

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此為概要，故並不包括對閣下而言可能屬重要的所有資料。閣下於決定[編纂]我們的股份前務請細閱本文件全文。

任何[編纂]均涉及風險。有關[編纂]我們的股份的若干特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下於決定[編纂]我們的股份前應細閱整份文件。

此概要所採用的詞彙於本文件「釋義」及「技術詞彙」兩節界定。

概覽

集裝箱堆場是貨物卸貨之後以及在其他貨運中再次使用之前暫時存放空集裝箱的保管設施。按2025年的集裝箱吞吐量計算，我們是新加坡領先的及東南亞第二大的集裝箱堆場營運商（按照弗若斯特沙利文報告，我們在新加坡擁有最高市佔率16.2%及在東南亞擁有市佔率5.9%），主要為在東協地區及中國營運的集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司提供服務。我們的總部位於新加坡，並於中國、香港、馬來西亞、泰國及越南經營業務，在廣泛地區建立據點。於最後實際可行日期，我們於10個地點營運18個集裝箱堆場，能夠提供一系列集裝箱及物流相關服務（包括儲存及裝卸、維修及保養、新建集裝箱檢驗以及集裝箱運輸）。我們亦從事集裝箱及集裝箱零部件的銷售及貿易，以及其他物流相關輔助服務（例如倉儲以及集裝箱貨運站及貨運代理）。

本集團一般以品牌名稱「永康」於新加坡、泰國、馬來西亞及越南經營，於香港則以品牌名稱「PCL」及「明豐」經營。至於我們中國的業務，我們以品牌名稱「克運」（我們從獨立第三方取得許可的品牌）及「毅發」（源自我們其中一間中國附屬公司名稱的品牌）經營。

業務模式

我們的業務模式主要是提供空箱的儲存和處理、維修和保養以及運輸。我們主要通過以下三大主要業務分部經營和管理我們的業務，是各為不同但相輔相成的業務：

- (i) 集裝箱堆場業務：我們的核心業務包括提供集裝箱堆場服務，其包括儲存及處理、維修及保養以及運輸(a)在整個東協地區及中國的空集裝箱；及(b)在新加坡的ISO罐式集裝箱。我們的集裝箱堆場網絡戰略性地位於我們運營所在國家的主要集裝箱港口碼頭附近，主要為集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司提供服務。作為集裝箱堆場營運商，我們在航運供應鏈中扮演關鍵的角色，因為我們在空箱不用時提供儲存服務。集裝箱堆場是集裝箱貨主的主要儲存解決方案，我們的儲存服務可讓集裝箱貨主優化集裝箱管理、減輕瓶頸問題，並協助處理集裝箱相關的輔助事宜，例如維修和保養。

概 要

- (ii) 倉儲及集裝箱貨運站：作為我們的全方位綜合物流解決方案的一部分，本集團為貨主及其他客戶提供倉儲及集裝箱貨運站服務，當中包括出港和進港普通貨物的合併和分拆以及貨物儲存。於往績記錄期間，我們主要在香港、中國上海、天津和青島從事倉庫和集裝箱貨運站業務。
- (iii) 集裝箱銷售和新建集裝箱檢驗：除了我們的核心集裝箱堆場業務外，我們亦提供與集裝箱有關的配套服務，包括集裝箱（二手和新建）及集裝箱零部件的貿易，以及對新建集裝箱的驗收及檢測，以協助客戶確保彼等所購買的集裝箱符合相關購買協議中規定的標準及條件。此項業務的主要客戶包括集裝箱航運公司及集裝箱租賃公司。我們利用我們的代理及供應商網絡，協助我們的集裝箱堆場客戶銷售其集裝箱。

此外，我們在中國青島提供貨運代理服務，此服務在過去是為支持我們在該地的集裝箱堆場業務而附帶提供的服務。然而，由於進行本文件「業務－我們的投資－於中國青島的合營安排」一段所述的合營安排，我們位於青島的自身集裝箱堆場業務已終止營運，惟我們仍會向現有客戶提供貨運代理服務。

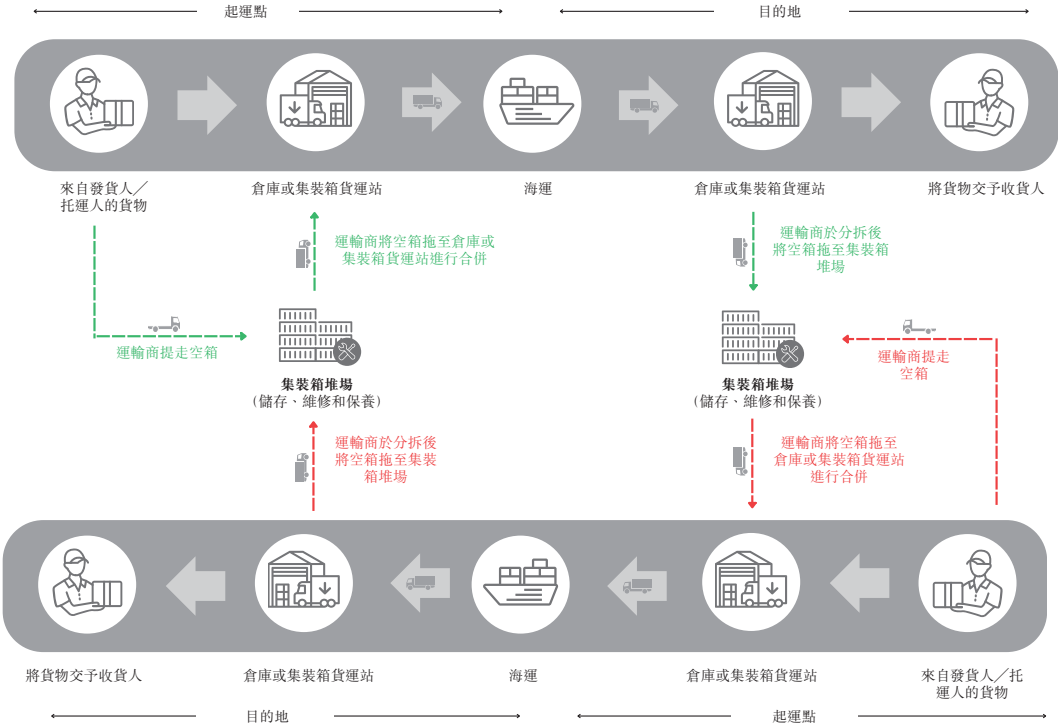
集裝箱擁有人為航運公司或集裝箱租賃公司。集裝箱堆場營運商通常位於主要港口碼頭附近，其在航運供應鏈中扮演關鍵角色，為航運公司及集裝箱租賃公司提供閒置空集裝箱的儲存、保養及調度服務，既能減輕昂貴碼頭土地的壓力，又能最大限度地緩解港口擁堵。

集裝箱經常因搬運及正常磨損而受損。集裝箱擁有人通常依靠集裝箱堆場營運商提供與集裝箱有關的關鍵服務，包括維修及保養以及在港口和堆場之間運輸空箱，以實現有效的集裝箱管理。在空箱存放地點提供維修及保養能夠讓集裝箱航運公司及集裝箱租賃公司簡化其營運並降低不同服務供應商之間的運輸成本。

作為我們集裝箱堆場業務的一部分，我們亦向集裝箱擁有人提供集裝箱港口碼頭冷藏箱服務，包括維修及保養、溫度監測以及其他輔助性冷藏箱服務。此處所指的「冷藏箱」是一種能夠製冷的海運集裝箱，用於運輸對溫度敏感及通常較容易腐爛的貨物。我們直接在集裝箱港口碼頭經營我們的集裝箱港口碼頭冷藏箱業務。我們是四個主要冷藏箱製造商在新加坡、馬來西亞及香港的授權服務中心。

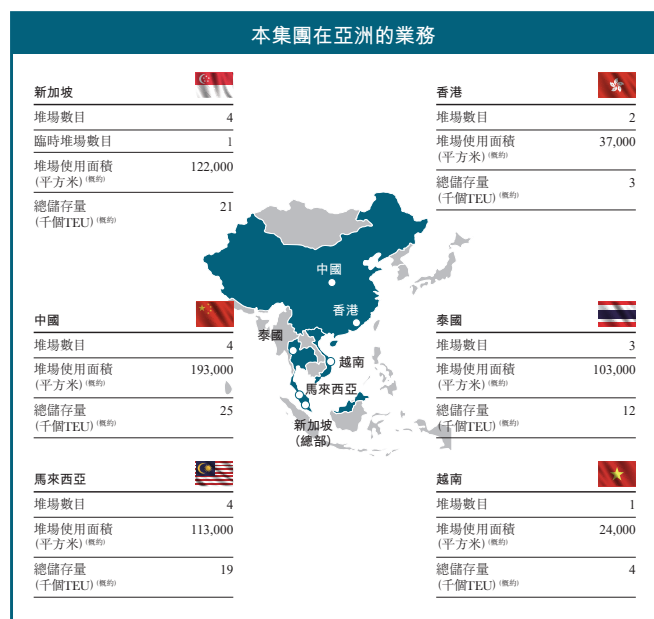
概 要

下圖說明集裝箱堆場營運商在航運供應鏈中的總體角色：



於2026年2月28日（即就本資料而言的最後實際可行日期），我們在各地營運18個集裝箱堆場（總堆場使用面積約為590,000平方米，總儲存量約為83,000個TEU），詳情於下圖列示。

概 要



下表列出我們業務分部於往績記錄期間所產生的收益：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	千新加坡元	%	千新加坡元	%	千新加坡元	%
集裝箱堆場業務						
– 堆場處理	47,807	30.7	48,323	29.3	46,947	31.5
– 維修和保養	43,089	27.7	43,409	26.3	41,651	27.9
– 倉儲費	15,794	10.2	7,965	4.8	7,423	5.0
– 運輸	7,080	4.6	6,818	4.1	7,532	5.0
– 其他 (附註)	4,527	2.9	4,390	2.7	5,670	3.8
小計	118,297	76.1	110,905	67.2	109,223	73.2
倉儲及集裝箱貨運站	15,455	9.9	10,745	6.5	4,925	3.3
集裝箱銷售和新建集裝箱檢驗	1,501	1.0	9,051	5.5	2,507	1.7
其他(青島的貨運代理服務)	20,270	13.0	34,321	20.8	32,515	21.8
總計	155,523	100.0	165,022	100.0	149,170	100.0

附註：其他包括設備租賃及代理費。

概 要

下表載列於往績記錄期間我們按(i)地理位置（基於提供服務的地點）；及(ii)業務分部劃分的總收入明細：

截至2023年12月31日止年度

	集裝箱堆場業務		倉儲及集裝箱貨運站		集裝箱銷售和 新建集裝箱檢驗		其他(青島的 貨運代理服務)		總計	
	千新加坡元	%	千新加坡元	%	千新加坡元	%	千新加坡元	%	千新加坡元	%
新加坡	56,446	47.7	-	-	997	66.4	-	-	57,443	36.9
中國	24,784	21.0	12,487	80.8	-	-	20,270	100.0	57,541	37.0
香港	14,111	11.9	2,968	19.2	504	33.6	-	-	17,583	11.3
馬來西亞	11,310	9.6	-	-	-	-	-	-	11,310	7.3
泰國	10,241	8.7	-	-	-	-	-	-	10,241	6.6
越南	1,405	1.1	-	-	-	-	-	-	1,405	0.9
總計	<u>118,297</u>	<u>100.0</u>	<u>15,455</u>	<u>100.0</u>	<u>1,501</u>	<u>100.0</u>	<u>20,270</u>	<u>100.0</u>	<u>155,523</u>	<u>100.0</u>

截至2024年12月31日止年度

	集裝箱堆場業務		倉儲及集裝箱貨運站		集裝箱銷售和 新建集裝箱檢驗		其他(青島的 貨運代理服務)		總計	
	千新加坡元	%	千新加坡元	%	千新加坡元	%	千新加坡元	%	千新加坡元	%
新加坡	56,963	51.4	-	-	7,006	77.4	-	-	63,969	38.8
中國	19,870	17.9	9,576	89.1	13	0.1	34,321	100.0	63,780	38.6
香港	14,065	12.7	1,169	10.9	2,031	22.4	-	-	17,265	10.5
馬來西亞	11,573	10.4	-	-	1	0.0	-	-	11,574	7.0
泰國	7,568	6.8	-	-	-	-	-	-	7,568	4.6
越南	866	0.8	-	-	-	-	-	-	866	0.5
總計	<u>110,905</u>	<u>100.0</u>	<u>10,745</u>	<u>100.0</u>	<u>9,051</u>	<u>100.0</u>	<u>34,321</u>	<u>100.0</u>	<u>165,022</u>	<u>100.0</u>

截至2025年12月31日止年度

	集裝箱堆場業務		倉儲及集裝箱貨運站		集裝箱銷售和 新建集裝箱檢驗		其他(青島的 貨運代理服務)		總計	
	千新加坡元	%	千新加坡元	%	千新加坡元	%	千新加坡元	%	千新加坡元	%
新加坡	55,464	50.8	-	-	1,182	47.1	-	-	56,646	38.0
中國	15,320	14.0	4,925	100.0	-	-	32,515	100.0	52,760	35.4
香港	16,069	14.7	-	-	1,319	52.6	-	-	17,388	11.7
馬來西亞	12,327	11.3	-	-	6	0.2	-	-	12,333	8.3
泰國	8,795	8.1	-	-	-	-	-	-	8,795	5.9
越南	1,248	1.1	-	-	-	-	-	-	1,248	0.8
總計	<u>109,223</u>	<u>100.0</u>	<u>4,925</u>	<u>100.0</u>	<u>2,507</u>	<u>100.0</u>	<u>32,515</u>	<u>100.0</u>	<u>149,170</u>	<u>100.0</u>

概 要

集裝箱堆場業務是我們的核心業務，佔我們總收益的絕大部分。作為集裝箱堆場營運商，我們的服務包括儲存和處理、維修和保養以及空箱的運輸。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，集裝箱堆場業務的收入分別約為118.3百萬新加坡元、110.9百萬新加坡元及109.2百萬新加坡元，分別約佔我們總收益的76.1%、67.2%及73.2%。我們來自該業務的收入主要包括提供堆場處理、維修和保養、儲存和運輸服務所收取的費用，其可收取自集裝箱租賃公司及集裝箱航運公司及其客戶（即集裝箱托運人和收貨人）。

我們的倉儲及集裝箱貨運站業務用以輔助我們的核心集裝箱堆場業務，包括傳統的貨物存儲以及與合併和分拆相關的增值服務，以滿足我們客戶的需求。這些增值服務包括托盤化、條碼掃描、合併和分拆、配套、打包、包裝、密封、裝箱和拆箱。於往績記錄期間，我們主要在香港及中國上海、天津及青島提供該倉儲及集裝箱貨運站服務，這是我們保持競爭力的方法之一，並進一步提高我們作為綜合物流解決方案供應商的聲譽。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，倉儲及集裝箱貨運站業務的收益分別約為15.5百萬新加坡元、10.7百萬新加坡元及4.9百萬新加坡元，分別約佔我們總收益的9.9%、6.5%及3.3%。

我們的集裝箱銷售和新建集裝箱檢驗業務輔助我們的核心集裝箱堆場業務，涉及集裝箱（新建及二手）及集裝箱零部件貿易，以及對新建集裝箱的驗收和檢測。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，集裝箱銷售和新建集裝箱檢驗的收益分別約為1.5百萬新加坡元、9.1百萬新加坡元及2.5百萬新加坡元，分別約佔我們總收益的1.0%、5.5%及1.7%。

除上述三項主要業務外，我們在中國青島的集裝箱堆場業務中附帶提供貨運代理服務，以保持競爭力並支持我們在該地的集裝箱堆場業務。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，提供貨運代理服務產生的收益分別約為20.3百萬新加坡元、34.3百萬新加坡元及32.5百萬新加坡元，分別約佔我們總收益的13.0%、20.8%及21.8%。

關鍵營運數據

按地理位置劃分的堆場裝卸吞吐量(按TEU計算)

下表列出了往績記錄期間，按地理位置劃分的堆場裝卸吞吐量(按TEU計算)的詳情：

地點	2023年		截至12月31日止年度 2024年		2025年	
	千個TEU	%	千個TEU	%	千個TEU	%
新加坡	630	26.9	590	26.1	567	24.5
中國	1,210	51.7	1,156	51.1	1,175	50.9
香港	68	2.9	74	3.3	85	3.7
其他東南亞國家 ^(附註)	432	18.5	440	19.5	483	20.9
總計	<u>2,340</u>	<u>100.0</u>	<u>2,260</u>	<u>100.0</u>	<u>2,310</u>	<u>100.0</u>

按地理位置劃分的維修及保養量(按TEU計算)

概 要

下表列出了往績記錄期間按地理位置劃分的維修及保養量(按TEU計算)的詳情：

地點	2023年		截至12月31日止年度 2024年		2025年	
	千個TEU	%	千個TEU	%	千個TEU	%
新加坡	122	22.2	148	26.4	123	21.7
中國	217	39.5	204	36.4	202	35.7
香港	21	3.8	26	4.6	23	4.1
其他東南亞國家 ^(附註)	190	34.5	182	32.6	218	38.5
總計	<u>550</u>	<u>100.0</u>	<u>560</u>	<u>100.0</u>	<u>566</u>	<u>100.0</u>

概 要

按地理位置劃分的每日平均儲存量 (按TEU計算)

下表列出了往績記錄期間按地理位置劃分的每日平均儲存量 (按TEU計算) 的詳情：

地點	2023年		截至12月31日止年度 2024年		2025年	
	TEU	%	TEU	%	TEU	%
新加坡	19,167	19.7	15,126	24.1	15,058	21.3
中國	34,480	35.3	21,845	34.7	26,850	38.0
香港	2,321	2.4	1,922	3.1	2,609	3.7
其他東南亞國家 ^(附註)	41,536	42.6	23,987	38.1	26,206	37.0
總計	<u>97,504</u>	<u>100.0</u>	<u>62,880</u>	<u>100.0</u>	<u>70,723</u>	<u>100.0</u>

附註：其他東南亞國家主要包括馬來西亞、泰國及越南。

詳情請參閱本文件「財務資料—(i)按業務分部劃分的收入—集裝箱堆場業務」一節。

競爭優勢

我們相信，我們擁有以下競爭優勢，使我們能夠把握當前及未來的增長機遇：

- 我們在亞洲的龐大區域網絡及具優勢的業務覆蓋使本集團有能力為客戶提供跨地區的綜合物流解決方案，而無需客戶與彼等所在地區的集裝箱堆場營運商個別磋商，使我們成為諸如全球航運公司等客戶的首選合作夥伴，這些客戶需要遍及亞太地區的物流支援。
- 我們已與主要的國際集裝箱航運公司及集裝箱租賃公司建立長期業務關係，這使本集團能夠與業內其他主要企業建立網絡。
- 我們能夠為航運供應鏈中的各方的不同技術需求提供相當廣泛的服務及一站式解決方案，為集裝箱擁有人(通過我們的集裝箱堆場營運)及貨主(通過倉儲及集裝箱貨運站以及貨運代理等服務)提供綜合物流解決方案。根據弗若斯特沙利文的分析，我們憑藉對技術專業能力、數碼轉型及高效處理週期的堅持，具備大規模提供增值服務的能力，這進一步鞏固了我們作為全球供應鏈中備受重視的合作夥伴的地位。
- 我們是主要冷藏箱設備製造商在新加坡、馬來西亞及香港的授權服務中心，這使本集團能夠銷售原裝冷藏箱零部件，並成為冷藏集裝箱的指定維修中心。

概 要

- 我們專為集裝箱堆場營運量身打造、以客戶為中心的創新科技及資訊科技解決方案，旨在提升營運效率、縮短周轉時間、精簡行政流程、加強現場安全，並協助客戶即時監控集裝箱動向及庫存，使我們能夠提供深受客戶重視的優質及流暢服務
- 憑藉高級管理團隊深厚的專業知識及豐富經驗，我們得以果斷執行戰略目標、展現領先業界的卓越表現，並實現持續的盈利能力及收益（即使在面對航運業的嚴峻外部環境下亦然），使我們成為東南亞地區值得信賴及可靠的集裝箱堆場營運商

業務戰略

為了進一步發展我們的業務並持續增長，我們將實施以下戰略：

- 在新加坡，我們正進行策略性轉型，將營運模式從分散於新加坡各地的堆場，轉而在佔地約80,000平方米（戰略性地鄰近大士超級港）的整合型高容量設施（即Megadepot）經營業務。據弗若斯特沙利文評估，Megadepot於落成後將成為新加坡最大及東南亞第二大的整合型集裝箱堆場。Megadepot具備23,000個TEU的儲存容量，將提供高密度解決方案（其處理能力超越東南亞95%獨立私人堆場的營運上限），此特徵符合新加坡政府對土地稀缺問題的考量，並與其可持續發展目標相契合。透過將自動化硬件與預測性軟件整合，並導入創新技術發展，Megadepot將會成為一個經過整合的「智能」生態系統，不僅能縮短集裝箱處理週轉時間，更能使我們在區內其他物流服務供應商中取得競爭優勢。
- 我們的目標是通過更新現有機械設備及／或採用電動汽車等替代技術，減少溫室氣體排放及資源消耗。
- 按弗若斯特沙利文報告所述把握新加坡、越南、馬來西亞及泰國持續激增的貿易流量及吞吐量。我們正尋求可行契機，以擴展我們的集裝箱堆場網絡，並升級這些司法官轄區的設施。

客戶

我們的客戶主要包括集裝箱航運公司、集裝箱租賃公司及貨運代理，當中大部分於過去多年與我們建立了長久的關係。於往績記錄期間內各年，我們與五大客戶及其前身公司保持了1至39年的良好業務關係。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，我們的五大客戶於各年分別佔我們總收益的17.3%、17.5%及26.3%，其中最大客戶分別佔4.7%、4.6%及9.5%。於往績記錄期間內各年，我們的五大客戶均為獨立第三方。

概 要

我們為航運供應鏈的兩端提供服務及產品，包括集裝箱航運公司及直接客戶（以及在供應鏈中間的企業，例如貨運代理）。因此，我們在所提供的各種物流服務中扮演不同角色，導致我們的若干客戶及供應商出現重疊。舉例而言，我們向集裝箱航運公司及集裝箱租賃公司提供集裝箱堆場服務（作為我們的客戶），而彼等可能就我們的集裝箱銷售服務向我們出售二手集裝箱（作為我們的供應商）。有關客戶與供應商出現重疊的情況的進一步詳情，請參閱本文件「業務－供應商－客戶及供應商重疊」一段。

我們為我們的服務定價時會考慮各種因素。對於我們的核心集裝箱堆場營運，我們一般按市價向客戶收費，當中的定價因素一般包括集裝箱類型、地點及堆場容量等。我們對維修及保養、集裝箱銷售以及貨運代理服務等特定服務採用成本加法定價。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－客戶－定價政策」一段。

供應商

於往績記錄期間，向本集團提供服務的供應商主要包括(a)在我們的貨運代理業務中向我們提供貨船艙位，以及在我們的集裝箱銷售業務中向我們提供二手集裝箱的集裝箱航運公司；(b)在我們的維修及保養業務中向我們提供冷藏箱設備零部件的冷藏箱設備製造商；(c)在我們的貨運代理業務中作為海外貨運代理，安排及協調貨物托運的貨運代理；及(d)向本集團出租物業的出租人。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，我們的五大供應商於各年分別佔我們總收入成本24.3%、29.5%及30.3%，其中最大供應商分別佔6.0%、9.9%及18.4%。於往績記錄期間內各年，我們的五大供應商均為獨立第三方。於往績記錄期間內各年，本集團與五大供應商所維持的業務關係介乎約10至37年。我們的供應商一般給予我們21至60天的信貸期。我們獲供應商提供的信貸可用性及信貸條款因供應商而異。

環境、社會及管治

我們深明我們負有環境保護及社會責任，並意識到與氣候有關的問題可能影響我們的業務營運。我們承諾在[編纂]後致力促進可持續發展及遵守環境、社會及管治報告要求。

我們的董事會全面負責監督及釐定影響本集團的環境、社會及氣候相關的風險及機會，建立及採用本集團的環境、社會及管治政策及目標，並根據環境、社會及管治目標，每年審查本集團的表現，倘發現與目標有重大不符，則適當修訂環境、社會及管治戰略。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－環境、社會及管治」一段。

概 要

競爭

根據弗若斯特沙利文報告，新加坡的集裝箱堆場行業相對集中，前五名經營者於2025年約佔新加坡堆場總吞吐量的59.5%。前五名經營者亦戰略性地在港口附近營運，使彼等具有距離上的優勢。根據2025年集裝箱吞吐量，我們是新加坡最大的集裝箱堆場營運商，市佔率為16.2%。

在中國，集裝箱堆場行業相對高度分散，2025年前三名經營者在全國總TEU吞吐量中所佔比例約19.2%。高度分散的主要原因是多數堆場經營者僅在一個或少數幾個港口運營，這限制了他們在中國眾多地理位置分散的港口之間進行地域擴張。近年來，由於行業走向整合以及土地租賃及勞動力成本增加，再加上其他因素，給小型集裝箱堆場經營者帶來挑戰。就2025年集裝箱吞吐量而言，中國前三名經營者分別佔7.9%、5.9%及5.4%。進一步詳情請參閱本文件「行業概覽」一節。

在東南亞整體，以2025年集裝箱吞吐量計算，我們是第二大集裝箱堆場，市佔率為5.9%。

風險因素

我們認為，我們的營運涉及一定風險及不確定性，其中一些是我們無法控制的。我們認為與我們業務有關的一些較重大風險如下：

- 關稅、出口限制、地緣政治緊張及其他全球貿易狀況的不斷變化可能會導致我們營運所在區域的貿易流動發生變化，從而對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。
- 由於我們大部分業務營運乃於租賃物業上進行，我們很容易受到與土地供應有關的風險影響，包括租金上漲、租約提前終止、現有租約續簽困難以及任何意料之外的土地收購、收回或徵用。
- 我們集裝箱堆場的業績很大程度上取決於我們處理的集裝箱數量，而此數量可能會受全球貿易模式所影響，原因是貿易不平衡可能會導致我們營運所在地區的貿易量下降，從而對我們的業務造成不利影響。
- 我們在競爭激烈的行業中營運，而由於集裝箱航運公司持續擴充業務至我們經營所在地點的集裝箱堆場業務，我們可能會面對競爭加劇及潛在市場份額流失。
- 由於在建設過程中可能需要對規劃規格進行重大修改，我們在新加坡的Megadepot計劃可能無法完全有效實現。

概 要

- 由於客戶於選擇集裝箱堆場營運商時均有自身內部政策及考量，我們無法保證與現有客戶簽訂的服務合約能夠於到期時續簽或再次成功中標，亦無法保證新客戶會與我們簽訂服務合約。
- 於往績記錄期間，我們確認商譽及無形資產減值虧損，並且可能於未來確認商譽及無形資產的額外減值虧損。

這些風險並非可能影響我們股份價值的唯一重大風險。有關進一步詳情，請參閱本文件「風險因素」一節。

控股股東的資料

緊隨[編纂]完成後，NEKCG將直接持有本公司約[編纂]%的已發行股份（不計及因行使[編纂]及[編纂]後購股權而可能發行的任何股份）。NEKCG是一間投資控股公司，其持有比例如下：(1) NEKCH約79.4%；(2) NEKGH約5.6%；(3)李先生約7.3%；(4)伍先生約6.4%；及(5)梁先生約1.3%。NEKCH由NEKGH擁有87.4%，由員工公積金擁有12.6%。NEKGH由Navis Asia V基金全資擁有，詳情如下：(1)Navis Asia Fund V擁有89.9%；(2)Navis Asia Fund V (2)擁有2.5%；(3)Navis Asia Fund V-E擁有0.1%；及(4)Navis Asia Fund V-S擁有7.5%。

就本文件而言，我們的控股股東包括：(1)NEKCG；(2)NEKCH；(3)NEKGH；(4)Navis Asia Fund V；(5)Navis Asia Fund V (2)；(6)Navis Asia Fund V-E；(7)Navis Asia Fund V-S；(8)Navis GP (LP)；(9)Navis GP (Ltd)；(10)李先生；(11)伍先生；及(12)梁先生。進一步詳情請參閱本文件「與我們的控股股東的關係」一節。

[編纂]前投資

於2025年12月，本公司與[編纂]前投資者訂立可換股票據認購協議，據此，我們同意發行而各[編纂]前投資者同意認購本金總額為15.0百萬新加坡元（相當於約91.7百萬港元）的可換股票據，該等票據可轉換為股份。所有[編纂]前投資已於2025年12月完成並全數結清。假設(i)[編纂]前可換股票據所涉及的認購金額獲悉數轉換；及(ii)並無行使[編纂]後購股權或[編纂]，於緊接[編纂]前，[編纂]前可換股票據的未償還本金額將自動轉換為合共[編纂]股股份，相當於本公司緊隨[編纂]後已發行股份的[編纂]%。詳見「歷史、重組及公司架構—[編纂]前[編纂]」。

與范先生的關係

范先生為我們的股東，此前亦曾擔任我們中國管理團隊的成員，以董事身份參與（香港）金得（持有我們部分中國業務）的管理，直至2025年1月辭任以專注於其他業務及個人事務。因此，范先生於2026年4月18日之前為我們的關連人士，此後成為獨立第三方。（香港）金得及其相關業務最初由范先生創立，其後獲我們逐步收購。除上述關係外，范先生亦為天津中格集團的實際控制人。天津中格集團於往績記錄期間為我們的五大供應商及客戶之一，雙方維持逾十年業務往來，並持續進行多項交易（包括物流相關輔助服務、知識產權特許及辦公室租賃）。

概 要

有關我們與范先生的關係的進一步詳情，請參閱本文件「歷史、重組及公司架構－與范先生的關係」各段。

私有化及從新交所退市

於1997年3月19日，本公司在新交所新加坡證券交易所交易及自動報價系統（現為凱利板）上市。其後，於1999年11月4日，本公司轉至新交所主板上市。

於2010年6月16日，PrimePartners Corporate Finance Pte. Ltd.（代表NEKCG）提出自願有條件現金收購要約，以收購本公司當時全部已發行股份，旨在以從新交所自願退市方式收購本公司並將其私有化。因此，NEKCG收購了本公司全部已發行股本，本公司於2010年9月27日從新交所退市。有關詳情，請參閱本文件「歷史、重組及公司架構－企業發展－本公司－私有化及從新交所退市」一段。

歷史財務資料概要

下表載列我們於及截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度的歷史財務資料概要。我們根據會計師報告中所載的歷史財務資料（包括相關附註）以及本文件「財務資料」一節中所載的資料得出本概要。

綜合損益表概要

	截至12月31日止年度		
	2023年 千新加坡元	2024年 千新加坡元	2025年 千新加坡元
收入	[155,523]	[165,022]	149,170
收入成本	[(108,577)]	[(121,824)]	(105,202)
毛利	46,946	[43,198]	43,968
其他收入	1,326	[1,402]	1,170
銷售及分銷開支	(2,370)	[(2,398)]	(2,668)
行政開支	(25,458)	[(21,297)]	(18,387)
其他收益或虧損	(480)	[65]	(546)
預期信貸虧損模型下的減值虧損 （扣除撥回）	[(1,192)]	[(370)]	(132)
應佔聯營公司業績	[96]	[501]	557
融資成本	[(2,245)]	[(2,174)]	(1,676)
[編纂]開支	[編纂]	[編纂]	[編纂]
除稅前溢利	[12,908]	[15,678]	17,604
所得稅開支	(4,538)	[(4,060)]	(4,338)
年內溢利	[8,370]	[11,618]	13,266
年內應佔溢利：			
本公司擁有人	[7,697]	11,085	13,091
非控股權益	[673]	533	175
	[8,370]	[11,618]	13,266

概 要

非國際財務報告準則衡量標準

為補充我們根據國際財務報告準則提交的綜合財務報表，我們亦將經調整純利（非國際財務報告準則衡量標準）及經調整純利率（非國際財務報告準則衡量標準）列為額外財務指標，此等指標並非國際財務報告準則所要求，亦不根據國際財務報告準則列報。我們相信，非國際財務報告準則財務指標與相應的國際財務報告準則財務指標一併展示時，可為潛在[編纂]及管理層提供有用的資訊，以便比較我們不同時期的經營業績。此類非國際財務報告準則財務指標使[編纂]能夠考慮我們管理層在評估我們業績時使用的矩陣。使用非國際財務報告準則財務指標作為分析工具存在局限性，閣下不應將該等與根據國際財務報告準則報告呈報的我們的經營業績或財務狀況的分析分開考慮，也不應將其視為替代分析。

經調整純利（非國際財務報告準則衡量標準）

我們將經調整純利（非國際財務報告準則衡量標準）定義為通過加回[編纂]開支及權益結算以股份為基礎的開支而經調整的年度純利。下表載列往績記錄期間的經調整純利（非國際財務報告準則衡量標準）及經調整純利率（非國際財務報告準則衡量標準）：

	截至12月31日止年度		
	2023年 千新加坡元	2024年 千新加坡元	2025年 千新加坡元
年內溢利	8,370	11,618	13,266
加：			
[編纂]開支 ⁽¹⁾	[編纂]	[編纂]	[編纂]
權益結算以股份為基礎的開支 ⁽²⁾	3,535	—	—
經調整年度溢利（非國際財務報告準則衡量標準）	15,620	14,867	17,948
經調整年度利潤率（非國際財務報告準則衡量標準）	10.0%	9.0%	12.0%

附註：

- (1) [編纂]開支主要指與[編纂]有關的開支，並因其為[編纂]而產生而加回。
- (2) 權益結算以股份為基礎的開支是指NEKCG授予本公司若干董事及本集團若干僱員的管理層激勵計劃單位的估計公允價值。管理層激勵計劃單位乃於本集團達到特定的未計利息、稅項、折舊及攤銷前盈利及從其綜合業績中獲得投放資本目標回報率時授予。有關管理層激勵計劃的詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註31。

下表載列於所示期間我們按業務分部劃分的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	毛利 千新加坡元	毛利率 %	毛利 千新加坡元	毛利率 %	毛利 千新加坡元	毛利率 %
集裝箱堆場業務	43,886	37.1	38,835	35.0	42,411	38.8%
倉儲及集裝箱貨運站	2,034	13.2	1,430	13.3	1	0.0%
集裝箱銷售和新建集裝箱檢驗	35	2.3	1,628	18.0	848	33.8%
其他（青島的貨運代理服務）	991	4.9	1,305	3.8	708	2.2%
總計	46,946	30.2	43,198	26.2	43,968	29.5%

概 要

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度的毛利分別約為46.9百萬新加坡元、43.2百萬新加坡元及44.0百萬新加坡元，而毛利率分別為30.2%、26.2%及29.5%。有關我們的分部毛利及毛利率詳情，請參閱本文件「財務資料—毛利及毛利率」。

主要財務比率

下表載列本集團於所示日期的主要財務比率：

	於／截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
毛利率	30.2%	26.2%	29.5%
純利率	5.4%	7.0%	8.9%
總資產回報率	5.3%	7.9%	6.6%
股本回報率	10.8%	13.8%	14.1%
流動比率	1.4	1.6	1.0
負債比率	71.4%	47.5%	71.2%
利息覆蓋率	6.7	8.2	11.5
債務淨額對股本比率	0.4	0.2	0.3

有關算式的詳情，請參閱本文件「財務資料—選定主要財務比率」一段。

綜合財務狀況表概要

	於12月31日		
	2023年 千新加坡元	2024年 千新加坡元	2025年 千新加坡元
非流動資產	100,970	96,061	136,069
流動資產	56,164	50,561	65,770
總資產	<u>157,134</u>	<u>146,622</u>	<u>201,839</u>
流動負債	39,981	30,974	63,971
非流動負債	39,759	31,722	44,035
總負債	<u>79,740</u>	<u>62,696</u>	<u>108,006</u>
流動資產淨值	<u>16,183</u>	<u>19,587</u>	<u>1,799</u>
總資產減流動負債	<u>117,153</u>	<u>115,648</u>	<u>137,868</u>
資產淨值	<u>77,394</u>	<u>83,926</u>	<u>93,833</u>
本公司擁有人應佔權益	69,404	82,261	92,121
非控股權益	7,990	1,665	1,712
總股本	<u>77,394</u>	<u>83,926</u>	<u>93,833</u>

概 要

綜合現金流量表概要

	截至12月31日止年度		
	2023年 千新加坡元	2024年 千新加坡元	2025年 千新加坡元
經營活動產生的現金淨額	24,607	24,484	23,764
投資活動使用的現金淨額	(7,563)	(5,225)	(28,230)
融資活動(使用)／產生的現金淨額	(14,762)	(24,274)	19,684
現金及現金等價物 (減少)／增加淨額	2,282	(5,015)	15,218
年初的現金及現金等價物	25,095	27,309	22,368
匯率變動的影響	(68)	74	(152)
年末的現金及現金等價物	27,309	22,368	37,434

有關本集團財務資料的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料—綜合損益表選定項目的說明」一節。

物業估值

於2026年1月31日，有關我們持有的物業權益的估值報告載於本文件附錄三。於2026年1月31日，我們的物業權益市值合共為約人民幣151.1百萬元(相當於約28.0百萬新加坡元)。更多詳情請參閱本文件附錄三的物業估值報告。

[編纂]統計數據

下表所有統計數據(i)乃基於[編纂]已完成並已根據[編纂]發行[編纂]股股份的假設；及(ii)並無計及就本文件「歷史、重組及公司架構」一節所載的股份掉期而發行的股份或(a)因行使[編纂]而可能配發及發行的任何股份；(b)於行使根據[編纂]後購股權計劃可能授出的購股權後可能配發及發行的任何股份；或(c)本公司根據授予董事的一般授權可能配發及發行或購回的任何股份。

	按最低[編纂] [編纂]計算	按最高[編纂] [編纂]計算
市值： ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
未經審核[編纂]經調整綜合每股 有形資產淨值： ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

(1) 市值是根據緊隨[編纂]完成時預期將予發行的[編纂]股股份計算。

概 要

- (2) 未經審核[編纂]經調整綜合有形資產淨值乃經作出本文件「附錄二－未經審核[編纂]財務資料」所述的調整計算。
- (3) 並無對本公司擁有人應佔本集團於2025年12月31日的未經審核[編纂]經調整綜合有形資產淨值作出調整，以反映本集團於2025年12月31日之後的任何經營業績或其進行的其他交易。

股息政策

我們擬於[編纂]前採納一項一般股息政策，訂明於往績記錄期間後每個財政年度（即自截至2026年12月31日止年度起），按年宣派及派發相當於本公司股東應佔綜合溢利30%至50%的股息。就任何財政年度宣派的股息及其金額，將由董事會酌情決定，並須符合本文件「財務資料－股息政策」一段所進一步陳述的事項。

近期發展及並無重大不利變動

由於我們的業務模式及我們經營所在的整體經濟及監管環境並無重大變動，我們的業務營運於往績記錄期間後及截至本文件日期維持穩定。

概 要

董事確認，於往績記錄期間後及截至本文件日期，(i)本集團的財務或貿易狀況、業務、收入架構、盈利能力、成本架構或前景並無任何重大不利變動；及(ii)並無發生任何事件會對本文件附錄一所載會計師報告中的資料產生重大影響。

我們計劃將人工智能整合至營運及人力資源

作為長期成長與創新策略的一部分，本公司計劃逐步建立一套全面的人工智能企業文化及營運框架。根據基於本集團聘請的人工智能顧問所提供的意見而正在制定的初步計劃中，本公司擬：

- (i) 透過旨在提升員工人工智能能力的系統化培訓計劃，提高全體員工的人工智能素養；
- (ii) 將人工智能技術整合至現有資訊科技系統，以進一步提升堆場營運效率(包括但不限於場區規劃、優化與監控；集裝箱檢查；集裝箱數據收集及交通管理)；
- (iii) 與知名學術機構及研究單位建立合作關係，旨在共同開發可針對本公司一個或多個集裝箱堆場量身打造的人工智能解決方案；及
- (iv) 指派本集團資訊科技人員專責推動本集團的人工智能計劃，並向本公司匯報相關進展。

美國及其盟國與伊朗之間的軍事衝突的影響

於2026年2月下旬，美國及其盟國與伊朗之間爆發軍事衝突，這場區域性衝突導致霍爾木茲海峽實際上被封鎖。該海峽是重要的海上交通要道，每日約有30%的全球海運石油貿易及約20%的全球液化天然氣貿易經此運輸。

儘管此衝突對能源市場的影響最為顯著，但根據弗若斯特沙利文的分析，短期內全球集裝箱船市場所受的衝擊將相對有限。這是由於集裝箱船通常僅佔霍爾木茲海峽總吞吐量的20%，而滯留或被限制於波斯灣的集裝箱船貨運量(總計超過450千個TEU)僅佔全球船隊總TEU約1.4%。話雖如此，(i)船舶被限制駛離波斯灣將導致載有空集裝箱的船舶未能趕上亞洲製造業週期以履行出口合約，而東南亞的堆場正被用來應對出口重鎮港口的適載集裝箱需求的潛在變化；及(ii)新加坡及巴生港等主要海運樞紐，因作為中東轉運貨物的中轉站，堆場密度正持續增加，而為維持港口碼頭運作順暢，必須將非必要的空箱轉移至碼頭外的堆場。因此，短期內預計我們的集裝箱堆場將面臨集裝箱吞吐量、倉儲、檢驗及維修業務的增加。

儘管受困的全球船隊僅佔一小部分，但霍爾木茲海峽的長期封鎖及其對燃油成本的影響，將對航運成本產生連帶影響(甚至波及中東以外的貿易航線)，並加劇整體通脹壓力。這可能削弱全球購買力，抑制全球貿易總量，並迫使跨國企業透過將生產基地移近終端市場來重組供應鏈。倘若上述發展成真，儘管本公司各業務部門具有互補性，其仍可能對我們的業務營運產生更深遠的影響；我們將密切監察、評估並據此作出相應調整。

概 要

[編纂]前投資的財務影響

本公司已於2025年12月與[編纂]前投資者訂立若干[編纂]前可換股票據協議。有關進一步詳情，請參閱本文件「歷史、重組及公司架構—[編纂]前投資」一節。

根據[編纂]前投資所發行的所有未償還可換股票據，將於緊接[編纂]前因強制轉換而轉換為股份；屆時，(i)相關金融負債將根據國際會計準則第32號予以終止確認並重新分類至權益；及(ii)預期將就該轉換在損益中確認公允價值虧損（此乃根據國際財務報告準則第9號計算的金融負債賬面值與將予發行股份公允價值之間的差額（惟歸因於信貸風險變動的部分除外））。

[編纂]應注意，上述會計影響屬一次性及非現金性質，並不(i)反映本公司業務的相關營運表現或產生現金的能力；或(ii)反映本公司的賬面淨值。

[編纂]開支

與[編纂]有關的估計[編纂]開支總額（假設[編纂]為每股[編纂]股份[編纂]港元（即每股[編纂]股份[編纂]港元至[編纂]港元的[編纂]指示價格範圍的[編纂]），且[編纂]未獲行使）約為[編纂]百萬新加坡元，佔[編纂]總額約[編纂]%（按[編纂]價的指示價格範圍的中位數計算）。我們的[編纂]開支包括(i)[編纂]相關開支（包括[編纂]費及佣金）約[編纂]百萬新加坡元；(ii)法律顧問及會計師費用及開支約[編纂]百萬新加坡元；及(iii)其他費用及開支約[編纂]百萬新加坡元。在約[編纂]百萬新加坡元的金額中，(i)約[編纂]百萬新加坡元直接來自發行[編纂]股份，其將作為權益扣減入賬；(ii)約[編纂]百萬新加坡元、[編纂]百萬新加坡元及[編纂]百萬新加坡元已分別於截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度的綜合損益及其他全面收益表中確認；及(iii)於往績記錄期間後，約[編纂]百萬新加坡元預期將於本公司[編纂]之前或之後在綜合損益及其他全面收益表內進一步確認為開支。

不合規

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團就(1)我們位於中國天津的倉庫未有完成辦理相關建築手續；(2)未有向相關中國政府部門登記租賃協議；(3)未能就我們在越南經營集裝箱堆場的物業取得土地使用證；及(4)未能作出足夠的社會保險及住房公積金供款。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務—不合規」各段。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，(1)我們並無涉及任何重大訴訟、仲裁或索賠，且據我們所知，我們亦無未了結或造成威脅的重大訴訟、仲裁或索賠。我們的董事認為，我們於所有重大方面均遵守所有相關法律法規。

未來計劃及[編纂]用途

我們擬將[編纂]所得款項淨額約[編纂]百萬新加坡元（相當於約[編纂]百萬港元）（基於本文件所述[編纂]範圍的[編纂]）用於建設和發展Megadepot（一個預期將有倉庫及集裝箱堆場的新加坡綜合物流樞紐）。