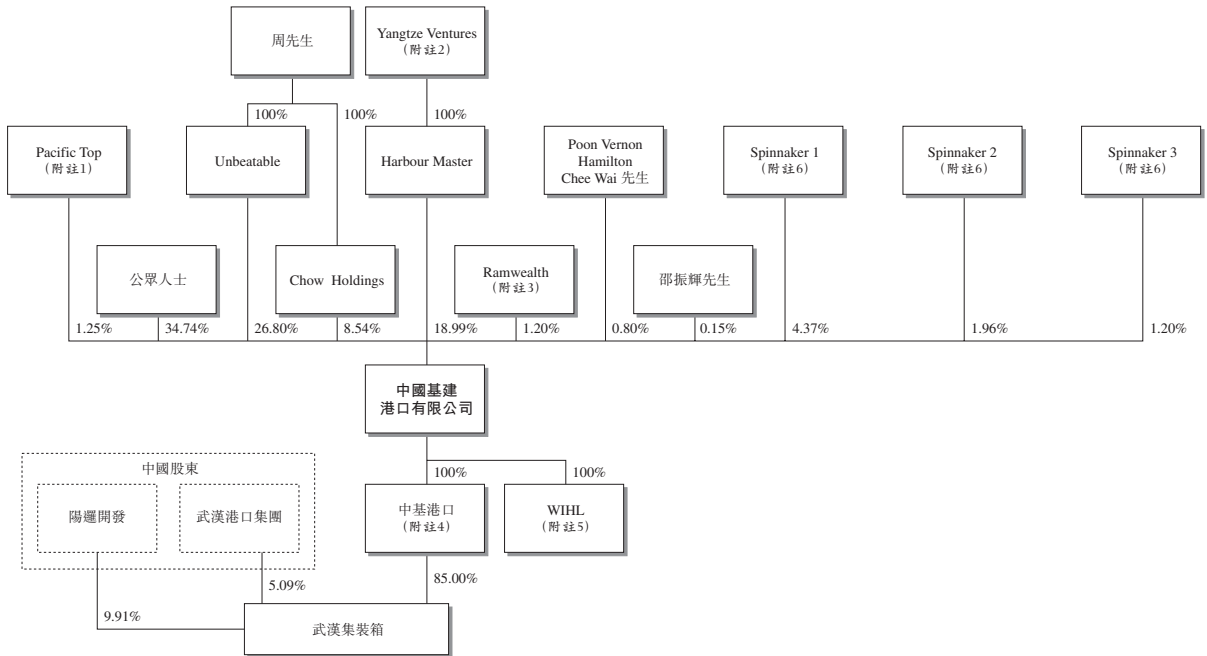


集團架構

下圖顯示緊隨股份發售完成及發行酬金股份後(假設未行使發售量調整權)，本公司之股權架構及本公司附屬公司。



附註：

1. Pacific Top 為私人公司及東英之同系附屬公司。
2. Yangtze Ventures 為一間私人公司，Goldcrest Development Limited、Ballington Limited、Chan Family Investment Corporation Limited、馬清偉先生、Express Star Limited 及 Ian Ashley Howard 先生分別實益擁有其75.4%、12.0%、5.6%、3.0%、3.4%及0.6%權益。Goldcrest Development Limited 由瑞安建業有限公司(其股份於聯交所上市)全資擁有。
3. Ramwealth 為私人公司，由非執行董事李佐雄先生實益擁有。
4. 中基港口為投資控股公司，持有本集團於武漢集裝箱之全部權益。
5. WIHL 暫無營業。
6. Spinnaker 1、Spinnaker 2 及 Spinnaker 3 為 Spinnaker Capital Limited 及 Spinnaker Asset Management-SAM Limited 管理之投資基金。

業務

本集團主要從事投資、發展、營運及管理位於中國長江中游流域湖北武漢之武漢集裝箱碼頭第一期。

本集團已成立合營企業武漢集裝箱，參與武漢之武漢集裝箱項目之發展、營運及管理。武漢市位處中國長江中游。本集團之短期目標乃成為具領導地位之多功能港口經營商，於業務所在之武漢市場提供優質服務。本集團長遠之策略為擴大其碼頭投資組合及物流中心等碼頭相關業務，並物色及投資於其他位於武漢區及中國其他地區之合適基建項目。現時，本集團唯一一個合營港口項目，為位於華中武漢之武漢集裝箱碼頭。武漢集裝箱項目涉及在長江流域物流樞紐交匯點武漢建設、發展及營運武漢集裝箱碼頭第一期。

本集團於一九九七年創立，主要目的為參與投資、發展、營運及管理中國基建項目。周先生於策劃、發展及經營基建項目方面有豐富經驗。

第九個五年計劃期間(一九九六年至二零零零年)及其後多年，中國極需興建及改善基礎設施，本集團適於該段期間成立，有意從中受惠。於進行必要之基本分析及有關之可行性研究後，本集團認為集中資源於長江流域之基建項目乃合適之舉。

經考慮本集團之財務資源後，本集團已採取之政策是挑選提供合理投資回報，且資本密集程度較低之基建項目。港口項目因其泊位及腹地設施可分期建造，故符合此要求。該等項目所需之初期資本開支一般較有限，而當吞吐量使用率達到某程度後，可利用內部產生資源提供後期發展之資金，故可享有進一步發展及擴展之利。隨著經濟增長，貨物吞吐量一般會相應增加，因此，本集團選擇於長江中游投資發展新港口作為目前之核心業務。

於一九九七年十二月，本集團就武漢集裝箱簽訂合營合約，並於一九九八年四月與武漢港管局及陽邏開發成立股本合營企業武漢集裝箱。於二零零三年六月，本集團與武漢港口集團及陽邏開發就武漢集裝箱訂立補充合約，據此修訂武漢集裝箱合營合約以包括武漢集裝箱碼頭第一期第一、第二及第三階段。

武漢集裝箱項目概述

位於武漢之武漢集裝箱項目

下表列載武漢集裝箱項目之部份詳情：

	武漢集裝箱碼頭第一期 (附註1)
簽訂合營合約日期	一九九七年十二月十八日
合營期屆滿日	二零四八年四月十六日
合營合約之投資總額	人民幣140,000,000元 (約131,000,000港元)
註冊資本	人民幣110,000,000元 (約103,000,000港元) (全數繳足)
本集團應佔股本權益之比例	85%
合營夥伴及其各自之股本權益	陽邏開發－9.91% 武漢港口集團－5.09%
武漢集裝箱碼頭第一期第一階段投入商業經營	二零零四年二月八日

業 務

武漢集裝箱碼頭第一期第一、第二及第三階段之資料：

	預期／實際 總資本開支		預期／ 實際開始 發展之年份	預期／實際 投入商業經營 ／竣工之年份	竣工後之 額外設計 年吞吐量
	人民幣 (百萬)	港元 (百萬)			(TEU)
第一期第一階段	167	156	一九九九年	二零零四年	150,000
第一期第二階段	105	98	二零零五年	二零零六年	100,000
第一期第三階段	114	107	二零零七年	二零零九年	150,000
總計	<u>386</u>	<u>361</u>			<u>400,000</u>

附註：「期」及「階段」等詞語乃本公司採用僅供管理層內部討論之用，並非提述武漢集裝箱合營合約之內容，並對其概無影響。

武漢集裝箱碼頭第一期第一階段包括興建一個泊位及一個面積約22,374平方米之集裝箱堆場，並安裝一台多用途碼頭起重機、一台碼頭起重機及兩台膠輪起重機。

武漢集裝箱碼頭第一期第二階段將包括額外興建一個泊位，及額外興建一個約28,364平方米之集裝箱堆場，及一幢集裝箱貨運站貨倉，並安裝一台碼頭起重機、一台空箱堆放車及兩台膠輪起重機。

武漢集裝箱碼頭第一期第三階段將包括額外興建之貨倉／物流中心、集裝箱貨運站及多層行政大樓，並額外安裝一台碼頭起重機及三台膠輪起重機。

武漢為湖北省會及中國中部及內陸地區之主要交通及通訊交匯點。武漢位處中國長江中游，其中一項功能為中國內陸河運之樞紐。武漢因其地理位置，昔日有「九省通衢」之稱。武漢為中國之運輸重鎮。在公路和鐵路交通方面，武漢位於京珠國道、滬蓉國道及京廣鐵路沿線。由於長江上游區域之港口條件較差，因此武漢可憑藉其地利優勢而成為中國長江上游與西部地區間之海上貨物轉運樞紐。

武漢集裝箱碼頭

武漢集裝箱碼頭位於新洲區陽邏鎮開發區，位於湖北省會武漢市下游約25公里。武漢集裝箱碼頭為新開發項目，計劃用以連接武漢之河流、鐵路及公路交通系統。武漢集裝箱碼頭包括於陽邏鎮興建及營運之內陸現代化集裝箱碼頭及轉運設施。該項目列入武漢市第九個五年計劃（一九九六年至二零零零年）之重點基建項目。

該地盤海岸線之水位相對較深，河道流速普遍穩定。陽邏鎮地盤之海岸線全長1.8公里，港口發展地盤約2平方公里。

武漢集裝箱碼頭分多期發展。武漢集裝箱項目包括發展及經營武漢集裝箱碼頭第一期。武漢集裝箱碼頭第一期之設計年吞吐量為400,000 TEU，包括兩個為高達10,000載重噸位之船舶而設，長約270米之泊位。然而，於每年旱季水位偏低時，10,000載重噸位之船舶可能不能停泊該碼頭。由於將會停泊武漢集裝箱碼頭之船舶預期不超過5,000載重噸位，故董事相信上述季節因素對武漢集裝箱現有業務並無任何重大不利影響。

武漢集裝箱碼頭第一期第一階段於二零零四年二月八日投入商業經營。本集團須取得並已取得營業執照、中華人民共和國國境口岸儲存場地衛生許可證、進出境集裝箱場站登記證、港埠經營許可證，方可投入商業經營。於最後可行日期，本集團已取得武漢集裝箱碼頭第一期第一階段投入商業經營之必要執照及許可證。

就武漢集裝箱碼頭第一期餘下階段之發展而言，管理人員於考慮是否進行發展時考慮兩個因素，分別為(i)武漢集裝箱碼頭第一期第一階段之吞吐量何時達致合營各方於武漢集裝箱合營合約承諾之設計容量之70%及(ii)武漢地區於短期內之集裝箱運輸預期增長速度。就武漢集裝箱碼頭第一期第二階段之發展而言，經考慮武漢地區集裝箱運輸之預期急速增長，並導致武漢集裝箱碼頭第一期第一階段之設計容量較原來預期提前飽和，管理人員認為適宜於二零零五年（達致武漢集裝箱碼頭第一期第一階段70%設計容量之前）開始著手及展開武漢集裝箱碼頭第一期第二階段之初步設計及發展前期預備工作。預期第二階段之發展將逐步完成，並於二零零六年年底全面完成。根據現時計劃，董事預期本集團於二零零七年開始發展武漢集裝箱碼頭第一期第三階段。

位於浙江省之洋山深水港第一期設計每年處理能力為2,200,000TEU，預期於二零零五年年底投入商業經營。第一期竣工後，預期洋山深水港將擔當浙江沿岸進洋船舶之主要轉運港。就董事所知及確信，若干目前於長江擁有營運船隊之船務公司，已計劃於本年引進擁有200至300TEU載貨量之較大型船舶，以應付預期大幅增加之長江流域之集裝箱流量。董事相信，鑑於武漢集裝箱碼頭位於長江中游之位置，武漢集裝箱可能因長江流域至洋山深水港之集裝箱流量增加而得益。

合營夥伴

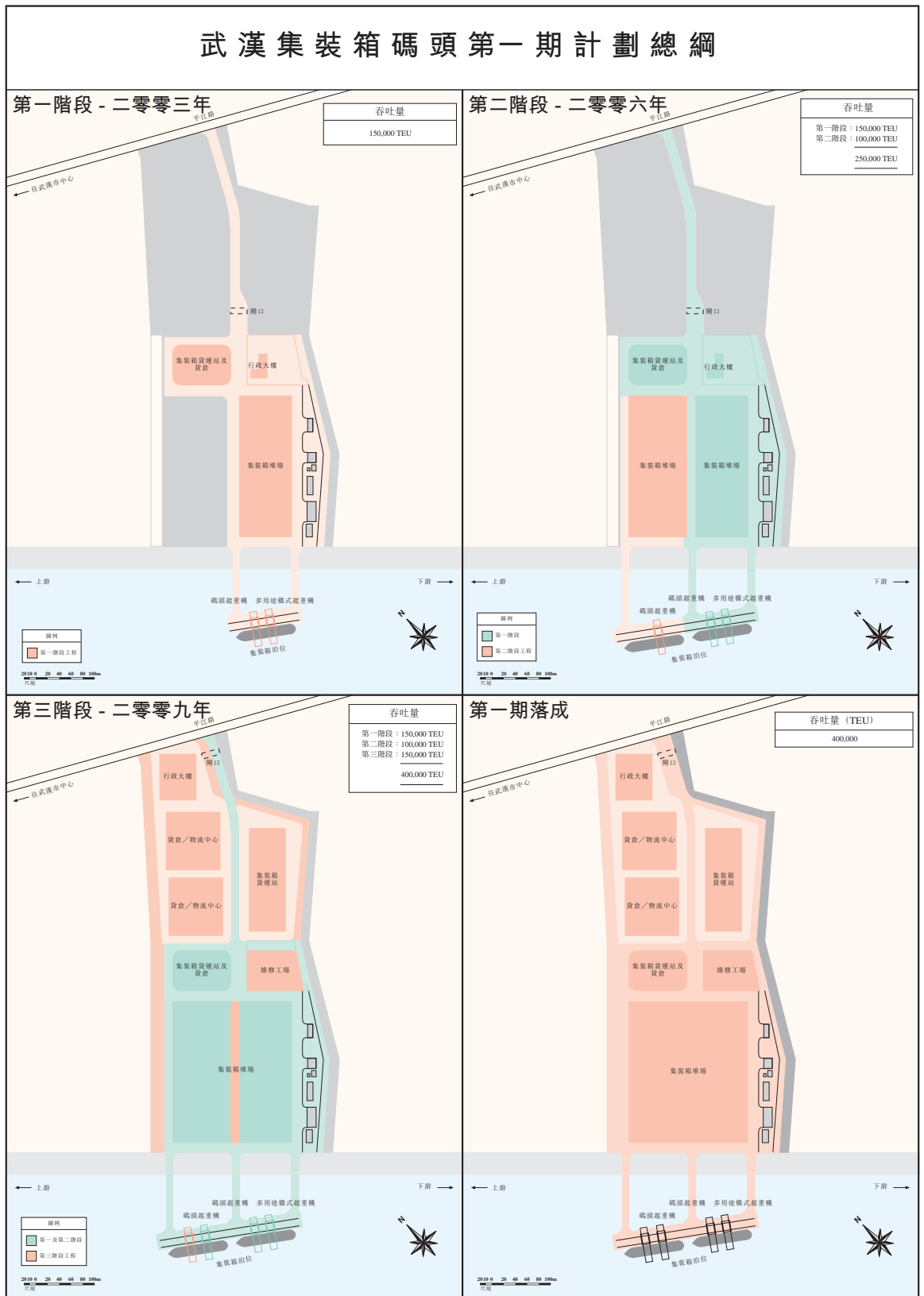
陽邏開發

陽邏開發乃一間國有企業，據董事所知，該國有企業由武漢市交通委員會屬下之武漢市交通建設投資有限公司全資擁有。據董事所知及確信，陽邏開發之業務範圍包括規劃及實施開發區之發展；向國內外企業提供服務；投資開發房地產、旅遊及運輸相關項目及零售批發日用品、五金、電機、建材、木材、橡膠、塑膠產品、印刷材料、農副產品、家具、電動機械及設備以及紡織品。據董事所知，除於武漢集裝箱碼頭之權益外，陽邏開發於最後可行日期並無持有其他港口相關權益。

武漢港口集團

武漢港口集團(前稱武漢港管局)為國有企業，並由武漢國有資產管理委員會、上海國際港務(集團)有限公司及上海港集裝箱股份有限公司分別擁有45%、30%及25%權益。武漢港口集團之業務範圍包括管理及經營港口。就董事所知，於最後可行日期，武漢港口集團亦於武漢若干港口(包括漢陽碼頭51.75%、為處理汽車運輸而設之興建中滾裝港口沌口港(100%)、為處理危險貨物而設之興建中港口左嶺港67%處理普通散貨之港口青山外貿碼頭(100%)及經營處理普通散貨之水陸協調運輸港口之分公司持有權益。

下圖為武漢集裝箱碼頭第一期各個階段之總綱發展藍圖：



第一期第一階段

在第一階段，本集團已興建一個泊位及一個面積約22,374平方米之集裝箱堆場。已安裝之貨物起卸設備包括一台多用途橋式起重機、一台碼頭起重機，以及兩台膠輪起重機，武漢集裝箱碼頭第一期第一階段之設計年吞吐量為每年150,000TEU。此階段之總資本開支約人民幣167,000,000元（約156,000,000港元）已於期內投入，該投資由本集團以內部資源及交通銀行之貸款融資支付。武漢集裝箱碼頭第一期第一階段已於二零零四年二月八日投入商業經營。

第一期第二階段

本集團將於此階段興建額外泊位、面積約為28,364平方米之額外集裝箱堆場，及一幢集裝箱貨運站貨倉。此外，亦會額外安裝一台碼頭起重機、一台空箱堆放車及兩台膠輪起重機，將武漢集裝箱碼頭之武漢集裝箱碼頭第一期總設計年吞吐量提升至每年250,000TEU。此階段之總資本開支估計約為人民幣105,000,000元（約98,000,000港元），將由本集團以內部資源及上海浦東發展銀行之貸款融資支付。董事預期第二階段將逐步落成，並於二零零六年年底前全部竣工。

第一期第三階段

在第三階段，本集團將興建更多貨倉／物流中心、集裝箱貨運站、一幢多層行政新大樓及一個維修工場，以及額外安裝一台碼頭起重機及三台膠輪起重機。因此，武漢集裝箱碼頭第一期之總設計年吞吐量預期可提高至每年400,000TEU。此階段之總資本開支估計約為人民幣114,000,000元（約107,000,000港元），將由本集團以內部資源以及銀行或其他金融機構之貸款融資支付。董事預期第三階段將於二零零九年前落成。

工程外判

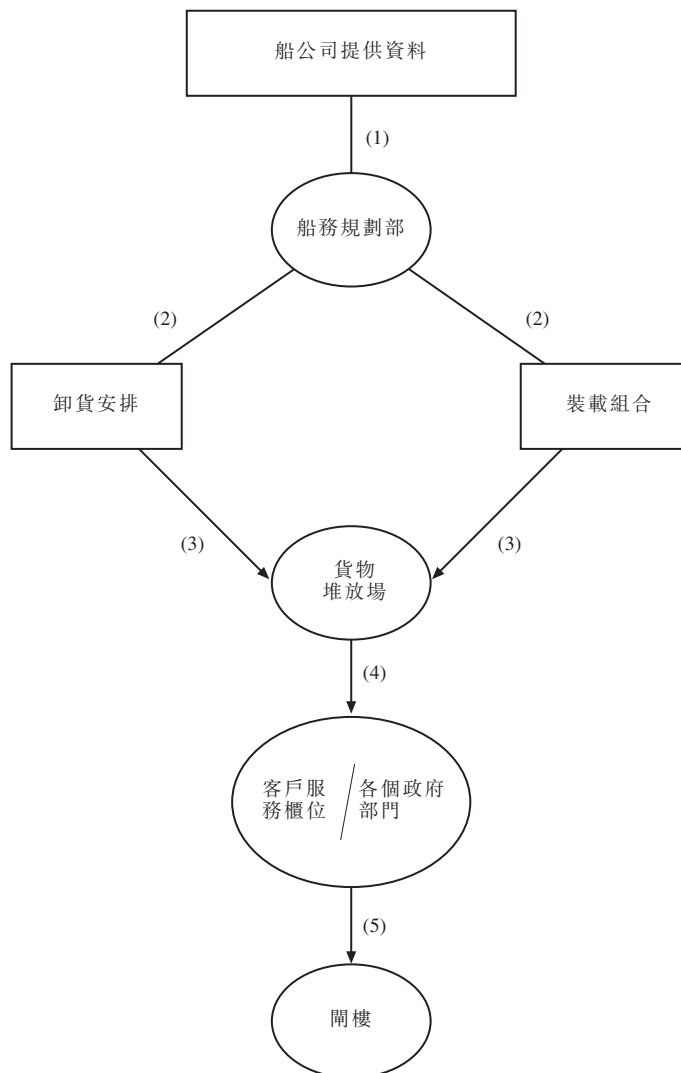
本集團聘用持有政府機構頒發牌照之合資格獨立承建商進行發展項目之主要建築工程。甄選承建商須依照政府有關招標及標書評審之規定進行。本集團已成立標書評審小組，負責評審武漢集裝箱碼頭第一期第一及第二階段各主要建築合約之標書。截至二零零四年十二月三十一日止兩個年度及截至二零零五年三月三十一日止三個月，本集團五大供應商（包括承建商）之合約總值佔有關財政年度／期間本集團於武漢集裝箱項目產生之總成本約89%、62%及47.0%。同期，本集團之最大供應商之合約價值佔有關財政年度／期間本集團於武漢集裝箱項目產生之總成本約47%、38%及26%。董事確認，本集團之五大供應商均為獨立第三方，董事或任何持有本公司已發行股本5%以上權益之股東概無持有該等公司之任何股權。

武漢集裝箱碼頭之營運及管理

(a) 規劃與管理

本集團擁有一隊由八名高級職員組成之小組，負責武漢集裝箱碼頭之整體運作及管理。董事相信，碼頭經營成功之道在於運作流程之效率，當中實有賴多項因素，其中包括貨物及集裝箱流入與流出之物流規劃。該等規劃涉及制定由船舶停泊至離開期間運作程序之物流工序。實施該等規劃需要協調、緊密監察及有效管理。週全之碼頭發展藍圖設計、先進之電腦化運作系統、現代化之貨物起卸設備及訓練有素之員工，均有助提升效率。本集團已在武漢集裝箱碼頭安裝集裝箱碼頭管理系統，有助本集團與客戶、貨運代理商及海關之間進行電子數據交換（「電子數據交換」）通訊。由於熟練員工對於提高效率起重要作用，因此本集團擬在培訓職員方面投入更多資源。

下圖顯示貨物運送規劃過程之主要步驟：



業 務

步驟：

- (1) 碼頭之船務規劃部透過傳真或電郵從船公司取得進口貨物資料。該等數據包括船隻裝載及貨物資料，例如數量、付運情況、種類及重量。
- (2) 根據集裝箱之裝載量及船隻之穩定性，船務規劃部為每艘停泊於碼頭之船舶編製卸貨安排及裝載組合。
- (3) 貨物控制部之堆放場主任將根據船舶之停泊先後次序、卸貨次序及貨物運送情況，為貨物編排適當之堆放場位置。岸邊起重機操作員及船邊檢查員將根據卸貨安排核實卸下之貨物，並向貨物控制部匯報任何差異。
- (4) 收貨人於提貨前向客戶服務櫃位及各政府部門辦妥清關手續。
- (5) 碼頭之閘樓於拖車駛過閘口時核對批文上之貨物詳情。

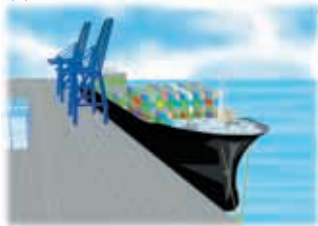
(b) 營運

(i) 集裝箱貨物起卸

武漢集裝箱碼頭計劃依照下列運作模式營運，其中涉及利用起重機，將碼頭接收之集裝箱貨物從岸邊裝上船舶，以及從船舶下卸集裝箱貨物至岸邊，以待收貨人提貨。下圖顯示集裝箱貨物起卸之主要運作過程：

進口集裝箱貨物

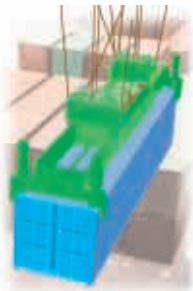
(1)



船隻停泊



(2)



以碼頭起重機或多用途橋式起重機卸貨



(3)



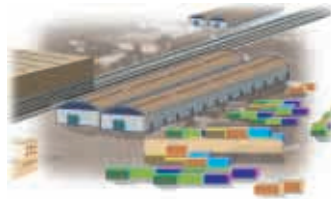
集裝箱堆場



(4)



(5)



集裝箱貨運站



(6)



開樓

步驟：

- (1) 將船隻繫於泊位。
- (2) 利用碼頭起重機或多用途橋式起重機將集裝箱貨物由停於泊位之船舶卸下，並將之裝上拖車及拖架。
- (3) 集裝箱貨物運往集裝箱堆場，並由膠輪起重機卸下儲存及／或由收貨人交收。
- (4) 以整箱貨形式付運之集裝箱貨物裝上收貨人之貨車，並在清關後駛過閘樓。
- (5) 以拼箱貨形式付運之集裝箱貨物移往集裝箱貨運站開箱，等待收貨人提貨。
- (6) 儲存於集裝箱貨運站之集裝箱貨物裝上收貨人之貨車，並在清關後駛過閘樓。

出口集裝箱貨物



閘樓

(1) ↓



集裝箱堆場

(4) ↓

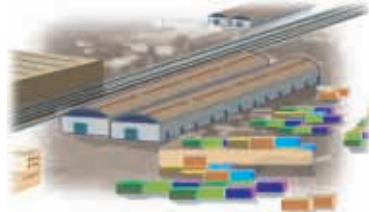


拖車

步驟：

- (1) 整箱貨形式之集裝箱貨物由托運人以貨車經閘樓運送往集裝箱堆場，以待裝上出口集裝箱貨船。
- (2) 拼箱貨形式之集裝箱貨物由拖車及拖架運往集裝箱貨運站，以待拼裝入出口集裝箱。

(2) ↓



集裝箱貨運站

(3) ↓

- (3) 拼箱貨形式之集裝箱貨物拼裝入集裝箱，然後再運往集裝箱堆場貯船存及／或等待裝上出口集裝箱貨船。

- (4) 膠輪起重機或伸堆放車將集裝箱貨物從集裝箱堆場吊往拖架及拖車，然後再將集裝箱運往泊位旁之出口集裝箱貨船。

- (5) 碼頭起重機或多用途橋式起重機將集裝箱貨物從拖架及拖車吊起，再裝上停於泊位旁之出口集裝箱貨船。

(5) →



出口集裝箱貨船

(ii) 普通貨物起卸

當普通貨物船舶停泊於泊位時，會使用碼頭起重機或多用途橋式起重機卸下普通貨物至拖車上。普通貨物自船上轉至岸上後將接受檢查，然後視乎其性質、尺寸、重量、形狀等運往集裝箱堆場或集裝箱貨運站貯存，直至由收貨人提取為止。普通貨物之例子包括鋼產品及建築材料。

(c) 設備

根據現有發展計劃，武漢集裝箱項目現已或將會配備下列機器及設備，及若干其他重型機械設備，如計量台、叉式起重機、拖車及拖架。該等機器及設備之預期經濟壽命由10年至25年不等，已安裝或將予安裝之主要機器及設備，以及完成發展武漢集裝箱碼頭第一期各階段之有關估計總資本開支列載如下。

	第一階段 (台)	第二階段 (台)	第三階段 (台)
碼頭起重機	1	2	3
多用途橋式起重機	1	1	1
空箱堆放車	0	1	1
橡膠輪胎橋式起重機	2	4	7
實際／估計累積資本總開支，包括海事及土木工程 (人民幣百萬元)	167	272	386

於最後可行日期，上述武漢集裝箱碼頭第一期第一階段之主要機械及設備已全部安裝妥當並可全面運作。

(d) 環保、衛生及安全措施

所有於中國經營業務之企業均須遵守中華人民共和國環境保護法、中華人民共和國水污染防治法實施細則及中華人民共和國水污染防治法所載之環境保護規則及規例。根據該等法律，任何可能在其正常生產或業務經營活動產生污染，或對公眾健康產生潛在損害之企業，須作出若干保護措施，以防止或處理污染或廢物，包括空氣污染、排放有害氣體、水氣、廢水、塵埃、粒子、放射性物質、臭氣、殘餘廢物、噪音、震盪及電磁波幅射等。

就武漢集裝箱項目而言，本集團已採納若干程序以遵守中國環境保護及其他適用法律及規例。該等程序包括實施綠化計劃，設置並使用廢水處理站及廢水處理設備處理清洗集裝箱及設備產生之廢水，以及設立若干環境營運程序。設置廢水處理站及廢水處理設備之開支約為人民幣312,000元。自二零零三年一月起三十個月之期間，本集團已按每立方米廢水人民幣0.8元之成本，就支付總額約人民幣26,000元之廢水處理費用。

本集團亦已採納若干保健及安全措施，包括採納危險貨物處理措施、實施防火及緊急應變計劃、僱員培訓及保健計劃。董事相信，由訓練有素之職員駐守，並由本集團有效經營之港口，提供安全清潔之工作環境，將可吸引國際及國內船務公司使用本集團之碼頭設施。

本集團亦將於未來港口項目提倡採納該等措施。

收益模式

本集團在其港口提供之服務包括集裝箱貨物起卸、貯存及其他輔助服務，以及普通貨物起卸：

集裝箱貨物

- 集裝箱貨物處理服務包括集裝箱貨物之起卸、拆卸及再裝運。最新之起卸費視乎貨物之種類及性質，以及是否需要特別處理服務而定，載貨集裝箱之起卸費為每TEU人民幣100元至人民幣500元，而空箱起卸費則為每TEU人民幣100元至人民幣350元。最新之拆卸及再裝運費為每TEU人民幣100元至人民幣150元。
- 貯存服務包括於集裝箱堆場貯存集裝箱及於保稅倉庫／集裝箱貨運站貯存貨物。於集裝箱堆場貯存之集裝箱包括普通集裝箱貨物及特別集裝箱貨物(如冷藏集裝箱貨物)之集裝箱。最新貯存費介乎每日每TEU人民幣4元至人民幣8元(入口重箱)及每日每TEU人民幣2元至人民幣8元(空箱)。於保稅倉庫／集裝箱貨運站貯存貨物之費用為每日每噸人民幣15元。

普通貨物

- 普通貨物起卸服務包括普通貨物之起卸。最新之普通貨物起卸收費介乎每噸人民幣5元至人民幣200元，視乎普通貨物之性質、尺寸、形狀、數量而定。

截至二零零四年十二月三十一日止年度，本集團處理集裝箱貨物及普通貨物及提供倉儲及其他服務所產生之收益分別約為2,400,000港元、200,000港元及100,000港元。截至二零零五年三月三十一日止三個月，本集團處理集裝箱貨物及普通貨物及提供倉儲及其他服務所產生之收益分別約為1,600,000港元、200,000港元及100,000港元。

董事預期於可見未來，武漢集裝箱之收益將繼續主要來自貨物起卸及貯存，特別是集裝箱貨物起卸。

銷售及市場推廣

本集團之目標客戶為國內及國際船務公司。本集團之管理人員已制定及實施有效規劃及監察措施，以提供有效可靠服務。

本集團已成立業務發展部，負責制定本集團之市場推廣及銷售策略。

本集團有意與國內及國際船務公司就本集團之停泊及起卸服務訂立長期合約。於最後可行日期，本集團已與客戶訂立十六份於二零零五年十二月三十一日到期之服務合約。

本集團之市場推廣策略為向其客戶推廣可靠、有效及度身訂造之服務。

此外，本集團亦計劃定期造訪托運人，以便收集對本集團所提供服務之意見，以及有關進出口貨物量預測之資料，以作規劃用途。

截至二零零四年十二月三十一日止年度，本集團五大客戶及最大客戶分別佔本集團該財政年度總營業額之86.1%及25.2%。本集團之最大客戶佔本集團截至二零零五年三月三十一日止三個月營業額之37.1%；而本集團之五大客戶合共佔本集團同期營業額之95.3%。董事確認，本集團之五大客戶為獨立第三方，概無董事及任何持有本公司已發行股本5%或以上權益之股東於該等獨立第三方持有任何股權。

於最後可行日期，本集團與其客戶訂立17項於二零零五年十二月三十一日屆滿之服務合約。除與武漢集裝箱之業務關係外，該等客戶與本公司、其附屬公司、董事及／或其各自任何聯繫人概無任何關係。

競爭

一般而言，基建發展及管理業務屬資本密集業務，而本集團之主要競爭對手為目前在中國經營之基建公司，以及其他擁有資金及有關專業知識之外國投資者。

其他港口

就董事所知，現時由武漢港口集團擁有51.75%權益之公司經營之漢陽碼頭，為武漢唯一處理重大數量 TEU 之其他港口。漢陽碼頭位於漢陽鸚鵡洲頭，並提供集裝箱及普通貨物及相關處理服務。漢陽碼頭有6個泊位，最高年設計集裝箱處理能力為98,000TEU。雖然武漢港口集團擁有武漢集裝箱5.09%權益，並有權提名及已提名武漢集裝箱董事會七位董事中之其中一位，董事認為，基於武漢港口集團於武漢集裝箱之權益微不足道，且武漢港口集團並不參與武漢集裝箱之日常管理，潛在利益衝突不大可能成為重大事項。

就董事所知，除武漢集裝箱港口及漢陽碼頭，武漢尚有青山外貿碼頭、沌口港及左嶺港。青山外貿碼頭由武漢港口集團之分公司經營，位於武漢長江之青山水道南岸，擁有3個可停泊載重高達5,000載重噸位之船舶之泊位，年設計處理能力為900,000噸貨物。該港口主要處理大型及普通貨物。由於青山外貿碼頭亦處理普通貨物，初步認為該港口為武漢集裝箱碼頭之競爭者。然而，經考慮武漢集裝箱碼頭之主要業務為處理集裝箱貨物後，董事認為青山外貿碼頭之潛在競爭並不重大。

興建中滾裝港口沌口港，乃為處理汽車運輸而設，而興建中港口左嶺港，乃為處理危險貨物而設。

根據中國第十個五年計劃，武漢市政府之政策為將長江一橋及長江二橋之間所有商業貨物港口遷往陽邏區。因此，董事相信，陽邏區處於武漢設立商業貨運港口之策略性位置，將獲武漢有關政府當局提供較大支援，尤其是基建及交通連接方面。

為確保本集團可參與發展武漢集裝箱碼頭第一期之後之項目，根據武漢集裝箱、武漢港口集團與陽邏開發訂立之合營合約及其補充合約，中國合營方已授予本集團發展武漢集裝箱碼頭第二期及第三期之優先權。

CIGPLC

本集團之前控股公司 CIGPLC，除之前在本集團擁有權益外，亦於中國其他港口業務擁有權益。於最後可行日期，該等於其他港口業務之權益已被出售，CIGPLC 因而並無於港口業務擁有任何權益，亦不被視為武漢集裝箱或本集團之競爭者。

關連交易

於截至二零零四年十二月三十一日止兩個年度及二零零五年三月三十一日止三個月，本集團與關連公司進行下列交易：

CIGPLC 作出之擔保

根據武漢集裝箱及交通銀行於二零零三年六月二十三日訂立之貸款協議（「貸款協議」），交通銀行同意根據貸款協議之條款向武漢集裝箱提供人民幣60,000,000元之貸款。

CIGPLC 於二零零三年六月二十四日向交通銀行出具擔保（「擔保」），CIGPLC 同意為武漢集裝箱於貸款協議之責任出具擔保。擔保自雙方簽訂日期（即二零零三年六月二十四日）起生效，並將於武漢集裝箱解除於貸款協議責任之兩年後到期。倘武漢集裝箱於貸款協議之責任在上述期間內任何時間被解除，擔保將自動到期。

根據擔保：

- (i) CIGPLC 同意就交通銀行於二零零三年六月二十三日至二零零八年六月三十日期間向武漢集裝箱提供之所有融資（上限為人民幣60,000,000元）向交通銀行出具擔保；及
- (ii) 擔保涵蓋武漢集裝箱於貸款協議之所有責任，包括但不限於貸款本金、因貸款產生及與貸款有關之所有利息及罰款以及交通銀行因武漢集裝箱拖欠貸款協議款項而產生之所有法律費用、估值費用。

本公司或其任何附屬公司概無為 CIGPLC 之擔保提供任何押品。

於最後可行日期，交通銀行已原則上同意於股份在創業板上市後解除擔保。本公司擬於股份在創業板上市後以本公司之擔保取代擔保。

於上市日期後，本集團之成員公司將成為以下關連交易之訂約方：

特許及服務協議

本公司根據 CIGCPF 與本公司於二零零五年九月二日訂立之特許及服務協議（「服務協議」），佔用位於香港中環夏慤道12號美國銀行中心1604室或本公司同意之其他條件相近之地點作為總辦事處物業（「該物業」）。CIGCPF 為 CIGPLC（本公司控股股東周先生之聯繫人）之間接全資附屬公司。

根據服務協議：

- (i) 本公司獲 CIGCPF 特許（「該特許」）佔用及使用該物業；
- (ii) CIGCPF 同意向本公司提供若干行政支援服務，包括使用辦公室設備、接待及傳訊支援；及
- (iii) 自上市日期起，本公司須每月支付50,000港元之全包特許及服務費。

服務協議初步由股份於創業板上市當月之第一日起為期兩年，其後可由其中一方給予另一方不少於六個月之書面終止通知予以終止。

董事（包括獨立非執行董事）認為，截至目前為止，服務協議之條款對全體股東而言公平合理，而服務協議乃本公司於正常商業過程中按一般商業條款訂立（或對本公司而言，按更佳之商業條款訂立）。本公司之獨立物業估值師亦認為本公司根據服務協議（作為上述全包特許及服務費每月50,000港元之部份）應付之月費乃符合一般商業條款。

由於 CIGCPF 為本公司之關連人士，服務協議構成本公司之持續關連交易。然而，鑑於服務協議按一般商業條款訂立（或對本公司而言，按更佳之商業條款訂立），而所有適用百分比（按創業板上市規則之說法）及每年代價不超過創業板上市規則第20.33(3)條所規定之2.5%及1,000,000港元，故服務協議獲豁免遵守創業板上市規則第20章有關申報、刊發公佈及獲得股東批准規定。