

香港交易及結算所有限公司、香港中央結算有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公佈之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不就因本公佈全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

本公佈僅供參考，並不構成收購、購買或認購本公司任何證券之邀請或招攬要約。



中國基建港口有限公司*
CIG Yangtze Ports PLC

(於開曼群島註冊成立之有限公司)

(主板股份代號：1719)

(創業板股份代號：8233)

由香港聯合交易所有限公司創業板轉往主板上市

於二零一七年七月三日，本公司向聯交所作出股份由創業板轉往主板上市之申請，該申請其後已於二零一八年一月四日重續。本公司已透過由創業板轉往主板上市之方式申請1,725,066,689股已發行股份於主板上市及批准買賣。

聯交所於二零一八年一月十八日就股份將於主板上市及於創業板除牌授出原則上批准。股份於創業板以股份代號8233買賣之最後一日將為二零一八年一月二十六日。股份將於二零一八年一月二十九日上午九時正開始在主板以股份代號1719買賣。本公司確認與本公司及股份有關之轉板上市迄今適用之所有先決條件均已達成。

轉板上市將不會對有關股份之現有股票產生影響，有關股票將繼續為法定所有權之良好憑證，有效作交易、結算及登記用途，且不會涉及任何現有股票之轉讓或交換。轉板上市後，本公司股份之中英文簡稱、現有股票、每手買賣單位、股份之交易貨幣及本公司之股份過戶登記處均維持不變。

茲提述本公司於二零一七年七月三日及二零一八年一月五日發佈之公佈，內容有關根據創業板上市規則及主板上市規則之相關條文向聯交所提交轉板上市之正式申請。

股份由創業板轉往主板上市

於二零一七年七月三日，本公司向聯交所作出股份由創業板轉往主板上市之申請，該申請其後已於二零一八年一月四日重續。本公司已透過由創業板轉往主板上市之方式申請1,725,066,689股已發行股份於主板上市及批准買賣。

聯交所於二零一八年一月十八日就股份將於主板上市及於創業板除牌授出原則上批准。本公司確認與本公司及股份有關之轉板上市迄今適用之所有先決條件均已達成。

轉板上市之理由

本公司已於二零零五年九月十六日在創業板上市。本公司為一間投資控股公司，而本集團主要從事投資、開發、營運及管理集裝箱及其他港口，並提供港口相關、物流及其他服務，包括綜合物流、港口及倉庫租賃、供應鏈管理及貿易服務，主要透過位於中國湖北省長江流域之多個港口經營。

董事認為轉板上市將提升本集團形象、增加股份買賣流動性及潛在投資者認可度。董事認為股份於主板上市將有利於本集團未來增長及業務發展。

於本公佈日期，董事會並無於轉板上市後改變本集團之業務性質之近期計劃。轉板上市將不會涉及本公司任何新股份發行。

股份於主板買賣

股份已獲香港結算接納為合資格證券，自二零零五年九月十六日起(即股份首次於創業板上市之日)於中央結算系統內記存、結算及交收。在繼續符合香港結算之股份收納規定之情況下，股份將繼續獲香港結算接納為合資格證券，於股份開始於主板買賣起於中央結算系統內記存、結算及交收。中央結算系統之一切活動須遵守不時生效之中央結算系統一般規則及中央結算系統運作程序。

股份於創業板以股份代號8233買賣之最後一日將為二零一八年一月二十六日。股份將於二零一八年一月二十九日上午九時正開始在主板以股份代號1719買賣。

轉板上市將不會對有關股份之現有股票產生影響，有關股票將繼續為法定所有權之良好憑證，有效作交易、結算及登記用途，且不會涉及任何現有股票之轉讓或交換。目前，股份按每手買賣單位4,000股股份並以港元進行買賣。本公司於開曼群島之主要股份過戶登記處為SMP Partners (Cayman) Limited，而本公司之香港股份過戶登記分處為香港中央證券登記有限公司。轉板上市後，本公司股份之中英文簡稱、現有股票、每手買賣單位、股份之交易貨幣及上述本公司之股份過戶登記處均維持不變。

發行及購回股份之一般授權

根據主板上市規則第9A.12條，股東在本公司於二零一七年五月十八日舉行之股東週年大會上向董事授出配發及發行新股份以及購回股份之一般授權將繼續有效及維持效力，直至以下最早者為止：

- (a) 本公司下屆股東週年大會結束時；
- (b) 開曼群島法例或法規或章程細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會之期限屆滿時；或
- (c) 股東於股東大會通過普通決議案，撤銷或修訂該項授權之日。

刊發業績

轉板上市後，本公司將停止按季度報告財務業績之慣例，而是遵守主板上市規則之相關規定，包括於相關期間或財政年度結束起兩個月及三個月內分別刊發中期業績及年度業績。

競爭業務

就董事所深知，於本公佈日期，董事或本公司控股股東(定義見創業板上市規則)或彼等各自之聯繫人概無於直接或間接與或可能與本集團業務構成競爭之業務中擁有主板上市規則第9A.09(10)條項下須予披露之任何權益。

豁免嚴格遵守主板上市規則第8.12條

根據主板上市規則第8.12條，首次於聯交所上市之新申請人須有足夠管理層留駐於香港，且於一般情況下，至少兩名發行人之執行董事須常居於香港。鑑於本集團之核心業務及運營乃位於中國，並於中國管理及進行，故概無執行董事常居於香港，本公司概無且於可預見未來將不會有管理層留駐香港。因此，本公司已向聯交所申請豁免嚴格遵守主板上市規則第8.12條。聯交所已向本公司授出豁免嚴格遵守主板上市規則第8.12條，條件為本公司須實施下列措施，確保聯交所與本公司之間維持定期溝通。

- (a) 本公司已根據主板上市規則第3.05條委任兩名授權代表，彼等將作為本公司與聯交所溝通之主要渠道，確保本集團於所有時間均遵守主板上市規則。該兩名授權代表為執行董事謝炳木先生(「**謝炳木先生**」)及本公司之公司秘書許惠敏女士(「**許女士**」)。許女士常居於香港。儘管謝先生居於中國，但彼擁有有效旅行證件且能於該等證件到期時進行重續以到訪香港。各授權代表將於合理時間內應聯交所要求與聯交所會面，並可透過電話、傳真及電郵(倘適用)隨時溝通。各授權代表獲授權代表本公司與聯交所溝通。本公司已根據香港法例第622章公司條例第16部註冊為非香港公司，且許女士已獲授權代表本公司於香港接收法律程序文件及通知。各授權代表及董事之聯繫方式詳情已提交予聯交所。本公司將就有關詳情之任何變動向聯交所提供最新消息。本公司僅於通知聯交所有關變動及其理由，並在覓得合適替代人選後方會更換授權代表；
- (b) 倘聯交所有意就任何事宜聯繫董事，各授權代表擁有於所有時間即時聯繫全體董事會成員(包括獨立非執行董事)及全體高級管理層之方式。為加強聯交所、授權代表及董事間之聯繫，本公司將實行以下政策(i)各董事將須向授權代表提供其辦公室電話號碼、手提電話號碼、傳真號碼及電郵地址(倘適用)；(ii)倘董事預期將外遊或身處辦公室外，彼

將盡力向授權代表提供住處之電話號碼或保持手提電話一直可供通訊；及(iii)本公司之各董事及授權代表將向聯交所提供彼等之手提電話號碼、辦公室電話號碼、傳真號碼及電郵地址(倘適用)；及

- (c) 此外，各非常居於香港之董事(包括獨立非執行董事)已確認其擁有或可以商務理由申請到訪香港之有效旅行證件，且將能於合理時間內到訪香港並與聯交所之相關人員會面(如有需要)。

持續關連交易

於本公佈日期，目前有一項正在進行之持續關連交易，內容有關從本公司一名關連人士卓爾香港分租位於香港中環交易廣場二期21樓2101室之物業，每月分租費用為52,301港元。每月分租費用乃經公平磋商並按正常商業條款釐定，屬公平合理並符合股東之整體利益。由於本集團就分租應付之年度代價之所有相關比率均低於5%，代價總額低於3,000,000港元，該持續關連交易屬於最低限額交易，根據主板上市規則第14A.76(1)(c)條獲完全豁免股東批准、年度審閱及所有披露規定。

前述持續關連交易已經獨立非執行董事審閱。獨立非執行董事已確認前述持續關連交易乃(a)於本集團一般及日常業務過程中；(b)按正常商業條款或就本集團而言不遜於向或獲獨立第三方提供之條款；及(c)根據規管該等交易之相關協議訂立，屬公平合理並符合股東之整體利益。

董事已確認，本公司將於轉板上市後繼續分租並將遵守主板上市規則項下之相關規定。

本集團之業務範疇

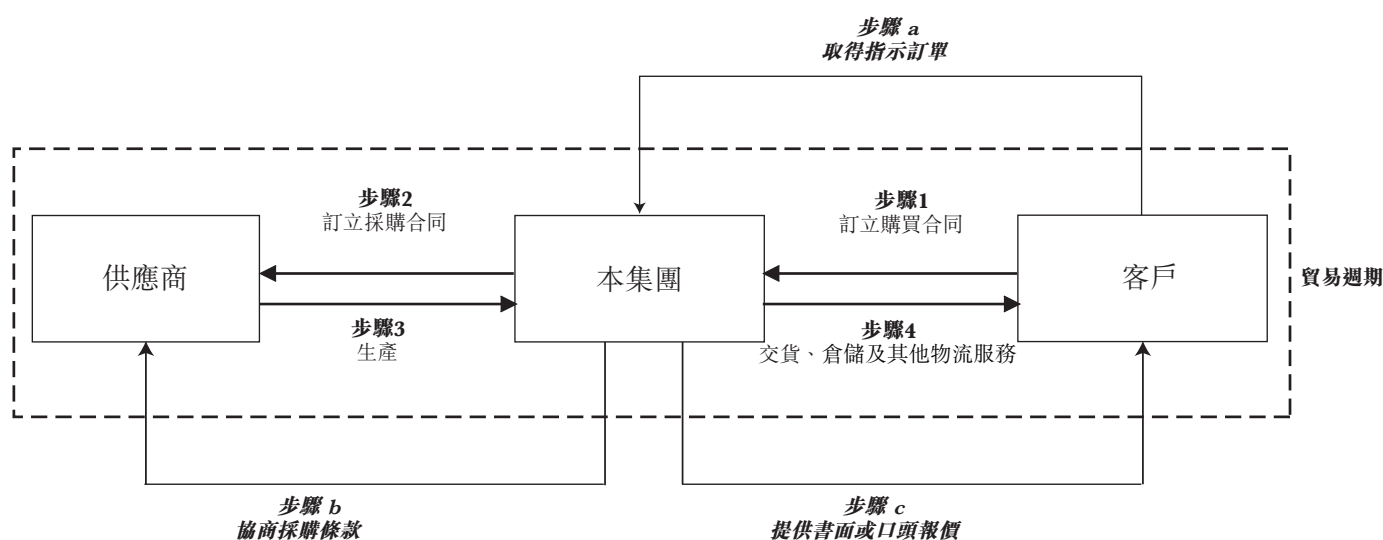
本集團主要從事投資、開發、營運及管理集裝箱及其他港口，並提供港口相關、物流及其他服務，包括綜合物流、港口及倉庫租賃、供應鏈管理及貿易服務，主要透過其多個位於中國湖北省長江流域之多個港口經營。

供應鏈管理及貿易業務

憑藉本集團經營及管理位於湖北省長江流域內多個港口及碼頭的豐富經驗，加上其於往年業務營運期間所建立之穩固客戶及供應商網絡，本公司於二零一六年九月成立通商供應鏈，作為其全資附屬公司，從事針對本集團上游供應商及下游客戶的供應鏈管理及貿易業務。董事認為，發展供應鏈管理及貿易業務將有助於本集團與供應鏈的供需雙方建立更深厚的聯繫，從事貿易、物流、倉儲及交貨等各類業務、提高綜合服務的效率，並強化本集團競爭力。截至二零一七年九月三十日止九個月，本集團自其供應鏈管理及貿易業務產生收入18,600,000港元，約佔本集團該期間總收入的10.3%。

業務模式及流程

下表說明本集團供應鏈管理及貿易業務之業務模式及流程之典型例子。本集團將提供之服務視乎與本集團客戶及供應商安排之條款而定：



貿易前週期

步驟 a： 取得指示訂單 — 本集團定期與其潛在客戶溝通，以取得商品之指示訂單。

步驟 b： 協商採購條款 — 接獲來自潛在客戶之指示訂單後，本集團之採購團隊將首先就相關商品蒐集相關市場資訊，其後擬備商品估計單價，並著手與本集團推薦或其客戶提名之供應商進行磋商。

步驟 c： 提供書面或口頭報價 — 決定將提供相關商品予本集團的供應商後，本集團將就商品及本集團提供之增值服務(包括交付、倉儲及其他物流服務)向其潛在客戶提供書面或口頭報價。報價將取決於多重因素，包括(i)採購成本；(ii)市場上類似產品的供應與需求；(iii)交貨時間；及(iv)所需物流服務。

貿易週期

步驟 1： 訂立購買合同 — 本集團將與其客戶訂立購買合同，其通常涵蓋定價條款、產品規格、購買數量、交貨時間及其他條款與條件。

步驟 2： 訂立採購合同 — 由於本集團通常不囤積任何商品庫存，本集團將於與其客戶訂立購買合同後與供應商訂立採購合同。

步驟 3： 生產 — 本集團的供應商將根據採購合同之條款生產商品，並使其可供領取。

步驟 4： 交貨、倉儲及其他物流服務 — 本集團將商品交付至其客戶的指定倉庫或運貨點並提供倉儲及其他物流服務，包括庫存控制管理及清關服務。

作為經營其供應鏈管理及貿易業務之主事人，本集團一般會於接獲其客戶之訂單後方按背對背基準向供應商下達訂單。根據該安排，本集團從供應商接獲相關商品後運送至客戶，並因此毋須維持大量存貨。

客戶及供應商

於本公佈日期，本集團的上游供應商包括中國的石英砂礦加工廠，而本集團下游客戶包括中國的玻璃製造商。本集團的目標為與供應鏈之供需雙方建立更深厚及更穩定之連繫，並於未來進一步擴大產品多樣性及客戶群。

供應鏈管理及貿易業務之相關風險

本集團之財務狀況、營運業績、業務及展望可能受與其供應鏈管理及貿易業務相關之多重風險及不確定因素所影響。本集團已識別之主要風險及不確定因素載列如下：

- (1) **業務風險** — 供應鏈管理產業競爭激烈且高度分散，有數家服務供應商提供相似服務，可能影響本集團吸引及留住客戶的能力，並可能對本集團的業務及營運產生負面影響。
- (2) **信用風險** — 向供應商付款與自客戶收到款項之間存有時間差距。本集團無法取得其客戶之所有資訊，以確定其信譽。概無保證客戶可按時及悉數付款。倘若本集團於收回其大部分貿易應收賬款上遭遇任何困難，本集團之現金流量及財務狀況可能遭受重大及不利影響。
- (3) **存貨風險** — 儘管本集團採用背對背下達訂單之慣例，本集團客戶可能向本集團取消訂單及本集團可能未能重新出售該等產品。在該情況下，本集團可能會將產品堆積為存貨，且可能對本集團財務狀況有不利影響。

- (4) **營運資金風險** — 本集團必須持續維持充足的營運資金水平，以支持此業務模式，包括向供應商購買商品。倘若本集團未能維持充足營運資金水平，本集團之業務經營及財務表現可能受到重大及不利影響。

市政工程業務

於二零一七年一月，本集團收購中基通商，而中基通商為中基經營許可證之持有人。由於在二零一七年一月本集團收購中基通商前中基通商並未獲得任何市政工程項目，因此正就擔任市政工程項目之總承包商一職進行磋商。作為市政工程項目之總承包商，中基通商預期將擔任整個項目之負責人，其負責完成或外判建設工程及監察項目，以確保該等項目可按時、按照預算，及建設工程將符合所有相關規例及質量標準下完成。根據中基經營許可證，中基通商獲授權參與若干市政設施工程之建設，其中包括(i)所有類別之城市道路及單跨不超過45米之城市橋樑；(ii)供水能力每日不超過150,000噸之供水設施、污水處理能力每日不超過100,000噸之污水處理設施及不同類型之排水設施及水管；(iii)中壓天然氣管道及加氣站；(iv)所有類別之市政固體廢料處理設施；及(v)其他個別合約價值不多於人民幣40,000,000元之市政工程項目。有關收購中基通商及於武漢市政工程行業之進一步詳情，請參閱本公佈「收購事項 — 先前收購事項之理由及裨益 — 中基通商」一節。

客戶

截至二零一四年、二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度及截至二零一七年九月三十日止九個月，本集團五大客戶產生之收入分別佔本集團總收入約51.1%、40.5%、41.0%及43.5%，而本集團之最大客戶產生之收入分別佔本集團總收入約16.3%、15.4%、14.2%及15.6%。以下載列本集團於所示期間之五大客戶詳情：

截至二零一四年十二月三十一日止年度

排名	客戶	背景	估本集團 總收入之 概約百分比	提供之主要服務	與本集團 建立業務關係 之年數
1	客戶A	擁有國內航線之中國國有貨運公司	16.3%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
2	客戶B	中國國有垂直綜合造紙商	14.2%	綜合物流服務	1年
3	客戶C	擁有國內航線之中國國有貨運公司	9.0%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
4	客戶D	中國國有綜合物流公司	7.3%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
5	客戶E	擁有國內及泛亞航線之中國國有貨運公司	4.3%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
	總計		<u>51.1%</u>		

截至二零一五年十二月三十一日止年度

排名	客戶	背景	估本集團 總收入之 概約百分比	提供之主要服務	與本集團 建立業務關係 之年數
1	客戶A	擁有國內航線之中國國有貨運公司	15.4%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
2	客戶C	擁有國內航線之中國國有貨運公司	10.1%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
3	客戶D	中國國有綜合物流公司	5.7%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
4	客戶F	中國私營農業化肥及農藥貿易公司	5.0%	綜合物流服務	7年
5	客戶E	擁有國內及泛亞航線之中國國有貨運公司	4.3%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
	總計		<u>40.5%</u>		

截至二零一六年十二月三十一日止年度

排名	客戶	背景	估本集團 總收入之 概約百分比	提供之主要服務	與本集團 建立業務關係 之年數
1	客戶A	擁有國內航線之中國國有貨運公司	14.2%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
2	客戶C	擁有國內航線之中國國有貨運公司	9.2%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
3	客戶H	專注於開發智能存貨管理及家用系統之 中國私營科技公司	6.8%	港口及倉庫租賃	1年
4	客戶G	中國私營陸運及物流公司	5.8%	綜合物流服務	3年
5	客戶D	中國國有綜合物流公司	5.0%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
	總計		<u>41.0%</u>		

截至二零一七年九月三十日止九個月

排名	客戶	背景	佔本集團 總收入之 概約百分比	提供之主要服務	與本集團 建立業務關係 之年數
1	客戶 A	擁有國內航線之中國國有貨運公司	15.6%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
2	客戶 H	專注於開發智能存貨管理及家用系統之 中國私營科技公司	11.4%	港口及倉庫租賃	1年
3	客戶 C	擁有國內航線之中國國有貨運公司	7.3%	碼頭及集裝箱處理服務	12年
4	客戶 I	中國私營浮法及鍍膜玻璃製造商	4.7%	供應鏈管理及貿易業務	1年
5	客戶 J	中國私營浮法玻璃製造商	4.5%	供應鏈管理及貿易業務	1年
	總計		<u>43.5%</u>		

由於本集團五大客戶產生之收入分別佔本集團截至二零一四年、二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度及截至二零一七年九月三十日止九個月總收入分別約 51.1%、40.5%、41.0% 及 43.5%，本集團面臨集中風險，儘管如此，董事認為有關風險並不重大，原因為於相關期間本集團與其大部分主要客戶維持三至十二年之業務關係。

於截至二零一四年、二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度以及截至二零一七年九月三十日止九個月，據董事所知，概無董事、其聯繫人或任何持有本公司已發行股本超過 5% 的股東於本集團的五大客戶中擁有任何權益或任何管理層控制權。

卓爾控股及閻先生作出之承諾

誠如收購通函所披露，根據收購協議，卓爾控股及閻先生共同向中國基建融資承諾(其中包括)，倘若干條件於完成日期仍未達成，彼等將督促並協助以於所述限期內達成前述條件。以下載列前述條件及該等條件於本公佈日期之達成情況：

條件

- (a) 漢南港公司須於完成日期後一(1)年內獲得位於漢南區鄧南街103省道南側面積為159,541.02平方米之工業用地(「**工業用地**」)規劃及建築許可證。

情況

於二零一七年八月二十八日，中國法律顧問與武漢市經濟技術開發區(漢南區)國土資源和規劃局(「**國土資源規劃局**」)、武漢市經濟技術開發區(漢南區)城鄉建設局(「**城鄉建設局**」)及武漢市港航管理局(「**港航管理局**」)各自之負責人員、相關中國政府機關之主管及負責人員進行訪問，該等機關將就工業用地之規劃及建築作諮詢及提供意見。於該等訪問中：

- (i) 國土資源規劃集團負責人員已確認(a)由於工業用地之堆場及修建變電站未有涉及建設規劃，故毋須《建設工程規劃許可證》(「**規劃許可證**」)；及(b)漢南港公司於工業用地上之活動符合所有相關法律及法規，不受國土資源規劃局之任何調查及處罰規限；

條件

- (b) 漢南港物流須於完成日期後一(1)年內於訴訟判決後獲得位於漢南區鄧南街金城村之卓爾生態工業城一期之九號及十號樓(「物業」)之產權。
- (c) 漢南港公司須於完成日期後三(3)年內獲港口經營許可證。

情況

- (ii) 城鄉建設局負責人員已確認(a)由於工業用地之堆場及修建變電站並未涉及施工規劃，故毋須《施工許可證》(「**施工許可證**」)；及(b)漢南港公司於工業用地上之活動符合所有相關法律及法規，不受城鄉建設局之任何調查及處罰規限；及
- (iii) 港航管理局負責人員已確認(a)由於漢南港公司於工業用地上之活動已取得或完成相關適用法律及法規所規定之所有批准、註冊及備案；(b)漢南港公司毋須取得規劃許可證及施工許可證；及(c)漢南港公司於漢南港之活動符合所有相關法律及法規，不受港航管理局之任何調查及處罰規限。

誠如中國法律顧問所告知，(i)有關物業之產權若干爭議之訴訟判決；(ii)申索人與漢南港物流分別於二零一五年十二月三日及二零一五年十二月二十三日就爭議達成和解；及(iii)漢南港物流於完成日期後一(1)年內於訴訟判決後仍擁有物業之產權。根據中國法律顧問所告知，董事確認由於有關爭議已經和解，故訴訟判決對本集團並無任何重大不利影響。

漢南港公司於二零一七年五月十日已取得港口經營許可證。

條件

- (d) 漢南港集團所有成員公司已在完成日期後一(1)年內根據所有適用法律完成登記相關社會保險，並按時繳足社會保險及住房公積金。
- (e) 根據中國基建融資核准之核數師審核之漢南港集團經審核報告(不包括物業估值損益)，漢南港集團截至二零一六年及二零一七年十二月三十一日止兩個年度之溢利淨額總和(不包括非經常性溢利及包括(其中包括)從關連人士賺取之利息收入及應付關連人士之利息開支)(「**溢利總和**」)不低於20,000,000港元。倘溢利總和低於20,000,000港元，卓爾控股應以現金向中國基建融資彌償20,000,000港元與溢利總和間之差額，而閻先生應對此彌償承擔共同及個別責任。

情況

於完成日期後一(1)年內，誠如中國法律顧問所確認，漢南港集團於中國成立且擁有業務營運及僱員之成員公司已根據所有適用法律完成登記相關社會保險，並按時繳足社會保險及住房公積金。

誠如漢南港集團未經審核綜合賬目所示，於二零一六年一月一日至二零一七年十二月三十一日期間，漢南港集團溢利總和已超過20,000,000港元。

投資物業

收購事項完成後，本集團持有投資物業（「**投資物業**」），包括(i)滾裝(滾裝)泊位及土地；及(ii)透過漢南港集團持有之卓爾生態工業城第一期。本集團聘請獨立專業估值師於報告期末使用折舊重置成本法、直接比較法及收入資本化法(如認為適用)對投資物業進行重估。根據投資物業於二零一四年、二零一五年及二零一六年十二月三十一日之重新估值，本集團於截至二零一四年、二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度錄得投資物業未變現公平值收益總額分別為19,090,000港元、26,740,000港元及23,650,000港元（「**未變現公平值收益**」）。

誠如收購通函所披露，獨立專業合資格估值師戴德梁行有限公司（「**戴德梁行**」）於二零一五年六月三十日及二零一六年三月三十一日評估投資物業159,541.02平方米土地之市值相同，均為人民幣41,560,000元，董事會認為自二零一五年六月三十日至二零一六年五月二十三日（即收購通函之最後實際可行日期）間之市值並無變動。投資物業之土地市值乃根據直接比較法並參考相關市場可獲得之可資比較出售交易個案得出。儘管前述該幅土地自二零一五年六月三十日至二零一六年五月二十三日間之市值並無變動，投資物業公平值自二零一六年五月二十四日至二零一六年十二月三十一日間大幅增長，導致截至二零一六年十二月三十一日止年度未變現公平值收益為23,650,000港元。有關增長乃由於該等商業樓宇之估值方式自折舊重置成本法轉變為收入資本化法，致使卓爾生態工業城第一期之商業樓宇（「**商業樓宇**」）公平值增加，以及附錄二所載漢南港集團之會計師報告附註15所致。

誠如收購通函附錄四所載戴德梁行所編製之估值報告所披露，戴德梁行釐定商業樓宇於二零一五年十二月三十一日之公平值乃使用折舊重置成本法，其須評估租賃土地於現時用途之市值，以及估計建築物及構築物之全新重置成本，然後從中扣減樓齡、狀況及功能過時等因素之影響。誠如收購通函之獨立財務顧問函件進一步披露，獲委任為收購事項之獨立財務顧問之大有融資有限公司從戴德梁行獲悉，由於該等樓宇指定為單一用途，且未能獲得適用市場可比較數據以供比較，故商業樓宇之建築物及構築物性質未能根據市值進行估值。此外，鑒於商業樓宇於未來數年之收入及風險尚未能進行可靠估計，於二零一五年十二月三十一日，估值並未使用收入法。商業樓宇於二零一六年十二月三十一日之公平值乃由獨立專業合資格估值師第一太平戴維斯估值及專業顧問有限公司（「**戴維斯**」）使用收入資本化法重估。誠如戴

維斯所告知，由於全部商業樓宇已出租，採納收入資本化法屬適當。戴維斯已確認彼等對投資物業進行估值時已遵守香港測量師學會頒佈之香港測量師學會估值準則(2012年版)，如上述評估投資物業所採納之估值方法為評估投資物業時使用之一般方法。

政府補貼

憑藉地方政府大力支持發展之「長江經濟帶」於武漢交匯，中央政府「十二五規劃」利好戰略佈局支撐及「十三五規劃」發展及加強中國長江流域運輸及港口基礎設施，本集團持續獲得湖北省政府及武漢市政府長期以補貼形式支持港口業務。最值得注意的是，本集團自二零零七年起每年收取大通關營運補貼(定義見下文)及自二零零三年起按季度收取江海直達補貼(定義見下文)。董事相信，本集團日後將繼續獲得地方政府以補貼形式之支持。

本集團截至二零一四年、二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度分別收取政府補貼總額約為21,880,000港元、25,280,000港元及39,330,000港元。下表載列本集團於所示年度收取之政府補貼明細：

	附註	截至12月31日止年度		
		2014年 千港元	2015年 千港元	2016年 千港元
計入其他收入				
• 於本集團一般及日常業務過程中獲得之補貼				
— 大通關營運補貼	(1)	9,195	10,389	13,791
— 漢江港物流補貼	(2)	—	—	8,185
— 沙洋營運補貼	(3)	—	—	5,846
— 保險補貼	(4)	—	—	185
		9,195	10,389	28,007
		9,195	10,389	28,007

	附註	截至12月31日止年度		
		2014年 千港元	2015年 千港元	2016年 千港元
一筆過政府補貼				
— 水陸捷運補貼	(5)	35	35	33
— 武漢新港獎勵	(6)	757	—	—
— 武漢新港資金	(7)	—	—	57
		<u>792</u>	<u>35</u>	<u>90</u>
抵銷所提供服務之成本				
• 本集團一般及日常業務過程中獲得之補貼				
— 江海直達補貼	(8)	8,742	9,119	7,886
— 鐵水補貼	(9)	—	5,740	3,344
		<u>8,742</u>	<u>14,859</u>	<u>11,230</u>
抵銷融資成本				
• 於本集團一般及日常業務過程中獲得之補貼				
— 大通關貼息補貼	(10)	<u>3,150</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
	總計	<u>21,879</u>	<u>25,283</u>	<u>39,327</u>

(1) 大通關補貼 — 港口營運補貼(「大通關營運補貼」)

本集團自二零零七年起按年收取大通關營運補貼。截至二零一四年、二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度，本集團分別收取大通關營運補貼總額為9,200,000港元、10,390,000港元及13,790,000港元。

根據相關政府政策，為擴大湖北省港口基礎設施之泊位、集裝箱堆場及倉儲設施之能力，將向湖北省港口運營商發放補貼，包括位於武漢、黃石、荊州及宜昌之港口運營商。於評估向企業發放補貼之金額時，負責及相應之中國政府機關將考慮以下各種因素，包括(i)相關企業之經營情況；

(ii) 相關期間處理之集裝箱數量；及 (iii) 企業之發展現況。發放之最終數額將基於武漢市合格企業年度獲發大通關營運補貼總額，每年根據人民政府之收入進行調整。

根據從武漢市商務局口岸處（「**武漢市商務局**」）取得日期為二零一七年八月七日之確認書，向負責及相應之中國政府機關諮詢並經中國法律顧問確認後就大通關營運補貼提供意見，武漢市商務局確認，(i) 本集團收取之大通關營運補貼符合相關政府政策項下所載之發放條件及法規；及 (ii) 向本集團發放大通關營運補貼符合行業規範，本集團收取之大通關營運補貼之性質及金額與同業相當。根據相關政府政策，本公司於二零一七年六月十六日從武漢市商務局獲得之上述確認書及本公司及中國法律顧問與武漢市商務局進行之面談，董事認為本集團不存在繼續獲得有關補貼之障礙。

(2) 漢江港物流營運補貼（「**漢江港物流補貼**」）

截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團收取漢江港物流補貼金額為 8,190,000 港元。

根據相關政府政策，為支持漢江港物流公司發展並為新港區引入投資，將向位於沙洋縣之漢江港物流公司提供財務支持，涉及（其中包括）(i) 現代物流業項目發展；(ii) 縣級物流業企業合併、重組及技術改造實施。項目投資額至少為人民幣 50,000,000 元。

據董事所深知、盡悉及確信，本集團於本公佈日期為沙洋縣唯一港口運營商，因此該地區並無可比較數據。鑒於相關政府政策及本公司及中國法律顧問與沙洋縣新港管理委員會（「**沙洋管理委員會**」）於二零一七年六月十六日進行之面談，向負責及相應之中國政府機關諮詢並經中國法律顧問確認後就漢江港物流補貼提供意見，董事認為，本集團合資格繼續申請漢江港物流補貼。

(3) 沙洋國利營運補貼(「沙洋營運補貼」)

沙洋港為中國湖北省「十二五計劃」之主要港口建設項目之一。在「十二五計劃」之支持下，根據上述相關政府政策之漢江港物流補貼支持，本集團於二零一六年獲得沙洋營運補貼金額人民幣15,000,000元，其中人民幣5,000,000元(約5,850,000港元)確認為本集團截至二零一六年十二月三十一日止年度綜合財務報表之其他收入。

據董事所深知、盡悉及確信，本集團於本公佈日期為沙洋縣唯一港口運營商，因此該地區並無可比較數據。鑒於相關政府政策及本公司及中國法律顧問與沙洋管理委員會於二零一七年六月十六日進行之面談，向負責及相應之中國政府機關諮詢並經中國法律顧問確認後就沙洋營運補貼提供意見，董事認為，本集團合資格繼續申請沙洋營運補貼。

(4) 失業保險補貼(「保險補貼」)

截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團收取保險補貼金額185,000港元。

根據相關政府政策，獲發保險補貼之企業(i)設有失業保險並全額繳納全年之相關失業保險保費；(ii)並無裁員或者裁員率低於該地區上年官方公佈之失業率；及(iii)建立健全及標準之財務及業務系統。

根據從武漢市新洲區失業保險管理辦公室(「**保險管理辦公室**」)取得日期為二零一七年八月七日之確認書，向負責及相應之中國政府機關諮詢並經中國法律顧問確認後就保險補貼提供意見，保險管理辦公室確認(i)本集團收取之保險補貼符合相關政府政策項下所載之發放條件及法規；及(ii)向本集團發放保險補貼符合行業規範，而本集團收取之保險補貼之性質及金額與同業相當。根據相關政府政策從保險管理辦公室取得之前述確認書，董事認為本集團不存在繼續獲得有關補貼之障礙。

(5) 水陸捷運補貼(「水陸捷運補貼」)

於二零一一年，本集團獲發水陸捷運補貼金額為人民幣700,000元(約870,000港元)，其中35,000港元、35,000港元及33,000港元分別確認為本集團截至二零一四年、二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度綜合財務報表之其他收入。

根據相關政府政策，於重點地區之建設項目將獲發一筆過投資補貼。武漢市發展改革委員會於二零一一年九月向本集團水陸捷運系統發放水陸捷運補貼總額人民幣700,000元，將於25年內在本集團綜合財務報表中遞延確認為其他收入，即每年人民幣28,000元。

(6) 武漢新港委標箱獎勵(「武漢新港獎勵」)

截至二零一四年十二月三十一日止年度，本集團收取之武漢新港獎勵金額為757,000港元。

根據已於二零一五年八月屆滿之相關政府政策，由於本集團貨物處理能力已達400,000標箱，本集團合資格獲得武漢新港獎勵。

(7) 武漢新港發展專項資金(「武漢新港資金」)

於二零一三年，本集團獲發武漢新港資金金額為人民幣3,000,000元(約3,800,000港元)，其中57,000港元確認為本集團截至二零一六年十二月三十一日止年度綜合財務報表之其他收入。

根據相關政府政策，本集團於二零一三年獲發武漢新港資金，以建設多功能港口碼頭。於二零一六年三月完成該碼頭建設後，本集團收取武漢新港資金金額為人民幣3,000,000元，將根據該港口土地使用權餘下期限於46年內在本集團綜合財務報表中遞延確認為其他收入，即每年人民幣65,000元。

由於港口建設已完成，本集團不再合資格收取武漢新港資金。

(8) 江海直達補貼(「江海直達補貼」)

本集團自二零零三年起按季度收取江海直達補貼。截至二零一四年、二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度，本集團分別收取之江海直達補貼總額為8,740,000港元、9,120,000港元及7,890,000港元。根據本集團採納之會計政策，江海直達補貼已於本集團綜合財務報表中入賬以抵銷已提供服務之成本。

按照已於二零一七年九月屆滿的相關政府政策(「**江海直達政策**」)，為促進江海貨物運輸直航(定義見下文)，獲發江海直達補貼之企業須符合以下標準：(i)通過招標或定向培訓取得武漢陽邏港至洋山港不停靠其他港口卸貨之航線(「**江海直達航線**」)運營商資格並根據相關標準及規定提供運營服務之船舶公司；及(ii)通過招標或定向培訓取得江海直達航線運輸及卸貨資格並根據相關標準及規定提供運營服務之本地港口公司；或(iii)每年通過江海直達航線出口貨物超過500標箱之武漢主要出口公司。

根據從武漢新港管理委員會(「**武漢管理委員會**」)取得日期為二零一七年八月七日之確認書，向負責及相應之中國政府機關諮詢並經中國法律顧問確認後就江海直達補貼提供意見，武漢管理委員會確認，(i)本集團收取之江海直達補貼符合江海直達政策項下所載之發放條件及法規；及(ii)向本集團發放江海直達補貼符合行業規範，本集團收取之江海直達補貼之性質及金額與同業相當。

江海直達政策於二零一七年九月二十六日更新，有效期直至二零二零年十二月三十一日。根據經更新江海直達政策，江海直達補貼將於每季度向於72小時內由武漢港口(包括武漢陽邏港)經江海直達航線抵達上海洋山港(反之亦然)且準時率達85%之營運商授出。董事確認，本集團過去及日後將能繼續每季度於72小時內以準時率85%到達江海直達航線。根據該確認書，中國法律顧問認為本集團已符合經更新江海直達政策項下收取江海直達補貼之標準。

鑒於經更新江海直達政策及從武漢管理委員會取得之前述確認書，董事認為本集團不存在繼續獲得江海直達補貼之障礙。

(9) 鐵水聯運專項補貼(「鐵水補貼」)

截至二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度，本集團分別收取鐵水補貼總額 5,740,000 港元及 3,340,000 港元。根據本集團採納之會計政策，鐵水補貼已於本集團綜合財務報表中入賬以抵銷已提供服務之成本。

根據已於二零一七年七月屆滿之相關政府政策(「鐵水政策」)，於武漢及上海之間通過水路及鐵路聯合路線(「聯合路線」)經營貨運業務且每季度經聯合路線運輸之貨物不少於 100 標箱之企業可獲發鐵水補貼。

根據從武漢管理委員會取得日期為二零一七年八月七日之確認書，向負責及相應之中國政府機關諮詢並經中國法律顧問確認後就鐵水補貼提供意見，武漢管理委員會確認(i)本集團收取之鐵水補貼符合鐵水政策項下所載之發放條件及法規；及(ii)向本集團發放鐵水補貼符合行業規範，本集團收取之鐵水補貼之性質及金額與同業相當。

鐵水政策於二零一七年九月二十六日更新，有效期直至二零二零年十二月三十一日。根據經更新鐵水政策項下收取鐵水補貼之標準，鐵水補貼將透過於武漢經聯合路線經營貨運業務之企業提供，而每季度經聯合路線之貨運量不得少於 100 標箱。

鑒於經更新鐵水政策及從武漢管理委員會取得之前述確認書，董事認為本集團不存在繼續獲得鐵水補貼之障礙。

(10) 大通關補貼 — 口岸建設貸款貼息補貼(「大通關貼息補貼」)

截至二零一四年十二月三十一日止年度，本集團收取之大通關貼息補貼總額約為 3,150,000 港元。

大通關貼息補貼乃由武漢市商務局根據相關政府政策向本集團發放，其中載列該補貼將向企業發放，以補貼建設港口基礎設施取得貸款之利息。大通關貼息補貼金額乃參考該企業年內取得之貸款釐定。於二零一四年，本集團獲得建設港口基礎設施之貸款並因此合資格獲發大通關貼息補貼。

本集團主要財務資料

下表載列本集團於所示期間之主要財務資料：

	截至 12月31日止年度			截至 9月30日止九個月	
	2014年 千港元 (經重列)	2015年 千港元 (經重列)	2016年 千港元	2016年 千港元 (未經審核)	2017年 千港元 (未經審核)
收入	186,482	190,110	207,032	142,657	180,466
提供服務之成本	<u>(99,628)</u>	<u>(95,860)</u>	<u>(107,624)</u>	<u>(80,423)</u>	<u>(105,320)</u>
毛利	86,854	94,250	99,408	62,234	75,146
其他收入	11,032	11,467	29,797	14,585	26,638
投資物業之公平值變動	19,087	26,737	23,651	7,357	6,841
議價購買收益	—	—	14,580	8,030	—
一般及行政開支	(32,325)	(32,230)	(36,044)	(29,814)	(30,647)
其他經營開支	(15,220)	(18,012)	(18,731)	(15,280)	(16,245)
融資成本 — 淨額	(8,110)	(13,870)	(21,015)	(13,268)	(14,534)
應佔一間聯營公司之(虧損)/溢利	<u>—</u>	<u>(412)</u>	<u>838</u>	<u>425</u>	<u>244</u>
除所得稅前溢利	61,318	67,930	92,484	34,269	47,443
所得稅開支	<u>(11,484)</u>	<u>(13,923)</u>	<u>(16,019)</u>	<u>(4,262)</u>	<u>(15,262)</u>
本年度/本期間持續經營業務之溢利	49,834	54,007	76,465	30,007	32,181
本年度/本期間已終止經營業務之溢利	<u>931</u>	<u>3,443</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
本年度/本期間溢利	50,765	57,450	76,465	30,007	32,181
本年度/本期間非控制性權益應佔溢利	<u>(6,314)</u>	<u>(4,822)</u>	<u>(7,552)</u>	<u>(4,385)</u>	<u>(3,093)</u>
本年度/本期間本公司擁有人應佔溢利	<u><u>44,451</u></u>	<u><u>52,628</u></u>	<u><u>68,913</u></u>	<u><u>25,622</u></u>	<u><u>29,088</u></u>

下表載列本集團於所示期間按港口劃分之收入明細：

	2014年		截至12月31日止年度		2016年		截至9月30日	
			2015年				止九個月	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
	(經重列)		(經重列)			(未經審核)		
武漢陽邏港								
— 碼頭及相關業務	111,874	60.0	110,259	58.0	100,104	48.3	77,615	43.0
— 綜合物流業務	74,608	40.0	75,731	39.8	65,120	31.5	44,791	24.8
通用港口(附註1)								
— 碼頭及相關業務	—	—	702	0.4	—	—	—	—
漢南港								
— 物業業務	—	—	1,865	1.0	24,844	12.0	24,825	13.8
— 碼頭及相關業務	—	—	—	—	5,515	2.7	—	—
— 綜合物流業務	—	—	1,553	0.8	7,075	3.4	8,217	4.5
沙洋港								
— 碼頭及相關業務	—	—	—	—	773	0.4	1,133	0.6
— 綜合物流業務	—	—	—	—	3,198	1.5	2,471	1.4
石牌港								
— 碼頭及相關業務	—	—	—	—	—	—	104	0.1
— 綜合物流業務	—	—	—	—	—	—	791	0.4
非港口相關								
— 供應鏈管理及貿易業務	—	—	—	—	382	0.2	18,602	10.3
— 其他	—	—	—	—	21	0.0	1,917	1.1
總計	186,482	100.0	190,110	100.0	207,032	100.0	180,466	100.0

下表載列本集團於所示期間按港口劃分之毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日 止九個月	
	2014年		2015年		2016年		2017年	
	毛利 千港元	毛利率 %	毛利 千港元	毛利率 %	毛利/ (毛損) 千港元	毛利/ (毛損)率 %	毛利/ (毛損) 千港元	毛利/ (毛損)率 %
武漢陽邏港								
— 碼頭及相關業務	77,412	69.2	77,817	70.6	64,947	64.9	51,769	66.7
— 綜合物流業務	9,442	12.7	12,313	16.3	4,810	7.4	5,841	13.0
通用港口(附註1)								
— 碼頭及相關業務	—	—	702	100.0	—	—	—	—
漢南港								
— 物業業務	—	—	1,865	100.0	22,678	91.3	21,319	85.9
— 碼頭及相關業務	—	—	—	—	5,515	100.0	—	—
— 綜合物流業務	—	—	1,553	100.0	1,195	16.9	259	3.2
沙洋港								
— 碼頭及相關業務	—	—	—	—	(1,006)	(130.1)	(1,980)	(175.7)
— 綜合物流業務	—	—	—	—	1,156	36.1	(596)	(24.1)
石牌港								
— 碼頭及相關業務	—	—	—	—	—	—	(565)	(543.3)
— 綜合物流業務	—	—	—	—	—	—	(401)	(50.7)
非港口相關								
— 供應鏈管理及貿易業務	—	—	—	—	112	29.3	1,377	7.4
— 其他	—	—	—	—	1	4.8	(1,877)	(97.9)
總計	86,854	46.6	94,250	49.6	99,408	48.0	75,146	41.6

附註：

- 通用港口毗鄰武漢陽邏港及於二零一五年下半年投入營運，其擴充本集團之集裝箱處理量，增加本集團於武漢陽邏港之碼頭服務業務。鑒於武漢陽邏港與通用港口相近，該兩個港口共同由武漢國際集裝箱營運及管理。因此，本集團於武漢國際集裝箱賬簿及記錄記入於通用港口提供碼頭服務產生之外部收入，並列示為武漢陽邏港截至二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度及截至二零一七年九月三十日止九個月之收入。通用港口截至二零一五年十二月三十一日止年度收入702,000港元為通用港口於二零一五年下半年向一名第三方暫時出租其一個碼頭而收取之租金收入。
- 本集團截至二零一三年、二零一四年及二零一五年十二月三十一日止年度之財務資料已作出重列調整。作出該等重列調整主要由於截至二零一六年十二月三十一日止年度完成收購事項。完成收購事項前後，本集團及漢南港集團均為兩名控股股東閻先生及卓爾控股之共同控制實體，且為符合本集團採納之會計

政策，漢南港集團之財務業績將須及已於本集團之綜合財務報表綜合入賬，猶如收購事項已於漢南港集團由閻先生及卓爾控股控制首日已發生。有關重列調整之進一步詳情，請參閱本公司截至二零一六年十二月三十一日止年度之年報。

主要財務資料討論及分析

截至二零一五年十二月三十一日止年度(經重列)與截至二零一四年十二月三十一日止年度(經重列)比較

收入

於截至二零一五年十二月三十一日止年度，本集團之收入主要來自於武漢陽邏港提供碼頭及相關服務，以及綜合物流服務。此外，本集團著手開發毗鄰武漢陽邏港之通用港口，並於二零一五年下半年開始營運。

於截至二零一五年十二月三十一日止年度，本集團之收入為190,110,000港元(二零一四年(經重列)：186,480,000港元)，較上一年度增加約1.9%。該增加主要由於本集團於武漢陽邏港之綜合物流服務產生的收入增加。

毛利及毛利率

於截至二零一五年十二月三十一日止年度，本集團之毛利為94,250,000港元(二零一四年(經重列)：86,850,000港元)，較上一年度增加約8.5%。於截至二零一五年十二月三十一日止年度，本集團之毛利率增加3.0個百分點至49.6%(二零一四年(經重列)：46.6%)。該增加主要由於本集團收取之費率增加及毛利率相對較低之物流服務合約終止。

本公司擁有人應佔溢利

於截至二零一五年十二月三十一日止年度，本公司擁有人應佔溢利為52,630,000港元(二零一四年(經重列)：44,450,000港元)，較上一年度增加約18.4%。該增加主要由於較二零一四年，(i)二零一五年之融資成本及所得稅開支增加；及(ii)本集團投資物業之公平值收益增加之合併效應所致。

所得稅開支

於截至二零一五年十二月三十一日止年度，本集團之所得稅開支為13,900,000港元(二零一四年(經重列)：11,500,000港元)，較上一年度增加約20.9%。於截至二零一五年十二月三十一日止年度，本集團之實際稅率20.5%低於中國法定所得稅稅率25%，主要原因為本集團主要營運附屬公司武漢國際集裝箱於相關時間為本集團貢獻重大溢利，於二零一三年一月一日至二零一七年十二月三十一日期間內享有5年50%稅項減免，故應付之企業所得稅將為12.5%所致。

財務資源及流動資金

於截至二零一五年十二月三十一日止年度，本集團錄得來自經營業務之現金流入淨額44,870,000港元(二零一四年(經重列)：來自經營業務之現金流入淨額79,630,000港元)。

於二零一五年十二月三十一日，本集團之流動負債淨額為54,940,000港元(二零一四年(經重列)：流動負債淨額為164,560,000港元)，流動資產為185,340,000港元(二零一四年(經重列)：270,910,000港元)，及流動負債為240,280,000港元(二零一四年(經重列)：435,460,000港元)，流動比率為0.8倍(二零一四年(經重列)：0.6倍)。於二零一五年十二月三十一日之流動負債淨額大幅減少，此乃由於已償還二零一四年應付漢南港集團之一間關連公司款項所致。

截至二零一六年十二月三十一日止年度與截至二零一五年十二月三十一日止年度(經重列)比較

收入

於截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團之收入主要來自(i)於武漢陽邏港提供碼頭及相關服務，以及綜合物流服務及(ii)港口及倉庫租賃收入，及於二零一六年第二季度收購漢南港集團後，於漢南港提供碼頭及相關服務，以及綜合物流服務。此外，繼本集團於二零一六年六月收購沙洋國利60%權益後，本集團於二零一六年下半年透過於沙洋港提供碼頭及相關服務以及綜合物流服務產生收入。

於截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團之收入為207,030,000港元(二零一五年(經重列)：190,110,000港元)，較上一年度增加約8.9%。本集團收入增加主要由於(i)漢南港物業業務產生之收入自截至二零一五年十二月三十一日止年度之1,870,000港元增加至截至二零一六年十二月三十一日止年度之24,840,000港元；(ii)於截至二零一六年十二月三十一日止年度確認漢南港碼頭及相關業務產生之收入5,520,000港元；及(iii)於截至二零一六年十二月三十一日止年度確認自沙洋港綜合物流業務產生之收入。然而，該增長被武漢陽邏港碼頭及相關業務以及綜合物流業務產生之收入減少作部分抵銷，此乃由於武漢陽邏港之相鄰競爭港口持續採用費率削減策略以致集裝箱吞吐量減少，以及於截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團為增強競爭力將其費率降低至與相鄰競爭港口一致，以致整體費率下降所致。

毛利及毛利率

於截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團之毛利為99,410,000港元(二零一五年(經重列)：94,250,000港元)，較上一年度增加約5.5%。於截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團毛利率減少1.6個百分點至48.0%(二零一五年(經重列)：49.6%)。此乃主要由於(i)二零一六年之整體集裝箱費率下跌；及(ii)本集團毛利率相對較高之漢南港物業業務產生之港口及倉庫租賃收入增加之合併影響所致。於截至二零一六年十二月三十一日止年度，佔本集團總收入約12.0%。

其他收入

於截至二零一六年十二月三十一日止年度，其他收入為29,800,000港元(二零一五年(經重列)：11,470,000港元)，較上一年度增加約159.8%。該增加主要由於向本集團授出的政府補貼增加至28,100,000港元(二零一五年(經重列)：10,420,000港元)所致。有關授予本集團之政府補貼之詳情，請參閱本公佈「政府補貼」一節內各段。

本公司擁有人應佔溢利

於截至二零一六年十二月三十一日止年度，本公司擁有人應佔溢利為68,910,000港元(二零一五年(經重列)：52,630,000港元)，較上一年度增加約30.9%。此溢利增加主要由於(i) 漢南港物業業務之港口及倉庫租賃收入增加；(ii) 向本集團提供之政府補貼增加14,040,000港元；及(iii) 於截至二零一六年十二月三十一日止年度完成收購沙洋國利及鐘祥發展各自之60%權益之議價收購收益14,580,000港元。

所得稅開支

於截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團之所得稅開支為16,000,000港元(二零一五年(經重列)：13,900,000港元)，較上一年度增加約15.1%。於截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團之實際稅率17.3%低於中國法定所得稅稅率25%，主要由於漢南港物流及漢南港公司之尚未確認於先前所動用稅項虧損分別為7,500,000港元及2,800,000港元所致。

財務資源及流動資金

於截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團錄得來自經營業務之現金流出淨額2,030,000港元(二零一五年(經重列)：來自經營業務之現金流入淨額44,870,000港元)。於截至二零一六年十二月三十一日止年度，來自經營業務之現金流出淨額之主要原因為(i) 由於就本集團之供應鏈管理及貿易業務向供應商支付預付款項人民幣10,000,000元，此導致貿易應收款項增加14,130,000港元；(ii) 由於獲授沙洋國利營運補貼5,560,000港元，應收政府補貼增加；及(iii) 由於分別收購沙洋國利及鐘祥發展各自60%股權之代價餘額共計93,110,000港元，此導致貿易及其他應付款項增加59,370,000港元。

於二零一六年十二月三十一日，本集團之流動負債淨額為222,350,000港元(二零一五年(經重列)：54,940,000港元)，及流動資產為188,380,000港元(二零一五年(經重列)：185,340,000港元)以及流動負債為410,720,000港元(二零一五年(經重列)：240,280,000港元)，流動比率為0.5倍(二零一五年(經重列)：0.8倍)。於二零一六年十二月三十一日錄得之流動負債淨額反映下列事項之合併影響：(i) 於二零一五年分類為非流動負債之應付一名股東款項重新分類至流動負債；(ii) 計入其他應付款項之收購沙洋國利及鐘祥發展各自60%股權之代價餘額93,110,000港元；及(iii) 計入應付關連方款項之應付沙洋國利非控股股東款項45,920,000港元。

截至二零一七年九月三十日止九個月(未經審核)與截至二零一六年九月三十日止九個月(未經審核)比較

收入

於截至二零一七年九月三十日止九個月，本集團之收入主要來自(i)於武漢陽邏港提供碼頭及相關服務，以及綜合物流服務，及(ii)港口及倉庫租賃，及於二零一六年第二季度收購漢南港集團後，於漢南港提供碼頭及相關服務，以及綜合物流服務。此外，繼本集團於二零一六年六月收購沙洋國利之60%權益及於二零一六年十二月收購鐘祥發展之60%權益後，本集團於截至二零一七年九月三十日止九個月透過於沙洋港及石牌港提供碼頭及相關服務產生收入。

於截至二零一七年九月三十日止九個月，本集團收入為180,470,000港元(二零一六年九月三十日：142,660,000港元)，較去年同期增加約26.5%。該增加主要由於以下各項之合併影響：(i)漢南港集團物業業務產生的收入增加15,980,000港元；(ii)於二零一七年初本集團開展經營之供應鏈管理及貿易業務產生收入18,600,000港元；(iii)本集團碼頭服務業務收入增加470,000港元，原因為所處理集裝箱數量增幅由整體集裝箱費率下跌所抵銷，整體費率下跌乃由於期內費率相對較低之轉運貨物集裝箱比例增加，以及為增加競爭力降低費率以與相鄰競爭港口收取之費率一致所致；及(iv)本集團綜合物流服務業務產生之收入增加1,560,000港元。

毛利及毛利率

於截至二零一七年九月三十日止九個月，本集團毛利為75,150,000港元(二零一六年九月三十日：62,230,000港元)，較去年同期增加約20.8%。截至二零一七年九月三十日止九個月，本集團之毛利率減少2.0個百分點至41.6%(二零一六年九月三十日：43.6%)。該增加主要由於以下各項之合併影響：(i)集裝箱吞吐量之增幅由整體集裝箱費率下跌所抵銷，整體費率下跌乃由於期內費率相對較低之轉運貨物集裝箱比例增加，以及為增加競爭力降低費率以與相鄰競爭港口收取之費率一致所致；(ii)供應鏈管理及貿易業務(佔總收入之10.3%)產生之較低毛利率；及(iii)漢南港集團之物業業務(佔本期間總收入之13.8%)產生相對較高之毛利率所致。

其他收入

於截至二零一七年九月三十日止九個月，其他收入為26,640,000港元(二零一六年九月三十日：14,590,000港元)，較去年同期增加約82.6%。該增加主要由於確認授予本集團之政府補貼22,660,000港元，當中11,300,000港元乃就石牌港授出；5,650,000港元乃就沙洋港授出及5,710,000港元(其中4,560,000港元於截至二零一七年九月三十日止三個月確認)乃就毗鄰沙

洋港之物流中心而授出，而於二零一六年同期概無獲授類似政府補貼，原因為本集團分別於二零一六年六月及二零一六年十二月收購該兩個港口。

本公司擁有人應佔溢利

於截至二零一七年九月三十日止九個月，本公司擁有人應佔溢利為29,090,000港元(二零一六年九月三十日：25,620,000港元)，較去年同期增加約13.5%。此溢利增加主要由於以下各項之合併影響：(i)漢南港集團物業業務產生之港口及倉庫租賃收入增加；(ii)於截至二零一七年九月三十日止九個月並無確認收購附屬公司產生之議價購買收益；及(iii)上述政府補貼22,660,000港元於截至二零一七年九月三十日止期間確認，而於二零一六年同期概無獲授類似政府補貼獲授出。

所得稅開支

於截至二零一七年九月三十日止九個月，本集團之所得稅開支為15,300,000港元(二零一六年九月三十日：4,300,000港元)，較二零一六年同期增加約255.8%。於截至二零一七年九月三十日止九個月，本集團之實際稅率為32.2%，此乃由於本集團於中國之若干附屬公司於截至二零一七年九月三十日止九個月呈報之虧損毋須繳納中國稅項，與本集團已呈報之盈利相比，此使實際稅率提升至高於中國之法定所得稅率25%。

財務資源及流動資金

於截至二零一七年九月三十日止九個月，本集團錄得來自經營業務之現金流出淨額16,330,000港元(二零一六年十二月三十一日：來自經營業務之現金流出淨額2,030,000港元)。於截至二零一七年九月三十日止九個月之來自經營業務之現金流出淨額之原因主要由於下列各項之合併影響：(i)本集團營運所產生之現金；及(ii)期內工程項目之預付款項10,620,000港元。

於二零一七年九月三十日，本集團之流動負債淨額為60,030,000港元(二零一六年十二月三十一日：222,350,000港元)，流動資產為245,690,000港元(二零一六年十二月三十一日：188,380,000港元)，而流動負債為305,720,000港元(二零一六年十二月三十一日：410,720,000港元)，流動比率為0.8倍(二零一六年十二月三十一日：0.5倍)。於二零一七年九月三十日之流動負債淨額大幅減少，主要原因為提取於截至二零一七年九月三十日止九個月獲得借款172,500,000港元產生之流動資產之增加。

截至二零一七年九月三十日止九個月，本集團與一名第三方(「**貸款人**」)就(i)以人民幣150,000,000元(相當於約172,500,000港元)之代價向貸款人出售賬面值為人民幣153,590,000元(相當於約176,630,000港元)之若干港口設施；及(ii)按固定利率向貸款人租回相同資產(租期4年)訂立協議。該協議包括一項回購權，可按等於上文(ii)所述之總租金加其他費用之代價回購相同資產。本集團曾審議上述交易之內容，並認定其構成有抵押借款，因為本集團透過該項回購權保留對所租賃資產之實際控制，而本集團基本上認為必將行使該回購權。因此，本集團已初步確認一項人民幣141,000,000元(相當於約162,150,000港元)之借款(扣除直接應佔交易成本)。

本集團主要經營數據

下表載列武漢陽邏港於所示期間之集裝箱數量及吞吐量：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2014年		2015年		2016年		2016年		2017年	
	標箱	%	標箱	%	標箱	%	標箱	%	標箱	%
本地貨物	264,012	65.6	266,786	65.0	270,228	66.7	196,033	68.3	217,228	57.6
轉運貨物	138,736	34.4	143,522	35.0	135,156	33.3	91,115	31.7	160,151	42.4
總計	402,748	100.0	410,308	100.0	405,384	100.0	287,148	100.0	377,379	100.0

附註：

有關漢南港、沙洋港及石牌港(統稱「其他港口」)之集裝箱數量及吞吐量資料未於本公佈中披露，此乃由於其他港口自開始營運起處理之集裝箱數量並不重大。處理之集裝箱數量不重大乃由於其他港口與專注於處理集裝箱之武漢陽邏港有所不同，其他港口設計為通用港口，可處理各種貨物，包括但不限於機器及汽車。

下表載列武漢陽邏港於所示期間收取之平均費率：

	截至12月31日 止年度			截至9月30日 止九個月	
	2014年	2015年	2016年	2016年	2017年
	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣
本地貨物	248	252	224	258	220
轉運貨物	50	63	45	47	47

於二零一六年十二月三十一日及二零一七年九月三十日，本集團於漢南港之倉庫各自出租率為100%。

主要經營數據討論及分析

截至二零一五年十二月三十一日止年度與截至二零一四年十二月三十一日止年度比較

於截至二零一五年十二月三十一日止年度，武漢陽邏港之總吞吐量為410,308標箱，較截至二零一四年十二月三十一日止年度之402,748標箱增加7,560標箱或1.9%。於二零一五年處理之410,308標箱當中，266,786標箱(二零一四年：264,012標箱)或65.0%(二零一四年：65.6%)及143,522標箱(二零一四年：138,736標箱)或35.0%(二零一四年：34.4%)分別來自本地貨物及轉運貨物。本地貨物的吞吐量由二零一四年之264,012標箱增長1.1%至二零一五年之266,786標箱，而轉運貨物的吞吐量由二零一四年之138,736標箱增長3.4%至二零一五年之143,522標箱。

截至二零一五年十二月三十一日止年度，本地貨物的平均費率為每標箱人民幣252元(相當於約313港元)(二零一四年：每標箱人民幣248元(相當於約312港元)，較上一年度增長1.6%，而轉運貨物的平均費率每標箱人民幣63元(相當於約78港元)(二零一四年：每標箱人民幣50元(相當於約63港元))，較上一年度增加26%。

截至二零一六年十二月三十一日止年度與截至二零一五年十二月三十一日止年度比較

於截至二零一六年十二月三十一日止年度，武漢陽邏港之總吞吐量為405,384標箱，較截至二零一五年十二月三十一日止年度之410,308標箱減少4,924標箱或1.2%。於二零一六年處理之405,384標箱當中，270,228標箱(二零一五年：266,786標箱)或66.7%(二零一五年：65.0%)及135,156標箱(二零一五年：143,522標箱)或33.3%(二零一五年：35.0%)分別來自本地貨物及轉運貨物。本地貨物的吞吐量由二零一五年之266,786標箱增長1.3%至二零一六年之270,228標箱，而轉運貨物的吞吐量由二零一五年之143,522標箱減少5.8%至二零一六年之135,136標箱。本集團一直面對武漢陽邏港相鄰港口營運商採用費率削減策略爭奪本集團市場佔有率所帶來之競爭，該策略把業務吸引至該相鄰港口營運商，直接令集裝箱吞吐量有所減少。

於截至二零一六年十二月三十一日止年度，本地貨物的平均費率為每標箱人民幣224元(相當於約262港元)(二零一五年：每標箱人民幣252元(相當於約313港元))，較上一年度減少11.1%，而轉運貨物的平均費率每標箱人民幣45元(相當於約53港元)(二零一五年：每標箱人民幣63元(相當於約78港元))，較上一年度減少28.6%。本集團於截至二零一六年十二月三十一日止年度收取費率之減少主要是由於本集團調低其費率，與相鄰競爭港口看齊，增加競爭力所致。

截至二零一七年九月三十日止九個月與截至二零一六年九月三十日止九個月比較

於截至二零一七年九月三十日止九個月，武漢陽邏港之總吞吐量為377,379標箱，較二零一六年同期之287,148標箱增加90,231標箱或約31.4%。所處理的377,379標箱中，217,228標箱或約57.6%(二零一六年九月三十日：196,033標箱或68.3%)及160,151標箱或42.4%(二零一六年九月三十日：91,115標箱或31.7%)分別來自本地貨物及轉運貨物。

整體集裝箱吞吐量增加主要由於本地貨物及轉運貨物分別較上一年度增加10.8%及75.8%。本集團繼續調整費率以與相鄰競爭港口一致，以增加競爭力同時，其於二零一七年初亦採取措施，透過提高服務質量，並開發新港口(內港)業務作為推動力從現有客戶中提升武漢陽邏港之業務水平。於二零一七年，為提升本集團服務質量，本集團允許其大型客戶在特定期間內獨家優先使用武漢陽邏港之選定泊位，並享有獨家物流服務，如本集團指定人員提供之貨運代理及清關服務。因此，國內進口之本地貨物由二零一六年同期之51,683標箱增加36.8%至截至二零一七年九月三十日止九個月之70,706標箱。瀘州／重慶及宜昌／荊州兩條主要轉

運路線之吞吐量分別由二零一六年同期之34,372標箱增加38.4%至截至二零一七年九月三十日止九個月之47,572標箱及由二零一六年同期之9,375標箱增加196.3%至截至二零一七年九月三十日止九個月之27,775標箱。

於截至二零一七年九月三十日止九個月，本地貨物的平均費率為每標箱人民幣220元(相當於約251港元)(二零一六年九月三十日：每標箱人民幣258元(相當於約295港元))，較二零一六年同期減少約14.7%。轉運貨物的平均費率為每標箱人民幣47元(相當於約54港元)(二零一六年九月三十日：每標箱人民幣47元(相當於約54港元))，與二零一六年同期相同。此與本集團為增加競爭力減低其費率以與相鄰港口一致之舉措相符。

中國武漢港口業概覽

長江流域港口主要位於上海、南京、武漢及重慶。由於該等港口間之距離頗為遙遠、主要貨物目的地及貨源之地理位置以及所構成之貨物流向，故不同地區港口間之競爭有限。在地方政府大力支持發展之「長江經濟帶」位於武漢交匯及中央政府「十二五規劃」及「十三五規劃」中有關發展及提升中國長江流域之運輸及港口基礎設施之利好戰略佈局下，長江流域為中國重要港口地區。武漢為湖北省會，位於長江中游地區，涵蓋面積範圍約8,467平方公里，為中國之重要交通樞紐。就水路交通而言，武漢藉長江連接六省(即江蘇、安徽、湖北、四川、江西及湖南)、南京及上海。

本集團主要與長江三角洲其他港口營運商競爭，主要因素為：處理能力、運輸網絡、營運效率、服務範圍及質量。本集團認為，憑藉其優越位置、天然水深、完善運輸網絡、綜合港口服務及營運效率，本集團能於擁有此等獨特競爭優勢下在競爭對手當中脫穎而出。

由於其水深維持在七米以上的獨特地理優勢，武漢陽邏港所在地武漢陽邏港區為湖北重要的集裝箱樞紐港，設有多種功能的檢驗大樓。由於武漢陽邏港為陽邏港區兩名港口運營商之一，本集團為武漢集裝箱貨物之主要市場參與者。武漢陽邏港位於長江中游之深水地區性集裝箱港口及往上海港口之支線船舶碼頭，在往返武漢及沿長江流域周邊地區(包括重慶市境內屬長江上游之地區及周邊各省)之集裝箱貨物運輸方面起著重要之作用。

武漢陽邏港於陽邏港區的市場佔有率載列如下：

於截至二零一四年十二月三十一日止年度，根據於二零一四年整個陽邏港區之總處理能力1,006,580標箱(二零一三年：860,412標箱)，武漢陽邏港之市場佔有率維持於約40%(二零一三年：40%)。

於截至二零一五年十二月三十一日止年度，根據於二零一五年整個陽邏港區之總處理能力1,061,400標箱(二零一四年：1,006,580標箱)，武漢陽邏港之市場佔有率跌至約38.7%(二零一四年：40.0%)。市場佔有率下跌主要由於相鄰競爭港口採用費率削減策略以吸引客戶使用其港口。

於截至二零一六年十二月三十一日止年度，根據於二零一六年整個陽邏港區之總處理能力1,084,540標箱(二零一五年：1,061,400標箱)，武漢陽邏港之市場佔有率跌至約37.4%(二零一五年：38.7%)。市場佔有率下跌主要由於其相鄰競爭港口採用費率削減策略以吸引客戶使用港口。

於截至二零一七年九月三十日止九個月，根據整個陽邏港區於截至二零一七年九月三十日止九個月之總處理能力861,677標箱(二零一六年九月三十日：762,263標箱)計算，武漢陽邏港之市場佔有率約為43.5%(二零一六年：37.4%)。市場佔有率增加主要由於本期間吞吐量大幅增加。

由於陽邏港區僅有兩名港口運營商，餘下市場佔有率由位於陽邏港區本集團競爭對手所擁有及經營之另一座港口所囊括。競爭激烈於本集團競爭對手持續採用削價策略可見一斑，致使武漢陽邏港之市場佔有率於截至二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度有所下降。於二零一七年，為提升本集團服務質量，本集團允許其大型客戶在特定期間內獨家優先使用武漢陽邏港之選定泊位，並享有獨家物流服務，如本集團指定人員提供之貨運代理及清關服務。因此，國內進口之本地貨物增加36.8%，達到70,706標箱(二零一六年九月三十日：51,683標箱)，及瀘州／重慶及宜昌／荊州兩條主要轉運路線之吞吐量分別較二零一六年同期增加38.4%至47,572標箱(二零一六年九月三十日：34,372標箱)及196.3%至27,775標箱(二零一六年九月三十日：9,375標箱)，致使武漢陽邏港之整體集裝箱吞吐量及市場佔有率於截至二零一七年九月三十日止九個月期間有所增長。

中國武漢港口業之前景

本集團受惠於湖北省政府及武漢市政府之港口業務優惠政策。此外，近期已實施若干政策。該等政策旨在擴大武漢集裝箱運輸規模，從而鞏固武漢作為於長江流域中游航運中心集裝箱核心港口之地位。鑑於其對港口業務支持及持續實施利好之政府政策，本集團認為政府高度重視長江流域港口行業之增長及發展。當無可避免地與武漢其他港口營運商競爭時，本集團繼續對武漢港口業之未來前景持樂觀態度。

收購事項

收購事項之整體營商策略

誠如本公司截至二零一五年十二月三十一日止年度之年報所載，本集團對於中國之持續穩健貨運量及中國港口業務之前景存有高期望，尤其是「長江經濟帶」沿岸之內港，該經濟帶為協調中國東部、中部及西部發展之內陸經濟帶。

此外，預計中國政府的現行政策將為在武漢港口，包括武漢陽邏港及通用港口的綜合運輸基礎設施和增長提供額外的動力。誠如中國國務院發佈之關於依託黃金水道推動長江經濟帶發展的指導意見之準則所載，中國政府的重點之一在於升級物流及運輸中心，以發展長江經濟

帶。武漢上游地區商業預期將有進一步提升，長江中上游地區的發展也將得到提升。為實現武漢未來之經濟增長及與鄰近港口競爭時處於更有利之地位，自二零一五年下半年，本集團計劃擴大其現有業務及通過收購爭取新突破。

下表載列本集團於截至二零一四年、二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度及直至本公佈日期之主要收購事項：

收購事項	日期	業務	創業板上市規則 第19章項下之 交易類型
1. 收購漢南港集團	二零一六年六月	主要從事投資於漢南港(位於武漢市長江沿岸，鄰近滬蓉高速公路、京珠高速公路，距京廣及京九鐵路僅80公里內之港口)之發展及管理。漢南港計劃分階段發展多服務平台，提供碼頭、倉庫及物流服務	主要交易
2. 收購沙洋國利60%權益	二零一六年六月	主要從事(i)投資於沙洋港之建設、發展及管理；(ii)管理及經營運輸相關之廣告業務；及(iii)通過土地儲備開發中心之土地相關開發	須予披露交易
3. 收購鐘祥發展60%權益	二零一六年十二月	主要從事(i)投資於石牌港之開發及管理；(ii)貨物裝卸；及(iii)航運代理服務	須予披露交易
4. 收購中基通商全部權益	二零一七年一月	於本公佈日期，儘管中基通商未能取得任何市政工程項目，其已持有中基經營許可證及擬擔任該等項目之總承包商	不適用

先前收購事項之理由及裨益

漢南港集團

漢南港位於武漢市長江沿岸，鄰近滬蓉高速公路、京珠高速公路，距京廣及京九鐵路僅80公里之內。武漢為湖北省省會，乃中國重要的交通樞紐。於河道交通方面，武漢通過長江與六省(即江蘇、安徽、湖北、四川、江西、湖南)及上海相連。鑒於武漢於長江經濟帶的發展中發揮之重要作用，董事認為，在武漢地區對其港口業務作進一步投資符合本集團的利益。

誠如上文所披露，本集團面臨其相鄰港口營運商之競爭，採用費率削減策略誘使客戶使用其港口，以取得本集團的市場佔有率。為實現武漢未來之經濟增長及與臨近港口競爭時處於更有利之地位，收購漢南港集團為本集團擴大其在陽邏港區(武漢之武漢陽邏港及通用港口所在地)以外之地理覆蓋提供機會。董事相信，收購漢南港集團將創造武漢陽邏港及漢南港的協同效應，尤其因為武漢陽邏港的管理團隊擁有於中國建設、發展及管理港口的豐富經驗。作為武漢陽邏港的集散港，漢南港能增加武漢陽邏港的吞吐量，以滿足於武漢對物流服務的需求。武漢陽邏港協同漢南港將能為本集團客戶提供更具成本效益的解決方案。由於計劃將漢南港分期開發為多元業務平台，提供碼頭、倉儲及物流服務，以及包括滾裝、散貨運輸及倉儲、汽車零配件加工及物流等有關其他服務，收購漢南港集團亦為本集團擴展其業務範疇提供良機。

截至二零一四年、二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度及直至本公佈日期，漢南港集團由相同主要管理層團隊(「**漢南管理層團隊**」)管理。本集團於二零一六年六月收購漢南港集團後，本公司執行董事兼行政總裁謝炳木先生加入漢南管理層團隊，並於二零一六年十二月成為漢南港公司及漢南港物流各自之執行董事，監督漢南港之業務營運。預期漢南港集團將繼續由謝炳木先生領導之漢南管理層團隊管理。

沙洋國利

沙洋港是中國湖北省「十二五規劃」重點港口建設項目之一，將為連接周邊六省區之水上交通樞紐，武漢中部地區重要之物資集散地，也是漢江中游地區優良之港區。該項於沙洋國利投資乃本集團於長江流域建設沙洋港與武漢陽邏港之間協同連接戰略之一部分。此舉將充分發揮武漢陽邏港作為長江物流中心之優勢，緊跟中國「一帶一路」之政策，有利於本集團落實長江流域之戰略布局。

鐘祥發展

鐘祥發展參與石牌港之開發，該港口位於中國鐘祥市石牌縣，擬發展為港口、物流及工業混合用途港區，面積約25平方公里。石牌港港區部份之佔地面積約2.5平方公里，設有四(4)個1,000噸級別之泊位，及將於港區鄰近興建佔地約2.5平方公里之物流園區。董事會認為，投資於石牌港將提供機遇，以助本集團擴展地理覆蓋及在各港口間創造協同效應。

中基通商

董事認為收購中基通商為本集團多元化業務提供良好機會。由於中基通商持有中基經營許可證及擬擔任市政工程項目之總承包商，故收購將使本集團能夠於建築行業探索新商機。收購中基通商之代價人民幣43,600,000元乃訂約方經考慮(i)獨立專業估值師所編製之估值報告，內容有關(A)經參考股東權益(即中基通商已發行股本金額人民幣40,000,000元減直至是次收購事項日期產生之開支)後，中基通商之資產淨值之公平值；及(B)中基經營許可證之公平值所編製之估值報告；及(ii)中基通商之未來業務前景後，按一般商業條款訂立經公平磋商後釐定。有關中基通商之進一步詳情，請參閱本公佈「本集團之業務範疇 — 市政工程業務」一節。

鑑於中國之城市化及城市發展迅速，董事認為，市政工程及基建市場將進一步擴大。然而，武漢市之市政工程行業競爭激烈。於二零一六年年末，武漢市有超過1,000間主要承建商及分包商。國有或受控承建商承接了武漢市約60.6%之市政建設工程，兩名承建商於截至二零一六年十二月三十一日止年度涵蓋了約48.6%市政建設工程，而私營承建商於截至二零一六年十二月三十一日止年度承接了武漢市約39.2%市政建設工程。

由於在二零一七年一月本集團收購中基通商前中基通商並未獲得任何市政工程項目，因此其正就擔任市政工程項目之總承包商一職進行磋商，重點為湖北省之配套基建。於本公佈日期，其尚未訂獲得任何市政工程項目。

監管合規

董事已確認，於截至二零一四年、二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度及直至本公佈日期，本集團並無任何嚴重或潛在嚴重違反創業板上市規則之事項及於所有重大方面之重大不合規事宜。

購股權計劃

本公司於二零零五年九月二日採納之購股權計劃於二零一一年註銷。於本公佈日期，董事、本集團僱員或任何合資格人士(定義見計劃)並無持有任何尚未行使期權。

公眾持股量

董事確認，於本公佈日期，已發行股份總數至少25%由公眾人士(定義見主板上市規則)持有。因此，已符合主板上市規則第8.08條維持不少於25%之最低公眾持股量。

概無尚未行使期權、認股權證或類似權利或本公司已發行之可換股股本證券將於本公佈日期將轉往主板。

董事之履歷資料

本公司將各董事之履歷資料披露如下：

執行董事

謝炳木先生，54歲，執行董事，自二零一四年三月七日起獲委任加入董事會。彼亦為本公司行政總裁、授權代表及合規主任。彼自二零零三年十一月起出任武漢國際集裝箱有限公司(「**武漢國際集裝箱**」)之總經理，自二零零四年一月起出任武漢國際集裝箱之董事。彼於一九八六年完成福建廣播電視大學工商管理專業課程，並於二零零一年完成廈門大學舉辦之研究生課程。彼為一名中國會計師。謝先生於中國港口及集裝箱碼頭業務擁有逾30年經驗。謝先生於二零零一年三月加入本集團。於加入本集團前及於一九九七年至二零零一年間，謝先生曾於中國一間國際港口公司及集裝箱碼頭公司工作。

謝先生已於二零一七年三月七日與本公司訂立服務協議，固定任期為三年，其後將繼續生效，直至根據協議之條款終止，惟須根據章程細則退任及於本公司股東週年大會上重選連任。謝先生之年薪為人民幣84,000元，乃參考彼之職責、責任及本集團業績而釐定。

除上文所披露者外，謝先生於過去三年並無在本集團出任任何其他職位，亦無於香港或海外任何其他上市公司出任任何董事職位。除上文所披露者外，謝先生與任何董事、本公司高級管理人員、主要股東或控股股東概無任何其他關係。

除上文所披露者外，概無其他資料須提請股東垂注或根據主板上市規則第13.51(2)(h)至(v)條須予披露。

張際偉先生，55歲，執行董事，於二零一六年十月二十七日獲委任加入董事會。張先生自一九八二年至一九九七年擔任黃岡市設計院院長，自一九九七年至二零一二年擔任黃岡市規劃局局長，自二零一二年至二零一四年於黃岡市政府擔任其他職位。張先生於一九八二年獲得武漢理工大學工業與民用建築工程學士學位，並於二零零九年獲得南洋理工大學經濟管理學碩士學位。

張先生已於二零一六年十月二十七日與本公司訂立服務協議，固定任期為三年，其後將繼續生效，直至根據協議之條款終止，惟須根據章程細則退任及於本公司股東週年大會上重選連任。張先生之年薪為人民幣264,000元，乃參考彼之職責、責任及本集團業績而釐定。

除上文所披露者外，張先生於過去三年並無在本集團出任任何其他職位，亦無於香港或海外任何其他上市公司出任任何董事職位。彼與任何董事、本公司高級管理人員、主要股東或控股股東概無任何其他關係。

除上文所披露者外，概無其他資料須提請股東垂注或根據主板上市規則第13.51(2)(h)至(v)條須予披露。

劉琴女士，49歲，執行董事，於二零一一年十一月二十一日獲委任加入董事會。劉女士擁有逾20年之房地產開發、商業項目運營、人力資源管理及行政管理經驗。劉女士任漢口北集團有限公司(卓爾集團股份有限公司(股份代號：2098)之附屬公司)之行政總裁及總經理。卓爾集團股份有限公司之股份於聯交所主板上市，且本公司之非執行董事及主席閻志先生為其控股股東。劉女士亦於由閻志先生全資擁有及作為控股股東之卓爾控股有限公司任副總裁。劉女士擁有武漢市廣播電視大學經濟管理學士文憑。劉女士於二零一四年自湖北省人力資源和社會保障廳獲得高級經濟師資格證書。

劉女士已於二零一四年十一月二十日與本公司訂立服務協議，固定任期為三年，其後將繼續生效，直至根據協議之條款終止，惟須根據章程細則退任及於本公司股東週年大會上重選連任。劉女士之年薪為人民幣84,000元，乃參考彼之職責、責任及本集團業績而釐定。

除上文所披露者外，劉女士於過去三年並無在本集團出任任何其他職位，亦無於香港或海外任何其他上市公司出任任何董事職位。除上文所披露者外，劉女士與任何董事、本公司高級管理人員、主要股東或控股股東概無任何其他關係。於本公佈日期，劉女士並無於股份中擁有證券及期貨條例第XV部所界定之任何權益。

除上文所披露者外，概無其他資料須提請股東垂注或根據主板上市規則第13.51(2)(h)至(v)條須予披露。

非執行董事

閻志先生，45歲，本公司非執行董事兼主席，於二零一一年十一月二十一日獲委任加入董事會。閻先生具備豐富之物流、項目規劃、業務及經營管理經驗。彼擁有約10年之商用物業及批發商場行業經驗以及約20年廣告及傳媒業及企業管理經驗。閻先生為卓爾集團股份有限公司(股份代號：2098)之聯席主席兼執行董事，該公司股份於聯交所主板上市。閻先生自二零一六年三月三十日起獲委任為LightInTheBox Holding Co., Ltd.之董事，該公司於紐約證券交易所上市。閻先生於二零零八年二月獲得武漢大學高級行政人員工商管理碩士學位，於二零一三年獲得長江商學院高級工商管理碩士學位。

閻先生已於二零一四年十一月二十日與本公司訂立服務協議，固定任期為三年，其後將繼續生效，直至根據協議之條款終止，惟須根據章程細則退任及於本公司股東週年大會上重選連任。閻先生之年薪為人民幣240,000元，乃參考彼之職責、責任及本集團業績而釐定。

除上文所披露者外，閻先生於過去三年並無在本集團出任任何其他職位，亦無於香港或海外任何其他上市公司出任任何董事職位。除上文所披露者外，閻先生與任何董事、本公司高級管理人員、主要股東或控股股東概無任何其他關係。於本公佈日期，閻先生透過卓爾基業投資有限公司及卓爾控股有限公司於合共1,290,451,130股股份中擁有權益，佔本公司全部已發行股本約74.81%。閻先生為卓爾控股有限公司唯一股東及卓爾控股有限公司及卓爾基業投資有限公司董事。

除上文所披露者外，概無其他資料須提請股東垂注或根據主板上市規則第13.51(2)(h)至(v)條須予披露。

夏禹先生，57歲，非執行董事，於二零一六年十月二十七日獲委任加入董事會。彼於一九八一年至一九九七年曾於國營機構之財務部出任多個職位、於一九九七年至二零零零年曾擔任國營機構之財辦經貿委員會主席、財務總監及黨總支書記及於二零零零年至二零零三年曾擔任湖北雪龍集團股份有限公司之董事會主席。自二零零四年至今，夏先生於閻志先生全資擁有並為控股股東之卓爾控股有限公司擔任董事一職。夏先生於一九九七年在中共中央黨校函授學院取得經濟管理學士學位及持有高級會計師資格。

夏先生已於二零一六年十月二十七日與本公司訂立服務協議，固定任期為三年，其後將繼續生效，直至根據協議之條款終止，惟須根據章程細則退任及於本公司股東週年大會上重選連任。夏先生之年薪為人民幣84,000元，乃參考彼之職責、責任及本集團業績而釐定。

除上文所披露者外，夏先生於過去三年並無在本集團出任任何其他職位，亦無於香港或海外任何其他上市公司出任任何董事職位。除上文所披露者外，夏先生與任何董事、本公司高級管理人員、主要股東或控股股東概無任何其他關係。於本公佈日期，夏先生並無於股份中擁有證券及期貨條例第XV部所界定之任何權益。

除上文所披露者外，概無其他資料須提請股東垂注或根據主板上市規則第13.51(2)(h)至(v)條須予披露。

獨立非執行董事

李鏡波先生，64歲，獨立非執行董事，於二零零五年九月二日獲委任加入董事會。彼自二零零五年九月開始成為審核委員會及薪酬委員會成員及主席，並為本公司提名委員會成員。彼於一九七六年畢業於香港理工大學(前稱香港理工學院)，取得會計學高級文憑，後於一九八八年及一九九零年在英國倫敦大學分別獲得法學學士學位及法學碩士學位。李先生為香港會計師公會及英國特許公認會計師公會之資深會員，並於一九九零年取得林肯法學院之大律師資格。李先生為香港稅務學會前會長和現任理事，為亞洲大洋州稅務師協會前會長及榮譽顧問。李先生為瑞信國際有限公司(註冊稅務師)之主席。李先生亦為耀萊集團有限公司(股份代號：0970，其股份於聯交所主板上市)的獨立非執行董事。李先生於二零一六年一月二十一日起曾為承興國際控股有限公司(前稱奕達國際集團有限公司，其股份於聯交所主板

上市(股份代號：2662))之獨立非執行董事，並自二零一六年二月四日起為該公司之審核委員會主席及薪酬委員會成員，直至二零一六年五月三十一日辭任該等職位為止。

本公司與李先生訂立委任函，固定任期自二零一七年五月十八日起計，直至本公司於二零一八年之股東週年大會，惟須根據章程細則退任及於本公司股東週年大會上重選連任。李先生有權收取董事袍金每年340,000港元，乃參考彼之職責、責任及本集團業績而釐定。

除上文所披露者外，李先生於過去三年並無在本集團出任任何其他職位，亦無於香港或海外任何其他上市公司出任任何董事職位。李先生與任何董事、本公司高級管理人員、主要股東或控股股東概無任何其他關係。於本公佈日期，李先生概無於股份中擁有任何證券及期貨條例第XV部所界定之權益。

除上文所披露者外，概無其他資料須提請股東垂注或根據主板上市規則第13.51(2)(h)至(v)條須予披露。

黃煒強先生，62歲，獨立非執行董事，於二零一四年四月一日獲委任加入董事會。彼自二零一四年四月起成為本公司提名委員會成員、審核委員會成員及薪酬委員會成員及自二零一五年十月起成為提名委員會主席。彼自一九九三年為英格蘭及威爾士特許公認會計師公會及自一九九一年起成為香港會計師公會之資深會員，並持有西澳大利亞埃迪斯科文大學的電子商務碩士學位。黃先生於會計、財務、審計、稅務及企業融資擁有逾30年經驗，並曾在國際會計師事務所及位於英國、新西蘭、香港及泰國的多間上市公司任職。黃先生目前為保發集團國際控股有限公司(股份代號：3326)之獨立非執行董事、審核委員會主席及薪酬委員會成員，該公司股份於聯交所主板上市。黃先生自二零一七年九月十八日起為亞投金融集團有限公司(股份代號：33)(該公司股份於聯交所主板上市)之首席財務官、自二零一七年九月二十五日起亦擔任該公司之公司秘書及授權代表，並於二零一七年十一月三日辭任該職位。黃先生自二零一一年一月起曾擔任亞太資源有限公司(股份代號：1104)的首席財務官，該公司股份在聯交所主板上市，並於二零一一年四月至二零一一年十二月期間及自二零一三年二月至彼於二零一六年七月辭去該等職務前擔任該公司的公司秘書，並於二零一六年八月至二零一六年十月期間擔任該公司顧問。加入亞太資源有限公司之前，黃先生自二零零一年一月至二零一一年一月擔任本公司的首席財務官、公司秘書及授權代表。彼亦於一九九六年至一九九九年擔任華基泰集團有限公司(現稱中國源暢光電能源控股有限公司)(股份代號：0155)的執行董事，該公司的股份在聯交所主板上市。

本公司與黃先生訂立委任函，固定任期自二零一七年五月十八日起計，直至本公司於二零一八年之股東週年大會，惟須根據章程細則退任及於本公司股東週年大會上重選連任。黃先生有權收取董事袍金每年320,000港元，乃參考彼之職責、責任及本集團業績而釐定。

除上文所披露者外，黃先生於過去三年並無在本集團出任任何其他職位，亦無於香港或海外任何其他上市公司出任任何董事職位。黃先生與任何董事、本公司高級管理人員、主要股東或控股股東概無任何其他關係。於本公佈日期，黃先生概無於股份中擁有任何證券及期貨條例第XV部所界定之權益。

除上文所披露者外，概無其他資料須提請股東垂注或根據主板上市規則第13.51(2)(h)至(v)條須予披露。

毛振華博士，54歲，獨立非執行董事，於二零一六年一月一日獲委任加入董事會。彼自二零一六年一月起為本公司提名委員會成員、審核委員會成員及薪酬委員會成員。毛博士畢業於武漢大學，獲經濟學博士學位。毛博士為中誠信集團創始人和董事長，並受聘擔任中國人民大學和南開大學兼職教授及為中國人民大學經濟研究所聯席所長。毛博士曾於湖北省統計局、湖北省委政策研究室、海南省政府研究中心及國務院研究室進行經濟分析及政策研究。毛博士自二零零五年十月至今為股份於聯交所主板上市公司之宇業集團控股有限公司(股份代號：2327)之非執行董事、審核委員會成員及策略委員會主席。

本公司與毛博士訂立委任函，固定任期自二零一七年五月十八日起計，直至本公司於二零一八年之股東週年大會，惟須根據章程細則退任及於本公司股東週年大會上重選連任。毛博士有權收取董事袍金每年300,000港元，乃參考彼之職責、責任及本集團業績而釐定。

除上文所披露者外，毛博士於過去三年並無在本集團出任任何其他職位，亦無於香港或海外任何其他上市公司出任任何董事職位。毛博士與任何董事、本公司高級管理人員或主要或控股股東概無任何其他關係。於本公佈日期，毛博士概無於股份中擁有任何證券及期貨條例第XV部所界定之權益。

除上文所披露者外，概無其他資料須提請股東垂注或根據主板上市規則第13.51(2)(h)至(v)條須予披露。

備查文件

以下文件之副本分別於本公司網站 www.cigyangtzeports.com 及聯交所之網站 www.hkexnews.hk 可供查閱：

- (a) 本公司截至二零一七年九月三十日止九個月之第三季度報告；
- (b) 本公司截至二零一七年六月三十日止六個月之中期報告；
- (c) 本公司截至二零一七年三月三十一日止三個月之第一季度報告；
- (d) 本公司截至二零一六年十二月三十一日止年度之年報；
- (e) 本公司截至二零一六年九月三十日止九個月之第三季度報告；
- (f) 本公司截至二零一六年六月三十日止六個月之中期報告；
- (g) 本公司截至二零一六年三月三十一日止三個月之第一季度報告；
- (h) 章程細則；
- (i) 本公司於緊接上一個完整財政年度前向股東發佈之各份通函副本；及
- (j) 本公司於本公佈日期前按創業板上市規則及主板上市規則之規定作出之各份公佈及其他公司通訊副本。

釋義

於本公佈內，除非文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

- | | | |
|--------|---|---|
| 「收購事項」 | 指 | 本集團收購卓爾基建，其詳情載於收購通函 |
| 「收購協議」 | 指 | 中國基建融資(作為買方)、卓爾控股(作為賣方)及閻先生(作為擔保人)就(其中包括)收購事項訂立之日期為二零一五年十一月二十八日之股份轉讓協議(經補充收購協議補充) |
| 「收購通函」 | 指 | 本公司日期為二零一六年五月二十六日之通函，內容有關收購事項 |
| 「章程細則」 | 指 | 本公司組織章程細則 |
| 「聯繫人」 | 指 | 具主板上市規則賦予之涵義 |

「審核委員會」	指	董事會設立之審核委員會
「董事會」	指	董事會
「中央結算系統」	指	香港結算設立及運作的中央結算及交收系統
「中央結算系統運作程序」	指	由香港結算設立的不時生效的中央結算系統運作程序規則，包括有關中央結算系統運作及職能的實務、程序及管理規定
「中國基建融資」	指	中國基建融資有限公司，一間於香港註冊成立之有限公司，為本公司之全資附屬公司
「本公司」	指	中國基建港口有限公司，一間於開曼群島註冊成立之有限公司，其股份於創業板上市
「完成日期」	指	收購協議之所有先決條件已達成或獲豁免之日後第三個營業日
「控股股東」	指	具主板上市規則賦予之涵義
「董事」	指	本公司董事
「創業板上市規則」	指	創業板證券上市規則
「創業板」	指	聯交所創業板
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「漢南港」	指	漢南港，位於中國湖北省長江流域，由本集團擁有99%權益，且由本集團管理及運營的港口
「漢南港集團」	指	卓爾基建及其附屬公司，包括漢南港公司及漢南港物流
「漢南港物流」	指	湖北漢南港物流有限公司，一間於中國成立之有限公司，其全部股本由漢南港公司擁有

「漢南港公司」	指	湖北漢南港實業有限公司，一間於中國成立之有限公司，由卓爾基業建設(武漢)有限公司間接擁有99%權益及由閻先生間接擁有1%權益
「港元」	指	港元，香港法定貨幣
「香港結算」	指	香港中央結算有限公司
「香港」	指	中國香港特別行政區
「主板上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「主板」	指	聯交所於創業板成立前運作的股票市場(不包括期權市場)，該股票市場繼續由聯交所與創業板並行運作。為免生疑，主板不包括創業板
「閻先生」	指	閻志先生，本公司非執行董事、董事會主席兼控股股東
「通用港口」	指	通用港口，位於中國湖北省武漢市長江流域，由本集團全資擁有且由本集團管理及運營的港口
「提名委員會」	指	董事會設立之提名委員會
「港口經營許可證」	指	由交通管理部門發出之港口經營許可證
「中國法律顧問」	指	本公司有關中國法律之法律顧問競天公誠律師事務所
「中國」	指	中華人民共和國，僅就本公佈而言，不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣
「薪酬委員會」	指	董事會設立之薪酬委員會
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例
「股份」	指	本公司每股面值0.10港元之普通股
「股東」	指	股份持有人

「沙洋國利」	指	沙洋縣國利交通投資有限公司，一間於中國成立之有限公司，由本集團擁有60%權益
「沙洋港」	指	沙洋港，位於中國湖北省沙洋縣長江流域，由本集團擁有60%權益，且由本集團管理及運營的港口
「石牌港」	指	石牌港，位於中國湖北省武漢市長江流域，由本集團擁有60%權益，且由本集團管理及運營的港口
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「主要股東」	指	具有主板上市規則賦予之涵義
「補充收購協議」	指	由中國基建融資(作為買方)、卓爾控股(作為賣方)及閻先生(作為擔保人)訂立日期為二零一六年二月二十二日之補充收購協議
「標箱」	指	20呎標準貨櫃
「通商供應鏈」	指	通商供應鏈管理(武漢)有限公司，本公司間接全資附屬公司
「轉板上市」	指	根據主板上市規則第9A章將股份由創業板轉往主板上市
「武漢國際集裝箱」	指	武漢國際集裝箱有限公司，一間於中國成立之有限公司及由本集團擁有85%權益，其主要從事運營及管理武漢陽邏港及通用港口
「武漢陽邏港」	指	武漢陽邏港，位於中國湖北省武漢市長江流域，由本集團擁有85%權益，且由本集團管理及運營的港口
「陽邏」或「陽邏港區」	指	中國湖北省武漢市陽邏經濟開發區
「卓爾香港」	指	卓爾發展(香港)控股有限公司，一間於香港註冊成立之公司，由閻先生全資擁有。卓爾香港為本公司之關連人士

「卓爾控股」	指	卓爾控股有限公司，一間於英屬處女群島註冊成立之有限公司，為收購事項之賣方，其全部股本由閻先生擁有
「卓爾基建」	指	卓爾基業建設集團有限公司，一間於英屬處女群島註冊成立之有限公司，其全部股本於收購事項完成前由卓爾控股擁有
「中基通商」	指	中基通商市政工程(武漢)有限公司(前稱湖北海沃特市政工程有限公司)，一間於中國成立之有限公司，由本集團全資擁有
「中基經營許可證」	指	中基通商就從事中國市政工程項目必須持有之經營許可證(市政公用工程施工總承包貳級)，及該許可證於二零二一年一月六日屆滿
「鐘祥發展」	指	鐘祥市中基港口發展有限公司，一間於中國成立之有限公司，由本集團擁有60%權益
「%」	指	百分比

承董事會命
中國基建港口有限公司
 主席
閻志

香港，二零一八年一月十九日

本公佈(董事願共同及個別對此負全責)乃遵照主板上市規則及創業板上市規則之規定而提供有關本公司之資料。董事經作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本公佈所載資料在各重大方面均屬準確及完整，且無誤導或欺詐成份，及本公佈並無遺漏任何事實致使當中所載任何聲明或本公佈有所誤導。

於本公佈日期，董事會包括三名執行董事謝炳木先生、張際偉先生及劉琴女士；兩名非執行董事閻志先生及夏禹先生；以及三名獨立非執行董事李鏡波先生、黃煒強先生及毛振華博士。

本公佈將由刊登日期起最少七日在創業板網站 www.hkgem.com 之「最新公司公告」網頁及本公司網站 www.cigyangtzeports.com 刊登。

* 僅供識別