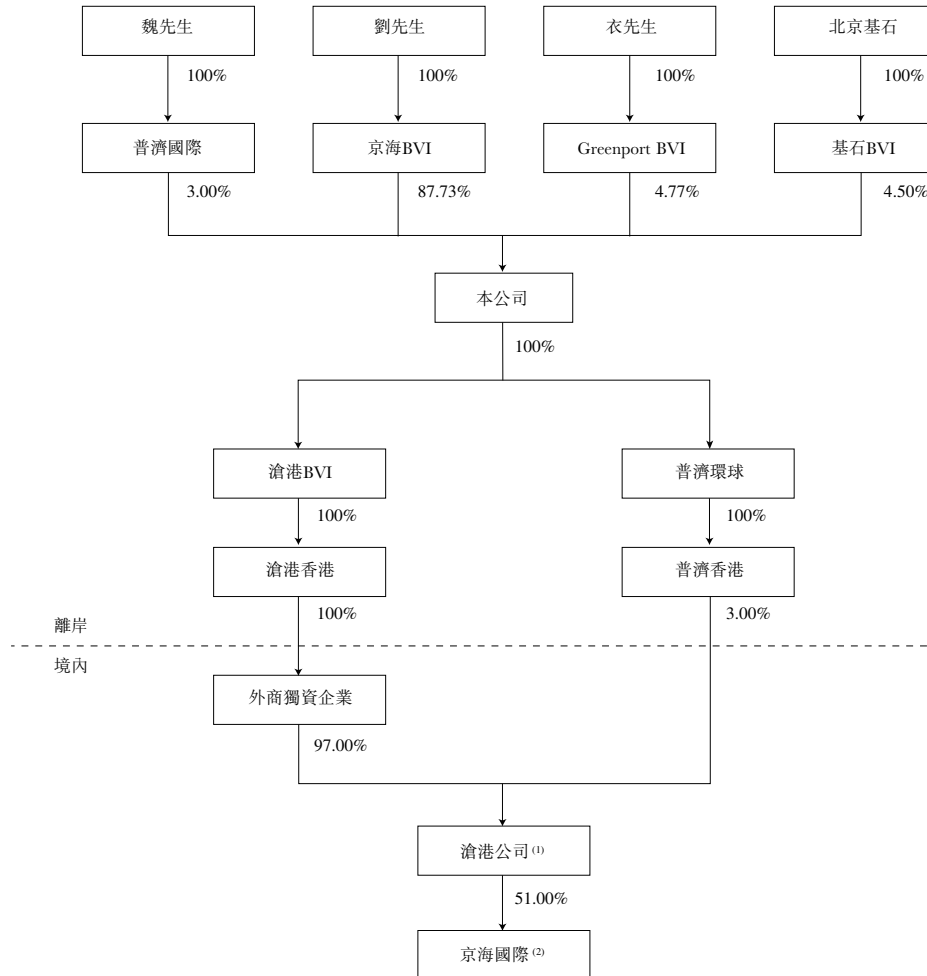
### 符合臨時指引及指引信

獨家保薦人已確認[編纂]符合聯交所發出的[編纂]、《有關[編纂]的指引》及《有關[編纂]的指引》。

## 歷史及公司架構

### 公司重組後的集團架構

下圖載列於緊隨公司重組後及緊接[編纂]前的公司架構：



附註：

- (1) 於最後實際可行日期，滄港公司亦(i)持有黃驊物流40.00%股權，而餘下60%股權由一名獨立第三方持有；及(ii)持有尚誠的40%股權，而餘下60%股權由一名獨立第三方持有。黃驊物流亦持有山東齊燕49.00%股權，而餘下股權由獨立第三方無棣物流持有。
- (2) 於最後實際可行日期，京海國際之餘下股權由天津信聯(其由獨立第三方陳世文先生及陳雷先生擁有)擁有。

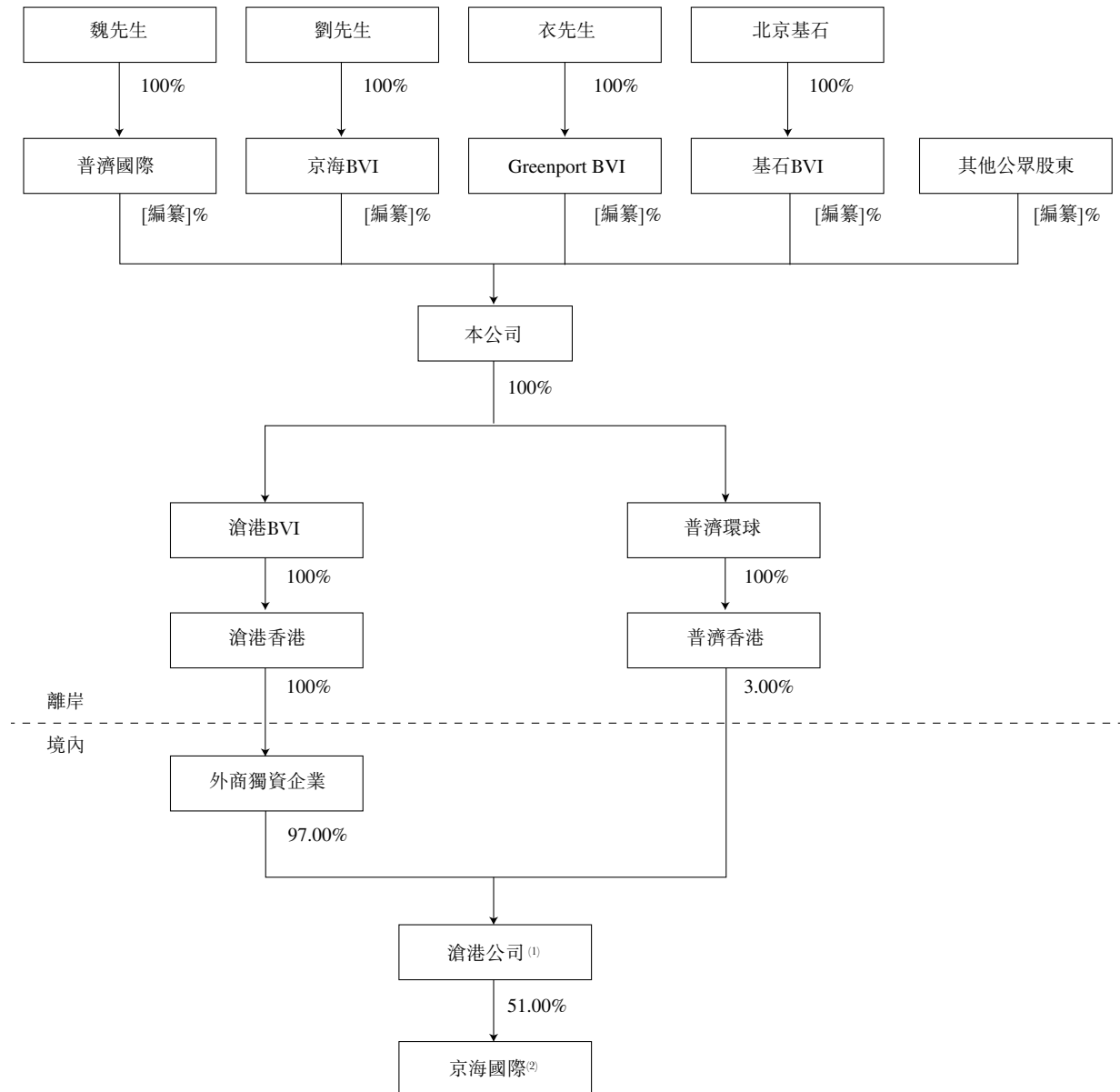
### 資本化發行及[編纂]

待本公司的股份溢價賬因[編纂]錄得進賬後，[編纂]港元將予以資本化，並用於按面值全數繳足合共[編纂]股股份，以配發及發行予名列本公司股東名冊的股東，而將配發及發行的有關股份與本公司當時現有已發行股份在各方面將享有同等權益。

## 歷史及公司架構

### 緊隨[編纂]後的集團架構

下圖載列於[編纂]後的公司架構（假設不會行使[編纂]或根據購股權計劃可能授出的任何購股權）：



附註：

- (1) 於最後實際可行日期，滄港公司亦(i)持有黃驊物流40.00%股權，而餘下60%股權由一名獨立第三方持有；及(ii)持有尚誠的40%股權，而餘下60%股權由一名獨立第三方持有。黃驊物流亦持有山東齊燕49.00%股權，而餘下股權由獨立第三方無棣物流持有。
- (2) 於最後實際可行日期，京海國際之餘下股權由天津信聯（其由獨立第三方陳世文先生及陳雷先生擁有）擁有。



---

## 歷史及公司架構

---

### 國家外匯管理局登記及海外投資管理

根據國家外匯管理局37號文及國家外匯管理局13號文，倘若境內居民（包括機構及個人）利用其合法的境內和境外資產或股權對境外特殊目的公司進行投資，必須向有關銀行登記其投資。境內機構應當按照國家外匯管理局關於發佈《境內機構境外直接投資外匯管理規定》的通知，就外商投資辦理外匯登記手續。有關詳情，請參閱「監管概覽」一節。

劉先生及衣先生於2018年11月26日完成向中國農業銀行滄州分行登記。

根據《境外投資管理辦法》，除敏感國家或地區或敏感行業的境外投資外，其他行業的境外投資應實行備案。對於當地企業，應與當地省級商務部實行備案。於2019年2月26日，北京市商務局頒發企業境外投資證書，即北京基石已根據《境外投資管理辦法》完成境外投資備案。

根據《企業境外投資管理辦法》，投資者直接進行的非敏感項目應實行備案。如果投資者是當地企業，而中國投資額少於300百萬美元，備案機關是投資者註冊地省政府的發展和改革部門。於2019年3月1日，北京市發展和改革委員會發佈了備案通知，即北京基石已根據《企業境外投資管理辦法》完成對外投資備案。

北京基石已於2019年7月31日於北京銀行中關村支行完成註冊登記。

### 併購規定

根據併購規定第11條，倘境內一名個別人士或企業擬以其合法成立或控制的境外公司名義併購其相關的境內公司（「**關連方併購**」），該併購行動須經商務部審查及批准。

我們的中國法律顧問告知，併購規定第11條不適用於普濟香港收購滄港公司的3.00%股權以及外商獨資企業收購滄港公司的97.00%股權，乃基於上述收購事項並非關連方併購。根據本公司的中國法律顧問於2019年3月15日與黃驊市商務和工業信息化局的一名有權發表意見的官員進行的訪談，該官員持相同看法。因此，公司重組（包括上述收購事項）不受商務部的審查及批准所規限。

## 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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	7,513	2.1%	6,528	1.7%	15,525	4.1%	2,923	1.9%	2,054	1.4%
其他 <sup>(3)</sup>	2,258	0.6%	2,264	0.6%	4,130	1.1%	857	0.6%	2,397	1.5%
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>	<u>49,704</u>	<u>33.1%</u>	<u>44,623</u>	<u>29.4%</u>
總計	<u><u>354,343</u></u>	<u><u>100.0%</u></u>	<u><u>386,889</u></u>	<u><u>100.0%</u></u>	<u><u>376,904</u></u>	<u><u>100.0%</u></u>	<u><u>150,158</u></u>	<u><u>100.0%</u></u>	<u><u>151,831</u></u>	<u><u>100.0%</u></u>

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	<u>145,110</u>

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)	單位價格 (人民幣千元)	成本總額 (人民幣千元)	預期 可使用年期 (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
			<u>20,994</u>	

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 <sup>(1)</sup>		止九個月 <sup>(1)</sup>		止三個月 <sup>(2)</sup>		止八個月 <sup>(2)</sup>		止四個月 <sup>(3)</sup>		止五個月 <sup>(3)</sup>	
	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)	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	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]」。

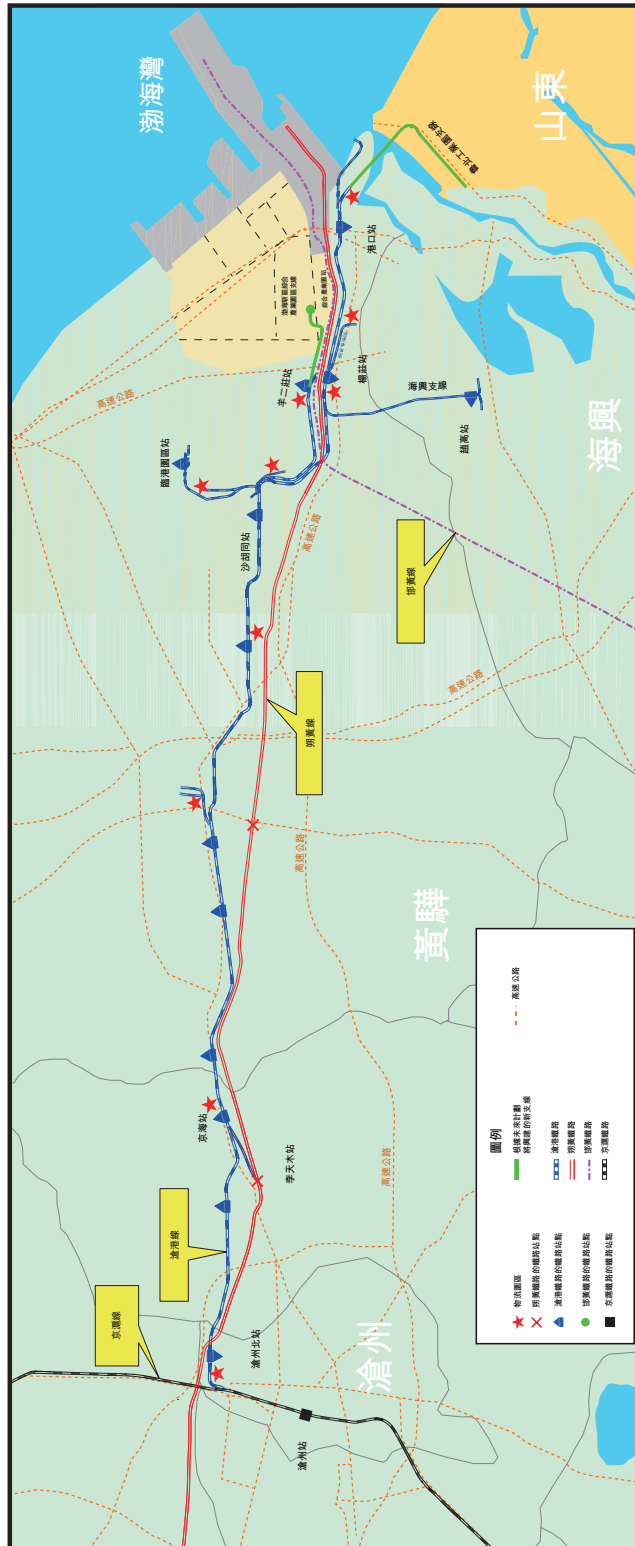
## 業 務

以下地圖顯示了滄港線的位置及其他相關信息。



### 業務

以下地圖顯示從滄州至黃驊港的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<sup>(1)</sup>、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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	7,513	2.1%	6,528	1.7%	15,525	4.1%	2,923	1.9%	2,054	1.4%
其他 <sup>(3)</sup>	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：

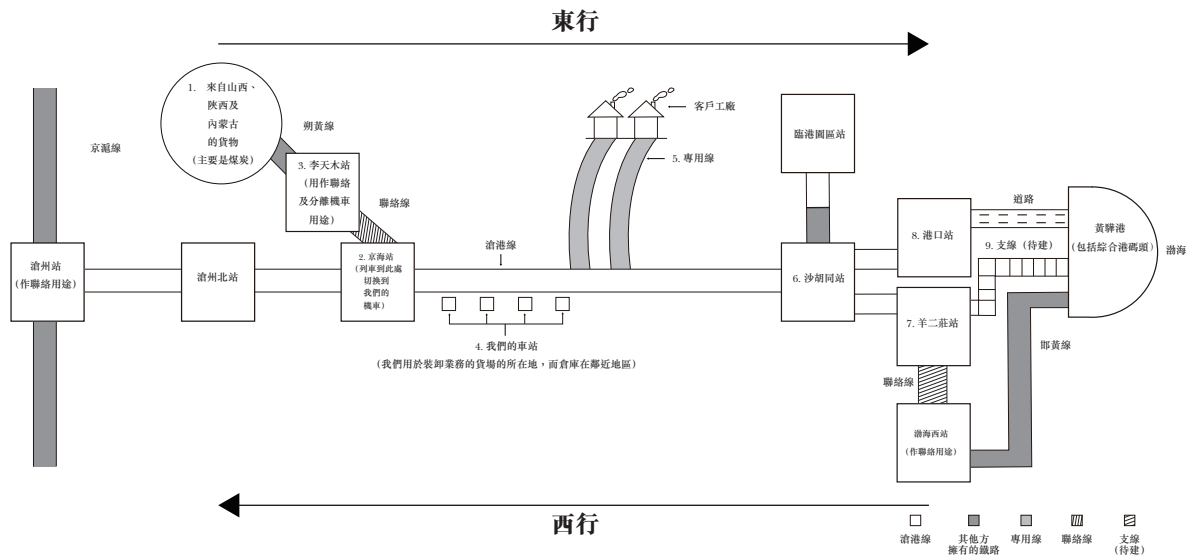
- (1) 包括鐵路運輸、將列車駛出及駛入車站、鐵路連接使用費和佔用費的收益。
- (2) 主要包括來自專用線營運、維修和保養及鐵路路基及其他鐵路設施建設的收益。
- (3) 主要包括來自(其中包括)汽車運達服務、貨運代理、防凍處理、防止煤炭散落服務及煤炭過濾的收益。

### 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)或李天木站(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 <sup>(1)</sup>	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"><li>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；</li><li>在京海站與我們進行交接手續；及</li><li>制定及向我們提供煤炭及非煤炭列車的日常營運計劃。</li></ul> <p><i>我們的主要責任：</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>按照朔黃線提供的方案組織裝卸工作；</li><li>定期知會朔黃線我們下個月的裝載計劃；</li><li>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；</li><li>確保從裝載站到目的站的營運安全；</li><li>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</li><li>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。</li></ul>	<p><i>邯黃線的主要責任：</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>承擔渤海西站相關的調度及指揮活動；</li><li>提前通知我們其運營計劃；</li><li>確保邯黃線的運輸安全；及</li><li>進行相關的安全及檢查清潔。</li></ul> <p><i>我們的主要責任：</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>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；</li><li>提前知會邯黃線我們的營運計劃。</li><li>對兩個車站之間的列車進行安全檢查；</li><li>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</li><li>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)。</li></ul>

## 業 務

主要條款	朔黃線	邯黃線
風險分配	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 各方應對其境內發生的事故及損害負責。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> </ul>
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"><li>• 運送貨物，包括(倘相關)裝卸有關貨物；</li><li>• 採取措施確保運輸安全；及</li><li>• 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。</li></ul> <p>我們客戶的主要責任</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 根據議定的條款結算運輸費用；及</li><li>• 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。</li></ul>
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"><li>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；</li><li>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</li><li>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。</li></ul> <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"><li>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</li><li>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。</li></ul>
風險分配	<ul style="list-style-type: none"><li>我們對場所及相關人員的安全負責。</li><li>我們的客戶對自己的貨物安全負責。</li></ul>
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
	<p><i>我們的主要責任</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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</li><li>• 遵守適用的法律和法規。</li></ul> <p><i>我們客戶的主要責任</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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。</li></ul>
風險分配	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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。</li><li>• 我們的客戶有責任在協定的時間內結清款項。</li></ul>
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"><li>• 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；</li><li>• 對專用線上的列車及貨物進行移交手續；</li><li>• 裝卸列車；及</li><li>• 管理安全。</li></ul> <p>我們客戶的主要責任</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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</li><li>• 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。</li></ul>
風險分配	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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</li><li>• 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。</li></ul>
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"><li>• 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</li><li>• 我們負責工作安全和其他合規問題。</li></ul> <p>客戶的主要責任：</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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</li><li>• 客戶負責與地方當局和其他參與各方協調。</li></ul>
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"><li>根據客戶規定的規格和要求為客戶過濾煤炭。</li></ul> <p>客戶的主要責任</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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。</li></ul>
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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(4)</sup>	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 <sup>(5)</sup>	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 <sup>(6)</sup>	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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(4)</sup>	發電	2015年	鐵路貨運	銀行轉賬，30天信貸期	40,212	10.4%
客戶G <sup>(5)</sup>	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 <sup>(6)</sup>	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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(4)</sup>	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 <sup>(5)</sup>	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 <sup>(6)</sup>	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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(4)</sup>	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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(5)</sup>	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 <sup>(6)</sup>	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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	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
<b>供應商A</b>				
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
<b>客戶B</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"><li>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。</li></ul> <p>分包商的主要責任</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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；</li><li>分包商負責提供現場指導以及開展工程安全檢查；</li><li>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。</li></ul>
風險分配	<ul style="list-style-type: none"><li>分包商負責由其過失導致的任何損失。</li></ul>
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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(1)</sup>	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
<b>作為分包商E</b>				
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	-	-
<b>作為客戶G</b>				
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
<b>自有土地</b>						
1.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	78,485.07	出讓	鐵路	2066年3月20日
2.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	31,538.59	出讓	鐵路	2066年3月20日
3.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	4,289.46	出讓	鐵路	2066年3月20日
4.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	39,858.55	出讓	鐵路	2066年3月20日
5.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	56,886.13	出讓	鐵路	2066年3月20日
6.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	18,356.5	出讓	鐵路	2066年3月20日
7.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	3,460.8	出讓	鐵路	2066年3月20日
8.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	3,347.5	出讓	鐵路	2066年3月20日
9.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	51,336.9	出讓	鐵路	2066年3月20日
10.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	4,908.1	出讓	鐵路	2066年3月20日
11.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	36,062.6	出讓	鐵路	2066年3月20日
12.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	12,509	出讓	鐵路	2066年3月20日
13.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	81,079.9	出讓	鐵路	2066年3月20日
14.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	45,723.6	出讓	鐵路	2066年3月20日
15.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	105,531.8	出讓	鐵路	2066年3月20日
16.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	34,258	出讓	鐵路	2066年3月20日
17.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	156,434.17	出讓	鐵路	2066年3月20日
18.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	91,526.11	出讓	鐵路	2066年3月20日
19.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省黃驊	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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(3)</sup>	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 <sup>(4)</sup>	河北省黃驊	389,929.6	出讓	倉儲	2060年1月26日
27.	滄港公司 <sup>(4)</sup>	河北省黃驊	125,341.8	出讓	倉儲	2060年1月26日
28.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省滄州	28,718.3	出讓	鐵路	2068年6月25日
29.	京海國際 <sup>(5)</sup>	河北省黃驊	151,145.1	出讓	倉儲	2068年4月27日
30.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省滄州	66,410.04	出讓	鐵路	2069年4月11日
31.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省滄州	9,801.59	出讓	鐵路	2068年5月31日
32.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省滄州	5,190	出讓	鐵路	2068年5月31日
33.	滄港公司 <sup>(3)</sup>	河北省滄州	4,488.67	出讓	鐵路	2068年5月31日
<b>佔用土地<sup>(1)</sup></b>						
34.	滄港公司 <sup>(2)(3)</sup>	河北省滄州	410,875.39	劃撥	鐵路	不適用
35.	滄港公司 <sup>(2)(3)</sup>	河北省滄州	548,626.9	劃撥	鐵路	不適用
36.	滄港公司 <sup>(2)(3)</sup>	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適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
<b>總計</b>	<b>774</b>	<b>100.0%</b>

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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>
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 <sup>(3)</sup>

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)	<p>將民權元價人面萬元代至地百萬元地的元對地百萬元人民權元轉讓幣180.0元對地百萬元人民權元約人民幣31.1百萬元；及</p>			<p>門確認，轉讓幣180.0元對地百萬元人民權元約人民幣31.1百萬元；及</p>
(6)	<p>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不存實行政質性障礙。如律及公性小。司的規定的使用權許可證的可能性。</p>			<p>上述代價結付部分土地使聯前種益線（佔未取待字公度約撥33.0公里，佔情獲</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
		<p>就京石國際煤炭及礦石物流建設項目而言，作為羊莊區的一個部分，只有當該項建設在整個區內完成後，我們才能獲得相關的施工許可證。然而，我們有印象，證監會將予授與的許可證，而我們則在建築項目之前開始建設。因此，由於不熟悉的法規要求及缺乏相關的經驗，我們的行政疏忽所致。</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
3.	於2019年9月前，我們未向相關當局註冊足額供款。	我們的大多數地區物業及倉庫，以及參與計劃的人員，由於不熟悉行政程序，因而造成違規。	根據住房公積金管理條例，用人單位及用人單位逾期不辦理的，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54百萬元（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	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。 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。我們已向監察京海國際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續合規之補救方法及整改措施
5.	我們未有為建設那黃線渤海西線我們的建設項目完成聯絡環境影響報告表。	由於不熟悉辦理的經辦人員的疏忽所致。	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構頒令停止建設，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。	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）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。
			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師部長直接負責監督整改措施的實施及持續合規。	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月中旬完成。
			基於所採取的補救措施和糾正措施以及本次違規的原因為，我們認為，有關違規對本集團並無重大影響，亦不會對第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，而我們董事的觀點。	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師部長直接負責監督整改措施的實施及持續合規。

## 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。及本認為，有關違規不會對本集團並無重大影響，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]合規性產生任何重大影響，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」。

---

## 與控股股東的關係

---

### 控股股東

緊隨資本化發行及[編纂]完成後，京海BVI將控制有權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]未獲行使及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及劉先生均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。

### 有關我們的控股股東擁有的其他公司的資料

我們目前主要從事鐵路貨運及裝卸業務。於最後實際可行日期，控股股東劉先生持有本集團以外若干公司的權益，該等公司從事投資、業務諮詢、房地產及煤炭貿易業務，該等業務所處行業及領域與本集團不同。鑑於該等業務與我們的業務性質不同，我們的董事預期，在[編纂]後，該等業務不會與我們的業務出現任何重疊或競爭。

聘宇公司為劉先生在本集團以外最終擁有的其中一家公司。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，聘宇公司的大部分資產為物業（包括待撤資及／或於翻新後出租的六幅土地和廢棄倉庫），而聘宇公司並未積極從事任何業務。因此，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，聘宇公司與本集團之間並無競爭。由滄港線佔用的土地和租賃予滄港公司的若干辦公大樓（根據聘宇公司的未經審核綜合賬目，合計佔聘宇公司於2019年12月31日的土地的土地使用權及建築物總額賬面值不足10.0%）除外，聘宇公司的其他資產與本集團的業務無關。有關詳情，請參閱「關連交易－獲全面豁免持續關連交易」。於聘宇公司擁有的六幅土地中，其中三幅總地盤面積約為120,575平方米，位於河北省滄州市（「聘宇土地」）以及規劃為商業及／或工業用地，遠離滄港線的鐵路線路，且與本集團的鐵路營運業務並無關聯。有關土地原本由當地政府轉讓予聘宇公司，涉及2004年重組滄港鐵路。經滄州市人民政府國有資產監督管理委員會（「滄州國資委」）告知，聘宇土地被轉讓予聘宇公司，前提是聘宇公司本身或與其他業務合作夥伴合作將聘宇土地用作該區域的社會及經濟發展，且不允許出售或轉讓聘宇土地。經中國法律顧問告知，滄州國資委主要負責監督國有資產的利用以及國有企業的重組。因此，根據向聘宇公司轉讓有關土地的條件，聘宇公司不被允許將聘宇土地轉讓予其他方。經劉先生及滄州國資委確認，聘宇公司目前正與滄州國資委轄下的若干國有企業討論共同發展聘宇土地，以及擬將聘宇土地發展為商業及業務區域，而發展初步投資額預計約為人民幣300百萬元。此外，經滄州國資委告知，

## 與控股股東的關係

彼等亦關注將聘宇公司納入作為本集團的一部分於實施發展計劃或尋求其他業務合作夥伴以發展相關物業方面的影響，因此，彼等認為將聘宇公司注入本集團不合適。基於上文所述者，儘管我們已向聘宇公司租賃上述土地及建築物，但董事認為，將聘宇公司納入作為本集團之一部分，將引致本集團須向滄州國資委就發展聘宇土地負上資金責任及作出過度的承諾。該發展需要大量的資本投資，其風險狀況與我們的主要業務（即營運滄港線的貨運）截然不同，且該重大投資並不能保證回報。因此，董事認為，以及獨家保薦人同意，不將聘宇公司納入本集團符合本公司及股東的最佳利益。就董事於作出一切合理查詢後所深悉，並經劉先生及我們的中國法律顧問確認，除與劃撥土地有關的事件外，聘宇公司於往績記錄期在主要業務營運方面並無觸犯任何重大不合規。有關詳情，請參閱「業務－法律合規和法律程序－違規事件」。

於往績記錄期，除聘宇公司曾准許滄港線無償佔用若干劃撥土地（有關詳情載於本文件「關連交易」一節）外，本文件附錄一會計師報告附註28所載的本集團關連方概無向本集團無償提供任何服務或與本集團分享資源。除會計師報告附註28所述交易外，本集團與該等公司之間並無其他交易。

### 控股股東的不競爭承諾

我們各控股股東確認，於最後實際可行日期，其概無於與本集團直接或間接競爭之任何其他公司當中擁有任何權益。

於2020年6月16日，控股股東以本公司為受益人訂立不競爭契據，據此，控股股東已共同及各自且不可撤回地向本公司（為其本身及為其附屬公司的利益）承諾，於下文所載受限制期間，本身不會並促使其聯繫人（本集團任何成員公司除外）不會直接或間接自行或聯同或代表任何人士、商號或公司，（其中包括）進行或參與目前或可能不時與本集團任何成員公司的業務構成競爭的任何業務（「受限制業務」），或於當中擁有權益或從事或持有（在各情況下不論以股東、合夥人、代理人、僱員或其他身份）該等業務。

上述不競爭承諾不適用於以下者：

- (a) 本公司首先獲邀或本公司獲得機會投資、參與、從事及／或與第三方經營任何受限制業務，及應本公司要求，要約應包括：(i)本公司與有關第三方的要約條款，或(ii)本公司與彼等及／或彼等之聯繫人從事受限制業務的條款，而經我們的獨立非執行董事審閱及批准之後，本公司已拒絕與有關第

## 與控股股東的關係

三方或連同彼等及／或彼等之聯繫人進行該投資、參與、從事或經營受限制業務的機會，惟我們的控股股東(或其有關聯繫人)隨後投資、參與、從事或經營受限制業務的主要條款並不優於披露予本公司者；或

- (b) 於本集團任何成員公司的股份中的任何權益；或
- (c) 於股份在認可證券交易所上市的公司(本集團除外)的股份中的權益，前提為：
  - (i) 該公司(及與其有關資產)經營或從事的任何受限制業務佔該公司最近期經審核財務報表所示的該公司綜合營業額或綜合資產10%以下；或
  - (ii) 控股股東及／或其各自的聯繫人合共持有的股份總數不超過該公司該類別已發行股份的5%，而該等控股股東及／或其各自的聯繫人均無權委任該公司過半數的董事；而且於任何時間，該公司應最少存在另一名股東，其於該公司的持股量應多於控股股東及其各自的聯繫人合共持有的股份總數；及
  - (iii) 控股股東及／或其各自的聯繫人對該公司的董事會概無控制權。

不競爭契據所述的「受限制期間」指(i)本公司股份仍在聯交所上市；(ii)就各控股股東而言，相關控股股東或其任何聯繫人仍然直接或間接持有本公司股本權益；及(iii)控股股東及／或其各自的聯繫人共同或個別有權於本公司股東大會上行使合共不少於30%投票權或控制該等投票權的行使權的該段期間。

### 獨立於控股股東

經考慮上述事宜及以下因素後，我們相信於[編纂]完成後，我們有能力在獨立於控股股東及其各自的聯繫人的情況下經營業務：

### 管理獨立性

我們的董事會由兩名執行董事、兩名非執行董事及三名獨立非執行董事組成。其中一名控股股東劉先生為本公司的主席兼執行董事；衣先生為本公司行政總裁兼執行董事；徐志華先生及秦少博先生均為本公司非執行董事。

---

## 與控股股東的關係

---

除上文所披露者外，概無其他控股股東於本公司擔任任何董事職務。各董事知悉其作為本公司董事的受信責任，該等責任要求(其中包括)彼以符合本公司最佳利益的方式為本公司的利益行事，且不容許其董事職責與個人利益之間出現任何衝突。倘若本集團將與我們的董事或彼等各自的聯繫人擬進行的任何交易產生潛在利益衝突，則擁有利益的董事須於本公司有關董事會會議上就該等交易放棄投票，且不得計入法定人數內。此外，我們擁有獨立的高級管理團隊，可獨立執行本集團的業務決策。

經考慮上述因素後，我們的董事信納彼等能夠獨立地履行於本公司的職責，且我們的董事認為我們於[編纂]完成後有能力在獨立於控股股東的情況下管理業務。

### 營運獨立性

我們相信我們有能力在[編纂]後獨立於控股股東及彼等的緊密聯繫人經營業務，原因如下：

- (i) 我們持有經營業務所需的所有相關牌照或享有相關利益；
- (ii) 我們擁有獨立的客戶基礎及獨立的管理團隊以從事我們的業務；
- (iii) 我們可以獨立地作出決策及經營我們本身的業務；
- (iv) 我們擁有獨立於控股股東的本身組織架構及部門；
- (v) 我們已制定一套內部監控程序，以促進業務的有效運作；
- (vi) 我們擁有或有權使用與我們業務有關的所有營運設施；及
- (vii) 我們有足夠的資金、設施及僱員以獨立地經營我們的業務。

我們的董事確認，本集團將有能力於[編纂]後獨立於控股股東及彼等的聯繫人經營。

### 財務獨立性

本集團設有獨立的財務系統，根據本集團本身的業務需求而作出財務決策。

---

## 與控股股東的關係

---

於往績記錄期，本集團獲得若干銀行融資，而我們的控股股東之一劉先生及其聯繫人就此提供個人擔保，預期有關擔保於[編纂]前將予以解除。本集團亦有若干應付／應收劉先生或其聯繫人的款項，有關款項於最後實際可行日期已結清。有關更多資料，請參閱本文件附錄一會計師報告附註28。

除上文所述者外，我們的資金來源乃獨立於控股股東，且於往績記錄期，概無控股股東或彼等各自的聯繫人為我們的營運提供資金。本集團的會計及財務職能獨立於控股股東。鑑於我們的內部資源及[編纂]的估計[編纂]，我們的董事相信，我們將擁有充足資本以滿足財務需求而毋須依賴我們的控股股東。我們的董事亦相信，於[編纂]完成後，本集團能夠獨立地自外部來源獲得融資而不需要控股股東提供支持（如有必要）。我們的董事確認，本集團並無計劃向任何控股股東或控股股東所控制的實體獲得任何借款、擔保、抵押或按揭。因此，我們在財政上並無依賴控股股東。

### 董事作出的確認

各董事確認其並無經營任何與本集團構成競爭的業務。

### 企業管治措施

本公司將採取以下措施，避免競爭性業務產生任何利益衝突及保障股東的利益：

- (a) 獨立非執行董事將每年審閱控股股東遵守根據不競爭契據作出的承諾的情況；
- (b) 控股股東承諾按本公司的要求，提供獨立非執行董事每年檢討及執行不競爭契據項下承諾所需的所有資料；
- (c) 本公司將於本公司的年報內披露經獨立非執行董事檢討有關控股股東遵守及執行不競爭契據項下的不競爭承諾的事項後所作的決定；及
- (d) 控股股東將每年在本公司年報中就遵守彼等於不競爭契據項下的承諾作出聲明。

## 關連交易

### 持續關連交易

我們已與將成為我們關連人士（定義見上市規則第14A章）的一方訂立多項協議。**[編纂]**後，根據上市規則，本節所披露的交易將構成持續關連交易。

### 關連人士

下表載列於**[編纂]**後與本集團進行或將繼續進行關連交易的本公司關連人士及其與本公司的關係：

名稱	關連關係
聘宇公司	於最後實際可行日期，本公司控股股東兼執行董事劉先生直接及間接持有聘宇公司97.5%的股權。因此，根據上市規則第14A.12(1)(c)條，聘宇公司為劉先生的聯繫人，故根據上市規則第14A.07(4)條為本公司的關連人士。

### 獲全面豁免持續關連交易

下文載列本集團獲全面豁免遵守上市規則第14A章項下的申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易概要。

### 租賃劃撥土地

#### (a) 背景

滄港線，其主軌道全長約87.4公里，橫跨大面積土地。過往，滄港線所在的三幅土地位於河北省滄州市，總地盤面積約為1,006,496.29平方米，乃由相關部門劃撥予聘宇公司以建設及經營滄港線。我們的鐵路由京海站（含）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，約25.9公里或整條滄港線的12.0%（以長度計）乃於劃撥土地上興建。該鐵路與在本公司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%。詳情請參閱「業務－法律合規和法律程序－違規事件－1」。聘宇公司及本公司原擬將劃撥土地的土地使用權轉讓予本集團。然而，據我們的中國法律顧問告知，根據中國法律，由於劃撥土地的土地使用權屬「劃撥」性質，未經相關政府部門批准及滿足特定要求，該土地使用權無法合法轉讓予任何其他人士。聘宇公司可合法轉讓劃撥土地的土地使用權予我們前劃撥土地的土地使用權必須由「劃撥」轉換為「出讓」，代價相當於聘宇公司就上述轉換將支付的金額，估計約為人民幣60.0百萬元。於最後實際可行日期，聘宇公司正在根



## 關連交易

據中國適用法律及法規轉換土地使用權的性質，該過程預期於2022年底前完成。有關轉換的詳情，請參閱「業務－租賃物業」。

於土地租賃協議日期前，騁宇公司一直允許滄港公司於劃撥土地經營滄港線，而並未收取任何費用，亦未訂立書面協議。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（定義見下文）。於2019年6月19日及2019年7月2日，我們的中國法律顧問及獨家保薦人的中國法律顧問與滄縣自然資源和規劃局及滄州市自然資源和規劃局（即有關劃撥土地的監管土地相關事宜的主管政府機關）進行面談，其確認：(i)上述土地使用權轉讓並無重大障礙；(ii)只要劃撥土地用於鐵路建設及營運，則騁宇公司可以以零代價將劃撥土地租賃予滄港公司；及(iii)劃撥土地可由滄港公司用於其鐵路建設及營運。

### (b) 主要條款

於2019年8月12日及2020年5月29日，本公司間接全資附屬公司滄港公司與騁宇公司分別訂立一份租賃協議及一份補充協議（「土地租賃協議」），以零代價租賃劃撥土地的土地使用權，期限自2019年8月12日起至2039年8月11日或上述土地使用權轉讓完成當日（以較早者為準）止。於上述情況(i)下的期限屆滿後，滄港公司將有永久權利在中國法律法規允許的情況下全權酌情決定以零代價續期及就騁宇公司擁有的劃撥土地享有優先使用權。根據土地租賃協議，滄港公司同意向騁宇公司租賃劃撥土地以供其營運滄港線。土地租賃協議項下的零代價乃根據經相關政府部門批准（為租用劃撥土地的土地使用權所需的批准）的土地租賃協議的條款釐定。

根據土地租賃協議及劉先生日期為2020年5月29日的承諾，騁宇公司及劉先生各自承諾：

- i. 就劃撥土地的土地使用權概無存在任何爭議、所有權申索、按揭或其他第三方權利；
- ii. 於土地租賃協議期限內，其不得轉讓、租賃或抵押劃撥土地的土地使用權予除滄港公司外的任何第三方或設立任何對劃撥土地的土地使用權的第三方權利；
- iii. 除非土地租賃協議另有規定或中國適用法律及法規另有規定，否則其不得就租賃劃撥土地的土地使用權對滄港公司施加任何限制或條件；及

---

## 關連交易

---

- iv. 其將在實際可行及法律允許的情況下盡快遵守有關上述轉換的所有規定及程序，並於適當時候向滄港公司提供必要協助以完成上述向滄港公司出讓土地使用權。

### **(c) 交易理由**

經考慮滄港線的若干部分建於及位於劃撥土地，董事（包括獨立非執行董事）認為：(i)劃撥土地乃滄港線現有營運的一部分；(ii)搬遷滄港線的相關部分將成本高昂且費時；及(iii)土地租賃協議乃於我們的日常及一般業務過程中按正常商業條款或更佳條款訂立，且其條款屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。

土地租賃協議的最長期限超過三年。根據上市規則第14A.52條，持續關連交易應持續不超過三年，惟特殊情況除外。董事認為，土地租賃協議的期限超過三年是恰當的，此乃由於較長的合約期：(i)為本集團提供確定性、穩定性及持續性，使其可繼續營運滄港線（部分位於劃撥土地上）；及(ii)反映鐵路（例如本集團營運的滄港線）長期營運的性質及特點。基於上文所述，董事認為該類型的協議期限超過三年是正常商業慣例。

### **(d) 過往交易金額**

本交易並無過往交易金額。

### **(e) 未來交易金額的年度上限**

於土地租賃協議期限內，我們將向聘宇公司支付的年度租金總額為零。

### **(f) 上市規則規定**

由於土地租賃協議項下擬進行交易的所有適用百分比率（盈利比率除外）按年度基準將不超過0.1%，且土地租賃協議乃按正常商業條款或對本公司而言更佳的條款訂立，其將構成符合最低豁免水平的持續關連交易，獲全面豁免遵守上市規則第14A.76(1)(a)條所訂明的申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定。

---

## 關連交易

---

### 租賃辦公室

#### (a) 背景

於往績記錄期內，本集團一直使用騁宇公司擁有的若干物業作為我們的辦公室。我們擬於[編纂]後繼續使用該等物業作為我們的辦公室，以避免任何搬遷。

#### (b) 主要條款

於2020年4月1日，本公司間接全資附屬公司滄港公司與騁宇公司訂立租賃協議（「辦公室租賃協議」），期限自2020年4月1日起至2021年3月31日止。根據辦公室租賃協議，滄港公司同意向騁宇公司租賃位於中國河北省滄州市新華區千童北大道27號的一幢樓宇的第一至第二層，總建築面積約為1,000平方米，作辦公用途，年租金為人民幣10,000元。代價乃參考類似地點類似物業的現行市場租金釐定。

#### (c) 交易理由

透過訂立辦公室租賃協議，本集團可繼續按公平市值向騁宇公司租賃上述物業作辦公用途，而毋須搬遷。董事（包括獨立非執行董事）認為，辦公室租賃協議乃於我們的日常及一般業務過程中按正常商業條款或對本公司而言更佳的條款訂立。

#### (d) 過往交易金額

本交易並無過往交易金額。

#### (e) 未來交易金額的年度上限

董事預計，截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度各年，辦公室租賃協議的年度上限分別為人民幣10,000元、人民幣10,000元及人民幣10,000元。

#### (f) 上市規則規定

由於有關辦公室租賃協議項下擬進行交易的所有適用百分比率（盈利比率除外）按年度基準將不超過0.1%，且辦公室租賃協議乃按正常商業條款或對本公司而言更佳的條款訂立，其將構成符合最低豁免水平的持續關連交易，獲全面豁免遵守上市規則第14A.76(1)(a)條所訂明的申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定。

## 董事及高級管理層

### 我們的董事及高級管理層

董事會負責及有一般權力管理與經營業務。董事會的權力及職責包括召開股東大會、在股東大會匯報董事會工作、制定業務及投資計劃、編撰年度財務預算及終期報告、制定利潤分配建議以及行使章程細則所授予之其他權力、職能及職責。於最後實際可行日期，董事會由七名董事組成，包括兩名執行董事、兩名非執行董事及三名獨立非執行董事。下表載列有關董事及高級管理層之若干資料：

姓名	年齡	加入本集團的日期	委任為董事／高級管理層日期	職位	角色及職責	與其他董事及／或高級管理層之關係
<b>董事</b>						
劉永亮先生	53	2009年10月22日	2018年10月19日	主席兼執行董事	本集團的整體管理及策略發展	無
衣維明先生	55	2009年10月22日	2019年9月20日	執行董事兼行政總裁	本集團的整體運營及管理	無
徐志華(前稱徐智華)先生	68	2019年9月20日	2019年9月20日	非執行董事	向董事會提供意見和判斷	無
秦少博先生	37	2016年5月20日	2019年9月20日	非執行董事	向董事會提供意見和判斷	無
劉長春先生	61	2019年9月20日	2019年9月20日	獨立非執行董事	獨立監督管理及向董事會提供獨立意見	無
趙長松先生	55	2019年9月20日	2019年9月20日	獨立非執行董事	獨立監督管理及向董事會提供獨立意見	無
呂清華女士	46	2019年9月20日	2019年9月20日	獨立非執行董事	獨立監督管理及向董事會提供獨立意見	無
<b>高級管理層</b>						
郭芝聰先生	35	2019年8月7日	2019年9月25日	財務總監兼聯席公司秘書	監督本集團財務運作及企業秘書事宜	無

## 董事及高級管理層

### 董事會

#### 執行董事

劉永亮先生，53歲，本集團創辦人，於2018年10月19日獲委任為董事，並於2019年9月20日獲委任為執行董事。彼於2019年9月25日獲委任為主席。劉先生目前是本公司各附屬公司（京海國際除外，即滄港BVI、普濟環球、滄港香港、普濟香港、滄港公司及外商獨資企業）的董事。自2009年10月起，彼一直擔任滄港公司董事會主席，負責本集團的整體管理及策略發展。劉先生在運輸服務方面擁有超過13年的經驗。劉先生於2009年創立本集團之前亦投資於多個行業（包括煤炭貿易、工業物業投資及儲存與運輸）。

劉先生於1991年7月畢業於中國天津市海軍工程大學天津校區（前稱為中國人民解放軍海軍後勤學院），彼於該校完成財務管理高等教育。彼於1995年12月於中國北京的中共中央黨校函授學院獲得經濟管理學士學位。彼於1999年10月畢業於中國北京的中國社會科學院，完成金融研究生教育。劉先生曾於2012年4月至2014年1月期間參加中國北京由北京大學主辦的工商管理碩士後課程。

下表顯示劉先生的相關工作經驗：

期間	公司	最後職位	角色及職責
2005年3月至2007年10月	黃驊港興華公司， 一間主要從事煤炭 貿易的中國公司。 劉先生為此公司 的股東之一	總經理	負責整體管理
2007年11月至2015年11月	聘宇公司，一間主要 從事煤炭道路運輸及 鐵路運輸服務的 中國公司。劉先生為 此公司的股東之一	總經理	負責策略規劃、整體管 理及營運

---

## 董事及高級管理層

---

下表載列劉先生的主要職務：

期間	機構	職位
2005年至今	中國聽力醫學發展基金會	中國聽力醫學發展基金會組織的 中國貧困聾兒救助行動 執行委員會副主席
2014年至今	中國社會科學院民營經濟 研究中心	常務副理事長
2016年至今	北京愛爾公益基金	基金會副主席

劉先生曾於下列已遭當地工商部門吊銷營業執照的中國公司（「劉先生相關已吊銷公司」）擔任董事、監事或法定代表人：

相關公司	成立日期	吊銷日期	劉先生的職位
滄州市匯源物資有限公司	2004年4月16日	2008年12月20日	監事兼法定代表人
天津歐洲工業園有限公司	2005年5月9日	2012年11月19日	董事
天津梅丹興華國際貿易 有限公司	2005年6月8日	2011年11月22日	董事

## 董事及高級管理層

劉先生相關已吊銷公司的營業執照遭吊銷是因為該等公司於吊銷日期前超過六個月並無從事任何業務活動。於吊銷時，劉先生相關已吊銷公司均具有償債能力，且概無任何未償還負債，亦無涉及任何有待解決的申索。於最後實際可行日期，劉先生相關已吊銷公司尚未解散。劉先生確認，自吊銷以來及於最後實際可行日期，劉先生相關已吊銷公司並無進行任何業務活動，而據其所知，吊銷劉先生相關已吊銷公司的營業執照一事並無導致任何主管機構施加任何懲罰或罰款，亦無導致任何針對劉先生相關已吊銷公司的有待解決或潛在申索或負債。

劉先生最後實際可行日期前過去三年並無在任何上市公司擔任董事職務。

衣維明先生，55歲，於2019年9月20日及2019年9月25日分別獲委任為本公司執行董事及行政總裁。衣先生擁有逾11年運輸服務經驗及九年投資管理經驗。自2009年10月起，彼一直擔任滄港公司的董事兼總經理，負責本集團的整體運營及管理。

衣先生於1987年7月取得中國天津南開大學科學及經濟學士學位。衣先生亦分別於1990年6月及1995年6月取得中國天津南開大學經濟碩士學位及博士學位。

衣先生於1990年9月至1998年6月在南開大學國際經濟系執教，於1996年獲委任為副教授，主要負責教授國際經濟學等課程，並負責相關學術研究。彼其後於1998年6月至2007年11月投身金融界，主要在中國從事投資管理業務。

下表顯示衣先生的相關工作經驗：

期間	公司	最後職位	角色及職責
2007年11月至2014年12月	聘宇公司，一間主要從事煤炭道路運輸及鐵路運輸服務的中國公司。衣先生為此公司股東之一	董事會 主席助理 兼財務總監	協助主席進行策略規劃、整體管理及營運

---

## 董事及高級管理層

---

衣先生曾於下列已遭當地工商部門吊銷營業執照的中國公司（「衣先生相關已吊銷公司」）擔任董事、法定代表人或總經理：

相關公司	成立日期	吊銷日期	衣先生的職位
天津開發區同創科技投資有限公司	2000年3月6日	2007年12月26日	總經理
北京高匯投資管理有限公司	2000年12月5日	2006年12月14日	執行董事兼法定代表人
天津科技之家投資有限公司	2004年4月8日	2007年12月26日	董事會主席兼法定代表人
天津高匯投資管理諮詢有限公司	2004年7月13日	2007年12月26日	執行董事兼法定代表人

衣先生相關已吊銷公司的營業執照遭吊銷是因為該等公司於吊銷日期前超過六個月並無從事任何業務活動。於吊銷時，衣先生相關已吊銷公司均具有償債能力，且概無任何未償還負債，亦無涉及任何有待解決的申索。於最後實際可行日期，衣先生相關已吊銷公司尚未解散。衣先生確認，自吊銷以來及於最後實際可行日期，衣先生相關已吊銷公司並無進行任何業務活動，而據其所知，吊銷衣先生相關已吊銷公司的營業執照一事並無導致任何主管機構施加任何懲罰或罰款，亦無導致任何針對衣先生相關已吊銷公司的有待解決或潛在申索或負債。

衣先生最後實際可行日期前過去三年並無在任何上市公司擔任董事職務。



---

## 董事及高級管理層

---

### 非執行董事

徐志華先生（前稱徐智華），68歲，於2019年9月20日獲委任為本公司的非執行董事。徐先生在鐵路運輸和物流服務方面擁有超過12年的經驗。自2007年11月起，徐先生一直擔任騁宇公司的執行董事。彼負責向董事會提供意見及判斷。

徐先生畢業於中國吉林省吉林大學，在1988年10月獲得政治科學專科學位。徐先生於2011年12月獲人力資源和社會保障部及中國物流與採購聯合會授予「全國物流行業勞動模範」稱號。

下表顯示徐先生的相關工作經驗：

期間	公司	最後職位	角色及責任
1992年3月至1998年12月	中國吉林國際經濟技術合作公司天津分公司，一間主要從事機器、電子設備、工程及建築材料貿易以及顧問服務等業務之中國公司	總經理	負責整體營運及管理
1998年12月至2004年11月	天津保稅區金碧昌實業發展有限公司，一間主要從事國際貿易之中國公司	董事會主席	負責整體管理及策略規劃
2004年11月至2007年11月	天津東方興華置業投資有限公司，一間主要從事物業投資業務之中國公司	經理	負責整體營運及管理

## 董事及高級管理層

徐先生曾於下列已遭當地工商部門吊銷營業執照的中國公司（「徐先生相關已吊銷公司」）擔任董事、監事、法定代表人或監事：

相關公司	成立日期	吊銷日期	徐先生的職位
天津港保稅區金碧昌事業發展有限公司	1997年8月18日	2006年10月19日	董事會主席兼法定代表人
天津歐洲工業園置業有限公司	2000年6月23日	2011年11月22日	董事
天津開發區新思路網絡有限公司	2001年4月12日	2004年12月8日	監事
天津歐洲工業園有限公司	2005年5月9日	2012年11月19日	董事
天津梅丹興華國際貿易有限公司	2005年6月8日	2011年11月22日	董事

徐先生相關已吊銷公司的營業執照遭吊銷是因為該等公司於吊銷日期前超過六個月並無從事任何業務活動。於吊銷時，徐先生相關已吊銷公司均具有償債能力，且概無任何未償還負債，亦無涉及任何有待解決的申索。於最後實際可行日期，徐先生相關已吊銷公司尚未解散。徐先生確認，自吊銷以來及於最後實際可行日期，徐先生相關已吊銷公司並無進行任何業務活動，而據其所知，吊銷徐先生相關已吊銷公司的營業執照一事並無導致任何主管機構施加任何懲罰或罰款，亦無導致任何針對徐先生相關已吊銷公司的有待解決或潛在申索或負債。

徐先生在最後實際可行日期前過去三年並無在任何上市公司擔任董事職務。

## 董事及高級管理層

秦少博先生，37歲，於2019年9月20日獲委任為本公司非執行董事。秦先生擁有超過七年的投資管理經驗，自2016年5月起，秦先生一直擔任滄港公司的董事。彼負責向董事會提供意見及判斷。

秦先生畢業於中國北京市中國政法大學，在2007年6月獲得法學碩士學位。秦先生於2009年2月獲得由中國司法部發出的法律職業資格證書。

下表顯示秦先生的相關工作經驗：

期間	公司	最後職位	角色及責任
2012年9月至2014年10月	北京市基礎設施投資有限公司，一間主要從事投資業務的中國公司	助理級專家	向董事會及高級管理層提供意見
2014年11月至今	北京基石創業投資管理中心(有限合夥)，一間在中國成立及主要從事投資業務的有限責任合夥	管理合夥人	負責整體營運及管理
2019年3月至今	浙江德馬科技股份有限公司，一間中國公司，其股份於上海證券交易所上市(股份代號：688360)以及主要從事智能物流運輸分揀系統及其關鍵設備及核心部件的研究與開發、設計、生產及銷售	董事	向董事會提供建議

## 董事及高級管理層

秦先生曾於以下已遭當地工商部門吊銷營業執照的中國公司（「秦先生相關已吊銷公司」）擔任董事：

相關公司	成立日期	吊銷日期	秦先生的職位
北京法幫幫網絡科技 有限公司	2015年9月2日	2018年10月16日	董事

秦先生相關已吊銷公司的營業執照遭吊銷是因為該等公司於吊銷日期前超過六個月並無從事任何業務活動。於吊銷時，秦先生相關已吊銷公司均具有償債能力，且概無任何未償還負債，亦無涉及任何有待解決的申索。於最後實際可行日期，秦先生相關已吊銷公司尚未解散。秦先生確認，自吊銷以來及於最後實際可行日期，秦先生相關已吊銷公司並無進行任何業務活動，而據其所知，吊銷秦先生相關已吊銷公司的營業執照一事並無導致任何主管機構施加任何懲罰或罰款，亦無導致任何針對秦先生相關已吊銷公司的有待解決或潛在申索或負債。

秦先生在中最後實際可行日期前過去三年並無在任何上市公司擔任董事職務。

### 獨立非執行董事

**劉長春先生**（「劉長春先生」），61歲，於2019年9月20日獲委任為本公司獨立非執行董事。劉長春先生於能源行業擁有逾21年經驗。彼負責獨立監督管理及向董事會提供獨立意見。

劉長春先生畢業於中國黑龍江省哈爾濱師範大學，於1999年12月取得中國語言文學教育文學士學位（透過遠程學習）。劉長春先生於2002年11月完成中國北京首都經濟貿易大學企業管理研究生課程。劉長春先生於2004年2月取得中國人民解放軍人民總裝備部頒發的高級經濟師證書。

---

## 董事及高級管理層

---

下表顯示劉長春先生的相關工作經驗：

期間	公司	最後職位	角色及責任
1998年10月至2004年11月	神華煤炭運銷有限公司， 一間主要從事煤炭 業務之中國公司	調度室主任	負責調度部門整體營運
2004年11月至2009年10月	中國神華能源股份有限 公司，一間主要從事 生產及銷售煤炭、 礦石、電力以及營運 鐵路、港口及貨運等 業務之中國公司	總調度室 副主任	負責調度部門日常營運
2009年10月至2017年11月	神華集團有限責任公司， 一間主要從事生產及 銷售煤炭、熱力發電、 水力發電及其他能源， 以及營運鐵路、港口 及貨運之中國公司	生產指揮中心 副經理	負責調度部門日常營運
2017年11月至2018年10月	國家能源投資集團有限 責任公司，一間主要 從事生產及銷售煤炭、 熱力發電、水力發電 及其他能源，以及營運 鐵路、港口及貨運之中 國公司	產業協調部門 副審查員	負責業務生產研究

劉長春先生是最後實際可行日期前過去三年並無在任何上市公司擔任董事職務。

## 董事及高級管理層

趙長松先生，55歲，於2019年9月20日獲委任為本公司獨立非執行董事。趙先生於法律服務方面擁有逾29年經驗，負責獨立監督管理及向董事會提供獨立意見。

趙先生於1986年7月畢業於中國河北省河北大學，獲得法律學士學位。趙先生於2001年12月從中國河北省中共河北省委黨校完成經濟管理研究生課程。於1989年4月，趙先生於河北省司法廳取得律師資格證書。

下表顯示趙先生的相關工作經驗：

期間	公司	最後職位	角色及責任
1990年5月至2001年10月	滄獅律師事務所	副主任	負責整體營運及管理
2001年10月至2003年2月	滄州市法律援助中心	主任	負責整體營運及管理
2003年2月至今	河北衡泰律師事務所	主任	負責整體營運及管理

趙先生於2006年7月獲河北省司法廳及河北省律師協會評為「河北省優秀律師」、於2008年11月獲河北省司法廳評為「全省法律服務工作十佳律師」、於2011年12月獲中華全國律師協會評為「全國優秀律師」以及於2016年9月獲司法部評為「全國法律援助工作先進個人」。趙先生目前為中華全國律師協會理事以及河北省律師協會監事會副監事長。

趙先生在最後實際可行日期前過去三年並無在任何上市公司擔任董事職務。

呂清華女士，46歲，於2019年9月20日獲委任為本公司獨立非執行董事。呂女士於會計及審計方面擁有逾25年經驗。彼負責獨立監督管理及向董事會提供獨立意見。

呂女士畢業於中國河北省河北經貿學院，於1994年7月在該校完成財務及會計高等教育。呂女士於2002年5月從中國財政部獲得中級會計資格及於2009年6月從河北省註冊會計師協會獲得註冊會計師證書。

---

## 董事及高級管理層

---

下表顯示呂女士的相關工作經驗：

期間	公司	最後職位	角色及責任
1994年10月至2004年12月	滄州市調味品有限責任公司，一間主要從事調味品業務之中國公司	會計人員	負責會計相關事務
2006年6月至2017年7月	滄州市獅城會計師事務所	核數師	主要負責審核相關事務
2017年8月至今	河北德信會計師事務所有限公司，呂女士為此公司的股東之一	核數師	主要負責審核相關事務

呂女士在最後實際可行日期前過去三年並無在任何上市公司擔任董事職務。

### 上市規則第13.51(2)條規定的披露

各董事確認，除上文所披露者外：(i)彼在最後實際可行日期前過去三年並無在證券在香港或海外任何證券市場上市的其他公眾公司擔任董事職務；(ii)彼並無在本公司或其任何附屬公司中擔任任何其他職務；(iii)根據上市規則第13.51(2)條，並無其他資料應予披露；及(iv)就董事於作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，就董事的委任而言，並無其他事項需要敦請股東垂注。

除本文件附錄五「權益披露」所披露者外，各董事保證，彼並無在證券及期貨條例第XV部所指的股份中擁有任何權益。

### 高級管理層

郭芝聰先生，35歲，於2019年8月加入本集團出任本公司財務總監，並在2019年9月25日獲委任為本公司聯席公司秘書。郭先生擁有超過十年會計和財務管理經驗。彼負責本集團財務運作及企業秘書事務。

---

## 董事及高級管理層

---

郭先生於2009年7月在香港畢業於香港樹仁大學，並獲得會計學士學位。郭先生於2017年3月獲認可為香港會計師公會會員。

下表顯示郭先生的相關工作經驗：

期間	公司	最後職位	角色及職責
2009年7月至2013年1月	陳文新會計師事務所	高級審計師	主要負責審計相關事務
2013年1月至2014年7月	天職香港會計師事務所有限公司	高級合夥人	主要負責審計相關事務
2014年7月至2019年6月	畢馬威會計師事務所	經理	主要負責審計相關事務

郭先生於最後實際可行日期前過去三年並無在任何上市公司擔任董事職務。

### 聯席公司秘書

郭芝聰先生，於2019年9月25日獲委任為我們的聯席公司秘書。其資歷及經驗詳情載於本節上文「高級管理層」一段。

李俊呈先生（前稱李樹海），38歲，於2019年9月25日獲委任為我們的聯席公司秘書。

李先生於2014年12月加入本集團，擔任滄港公司的財務部副部長。其後，彼於2019年7月晉升為證券投資部部長。於加入本集團之前，李先生於2008年2月至2014年12月受僱於聘宇公司，最後職位為財務部副部長。李先生於2007年6月畢業於中國河北省河北大學，獲得法律學士學位。

我們已向聯交所申請豁免嚴格遵守上市規則第3.28條及第8.17條有關聯席公司秘書資格的規定，而聯交所已授出豁免。有關豁免的詳情，請參閱本文件「豁免嚴格遵守上市規則－聯席公司秘書」。

### 董事會委員會

#### 審核委員會

我們已成立審核委員會，並根據上市規則附錄十四所載的企業管治守則及企業管治報告制定其書面職權範圍。審核委員會的主要職責是審核及監督本集團的財務報告程序及內部監控系統、監督審核程序、風險管理程序及外部審核職能。審核委員會由三名成員組成，即呂清華女士、徐志華先生及劉長春先生。審核委員會主席為呂清華女士。



---

## 董事及高級管理層

---

### 薪酬委員會

我們已成立薪酬委員會，並根據上市規則附錄十四所載的企業管治守則及企業管治報告制定其書面職權範圍。薪酬委員會的主要職責是就本公司的董事及高級管理層薪酬政策及架構以及建立正規及透明的程序以制定薪酬政策向董事會提供建議、檢討及批准參考公司方針及目標釐定的表現掛鈎薪酬，以釐定每名執行董事和高級管理層的具體薪酬方案的條款，並確保董事均不會釐定其個人薪酬。薪酬委員會由三名成員組成，即呂清華女士、劉長春先生及徐志華先生。薪酬委員會主席是劉長春先生。

### 提名委員會

我們已成立提名委員會，並根據上市規則附錄十四所載的企業管治守則及企業管治報告制定其書面職權範圍。提名委員會的主要職責是檢討董事會的多元化政策（「董事會多元化政策」），並就委任董事會成員向董事會提出推薦建議。提名委員會由三名成員組成，即劉先生、徐志華先生及劉長春先生。提名委員會主席是劉先生。

### 企業管治

董事深明在管理及內部程序方面奉行良好企業管治以實行有效問責制度的重要性。本公司將遵守上市規則附錄十四所載的企業管治守則及有關的上市規則。

### 董事會多元化

為增加董事會的有效性，我們已採納《董事會多元化政策》，當中載列實現及維持董事會多元化的目標及方法。董事會多元化政策指出本公司必須致力確保董事會成員所擁有並就支持執行業務策略所需的各項技能、經驗及不同觀點保持適當平衡。根據董事會多元化政策，我們甄選董事候選人時會考慮多項因素，包括但不限於專業經驗、性別、年齡、文化、獨立性、教育背景、知識、技能及服務年資。委任的最終決定將根據經選定候選人的優點及將為董事會作出的貢獻而作出。董事會相信，有關以用人唯才的準則委任董事將最能有利於本公司繼續為股東及其他持份者服務。

---

## 董事及高級管理層

---

董事會由七名成員組成，包括兩名執行董事、兩名非執行董事及三名獨立非執行董事。董事相信，除具備營運鐵路業務經驗外，董事會擁有均衡的經驗組合，包括管理及策略發展、財務和投資以及風險控制等經驗。此外，董事會年齡範圍廣泛，從37歲到68歲不等。董事會涵蓋年青及經驗豐富的董事，其中執行董事於本集團2009年成立時便已加入，多年來積累寶貴的知識及對本集團業務有深刻的見解，而另一名非執行董事秦少博先生於2016年加入我們，擁有財務和投資以及風險控制方面的經驗。此外，預計其他四名新加入董事將為本集團帶來嶄新理念與見解。目前，我們其中一名獨立非執行董事為女性。我們相信董事會的組成目前符合董事會多元化政策。我們亦已採取並將持續採取措施，以促進本公司各層級的性別多元化，包括但不限於董事會及高級管理層。儘管由於大多數董事均為男性而使我們意識到應對董事會層面的性別多元性能加以改善，但整體而言，我們仍將繼續採取用人唯才的準則委任，同時參考多元化政策。董事會亦將確保根據投資者的期望以及國際及地方建議最佳常規實現性別多元化的適當平衡。

提名委員會將會：(1)每年於年度報告所載的企業管治報告內匯報董事會依據多元化層面的組成及監察董事會多元化政策的實施情況；及(2)定時檢討董事會多元化政策以確保政策的成效及商討可能需要作出的任何修訂，並將有關修訂提呈董事會供其考慮及批准。

### 薪酬政策

執行董事及高級管理層亦為我們的僱員，彼等以僱員身份收取以薪金形式發放的補償。

截至2017年、2018年及2019年12月31日止三個年度及截至2020年5月31日止五個月，我們及附屬公司向董事授出的薪酬及實物利益合計分別為人民幣125,000元、人民幣131,000元、人民幣149,000元及人民幣85,000元。

截至2017年、2018年及2019年12月31日止三個年度及截至2020年5月31日止五個月，向五名並非本集團董事或最高行政人員的最高薪酬人士（一名擔任董事的人士除外）授出的薪酬及實物利益合計分別為人民幣540,000元、人民幣566,000元、人民幣885,000元及人民幣496,000元。

於往績記錄期，本集團概無向任何董事或五名最高薪酬人士支付任何酬金，作為加入本集團或加入時的誘因或作為離職補償。於往績記錄期，概無董事放棄或同意放棄任何酬金。

根據現行安排，我們估計截至2020年12月31日止年度應付予董事的應付薪酬總額及實物利益（不包括酌情花紅）將約為人民幣344,833元。

---

## 董事及高級管理層

---

為激勵董事、高級管理層及其他僱員對本集團作出貢獻及挽留合適人員留任本集團，我們於2020年6月16日採納購股權計劃。有關進一步詳情，請參閱本文件「附錄五—法定及一般資料—F.購股權計劃」。

除上文所披露外，於往績記錄期，本集團任何成員公司概無向董事作出或應付任何其他款項。

### 管理層常居地

我們已申請且聯交所已授出豁免嚴格遵守上市規則第8.12條有關管理人員留駐香港要求的規定。有關豁免的詳情，請參閱本文件「豁免嚴格遵守上市規則—管理層留駐香港」。

### 合規顧問

根據[編纂]，本公司已委任[編纂]為合規顧問。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將就下列事項向本公司提供意見：

- (i) 刊發任何監管公告、通函或財務報告前；
- (ii) 擬進行可能屬須予公佈或關連交易的交易，包括(但不限於)股份發行及股份購回；
- (iii) 當我們擬運用[編纂][編纂]的方式與本文件所詳述者不同，或我們的業務活動、發展或業績偏離本文件所載的任何預測、估計或其他資料時；及
- (iv) 當聯交所就股份價格或成交量的異常變動向我們作出查詢時。

合規顧問的任期將由[編纂](包括該日)起至我們就[編纂]後開始首個整個財政年度的財務業績遵守上市規則第13.46條規定之日(包括該日)止。

## 主要股東

就我們的董事所深知，於最後實際可行日期及緊隨資本化發行及[編纂]完成後（並無計及[編纂]或根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能發行的任何股份），下列人士將於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向我們及聯交所披露的權益或淡倉，或將直接或間接擁有附有權利可在任何情況下於本集團任何其他成員公司股東大會上投票的任何類別股本的面值的10%或以上權益：

名稱	身份／權益性質	於最後實際可行日期		緊隨[編纂]及 資本化發行完成後 <sup>(1)</sup>	
		股份數目	佔本公司 股權的概約 百分比	股份數目	佔本公司 股權的概約 百分比
京海BVI	實益擁有人 <sup>(2)</sup>	9,073	87.73%	[編纂]	[編纂]%
劉先生	於受控法團權益 <sup>(2)</sup>	9,073	87.73%	[編纂]	[編纂]%

附註：

- (1) 假設[編纂]並無獲行使。
- (2) 劉先生為京海BVI的唯一股東，因此，彼被視為於[編纂]時將擁有京海BVI所持有股份的權益。

除上文所披露者外，我們的董事並不知悉，緊隨資本化發行及[編纂]後，任何人士將於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向我們及聯交所披露的權益或淡倉，或將直接或間接擁有附有權利可在任何情況下於本公司股東大會上投票的任何類別股本的面值的10%或以上權益。

## 股 本

### 股本

本公司的法定及已發行股本如下：

法定股本：

(港元)

<u>10,000,000,000</u>	股每股面值0.01港元股份	<u>100,000,000</u>
-----------------------	---------------	--------------------

假設[編纂]完全不獲行使及不計及因根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能發行的任何股份，本公司於緊隨資本化發行及[編纂]完成後的已發行股本將如下：

已發行股本：

		港元	佔已發行 股本的 概約百分比 (%)
10,000	股於本文件刊發日期 已發行的股份	100	[編纂]
[編纂]	股根據資本化發行將予 發行的股份	[編纂]	[編纂]
[編纂]	股根據[編纂]將予 發行的股份	[編纂]	[編纂]
<u>[編纂]</u>	股股份合計	<u>[編纂]</u>	<u>100</u>

## 股 本

假設[編纂]獲全數行使及不計及因根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能發行的任何股份，本公司於緊隨資本化發行及[編纂]完成後的已發行股本將如下：

已發行股本：

		港元	佔已發行 股本的概約 百分比 (%)
10,000	股於本文件刊發日期 已發行的股份	100	[編纂]
[編纂]	股根據資本化發行將予 發行的股份	[編纂]	[編纂]
[編纂]	股根據[編纂]將予 發行的股份	[編纂]	[編纂]
<u>[編纂]</u>	股股份合計	<u>[編纂]</u>	<u>100.000</u>

附註：

- (1) 上表所述股份已經或將於發行時繳足股款或入賬列為繳足股款。
- (2) 假設合共[編纂]股股份於全數行使[編纂]時將予發行。

### 地位

[編纂]為本公司股本中的普通股，將與上表所載全部已發行或將予發行股份於各方面享有同等地位，並將合資格公平享有於本文件刊發日期後所宣派、作出或派付的所有股息或其他分派。

### 更改股本

本公司可不時藉股東普通決議案或特別決議案(視情況而定)更改本公司股本。細則內有關更改股本的條文概要，請參閱本文件「附錄四—本公司章程文件及開曼群島公司法概要—2.章程細則—(a)股份—(iii)更改股本」一段。

## 股 本

### 購股權計劃

我們已於2020年6月16日有條件採納購股權計劃。購股權計劃的主要條款概述於本文件「附錄五—法定及一般資料—F.購股權計劃」一節。

### 發行股份的一般授權

我們的董事已獲授一般無條件授權，以配發、發行及處理總面值不超逾以下各項總和之股份：

- (i) 緊隨資本化發行及[編纂]完成後已發行股份總數的20% (不包括根據[編纂]可能將予發行的任何股份)；及
- (ii) 根據下文所述購回股份的一般授權購回的股份總數 (如有)。

是項授權將於以下時間 (以最早者為準) 屆滿：

- (i) 除非是項授權獲股東於股東大會上通過普通決議案重續 (不論為無條件或附帶條件)，否則為本公司下屆股東週年大會結束時；或
- (ii) 法例或章程細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或
- (iii) 本公司股東於股東大會上通過普通決議案修訂、撤回或重續有關授權時。

有關是項一般授權的進一步詳情載於本文件「附錄五—法定及一般資料—A.有關本公司的進一步資料—4.本公司當時股東於2020年6月16日通過的書面決議案」一段。

### 購回股份的一般授權

我們的董事已獲授予一般無條件授權，以行使本公司一切權力購回總面值不超過本公司緊隨資本化發行及[編纂]完成後已發行或將予發行股份總數之10%的股份 (不包括因[編纂]獲行使而可能將予發行的任何股份)。

是項授權僅適用於根據一切適用法例及／或上市規則規定在聯交所或股份上市 (並就此獲證監會及聯交所認可) 的任何其他認可證券交易所進行的購回。相關上市規則之概要載於本文件「附錄五—法定及一般資料—A.有關本公司的進一步資料—5.購回股份」一節。

---

## 股 本

---

是項授權將於以下時間(以最早者為準)屆滿：

- (i) 除非是項授權獲股東於股東大會通過普通決議案重續(不論為無條件或附帶條件)，否則為本公司下屆股東週年大會結束時；或
- (ii) 法例或章程細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或
- (iii) 本公司股東於股東大會通過普通決議案修訂、撤回或重續有關授權時。

有關是項股份購回授權的進一步詳情，請參閱本文件「附錄五—法定及一般資料—A.有關本公司的進一步資料—4.本公司當時股東於2020年6月16日通過的書面決議案」一段。



## 財務資料

閣下閱讀以下關於我們財務狀況及經營業績的討論及分析時，應與會計師報告所載的過往財務資料(包括其附註)以及本文件其他部分出現的其他財務資料一併閱讀。會計師報告所載的過往財務資料乃根據國際財務報告準則編製，該準則在重大方面可能與其他司法權區的公認會計原則有所不同。

以下討論及分析以及本文件的其他部分載有前瞻性陳述，該等陳述反映了我們當前對涉及風險及不確定性的未來事件及財務表現的觀點。該等陳述乃以我們根據我們對歷史事件、當前狀況及預期未來發展的經驗及看法以及我們認為在該等情況下屬適當的其他因素所作出的假設及分析為基準。然而，由於「風險因素」一節及本文件其他部分所述的因素等各種因素，我們的實際未來業績可能與該等前瞻性陳述中預期者顯著不同。

就本節而言，除文義另有所指外，對2017年、2018年及2019年的提述指截至該年度12月31日止財政年度。除文義另有所指外，本節所述財務資料乃按綜合基準描述。

### 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，包括裝卸服務、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。根據該報告，以2019年的收益計算，我們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，圍繞河北省／渤海灣的東部沿海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。此地理位置為我們提供了重要的戰略優勢及發展機遇。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，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，原因為我們相信我們提供有關輔助服務的能力為我們的客戶在貨運方面提供一站式解決方案，並使我們對新客戶更具吸引力。

## 財務資料

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。我們來自鐵路貨運的收益從截至2019年5月31日止五個月的人民幣100.5百萬元增加至截至2020年5月31日止五個月的人民幣107.2百萬元，主要是由於我們的管理層努力擴闊客戶基礎，令客戶數目增加。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。2019年我們的溢利較2018年減少主要與下列相關：(i)我們的裝卸業務的收益減少人民幣19.2百萬元，此乃由於在實施行動計劃後指定運輸至黃驊港的鐵路貨運量減少所致；及(ii)一般及行政開支增加，主要由於截至2019年12月31日止年度產生[編纂]約人民幣[編纂]元所致。於2019年8月15日，我們從邯黃線獲得了所需的批准，將我們的線路與邯黃鐵路連接，使我們能夠完全通過有關鐵路聯絡線以鐵路直接將貨物運輸到黃驊港。於2019年8月20日，有關鐵路聯絡線開始營運。我們相信這將有助於我們日後增加收益及溢利。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。

### 呈列基準

本公司於2018年10月19日在開曼群島註冊成立。本公司為投資控股公司，除重組外，自註冊成立以來並無經營任何業務。本公司及附屬公司主要在中國從事提供鐵路貨運及相關服務的業務。

為籌備[編纂]，本集團曾進行公司重組。有關公司重組的進一步詳情，請參閱「歷史及公司架構」。於公司重組於2019年6月17日完成後，本公司成為本集團現時旗下各公司的控股公司。

我們已根據本文件附錄一所載會計師報告附註1所載的呈列基準編製往績記錄期的綜合財務資料。有關綜合財務資料以人民幣呈列，並已根據歷史成本法編製。集團內公司間交易的集團內公司間結餘、交易及未變現收益／虧損已在編製綜合財務報表時全數對銷。

## 財務資料

### 影響我們經營業績的主要因素

我們的財務狀況及經營業績一直且將繼續受多項因素所影響，包括以下各項：

#### 煤炭工業的發展

作為運輸行業的服務供應商，我們於往績記錄期從鐵路貨運中獲得總收益的絕大部分。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，在我們通過鐵路運輸的貨物中，煤炭為最重要部分，分別佔我們運輸貨物總量約79.6%、74.4%、60.4%、67.3%及60.3%。下表載列於往績記錄期我們煤炭鐵路貨運收益及分部業績。

	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	253,026	259,423	259,065	100,454	107,208
按貨物類型分析：					
－煤炭貨物	213,728	203,461	191,708	72,699	79,344
－非煤炭貨物	39,298	55,962	67,357	27,755	27,864
鐵路貨運分部業績	117,229	113,992	117,521	43,801	53,406
按貨物類型分析：					
－煤炭貨物	93,351	84,775	70,965	29,460	32,181
－非煤炭貨物	23,878	29,217	46,556	14,341	21,225

附註：

按貨物類型劃分的鐵路貨運分部業績是根據相關年度的鐵路貨運分部業績總額乘以特定類貨物的運輸量並除以所有貨物的運輸總量計算。

因此，中國煤炭行業的整體狀況及發展對我們的經營業績及財務狀況產生重大影響。根據弗若斯特沙利文報告，中國的煤炭消耗預計從2019年的約1,930.6百萬噸油當量繼續增長至2024年的約1,995.9百萬噸油當量。然而，倘若煤炭行業由於全國或區域宏觀經濟狀況的影響整體增長不如預期般多，或受到環境、安全或其他方面的法律及法規的嚴格限制或受到事故或其他負面事件的影響，煤炭產量因此減少，或倘若主要客戶轉為使用其他燃料，我們運輸的煤炭數量可能減少，而我們的經營業績可能會受到不利影響。

## 財務資料

我們已採取步驟竭力多元化業務及減少來自運輸煤炭的收益的百分比。有關步驟包括發展輔助業務以及增加西行及東行非煤炭貨物（如石油、礦石及其他貨物（包括PVC、瀝青及砂石料））的鐵路運輸。因此，在很大程度上，於往績記錄期，我們從煤炭運輸產生的收益的百分比有所下降。我們日後擬繼續進一步多元化我們的收益來源及運輸的貨物類別。然而，我們無法向閣下保證我們努力增加其他貨物的運輸量及其他類似措施將有效解決集中問題。此外，我們於往績記錄期提供的若干輔助服務須遵守新的監管限制，必定會增加鐵路貨運成為我們未來主要收益來源的重要性。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－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」。我們預期煤炭仍然為我們未來運輸的最重要貨物，而中國煤炭行業的發展可能對我們的業務及經營業績產生不利影響。

### 我們鐵路的擴建及技術升級

我們透過鐵路開展核心鐵路貨運業務，其於截至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日止五個月分別佔我們總收益約71.4%、67.1%、68.7%、66.9%及70.6%。滄港線的建設可以追溯到1970年代末，經過近40年的營運，在對鐵路運輸服務的需求日益增長的情況下，面臨一定的技術問題。截至2017年、2018年、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、人民幣2.8百萬元及零用於保養、升級及擴展我們的鐵路。未來我們鐵路的技術升級及擴建將需要額外的資本開支，包括要求購買更多現代化信號自動化設備，以及可能會導致折舊增加及潛在利潤下降。我們預計產生資本開支人民幣145.1百萬元（其中人民幣36.2百萬元預計將來自[編纂][編纂]），以維護及升級我們現有的滄港線。有關詳情，請參閱「業務－我們的策略－升級及提高我們現有鐵路的運輸效益」及「未來計劃及[編纂]」。然而，該擴張亦可能讓我們能提高運輸能力和收益以及把握未來業務機會。

除保養及升級我們現有鐵路設施外，為了幫助我們獲得進一步商機並增加運輸量，我們計劃建設更多的支線。特別是，我們目前計劃於2022年前建設另外兩條支線，將我們的鐵路線直接連接到當前和潛在客戶所處的戰略區域，包括：(i)將我們的港口站連接到山東北部地區魯北工業園的支線；及(ii)將我們的羊二莊站與位於渤海新區的綜合產業園區連接的支線。我們計劃通過與其他物流及能源行業參與者的戰略合作夥伴關係建設有關支線。預計我們將負責的該等線路各自的總資本開支分別為人民幣101.3百萬元及人民幣125.2百萬元，預計其中人民幣[編纂]元及人民幣[編纂]元將來自[編纂]的[編纂]。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」及「未來計劃及[編纂]」。

---

## 財務資料

---

我們擴張鐵路計劃的另一關鍵部分是建設額外專用線。從歷史上看，我們通過專用支線與我們的眾多主要客戶建立了穩固的關係。於往績記錄期，我們於2017年為我們的客戶建設兩條專用線的路基及於2019年建設一條路基。鑑於彼等對我們產生收益的重要性，此等專用線的成功建設及營運對我們獲得更多客戶、加強與現有客戶的關係及增加我們運輸的貨物量而言至關重要。有關進一步詳情，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」。

### 控制我們的經營開支的能力

雖然於往績記錄期內大部分時候我們的收益及溢利錄得增長，但我們的純利率則下降，主要是由於經營開支增加較快以及佔我們的收益百分比增加。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，我們的經營開支分別佔我們總收益約63.1%、66.7%、69.1%、71.8%及66.9%。因此，我們控制經營開支的能力將為維持或增加利潤率的重要因素。我們的經營開支包括員工成本、貨運物流、外包服務收費及其他勞動力成本、折舊及燃料使用成本。

根據弗若斯特沙利文報告，近年來，中國的整體薪酬水平一直在增加，而我們提供具競爭力的薪酬及其他福利，以吸引及留住有才能的員工。我們的員工成本由截至2017年12月31日止年度的約人民幣59.5百萬元增加至截至2018年12月31日止年度的約人民幣64.9百萬元，並於截至2019年12月31日止年度維持相對穩定在約人民幣63.8百萬元。我們的員工成本由截至2019年5月31日止五個月的約人民幣25.5百萬元稍為下降至截至2020年5月31日止五個月的約人民幣23.7百萬元，主要是由於COVID-19疫情導致社會保險計劃強制繳費出現臨時監管變改所致。我們預計員工成本繼續為未來最主要的經營開支組成部分之一，特別是鑑於業務擴展所需員工人數的預期增加及對熟練技術人員操作、維護及維修我們鐵路及相關設備的需求不斷增加。我們計劃繼續僱用某些職位的員工並維持我們的員工的薪水具有競爭力。然而，我們亦將尋找可能的方式來控制此類開支。升級鐵路亦會導致對人力的需求（尤其是鐵路維修及保養工人）減少，從而有助於降低員工成本。於2020年5月31日，我們僱用147名工人進行鐵路保養及維修工作。我們估計一旦我們完成對鐵路基本的基礎設施的計劃升級及改造，同樣的鐵路保養及維修工作將僅需要約80名工人。

## 財務資料

我們的貨運物流開支由截至2017年12月31日止年度的約人民幣32.8百萬元增加至截至2018年12月31日止年度的人民幣41.4百萬元，並減少至截至2019年12月31日止年度的約人民幣39.1百萬元。我們的貨運物流開支由截至2019年5月31日止五個月的約人民幣16.3百萬元減少至截至2020年5月31日止五個月的約人民幣13.0百萬元，主要由於自2020年3月起供應商A就從朔黃鐵路轉換至我們的鐵路線而暫時豁免我們的部份貨物物流費，直至進一步通知。我們預計我們的貨運物流開支將仍為經營開支的重大部分，原因為我們將繼續使用朔黃線的聯絡線以及於2019年8月15日獲得必要批文後開始使用邯黃線的聯絡線。我們將繼續監控，並在可能的情況下，不時與服務供應商磋商更佳的價格。

我們的外包服務收費及其他勞動力成本由截至2017年12月31日止年度的約人民幣44.2百萬元增加至截至2018年12月31日止年度的約人民幣51.5百萬元，並減少至截至2019年12月31日止年度的約人民幣44.3百萬元。我們的外包服務收費及其他勞動力成本由截至2019年5月31日止五個月的約人民幣21.0百萬元減少至截至2020年5月31日止五個月的約人民幣18.9百萬元。我們未來用於外包服務收費及其他勞動力成本的支出在很大程度上取決於我們使用外包或臨時勞動力的輔助業務（主要包括我們的道路貨運、裝卸、營運、維修及保養專用線以及鐵路路基及其他鐵路設施建設業務）的表現，以及我們整體業務的增長。

### 影響鐵路貨運行業、煤炭行業及黃驊港的因素

鑑於煤炭鐵路貨運的重要性，特別是我們運輸貨物直接到黃驊港區的能力對我們的收益及整體業務的重要性、影響鐵路、煤炭或我們經營的地區（尤其是黃驊港）的任何法規或其他政策，均可能對我們的業務和經營業績產生直接影響。鐵路貨運業務受到各種法律、法規及政策以及鐵路及價格主管部門等多個政府部門的監督及規管。有關鐵路運輸行業相關法律及法規的概覽，請參閱「監管概覽」。

從歷史上看，中國政府的政策一直支持鐵路貨運，將其看作清潔高效的運輸方式。根據弗若斯特沙利文報告，中國政府繼續推進貨運結構調整，通過增加鐵路貨運和減少道路貨運以限制空氣污染物排放。特別是，在2018年年底，政府開始禁止卡車在天津港、黃驊港和渤海灣其他港口裝煤或卸煤。預期大宗商品的運輸方式從道路貨運轉變為鐵路貨運將進一步促進鐵路貨運量。

## 財務資料

然而，因宏觀經濟趨勢變化或發生某些意外事件，中國政府可能會不時採用新政策及措施改變其行業政策，進一步規管鐵路運輸業。因此，無法保證目前實行的特別優惠政策將繼續有效。倘若中國政府對鐵路運輸行業制定了廣泛而嚴格的規定，我們開展業務的能力和應對市場狀況的靈活性可能會受到重大影響。這反而會增加我們的合規成本，而可能對我們的業務和財務表現產生不利影響。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們不能保證中國不會推行有關鐵路貨運或環境保護的新法規及政策或者現行法律及法規不會被以可重大影響我們業務的方式進行詮釋」。

此外，該等規定，即使對整個鐵路貨運有利，也可能會對我們的整體營運造成不利影響。例如，對以道路貨運方式將貨物運輸到黃驛港的限制，限制了我們於2018年年底開始將煤炭運輸到黃驛港碼頭的能力，此前我們曾使用自己的卡車完成離我們的港口站及楊莊站的最後一小段距離。

下表載列由使用道路運輸應佔的收益及分部業績。

	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	18,196	33,841	32,530	17,047	15,612
按路線分析：					
－往／返黃驛港	7,757	26,610	29,052	15,241	15,130
－其他路線	10,439	7,231	3,478	1,806	482
分部業績	2,413	1,633	1,032	813	1,957
按路線分析：					
－往／返黃驛港	1,719	1,351	972	786	1,928
－其他路線	694	282	60	27	29

附註：

按路線劃分的分部業績是根據相關年度／期間的道路貨運分部業績總額，乘以特定的路線應佔的道路貨運量，再除以總道路貨運量計算。

## 財務資料

下表進一步說明在行動計劃實施之前期間（截至2017年12月31日止年度及截至2018年9月30日止九個月）及之後期間（截至2018年12月31日止三個月、截至2019年12月31日止年度及截至2020年5月31日止五個月），按貨物種類劃分的往返黃驊港道路貨運收益及數量。

	截至2017年		截至2018年		截至2018年		截至2019年		截至2020年	
	12月31日止年度 <sup>(1)</sup>		9月30日止九個月 <sup>(1)</sup>		12月31日止三個月 <sup>(2)</sup>		12月31日止年度 <sup>(2)</sup>		5月31日止五個月 <sup>(2)</sup>	
	收益	數量	收益	數量	收益	數量	收益	數量	收益	數量
	(人民幣 千元)	(千噸)	(人民幣 千元)	(千噸)	(人民幣 千元)	(千噸)	(人民幣 千元)	(千噸)	(人民幣 千元)	(千噸)
煤炭貨物	5,121	552	16,611	1,161	601 <sup>(3)</sup>	41 <sup>(3)</sup>	7,672 <sup>(3)</sup>	764 <sup>(3)</sup>	1,050 <sup>(3)</sup>	90 <sup>(3)</sup>
非煤炭貨物	2,636	273	3,446	397	5,952	608	21,380	2,282	14,081	1,051
<b>總計</b>	<b>7,757</b>	<b>825</b>	<b>20,057</b>	<b>1,558</b>	<b>6,553</b>	<b>649</b>	<b>29,052</b>	<b>3,046</b>	<b>15,131</b>	<b>1,141</b>

附註：

- (1) 於實施行動計劃之前。
- (2) 於實施行動計劃之後。
- (3) 於實施行動計劃之後，該等數字包括蘭炭、焦炭及焦煤。

此外，我們的裝卸業務收益亦下降，主要由於實施行動計劃令指定前往黃驊港的鐵路貨運減少。

很大程度上由於上述因素的合併影響，我們的收益由2018年的人民幣386.9百萬元下降2.6%至2019年的人民幣376.9百萬元。於2019年8月15日，我們獲得了所需的批准，將我們的線路與邯黃線連接，以直接通過鐵路將貨物運輸到黃驊港。我們相信，儘管我們仍然無法如先前一樣使用道路貨運將煤炭從楊莊站運至黃驊港，但邯黃聯絡線的啟用使我們能夠透過鐵路直接將貨物運往黃驊港，減輕了禁止煤炭道路貨運的影響。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，我們透過邯黃聯絡線往／返黃驊港的貨物運輸收益分別為人民幣1.2百萬元及人民幣3.1百萬元。

有關黃驊港的法律、法規及政策的任何變動亦可能對我們的經營業績產生不利影響。我們的運輸及其他業務的成功部分歸功於我們進入黃驊港（於煤炭運輸方面以及於中國現有政策下為重要港口）。有關黃驊港的地理位置及重要性的詳細討論，請參閱「業務－我們的優勢－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」。倘若有關黃驊港的政策出現任何變動使得煤炭運輸或在運輸及物流業務方面的該等其他功能不再重要，我們進入黃驊港可能對我們的業務不再重要及我們的經營業績可能會受到不利影響。



## 財務資料

### 服務組合／服務及貨物多元化

我們過往的絕大部分收益乃來自鐵路貨運業務。於往績記錄期大部分時間，來自鐵路貨運業務的收益百分比下降，原因是我們來自輔助業務（特別是我們的裝卸和道路貨運業務）的收益有所增加。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，我們的鐵路貨運業務收益分別佔我們總收益的約71.4%、67.1%、68.7%、66.9%及70.6%。自2018年以來，鐵路貨運的收益維持相對穩定，而與鐵路貨運直接相關的輔助業務（特別是我們的裝卸業務）的收益下降，主要是由於在實施行動計劃後我們無法將煤炭直接運到黃驊港。然而，我們預計，由於邯黃線的聯絡線於2019年8月收到必要的許可後開始投入營運，鐵路貨運以及相關輔助業務的收益將逐漸增加，這使我們能夠通過鐵路安排將煤炭直接運至黃驊港。

我們的服務組合可能會影響我們的經營和整體利潤率，原因為我們的鐵路貨運業務的利潤率往往遠高於我們的輔助業務。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日止五個月的鐵路貨運業務的分部利潤率分別為46.3%、43.9%、45.4%、43.6%及49.8%，而我們的輔助業務於同期的分部利潤率分別為20.7%、23.3%、18.8%、14.1%及14.2%。

貨物的多樣化也可能影響我們的財務業績。誠如上文所述，儘管煤炭的鐵路貨運在整個往績記錄期貢獻了我們最大的收益百分比，惟由於我們一般專注於其他貨物的運輸和西行運輸（主要是非煤炭貨物），有關煤炭運輸產生的收益百分比於往績記錄期有所下降。我們打算在將來進一步使我們的收益來源和運輸的貨物種類更加多樣化。我們計劃繼續發展西行運輸（有關詳情，請參閱「業務－我們的策略－發掘西行運輸業務的潛力及收入來源多元化」），我們相信這將有助於我們增加收益並進一步多樣化貨運組合。

### 重大會計政策及會計判斷及估計

我們的綜合財務報表乃根據國際會計準則理事會（「國際會計準則理事會」）頒佈的所有適用國際財務報告準則（「國際財務報告準則」，該統稱包括所有適用的個別國際財務報告準則、國際會計準則及詮釋）編製。我們已經確定一些我們認為對綜合財務報表最關鍵的會計政策。我們的重要會計政策詳情載於本文件附錄一會計師報告附註2。這些會計政策通常需要管理層進行主觀及複雜的判斷，原因為需要對固有不確定的事項的影響作出估計。若干會計估計特別敏感，原因為對綜合財務報表具有重要意義。估計及相關假設乃基於我們的過往經驗及我們認為在該等情況下屬合理的各種其他因素，其結果構成對不容易從其他來源獲得的事項作出判斷的基礎。主

## 財務資料

要會計判斷及估計乃於本文件附錄一會計師報告附註3更詳細討論。我們持續檢討我們的估計及相關假設。

國際會計準則理事會已頒佈若干新訂及經修訂國際財務報告準則。就編製綜合財務報表而言，我們於整個往績記錄期內一直採納所有適用的新訂及經修訂國際財務報告準則，惟於往績記錄期尚未生效的任何新訂準則或詮釋除外。

### 採納國際財務報告準則第9號、國際財務報告準則第15號及國際財務報告準則第16號

國際會計準則理事會頒佈(其中包括)(i)國際財務報告準則第9號「金融工具」(「國際財務報告準則第9號」)(取代國際會計準則第39號「金融工具」(「國際會計準則第39號」))；(ii)國際財務報告準則第15號「來自客戶合約之收益」(「國際財務報告準則第15號」)(取代國際會計準則第18號「收益」(「國際會計準則第18號」)及國際會計準則第11號「建築合約」(「國際會計準則第11號」)及相關詮釋)(於2018年1月1日或之後開始的年度期間生效)；及(iii)國際財務報告準則第16號「租賃」(「國際財務報告準則第16號」)(取代國際會計準則第17號「租賃」(「國際會計準則第17號」)及相關詮釋)(於2019年1月1日或之後開始的年度期間生效)。我們於整個往績記錄期一直採納國際財務報告準則第9號、國際財務報告準則第15號及國際財務報告準則第16號。董事已評估採納國際財務報告準則第9號、國際財務報告準則第15號及國際財務報告準則第16號對我們的綜合財務報表的影響，並認為採納國際財務報告準則第9號、國際財務報告準則第15號及國際財務報告準則第16號於往績記錄期對我們的綜合財務狀況及表現並無重大影響。

我們有關金融工具、收益確認及租賃的會計政策的進一步詳情載於本文件附錄一的會計師報告附註2(e)、2(g)、2(h)(i)及2(r)。

### 已頒佈但尚未於2020年1月1日開始之會計期間生效的修訂、新準則及詮釋的可能影響

於最後實際可行日期，國際會計準則理事會已頒佈但尚未於2020年1月1日開始之會計期間生效以及並無於經審核綜合財務報表採納的多項修訂、新準則及詮釋如下：

	於以下日期或之後 開始的會計期間生效
國際財務報告準則第16號的修訂與COVID-19相關的租金減免	2020年6月1日
國際財務報告準則第3號的修訂概念框架指引	2022年1月1日
國際會計準則第16號的修訂物業、廠房及設備： 擬定使用前的所得款項	2022年1月1日
國際會計準則第37號的修訂有償合約－履行合同的成本	2022年1月1日
國際財務報告準則2018年至2020年的年度改進	2022年1月1日
國際財務報告準則第17號保險合同	2023年1月1日
國際會計準則第1號的修訂負債歸類為即期或非即期	2023年1月1日
國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號的修訂 投資者與其聯營或合營企業之間的資產出售或注資	待定

## 財務資料

我們正在評估該等修訂、新準則及詮釋於初步應用期間的預期影響。截至目前為止，我們認為採納該等修訂、新準則及詮釋不大可能產生重大影響。

### 經營業績概要

下表載列我們於所示期間的綜合損益及其他全面收益表概要：

	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	
	人民幣千元，百分比除外									
	估收益%		估收益%		估收益%		估收益%		估收益%	
							(未經審核)			
收益	354,343	100.0%	386,889	100.0%	376,904	100.0%	150,158	100.0%	151,831	100.0%
經營開支：										
員工成本	(59,466)	(16.8%)	(64,902)	(16.8%)	(63,777)	(16.9%)	(25,510)	(17.0%)	(23,727)	(15.6%)
貨運物流	(32,783)	(9.3%)	(41,379)	(10.7%)	(39,117)	(10.4%)	(16,315)	(10.9%)	(13,001)	(8.6%)
外包服務收費及 其他勞動力成本	(44,156)	(12.5%)	(51,453)	(13.3%)	(44,291)	(11.8%)	(20,977)	(14.0%)	(18,933)	(12.5%)
折舊	(26,111)	(7.4%)	(29,467)	(7.6%)	(34,830)	(9.2%)	(14,245)	(9.5%)	(15,288)	(10.1%)
已用燃料	(18,560)	(5.2%)	(29,227)	(7.6%)	(26,815)	(7.1%)	(12,064)	(8.0%)	(10,520)	(6.9%)
維修及保養	(22,949)	(6.5%)	(17,694)	(4.6%)	(17,260)	(4.6%)	(6,112)	(4.1%)	(7,032)	(4.6%)
一般及行政開支	(7,424)	(2.1%)	(14,771)	(3.8%)	(23,338)	(6.2%)	(8,453)	(5.6%)	(9,524)	(6.3%)
其他開支	(12,147)	(3.4%)	(9,032)	(2.3%)	(11,130)	(2.9%)	(4,133)	(2.8%)	(3,567)	(2.3%)
經營開支總額	(223,596)	(63.1%)	(257,925)	(66.7%)	(260,558)	(69.1%)	(107,809)	(71.8%)	(101,592)	(66.9%)
其他收入	822	0.2%	2,387	0.6%	2,742	0.7%	566	(0.4%)	1,726	1.1%
經營溢利	<b>131,569</b>	<b>37.1%</b>	<b>131,351</b>	<b>34.0%</b>	<b>119,088</b>	<b>31.6%</b>	<b>42,915</b>	<b>28.6%</b>	<b>51,965</b>	<b>34.2%</b>
融資成本	(23,920)	(6.8%)	(21,820)	(5.6%)	(24,654)	(6.5%)	(9,083)	(6.0%)	(10,821)	(7.1%)
應佔一間聯營公司的 虧損	(60)	(0.0%)	(233)	(0.1%)	(183)	(0.1%)	(73)	(0.0%)	(315)	(0.2%)
除稅前溢利	<b>107,589</b>	<b>30.4%</b>	<b>109,298</b>	<b>28.3%</b>	<b>94,251</b>	<b>25.0%</b>	<b>33,759</b>	<b>22.5%</b>	<b>40,829</b>	<b>26.9%</b>
所得稅	(27,228)	(7.7%)	(27,791)	(7.2%)	(24,755)	(6.6%)	(8,644)	(5.8%)	(10,817)	(7.1%)
本年度／期間溢利	<b>80,361</b>	<b>22.7%</b>	<b>81,507</b>	<b>21.1%</b>	<b>69,496</b>	<b>18.4%</b>	<b>25,115</b>	<b>16.7%</b>	<b>30,012</b>	<b>19.8%</b>
以下應佔：										
本公司權益股東	80,439	22.7%	81,706	21.1%	70,194	18.6%	25,357	16.9%	29,431	19.4%
非控股權益	(78)	(0.0%)	(199)	(0.1%)	(698)	(0.2%)	(242)	(0.2%)	581	0.4%
本年度／期間溢利	<b>80,361</b>	<b>22.7%</b>	<b>81,507</b>	<b>21.1%</b>	<b>69,496</b>	<b>18.4%</b>	<b>25,115</b>	<b>16.7%</b>	<b>30,012</b>	<b>19.8%</b>

## 財務資料

### 我們經營業績主要組成部分的說明

#### 收益

我們的收益指來自提供鐵路貨運服務及多項輔助服務(包括裝卸、道路運輸、建設、保養及維修及若干其他服務)的已收及應收款項。於往績記錄期，我們從鐵路貨運服務獲得大部分收益。

提供鐵路貨運及其他輔助業務產生的收益於提供服務以及獲得付款可強制執行的權利時確認。如果提供的服務是其他服務合同的部分履行，則已確認的收益金額為合同總交易價格的適當比例，根據相對獨立的銷售價格在根據合同所承諾的所有服務之間分配。我們的收益不包括增值稅或其他銷售稅，並經扣除任何貿易折扣。

下表載列於所示期間我們按業務類別劃分的收益明細：

	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		2019年		2020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%	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 <sup>(1)</sup>	7,513	2.1%	6,528	1.7%	15,525	4.1%	2,923	1.9%	2,054	1.4%
其他 <sup>(2)</sup>	2,258	0.6%	2,264	0.6%	4,130	1.2%	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	<u>354,343</u>	<u>100.0%</u>	<u>386,889</u>	<u>100.0%</u>	<u>376,904</u>	<u>100.0%</u>	<u>150,158</u>	<u>100.0%</u>	<u>151,831</u>	<u>100.0%</u>

附註：

- (1) 主要包括來自(其中包括)專用線的營運、維修及保養及鐵路路基及其他鐵路設施建築的收益。
- (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。

## 財務資料

### 鐵路貨運

鐵路貨運收益主要包括以鐵路運輸貨物而從客戶收取的運輸費用。下表載列於所示期間按不同貨物類型劃分的鐵路貨運所產生收益明細：

貨物類型	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
	人民幣千元				
煤炭	213,728	203,461	191,708	72,699	79,344
石油	19,038	24,600	23,825	8,081	7,754
礦石	12,184	19,566	20,601	11,897	11,131
其他 <sup>(1)</sup>	8,076	11,796	22,931	7,777	8,979
總計	<u>253,026</u>	<u>259,423</u>	<u>259,065</u>	<u>100,454</u>	<u>107,208</u>

附註：

(1) 主要包括PVC、瀝青、砂石料及其他。

下表載列於所示期間按貨物類型劃分的運輸量及每單位平均售價：

貨物類型	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	
	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	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	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	4,986	14.6	4,120	19.3
石油	823	23.1	1,142	21.5	1,057	22.5	359	22.5	322	24.1
礦石	1,561	7.8	2,160	9.1	2,369	8.7	1,342	8.9	1,286	8.7
其他 <sup>(1)</sup>	594	13.6	721	16.4	2,956	7.8	725	10.7	1,109	8.1
總計	<u>14,619</u>		<u>15,697</u>		<u>16,110</u>		<u>7,412</u>		<u>6,837</u>	

附註：

(1) 主要包括PVC、瀝青、砂石料及其他。

## 財務資料

截至2017年及2018年12月31日止年度，由於我們同年所運輸貨物總量增加，我們的鐵路貨運收益增加。該等年份運輸的煤炭量相對穩定。由於我們於2017年及2018年獲得新客戶，西行運輸的礦石及石油數量顯著增加，而兩種貨物的平均售價則維持相對穩定。

截至2019年12月31日止年度，我們來自鐵路貨運的整體收益維持相對穩定，這是由於(i)煤炭量減少1.9百萬噸或16.7%，主要是由於2018年底以來行動計劃限制道路運輸煤炭往／返黃驊港，導致我們無法在邯黃聯絡線營運前以鐵路運輸指定至黃驊港的煤炭所致；(ii)其他貨物量大幅增加2.2百萬噸或309.8%，主要是由於我們管理層為回應行動計劃而努力實現產品組合及業務多元化；及(iii)石油及礦石運輸量水平相對穩定。同年，煤炭、石油及礦石的平均售價維持穩定，而其他貨物的平均售價則因其他貨物的不同產品組合而有所波動。截至2020年5月31日止五個月，我們來自鐵路貨運的收益較截至2019年5月31日止五個月有所增加，主要是由於我們的客戶數目增加。

截至2020年5月31日止五個月，我們的鐵路貨運收益較2019年同期增加人民幣6.8百萬元或6.7%。尤其是，來自煤炭鐵路運輸的收益增加人民幣6.6百萬元或9.1%，原因是其平均售價由每噸人民幣14.6元上升至每噸人民幣19.3元，乃因我們運輸更多最終目的地在山東省的貨物，而通常其每噸平均售價較高。其他貨物收益亦增加人民幣1.2百萬元或15.5%，主要是由於與截至2019年5月31日止五個月相比，我們獲得更多有興趣運輸砂石的客戶，從而令砂石的運輸量增加。

### 輔助業務

#### 裝卸

我們裝卸產生的收益來自我們為客戶提供裝卸貨物而收取的服務費。我們的裝卸服務主要與我們的鐵路貨運業務有關，而於往績記錄期，增長／下滑基本由我們的鐵路貨運業務於同期的增長／下滑推動。自截至2017年12月31日止年度至截至2018年12月31日止年度，從我們的裝卸業務獲得的收益增加，主要由於向我們其中一名最大鐵路貨運客戶提供的裝卸服務增加。截至2019年12月31日止年度從我們的裝卸業務獲得的收益與截至2018年12月31日止年度從有關業務獲得的收益相比有所下降，主要由於實施行動計劃後指定到黃驊港的鐵路貨運量減少。截至2020年5月31日止五個月從我們的裝卸業務獲得的收益與2019年同期從有關業務獲得的收益相比有所下降，乃由於我們貨運服務所附帶的裝卸服務減少所致。

## 財務資料

### 道路貨運

道路貨運收益產生自我們向客戶提供的道路貨運服務而收取的服務費。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，道路貨運產生的收益分別為人民幣18.2百萬元、人民幣33.8百萬元、人民幣32.5百萬元、人民幣17.0百萬元及人民幣15.6百萬元。截至2018年12月31日止年度的道路貨運收益較截至2017年12月31日止年度顯著增長主要由於由2018年1月至9月在禁止道路運輸煤炭至黃驊港的政策實施前，我們向我們其中一名最大客戶（其使用我們的道路貨運及鐵路貨運服務）提供的道路貨運服務量增加，由我們購買額外卡車而增加卡車車隊所支持。我們於2018年增購40輛卡車使我們的卡車總數增加至80輛，這大幅提高了我們的道路貨運能力。我們的道路貨運業務增長受到於2018年年底實施的行動計劃禁止道路運輸煤炭通過主要港口所限制。相同限制原則上將會在2020年供暖季節適用於其他散裝貨物的道路貨運。因此，我們截至2019年12月31日止年度的道路貨運收益較截至2018年12月31日止年度略微減少。隨著行動計劃的實施，我們開始在渤海新區的其他地區提供更多非煤炭貨物的道路貨運，並計劃在相關法律及法規（包括行動計劃）所允許的範圍內繼續如此行事。截至2020年5月31日止五個月的道路貨運收益較2019年同期有關業務的收益減少，主要由於我們其中一名客戶減少道路貨運所致。

### 建設、保養及維修

來自建設、保養及維修服務的收益包括我們就提供專用線的營運、維修和保養及鐵路路基及其他鐵路設施建設收取服務費所產生的收益。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，來自建設、保養及維修服務的收益分別為人民幣7.5百萬元、人民幣6.5百萬元、人民幣15.5百萬元、人民幣2.9百萬元及人民幣2.1百萬元。來自建設、保養及維修服務的收益於2019年增加主要由於在該年度新增鐵路路基建設工程及我們提供的其他鐵路設施建設服務所致。截至2020年5月31日止五個月，我們建設、保養及維修服務收益減少，主要是由於2019年同期提供一次性重大專用線保養服務。

### 其他業務

來自我們其他業務的收益包括我們就汽車運達服務、貨運代理、防凍處理、防止煤炭散落服務、煤炭過濾服務以及若干其他服務收取服務費所產生的收益。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，我們其他業務的收益分別為人民幣2.3百萬元、人民幣2.3百萬元、人民幣4.1百萬元、人民幣0.9百萬元及人民幣2.4百萬元。2019年較2018年及截至2020年5月31日止五個月較2019年同期的其他業務收益增加主要由於我們在該年度／期間提供額外環境保護及抑塵服務所致。

## 財務資料

### 經營開支

下表載列於所示期間我們的經營開支明細：

	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		2019年		2020年	
	人民幣千元，百分比除外									
	(未經審核)									
員工成本	59,466	26.6%	64,902	25.3%	63,777	24.5%	25,510	23.7%	23,727	23.4%
貨運物流	32,783	14.7%	41,379	16.0%	39,117	15.0%	16,315	15.1%	13,001	12.8%
外包服務收費及 其他勞動力成本	44,156	19.7%	51,453	19.9%	44,291	17.0%	20,977	19.5%	18,933	18.6%
折舊	26,111	11.7%	29,467	11.4%	34,830	13.4%	14,245	13.2%	15,288	15.0%
已用燃料	18,560	8.3%	29,227	11.3%	26,815	10.3%	12,064	11.2%	10,520	10.4%
維修及保養	22,949	10.3%	17,694	6.9%	17,260	6.6%	6,112	5.7%	7,032	6.9%
一般及行政開支	7,424	3.3%	14,771	5.7%	23,338	9.0%	8,453	7.8%	9,524	9.4%
其他開支 <sup>(1)</sup>	12,147	5.4%	9,032	3.5%	11,130	4.2%	4,133	3.8%	3,567	3.5%
<b>總計</b>	<b>223,596</b>	<b>100.0%</b>	<b>257,925</b>	<b>100.0%</b>	<b>260,558</b>	<b>100.0%</b>	<b>107,809</b>	<b>100.0%</b>	<b>101,592</b>	<b>100.0%</b>

附註：

(1) 其他開支主要包括建設開支、保險、公用事業以及檢查及測試費用。

### 員工成本

員工成本主要為我們僱員的薪金、工資及其他福利及向定額供款退休計劃的供款。我們根據僱員表現以固定薪金和酌情花紅的形式釐定其薪酬。於截至2019年12月31日止三個年度各年及截至2019年及2020年5月31日止五個月，我們的員工成本分別佔收益總額約16.8%、16.8%、16.9%、17.0%及15.6%。下表載列於所示期間我們的員工成本明細：

	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	2019年	2020年
	人民幣千元				
	(未經審核)				
薪金、工資及其他福利	52,082	56,600	56,031	21,778	23,137
定額供款退休計劃供款	7,384	8,302	7,746	3,732	590
<b>總計</b>	<b>59,466</b>	<b>64,902</b>	<b>63,777</b>	<b>25,510</b>	<b>23,727</b>



## 財務資料

### 貨運物流

貨運物流成本主要為第三方服務供應商向我們提供服務而收取的費用，主要包括：(i)將線路從朔黃鐵路及京滬鐵路轉換至我們鐵路相關的運輸成本（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。一般而言，貨運物流成本是根據機車及運輸車行駛的距離按標準價格計算。於截至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，我們的貨運物流分別佔收益總額約9.3%、10.7%、10.4%、10.9%及8.6%。於往績記錄期，我們向我們的其中一名最大客戶採購貨運物流服務。有關詳情，請參閱「業務－供應商－一名主要供應商和主要客戶由相同最終股東所控制」。

### 外包服務收費及其他勞動力成本

外包服務收費及其他勞動力成本主要指：(i)第三方服務供應商（我們向其外包勞動力及我們若干輔助業務的若干其他方面）收取的外包服務收費及(ii)派遣工人的其他勞動力成本。有關我們外包服務的詳情，請參閱「業務－分包商」。於2017年、2018年及2019年及截至2019年及2020年5月31日止五個月，我們的外包服務收費及其他勞動力成本分別佔收益總額約12.5%、13.3%、11.8%、14.0%及12.5%。

### 折舊

折舊主要為我們的物業、廠房及設備及使用權資產的折舊。有關我們的折舊政策的進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註2(f)及3(b)。於往績記錄期，我們投資於滄港線及其他設備令折舊增加。於截至2017年、2018年、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，折舊及攤銷分別佔收益總額約7.4%、7.6%、9.2%、9.5%及10.1%。

### 已用燃料

已用燃料成本主要為我們就機車及卡車的日常運作而消耗的柴油及天然氣成本。於截至2017年、2018年、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，我們的已用燃料分別佔收益總額約5.2%、7.6%、7.1%、8.0%及6.9%。

### 維修及保養

維修及保養成本為維修及保養我們的物業、廠房及設備所產生的開支及購買我們日常營運所需的各種耗材所產生的開支。於截至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，我們的維修及保養分別佔收益總額約6.5%、4.6%、4.6%、4.1%及4.6%。

## 財務資料

### 一般及行政開支

於2017年、2018年及2019年及截至2019年及2020年5月31日止五個月，我們的一般及行政開支分別佔收益總額約2.1%、3.8%、6.2%、5.6%及6.3%。下表載列我們在所示期間的一般及行政開支明細：

	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	2019年	2020年
	人民幣千元				
	(未經審核)				
稅項開支及附加費 <sup>(1)</sup>	1,354	5,541	4,064	1,676	1,469
法律及專業費用以及 核數師酬金	496	819	432	346	202
<b>[編纂]</b>	–	2,601	13,466	4,164	4,841
業務招待費	2,392	3,375	2,375	1,398	307
辦公室開支	1,327	1,464	1,147	381	519
差旅開支	952	1,052	886	291	107
貿易應收款項及應收 票據減值虧損／ (撥回減值虧損)	497	(364)	595	119	1,902
廣告開支	29	12	83	20	32
其他 <sup>(2)</sup>	377	271	290	58	145
<b>總計</b>	<b>7,424</b>	<b>14,771</b>	<b>23,338</b>	<b>8,453</b>	<b>9,524</b>

附註：

- (1) 根據於2018年1月1日生效的新環境保護法規，本集團須繳納裝卸業務的煤粉塵排放所導致的環保稅。因此，截至2017年12月31日止年度，本集團並無產生環保稅。截至2018年及2019年12月31日止年度，本集團產生的環保稅分別為人民幣4.6百萬元及人民幣2.9百萬元。截至2019年12月31日止年度，環保稅較2018年同年減少，主要是由於我們於2019年的裝卸業務減少，此導致較低水平的煤粉塵排放。截至2019年及2020年5月31日止五個月，本集團分別產生環保稅人民幣1.2百萬元及人民幣1.0百萬元。截至2020年5月31日止五個月，環保稅較2019年同期減少，主要由於截至2020年5月31日止五個月我們的裝卸業務減少導致較低水平的煤粉塵排放所致。
- (2) 其他主要包括保險費、信息技術開支及排污費。

## 財務資料

### 其他開支

我們的其他開支分別佔2017年、2018年、2019年及截至2019年及2020年5月31日止五個月的總收益約3.4%、2.3%、2.9%、2.8%及2.3%。下表載列我們在所示期間的其他開支明細：

	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	2019年	2020年
	人民幣千元				
	(未經審核)				
財產保險費	2,038	3,313	3,380	1,443	1,255
公用事業	2,311	2,271	2,716	1,512	1,261
檢查及測試費用 <sup>(1)</sup>	1,929	2,107	2,100	865	865
租金開支	280	844	78	26	–
固定資產減值虧損	3,571	–	–	–	–
建設開支 <sup>(2)</sup>	1,663	101	2,256	–	48
其他 <sup>(3)</sup>	355	396	600	287	138
<b>總計</b>	<b>12,147</b>	<b>9,032</b>	<b>11,130</b>	<b>4,133</b>	<b>3,567</b>

附註：

- (1) 檢查及測試費用與鐵路及機車的檢查及測試有關。
- (2) 建設開支主要與專用線維修及保養及鐵路路基及其他鐵路設施建設有關。
- (3) 其他主要包括工作安全相關開支及車輛開支。

## 財務資料

### 其他收入

下表載列於所示期間我們的其他收入明細：

	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	2019年	2020年
	人民幣千元				
	(未經審核)				
政府補貼 <sup>(1)</sup>	-	-	155	-	1,216
利息收入 <sup>(2)</sup>	588	1,107	1,097	472	522
理財產品投資收益					
淨額 <sup>(3)</sup>	998	298	142	142	-
出售物業、廠房及設備 的(虧損)/收益淨額	(896)	136	784	(15)	(12)
其他 <sup>(4)</sup>	132	846	564	(33)	-
	822	2,387	2,742	566	1,726

附註：

- (1) 我們於2019年的政府補貼以及截至2020年5月30日的部份政府補貼與補貼我們於上一年支付的失業保險金有關。公司有資格獲得政府補貼的要求包括：(i)公司的生產和經營活動應符合中國及公司所在地的地方政府的產業結構調整和環境保護政策；(ii)上一年並無裁員或公司的裁員率不超過4.5%；及(iii)上一年的全部12個月全額支付失業保險金。有關退款政策已於2019年發佈，倘若我們符合相關要求，我們預計將再次獲得補貼。截至2020年5月31日止五個月，我們的政府補助的剩餘部分與提供公司作[編纂]的補貼有關，當中的公司為(i)在河北省成立並在工商及稅務機關註冊的公司；及(ii)尋求在包括聯交所在內的若干證券交易所[編纂]的公司。該政策於2019年1月發佈，根據該政策，在提交[編纂]文件及於聯交所成功[編纂]後，將向符合條件的公司支付人民幣1.0百萬元及人民幣2.0百萬元的補貼。根據我們的[編纂]預期時間表，我們預計將於截至2020年12月31日止年度獲得餘下的人民幣2.0百萬元。對於我們於往績記錄期確認為其他收入的政府補貼，並無未履行的條件或其他或然事項。
- (2) 利息收入指我們就存放於商業銀行的銀行存款所賺取的利息以及根據國際財務報告準則第15號出售專用線的應收款項(還款期12個月以上)的財務部分。
- (3) 理財產品投資收益淨額指來自信譽良好的中國商業銀行的非保本浮動收入理財產品的收益淨額。我們的理財產品屬於有關銀行發行的低風險短期產品，投資組合通常涵蓋債權證、資產支持證券、銀行間貸款、反向購買及銀行存款。此等產品的回報並不固定，亦無保證。有關產品大多可應我們的要求按需贖回。
- (4) 於2018年，我們就滄港公司因遭受財物損失而向一名獨立第三方作出民事訴訟獲得金錢賠償。於2019年，其他主要指鐵路廢料的銷售。

---

## 財務資料

---

於往績記錄期，我們購買的理財產品屬於該等銀行發行的低風險短期產品，且投資組合通常涵蓋債券、資產支持證券、銀行間貸款、反向購買及銀行存款。此等產品的回報並不固定，亦無保證。有關產品大多可應我們的要求按需贖回。我們的所有投資均由我們的行政總裁兼執行董事衣先生審核和批准。我們的財務部門負責我們的日常投資活動。

為更有效管理我們在處理投資交易中可能面臨的風險，我們自2019年8月起採用並實施了一項強化內部政策，該政策針對我們的庫務投資活動提供了指引、規定和批准流程。

根據強化庫務投資政策，我們財務部下的證券投資部負責管理我們的證券和理財產品投資。我們僅允許投資發行機構認為風險較低的理財產品。不可投資於無抵押債券、非保本衍生資產產品以及無有效營業執照的機構發行的產品。我們的財務部負責安排此類投資的資金、處理稅務相關事宜、提供與投資有關的財務數據並審查目標實體的財務狀況（如適用）。

在我們購買任何理財產品之前，我們的證券投資部必須編製一份盡職調查報告，以提供投資可行性和投資經濟分析之類的資料。該報告將提交予證券投資部負責人進行審閱。於證券投資部負責人審閱盡職調查報告後，該報告將提交予財務部進一步審閱。經財務部批准後，證券投資部負責人將有關投資方案報送本公司行政總裁作最終批准。倘若投資金額超過人民幣20.0百萬元，則該投資也必須經過董事會審閱及批准。於[編纂]後，根據上市規則第14章，倘若任何擬議投資將構成應予公佈的交易，則該投資須獲得董事會以及我們的股東（如必須）的批准。

於作出投資後，我們的證券投資部負責監控所投資理財產品的表現，並確保相關合同不遭違反。投資理財產品的任何重大或不利波動應報告予我們的管理層，並應立即採取適當的糾正措施。於每項投資到期日，我們的證券投資部負責根據相關合同及時贖回及處置投資。

董事會將定期審閱主要投資的狀況和回報。我們的獨立非執行董事獲授權審閱我們的整體財務投資。倘若發現不符合我們的庫務投資政策的情況，則董事會可以根據我們的獨立非執行董事的建議終止相關投資。

## 財務資料

### 分部業績及分部利潤率

我們亦編製來自每個業務分部營運的分部業績及分部利潤率。下表載列於所示期間我們按業務分部劃分的分部業績及分部利潤率明細：

		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	2019年	2020年
					(未經審核)	
鐵路貨運	分部業績 (人民幣千元)	117,229	113,992	117,521	43,801	53,406
	分部利潤率	46.3%	43.9%	45.4%	43.6%	49.8%
輔助業務	分部業績 (人民幣千元)	20,942	29,743	22,163	7,001	6,357
	分部利潤率	20.7%	23.3%	18.8%	14.1%	14.2%

分部業績與經營溢利的對賬如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2020年 人民幣千元
				(未經審核)	
分部業績總額	138,171	143,735	139,684	50,802	59,763
一般及行政開支	(7,424)	(14,771)	(23,338)	(8,453)	(9,524)
其他收入	822	2,387	2,742	566	1,726
經營溢利	<u>131,569</u>	<u>131,351</u>	<u>119,088</u>	<u>42,915</u>	<u>51,965</u>

分部利潤率等於分部業績除以分部收益。

## 財務資料

### 融資成本

下表載列我們於所示期間的融資成本明細：

	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	2019年	2020年
			人民幣千元		
				(未經審核)	
銀行及其他貸款的 利息開支總額	25,603	26,812	27,198	10,791	10,821
減：物業、廠房及 設備之資本化利息 開支 <sup>(1)</sup>	(1,683)	(4,992)	(2,544)	(1,708)	—
	<u>23,920</u>	<u>21,820</u>	<u>24,654</u>	<u>9,083</u>	<u>10,821</u>

附註：

- (1) 截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2019年及2020年5月31日止五個月，建設相關的借款成本分別按每年5.70–6.38%、每年5.84–6.08%、每年5.70%–6.18%、每年5.70%–6.18% (未經審核) 及每年零的利率資本化。

### 應佔聯營公司的虧損

應佔聯營公司的虧損指我們就滄州渤海新區黃驊港鐵路物流有限公司(「黃驊物流」) 40%權益以及於尚誠的40%權益應佔的虧損，於截至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日止五個月分別合共為人民幣60,000元、人民幣233,000元、人民幣183,000元、人民幣73,000元及人民幣315,000元。

有關黃驊物流及尚誠的財務資料概要，請參閱本文件附錄一會計師報告附註14。

### 稅項

本集團須就本集團旗下公司於所處或經營的稅務司法權區產生或賺取的溢利，按獨立法人實體基準繳納所得稅。

#### 開曼群島利得稅

本公司於開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，因此毋須繳納開曼群島稅項。

#### 英屬處女群島所得稅

滄港BVI及普濟環球均於英屬處女群島註冊成立。於往績記錄期，滄港BVI及普濟BVI毋須繳納英屬處女群島任何稅項。

## 財務資料

### 香港利得稅

滄港香港及普濟香港均於香港註冊成立。於往績記錄期，由於滄港香港及普濟香港並無須繳納香港利得稅的應課稅溢利，故並無就香港利得稅作出撥備。

### 中國企業所得稅

外商獨資企業、滄港公司、海興分公司及京海國際均於中國成立，於往績記錄期，彼等的中國企業所得稅乃按估計應課稅溢利的適用稅率25%撥備。

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，我們的所得稅開支分別為人民幣27.2百萬元、人民幣27.8百萬元、人民幣24.8百萬元、人民幣8.6百萬元及人民幣10.8百萬元；我們於各年度／期間的實際稅率維持相對穩定，分別為25.3%、25.4%、26.3%、25.6%及26.5%。

董事確認，於最後實際可行日期：(i)本集團已根據中國相關稅收法律及法規作出所有必要的稅務申報，並已支付所有未繳稅項負債，及(ii)本集團與相關稅務機關並無任何爭議。

### 各期間經營業績比較

#### 截至2020年5月31日止五個月與截至2019年5月31日止五個月的比較

#### 收益

	截至5月31日止五個月			
	2019年		2020年	
	人民幣千元，百分比除外			
鐵路貨運	100,454	66.9%	107,208	70.6%
輔助業務				
裝卸	28,877	19.2%	24,560	16.2%
道路貨運	17,047	11.4%	15,612	10.3%
建設、保養及維修 <sup>(1)</sup>	2,923	1.9%	2,054	1.4%
其他 <sup>(2)</sup>	857	0.6%	2,397	1.5%
小計	49,704	33.1%	44,623	29.4%
總計	150,158	100.0%	151,831	100.0%

附註：

- (1) 主要包括專用線的營運、保養及維修以及鐵路路基及其他鐵路設施建設的收益。
- (2) 主要包括來自汽車運達服務、貨運代理、防凍處理及防止煤炭散落服務等的收益。



---

## 財務資料

---

我們的收益由截至2019年5月31日止五個月的人民幣150.2百萬元增加1.1%或人民幣1.7百萬元至截至2020年5月31日止五個月的人民幣151.8百萬元，主要由於鐵路貨運收益增加人民幣6.8百萬元所致，部分被來自輔助業務的收益減少(主要包括裝卸業務收益減少人民幣4.3百萬元)所抵銷。

來自鐵路貨運的收益增加6.7%或人民幣6.8百萬元，此乃主要由於管理層努力擴大客戶基礎令客戶數目增加所致。

來自裝卸運輸業務的收益減少14.9%或人民幣4.3百萬元，主要由於我們的貨運服務所附帶的裝卸服務減少所致。

來自道路貨運業務的收益減少8.4%或人民幣1.4百萬元，主要由於我們其中一名客戶的道路貨運減少所致。

截至2020年5月31日止五個月，來自建設、維修及保養業務的收益為人民幣0.9百萬元，低於2019年同期，此乃由於在截至2019年5月31日止五個月提供的一次性專用線維修服務所致。

來自其他的收入大幅增加179.7%或人民幣1.5百萬元，主要由於在截至2020年5月31日止五個月提供防止散落服務增加所致。

### 經營開支

我們的經營開支由截至2019年5月31日止五個月的人民幣107.8百萬元減少5.8%或人民幣6.2百萬元至截至2020年5月31日止五個月的人民幣101.6百萬元。

我們各主要經營開支的按年比較如下：

### 員工成本

我們的員工成本由截至2019年5月31日止五個月的人民幣25.5百萬元下降至截至2020年5月31日止五個月的人民幣23.7百萬元，下降7.0%或人民幣1.8百萬元，主要由於因COVID-19爆發，根據政府政策變動於2020年2月至4月社會保險計劃規定供款減少。根據河北省人力資源和社會保障廳、河北省財政廳及國家稅務總局河北省稅務局發出的《關於階段性減免企業社會保險費的通知》，為支持COVID-19疫情期間的經濟復甦，河北省大型企業將於2020年2月至4月期間應為彼等的僱員繳納的社會保險計劃供款減少一半。因此，我們對定額供款退休計劃的供款大幅下降。

---

## 財務資料

---

### 貨運物流

我們的貨運物流開支由截至2019年5月31日止五個月的人民幣16.3百萬元減少20.3%或人民幣3.3百萬元至截至2020年5月31日止五個月的人民幣13.0百萬元，主要是由於供應商A根據其會議紀要從2020年3月起暫時豁免我們使用彼等的機車從朔黃鐵路轉線至我們的鐵路線相關的非煤貨物的物流費，直至另行通知。

### 外包服務收費及其他勞動力成本

我們的外包服務收費及其他勞動力成本由截至2019年5月31日止五個月的人民幣21.0百萬元減少9.7%或人民幣2.0百萬元至截至2020年5月31日止五個月的人民幣18.9百萬元，主要由於我們的裝卸服務減少，導致我們委聘第三方服務供應商的需求減少所致。

### 折舊

我們的折舊開支由截至2019年5月31日止五個月的人民幣14.2百萬元增加7.3%或人民幣1.0百萬元至截至2020年5月31日止五個月的人民幣15.3百萬元，主要由於於2019年底邯黃聯絡線竣工時我們對其全部價值計提折舊所致。於截至2019年5月31日止五個月，我們僅就邯黃聯絡線已於2018年12月竣工的部分計提折舊。

### 已用燃料

我們的已用燃料成本由截至2019年5月31日止五個月的人民幣12.1百萬元下降至截至2020年5月31日止五個月的人民幣10.5百萬元，下降12.8%或人民幣1.5百萬元。自2018年起，由於天然氣較柴油更便宜及更環保，我們已逐漸以天然氣取代柴油。由於天然氣的價格低於柴油，我們已用燃料成本總額減少。

### 維修及保養

我們的維修及保養開支由截至2019年5月31日止五個月的人民幣6.1百萬元增至截至2020年5月31日止五個月的人民幣7.0百萬元，增加15.1%或人民幣0.9百萬元，主要由於就鐵路資產及卡車的維修、保養及檢查產生額外的成本所致。

### 一般及行政開支

我們的一般及行政開支由截至2019年5月31日止五個月的人民幣8.5百萬元增至截至2020年5月31日止五個月的人民幣9.5百萬元，增加12.7%或人民幣1.1百萬元，主要由於自COVID-19爆發以來因付款延遲，我們的貿易應收款項於2020年5月31日的賬齡總體較長，我們的貿易應收款項的信貸虧損增加人民幣1.8百萬元所致。

---

## 財務資料

---

### 其他開支

我們的其他開支由截至2019年5月31日止五個月的人民幣4.1百萬元減少13.7%或人民幣0.6百萬元至截至2020年5月31日止五個月的人民幣3.6百萬元，主要由於物業保險費及水電費開支減少所致。

### 其他收入

我們的其他收入由截至2019年5月31日止五個月的人民幣0.6百萬元大幅增加230.4%或人民幣[1.1]百萬元至截至2020年5月31日止五個月的人民幣1.7百萬元，主要由於支持我們[編纂]我們收到的政府補貼所致。我們於截至2020年5月31日止五個月收到的政府補貼乃有關補貼(i)於河北省商務及稅務機關註冊成立及註冊；及(ii)尋求於若干證券交易所(包括聯交所)[編纂]的公司的[編纂]。該政策於2019年1月頒佈，據此，於提交[編纂]文件及於聯交所成功[編纂]後，合資格公司將獲支付人民幣1.0百萬元及人民幣2.0百萬元。我們預期於截至2020年12月31日止年度獲授予餘下的人民幣2.0百萬元。

### 分部業績及分部利潤率

截至2019年及2020年5月31日止五個月，我們的鐵路貨運的分部業績分別為人民幣43.8百萬元及人民幣53.4百萬元。同期，我們的鐵路貨運的分部利潤率分別為43.6%及49.8%。

截至2019年及2020年5月31日止五個月，我們輔助業務的分部業績分別為人民幣7.0百萬元及人民幣6.4百萬元。同期，我們輔助業務的分部利潤率維持相對穩定，分別為14.1%及14.2%。

截至2020年5月31日止五個月，鐵路貨運的分部利潤率增加主要由於鐵路貨運收益增加，而因上文所討論的與COVID-19爆發有關的特別支持政府政策及我們供應商的內部指引，相關員工成本及貨物物流成本減少所致。

### 融資成本

我們的融資成本由截至2019年5月31日止五個月的人民幣9.1百萬元增加19.1%或人民幣1.7百萬元至截至2020年5月31日止五個月的人民幣10.8百萬元，主要由於每月平均貸款結餘增加所致。

### 所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2019年5月31日止五個月的人民幣8.6百萬元增加25.1%或人民幣2.2百萬元至截至2020年5月31日止五個月的人民幣10.8百萬元，主要由於除稅前溢利增加所致。截至2019年5月31日止五個月及截至2020年5月31日止五個月我們的實際稅率維持相對穩定，分別為25.6%及26.5%。

## 財務資料

### 期內溢利及純利率

由於上述原因，我們的期內溢利由截至2019年5月31日止五個月的人民幣25.1百萬元增加19.5%或人民幣4.9百萬元至截至2020年5月31日止五個月的人民幣30.0百萬元。我們的純利率由截至2019年5月31日止五個月的16.7%增加至截至2020年5月31日止五個月的19.8%。

### 截至2019年12月31日止年度與截至2018年12月31日止年度的比較

#### 收益

	截至12月31日止年度			
	2018年		2019年	
	人民幣千元，百分比除外			
鐵路貨運	259,423	67.1%	259,065	68.8%
輔助業務				
裝卸	84,833	21.9%	65,654	17.4%
道路貨運	33,841	8.7%	32,530	8.6%
建設、保養及維修 <sup>(1)</sup>	6,528	1.7%	15,525	4.1%
其他 <sup>(2)</sup>	2,264	0.6%	4,130	1.2%
小計	127,466	32.9%	117,839	31.2%
總計	<b>386,889</b>	<b>100.0%</b>	<b>376,904</b>	<b>100.0%</b>

#### 附註：

- (1) 主要包括專用線的營運、保養及維修以及鐵路路基及其他鐵路設施建設的收益。
- (2) 主要包括來自汽車運達服務、貨運代理、防凍處理及防止煤炭散落服務等的收益。

我們的收益由截至2018年12月31日止年度的人民幣386.9百萬元減少2.6%或人民幣10.0百萬元至截至2019年12月31日止年度的人民幣376.9百萬元，主要由於輔助業務收益減少人民幣9.6百萬元，主要與裝卸業務收益減少人民幣19.2百萬元有關，部分被來自建設、保養及維修的收益增加人民幣9.0百萬元所抵銷。

鐵路貨運收益維持相對穩定，於截至2018年12月31日止年度為人民幣259.4百萬元及於截至2019年12月31日止年度為人民幣259.1百萬元。煤炭鐵路貨運的收益減少5.8%或人民幣11.8百萬元，主要由於2018年第三季度實施行動計劃（其限制煤炭到黃驊港的道路運輸）後我們無法直接將煤炭運輸至黃驊港。由於行動計劃，客戶B（我們的主要客戶之一）從2018年10月開始減少使用我們的鐵路將其煤炭運往黃驊港。然而，

---

## 財務資料

---

自2019年8月底我們的邯黃聯絡線開始營運起，到黃驊港的有關運輸逐步恢復。此外，此部分被我們的其他產品（例如瀝青及砂石料）運輸增加人民幣11.1百萬元（主要與客戶B及新客戶（主要從事各種建築項目（例如水利項目）及於2019年與我們開始業務往來）有關）（由於我們努力將產品組合及業務多元化所致）所抵銷。

我們的裝卸業務收益減少22.6%或人民幣19.2百萬元。此減少主要與實施行動計劃後指定到黃驊港的鐵路貨運量減少有關。

我們的道路貨運業務收益減少3.9%或人民幣1.3百萬元，主要由於上述有關煤炭道路運輸的行動計劃的影響。於行動計劃實施後，客戶B、博滙集團及其他四名客戶停止透過我們將煤炭運至黃驊港。由於客戶B（我們於截至2018年12月31日止年度的最大客戶）於2018年佔本集團有關將煤炭道路貨運至黃驊港的收益的90%以上，因而這顯得尤為重要。有關減少部分被我們非煤炭貨物的道路貨運服務收益增加所抵銷。

我們的建設、保養及維修業務收益增加137.8%或人民幣9.0百萬元，主要由於年內提供更多建設服務，主要有關兩處其他鐵路設施建設及三條專用線的維修及保養工程。

其他收益增加82.4%或人民幣1.9百萬元，主要由於我們向客戶提供新服務，包括提供防凍處理及防止煤炭散落服務。

### 經營開支

我們的經營開支從截至2018年12月31日止年度的人民幣257.9百萬元增加1.0%或人民幣2.6百萬元至截至2019年12月31日止年度的人民幣260.6百萬元。

各項主要經營開支按年度比較如下：

### 員工成本

我們的員工成本於截至2018年及2019年12月31日止年度維持相對穩定，分別約為人民幣64.9百萬元及人民幣63.8百萬元。

### 貨運物流

我們的貨運物流開支由截至2018年12月31日止年度人民幣41.4百萬元減少5.5%或人民幣2.3百萬元至截至2019年12月31日止年度的人民幣39.1百萬元，主要由於往返黃驊港的鐵路貨運量下降。

---

## 財務資料

---

### 外包服務收費及其他勞動力成本

我們的外包服務收費及其他勞動力成本由截至2018年12月31日止年度的人民幣51.5百萬元減少13.9%或人民幣7.2百萬元至截至2019年12月31日止年度的人民幣44.3百萬元，主要由於我們於2019年的裝卸服務減少，導致我們委聘第三方服務供應商的需要減少。

### 折舊

我們的折舊開支由截至2018年12月31日止年度的人民幣29.5百萬元增加18.2%或人民幣5.4百萬元至截至2019年12月31日止年度的人民幣34.8百萬元，主要與(i)我們於2018年購買額外40輛卡車的2019年全年折舊及(ii)已於2018年12月部分竣工的邯黃聯絡線的折舊有關。

### 已用燃料

我們的已用燃料成本由截至2018年12月31日止年度的人民幣29.2百萬元減少8.3%或人民幣2.4百萬元至截至2019年12月31日止年度的人民幣26.8百萬元。自2018年以來，我們一直在用天然氣代替柴油，乃因後者更便宜且更環保。由於天然氣的價格低於柴油，我們使用燃料的總成本下降。

### 維修及保養

我們的維修及保養開支保持相對穩定，由截至2018年12月31日止年度的人民幣17.7百萬元減少2.5%或人民幣0.4百萬元至截至2019年12月31日止年度的人民幣17.3百萬元。

### 一般及行政開支

我們的一般及行政開支由截至2018年12月31日止年度人民幣14.8百萬元增加58.0%或人民幣8.6百萬元至截至2019年12月31日止年度的人民幣23.3百萬元，主要由於有關是次[編纂]的[編纂]增加人民幣10.9百萬元，部分被主要與環保稅有關的稅項開支及附加費(主要與裝卸業務的減少有關)減少人民幣1.5百萬元所抵銷。

### 其他開支

我們的其他開支由截至2018年12月31日止年度的人民幣9.0百萬元增加23.2%或人民幣2.1百萬元至截至2019年12月31日止年度的人民幣11.1百萬元，主要由於主要與我們於2019年額外鐵路路基及其他鐵路設施建設工程相關的建築開支增加人民幣2.2百萬元。

---

## 財務資料

---

### 其他收入

我們的其他收入由截至2018年12月31日止年度的人民幣2.4百萬元增加14.9%或人民幣0.4百萬元至截至2019年12月31日止年度的人民幣2.7百萬元，主要由於於2019年出售一處鐵路涵洞。

### 分部業績及分部利潤率

截至2018年及2019年12月31日止年度，我們的鐵路貨運分部業績分別為人民幣114.0百萬元及人民幣117.5百萬元。同年，我們的鐵路貨運分部利潤率保持相對穩定，分別為43.9%及45.4%。

截至2018年及2019年12月31日止年度，我們的輔助業務分部業績分別為人民幣29.7百萬元及人民幣22.2百萬元。同年，我們的輔助業務分部利潤率分別為23.3%及18.8%。

截至2019年12月31日止年度，輔助業務的分類利潤率下降主要由於：(i)我們的分包商所收取的單價上漲；及(ii)與我們的道路運輸業務有關的成本較高，原因為於2018年3月購買額外40輛卡車，導致截至2019年12月31日止年度的折舊成本高於2018年，部分被鐵路路基建設及其他鐵路設施建設的較高利潤率所抵銷。

### 融資成本

我們的融資成本由截至2018年12月31日止年度的人民幣21.8百萬元增加13.0%或人民幣2.8百萬元至截至2019年12月31日止年度人民幣24.7百萬元，主要由於我們的平均每月貸款結餘增加。

### 所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2018年12月31日止年度的人民幣27.8百萬元減少10.9%或人民幣3.0百萬元至截至2019年12月31日止年度的人民幣24.8百萬元。此主要由於我們的除稅前溢利減少所致。我們的實際稅率保持相對穩定，截至2018年12月31日止年度為25.4%及截至2019年12月31日止年度為26.3%。

### 本年度溢利及純利率

由於前文所述各項，我們的本年度溢利由截至2018年12月31日止年度的人民幣81.5百萬元減少14.7%或人民幣12.0百萬元至截至2019年12月31日止年度的人民幣69.5百萬元。我們的純利率由截至2018年12月31日止年度的21.1%下降至截至2019年12月31日止年度的18.4%。

## 財務資料

### 截至2018年12月31日止年度與截至2017年12月31日止年度的比較

#### 收益

	截至12月31日止年度			
	2017年		2018年	
	人民幣千元，百分比除外			
鐵路貨運	253,026	71.4%	259,423	67.1%
輔助業務				
裝卸	73,350	20.7%	84,833	21.9%
道路貨運	18,196	5.1%	33,841	8.7%
建設、保養及				
維修 <sup>(1)</sup>	7,513	2.1%	6,528	1.7%
其他 <sup>(2)</sup>	2,258	0.6%	2,264	0.6%
小計	101,317	28.6%	127,466	32.9%
總計	<b>354,343</b>	<b>100.0%</b>	<b>386,889</b>	<b>100.0%</b>

附註：

- (1) 主要包括專用線的營運、保養及維修以及鐵路路基建設的收益。
- (2) 主要包括汽車運達服務、貨運代理及煤炭過濾服務等收益。

我們的收益從截至2017年12月31日止年度的人民幣354.3百萬元增加9.2%或人民幣32.6百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣386.9百萬元，主要是由於：(i)鐵路貨運收益增加人民幣6.4百萬元；及(ii)輔助業務的收益增加人民幣26.1百萬元，主要關於：(a)我們的裝卸業務收益增加人民幣11.5百萬元；及(b)道路貨運業務收益增加人民幣15.6百萬元。

鐵路貨運收益增加2.5%或人民幣6.4百萬元，主要是因為黃驊港的西行運輸（尤其是礦石及石油）及東行運輸非煤炭貨物的數量增加。這是由於現有客戶所運輸的貨物量增加所致，並為我們進行更多西行運輸業務以更好地利用我們的運輸資源的總體戰略的一部分。這部分被煤炭運輸產生的收益減少所抵銷，主要是由於我們向我們最大客戶之一收取價格下降。

我們的裝卸業務收益增加15.7%或人民幣11.5百萬元，主要由於截至2018年12月31日止年度我們向其中一名主要客戶提供的裝卸服務量增加。



---

## 財務資料

---

我們的道路貨運業務收益增加86.0%或人民幣15.6百萬元，主要是因為由2018年1月至9月在禁止道路運輸煤炭至黃驊港的政策實施前，我們向我們其中一名最大客戶（其使用我們的道路貨運及鐵路貨運服務）提供的道路貨運服務量增加；而此乃由於我們在2018年透過增購40輛卡車而擴大卡車車隊而獲得支持。

來自我們的建設、保養及維修業務的收益減少13.1%或人民幣1.0百萬元，主要由於我們於截至2017年12月31日止年度建設額外兩條專用線的路基。此減少部分被我們於截至2018年12月31日止年度就該等專用線提供的保養服務的收益增加所抵銷。

其他收益於截至2017年及2018年12月31日止年度各年保持相對穩定，為人民幣2.3百萬元。

### 經營開支

我們的經營開支由截至2017年12月31日止年度的人民幣223.6百萬元增加15.4%或人民幣34.3百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣257.9百萬元。

各項主要經營開支按年比較如下：

### 員工成本

我們的員工成本由截至2017年12月31日止年度的人民幣59.5百萬元增加9.1%或人民幣5.4百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣64.9百萬元，主要由於平均員工人數增加及績效獎金金額增加，主要與我們的收益增加相符。

### 貨運物流

我們的貨運物流開支由截至2017年12月31日止年度的人民幣32.8百萬元增加26.2%或人民幣8.6百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣41.4百萬元，主要是由於將線路從我們的鐵路轉換到朔黃鐵路及京滬鐵路相關的成本及運輸車佔用費增加，這與2018年我們的鐵路貨運量增長基本一致，尤其是我們的西行鐵路貨運量的增長。

### 外包服務收費及其他勞動力成本

我們的外包服務收費及其他勞動力成本由截至2017年12月31日止年度的人民幣44.2百萬元增加16.5%或人民幣7.3百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣51.5百萬元，主要由於我們在2018年第三方勞工派遣中介就開展輔助業務若干工作的額外勞動力收取的其他勞動力成本增加所致。此部分被外包費用下降所抵銷，此乃由於我們於2018年增購40輛卡車，以便自行處理更多的道路貨運需求，導致對第三方服務供應商的需求減少。

---

## 財務資料

---

### 折舊

我們的折舊由截至2017年12月31日止年度的人民幣26.1百萬元增加12.9%或人民幣3.4百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣29.5百萬元，主要是由於我們於2018年購買使用權資產、卡車及鐵路營運相關設備。

### 已用燃料

我們的已用燃料成本由截至2017年12月31日止年度的人民幣18.6百萬元增加57.5%或人民幣10.6百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣29.2百萬元，主要由於：(i)我們的柴油消耗量跟隨著鐵路貨運及道路貨運量增加；(ii)柴油價格上漲；及(iii)我們在2018年增購40輛卡車，導致天然氣消耗量增加。

### 維修和保養

我們的維修和保養開支由截至2017年12月31日止年度的人民幣22.9百萬元減少22.9%或人民幣5.2百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣17.7百萬元，主要由於我們於2017年產生有關卡車、鐵路資產及機車維修、保養及檢查的額外成本所致。

### 一般及行政開支

我們的一般及行政開支由截至2017年12月31日止年度的人民幣7.4百萬元增加99.0%或人民幣7.4百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣14.8百萬元，主要由於：(i)稅項開支及附加費增加人民幣4.2百萬元，主要由於2018年1月1日生效的新環保法規導致我們的裝卸業務的環保稅大幅增加人民幣4.6百萬元；及(ii)有關是次[編纂]的[編纂]增加人民幣2.6百萬元，部分被截至2018年12月31日止年度錄得貿易應收款項及應收票據之減值虧損撥回人民幣0.4百萬元所抵銷，而截至2017年12月31日止年度錄得減值虧損人民幣0.5百萬元。

### 其他開支

我們的其他開支由截至2017年12月31日止年度的人民幣12.1百萬元減少25.6%或人民幣3.1百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣9.0百萬元，主要由於：(i)由於我們客戶的需求低且與煤炭過濾服務相關的設備變得陳舊，我們於2017年11月停止經營此項服務，導致固定資產減值虧損減少人民幣3.6百萬元；(ii)由於我們於2018年並無提供鐵路路基建服務，導致建設開支減少人民幣1.6百萬元。此部分被主要有關於同年購買新卡車所購買額外汽車保險之財產保險費增加人民幣1.3百萬元所抵銷。

---

## 財務資料

---

### 其他收入

我們的其他收入由截至2017年12月31日止年度的人民幣0.8百萬元增加190.4%或人民幣1.6百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣2.4百萬元，主要由於：(i)由於我們的每月平均銀行結餘增加，有關的利息收入增加人民幣0.5百萬元；及(ii)於截至2018年12月31日止年度就出售物業、廠房及設備的淨收益為人民幣0.1百萬元，而去年出售用於煤炭過濾服務的若干陳舊設備而錄得出售物業、廠房及設備的淨虧損人民幣0.9百萬元，部分被理財產品投資收益淨額減少人民幣0.7百萬元所抵銷。

### 分部業績及分部利潤率

截至2017年及2018年12月31日止年度，我們的鐵路貨運業務分部業績分別為人民幣117.2百萬元及人民幣114.0百萬元。同年，我們的鐵路貨運分部利潤率分別為46.3%及43.9%。

就鐵路貨運而言，分部業績及分部利潤率下降主要由於(i)員工成本增加，主要是由於我們僱用的員工增加以及我們給予僱員的績效獎金因鐵路貨運收益增加而增加；(ii)貨運物流開支增加，主要是由於朔黃線就將列車駛入及駛出車站收取的服務費增加，部分被維修及保養開支減少所抵銷，原因為與2017年相比，我們在2018年就維修機車及軌道、橋樑及其他鐵路資產而產生的開支減少。

截至2017年及2018年12月31日止年度，我們的輔助業務分部業績分別為人民幣20.9百萬元及人民幣29.7百萬元。同年，我們的輔助業務分部利潤率分別為20.7%及23.3%。

就我們的輔助業務而言，分部業績及分部利潤率增加乃由於：(i)裝卸及道路貨運業務的收益顯著增加；(ii)與我們的收益相比，我們的外包服務收費及其他勞動力成本的增幅較小，主要是由於我們的卡車車隊已使用所購置的額外卡車處理更多道路貨運需求，從而減少了對第三方服務供應商的需求；及部分被(iii)道路貨運業務的已用燃料成本增加所抵銷，主要是由於我們在2018年增購40輛卡車而令天然氣消耗量增加。

### 融資成本

儘管平均貸款結餘有所增加，但主要由於就建設羊二莊站與渤海西站之間的聯絡線而撥充資本的利息開支增加，我們的融資成本由截至2017年12月31日止年度人民幣23.9百萬元減少8.8%或人民幣2.1百萬元至截至2018年12月31日止年度人民幣21.8百萬元。

## 財務資料

### 所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2017年12月31日止年度的人民幣27.2百萬元增加2.1%或人民幣0.6百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣27.8百萬元。此乃主要由於我們的除稅前溢利增加所致。於截至2017年12月31日止年度及截至2018年12月31日止年度，我們的實際稅率保持相對穩定，分別為25.3%及25.4%。

### 本年度溢利及純利率

由於前文所述各項，我們的本年度溢利由截至2017年12月31日止年度的人民幣80.4百萬元增加1.4%或人民幣1.1百萬元至截至2018年12月31日止年度的人民幣81.5百萬元。我們的純利率由截至2017年12月31日止年度的22.7%下降至截至2018年12月31日止年度的21.1%。

### 流動資金及資本資源

於2020年5月31日，我們的現金及現金等值項目為人民幣70.8百萬元。過往，我們主要以經營活動所得現金及銀行及其他貸款為資本開支及營運資金要求撥資。我們的業務模式在日常營運方面不需要大量的外部資本開支，且我們預計業務在日後亦毋須大量資金。我們相信日後將會通過結合經營活動所得現金流量、銀行及其他貸款與[編纂][編纂]的方式，應付流動資金要求。

### 現金流量

下表載列於所示期間我們的現金流量概要：

	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
			人民幣千元		
				(未經審核)	
經營活動所得現金淨額	112,053	150,039	110,326	14,322	47,277
投資活動所用現金淨額	(88,995)	(146,370)	(20,779)	(12,164)	(12,140)
融資活動(所用)／所得現金淨額	5,985	8,871	(108,800)	(48,054)	1,784
現金及現金等值項目(減少)／增加淨額	29,043	12,540	(19,253)	(45,896)	36,921
於1月1日的現金及現金等值項目	11,536	40,579	53,119	53,119	33,866
匯率變動的影響	-	-	-	-	4
於12月31日／5月31日的現金及現金等值項目	40,579	53,119	33,866	7,223	70,791

## 財務資料

### 經營活動所得現金淨額

經營活動所得現金主要包括我們就鐵路貨運及輔助服務收取的費用。我們的經營活動所得現金反映我們的除稅前溢利，並就非現金及非經營項目（主要包括折舊、貿易應收款項減值虧損或減值虧損撥回、出售物業、廠房及設備的虧損淨額或收益淨額、物業、廠房及設備的減值虧損、融資成本、利息收入、理財產品的投資收益淨額以及應佔一間聯營公司的虧損）以及營運資金變動（主要包括存貨、貿易應收款項及應收票據、預付款項及其他應收款項、貿易應付款項及其他應付款項以及合約負債的變動）的影響作出調整。

截至2020年5月31日止五個月，我們的經營活動產生的現金淨額為人民幣47.3百萬元，而除稅前溢利為人民幣40.8百萬元。調整主要包括折舊人民幣15.3百萬元及融資成本人民幣10.8百萬元。營運資金變動指流出人民幣8.3百萬元，主要由於償還貿易應付款項及其他應付款項減少人民幣10.6百萬元，部分被存貨減少人民幣1.3百萬元以及貿易應收款項及應收票據、預付款項及其他應收款項減少人民幣1.9百萬元所抵銷所致。

截至2019年12月31日止年度，經營活動所得現金淨額為人民幣110.3百萬元，而除稅前溢利為人民幣94.3百萬元。調整主要包括折舊人民幣34.8百萬元及融資成本人民幣24.7百萬元。營運資金變動為淨流出人民幣19.4百萬元，主要由於：貿易應收款項及應收票據、預付款項及其他應收款項增加人民幣25.8百萬元，部分被貿易應付款項及其他應付款項增加人民幣6.6百萬元所抵銷。我們於截至2019年12月31日止年度支付所得稅人民幣22.7百萬元。

截至2018年12月31日止年度，我們的經營活動所得現金淨額為人民幣150.0百萬元，以及除稅前溢利為人民幣109.3百萬元。調整主要包括折舊人民幣29.5百萬元、融資成本人民幣21.8百萬元以及利息收入人民幣1.1百萬元。營運資金變動指現金流入淨額人民幣15.3百萬元，主要是由於貿易應收款項及應收票據、預付款項及其他應收款項減少人民幣10.5百萬元。截至2018年12月31日止年度，我們已繳納人民幣24.1百萬元所得稅。

截至2017年12月31日止年度，我們的經營活動所得現金淨額為人民幣112.1百萬元，以及除稅前溢利為人民幣107.6百萬元。調整主要包括折舊人民幣26.1百萬元、物業、廠房及物業減值虧損人民幣3.6百萬元以及融資成本人民幣23.9百萬元。營運資金變動指現金流出淨額人民幣14.9百萬元，主要是由於貿易應收款項及應收票據、預付款項及其他應收款項增加人民幣30.3百萬元，部分被貿易應付款項及其他應付款項增加人民幣18.4百萬元所抵銷。截至2017年12月31日止年度，我們已繳納人民幣34.1百萬元所得稅。

### 投資活動所用現金淨額

於往績記錄期，投資活動所用現金主要是購買物業、廠房及設備及使用權資產的預付款項、購買理財產品的付款以及於一間聯營公司的投資。我們亦自投資活動產生現金，主要來自出售物業、廠房及設備的所得款項以及出售理財產品的所得款項。

## 財務資料

截至2020年5月31日止五個月，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣12.1百萬元，主要由於(i)購買物業、廠房及設備與使用權資產所支付款項人民幣10.4百萬元；及(ii)於一間聯營公司的投資人民幣2.0百萬元所致。

截至2019年12月31日止年度，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣20.8百萬元，主要由於(i)就購買物業、廠房及設備及使用權資產支付人民幣24.0百萬元；及(ii)就購買理財產品投資支付人民幣37.0百萬元。該影響部分被出售理財產品投資所得款項人民幣38.1百萬元所抵銷。

截至2018年12月31日止年度，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣146.4百萬元，主要是由於(i)就購買物業、廠房及設備及使用權資產支付人民幣158.2百萬元；及(ii)就購買理財產品投資支付人民幣104.1百萬元。該影響部分被(i)出售物業、廠房及設備所得款項人民幣11.4百萬元；及(ii)出售理財產品所得款項人民幣103.4百萬元所抵銷。

截至2017年12月31日止年度，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣89.0百萬元，主要是由於(i)就購買物業、廠房及設備及使用權資產支付人民幣107.4百萬元；及(ii)就購買理財產品投資支付人民幣263.2百萬元。該影響部分被(i)出售物業、廠房及設備所得款項人民幣6.8百萬元；及(ii)出售理財產品所得款項人民幣274.2百萬元所抵銷。

### 融資活動(所用)／所得現金淨額

於往績記錄期，我們的融資活動所用現金主要是用於償還銀行及其他貸款、應付關連方款項減少、於集團重組後支付予當時權益持有人的款項、支付借款成本及分派。我們亦自融資活動產生現金，主要來自新增銀行及其他貸款、股東及本集團一間附屬公司一名非控股權益持有人的注資以及應收關連方款項增加。

截至2020年5月31日止五個月，我們在融資活動所得現金淨額為人民幣1.8百萬元，主要是由於新增銀行及其他貸款所得人民幣241.9百萬元，大部份被償還銀行及其他貸款人民幣230.5百萬元及已付借款成本人民幣9.6百萬元所抵銷。

截至2019年12月31日止年度，我們的融資活動所用現金淨額為人民幣108.8百萬元，主要由於(i)就收購滄港公司股權支付人民幣361.2百萬元；(ii)償還銀行及其他貸款人民幣262.9百萬元；及(iii)支付借款成本人民幣26.0百萬元。該影響部分被(i)新增銀行及其他貸款所得款項人民幣397.3百萬元；(ii)應收關連方款項減少淨額人民幣132.3百萬元；及(iii)來自本集團一間附屬公司一名非控股權益持有人注資的所得款項人民幣12.1百萬元所抵銷。

## 財務資料

截至2018年12月31日止年度，我們的融資活動所得現金淨額為人民幣8.9百萬元，主要是由於：(i)新增銀行及其他貸款所得款項人民幣182.8百萬元；及(ii)來自一間附屬公司一名非控股權益持有人注資的所得款項人民幣4.9百萬元。該影響部分被(i)償還銀行及其他貸款人民幣122.9百萬元；(ii)應付關連方款項減少淨額人民幣11.2百萬元；(iii)應收關連方款項增加淨額人民幣17.9百萬元；及(iv)支付借款成本人民幣26.8百萬元所抵銷。

截至2017年12月31日止年度，我們的融資活動所得現金淨額為人民幣6.0百萬元，主要是由於(i)新增銀行貸款所得款項人民幣324.5百萬元；(ii)應付關連方款項減少淨額人民幣53.6百萬元；及(iii)來自一間附屬公司一名非控股權益持有人注資的所得款項人民幣24.5百萬元。該影響部分被(i)償還銀行及其他貸款人民幣273.4百萬元；(ii)已付分派人民幣75.0百萬元；(iii)應付關連方款項減少淨額人民幣22.6百萬元；及(iv)支付借款成本人民幣25.6百萬元所抵銷。

### 流動資產／負債淨額

下表載列我們於所示日期的流動資產、流動負債及流動資產淨值：

	2017年	於12月31日 2018年	2019年 人民幣千元	於5月31日 2020年	於8月31日 2020年
					(未經審核)
<b>流動資產</b>					
存貨	4,430	4,407	5,009	3,662	4,713
貿易應收款項及 應收票據	121,340	111,020	134,858	128,332	124,225
預付款項及其他 應收款項	14,657	12,370	19,649	22,577	22,485
應收關連方款項 透過損益按公平值 計量的金融資產	114,384	132,276	–	–	–
現金及現金等值項目	–	1,000	–	–	–
	40,579	53,119	33,866	70,791	82,482
<b>流動資產總額</b>	<b>295,390</b>	<b>314,192</b>	<b>193,382</b>	<b>225,362</b>	<b>233,905</b>
<b>流動負債</b>					
銀行及其他貸款	93,726	168,008	290,999	127,551	114,364
貿易應付款項	33,543	26,742	27,700	19,902	24,313
其他應付款項	61,437	78,601	75,745	63,744	63,929
合約負債	729	2,229	2,630	1,688	3,150
應付關連方款項	11,538	310	–	–	–
即期稅項	1,619	5,941	8,501	6,124	5,230
<b>流動負債總額</b>	<b>202,592</b>	<b>281,831</b>	<b>405,575</b>	<b>219,009</b>	<b>210,986</b>
<b>流動資產／(負債)淨額</b>	<b>92,798</b>	<b>32,361</b>	<b>(212,193)</b>	<b>6,353</b>	<b>22,919</b>

## 財務資料

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。我們於該日錄得流動負債淨額，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。

於2019年12月31日，我們的銀行及其他貸款佔總流動負債的71.7%，導致我們於該日的淨流動負債狀況。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月止，惟滄港公司須維持營運正常、並無重大不利變動以及符合批准條件。於2020年5月31日及2020年8月31日，來自該主要往來銀行的未償還銀行貸款結餘分別為人民幣244.4百萬元及人民幣312.5百萬元。有關各流動資產及流動負債項目的討論，請參閱「財務資料—綜合財務狀況表若干項目的討論」。

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年及截至2020年5月31日止五個月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69.5百萬元及人民幣30.0百萬元，而於相應年度／期間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、人民幣110.3百萬元及人民幣47.3百萬元，我們相信我們將從經營活動中獲得溢利及現金流量，以使我們能夠改善我們的流動資金狀況。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]改善我們的流動資金狀況，從而改善我們的流動負債淨額狀況。

於2020年5月31日，我們從2019年12月31日的流動負債淨額狀況約人民幣212.2百萬元已恢復至流動資產淨值狀況約人民幣6.4百萬元。除期內我們產生的溢利外，該流動資產淨值狀況主要由於：(1)流動負債項下的銀行及其他貸款由2019年12月31日的約人民幣291.0百萬元減少至於2020年5月31日的約人民幣127.6百萬元，主要由於我們於期內償還銀行及其他貸款所致；(2)非流動負債項下的銀行及其他貸款由2019年12月31日的約人民幣270.3百萬元增加至2020年5月31日的約人民幣446.4百萬元，主要由於期內從銀行獲得新增銀行貸款（歸類為非流動銀行及其他貸款）所致。因此，於2020年5月31日之後，我們的銀行及其他貸款的分類以及根據各自的還款條款分類為流動或非流動負債的各相關金額將可能對我們於2020年5月31日的流動資產淨值狀況產生重大影響。為確保流動資金充裕，我們(i)將繼續從經營活動產生現金流量；(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。於2020年8月31日，我們繼續有淨流動資產狀況約人民幣22.9百萬元。



## 財務資料

### 營運資金聲明

鑑於我們於2019年12月31日的流動負債淨額狀況，我們審慎考慮未來流動資金及績效以及評估是否將有足夠的財務資源持續經營。董事認為，以及獨家保薦人同意，考慮到上文所述的原因，包括(i)於2020年5月31日我們恢復至流動資產淨值狀況；(ii)我們流動負債淨額狀況乃由於公司重組相關的一次性事件而引致；(iii)我們未動用的銀行融資；及(iv)現金流量預測(包括[編纂][編纂])以及計劃的資本支出和資本承擔，我們將有足夠的財務資源來滿足從本文件日期起至少未來十二個月的營運資金需求。

### 綜合財務狀況表若干項目的討論

下表載列於所示日期我們的綜合財務狀況表：

	於12月31日			於5月31日
	2017年	2018年	2019年	2020年
	人民幣千元			
<b>非流動資產</b>				
物業、廠房及設備	692,399	805,122	789,570	777,321
使用權資產	137,398	202,323	197,855	195,993
於聯營公司的權益	3,918	3,685	3,502	5,187
遞延稅項資產	6,983	7,661	8,209	8,035
預付款項及其他應收款項	52,128	6,500	3,374	3,495
<b>非流動資產總額</b>	<b>892,826</b>	<b>1,025,291</b>	<b>1,002,510</b>	<b>990,031</b>
<b>流動資產</b>				
存貨	4,430	4,407	5,009	3,662
貿易應收款項及應收票據	121,340	111,020	134,858	128,332
預付款項及其他應收款項	14,657	12,370	19,649	22,577
應收關連方款項	114,384	132,276	–	–
透過損益按公平值計量的金融資產	–	1,000	–	–
現金及現金等值項目	40,579	53,119	33,866	70,791
<b>流動資產總額</b>	<b>295,390</b>	<b>314,192</b>	<b>193,382</b>	<b>225,362</b>

## 財務資料

	於12月31日			於5月31日
	2017年	2018年	2019年	2020年
	人民幣千元			
<b>流動負債</b>				
銀行及其他貸款	93,726	168,008	290,999	127,551
貿易應付款項	33,543	26,742	27,700	19,902
其他應付款項	61,437	78,601	75,745	63,744
合約負債	729	2,229	2,630	1,688
應付關連方款項	11,538	310	–	–
即期稅項	1,619	5,941	8,501	6,124
<b>流動負債總額</b>	<b>202,592</b>	<b>281,831</b>	<b>405,575</b>	<b>219,009</b>
<b>流動資產／(負債)淨值</b>	<b>92,798</b>	<b>32,361</b>	<b>(212,193)</b>	<b>6,353</b>
<b>總資產減流動負債</b>	<b>985,624</b>	<b>1,057,652</b>	<b>790,317</b>	<b>996,384</b>
<b>非流動負債</b>				
銀行及其他貸款	272,162	257,783	270,332	446,385
<b>非流動負債總額</b>	<b>272,162</b>	<b>257,783</b>	<b>270,332</b>	<b>446,385</b>
<b>資產淨值</b>	<b>713,462</b>	<b>799,869</b>	<b>519,985</b>	<b>549,999</b>
本公司權益股東應佔總權益	689,040	770,746	491,560	520,993
非控股權益	24,422	29,123	28,425	29,006
<b>總權益</b>	<b>713,462</b>	<b>799,869</b>	<b>519,985</b>	<b>549,999</b>

## 財務資料

### 非流動資產

#### 物業、廠房及設備

下表載列於所示日期物業、廠房及設備的賬面值明細：

	於12月31日			於5月31日
	2017年	2018年	2019年	2020年
	人民幣千元			
軌道、橋樑及其他鐵路資產	423,227	454,210	497,316	494,375
建築物及其他物業	123,803	134,875	160,394	157,877
機車及鐵道車輛	24,513	24,093	21,303	20,140
汽車	18,072	35,817	31,866	29,579
機器及設備	43,683	58,873	77,680	73,580
在建工程	59,101	97,254	1,011	1,770
總計	<u>692,399</u>	<u>805,122</u>	<u>789,570</u>	<u>777,321</u>

我們的物業、廠房及設備按成本減累積減值及減值虧損後列賬。我們的在建工程包括材料成本、直接人工、最初估計的相關拆除、移動及所在地修復成本和適當部分的製造費用及借款成本。我們的物業、廠房及設備的賬面值從2017年12月31日的人民幣692.4百萬元增加至2018年12月31日的人民幣805.1百萬元，此乃主要由於：(i)2018年進一步興建邯黃線聯絡線；(ii)購買軌道、橋樑及其他鐵路資產；及(iii)增購40輛卡車。我們的物業、廠房及設備的賬面值略微減少至2019年12月31日的人民幣789.6百萬元，主要乃因年內列支的折舊。於2020年5月31日，我們的物業、廠房及設備的賬面值減少至人民幣777.3百萬元，主要由於折舊人民幣13.4百萬元所致。

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們賬面值分別約為人民幣9.2百萬元、人民幣8.9百萬元、人民幣8.6百萬元及人民幣8.4百萬元的若干物業、廠房及設備已被抵押以獲得銀行貸款，以及我們賬面值分別為人民幣119.8百萬元、人民幣159.2百萬元、人民幣148.8百萬元及人民幣144.4百萬元的物業、廠房及設備已被抵押以獲得其他貸款。有關詳情，請參閱「一債務及或然負債」。

## 財務資料

### 使用權資產

使用權資產指本集團就所收購位於中國的租賃土地已付或應付的一次性代價。我們的租賃土地租賃期為48至50年。在該等土地租賃期內無須持續支付款項。我們的使用權資產從2017年12月31日人民幣137.4百萬元增加至2018年12月31日的人民幣202.3百萬元，主要是由於我們獲得：(i)新建邯黃聯絡線；及(ii)京海礦石貨場佔用的土地的新使用權資產。我們的使用權資產維持相對穩定，於2019年12月31日為人民幣197.9百萬元及於2020年5月31日為人民幣196.0百萬元。

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們賬面總值為人民幣96.3百萬元、人民幣103.2百萬元、人民幣91.1百萬元及人民幣105.7百萬元的若干部分使用權資產已被抵押以獲得銀行貸款以及我們賬面值分別為零、人民幣7.5百萬元、人民幣7.3百萬元及人民幣7.2百萬元的使用權資產已被抵押以獲得其他貸款。有關進一步詳情，請參閱本節下文「一債務及或然負債」。

### 於聯營公司的權益

於聯營公司的權益主要為我們於滄州渤海新區黃驊港鐵路物流有限公司（本集團參與擴展魯北地區鐵路物流服務的聯營公司）的40%權益，以及於尚誠的40%權益（其為本集團的聯營公司及策略客戶，主要從事建材貿易）。有關詳情，請參閱「概要－近期發展及並無重大變動－成立尚誠」以及「業務－我們的策略－建設額外的支線以擴大我們的業務規模」。於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們於聯營公司的權益分別為人民幣3.9百萬元、人民幣3.7百萬元、人民幣3.5百萬元及人民幣5.2百萬元。有關該聯營公司的財務資料概要，請參閱本文件附錄一會計師報告附註14。

### 遞延稅項資產

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們的遞延稅項資產分別為人民幣7.0百萬元、人民幣7.7百萬元、人民幣8.2百萬元及人民幣8.0百萬元，主要來自物業、廠房及設備以及使用權資產之折舊、物業、廠房及設備之減值、貿易應收款項信貸虧損準備以及應計費用相關的時間差。有關我們的遞延稅項資產的風險論述，請參「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的遞延稅項資產可能無法收回」。

### 預付款項及其他應收款項

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們在非流動資產項下的預付款項及其他應收款項為：(i)收購使用權資產的預付款項，分別為人民幣41.4百萬元、零、零及零；及(ii)與出售物業、廠房及設備有關的應收款項，分別為人民幣10.7百萬元、人民幣6.5百萬元、人民幣3.4百萬元及人民幣3.5百萬元。

## 財務資料

購置使用權資產的預付款項結餘指購置租賃土地的預付款。於2017年12月31日的結餘人民幣41.4百萬元主要是由於邯黃聯絡線及京海礦石貨場所佔租賃土地的預付款所致。於2018年12月31日，有關的結餘減少至零，原因為我們開始使用相關的租賃地塊。

與出售物業、廠房及設備有關的應收款項結餘主要指與出售專用線有關的應收代價結餘。根據各自的買賣協議，部分代價的結算時間根據於出售後在有關的專用線上運輸的實際運輸量而有所不同。我們預計代價將在三年內完全收回。我們預期自相關日期起一年以上收到的應收款項被分類為非流動。有關的結餘由2017年12月31日的人民幣10.7百萬元減少至2018年12月31日的人民幣6.5百萬元，主要是由於應收款項的結算，部分被2018年進一步出售另一條專用線所抵銷。結餘進一步減少至2019年12月31日的人民幣3.4百萬元，主要乃因出售專用線的應收款項獲進一步結算。於2020年5月31日，結餘維持穩定，為人民幣3.5百萬元。

### 流動資產

#### 存貨

我們的存貨主要是經營所用的燃料、材料及消耗品。我們於2017年及2018年12月31日的存貨維持穩定於人民幣4.4百萬元。我們於2019年12月31日的存貨增加至人民幣5.0百萬元，主要由於為建設兩條計劃專用線的路基以及為專用線計劃的維修及保養而累積的材料增加。我們於2020年5月31日的存貨減少至人民幣3.7百萬元，乃由於燃料存貨減少所致。

見下表所載於所示日期我們的存貨詳情：

	2017年	於12月31日 2018年	2019年	於5月31日 2020年
		人民幣千元		
燃料	2,684	2,438	2,409	1,472
材料及消耗品	1,746	1,969	2,600	2,190
	<u>4,430</u>	<u>4,407</u>	<u>5,009</u>	<u>3,662</u>

## 財務資料

下表載列於所示期間存貨的平均周轉天數：

	截至12月31日止年度			截至
	2017年	2018年	2019年	5月31日 止五個月 2020年
存貨的平均周轉天數 <sup>(1)</sup>	33.1	34.4	39.0	37.1

附註：

- (1) 平均存貨周轉天數乃基於有關期間存貨期初及期末結餘的平均值除以已用燃料成本以及維修和保養開支的總和再乘以該期間所含天數計算。

有關我們的存貨管理政策詳情，請參閱「業務－存貨管理」。

於2020年8月31日，於2020年5月31日的存貨總額當中，人民幣1.3百萬元或35.1%已經動用。

### 貿易應收款項及應收票據

我們的貿易應收款項及應收票據主要指我們的客戶就鐵路貨運及輔助業務而應付的服務費。

下表載列我們截至所示日期的貿易應收款項詳情。

	2017年	於12月31日 2018年	2019年	於5月31日 2020年
		人民幣千元		
貿易應收款項	48,274	47,249	74,055	81,101
應收票據	73,066	63,771	60,803	47,231
	<u>121,340</u>	<u>111,020</u>	<u>134,858</u>	<u>128,332</u>

我們的貿易應收款項及應收票據由2017年12月31日的人民幣121.3百萬元減少人民幣10.3百萬元或8.5%至2018年12月31日的人民幣111.0百萬元，主要是由於我們持續努力收取應收款項。於2019年12月31日，我們的貿易應收款項及應收票據增加人民幣23.8百萬元或21.5%至人民幣134.9百萬元，主要由於來自新客戶貿易應收款項增加。於2020年5月31日，我們的貿易應收款項及應收票據減少人民幣6.5百萬元或4.8%至人民幣128.3百萬元，由於(i)貿易應收款項增加人民幣7.0百萬元，此乃由於接近期末已確認的收益增加；及(ii)由於我們作為改善流動資金的策略，在結算我們的應收款項時接受較少票據，因此應收票據減少人民幣13.6百萬元合併影響所致。

## 財務資料

我們於往績記錄期並無撇銷任何貿易應收款項及應收票據。在評估虧損準備時，我們已應用國際財務報告準則所訂明的簡化方法就虧損準備計提撥備，該準則允許使用全期預期虧損撥備，方法為基於過往信貸虧損經驗的使用撥備矩陣進行計算，並按債務人的個別因素及對當前及預測整體經濟狀況的評估進行調整。在評估債務人的償還能力時，我們的評估重點是客戶過去的到期還款歷史及當前的償還能力，並考慮客戶特定資料以及客戶經營所在的經濟環境。於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們按集體基準計提的貿易應收款項預期信貸虧損準備分別為人民幣1.6百萬元、人民幣1.2百萬元、人民幣1.8百萬元及人民幣3.7百萬元。於2020年5月31日的撥備相對較高乃由於自COVID-19爆發以來，貿易應收款項的賬齡普遍較長。

我們尋求就未償還應收款項維持嚴密監控，且我們的高級管理層定期檢討逾期結餘以盡量減少信貸風險。我們的貿易應收款項及應收票據並不計息。我們會持續密切檢討貿易應收款項及應收票據的結餘及任何逾期結餘，並評估逾期結餘的可收回程度。

我們一般向我們的客戶授予從開票日期起計30天的信貸期。我們的應收票據一般在發行之日起180至360天到期。

下表載列我們基於發票日期及扣除虧損準備後，於所示日期的貿易應收款項的賬齡分析：

	於12月31日			於5月31日
	2017年	2018年	2019年	2020年
	人民幣千元			
一個月內	27,947	32,737	39,887	40,829
一至六個月	19,053	14,194	30,437	32,526
六至十二個月	55	252	3,731	7,746
十二個月以上	1,219	66	—	—
	<u>48,274</u>	<u>47,249</u>	<u>74,055</u>	<u>81,101</u>

## 財務資料

下表載列於所示期間貿易應收款項的平均周轉天數：

	截至12月31日止年度			截至
	2017年	2018年	2019年	5月31日 止五個月
貿易應收款項的平均 周轉天數 <sup>(1)</sup>	52.0	45.1	58.7	77.7

附註：

- (1) 平均周轉天數乃基於有關期間貿易應收款項期初及期末結餘的平均值除以總收益再乘以該期間所含天數計算。

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，我們的平均貿易應收款項周轉天數分別為52.0天、45.1天、58.7天及77.7天。由2017年至2018年，平均貿易應收款項周轉天數持續減少，主要因為我們增加收回應收款項的力度。於截至2019年12月31日止年度，平均貿易應收款項周轉天數增加主要由於誠如上述我們於2019年12月31日的貿易應收款項結餘較高所致。於截至2020年5月31日止五個月，平均貿易應收款項周轉天數增加乃由於於2020年5月31日及於2019年12月31日的貿易應收款項結餘較2018年12月31日增加所致。

於往績記錄期，我們向供應商背書了我們的某些應收票據，以結清我們的貿易及其他應付款項，並就某些銀行融資將我們的某些應收票據保理。此等應收票據的背書及保理不符合終止確認標準，原因為本集團仍承受應收票據的違約風險。

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，已向我們的供應商及其他債權人背書支付的應收票據的賬面值，以結算我們向該等供應商支付但尚未終止確認的貿易及其他應付款項分別為人民幣27.3百萬元、人民幣25.1百萬元、人民幣10.3百萬元及人民幣7.0百萬元。

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，已向銀行保理但未終止確認的應收票據賬面值分別為人民幣8.6百萬元、人民幣3.8百萬元、人民幣14.6百萬元及人民幣11.9百萬元。

於2020年8月31日，我們於2020年5月31日尚未償還的貿易應收款項賬面值中，人民幣58.1百萬元或71.6%已結算。

於2020年8月31日，我們於2020年5月31日尚未償還的應收票據賬面值中，人民幣23.7百萬元或50.2%已結算。

於2020年8月31日，我們於2020年5月31日尚未償還的貿易應收款項及應收票據總額的賬面值中，人民幣81.8百萬元或63.8%已結算。



## 財務資料

### 預付款項及其他應收款項

下表載列我們於所示日期的預付款項及其他應收款項明細：

	於12月31日			於5月31日
	2017年	2018年	2019年	2020年
	人民幣千元			
有關出售物業、廠房及設備的應收款項	15,323	8,651	11,451	11,536
應收利息	—	—	—	219
按攤銷成本計量的金融資產	15,323	8,651	11,451	11,755
可收回增值稅	—	4,616	2,208	2,059
按金	584	1,361	1,454	1,427
收購使用權資產的預付款項	41,401	—	—	—
購買存貨的預付款項及預付開支	9,477	3,380	2,688	4,152
<b>[編纂]</b> 的預付款項	—	862	5,222	6,679
	66,785	18,870	23,023	26,072
減：一年後逾期的其他應收款項	(52,128)	(6,500)	(3,374)	(3,495)
預付款項及其他應收款項的即期部分	<u>14,657</u>	<u>12,370</u>	<u>19,649</u>	<u>22,577</u>

---

## 財務資料

---

### 有關出售物業、廠房及設備的應收款項(流動資產項下)

我們流動資產項下與出售物業、廠房及設備有關的應收款項主要為與出售專用線有關的應收代價結餘，有關詳情，請參閱「非流動資產－其他應收款項」。於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，有關的應收款項的流動部分分別為人民幣4.6百萬元、人民幣2.2百萬元、人民幣8.1百萬元及人民幣8.0百萬元。有關的結餘從2017年12月31日的人民幣4.6百萬元，減少至於2018年12月31日的人民幣2.2百萬元，主要由於我們其中一條專用線的結算加快。有關結餘增加至2019年12月31日的人民幣8.1百萬元，主要是與2019年出售鐵路設施有關。於2020年5月31日，結餘維持穩定，為人民幣8.0百萬元。

### 可收回增值稅

可收回增值稅乃往績記錄期內輸入增值稅超逾輸出增值稅的金額。根據中國相關稅務規定，輸入增值稅可以無限期轉撥以抵銷未來輸出增值稅。我們的可收回增值稅由2017年12月31日的零增加至2018年12月31日的人民幣4.6百萬元，主要是由於截至2018年12月31日止年度收購固定資產所產生的進項增值稅的金額重大。我們可收回的增值稅減少至2019年12月31日的人民幣2.2百萬元，主要由於於新增增值稅政府政策於2019年4月1日生效後，銷項增值稅被收購固定資產所產生的進項增值稅加速扣除。於2020年5月31日，我們的增值稅維持穩定，為人民幣2.1百萬元。

### 按金

按金主要指我們就我們的業務合作而給予我們某些客戶、供應商或分包商的保證金。我們的按金由2017年12月31日的人民幣0.6百萬元增加至2018年12月31日的人民幣1.4百萬元，主要由於我們就外包服務委聘的分包商數目增加。我們的按金維持相對穩定，於2019年12月31日為人民幣1.5百萬元及於2020年5月31日為人民幣1.4百萬元。

### 購買存貨的預付款項及預付開支

我們購買存貨的預付款項及預付開支主要指購買我們日常營運所用燃料及其他材料的預付款項及僱員醫療保險及物業保險及僱員差旅預付款。我們購買存貨的預付款項及預付開支由2017年12月31日的人民幣9.5百萬元減少至2018年12月31日的人民幣3.4百萬元，主要是由於政府於2018年更改了醫療保險付款政策，導致並無員工的醫療保險預付款。我們在每年年初和2018年底支付了有關保險，本年度的所有醫療保險預付款已全部確認。於2019年12月31日，我們購買存貨的預付款項及預付開支維持穩定為人民幣2.7百萬元。我們購買存貨的預付款項及預付開支增加至人民幣4.2百萬元，乃由於就我們的卡車已提前支付的保險費所致。

## 財務資料

### 應收關連方款項

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，應收關連方款項分別為人民幣114.4百萬元、人民幣132.3百萬元、零及零。該等結餘指：(i)於2014年就當時擬從騁宇公司向滄港公司轉讓土地使用權而向騁宇公司作出的部分付款的未償還結餘。其後釐定根據中國法律騁宇公司無法向滄港公司轉讓其土地使用權，原因為其持有劃撥土地使用權。該轉讓的協議經騁宇公司與滄港公司之間其後的書面協議而於2019年10月撤銷並追溯宣佈無效，原因為根據中國合同法騁宇公司不能履行其轉讓有關土地使用權的合約責任，因此，部分付款自其被支付予騁宇公司日期起被視為應收騁宇公司之款項。我們應收關連方的款項結餘呈列為同年應付相同關連方的任何款項淨額。應收關連方款項由2017年12月31日的人民幣114.4百萬元增加至2018年12月31日的人民幣132.3百萬元，主要由於償還騁宇公司於2017年所提供的貸款人民幣46.4百萬元。於2019年12月31日及2020年5月31日，我們並無應收關連方的款項。應收關連人士款項均為無抵押、免息及無固定還款期。

下表載列於所示日期應收關連方款項的詳情：

	於12月31日		於5月31日	
	2017年	2018年	2019年	2020年
	人民幣千元			
騁宇公司	85,877	132,276	—	—
黃驊鐵建	21,628	—	—	—
黃驊港興華公司	6,879	—	—	—
	<u>114,384</u>	<u>132,276</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

### 透過損益按公平值計量的金融資產

透過損益按公平值計量的金融資產為我們以短期理財產品的形式不時從信譽良好的中國商業銀行購買的非保本浮動收益理財產品，該等產品於發行銀行刊發的產品說明手冊中一般被描述為低風險，其收益率通常高於我們原本會以其他方式存放於中國境內銀行的定期存款。我們的理財產品由中國信譽良好的商業銀行發行。我們的理財產品屬於有關銀行發行的低風險產品，投資組合通常涵蓋債權證、資產支持證券、銀行間貸款、反向購買及銀行存款等。該等產品的回報並不固定，亦無保證。該等產品主要是於我們要求時可贖回。於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們透過損益按公平值計量的金融資產分別為零、人民幣1.0百萬元、零及零。

## 財務資料

### 流動負債

#### 貿易應付款項

我們的貿易應付款項主要為應付我們的供應商的款項，彼等通常授予我們30天的信貸期。

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們的貿易應付款項分別為人民幣33.5百萬元、人民幣26.7百萬元、人民幣27.7百萬元及人民幣19.9百萬元。我們的貿易應付款項由2017年12月31日的人民幣33.5百萬元減少人民幣6.8百萬元或20.3%至2018年12月31日的人民幣26.7百萬元，主要是由於結算與我們的鐵路及機車的維修和保養有關的未償還應付款項以及自2017年起結算部分應付貿易款項。我們的貿易應付款項從2018年12月31日的人民幣26.7百萬元增加人民幣1.0百萬元或3.6%至2019年12月31日的人民幣27.7百萬元，主要乃因與我們的建築工程有關的應付款項增加。於2020年5月31日，我們的貿易應付款項減少人民幣7.8百萬元或28.2%至人民幣19.9百萬元，乃由於結算與我們裝卸業務有關的應付款項及貨物物流開支所致。

下表載列於所示日期我們的貿易應付款項按發票日期的賬齡分析：

	於12月31日			於5月31日
	2017年	2018年	2019年	2020年
	人民幣千元			
一個月內	10,842	8,909	10,189	6,780
一至三個月	11,695	4,646	5,323	4,356
三至六個月	7,655	7,037	5,451	5,272
六至十二個月	983	3,556	2,886	1,434
十二個月以上	2,368	2,594	3,851	2,060
總計	<u>33,543</u>	<u>26,742</u>	<u>27,700</u>	<u>19,902</u>

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們賬齡超過12個月的貿易應付款項分別約為人民幣2.4百萬元、人民幣2.6百萬元、人民幣3.9百萬元及人民幣2.1百萬元。此等賬齡超過12個月的貿易應付款項主要與我們從供應商接受的若干維修及保養及貨運物流服務有關。

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，應付予關連方的貿易款項結餘包括就購買裝卸服務應付本集團關連方分包商A的款項，金額分別為人民幣9.3百萬元、人民幣8.1百萬元、人民幣2.3百萬元及零。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，從分包商A購買裝卸服務的金額分別約為人民幣18.9百萬元、人民幣13.9百萬元、人民幣6.3百萬元及零，而所有有關結餘已於[編纂]前結清。

## 財務資料

下表載列所示期間的平均貿易應付款項周轉天數：

	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
貿易應付款項的平均周轉天數 <sup>(1)</sup>	83.6	78.7	77.9	73.1

附註：

- (1) 貿易應付款項的平均周轉天數乃基於有關期間貿易應付款項期初及期末結餘的平均值除以該期間的貨運物流開支、外包服務收費及其他勞動力成本、已用燃料以及維修和保養開支的總和再乘以該期間所含天數計算。

平均貿易應付款項周轉天數表示我們向供應商支付現金所需的平均時間。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，我們的平均貿易應付款項周轉天數分別為83.6天、78.7天、77.9天及73.1天。我們於往績記錄期的平均應付款項周轉天數呈減少趨勢，主要是由於我們繼續努力結清未償還的貿易應付款項。

於2020年8月31日，我們於2020年5月31日的未償還貿易應付款項中的人民幣9.5百萬元或47.7%已經結清。

### 其他應付款項

下表載列我們於所示日期的其他應付款項的明細：

	於12月31日			於5月31日
	2017年	2018年	2019年	2020年
	人民幣千元			
購置物業、廠房及設備的應付款項	22,403	18,868	14,057	12,920
收購使用權資產的應付款項－關連方	25,767	11,957	8,032	—
收購使用權資產的應付款項－第三方	—	24,484	24,484	24,484
員工成本預付款項	10,414	15,418	15,861	13,851
其他勞動力成本應付款項	1,207	2,004	2,411	2,958
應付有關建議[編纂]產生的支出	—	1,771	6,810	6,282
其他	1,646	4,099	4,090	3,249
總計	61,437	78,601	75,745	63,744

## 財務資料

我們的其他應付款項由2017年12月31日的人民幣61.4百萬元增加人民幣17.2百萬元或27.9%至2018年12月31日的人民幣78.6百萬元，主要是由於：(i)收購使用權資產—第三方的應付款項增加人民幣24.5百萬元；(ii)員工成本應付款項增加人民幣5.0百萬元，部份被從關連方收購使用權資產的應付款項減少人民幣13.8百萬元(因我們償還部分未償還的應付款項)所抵銷。我們的其他應付款項由2018年12月31日的人民幣78.6百萬元減少人民幣2.9百萬元或3.6%至2019年12月31日的人民幣75.7百萬元，主要是由於(i)收購物業、廠房及設備的應付款項減少人民幣4.8百萬元；及(ii)收購使用權資產應付款項減少人民幣3.9百萬元，部分被有關[編纂]開支應付款項增加人民幣5.0百萬元所抵銷。我們的其他應付款項由2019年12月31日的人民幣75.7百萬元減少人民幣12.0百萬元或15.8%至2020年5月31日的人民幣63.7百萬元，主要由於結算與使用權資產有關的應付款項人民幣8.0百萬元所致。

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，應付予關連方的其他款項結餘包括：(i)就收購使用權資產應付聘宇公司之款項，金額分別為人民幣25.8百萬元、人民幣12.0百萬元、人民幣8.0百萬元及零；及(ii)應付黃驊鐵建的款項，金額分別為零、人民幣1.2百萬元、人民幣1.2百萬元及人民幣1.2百萬元。該結餘將於[編纂]前結清。有關詳情，請參閱「關連方交易」及附錄一會計師報告附註28。

### 合約負債

合約負債主要包括就鐵路貨運及相關服務自我們的若干客戶收取的預付款項。根據業務磋商我們在履行若干服務合約之前從若干客戶收取全額付款。有關預付款項被確認為合約負債，直至已提供相關服務及預付款項確認為收益為止。於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們的合約負債分別為人民幣0.7百萬元、人民幣2.2百萬元、人民幣2.6百萬元及人民幣1.7百萬元。

下表載列合約負債於往績記錄期的變動：

	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
	人民幣千元			
於1月1日的結餘	2,459	729	2,229	2,630
年／期內確認計入年初／期 合約負債的收益導致 合約負債減少	(2,459)	(729)	(2,229)	(1,540)
於12月31日／5月31日履約預 收賬款導致合約負債增加	729	2,229	2,630	598
於12月31日／5月31日的結餘	729	2,229	2,630	1,688

## 財務資料

我們的合約負債由2017年12月31日的人民幣0.7百萬元增加人民幣1.5百萬元或205.8%至2018年12月31日的人民幣2.2百萬元，主要由於來自客戶的預付款項增加（一般與我們的收益增長相符）所致。我們的合約負債進一步略微增加至2019年12月31日的人民幣2.6百萬元，主要由於來自客戶的預付款項增加，部分被確認來自合約負債的收益所抵銷。於2020年5月31日，我們的合約負債減少至人民幣1.7百萬元，主要由於截至2020年5月31日止五個月，確認來自合約負債的收益高於客戶的預付款項所致。

於2020年8月31日，於2020年5月31日的合約負債當中，人民幣0.7百萬元或42.2%其後於截至2020年8月31日止三個月確認為收益。

### 應付關連方款項

下表載列於所示日期應付關連方款項的詳情：

	於12月31日		於5月31日	
	2017年	2018年	2019年	2020年
	人民幣千元			
聘宇公司	—	—	—	—
京海能源	9,821	310	—	—
美蘆園林	1,717	—	—	—
	<u>11,538</u>	<u>310</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

我們的應付關連方款項由2017年12月31日的人民幣11.5百萬元減少至2018年12月31日的人民幣0.3百萬元，並進一步減少至2019年12月31日的零，主要是由於在2018年及2019年向京海能源及美蘆園林償還貸款。應付關連方的所有款項均為無抵押、免息及並無固定還款期限。

## 財務資料

### 債務及或然負債

下表載列我們於所示日期的債務：

	於12月31日		於5月31日		於8月31日
	2017年	2018年	2019年	2020年	2020年
			人民幣千元		
					(未經審核)
銀行貸款：					
— 有抵押	294,096	317,255	251,002	340,470	365,605 <sup>(1)</sup>
— 無抵押	—	—	60,094	—	30,046 <sup>(2)</sup>
	294,096	317,255	311,096	340,470	395,651
其他貸款：					
— 有抵押	71,792	108,536	72,782	57,886	48,947 <sup>(3)</sup>
— 無抵押	—	—	177,453	175,580	105,260
	71,792	108,536	250,235	233,466	154,207
小計	365,888	425,791	561,331	573,936	549,858
應付關連方款項	11,538	310	—	—	—
總計	377,426	426,101	561,331	573,936	549,858

附註：

- (1) 人民幣83,124,000元的有抵押銀行貸款由外商獨資企業擔保。
- (2) 無抵押銀行貸款由外商獨資企業擔保。
- (3) 人民幣25,147,000元的有抵押其他貸款由外商獨資企業擔保。



## 財務資料

本集團已租用若干物業，其租期於各開始日期計不超過12個月。根據國際財務報告準則第16號，所有租賃均須在財務狀況表內資本化為使用權資產及租賃負債，但國際財務報告準則第16號向實體提供會計政策選擇，實體可選擇不將屬於短期租賃的租賃資本化。本集團已選擇不確認上述租賃的租賃負債。與該等租賃相關的租賃付款已於租賃期內按直線法列為開支。因此，本集團於2017年、2018或2019年12月31日或2020年5月31日或2020年8月31日並無任何租賃負債。

### 銀行及其他貸款

下表載列我們銀行及其他貸款的到期期間：

	於12月31日		2019年	於5月31日	於8月31日
	2017年	2018年		2020年	2020年
	人民幣千元				
	(未經審核)				
一年內或按要求	93,726	168,008	290,999	127,551	114,364
一至兩年	129,300	191,704	57,147	42,245	100,734
兩至五年	142,862	66,079	213,185	404,140	334,760
小計	272,162	257,783	270,332	446,385	435,494
總計	365,888	425,791	561,331	573,936	549,858

下表載列我們的銀行及其他貸款於所示日期的實際利率：

	於12月31日		2019年	於5月31日	於8月31日
	2017年	2018年		2020年	2020年
	(未經審核)				
	%				
銀行及其他貸款	4.25-8.72	4.00-6.92	1.00-6.92	1.00-6.92	1.00-6.92

我們主要從銀行和其他金融機構獲得貸款，以補充我們的營運資金並為我們的資本支出提供資金。

於2020年8月31日，我們的未動用銀行融資約為人民幣23.0百萬元，概無由我們的關連方擔保或抵押。有關銀行融資並未受到限制。

## 財務資料

我們的大多數銀行及其他貸款以人民幣計值。於2017年、2018年及2019年12月31日、2020年5月31日及2020年8月31日，我們的銀行及其他貸款以：(i)我們的物業、廠房及設備；及／或(ii)我們的使用權資產；及／或(iii)我們的應收票據；及／或(iv)獲得本集團鐵路貨運未來收益的權利作抵押，及／或由我們的關連方擔保及／或作抵押（有關詳情，請參閱本文件附錄一的會計師報告附註28(e)及28(f)）。用於我們的有抵押銀行貸款的資產的賬面值的詳情載於下表：

	於12月31日			於5月31日	於8月31日
	2017年	2018年	2019年	2020年	2020年
			(人民幣千元)		
					(未經審核)
使用權資產	96,250	103,185	91,112	105,746	118,055
物業、廠房及設備	9,221	8,901	8,581	8,446	8,366
應收票據	8,613	3,750	14,620	11,900	—
合計	<u>114,084</u>	<u>115,836</u>	<u>114,313</u>	<u>126,092</u>	<u>126,421</u>

於2017年、2018年及2019年12月31日、2020年5月31日及2020年8月31日，我們的其他有抵押貸款乃自融資租賃機構借入，並以本集團以下資產作抵押。

	於12月31日			於5月31日	於8月31日
	2017年	2018年	2019年	2020年	2020年
			(人民幣千元)		
					(未經審核)
賬面值：					
物業、廠房及設備	119,794	159,166	148,751	144,411	141,808
使用權資產	—	7,452	7,290	7,223	7,182
合計	<u>119,794</u>	<u>166,618</u>	<u>156,041</u>	<u>151,634</u>	<u>148,990</u>

於2020年5月31日及8月31日，本集團的有抵押其他貸款當中分別人民幣57.9百萬元及人民幣48.9百萬元、分別人民幣31.7百萬元及人民幣25.1百萬元亦以我們附屬公司的股權作抵押。

於2020年8月31日（即確定我們的債務的最後實際可行日期），本集團的負債總額為人民幣549.9百萬元。

於2020年8月31日，除上文所披露者及集團內公司間負債外，我們並無任何其他重大借款、按揭、押記、債權證或已發行或未行使或已授權或以其他方式增設但未發行的債務證券、或其他類似債務、融資租賃承擔、承兌負債、承兌信用證、租購承擔、重大或然負債或擔保。

## 財務資料

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，就我們的董事所深知，董事確認於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的任何未償債務均無重大契諾，亦無違反任何契諾的情況。董事進一步確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們在取得銀行貸款及其他借貸方面並無任何困難，亦未拖欠償還銀行貸款及其他借貸或違反契諾。

### 關連方交易

於往績記錄期，我們在一般業務過程中訂立若干關連方交易。該等交易乃根據我們與各自的關連方協定的條款進行。於往績記錄期的關連方交易乃有關提供鐵路貨運及其他輔助服務、購買建築服務、購買裝卸服務及應付／應收關連方款項淨變動。所有應付／應收關連方款項均為無抵押、免息及無固定還款期。請參閱「一綜合財務狀況表若干項目的討論－流動資產－應收關連方款項」及「一綜合財務狀況表若干項目的討論－流動負債－應付關連方款項」。

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，劉先生及其聯屬人士為我們提取的銀行及其他貸款提供擔保。下表載列往績記錄期內關連人士提供的擔保的詳情：

	於12月31日			於5月31日	
	2017年	2018年	2019年	2020年	
	人民幣千元				
劉先生及其聯屬人士就本集團的銀行貸款提供擔保	234,398	268,431	—	—	
劉先生及其聯屬人士就本集團的其他貸款提供擔保	<u>71,792</u>	<u>108,536</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	
總額	<u><u>306,190</u></u>	<u><u>376,967</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>—</u></u>	

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，本集團的銀行貸款人民幣51.1百萬元、人民幣62.1百萬元、零及零以聘宇公司的樓宇及租賃土地作抵押。

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，本集團的其他貸款人民幣52.0百萬元、人民幣68.9百萬元、零及零以黃驊港興華港務開發有限公司及北京世紀金鼎投資有限公司持有的聘宇公司股權作抵押。

---

## 財務資料

---

於2019年8月12日，聘宇公司向本集團授出無償權利以使用其土地經營本集團的鐵路及鐵路調車場，為期20年。於往績記錄期，並無根據此安排收取任何租金。有關詳情，請參閱本文件「關連交易－獲全面豁免持續關連交易」。

我們的董事確認，於往績記錄期的所有關連方交易均按屬公平合理及符合本集團整體利益的一般商業條款進行。我們的董事進一步確認，該等關連方交易不會扭曲我們於往績記錄期的經營業績或使我們的歷史業績不能反映我們未來的表現。有關我們關連方交易的更多資料，請參閱本文件附錄一會計師報告的附註28。

### 資本開支及承擔

#### 資本開支

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，我們已分別產生資本開支人民幣107.4百萬元、人民幣158.2百萬元、人民幣24.0百萬元及人民幣10.4百萬元，主要為購買物業、廠房及設備以及使用權資產以供營運之用。我們預計主要通過經營所得現金、銀行融資以及我們從[編纂]收到的[編纂]撥付我們的資本開支。

#### 資本承擔

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們有關物業、廠房及設備的未償還資本承擔分別為人民幣90.5百萬元、人民幣5.9百萬元、人民幣0.1百萬元及人民幣0.6百萬元。

## 財務資料

### 主要財務比率

下表載列於所示日期／年度／期間的若干主要財務比率：

	於12月31日／ 截至12月31日止年度			於5月31日／ 截至5月31日 止五個月
	2017年	2018年	2019年	2020年
<b>盈利能力比率</b>				
純利率 <sup>(1)</sup> (%)	22.7	21.1	18.4	19.8
股本回報率 <sup>(2)</sup> (%)	11.3	10.2	13.4	不適用
總資產回報率 <sup>(3)</sup> (%)	6.8	6.1	5.8	不適用
利息覆蓋率 <sup>(4)</sup> (倍)	5.5	6.0	4.8	4.8
<b>流動資金比率</b>				
流動比率 <sup>(5)</sup> (倍)	1.5	1.1	0.5	1.0
速動比率 <sup>(6)</sup> (倍)	1.4	1.1	0.5	1.0
<b>資本充足比率</b>				
資本負債比率 <sup>(7)</sup> (%)	51.3	53.2	108.0	104.4
債務權益比率 <sup>(8)</sup> (%)	45.6	46.6	101.4	91.5

附註：

- (1) 純利率是通過將年／期內溢利除以相應年度的收益再乘以100%計算。有關詳細討論，請參閱「各年度經營業績比較」。
- (2) 股本回報率乃按年內溢利除以相應年度結算日的權益總額再乘以100%計算。截至2020年5月31日止五個月，股本回報率的計算不適用，此乃由於該計算是按全年基準進行。
- (3) 總資產回報率乃按年內溢利除以相應年度結算日的總資產再乘以100%計算。截至2020年5月31日止五個月，總資產回報率的計算不適用，此乃由於該計算是按全年基準進行。
- (4) 利息覆蓋率乃按未計入融資成本及稅項的溢利除以相應年度／期間的融資成本計算。
- (5) 流動比率乃按年度／期間結算日的流動資產除以流動負債計算。
- (6) 速動比率乃按年度／期間結算日的總流動資產減存貨除以流動負債計算。
- (7) 資本負債比率乃按相應年度／期間結算日的債務總額(即銀行及其他貸款)除以權益總額再乘以100%計算。
- (8) 債務權益比率乃按相應年度／期間結算日的債務淨額(即銀行及其他貸款減現金及現金等值項目)除以權益總額再乘以100%計算。

---

## 財務資料

---

### 股本回報率

我們的股本回報率從截至2017年12月31日止年度的11.3%下降至截至2018年12月31日止年度的10.2%，主要是由於權益總額增加12.1%，而我們的年度溢利於兩個年度均保持相對穩定。我們的股本回報率其後上升至截至2019年12月31日止年度的13.4%，主要由於該年度溢利下降14.7%及我們的總權益於2019年完成公司重組後下降35.0%的合併影響。

### 總資產回報率

我們的總資產回報率從截至2017年12月31日止年度的6.8%下降至截至2018年12月31日止年度的6.1%，主要是由於總資產增加12.7%，而我們的年度溢利於兩個年度均保持相對穩定。我們的總資產回報率進一步下降至截至2019年12月31日止年度的5.8%，主要是由於我們的溢利減幅14.7%高於總資產減幅10.9%，主要是由於結清應收關連方款項。

### 利息覆蓋率

我們的利息覆蓋率從截至2017年12月31日止年度的5.5倍上升至截至2018年12月31日止年度的6.0倍，主要是由於融資成本下降8.8%。截至2019年12月31日止年度，我們的利息覆蓋率降至4.8倍，主要是由於該年度的融資成本增加13.0%及除融資成本及稅項前溢利減少9.3%。截至2020年5月31日止五個月，我們的利息覆蓋率維持在4.8倍。

### 流動比率

我們的流動比率由2017年12月31日的1.5倍下降至2018年12月31日的1.1倍，主要是由於流動負債增幅39.1%高於流動資產增幅6.4%。於2019年12月31日，我們的流動比率進一步降至0.5倍，主要是由於流動資產減少38.5%，而此則主要是由於結清應收關連方款項及流動負債主要因銀行及其他貸款增加而增加43.9%。截至2020年5月31日止五個月，我們的流動比率增加至1.0倍，主要由於[結算到期銀行貸款令流動負債減少]所致。

### 速動比率

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，我們的速動比率分別為1.4倍、1.1倍、0.5倍及1.0倍。速動比率的波動通常與我們流動比率的波動一致，此乃由於我們沒有維持大量存貨。

---

## 財務資料

---

### 資本負債比率

我們的資本負債比率從2017年12月31日的51.3%略升至2018年12月31日的53.2%，原因為於2018年12月31日銀行及其他貸款結餘的增幅與於2018年12月31日的總權益結餘較2017年12月31日的增幅成比例。

於2019年12月31日，我們的資本負債比率大幅升至108.0%，主要是由於銀行及其他貸款增加31.8%及總權益減少35.0%的合併影響。於2020年5月31日，我們的資本負債比率輕微減少至104.4%，主要由於總權益增幅5.8%大於銀行及其他貸款增幅2.2%所致。

### 債務權益比率

於2017年及2018年12月31日，我們的債務權益比率維持相對穩定，分別為45.6%及46.6%。於2019年12月31日，我們的債務權益比率大幅升至101.4%，主要是由於銀行及其他貸款增加31.8%及總權益減少35.0%的合併影響。於2020年5月31日，我們的債務權益比率減少至91.5%，主要由於總權益增幅5.8%大於銀行及其他貸款增幅2.2%所致。

### 資產負債表外的安排

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無資產負債表外的其他重大安排或或然事件。

### 市場風險的定性與定量披露

在我們的日常業務過程中，我們面對各種金融風險，包括信貸風險、流動資金風險及利率風險。我們監控及管理減少各種風險的政策以確保及時有效實施適當措施。我們面臨金融風險的詳情載於本文件附錄一會計師報告附註26。

### 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。

## 財務資料

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。

### 可分派儲備

本公司於2018年10月19日註冊成立，並為一間投資控股公司。於2019年12月31日，我們並無任何可分派儲備。

### [編纂]開支

我們的[編纂]開支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]開支總額（根據[編纂]的指示性[編纂]的中位數[編纂]港元計算，並假設未行使[編纂]，包括[編纂]）約為[編纂]港元（相當於[編纂]），相當於[編纂][編纂]總額約[編纂]%（假設[編纂]為每股股份[編纂]港元及並無行使[編纂]）。於估計[編纂]開支總額約[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、約[編纂]（相當於[編纂]）已於截至2020年5月31日止五個月扣除，並預期於截至2020年12月31日止七個月將產生額外約[編纂]（相當於[編纂]）。上述[編纂]開支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]開支對我們財務表現的影響

我們截至2018年及2019年12月31日止年度的溢利曾經以及我們截至2020年12月31日止年度的溢利將因該等年度產生[編纂]開支而大幅減少。董事認為，我們截至2020年12月31日止年度的財務表現很可能受到有關開支的不利影響。



---

## 財務資料

---

### 未經審核備考經調整有形資產淨值報表

以下未經審核備考經調整綜合有形資產淨值乃根據香港上市規則第4.29條並經參考香港會計師公會頒佈的會計指引第7號「編製備考財務資料以供載入投資通函」編製，且僅作說明用途，載列於此乃為說明假設[編纂]已於2020年5月31日發生，其對我們截至2020年5月31日的綜合有形資產淨值的影響。

未經審核備考經調整有形資產淨值報表乃僅為說明用途而編製，且由於其假設性質，未必能真實反映假設[編纂]已於2020年5月31日或任何未來日期完成時本集團的財務狀況。有關報表乃根據我們於2020年5月31日的本公司權益股東應佔綜合有形資產淨值（摘錄自本文件附錄一會計師報告）編製，並已作出下文所述的調整。未經審核備考經調整有形資產淨值報表並不構成本文件附錄一所載會計師報告的一部分。

[編纂]

---

## 財務資料

---

[編纂]

### 無重大不利變動

[編纂]應知悉[編纂]開支對本集團截至2020年12月31日止年度財務表現的影響。除上文所披露者外，董事確認，自2020年5月31日（即本文件附錄一會計師報告所載本集團最近期過往財務資料的結算日）起直至本文件日期，本集團的財務或貿易狀況或前景並無重大不利變動，且自2020年5月31日以來並無發生任何會對本文件附錄一會計師報告所示資料產生重大影響的事件。

### 根據上市規則第13.13至13.19條的規定披露

我們的董事確認，於最後實際可行日期，並無根據上市規則第13.13至13.19條規定須予披露的情況。

## 財務資料

### 物業權益及物業估值

艾華迪評估諮詢有限公司(獨立估值師)已對我們於2020年8月31日的物業權益進行估值。估值報告全文、估值概要及估值證書均載於本文件附錄三。

下表載列我們於2020年5月31日的綜合財務報表中物業權益賬面值總額與於2020年8月31日的經選取物業權益估值的對賬。

	金額 (人民幣千元)
本集團於2020年5月31日的物業權益的賬面淨值	817,089 <sup>(1)</sup>
由2020年6月1日至2020年8月31日期間之變動(未經審核)	<u>(4,076)</u>
本集團於2020年8月31日的物業權益的賬面淨值(未經審核)	813,013
於2020年8月31日的估值盈餘	<u>663,905<sup>(2)</sup></u>
本文件附錄三所載於2020年8月31日的估值	<u><u>1,476,918<sup>(3)</sup></u></u>

附註：

- (1) 該金額不包括於2020年5月31日賬面淨值為人民幣32.9百萬元的一幅土地的賬面淨值，該土地由至通往海西站的邯黃聯絡線佔用，我們尚未獲得土地使用權許可證。
- (2) 於2020年8月31日的估值盈餘包括歸屬於本公司非控股股東的人民幣1.9百萬元。
- (3) 該金額指於2020年8月31日本集團物業權益的估值(不包括上述附註1所述的地塊)，依據「附錄三—物業估值報告」，其包括商業價值人民幣1,043.8百萬元及參考價值人民幣433.1百萬元。

## 未來計劃及[編纂]

### [編纂]

有關我們未來計劃的詳細描述，請參閱「業務－我們的策略」。

### [編纂]

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

- 約[編纂]港元（倘若[編纂]並無獲行使）或約[編纂]港元（倘若[編纂]獲全數行使），假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即建議[編纂]範圍的[編纂]）；
- 約[編纂]港元（倘若[編纂]並無獲行使）或約[編纂]港元（倘若[編纂]獲全數行使），假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即建議[編纂]範圍的[編纂]）；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]獲全數行使），假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即建議[編纂]範圍的[編纂]）。

假設[編纂]未獲行使且假設[編纂]定於每股[編纂]港元（即指示性[編纂]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：

- 我們的估計[編纂]總額的約[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。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」。具體而言，我們擬：
  - 將我們的估計[編纂]總額的約[編纂]%或[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元）用於建設將滄港線的港口站與山東省濱州市魯北工業園連接的支線，其將為我們提供直接通往需要散裝貨物（主要是煤炭，其次是鋁土礦）運輸服務的多名魯北地區現有客戶的鐵路通道。該支線的長度約為20.7公里。作為這條新支線建設的一部分，我們打算建設兩個新車站：一個在山東省無棣縣，另一個是魯北工業園終點站。我們對

## 未來計劃及[編纂]

該項目的投資將通過與一間由政府擁有的物流公司組成合營企業進行，其中我們的聯營公司（我們擁有40%股權）的所有權百分比為49%。我們預期於2020年第四季度開始建設，並於2022年第一季度前竣工；及

- 我們的估計[編纂]總額的約[編纂]%或[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元）。該支線的長度約為7.2公里。作為這條新支線建設的一部分，我們打算未來建設一個新的車站（產業園站），我們預期通過專用線從該站出發連接到我們客戶的工廠。我們於此項目的投資將透過與全球最大獨立焦炭生產商之一及中國領先油管製造商成立的一間合營企業（我們於當中的所有權百分比為36%）進行。我們預期於2020年第四季度開始建設，並於2022年第一季度前竣工。
- 我們的估計[編纂]總額的約[編纂]%或[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元）將用於撥付滄港線（預期於2020年第四季度開始及目標於2021年第四季度完成）的技術升級、購買新機車及購買額外的設備，請參閱「業務－我們的策略－升級及提高我們現有鐵路的運輸能力」。具體而言，我們擬：
  - 將我們的估計[編纂]總額的約[編纂]%或[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元）用於升級及改造基本的基礎設施，包括鐵路軌道、周邊路基及建設涵洞及其他必要的基礎設施；
  - 將我們的估計[編纂]總額的約[編纂]%或[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元）用於購買一輛新機車。
  - 將我們的估計[編纂]總額的約[編纂]%或[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元）用作支付部分用來升級通訊、信號自動化及遠程監控系統的設備。
- 我們的估計[編纂]總額的約[編纂]%或[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元）將用於償還到期的銀行貸款，於2020年12月31日的未償還金額為人民幣[30.1]百萬元，年利率為[5.94]%；
- 我們的估計[編纂]總額的約[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渤海西站所佔用土地的土地使用權的部分應付款項。該土地目前由我們在無土地使用權證的情況下佔用。有關詳情，請參閱「業務－法律合規和法律程序－違規事件－1.」一節。根據董事對土地面積的估計，土地使用權的估計總購買價約為人民幣[編

---

## 未來計劃及[編纂]

---

[纂]元至人民幣[編纂]元，將由[編纂][編纂]的部分支付，而餘下款項則由我們的內部資源支付。我們的董事認為，基於(1)本集團於2020年8月31日擁有約人民幣82.5百萬元的大量現金及現金等值項目；及(2)本集團於往績記錄期能夠從其經營活動中產生現金分別約人民幣112.1百萬元、人民幣150.0百萬元、人民幣110.3百萬元及人民幣48.3百萬元，本集團於我們須結算上述餘下結餘之前將擁有足夠的內部資源；及

- 我們的估計[編纂]總額的約[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。

倘若[編纂]定於指示性[編纂]範圍的[編纂](或經作出[編纂]後的經[編纂]調[編纂])，分配至上述用途的[編纂]將按比例作出調整。行使[編纂]而收取的任何額外[編纂]將按比例分配至上述用途。

倘若我們作出[編纂]將[編纂]定為每[編纂][編纂]港元，則我們從[編纂]收取的估計[編纂]將進一步減少至約[編纂]港元。

倘若[編纂]並無即時用於上述用途，在適用法例及法規允許的情況下，我們擬將[編纂]於持牌銀行存作短期活期存款。

倘若[編纂][編纂]的用途與上述用途有任何重大出入或[編纂]在上述用途之間的分配有任何重大變動，我們將刊發正式公告。

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

[ 編 纂 ]

---

[ 編 纂 ]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

[ 編 纂 ]

---

[ 編 纂 ]



本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

[ 編 纂 ]

---

[ 編 纂 ]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

[ 編 纂 ]

---

[ 編 纂 ]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

[ 編 纂 ]

---

[ 編 纂 ]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

[ 編 纂 ]

---

[ 編 纂 ]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

[ 編 纂 ]

---

[ 編 纂 ]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

[ 編 纂 ]

---

[ 編 纂 ]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

[ 編 纂 ]

---

[ 編 纂 ]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

[ 編 纂 ]

---

[ 編 纂 ]



本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

## [編纂]的架構

---

[編纂]

## [編纂]的架構

---

[編纂]

## [編纂]的架構

---

[編纂]

## [編纂]的架構

---

[編纂]

## [編纂]的架構

---

[編纂]

## [編纂]的架構

---

[編纂]

## [編纂]的架構

---

[編纂]

## [編纂]的架構

---

[編纂]



## [編纂]的架構

---

[編纂]

## [編纂]的架構

---

[編纂]

## [編纂]的架構

---

[編纂]

## [編纂]的架構

---

[編纂]

## [編纂]的架構

---

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]



## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

---

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]



## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

## 如何申請[編纂]

---

[編纂]



## 如何申請[編纂]

---

[編纂]

以下為 貴公司申報會計師畢馬威會計師事務所(香港執業會計師)所編製的載於第I-1至I-[66]頁的報告全文，以供載入本文件。



## 致 滄港鐵路有限公司 列位董事及 [編纂] 有關過往財務資料之會計師報告

### 緒言

吾等就第I-4至I-[66]頁所載之滄港鐵路有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱為「貴集團」)之過往財務資料發出報告，該等過往財務資料包括於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日的 貴集團綜合財務狀況表以及 貴公司於2018年及2019年12月31日的財務狀況表及截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度各年以及截至2020年5月31日止五個月(「往績記錄期」)的綜合損益表、綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，以及重大會計政策概要及其他解釋資料(統稱為「過往財務資料」)。第I-4至I-[66]頁所載之過往財務資料構成本報告之一部分，以供載入 貴公司就[編纂]於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)主板[編纂]而於[•]年[•]月[•]日刊發的文件(「文件」)。

### 董事對過往財務資料之責任

貴公司董事須負責根據過往財務資料附註1所載之編製及呈列基準編製作出真實公平反映之過往財務資料，並落實 貴公司董事認為必需之內部控制，以確保於編製過往財務資料時不存在重大錯誤陳述(不論是否由於欺詐或錯誤所致)。

### 申報會計師之責任

吾等之責任為就過往財務資料發表意見，並向 閣下匯報。吾等根據香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港投資通函呈報聘用準則第200號「投資通函內就過往財務資料出具的會計師報告」開展工作。該準則規定吾等須遵守道德準則並計劃及開展工作，以就過往財務資料有無重大錯誤陳述作出合理保證。

吾等之工作涉及實程序以獲取與過往財務資料金額及披露事項有關的憑證。選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估過往財務資料出現重大錯誤陳述（不論是否由於欺詐或錯誤）的風險。於作出該等風險評估時，申報會計師考慮有關實體根據過往財務資料附註1所載編製及呈列基準編製並作出真實公平反映的過往財務資料的內部監控，以設計於各類情況下適當的程序，惟並非為就實體內部監控的成效提出意見。吾等之工作亦包括評估董事所採用的會計政策是否恰當及所作出的會計估計是否合理，以及評估過往財務資料的整體呈列。

吾等相信，吾等所獲得之憑證屬充分及恰當，可為吾等之意見提供基礎。

## 意見

[吾等認為，就會計師報告而言，過往財務資料乃根據過往財務資料附註1所載編製及呈列基準編制，真實公平地反映 貴集團於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日的財務狀況、 貴公司於2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日的財務狀況以及 貴集團於往績記錄期之財務表現及現金流量。]

## 審閱追加期間的相應財務資料

吾等已審閱 貴集團於追加期間之相應財務資料，該等財務資料包括截至2019年5月31日止五個月之綜合損益表、綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表以及其他解釋資料（「追加期間相應財務資料」）。 貴公司董事負責根據過往財務資料附註1所載編製及呈列基準編製及呈列追加期間相應財務資料。吾等之責任是根據吾等之審閱，對追加期間相應財務資料作出結論。吾等根據香港會計師公會頒佈的香港審閱工作準則第2410號「由實體的獨立核數師執行中期財務資料審閱」進行審閱。審閱包括進行調查，主要是對負責財務和會計事項的人員進行調查，並採用分析和其他審閱程序。審閱範圍遠小於根據香港審核準則進行審核的範圍，故無法保證吾等將知悉在審核中可能發現的所有重大事項。因此，吾等並不就此發表審核意見。根據吾等的審閱，並無事宜致令吾等認為，就會計師報告而言，追加期間相應財務資料在所有重大方面並非根據過往財務資料附註1所載的編製及呈列基準編製。

根據聯交所證券上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例須呈報的事項

**調整**

於編製過往財務資料時，概無對第I-4頁界定之相關財務報表作出調整。

**股息**

吾等提述過往財務資料附註25(c)，當中載列 貴公司並無就往績記錄期派付股息。

**貴公司並無編製法定財務報表**

貴公司自註冊成立以來並無編製法定財務報表。

[•]

執業會計師  
香港中環  
遮打道10號  
太子大廈8樓

[日期]

## 過往財務資料

下文所載過往財務資料屬於本會計師報告的一部分。

貴集團於往績記錄期的綜合財務報表（「相關財務報表」）由畢馬威華振會計師事務所（特殊普通合伙）根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則審核，而過往財務資料則基於相關財務報表編製。

### 1. 綜合損益表

（以人民幣列示）

	附註	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
		2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
收益	4	354,343	386,889	376,904	150,158	151,831
經營開支：						
員工成本	6(b)	(59,466)	(64,902)	(63,777)	(25,510)	(23,727)
外包服務收費及其他 勞動力成本		(44,156)	(51,453)	(44,291)	(20,977)	(18,933)
貨運物流		(32,783)	(41,379)	(39,117)	(16,315)	(13,001)
折舊	6(c)	(26,111)	(29,467)	(34,830)	(14,245)	(15,288)
已用燃料		(18,560)	(29,227)	(26,815)	(12,064)	(10,520)
維修及保養		(22,949)	(17,694)	(17,260)	(6,112)	(7,032)
一般及行政開支		(7,424)	(14,771)	(23,338)	(8,453)	(9,524)
其他開支		(12,147)	(9,032)	(11,130)	(4,133)	(3,567)
經營開支總額		(223,596)	(257,925)	(260,558)	(107,809)	(101,592)
其他收入	5	822	2,387	2,742	566	1,726
經營溢利		<b>131,569</b>	<b>131,351</b>	<b>119,088</b>	<b>42,915</b>	<b>51,965</b>
融資成本	6(a)	(23,920)	(21,820)	(24,654)	(9,083)	(10,821)
應佔聯營公司的虧損	14	(60)	(233)	(183)	(73)	(315)
除稅前溢利	6	<b>107,589</b>	<b>109,298</b>	<b>94,251</b>	<b>33,759</b>	<b>40,829</b>
所得稅	7(a)	(27,228)	(27,791)	(24,755)	(8,644)	(10,817)
本年度／期間溢利		<b>80,361</b>	<b>81,507</b>	<b>69,496</b>	<b>25,115</b>	<b>30,012</b>

隨附的附註組成過往財務資料的一部分。

1. 綜合損益表(續)  
(以人民幣列示)

	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
附註	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
				(未經審核)	
以下應佔：					
貴公司權益股東	80,439	81,706	70,194	25,357	29,431
非控股權益	<u>(78)</u>	<u>(199)</u>	<u>(698)</u>	<u>(242)</u>	<u>581</u>
本年度／期間溢利	<b><u>80,361</u></b>	<b><u>81,507</u></b>	<b><u>69,496</u></b>	<b><u>25,115</u></b>	<b><u>30,012</u></b>
每股盈利(人民幣)					
— 基本及攤薄	10	不適用	不適用	不適用	不適用

隨附的附註組成過往財務資料的一部分。

2. 綜合損益及其他全面收益表  
(以人民幣列示)

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2020年 人民幣千元
本年度／期間溢利	80,361	81,507	69,496	25,115	30,012
本年度／期間其他全面 收益(除稅後)：					
其後可能重新分類至損 益的項目：					
— 換算為 貴集團呈 列貨幣時產生的 匯兌差額	—	—	(272)	—	2
本年度／期間全面收益 總額	<u>80,361</u>	<u>81,507</u>	<u>69,224</u>	<u>25,115</u>	<u>30,014</u>
以下應佔：					
貴公司權益股東	80,439	81,706	69,922	25,357	29,433
非控股權益	(78)	(199)	(698)	(242)	581
本年度／期間全面收益 總額	<u>80,361</u>	<u>81,507</u>	<u>69,224</u>	<u>25,115</u>	<u>30,014</u>

隨附的附註組成過往財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

3. 綜合財務狀況表

(以人民幣列示)

		於12月31日		於2020年	
	附註	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	5月31日 人民幣千元
<b>非流動資產</b>					
物業、廠房及設備	11	692,399	805,122	789,570	777,321
使用權資產	12	137,398	202,323	197,855	195,993
於聯營公司的權益	14	3,918	3,685	3,502	5,187
遞延稅項資產	24(b)	6,983	7,661	8,209	8,035
預付款項及其他應收款項	17	52,128	6,500	3,374	3,495
<b>非流動資產總額</b>		<b>892,826</b>	<b>1,025,291</b>	<b>1,002,510</b>	<b>990,031</b>
<b>流動資產</b>					
存貨	15	4,430	4,407	5,009	3,662
貿易應收款項及應收票據	16	121,340	111,020	134,858	128,332
預付款項及其他應收款項	17	14,657	12,370	19,649	22,577
應收關連方款項	28(d)	114,384	132,276	–	–
透過損益按公平值計量的金融資產	18	–	1,000	–	–
現金及現金等值項目	19	40,579	53,119	33,866	70,791
<b>流動資產總額</b>		<b>295,390</b>	<b>314,192</b>	<b>193,382</b>	<b>225,362</b>
<b>流動負債</b>					
銀行及其他貸款	20	93,726	168,008	290,999	127,551
貿易應付款項	21	33,543	26,742	27,700	19,902
其他應付款項	22	61,437	78,601	75,745	63,744
合約負債	23	729	2,229	2,630	1,688
應付關連方款項	28(d)	11,538	310	–	–
即期稅項	24(a)	1,619	5,941	8,501	6,124
<b>流動負債總額</b>		<b>202,592</b>	<b>281,831</b>	<b>405,575</b>	<b>219,009</b>
<b>流動資產／(負債)淨額</b>		<b>92,798</b>	<b>32,361</b>	<b>(212,193)</b>	<b>6,353</b>
<b>資產總額減流動負債</b>		<b>985,624</b>	<b>1,057,652</b>	<b>790,317</b>	<b>996,384</b>
<b>非流動負債</b>					
銀行及其他貸款	20	272,162	257,783	270,332	446,385
<b>非流動負債總額</b>		<b>272,162</b>	<b>257,783</b>	<b>270,332</b>	<b>446,385</b>
<b>資產淨值</b>		<b>713,462</b>	<b>799,869</b>	<b>519,985</b>	<b>549,999</b>

隨附的附註組成過往財務資料的一部分。



3. 綜合財務狀況表(續)

(以人民幣列示)

		於12月31日		於2020年	
	附註	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	5月31日 人民幣千元
資本及儲備	25				
實繳／股本		347,885	347,885	—*	—*
儲備		<u>341,155</u>	<u>422,861</u>	<u>491,560</u>	<u>520,993</u>
貴公司權益股東應佔權益總額		689,040	770,746	491,560	520,993
非控股權益		<u>24,422</u>	<u>29,123</u>	<u>28,425</u>	<u>29,006</u>
權益總額		<u><b>713,462</b></u>	<u><b>799,869</b></u>	<u><b>519,985</b></u>	<u><b>549,999</b></u>

\* 金額不足人民幣1,000元。

隨附的附註組成過往財務資料的一部分。

4. 貴公司財務狀況表  
(以人民幣列示)

	附註	於12月31日		於2020年
		2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	5月31日 人民幣千元
<b>非流動資產</b>				
於附屬公司的投資*	13	—	—	—
<b>流動資產</b>				
預付款項及其他應收款項		—	—	20
應收關連方款項*		—	—	—
<b>流動負債</b>				
應付附屬公司款項		—*	448	914
<b>流動資產／(負債)淨值</b>		<u>—*</u>	<u>(448)</u>	<u>(894)</u>
<b>資產／(負債)淨值</b>		<u>—*</u>	<u>(448)</u>	<u>(894)</u>
<b>資本及儲備</b>				
股本*	25	—	—	—
儲備		—	(448)	(894)
<b>權益總額</b>		<u>—*</u>	<u>(448)</u>	<u>(894)</u>

\* 金額不足人民幣1,000元。

隨附的附註組成過往財務資料的一部分。

5. 綜合權益變動表  
(以人民幣列示)

	貴公司權益股東應佔						小計	非控股 權益	總權益
	實繳/ 股本	其他儲備	法定儲備	安全生產 基金儲備	匯兌儲備	保留溢利			
	人民幣千元 (附註 25(b))	人民幣千元 (附註 25(d)(i))	人民幣千元 (附註 25(d)(ii))	人民幣千元 (附註 25(d)(iii))	人民幣千元 (附註 25(d)(iv))	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	
於2017年1月1日	347,885	99,053	23,499	-	-	213,164	683,601	-	683,601
截至2017年12月31日 止年度的權益變動：									
本年度溢利	-	-	-	-	-	80,439	80,439	(78)	80,361
其他全面收益	-	-	-	-	-	-	-	-	-
全面收益總額	-	-	-	-	-	80,439	80,439	(78)	80,361
分派(附註25(c))	-	-	-	-	-	(75,000)	(75,000)	-	(75,000)
注資	-	-	-	-	-	-	-	24,500	24,500
撥款至儲備	-	-	7,861	-	-	(7,861)	-	-	-
安全生產基金儲備 -撥款	-	-	-	2,394	-	(2,394)	-	-	-
-動用	-	-	-	(2,394)	-	2,394	-	-	-
於2017年12月31日及 2018年1月1日	347,885	99,053	31,360	-	-	210,742	689,040	24,422	713,462

5. 綜合權益變動表(續)

(以人民幣列示)

	貴公司權益股東應佔						小計 人民幣千元	非控股 權益 人民幣千元	總權益 人民幣千元
	實繳/ 股本 人民幣千元 (附註 25(b))	其他儲備 人民幣千元 (附註 25(d)(i))	法定儲備 人民幣千元 (附註 25(d)(ii))	安全生產 基金儲備 人民幣千元 (附註 25(d)(iii))	匯兌儲備 人民幣千元 (附註 25(d)(iv))	保留溢利 人民幣千元			
於2017年12月31日及 2018年1月1日	347,885	99,053	31,360	-	-	210,742	689,040	24,422	713,462
截至2018年12月31日 止年度的權益變動：									
本年度溢利	-	-	-	-	-	81,706	81,706	(199)	81,507
其他全面收益	-	-	-	-	-	-	-	-	-
全面收益總額	-	-	-	-	-	81,706	81,706	(199)	81,507
注資	-	-	-	-	-	-	-	4,900	4,900
撥款至儲備	-	-	7,914	-	-	(7,914)	-	-	-
安全生產基金儲備									
—撥款	-	-	-	2,807	-	(2,807)	-	-	-
—動用	-	-	-	(2,807)	-	2,807	-	-	-
於2018年12月31日及 2019年1月1日	347,885	99,053	39,274	-	-	284,534	770,746	29,123	799,869
截至2019年12月31日 止年度的權益變動：									
本年度溢利	-	-	-	-	-	70,194	70,194	(698)	69,496
其他全面收益	-	-	-	-	(272)	-	(272)	-	(272)
全面收益總額	-	-	-	-	(272)	70,194	69,922	(698)	69,224
注資	-	12,075	-	-	-	-	12,075	-	12,075
撥款至儲備	-	-	11,640	-	-	(11,640)	-	-	-
視作分派(附註1)									
—集團重組對權益產生的 影響	(347,885)	(13,298)	-	-	-	-	(361,183)	-	(361,183)
安全生產基金儲備									
—撥款	-	-	-	2,952	-	(2,952)	-	-	-
—動用	-	-	-	(2,952)	-	2,952	-	-	-
於2019年12月31日及 2020年1月1日	-	97,830	50,914	-	(272)	343,088	491,560	28,425	519,985

5. 綜合權益變動表(續)

(以人民幣列示)

	貴公司權益股東應佔						小計 人民幣千元	非控股 權益 人民幣千元	總權益 人民幣千元
	實繳/ 股本 人民幣千元 (附註 25(b))	其他儲備 人民幣千元 (附註 25(d)(i))	法定儲備 人民幣千元 (附註 25(d)(ii))	安全生產 基金儲備 人民幣千元 (附註 25(d)(iii))	匯兌儲備 人民幣千元 (附註 25(d)(iv))	保留溢利 人民幣千元			
於2019年12月31日及 2020年1月1日	-	97,830	50,914	-	(272)	343,088	491,560	28,425	519,985
截至2020年5月31日止五個月的 權益變動：									
本期間溢利	-	-	-	-	-	29,431	29,431	581	30,012
其他全面收益	-	-	-	-	2	-	2	-	2
全面收益總額	-	-	-	-	2	29,431	29,433	581	30,014
安全生產基金儲備									
-撥款	-	-	-	1,265	-	(1,265)	-	-	-
-動用	-	-	-	(1,265)	-	1,265	-	-	-
於2020年5月31日	-	97,830	50,914	-	(270)	372,519	520,993	29,006	549,999
於2019年1月1日	347,885	99,053	39,274	-	-	284,534	770,746	29,123	799,869
截至2019年5月31日止五個月的 權益變動(未經審核)：									
本期間溢利(未經審核)	-	-	-	-	-	25,357	25,357	(242)	25,115
其他全面收益(未經審核)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
全面收益總額(未經審核)	-	-	-	-	-	25,357	25,357	(242)	25,115
視作分派(附註1)									
-集團重組對權益產生的 影響(未經審核)	(347,885)	(2,462)	-	-	-	-	(350,347)	-	(350,347)
安全生產基金儲備(未經審核)									
-撥款(未經審核)	-	-	-	1,230	-	(1,230)	-	-	-
-動用(未經審核)	-	-	-	(1,230)	-	1,230	-	-	-
於2019年5月31日(未經審核)	-	96,591	39,274	-	-	309,891	445,756	28,881	474,637

隨附的附註組成過往財務資料的一部分。

6. 綜合現金流量表  
(以人民幣列示)

	附註	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
		2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
<b>經營活動</b>						
除稅前溢利		107,589	109,298	94,251	33,759	40,829
就以下各項調整：						
折舊	6(c)	26,111	29,467	34,830	14,245	15,288
貿易應收款項及應收票據 減值虧損／(撥回減值 虧損)	6(c)	497	(364)	595	119	1,902
物業、廠房及設備的 減值虧損	6(c)	3,571	-	-	-	-
融資成本	6(a)	23,920	21,820	24,654	9,083	10,821
利息收入	5	(588)	(1,107)	(1,097)	(472)	(522)
理財產品投資收益淨額	5	(998)	(298)	(142)	(142)	-
出售物業、廠房及設備的 虧損／(收益)淨額	5	896	(136)	(784)	15	12
應佔聯營公司的虧損	14	60	233	183	73	315
<b>營運資金變動：</b>						
存貨(增加)／減少		(1,325)	23	(602)	(1,057)	1,347
貿易應收款項及應收票據、 預付款項及其他應收款 項(增加)／減少		(30,257)	10,526	(25,786)	(29,072)	1,879
受限制銀行存款增加		-	-	-	(750)	-
貿易應付款項及其他應付 款項增加／(減少)		18,389	3,224	6,566	325	(10,632)
合約負債(減少)／增加		(1,730)	1,500	401	(874)	(942)
<b>經營所得現金</b>		<u>146,135</u>	<u>174,186</u>	<u>133,069</u>	<u>25,252</u>	<u>60,297</u>
已付所得稅	24(a)	(34,082)	(24,147)	(22,743)	(10,930)	(13,020)
<b>經營活動所得現金淨額</b>		<u>112,053</u>	<u>150,039</u>	<u>110,326</u>	<u>14,322</u>	<u>47,277</u>
<b>投資活動</b>						
購買物業、廠房及設備及 使用權資產的付款		(107,420)	(158,184)	(23,973)	(13,949)	(10,392)
出售物業、廠房及設備 所得款項		6,839	11,409	955	171	84
購買理財產品投資的付款		(263,200)	(104,100)	(37,000)	(37,000)	-
出售理財產品投資所得款項 於一間聯營公司的投資		274,198	103,398	38,142	38,142	-
已收利息		-	-	-	-	(2,000)
		588	1,107	1,097	472	168
<b>投資活動所用現金淨額</b>		<u>(88,995)</u>	<u>(146,370)</u>	<u>(20,779)</u>	<u>(12,164)</u>	<u>(12,140)</u>

隨附的附註組成過往財務資料的一部分。

6. 綜合現金流量表(續)  
(以人民幣列示)

	附註	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
		2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2020年 人民幣千元
					(未經審核)	
<b>融資活動</b>						
來自注資所得款項		24,500	4,900	12,075	-	-
新增銀行及其他貸款的 所得款項	19(b)	324,513	182,800	397,313	272,774	241,900
償還銀行及其他貸款	19(b)	(273,407)	(122,919)	(262,943)	(93,088)	(230,479)
應付關連方款項 (減少)/增加淨額	19(b)	(22,637)	(11,228)	(310)	1,120	-
應收關連方款項減少/ (增加)淨額	19(b)	53,597	(17,892)	132,276	132,276	-
於集團重組後向當時權益 持有人付款	19(b)	-	-	(361,183)	(350,347)	-
已付借款成本	19(b)	(25,581)	(26,790)	(26,028)	(10,789)	(9,637)
已付分派	19(b)	(75,000)	-	-	-	-
<b>融資活動所得/(所用) 現金淨額</b>		<u>5,985</u>	<u>8,871</u>	<u>(108,800)</u>	<u>(48,054)</u>	<u>1,784</u>
<b>現金及現金等值項目 增加/(減少)淨額</b>		29,043	12,540	(19,253)	(45,896)	36,921
於1月1日的現金及現金 等值項目	19(a)	11,536	40,579	53,119	53,119	33,866
匯率變動的影響		-	-	-	-	4
於12月31日/5月31日的 現金及現金等值項目	19(a)	<u>40,579</u>	<u>53,119</u>	<u>33,866</u>	<u>7,223</u>	<u>70,791</u>

隨附的附註組成過往財務資料的一部分。

## 過往財務資料附註

(除另有註明外，以人民幣列示)

### 1 過往財務資料的編製及呈列基準

滄港鐵路有限公司(「貴公司」)於2018年10月19日在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。

貴公司為一間投資控股公司，自其註冊成立日期起並無經營任何業務，惟下文所述的集團重組除外。貴公司及其附屬公司(統稱「貴集團」)主要透過在中華人民共和國(「中國」)經營貨運鐵路及鐵路調車場提供鐵路貨運及相關輔助服務。

於貴公司註冊成立之前，貴集團的主要業務乃透過劉永亮先生(「劉先生」)控制的滄州滄港鐵路有限公司(「滄港公司」)經營。滄港公司是於2009年10月22日在中國成立的一間有限責任公司。

為理順公司架構以籌備[編纂]於聯交所[編纂]，貴集團進行一項重組(「公司重組」)，詳情載於文件「歷史及公司架構」一節。作為公司重組的一部分，貴公司的全資附屬公司滄州鐵運物流有限公司(「滄州物流」)向滄州市騁宇鐵路有限責任公司(「騁宇公司」，由劉先生控制)收購滄港公司的97%股權，而貴公司則透過收購普濟環球有限公司(「普濟環球」)的全部股權收購滄港公司的3%股權。上述收購的總代價為人民幣361,183,000元(經參考於2018年8月31日滄港公司的估值而釐定)。收購完成後，滄港公司成為貴公司的全資附屬公司。

於公司重組於2019年6月17日完成後，貴公司成為貴集團現時旗下各公司的控股公司。公司重組僅涉及加入新成立而並無實質業務的實體作為滄港公司的新控股公司，貴集團於公司重組前後的擁有權及業務在經濟上並無實質變動。因此，過往財務資料已作為滄港公司財務報表的延續予以編製及呈列，而公司重組之前的資產及負債乃按其歷史賬面值予以確認及計量。集團內部公司間結餘、交易以及集團內部公司間交易未變現收益／虧損於編製過往財務資料時全數對銷。

於本報告日期，並無編製貴公司、滄港鐵路國際有限公司(「滄港BVI」)及普濟環球的法定經審核財務報表，原因為彼等根據各自註冊成立所在司法權區的有關規則及規例毋須遵守法定審核規定。貴集團須遵守法定規定的附屬公司財務報表乃根據其註冊成立及／或成立所在國家的實體適用的相關會計規則及規例編製。



附錄一

會計師報告

於公司重組完成時及於本報告日期，貴公司於下列附屬公司（全部為私人公司）擁有直接或間接權益：

公司名稱	成立／註冊 成立地點 及日期	註冊／已發行 及實繳 資本詳情	擁有權益百分比			主要業務	法定核數師名稱		
			貴集團的 實際權益	由 貴公司 持有	由附屬公司 持有		2017年	2018年	2019年
滄州滄港鐵路 有限公司* (附註(a))	中國 2009年10月22日	人民幣 347,884,681元	100.0%	-	100.0%	通過營運貨運鐵路 及鐵路調車場 提供鐵路貨運 及相關輔助服務	天健會計師 事務所	滄州市獅城 會計師 事務所	滄州市 獅城會計師 事務所
河北京海 國際物流發展 有限公司 (「京海國際」)* (附註(a))	中國 2017年7月20日	人民幣 60,000,000元	51.0%	-	51.0%	提供物流 代理服務	滄州市鴻仁會 計師事務所	滄州市鴻仁會 計師事務所	滄州市 鴻仁會計師 事務所
普濟環球 有限公司***	英屬處女群島 (「英屬處女群島」) 2018年10月18日	1股 每股面值 1美元(「美元」) 的股份	100.0%	100.0%	-	投資控股	不適用	不適用	不適用
滄港鐵路國際 有限公司***	英屬處女群島 2018年10月29日	1股 每股面值 1美元的股份	100.0%	100.0%	-	投資控股	不適用	不適用	不適用
滄港鐵路(香港) 有限公司***	香港 2018年12月5日	1港元(「港元」)	100.0%	-	100.0%	投資控股	不適用	不適用	W L CHAN執 業會計師
普濟鐵路 環球控股有限 公司***	香港 2018年12月28日	1港元	100.0%	-	100.0%	投資控股	不適用	不適用	W L CHAN執 業會計師
滄州鐵運物流 有限公司** (附註(a))	中國 2019年2月14日	10,000,000港元 及零港元	100.0%	-	100.0%	投資控股	不適用	不適用	滄州市 獅城會計師 事務所

附註：

\* 該等公司為於中國成立的有限責任公司。

\*\* 該公司為根據中國法律註冊的外商獨資企業。

\*\*\* 該等公司為於中國或香港境外註冊成立的有限責任公司。

(a) 該等實體的法定財務報表乃根據中國企業適用的企業會計準則編製。

貴集團現時旗下的全部公司均採納12月31日作為其財政年結日。

過往財務資料乃假設 貴集團將繼續以持續經營基準經營編製。

過往財務資料乃根據國際會計準則理事會（「國際會計準則理事會」）頒佈的所有適用國際財務報告準則（「國際財務報告準則」，該統稱包括所有適用的個別國際財務報告準則、國際會計準則及詮釋）編製。所採納的主要會計政策的進一步詳情載於附註2。

國際會計準則理事會已頒佈若干新訂及經修訂國際財務報告準則。就編製本過往財務資料而言，貴集團於整個往績記錄期內一直採納所有適用的新訂及經修訂國際財務報告準則，惟於往績記錄期尚未生效的任何新訂準則或詮釋除外。當與分別根據國際會計準則第39號金融工具：確認及計量、國際會計準則第18號收益及國際會計準則第17號租賃所呈列者相比，採納國際財務報告準則第9號、國際財務報告準則第15號及國際財務報告準則第16號對 貴集團於整個往績記錄期的財務狀況及表現並無重大影響。於2020年1月1日開始的會計期間已頒佈但尚未生效且 貴集團亦未採納的新訂及經修訂會計準則及詮釋載於附註30。

過往財務資料亦符合香港聯合交易所有限公司證券上市規則的適用披露條文。

下文所載的會計政策已貫徹應用過往財務資料所呈列的所有期間。

追加期間的相應財務資料乃根據與就過往財務資料採納的相同編製及呈列基準編製。

## 2 主要會計政策

### (a) 計量基準

過往財務資料乃以人民幣（「人民幣」）呈列。

編製過往財務資料所採用的計量基準為歷史成本基準，惟附註2(e)所載的會計政策所述按其公平值列賬的理財產品投資除外。

### (b) 使用估計及判斷

編製符合國際財務報告準則的過往財務資料要求管理層作出影響政策應用及資產、負債、收入及開支的已報告金額的判斷、估計及假設。估計及相關假設乃基於過往經驗及於各情況下相信屬合理的各種其他因素，其結果構成對無法從其他來源中容易得出的資產及負債的賬面值作出判斷之基準。實際結果可能與該等估計有所不同。

估計及相關假設乃按持續基準進行審閱。倘修訂僅影響修訂估計的期間，則會計估計的修訂於該期間確認，倘若修訂影響現時及未來期間，則於修訂期間及未來期間確認。

管理層於應用對過往財務資料有重大影響的國際財務報告準則時作出的判斷及估計不明朗因素的主要來源於附註3討論。

**(c) 附屬公司及非控股權益**

附屬公司指由 貴集團控制之實體。倘 貴集團通過對實體之權力就參與實體業務所得可變動回報承擔風險或享有權利，並擁有能力影響該等回報，則 貴集團控制該實體。於評估 貴集團是否有權力時，僅考慮 貴集團及其他各方所持有的實質性權利。

於附屬公司的投資自獲得控制權當日起併入過往財務資料，直至控制權結束當日為止。集團內公司間的結餘及交易以及從集團內公司間交易產生的任何未變現溢利，均於編製過往財務資料時全數對銷。從集團內公司間交易產生的未變現虧損，在並無證據顯示出現減值的情況下按未變現收益的相同方式予以對銷。

非控股權益指於一間附屬公司中並非直接或間接歸屬 貴公司的權益，而 貴集團並無與該等權益的持有人協定任何額外條款，致使 貴集團整體就符合金融負債定義的該等權益承擔合約責任。就各業務合併而言， 貴集團可選擇按公平值或按非控股權益佔附屬公司的可識別資產淨值的比例計量任何非控股權益。

非控股權益乃於綜合財務狀況表內呈列於權益中，獨立於 貴公司股東應佔權益。 貴集團業績中的非控股權益在綜合損益表及綜合損益及其他全面收益表中呈列，以作為 貴公司非控股權益與權益股東之間的年內損益總額及全面收益總額的分配。

在 貴公司之財務狀況表內，於附屬公司的投資乃按成本值減去減值虧損列賬（見附註2(h)(ii)）。

**(d) 聯營公司**

聯營公司乃指 貴集團或 貴公司可以對其管理層發揮重大影響力的實體，包括參與其財務及經營決策，而非控制或聯合控制管理層。

於聯營公司的投資乃按權益法列入過往財務資料。根據權益法，投資初步按成本入賬，按 貴集團佔被投資公司可識別資產淨值於收購日期公平值超出投資成本之任何差額（如有）作出調整。投資成本包括購買價、可直接歸屬於收購該投資的其他成本及構成 貴集團股本投資一部分的於該聯營公司的任何直接投資。其後，投資就 貴集團佔被投資公司資產淨值的收購後變動及任何有關投資的減值虧損（見附註2(h)(ii)）作出調整。

如 貴集團應佔聯營公司的虧損超過其應佔權益，則 貴集團的權益將減至零，並會終止確認進一步虧損，惟 貴集團所承擔的法律或推定責任或代表被投資公司償付的承擔除外。就此而言， 貴集團的權益為按權益法計算的投資賬面值，連同實質上構成 貴集團於聯營公司的投資淨值的任何其他長期權益。

貴集團與其聯營公司之間交易所產生的未變現損益，均按 貴集團於被投資公司所佔的權益比率抵銷，倘未變現虧損顯示已轉讓資產出現減值，則該等未變現虧損會即時於損益中確認。

**(e) 其他債務及股本證券投資**

貴集團投資債務及股本證券（投資於附屬公司及聯營公司除外）的政策載列如下。

貴集團在承諾購入／出售投資當日確認／終止確認債務及股本證券投資。投資初步按公平值加直接應佔交易成本列賬，惟透過損益按公平值（「透過損益按公平值」）計量的投資除外，該等投資的交易成本直接於損益內確認。有關 貴集團釐定金融工具公平值方法的解釋，見附註26(d)。該等投資隨後根據其分類按以下方法入賬。

(i) 股本投資以外之投資

貴集團持有的非股本投資歸入以下其中一個計量類別：

- 按攤銷成本，倘持有投資的目的為收取合約現金流量，即純粹為支付本金及利息。投資所得利息收入乃使用實際利率法計算（見附註2(r)(ii)）。
- 透過其他全面收益按公平值（「透過其他全面收益按公平值」）—可劃轉，倘投資的合約現金流量僅包括本金及利息付款，且投資乃於其目的為同時收取合約現金流量及出售的業務模式中持有。公平值變動於其他全面收益確認，惟預期信貸虧損、利息收入（使用實際利率法計算）及匯兌收益及虧損於損益確認。當投資被取消確認時，於其他全面收益累計的金額從權益劃轉至損益。
- 透過損益按公平值，倘投資不符合按攤銷成本或透過其他全面收益按公平值計量（可劃轉）的標準。投資的公平值變動（包括利息）於損益確認。

(ii) 股本投資

於股本證券的投資分類為透過損益按公平值，除非股本投資並非持作買賣用途，且於初始確認投資時， 貴集團選擇指定投資為透過其他全面收益按公平值（不可劃轉），以致公平值的後續變動於其他全面收益確認。有關選擇乃按工具個別作出，惟僅當發行人認為投資符合權益定義時方可作出。於作出有關選擇後，於其他全面收益累計的金額繼續保留於公平值儲備（不可劃轉），直至投資被出售為止。於出售時，於公平值儲備（不可劃轉）累計的金額轉撥至保留盈利，而非透過損益劃轉。於股本證券的投資的股息（不論分類為透過損益按公平值或透過其他全面收益按公平值）均於損益確認為其他收入。

(f) 物業、廠房及設備及使用權資產

以下物業、廠房及設備項目及使用權資產按成本減累積折舊及減值虧損後列賬（見附註2(h)(ii)）：

- 物業、廠房及設備項目；及
- 持作自用租賃土地的權益。

自行建造的物業、廠房及設備項目之成本包括材料成本、直接人工、最初估計的相關拆除、移動及所在地修復成本和適當部分的製造費用及借款成本（見附註2(t)）。

物業、廠房及設備或使用權資產的報廢或出售所產生的收益或虧損，釐定為項目出售所得款項淨額與項目賬面值之間的差額，並於報廢或出售當日於損益中確認。

折舊以直線法按物業、廠房及設備及使用權資產之以下估計可使用年期撇銷項目成本減估計剩餘價值(如有)計算：

- 租賃土地按未屆滿之租賃期折舊。
- 貴集團位於租賃土地的建築物及其他物業權益按未屆滿之租賃期與建築物的估計可使用年期的較短者(即於竣工日期後最多不超過50年)折舊。
- 軌道、橋樑及其他鐵路資產 30至95年
- 機車及鐵道車輛 16年
- 汽車 5至8年
- 機器及設備 5至10年

倘物業、廠房及設備項目部分之可使用年期不同，項目成本於各部分之間按合理基準分配，而各部分將分開計算折舊。資產可使用年期及其剩餘價值(如有)會每年審閱。

**(g) 租賃資產**

貴集團於合約初始評估有關合約是否屬租賃或包含租賃。倘合約為換取代價而給予在一段時間內控制可識別資產使用的權利，則該合約是租賃或包含租賃。當客戶有權指示可識別資產的用途以及從該用途中獲得絕大部分經濟利益時，即表示擁有控制權。

**(i) 作為承租人**

當合約包含租賃部分及非租賃部分，貴集團選擇不區分非租賃部分及將各租賃部分及任何關聯非租賃部分入賬列為所有租賃的單一租賃部分。

於租賃開始日期，貴集團確認使用權資產(見附註2(f))及租賃負債，惟租賃期為12個月或以下的短期租賃或低價值資產的租賃除外。倘貴集團就低價值資產訂立租賃，則貴集團決定是否按個別租賃基準將租賃資本化。與該等未資本化租賃相關的租賃付款於租賃期按系統基準確認為開支。

當租賃已資本化，租賃負債初步按租賃期應付租賃付款現值確認，並按租賃中所隱含的利率貼現，或倘該利率不能輕易釐定，則以相關遞增借款利率貼現。於初步確認後，租賃負債按攤銷成本計量，而利息開支則採用實際利率法計量。租賃負債的計量並不包括不依賴指數或利率的可變租賃付款，因此可變租賃付款於其產生的會計期間在損益中扣除。

於資本化租賃時確認的使用權資產初步按成本計量，其中包括租賃負債的初始金額，加上於開始日期或之前作出的任何租賃付款以及任何所產生的初始直接成本。倘適用，使用權資產的成本亦包括拆卸及移除相關資產或還原相關資產或該資產所在工地而產生的估計成本，按其現值貼現並扣減任何所收的租賃優惠。使用權資產隨後按成本減累積折舊及減值虧損列賬(見附註2(f)及2(h)(ii))。

倘指數或利率變化引致未來租賃付款出現變動，或貴集團預期根據剩餘價值擔保應付的估計金額產生變化，或就貴集團是否合理確定將行使購買、續租或終止選擇權的有關重新評估產生變化，則租賃負債將重新計量。倘以這種方式重新計量租賃負債，則應當對使用權資產的賬面值進行相應調整，而倘使用權資產的賬面值已調減至零，則應於損益列賬。

貴集團呈列不符合「使用權資產」內的投資物業定義之使用權資產以及於綜合財務狀況表的銀行及其他貸款呈列租賃負債。

**(h) 信貸虧損及資產減值**

**(i) 金融工具及合約資產的信貸虧損**

貴集團就按攤銷成本計量的金融資產(包括現金及現金等值項目、貿易應收款項及應收票據、其他應收款項及應收關連方款項)及合約資產的預期信貸虧損(「預期信貸虧損」)確認虧損撥備。

以公平值計量的金融資產均不受限於預期信貸虧損的評估。

預期信貸虧損計量

預期信貸虧損乃以概率加權估計的信貸虧損。信貸虧損以所有預期現金短缺(即根據合約應付予 貴集團的現金流量及 貴集團預期收取的現金流量之間的差額)的現值計量。

倘貼現影響屬重大，預期現金短缺將使用以下貼現率貼現：

- 固定利率金融資產、貿易應收款項及應收票據、其他應收款項及合約資產：初始確認釐定時的實際利率或其近似值；
- 浮動利率金融資產：當前實際利率；

於估計預期信貸虧損時考慮的最長期間為 貴集團承受信貸風險的最長合約期間。

於計量預期信貸虧損時， 貴集團考慮合理及有理據而毋須付出過多成本或努力可獲得的資料。這包括過去事件、當前狀況及未來經濟狀況預測等資料。

預期信貸虧損基於下列其中一個基準計量：

- 12個月預期信貸虧損：預期於報告日期後12個月內可能發生的違約事件而導致的虧損；及
- 全期預期信貸虧損：預期於採用預期信貸虧損模式的項目在預期年限內所有可能發生的違約事件而導致的虧損。

貿易應收款項及合約資產的虧損撥備一般乃按等同於全期預期信貸虧損的金額計量。該等金融資產的預期信貸虧損乃利用基於 貴集團過往信貸虧損經驗的撥備矩陣進行估算，並按於報告日期債務人的個別因素及對當前及預測整體經濟狀況的評估進行調整。

對於所有其他金融工具， 貴集團確認相當於12個月預期信貸虧損的虧損撥備，除非自初始確認以來金融工具的信貸風險顯著增加，在此情況下，虧損撥備計量等於全期預期信貸虧損的金額。

### 信貸風險大幅增加

於評估金融工具的信貸風險是否自初始確認起大幅增加時，貴集團比較報告日期評估的金融工具發生的違約風險與初始確認日期評估的違約風險。於作出該評估時，貴集團在以下情況下認為發生違約事件：借款人不可能在貴集團無追索權（例如：變現抵押品）（如持有）的情況下向貴集團全數支付其信貸債務。貴集團考慮合理及可靠的定量及定性資料，包括過往經驗及毋須付出過多成本或努力可獲得的前瞻性資料。

特別是，在評估自初始確認起信貸風險是否大幅增加時將以下資料納入考慮：

- 未能於合約到期日支付本金或利息；
- 金融工具的外部或內部信用評級（倘適用）實際或預期明顯惡化；
- 債務人的經營業績實際或預期明顯惡化；及
- 市場、經濟或法制環境的現有變化或預期變化，對債務人履行對貴集團義務的能力造成重大不利影響。

視乎金融工具的性质而定，按照個別基準或整體基準評估信貸風險的大幅增加。倘按整體基準進行評估，則根據共有的信貸風險特徵（如逾期狀況及信貸風險評級）對金融工具進行分類。

預期信貸虧損於各報告日期獲重新計量，以反映金融工具信貸風險自初始確認起出現的變動。預期信貸虧損金額的任何變動於損益確認為減值收益或虧損。貴集團就所有金融工具確認減值收益或虧損，並通過虧損準備賬對金融工具的賬面值作出相應調整。

### 利息收入的計算基準

根據附註2(r)(ii)確認的利息收入乃基於金融資產的賬面總值計算，惟金融資產出現信貸減值則除外，在此情況下，利息收入基於金融資產的攤銷成本（即賬面總值減虧損準備）計算。

於各報告日期，貴集團評估金融資產是否出現信貸減值。當發生會對該金融資產估計未來現金流量造成不利影響的一項或多項事件，則金融資產會被評定為出現信貸減值。

金融資產出現信貸減值的證據包括下列可觀察事件：

- 債務人出現重大財務困難；
- 違約，例如拖欠或逾期付款；
- 借款人可能面臨破產或進行其他財務重組；或
- 市場、經濟或法制環境發生重大變化，對債務人造成不利影響。

### 撤銷政策

金融資產或合約資產之賬面總值被部分或全部撤銷，但以並無收回的現實前景的金額為限。當貴集團釐定債務人並無資產或收入來源，以產生足夠的現金流來償還須予撤銷的金額時，便會出現此種常見情況。

其後收回先前被撤銷的資產乃於收回發生期間的損益中確認為減值撥回。

#### (ii) 其他非流動資產減值

於各報告期末均會審閱內部及外部的資料來源，以識辨出以下資產是否有跡象顯示可能已經減值或以往確認的減值虧損不再存在或可能已經減少：

- 物業、廠房及設備；
- 使用權資產；
- 於一間聯營公司的權益；及
- 貴公司財務狀況表中之於附屬公司之投資。

倘出現任何有關跡象，則會對資產的可收回金額作出估計。

#### — 可收回金額的計算

資產的可收回金額是公平值減出售成本與使用價值兩者的較高者。在評估使用價值時，估計未來現金流量按可反映當時市場對貨幣時間價值及該資產特定風險評估的稅前貼現率貼現至其現值。凡資產所產生的現金流入基本上並非獨立於其他資產所產生的現金流入，則就獨立地產生現金流入的最小資產組別（即現金產生單位）釐定可收回金額。

#### — 減值虧損的確認

當資產或其所屬現金產生單位的賬面值高於其可收回金額時，便會在損益中確認減值虧損。就現金產生單位確認的減值虧損會予以分配，然後按比例降低單位（或一組單位）中資產的賬面值，但資產賬面值不會降至低於其個別公平值減去出售成本（如可計算）或使用價值（如可釐定）。

#### — 減值虧損的撥回

倘用作釐定可收回金額的估算出現有利的變動，則會撥回有關的減值虧損。

減值虧損的撥回以假設過往年度並無確認減值虧損的情況下而應釐定的資產賬面值為限。所撥回的減值虧損於確認撥回的年度計入損益。



**(i) 存貨**

存貨為以將於提供服務時消耗的材料或物資的形式的資產。

存貨按成本列賬以及於消耗發生年度確認為開支。

成本按加權平均法釐定，並包括一切採購成本及將存貨移至現址及達致現況而產生的其他成本。

**(j) 合約資產及合約負債**

根據合約所載列的付款條款有權無條件獲取代價之前，合約資產於 貴集團確認收益時獲確認（見附註2(r)）。合約資產乃根據附註2(h)(i)所載的政策就預期信貸虧損予以評估，並於代價的權利成為無條件時重新分類為應收款項（見附註2(k)）。

貴集團確認相關收益前，合約負債在客戶支付代價時確認（見附註2(r)）。如 貴集團有無條件權利在 貴集團確認相關收益前收取代價，則合約負債亦會獲確認。在相關情況下，相應應收款項亦會獲確認（見附註2(k)）。

就與客戶的單一合約而言，淨合約資產或淨合約負債得以呈列。就多份合約而言，非相關合約的合約資產及合約負債不按淨額基準呈列。

倘合約包含重大融資部分，合約結餘包括按實際利息法計算的應計利息（見附註2(r)）。

**(k) 貿易及其他應收款項**

應收款項於 貴集團有無條件權利收取代價時予以確認。倘代價僅隨時間推移即會成為到期應付，則收取代價的權利為無條件。如收益在 貴集團擁有無條件權利收取代價前經已確認，則金額呈列為合約資產（見附註2(j)）。

應收款項以採用實際利率法計算的攤銷成本減信貸虧損準備列賬（見附註2(h)(i)）。

**(l) 現金及現金等值項目**

現金及現金等值項目指銀行及手頭現金、銀行及其他金融機構活期存款及可隨時變現為確定現金數額且價值變動風險不大的短期及高度流通投資。現金及現金等值項目乃根據附註2(h)(i)所載的政策就預期信貸虧損進行評估。

**(m) 貿易及其他應付款項**

貿易及其他應付款項初步以其公平值確認而其後使用實際利率法按攤銷成本計算，除非貼現效果不重大，則按成本列賬。

**(n) 計息借款**

計息借款最初按公平值扣除交易成本計量。於初步確認後，計息借款使用實際利率法按攤銷成本列賬。利息開支根據 貴集團的借款成本會計政策確認（見附註2(t)）。

貴集團與融資租賃機構訂立安排，據此，貴集團向該等機構出售若干設備，其後再按預定租賃付款租回。貴集團可選擇於租賃期結束時以象徵性價格購回該等設備，即議價收購選擇權。考慮到議價收購選擇權訂為象徵性價格，故基本上可以肯定貴集團將會行使有關選擇權。有關安排實質上並無包含國際財務報告準則第16號下的租賃。該等安排的實質內容為以相關資產作抵押並須於租賃期內分期償還的計息借款。有關相關資產及有抵押貸款的資料於附註11及20披露。

**(o) 僱員福利**

薪酬、年終花紅、有薪年假、向定額供款退休計劃作出的供款以及其他非以貨幣結算的福利成本均於僱員提供使其享有權益的服務的年度支銷。倘有關款項延遲支付或結算且影響重大，則該等款項會按現值列賬。

**(p) 所得稅**

年內所得稅包括即期稅項及遞延稅項資產與負債的變動。即期稅項及遞延稅項資產與負債的變動均於損益內確認，惟與業務合併、於其他全面收益或直接於權益內確認的項目有關者除外，在此情況下，有關稅項金額分別於其他全面收益或直接於權益內確認。

即期稅項為就年內應課稅收入採用於報告期末已生效或實質已生效的稅率計算的預期應付稅項，並就過往年度的應付稅項作出任何調整。

遞延稅項資產及負債分別自可扣稅及應課稅的暫時差額產生，即資產及負債就財務報告目的而言的賬面值與其稅基之間的差額。遞延稅項資產亦自未動用稅項虧損及未動用稅項抵免產生。

除若干有限的例外情況外，倘可能有未來應課稅溢利用作抵扣可動用的資產，則所有遞延稅項負債及遞延稅項資產均會予以確認。能支持可確認自可扣稅暫時差額所產生遞延稅項資產的未來應課稅溢利包括因撥回現有應課稅暫時差額而產生的金額；惟此等差額必須與同一稅務機關及同一應課稅實體有關，並預期在可扣稅暫時差額預計撥回的同一期間或遞延稅項資產所產生稅項虧損可向承後或承前結轉的期間內撥回。在釐定現有應課稅暫時差額是否支持確認自未動用稅項虧損和抵免產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即該等差額若與同一稅務機關及同一應課稅實體有關，並預期在可動用的稅項虧損或抵免的期間內撥回，則予以考慮。

確認遞延稅項資產和負債的有限例外情況為不影響會計或應課稅溢利的資產或負債的初步確認（前提是其並不屬業務合併的一部分），以及有關於附屬公司的投資的暫時差額（如屬應課稅差額，則只限於貴集團可控制撥回的時間，而且在可見將來不大可能撥回的差額；或如屬可扣稅差額，則只限於很可能在將來撥回的差額）。

已確認的遞延稅項金額按照資產與負債賬面值的預期變現或清償方式，使用報告期末已生效或實質已生效的稅率計算。遞延稅項資產與負債均不作貼現。

貴集團會在各報告期末審閱遞延稅項資產的賬面值，並在不可能再獲得足夠的應課稅溢利可抵扣相關稅項利益時予以扣減。倘日後有可能獲得足夠的應課稅溢利可作抵扣，則扣減金額予以撥回。

即期稅項結餘及遞延稅項結餘及其變動額，會各自分開呈報且不予抵銷。倘 貴公司或 貴集團有法定強制執行權利以即期稅項資產抵銷即期稅項負債，並且符合以下附帶條件，則即期稅項資產可抵銷即期稅項負債，及遞延稅項資產可抵銷遞延稅項負債：

- 倘為即期稅項資產與負債， 貴公司或 貴集團擬按淨額基準結算，或同時變現該資產及清償該負債；或
- 倘為遞延稅項資產及負債，而此等資產及負債與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
  - 同一應課稅實體；或
  - 不同的應課稅實體，此等實體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債需要清償或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準變現即期稅項資產及清償即期稅項負債，或同時變現該資產及清償該負債。

**(q) 撥備及或然負債**

撥備乃於 貴集團因過往事件而產生法律或推定責任，而可能需要經濟利益流出以清償責任及能作出可靠估計時確認。倘金錢的時間值屬重大時，撥備乃按預期清償責任的開支的現值列賬。

當需要經濟利益流出的可能性較低或當金額不能可靠估計時，責任會被披露為或然負債，除非經濟利益流出的可能性極微，則作別論。可能的責任（其存在將僅由一項或以上未來事件的出現或不出現確認）亦作為或然負債披露，惟經濟利益流出的可能性極微者則屬例外。

**(r) 收益及其他收入**

貴集團將於其日常業務過程中提供服務所產生的收益分類為收入。

收益在產品或服務的控制權轉移至客戶時，按 貴集團預期有權收取的承諾代價金額確認，不包括代表第三方收取的款項。收益不包括增值稅或其他銷售稅，並經扣除任何貿易折扣。

倘合約中包含為客戶提供超過12個月的重大融資利益的融資部分，則收益按應收金額的現值計量，並使用與客戶的單獨融資交易中反映的貼現率貼現，而利息收入按實際利率法單獨計量。倘合約中包含為 貴集團提供重大融資利益的融資部分，則根據該合約確認的收益包括按實際利率法計算的合約負債所產生的利息開支。 貴集團運用國際財務報告準則第15號的實際權宜方法，當融資期限為12個月或以下時，則不會就重大融資部分的任何影響調整代價。

有關 貴集團收益及其他收入確認政策的進一步詳情如下：

**(i) 來自提供鐵路貨運及相關輔助服務的收益**

來自提供鐵路貨運及相關輔助服務的收益於提供服務以及獲得可強制執行付款的權利時確認。

倘若提供的服務是部分履行涵蓋其他服務的合約，則所確認的收益金額為合約的總交易價格的一適當部分，根據相關獨立售價基準於合約項下所承諾的所有服務之間進行分配。

(ii) 利息收入

利息收入於產生時使用實際利率法確認。就按攤銷成本計量且並無出現信貸減值之金融資產而言，實際利率用於該資產之賬面總值。就出現信貸減值之金融資產而言，實際利率用於資產之攤銷成本（即賬面總值扣除虧損準備）（見附註2(h)(i)）。

(iii) 政府補貼

倘可合理確定能夠收取政府補貼，而 貴集團將符合政府補貼所附帶條件，則政府補貼將初步在綜合財務狀況表中確認。補償 貴集團所產生開支的補貼於產生開支同一期間有系統地於損益表中確認為收入。補償 貴集團資產成本的補貼，在相關資產賬面值中扣除，其後於該資產的可使用年期內以減少折舊開支方式於損益內確認。

(s) 換算外幣

外幣交易乃按於交易日期適用的外幣匯率換算為其有關的實體的功能貨幣。以外幣計值的貨幣資產及負債乃按於報告期末適用的外幣匯率換算為其有關的實體的功能貨幣。外匯收益及虧損乃於損益內確認。

以外幣的歷史成本計量的非貨幣資產及負債乃使用於交易日期適用的外幣匯率換算。交易日為 貴集團初步確認有關非貨幣資產或負債的日期。

海外經營業務的業績乃按與於交易日期適用的外幣匯率相若的匯率換算為人民幣（ 貴集團之呈列貨幣）。財務狀況表項目乃按於報告期末的收市外幣匯率換算為人民幣。所產生的匯兌差額乃於其他全面收益內確認，並單獨於權益的匯兌儲備內累計。

(t) 借款成本

收購、興建或生產需長時間方可達致其擬定用途或出售的資產的直接應佔借款成本乃作為該資產的成本一部分予以資本化。其他借款成本乃於其產生期間支銷。

資本化借款成本作為合資格資產的成本的一部分於就資產產生開支、產生借款成本及進行使資產達致其擬定用途或出售的必須準備工作期間開始。借款成本的資本化於進行使合資格資產達致其擬定用途或出售的絕大部分活動中止或完成時暫停或不再進行。

(u) 關連方

(a) 倘屬以下人士，即該人士或該人士之近親與 貴集團有關聯：

- (i) 控制或共同控制 貴集團；
- (ii) 對 貴集團有重大影響；或
- (iii) 為 貴集團或 貴集團母公司的主要管理層成員。

- (b) 倘符合下列任何條件，即實體與 貴集團有關聯：
- (i) 該實體與 貴集團屬同一集團之成員公司。
  - (ii) 一間實體為另一實體的聯營公司或合營企業（或另一實體為成員公司之集團旗下成員公司之聯營公司或合營企業）。
  - (iii) 兩間實體均為同一第三方的合營企業。
  - (iv) 一間實體為第三方實體的合營企業，而另一實體為該第三方實體的聯營公司。
  - (v) 實體為 貴集團或與 貴集團有關聯之實體就僱員利益設立的離職福利計劃。
  - (vi) 該實體受(a)所識別人土控制或受共同控制。
  - (vii) 於(a)(i)所識別人土對實體有重大影響力或屬該實體（或該實體的母公司）主要管理層成員。
  - (viii) 實體或任何作為集團一部分的成員公司向 貴集團或 貴集團的母公司提供主要管理人員服務。

個別人士的近親為在與實體交易時預期會影響該名人士或受到該名人士影響的近親。

#### (v) 分部報告

經營分部及於過往財務資料內所申報的各分部項目的金額乃從定期提供予 貴集團最高級行政管理人員以就 貴集團多項業務及多個地理區域進行資源分配及表現評估的財務資料中識別。

個別重大的經營分部並不就財務申報目的而予以合併，除非該等分部具有相似經濟特性，以及就服務性質、客戶類型或類別、用以提供服務的方式及監管環境的性質方面相似。並非個別重大的經營分部如共同符合大部分有關準則，則可予以合併。

### 3 會計判斷及估計

附註26載有有關金融工具的公平值的假設及風險因素的資料。其他估計不明朗因素的主要來源如下：

#### (a) 長期資產的減值

倘有情況顯示長期資產的賬面值不可能收回，該項資產可能被視為「減值」，並可能須要根據附註2(h)(ii)中列示的長期資產減值的會計政策確認減值虧損。當因事項或情況改變顯示資產的賬面值有跡象可能不能收回時，該等資產乃定期進行減值測試。倘減值情況發生，賬面金額須減至可收回金額。可收回金額是公平值減出售成本及使用價值兩者中的較高者。於釐定使用價值時，由資產所產生的預計未來現金流量乃貼現至其現值，須對收益水平及經營成本作出重大判斷。 貴集團利用所有現有的資料對可收回金額作合理的估算，包括合理及可支持的假設以及收益及經營成本的推算。估計金額的變動可能對資產的可收回金額產生重大的影響，並可能導致在未來期間計提額外的減值虧損或撥回減值（如適用）。

(b) 折舊

物業、廠房及設備及使用權資產經考慮到估計剩餘價值(如有)後以直線方法按估計可使用年期折舊。貴集團定期審閱物業、廠房及設備及使用權資產的估計可使用年期及剩餘價值(如有)，以釐定任何報告期內將記錄的折舊開支金額。可使用年期乃根據貴集團對同類資產的過往經驗及經考慮預期出現如何部署該等資產的變化而釐定。倘與過往的估計有重大不同，未來期間的折舊開支須作調整。

(c) 貿易應收款項的預期信貸虧損

貿易應收款項的信貸虧損準備乃基於對預期虧損率的假設而定。於各報告期末，根據貴集團的過往記錄、現時市場狀況及前瞻性估計，貴集團於作出該等假設及挑選輸入數據計算減值時使用判斷方法。該等假設及估計的變動可能對評估結果造成重大影響，且有必要於損益表作出額外減值虧損。

4 收益

(a) 收益

貴集團主要從事通過經營貨運鐵路及鐵路調車場提供鐵路貨運及相關輔助服務。貴集團的所有收益隨時間確認。

(i) 按主要服務線劃分的來自客戶合約之收益分拆如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
來自客戶合約之收益					
—鐵路貨運	253,026	259,423	259,065	100,454	107,208
—輔助服務					
—裝卸	73,350	84,833	65,654	28,877	24,560
—道路貨運	18,196	33,841	32,530	17,047	15,612
—建設、保養及維修	7,513	6,528	15,525	2,923	2,054
—其他	2,258	2,264	4,130	857	2,397
小計	101,317	127,466	117,839	49,704	44,623
	354,343	386,889	376,904	150,158	151,831

- (ii) 於往績記錄期，貴集團客戶（與之交易的金額佔貴集團於相關年度的收益逾10%）載列如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
客戶A	75,186	69,751	57,290	22,539	20,718
客戶B	49,497	87,583	58,479	22,977	15,855
客戶C	*	40,212	39,059	*	*
客戶D	45,128	*	*	*	*
客戶E	*	*	*	*	31,627

\* 與該等客戶進行的交易不超過貴集團於相關年度或期間收益的10%。

附註：客戶A、客戶B、客戶D及客戶E各自包括一組由相同最終股東共同控制的客戶。

- (iii) 預期於日後確認由在報告日期存在的與客戶訂立的合同產生的收益

於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，分配予貴集團現有合同餘下履約責任的交易價格總額如下，其指預期日後確認的來自客戶與貴集團訂立的建設、保養及維修合同的收益。

	於12月31日			於2020年
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	5月31日 人民幣千元
一年內	1,594	133	2,190	2,030
一年以上	133	-	10,438	9,592
	<u>1,727</u>	<u>133</u>	<u>12,628</u>	<u>11,622</u>

貴集團信貸集中風險詳情載於附註26(a)。

## (b) 分部報告

貴集團按所提供的服務管理其業務。按照內部就資源分配及表現評估向貴集團最高行政管理層呈報資料的相同方式，貴集團已呈列下列兩個可呈報分部。概無匯總經營分部以構成下列可呈報分部。

- 鐵路貨運：此分部於中國提供鐵路貨運。
- 輔助業務：此部分於中國提供貨物裝卸服務、道路貨物運輸及其他服務。

- (i) 分部業績

為評估分部業績及在分部之間分配資源，貴集團的高級行政管理層按以下基準監管各可呈報分部之應佔業績：

收益及開支參照該等分部產生的收益及該等分部產生的開支，分配至可呈報分部。呈報分部業績所使用的計量方法是「經調整經營溢利」。為達致經調整經營溢利，貴集團經營溢利已就未明確歸屬個別分部的項目作出調整，例如一般及行政開支以及其他收入。於往績記錄期，並無出現分部間收益。一個分部向另一個分部提供的協助（包括共享資產及技術知識）並無計量。

貴集團的其他收入、融資成本以及資產及負債均不計入個別分部。因此，無論是有關分部資產及負債的資料，亦或是有關資本開支、利息收入及利息開支的資料，均不作呈列。

於截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度各年以及截至2019年（未經審核）及2020年5月31日止五個月，就分配資源及評估分部表現而向貴集團最高行政管理層提供的有關貴集團可呈報分部的資料載列如下。

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
來自外部客戶收益					
— 鐵路貨運	253,026	259,423	259,065	100,454	107,208
— 輔助業務	101,317	127,466	117,839	49,704	44,623
	<u>354,343</u>	<u>386,889</u>	<u>376,904</u>	<u>150,158</u>	<u>151,831</u>
分部業績					
— 鐵路貨運	117,229	113,992	117,521	43,801	53,406
— 輔助業務	20,942	29,743	22,163	7,001	6,357
	<u>138,171</u>	<u>143,735</u>	<u>139,684</u>	<u>50,802</u>	<u>59,763</u>

(ii) 分部業績的對賬

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
分部業績	138,171	143,735	139,684	50,802	59,763
一般及行政開支	(7,424)	(14,771)	(23,338)	(8,453)	(9,524)
其他收入	822	2,387	2,742	566	1,726
融資成本	(23,920)	(21,820)	(24,654)	(9,083)	(10,821)
應佔聯營公司虧損	(60)	(233)	(183)	(73)	(315)
綜合除稅前溢利	<u>107,589</u>	<u>109,298</u>	<u>94,251</u>	<u>33,759</u>	<u>40,829</u>

(iii) 地域資料

貴集團的收益主要來自於中國提供鐵路貨運及相關輔助服務。貴集團的經營資產主要位於中國。因此，並無提供按客戶及資產的地域位置進行的分部分析。



附錄一

會計師報告

5 其他收入

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
政府補貼	-	-	155	-	1,216
利息收入	588	1,107	1,097	472	522
理財產品投資收益淨額	998	298	142	142	-
出售物業、廠房及設備的(虧損)/收益淨額	(896)	136	784	(15)	(12)
其他	132	846	564	(33)	-
	<u>822</u>	<u>2,387</u>	<u>2,742</u>	<u>566</u>	<u>1,726</u>

6 除稅前溢利

除稅前溢利乃經扣除/(計入)以下各項後得出：

(a) 融資成本：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
銀行及其他貸款的利息開支總額 (附註19(b))	25,603	26,812	27,198	10,791	10,821
減：物業、廠房及設備之資本化 利息開支*(附註19(b))	(1,683)	(4,992)	(2,544)	(1,708)	-
	<u>23,920</u>	<u>21,820</u>	<u>24,654</u>	<u>9,083</u>	<u>10,821</u>

\* 截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2019年(未經審核)及2020年5月31日止五個月，借款成本分別按每年5.70至6.38%、每年5.84至6.08%、每年5.70至6.18%、每年5.70至6.18%(未經審核)以及每年零的利率資本化。

(b) 員工成本：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
薪金、工資及其他福利	52,082	56,600	56,031	21,778	23,137
向定額供款退休計劃供款	7,384	8,302	7,746	3,732	590
	<u>59,466</u>	<u>64,902</u>	<u>63,777</u>	<u>25,510</u>	<u>23,727</u>

貴集團在中國(香港除外)成立的附屬公司僱員參與地方政府部門管理的定額供款退休福利計劃。該等附屬公司的僱員達到其正常退休年齡時有權享有上述退休計劃的退休福利(按中國(香港除外)界定薪金水平的百分比計算)。

貴集團亦參與根據香港強制性公積金計劃設立的登記在強制性公積金計劃（「強積金計劃」）項下的界定供款計劃。

除上述供款外，貴集團並無支付其他退休福利的進一步重大義務。

(c) 其他項目：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
折舊					
—物業、廠房及設備(附註11)	23,015	25,809	30,362	12,383	13,426
—使用權資產(附註12)	3,096	3,658	4,468	1,862	1,862
物業、廠房及設備的減值虧損 貿易應收款項減值虧損/ (減值虧損撥回)(附註26(a))	3,571	—	—	—	—
餘下租期不超過12個月的 短期租賃費用	280	844	208	27	141
核數師酬金—法定核數服務 [編纂]	289	26	26	—	—
存貨成本(附註15(b))	—	2,601	13,466	4,164	4,841
	28,153	36,816	30,265	14,322	11,696

7 綜合損益表內的所得稅

(a) 綜合損益表內的稅項指：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
即期稅項 (附註24(a))					
本年度／期間撥備	31,266	28,469	25,303	9,135	10,643
遞延稅項 (附註24(b))					
暫時差額的來源及撥回	(4,038)	(678)	(548)	(491)	174
	<u>27,228</u>	<u>27,791</u>	<u>24,755</u>	<u>8,644</u>	<u>10,817</u>

(b) 稅項開支與按適用稅率計算的會計溢利的對賬：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
除稅前溢利	<u>107,589</u>	<u>109,298</u>	<u>94,251</u>	<u>33,759</u>	<u>40,829</u>
按照溢利相關司法權區適用的 稅率計算的除稅前溢利的預期 稅項 (附註(i)、(ii)及(iii))	26,897	27,325	23,713	8,440	10,354
應佔聯營公司虧損的稅務影響	15	58	47	18	79
不可扣稅開支的稅務影響	316	408	630	154	122
未確認的未動用稅項虧損的 稅務影響	—	—	365	32	262
實際稅項開支	<u>27,228</u>	<u>27,791</u>	<u>24,755</u>	<u>8,644</u>	<u>10,817</u>

附註：

- (i) 根據開曼群島及英屬處女群島的規例及法規，貴公司及貴集團的英屬處女群島附屬公司於該等司法權區毋須繳納所得稅。
- (ii) 由於貴集團於香港註冊成立的附屬公司於往績記錄期並無須繳納香港利得稅的應課稅溢利，因此，並無就香港利得稅計提撥備。
- (iii) 貴集團於中國(不包括香港)成立的附屬公司於往績記錄期須按25%的稅率繳納中國企業所得稅。

8 董事酬金

於往績記錄期，董事酬金詳情如下：

	截至2017年12月31日止年度				
	董事袍金 人民幣千元	薪金、津貼 及實物福利	酌情花紅 人民幣千元	退休計劃 供款	總計 人民幣千元
		人民幣千元		人民幣千元	
<b>執行董事</b>					
劉永亮先生	-	-	-	-	-
衣維明先生	-	92	33	-	125
	-	92	33	-	125

	截至2018年12月31日止年度				
	董事袍金 人民幣千元	薪金、津貼 及實物福利	酌情花紅 人民幣千元	退休計劃 供款	總計 人民幣千元
		人民幣千元		人民幣千元	
<b>執行董事</b>					
劉永亮先生	-	-	-	-	-
衣維明先生	-	96	35	-	131
	-	96	35	-	131

附錄一

會計師報告

	截至2019年12月31日止年度				總計 人民幣千元
	董事袍金 人民幣千元	薪金、津貼 及實物福利 人民幣千元	酌情花紅 人民幣千元	退休 計劃供款 人民幣千元	
<b>執行董事</b>					
劉永亮先生	-	-	-	-	-
衣維明先生	-	94	21	-	115
<b>非執行董事</b>					
徐志華先生	-	13	21	-	34
秦少博先生	-	-	-	-	-
<b>獨立非執行董事</b>					
劉長春先生	-	-	-	-	-
趙長松先生	-	-	-	-	-
呂清華女士	-	-	-	-	-
	-	107	42	-	149

	截至2020年5月31日止五個月				總計 人民幣千元
	董事袍金 人民幣千元	薪金、津貼 及實物福利 人民幣千元	酌情花紅 人民幣千元	退休 計劃供款 人民幣千元	
<b>執行董事</b>					
劉永亮先生	-	-	-	-	-
衣維明先生	-	54	-	-	54
<b>非執行董事</b>					
徐志華先生	-	31	-	-	31
秦少博先生	-	-	-	-	-
<b>獨立非執行董事</b>					
劉長春先生	-	-	-	-	-
趙長松先生	-	-	-	-	-
呂清華女士	-	-	-	-	-
	-	85	-	-	85

	截至2019年5月31日止五個月(未經審核)				
	董事袍金	薪金、津貼	酌情花紅	退休計劃	總計
		及實物福利		供款	
人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	
<b>執行董事</b>					
劉永亮先生	-	-	-	-	-
衣維明先生	-	39	-	-	39
	<u>-</u>	<u>39</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>39</u>

劉永亮先生自2009年10月起擔任滄港公司的董事會主席，並於2019年9月20日調任為 貴公司執行董事。

衣維明先生自2009年10月起擔任滄港公司的董事兼總經理，並於2019年9月20日調任為 貴公司執行董事。

於2019年9月20日，徐志華先生及秦少博先生獲委任為 貴公司的非執行董事。

於2019年9月20日，劉長春先生、趙長松先生及呂清華女士獲委任為 貴公司獨立非執行董事。

於往績記錄期， 貴集團概無向董事支付酬金以作為邀請其加入 貴集團或加盟 貴集團後的獎勵或離職補償。於往績記錄期，劉永亮先生已放棄向 貴集團尋求補償的權利。

## 9 最高薪酬人士

於往績記錄期，截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度以及截至2019年及2020年5月31日止五個月的五名最高薪酬人士中，分別有1名、1名、零名、1名（未經審核）及1名為貴公司董事，彼等的酬金於附註8披露。於往績記錄期，餘下4名、4名、5名、4名（未經審核）及4名人士的薪酬總額如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
薪金及其他酬金	388	394	751	182	485
酌情花紅	96	112	53	—	—
退休計劃供款	56	60	81	34	11
	<u>540</u>	<u>566</u>	<u>885</u>	<u>216</u>	<u>496</u>

貴集團五名最高薪酬但並非董事之人士的薪酬介乎以下範圍：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人數	2018年 人數	2019年 人數	2019年 人數 (未經審核)	2020年 人數
零港元至1,000,000港元	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>4</u>	<u>4</u>

於往績記錄期，貴集團概無向上述人士支付任何薪酬，作為加盟貴集團或加入時的獎勵或離職補償。

## 10 每股盈利

並無呈列每股盈利資料，此乃由於就本報告而言，因公司重組及使用上文附註1所披露的編製基準編製往績記錄期的業績，納入每股盈利資料被視為意義不大。

附錄一

會計師報告

11 物業、廠房及設備

	軌道、橋樑 及其他 鐵路資產 人民幣千元	樓宇及 其他物業 人民幣千元	機車及 鐵道車輛 人民幣千元	汽車 人民幣千元	機器及設備 人民幣千元	在建工程 人民幣千元	總計 人民幣千元
<b>成本：</b>							
於2017年1月1日	415,901	124,848	30,373	19,116	44,513	62,397	697,148
添置	1,255	356	1,937	10,045	3,655	73,897	91,145
轉入／(轉出)	42,617	11,702	-	-	22,874	(77,193)	-
出售	(19,856)	(43)	-	(48)	(360)	-	(20,307)
於2017年12月31日	439,917	136,863	32,310	29,113	70,682	59,101	767,986
<b>累計折舊及減值虧損：</b>							
於2017年1月1日	(11,214)	(8,105)	(5,685)	(7,758)	(16,946)	-	(49,708)
本年度支出	(5,853)	(4,335)	(2,112)	(3,313)	(7,402)	-	(23,015)
減值虧損(附註(ii))	-	(625)	-	-	(2,946)	-	(3,571)
出售撥回	377	5	-	30	295	-	707
於2017年12月31日	(16,690)	(13,060)	(7,797)	(11,041)	(26,999)	-	(75,587)
<b>賬面值：</b>							
於2017年12月31日	423,227	123,803	24,513	18,072	43,683	59,101	692,399
<b>成本：</b>							
於2018年1月1日	439,917	136,863	32,310	29,113	70,682	59,101	767,986
添置	-	1,011	2,134	22,380	5,590	112,018	143,133
轉入／(轉出)	41,525	14,874	-	-	17,466	(73,865)	-
出售	(4,676)	-	-	(44)	(6)	-	(4,726)
於2018年12月31日	476,766	152,748	34,444	51,449	93,732	97,254	906,393
<b>累計折舊及減值虧損：</b>							
於2018年1月1日	(16,690)	(13,060)	(7,797)	(11,041)	(26,999)	-	(75,587)
本年度支出	(5,979)	(4,813)	(2,554)	(4,603)	(7,860)	-	(25,809)
出售撥回	113	-	-	12	-	-	125
於2018年12月31日	(22,556)	(17,873)	(10,351)	(15,632)	(34,859)	-	(101,271)
<b>賬面值：</b>							
於2018年12月31日	454,210	134,875	24,093	35,817	58,873	97,254	805,122



附錄一

會計師報告

	軌道、橋樑 及其他 鐵路資產 人民幣千元	樓宇及 其他物業 人民幣千元	機車及 鐵道車輛 人民幣千元	汽車 人民幣千元	機器及設備 人民幣千元	在建工程 人民幣千元	總計 人民幣千元
<b>成本：</b>							
於2019年1月1日	476,766	152,748	34,444	51,449	93,732	97,254	906,393
添置	-	3,063	-	1,315	1,238	12,165	17,781
轉入／(轉出)	50,465	30,843	-	176	26,924	(108,408)	-
出售	-	(2,980)	-	(491)	(10)	-	(3,481)
於2019年12月31日	<u>527,231</u>	<u>183,674</u>	<u>34,444</u>	<u>52,449</u>	<u>121,884</u>	<u>1,011</u>	<u>920,693</u>
<b>累計折舊及減值虧損：</b>							
於2019年1月1日	(22,556)	(17,873)	(10,351)	(15,632)	(34,859)	-	(101,271)
本年度支出	(7,359)	(5,451)	(2,790)	(5,408)	(9,354)	-	(30,362)
出售撥回	-	44	-	457	9	-	510
於2019年12月31日	<u>(29,915)</u>	<u>(23,280)</u>	<u>(13,141)</u>	<u>(20,583)</u>	<u>(44,204)</u>	<u>-</u>	<u>(131,123)</u>
<b>賬面值：</b>							
於2019年12月31日	<u>497,316</u>	<u>160,394</u>	<u>21,303</u>	<u>31,866</u>	<u>77,680</u>	<u>1,011</u>	<u>789,570</u>
<b>成本：</b>							
於2020年1月1日	527,231	183,674	34,444	52,449	121,884	1,011	920,693
添置	-	-	-	27	-	1,196	1,223
轉入／(轉出)	-	-	-	-	437	(437)	-
出售	-	-	-	(38)	(84)	-	(122)
於2020年5月31日	<u>527,231</u>	<u>183,674</u>	<u>34,444</u>	<u>52,438</u>	<u>122,237</u>	<u>1,770</u>	<u>921,794</u>
<b>累計折舊及減值虧損：</b>							
於2020年1月1日	(29,915)	(23,280)	(13,141)	(20,583)	(44,204)	-	(131,123)
本期間支出	(2,941)	(2,517)	(1,163)	(2,290)	(4,515)	-	(13,426)
出售撥回	-	-	-	14	62	-	76
於2020年5月31日	<u>(32,856)</u>	<u>(25,797)</u>	<u>(14,304)</u>	<u>(22,859)</u>	<u>(48,657)</u>	<u>-</u>	<u>(144,473)</u>
<b>賬面值：</b>							
於2020年5月31日	<u>494,375</u>	<u>157,877</u>	<u>20,140</u>	<u>29,579</u>	<u>73,580</u>	<u>1,770</u>	<u>777,321</u>

附註：

(i) 貴集團的物業、廠房及設備均位於中國。

附錄一

會計師報告

- (ii) 於2017年，若干過濾輔助服務暫停。貴集團評估相關物業及機器的可收回金額，因此，物業及機器的賬面值撇減至其可收回金額人民幣326,000元。截至2017年12月31日止年度，減值虧損人民幣3,571,000元於「其他開支」確認。
- (iii) 於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，貴集團並未就若干物業項目(賬面值分別為人民幣57,042,000元、人民幣67,612,000元、人民幣70,896,000元及人民幣69,221,000元)取得物業證書。貴公司董事認為貴集團取得及使用該等物業並無任何法律限制，以及對貴集團的經營並無導致任何重大不利影響。
- (iv) 於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，貴集團的若干銀行貸款(見附註20)由貴集團的樓宇(賬面值分別為人民幣9,221,000元、人民幣8,901,000元、人民幣8,581,000元及人民幣8,446,000元)作抵押。
- (v) 於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，貴集團的若干其他貸款(見附註20)乃以貴集團的以下資產作抵押：

	2017年 人民幣千元	於2018年 12月31日 人民幣千元	2019年 人民幣千元	於2020年 5月31日 人民幣千元
賬面值：				
軌道、橋樑及其他鐵路資產	84,437	99,607	98,457	97,978
樓宇及其他物業	–	14,928	14,012	13,631
機車及鐵道車輛	21,780	19,734	14,628	12,442
汽車	6,441	19,876	17,687	16,834
機器及設備	7,136	5,021	3,967	3,526
	<u>119,794</u>	<u>159,166</u>	<u>148,751</u>	<u>144,411</u>

12 使用權資產

	截至2019年 12月31日止年度			截至2020年 5月31日 止五個月
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	人民幣千元
成本：				
於1月1日	155,068	155,068	223,651	223,651
添置	–	68,583	–	–
於12月31日/5月31日	<u>155,068</u>	<u>223,651</u>	<u>223,651</u>	<u>223,651</u>
累計折舊：				
於1月1日	14,574	17,670	21,328	25,796
本年度/期間支出	3,096	3,658	4,468	1,862
於12月31日/5月31日	<u>17,670</u>	<u>21,328</u>	<u>25,796</u>	<u>27,658</u>
賬面值：				
於12月31日/5月31日	<u>137,398</u>	<u>202,323</u>	<u>197,855</u>	<u>195,993</u>

附註：

- (i) 使用權資產為貴集團就收購位於中國的租賃土地已付或應付的一次性代價。該等租賃土地的租期為48至50年，且根據土地租賃條款毋須持續付款。

附錄一

會計師報告

- (ii) 於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，貴集團的若干銀行貸款（見附註20）以貴集團賬面值分別為人民幣96,250,000元、人民幣103,185,000元、人民幣91,112,000元及人民幣105,746,000元的租賃土地權益作抵押。於2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，貴集團其中一筆其他借款由貴集團賬面值為人民幣7,452,000元、人民幣7,290,000元及人民幣7,223,000元的租賃土地權益作抵押。
- (iii) 於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，貴集團若干賬面值分別為人民幣24,178,000元、人民幣44,861,000元、人民幣33,209,000元及人民幣32,926,000元的土地的土地使用權證書尚未取得。貴公司董事認為貴集團並無進入及使用有關土地的法律限制，且不會對貴集團的營運造成任何重大不利影響。

13 於附屬公司的投資

貴集團

下表載列有關貴集團的附屬公司京海國際的資料，該公司擁有重大非控股權益（「非控股權益」）。以下呈列的財務資料概要為作任何公司間對銷之前的金額。

	於12月31日			於2020年	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	5月31日 人民幣千元	
非控股權益百分比	49%	49%	49%	49%	
非流動資產	41,520	63,117	68,427	67,424	
流動資產	13,925	3,936	4,769	5,395	
流動負債	(5,604)	(7,618)	(15,186)	(13,624)	
資產淨值	<u>49,841</u>	<u>59,435</u>	<u>58,010</u>	<u>59,195</u>	
非控股權益賬面值	<u>24,422</u>	<u>29,123</u>	<u>28,425</u>	<u>29,006</u>	
	截至12月31日止年度			截至5月31日	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2020年 人民幣千元
收益	77	800	909	167	3,065
期間／年度（虧損）／溢利	(160)	(407)	(1,425)	(494)	1,185
非控股權益應佔期間／年度（虧損）／溢利	(78)	(199)	(698)	(242)	581
經營活動的現金流量	(282)	(801)	(508)	(1,270)	(774)
投資活動的現金流量	(36,283)	(21,288)	(4,627)	(2,380)	(146)
融資活動的現金流量	50,000	10,000	4,986	3,500	(121)

附註：

- (i) 京海國際於2017年7月20日成立。
- (ii) 貴集團附屬公司的進一步詳情載於附註1。

貴公司

	於12月31日		於2020年
	2018年	2019年	5月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於非上市股份的投資，按成本	—*	—*	—*

於2018年12月31日的非上市股份投資指 貴公司於滄港BVI的投資(1美元)。

於2019年12月31日及2020年5月31日的非上市股份投資指 貴公司於滄港BVI及普濟環球的投資(分別為1美元及1美元)。

\* 金額不足人民幣1,000元。

14 於聯營公司的權益

以下清單載有 貴集團聯營公司的詳情，該公司為並無可得市場報價的非上市公司實體：

聯營公司名稱	成立及營業地點及日期	已發行及實繳資本詳情	擁有權益比例			主要業務
			貴集團的實際權益	由 貴公司持有	由一間附屬公司持有	
滄州渤海新區黃驊港鐵路物流有限公司(「黃驊港鐵路」)	中國 2013年 1月16日	人民幣 10,000,000元	40%	—	40%	提供鐵路 物流服務
滄州市尚誠商貿有限公司	中國 2020年 4月24日	人民幣 30,000,000元 及人民幣 5,000,000元	40%	—	40%	建築材料 貿易

黃驊港鐵路是 貴集團在中國河北省及山東省擴展鐵路物流服務的戰略合作夥伴。

尚誠為 貴集團之策略客戶以發展建材物流市場。

上述聯營公司採用權益法於綜合財務報表內入賬。

黃驊港鐵路於整個往績記錄處於初步營運階段，以及虧損主要包括啟動業務所產生的支出。董事已檢討其業務計劃及財務預算，以及釐定毋須就 貴集團於該聯營公司的權益確認任何減值虧損。

附錄一

會計師報告

該等聯營公司的財務資料概要(就會計政策的任何差異作出調整，並與綜合財務報表內的賬面值對賬)披露如下：

	黃驊港鐵路				尚誠
	2017年 人民幣千元	於12月31日 2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	於2020年 5月31日 人民幣千元	於2020年 5月31日 人民幣千元
毛額					
非流動資產	489	5,476	6,379	6,548	-
流動資產	9,307	3,743	2,383	1,477	6,994
流動負債	-	(7)	(8)	(13)	(2,038)
權益	9,796	9,212	8,754	8,012	4,956
與 貴集團於該等聯營公司的權益對賬					
淨資產毛額	9,796	9,212	8,754	8,012	4,956
貴集團的實際權益	40%	40%	40%	40%	40%
綜合財務狀況表內的 貴集團應佔 資產淨值及賬面值	3,918	3,685	3,502	3,205	1,982
	黃驊港鐵路				尚誠
	2017年 人民幣千元	截至12月31日止年度 2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	截至5月31日 2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
毛額					
收益	-	-	-	-	675
本年度/期間虧損	(149)	(584)	(458)	(183)	(742)
與 貴集團於該等聯營公司的 權益對賬					
本年度/期間虧損毛額	(149)	(584)	(458)	(183)	(742)
貴集團的實際權益	40%	40%	40%	40%	40%
貴集團應佔虧損	(60)	(233)	(183)	(73)	(297)

15 存貨

(a) 綜合財務狀況表內的存貨包括：

	2017年	於12月31日	2019年	於2020年
	人民幣千元	2018年 人民幣千元	人民幣千元	5月31日 人民幣千元
燃料	2,684	2,438	2,409	1,472
材料及耗材	1,746	1,969	2,600	2,190
	4,430	4,407	5,009	3,662

(b) 已確認為開支並計入綜合損益表的存貨金額分析如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
已使用存貨的賬面值	28,153	36,816	30,265	14,322	11,696

16 貿易應收款項及應收票據

	於12月31日			於2020年
	2017年	2018年	2019年	5月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貿易應收款項	48,274	47,249	74,055	81,101
應收票據 (附註(ii)及(iii))	73,066	63,771	60,803	47,231
	<u>121,340</u>	<u>111,020</u>	<u>134,858</u>	<u>128,332</u>

附註：

- (i) 於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，所有貿易應收款項(扣除虧損準備)預計將於一年內收回。
- (ii) 於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，貴集團已背書予貴集團供應商及其他債權人以結算貴集團應付該等供應商的貿易及其他應付款項但尚未於過往財務資料終止確認的應收票據的賬面值分別為人民幣27,313,000元、人民幣25,121,000元及人民幣10,302,000元及人民幣6,950,000元。
- (iii) 於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，貴集團已保理予銀行但尚未於過往財務資料終止確認的應收票據的賬面值分別為人民幣8,613,000元、人民幣3,750,000元、人民幣14,620,000元以及人民幣11,900,000元。

賬齡分析

於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，根據發票日期及經扣除虧損準備，貿易應收款項的賬齡分析如下：

	於12月31日			於2020年
	2017年	2018年	2019年	5月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
一個月內	27,947	32,737	39,887	40,829
一至六個月	19,053	14,194	30,437	32,526
六至十二個月	55	252	3,731	7,746
十二個月以上	1,219	66	-	-
	<u>48,274</u>	<u>47,249</u>	<u>74,055</u>	<u>81,101</u>

貿易應收款項主要於開票日期起30天內到期。應收票據的到期日為180至360天。有關貴集團信貸政策及貿易應收款項及應收票據所產生信貸風險的進一步詳情載於附註26(a)。

附錄一

會計師報告

17 預付款項及其他應收款項

	於12月31日			於2020年
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	5月31日 人民幣千元
與出售物業、廠房及設備有關的應收款項	15,323	8,651	11,451	11,536
應收利息	—	—	—	219
按攤銷成本計量的金融資產	15,323	8,651	11,451	11,755
可收回增值稅	—	4,616	2,208	2,059
按金	584	1,361	1,454	1,427
收購使用權資產的預付款項	41,401	—	—	—
購買存貨的預付款項及預付開支	9,477	3,380	2,688	4,152
有關建議[編纂]的預付款項 (附註(ii))	—	862	5,222	6,679
	66,785	18,870	23,023	26,072
減：非即期部分				
— 與出售物業、廠房及設備有關的應收款項	(10,727)	(6,500)	(3,374)	(3,495)
— 收購使用權資產的預付款項	(41,401)	—	—	—
預付款項及其他應收款項的即期部分	14,657	12,370	19,649	22,577

附註：

- (i) 除與出售物業、廠房及設備有關的應收款項的非即期部分(預期將於3至5年內收回)以及收購使用權資產的預付款項外，其他預付款項及其他應收款項(經扣除虧損準備)預期將於一年內收回或確認為開支。
- (ii) 於2020年5月31日的結餘將於[編纂]在聯交所[編纂]後轉撥至權益項下的股份溢價賬。

18 透過損益按公平值計量的金融資產

於2018年12月31日透過損益按公平值計量的金融資產指 貴集團從金融機構購入可按要求贖回的理財產品。

附錄一

會計師報告

19 現金及現金等值項目

(a) 現金及現金等值項目包括：

	於2017年		於2018年		於2019年		於2020年	
	2017年		2018年		2019年		2020年	
	人民幣千元		人民幣千元		人民幣千元		人民幣千元	
銀行存款	40,573		53,107		33,833		70,762	
手頭現金	6		12		33		29	
綜合財務狀況表內的銀行 及手頭現金以及綜合現金流量表內的 現金及現金等值項目	<u>40,579</u>		<u>53,119</u>		<u>33,866</u>		<u>70,791</u>	

(b) 融資活動產生的資產及負債的對賬：

下表詳述 貴集團來自融資活動的資產及負債的變動（包括現金及非現金兩者的變動）。融資活動產生的資產及負債為其現金流量或未來現金流量於現金流量表內分類為或將分類為來自融資活動的現金流量的資產及負債。

	負債			資產		總計 人民幣千元
	銀行及 其他貸款 人民幣千元 (附註20)	應付 關連方款項 人民幣千元 (附註28(d))	應付分派 人民幣千元 (附註25(c))	應收 關連方款項 人民幣千元 (附註28(d))		
於2017年1月1日	314,760	34,175	-	(167,981)		180,954
融資現金流量變動：						
新增銀行及其他貸款的 所得款項	324,513	-	-	-		324,513
償還銀行及其他貸款	(273,407)	-	-	-		(273,407)
已付分派	-	-	(75,000)	-		(75,000)
應收關連方款項減少	-	-	-	53,597		53,597
應付關連方款項減少	-	(22,637)	-	-		(22,637)
已付借款成本	(25,581)	-	-	-		(25,581)
融資現金流量變動總額	<u>25,525</u>	<u>(22,637)</u>	<u>(75,000)</u>	<u>53,597</u>		<u>(18,515)</u>
其他變動：						
銀行及其他貸款利息開支 (附註6(a))	23,920	-	-	-		23,920
資本化借款成本(附註6(a))	1,683	-	-	-		1,683
分派	-	-	75,000	-		75,000
其他變動總額	<u>25,603</u>	<u>-</u>	<u>75,000</u>	<u>-</u>		<u>100,603</u>
於2017年12月31日	<u>365,888</u>	<u>11,538</u>	<u>-</u>	<u>(114,384)</u>		<u>263,042</u>



附錄一

會計師報告

	負債			資產	
	銀行及其他貸款 人民幣千元 (附註20)	應付 關連方款項 人民幣千元 (附註28(d))	應付分派 人民幣千元 (附註25(c))	應收 關連方款項 人民幣千元 (附註28(d))	總計 人民幣千元
於2018年1月1日	365,888	11,538	-	(114,384)	263,042
融資現金流量變動：					
新增銀行及其他貸款的 所得款項	182,800	-	-	-	182,800
償還銀行及其他貸款	(122,919)	-	-	-	(122,919)
應收關連方款項增加	-	-	-	(17,892)	(17,892)
應付關連方款項減少	-	(11,228)	-	-	(11,228)
已付借款成本	(26,790)	-	-	-	(26,790)
融資現金流量變動總額	33,091	(11,228)	-	(17,892)	3,971
其他變動：					
銀行及其他貸款利息開支 (附註6(a))	21,820	-	-	-	21,820
資本化借款成本(附註6(a))	4,992	-	-	-	4,992
其他變動總額	26,812	-	-	-	26,812
於2018年12月31日	425,791	310	-	(132,276)	293,825
	負債			資產	
	銀行及其他貸款 人民幣千元 (附註20)	應付 關連方款項 人民幣千元 (附註28(d))	應付分派 人民幣千元 (附註25(c))	應收 關連方款項 人民幣千元 (附註28(d))	總計 人民幣千元
於2019年1月1日	425,791	310	-	(132,276)	293,825
融資現金流量變動：					
新增銀行及其他貸款的 所得款項	397,313	-	-	-	397,313
償還銀行及其他貸款	(262,943)	-	-	-	(262,943)
於集團重組後向當時權益 持有人付款	-	(361,183)	-	-	(361,183)
應收關連方款項減少	-	-	-	132,276	132,276
應付關連方款項減少	-	(310)	-	-	(310)
已付借款成本	(26,028)	-	-	-	(26,028)
融資現金流量變動總額	108,342	(361,493)	-	132,276	(120,875)
其他變動：					
銀行及其他貸款利息開支 (附註6(a))	24,654	-	-	-	24,654
資本化借款成本(附註6(a))	2,544	-	-	-	2,544
收購滄港公司股權	-	361,183	-	-	361,183
其他變動總額	27,198	361,183	-	-	388,381
於2019年12月31日	561,331	-	-	-	561,331

附錄一

會計師報告

	負債			資產	總計 人民幣千元
	銀行及 其他貸款 人民幣千元 (附註20)	應付 關連方款項 人民幣千元 (附註28(d))	應付分派 人民幣千元 (附註25(c))	應收 關連方款項 人民幣千元 (附註28(d))	
於2020年1月1日	561,331	-	-	-	561,331
融資現金流量變動：					
新增銀行及其他貸款的所得款項	241,900	-	-	-	241,900
償還銀行及其他貸款	(230,479)	-	-	-	(230,479)
已付借款成本	(9,637)	-	-	-	(9,637)
融資現金流量變動總額	1,784	-	-	-	1,784
其他支出：					
銀行及其他貸款利息開支(附註6(a))	10,821	-	-	-	10,821
其他支出總額	10,821	-	-	-	10,821
於2020年5月31日	573,936	-	-	-	573,936

(c) 租賃現金流出總額

計入綜合現金流量表的租賃金額包括以下各項：

	截至12月31日止年度			截至2020年
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	5月31日 止五個月 人民幣千元
在經營現金流量內：				
— 已付租賃租金	(280)	(844)	(80)	(191)

附錄一

會計師報告

20 銀行及其他貸款

(a) 貴集團的銀行及其他貸款包括：

	2017年 人民幣千元	於12月31日 2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	於2020年 5月31日 人民幣千元
銀行貸款：				
– 有抵押	294,096	317,255	251,002	340,470
– 無抵押	–	–	60,094	–
	<u>294,096</u>	<u>317,255</u>	<u>311,096</u>	<u>340,470</u>
其他貸款：				
– 有抵押	71,792	108,536	72,782	57,886
– 無抵押	–	–	177,453	175,580
	<u>71,792</u>	<u>108,536</u>	<u>250,235</u>	<u>233,466</u>
	<u>365,888</u>	<u>425,791</u>	<u>561,331</u>	<u>573,936</u>

所有銀行及其他貸款按攤銷成本列賬。

(b) 銀行及其他貸款的應付情況如下：

	2017年 人民幣千元	於12月31日 2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	於2020年 5月31日 人民幣千元
一年內或按要求	93,726	168,008	290,999	127,551
一年後但於兩年內	129,300	191,704	57,147	42,245
兩年後但於五年內	142,862	66,079	213,185	404,140
	<u>272,162</u>	<u>257,783</u>	<u>270,332</u>	<u>446,385</u>
	<u>365,888</u>	<u>425,791</u>	<u>561,331</u>	<u>573,936</u>

(c) 於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，貴集團有抵押銀行貸款人民幣243,010,000元、人民幣272,179,000元、人民幣251,002,000元及人民幣340,470,000元以貴集團的下列資產及未來鐵路運輸收益作抵押：

	2017年 人民幣千元	於12月31日 2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	於2020年 5月31日 人民幣千元
賬面值：				
使用權資產	96,250	103,185	91,112	105,746
物業、廠房及設備	9,221	8,901	8,581	8,446
應收票據	8,613	3,750	14,620	11,900
	<u>114,084</u>	<u>115,836</u>	<u>114,313</u>	<u>126,092</u>

在貴集團於2019年12月31日以及2020年5月31日的有抵押銀行貸款中，分別人民幣34,054,000元及人民幣84,125,000元乃由滄州物流擔保。

在貴集團於2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日的有抵押銀行貸款中，分別人民幣38,060,000元、人民幣34,054,000元及人民幣34,054,000元乃以貴集團未來鐵路運輸收益作抵押。

附錄一

會計師報告

於2017年及2018年12月31日，貴集團若干有抵押銀行貸款由騁宇公司的物業、廠房及設備及使用權資產抵押，該等銀行貸款已於2019年2月及3月償還（見附註28(f)）。

於2017年及2018年12月31日，貴集團若干有抵押銀行貸款亦由關連方擔保，該等擔保於2019年2月至9月獲解除（見附註28(e)）。

- (d) 貴集團的無抵押銀行貸款乃由滄州物流提供擔保，已於2020年五月償還。
- (e) 於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日的貴集團其他有抵押貸款乃自融資租賃機構借入，並以貴集團以下資產作抵押。

	2017年	於2018年12月31日	2019年	於2020年5月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
賬面值：				
物業、廠房及設備 (附註11(v))	119,794	159,166	148,751	144,411
使用權資產 (附註12(ii))	—	7,452	7,290	7,223
	<u>119,794</u>	<u>166,618</u>	<u>156,041</u>	<u>151,634</u>

於2017年及2018年12月31日，貴集團若干有抵押其他貸款亦以貴公司控股股東控制的公司持有的騁宇公司的股本權益作抵押，該等抵押於2019年6月獲解除（見附註28(f)）。

於2017年及2018年12月31日，貴集團若干有抵押其他貸款亦由關連方擔保，該等擔保已於2019年6月及9月獲解除（見附註28(e)）。

在貴集團於2019年12月31日以及2020年5月31日的有抵押其他貸款中，人民幣42,636,000元及人民幣31,706,000元的其他貸款亦由滄州物流擔保及以滄州物流持有的滄港公司的股本權益作抵押。

- (f) 於2019年12月31日及2020年5月31日，貴集團的無抵押其他貸款包括的人民幣172,287,000元及人民幣173,000,000元為無抵押、按年利率1%計息及分別於2022年及2024年分期償還。於2020年6月，已預先償還人民幣56,655,000元。其餘的其他貸款為無抵押、按年利率4.75%計息及分別須於2022年及2021年分期償還。

21 貿易應付款項

於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，所有貿易應付款項預期將於一年內結清或按要要求償還。

於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，根據發票日期，貿易應付款項的賬齡分析如下：

	2017年	於2018年12月31日	2019年	於2020年5月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
1個月內	10,842	8,909	10,189	6,780
1至3個月	11,695	4,646	5,323	4,356
3至6個月	7,655	7,037	5,451	5,272
6至12個月	983	3,556	2,886	1,434
12個月以上	2,368	2,594	3,851	2,060
	<u>33,543</u>	<u>26,742</u>	<u>27,700</u>	<u>19,902</u>

附錄一

會計師報告

22 其他應付款項

	於12月31日			於2020年
	2017年	2018年	2019年	5月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
收購物業、廠房及設備的應付款項	22,403	18,868	14,057	12,920
收購使用權資產的應付款項—關連方 (附註28(d))	25,767	11,957	8,032	—
收購使用權資產的應付款項—第三方	—	24,484	24,484	24,484
員工成本的應付款項	10,414	15,418	15,861	13,851
其他勞動力成本的應付款項	1,207	2,004	2,411	2,958
應付有關建議[編纂]產生的支出	—	1,771	6,810	6,282
其他	1,646	4,099	4,090	3,249
	<u>61,437</u>	<u>78,601</u>	<u>75,745</u>	<u>63,744</u>
按攤銷成本計量的金融負債				

於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，預計所有其他應付款項於一年內結算或按要求償還。

23 合約負債

	於12月31日			於2020年
	2017年	2018年	2019年	5月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
自客戶收取的鐵路貨運及相關輔助服務 預付款項	729	2,229	2,630	1,688

於接納訂單時，貴集團會向若干客戶收取預付款項。於貴集團確認相關收益前，預付款項確認為合約負債。

合約負債變動

	截至12月31日止年度			截至2020年
	2017年	2018年	2019年	5月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	止五個月
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於1月1日的結餘	2,459	729	2,229	2,630
年/期內確認計入年/期初合約負債的 收益導致合約負債減少	(2,459)	(729)	(2,229)	(1,540)
於年/期末履約預收賬款導致合約負債增加	729	2,229	2,630	598
	<u>729</u>	<u>2,229</u>	<u>2,630</u>	<u>1,688</u>
於12月31日/5月31日的結餘				

於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，並無合約負債預期將於超過一年後確認為收益。

24 綜合財務狀況表內的所得稅

(a) 綜合財務狀況表內即期稅項的變動如下：

	截至12月31日止年度			截至2020年
	2017年	2018年	2019年	5月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	止五個月 人民幣千元
於1月1日的應付所得稅	4,435	1,619	5,941	8,501
本年度／期間撥備 (附註7(a))	31,266	28,469	25,303	10,643
已付所得稅	(34,082)	(24,147)	(22,743)	(13,020)
	<u>          </u>	<u>          </u>	<u>          </u>	<u>          </u>
於12月31日／5月31日的應付所得稅	<u>1,619</u>	<u>5,941</u>	<u>8,501</u>	<u>6,124</u>

(b) 已確認遞延稅項資產

於綜合財務狀況表內確認的遞延稅項資產的組成部分及於往績記錄期內的變動如下：

遞延稅項資產產生自：	物業、廠房 及設備 的折舊	物業、廠房 及設備 的減值	使用權資產 折舊	貿易應收 款項的信貸 虧損準備	應計開支	其他	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2017年1月1日	1,912	-	382	265	315	71	2,945
計入損益	<u>1,372</u>	<u>893</u>	<u>128</u>	<u>124</u>	<u>1,110</u>	<u>411</u>	<u>4,038</u>
於2017年12月31日 及2018年1月1日	3,284	893	510	389	1,425	482	6,983
(扣除自)／計入損益	<u>(292)</u>	<u>(144)</u>	<u>62</u>	<u>(91)</u>	<u>1,045</u>	<u>98</u>	<u>678</u>
於2018年12月31日及 2019年1月1日	2,992	749	572	298	2,470	580	7,661
(扣除自)／計入損益	<u>(379)</u>	<u>(143)</u>	<u>207</u>	<u>148</u>	<u>313</u>	<u>402</u>	<u>548</u>
於2019年12月31日及 2020年1月1日	2,613	606	779	446	2,783	982	8,209
(扣除自)／計入損益	<u>(219)</u>	<u>(60)</u>	<u>70</u>	<u>476</u>	<u>-</u>	<u>(441)</u>	<u>(174)</u>
於2020年5月31日	<u>2,394</u>	<u>546</u>	<u>849</u>	<u>922</u>	<u>2,783</u>	<u>541</u>	<u>8,035</u>

(c) 未確認的遞延稅項負債

於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，與貴集團於中國（不包括香港）成立的附屬公司的未分派溢利有關的應課稅暫時差額分別為人民幣211,303,000元、人民幣285,336,000元、人民幣340,232,000元及人民幣369,969,000元，而有關於分派該等溢利時應付的中國預扣稅的遞延稅項負債尚未確認，原因為貴公司控制該等附屬公司的股息政策，並已釐定有關溢利可能不會於可預知的將來分派。

25 資本、儲備及分派

(a) 權益組成部分的變動

於往績記錄期 貴集團綜合權益各組成部分的期初與期末結餘的對賬載於綜合權益變動表。 貴公司個別權益組成部分於期／年初與期／年末的變動詳情載列如下：

	股本 人民幣千元 (附註25(b))	匯兌儲備 人民幣千元	保留溢利 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2018年10月19日(註冊成立日期)	-	-	-	-
2018年10月19日(註冊成立日期) 至2018年12月31日期間權益變動：				
發行股份(附註25(b))	-*	-	-	-*
於2018年12月31日及2019年1月1日	-*	-	-	-*
截至2019年12月31日止年度 權益變動：				
年度虧損	-	-	(443)	(443)
其他全面收益	-	(5)	-	(5)
年度全面收益總額	-	(5)	(443)	(448)
於2019年12月31日 及2020年1月1日	-*	(5)	(443)	(448)
於2020年1月1日至2020年5月31日 期間權益變動：				
期間虧損	-	-	(428)	(428)
其他全面收益	-	(18)	-	(18)
期間全面收益總額	-	(18)	(428)	(446)
於2020年5月31日	-*	(23)	(871)	(894)

\* 金額不足人民幣1,000元。

(b) 實繳／股本

貴公司於2018年10月19日根據開曼群島法律註冊成立為獲豁免有限公司，其法定股本為380,000港元(分為38,000,000股每股面值0.01港元的股份)。於同日，9,550股股份由 貴公司按面值配發及發行。於2018年12月21日， 貴公司按面值進一步配發及發行450股股份。

就過往財務資料而言， 貴集團於2017年1月1日、2017年及2018年12月31日的實繳／股本指 貴公司自其註冊成立以來的股本及滄港公司的實繳資本，而滄港公司為 貴集團於2019年之前的母公司。 貴集團於2019年12月31日以及2020年5月31日的股本指 貴公司的股份。

(c) 分派

貴公司於2018年10月19日註冊成立，於往績記錄期並無向貴公司股東宣派任何股息。於公司重組前，滄港公司於截至2017年12月31日止年度向當時的權益股東作出下列分派：

	截至12月31日止年度			截至2020年
	2017年	2018年	2019年	5月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	止五個月 人民幣千元
分派	75,000	-	-	-

貴公司董事認為，於往績記錄期的分派政策並非貴公司及貴集團的未來股息政策的指標。

(d) 儲備的性質及用途

(i) 其他儲備

於2017年1月1日以及2017年及2018年12月31日的其他儲備結餘為滄港公司的資本儲備。於2019年12月31日及2020年5月31日的其他儲備結餘指滄港公司及普濟環球的資本儲備。

(ii) 法定儲備

根據中國相關法律及法規，貴公司於中國內地成立及營運的附屬公司須將有關公司的10%純利轉撥至法定儲備，直至儲備結餘達到各自註冊資本的50%。必須於向權益持有人分派之前轉撥至該儲備。該準備可用於抵銷累計虧損或增加附屬公司的資本，除清盤外，不可分派。

(iii) 安全生產基金儲備

貴集團從事貨運業務。根據中國財政部及國家安全生產監督管理總局頒佈的規定，貴集團須設立特別儲備，即安全生產基金儲備，其乃按上個年度普通貨運收益的1%及危險品貨運收益的1.5%計算。

安全生產基金儲備主要用於購置安全設備及設施及其維護。就過往財務資料而言，有關儲備乃以上述方法透過從保留盈利撥款而設立，並在產生相關開支時使用。

(iv) 匯兌儲備

匯兌儲備包括將貴集團旗下公司的財務報表換算為貴集團呈列貨幣而產生的所有匯兌差額。有關儲備乃按照附註2(s)所載會計政策處理。



**(e) 資本管理**

貴集團管理資本的主要目標為保障 貴集團繼續持續經營的能力，致使其可透過使產品及服務的定價與風險水平一致及透過按合理成本取得融資繼續為股東帶來回報及為其他利益相關者帶來利益。

貴集團積極及定期檢討及管理其資本結構，以維持以較高借貸水平可能取得的較高股東回報與穩健資本狀況提供的優勢及保障之間取得平衡，並就經濟狀況的變動對資本結構作出調整。

貴公司或其任何附屬公司概毋須遵守任何外部施加的資本規定。

**26 金融風險管理及金融工具公平值**

貴集團在日常業務過程中面對信貸、流動資金及利率風險。

貴集團面對的該等風險及 貴集團用於管理該等風險的金融風險管理政策及慣例載列如下。

**(a) 信貸風險**

信貸風險指對手方不履行合約責任而導致 貴集團承受金融虧損的風險。 貴集團的信貸風險主要來自貿易應收款項。 貴集團所承受的來自現金及現金等值項目以及應收票據的信貸風險有限，原因是對手方為具有高信用等級的銀行及金融機構，就此而言， 貴集團認為信貸風險較低。

貴集團不提供任何能令 貴集團面對信貸風險的任何擔保。

**貿易應收款項**

貴集團面對的信貸風險主要受各客戶的個別情況所影響，而非客戶經營所在的行業或國家，因此，重大集中信貸風險主要於 貴集團面對個別客戶的重大風險時產生。於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，貿易應收款項總額之10%、10%、11%及12%乃應收 貴集團最大客戶及貿易應收款項總額之28%、29%、19%及32%乃應收五大客戶。

貴集團對要求信貸超過一定金額的所有客戶會進行個別信貸評估。該等評估集中於客戶過往繳付到期款項之記錄及現時付款的能力，以及考慮到客戶的具體資料及與客戶營運所在地的經濟環境有關的資料。貿易應收款項於開票日期後30天內到期。 貴集團一般不收取客戶的抵押品。

貴集團按相等於全期預期信貸虧損的金額計量貿易應收款項及合約資產虧損準備，有關金額乃使用撥備矩陣計算得出。由於 貴集團過往信貸虧損經驗並無顯示不同細分客戶群體發生虧損的情況有顯著差異，因此於根據逾期狀況計提虧損準備時未進一步區分 貴集團不同的客戶群體。

下表提供有關 貴集團於各報告期末面對的信貸風險及貿易應收款項的預期信貸虧損的資料：

	於2017年12月31日		
	預期虧損率 %	總賬面值 人民幣千元	虧損準備 人民幣千元
貿易應收款項的賬齡分析			
即期及逾期不足6個月	0.02%	48,285	(11)
逾期6至12個月	16.00%	-	-
逾期超過12個月	100.00%	1,548	(1,548)
		<u>49,833</u>	<u>(1,559)</u>
		<u><u>49,833</u></u>	<u><u>(1,559)</u></u>
	於2018年12月31日		
	預期虧損率 %	總賬面值 人民幣千元	虧損準備 人民幣千元
即期及逾期不足6個月	0.04%	47,267	(18)
逾期6至12個月	16.00%	-	-
逾期超過12個月	100.00%	1,177	(1,177)
		<u>48,444</u>	<u>(1,195)</u>
		<u><u>48,444</u></u>	<u><u>(1,195)</u></u>
	於2019年12月31日		
	預期虧損率 %	總賬面值 人民幣千元	虧損準備 人民幣千元
即期及逾期不足6個月	0.06%	72,084	(46)
逾期6至12個月	18.57%	2,477	(460)
逾期超過12個月	100.00%	1,284	(1,284)
		<u>75,845</u>	<u>(1,790)</u>
		<u><u>75,845</u></u>	<u><u>(1,790)</u></u>
	於2020年5月31日		
	預期虧損率 %	總賬面值 人民幣千元	虧損準備 人民幣千元
即期及逾期不足6個月	0.24%	73,810	(180)
逾期6至12個月	22.77%	9,674	(2,203)
逾期超過12個月	100.00%	1,309	(1,309)
		<u>84,793</u>	<u>(3,692)</u>
		<u><u>84,793</u></u>	<u><u>(3,692)</u></u>

預期虧損率乃基於過去3年的實際虧損經驗計算得出。該等比率經調整以反映收集歷史數據年度或期間的經濟狀況、當前狀況與 貴集團對應收款項預期年期的經濟狀況的看法之間的差異。

於往績記錄期內有關貿易應收款項的虧損準備賬的變動如下：

	於2020年			於2020年 5月31日 人民幣千元
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	
於年／期初	1,062	1,559	1,195	1,790
年／期內確認的減值 虧損／(減值虧損撥回)	497	(364)	595	1,902
於年／期末	<u>1,559</u>	<u>1,195</u>	<u>1,790</u>	<u>3,692</u>

於2020年5月31日虧損準備增加主要是由於逾期6個月以上但12個月之內的貿易應收款項的賬面總值增加。

**(b) 流動資金風險**

貴集團的政策是定期監察流動資金需求及遵守借貸契諾的情況，確保 貴集團維持充裕的現金儲備，以及從主要金融機構取得足夠的承諾融資額度，以滿足其短期及長期流動資金需求。

下表列示 貴集團的非衍生金融負債於各報告期末的剩餘合約到期日狀況，乃根據已訂約未貼現現金流量(包括按訂約利率計算的利息付款，或倘以浮息計算，則按各自報告期末的當期利率計算)及 貴集團須支付款項的最早日期得出：

	於2017年12月31日				
	合約未貼現現金流出				
	一年內 或按要求 人民幣千元	超過一年 但少於兩年 人民幣千元	超過兩年 但少於五年 人民幣千元	總計 人民幣千元	賬面值 人民幣千元
銀行及其他貸款	112,382	141,914	147,529	401,825	365,888
按攤銷成本計量的貿易 應付款項	33,543	—	—	33,543	33,543
按攤銷成本計量的其他 應付款項	61,437	—	—	61,437	61,437
應付關連方款項	11,538	—	—	11,538	11,538
	<u>218,900</u>	<u>141,914</u>	<u>147,529</u>	<u>508,343</u>	<u>472,406</u>

附錄一

會計師報告

	於2018年12月31日				
	合約未貼現現金流出				
	一年內 或按要求 人民幣千元	超過一年 但少於兩年 人民幣千元	超過兩年 但少於五年 人民幣千元	總計 人民幣千元	賬面值 人民幣千元
銀行及其他貸款	187,851	201,414	68,628	457,893	425,791
按攤銷成本計量的貿易 應付款項	26,742	—	—	26,742	26,742
按攤銷成本計量的其他 應付款項	78,601	—	—	78,601	78,601
應付關連方款項	310	—	—	310	310
	<u>293,504</u>	<u>201,414</u>	<u>68,628</u>	<u>563,546</u>	<u>531,444</u>
	於2019年12月31日				
	合約未貼現現金流出				
	一年內 或按要求 人民幣千元	超過一年 但少於兩年 人民幣千元	超過兩年 但少於五年 人民幣千元	總計 人民幣千元	賬面值 人民幣千元
銀行及其他貸款	307,051	62,874	218,413	588,338	561,331
按攤銷成本計量的 貿易應付款項	27,700	—	—	27,700	27,700
按攤銷成本計量的 其他應付款項	75,745	—	—	75,745	75,745
	<u>410,496</u>	<u>62,874</u>	<u>218,413</u>	<u>691,783</u>	<u>664,776</u>
	於2020年5月31日				
	合約未貼現現金流出				
	一年內 或按要求 人民幣千元	超過一年 但少於兩年 人民幣千元	超過兩年 但少於五年 人民幣千元	總計 人民幣千元	賬面值 人民幣千元
銀行及其他貸款	144,696	58,480	416,087	619,263	573,936
按攤銷成本計量的 貿易應付款項	19,902	—	—	19,902	19,902
按攤銷成本計量的 其他應付款項	63,744	—	—	63,744	63,744
	<u>228,342</u>	<u>58,480</u>	<u>416,087</u>	<u>702,909</u>	<u>657,582</u>

(c) 利率風險

貴集團的利率風險主要來自計息借款。按浮動利率及固定利率發放的借款，令貴集團分別承受現金流量利率風險及公平值利率風險。

(i) 利率組合

下表列載 貴集團於各報告期末的借款利率組合詳情：

	2017年		於12月31日 2018年		2019年		於 2020年5月31日	
	實際利率 %	人民幣千元	實際利率 %	人民幣千元	實際利率 %	人民幣千元	實際利率 %	人民幣千元
固定利率借款								
銀行貸款	4.25%-8.40%	249,025	4.00%-6.18%	277,192	3.00%-6.18%	311,096	3.00%-5.94%	340,470
其他貸款	-	-	-	-	1.00%-4.75%	177,453	1.00%-4.75%	175,580
		<u>249,025</u>		<u>277,192</u>		<u>488,549</u>		<u>516,050</u>
浮動利率借款								
銀行貸款	5.68%	45,071	5.68%	40,063	-	-	-	-
其他貸款	6.92%-8.72%	71,792	6.01%-6.92%	108,536	6.01%-6.92%	72,782	6.01%-6.92%	57,886
		<u>116,863</u>		<u>148,599</u>		<u>72,782</u>		<u>57,886</u>
借款總額		<u>365,888</u>		<u>425,791</u>		<u>561,331</u>		<u>573,936</u>
固定利率借款佔借款 總額的百分比		<u>68%</u>		<u>65%</u>		<u>87%</u>		<u>90%</u>

(ii) 敏感度分析

於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日，估計利率一般增加／減少100個基點，而所有其他變數保持不變，將令 貴集團的除稅後溢利及保留溢利減少／增加約人民幣876,000元、人民幣1,114,000元、人民幣546,000元及人民幣434,000元。

上述敏感度分析顯示 貴集團於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年5月31日所持有的浮息非衍生工具產生的現金流量利率風險。對 貴集團除稅後溢利（及保留溢利）的影響，乃按有關利率變動對利息開支或收入的影響估計。於往績記錄期，分析以相同基準進行。

(d) 公平值計量

(i) 按公平值計量的金融資產

公平值層級

下表呈列 貴集團金融工具的公平值，該等金融工具於報告期末按經常性基準計量，並分類為國際財務報告準則第13號公平值計量所界定的三級公平值架構。將公平值計量分類的層級乃經參考如下估值方法所用輸入數據的可觀察性及重要性後釐定：

- 第一級估值：僅使用第一級輸入數據（即於計量日同等資產或負債於活躍市場的未經調整報價）計量的公平值。
- 第二級估值：使用第二級輸入數據（即未能達到第一級的可觀察輸入數據）且並未使用重大不可觀察輸入數據計量的公平值。不可觀察輸入數據為無市場數據的輸入數據。
- 第三級估值：使用重大不可觀察輸入數據計量的公平值。

	於2018年 12月31日 的公平值 人民幣千元	於2018年 12月31日 分類為第二級 的公平值計量 人民幣千元
經常性公平值計量		
資產：		
理財產品投資(附註18)	1,000	1,000

於2017年及2019年12月31日以及2020年5月31日， 貴集團並無按公平值計量的金融資產或負債。

截至2018年12月31日止年度，第一級與第二級之間並無轉移，亦無轉入或轉出第三級。 貴集團的政策為於公平值層級之間發生轉移的報告期末確認有關轉移。

第二級公平值計量中使用的估值技術及輸入數據

第二級內的理財產品投資的公平值乃 貴集團於各自報告期末贖回投資時將收到的估計金額，同時經考慮類似投資當前的預期回報率及發行金融機構當前的信譽度。

(ii) 並非按公平值列賬的金融工具的公平值

於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年5月31日，貴集團按成本或攤銷成本列賬的金融工具的賬面值與其公平值並無重大差異。

27 承擔

於各報告期末尚未償還但尚未於過往財務資料撥備的資本承擔如下：

	2017年 人民幣千元	於12月31日 2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	於2020年 5月31日 人民幣千元
有關物業、廠房及設備的承擔：				
—已訂約	90,512	5,867	59	574

28 重大關連方交易及結餘

貴集團於往績記錄期訂立的重大關連方交易及於報告期末與關連方的結餘載列如下。

(a) 於往績記錄期，與 貴集團進行重大交易的關連方的名稱及關係：

關連方名稱	關係
劉先生	貴公司控股股東
滄州市騁宇鐵路有限責任公司	滄港公司的 當時權益持有人
滄州渤海新區黃驊港鐵路物流有限公司	貴集團的一間聯營公司
滄州市尚誠商貿有限公司	貴集團的一間聯營公司
黃驊港興華港務開發有限公司 (「黃驊港興華公司」)	控股股東控制的一間公司
黃驊港京海能源實業有限公司(「京海能源」)	控股股東控制的一間公司
黃驊市鐵建工程有限公司(「黃驊鐵建」)	控股股東家族成員 控制的一間公司
滄州臨港美蘆園林工程有限公司(「美蘆園林」)	控股股東控制的一間公司
北京世紀金鼎投資有限公司(「世紀金鼎」)	控股股東控制的一間公司
滄州渤海新區眾成港務開發有限公司(「眾成港務」)	控股股東家族成員 控制的一間公司

(b) 主要管理人員薪酬

貴集團的主要管理人員薪酬(包括於往績記錄期已付予 貴公司董事的款項(如附註8所披露))如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
短期僱員福利	125	131	466	39	410

薪酬總額計入「員工成本」(見附註6(b))。

(c) 於往績記錄期與關連方進行的交易

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2017年 人民幣千元	2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	2019年 人民幣千元 (未經審核)	2020年 人民幣千元
提供鐵路貨運及相關輔助服務					
—黃驊鐵建	1,185	938	—	—	—
—京海能源	569	566	—	—	—
—黃驊港興華公司	—	892	135	45	—
—尚誠	—	—	—	—	119
購買建築服務					
—黃驊鐵建	14,238	45,355	9	—	—
購買裝卸服務					
—眾成港務	18,853	13,890	6,265	3,555	—
短期租賃收費					
—聘宇公司	—	—	8	2	4
應收關連方款項減少／ (增加)淨額					
—聘宇公司	45,188	(46,399)	132,276	132,276	—
—黃驊鐵建	8,409	21,628	—	—	—
—黃驊港興華公司	—	6,879	—	—	—
應付關連方款項(減少)／ 增加淨額					
—聘宇公司	—	—	—	300	—
—京海能源	(22,637)	(9,511)	(310)	820	—
—美蘆園林	—	(1,717)	—	—	—



附錄一

會計師報告

(d) 與關連方的結餘

貴集團於各報告期末與關連方的結餘如下：

	2017年 人民幣千元	於12月31日 2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	於2020年 5月31日 人民幣千元
非貿易相關：				
應收關連方款項				
— 聘宇公司	85,877	132,276	—	—
— 黃驊鐵建	21,628	—	—	—
— 黃驊港興華公司	6,879	—	—	—
應付關連方款項				
— 京海能源	9,821	310	—	—
— 美蘆園林	1,717	—	—	—
收購使用權資產的應付款項 (附註(ii))				
— 聘宇公司	25,767	11,957	8,032	—
短期租賃應付款項 (附註(ii))				
— 聘宇公司	—	—	8	12
建設服務應付款項 (附註(ii))				
— 黃驊鐵建	—	1,200	1,200	1,200
貿易相關：				
貿易應收款項				
— 尚誠	—	—	—	128
購買裝卸服務的貿易應付款項				
— 翠成港務	9,262	8,104	2,322	—

附註：

- (i) 所有應收及應付關連方款項均無抵押、免息且無固定還款條款。
- (ii) 貴公司董事已承諾 貴集團會於[編纂]於聯交所[編纂]之前結算與關連方的非貿易相關結餘。

(e) 與關連方的擔保

	2017年 人民幣千元	於12月31日 2018年 人民幣千元	2019年 人民幣千元	於2020年 5月31日 人民幣千元
劉先生及其聯屬人士就 貴集團 銀行貸款提供的擔保	234,398	268,431	—	—
劉先生及其聯屬人士就 貴集團 其他貸款提供的擔保	71,792	108,536	—	—

(f) 其他關連方交易

- (i) 於2017年及2018年12月31日，貴集團的銀行貸款人民幣51,087,000元及人民幣62,104,000元以聘宇公司的樓宇及租賃土地作抵押，該等貸款已於2019年2月及3月償還。
- (ii) 於2017年及2018年12月31日，貴集團的其他貸款人民幣52,008,000元及人民幣68,869,000元以黃驊港興華公司及世紀金鼎持有的聘宇公司股本權益作抵押，該等抵押已於2019年6月獲解除。
- (iii) 於2019年8月12日，聘宇公司向 貴集團授出無償權利以使用其租賃土地經營 貴集團的鐵路及鐵路調車場，為期20年。於往績記錄期並無收取任何租金。

## 29 直接母公司及最終控股方

貴公司董事認為於2020年5月31日，貴公司直接母公司及最終控股方分別為京海集團投資有限公司及劉先生。

## 30 於2020年1月1日開始的會計期間已頒佈但尚未生效的修訂、新準則及詮釋的可能影響

直至刊發過往財務資料日期，國際會計準則理事會於2020年1月1日開始的會計期間已頒佈尚未生效以及並無於過往財務資料採納的多項修訂、新準則及詮釋。

	於以下日期 或之後開始 的會計期間 生效
國際財務報告準則第16號的修訂與COVID-19相關的租金減免	2020年6月1日
國際財務報告準則第3號的修訂概念框架指引	2022年1月1日
國際會計準則第16號的修訂物業、廠房及設備： 擬定使用前的所得款項	2022年1月1日
國際會計準則第37號的修訂有償合約－履行合同的成本	2022年1月1日
國際財務報告準則2018年至2020年的年度改進	2022年1月1日
國際財務報告準則第17號保險合同	2023年1月1日
國際會計準則第1號的修訂負債歸類為即期或非即期	2023年1月1日
國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號的修訂 投資者與其聯營或合營企業之間的資產出售或注資	待定

貴集團正在評估該等修訂、新準則及詮釋於初步應用期間的預期影響。截至目前為止，其認為採納該等修訂、新準則及詮釋不大可能產生重大影響。

## 31 報告期後的後續事項

[自2020年初以來，爆發由COVID-19引致的呼吸道疾病（「COVID-19爆發」），給貴集團的經營環境帶來更多不確定性。貴集團一直密切關注COVID-19爆發對貴集團業務的影響。直至本報告日，董事未發現COVID-19爆發對貴集團的經營業績及財務狀況造成任何重大不利影響。貴集團將繼續密切關注COVID-19爆發的發展，並隨著疫情發展評估其對貴集團經營業績及財務狀況的影響。]

### 期後財務報表

貴公司及其附屬公司並無編製有關2020年5月31日後任何期間的經審核財務報表。

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

[編纂]

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

[編纂]

以下為獨立估值師艾華迪評估諮詢有限公司對物業權益於2020年8月31日的估值而編製的函件全文、估值概要及估值證書，以供載入本文件。



香港灣仔  
駱克道188號兆安中心23樓  
電話：(852) 3702 7338 傳真：(852) 3914 6388  
info@avaval.com  
www.avaval.com

敬啟者：

## 指示

吾等遵照指示，對滄港鐵路有限公司（「貴公司」）及其附屬公司（以下統稱「貴集團」）於中華人民共和國（「中國」）持有之物業權益進行估值，吾等確認吾等已進行視察、作出有關查詢及查冊，並取得吾等認為屬必需的該等其他資料，以向閣下提供吾等對物業權益於2020年8月31日（「估值日期」）市值之意見。

## 估值前提

有關估值乃吾等對市值之意見，所謂市值，根據香港測量師學會之定義，指「資產或負債經適當推銷後，由自願買家與自願賣家各自在知情、審慎及不受脅迫之情況下，於估值日期以公平交易將其易手可取得之估計金額」。

## 估值基準

對物業權益進行估值時，吾等已遵守香港聯合交易所有限公司所頒佈之證券上市規則（「上市規則」）第5章及第12項應用指引、香港測量師學會所刊發之香港測量師學會估值準則（2017年版）及國際估值準則理事會不時刊發之國際估值準則列載之一切規定。

吾等之估值並無計及因特殊條款或情況（如非典型融資、售後租回安排、任何銷售相關人士給予之特殊代價或優惠，或任何特殊價值因素或買賣成本或任何相關稅項抵銷）所致之估計價格升值或貶值。



## 物業權益分類

於吾等之估值過程中，受評估之物業權益首先按 貴公司所持有權益類型分類，其後再劃分為以下類別：

第一類 — 貴集團於中國持有及佔用之物業權益

## 估值方法

於吾等之估值過程中，除非另有所指，否則吾等按照物業之指定用途進行估值，並獲悉物業將用作該等用途（以下稱為「持續用途」）。

由於物業權益中之樓宇及構築物乃設計與建造作特定性質及用途，以及其位處特定位置，相關市場不大可能有可資比較之物業權益銷售個案。物業權益已按折舊重置成本基準進行估值。折舊重置成本之定義為「物業當前之重置（重建）成本，減去實際損耗及一切相關形式之陳舊及優化」。其乃基於現有土地用途之市值估計，加上當前改善之重置（重建）成本，減去實際損耗及一切相關形式之陳舊及優化。物業權益之折舊重置成本會受到有關業務是否具備足夠之潛在盈利能力所影響。

## 業權調查

吾等已獲 貴公司提供有關物業權益之業權文件摘要副本。在可行情況下，吾等曾查核文件正本，以核實中國物業權益之現有業權及該等物業權益可能附帶之任何重大產權負擔或可能並未載於吾等所獲提供副本之任何修訂。

然而，吾等並無查閱文件正本，以核實所有權或確定任何修訂。鑑於中國現有登記制度並不將登記資料供公眾人士查閱，吾等未能對中國物業權益之業權及可能附帶之重大產權負擔進行調查。進行估值時，吾等主要依賴 貴公司中國法律顧問通商律師事務所就中國物業之業權有效性提供之法律意見。

### 實地視察

吾等曾視察受評估物業之外觀，並在可能情況下，視察其內部。該次視察由 Gerrard Zhao先生(艾華迪評估諮詢有限公司之分析師)於2019年8月5日至2019年8月8日期間進行。然而，吾等並無受委託進行架構勘測，亦無安排調查設備。因此，吾等無法呈報物業是否確無腐朽、蟲蛀或任何其他架構損壞。吾等乃於考慮裝置及設備之一般外觀、表觀標準及使用時間以及公用設施之情況後，就物業之整體狀況發表意見。因此，必須強調的是，吾等已就物業是否遭受損壞或可能存在會影響吾等估值之潛在損壞情況向閣下提供意見。於吾等進行視察時，吾等並無發現任何嚴重損壞。吾等並無測試任何樓宇設備。吾等已假設水電及電話等公用設施均齊全且並無遭受任何損壞。

吾等並無安排進行任何調查，以確定物業於興建時有否使用高鋁水泥混凝土、氯化鈣添加劑、粉煤灰或任何其他有害物料。因此，吾等無法呈報物業是否並不涉及有關風險。就本估值而言，吾等假設物業於興建時並無使用有害物料。

吾等並無受委託進行詳細實地測量，以證實有關物業之土地或樓宇面積之準確性，惟假設吾等獲提供之面積數據準確無誤。根據吾等對同類物業之估值經驗，吾等認為有關假設屬合理。

此外，吾等並無進行任何實地調查以確定土地狀況或設施是否適合建於或將建於其上之任何物業發展。吾等亦無就物業權益進行考古、生態或環境調查。吾等之估值乃按此等方面均為滿意之假設以及於興建期間將不會產生任何額外支出或出現延誤編製。倘發現物業或毗連或鄰近土地存在污染、沉降或其他潛在損害，或物業曾經或正用作污染用途，吾等保留權利修訂吾等之估值意見。

## 資料來源

除另有註明者外，吾等在很大程度上倚賴 貴公司或法律或其他專業顧問就法定通告、規劃批文、分區、地役權、年期、樓宇落成日期、發展計劃、物業識別、佔用詳情、地盤面積、建築面積、有關年期的事宜、租約以及所有其他相關事宜給予吾等之資料。估值證書所載尺寸、量度及面積乃根據吾等獲提供之文件所載資料而作出，故此僅為約數及作參考之用。吾等並無核查圖則、發展商樓書及類似文件正本以作核證。

吾等並無理由懷疑 貴公司向吾等提供之資料之真實性及準確性。吾等亦已獲 貴公司確認所提供之資料並無遺漏任何重大事實。吾等認為吾等已獲提供充足資料以達致知情意見及吾等並無理由懷疑任何重要資料遭到隱瞞。

## 估值假設

就根據長期土地使用權持有之物業而言，吾等假設物業權益之可轉讓土地使用權已按象徵性土地使用費授出，且任何應付地價已全數繳清。除另有註明外，吾等假設物業之有關業權擁有人擁有物業權益之可強制執行業權，並可於獲批之土地使用年期屆滿前有權不受干預地自由佔用、使用、出售、租賃、押記、按揭或以其他方式處置物業，而毋須進一步尋求政府批准及向政府支付額外地價。除報告另有說明外，吾等假設有關於物業已經交吉。

此外，吾等已假設物業之設計及構造現時／將符合當地規劃規定及要求，以及已／將獲相關機構正式審查及批准。

持續用途乃假設物業將用於指定設計及建造用途，或用於現時所適合的用途。用作持續用途之物業之估值並不代表有關物業在公開市場上分割出售可變現之金額。

概無接獲命令進行或編製環境影響研究。吾等假設已完全符合適用之國家、省級及地方環境法規及法律。此外，就報告涵蓋之任何用途而言，亦假設已經或可以從任何地方、省級或中央政府或私營機構或組織獲得或重續所有必要牌照、同意或其他法定或行政權力。

除估值報告已指明、界定及考慮之違規情況外，吾等亦假設所有適用分區及使用規定及限制已得到遵守。此外，吾等假設土地使用及物業裝修均位於所述物業的範圍內，且無任何僭越或侵佔情況，惟報告另有指明者則除外。

吾等之報告並無考慮任何估價物業權益之任何押記、按揭或欠款或進行出售時可能產生之任何費用或稅項。除另有註明外，吾等假設物業概無附帶可影響其價值之繁重產權負擔、限制及支銷。

吾等已進一步假設物業於估值日期並無轉移，亦無牽涉任何具爭議性或不具爭議性之爭議事項。吾等亦假設物業於吾等視察當日至估值日期間並無任何重大變動。

### 貨幣

除另有註明外，所有金額均以人民幣列值。吾等之估值概述如下，隨函附奉吾等之估值證書。

此 致

中國  
河北省  
黃驊市  
羊二莊鎮  
楊莊站  
滄港鐵路有限公司  
董事會 台照

代表  
艾華迪評估諮詢有限公司  
區永源測量師  
*MHKIS (GP) AAPI MSc (RE)*  
註冊專業測量師 (產業測量)  
董事  
謹啟

2020年[•]月[•]日

附註：區永源先生持有香港大學房地產理學碩士學位。彼亦為香港測量師學會會員（產業測量）及澳洲物業協會會員。此外，彼為測量師註冊管理局之註冊專業測量師（產業測量）。彼於香港、中國、美國、加拿大、東亞及東南亞（包括新加坡、日本及韓國）擁有超過10年物業估值經驗。

估值概要

第一類 — 貴集團於中國持有及佔用之物業權益

編號	物業	於2020年 8月31日 現況下 之市值 人民幣	貴集團 應佔權益	於2020年 8月31日 貴集團 應佔之市值 人民幣
1.	位於中國河北省之三十三幅土地連一條鐵路	734,980,000	100%	734,980,000
2.	位於中國河北省黃驊市楊莊村朔黃鐵路南側之一幢樓宇及兩幅土地連構築物	240,830,000	100%	240,830,000
3.	位於中國河北省黃驊市羊二莊縣之一條鐵路	無商業價值	100%	無商業價值
4.	位於中國河北省黃驊市羊二莊縣之一幅土地連一條鐵路	67,970,000	51%	34,664,700
		總計：		1,010,474,700

估值證書

第一類 — 貴集團於中國持有及佔用之物業權益

編號	物業	概況及年期	佔用詳情	於2020年 8月31日 現況下之市值 人民幣
1.	位於中國河北省之三十三幅土地連一條鐵路	<p>該物業包括33幅土地，總地盤面積約為2,173,103.19平方米，其上建有一條鐵路、多幢樓宇和構築物以及建築工程，於1992年至2017年間落成。</p> <p>該鐵路位於河北省滄州北站與港口站之間，包括長87.405公里的主軌道、沿途作為主軌道一部分並長56.100公里的站線，以及分別長7.080公里及2.100公里的支線。</p> <p>其設有12個鐵路站及多項附屬構築物，包括鐵路訊號、色燈訊號、橋涵及橋樑。</p> <p>該物業的土地使用權已出讓並劃撥作鐵路用途。其中30幅土地的出讓期限為2069年4月11日到期。其餘3幅土地已劃撥作鐵路用途。</p>	於估值日期，物業由貴集團佔用。	734,980,000 (貴公司應佔 100%權益： 人民幣 734,980,000元)

## 附錄三

## 物業估值報告

附註：

1. 根據日期為2016年3月21日之國有土地使用權出讓合同，地盤面積約873,936.00平方米之土地使用權已訂約授予滄州滄港鐵路有限公司(以下稱為「滄港公司」，為 貴公司之全資附屬公司)作鐵路用途，土地出讓金為人民幣45,000,000元。
2. 根據日期為2018年4月20日之國有土地使用權出讓合同，地盤面積約25,165.00平方米之土地使用權已訂約授予滄港公司作鐵路用途，土地出讓金為人民幣1,300,000元。
3. 根據滄州市聘宇鐵路有限責任公司(以下稱為「聘宇公司」)與滄港公司訂立之三項土地使用權轉讓合同，總地盤面積約181,615.98平方米之土地使用權已訂約轉讓予滄港公司作鐵路用途，土地出讓金總額為人民幣14,674,481元。詳情列表如下：

編號	地址	地盤面積 (平方米)	代價 (人民幣)	用途	協議日期
1)	中國河北省黃驃市中捷產業園區唐窪村	82,919.38	4,343,317.00	鐵路	2018年8月29日
2)	中國河北省滄州市渤海新區海防西路西面	69,978.30	7,550,659.00	鐵路	2016年3月21日
3)	中國河北省滄州市臨港經濟技術開發區緯三路與經四路交匯處	28,718.30	2,780,505.00	鐵路	2016年3月21日

4. 根據聘宇公司與滄港公司訂立日期為2019年7月22日之土地使用權轉讓合同，總地盤面積約66,410.04平方米的土地使用權已訂約轉讓予滄港公司作鐵路用途，總土地出讓金為人民幣7,920,000元。
5. 根據聘宇公司與滄港公司於2019年8月22日訂立之土地使用權轉讓合同，三幅土地(總地盤面積約為19,480.26平方米)之土地使用權已訂約轉讓予滄港公司作鐵路用途，土地出讓金總額為人民幣4,612,000元。詳情列表如下：

編號	地塊	代價	地盤面積 (平方米)	用途
1)	滄州臨港經濟技術開發區	人民幣2,312,000元	9,801.59	鐵路
2)	滄州臨港經濟技術開發區	人民幣1,230,000元	5,190.00	鐵路
3)	滄州臨港經濟技術開發區	人民幣1,070,000元	4,488.67	鐵路

附錄三

物業估值報告

6. 根據30份國有土地使用權證及／或房地產所有權證，30幅土地（總地盤面積約為1,166,606.89平方米）之土地使用權已歸屬於滄港公司。詳情列表如下：

編號	證書編號	屆滿日期	性質	地盤面積 (平方米)	發出日期	用途
1)	黃國用(2016)第00079號	2066年3月20日	已授出	78,485.07	2016年6月29日	鐵路
2)	黃國用(2016)第00080號	2066年3月20日	已授出	31,538.59	2016年6月29日	鐵路
3)	黃國用(2016)第00081號	2066年3月20日	已授出	4,289.46	2016年6月29日	鐵路
4)	黃國用(2016)第00082號	2066年3月20日	已授出	39,858.55	2016年6月29日	鐵路
5)	黃國用(2016)第00083號	2066年3月20日	已授出	56,886.13	2016年6月29日	鐵路
6)	黃國用(2016)第00092號	2066年3月20日	已授出	156,434.17	2016年6月30日	鐵路
7)	黃國用(2016)第00093號	2066年3月20日	已授出	91,526.11	2016年6月30日	鐵路
8)	黃國用(2016)第00121號	2066年3月20日	已授出	43,507.83	2016年8月30日	鐵路
9)	冀(2017)黃驊市不動產權 第0001827號	2066年3月20日	已授出	81,079.90	2017年11月1日	鐵路
10)	冀(2017)黃驊市不動產權 第0001831號	2066年3月20日	已授出	51,336.90	2017年11月1日	鐵路
11)	冀(2017)黃驊市不動產權 第0001830號	2066年3月20日	已授出	4,908.10	2017年11月1日	鐵路
12)	冀(2017)黃驊市不動產權 第0001829號	2066年3月20日	已授出	36,062.60	2017年11月1日	鐵路
13)	冀(2017)黃驊市不動產權 第0001828號	2066年3月20日	已授出	12,509.00	2017年11月1日	鐵路
14)	冀(2017)黃驊市不動產權 第0001823號	2066年3月20日	已授出	45,723.60	2017年11月1日	鐵路
15)	冀(2017)黃驊市不動產權 第0001822號	2066年3月20日	已授出	105,531.80	2017年11月1日	鐵路
16)	冀(2017)黃驊市不動產權 第0002641號	2066年3月20日	已授出	34,258.00	2018年3月29日	鐵路
17)	冀(2018)黃驊市不動產權 第0005463號	2066年3月20日	已授出	18,356.50	2018年6月28日	鐵路
18)	冀(2018)黃驊市不動產權 第0005464號	2066年3月20日	已授出	3,460.80	2018年6月28日	鐵路
19)	冀(2018)黃驊市不動產權 第0005465號	2066年3月20日	已授出	3,347.50	2018年6月28日	鐵路
20)	冀(2018)滄州渤海新區 不動產權第0002802號	2068年6月25日	已授出	28,718.30	2018年11月26日	鐵路
21)	冀(2018)黃驊市不動產權 第0002074號	2067年10月16日	已授出	69,978.30	2018年5月10日	鐵路
22)	冀(2018)滄州渤海新區 不動產權第0002799號	2068年2月22日	已授出	24,460.65	2018年11月27日	鐵路
23)	冀(2018)滄州渤海新區 不動產權第0002798號	2068年2月22日	已授出	2,639.79	2018年11月27日	鐵路
24)	冀(2018)滄州渤海新區 不動產權第0002800號	2068年2月22日	已授出	16,287.48	2018年11月27日	鐵路
25)	冀(2018)滄州渤海新區 不動產權第0002797號	2068年2月22日	已授出	18,124.41	2018年11月27日	鐵路
26)	冀(2018)滄州渤海新區 不動產權第0002801號	2068年2月22日	已授出	21,407.05	2018年11月27日	鐵路
27)	冀(2019)滄州市不動產權 第0031023號	2069年4月11日	已授出	66,410.04	2019年9月11日	鐵路
28)	冀(2020)滄州市不動產權 第0001721號	2068年5月31日	已授出	9,801.59	2020年1月15日	鐵路
29)	冀(2020)滄州市不動產權 第0001727號	2068年5月31日	已授出	5,190.00	2020年1月15日	鐵路
30)	冀(2020)滄州市不動產權 第0001790號	2068年5月31日	已授出	4,488.67	2020年1月15日	鐵路

7. 根據聘宇公司與滄港公司於2019年8月12日訂立之土地使用權協議，3幅劃撥土地（總地盤面積約為1,006,496.30平方米）之土地使用權已予歸屬，年期至(i)自合同日期起計20年或(ii)聘宇公司將地塊無償轉讓予滄港公司作鐵路用途前一天。詳情載列如下：

編號	地塊	地盤面積 (平方米)	用途
1)	滄州市滄縣	548,626.90	鐵路
2)	滄州市新華區	410,875.39	鐵路
3)	滄州市滄縣	46,994.00	鐵路



8. 於為物業進行估值時，吾等並無賦予於估值日期尚未取得附註第7項所述之土地使用權證之鐵路任何商業價值。然而，為供參考之用，假設已取得所有相關業權證及鐵路可自由轉讓，吾等認為位處附註第7項所述地塊之鐵路於估值日期之折舊重置成本應為人民幣297,830,000元。
9. 於為物業進行估值時，吾等並無賦予建築工程（其尚未取得任何業權證）任何商業價值。然而，為供參考之用，假設已取得所有相關業權證及可自由轉讓，吾等認為建築工程於估值日期之參考價值應為人民幣648,000元。
10. 吾等已獲 貴公司中國法律顧問提供有關物業權益之法律意見，當中載有（其中包括）以下各項：
  - a. 貴公司已合法取得國有土地使用權證及／或房地產所有權證以及擁有附註第6項所述地塊之土地使用權之合法權利；及
  - b. 根據於2019年6月19日、2019年7月2日及2020年2月24日與當地部門進行之訪談，政府已批准聘宇公司將附註第7項所述之土地使用權無償撥予滄港公司作鐵路用途。
11. 主要證書／許可證概要列示如下：
  - a. 國有土地使用權證／房地產所有權證 部分
12. 於吾等進行估值時，吾等已參考相關物業及鄰近發展項目之部分可資比較土地參考成交價。吾等已採納介乎每平方米人民幣330元至人民幣360元之單位價格。吾等假設之單位價格與上述參考價格一致。於達致主要假設時，已對該等參考價格之單位價格作出適當調整，以反映（包括但不限於）時間、地點及面積等因素。

估值證書

編號	物業	概況及年期	佔用詳情	於2020年 8月31日 現況下之市值 人民幣
2.	位於中國河北省黃驊市楊莊村朔黃鐵路南側之一幢樓宇及兩幅土地連構築物	<p>該物業包括兩幅土地，總地盤面積約為515,271.40平方米，其上建有一幢大約於2010年落成之樓宇。</p> <p>該幢樓宇之建築面積約為4,330.78平方米，為一幢辦公室大樓。</p> <p>附屬構築物主要包括露天儲煤場、水槽及停車位。</p> <p>該物業已獲授土地使用權，年期自2010年1月27日開始，至2060年1月26日屆滿，作儲存用途。</p>	於估值日期，物業由 貴集團佔用。	240,830,000 (貴公司應佔 100%權益： 人民幣 240,830,000元)

附註：

- 根據兩份房地產所有權證一日期為2017年8月11日之冀(2017)黃驊市不動產權第0000561號及日期為2017年8月17日之冀(2017)黃驊市不動產權第0000663號，一幅地盤面積約515,271.40平方米之土地之土地使用權及建築面積約4,330.78平方米之物業已歸屬予滄港公司，年期自2010年1月27日開始，至2060年1月26日屆滿，作儲存用途。
- 吾等已獲 貴公司中國法律顧問提供有關物業權益之法律意見，當中載有(其中包括)以下各項：
  - 貴公司已合法取得房地產所有權證及擁有該物業之合法權利。
- 主要證書／許可證概要列示如下：
  - 房地產所有權證 有
- 於吾等進行估值時，吾等已參考相關物業及鄰近發展項目之部分可資比較土地參考成交價。吾等已採納介乎每平方米人民幣180元至人民幣240元之單位價格。吾等假設之單位價格與上述參考價格一致。於達致主要假設時，已對該等參考價格之單位價格作出適當調整，以反映(包括但不限於)時間、地點及面積等因素。

估值證書

編號	物業	概況及年期	佔用詳情	於2020年 8月31日 現況下之市值 人民幣
3.	位於中國河北省黃驊市羊二莊縣之一條鐵路	該物業包括位於河北省的一條鐵路及構築物，總長度約為7.147公里，已於2019年第三季建成。	於估值日期，物業由 貴集團佔用。	無商業價值

附註：

- 據 貴公司告知，該鐵路為渤海西站的聯絡線，且吾等注意到 貴公司已為該物業的地塊預付部分款項，惟尚未獲得國有土地使用權證及國有土地使用權出讓合同。有關該土地的使用詳情，請參閱「業務—法律合規和法律程序—違規事件編號1」。吾等缺乏有關地塊的資料，因此，吾等無法對該物業的地塊進行估值。
- 於為物業進行估值時，吾等並無賦予該物業（其尚未取得任何業權證）任何商業價值。然而，為供參考之用，假設已取得所有相關業權證及可自由轉讓，吾等認為該物業於估值日期之參考價值應為人民幣134,660,000元。
- 吾等已獲 貴公司中國法律顧問提供有關物業權益之法律意見，當中載有（其中包括）以下各項：
  - 根據於2019年7月2日及2020年5月29日與黃驊市自然資源和規劃局（「當局」）進行之訪談，當局為有關該物業地塊之主要部門，且 貴公司於申請國有土地使用權證方面並無實質障礙。該地塊上之建築工程並無重大違規情況。當局將就拆遷作出任何形式之調查、責任處分及／或命令之機會相對較低。
  - 根據於2019年6月19日及2020年5月29日與當局進行之訪談，當局為該物業建設工程的主管機關，有關該物業建設工程規劃許可證的申請正在處理中，且在取得有關許可證方面並無法律障礙。有關建設工程並無存在重大違規，故遭政府處罰的可能性相對較低。有關建設工程將不會被責令拆遷。
- 主要證書／許可證概要列示如下：
  - 國有土地使用權證 否

估值證書

編號	物業	概況及年期	佔用詳情	於2020年 8月31日 現況下之市值 人民幣
4.	位於中國河北省黃驊市羊二莊縣之一幅土地連一條鐵路	該物業包括一幅地盤面積約151,145.10平方米之土地，設有一條鐵路。  該鐵路之總長度約為1.036公里。  該物業已獲授土地使用權，年期自2018年4月28日開始，至2068年4月27日屆滿，作儲存用途。	於估值日期，物業由 貴集團佔用。	67,970,000 (貴公司應佔 51%權益： 人民幣 34,664,700元)

附註：

1. 根據房地產所有權證一日期為2018年6月21日之冀(2018)黃驊市不動產權第0005180號，一幅地盤面積約151,145.10平方米之土地之土地使用權已歸屬予河北京海國際物流發展有限公司(以下稱為「京海物流」，為 貴公司擁有51%權益之附屬公司)，年期自2018年4月28日開始，至2068年4月27日屆滿，作儲存用途。
2. 吾等已獲 貴公司中國法律顧問提供有關物業權益之法律意見，當中載有(其中包括)以下各項：
  - a. 貴公司已合法取得房地產所有權證及擁有該物業之合法權利。
  - b. 根據於2019年6月19日與當局進行之訪談，當局為該物業建設工程的主管機關，有關該物業建設工程規劃許可證的申請正在處理中，且在取得有關許可證方面並無法律障礙。有關建設工程並無存在重大違規，故遭政府處罰的可能性相對較低。有關建設工程將不會被責令拆遷。
3. 主要證書／許可證概要列示如下：
  - a. 國有土地使用權證 有

下文載列本公司的組織章程大綱和細則若干條文及開曼群島公司法若干內容的概要。

本公司於2018年10月19日根據開曼群島法律第22章《公司法》(1961年法例3，經綜合及修訂) (「公司法」) 在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。本公司組織章程文件包括其組織章程大綱 (「大綱」) 及其組織章程細則 (「細則」)。

## 1. 組織章程大綱

- (a) 大綱註明 (其中包括) 本公司股東的責任以彼等當時分別所持股份的未繳股款 (如有) 為限，而本公司成立的宗旨不受限制 (包括以投資公司身份行事)，而根據公司法第27(2)條，本公司擁有，且能夠行使一名具有完全行為能力的自然人的全部職能，而不論是否涉及公司利益問題。鑑於本公司作為獲豁免公司，除為發展本公司在開曼群島以外地區經營的業務外，本公司不可於開曼群島與任何人士、商號或公司進行貿易活動。
- (b) 本公司可藉特別決議案修改其大綱所載任何宗旨、權力或其他事項。

## 2. 組織章程細則

細則於2020年6月16日獲有條件採納並將自[編纂]起生效。以下為細則若干條文的概要：

### (a) 股份

#### (i) 股份類別

本公司的股本由普通股組成。

#### (ii) 修訂現有股份或各類別股份附有的權利

根據公司法，倘於任何時間本公司的股本劃分為不同類別，股份或任何類別股份附有的全部或任何特權，可經由於該類已發行股份面值不少於四分之三持有人書面同意，或經由該類股份持有人在另行召開的股東特別大會上通過特別決議案批准而更改、修訂或廢除，惟倘該類股份的發行條款另有規定，則作別論。細則中關於股東大會的規定將適用於另行召開的股東特別大會，惟大會所需的法定人數 (續會除外) 為最少持有該類已發行股份面值不少於三分之一的兩名人士或其委派代表，而於任何續會上，兩名親身或委派代表出席的持有人 (不論其所持股份數目) 即構成法定人數。該類股份的每名持有人在投票表決時，每持有一股該類股份者可投一票。

除非有關股份發行條款所附帶權利另有明確規定，否則賦予任何股份或類別股份持有人的任何特權，不得因其後增設或發行享有同等權利的股份而被視為已修訂論。

**(iii) 更改股本**

本公司可通過股東的普通決議案：

- (i) 藉增設新股增加其股本；
- (ii) 將其全部或任何股本合併為面值較其現有股份為大的股份；
- (iii) 將其股份分成若干類別，並分別賦予本公司在股東大會上釐定或由董事釐定的任何優先、遞延、有限或特別權利、特權、條件或限制；
- (iv) 將其股份或任何部分股份分拆為面值較大綱所規定數額為小的股份；或
- (v) 註銷於通過決議案當日尚未獲承購的股份，並按如此註銷的股份數額削減其股本數額。

本公司可以任何方式透過特別決議案削減其股本或任何股本贖回儲備或其他未分配儲備。

**(iv) 轉讓股份**

所有股份轉讓可以一般或通用格式或香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）指定的格式或董事會所批准的其他格式的轉讓文據辦理，轉讓文據可親筆簽署或，如轉讓人或承讓人為結算所或其代理人，可親筆簽署或以機印簽署或以董事會不時批准的其他形式簽立。

儘管有上文規定，只要任何股份於聯交所上市，該等上市股份的擁有權可根據適用於或應當適用於該等上市股份的聯交所規則及規例證明和轉讓。本公司有關其上市股份的股東名冊（不論是股東總冊或股東分冊）可採用不可閱讀形式記錄公司法第40條規定的詳細資料，但前提是該等記錄須符合適用於該等上市股份的法律以及適用於或應當適用於該等上市股份的聯交所規則及規例。

轉讓文據須由轉讓人與承讓人或彼等的代表簽署，惟董事會可免除承讓人簽立轉讓文據。在承讓人姓名列入該股份的股東名冊前，轉讓人仍視為有關股份的持有人。

董事會可全權酌情隨時將股東總冊的任何股份轉至任何股東分冊，或將任何股東分冊的任何股份轉至股東總冊或任何其他股東分冊。

除非有關人士已就所提交的轉讓文據向本公司繳交任何董事釐定的費用（不超過聯交所釐定應付的最高費用），並已繳付適當的印花稅（如適用），且只關於一類股份，並連同有關股票及董事會可合理要求足以顯示轉讓人的轉讓權的其他證明文件（及倘轉讓文據由若干其他人士代為簽署，則須連同該名人士的授權書）送達有關股份過戶登記處或註冊辦事處或存置股東總冊的其他地點，否則董事會可拒絕確認任何轉讓文據。

在任何報章或根據聯交所規定的任何其他方式，以廣告方式發出通告後，可於董事會可能釐定的時間及期間停止辦理過戶登記手續。在任何年度內，停止辦理過戶登記手續的期間合計不得超過三十(30)天。

在上文所述的規限下，繳足股款的股份可自由轉讓及本公司並無擁有有關股份的留置權。

**(v) 本公司購回本身股份的權力**

公司法及細則賦予本公司權力於若干限制下購回股份，惟董事會僅可根據聯交所不時規定的任何適用規定，代表本公司行使該權力。

倘本公司購買可贖回股份以作贖回，而有關的購買並非透過市場或招標進行，則須受本公司於股東大會上可能釐定的最高價格所規限。倘有關的購買透過招標進行，則必須向全體股東一視同仁地招標。

董事會或會接受無代價交回的任何已繳足股款的股份。

**(vi) 本公司任何附屬公司擁有本公司股份的權力**

細則並無關於附屬公司擁有本公司股份的條文。

**(vii) 催繳股款及沒收股份**

董事會可不時向股東催繳有關彼等各自所持股份尚未繳付的任何款項（無論按股份的面值或以溢價形式）。催繳股款可一次付清，亦可分期付款。倘任何催繳股款或分期股款的應付款項於指定付款日期或之前尚未繳付，則欠款人士須按董事會同意的利率（不超過年息二十（20）厘）支付由指定付款日期至實際付款日期的有關款項利息，但董事會可豁免繳付全部或部分利息。在董事會認為適當的情況下，可向任何願意預繳股款的股東收取有關所持股份的全部或部分尚未催繳及未付股款或應付分期股款（以現金或現金等價物繳付），以及本公司可就預繳的全部或部分款項按董事會可能釐定的利率（如有）支付利息。

若股東於指定付款日期未能支付任何催繳股款，董事會可向該股東發出不少於十四（14）日的通知，要求支付仍未支付的催繳股款，連同任何已累計及累計至實際付款日止的利息，並聲明若在指定時間或之前仍未付款，則有關催繳的股份將可被沒收。

若股東不依照任何有關通知的要求辦理，則所發出通知有關的任何股份，於其後在支付通知所規定的款項前，可隨時由董事會通過決議案沒收。沒收將包括有關沒收股份的已宣派但於沒收前仍未實際支付的一切股息及花紅。

股份被沒收的人士將不再為有關被沒收股份的股東，惟仍有責任向本公司支付其於沒收之日就該等股份應付予本公司的全部款項，連同（倘董事會酌情決定要求）由沒收之日起至實際付款日期止期間的有關利息，利率由董事會釐定，惟年息不得超過二十（20）厘。

**(b) 董事**

**(i) 委任、退任和免職**

在每屆股東週年大會上，當時三分之一董事（或倘其人數並非三的倍數，則以最接近但不少於三分之一的人數為準）將輪席退任，惟每名董事須至少於股東週年大會每三年退任一次。輪席退任的董事包括任何有意退任且不擬膺選連任的董事。任何其他須退任的董事為自上次獲選連任或委



任後任期最長的董事，但倘多位董事乃於同日成為董事或獲選連任，則以抽籤釐定須予告退的董事名單（除非彼等之間另有協定，則作別論）。

董事及替任董事均毋須持有本公司任何股份作為任職資格。此外，細則並無條文規定有關董事須退休的年齡限制。

董事有權委任任何人士為董事，以填補董事會臨時空缺或增補現有董事會。任何獲委任以填補臨時空缺的董事任期將於獲委任後的首屆股東大會為止，屆時可於該會上膺選連任，而任何獲委任加入現有董事會的董事任期僅至本公司下屆股東週年大會為止，屆時可膺選連任。

董事在任期未屆滿前可由本公司通過普通決議案將其免職（但此舉不得影響該董事就其與本公司之間的任何合約遭違反而提出的損失索償），及本公司股東可以普通決議案委任其他人士取代其職位。除本公司於股東大會上另有釐定外，董事名額不得少於兩人。董事人數不設上限。

在下列情況下董事須離職：

- (aa) 其以向本公司提交書面通知的方式辭任；
- (bb) 其神智失常或身故；
- (cc) 如未告假而連續六(6)個月缺席董事會會議，且董事會議決將其撤職；
- (dd) 董事破產或收到接管令或暫緩還債或與債權人達成債務重整協議；
- (ee) 法例規定禁止其出任董事；或
- (ff) 法例規定其不再出任董事或根據細則被撤任。

董事會可委任一名或多名成員出任本公司董事總經理、聯席董事總經理或副董事總經理或擔任本公司任何其他職務或行政職務，相關任期和條款概由董事會釐定，而董事會亦可撤回或終止該等委任。董事會亦可將其任何權力、職權及酌情權授予董事會認為合適的董事及其他人士組成的委員會，而董事會可不時全部或部分撤回某人士或某方面的授權或撤回任何

委員會的委任和解散任何此等委員會，但任何由此成立的委員會在行使所獲權力、職權及酌情權時，均須遵守董事會不時施加的任何規則。

**(ii) 配發及發行股份與認股權證的權力**

在公司法、大綱及細則的條文的規限下，並在任何股份或任何類別股份的持有人獲賦予的任何特權的規限下，任何股份的發行(a)均可帶有或附有由董事釐定關於股息、投票權、返還資本或其他方面的權利或限制，或(b)條款可由本公司或股份持有人選擇將股份贖回。

董事會可根據其決定的有關條款，發行賦予持有人權利可認購本公司股本中任何類別股份或證券的認股權證或可換股證券或類似性質的證券。

在公司法及細則條文及(如適用)聯交所規則的規限下，且在不損害任何股份或任何類別股份當時所附任何特權或限制的情況下，本公司所有未發行股份概由董事會處置，董事會可全權酌情決定按其認為適當的時間、代價、條款及條件，向其認為適當的人士提呈發售、配發股份、授出購股權或以其他方式出售股份，惟任何股份不得按較其面值有折讓的價格發行。

當配發、發售、授出股份的購股權或出售股份時，本公司或董事會均不可將任何上述配發、發售、購股權或股份提交予登記地址在董事認為若無辦理登記聲明或其他特別手續即屬違法或不可行的任何一個或多個特定地區的股東或其他人士。受前句影響的股東就任何目的而言不應成為或被視為另一類別的股東。

**(iii) 出售本公司或其任何附屬公司資產的權力**

細則並無載有關於出售本公司或其任何附屬公司資產的特別規定。然而，董事可行使及採取本公司可行使或採取或批准的所有權力及措施與事宜，而該等權力及措施與事宜均非細則或公司法規定須由本公司於股東大會上行使或採取者。

**(iv) 借貸權力**

董事會可行使本公司一切權力募集資金或借款，或按揭或抵押本公司全部或任何部分業務、財產及資產及未催繳股本，並可根據公司法發行本公司債權證、債券及其他證券，作為本公司或任何第三方任何債務、負債或責任的全部或附屬抵押。

**(v) 酬金**

本公司可於股東大會上釐定董事的一般酬金，該筆酬金(除經投票通過的決議案另有規定外)將按董事會協議的比例及方式分派予各董事，如未能達成協議，則由各董事平分，惟任何董事任職時間短於整段有關受薪期間，僅可按其任職時間比例收取酬金。董事亦有權預支或報銷因出席任何董事會會議、委員會會議或股東大會或本公司任何類別股份或債權證的獨立會議或履行董事職務時合理預期產生或已產生的所有旅費、酒店費及額外開支。

倘任何董事應要求為本公司前往海外公幹或旅居海外，或履行董事會認為超逾董事日常職責範圍的職務，董事會可決定向該董事支付額外酬金，作為一般董事酬金以外的額外報酬或代替一般酬金。倘執行董事獲委任為董事總經理、聯席董事總經理、副董事總經理或其他行政人員，則可收取董事會不時釐定的酬金及其他福利以及津貼。上述酬金可作為董事酬金以外或代替董事酬金的報酬。

董事會可為本公司僱員(本段及下段均包括可能或曾經擔任本公司或其任何附屬公司任何高級行政職位或任何受薪職務的現任董事或前任董事的僱員)及前任僱員及受彼等供養的人士或上述任何此類人士，設立或同意或聯同其他公司(須為本公司的附屬公司或與本公司有業務聯繫的公司)設立退休金、醫療津貼或撫恤金、人壽保險或其他福利的任何計劃或基金，並由本公司負責供款。

董事會可在須或毋須受任何條款或條件限制下支付、訂立協議支付或授出可撤回或不可撤回的退休金或其他福利予僱員及前任僱員及受彼等供養的人士或上述任何人士，包括該等僱員或前任僱員或受彼等供養的人士根據上段所述任何有關計劃或基金可享有者以外的退休金或額外福利

(如有)。在董事會認為適當的情況下，上述退休金或福利可在僱員實際退休前、預計實際退休時或實際退休時或之後隨時授予僱員。

董事會可決議將當時任何儲備或資金(包括股份溢價賬及損益賬)之全部或任何部分進賬款項(不論其是否可供分派)撥充資本，方法為將有關款項用於繳足下列人士將獲配發之未發行股份：(i)於根據已於股東大會上經股東採納或批准之任何股份獎勵計劃或僱員福利計劃或其他與該等人士有關之安排而授出之任何認股權或獎勵獲行使或權利獲歸屬之時，本公司僱員(包括董事)及／或其直接或透過一家或多家中介公司間接控制本公司或受本公司控制或與本公司受相同控制之聯屬人士(指任何個人、法團、合夥、團體、合股公司、信託、非法團團體或其他實體(本公司除外))，或(ii)任何信託之任何受託人(本公司就營運已於股東大會上經股東採納或批准之任何股份獎勵計劃或僱員福利計劃或其他與該等人士有關之安排而將向其配發及發行股份)。

**(vi) 對離職的補償或付款**

根據細則，凡向任何董事或前任董事支付任何款項作為離職的補償或有關其退任的代價(並非董事可根據合約的規定而享有者)，須由本公司在股東大會上批准。

**(vii) 提供給董事的貸款及為有關貸款提供擔保**

倘若及在香港法例第622章公司條例禁止的情況下，本公司不得直接或間接向董事或其緊密聯繫人提供任何貸款，猶如本公司為於香港註冊成立的公司。

**(viii) 披露於本公司或其任何附屬公司的合約中的權益**

董事可於在職期間兼任本公司任何其他有酬勞的職務或職位(惟不可擔任本公司核數師)，任期及條款由董事會決定，並且除細則指明或規定的任何酬金外，董事可收取額外酬金。董事可擔任或出任由本公司創辦的任何公司或本公司擁有權益的任何其他公司的董事或其他高級職員，或擁有該等公司的權益，而毋須向本公司或股東交代其因出任該等其他公司的董事、高級職員或股東，或擁有該等其他公司的權益而收取的任何酬金、溢利或其他利益。董事會亦可以其認為在各方面均適當的方式行使本公司

所持有或擁有的任何其他公司的股份所賦予的投票權（包括投票贊成委任董事或任何董事為該等其他公司的董事或高級職員，或投票贊成或規定向該等其他公司的董事或高級職員支付酬金的任何決議案）。

任何董事或建議委任或候任董事不應因其職位而失去與本公司訂立有關其兼任任何有酬勞職務或職位任期的合約，或以賣方、買方或任何其他身份與本公司訂立合約的資格；任何該等合約或任何董事於其中有利益關係的任何其他合約或安排亦不得因此撤銷；參加訂約或有此利益關係的任何董事毋須因其董事職務或由此而建立的受託關係，向本公司或股東交代其由任何此等合約或安排所獲得的任何酬金、溢利或其他利益。董事若明知其於本公司所訂立或建議訂立的合約或安排中有任何直接或間接利益，須於首次考慮訂立該合約或安排的董事會會議上申明其利益性質；若董事其後方知其擁有該合約或安排的利益或在任何其他情況下，則須於知悉此項利益關係後的首次董事會會議上申明其利益性質。

董事不得就批准其本身或其任何緊密聯繫人有重大利益的任何合約或安排或其他建議的任何董事會決議案投票（亦不得計入法定人數），惟此項限制不適用於下列任何事項：

- (aa) 就董事或其任何緊密聯繫人應本公司或其任何附屬公司要求或為本公司或其任何附屬公司的利益借出款項或引致或承擔的責任而向該董事或其緊密聯繫人提供任何抵押或彌償保證的任何合約或安排；
- (bb) 就董事或其緊密聯繫人根據擔保或彌償保證或透過提供抵押而個別或共同承擔全部或部分責任的本公司或其任何附屬公司的債項或承擔，而向第三方提供任何抵押或彌償保證的任何合約或安排；
- (cc) 有關提呈發售本公司或本公司創辦或擁有權益的任何其他公司的股份或債權證或其他證券以供認購或購買，而董事或其緊密聯繫人因參與發售的包銷或分包銷而擁有或將擁有權益的任何合約或安排；
- (dd) 董事或其緊密聯繫人僅因持有本公司股份或債權證或其他證券的權益而與其他持有本公司股份或債權證或其他證券的人士以相同方式擁有權益的任何合約或安排；或

- (ee) 有關採納、修訂或執行有關本公司或其任何附屬公司董事、其緊密聯繫人及僱員的購股權計劃、退休金或退休、身故或傷殘福利計劃或其他安排的任何建議或安排，而該等建議或安排並無給予任何董事或其緊密聯繫人任何與該等計劃或基金有關的類別人士一般不會獲得的任何特權或利益。

**(c) 董事會會議議程**

董事會可就進行業務舉行會議、延會及以其認為適當的方式調節會議。任何在會議上提出的問題須由大多數票選方式表決。如出現同等票數，則會議主席可多投一票或決定票。

**(d) 修訂組織章程文件及本公司名稱**

本公司可在股東大會上通過特別決議案廢除、更改或修訂細則。細則訂明，更改大綱條文、修訂細則或更改本公司名稱，均須通過特別決議案批准。

**(e) 股東大會**

**(i) 特別及普通決議案**

本公司的特別決議案須由有權投票的股東親身或(如股東為法團)由其正式授權代表或(如允許委任代表)受委代表於根據細則正式發出通告舉行的股東大會上以不少於四分之三的大多數票通過。

根據公司法，任何特別決議案一經通過，其副本須於十五(15)天內送交開曼群島公司註冊處處長。

根據細則定義，普通決議案指於根據細則規定正式發出通告舉行的股東大會上由有權投票的本公司股東親身或(如股東為法團)由其正式授權代表或(如允許委任代表)受委代表以簡單多數票通過的決議案。

**(ii) 投票權及要求投票表決的權利**

除有關任何股份當時所附的任何表決特別權利或限制外，於任何股東大會如以投票方式表決，每位親身或委派代表出席的股東(若股東為法團，則其正式授權代表)，每持有一股繳足股款的股份可投一票，惟於催繳股

款或分期股款之前就股份繳付或入賬列為繳足的股款，不得就此視作繳足股款。凡有權投一票以上的股東毋須盡投其票，亦毋須以同一方式盡投其決定票。

於任何股東大會上，任何提呈大會表決的決議案概以投票方式表決，惟大會主席可容許確信純粹有關程序或行政事宜的決議案以舉手方式表決者除外，在此情形下，親身出席（倘為法團，由正式授權代表出席）或由委任代表出席的每名股東可各投一票，惟倘為結算所（或其代理人）的股東委任超過一名委任代表，則每名委任代表在舉手表決時均可投一票。

倘本公司股東為認可結算所（或其代理人），則可授權其認為合適的一位或多位人士於本公司任何大會或任何類別股東大會擔任代表，惟倘就此授權超過一位人士，則有關授權須指明獲授權人士所代表股份的數目及類別。根據該規定獲授權的人士視作已獲正式授權而毋須出具其他有關證據，且有權代表該認可結算所（或其代理人）行使該認可結算所（或其代理人）可行使的相同權力（包括以舉手方式表決時個別投票的權利（倘允許舉手表決）），猶如身為結算所（或其代理人）所持本公司股份的登記持有人。

倘本公司得悉任何股東根據聯交所規則，須就本公司任何特定決議案放棄投票或受限僅可就特定決議案投贊成票或反對票，則該名股東或其代表所作違背有關規定或限制的投票不予計票。

### **(iii) 股東週年大會及股東特別大會**

本公司每年須舉行一次股東週年大會，但舉行日期不得距離上屆股東週年大會超過十五(15)個月或採納細則日期後超過十八(18)個月，除非更長間隔並不違反聯交所的規則。

股東特別大會可應一名或多名股東（於提呈要求當日持有本公司有權於股東大會上投票的實繳股本不少於十分之一）的要求召開。該項要求須以書面向董事會或秘書提呈，以要求董事會就處理該要求內任何指定事務而召開股東特別大會。該大會須於該項要求提呈後兩個月內舉行。倘董事會未能於該項要求提呈後21日內落實召開該大會，則提請人可以相同方式自行召開大會，而因董事會未能召開會議導致提請人產生的一切合理開支，須由本公司把有關款項付還予提請人。

**(iv) 會議通告及議程**

股東週年大會須發出不少於足二十一(21)日且不少於足二十(20)個營業日的通告。所有其他股東大會則最少須發出足十四(14)日且不少於足十(10)個營業日的通告。通告並不包括送達或當作送達通告當日，亦不包括舉行會議當日，並須指明會議舉行時間及地點及會上將予審議的決議案詳情，倘有特別事項，則須註明有關事項的一般性質。

此外，本公司須向所有股東（根據細則條文或所持股份的發行條款無權收取該等通告的股東除外）及（其中包括）本公司當時的核數師就每次股東大會發出通告。

任何人士根據細則發出或收到的任何通告，均可派遣專人向本公司任何股東發出或送遞通告、透過郵遞方式寄送至有關股東的註冊地址或以刊登於報章公告發出或送遞通告，並須遵守聯交所之規定。遵照開曼群島法律及聯交所規則之規定，本公司亦可以電子方式向任何股東發出或送遞通告。

所有在股東特別大會及股東週年大會處理的事務一概視為特別事務，惟於股東週年大會上，下列事務均視為普通事務：

- (aa) 宣派及批准分派股息；
- (bb) 審議及通過賬目、資產負債表、董事會報告及核數師報告；
- (cc) 選舉董事接替退任董事；
- (dd) 委任核數師及其他高級職員；及
- (ee) 釐定董事及核數師的酬金。

**(v) 會議及另行召開的各類別股東會議的法定人數**

任何股東大會在處理事項時如未達到法定人數，概不可處理任何事項，惟未達法定人數仍可委任大會主席。

股東大會的法定人數為兩位親自出席且有投票權的股東（若股東為法團，則為其正式授權代表）或其受委代表。為批准修訂某類別權利而另行



召開的各類別股東會議（續會除外）所需的法定人數為其受委代表持有或佔該類別已發行股份面值最少三分之一的兩位人士。

**(vi) 委任代表**

有權出席本公司大會及在會上投票的任何股東有權委任另一名人士作為其代表，代其出席及投票。持有兩股或以上股份的股東可委任一名以上的代表代其出席本公司的股東大會或類別股東大會並於會上投票。受委代表毋須為本公司股東，並且有權代表身為個別人士的股東行使其所代表的該等股東所能行使的相同權力。此外，若股東為法團，則受委代表有權行使其代表的公司股東所能行使等同於個別股東的相同權力。親身或委派代表出席的股東（若股東為法團，則其正式授權代表）皆可投票。

**(f) 賬目及核數**

董事會須安排保存真實賬目，記錄本公司收支賬項、有關該等收支的事項、本公司的財產、資產、信貸及負債，以及公司法所規定或真實、公平反映本公司事務及解釋其交易所需的所有其他事項。

會計記錄須存置於註冊辦事處或董事會決定的其他一個或多個地點，供董事隨時查閱。股東（董事除外）無權查閱本公司任何會計紀錄或賬冊或有關文件，除非查閱權乃法例賦予或經董事會或本公司股東大會批准。然而，根據開曼群島稅務信息管理機構法規定，獲豁免公司須於接獲稅務信息管理機構發出的指令或通知後，於其註冊辦事處以電子方式或任何其他媒體提供須予提供的賬簿副本或當中部分。

將於股東大會向本公司提呈的每份資產負債表及損益賬（包括法例規定須附上的所有文件）的副本，連同董事會報告及核數師報告的印製本，須於大會舉行日期不少於二十一(21)日前，於發出股東週年大會通告的同時，寄交每位根據細則條文有權收取本公司股東大會通告的人士；然而，在遵守所有適用法例（包括聯交所的規則）的前提下，本公司可寄發摘錄自本公司年度賬目的財務報表概要及董事報告予該等人士作為替代，惟該等人士可發出書面通知，除財務報表概要外，要求本公司寄發本公司年度財務報表及董事報告的完整印刷本。

於每年的股東週年大會或其後的股東特別大會上，股東須委任核數師審核本公司的賬目，該核數師的任期將直至下屆股東週年大會為止。此外，股東可於任何股東大會上透過特別決議案於核數師任期屆滿前任何時間罷免核數師，並於該大會上透過普通決議案委任另一名核數師以填補餘下之任期。核數師的酬金須由本公司於股東大會上釐定或按照股東所決定的方式釐定。

本公司的財務報表須由核數師根據開曼群島以外國家或司法權區的公認核數準則審核。核數師須根據公認核數準則編撰有關書面報告，並於股東大會向股東提呈核數師報告。

#### (g) 股息及其他分派方法

本公司可於股東大會以任何貨幣向股東宣派股息，惟派息數額不得超過董事會建議金額。

細則規定股息可自本公司的溢利(已變現或未變現)或以任何撥自溢利而董事認為不再需要的儲備宣派及派付。在通過普通決議案後，股息亦可自根據公司法可為此目的授權的股份溢價賬或任何其他基金或賬目作出宣派及派付。

除任何股份所附權利或發行條款另有規定外：(i)一切股息須按派息股份的已繳股款比例宣派及派付，惟就此而言，凡在催繳前就股份所繳付的股款不會視為股份的已繳股款及(ii)一切股息須按股息獲派付的任何有關期間內的實繳股款金額，按比例分配及派付。如股東現時欠付本公司催繳股款或其他款項，則董事會可將所欠的全部數額(如有)自本公司應付予彼等的或有關任何股份的任何股息或其他款項中扣除。

董事會或本公司於股東大會上議決派付或宣派本公司股本的股息時，董事會可進一步議決：(a)配發入賬列為繳足股款的股份以代替派發全部或部分股息，惟有權獲派股息的股東可選擇收取現金或部分現金股息以代替配發股份，或(b)有權獲派股息的股東可選擇獲配發入賬列為繳足股款的股份以代替董事會認為合適的全部或部分股息。

本公司亦可根據董事會的建議通過普通決議案就本公司任何特定股息議決配發入賬列為繳足股款的股份作為全部股息，而不給予股東選擇收取現金股息以代替配發股份的權利。

本公司須向股份持有人以現金派付的任何股息、利息或其他款項可以支票或股息單的形式支付，並郵寄往持有人的登記地址，如屬聯名持有人，則寄往就相關股份名列本公司股東名冊首位的持有人的地址，或寄往持有人或聯名持有人以書面指示的人士及地址。除持有人或聯名持有人另有指示外，每張支票或股息單的抬頭人須為持有人，如屬聯名持有人，則為就有關股份名列股東名冊首位的持有人，郵誤風險由持有人或聯名持有人承擔，而銀行就有關支票或股息單付款後，本公司的責任即獲充分解除。就兩名或多於兩名的聯名持有人所持有的股份而應付的任何股息或其他款項，或應分派的財產，可由其中任何一名聯名持有人發出有效的收據。

如董事會或本公司股東大會上議決派付或宣派股息，董事會可繼而議決以分派任何類別指定資產的方式支付全部或部分股息。

所有於宣派後一年未獲認領的股息或紅利，可由董事會用作投資或其他用途，收益撥歸本公司所有，直至獲認領為止，而本公司並非有關款項的受託人。所有於宣派後六年仍未獲認領的股息或紅利，可由董事會沒收，撥歸本公司所有。

本公司就任何股份應付的股息或其他款項概不附息。

**(h) 查閱公司記錄**

除非按照細則的規定暫停辦理股份登記手續，否則根據細則，股東名冊及股東名冊分冊必須於營業時間內最少兩(2)小時，在註冊辦事處或根據公司法保存股東名冊的其他地點免費供股東查閱，而任何其他人士在繳付最多2.50港元或董事會指定的較低金額，或在存置股東名冊分冊之辦事處繳付最多1.00港元或董事會指定的較低金額後，亦可查閱。

**(i) 少數股東遭受欺詐或壓制時可行使的權利**

細則並無有關少數股東遭受欺詐或壓制時可行使的權利的條文。然而，開曼群島法律載有可供本公司股東採用的若干補救方法，概要見本附錄第3(f)段。

**(j) 清盤程序**

有關本公司被法院頒令清盤或自動清盤的決議案須為特別決議案。

除清盤當時任何類別股份所附有關可供分配剩餘資產的任何特別權利、特權或限制外：

- (i) 倘本公司清盤而可供分配予本公司股東的資產超過足以償還清盤開始時的全部繳足股款的股本，則超出數額應根據股東各自所持股份的已繳足股本數額按比例向股東平等分配；及
- (ii) 倘本公司清盤而可供分配予股東的資產不足以償還全部已繳股款的股本，則該等資產的損失將盡可能根據開始清盤時股東分別持有已繳股款或應已繳付股款股本按比例由股東承擔。

倘本公司清盤（不論為自動清盤或遭法院頒令清盤），清盤人可在獲得特別決議案授權及公司法規定的任何其他批准的情況下，將本公司全部或任何部分資產以實物分派予股東，而不論該等資產為一類或多類不同的財產。清盤人可就前述分發的任何一類或多類財產釐定其認為公平的價值，並決定股東或不同類別股東之間的分派方式。清盤人可在獲得類似授權的情況下，將任何部分資產授予獲得類似授權的清盤人認為適當並以股東為受益人而設立的信託的受託人，惟不得強迫股東接受任何負有債務的股份或其他財產。

#### **(k) 認購權儲備**

細則規定，如公司法不禁止且在遵守公司法的情況下，如本公司已發行可認購股份的認股權證，而本公司採取的任何措施或進行的任何交易會導致該等認股權證的認購價降至低於股份面值，則須設立認購權儲備，用以繳足認股權證行使時認購價與股份面值的差額。

### **3. 開曼群島公司法**

本公司在開曼群島根據公司法註冊成立，因此營運須受開曼群島法律約束。以下乃開曼群島公司法若干條文的概要，惟並不包括所有適用的限定及例外情況，亦非全面檢討開曼群島公司法及稅務方面的所有事項（此等條文或與有利益關係的各方可能較熟悉的司法權區的同類條文有所不同）：

**(a) 公司營運**

作為獲豁免公司，本公司須主要在開曼群島以外地區經營業務。本公司須每年向開曼群島公司註冊處處長提交週年報表，並須按本身法定股本金額繳付費用。

**(b) 股本**

公司法規定，倘公司按溢價發行股份以換取現金或其他代價，則須將相當於該等股份的溢價總值的款項撥入名為「股份溢價賬」的賬項。視乎公司選擇，該等規定未必適用於該公司根據考慮收購或註銷任何其他公司股份的任何安排而配發及按溢價發行股份溢價。

公司法規定股份溢價賬可由公司根據組織章程大綱及細則的條文(如有)用於以下用途：(a)作為分派或股息支付予股東；(b)繳足發行予公司股東作為繳足紅股的未發行股份的股款；(c)按公司法第37條的條文贖回及購回股份；(d)撤銷公司開辦費用；及(e)撤銷發行股份或公司債券的費用或就此支付的佣金或給予的折扣。

除非於緊隨建議分派或派付股息日期後，公司可償還日常業務中到期的債務，否則不得自股份溢價賬向股東作出任何分派或派付任何股息。

公司法規定，在開曼群島大法院(「法院」)確認後，如獲組織章程細則批准，則設有股本的股份有限公司或擔保有限公司可通過特別決議案以任何方式削減其股本。

**(c) 購回公司本身或其控股公司股份的財務資助**

開曼群島法律並無明文限制公司向他人提供財務資助以購回或認購其本身或其控股公司的股份。因此，如公司董事在審慎真誠考慮後認為合適且符合公司利益，公司可提供該等財務資助。有關資助須以公平方式進行。

**(d) 公司及其附屬公司購回股份及認股權證**

設有股本的股份有限公司或擔保有限公司，如其組織章程細則許可，可發行可由公司或股東選擇贖回或有責任贖回的股份，而公司法明文規定，在受限於公司組織章程細則條文的情況下，可依法修訂任何股份附帶的權利，以規定

該等股份將予或須予贖回。此外，如組織章程細則許可，該公司可購回本身的股份，包括任何可贖回股份。然而，倘組織章程細則無批准購回的方式及條款，則未獲公司以普通決議案批准購回方式及條款前，公司不得購回本身的股份。公司只可贖回或購回本身的已繳足股款的股份。如公司贖回或購回本身股份後，除庫存股份外再無任何已發行股份，則不可贖回或購回任何本身股份。除非在緊隨擬付款之日後，公司仍有能力償還在日常業務中到期清付的債項，否則公司以其股本贖回或購回本身的股份乃屬違法。

受限於公司的組織章程大綱及細則，除非公司董事在購回前議決以公司名義持有股份作庫存股份，否則公司購回的股份應當作註銷論。倘公司持有股份作庫存股份，公司須在股東名冊載入該等股份。然而，儘管有上文所述規定，但公司無論如何不得被當作一名股東，亦不得行使庫存股份的任何權利，而任何行使有關權利的建議均為無效。而且，在公司任何會議上，庫存股份並無直接或間接投票權，在任何時間就公司的組織章程細則或公司法而言亦不得計入已發行股份總數。

公司並無被禁止購回本身的認股權證，故可根據有關認股權證文據或證書的條款及條件購回本身的認股權證。開曼群島法律並無規定公司的組織章程大綱或細則須載有允許該等購回的具體條文，公司董事可運用組織章程大綱賦予的一般權力買賣及處理一切類別的個人財產。

根據開曼群島法律，附屬公司可持有其控股公司的股份，而在若干情況下，亦可購買該等股份。

#### (e) 股息及分派

公司法規定，如具備償還能力且公司組織章程大綱及細則有所規定(如有)，則可由股份溢價賬支付股息及分派。除上文所述者外，並無有關派息的法定條文。根據英國案例法(於開曼群島被視為在此方面具有說服力)，股息只可以從溢利中派付。

概不會就庫存股份宣派或派付任何股息，亦不會向公司作出公司的其他資產分派(包括清盤時向股東作出的任何資產分派)(不論以現金或其他方式)。

**(f) 保障少數股東及股東的訴訟**

法院一般應會以英國案例法作為先例，允許少數股東就以下各項提出代表訴訟或以公司名義提出衍生訴訟：(a)超越公司權力或非法的行為，(b)欺詐少數股東的行為，而過失方為對公司有控制權者，及(c)須合資格(或特別)大多數股東通過的決議案以非常規的方式通過。

如公司(並非銀行)股本已分拆為股份，則法院可根據持有公司已發行股份不少於五分之一的股東申請，委派調查員審查公司的事務並按法院指定的方式呈報結果。

公司任何股東可入稟法院，而法院認為公司清盤乃屬公平公正，則可發出清盤令，或(作為清盤令的替代)發出：(a)規管日後公司事務經營操守的命令，(b)要求公司停止作出或繼續股東入稟人所投訴的行動或要求公司作出股東入稟人投訴其沒有作出的行動的命令，(c)授權由股東入稟人按法院指示的條款以公司名義及代表公司進行民事訴訟的命令，或(d)就其他股東或公司本身購回公司任何股東股份的命令，倘股份由公司本身購回則相應削減公司的資本。

一般而言，股東對公司的索償，須根據適用於開曼群島的一般契約或民事侵權法，或根據公司組織章程大綱及細則賦予股東的個別權利而提出。

**(g) 出售資產**

公司法並無就董事出售公司資產的權力作出特別規限。然而，根據一般法律，公司的高級職員(包括董事、董事總經理及秘書)在行使本身權力及執行本身職責時，須為公司的最佳利益忠實、真誠行事，並以合理審慎的人士於類似情況下應有的謹慎、勤勉及技巧處事。

**(h) 會計及審核規定**

公司須促使存置有關下述事項的正確賬冊：(i)公司所有收支款項及產生有關收支的事項；(ii)公司所有銷貨與購貨；及(iii)公司的資產與負債。

如賬冊不能真實、公平地反映公司事務及解釋其交易，則不視為適當保存的賬冊。

根據開曼群島稅務信息管理機構法規定，獲豁免公司須於接獲稅務信息管理機構發出的指令或通知後，於其註冊辦事處以電子方式或任何其他媒體提供須予提供的賬簿副本或當中部分。

**(i) 外匯管制**

開曼群島並無外匯管制或貨幣限制。

**(j) 稅項**

根據開曼群島稅務減免法，本公司已獲保證：

- (1) 開曼群島並無法例對本公司或其業務的所得溢利、收入、收益或增值徵稅；及
- (2) 毋須就本公司股份、債券或其他責任繳交上述稅項或具遺產稅或承繼稅性質的稅項。

以上對本公司的承諾由2018年10月22日起有效期為二十年。

開曼群島現時對個人或公司的溢利、收入、收益或增值並不徵收任何稅項，且無具承繼稅或遺產稅性質的稅項。除不時可能因在開曼群島司法權區內訂立若干文據或將文據帶入開曼群島而適用的若干印花稅外，開曼群島政府不大可能對本公司徵收其他重大稅項。開曼群島於2010年與英國訂立一項雙重徵稅公約，惟並無訂立其他雙重徵稅公約。

**(k) 轉讓時的印花稅**

開曼群島對開曼群島公司股份轉讓並不徵收印花稅，惟在開曼群島持有土地權益的公司的股份轉讓除外。

**(l) 貸款予董事**

公司法並無明確條文禁止公司向其任何董事提供貸款。



**(m) 查閱公司記錄**

註冊辦事處通知為公開記錄。現任董事及候任董事(如適用)的名單由公司註冊處提供，供任何人士於支付費用後查閱。抵押登記冊可供債權人及股東查閱。

根據公司法，本公司股東並無查閱或獲得本公司股東名冊或公司記錄副本的一般權利，惟本公司的細則可賦予該等權利。

**(n) 股東名冊**

獲豁免公司可在董事不時認為適當的開曼群島以內或以外的地點存置股東總冊及分冊。股東名冊須載有公司法第40條所規定的詳情。公司須以公司法規定或允許股東總冊存置的相同方式存置股東分冊。公司須安排在公司股東總冊存置的地方不時存置任何正式股東分冊的副本。

公司法並未規定獲豁免公司向開曼群島公司註冊處處長提交股東名單，因此股東姓名及地址並非公開資料，亦不供公眾查閱。然而，根據開曼群島稅務信息管理機構法規定，獲豁免公司須於送達稅務信息管理機構發出的指令或通知時須於其註冊辦事處以電子方式或任何其他媒體存置股東名冊，包括任何股東分冊(如需要)。

**(o) 董事及高級職員登記冊**

本公司須在其註冊辦事處存置董事及高級職員登記冊，惟不供公眾查閱。該登記冊副本須呈交開曼群島公司註冊處處長備案，而任何董事或高級職員的變動須於三十(30)日內知會公司註冊處處長。

**(p) 實益擁有人名冊**

獲豁免公司須於其註冊辦公室存置一份實益擁有人名冊，以記錄直接或間接最終擁有或控制本公司25%或以上股權或投票權或有權委任或罷免本公司大部分董事的人士的資料。實益擁有人名冊並非公開文件，且僅供一個指定開曼群島主管部門參閱。然而，有關規定並不適用於其股份於認可證券交易所(包括聯交所)上市的獲豁免公司。因此，只要本公司股份仍於聯交所上市，本公司則毋須存置實益擁有人名冊。

**(q) 清盤**

公司可(a)根據法院指令強制，(b)自願，或(c)在法院的監督下清盤。

法院有權在若干特定情況下頒令清盤，包括在公司股東已通過要求公司根據法院指令清盤之特別決議案，或公司無法償還其債務或在法院認為屬公平公正的情況下。如公司股東因公司清盤屬公平公正而以出資人身份入稟法院，則法院有權發出若干其他指令代替清盤令，如發出規管公司日後事宜的命令，發出授權入稟股東按法院可能指示之條款以公司名義及代表公司提出民事訴訟之命令，或發出規定其他股東或由公司本身購買公司任何股東之股份的命令。

倘若公司透過特別決議案作出決議或如公司因其無法償還到期債務而於股東大會上透過普通決議案作出決議自願清盤，則該公司(除有限年期公司外)可自願清盤。如公司自願清盤，則該公司須由自願清盤之決議案獲通過或於上述期間屆滿或上述事件發生時起停止營業(除非此舉可能對其清盤有利，則作別論)。

為進行公司清盤及協助法院，可委任一名或多名人士為正式清盤人；而法院可酌情臨時或以其他方式委任該名合資格人士執行該職務，倘超過一名人士獲委任執行該職務，則法院須聲明所須採取或授權正式清盤人採取的任何行動將由全部或任何一名或以上該等人士進行。法院亦可決定在正式清盤人出任時是否需要提供擔保及擔保的內容。倘並無委任正式清盤人或該職位出缺期間，則公司的所有財產將由法院保管。

待公司的事務完全結束後，清盤人即須編製有關清盤的報告及賬目，顯示清盤及處置公司財產的過程，並在其後召開公司股東大會以便向公司提呈賬目並加以闡釋。該最終股東大會須由以公司組織章程細則授權的任何方式於至少21日通知每位出資人的方式召集，並刊登於憲報。

**(r) 重組**

按法定條文進行重組及合併須在為此而召開的大會，獲得佔出席大會的股東或類別股東或債權人(視情況而定)價值百分之七十五(75%)的大多數股東或類別股東或債權人(視情況而定)贊成，且其後須獲法院認可。雖然有異議的股

東可向法院表示所申請批准的交易對股東所持股份並無給予公平值，但如無證據顯示管理層有欺詐或不誠實行為，法院不大可能僅因該理由而否決該項交易。

**(s) 收購**

倘若一家公司提出收購另一家公司的股份，且在提出收購建議後四(4)個月內，不少於百分之九十(90%)的被收購股份持有人接納收購，則收購人在上述四(4)個月期滿後的兩(2)個月內，可隨時按規定方式發出通知，要求反對收購的股東按收購建議的條款出讓彼等的股份。反對收購的股東可在該通知發出後一(1)個月內向法院提出反對出讓。反對收購的股東的責任是須證明法院應行使其酌情權，惟法院一般不會行使其酌情權，除非有證據顯示收購人與接納收購建議的股份持有人之間有欺詐或不誠實行為或勾結並以不公平手法迫退少數股東，則作別論。

**(t) 彌償保證**

開曼群島法律並不限制公司的組織章程細則規定的對高級職員及董事作出彌償保證的範圍，惟不包括法院認為違反公共政策的條文(例如表示對觸犯法律的後果作出彌償保證)。

**(u) 經濟實質規定**

根據於2019年1月1日生效之開曼群島2018年國際稅務合作經濟實質法案(「經濟實質法」)，「相關實體」須滿足經濟實質法所載之經濟實質測試。「相關實體」包括於開曼群島註冊成立之獲豁免公司(例如本公司)，然而，其並不包括在開曼群島之外有稅務居住處所之實體。因此，只要本公司為開曼群島境外(包括香港)之稅務居民，即毋須滿足經濟實質法所載之經濟實質測試。

**4. 一般事項**

本公司有關開曼群島法律的特別法律顧問Conyers Dill & Pearman已向本公司發出一份意見書，概述開曼群島公司法的若干內容。誠如本文件附錄六「備查文件」一段所述，該意見書連同公司法的副本可供查閱。任何人士如欲查閱開曼群島公司法的詳細概要，或欲了解該法律與其較熟悉的任何其他司法權區法律間的差異，應諮詢獨立法律意見。

## A. 有關本公司的進一步資料

### 1. 註冊成立

本公司於2018年10月19日在開曼群島根據公司法註冊成立為獲豁免有限公司。本公司已於2020年5月29日根據公司條例第16部註冊為非香港公司，而本公司在香港的主要營業地點為香港灣仔港灣道26號華潤大廈41樓09-10室。香港居民郭芝聰先生（住址為香港薄扶林興漢道3-4號美興樓13樓4室）已獲委任為本公司的授權代表，以在香港接收法律程序文件及通知。

由於本公司於開曼群島註冊成立，我們的營運須遵守開曼群島的相關法律及其章程（包括組織章程大綱及組織章程細則）。有關公司法的相關方面及章程細則若干條文的概要載於本文件附錄四。

### 2. 本公司股本變動

於本公司註冊成立日期，本公司法定股本為380,000港元，分為38,000,000股每股面值0.01港元的股份。於註冊成立時，本公司已發行股本為0.01港元，一股股份為0.01港元，由獨立第三方Sharon Pierson女士持有。於同日，上述一股股份已按面值轉讓予京海BVI，以換取代價。

於同日，本公司按面值分別向京海BVI及Greenport BVI配發及發行9,071股股份及478股股份，以換取代價。於2018年12月21日，本公司按面值向基石BVI配發及發行450股股份，以換取代價。於同日，Greenport BVI按面值將一股股份轉讓予京海BVI。於2019年6月17日，作為公司重組的一部分，京海BVI轉讓300股股份予普濟國際，代價為由普濟國際轉讓一股普濟環球股份予本公司。

緊隨資本化發行及[編纂]完成後及假設[編纂]不獲行使，本公司的法定股本將為100,000,000港元，分為10,000,000,000股股份，其中[編纂]股股份將以繳足股款或入賬列為繳足股款形式發行，而[編纂]股股份將仍為未發行。除根據本附錄「A.有關本公司的進一步資料—4.本公司當時股東於2020年6月16日通過的書面決議案」一段所述發行股份的一般授權外，我們的董事現時無意發行本公司任何法定但尚未發行股本，而在未有獲得股東於股東大會事先批准的情況下，將不會發行股份而有效改變本公司的控制權。

除上文所披露者外，自本公司註冊成立起，股本概無變動。

### 3. 附屬公司的股本變動

於緊接本文件刊發日期前兩年內，我們的附屬公司的股本或註冊資本發生以下變動：

#### 滄港BVI

於2018年10月29日，滄港BVI根據英屬處女群島法律註冊成立為有限公司，法定股本為50,000美元，分為50,000股無面值普通股。於註冊成立時，滄港BVI的已發行股本為1.00美元，而本公司持有一股普通股。

#### 普濟環球

於2018年10月18日，普濟環球根據英屬處女群島法律註冊成立為有限公司，法定股本為50,000美元，分為50,000股無面值普通股。於註冊成立時，普濟環球的已發行股本為1.00美元，普濟國際持有一股普通股，該股份於2019年6月17日作為公司重組的一部分被轉讓予滄港BVI。

#### 滄港香港

於2018年12月5日，滄港香港根據香港法例成立為有限公司。於註冊成立時，一股股份被發行予滄港BVI，並由滄港BVI擁有。

#### 普濟香港

於2018年12月18日，普濟香港根據香港法例註冊成立為有限公司。於註冊成立時，一股股份被發行予普濟環球，並由普濟環球擁有。

#### 外商獨資企業

於2019年2月14日，外商獨資企業於中國成立為一間外商獨資企業，註冊資本為10.00百萬港元，由滄港香港全資擁有。

除上文所披露外，於本文件刊發日期前兩年內，本公司附屬公司的股本或註冊資本並無變動。

#### 4. 本公司當時股東於2020年6月16日通過的書面決議案

根據本公司當時有權於本公司股東大會上投票的股東於2020年6月16日通過的書面決議案：

- (a) 本公司批准及採納章程大綱，並即時生效；
- (b) 藉增設[編纂]股每股面值0.01港元的股份，本公司的法定股本由380,000港元（分為38,000,000股每股面值0.01港元的股份）增加至100,000,000港元（分為10,000,000,000股每股面值0.01港元的股份），該等股份與該決議案日期的已發行股份享有同等地位；
- (c) 待：(i)[編纂]本文件所述已發行及將予發行之股份（根據資本化發行、[編纂]、[編纂]及購股權計劃）於[編纂]；及(ii)[編纂]根據[編纂]須履行之責任成為無條件（包括（如相關）由於[編纂]（代表[編纂]及[編纂]）豁免任何條件）且並未根據[編纂]之條款而終止或以其他方式終止：
  - (i) 本公司批准及採納章程細則；
  - (ii) 待本公司股份溢價賬因[編纂]產生進賬後，將合共[編纂]港元資本化並用於按面值全數繳足[編纂]股股份，以配發及發行予緊接[編纂]前列本公司股東名冊的股東，而根據本決議案將配發及發行的有關股份（或按彼等可能指示）將在各方面與現有已發行股份享有同等地位；
  - (iii) [編纂]及[編纂]獲批准，而我們的董事獲授權按照本文件及有關[編纂]所載的條款及條件並在其規限下配發及發行[編纂]及於行使[編纂]時可能需配發及發行的股份；
  - (iv) 批准及採納購股權計劃的規則，並授權董事或董事會成立的任何委員會全權酌情：(i)執行購股權計劃；(ii)應聯交所要求不時修改／修訂購股權計劃；(iii)根據購股權計劃授予購股權以認購股份，惟不超過購股權計劃所設限制；(iv)因根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而配發、發行及買賣股份；(v)適時向聯交所申請批准因根據購股權計劃授予的購股權獲行使而不時將發行及配發的任何股份或其任何部分[編纂]及[編纂]；及(vi)採取彼等認為必要、適宜或權宜的一切相關措施以執行購股權計劃或令其生效；

- (v) 給予董事一般無條件授權，以行使本公司一切權力以配發、發行及買賣股份（包括有權提呈發售或訂立協議，或授出將會或可能需要配發及發行股份的證券），股份總面值不得超過緊隨資本化發行及[編纂]完成後但於行使任何[編纂]及任何根據購股權計劃可能授出的購股權前本公司已發行股本總面值的20%，惟以供股方式，或根據任何以股代息計劃或根據細則規定配發及發行股份以代替全部或部分股份的股息的類似安排，或因行使本公司任何認股權證所附帶的任何認購權，或因行使根據購股權計劃或任何其他購股權計劃可能授出的購股權，或當時獲採納藉以向本集團的董事及／或高級職員及／或僱員授出或發行股份的類似安排或認購股份的權利，或根據股東於股東大會上授出的特殊權力而發行股份則不在此限，直至本公司下屆股東週年大會結束，除非由股東於股東大會上以普通決議案更新（無論是無條件或受條件規限），或章程細則或開曼群島任何適用法例規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿，或股東於本公司股東大會以普通決議案改變或撤回給予董事的授權（以較早者為準）為止；

就本段而言，「供股」指向於指定記錄日期名列股東名冊的本公司股份持有人按其持股比例提呈發售本公司股份或提呈或發行認股權證、購股權或其他賦予於董事釐定的期間內認購股份權利的證券，惟董事有權就零碎配額，或考慮到適用於本公司的任何司法權區或任何認可監管機構或適用於本公司的任何證券交易所的法例或規定項下的任何限制或責任，或於決定該等法例或規定項下的任何限制或責任的存在或範圍時可能涉及的開支或延誤，作出彼等認為必須或權宜的安排以將股東排除於外或作出其他安排；

- (vi) 給予董事一般無條件授權，以行使本公司一切權力於聯交所或本公司證券可能上市並且獲證監會及聯交所就此認可的任何其他證券交易所購回股份總數不超過緊隨資本化發行及[編纂]完成後但於行使[編纂]及任何根據購股權計劃可能授出之購股權前已發行股份總數10%之股份，直至本公司下屆股東週年大會結束，除非由股東於股東大會上以普通決議案更新（無論是無條件或受條件規限），或本公司章程細則或開曼群島任何適用法例規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期

限屆滿，或股東於本公司股東大會上以普通決議案改變或撤回給予董事的授權（以較早者為準）；

- (vii) 批准於董事根據一般授權可能配發或同意有條件或無條件配發的股份總數之上，加入相當於本公司根據上文(c)(vi)段所購回的股份總數的金額，以擴大上文(c)(v)段所述配發、發行及買賣股份的一般授權，惟經擴大的金額不得超過緊隨資本化發行及[編纂]完成後但於批准行使[編纂]及任何根據購股權計劃可能授出的購股權前的股份總數的10%；及

上文第(c)(v)、(c)(vi)及(c)(vii)段所述的各項一般授權直至以下事件最早發生前一直有效：

- (1) 下屆股東週年大會結束時，除非股東在股東大會上通過普通決議案更新（不論無條件或有條件），則作別論；
- (2) 開曼群島任何適用法例或章程細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或
- (3) 股東在股東大會上以普通決議案修訂或撤回有關授權時。

## 5. 購回股份

本節載有關於購回證券的資料，包括聯交所規定須就有關購回載入本文件的資料。

### (a) 上市規則的條文

上市規則准許以聯交所為第一上市地的公司在聯交所購回其證券，惟須遵從若干限制。最重要的限制概述如下：

#### (i) 股東批准

所有有關購回股份的建議須事先於股東大會上由股東以普通決議案批准，可通過一般授權或就特定交易給予特別批准的方式進行。



根據本公司當時股東於2020年6月16日通過的書面決議案，董事獲授一般無條件授權（「購回授權」），以行使本公司一切權力，購回總面值不超過緊隨[編纂]完成後已發行或將予發行股份總數10%的股份（可能在聯交所上市的股份，不包括因行使[編纂]及根據購股權計劃可能授出的任何購股權而可予發行的股份），其他詳情載述於本附錄上文「A.有關本公司的進一步資料—4.本公司當時股東於2020年6月16日通過的書面決議案」一段。

*(ii) 資金來源*

我們購回任何股份，須從根據章程細則、上市規則及公司條例規定可合法作此用途的資金中撥付。我們不得以現金以外的代價，或聯交所不時生效的交易規則所規定以外的其他結算方式，在聯交所購回本身的股份。

*(iii) 將予購回的股份*

上市規則規定，我們擬購回的股份須繳足股款。

**(b) 購回的理由**

董事相信，股東授予董事一般授權於市場上購回股份，符合本公司及股東的最佳利益。有關購回可能會提高每股資產淨值及／或每股盈利，僅於董事相信有關購回將對本公司及其股東有利的情況下方會購回，惟仍須視乎當時的市況及資金安排而定。

**(c) 購回所需資金**

本公司購回股份所需的資金，僅可以按照章程細則、上市規則及開曼群島適用法律及規例規定可合法作此用途的資金撥付。

基於本文件所披露本公司現時的財務狀況，並考慮其現時的營運資金狀況，董事認為，在與本文件所披露的狀況比較下，倘購回授權獲全數行使，可能會對我們的營運資金及／或資本負債水平有重大不利影響。然而，倘行使購回授權或會導致對董事認為就本公司而言不時屬恰當的營運資金需求或資本負債水平造成重大不利影響，則董事不擬在此情況下行使購回授權。

**(d) 一般資料**

董事或(就彼等於作出一切合理查詢後所知)其任何緊密聯繫人目前均無意向我們出售任何股份。

董事已向聯交所承諾，在適用的情況下，彼等將按照上市規則及開曼群島適用法例及規例行使購回授權。

倘購回任何股份導致股東的投票權權益比例增加，則就收購守則而言，該項增加將被視為收購。因此，一名股東或一組一致行動的股東可能會取得或共同取得我們的控制權，因而須按照收購守則第26條提出強制性收購建議。除上述者外，董事並不知悉根據購回授權作出任何購回而導致出現收購守則所載任何後果。

於過往六個月內，我們並無購回本身任何證券。

概無核心關連人士知會我們，表示目前有意向我們出售股份，亦無承諾於購回授權獲行使的情況下不會向我們出售股份。

**B. 公司重組**

為就[編纂]而精簡及整頓我們的公司架構，本集團已進行公司重組。詳情請參閱本文件「歷史及公司架構—公司重組」分節。

**C. 有關我們業務的其他資料**

**1. 重大合約概要**

以下合約(並非日常業務過程中訂立的合約)由本集團於本文件刊發日期前兩年內訂立，乃屬重大或可能屬重大：

- (1) 由聘宇公司、普濟香港、北京基石及衣先生於2019年1月10日訂立的股權併購協議，據此，普濟香港同意向聘宇公司收購滄港公司的3.00%股權，代價約為人民幣10.84百萬元；
- (2) 由聘宇公司、北京基石、外商獨資企業、普濟香港及衣先生於2019年3月31日訂立的股權轉讓協議，據此，聘宇公司、北京基石及衣先生同意轉讓各自於滄港公司的87.73%、4.5%及4.77%的股權予外商獨資企業，代價分別約為人民幣316.87百萬元、人民幣16.25百萬元及人民幣17.23百萬元；

- (3) 由本公司、京海BVI及普濟國際於2019年6月17日訂立的股份轉讓協議，據此，京海BVI同意向普濟國際轉讓本公司300股股份，而作為代價，普濟國際向本公司轉讓普濟環球一股股份；
- (4) 彌償契據；
- (5) 不競爭契據；及
- (6) [編纂]。

## 2. 本集團的知識產權

### 商標

於最後實際可行日期，我們已註冊我們董事認為對我們的業務而言屬重要的五個商標：

編號	商標	註冊擁有人	註冊地點	類別	註冊編號	屆滿日期
1.	<b>滄港鐵路</b> <b>CGTL</b>	滄港公司	中國	37	33495677	2029年5月20日
2.	<b>滄港鐵路</b> <b>CGTL</b>	滄港公司	中國	38	33495811	2029年6月6日
3.	<b>滄港鐵路</b> <b>CGTL</b>	滄港公司	中國	35	33491721	2030年1月6日
4.	<b>滄港鐵路</b> <b>CGTL</b>	滄港公司	中國	42	33494939	2029年12月20日
5.	<b>滄港鐵路</b> <b>CGTL</b>	滄港公司	中國	39	33495822	2030年2月6日

### 域名

於最後實際可行日期，我們已註冊下列域名：

編號	註冊人	域名	註冊日期	到期日期
1.	滄港公司	czcgtl.cn	2018.8.27	2028年8月27日
2.	滄港公司	czcgtl.com	2018.8.27	2028年8月27日
3.	滄港公司	czcgtl.net	2018.8.27	2028年8月27日

3. 有關我們於中國成立實體的其他資料

**滄港公司**

- (i) 公司性質： 有限公司
- (ii) 註冊日期： 2009年10月22日
- (iii) 營業期限： 2009年10月22日至2049年10月21日
- (iv) 註冊資本： 人民幣347.88百萬元
- (v) 公司應佔權益： 100%
- (vi) 業務範圍： 鐵路貨物運輸、船運代理服務、貨物運輸、貨物處理、倉儲服務等

**京海國際**

- (i) 公司性質： 有限公司
- (ii) 註冊日期： 2017年7月20日
- (iii) 營業期限： 2017年7月20日至2047年7月19日
- (iv) 註冊資本： 人民幣60百萬元
- (v) 公司應佔權益： 51.00%
- (vi) 業務範圍： 道路貨物運輸、船運代理服務、貨物運輸、貨物處理、倉儲服務等

**外商獨資企業**

- (i) 公司性質： 有限公司(外商獨資企業)
- (ii) 註冊日期： 2019年2月14日
- (iii) 營業期限： 2019年2月14日至2059年2月13日
- (iv) 註冊資本： 10百萬港元
- (v) 公司應佔權益： 100%
- (vi) 業務範圍： 物流服務和一般貨物代理服務等

## D. 有關董事的其他資料

### 1. 董事服務合約及委任函

各執行董事已與我們訂立服務合約，由[編纂]起計，初步固定期限三年，直至一方向另一方發出不少於三個月的書面通知予以終止，而該通知將直至該固定期限後才屆滿。

各非執行董事已與我們訂立委任函，由[編纂]起計，初步固定期限三年，其後繼續有效，直至非執行董事向本公司發出不少於三個月的書面通知予以終止，或本公司向非執行董事發出書面通知後即時終止。

我們各獨立非執行董事已與我們訂立委任函，由[編纂]起計，初步固定期限三年，其後繼續有效，直至獨立非執行董事向本公司發出不少於三個月的書面通知予以終止，或本公司向非執行董事發出書面通知後即時終止。

董事的現時基本年薪如下：

劉先生	人民幣60,000元
衣先生	人民幣60,000元
徐志華先生	人民幣50,000元
秦少博先生	零
劉長春先生	人民幣100,000元
趙長松先生	人民幣100,000元
呂清華女士	人民幣100,000元

除上述者外，各董事概無與或擬與我們或任何附屬公司訂立服務合約（惟於一年內屆滿或可由僱主終止而毋須給予賠償（法定賠償除外）的合約除外）。

### 2. 董事於往績記錄期的薪酬

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度各年及截至2020年5月31日止五個月，我們及附屬公司向董事支付的薪酬和授予的實物利益總額分別為人民幣125,000元、人民幣131,000元、人民幣149,000元及人民幣85,000元。

除上文所披露者外，截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度各年及截至2020年5月31日止五個月，我們概無已付或應付董事的其他酬金。

根據目前有效的安排，截至2020年12月31日止年度，我們估計應付予董事的薪酬總額及董事應收的實物利益（不包括酌情花紅）將約為人民幣344,833元。

## E. 權益披露

### 1. 權益披露

- (a) 於最後實際可行日期及於資本化發行及[編纂]後董事於我們股本及我們相聯法團中的權益及淡倉

於最後實際可行日期及緊隨資本化發行及[編纂]完成後，但不計及根據購股權計劃或因行使[編纂]而可能配發及發行的任何股份，本公司董事及最高行政人員於我們所持相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份及債權證中，擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益或淡倉（包括根據證券及期貨條例有關條文當作或視為擁有的權益及淡倉），或根據證券及期貨條例第352條須登記於該條所指的登記冊內的權益或淡倉，或根據上市規則所載上市公司董事進行證券交易的標準守則須知會我們及聯交所的權益或淡倉如下：

於股份、相關股份及債權證以及相聯法團的權益及淡倉：

- (i) 於本公司的好倉

名稱	身份/ 權益性質	於最後實際可行日期		緊隨[編纂]及 資本化發行後 <sup>(1)</sup>	
		股份數目	佔本公司股權 概約百分比	股份數目	佔本公司股權 概約百分比
劉先生	於受控法團的權益 <sup>(2)</sup>	8,773	87.73%	[編纂]	[編纂]%
衣先生	於受控法團的權益 <sup>(3)</sup>	477	4.77%	[編纂]	[編纂]%
秦少博先生	於受控法團的權益 <sup>(4)</sup>	450	4.50%	[編纂]	[編纂]%

附註：

- (1) 假設[編纂]未獲行使。
- (2) 劉先生為京海 BVI之唯一股東，因此被視為於京海 BVI於[編纂]後持有之股份中擁有權益。
- (3) 衣先生為Greenport BVI之唯一股東，因此被視為於Greenport BVI於[編纂]後持有之股份中擁有權益。
- (4) 秦少博先生為基石BVI之唯一股東，因此被視為於基石BVI於[編纂]後持有之股份中擁有權益。

(b) 根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部須予披露的權益及淡倉

於最後實際可行日期及緊隨資本化發行及[編纂]完成後，但不計及根據購股權計劃或因行使[編纂]而可能配發及發行的任何股份，據董事所知，以下人士（並非本公司董事或最高行政人員）預期於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司披露的權益或淡倉，或擁有附有權利可於所有情況下於本集團任何其他成員公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益：

(i) 於本公司股份及相關股份中的權益及淡倉：

於本公司的好倉

名稱	身份/ 權益性質	於最後實際可行日期		緊隨[編纂]及 資本化發行後 <sup>(1)</sup>	
		股份數目	概約百分比	股份數目	概約百分比
京海BVI	實益擁有人 <sup>(2)</sup>	8,773	87.73%	[編纂]	[編纂]%
Greenport BVI	實益擁有人 <sup>(3)</sup>	477	4.77%	[編纂]	[編纂]%

附註：

- (1) 假設[編纂]未獲行使。
- (2) 劉先生為京海BVI之唯一股東，因此被視為於京海BVI於[編纂]後持有之股份中擁有權益。
- (3) 衣先生為Greenport BVI之唯一股東，因此被視為於Greenport BVI於[編纂]後持有之股份中擁有權益。

## 2. 免責聲明

除本附錄所披露者外：

- (a) 董事並不知悉有任何人士（並非董事或最高行政人員）將於緊隨資本化發行及[編纂]完成後（但不計及於行使[編纂]時可能發行的股份或因行使根據購股權計劃授出的購股權及資本化發行而可能發行的股份），於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部條文須向我們披露的權益或淡倉，或將直接或間接擁有附有權利可在所有情況下於本集團任何其他成員公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益；
- (b) 於我們的股份上市後，概無董事於任何股份、相關股份或債權證或任何相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的任何股份、相關股份或債權證中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會我們及聯交所的任何權益或淡倉（包括根據證券及期貨條例有關條文被視為擁有的權益及淡倉），或根據證券及期貨條例第352條須記錄於該條所指的登記冊內的權益或淡倉，或根據上市公司董事進行證券交易的標準守則須知會我們及聯交所的權益或淡倉；
- (c) 董事或名列本附錄「G.其他資料－10.專家同意書」一節的任何人士，概無於本公司的發起中擁有權益，或於緊接本文件刊發日期前兩年內，於本公司或其任何附屬公司所收購或出售或租賃，或本公司或其任何附屬公司擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有權益；
- (d) 董事或名列本附錄「G.其他資料－10.專家同意書」一節的任何人士，概無於對我們業務而言屬重大且於本文件刊發日期仍然存續的任何合約或安排中擁有重大權益；
- (e) 除與[編纂]有關者外，名列本附錄「G.其他資料－10.專家同意書」一節的人士，概無：
  - (i) 於本公司或其任何附屬公司的任何證券中擁有法定或實益權益；或
  - (ii) 擁有可認購或指派他人認購本公司或其任何附屬公司證券的權利（不論是否可依法強制執行）；



- (f) 董事或彼等之緊密聯繫人(定義見上市規則)或現有股東(就董事所知，擁有我們已發行股本5%以上權益者)概無於本集團任何五大客戶或五大供應商中擁有任何權益。

## F. 購股權計劃

以下為藉本公司當時股東於2020年6月16日通過的決議案有條件批准，並於2020年6月16日(「採納日期」)藉董事會決議案採納的購股權計劃的主要條款概要。購股權計劃的條款符合上市規則第17章的規定。

### 1. 目的

購股權計劃旨在向合資格人士(定義見下段)提供於本公司擁有個人股權的機會，並激勵彼等提升日後對本集團所作出的貢獻，及／或就彼等過往的貢獻給予獎勵，以吸引及挽留或以其他方式繼續維持與對本集團的業績、增長或成功而言乃屬重要及／或其貢獻有利於或將有利於本集團的業績、增長或成功之合資格人士的合作關係，另外就行政人員(定義見下文)而言，亦使本集團吸引及挽留經驗豐富且具備才能的人士及／或就彼等過往的貢獻給予獎勵。

### 2. 可參與人士

董事會可全權酌情根據購股權計劃所載條款向以下人士提呈購股權(「購股權」)以認購有關數目的股份：

- (a) 本集團任何成員公司的任何執行董事、經理，或擔當行政、管理、監管或類似職位的其他僱員(「行政人員」)、任何僱員人選、任何全職或兼職僱員，或被調往本集團任何成員公司擔任全職或兼職工作的人士(「僱員」)；
- (b) 本集團任何成員公司的董事或候選董事(包括獨立非執行董事)；
- (c) 本集團任何成員公司的直接或間接股東；
- (d) 向本集團任何成員公司供應貨品或服務的供應商；
- (e) 本集團任何成員公司的客戶、顧問、業務或合營夥伴、加盟商、承包商、代理或代表；
- (f) 向本集團任何成員公司提供設計、研究、開發或其他支持或任何建議、諮詢、專業或其他服務的個人或實體；
- (g) 上文(a)至(f)段所述任何人士的聯繫人；及

- (h) 任何參與本公司業務事宜而董事會釐定適合參與購股權計劃的人士(上述人士為「合資格人士」)。

### 3. 最高股份數目

因行使根據購股權計劃及本集團任何其他計劃將予授出的所有購股權而可能發行的最高股份數目，合共不得超過於[編纂]已發行股份的10% (10%的上限指[編纂]股股份)，不包括因本公司所授出[編纂]獲行使而可能將予發行的股份(「計劃授權上限」)，前提是：

- (a) 本公司可於董事會認為合適時隨時尋求股東批准，以更新計劃授權上限，惟因行使根據購股權計劃及本公司任何其他計劃將予授出的所有購股權而可能發行的最高股份數目，不得超過股東於股東大會上批准更新計劃授權上限當日已發行股份的10%。就計算經更新的計劃授權上限而言，過往根據購股權計劃及本公司任何其他計劃授出的購股權(包括根據購股權計劃或本公司任何其他計劃的條款而屬尚未行使、已註銷、已失效或已行使的購股權)不應計算在內。本公司須向股東寄發一份載有上市規則規定的詳情及資料的通函；
- (b) 本公司可於股東大會上尋求股東另行批准授出超過計劃授權上限的購股權，惟取得有關批准前，超出計劃授權上限的購股權僅可授予本公司指定的合資格人士。本公司須向股東寄發一份載有上市規則規定的詳情及資料的通函；及
- (c) 根據因行使根據購股權計劃及本集團任何其他計劃已授出但尚未行使的全部購股權而可能發行的最高股份數目，不得超過本公司不時已發行股本的30%。倘根據購股權計劃及本公司任何其他購股權計劃授出的購股權超出有關上限，則不得根據上述計劃授出任何購股權。

### 4. 各參與者享有購股權數目上限

概無向任何一名人士授出購股權，致使因行使於任何12個月期間授予及將授予該人士的購股權而發行及將予發行的股份總數超過本公司不時已發行股本的1%。倘向上述合資格人士增授購股權，會導致因行使截至增授購股權當日(包括該日)止12個月已授予及將授予該合資格人士的所有購股權(包括已行使、已註銷及尚未行使的購股權)而已發行及將予發行的股份合共超過已發行股份的1%，增授購股權須經股東在股東大會上另行批准，而該合資格人士及其緊密聯繫人(如合資格人士為關連人士，則其聯繫人)須放棄投票。本公司須向股東寄發一份披露合資格人士的身份、將授予該合資格人士的購股權(及先前已授出的購股權)的數目及條款及載列上市規則

規定的詳情及資料的通函。將授予該合資格人士的購股權數目及條款(包括認購價)須於股東批准前釐定，而就計算該等購股權的認購價而言，建議授出購股權的董事會會議日期須被視作要約日期。

## 5. 提呈及授出購股權

根據購股權計劃條款，董事會有權自採納日期起計10年內隨時向由董事會可全權酌情選擇的任何合資格人士提呈授出購股權，以按認購價認購董事會(根據購股權計劃條款)釐定的數目的股份(但認購的股份須為在聯交所買賣股份的一手或以其完整倍數為單位)。

## 6. 向關連人士授出購股權

根據購股權計劃條款，僅於上市規則規定的時間內，倘擬向本公司董事、最高行政人員或主要股東(定義見上市規則)或他們各自的任何聯繫人提呈任何購股權，則有關要約須經本公司獨立非執行董事(不包括其或其聯繫人為購股權承授人的獨立非執行董事)事先批准。

倘向本公司一名主要股東(定義見上市規則)或獨立非執行董事或彼等各自的任何聯繫人授出購股權，致使因行使截至授出購股權當日(包括該日)止12個月期間授予及將授予該人士的所有購股權(包括已行使、已註銷及尚未行使的購股權)而已發行及將予發行的證券：

- (a) 合共超過已發行相關類別證券的0.1%；及
- (b) (倘證券於聯交所上市)根據各授出日期證券的收市價計算，總值超過5.00百萬港元，則增授購股權須經股東(以投票方式投票表決)批准。本公司須向股東寄發一份載有上市規則規定的資料的通函。本公司承授人、其聯繫人及所有核心關連人士須在有關股東大會上放棄投贊成票。

向身為本公司主要股東或獨立非執行董事、或彼等各自的任何聯繫人的參與者授出購股權的條款如有任何變動須經股東批准。本公司承授人、其聯繫人及所有核心關連人士須在有關股東大會上放棄投贊成票。

## 7. 授出購股權的時間限制

董事會知悉內部資料後，不得根據購股權計劃授出任何購股權，直至內部資料根據上市規則規定獲公告為止。尤其於緊接以下兩者中較早發生者前一個月至業績公告刊發當日止期間不得授出購股權，即董事會為通過本公司任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績（無論上市規則規定與否）而舉行董事會會議日期（即根據上市規則首先知會聯交所的日期）；及本公司刊發任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績（無論上市規則規定與否）的最後限期。

## 8. 最短持有期限、歸屬及表現目標

根據上市規則條文，在提呈授出購股權時，董事會可全權酌情施加除購股權計劃所載之外董事會認為恰當的有關購股權的任何條件、約束或限制（載於載有授出購股權要約的函件中），包括（在不影響上述一般原則的情況下）證明及／或維持有關本公司及／或承授人達致業績、經營或財務目標的合格標準、條件、約束或限制，承授人在履行若干條件或維持責任方面的滿意表現或行使任何股份的購股權權利歸屬前的時間或期間，但有關條款或條件不得與購股權計劃的任何其他條款或條件不一致。為免生疑問，根據上述董事會可釐定的有關條款及條件（包括有關購股權的歸屬、行使或其他事項的條款及條件），在購股權可獲行使前並毋須持有購股權的最短期限，而購股權可獲行使前承授人亦毋須達致任何表現目標。

## 9. 購股權的應付金額及要約期限

合資格人士可在要約日期起計28日內接納授出購股權的要約，但不可在購股權計劃有效期屆滿後接納授出購股權。本公司在有關合資格人士須接納購股權要約之日，即不遲於要約日期後28日的日期（「接納日期」）或之前接獲由承授人正式簽署的構成接納購股權要約的要約函件副本，連同以本公司為收款人的1.00港元匯款（作為授出購股權的代價）時，則購股權被視作已獲授出且經合資格人士接納並生效。該匯款於任何情況下不得退回。

任何少於要約所提呈的股份數目的授出購股權要約可獲接納，但可接納於聯交所買賣股份的一手或以任何完整倍數為單位，且該數目須清晰載於構成接納購股權要約的要約函件副本內。倘直至接納日期授出購股權的要約未獲接納，則將被視作不可撤回地拒絕。

## 10. 認購價

任何特定購股權的認購價須由董事會於授出有關購股權時（及須載於載有授出購股權要約的函件中）全權酌情釐定，但認購價不得低於以下三者中的最高者：

- (a) 股份面值；
- (b) 於要約日期在聯交所每日報價表上的股份收市價；及
- (c) 緊接要約日期前五個營業日（定義見上市規則）股份於聯交所每日報價表的平均收市價。

## 11. 行使購股權

- (a) 承授人（或其合法遺產代理人）將按本購股權計劃所載方式於購股權期間，通過向本公司發出說明購股權獲行使及訂明購股權行使所涉及的股份數目的書面通知全部或部分行使（倘僅部分行使，須以一手或其任何完整倍數為單位予以行使）購股權。各有關通知須隨附發出的通知所涉及的股份總認購價全數的款項。在接獲通知且（如適用）接獲核數師根據購股權計劃發出的證書後28日內，本公司須相應地向承授人（或其合法遺產代理人）配發及發行自有關行使日期（不包括該日）起入賬列作繳足股款的有關數目的股份，並向承授人（或其合法遺產代理人）發出所配發股份的股票。
- (b) 行使任何購股權可能受由董事會全權酌情釐定且須於要約函件中訂明的歸屬時間表規限。
- (c) 行使任何購股權須視乎本公司股東於股東大會上批准本公司法定股本的任何必要增加而定。
- (d) 根據下文所述及根據已授購股權須遵守的條款及條件，承授人可於購股權期間隨時行使購股權，但須符合以下各項：
  - (i) 倘承授人在行使（或全部行使）購股權前身故或永久性殘疾且該承授人概無發生購股權計劃條款所列終止聘任或委任事件，承授人（或其合法遺產代理人）可於其身故或永久性殘疾後起計12個月期間或董事會可能釐定的更長期間內行使緊接承授人身故或永久性殘疾之前承授人應有的購股權（以尚未行使者為限）；

- (ii) 除承授人身故、永久性殘疾、根據適用於本集團退休計劃於有關時期退休或轉職至聯屬公司或因辭職或構成罪行終止而終止與本集團有關成員公司的僱傭關係外，承授人因任何原因(包括其受僱公司不再為本集團成員公司)而不再為行政人員，購股權(以尚未行使者為限)將於終止受僱日期失效且不可行使，除非董事會另行釐定該購股權(或其餘下部分)可於有關終止日期後於董事會全權酌情釐定的有關期限內行使；
- (iii) 倘向所有股份持有人提出全面要約且該要約成為或被宣稱為無條件(在收購要約的情況下)或在有關股東大會上以必要大多數股東通過(在協議安排的情況下)，則承授人有權於該要約成為或被宣稱為無條件的當日後一個月內任何時候(在收購要約的情況下)或(在協議安排的情況下)於本公司通知的時間及日期前行使購股權(以尚未行使者為限)；
- (iv) 倘旨在或有關本公司的重組計劃或與任何其他公司合併的計劃而提呈由本公司及其股東或債權人之間作出和解或安排，則本公司向擁有尚未行使的購股權的承授人發出通知，同時向本公司的所有股東或債權人寄發召開考慮該項和解或安排的會議的通知，此後各承授人(或其合法遺產代理人或接管人)可直至以下日期屆滿(以下列三者中最早發生者為準)前行使全部或部分購股權：
  - (1) 購股權期間；
  - (2) 有關通知之日起計兩個月期間；或
  - (3) 法院裁定的和解或安排當日。
- (v) 倘本公司向其股東發出召開股東大會以考慮及酌情批准自願清盤本公司決議案的通告，則本公司須於知會本公司每位股東的同日或其後盡快將相關事宜知會所有承授人，每位承授人(或其合法遺產代理人)有權於不遲於建議舉行本公司股東大會前兩個營業日(定義見上市規則)內任何時間通過向本公司發出書面通知行使其全部或任何購股權，同時將通知所涉及股份的總認購價全數支付予本公司，其後本公司將盡快且在任何情況下於不遲於緊接上述建議舉行股東大會日期前的一個營業日(定義見上市規則)向承授人配發入賬列作繳足股款的有關股份。

## 12. 購股權計劃的期限

在本購股權計劃條款的規限下，計劃將自其成為無條件之日起計10年內有效，其後不再授出或提呈購股權，但購股權計劃的條文將在所有其他方面繼續具有效力。在到期前授出而當時尚未行使的全部購股權均將仍然有效，並可在購股權計劃規限下按照該計劃行使。

## 13. 購股權計劃失效

購股權(以尚未行使者為限)將於發生以下情況時(以最早發生者為準)自動失效及不可行使：

- (a) 購股權期間屆滿；
- (b) 有關行使購股權的段落所述的任何期間屆滿；
- (c) 受本附錄「F.購股權計劃—11.行使購股權」一段所述的期限所規限，本公司開始清盤的日期；
- (d) 存在尚未執行而對承授人不利的判決、法令或裁決，或董事會有理由相信承授人無力償付或無法合理期望承授人未來有力償付其債務；
- (e) 發生令任何人士有權採取任何行動、委派任何人士、提出起訴或接獲本購股權計劃中就行使購股權所述任何指令的情況；
- (f) 在任何司法權區內對承授人(為一間公司)的任何董事或股東下達破產令。

任何購股權失效時毋須支付任何賠償金，但董事會有權酌情以其認為對任何特定情況屬恰當的方式，支付此賠償金予承授人。

## 14. 調整

倘本公司資本架構發生任何變動而任何購股權仍可予行使，則無論通過把溢利或儲備資本化、供股、合併、重新分類、重組、拆細或削減本公司股本的方式，倘董事會認為恰當，則可指示調整：

- (a) 購股權計劃涉及的最高股份數目；及／或
- (b) 未行使購股權涉及的股份總數；及／或
- (c) 各未行使購股權的認購價。

董事會確定有關調整屬恰當時（不包括資本化發行引致的調整），本公司委聘的核數師將向董事會書面證明其認為有關調整屬公平合理，但：

- (a) 任何有關調整須給予合資格人士與其過往有權獲得的股本之比例相同的股本。就任何該等調整而言，除就資本化發行所作任何調整外，核數師須書面向董事會確認有關調整符合本條規定；
- (b) 任何有關調整的基準為，承授人因全數行使任何購股權而應付的總認購價須盡可能與調整前保持相同（但不得超過調整前數目）；
- (c) 任何有關調整產生的效果，不得使股份以低於其面值的價格發行；
- (d) 任何有關調整須根據上市規則第17章及聯交所不時頒佈的有關上市規則詮釋的補充指引的條文作出；及
- (e) 作為交易代價的證券發行不得被視為須作出有關調整的情況。

#### 15. 註銷未行使的購股權

董事會有權基於以下理由通過向承授人發出書面通知，說明有關購股權由通知所指明的日期（「註銷日期」）起全部或部分註銷：

- (a) 承授人作出或允許作出或試圖作出或允許違反購股權轉讓性的限制或授予購股權所附帶的任何條款或條件；
- (b) 承授人向董事會提出書面要求註銷購股權；或
- (c) 倘董事會認為承授人以任何方式所作出的行為損害或不利於本公司或其附屬公司的利益。

對於在註銷日期尚未行使的期權任何部分，該選擇權將由註銷日期起被視為已註銷。如果董事會有權自行決定以其在任何特定情況下認為適當的方式向承授人支付此類賠償，則不應對任何此類註銷支付任何賠償。



## 16. 股份地位

因行使購股權而將予配發的股份受不時頒佈的組織章程細則及開曼群島法律的所有條文規限，並自：(i)配發日，或(ii)倘該日為本公司暫停辦理股份過戶登記之日，則為重新辦理股份過戶登記的首日起在各方面與現有已發行繳足股款的股份享有同等權益，因此將賦予持有人於：(i)配發日，或(ii)倘該日為本公司暫停辦理股份過戶登記之日，則為重新辦理股份過戶登記的首日或之後派付或作出的所有股息或其他分派的權利，但倘記錄日期早於配發日，則不包括先前已宣派或建議或議決派付或作出的任何股息或其他分派。

在承授人(或任何其他人士)登記為股份持有人前，因行使購股權而發行的股份不會附帶任何權利。

## 17. 終止

本公司可在股東大會上通過決議案隨時終止購股權計劃的運作。待上述購股權計劃終止後，不得進一步提呈購股權，但購股權計劃的條文在其他各方面仍然具有效力。在有關終止前已授出但當時尚未行使的所有購股權在購股權計劃規限下及符合購股權計劃的情況下仍然有效及可予行使。

## 18. 可轉讓性

購股權屬承授人個人所有，且不得轉讓，任何承授人均不得以任何方式就任何購股權進行出售、轉讓、押記、抵押、設置產權負擔或為任何第三方設立任何(法定或實益)權益或試圖如此行事(惟承授人可指定一名代名人以其名義登記根據購股權計劃發行的股份除外)。一旦違反上述規定，本公司有權註銷授予該承授人的任何尚未行使的購股權或其任何部分。

## 19. 更改購股權計劃

購股權計劃可通過董事會決議案在任何方面予以更改，除非股東在股東大會上事先批准普通決議案，否則不得進行以下修訂，但購股權計劃的經修訂條款須符合上市規則的適用規定：

- (a) 對其條款及條件的任何重大更改，或對已授出購股權的條款的任何更改(根據購股權計劃的現有條款生效的更改除外)；
- (b) 對與上市規則第17.03條所載有利於承授人的事宜有關的購股權計劃條文的任何更改；
- (c) 董事會或董事會根據購股權計劃委派的任何人士或委員會管理計劃日常運作的權力的任何變動；及

- (d) 對前述更改條文的任何更改，惟購股權計劃的經修訂條款須始終符合上市規則的適用規定。

## 20. 購股權計劃的條件

購股權計劃須待以下條件達成當日方始生效：

- (a) 股東批准採納購股權計劃；
- (b) 聯交所批准根據購股權計劃的條款及條件行使購股權計劃而將予配發及發行的最多[編纂]股股份[編纂]及[編纂]；
- (c) [編纂]於聯交所開始[編纂]；及
- (d) [編纂]根據[編纂]須履行的責任成為無條件且不會根據所涉條款或以其他方式終止。

倘上文(b)段所述批准未能於採納日期後兩個曆月授出，則：

- (i) 購股權計劃將隨即終止；
- (ii) 根據購股權計劃授出或同意授出的任何購股權及有關授出的任何要約將會失效；
- (iii) 概無人士根據或就購股權計劃或任何購股權而擁有任何權利或利益或須承擔任何責任；及
- (iv) 董事會可進一步討論及修訂另一份適用於私人公司的購股權計劃，以供本公司採納。

我們已向聯交所申請批准因行使購股權計劃項下的購股權而可能發行之[編纂]股股份[編纂]。

## G. 其他資料

### 1. 彌償契據

我們的控股股東已訂立彌償契據，並以本公司(為其本身及作為其附屬公司的受託人)為受益人，就(其中包括)以下事項提供彌償：

- (a) 本集團旗下任何公司因或根據香港法例第111章遺產稅條例的條文而可能應付的若干遺產稅；及

- (b) 本集團任何或全部成員公司的任何負債以至不論任何時間所產生或施加的任何形式稅項及關稅(不論屬香港、中國或世界任何其他地方)，在不影響上述一般原則的情況下包括利得稅、暫繳利得稅、總收入的營業稅、所得稅、增值稅、利息稅、薪俸稅、物業稅、土地增值稅、租賃登記稅、遺產稅、資本增值稅、死亡稅、資本稅、印花稅、工資稅、預提稅、稅率、進口稅、關稅及消費稅，及一般的任何稅項、稅款、徵費或稅率或應付地方、市級、省級、全國性、州或聯邦稅務、海關或財政部門的任何款項(不論屬香港、中國或世界任何其他地方)，上述稅項及關稅由本集團任何成員公司承擔，乃來自或參考[編纂]或之前，或[編纂]或之前任何交易事項所賺取、應計或已收的任何收入、溢利或收益而定，不論單獨或連同任何情況於任何時間發生，亦不論有關稅項是否可向任何其他人士、商號或公司收取或與之有關。

彌償契據並不涵蓋任何申索，我們的控股股東根據此彌償契據並不就上述事項承擔任何責任：

- (a) 已於本文件附錄一所載的本集團綜合財務報表或截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度各年及截至2020年5月31日止五個月的本集團相關成員公司經審核財務報表(「賬目」)內就有關稅項作出撥備或準備；或
- (b) 於2020年5月31日後至[編纂](包括該日)止，因日常業務過程中或日常收購及出售資本資產過程中發生的任何事件或賺取、應計或收取或聲稱已賺取、應計或收取的收入、溢利或訂立的交易而導致本集團任何公司須就此承擔責任，或就任何稅項事宜而言，本集團旗下任何公司不再或被視為不再為本集團旗下公司；或
- (c) 因香港稅務局或世界任何地方的稅務當局或任何其他當局於[編纂]後生效的法例或詮釋或慣例任何具追溯力的變動而產生或引致有關申索，或因於[編纂]後具追溯效力的稅率增加而產生或增加有關申索；或
- (d) 賬目內就有關稅項作出的任何撥備或儲備最終確定為按本公司接納的會計師行所核證的超額撥備或超額儲備，則我們的控股股東就有關稅項的責任(如有)將按不超過有關超額撥備或超額儲備的金額減少。

根據彌償契據，我們的控股股東亦共同及個別承諾，將就其資產價值的任何消耗或減少，或本集團任何成員公司因發生本文件「業務—法律合規和法律程序」一節所披露的不合規事件而可能產生或蒙受的任何虧損（包括一切法律費用及暫停營運）、成本、開支、損害、處罰、罰款或其他負債提供彌償保證。

## 2. 訴訟

於最後實際可行日期，我們或任何附屬公司並未涉及任何重大訴訟、仲裁或申索，而就董事所知，我們概無會對經營業績或財務狀況造成重大不利影響的尚未了結或可能提出或面臨的重大訴訟、仲裁或申索。

## 3. 開辦費用

我們的估計開辦費用約為5,257美元，已由我們支付。

## 4. 發起人

本公司並無發起人。

## 5. 獨家保薦人

獨家保薦人已代表我們向聯交所上市委員會申請批准本文件所述的已發行股份、根據資本化發行將予發行的股份、因行使[編纂]將予發行的任何股份，以及因根據購股權計劃可能授出的購股權獲行使而可能發行的股份[編纂]及[編纂]。我們已作出一切必要安排，使該等股份得以納入[編纂]。獨家保薦人確認其符合上市規則第3A.07條所載與保薦人相關的獨立標準。

本公司已與獨家保薦人訂立委聘協議，據此，本公司同意就獨家保薦人在[編纂]中擔任本公司保薦人向其支付費用6.45百萬港元。

## 6. 無重大不利變動

董事確認，自2020年5月31日（即我們最近期經審核綜合財務報表的結算日）起，本公司的財務或貿易狀況或前景並無任何重大不利變動。

## 7. 約束力影響

[編纂]

## 8. 雜項

- (1) 除本文件所披露者外：
  - (a) 緊接本文件刊發日期前兩年內，本公司或其任何附屬公司概無發行或同意發行已繳足或部分繳足的股份或貸款資本，以換取現金或現金以外的代價；
  - (b) 本公司或其任何附屬公司的股份或貸款資本概無附有購股權，亦無有條件或無條件同意附有購股權；
  - (c) 本公司或其任何附屬公司概無發行或同意發行任何創辦人股份、管理層股份或遞延股份；
  - (d) 緊接本文件刊發日期前兩年內，本集團任何成員公司概無就發行或出售任何股份或貸款資本而給予佣金、折扣、經紀佣金或授予其他特別條款；
  - (e) 緊接本文件刊發日期前兩年內，概無就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司的任何股份而已付或應付任何佣金（付予[編纂]的[編纂]除外）；
  - (f) 本公司的任何股本及債務證券均未在任何其他證券交易所上市或買賣，本公司亦未尋求或擬尋求批准該等證券[編纂]或[編纂]；及
  - (g) 我們並無尚未行使的可換股債務證券。
- (2) 於緊接本文件刊發日期前十二(12)個月，本集團的業務概無出現任何中斷以致可能或已經對本集團財務狀況產生重大影響。

## 9. 專家資格

以下為提供本文件所載意見或建議的專家的資格：

名稱	資格
創陞融資有限公司	可從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動(定義見證券及期貨條例)的持牌法團
畢馬威會計師事務所	執業會計師 於《財務匯報局條例》下的註冊公眾利益實體核數師
Conyers Dill & Pearman	開曼群島律師事務所
通商律師事務所	中國法律顧問
弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司上海分公司	獨立行業顧問
艾華迪評估諮詢有限公司	獨立估值師
中鐵工程設計諮詢集團有限公司濟南設計院	工程設計綜合資質甲級

## 10. 專家同意書

本附錄「G.其他資料」第9段所列專家各自就刊發本文件發出同意書，同意以本文件所示格式及內容，分別轉載其報告及／或函件及／或估值概要及／或法律意見(視情況而定)及引述其名稱，且迄今並無撤回同意書。

上文所提及的專家，概無擁有本公司或其任何附屬公司的任何股權，或可認購或提名他人認購本公司或其任何附屬公司證券的權利(不論是否可依法強制執行)。

## 11. 雙語[編纂]

[編纂]

## 送呈公司註冊處處長的文件

隨本文件一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件包括[編纂]的副本、本文件附錄五「G.其他資料－10.專家同意書」一段所述的書面同意書及本文件附錄五「C.有關我們業務的其他資料－1.重大合約概要」一段所述的重大合約副本。

## 備查文件

以下文件副本將自本文件刊發日期起計14日（包括該日）前一般辦公時間上午九時正至下午五時正於陸繼鏘律師事務所與摩根路易斯律師事務所聯營的辦事處（地址為香港皇后大道中15號置地廣場公爵大廈19樓1902-09室）查閱：

- (1) 章程大綱及細則；
- (2) 由畢馬威會計師事務所編製的會計師報告，其全文載於本文件附錄一；
- (3) 本集團截至2017年、2018年及2019年12月31日止三個年度各年及截至2020年5月31日止五個月的經審核綜合財務報表；
- (4) 由畢馬威會計師事務所編製的有關未經審核備考財務資料的報告，其全文載於本文件附錄二；
- (5) 由艾華迪評估諮詢有限公司就有關本集團物業權益所編撰之估值報告（包括函件、估值概要及估值證書），全文載於本文件附錄三；
- (6) 本文件附錄五「C.有關我們業務的其他資料－1.重大合約概要」一段所述的重大合約；
- (7) 本文件附錄五「D.有關董事的其他資料－1.董事服務合約及委任函」一段所述的董事服務合約及委任函；
- (8) 本文件附錄五「G.其他資料－10.專家同意書」一段所述的書面同意書；
- (9) 我們有關中國法律方面的法律顧問通商律師事務所就本集團若干方面及我們的物業權益編製的中國法律意見；
- (10) Conyers Dill & Pearman所編製的意見函件，當中概述本文件附錄四所述開曼群島公司法的若干方面；

- (11) 我們的專家中鐵工程設計諮詢集團有限公司濟南設計院就本集團的鐵路載貨能力編製的報告；
- (12) 弗若斯特沙利文刊發的弗若斯特沙利文報告；
- (13) 開曼群島公司法；及
- (14) 購股權計劃的規則。