概覽

按2025年集裝箱吞吐量計算，我們是新加坡領先的集裝箱堆場營運商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，截至最後實際可行日期，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)。

我們的業務

我們為東協地區及中國的客戶提供一系列集裝箱相關服務，包括空箱的儲存和處理、冷藏集裝箱的維修和保養、集裝箱的運輸、集裝箱及集裝箱零部件的銷售和買賣，以及新建集裝箱的驗收及檢測服務。我們主要在以下三個主要業務分部經營和管理我們的業務：(i)集裝箱堆場業務；(ii)倉儲及集裝箱貨運站；及(iii)集裝箱銷售和新建集裝箱檢驗。此外，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。

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。

下表列出我們業務分部於往績記錄期間所產生的收益：

業務分部

	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
– 運輸服務	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
	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
	155,523	100.0	165,022	100.0	149,170	100.0

*附註：*其他包括設備租賃及中介費。

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、維修和維護以及空箱的運輸。

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、包裝和密封、裝箱和拆箱。於往績記錄期間，我們主要在香港以及中國上海、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解決方案供應商的聲譽。

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。

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。根據弗若斯特沙利文報告，運費於2024年初因紅海危機而飆升，並於2024年3月因有關影響開始緩和而緩慢下跌。於2024年5月，運費重拾升勢，部分原因是(i)西方經濟體恢復經濟增長；(ii)紅海危機的持續影響造成供應壓力；及(iii)承運商大多於5月初提高運費。根據弗若斯特沙利文報告，由於全球需求呈現小幅放緩，運費於2024年8月下旬開始下跌。

我們提供的一系列服務使我們能夠適應經濟的周期性變化，並在全球經濟市場波動下繼續創造收入。舉例而言，在經濟上升的周期中，貿易活動的增加可能會帶動對物流服務的需求，從而對我們的倉儲及新建集裝箱檢驗業務產生積極影響，並使我們集裝箱堆場的集裝箱吞吐量上升。另一方面，在經濟下行時，貿易活動減少可能導致空集裝箱過剩，從而使我們集裝箱堆場的儲存空箱需求增加。

有關往績記錄期間各業務分部的收入説明，請參閱本文件「財務資料」一節。

按地理位置和業務分部劃分的收益

下表按(i)基於提供服務的地點的地理位置；及(ii)業務分部列出我們在往績記錄期間的總收益細目：

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	118,297	100.0	15,455	100.0	1,501	100.0	20,270	100.0	155,523	100.0

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	110,905	100.0	10,745	100.0	9,051	100.0	34,321	100.0	165,022	100.0

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	109,223	100.0	4,925	100.0	2,507	100.0	32,515	100.0	149,170	100.0

有關往績記錄期間按(i)基於提供服務的地點的地理位置；及(ii)業務分部的總收益説明，請參閱本文件「財務資料」一節。

集裝箱堆場業務

我們透過我們營運所在地點所設且位於主要集裝箱港口碼頭的集裝箱堆場網絡，而提供儲存及處理、維修及保養以及運輸(a)在整個東協地區及中國的常見集裝箱類型的服務，包括乾貨集裝箱及冷藏集裝箱以及特殊集裝箱(例如板架及開頂等)；及(b)在新加坡的ISO罐式集裝箱的服務。集裝箱堆場業務是我們的核心業務。該項業務分部的主要客戶是集裝箱擁有人，其一般為集裝箱航運公司或集裝箱租賃公司。

於2026年5月31日(即就本資料而言的最後實際可行日期)，我們在下圖所述地理位置管理的總堆場使用面積約為590,000平方米，總儲存量約為87,000個TEU。為滿足客戶需求，我們訂立短期土地租賃合約以租用更多土地作臨時集裝箱堆場，以在一旦我們現有的設施容量飽和時使用。下圖列出我們於2026年5月31日(即就本資料而言的最後實際可行日期)在各營運地點的主要資料。

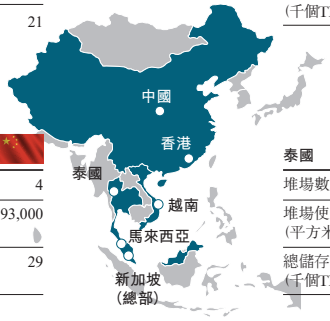
本集團在亞洲的業務

新加坡

堆場數目	4
臨時堆場數目	1
堆場使用面積(平方米)(概約)	122,000
總儲存量(千個TEU)(概約)	21

香港

堆場數目	2
堆場使用面積(平方米)(概約)	37,000
總儲存量(千個TEU)(概約)	3



中國

堆場數目	4
堆場使用面積(平方米)(概約)	193,000
總儲存量(千個TEU)(概約)	29

泰國

堆場數目	3
堆場使用面積(平方米)(概約)	103,000
總儲存量(千個TEU)(概約)	12

馬來西亞

堆場數目	4
堆場使用面積(平方米)(概約)	113,000
總儲存量(千個TEU)(概約)	19

越南

堆場數目	1
堆場使用面積(平方米)(概約)	24,000
總儲存量(千個TEU)(概約)	4

下表載列本集團網絡所營運的集裝箱堆場於往績記錄期間及於最後實際可行日期的資料：

堆場數目	新加坡	中國	馬來西亞	香港	泰國	越南	總計
於2023年12月31日	4	6	5	2	4	1	22
新增集裝箱堆場	–	–	–	–	–	–	–
結束營運	–	(1)	–	–	(1)	–	(2)
於2024年12月31日	4	5	5	2	3	1	20
新增集裝箱堆場	–	–	–	–	–	–	–
結束營運	–	–	(1)	–	–	–	(1)
於2025年12月31日	4	5	4	2	3	1	19
新增集裝箱堆場	–	–	–	–	–	–	–
結束營運	–	(1)	–	–	–	–	(1)
於最後實際可行日期	4	4	4	2	3	1	18

下表載列本集團網絡所營運的集裝箱堆場於往績記錄期間及於最後實際可行日期的總面積（不包括Mega Depot的面積）資料：

	新加坡	中國	馬來西亞	香港	泰國	越南	總計
			概約平方米（約整至最接近千位數）				
於2023年12月31日	125,000	256,000	123,000	36,000	124,000	24,000	687,000
新集裝箱堆場所帶來的新增面積	–	–	–	–	–	–	–
結束營運所導致的面積減少	–	(31,000)	–	–	(21,000)	–	(53,000)
現有土地／毗鄰地方的面積增加／減少	(3,000)	(6,000)	–	–	–	–	(9,000)
於2024年12月31日	122,000	219,000	123,000	36,000	103,000	24,000	625,000
新集裝箱堆場所帶來的新增面積	–	–	–	–	–	–	–
現有土地／毗鄰地方的面積增加／減少	–	–	–	1,000	–	–	1,000
結束營運所導致的面積減少	–	–	(10,000)	–	–	–	(10,000)
於2025年12月31日	122,000	219,000	113,000	37,000	103,000	24,000	616,000
新集裝箱堆場所帶來的新增面積	–	–	–	–	–	–	–
結束營運所導致的面積減少	–	(19,000)	–	–	–	–	(19,000)
現有土地／毗鄰地方的面積增加／減少	–	(7,000)	–	–	–	–	(7,000)
於最後實際可行日期	122,000	193,000	113,000	37,000	103,000	24,000	590,000[2]

附註：

(1) 此為相較於本公司現有集裝箱堆場所增加的淨總面積。

(2) 本表格中的數字均四捨五入至最接近的1,000平方米。因此，就每個財政年度(及於最後實際可行日期)而言，由於四捨五入之故，總數可能不等於各國數字之和。

有關集裝箱裝卸吞吐量的營運數據詳情，請參閱本文件「財務資料－綜合損益表選定項目的說明－收入－(i)按業務分部劃分的收入」段落。

集裝箱堆場業務是我們在往績記錄期間的主要收益來源。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，該業務分別佔我們收益的約76.1%、67.2%及73.2%。我們的(其中包括)集裝箱堆場業務收益受我們的集裝箱堆場的容量和集裝箱吞吐量所影響。我們在這項業務中的大部分收益來自於我們的堆場處理費，其中包括吊上／吊下費和出／入庫費。

就我們的集裝箱堆場業務，我們向客戶收取我們提供的堆場處理、儲存、維修和保養、運輸及／或其他輔助服務的費用。我們的堆場處理費用包括：(i)吊上／吊下費，即為堆放或卸載集裝箱的每一次升降動作而收取的費用；及(ii)出／入庫費，即空箱進入或離開集裝箱堆場時收取的統一費用。我們的倉儲費是根據空箱在我們的集裝箱堆場中的存放天數計算。向使用我們中國集裝箱堆場的客戶收取象徵式倉儲費，通常有21天的免租期，只有在我們進行了維修或保養工作時才需要支付。我們的維修和保養費用是指在對集裝箱進行驗收和檢測後，為客戶同意並進行的維修和保養工作。我們的運輸費用是指與我們在集裝箱港口碼頭和集裝箱堆場之間空箱拖櫃服務有關的費用。關於運輸服務的進一步詳情，請參閱本節「我們的業務－集裝箱堆場業務－運輸」一段。我們的集裝箱堆場收費標準是根據與每個客戶在其各自的集裝箱堆場協議中商定的價格而定。我們主要按月向我們的客戶(即集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司)開具發票。據董事所知悉及理解，集裝箱航運公司及集裝箱租賃公司決定將集裝箱存放在本集團的堆場，因此主要承擔集裝箱堆場的費用。具體而言，堆場處理費用(即吊上／吊下費及出／入庫費)亦可由運輸商代集裝箱航運公司的最終客戶(即托運人／收貨人)於該等最終客戶使用集裝箱時在本集團的堆場閘口處直接支付及結算。一般而言，當集裝箱航運公司及集裝箱租賃公司的空集裝箱存放在我們的倉庫，且(i)未被最終客戶使用(就集裝箱航運公司而言)；或(ii)租出(就集裝箱租賃公司而言)時，該等公司將支付相關的服務費用。

我們的集裝箱堆場協議的主要條款及安排通常包括以下內容：

我們提供的服務範圍：	集裝箱堆場服務，其通常包括按照客戶指示儲存和處理、貨車運輸、檢驗、維修及保養空集裝箱(視情況而定)。
年期：	每份協議的年期一般為一至三年或自動續期。
費用安排：	費用乃根據所提供服務的範圍，按各協議所載的協定費率釐定。
終止：	任何一方均可在各自協議中訂明的期限(通常為一至三個月)內發出提前通知以終止協議，或經雙方同意隨時終止協議(視情況而定)。
責任：	我們通常會對(i)由我們管有的客戶的空集裝箱的任何遺失、盜竊或損壞；及(ii)維持足夠的保險以保障相關風險及責任負責。

儲存和處理

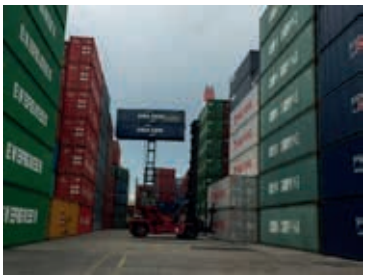
我們為整個東協地區及中國的空箱(乾貨和冷藏箱)提供存儲和處理服務，也為新加坡的ISO罐式集裝箱提供服務。空箱在我們的集裝箱堆場儲存和維修，在某些地方，空箱可以堆積9層高的集裝箱。一般而言，我們的客戶將他們的空箱存放在我們的集裝箱堆場，直到需要作其他用途，包括合併或分拆裝運，或需要集裝箱作空載重新定位以進行貨運。使用我們存儲和處理服務的航運客戶包括集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司。

就接收的空箱而言，我們的集裝箱航運公司客戶在滿載集裝箱從船上卸下及卸貨並在倉儲或集裝箱貨運站卸下後，將其空箱存放在我們的集裝箱堆場。空箱在我們的集裝箱堆場存放，直到另一批貨物需要時，才會由托運人安排運輸，從我們的集裝箱堆場提取選定的集裝箱，運到倉儲或集裝箱貨運站進行合併及裝箱，然後運到集裝箱港口碼頭裝船。集裝箱租賃公司通常將從集裝箱航運公司租來的空箱存放在我們的集裝箱堆場，直到它們被租出或複租予集裝箱航運公司。據董事所知，作為集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司之間典型的集裝箱租賃協議的一部分，集裝箱航運公司租賃的空箱需要返回到集裝箱租賃公司指定的集裝箱堆場，同時於進行維修保養前還需要進行驗收與檢測評估集裝箱的狀況。

就運出的空箱而言，托運人將與我們的集裝箱航運公司客戶作出安排，把存放在我們集裝箱堆場的空箱運到他們的倉儲或集裝箱貨運站進行合併和裝箱。在確認托運人的訂單後，集裝箱航運公司將向托運人和我們的集裝箱堆場發出確認單，其中包括集裝箱類型的細節。托運人將使用確認單中的資料，安排運輸商在我們的集裝箱堆場提取空箱，並隨後運送到他們的倉儲或集裝箱貨運站。在倉儲或集裝箱貨運站進行合併和裝箱後，滿載集裝箱將被運到集裝箱港口碼頭裝船。另外，如果需要我們的運輸服務，我們的集裝箱航運公司客戶可以直接指示我們拖運他們的集裝箱。就集裝箱租賃公司而言，他們的空箱在出租予集裝箱航運公司或需要在另一地點進行空載重新定位時，通常會被運出我們的集裝箱堆場。

我們的集裝箱堆場網絡內已安裝冷藏箱點。冷藏箱點是冷藏集裝箱獲得外部電源的電源點。冷藏箱點是進行冷藏箱服務的必要條件，如行前冷卻和行前檢查。

我們的集裝箱堆場配備由集裝箱堆疊機組成的自有機隊，以協助集裝箱的移動和堆放，並促進我們的集裝箱堆場的高效和有效儲存。集裝箱堆疊機是一種車輛機器，旨在以安全和有組織的方式將集裝箱堆疊，方便儲存。我們的集裝箱堆疊機能夠同時提升兩個集裝箱，並配備了安全機制，如高強度的燈光，以確保在堆放和卸載操作中的精確性和效率。

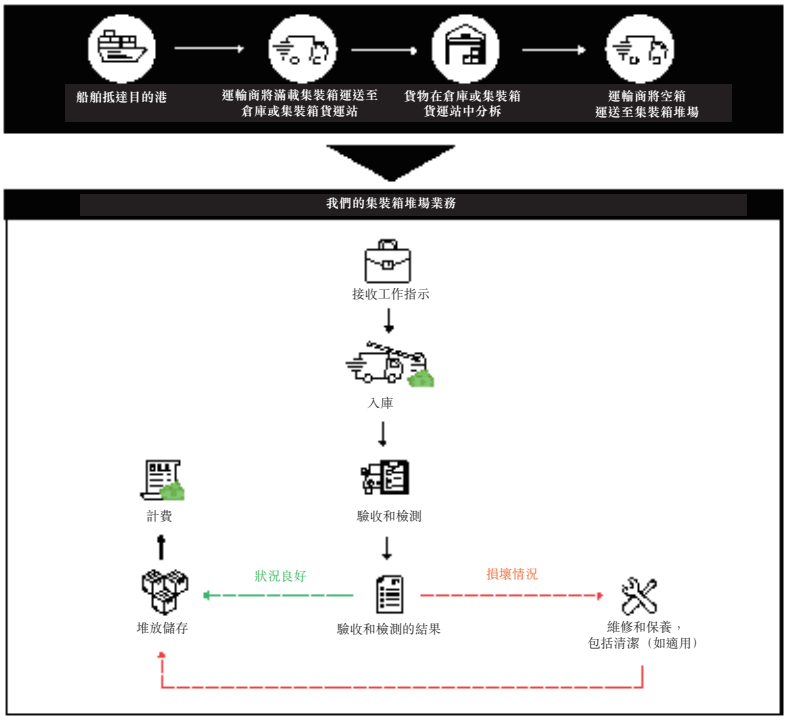


集裝箱堆疊機

為了優化我們集裝箱堆場的儲存和處理服務，我們已實施基於網絡的集裝箱管理系統。這個系統使我們能夠監測堆場空間的利用情況，追蹤和更新集裝箱的移動情況，並讓我們的客戶能夠通過與客戶內部系統相連的即時電子資料交換監控其集裝箱狀態。我們的客戶對這種整合的依賴和信任使他們能夠有效地計劃和管理其集裝箱的使用。

接收的空箱

下圖顯示我們對接收的空箱的儲存和處理服務的一般工作流程。



(i) *接收工作指示：*我們的業務部門將收到客戶(一般是集裝箱航運公司或集裝箱租賃公司)的工作指示，通知我們有空箱入庫。運輸商將通過我們的堆場預約系統進行預約，該系統將包含集裝箱和將集裝箱運輸至我們集裝箱堆場的貨櫃拖頭的詳情。

(ii) *入庫：*當運載集裝箱的貨櫃拖頭抵達我們的集裝箱堆場時，司機通常會出示相關工作的預訂編號。對於已安裝入庫自動化系統的堆場，系統將於入庫時掃描貨櫃拖頭的車牌，並將相關資訊與堆場預約系統的預約資料進行比對，以驗證到訪者身份並調取相關集裝箱的詳細資料。隨後，貨櫃拖頭可於支付入庫費後通過集裝箱堆場的入口閘門。

(iii) *驗收和檢測：*在通過入口大門後，我們的工作人員將根據(i)集裝箱的類型；及(ii)與客戶商定的具體標準對集裝箱進行驗收和檢測，以評估其狀況。我們的工作人員將拍下照片，以保存記錄和核實損壞狀況。從貨櫃拖頭抬起集裝箱後，貨櫃拖頭將通過出口大門離開集裝箱堆場。

(iv) *驗收和檢測結果：*在獲得驗收和檢測的結果後，集裝箱將進行堆放儲存(見下文第(vi)項步驟)或進行維修和保養(見下文第(v)項步驟)。

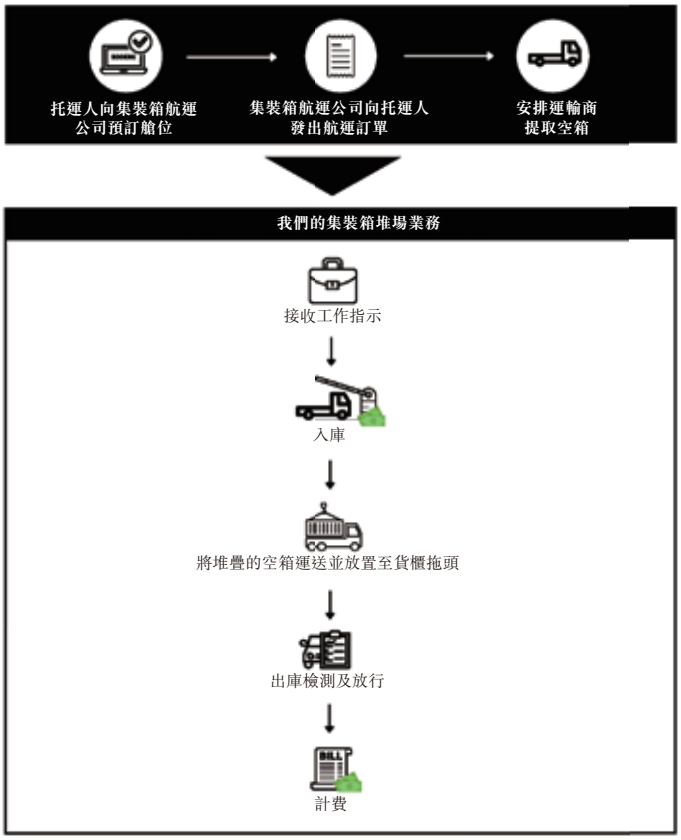
(v) *維修和保養(包括清潔)(如有需要)：*如果發現有任何損壞或集裝箱的狀況不符合約定的具體標準，集裝箱將被移至集裝箱堆場內指定的損壞集裝箱區，我們的工作人員將根據商定的價格和標準，列出所需的維修及／或保養項目的維修估價，以及拍攝的照片供客戶確認。一旦收到客戶的確認，我們的工作人員將著手進行商定的維修及／或維護項目。在維修及／或保養工作完成之後，我們的工作人員一般將會拍攝照片，用於報告和記錄。

(vi) *堆放空箱以便儲存：*在對集裝箱的狀況進行評估或完成維修或保養工作(如適用)後，我們的集裝箱堆疊機將著手把集裝箱堆放到我們集裝箱堆場中分配的空間。我們的操作人員將於我們的集裝箱管理系統更新相關資訊，客戶將能夠通過集裝箱管理系統監測他們的集裝箱的狀態。

(vii) *計費：*我們的會計部門一般會定期向客戶開具相關期間的服務發票，發票載列相關集裝箱堆場費用及／或其他應計輔助費用的金額。

運出的空箱

下圖顯示我們對運出的空箱的儲存和處理服務的一般工作流程。



(i) *接收工作指示：*我們的業務部門會收到客戶的工作指示，一般是由集裝箱航運公司或集裝箱租賃公司通知我們運出的空箱。運輸商將透過我們的堆場預約系統預訂，當中將包含所選取的集裝箱詳情，以及將在我們的集裝箱堆場取走空箱的貨櫃拖頭。

(ii) *入庫：*當負責提貨的貨櫃拖頭抵達我們的集裝箱堆場時，司機通常會出示相關工作的預訂編號。對於已安裝入庫自動化系統的堆場，系統將於入庫時掃描貨櫃拖頭的車牌，並將相關資訊與堆場預約系統的預約資料進行比對，以驗證到訪者身份並調取相關集裝箱的詳細資料。隨後，貨櫃拖頭可於支付出庫費後通過集裝箱堆場的出口閘門。

(iii) *將堆疊的空箱運送並放置於貨櫃拖頭上：*我們的集裝箱堆疊機將把空箱從我們集裝箱堆場的集裝箱堆中運送並放置於貨櫃拖頭上。

(iv) *出庫檢測及放行：*我們的工作人員將進行出庫檢測，以確保集裝箱在放行前處於合適的狀態。然後將該資訊報告給客戶。

(v) *計費：*我們的會計部門一般會定期向客戶開具期內進行的相關服務的發票，詳細說明相關集裝箱堆場費用及／或其他應計輔助費用的金額。

維修和保養

我們是四個主要冷藏箱設備製造商在新加坡、馬來西亞和香港的授權服務中心。對於這些冷藏箱設備製造商製造的冷藏箱設備，他們也會指導其客戶到我們此處進行任何維修，如果這些維修工作屬於冷藏箱設備製造商給其客戶的保證範圍。

由於我們是授權服務中心，我們有權以優惠的價格直接向製造商購買冷藏集裝箱零部件，因此與我們的集裝箱零部件貿易業務產生協同效應，並為船舶提供冷藏集裝箱零件補給。作為授權服務中心，我們必須保持某些關鍵零部件的庫存，冷藏箱製造商會將會向我們轉介客戶以進行維修和保養。

與冷藏箱設備製造商訂立的授權服務中心協議的主要條款及安排通常包括以下內容：

冷藏箱設備製造商的責任：	冷藏箱設備製造商通常授予我們以下權利：(i)按協定價格購買冷藏箱部件；(ii)向我們的客戶銷售其冷藏箱部件；(iii)作為授權服務中心為其冷藏箱提供維修和保養服務，並給予合理報酬。
我們的責任：	我們通常需要(i)按照冷藏箱設備製造商的標準培訓我們的員工；(ii)購買並維持協定最低庫存水平的若干冷藏箱關鍵零部件；(iii)作為授權維修中心為其冷藏箱提供維修和保養服務，並給予合理報酬。
年期：	每份協議的年期一般為一至三年。
終止：	任何一方均可在各自協議中訂明的期限內發出提前通知以終止協議，或經雙方同意隨時終止協議(視情況而定)。
責任：	我們通常對冷藏箱設備製造商指示我們為客戶提供的維修和保養服務負責。售予我們或客戶的冷藏箱部件通常由冷藏箱設備製造商保修。

我們需要接受例行檢查，以確保我們達到一定的業務和營運標準，還需要參加更新程序，以維持我們的授權服務中心地位。我們的董事認為，成為四個主要冷藏箱設備製造商的授權服務中心是本公司有別於其他物流服務供應商的殊榮，因為這彰顯了我們的專業知識和能力。如果無法維持我們的授權服務中心地位，可能會對我們的維修和保養業務造成不利影響。詳情請參閱本文件「風險因素－未能保持我們作為主要冷藏箱設備製造商的授權服務中心地位可能對我們的競爭能力造成重大不利影響」一段。

我們的維修和保養業務可大致分為以下幾類：(i)我們在所有營運地點的集裝箱堆場進行驗收和檢測後，對集裝箱進行維修和保養工作；及(ii)我們作為四個主要冷藏箱設備製造商在新加坡、馬來西亞和香港集裝箱港口碼頭的授權服務中心，就所有類型的常用集裝箱(包括冷藏集裝箱)進行集裝箱港口碼頭冷藏箱服務。

作為維修和保養業務的一部分，本集團從事集裝箱零部件和集裝箱相關產品的銷售和貿易，以用於相關的維修和保養工作。這些產品包括對集裝箱結構和完整性至關重要的部件，以及其他與集裝箱相關的產品，如用於清潔集裝箱物品的化學品。我們對出售的集裝箱部件和集裝箱相關產品不提供任何保證，因此不可能對其任何缺陷承擔責任。在往績記錄期間，我們沒有發起過任何產品召回或任何產品退貨或產品責任索賠。

集裝箱的維修和保養服務

作為我們綜合物流解決方案戰略的一部分，我們在現場的集裝箱堆場為常用空箱類型提供維修和保養服務，包括乾貨集裝箱、冷藏集裝箱和ISO罐式集裝箱。這些維修和保養工作是在我們對集裝箱進行驗收和檢測後作為我們集裝箱堆場業務的一部分進行。維修和保養工作以及這些工作的報價是按需基礎上與客戶商定，並就我們整個集裝箱堆場業務開具每月發票。

對於乾貨集裝箱，我們的維修和保養服務通常包括內外部結構維修、更換因磨損而產生的機械部件、修復處理事故及／或磨損造成的損壞以及清洗集裝箱。

對於冷藏集裝箱，我們的維修和保養服務通常包括內外部結構維修、清洗集裝箱，以及冷藏集裝箱的其他具體專案，包括行前冷卻和行前檢查。行前冷卻是指在裝載前將空的冷藏集裝箱冷卻到所需的溫度。行前檢查是指在放行前對空的冷藏集裝箱進行檢測，以確保冷卻裝置、溫度控制和記錄裝置的功能運作正常。我們擁有專業的技術知識和技能，可以直接在我們的集裝箱堆場內對冷藏集裝箱進行有關需要大量人力的維修和保養工作，為我們的客戶節省聘請不同物流服務供應商的時間，並消除我們依賴分包商的需要。冷藏集裝箱的處理需要大量人力，因為每個集裝箱均必須手動插上插頭，定期監測和拔下插頭，以防止故障和確保適當的溫度控制。

集裝箱港口碼頭冷藏箱服務

本集團通過我們的附屬公司(SG) Reefertec、(香港)明豐貨櫃、(香港)明豐冷凍貨櫃和(MY) Tricool，提供集裝箱港口碼頭冷藏箱服務。我們在數個地方經營集裝箱港口碼頭冷藏箱業務，包括新加坡的PSA Singapore Terminals、馬來西亞的Westport和香港的香港國際貨櫃碼頭及內河碼頭。我們的集裝箱港口碼頭冷藏箱服務包括與我們的現場集裝箱堆場維修和維護服務相同的服務範圍，但在集裝箱港口碼頭，我們增加了對使用冷藏集裝箱的溫度監控服務、插拔服務，以及將集裝箱狀態更新到相關電腦數據庫中。維修和維護工作完成後，我們的檢驗員通常會進行最終質量檢查，然後在集裝箱放行前將完工狀態更新到集裝箱港口碼頭和客戶系統中。我們的溫度監測服務包括由我們的合格工作人員對正在使用的冷藏集裝箱進行定期的實地監測，以確保保持規定的溫度。此外，我們在冷藏箱點的插拔服務涉及到我們的合格工作人員在集裝箱港口碼頭的指定冷藏箱點，在冷藏集裝箱在集裝箱港口碼頭卸貨及／或裝上船後，連接及／或斷開冷藏集裝箱。我們通常與客戶訂立冷藏箱服務協議，其中規定了費率和定價。

我們與集裝箱港口碼頭冷藏箱服務的客戶所訂立的冷藏箱服務協議的主要條款如下：

我們提供的服務範圍：	冷藏集裝箱的維修及保養，以及對使用中的冷藏集裝箱進行的溫度監控服務、插拔服務以及將集裝箱狀態更新到相關電腦數據庫中。
年期：	每份協議的年期一般為一至三年。
費用安排：	費用乃根據所提供的服務範圍，按各協議所載的協定費率釐定。
終止：	任何一方均可在各自協議中訂明的期限(通常為一個月)內發出提前通知以終止協議，或經雙方同意隨時終止協議(視情況而定)。
責任：	我們通常會對為客戶提供的維修及保養服務負責。

運輸

我們的運輸服務包括根據客戶的指示從集裝箱港口碼頭和集裝箱堆場(反之亦然)運輸空箱。我們在經營的所有地點都提供運輸服務。我們的職責包括確保空箱準時、經濟地運送到客戶的指定地點。指定的地點可以是集裝箱港口碼頭或另一個集裝箱堆場。我們的運輸服務與我們的集裝箱堆場業務有協同作用，因為需要拖櫃的集裝箱通常會在我們的集裝箱堆場或被運送到我們的集裝箱堆場。這為我們的客戶提供替代的解決方案，否則他們將須與另一個物流服務提供者聯繫運輸事宜。

於2026年5月31日(即本資料最後實際可行日期)，我們擁有總共31輛貨櫃拖頭的車隊，其中(i) 18輛位於新加坡；(ii)七輛位於中國；及(iii)六輛位於馬來西亞。

在我們沒有自有貨櫃拖頭或沒有足夠貨櫃拖頭滿足客戶需求的地點，我們分包當地的運輸公司執行我們的運輸服務。

我們的貨櫃拖頭配備了全球定位系統，它們的移動和交付路線被不斷監測，以優化效率。由於我們能夠確定我們的貨櫃拖頭在某一特定時間點的位置，我們有能力將最近的車輛部署到所需的目的地，從而最大限度地減少運輸時間。

貨櫃拖頭

帶拖車的貨櫃拖頭

我們通常將運輸費作為我們整個集裝箱堆場業務的每月賬單的一部分發送給我們的客戶。這些費用的費率是基於與每客戶在其各自的堆場協議中商定的定價。

倉儲及集裝箱貨運站

為適應不同地區的商業環境和客戶需求，以及進一步提高我們作為綜合物流解決方案供應商的聲譽，董事認同擴大服務範圍的重要性，以推動我們集裝箱堆場的業務。為此，我們擴大了我們的業務，並主要在中國和香港引入了倉儲及集裝箱貨運站服務，作為我們物流相關輔助服務的一部分，以滿足當地客戶的偏好。於往績記錄期間，我們透過附屬公司(中國)上海毅發和附屬公司(中國)天津克運經營我們的兩個倉儲，並透過附屬公司(香港)恆昌在香港經營一個倉儲，以提供倉儲及集裝箱貨運站服務，包括進出口一般貨物的倉儲服務。由於表現欠佳，而我們預計近期也不會有所改善，且相關租賃協議不獲續簽，我們已於2024年5月31日停止香港倉庫的營運。我們的董事相信，我們的倉儲及集裝箱貨運站業務使我們能夠擴大我們的客戶群，並利用我們在航運業獲得的專業知識。該項業務的客戶主要是貨運代理和直接客戶。

我們的倉庫位於靠近港口碼頭和我們集裝箱堆場的戰略位置，以便我們能夠最大限度地減少運輸時間，並為我們的客戶節省運輸成本。截至最後實際可行日期，我們擁有兩個分別位於中國上海及天津的倉庫，倉庫總面積約為20,100平方米。我們的倉庫設備齊全，通過小型叉車、貨櫃拖頭和24小時保安系統，提供優質的儲存空間和相關的增值服務。

下表載列我們於往績記錄期間及於最後實際可行日期營運的倉庫的資料：

	中國(上海)	中國(天津)	香港	總計
於2023年12月31日	1	1	1	3
新增倉庫	–	–	–	–
結束營運	–	–	(1)	(1)
於2024年12月31日	1	1	–	2
新增倉庫	–	–	–	–
結束營運	–	–	–	–
於2025年12月31日	1	1	–	2
新增倉庫	–	–	–	–
結束營運	–	–	–	–
於最後實際可行日期	1	1	–	2

下表載列我們於往績記錄期間及於最後實際可行日期營運的倉庫的總面積資料：

	中國(上海)	中國(天津)	香港	總計
		概約平方米		
於2023年12月31日	4,000	16,100	3,400	23,500
新倉庫所帶來的新增面積	–	–	–	–
結束營運所導致的面積減少	–	–	–	–
於2024年12月31日	4,000	16,100	–	20,100
新倉庫所帶來的新增面積	–	–	–	–
結束營運所導致的面積減少	–	–	(3,400)	(3,400)
於2025年12月31日	4,000	16,100	–	20,100
新倉庫所帶來的新增面積	–	–	–	–
結束營運所導致的面積減少	–	–	–	–
於最後實際可行日期	4,000	16,100	–	20,100

於2024年5月31日終止香港倉庫業務

我們於2024年5月31日終止香港倉庫業務。該業務於截至2023年12月31日止年度錄得淨虧損約82,000新加坡元，以及於截至2024年12月31日止年度錄得純利約96,000新加坡元。董事認為該業務表現欠佳的原因包括(但不限於)提供有關服務所付出的營運成本(包括與勞工及租賃有關的成本)相對高於其他地區，以及來自本地及區域樞紐(如新加坡及上海)類似服務供應商的競爭(該等供應商在相關先進物流基礎設施(如自動化及倉庫管理系統)方面作出了重大投資)。考慮到倉儲及集裝箱貨運站服務業務的盈利能力倒退，以及在無進一步資源承諾或投資的情況下，該本集團附屬業務於不久將來亦無可預見的改善，故董事決定，於2024年5月終止有關業務，相關租賃協議亦因此並無續期。

除了傳統的貨物存儲外，我們還為客戶提供與合併和分拆有關的增值倉儲及集裝箱貨運站服務，以滿足他們的需求。這些增值服務包括托盤化、條碼掃描、合併和分拆、配套、打包、包裝和密封、裝箱和拆箱。合併和分拆是指將較小的貨物組合成較大的貨物，作為較大的單位運輸，反之亦然。裝箱和拆箱是指將普通貨物裝入集裝

箱的過程，反之亦然。我們的員工將在我們的倉庫進行所要求的增值服務，我們的會計部將根據協議中規定的每項服務的費率以及在該月提供的服務數量，按月向客戶收取服務費。

於2026年5月31日(即本資料最後實際可行日期)，我們的倉庫配備了我們自有的26輛小型叉車車隊，以協助托盤的移動和堆疊，並促進我們倉庫的高效和有效儲存。叉車是指配有垂直提升載重車架的工業起重車輛，能夠移動倉庫中的托盤。

我們的客戶是根據貨物的大小和重量(以立方米噸或自重噸為單位，以較高者為準)以及所需的儲存時間來收費。增值倉儲及集裝箱貨運站服務通常按約定費率收費。我們通常按月向客戶收取倉儲及集裝箱貨運站的費用。我們在所有經營地點採取類似的收費安排。

我們的倉儲及集裝箱貨運站服務協議的主要條款及安排通常包括以下內容：

我們提供的服務範圍：	貨物的合併和分拆，以及根據客戶指示提供的其他集裝箱貨運站增值服務。
年期：	每份協議的年期一般為一年。
費用安排：	費用乃根據服務範圍、數量以及所提供儲存服務的時間長短，按各協議所載的協定費率釐定。
終止：	任何一方均可在各自協議中訂明的期限(通常為一個月)內發出提前通知以終止協議，或經雙方同意隨時終止協議(視情況而定)。
責任：	我們通常會對客戶在我們倉庫處理或儲存的任何貨物的遺失、盜竊或損壞負責。

於往績記錄期間，我們獲天津中恪集團委聘為其分包商，於中國青島一間指定倉庫(天津中恪集團並無於青島擁有自己的倉儲設施)為一家位於歐洲的全球領先體育用品公司提供倉儲及集裝箱貨運站服務。天津中恪是一家在中國成立的有限責任公司，主要在中國從事投資控股業務，由范先生及其配偶(均於2026年4月之前為我們的關連人士，現為獨立第三方)間接擁有99%權益。有關我們與范先生之關係的進一步詳情，請參閱本文件「歷史、重組及公司架構－與范先生的關係」一段。

在往績記錄期間，本集團就我們的上海倉儲營運與獨立第三方訂立合作安排。根據於2025年4月訂立的該合作安排，(中國)上海毅發將其現有的倉儲場地、設施、設備及集裝箱堆場供交易對手方使用，而交易對手方則在該場地進行日常倉儲、集裝箱儲存、裝卸及相關物流作業，並承擔所有相關營運成本及開支。該合作安排旨在減輕我們在上海倉儲行業的嚴峻市場環境下的營運負擔。

合作安排的主要條款於下表概述：

項目	**概要**
交易對手方營運商的責任	進行日常倉儲、儲存、貨物處理、集裝箱裝卸及相關物流作業。
(中國)上海毅發的責任	提供其現有倉儲場地、設施、設備及集裝箱堆場供交易對手方使用。
年期	一年，經雙方同意後可續期。
費用安排	交易對手方需支付固定月費。交易對手方亦須負責水電費、維修費及其他營運開支，並已提供保證金。
終止	在特定情況下，協議可予終止，包括政府徵用、拆除、不可抗力或拖欠款項。協議終止後，倉儲設施及設備一般須按原狀歸還。
責任	交易對手方營運商通常須負責協議期間內倉儲設施及設備的營運成本、維修義務，以及對其造成的任何損壞。

集裝箱銷售和新建集裝箱檢驗

我們的集裝箱銷售和新建集裝箱檢驗業務為用於輔助我們的核心業務集裝箱堆場業務。我們能夠利用我們深厚的行業知識和對市場趨勢的了解，提供與集裝箱相關的週邊服務，有助我們與集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司建立的關係。這項業務是對我們核心集裝箱堆場業務的補充。

集裝箱銷售

本集團通過我們的附屬公司(SG) PCL，從事二手和新建集裝箱的銷售和貿易。我們的大部分銷售乃針對我們的新加坡客戶。我們利用我們的代理和供應商網絡，協助我們的客戶(即集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司)銷售其集裝箱。我們通常購買經過檢查並確認可以裝貨的二手集裝箱。在出售二手集裝箱時，我們會對二手集

裝箱進行檢測，以確定它們是否處於與客戶商定的狀態或符合Institute of International Container Lessors (IICL)的標準，以便長期租賃用於貨物運輸。這些二手集裝箱的購買價格通常由我們和客戶協商，並根據地點、材料類型、集裝箱類型、集裝箱的狀況和類似新集裝箱的現行市場價格達成。

對於二手集裝箱，最常見的銷售類型是乾貨集裝箱（20英尺、40英尺和40英尺高的立方體），其平均生命週期約為12至15年，此乃取決於它的維護方式。集裝箱在處理和正常磨損的過程中必然會受到損害。據我們的董事所知，我們的集裝箱銷售業務是對本集團核心集裝箱堆場業務的自然補充，因為本集團經常會收到我們的集裝箱堆場客戶決定淘汰或出售的舊集裝箱，作為其集裝箱更新計劃的一部分。這為我們的集裝箱銷售業務提供了大部分的供應。全新乾貨集裝箱的典型價格範圍會因市場供求情況而有所不同。董事觀察到，截至最後實際可行日期，視乎集裝箱尺寸及全球貿易市場行情波動，一個全新的乾貨集裝箱的價格範圍一般約為每個1,980美元至3,315美元。我們通常從集裝箱租賃公司採購新建集裝箱，或直接與集裝箱製造商溝通，下達小批量訂單以滿足客戶的需求。

乾貨集裝箱（20英尺）

乾貨集裝箱（40英尺）

乾貨集裝箱（40英尺高的立方體）

我們不提供任何擔保，通常以「現狀」為基礎出售集裝箱，即集裝箱是以購買時的任何狀態出售。在往績記錄期間，我們沒有發起任何產品召回或任何產品退貨或產品責任索賠。

新建集裝箱檢驗服務

本集團通過我們的附屬公司（香港）迪勤提供集裝箱檢驗服務，以輔助我們的核心集裝箱堆場業務，該服務由一家僱傭中介提供的檢測員進行，鑑於集裝箱製造商通常位於中國，有關檢驗工作主要按客戶指示在中國進行。我們的集裝箱檢驗服務涉及對新建集裝箱的驗收和檢測，以確保新建集裝箱符合製造商和我們的客戶（通常為集裝箱航運公司或集裝箱租賃公司）之間的購買協議中規定的標準和條件。我們通常提供新建集裝箱的檢驗和檢測服務，並根據客戶的特別要求，提供其他服務，包括新工廠評估和檢測員專業範圍內的其他要求。

我們的新建集裝箱檢驗服務協議的主要條款及安排通常包括以下內容：

我們提供的服務範圍：	根據客戶指示，在指定地點對新建集裝箱進行實體檢查和測試。
年期：	每份協議的年期一般為一年。
費用安排：	費用乃根據所檢測的集裝箱數量及所需的服務範圍，按各協議所載的協定費率釐定。
終止：	任何一方均可在各自協議中訂明的期限(通常為十天至一個月)內發出提前通知以終止協議，或經雙方同意隨時終止協議(視情況而定)。
責任：	我們不會對在集裝箱檢測過程中發現的任何缺陷或問題負責。

新建集裝箱的驗收和檢測通常包括檢測員親自到集裝箱製造廠進行測試及／或見證商定的測試程序。在進行測試時，檢測員將根據集裝箱製造商和我們的客戶之間商定的標準和條件來評估新建集裝箱的材料、部件和完整性。驗收和檢測完成後，檢測員將出具檢驗證書，記錄新建集裝箱的狀況，特別是任何預先存在的損壞或缺陷，並建議驗收新建集裝箱。我們聘用一家僱傭中介，為我們的集裝箱檢測業務提供外包檢測員。截至2026年6月10日(即就本資料而言的最後實際可行日期)，我們約有20名檢測員。進一步詳情請參閱本節「僱員」一段。

其他(青島的貨運代理服務)

董事認為，了解和適應我們經營集裝箱堆場的地區的當地市場慣例和商業景觀以保持競爭力非常重要。在中國的青島，我們的主要集裝箱堆場競爭對手一般規模較大，通常由集裝箱港口碼頭營運商或集裝箱航運公司擁有或部分控制，除集裝箱堆場服務外，亦提供輔助性質的增值物流相關輔助服務，如貨運代理服務和倉儲及集裝箱貨運站服務。此外，根據董事的理解和經驗，青島的集裝箱航運公司更願意選擇同時能夠提供貨運代理服務的集裝箱堆場，因為這將為他們的船舶帶來更多的預訂需求。因此，為了使我們在青島的集裝箱堆場業務保持活力和競爭力，提升我們的議價能力，並為我們的集裝箱堆場業務爭取集裝箱航運公司的業務惟我們須在自有集裝箱堆場業務中採取類似的策略，專門在青島從事貨運代理業務。為了加強我們與該等地區的集裝箱航運公司之間的協同關係，並最終為我們的集裝箱堆場業務帶

來更多的業務，我們利用本集團的聲譽和經驗，獲得了某些集裝箱航運公司的授權代理，使我們能夠直接預訂其船舶的貨位，從而使我們能夠在青島獲得有競爭力的運費。

關於我們的貨運代理服務，我們作為代理人，為客戶組織和協調托運，將他們的貨物從起運點運到最終配送點。我們的客戶為其他貨運代理或直接客戶，該等客戶通常均來自零售業和製造業。客戶貨物的起運點或目的地通常在國外，我們協調從青島到國外，或國外到青島的運輸過程。根據客戶的具體需求，這將涉及協助預訂出口貨物的海運載貨艙位，安排清關和貨物處理。在為客戶協調裝運過程中，我們與各種物流服務供應商聯繫，包括集裝箱航運公司、運輸公司、倉庫和集裝箱貨運站供應商以及其他貨運代理，以完成客戶的裝運訂單。海外貨運代理也可能委託我們在青島處理貨運代理服務。有關提供貨運代理服務所產生的收入的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料」一節。

按照行業慣例，我們一般不會就青島的貨運代理服務與客戶訂立任何長期協議。我們提供的貨運代理服務的主要條款及安排通常包括以下內容：

我們提供的服務範圍：	根據客戶指示預訂載貨艙位、清關及協調當地物流(包括運輸及倉儲服務)(視情況而定)。
年期：	就與客戶訂立的框架服務協議而言，每份協議的年期一般為一年。
費用安排：	貨運費用通常根據貨運路線及貨運量，按每次貨運前雙方協定的費率釐定。提供其他服務的費用通常按各協議中規定的協定費率或按突發情形(視情況而定)釐定。
終止：	就與客戶訂立的框架服務協議而言，任何一方均可在各自協議中訂明的期限(通常為一個月)內發出提前通知以終止協議，或經雙方同意隨時終止協議(視情況而定)。

責任：　我們一般不會與客戶就運輸或儲存過程中的貨物損壞責任訂立任何具體協議。我們對客戶貨物的任何損壞或損失概不負責，除非該等損壞或損失是由我們的疏忽造成。

於2023年12月25日，我們就成立合營公司(中國)青島港連運而訂立合營安排，據此，我們已於2024年3月或前後轉讓青島現有的所有集裝箱堆場及倉儲及集裝箱貨運站業務。董事相信，鑑於與青島政府擁有的港口營運商合作具有優勢，合資安排是進一步發展本集團於中國業務的有效途徑。進一步詳情請參閱本節「我們的投資－於中國青島的合營安排」一段。

儘管本集團自身不再經營集裝箱堆場業務，但基於合營安排的關係，本集團將繼續在青島提供貨運代理服務，以繼續為現有客戶服務。我們無意擴展現有的貨運代理業務，因為該業務是附屬於我們的核心集裝箱堆場業務，而且當初是因應當地的市場慣例和商業佈局的需要而發展。

競爭優勢

我們相信，以下競爭優勢有助於我們取得成功，並使我們有別於競爭對手。

新加坡歷史最悠久的集裝箱堆場營運商之一，以及東南亞第二大集裝箱堆場營運商

按堆場吞吐量計算，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16.2%的最高市佔率，在東南亞則為5.9%市佔率)。本集團的歷史可追溯至1978年，並已在新加坡的集裝箱堆場行業已深耕逾45年。多年來，我們在東協地區及中國的業務版圖不斷擴張，從最初在新加坡營運一個集裝箱堆場，發展至於亞洲10個地點共營運18個集裝箱堆場，於2026年5月31日(即就本資料而言的最後實際可行日期)，總堆場使用面積約590,000平方米，總儲存容量約87,000個TEU。我們的服務範圍涵蓋新加坡、中國、香港、馬來西亞、泰國及越南的主要集裝箱港口碼頭，其中包括2025年以吞吐量計全球前十大集裝箱港口中的三個。

我們的競爭優勢主要源於我們能在多個地點提供服務，並透過規模經濟提供更具競爭力的價格。透過使用我們網絡中的集裝箱堆場服務，客戶可享受精簡化的營運效率，無需在每個地點分別與不同的堆場營運商協商，同時減少管理多重協議及發票所涉及的行政成本。我們相信，憑藉在東協地區及中國作為成熟集裝箱堆場營運商的地位，加上備受認可的品牌及提供可靠高效服務的聲譽，我們能夠在集裝箱堆場行業中維持競爭優勢。我們在東協地區及中國的成功擴張，涵蓋亞洲多個最繁

忙的集裝箱港口碼頭，使本集團處於戰略優勢地位，既能留住現有客戶，亦能吸引追求全球營運策略的新客戶。

我們相信，我們作為東協地區及中國經驗豐富的集裝箱堆場營運商，是公認的品牌，在提供可靠高效的服務方面享有聲譽，這使我們能夠在集裝箱堆場行業保持競爭優勢。我們相信，我們在東協地區及中國成功擴張，包括覆蓋亞洲最繁忙的數個集裝箱港口碼頭，使我們的集團在保留和吸引採取全球業務戰略的客戶方面具有獨特的優勢。

我們相信，我們的獨立集裝箱堆場營運商地位亦為我們提供競爭優勢，原因是在競爭激烈的全球環境中，大型集裝箱航運公司可能傾向於使用獨立第三方的服務，而非其直接競爭對手所擁有的服務。我們的中立性讓我們可以服務更廣泛的客戶，包括該等不願意與競爭對手的附屬企業合作的客戶，從而提高我們的市場吸引力並加強我們的客戶關係。

雖然某些航運公司或港口碼頭營運商偶爾會選擇自行經營集裝箱業務(通常是在空間有限的高價值港口或沿海地區)，以確保營運的連續性，並為支援其船舶營運而保留主動處理貨物的靈活性，但彼等更傾向於將所需的集裝箱堆場服務外包給像本集團這樣的專業營運商，因為這將使彼等能夠(i)無需作出大量資本支出即可進行高效營運；(ii)在不疏遠合作夥伴及/ 或客戶的情況下，維持其在航運價值鏈中的地位；及(iii)鑑於擁有及營運集裝箱堆場存在高門檻，可避免將焦點與資源從核心業務上分散(例如，新加坡土地稀缺導致政府計劃整合集裝箱堆場 — 以實現更高效的土地利用，並轉向採用多層設施的先進技術 — 這使得建立堆場設施面臨重大障礙，需取得政府批准、訂立長期租約並投入大量資本)。

與領先的國際集裝箱航運公司及集裝箱租賃公司的牢固業務關係

我們的董事相信，我們業務的跨區域覆蓋、服務質量以及我們管理團隊的經驗，使我們能夠與我們的客戶建立業務關係，其中包括按TEU計算十大集裝箱航運公司中的大部分，以及十大集裝箱租賃公司中的大部分。我們與客戶的關係最長為39年，並與Seaco、長榮、陽明及Samudera Shipping等公司建立長期業務關係。此外，我們的一些客戶在我們若干經營所在地獨家使用我們的集裝箱堆場，且我們相信，我們與這些客戶的獨家關係表明其對我們有效管理其集裝箱的能力的信心和信任程度，亦表明其對我們提供的服務感到滿意。我們相信，我們可靠的服務和廣泛的集裝箱堆場網絡為我們的客戶提供了信心，本集團能及時有效地滿足其在我們經營地點的集裝箱堆場需求。

我們相信，我們在東協地區及中國各主要集裝箱港口碼頭的佔有率令我們得以更有效地服務我們的客戶，以及建立相較競爭對手較佳的優勢。例如，我們的客戶主要是需要亞洲各地集裝箱堆場服務的集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司，因為其涵蓋了各種主要的物流公司和具有全球業務的貨運代理。由於我們的業務規模，這些客戶可以依賴本集團在各個主要集裝箱港口碼頭的多個地點為其提供服務。

本公司採用以客戶為中心的文化，並通過提供適合客戶獨特情況的物流解決方案以加強與客戶的關係。我們的董事認為，我們對客戶的需求作出迅速有效的反應的能力，對要求在時間安排上有更大靈活性的客戶特別有吸引力。我們相信，我們採取積極做法並優先考慮預測和管理潛在的挑戰和應對客戶業務的不利影響，加強了我們的客戶關係以及本集團的聲譽。通過提前思考和了解客戶業務的驅動力，我們的董事相信我們能夠提供靈活的解決方案，滿足他們的特殊需求和情況，從而提高客戶的忠誠度。

董事相信，鑑於我們在集裝箱堆場行業內的悠久歷史和良好聲譽，以及我們與客戶的牢固業務關係，將令我們在全球航運行業中處於有利地位。

提供全方位服務的集裝箱和物流相關服務提供商

我們於集裝箱運輸和集裝箱堆場行業營運，提供廣泛的集裝箱和物流相關服務，從儲存和處理、空箱的維修和保養到倉儲及集裝箱貨運站服務以及其他輔助服務。我們的董事相信，我們廣泛的服務能滿足航運供應鏈中的關鍵方，令我們能夠擴大我們的客戶群，並滿足我們的客戶需求，在這個高度分散的行業中保持競爭力。我們就常用類型空箱提供多元化的集裝箱服務，包括乾貨集裝箱、冷藏集裝箱和ISO罐式集裝箱，以及包括板架及開頂在內的特殊集裝箱。我們能夠直接在我們的集裝箱堆場進行冷藏集裝箱的維修和保養工作，使我們相信能為我們的客戶節省時間。我們將為客戶提供全方位的物流解決方案，我們的商業模式使我們能夠更好地控制整個過程。我們的客戶能夠依賴我們在檢測和維修專用集裝箱和裝罐箱方面的熟練程度。我們相信，在我們的主要市場新加坡的一系列服務加上我們的業務規模，為我們的經營提供了規模經濟，為我們的客戶創造了價值，因為我們能夠提供有競爭力的價格和高效的服務。

儘管我們的集裝箱堆場業務所產生的收益大部分是通過與堆場處理有關的費用，而這些費用取決於集裝箱的移動。然而，由於我們提供的服務範圍多元，因此我們具備相對優勢，並已展現出韌性及適應經濟週期性變化的能力；即便全球經濟市場波動，我們仍能持續創造收益。在經濟上升趨勢中，貿易活動的增加會推動對物流服務的需求。這反過來可能會給我們的倉儲和新建集裝箱檢驗業務帶來積極的影響，以及通過我們的集裝箱貨運站轉運的空箱數量的上升，一般而言將增加我們堆場處理收益。

在經濟衰退導致全球貿易活動減少的情況下，可能會受到負面影響。然而，由於集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司可能需要額外的空間儲存多餘的空集裝箱箱，從而產生儲存收入及帶來更多維修和保養工作的機會，因此對我們的集裝箱堆場的需求可能會增加。我們相信，由於我們全方位的物流服務結構，我們能夠更好地駕馭經濟週期性變化對我們的業務和營運造成的不利影響。

我們的盈利實績反映我們收益的可持續性及穩定性

本集團在往績記錄期間展現出強勁的盈利能力，在純利方面錄得持續增長。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，我們的稅後純利分別約為8.4百萬新加坡元、11.6百萬新加坡元及13.3百萬新加坡元，於往績記錄期間的年複合增長率約為25.8%。

儘管面臨重大的全球及地緣政治事件(包括但不限於COVID-19疫情、紅海危機、烏克蘭衝突，以及美中貿易戰與美國全球關稅政策)— 這些事件自2019年以來嚴重衝擊全球、區域及各國經濟，並擾亂國際航運、貿易及商業活動－我們仍持續維持盈利能力，凸顯了營運表現的韌性，並證明了收益的可持續性。

我們能在各種市場環境下維持盈利能力，反映我們業務模式的韌性，其基礎在於各互補業務部門的收入來源多元，以及嚴謹的成本管理方針。這些特質使我們在業界贏得可靠、穩定及值得信賴的集裝箱堆場營運商聲譽，並獲得客戶及業界其他關鍵持份者的認可。

全球主要冷藏箱設備製造商在新加坡、馬來西亞和香港的授權服務中心，擁有服務冷藏集裝箱的專業知識

我們是四個主要冷藏箱設備製造商在新加坡、馬來西亞和香港的授權服務中心。對於這些冷藏箱設備製造商製造的冷藏箱設備，倘維修工作屬於冷藏箱設備製造商給予其客戶的保證範圍，冷藏箱設備製造商也會指引其客戶以便我們進行任何所需的維修以維修其設備。

作為我們成為綜合物流解決方案供應商的戰略的一部分，我們為常用類型的空箱提供維修和保養服務，包括乾貨集裝箱、冷藏集裝箱和ISO罐式集裝箱。本集團擁有專門的技術知識和專業技能，可以直接在我們的集裝箱堆場內部對冷藏集裝箱進行需要大量勞動力的維修和保養工作，為我們的客戶節省聘請不同物流服務提供商的時間，也使我們無需依賴第三方分包商。處理冷藏集裝箱需要大量勞動力，因為各集裝箱均必須手動插上插頭，定期監測和拔掉插頭，以防止發生故障和進行適當的溫度控制。

本集團通過我們的附屬公司(SG) Reefertec、(香港)明豐貨櫃、(香港)明豐冷凍貨櫃和(MY) Tricool，提供集裝箱港口碼頭冷藏箱服務，包括冷藏集裝箱的複雜結構和機械維修服務。我們的服務包括結構和機械維修、使用冷藏集裝箱的溫度監測服務、插拔服務、翻新和鋼結構噴漆以及集裝箱的清洗。我們在數個地方經營集裝箱港口碼頭冷藏箱業務，包括新加坡的PSA Singapore Terminals、馬來西亞的Westport和香港的香港國際貨櫃碼頭和香港內河碼頭。我們的溫度監測服務包括由我們的合格工作人員對正在使用的冷藏集裝箱進行定期的實地監測，以確保保持規定的溫度。此外，我們在冷藏箱點的插拔服務涉及到我們的合格工作人員在集裝箱港口碼頭的指定冷藏箱點，在冷藏集裝箱在集裝箱港口碼頭卸貨及／或裝上船後，連接及／或斷開冷藏集裝箱。

我們相信，我們有能力在內部提供冷藏集裝箱的維修和保養服務，這使我們在新加坡、馬來西亞和香港的集裝箱堆場行業中與競爭對手有所區別。通過擁有專門的技術知識和專業知識維修冷藏集裝箱，我們的客戶可以依靠我們為他們的整個集裝箱需求提供一系列服務，有助建立長期的關係，提高客戶的忠誠度，並為我們的客戶提供具有吸引力的價值主張。作為所有四個主要冷藏箱設備製造商的授權服務中心，有助於與我們的客戶建立信任，並提高本集團的質量和可靠性聲譽。

創新科技解決方案是我們數碼化營運的基石

我們的科技策略與資訊科技系統旨在提升營運效率、優化資源配置並提高整體生產力，同時促進與客戶系統的無縫整合，以建立信任及依賴關係。我們是新加坡首間導入客製化自動封條發放系統的堆場營運商。該系統與我們的車牌識別系統及網上堆場預約系統同步運作，不僅能實現集裝箱實時追蹤，更能確保車輛順暢通行，免除駕駛員下車的步驟(這在東南亞超過95%的獨立堆場中仍是手動操作的必要步驟)，從而顯著縮短周轉時間並提升現場安全。過往繁瑣的行政閘口驗證流程，正透過採用閘門自動化系統而逐步取代；而紙本為主的集裝箱檢查流程，則透過採用數碼化手持式檢查應用程式獲得精簡。透過我們的中央集裝箱管理系統，集裝箱的移動狀況會被全面追蹤並回報給客戶。該系統能透過EDI(支援批量資料傳輸)或API(支援即時數據傳輸)與客戶的內部系統進行即時及無縫的電子數據交換，讓客戶能監控其集裝箱庫存，以利業務及營運部署。

我們相信，專為集裝箱堆場營運量身打造的以客戶為中心的技術解決方案，加上我們作為獨立堆場營運商持續專注投資於提升堆場營運的定位，使我們在市場上獨樹一幟，成為首選的集裝箱堆場服務供應商。我們積極與客戶合作 — 例如根據客戶的特定參數設定EDI — 以簡化並提升我們的營運效率。我們正積極更新資訊科技系統，旨在開發一個端到端的整合技術平台，以優化前線堆場運作及後端報告系統。目前，我們正實施量身訂製的堆場解決方案(包括堆場管理、規劃與優化系統、自動化外觀檢查系統以及交通控制和管理系統)，以在我們的Mega Depot建立「智能」生態系統，此符合Mega Depot用地的租賃協議所載，透過自動化、數碼化及以科技為驅動

的營運，最大限度地利用集裝箱堆場的土地的目標。據弗若斯特沙利文報告指出，此類針對即時營運執行的全面主動式演算法整合在業界仍屬罕見，在南亞地區私營堆場設施的採用率估計低於5%。我們相信，我們對創新技術解決方案的投入將會備受客戶重視，並為我們帶來顯著的競爭優勢。有關本公司資訊科技及相關措施的進一步詳情，請參閱本節「資訊科技—發展新資訊科技系統」一段。

專注和經驗豐富的管理團隊，自1978年起有良好的往績記錄，並注重人才培養

我們由聯合創始人李先生和伍先生領導，他們各自在航運和集裝箱堆場行業擁有超過40年的經驗，負責本集團的整體管理和營運。我們的聯合創始人和聯席主席李先生擁有深厚的行業專業知識，在領導我們業務的可持續增長方面發揮關鍵作用，包括實施有效的網絡擴張戰略。我們的聯合創始人和聯席主席伍先生憑藉其對航運和集裝箱堆場行業的全方位了解，監督本集團的整體運作。

我們的聯合創始人獲得我們的高級管理團隊的支持，包括我們的東南亞區域總經理陳為峰先生、集團營銷總經理陳達理先生、我們的集團財務總監葛宗維先生、集團資訊科技總經理黃英傑先生。我們的高級管理團隊各成員均在本集團工作超過10年，該團隊在航運和集裝箱堆場行業擁有往績記錄，團隊各成員均有平均超過20年的行業經驗。我們亦得到高級經理張建偉先生的支持，彼主要負責(中國)上海毅發和(中國)上海克運的日常營運。關於董事及高級管理層的背景和經驗的進一步詳情，請參考本文件中的「董事及高級管理層」一節。

即使在全球經濟與貿易動態面臨挑戰的時期(包括COVID-19疫情、紅海危機、美國貿易戰等)，憑藉嚴謹的成本管控、對戰略目標的果斷執行、長久穩固的客戶關係以及與關鍵合作夥伴的維繫，並以我們業務模式的韌性、多元收入來源的優勢，以及深厚的知識與經驗積累為後盾，我們仍交出了強勁的財務表現並維持持續盈利能力。我們相信，憑藉管理團隊的豐富經驗及全心投入(其卓越表現已獲眾多業界獎項及殊榮肯定)，我們已做好充分準備，在拓展營運能力、業務版圖及地域覆蓋的同時，確保本集團持續成功及收益穩定。

業務戰略及未來計劃

本集團旨在加強我們作為東協地區及中國物流營運商的地位。為實現目標，本集團有意重點實施以下戰略及未來計劃。

在新加坡建立數碼化及以科技為驅動Mega Depot以提供綜合物流服務

近年，新加坡政府一直推動創新和可持續的工業發展，以支持智能設施和更有效利用土地。據弗若斯特沙利文告知，海事港務局強調數字化及可持續發展為其首要任務。為進一步實現該等目標，海事港務局已開始建設新一代的大士超級港，預計可增加營運效率及減少排放。

為配合新加坡政府將港口業務整合到大士超級港的計劃，並支持我們成為綜合物流解決方案供應商的戰略，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Mega Depot經營業務。據弗若斯特沙利文評估，Mega Depot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。

自2017年起，我們一直在與C方(為新加坡的法定機構，參與開發和管理新加坡的工業區及其相關設施)商討開發Mega Depot。本集團已聘請專業顧問，包括建築師、工料測量師、交通顧問和項目管理公司，協助開發Mega Depot，包括提供技術知識和進行初步研究，以便與C方進行討論，(其中包括)確定所需的土地規模。

經過多年的商討，並根據我們建議的設計，本集團的附屬公司(SG) EK Logistics於2020年與C方就必要土地訂立租賃協議，以發展Mega Depot。根據租賃協議，在滿足若干投資及建築要求後，我們將向C方承租相關土地，屆時將正式簽訂書面租賃協議。租賃協議(和土地租賃)的主要條款概述如下：

地址：	30 Tuas South Avenue 10, Singapore
用途：	集裝箱堆場、倉儲及附屬辦公室
概約面積：	80,000平方米
租賃期限：	自2020年12月16日起30年
具體責任：	在2026年12月前，對新廠房及機械進行最低金額投資，並完成於土地上的所有建築、結構及裝置的建設

Mega Depot的發展計劃已於2023年11月獲C方正式批准，此乃經過以下過程：(i)對項目要求進行全面審查，以確保Mega Depot的設計及建造符合業界在安全、效率及可持續性方面的標準；及(ii)就其設計取得新加坡國立大學的研究支持及意見，該設計預計將同時採用自動集裝箱堆疊起重機與移動式集裝箱堆疊機，以平衡我們對Mega Depot額外處理能力及營運效率的需求。

作為主要的貿易轉運樞紐，董事認為新加坡不會受到美國關稅發展的重大影響，並相信Mega Depot將鞏固我們作為新加坡領先集裝箱堆場營運商的地位(按2025年的集裝箱吞吐量計算)。根據弗若斯特沙利文報告，新加坡集裝箱堆場行業的主要障礙之一是土地限制，這導致集裝箱堆場營運商就鄰近主要港口碼頭的土地獲得長期土地批租面臨越來越多挑戰。董事認為，我們的最新發展和技術設計與新加坡政府在新加坡實現土地生產力的方向和目標是一致的。

根據經批准的該計劃，Mega Depot將包括一個淨出租面積約36,500平方米的倉庫及一個可容納約23,000個TEU的集裝箱堆場，並於同一地點廣泛實施資訊科技系統。Mega Depot將提供高密度解決方案(其處理能力超越東南亞95%獨立私人倉儲設施的營運上限)，並符合新加坡政府的可持續發展目標。透過將自動化硬件與預測性硬件相結合，並導入數碼化技術成果，Mega Depot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。Mega Depot的該「智能」設計，亦符合與C方協定的租賃條件，即本集團須於Mega Depot採用自動起重技術，旨在透過就其集裝箱堆場業務運用數碼化、自動化及以科技為驅動的解決方案，提升集裝箱堆場的土地使用率。鑑於Mega Depot的規模及地點，我們計劃於未來擴大新加坡的服務範圍，為收貨人提供滿載集裝箱的存儲服務(包括滿載冷藏集裝箱儲存)，其將可以為托運人節省時間，把空箱從集裝箱堆場拖到倉庫(裝貨)，然後把滿載集裝箱從倉庫拖運到集裝箱港口碼頭。

我們的Mega Depot將位於距大士超級港大門約7公里和距新加坡與馬來西亞邊境約8公里的地方。根據我們的計劃，Mega Depot共有兩層，下層有四層高的自動集裝箱堆疊機，上層有九層高的堆疊機，使我們可以達到總共13層高的堆疊。我們的設計是在下層使用堆疊機，以實現更高的營運週轉率，而在上層使用集裝箱堆疊機，以堆疊移動速度較慢的集裝箱。這樣做既能滿足增加處理能力的需要，又能提高營運效率。採用自動化和非自動化系統組合的方式，是為了在需求激增時，能夠靈活操作，並最大限度地利用空間。

我們已委聘獨立的設計及建造總承包商負責Mega Depot的建造工程，該承包商乃於2025年2月完成相關招標程序後獲選。Mega Depot工程已於2025年2月中旬動工，預計根據與設計及建造總承包商制定的現有計劃於2026年底或之前完工。於完成後，我們計劃將新加坡現有所有集裝箱堆場業務遷入Mega Depot，除提供倉儲服務外，未來亦可能提供滿載集裝箱存儲服務業務。目前Mega Depot建造工程持續推進，所有基礎樁基工程已完成。目前正於完成之樁體上澆築樁帽，並架設坡道柱以構築Mega Depot的結構框架。辦公大樓首層樓板亦已完成澆築。

根據經批准的該計劃，Mega Depot將由兩層組成，包括(i)非自動化的空箱存儲區；(ii)高架倉庫區（及下層倉儲用地區域）；(iii)重載和空箱存儲的自動化存儲區；及(iv)我們營運的辦公空間。為了提高存儲能力，Mega Depot將在我們集裝箱堆場業務的主要方面進行創新科技發展及逐步實現自動化，其中包括入庫和檢測，以及集裝箱放置和空間管理。

我們位於新加坡的Mega Depot計劃整合「智能」生態系統，預計將：(i)整合我們在新加坡提供的服務；(ii)增加將我們的集裝箱堆場處理能力；(iii)通過使用自動化和其他技術，減少我們的集裝箱堆場業務處理集裝箱的週轉時間，提高我們的效率及減少人為錯誤；(iv)在新加坡其他物流服務供應商中，通過擴大我們的服務範圍，提供倉儲和滿載集裝箱存儲服務，使我們在集裝箱和物流服務需求的綜合物流解決方案方面具有競爭力；(v)資本化新加坡對倉儲和滿載集裝箱存儲服務日益增長的需求；及(vi)使我們的業務與新加坡政府的可持續發展和更有效利用土地的整體目標保持一致。

就Mega Depot項目的資本開支而言，預計約39.9百萬新加坡元（相當於約241.8百萬港元）、98.4百萬新加坡元（相當於約596.3百萬港元）及4.1百萬新加坡元（相當於約24.8百萬港元）的資本開支將分別於截至2025年、2026年及2027年12月31日止年度產生，該等款項將為：

(i) 建築成本，當中約39.8百萬新加坡元（相當於約241.2百萬港元）、97.4百萬新加坡元（相當於約590.2百萬港元）及0.5百萬新加坡元（相當於約3.0百萬港元）將分別於截至2025年、2026年及2027年12月31日止年度產生；及

(ii) 就Mega Depot而購置設備及機械（包括電腦系統）的成本，當中約0.2百萬新加坡元（相當於約1.2百萬港元）、約0.9百萬新加坡元（相當於約5.5百萬港元）及3.7百萬新加坡元（相當於約22.4百萬港元）將分別於截至2025年、2026年及2027年12月31日止年度產生。

與開發Mega Depot相關的主要營運開支，將為就建築成本而借入的銀行借款所產生的利息開支，該項開支於截至2025年12月31日止年度為0.2百萬新加坡元（相當於約1.2百萬港元），而按預期提取金額及指示性利率估計，該項開支預期於截至2026年、2027年及2028年12月31日止年度將分別為2.7百萬新加坡元（相當於約16.4百萬港元）、3.9百萬新加坡元（相當於約23.6百萬港元）及3.9百萬新加坡元（相當於約23.6百萬港元）。

於Mega Depot落成後，我們會逐步將營運轉移至該項新設施。我們會指示客戶將空集裝箱存放在Mega Depot，然後我們會使用自身的貨櫃拖頭將剩餘的集裝箱運到Mega Depot。關於搬遷的開支，我們已撥出資金用作將租賃期滿的租賃處所恢復至原來狀態。因此，我們預計搬遷成本將控制至最低（即少於0.5百萬新加坡元），不會對我們的財務狀況造成重大影響。

以下為Mega Depot預計於完成後的樣貌：

資料來源：圖片由ID Architects Pte Ltd製作

利用新技術減少溫室氣體排放和資源消耗

為了更好地管理與環境、社會和氣候相關的風險，我們的目標是在可預見的未來，透過將現有機器升級為電動車，減少溫室氣體排放和資源消耗。其中，我們預期三年內購買10至15輛電動集裝箱堆疊機，以取代部分現有的柴油動力集裝箱堆疊機，因為(i)與柴油動力集裝箱堆疊機相比，電動集裝箱堆疊機的資源消耗較低，所需的維修保養也較少；及(ii)使用電動集裝箱堆疊機將減少本集團的碳排放量，這符合本集團在環境、社會及管治方面的整體策略，以及全球向可持續發展和綠色技術的轉變。

我們還能夠透過利用我們的資訊科技系統（如無現金支付技術和手持式檢驗）來減少資源消耗和碳足跡。這些資訊科技系統使我們能夠減少工作流程中的某些工序，為客戶提供更精簡的服務。

為了表明本集團對減少溫室氣體排放的承諾，我們成立了一個環境、社會及管治委員會，由負責與不同營運地點聯繫的管理代表組成。環境、社會及管治委員會在以下方面為董事會提供支援：實施已達成共識的環境、社會及管治政策、目標和策略；根據上市規則附錄C2規定的指標和目標以及適用的法律、法規和行業標準，識別和評估環境、社會及管治相關事項，包括氣候相關風險；管理本集團如何根據氣候變遷調整業務；在編寫環境、社會及管治報告時從各方收集環境、社會及管治數據；及持續監控本集團環境、社會及管治相關風險應對措施的實施情況。環境、社會及管治委員會定期向董事會報告本集團的環境、社會及管治表現以及**[編纂]**後環境、社會及管治系統的成效。

擴大我們在亞洲的集裝箱堆場網絡，以應對該地區內預期增長的貿易流動

為把握新加坡、越南、馬來西亞及泰國因美國關稅影響而持續激增的貨運量－此現象已導致(i)航運公司及貨運代理網絡積極將運力及空集裝箱箱調配至對關稅敏感度較低的亞洲內部網絡；及(ii)跨國企業製造策略的結構性轉型（這些企業日益採用「中國加一」策略，將生產轉移至東南亞國家以緩解供應鏈風險）— 我們正尋求機會，以擴展在亞洲的集裝箱堆場網絡，並升級在當地的設施，以因應區內預期增長的貿易流量。

根據現有的機會、可行性和市場條件，我們可能會在現有或新市場中透過合資、戰略聯盟、收購或投資機會探索縱橫擴張戰略。在評估這些機會時，我們將考慮某些因素，包括市場規模和增長潛力、競爭狀況、監管環境和我們現有的網絡和資源。

馬來西亞

在馬來西亞，截至最後實際可行日期，我們營運四個集裝箱堆場，佔地面積合共約113,000平方米。我們於2023年2月在巴生港開始營運新集裝箱堆場。長遠而言，我們正在考慮並評估增值機會，擴大我們現有的運輸服務（包括空箱卡車運輸），在未來包括滿載集裝箱卡車運輸，以把握巴生港的大量需求。

於2023年12月，我們簽訂了兩份買賣協議，在馬來西亞巴生港購買兩塊合共約36,400平方米的土地，用於提供倉儲和集裝箱堆場業務。

泰國

在泰國，截至最後實際可行日期，我們營運三個集裝箱堆場，佔地面積合共約103,000平方米。根據為期9年的租賃協議，我們於2023年2月擴大了我們在曼谷都會區的集裝箱堆場空間。我們亦已於2023年年初訂立為期15年的租賃協議，以在林查班租用約42,300平方米的土地。該幅土地目前已投入營運，其用作取代我們在該地區現有的其中一個集裝箱堆場，因為該幅土地更大且更接近集裝箱港口碼頭。我們已在該幅土地投資約2.7百萬新加坡元，用於鋪設必要的混凝土，以便在該地點開展我們的集裝箱堆場業務。由於這些在曼谷都會區和林查班的新土地租賃，董事認為我們已為增拓泰國業務做好準備。

越南

在越南，我們目前正與當地的一個集裝箱堆場營運商合作，根據一項為期三年的服務協議為我們在同奈省的客戶提供集裝箱堆場服務，涉及約24,000平方米的土地。根據服務協議，當地集裝箱堆場營運商向我們提供土地，供我們開展集裝箱堆場業務，有關主要條款概述如下：

年期：	2023年5月1日至2026年4月30日，其後可按年自動續期，直至有關服務協議被終止。
服務費：	就土地使用而言，本集團須向當地集裝箱堆場營運商支付適用於客戶的相關集裝箱堆場營運費率的若干百分比。
土地標誌：	本集團應獲准在土地上展示本集團的標誌及招牌。
保險：	當地集裝箱堆場營運商須投購足夠的保險，以保障在土地上進行的集裝箱堆場營運。
解決爭議：	協議各方在訴諸訴訟或仲裁之前，須先透過協商解決任何合約爭議。
終止：	任何一方均可透過給予六個月的書面通知以終止服務協議。

該安排屬權宜之計，我們正在大胡志明市地區積極物色合適的土地，以便搬出並開展我們自有的集裝箱堆場業務。詳情請參閱本文件「風險因素－有關我們越南業務的風險—我們在越南開展集裝箱堆場業務的物業缺乏相關土地使用權證書，可能對我們在有關地區的集裝箱堆場業務產生重大不利影響」一段。

繼續在我們所有營運地點開發和實施資訊科技系統，以提高準確性、效率和利用自動化

本集團的日常營運依賴關鍵的資訊科技系統，包括我們的集裝箱管理系統，該系統讓我們的員工通過集中系統追蹤和更新集裝箱的移動，以及我們的集裝箱堆場預約系統，該系統的設計和開發旨在優化我們的集裝箱堆場營運。連同我們的集裝箱管理系統，我們能夠獲得關於我們集裝箱堆場利用率的即時和準確的資訊，以確保我們的存儲空間得到最佳利用，從而使我們能夠更有效地管理客戶的訂單。詳情請參閱本節「資訊科技」一段。

作為Mega Depot計劃的一部分，我們一直在開發並計劃在新加坡實施各種新的資訊科技系統，包括我們的堆場管理、規劃和優化系統、檢測自動化系統及交通控制和管理系統。有關這些新資訊科技系統的更多資訊，請參閱本節「業務戰略及未來計劃－在新加坡建立綜合物流中心」一段。

董事認為，我們對資訊科技系統的投資和在營運中採用技術的承諾，使我們在集裝箱堆場行業中具有競爭力。我們將繼續投資於新技術和資訊科技系統，以確保我們保持在集裝箱堆場行業的最前沿，並繼續為我們的客戶提供最高水準的服務和效率。

繼續完善人才招聘、培育和激勵機制

我們的成功在於我們有能力跨越國界吸引人才，並通過技能培訓和提高技能留住他們。董事相信多元化和包容性是我們成功的關鍵支柱之一，以吸引來自多元背景的熟練和有才華的員工。我們將提供有競爭力的薪酬待遇和職業發展機會來招聘和留住關鍵人才。多年來，我們已經成功地在銷售和營銷、營運、資訊科技和其他關鍵職能方面發展和保留了我們的人才庫。隨著我們在該地區的業務持續增長，我們將繼續關注人力資源，並為我們的人才提供各種發展機會。

我們已建立並不斷更新人才評估系統，以滿足我們的業務發展需要。我們的員工通過各種忠誠度計劃得到獎勵，這有助於激勵表現出色的員工。董事相信這就是我們能夠建立和保留我們經驗豐富的高級管理團隊的原因，他們在集團工作了20多年，均在集裝箱堆場業務方面擁有往績記錄。

往績記錄期間全球航運業市況的變化

作為集裝箱堆場營運商，我們首要工作是透過提供集裝箱堆場服務，在航運供應鏈中發揮關鍵作用，並已把業務擴展至提供航運供應鏈中的其他配套物流服務（即倉儲及集裝箱貨運站服務、集裝箱銷售及新建集裝箱檢驗以及在青島的貨運代理服務）。我們的營運受全球貿易貨量及流動的影響重大，尤其是在我們營運的地區，包

括新加坡、中國、泰國、馬來西亞及越南。因應我們的業務模式性質使然，全球航運業市況的任何變化均會對我們各個服務分部產生各種連鎖反應。我們的業務戰略之一是通過開發及建立物流服務中心，成為綜合物流解決方案供應商，在同一地點提供多種物流相關服務(主要重點仍為集裝箱堆場營運)。

我們無法保證全球航運業市場狀況不會進一步發生變化，而可能對我們的經營業績、財務狀況或前景產生重大不利影響。更多有關全球貿易貨量及流動的波動對我們造成的風險詳情，請參閱本文件「風險因素－有關我們的業務及行業的風險－在我們經營所在的地區，貿易量及貿易流動的變化以及貿易不平衡加劇可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響」以及「風險因素－有關我們的業務及行業的風險－亞洲和其他地區爆發傳染病、廣泛可傳播疾病或任何其他大型公共衛生問題，可能對我們的業務、財務狀況和經營業績及前景造成重大不利影響」的段落。

紅海危機

自2023年底以來，紅海地區爆發以色列與加沙戰爭，導致該區的海上貿易中斷，並引發地緣政治不確定性。截至最後實際可行日期，紅海危機仍在持續。

對行業的影響

根據弗若斯特沙利文報告，紅海地區局勢升級已影響蘇伊士運河等主要航道的運力，船舶須繞道南非好望角，導致航程延長。紅海危機迫使行走歐洲至亞洲航道的船舶改道好望角，干擾全球航運網絡及造成港口擠塞。交貨時間延長導致集裝箱的供應延遲並降低調度效率，進而使全球實際集裝箱運輸能力下降。

蘇伊士運河是全球約30%集裝箱運輸量的關鍵通道，而紅海危機導致運費上漲。舉例而言，根據中國出口集裝箱運價指數，2024年初運費呈現波動但整體上漲的趨勢，而2024年2月的運費較2023年2月上漲約36%。紅海危機的影響於2024年有所緩解，致使中國出口集裝箱運價指數於該年略有下降。

對我們業務營運的影響

於往績記錄期間，紅海危機對我們業務營運的主要影響概述如下：

(i) *集裝箱堆場業務*。紅海危機導致全球集裝箱航運能力下降，令集裝箱需求整體增加，導致我們的集裝箱堆場於2024年面對集裝箱儲存需求減少。因此，我們的儲存費收入由截至2023年12月31日止年度約15.8百萬新加坡元減少至截至2024年12月31日止年度約8.0百萬新加坡元。

據董事了解，紅海危機亦導致集裝箱航運公司於2024年向集裝箱租賃公司租用更多集裝箱，以滿足其集裝箱需求，其中相關集裝箱租賃公司已批出更多維修單位備用，以滿足增加的租賃需求。這導致我們的維修及保養量（按TEU計算）由截至2023年12月31日止年度的550,000個TEU增加至截至2024年12月31日止年度的560,000個TEU。

(ii) *倉儲及集裝箱貨運站服務*。於往績記錄期間，紅海危機並無對我們的倉儲及集裝箱貨運站服務業務造成重大影響。

(iii) *集裝箱銷售及新建集裝箱檢驗*。我們提供集裝箱銷售及新建集裝箱檢驗服務所產生的收入由截至2023年12月31日止年度約1.5百萬新加坡元增加至截至2024年12月31日止年度約9.1百萬新加坡元，主要歸因於紅海危機延長了船舶從西方返回亞洲的航行時間，令2024年部分客戶對集裝箱及新建集裝箱檢驗服務的需求增加。這導致空集裝箱的供應不足，無法滿足亞洲國家的出口需求，因而需要購買及／或製造集裝箱以滿足需求。

(iv) *青島的貨運代理服務*。紅海危機導致2024年初運費飆升，對我們在青島的貨運代理服務造成相應影響。具體而言，我們提供貨運代理服務所產生的收入由截至2023年12月31日止年度約20.3百萬新加坡元增加至截至2024年12月31日止年度約34.3百萬新加坡元。

董事認為，鑑於集裝箱航運公司通常傾向採取較為謹慎的做法，並已建立替代航線以減低風險，因此，即使各方停火及／或衝突獲得解決，紅海危機的影響（例如從西方返回亞洲的船隻的航行時間延長，其已對本集團於往績記錄期間的業務營運造成影響）仍可能會持續一段時間。

美國關稅發展

於2024年下半年，即將上任的美國特朗普政府表示可能大幅增加進口中國貨品的關稅，導致全球貿易活動在預期實施關稅之前增加。自當勞•特朗普總統於2025年初就職，美國特朗普政府主張加大對國際貿易的限制。

於2025年4月2日，美國現屆政府推出新一輪對等關稅措施。其對各國施加10%的基準關稅率，並針對對美貿易逆差顯著的國家逐步提高稅率。中國、越南、韓國及歐盟等主要貿易夥伴均受到重大衝擊。此後，美國政府陸續宣佈與若干夥伴達成雙邊框架協議，當中條款內容各異，從確認所收關稅率到優惠稅率，或針對特定國家的豁免。在美中關係方面，雙方於2025年宣佈多項貿易休戰協議，包括將相互貨品的關稅率下調至10%（2024年4月的關稅率為125%）。有關下調協議為期90天，並於其後延長至2026年11月。

美國總統依據《國際緊急經濟權力法》(IEEPA)徵收關稅的合法性，在美國法院系統遭受一連串訴訟質疑，最終被美國最高法院裁定為違憲，而自2026年2月24日起，所有徵收加徵關稅的活動已停止。美國總統隨後援引《1974年美國貿易法》第122條，於2026年2月24日實施10%全球關稅（於150天後到期），其後威脅將全球關稅調升至15%，但有關調升未獲官方列入正式文件。於2026年5月7日，美國國際貿易法院裁定，廣泛應用第122條徵收附加費乃屬違法，惟有關裁決尚可上訴，且相關關稅將於2026年7月如期到期。於2026年3月11日，美國政府依據《1974年美國貿易法》第301條，對16個貿易夥伴（包括印尼、馬來西亞、泰國及越南）展開調查，內容涉及懷疑存在過剩工業產能及強迫勞動問題。調查結果可能導致進一步加徵關稅，且與第122條不同，此類關稅不受法定稅率上限或有效期限制。於2026年4月8日，美國總統透過社交媒體進一步威脅，將對任何被發現向伊朗供應軍事武器的國家的進口商品加徵50%關稅，並於2026年4月12日公開表示，該威脅將延伸至中國。截至本文件日期，尚未頒發任何實施該措施的行政命令、公告或美國海關及邊境保護局的指引，且在最高法院裁決後，徵收此類關稅的法律依據仍不明朗。

美國關稅的實施時間表與範圍仍未定，其實施與否取決於美國與其貿易夥伴之間的持續磋商。截至最後實際可行日期，圍繞關稅調整以及各國可能採取的報復措施的不確定性仍持續存在。

對行業的影響

根據弗若斯特沙利文的分析，美中之間關稅變動的不確定性，正是影響全球航運與供應鏈持續波動的地緣政治事件之一。

於2025年5月前後美國宣佈關稅戰暫緩90天後，美國進口商及其他市場參與者提前囤積存貨、原材料及中國商品，以便製造商、分銷商及零售商趕上積壓的訂單，以及為未來預期需求作準備，令中國開往美國的集裝箱訂運量大幅上升。此導致貨運擠塞、延誤及爭取貨位方面的挑戰，並導致運費上升。

於2025年初的初期衝擊過後，全球貿易展現出超乎預期的韌性，眾多受影響的中國出口商成功將貨物轉往其他市場。儘管對美直接出口有所下降，但隨著中國持續推進出口導向型發展模式、深化與貿易夥伴的關係，並擴大對歐洲、拉丁美洲及其他亞洲經濟體的出口，2025年中國出口總值仍按年增長5.6%，貿易順差更創下1.2兆美元的歷史新高。於2026年第一季，儘管保護主義關稅仍然存在，中國社會物流總值同比增長6.2%（達96.4萬億元），乃由於高附加值製造業快速擴張以及貿易重心向東協及一帶一路夥伴國的戰略性轉移。許多亞洲國家正日益發展成為轉口貿易樞紐及延伸製造基地。隨著企業實施「中國加一（或二）」戰略，越南、南韓等國正擴大其製造產能，並在中國零部件的組裝及轉口貿易中扮演更重要的角色。儘管歐美各國正努

力降低對中國的依賴、分散供應來源並囤積庫存以緩解風險，但中國龐大的生產基地規模往往難以被本地資源及供應所取代。實際上，多數生產遷移發生在亞洲內部而非回流至歐洲等高成本地區。基於上文所述，航運公司及貨運代理正重新調整網絡佈局，將運力轉移至對關稅敏感度較低的運輸走廊(例如拉丁美洲往來歐洲航線，或亞洲內部航線)。

因此，美國採購從中國轉向東南亞，加上現行第122條的美國關稅率低於先前公佈針對特定國家的《國際緊急經濟權力法》(IEEPA)稅率，似乎在短期內支撐了出口量，並導致我們經營所在司法管轄區的集裝箱吞吐量持續增長。尤其是儘管實施保護主義關稅，於2026年第一季，新加坡港口的集裝箱吞吐量仍錄得同比增長8.5%，而馬來西亞的對外貿易及出口量則分別錄得同比增長10.4%及12.7%，主要由於區域供應鏈重新佈局以及美國市場以外地區對關鍵高科技零件的持續需求。

然而，倘在第122條到期後根據第301條重新引入針對特定國家的關稅，或就伊朗衝突針對中國或該地區其他國家威脅實施二級關稅，跨太平洋及亞洲內部貿易航線的貨運量可能因此下降。儘管如此，新加坡及馬來西亞以轉運為主的業務本質上較少直接受到任何單一雙邊關稅的影響，因為當地處理的貨運吞吐量絕大多數屬轉運而非出口相關(儘管該等業務仍容易受航運公司關於停靠地點及運力調配決策的影響，而該等決策可能會因關稅干擾導致跨太平洋需求變化而受影響)。

對我們業務營運及經營業績的影響

根據本集團的最新營運數據，美國關稅發展對我們的業務營運並無重大影響，具體如下表的2025年營運數據所示：

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
(i) 2025年堆場裝卸吞吐量(按千個TEU計算)	184	189	184	192	188	194	216	197	208	234
(ii) 2025年維修及保養量(按千個TEU計算)	48	46	44	46	49	51	52	44	39	44
(iii) 2025年每日平均儲存量(按千個TEU計算)	69	68	68	70	68	69	72	76	76	80

根據本集團的營運數據，(i)印度太平洋地區客戶將更多空箱調配至新加坡、越南、馬來西亞及泰國等出口需求被視為較高的集裝箱堆場；而中國境內空箱儲存量自3、4月起略有減少，導致期內的每日平均儲存量（按TEU計算）相對穩定；(ii)本集團營運區域內各堆場的裝卸吞吐量（按TEU計算）持續保持韌性並呈現增長，此現象被視為源於(a)從中國至其他經濟體的貨運量擴增；(b)亞洲企業實施「中國加一（或二）」策略，加上其他亞洲國家擴大其轉口樞紐容量及延伸製造產能，帶動亞洲區內貿易激增等綜合因素；及(iii)空箱維修及保養需求（按TEU計算）於期內波動，尤其在裝卸吞吐量（按TEU計算）高峰月份顯著攀升，原因是使用量增加導致更多空箱需進行維修及保養。

於2026年第一季，本集團的經營業績持續強勁，堆場裝卸吞吐量為576,409個TEU，維修及保養量為120,399個TEU，每日平均儲存量則為78,119個TEU。該等營運數據顯示，美國政府在關稅方面持續的法律及政策波動，加強了彈性物流及戰略性區域庫存佈局的必要性，而跨國企業正日益利用我們經營所在司法管轄區的地區堆場，以維持營運連續性。

前景

儘管本集團現有的營運及財務數據似乎顯示，美國與全球主要經濟體之間的關稅爭端對我們的營運及經營業績影響有限，董事會認為美國政府可能持續利用關稅作為其貿易策略的核心手段，此做法加上全球多起地緣政治事件（例如戰爭及美國企圖對不同地理區域施加影響力的野心），將持續對全球貿易造成壓力並引發供應鏈不確定性。此現象可能持續影響本集團營運所在司法管轄區的貿易流量及轉運量，並可能對財務及營運表現造成衝擊，原因是我們的業務與全球貿易流動緊密相連。

董事會預期，而聯席保薦人（經審閱所有相關資料，包括對本集團現有營運數據的分析，以及弗若斯特沙利文就美國對航運及集裝箱堆場行業的關稅政策發表的意見）亦同意，鑑於本集團各種業務收入來源具有互補性，營運及財務業績應能維持相對穩定。儘管如此，我們將持續監察及評估美國關稅政策發展對業務的影響，並審慎調整我們的營運策略（例如調整我們營運所在司法管轄區的集裝箱堆場容量）。

我們的投資

作為我們致力利用我們在航運業的聲譽和知識的一部分，我們已建立合營企業和對東協地區及中國物流業的公司進行了選擇性的投資。我們的投資主要集中在適合並支持我們現有的價值鏈和補充本集團的其他業務的目標上。

於新加坡的合營安排

(SG) CK成立於2004年，是由在聯交所上市的珠江船務企業(股份)有限公司(「**珠江船務**」)(股份代號：560)和本公司在新加坡的合營企業，珠江船務擁有60%的股權，本公司則擁有40%的股權。(SG) CK主要在新加坡從事貨運代理相關業務。除新加坡外，(SG) CK持有(MY) CK的70%股權和(TH) CK的49%股權。根據與(SG) CK的合營協議，CKL (Singapore)的董事會有五名董事，其中三名(包括其首席執行官)由珠江船務委任，兩名由我們委任。多年來，我們一直為被動的投資者。

根據(SG) CK截至2025年12月31日止年度的最新未經審核綜合管理賬目，收益和稅後溢利分別約為11.2百萬新加坡元及0.8百萬新加坡元。於2025年12月31日，(SG) CK的淨資產約為7.3百萬新加坡元。

於中國青島的合營安排

成立於2023年12月25日，(中國)青島港連運為一間位於中國青島的合營企業，其由(i)青島港國際物流有限公司(青島港的主要營運商，亦為我們於往績記錄期間的主要供應商之一)的同系附屬公司山東港口青島港集團有限公司控制之實體(「**青島港合營夥伴**」)擁有51%；(ii)(中國)天津克運(我們的全資附屬公司)擁有25%；及(iii)獨立第三方青島智遠環球供應鏈管理有限公司(「**青島智遠合營夥伴**」)擁有24%權益。成立(中國)青島港連運乃旨在進一步開拓及發展在中國青島的集裝箱堆場及物流業務。合營安排的主要條款概要如下：

合營目的：	共同投資成立合營企業(中國)青島港連運，在平等合作、互惠互利、聯盟的原則下，在中國青島進一步開拓和發展集裝箱堆場和物流業務。
合營期限：	自(中國)青島港連運成立日期起計30年。

各方責任：

(中國)青島克運須將其於青島之所有現有集裝箱堆場以及倉儲及集裝箱貨運站業務轉讓予(中國)青島港連運。青島智遠合營夥伴每月須向(中國)青島港連運提供至少5,000個TEU的集裝箱吞吐量，如未能達成，則構成違反合營協議，而非違約方可根據中國法律尋求相關法律行動。於最後實際可行日期，青島智遠合營夥伴並無未能履行其向(中國)青島港連運提供協定數量集裝箱的協議義務的情況。

(中國)天津克運、青島智遠合營夥伴及其關聯公司不會在青島經營與(中國)青島港連運競爭之業務。

合營管理：

(中國)青島港連運的董事會由五名董事組成，其中三名由青島港合營夥伴委任，一名由我們委任，一名由青島智遠合營夥伴委任。

(中國)青島港連運的董事會主席由青島港合營夥伴委任。

(中國)青島港連運的總經理由我們委任。另外設有兩名副總經理，其中一名由青島港合營夥伴委任，另一名由青島智遠合營夥伴委任。

(中國)青島港連運的財務經理由青島港合營夥伴委任，而財務副經理由我們委任。

人員安排：

各合營方同意，(中國)青島克運的所有與集裝箱堆場以及倉儲及集裝箱貨運站有關的相關員工亦將調往(中國)青島港連運。相關員工成本將由(中國)青島港連運承擔。

租賃安排：

經與出租人協定，(中國)青島港連運將於(中國)青島克運根據現有租賃協議就其集裝箱堆場業務租用之物業內經營其業務。根據此項安排，(中國)青島港連運將向(中國)青島克運償還有關物業之餘下租金。

合營安排的商業理據

董事相信，合營安排是進一步發展本集團於中國業務的有效途徑，因為與青島港合營夥伴合作將(i)有助加強本集團與青島政府擁有的港口營運商的關係，而該港口營運商為當地市場的主要參與者；(ii)提升本集團在業界及區內的聲譽；及(iii)讓本集團充分利用該策略性夥伴關係，因為董事認為青島港合營夥伴可作為控股股東從實力層面領導青島集裝箱堆場業務，因為彼等在提供廣泛港口相關服務方面擁有往績記錄及歷史，包括基本港口服務(如裝卸及存儲服務)以至配套及延伸服務(如物流服務及融資相關服務)，從而讓本集團向集裝箱航運公司提供更全面的服務。

財務與營運影響

根據合營安排，我們同意將我們於青島的所有現有集裝箱堆場以及倉儲及集裝箱貨運站業務(透過(中國)青島克運進行)轉讓予(中國)青島港連運，有關轉讓將於2024年3月或前後完成(「**業務轉讓**」)。董事認為，合營安排進展順利，符合彼等的預期。

董事及聯席保薦人認為，根據以下分析，業務轉讓應不會對本集團未來的財務表現及狀況構成任何重大不利影響：

(i) 於業務轉讓前，截至2022年及2023年12月31日止年度來自被轉讓業務的收入分別僅佔本集團總收入約2.9%及2.6%；

(ii) (中國)青島克運的收入並無受到業務轉讓的不利影響，儘管已轉出集裝箱堆場以及倉儲及集裝箱貨運站業務，其收入實際上由截至2023年12月31日止年度約23.7百萬新加坡元(包括集裝箱堆場以及倉儲及集裝箱貨運站業務)增加至截至2024年12月31日止年度的32.9百萬新加坡元(不包括集裝箱堆場以及倉儲及集裝箱貨運站業務)；

(iii) (中國)青島克運於往績記錄期間對本集團的整體財務並無重大貢獻，其於截至2023年12月31日止年度錄得約1.0百萬新加坡元的輕微虧損(該虧損主要歸因於附屬公司於青島的貨運代理業務因涉嫌欺詐事件而產生的減值虧損1.2百萬新加坡元)。於業務轉讓後，(中國)青島克運(不包括於年內大部分時間轉讓予(中國)青島港連運的集裝箱堆場以及倉儲及集裝箱貨運站業務)於截至2024年12月31日止年度錄得輕微虧損約0.3百萬新加坡元(包括因上述涉嫌欺詐事件而產生的減值虧損0.4百萬新加坡元)，而截至2024年12月31日止年度則錄得來自聯營公司權益的回報約0.2百萬新加坡元；

(iv) 由於(中國)青島克運的機器及設備於2023年12月31日已大幅折舊(該等機器及設備的資產淨值僅約0.1百萬新加坡元)，故轉讓業務連帶相關機器及設備的實質出售對本集團的資產淨值並無重大影響；

(v) 由於進行業務轉讓，約167,000新加坡元的使用權資產及201,000新加坡元的租賃負債從我們的財務賬目中終止確認，導致確認34,000新加坡元的收益淨額；及

(vi) 作為業務轉讓的一部分，被轉讓業務的相關員工的僱傭合約乃轉移至(中國)青島港連運，因此，本集團將不會繼續承擔相關員工成本。

於進行業務轉讓前，我們已通知使用我們於青島之集裝箱堆場、倉儲及集裝箱貨運站以及貨運代理服務之客戶，而據我們了解及知悉，概無客戶因業務轉讓停止與本集團或(中國)青島港連運的業務往來。

營銷

我們認為，我們的成功在很大程度上取決於我們品牌的商譽和在航運業中作為東南亞領先的集裝箱堆場營運商之一和值得信賴的服務供應商的聲譽。透過營銷策略成功打造品牌，對於我們建立品牌知名度和認知度，吸引新客戶和留住老客戶至關重要。

我們的銷售、營銷和商業團隊由本集團營銷總經理陳達理先生領導。我們的營銷、商業和業務發展戰略主要集中在維護我們已建立的主要客戶關係，以及與潛在客戶培養長期的關係。因此，我們的銷售、營銷和商業團隊積極與潛在新客戶聯繫，爭取新的前景，同時通過定期服務電話和客戶會議及約定維護與現有客戶的關係。

我們的執行董事、銷售、營銷和商業團隊以及運營人員與我們的現有客戶保持關係，這些客戶主要是集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司。我們鼓勵員工向我們的集裝箱堆場客戶提供一系列解決方案，提供全方位的集裝箱和物流解決方案，以滿足他們的物流需求(其中包括建議利用我們的增值服務，例如集裝箱堆場服務，物流相關支持服務和集裝箱銷售和新建集裝箱檢驗服務(如最合適))。特別是，我們的集裝箱銷售業務利用我們的代理和供應商網絡，協助我們的客戶，即集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司，銷售他們的二手集裝箱。

我們的銷售、營銷和商業團隊將與現有和潛在客戶協調，為我們的運營人員提供培訓、演示和信息會議。我們的大多數客戶都是長期老客戶或推薦客戶，這有助於我們保持密切的關係，並通過本集團的關係建立的忠誠度發展新商機。我們相信，我們高質量的集裝箱堆場和物流服務以及良好的關係是保留現有忠誠客戶和吸引新客戶的關鍵。

我們的客戶通常關注我們服務的可靠性和效率，在這方面，我們相信我們的經驗、聲譽和往績能夠在多年來向客戶成功和有效地推銷自己。

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。多年來，我們與主要客戶建立了長久的關係。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橫跨1至39年的良好業務關係。我們的客戶群多樣化，我們相信不存在個別客戶集中的風險。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入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。

我們為物流供應鏈各方提供服務和產品，包括集裝箱航運公司和直接客戶以及貨運代理。因此，我們在這項業務中的一些客戶和供應商可能會有重疊。更多信息請參閱本節「供應商－客戶及供應商重疊」一段。

據董事所知，彼等不知道有任何信息或安排會導致我們與任何主要客戶的現有關係確認停止或終止。

主要客戶

下表載列我們在往績記錄期間內各年的五大客戶的詳情：

截至2023年12月31日止年度

排名	客戶	背景及主要業務	客戶類別	提供服務類別	業務關係年數	信貸期 *日*	一般支付方法	收益金額 *千新加坡元*	佔我們總收益概約百分比 *%*
1.	天津中格集團 (1)	天津中格及其附屬公司，包括天津克運集運和天津克運物流，主要在中國從事物流服務。	貨運代理	倉儲及集裝箱貨運站、貨運代理及集裝箱堆場服務	12	30-60	銀行轉賬	7,270	4.7
2.	陽明	陽明海運的附屬公司，一家在台灣成立並在台灣證券交易所上市的公司，其主要業務包括航運服務。	集裝箱航運公司	集裝箱堆場服務	34	30	銀行轉賬	5,950	3.8
3.	Seaco (2)	Seaco Srl的附屬公司，一家在深圳證券交易所上市的公司的全資附屬公司，其主要業務包括集裝箱租賃。	集裝箱租賃公司	集裝箱堆場服務	31	30	銀行轉賬	5,489	3.5
4.	Samudera Shipping (4)	一家在新加坡成立並在新加坡證券交易所主板上市的公司，其主要業務包括航運服務。	集裝箱航運公司	集裝箱堆場服務	21	30	銀行轉賬或支票	4,505	2.9
5.	客戶C (5)	一家在香港成立的公司，主要業務包括在全球各地租賃、管理和銷售集裝箱。	集裝箱航運公司	集裝箱堆場服務	20	90	銀行轉賬	3,730	2.4
							總計：	26,944	17.3

截至2024年12月31日止年度

排名	客戶	背景及主要業務	客戶類別	提供服務類別	業務關係年數	信貸期	一般支付方法	收入金額	佔我們總收入概約百分比
						日		*千新加坡元*	*%*
1.	天津中格集團[1]	天津中格及其附屬公司，包括天津克運集運和天津克運物流，主要在中國從事物流服務。	貨運代理	倉儲及集裝箱貨運站、貨運代理及集裝箱堆場服務	12	30-60	銀行轉賬	7,621	4.6
2.	客戶D[5]	一家在新加坡成立的公司，其主要業務包括航運服務。	集裝箱航運公司	集裝箱堆場服務及集裝箱銷售及新建集裝箱檢驗	3	30	銀行轉賬	6,634	4.0
3.	陽明	陽明海運的附屬公司，一家在台灣成立並在台灣證券交易所上市的公司，其主要業務包括航運服務。	集裝箱航運公司	集裝箱堆場服務	21	30	銀行轉賬	6,356	3.9
4.	Seaco[2]	Seaco Srl的附屬公司，一家在深圳證券交易所上市的公司的全資附屬公司，其主要業務包括集裝箱租賃。	集裝箱租賃公司	集裝箱堆場服務	31	30	銀行轉賬	4,203	2.5
5.	長榮	長榮海運的附屬公司，一家在台灣成立並在台灣證券交易所上市的公司，其主要業務包括航運服務。	集裝箱航運公司	集裝箱堆場服務	39	60	銀行轉賬	4,164	2.5
							總計：	28,978	17.5

截至2025年12月31日止年度

排名	客戶	背景及主要業務	客戶類別	提供服務類別	業務關係年數	信貸期	一般支付方法	收入金額	佔我們總收入概約百分比
						日		*千新加坡元*	*%*
1.	天津中格集團[1]	天津中格及其附屬公司，包括天津克運集運和天津克運物流，主要在中國從事物流服務。	貨運代理	倉儲及集裝箱貨運站、貨運代理及集裝箱堆場服務	12	30-60	銀行轉賬	14,182	9.5
2.	客戶E	一家在中國成立的公司，其主要業務包括供應鏈管理及貨運代理服務。	貨運代理	貨運代理服務	1	[18]	銀行轉賬	10,019	6.7
3.	陽明	陽明海運的附屬公司，一家在台灣成立並在台灣證券交易所上市的公司，其主要業務包括航運服務。	集裝箱航運公司	集裝箱堆場服務	34	30	銀行轉賬	5,936	4.0
4.	Seaco[2]	Seaco Srl的附屬公司，一家在深圳證券交易所上市的公司的全資附屬公司，其主要業務包括集裝箱租賃。	集裝箱租賃公司	集裝箱堆場服務	31	30	銀行轉賬	4,793	3.2
5.	長榮	長榮海運的附屬公司，一家在台灣成立並在台灣證券交易所上市的公司，其主要業務包括航運服務。	集裝箱航運公司	集裝箱堆場服務	39	60	銀行轉賬	4,365	2.9
							總計：	39,295	26.3

附註：

(1) 在往績記錄期間，我們與天津中恪集團有業務交易。於往績記錄期間，天津中恪集團亦為我們的供應商，而其成員公司為獨立第三方（於2026年4月之前為我們的關連人士）。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」一節。

(2) Seaco在往績記錄期間也是我們的供應商。

(3) 客戶B在往績記錄期間也是我們的供應商。

(4) Samudera Shipping在往績記錄期間也是我們的供應商。

(5) 於往績記錄期間，客戶D亦為我們的供應商。

(6) 對於每個重疊客戶－供應商，我們從這些重疊的客戶－供應商獲得服務的主要條款（例如信貸期、服務範圍、期限和終止）一般與我們其他可比客戶的條款相似。此外，我們向此類重疊客戶－供應商提供的服務的平均價格與我們在往績記錄期間向其他獨立客戶提供的服務的平均價格大體相當。因此，本集團確認，我們經參考我們的內部指示性定價範圍後，向重疊客戶－供應商的銷售乃按公平基準和正常商業條款磋商。

據我們的董事所知，於最後實際可行日期，(i)我們於往績記錄期間內各年的五大客戶均為獨立第三方；及(ii)我們的董事、彼等緊密聯繫人或我們的股東（據我們的董事所知擁有超過5%的已發行股份）於往績記錄期間內各年在我們的五大客戶中均無任何權益。

我們與客戶沒有任何長期合約，或限制客戶在特定期限內使用我們的服務或在任何期限內履行最低承諾的合約。

我們與客戶訂立的集裝箱堆場協議通常包括集裝箱在運輸和儲存期間的損壞責任條款。如果我們對客戶集裝箱的損壞或損失負有責任，客戶向我們提出的索賠將由我們的保單承保。詳情請參閱本節「保險」一段。在往績記錄期間，我們並無遇到任何有關集裝箱損壞責任的重大事件。

定價政策

在釐定本集團的定價政策時，我們考慮了各種因素，下面按服務類型列出。

集裝箱堆場業務

儲存和處理服務	本集團將根據市價向客戶收費，而市價一般由以下因素釐定，包括但不限於：(i)集裝箱類型；(ii)堆場容量；(iii)市場需求；(iv)地點；(v)每月儲存集裝箱數量；(vi)勞動力成本；及(vii)現行市價。
維修和保養服務	本集團將根據集裝箱部件的成本加上合理的利潤率，向客戶收取維修和保養所需的任何集裝箱部件的費用。對於維修和保養工作，本集團將根據市價向客戶收費，而市價一般由以下因素釐定，包括但不限於：(i)工作性質；(ii)材料成本；(iii)勞動力成本；(iv)集裝箱類型；(v)地點；及(vi)現行市價。
運輸服務	本集團將根據市價向客戶收費，而市價一般由以下因素釐定，包括但不限於：(i)燃油費；(ii)勞動力成本；(iii)運輸所需距離；及(iv)現行市價。

倉儲及集裝箱貨運站

倉儲及集裝箱貨運站	本集團將根據市價向客戶收費，而市價一般由以下因素釐定，包括但不限於：(i)貨品性質；(ii)貨物儲存期限；(iii)重量；(iv)容量；(v)地點；及(vi)現行市價。

集裝箱銷售和新建集裝箱檢驗

集裝箱銷售	本集團將根據所採購的集裝箱的成本加上合理的利潤率向客戶收費，一般由以下因素釐定，包括但不限於：(i)集裝箱供需；(ii)集裝箱在銷售時的情況；(iii)運費（如有）；及(iv)現行市價。
集裝箱檢驗服務	本集團將根據市價向客戶收費，而市價一般由以下因素釐定，包括但不限於：(i)檢驗標準的複雜程度；(ii)集裝箱類型；(iii)所需人力；(iv)勞動力成本；(v)地點；及(vi)現行市價。

其他

貨運代理服務	本集團將根據成本加上合理的利潤率客戶收費，而其一般由以下因素釐定，包括但不限於：(i)海運費用（包括船舶上的集裝箱倉位費用，根據貨物的出發地和目的地、貨物的性質、貨物的重量和體積而變化）；(ii)本地費用（例如處理、運輸、文件及清關費）；(iii)海外物流費用；及(iv)現行市價。

最終價格一般會根據市價並經價格談判過程後根據具體情況制定。

信貸政策

我們一般給予自發票日期起計介乎30至60天不等的信貸期，惟按個別情況之基準並經我們管理層批准，可基於以下各項而導致信貸期有所不同：(i)客戶背景、聲譽及信用；(ii)客戶於行內的付款歷史；及(iii)客戶與本集團之業務關係。

本集團不時審查客戶的支付記錄，如有必要，將對信貸條款進行相應修訂。我們的客戶一直在不斷結清賬單，沒有拖欠賬款，我們的董事認為有關未償還應收賬款不存在可收回性問題。在往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們的客戶並無拖欠賬款。於往績記錄期間，我們的應收賬款周轉天數在信貸期內。

客戶服務

我們明白，提供出色的客戶服務對於維本集團的市場聲譽和培養客戶的忠誠度非常重要。我們的銷售、營銷和商業團隊通過電話或電子郵件聯繫潛在客戶，銷售我們的產品或服務。我們的大量新客戶是由現有客戶或與我們合作的其他物流服務供應商介紹。我們的業務人員還處理客戶諮詢、服務預訂和反饋。我們逐一處理一般的查詢和反饋，也密切跟進客戶的訂單和滿意程度。

如果出現投訴，我們的業務人員需要立即向銷售和營銷團隊負責人報告此類投訴，而他們將直接跟進投訴。我們還不時審查業務工作流程，以改善我們的服務。

我們的董事已經確認，在往績記錄期間，本集團沒有遇到來自客戶的任何重大投訴，也沒有與客戶發生任何糾紛。

季節性

我們的業務運營一般不受季節性變化影響。然而，作為在東協地區及中國運營的集裝箱堆場營運商，我們的業務與全球貿易流和集裝箱在全球各地的流動有著密切的聯繫。我們的業務與通過我們設施的集裝箱數量直接相關。因此，我們密切關注和分析全球航運市場的趨勢和模式，以確保我們能夠很好地利用集裝箱的流動，例如鑑於製造商為利用低成本和應對日益緊張的地緣政治局勢而將其業務遷往東南亞的趨勢，中國和東南亞之間的貿易流動不斷增加。

供應商

在往績記錄期間，本集團的供應商主要包括集裝箱航運公司、冷藏箱設備製造商、設備製造商、貨運代理和出租人。我們的供應商群多樣化，我們相信不存在個別供應商集中的風險。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%。在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維持約10至37年的業務關係。我們的供應商(除出租人外)一般給予我們介乎21至60天的信貸期。我們的供應商向我們提供的信貸可用性和信貸條款因供應商而異。根據我們大多數的租約，我們必須每月提前向出租人付款，沒有信用期。

主要供應商

下表列出了我們在往績記錄期間內各年的五大供應商的詳情：

截至2023年12月31日止年度

排名	供應商	背景及主要業務	供應商類別	提供服務類別	業務關係年數	信貸期	一般支付方法	收入成本金額	佔總收入成本概約百分比
						日		*千新加坡元*	*%*
1.	青島港國際物流有限公司[(2)(3)]	青島港國際股份有限公司的全資附屬公司，一家在中國成立並在聯交所主板和上海證券交易所上市的公司，主要從事物流和港口增值服務業務，如運輸、代理和倉儲服務業務，以及港口營運業務。	貨運代理	貨運代理服務	10	21	銀行轉賬或支票	6,560	6.0
2.	供應商A[(2)]	一家在中國成立的有限責任公司，其主要業務包括代表集裝箱航運公司的貨運代理服務和結算服務。	貨運代理	貨運代理服務	12	21	銀行轉賬或支票	6,326	5.8
3.	天津中恪集團[(1)]	天津中恪及其附屬公司，包括天津克運集運和天津克運物流，主要在中國從事物流服務。	運輸公司及出租人	運輸及卡車服務以及貨運代理服務	12	30-60	銀行轉賬	5,467	5.0
4.	供應商B[(4)]	一家在紐約證券交易所上市的公司的全資附屬公司的附屬公司，其主要業務包括陸地運輸製冷解決方案。	冷藏箱設備製造商	冷藏箱部件供應商	21	30	銀行轉賬或支票	4,738	4.4
5.	C方	新加坡的法定機構，參與開發和管理新加坡的工業區及其相關設施。	出租人	租賃物業出租人	37	提前支付	銀行轉賬	3,316	3.1
							總計：	26,407	24.3

截至2024年12月31日止年度

排名	供應商	背景及主要業務	供應商類別	提供服務類別	業務關係年數	信貸期 *日*	一般支付方法	收入成本金額 *千新加坡元*	佔總收入成本概約百分比 *%*
1.	供應商A[2]	一家在中國成立的有限責任公司，其主要業務包括代表集裝箱航運公司的貨運代理服務和結算服務。	貨運代理	貨運代理服務	12	21	銀行轉賬或支票	12,039	9.9
2.	青島港國際物流有限公司[2][3]	青島港國際股份有限公司的全資附屬公司，一家在中國成立並在聯交所主板和上海證券交易所上市的公司，主要從事物流和港口增值服務業務，如運輸、代理和倉儲服務業務，以及港口營運業務。	貨運代理	貨運代理服務	10	21	銀行轉賬或支票	9,026	7.4
3.	天津中恪集團[1]	天津中恪及其附屬公司，包括天津克運集運和天津克運物流，主要在中國從事物流服務。	運輸公司及出租人	運輸及卡車服務以及貨運代理服務	12	30–60	銀行轉賬	6,012	4.9
4.	供應商B[4]	一家在紐約證券交易所上市的公司的全資附屬公司的附屬公司，其主要業務包括陸地運輸製冷解決方案。	冷藏箱設備製造商	冷藏箱部件供應商	21	30	銀行轉賬或支票	4,943	4.1
5.	C方	新加坡的法定機構，參與開發和管理新加坡的工業區及其相關設施。	出租人	租賃物業出租人	37	提前支付	銀行轉賬	3,901	3.2
							總計：	35,921	29.5

截至2025年12月31日止年度

排名	供應商	背景及主要業務	供應商類別	提供服務類別	業務關係年數	信貸期	一般支付方法	收入成本金額	佔總收入成本概約百分比
						日		*千新加坡元*	*%*
1.	供應商A[2]	一家在中國成立的有限責任公司，其主要業務包括代表集裝箱航運公司的貨運代理服務和結算服務。	貨運代理	貨運代理服務	12	21	銀行轉賬或支票	19,320	18.4
2.	青島港國際物流有限公司[2][3]	青島港國際股份有限公司的全資附屬公司，一家在中國成立並在聯交所主板和上海證券交易所上市的公司，主要從事物流和港口增值服務業務，如運輸、代理和倉儲服務業務，以及港口營運業務。	貨運代理	貨運代理服務	10	21	銀行轉賬或支票	4,360	4.1
3.	供應商B[4]	一家在紐約證券交易所上市的公司的全資附屬公司的附屬公司，其主要業務包括陸地運輸製冷解決方案。	冷藏箱設備製造商	冷藏箱部件供應商	21	30	銀行轉賬或支票	3,806	3.6
4.	天津中恪集團[1]	天津中恪及其附屬公司，包括天津克運集運和天津克運物流，主要在中國從事物流服務。	運輸公司及出租人	運輸及卡車服務以及貨運代理服務	12	30-60	銀行轉賬	2,317	2.2
5.	供應商D[5]	一家在日本成立並於東京證券交易所上市的公司，其主要業務包括製造空調及製冷設備，以及其其中一家附屬公司。	冷藏箱設備製造商	冷藏箱部件供應商	15	30	銀行轉賬	2,144	2.0
							總計：	31,947	30.3

附註：

(1) 於往績記錄期間，我們與天津中恪集團有業務交易往來。於往績記錄期間，天津中恪集團亦為我們的客戶，而其成員公司為獨立第三方。

(2) 就我們在中國青島的貨運業務而言，儘管供應商A和青島港國際物流有限公司都是同一集裝箱航運公司的指定結算代理，他們被視為不同的供應商，因為他們不隸屬於同一企業集團，只是同一實體的非獨家中介。因此，就將供應商A和青島港國際物流有限公司的交易歸類為本集團的客戶而言，我們與上述集裝箱航運公司作為客戶的交易將被認為屬重疊。

(3) 於2023年12月25日，我們與(其中包括)青島港國際物流有限公司(青島港的主要營運商，亦為我們於往績記錄期間的主要供應商之一)的同系附屬公司山東港口青島港集團有限公司控制之實體就成立(中國)青島港連運而訂立於中國青島的合營安排，以進一步在中國青島開拓及發展集裝箱堆場及物流業務。有關進一步詳情，請參閱本節的「我們的投資—於中國青島的合營安排」一段。

(4) 於往績記錄期間，供應商B亦為我們的客戶。

(5) 於往績記錄期間，供應商D亦為我們的客戶。

(6) 對於每個重疊客戶－供應商，我們從這些重疊的客戶－供應商採購的主要條款(例如信貸期、服務範圍、期限和終止)一般與我們其他可比供應商的條款相似。此外，我們經參考我們的內部指示性定價範圍後，向此類重疊客戶－供應商支付的平均價格與我們在往績記錄期間向其他獨立供應商支付的平均價格大體相當。因此，本集團確認，我們向重疊客戶－供應商的採購乃按公平基準和正常商業條款磋商。

據董事所知，於最後實際可行日期，(i)我們於往績記錄期間內各年的五大供應商均為獨立第三方；及(ii)我們的董事、彼等緊密聯繫人或我們的股東(據我們的董事所知擁有超過5%的已發行股份)於往績記錄期間內各年在我們的五大供應商中均無任何權益。

除作為我們的出租人的供應商外，我們的集團一般不與任何供應商訂立長期或獨家協議，因為我們認為這使我們能夠以有競爭力的價格靈活地選擇為我們提供高質量服務的新供應商。更多信息請參閱本文件中「風險因素－有關我們的業務及行業的風險－我們很容易遭受與土地供應有關的風險，包括租金上漲、提前終止租賃、現有租賃續期困難以及任何意外的土地收購、收回或徵用」一段。

我們的維修和保養業務通常取決於我們能否保持我們在冷藏箱設備製造商的授權服務中心地位。也就是說，我們已經與我們的冷藏箱設備製造供應商建立並保持長期的工作關係。

據董事所知，彼等不知道有任何信息或安排會導致我們與任何主要供應商的現有關係確認停止或終止。

我們與C方的關係

於最後實際可行日期，我們與我們的主要供應商－C方就我們在新加坡租賃的物業維持出租人與承租人安排約37年。C方為新加坡法定團體，於新加坡從事開發及管理工業地產及彼等之相關設施。他們主要從事監督新加坡的可持續工業發展，目的是推動建築和基礎設施領域的創新。新加坡工業區的土地由C方擁有和管理，通過招標或直接分配出租。

我們在新加坡的集裝箱堆場的土地（包括Mega Depot）都是向作為出租人的C方租賃。我們與C方訂立的部分租賃協議的期限為30年或以上。有關我們與C方租約的詳情，請參閱本節「物業－本集團租賃的重大物業－新加坡」一段。

分包安排

在往績記錄期間，由於本集團在若干司法管轄區不具備足夠的(i)運輸空集裝箱的貨櫃拖頭；(ii)維修及保養集裝箱的勞動力；及(iii)倉儲服務。我們偶爾會一次性聘用某些服務供應商，以滿足緊急需求，這些服務供應商的付款期限一般為交付時以現金付款至七天信用期。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，我們的卡車運輸分包費用分別約為5.4百萬新加坡元、4.5百萬新加坡元及4.5百萬新加坡元，分別佔總收入成本約5.0%、4.0%及4.3%。而我們的維修和保養分包費用分別約為6.9百萬新加坡元、5.9百萬新加坡元及5.3百萬新加坡元，分別佔總銷售成本約6.3%、4.9%及5.0%。

在選擇分包商時，根據分包商之性質，我們會根據其(i)資質和認證；(ii)能力和可用性；(iii)分包工程的質量和及時性；(iv)價格；及(v)信譽進行仔細評估。我們在識別和聘用分包商方面沒有遇到任何困難。在分包安排方面，我們通常逐項檢查分包商完成的工作，並記錄發現的任何問題。我們的董事認為，這種分包安排在集裝箱堆場行業很常見，可讓我們更有效地利用自身的勞動力，降低運營成本，更好地管理資源分配。

除中國天津（與天津中恪訂立有關物流相關輔助服務框架協議）外，於往績記錄期間，本集團並無與分包商訂立任何正式或長期協議。於最後實際可行日期，我們與獨立第三方分包商的關係時長介乎約一至十年不等。於往績記錄期間，本集團並無因分包商的服務導致維修工作表現欠佳而產生任何重大不利後果。

與我們的獨立第三方分包商的協議之主要條款

我們與獨立第三方分包商簽訂的合約的主要條款和安排通常包括以下內容：

服務範圍：	分包商負責提供卡車運輸服務或維修保養服務或倉儲(視情況而定)。
服務期限：	合約期限一般為一年，可通過商業談判方式續簽，如到期前未通知，則自動續簽一年(視情況而定)。
雙方的權利和義務：	包含合約雙方的權利和義務。
合約費：	包括材料成本、勞動力成本、運輸成本及其他雜項開支(視情況而定)。
付款條件：	信貸期一般為30至60日。

董事確認，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本公司所有分包商均為獨立第三方，本公司並無依賴任何單一分包商。

提供外包工人及人力資源支援的分包安排

於往績記錄期間，由於集裝箱製造商通常位於中國，我們聘用一家僱傭中介，為我們的集裝箱檢驗業務提供檢測員作為外包工人及人力資源支援，以滿足客戶在中國進行檢驗的要求。我們聘用的僱傭中介是一家主要從事提供勞動力外包服務的企業實體。由於集裝箱檢測業務是集裝箱堆場核心業務的附屬業務，我們相信聘用僱傭中介是更具成本效益的解決方案。根據與僱傭中介的安排，我們負責提供培訓，而僱傭中介則提供外包工人，並在中國管理有關外包工人的行政事務。我們可指定一名管理人員監督僱傭中介的運作。我們支付的中介費包括僱傭中介與我們的業務有關的每月開支，以及按每月開支的一定比例計算的行政費。根據中國法律法規，僱傭中介負責外包工人的工資、社會保險和住房公積金供款，以及基於外包工人合約的其他福利。我們在往績記錄期間使用的僱傭中介與我們有超過18年的業務關係。我們根據他們的背景、經驗、勞動力資源和服務質量選擇了他們。

本公司董事確認，該僱傭中介為獨立第三方，且本公司董事或彼等各自的緊密聯繫人或任何股東(據本公司董事所知擁有已發行股份5%以上)概無於該僱傭中介擁有任何權益，而該僱傭中介於往績記錄期間與本集團、本公司董事、股東、高級管理

層或彼等各自的聯繫人概無任何過往或現在的關係(包括但不限於僱傭、信託、融資或家族關係)。

客戶及供應商重疊

我們為海運供應鏈每一端的所有方提供服務和產品，包括集裝箱航運公司及集裝箱租賃公司以及貨運代理。因此，我們的一些客戶也是我們的供應商，或者反之亦然。

- 對於集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司，我們可以就我們的集裝箱堆場業務向他們(作為我們的客戶)提供集裝箱堆場服務，他們(作為我們的供應商)可以就我們的集裝箱銷售業務向我們出售二手集裝箱。我們也可以就我們的貨運業務，聘請集裝箱航運公司(作為我們的供應商)在其船上提供集裝箱空間。

- 對於冷藏箱設備製造商，我們可以作為他們的授權服務中心向他們(作為我們的客戶)提供冷藏箱設備的維修和保養服務，他們(作為我們的供應商)可以向我們出售冷藏箱設備的零部件。

- 就貨運代理而言，我們擔任海外貨運代理(作為我們的客戶)的本地貨運代理，彼等(i)依賴我們的本地專業知識、技術訣竅(包括對法規、海關流程及基礎設施的認識)及關係(包括與倉儲及集裝箱貨運站設施的聯繫)，從而使供應鏈的運作更暢順並提高效率；及(ii)依賴我們整合來自多家貨運代理的貨物，以實現規模經濟並提高效率。同樣，我們利用海外貨運代理(作為我們貨運代理業務的供應商)所提供的服務，透過利用彼等的外地知識、技術訣竅及專業知識，以提高服務我們自身客戶的效率。鑑於貨運代理業務的性質，客戶與供應商重疊的情況並不罕見。

就我們的貨運業務而言，我們已經建立了一個物流服務供應商網絡，以處理和執行客戶訂單。這個網絡包括其他貨運代理和本地運輸公司，以提供其他方具備的相關物流服務。就我們在中國的業務營運而言，天津中恪集團在往績記錄期間既是我們的集團的客戶(就我們在青島的貨運代理業務，及在青島及天津的倉儲及集裝箱貨運站業務而言)，也是我們的集團的供應商(作為分包商為我們在天津的集裝箱堆場業務提供卡車運輸服務和辦公室租賃服務)。天津中恪集團的成員公司為獨立第三方(於2026年4月之前為我們的關連人士)。進一步詳情請參閱本文件中「歷史、重組及公司架構－與范先生的關係」一節。

以下是我們在往績記錄期間與我們客戶及供應商(彼等是我們的重疊客戶－供應商)所涉及的收入及收入成本的金額。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	千新加坡元	*收入／收入成本百分比*	*千新加坡元*	*收入／收入成本百分比*	*千新加坡元*	*收入／收入成本百分比*
天津中恪集團[1]						
作為客戶所涉及的收入	7,270	4.7	7,621	4.6	14,182	9.5
作為供應商所涉及的收入成本	5,467	5.0	6,012	4.9	2,317	2.2
Samudera Shipping						
作為客戶所涉及的收入	4,505	2.9	4,077	2.5	4,174	2.8
作為供應商所涉及的收入成本	67	–*	181	0.1	61	0.1
Seaco						
作為客戶所涉及的收入	5,489	3.5	4,203	2.5	4,793	3.2
作為供應商所涉及的收入成本	327	0.3	1,478	1.2	81	0.1
客戶C						
作為客戶所涉及的收入	3,730	2.4	1,872	1.1	1,120	0.8
作為供應商所涉及的收入成本	111	0.1	450	0.4	5	*
客戶D						
作為客戶所涉及的收入	–	–	6,634	4.0	255	0.2
作為供應商所涉及的收入成本	–	–	–	–	608	0.6
供應商A[2]						
作為客戶所涉及的收入	1,778	1.1	1,211	0.7	1,431	1.0
作為供應商所涉及的收入成本	6,326	5.8	12,039	9.9	19,320	18.4
青島港國際物流有限公司[2][3]						
作為客戶所涉及的收入	1,778	1.1	1,211	0.7	1,431	1.0
作為供應商所涉及的收入成本	6,560	6.0	9,026	7.4	4,360	4.1
供應商B						
作為客戶所涉及的收入	1,345	0.9	1,251	0.8	1,061	0.7
作為供應商所涉及的收入成本	4,738	4.4	4,943	4.1	3,806	3.6

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	千新加坡元	*收入／收入成本百分比*	*千新加坡元*	*收入／收入成本百分比*	*千新加坡元*	*收入／收入成本百分比*
供應商D						
作為客戶所涉及的收入	257	0.2	701	0.4	1,244	0.8
作為供應商所涉及的收入成本	656	0.6	1,589	1.3	2,144	2.0
其他重疊客戶／供應商						
作為客戶所涉及的收入	23,403	15.0	21,859	13.2	22,497	15.1
作為供應商所涉及的收入成本	9,120	8.4	13,085	10.7	7,726	7.3
總計						
作為客戶所涉及的收入	49,555	31.9	50,640	30.7	52,188	35.0
作為供應商所涉及的收入成本	33,372	30.7	48,803	40.1	40,428	38.4

* *低於1,000或0.1%*

附註：

(1) 進一步詳情請參閱本文件中「歷史、重組及公司架構－與范先生的關係」一節。

(2) 就我們在中國青島的貨運業務而言，儘管供應商A和青島港國際物流有限公司都是同一集裝箱航運公司的指定結算代理，他們被視為不同的供應商，因為他們不隸屬於同一企業集團，只是同一實體的非獨家中介。因此，就將供應商A和青島港國際物流有限公司的交易歸類為本集團的客戶而言，我們與上述集裝箱航運公司作為客戶的交易將被認為屬重疊。

(3) 於2023年12月25日，我們與(其中包括)青島港國際物流有限公司(青島港的主要營運商，亦為我們於往績記錄期間的主要供應商之一)的同系附屬公司山東港口青島港集團有限公司控制之實體就成立(中國)青島港連運而訂立於中國青島的合營安排，以進一步在中國青島開拓及發展集裝箱堆場及物流業務。有關進一步詳情，請參閱本節的「我們的投資－於中國青島的合營安排」一段。

(4) 就上表而言，作為客戶所涉及的收入指本集團的客戶(亦為本集團的供應商)所產生的收入。同樣，作為供應商所涉及的收入成本指本集團支付予同為本集團客戶的供應商的收入成本。

下表列出在往績記錄期間與本公司屬重疊客戶的五大客戶及供應商進行交易的原因及情況：

重疊客戶－供應商	重疊客戶－供應商的地理重心[4]	作為本集團客戶進行交易的主要原因	作為本集團供應商進行交易的主要原因
天津中恪集團[1]	中國	提供倉儲及集裝箱貨運站服務，貨運代理及集裝箱堆場服務。	提供集裝箱堆場服務的卡車運輸服務分包商和我們在中國天津的辦公室出租人。
Seaco	全球	提供集裝箱堆場服務。	為集裝箱銷售業務採購二手集裝箱。
Samudera Shipping	東南亞、印度次大陸、遠東、中東	提供集裝箱堆場服務。	為集裝箱銷售業務採購二手集裝箱。
客戶C	全球	提供集裝箱堆場服務。	為集裝箱銷售業務採購二手集裝箱。
客戶D	全球	提供集裝箱堆場服務及集裝箱銷售和新建集裝箱檢驗服務	為集裝箱銷售業務採購二手集裝箱。
供應商A[2]	中國	提供集裝箱堆場服務。	在中國青島提供貨運代理服務時預訂船上的集裝箱空間。

重疊客戶－供應商	重疊客戶－供應商的地理重心(4)	作為本集團客戶進行交易的主要原因	作為本集團供應商進行交易的主要原因
青島港國際物流有限公司(2)(3)	中國	提供集裝箱堆場服務。	為中國青島貨運代理服務預訂船上的集裝箱空間。
供應商B	全球	作為授權的服務中心，為我們的集裝箱堆場業務提供維修和保養服務。	為我們的集裝箱堆場業務的維修和保養服務購買冷藏箱部件。
供應商D	全球	作為授權的服務中心，為我們的集裝箱堆場業務提供維修和保養服務。	為我們的集裝箱堆場業務的維修和保養服務購買冷藏箱部件。

附註：

(1) 有關我們與范先生及天津中恪集團的關係的進一步詳情請參閱「歷史、重組及公司架構－與范先生的關係」一節。

(2) 就我們在中國青島的貨運業務而言，儘管供應商A和青島港國際物流有限公司都是同一集裝箱航運公司的指定結算代理，他們被視為不同的供應商，因為他們不隸屬於同一企業集團，只是同一實體的非獨家中介。因此，就將供應商A和青島港國際物流有限公司的交易歸類為本集團的客戶而言，我們與上述集裝箱航運公司作為客戶的交易將被認為屬重疊。

(3) 於2023年12月25日，我們與(其中包括)青島港國際物流有限公司(青島港的主要營運商，亦為我們於往績記錄期間的主要供應商之一)的同系附屬公司山東港口青島港集團有限公司控制之實體就成立(中國)青島港連運而訂立於中國青島的合營安排，以進一步在中國青島開拓及發展集裝箱堆場及物流業務。有關進一步詳情，請參閱本節的「我們的投資 － 於中國青島的合營安排」一段。

(4) 與重疊客戶－供應商的地理重心相關的資料乃基於公開可得資料以及(倘無公開資料)董事的理解。

我們的董事確認，關於我們與重疊客戶－供應商服務主要條款（例如信貸期、服務範圍、期限和終止）的談判(i)是按個別和公平原則進行，與我們與其他可比客戶和供應商的交易類似，並參考一系列因素（例如信用度、營運規模及與本集團的關係年期等）；及(ii)與重疊客戶－供應商的所有銷售和採購都沒有相互聯繫或相互制約的關係。我們的董事還確認，我們與重疊的客戶－供應商之間的所有服務都是在正常的商業過程中按照正常商業條款和公平原則進行，尤其是(i)我們擁有高度多元化的客戶及供應商基礎；(ii)與該等人士的合約是以客戶及供應商的身份分別磋商，通常與不同部門或實體磋商，並無因其重疊地位而訂立的特殊及非慣常條款或附函；及(iii)我們支付予／收取該等重疊客戶－供應商的平均價格與我們於往績記錄期間參考內部指示定價範圍支付予／收取其他獨立客戶／供應商的平均價格大致相若。

轉讓定價安排

轉讓定價評估

新加坡所得稅法規定了關聯方交易必須按公平原則進行的法律要求，如果新加坡納稅人與關聯方的交易沒有按公平原則進行，新加坡所得稅審計官可以執行公平原則，對其應課稅利潤進行必要的調整。根據新加坡稅務局（「**新加坡稅務局**」）發佈的第九版新加坡轉讓定價指南（「**新加坡轉讓定價指南**」），新加坡納稅人必須保存足夠的同期文件，以證明已作出合理努力，確定跨境關聯方交易的定價符合公平原則（即關聯方之間的交易應按照類似的條款進行，如果這些關聯方在其他類似情況下彼此獨立交易的話。雖然新加坡不是經濟合作與發展組織的成員，但新加坡稅務局贊同公平交易原則，並接受經濟合作與發展組織在其轉讓定價指南（「**經濟合作與發展組織轉讓定價指南**」）中所認可的定義。）

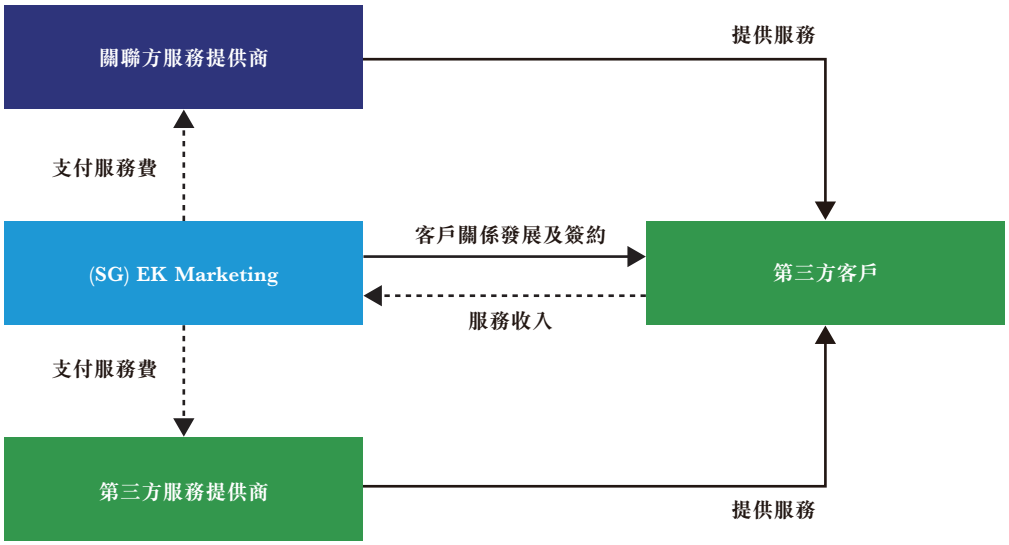
為了確保遵守相關的轉讓定價法規，我們已聘請新加坡一家國際專業會計師事務所作為獨立稅務事務所，提供轉讓定價文件服務，以確定和記錄本集團重大關聯方安排的公平性質。

本集團的相關重大關聯方安排涉及(SG) EK Marketing作為本集團向全球或地區客戶提供集裝箱堆場服務的營銷者和推廣者（負責發展和維護客戶關係以及確保與該等客戶的業務合約及年度費率續約），促使本集團的下列關聯實體（均為(SG) EK Marketing的同系附屬公司）向客戶提供各種集裝箱堆場服務（如下文所述），據此，從客戶獲得的部分收入乃作為服務費支付給這些相關關聯實體（「**涵蓋交易**」）：

相關對手方	由(SG) EK Marketing提供的本集團服務類別	關聯實體註冊國家／地方
(中國)天津克運	集裝箱儲存服務／處理服務／維修服務	中國
(中國)青島克運	集裝箱儲存服務／處理服務／維修服務	中國
(香港)寶洋	集裝箱儲存服務／處理服務／維修服務／運輸服務	香港
(MY) EK Penang	集裝箱儲存服務／處理服務／維修服務／運輸服務	馬來西亞
(MY) EK Johor	集裝箱儲存服務／處理服務／維修服務	馬來西亞
(MY) EK Logistics	集裝箱儲存服務／處理服務／維修服務／運輸服務	馬來西亞
(SG) EK Container	集裝箱儲存服務／處理服務／維修服務／運輸服務	新加坡
(TH) EK	集裝箱儲存服務／處理服務／維修服務／運輸服務	泰國

其他關聯方交易（即(SG) EK Marketing所訂立的公司間貸款）並未超越新加坡轉讓定價指南所規定的15百萬新加坡元安全港門檻，且並不反映所訂立的主要交易。

下圖說明與涵蓋交易有關的本集團內部實體之間的服務及資金流向：



根據所進行的功能分析，證實了(SG) EK Marketing可以被描述為營銷和推廣服務的提供者，它使關聯方的集裝箱堆場服務提供商受益（並具有經濟或商業價值），在履行這種職能時，(SG) EK Marketing承擔了與其正常業務過程相關的各種風險（包括市場價格及容量、營銷、外匯、庫存和客戶信貸風險）。人們還注意到，(SG) EK Marketing提供的服務通常是經濟合作與發展組織轉讓定價指南可收費的集中活動。

在測試關聯方交易公平性的轉讓定價方法中，交易淨利潤法（「**交易淨利潤法**」）被確定為測試涵蓋交易的最合適方法。交易淨利潤法比較了(SG) EK Marketing作為營銷實體所實現的淨利潤率和獨立交易的可比實體的淨利潤率。使用交易淨利潤法進行的經濟分析包括確定東協地區、澳洲、中國、香港、印度、日本、南韓、新西蘭及台灣從事與(SG) EK Marketing類似的營銷服務職能的可比公司，並將其加權平均四分位數間的淨成本加成率（「**淨成本加成率**」）與(SG) EK Marketing的淨成本加成率進行對比。根據截至2023年12月31日至2025年12月31日止財政年度的轉讓定價文件報告中的此類分析，(SG) EK Marketing於截至2023年、2024年及2025年12月31日止財政年度的淨成本加成率分別為9.37%、9.43%及9.11%均處於獨立可比公司實現的淨成本加成率的四分位數範圍。

基於上述，受聘國際會計師事務所得出結論，從新加坡轉讓定價的角度來看，(SG) EK Marketing在往績記錄期間所審查的涵蓋交易取得了符合公平原則的結果。

在往績記錄期間和截至最後實際可行日期，我們的轉讓定價安排沒有受到任何相關稅務機關的質疑或調查。

為確保持續合規而採取的措施

我們已採取各種措施以確保我們遵守適用的轉讓定價法律法規，包括：(i)執行稅收相關事項的內部控制政策；(ii)監測轉讓定價法律法規的更新情況，及對本集團的相關風險進行評估；(iii)定期審閱轉讓定價安排，並在必要時委任稅務顧問審閱該等轉讓定價安排，以確保遵守公平交易原則。

設備及機器

我們的集裝箱堆場配備了設備和機器，提高了我們的運營效率，降低了勞動力成本，使我們能夠按照客戶的要求開展業務。我們定期檢查及維護我們的設備及機械，並及時更換已磨損的耗材及部件。於[2026年5月31日]（即本資料最後實際可行日期），我們的主要設備和機器的詳情載於下文：

設備及機器	用途及特徵	單位
集裝箱堆疊機	抬起空集裝箱進行堆放和卸載	74*(附註)*
貨櫃拖頭	運輸服務中的空集裝箱拖運	31
小型叉車	為倉儲及集裝箱貨運站操作提升托盤	26

*附註：*這包括四台集裝箱堆疊機，它們也能提升滿載集裝箱。

我們的集裝箱堆疊機主要用於提升空箱，以便在我們的集裝箱堆場儲存，在某些集裝箱堆場，空箱可堆放至九個集裝箱的高度。我們堆放的集裝箱數量取決於我們每個集裝箱堆場的個別因素，包括地理、天氣條件和當地法律和法規。我們的小型叉車用於提升托盤，用於我們的倉儲及集裝箱貨運站業務目的。我們的貨櫃拖頭用於為我們的客戶提供拖櫃服務作為我們運輸服務的一部分，即由於集裝箱港口碼頭或其他集裝箱堆場等其他地方的需求而需要取得空箱。

截至最後實際可行日期，我們的董事認為，我們現有的主要設備和機器總體上處於良好的運行狀況。我們沒有預先確定或定期更換機器的周期，更換決定是在考慮到個別單位的運行狀況後逐一作出。我們定期對主要設備和機器進行檢查和維護。在往績記錄期間，我們沒有遇到任何因設備故障而導致的重大或長時間的運營暫停。

市場及競爭

集裝箱堆場業務競爭激烈，我們在所有業務領域都面臨著激烈的競爭。一般來說，進入集裝箱堆場行業的門檻很高，因為它是資本密集型的行業，而且在我們經營的某些國家經常受到缺乏土地空間限制。

雖然我們看到少量集裝箱航運公司通過投資自己的集裝箱堆場進入集裝箱堆場業務，但他們仍然可能使用其他集裝箱堆場服務解決自己的集裝箱堆場的緩衝空間限制。因此，我們相信本集團能夠利用我們的獨立性，確保在其他可能與集裝箱航運公司合作或由其全資擁有的集裝箱堆場中的競爭力。詳情請參閱本文件中「風險因素－我們在競爭激烈的行業中營運，隨著集裝箱航運公司繼續擴展到我們經營業務地點的集裝箱堆場業務，可能會面競爭加劇及潛在市場份額流失」一段。

為了降低上述風險，我們通過分散客戶群，與多家集裝箱航運公司、集裝箱租賃公司和相關物流服務提供商合作，力求提供獨立集裝箱堆場服務。我們還提供高質量的服務(包括滿足客戶對空集裝箱額外存儲空間的臨時要求，以及為客戶處理特定類型的集裝箱(如冷藏集裝箱))，努力與我們的現有客戶(包括那些內部經營集裝箱堆場的集裝箱航運公司)保持長久的關係。

通過本節中「競爭優勢」一段所述的我們的競爭優勢，我們的董事相信，在我們經營的市場中，我們與競爭對手的競爭是有利的。

資訊科技

資訊科技對於我們的運營以及我們的集裝箱和物流相關業務的質量和競爭力來說是不可或缺的。本集團利用資訊科技系統滿足各種運營和功能需求，包括與客戶共享運營數據和報告，並為客戶提供支付選擇。我們的主要資訊科技系統如下：

- *集裝箱管理系統*。我們的集裝箱管理系統的設計和開發是為了支持我們的集裝箱堆場業務。我們的系統使我們能夠通過一個集中的系統跟踪和更新集裝箱的移動，也使我們的客戶能夠通過網絡平台和與客戶的內部系統相連的即時電子數據交換，實時獲得其集裝箱的詳細位置和庫存信息。它還提供最新的維修估算信息、收益徵收狀況以及生成客戶和運營報告。我們在東協地區及中國的所有集裝箱堆場都使用這個集裝箱管理系統，為我們的客戶提供透明度和即時更新，確保交付細節等關鍵數據始終是最新的。我們積極與客戶合作，建立這種電子數據交換，可以根據客戶的要求定制，提供具體的信息和參數。我們相信，通過使用行業標準（如CEDEX、CODECO、WESTIM和COPARN）的即時電子數據交換，將我們的系統與客戶的內部系統結合起來的能力是我們的客戶所欣賞的要素。

- *堆場預約系統*。我們的集裝箱堆場預約系統允許運輸商提前預約在我們的集裝箱堆場取貨或還貨。加上我們的集裝箱管理系統，我們能夠獲得關於我們集裝箱堆場利用率的最新和準確的信息，以確保預約得到良好的管理，以及我們的資源得到相應的部署，以管理我們集裝箱堆場的需求。該系統還使我們能夠管理我們集裝箱堆場的擠塞情況，從而提高我們集裝箱堆場業務的整體效率和生產力。

- *手持式檢驗*。我們的手持式檢驗系統支持我們的集裝箱檢驗和檢查服務，這是我們集裝箱堆場業務的一部分，也是我們集裝箱銷售和新建集裝箱檢驗業務的一部分。這種手持式檢驗系統包括我們的手持式檢驗應用程式和我們為冷藏集裝箱定制的手持式檢驗系統。我們的手持式檢驗應用程式是我們將集裝箱檢驗過程數字化的資訊科技計劃的一部分。我們的手持式檢驗應用程式將原本以紙本為基礎的檢驗流程數碼化，並能在檢驗完成後即時生成費用估算。此外，由於手持式設備亦具備IP68防護等級，因此可在任何天氣條件下運作。我們為冷藏箱服務業務定制的手持式檢驗系統，使我們能夠通過與船上電子裝置的對接，對冷藏集裝箱進行檢查和檢驗，以便由我們的專業人員進行診斷。這使我們的員工能夠確定內部可能需要的維修和保養工作，否則僅靠實物檢查是不明顯的。在集裝箱檢驗和檢查過程中增加手持式檢驗，使我們能夠有更高的準確率，並改善對集裝箱進行檢驗和檢查所需的周轉時間。

- *B.I. On The Go*。這個系統允許我們的員工在任何地方通過移動應用程式訪問關鍵業務數據以及趨勢和分析信息。我們的員工如果經常移動或遠程工作，可以訪問這個系統，隨時與本集團的數據和內部保持聯繫。隨時隨地訪問這些信息的能力意味著我們的員工可以對不斷變化的情況快速做出反應，並在旅途中做出明智的決定。

- *入庫自動化系統*。入庫自動化系統利用車牌識別系統與堆場預約系統所收集的資訊，在貨櫃拖頭進出堆場時，自動驗證、處理並加速其通過閘口。車牌識別系統採用先進的攝影機及光學字元識別技術，在貨櫃拖頭進入堆場時，識別具有有效車牌的車輛。入庫自動化系統亦配備自動封條發放機，此為新加坡首度導入的設備(根據弗若斯特沙利文報告)，其容許駕駛員在出庫時從發放機領取集裝箱封條。入庫自動化系統能整合現有集裝箱管理系統的數據庫，使我們得以減少資料輸入作業、精準擷取營運數據，並簡化入庫相關行政及驗證流程。該系統同時免除了駕駛員下車的必要，並將貨櫃拖頭卸載或提領集裝箱所需的周轉時間，從過去30分鐘的手動標準時間縮短至平均約9分鐘。此系統已於我們位於新加坡的堆場實施，預計將於2026年起，以香港及泰國為起點，逐步推廣至區域內所有堆場。

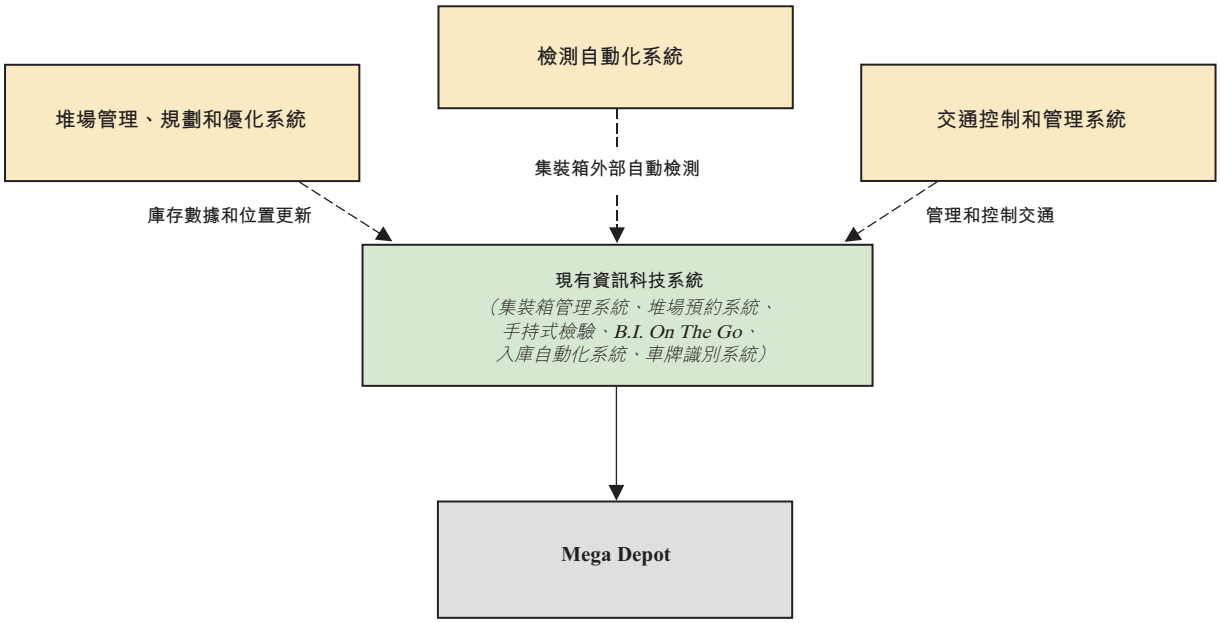
在往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們的資訊科技系統並未出現可導致我們的業務運作受到重大干擾的任何故障。然而，我們很容易受到有關我們的電子系統和數據庫故障的風險影響。詳情請參閱本文件中「風險因素－我們依賴於電子管理系統，可能遭受資訊科技系統故障問題，從而對我們的業務產生重大不利影響」一段。

我們已經建立了內部手冊管理我們的資訊科技系統，其中包括互聯網接入、備份、電子通訊、活動記錄和病毒控制以及應急措施的協定和程序。我們的資訊科技部門負責管理災難恢復活動和可重複的功能(如備份和系統監控)，同時實施防火牆以保護我們的內部網絡。通過維持這些控制措施，我們有信心能夠減少系統故障的風險，並為我們的業務運營提供一個安全和高效的電子數據交換環境。今後，我們將繼續加強我們的資訊科技系統，以支持我們的長期增長和服務更廣泛的客戶群。

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，我們的資訊科技成本分別約為0.9百萬新加坡元、1.5百萬新加坡元及1.0百萬新加坡元。我們的資訊科技成本包括有關數據通訊成本、資訊科技系統維護、軟件許可證、資訊科技系統發展及升級以及相關勞動力成本。我們的資訊科技部門與獨立第三方軟件開發商緊密合作，以定制、開發和實施我們的資訊科技系統(包括集裝箱管理系統、服務器及會計以及管理系統)的變化。我們用於集裝箱堆場業務的主要資訊科技系統是由該等獨立第三方軟件開發商開發、定制和授權的。

發展新資訊科技系統

我們有意通過開發及實施下述新的資訊科技系統(這將是我們現有資訊科技系統的延伸和連接)，利用技術和機器學習來實現Mega Depot的自動化，我們預計未來也會在我們的其他集裝箱堆場採用這種系統。根據弗若斯特沙利文報告，我們相信這些系統將有助Mega Depot更有效地轉型為一個經過整合的「智能」生態系統，並使本集團在東南亞其他私營區域倉儲設施中，脫穎而出成為整合式智能倉儲技術的早期採用者。下文附有示意圖及說明，闡述我們規劃中的這些新資訊科技系統將如何與Mega Depot現有的資訊科技系統進行互動：



(i) *檢測自動化系統*。檢測自動化系統將利用先進的相機和感測器，以及人工智能和機器學習，使我們的集裝箱堆場業務的外部集裝箱檢驗過程自動化。該系統將能夠自動識別空箱的損壞和必要的維修，並將減少我們的工作人員進行這種驗收和檢測所需的時間和人力。該檢測自動化系統將利用漸進式機器學習以達致更準確的結果，因為我們能夠提供我們的運算元據作為培訓材料。

(ii) *堆場管理、規劃和優化系統*。堆場管理、規劃和優化系統將與我們現有的集裝箱管理系統進行溝通，以接收指令並產生工作指令到其他內部系統。它還將使我們能夠追蹤我們的集裝箱堆場的關鍵指令引數，從而促進工作流程和規劃的管理。該系統包括三個主要系統：(a)前端系統；(b)堆場管理、規劃和優化系統；及(c)設備控制系統。前端系統為前線工作人員提供使用

者介面和資料登錄功能，包括入庫和出庫活動、檢測活動和吊裝活動。我們的堆場管理、規劃和優化系統進一步支援我們的集裝箱堆場能力，該系統使我們能夠產生工作訂單，追蹤指令引數，並通過出入庫規劃以及優化集裝箱堆場資源來管理集裝箱堆場的工作流程和規劃。我們的設備控制系統涵蓋對集裝箱堆場設備的控制和監測，它與製造商自己的系統對接，以優化設備部署。隨著堆場管理、規劃和優化系統的到位，我們將能夠分析集裝箱堆場情況，並從事企業資源規劃。這將使我們能夠實現營運成本節約並提高我們的效率。

(iii) *交通控制和管理系統*。我們計劃開發一套交通控制和管理系統與我們現有的其他技術對接，以管理和控制Mega Depot的交通流，如交通燈控制、解決交通狀況和指揮交通以防止事故及擠塞。此外，還將提供一個應用程式，供貨櫃拖頭人員下載並安裝在手機上，該程式將利用GPS為集裝箱的提取和歸還提供導航指示。

保險

作為物流服務供應商，我們的業務本質上有許多風險，包括車輛碰撞、貨物損失或損壞、財產損失，以及由於自然災害、政治動盪或其他因素造成的業務中斷。為了管理這些風險，我們在全球和當地的操作層面上都保持著一系列的保險政策。這些保單為第三方責任、運輸風險、財產損失和損壞、工人傷亡賠償以及其他領域提供了保障。通過維持這種全面的保單，我們能夠減少潛在的財務損失，保護我們的業務不受意外情況的影響。

在最後實際可行日期，我們擁有全面的保單，以涵蓋(其中包括)我們有關以下方面的風險：(i)工業所有風險；(ii)財產所有風險；(iii)忠誠度保證和金錢保險；(iv)工傷賠償；(v)機動車輛；(vi)犯罪；(vii)企業責任；(viii)住院和事故；(ix)全面一般責任；及(x)網絡相關風險。

我們的董事認為我們的保單覆蓋面是足夠的，並且符合行業標準。隨著我們繼續擴大我們的業務，我們將定期審查和重新評估我們的風險組合。這將使我們能夠根據我們不斷變化的需求和現行的行業標準調整我們的保險慣例。通過這樣做，我們將確保我們的保單在減輕我們業務的潛在風險方面保持適當和有效。詳情請參閱本文件中「風險因素－有關我們的業務及行業的風險－我們的保險範圍可能不足以涵蓋我們的營運可能帶來的風險或損失」一段。

環境、社會及管治

環境、社會及管治的管治

我們承認我們的環境保護和社會責任，並意識到與氣候有關的問題可能影響我們的業務營運。我們致力促進可持續發展，並承諾在**[編纂]**後遵守環境、社會及管治報告要求。

我們的董事會全面負責監督和確定影響我們的集團的環境、社會和氣候相關的風險和機會，建立和採用我們的集團的環境、社會及管治政策和目標，並根據環境、社會及管治目標每年審查我們的集團的表現，如果發現與目標有重大差異，則適當修訂環境、社會及管治戰略。

我們已經根據上市規則附錄C2所載規定制定了環境、社會及管治政策，並成立了一個環境、社會及管治委員會，該小組由我們營運所在的不同營運地點中負責環境、社會及管治事宜的管理層代表組成。環境、社會及管治委員會在實施商定的環境、社會及管治政策、目標和戰略方面對我們的董事會起到支持作用；通過考慮上市規則附錄C2規定的指標和目標以及適用的法律、法規和行業標準，識別和評估環境、社會及管治相關事項，包括氣候相關風險；管理我們的集團如何根據氣候變化調整其業務；在準備環境、社會及管治報告的同時從不同方面收集環境、社會及管治數據；以及持續監測應對我們的集團環境、社會及管治相關風險的措施的實施。環境、社會及管治委員會定期向董事會報告我們的集團的環境、社會及管治表現和環境、社會及管治系統在**[編纂]**後的有效性。

氣候變化的影響和緩解措施

全球各地的社區正逐漸變得越來越關注氣候變化和溫室氣體排放問題。氣候變化導致了惡劣的天氣，我們認為這對我們構成了一定程度的威脅。氣候風險主要有兩種類型，即物理風險和過渡風險。

i. 物理風險：它是由與天氣有關的事件和天氣模式的變化所產生的直接風險。我們認為，與氣候有關的問題可能帶來越來越嚴重的極端天氣事件的風險，如更頻繁的熱浪、風暴、颱風和洪水。我們可能會受到集裝箱堆場營運中斷、僱員在工作中受傷、與不履約和延遲履約有關的風險的潛在影響。

ii. 過渡風險：這是過渡到碳中性經濟所產生的風險。我們相信，由於氣候變化和全球減少碳排放的趨勢，我們的客戶可能會將他們的偏好轉向可持續的生活方式，以促進向低碳社會的過渡。因此，我們可能面臨過渡性風險，需要我們向可持續的商業模式轉變。例如，我們可能需要將現有機器升級為電動車，這可能會導致營運成本的增加。此外，關於日益增加的排放披露責任，我們可能受到執行更嚴格的排放和資源消耗監測措施的成本增加的影響。

為了減輕與氣候有關(如更頻繁出現的極端天氣)的風險，我們在所有營業地點遵循了新加坡人力部發佈的指導方針。例如，我們會在聽到雷聲至少30分鐘後才恢復工作。此外，我們將立即暫停所有在暴雨和雷暴等惡劣天氣條件下可能對僱員造成威脅的暴露區域的戶外工作。此外，為了防止雨季大雨造成的積水，從而損害設備和僱員的安全，我們會提前檢查排水系統，確保渠道暢通。

環境、社會和氣候相關風險的指標和目標

我們用來評估和管理環境、社會和氣候相關風險的主要參數和可衡量的指標包括能源消耗和水消耗以及溫室氣體排放。為了更好地管理我們的環境、社會和氣候相關風險，我們的目標是在可預見的未來，通過將現有機械升級為電動車，減少溫室氣體排放和資源消耗。我們已制定與整體業務策略及目標相一致的環境目標。透過制定該等目標，我們希望藉由主動採取措施來減緩對環境的影響，以展現我們保護環境的決心。

類別	未來三年目標	為實現目標而實施的計劃
溫室氣體排放	以截至2025年12月31日止年度為基準年，在三年內將總溫室氣體排放(範圍1及範圍2)密度降低1%	• 在新加坡採用LED照明系統以減少用電 • 逐步以電力替代品取代柴油發電設備 • 積極提高能源效率，減少因購買能源和用電而產生的溫室氣體排放
能源效率	以截至2025年12月31日止年度為基準年，在三年內將總外購電力消耗密度降低1%	• 積極減少不必要的能源消耗 • 逐步以電力替代品取代柴油發電設備 • 持續監控能源消耗 • 持續教育員工關閉不必要及閒置的機器、設備、電子產品及裝置

環境

我們致力於管理與我們的營運相關的環境影響，並努力將對環境的負面影響降至最低。在往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們在所有重大方面均遵守適用於我們業務的環境法律和法規，並且沒有因違反環境法律和法規而對我們施加重大索賠或處罰，從而對我們的業務、財務狀況或經營業績產生重大不利影響。

能源的使用

我們主要消耗電力用於堆場照明，消耗柴油用於正面吊運機、升降機、叉車和我們業務中的其他機器。下表列出了往績記錄期間的主要能源消耗數據：

		截至12月31日止年度		
	單位	**2023年**	**2024年**	**2025年**
無鉛汽油	兆瓦時	245	312	277
柴油	兆瓦時	36,181	30,970	29,267
液化石油氣	兆瓦時	158	–	–
購買電力	兆瓦時	3,055	4,965	5,578
總能源消耗	兆瓦時	39,639	36,247	35,122
總能源消耗密度	兆瓦時／千新加坡元收入	0.25	0.22	0.24

於整個往績記錄期間，外購電力消耗有所增加，主要是由於耗電車輛的使用量增加。

為了提高能源效率，減少能源消耗，本集團採取了以下措施：

- 在新加坡實施LED照明系統，以減少電力消耗
- 逐步用電動設備取代柴油設備
- 新加坡總部午休時間熄燈1小時

排放

廢氣排放

廢氣排放主要是由我們的車輛及機器在堆場營運時排放的氮氧化物、硫氧化物和特殊物質產生的。下表列出了我們在往績記錄期間的主要溫室氣體排放量：

		截至12月31日止年度		
廢氣排放	**單位**	**2023年**	**2024年**	**2025年**
氮氧化物	千克	39,101	33,065	29,595
硫氧化物	千克	217	182	164
特殊物質	千克	2,172	1,886	1,683

溫室氣體排放

本集團的主要溫室氣體排放源包括叉車、正面吊運機、發電機和機器的柴油燃燒產生的直接溫室氣體排放(「**範圍1**」)，以及外購電力產生的能源間接溫室氣體排放(「**範圍2**」)。

		截至12月31日止年度		
溫室氣體排放	**單位**	**2023年**	**2024年**	**2025年**
範圍1	噸二氧化碳當量	9,963	8,532	8,050
範圍2	噸二氧化碳當量	1,563	1,898	1,981
總計(範圍1及範圍2)	噸二氧化碳當量	11,526	10,430	10,031
溫室氣體排放密度	噸二氧化碳當量／千新加坡元收入	0.07	0.06	0.07

截至2024年12月31日止年度的範圍2排放與截至2023年12月31日止年度相比有所增加，主要是由於耗電車輛的使用量增加。

水

水是一種珍貴的資源，在集裝箱堆場營運中需要管理和節約。我們消耗水主要用於用化學清洗劑清洗集裝箱和ISO罐式集裝箱集裝箱。在清洗ISO罐式集裝箱集裝箱前，客戶應項我們提供與產品相關的材料安全數據表。在收到客戶提供的材料安全數據表後，我們將透過電子郵件提供清洗費用，供客戶批准。根據污漬的類型，使用不同類型的化學清洗劑來清洗集裝箱。例如，有些污漬需要兩到三次的清洗過程才能完全消除。

為了盡量減少水污染，清洗過程中產生的污水將通過不同的污水池，如撇油池、化學反應池、生物澄清池和生物反應池。為確保符合適用的法律和排放標準，處理後的廢水樣本將由Singapore Accreditation Council Scheme認可的專業公司每週進行測試和檢查，並在排放之前提交給公用事業局。在市政府的供水下，本集團在獲得水資源方面沒有困難。截至2024年及2025年12月31日止年度用水量下降的原因是，2023年4月開始將儲罐設施轉換為乾燥設施。

		截至12月31日止年度		
用水	**單位**	**2023年**	**2024年**	**2025年**
總用水消耗	立方米	111,313	97,344	83,223
總用水消耗密度	立方米／千新加坡元收入	0.72	0.59	0.56

廢棄物

我們在營運中沒有產生危險廢物。我們營運中產生的主要非危險廢物包括來自集裝箱維修工作的廢鐵和辦公用紙。對於廢鐵，將被收集起來進行回收，以減少廢物。在使用紙張方面，我們鼓勵進行雙面印刷，以在源頭上減少廢物，並放置廢紙收集箱，以收集紙張作回收。

工作安全

貨物處理活動是我們集裝箱堆場營運中潛在事故的最大來源之一。沒有經驗的工人可能會令集裝箱受刺破或凹陷，或不均勻地堆放甚至令集裝箱掉落。因此，為了保持一個安全和健康的工作環境，我們採取了以下關鍵措施：

- 已建立工作場所安全和健康政策，以促進積極的工作場所安全文化；
- 已成立工作場所安全和健康委員會，以監測、支持和審查健康和安全問題的實施；
- 展示安全標誌以提醒或提示員工注意特定危險(如在特定區域作業的叉車)；其亦用於提醒員工注意跟從正確的程序(如速度限制或執行任務時佩戴正確個人防護設備的要求)；
- 提供適當的個人防護設備，如安全帽、反光背心、安全手套、橡膠鞋及安全護目鏡；
- 每月舉行一次職業安全會議，以便安全經理與堆場負責人和承包商代表討論任何潛在不安全行為，分享最佳做法，並提高僱員對安全問題的認識；

- 由安全經理進行現場檢查，以確定工作場所的不安全行為、設備、工具、結構和其他狀況，以確保任何獲發現的問題得到糾正；

- 對於機械設備和車輛的操作人員，人力資源部門人員負責檢查是否在僱用前收到有效證書，以確保工人具備使用機械設備進行工作的必要知識、技能和技術；

- 規定和限制機械設備和車輛的行駛速度，以確保交通安全。將安全限速標誌放在顯眼的位置，以確保操作人員知道這些標誌；及

- 為確保安全使用機械設備，如叉車、正面裝載機、正面吊運機、高架起重機、塔式起重機、流動式起重機，由技術員每月對設備進行檢查，以確保設備處於良好的工作狀態。

在往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們沒有經歷過任何工作場所死亡事故。常見的工傷事故包括意外墜下和因不當使用設備而受傷。在確保事故中的每個僱員得到立即和適當的處理的同時，安全經理負責及時調查安全事故，全面查明原因，並採取多種補救措施來減輕相關的危害。

		截至12月31日止年度		
	單位	**2023年**	**2024年**	**2025年**
因工傷而損失的天數	日	371	124.5	500.5
與工作有關的事故的數目	人數	12	4	10
僱員個人損失索賠及支付金額	新加坡元	11,045	10,580	6,865
	泰銖	179,641	–	–
	港元	40,781	12,863	113,244
	人民幣	–	–	1,133,890
保險公司支付僱員賠償金額	新加坡元	10,115	10,580	6,865
	泰銖	179,641	–	–
	港元	40,781	12,863	113,244
	人民幣	–	–	1,133,890

截至2025年12月31日止年度，因工傷而損失的天數增加，主要源於兩名員工的長期傷病，其傷病期分別達164天及180天。其中，(i)一名員工因未察覺船上某航運公司所擁有的鋼製行走通道損壞，導致右腳被卡在破損的通道中，造成右小腿挫傷；及(ii)另一名中國員工在使用非本集團安排的交通工具通勤時，於公司範圍外遭遇致命交通意外。此類傷害事件於過往記錄期間未對本集團的業務及營運造成重大影響，但本集團仍透過工作會議、增設海報及橫幅等方式，提醒員工通勤安全及工作場所安全措施的重要性。

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，員工受傷天數最長分別為163天、75天及180天。事故原因包括(i)一名員工搬運集裝箱地板時意外滑倒導致拇指骨折；(ii)員工自運輸車輛下車時腳部卡在油缸側邊；及(iii)上述涉及一名公司範圍外本公司員工於截至2025年12月31日止年度遭遇致命交通事故。

所有相關員工的傷亡賠償均由本集團投保的保險全額承擔。

下表為本集團與市場上其中一家同業的工傷數據比較，僅供說明之用：

		截至12月31日止年度					
	單位	**2023年**		**2024年**		**2025年**	
		本集團	**公司A** *(附註)*	**本集團**	**公司A** *(附註)*	**本集團**	**公司A** *(附註)*
受傷次數	次數	12	3	4	14	12	尚未公佈
因傷損失工作日數	日	371	84	124.5	478	558	尚未公佈
工作相關傷亡數目及頻率	次數／百分比	–	–	–	–	1/[0.1%]	尚未公佈

附註： 公司A是「行業概覽」一節的表7中提及的五大集裝箱堆場營運商之一。數據摘錄自該營運商發佈的ESG報告。

誠如上表所示，本集團於截至2023年12月31日止年度因工傷而損失的天數較公司A為高，主要歸因於前述數名員工因工傷導致長期無法工作。與公司A相比，本集團(i)於截至2024年12月31日止年度錄得相若的受傷次數；及(ii)於截至2024年12月31日止年度錄得較低的受傷次數及因傷損失工作日數。

根據我們獨立內部控制顧問的審查以及於加強內部控制程序後的跟進審閱，並無發現任何進一步問題，亦無就預防工傷及意外提出進一步建議，而董事認為，我們預防工傷及意外的措施已經足夠及有效。

常見的工傷類型和相應的控制措施如下：

類型	**控制措施**
滑倒、絆倒及肌肉勞損 －這可能是由於路面不平、潮濕或濕滑造成的。	• 在清潔區頂部安裝安全救生繩 • 在工作區安裝安全標誌 • 砂礫金屬平台，可防止在潮濕環境中滑倒 • 提供個人防護裝備
交通事故 －集裝箱港口碼頭涉及卡車、叉車和正面吊運機等各種車輛的移動。由於駕駛員失誤、能見度有限或交通擠塞，車輛之間或車輛與行人之間可能會發生碰撞。	• 清潔區的速度限制 • 指派人員隨時待命，注意安全，以引導裝罐箱轉移到適當的區域，並坐落在混凝土支架結構上 • 卸載ISO罐式集裝箱時，不得在清潔區內行走／站立 • 設定更多標識，指示工作人員在清潔區周圍工作／行走
貨物處理事故 －在港口內裝卸或移動集裝箱時可能會發生事故。事故發生的原因可能是裝卸技術不當。	• 使用前檢查起重設備和齒輪 • 只有經過訓練的人員才能操作起重機 • 確保無人站在懸掛物下方

職業健康及安全檢查及持續改進

我們於新加坡的集裝箱堆場，於日常營運過程中須接受人力部定期檢查，以確保工作環境安全。於2024年12月，人力部於我們位於新加坡61 Tuas South Street 5的集裝箱堆場進行職業健康及安全檢查（「**該檢查**」），並就該堆場提出兩項改善建議，即(i)由具備資格的人士確定並於相關集裝箱支架上清晰展示維修區內兩家常駐分包商所使用集裝箱支架之安全工作負荷，以供工人參考；及(ii)堆場邊界附近之貨櫃須距離圍欄至少六米，或以符合新加坡標準SS 684:2022 (Code of Practice for Container Depot Operations)（「**SS 684:2022**」）所建議參數的方式擺放（統稱為「**建議改善範疇**」）。該檢查並非因任何事故、傷害或損失而進行，亦與此等情況無關。

我們已即時就有關事宜作出回應，並安排落實建議改善範疇。其後，人力部通知我們上述事宜已結案，且毋須採取進一步行動。

根據上述事宜，我們已檢討並重新調整新加坡所有集裝箱堆場的存放配置，以確保符合SS 684:2022的規定，並已實施額外內部控制程序，要求妥善處理集裝箱過量流入或收納情況，有關程序已由我們的獨立內部控制顧問審閱。

服務質量

質量對於吸引和留住客戶非常重要。為了向客戶提供高質量的服務，我們有一個集中的集裝箱管理系統，讓客戶預約取貨或送貨的時間段。這可以促進我們的計劃工作，避免在集裝箱碼頭外出現卡車排長隊的情況。我們還為客戶提供電子數據交換及應用程式介面功能，使客戶能夠獲得準確和最新的集裝箱統計報告，以幫助客戶對其業務做出更及時和明智的決定。我們制定了投訴處理政策，要求業務人員向部門主管報告投訴。部門主管應填寫事故報告，確定應採取的補救措施，並直接與客戶溝通。此外，部門主管還應確定應採取哪些預防措施，以便及時進行持續改進。補救措施和預防措施應記錄在事故報告中，並由部門主管簽字，交環境、社會及管治委員會存檔。

供應鏈管理

在往績記錄期間，我們的集團的服務供應商主要包括集裝箱航運公司、冷藏箱製造商、設備製造商、貨運代理和出租人。鑑於社會對環境問題的關注度越來越高，我們意識到管理其供應鏈的環境和社會風險的重要性。我們根據不同的方面選擇供應商，如其機器能力和質量、成本、聲譽、過去的交易經驗以及環境和社會風險。我們將繼續監測我們的供應鏈在環境和社會標準方面的情況。在往績記錄期間，我們不知道我們的主要供應商有任何環境或社會方面的不合規行為。

數據保護

本集團管理和保護從其業務夥伴、客戶、僱員和供應商處收集的數據，以保障其機密性。我們制定了一項信息系統安全政策和數據保護政策，以確保本集團有一個強有力的數據保護框架。根據這些政策，所有台式電腦和手提電腦都應受到防火牆和防毒軟體保護。此外，所有台式電腦和手提電腦都必須使用密碼，以防止未經授權的訪問。該政策亦規定，任何可能使公司面臨未經授權的數據訪問、信息披露、法律責任或潛在系統故障風險的行為都是被禁止的，並可能導致紀律處分，甚至包括終止僱用和／或刑事起訴。

反貪污

我們致力於通過遵守當地有關反貪污和賄賂的法律和法規，營造一個公平、有道德和高效的工作環境。我們的董事和僱員應以道德的方式行事，堅持最高標準的專業精神和誠信。經理級以上的僱員必須每年審查本集團行為準則，並簽署一份聲明，表明他們理解並遵守該準則。

作為控制措施，舉報機制也已經建立，並作為一個私人和保密的溝通渠道來報告可疑的欺詐活動或違規行為。任何被舉報的案件都會被標記到審核委員會並進行調查。

知識產權

於最後實際可行日期，我們分別在香港、新加坡及泰國註冊了三項商標，在馬來西亞及越南各註冊兩項商標，並在中國註冊了九項商標，同時我們已在馬來西亞提交一項商標註冊申請。我們獲得一個商標和一個域名的使用許可，並註冊了一個域名，我們的董事認為，這些商標和域名對我們的業務至關重要。有關本集團知識產權的進一步詳情，請參閱本文件附錄五「法定及一般資料－有關我們業務的進一步資料－2. 本集團的知識產權」一段。

在往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團並無就第三方擁有的任何商標或專利出現重大爭議或侵權。

僱員

本公司高度重視吸引和留住有技能和合格僱員。我們招聘具有相關工作經驗的熟練和合資格人員，以支持我們業務的持續增長。我們提供有競爭力的薪酬方案，以確保我們的僱員對公司的貢獻得到公平的補償。此外，我們致力於投資於僱員的培訓和發展，以確保他們擁有必要的技能和知識，在他們的崗位上取得成功，為公司的發展做出貢獻。

於2026年5月31日（即本資料最後實際可行日期），我們合共有666名僱員。在往績記錄期間，我們的僱員人數沒有重大變化。

於2026年5月31日（即本資料最後實際可行日期），我們的員工人數按職能和地理位置載列如下：

	於2026年5月31日（即本資料最後實際可行日期）		於2026年5月31日（即本資料最後實際可行日期）
職能：		**地理位置：**	
高級管理	7	新加坡	216
堆場運營管理	22	中國	152
堆場運營	535	香港	89
銷售和營銷	5	馬來西亞	113
財務	37	泰國	85
人力資源	7	越南	12
資訊科技	6		
管理	47	**總計：**	**666**[(1)]
總計：	**666**[(1)]		

附註：

(1) 我們其中一名員工分別受僱於本集團在新加坡及馬來西亞的兩家不同實體，負責堆場營運管理工作。

於2026年6月10日（即就本資料而言的最後實際可行日期），我們在中國有20名外包工人及於2026年5月31日（即就本資料而言的最後實際可行日期）我們在新加坡有84名外籍工人。據中國法律顧問告知，根據適用中國法律及法規，只要符合相關法律條件和強制性要求，在中國進行外包並非嚴格禁止。根據僱傭外籍勞工法及其附屬法例，僱主在新加坡可僱用的外籍勞工數目受（其中包括）配額（亦稱外籍勞工比率上限）、僱主業務活動所屬行業以及外籍勞工的原籍國家或地區等因素所限制，僱主須按照所僱用外籍勞工的資格以及僱主已經僱用的現有工作准證及S准證持有人的數目繳納所需的徵費。有關工作准證及S准證持有人的進一步詳情，請參閱本文件「監管概覽及稅務 — A. 新加坡法規概覽 — 有關僱傭的法律及法規 — 僱傭外籍勞工法」各段。

與我們僱員的關係

我們已根據《強制性公積金計劃條例》(香港法例第485章)的規定，為我們在香港的合資格僱員作出了強制性公積金的固定供款。我們還根據《僱員補償條例》(香港法律第282章)為香港僱員購買了僱員補償保險，以支付我們在香港的僱員在受僱過程中發生人身傷害時可能需要承擔的賠償和費用。

根據中國有關法律和法規的要求，我們參加了由適用的地方市政府和省政府組織的住房公積金和各種僱員社會保障計劃，包括住房、養老金、醫療、工傷和失業福利計劃，根據這些計劃，我們按僱員工資的特定百分比繳款。此外，根據新加坡相關法律和法規的要求，我們按僱員工資的特定百分比繳納社會保險供款。我們的僱員都不屬於工會。

我們相信，我們與僱員保持著良好的工作關係，在往績記錄期間以及截至最後實際可行日期，我們沒有遇到任何重大的勞資糾紛的困難。

僱員培訓

我們也相信，我們的僱員是我們最寶貴的資產，因為他們為本集團的持續成功和可行性做出了貢獻。我們重視對僱員的培訓，使他們具備必要的技能和知識，以便能夠以最佳水平履行其職責。我們提供內部和外部的培訓機會，以提高我們僱員的技能，培養他們的職業發展潛力。我們的目標是使我們的僱員具備必要的能力，使他們能夠有效地執行目前的職責，同時也為他們的未來發展進行培養。

為了促進員工的發展和保持我們合格員工的進步，我們鼓勵我們的員工參加行業相關的研討會、培訓和課程以提升技能。我們需要合格員工全年都有機會參加專業培訓以保持其資格。

招聘

我們的董事認為，我們在集裝箱堆場行業的成功高度依賴於我們的僱員。因此，本集團根據僱員的行業經驗和人際交往能力招聘僱員。在作出招聘決定時，考慮的重大因素包括發展戰略、擴張計劃、行業趨勢和相關轄區的勞動力市場環境。我們一般在網上和當地報紙發佈招聘信息，並在必要時通過機構進行招聘普通員工，也可能透過推薦的方式進行招聘。

我們也聘用一家僱傭中介，為我們的新建集裝箱檢驗業務提供外包檢驗員。詳情請參閱本節「供應商－提供外包工人及人力資源支援的分包安排」一段。

執照、許可證和批准文件

本集團的業務活動受適用法律、法規和政府機構監管，其詳情概述於「監管概覽及稅務」一節。

於往績記錄期及最後實際可行日期，我們已根據適用法律及法規，從有關當局取得對我們的營運至為重要的所有必要執照、許可證及批准文件，而該等執照、許可證及批准文件仍然完全有效。有關我們目前持有的重要執照、許可證和批准文件列表，請參閱本文件附錄七中的表格。

對於本文件附錄七中所列將在12個月內到期的重大許可證、執照和批准文件，本集團預計在更新這些重大批准文件、執照和許可證方面沒有任何困難。

政府補貼

於往績記錄期間，本集團的業務營運獲得相關政府(包括新加坡、中國及香港)的若干補貼。董事認為，除就出售廠房及機器(與於2024年5月停止營運的香港倉庫有關)而獲得香港政府提供的政府補助外，本集團將於未來繼續收取補貼。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－綜合損益表選定項目的說明－其他收入」各段。

物業

本集團擁有的物業

截至最後實際可行日期，本集團擁有以下重大物業：

詳細地點	概約地盤面積 *平方米*	擔保、留置權、質押和按揭的詳細情況	主要用途
Plo 704, Jalan Keluli, Kawasan Perindustrian Pasir Gudang, 81700 Pasir Gudang, Johor, Malaysia	16,200	不適用	集裝箱堆場業務
中國天津濱海新區塘沽新港街新港六號路7號之倉儲物業	147,300*(附註)*	不適用	集裝箱堆場及倉儲業務

*附註：*包括總樓面面積約16,100平方米的倉庫。

本集團租賃的重大物業

於最後實際可行日期，本集團租賃了以下重大物業：

詳細地點	出租人	期限	概約面積 *平方米*	主要用途
新加坡				
13 Tuas Avenue 11, Singapore	C方	自1999年6月1日起至2026年12月15日[(4)]	25,400	集裝箱堆場營運
8A Tuas Avenue 13, Singapore	C方	自1989年11月1日起至2026年12月15日[(4)]	8,800	集裝箱堆場營運
15 Tuas Avenue 11, Singapore	C方	自2010年4月1日起至2026年12月15日[(4)]	15,000	集裝箱堆場營運
30 Pioneer Sector 2, Singapore	C方	自2004年9月15日起至2026年12月15日[(4)]	28,200	集裝箱堆場營運
61 Tuas South Street 5, Singapore	C方	自2006年6月1日起至2026年12月15日[(4)]	34,900	集裝箱堆場營運
位於Tuas Basin Lane, Singapore的土地	C方	自2023年7月1日起至2026年6月30日	9,300	集裝箱堆場業務之臨時集裝箱堆場
30 Tuas South Avenue 10, Singapore	C方	自2020年12月16日起至2050年12月15日	80,000	Mega Depot
馬來西亞				
Plot 148 and Part of Plot 149, Precinct 1, Jalan FZ3-P1, Port Klang Free Zone/KS12,42920 Pulau Indah, Selangor, Malaysia	獨立第三方	自2010年11月1日起至2040年10月31日	13,600	轉租予獨立第三方用於倉儲業務
PT64825 (Lot A23, Jalan Tun Perak 3), PT64835 (Lot C5, Jalan Tun Perak 4), PT64834 (Lot C6, Jalan Tun Perak 4), PT64837 (Lot C3, Jalan Tun Perak 4) and PT64836 (Lot C3A, Jalan Tun Perak 4) Mukim Kapar, Perdana Industrial Park, Port Klang, Selangor	獨立第三方	2026年4月1日起至2029年3月31日	40,400	集裝箱堆場營運
ODD99, Westports Container Terminal 6, Pulau Indah, Selangor, Malaysia	獨立第三方	自2024年9月1日起至2027年8月31日	37,700	集裝箱堆場營運
PT545, Suratan Hakmilik Sementara No. H.S.(D) 27099, Mukim 14, Daerah Seberang Perai Utara, Pulau Pinang, Malaysia	獨立第三方	自2022年4月1日起至2028年3月31日	18,600	集裝箱堆場營運

詳細地點	出租人	期限	概約面積 *平方米*	主要用途
Ground Floor Left Wing, 3 Storey Office, Lot 23, Lebuh Sultan Mohamed 1, Kawasan Perusahaan PKNS Fasa II, Bandar Sultan Suleiman, 42000 Port Klang, Selangor, Malaysia	獨立第三方	自2022年10月1日起至2027年12月31日	200	辦公室
No. 42, Jalan Damar, Taman Glenmarie Cove, PO Box 31, Port Klang 42000 Selangor, Malaysia	獨立第三方	自2025年4月16日起至2027年4月15日	100	辦公室
No. 35 (Ground Floor), Jalan Selayur 5, Taman Pasir Putih, 81700 Pasir Gudang, Johor, Malaysia	獨立第三方	自2024年8月1日起至2026年7月31日	100	辦公室
泰國				
65 Moo 8 Bangchalong Bangplee Samutprakarn 10540, Thailand	獨立第三方	自2023年8月1日起至2026年7月31日[(2)]	41,600	集裝箱堆場營運
85 Moo 10 Tungsukla, Sriracha, Chonburi 20230, Thailand	獨立第三方	自2016年4月11日起至2036年4月10日	18,800	集裝箱堆場營運
The Parcel No.13, No. 425, Bueng Sub-District, Sriracha District, Chonburi, Thailand	獨立第三方	自2023年1月1日起至2037年12月31日	42,300	集裝箱堆場營運
香港				
位於香港新界葵涌貨櫃碼頭路南的土地	獨立第三方	自2018年6月15日起至2026年9月30日[(1)(3)]	25,500	集裝箱堆場營運
香港新界屯門第38區屯門市393地段龍門路201號香港內河碼頭[(6)]	獨立第三方	自2025年6月1日起至2027年5月31日[(1)(5)]	11,100	集裝箱堆場營運
中國				
上海市浦東江東路2126號	獨立第三方	自2026年1月1日起至2026年12月31日	18,100	集裝箱堆場營運
上海浦東新區天仙弄526號	獨立第三方	自2026年1月1日起至2026年12月31日	23,800[(8)]	集裝箱堆場及倉儲業務
上海浦東新區天仙弄500號	獨立第三方	自2026年1月1日起至2026年12月31日	9,200	集裝箱堆場營運
青島市市南區南京路8號府都大廈1012戶辦公空間	獨立第三方	自2024年4月11日起至2027年4月30日	200	辦公室
上海浦東新區高橋鎮新建村20丘	獨立第三方	自2026年1月1日起至2026年12月31日	500	辦公室

詳細地點	出租人	期限	概約面積 *平方米*	主要用途
天津濱海新區塘沽航運貿易大廈201室、206室、207室（天津濱海新區塘沽航運貿易大廈5-5-5, 5-5-6, 5-5-7）	天津克運物流	自2024年5月10日起至2026年11月9日	500	辦公室
越南				
So 85, khu pho Binh Duong, quoc lo 1A, Phuong Long Binh Tan, Thanh Pho Bien Hoa, Tinh Dong Nai, Viet Nam (7)	獨立第三方	自2023年5月1日起至2027年4月30日	24,000	集裝箱堆場營運

附註：

(1) 這些租約將在未來六個月內到期，我們預期續租，並將在適當的時候通知出租人。

(2) 該物業是根據土地所有權證與多個獨立第三方簽訂的租賃協議租賃，並對該物業的若干租約進行續租，其中部分租約早在2008年就已開始。

(3) 租期自2018年6月15日起，為期五年，此後每季續租一次，直至租期確定。各方同意繼續租賃至2026年9月30日。根據租賃協議，出租人可隨時提前三個月書面通知終止租賃。

(4) 就新加坡現時用作集裝箱堆場營運的租約而言，我們打算申請六至十二個月的租約續期，以預留足夠時間確保我們的集裝箱堆場營運能順利過渡至Mega Depot（預計該項工程將根據與設計及建造總承包商制定的現有計劃於2026年底或之前完成），而我們預期C方不會作出反對。有關Mega Depot的進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略及未來計劃－在新加坡建立綜合物流中心」一段。

(5) 包含約1,900平方米的額外儲存面積，其將於2027年5月31日到期屆滿。

(6) 本集團根據與香港當地一家集裝箱及貨物處理服務供應商訂立的集裝箱及貨物處理服務協議，佔用此幅土地。

(7) 本集團根據與當地集裝箱堆場營運商訂立的服務協議，使用該土地。有關進一步詳情，請參閱本文件中「業務－業務戰略及未來計劃－擴大我們在亞洲的集裝箱堆場網絡，以應對該地區內預期增長的貿易流動－越南」一段。

(8) 用於集裝箱堆場營運的區域，以及位於同一地點用於倉儲營運的區域，均依據與同一出租人訂立的兩份獨立租賃協議進行租賃。

本集團相信於未來12個月到期的租約於續約方面並無可預見的困難。倘若我們得知任何無法續期的租約，我們將儘早於鄰近地區尋找其他合適的土地進行租賃，以減輕對我們營運可能造成的干擾。

除本文件中「風險因素」和「法規」部分所披露者外，目前沒有任何監管要求或環境問題可能對本集團利用上述物業產生重大影響。

法律訴訟

在往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團並無涉及任何重大訴訟、仲裁或索償，且據本集團所知，本集團並無尚未了結或面臨威脅的重大訴訟、仲裁或索償。

不合規

除下文披露者外，本公司董事認為，在往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本公司在所有重大方面均遵守所有相關法律法規：

未能完成標的樓宇的相關建築手續

背景及不合規的原因

誠如上文「對(中國)天津克運提起法律訴訟」一段所述，我們先前在興建標的樓宇前、興建過程中及完成興建後未能完成有關標的樓宇的建築手續。未能完成相關建築手續乃由於當時之業主天津港物流未能取得標的土地之不動產權證書所致。然而，由於天津港物流作為業主及出租人，通常並非辦理該等建設手續的負責方或主導方，故可能無法就此直接向天津港物流尋求任何追索。於2019年10月9日，天津市城市管理委員會就未能在興建標的樓宇前取得建設工程規劃許可證對(中國)天津克運作出行政處罰，罰款人民幣1,164,395元，而我們於2019年10月16日按時繳納了罰款。於2024年3月7日，天津市濱海新區住房和建設委員會會對(中國)天津克運未在標的樓宇投入使用前對標的樓宇進行竣工驗收的行為作出行政罰款人民幣179,400元。(中國)天津克運於2024年3月8日正式繳納罰款。

標的樓宇建於從天津港物流租賃的標的土地上。然而，天津港物流於興建標的樓宇時並無實際取得標的土地的相關土地使用權。因此，根據中國相關法律法規，(中國)天津克運不可能申請、辦理及完成相關建築手續，以及最終申請及取得標的樓宇的不動產權證書。

整改行動及對我們的潛在影響

於2024年3月27日，(中國)天津克運取得標的土地和標的樓宇的不動產權證書，直至(中國)天津克運就標的樓宇於投入使用前未能進行工程驗收支付罰款後，因為在正常情況下，根據適用中國法律法規，完成工程驗收為申請不動產權證書的必要先決條件。

根據天津市規劃和自然資源局濱海新區分局(「**該局**」)發出的確認函，於2020年1月1日至2023年6月30日期間，在濱海新區內，該局並無對(中國)天津克運因違反任何有關自然資源規劃及管理的法律、法規或規範性文件而作出任何行政處罰的記錄。根據天津市公共信用中心(「**信用中心**」)檢索的信用報告，於往績記錄期間，除天津市濱海新區住房和建設委員會於2024年3月7日作出的上述行政處罰外，(中國)天津克運並無違反住房和城鄉建設方面的法律或法規的記錄。根據我們中國法律顧問的意見，鑑於(中國)天津克運已取得標的土地及標的樓宇的不動產權證書，預期我們因未能完成標的樓宇的相關建築手續而受到任何進一步重大處罰，從而對我們的財務狀況或整體經營業績造成重大不利影響的風險相對較低。

有鑑於此，我們的董事認為，此類違規行為不會對我們的營運或財務產生任何重大不利影響。

我們已採取一套內部監控政策，以確保我們的建築工程符合適用的法律程序，並防止日後再次發生同類違規事件：(i)在建築工程開展前及施工期間，我們必須根據適用的法律及法規，在法定時間內取得有關政府部門發出的所有所需建築許可證及批文；及(ii)我們的集團會就有關建築工程聘用法律及其他專業顧問，以確保我們符合適用的法定要求。

未有向相關中國政府部門登記租賃協議

背景及不合規的原因

於最後實際可行日期，我們擁有九項位於中國不同城市的租賃物業，其中四項租賃協議(「**租賃協議**」)尚未向相關中國政府部門登記。根據《商品房屋租賃管理辦法》，租賃合約的出租人和承租人須在簽訂租賃合約後30日內向有關政府部門辦理租賃合約備案，並取得租賃合約的物業租賃備案證明。儘管我們已就租賃合約備案事宜聯絡租賃合約出租人，尋求其必要支持，但其未向我們提供相關文件以完成備案。

整改行動及對我們的潛在影響

據我們的中國法律顧問告知，未能向相關中國政府部門登記租賃協議並不影響租賃協議的有效性，但相關中國政府部門可能要求我們在指定時限內完成登記，倘我們未能整改，我們可能就每份租賃協議被處以介乎人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款，而我們可能因未能登記租賃協議而被處以最高人民幣80,000元的罰款。

考慮到(i)於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並無接獲任何相關中國政府部門有關未登記租賃協議可能導致的處罰或執法行動的任何通知；(ii)我們並無接獲任何相關中國政府部門的行政處罰或處分；及(iii)我們預期在地盤面積及租金方面尋找替代可比物業以取代上述物業並無實際困難，董事認為，該等不合規事項（不論個別或合計）將不會對我們之業務、營運及財務業績造成重大不利影響。因此，並無就此作出撥備。

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

背景及不合規的原因

於最後實際可行日期，我們根據與當地集裝箱堆場營運商訂立服務協議，在越南同奈省經營一個集裝箱堆場，服務期由2023年5月1日起至2026年4月30日止，並已根據服務協議自動續期一年。當地集裝箱堆場營運商提供土地予我們在同奈省經營集裝箱堆場業務，但於最後實際可行日期，其尚未取得適當的土地使用權證，以供我們進行集裝箱堆場營運。

越南國家部門會透過參考土地利用（總體）規劃及土地用途轉換許可證釐定土地的用途。土地大致可分為(i)農業用地（如水產養殖用地或多年生作物或一年生作物耕種用地）；或(ii)非農業用地（如城市或鄉村住宅用地、商業及服務用地）。國家部門簽發的土地使用權證規定了土地的具體類型。嚴禁將土地用於與其指定用途不相符的用途。

當地堆場營運商就我們位於同奈省的集裝箱堆場營運而提供的土地中，包括明確指定用於水產養殖、多年生作物、其他季節性作物及城市住宅用地的地塊。因此，在租賃之前，有關土地必須先轉換土地用途。然而，於最後實際可行日期，當地堆場營運商尚未啟動程序以取得此轉換所需的批准。

整改行動及對我們的潛在影響

於最後實際可行日期，我們並無知悉任何國家部門就該土地採取任何實際或預期的行動、索償或調查。目前，據董事所知及所信，在大胡志明市地區的大多數集裝箱堆場經營所處的土地均無適當的土地使用權證。儘管如此，我們正積極在大胡志明市地區物色其他合適土地以取代上述土地及進行集裝箱堆場營運。據估計，搬遷將導致我們的集裝箱堆場業務暫停約一個月，而搬遷成本將約為300,000美元。

根據我們的越南法律顧問LNT & Partners的建議，相關國家部門可能(i)向當地堆場營運商處以20百萬越南盾（相當於約1,000新加坡元）的罰款；及(ii)要求當地堆場營運商歸還其未取得相關土地使用權證的不當使用土地，導致我們於該地點的集裝箱

堆場業務終止。國家有關部門所作的任何收回土地要求均必須遵循法定程序，據此，國家有關部門必須首先就擬收回的土地通知土地擁有人，並就處理餘下財產或土地附著資產(如有)作出指示。

有鑑於此，董事認為，該等違規行為將不會導致本公司終止在越南的集裝箱堆場營運，且潛在的搬遷將不會對本公司的營運或財務造成任何重大不利影響。

未能全數繳納社會保險及住房公積金

背景及不合規的原因

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，根據社會保險法及住房公積金條例，(中國)天津克運未為其僱員全額繳納社會保險及住房公積金，累計少繳約人民幣3.9百萬元(相當於約0.7百萬新加坡元)。

我們未能全額繳納的主要原因是我們的某些員工不願意嚴格依照其薪資收入的比例承擔社會保險和住房公積金供款的相關費用，而是以獲得補償和福利來代替相關供款。

潛在法律後果及對我們的潛在影響

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，社會保險供款的預期缺口總額分別為人民幣1.2百萬元、人民幣0.9百萬元及人民幣0.6百萬元(相當於約0.2百萬新加坡元、0.2百萬新加坡元及0.1百萬新加坡元)，住房公積金供款的預計缺口總額分別為人民幣0.5百萬元、人民幣0.4百萬元及人民幣0.3百萬元(相當於約0.1百萬新加坡元、0.1百萬新加坡元及0.05百萬新加坡元)。於2025年12月31日，我們並未為社會保險及住房公積金供款不足提取備抵，原因是我們的中國法律顧問(國浩)認為(i)(中國)天津克運被要求補足社會保險費及住房公積金差額的風險甚微；及(ii)(中國)天津克運於往績記錄期間因少付而受到行政處罰的風險甚微(理由載於下文)。

根據我們的中國法律顧問(國浩)告知，根據中國相關法律法規，未能全額繳納社會保險和住房公積金的法律後果包括(i)在社會保險方面，主管部門可能會責令我們在規定期限內繳納欠繳的相關社會保險供款，並可能要求我們支付滯納金，根據社會保險法，每延遲一天，滯納金最高可達相關未繳納金額的0.05%。如果我們未按規定繳納欠款和滯納金，我們可能會被處以相關未繳社會保險供款一至三倍的罰款；及(ii)在住房公積金方面，根據住房公積金條例，有關部門可以責令我們在規定期限內繳納欠繳的住房公積金，如果我們不按規定繳納欠繳的住房公積金，可以由有關主管法院強制執行。

從相關主管機關就社會保險合規取得的法律保證

天津市濱海社保局於2023年9月12日出具的確認函規定，根據相關執法部門及勞動爭議仲裁庭的審查，(中國)天津克運於2020年1月1日至2023年6月30日並無違反社會保險法律法規或行政處罰的記錄。天津市公共信用中心於2024年2月2日、2024年7月31日、2025年2月17日及2026年2月5日出具的企業公共信用報告證明，(中國)天津克運自2020年1月1日至2026年1月1日並無違反社會保險法律法規或行政處罰的記錄。

本公司的中國法律顧問(國浩)認為，根據社會保險費徵繳條例、社會保險經辦條例及推行公共信用報告實施方案，天津市濱海社保局有權監督及確認有關(中國)天津克運的違規記錄及行政處罰的合規情況。此外，自推行公共信用報告實施方案生效之日起，企業公共信用報告被視為(中國)天津克運的適當合規保證。

於2024年4月16日，我們的中國法律顧問(國浩)諮詢了(中國)天津克運的主管稅務機關，而該機關表示一般不會追討社會保險費的歷史欠款或就此對企業作出行政處罰。我們的中國法律顧問(國浩)進一步認為，根據社會保險法、保險費徵繳條例及優化調整繳納流程公告，該機關有權提供有關法律保證。有關進一步詳情請參閱本文件「監管概覽及稅務－B.中國法律及法規－影響我們中國業務的其他重大中國法規－勞工、社會保險及住房公積金」一段。

我們的中國法律顧問(國浩)認為，(中國)天津克運被要求補足社會保險費差額的風險甚微，且其於往績記錄期間因少付而受到行政處罰的風險甚微，其依據為(i)天津市濱海社保局於2023年9月12日出具的確認函，以及於2024年2月2日、2024年7月31日及2025年2月17日出具的企業公共信用報告；(ii)我們的中國法律顧問(國浩)於最後實際可行日期進行的線上法律調研顯示，(中國)天津克運於往績記錄期間並無被處以任何與社會保險合規相關的重大行政處罰；(iii)已於2024年4月16日諮詢了(中國)天津克運的主管稅務機關；(iv)關於穩定社保費徵收工作的緊急通知；及(v)董事確認並無發生與社會保險有關的重大僱員投訴或勞資糾紛。此外，於往績記錄期間直至最後實際可行日期，概無相關政府機關通知或要求本公司清繳任何未繳付的社會保險基金或支付罰款或逾期費用。

《最高人民法院關於審理勞動爭議案件適用法律若干問題的解釋(二)》(「《**解釋二**》」)已於2025年9月1日生效，其中規定：用人單位與勞動者之間任何免除用人單位繳納社會保險義務的協議或承諾，均應視為無效。根據中國法律顧問(國浩)的意見，鑑於《解釋二》僅為進一步的指導性規定，且與《中華人民共和國勞動合同法》的現行要求並無抵觸，故《解釋二》的頒佈不會影響上述有關(中國)天津克運的風險評估結果及監管地位。

從相關主管機關就住房公積金取得的法律保證

根據我們中國法律顧問(國浩)於2024年4月22日與天津住房公積金管理中心(「**天津住房公積金中心**」)進行的磋商，天津住房公積金中心確認一般不會主動企業欠繳的住房公積金進行追繳或行政處罰。

根據天津住房公積金中心於2024年1月8日、2024年7月16日及2025年2月11日出具的確認函，(中國)天津克運於往績記錄期間沒有與住房公積金違規有關的行政處罰記錄。

根據我們中國法律顧問(國浩)的建議，根據住房公積金條例，天津住房公積金中心是監管其管轄範圍內企業遵守住房公積金規定的政府機構，因此有權就任何違規記錄及行政處罰為(中國)天津克運提供監管建議。

我們的中國法律顧問(國浩)認為，(中國)天津克運被要求補足上述住房公積金差額的風險甚微，且其因於往績記錄期間少付住房公積金供款而受到行政處罰的風險甚微，原因是(i)天津住房公積金中心日期為2024年1月8日、2024年7月16日及2025年2月11日的確認函中載明，(中國)天津克運於往績記錄期間並無與違反住房公積金有關的行政處罰記錄；(ii)我們的中國法律顧問(國浩)於最後實際可行日期進行的線上法律調研顯示，(中國)天津克運於往績記錄期間並無受到任何與住房公積金合規有關的重大行政處罰；(iii)已於2024年4月22日諮詢了天津住房公積金中心；及(iv)董事確認，並無發生與住房公積金有關的重大僱員投訴或勞資糾紛。此外，於往績記錄期間直至最後實際可行日期，概無相關政府機關通知或要求我們清繳任何未付住房公積金或支付罰款或逾期費用。

我們的董事在評估我們與這些事項有關的風險時考慮了以下因素：(i)於最後實際可行日期，本集團並無接獲任何有關政府部門要求本集團支付社會保險及住房公積金的差額或罰款的通知；(ii)於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團並無受到任何行政處罰、重大訴訟及法律程序，亦無知悉任何重大員工投訴，亦無涉及與員工有關社會保險及住房公積金的任何重大勞資糾紛；(iii)根據有關主管部門的書面確認及從相關政府信用資訊平台調取的信用報告，我們的附屬公司不存在與該等事項有關的任何行政處罰、罰款或處罰記錄；(iv)根據社會保險法和住房公積金條例規定，除上述附加費外，本集團因社會保險及住房公積金供款不足而可能面臨的最高附加費估計不會受到的任何其他潛在處罰；及(v)如果有關主管部門提出要求，我們將在規定期限內補繳任何差額。

為防止今後再次發生此類違規事件，我們制定並實施了以下強化內部控制措施：(i)我們的人力資源部門已檢查本集團僱員的社會保險及住房公積金的繳交情況，找出拖欠繳款的原因，並作出記錄及跟進；(ii)本集團將妥為編製及保存社會保險及住房公積金供款的書面記錄，並由指定人員（如中國的人力資源主管）每月審閱有關記錄；(iii)我們已與員工進行溝通，以尋求彼等的諒解與合作，以遵守適用的繳支付基數，這亦需要彼等繳納額外的供款；(iv)我們將繼續定期與有關主管部門溝通，並在必要時諮詢中國法律顧問，以了解按相關政府部門批准的費率計算社會保險及住房公積金供款的適用基準，並根據這些諮詢更新我們的相關供款政策；(v)我們將為我們的負責員工提供有關遵守這些事項的定期培訓，並在必要時就相關法律法規的更新諮詢我們的中國法律顧問；(vi)倘日後收到政府主管部門有關繳納社會保險及住房公積金的通知，我們將在規定期限內補齊所需款項；及(vii)**[編纂]**後，我們將會在中期及年度報告披露社會保險及住房公積金的滯納金額，並列出是否需要作出撥備。

基於以上所述，我們的董事認為，我們之前未能全額繳納社會保險及住房公積金不會對我們的運營或財務產生任何重大不利影響，而且我們目前的做法與中國社會保險和住房公積金供款方面的市場慣例基本一致。

本集團中國實體提供的國內運輸服務的增值稅處理不當

背景及不合規的原因

(中國)青島克運於中國青島從事國際貨運代理服務，該等服務屬我們集裝箱堆場營運的輔助及附帶業務。在提供該等服務的過程中，(中國)青島克運委聘運輸服務供應商承擔其客戶貨物的國內運輸。由於(中國)青島克運並未就運輸部分向其客戶單獨收費，故並無因此產生任何單獨可識別的利潤或溢利。於2026年4月3日，青島稅務機關向(中國)青島克運發出風險識別通知，涉及其於截至2025年12月31日止三個財政年度內，將與國內運輸相關收入納入其免徵增值稅的國際貨運代理收入之增值稅處理。青島稅務機關認為，就同時包括境外運輸及國內運輸的國際貨運代理而言，僅境外運輸部分可享增值稅免稅待遇，而國內運輸部分則須按9%之稅率繳納增值稅。

(中國)天津克運於中國天津持續經營我們集裝箱堆場業務。作為其集裝箱堆場處理業務及其倉儲及集裝箱貨運站業務的一部分，(中國)天津克運委聘運輸服務供應商承擔集裝箱的國內運輸。於往績記錄期間，(中國)天津克運就其集裝箱堆場處理服務及其倉儲及集裝箱貨運站服務按6%之稅率計算銷項增值稅。(中國)天津克運並未就運輸部分向客戶單獨開具發票，而是將其捆綁在相關服務中。於2026年6月，(中國)天津克運接獲天津稅務機關發出之有關截至2023年12月31日止財政年度增值稅合規性的稅務風險自查通知。天津稅務機關認為，內陸運輸部分構成一項單獨的應稅服務，須按9%之稅率計算增值稅(而非適用於相關捆綁服務之6%稅率)，因此(中國)天津克運須就3%之增值稅差額作出補繳。於本文件日期，天津稅務機關並未就(中國)天津克運於截至2024年12月31日及2025年12月31日止兩個財政年度各年的增值稅合規性提出任何質疑或作出任何裁定。

於往績記錄期間，(中國)上海毅發參與我們於上海的集裝箱堆場及倉儲業務，並自2024年起透過第三方承運商為客戶安排空集裝箱短途運輸。(中國)上海毅發未能按9%的適用稅率就該等「無車承運商」安排下所提供的運輸服務的增值稅作獨立申報，而是按6%的增值稅稅率將相關收入申報為物流輔助服務，導致於截至2024年12月31日及2025年12月31日止兩個財政年度各年出現增值稅差額。

上述各項事宜乃因適用增值稅處理的技術性錯誤分類所致，在上述自查通知發出之前，相關稅務機關並未對此提出質疑(如適用)。

整改行動及對我們的潛在影響

就青島稅務機關對（中國）青島克運事項所持的觀點，（中國）青島克運已(i)修訂截至2025年12月31日止三個財政年度的每月增值稅申報表；(ii)於2026年4月繳付增值稅差額人民幣233,219.90元，連同逾期附加費人民幣64,576.82元（合共人民幣297,796.72元），並取得相應的稅收完稅證明；及(iii)向青島稅務機關提交情況說明。青島稅務機關已於2026年5月13日完成審查，並未施加任何行政或其他處罰，亦未作出任何逃稅之認定，而（中國）青島克運已取得日期為2026年5月17日的更新完稅證明及日期為2026年5月18日的更新山東省公共信用報告（報告編號SDW2026051800203），各自確認（中國）青島克運並無任何未清稅務責任，亦無任何稅務領域違規記錄。

於往績記錄期間，青島的貨運代理服務的收入於2023年財政年度、2024年財政年度及2025年財政年度分別約為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，分別佔我們總收入的13.0%、20.8%及21.8%。雖然貨運代理收入佔本公司總收入比例相對較高，惟與（中國）青島克運事項相關的運輸部分並不重大：該等運輸所產生的金額估計每年少於人民幣1.0百萬元（佔（中國）青島克運貨運代理收入少於0.5%），相應增值稅預期每年少於人民幣90,000元。

就（中國）天津克運事項而言，（中國）天津克運已完成並向天津稅務機關提交所需的自查，並已就截至2023年12月31日止財政年度全數繳付額外增值稅及相關附加稅人民幣619,214.00元，連同逾期附加費人民幣324,600.75元（合共約人民幣943,814.75元），並已取得相應的稅收完稅證明。天津稅務機關已確認收到所有未繳增值稅差額及附加費用，並簽發日期為2026年6月8日完稅證明，且未作出任何逃稅之認定或施加任何行政或其他處罰。

雖然中國稅務機關並未就(i)（中國）天津克運於截至2024年及2025年12月31日止兩個財政年度的增值稅申報；或(ii)上海毅發的任何增值稅申報進行審查，但本集團仍主動自願結清任何及所有增值稅差額及附加費用，以期為上述實體取得更新完稅證明。(a)（中國）天津克運於截至2024年及2025年12月31日止兩個財政年度須額外繳付的增值稅及附加費用總額預期不會超過人民幣1.5百萬元（相當於約0.3百萬新加坡元）；及(b)（中國）上海毅發於截至2024年及2025年12月31日止兩個財政年度須額外繳付的增值稅及附加費用總額預期約為人民幣0.4百萬元（相當於約80,000新加坡元）。本公司亦已承諾促使（中國）天津克運及（中國）上海毅發於2026年9月30日前結清該等年度的未繳增值稅差額及相關逾期附加費（「**承諾**」）。

根據我們的中國法律顧問的建議，(i)有關稅務機關並未就已審結之增值稅事宜對青島克運或天津克運作出逃稅之認定，亦未根據《中華人民共和國稅收徵收管理法》對其施加任何行政處罰；(ii)上述事宜並不構成任何重大不合規或重大違反適用中國法律或法規的行為；及(iii)倘若相關中國實體已經或將(在法律允許範圍內)及時全數結清應付增值稅差額及附加費用，並相應取得更新完稅證明，且適用法律、法規或主管稅務機關的執法方式並無變動，則相關中國實體就有關事項而遭受任何進一步或未來行政或其他處罰、調查、紀律行動、制裁或其他不利後果的風險相對較低。

為防止今後再次發生類似違規情況，我們根據內部控制顧問的建議，實施了以下強化內部控制措施：(i)於提交前核實及對賬增值稅申報及繳納，並每月進行進銷項增值稅對賬，以確保應課稅及免稅收入分類正確，並正確應用適用增值稅稅率；(ii)我們的負責財務人員將定期參加與增值稅相關的培訓，以掌握適用增值稅規則及要求的最新變化；及(iii)我們將諮詢或聘請當地核數師，提供最新稅務相關要求的更新，並於增值稅相關事宜出現不確定情況時提供意見。

根據聯席保薦人進行的盡職調查，聯席保薦人認為，上述增值稅事宜乃因適用增值稅處理的技術性錯誤分類所致。經考慮中國法律顧問的意見，聯席保薦人認為，增值稅事宜並不構成任何適用中國法律或法規的重大違規行為，亦未被認定為逃稅或受到行政處罰，且面臨進一步或未來處罰、調查或其他重大不利後果的可能性較低。經考慮上述因素以及(i)相關稅務機關先前並未對相關增值稅處理提出質疑；(ii)本集團已實施充分的整改及預防措施，而內部控制顧問認為已彌補相關內部控制缺陷；(iii)經自查識別相關問題後，本集團相關中國實體已即時與稅務機關合作，並全數繳清相關增值稅差額及附加費；及(iv)本公司作出的承諾，聯席保薦人認為，所識別的增值稅問題並不構成可能對本公司**[編纂]**的合適性及資格造成任何潛在影響的重大或系統性違規行為。

董事及聯席保薦人的觀點

經考慮(i)本集團已就上述違規事件採取糾正措施；(ii)本集團已實施上述額外措施以避免違規事件再次發生；及(iii)該等違規事件屬非蓄意性質，並不涉及董事的任何欺詐行為或對其誠信構成疑問，故董事認為上述違規事件不會對董事的合適性及我們是否適合**[編纂]**構成任何重大影響，而聯席保薦人亦同意此看法。

內部控制

為了評估和確定我們的內部程序、系統和控制的弱點，我們聘請了獨立內部控制顧問(「**內部控制顧問**」)審查我們的內部控制程序、系統和控制是否充分和有效。內部控制審查涵蓋2023年1月至2025年12月。在初步審查過程中，發現了一些內部控制問題，內部控制顧問就加強本集團的內部控制提出了建議。我們接受了這些建議，並進一步加強了內部控制程序的設計。

於2026年第一季，內部控制顧問對強化內部控制進行了跟進審查和審閱，重點審查了本集團管理層針對審查中發現的控制缺陷所採取的補救措施。根據後續審查結果，我們證明已糾正所有已發現的缺陷，並執行由內部控制顧問建議的補救措施。內部控制顧問在跟進審查中沒有發現任何進一步缺陷，也沒有提出任何進一步的建議。董事確認，截至最後實際可行日期，本集團已採納內部控制顧問提出的建議，彌補了其餘控制缺陷。

改善公司管治的內部控制措施

我們認識到保持適當的內部控制和風險管理系統的重要性。為了持續改善我們的公司管治，我們打算採取或已採取以下措施：

(i) 我們的董事參加了由本公司當時的法律顧問舉辦的董事培訓課程，該課程涉及香港法律中有關股份在聯交所上市的公司董事的持續義務和責任；

(ii) 我們已委任華富建業企業融資有限公司擔任我們的**[編纂]**合規顧問，就遵守上市規則和適用香港法律向我們提供指導和建議；

(iii) 我們已委任歐陽麗妮女士為我們的公司秘書，處理本集團的秘書事務和日常合規事宜。歐陽麗妮女士還負責召開股東週年大會的時間和程序，包括發送會議通知和提交相關財務報表的時間；

(iv) 我們已成立審核委員會，負責檢討及監督本集團的財務申報程序及內部監控系統；及

(v) 本集團會在適當時候就內部控制及合規事宜尋求獨立控制顧問、外聘顧問及／或其他合適獨立專業顧問的專業意見及協助。

鑑於我們位於中國青島的貨運代理業務發生客戶涉嫌詐欺事件(詳見本文件「財務資料—綜合損益表選定項目的說明—預期信貸虧損模型下的減值虧損，扣除撥回」一段中進一步闡述)，我們已加強相關內部控制，並採納內部控制顧問經審查後提出的建議，具體如下：(i)透過制定反詐欺政策，並提醒員工監控客戶的信用額度及信用條款，以提高員工對詐欺風險的意識；(ii)強化付款審批流程，要求多層級審批，特別是針對高額款項；(iii)加強對新客戶的評估，包括進行商業背景調查、同業推薦信查核及實地考察；及(iv)在合約管理政策或程序中訂明客戶的信用額度及條款。

董事的意見

根據內部控制顧問的審查和建議，本集團已適當採取建議措施，以改善我們的內部控制系統，並確保我們在運營地點遵守上市規則和相關適用法律。此外，在內部控制顧問進行後續審查後，他們沒有發現任何進一步的問題，也沒有在其審查的各個領域提出進一步的建議。根據內部控制審查的結果，我們的董事認為，本集團已經制定了充分和有效的內部控製程序和政策。

風險管理

我們的董事相信，通過制定上述措施並密切監測這些措施的有效性，我們將能夠把我們在業務運營過程中所面臨的風險影響降到最低。

在開展業務的過程中，我們面臨各種類型的風險，包括市場風險、流動性風險、運營風險、信貸風險和監管風險。詳情已在本文件中的「風險因素」一節和「財務資料－市場和其他金融風險管理」一段披露。

為了進行有效的風險管理，本集團已經建立了一套風險管理政策和措施，以識別、評估和管理本集團運營中產生的風險。下表列出了本集團面臨的可能對本集團的業務、財務狀況和經營成果產生重大不利影響的一些主要風險以及我們的風險管理措施：

主要運營風險	風險管理措施
滿足客戶需求的集裝箱堆場空間不足的風險	為確保本集團能夠保持足夠的倉儲容量，我們臨時簽訂短期租賃協議，將土地用作臨時集裝箱堆場，以滿足客戶的需求。

主要運營風險	風險管理措施
自然災害對我們集裝箱堆場業務造成損失的風險	我們的集團已經採取了內部政策，在易受自然災害和惡劣天氣影響的地點使用綁紮和支撐集裝箱。
我們的集裝箱航運公司客戶在我們經營的地區擴展到集裝箱堆場業務的風險	我們的集團已經使我們的集裝箱堆場業務的客戶群多元化，包括集裝箱航運公司和集裝箱租賃公司的平衡組合，以及加強與客戶的關係，以確保我們不依賴任何一個客戶。
與新對手方或未知對手方打交道的風險	我們的集團採取了強化的內部控制措施，制定相關反欺詐政策，加強付款審批程序，並加強對新客戶的評估。

獎項、認證和認可

多年來，我們的業務獲得了各種讚譽和獎項，包括以下：

獲獎年份	獲獎者	獎項	頒獎機構
2022年	(SG) EK Container	bizSAFE四級認證	工作場所安全與健康委員會
2021年	本公司	Certificate of Commendation for achieving ''ACAP Premium'' Status in GST Assisted Compliance Assurance Programme	新加坡稅務局
2019年	(SG) EK Container	bizSAFE四級認證	工作場所安全與健康委員會
2016年	本公司	360 Human Capital and Productivity Breakthrough Award (Titanium)	Human Capital (Singapore)
2016年	本公司	Certificate of Appreciation for supporting SAF Day Combined Rededication Ceremony 2016	新加坡工業總會