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

Pinnacle Marine Holdings Ltd

(「**本公司**」)

(於開曼群島註冊成立之有限公司)

的申請版本

本申請版本乃根據香港聯合交易所有限公司(「**聯交所**」)及證券及期貨事務監察委員會的要求而刊發，僅用作提供資料予香港公眾人士。

本申請版本為草擬本，其內所載資料並不完整，亦可能會作出重大變動。 閣下閱覽本文件，即代表 閣下知悉、接納並向本公司、獨家保薦人、整體協調人、顧問及包銷團成員表示同意：

(a) 本文件僅為向香港公眾人士提供有關本公司的資料，概無任何其他目的。投資者不應根據本文件所載資料作出任何投資決定；

(b) 在聯交所網站登載本文件或其任何補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、其獨家保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員須在香港或任何其他司法管轄區進行發售活動的責任。本公司最終會否進行任何發售仍屬未知之數；

(c) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在最後正式的上市文件內全部或部分轉載；

(d) 本文件並非最終的上市文件，本公司可能不時根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》作出更新或修訂；

(e) 本文件並不構成向任何司法管轄區的公眾提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通告、通函、小冊子或廣告，亦非邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約，且不旨在邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約；

(f) 本文件不應被視為誘使認購或購買任何證券，亦不擬構成該等勸誘；

(g) 本公司或其任何聯屬公司、顧問或其包銷團成員概無於任何司法管轄區透過刊發本文件而發售任何證券或招攬購買任何證券的要約；

(h) 本文件所述的證券非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不予接納；

(i) 本公司並無亦不會將本文件所指的證券按《1933年美國證券法》(經修訂)或美國任何州份證券法例註冊；

(j) 由於本文件的派發或本文件所載任何資料的發佈可能受到法律限制， 閣下同意了解並遵守任何該等適用於 閣下的限制；及

(k) 本文件所涉及的上市申請並未獲批准，聯交所及證券及期貨事務監察委員會或會接納、發回或拒絕有關的公開發售及╱或上市申請。

本公司招股章程根據香港法例第32章《公司(清盤及雜項條文)條例》與香港公司註冊處處長登記前，本公司不會向香港公眾人士提出要約或邀請。倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，準投資者務請僅依據呈交香港公司註冊處處長註冊的本公司招股章程作出投資決定，有關副本將於發售期內向公眾派發。

重要提示

倘　閣下對本文件任何內容有任何疑問，應諮詢獨立專業意見

Pinnacle Marine Holdings Ltd

(於開曼群島註冊成立之有限公司)

[編纂]

[編纂]數目	：	**[編纂]股股份(視乎[編纂]行使與否而定)**
[編纂]股份數目	：	**[編纂]股股份(可予[編纂])**
[編纂]數目	：	**[編纂]股股份(可予[編纂]及視乎[編纂]行使與否而定)**
[編纂]	：	**每股[編纂]不多於[編纂]港元及預期每股[編纂]不少於[編纂]港元，另加1%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00015%會財局交易徵費及0.00565%聯交所交易費(須於[編纂]時以港元繳足，可予退還)**
面值	：	**每股股份0.00001美元**
[編纂]	：	**[編纂]**

獨家保薦人及[編纂]

Alliance Capital Partners Limited
同人融資有限公司

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

本文件連同本文件附錄六「送呈公司註冊處處長及可供展示文件」一節所述的文件，已按照香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例第342C條的規定，送呈香港公司註冊處處長登記。香港證券及期貨事務監察委員會及香港公司註冊處處長對本文件或上述任何其他文件的內容概不負責。

[編纂]預期將由**[編纂]**(為其本身及代表**[編纂]**)及本公司於**[編纂]**協議釐定。**[編纂]**預期將為**[編纂]**中午十二時正或之前。**[編纂]**將不多於每股**[編纂][編纂]**港元及目前預期將不少於每股**[編纂][編纂]**港元(惟另有公告則除外)。倘**[編纂]**(為其本身及代表**[編纂]**)與我們因任何原因未能於**[編纂]**中午十二時正前就**[編纂]**達成協議，則**[編纂]**將不會進行並將告失效。在該情況下，我們將於聯交所網站**www.hkexnews.hk**及本公司網站**https://www.pinnaclemarine.sg/**刊發通告。

[編纂](為其本身及代表**[編纂]**)可在取得我們同意的情況下，於遞交**[編纂][編纂]**的截止日期上午或之前任何時間，調減本文件所列**[編纂]**的**[編纂]**數目及／或**[編纂]**。在該情況下，我們將於本公司網站**https://www.pinnaclemarine.sg/**及聯交所網站**www.hkexnews.hk**刊發有關調減**[編纂]**的**[編纂]**數目及／或**[編纂]**的通知。進一步詳情載於本文件「**[編纂]**的架構及條件」及「如何申請**[編纂]**股份」各節。

作出任何投資決定前，有意投資者應審慎考慮本文件所載的所有資料，包括本文件「風險因素」一節所載的風險因素。

倘於**[編纂]**上午八時正前發生若干事件，**[編纂]**(為其本身及代表**[編纂]**)可終止**[編纂]**項下**[編纂]**的義務。進一步詳情載於「**[編纂]**—**[編纂]**—**[編纂]**—**[編纂]**」一節。

[編纂]並無亦不會根據美國證券法或美國任何州證券法登記，且不得於美國境內**[編纂]**、**[編纂]**、質押或轉讓，惟獲豁免遵守美國證券法的登記規定或在不受其限制的交易中而依據任何適用美國證券法例進行者除外。**[編纂]**將根據美國證券法的S規例僅於美國境外以離岸交易方式**[編纂]**及**[編纂]**。

[編纂]

重要提示

[編纂]

重要提示

[編纂]

預期時間表

[編纂]

預期時間表

[編纂]

預期時間表

[編纂]

目　錄

致[編纂]的重要通知

本文件僅由本公司就[編纂]刊發，並不構成除本文件根據[編纂]而[編纂]以外的任何證券的出售[編纂]或招攬購買[編纂]。在香港以外任何其他司法管轄區或任何其他情況下，本文件不可用作亦不構成[編纂]或邀請。我們概無採取任何行動以獲准於香港以外的任何司法管轄區派發本文件。在其他司法管轄區派發本文件及[編纂]及出售[編纂]均受到限制，除非根據該等司法管轄區的適用證券法向有關證券監管機構登記或獲授權或獲其豁免，否則不得進行上述事宜。

閣下應僅倚賴本文件所載資料作出[編纂]決定。我們並無授權任何人士向　閣下提供有別於本文件所載的資料。任何並非本文件載述或作出的資料或聲明，　閣下不應視為已獲我們、獨家保薦人及[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]、彼等各自的任何董事、顧問、高級職員、僱員、代理、聯屬人士或彼等任何一方的代表或參與[編纂]的任何其他人士或各方授權而加以依賴。本公司網站 ***https://www.pinnaclemarine.sg/*** *的內容並不構成本文件一部分。*

頁次

預期時間表 iii

目錄 vi

概要 1

釋義 11

技術詞彙表 20

前瞻性陳述 23

風險因素 25

豁免嚴格遵守上市規則要求 45

有關本文件及[編纂]的資料 47

董事及參與[編纂]的各方 52

公司資料 55

行業概覽 57

目　錄

頁次

監管概覽 67

歷史、重組及公司架構 85

業務 102

董事及高級管理層 186

與我們控股股東的關係 197

主要股東 200

股本 201

財務資料 204

未來計劃及[編纂]用途 248

[編纂] 260

[編纂]的架構及條件 269

如何申請[編纂] 278

附錄一　—　會計師報告 I-1

附錄二　—　未經審核[編纂]財務資料 II-1

附錄三　—　物業估值報告 III-1

附錄四　—　本公司組織章程及開曼群島公司法概要 IV-1

附錄五　—　法定及一般資料 V-1

附錄六　—　送呈公司註冊處處長及可供展示文件 VI-1

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，故並無載有可能對　閣下而言屬重要的全部資料，在整體上乃參照本文件全文而編撰，並應與本文件全文一併閱讀。　閣下決定**[編纂][編纂]**前應閱讀整份文件。**[編纂][編纂]**涉及風險。**[編纂][編纂]**的若干特定風險已載於本文件「風險因素」一節。　閣下決定**[編纂][編纂]**前應仔細閱讀該節。*

我們的業務

我們是一家總部設於新加坡的海事服務提供商。自2009年開展業務以來，我們已建立起覆蓋(i)鋁製工作船建造、工作船租賃與物流支援；(ii)船務代理服務；及(iii)船舶物資供應及機械與備件銷售的協同運營平台。工作船為主要用於支援港口界限及周邊水域內作業的港口工作船。我們的業務以新加坡港的船舶活動為核心，帶動對我們三條營運互聯的服務線的需求：

(I) **造船、工作船租賃、船員配置及物流支援服務。**我們為第三方客戶及自有租賃船隊建造鋁製工作船。自2018年開始造船業務以來及直至最後實際可行日期，我們已交付67艘工作船，其中48艘工作船售予客戶，19艘主要部署作租賃(包括程租及期租)，並支援若干船務代理服務。建造過程於我們的新加坡港口碼頭設施進行，並遵守相關船級社規則及船旗國要求。根據JWA報告，按2025年交付的船舶數量計算，我們在新加坡鋁製工作船建造商中排名第三。於2026年8月31日，我們有三個工作船在建項目，未完成合約總值約為1.2百萬新加坡元。

我們運用自有工作船提供程租(通常最長一年)及長期期租服務，為客戶提供經認證船長及船員，並主要在新加坡港內提供相關物流支援服務(包括陸路運輸服務及貨物裝卸及存儲服務)。

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們分別交付並出售合共4艘、9艘、14艘及7艘工作船，平均售價分別為593,000新加坡元、820,000新加坡元、793,000新加坡元及909,000新加坡元。儘管工作船銷售數量增加，但於2025財政年度我們每艘工作船的平均售價較2024財政年度有所下降，反映定價約為400,000新加坡元至450,000新加坡元的13米工作船的比例增加，而2024財政年度的銷售則有較多定價為約620,000新加坡元至1,105,000新加坡元的16至20米工作船。所有此類工作船均於新加坡設計及建造，並於新加坡交付時將所有權轉移予客戶。

自2026年1月至2026年8月，我們交付並出售9艘工作船，總合約價值約為8.3百萬新加坡元。於2026年8月31日，本集團有三項正在進行的工作船建造工程，未完成合約總值約為1.2百萬新加坡元，預計將於2026年10月至11月期間確認為收益。

以下載列於往績記錄期間及直至2026年8月31日，按工作船訂單數量計算的工作船在手訂單變動：

	2023 財政年度	2024 財政年度	2025 財政年度	2026年 首五個月	2026年 首五個月後 及直至 2026年8月
期初訂單數量	1	2	8	3	1
加：已獲授新訂單數量	5	15	9	5	4
減：已完成訂單數量	(4)	(9)	(14)	(7)	(2)
期末訂單數量*(附註)*	2	8	3	1	3

附註： 在手訂單數字代表我們的造船業務線來自外部客戶的工作船訂單，並不包括為我們的租船業務內部部署而建造的工作船。於2026年8月31日，我們接獲三筆來自兩個買家的工作船建造訂單。

以下載列於往績記錄期間及直至2026年8月31日，按合約價值計算的工作船在手訂單變動：

	2023財政年度	2024財政年度	2025財政年度	2026年首五個月	2026年首五個月後及直至2026年8月
於相關年度／期間開始時在手訂單期初價值	283	533	5,839	997	259
加：於相關年度／期間獲授合約工程總價值	3,585	11,518	7,850	4,560	4,000
減：於相關年度／期間確認的造船服務總收益	(3,335)	(6,212)	(12,692)	(5,298)	(3,010)
在手訂單期末價值	533	5,839	997	259	1,249

(II) **船務代理服務。**我們在新加坡港的船務代理服務，主要涉及協調進港手續與營運安排，包括預辦入境文件、泊位安排及離港許可。新加坡法律規定船東及船舶營運商委任當地代理商處理其船舶停泊新加坡港期間的出入境、港口清關、拖船及其他法規要求。我們擔任其當地代理商，並按照新加坡法律提供有關服務，且客戶以美元向我們付款。我們的船務代理客戶主要為船東及船舶營運商，其中包括來自中國的客戶。我們的客戶包括船東及船舶營運商，當中包括總部設於中國的客戶。來自中國船務代理客戶的收益分別佔本集團於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月收益約32.2%、29.5%、21.2%及19.3%。自2019年起，我們亦擴展至馬來西亞及印尼選定港口，由我們駐新加坡的團隊負責協調。

(III) **船舶物資供應及船用機械與備件銷售。**我們向停靠新加坡港的船舶供應補給品及消耗品以及備件、工具及設備。我們亦為新加坡境內授權分銷商，分銷採購自供應商A的若干引擎、發電機及備件，供應給新建工作船的買家及需要更換零件的船舶營運商。

下表載列(i)於所示年度按業務線劃分的收益明細；及(ii)於所示年度按業務分部劃分的毛利及毛利率明細：

	2023財政年度				2024財政年度				2025財政年度				2025年首五個月				2026年首五個月			
	收益		毛利	毛利率	收益		毛利	毛利率	收益		毛利	毛利率	收益		毛利	毛利率	收益		毛利	毛利率
	(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)*	%	*千新加坡元*	%	*(千新加坡元)(未經審核)*	%	*千新加坡元(未經審核)*	%	*(千新加坡元)*	%	*千新加坡元*	%
造船及工作船租賃服務																				
(a) 造船服務	3,743	10.7	1,179	31.5	7,781	19.0	3,521	45.3	14,267	30.8	7,145	50.1	5,083	26.4	2,232	43.9	5,935	30.6	3,257	54.9
(b) 工作船租賃、船員配置及物流支援服務	8,066	23.1	2,204	27.3	9,255	22.6	3,038	32.8	9,814	21.1	3,557	36.2	4,094	21.2	1,513	37.0	4,771	24.5	1,879	39.4
小計：	11,809	33.8	3,383	28.6	17,036	41.6	6,559	38.5	24,081	51.9	10,702	44.4	9,177	47.6	3,745	40.8	10,706	55.1	5,136	48.0
船務代理服務	18,785	53.9	6,607	35.2	20,320	49.7	7,548	37.1	19,579	42.2	7,945	40.6	8,878	46.0	3,436	38.7	7,338	37.8	2,788	38.0
船舶物資供應及機械與備件銷售	4,310	12.3	540	12.5	3,553	8.7	1,070	30.1	2,757	5.9	599	21.7	1,237	6.4	340	27.5	1,372	7.1	441	32.1
總收益：	34,904	100.0	10,530	30.2	40,909	100.0	15,177	37.1	46,417	100.0	19,246	41.5	19,292	100.0	7,521	39.0	19,416	100.0	8,365	43.1

有關我們核心業務的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的核心業務」一段。

我們的收益模式

我們的收益主要來自三大主要業務線：(i)造船、工作船租賃及相關服務，我們從中獲得來自工作船建造、維修及保養的項目為本收益，以及來自程租及期租、船員配置及物流支援服務的服務收入；(ii)船務代理服務，據此我們透過協調靠港手續及各種營運安排賺取費用，並向客戶報銷代墊費用；及(iii)交易為本的船舶物資供應以及機械及備件銷售。我們的收益結構反映我們綜合營運平台內各類收益來源的組合，包括造船收益、定期租船收益、服務費收益及交易型收益。

於往績記錄期間，我們的大部分收益來自新加坡客戶。儘管我們為海外船東及營運商(包括位於中國的化學品運輸船營運商)提供服務，但主要服務對象仍以停靠新加坡港的船舶為主，因此，我們的業務仍集中於新加坡地區。

我們的港口碼頭設施

我們在新加坡租賃並運作一個港口碼頭設施，佔地約153,000平方呎，作為船舶建造、維修保養、倉儲及物流運營的核心樞紐。該設施已於2024年1月全面啟用，使我們同時建造工作船的產能從兩艘提升至最高五艘，而預計至2025財政年度，年產能可達約15艘工作船。有關進一步詳情，請參閱「業務 — 物業 — 租賃物業」。

我們透過生產使用率監測港口碼頭設施的營運效率，該指標乃將實際產量與單班制運作模式下的理論最大產能進行比較。下表載列於往績記錄期間，我們港口碼頭設施的造船廠的產能、實際產量及使用率：

年份	產能 (每年船位當量)	實際產量 (每年船位當量)	使用率
2023財政年度*	3.81	2.8	74%
2024財政年度	10.31	10.0	97%
2025財政年度	13.76	13.4	97%

* *本集團港口碼頭設施於2023年7月方開始生產*

我們的客戶

我們的客戶主要包括船東、承租人、船舶管理公司、物流營運商、船舶所有者及營運商(含海外化學品運輸船營運商)、政府相關機構以及新造工作船買家。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們最大客戶應佔收益分別佔我們總收益約25.6%、20.0%、11.0%及9.1%，而於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們五大客戶應佔收益合共分別佔我們總收益約40.2%、33.3%、29.8%及32.7%。進一步詳情請參閱「業務 — 客戶」一段。我們於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月分別有客戶415名、413名、468名及317名，而於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，客戶留存率分別約為41.0%、49.6%、55.1%及77.0%。

我們的供應商

我們的供應商主要包括：船舶用品供應商(如備件)、領港及拖船服務供應商、政府相關實體及船用輕柴油供應商。我們亦根據與供應商A簽訂的授權分銷協議，採購船用引擎、發電機及原廠備件。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，向本集團五大供應商的採購額分別約為9.4百萬新加坡元、11.2百萬新加坡元、10.7百萬新加坡元及4.8百萬新加坡元，分別佔銷售成本約38.4%、43.5%、39.2%及43.7%。於相同年度╱期間，向我們最大供應商的採購額分別約為2.4百萬新加坡元、2.6百萬新加坡元、2.6百萬新加坡元及1.6百萬新加坡元，分別佔銷售成本約9.8%、10.2%、9.7%及14.2%。進一步詳情請參閱「業務 — 供應商與採購」一段。

客戶與供應商重疊

由於我們營運的整合性質，某些客戶亦可能在日常業務過程中擔任我們的供應商，與業界慣例一致。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，來自該等重疊交易對手的收益分別約為3.2百萬新加坡元、4.1百萬新加坡元、6.3百萬新加坡元及2.1百萬新加坡元，分別佔各年度及2026年首五個月總收益約9.1%、10.0%、13.6%及10.4%。向該等交易對手採購的金額分別約為5.1百萬新加坡元、5.7百萬新加坡元、4.9百萬新加坡元及1.9百萬新加坡元，分別佔各年度及截至2026年5月31日止五個月採購總額約21.1%、22.0%、18.1%及19.9%。

研發

我們與行業夥伴及學術機構於替代燃料、工作船性能優化及減排方面進行合作。於2024年10月，我們與中國船級社、供應商A及南洋理工大學訂立研究合作協議，進行一項持續1,000小時的港口工作船海上試航，該船隻完全採用B100生物柴油驅動。該試航於2026年1月完成，證明B100生物燃料作為港口工作船替代燃料來源的技術可行性與操作可靠性。

綜合財務資料摘要

下表載列我們於往績記錄期間的綜合財務資料摘要，該等資料摘錄自本文件附錄一所載會計師報告(包括其附註)。

摘錄自綜合損益及其他全面收益表的選定資料

	2023 財政年度 *千新加坡元*	2024 財政年度 *千新加坡元*	2025 財政年度 *千新加坡元*	2025年 首五個月 *千新加坡元* *(未經審核)*	2026年 首五個月 *千新加坡元*
收益	34,904	40,909	46,417	19,292	19,416
毛利	10,530	15,177	19,246	7,521	8,365
除税前溢利	4,873	7,077	11,623	4,678	3,979
本公司擁有人應佔全面收益總額	3,779	6,087	9,714	4,285	3,312

非國際財務報告準則計量

除根據國際財務報告準則呈列的綜合收益報表外，我們亦呈列經調整純利(非國際財務報告準則計量)及經調整純利率(非國際財務報告準則計量)作為補充財務計量。我們呈列該等非國際財務報告準則計量，旨在便利各期間經營表現的比較。為利於各期間經營表現的比較，該等計量不計及就**[編纂]**而產生的**[編纂]**。非國際財務報告準則計量存在局限性，不應獨立於或替代我們根據國際財務報告準則編製的財務業績而予以考量。

經調整純利(非國際財務報告準則計量)

我們將經調整純利(非國際財務報告準則計量)定義為經將**[編纂]**加回後調整的年內純利。下表載列往績記錄期間各年度的經調整純利(非國際財務報告準則計量)及經調整純利率(非國際財務報告準則計量)：

	2023 財政年度 *(千新加坡元)*	2024 財政年度 *(千新加坡元)*	2025 財政年度 *(千新加坡元)*	2025年 首五個月 *(千新加坡元)* *(未經審核)*	2026年 首五個月 *(千新加坡元)*
非國際財務報告準則計量：					
年內溢利	3,780	6,066	9,747	4,324	3,314
加：					
[編纂]	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
年內經調整溢利(非國際財務報告準則計量)	3,780	6,066	10,517	4,587	3,875
年內經調整溢利率(非國際財務報告準則計量)	10.8%	14.8%	22.7%	23.8%	20.0%

於2025財政年度，經調整純利(非國際財務報告準則計量)(不包括**[編纂]**)增至10.5百萬新加坡元，經調整純利率(非國際財務報告準則計量)達22.7%，顯示相關經營表現較法定盈利數據所反映的更為強勁。

2026年首五個月的經調整溢利為3.9百萬新加坡元，較2025年首五個月下降約15.5%，主要由於：(i)在2025年首五個月向一名工作船買方兼出租人購回先前租賃的五艘工作船後，錄得終止租賃負債的收益約0.9百萬新加坡元；及(ii)就人力部(為政府機構)於2026年5月提出有關2023年7月員工受傷事故的法律訴訟，我們於2026年首五個月計提撥備0.3百萬新加坡元，相關詳情載於下文「訴訟及合規」一節。

收益增長及業務結構

收益由2023財政年度的34.9百萬新加坡元增長至2024財政年度的40.9百萬新加坡元，並進一步增長至2025財政年度的46.4百萬新加坡元，複合年增長率約為15.3%，於2026年首五個月維持大致穩定，約為19.4百萬新加坡元，而於2025年首五個月則為19.3百萬新加坡元。增長乃主要由於造船業務收益所帶動，由2023財政年度的3.7百萬新加坡元增至2024財政年度的7.8百萬新加坡元，並於2025財政年度進一步增長至14.3百萬新加坡元，且與2025財政年度相比，2026年首五個月錄得增長約0.8百萬新加坡元。此與我們於2024年1月啟用港口碼頭設施一致，該設施使我們同時建造船隻的產能由兩艘擴增至最多五艘，並提升生產排程效率。因此，造船佔收益的比重增加，而船務代理仍為主要貢獻來源，工作船租賃及物流服務則保持相對穩定。

毛利及毛利率

毛利由2023財政年度的10.5百萬新加坡元增加44.1%至2024財政年度的15.2百萬新加坡元以及增加26.8%至2025財政年度的19.2百萬新加坡元，而我們的毛利率由2023財政年度30.2%上升至2025財政年度41.5%，主要由於(i)隨著港口碼頭設施啟用後營運效率提升；(ii)純利較高的造船服務貢獻增加；及(iii)營運槓桿效應，乃因固定設施及行政成本得以攤分至更高的收益基礎上。毛利由2025年首五個月的7.5百萬新加坡元進一步增加11.2%至2026年首五個月的8.4百萬新加坡元，而毛利率由2025年首五個月的39.0%上升至2026年首五個月的43.1%，主要反映造船業務的毛利率由2025年首五個月的約43.9%上升至2026年首五個月的約54.9%，受到2026年首五個月的七艘工作船(相較於2025年首五個月的六艘)所支持，以及該期間實現的平均售價上升。

盈利能力

我們的除税前溢利由2023財政年度的4.9百萬新加坡元增加至2024財政年度的7.1百萬新加坡元，並進一步攀升至2025財政年度11.6百萬新加坡元，而同期純利則由3.8百萬新加坡元增至9.7百萬新加坡元。純利率由2023財政年度的10.8%上升至2025財政年度的21.0%。此主要反映我們的產能擴充後造船服務的增長、毛利率有所改善、其他收入貢獻增加以及成本管控。2026年首五個月的純利為3.3百萬新加坡元，較2025年首五個月減少1.0百萬新加坡元。此乃主要由於2025年首五個月所錄得的終止租賃負債收益約0.9百萬新加坡元並無再次出現。有關進一步詳情請參閱本文件「財務資料 — 主要收益表項目説明」一段。

主要財務比率

下表概述我們於往績記錄期間綜合財務資料的若干主要財務比率。毛利率及純利率的改善反映純利率較高的造船業務規模擴大，以及港口碼頭設施投產後的營運效率。股本回報率及總資產回報率隨盈利能力提升而有所改善，而資產負債比率下降。流動比率及速動比率改善則反映期內股本強化、現金流產生改善及嚴謹的資本管理。

行業趨勢(包括海事港務局的規定，自2030年起，所有在新加坡水域營運的新港口工作船必須為電動船或使用淨零排放燃料)支持船隊更新的需求，以新鋁製工作船取

代老舊木製港口工作船。根據JWA報告，預計2025年新加坡工作船建造商的訂單量將較上年增長10%，需求複合年增長率為6.6%，相當於每年約66艘新工作船。此外，港口碼頭設施亦將我們的生產週期從2023財政年度每艘工作船4.33個月，縮短至2025財政年度每艘工作船2.62個月。

	截至12月31日止年度或於該日			截至2026年5月31日止五個月／於該日
	2023年	**2024年**	**2025年**	
毛利率	30.2%	37.1%	41.5%	43.1%
純利率	10.8%	14.8%	21.0%	17.1%
權益回報率	52.3%	45.5%	54.0%	45.0%
總資產回報率	9.4%	15.4%	23.7%	20.2%
流動比率	0.7	1.0	1.2	1.2
速動比率	0.6	0.9	1.1	1.1
資本負債率	159.5%	55.9%	44.5%	61.3%

有關計算基準的詳情，請參閱本文件內「財務資料 — 主要財務比率」分節。

摘錄自綜合財務狀況表的選定資料

	於12月31日			於2026年5月31日
	2023年	**2024年**	**2025年**	
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
非流動資產	26,041	24,675	25,402	24,201
流動資產	14,146	14,760	15,782	15,096
流動負債	19,971	14,487	13,702	12,615
流動(負債)／資產淨值	(5,825)	273	2,080	2,481
總資產減流動負債	20,216	24,948	27,482	26,682
非流動負債	12,983	11,628	9,421	9,009
資產淨值	7,233	13,320	18,061	17,673

流動資產淨值

我們由2023年12月31日的流動負債淨額5.8百萬新加坡元，轉為2024年12月31日的流動資產淨值0.3百萬新加坡元，主要由於流動資產增加，包括存貨、合約資產及預付款項、按金及其他應收款項，以及流動負債減少，尤其是應計費用及其他應付款項、借款及合約負債。於2025年12月31日，流動資產淨值進一步增加至2.1百萬新加坡元，主要由於銀行及現金結餘以及預付款項、按金及其他應收款項增加，以及應計費用及其他應付款項、租賃負債及合約負債減少，惟部分被借款增加所抵銷。於2026年5月31日，我們的流動資產淨值進一步增加至約2.5百萬新加坡元。

資產淨值

我們的資產淨值由2023年12月31日的7.2百萬新加坡元增加至2024年12月31日的13.3百萬新加坡元，主要由於2024年1月港口碼頭設施啟用後我們的造船服務擴展，以致2024財政年度產生溢利6.1百萬新加坡元，而2023財政年度則為3.8百萬新加坡元。此外，2024財政年度並無派付股息，而2023財政年度則派付股息10.9百萬新加坡元。於2025年12月31日，我們的資產淨值進一步增至18.1百萬新加坡元，主要由於2025財政年度產生溢利9.7百萬新加坡元，惟部分被2025財政年度派付股息5.0百萬新加坡元所抵銷。於2026年5月31日，我們的資產淨值由2025年12月31日的18.1百萬新加坡元輕微減少0.4百萬新加坡元至17.7百萬新加坡元，主要由於截至2026年5月31日止五個月向股東宣派及派付3.7百萬新加坡元的中期股息。

進一步詳情請參閱「財務資料 — 流動資產淨值」分節。

摘錄自綜合現金流量表的選定資料

	2023財政年度 *千新加坡元*	2024財政年度 *千新加坡元*	2025財政年度 *千新加坡元*	2025年首五個月 *千新加坡元 (未經審核)*	2026年首五個月 *千新加坡元*
經營活動所得現金淨額	4,525	8,620	11,105	1,675	714
投資活動(所用)／所得現金淨額	(8,735)	(810)	(3,976)	(4,269)	397
融資活動所得／(所用)現金淨額	6,593	(6,574)	(6,251)	797	(3,795)
現金及現金等價物增加／(減少)淨額	2,383	1,236	878	(1,797)	(2,684)
於1月1日的現金及現金等價物	1,983	4,371	5,642	5,642	6,321
於12月31日的現金及現金等價物	4,371	5,642	6,321	3,653	3,645

經營活動產生的現金淨額由2023財政年度的4.5百萬新加坡元增至2024財政年度的8.6百萬新加坡元，並進一步增加至2025財政年度的11.1百萬新加坡元，與盈利能力的提升大致相符。這主要受盈利能力提升所帶動，除税前溢利由2023財政年度4.9百萬新加坡元增至2025財政年度11.6百萬新加坡元。營運現金流量增長亦受非現金調整支持，尤以物業、廠房及設備以及使用權資產折舊為甚，由2023財政年度1.6百萬新加坡元增至2025財政年度2.4百萬新加坡元。於2025年首五個月，我們錄得來自經營活動的現金流入淨額1.7百萬新加坡元，此主要受惠於除税前溢利4.7百萬新加坡元，惟部分被營運資金流出3.0百萬新加坡元所抵銷。於2026年首五個月，來自經營活動的現金流入淨額為0.7百萬新加坡元，其中除税前溢利為4.0百萬新加坡元，營運資金流出為3.3百萬新加坡元。上述減少主要由於該期間除税前溢利減少4.0百萬新加坡元，反映項目里程碑與收益確認時點的差異，惟部分被非現金調整增加1.3百萬新加坡元所抵銷。

於往績記錄期間，我們分別錄得投資活動的現金流出淨額約8.7百萬新加坡元、0.8百萬新加坡元及4.0百萬新加坡元。於2025年首五個月及2026年首五個月，我們分別錄得現金流出淨額約4.3百萬新加坡元及現金流入淨額0.4百萬新加坡元。於2023財政年度現金流出淨額主要與年內以合共7.6百萬新加坡元收購及後續改善港口碼頭設施有關。於2025財政年度現金流出淨額為4.0百萬新加坡元，主要由於我們以3.8百萬新加坡元向獨立第三方回購五艘工作船(該等工作船原先於往績記錄期間由我們出售予該等獨立第三方)，以滿足我們自身的工作船租賃需求。於2025年首五個月，我們錄得來自投資活動現金流出淨額4.3百萬新加坡元，主要由於購買4.3百萬新加坡元的物業、廠房及設備所致，惟部分被已收利息所抵銷。於2026年首五個月，我們錄得來自投資活動的現金流入淨額0.4百萬新加坡元，主要由於出售物業、廠房及設備所得款項0.4百萬新加坡元，惟部分被購買物業、廠房及設備所抵銷。有關出售、回租及購回安排的詳情及背景載於本文件「業務 — 工作船租賃、船員配置及物流支援服務 — 銷售、回租及回購安排」各段。

於2023財政年度，我們錄得來自融資活動的現金流入淨額6.6百萬新加坡元，乃主要歸因於向**[編纂]**投資者發行新股份所得款項5.0百萬新加坡元(用於收購港口碼頭船廠設施)以及銀行借款淨額。於2024財政年度及2025財政年度，我們分別錄得現金流出淨額6.6百萬新加坡元及6.3百萬新加坡元，乃主要由於償還應付當時股東的欠款、借款及股息支付，部分由2025財政年度銀行貸款所得款項淨額抵銷。

現金及現金等價物由2023年12月31日的4.4百萬新加坡元增至2024年12月31日的5.6百萬新加坡元，並進一步增至2025年12月31日的6.3百萬新加坡元，乃主要源於經營現金流量強勁，超過投資及融資活動的現金流出淨額。於2026年5月31日，現金及現金等價物由2025年12月31日的6.3百萬新加坡元減少至3.6百萬新加坡元，主要由於融資活動的流出淨額3.8百萬新加坡元，惟部分被該五個月期間經營及投資活動的現金流入淨額1.1百萬新加坡元所抵銷。

進一步詳情請參閱「財務資料 — 流動資金及資本資源」分節。

控股股東

緊隨**[編纂]**完成後(不計及根據行使**[編纂]**可能發行的任何股份)，Prompt Venture將持有本公司約**[編纂]**%股權。Prompt Venture由Chua TK先生及Lim SC女士分別擁有87.22%及12.78%。因此，於**[編纂]**後，Chua TK先生、Lim SC女士及Prompt Venture將成為我們的控股股東(定義見上市規則)。進一步詳情請參閱「與我們控股股東的關係」一節。

股息

本公司已採納一般股息政策，即在董事會建議、財務狀況許可、符合適用財務契諾及新加坡法律規定，並經股東批准的前提下，每年宣派及派付股息金額不低於該年度股東應佔溢利的40%。假設於2026財政年度完成**[編纂]**，該年度將為首次應用該政策年度。任何股息的宣派及金額將繼續由董事會酌情決定，經考慮(其中包括)市場狀況、財務狀況、營運業績、前景、現金流量、資本需求及儲備、融資安排的任何限制、組織章程文件及新加坡法律的適用限制(包括須經股東批准)。未來的股息宣派未必反映我們過往的股息宣派，而董事會可能不時檢討我們的股息政策。

於2023財政年度及2025財政年度以及2026年3月，Pinnacle Marine向當時股東分別宣派2022財政年度、2024財政年度及2025財政年度的現金股息約10.9百萬新加坡元、5.0百萬新加坡元及3.7百萬新加坡元。於2024財政年度，現時組成本集團的任何公司概無就2023財政年度宣派股息。

[編纂]統計數據

[編纂]規模	:	本公司**[編纂]**已發行股本的**[編纂]**
[編纂]	:	每股**[編纂]**[**編纂**]港元至**[編纂]**港元
[編纂]數目	:	**[編纂]**股股份(視乎**[編纂]**行使與否而定)
[編纂]數目	:	**[編纂]**股股份(可予**[編纂]**)
[編纂]數目	:	**[編纂]**股股份(可予**[編纂]**及視乎**[編纂]**權行使與否而定)

	按**[編纂]**每股**[編纂]**港元(下限)計算	按**[編纂]**每股**[編纂]**港元(上限)計算
股份**[編纂]**[(1)]	**[編纂]**港元	**[編纂]**港元
每股未經審核**[編纂]**經調整綜合有形資產淨值[(2)(3)]	**[編纂]**港元	**[編纂]**港元

附註：

(1) 股份**[編纂]**乃根據緊隨**[編纂]**及**[編纂]**完成後已發行**[編纂]**股股份計算。
(2) 詳情請參閱本文件附錄二。
(3) 本表所有統計數據乃基於假設**[編纂]**未獲行使。

未來計劃及**[編纂]**用途

本公司之業務策略為進一步強化核心造船、維修及保養能力，擴充船隊與物流運力以支援工作船租賃服務及船務代理業務，並進行選擇性策略投資以完善現有服務平台，主要透過：(i)擴充造船產能；(ii)拓展工作船租賃業務；(iii)進行策略性投資及／或收購；及(iv)加強可持續發展計劃。

假設每股**[編纂]**的**[編纂]**為**[編纂]**港元(即**[編纂]**每股**[編纂]**[**編纂]**港元至每股**[編纂]**[**編纂]**港元的中位數)，我們將獲得**[編纂]**約**[編纂]**港元。經扣除本公司就**[編纂]**應付之**[編纂]**及其他估計開支後，**[編纂]**之**[編纂]**估計約為**[編纂]**港元(假設**[編纂]**未獲行使)。我們擬將**[編纂]**之**[編纂]**按以下方式運用，以落實業務策略：

	[編纂]概約金額	**擬定用途**
1.	約**[編纂]**%，或**[編纂]**港元	取得及開發土地以支持本公司造船、維修及保養業務擴展，包括擴建及改善港口碼頭設施現有建築，以配合我們的擴展計劃
2.	約**[編纂]**%，或**[編纂]**港元	擴充船隊及物流能力，以支持工作船租賃及船務代理業務
3.	約**[編纂]**%，或**[編纂]**港元	策略性投資及╱或收購與我們現有營運互補的業務或資產
4.	約**[編纂]**%，或**[編纂]**港元	償還若干未償還貸款及借款，從而降低融資成本及改善財務狀況
5.	約**[編纂]**%，或**[編纂]**港元	研發活動，旨在提升工作船設計、性能及可持續性，包括與ESG考量相關的計劃
6.	約**[編纂]**%，或**[編纂]**港元	一般企業用途及營運資金需求

[編纂]

[編纂]相關的估計**[編纂]**總額(基於**[編纂]**[**編纂]**的中位數)約為**[編纂]**新加坡元，約佔**[編纂]**[**編纂]**的**[編纂]**%(基於**[編纂]**[**編纂]**的中位數)。我們的**[編纂]**可分為**[編纂]**相關開支約**[編纂]**新加坡元，以及**[編纂]**開支約**[編纂]**新加坡元。**[編纂]**可進一步分為法律顧問及會計師費用及開支約**[編纂]**新加坡元，以及其他費用及開支約**[編纂]**新加坡元。在上述約**[編纂]**新加坡元的總額中，(i)約**[編纂]**新加坡元直接歸屬於發行**[編纂]**，將作為權益扣減項入賬；(ii)約**[編纂]**新加坡元及**[編纂]**新加坡元已於截至2025年12月31日止年度及截至2026年5月31日止五個月的綜合損益及其他全面收益表中確認；及(iii)約**[編纂]**新加坡元將於本公司**[編纂]**時進一步確認。

訴訟及合規

於往績記錄期間，Prestige Ocean及董事Lim CP先生因2023年7月的一宗工作場所事故，被根據新加坡《2006年工作場所安全與健康法》提出檢控。於2026年9月24日，Prestige Ocean認罪並被判罰款140,000新加坡元。就Lim CP先生而言，在彼接納並支付人力部提出的調解罰款後，有關控罪於2026年10月1日以無罪釋放方式結案，並無任何定罪。於最後實際可行日期，雙方就該事故並無尚未了結的刑事法律程序。進一步詳情請參閱「業務 — 訴訟及合規 — 工作場所安全與健康法律程序」。除上文所披露者外，於往績記

錄期間及直至最後實際可行日期，我們已在所有重大方面遵守適用的新加坡法律及法規，並已取得營運所需的所有重大批文、許可證、牌照及證書。

除上文所披露者外，於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於新加坡經營業務所適用的法律及法規，並已從相關政府機關取得對業務營運屬重大的所有必要批准、許可證、牌照及證書。

競爭優勢

本公司董事認為，下列競爭優勢使我們能夠在我們經營業務所在行業維持地位：(i)整合式造船及港口支援服務平台；(ii)內部造船與維修專業技術提升船隊可靠性與客戶便利程度；(iii)具戰略位置優勢的港口碼頭設施提升效率、產能及服務整合；(iv)對環境及社會可持續發展的承諾；(v)我們與主要客戶及供應商維持長期業務關係；及(vi)我們擁有經驗豐富的管理團隊。進一步詳情請參閱本文件「業務 — 競爭優勢」分節。

風險因素

我們的業務及營運涉及若干風險，包括與業務、我們所處行業、**[編纂]**以及本文件所作陳述有關的風險。

我們認為以下為業務及營運之主要風險：(i)本公司造船項目可能面臨延誤、成本超支或合約取消；(ii)我們依賴供應商A供應引擎、發電機及相關備件，任何中斷或不利變動都可能影響我們的交付時程、成本及盈利能力；(iii)原材料及零部件成本上漲，或供應鏈中斷，均可能對造船業務線的生產及盈利能力造成不利影響；(iv)若未能續期、維持或遵守我們的業務及工作船船隊所需之執照、許可證或認證，營運可能受不利影響；(v)員工成本上漲可能對本集團之盈利能力及財務表現造成不利影響；(vi)勞動力短缺、勞動力成本上升及外籍人員規定變更可能對我們的業務、財務狀況及營運成果造成重大不利影響；(vii)我們工作船的建造與銷售使我們面臨產品責任及其他船舶相關責任；及(viii)我們的營運涉及固有的工作場所安全風險，而工作場所事故或工傷可能導致監管行動、責任、營運中斷及聲譽受損。

進一步詳情請參閱「風險因素」一節。有意投資者應於決定**[編纂][編纂]**前，詳閱該章節全文。

近期發展及無重大不利變動

於往績記錄期間後至直至最後實際可行日期，本集團業務營運維持穩定。自2026年1月1日起及直至2026年8月31日，我們已有九艘工作船已完工及下水，而於2026年8月31日，本集團有三項工作船在建項目的手頭訂單，未完成合約價值約為1.2百萬新加坡元。我們預期2026財政年度的純利將減少，主要由於**[編纂]**以及與我們預期收益增長相關的銷售及行政開支所致。

本公司董事確認，於往績記錄期間後及直至最後實際可行日期，(i)本公司之業務營運及業務模式並無任何重大變動；(ii)本集團經營所在市場狀況、行業及經營環境並無任何重大不利變動；(iii)本集團之經營狀況、財務狀況或前景並無重大不利變動；及(iv)並無發生任何可能對本文件附錄一所載會計師報告所示資料構成重大不利影響之事件。

釋　義

於本文件，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義。若干技術詞彙於本文件「技術詞彙表」闡述。

「2025年首五個月」	指	截至2025年5月31日止五個月
「2026年首五個月」	指	截至2026年5月31日止五個月
「安保商店」	指	株式会社安保商店，一間於1959年3月14日於日本成立的公司，且為我們的**[編纂]**投資者
「聯屬人士」	指	就任何指定人士而言，直接或間接控制該指定人士或受該指定人士控制或與該指定人士直接或間接受共同控制的任何其他人士
「會財局」	指	香港會計及財務匯報局
「組織章程細則」或「細則」	指	本公司於●採納且經不時修訂的組織章程細則，自**[編纂]**起生效，其概要載於本文件附錄四「本公司組織章程及開曼群島公司法概要」一節
「東盟」	指	東南亞國家聯盟
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「核准證券登記機構守則」	指	證監會發出的《核准證券登記機構操守準則》(經不時修訂)
「聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「董事會」	指	我們的董事會
「營業日」	指	香港持牌銀行一般開放辦理業務的任何日子(星期六、星期日或公眾假期除外)
「英屬處女群島」	指	英屬處女群島
「**[編纂]**」	指	名列本文件「董事及參與**[編纂]**的各方」一節的**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**

釋　義

「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「緊密聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「公司法」或「開曼群島公司法」	指	開曼群島公司法(經修訂)，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「公司條例」	指	香港法例第622章《公司條例》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「本公司」	指	Pinnacle Marine Holdings Ltd，一間於2026年1月2日在開曼群島註冊成立的獲豁免有限公司
「關連人士」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「關連交易」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則所賦予的涵義，並指Chua TK先生、Lim SC女士、Chua TS先生、Lim CP先生、Chua GC女士及Prompt Venture，而「控股股東」指上述任何一人。有關更多詳情，請參閱本文件「與我們控股股東的關係」一節
「核心關連人士」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「中國證監會」	指	中國的中國證券監督管理委員會
「彌償契據」	指	由我們的控股股東以本公司為受益人訂立日期為●的彌償契據，其詳情載於本文件附錄五「法定及一般資料—D.其他資料—1.稅項及其他彌償保證」一段
「指定銀行」	指	已向**[編纂]**註冊為指定銀行以提供**[編纂]**服務的銀行
「董事」	指	本公司董事
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「極端情況」	指	在八號或以上颱風信號轉為三號或以下颱風信號之前，香港任何政府機關因公共交通服務嚴重受阻、廣泛地區水浸、嚴重山泥傾瀉、大規模停電或任何其他不利情況而宣佈發生的「極端情況」

釋　義

「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「2023財政年度」	指	截至2023年12月31日止財政年度
「2024財政年度」	指	截至2024年12月31日止財政年度
「2025財政年度」	指	截至2025年12月31日止財政年度
「2026財政年度」	指	截至2026年12月31日止財政年度
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「本集團」或「我們」	指	本公司及其附屬公司，或其中任何一間附屬公司(視文義需要而定)或(如文義指其註冊成立前的任何時間)其前身或其現時附屬公司的前身或其中任何一間(視文義需要而定)曾從事及其後由其承接的業務
「新上市申請人指南」	指	聯交所刊發的《新上市申請人指南》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**

釋　義

「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「香港」	指	中國香港特別行政區
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「獨立第三方」	指	據董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，並非本公司關連人士(定義見上市規則)的人士或實體
「行業顧問」或「JWA」	指	Justin Wee & Associates Pte Ltd，一間市場數據研究與諮詢公司，且為本集團的獨立第三方
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「JWA報告」	指	誠如本文件「行業概覽」一節及其他部分所提述，我們委託行業顧問就我們所經營行業的概況編製的市場研究報告
「JTC」	指	JTC Corporation，為新加坡貿易與工業部轄下的法定機構
「最後實際可行日期」	指	2026年10月2日，即本文件付印前確定其中所載若干資料的最後實際可行日期
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則，經不時修訂、補充或以其他式修改
「大綱」或「組織章程大綱」	指	本公司於●採納的經修訂及重列組織章程大綱，經不時修訂、修改或以其他方式補充
「人力部」	指	新加坡人力部

釋　義

「海事港務局」	指	新加坡海事及港務管理局
「Chua TK先生」	指	CHUA Teck Keong先生(亦稱為Cai De Yi Laurence先生及Cai Deqiang先生)，為我們的創始人、董事會主席、執行董事，亦為Lim SC女士的配偶、Chua GC女士及Chua TS先生的胞弟，且為控股股東之一
「Chua TS先生」	指	CHUA Teik Seng先生，為Chua TK先生的胞兄及Chua GC女士的胞弟，且為控股股東之一
「Lim CP先生」	指	LIM Chin Pei先生(亦稱為Lin Jin Xian Fabian先生及Lin Junpei先生)，為行政總裁兼執行董事，亦為Chua TK先生及Lim SC女士的胞弟，且為控股股東之一
「Chua GC女士」	指	CHUA Guek Cheng女士，為Chua TK先生及Chua TS先生的胞姊，且為控股股東之一
「Lim SC女士」	指	LIM Shoo Chee女士，為Chua TK先生的配偶及Lim CP先生的胞姊，且為控股股東之一
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「P Group」	指	P Group Agencies (Asia) Pte. Ltd.，一間於2019年4月1日在新加坡註冊成立的有限公司，並於重組完成後成為本公司的間接全資附屬公司
「Pinnacle Marine」	指	Pinnacle Marine (Singapore) Pte. Ltd.，一間於2009年12月7日在新加坡註冊成立的有限公司，於重組完成後成為本公司的間接全資附屬公司

釋　義

「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「PMS Group」	指	PMS Group Limited，一間於2026年1月19日在英屬處女群島註冊成立的公司，為本公司的全資附屬公司
「新加坡港」	指	位於新加坡，從事海事及航運作業的綜合設施與碼頭
「中國」	指	中華人民共和國，除文義另有所指外及僅就本文件而言，不包括香港、中國澳門特別行政區及台灣
「中國法律顧問」	指	本公司有關中國法律的法律顧問達輝律師事務所
「**[編纂]**投資」	指	由**[編纂]**投資者所作的投資，詳情載於本文件「歷史、重組及公司架構 — **[編纂]**投資」
「**[編纂]**投資者」	指	安保商店
「Prestige Ocean」	指	Prestige Ocean Pte. Ltd.，一間於2011年9月26日在新加坡註冊成立的有限公司，並於重組完成後成為本公司的間接全資附屬公司

釋　義

「[編纂]」	指	[編纂]
「[編纂]」	指	[編纂]
「Primus Shipping」	指	Primus Shipping Agencies (Asia) Pte. Ltd.，一間於2012年12月14日在新加坡註冊成立的有限公司，並於重組完成後成為本公司的間接全資附屬公司
「Prompt Venture」	指	Prompt Venture Limited，一間於2026年1月2日在英屬處女群島註冊成立的公司，為於重組完成後由Lim SC女士及Chua TK先生分別擁有12.78%及87.22%權益的持股實體，且為控股股東之一
「PSA Corporation」	指	PSA Corporation Limited，為新加坡港口營運商，亦為PSA International Pte Ltd(擁有及營運新加坡的海事碼頭)的全資附屬公司
「[編纂]」	指	[編纂]
「[編纂]」	指	[編纂]
「[編纂]」	指	[編纂]
「[編纂]」	指	[編纂]

釋　義

「重組」	指	本文件「歷史、重組及公司架構 — 重組」一節所載的本集團企業重組
「購回授權」	指	股東授予董事的一般無條件購回股份授權，詳情載於本文件附錄五「法定及一般資料 — A.有關本集團的進一步資料 — 5.股東決議案」一節
「食品局」	指	新加坡食品局
「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章《證券及期貨條例》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「新加坡元」	指	新加坡元，新加坡法定貨幣
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「股東」	指	股份持有人
「股份」	指	本公司股本中每股面值為0.00001美元的普通股，該等股份將以港元**[編纂]**及**[編纂]**，並已向**[編纂]**[**編纂**]
「新加坡」	指	新加坡共和國
「新加坡法律顧問」	指	CNPLaw LLP，本公司有關新加坡法律事宜的法律顧問
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「獨家保薦人」	指	同人融資有限公司，根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團，為**[編纂]**的保薦人
「平方呎」	指	平方呎
「平方米」	指	平方米
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「附屬公司」	指	具有上市規則所賦予的涵義

「主要股東」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「供應商A」	指	一間於新加坡註冊成立的船用引擎、發電機及備件分銷商，為一間總部位於中國的國有工業集團的成員公司，該集團在引擎與動力傳動系統製造領域擁有完善的國際業務佈局
「收購守則」	指	《公司收購、合併及股份回購守則》，可能經不時修訂、補充或其他方式修改
「往績記錄期間」	指	涵蓋2023財政年度、2024財政年度及2025財政年度以及2026年首五個月的期間
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「**[編纂]**」	指	**[編纂]**
「美國」	指	美利堅合眾國
「美國證券法」	指	《1933年美國證券法》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)及據此頒佈的規則與規例
「美元」	指	美元，美國法定貨幣
「無紙證券市場規則」	指	香港法例第571AS章《證券及期貨(無紙證券市場)規則》(經不時修訂)
「%」	指	百分比

在本文件內，除文義另有所指外，「聯繫人」、「緊密聯繫人」、「關連人士」、「關連交易」、「核心關連人士」、「附屬公司」及「主要股東」詞彙均具有上市規則所賦予有關詞彙的涵義。

本文件與其中文譯本如有任何歧義，概以本文件為準。

技術詞彙表

「美國船級社」	指	美國船級社，為主要海事船級社之一
「B20」	指	B20指一種混合燃料，由20%生物柴油及80%傳統船用燃料組成
「B100」	指	B100是100%純生物柴油的代號，由植物油(如大豆油或菜籽油)或動物脂肪製成的可再生燃料，用於柴油引擎作為柴油的清潔替代品，從而減少碳排放
「駁船」	指	一種平底貨船，通常在運河及河流上運送貨物，可靠自身動力航行或由其他船隻拖曳航行
「船用燃料」	指	船舶使用的燃料，內含柴油或重油
「法國船級社」	指	Bureau Veritas Marine & Offshore，為主要海事船級社之一
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「船舶物資供應」	指	專門為船舶提供航行所需一切補給品、設備及服務的業務，作為從食品、技術零件到清潔用品等各類物資的一站式供應商，確保船舶有效運作，而毋須在港口長時間延誤
「租船租金」	指	承租人根據船舶租賃合約向船東支付的船舶使用費用
「船舶租賃合約」	指	租用船舶的合約
「中國船級社」	指	中國船級社，為主要海事船級社之一
「船級社」	指	證明船舶是按照其規則建造、交付及維護的獨立組織
「卸貨」	指	將貨物從船舶卸出的行為
「乾船塢」	指	設施或場所，供船舶離水進行浸沒部分之檢查、保養及／或維修

技術詞彙表

「估計港口開銷賬目」	指	估計港口開銷賬目，指船務代理針對船舶於特定港口靠港時預期產生的港口相關費用所作的預先估計，包含港口費用或收費、領港費、拖船費、泊位費、下水服務及其他相關支出。估計港口開銷賬目通常於船舶抵達前提交予船東、承租人或委託人以籌措資金
「ESG」	指	環境、社會及管治
「預計抵達時間」	指	預計抵達時間，指船舶船長、船東或承租人預告船舶抵達指定港口、泊位或碇泊處的預期日期及時間，可能因航程狀況及營運因素而予以更改
「船旗國」	指	船舶註冊所在國家
「國內生產總值」	指	國內生產總值
「暖通空調」	指	供暖、通風及空調系統
「國際船級社協會」	指	國際船級社協會，一間獲准為國際海事組織制定指引的非政府組織
「國際財務報告準則第S1號」	指	國際財務報告準則第S1號：可持續發展相關財務資料披露一般要求
「國際財務報告準則第S2號」	指	國際財務報告準則第S2號：氣候相關披露
「國際海事組織」	指	國際海事組織，為頒佈國際航運貿易標準的聯合國機構
「裝載」	指	將貨物裝載至船舶的行為
「新船」	指	於造船廠新建造且近期完工或現正在建的船舶
「港口開銷賬目」	指	港口開銷賬目，即船務代理因船舶於特定港口靠港所產生的實際港口相關費用明細，包含港口費用或收費、領港費、拖船費、泊位費、下水服務及其他相關支出。港口開銷賬目應連同相關憑證(如適用)提交予船東、承租人或委託人進行結算

技術詞彙表

「領港」	指	於船隻及其他海運船舶上協助船長進出港口以及在港口水域內進行任何其他調動，以確保安全
「靠港」	指	船舶在航程中進行貨物操作或接收補給品或燃料的預定停留
「推進系統」	指	推動船舶前進的系統，包含引擎(柴油、電動)、動力來源(燃料、電池、風能)及將能量轉化為動能的零部件(螺旋槳、機軸)，對船舶的速度、機動性與燃料效率至關重要
「改裝」	指	改裝乃透過加裝原設計未包含的新技術、系統或零部件對現有船舶進行改造升級的過程
「拖船」	指	於港口或其鄰近水域內用於拖曳或移動任何船舶的船隻

前瞻性陳述

本文件與透過提述而納入之文件或會載有我們目標、信念、期望或未來意圖的前瞻性陳述，實際結果或後果或會與該等文件所表達或暗示有重大偏頗。該等前瞻性陳述涉及若干風險、不確定性及假設。前瞻性陳述常用「旨在」、「預計」、「相信」、「可能」、「認為」、「繼續」、「可」、「估計」、「預期」、「預報」、「擬」、「或會」、「或」、「應該」、「計劃」、「潛在」、「預測」、「建議」、「尋求」、「須」、「將會」、「會」等其他類似詞彙表示。雖然該等陳述乃董事經審慎周詳考慮後按當時屬公平合理的基準及假設作出，但其涉及已知及未知風險、不確定性及其他因素，可能導致本公司的實際業績、表現或成就與前瞻性陳述所表達或暗示的任何未來業績、表現或成就有重大差異。

該等前瞻性陳述包括但不限於有關以下各項的陳述：

- 我們的業務及經營策略，以及我們實施該等策略所採取的各種措施；
- 我們的股息分派計劃；
- 我們計劃的**[編纂]**用途；
- 我們的營運、業務及財務前景，包括業務發展計劃及未來現金流量；
- 我們的資本承擔計劃；
- 我們未來的債務水平及資金需要；
- 我們經營所在行業及市場的日後發展及競爭環境；
- 我們經營所在行業的監管環境及整體行業前景；
- 與我們訂約及合作以進行我們的業務的各方關係；
- 本文件「風險因素」一節所識別的風險；
- 整體經濟趨勢；及
- 本文件中並非為歷史事實的其他陳述。

該等陳述反映了我們的管理層目前對未來事件的看法，並受到若干風險、不確定性及假設(包括本文件所述的風險因素)的影響。更多詳情請參閱本文件「風險因素」、「業務」及「財務資料」各節。

倘該等風險或不確定性的一項或多項發生或有關假設證實為不正確，則我們的財務狀況或會受不利影響且或會與我們於該等前瞻性陳述所表達或暗示的目標相差甚遠。鑑於我們在不斷變化的環境中營運，新風險及不確定性或會不時出現，故　閣下不應依賴前瞻性陳述，作為未來事件的預測。

除非適用法律及規例(包括上市規則)規定，否則我們概無責任因新資料、日後事件或其他方面的結果而公開更新或修改任何前瞻性陳述。因此，投資者不應過度依賴任何前瞻性陳述。

於本文件，本公司或任何董事所作出的意向陳述或其提述乃於本文件日期作出。任何該等意向可能因未來發展而改變。

風險因素

有意投資者在作出任何有關[編纂]的[編纂]決定前，應審慎考慮本文件所載所有資料，特別是下文有關[編纂]本公司的風險及特別考慮因素。出現下列任何風險均可能對本集團的業務、經營業績、財務狀況及未來前景構成重大不利影響。本文件載有若干涉及我們計劃、目標、期望及意向的前瞻性陳述，當中涉及風險及不明朗因素。本集團的實際業績可能與本文件所論述者有重大差異。可導致或造成該等差異的因素包括下文所討論者以及本文件其他章節所討論者。[編纂][編纂]可能因任何該等風險而下跌，閣下可能失去全部或部分[編纂]款項。

本集團業務、所屬行業及**[編纂]**涉及若干風險，可歸類為：(i)與業務有關的風險；(ii)與我們經營所處行業有關的風險；(iii)與**[編纂]**有關的風險；及(iv)與本文件所作陳述有關的風險。

與業務有關的風險

本公司造船項目面臨可能導致延誤、成本超支或新建工作船銷售合約取消之固有風險

我們執行造船項目需要與客戶、船級社、外部船舶設計公司及供應商密切協調。我們每艘鋁製工作船的一般建造週期約為兩個月，年產量可達約15艘工作船。新建工作船能否如期完工，取決於多個環環相扣的工序的安排，包括船體製造、艙裝、推進系統與導航系統安裝、測試、調試及海試等工序。因此，一個階段的延誤或中斷都可能對後續作業及整體交付時程產生影響。

項目執行或會受到原材料或熟練勞工短缺或延遲交付、零部件缺陷或不符合規格、供應商困難、工程或設計變更、額外審批要求、勞資糾紛、惡劣天氣、投入成本增加以及許可證或檢驗延誤等因素影響。該等事宜或會需要額外資源、延遲交付或增加項目成本。倘我們未能按協定預算或時間表完成項目，我們或會面臨利潤率下降、收益確認及現金收款延遲、索償或合約取消。僅供說明用途，假設我們的造船項目於2025財政年度出現假設性的統一10%成本超支，我們造船服務的毛利將由約7.1百萬新加坡元下降至6.4百萬新加坡元，相應毛利率亦將由約50.1%下降至45.1%。由於造船服務於2025財政年度約佔總收益的30.8%，重大延誤、成本超支或合約取消或會對我們的業務、財務狀況、現金流量及經營業績造成重大不利影響。此外，若未能在協定期限內完成造船項目，則可能延遲確認該項目收益及收取的相關現金流，從而進一步影響我們的盈利能力及營運資金狀況。

我們的造船項目屬非經常性性質，且無法保證客戶會再次向我們下達訂單。

我們的造船業務以項目為基礎運作。每份新建船的合約均屬非經常性委聘。過往曾向我們購買工作船的客戶並無合約義務向我們下達未來訂單。我們造船項目的非經常性性質，意味著此業務線的收益取決於我們能否持續從現有或新客戶取得新合約。即使客戶對我們過往的工作感到滿意，亦無法保證他們會再次下達訂單。倘需求下降、競爭加劇、客戶偏好改變或我們未能取得新項目，均可能對我們的造船收益、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

供應商A供應的引擎、發電機及相關備件的供應穩定性、品質與成本對我們的業務至關重要。

船用引擎、發電機及備件的供應穩定性、品質及成本效益，對我們的造船、維修及保養業務至關重要，原因為我們於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月的此類組件支出分別約為3.3百萬新加坡元、5.1百萬新加坡元、7.6百萬新加坡元及5.1百萬新加坡元，佔相關年度／期間銷售成本總額約13.6%、19.7%、28.0%及26.9%。我們主要向供應商A採購這些核心零部件，並與其保持在新加坡境內若干船用引擎及發電機的獨家分銷權。我們與供應商A訂立的分銷協議訂明若干船用引擎、發電機及備件的最低採購目標。由於我們未能達成這些強制性銷量，故供應商A理論上有權終止獨家分銷安排。任何終止協議或喪失獨家分銷權的情況，皆將嚴重中斷我們的供應鏈、損害船舶物資供應業務，並可能對我們競爭地位及財務表現有重大不利影響。有關我們與供應商A訂立協議的進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 供應商與採購 — 供應商甄選 — 引擎、發電機及備件採購」一段。

倘若供應商A無法或不願意繼續向我們供應足夠產品或以可比商業條款供應產品(包括定價、交付期、信貸條款及售後支援)，我們可能面臨供應中斷、採購成本上升或建造時程延遲等問題。即使我們能在市場上找到替代產品，惟任何替換都可能需要進行相容性調整、取得客戶認可及／或船級社批准，並變更備用零部件庫存與維護安排，可能無法在規定時限內完成。任何此類中斷或成本增加均可能對我們的生產進度、利潤率及按時交付工作船的能力造成不利影響，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

原材料及零部件成本上漲，或供應鏈中斷，均可能對造船業務盈利能力造成不利影響

造船業務使用鋁合金板材、螺旋槳、電氣元件及輔助系統，此類物料的價格及供應及其採購與交付相關的物流定價可能受到我們無法控制的環球因素影響，包括商品市場波動、全球市況、能源成本、外匯匯率波動及關稅。

由於我們大部分銷售合約屬固定價格合約，因此特別容易受到鋁材價格上漲的影響。倘合約金額確定後相關成本攀升，或我們無法將此類漲幅轉嫁予客戶，則該等項目可能出現利潤壓縮或虧損淨額。為作說明用途，假設於2025財政年度我們的造船項

目中原材料及零部件成本出現假設性且一致的10%上升，則同年造船服務的毛利將由約7.1百萬新加坡元下降至約6.5百萬新加坡元，毛利率亦將由約50.1%下降至45.8%。此外，鑑於我們的造船服務於2025財政年度佔總收益約30.8%，原材料及零部件成本的上升可能會對我們的業務表現造成重大不利影響。

此外，我們營運取決於供應商能否及時供應物資，部分物資數量有限。勞資糾紛、運輸瓶頸、關鍵供應商面臨財務困境或極端天氣或其他中斷皆可能延誤我們的生產進度與交付期限，增加營運資金需求，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績有不利影響。

若未能取得、續期、維持或遵守所需牌照、許可證或船級，本公司業務運作可能受不利影響

我們的造船、工作船租賃、船務代理及船舶物資供應業務，取決於我們能否取得、重續及遵守我們業務所需的牌照、許可證及認證。尤其是，我們的工作船須維持有效的船旗國註冊及海事港務局簽發的港口工作船牌照，方可合法營運及獲得保險保障。未能遵守適用規定或通過相關機關的檢查，或會導致船舶被扣留、註冊或牌照被暫停或撤銷，或我們在新加坡港範圍內營運的權利受到限制。概不保證我們的牌照、許可證或批准不會因不合規、監管變動或行政行動而被暫停、撤銷、撤回、終止、修訂或附加額外條件，此或會增加我們的合規成本並對我們的營運造成不利影響。進一步詳情請參閱本文件「監管概覽」及「業務 — 牌照、許可證及批文」。

維持及取得船級狀態對我們的工作船租賃及造船業務亦十分重要。船級一般為工作船註冊、保險保障及商業營運所須，並須接受船級社及相關機關的定期檢驗及檢查。工作船未能通過任何所需檢驗或檢查，或會導致其證書或營運牌照被暫停或撤銷，致使該工作船於整改完成前無法出租或提供商業服務。

就造船業務而言，於船級社監督下建造的工作船或亦須於根據相關合約交付前取得船級認證。未能取得或維持所需船級或會導致交付延誤、額外整改費用、合約糾紛或客戶索償。上述任何情況均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

員工成本上漲或會對本集團之盈利能力及財務表現造成不利影響

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，本公司的直接勞工成本分別約為4.0百萬新加坡元、4.0百萬新加坡元、4.2百萬新加坡元及1.6百萬新加坡元，分別佔銷售成本約16.2%、15.5%、15.6%及14.3%。於相同年度／期間，本公司的員工成本分別約為2.7百萬新加坡元、4.2百萬新加坡元、4.3百萬新加坡元及2.1百萬新加坡元，分別佔銷售及行政開支約43.1%、49.7%、50.7%及44.6%。新加坡勞動力供應

與成本通常受市場供求、通脹率及整體經濟狀況影響。新加坡並無一般最低工資政策。然而，僱用外籍勞工的僱主須向本地僱員支付本地員工薪金門檻(「**本地員工薪金門檻**」)，現行全職員工月薪基準為1,600新加坡元，並將於2026年7月1日起調升至1,800新加坡元。概不保證未來本地員工薪金門檻或其他僱員福利不會上調，亦無法確保勞動力供應及平均工資水平將保持穩定。為作說明用途，假設於2025財政年度我們的員工成本總額出現假設性上升10%，則同年純利將由約9.7百萬新加坡元下降至約8.9百萬新加坡元，純利率亦將由約21.0%下降至19.2%。

勞工成本上漲或技術工人短缺可能增加我們的營運開支。若我們日後無法招募並挽留足夠合資格員工、或者如未能及時替補離職人員，或員工成本大幅攀升，將對我們的營運及盈利能力造成重大不利影響。

我們可能面臨勞動力短缺、勞動力成本上升及勞資糾紛，此類情況可能對我們的業務、財務狀況及營運成果造成重大不利影響

我們的營運取決於吸引、招聘及留聘技術人才的能力，包括工程師、項目經理及技術專家。新加坡海事服務行業正面臨對技術勞工的激烈競爭，導致工資與員工福利面臨上漲壓力。

截至最後實際可行日期，本公司共有231名僱員，其中91名為本地僱員，而140名則為外籍僱員。因此，我們的大部分勞動力持有由人力部簽發的有效工作准證，包括就業通行證(「**就業通行證**」)、S通行證或工作准證。該等不同類別的工作准證須符合不同的資格要求，包括(如適用)最低合資格薪金、外籍勞工配額及徵費。詳情請參閱本文件「監管概覽 — 與我們業務有關的一般法規—《1990年外籍勞工僱傭法》」一段。

近期法規的修訂已收緊若干有關規定。自2027年1月1日起，對於新的就業通行證申請，最低合資格薪金將從5,600新加坡元調升至6,000新加坡元，增幅約為7.14%。對於S通行證持有人，最低合資格薪金將從3,300新加坡元調升至3,600新加坡元，增幅約為9.09%。此外，自2026年1月1日起，針對造船廠行業的外勞僱用比例上限(「**外勞僱用比例上限**」)亦已由77.8%下調至75%，該上限規範企業外籍勞工佔本地僱員比例的最高值。海事領域基礎技能(R2)外籍勞工的徵費將由500新加坡元增加100新加坡元至600新加坡元，增幅為20%。上述變更將自2028年1月1日起生效。

該等變動或會增加我們的勞工成本，並限制我們僱用足夠外籍人員的能力。由於我們通常採用固定價格合約(尤其在造船、維修及保養服務線)，可能無法將勞工成本與徵費上漲轉嫁予客戶。為作說明用途，假設於2025財政年度我們與外勞相關的員工成本出現假設性上升10%，則同年純利將由約9.7百萬新加坡元下降至9.3百萬新加坡元，純利率亦將由約21.0%下降至20.1%。此外，假設我們維持現有外勞人數，則為符合收緊後的外勞僱用比例上限規定，我們須維持本地員工人數最少為64名。若我們無法維持符合收緊比率所需的本地僱員人數，我們可能面臨難以續簽現有工作准證或為重要外籍人員取得新工作准證的困境。

人手短缺、工資及徵費上漲、勞動法規變更、員工流失率增加，均可能導致招聘、培訓及挽留成本增加、項目延誤、生產力下降及營運開支上升。

此外，我們與其他行業參與者爭奪高技術工人及合資格船員，競爭對手若提供更高薪酬或更優厚的聘用條件，或能夠吸引我們的高技術人員轉投。倘我們未能以及時且具成本效益的方式更換經驗豐富的僱員或持證船員，我們的營運效率、服務質素及達致適用海事港務局或船旗國要求的能力或會受到影響。

我們的業務亦受勞資糾紛、工業行動或其他形式勞資衝突的影響。此或會中斷我們的造船、維修、運輸及其他業務，延誤履行合約責任並增加成本。上述任何情況均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

工作船建造與銷售使本公司面臨產品責任及其他船舶相關責任

工作船建造與銷售業務使我們面臨產品責任及其他船舶相關責任、經濟損失及其他索償的固有風險。若我們銷售的工作船或零部件被指控或判定存在設計、工藝或原材料缺陷，或因客戶操作不當導致人身傷害、財產損失或其他損害(包括死亡)，我們可能面臨產品責任、保修及╱或經濟損失索償。此類事件亦可能損害我們的品牌形象、聲譽及對工作船質量的觀感。

由於我們並無就售予客戶的工作船投保第三方產品責任保險，故任何未來重大申索均須由我們自行承擔，此情況可能對我們的業務、財務狀況及經營業績有重大不利影響。

任何與產品責任或相關索償相關的不利裁決，特別是涉及重大人身傷害、財產損失、環境影響或身故的個案，可能導致巨額金錢賠償、法律費用、聲譽損害及失去信心，將對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

柴油及╱或B100生物柴油價格的意外波動或燃料供應中斷，可能對財務表現產生不利影響。

燃料成本是我們營運開支(尤其是工作船租賃及相關業務)的組成部分之一。於往績記錄期間，燃料成本分別約為1.4百萬新加坡元、2.0百萬新加坡元、1.7百萬新加坡元及0.9百萬新加坡元，佔本集團2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月總收益成本約5.6%、7.6%、6.3%及8.4%。

柴油及B100生物柴油價格及供應因我們控制範圍以外的因素而可能波動，包括原油及原料價格、地緣政治緊張局勢、匯率波動、全球供求狀況及主要產油國生產政策。我們通常以現行市價向當地供應商採購柴油燃料，未簽訂長期固定價格供應協議。

隨著我們開發及評估以B100燃料驅動的工作船，B100生物柴油的供應量與價格可能對本公司營運產生日益顯著的影響。

若柴油燃料及╱或B100生物柴油價格大幅攀升或供應中斷持續，我們可能無法將成本增加轉嫁予客戶，亦難在短期內以可比條款取得替代供應，可能使營運成本增加及削弱盈利能力。為作說明用途，假設於2025財政年度我們的燃料成本出現假設性上升10%，則同年毛利將由約19.2百萬新加坡元下降至約19.1百萬新加坡元，毛利率亦將由約41.5%下降至41.1%。

船隊老化及工作船的任何重大停航時間，可能增加我們的營運成本並中斷營運

工作船船隊不僅支援工作船租賃服務，亦為船務代理服務及船舶物資供應服務線提供支援。因此，工作船可用性、可靠性或效率的任何下降均可能影響我們營運的多個層面。

截至最後實際可行日期，我們自有的工作船船齡介於零至六年之間，隨著船隊老化，預期營運及保養支出將隨之增加，因磨損、不斷演進的環保與安全標準，以及新型工作船的技術進步導致。隨著我們的工作船船齡增長，其價值隨之折舊。於往績記錄期間，我們錄得工作船折舊開支分別約0.5百萬新加坡元、0.4百萬新加坡元、0.6百萬新加坡元及0.2百萬新加坡元。

我們亦可能須承擔額外資本開支，以改造或升級較舊的工作船，從而遵守不斷演變的環境、安全或設備標準。較舊的工作船或會因維修要求較高、燃料效益較低，或市場上備有配備更先進設備的新船，而對承租人較不具吸引力，此或會對租賃需求及租金水平造成不利影響。若處置老舊工作船所得款項低於賬面值，我們亦可能產生減值虧損。

工作船長期或重大停航可能由於船員短缺、大規模維修保養、碰撞事故、特別檢驗、勞資糾紛，或關鍵船員生病或身故或因不可控因素遭主管機關扣留或限制航行。停航將導致租船部署、船員調度或船舶綜合管理服務延誤，以及補給與備件供應受阻，進而造成收入損失、營運成本增加，並可能面臨合約索賠或罰款風險。該等風險將隨船齡增長而增加。

因此，船隊老化及重大停航事件可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們依賴第三方服務供應商及海外代理商提供特定受規管、專門的海外港口服務，其履約失當將對營運及聲譽造成負面影響

我們的船務代理服務將靠港協調與內部工作船租賃、船員配置及補給能力相結合，包括部署自有工作船以支援海上物流作業。

然而，若干服務涉及法規規範、特定港口要求，或專門服務，包括由第三方供應商執行的領港、拖船協助、燃料加注協調及水下檢查。我們亦透過位於新加坡的區域樞紐，協調馬來西亞、印尼等司法管轄區的第三方當地代理商網絡，支援於東南亞經營業務的客戶。

我們與多數第三方服務供應商或代理商並無長期合約安排，亦未直接掌控其日常運作。概不保證彼等將持續以及時、可靠且具成本效益的方式為我們提供服務，亦無法保證彼等不會遭遇營運困難、財務困境、勞資糾紛或違反適用法律法規。

任何與此類服務供應商或代理商的服務中斷、延誤、違約或糾紛，皆可能導致服務中斷、遭港口當局處罰或客戶關係受損，上述情況均可能對我們的業務營運、財務狀況及聲譽造成重大不利影響。

我們絕大部分的收益來自主要客戶或經常性客戶

我們的收益大部分來自少數主要客戶的持續委聘，這些客戶分佈於造船、工作船租賃及船務代理領域。於各年度╱期間，我們的五大客戶分別貢獻總收益約14.1百萬新加坡元、13.6百萬新加坡元、13.8百萬新加坡元及6.3百萬新加坡元，分別佔相關年度╱期間本集團總收益約40.2%、33.3%、29.8%及32.7%，而於往績記錄期間各年度╱期間來自最大客戶的收益分別約為8.9百萬新加坡元、8.2百萬新加坡元、5.1百萬新加坡元及1.8百萬新加坡元，分別佔相關年度╱期間約25.6%、20.0%、11.0%及9.1%。客戶普遍並不訂立長期服務安排，且或會因需求波動、自身營運需求變動、採購或排程決策、預算限制或其他非我們所能控制的因素而減少、延遲或終止訂單或服務需求。概不保證現有客戶將持續以相同規模或相近條款繼續委聘我們提供服務，甚至可能完全終止委聘。任何主要客戶的流失，或其訂單或服務委聘的重大縮減、延遲或終止，皆可能導致收益下降及工作船船隊與人力資源利用率下降，從而可能對我們的營運效率和盈利能力造成不利影響。利用率下降亦可能推高單位成本、壓縮利潤空間，並對現金流造成負面影響。此外，我們拓展客戶群的多元化策略未必會成功，或需投入額外時間及資源；若未能實現此目標，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們在日常工作船租賃及船務代理營運中依賴數碼通訊及船舶追蹤系統，而任何系統故障、運作異常或網絡攻擊均可能導致業務中斷

我們的工作船租賃及船務代理業務依賴即時數碼通訊及船舶追蹤及監察系統，以協調港口當局、客戶與第三方服務供應商及船長之間的運作。任何影響本公司系統或服務供應商系統的故障、數據損毀、網絡攻擊、系統中斷或未經授權的存取，均可能導致營運規劃與調度受干擾、機密資料等數據遺失、損毀或未經授權披露，以及削弱我們高效提供服務的能力。此類系統的重大故障或中斷、任何網絡攻擊或數據安全漏洞，均可能導致營運延誤、財務損失、監管責任或聲譽受損，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們的保險範圍可能不足以彌補因營運事故、海難或其他無法控制的事件所引致的損失

我們面臨各種風險，包括碰撞、海事事故、污染事故、擱淺、火災、爆炸、財物損失或損壞、機械故障、人為失誤、勞工罷工、惡劣天氣條件及其他不可預見情況亦可能導致營運中斷。我們為工作船購買的保險保障，涵蓋工作船船東及船舶營運商通常投保的風險，惟並非所有風險均受保或獲得全面保障。進一步詳情請參閱本文件「業務 — 保險」一段。我們全部19艘工作船現行保單的總保額約為80.6百萬新加坡元，但該等保單並不涵蓋特定風險，包括因正常損耗、恐怖襲擊、放射性或化學污染，以及船東及╱或船員故意或過失行為所或重大疏忽導致的損失及損害。我們尚未就貿易相關風險投保，例如因政治動盪、勞工罷工、扣押、船員逃逸、船員患病、傳染病、偷渡者、毒品查獲、無法裝卸貨物等導致的延遲或扣留所引致的收益虧損。

未投保的損失、超出保單限額的損失、索償結算延誤或無法取得替代工作船，或會嚴重中斷我們的營運，或要求我們承擔大額成本。此外，重大索賠可能增加未來保費或減少我們取得在商業上可接受的保險條件的可能性。

我們面臨工作場所安全及工傷風險

在造船服務、維修保養及靠港服務等營運過程中，工作場所可能發生工傷與事故。造船及維修及保養作業涉及焊接(如灼傷、火災及焊接煙霧暴露)、切割與研磨作業(包括火花飛濺、碎屑飛散及眼部受傷)、於上層結構或棚架高空作業(墜落)以及船廠內搬運重型零部件與物料(擠壓與夾傷)的風險。造船作業亦需使用起重設備(如起重機與叉車)搬運船體分段、引擎及其他大型設備，縱使實施安全管控與程序，但仍可能增加吊裝物墜落、碰撞及其他事故風險。

靠港服務涉及其他職業危害，包括船舶移動、繫泊與解繫作業、惡劣天氣或海況下的甲板作業、繩索及設備操作及裝卸作業、不利天氣或海況以及船舶與岸上之間的人員或貨物移動所產生的風險。此類活動可能需操作重型機械與起重設備(包括起重機)，即使遵循標準安全程序，仍可能增加工傷或事故發生機會。

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們錄得數宗工作場所意外，涉及僱員受傷。該等事故包括在我們的海事及營運活動過程中發生的意外，由較輕微的工傷至2023年7月30日發生並導致一名僱員嚴重受傷的事件不等。該等事故顯示，即使已存在既定工作程序及安全要求，工作場所事故仍可能發生。有關重大意外的進一步資料，請參閱本文件「業務 — 環境、社會及管治措施 — 社會責任 — 職業健康與安全」一段。尤其是，就2023年7月30日涉及繫泊及解繫作業的工作場所事故，Prestige Ocean及Lim CP先生根據新加坡《2006年工作場所安全與健康法》被檢控。Prestige Ocean承認控罪，並於2026年9月24日被定罪及罰款140,000新加坡元。就Lim CP先生而言，在其接納人力部的建議並支付相關銷案罰款5,000新加坡元後，針對他的控罪已於2026年10月1日以構成無罪釋放的方式撤控。該事故及相關法律程序顯示，工作場所事故或會使我們本

集團成員公司及(視乎情況而定)我們的董事或負責人員遭受監管調查、檢控、罰款或其他執法行動。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 訴訟及合規 — 工作場所安全與健康法律程序」各段。

概不保證未來不會發生工作場所意外或工傷事件的事故或意外事件。任何嚴重事故均可能導致人身傷害或死亡、停工、監管調查或執法行動、罰款、賠償或其他索償、合規成本增加及聲譽受損，並可能要求我們修改或暫停營運。誠如2023年7月事故所示，我們過往曾因工作場所事故而遭受監管程序及罰款。任何此類事件的發生均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們於新加坡面臨工作船融資方面的挑戰，任何未來股本集資活動均可能對股東造成股權攤薄效應。

新加坡的海事服務行業面臨特定的融資挑戰。當地銀行可能不願提供船舶購置融資，限制了我們獲取傳統資金來源的途徑。因此，我們可能需要額外資本支持營運、船隊擴張或其他業務發展計劃。於往績記錄期間，我們從一項於2024年10月30日生效的循環銀行融資中提取約2.5百萬新加坡元，用以在回租安排終止後部分撥付於2025年1月購回五艘工作船(Mazu 03、Mazu 05、Mazu 06、Mazu 08及Mazu 12)。購回價總額約為3.8百萬新加坡元，餘額則由營運現金流撥付。若內部資源不足，我們可能透過私募或其他發行新股權或股權掛鈎證券或債務證券方式，或取得新的信貸額度或擴大現有信貸額度籌措資金。外部融資能力取決於多種因素與不確定性，包括未來財務狀況、經營業績、現金流量、股價表現、國際資本與貸款市場的流動性，以及新加坡有關外資及海事服務行業的法規。概不保證此類融資能及時到位、滿足所需金額或具備有利條款。

此外，舉債將增加我們的債務償付責任，並可能使我們受制於營運及融資契約條款，進而限制業務活動。若未能以可接受的條件籌措充足資金，將可能導致流動性受限、押後發展計劃，並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。此外，發行任何股權或股權掛鈎證券，均可能導致現有股東的權益被大幅攤薄。

我們期租合約所得的收益取決於客戶的工作船使用率及租賃業績

我們的工作船可能會以期租協議形式租賃予客戶，租期通常介乎一至五年。租船租金水平將根據協定機制進行檢討與重新協商。客戶須自行安排貨物運輸及設定航程時間表。若客戶營運需求變動、項目延誤、需求減少或基礎合約流失，則客戶可於續約時尋求降低租船租金，或要求修改租期內協定費用。為作說明用途，假設於2025財

政年度我們的定期租賃客戶所支付的租船費用出現假設性且一致的10%下降，則同年工作船租賃、船員配置及物流支援服務的毛利將由約3.6百萬新加坡元下降至約3.5百萬新加坡元，毛利率亦將由約36.2%下降至35.7%。

無法保證客戶將持續以預期水平使用我們的工作船，或維持協定的租船租金水平。任何使用率下降、預定部署延遲或取消，或租船租金水平下調，皆可能導致我們收益與現金流量減少、催收成本上升，並對盈利能力及財務狀況有不利影響。

我們的工作船租賃業務受租金水平市場波動及工作船使用率所影響，這可能對我們的收益及盈利能力造成重大不利影響

於最後實際可行日期，我們營運19艘工作船，其中三艘從事期租業務，而16艘則從事程租業務及╱或支援我們的船務代理服務。

就程租而言，租船租金按航次議定，並受航程距離、航程時間及現行燃油價格等因素所影響。收益僅在部署工作船時方會產生，閒置期仍需承擔船員薪資、保險、維修及折舊等固定營運成本，卻無獲得相應收入。

就期租而言，新訂或續訂合約的租船租金水平將根據現行市場狀況進行協商，包括整體經濟環境、特定領域需求、船舶供應量及燃料成本。

為作說明用途，假設於2025財政年度我們按程租的租賃客戶所支付的租船租金出現假設性且一致的10%下降，則同年工作船租賃、船員配置及物流支援服務的毛利將由約3.6百萬新加坡元下降至約2.9百萬新加坡元，毛利率亦將由約36.2%下降至31.4%。

租船租金下滑、服務需求減少或工作船閒置時間增加均可能導致收益大幅減少，固定成本可能侵蝕獲利能力。倘我們未能按商業上可接受的條款取得租船合約或盡量縮短停租期間，我們的業務、財務狀況、現金流量及經營業績或會受到重大不利影響。

我們面臨外匯風險

由於業務營運所用貨幣之間匯率波動，我們面臨若干外匯風險。我們的收益以新加坡元計值，而銷售成本、經營開支及資本支出主要以新加坡元產生，部分付款承諾與支出則以美元計值。特別是，向供應商A採購的引擎、發電機及其他備件的購買價格以美元結算。由於我們的報告貨幣為新加坡元，故綜合財務報表中所有收益及其他會計項目均換算為新加坡元，因此以新加坡元呈列的經營業績與財務狀況將受新加坡元與美元匯率波動影響。

於往績記錄期間，美元兑新加坡元匯率波動導致2023年產生虧損淨額約0.1百萬新加坡元、2024年產生收益淨額約0.09百萬新加坡元、2025年產生虧損淨額約0.2百萬新加坡元及2026年首五個月虧損淨額約0.05百萬新加坡元。概不保證我們將能有效管理

此類外匯風險。倘若面臨該等匯率劇烈波動且未能採取特定外匯管控措施減輕風險，則經營業績及財務表現可能受到不利影響。

我們可能無法有效管理庫存水平，導致營運中斷及成本增加

我們維持充足造船、船舶物資供應、維修及保養所使用的鋁板、引擎、船舶設備、備件及消耗品。有效庫存管理面臨重大不確定性，包括供應商交貨期變動、供應商可靠性及客戶需求波動。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們的存貨分別約為1.2百萬新加坡元、1.4百萬新加坡元、1.2百萬新加坡元及1.1百萬新加坡元，分別佔相關年度╱期間流動資產總值約8.2%、9.5%、7.8%及7.5%。於往績記錄期間，我們的存貨周轉天數分別為13.9天、18.2天、17.7天及16.2天。

需求預測不準確、供應商延誤或客戶訂單變更或會導致短缺或存貨過剩，造成服務中斷、銷售損失、撇減或額外持有成本，並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

本集團過往增長率、收益及利潤率未必能反映本集團之未來表現

2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，本集團收益分別約為34.9百萬新加坡元、40.9百萬新加坡元、46.4百萬新加坡元及19.4百萬新加坡元。同期，本集團的溢利及全面收益總額分別約為3.8百萬新加坡元、6.1百萬新加坡元、9.7百萬新加坡元及3.3百萬新加坡元，純利率分別約為10.8%、14.8%、21.0%及17.1%。有關我們經營業績的論述，請參閱本文件「財務資料」一節。

過往財務表現未必能作為未來業績的指標。基於勞工成本上漲、燃料及維修保養成本上升、客戶需求波動，或競爭環境及監管環境變化等因素，我們可能無法維持歷史增長率或利潤率。因此，投資者不應過度依賴歷史財務資料作為未來財務或營運表現的指標。

未能及時收款可能對我們的現金流量、營運資金及經營業績產生不利影響

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們的貿易應收款項分別約為7.2百萬新加坡元、6.1百萬新加坡元、6.6百萬新加坡元及7.4百萬新加坡元，其中逾期但未減值的款項分別約為4.6百萬新加坡元、3.1百萬新加坡元、4.0百萬新加坡元及4.5百萬新加坡元。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們的貿易應收款項周轉天數分別約為74.2天、59.1天、49.8天及54.5天。有關我們貿易應收款項的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 資產負債表特定項目 — 貿易應收款項」一段。

倘若我們未能及時收回貿易應收款項，我們的現金流量及營運資金可能受到不利影響。即使最終能收回逾期貿易應收款項，追討過程或會耗時，並需額外投入財務及人力資源。此外，客戶實際收款週期與供應商與分包商授信週期若存在重大差異，可

能導致重大現金流量錯配，進而對營運資金是否充足造成負面影響。此將對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們於截至2023年12月31日錄得流動負債淨額

截至2023年12月31日，本集團錄得流動負債淨額5.8百萬新加坡元，乃主要由於我們在2023年收購新港口碼頭設施的資金需求，導致應付當時股東款項餘額6.4百萬新加坡元。進一步詳情請參閱本文件「財務資料 — 流動資產淨值」分節。概不保證未來不會出現流動負債淨額狀況。倘流動負債淨額狀況於未來再度出現，將使本公司面臨流動性風險，而這可能限制我們作出必要資本支出或拓展業務機會的能力，並可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們的成功主要仰賴關鍵管理人員，以及我們吸引及挽留其他合資格管理層的能力

我們依賴執行董事及高級管理團隊的持續服務，彼等具備對我們的營運及業務發展至關重要的經驗及行業知識。尤其是，本集團得益於執行董事、董事會主席、控股股東之一兼本集團創辦人Chua TK先生，彼於新加坡海事服務行業擁有逾28年經驗。

若我們的主要管理層成員離職，可能導致營運中斷及戰略規劃受阻。我們可能無法及時物色合適人選接替職務，或無法按成本效益基準接替職務若主要人員轉投競爭對手或創立競爭企業，我們可能流失專業技術、商業機密、客戶及核心員工。

我們的業務亦取決於能否吸引、培訓及挽留具備專業資格的技術人員，包括工程師、設計師、工匠及專業安裝人員、裝配人員及測試人員。然而，在新加坡海事及造船行業中，此類人才的競爭激烈，我們無法保證未來能招募或挽留足夠員工滿足營運及擴張需求。若未能如此行事，可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成不利影響。

我們可能無法成功實行策略或者實現業務目標

我們的策略乃基於有關資金、市場狀況、監管、客戶關係、競爭及其他可能變化的因素的假設。我們亦擬考慮進行策略投資或收購，尤其是以擴展我們的船務代理服務。或未能按可接受的條款物色或完成合適機會，而收購或會涉及估值、融資及整合風險，包括整合營運、系統、人員或品牌，或挽留主要僱員及客戶方面的困難。我們或無法實現預期利益、協同效應或效率。未能實施我們的策略或成功執行或整合投資或收購，或會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們可能無法成功執行我們的策略性投資及╱或收購，且可能面臨與該等活動相關的風險及不確定性

作為我們的增長策略一部分，我們擬透過進行策略性投資及╱或收購，以擴展我們的服務範圍，特別是船務代理服務業務。然而，概不保證我們能識別合適的目標，亦不保證任何交易可按商業上可接受的條款完成。收購活動涉及固有風險及不確定性，包括由於市場環境變化、行業動態演變或其他我們無法控制的因素而導致的估值風險。於收購完成後，我們可能面臨整合挑戰，包括難以整合被收購業務的營運、系統、人員及品牌，以及挽留主要員工及客戶的挑戰。此外，我們亦可能無法於預期時間內，或根本無法實現該等收購所預期的利益、協同效應、成本節省或營運效率。上述任何情況均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們可能無法發現並阻止第三方欺詐、行為不當或違規

我們面臨代理商、客戶、供應商或其他第三方可能涉及欺詐、不當行為或其他違法活動的風險。此類行為可能導致財務損失、法律責任、監管制裁以及聲譽受損。潛在不當行為的例子包括挪用資產、偽造紀錄、虛假陳述或其他可能造成我方損失、損害信譽及業務關係的行為。

我們或會無法及時識別不合規事項及╱或可疑交易。無法保證我們能夠偵測、遏止及防止所有該等來自第三方之行為。因此，欺詐及其他不當行為仍可能持續發生，包括因此引發的負面輿論，該等事件可能對我們的業務、聲譽、財務狀況及經營業績造成不利影響。

若承租人使用本集團的工作船進行非法活動，本集團可能面臨法律後果

儘管我們要求承租人須根據適用法律及法規使用本集團的工作船，並設有內部合規監控措施，但我們可能無法及時或完全無法識別、遏制或防止承租人所進行的所有非法活動或不當行為。

倘承租人使用本集團工作船於新加坡境內(包括新加坡水域)進行未經授權或非法活動，我們可能面臨法律、監管及聲譽方面的後果。根據我們的新加坡法律顧問意見，按照新加坡海事相關法律及法規(包括《1996年新加坡海事及港務管理局法》及其附屬法例)，船舶須按指定用途取得牌照。承租人可能有意或無意地從事超出相關牌照範圍的未經授權活動。根據《新加坡海事及港務管理局(港口工作船)規例》，倘港口工作船被用於牌照所訂明用途以外的用途，該違規行為可能導致監管行動，包括暫停或撤銷牌照，以及罰款，包括罰款不超過5,000新加坡元；若屬持續性罪行，則在定罪後，每持續犯案一日(或不足一日)，另處罰款不超過1,000新加坡元。

新加坡當局亦執行環境保護法例，包括禁止船舶排放垃圾、廢物、廢料、污水、塑膠及危險污染物。根據《1990年防止海洋污染法》，倘任何船舶向新加坡水域傾倒或排放任何垃圾、廢物、廢料、工業廢水、塑膠或包裝形式的海洋污染物，該船舶的船長、

船東及代理商均屬違法，一經定罪，各人可被處以不超過20,000新加坡元的罰款，或不超過6個月的監禁，或兩者兼施。

租賃船舶亦可能被用於違反海關法例的活動，包括未申報應課稅貨物及走私。新加坡的海關法例適用於其領海範圍內，任何違規行為均可能導致船舶遭扣押及沒收。根據《1960年海關法》，凡任何貨品已發生或有合理因由懷疑已發生《1960年海關法》下的罪行或違反其任何條文，則該等貨品連同任何不超過200噸淨註冊噸位的船舶(即發現該等貨品或曾用於該罪行或違規行為相關的船舶)，可由任何海關人員在新加坡陸地或領水範圍內的任何地方予以扣押。根據《1960年海關法》可予扣押的所有貨品(包括不超過200噸淨註冊噸位的船舶)均可予以沒收。

倘發生上述任何情況，均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

根據《試行辦法》，我們可能需要就建議的[編纂]事宜向中國證監會辦理備案手續

於2023年2月17日，中國證監會發佈一套法規，包括《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》(「**《試行辦法》**」)及5項配套指引，該等法規已於2023年3月31日生效。有關進一步詳情，請參閱本文件「監管概覽 — 有關中國證監會所頒佈《試行辦法》的規定」一段。

我們的中國法律顧問表示，基於以下考量，我們並不符合《試行辦法》所載任何門檻：(a)本公司並無直接或間接擁有或控制任何於中國成立的實體或附屬公司，亦並無設立任何可變權益實體架構或訂立任何合約安排或類似機制以控制任何中國實體；(b)本集團並無透過任何中國實體產生任何收益或溢利；(c)本集團並無持有或控制位於中國境內的任何資產，目前亦並無在中國境內從事任何業務活動、營運或任何營利活動，且其主要營業地點並非位於中國境內。儘管我們為中國境內客戶提供的船務代理服務(及相關配套服務)是在彼等身處新加坡時提供，但該等服務的所有環節均完全在中國境外進行，且本集團於2025財政年度的收益僅約21.7%來自該等中國境內客戶(於2023財政年度及2024財政年度分別約為33.4%及29.9%)；及(d)概無負責本集團業務營運及管理的董事或高級管理人員為中國公民或居住於中國境內。據此，我們的中國法律顧問表示，本公司毋須就**[編纂]**向中國證監會辦理任何備案手續。

然而，關於《試行辦法》及配套指引在實務上如何詮釋與實施，仍存在不確定性。特別是，境內企業進行間接境外發行及上市的決定，須遵循實質重於形式原則(「**該原則**」)，且該原則須受任何與《試行辦法》下備案要求相關的新法律、規則及法規或任何形式的解釋與實施所約束。倘中國證監會認為我們符合《試行辦法》第15條第二段所規定的情況，

因而須辦理備案手續，但我們卻未辦理該手續，則中國證監會可能會命令我們進行整改、發出警告並處以罰款最高達人民幣10百萬元。此外，直接負責人及其他直接責任人可能受到警告，並各自被處以罰款最高達人民幣5百萬元。

我們可能不時因營運而捲入法律及其他爭議及索償

鑑於海事服務行業性質，我們可能不時與員工、服務供應商或客戶產生爭議或索償。爭議可能(其中包括)源於被指稱的服務未達標準、延誤、付款問題，或工作相關傷害及索償。該等法律程序的結果可能難以預測，可能導致判決、和解、補償款項或其他法律責任。

法律或監管程序亦可能會分散管理層處理日常營運的時間與精力、增加保險費支出，並導致額外的合規或補救成本及對我們的聲譽及業務關係造成不利影響。任何重大糾紛、索償、不利判決、和解或相關負面報導，均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

與我們經營所處行業有關的風險

我們須承受海事服務行業普遍存在的週期及波動

我們的業務受制於海事服務行業的週期性與難以預測特性，亦受全球及區域經濟狀況影響，而這些因素均超出我們的控制範圍。航運需求變動、船舶供應及原材料價格變動，可能影響新工作船訂單、維修服務需求以及我們船務代理服務的使用率、我們可收取的價格，以及營運成本。

我們的營運主要立足於新加坡。因此，當地海事服務市場的任何不利發展，都可能對我們的財務狀況及經營業績造成重大影響。

近年來，海事服務行業因宏觀經濟及地緣政治因素而經歷顯著波動，包括：全球及區域經濟與地緣政治趨勢、武裝衝突、恐怖活動、禁運、罷工及貿易戰；全球商品及工業產品供需變化，尤其在中國等關鍵市場；國際貿易政策發展，包含關稅、貿易協議修改及保護主義措施；外匯匯率波動；能源價格；環境法規及其他監管制度演變；全球及區域運輸模式變遷；海事服務行業變動，包括行業整合、併購、破產、重組及聯盟；港口及碼頭基礎設施擴建或淤塞問題；疾病爆發；及營運管理與客戶關係(包括賬單處理及服務)日益採用數碼平台。

該等因素難以預測，並可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及流動資金造成重大不利影響。

我們面臨來自當地及區域船隻建造商及船務代理服務供應商的激烈競爭，當中許多企業擁有更雄厚的資源及更廣泛的客戶群

我們所經營的造船及船務代理服務行業競爭激烈。競爭影響我們在現有市場維持及擴大市佔率的能力，亦影響我們開拓新市場的能力。關鍵競爭因素包括技術專業知識、可用產能、定價、交付時程以及與供應商的地理鄰近性。我們面臨來自國際及當地船隻建造商、船務代理服務供應商的競爭，其中多數企業在財務實力、市場推廣及其他資源、既有客戶關係及營運網絡覆蓋範圍方面均優於我們。例如，根據JWA報告，儘管按2025年交付15艘工作船計算，本集團位列新加坡鋁製工作船建造商的第三名，但2025年新加坡最大鋁製工作船建造商的交付量則達25艘。我們無法保證不會面臨現有或新市場進入者的競爭加劇，亦無法保證能維持當前競爭地位。若未能有效應對競爭，將對我們業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

全球地緣政治局勢緊張可能對我們的船舶租賃業務有不利影響，並增加營運成本

全球地緣政治局勢緊張(特別是在主要產油地區)，可能擾亂全球石油供應鏈、限制生產或運輸路線，並導致原油價格波動加劇。於往績記錄期間，我們的燃料、汽油及柴油成本分別約為1.4百萬新加坡元、2.0百萬新加坡元、1.7百萬新加坡元及0.9百萬新加坡元，分別佔銷售成本約5.6%、7.6%、6.3%及8.4%。

任何此類中斷均可能導致燃料成本上升，而地緣政治緊張局勢引發的燃料價格持續上漲將直接增加我們的營運成本，對燃料成本由我們承擔的程租業務(相較於燃料成本由客戶承擔的期租業務)影響尤甚。鑑於上述情況，全球地緣政治緊張局勢的長期升級可能對我們的業務、經營業績及財務狀況有重大不利影響。

能源成本上升可能推高我們的銷售成本並壓縮利潤率

鋁材是我們造船業務的關鍵原材料，於往績記錄期間，鋁材採購佔造船服務總銷售成本約15.1%。由於鋁材冶煉屬高耗能產業，能源價格的任何持續上漲均可能導致鋁價走高，從而推高我們的銷售成本。

為作說明用途，假設2025財政年度所有造船項目的鋁材成本假設性統一上漲10%，該年度造船服務的毛利將從約7.1百萬新加坡元減至7.0百萬新加坡元，毛利率亦會相應從約50.1%減至49.3%。全球能源價格的任何持續上漲均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況有重大不利影響。

我們可能面臨品牌形象與企業聲譽受損的風險，包括遭受負面報道

我們挽留客戶及獲取新業務的能力，部分取決於我們提供可靠及安全服務的聲譽。實際或被認為存在的服務失誤、客戶投訴、工作場所或海事事故、監管程序，或涉及我們本集團、董事、高級管理層、僱員或業務夥伴的負面報導(不論是否屬實)，或會削

弱客戶對我們服務的信心及需求。未能妥善處理投訴或負面報導或會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們的業務容易受到流行病、自然災害、戰爭、恐怖活動、海盜行為、政治動盪及其他不可控事件的影響

在我們營運所在的司法管轄區爆發的流行病或疫症(如COVID-19)或會中斷全球或區域貿易流量，並減少對我們船務代理、運輸及其他服務的需求。相關措施(包括檢疫、旅遊限制、港口關閉、更換船員限制或額外檢驗要求)或會延誤我們的營運並增加營運成本。

我們的營運亦或會因自然災害、火災、電力或電訊故障、戰爭行為、恐怖活動、海盜行為、政治動盪、人為錯誤及其他超出我們控制的事件而受到干擾。任何此類事件均可能中斷或暫停我們的營運、增加成本或令我們無法提供服務，並可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

與[編纂]有關的風險

股份過往並無[編纂]，股份的流通性、[編纂]及[編纂]或會波動

於**[編纂]**前，股份並無**[編纂]**。股份於聯交所**[編纂]**及**[編纂]**，並不保證**[編纂]**完成後會形成交投活躍的**[編纂]**或該市場的可持續性。本集團收益、盈利及現金流量的變動、本集團或競爭對手進行的收購、本集團遭遇的工業或環境事故、主要人員流失、訴訟或本集團所提供服務或所需供應品的市價波動、股份**[編纂]**及整體市場氣氛等因素，均可能導致股份的**[編纂]**及**[編纂]**出現重大變動。此外，**[編纂]**及**[編纂]**亦可能受到本集團無法控制且與本集團業務表現無關的因素的不利影響，尤其當香港金融市場出現重大價格及成交量波動時。在該等情況下，投資者可能無法以**[編纂]**或高於**[編纂]**其股份，甚至完全無法出售。

本公司控股股東於[編纂]後出售大量股份，可能對股份的市價造成重大不利影響

概不保證我們的控股股東於**[編纂]**後相關禁售期屆滿時不會出售彼等的股份。本集團無法預測任何控股股東未來出售股份(如有)對本公司股份**[編纂]**的影響，亦無法預測該等出售行為的可行性或預期。控股股東出售大量股份，或市場對其可能出售股份的預期，均可能導致本公司股份**[編纂]**大幅下跌，亦會令投資者對本集團的信心造成負面影響。

[編纂]有權終止[編纂]

有意投資者應注意，**[編纂]**(為彼等本身及代表**[編纂]**)有權於本文件「**[編纂]**—**[編纂]**—**[編纂]**—**[編纂]**」一段所載任何事件發生後，於**[編纂]**上午八時正(香港時間)前任何時間，向本公司發出書面通知終止其於**[編纂]**項下的責任。該等事件包括但不限於任

何天災、戰爭或敵對行動爆發或升級、暴亂、公眾騷亂、內亂、火災、水災、海嘯、爆炸、流行病、恐怖主義、罷工或停工，或**[編纂]**認為可能對**[編纂]**的成功或本集團業務或財務狀況構成重大不利影響的其他事件。

我們控股股東的利益未必一直與本集團及其他股東的利益一致

緊隨完成**[編纂][編纂]**及**[編纂]**完成後(不計及**[編纂]**獲行使時可能獲**[編纂]**及**[編纂]**的任何股份)，我們的控股股東將合共擁有本公司已發行股本的**[編纂]**%權益。因此，我們的控股股東將對本集團的管理、業務策略及企業事務(包括有關董事選舉、股息宣派及重大交易批准的決定)擁有重大影響力。我們控股股東的利益未必一直與本集團及其他股東的利益一致。倘控股股東以損害本集團或其他股東利益的方式行使影響力(例如推行符合其自身利益的策略、交易或政策)，則可能對本集團業務、營運或其他股東的利益造成不利影響。

日後[編纂]股份，或市場預期該等事件可能發生，均可能對股份現行市價造成不利影響

本公司日後**[編纂]**額外股份，或現有股東出售股份，或市場預期可能發生該等**[編纂]**，均可能對股份現行市價造成負面影響。

無法保證本公司或本公司股東未來將不會**[編纂]**額外股份。任何該等事件均可能對本公司股份的**[編纂]**及**[編纂]**造成重大不利影響。

無法保證日後會宣派或分派任何股息

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，本集團分別向當時股東宣派10.9百萬新加坡元股息、零股息、約5.0百萬新加坡元股息及3.7百萬新加坡元股息。

根據公司法及細則，本公司可於股東大會上宣派股息，惟股息金額不得超過董事會建議之數額。

董事會亦可不時向股東派付其認為就本公司財務狀況及溢利而言屬合理的有關中期股息，並可不時額外宣派及按其認為合適的金額及日期以本公司可分派資金派付特別股息。任何派付股息的決定將於計及經營業績、財務狀況及董事會視為相關的其他因素後作出。在某一年度未有分派的任何可供分派溢利可予保留及於其後年度分派。倘溢利作股息分派，該部分溢利不得再投入營運。

概不保證我們能夠宣派或分派任何股息。日後宣派股息將由董事會全權酌情決定。

與本文件所作陳述有關的風險

對於從官方政府來源獲取的資料之準確性，不作任何聲明

本文件「行業概覽」一節及其他部分所載之資料及統計數據乃摘錄自我們委聘之行業顧問所編製之JWA報告，以及各類政府官方刊物。我們委聘該行業顧問以獨立行業顧問身份就**[編纂]**編製JWA報告。然而，除行業顧問外，本文件所載來自政府官方來源之資料，均未經本公司、獨家保薦人、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**、彼等各自之董事及顧問，或參與**[編纂]**之任何其他人士或各方獨立核實，故不會對該等資料之準確性及完整性作出任何聲明。

閣下應細閱整份文件，我們強烈提醒　閣下切勿依賴任何報章報導或媒體關於我們或[編纂]的資料

報章及媒體可能對我們或**[編纂]**進行報導，內容可能包含若干事件、財務資料、財務預測及其他有關我們及**[編纂]**的資料。我們並無授權報章或其他媒體披露上述資料，亦不會對相關報導的準確性及完整性承擔責任，且不就該等資料或刊物的適當性、準確性、完整性或可靠性作出任何聲明。倘任何刊載於本文件以外刊物的資料與本文件所載資料不一致或存在衝突，我們概不承擔責任。因此，潛在投資者不應依賴任何該等資料。在決定是否**[編纂]**及／或**[編纂]**本公司股份時，　閣下應僅依據本文件所載資料作出**[編纂]**決策。透過申請購買**[編纂]**項下的股份，　閣下將被視為同意閣下將不會依賴本文件所載以外的任何資料。

本集團日後的業績可能會與前瞻性陳述所明示或暗示者存在重大差異

本文件載有各種基於不同假設的前瞻性陳述。本集團日後的業績可能與該等前瞻性陳述所明示或暗示者存在重大差異。有關該等陳述及相關風險之詳情，請參閱本文件「前瞻性陳述」一節。投資者應仔細閱讀本文件全文，並且我們謹此強烈提醒　閣下切勿依賴任何報章報導或其他媒體所載有關我們及**[編纂]**的任何資料(如有)，包括(尤其是)任何財務預測、估值或其他前瞻性陳述。

於本文件刊發前，可能有報章或其他媒體刊載有關我們及**[編纂]**的資料，而該等資料並未載於本文件內。我們謹此向潛在投資者強調，無論本公司、獨家保薦人、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**及**[編纂]**，或彼等任何董事、高級職員、僱員、顧問、代理人或代表，或其他參與**[編纂]**的各方(統稱「**專業人士**」)，均無授權任何報章或媒體披露該等資料，而任何報章報導、任何日後刊發的報章報導，或任何轉載、解釋或引申的內容亦非由我們或任何專業人士編製、提供來源或授權刊發。我們及任何專業人士均不對任何該等報章或媒體報導，或其中資料之準確性或完整性承擔任何責任。我們對任何該等資

料或刊物之適當性、準確性、完整性或可靠性概不作出任何聲明。凡未刊載於本文件或與本文件內容不符或衝突之資料，我們概不就此或由此產生的任何責任承擔任何責任。因此，潛在投資者於決定是否**[編纂][編纂]**時不應依賴該等資料。 閣下應僅依賴本文件所載資料。

豁免嚴格遵守上市規則要求

為籌備[**編纂**]，我們已向聯交所申請尋求以下豁免，以毋須嚴格遵守上市規則的相關條文。

管理層留駐香港

根據上市規則第8.12條，所有申請以聯交所為首要上市地的申請人須有足夠的管理層留駐香港。此一般指申請人至少須有兩名執行董事通常居於香港。

本公司主要於香港以外地區經營業務，資產亦主要位於香港以外地區。本集團總部主要位於新加坡，亦主要位於新加坡經營業務，管理及營運亦於新加坡進行。目前，本公司所有執行董事及高級管理團隊成員均位於新加坡。由於我們的執行董事及高級管理團隊在本公司經營業務時扮演非常重要的角色，本公司認為，執行董事及高級管理層留駐我們主要業務所在地既有效率及有效益，亦符合本公司的最佳利益。因此，本公司並無且於可預見未來亦不會有管理層留駐香港。

因此，我們已向聯交所申請且聯交所已批准我們豁免嚴格遵守上市規則第8.12條的規定，前提乃本公司作出以下安排：

(1) 我們已根據上市規則第3.05條委任執行董事Chua TK先生及Lim CP先生為我們的授權代表。我們的授權代表將作為我們與聯交所溝通的主要渠道，可隨時與聯交所溝通。Chua TK先生及Lim CP先生各自可通過電話及電子郵件隨時聯繫，以即時處理聯交所的查詢，亦可根據聯交所要求於合理期間內與聯交所會面以討論任何事宜。我們已向聯交所提供授權代表的詳盡聯絡方法。

(2) 所有並非通常居於香港的董事均持有或可申請有效訪港旅遊證件，並可於合理期間內與聯交所會面。此外，各董事均已向我們的授權代表及聯交所提供其詳盡的聯絡方法，當中包括電話號碼及電子郵件地址。如果董事預期出差或不在辦公室，其將向我們的授權代表提供其住宿地點的電話號碼或其他聯絡方法，以確保各授權代表在聯交所有意聯繫董事時均可隨時及時聯繫所有董事。

(3) 我們已遵照上市規則第3A.19條的規定委任同人融資有限公司為我們的合規顧問，合規顧問將作為授權代表以外與聯交所溝通的另一及替代渠道。合規顧問將可在任期內隨時合理接觸本公司的授權代表、董事及其他高級職員，參與聯交所與本公司之間溝通，並回覆聯交所的查詢。

(4) 聯交所與董事之間的會議可透過授權代表或合規顧問作出安排，或於合理時間內直接由董事安排。我們將及時通知聯交所有關授權代表及合規顧問的任何變動。

(5) 我們計劃留聘在香港的法律顧問就**[編纂]**後的持續合規要求、上市規則及香港其他適用法例及規例的任何修訂或補充及其項下產生的其他事宜向我們提供意見。

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

董事及參與[編纂]的各方

董事

姓名	地址	國籍
執行董事		
Chua TK先生	109 Pavilion Circle, Singapore 658542	新加坡
Lim CP先生	Blk 158 Jalan Teck Whye, #15–111, Singapore 680158	新加坡
獨立非執行董事		
Ayako YAMADA女士	15 Cuaderno st., BF West Executive Village, BF Homes Paranaque, Manila Philippines 1740	日本
江建祥先生	6B Jedburgh Garden, Singapore 457117	新加坡
WONG Kar Weng船長	Block 1B Cantonment Road, The Pinnacle@Duxton, #09–23, Singapore 085201	新加坡

董事及高級管理層成員的進一步詳情請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

參與[編纂]的各方

獨家保薦人	**同人融資有限公司** *根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團* 香港 德輔道中19號 環球大廈7樓03室
[編纂]	**[編纂]**
[編纂]	**[編纂]**
[編纂]	**[編纂]**

董事及參與[編纂]的各方

本公司法律顧問

有關香港法律：
何韋律師行
香港
中環
遮打道18號
歷山大廈27樓

有關新加坡法律：
CNPLaw LLP
600 North Bridge Road #13–01
Parkview Square (Parkview 2)
Singapore 188778

Vijay & Co.
111 North Bridge Road
Peninsula Plaza # 13-05
Singapore 179098

有關開曼群島法律：
Ogier
香港
中環
皇后大道中28號
中匯大廈11樓

有關中國法律：
達輝律師事務所
中國
北京市
建國門外大街一號
國貿大厦A座37樓
郵編100004

獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]的法律顧問

有關香港法律：
TC & Co.
香港
灣仔
菲林明道8號
大同大廈5樓
501–502室

核數師及申報會計師

羅申美會計師事務所
香港執業會計師
香港
銅鑼灣
恩平道28號
利園二期29樓

董事及參與[編纂]的各方

[編纂]	**[編纂]**
合規顧問	**同人融資有限公司** *根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團* 香港 德輔道中19號 環球大廈7樓03室
內部監控顧問	**Ascentium Business Advisory Pte. Ltd.** 36 Robinson Road #20–01, City House Singapore 068877
行業顧問	**Justin Wee & Associates Pte Ltd** 62 Ubi Road 1 #05–13 Oxley Bizhub 2 Singapore 408734
物業估值師	**Robert Khan & Co Pte Ltd** 261 Waterloo Street #04–24 Waterloo Centre Singapore 180261

公司資料

開曼群島註冊辦事處	89 Nexus Way Camana Bay Grand Cayman KY1-9009 Cayman Islands
總部及新加坡主要營業地點	182 Pandan Loop Singapore 128373
根據公司條例第16部註冊的香港主要營業地點	香港北角 英皇道338號 華懋交易廣場2期 33樓3301–04室
公司網址	**https://www.pinnaclemarine.sg/** *(此網站上的資料不構成本文件的一部分)*
公司秘書	**郭柏成先生** *執業會計師* 香港 九龍大角咀 維港灣 1座22樓B室
授權代表(就上市規則而言)	**Chua TK先生** 109 Pavilion Circle Singapore 658542 **Lim CP先生** Blk 158 Jalan Teck Whye, #15–111, Singapore 680158
審核委員會	江建祥先生*(主席)* Ayako Yamada女士 Wong Kar Weng船長
薪酬委員會	Wong Kar Weng船長*(主席)* 江建祥先生 Ayako Yamada女士
提名委員會	Ayako Yamada女士*(主席)* 江建祥先生 Wong Kar Weng船長
[編纂]	**[編纂]**
[編纂]	**[編纂]**

公司資料

主要往來銀行	大華銀行 80 Raffles Place, UOB Plaza, Singapore 048624

*本節及本文件其他章節所載若干資料、統計數據和數據來源於多份官方政府刊物及其他公開可得刊物，以及我們委託行業顧問Justin Wee & Associates Pte Ltd (JWA)編製的報告。來自官方政府來源的資料、統計數字及數據未經我們、獨家保薦人、**[編纂][編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**、我們或彼等各自的任何董事、高級職員、僱員、顧問或代理或參與**[編纂]**的任何其他各方(JWA除外)獨立核實，亦不對其準確性、可靠性或完整性發表任何聲明。*

資料來源

我們已委聘獨立市場研究顧問公司JWA，針對本公司所經營的市場進行詳細分析並編製行業報告。JWA為一家位於新加坡之海事領域的海事顧問。JWA報告(定義如下)作者榮獲享負盛名的Lloyd's Register Educational Trust (LRET)獎學金，並於英國南安普敦大學船舶科學系接受海洋流體力學領域培訓，並擁有船舶設計的實務工作經驗。彼持有離岸與海事技術碩士學位(院長榮譽名單獲獎者)，亦為英國工程委員會認可的執業特許工程師(CEng)及特許海事工程師(CMarEng)。彼為英國皇家造船師學會(RINA)、英國海事科技學會(IMarEST)及新加坡造船與海洋工程師協會(SNAMES)會員。彼擁有逾20年造船廠、船級社及船舶設計公司的經驗，使其具備海事行業(尤其是海洋工程及離岸領域及JWA)資歷。本公司就編製及使用JWA報告所產生的費用及支出總額為9,000新加坡元。

JWA的報告(「**JWA報告**」)乃根據內部數據庫、獨立第三方報告及來自政府資料來源及權威行業組織的公開數據編製而成。在必要時，JWA會實地訪查業界營運企業，以蒐集有關市場、價格及其他相關資料。本節所載資料乃取自JWA認為可靠的來源，惟無法保證所收錄資料的準確性或完整性。

委託報告中的市場預測基於以下關鍵假設：(i)預期在預測期間內，新加坡整體社會、經濟及政治環境將維持穩定趨勢；(ii)關鍵行業驅動因素在預測期間內應能持續推動各市場增長；以及(iii)預測期間內不會出現極端不可抗力事件或不可預見的行業法規，導致市場遭受劇烈或根本性衝擊。所有關於本公司的資料均源自本公司經審核報告或管理層訪談。有關本公司及由本公司提供的資料未經JWA獨立核實。

全球海運貿易與海事服務價值鏈概覽

海運在以集裝箱貨物、乾散貨及液散貨計量的全球貿易總量中，佔比約達80%。航運活動通常與全球經濟狀況、工業生產、能源需求及跨境貿易密切相關。根據JWA報告，全球海運業預計將在2030年前以約1.5%的複合年增長率持續增長。遠洋船舶需要港口基礎設施及支援服務，以進行貨物作業、燃料加注、船員更替及符合監管要求。船舶流量及碇泊處佔用率增加，通常會帶動對工作船、船員轉運、補給品及備件，以及與港口當局協調的需求，將海運貿易與港口工作船作業、船務代理及船舶物資供應服務聯繫起來。

新加坡作為海運樞紐

新加坡坐落於馬六甲海峽與新加坡海峽沿岸，是連接亞洲、歐洲、中東及美洲貿易流的領先海事中心與轉運樞紐。它亦是全球最大船用燃料補給港之一，同時也是成熟的海事監管與專業服務中心。其生態系統涵蓋船舶及船隻建造廠、港口工作船營運

商、船務代理、船舶物資供應商與船舶設備供應商、燃料加注提供商；以及船級社與海事專業服務公司。

新加坡港口活動與展望

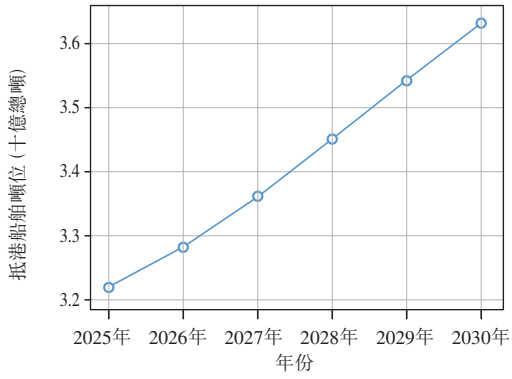
於2019年至2025年間，新加坡維持高水平的船舶流量與集裝箱吞吐量。於2025年，船舶到港總噸位達約32.2億總噸，集裝箱吞吐量則達約44.66百萬二十呎當量單位(標準箱)。

期間	船舶到港噸位	貨物吞吐量	集裝箱吞吐量
	(十億總噸)	*(百萬噸)*	*(百萬標準箱)*
2019年	2.85	626.52	37.26
2020年	2.90	590.74	36.94
2021年	2.81	599.64	37.57
2022年	2.83	578.22	37.29
2023年	3.09	592.01	39.01
2024年	3.11	622.67	41.12
2025年	3.22	614.34	44.66
2025年首五個月	—	250.75	18.01
2026年首五個月	—	256.42	18.91

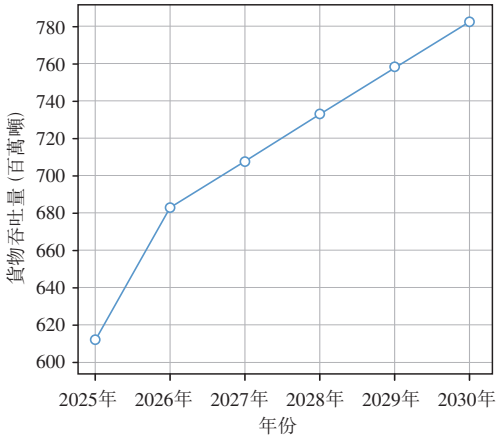
資料來源：海事港務局。破折號表示未有提供該數字。

下列圖表為2025年至2030年預計新加坡港口船舶抵港噸位、新加坡港口貨物吞吐量及新加坡集裝箱吞吐量。(資料來源：海事港務局)

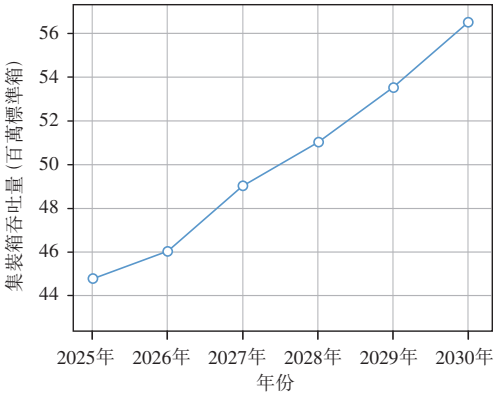
估計新加坡港口船舶抵港噸位
(2025年至2030年)



估計新加坡港口貨物吞吐量
(2025年至2030年)



估計新加坡集裝箱吞吐量
(2025年至2030年)



根據JWA報告預測，船舶到港總噸位將從2025年的約32.2億總噸，增長至2030年的約35.5億至37.0億總噸。貨物吞吐量預計將於2030年達780百萬至800百萬噸，同期集裝箱吞吐量則預期增至約55百萬至58百萬標準箱。此預期增長乃基於全球海運貿易擴張、亞洲內部貿易增加，尤其是中國與東盟之間、大士超級港(Tuas Mega Port)發展，以及新加坡作為領先的燃料加注與轉運樞紐地位。

2025年至2030年及未來五年的市場規模增長預測

於2025年，按船隊規模計，工作船的市場增幅預計按同比3%增長，並於未來五年按約3%至5%的曲線持續增長。

預測東南亞(東盟)工作船行業市場價值(百萬美元)的增長

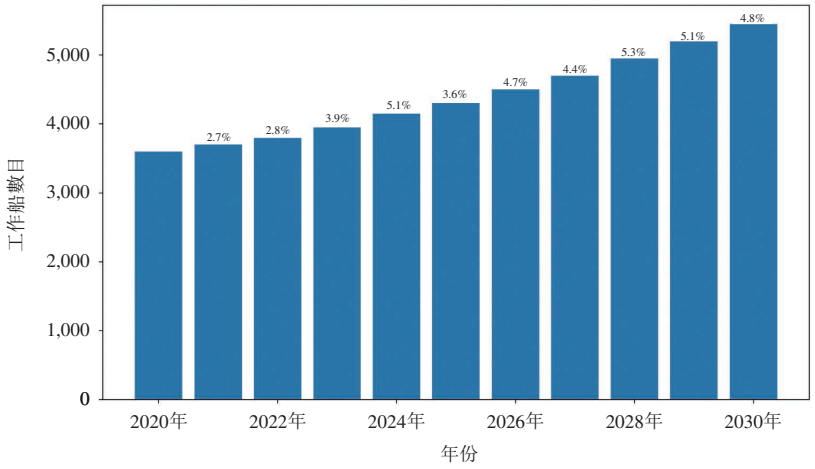


圖8：東盟工作船市場價值預測增長(百萬美元)
(資料來源：Fact.MR)

新加坡巨型港口的發展

新加坡正將集裝箱碼頭整合至大士超級港，估計成本超過200億新加坡元，並利用自動導引車及堆場起重機支持營運效率。預計於2040年代落成後，年處理能力將達約65百萬個標準箱，支持長期船舶活動及輔助服務需求。

新加坡海事服務領域的常見需求驅動因素

工作船建造與租賃、船務代理及船舶物資供應服務的需求，乃源於(i)船舶靠港與碇泊處活動：對法規核准、港口協調、船員轉運及物資供應的持續需求；(ii)轉運與燃料加注：經由新加坡的持續船舶交通；(iii)監管複雜性：需倚賴具備合規專業知識及成熟在地網絡的服務供應商；及(iv)船隊更新與脫碳：受環境法規要求驅動的船舶更新步伐加快，包括自2030年起對新註冊港口工作船的相關規定。

新加坡海事行業的主要威脅與挑戰

新加坡海事行業面臨以下主要挑戰：(i)區域競爭：其他亞洲港口的擴張可能增加定價壓力，並降低轉運及船舶服務的市場份額；(ii)監管合規：安全、環境及排放要求可能需要龐大的資本開支，而違規則可能導致罰款、營運暫停或聲譽受損；及(iii)人力

與成本：難以吸引及留住熟練的技術及航海人員，加上不斷上升的勞工及合規成本，可能影響盈利能力。

新加坡海事服務行業的市場進入門檻與市場集中度

造船及船舶擁有需要大量基礎設施、技術專業知識及資本，而船務代理則更依賴監管知識及營運網絡。基本船舶物資供應活動的進入門檻通常較低。整個行業的主要進入門檻包括：(i)有限的濱海土地(通常向JTC等政府機關租用)及資本密集的船廠設施需要大量投資及監管審批；(ii)鋁製船隻建造需要技能嫻熟的焊工、船舶設計師及海事工程師，以確保建造質素及符合船級標準；(iii)與引擎製造商、設備供應商及船級社建立的關係，以配合採購、批准、檢驗及保險保障。新進入者在建立同等規模的行業網絡時可能面臨挑戰；(iv)日益嚴格的監管及環保要求(包括2030年對新註冊港口工作船的規定)提高了參與市場的技術及資本門檻。新進入者可能面臨延誤、較高保費或難以獲得承保；(v)工作船租賃及船務代理服務須經海事港務局批准，包括船舶註冊、船員配置執照及港口合規等，而缺乏既定合規紀錄的新進入者將面臨延誤及成本超支；及(vi)主要客戶要求服務供應商具備營運經驗、令人滿意的安全表現及財務穩定性，而新進入者無法立即滿足上述要求。

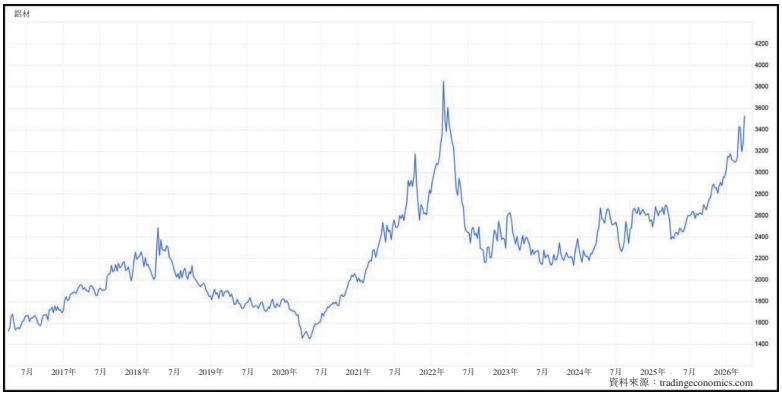
主要原材料預測價格及歷史價格

本集團的主要原材料為用於造船的鋁材以及用於海上試航、物流及船舶作業的船用柴油或船用輕柴油。價格主要受宏觀經濟狀況、供需動態、地緣政治事件及能源政策影響，為行業參與者帶來成本控制挑戰。

鋁價

鋁生產對能源成本相當敏感。能源約佔初級冶煉成本的20%至40%。回收利用僅需初級生產所需能源的約5%，但熔化廢料仍需消耗能源。因此，能源價格持續上漲可能推高鋁的採購成本。

下圖顯示建造船用船級鋁材的10年歷史價格(資料來源：Trading Economics)。



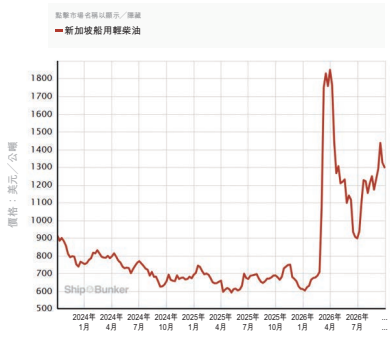
造船用船級鋁材的10年歷史價格
(資料來源：Trading Economics)

根據Trading Economics及倫敦金屬交易所的數據，過去十年間，造船用船級鋁材的價格大幅波動。受疫情後需求復甦、歐洲能源危機及俄烏衝突引發的供應中斷影響，鋁材成本按年價格增長持續上升，於2022年達到每噸逾4,000美元的高位。其後於2023年出現回調，可能是由於供應鏈回復正常所致。JWA報告指出，2024年增長7.2%，並因

全球供應擔憂及冶煉廠運作中斷而進一步增長18.5%。於2026年年初，鋁合金板材價格每公噸介乎2,500美元至4,500美元，視乎合金等級及產地而定。由於美國關稅正重塑全球貿易動態與成本結構，預期短期內鋁價將持續波動。JWA預期2026年鋁價平均將約為每噸2,700至2,900美元，並於2028年達到每噸約4,100美元，2024年至2028年的年增長率約為5%。

船用燃料價格(船用柴油／船用輕柴油)

下圖顯示新加坡船用輕柴油的5年歷史價格(資料來源：Ship & Bunker)。



新加坡船用輕柴油5年歷史價格
(資料來源：Ship & Bunker)

根據Ship & Bunker的數據，過去五年，新加坡的船用柴油及船用輕柴油價格大幅波動。

燃料通常佔工作船總營運成本的30%至50%，亦是工作船租賃業務中最大的可變營運成本。節能型工作船及低速排水型船體，其燃料成本通常位於該區間的較低端。半滑行型與滑行型船體(即高速船隻)的燃料成本可能佔營運成本的46%至47%，而巡航速度超過25節的港口工作船(如工作船)，其燃料成本比例則可能超過50%。

船用燃料價格於2020年因疫情導致需求大幅下滑而下跌，並於2021年至2022年隨經濟復甦及地緣政治緊張局勢而大幅上升，並於2023年至2024年穩定維持在歷史平均水平之上。據報告，平均船用燃料價格由2023年的每噸592美元下降至2024年的每噸570美元，跌幅約3.7%。

於2025年，船用燃料平均價格維持相對穩定，波幅在每噸600至750美元之間。然而，自2026年2月下旬起，中東衝突升級(包括伊朗戰爭及霍爾木茲海峽的航運中斷)導致價格大幅上升，結果燃料成本急劇飆升，船用燃料價格在4月一度飆升至超過每噸1,800美元的新高。儘管價格於其後數月部分回調，但仍顯著偏高，至2026年8月的交易價約為每噸1,000至1,200美元。地緣政治局勢緊張亦推高柴油價格，致使新加坡的柴油價格高於汽油。

未來價格仍對原油價格、石油出口國組織(「OPEC」)及其盟友(統稱為OPEC+，包括俄羅斯、哈薩克及阿曼等主要產油國)的產量決策、地緣政治風險及能源轉型政策相當敏感。OPEC+的產量變動會直接影響原油供應，進而影響新加坡的船用燃料成本。JWA預期短期內船用燃料價格將維持區間震盪，並可能根據地緣政治局勢的發展以及向替代燃料的轉型而出現溫和上漲。霍爾木茲海峽若持續出現供應中斷，可能導致價格維持在高位，並促使營運商將額外成本轉嫁給客戶。

鋁材與燃料價格的波動影響造船及工作船租賃業務。行業參與者需要高效的採購、控制成本及營運效率；未能有效管理投入價格風險可能增加生產及營運成本，並降低盈利能力。

新加坡工作船市場概覽

工作船的定義及其於新加坡港口的結構性角色

根據JWA報告，「工作船」為支持營運及周邊水域作業的港口工作船，包括船員接送、運送補給品及備件，以及港內乘客或貨物運輸。工作船專為沿岸及港口服務而設計，連接遠洋船舶與岸上作業。因此，需求與新加坡的船舶流量及碇泊處活動密切相關。

市場增長展望

受惠於商船流量及靠港次數增加，新加坡工作船建造商的訂單量預計將於2025年按年增長約10%，並在未來五年持續保持上升趨勢。

新加坡的船級制度與監管環境

現代工作船通常在認可船級社的監督下建造，特別是國際船級社協會(IACS)成員機構，例如美國船級社(ABS)、挪威船級社(DNV)、勞氏船級社(LR)、法國船級社(BV)及中國船級社(CCS)。船級制度涵蓋根據訂明安全及技術標準(包括圖則審核、建造驗船、海上試航，以及工作船營運期間的定期驗船)的設計批文、建造及維護。維持船級狀態對取得營運許可、保險保障或簽訂租船合約至關重要，因為政府機構及主要商業營運商通常要求船舶須具備船級認證，而國際船級社協會船級制度則普遍獲得更廣泛的國際認可。

旗幟要求與港口工作船發牌

新加坡多數工作船總噸位低於500噸，歸類為非公約船舶。儘管此類船舶通常不受適用於大型遠洋船舶的特定國際公約約束，但仍須接受海事港務局(作為船旗國主管機關與港口監管機構)的監管。工作船通常註冊為新加坡船旗或取得新加坡港口工作船許可證，必須符合相關技術、船員配置、保險及環保要求，包括檢驗、驗船及許可證更新。違規者可能面臨船級或執照吊銷，導致商業營運受限。新加坡監管框架持續趨嚴，包含提升安全與技術標準、限制老舊木製船舶、加強鋁製船艇監管，並規定自2030年起新註冊港口工作船須為全電動、以B100生物燃料或兼容淨零燃料。

對市場結構的監管影響

船級、執照及環保要求雖能提升船隊品質，但亦增加造船成本，並提高技術及財務方面的市場准入門檻。預計2030年的相關要求將加速老舊柴油船舶的淘汰，進而重塑競爭格局與市場結構。

新加坡的造船市場

船隊組成及當地與出口需求

根據JWA報告，新加坡港口船隻(包括工作船)的船齡約介乎一至三十年不等，反映船隊逐步更新。瀕臨淘汰的船舶可能會被轉售至海外、退役或報廢。工作船年建造量超過退出營運服務的數量。新加坡建造的鋁製工作船中，約40%用於出口，而大部分則部署於新加坡境內。工作船按營運、監管及環境要求定制，與集裝箱船或油輪等商

船相比，在不同司法管轄區之間的互換性較低。國內港口活動仍是本地生產的主要驅動力。

出口市場包括阿拉伯聯合酋長國及卡塔爾、台灣、尼日利亞、歐洲及澳洲。需求一般屬項目為本，或與船隊更新或特定招標有關。新加坡船廠在交付速度、建造質量、技術專業知識及既有供應商網絡方面競爭。出口銷售提供多元化，但涉及額外監管合規、貨幣、信貸及售後風險，可能限制可擴展性。

造船所用建造材料

(i) 船用引擎及機械

根據JWA報告，機械及水下零部件佔鋁製工作船建造成本約40%。因此，引擎選擇對船舶定價有重大影響。

不同原產國的引擎價格存在顯著差異。在額定功率相近的情況下，日本製造引擎的價格約為中國製造引擎的1.8倍，歐洲製造引擎的約為2.5倍，而美國製造引擎的則約為中國同類產品價格的4.6倍。該等價格差異反映品牌定位、主觀可靠性、燃油效率、售後支援網絡、保修條款及對國際排放標準的合規程度等方面的不同。美元、人民幣及其他採購貨幣的波動可能影響採購成本及毛利率穩定性，尤其是在客戶合約屬固定價格的情況下。

(ii) 鋁材作為工作船領域的主導材料

根據JWA報告，海洋級鋁約佔新船建造成本的7%，並因其強度重量比、耐腐蝕性及適合高速作業而獲廣泛使用。當地船廠已發展出CNC板材套料及切割、封閉式製造及船舶移動式起重機基礎設施的能力。焊接專業技術對結構完整性及符合船級要求至關重要。

區域競爭定位

於2025財政年度，新加坡佔區域工作船建造量的約7.5%，低於馬來西亞、印尼及越南。造船廠的規模及成本各異；印尼及印度因勞動力成本較低及可用的濱海土地較多而佔有優勢。新加坡造船廠主要在中至高規格船舶領域競爭，得益於完善的建造基礎設施、國際供應商、鋁材及推進系統專業技術，以及與船級社及政府關係。

本公司於新加坡造船業的競爭格局及市場定位

新加坡的鋁製工作船建造市場由少數成熟的船廠組成。JWA報告按2025年的交船數量將以下建造商排名如下：

按產能劃分的新加坡鋁製船隻建造商行業排名

按產能劃分的行業排名	公司名稱	註冊成立年份	上市公司或私人公司	員工人數(估計)	服務國家	建造規模範圍(米)	2025年交付數量
1	Penguin International Ltd *(附註1)*	1976年	上市	>500	新加坡、歐洲、澳洲、尼日利亞	15至56	25
2	Strategic Marine Pte Ltd *(附註2)*	1998年	私人	>200	新加坡、英國	15至42	15
3	**本集團**	2009年	不適用	>200	新加坡	13至20	15
4	Lita Ocean Pte Ltd *(附註3)*	1982年	私人	50至200	新加坡	12至60	6
5	Sam Aluminium Engineering Pte Ltd *(附註4)*	1986年	私人	50至200	新加坡、尼日利亞	5至60	2

附註：

1. Penguin International Ltd於新加坡交易所上市，主要從事鋁製高速船舶的設計、建造、擁有及營運業務，包括船員接駁船、風電場支援船、巡邏艇及客運渡輪。

2. Strategic Marine Pte Ltd是一家位於新加坡的造船公司，專門建造商用及鋁製船舶，例如高速工作船、離岸風電支援船隻及國防船艇。

3. Lita Ocean Pte Ltd提供造船、維修及鋁製工作船等各類船舶的製造服務，包括拖船、駁船、渡輪、登陸艇及特種船隻。

4. Sam Aluminium Engineering Pte Ltd主要從事長度達60米的鋁製工作船與船舶之設計與建造，同時提供維修、改裝、製造及靠泊服務。

該等數據顯示市場結構以少量中型參與者及若干較小造船廠為主，而非由眾多微型營運商組成的高度分散產業。產量表明部分從業者受惠於姊妹船的系列化建造，能夠實現船體設計標準化、提升採購效率並縮短交付週期。

新加坡船隻製造業的競爭定位

新加坡船隻建造商的營運成本通常較印尼及印度等地區司法管轄區為高，尤其是勞工及土地成本。因此，其主要在中至高規格工作船市場競爭，並受到以下因素的支持：(i)*基礎設施品質與製造能力* — 新加坡船廠普遍配備封閉式製造設施、CNC板材切割系統及船用移動式起重機，可實現更高精度與生產效率；(ii)*接觸設備供應商* — 接觸國際引擎製造商、船舶供應商及物流服務供應商；(iii)*技術專長* — 在鋁材製造、船級合規及先進推進系統整合方面擁有豐富經驗；及(iv)*穩固關係* — 與船級社、引擎供應商及政府機構的關係，有助提升信譽及增加重複合作機會。

此定位表明新加坡船廠主要在工作船市場的中高規格領域競爭，而非單純依賴價格優勢。

新加坡工作船租賃市場

新加坡工作船租賃分部概覽

工作船租賃透過在港口界限及周邊水域部署工作船產生收益，主要用於船員接送，以及在岸上與碇泊處船舶之間運送補給品及備件。需求反覆出現，並與新加坡港的船舶靠港量、碇泊處佔用率及港口吞吐量息息相關。租賃安排包括期租(通常與政府機構或大型商業營運商訂立)及程租(用於滿足個別營運需求)。海事港務局及PSA Corporation為港口工作船分部的重要承租人。

新加坡船舶租賃市場競爭格局

市場相對分散，其中包括專營船東及綜合海事服務供應商。規模較大的船隊支持長期合約及即時合約，而較小型營運商則服務專門或臨時委聘。主要競爭因素包括：

船隊可用性與狀況。保養良好的船隊可確保船舶持續可用並盡量減少停航時間。經船級社認證及妥善保養的船舶一般較受青睞，尤其是政府或長期合約。

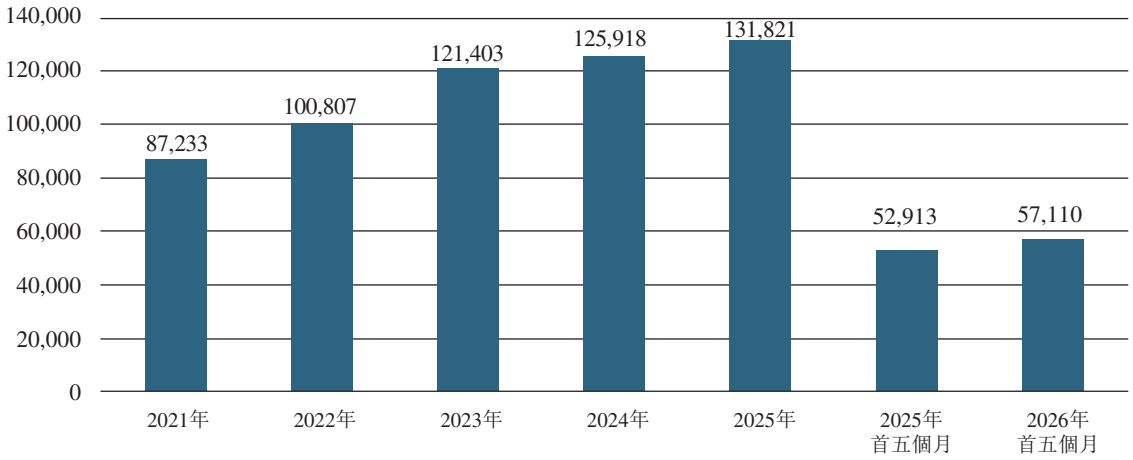
安全記錄與應對能力。良好的安全紀錄於繁忙的港口水域及乘客轉運作業至關重要。毗鄰碇泊處及靈活的調配能力有助於迅速調動資源以應對臨時需求。

船隊概況及定價。隨著環保標準趨嚴，新型船舶及合規的推進系統日益受到青睞。租金水平乃與可靠性、船舶狀況及合規性一併評估。

工作船租賃市場的增長

並無統計數據直接追蹤新加坡工作船租賃市場的規模。因此，JWA以船舶抵港數量作為替代指標估計增長，乃基於抵港數量增加通常需要更多船隻與海岸之間的人員及貨物運送而計算得出。此為對增長的間接估計，而非市場規模的計量。

2021年至2025年新加坡年度船舶抵港數量



資料來源：海事港務局

根據JWA報告，截至2025年止過去五年，船舶抵港數量的年均增長率約為11.1%，其中包括2022至2023年疫情後的強勁復甦。2023年至2025年較近期的年均增長率約為4.2%，反映復甦期後的增長。於2026年首五個月，船舶抵港數量進一步增加。在此基礎上，JWA預測2026年至2030年工作船租賃市場的年增長率將約為3%至4%。

新加坡船務代理市場

新加坡船務代理市場概覽及監管環境

船務代理作為船東、船舶營運商或承租人在當地的代表，負責協調靠港期間的所有營運、法規及行政事宜。在新加坡，外國船舶靠港時必須委任當地註冊的船務代理，支持與船舶靠港相關的需求，而2025年的船舶靠港量超過130,000次。

營運職責範圍

船務代理服務通常涵蓋船舶靠港的整個週期，從抵港前規劃至離港後文件處理。在船舶抵港前，船務代理需要協調港口當局並提交必要文件，包括抵港通知、船員名單及貨物艙單。其負責安排泊位時間表、領港及拖船服務，並確認符合入境、海關及衛生要求。

船舶停泊期間，船務代理安排船員更替、燃料加注；淡水供應及廢棄物處理；物資及備件運送；岸上技術支援；及與碼頭營運商協調貨物作業事宜。

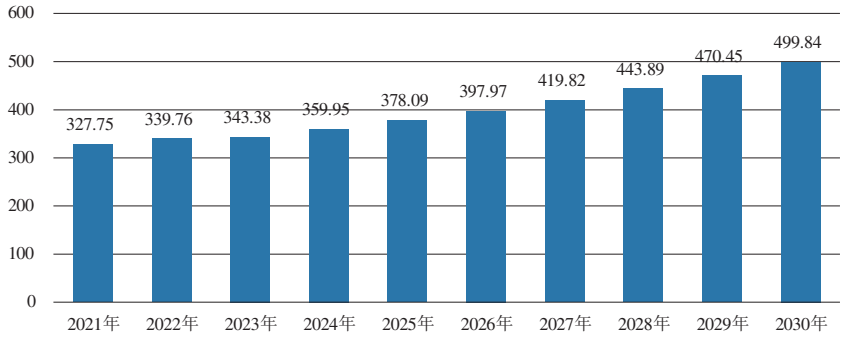
船舶離港後，船務代理為委託人核定港口支出賬目、結清港口費用及服務費，並提供財務對賬文件。

新加坡船務代理市場增長趨勢

新加坡船務代理服務需求本質上與港口整體活動及靠泊新加坡港船舶的營運需求密切相關。主要驅動因素包括船舶靠港頻率、轉運量、碇泊處活動，以及日益複雜的法規及合規要求。

大士超級港的發展、海事港務局的數碼港口系統，以及與中國、印度及南韓等國家合作的綠色及數碼航運走廊，均支持海事數碼化及減碳。港口活動及貿易量增加，預計將帶動對船務代理服務的需求，包括營運協調及監管合規。服務供應商將需採用數碼技術，包括自動化系統、物聯網監控及區塊鏈，以提升效率及交易安全。

截至2025年止過去五年，新加坡船務代理服務市場以約4%的年均增長率擴展。隨著港口活動及服務需求持續上升，預計該市場於2026年至2030年間將以約6%的年均增長率進一步增長。



新加坡船務代理服務市場(以百萬美元計)，2021年至2030年

資料來源：JWA Research/Mordor Intelligence

新加坡船舶物資供應及海事供應市場

船舶物資供應為停靠新加坡或於碇泊處停留的船舶提供補給，交付通常透過港口工作船協調。需求取決於船舶靠港數量、碇泊處佔用率、航程週期、船員人數、維護及意外維修。客戶涵蓋國際航運公司、不定期船營運商、油輪與散貨船營運商、離岸支援船隻及船舶管理公司。集裝箱船通常需在短暫停泊期間快速補給，而油輪、散貨船及離岸船隻則可能需要長期或專業化的物資支援。

新加坡船舶物資供應市場競爭激烈且相對分散，由多產品供應商與小型專門經營者組成。基本供應的進入門檻較低，加劇競爭，尤其在商品化貨品領域。主要競爭因素包括庫存供應能力、交付可靠性、定價、貿易信貸及營運協調。

環境及脱碳監管框架

海事港務局的港口工作船脱碳路線圖要求，自2030年起新註冊的港口工作船必須採用全電動動力、B100生物燃料驅動或具備淨零燃料相容性。此轉型預期將加速船隊更新，並增加對造船廠及船舶租賃營運商的資本開支及技術要求，可能有利於具備較強工程能力及財務資源的參與者。

對工作船租賃業務而言，環境合規性將日益影響招標規格與租船資格，老舊船舶則面臨利用率與殘值壓力。營運效率可部分抵銷合規船舶的較高前期成本。

隨著環境合規日益複雜，船務代理可能面臨更嚴格的監管協調要求，凸顯經驗豐富的本地中介機構價值。隨著需求將逐步從傳統引擎消耗品轉向電氣零部件、電池系統及替代燃料相關設備，海事供應商可能需要調整庫存及採購。

整體而言，脱碳路線圖可能提高進入門檻並促使行業逐步整合，同時提升監管明確性，支持有系統的長期投資規劃。

適用的新加坡法律及法規

與本集團業務營運相關的新加坡主要法律及法規摘要載列如下：

新加坡海事法例

《1996年新加坡海事及港務管理局法》

我們於新加坡的業務營運主要受新加坡海事及港務管理局(「**海事港務局**」)監管，海事港務局乃根據《1996年新加坡海事及港務管理局法》(「**海事港務局法**」)及其附屬法例成立。海事港務局法涵蓋的範疇包括(但不限於)海事港務局的職能、職責及權力、海員僱用、港口監管及發牌事宜。

根據海事港務局法第81(1)條，任何人士未經海事港務局發出的公共牌照或豁免授權，不得提供：(a)任何海事服務或設施；或(b)任何港口服務或設施。根據海事港務局法第82(1)條，未經海事港務局事先書面同意，不得將公共牌照轉讓予任何其他人士。根據海事港務局法第82(2)條，任何未經第(1)款同意而聲稱轉讓公共牌照的行為，在所有方面均屬無效且不具效力。於2025年12月31日，182 Pandan Loop已被海事港務局指定為造船廠設施及離岸海事設施。

根據海事港務局法第84(1)條，倘海事港務局確認：(a)公共牌照持有人違反、可能違反或曾違反其公共牌照的任何條件、海事港務局法或其任何規例的任何條文，或海事港務局局長或海事港務局向該持牌人發出或適用於該持牌人的任何指示；(b)公共持牌人已進入或可能進入強制或自願清盤程序(合併或重組目的除外)；(c)公共持牌人已向其債權人作出任何轉讓或達成任何債務重組協議；或(d)新加坡公眾利益或安全有此需要，海事港務局可撤銷或暫停該公共牌照；及／或要求繳付海事港務局認為適當的罰款。

根據海事港務局法第86條，公共持牌人有責任根據獲批的公眾牌照條件及海事港務局的指示，向公眾提供可靠、高效且經濟的海事服務及設施或港口服務及設施(視乎情況而定)。

根據海事港務局法第93條，任何人士未持有公共牌照而設立、安裝、維持、提供或經營任何海事服務或設施或任何港口服務或設施，即屬違法，一經定罪，最高可處罰款10,000元或監禁三年，或兩者兼施；如屬持續違法，則在定罪後每持續違法一日或不足一日，最高可另處罰款1,000元。根據海事港務局法第94(1)條，任何船舶的船東、代理人或船長如以任何方式逃避或企圖逃避根據海事港務局法應繳付的港口費用、貨物費或領港費，即屬違法，一經定罪，最高可處罰款10,000元或監禁6個月，或兩者兼施；此外，該船東、代理人或船長須向海事港務局繳付罰款，金額為其逃避或企圖逃避費用的雙倍。

根據海事港務局法第38(2)條，除非符合根據第40條訂立的規例，否則僱主不得僱用海員，海員亦不得接受任何船舶的僱用。根據海事港務局法第40條，海事港務局獲授權(經主管部會批准)訂立規例，以規管海員的註冊及管理事宜，特別是：(a)資格要求，例如最低年齡及資歷；(b)申請及註冊；(c)強制體格檢查；(d)紀律處分程序；(e)發放或補發註冊證的費用；(f)有關取消、暫停或修改船員註冊的條件；及(g)根據海事港務局法甄選海員時應繳費用。

《新加坡海事及港務管理局(港口工作船)規例》

根據《新加坡海事及港務管理局(港口工作船)規例》(「**海事港務局港口工作船規例**」)第4條，除海事港務局港口工作船規例另有規定外：(a)任何人不得使用港口工作船；及(b)港口工作船船東不得在未獲發相關牌照的情況下，導致或允許該港口工作船於港口範圍內使用。

根據海事港務局港口工作船規例第6(6)條，港務長(Port Master)可隨時更改或撤銷任何現有牌照的條件，並可附加其他條件。根據海事港務局港口工作船規例第6(8)條，凡港口工作船未就下列事項訂立有效保險單者，不得獲發牌照：該保險單須保障船東、船長或任何使用港口工作船的人士，就下列責任承擔保障：(a)因使用港口工作船導致或引致任何人士死亡或身體受傷而可能招致的責任；(b)因使用港口工作船而導致任何第三方財產損失或損壞所產生的責任；(c)船舶殘骸清除費用；及(d)如為運載石油的油輪，須涵蓋石油污染破壞及防止或減輕因石油排放或洩漏所致破壞的費用。

根據海事港務局港口工作船規例第11條，持牌港口工作船的船東須於船上顯眼處展示牌照；若無法展示，則須應港務長或任何警務人員的要求出示港口工作船牌照。

根據海事港務局港口工作船規例第12(1)條，持牌港口工作船的船東須於第6(3)條所列資料變更後7日內向港務長報告。根據規例第13條，凡在港務長發出相關牌照後，登記冊所載資料如有任何變更，均須註明於該牌照上或載於該牌照內，並須記入登記冊。

於2025年12月31日，我們所有於新加坡註冊並用於工作船租賃業務的核心營運船舶均已取得相關海事港務局港口工作船牌照。

《新加坡海事及港務管理局(港口)規例》

根據《新加坡海事及港務管理局(港口)規例》(「**海事港務局港口規例**」)第3(1)條，船舶進入或離開港口時，其船東、代理人、船長或負責人必須：(a)於船舶抵達或離開港口前；或(b)若船舶已進入港口，則須於船舶移動前，以港務長或海事港務局(視乎情況

而定)規定的方式，向港務長或海事港務局通報船舶詳情，包括船舶類型、吃水深度、船舶長度、船寬、船高及操作特性、船舶特殊狀況以及任何可能影響船舶安全航行的異常情況。

根據海事港務局港口規例第3(2)條，任何須接受領港服務的船舶船長或負責人，須於船舶移動前向領港員提供下列資料：船舶類型、吃水深度、船舶長度、船寬及船高、船舶操作特性、船舶特殊狀況以及任何可能影響船舶安全航行的異常情況。

根據海事港務局港口規例第3(3)條，船舶的船東、代理人、船長或負責人必須向港務長通報：(a)船舶的預計抵達或離開港口時間；及(b)船舶在港口期間的位置。

根據海事港務局港口規例第39(1)條，除下列情況外，船舶船東、代理人、船長或負責人不得將貨物卸載至任何碼頭或地點：(a)於《2011年海關(認可碼頭及地點)規例》(政府公告編號S 708/2011)所指明的碼頭及地點；及(b)經海事港務局不時批准作此用途的其他地點，以及海事港務局認為適宜施加的條件。

根據海事港務局港口規例第39(2)條，除下列情況外，任何船舶的船東、代理人、船長或負責人不得將貨物從任何碼頭或地點裝載至船舶，或安排將貨物裝載至船舶：(a)根據《2011年海關(認可碼頭及地點)規例》獲授權作此用途的碼頭及地點；及(b)經海事港務局不時批准作此用途的其他地點，以及海事港務局認為適宜施加的條件。

根據海事港務局港口規例第53條，任何人士不得在未獲得港務長許可及未符合港務長所施加條件的情況下，促使或允許船舶進行全部或部分拆解。港務長在批出許可時施加的條件包括：徹底排空所有油槽、管道及含油空間，並確保船舶內或船舶上沒有危害人命的物質或可能污染港口水域的物質。

《新加坡海事及港務管理局(海員註冊及僱用)規例》

《新加坡海事及港務管理局(海員註冊及僱用)規例》(「**海員註冊及僱用規例**」)涉及海員的註冊、甄選、解僱及福利事宜。

根據海員註冊及僱用規例第4(2)條規定，凡符合下列條件者方可向海事港務局註冊為海員：(a)為新加坡公民或永久居民；(b)年滿16歲；(c)持有證書或具備遠洋船舶實務經驗，或擁有海事港務局認可的其他資歷；(d)其符合《1978年海員培訓、發證及值班標準國際公約》(經1995年7月7日修訂)的規例第II／4條或規例第III／4條規定，以及任何已生效且獲政府接納的相關修訂；及(e)其為適格且合宜的註冊海員人選。

根據海員註冊及僱用規例第17(1)條，除規例第18條另有規定外，海員的僱主不得在未獲海事港務局批准聘用任何海員的情況下，甄選海員受聘於任何船舶。

根據海員註冊及僱用規例第23(1)條，註冊海員的僱主須在該海員解僱後14天內，將解僱詳情呈交海事港務局。

《1995年商船法》

《1995年商船法》(「**商船法**」)訂明懸掛新加坡國旗的船舶的註冊程序與要求、船員配置、船員事務及安全事宜。根據商船法註冊的懸掛新加坡國旗的船舶，須遵守商船法的規定。商船法對商船的不同範疇作出規管，包括以下各項：

(i) 船舶註冊；

(ii) 合格人員的船員配置與證書認證；

(iii) 船員事務；

(iv) 船舶檢驗與安全；

(v) 船舶人員及航運傷亡事故的調查及偵查；

(vi) 貨物運輸；

(vii) 船東責任；

(viii) 船舶的殘骸及打撈；及

(ix) 適用於受商船法管轄船舶的法律程序。

以新加坡國旗註冊的船舶將由海事港務局發出註冊證書。該等證書只簽發予符合商船法指定註冊規定的船舶，相關規定包括但不限於：

(i) 涉及船舶操作與配置的船員及海員人數與專業能力標準；

(ii) 海員協議、聘用及解僱；

(iii) 船舶安全設備的安裝；及

(iv) 船舶應接受的檢驗及檢查。

於2025年12月31日，本集團所有營運船舶均符合海事港務局要求並獲發註冊證書。

《2014年商船(海事勞工公約)法》

《2014年商船(海事勞工公約)法》(「**商船海事勞工法**」)及其規例納入《2006年海事勞工公約》(「**海事勞工公約**」)。商船海事勞工法不僅對船東施加嚴格責任，亦適用於承擔船東營運責任的任何其他人士(如船舶經理、代理人或光船承租人)，且該等人士於承擔責任時，須同意接管海事勞工公約規定的船東義務與責任。

商船海事勞工法的主要特點包括：訂明海員最低年齡、最低休息時數、工資、年假權益、海員遣返安排及膳食供應要求。商船海事勞工法亦訂明船舶工作環境的規定，涵蓋提供安全穩妥的工作場所、妥善補給食物與食水，以及提供醫療護理與健康保障服務。

根據商船海事勞工法第55條，船東必須確保其船舶上設有適當程序，使海員得以針對任何可能違反商船海事勞工法或其他相關成文法規定的行為，向相關人員提出申訴。

根據商船海事勞工法第58條，船舶須接受檢查，以核實該船舶是否備有：(a)有效的《海事勞工證書》[1]或有效的臨時《海事勞工證書》；及(b)根據商船海事勞工法就新加坡船舶簽發的有效《海事勞工合規聲明》[2]。由於本集團的船舶總噸位低於500噸，故無須持有《海事勞工證書》或臨時《海事勞工證書》。

根據商船海事勞工法第59條，經詳細檢查後，若發現船舶不符合商船海事勞工法或其他相關成文法或海事勞工公約(視乎情況而定)的規定，且(a)船上狀況明顯危害海員的安全、健康或保障；或(b)該不符合情況構成嚴重或反復違反商船海事勞工法或其他相關成文法或海事勞工公約(視乎情況適用)的規定(包括海員權益)，海事局局長須向船東及船長發出扣留通知，要求船舶在符合(a)或(b)段範圍的任何不合規情況獲得糾正前，或在海事局局長接納糾正不合規情況的行動計劃並信納該計劃將迅速實施前，不得出海。

1 根據商船海事勞工法第52(1)條，凡符合下列條件者，由海事局局長或認可機構簽發《海事勞工證書》：(a)海事局局長(根據《1995年商船法》委任)或認可機構(由海事局局長委任的機構)在對船舶進行初次或續期檢驗後(視乎情況而定)，完全信納該船舶符合商船海事勞工法及其他相關成文法的要求；及(b)已就該船舶簽發《海事勞工合規聲明》。

2 根據第50(1)條，海事局局長或認可機構在信納船東已採取措施確保持續符合商船海事勞工法及其他相關成文法的要求時，可簽發《海事勞工合規聲明》。

《2008年商船(船用燃油污染民事責任與賠償)法》

《2008年商船(船用燃油污染民事責任與賠償)法》(「**船用燃油污染民事責任與賠償法**」)為新加坡國會頒佈的法律，規範船舶於新加坡境內造成船用燃油污染的責任。

根據第3(1)條(受第(3)款規限)，凡因任何事故導致船舶排放或洩漏船用燃油，除船用燃油污染民事責任與賠償法第2部另有規定外，船舶船東須承擔下列責任：(a)因排放或洩漏的污染對新加坡境內船舶外部造成的任何破壞；(b)為防止或減輕因排放或洩漏的污染對新加坡境內造成的任何破壞，事後採取任何合理措施所產生的費用；及(c)因採取任何該等措施於新加坡境內造成的任何破壞。

根據船用燃油污染民事責任與賠償法第6(1)條，若船舶船東因排放或洩漏或因任何相關污染威脅而產生第3條規定須承擔的責任，則在符合第(4)款[3]的情況下，船東可根據商船法第136條規定的方式限制該責任；若船東採取此舉措，其責任總額(即因該事件產生的船用燃油污染民事責任與賠償法第3條責任總和)不得超過相關限額。

《2017年商船(船舶殘骸清除)法》

《2017年商船(船舶殘骸清除)法》(「**商船船舶殘骸清除法**」)旨在落實《2007年奈洛比國際船舶殘骸清除公約》。

根據商船船舶殘骸清除法第4(1)條，當新加坡船舶涉及導致殘骸留在公約區域[4](新加坡公約區域除外)的海難事故時，該船舶的船長或營運商必須立即向受影響國家政府報告船舶殘骸情況。根據商船船舶殘骸清除法第4(2)條，倘新加坡船舶涉及導致殘骸位於新加坡公約區域內的海難事故，則該船舶的船長或營運商必須立即向海事局局長報告船舶殘骸情況。

根據商船船舶殘骸清除法第15(1)條，除非符合以下條件，否則新加坡船舶不得進入或離開新加坡的港口，或新加坡以外國家的港口：(a)該船舶已投保殘骸清除保險；(b)海事局局長已核證該船舶已投保殘骸清除保險；及(c)船舶上備有海事局局長簽發證明書的副本。根據商船船舶殘骸清除法第15(3)條，船舶船長必須：(a)確保船舶上備有第(1)(c)款所述的證明書；及(b)應要求向以下人員出示該證明書：(i)海事港務局任何人員；或(ii)商船法第2(1)條所指的任何領事官員。

---

3 第(4)款規定：「若經證實排放或洩漏或相關污染威脅(視乎情況而定)乃因船東蓄意造成第3條所述破壞或費用，或明知可能造成上述破壞或費用仍輕率行事所致，則第(1)款不適用。」

4 「公約區域」定義為締約國(即已實施《2007年奈洛比國際船舶殘骸清除公約》的國家)根據國際法劃設的專屬經濟區；若締約國未設立此類區域，則指該國根據國際法確定、與其領海相鄰且向外延伸不超過200海里(自測量領海寬度的基線起算)的海域。

《商船(載重線)規例》

根據《商船(載重線)規例》(「**商船載重線規例**」)第3(1)條，凡適用商船載重線規例的船舶，除非已接受檢驗、標示並獲發國際載重線證書、國際載重線豁免證書、新加坡載重線證書或新加坡載重線豁免證書，否則不得進行國際航行。

於2025年12月31日，我們凡適用商船載重線規例的所有船舶均持有有效的國際載重線證書、國際載重線豁免證書、新加坡載重線證書或新加坡載重線豁免證書。

《商船(安全公約)規例》

新加坡海事法規透過《商船(安全公約)規例》(「**商船安全公約規例**」)採納《國際海上人命安全公約》，該規例明定船舶建造、裝備及運作的最低標準。部分標準包含船舶須安裝消防系統、機械及電氣設備，此類設備對於船舶在各種緊急狀況下安全運作至關重要。

《商船(非公約船舶)安全規例》

《商船(非公約船舶)安全規例》(「**非公約船舶安全規例**」)為未涵蓋於《國際海上人命安全公約》的新加坡註冊或新加坡營運船舶訂立安全要求，包括總噸位低於500噸的自航貨船及駁船等。非公約船舶安全規例要求取得法定安全證書，例如貨船安全構造證書、貨船安全設備證書及貨船安全無線電通話證書。

於2025年12月31日，我們所有未受《國際海上人命安全公約》規範的船舶均已根據非公約船舶安全規例取得安全構造、安全設備及安全無線電證書。

《電訊(無線電通訊)規例》

《電訊(無線電通訊)規例》(「**無線電通訊規例**」)規定，凡經電台牌照或網絡牌照等授權者，方可擁有、設立、安裝、維護、提供或操作電台或網絡。根據無線電通訊規例，新加坡註冊船舶若操作無線電通訊設備，必須取得由資訊通信媒體發展局(Infocomm Media Development Authority)(「**資訊通信媒體發展局**」)簽發的船舶電台牌照。若符合下列條件，資訊通信媒體發展局可批出船舶電台牌照：(a)搭載該電台的船舶持有由海事港務局簽發的有效船舶登記證；(b)申請船舶電台牌照者提供資訊通信媒體發展局為審核申請所需的文件與資料；(c)該船舶符合資訊通信媒體發展局不時訂定之其他要求。

於2025年12月31日，所有在新加坡註冊且配備無線電通訊設備的營運船舶均已取得船舶電台牌照。

《1990年防止海洋污染法》

我們的船舶須遵守《1990年防止海洋污染法》(「**防止海洋污染法**」)的規定，該法旨在防止船舶、陸地及裝置造成海洋污染。

防止海洋污染法包含多項法規，旨在防止及減少船舶排放燃油、廢棄物、垃圾、廢料、工業廢水、塑膠或海洋污染物所造成的污染。此類排放可能源於意外事故或日常作業。根據防止海洋污染法，我們的船舶須記錄所有含油混合物及其他排放物，並通報任何有害物質排放事件。倘若在新加坡水域排放此類污染物，我們須承擔海事港務局為清除或減輕污染所採取措施的費用。

防止海洋污染法落實了《1973年防止船舶造成污染國際公約》(「**防止船舶造成污染國際公約**」)(經1978年議定書增補)。防止船舶造成污染國際公約是國際海事組織頒佈的另一項公約，除上述污染物外，該公約還對船舶廢氣排放及消耗臭氧層物質制定了規範要求。所有總註冊噸位超過400噸的船舶均須遵守防止船舶造成污染國際公約。防止船舶造成污染國際公約合規性評估亦由認可的船級社執行。儘管我們的船舶噸位未達400噸，但我們仍秉持良好營運慣例，致力符合部分防止船舶造成污染國際公約要求。

與我們業務有關的一般法規

《2006年工作場所安全與健康法》

《2006年工作場所安全與健康法》(「**工作場所安全與健康法**」)適用於所有工作場所，包括工廠。根據工作場所安全與健康法第5條及附表四規定，工作場所安全與健康法所定義的「工廠」涵蓋以下場所：(i)任何僱用人員從事車輛維修、建造或製造的場所；及(ii)任何作為運輸事業或其他工業或商業事業附屬活動，從事車輛或其他運輸設備的建造、改裝或維修的場所，惟不包括僅進行清潔、洗滌、日常維修或輕微調整的車輛停放場所。

根據工作場所安全與健康法，每位僱主均有責任在合理可行的範圍內，採取必要措施確保其僱員在工作期間的安全與健康，以及可能受僱主在工作場所進行的任何業務影響之人士的安全與健康。「工作場所」指任何人士正在工作、即將工作、當時工作或慣常工作的處所，並包括工廠。確保工作人員安全與健康的必要措施包括：(i)提供並維持安全、無健康風險的工作環境，且須具備充足設施與安排以保障工作人員的福利；(ii)確保提供充分的指導、資訊、培訓及監督，使相關人員得以執行其職務。

根據工作場所安全與健康法第17(1)條，任何人如為工作用途而裝設、安裝或改裝任何機械或設備，必須在合理可行的範圍內確保該機械或設備以安全的方式裝設、安裝或改裝，並在正確使用時不會對健康構成風險。

根據工作場所安全與健康法第21條，工作場所安全健康專員(「**工作場所安全健康專員**」)若確認以下情況，可發出整改或停工令：

- 工作場所的狀況、位置，或工作場所內任何機械、設備、裝置或物品的使用方式，致使該場所內進行的任何工作或工序無法充分顧及工作人員的安全、健康及福利；

- 任何人士違反工作場所安全與健康法所施加的任何責任；或

- 任何人士已作出或未作出任何行為，而工作場所安全健康專員認為該行為構成或可能構成對工作人員安全、健康及福利的風險。

該補救命令應指示接獲命令人士採取令工作場所安全健康專員信納的措施，以消除危險，使工作場所的工作或工序得以在充分顧及在職人員的安全、健康及福利的前提下進行、遵守工作場所安全與健康法所規定的任何責任，或採取或避免採取工作場所安全健康專員認為對工作人員安全、健康及福利構成或可能構成風險的任何行為。停工令須指示接獲命令人士立即無限期停止進行任何工作，或直至採取工作場所安全健康專員所要求的措施，並令工作場所安全健康專員信納為止，以消除任何危險，使工作場所的工作或工序得以在充分顧及在職人員安全、健康及福利的情況下繼續進行。

工作場所安全健康專員可根據工作場所安全與健康法委任督察員，檢查任何工作場所及任何工作場所內的機械、設備、裝置或設施。此類檢查或調查有助於確定工作場所安全與健康法的規定是否獲得遵守。工作場所內發現或從工作場所排放的任何物料或物質樣本，均會被收集以供測試或分析之用。

就我們所知，並無任何可能對我們業務營運有重大影響的停工令。

工廠

所有工廠在開始營運前，必須透過線上申請向人力部(「**人力部**」)註冊或通報其活動。凡符合《2008年工作場所安全與健康(工廠註冊)規例》(「**工廠註冊規例**」)附表一所列工廠類別者，均屬從事高風險活動，須履行註冊要求；其他未列入工廠註冊規例附表一的工廠則屬從事低風險活動，須履行通知要求。

工廠註冊規例附表一第II部所列工廠類別包括任何進行船舶建造、改建、維修、改裝、裝飾或拆解的船廠(包括任何船塢、貨運碼頭、碼頭、駁船碼頭及其周邊區域)，包括由該船廠佔用人或其代表進行船舶建造、改建、維修、改裝、裝飾或拆解的毗鄰水域。

根據工廠註冊規例第3條規定，凡符合下列條件者，其處所可獲豁免註冊或通知要求：(a)該處所內工作人員數目通常少於10人(不論是否同時在該處所工作)；及(b)該處

所不使用或製造下列任何項目：(i)機械動力、蒸汽鍋爐、蒸汽容器、蒸汽接收器、空氣接收器、製冷裝置壓力接收器或氣體裝置；及(ii)任何高度易燃或有害物質。

根據工廠註冊規例第6(1)條規定，任何人士如欲佔用或使用任何處所作為符合工廠註冊規例附表一第I或II部(但不包括第III部)工廠類別的工廠，須向專員申請將該處所註冊為工廠。

本集團位於 182 Pandan Loop, Singapore 128373的物業，屬於工廠註冊規例附表一所載類別，且本集團未獲豁免遵守工廠註冊規例的通知規定。於2023年7月21日，我們已就該物業取得涉及船隻建造、維修、保養及定制製造的相關工廠註冊證書。

安全與健康管理系統

根據《2009年工作場所安全與健康(安全與健康管理系統及審核)規例》(「**工作場所安全與健康管理系統規例**」)第8(1)條，附表二所指明的每個工作場所的佔用人，均有責任實施安全與健康管理系統，以確保在該工作場所工作的人員的安全及健康。附表二所指的工作場所包括(但不限於)屬工地、造船廠的處所，或從事金屬製品、機械或設備製造且僱用100人或以上的工廠。

根據工作場所安全與健康管理系統規例第10(1)條，附表四所指明的任何工作場所的佔用人，有責任按照該附表所指明的頻率，對工作場所的安全與健康管理系統進行內部檢討。附表四所指工作場所包括合約金額低於30百萬元的工地，或僱用少於200人的造船廠。儘管本集團位於182 Pandan Loop的場所僱員少於200人，但本集團仍秉持良好作業規範，定期對工作場所安全與健康管理進行內部審查。

《工作場所安全與健康(一般條文)規例》(「**工作場所安全與健康一般規例**」)更具體列明僱主在工作場所安全及健康方面的責任。例如，僱主有責任採取合理可行及有效的措施，保障工作場所人員免受過分擠迫、過熱或過冷、有害輻射，以及接觸傳染源或生物危害物質的影響。僱主亦須確保工作場所具備足夠通風、照明、地面排水及衛生設施。

特定設備使用規範

根據工作場所安全與健康一般規例，起重機或升降機、起重裝置及起重器具與起重機械等設備，須(其中包括)經認可檢驗員測試及檢驗後方可使用，其後亦須按指定時限由認可檢驗員進行全面檢驗。經檢驗後，認可檢驗員將簽發列明設備安全工作負荷的測試及檢驗證明書。該證明書須備存以供查閱。於2025年12月31日，所有起重機、升降機、起重裝置、起重器具及起重機械均已獲發測試及檢驗證明書。

工作場所佔用人亦須備存登記冊，列明有關起重裝置、起重器具及起重機械的詳情。

工作場所內用於盛載危險物質的壓力容器，其所有者須確保該容器結構良好、材質堅固、強度足夠，且無明顯缺陷，並於使用前經由合資格人士妥善維護及檢驗，其後亦須於專員指定的期間內進行檢驗。壓力容器所有者須保存檢驗記錄，並供檢查人員查閱。於2025年12月31日，本集團所使用的所有壓力容器均已獲頒載有檢驗記錄的法定設備登記證。

根據工作場所安全與健康法及《2007年工作場所安全與健康(職業安全與健康主任)規例》(「**職業安全與健康主任規例**」)，職業安全與健康主任規例附表二所載的特定列明工作場所須委任職業安全與健康主任。此外，根據工作場所安全與健康法及《2008年工作場所安全與健康(工作場所安全與健康委員會)規例》(「**工作場所安全與健康委員會規例**」)，工作場所安全與健康委員會規例第3條所載的若干特定工作場所須委任工作場所安全與健康委員會。

噪音

《2011年工作場所安全與健康(噪音)規例》(「**工作場所噪音規例**」)訂明，當工作場所內任何機械或設備或任何工序、操作或工作所產生的噪音，導致或可能導致任何人暴露於過量噪音時，僱主須履行相關職責。

根據工作場所噪音規例第4(1)條，該工作場所的佔用人有責任在合理可行的範圍內採取措施，以減少或控制所使用機械或設備產生的噪音，確保在該工作場所工作的人員不會暴露於或可能暴露於過量噪音中。根據工作場所噪音規例第4(4)條，倘若降低噪音不可行，該工作場所的佔用人有責任限制在場工作人員暴露於噪音的時間，確保其不會暴露於過量噪音中。此外，根據工作場所噪音規例第8(1)條，僱主有責任為工作場所內所有暴露於或可能暴露於過量噪音的人員提供合適的聽覺保護裝置。

根據工作場所噪音規例第7(1)條，凡工作場所內受僱或工作的人數達10人或以上(且該等人員暴露於或可能暴露於過量噪音)，該工作場所的佔用人有責任安排每3年至少進行一次噪音監測。根據工作場所噪音規例第5(1)條，凡工作場所內受僱或工作的人數達50人或以上(且該等人員暴露於或可能暴露於過量噪音)，該工作場所佔用人須委任合資格人士就所有適當的噪音控制措施提供意見。

此外，《環境保護與管理(工廠處所邊界噪音限值)規例》訂明工廠處所的最高容許噪音水平。「工廠處所」指(其中包括)任何用作工業或製造用途的場所，包括任何維修或加工工場及倉庫。

船舶建造與船舶維修

《2008年工作場所安全與健康(船舶建造與船舶維修)規例》(簡稱「**工作場所造船與船舶維修規例**」)適用於在造船廠或港口船上進行的下列任何相關工作：(a)船舶建造、改建、維修、改裝、裝配、塗裝、裝飾、裝潢或拆解；(b)船舶鍋爐(包括燃燒室及煙箱)之除鏽、清垢或清潔；(c)船舶任何艙櫃、艙底或貨艙的清潔；及(d)船舶或其載貨的檢驗或檢查(相關檢驗或檢查並非由船員執行)。

根據工作場所造船與船舶維修規例第6(1)條，若任何僱員或受委託人在造船廠或港口船舶上進行危險作業，其僱主或委託人有責任確保相關人士必須先完成專員認可的安全與健康培訓課程，方可進行危險作業。根據工作場所造船與船舶維修規例第7(1)條，以下責任主體須委任船舶維修經理，負責監管與統籌船舶建造或維修相關的所有活動：(a)若船舶位於造船廠，責任主體為造船廠佔用人；及(b)若船舶位於港口，責任主體為船舶船長、船東或代理人。根據工作場所造船與船舶維修規例第8條，在造船廠或港口內的船舶的船長、船東、代理人或船員，在未經船舶維修經理批准的情況下，不得在船舶上進行任何工作。

根據工作場所造船與船舶維修規例第38條，倘任何人士於造船廠或港口船上使用任何設備進行工作場所造船與船舶維修規例所適用的作業，則(a)該人士的僱主；或(b)該人士受其指示進行工作的委託人，均有責任確保設備符合以下要求：(i)結構良好、材質堅固且強度足夠；(ii)沒有缺陷；及(iii)適用於預定作業用途。

《2019年工傷賠償法》

工傷賠償受《2019年工傷賠償法》(「**工傷賠償法**」)規範。工傷賠償法適用於僱員因受僱期間及過程中所受傷害，並訂明僱員有權獲得的賠償金額及計算方式等事項。除若干特定例外情況外，工傷賠償法規定：凡僱員於受僱期間因意外事故導致人身傷害，且該事故源於並發生於受僱工作過程中，其僱主應按工傷賠償法條文支付賠償。賠償金額須根據工傷賠償法附表一計算，並設有最高與最低限額，同時考慮人身傷害的嚴重程度及永久性等因素。

此外，工傷賠償法第13條規定，任何人士(下稱「委託人」)在從事其行業或業務過程中，或為此目的與他人(下稱「承包商」)訂立合約，委託承包商執行委託人承辦的全部或任何部分工程，或供應勞動力執行任何工程時，勞工處處長可指示委託人履行工傷賠償法下僱主對受僱執行工程的任何承辦商僱員的責任。當此類指示發出後，委託人須向受僱執行該工程的承辦商僱員支付賠償，其金額等同委託人若直接僱用該僱員時根據工傷賠償法應負的責任，惟賠償金額須參考該僱員在承包商之下的收入計算。

所有僱主均須為全體僱員投保工傷賠償保險。未履行此義務即屬違法，最高可處罰款10,000新加坡元及／或監禁12個月。根據《2020年工傷賠償(保險)規例》(「**工傷賠償保險規例**」)，凡按工傷賠償法的規定簽訂保險合約的僱主，其簽約保險公司須向其發出載有特定事項的保險證明書。工傷賠償保險規例進一步規定，僱主須於其僱用任何僱員的每個營業地點展示該保險證明書副本，相關僱員的申索可能屬於該證明書所涉保單的賠償範圍。

於2025年12月31日，本集團已按工傷賠償法規定投保必要的保險。

《1968年僱傭法》

人力部(「**人力部**」)是新加坡政府負責所有勞工及人力相關事務的部門。人力部轄下部門包括：推動工作場所安全與健康的職業安全與健康部門；監管外籍人士在新加坡就業事宜的工作通行證部門；以及制定僱傭事務與勞資關係政策的勞資關係與工作場所部門。

《1968年僱傭法》(「**僱傭法**」)由人力部負責執行，訂明適用於僱傭法涵蓋僱員的基本工作條款與條件，例如薪金支付、有薪公眾假期、病假及產假。僱傭法適用對象涵蓋(其中包括)與僱主簽訂服務合約的所有僱員，並包括工人。

僱傭法第4部針對月薪不超過4,500新加坡元的工人，以及月薪不超過2,600新加坡元(工人或擔任管理或行政職位者除外)的僱員，訂明休息日、工時及其他服務條件的規定。僱傭法第38(8)條規定，除特定情況外，僱員每日工作時數不得超過12小時。特定情況包括：發生事故或存在事故威脅、對社區民生至關重要的工作、對國防或安全至關重要的工作、需緊急處理機械或廠房故障，或遭遇無法預見的工作中斷等。此外，僱傭法第38(5)條規定，僱員每月加班時數上限為72小時。

若僱主需要僱員或某類僱員每日工作超過12小時或每月加班超過72小時，則必須事先獲得勞工處處長(「**勞工處處長**」)批准豁免。勞工處處長在考慮僱主營運需求及僱員或某類僱員健康與安全後，可透過書面命令豁免該等僱員遵守加班限制，惟須符合勞工處處長認為適當的條件。獲批豁免後，僱主須在相關僱員工作場所的顯眼位置張貼該命令或其副本。

根據僱傭法第53條，僱主違反僱傭法第4部規定者即屬違法，一經定罪，最高可處罰款5,000新加坡元；若屬第二次或隨後再犯，最高可處罰款10,000新加坡元及／或監禁12個月。

自2016年4月1日起，僱主須對受僱傭法保障的僱員實施加強的行政規定。僱主亦須向所有僱員提供詳盡工資單、書面列明主要僱傭條款，並為每位僱員保存詳細僱傭記錄。

《1990年外籍勞工僱傭法》

有關僱用外籍僱員及勞工的政策與法規載於(其中包括)新加坡《1990年外籍勞工僱傭法》(「**外籍勞工僱傭法**」)及相關政府憲報中，以規範外籍僱員的供應量與成本。

根據外籍勞工僱傭法第5(1)條，任何人士不得僱用未取得有效工作通行證的外籍僱員。任何人士違反外籍勞工僱傭法第5(1)條，即屬違法，一經定罪，可處以罰款最低5,000新加坡元及最高30,000新加坡元，或最高監禁12個月，或兩者兼施；若屬第二次或隨後再犯：(i)如為個人，可處罰款最低10,000新加坡元及最高30,000新加坡元，及監禁不少於一(1)個月及不多於十二(12)個月；或(ii)如為其他情況，可處罰款最低20,000新加坡元及最高60,000新加坡元。

工作通行證包括(但不限於)：(a)就業通行證，自2025年1月1日至2025年12月31日期間到期的就業通行證續期，適用於各行業(金融服務業除外)的外籍專業人士、經理及行政人員的月薪要求為至少5,000新加坡元；自2025年1月1日起的就業通行證新申請及自2026年1月1日起到期的就業通行證續期，月薪要求為至少5,600新加坡元；自2025年1月1日至2025年12月31日期間到期的就業通行證續期，適用於金融服務業的月薪要求為至少5,500新加坡元；以及自2025年1月1日起的就業通行證新申請及自2026年1月1日起到期的就業通行證續期，月薪要求為至少6,200新加坡元，且須通過積分制輔助評估框架(除非獲豁免)，而自2027年1月1日起，新申請的最低合格薪金將由5,600新加坡元提高至6,000新加坡元(金融服務業則由6,200新加坡元提高至6,600新加坡元)；續期申請則自2028年1月1日起採用此經修訂合資格薪金；(b) S通行證，適用於各行業(金融服務業除外)的中階技術工人，月薪要求為至少3,150新加坡元，而適用於金融服務業的月薪要求則為至少3,650新加坡元，此標準乃參照當地輔助專業人員及技術人員按年齡劃分的薪金前三分之一水平；以及自2025年9月1日起的新申請及自2026年9月1日起的續期申請，適用於各行業(金融服務業除外)的月薪要求為至少3,300新加坡元，而適用於金融服務業的月薪要求則為至少3,800新加坡元，而自2027年1月1日起，新申請的最低合資格薪金將由3,300新加坡元提高至3,600新加坡元(金融服務業則由3,800新加坡元提高至4,000新加坡元)；續期申請則自2028年1月1日起採用此經修訂合資格薪金；及(c)工作許可證，適用於建築業、製造業、造船廠、製程業或服務業的熟練及半熟練外籍工人。

根據人力部的外籍勞工配額框架，僱用外籍勞工的僱主須維持最低數量的本地僱員，其薪酬不得低於當地合資格薪金(「**當地合資格薪金**」)。自2026年7月1日起，全職當

地僱員的當地合資格薪金將由每月1,600新加坡元提高至1,800新加坡元。符合當地合資格薪金標準的當地僱員人數，將決定僱主在外勞僱用比例上限(「**外勞僱用比例上限**」)框架下聘用外籍勞工的配額。外勞僱用比例上限限制了僱主可聘用外籍勞工佔當地勞動力比例的上限。

根據《2012年外籍勞工僱傭(工作通行證)規例》(「**外籍勞工工作通行證規例**」)附表一及附表四，工作許可證持有者的僱主須履行(其中包括)以下責任：

- 承擔醫療費用(若干情況下超出最低強制保險範圍者除外)；
- 提供安全工作環境，並採取必要措施確保外籍僱員安全與健康；
- 提供符合法律或政府規例的合理住宿；
- 購買並維持符合規定的住院及日間手術醫療保險，保障期須涵蓋每段12個月期間(若外籍僱員受僱期少於12個月，則按實際受僱期購買)；及
- (僅適用於居住於持牌宿舍或非規管宿舍的工作許可證持有人及╱或其工作許可證註明受僱於建築業、造船廠或製程業的人士)購買並維持基層醫療計劃(即由醫療機構提供基本醫療服務，並將外籍勞工登記為該計劃成員)。

根據外籍勞工工作通行證規例附表二及附表五，S通行證持有者的僱主須履行(其中包括)以下責任：

- 承擔醫療費用(若干情況下超出最低強制保障範圍者除外)；
- 購買並維持符合規定的住院及日間手術醫療保險，保險期須涵蓋每段12個月期間(若外籍僱員受僱期少於12個月，則按實際受僱期購買)；及
- (僅適用於居住於持牌宿舍或非規管宿舍的S通行證持有人╱或其S通行證註明受僱於建築業、造船廠或製程業的人士)購買並維持基層醫療計劃(即由醫療機構提供基本醫療服務，並將外籍勞工登記為該計劃成員)。

於2025年12月31日，我們共有134名外籍員工，其中107名持有工作許可證，26名持有S通行證，0名持有就業通行證，另有1名外籍實習生。於2025年12月31日，本集團遵守新加坡有關僱用外籍勞工的法律及法規，包括所有適用的工作通行證規定。

《1993年消防安全法》及《消防安全(建築物與管道消防安全)規例》

《1993年消防安全法》(「**消防安全法**」)旨在確保新加坡建築物的消防安全。消防安全法賦予新加坡民防部隊(「**民防部隊**」)制定建築物消防安全規定的權限；為民防部隊提供立法手段以監督建築業持份者並對消防安全違規行為採取執法行動；同時明定民防部隊在相關領域的法定職能。

根據消防安全法第35(2)條，除非持有授權佔用或使用建築物的消防證明書，否則任何人士不得佔用或使用建築物，亦不得允許其擁有或管理的建築物被佔用或使用。根據消防安全法第35(4)條，任何人士違反第(2)款規定即屬違法。

根據消防安全法第60條，凡已進行並完成消防安全工程的人士，必須向消防處處長申請並取得該項已完成消防安全工程的消防安全證明書。「消防安全工程」指任何防火工程、安裝、提供、拆除、增設或改動任何消防安全措施，任何相關管道工程或相關工程；「相關工程」指(a)涉及下列情況的建築物建造、擴建、改建、增建或維修：(i)使用可燃材料；或(ii)影響建築物逃生途徑或消防安全措施的效能；(b)在建築物內或與建築物相連處提供、擴展或改動任何空調服務或通風系統；或(c)在非住宅用途建築物內或與之相連處提供、擴展或改動任何將液化石油氣從氣瓶輸送至使用點的系統。

根據消防安全法第78條，任何人士不得儲存或存放任何類別的石油或任何易燃物料，或導致任何人儲存或存放該等物料，但以下情況除外：(a)在持牌處所內或其上；(b)存放數量、方式符合該類石油或易燃物料規定的要求；及(c)根據消防處處長批出的儲存牌照授權，並遵守該牌照所有條款規定。根據消防安全法第88(6)條，任何人士違反根據第6部批出的牌照任何條件，即屬違法。

根據消防安全法第89(1)條，倘(a)消防處處長於任何時間認為：(i)任何獲發牌照或許可證的處所，因其鄰近地區的建築物或人口增長，已不適宜作獲發牌照時所訂明的用途；或(ii)基於任何其他原因，任何牌照或許可證應為公眾安全而予以取消；或(b)獲發牌照或許可證的人士違反牌照或許可證的任何條件，消防處處長可下達命令撤銷該牌照。

根據《消防安全(建築物及管道消防安全)規例》(「**消防安全規例**」)第25(1)條，按照消防安全法第35條申請簽發或續發消防證明書，須以消防處處長規定的表格向處長提出，並須附上：(a)訂明費用；(b)消防處處長可能要求相關合資格人士提供的證明，證明其已檢查該建築物或其部分，且該建築物內的消防安全工程運作良好，並符合消防安全法及據此訂立的規例；及(c)消防處處長可能要求的其他資料。根據消防安全規例第25(2)條，根據第(1)段申請續發消防證明書，須於該消防證明書屆滿前至少2個月提出。

根據消防安全規例第27條，消防處處長可於下列情況撤銷任何消防證明書：(a)違反證明書任何條款及條件；(b)消防證明書申請書或隨附圖則或文件(該證明書乃根據該等圖則或文件發出或續期)所載的重要事實有任何失實陳述；或(c)消防處處長知悉獲發或續期消防證明書的建築物或其部分範圍內的火警危險已增加，而有關方面並無採取消防處處長認為足夠的消防安全措施。

於2025年12月31日，本集團已就其處所進行相關消防安全工程取得相關消防安全證書，並持有相關石油及易燃物料儲存牌照。

《1953年中央公積金法》

《1953年中央公積金(「**中央公積金**」)法》(「**中央公積金法**」)規管僱主與僱員向中央公積金所繳納的供款。中央公積金法由中央公積金局負責管理。中央公積金制度乃強制性社會保障儲蓄計劃，資金來源為僱主與僱員的供款。

根據中央公積金法第7(1)條規定，除若干豁免及規例外，僱主須按中央公積金法附表一所列的適當比率，就每名僱員每月向中央公積金繳付供款。根據中央公積金法第7(2)條，即使任何成文法或合約有相反規定，僱主仍有權從僱員月薪中扣除中央公積金法附表一所列可從僱員處扣除的金額。

《1993年商品及服務稅法》

《1993年商品及服務稅法》(「**商品及服務稅法**」)規管新加坡商品及服務稅的徵收、課稅與管理。該法訂明供應品適用標準稅率(按現行商品及服務稅稅率課稅)或零稅率(按0%稅率課稅)的釐定規則，以及進項稅抵免、稅務登記、發票開立要求及申報義務等條件。商品及服務稅法為本公司評估及申報業務活動所涉商品及服務稅提供法定框架。

根據商品及服務稅法第21B條，任何應課稅人士向獲商品及服務稅署長(Comptroller of Goods and Services Tax)批准的航運或海事行業應課稅人士就指定用途銷售或出租商品時，可享有零稅率。即使未就供應徵收稅款，零稅率供應仍視為應課稅供應。

本集團適用零稅率供應的例子包括：出口／遠洋船舶及船隻的船舶物資供應，以及按港外限制範圍基準出租船舶及船隻。其他情況則按標準商品及服務稅稅率徵稅。

船級社檢驗

所有遠洋船舶必須由船級社進行「入級」。船級社核發的「保持船級」證明，代表該船舶的建造與維護均符合該船級社的規範。

每艘船舶由船級社驗船師按不同頻率及詳細程度進行三類檢驗：每年進行年度檢驗、每兩至三年進行中期檢驗、每五年進行特別檢驗。倘發現任何缺陷，船級社驗船師將發出「船級條件」或「檢驗要求」，列明船東須於指定期限內完成的適當維修。

《商船(船舶註冊)規例》

根據《商船(船舶註冊)規例》(「**商船(船舶註冊)規例**」)第4條規定，倘拖船、駁船或總噸位少於1,600噸且由當地公司全資或部分擁有的船舶，出現下列情況，其註冊須予註銷：該公司或其控股公司(如有)的全部或大部分股份，或該拖船、駁船或船舶的任何股份，轉讓予非新加坡公民或另一間當地公司。

根據商船(船舶註冊)規例，「當地公司」指全部或大部分股份由以下人士擁有的公司：(a)新加坡公民；或(b)全部或大部分股份由新加坡公民或當地公司擁有的公司或其控股公司。

結論

於2025年12月31日，據董事所知，我們已遵守所有對業務營運具重大影響的新加坡適用法律及法規，並已取得在新加坡經營業務所需的所有重要商業牌照及許可證。

有關中國證監會所頒佈《試行辦法》的規定

根據中國證監會頒佈的《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》(《試行辦法》)，若發行人同時符合以下條件，則其進行的境外證券發行和上市將被視為構成間接境外發行和上市，並須遵循《試行辦法》所載的備案手續：(i)發行人在最近一個財政年度經審核綜合財務報表的營業收益、溢利總額、資產總值或資產淨值有50%或以上來自境內公司(「**財務門檻測試**」)；及(ii)發行人的業務活動主要部分在中國境內進行，或其主要營業地點位於中國境內，或負責發行人業務營運及管理的高級管理人員大部分為中國公民或居於中國境內(「**營運及管理測試**」)。

我們的中國法律顧問表示，基於以下考量，我們不符合財務門檻測試以及營運及管理測試的要求：(a)本公司並無直接或間接擁有或控制任何於中國成立的實體或附屬公司，亦並無設立任何可變權益實體架構或訂立任何合約安排或類似機制以控制任何中國實體；(b)本集團並無透過任何中國實體產生任何收益或溢利；(c)本集團並無持有或控制位於中國境內的任何資產，目前亦並無在中國境內從事任何業務活動、營運或任何營利活動，且其主要營業地點並非位於中國境內。儘管我們為中國境內客戶提供的船務代理服務(及相關配套服務)是在彼等身處新加坡時提供，但該等服務的所有環節均完全在中國境外進行，且本集團於2025財政年度的收益僅約21.7%來自該等中國境內客戶(於2023財政年度及2024財政年度分別約為33.4%及29.9%)；及(d)概無負責本集團業務營運及管理的董事或高級管理人員為中國公民或居住於中國境內。

據此，我們的中國法律顧問表示，本公司毋須就**[編纂]**向中國證監會辦理任何備案手續。

概覽

[編纂]前，本集團經營家族企業，提供綜合服務，涵蓋：(i)造船服務及工作船租賃；(ii)船務代理服務；及(iii)船舶物資供應及銷售機械與備件，特別是在新加坡根據我們與供應商A訂立的分銷協議銷售供應商A若干船用引擎、發電機及備件。

本公司於2026年1月2日在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。根據本節「重組」一段所詳述之重組，為進行**[編纂]**，本公司已成為本集團的控股公司。

本集團之歷史可追溯至Chua TK先生(為我們的創始人、目前董事會主席、執行董事及控股股東之一)於2009年12月7日連同其家族成員成立Pinnacle Marine。憑藉其在成立Pinnacle Marine前在船務代理領域累積13年的行業專業知識及行業經驗，Chua TK先生領導本集團的營運、管理及業務擴張。有關Chua TK先生經驗及資歷的詳情，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

自成立以來，本集團歷經數個關鍵發展階段。我們的業務始於在新加坡經營船舶物資供應。隨著船舶物資供應業務擴張，本集團於2011年9月成立Prestige Ocean，以營運本集團的自有船隊。本集團於2018年進軍造船業務，耗時四個月建造及交付首艘符合國際船級社協會(「**國際船級社協會**」)規範的15米鋁製船隻，用於商業銷售。於2019年4月，P Group成立以提供區域性船務代理樞紐服務，且本集團於2020年年底退出倉庫持有業務，專注於造船及工作船租賃。於2021年6月，業務通過與供應商A合作拓展至船舶產品分銷領域，在新加坡取得其船用引擎及船用發電機產品的分銷權。

我們的業務及公司里程碑載列如下。有關我們業務營運的進一步詳情，請參閱本文件「業務」一節。

里程碑

下表載列我們業務及公司發展的關鍵里程碑：

年份	里程碑
2009年	Pinnacle Marine在新加坡成立，該公司為本公司的間接全資附屬公司，專注於提供船舶物資供應服務。
2010年	我們的業務繼續增長，進駐租用的倉庫。
2011年	Prestige Ocean(為本公司的間接全資附屬公司)於新加坡成立，以營運本集團自有船隊。

年份	里程碑
2012年	Primus Shipping(為本公司的間接全資附屬公司)於新加坡成立，以擔任停靠新加坡港的船東的代理。
2014年	本集團購置首個倉庫。
2016年	本集團持續擴張，並購置兩個總面積約5,424平方呎的倉庫。
2017年	Pinnacle Marine推出其首艘符合國際船級社協會規範的20米實用船。
2018年	為克服海外交付期過長的問題，本集團開展造船業務並建立自身造船能力。本集團僅耗時四個月便成功建造首艘當地製造並符合國際船級社協會規範的15米鋁製實用船「Sun Ace」。 Prestige Ocean開始爭取政府及離岸農業合約，並從一個新加坡法定委員會成功中標首個提供客運渡輪服務的項目。
2019年	P-Group(為本公司的間接全資附屬公司)於新加坡成立，作為區域樞紐代理，為停靠新加坡以外港口的船舶提供離岸港口代理解決方案。 Pinnacle Marine推出一艘符合國際船級社協會規範的20米專用起重機船隻「President Six」。
2020年	Pinnacle Marine於1月在聖約翰島(St. John，為新加坡外海島嶼之一)部署「President Six」完成首次成功作業，其水產養殖工作更獲得當地報章報導。 Prestige Ocean就租賃「President Five」予一間當地商業潛水公司，開展其首份船隻租賃合約。 為將所有資源投入到不斷發展的造船業務中，我們出售當時所有倉庫，並在一座商業大樓的八樓覓得一處空間，繼續進行造船業務。 新作業場地包含約662平方米的有蓋倉庫及717.8平方米的製造區。儘管存在空間限制，但我們仍透過優化營運流程，每年成功交付六至八艘優質船舶。

年份	里程碑
2021年	本集團進軍船舶產品分銷業務，與供應商A(為中國領先的國有船用引擎及機械製造商)簽訂協議，成為其船舶產品在新加坡的非獨家分銷商。
	本集團拓展至工程、維修及維護領域。
2022年	本集團與供應商A簽訂獨家分銷協議。
	本集團出售最後一艘玻璃纖維船，並將船隊全面改造為符合國際船級社協會規範並具備港口範圍外的遠洋航行能力的鋁製船隻。
	本集團榮獲新加坡領先的拖船及領港服務供應商授予海峽領港服務的船舶租賃合約。
2023年	本集團推出及向新加坡政府轄下法定機構交付兩次測量下水及一次工作下水，全程使用B20生物柴油。
	於2月，日本船東安保商店向Pinnacle Marine投資5百萬新加坡元，並認購Pinnacle Marine的16,680股股份，佔增資完成後Pinnacle Marine股權約7.70%。
	憑藉穩健的往績記錄及充足的人力資源，我們通過政府評估，取得新加坡監管機構批准，收購一幅租賃地塊作為造船廠用地。此項收購是重大里程碑，不僅減輕對租賃土地的依賴，更減少限制我們造船能力的空間掣肘。
	我們於9月推出最新16米實用船設計，即Mazu系列。
2024年	我們透過向服務中東客戶的附屬公司及代理商供應三艘船隻，以拓展客戶群。
	我們取得一間領先的燃油零售站提供商為期三年的船隻服務合約。
	我們獲中國最大的化學品船船東之一委任為指定船務代理，以處理船舶停靠新加坡事宜。
	我們透過合作推動可持續發展工作，包括於8月由美國船級社協助發佈首份可持續發展報告，並參與由南洋理工大學、供應商A及中國船級社新加坡分社共同進行的全B100生物柴油研究船1000小時海上試驗。

年份	里程碑
2025年	我們榮獲畢馬威會計師事務所與《商業時報》頒發的「第30屆企業50強(Enterprise 50)」獎項中第20名殊榮(共50名得獎者)。
	我們與新加坡領先的拖船及領港服務供應商簽訂合約，租賃一艘船隻用作領港船。
	我們採用綠色造船方法而獲新加坡《商業時報》報導。
	我們推出了新加坡首艘全B100生物柴油工作船，作為與南洋理工大學、供應商A及中國船級社研究合作的一部分，並標誌著本集團自2018年以來建造的第50艘船隻。
	我們推出建造速度最快的船隻，從下龍骨到下水的過程耗時不到兩個月。
	截至12月，本集團於2025財政年度建造合共15艘船隻，創下年度造船數量的里程碑紀錄。

我們的主要附屬公司

我們主要透過四間全資營運附屬公司經營業務，分別為Pinnacle Marine、Primus Shipping、Prestige Ocean及P-Group。

下表載列於往績記錄期間對我們的經營業績作出重大貢獻的主要附屬公司資料：

附屬公司名稱	註冊成立／成立地點	註冊成立／成立日期	本集團應佔股權	主要業務活動
Pinnacle Marine	新加坡	2009年12月7日	100%	提供造船、維修、保養及船舶物資供應，以及銷售機械與備件
Prestige Ocean	新加坡	2011年9月26日	100%	提供工作船租賃、船員配置及相關物流服務(包括陸路運輸及倉儲服務)
Primus Shipping	新加坡	2012年12月14日	100%	為停靠新加坡港口的船舶提供船務代理服務
P Group	新加坡	2019年4月1日	100%	為停靠馬來西亞及印尼港口的船舶提供區域性樞紐代理服務

Pinnacle Marine

Pinnacle Marine於2009年12月7日在新加坡註冊成立為私人有限公司，已發行及繳足股本為2.0新加坡元，分為2股股份。截至註冊成立日期，Pinnacle Marine的股權架構如下：

股東	所認購股份數目	佔概約相關股權 (%)
Lim SC女士	1	50.00
Chua GC女士	1	50.00
總計	**2**	**100.00**

於2016年9月28日，Pinnacle Marine進行其首次增資，完成後股本增加至200,002新加坡元，其中Lim SC女士認購100,001新加坡元及Chua GC女士認購100,001新加坡元。增資完成後，Pinnacle Marine的股權架構如下：

股東	所持股份數目	佔概約相關股權 (%)
Lim SC女士	100,001	50.00
Chua GC女士	100,001	50.00
總計	**200,002**	**100.00**

於2020年8月27日，Pinnacle Marine的當時股東進行一系列股權轉讓，將若干股權轉移至參與Pinnacle Marine營運的其他家族成員。此項轉讓旨在表彰其對本集團的貢獻。股權分配根據各家族成員過往及持續的貢獻而定，包括但不限於：註冊成立時的初始注資、營運參與及領導、戰略貢獻、業務拓展，以及配合長遠管治及繼任規劃。Lim SC女士以代價1.0新加坡元，將70,001股股份轉讓予Chua TK先生。此外，Chua GC女士分別就每次轉讓按代價每股1.0新加坡元，將8,001股股份轉讓予Lim CP先生、30,000股股份

轉讓予Chua TS先生及32,000股股份轉讓予Chua TK先生。完成上述股權轉讓後，Pinnacle Marine的股權架構如下：

股東	所持股份數目	佔概約相關股權 *(%)*
Chua TK先生	102,001	51.00
Lim SC女士	30,000	15.00
Chua GC女士	30,000	15.00
Chua TS先生	30,000	15.00
Lim CP先生	8,001	4.00
總計	**200,002**	**100.00**

於2022年4月29日，Lim SC女士以代價1.0新加坡元，將10,000股股份轉讓予Chua TK先生，同日，Chua TS先生以代價1.0新加坡元，將16,000股股份轉讓予Chua TK先生。此外，Chua GC女士分別就每次轉讓以代價1.0新加坡元，進一步將2,000股股份轉讓予Lim CP先生及8,000股股份轉讓予Chua TK先生。上述轉讓代表家族成員之間的內部股權重組，而名義代價則反映交易的內部性質。完成上述股權轉讓後，Pinnacle Marine的股權架構如下：

股東	所持股份數目	佔概約相關股權 *(%)*
Chua TK先生	136,001	68.00
Lim SC女士	20,000	10.00
Chua TS先生	14,000	7.00
Lim CP先生	10,001	5.00
Chua GC女士	20,000	10.00
總計	**200,002**	**100.00**

於2023年2月25日，Pinnacle Marine的股本由200,002新加坡元增加至5,200,002新加坡元，且安保商店同意認購並獲配發16,680股股份，發行價為5,000,000新加坡元(相當於增資完成後Pinnacle Marine約7.70%股權)。安保商店為我們的**[編纂]**投資者。進一步詳情請參閱下文「—**[編纂]**投資」一節。

於上述增資完成後及緊接重組前，Pinnacle Marine的股權架構如下：

股東	所持股份數目	概約相應股權 (%)
Chua TK先生	136,001	62.77
Lim SC女士	20,000	9.22
Chua GC女士	20,000	9.23
安保商店	16,680	7.70
Chua TS先生	14,000	6.46
Lim CP先生	10,001	4.62
總計	**216,682**	**100.00**

有關本集團所進行涉及Pinnacle Marine層面股權變動的重組步驟詳情，請參閱本節「重組」一段。

Prestige Ocean

Prestige Ocean於2011年9月26日在新加坡註冊成立為私人有限公司，已發行及繳足股本為2.0新加坡元，分為2股股份。Prestige Ocean截至其註冊成立日期的股權架構如下：

股東	所認購股份數目	概約相應股權 (%)
Juliany女士*(附註1)*	2	100.00
總計	**2**	**100.00**

附註：

1. Juliany女士為Chua TS先生的配偶。

於2015年11月20日，Prestige Ocean的股本由2.0新加坡元增加至100,002新加坡元，新增股本由Chua TS先生全數認購。於增資完成後，Prestige Ocean的股權架構如下：

股東	所認購股份數目	概約相應股權 (%)
Chua TS先生	100,000	99.998
Juliany女士	2	0.002
總計	**100,002**	**100.00**

於2018年7月3日，Prestige Ocean的股本由100,002新加坡元進一步增加至1,500,002新加坡元，新增股本由Chua TK先生全數認購。於增資完成後，Prestige Ocean的股權架構如下：

股東	所認購股份數目	概約相應股權 *(%)*
Chua TK先生	1,400,000	93.3332
Chua TS先生	100,000	6.6667
Juliany女士	2	0.0001
總計	**1,500,002**	**100.00**

於2020年8月1日，Prestige Ocean的當時股東進行了一系列股權轉讓，將若干股權轉讓予Pinnacle Marine，以進行本集團重組，目的是透過將擁有權整合至單一實體以精簡營運，提高透明度，並為本集團在整個行業價值鏈中的可擴展性增長奠定基礎。Pinnacle Marine分別以3.0新加坡元的代價從Juliany女士轉讓2股股份、以144,430新加坡元的代價從Chua TS先生轉讓100,000股股份，並以2,022,015新加坡元的代價從Chua TK先生轉讓1,400,000股股份。

於上述股權轉讓完成後，Prestige Ocean成為Pinnacle Marine的全資附屬公司，而Prestige Ocean的股權架構如下：

股東	所認購股份數目	概約相應股權 *(%)*
Pinnacle Marine	1,500,002	100.00
總計	**1,500,002**	**100.00**

於2021年6月4日，Prestige Ocean的股本由1,500,002新加坡元增加至2,500,002新加坡元，新增股本由Pinnacle Marine全數認購。於增資完成後及截至最後實際可行日期，Prestige Ocean的股權架構如下：

股東	所認購股份數目	概約相應股權 *(%)*
Pinnacle Marine	2,500,002	100.00
總計	**2,500,002**	**100.00**

Primus Shipping

Primus Shipping於2012年12月14日在新加坡註冊成立為私人有限公司，已發行及繳足股本為5.0新加坡元，分為5股股份。Primus Shipping截至其註冊成立日期的股權架構如下：

股東	所認購股份數目	概約相應股權 (%)
Chua TK先生	4	80.00
Lim CP先生	1	20.00
總計	**5**	**100.00**

於2015年7月13日，Primus Shipping的股本由5.0新加坡元增加至200,005新加坡元，新增股本由Chua TK先生全數認購。於增資完成後，Primus Shipping的股權架構如下：

股東	所持股份數目	概約相應股權 (%)
Chua TK先生	200,004	99.9995
Lim CP先生	1	0.0005
總計	**200,005**	**100.00**

於2020年8月1日，Primus Shipping的當時股東進行了一系列股權轉讓，將若干股權轉讓予Pinnacle Marine，以進行本集團重組，目的是透過將擁有權整合至單一實體以精簡營運，提高透明度，並為本集團在整個行業價值鏈中的可擴展性增長奠定基礎。Pinnacle Marine以200,004新加坡元的代價從Chua TK先生轉讓200,004股股份，並以1.0新加坡元的代價從Lim CP先生轉讓1股股份。於股權轉讓完成後，Primus Shipping成為Pinnacle Marine的全資附屬公司，而截至最後實際可行日期，Primus Shipping的股權架構如下：

股東	所持股份數目	概約相應股權 (%)
Pinnacle Marine	200,005	100.00
總計	**200,005**	**100.00**

P Group

P Group於2019年4月1日在新加坡註冊成立為私人有限公司，已發行及繳足股本為1.0新加坡元，分為1股股份。P Group截至其註冊成立日期的股權架構如下：

股東	**所認購股份數目**	**概約相應股權** *(%)*
Chua TK先生	1	100.00
總計	**1**	**100.00**

於2020年8月1日，Chua TK先生以2.0新加坡元的代價向Pinnacle Marine轉讓1股股份，以進行本集團重組，目的是透過將擁有權整合至單一實體以精簡營運，提高透明度，並為本集團在整個行業價值鏈的可擴展性增長奠定基礎。於股權轉讓完成後，P Group成為Pinnacle Marine的全資附屬公司，而P Group截至最後實際可行日期的股權架構如下：

股東	**所認購股份數目**	**概約相應股權** *(%)*
Pinnacle Marine	1	100.00
總計	**1**	**100.00**

[編纂]投資

安保商店(一家擁有超過60年歷史的日本船東)認可本集團的能力及我們的擴張計劃，包括我們在可持續發展方面的努力，並認為雙方的目標及願景乃屬一致。於2023年2月4日，安保商店以5,000,000新加坡元的投資額取得該公司約7.70%的股份，以促進本集團收購當地海濱造船廠的擴張計劃。上述投資已於2023年2月15日完成。

有關安保商店對本集團進行的**[編纂]**投資詳情載列如下。

初始投資協議日期	2023年2月4日
所認購股份數目	16,680股

已支付代價總額	5,000,000新加坡元
[編纂]投資者全數結清投資的日期(1)	2023年2月15日
每股股份成本(2) *(概約)*	299.7602新加坡元
[編纂]折讓(3) *(概約)*	**[編纂]**
本公司的隱含投資後估值(4)	64,952,637.9新加坡元
代價釐定基準	**[編纂]**投資的代價乃根據相關訂約方公平磋商，並經考慮投資時間及我們的業務營運狀況後釐定。
[編纂]投資者的策略優勢	在**[編纂]**投資時，董事認為**[編纂]**投資可為本集團提供資金及寶貴的行業專業知識。該項投資使我們能夠購置必要的固定資產，並升級當時新收購船廠的基礎設施，從而增強我們的營運能力，並為未來增長作好準備。
[編纂]投資者特別權利及安排	重組完成後，所有授予**[編纂]**投資者的特別權利不再具有效力。投資條款中並無包含任何禁售安排。
所得款項用途	本公司收取的**[編纂]**投資所得款項已用於Pinnacle Marine收購當地海濱造船廠的擴張計劃以及本集團的一般營運資金。截至最後實際可行日期，**[編纂]**投資所得款項淨額的100%已獲動用。

附註：

(1) 即**[編纂]**投資者最後支付代價的日期。

(2) 根據**[編纂]**投資者支付的代價金額除以重組完成後轉換為本公司股份的Pinnacle Marine股權計算。

(3) 根據1.00新加坡元兑6.10港元的貨幣換算及按照**[編纂]**[**編纂**]港元計算(即**[編纂]**的中間值)。

(4) 根據Pinnacle Marine已發行股份總數乘以每股股份成本計算。

有關[編纂]投資者的資料

安保商店為一家在日本成立的股份公司，擁有超過60年歷史，主要從事提供航運服務及船舶租賃服務。據董事所深知，安保商店由Daisuke Abo、Ren Wada及Takashi Abo分別持有約92.57%、5.19%及2.24%權益，彼等均為日本公民及商人，亦為獨立第三方。Daisuke Abo及Takashi Abo為胞兄弟，而Ren Wada則為彼等的表親。除作為[編纂]投資者外，安保商店或其實益擁有人與本集團或本公司任何關連人士均無任何關係，且為獨立第三方。

鑑於我們在業界的聲譽及我們經營所在市場的發展，安保商店認為本集團所服務的市場潛力龐大，對本集團的投資物有所值，因此投資於本公司，以促進本集團收購當地海濱造船廠的擴張計劃。此項投資為本集團的擴張提供資金，並憑藉安保商店的行業經驗，為本集團的長期增長帶來行業遠見、商業契合度及潛在協同效應。

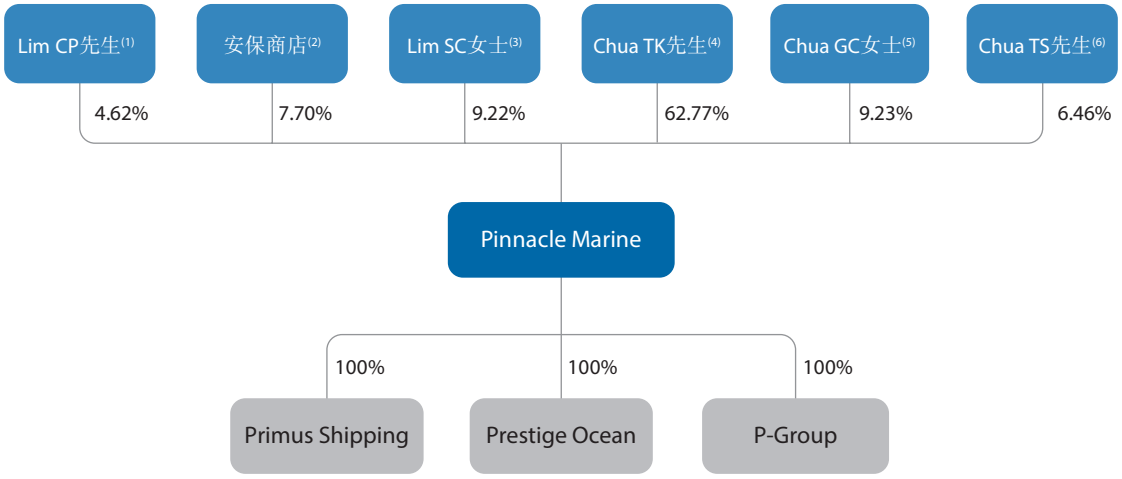
獨家保薦人確認

基於(i)[編纂]投資的代價已於首次向聯交所提交[編纂]日期前超過28個完整日不可撤回地結清；及(ii)授予安保商店的特別權利於遞交[編纂]前已失效，獨家保薦人確認[編纂]投資符合[編纂]投資指引(定義見聯交所刊發的新上市申請人指南第4.2章)。

重組

重組前的公司架構

下表載列本集團緊接重組前的公司架構：



附註：

(1) Lim CP先生為行政總裁兼執行董事。彼為Chua TK先生及Lim SC女士的胞弟。有關Lim CP先生的經驗及資歷的更多詳情，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

(2) 安保商店於日本成立，且據董事所深知，乃由獨立第三方Daisuke Abo、Ren Wada及Takashi Abo分別持有約92.57%、5.19%及2.24%權益。

(3) Lim SC女士為控股股東之一，並為Chua TK先生的配偶及Lim CP先生的胞姊。

(4) Chua TK先生為創始人、董事會主席、執行董事兼控股股東之一。彼為Lim SC女士的配偶、Chua GC女士及Chua TS先生的胞弟。有關Chua TK先生的經驗及資歷的更多詳情，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

(5) Chua GC女士為Chua TK先生及Chua TS先生的胞姊。

(6) Chua TS先生為Chua TK先生的胞弟及Chua GC女士的胞弟。

為籌備**[編纂]**，本集團進行重組，其中涉及以下步驟：

本公司註冊成立

於2026年1月2日，本公司註冊成立，作為重組完成後本集團的最終控股公司。本公司的法定股本為50,000美元，分為5,000,000,000股每股面值0.00001美元的股份。於本公司註冊成立後，一名初始認購人(為獨立第三方)獲發行一股面值0.00001美元的認購人股份(已悉數繳足)，並於同日按面值將一(1)股認購人股份轉讓予Prompt Venture。

股東名稱／姓名	股份數目	持股百分比 *(%)*
Prompt Venture[(1)]	1	100.00
總計	**1**	**100.00**

附註：

(1) Prompt Venture為由Lim SC女士及Chua TK先生分別擁有12.78%及87.22%權益的持股實體，亦為控股股東之一。

PMS Group註冊成立

PMS Group於2026年1月19日註冊成立為全資附屬公司，作為重組後本集團的中間控股公司。於註冊成立日期，PMS Group獲授權發行最多50,000股零面值的單一類別普通股。

於註冊成立時，本公司按面值獲配發及發行一股普通股(已悉數繳足)。於有關配發及發行完成後，PMS Group的已發行股本由本公司全資擁有。

Pinnacle Marin轉讓予PMS Group

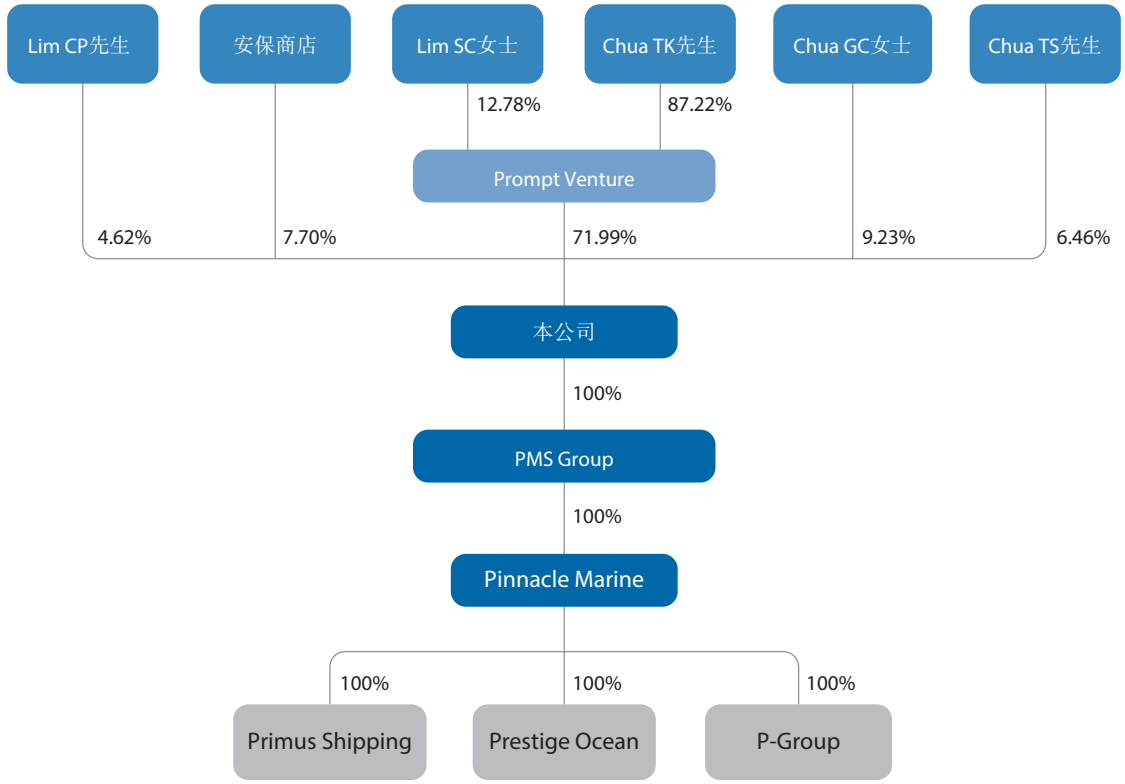
於重組前，Pinnacle Marine由Lim CP先生、安保商店、Lim SC女士、Chua TK先生、Chua GC女士及Chua TS先生分別擁有約4.62%、7.70%、9.22%、62.77%、9.23%及6.46%權益。

於2026年1月30日，Lim CP先生、安保商店、Lim SC女士、Chua TK先生、Chua GC女士及Chua TS先生向PMS Group轉讓其各自於Pinnacle Marine註冊股本中的股份，分別為10,001股、16,680股、20,000股、136,001股、20,000股及14,000股股份，本公司透過向Lim CP先生、安保商店、Prompt Venture（由Lim SC女士及Chua TK先生分別擁有12.78%及87.22%權益的持股實體）、Chua GC女士及Chua TS先生分別配發及發行10,001股、16,680股、156,001股（包括20,000股及136,001股）、20,000股及14,000股股份（已入賬列為繳足）的方式償付代價。同日，Prompt Venture交還一股認購人股份，本公司隨後按交還程序註銷該股份。

上述步驟已於2026年1月30日完成。本公司全部已發行股本由Lim CP先生、安保商店、Prompt Venture、Chua GC女士及Chua TS先生分別擁有約4.62%、7.70%、71.97%、9.23%及6.46%權益。因此，Pinnacle Marine已透過PMS Group成為本公司的間接全資附屬公司。

重組後的公司架構

下表載列本公司於重組完成後但緊接[**編纂**]及[**編纂**]前的股權及公司架構：



新加坡監管規定

新加坡法律顧問已確認，(i)本節所述本集團的新加坡公司已正式成立；(ii)本集團旗下新加坡公司的成立、股權轉讓及資本變動已根據新加坡法律在各重大方面取得所有必要監管批准及登記；(iii)本集團旗下新加坡公司的所有股權轉讓及資本變動已妥善且合法完成，並於各重大方面符合所有適用的新加坡法律；及(iv)在重組過程中，Pinnacle Marine的股份轉讓符合新加坡相關法律法規的規定。

重大收購、出售及合併

除上文所披露者外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無進行任何我們認為對我們而言屬重大的收購、出售或合併。

公眾持股量

上市規則第8.08條規定，尋求上市的證券必須有公開市場。這一般表示如屬初次申請上市的證券類別，則於上市時，該類別證券至少最低規定百分比須由公眾持有。倘該類別證券於上市時的預期市值不超過6,000,000,000港元，則最低規定百分比為25%。

基於(i)**[編纂]**[**編纂**]港元、**[編纂]**港元或**[編纂]**港元(即**[編纂]**的下限、中位數及上限)，及(ii)預期緊隨**[編纂]**及**[編纂]**完成後將予發行的**[編纂]**股股份(假設**[編纂]**未獲行使)，預期股份於**[編纂]**時的市值將分別為**[編纂]**港元、**[編纂]**港元及**[編纂]**港元。因此，**[編纂]**時至少須有25%已發行股份總數由公眾人士持有。於**[編纂]**及**[編纂]**完成後(假設**[編纂]**未獲行使)，由股東(屬於核心關連人士或受核心關連人士間接控制)持有的股份將不計入公眾持股量。該等人士包括控股股東及Lim CP先生。

就上市規則第8.08條而言，上文所載股東以外的股東所持有的股份將計入公眾持股量，原因是彼等於**[編纂]**後不會成為本公司的核心關連人士，亦不慣常自核心關連人士接受有關彼等股份的收購、出售、表決或其他處置的指示，且彼等的股份收購並非直接或間接由核心關連人士提供資金。

根據上文所述，預期緊隨**[編纂]**及**[編纂]**完成後(假設**[編纂]**未獲行使)，根據上市規則第8.08條，本公司全部已發行股份的約25.00%將由公眾人士持有。

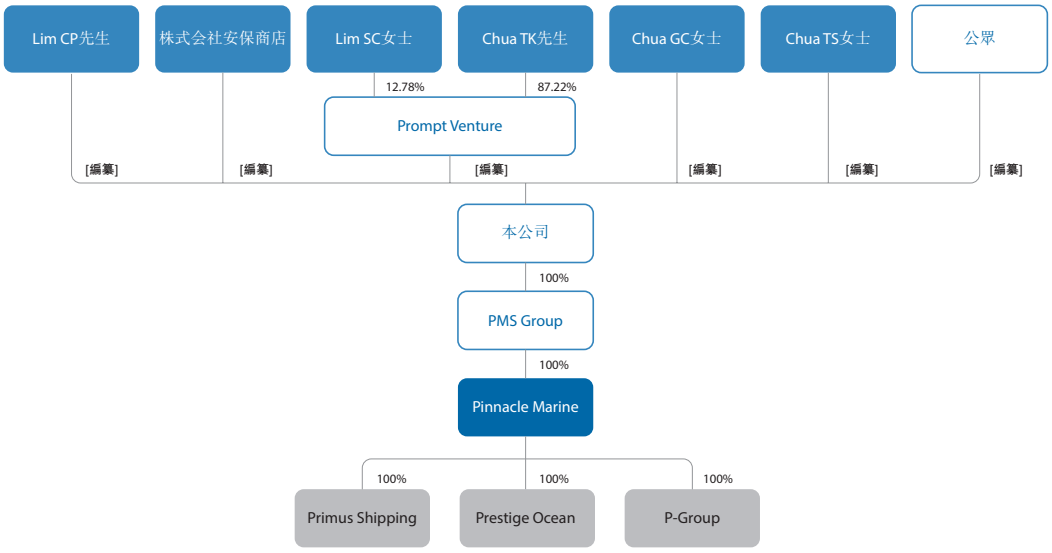
自由流通量

根據[編纂]將予[編纂]的[編纂]股股份(佔緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行股本總額的[編纂]%)(假設[編纂]未獲行使)，該等股份將由公眾人士持有且不受任何出售限制所限，而每股[編纂]的[編纂]為[編纂]港元(即[編纂]的下限)，本公司將能符合上市規則第8.08A條項下的自由流通量要求。

公司架構

緊隨[編纂]及[編纂]後的公司架構

下表載列我們緊[編纂]及[編纂]完成後的公司及股權架構(假設[編纂]未獲行使)：



概覽

我們是一家總部設於新加坡的海事服務供應商，成立於2009年。我們經營三條相互關聯的服務線：(i)鋁製工作船建造、工作船租賃、船員配置及物流支援；(ii)船務代理服務；及(iii)船舶物資供應以及機械與備件銷售。工作船為主要用於支援港口界限及周邊水域內作業的港口工作船。新加坡港的船舶流量及吞吐量帶動對我們服務的需求。

我們於2009年以船舶物資供應起步，於2011年購入我們的第一艘補給船及開始船舶租賃業務，並於2012年在新加坡設立船務代理服務，最初服務海外化學品船營運商。我們於2018年開始造船，完成符合法國船級社認證的15米鋁製工作船，並於2019年透過第三方當地代理將代理覆蓋範圍擴展至馬來西亞及印尼。

我們於新加坡佔地153,000平方呎的租賃港口碼頭設施涵蓋造船、維修、保養、改裝業務、倉儲及物流功能。該設施於2024年1月全面投入營運，使我們的造船產能從同時建造兩艘工作船增至最多五艘工作船(取決於任何特定時間的船體尺寸)。根據每艘鋁製工作船現時約需兩個月的建造週期，此產能可支持2025年年產量最多約15艘工作船。

自2018年以來及直至最後實際可行日期，我們已交付67艘工作船，其中48艘工作船售予客戶，19艘獲國際船級社協會認證的鋁製工作船主要部署作船舶租賃及若干船務代理服務。此外，我們的船舶物資供應及機械與備件銷售業務涵蓋供應商A所供應若干船用引擎、發電機及備件的銷售。該等產品主要供應予新建工作船及維修或服務。

根據JWA報告，新加坡海事服務行業的大多數企業專門從事一至兩項海事服務。本集團提供一套全方位服務，涵蓋造船及船舶租賃服務、船務代理服務、船舶物資供應及機械與備件銷售；且按2025年的交付船舶數量計算，本集團在新加坡鋁製工作船建造商中排名第三。

下表載列於所示年度按業務線劃分的收益明細：

	2023財政年度		2024財政年度		2025財政年度		2025年首五個月		2026年首五個月	
	(千新加坡元)	*%*	*(千新加坡元)*	*%*	*(千新加坡元)*	*%*	*(千新加坡元)* *(未經審核)*	*%*	*(千新加坡元)*	*%*
造船及工作船租賃服務										
(a) 造船服務	3,743	10.7	7,781	19.0	14,267	30.8	5,083	26.4	5,935	30.6
(b) 工作船租賃、船員配置及物流支援服務	8,066	23.1	9,255	22.6	9,814	21.1	4,094	21.2	4,771	24.5
小計：	11,809	33.8	17,036	41.6	24,081	51.9	9,177	47.6	10,706	55.1
船務代理服務	18,785	53.9	20,320	49.7	19,579	42.2	8,878	46.0	7,338	37.8
船舶物資供應及機械與備件銷售	4,310	12.3	3,553	8.7	2,757	5.9	1,237	6.4	1,372	7.1
總收益：	34,904	100.0	40,909	100.0	46,417	100.0	19,292	100.0	19,416	100.0

我們的客戶群因業務線而異，包括船東、船舶營運商、政府相關機構、承租人以及停靠新加坡港的船舶管理與物流企業。船務代理服務客戶一般涵蓋海外化學品船營運商。至於船舶物資供應及機械與備件銷售，客戶則主要為停靠新加坡港並需要持續補給與維護支援的船舶的船東及船舶營運商，包括配備供應商A船用引擎及發電機的新建工作船買家及需要更換零件的營運商。

競爭優勢

我們相信，本集團擁有以下競爭優勢：

整合式的造船及港口支援服務平台

本集團將造船能力與工作船租賃、船務代理服務、船舶物資供應以及機械與備件銷售結合。上述互補的服務線使我們能夠透過單一聯絡點協調客戶的靠港需求，服務涵蓋安排港口服務，以至將人員、補給品及設備運送至泊位或碇泊處的船舶。

我們的造船能力支持我們為港口支援作業提供工作船。我們自有的鋁製工作船透過運送船員、技術人員、補給品及備件、貨物，以及為泊位或碇泊處的船舶提供緊急作業支援，服務我們的船舶租賃、船務代理及船舶物資供應業務。我們的服務團隊與工作船作業之間的協調，使我們能夠根據船舶時間表及作業要求安排交付及運輸。

此綜合平台減少我們對外部供應商及中介的依賴，有助提供一致的服務、協調進度安排，並及時作出回應。我們相信，及時滿足客戶要求有助避免延誤及縮短靠港時間，從而降低與時間相關的成本。透過單一聯絡點提供互補服務，亦使我們能夠跨服務線建立客戶關係，並促進客戶再次合作。

內部造船與維修專業技術提升船隊可靠性與客戶便利程度

我們建造經認可船級社認證的鋁製工作船，供應予第三方客戶，以及部署於我們工作船租賃船隊、船務代理及船舶物資供應業務。自2018年起及直至最後實際可行日期，我們已交付67艘工作船，包括整合至自有船隊的工作船。內部能力使我們能掌控設計規格、建造品質與維護標準，從而確保船隊性能與運作可靠性貫徹一致。

我們專門建造符合國際船級社協會認證的鋁製工作船，此類船隻具備耐用性、抗腐蝕特性，相較於鋼製船舶更為輕型。我們亦建造用於離岸水產養殖作業的專用起重機工作船，以便在碼頭基礎設施有限或甚至欠缺設施的淺水區有效轉運貨物。

我們亦為我們船隊及第三方客戶提供維修及保養服務，有效提升工作船使用率及營運持續性。於往績記錄期間，我們完成多項重要項目，包括為一間主要從事海事執法工作的新加坡政府機關進行鋁製巡邏艇改裝服務，充分展現我們工程技術的能力，同時全面掌握公共領域的營運標準。

董事認為，駐新加坡客戶普遍明確傾向在當地進行維修及保養服務，以避免停航期延長、進度不確定性及境外維修所涉及的物業複雜性。

因此，我們的綜合能力支持船隊可用性及客戶便利程度，並鞏固我們在新加坡海事服務行業的整體競爭地位。

具戰略位置優勢的港口碼頭設施提升效率、產能及服務整合

我們於新加坡營運的租賃港口碼頭設施，涵蓋造船、維修、船舶物資供應及倉儲業務。該設施坐落於Penjuru碼頭(Penjuru Terminal)、西海岸碼頭(West Coast Pier)、海濱南貨運碼頭(Marina South Wharf)及海濱南碼頭(Marina South Pier)之間，這些關鍵基礎地點支援出入境清關、船隻下水與渡輪服務，同時為服務新加坡港的工作船提供裝載與登陸作業，能直接通往主要港口基礎設施、碇泊處範圍與航運路線，縮短服務離岸客戶船舶的往返時間與成本。

該設施於2024年1月全面投入營運，使我們的造船產能從同時建造兩艘工作船增至最多五艘工作船。每艘鋁製工作船一般需時約兩個月的建造週期，可支持年產量最高約達15艘工作船。我們亦可同時建造不同規格的工作船，例如在同一生產週期內建造兩艘20米工作船與三艘13米工作船。

現場泊位、工場以及備件、引擎及關鍵零部件庫存，支持日常維護及緊急維修，減少對第三方造船廠的依賴。上述綜合設施縮短維修時間，盡量減少我們船隊及客戶船舶的停航時間，並保持一致的工藝水平及符合監管標準。

對環境及社會可持續發展的承諾

我們參照國際海事組織「IMO 2050」脫碳目標及《2030年新加坡綠色發展藍圖》等國家措施，將環境及社會可持續發展融入營運。憑藉內部工程實力，我們已建造完全採用B100生物柴油驅動的鋁製工作船*President 100*，用作新加坡首次純生物柴油船舶的1,000小時海上試航。是次試航由我們與中國船級社、供應商A及南洋理工大學聯合進行，並於2026年1月完成，成功收集生物燃料的性能、效率、排放量及整體可行性的數據，為海事作業發展可持續及環保解決方案奠定基礎。於2026年7月，我們獲頒「港口工作船脫碳卓越獎」(Harbour Craft Decarbonisation Excellence Award)，表揚我們在新加坡推廣B100生物燃料及推動B100兼容港口工作船應用的貢獻。

為配合新加坡對更潔淨海事解決方案日益增加的監管及商業需求，我們正開發全新「*Eco-Green*」系列鋁製工作船，該系列的設計完全採用可再生生物柴油運作，具備提升燃油效率、降低溫室氣體排放及延長使用壽命的優勢。

我們優先聘用當地人員，並逐步降低對外籍勞工的依賴。透過參與新加坡「黃絲帶計劃」，我們聘用更生人士擔任船員並提供在職培訓。我們亦支持人才培訓計劃，包括自2024年起由新加坡海事工業商會(Association of Singapore Maritime Industries)主辦的青年師友計劃，以及與新加坡理工學院合作的實習計劃，旨在推廣海事行業職業發展，協助未來畢業生投身此行業。

我們與主要客戶及供應商維持長期業務關係

在2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們的五大客戶大多與我們維持業務往來至少達四年。上述業務關係有賴以下各項因素：(i)內部造

船能力確保工作船供應；(ii)工作船隊的可靠性與多功能性；(iii)全服務線貫徹的嚴格營運與安全標準；(iv)高效協調複雜靠港物流的能力；(v)及時執行工作船租賃、船務代理及物流服務；及(vi)對客戶的即時回應與主動溝通。憑藉此穩固客戶基礎，我們深信能有效爭取持續性合約並支持業務增長。

於相同年度╱期間，我們的五大供應商中，有相當比例亦已與我們合作至少六年。我們已與我們的最大供應商供應商A根據分銷協議合作超過三年，確保若干船用引擎及發電機的供應。此關係支持我們造船、維修及船舶物資供應業務獲得上述核心零部件的可靠供應。

我們擁有經驗豐富的管理團隊

我們的管理團隊在造船、物流、船務代理及船舶物資供應服務領域擁有豐富經驗。執行董事兼主席Chua TK先生在航運業擁有逾28年經驗，並帶領我們從船舶物資供應公司發展為工作船租賃、船務代理及船舶物資供應服務的綜合供應商。在其領導下，我們於2018年建立造船業務，於2019年將代理服務拓展至馬來西亞及印尼，並於2024年將港口碼頭設施發展為多功能樞紐。

我們深信管理團隊的豐富經驗與行業知識，賦予我們強大的策略規劃與營運能力。除Chua TK先生外，我們管理團隊其他成員的經驗亦涵蓋船舶建造與工程、國際物流、靠港管理、代理營運及船舶設備分銷。團隊的行業知識支持項目執行、區域擴張以及長期的客戶及供應商關係。團隊負責策略、日常營運、客戶及供應商管理，以及符合監管及行業標準。

我們相信，管理團隊的經驗與過往表現，賦予我們推動可持續發展及未來增長所需的策略見解與營運能力。有關詳細履歷資料，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

業務策略

本集團的目標是鞏固其作為新加坡及周邊地區領先綜合服務供應商的地位。為實現此目標，我們計劃將**[編纂][編纂]**的相關部分分配於下列用途。有關**[編纂]**分配的進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及**[編纂]**用途」一節：

I. 擴充造船產能

我們的核心擴張計劃旨在獲取及開發額外土地，以提升造船產能，重點聚焦於標準化鋁製工作船。我們的現有港口碼頭設施空間有限，難以容納新增的產量及建造活動提供所需的有蓋作業區。鋁製工作船建造過程中的構件製造與組裝必須在有蓋空間進行，以保護物料及焊接工序免受雨水與其他不利天氣狀況影響，此舉對確保結構完整性與產品品質至關重要。因此，取得額外土地設立新設施是落實擴張計劃的關鍵。

*新土地的獲取與開發：*為滿足此需求，我們計劃以政府租賃形式獲取毗鄰現有設施的租賃土地以興建新設施。於最後實際可行日期，我們已確定一處適合造船、維修及保養作業計劃用途的潛在工業用地。大部分**[編纂]**將用於獲取上述土地及其後續開發。

倘未能按計劃成功取得該土地地塊，則我們將尋求替代方案以確保獲得額外營運空間。有關替代方案的進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及**[編纂]**用途」一節。

同時，我們亦計劃擴建及升級現有港口碼頭設施。現有辦公室及配套設施已接近飽和，建議升級工程旨在容納計劃增加的人手以及滿足擴充後日益複雜的營運及管理需求。有關**[編纂]**的分配詳情，請參閱本文件「未來計劃及**[編纂]**用途」一節。

建議時間表與預測產能增長。就設立新設施而言，我們預期將分階段實施計劃。首階段將參與相關政府土地招標(視供應情況及官方時間表而定)，後續階段則涵蓋土地的地盤開發與基礎建設工程，包括使土地符合營運需求及容納新增造船、維修及保養活動所需的準備與配套工程。

我們預測新土地及設施將於2028年上半年投入營運並貢獻產能，惟須視乎土地供應情況及相關機構設定的招標時間表而定。此策略性土地與基礎設施開發，對於擴大標準化及專用工作船生產規模、縮短交貨時間、掌握日益增長的市場需求乃不可或缺。

根據我們的內部評估及當前市場對鋁製工作船的需求，我們預計對土地與重要基礎設施的建議資本投資將使我們船舶建造、維修及保養的整體產能提升約60%。新設施預計佔地約91,970平方呎，相較現有設施將顯著擴充我們的生產能力。

此外，我們的鋁製工作船通常生產週期較短，每艘工作船約為兩個月，而我們的造船合約通常在建造期間提供里程碑付款或進度付款。考慮到新設施的產能增加、建造週期短以及造船安排的現金流狀況，我們預計該設施在全面運作後首年內將產生足夠的營運收入，以支付其營運成本。

根據我們目前的資本開支計劃及預期營運增長，我們估計在全面投入運作後約四年內可收回初始資本投資。該等預期取決於多項因素，包括現行市場狀況、成功取得土地、及時完成開發工程及達到目標使用率等。

II. 拓展工作船租賃業務

與此同時，不論獲取土地的時間表如何，我們計劃透過分階段建造用於工作船租賃業務的新型工作船來擴充自有船隊，藉此拓展船舶租賃業務。

我們的船隊擴張將策略性優先發展標準化鋁材，並選擇性投資於專用起重機工作船，以獲取離岸水產養殖及近岸貨物處理的船舶租賃合約。

相較於木製或玻璃纖維船舶，鋁材憑藉其耐用性、輕量化特徵、抗腐蝕性、可回收性，已成為新加坡及區域內的首選工作船建造物料。鋁材亦較鋼材輕盈，可提升燃油效率、增強運作安全性並延長服務年期。

監管政策發展進一步推高需求。海事港務局正透過限制牌照續期及所有權轉讓，逐步淘汰木製港口工作船。根據*《海事脱碳藍圖：邁向2050年》*(2022年3月)，新建港口工作船須於2030年或之前採用低碳能源方案，並於2050年或之前實現淨零排放，加速獲國際船級社協會認證且可適應低碳或替代燃料系統的鋁製工作船的需求增長。

為把握此轉型契機，我們計劃擴大標準化13米、16米及20米船型的生產規模，此舉有助於實現可重複設計與流程簡化，從而提升成本控制、縮短建造時間並確保品質穩定。我們相信此佈局將使我們能配合新加坡及區內木製與老舊港口工作船船隊的更新週期，推動邁向低碳高效商用工作船的更廣泛轉型進程。

III. 策略性投資及╱或收購

我們的增長策略包括進行策略性投資及╱或收購，以擴大服務範圍，尤其在船務代理業務線領域，加入具互補作用的海事服務能力，特別是水下海事服務，例如水下船舶綜合管理、海事工程或其他港口及船舶綜合管理相關服務活動。

於往績記錄期間，我們並無內部提供該等服務，而是主要依賴第三方服務供應商。透過收購一家具規模的水下服務企業，我們可加強船務代理業務線中為港口及離岸客戶提供的整合服務方案，提升營運控制能力並降低對外部供應商的依賴。

因此，部分**[編纂]**已預留用於對現有船務代理業務具互補作用的企業或資產進行策略性投資及╱或收購。上述款項將賦予我們加速增長、開拓新市場及獲得策略性實力的更大靈活性。

IV. 加強我們的可持續發展計劃

為推動港口工作船邁向低碳及零碳排放的廣泛轉型，我們正提升可持續發展計劃，進行符合國際海事組織和海事港務局所制定國際及當地脱碳進程的工作船設計與建造及營運實踐。為貫徹此承諾，**[編纂]**將撥出專項款項用於研發，旨在提升工作船的性能及環境可持續性，其中包括與ESG考慮因素相關的關鍵計劃。

在全球層面，國際海事組織於2023年7月發佈的經修訂溫室氣體策略，要求國際航運業於2050年或前後實現淨零排放，並設定中期減排目標：相較2008年的水平，在2030年或之前至少減排20%，在2040年或之前至少減排70%。在當地層面，新加坡的監管框架持續透過政策措施、激勵方案及技術標準等途徑，推動採用低碳港口工作船，例如海事港務局推出的《海事脱碳藍圖：邁向2050年》(2022年3月)及「綠色工作船計劃」(Green

Craft Programme)，並於2025年3月與新加坡企業發展局聯合發佈《技術參考第136號》，為充電及電池更換基礎設施制定技術標準。隨著監管要求變更，這些發展趨勢增加了對可逐步兼容替代燃料工作船的需求。

儘管全電動化正逐漸成為短程近岸船舶的解決方案，但目前的電池技術普遍無法滿足我們的大部分營運需求，包括支援船員與設備海上轉運，這類任務通常需持續運作長達24小時且無法接入充電設施。基於上述限制，我們認為生物燃料兼容推進系統是新加坡水域工作船最切實可行且可立即部署的脱碳途徑。

我們研發計劃的主要重點為「*Eco-Green*」鋁製工作船*President 100*，該船於2025年1月成功完成新加坡首次以B100燃料驅動的工作船1,000小時海上試航。此次試航由我們與中國船級社、供應商A與南洋理工大學聯合進行，得出生物燃料的性能、效率、排放量及整體可行性的實際數據，證明純生物柴油推進系統應用於港口工作船上的商業與技術可行性。

透過將可持續發展考慮因素納入工作船設計、造船能力及長期產品規劃，我們相信本集團具備充分優勢，可支援船隊實現脱碳化、為客戶降低面對法規變更的風險，並把握日益增加的環保海事解決方案需求。

我們的核心業務

我們的核心業務包括造船、工作船租賃、船務代理及船舶物資供應，營運以新加坡港為核心，並由港口碼頭設施提供支援。我們在該設施建造鋁製工作船，用於部署我們的租賃船隊及銷售予第三方營運商，並在該設施維護我們的船隊。我們自有的工作船提供船員接送以及港內人員、補給品、備件及貨物運輸，支持我們為停靠或錨泊於新加坡港的船舶提供船務代理及船舶物資供應服務。我們的港口碼頭設施與自有船隊相輔相成，將這些互補業務緊密連繫，使我們能夠根據客戶的作業要求協調造船、工作船租賃、船務代理及船舶物資供應活動。

1. 造船及工作船租賃服務

1.1 造船服務

我們自2018年啟動工作船建造計劃，採用系列化生產模式以提升品質一致性、作業效率及規模擴展能力。自創立以來及直至最後實際可行日期，我們已交付合共67艘經認可船級社認證的鋁製工作船，包括售予外部客戶的48艘工作船及編入自有營運船隊的19艘工作船。我們的造船服務涵蓋工作船建造，以及為自有工作船與客戶工作船提供維修及保養服務。

下表載列於往績記錄期間造船服務的收益明細：

	2023財政年度 (千新加坡元)	2024財政年度 (千新加坡元)	2025財政年度 (千新加坡元)	2025年首五個月 (千新加坡元) (未經審核)	2026年首五個月 (千新加坡元)
造船服務	3,335	6,212	12,692	4,452	5,298
維修及保養服務	408	1,569	1,575	631	637
總計	3,743	7,781	14,267	5,083	5,935

下表載列於往績記錄期間，來自以下地理位置的客戶應佔造船服務收益：

	2023財政年度		2024財政年度		2025財政年度		2025年首五個月		2026年首五個月	
	(千新加坡元)	%	(千新加坡元)	%	(千新加坡元)	%	(千新加坡元) (未經審核)	%	(千新加坡元)	%
新加坡	3,743	100.0	6,869	88.3	14,194	99.5	5,048	99.3	5,905	99.5
中國	—	—	11	0.1	55	0.4	24	0.5	23	0.4
印尼	—	—	11	0.1	18	0.1	11	0.2	—	—
阿拉伯聯合酋長國	—	—	890	11.5	—	—	—	—	—	—
其他	—	—	—	—	—	—	—	—	7	0.1
總計	3,743	100.0	7,781	100.0	14,267	100.0	5,083	100.0	5,935	100.0

(a) 鋁製工作船的建造

我們專門建造鋁製工作船，專為新加坡港口及近岸環境中的港口支援、船員接送、沿海物流及離岸水產養殖作業而設計。

自進軍造船領域以來，我們已開發三個主要工作船系列，即「*President*」系列、「*Mazu*」系列及「*Eco-Green*」系列，反映我們逐步提升技術能力。首個系列「*President*」系列始於第一艘15米鋁製工作船的建成，該船懸掛新加坡國旗，並獲法國船級社的船級認證，遵循國際船級社協會成員船級社的嚴格國際標準建造。

根據「*President*」系列平台，我們亦開發專用起重機工作船，專為離岸水產養殖及淺水貨物處理作業設計，配備甲板起重機與強化結構，可在港口基礎設施有限或甚至欠缺設施的環境中支援安全有效的裝卸作業。

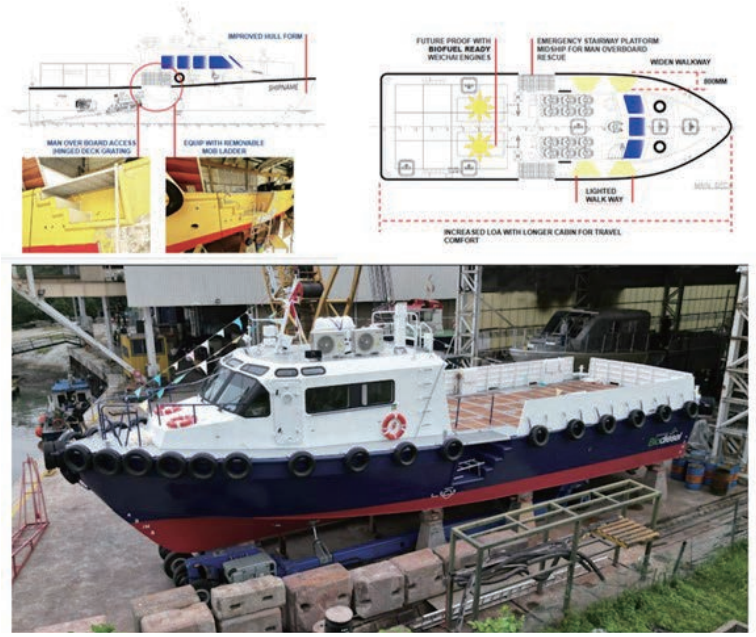
以下照片展示我們於此階段建造的專用起重機工作船。



命名為*President Six*的專用起重機工作船

基於營運經驗與客戶反饋，我們在2023年推出更先進的「*Mazu*」系列，提供13米、16米及20米長的工作船船型。此系列配備多項經改良的安全與操作功能(包括加寬照明通道、設有墜海救援位置、提升駕駛室視野及加固船首護欄)，採用流線型船體搭配螺旋槳槽道以提升航速與燃油效率，並備有可使用混合生物柴油驅動的引擎，以實現可持續發展目標。這些改良體現我們致力於提升港口及近岸運作的表現與船員福祉。為配合產品更新，我們已逐步停止建造「*President*」系列工作船。

以下照片展示我們在此期間建造的「*Mazu*」系列工作船實例。



「*Mazu*」系列工作船

基於我們「*Mazu*」系列的設計平台與技術進展，並配合新加坡脫碳轉型趨勢，我們已啟動「*Eco-Green*」工作船的開發工作，其B100純生物柴油推進系統可有效減少排放，

有助新加坡邁向低碳港口工作船的轉型。此系列工作船旨在提供低排放營運解決方案，使產品組合與新加坡長期脱碳目標及區域港口工作船綠色轉型趨勢相契合。

以下照片展示在此期間根據我們與中國船級社、供應商A及南洋理工大學簽署的研究合作協議為研究與試航目的而建造的「*Eco-Green*」工作船，而此工作船會用作進行新加坡首次B100生物柴油驅動的工作船長時間海上試航。該工作船命名為「*President 100*」，已部署用作港口工作船替代燃料應用的測試與驗證。

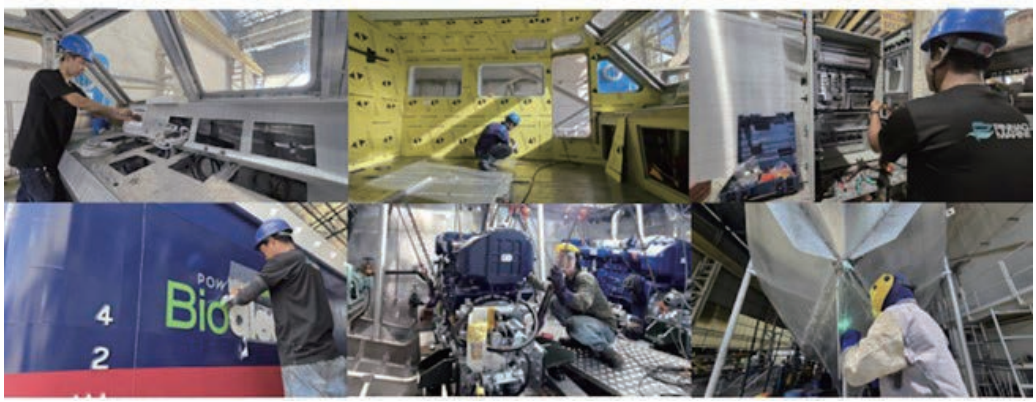


「*Eco-Green*」工作船*President 100*

儘管13米、16米及20米長的工作船標準化設計為我們的生產核心，但我們仍保持設計及建造可根據客戶營運需求量身打造定制工作船的能力，包括離岸水產養殖支援、淺水物流及其他專門海事應用。

我們的造船業務奠基於三項策略要素：

1. 整合式內部生產：由專業技術人員提供支援，包括標記工、裝配工、焊工、工程師、油漆工及電工，並透過嚴謹的排程系統協調新船、維修及保養工程項目。



以上照片展示我們所提供的造船、維修及保養服務。

2. 自給自足：透過運用機械提升效率與品質，減少對人手工序的依賴，從而加強整體交付可靠性。



以上照片展示船舶建造過程中的特定階段。

3. 創新及脱碳化：透過採用模組化建造方式(包括甲板與船首部分的同步製造)，並整合低碳排放引擎，以實現可持續發展。



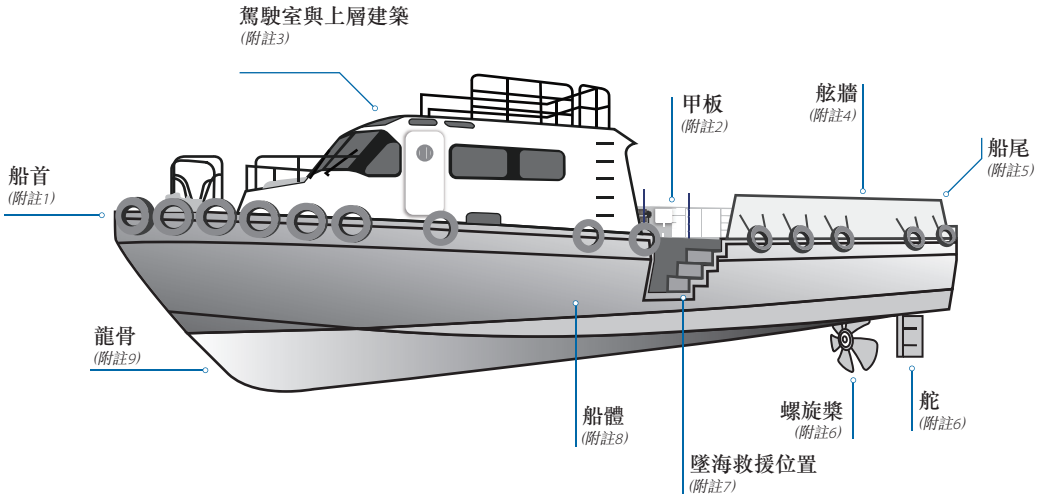
以上照片展示在項目與生產規劃方面的創新，我們採用模組化與同步生產流程建造工作船，使我們得以於約兩個月內完工。

上述策略性因素使我們得以實現平均約兩個月的工作船建造時間，以在資產生命週期中全程支援船舶或工作船船東，並為自有工作船租賃業務維持高度服務可靠性。

截至最後實際可行日期，我們的鋁製工作船組合包含：(i)「*Mazu*」系列鋁製工作船；(ii)離岸貨物處理的專用起重機工作船；及(iii)完全採用B100生物柴油驅動的「*Eco-Green*」工作船。

製造鋁製工作船的工作流程

我們專門建造港口作業中常用的小型鋁製工作船。為方便說明，下圖列出我們典型的「*Mazu*」系列鋁製工作船的主要組成部分：



附註：

1. **船首**：工作船船體的前部。

2. **甲板**：覆蓋工作船船體的永久平台。

3. **駕駛室與上層建築**：駕駛室為內置導航設備(如雷達與舵機)的控制艙。上層建築為所有建於主甲板之上的結構，包含駕駛室。

4. **舷牆**：上層甲板的防護側壁／護欄，用以防止墜海並阻擋飛濺的水花。

5. **船尾**：工作船尾部。

6. **螺旋槳與舵**：螺旋槳協助工作船前進。工作船的螺旋槳可具備不同螺距，槳葉數量介乎三至六片。工作船船舵可使工作船在航行時左右轉向。

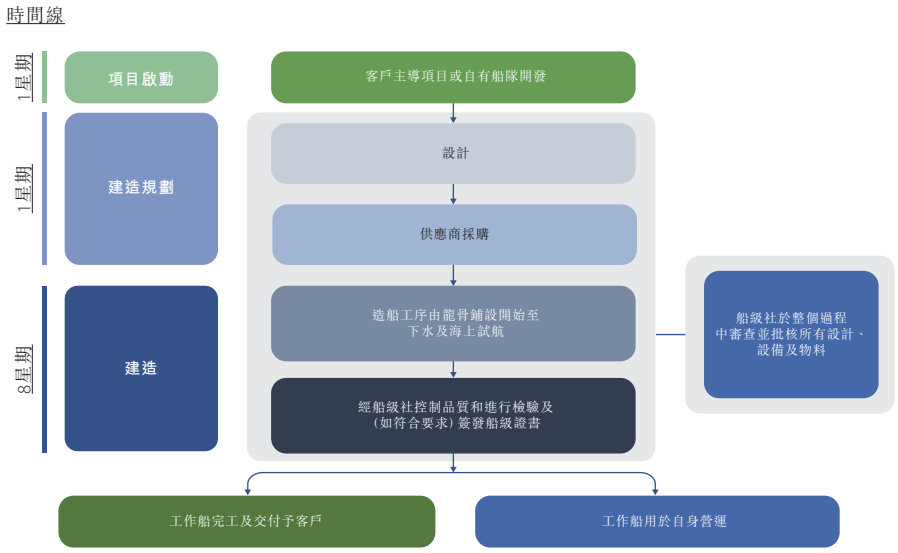
7. **墜海救援位置**：墜海救援位置配備可拆卸式階梯，專為在人員墜海時迅速救援而設計。其低水線位置亦使其適合作為潛水支援工作船的潛水平台使用。

8. **船體**：構成船舶水密結構、防止進水的主體部分。

9. **龍骨**：位於船舶底部的主要結構「脊樑」，提供穩定性並支撐航向控制／轉向功能。

造船流程

以下流程圖概述鋁製工作船製造過程中的關鍵操作程序，供說明之用：



a.　項目啟動

我們借助現有的客戶關係、業界聲譽及推薦，僅透過與船東及營運商直接協商來承接造船訂單。項目來源可分為客戶詢價或船隊更新計劃。針對標準鋁製工作船，我們的銷售團隊將提供訂明工作船船型、參考價格及交付條款的報價單，若客戶要求，我們亦提供船級社認證詳情、技術圖紙及物料規格等證明文件。

針對定制工作船，銷售與技術團隊在設計前會先了解客戶的要求，並考量以下因素：(a)工作船的預期用途(貨運、潛水作業或客運渡輪)；(b)引擎規格；(c)時程安排；(d)技術規格；及(e)任何船級社要求。隨後，我們的銷售與技術團隊將根據協定規格擬備報價單。

待客戶接納報價後，我們的造船廠總監將發出合約，訂明工作範圍、數量、價格及金額。隨後，項目將移交至生產規劃團隊，以安排製造進度、調配人力，並協調物料與零部件的採購。

b.　建造規劃

我們設定涵蓋龍骨鋪設、船體組裝、上層建築安裝、艙裝工程及測試等關鍵里程碑。上述里程碑由我們的項目部門負責監控，並定期向管理層匯報進度。我們透過利用項目管理系統協調設計、採購及生產進度，以提升效率並確保準時交付。

所有項目文件(包括核准圖紙、物料清單及船級函件)均集中記錄於內部追蹤系統，以方便溯源查核並符合船級及監管規定。

(i) 設計

我們在委聘外部船舶設計公司之前，會先與客戶確認設計結構及物料要求，並由我們的項目經理監督下，由該外部船舶設計公司編製完整的工程設計及圖紙。施工前，圖紙將提交國際船級社協會成員船級社進行審查與批核。我們的項目部門將在整個批核過程中與船級社協調，並與外部船舶設計公司聯繫以處理任何要求。

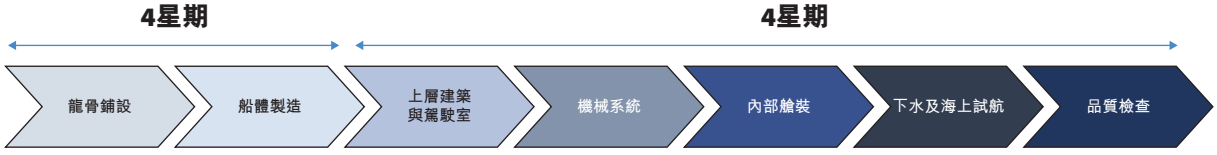
(ii) 原材料採購

合約簽署後，我們的項目部門將監督項目執行，並與生產規劃團隊合作採購物料及展開建造作業。對於鋁板、結構物料及其他關鍵原料，我們通常調用倉庫庫存。

同理，透過與供應商A所訂立的授權分銷協議供應的引擎、發電機及其他主要設備，我們亦主要調用現有庫存。我們一般維持約三個月的供應商A機械庫存，以便船隊能及時安裝設備、維持產品兼容性及保持保修與售後服務標準一致。所有採購事宜均由我們的生產規劃團隊負責，該團隊將設置經核准的供應商名單，並於物料送達時進行檢驗。

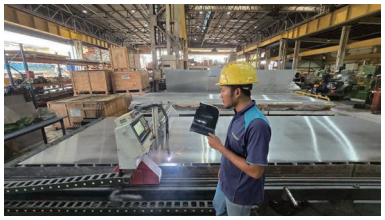
c. 建造

所有工作船建造作業均於新加坡港口碼頭設施進行，該設施將製造、組裝及艙裝作業於單一綜合船廠內整合。建造工程由我們的生產規劃團隊負責監督，由造船廠總監進行每日督導，並由品質控制部門執行品質檢查。下圖載列工作船的標準生產週期：



我們進行作業時一般遵循下表所列程序：

步驟		本集團進行之工程說明	
1.	龍骨鋪設	造船工序始於龍骨鋪設，其構成船舶的結構主軸，確保工作船穩定性及操舵精準度。	

	步驟	本集團進行之工程說明	
2.	船體製造	船體鋁板按船級社核准的設計進行切割、裝配及焊接以形成船體結構。每道焊縫均經目視檢查，必要時由船級驗船師進行測試。	
3.	上層建築與駕駛室	進行甲板上方結構及駕駛室的製造及安裝。	
4.	機械系統	安裝配電板、電纜線路、引擎及發電機等機械系統，一般包括採購自供應商A的兩台引擎及兩台發電機。	
5.	內部艙裝	包括鋪設地板、窗戶、製作並裝飾艙室內部，以及安裝導航及安全設備。	
6.	下水及海上試航	檢驗完成後，工作船將進行下水並移交至水域。在此階段，我們將對所有主輔工作船設備及機械系統進行初步測試，以驗證其功能運作及系統整合是否正常。海上試航須在船級社驗船師的監督下進行，若合約有此要求，客戶或其代表須在場。	
7.	交付或自身部署	最終驗收後，工作船將交付予客戶或部署作營運用途。向客戶進行交付時，我們的項目部門將協調所有必要文件(包括船級證書)的移交事宜，且財務部門將根據銷售合約開立最終發票。	

步驟	本集團進行之工程說明
在整個建造過程中	• 我們將密切監控進度與品質控制 • 指定的船級社將在建造期間進行階段性驗船

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們分別交付並出售合共4艘、9艘、14艘及7艘工作船，平均售價分別為593,000新加坡元、820,000新加坡元、793,000新加坡元及909,000新加坡元。儘管2025財政年度錄得較高的工作船銷售數量，但我們每艘工作船的平均售價卻較2024財政年度有所下降，原因是該年度計及數艘定價約為400,000新加坡元至450,000新加坡元的13米工作船，而2024財政年度的銷售則主要集中於16至20米工作船，且每艘價格介乎620,000新加坡元至1,105,000新加坡元。所有此類工作船均於新加坡設計及建造，並於我們的港口碼頭設施交付，且交付時將所有權轉移予客戶。

自2026年1月至2026年8月31日，我們已交付並出售9艘工作船，總合約價值約為6.4百萬新加坡元。於2026年8月31日，本集團有三項正在進行的工作船建造工程，未結清合約總值約為1.2百萬新加坡元，預計將於2026年10月至11月期間確認為收益。

以下載列於往績記錄期間及直至2026年8月31日，按工作船訂單數量計算的工作船在手訂單變動：

	2023 財政年度	2024 財政年度	2025 財政年度	2026年 首五個月	2026年 首五個月後 及直至 2026年8月
期初訂單數量	1	2	8	3	1
加：已獲授新訂單數量	5	15	9	5	4
減：已完成訂單數量	(4)	(9)	(14)	(7)	(2)
期末訂單數量*(附註)*	2	8	3	1	3

附註： 在手訂單數字代表我們的造船業務分部來自外部客戶的工作船訂單，並不包括為我們的租船業務內部部署而建造的工作船。於2026年8月31日，我們接獲三筆來自兩個買家的工作船建造訂單。

以下載列於往績記錄期間及直至2026年8月31日，按合約價值計算的工作船在手訂單變動：

	2023 財政年度	2024 財政年度	2025 財政年度	2026年 首五個月	2026年 首五個月後 及直至 2026年8月
於相關年度／期間開始時在手訂單期初價值	283	533	5,839	997	259
加：於相關年度／期間獲授合約工程總價值	3,585	11,518	7,850	4,560	4,000
減：於相關年度／期間確認的造船服務總收益	(3,335)	(6,212)	(12,692)	(5,298)	(3,010)
在手訂單期末價值	533	5,839	997	259	1,249

船級與船旗國要求

我們的鋁製工作船遵循公認船級社(包括法國船級社及中國船級社)的適用規則與技術標準建造。相關船級社通常在建造前參與設計圖紙與技術規格的審查與核准，並在建造過程各階段進行驗船與檢查，以驗證其安全及建造標準是否符合規範，方能頒發相應的船級證書。

除船級要求外，每艘工作船均按其預定船旗國的法定及監管要求建造。對於在新加坡註冊的工作船，這包括符合海事港務局的港口工作船許可及認證框架。

在此過程中，我們的項目部門負責與船級社協調圖紙核准及驗船事宜，並確保各階段的建造工作均符合船級社及船旗國的要求。

新建工作船銷售合約

工作船銷售受合約規範，其中明確規定技術規格、交付時間表、付款里程碑及保修保障。我們與客戶訂立的銷售合約主要條款概述如下：

主要條款

交付日期：	一般銷售合約會將交付日期設定為簽署後的下一個可用時段。
價格及付款條款：	價格的付款通常分為數個付款期，於達到關鍵里程碑時支付，例如(i)簽訂合約時；(ii)龍骨鋪設時；(iii)駕駛室建造啟動時；及(iv)下水及海上試航前。在特殊情況下，我們將允許客戶於工作船交付後分期支付餘款。 付款方式通常為銀行轉賬或現金存款，並以新加坡元結算。
交付地點：	我們位於新加坡的港口碼頭設施
工作船的技術規格及其他詳情：	合約通常將載有工作船詳情，包括船旗、船級證明、長度以及由供應商A提供的特定引擎及發電機型號。
保修：	我們向所有新建工作船提供工作船下水後三個月工藝及建造瑕疵保修期(因正常損耗更換的零件除外)。 我們亦為供應商A引擎及發電機提供自試航起計的12個月保修期(濾芯除外)。供應商A的備件一般享有三個月的保修期。有關我們與供應商A訂立協議的詳情，請參閱「業務 — 引擎、發電機及備件採購」一段。
終止：	銷售合約中並無載列具體終止條款。新加坡法律顧問表示，倘合約並無載列明確的終止條款，則在以下情況下一般可於履行前透過雙方協定終止合約：當一方的違約行為性質上允許另一方視合約為已終止時；或當合約訂立後發生後續事件，致使合約義務與原協定內容產生根本性或重大差異時。

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的銷售合約並無重大違約情況。

造船服務定價政策

我們的定價政策主要採用成本加成法，考量物料與人工直接成本、生產的間接成本及合理利潤率。在定價過程中，我們亦考慮工作船尺寸與技術複雜程度、交付時程、現行市場狀況及競爭對手定價。我們定期監控鋁材成本，並於必要時調整利潤率。

我們的造船收溢源自根據工作船規格訂立的固定價格合約。於往績記錄期間，每艘船舶的合約價格介乎約400,000新加坡元至1,105,000新加坡元，視乎船舶尺寸、引擎配置及船上設備等因素而定。

我們的合約一般規定客戶在建造工程啟動後不得單方面終止合約。截至最後實際可行日期，我們未曾發生任何合約取消的情況，且於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，概無任何與工作船銷售有關的糾紛或仲裁事件。

售後服務

除保修保障外，我們亦按個別情況提供售後支援，包括回應客戶查詢、供應備件，並應要求派遣工程師進行檢查及維修。我們備存保修及售後服務記錄。董事認為於往績記錄期間未曾出現糾紛，反映我們的品質控制系統成效卓著。董事亦認為，我們提供可靠售後服務及履行保修義務的能力，有效鞏固客戶關係，並於部分案例中促成重複訂單。於往績記錄期間，我們並無產生任何重大保修開支。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期完工及下水的工作船建造工程

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們有41艘工作船已完工及下水，而該等已竣工工程的總原始合約價值約為32.7百萬新加坡元。下表載列我們於往績記錄期間及直至最後實際可行日期為客戶完工及下水的新建工作船詳情。

編號	工作船類型	工作船名稱	動工 *(附註1)*	下水日期 *(附註2)*
1.	15米鋁製工作船	Mazu 02	2022年11月	2023年3月
2.	15米鋁製工作船	Helios S1	2022年12月	2023年3月
3.	15米鋁製工作船	Nereus Green 1	2023年3月	2023年6月
4.	15米鋁製工作船	Sea Lion	2023年4月	2023年6月
5.	16米鋁製工作船	Mazu 03	2023年6月	2023年9月
6.	16米鋁製工作船	Mazu 05	2023年6月	2023年10月
7.	16米鋁製工作船	Mazu 06	2023年7月	2023年12月
8.	16米鋁製工作船	Galaxy 7	2023年8月	2024年1月
9.	20米鋁製工作船	Mazu 08	2023年10月	2024年4月
10.	20米鋁製工作船	Nereus Green	2023年10月	2024年2月
11.	20米鋁製工作船	Hiro 18	2024年3月	2024年6月
12.	16米鋁製工作船	Mazu 10	2024年1月	2024年7月
13.	20米鋁製工作船	Mazu 12	2024年7月	2024年9月
14.	16米鋁製工作船	Baraka-2	2024年1月	2024年5月
15.	16米鋁製工作船	Hiro 28	2024年8月	2024年11月
16.	20米鋁製工作船	Sea Gull	2024年9月	2024年12月
17.	20米鋁製工作船	Five Ocean 8	2024年6月	2024年9月
18.	20米鋁製工作船	Dolphin 6	2024年7月	2024年11月
19.	20米鋁製工作船	Dolphin 7	2024年11月	2025年1月
20.	20米鋁製工作船	Dolphin 8	2025年1月	2025年3月
21.	13米鋁製工作船	Neptune Aura	2025年1月	2025年5月
22.	13米鋁製工作船	Cast Confidence	2024年12月	2025年2月
23.	20米鋁製工作船	Star 6	2025年3月	2025年5月
24.	20米鋁製工作船	Star 7	2025年3月	2025年6月
25.	13米鋁製工作船	Helios Ops 1	2025年1月	2025年4月
26.	20米鋁製工作船	Helios S5	2025年5月	2025年8月
27.	20米鋁製工作船	Hiro 38	2025年6月	2025年8月
28.	20米鋁製工作船	Ariel	2025年7月	2025年9月
29.	20米鋁製工作船	Blue Anchor 1	2025年7月	2025年10月
30.	20米鋁製工作船	Blue Anchor 2	2025年8月	2025年10月
31.	20米鋁製工作船	Blue Anchor 3	2025年9月	2025年11月
32.	20米鋁製工作船	Keshkay 1	2025年10月	2025年12月
33.	20米鋁製工作船	Galaxy 8	2025年11月	2026年1月
34.	16米鋁製工作船	Moana	2025年10月	2026年1月
35.	20米鋁製工作船	Blue Anchor 5	2025年12月	2026年3月
36.	20米鋁製工作船	Keshkay 2	2026年1月	2026年3月
37	20米鋁製工作船	Noah Ocean 1	2026年2月	2026年4月
38.	20米鋁製工作船	Horse 6	2026年3月	2026年5月
39.	20米鋁製工作船	Horse 8	2026年3月	2026年5月
40.	20米鋁製工作船	Jupiter III	2026年4月	2026年6月
41.	20米鋁製工作船	Sea Horizon	2026年5月	2026年10月

附註：

1. 除另有指明外，此處指龍骨鋪設的日期。

2. 除另有指明外，此處指船隻於海域下水的日期。

於最後實際可行日期的工作船建造工程

於最後實際可行日期，本集團有三項工作船建造合約，未完成合約價值約為3.0百萬新加坡元。下表載列我們於最後實際可行日期為客戶建造工作船的工程詳情：

編號	工作船類型	工作船名稱	動工 *(附註1)*	預計下水日期 *(附註2)*
1.	20米鋁製工作船	Yacht Star	2026年6月	2026年10月
2.	20米鋁製工作船	Yacht Prime	2026年7月	2026年10月
3.	20米鋁製工作船	Baraka-9	2026年7月	2026年10月

附註：

1. 除另有指明外，此處指龍骨鋪設的日期或估計日期。

2. 除另有指明外，預計完工日期為根據董事最佳判斷船隻於海域下水日期所訂定的日期，該日期可能因項目狀況與進度及合約條款變動而有所調整。

品質控制

我們設有涵蓋從設計審核到最終試航的完整建造週期的品質保證框架。由外部船舶設計師繪製的圖紙需經我們內部團隊審核，並(倘適用)提交予國際船級社協會成員船級社批准後，方可開展建造工程。所有原材料及主要零部件均採購自經核准的供應商，並於交付時接受檢驗。

施工期間，我們的項目經理與品質控制人員定期進行各項檢驗，包括焊接、船體製造、裝配及電氣安裝主要工程。船級社驗船師於各關鍵階段(從龍骨鋪設至船體與上層建築安裝的階段)親臨我們的港口碼頭設施，確定是否符合經核准的圖紙、規格及適用的船級與安全標準。我們的品質控制部門會為每個項目保存檢驗紀錄，詳載由內部人員及外部驗船師所進行的所有檢驗。視乎情況而定，客戶或其代表亦可在檢驗過程中列席。

竣工後，每艘工作船均須接受試航測試，包括於我們的設施內進行下水試航，以及在船級驗船師及(如適用)客戶的監督下進行公開水域海上試航。

我們的港口碼頭設施

於我們的港口碼頭設施開始運作前，我們並無專用生產場地。於2021年，我們於一座工業大樓的單獨一個樓層開展造船活動，並在若干流程上依賴第三方造船廠。我們僅可同時建造兩艘最多15米長的模組化工作船，且需將船體運往場外組裝及下水，導致物流成本攀升、週期延長並限制年產量。為突破此限制，我們於2023年7月取得租賃港口碼頭設施，該設施策略性地坐落於新加坡西海岸碼頭(West Coast Pier)與海濱南碼頭(Marina South Pier)之間的主要碇

泊處附近。此港口碼頭設施於2024年1月全面投入營運，使同時建造的工作船數量增加至五艘工作船，縮短工作船交付與船員接送的運輸時間，並提升與新加坡港口基礎設施的連接。

於最後實際可行日期，該港口碼頭設施涵蓋造船作業、設備及物料儲存、工作船繫泊及行政辦公室的綜合基地。董事確認，已就港口碼頭設施的營運取得所有重大牌照、許可證及監管批文。



以上照片展示我們的港口碼頭設施。

生產能力及使用率

我們的港口碼頭設施專為建造長度達40米的工作船而設計，惟我們的生產策略專注於核心鋁製工作船，以維持品質、效率與準時交付。建造工程於有遮蓋的廠房內進行，以確保焊接品質及結構完整性。為優化產量，我們對設施進行配置，使其可同時建造多艘工作船，例如單一生產週期內可同時建造兩艘20米工作船及三艘13米工作船。

我們按單班制運作模式，將實際產量與理論最大產能進行比較，以衡量產能使用率。下表載列於往績記錄期間，我們港口碼頭設施的造船廠的產能、實際產量及使用率：

年份	產能（每年船位當量）	實際產量（每年船位當量）	使用率
2023財政年度*	3.81	2.8	74%
2024財政年度	10.31	10.0	97%
2025財政年度	13.76	13.4	97%

* *本集團港口碼頭設施於2023年7月方開始生產*

該港口碼頭設施產能以「20米船位當量」計量，反映該設施現有生產配置，可在有蓋遮蔽區同時容納三艘20米工作船。此標準化單位被採用作為衡量空間使用率與裝載負荷的基準。於往績記錄期間，我們建造了13米、16米及20米的工作船。由於該等船型在尺寸與空間需求上存在差異，所有船舶均轉換為20米船位當量單位，以確保在產能規劃與報告中保持一致性與可比性。於最後實際可行日期，所有在建工作船均屬20米級別船型，與產能模型採用的基準參考單位吻合。

作為我們擴充造船產能的業務策略一環，建議收購額外租賃土地將對我們的財務表現產生正面影響。誠如上文所披露，於2025財政年度，我們現有設施的產能約為13.76艘工作船(以船位當量換算)，每艘工作船的平均生產週期約為2.62個月。於2025財政年度，我們造船服務的毛利率約為50.1%，毛利約為7.1百萬新加坡元。收購額外租賃土地及開發新設施預期將於2028年上半年新設施投入營運時，使我們造船服務的整體產能提升約60%。

假設達到與我們現有港口碼頭設施相近的使用率、生產效率及成本結構，我們預期造船收益及毛利可隨時間大致按新增產能同步增加，而毛利率將維持與2025財政年度相若的水平。然而，實際利潤率將取決於多項因素，包括最終開發成本、租賃條款、當時的工作船市場價格及原材料成本。初步資本投資(包括收購租賃土地及開發成本)預期將於全面營運開始後約四年內收回。

單班制運作模式

我們的港口碼頭設施按單班制運作，正常營業時間為星期一至星期五上午約八時正至下午五時正，以及星期六上午八時正至中午十二時正。核心活動包括鋁焊接、船舶組裝、引擎安裝、品質檢查及海上試航，一般於日間進行。夜間或加班工作僅限於非製造活動，例如規劃、庫存管理及設備維護。根據JWA報告，單班制運作符合造船行業慣例，反映製造及檢查方面的安全考量及照明要求。

我們的行業顧問已確認，用於計算生產基礎設施使用率的基準與參數(包括使船位當量單位、不同船隻尺寸的標準化處理及根據實際建造週期推算產能)均符合標準行業慣例。

基於上文所述，董事認為，我們的單班制運作模式及相關使用率參數均屬恰當，符合行業慣例，並為評估本公司港口碼頭設施的營運效率提供中肯的依據。

(i) 產能假設

我們的產能模型假設可在有蓋遮蔽區內同時建造三艘20米工作船。我們採用20米船舶作為參考單位，以一致衡量不同船舶尺寸的空間需求、工作流

程分配及人力配置。儘管相同遮蔽區域可容納多達五艘13至16米工作船，但所有工作船均換算為20米船位當量，以提供計算年度產能的統一基準。

根據每艘工作船平均實際建造週期(2023財政年度為4.33個月、2024財政年度為3.49個月及2025財政年度為2.62個月)，估算年產能分別約為3.81艘、10.31艘及13.76艘相同船位當量的船舶。2023財政年度產能較低，乃因本公司於2023財政年度7月遷入現址船廠，期間生產線未達滿載運轉。於2024財政年度及2025財政年度，隨著新增設備(如電腦控制鋁板切割機)及生產流程優化措施實施，生產效率提升，使週期時間得以縮短。

(ii) 港口碼頭設施使用率

根據每年實際平均建造週期計算，船廠於2023財政年度可交付約3.8個船位當量工作船，2024財政年度約10.3個及2025財政年度約13.8個，分別佔2023財政年度、2024財政年度及2025財政年度的使用率約74%、97%、97%，反映在當前週期下船廠運作已接近產能上限。

生產機械及設備

我們主要向新加坡供應商採購生產機械及設備，確保能獲得可靠的維修服務及備件供應。我們的機械設備涵蓋造船流程所有主要環節，包括切割、焊接、組裝、起重及精加工工序。

下表載列造船服務所使用的主要機械及設備的資料：

機械及設備類型	**主要用途**	**擁有的單位數目**	**預計可使用年期** *(年)*	**平均年期** *(年)*	**於2026年5月31日的資產淨值** *概約千新加坡元*
履帶式起重機	造船廠營運	1	10	2	638
移動式承船架	造船廠營運	1	10	2	277
伸縮臂叉裝車	造船廠營運	1	10	1	136
切割、彎曲、研磨機	造船	9	10	3	122
車床	造船	1	10	3	92
焊接機	造船	25	10	4	79

在整個往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團並無因機械故障或損壞而導致業務出現重大中斷或製造業務長期停擺。此營運可靠性歸因於我們嚴謹的維護程序，以及我們保持應急能力以應對意外停工時間而不致造成重大中斷的運作模式。

(b) 維修及保養服務

除建造新船外，我們亦為第三方船舶營運商、政府機構及自有工作船租賃船隊提供維修及保養服務。我們的服務涵蓋常規保養、乾船塢檢修、物資供應及改裝工程，有助於延長現有工作船的可使用年期、減少處置需求，並為客戶提供較新建工作船更具成本效益的替代方案。我們透過競標及與現有客戶直接協商，爭取維修及保養訂單。於往績記錄期間及於最後實際可行日期，我們曾提交並成功中標三項提供維修及保養服務招標。就直接協商而言，此類合作一般源於先前新船或維修工程所建立的客戶關係。




機械加工及機軸維修




螺旋槳維修　製造




引擎安裝及維修




玻璃纖維船維修工程

收到訂單後，我們的項目管理部門會評估工作範圍並分配資源。我們的生產及造船廠團隊負責執行所需的維修或保養工作，同時品質控制人員會進行檢驗以確保工藝標準。工程完成後，我們的財務部門會根據協定的範圍及價格開立發票。根據我們的合約與費用報價，工程範圍通常會明確界定，而定價則一般根據勞工、物料及設備的協定收費水平計算。

我們具備全面的技術能力，涵蓋船體、機械與電氣工程(包括推進系統、導航電子設備、暖通空調、泵機與管道)，以及艙室與設備翻新工程，例如化學清洗以及管道系統、污水處理系統與供暖／製冷設備的全面檢修。

透過將造船能力與生命週期維護專業技術整合於單一營運平台，我們協助客戶保持船隊長期表現穩定、安全可靠，同時增強持續合作關係及提升客戶忠誠度。

1.2 工作船租賃、船員配置及物流支援服務

我們的工作船租賃業務透過船隊部署，於新加坡港及周邊水域提供港務作業服務以創造收益。服務內容主要涵蓋船員接駁，以及為碇泊處運送補給品與備件。工作船租賃服務需求與新加坡船舶靠港量、碇泊處活動及整體港口吞吐量密切相關。

於最後實際可行日期，我們的工作船租賃及物流業務由19艘鋁製工作船、八輛卡車及四輛乘用車組成的船隊提供支援。

*工作船租賃服務：*我們向客戶提供工作船租賃服務，可按個別航次或航程計算的程租方式租賃，租期通常不超過一年，亦可按長期期租方式租賃，最短租期為一年。

*船員配置服務：*我們為擁有工作船但需要受訓人員操作工作船的客戶提供經認證船長及船員。我們的船員均按既定標準接受培訓，並可派駐至客戶現場，從而提升營運靈活性。

*物流服務：*為確保無縫銜接的服務交付，我們提供：(i)陸路運輸服務：透過八輛卡車(其中七輛具備危險品運輸認證)及四輛乘用車組成的車隊，24小時全天候支援供應商、倉儲及港口碼頭之間的設備及補給品運輸；(ii)貨物倉儲服務：於港口碼頭設施的安全倉庫提供短期中轉及長期庫存保管，以配合後續離岸部署安排。

下表列示於往績記錄期間來自工作船租賃、船員配置及物流服務的收益明細：

	2023財政年度		**2024財政年度**		**2025財政年度**		**2025年首五個月**		**2026年首五個月**	
	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*	*%*
工作船租賃服務										
－程租	4,946	61.3	6,762	73.1	6,912	70.4	2,945	72.0	3,656	76.6
－期租	1,504	18.7	691	7.4	864	8.8	169	4.1	160	3.4
小計	6,450	80.0	7,453	80.5	7,776	79.2	3,114	76.1	3,816	80.0
船員配置服務	551	6.8	576	6.2	711	7.2	495	12.1	348	7.3
陸路運輸服務	1,029	12.8	1,092	11.8	1,162	11.9	448	10.9	593	12.4
貨物倉儲及包裝服務	36	0.4	134	1.5	165	1.7	36	0.9	15	0.3
總計	8,066	100.0	9,255	100.0	9,814	100.0	4,094	100.0	4,771	100.0

銷售、回租及回購安排

於往績記錄期間，我們向獨立第三方出售五艘工作船，即Mazu 03、Mazu 05、Mazu 06、Mazu 08及Mazu 12，該等工作船其後均以回租予本集團的方式滿足營運需求，並於2025年1月由本集團購回。

另外，於2022年10月(非往績記錄期間)，我們出售一艘工作船Mazu 01，並回租予本集團至2023年9月30日。其後，獨立第三方將Mazu 01售予另一營運商，而本集團並無購回該工作船。

下表載列往績記錄期間內及直至最後實際可行日期我們自有及回租工作船數目的變動情況。

工作船租賃業務線的船舶數目：

	2023財政年度	2024財政年度	2025財政年度	2026年首五個月	於最後實際可行日期
年初／期初	20	19	20	20	19
相關年度／期間變動					
回租工作船：					
— 向第三方回租(附註1)：	2	3	—	—	—
— 第三方租賃終止	(1)	—	(5)	—	—
添置*(附註2)：*	—	—	6	—	1
出售*(附註3)：*	(2)	(2)	(1)	(1)	(1)
年末／期末	19	20	20	19	19

附註：

1. 基於統計目的，回租交易變動的計算僅限於年內實際可用的工作船。本公司於2023年12月訂立就一艘工作船(該船於2024年1月開始下水)的售後回租合約計入2024財政年度，而回租的會計處理則於2023財政年度入賬。

2. 於往績記錄期間添置之船隻主要包括回購先前向獨立第三方租賃之工作船，而2025財政年度添置之船隻亦包含一艘由本集團建造並保留作研究及合作活動之工作船(即*President 100*)。

3. 本集團工作船租賃業務線因船齡因素出售自有工作船。

訂立售後回租安排的原因

於2023財政年度，本集團獲客戶B授予一份期租合約，據此，我們三艘工作船承諾長期調配。在2024財政年度及2025財政年度，本集團再取得兩份期租合約，每份租期介乎兩年至三年，從而使船隊中另外兩艘工作船承諾長期調配。除上述期租承諾外，我們持續經營程租業務，此類租賃模式須按營運需要靈活調配工作船，以滿足從數小時至數日或數月不等的程租需求。為滿足期租與程租日益增長的營運需求，管理層決定有必要向上述第三方回租相關工作船，以維持足夠的船隊能力及運營靈活性。我們於出售時並無預先安排協議亦無計劃進行後續工作船回租。此外，回租安排乃按公平原則進行，且條款不遜於其他獨立第三方所提供的條款。

回購工作船的原因

於2025年1月，我們終止所有上述回租安排，並以總額約3.8百萬新加坡元從上述第三方購回Mazu 03、Mazu 05、Mazu 06、Mazu 08及Mazu 12，該總金額較先前出售該等工作船的總代價高出約5%。購回價格乃根據關鍵時刻當時市況經獨立協商釐定。

於2025年1月購回工作船的資金部分來自動用一家新加坡銀行批出的2.5百萬新加坡元循環信貸額度，餘額則由營運現金流支付。

我們購回出租的工作船乃由於該等工作船構成支援期租及程租業務的核心營運船隊的一部分。經管理層決定，中長期而言，擁有船舶所有權將較持續租賃更具成本效益，並能提升營運確定性，強化對部署與維護的掌控力。購回乃在我們的現金流狀況穩健且融資渠道暢通的基礎上作出，確保完成不會對營運資金造成重大影響。

工作船租賃、船員配置及物流支援服務工作流程

我們的工作船租賃、船員配置及物流支援服務均遵循系統化的五個階段工作流程：

(1) *業務識別：*我們透過公開招標、直接報價請求及業務合作夥伴的推薦來獲得合作項目。程租或期租協議由董事審閱及簽署，並參考營運部門的意見，以確保營運可行性。

(2) *可行性評估與提交報價╱標書：*在提交建議前，管理團隊基於評估船隊與船員配置、成本結構及排程等考慮因素，審核每項委聘的技術與商業可行性。

(3) *合約正式化：*簽立協議以界定服務範圍、定價、期限及績效標準。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們在船舶租賃分部的競標成功率分別約為50%、75%、100%及零。然而，我們的租船舶租賃收益主要來自與現有客戶的長期合作而非競標。

(4) *服務部署及監督：*我們將根據客戶時間表派遣工作船及船員。我們的營運部門於服務期間全程監控日常作業，並協調港口與離岸物流，而我們的品質控制部門則確保符合安全與監管規定。

(5) *服務完成與後續安排*

服務完成後，我們的營運部門將進行最終檢查、確認服務文件完備並處理客戶跟進需求。對於持續合作項目，工作船與船員將進入待命狀態或重新調配至後續服務任務。

(A) 工作船租賃服務

我們的工作船租賃服務迎合不同客戶，包括法定機構、政府機構、港口營運商及海事服務供應商。這些客戶需要工作船於新加坡港及附近水域執行關鍵海事作業，例如貨物與人員運送、檢驗、領航員接送及港口物流。

我們主要提供兩類工作船租賃安排：程租與期租：

(i) 程租

在程租安排下，我們將工作船租予客戶執行特定航程，航程長短視乎營運需求而定，從數小時至數日或數月不等，若干租約最長可達約一年。

程租一般涉及指定沿岸地點之間的單次航程，或前往位於碼頭或碇泊處船舶的單次航程。我們根據客戶指示，指揮工作船船長執行指定航程，確保所載貨物或乘客安全、準時運送。服務於完成裝載作業或乘客上船或下船(如適用)後即告完成。

於船舶租賃期內，我們承擔工作船營運成本及航程成本。在程租期間，我們的營運部門會監控船舶位置與航行進度，而財務部門則會追蹤航程完成狀況，以便及時開立發票。營運成本一般包括船員工資及相關開支、管理費、工作船保險、維修保養費用，而航程成本則主要包括船用燃料費及港口費用。

(ii) 期租

根據期租協議，我們將工作船租予客戶，服務期一般根據中標合約釐定，最短租期約為一年。

開始時，我們將工作船交付至船舶租賃協議指定地點。於船舶租賃期內客戶指揮工作船的調配，包括航線及船期，惟須遵守任何議定的地理或營運限制。

我們一般承擔工作船營運成本，主要包含船員工資、管理費、工作船保險及維修保養費用，而客戶負責航程成本，如燃料費與港口費用。

我們的營運部門透過網路追蹤系統及每日狀態報告監控工作船。若工作船無法運作，我們會安排規格相近的合適替代工作船，並於可行時盡快通知客戶。

工作船租賃期屆滿時，船舶將歸還至指定地點，而我們將就未付租船租金、開支或調整項目開立最終發票。歸還後，我們的維修部門將對工作船進行檢查，而(視乎合約條款而定)財務部門則會開立最終發票。租賃期限的任何延長須經雙方同意，並透過補充租賃協議記錄。

就船舶租賃安排提交標書或報價

若董事認為建議委聘在商業及營運層面上可行，我們則根據客戶要求就涉及程租及期租的政府合約提交標書或就私人客戶合約應邀請提交報價或直接委聘書。標書、費用報價及直接委聘書均由我們的銷售及項目團隊參考營運部門所提供的技術意見擬定。

於往績記錄期間內，我們提交的標書數目及成功中標數目概述如下表所示：

	2023財政年度	**2024財政年度**	**2025財政年度**	**2026年首五個月**
提交標書數目	2	4	3	2
成功中標數目	1	3	3	—
成功率(概約)*(%)(附註)*	50	75	100	—

附註： 投標成功率乃按年內獲授報價數目除以同年提交的報價數目計算。

與客戶訂立船舶租賃合約的主要條款

透過投標、報價或直接委聘獲選後，我們會以直接與客戶簽訂船舶租賃合約的形式訂立協議。

儘管我們與客戶訂立合約的具體條款會因業務性質而異，我們的(i)程租及(ii)期租安排的主要條款概述如下：

	程租	**期租**
船舶租賃期及續租：	• 我們的程租按特定航程出租	• 期租合約設有固定租期，最少為期一年。 • 我們亦向客戶提供選擇性續約期以延長船舶租賃期，並重新協商租船租金。
租船租金、費用及付款條款：	• 租船租金根據與客戶協定的收費計算。 • 付款一般須於發票開立後30天內全額付清。	• 我們一般按月向客戶收取租船租金。租船租金按合約支付。

	程租	期租
終止：	• 歸還後，我們的維修部門將對工作船進行檢查，而財務部門則會開立最終發票。程租合約並無載列具體的終止條款，原因是此類程租合約是以特定航程或工作範圍界定，且在協定服務完成後，合約即自動終止。	• 期租協議通常於租期屆滿前不可終止。

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團的船舶租賃協議並無重大違約情況。

下表載列我們於最後實際可行日期提供工作船租賃服務的現有自有工作船詳情：

	工作船名稱	建造年份	工作船船齡 *(年)*	預期可使用年期 *(年)*	剩餘可使用年度 *(年)*	船級社 *(附註2)*	船旗國	業務用途
工作船								
1.	President Six	2019年	6	20	14	美國船級社	新加坡	程租
2.	President Seven	2019年	6	20	14	美國船級社	新加坡	程租
3.	President Nine	2020年	5	20	14	美國船級社	新加坡	程租
4.	President Ten	2020年	5	20	15	美國船級社	新加坡	程租
5.	President Eleven	2020年	5	20	15	美國船級社	新加坡	程租
6.	President Twelve	2020年	5	20	15	美國船級社	新加坡	程租
7.	President Thirteen	2021年	4	20	15	美國船級社	新加坡	程租
8.	President Sixteen	2021年	4	20	16	美國船級社	新加坡	程租
9.	President Seventeen	2021年	4	20	16	美國船級社	新加坡	程租
10.	President Eighteen	2022年	3	20	17	美國船級社	新加坡	程租
11.	President 100	2025年	1	20	19	中國船級社	新加坡	程租
12.	Mazu 03	2023年	2	19	19	中國船級社	新加坡	程租
13.	Mazu 05	2023年	2	19	19	中國船級社	新加坡	程租
14.	Mazu 06	2023年	2	19	19	中國船級社	新加坡	程租
15.	Mazu 12	2024年	1	20	19	中國船級社	新加坡	程租
16.	Mazu 18	2026年	0	20	20	中國船級社	新加坡	程租
17.	Discovery	2021年	4	20	16	美國船級社	新加坡	期租 *(附註)*
18.	Illuminator	2022年	3	20	17	美國船級社	新加坡	期租 *(附註)*
19.	Investigator	2022年	3	20	17	美國船級社	新加坡	期租 *(附註)*

附註：

1. 在本集團船舶租賃業務中，本集團其中三艘工作船已與客戶B訂立期租安排，租期自2023年1月開始，預計將於2027年12月屆滿。

2. 作為營運及商業策略的一部分，我們為工作船委聘不同的船級社進行分級。我們採取委聘多間船級社的方式，以維持靈活性並避免依賴單一船級社，從而配合不同的客戶需求及項目規格。

除上文所披露的工作船外，本集團亦擁有三艘駁船，主要用於輔助用途，例如倉儲及物流支援。該等駁船尚未投入核心業務營運，亦未產生重大收益，且對我們的業務、財務狀況或經營業績均不具重大影響。

租入船舶船隊

為維持營運靈活性及在業務旺季或需要特殊運能時滿足客戶需求，我們可能短期租入額外工作船。此舉使我們毋須承擔大量前期資本支出即可補充自有船隊運力，從而妥善應對市場需求波動並把握新服務機會。

租入船舶一般在我們的直接管控下營運，由我們的船員負責航行與提供服務。此舉使自有與租入船舶均能維持一致的安全及服務標準。

我們按航次或目的地為基準的費用報價方式訂立船舶租賃安排，或訂立短期船舶租賃合約，租賃期一般最長可達兩個月。董事認為，維持相對較短的租船期限可在管理船舶的使用方面帶來靈活性，並有助於限制在市場波動環境下長期受困於不利租金水平所帶來的風險。

下表載列於往績記錄期間內，我們透過自有工作船及租入船舶提供工作船租賃服務所產生的收益明細：

	截至12月31日止年度									
	2023年		2024年		2025年		2025首五個月		2026首五個月	
	(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)*	*%*
自有工作船	5,975	92.6	5,050	67.8	7,308	94.0	2,905	93.3	3,439	90.1
租入船舶	475	7.4	2,403	32.2	468	6.0	209	6.7	377	9.9
總計	6,450	100.0	7,453	100.0	7,776	100.0	3,114	100.0	3,816	100.0

根據JWA報告，使用租入工作船來提供工作船租賃服務，符合業界慣例。公司為履行船舶租賃合約，以租入工作船來補充自有船隊的情況並不少見。此做法使服務供應商能夠維持營運靈活性、因應需求波動及優化船隊利用率，而毋須承擔與擁有工作船相關的重大資本開支。行業參與者一般會結合自有船舶與租入船舶，以配合需求高峰期、特定目要求或自有船舶進行維護或維修等臨時運能限制。

用於工作船租賃服務的工作船使用率

於往績記錄期間，本集團船隊維持相對高的使用率，介乎95%至100%，反映在整合營運模式的支持下，市場對我們工作船租賃服務的持續需求。董事認為，使

用率高反映船隊更新策略成效卓著，該策略逐步以新型高效鋁製工作船取代老舊工作船。下表載列於往績記錄期間我們用於工作船租賃業務的各工作船的使用率：

		使用率*(附註)*				
	工作船名稱	**2023財政年度** *(%)*	**2024財政年度** *(%)*	**2025財政年度** *(%)*	**2026年首五個月** *(%)*	**於最後實際可行日期** *(%)*
1.	President One	95	—	—	—	—
2.	President Two	95	95	—	—	—
3.	President Five	95	95	95	—	—
4.	President Six	95	95	95	95	95
5.	President Seven	95	95	95	95	95
6.	President Eight	95	—	—	—	—
7.	President Nine	95	95	95	95	95
8.	President Ten	95	95	95	95	95
9.	President Eleven	95	95	95	95	95
10.	President Twelve	95	95	95	95	95
11.	President Thirteen	95	95	95	95	95
12.	President Sixteen	95	95	95	95	95
13.	President Seventeen	95	95	95	95	95
14.	President Eighteen	95	95	95	95	95
15.	President 100	—	—	95	95	95
16.	Mazu 03	95	95	95	95	95
17.	Mazu 05	95	95	95	95	95
18.	Mazu 06	—	95	95	95	95
19.	Mazu 08	—	95	95	95	—
20.	Mazu 12	—	95	95	95	95
21.	Mazu 18	—	—	—	—	100
22.	Discovery	100	100	100	100	100
23.	Investigator	100	100	100	100	100
24.	Illuminator	100	100	100	100	100
	總計	**19**	**20**	**20**	**19**	**19**

附註：

每艘工作船的使用率乃根據年／期內實際出租天數除以年／期內總天數計算得出(不包括因船級社要求的檢驗而進行乾船塢檢修或維修及保養所導致的停租天數)。

於往績記錄期間，我們的工作船達到相對較高的使用率，主要歸因於：(i)船隊由較新工作船組成，減少因維修保養所需的停航時間；(ii)大部分期租為長期租賃，確保工作船通常持續投入營運；及(iii)程租與期租的航程調度緊密銜接，航程之間閒置時間極短。

自有船隊的維修及保養

我們對自有工作船進行維修及例行保養，以確保工作船租賃業務的適航性、安全性及可靠營運表現。日常與定期維護由船員執行並經技術團隊監控，較複雜工程則由具經驗的造船廠技術人員於我們的港口碼頭設施進行。

維護涵蓋船體狀態、推進系統、引擎、電氣及導航設備等關鍵零部件。若維修涉及船級或安全關鍵系統，則相關工程將根據船級社要求執行。

透過將既定保養與工作船調度計劃相配合，我們能減少停航時間，維持較高的船隊使用率，從而支持工作船租賃與船員管理業務的長期營運效率。我們為每艘工作船保存詳細的保養記錄，以確保可追溯性並符合法規要求。

遵守提供工作船租賃服務的船級及認證要求

在新加坡提供工作船租賃服務時，我們的工作船須依據適用海事法律及監管要求，維持有效的船級及認證。

在建造階段完成初始分級後，我們的工作船需接受相關船級社委派的驗船師進行年度、中期及換證檢驗，以確認持續符合適用標準。這些檢驗主要評估工作船的結構狀態，包括船體、機械及安全設備等。我們將維修保養與乾船塢檢修時程配合中期驗船(通常每兩至三年一次)及續期驗船(通常每五年一次)，以最大限度減少營運中斷與停租時間。若進行重大維修、改裝或發生海事事故後，可能需額外安排驗船。

此外，我們的工作船均已向相關船旗國主管機關完成註冊，並持有在新加坡水域合法營運所需之證書。維持有效的船級狀態及認證，對於法規遵循、保險承保能力及持續提供工作船租賃服務至關重要。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的工作船在更新或維持其船級狀態、註冊或法定認證方面並無遭遇任何重大困難。

我們的船隊更新策略

我們採取船隊更新策略，確保工作船安全且具成本效益，並配合新加坡邁向更潔淨海運作業的轉型。在新加坡海事行業，船隊管理及更新乃我們造船及船舶租賃業務模式的重要組成部分。我們的核心業務包括工作船的擁有權、營運及船舶租賃，而船舶的品質、可靠性與效率則直接影響客戶滿意度及我們的競爭力。

工作船的營運與法規規定的使用年限均為有限。隨着工作船老化，其燃油消耗通常會增加、需要更頻繁的維修，最終可能無法滿足不斷轉變的營運或監管標準。作為邁向更潔淨港口工作船營運轉型的一環，新加坡海事行業正逐步實施更嚴格的排放要求；而我們的客戶一貫要求船舶具備可靠性、維護良好且燃油效率高。燃油消耗較高或經常發生故障的老舊工作船，對船舶租賃客戶的吸引力較低，可能導致租金水平下降，或面臨更長的閒置期。

因此，我們一貫的政策是出售較舊的工作船，特別是船齡超過五年的船隻，以維持一支船齡較新且具競爭力的船舶租賃船隊、降低維修成本並提升能源效率。

此政策是基於不斷演變的環保法規、管理與降低維修成本的需求，以及我們致力於維持燃油效率與營運效率的目標。在適當的時機出售工作船，可讓我們達成三大關鍵目標：(i)在船隻因自然磨損而進一步大幅貶值之前，將出售所得款項增加至超過賬面淨值；(ii)透過提供客戶偏好的較新工作船，維持本公司船舶租賃業務的競爭力；及(iii)透過降低燃油及維修費用來減少營運成本。

本集團出售的工作船原為船舶租賃業務所使用的營運資產，因此該等出售事項直接源於我們對主要船舶租賃船隊的持續管理。透過在工作船達到適宜更換或更新的階段時予以出售，我們得以變現其剩餘價值，並將資金重新投入船隊更新及營運需求。此出售與再投資的循環模式乃我們業務營運的核心，使我們能夠持續升級船隊、維持高利用率，並滿足客戶與監管機構不斷演變的期望。

於往績記錄期間，我們透過出售我們的老舊工作船，並將所得款項重新投資於船隊現代化，從而落實此項策略。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們分別出售兩艘、兩艘、一艘及一艘舊式工作船，分別錄得收益約1.1百萬新加坡元、1.0百萬新加坡元、0.7百萬新加坡元及0.4百萬新加坡元，用於擴充及更新營運船隊。

我們營運的工作船船隊中，各艘船隻的船齡分佈不一，且由於這些工作船因持續投入運作而出現正常損耗，故船隊中的一部分船隻將定期達到需進行更換或出售的階段，此舉在商業上亦屬合理。根據我們的行業顧問指出，定期出售老舊工作船，是造船及船舶租賃行業中船隊管理的既定慣例。

我們的更新策略優化船隊性能及降低營運成本，同時支援新加坡綠色港口工作船轉型，並為客戶提供可靠服務。

(B) 船員配置

我們為第三方船舶提供經認證船長及船員，以靈活的替代方案減輕人員配置所帶來的行政及財務負擔。我們的員工完全符合海事安全標準，並具備新加坡港及離岸環境的專業知識。透過按需求提供勞動力與營運專業知識，我們讓客戶能夠透過快速調度來優化船隊利用率並確保遵循法規。

船員配置合約主要條款

我們與客戶簽訂的船員配置合約主要條款普遍包括但不限於以下各項：

服務範圍	為客戶提供經認證船長及船員
年期	最多兩年
資格及培訓	我們為客戶提供的船員均具備適當訓練、認證及經驗，可執行港內船務及離岸作業

費用及付款條款	費用通常按月收取，並參照現行市況及我們的定價政策釐定。月費通常包括法定徵費、保險保障、獎金及津貼
調配及替換	船員乃根據客戶的營運需求靈活調配，必要時我們可安排替換人員以確保營運持續性
終止：	船員配置合約並無載有具體的終止條款。我們的新加坡法律顧問表示，倘合約並無載列明確的終止條款，則在以下情況下一般可於履行前透過雙方協定終止合約：當一方的違約行為性質上允許另一方視合約為已終止時；或當合約訂立後發生後續事件，致使合約義務與原協定內容產生根本性或重大差異時。

(C) 物流服務

為完善核心工作船租賃服務，我們提供陸路運輸服務與貨物倉儲解決方案，作為整合式物流服務的一環。

(i) 陸路運輸

我們提供從港口碼頭設施或客戶倉庫至港口碼頭及碼頭的無縫銜接貨物轉運服務。透過自有船隊或經核准的第三方營運商，確保貨物高效送達碇泊處、離岸設施及其他海事地點。

於最後實際可行日期，我們的工作船隊由八輛配送卡車組成，其中七輛獲准運送危險品，並由卡車司機團隊提供支援。

(ii) 貨物倉儲

我們的貨物倉儲服務由位於港口碼頭設施內的安全倉儲設施提供支援，該設施既可為過境貨物提供短期中轉服務，亦可提供長期倉儲方案。

客戶可按需求將該等陸路運輸及貨物倉儲條款納入其服務協議，條款內容將根據各項目的特定要求與規模釐定。

工作船租賃、船員配置及物流支援服務定價政策

我們的工作船租賃、船員配置及物流支援服務定價根據各項委託的具體情況而釐定，並考量工作範圍、航程特性、營運需求、工作船規格及現行市況。

工作船租賃服務的租金將視乎合約安排屬程租或期租、租期及工作船航行距離而有所不同。就工作船租賃服務而言，租金水平會因租賃安排乃按程租還是按

期租處理而有所不同。於往績記錄期間，程租的每日租金水平約為500至600新加坡元；而期租的每月租金水平則一般經協商後定為介乎8,000至31,000新加坡元，視乎租期、航程距離及工作船的船型大小而定。

船員配置費用反映船員組成、資格等級、執勤時長及法規遵循要求。於往績記錄期間，就程租任務而言，標準船員(由兩名船員組成)的船員配置費用每月約為5,000新加坡元。陸路運輸及貨物倉儲費用通常按每次運輸、每批貨物及／或儲存時長計費，並會考量緊急程度及業界標準費率基準。陸路運輸費用一般每程約為80至160新加坡元，而貨物倉儲費用則為每立方米每月約30至120新加坡元，視乎倉儲類型(露天、有蓋或化學品倉儲)而定。

高級管理層定期檢討定價策略，以維持競爭力並因應船用燃料價格波動、工作船營運成本及區域需求作出調整。

工作船租賃、船員配置及物流支援服務的品質管控

我們在工作船租賃、船員配置及陸上物流營運中，實施全面的品質控制框架，以確保服務安全、可靠且始終符合法規要求。

工作船租賃服務方面，每艘工作船均按船級社要求及船旗要求執行例行保養及安全檢查。每次航行前，船員須完成離港前檢查，包括檢驗船體、引擎及安全設備。任何異常情況均須上報營運團隊，於航行前完成整改。

船員配置服務方面，派駐客戶船舶的船員均須持有有效執照、證書，並具備所需的專業航行或安全資格。我們透過內部合規登記簿核查證書並監察有效期限。

陸上物流方面，我們的卡車車隊均接受定期維護與安全檢驗，貨物在付運前均經核對訂單，並嚴格遵守裝載規範。

在所有服務線中，我們實施事故通報與服務審查程序。任何營運延誤、設備問題或客戶疑慮均由營運經理調查，並記錄糾正與預防措施。客戶意見納入用作持續改善服務的定期檢討環節。

針對承租人在我們工作船租賃業務中非法或未經授權使用工作船的預防措施

在經營工作船租賃業務時，我們可能無法及時或完全識別、遏止或防止承租人進行的所有非法活動或不當行為，相關詳情載於「風險因素 — 與業務有關的風險 — 若承租人使用本集團的工作船進行非法活動，本集團可能面臨法律後果」各段。為減輕此類風險，本集團已實施以下措施：

(i) 在簽訂任何工作船租賃服務協議之前，本集團會進行客戶盡職調查，包括客戶背景資料核查，以驗證潛在承租人的身份、業務概況及工作船的預期用途；

(ii) 無論是程租或期租，本集團一般會提供船員負責工作船的運作，該等船員將駐留船上並負責工作船的安全運作。自有船員駐船有助於對每趟航程進行營運監督；及

(iii) 本集團進一步透過監控鏡頭、網路追蹤系統及每日狀況報告監控工作船，使營運團隊能夠識別並應對任何偏離預期航線或活動的情況。

2. 船務代理服務

我們於2012年在新加坡開展船務代理業務，服務對象涵蓋停靠新加坡港的船東、承租人及區域船舶營運商。鑑於港口擁擠情況加劇及監管要求更趨嚴格，及時的裝卸效率對許多船舶營運商而言至關重要。憑藉主席Chua TK先生的過往營運經驗，我們成立Primus Shipping作為當地港口代理。

靠港管理。我們作為新加坡當地代理商，負責協調停靠新加坡的船舶的靠港活動。我們的服務通常涵蓋協調進港手續與營運安排，包括預辦入境文件、安排船舶停泊與離港事宜、與港口、海關及其他相關主管機關聯繫、核查進出口文件、協調船員轉運及船員相關安排，並協調第三方供應提供服務，例如領港、拖船服務、燃料加注、補給以及備件與消耗品的交付。

為支援合規性與服務可靠性，我們制定標準作業程序以協調船舶靠港事宜，包括文件檢查、靠港期間的船舶狀態監控、靠港後向客戶提交報告，並持續審閱客戶反饋以不斷作出改進。

區域擴展與集中協調。自2019年起，我們透過負責協調馬來西亞與印尼當地第三方代理商網絡的P-Group Agencies，將業務擴展至馬來西亞與印尼選定港口，使客戶能透過單一聯絡點協調多港口的靠港作業，簡化行政流程，並支援對開銷與付款的集中化監管，從而降低客戶向多個陌生交易對手匯款的需求。

整合服務交付。我們的船務代理業務由內部工作船租賃、船員配置及船舶物資供應能力支援，為停靠新加坡港的船舶建立了一個全面的支援生態系統。每項服務雖可獨立提供，但彼此之間具有策略性聯繫，以提升營運效率及客戶便利性。

作為新加坡的境外船務代理，我們負責處理港口入境手續及營運安排，包括預辦入境文件、泊位分配、離境清關、貨物裝載及卸載協調、船員接送及物資補給。許多停靠新加坡港的船舶需要在離岸與岸上地點之間進行船員更替，而我們內部的工作船舶租賃及船員配置服務，可提供必要的工作船及受過訓練的人員以協助接送，在維持營運控制的同時，確保可靠性與及時性。此外，船舶在港口停靠期間需要供應食品、飲

用水及其他必需品，而我們的船舶物資供應業務利用自有工作船及船員，將相關物資直接運送至客戶的船舶。

雖然上述服務可分別外包予第三方，但船務代理客戶(尤其是境外船東)一般更傾向於單一聯絡點。透過調派自有工作船處理海上物流(包括物資、補給品及人員的運送)，我們得以提升協調效率與服務的一致性。此策略方針帶來多項關鍵優勢：(i)涵蓋多個營運接觸點的協調且可靠服務；(ii)降低對第三方供應商的依賴，從而減少營運風險；及(iii)透過無縫的服務體驗鞏固客戶關係。將靠港服務整合於單一代理商之下，亦能提升裝卸效率，對於須遵守嚴格安全與時間要求的化學品船營運商而言尤為重要。

因此，我們的造船、船務代理、工作船租賃、船員配置及船舶物資供應服務在營運與商業層面均相互關聯。此策略性連結不僅提升效率、可靠性及客戶滿意度，更為本文件中各服務類別與收益分部的呈列提供一致的基礎。

下表載列於往績記錄期間，按客戶地區劃分的船務代理服務所產生的收益：

	2023財政年度		**2024財政年度**		**2025財政年度**		**2025年首五個月**		**2026年首五個月**	
	(千新加坡元)	*%*	*(千新加坡元)*	*%*	*(千新加坡元)*	*%*	*(千新加坡元)* (未經審核)	*%*	*(千新加坡元)*	*%*
新加坡	2,210	11.8	2,580	12.7	2,044	10.4	977	11.0	891	12.1
中國	11,240	59.8	12,054	59.3	9,857	50.3	4,936	55.6	3,755	51.2
南韓	2,193	11.7	1,649	8.1	2,732	14.0	1,056	11.9	983	13.4
阿拉伯聯合酋長國	1,294	6.9	1,438	7.1	1,265	6.5	524	5.9	404	5.5
其他	1,848	9.8	2,599	12.8	3,681	18.8	1,385	15.6	1,305	17.8
總計	18,785	100.0	20,320	100.0	19,579	100.0	8,878	100.0	7,338	100.0

附註： 其他包括印度、日本、馬來西亞及美國。

下表載列於往績記錄期間，我們於新加坡港內及外提供船務代理服務所產生的收益：

	2023財政年度		**2024財政年度**		**2025財政年度**		**2025年首五個月**		**2026年首五個月**	
	(千新加坡元)	*%*	*(千新加坡元)*	*%*	*(千新加坡元)*	*%*	*(千新加坡元)* *(未經審核)*	*%*	*(千新加坡元)*	*%*
新加坡	15,163	80.7	18,617	91.6	18,446	94.2	8,465	95.3	6,855	93.4
新加坡境外	3,622	19.3	1,703	8.4	1,133	5.8	413	4.7	483	6.6
	18,785	100.0	20,320	100.0	19,579	100.0	8,878	100,0	7,338	100.0

A. 於新加坡港提供的船務代理服務

以下為我們在新加坡提供船務代理服務的工作流程示意圖與關鍵步驟：

費用報價。報價一般由現有客戶或轉介客戶提出需求後啟動。憑藉我們既有的合作關係及業界聲譽，我們僅透過直接洽談承接船務代理業務。就分秒必爭的船舶靠港而言，初步訂單一般透過電話下達，其後以書面形式(經電子郵件及/或其他通訊平台)進行確認，確保內容清晰且保存記錄。

發出估計港口開銷賬目及代理費。經委任為當地代理商後，我們編製及發出估計港口開銷賬目，以載列船舶抵達港口後首48小時內標準代理服務範圍的預期代理費。若停泊港口超過48小時，代理費將根據現行收費按每小時計算。

其他服務。當客戶需要領港、拖船協助、燃料加注或其他額外服務，以及馬來西亞及印尼的海外港口安排時，客戶可選擇直接與服務供應商接洽，或委託我們代為安排。應要求，我們會按個別基準在毋須長期合約承諾的情況下與第三方服務供應商協調以按議定收費水平向客戶提供相關服務。

在整個過程中，我們持續與客戶保持溝通，並在出現重大變動時提供最新資訊(例如泊位時間表或服務要求的變動)。每份報價單及估計港口開銷賬目均明確列明條款，讓客戶從最初提出需求到服務完成，全程掌握成本明細與營運透明度。估計港口開銷賬目由我們的營運團隊擬定，並經主管審核後，方會向給客戶開立。服務範圍的任何變更均須經總經理審批，並以書面形式通知客戶。

服務範圍

作為指定船務代理，船舶靠港期間我們負責以下核心服務：

預辦入境文件及港口清關手續	：	我們代表客戶行事，以協助船舶適時進入港口，並遵守海事港務局的法規。收到船舶資料及預計抵達時間後，我們將透過海事港務局線上平台提交所需文件，包括船舶資料、證書、船員及乘客名單以及健康申報表，並協調泊位分配以及領港、拖船輔助與燃料加注等必要服務。
泊位安排協調	：	我們協調泊位分配及靠泊安排，持續與碼頭營運商保持聯繫，監控泊位可用性、擁擠程度及潛在時間調度衝突。我們為客戶及碼頭提供船舶預計抵達時間與靠泊準備狀態的最新資訊。 我們負責協調碼頭雜費的結算事宜，在適用情況下開具收據，並將相關憑證詳情納入港口開銷賬目及最終發票。

除核心服務範圍外，我們代表客戶安排及協調船舶停泊期間由第三方服務供應商以背對背方式提供的各類港口相關服務。在需要新加坡港領港服務或拖船協助時，此類服務由海事港務局監管的持牌營運商提供。該等持牌營運商徵收的費用將嚴格按成本轉嫁，而不附加任何利潤。

至於其他服務，例如燃料加注、港口及船舶綜合管理服務或海外服務，客戶可直接委任服務供應商，或要求我們按議定收費水平代為協調該等服務。

領港服務 ： 當船舶接近及駛入新加坡領海時，我們會協調提供強制性的海事領港服務，一般委聘熟悉當地狀況的認證領港員。該等領港員將引領船舶經過擁擠的航道與碇泊處，確保安全抵達碼頭。

我們協調船舶、引航服務供應商與碼頭之間的作業通訊，並協調船舶自抵達港口至離港期間的各項更新事宜，以減少延誤並優化裝卸效率。

拖船服務協調 ： 我們為船舶(尤其是大型船舶或轉向受限的船舶)協調拖船支援服務，確保其安全靠泊與離泊。拖船需求將根據船舶噸位、泊位配置、現行天氣與海面情況以及適用的港口及碼頭規定而定。

我們的協調工作通常涵蓋預約、拖船到場確認及船舶動態的即時監控。估計拖船費用已計入估計港口開銷賬目，最終拖船費用則反映在港口開銷賬目內，並附上證明文件(如適用)。

燃料加注協調 ： 應客戶要求，我們將協調持牌燃油供應商，協助安排船舶在港期間的燃油補給事宜，確保船舶能及時完成加油作業。我們的職責僅限於協調交付時間表以及船舶、碼頭與燃料供應商之間交換作業資訊。我們不供應船用燃料。所有船用燃料採購均由客戶(或船舶)與燃料供應商直接簽訂合約，而成本則由客戶承擔。

港口及船舶綜合管理服務 ： 我們協調船舶綜合管理服務，以支援船舶運作及保障船員福祉，包括船員更替、住宿、醫療支援、船舶維護、檢驗及其他營運需求。

我們可透過內部部門直接提供若干港口相關服務，包括工作船租賃、陸路運輸(運用自有工作船船隊及卡車車隊)、貨物倉儲及船舶物資供應。在其他情況下，我們將按議定的收費水平統籌由客戶選定的第三方供應商。

離境手續及清關服務

當船舶準備離開新加坡時，我們會提交所需文件(如更新的船員名單)以協調港口清關事宜，並在離境前向海事港務局確認清關批准。在必要時，我們將協調及安排結清未付的港口費用及其他港口相關費用，記錄於港口開銷最終賬目中，並呈交相關憑證。

若離境前需額外服務(例如燃料加注、補給或備件運送)，我們將協調該等服務的時程安排，使其配合船舶的離境計劃，及應客戶要求，此類服務可透過本集團安排，或以議定的收費水平透過第三方服務供應商提供服務。

在整個清關過程中，我們將為客戶提供船舶狀態及關鍵時程的即時更新，直至船舶駛離新加坡水域為止。

B. 於新加坡港以外地區提供的船務代理服務

除新加坡業務外，我們透過區域樞紐代理P-Group Agencies於馬來西亞及印尼的選定港口提供船務代理解決方案。P-Group Agencies於2019年成立，專門協調整合區域船務代理服務。在此模式下，我們駐新加坡的團隊擔任客戶多港口營運的協調樞紐，與印尼及馬來西亞的第三方當地代理商網絡協力運作，詳情如下：

- 馬來西亞 — 我們一般與三間非獨家專門代理攜手合作，以支援客戶的靠港作業，從而可按港口、船舶型態及營運規定靈活選擇代理商。

- 印尼 — 由於各港口要求有所不同，我們與多間非獨家區域代理商合作，其遴選標準在於熟悉當地程序與營運狀況，並透過中央團隊協調不同區域的靠港事宜。

此單一聯絡點協調安排，讓客戶能透過單一聯絡點協調多個地點的靠港事宜，相較於獨立聘請多個當地代理商，此方式可減少行政工作複雜程度。我們的新加坡總部負責區域內船舶調度與靠港安排的集中化營運監督，包括協調通訊、文件流程及開銷追蹤等事務。

工作流程

我們的區域營運團隊同時負責新加坡的船務代理服務，遵循系統化的工作流程，以支援海外港口的協調工作：

- *抵達港口前準備工作* — 船舶抵達海外港口前，我們會與當地代理商及客戶確認時間安排及服務範疇，向當地代理商提供詳細估計抵達時間表，以依據客戶要求執行支援作業。

- *實時監控* — 我們透過即時通訊平台(如WhatsApp)及定期通話，與指定當地代理商保持持續聯繫，對海外港口作業實施適時監督，以應對變更、更新或緊急狀況，並作出及時且具透明度的協調工作，減少延誤。憑藉新加坡的中央時區優勢，我們的團隊有效銜接區域時差，為航行中的船舶提供全天候營運支援。

- *離境前協調* — 應客戶要求，在船舶駛離出發港口前，我們將委聘指定當地代理商協調所需安排，例如港口清關手續及運輸服務。

- *財務管理* — 我們採用背對背付款模式運作，通常會在向當地第三方代理支付款項前收取客戶全額美元款項。此舉有助於維持現金流紀律、降低資金風險並提升會計透明度。

C. 船務代理服務定價政策

船務代理服務定價乃經考慮船舶資料及客戶所需服務範圍後按個別情況釐定。關鍵定價考量因素通常包括靠港的複雜與緊急程度、船舶預計停留時間以及新加坡及鄰近港口現行市場慣例。費用通常包含(i)我們提供服務的代理費及(如適用)由我們協調而由第三方服務提供商提供額外服務的議定費用；及(ii)報銷代客戶承擔的開銷。

代理費的評估乃根據所需協調範圍(例如文件處理與清關協調、靠港協調及船舶預計停留時間)。於往績記錄期間，我們船務代理服務的代理費用為每次靠港約400新加坡元至1,500新加坡元不等，視乎服務的複雜程度及所需服務範圍而定。代墊費用(如港口費、海關及出入境清關費、領港費、拖船費)一般根據相關供應商或港口當局開立的發票按成本價收取，而就由第三方服務提供商提供的額外服務(例如燃料加注協調及船舶綜合管理服務)則按議定收費水平收取費用。

客戶一般須預付代墊費用或於收到發票後立即支付，惟視乎合約條款而定。

管理層定期檢討定價，以反映營運成本、人力開支、監管費用及市況的變化。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無與客戶就代理費或代墊費用發生任何重大糾紛。

船務代理服務的品質控制

我們的船務代理業務遵循標準化流程，確保服務交付可靠且一致的服務。此系統化方法貫穿整個靠港週期。船舶抵達前，我們將準備清單，用於核實並提交所需文件，例如海關申報單、港口通關文件及船員艙單(如適用)。船舶停泊期間，團隊主動協調客戶、主管機關與船方，召開進度會議即時處理任何營運問題。

透過上述涵蓋現場監督、內部協調及靠港後檢討的完善流程，我們力求既符合客戶期望，亦遵守適用的監管標準。董事會認為，該等流程連同我們將船務代理業務與內部工作船租賃及船舶物資供應能力整合，相較於將相關功能外包的營運商，更能提升服務的一致性及問責機制。

3. 船舶物資供應及機械與備件銷售

我們的起源可追溯至2009年，當時我們以船舶物資供應商的身份開展業務，為靠泊新加坡港的船舶提供船舶補給品及消耗品。自此，我們逐步擴展業務範圍及規模。航運代理商負責監管協調，港口工作船提供船岸連通服務，而船用物資供應商則確保船舶在靠港期間獲得食品、消耗品及技術物資的補給。於最後實際可行日期，我們船舶物資供應服務主要支援船務代理及工作船租賃客戶，提供不同種類的必需品，包括食品、飲料、清潔劑、瓶裝水及其他日用品，以及靠港或於碇泊處停泊期間所需的備件、工具及技術設備。

除船舶物資供應業務外，我們亦銷售採購自供應商A的部分引擎、發電機組及備件，而我們則為供應商A於新加坡的授權分銷商。我們採購自供應商A的產品主要供應予：(i)採購配備供應商A引擎及發電機的新建工作船客戶；及(ii)需就維修或服務更換零件的現有營運商。

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度以及2025年首五個月及2026年首五個月，船舶物資供應及機械與備件銷售收益分別約為4.3百萬新加坡元、3.6百萬新加坡元、2.8百萬新加坡元、1.2百萬新加坡元及1.4百萬新加坡元，分別佔相關年度及期間總收益約12.3%、8.7%、5.9%、6.4%及7.1%。下表載列來自此等業務線的收益明細：

	2023財政年度		2024財政年度		2025財政年度		2025年首五個月		2026年首五個月	
	(千新加坡元)	*%*	*(千新加坡元)*	*%*	*(千新加坡元)*	*%*	*(千新加坡元)* *(未經審核)*	*%*	*(千新加坡元)*	*%*
船舶物資供應服務	2,251	52.2	1,630	45.9	1,023	37.1	419	33.9	423	30.8
機械與備件銷售	2,059	47.8	1,923	54.1	1,734	62.9	818	66.1	949	69.2
總計	4,310	100.0	3,553	100.0	2,757	100.0	1,237	100.0	1,372	100.0

我們將船舶物資供應及機械與備件銷售業務結合，使我們能夠為客戶提供貫穿船舶生命週期的全面支援。船舶物資供應服務滿足船舶於停靠新加坡港期間的日常營運需求。與此同時，機械與備件銷售主要由造船業務驅動，相關備件通常安裝於我們新建工作船上。外部備件銷售則按需求進行，主要用於船舶營運商在維修或保養期間的備件更換。

透過與供應商A之間的分銷安排，我們能及時採購用於安裝在我們港口碼頭設施的船用引擎、發電機等關鍵零部件，減少對中間商的依賴，並將供應鏈中斷風險降至最低。此外，作為供應商A原廠零件的授權分銷商，我們能夠為購買新建工作船或委聘我們進行維修及保養服務的客戶提供保修保障及綜合售後服務。此整合模式使我們能為客戶提供工作船建造、船舶物資供應、備件分銷及售後維護的完整服務組合。

有關本集團與供應商A之間分銷安排的詳情，請參閱本文件「業務 — 供應商與採購 — 供應商甄選」一段。

船舶物資供應及機械與備件銷售的定價政策

我們的船舶物資供應服務主要採用成本加成法，參照物資採購成本，加上就迫切要求收取的額外附加費以反映加急物流。於往績記錄期間，每筆訂單的船舶物資供應服務費約介乎35新加坡元至16,000新加坡元，視乎所供應產品的類型及數量而定，產品涵蓋日用品(如食品、飲料、瓶裝水及清潔劑)以至靠港或碇泊處所需的備件、工具及技術設備。所有定價須於履行訂單前獲客戶接納，而定價可能參考現行市況作出調整。

對於根據我們與供應商A訂立的授權分銷商安排所銷售的船用引擎、發電機及備件，定價採用成本加成基準釐定，即供應商A的發票成本加上適當的加成利潤。於往績記錄期間，售價介乎約16新加坡元至175,000新加坡元，視乎所購買產品的類型、規格及數量而定，較低價值項目通常包括小型備件及消耗品，而較高價值項目則包括船用引擎及發電機。

管理層定期審視我們的定價策略，以反映供應商成本、物流開支及市場競爭的變化。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，概無發生與船舶物資供應、機械及備件價格相關的重大客戶糾紛。

董事會認為，此定價政策在供應商定價框架、成本收回及利潤率考量之間取得恰當平衡，以支持我們作為授權分銷商的競爭力，同時讓我們得以符合製造商要求。

船舶物資供應及機械與備件銷售的品質管控

我們實施品質控制程序，支持按照合約規格、適用的監管規定及行業標準交付物資、補給品、設備及備件。

在船舶物資供應作業中，食品、飲品及消耗品均採購自核准供應商。貨物送達時即進行驗收，核實貨物狀態及是否符合採購訂單要求，並於運送至客戶前再次核查及妥為封裝。

對於根據與供應商A協定的授權分銷商安排所提供的機械與備件，我們遵循供應商A規定的品質及處理標準。物流人員於付運前核驗詳情，確保貨物真偽並防止遭未授權物品替換。

客戶

於往績記錄期間，本公司客戶主要包括船東、承租人以及航運及物流公司。

主要客戶

於往績記錄期間各年度／期間，我們最大客戶應佔收益分別佔我們各相關年度及2026年首五個月總收益約25.6%、20.0%、11.0%及9.1%，而於往績記錄期間各年度／期間，我們五大客戶應佔收益合共分別佔我們各相關年度及2026年首五個月總收益約40.2%、33.3%、29.8%及32.7%。

下表列示往績記錄期間各年度五大客戶的收益明細及其背景：

2023財政年度

	客戶	本集團所提供的主要服務	信貸期 *概約天數*	付款方式	業務關係開始年份	來自客戶收益 *概約千新加坡元*	佔總收益的百分比 *概約百分比*
1.	Focus Shipping Co. Ltd *(附註2)*	船務代理服務	30	電匯	2021年	8,946	25.6
2.	興亞海運株式會社 *(附註3)*	船務代理服務	30	電匯	2021年	1,621	4.6
3.	客戶A *(附註4)*	船務代理服務	30	電匯	2022年	1,264	3.6
4.	Gewinner Logistics Pte Ltd *(附註5)*	造船服務	按需求	電匯	2022年	1,169	3.3
5.	客戶B *(附註6)*	工作船租賃服務	30	電匯	2019年	1,096	3.1
	總計					14,096	40.2

2024財政年度

	客戶	本集團所提供的主要服務	信貸期 *概約天數*	付款方式	業務關係開始年份	來自客戶收益 *概約千新加坡元*	佔總收益的百分比 *概約百分比*
1.	Focus Shipping Co. Ltd	船務代理服務	30	電匯	2021年	8,202	20.0
2.	客戶C *(附註7)*	造船服務	按需求	電匯	2024年	1,555	3.8
3.	興亞海運株式會社	船務代理服務	30	電匯	2021年	1,350	3.3
4.	客戶A	船務代理服務	30	電匯	2022年	1,342	3.3
5.	客戶D *(附註8)*	船務代理服務	30	電匯	2023年	1,179	2.9
	總計					13,628	33.3

2025財政年度

	客戶	本集團所提供的主要服務	信貸期 *概約天數*	付款方式	業務關係開始年份	來自客戶收益 *概約千新加坡元*	佔總收益的百分比 *概約百分比*
1.	Focus Shipping Co. Ltd	船務代理服務	30	電匯	2021年	5,100	11.0
2.	Thames Bay Shipping Pte Ltd *(附註9)*	造船服務	按需求	電匯	2025年	3,206	6.9
3.	興亞海運株式會社	船務代理服務	30	電匯	2021年	2,179	4.7
4.	Golden Sands Shipping Pte. Ltd. *(附註10)*	造船服務	按需求	電匯	2025年	1,680	3.6
5.	Dolphin Shipping Pte. Ltd. *(附註11)*	造船服務	按需求	電匯	2024年	1,680	3.6
	總計					13,845	29.8

2026年首五個月

	客戶	本集團所提供的主要服務	信貸期 *概約天數*	付款方式	業務關係開始年份	來自客戶收益 *概約* *千新加坡元*	佔總收益的百分比 *概約* *百分比*
1.	客戶E*(附註12)*	造船服務	按需求	電匯	2026年	1,760	9.1
2.	Focus Shipping Co. Ltd.	船務代理服務	30天	電匯	2021年	1,455	7.5
3.	Oceancrest Pte. Ltd. *(附註13)*	造船服務	按需求	電匯	2025年	1,158	6.0
4.	Noah Wave Pte. Ltd. *(附註14)*	造船服務	按需求	電匯	2026年	1,035	5.3
5.	客戶F*(附註15)*	船務代理服務	30天	電匯	2015年	941	4.8
	總計					6,349	32.7

附註：

(1) 因四捨五入之故，數字相加後可能與總和不符。

(2) Focus Shipping Co. Ltd為一間香港私人公司，主要從事海運、倉儲及海事貨物處理。於最後實際可行日期，該公司擁有八艘船舶。

(3) 興亞海運株式会社為一間總部位於韓國的公司，主要從事海運貨物運輸業務，包括集裝箱班輪及化學品船服務。該公司為於韓國交易所上市的公眾公司，員工總數逾300人。

(4) 客戶A為一間新加坡私人公司，主要從事航運業務，包括附帶船員的船舶及船隻租賃，實繳金額為76,857,678美元。

(5) Gewinner Logistics Pte. Ltd.為一間新加坡私人公司，主要從事公路貨運及船舶物資供應業務，實繳股本為1,000,000新加坡元。

(6) 客戶B及供應商C乃同一實體，為新加坡交通部轄下的一間法定機構，其職能涵蓋多個範疇：負責新加坡海事及港口的監管與規劃、推動國際海事中心發展、擔任國家海事事務代表，並引領海事領域的數碼化及脫碳進程。

(7) 客戶C為一間新加坡私人公司，主要從事船舶、油輪及其他遠洋船舶的建造與維修，並經營及租賃駁船、拖船及舢舨，實繳股本為100,000新加坡元。

(8) 客戶D為一間瑞士企業的新加坡附屬公司，其股份於倫敦證券交易所上市，主要從事航運及物流服務，實繳股本為50,000,000新加坡元。

(9) Thames Bay Shipping Pte Ltd.為一間新加坡私人公司，主要從事航運業務，包括附帶船員的船舶及船隻租賃以及船舶管理服務。於最後實際可行日期，該公司擁有七艘船舶。

(10) Golden Sands Shipping Pte. Ltd.為一間新加坡私人公司，主要從事航運業務，包括附帶船員的船舶及船隻租賃，實繳股本為100,000新加坡元。

(11) Dolphin Shipping Pte. Ltd.為一間新加坡私人公司，主要從事航運業務，包括附帶船員的船舶及船隻租賃，實繳股本為100,000新加坡元。

(12) 客戶E為一間新加坡私人公司，主要從事航運業務及附帶船員的船隻租賃，實繳金額為100,000新加坡元。

(13) Oceancrest Pte. Ltd.為一間新加坡私人公司，主要從事駁船、拖船及舢舨的船舶租賃業務，實繳金額為400,000新加坡元。該公司由一名個別人士實益擁有50%，而該人士亦持有Noah Wave Pte. Ltd.的50%股權。

(14) Noah Wave Pte. Ltd.為一間新加坡私人公司，主要從事駁船、拖船及舢舨的船舶租賃業務，實繳金額為100,000新加坡元。該公司由一名個別人士實益擁有50%，而該人士亦持有Oceancrest Pte. Ltd.的50%股權。

(15) 客戶F為一間於中國成立的公司，主要從事航運、船舶管理、海事支援服務、物料貿易及顧問業務，註冊股本為人民幣330百萬元。

與主要客戶維持長期關係所面臨的挑戰

於往績記錄期間，五大客戶的組成每年均有所變動，這反映了以下兩方面的綜合因素：(i)我們業務模式固有的結構性特徵；及(ii)新港口碼頭設施啟用後產能的擴張，詳情如下：

(a) *並無長期訂單量承諾的項目為本收益模式*。我們的造船服務(佔2025財政年度總收益約30.8%)採用項目為本模式運作。於最後實際可行日期，我們並無與造船客戶訂立任何多年期框架協議或最低訂單量承諾。各項目均按個別情況簽訂合約，且客戶並無義務進行重複訂購。

船舶交付後，除非且直至客戶啟動新項目，否則不存在持續的合約關係。缺乏長期框架協議意味著我們無法依賴任何合約權利來確保過往客戶的未來訂單。各項目均需要我們透過直接報價或協商，重新競爭以爭取客戶的訂單。這使得我們難以證明可保障自特定客戶持續獲得多年收益，即使基礎商業關係保持良好且我們隨時間推移獲得重複訂單亦然。

(b) *客戶採購週期*。客戶的採購決策取決於其自身的營運及資本開支週期，這些週期可能與我們的財務報告期並不相符。客戶可能在較長時期內沒有採購需求，在此期間，無論我們與客戶的關係如何，均無法從該客戶產生收益。

客戶的採購週期亦可能受外部因素影響，例如運費變動、監管截止期限或經濟狀況。這些因素超出我們的控制範圍，可能導致客戶提前、延遲或取消採購計劃，從而影響來自該客戶的年度收益持續性。

(c) *船務代理服務的交易性質*。船務代理服務是以每艘船舶、每次靠港為基礎提供。船東或船舶營運商可能在某次靠港時使用我們的代理服務，但基於價格、在其他港口的關係或營運便利性，可能在下次靠港時選擇不同的代理商。此類服務並無長期獨家安排，且轉換成本極低。此外，客戶經由新加坡港的船舶流量可能因貿易航線、船舶租賃安排或市場狀況而逐年大幅波動，進而影響來自該客戶的收益持續性。

(d) *船舶租賃合約期限有限*。我們的船舶租賃合約一般為程租或期租。儘管我們可能與承租人保持長期合作關係，但每份船舶租賃合約均需單獨協商。一位向我們租船多年的客戶，可能會決定購買自己的工作船(可能向我們或另一家船隻建造商購買)，從而減少或消除其對船舶租賃服務的需求。相反，擁有自有船隊的客戶可能僅在高峰期才暫時需要額外的租賃船舶，導致來自該客戶的收益來源逐年波動。

信貸政策及付款方式

為配合多元化的業務線，我們已制定針對不同服務特性及客戶類型制定信貸政策。以下概述按業務線劃分的信貸安排：

(i) 造船服務

在造船合約方面，我們的客戶一般為船東、營運商及法定機構。付款條款取決於具體合約，而非基於標準信貸期而定。進度款項一般按照協定的建造里程碑安排，例如就造船完成鋪設龍骨及開始建造駕駛室。餘款一般須於工作船下水前付清。在特定情況下，可根據合約條款安排於交付後分期付款。此類合約安排構成本業務線的信貸風險基礎。

(ii) 船務代理與工作船租賃服務

在船務代理與工作船租賃服務方面，我們的客戶主要為停靠新加坡港的船舶營運商、承租人、船舶管理公司及物流企業。此業務線的信貸期一般為30天。對於付款記錄有限或我們察覺具有較高信貸風險的客戶，我們可能要求現金結算及╱或縮短信貸期。

(iii) 船舶物資供應及機械與備件銷售

船舶物資供應及機械與備件銷售的客戶，主要為需及時補給的船東與營運商。此類交易一般需於交付時結算。

監控與收款

我們的財務團隊定期監控未償還餘額與賬齡報告。我們亦主動跟進客戶的情況確保款項結清，適當時可暫停其他服務直至逾期款項清償為止。

付款方式與過往收款記錄

在所有業務線中，客戶一般透過直接電匯至指定賬戶結算款項。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團在收取款項方面並無遇到重大困難，以致對我們的營運造成重大不利影響。董事認為這反映我們的信貸控制政策有效。

供應商與採購

主要供應商

本集團供應商主要包括：(i)船舶用品供應商(如備件)、(ii)領港及拖船服務供應商、(iii)政府相關實體及(iv)船用輕柴油供應商。於往績記錄期間各年度╱期間，本集團在各相關年度及2026年首五個月應付五大供應商的銷售成本分別約為9.4百萬新加坡元、11.2百萬新加坡元、10.7百萬新加坡元及4.8百萬新加坡元，分別佔各相關年度及2026年首五個月銷售成本約38.4%、43.5%、39.2%及43.7%。於往績記錄期間各年度╱期間，在各相關年度及2026年首五個月向我們最大供應商支付的銷售成本分別約為2.4百萬新

加坡元、2.6百萬新加坡元、2.6百萬新加坡元及1.6百萬新加坡元，分別佔各相關年度及2026年首五個月銷售成本約9.8%、10.2%、9.7%及14.2%。

以下為往績記錄期間各年度／期間五大供應商詳情：

2023財政年度

	供應商	向供應商採購的主要類型	信貸期 *概約天數*	付款方式	業務關係開始年份	向供應商採購總額 *概約* *千新加坡元*	佔我們總採購額的百分比 *概約* *百分比*
1	供應商A	船用引擎、發電機與備件供應	90	支票或電匯	2022年	2,385	9.8
2	供應商B*(附註2)*	領港與拖船服務	30	電匯	2021年	2,179	8.9
3	KST Maritime Pte Ltd*(附註3)*	拖船服務	60	電匯	2023年	1,854	7.6
4	供應商C*(附註4)*	港口費用	30	電匯	2019年	1,751	7.2
5	Victory Petroleum Trading Pte Ltd*(附註5)*	船用輕柴油供應	30	電匯	2021年	1,193	4.9
	總計					9,362	38.4

2024財政年度

	供應商	向供應商採購的主要類型	信貸期 *概約天數*	付款方式	業務關係開始年份	向供應商採購總額 *概約* *千新加坡元*	佔我們總採購額的百分比 *概約* *百分比*
1	供應商B*(附註2)*	領港與拖船服務	30	電匯	2021年	2,630	10.2
2	KST Maritime Pte Ltd*(附註3)*	拖船服務	60	電匯	2023年	2,345	9.1
3	供應商C*(附註4)*	港口費用	30	電匯	2019年	2,242	8.7
4	供應商A	船用引擎、發電機與備件供應	90	支票或電匯	2022年	2,075	8.1
5	Victory Petroleum Trading Pte Ltd*(附註5)*	船用輕柴油供應	30	電匯	2021年	1,913	7.4
	總計					11,205	43.5

2025財政年度

	供應商	向供應商採購的主要類型	信貸期	付款方式	業務關係開始年份	向供應商採購總額	佔我們總採購額的百分比
			概約天數			*概約千新加坡元*	*概約百分比*
1	供應商A	船用引擎、發電機與備件供應	90	支票或電匯	2022年	2,649	9.7
2	供應商B*(附註2)*	領港與拖船服務	30	電匯	2021年	2,263	8.3
3	KST Maritime Pte Ltd*(附註3)*	拖船服務	60	電匯	2023年	2,228	8.2
4	供應商C*(附註4)*	港口費用	30	電匯	2019年	1,859	6.8
5	Victory Petroleum Trading Pte Ltd*(附註5)*	船用輕柴油供應	30	電匯	2021年	1,673	6.2
	總計					10,672	39.2

2026年首五個月

	供應商	向供應商採購的主要類型	信貸期	付款方式	業務關係開始年份	向供應商採購總額	佔我們總採購額的百分比
			概約天數			*概約千新加坡元*	*概約百分比*
1.	供應商A	船用引擎、發電機與備件供應	90	支票或電匯	2022年	1,575	14.2
2.	KST Maritime Pte. Ltd.	拖船服務	60	電匯	2023年	906	8.2
3.	供應商B	領港與拖船服務	30	電匯	2021年	902	8.2
4.	供應商C	港口費用	30	電匯	2019年	851	7.7
5.	Victory Petroleum Trading Pte. Ltd.	船用輕柴油供應	30	電匯	2021年	600	5.4
	總計					4,834	43.7

附註：

(1) 因四捨五入之故，數字相加後可能與總和不符。

(2) 供應商B為新加坡財政部最終擁有的公司。供應商B主要從事海事服務，包括領港與拖船業務，員工總數逾2,000人。

(3) KST Maritime Pte Ltd為一間新加坡私人公司，主要從事拖船的營運與租賃業務，於最後實際可行日期擁有26艘船舶。

(4) 客戶B及供應商C乃同一實體，為新加坡交通部轄下的一間法定機構，其職能涵蓋多個範疇：負責新加坡海事及港口的監管與規劃、推動國際海事中心發展、擔任國家海事事務代表，並引領海事領域的數碼化及脫碳進程。

(5) Victory Petroleum Trading Pte Ltd為一間新加坡獲豁免私人公司，主要從事船用燃料加注業務，實繳股本為2,000,000新加坡元。

於往績記錄期間各年度╱期間，我們五大供應商均為獨立第三方。據董事所知，於最後實際可行日期，概無董事、彼等各自的緊密聯繫人或任何擁有本公司已發行股本逾5%權益的股東於往績記錄期間各年度╱期間在我們五大供應商中擁有任何直接或間接權益。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無在採購物料方面遇到任何重大困難，亦並無在同期內經歷物料供應短缺或延遲的情況。

供應商甄選

我們設有完善的供應商遴選與核准流程以支援營運。我們一般向核准供應商名單中的供應商進行採購，該名單僅包含符合我們所定標準的供應商。

截至最後實際可行日期，我們有超過450間核准供應商，提供靈活且多元化的採購選擇。獲納入核准名單須經評估程序核查，考慮因素包括但不限於：(i)供應商的經驗年資與營運歷史；(ii)資源與能力；(iii)交付及時性；及(iv)定價競爭力。核准名單定期進行審查與更新。於往績記錄期間，概無供應商因物料品質問題而從核准名單剔除。多數供應商位於新加坡。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無遇到任何對業務、財務狀況或經營業績構成重大影響的成本重大波動、供應短缺或服務延誤。鑑於市場上存在替代供應商，加上我們營運所需物料及服務的性質，董事認為物料供應中斷的風險較低。

引擎、發電機及備件採購

主要成本項目包括採購引擎、發電機及備件。

機械零部件(包括船用引擎、發電機及備件)一般佔本公司造船業務銷售成本的主要組成部分。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，本公司機械零部件支出分別約為3.3百萬新加坡元、5.1百萬新加坡元、7.6百萬新加坡元及3.0百萬新加坡元，佔各年度及2026年首五個月銷售成本總額分別約13.6%、19.7%、28.0%及26.9%。於往績記錄期間，我們一般根據分銷協議向供應商A採購船用引擎及發電機，該協議為運送至新加坡業務提供優惠價格及物流效率。於往績記錄期間，我們向供應商A支付的款項主要以美元結算。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，向供應商A採購的機械零部件開支分別為約2.4百萬新加坡元、2.1百萬新加坡元、2.6百萬新加坡元及1.6百萬新加坡元，佔銷售成本總額約9.8%、8.1%、9.7%及14.2%。

供應商A的引擎價格極具競爭力，使我們得以向客戶提供具成本效益的船舶。因此，供應商A始終是我們在此期間的首選合作夥伴，雙方穩固的合作關係至今仍是我們造船業務的核心商業優勢。

然而，我們在營運上並未完全依賴供應商A作為唯一供應來源。船用引擎與發電機在業界屬於標準化商品，市場上提供多種替代選擇。我們的採購團隊持續監控市場動態，並評估替代供應商以保留採購靈活度。根據JWA報告，按照中國船級社核准供應商名單，中國境內有三家以上船舶引擎及船舶發電機組供應商。作為船隻建造商，

我們的核心實力在於船舶建造與整合，並具備在必要時採購及安裝不同製造商引擎的能力。最終的引擎選擇將取決於客戶需求與商業競爭力。因此，即使發生我們與供應商A所訂立的協議終止或面臨供應中斷等極低機率事件，董事相信我們可委聘替代供應商，且不會對營運造成重大影響。

董事認為，與供應商A的關係屬於互惠的策略性合作關係。供應商A向我們提供優惠價格，從而提升我們造船服務的成本競爭力，同時提供技術規格與安裝支援以縮短工作船的整合時間，並為我們的工程團隊提供售後培訓。作為回報，董事認為，我們是新加坡為數不多能夠持續採購供應商A產品的買家之一，從而為供應商A提供穩定且持續的銷售量。據董事所知，供應商A致力與可在主要市場創造可觀且穩定銷售量的分銷商合作，而我們則受益於其成熟的產品品質、具競爭力的定價及供應可靠性。董事認為，此互利共贏的商業模式具有合理性，並致力於維持及深化此長期合作關係。在此背景下，儘管我們於往績記錄期間未能達成分銷協議中規定的船用引擎及備件若干年度銷售目標，但供應商A並無行使合約權利以終止相關安排。

就引擎規格而言，多數造船客戶僅指定性能參數(如輸出功率、燃油效率或排放合規性)，並未強制指定特定品牌，這使我們能完全靈活地轉換至其他供應商。部分客戶甚至未提供任何規格，將引擎選擇權完全交由我們決定。僅有少數造船客戶明確要求指定供應商A的品牌，而針對此類合約，若替換為其他品牌，我們需取得客戶同意。

倘我們被要求更換引擎供應商，董事已估計相關的一次性重新設計及轉換成本。我們需針對每種船型修改船體設計圖、引擎安裝配置、冷卻系統介面、排氣路徑及控制系統整合。工程團隊亦需接受關於替代引擎安裝與維護的一次性培訓。

董事認為，儘管這些一次性成本並非微不足道，但尚在可控範圍內，且不會對我們的財務狀況或營運造成重大不利影響。此外，中國境內尚有其他經中國船級社認證的供應商，其產品在品質與價格方面與供應商A相近；若轉向此類供應商，除上述一次性重新設計費用外，不會導致成本出現重大增加。

在往績記錄期間，供應商A分別佔我們2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月總銷售成本的約9.8%、8.1%、9.7%及14.2%，相當於根據我們的分銷協議採購的船用引擎及發電機所產生的開支2.4百萬新加坡元、2.1百萬新加坡元、2.6百萬新加坡元及1.6百萬新加坡元。該百分比的波動主要由於我們在2024年1月啟用新港口碼頭設施後造船活動增加，導致總採購量改變，而非與供應商A之關係有任何改變。

本公司與供應商A訂立的協議主要條款概述如下：

	分銷協議	售後服務協議	備件協議
期限：	2025年1月1日至2027年12月31日，為期三年	2025年1月1日至2026年12月31日，可續期，除非任何一方於屆滿日期前要求終止	2026年1月1日至2026年12月31日
將予出售產品（「該等產品」）／將予提供服務：	船用引擎及柴油船用發電機組	供應商A所供應產品的售後服務	引擎及發電機組的備件
地域範圍：	我們為該等產品於新加坡的獨家分銷商，且不得於新加坡境外銷售該等產品。	我們為新加坡海外服務中心，有權銷售供應商A引擎及備件供新加坡境內使用。	我們為該等產品於新加坡的經銷商，所有向供應商A採購的零件均須於新加坡境內銷售。
銷售目標：	供應商A為我們設定年度銷售目標，倘我們未能達成該目標，則該公司可終止協議或撤銷我們的獨家分銷權*(附註)*。	不適用	供應商A公司為我們設定年度銷售目標，倘我們未能達成該目標，則可能撤銷我們的經銷商授權。
終止：	供應商A保留在我們管理隊團有重大變動等若干情況下終止協議的權利。	倘發生欺詐行為、嚴重損害供應商A利益、形象或聲譽，或違反任何適用的出口管制及經濟制裁法律及法規，則供應商A可終止協議。	各訂約方均可於協議到期日前60天向另一方提出申請終止協議。

附註： 於往績記錄期間，我們未能達到與供應商A訂立的分銷協議所訂明的年度銷售目標。我們其後已獲供應商A確認，對方知悉有關未達標情況，且不反對我們按現有條款繼續履行分銷協議。董事確認，除上文所披露者外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們與供應商A的協議並無重大違約情況。

採購價格與採購流程

原材料及消耗品採購價格是釐定工作船及相關服務定價的其中一大要素。生產計劃定案後，採購人員將核查現有庫存水平，並向經核准供應商下達採購訂單以補充所需數量。原材料及消耗品到貨後，品質控制團隊將進行檢驗，隨後於港口碼頭設施進行分類儲存。

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，概無發生任何生產所用原材料品質問題、重大延誤或短缺致使製造過程受到不利影響。

地緣政治緊張局勢

中東武裝衝突始於2026年2月，導致分別為全球能源與大宗商品貿易的關鍵水道霍爾木茲海峽及紅海實際上已封閉。為因應此情況，各航運公司已將船舶改道繞行好望角，其中大部分船舶停靠新加坡港進行加油、補給及臨時集裝箱調度。

就我們的船舶租賃業務而言，燃料價格波動僅影響燃料成本由我們承擔的程租業務。反之，在期租業務中，燃料成本則由客戶承擔。為因應燃料成本上漲，我們已實施緩解措施。基於新加坡船舶供應與服務協會(Singapore Association of Ship Suppliers and Services)發佈的行業通告，本集團於2026年3月初實施了首項「美國與伊朗緊張局勢臨時附加費。此附加費旨在緩解船用燃料價格上漲的影響，並將根據市場狀況進行調整或取消。該附加費適用於由我們承擔燃料成本的程租服務，有助於抵銷燃料價格波動對營運利潤率的影響。

儘管於最後實際可行日期，中東地區的地緣政治緊張局勢持續(包括霍爾木茲海峽封閉)，但我們目前預期此情況不會對我們的船舶租賃業務有重大不利影響。我們將持續密切關注全球局勢發展，並適時調整營運策略(包括在我們的船舶租賃業務中使用生物柴油取代船用燃料油)，以緩解任何潛在的干擾。

貿易政策考量

我們的大部分鋁材供應商位於中國，且根據自2010年起生效的東盟—中國自由貿易區協定，中國與新加坡之間並無實施關稅政策。因此，美國對鋁材進口徵收的關稅並無直接影響我們的採購成本，且預期不會對我們的造船業務或財務表現有重大影響。

就我們的造船業務而言，鋁材是關鍵原材料。我們採取多項措施以進一步降低任何潛在風險。我們每艘工作船為期約兩個月的較短生產週期限制了從原材料採購到最終定價期間面臨價格波動的風險期。此外，我們維持現有的倉儲容量，使我們能夠在價格相對較低時採購並囤積原材料。我們亦與經核准的供應商保持緊密合作關係，藉此確保獲得優惠價格及準時交付。於最後實際可行日期，我們在鋁材的採購過程中，並未遭遇任何重大供應中斷或品質問題。

存貨管理

我們監控存貨水平，以在成本效益、品質控制與及時履約之間取得平衡。我們的目標是維持足夠存貨以滿足客戶需求，同時審慎管理營運資金需求。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們的存貨分別約為1.2百萬新加坡元、1.4百萬新加坡元、1.2百萬新加坡元及1.1百萬新加坡元，佔各年度流動資產總值約8.2%、9.5%、7.8%及7.5%。

我們透過定期實物盤點監控庫存水平，並根據主要原材料及零部件既定的最低及最高庫存限額進行追蹤。高級管理層會審閱資料以支援採購規劃，確保存量及資金持續符合營運需求及客戶訂單。

我們將存貨周轉率視為衡量營運資金效率的重要指標。我們的財務團隊定期審查存貨周轉率，作為內部財務監控流程的一部分。於往績記錄期間，我們的存貨周轉天數分別為13.9、18.2、17.7及16.3天。此監控機制支援採購規劃、生產排程，協助我們管理客戶交付時程、優化現金流，並降低過剩存貨積壓風險。

董事認為，在持續監控及既定監控程序的支持下，我們的存貨管理慣例適合本公司規模，亦與業界慣例相符。

存貨風險

儘管我們設有存貨監控程序，但業務仍面臨若干存貨相關風險：

- *原材料價格波動：*鋁材是我們的重要原材料，其價格受市場波動影響，可能影響我們的銷售成本與利潤。儘管批量採購可緩解短期價格波動，但我們無法完全消除物料價格波動的風險。

- *過時及滯銷存貨：*若干機械零部件及備件可能因技術規格改革或客戶偏好轉變而變得過時或滯銷。我們透過緊密配合客戶訂單及工作船生產進度進行採購，以管理此風險。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本公司存貨並無發生任何重大陳舊或撇減情況。

- *倉儲及品質風險：*存放於我們港口碼頭設施的庫存可能面臨損壞、變質或遺失的風險。我們透過適當的倉儲條件、處理程序及品質管理系統下的品質控制措施管理上述風險。

客戶與供應商重疊

我們可能不時出現供應商與客戶重疊的情況。根據JWA報告，此類重疊可能在日常業務過程中產生，原因在於企業橫跨多個業務垂直領域的整合業務模式，以及海事供應鏈環環相扣的性質，在該領域中，企業相互採購服務的同時也向對方提供貨物或服務，實屬常見現象。此類互惠互利的安排符合現行既定市場慣例，在業界相當普遍。

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們分別擁有22名、26名、24名及11名重疊客戶／供應商(即彼等於往績記錄期間同屬客戶及供應商)。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，有關重疊客戶／供應商產生的總收益分別約為3.2百萬新加坡元、4.1百萬新加坡元、6.3百萬新加坡元及2.1百萬新加坡元，分別佔同年／期總收益約9.1%、10.0%、13.6%及10.4%。

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，來自有關重疊客戶／供應商的採購總額分別約為5.1百萬新加坡元、5.7百萬新加坡元、4.9百萬新加坡元及1.9百萬新加坡元，分別佔同年／期採購總額約21.1%、22.0%、18.1%及19.9%。

於往績記錄期間，我們向該等重疊客戶及供應商提供的服務主要包括造船及工作船租賃服務，而該等重疊客戶及供應商主要向我們提供領港與拖船服務等服務。

同屬重疊客戶／供應商的五大客戶及供應商

於往績記錄期間，部分五大客戶及供應商同屬我們的重疊客戶／供應商。下表載列於所示年度／期間同屬重疊客戶／供應商的五大客戶及供應商：

於往績記錄期間兼為我們供應商的五大客戶

五大客戶	所產生收益 *(千新加坡元)*	佔所產生收益百分比 *(%)*	本集團所出售／提供的主要服務／產品	採購金額 *(千新加坡元)*	佔採購金額百分比 *(%)*	本集團所購買／向本集團所提供的主要服務／產品
2023財政年度						
供應商B*(附註1)*	1,096	3.1	工作船租賃服務	1,751	7.2	港口費用
2024財政年度						
不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
2025財政年度						
不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
2026年首五個月						
Oceancrest Pte. Ltd.	1,158	6.0	造船服務及船員配置服務	137	1.2	運輸

於往績記錄期間兼為我們客戶的五大供應商

五大供應商	所產生收益 *(千新加坡元)*	佔所產生收益百分比 *(%)*	本集團所出售／提供的主要服務／產品	採購金額 *(千新加坡元)*	佔採購金額百分比 *(%)*	本集團所購買／向本集團所提供的主要服務／產品
2023財政年度						
供應商B*(附註2)*	391	1.1	造船及工作船租賃服務	2,179	8.9	領港與拖船服務
供應商C*(附註1)*	1,096	3.1	工作船租賃服務	1,751	7.2	港口費用
2024財政年度						
供應商B*(附註2)*	655	1.6	造船及工作船租賃服務	2,630	10.2	領港與拖船服務
供應商C*(附註1)*	792	1.9	工作船租賃服務	2,242	8.7	港口費用
2025財政年度						
供應商B*(附註2)*	1,132	2.4	海事建設服務、工作船租賃服務	2,263	8.3	領港與拖船服務
供應商C*(附註1)*	756	1.6	工作船租賃服務	1,859	6.8	港口費用
2026年首五個月						
供應商B*(附註2)*	317	1.6	海事建設服務、工作船租賃服務	902	8.2	領港與拖船服務
供應商C*(附註1)*	355	1.8	工作船租賃服務	851	7.7	港口費用

附註：

1. 客戶B及供應商C乃同一實體，為新加坡交通部轄下的一間法定機構，其職能涵蓋多個範疇：負責新加坡海事及港口的監管與規劃、推動國際海事中心發展、擔任國家海事事務代表，並引領海事領域的數碼化及脫碳進程。於往績記錄期間，我們支付予客戶B及／供應商C的費用主要包括向停靠新加坡的遠洋船舶收取港口費用，而客戶B及／供應商C則主要向我們採購期租服務，包括用於海上測量的船舶。

2. 供應商B為新加坡財政部最終擁有的公司。供應商B主要從事海事服務，包括領港與拖船業務。於往績記錄期間，供應商B主要提供領港及拖船服務，該等服務主要由我們為船務代理客戶安排，而我們則主要向供應商B提供造船服務及工作船租賃服務。

經董事確認，(i)針對重疊客戶／供應商的銷售與採購條款，均以個別交易為基礎獨立協商，彼此既無相互依存關係亦非互為條件；(ii)與該等重疊客戶／供應商進行交易的主要條款，與提供予其他客戶及供應商或從彼等獲取的條款相若，且符合一般商業條款。

銷售及營銷

於往績記錄期間，我們相關業務線的業務機遇及營銷工作如下：

- *造船服務* — 我們透過公開招標或直接邀請取得項目。營銷重點在於展現我們的技術能力、品質控制、建造鋁製工作船的經驗，以及提供定制解決方案的能力。

- *船務代理及工作船租賃服務* — 業務主要由重複委託、客戶轉介及我們的聲譽所帶動。營銷重點在於提供迅速回應的客戶服務、具競爭力的價格，以及靠港運作協調。我們的代理人員與客戶及相關船舶代表保持定期聯繫，以確保持續獲得委託。

- *船舶物資供應及機械與備件銷售* — 營銷與銷售主要憑藉與船東及營運商建立的長期合作關係所驅動。對於供應商A引擎、發電機及備件的授權分銷，我們透過舉辦技術講座、與造船廠及維修承包商合作以及為客戶提供售後支援，以推廣產品的可靠性能及正貨保證。有關工作旨在爭取持續訂單，並在區域海事服務市場拓展客戶群。

我們亦依賴口碑推薦、行業聲譽、營運可靠性及參與展覽會以開拓商機，從而推廣工作船產品以及服務能力。

於往績記錄期間，我們的主要營銷計劃包括：

- *行業展覽會* — 參與新加坡及中國海事服務及航運業的展覽會、會議、論壇及大型活動，以提升品牌知名度，並與潛在客戶及供應商互動。

- *營銷及線上宣傳* — 不時於線上平台、媒體機構及行業通訊發佈專題文章等營銷及宣傳資料，亦於LinkedIn等專業社交網絡及社交媒體平台保持活躍度，以分享業務動態及行業活動資訊。董事認為，該等活動能有效讓行業參與者了解我們的最新發展，吸引潛在客戶關注，並強化品牌形象。

我們的銷售及營銷活動主要透過內部團隊進行，團隊與營運人員及管理層緊密合作，以掌握客戶需求、編製建議書及報價，並跟進查詢。除透過第三方組織舉辦的活動外，我們通常並不依賴外部分銷商或銷售代理商。

季節性

本集團的業務營運不受重大季節性波動影響。工作船建造服務與工作船租賃服務的交付需求全年持續，無論何時皆一直受市場青睞。新加坡作為擁有全天候運作港口的國際海事樞紐，由於船舶持續進出港口，故為我們的船務代理業務創造穩定業務量。因此，我們整合性的海事服務組合並無出現重大季節性波動。

環境、社會及管治措施

我們致力將ESG原則融入其策略與營運，推動全球海事行業邁向可持續發展轉型，並遵循國際海事組織《經修訂溫室氣體(「**溫室氣體**」)策略》及新加坡《海事脱碳藍圖2050》。我們的重點包括設計及部署可使用生物柴油且可能兼容電氣化的工作船，以及在新加坡推動人力本地化及技能發展。

管治

穩健的管治是我們ESG框架的基石。我們已建立清晰的管治架構，訂立明確董事會與管理層的職責，以監督及落實ESG策略。

董事會監督

董事會制定我們的ESG方向，並監督與ESG相關的風險與機遇，包括氣候相關事務。ESG考量已融入風險管理與戰略規劃流程。董事會監控綠色工作船部署、脱碳計劃、人力資源發展及資源效率等關鍵優先事項，確保建立完善的政策、內部控管及報告框架。董事接受相關培訓以掌握不斷演進的ESG及披露要求，尤其配合我們致力遵守上市規則附錄C2及國際財務報告準則第S1號與第S2號等國際框架的承諾。

管理監督

管理層負責實施經董事會批准的ESG策略。由營運總監Lee Meng Joo Ken先生領導的可持續發展專責小組，成員涵蓋管理層及營運代表，負責監督日常ESG措施。

該專責小組負責識別與評估ESG風險及機遇，執行可持續發展措施(包括工作船設計改良、燃料轉型策略及人力資源發展)，監控合規事項，並統籌數據蒐集與內部審核以配合可持續發展報告編製。專責小組定期向董事會匯報ESG績效、氣候相關目標及相關監管或市場發展，並於**[編纂]**後協助編製年度可持續發展披露文件。

內部控制與ESG整合

我們持續提升內部流程，以完善ESG理念於各部門的整合。ESG相關內部控制機制與我們整體合規及審核框架相協調，我們亦持續改善數據收集流程、內部審查，並積極探索未來驗證方案，以提升ESG披露的可信度。

策略、指標與目標

我們的ESG策略聚焦於對營運及持份者有最重大影響的環境及社會議題。這些優先事項引導我們制定可計量目標與績效指標，用以追蹤進展並推動持續改進。透過此系統化方法，我們致力支持可持續的營運模式，提升持份者的信心，並促進長期價值創造。

環境保護

氣候變化與溫室氣體管理

根據聯交所頒佈的《氣候信息披露指引》及《香港交易所環境、社會及管治框架下氣候信息披露的實施指引》，我們系統性地識別及評估氣候變化對業務的影響，並採取措施應對相關風險與機遇。

氣候相關風險

我們深知，隨著法規標準演進、技術創新及持份者期望的推動，海事服務行業正邁向脱碳化轉型。我們的業務可能面臨潛在的實體風險與轉型風險，包括：

風險類型	説明	緩解措施
緊急實體風險	風暴與狂風的頻率與密度增加，影響船舶安全與營運進度。	透過即時天氣應用程式、氣象服務及港口通告持續監測天氣，以調整航行計劃。
	暴雨與驟發性洪水可能影響靠泊區域、造船廠通道及物流運作。	針對強風、雷暴或能見度低等情況，制定船舶操作指引。
	季候風季節的強風事件影響航行作業與繫泊穩定性。	在季候風高峰期安排船隻維修或減緩作業，並加強船舶性能以抵禦大浪與急流，同時配備能應對暴雨的堅固艙底及排水系統。繫泊纜繩、防撞護舷及靠泊設施亦需定期檢查，以確保具備抵禦極端天氣事件的能力。
長期實體風險	平均氣溫上升導致設備損耗(例如引擎冷卻系統、電子設備)及加重船員高溫作業負荷。	安裝通風與空調系統，以應對環境溫度上升，並保護引擎及電子元件免受熱力損害。
		實施輪班制(如需要)、水分補充要求，並限制在高溫時段進行戶外作業。
	季候風模式變化導致海面情況難以預測，使規劃工作充滿不確定性。	監測政府氣候政策與海岸保護計劃(例如新加坡海岸保護總體規劃)。
		根據船隊更新政策逐步更新船隊，以維持資產韌性與營運可靠性。

風險類型	說明	緩解措施
監管風險	日益嚴格的排放與能源效率要求(如國際海事組織《溫室氣體策略》及新加坡《海事脱碳藍圖2050》所訂規範)，可能增加合規成本或限制不合規船舶的部署。	我們正開發可使用生物柴油的工作船、與監管機構及研究夥伴合作，並逐步加強氣候相關披露，以符合國際標準。
技術風險	若延遲採用可行的低排放或零排放技術，可能削弱本集團的競爭力，尤其當客戶與合作夥伴日益追求環保先進的海事解決方案。	我們監控技術發展與資產組合升級，以符合市場預期。
聲譽風險	隨著持份者對氣候行動的期望日益提高，若本集團被視為缺乏可信的可持續發展策略，或未能及時應對氣候相關議題，則可能面臨聲譽風險。	我們致力透過具透明度的披露、可計量目標及持續推動的可持續發展措施以應對相關風險。

氣候相關機遇

我們深知，邁向低碳海事行業的轉型將為我們在技術創新、市場拓展及持份者聯繫方面創造可觀機遇。主要的氣候相關機遇包括：

機遇類型	說明	策略
低排放港口工作船需求增長	法規發展與行業脱碳措施正推動低排放及零排放船舶需求。本集團透過開發並商業化部署符合國際海事組織及海事港務局目標的可使用生物柴油工作船，具備優勢把握此機遇。	透過主動將我們的策略與全球海事脱碳化進程接軌，我們計劃就ESG措施(包括投資)分配資源。該等投資將聚焦於淨零排放綠色船舶及綠色船舶試航。透過該等努力，我們旨在鞏固市場地位、推動低碳轉型，並為持份者創造長期價值。
策略性拓展可持續海運物流業務	客戶正積極尋求低碳物流解決方案以實現供應鏈脱碳。我們擬擴充可持續支援服務及運輸船隊組合，以滿足日益增加的綠色海運物流服務需求。	
提升持份者信心及投資吸引力	客戶、金融機構及監管機構日益重視卓越的ESG表現與氣候透明度。透過加強可持續發展披露、設定可量化排放目標，並遵循公認報告框架，我們旨在提升綠色資本獲取能力、改善持份者信任，並支持長期價值創造。	

下列議題經識別為我們的重大環境議題，反映與營運及持份者最密切相關的環境範疇。

能源管理

能源消耗主要源自工作船營運、造船流程及設施使用。我們已實施多項節能措施，包括於港口碼頭設施的製造廠區、工場及浮動駁船安裝太陽能光伏系統。為配合轉型策略，我們亦正推動陸上車隊及配套設備的電動化。我們將定期監測能源消耗情況，並計劃進一步投資於可再生及低碳能源基礎設施。

溫室氣體排放管理

我們正積極透過開發及部署兼容B20與B100生物柴油的新一代港口工作船，推動船隊脫碳進程。我們的排放控制策略亦確保符合國際海事組織第二階段標準、《MARPOL公約》附則VI及當地海事排放法規。於往績記錄期間，本集團尚未開始追蹤其範圍3溫室氣體排放量。本集團擬建立適當的系統及方法，以於2026年第4季度開始進行追蹤，並於2027財政年度披露相關的範圍3排放量。

節約用水

我們已安裝雨水收集系統，以支援清潔、灌溉等非飲用水用途。各設施均採用節水裝置，並將在環境管理計劃框架下探索進一步的節約用水措施。

廢棄物管理

我們於港口碼頭設施營運中實施系統化廢棄物分類與處理機制。各類廢棄物來源(包括廢金屬與廢鋁)均按監管標準獨立收集及處理，以配合建造過程中的循環經濟實踐。

下表列示我們於2023財政年度、2024財政年度及2025財政年度的環境相關指標。

說明	*單位*	**2023財政年度**	**2024財政年度**	**2025財政年度**
能源				
總購電消耗量(本集團內部)	*千瓦時*	180,072	176,892	273,875
可再生能源總消耗量(本集團內部)	*千瓦時*	243,655	296,725	373,895
總燃料消耗量	*千兆焦耳*	123,894	196,913	187,995
總能源消耗強度	*千兆焦耳／每1百萬新加坡元收益*	3,550	4,813	4,050
溫室氣體排放量				
範圍1排放(本集團擁有或控制的來源所產生的排放量)[1]	*噸二氧化碳當量*	9,099	14,514	13,805
範圍2排放(本集團消耗的購電所產生的排放量)	*噸二氧化碳當量*	74	71	110
總排放強度	*噸二氧化碳當量／每1百萬新加坡元收益*	263	357	300
用水				
總用水量	*立方米*	5,182	7,870	6,275
總用水強度	*立方米／每1百萬新加坡元收益*	148	192	135
廢棄物				
可回收廢棄物總量	*公斤*	—[2]	50,325	64,978
可回收廢棄物總強度	*公斤／每1百萬新加坡元收益*	—	1,230	1,400

我們已將我們在能源消耗、溫室氣體排放、用水量及可回收廢棄物方面的資源強度，與同業進行比較，並發現這些數值顯著低於已披露數據的平均值。根據公開資料，

同業在能源消耗、溫室氣體排放、用水量及可回收廢棄物方面的平均資源強度，分別約為每百萬收益42.7百萬千兆焦耳、每百萬收益4.9百萬噸二氧化碳當量、每百萬收益24.8立方米及每百萬收益26,400公斤。

經參考同業的數據及本公司自身的營運狀況，我們的環境目標如下：

- 按每百萬收益的千兆焦耳計量，於2030年或之前降低電力消耗強度1%至2%
- 按每百萬收益的千兆焦耳計量，於2030年或之前降低燃料消耗強度1%至2%
- 按每百萬收益的噸二氧化碳當量計量，於2030年或之前降低溫室氣體排放強度1%至2%
- 按每百萬收益的立方米計量，於2030年或之前降低用水強度1%至2%
- 按每百萬收益的公斤計量，於2030年或之前提高可回收廢棄物強度1%至2%

社會責任

人力資源管理

我們深知僱員是企業長期成功的關鍵，並致力於推行公平、多元且共融的僱傭常規。於2026年5月31日，我們僱用227名僱員，其中女性約佔15.4%，男性約佔84.6%。我們尊重不同性別、年齡及文化背景，並締造共融工作環境，支持員工發展與成長。

我們支持勞動力重返職場及人才發展措施，包括透過「黃絲帶計劃」聘用更生人士，並與當地機構合作提供海事實習及職業發展途徑。我們將於所有附屬公司落實平等聘用機會、具競爭力的薪酬及公平勞動慣例。

下表載列有關我們不同類別的勞動力及流失率的資料：

勞動力指標		**2023財政年度**		**2024財政年度**		**2025財政年度**		**2026年首五個月**	
		僱員人數	*佔僱員總人數的概約百分比*	*僱員人數*	*佔僱員總人數的概約百分比*	*僱員人數*	*佔僱員總人數的概約百分比*	*僱員人數*	*佔僱員總人數的概約百分比*
按性別劃分	男性	147	84.5	160	85.1	188	85.5	192	84.6
	女性	27	15.5	28	14.9	32	14.5	35	15.4
按年齡組別劃分	少於30歲	32	18.4	46	24.5	48	21.8	47	20.7
	30至50歲	110	63.2	108	57.4	133	60.5	137	60.4
	超過50歲	32	18.4	34	18.1	39	17.7	43	18.9

社區影響力

我們致力透過企業捐贈與共融就業計劃，為社區作出積極貢獻。在需要之時，我們捐款支持人道救援。展望未來，我們計劃透過當地合作夥伴關係及專業義工服務計劃，深化社區參與。

職業健康與安全

保障僱員及承包商(包括其現場人員)的健康與安全是我們的首要任務。我們遵循ISO 9001：2015標準、BizSafe第三級認證及相關海事法規實施嚴格的工作場所安全規範。我們在港口碼頭設施與工作船營運流程定期進行安全演習、檢查及事故應變規劃。我們密切監控並向高級管理層及董事會定期匯報安全績效。

安全監測與培訓

我們亦加強安全監控機制。工作場所安全與健康(「**工作場所安全與健康**」)人員執行每日安全巡查，確保符合《工作場所安全與健康法》規定，任何不安全活動均會立即予以糾正。領班負責於作業前及作業期間巡查工地，以維持安全工作環境；工作場所安全與健康委員會則每月進行檢查，檢查結果均須上報管理層，以配合安全管理系統的持續改進。在往績記錄期間發生若干工作場所安全事故後，該等措施已進一步加強。有關該等事故的進一步詳情，請參閱本文件下文「業務 — 職業健康與安全 — 工作場所安全記錄及補救措施」各段。

我們高度重視培訓與材能管理，確保所有人員均具備適當資格、接受充分培訓且身體狀況良好，以安全履行職責。僱員於開始工作前須接受安全導向培訓，內容涵蓋工作場所危害、過往事故或險情，以及適用安全程序。僱員獲調配至操作工業設備或執行關鍵安全任務的崗位前必須完成人力部認可課程等正式培訓。我們保存培訓與能力記錄以支援合規與監管工作。

我們透過定期舉行安全會議加強安全文化(包括船舶安全協調委員會、工作場所安全與健康委員會及工具箱會議)，以促進管理層、僱員與承包商之間的溝通。我們亦推出安全簡報與安全意識提升活動，以推廣安全作業常規。船舶與工作現場均配備適當安全設備，並根據法規及港口當局規定，為人員提供合適個人防護裝備及正確使用訓練。

安全意識宣導活動

我們每年舉辦全集團安全推廣活動，以強調安全工作常規的重要性。於2025年11月，我們以「切勿令自己及他人置身風險(Never put yourself and others at risk)」為主題，推出首屆手指及手部安全運動(Finger and Hand Safety Campaign)，強力提醒安全始於意識及個人責任。此活動包括安全講座、實際示範以及聚焦個人責任、正確程序遵守及事故預防的工作坊。於2026年7月，我們支持裕廊港(Jurong Port)及SASS Singapore舉辦首屆安全運動啟動簡報儀式(Safety Campaign Kick-Off Briefing Ceremony)，活動涵蓋安全專題簡報及正式揭幕儀式，並匯聚業界持份者，共同重申對新加坡海事安全的堅定承諾。

工作場所安全記錄及補救措施

說明	*單位*	2023財政年度	2024財政年度	2025財政年度	2026年首五個月
職場安全與健康合規					
涉及罰款的個案宗數	*宗*	—	1	—	—
所產生的罰款總額	*新加坡元*	—	2,000	—	—

本集團於2024年12月根據《工作場所安全與健康法》第11(a)條，被處以2,000新加坡元的調解罰款。此項處罰源於未能落實合理可行的措施以確保工作場所安全且零風險。具體而言，由於鏟車鑰匙存取管控不足，導致未經培訓人員可能操作鏟車，進而對場所內人員構成安全風險。

事件發生後，本集團已實施矯正及預防措施，包括增強存取管控、收緊監督程序及加強僱員設備操作培訓。我們持續致力保持安全工作環境，並將不斷提升安全管理措施以防範同類事件重演。

於往績記錄期間後，Prestige Ocean因2023年7月30日的工作場所事故，於2026年9月24日被罰款140,000新加坡元。工作場所安全事故及補救措施的詳情載於下文，而相關法律程序則載於「業務 — 訴訟及合規 — 有關2023年7月事故的工作場所安全與健康法律程序」。

下表載列我們於往績記錄期間的社會相關指標。

說明	*單位*	2023財政年度	2024財政年度	2025財政年度	2026年首五個月
人力資源管理					
僱員僱用率[1]	*%*	52	27	42	13
僱員流失率[2]	*%*	26	20	25	10
職業健康與安全					
須申報工傷記錄	*宗*	1	4	5	1
保險公司對僱員的賠償	*新加坡元*	144,513	30,952	—	—
缺勤天數	*天*	150	64	69	14

[1] 僱用率的計算方式為：年內新聘僱員總數除以全年平均僱員人數。

[2] 流失率的計算方式為：年內離職僱員總數除以全年平均僱員人數。

於往績記錄期間，我們錄得數宗涉及僱員及承包商於營業時段的工作場所安全事故。於往績記錄期間本集團發生的主要工作場所事故詳情載列如下：

2023年7月30日的工作場所事故(「2023年7月事故」)

於2023年7月30日，一名船員在準備從一艘燃料駁船解纜時受傷。彼在處理繫泊纜繩時，試圖解開纏在工作船上的鬆弛纜繩。該纜繩被捲入螺旋槳，並纏繞在其腳踝上，導致其受傷，需要進行右膝以下截肢。該作業在我們的工作船上進行，並由我們監督作業。我們向受傷船員支付約144,513新加坡元的賠償。

該事故發生後，人力部對Prestige Ocean提出工作場所安全檢控。在法庭上獲接納的同意事實陳述書(「**事實陳述書**」)指出，在評估及控制特定繫泊危害、應對纜繩纏繞的程序以及船員簡報及核實其對適用程序的理解方面存在不足。Prestige Ocean承認對上述不足負責，配合人力部的調查，並於2026年9月24日認罪。法院判處罰款140,000新加坡元，且Prestige Ocean已悉數繳付。

Lim CP先生接納人力部提出以支付5,000新加坡元調解罰款方式解決特定罪行的建議，並於2026年9月25日支付。於2026年10月1日，法院判處其無罪釋放，不作定罪。有關法律程序及其影響的進一步詳情載於「業務 — 訴訟及合規 — 有關2023年7月事故的工作場所安全與健康法律程序」。

補救措施及持續監督

該事故發生後，我們檢討並加強安全程序及培訓安排，以處理所指出的不足情況。主要措施包括：

(a) 修訂繫泊及解纜風險評估(「**風險評估**」)及安全作業程序(「**安全作業程序**」)，以處理纜繩纏繞、螺旋槳纏繞、火線及回彈危害、強流情況及緊急停止要求；

(b) 加強對纜繩選擇及處理的監控，包括纜繩類型、長度及直徑，以減少過度鬆弛及螺旋槳纏繞的風險；

(c) 為船長、輪機員及熟練海員提供繫泊及解纜安全、通訊信號、火線意識及處理被困纜繩的進修培訓及實務簡報；及

(d) 加強安全入職培訓、特定任務簡報及培訓核實，並輔以協助船員理解適用要求的措施。

進修培訓於2023年8月5日進行，並記錄出席情況。自2024年1月起，新入職工人在從事高風險活動前必須接受安全入職培訓。就我們自緬甸聘用的外籍工人而言，我們的培訓安排包括HSE入職培訓手冊的緬甸文譯本、安全入職培訓手冊的緬甸文旁白，以及培訓課程期間有翻譯員在場。相關工人亦參加由人力部認可培訓機構開辦的課程，該等課程包含能力評估。

我們的管理層匯報安排規定，調查報告須由營運總監審閱及簽署，並另行呈交行政總裁審閱。每月HSE表現及相關檢查結果亦會傳達予高級管理層，以供檢討及跟進。

2024年3月23日的工作場所事故

於2024年3月23日，一名工人在我們的港口碼頭設施內的工場車床上使用砂紙打磨旋轉軸時右手受傷。其右手的小指及無名指被夾在砂紙與機軸之間，造成瘀傷。該工作在我們的營運監督下進行。我們已向該工人支付13,830新加坡元的賠償。

該事故調查發現，當時沒有專門的機軸打磨安全作業程序，而且對安全操作車床的培訓及監督不足。該事故發生後，我們加強有關旋轉機械及機軸清潔與打磨的安全簡報，加強對打磨及維護工作的監督，並檢討相關風險評估及安全作業程序。我們於2024年3月26日為涉事輪機員進行工具箱簡報，並記錄出席簽署。我們其後制定安全作業程序 — 18(工場車床操作)，涵蓋機器操作、機軸打磨、清潔及維護。

IC Consultant已檢討所識別的原因及相應糾正措施，核實已實施協定措施，並認為補救措施足夠。其檢討的進一步詳情載於下文「工作場所安全控制的獨立檢討」。

賠償清償及補救措施

我們已按照監管要求，就上述事故向人力部報告。

截至最後實際可行日期，所有因該等事故產生的賠償責任均已悉數清償。該賠償款項大部分由我們的保險公司根據相關保單支付，因此對本集團並無重大財務影響。

除上述針對個別事故的措施外，我們透過以下方式加強安全管理措施：

- 加強我們的風險評估框架，以識別與特定活動相關的危害及相應控制措施，並特別關注導致該等事故的活動。

- 修訂我們的日常檢查清單，以納入從該等事故中識別的任務特定危害，確保在工作開始前識別並及時處理類似風險。

- 在員工進行相關高風險活動前，進行強制性額外安全簡報。

董事已審閱上述加強安全管理的措施，並已考慮以下因素以達致其意見：(i)自實施該等加強措施以來，未再發生性質相似的工作場所安全事故；(ii)由我們內部工作場所安全與健康委員會進行的定期安全審計，持續顯示對安全規程的遵守情況有所改善；(iii)強化措施符合人力部針對海事行業工作場所安全所建議的實務準則；及(iv)自實施該等措施以來，本集團未曾接獲人力部發出的任何違規通知。

基於上述情況，董事認為，加強內部控制的措施在防止類似工作場所安全事故再次發生方面有效且充分。

我們的社會目標如下：

- 將流失率降至10%以下
- 實現零宗須申報工傷記錄

工作場所安全控制的獨立檢討

我們亦委聘Ascentium Business Advisory Pte. Ltd.（前稱In.Corp Business Advisory Pte. Ltd.）（「**IC Consultant**」）檢討本集團的健康、安全及環境（「**HSE**」）內部控制，尤其是其工作場所安全與健康（「**工作場所安全與健康**」）程序。上述檢討透過文件審閱、與負責人員訪談及證明記錄的抽選測試進行，涵蓋安全治理、風險評估（「**風險評估**」）及安全作業程序（「**安全作業程序**」）、事故管理、培訓與管理層匯報。

IC Consultant認為，經改善的繫泊及解纜風險評估及安全作業程序足以應對相關風險，包括2023年7月事故所產生的風險。該等程序處理火線及回彈危害、纏繞纜繩、螺旋槳纏繞、強流情況及緊急停止要求，並訂明界定的繫泊及解纜順序。IC Consultant經核實更新後的程序、培訓證書及出席記錄後，評估相關程序及培訓安排已全面實施，並認為與2023年7月事故有關的補救措施已完成。

IC Consultant亦認為安全文件及培訓核實安排令人滿意。該等安排包括新入職工人在從事高風險活動前必須接受入職培訓，備有緬甸文培訓材料及旁白，以及培訓課程期間有翻譯員在場。由人力部認可培訓機構開辦的相關課程包含能力評估，支持核實工人的知識，而不僅是出席記錄。於2026年9月24日，抽選工人的證書仍然有效。

就管理監督而言，IC Consultant核實調查報告由營運總監審閱及簽署，並另行呈交行政總裁審閱。IC Consultant亦核實每月HSE表現及相關檢查結果已傳達予高級管理層（包括行政總裁），以供管理層檢討及跟進安全事宜。

IC Consultant的檢討包括對往績記錄期間所記錄的十宗事故中選取的四宗進行詳細測試，而其餘六宗事故因傷勢相對輕微，且不涉及繫泊或繩索操作，故未被選中。該等事故包括2023年7月事故、2024年3月的一宗工場車床事故、2025年12月的一宗繫泊纜繩處理受傷事故以及2026年1月的一宗貨物轉運事故。IC Consultant核實所有四宗抽選事故的協定糾正措施已實施，並認為其補救措施足夠。該等措施包括車床操作的專門安全作業程序及相關工具箱簡報、進修培訓以及安全入職再培訓。

綜合而言，該等發現為檢討範圍內經改善的安全程序、培訓核實及管理層匯報安排是否足夠及落實提供獨立支持。經考慮IC Consultant的發現、已實施的措施及持續安全監控，董事認為，經改善的控制措施已處理所識別的不足情況，並為本集團持續管理工作場所安全風險提供穩固基礎。

經考慮補救措施、IC Consultant的發現及持續檢查、培訓及管理層匯報安排，董事認為，經改善的控制措施已充分處理所識別的不足情況，並為管理工作場所安全風險及降低再次發生風險提供穩固基礎。我們將繼續監控安全表現，並在事故發生或營運變動後檢討相關程序。

企業管治

商業道德操守

我們致力以誠信為本，並遵守適用法律經營業務。我們的管治架構涵蓋《客戶背景審查機制》(「**客戶背景審查機制**」)及《反洗錢政策》(「**反洗錢政策**」)、供應商盡職調查與反賄賂程序以及舉報政策。該等政策共同引導我們在營運過程中恪守道德規範並符合監管要求。

我們根據客戶背景審查機制及反洗錢政策對客戶及商業夥伴實施適當盡職審查，以核實身份、評估潛在風險，並確保符合適用的反洗錢及反恐怖主義融資法規，包括交易篩查程序與持續監控以及將可疑活動上報指定合規主管。

為防範賄賂、貪污及不道德行為，我們於採購及賣方引入過程中實施供應商盡職調查與反賄賂程序。該等措施確保第三方委聘符合我們的道德標準，並透過定期審查及文件記錄加強合規監控。於往績記錄期間進行的年度自我評估中，並無發現任何監督方面的違規或異常情況。

舉報政策為僱員及外部人士提供保密且便捷的渠道以舉報疑似不當行為、欺詐、貪污或違反內部政策的個案，而毋須擔憂遭到報復。舉報事項會經審查，並在必要時按照既定程序展開調查。

我們亦取得相關認證，包括ISO 9001:2015，以加強內部監控環境。該等政策由我們的管理團隊監督執行，各部門職責明確，以確保合規並恪守高水平的誠信與透明度標準。

供應鏈與採購

我們委聘符合安全、環保及品質標準的賣方。採購政策遵循具透明度、符合成本效益及減緩風險的原則。我們在可行情況下優先考慮在當地及區內採購，以減少運輸排放、支持當地經濟及提升供應鏈的韌性與可靠性。

下表載列本集團於往績記錄期間的管治相關指標。

說明	*單位*	截至2023年12月31日止年度	截至2024年12月31日止年度	截至2025年12月31日止年度
企業管治				
違規事件舉報宗數	*宗*	—	—	—
貪污及賄賂事件舉報宗數	*宗*	—	—	—
當地採購支出	*%*	88	90	92

我們的管治目標如下：

- 維持零宗違規、賄賂及貪污舉報個案紀錄。
- 持續加強ESG數據管治流程，包括考慮引入獨立鑑證。
- 所有主要營運附屬公司均維持ISO 9001:2015及BizSafe第三級認證。
- 維持本集團採購支出中90%來自當地賣方及供應商。

風險管理

董事會負責監督我們的風險管治，並由高級管理層及部門主管提供支援。我們的風險管理框架涵蓋風險識別、評估與緩解，運用定性與定量方法對重大財務、營運及聲譽風險進行優次排序，而內部監控程序逐步整合至營運與企業功能，以加強及時識別並應對風險。

儘管ESG相關風險尚未完全納入我們的企業風險管理(「**企業風險管理**」)系統，但我們深知其重要性並正增強應對措施。我們目前正建立一套系統化框架，用以識別、評估及管理重大ESG風險。由營運總監主持的專案小組負責識別氣候與社會風險，將重大議題上報董事會，並在董事會監督下主導ESG措施與目標的實施及監控工作。

我們將定期檢討內部監控與風險管理措施的成效。我們會配合監管標準變更(包括上市規則及國際財務報告準則第S2號)持續完善ESG相關風險管控機制，並將於必要時委聘外部專家評估新興ESG相關風險及其財務影響。

評估供應商的ESG常規

我們強調將ESG因素納入供應商甄選標準。對於致力兼顧ESG因素(如勞工權益、職業健康與安全以及環境合規)的供應商，將予以優先考量。

牌照、許可證及批文

海事服務行業受高度監管，船舶營運須遵循國際公約與守則、相關船旗國及港口國法規，以及船級社規則。有關適用於我們營運的監管框架進一步詳情，載於本文件「監管概覽 — 與我們業務有關的一般法規」一段。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的所有自有工作船均懸掛新加坡國旗營運。遠洋船舶一般須經認可船級社進行船級認證。每艘新船均根據其設計、建造、測試及營運狀況獲授予相應船級。船級證書一般有效期為五年，並須每年驗船及重續。有關船隊適用的船級及驗船要求的進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的核心業務 — 1.2工作船租賃、船員配置及物流支援服務 — 遵守提供工作船租賃服務的船級及船旗要求」一段。

以下載列於最後實際可行日期，我們每艘自有工作船由船級社簽發的最新船級證書的有效期詳情。

編號	工作船名稱	船級社	最新船級證書簽發日期	最新船級證書屆滿日期
1	President Six	美國船級社	22/05/2025	01/01/2030
2	President Seven	美國船級社	23/04/2025	19/01/2030
3	President Nine	美國船級社	23/10/2025	15/07/2030
4	President Ten	美國船級社	01/10/2025	06/10/2030
5	President Eleven	美國船級社	19/03/2026	01/01/2031
6	President Twelve	美國船級社	06/03/2026	11/03/2031
7	President Thirteen	美國船級社	26/06/2026	23/06/2031
8	President Sixteen	美國船級社	23/04/2025	05/01/2027
9	President Seventeen	美國船級社	22/05/2025	14/03/2027
10	President Eighteen	美國船級社	18/09/2025	04/08/2027
11	Discovery	美國船級社	14/08/2026	26/08/2031
12	Investigator	美國船級社	19/06/2025	03/01/2028
13	Illuminator	美國船級社	20/06/2024	03/01/2028
14	Mazu 03	中國船級社	04/11/2025	06/11/2028
15	Mazu 05	中國船級社	12/11/2025	14/11/2028
16	Mazu 06	中國船級社	22/01/2026	23/01/2029
17	Mazu 12	中國船級社	25/09/2024	24/09/2029
18	Mazu 18	中國船級社	18/09/2026	17/09/2031
19	President 100	中國船級社	21/09/2025	20/09/2030

除船級社頒發的船級證書外，本集團營運所需且已取得的重大必要牌照、批文及許可證包括：

(i) ***為繳付港口費用所需的造船廠設施規格證明：***由新加坡海事及港務管理局於2023年12月26日頒發，將於2026年12月31日屆滿。該證明為就繳付港口費用所需的造船廠設施規格證明；

(ii) ***就繳付港口費用所需的離岸海事設施規格證明：***由新加坡海事及港務管理局於2023年12月26日頒發，將於2026年12月31日屆滿。該證明為就繳付港口費用所需的離岸海事設施規格證明；

(iii) ***工廠註冊證書：***由新加坡人力部於2023年7月21日頒發(未註明有效期)，旨在根據《2008年工作場所安全與健康(工廠註冊)規例》正式註冊位於182 Pandan Loop, Singapore的工廠；

(iv) ***港口工作船牌照：***由新加坡海事及港務管理局頒發，授權船舶於新加坡港內運作。於最後實際可行日期，我們所有工作船均持有有效的港口工作船牌照(名義到期日為2999年)；

(v) ***石油及易燃物料儲存牌照：***由新加坡民防部隊頒發，有效期由2026年4月1日至2027年3月31日，此為儲存石油及易燃物料的牌照；

(vi) ***外籍僱員宿舍營運牌照：***由新加坡人力部於2025年5月15日頒發，將於2028年5月14日屆滿，此為營運位於182 Pandan Loop, Singapore外籍僱員宿舍的牌照；

(vii) ***進口加工食品及食品器具登記：***由新加坡食品局於2024年7月31日頒發，將於2027年6月30日屆滿，此為進口加工食品及食品器具的牌照；及

(viii)***消防證明書：***由新加坡民防部隊於2025年11月28日頒發，將於2027年1月28日屆滿，根據《1993年消防安全法》第35條規定，任何公共樓宇及私人住宅樓宇的所有人或佔用人均須申請並取得消防證明書。

董事確認，於最後實際可行日期，我們已從相關政府機關取得對業務營運而言屬重大的上述一切必要牌照、許可證及批文，且仍持續有效。新加坡法律顧問表示，於最後實際可行日期，彼等並未注意到任何跡象表明上述將於2026年到期的任何牌照、批文、許可證或證書在續期方面有任何法律障礙，惟相關續期仍須由新加坡相關政府機關酌情決定。

我們的管理層定期檢討業務營運、慣例及內部監控，以確保符合所有牌照規定及條件，並成功重續牌照、許可證及批文。董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們於取得或重續業務營運所需許可證及牌照方面並無遭遇任何重大困難，且預期未來重續到期的重大許可證及牌照時亦不會面臨任何重大障礙。

訴訟及合規

有關2023年7月事故的工作場所安全與健康法律程序

事故及法律程序結果

於2023年7月30日，一名船員在Prestige Ocean營運的一艘工作船上進行解纜作業期間受傷，當時該工作船停靠在一艘船用燃料駁船旁加油。在該事故中，一條繫泊纜繩纏繞工作船的螺旋槳，並纏住該船員的腳踝，導致其受傷，需要進行右膝以下截肢。Prestige Ocean向受傷船員支付144,513新加坡元的賠償，且相關民事申索已完全解決。該事故、賠償及保險保障的詳情載於「業務 — 環境、社會及管治措施 — 社會責任 — 職業健康與安全」。

於2026年5月19日，人力部根據新加坡《2006年工作場所安全與健康法》(「**工作場所安全與健康法**」)，對Prestige Ocean及本公司董事Lim CP先生提出指控。該等檢控涉及繫泊及解纜作業的風險評估及安全作業程序是否足夠，以及向僱員提供指示、資料及培訓的情況。

於2026年9月24日，Prestige Ocean認罪，並接納在法庭上提交的同意事實陳述書(「**事實陳述書**」)。該陳述書指出，在評估及控制特定繫泊危害、應對纜繩纏繞的程序以及船員簡報及核實其對適用程序的理解方面存在不足。法院判處罰款140,000新加坡元，且Prestige Ocean已悉數繳付。該案件已於2026年9月28日處理完畢。

人力部於2026年9月25日發出通知，提出以支付5,000新加坡元調解罰款方式解決有關Lim CP先生的特定罪行。彼接納該建議，並於同日支付該款項。於調解安排完成後，控方撤回其控罪，且新加坡國家法院於2026年10月1日判決其無罪釋放。法院結果記錄於其2026年10月1日的證書，並無對彼作任何定罪記錄。

法律意見及財務後果

我們委聘一名新加坡法律顧問(「**新加坡法律顧問**」)就法律程序的性質及結果以及其根據新加坡法律的後果提供意見。新加坡法律顧問表示，該等檢控涉及工作場所安全責任，而相關檢控材料並無指控Lim CP先生涉及欺詐、不誠實、貪污、挪用或獲取不當個人利益。法院並無針對彼尋求或施加取消資格令。

於2026年5月31日，根據管理層當時的評估，並參考適用的量刑框架及新加坡法律顧問的意見而釐定，本集團已就對Prestige Ocean的檢控確認撥備280,000新加坡元。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告的附註26及37。Prestige Ocean最終被判處的罰款為140,000新加坡元，較於2026年5月31日確認的撥備為低。董事認為，該等差額預期不會對本集團的財務表現或財務狀況有重大影響，因此並無對截至2026年5月31日已確認的撥備作出調整。於最後實際可行日期，就本集團所知，並無因上述檢控而產生任何進一步重大責任。

5,000新加坡元的調解罰款已由Lim CP先生個人支付，並非由本集團承擔。經考慮罰款、賠償、保險賠付、法律費用及補救成本後，董事認為，整體財務後果對本集團的財務狀況或持續經營並無重大不利影響。

管理責任及補救措施

在該事故發生時，Prestige Ocean安全程序的日常監督及執行主要由其當時的營運總監負責，而船長則指揮工作船並監督船上作業。Lim CP先生於管理層面參與編製及檢討風險評估及安全作業程序。彼當時在岸上，並無直接參與發生該事故的作業。該等角色為評估其行為及持續管理與監督責任提供了背景資料。

Prestige Ocean及Lim CP先生配合人力部的調查及法律程序。於該事故發生後，本集團加強其繫泊及解纜程序、纜繩處理控制、船員培訓及理解核實，以及管理層匯報及跟進安排。

我們亦委聘IC Consultant檢討其工作場所安全控制。IC Consultant認為經改善的繫泊及解纜程序足以應對相關風險，並評估相關程序及培訓安排已全面實施。IC Consultant亦核實上述四宗抽選事故的協定糾正措施已實施，並認為其補救措施足夠。上述措施及獨立檢討的進一步詳情載於本文件「業務 — 環境、社會及管治措施 — 社會責任 — 職業健康與安全」。

持續營運及合適性評估

於事故發生後，我們繼續經營。並無就該事故或法律程序施加停工令、暫停或阻止其海事業務繼續營運的其他限制。

我們的新加坡法律顧問已確認，該等控罪的結果不會導致本集團的重大營運牌照或許可證被暫停或撤銷，亦不會根據新加坡法律取消Lim CP先生擔任董事的資格。董事已確認，並無因該事故或法律程序而導致任何重大合約被終止、暫停或大幅減少。

Lim CP先生已接受有關其作為香港上市公司董事職責的培訓，包括其根據上市規則、公司條例及證券及期貨條例所承擔的責任。彼已確認將繼續在履行職責時盡應盡的勤勉，並確保本集團遵守所有適用法律及法規。

在評估Lim CP先生的合適性時，董事(Lim CP先生除外)已考慮其實際責任及行為，包括彼參與不足安排的情況、與人力部的合作、對該事故的回應及對補救措施的監督。彼等已將法院結果與相關情況一併考慮，而非僅以沒有定罪作為決定性因素。同時，經考慮其經驗、董事培訓及經改善的安全監督安排後，彼等認為Lim CP先生仍適合根據上市規則第3.08及3.09條擔任董事。保薦人同意董事的意見。

保薦人亦已考慮該事故的情況及嚴重性、所承認的不足、已完結的法律程序、已實施的補救措施、IC Consultant的發現、其後的安全記錄以及營運及財務後果。基於該評估，保薦人認為，該事項不會重大損害本集團的持續業務，亦不會阻止本公司及其業務根據上市規則第8.04條適合**[編纂]**。

其他訴訟及合規事宜

除上文及「職業健康與安全」一節所披露者外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團並無涉及任何重大申索或訴訟。董事經作出一切合理查詢後，並不知悉有任何針對本集團的當前、待決或威脅提起的法律程序而可能對其財務狀況或經營業績造成重大不利影響。

除本文件所披露的事項外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團在所有重大方面均已遵守適用的新加坡法律及法規，並取得對其營運屬重大的批准、許可證、牌照及證書。

保險

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已為工作船船隊維持船體及機械購買保險與戰爭風險保險，涵蓋船舶船體及機械的物理損壞、海事危險及戰爭相關風險。我們亦維持保護及賠償保險，以承保船東在航運營運中涉及的法律及法定責任。承保的第三方責任一般包括乘客、船員及其他第三方的傷亡費用、貨物損失或損壞、船舶碰撞申索、第三方財產損壞、油類或其他物質污染及有關污染清理費用、拖船及相關成本(包括殘骸移除)。此外，我們亦為使用卡車及其他車輛投保第三方責任保險。

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們的保險費用分別約為0.2百萬新加坡元、0.3百萬新加坡元、0.3百萬新加坡元及0.1百萬新加坡元。董事認為，現有保險保障範圍對本公司規模及性質而言屬足夠，並符合現行行業規範及慣例。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無提交任何重大保險申索，亦未在重續保單方面遭遇任何重大困難。

董事確認，於最後實際可行日期，我們已根據新加坡法律為工作船營運及業務活動取得所有必需的保單，且有關保單均屬有效及存續。儘管我們相信現行保險保障範圍符合行業慣例，惟有關保障範圍可能不足以涵蓋營運所產生的一切潛在損失或責任。此外，若干風險(例如因蓄意不當行為、恐怖主義或其他不可保事件所引致的風險)可能不受現有保單保障。我們的保險由海事服務行業普遍採用的信譽良好保險公司及賠償互助協會承保。

有關我們保險保障範圍是否足夠的風險進一步詳情，請參閱本文件「風險因素 — 與業務有關的風險 — 我們的保險範圍可能不足以彌補因營運事故、海難或其他無法控制的事件所引致的損失」一段。

僱員

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日及最後實際可行日期，我們分別有174名、188名、220名、227名及231名僱員。下表顯示於最後實際可行日期按部門或職能劃分的僱員明細：

	僱員人數
董事及一般管理層	4
海上作業及技術支援	47
船員管理及船舶營運	124
採購	7
司機	13
會計及財務	17
行政、人力資源及法律	19
總計	231

於最後實際可行日期，在231名僱員中，91名為當地工人，140名則為外籍工人。

我們已遵守現行適用於聘用外籍工人的所有法定要求。董事確認於最後實際可行日期，所有現任外籍僱員的護照及工作許可證均屬有效且未到期。

招聘政策

我們一般透過刊登招聘廣告，從公開市場招聘新加坡僱員。至於外籍工人，我們大多數透過推薦方式招聘，而獲推薦人士會應我們要求提供其履歷。

本集團重視人力資源，並持續評估可用人力資源，以判斷是否需要增聘人員應對業務營運及發展。新聘請僱員須完成試用期，倘其於試用期的表現符合要求，即可成為全職僱員。

所有僱員均根據法定要求簽訂書面僱傭合約，並透過《Pinnacle Group僱員手冊》、《人力資源內部指引》及我們有關《多元化與反歧視及公平僱傭常規》的政策協助本集團履行相關責任。該等內部框架共同為招聘、績效管理及僱員操守提供規範指引。

我們亦採用唯才是用且不歧視的招聘流程，確保所有應徵者享有平等的就業機會。僱用決策僅根據資歷、經驗及職務相關標準作出，符合《勞資政公平僱傭守則》及本集團的《多元化與反歧視政策》。招聘程序以具透明度且合規的方式進行，並備有適當的文件記錄與監督機制。

僱員薪酬及福利

我們致力保障僱員福利並維持安全共融的工作環境。僱員福利、休假權利、工作場所指引詳載於《僱員手冊》。如有需要，我們會根據營運需求提供合理便利措施及靈活安排。

我們的持續增長取決於能否招聘、培訓及挽留經驗豐富且熟練的人員。我們為僱員提供薪酬待遇，包括基本薪金、津貼及酌情花紅。基本薪金一般根據其年資、職位、資格、工作經驗及表現而定。酌情花紅可按年度發放，視乎個別員工表現及本集團於相關年度的整體財務業績而定。我們每年檢討薪酬政策及待遇，以確保與市況及業務需求相符。於往績記錄期間，僱員福利開支(包括董事酬金)分別約為6.7百萬新加坡元、8.2百萬新加坡元、8.6百萬新加坡元及3.7百萬新加坡元。

作為企業管治機制的一部分，我們亦監察組織行為及工作文化，以維持健康、友善且具生產力的工作環境。

培訓及發展

我們深知僱員發展乃維持營運效率及長期競爭力的重要一環。我們提供涵蓋造船、工作船操作、物流及支援服務的系統化培訓，使僱員具備必要的技術與營運能力。

所有新聘請僱員均須接受入職培訓及在職培訓，以確保其已充分準備履行職責。此類培訓涵蓋技術技能、工作場所安全規定、道德合規及反欺詐意識。我們亦定期實施安全培訓並更新工作指引，以確保持續符合行業標準與監管規定，並加強遵守內部政策及程序。

此外，我們會識別具潛力的僱員參與領導才能發展計劃，並支持僱員提升專業及學術資歷，以推動其在本集團內的事業晉升與長遠發展。

勞資糾紛及工會

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團與僱員維持穩定關係。董事相信，我們的管理政策、工作環境、職業發展機會及福利，有助建立及鞏固良好的僱員關係及忠誠度。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團並無發生任何重大勞資糾紛，且僱員亦無成立任何工會。

物業

根據我們的新加坡法律顧問意見，新加坡工業用地主要由新加坡政府持有，並主要透過租賃安排提供予使用者。因此，在新加坡營運的公司一般不會取得工業用地的永久業權，而是持有相關政府機關授予的租賃權益，具特定租期，且須遵守適用租賃條款及現行政府政策。

因此，我們於新加坡的物業權益是以租賃權益形式持有，而非土地永久業權。此類租賃權益屬新加坡法律認可的所有權權益，為新加坡工業及海事營運商普遍採用的持有方式。

租賃物業

於2023年7月，我們向政府機關取得位於182 Pandan Loop, Singapore物業的租賃權益，代價為6.0百萬新加坡元。該物業租賃始於2009年9月，租期為27年，將於2036年9月屆滿。該物業作為我們在新加坡的主要營運設施。

下表概述截至最後實際可行日期，我們持有之物業相關資訊(該物業依據新加坡政府授予之租賃權益持有)：

編號	地點	總樓面面積(平方呎) *(概約)*	用途
1.	182 Pandan Loop	71,500	自有營運
2.	182 Pandan Loop	1,160	租賃*(附註1)*
3.	182 Pandan Loop	1,420	租賃*(附註2)*
4.	182 Pandan Loop	5,000	租賃*(附註3)*
5.	182 Pandan Loop	9,290	租賃*(附註4)*

附註：

1. 我們目前將物業出租予獨立第三方，獲批轉租期由2024年3月起至2026年3月止。該租賃空間主要用於引擎、泵機及工具的維修、保養與儲存。

2. 我們目前將物業出租予獨立第三方，獲批轉租期由2025年6月起至2027年6月止。該租賃空間用作工場區域及辦公室，並可與其他使用者共用租賃區域內的高架起重機。

3. 我們目前將物業出租予獨立第三方，獲批轉租期由2023年10月起至2026年10月止。該租賃空間用於金屬加工活動，包括橫樑平台與結構組件的製造，以及鋼材切割、打磨與焊接工程。

4. 我們目前將物業出租予獨立第三方，獲批轉租期由2023年10月起至2026年10月止。該租賃空間用於渦輪機及船舶低溫系統的維修保養，以及組裝與倉儲作業。

為優化現有港口碼頭設施的使用率，我們已將場地的小部分(佔總樓面面積合共約88,370平方呎中的總樓面面積約16,870平方呎)租予有限數量的第三方租戶。該等租賃區域並非現時造船作業所需，且僅佔該設施總樓面面積的極小比例。此租賃安排可創造額外租金收入，有助抵銷融資成本並提升整體資產利用率。

租戶均經審慎篩選，主要為業務與我們互補的海事相關服務供應商。此安排在不影響核心業務運作的情況下既促進營運協同效應，亦締造港口碼頭設施內的協作工作環境。

租賃屆滿與續租安排

租期於2036年9月屆滿後，除非獲新加坡政府重續或重新批出租賃權，否則該物業的租賃權益將告失效。根據新加坡現行慣例，工業用地的續租或重訂租賃並非自動生效，須視乎多項因素而定，其中包括但不限於當時生效的政府政策、土地用途規劃考量、現有租賃條件遵守情況，以及承租人擬定的土地用途。

在租賃屆滿前，我們擬向相關政府機關申請該物業續租或重訂租賃，惟須符合適用法規及要求。我們無法保證該申請將獲批准，亦無法保證任何續租或重訂租賃(若獲批准)的條款將符合我們可接受的商業標準。

倘租賃未能續租或重新批出租賃，則我們可能須於租賃屆滿時遷離該物業。在此情況下，我們將另覓替代營運場所，包括參與政府土地招標以取得其他合適地段或租賃替代設施，以維持持續營運。我們認為，此類安排符合新加坡業界慣例，儘管搬遷可能涉及額外成本及營運調整，但預期不會對營運造成重大干擾。

知識產權

於最後實際可行日期，本集團已於香港註冊域名及申請商標。有關我們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 — B.有關我們業務的進一步資料 — 2.知識產權」一段。

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，(i)我們並無涉及任何有關侵犯我們知識產權的糾紛或申索；及(ii)我們並無收到任何侵權申索，亦並無向任何第三方提出任何侵權申索。

研發

我們進行研發計劃，主要透過行業合作、學術夥伴關係，以及參與跨領域可持續發展計劃，重點聚焦於海事服務行業的技術進步、脫碳及人力資源發展。

行業與學術合作

我們與高等教育機構及行業組織合作，支持海事工程與造船領域的技能發展及創新。例如，我們接待新加坡理工學院海事工程課程的實習生，在提供實務培訓的同時為行業人才培育作出貢獻。自2024年起，我們亦參與Association of Marine and Offshore Energy Industries的青年友師計劃，為大專院校學生提供導師指導與行業實務體驗。

專業與行業合作

我們與專業機構合作促進技術交流與行業互動。我們與造船與海洋工程師協會(SNAMES)攜手在港口碼頭設施主辦技術參觀活動。於2025年12月，我們舉辦的技術參觀活動接待香港海事科技學會、香港工程師學會及皇家造船師學會暨輪機工程及海事科技學會香港聯合分會的代表團參觀我們的設施，深入了解我們的一站式綜合造船解決方案及創新技術。

繼我們推出新加坡首艘採用B100生物燃料驅動的工作船後，我們獲邀加入港口工作船脱碳專責小組(Harbour Craft Decarbonisation Task Force)，該小組由海事港務局與新加坡船務公會於2025年9月成立。透過此專責小組，我們為新加坡港口工作船脱碳路線圖提供營運觀點。

研究合作與可持續發展措施

- *日期為2024年10月15日的研究合作協議*

於2024年10月15日，我們與中國船級社、供應商A及南洋理工大學訂立研究合作協議，以進行一項1,000小時的港口工作船海上試航，該船隻完全採用B100生物柴油驅動，旨在評估在可持續能源應用方面生物燃料的性能、效率、排放量及整體可行性。該項1,000小時海上試航已於2026年1月完成。該協議於2024年10月15日簽署，並於2024年12月1日生效。研究合作期自生效日開始，並持續至2026年3月31日止。

該研究合作協議的主要條款概述如下：

主要條款	描述
責任：	根據研究合作協議，本集團與供應商A(其中包括)負責在該項目期間提供一艘配備兩具引擎及兩台發電機的合適鋁製工作船。本集團亦提供所需燃料及編製燃料分析報告，並與中國船級社共同辦理監管機構、船級社及保險方面的核准手續。供應商A負責在海上試航期間及之後進行引擎評估，並供應所需之備件。中國船級社則針對港口工作船之操作提供船級及法規指導。南洋理工大學主要負責從船舶中擷取及處理操作數據，並分析港口工作船的能源與排放表現以及生物柴油燃料的品質。

成本與資源分攤安排：	各方的成本及對項目的貢獻，均按照協議規定由各自承擔。各方同意在相互協定基礎上分攤項目成本與資源，各方的費用根據協議中各自的角色及責任由其自行承擔。由於該項目屬非商業性質，且著重於研究與可持續發展，因此研究合作協議中並無利潤分攤安排。
知識產權所有權：	該項目涉及各方之間的成本與資源分攤，而知識產權按「先創作者優先」原則分配，即在項目過程中首次產生、構思、製作或開發的任何知識產權，完全屬於產生該知識產權的一方。若知識產權由兩方或多方共同創造，則由相關各方以相等的不可分割份額共同擁有，其商業化安排將由另行簽訂的書面協議規管。
保密：	各方僅可為研究項目使用另一方的保密資料，並須以至少與保護自身保密資料相同程度的謹慎態度加以保護。保密資料僅可向需要查閱以進行項目的授權代表披露。保密義務不適用於以下資料：已公開的資料、接收方在披露前已知悉的資料、接收方獨立開發的資料，或經另一方書面同意而披露的資料。倘法院或監管機構(包括聯交所)要求，則可作出披露。

由本集團營運的試航工作船President 100是新加坡首批完全使用以可再生原料製成的B100生物柴油完成長時間操作試航的港口工作船之一。試驗的成功完成，證明B100作為港口工作船營運的替代燃料來源的技術可行性。

此成果全賴項目合作夥伴的緊密協作。供應商A供應整個試航期間使用的生物柴油兼容推進引擎；南洋理工大學負責研究監督與性能評估，以得出供行業參考的實證數據；而中國船級社則在船級認證、安全與法規合規方面提供指導。以下照片展示此次1,000小時海上試航成功完成而舉行的完成儀式。



- *日期為2025年3月25日的諒解備忘錄*

於2025年3月25日，我們與亞洲領先航運公司(其核心業務為集裝箱運輸)訂立諒解備忘錄，以支持長期B100生物柴油海上試航。該諒解備忘錄於2025年3月25日簽署，並於同日生效。其效力自生效日起開始，並持續至根據諒解備忘錄終止為止，終止時間按以下較早者為準：自生效日起計九個月、經雙方協議或提前30天發出通知。

該諒解備忘錄的主要條款概述如下：

主要條款	**描述**
資訊共享：	根據日期為2024年10月15日之研究合作協議所產生的研究成果、報告、測試及相關資料，在取得該研究合作協議所有訂約方事先批准後，方可與合作夥伴分享。
財務出資：	我們的合作夥伴將為海上試航所產生的生物柴油成本提供補助。
知識產權：	根據該諒解備忘錄，任何知識產權均不得進行轉讓或授權。
保密：	保密資料包括營運、專有技術、商業秘密、商業慣例、分析數據，以及該諒解備忘錄的存在與內容。各方必須對該等資料嚴格保密，僅限於合作用途，且僅在「需要知悉」的基礎上向獲授權代表披露。若法律要求披露，則可進行披露，惟須事先通知披露方。於終止時或經要求時，所有保密資料必須予以銷毀或歸還。接收方不獲授予任何知識產權。

- *有關船舶塗料測試的合作*

於2025年，Pinnacle Marine與一家全球領先的油漆及塗料供應商合作，在其造船廠水域對船體進行靜態浸泡測試。該供應商自1880年代起便開始生產船舶塗料，是全球規模最大的塗料企業之一，此次支持這項合作，旨在推動環保型防污技術的發展。這些測試為立邦船舶塗料的塗料在溫暖水域條件下的抗生物污損能力與耐久性提供寶貴參考，此乃實現海上長期性能及可持續性，同時兼顧環境保護的關鍵要素。

研發開支

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，除上文所披露者外，我們並無進行任何其他重大研發活動。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們產生的研發支出分別為零、零、約0.1百萬新加坡元及零。

本公司於往績記錄期間進行的主要研發活動，包括採購燃料，以及參與一項研究合作，透過以B100生物柴油驅動工作船並將測試樣本送交南洋理工大學。本公司主要擔當營運角色(提供工作船並以B100生物柴油驅動)，而核心研究活動則由南洋理工大學作為研究主導方進行。因此，本公司於往績記錄期間的研發支出極為有限。

風險管理及內部監控

我們已制定內部指引、書面政策及程序，以監控及減輕日常營運所衍生的風險。我們的董事會及高級管理層負責監督內部監控與風險管理系統的實施與成效，以確保持續遵守適用法律、法規及企業管治規定，並盡量降低任何違規風險。

為籌備[**編纂**]我們於2025年5月至6月委聘獨立內部監控顧問(「**內部監控顧問**」)對本集團進行內部監控審查。在識別若干發現及建議後，我們已實施補救措施。於2025年7月至8月及2025年12月至2026年1月進行後續跟進，確認所建議的主要內部監控措施已實施。於最後實際可行日期，本集團內部監控並無任何重大問題尚未解決。董事會認為，本集團的內部監控系統及現有程序充足且有效。

財務報告

我們已採納會計及財務管理政策以管理財務報告風險，包括財務報告管理、內部審核、投資管理及預算管理，由既定程序支持並由財務部監督。財務人員定期接受培訓，以確保妥善應用該等政策。

我們[亦已成立]由全體獨立非執行董事組成的審核委員會，其職權範圍已根據上市規則以書面形式訂明。審核委員會監督我們的財務報告程序、內部控制及風險管理系統，並確保遵守上市規則及其他相關法律規定。

營運風險管理

營運風險主要源於內部控制不足、人為錯誤、系統故障或外部事件。儘管此類風險是我們業務的固有風險，我們仍透過既定政策、程序及監管機制加以緩解。進一步詳情載於本文件「風險因素」一節。

董事及高級管理層負責監督整體控制環境，並定期檢討內部監控系統及營運風險管理程序的成效。主要措施以識別、評估、監控、控制及減輕營運風險，並加強營運風險管理架構：

- 維持清晰的企業管治架構，界定董事會、高級管理層、營運管理委員會及其他部門的職責；
- 維持風險管理系統，確保各部門及委員會在履行風險管理職責時保持獨立性；
- 維持並持續改進我們的營運程序與內部監控系統，並運用資訊科技系統監控程序執行成效；
- 為員工提供培訓以提升意識並預防違規行為；
- 每年根據業務發展及監管要求，檢討、評估及調整內部監控程序與風險管理系統；
- 制定並強制執行行為守則，對員工不當行為採取一致的紀律處分措施；及
- 設立舉報渠道，以供通報違規行為、異常操作或事故。

監管風險管理

[編纂]後，我們可能面臨違反上市規則的風險。根據上市規則規定，我們已委聘同人融資有限公司擔任合規顧問。我們亦擬在管理層認為適當的情況下，不時尋求法律意見。我們的董事及僱員須至少每年確認其已理解員工手冊、內部控制手冊及合規手冊的內容。此外，我們將聘請香港法律顧問，於必要時就遵守適用的香港法律及法規提供意見。

基於上述情況，董事認為，本集團已採取合理措施建立內部控制系統及程序，以加強工作層面及管理層面的監控環境，且現有內部控制措施對我們的業務運作而言屬充分有效。我們的風險管理及內部控制系統由企業管治架構(包括董事會及其轄下委員會)加以完善，該架構共同監督合規、內部審核及風險管理職能。

股息

我們已採納一般年度股息政策，按年度宣派及派付股息，金額不低於本公司股東應佔相關年度溢利的40%。股息經考慮是否符合任何適用的財務契諾，以及(如有)本公司的進一步財務需求後，將根據董事會的派付建議分派予股東。有關股息政策的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 股息」一段。

概覽

董事會由五名董事組成，包括兩名執行董事及三名獨立非執行董事。董事會負責及擁有管理及經營本公司的一般權利。董事的任期為三年，任期屆滿時可重選連任。

我們的高級管理層負責本集團日常業務營運。

董事會

下表載列有關董事會成員的若干資料：

姓名	年齡	職位	加入本集團的時間	獲委任為董事的日期	職責	與其他董事及高級管理層的關係
執行董事						
CHUA Teck Keong先生	50歲	董事會主席兼執行董事	2009年12月	2026年1月12日	負責監督業務的整體管理	Chua TK先生為Lim CP先生的姊夫。
LIM Chin Pei先生	47歲	行政總裁兼執行董事	2009年12月	2026年1月12日	負責監督本集團的業務策略、監管業務產品，並參與本集團整體營運及管理的決策。	Lim CP先生為Chua TK先生的內弟。
獨立非執行董事						
Ayako YAMADA女士	51歲	獨立非執行董事	●	●	負責就本集團的營運及管理提供獨立意見	不適用
江建祥先生	46歲	獨立非執行董事	●	●	負責就本集團的營運及管理提供獨立意見	不適用
WONG Kar Weng船長	57歲	獨立非執行董事	●	●	負責就本集團的營運及管理提供獨立意見	不適用

執行董事

CHUA Teck Keong先生，50歲，為本集團創始人、執行董事及董事會主席。彼於●調任為執行董事，將於**[編纂]**時生效。自首間集團公司Pinnacle Marine於2009年12月成立以來，Chua TK先生一直擔任主席，主要負責監督本集團業務的整體管理。Chua TK先生亦兼任本公司下列各間附屬公司(即Pinnacle Marine、Prestige Ocean、Primus Shipping及P-Group)的董事。

Chua TK先生在航運業擁有逾28年經驗。於2009年12月與其家族成員創立本集團之前，Chua TK先生曾於1998年8月至2009年12月擔任Unix Line Pte. Ltd.(MOL Chemical Tankers Pte. Ltd.(前稱Tokyo Marine Co. Ltd.)航運集團部門的船舶管理公司)的船務代理，彼負責協調船舶綜合管理、燃料加注及貨運作業。Chua TK先生亦為Harbour Craft and Port Services Association of Singapore(「HAPSAS」)的創辦人，現任該會會長。該協會旨在代表、促進及港口工作船船東及營運商的權益。Chua TK先生於1994年在新加坡完成中學教育。

Chua TK先生亦曾於一間於新加坡註冊成立的航運公司Pioneer Shipping (Singapore) Pte. Ltd.任職董事，該公司主要提供船舶及船務租賃服務，任職期由2014年11月起直至該公司於2018年7月解散。據Chua TK先生確認，就其所深知、全悉及確信，該公司因處於不活躍及停業狀態而解散，而該公司於撤銷註冊時及直至最後實際可行日期均具償付能力，且並無任何針對彼提出的索償，彼亦不知悉任何已威脅或潛在針對彼提出的索償，亦無因該公司解散而產生的任何未了結索償及╱或負債。

憑藉在航運業深耕於實務的職業生涯，Chua TK先生為本集團提供策略領導，彼多年業界經驗所塑造的視角對本集團的方向與管治至關重要。

LIM Chin Pei先生，47歲，為本集團的執行董事兼行政總裁。Lim CP先生於●調任為執行董事，將於**[編纂]**時生效。Lim CP先生為本集團創始成員，主要負責監督本集團的業務策略、管理業務產品，並參與本集團整體營運與管理的決策。Lim CP先生於2009年12月加入本集團，擔任業務經理，其後於2011年5月擢升為總經理，負責推動本地及區域業務發展，拓展本集團業務版圖，並建立卓越的造船能力。Lim CP先生目前亦擔任本公司下列各間附屬公司(Pinnacle Marine、Prestige Ocean、Primus Shipping及P-Group)的董事。

Lim CP先生在業務管理及項目執行方面擁有逾16年經驗。自2004年2月至2007年4月，Lim CP先生擔任Berwin Creation的藝術總監，負責為客戶創作視覺設計，並督導設計團隊的工作。自2007年5月至2025年5月，Lim CP先生亦曾為Royal Fly LLP(一間於新加坡成立的有限合夥企業，主要從事提供藝術與平面設計服務)的合夥人。其工作成果包括但不限於設計新加坡流通硬幣、2015年國家50週年紀念貨幣及各類里程碑事件的紀念幣。彼亦曾於一間於新加坡註冊成立的公司Pacific Disposal Services Pte. Ltd.任職董事，該公司主要從事提供廢棄物處理及處置服務，任職期由2011年10月至2013年5月。據Lim CP先生確認，就其所深知、全悉及確信，Royal Fly LLP及Pacific Disposal Services Pte. Ltd.各自因後續處於不活躍及極少營運狀態而分別於2025年5月及2013年5月解散，

而該等實體於解散時及直至最後實際可行日期均具償付能力，且並無任何針對彼提出的索償，彼亦不知悉任何已威脅或潛在針對彼提出的索償，亦無因該等實體解散而產生的任何未了結索償及╱或負債。就Royal Fly LLP而言，其業務營運逐漸減少，最終導致該公司解散，主要由於Lim CP先生於2009年12月加入本集團後，決定將全部時間與精力投入本集團。至於Pacific Disposal Services Pte. Ltd.，該公司最初成立是為了管理由Prestige Ocean的船隻從港口商船收集的垃圾。其後，此等業務由Prestige Ocean直接接管，導致該公司停止營運，隨後於2013年5月解散。

Lim CP先生於2003年12月取得昆士蘭科技大學(澳洲)建築環境學士學位，主修工業設計。彼於2014年3月獲頒新加坡港口工作船船員配置許可證，於2018年1月參加為企業行政總裁或管理層舉辦的Bizsafe工作坊，並於2024年1月透過電子學習方式完成由新加坡人力部主辦的最高行政人員工作場所安全與健康計劃(Top Executive Workplace Safety and Health Programme)。

獨立非執行董事

Ayako Yamada女士，51歲，已於●獲委任為本公司獨立非執行董事，將於**[編纂]**時生效。Yamada女士主要負責就本公司的營運與管理提供獨立意見。

Yamada女士擁有逾25年營銷及企業管理經驗，尤其專精於航運業。自1998年4月至2000年9月，彼曾於Orix Corporation資訊及通訊部擔任營運文員。自2000年10月起，Yamada女士加入Tokyo Transworld Shipping Corporation，該公司主要從事海事服務，包括陸上及海上船員配置、船舶綜合管理服務以及運輸與物流活動。彼於2017年9月加入Philippine Transworld Shipping Corporation(該公司主要從事船舶船員配置業務)，目前出任行政營銷經理，負責協助菲律賓的整體行政管理及策略性營銷事務。

Yamada女士於1998年3月畢業於日本慶應義塾大學，取得政策管理文學士學位。

江建祥先生，46歲，於●年獲委任為本公司獨立非執行董事，將於**[編纂]**時生效。江先生主要負責就本公司的營運與管理提供獨立意見。

江先生擁有逾22年的審核、會計及管理經驗。自2004年12月至2010年1月，彼任職於新加坡畢馬威會計師事務所，離職前職位為經理，負責提供審核服務。自2010年1月至2010年12月，彼擔任K.S. Kong and Company的審核合夥人，並自2011年1月起加入Infinity Assurance LLP擔任審核合夥人。江先生亦自2025年2月起兼任Vin's Holdings Ltd.(為一家在開曼群島註冊成立的新加坡綜合汽車解決方案提供商，其股份在新加坡交易所上市(SGX:VIN))的董事。

江先生於2023年獲人民協會(People's Association)頒授「Kembangan基層組織五年服務感謝獎」(Grassroots (Kembangan) 5-Year Appreciation Award)。

江先生分別自2010年12月及2007年1月起，成為新加坡及澳洲特許會計師公會的會員。彼於2001年12月取得阿德萊德大學商業(會計)學士學位。

WONG Kar Weng船長，57歲，於●獲委任為本公司獨立非執行董事，將於**[編纂]**時生效。Wong船長主要負責就本公司的營運與管理提供獨立意見。

Wong船長在航海、港口管理、監管事務及可持續海事解決方案等海事領域擁有逾22年經驗。自2003年1月至2021年12月，彼任職於新加坡海事及港務管理局，其最終職位為新加坡港務長，負責確保港口的安全、保安、效率及韌性。自2022年3月至2023年3月，Wong船長曾擔任Penguin International Limited的集團營運與可持續發展部總經理，負責提供策略領導以整合跨職能營運、引領船舶性能與可持續發展的創新，並代表公司參與關於可持續海事解決方案的行業對話與會議。自2023年6月至2025年4月，Wong船長任職於Sea Forrest Engineering Pte. Ltd.，最初擔任營銷總監及最終職位為營運總監，彼負責強化品牌與產品能見度、於關鍵產業及公眾平台建立市場影響力，主導組織策略、流程整合及安全／ISO合規事務，並代表公司參與聚焦於脱碳、安全與可持續發展倡議的重要行業會議及委員會。自2025年4月至2025年10月，Wong船長擔任Yun Gang Marine的顧問，負責就市場進入策略提供指導、提升品牌定位並促進持份者互動，以強化該公司在海事領域的影響力。自2025年12月起，Wong船長一直擔任Golden Island Pte. Ltd.(為一間總部位於新加坡、提供燃料加注服務的公司)的營運總監，負責監督船舶管理及低碳船用燃料開發，以支持該公司的策略性增長。

Wong船長於2006年6月獲新加坡南洋理工大學頒授海事研究理學碩士學位。彼亦於2002年4月取得一級商船船長適任證書。

高級管理層

下表載列有關本公司高級管理層成員的若干資料：

姓名	年齡	職位	加入本集團的時間	獲委任為高級管理層的日期	職責	與其他董事及高級管理層的關係
高級管理層						
Chua TK先生	50歲	董事會主席兼執行董事	2009年12月	2009年12月7日	負責監督業務的整體管理	Chua TK先生為Lim CP先生的姊夫。

姓名	年齡	職位	加入本集團的時間	獲委任為高級管理層的日期	職責	與其他董事及高級管理層的關係
Lim CP先生	47歲	行政總裁兼執行董事	2009年12月	2009年12月7日	負責監督本集團的業務策略、監管業務產品，並參與本集團整體營運及管理的決策。	Lim CP先生為Chua TK先生的內弟。
KOH Guan Kiat先生	53歲	財務總監	2025年3月	2025年3月24日	負責本集團的財務策略、管治及資本架構。	不適用
LEE Meng Joo Ken先生	40歲	營運總監	2021年6月	2025年4月1日	負責監督本集團的日常營運、造船廠管理及可持續發展倡議	不適用

CHUA Teck Keong先生，49歲，執行董事，亦為高級管理層成員。有關Chua TK的履歷詳情，請參閱本節上文「董事會 — 執行董事」一段。

LIM Chin Pei先生，46歲，執行董事，亦為高級管理層成員。有關Lim CP先生的履歷詳情，請參閱本節上文「董事會 — 執行董事」一段。

KOH Guan Kiat先生，53歲，為我們的財務總監，負責本集團的財務策略、管治及資本架構。彼於2025年3月加入本集團。

Koh先生擁有超過20年橫跨新加坡、南非、中國、泰國及美國的跨領域財務領導經驗。在加入本集團之前，彼曾在上市企業及跨國公司擔任眾多高級財務職務：(i)自2004年5月至2007年8月，擔任Chang Cheng Mee Wah Holdings Private Limited總經理；(ii)自2007年10月至2010年3月，於TT International Limited擔任高級財務與行政經理，彼於該期間派駐南非，擔任從事消費電子產品及白色家電貿易及分銷的TT International Limited合資公司南非附屬公司Akitron Pty Ltd.（南非）之財務總監；(iii)自2010年10月至2013年2

月，擔任GMG Global Ltd.的財務經理，該公司為曾於新加坡交易所上市的集成天然橡膠生產商，在非洲及亞洲擁有種植園及加工設施，而彼負責管理庫務運營，並曾外派至泰國進行收購後整合工作；(iv)自2014年2月至2019年3月，擔任SRI Trang International Pte. Ltd.的總經理，該公司為於泰國與新加坡雙重上市綜合天然橡膠企業Sri Trang Agro-Industry Public Company Limited的新加坡貿易分部，而彼的最終職位為財務總監，負責監督集團雙重上市業務的新加坡交易所申報事宜；(v)自2020年2月至2022年4月，擔任Suntec Singapore International Convention & Exhibition Services Pte. Ltd的財務部高級經理，該公司主要承辦多項重大國際會議與展覽活動，而彼負責財務及合規職務；及(vi)自2022年6月至2024年9月，擔任Element Construction Testing Pte. Ltd.及其集團的財務經理。

Koh先生自2007年10月起為特許公認會計師公會(ACCA)資深會員，並自2013年7月起取得新加坡特許會計師(CA Singapore)資格。彼於2007年透過新加坡管理發展學院以遙距學習方式完成英國布拉德福德大學的工商管理碩士學位，並於2022年6月獲得新加坡管理大學金融交易與價值投資高級文憑。

LEE Meng Joo Ken先生，40歲，為本公司營運總監。彼於2021年6月加入本集團，並於2025年4月獲委任為本公司營運總監，負責監督本集團的日常營運、造船廠管理及可持續發展倡議。彼領導業務發展、項目及ESG團隊，並負責規劃與執行本集團的策略舉措。

於獲委任為本公司營運總監之前，Lee先生曾擔任本集團業務發展經理，主要職責為拓展本集團市場影響力，並獲取包含船用機械合作等在內的獨家分銷權。彼亦負責維護投資者關係、法律協調，以及規劃本集團造船廠與船隊的營運事宜。

Lee先生在海事業務、製圖及海軍系統領域擁有逾19年經驗。在加入本集團之前，彼於2006年至2012年曾全職服役於新加坡共和國海軍，擔任處理導航事務的專家。其後，彼於2012年10月至2021年10月加入新加坡海事及港務管理局，擔任高級技術執行員(製圖)。Lee先生現時擔任Harbour Craft and Port Services Association of Singapore(「HAPSAS」)秘書。

Lee先生於2006年3月獲南洋理工學院頒授工程資訊學文憑。彼亦已完成由國際測量師聯合會／國際海道測量組織／國際製圖協會(FIG/IHO/ICA)海道測量師與航海製圖員能力標準國際委員會認可的海洋地理空間資訊(B類)專業認證。Lee先生亦持有海事工作場所安全與健康監督證書，以及於2025年2月獲聯合國全球契約新加坡網絡(UN Global Compact Network Singapore)頒發的碳核算與溫室氣體管理認證。

除上文披露者外，董事及高級管理層成員各自確認，就彼自身而言，(1)於最後實際可行日期，彼與本公司任何董事、高級管理層或主要股東概無其他關係；(2)彼於最後實際可行日期前三年內概無於任何證券在香港及／或海外任何證券交易所上市的

公眾公司擔任任何其他董事職務；及(3)概無其他有關董事委任的事宜須提請股東及聯交所垂注，或須根據上市規則第13.51(2)(h)至(v)條予以披露。

公司秘書

郭柏成先生，42歲，於2026年1月16日獲委任為公司秘書，將於**[編纂]**時生效。郭先生擁有逾20年任職四大會計師事務所的經驗，曾為多家在聯交所上市的公司工作，自2013年起擔任公司秘書或企業管治職務。自2025年1月起，郭先生現任敏捷控股有限公司(其股份於聯交所主板上市(股份代號：186))的財務總監兼公司秘書。

於2006年7月至2013年6月，郭先生任職於畢馬威會計師事務所，期間曾擔任會計師(2006年至2008年)、審計助理經理(2008年至2011年)及審計經理(2011年至2013年)，負責領導審計工作團隊，主要專注於物業開發及消費者市場。自2013年6月至2017年6月，彼任職於建業地產股份有限公司(股份代號：832)，擔任財務總監兼公司秘書，負責處理財務報告、企業融資及管治以及市值事宜。自2017年7月至2018年7月，彼任職於聯合能源集團有限公司(股份代號：467)，擔任財務總監，負責管理財務團隊，處理財務報告、企業融資、國際稅務規劃、併購、合規及管治事務。自2018年7月至2020年9月，彼任職於正商實業有限公司(股份代號：185)，擔任財務總監兼聯席公司秘書，負責管理財務會計部門及合規團隊，處理投資、市值、財務報告、企業融資、合規及管治事務。自2020年9月至2025年1月，彼任職於時代鄰里控股有限公司(股份代號：9928)，擔任集團財務總監及香港辦事處總經理，負責市值管理、投資者關係、ESG事務、企業融資、併購、財務報告、企業管治職能及香港辦事處管理。自2020年3月至2025年5月，彼亦獲委任為一元宇宙公司(前稱星宏傳媒控股有限公司)(股份代號：1616)的獨立非執行董事，並獲委任為該公司的薪酬委員會主席。

郭先生於2006年畢業於香港理工大學，取得文學士學位，主修商學。彼自2010年起成為香港會計師公會會員，並自2022年起成為英格蘭及威爾斯特許會計師公會(「**ICAEW**」)會員，曾於2025年獲ICAEW頒發可持續發展證書。

董事會委員會

根據上市規則，本公司已於董事會下設立三個委員會，分別為審核委員會、薪酬委員會及提名委員會，將自**[編纂]**起生效。

審核委員會

審核委員會將由三名董事組成，即Ayako Yamada女士、江建祥先生及Wong Kar Weng船長，並由江建祥先生擔任主席。江建祥先生具備上市規則第3.10(2)條及第3.21條所要求的適當專業資格及經驗。審核委員會主要負責就外部核數師的聘任及解聘向董事會提供建議，審閱及監督本集團的財務匯報程序、風險管理與內部控制系統，並根據上市規則第3.21條及上市規則附錄C1所載《企業管治守則》第二部第D.3段的規定訂立書面職權範圍。

薪酬委員會

薪酬委員會將由三名董事組成，即Ayako Yamada女士、江建祥先生及Wong Kar Weng船長，並由Wong Kar Weng船長擔任主席。薪酬委員會主要負責評估董事及本集團高級管理層的薪酬政策、薪酬組合條款、花紅及其他酬金支付安排，並就此向董事會提出建議，且已根據上市規則附錄C1所載《企業管治守則》第二節第E.1條訂立書面職權範圍。

提名委員會

提名委員會將由三名董事組成，即Ayako Yamada女士、江建祥先生及Wong Kar Weng船長，並由Ayako Yamada女士擔任主席。提名委員會主要負責識別、篩選及向董事會推薦符合資格的董事及高級管理層人選，監察董事會績效評估程序，評估董事會多元化政策，且已根據上市規則附錄C1所載《企業管治守則》第二節第B.3條訂立書面職權範圍。

董事會多元化政策

董事會已採納董事會多元化政策(「**董事會多元化政策**」)，旨在提升董事會效能及維持高水平的企業管治。該政策為董事候選人的提名與選任提供了結構性框架，選拔標準涵蓋(但不限於)性別、年齡、文化及教育背景、民族、專業經驗、技能、知識及服務年限。最終決策將基於候選人的才能及其能為董事會作出的貢獻而定。

董事均具備均衡的知識與技能組合，包括但不限於整體業務管理、財務與會計、法律，以及與本集團營運及業務相關的行業經驗。董事認為董事會符合董事會多元化政策。此外，董事會年齡分佈廣泛，介乎45歲至56歲之間。目前，董事會包括一名女性董事。本集團將持續參照投資者期望、國際及本地建議的最佳慣例，致力提升董事會的性別多元化水平。

提名委員會負責審閱董事會多元化。於**[編纂]**後，提名委員會將定期監察及評估董事會多元化政策的實施情況，以確保其持續有效。提名委員會亦將於後續年度報告中載入董事會多元化政策摘要，包括為落實該政策所訂立的任何可衡量目標，以及達成該等目標的進展情況。

企業管治

董事深明在管理及內部程序方面實行良好企業管治以達致有效問責性的重要性。本公司致力於維護高標準的企業管治，以保障股東權益。為達成此目標，本公司於**[編纂]**後將遵守或預期遵守上市規則附錄C1所載《企業管治守則》之守則條文。

董事及高級管理層的酬金

董事及高級管理層成員獲得的酬金形式包括袍金、薪金、退休金計劃供款、津貼、實物福利及酌情花紅。我們亦會向其報銷因向本公司提供服務或履行與本集團營運相關職責而必要且合理產生的開支。我們定期審閱及釐定董事及高級管理層成員的酬金及薪酬組合，當中參考可資比較公司所支付的薪金、所投放的時間、職責層級、本集團內其他職位的僱傭情況，以及績效掛鈎酬金是否合適。

我們向身為僱員的執行董事及高級管理層成員提供薪金、花紅及其他福利作為酬金。我們的獨立非執行董事按其職責收取酬金。

於截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及截至2026年5月30日止五個月，支付予本公司董事的酬金總額(包括袍金、薪金、工資及津貼、酌情花紅及僱員的退休福利計劃供款)分別為367,000新加坡元、419,000新加坡元、486,000新加坡元及220,000新加坡元。

於截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及截至2026年5月30日止五個月，支付予五位薪酬最高人士(不包括董事及行政總裁)的酬金總額(包括基本薪金及津貼、酌情花紅及退休福利計劃供款)分別為524,000新加坡元、537,000新加坡元、529,000新加坡元及195,000新加坡元。

根據截至本文件日期已生效的安排，預計本公司將就截至2026年12月31日止年度向董事支付之酬金總額約為[343,000新加坡元]。

於往績記錄期間，本公司概無向董事或任何五位薪酬最高人士支付薪酬作為加盟本公司的獎金或離職的補償。此外，本公司董事於往績記錄期間並無放棄或同意放棄任何酬金。

合規顧問

我們已根據上市規則第3A.19條委任同人融資有限公司為合規顧問。根據上市規則第3A.23條，我們須於下列情況下及時尋求合規顧問的意見：

(i) 在刊發任何監管公告、通函或財務報告之前；

(ii) 擬進行的交易(可為須予公佈的交易或關連交易)，包括股份發行及股份購回；

(iii) 我們擬以不同於本文件所詳述的方式動用**[編纂]**[**編纂**]，或我們的業務活動、發展或業績偏離本文件中的任何預測、估計或其他資料；及

(iv) 如聯交所就股份價格或成交量的異常波動、股份可能出現虛假市場或任何其他事宜向本公司查詢。

合規顧問的任期將由**[編纂]**開始，至我們就**[編纂]**後開始的首個完整財政年度派發財務業績的年報當日為止。

董事權益

除本節所披露者外，各董事及高級管理層成員(i)截至最後實際可行日期概無與任何其他董事及高級管理層有其他關係；及(ii)於最後實際可行日期前三個年度內並無在上市公司擔任任何其他董事職位。有關董事持有證券及期貨條例第XV部所定義的股份權益，請參閱「附錄五 — 法定及一般資料 — C.有關董事及主要股東的進一步資料 — 1.權益披露」一段。

除本節及本文件附錄五所載「法定及一般資料」一節所披露者外，概無有關董事及高級管理層成員的其他重大事宜須提請股東垂註。

董事確認

上市規則第8.10條

各董事確認，於最後實際可行日期，彼等均無於直接或間接與我們的業務構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有任何權益，而須根據上市規則第8.10條予以披露。

上市規則第3.09D條

我們各董事均確認其(1)已於2026年2月10日獲得上市規則第3.09D條下所述的法律意見；及(2)明白其作為上市發行人董事於上市規則項下的責任。

上市規則第3.13條

各獨立非執行董事均確認其(1)與上市規則第3.13(1)至(8)條所述的各項因素有關的獨立性；(2)於最後實際可行日期，其於過往或現時概無於本公司或其附屬公司的業務中擁有任何財務或其他權益，且與本公司任何上市規則項下的核心關連人士概無任何關連；及(3)於其獲委任時並無其他可能會影響其獨立性的因素。

本公司控股股東

緊隨[編纂]及[編纂]完成後(不計及根據行使[編纂]可能發行的任何股份)，Prompt Venture將有權行使本公司全部已發行股本約[編纂]的投票權。Prompt Venture由Chua TK先生及Lim SC女士分別擁有87.22%及12.78%。因此，於[編纂]及[編纂]後，Chua TK先生、Lim SC女士及Prompt Venture將為我們的控股股東(定義見上市規則)。由於(i) Chua TK先生、Chua TS先生、Lim CP先生、Chua GC女士及Lim SC女士之間存在密切親屬關係；及(ii)本集團於[編纂]前以家族企業形式運作，故Chua TS先生、Lim CP先生、Chua GC女士及Lim SC女士亦被視為控股股東，並連同Chua TK先生、Lim SC女士及Prompt Venture共同構成本公司的一組控股股東。

Chua TK先生為執行董事兼董事會主席，而Lim CP先生則為執行董事兼行政總裁。有關Chua TK先生及Lim CP先生的更多背景資料，請參閱本文件「董事及高級管理層 — 董事會 — 執行董事」段落。

獨立於控股股東

董事認為，經考慮下列因素，於[編纂]後，我們有能力獨立於控股股東及其緊密聯繫人經營業務。

管理獨立性

董事會由兩名執行董事及三名獨立非執行董事組成。請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。儘管Chua TK先生與Lim CP先生均為控股股東，並分別擔任執行董事、董事會主席及行政總裁，但我們相信董事及高級管理層有能力於本公司獨立履行其職務且本集團有能力獨立於控股股東管理我們的業務，理由如下：

(i) 各董事知悉其作為董事的受信職責，該等責任要求(其中包括)董事為本公司的裨益及最大利益行事，且不容許其董事職責與個人利益之間出現任何衝突；

(ii) 董事會根據組織章程細則及適用法律以大多數決策方式集體行動，除非董事會另行授權，否則概無單一董事應有任何決策權力；

(ii) 倘本公司與董事或彼等各自的緊密聯繫人之間將訂立的任何交易產生任何潛在利益衝突，則有利益關係的董事須於就有關交易召開的相關董事會會議上放棄投票；及

(iv) 董事會由五名董事組成，其中三名為獨立非執行董事，佔董事會成員不少於三分之一，且佔董事會大多數。此配置在執行董事與獨立非執行董事的人數之間取得平衡，以增進本公司及股東的整體利益。獨立非執行董事將為董事會的決策過程提供獨立判斷。此安排亦符合上市規則的相關要求，以確保董事會的決策是在充分考慮獨立公正意見後作出。

經考慮上述因素後，董事信納董事會整體連同高級管理團隊於[**編纂**]後能夠為本公司最佳利益作出獨立的管理決策。

營運獨立性

儘管控股股東將於[**編纂**]後保留對本公司的控股權益，但我們可全權就業務運營作出一切決策及獨立開展自有業務。本公司透過附屬公司持有開展當前業務所需之許可證與資格，並具備充足的資本、設施、技術及員工，足以獨立於控股股東之外營運業務。本公司擁有完善且完整的組織架構，由多個獨立部門組成，各部門均承擔特定職責。我們可從獨立於控股股東並與控股股東並無關連的第三方獲得供應商及客戶的來源。我們亦已建立一套內部監控程序並採納企業管治常規，以促進業務有效運作。詳情請參閱本節「企業管治措施」一段。

董事進一步確認，於最後實際可行日期，我們並無與任何控股股東或彼等各自的緊密聯繫人訂立任何持續關連交易(具有上市規則第十四A章所賦予的涵義)，該等交易須遵守上市規則第十四A章的申報、公告、通函及╱或獨立股東批准規定，且將於[**編纂**]後持續進行。本公司在營運方面並無倚賴控股股東。

基於上文所述，董事認為本集團於[**編纂**]後有能力獨立於控股股東及彼等各自的緊密聯繫人經營業務。

財務獨立性

本集團擁有獨立財務系統。我們按照自身業務需求作出財務決策，而控股股東或其緊密聯繫人均不會干涉資金用途。我們已獨立開設銀行賬戶，與控股股東或其緊密聯繫人並無共用任何銀行賬戶。我們已根據適用法律法規，獨立於控股股東及其緊密聯繫人完成稅務申報並繳納稅款。我們設有獨立財務部門，並實施健全且獨立的審計、會計及財務管理制度。我們擁有充足的內部資源與信用狀況以支援日常營運。

於往績記錄期間及最後實際可行日期，我們有總額約為8.1百萬新加坡元的銀行融資由Chua TK先生(控股股東之一)擔保。更多詳情請參閱本文件附錄一會計師報告附註27。董事確認Chua TK先生提供的所有擔保將於[**編纂**]前全數解除。

經考慮本公司可動用的財務資源(包括可用現金及現金等價物、銀行融資、營運產生的現金流量以及[**編纂**]的估計[**編纂**])，董事認為本公司擁有充足資本獨立經營業務，並擁有穩健的信貸狀況以支援日常營運。此外，董事相信於[**編纂**]後，本集團有能力

在無需控股股東支援的情況下從第三方取得融資。因此，董事確信本公司於[**編纂**]後將能維持財務獨立，不受控股股東及其各自緊密聯繫人之影響。

競爭業務

控股股東確認，於最後實際可行日期，除本集團經營的業務外，彼等或彼等各自的緊密聯繫人概無在任何直接或間接與本集團的業務構成競爭或可能構成競爭的業務中，擁有根據上市規則第8.10條須予披露的任何權益。

企業管治措施

董事深明在管理中引入良好企業管治元素對保障股東利益至關重要。具體而言，本集團將採取以下企業管治措施，以管理控股股東與董事(作為一方)及本集團(作為另一方)之間的潛在利益衝突：

(i) 作為[**編纂**]準備工作的一部分，我們已有條件地採納組織章程細則以遵守上市規則。具體而言，組織章程細則規定，除非另有說明，董事不得就批准其自身或其任何緊密聯繫人擁有重大權益的任何合約或安排或任何其他建議的任何董事會決議案投票，而該董事亦不得計入法定人數；

(ii) 本公司已建立內部監控機制以識別關連交易。於[**編纂**]後，倘本公司與控股股東或其任何聯繫人訂立關連交易，本公司將遵守適用的上市規則；

(iii) 董事會由執行董事與獨立非執行董事均衡組成，其中獨立非執行董事佔董事會成員總數不少於三分之一，以確保董事會在決策過程中能有效行使獨立判斷，並向股東提供獨立意見。獨立非執行董事個人及共同地具備履行職責所需的專業知識與經驗。彼等將檢討本集團與控股股東之間是否存在利益衝突，並提供公正專業的建議以保障股東權益；

(iv) 當董事合理要求徵詢獨立專業人士(例如財務顧問)的意見時，委任有關獨立專業人士的費用將由本公司承擔；及

(v) 我們已委任同人融資有限公司為我們的合規顧問，以就遵守適用法律及上市規則(包括各項與企業管治有關的規定)向我們提供意見及指導。

基於上文所述，董事信納已採取充足企業管治措施以管理本集團與控股股東之間可能發生的利益衝突以及保障股東於[**編纂**]後的整體利益。

主要股東

據董事所知，緊隨**[編纂]**及**[編纂]**完成後，以下人士預期於本公司股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及4分部的條文須向本公司披露的權益及╱或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可於所有情況下在本公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上權益：

		於最後實際可行日期		緊隨**[編纂]**及**[編纂]**完成後(假設**[編纂]**未獲行使)	
姓名	**身份╱權益性質**	**股份總數(L)**[附註1]	**概約持股百分比**	**股份總數(L)**[附註1]	**概約持股百分比**
Prompt Venture	實益擁有人	156,001	71.99%	**[編纂]**	**[編纂]**
Chua TK先生	受控法團權益[附註2]	156,001	71.99%	**[編纂]**	**[編纂]**
Lim SC女士	配偶權益	156,001	71.99%	**[編纂]**	**[編纂]**

附註：

(1) 字母「L」表示該人士於股份的好倉。

(2) Prompt Venture由Chua TK先生及Lim SC女士分別持有87.2%及12.8%，且Chua TK先生因此被視為於Prompt Venture持有的股份中擁有權益。Chua TK先生是Lim SC女士的配偶且根據Lim SC女士及Chua TK先生於2026年2月12日簽立的授權書，Lim SC女士已委任Chua TK先生為其就所持Prompt Venture股份之真實合法獲授權人士及受委代表，據此，Chua TK先生獲授權代Lim SC女士行使附於該等股份之投票權。

除本節所披露者外，董事並不知悉有任何人士於緊隨**[編纂]**及**[編纂]**完成後將於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部條文須予披露之權益及╱或淡倉，或直接或間接於本集團任何成員公司的已發行有投票權股份中擁有10%或以上的權益。

股　本

本公司股本

下文闡述本公司於本文件日期的法定及已發行股本以及緊隨**[編纂]**及**[編纂]**完成(假設**[編纂]**未獲行使)後的已發行或將予發行的已繳足或入賬列作繳足股份：

法定股本：		**概約面值總額**
		美元
5,000,000,000股	截至最後實際可行日期每股面值0.00001美元的股份	50,000
已發行或將予發行的已繳足或入賬列作繳足股份：		
216,682股	已發行股份(於本文件日期)	2.17
[編纂]股	將根據**[編纂]**予以發行的股份	**[編纂]**
[編纂]股	將根據**[編纂]**予以發行的股份	**[編纂]**
[編纂]股	**總計**	**[編纂]**

假設

上表假設**[編纂]**成為無條件及股份根據**[編纂]**予以**[編纂]**。上表不計及根據下文所述向董事授出發行或購回股份的一般授權而可能由本公司發行或購回的任何股份。

地位

[編纂]為本公司股本中的普通股，將與上表所載已發行或將予發行的所有股份在各方面享有同等地位，將符合資格享有於本文件日期後所宣派、作出或派付的所有股息或其他分派。

須舉行股東大會的情況

於**[編纂]**及**[編纂]**完成後，本公司將僅有一類股份，即普通股，且每股均與其他股份享有同等地位。根據公司法及組織章程細則條款，本公司可不時透過股東普通決議案(i)增加股本；(ii)將股本合併及分拆為面值較大的股份；(iii)將股份分拆為多個類別；(iv)將股份拆細為面值較小的股份；及(v)註銷任何未獲認購的股份。此外，本公司可根據公司法條文透過由股東通過特別決議案削減其股本或資本贖回儲備。更多詳情請參

閱本文件附錄四「本公司組織章程及開曼群島公司法概要 — 2.組織章程細則 — (a)股份」段落。

發行股份的一般授權

待**[編纂]**成為無條件後，董事獲授一般無條件授權，以配發、發行及處置股份，並作出或授出可能須隨時配發及發行或處置該等股份的要約、協議或購股權，惟按此方式配發及發行或有條件或無條件同意配發及發行的股份總面值不得超過下列各項的總和：

- 緊隨**[編纂]**及**[編纂]**完成後本公司已發行股本總面值20%；及
- 本公司根據下文所述購回授權購回股本的面值(如有)。

此項授權並不涵蓋根據供股或以股代息計劃或類似安排或由股東授出的特定授權而將予配發、發行或處置的股份。

此項發行股份授權將繼續有效，直至下列情況發生時(以最早發生者為準)：

- 下屆股東週年大會結束時；或
- 任何適用法律或組織章程細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或
- 股東於股東大會上通過普通決議案修改或撤銷該項授權。

更多詳情請參閱本文件附錄五「法定及一般資料 — A.有關本集團的進一步資料 — 5.股東決議案」。

購回股份的一般授權

待**[編纂]**成為無條件後，董事獲授一般無條件授權以行使本公司一切權力，購回總面值不多於我們在緊隨**[編纂]**及**[編纂]**後已發行股本總面值10%的股份。

此項授權有關根據所有適用法律及法規以及上市規則的規定在聯交所或股份可能上市並就此獲證監會及聯交所認可的任何其他證券交易所作出的購回。

此項購回股份一般授權將繼續生效，直至下列情況發生時(以最早發生者為準)：

- 下屆股東週年大會結束時；或
- 任何適用法律或組織章程細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或
- 股東於股東大會上通過普通決議案修改或撤銷該項授權。

更多詳情請參閱本文件附錄五「法定及一般資料 — A.有關本集團的進一步資料 — 6.購回本身證券」。

財務資料

閣下應將以下討論及分析與本文件附錄一所載會計師報告內於2023年、2024年及2025年12月31日及截至該日止年度以及於2026年5月31日及截至該日止五個月的經審核綜合財務資料，連同隨附的附註一併閱讀。我們的綜合財務資料乃根據國際財務報告準則編製，與其他司法管轄區的公認會計原則可能有重大差異。

以下討論及分析包含前瞻性陳述，反映我們目前對未來事件及財務表現的看法，其中涉及風險及不確定因素。該等聲明乃基於我們對歷史事件、現況及預期未來發展的經驗及看法，以及我們認為在有關情況下適當的其他因素所作的假設及分析。然而，由於若干因素的影響，我們的實際結果可能與該等前瞻性陳述中預期的結果有重大差異。在評估我們的業務時，閣下應仔細考慮本文件中「風險因素」一節所提供的資料。

就本節而言，除文義另有所指外，2023年、2024年及2025年指我們截至該等年度12月31日止財政年度。所有「2023財政年度」、「2024財政年度」、「2025財政年度」、「2025年首五個月」及「2026年首五個月」的提述，均分別指截至2023年12月31日、2024年12月31日及2025年12月31日止財政年度以及截至2025年5月31日及2026年5月31日止月份。除文義另有所指外，本節所述財務資料以綜合基準呈列。

概覽

自2009年在新加坡成立以來，我們是一家海事服務提供商，擁有覆蓋鋁製工作船建造、工作船租賃與物流支援、船務代理服務、船舶物資供應以及機械與備件銷售的協同運營平台。我們的收益主要來自三大領域：(i)造船、工作船租賃、船員配置及物流支援服務；(ii)船務代理服務；及(iii)船舶物資供應及船用機械與備件銷售。

2023財政年度至2025財政年度的收益增長主要由造船服務帶動。純利由2023財政年度約3.8百萬新加坡元增至2024財政年度的6.1百萬新加坡元及2025財政年度的9.7百萬新加坡元。2026年首五個月收益大致維持穩定，而純利則由2025年首五個月約4.3百萬新加坡元下降至2026年首五個月的3.3百萬新加坡元。於2023財政年度、2024財政年度及2025財政年度以及2025年首五個月及2026年首五個月，我們分別出售4艘、9艘、14艘、6艘及7艘工作船。

呈列基準

本公司為於2026年1月2日在開曼群島註冊成立的獲豁免有限公司。繼於2026年1月30日完成重組後，本公司成為現時組成本集團的各公司的控股公司。有關進一步詳情，請參閱本文件「歷史、重組及公司架構」一節。

在重組前後，現時組成本集團的公司均由Lim CP先生、安保商店、Lim SC女士、Chua TK先生、Chua GC女士及Chua TS先生所控制。因此，2023財政年度、2024財政年度及2025財政年度的財務資料採用合併會計原則以綜合基準編製，猶如重組已於往績記錄期間期初時完成。

歷史財務資料乃根據國際財務報告準則會計準則(「**國際財務報告準則**」)按歷史成本慣例編製。所有集團內公司間結餘、交易及集團內公司間交易的未變現損益已於綜合賬目時對銷。

影響我們經營業績的主要因素

我們的經營業績受以下因素影響，其中部分因素可能影響我們的經營業績：

我們擴充產能及提供綜合服務的能力

我們的持續增長取決於我們擴大產能及有效地在各業務線交付綜合服務的能力。這需要有效的資源分配、人手規劃及供應鏈協調，以滿足不斷變化的客戶需求。

我們透過投資港口碼頭設施及增設生產機械設備，增強生產能力。自2023年7月起啟用的擴充產能推動造船業務收入增長，從2023財政年度約3.7百萬新加坡元提高至2024財政年度約7.8百萬新加坡元，並進一步增長至2025財政年度約14.3百萬新加坡元。我們尋求透過進一步優化營運流程、資訊科技系統及設施，提升效率並實現規模經濟。

營運效率

我們的盈利能力取決於有效成本管控與營運效率。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，銷售成本分別佔收益約69.8%、62.9%、58.5%及56.9%。我們致力透過精簡供應鏈、甄選優質供應商及提升各業務線的營運效率以控制成本。

港口相關費用、物料成本及直接勞工成本分別佔2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月銷售成本的約77.0%、83.6%、85.7%及81.8%。

(A) 港口相關費用

港口相關費用來自我們的船務代理服務，包括拖船費用、使用港口設施的港口費用、領港費、過港許可證費用、繫泊費，以及在港口作業時船舶進入、移動及營運的其他成本。該等費用於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月分別約為9.6百萬新加坡元、11.6百萬新加坡元、10.8百萬新加坡元及4.2百萬新加坡元，分別佔我們銷售成本約39.2%、45.2%、39.8%及38.0%。預料之外的費用增加無法轉嫁客戶，可能對我們的財務表現及盈利能力造成不利影響。

以下敏感度分析說明，假設所有其他變數維持不變，港口相關費用假設性變動10%、20%及30%對往績記錄期間除所得稅前溢利的影響。董事認為該等假設就以下敏感度分析而言屬合理：

港口相關費用的假設性波動對我們於往績記錄期間除稅前純利的影響

	+/-10% *(千新加坡元)*	**+/-20%** *(千新加坡元)*	**+/-30%** *(千新加坡元)*
除稅前溢利變動			
2023財政年度	+/-956	+/-1,912	+/-2,868
2024財政年度	+/-1,162	+/-2,325	+/-3,487
2025財政年度	+/-1,083	+/-2,165	+/-3,248
2026年首五個月	+/-420	+/-840	+/-1,260

(B) 物料成本

物料成本包括用於造船的鋁合金板材、船用引擎、發電機及備件，以及透過我們的船舶物資供應及機械與備件銷售業務供應的貨品。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，該等成本分別約為5.3百萬新加坡元、5.9百萬新加坡元、8.2百萬新加坡元及3.3百萬新加坡元，佔相關年度╱期間銷售成本分別約為21.6%、22.9%、30.3%及29.5%。預料之外的成本增加無法轉嫁客戶，可能對我們的財務表現及盈利能力造成不利影響。

以下敏感度分析說明，假設所有其他變數維持不變，物料成本假設性變動10%、20%及30%對往績記錄期間除税前溢利的影響。該等假設乃根據本集團於往績記錄期間的過往波動情況得出。

物料成本的假設性波動對我們於往績記錄期間除税前純利的影響

	+/-10% *(千新加坡元)*	**+/-20%** *(千新加坡元)*	**+/-30%** *(千新加坡元)*
除税前溢利變動			
2023財政年度	+/-527	+/-1,054	+/-1,582
2024財政年度	+/-589	+/-1,177	+/-1,766
2025財政年度	+/-823	+/-1,647	+/-2,470
2026年首五個月	+/-326	+/-653	+/-979

(C) 燃料成本

我們的燃料成本產生自我們的工作船租賃服務。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，燃料成本分別約為1.4百萬新加坡元、2.0百萬新加坡元、1.7百萬新加坡元及0.9百萬新加坡元，分別佔相關年度╱期間銷售成本約5.6%、7.6%、6.3%及8.4%。地緣政治事件引致的油價波動，或會帶來預料之外的燃料成本上升；倘若有關成本無法轉嫁客戶，則可能對我們的財務表現及盈利能力造成不利影響。

以下敏感度分析說明，假設所有其他變數維持不變，燃料成本假設性變動30%、50%及100%對往績記錄期間除税前溢利的影響。該等假設反映過往波動情況以及潛在不利情景。

燃料成本的假設性波動對我們於往績記錄期間除税前純利的影響

	+/-30% *(千新加坡元)*	**+/-50%** *(千新加坡元)*	**+/-100%** *(千新加坡元)*
除税前溢利變動			
2023財政年度	+/-413	+/-688	+/-1,376
2024財政年度	+/-588	+/-980	+/-1,960
2025財政年度	+/-510	+/-851	+/-1,701
2026年首五個月	+/-280	+/-467	+/-933

(D) 員工成本

僱員成本包括計入銷售成本的直接勞工，以及計入銷售及行政開支的僱員薪酬。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，本公司的直接勞工成本分別約為4.0百萬新加坡元、4.0百萬新加坡元、4.2百萬新加坡元及1.6百萬新加坡元，分別佔銷售成本約16.2%、15.5%、15.6%及14.3%。於相同年度/期間，計入銷售及行政開支的僱員薪酬分別約為2.7百萬新加坡元、4.2百萬新加坡元、4.3百萬新加坡元及2.1百萬新加坡元，分別佔銷售及行政開支約43.1%、49.7%、50.7%及44.6%。預料之外的成本增加無法轉嫁客戶，可能對我們的財務表現及盈利能力造成不利影響。

以下敏感度分析假設其他變數於所示日期維持不變，展示於往績記錄期間員工成本假設性波動對我們除稅前溢利的影響，惟僅供說明用途。根據本集團於往績記錄期間的過往波動情況，假設員工成本波動幅度分別為10%、20%及30%。

員工成本的假設性波動對我們於往績記錄期間除稅前純利的影響

	+/-10%	**+/-20%**	**+/-30%**
	(千新加坡元)	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*
除稅前溢利變動			
2023財政年度	+/-669	+/-1,338	+/-2,008
2024財政年度	+/-823	+/-1,646	+/-2,468
2025財政年度	+/-857	+/-1,714	+/-2,571
2026年首五個月	+/-373	+/-745	+/-1,118

銷售組合

我們的業務線有不同的成本結構及利潤率，因此收益組合的變化會影響我們的經營業績及財務業績。於往績記錄期間，我們造船及工作船租賃的毛利率分別約為28.6%、38.5%、44.4%及48.0%，而船務代理服務的毛利率則分別約為35.2%、37.1%、40.6%及38.0%。我們的產品與服務組合若出現變動，則可能影響毛利率。

新加坡港口活動波動

我們的業務主要服務停靠新加坡港的船舶，亞洲區內貿易及航運流量會對我們的財務表現產生重大影響。往績記錄期間船舶抵港數量增加，帶動我們的產品及服務的需求。2024財政年度及2025財政年度的紅海中斷事件亦造成港口擁塞，乃由於船舶改道以避開受影響區域。

地緣政治衝突、貿易爭端、流行病以及其他我們無法控制的因素，或會擾亂供應鏈及航運流量。該等因素對需求以及我們的未來財務表現的影響難以預測。

關鍵會計政策及估計

我們根據國際財務報告準則編製綜合財務資料，這要求我們作出判斷、估計及假設，而該等判斷、估計及假設會影響綜合財務資料日期的資產及負債報告金額、或然資產

及負債的披露，以及財務報告期間的收益及支出報告金額。我們根據最近可獲得的資料、自身的歷史經驗以及在當時情況下被視為合理的各種其他假設，持續評估該等估計及假設，其結果構成判斷資產及負債賬面值的基礎，而這些判斷無法從其他來源輕易獲得。由於使用估計為財務報告過程中不可或缺的組成部分，因此實際結果可能與該等估計不同。我們將持續評估未來的假設及估計。我們認為以下所討論的政策對於理解我們的綜合財務資料至關重要，因為該等政策的應用對我們管理層的判斷力有重大要求。

有關我們的重大會計政策資料及估計的詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註4及附註5。

收益

當產品或服務的控制權以本集團預期應享有的承諾代價移交客戶時(不包括代表第三方收取的款項)，則確認收益。收益不包括任何相關稅項，且已扣除任何貿易折扣。

造船服務的收益亦隨時間確認，使用輸入法計量服務的完成進度。輸入法以完成履約責任的進度為基礎確認收益，該進度以本集團為履行履約責任所付出的努力或投入(例如，消耗的資源、花費的工時和產生的成本)相對於為履行該履約責任的預期總投入計量。

工作船租賃收入來自各類船舶租賃安排，包括程租及期租。

(i) 就不包含租賃的程租安排而言，程租收益會按其持續時間隨時間推移逐步確認。

(ii) 就包含租賃的期租安排而言，本集團將船舶租賃合約的租賃部分收入與非租賃部分的航運服務收入分開入賬。來自航運服務收入的收益會隨時間推移逐步確認。

船員配置收入源自多種安排，包括合約船員配置與臨時船員配置。合約船員配置採用直線法於合約期間內隨時間確認。臨時船員配置則於提供服務的時間點確認。

船務代理服務及物流支援服務於提供服務的時間點確認。

船舶物資供應及機械與備件銷售的收益達成履約責任的時間點(即透過向客戶移轉已承諾的貨物及服務)確認。貨物控制權通常於貨物與服務交付時轉移予客戶。

租金及分租租金收入於租賃期內以直線法確認。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備乃為生產或提供商品或服務而持有或為管理目的而持有。物業、廠房及設備於綜合財務狀況表中以成本減去期後累計折舊及期後累計減值虧損(如有)列賬。

僅當與該項目相關的未來經濟利益很可能流向本集團，並且該項目的成本能夠可靠計量時，期後成本方會計入資產的賬面值或確認為單獨的資產(如適用)。所有其他維修及保養於產生期間在損益賬中確認。

物業、廠房及設備的折舊乃按足以在估計可使用年期內按直線法撇銷其成本減剩餘價值的比率折舊。主要年折舊率如下：

租賃物業	於租賃期內
租賃物業裝修(包含於租賃物業中)	10年
工作船	3至20年
汽車	3至10年
辦公設備	3年
設備、機械及其他資產	1至10年

剩餘價值、可使用年期及折舊方法於各報告期末審閱及調整(倘適用)，而任何估計變動的影響按未來適用基準入賬。

包含於租賃物業中的在建工程指進行中租賃物業裝修，其列示方式為成本減去減值虧損。折舊從相關資產可供使用時起開始計提。

出售物業、廠房及設備的損益為銷售所得款項淨額與有關資產賬面值之間的差額，並於損益賬中確認。

貿易及其他應收款項

應收款項於本集團擁有收取代價之無條件權利時確認。倘代價僅隨時間推移即會到期應付，收取代價之權利則屬無條件。倘在集團擁有無條件權利可收取代價之前確認收益，則有關金額呈列為合約資產。

貿易應收款項最初以無條件代價金額確認，除非其中包含重大融資部分，則以公平值確認。本集團持有貿易應收款項的目的為收回合約現金流量，因此採用實際利息法以攤銷成本減信貸虧損撥備對其進行後續計量。

存貨

存貨包括原材料及製成品(如船用引擎、發電機及造船用備件)，乃按成本與可變現淨值兩者中的較低者列賬。成本以加權平均基準釐定。存貨成本包括所有採購成本

及使存貨達到目前地點及狀態所產生的其他成本，並於扣除回扣及折扣後釐定。可變現淨值為於一般業務過程中的估計售價，減去估計作出銷售所需成本。

稅項

所得稅指即期稅項及遞延稅項的總和。

即期應付稅項按年內應課稅溢利計算。由於其他年度的應課稅或可扣稅收支項目，以及毋須課稅或不可扣稅的項目，故應課稅溢利有別於在損益賬確認的溢利。本集團的即期稅項負債按報告期末已生效或實際上已生效的稅率計算。

遞延稅項乃根據綜合財務報表中資產及負債的賬面值與計算應課稅溢利時使用的相應稅基之間的暫時性差異確認。遞延稅項負債一般就所有應課稅暫時性差異確認。遞延稅項資產一般就所有可抵扣暫時性差異在可能產生應課稅溢利以抵銷可抵扣暫時性差異時確認。如果暫時性差異是由於交易中資產及負債的初步確認而產生，而暫時性差異既不影響應課稅溢利亦不影響會計溢利，且在交易時並無產生相等的應課稅與可抵扣暫時性差異，則不確認有關資產及負債。

遞延稅項負債確認為投資於附屬公司產生的應課稅暫時性差異，除非本集團能夠控制該暫時性差異的撥回且在可預見的未來該暫時性差異很可能不會撥回。

遞延稅項資產的賬面值於各報告期末檢討，並於不再可能有足夠應課稅溢利收回全部或部分資產時作調減。

遞延稅項乃按預期於負債償還或資產變現期間適用的稅率計算，所根據的稅率為於報告期末已頒佈或實質上已頒佈的稅率。遞延稅項於損益中確認，惟倘遞延稅項與於其他全面收益或直接於權益中確認的項目有關，則遞延稅項亦於其他全面收益或直接於權益中確認。

遞延稅項資產及負債的計量反映本集團於報告期末所預期收回或償還其資產及負債的賬面值的方式所產生的稅務結果。

就計量本集團確認使用權資產及相關租賃負債的租賃交易的遞延稅項而言，本集團首先釐定稅項扣減是否屬於使用權資產或租賃負債。

對於租賃負債應佔稅項扣減的租賃交易，本集團對使用權資產及租賃負債分別應用國際會計準則第12號。本集團於可能獲得應課稅溢利抵銷可扣減暫時差額的情況下確認與租賃負債相關的遞延稅項資產，並就所有應課稅暫時差額確認遞延稅項負債。

當有法定可強制執行權利將即期稅項資產與即期稅項負債互相抵銷，且彼等與同一稅務當局徵收的所得稅相關，以及本集團擬按淨額基準結算即期稅項資產及負債或同時變現資產及結算負債，則會將遞延稅項資產與負債互相抵銷。

主要收益表項目說明

下表載列所示期間的選定綜合收益表項目：

	2023 財政年度 *(千新加坡元)*	2024 財政年度 *(千新加坡元)*	2025 財政年度 *(千新加坡元)*	2025年 首五個月 *(千新加坡元)* *(未經審核)*	2026年 首五個月 *(千新加坡元)*
收益	34,904	40,909	46,417	19,292	19,416
銷售成本	(24,374)	(25,732)	(27,171)	(11,771)	(11,051)
毛利	10,530	15,177	19,246	7,521	8,365
其他收入	256	797	1,144	422	537
其他收益及虧損淨額	982	588	945	720	42
貿易應收款項(減值虧損)／減值虧損撥回	(151)	(349)	76	(73)	14
銷售及行政開支	(6,348)	(8,508)	(8,555)	(3,424)	4,262
經營溢利	5,269	7,705	12,856	5,166	4,696
財務成本	(396)	(628)	(463)	(225)	(156)
[編纂]	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
除稅前溢利	4,873	7,077	11,623	4,678	3,979
所得稅開支	(1,093)	(1,011)	(1,876)	(354)	(665)
年內溢利	3,780	6,066	9,747	4,324	3,314

非國際財務報告準則計量

為補充我們根據國際財務報告準則呈列的綜合收益表，我們亦呈列經調整純利(非國際財務報告準則計量)及經調整純利率(非國際財務報告準則計量)作為額外財務計量，該等財務計量並非國際財務報告準則所規定或根據國際財務報告準則呈列。我們相信，非國際財務報告準則財務計量與相應的國際財務報告準則財務計量一併呈列，可為潛在投資者及管理層提供有用資料，有助於比較我們各期間的營運表現。此等非國際財務報告準則財務計量可讓投資者考慮我們的管理層在評估我們的表現時所使用的矩陣。

使用非國際財務報告準則財務計量作為分析工具有其限制，投資者不應視該等非國際財務報告準則財務計量獨立於、或替代或優於根據國際財務報告準則報告的經營業績或財務狀況分析。此外，非國際財務報告準則財務計量的定義可能與其他公司使用的類似詞彙不同。

我們調整若干項目作為我們的非國際財務報告準則財務計量，目的是讓潛在投資者對我們的財務表現有概括及公平的了解，尤其是在對我們的營運及財務表現進行各期間的比較和評估我們的營運及財務表現概況時。**[編纂]**主要指與**[編纂]**有關的開支，因其係為**[編纂]**目的而產生，故予以加回。

經調整純利(非國際財務報告準則計量)

我們將經調整純利(非國際財務報告準則計量)定義為經將**[編纂]**加回後調整的年內純利。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財務計量)及經調整純利率(非國際財務報告準則財務計量)：

	2023 **財政年度** *(千新加坡元)*	**2024** **財政年度** *(千新加坡元)*	**2025** **財政年度** *(千新加坡元)*	**2025年** **首五個月** *(千新加坡元)*	**2026年** **首五個月** *(千新加坡元)*
非國際財務報告準則計量：					
年內溢利	3,780	6,066	9,747	4,324	3,314
加：					
[編纂]	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
年內經調整溢利(非國際財務報告準則計量)	3,780	6,066	10,517	4,587	3,875
年內經調整溢利率(非國際財務報告準則計量)	10.8%	14.8%	22.7%	23.8%	20.0%

收益

我們透過三條主要業務線產生收益：(i)造船、工作船租賃及相關服務；(ii)船務代理服務；及(iii)船舶物資供應及船用機械與備件銷售。我們的客戶包括國際船東、租船人、港務船隻營運商、離岸水產養殖企業，以及活躍於新加坡港的各類商業與政府機構。

按業務線劃分的收益

我們的收益於2024財政年度增加約17.2%，於2025財政年度增加13.5%，並於2026年首五個月大致保持穩定。下表為往績記錄期間按服務線劃分的收益淨額明細：

	2023財政年度		**2024財政年度**		**2025財政年度**		**2025年首五個月**		**2026年首五個月**	
	(千新加坡元)	*%*	*(千新加坡元)*	*%*	*(千新加坡元)*	*%*	*(千新加坡元)* *(未經審核)*	*%*	*(千新加坡元)*	*%*
造船及工作船租賃服務										
(a) 造船服務	3,743	10.7	7,781	19.0	14,267	30.8	5,083	26.4	5,935	30.6
(b) 工作船租賃、船員配置及物流支援服務	8,066	23.1	9,255	22.6	9,814	21.1	4,094	21.2	4,771	24.5
小計：	11,809	33.8	17,036	41.6	24,081	51.9	9,177	47.6	10,706	55.1
船務代理服務	18,785	53.9	20,320	49.7	19,579	42.2	8,878	46.0	7,338	37.8
船舶物資供應及機械與備件銷售	4,310	12.3	3,553	8.7	2,757	5.9	1,237	6.4	1,372	7.1
總收益：	34,904	100.0	40,909	100.0	46,417	100.0	19,292	100.0	19,416	100.0

2023財政年度至2025財政年度的收益增長主要由造船服務帶動，伴隨產能擴張，船舶建造服務的收益由約3.7百萬新加坡元增至14.3百萬新加坡元。2026年首五個月，

船舶建造收益較2025年首五個月增加約0.8百萬新加坡元。連同工作船租賃及相關服務、船舶物資供應以及機械銷售的增長，上述增幅在很大程度上抵銷船務代理收益的下滑，使總收益大致維持穩定。

造船服務

我們的造船業務於2018年5月開始，專注於批量生產，以助品質保持一致、工作流程高效且產量可擴展。我們的工作船主要用於自身營運及客戶，在新加坡支持港口作業、船員接送、沿海物流及離岸水產養殖。

於往績記錄期間造船服務的收益增長，主要源於售出工作船的數目及總長度上升，由2023財政年度的4艘(總長60米)，增至2024財政年度的9艘(總長164米)以及2025財政年度的14艘(總長255米)。銷售量亦由2025年首五個月的6艘工作船(總長99米)，增至2026年首五個月的7艘(總長136米)。

下表載列我們於相關年度及期間出售的工作船數目：

	銷售[附註]				總計
	13米	**15米**	**16米**	**20米**	
2023財政年度	—	4	—	—	4
2024財政年度	—	—	4	5	9
2025財政年度	3	—	1	10	14
2025年首五個月	3	—	—	3	6
2026年首五個月	—	—	1	6	7

附註： 基於統計目的，任何完工進度超過90%且可採用輸入法確認收益的船隻，均視為已售出。

以上數據不包括於2023財政年度及2024財政年度根據售後回租向第三方買方兼出租人出售的三艘及兩艘工作船，並將該等交易產生的收益列賬為因售後回租產生的權利轉讓收益。有關詳情請參閱本文件財務資料的「其他收益及虧損淨額」。

我們亦為第三方船舶營運商、政府機構及自有工作船租賃船隊提供維修及保養服務。來自維修服務的收益已計入造船業務線，分別佔2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度以及2025年首五個月及2026年首五個月約1.2%、3.8%、3.4%、3.3%及3.3%。

工作船租賃、船員配置及物流支援服務

我們為新加坡港內外營運的客戶提供工作船租賃、船員配置及相關物流服務(如陸路運輸及倉儲服務)。我們的工作船租賃業務採用內部建造的鋁製工作船執行，並在我們的港口碼頭設施進行維護，以確保穩定的可用性、可靠性及安全性能。該等服務的收益由2023財政年度約8.1百萬新加坡元增至2024財政年度的9.3百萬新加坡元及2025財政年度的9.8百萬新加坡元，並由2025年首五個月的4.1百萬新加坡元增至2026年首五個月的4.8百萬新加坡元。

下表載列我們於相關年度及期間來自工作船租賃、船員配置及物流支援服務的收益明細：

	2023財政年度		2024財政年度		2025財政年度		2025年首五個月		2026年首五個月	
	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*	*%*
工作船租賃服務										
一程租	4,946	61.3	6,762	73.1	6,912	70.4	2,945	72.0	3,656	76.6
一期租	1,504	18.7	691	7.4	864	8.8	169	4.1	160	3.4
小計	6,450	80.0	7,453	80.5	7,776	79.2	3,114	76.1	3,816	80.0
船員配置服務	551	6.8	576	6.2	711	7.2	495	12.1	348	7.3
陸路運輸服務	1,029	12.8	1,092	11.8	1,162	11.9	448	10.9	593	12.4
貨物倉儲及包裝服務	36	0.4	134	1.5	165	1.7	37	0.9	15	0.3
總計	8,066	100.0	9,255	100.0	9,814	100.0	4,094	100.0	4,771	100.0

2024財政年度船舶租賃服務的收益增長，主要源於程租收益增加約1.8百萬新加坡元，乃由於4艘工作船於2023財政年度末租約到期後可重新調配，同時本集團調配更多租入船舶以應對需求。四份期租合約到期而未有續約，故此有關增幅部分被期租收益減少約0.8百萬新加坡元所抵銷，導致船舶租賃收益淨增長約1.0百萬新加坡元。

2025財政年度船舶租賃收益進一步增加約0.3百萬新加坡元。自有工作船利用率改善推動程租收益上升，而租入船舶減少，同時，期租收益上升約25.0%，乃主要由於一艘16米工作船的每月租金約39,000新加坡元，而2024財政年度介乎13,000新加坡元至23,800新加坡元。

工作船租賃、船員配置及物流支援服務收益於2026年首五個月增加約0.7百萬新加坡元至4.8百萬新加坡元，主要受惠於新加坡港口活動增加帶動的程租收益上升。兩個期間的期租收益均大致維持穩定，約為0.2百萬新加坡元。

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們的船隊包括19、20、20及19艘工作船(包括一支自身船隊及根據售後回租安排租回給我們的船隊)。除向第三方出售工作船外，於最後實際可行日期，本集團擁有19艘工作船，其中3艘工作船提供予期租作業，及16艘工作船提供予我們的程租作業及╱或用作提供船務代理服務。

下表載列於往績記錄期間內，我們透過自有工作船及租入船舶提供工作船租賃服務所產生的收益明細：

	2023財政年度		2024財政年度		2025財政年度		2025年首五個月		2026年首五個月	
	(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)*	*%*
自有工作船	5,975	92.6	5,050	67.8	7,308	94.0	2,905	93.3	3,439	90.1
租入船舶	475	7.4	2,403	32.2	468	6.0	209	6.7	377	9.9
總計	6,450	100.0	7,453	100.0	7,776	100.0	3,114	100.0	3,816	100.0

於往績記錄期間，我們透過配置租入船舶提升運力，以配合客戶需求增長。

船務代理服務

我們在新加坡提供船務代理業務，為停靠新加坡港的船東、承租人和區域船舶營運商提供服務。

下表載列於往績記錄期間，按客戶所在地區劃分的船務代理服務所產生的收益：

	2023財政年度		**2024財政年度**		**2025財政年度**		**2025年首五個月**		**2026年首五個月**	
	(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	2,210	11.8	2,580	12.7	2,044	10.4	977	11.0	891	12.1
中國	11,240	59.8	12,054	59.3	9,857	50.3	4,936	55.6	3,755	51.2
南韓	2,193	11.7	1,649	8.1	2,732	14.0	1,056	11.9	983	13.4
阿拉伯聯合酋長國	1,294	6.9	1,438	7.1	1,265	6.5	524	5.9	404	5.5
其他	1,848	9.8	2,599	12.8	3,681	18.8	1,385	15.6	1,305	17.8
總計	18,785	100.0	20,320	100.0	19,579	100.0	8,878	100.0	7,338	100.0

附註： 其他包括印度、日本、馬來西亞及美利堅合眾國。

我們來自提供船務代理服務所產生的收益由2023財政年度的約18.8百萬新加坡元增至2024財政年度的約20.3百萬新加坡元，增幅約為8.2%。該增長乃主要由於靠港次數由2023財政年度的2,546次增加146次至2024財政年度的2,692次，增幅約為5.7%，同時平均開支由2023財政年度的約7,378新加坡元增至2024財政年度的約7,548新加坡元，增幅約為2.3%。在收益增長部分，中國客戶收益增加約0.8百萬新加坡元，較2023財政年度增長約7.2%。

儘管我們於2025財政年度處理2,862次靠港次數，較2024財政年度增加170次，收益仍由2024財政年度的約20.3百萬新加坡元溫和下降約0.7百萬新加坡元至2025財政年度約19.6百萬新加坡元，減幅約為3.6%。由於海事港務局自2023年11月起逐步推行並於2025年4月1日強制實施數碼化燃料加注方案，部分原需收費的傳統人工服務(例如船員證件資料登船檢查服務)將不再收取費用。因此，每次靠港平均開支從2024財政年度的約7,548新加坡元減至2025財政年度的約6,841新加坡元，減幅約為9.4%。

我們提供船務代理服務所產生的收益由2025年首五個月的約8.9百萬新加坡元減少至2026年首五個月的約7.3百萬新加坡元，減幅約為17.3%，主要由於靠港次數由2025年首五個月的1,188次減少至2026年首五個月的1,023次。與2025年同期相比，採用海事港務局數碼化燃料加注方案的影響於2026年首五個月內仍然持續。

船舶物資供應及機械與備件銷售

我們船舶物資供應服務繼續主要聚焦於支援船務代理及工作船租賃客戶，提供不同種類的必需品，包括食品、飲料、清潔劑、瓶裝水及其他日用品，以及船舶靠港或於碇泊處停泊期間所需的備件、工具及技術設備。除船舶物資供應業務外，我們同時銷售供應商A若干引擎、發電機組及原廠備件。有關與供應商A訂立的分銷協議的詳情，請參閱「業務 — 供應商與採購 — 供應商甄選」。

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及2025年首五個月及2026年首五個月，我們來自船舶物資供應及機械與備件銷售的收益分別為約4.3百萬新加坡元、3.6百萬新加坡元、2.8百萬新加坡元、1.2百萬新加坡元及1.4百萬新加坡元，分別佔總收益的約12.3%、8.7%、5.9%、6.4%及7.1%。上述由2023財政年度至2025財政年度的減少乃主要由於船舶物資供應市場競爭加劇導致平均售價下降。我們來自船舶物資供應及機械與備件銷售的收益由2025年首五個月的約1.2百萬新加坡元增加至約1.4百萬新加坡元，主要由於與去年同期相比，新加坡港口活動增加，帶動客戶需求上升。

銷售成本

我們的銷售成本主要包括船務代理業務的港口相關費用；造船、船舶物資供應及機械與備件銷售的物料；直接勞工；工作船租賃業務燃料及油氣；及其他直接成本。

銷售成本由2023財政年度的約24.4百萬新加坡元增加約1.4百萬新加坡元或5.6%至2024財政年度的25.7百萬新加坡元，主要反映港口相關費用增加2.1百萬新加坡元、物料成本增加約0.6百萬新加坡元及燃料成本增加0.6百萬新加坡元，惟部分被第三方代理費減少1.4百萬新加坡元所抵銷。

成本從2024財政年度的約25.7百萬新加坡元進一步增加約1.4百萬新加坡元至2025財政年度的約27.2百萬新加坡元，乃主要由於物料成本上升2.3百萬新加坡元，惟部分被港口相關服務費減少約0.8百萬新加坡元所抵銷。

2026年首五個月，銷售成本下降約6.1%至11.1百萬新加坡元，主要反映港口相關收費減少0.9百萬新加坡元，惟部分被燃料成本上升0.2百萬新加坡元所抵銷。

下表載列往績記錄期間的銷售成本明細：

	2023財政年度		2024財政年度		2025財政年度		2025年首五個月		2026年首五個月	
	(千新加坡元)	*%*	*(千新加坡元)*	*%*	*(千新加坡元)*	*%*	*(千新加坡元)* *(未經審核)*	*%*	*(千新加坡元)*	*%*
港口相關費用	9,559	39.2	11,623	45.2	10,826	39.8	5,086	43.2	4,199	38.0
物料成本	5,272	21.6	5,887	22.9	8,234	30.3	3,445	29.3	3,263	24.4
直接勞工成本	3,954	16.2	3,996	15.5	4,239	15.6	1,723	14.6	1,577	14.3
燃料成本	1,376	5.6	1,960	7.6	1,701	6.3	776	6.6	933	8.4
第三方代理費	2,694	11.1	1,287	5.0	948	3.5	361	3.1	382	3.5
工作船及陸路運輸費用	92	0.4	137	0.5	251	0.9	133	1.1	464	4.2
其他	1,427	5.9	842	3.3	972	3.6	247	2.1	233	2.1
總計	24,374	100.0	25,732	100.0	27,171	100.0	11,771	100.0	11,051	100.0

附註： 其他主要包括造船廠及倉儲設施日常營運與維護所產生的直接成本。

港口相關費用

我們的港口相關費用產生自船務代理服務，並因應每次靠港所需的服務而有所不同。該等費用包括拖船費、使用港口設施的港務費、領港費、過港許可證行政費、繫泊費，以及船舶進入港區、在港區移動和作業的其他費用。我們的港口相關費用由2023財政年度的約9.6百萬新加坡元增至2024財政年度的約11.6百萬新加坡元，原因是我們處理的靠港次數增加，而其後海事港務局逐步採用數碼化燃料加注方案，部分人工服

務不再收費，以致相關費用減少至2025財政年度的約10.8百萬新加坡元。2026年首五個月，有關金額減少約0.9百萬新加坡元至4.2百萬新加坡元，與船務代理收益下滑的情況一致。

物料成本

我們的物料成本主要包括用於造船的船舶機械與備件以及船舶物資供應客戶的物資。截至2023年、2024年及2025年12月31止年度，我們產生的物料成本分別為約5.3百萬新加坡元、5.9百萬新加坡元及8.2百萬新加坡元，分別佔銷售成本約21.6%、22.9%及30.3%。上述增長反映原材料及引擎採購成本上升，以及造船銷售額增長。物料成本由2025年首五個月約3.4百萬新加坡元輕微下降至2026年首五個月的3.3百萬新加坡元，分別佔銷售成本的29.3%及29.5%。儘管2026年首五個月完工的船舶數目有所增加，當中三艘船舶的大部分物料成本已於2025財政年度末動工建造時確認，故於2026年首五個月確認的相關成本較少。

直接勞工成本

我們的直接勞工成本涉及支付予參與工作船租賃、船員配置及物流支援服務以及造船業務的直接勞工的薪金、工資及員工福利計劃及福利。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及2025年首五個月及2026年首五個月，我們的直接勞工成本維持穩定，分別約為4.0百萬新加坡元、4.0百萬新加坡元、4.2百萬新加坡元、1.7百萬新加坡元及1.6百萬新加坡元。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們的營運員工總數分別為139、149、169名及182名。

燃料成本

我們的燃料成本自工作船租賃服務產生。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及2025年首五個月及2026年首五個月，燃油、汽油及柴油成本分別約為1.4百萬新加坡元、2.0百萬新加坡元、1.7百萬新加坡元0.8百萬新加坡元及0.9百萬新加坡元，分別佔銷售成本約5.6%、7.6%、6.3%、6.6%及8.4%。燃油、汽油及柴油成本的增長與工作船租賃服務中工作船及卡車使用量相符，亦與2026年首五個月油價飆升下的燃料成本波動相符。

第三方代理費

我們向第三方代理支付代理費以處理特定靠港事宜。於往績記錄期間，本集團有意將船務代理服務內部化，減少委聘第三方代理。因此，本集團增聘內部員工，以減少對外部第三方代理的依賴。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及2025年首五個月及2026年首五個月，我們錄得代理費約2.7百萬新加坡元、1.3百萬新加坡元、0.9百萬新加坡元0.4百萬新加坡元及0.4百萬新加坡元，分別佔銷售成本約11.1%、5.0%、3.5%、3.1%及3.5%。

工作船及陸路運輸費用

工作船及陸路運輸費用主要指在船舶租賃服務營運過程中，為租入船舶及卡車而聘用操作人員所產生的相關成本。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及截至2025及2026年止五個月，我們分別錄得成本約92,000新加坡元、137,000新加坡元、251,000新加坡元、133,000新加坡元及464,000新加坡元。

毛利及毛利率

下表列示於所示年度按業務分部劃分的毛利及毛利率明細。

	2023財政年度		2024財政年度		2025財政年度		2025年首五個月		2026年首五個月	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	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*	*%*
							(未經審核)			
分部毛利										
造船及工作船租賃服務										
(a) 造船服務	1,179	31.5	3,521	45.3	7,145	50.1	2,232	43.9	3,257	54.9
(b) 工作船租賃、船員配置及物流支援服務	2,204	27.3	3,038	32.8	3,557	36.2	1,513	37.0	1,879	39.4
小計	3,383	28.6	6,559	38.5	10,702	44.4	3,745	40.8	5,136	48.0
船務代理服務	6,607	35.2	7,548	37.1	7,945	40.6	3,436	38.7	2,788	38.0
船舶物資供應及機械與備件銷售	540	12.5	1,070	30.1	599	21.7	340	27.4	441	32.1
總計	10,530	30.2	15,177	37.1	19,246	41.5	7,521	39.0	8,365	43.1

毛利從2023財政年度的約10.5百萬新加坡元增加約44.1%至2024財政年度的約15.2百萬新加坡元，並於2025財政年度進一步增加約26.8%至約19.2百萬新加坡元。於2026年首五個月，毛利較2025年首五個月的約7.5百萬新加坡元增加約11.2%。毛利率從2023財政年度的約30.2%上升至2024財政年度的約37.1%，並於2025財政年度進一步增加至約41.5%。毛利率自2023財政年度至2025財政年度有所改善，乃主要由於在2023財政年度收購現有港口碼頭設施，且其於2024財政年度全面投入營運，使我們得以更有效率地進行造船生產規劃、優化工作流程，並在不同業務部門間更靈活地調配資源。毛利率由2025年首五個月的約39.0%增加至2026年首五個月的約43.1%，主要由於造船的毛利率由2025年首五個月的約43.9%上升至2026年首五個月的約54.9%，此一改善乃由於已完工的較大船體尺寸工作船數量增加，由2025年首五個月的六艘合共99米船隻增至2026年首五個月的七艘合共136米船隻，且該期間的售價亦有所提升。

造船及工作船租賃服務

(i) 造船服務

我們的造船服務毛利率由2023財政年度的約31.5%大幅上升至2024財政年度的約45.3%，並進一步上升至2025財政年度的約50.1%。造船服務的成本主要包括鋁材、船用機械及備件的物料成本。物料成本的增長大致與造船服務收益相符，主要源於：(i)往績記錄期間鋁合金板材價格呈上升趨勢；及(ii)當前行業推動脫碳的趨勢，隨著老舊柴油驅動的船舶可能面臨商業可行性下降的問題，此趨勢加速了船隊更新，在此情況下，2023財政年度、2024財政年度及2025財政年度物料成本佔造船服

務收益的比例保持相對穩定。2025年首五個月至2026年首五個月，物料成本下降，乃主要由於動工時點的差異：儘管2026年首五個月完工的船舶數量為七艘(相較於2025年首五個月期間的六艘)，但2026年首五個月完工的三艘船舶所涉及的大部分物料成本，已在2025財政年度末期(即動工時)確認入賬，因此2026年首五個月需支銷的物料成本比例較小，導致物料成本佔我們造船服務收益的比例由約50.1%下降至約39.3%。造船服務毛利率的提升，主要由於在往績記錄期間：(i)我們縮短了工作船的生產期，其中直接人工成本佔造船服務收益的比例，由2023財政年度的約8.6%下降至2024財政年度的約5.7%，並進一步下降至2025財政年度的約3.8%，而2025年首五個月及2026年首五個月，直接人工成本佔造船服務收益的比例分別維持在約3.9%及4.0%；及(ii)我們的港口碼頭設施於2024年1月全面投入營運，造船廠及倉儲設施的日常營運與維護成本佔造船服務收益的比例，由2023財政年度的約16.0%下降至2024財政年度的約5.1%，並進一步下降至2025財政年度的約3.5%。造船廠及倉儲設施的日常營運與維護成本佔造船服務收益的比例，由2025年首五個月的約2.0%下降至2026年首五個月約1.8%。

(ii) 工作船租賃、船員配置及物流支援服務

於2023財政年度至2025財政年度期間，我們的工作船租賃、船員配置及物流支援服務的毛利率穩步上升，由2023財政年度的約27.3%上升至約32.8%，並進一步上升至2025財政年度的約36.2%。我們的工作船租賃、船員配置及物流支援服務的毛利率由2025年首五個月的約37.0%穩步上升至2026年首五個月的約39.4%。工作船租賃、船員配置及物流支援服務的成本主要包括直接勞工成本。我們的毛利率穩步提升，主要由於在往績記錄期間：(i)隨著船隊規模擴大及工作船利用率提高，我們的工作船租賃服務收入有所增長；(ii)受惠於新加坡港船舶抵港數量及港口活動增加，帶動工作船租賃需求；(iii)直接勞工成本的絕對數值大致保持穩定，其佔工作船租賃、船員配置及物流支援服務收益的比例，由2023財政年度的約45.0%下降至2024財政年度的約38.4%，並進一步下降至2025財政年度的約37.7%。直接勞工成本佔工作船租賃、船員配置及物流支援服務收益的比例，由2025年首五個月的約37.2%下降至2026年首五個月的約28.1%。

船務代理服務

於2023財政年度至2025財政年度期間，我們的船務代理服務毛利率穩步上升，由2023財政年度的約35.2%上升至約37.1%，並進一步上升至2025財政年度的約40.6%。船務代理服務的成本主要包括港口相關費用及第三方代理費。毛利率穩步提升，主要由於在2023財政年度至2025財政年度期間：(i)我們逐步減少對第三方代理商的依賴並部署更多專責人手，其中第三方代理費佔船務代理服務收益的比例，由2023財政年度的約14.3%下降至2024財政年度的約6.3%，並進一步下降至2025財政年度的約4.8%；及(ii)隨著船舶活動增加，港口費及許可證費用在絕對數值上有所上升，但大致與收益相符，其中港口相關費用佔船務代理服務收益的比例，由2023財政年度的約49.5%上升至2024財政年度的約55.8%，並於2025財政年度下降至約53.9%。因此，船務代理服務的整體成本在2024財政年度的增長速度低於收益，並在2025財政年度減幅大於收益，導致我們的毛利率穩步提升。於2025年首五個月及2026年首五個月，我們的船務代理服務毛利

率分別維持穩定於約38.7%及38.0%。2026年首五個月的毛利率較2025年首五個月下降約0.7%，主要由於使用第三方代理商的增加以應對需求的變化，反映在第三方代理費佔船務代理服務收益的比例由2025年首五個月的約4.1%上升至截至2026年首五個月的5.2%。

船舶物資供應及機械與備件銷售

我們的船舶物資供應及機械與備件銷售毛利率由2023財政年度的約12.5%上升至約30.1%，並於2025財政年度下降至約21.7%。船舶物資供應及機械與備件銷售的成本主要包括船舶物資供應及船用機械與備件的物料成本。儘管在2023財政年度至2025財政年度期間，船舶物資供應服務及機械與備件銷售的絕對數值均有所下降，但機械與備件銷售佔收益的比例，已由2023財政年度的約47.8%上升至約54.1%，並進一步上升至2025財政年度的約62.9%。由於機械及備件銷售的利潤率通常高於船舶物資供應服務，銷售結構向機械業務的轉移，加上我們為維持競爭力而嚴格控制商品成本，均推動整體毛利率提升，由2023財政年度的約12.5%上升至2024財政年度的約30.1%。在2025財政年度，由於收益下滑速度快於成本，毛利率下降至約21.7%，但該比率仍高於2023財政年度水平，反映持續精簡營運流程及嚴格控制成本。

我們的船舶物資供應及機械與備件銷售毛利率由2025年首五個月的約27.4%增加至2026年首五個月的約32.1%，主要由於截至2026年5月31日止五個月機械與備件銷售的利潤率較高，此反映在機械與備件銷售佔收益的比例由2025年首五個月的約66.1%增加至2026年首五個月的約69.2%。

其他收入

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度、2025年首五個月及2026年首五個月，我們分別錄得其他收入約0.3百萬新加坡元、0.8百萬新加坡元、1.1百萬新加坡元、0.4百萬新加坡元及0.5百萬新加坡元。下表載列於往績記錄期間的其他收入：

	2023財政年度	**2024財政年度**	**2025財政年度**	**2025年首五個月**	**2026年首五個月**
	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*
				(未經審核)	
利息收入	51	8	8	8	—
政府補助	70	147	97	61	80
工場分租租金收入	83	372	388	162	162
雜項收入	52	270	651	191	295
總計	256	797	1,144	422	537

附註： 雜項收入主要包括倉儲收入及保險申索退款。

利息收入主要指定期存款的利息收入。2023財政年度至2024財政年度利息收入減少，乃主要由於存放於金融機構的定期存款金額下降。

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度以及2025年首五個月及2026年首五個月，本集團分別收取相關政府補助合共約70,000新加坡元、147,000新加坡元、97,000新加坡元、61,000新加坡元及80,000新加坡元。該等補助包括新加坡政府實施的各項工資計劃，此類補助為僱主提供工資資助，以確保低收入工人獲得公平薪酬以及協助企業僱用、留任及支援年長工人、更生人士及殘疾僱員。

租金收入指於往績記錄期間與獨立第三方訂立設施空間租賃。租金收入增加約0.3百萬新加坡元，主要由於兩間工場在2023財政年度僅租賃三個月，而該等工場在2024財政年度及2025財政年度均租賃十二個月。有關租賃安排詳情，請參閱「業務 — 物業」分節。

雜項收入由2023財政年度的約52,000新加坡元增至2024財政年度的約0.3百萬新加坡元，主要由於倉儲收入增加約0.3百萬新加坡元。倉儲收入及保險申索收入分別為2025財政年度帶來收入增長約0.1百萬新加坡元及99,000新加坡元。雜項收入由2025年首五個月的約191,000新加坡元增加至2026年首五個月的約295,000新加坡元，主要由於倉儲收入及停泊位停泊費收入增加約56,000新加坡元。

其他收益及虧損淨額

下表載列往績記錄期間的其他收益及虧損明細：

	2023財政年度 *(千新加坡元)*	**2024財政年度** *(千新加坡元)*	**2025財政年度** *(千新加坡元)*	**2025年首五個月** *(千新加坡元)* *(未經審核)*	**2026年首五個月** *(千新加坡元)*
匯兑(虧損)／收益	(103)	88	(212)	(169)	(53)
出售物業、廠房及設備收益	727	235	268	—	95
租賃修訂收益	—	15	—	—	—
因售後回租交易產生的權利轉讓收益	157	250	—	—	—
終止租賃負債的收益	201	—	889	889	—
總計	982	588	945	720	42

我們的外匯(虧損)／收益主要源於以美元計值的貿易應收款項及貿易應付款項的波動，此乃由於往績記錄期間新加坡元兑美元貶值／升值所致。

我們主要透過銷售及採購而涉及匯率風險，此類活動會產生以外幣(即該等交易所涉實體的功能貨幣以外的貨幣)計值的應收款項、應付款項及銀行結餘。引發此風險的外幣主要為美元。

本集團目前並無就外幣交易、資產及負債制定外幣對沖政策。本集團密切監控其外幣風險，並將於有需要時考慮對重大外幣風險進行對沖。

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及2025年首五個月及2026年首五個月，本集團分別自出售兩艘、三艘、一艘、零艘及一艘老舊船隻錄得收益約0.7百萬新加坡元、0.2百萬新加坡元、0.3百萬新加坡元、零及0.1百萬新加坡元。

因售後回租交易(符合國際財務報告準則第15號對銷售的規定)產生的權利轉讓收益於工作船售予第三方並隨後向該第三方回租時確認。有關收益乃透過將本集團於租賃前出售船舶所產生的收益，減去因租回所承擔之租賃負債淨額(即於使用權資產下確認之工作船租回金額減去本集團承擔之租賃負債)而計算得出。於2023財政年度及2024財政年度，本集團分別就三艘工作船及兩艘工作船與第三方買方兼出租人訂立售後回租安排，以滿足工作船租賃的新需求，同時毋須產生額外資本開支。我們相信售後回租可優化營運效率並提升本集團的流動資金靈活性。該等工作船由Pinnacle Marine建造，售予第三方買方兼出租人後再租回予Prestige Ocean。根據國際財務報告準則第15號，出售交易確認為銷售安排；而根據國際財務報告準則第16號，租回交易則確認為使用權資產及租賃負債。2024財政年度因售後回租交易產生的權利轉讓收益較2023財政年度增加約93,000新加坡元，主要歸因於在租賃前出售工作船的收益增加約122,000新加坡元(2024財政年度與2023財政年度租賃前出售收益的差額約為864,000新加坡元及742,000新加坡元)，惟部分被2024財政年度承擔之租賃負債淨額增加約29,000新加坡元(2024財政年度與2023財政年度租賃負債淨額的差額約為614,000新加坡元與585,000新加坡元)所抵銷。詳情請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註28。

於2023財政年度終止租賃負債的收益約為0.2百萬新加坡元，乃主要由於遷入Pandan Loop的新港口碼頭設施後，原造船廠設施租賃協議隨之終止。2025財政年度終止租賃負債的收益約為0.9百萬新加坡元，乃主要由於回購五艘工作船而終止五份租賃合約。

於2026年首五個月，並無因售後回租交易而產生的租賃負債終止及權利轉讓。

銷售及行政開支

下表載列於往績記錄期間的銷售及行政開支明細：

	2023財政年度		2024財政年度		2025財政年度		2025年首五個月		2026年首五個月	
	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*	*%*
							(未經審核)			
僱員福利開支	2,738	43.1	4,232	49.7	4,332	50.7	1,677	49.0	2,149	50.4
折舊及攤銷	1,561	24.6	2,630	30.9	2,403	28.1	1,038	30.3	969	22.7
維護費用	347	5.5	349	4.1	497	5.8	198	5.8	211	5.0
娛樂及差旅費用	295	4.6	293	3.5	257	3.0	104	3.0	140	3.3
專業費用	293	4.6	118	1.4	157	1.8	70	2.0	81	1.9
辦公室開支	243	3.8	151	1.8	169	2.0	80	2.3	93	2.2
保險	235	3.7	257	3.0	285	3.3	98	2.9	125	2.9
公用事業	50	0.8	95	1.1	140	1.6	31	1.0	39	0.9
物業稅	49	0.8	109	1.3	116	1.4	46	1.3	54	1.3
法律訴訟撥備	—	—	—	—	—	—	—	—	280	6.6
其他*(附註)*	537	8.5	274	3.2	199	2.3	82	2.4	121	2.8
總計	6,348	100.0	8,508	100.0	8,555	100.0	3,424	100.0	4,262	100.0

附註： 其他包括銀行手續費、員工醫療開支及其他雜項開支。

銷售及行政開支主要包括：(i)董事及僱員福利開支、(ii)物業、廠房及機器以及工作船的折舊及攤銷、(iii)維護費用、(iv)保險及(v)其他開支。

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度以及2025年首五個月及2026年首五個月，銷售及行政開支分別約為6.3百萬新加坡元、8.5百萬新加坡元、8.6百萬新加坡元、3.4百萬新加坡元及4.3百萬新加坡元，分別佔總收益約18.2%、20.8%、18.4%及17.7%及22.0%。銷售及行政開支由2023財政年度的約6.3百萬新加坡元增至2024財政年度約8.5百萬新加坡元，乃主要由於：(i)因增聘員工及實施年度薪酬調整導致僱員福利開支增加約1.5百萬新加坡元；及(ii)2023年中遷入新港口碼頭設施相關折舊及攤銷增加約1.1百萬新加坡元。於2025財政年度，我們的銷售及行政開支保持穩定，約為8.6百萬新加坡元。銷售及行政開支由2025年首五個月的約3.4百萬新加坡元增加至2026財政年度的約4.3百萬新加坡元，主要由於：(i)因員工人數增加及年度薪金調整，導致員工福利開支增加約0.5百萬新加坡元；及(ii)就2023年7月30日發生的一宗工傷事故，因涉嫌違反監管規定及程序而於2026年首五個月確認撥備280,000新加坡元。本集團預期，為履行此項責任所需的資金流出將於一年內出現，且預期不會就該項撥備獲得任何補償。

僱員福利開支

行政開支中員工薪酬佔比最高，於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度以及2025年首五個月及2026年首五個月分別約為2.7百萬新加坡元、4.2百萬新加坡元、4.3百萬新加坡元及1.7百萬新加坡元及2.2百萬新加坡元，分別佔銷售及行政開支約43.1%、49.7%、50.7%及49.0%及50.4%。銷售及行政開支項下的員工薪酬指向管理及行政人員支付的薪金、各項福利計劃供款及其他員工福利。於2024財政年度，員工福利開支增加約1.5百萬新加坡元，乃由於增聘員工及實施年度薪酬調整所致。於2025財政年度的員工福利開支保持穩定，約為4.3百萬新加坡元。僱員福利開支由2025年首五個月的約1.7百萬新加坡元增加至2026年首五個月的約2.2百萬新加坡元，主要由於員工人數增加及年度薪金調整所致。

折舊及攤銷

折舊及攤銷包括物業、廠房及設備的折舊(包括自有資產及指我們使用租賃資產權利的使用權資產)以及無形資產的攤銷。下表載列於往績記錄期間的折舊及攤銷：

	2023財政年度	**2024財政年度**	**2025財政年度**	**2025年首五個月**	**2026年首五個月**
	(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)*
有關下列各項的開支：					
使用權資產折舊	573	1,094	669	334	235
物業、廠房及設備折舊	986	1,480	1,734	704	734
無形資產攤銷	2	56	—	—	—
總計	1,561	2,630	2,403	1,038	969

於往績記錄期間，本集團租賃物業、汽車、船隻及其他資產。使用權資產折舊由2023財政年度的約0.6百萬新加坡元增加至2024財政年度的約1.1百萬新加坡元。此增長主要源於2023年中期起與位於Pandan Loop港口碼頭設施相關的租賃物業。該港口碼頭設施乃透過向JTC Corporation租賃持有。JTC Corporation為該物業的登記出租人及復歸業權人，而本公司則為登記承租人，持有該物業之租賃權益，並有權根據租賃條款佔用及使用該物業。在此長期租賃中，本集團作為承租人於資產負債表確認使用權資產及相應租賃負債。使用權資產通常於租賃期內按直線法折舊。

2025財政年度的使用權資產折舊減少至約0.7百萬新加坡元，主要由於回購先前向獨立第三方租賃的工作船，導致折舊減少約0.4百萬新加坡元。

2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度以及2025年首五個月及2026年首五個月的物業、廠房及設備折舊分別約為1.0百萬新加坡元、1.5百萬新加坡元、1.7百萬新加坡元、0.7百萬新加坡元及0.7百萬新加坡元。2024財政年度物業、廠房及設備折舊增加，主要源於造船廠遷址至Pandan Loop後租賃物業及機械與設備等添置固定資產。2025財政年度的物業、廠房及設備折舊增至約1.7百萬新加坡元，主要由於新增船隻增加導致折舊增加約0.3百萬新加坡元所致。2026年首五個月僅得少量添置及出售，因此2025年首五個月及2026年首五個月的物業、廠房及設備折舊保持穩定，分別約為0.7百萬新加坡元及0.7百萬新加坡元。

貿易應收款項減值虧損╱(減值虧損撥回)

貿易應收款項減值虧損╱(減值虧損撥回)指往績記錄期間貿易應收款項減值虧損撥備變動。下表載列往績記錄期間貿易應收款項虧損撥備變動：

	2023財政年度	**2024財政年度**	**2025財政年度**	**截至5月31日止五個月 2026財政年度**
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
於1月1日	81	232	581	373
年內計提╱(撥回)減值虧損	151	349	(76)	(14)
年內撇銷金額	—	—	(111)	—
匯兑差額	—	—	(21)	—
於12月31日	232	581	373	359

2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月貿易應收款項減值虧損╱(減值虧損撥回)淨額分別約為0.2百萬新加坡元、0.3百萬新加坡元、0.1百萬新加坡元及14,000新加坡元。

本集團對金融資產(包括貿易應收款項、其他應收款項及按金，以及合約資產)的預期信貸虧損撥備進行評估，該等資產須根據國際財務報告準則第9號進行減值評估。本集團採用國際財務報告準則第9號規定的簡化方法計量預期信用虧損，對所有金融

資產採用全期預期虧損撥備。金融資產的預期信貸虧損基於對預期信貸虧損率的假設而釐定。金融資產的預期信貸虧損率乃根據相關債務人所屬行業的違約率、相關債務人的信貸狀況(基於歷史還款模式)及資產賬齡估計，並根據無須承擔不當成本或努力即可取得的前瞻性資料作出調整。

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，本公司貿易應收款項的預期信貸虧損率分別約為3.1%、8.7%、5.4%及4.6%。

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，由於合約資產涉及尚未完成的合約且付款期限尚未屆滿，故未就合約資產總額作出撥備，評估合約資產的預期信貸虧損金額為微不足道。按金及其他應收款項主要為船舶的保證按金。按金及其他應收款項的違約機率與預期信貸虧損率乃參考債務人營運所在產業的整體經濟狀況。本公司董事認為信貸風險並無顯著增加，且預期信貸虧損僅限於12個月預期信貸虧損。因此，按金及其他應收款項的預期信貸虧損率經評估為接近零，故於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日均未作撥備。

財務成本

財務成本主要包括：(i)就國際財務報告準則第16號而言的租賃負債利息開支及(ii)銀行貸款利息開支。

下表載列於往績記錄期間的財務成本：

	2023財政年度 *(千新加坡元)*	**2024財政年度** *(千新加坡元)*	**2025財政年度** *(千新加坡元)*	**2025年首五個月** *(千新加坡元)* *(未經審核)*	**2026年首五個月** *(千新加坡元)*
租賃負債利息開支	174	379	267	124	104
有抵押銀行貸款利息開支	222	249	196	101	52
總計	396	628	463	225	156

財務成本於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度以及2025年首五個月及2026年首五個月分別約為0.4百萬新加坡元、0.6百萬新加坡元及0.5百萬新加坡元、0.2百萬新加坡元及0.2百萬新加坡元。

租賃負債的利息開支由2023財政年度的0.2百萬新加坡元增至2024財政年度的0.4百萬新加坡元，主要源於自2023年中期起確認與港口碼頭設施長期租賃相關的租賃負債。

2023財政年度及2024財政年度，有抵押銀行貸款的利息開支維持穩定，約為0.2百萬新加坡元。2025財政年度利息開支降至約196,000新加坡元，主要由於年內已償還部分銀行貸款。有抵押銀行貸款的利息開支由2025年首五個月的約101,000新加坡元減少至2026年首五個月的約52,000新加坡元，主要由於在2026年首五個月初償還貸款約1.8百萬新加坡元，並於2026年首五個月末前提取銀行貸款約2.0百萬新加坡元，加上利率下降，導致平均借款結餘減少。

所得稅開支

所得稅包括即期稅項及遞延稅項。下表載列於往績記錄期間的所得稅：

	2023財政年度 *千新加坡元*	**2024財政年度** *千新加坡元*	**2025財政年度** *千新加坡元*	**2025年首五個月** *千新加坡元 (未經審核)*	**2026年首五個月** *千新加坡元*
即期稅項					
年內撥備	844	1,068	1,718	354	665
過往年度撥備不足／(超額撥備)	118	(57)	158	—	—
小計	962	1,011	1,876	354	665
遞延稅項	131	—	—	—	—
所得稅開支總額	1,093	1,011	1,876	354	665

於往績記錄期間，我們及我們的附屬公司須按17%的稅率繳納企業所得稅。

根據新加坡的經修訂部分稅務豁免計劃，合資格企業可享有的稅務豁免為：首10,000新加坡元的正常應課稅收入可獲75%豁免，其後190,000新加坡元的正常應課稅收入可獲50%豁免。

於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度以及2025年首五個月及2026年首五個月，我們錄得所得稅開支分別約1.1百萬新加坡元、1.0百萬新加坡元、1.9百萬新加坡元、0.4百萬新加坡元及0.7百萬新加坡元，而實際稅率分別約為22.4%、14.3%、16.1%及16.7%。於2023財政年度實際稅率較高，乃主要由於不可抵扣費用約0.5百萬新加坡元所產生的稅務影響。

實際稅率由2023財政年度的22.4%下降至2024財政年度的14.3%，乃主要由於就稅務目的運用資本免稅額。

實際稅率由2024財政年度的約14.3%上升至2025財政年度的約16.1%，乃主要由於除稅前溢利增加，惟被非經常性**[編纂]**所抵銷。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們已繳付所有應付及適用的相關稅項，且與相關稅務機關並無任何爭議或未解決稅務問題足以對我們的業務構成重大不利影響。

年內溢利

基於上述因素，年內溢利由2023財政年度的約3.8百萬新加坡元增加約2.3百萬新加坡元或約60.5%至2024財政年度的約6.1百萬新加坡元。純利率由2023財政年度的約10.8%上升至2024財政年度的約14.8%。年內溢利由2024財政年度的約6.1百萬新加坡元增加約3.7百萬新加坡元或約60.7%至2025財政年度的約9.7百萬新加坡元。純利率由2024財政年度的約14.8%增至2025財政年度的約21.0%。於2026年首五個月，溢利由2025年首五個月的約4.3百萬新加坡元減少約1.0百萬新加坡元或約23.4%至2026年首五個月的約3.3百萬新加坡元。純利率由2025年首五個月的約22.4%下降至2026年首五個月的約17.1%。

流動資金及資本資源

於往績記錄期間，我們主要透過經營活動所得現金、融資租賃及銀行借款為資本開支及營運資金需求提供資金。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，現金及現金等價物分別約為4.4百萬新加坡元、5.6百萬新加坡元、6.3百萬新加坡元及3.6百萬新加坡元。

營運資金充足性

董事認為，經考慮本集團現時可動用的內部財務資源(包括現有現金及現金結餘、經營所得現金、現有銀行貸款及其他借款，以及本集團預計將從**[編纂]**中收取的**[編纂]**)，本集團將擁有充足營運資金以應付自本文件日期起計至少未來十二個月的現有營運資金需求。

現金流量

下表概述所示期間的現金流量：

	2023財政年度 *(千新加坡元)*	**2024財政年度** *(千新加坡元)*	**2025財政年度** *(千新加坡元)*	**2025年首五個月** *(千新加坡元)* *(未經審核)*	**2026年首五個月** *(千新加坡元)*
營運資金變動前經營溢利	5,845	10,176	13,248	5,117	5,275
經營所得現金	5,567	9,449	12,082	2,069	1,674
已付所得稅	(1,042)	(829)	(977)	(394)	(960)
經營活動所得現金淨額	4,525	8,620	11,105	1,675	714
投資活動(所用)／所得現金淨額	(8,735)	(810)	(3,976)	(4,269)	397
融資活動所得／(所用)現金淨額	6,593	(6,574)	(6,251)	797	(3,795)
現金及現金等價物增加／(減少)淨額	2,383	1,236	878	(1,797)	(2,684)
外匯匯率變動的影響	5	35	(199)	(192)	8
於1月1日的現金及現金等價物	1,983	4,371	5,642	5,642	6,321
於12月31日的現金及現金等價物	4,371	5,642	6,321	3,653	3,645

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及截至2025年及2026年止五個月，我們分別錄得經營活動的現金流入淨額約4.5百萬新加坡元、8.6百萬新加坡元、11.1百萬新加坡元、1.7百萬新加坡元及0.7百萬新加坡元。我們分別錄得投資活動的現金流出淨額約8.7百萬新加坡元、0.8百萬新加坡元、4.0百萬新加坡元、4.3百萬新加坡元及流入約0.4百萬新加坡元。於2023財政年度，融資活動產生現金流入約6.6百萬新加坡元，而於2024財政年度、2025財政年度以及2025年首五個月及2026年首五個月則分別產生現金流出約6.6百萬新加坡元、6.3百萬新加坡元、現金流入約0.8百萬新加坡元、現金流出約3.8百萬新加坡元。

於2024年12月31日，現金及現金等價物約為5.6百萬新加坡元，較2023年12月31日的約4.4百萬新加坡元增加約1.2百萬新加坡元，主要由於經營活動的現金流入淨額增幅超過投資活動與融資活動的現金流出淨額。於2025年12月31日，現金及現金等價物約為6.3百萬新加坡元，較2024年12月31日的約5.6百萬新加坡元增加約0.7百萬新加坡

元，主要由於經營活動的現金流入淨額增幅超過投資活動及融資活動的現金流出淨額。截至2026年5月31日止五個月，現金及現金等價物約為3.6百萬新加坡元，較2025年12月31日的約6.3百萬新加坡元大幅減少。現金及現金等價物大幅減少，乃主要是由於截至2026年5月31日止五個月融資活動的現金流出約為3.8百萬新加坡元，超過經營活動及投資活動所得現金淨額約1.1百萬新加坡元。

經營活動所得現金淨額

於2023財政年度，經營活動的現金流入淨額約為4.5百萬新加坡元，主要包括：(i)除税前溢利約4.9百萬新加坡元；(ii)營運資金變動前的正面調整約1.0百萬新加坡元，主要反映物業、廠房及設備以及使用權資產分別折舊約1.0百萬新加坡元及0.6百萬新加坡元，惟被出售物業、廠房及設備的收益約0.7百萬新加坡元所抵銷；(iii)營運資金負面變動約0.3百萬新加坡元，主要反映應計費用及其他應付款項減少約3.0百萬新加坡元，惟被合約負債增加約1.7百萬新加坡元及貿易應付款項增加約1.1百萬新加坡元所抵銷。

於2024財政年度，經營活動的現金流入淨額約為8.6百萬新加坡元，主要包括：(i)除税前溢利約7.1百萬新加坡元；(ii)營運資金變動前的正面調整約3.1百萬新加坡元，主要反映物業、廠房及設備以及使用權資產分別折舊約1.5百萬新加坡元及1.1百萬新加坡元，並計入利息開支約0.6百萬新加坡元；(iii)營運資金負面變動約0.7百萬新加坡元，主要反映合約負債、貿易應付款項及應計費用以及其他應付款項分別減少約1.8百萬新加坡元、0.5百萬新加坡元及0.4百萬新加坡元，惟被貿易應收款項減少約2.5百萬新加坡元所抵銷。

於2025財政年度，經營活動的現金流入淨額約為11.1百萬新加坡元，主要包括：(i)除税前溢利約11.6百萬新加坡元；(ii)營運資金變動前的正面調整約1.6百萬新加坡元，主要反映物業、廠房及設備以及使用權資產分別折舊約1.7百萬新加坡元及0.7百萬新加坡元，惟被終止租賃負債的權利產生的收益約0.9百萬新加坡元所抵銷；(iii)營運資金負面變動約1.2百萬新加坡元，主要反映合約負債及貿易應付款項分別減少約0.8百萬新加坡元及0.6百萬新加坡元。

截至2025年5月31日止五個月，經營活動的現金流入淨額約為1.7百萬新加坡元，主要包括：(i)除税前溢利約4.7百萬新加坡元；(ii)營運資金變動前的正面調整約0.4百萬新加坡元，主要反映物業、廠房及設備以及使用權資產分別折舊約0.7百萬新加坡元及0.3百萬新加坡元，惟被終止租賃負債的收益約0.9百萬新加坡元所抵銷；(iii)營運資金負面變動約3.1百萬新加坡元，主要反映合約負債及貿易應收款項分別減少約1.2百萬新加坡元及0.7百萬新加坡元。

截至2026年5月31日止五個月，經營活動的現金流入淨額約為0.7百萬新加坡元，主要包括：(i)除税前溢利約4.0百萬新加坡元；(ii)營運資金變動前的正面調整約1.3百萬新加坡元，主要反映物業、廠房及設備以及使用權資產分別折舊約0.7百萬新加坡元及0.2百萬新加坡元，惟被出售物業、廠房及設備產生的收益約0.1百萬新加坡元所抵銷；(iii)營運資金負面變動約3.6百萬新加坡元，主要反映貿易應收款項、合約資產以及預付款

項、按金及其他應收款項分別增加約0.8百萬新加坡元、0.3百萬新加坡元及0.9百萬新加坡元，再加上貿易應付款項、合約負債以及應計費用及其他應付款項分別減少約0.4百萬新加坡元、0.4百萬新加坡元及0.8百萬新加坡元。

投資活動(所用)／所得現金淨額

於2023財政年度，投資活動的現金流出淨額約為8.7百萬新加坡元，主要源於購置物業、廠房及設備約9.8百萬新加坡元，惟被出售物業、廠房及設備所得款項約1.2百萬新加坡元所抵銷。

於2024財政年度，投資活動的現金流出淨額約為0.8百萬新加坡元，主要源於購置物業、廠房及設備約2.1百萬新加坡元，惟被出售物業、廠房及設備所得款項約1.3百萬新加坡元所抵銷。

於2025財政年度，投資活動的現金流出淨額約為4.0百萬新加坡元，主要源於購置物業、廠房及設備約4.7百萬新加坡元，惟被出售物業、廠房及設備所得款項約0.7百萬新加坡元所抵銷。

於2025年首五個月，投資活動的現金流出淨額約為4.0百萬新加坡元，主要源於購置物業、廠房及設備約4.3百萬新加坡元，惟被已收利息約8,000新加坡元所抵銷。

於2026年首五個月，投資活動的現金流入淨額約為0.4百萬新加坡元，主要源於出售物業、廠房及設備所得款項約0.4百萬新加坡元，惟被購置物業、廠房及設備約26,000新加坡元所抵銷。

融資活動所得／(所用)現金淨額

於2023財政年度，融資活動的現金流入淨額約為6.6百萬新加坡元，主要來源為：(i)扣除還款後的銀行貸款所得款項約2.5百萬新加坡元；(ii)發行股份所得款項約5.0百萬新加坡元；惟被(iii)已付利息及租賃付款本金部分分別約0.4百萬新加坡元及0.5百萬新加坡元所抵銷。

於2024財政年度，融資活動的現金流出淨額約為6.6百萬新加坡元，主要來源為：(i)償還應付當時股東款項約2.3百萬新加坡元；(ii)償還借款約2.5百萬新加坡元；(iii)租賃付款本金部分約1.1百萬新加坡元；及(iv)已付利息約0.6百萬新加坡元。

於2025財政年度，融資活動的現金流出淨額約為6.3百萬新加坡元，主要來源為：(i)已付股息約5.0百萬新加坡元；(ii)償還應付當時股東款項約4.1百萬新加坡元；(iii)租賃付款本金部分約0.6百萬新加坡元；及(iv)已付利息約0.5百萬新加坡元，惟被(v)扣除還款後的銀行貸款所得款項淨額約3.9百萬新加坡元所抵銷；

於2025年首五個月，融資活動的現金流入淨額約為0.8百萬新加坡元，主要來源為(i)扣除還款約1.3百萬新加坡元後的銀行貸款所得款項；惟被以下項目所抵銷：(ii)租賃付款本金部分約0.3百萬新加坡元；及(iii)已付利息約0.2百萬新加坡元。

於2026年首五個月，融資活動的現金流出淨額約為4.0百萬新加坡元，主要來源為：(i)已付股息約3.7百萬新加坡元；(ii)已付利息約0.2百萬新加坡元；(iii)租賃付款本金部分約0.2百萬新加坡元；並由以下事項所抵銷：(iv)扣除還款後的銀行貸款所得款項約0.2百萬新加坡元；

流動資產淨值

下表載列於所示日期的流動資產、流動負債及流動資產淨值：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	(千新加坡元)	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*
流動資產				
存貨	1,167	1,402	1,232	1,135
貿易應收款項	7,178	6,077	6,583	7,444
合約資產	548	703	445	753
預付款項、按金及其他應收款項	882	936	1,201	2,119
銀行及現金結餘	4,371	5,642	6,321	3,645
	14,146	14,760	15,782	15,096
流動負債				
貿易應付款項	3,746	3,257	2,657	2,291
合約負債	2,383	1,455	482	40
應計費用及其他應付款項	8,940	6,148	2,583	2,057
借款	2,773	1,167	5,642	6,133
租賃負債	1,204	1,355	342	394
即期稅項負債	925	1,105	1,996	1,700
	19,971	14,487	13,702	12,615
流動(負債)／資產淨值	(5,825)	273	2,080	2,481

資產負債表特定項目

存貨

存貨包括：(i)造船所需原材料及組件；及(ii)製成品，例如船用引擎等商品以供轉售。下表列示於所示日期的存貨及存貨預付款項明細：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	(千新加坡元)	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*
原材料	551	933	758	655
製成品	616	469	474	480
總計	1,167	1,402	1,232	1,135

存貨由2023年12月31日的約1.2百萬新加坡元增加約0.2百萬新加坡元或約20.1%至2024年12月31日的約1.4百萬新加坡元，乃由於因應船舶建造訂單增加而增加原材料。

存貨由於2024年12月31日的約1.4百萬新加坡元減少約0.2百萬新加坡元或約12.1%至2025年12月31日的約1.2百萬新加坡元，乃由於持續努力縮短生產期及優化存貨管理。

存貨由2025年12月31日的約1.2百萬新加坡元減少約0.1百萬新加坡元或約7.8%至2026年5月31日的約1.1百萬新加坡元，乃由於持續致力優化存貨管理，反映在原材料佔存貨總額的比例，由2025年12月31日的61.5%下降至2026年5月31日的57.7%。

下表載列於所示日期的存貨賬齡分析：

	於12月31日			於2026年
	2023年	**2024年**	**2025年**	**5月31日**
	(千新加坡元)	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*
0–30天	522	305	268	87
31–60天	21	431	187	208
61–90天	60	280	74	85
91–120天	234	1	87	89
超過120天	330	385	616	666
總計	1,167	1,402	1,232	1,135

下表載列於所示年度／期間的存貨平均周轉天數：

	於12月31日			於2026年
	2023年	**2024年**	**2025年**	**5月31日**
存貨平均周轉天數*(附註1)*	13.9	18.2	17.7	16.3

附註：

(1) 存貨平均周轉天數等於平均存貨除以年度／期間銷售成本再乘以365天或151天。平均存貨按年／期初存貨加年／期末存貨除以二計算。

於2026年8月31日，截至2026年5月31日的存貨約5.0百萬新加坡元或約44.3%已於其後使用。存貨包括原材料及製成品，例如造船用的船用引擎、發電機及備件，並按成本及可變現淨值兩者中的較低者列賬。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們並無就存貨確認任何減值虧損，主要由於：(i)我們實施協調採購及嚴格的存貨管理；及(ii)存貨賬齡較長的項目主要為因應造船、研發及安全庫存需求而持有的原材料及製成品，此反映我們透過批量採購以緩解價格波動的慣常做法。此類物品一般具備耐用性，且不會涉及存貨過時的重大風險。董事認為已就存貨作出充分撥備。

貿易應收款項

下表載列於所示日期的貿易應收款項明細：

	於12月31日			於2026年
	2023年	**2024年**	**2025年**	**5月31日**
	(千新加坡元)	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*
貿易應收款項	7,410	6,658	6,956	7,803
呆賬撥備	(232)	(581)	(373)	(359)
總計	7,178	6,077	6,583	7,444

應收客戶賬款指客戶因業務往來而欠付的未清償款項。通常我們僅向經評估具可靠性及信用度的特定客戶提供30天信貸期，此政策與我們的其他業務相關。就船隻銷售而言，客戶須預先付款，且須於船隻交付或所有權轉移予客戶前結清所有應付款項。我們認為貿易應收款項並不存在可收回性問題，且於往績記錄期間已計提充足撥備。

貿易應收款項由2023年12月31日的約7.2百萬新加坡元減少約1.1百萬新加坡元或約15.3%至2024年12月31日的約6.1百萬新加坡元，乃主要由於收回期加快，使收回期從2023財政年度的約74.2天縮短至2024財政年度的59.1天。

貿易應收款項由2024年12月31日的約6.1百萬新加坡元增加約8.3%至2025年12月31日的約6.6百萬新加坡元，主要由於2025財政年度收益增長約13.5%，及貿易應收款項周轉天數從2024財政年度的約59.1天加速至2025財政年度的49.8天。

貿易應收款項由2025年12月31日的約6.6百萬新加坡元增加至2026年5月31日的約7.5百萬新加坡元，增幅約為13.1%，主要由於為應對市場競爭而為信用評級良好的客戶延長信貸期。

下表載列於所示日期根據發票日期及經扣除減值虧損撥備的貿易應收款項賬齡分析：

	於12月31日			於2026年
	2023年	**2024年**	**2025年**	**5月31日**
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
即期	222	335	315	553
1至30天	2,357	2,431	2,272	2,686
31至60天	1,092	912	1,714	1,656
61至90天	602	614	554	819
91至180天	2,190	1,130	1,106	1,119
超過180天	715	655	622	611
	7,178	6,077	6,583	7,444

下表載列本公司於所示日期貿易應收款項賬齡分析，乃基於逾期日期並扣除減值虧損撥備：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
未逾期	2,620	2,964	2,618	2,908
逾期1至30天	1,117	1,411	1,650	2,109
逾期31至90天	1,533	1,054	1,150	1,756
逾期超過90天	2,140	1,229	1,538	1,030
貿易應收款項總額(總額)	7,410	6,658	6,956	7,803
減：呆賬撥備	(232)	(581)	(373)	(359)
貿易應收款項總額(淨額)	7,178	6,077	6,583	7,444

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，逾期超過90天的貿易應收款項分別佔貿易應收款項淨額的40.5%、29.4%、26.2%及23.2%。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，逾期超過180天的貿易應收款項分別佔貿易應收款項淨額的10.0%、10.8%、9.4%及8.2%。隨著信貸管控更為嚴謹(反映於應收款項周轉天數從2023財政年度約74.2天縮短至2025財政年度49.8天)，逾期超過90天及180天的款項比重自2023財政年度至2025財政年度逐步降低。

我們採用實際權宜法，使用撥備矩陣估計貿易應收款項的預期信貸虧損。撥備率乃基於不同客戶群組別(具有與債務人組別相似的虧損模式)的逾期天數釐定，並計及過去三年實際虧損經驗。此等比率經調整以反映歷史數據收集期間的經濟環境、當前狀況及本集團對應收款項預期存續期間經濟狀況的差異。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，呆賬撥備分別佔貿易應收款項總額的3.1%、8.7%、5.4%及4.6%。於2024年12月31日錄得較高信貸虧損乃由於對五名客戶計提特定撥備合共約0.2百萬新加坡元，當中包括計提自四名客戶的約0.1百萬新加坡元已於2025財政年度撇銷。因此，整體預期虧損率由2023財政年度的約3.1%上升至2024財政年度的8.7%。在採取信貸風險管控措施後，整體預期虧損率已改善至2025財政年度的約5.4%及2026年首五個月的約4.6%。

我們已就以下考慮因素作出充足的虧損撥備：(i)主要針對數名一次性客戶的特定虧損撥備，有關金額截至2024年12月31日約為0.1百萬新加坡元；(ii)大部分貿易應收款項來自並無違約紀錄的長期客戶；及(iii)對不同賬齡應收款項採用經考慮內部與外部因素後最佳估計的信貸虧損率。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，賬齡超過180天的貿易應收款項結餘淨額主要包括Focus Shipping Co. Ltd就我們船務代理服務所欠款項分別約0.5百萬新加坡元、0.2百萬新加坡元、0.4百萬新加坡元及40,000新加坡元。就其後結算而言，於2026年8月31日，Focus Shipping Co. Ltd於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日未償還的結餘總額中，分別約有0.8百萬新加坡元、0.4百萬新加坡元、11.8百萬新加坡元及0.5百萬新加坡元(即100.0%、100.0%、100.0%及96.8%)已獲結清。儘管我們給予Focus Shipping Co. Ltd的信貸期一般為30天，但由於該

公司內部結算流程冗長，未能於指定時限內結清我們的貿易應收款項，導致延遲向本集團付款。董事認為，透過容許以彈性方式處理此類結算期限，本集團得以維持與客戶之間的良好關係。鑑於我們持續監控貿易應收款項的收回狀況並定期監督付款進度，董事認為已作出充分撥備，且貿易應收款項並無重大可收回性問題。

下表載列所示年度／期間的貿易應收款項平均周轉天數：

	2023財政年度	2024財政年度	2025財政年度	於2026年5月31日
貿易應收款項平均周轉天數*(附註1)*	74.2	59.1	49.8	54.5
貿易應收款項及合約資產平均周轉天數*(附註2)*	77.2	64.7	54.3	59.2

附註：

(1) 貿易應收款項平均周轉天數相等於平均貿易應收款項(扣除虧損撥備)除以年度／期間總收益再乘以365天或151天。平均貿易應收款項按年／期初貿易應收款項加年／期末貿易應收款項再除以二計算。

(2) 貿易應收款項及合約資產的平均周轉天數等於平均貿易應收款項及合約資產除以年度／期間總收益再乘以365天或151天。平均貿易應收款項及合約資產按年／期初貿易應收款項與合約資產加年／期末貿易應收款項及合約資產再除以二計算。

貿易應收款項平均周轉天數由2023財政年度的約74.2天減少至2024財政年度的約59.1天，乃主要由於2024財政年度改善信貸收回情況與提升信貸管控所致。貿易應收款項平均周轉天數由2024財政年度的約59.1天減少至2025財政年度的約49.8天，乃主要由於改善信貸管控及收回情況所致。

於2026年8月31日，截至2026年5月31日的貿易應收款項中約6.0百萬新加坡元或約77.3%已於其後結清。基於貿易應收款項的性質，並經評估各交易對象的個別狀況後，我們相信我們並未面臨重大信貸風險，且預期貿易及其他應收款項並不存在重大可收回性問題。

合約資產

合約資產主要由已完成新造船舶合約工程所賺取的累計收入組成，其中已扣除已收預付款項。下表載列於所示日期的合約資產明細：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	(千新加坡元)	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*
因履行船務代理服務而產生	—	166	—	—
因履行造船合約而產生	548	537	445	753
總計	548	703	445	753

合約資產指客戶因已完成但尚未開立發票的造船工程所欠款項，於本公司將尚未完成的建造工程收益入賬時產生，惟須待項目成功完成方予支付。未開立發票收益將依據完工進度比例予以確認。

就船務代理服務而言，款項僅在服務完全履行後方予支付。因此，在服務完成前，本公司記錄合約資產，以反映已賺取但尚未向客戶開立發票的收益。船務代理服務產生的合約資產通常發生於船舶停泊期跨越年末結算期間時。

合約資產由2023年12月31日的約0.5百萬新加坡元增加約0.2百萬新加坡元或28.3%至2024年12月31日的約0.7百萬新加坡元，此乃因確認船務代理服務履約所產生的合約資產約0.2百萬新加坡元所致。

合約資產由2024年12月31日的約0.7百萬新加坡元減少約0.3百萬新加坡元或36.7%至於2025年12月31日的約0.4百萬新加坡元，乃由於未確認船務代理服務履約所產生的合約資產約0.2百萬新加坡元以及造船合約相關合約資產輕微減少約0.1百萬新加坡元所致。

我們的合約資產由2025年12月31日的約0.4百萬新加坡元增加約0.3百萬新加坡元或69.2%至2026年5月31日的約0.7百萬新加坡元，乃由於確認因履行造船合約而產生的合約資產約0.3百萬新加坡元所致。

於2026年8月31日，截至2026年5月31日的合約資產中約0.3百萬新加坡元或約40.2%已於其後結算。

預付款項、按金及其他應收款項

預付款項、按金及其他應收款項包括：(i)向供應商預付的產品採購款項；(ii)營運過程中產生的按金及其他應收款項；以及(iii)預付採購款項。下表列示於所示日期的預付款項、按金及其他應收款項明細：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
預付款項	58	184	298	286
就本公司擬發行股份所產生費用的預付款項*(附註(i))*	—	—	252	417
按金	190	351	142	110
預付採購款項	589	222	287	1,110
其他應收款項	45	179	222	196
	882	936	1,201	2,119

附註：

(i) 本公司股份於聯交所**[編纂]**[編纂]後，於2025年12月31日的結餘將轉撥至權益項下的資本儲備賬。

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們分別錄得預付款項、按金及其他應收款項約0.9百萬新加坡元、0.9百萬新加坡元、1.2百萬新加坡元及2.1百萬新加坡元。相較於2024年12月31日的0.9百萬新加坡元，於2025年12月31日增長約0.3百萬新加坡元，乃主要由於就本公司股份建議發行相關的費用支付預付款項約0.3百萬新加坡元所致。

我們的預付款項、按金及其他應收款項由2025年12月31日約1.2百萬新加坡元增加至2026年5月31日約2.1百萬新加坡元，增幅約為76.4%，主要由於就[性質]支付預付款項相關的預付採購款項增加約0.8百萬新加坡元所致。

貿易應付款項

下表載列我們於所示日期的貿易應付款項明細：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
貿易應付款項	3,746	3,257	2,657	2,291

貿易應付款項主要包括應付供應商及承包商的未償還款項。我們須根據預先約定的里程碑分期向供應商及承包商付款。

我們的貿易應付款項由2023年12月31日的約3.7百萬新加坡元減少約0.5百萬新加坡元或約13.1%至2024年12月31日的約3.3百萬新加坡元，主要由於在2024財政年度期間加快向供應商付款以維持良好關係及爭取更優惠的定價所致。向供應商加快付款與債務回收情況改善相輔相成。

我們的貿易應付款項由2024年12月31日的約3.3百萬新加坡元減少約0.6百萬新加坡元或約18.4%至2025年12月31日的約2.7百萬新加坡元，主要由於縮短結算期以爭取更優惠定價的持續策略所致。

我們的貿易應付款項由2025年12月31日的約2.7百萬新加坡元減少約0.4百萬新加坡元或約13.8%至2026年5月31日的約2.3百萬新加坡元，主要由於為爭取更優惠價格而持續實施縮短結算期的策略。

貿易應付款項按照收貨日期的賬齡分析如下：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
即期	172	345	107	1,544
1至30天	1,588	1,475	1,399	454
31至60天	870	693	850	165
61至90天	717	295	285	81
超過90天	399	449	16	47
	3,746	3,257	2,657	2,291

下表載列於所示年度／期間貿易應付款項的平均周轉天數：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
貿易應付款項平均周轉天數*(附註1)*	47.9	49.7	39.7	33.8

附註：

(1) 貿易應付款項平均周轉天數等於平均貿易應付款項除以年度／期間銷售成本再乘以365天或151天。平均貿易應付款項按年／期初貿易應付款項加年／期末貿易應付款項再除以二計算。

我們的貿易應付款項平均周轉天數保持穩定，2023財政年度約為47.9天，而2024財政年度則約為49.7天，再減至2025財政年度的約39.7天，主要由於縮短向供應商的結算期以爭取優惠定價及維持良好關係所致。現金流出增加，與債務收回加快相輔相成。

於2026年8月31日，截至2026年5月31日的貿易應付款項2.1百萬新加坡元或93.2%已結清。

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無重大拖欠支付貿易應付款項或其他應付款項。

應計費用及其他應付款項

下表載列截至所示日期的應計費用及其他應付款項明細：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	(千新加坡元)	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*
應計費用及其他應付款項	2,529	2,067	2,583	2,057
應付當時股東款項	6,411	4,081	—	—
總計	8,940	6,148	2,583	2,057

應計費用及應付款項主要為應付本集團僱員的應計薪金。應計費用及其他應付款項由2023年12月31日的約2.5百萬新加坡元減少至2024年12月31日的約2.1百萬新加坡元。減少乃主要由於2023年先前造船設施遷往現有港口碼頭設施所產生的開支約0.6百萬新加坡元已計提應計費用。

應計費用及其他應付款項由2024年12月31日的約2.1百萬新加坡元增加約0.5百萬新加坡元至2025年12月31日的約2.6百萬新加坡元，主要由於2025年12月31日應計的**[編纂]**約**[編纂]**新加坡元所致。

應計費用及其他應付款項由2025年12月31日的約2.6百萬新加坡元減少約0.5百萬新加坡元至2026年5月31日的約2.1百萬新加坡元，主要由於與2025年首五個月相比，應計薪金開支及其他營運開支減少約0.7百萬新加坡元，惟被訴訟撥備約0.3百萬新加

坡元所抵銷。該訴訟撥備乃就人力部根據工作場所安全與健康法所提起的訴訟而作出，詳情請參閱「訴訟及合規 — 工作場所安全與健康法律程序」分節。

應付股東款項屬非貿易性質、無擔保、免息且無固定還款期限。該款項將於**[編纂]**時結清。

撥備

下表載列我們於所示日期的撥備：

	於12月31日			於2026年
	2023年	**2024年**	**2025年**	**5月31日**
	(千新加坡元)	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*
復修撥備	300	300	300	300

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，復修成本撥備金額分別維持穩定於約0.3百萬新加坡元、0.3百萬新加坡元、0.3百萬新加坡元及0.3百萬新加坡元。復修成本撥備指本集團估計於租賃期屆滿時將租賃物業恢復至原狀所需成本的現值。

合約負債

合約負債指我們的客戶就尚未履行的新船銷售合約所支付的金額，包括超出已完成合約工程的已收取墊款及就於各有關期間期末尚未開始有關合約已收取的墊款。往績記錄期間內各有關期間的合約負債的任何變動視為我們正常業務過程的一部分。

	於12月31日			於2026年
	2023年	**2024年**	**2025年**	**5月31日**
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
因履行船務代理服務而產生	947	303	311	—
因履行造船合約而產生	1,436	1,152	171	40
總計	2,383	1,455	482	40

合約負債自2023年12月31日至2025年12月31日持續減少，主要由於造船週期縮短及跨年度結算日的造船合約減少，以致造船合約履約產生的合約負債由2023年12月31日的約1.4百萬新加坡元減至2025年12月31日的約0.2百萬新加坡元。

於2026年5月31日，合約負債進一步減少至約40,000新加坡元，主要由於接近截至2026年5月31日止五個月期間，履行船務代理服務並無產生合約負債，且造船合約減少導致合約負債減少約131,000新加坡元。

就各期間期初結轉的合約負債，我們於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月分別確認收益約0.7百萬新加坡元、2.4百萬新加坡元、1.5百萬新加坡元及0.5百萬新加坡元。

於2026年8月31日，截至2026年5月31日的所有合約負債均已悉數清償。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備主要包括租賃物業、自有工作船租賃業務工作船、汽車、設備、機械及其他資產。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，物業、廠房及設備賬面值分別約為17.4百萬新加坡元、16.9百萬新加坡元、19.7百萬新加坡元及18.7百萬新加坡元。

物業、廠房及設備的主要項目為租賃物業及工作船，其總賬面淨值於往績記錄期間佔本集團物業、廠房及設備總賬面淨值約85.2%至86.5%。於2023年，本集團合共收購約7.6百萬新加坡元的租賃物業，主要包括我們以6.5百萬新加坡元收購的港口碼頭設施。於2025財政年度，本集團透過售後回租方式向出租方兼買方收購先前入賬列作使用權資產的五艘船隻，金額約為3.8百萬新加坡元，以及另一艘自行建造的額外工作船，金額約為0.3百萬新加坡元。

截至2023年及2024年12月31日，物業、廠房及設備賬面值保持穩定。物業、廠房及設備賬面值由2024年12月31日的約16.9百萬新加坡元增加約2.8百萬新加坡元至2025年12月31日的約19.7百萬新加坡元，乃主要由於年度折舊約1.7百萬新加坡元，惟部分被年內新增工作船約4.1百萬新加坡元所抵銷。

於2026年5月31日的物業、廠房及設備賬面值與2025年12月31日相比略有下降。此下降主要由於出售賬面淨值為0.3百萬新加坡元的工作船，以及該五個月期間的折舊為0.7百萬新加坡元。

使用權資產

使用權資產主要指租賃物業及租入工作船，於往績記錄期間，其賬面淨值佔使用權資產總賬面淨值約95.3%至100.0%。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，使用權資產分別約為8.6百萬新加坡元、7.7百萬新加坡元、5.7百萬新加坡元及5.5百萬新加坡元。

2023財政年度的主要新增項目為我們港口碼頭設施的租賃物業及透過售後回租方式取得的三艘船隻，金額分別約為7.5百萬新加坡元及0.9百萬新加坡元。該三艘船隻由本集團建造後售予第三方，並於年內由本集團向該第三方租回。

於2024財政年度，我們透過售後回租方式再取得兩艘船隻，金額約為0.6百萬新加坡元。

於2025財政年度，我們向第三方買方兼出租人收購先前於2023財政年度及2024財政年度透過售後回租方式取得的五艘船隻。我們將上述收購記入為添置物業、廠房及設備約3.8百萬新加坡元及出售使用權資產項下船隻約1.5百萬新加坡元。

使用權資產由2025年12月31日的約5.7百萬新加坡元輕微減少約0.2百萬新加坡元或2.9%至2026年5月31日的約5.5百萬新加坡元。

為應對工作船租賃的即時新增需求，我們於2023年採用售後回租安排取代資本支出，以提升營運靈活性並維持流動性。為優化營運效率與資本支出，我們亦在2025年年初取得長期融資設施後，向買方兼出租人購回售後回租的船隻。

使用權資產自2024年12月31日的約7.7百萬新加坡元進一步減少至2025年12月31日的約5.7百萬新加坡元，主要由於出售上述五艘船隻約為1.0百萬新加坡元。

債務及或然負債

債務

於往績記錄期間，我們的債務包括銀行及其他借款，其主要包括銀行借款和租賃負債。下表載列我們於所示日期的債務明細：

	於12月31日			於2026年	於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日	8月31日
	(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)*
計入流動負債					
有抵押銀行貸款	2,773	1,167	5,642	6,133	6,179
租賃負債	1,204	1,355	342	394	404
應付當時股東款項	6,411	4,081	—	—	—
小計	10,388	6,603	5,984	6,527	6,583
計入非流動負債					
有抵押銀行貸款	3,955	3,072	2,460	2,182	1,969
租賃負債	7,972	7,500	5,905	5,771	5,668
小計	11,927	10,572	8,365	7,953	7,637
	22,315	17,175	14,349	14,480	14,220

下表載列我們於所示日期的債務實際利率及加權平均增量借款利率概況：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
實際利率	2.5%至5.4%	3.0%至4.7%	2.1%至4.7%	2.0%至4.3%
加權平均增量借款利率	5.4%	5.4%	5.0%	5.0%

下表載列我們於所示日期的銀行借款的到期情況：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	(千新加坡元)	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*	*(千新加坡元)*
應償還銀行借款：				
一年內或按要求	2,285	1,167	2,442	6,133
多於一年，但不超過兩年	1,296	701	2,468	656
多於兩年，但不超過五年	2,011	2,188	3,192	1,526
多於五年	1,136	183	—	—
總計	6,728	4,239	8,102	8,315

下表載列我們於所示日期的租賃負債到期情況：

	於12月31日			於2026年
租賃負債	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
一年內	1,204	1,355	342	394
多於一年，但不超過兩年	753	1,278	383	421
多於兩年，但不超過五年	1,506	1,505	1,419	1,480
多於五年	5,713	4,717	4,103	3,870
	9,176	8,855	6,247	6,165

銀行借款

於往績記錄期間，銀行借款按新加坡元計值並用於為資本開支及營運資金需求撥款。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，本集團的銀行借款分別約為6.7百萬新加坡元、4.2百萬新加坡元、8.1百萬新加坡元及8.3百萬新加坡元，全部均由董事提供個人擔保作為抵押。其中，約1.7百萬新加坡元、0.5百萬新加坡元、零及零由附屬公司提供公司擔保作為抵押，而約4.3百萬新加坡元、3.7百萬新加坡元、8.1百萬新加坡元及8.3百萬新加坡元則由一項租賃物業的法定押記作為抵押。於2026年8月31日，截至2026年5月31日的銀行借款中，有0.2百萬新加坡元已於其後償付。詳情請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註27。有關個人擔保將於**[編纂]**時解除。

本集團於往績記錄期間一直遵守財務契諾，惟截至2023年12月31日止年度曾有一項例外情況：當時本集團在尋求銀行同意未果的情況下宣派股息。因此，於2023年12月31日，銀行貸款總額488,000新加坡元被重新分類為流動負債，且銀行有權要求提前還款。截至2024年12月31日，由於該等貸款已悉數清償或將於一年內到期，故毋須進行重分類。其後，銀行於2025年4月16日發出寬限函，豁免任何違約事項，且該貸款已於截至2025年12月31日止年度內悉數清償。

董事認為，基於以下因素，本集團加強內部控制措施足以有效防止類似事故再次發生：(i)本集團已透過實施銀行貸款契諾的持續監控及季度審查、董事會對融資安排的監督，以及訂立正式的貸款人溝通規範，加強現金及銀行管理的內部控制；(ii)本集團現有銀行融資並無股息支付限制；及(iii)本集團承諾在未來銀行融資中排除此類股息限制。

租賃負債

於往績記錄期間，我們的租賃負債主要與租賃用於營運的建築物、工作船及汽車有關。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們分別錄得租賃負債合共9.2百萬新加坡元、8.9百萬新加坡元、6.2百萬新加坡元及6.2百萬新加坡元。於2025年12月31日租賃負債由結餘約8.9百萬新加坡元減少約2.6百萬新加坡元，主要由於透過回租安排方式回購五艘工作船導致終止租賃。

租賃負債維持穩定，於2025年12月31日約為6.2百萬新加坡元，而於2026年5月31日則約為6.1百萬新加坡元。

董事確認，自2026年8月31日(即就債務聲明而言的最後實際可行日期)以來，我們的債務狀況概無重大變動。

於最後實際可行日期，除銀行借款外，我們並無計劃進行其他重大外部債務融資。於2026年5月31日，我們有2.2百萬新加坡元的未動用信貸融資。儘管我們無法向　閣下保證我們將能夠以優惠條款獲得銀行融資，甚或無法保證能否獲得銀行融資，但我們預計為撥付我們未來營運而取得銀行融資的能力不會出現任何變動。

或然負債

除上文所披露者外，我們於2026年5月31日並無任何未償還的債務證券、按揭、抵押、債權證或其他貸款資本(已發行或同意發行)、銀行透支、貸款、承兑負債或承兑信貸、或其他類似債務、租賃及融資租賃承擔、租購承擔或其他重大或然負債。

資產負債表外安排

我們尚未訂立，亦不預期訂立任何資產負債表外安排。除下文所披露者外，我們並無訂立任何財務擔保或其他承擔以為第三方的付款責任作出擔保。此外，我們並無訂立任何與股權掛鈎及分類為擁有人權益或未於綜合財務報表中反映的衍生合約。而且，我們並無於轉讓予非綜合實體的資產中擁有作為向該實體提供信貸、流動資金或市場風險支援的保留或或有權益。我們並無擁有任何為我們提供融資、流動資金、市場風險或信貸支援、或與我們從事租賃或對沖或研發服務的非綜合實體的可變權益。

資本開支及承擔

資本開支

我們的資本開支主要包括添置物業、廠房及設備的開支。於2023財政年度、2024財政年度、2025財政年度及2026年首五個月，我們的資本開支分別約為9.8百萬新加坡元、2.1百萬新加坡元、4.7百萬新加坡元及26,000新加坡元。我們目前關於未來資本開支的計劃，將根據業務規劃的演變、市場狀況以及我們對未來業務前景的預期而可能有所調整。隨著我們持續擴張，我們可能產生額外資本開支。

鑑於多項因素，包括我們的未來現金流量、經營業績及財務狀況、市場的經濟狀況及監管環境變化，我們的實際資本開支可能與上述數額不同。此外，隨著我們尋求新的業務拓展機會，我們可能會不時產生額外的資本開支。

資本承擔

於2026年5月31日，我們並無資本承擔。

主要財務比率

下表列示我們於所示日期或期間的若干主要財務比率：

	2023財政年度	2024財政年度	2025財政年度	截至2026年5月31日止五個月
盈利比率				
權益回報率[1]	52.3%	45.5%	54.0%	45.0%
總資產回報率[2]	9.4%	15.4%	23.7%	20.2%
	2023年	**於12月31日 2024年**	**2025年**	**於2026年5月31日**
流動資金比率				
流動比率[3]	0.7	1.0	1.2	1.2
速動比率[4]	0.6	0.9	1.1	1.1
資本充足率				
資本負債率[5]	159.5%	55.9%	44.5%	61.3%

附註：

1. 權益回報率指年內溢利或截至2026年5月31日止五個月的每年溢利除以於相關日期的權益總額。
2. 總資產回報率指年內溢利或截至2026年5月31日止五個月的每年溢利除以於相關日期的資產總值。
3. 流動比率以流動資產總值除以流動負債總額計算。
4. 速動比率以流動資產總值減存貨再除以流動負債總額計算。
5. 資產負債比率指計息借款及租賃負債總額減現金及現金等價物，再除以於相關日期的權益總額。

權益回報率

我們的權益回報率由2023財政年度的約52.3%下降至2024財政年度的約45.5%，乃主要由於2023財政年度至2024財政年度的權益增長率約為84.2%，高於2024財政年度的溢利增長率約60.5%。我們的權益回報率由2024財政年度的約45.5%上升至2025財政年度的約54.0%，乃主要由於派付股息約5.0百萬新加坡元後，2025財政年度的溢利增長率約60.7%高於2025財政年度的權益增長率約35.6%。我們的權益回報率由2025財政年度的54.0%下降至2026年首五個月的45%，主要由於2026年首五個月的每年溢利較2025財政年度減少約17.8%，惟被權益減少約2.1%所抵銷。

總資產回報率

我們的總資產回報率由2023財政年度的約9.4%逐步上升至2024財政年度的約15.4%，再攀升至2025財政年度的約23.7%，乃由於2023財政年度至2025財政年度的溢利增加所致。我們的總資產回報率由2025財政年度的23.7%下降至2026年首五個月的19.0%，主要由於2026年首五個月的每年溢利較2025財政年度減少約17.8%，惟被總資產減少約4.6%所抵銷。

流動比率

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們的流動比率分別為0.7、1.0、1.2及1.2。2024年流動比率上升，乃主要由於償還銀行借款及清償應付股東款項所致。於2025年12月31日，我們的流動比率進一步上升至1.2，乃主要由於縮短供應商付款期，同時改善貿易應收款項的現金收回情況，導致銀行結餘及現金增加約0.7百萬新加坡元。於2026年5月31日，我們的流動比率保持為1.2。

速動比率

與我們的流動比率的變化相一致，於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們的速動比率分別為0.6、0.9、1.1及1.1。

資產負債比率

我們的資產負債比率由2023年12月31日的159.5%下降至2024年12月31日的55.9%，乃主要由於2024年應付股東款項大幅減少及償還銀行借款所致。儘管我們增加借款，但由於溢利增長使股權增加，以致我們的資產負債比率由2024年12月31日的55.9%減至2025年12月31日的44.5%。我們的資產負債比率上升至61.3%，主要由於現金及現金等價物減少約42.3%，導致債務淨額增加約35.0%。於往績記錄期間內，我們處於淨現金狀態。

財務風險

我們面臨多種財務風險，包括利率風險、信貸風險、流動資金風險及貨幣風險，詳情載述如下。我們對該等風險進行管理及監控，以確保及時有效地實施恰當措施。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註6。

貨幣風險

我們主要面臨與美元有關的匯率風險。有關進一步詳情，包括相關敏感度分析，請參閱本文件附錄一會計師報告附註6。

本集團目前並未就外幣交易、資產及負債訂立外幣對沖政策。本集團密切監察其外幣風險，並將於有需要時考慮對沖重大外幣風險。

信貸風險

我們面臨的信貸風險來自我們的客戶可能無法或不願意支付應付款項。然而，鑑於我們的客戶普遍信用良好，以及我們的保守商業政策要求客戶進行里程碑付款(根據該政策，我們在收到全額付款之前不會向客戶交付船隻)，我們認為該風險並不重大。

利率風險

我們的利率風險來自計息借款。我們目前並無使用任何利率掉期合約或其他金融工具以對沖利率風險。有關進一步詳情，包括相關敏感度分析，請參閱本文件附錄一會計師報告附註6。

流動資金風險

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，我們分別有現金及現金等價物4.4百萬新加坡元、5.6百萬新加坡元、6.3百萬新加坡元及3.6百萬新加坡元，足以滿足我們的營運資金需求，為我們的持續業務經營提供充足的流動資金。我們通過每週規劃預期現金流量和所需融資渠道，按月持續監控我們的現金流狀況，確保我們維持充足的現金儲備，以滿足我們短期及長期的流動資金需求。有關我們按不同到期期限劃分的金融負債的更多細節，請參閱本文件附錄一會計師報告附註6。

股息

我們已採納一項常規年度股息政策，每年宣派及派付不低於有關年度本公司股東應佔溢利40%的股息。股息將基於董事會作出的派息建議分派予股東，當中考慮遵循任何適用的財務契諾及(如有)本公司的進一步財務需求。假設**[編纂]**於2026年發生，2026年將會是本公司股東應佔溢利用於根據上述常規年度股息政策宣派及派付股息的首個年度。

股息宣派須由董事酌情決定並(如必要)須經股東批准。董事會將考慮市場狀況、我們的財務狀況、經營業績、前景、現金流量、資本需求和儲備、我們所訂立的融資協議中對派付股息的潛在限制以及董事認為相關的其他因素。任何股息的宣派及派付以

及股息金額均須受到我們組織章程文件及新加坡法律下的適用限制，包括取得股東批准。我們未來的股息宣派未必反映我們過往的股息宣派。此外，董事未來可能重新評估我們的股息政策。

於2023財政年度及2025財政年度以及2026年3月，Pinnacle Marine向其當時股東分別宣派2022財政年度、2024財政年度及2025財政年度的現金股息約10.9百萬新加坡元、5.0百萬新加坡元及3.7百萬新加坡元。於2024財政年度，現時組成本集團的任何公司概無就2023財政年度宣派股息。

物業權益

我們的物業權益(分類為物業、廠房及設備下的租賃物業)的估值由獨立估值師Robert Khan & Co Pte Ltd進行。估值詳情概述於本文件附錄三。本集團於2026年5月31日持有物業的賬面值與該等物業於2026年9月30日的估值之間的對賬如下：

千新加坡元

根據物業估值報告所列本集團於2026年9月30日持有物業的總市值	8,400
本集團於2026年5月31日持有物業的賬面值	7,044
估值盈餘	1,356

該物業權益的估值盈餘並無於我們的損益賬中確認，原因是該物業權益(即租賃物業)乃按成本列賬，並扣除其後累計折舊及減值虧損(如有)。

可供分派儲備

於2026年5月31日，本公司並無任何可供分派予權益持有人的可供分派儲備。

[編纂]

[編纂]相關的估計**[編纂]**總額(基於**[編纂]**指示性價格範圍的中位數)約為**[編纂]**新加坡元，約佔**[編纂][編纂]**總額的**[編纂]**%(基於**[編纂]**指示性價格範圍的中位數)。我們的**[編纂]**可分為**[編纂]**相關開支約**[編纂]**新加坡元，以及**[編纂]**開支約**[編纂]**新加坡元。**[編纂]**開支可進一步分為法律顧問及會計師費用及開支約**[編纂]**新加坡元，以及其他費用及開支約**[編纂]**新加坡元。在上述約**[編纂]**新加坡元的總額中，(i)約**[編纂]**新加坡元直接歸屬於**[編纂][編纂]**，將作為權益扣減項入賬；(ii)約**[編纂]**新加坡元及**[編纂]**新加坡元已於截至2025年12月31日止年度及截至2026年5月31日止五個月的綜合損益及其他全面收益表中確認；及(iii)約**[編纂]**新加坡元將於本公司**[編纂]**時進一步確認。

未經審核[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表

有關我們未經審核**[編纂]**經調整綜合有形資產淨值的詳情，請參閱本文件附錄二「未經審核**[編纂]**財務資料」一節。

概無重大不利變動

董事經審慎周詳考慮後確認，截至本文件日期，自2025年12月31日以來，我們的財務和貿易狀況或前景概無任何重大不利變動，且自2025年12月31日以來，亦概無任何事件會對會計師報告中顯示的資料產生重大影響。該會計師報告全文載於本文件附錄一。

上市規則規定的披露

我們確認，於最後實際可行日期，概無任何情況會於股份於聯交所**[編纂]**時引發需按上市規則第13.13至13.19條的規定作出披露。

未來計劃

本集團的未來計劃將著重於強化核心造船、維修及保養能力，擴充船隊及物流運力以支援工作船租賃服務及船務代理業務，並進行選擇性策略投資以完善現有服務平台。有關我們未來計劃及策略的說明，請參閱「業務 — 業務策略」分節。

[編纂]用途

我們估計，假設每股**[編纂]**為**[編纂]**港元(即本文件所載**[編纂]**範圍中位數)，扣除**[編纂]**、佣金及我們就**[編纂]**應付的估計開支後，我們將收到的**[編纂][編纂]**約為**[編纂]**港元(假設**[編纂]**未獲行使)。

假設**[編纂]**為**[編纂]**中位數，我們目前擬將**[編纂][編纂]**按下列用途及金額運用：

(1) [編纂]約[編纂]%(或[編纂]港元)將用於取得及開發土地，以支持我們造船、維修及保養業務擴展，包括擴建及改善港口碼頭設施的現有建築，以配合我們的擴展計劃。具體而言：

(i) 約**[編纂]**%(或**[編纂]**港元)將用於取得政府租賃土地以擴展造船業務。於最後實際可行日期，我們已物色一幅約為91,970平方呎的潛在土地，毗鄰我們現有港口碼頭設施且目前閒置。我們的新加坡法律顧問表示，該幅土地指定作工業用途。我們擬將土地用作造船廠及船舶生產廠房，符合其土地用途規定。此外，經董事向新加坡相關主管機關進行一切合理查詢後，就其所深知及確信，該幅土地的租賃權預計將於近期公開招標，惟最終招標時間表仍須視相關主管機關的安排而定。我們計劃參與招標程序，以期取得該幅已物色土地的租賃權。

(ii) 約**[編纂]**%(或**[編纂]**港元)將用於該土地的地盤開發及基礎設施建設工程，包括使土地適合營運所需的平整及配套工程。上述工程可能包括(如適用)土地平整、工地整備、公用設施及排水工程、周邊區域與通道規劃，以及相關主管機關及╱或招標條件所要求的其他基礎設施工程；

(iii) 約**[編纂]**%(或**[編纂]**港元)將用於購置機械及設備，該等機械及設備將安裝於新開發土地上以支援擴展業務。此類設備包括造船及相關製造活動中常用的機械焊接臂、移動式承船架及履帶式起重機；

(iv) **[編纂]**約**[編纂]**%(或**[編纂]**港元)將用於擴建及改善港口碼頭設施的現有建築；及

(v) **[編纂]**約**[編纂]**%(或**[編纂]**港元)將用於升級資訊科技系統。

土地租用權及取得方式依據

我們的新加坡法律顧問表示，新加坡境內土地(包括指定作工業用途的土地)通常透過租賃安排(包括政府租賃招標)提供予使用者，相關土地權益一般以特定租期批出，並須遵守適用的招標條款及條件，以及符合相關法律法規。因此，我們計劃透過政府招標程序(或適用的其他政府土地分配機制)獲取合適土地，據此在滿足相關招標要求與條件的前提下，獲授予特定期限的租賃。

我們參與土地招標的能力

我們相信憑藉我們的行業經驗、技術專長及財務資源，我們具備合適條件參與政府土地招標。基於我們自2018年起及於最後實際可行日期已交付67艘工作船，其中48艘已售予客戶，我們在造船業務方面擁有穩健往績，並在履行財務責任之同時，為工作船建造及設施升級提供資金支持。於最後實際可行日期，我們尚未就任何土地租賃訂立具約束力的協議，而任何收購的規模、位置及時間仍取決於招標結果及監管批准。

政府土地招標未能成功時的應變計劃

倘若我們對已識別政府地塊的投標未能成功，我們擬向獨立第三方租賃毗鄰我們現有港口碼頭設施的現有造船廠。

於最後實際可行日期，我們已就鄰近地區的現有造船廠進行初步實地評估，以了解現行市場租金水平及一般租賃條款。於此替代安排下，我們將進行的場地準備及開發工程，大致與政府土地租賃方案所擬進行者相若，惟規模可能較小。就財務角度而言，與參與政府地塊租賃招標相比，租賃方案預期所需的前期資本開支較低。然而，現有造船廠場地未必能即時配合我們現行之營運需求，並可能需要進行大規模翻新及重新配置工程，以符合我們的建造及維修需要。董事認為，經考慮本集團之財務狀況及預測現金流量，本集團將有能力承擔該等替代租賃安排下的租金、開發及營運成本，而不會對我們的營運資金或持續經營造成重大限制。於最後實際可行日期，我們尚未就該替代租賃計劃訂立任何具約束力之協議。任何該等租賃之可得性、規模、位置、租金條款及時間，均將取決於市場狀況、與業主之磋商結果以及取得相關監管批准。

收購或租賃及開發土地的商業理據

擴展我們的造船、維修及保養能力為本集團業務策略的核心要素，而分配用於土地收購及開發的**[編纂]**，乃直接用以推動該策略之實現。

我們現有港口碼頭設施歷來維持高使用率，限制了我們在現有廠區內進一步擴展造船業務的能力。

因此，建議土地租賃及開發基於以下考量：

- ***新加坡造船服務市場預測增長***

  我們獲取及開發額外土地的戰略舉措，以新加坡工作船行業強勁且持續的增長前景為基礎，預計將超越區域增長。根據JWA報告，新加坡工作船建造商的訂單量預計在2025年同比增長10%，且此上升趨勢預期在未來五年持續。根據海事港務局的數據，新加坡的港口工作船船隊目前約有1,600艘，其中約1,000艘為與我們所擁有或營運的船隻類似的工作船。根據JWA報告，行業需求預計將以6.6%的複合年增長率增長，相當於每年約有66艘新工作船。此外，為符合海事港務局的脱碳法規，新加坡現有船

隊中將有相當一部分需於2030年或之前更換。該法規規定，自2030年起，所有在新加坡水域營運的新港口工作船必須為全電動、使用B100生物燃料或與淨零燃料兼容，而國家目標則是於2050年或之前實現船隊淨零排放。此監管轉變預期將帶動合規的新型環保船舶的長期需求，有助以船隊更新為重點的海事服務行業保持穩健發展。

於往績記錄期間及最後實際可行日期，我們有41艘工作船已完成及下水，其原始合約總值約為32.7百萬新加坡元。於2025財政年度，我們有14艘工作船已完成及下水，而自2026年1月1日起至2026年8月31日，我們已交付及出售9艘工作船。於2026年8月31日，本集團有三艘工作船的建造工程正在進行中。本集團現有的港口碼頭設施一直維持著高利用率(2024財政年度及2025財政年度約為97%)，顯示我們已接近產能上限，並限制了我們在現有場地內擴展的能力。

雖然Penguin International Limited及Strategic Marine Pte Ltd為新加坡造船市場的領先企業，分別排名第一及第二，惟它們主要專注於長度超過20米的船舶。本集團專注於長度最多20米的鋁製工作船，此類船隻因其輕巧特性、耐腐蝕性、燃油效率及營運靈活性，在港口、沿海及離岸支援應用方面日益受到青睞。我們的主要競爭優勢在於每艘工作船的生產週期約為兩個月，而根據JWA報告，緊隨其後的競爭對手則需約七個月。這使我們能夠在即使增長平緩的市場中，仍能比大型競爭對手更快獲得訂單及交付船舶。

由於海事港務局的脱碳法規及木製港口工作船的逐步淘汰帶動工作船的需求持續增長，董事認為，在鋁製工作船建造方面經驗豐富的具規模船隻建造商將會獲得更多訂單。透過取得及開發額外土地以擴充產能及營運設施，預期我們將能更有效應對工作船訂單量增長，同時承接多項造船項目，並滿足客戶在工作船規格、交付進度及服務品質方面不斷演變的需求。此擴張計劃亦預期能提升我們的競爭力，包括實現更高效的生產規劃、優化工作流程及增強資源調配彈性。

為把握預期需求，我們擬採取以下措施：(i)利用我們較短的兩個月生產週期作為競爭優勢，迎合需要快速交付的客戶；(ii)鎖定因海事港務局淘汰木製港口工作船及過渡至符合淨零排放標準船舶所產生的更換需求；及(iii)參與當地海事行業活動及貿易展覽會，以提升品牌知名度並開拓新商機。

- ***現有港口碼頭設施實體容量不足***

我們現有港口碼頭設施可用空間有限，難以容納擴張所需的額外作業區域、機械、設備及配套基礎設施。尤其是，鋁製工作船的建造過程需在有蓋／遮蔽的倉庫內進行製造與組裝，以保護物料及焊接工序免受雨水與自然環境影響，此舉為確保工藝與產品品質的關鍵。因此，董事認為，取得附設更多有蓋設施的額外土地對提升造船產量相當重要。

於最後實際可行日期，於港口碼頭設施內的可用有蓋及封閉區域已大部分用於現有造船活動。廠區餘下空間已被儲存場地、倉庫、辦公大樓及其他營運用途佔用，若要重新配置或改變用途將干擾現有營運。因此，現有廠區內缺乏足夠空間興建額外有蓋廠房，亦無法安裝擴充鋁製工作船建造產能所需的其他生產設備。

取得並開發額外土地將使我們得以建造專用有蓋式生產廠房，安裝更多機械與設備，並重新配置生產流程，從而實現高效、安全且不受天候影響的鋁製造船業務。

- ***預期造船、維修及保養業務將有所增長***

我們計劃運用**[編纂]**收購一幅約91,970平方呎的土地，以支持造船、維修及保養業務的擴展。

現有業務於新加坡一處約153,000平方呎的港口碼頭設施進行，該設施涵蓋造船廠、維修保養及改裝業務、倉儲與物流功能。有關現有設施的進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 物業」一節。

待新場地全面投入營運後，我們的總場地面積(包括現有設施及新場地)將擴增至約244,970平方呎，總實體場地面積增幅約60%。此擴建預期將支持我們核心業務的增長。

基於此次擴建且假設營運效率維持現有水平，我們估計造船、維修及保養服務的整體產能將相應提升約60%。此擴建將使我們能承接更多工作船建造項目，緩解維修保養工作流程的營運限制，並滿足客户日益增長的需求。

實際產能增幅將取決於市場狀況及新場地整合成效等因素。上述情況須視乎(其中包括)現行市況、能否成功收購土地、按時完成開發工程及達到目標使用率而定。

根據我們目前的資本開支計劃及預期營運增長，我們估計在全面投入運作後約四年內可收回初始資本投資。此估算乃基於以下假設：(i)預期總場地面積增加約60%(由153,000平方呎增加至約244,970平方呎)，並預期造船產能相應提升；(ii)每艘工作船之平均生產週期約為兩個月；及(iii)我們的造船合約一般採用按里程碑支付之進度付款安排。我們預期新設施將於2028年上半年投入營運(惟須視乎土地供應情況及相關政府部門的招標時間表而定)，並預期於全面營運後首年內產生足夠營運收入以支付其營運成本。

為支持我們建議的造船產能擴張，我們計劃按下表所示增聘合資格員工。該等新增員工的所有薪金及相關僱傭成本將由我們內部資源撥付，而非來自**[編纂]**的**[編纂]**。

職位	**人數**	**平均年度成本** *(千新加坡元)*
造船廠員工	22	158
行政及支援人員(人力資源、財務、採購)	6	127
總計	28	285

預計將於2026年招聘約八名員工(並於同年展開培訓)，於2027年招聘約兩名員工，待新設施投入營運後，將於2028年招聘約18名員工，惟須待透過政府招標程序成功取得租賃用地，並隨後完成新設施的開發方可作實。

擴建及改善港口碼頭設施的現有建築

我們擬動用部分**[編纂]**，用於擴建及升級現有辦公大樓，於現有停車場區域上方加建額外樓面面積。該擴建將為管理層、行政、財務、採購及營運規劃等職能提供額外辦公及支援空間。於2023年、2024年及2025年12月31日以及於最後實際可行日期，我們的僱員人數分別為174名、188名、220名及231名，現

有辦公設施的使用率已接近飽和。我們計劃保留現有港口碼頭設施作為總部，而該項擴建可讓我們將管理職能集中於同一地點，同時以具成本效益之方式支持業務擴張，並將對現有營運造成之干擾降至最低。

加強及升級資訊科技

隨著造船產能擴充、業務拓展以及造船、工作船租賃、船務代理、船舶物資供應及機械與備件銷售業務範疇多元化，我們業務規模相應擴大，我們需要更先進的資訊科技系統以應付更高的交易量、提升匯報及內部監控，並有效協調新加坡多個同時進行的項目。因此，我們計劃動用部分**[編纂]**，以加強及升級資訊科技系統。相關措施包括購置軟件解決方案、升級資訊科技基礎設施及推行流程優化，以整合數據管理、精簡營運流程並建立統一採購管理系統。此等升級措施將有助提升資源調配效率、加強成本協調能力，並改善項目交付與執行效能。

(2) [編纂]約[編纂]%(或[編纂]港元)將用於擴充船隊及物流能力，以支持工作船租賃及船務代理業務。具體而言：

(i) 約**[編纂]**%(或**[編纂]**港元)將用於在我們現有港口碼頭設施建造自有工作船，以加強我們的工作船租賃及船務代理業務、提高我們滿足客戶時間表的能力，以及減少對第三方工作船的依賴。為明確起見，新工作船的建造預期不取決於有否新土地租賃可供使用。倘若未能於預期時間內取得新土地，考慮到現有項目承諾，我們計劃透過分階段生產方式於現有港口碼頭設施建造新工作船，或在適當情況下，將若干製造或建造階段外判予第三方造船廠或分包商。

於最後實際可行日期，本集團擁有19艘工作船，其中三艘以定期租船合約方式部署，16艘用於按航次租賃服務。我們自有工作船之過往使用率介乎95%至100%，顯示船隊營運已接近實際產能上限。當船隊已完全或接近全數投入運作時，我們承接新訂單、管理多項同時進行之業務或迅速回應客戶緊急需求之能力將受到顯著限制。為應對持續高企之需求，於往績記錄期間，我們須透過租用第三方工作船補充營運能力，並在若干情況下回購先前已出售之工作船，以履行租船服務責任。高使用率限制了我們承接新增租船需求之能力，亦削弱我們對臨時調配需求之反應速度，以及在未依賴第三方船舶情況下管理排期彈性(包括計劃性維護及監管檢查的停航時間)之能力。因此，為消除租用或回購工作船所帶來之效率損失、把握市場增長機遇及進一步深化市場滲透率，董事認為持續擴充自有船隊乃屬必要。

根據往績記錄期間的過往經驗，用於租賃用途的自有工作船，其建造及營運之資本投資一般可於約三至五年內透過經常性租金收入收回。於往績記錄期間，該等工作船按收購成本及租金收入計算之平均投資回收期約為三年。將工作船投入自有租賃業務使我們能產生經常性收入來源。我們相信，擴大自有船隊可使我們複製此成熟之投資模式，並帶來更穩定及可持續之長期回報。

(ii) 約**[編纂]**%(或**[編纂]**港元)將用於增購六輛卡車及兩輛乘用車，以支援工作船租賃業務及船務代理業務(例如在港口、船舶與客戶間運送船員、設備及物資)。此舉將減少我們對外部運輸安排的依賴，並提升營運效率。

動用**[編纂]**的用途與我們擴展工作船租賃業務之業務策略直接一致。

為支持我們建議的車隊及物流能力擴充計劃，我們計劃按下表所示增聘合資格員工。該等新增員工的所有薪金及相關僱傭成本將由我們內部資源撥付，而非來自**[編纂]**的**[編纂]**。

職位	**人數**	**平均年度成本** *(千新加坡元)*
10艘新工作船的船員(船長、工程師、甲板水手)	25	183
卡車司機	3	68
物流與營運支援人員	4	73
總計	32	324

預計將於2026年招聘約15名員工，於2027年招聘約17名員工。船員將隨著每艘新工作船的交付而逐步招聘，而卡車司機及物流支援人員則將配合新增卡車及乘用車的購置進度進行招聘。

(3) 預期[編纂]約[編纂]%(或[編纂]港元)將用於策略性投資及╱或收購與我們現有營運互補的業務或資產。

我們的主要目標是透過收購具互補作用的海事服務能力(特別是水下海事服務)，增強服務體系，例如水下船舶檢查、維護、修理、海洋工程或相關活動。於最後實際可行日期，我們尚未提供此類內部服務，而是主要依賴第三方服

務供應商。透過潛在收購或投資與本公司海事服務平台互補的業務，包括但不限於收購水下海事服務，預期可擴展港口作業及水下工程的服務範圍，提升對營運的控制及降低對外部承包商的依賴。

我們相信拓展水下海事服務，將與現有船舶維修、保養及船務代理服務形成互補並創造營運協同效應，提升為客戶提供海事解決方案的能力。

於最後實際可行日期，我們尚未就任何特定收購或投資訂立任何具約束力的協議或作出任何承諾。本次**[編纂]**的分配安排，旨在賦予我們靈活性，以便在適當時機把握合適商機。

在評估潛在收購目標時，我們已識別以下篩選標準：(i)目標公司應主要從事具互補性的水下海事服務(包括船舶水下檢查、維修、修理及海洋工程)，並與我們現有業務相符；(ii)在新加坡境內擁有穩健的營運往績、相關牌照及技術專長；具備盈利能力；及(iii)能與我們現有的維修、保養、船務代理及船舶物資供應業務產生營運及商業協同效益，以提升我們於港口及水下服務領域之服務能力及競爭力。

根據我們的初步評估及行業顧問提供的資料，約有九間潛在目標公司大致符合我們的甄選標準。儘管任何收購的具體數目、時程與規模將取決於是否有合適目標、市場狀況及商業條款，但我們目前預期將透過嚴謹盡職調查，有選擇性地推進收購。

倘分配於此目的之**[編纂]**不足以為任何建議投資或收購提供資金，我們可能動用營運所產生的內部資源填補任何資金缺口。

動用**[編纂]**的用途與我們透過策略性投資及收購以拓展服務範圍之業務策略直接一致。

於最後實際可行日期，我們尚未確定任何具體收購目標，因此未能提供僱員招聘的確定分項。於完成任何收購後，我們擬保留所收購業務的現有員工團隊，並於必要時招聘額外人手以支持整合工作。任何該等招聘所需之成本將由我們的內部資源撥付，而不會動用**[編纂]**的**[編纂]**。

(4) [編纂]約[編纂]%(或[編纂]港元)將用於償還若干未償還貸款及借款，從而降低融資成本並改善我們的財務狀況。

具體而言，用於此目的之部分**[編纂]**將用於償還自一間新加坡的銀行取得本金額為[8.1百萬新加坡元]的借款，包括(i)定期貸款約3.0百萬新加坡元，年利率為2.5%，於2030年6月到期；及(ii)循環信貸融資約5.1百萬新加坡元，年利率為2.5%，可由我們酌情選擇按月或一次性償還。

董事認為，動用部分**[編纂]**償還借款屬審慎之舉，且符合本公司及股東的利益，因其預期將：(i)降低持續性利息支出，從而提升我們的盈利能力及現金流；(ii)降低我們的槓桿水平，提升財務靈活性與抗風險能力；及(iii)強化我們的資本結構，使我們更能支持未來業務擴張及資本支出需求。

(5) [編纂]約[編纂]%(或[編纂]港元)將用於研發(「研發」)活動，旨在提升性能及可持續性，包括與自動化及ESG考量相關的計劃。

於2024年10月10日，我們與中國船級社、供應商A及南洋理工大學訂立研究合作協議，進行新加坡首項純生物柴油驅動的工作船長時間海上試航。作為合作項目之一環，我們設計並建造了長16米、採用鋁製且兼容B100生物柴油推進系統的工作船*President 100*。歷時1,000小時的海上試航已於2026年1月完成，標誌著我們在探索替代燃料與可持續工作船解決方案方面達致關鍵里程碑。於最後實際可行日期，我們正與一間研究機構商討延長試航，以擴大研究範圍並評估其他生物燃料類型，惟須視乎技術可行性及監管考量而定。

在此基礎上，我們的研發工作將著重於(其中包括)自動化以提高造船效率並提升燃料效率以降低工作船營運週期內的排放量、噪音及整體環境影響。此類舉措預期可降低營運成本、提升工作船性能，並符合日益嚴格的環境、安全及監管標準。

董事認為持續投入研發具有商業合理性，原因在於ESG表現的提升對海事服務行業客戶、監管機構及其他持份者日益重要。該等舉措預期將增強船隊競爭力、支持長期營運效率，並使業務符合可持續發展相關法規要求與市場預期。

此項**[編纂]**用途與我們加強可持續發展措施的業務策略完全相符。

(6) 預計[編纂]約[編纂]%(或[編纂]港元)將用於一般企業用途及營運資金需求。

董事認為維持充足的一般營運資金對支持本集團日常營運及財務靈活性至關重要。因此，本集團擬將**[編纂]**約**[編纂]**%用於一般企業用途及營運資金需求。

實施計劃

本集團將致力於在**[編纂]**至2028年6月30日期間達成下列里程碑事件。各項事件的預計完成時間乃基於本節「基礎與假設」一段所述的特定基礎與假設。該等基礎與假設本質上受諸多不確定性及不可預測因素影響，特別包括本文件「風險因素」一節所述風險因素。本集團無法保證各項計劃將如期落實並按預期時間表推進，亦無法保證所有目標均能達成。根據我們的業務目標，本集團擬實施下列計劃：

	自[編纂]至[2026年12月31日]期間	截至以下日期止六個月				
		2027年6月30日	2027年12月31日	2028年6月30日	總計	佔[編纂]概約百分比
	(百萬港元)	*(百萬港元)*	*(百萬港元)*	*(百萬港元)*	*(百萬港元)*	
土地及開發	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
船隊及物流擴張	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
策略性投資及╱或收購	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
償還貸款	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
研發	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
營運資金用途	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
總計	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

倘**[編纂]**定為每股股份**[編纂]**港元(即**[編纂]**的上限)，則**[編纂]**的**[編纂]**將增加約**[編纂]**港元。倘**[編纂]**定為每股股份**[編纂]**港元(即**[編纂]**的下限)，則**[編纂]**的**[編纂]**將減少約**[編纂]**港元。

倘**[編纂]**定為高於或低於本文件所述**[編纂]**的中位數，則上文所述的**[編纂]**[**編纂**]分配將按比例予以調整。

倘董事決定將擬定**[編纂]**用途大幅重新分配予本集團其他業務計劃及╱或新項目，及╱或上述**[編纂]**用途出現任何重大修改，本集團將根據上市規則刊發適當的公告，並於年報披露該等變動。

倘**[編纂]**[**編纂**]並非即時用於上述用途，我們僅將該等**[編纂]**存放於持牌商業銀行或認可金融機構(定義見證券及期貨條例)的短期計息存款戶口。在此情況下，我們亦將遵守上市規則的適用披露規定。倘若除**[編纂]**[**編纂**]外，我們需要額外融資推行未來計劃，則我們將以內部資源及╱或銀行融資(如適用)填補差額。

基礎與假設

董事所擬訂的未來計劃乃基於下列基礎與假設：

- **[編纂]**將根據本文件「**[編纂]**的架構及條件」一節所述方式完成；
- 本文件所述各項近期未來計劃所需資金，將維持於董事估計金額而並無變動；
- 現行法律、規則、法規或其他涉及本集團的政府政策或本集團營運所在地的政治、經濟或市況均並無重大變動；
- 我們將以與往績記錄期間大致相同的方式持續現有營運，並能於並無重大干擾下執行發展計劃；
- 我們能夠留任管理層及主要營運部門的關鍵人員；
- 我們將擁有充足財務資源，以滿足未來計劃所涉期間的計劃資本支出及業務發展需求；
- 現有會計政策不會與本集團於往績記錄期間經審核綜合財務報表所載者出現重大變動；
- 適用於本集團業務活動的稅基或稅率不會出現重大變動；
- 不會發生任何災害、疾病、自然或政治等事件，導致本集團業務或營運遭受重大干擾；及
- 本集團將不會受到本文件「風險因素」一節所載風險因素的重大影響。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

獨家保薦人的獨立性

獨家保薦人符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性準則。

[編纂]的架構及條件

[編纂]

[編纂]的架構及條件

[編纂]

[編纂]的架構及條件

[編纂]

[編纂]的架構及條件

[編纂]

[編纂]的架構及條件

[編纂]

[編纂]的架構及條件

[編纂]

[編纂]的架構及條件

[編纂]

[編纂]的架構及條件

[編纂]

[編纂]的架構及條件

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

以下第I-1至I-59頁為本公司申報會計師羅申美會計師事務所(香港執業會計師)發出的報告全文，以供載入本文件。

RSM Hong Kong
29th Floor, Lee Garden Two
28 Yun Ping Road
Causeway Bay, Hong Kong
T +852 2598 5123
F +852 2598 7230
rsm.global/hongkong/assurance

羅申美會計師事務所
香港銅鑼灣
恩平道28號
利園二期29樓
電話 +852 2598 5123
傳真 +852 2598 7230
rsm.global/hongkong/assurance

就歷史財務資料致PINNACLE MARINE HOLDINGS LTD列位董事及同人融資有限公司的會計師報告

緒言

吾等就第I-4至I-59頁所載Pinnacle Marine Holdings Ltd(「**貴公司**」)及其附屬公司(統稱「**貴集團**」)的歷史財務資料作出報告，該等歷史財務資料包括 貴集團於2023年12月31日、2024年12月31日、2025年12月31日及2026年5月31日的綜合財務狀況表，以及 貴公司於2026年5月31日的財務狀況表，並包括 貴集團截至2025年12月31日止三個年度各年及截至2026年5月31日止五個月(「**往績記錄期間**」)的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表與重大會計政策資料及其他解釋資料(統稱為「**歷史財務資料**」)。第I-4至I-59頁所載的歷史財務資料構成本報告的組成部分，乃為載入 貴公司日期為**[編纂]**有關 貴公司股份於香港聯合交易所有限公司(「**聯交所**」)**[編纂][編纂]**的文件(「**文件**」)而編製。

董事就歷史財務資料須承擔的責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註2所載的編製及呈列基準編製真實而中肯的歷史財務資料，並對 貴公司董事認為為使歷史財務資料的編製不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所必需的內部監控負責。

申報會計師須承擔的責任

吾等的責任為就歷史財務資料發表意見，並向 閣下報告吾等的意見。吾等根據香港會計師公會(「**香港會計師公會**」)頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「*投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告*」開展工作。該準則規定吾等須遵守道德準則並規劃及執行工作，以合理確定歷史財務資料是否不存在重大錯誤陳述。

吾等的工作涉及執行程序以取得有關歷史財務資料所載金額及披露的憑證。所選定的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致歷史財務資料存在重大錯誤陳述的風險。於作出該等風險評估時，申報會計師會考慮與實體根據歷史財務資料附註2所載的編製及呈列基準編製真實而中肯的歷史財務資料相關的內部監控，以在有關情況下設計適當的程序，但目的並非對實體內部監控的有效性發表意見。吾等的工作亦包括評價 貴公司董事所採用的會計政策是否恰當及所作出的會計估計是否合理，以及評價歷史財務資料的整體呈列方式。

吾等相信，吾等已獲得的憑證屬充足恰當，可為吾等的意見提供基礎。

意見

吾等認為，就會計師報告而言，歷史財務資料根據歷史財務資料附註2所載的編製及呈列基準真實而中肯地反映 貴集團於2023年12月31日、2024年12月31日、2025年12月31日及2026年5月31日的綜合財務狀況及 貴公司於2026年5月31日的財務狀況，以及 貴集團於往績記錄期間的綜合財務表現及綜合現金流量。

中期期間比較財務資料之審閱

吾等已審閱 貴集團的中期期間比較財務資料，其包括截至2025年5月31日止五個月的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，以及其他說明資料(「**中期期間比較財務資料**」)。 貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註2所載的編製及呈列基準，編製及呈列中期期間比較財務資料。吾等的責任是根據吾等的審閱，對中期期間比較財務資料作出結論。吾等已根據香港會計師公會頒佈的香港審閱委聘準則第2410號(經修訂)「*由實體的獨立核數師執行中期財務資料審閱*」進行審閱。審閱工作包括主要向負責財務及會計事宜的人員作出查詢，並應用分析性及其他審閱程序。審閱的範圍遠小於根據香港審核準則進行的審核，因此吾等無法保證會知悉在審核中可能識別的所有重大事項。因此，吾等不發表審核意見。根據吾等的審閱，吾等並無注意到任何事項，致使吾等相信中期期間比較財務資料就會計師報告而言，在各重大方面未有按照歷史財務資料附註2所載的編製及呈列基準編製。

就聯交所證券上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例項下事項出具的報告

調整事項

於編製歷史財務資料時，並未對第I-4頁所界定的相關財務報表作出任何調整。

股息

吾等提述歷史財務資料附註16，當中載有關於往績記錄期間 貴公司及 貴公司附屬公司宣派及派付股息的資料。

貴公司並無法定財務報表

自 貴公司註冊成立以來，概無編製法定財務報表。

香港
執業會計師
羅申美會計師事務所

[編纂]

A. 貴集團的歷史財務資料

編製歷史財務資料

下文載列構成本會計師報告組成部分的歷史財務資料。

貴集團於往績記錄期間的綜合財務報表(歷史財務資料以此為基準)乃根據與國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則會計準則一致的會計政策編製，並經羅申美會計師事務所根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則審核(「**相關財務報表**」)。

除另有指明外，歷史財務資料均以新加坡元(「**新加坡元**」)呈列，且所有價值均約整至最接近千位(千新加坡元)。

綜合損益及其他全面收益表

		截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	附註	**2023年**	**2024年**	**2025年**	**2025年**	**2026年**
		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*
					(未經審核)	
收益	*7*	34,904	40,909	46,417	19,292	19,416
銷售成本		(24,374)	(25,732)	(27,171)	(11,771)	(11,051)
毛利		10,530	15,177	19,246	7,521	8,365
其他收入	*8*	256	797	1,144	422	537
其他收益及虧損淨額	*9*	982	588	945	720	42
貿易應收款項(減值虧損)／減值虧損撥回淨額		(151)	(349)	76	(73)	14
銷售及行政開支		(6,348)	(8,508)	(9,325)	(3,687)	(4,823)
經營溢利		5,269	7,705	12,086	4,903	4,135
財務成本	*11*	(396)	(628)	(463)	(225)	(156)
除税前溢利		4,873	7,077	11,623	4,678	3,979
所得税開支	*12*	(1,093)	(1,011)	(1,876)	(354)	(665)
年／期內溢利	*13*	3,780	6,066	9,747	4,324	3,314
年／期內其他全面(虧損)／收益，扣除税項：						
可能重新分類至損益的項目：						
換算海外業務產生的匯兑差額		(1)	21	(33)	(39)	(2)
年／期內其他全面(虧損)／收益		(1)	21	(33)	(39)	(2)
年／期內全面收益總額		3,779	6,087	9,714	4,285	3,312
貴公司擁有人應佔溢利		3,780	6,066	9,747	4,324	3,314
貴公司擁有人應佔全面收益總額		3,779	6,087	9,714	4,285	3,312

綜合財務狀況表

	附註	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	於2026年 5月31日 千新加坡元
非流動資產					
物業、廠房及設備	*18*	17,365	16,938	19,733	18,697
使用權資產	*19*	8,620	7,737	5,669	5,504
無形資產	*20*	56	—	—	—
		26,041	24,675	25,402	24,201
流動資產					
存貨	*21*	1,167	1,402	1,232	1,135
貿易應收款項	*22*	7,178	6,077	6,583	7,444
合約資產	*23*	548	703	445	753
預付款項、按金及其他應收款項	*24*	882	936	1,201	2,119
銀行及現金結餘		4,371	5,642	6,321	3,645
		14,146	14,760	15,782	15,096
流動負債					
貿易應付款項	*25*	3,746	3,257	2,657	2,291
合約負債	*23*	2,383	1,455	482	40
應計費用及其他應付款項	*26*	8,940	6,148	2,583	2,057
借款	*27*	2,773	1,167	5,642	6,133
租賃負債	*28*	1,204	1,355	342	394
即期稅項負債		925	1,105	1,996	1,700
		19,971	14,487	13,702	12,615
淨流動(負債)／資產		(5,825)	273	2,080	2,481
資產總值減流動負債		20,216	24,948	27,482	26,682
非流動負債					
借款	*27*	3,955	3,072	2,460	2,182
租賃負債	*28*	7,972	7,500	5,905	5,771
恢復成本撥備		300	300	300	300
遞延稅項負債	*29*	756	756	756	756
		12,983	11,628	9,421	9,009
資產淨值		7,233	13,320	18,061	17,673
資本及儲備					
股本	*30(a)*	—	—	—	—*
合併資本	*30(b)*	5,200	5,200	5,200	—
儲備	*31*	2,033	8,120	12,861	17,673
權益總額		7,233	13,320	18,061	17,673

* 該結餘指少於10新加坡元的金額。

貴公司財務狀況表

	附註	於2026年5月31日 千新加坡元
非流動資產		
於一間附屬公司的投資*(附註)*		9,551
資產淨值		9,551
資本及儲備		
股本	*30(a)*	—*
其他儲備	*30(c)*	9,551
權益總額		9,551

* 該結餘指少於10新加坡元的金額。

附註： 於一間附屬公司的投資指於Pinnacle Marine獨立財務報表中所列權益項目的應佔賬面價值。

綜合權益變動表

		貴公司擁有人應佔					
	附註	股本	合併資本	其他儲備	外幣換算儲備	保留盈利	總計
		千新加坡元	千新加坡元 (附註30(b))	千新加坡元 (附註31(b)(i))	千新加坡元 (附註31(b)(ii))	千新加坡元	千新加坡元
於2023年1月1日		—	200	—	(7)	9,136	9,329
年內溢利		—	—	—	—	3,780	3,780
其他全面虧損		—	—	—	(1)	—	(1)
年內全面收益總額		—	—	—	(1)	3,780	3,779
一間附屬公司發行股份	30(b)	—	5,000	—	—	—	5,000
一間附屬公司向當時股東宣派的股息	16	—	—	—	—	(10,875)	(10,875)
與擁有人以其擁有人身份進行的交易		—	5,000	—	—	(10,875)	(5,875)
於2023年12月31日		—	5,200	—	(8)	2,041	7,233

	貴公司擁有人應佔					
	股本	合併資本	其他儲備	外幣換算儲備	保留盈利	總計
	千新加坡元	千新加坡元 (附註30(b))	千新加坡元 (附註31(b)(i))	千新加坡元 (附註31(b)(ii))	千新加坡元	千新加坡元
於2024年1月1日	—	5,200	—	(8)	2,041	7,233
年內溢利	—	—	—	—	6,066	6,066
其他全面收益	—	—	—	21	—	21
年內全面收益總額	—	—	—	21	6,066	6,087
於2024年12月31日	—	5,200	—	13	8,107	13,320

		貴公司擁有人應佔					
	附註	股本	合併資本	其他儲備	外幣換算儲備	保留盈利	總計
		千新加坡元	*千新加坡元* *(附註30(b))*	*千新加坡元* *(附註31(b)(i))*	*千新加坡元* *(附註31(b)(ii))*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
於2025年1月1日		—	5,200	—	13	8,107	13,320
年內溢利		—	—	—	—	9,747	9,747
其他全面收益		—	—	—	(33)	—	(33)
年內全面收益總額		—	—	—	(33)	9,747	9,714
一間附屬公司向當時股東宣派的股息	*16*	—	—	—	—	(4,973)	(4,973)
與擁有人以其擁有人身份進行的交易		—	—	—	—	(4,973)	(4,973)
於2025年12月31日		—	5,200	—	(20)	12,881	18,061

		貴公司擁有人應佔					
	附註	股本	合併資本	其他儲備	外幣換算儲備	保留盈利	總計
		千新加坡元	*千新加坡元 (附註30(b))*	*千新加坡元 (附註31(b)(i))*	*千新加坡元 (附註31(b)(ii))*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
於2026年1月1日		—	5,200	—	(20)	12,881	18,061
期內溢利		—	—	—	—	3,314	3,314
其他全面收益		—	—	—	(2)	—	(2)
年內全面收益總額		—	—	—	(2)	3,314	3,312
根據重組(定義見歷史財務資料附註2)							
發行股份	*30(a)*	—*	—	—	—	—	—*
重組的影響	*30(b)*	—	(5,200)	5,200	—	—	—
貴公司宣派的股息	*16*	—	—	—	—	(3,700)	(3,700)
與擁有人以其擁有人身份進行的交易		—*	(5,200)	5,200	—	(3,700)	(3,700)
於2026年5月31日		—*	—	5,200	(22)	12,495	17,673

* 該等結餘指少於10新加坡元的金額。

		貴公司擁有人應佔					
	附註	股本	合併資本	其他儲備	外幣換算儲備	保留盈利	總計
		千新加坡元	*千新加坡元 (附註30(b))*	*千新加坡元 (附註31(b)(i))*	*千新加坡元 (附註31(b)(ii))*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
於2025年1月1日		—	5,200	—	13	8,107	13,320
期內溢利		—	—	—	—	4,324	4,324
其他全面收益		—	—	—	(39)	—	(39)
年內全面收益總額		—	—	—	(39)	4,324	4,285
於2025年5月31日(未經審核)		—	5,200	—	(26)	12,431	17,605

綜合現金流量表

	附註	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
		2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
		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*
					(未經審核)	
經營活動所得現金流量						
除税前溢利		4,873	7,077	11,623	4,678	3,979
調整：						
無形資產攤銷	*20*	2	56	—	—	—
物業、廠房及設備折舊	*18*	986	1,480	1,734	704	734
使用權資產折舊	*19*	573	1,094	669	334	235
利息開支	*11*	396	628	463	225	156
利息收入	*8*	(51)	(8)	(8)	(8)	—
出售物業、廠房及設備的收益	*9*	(727)	(235)	(268)	—	(95)
租賃修訂收益	*9*	—	(15)	—	—	—
售後回租交易產生的權利轉讓收益	*9*	(157)	(250)	—	—	—
終止租賃負債的收益	*9*	(201)	—	(889)	(889)	—
貿易應收款項減值虧損／(減值虧損撥回)淨額		151	349	(76)	73	(14)
訴訟撥備		—	—	—	—	280
營運資金變動前的經營溢利		5,845	10,176	13,248	5,117	5,275
存貨(增加)／減少		(474)	(235)	170	(372)	97
貿易應收款項減少／(增加)		434	2,471	(474)	(737)	(847)
合約資產(增加)／減少		(523)	(155)	258	231	(308)
預付款項、按金及其他應收款項減少／(增加)		254	(98)	(206)	(117)	(916)
貿易應付款項增加／(減少)		1,088	(484)	(559)	(516)	(366)
合約負債增加／(減少)		1,692	(1,781)	(844)	(1,176)	(443)
應計費用及其他應付款項(減少)／增加		(3,049)	(445)	489	(361)	(818)
恢復成本撥備增加		300	—	—	—	—
經營活動所得現金		5,567	9,449	12,082	2,069	1,674
已付所得税		(1,042)	(829)	(977)	(394)	(960)
經營活動所得現金淨額		4,525	8,620	11,105	1,675	714

	附註	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
		2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
		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*
					(未經審核)	
投資活動所得現金流量						
已收利息		51	8	8	8	—
購買無形資產		(58)	—	—	—	—
購買物業、廠房及設備		(9,778)	(2,087)	(4,664)	(4,277)	(26)
使用權資產付款		(154)	—	—	—	—
出售物業、廠房及設備的所得款項		1,204	1,269	680	—	423
投資活動(所用)／所得現金淨額		(8,735)	(810)	(3,976)	(4,269)	397
融資活動所得現金流量						
已付股息		—	—	(4,973)	—	(3,700)
已付利息		(396)	(628)	(463)	(225)	(156)
償還應付當時股東款項		—	(2,330)	(4,081)	—	—
租賃付款本金部分		(496)	(1,131)	(597)	(280)	(152)
借款所得款項		4,500	—	7,500	2,500	2,000
發行股份所得款項		5,000	—	—	—	—
償還借款		(2,015)	(2,485)	(3,637)	(1,198)	(1,787)
融資活動所得／(所用)現金淨額		6,593	(6,574)	(6,251)	797	(3,795)
現金及現金等價物增加／(減少)淨額		2,383	1,236	878	(1,797)	(2,684)
外匯匯率變動的影響		5	35	(199)	(192)	8
年／期初的現金及現金等價物		1,983	4,371	5,642	5,642	6,321
年／期末的現金及現金等價物		4,371	5,642	6,321	3,653	3,645
現金及現金等價物分析						
銀行及現金結餘		4,371	5,642	6,321	3,653	3,645

B. 歷史財務資料附註

1. 一般資料

Pinnacle Marine Holdings Ltd(「**貴公司**」)乃根據開曼群島公司法(經修訂)於2026年1月2日於開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。 貴公司註冊辦事處地址為89 Nexus Way, Camana Bay, Grand Cayman, KYI-9009, Cayman Islands。

貴公司為投資控股公司，自註冊成立之日以來未曾從事任何業務。截至本報告日期，由於 貴公司自註冊成立之日以來未曾開展任何業務，且根據註冊成立的司法管轄區相關規則及法規亦不受法定審計規定約束，故 貴公司並無編製經審核財務報表。

貴公司及其附屬公司(統稱「**貴集團**」)主要從事以下業務：(i)造船、維修及保養；(ii)工作船租賃、船員配置及相關物流服務；(iii)船務代理服務；及(iv)船舶物資供應及機械與備件銷售，尤以新加坡地區的船用引擎、發電機與備件銷售為主(「**[編纂]業務**」)。 貴集團由Chua Teck Keong Laurence先生(「**Chua TK先生**」)與Lim Shoo Chee女士(統稱「**控股股東**」)共同控制。

2. 重組及歷史財務資料編製及呈列基準

在 貴公司註冊成立之前，**[編纂]**業務主要由Pinnacle Marine (Singapore) Pte. Ltd.(「**Pinnacle Marine**」)及其附屬公司(「**營運實體**」)進行。

為理順公司架構以籌備 貴公司股份於香港聯合交易所有限公司**[編纂][編纂]**， 貴集團進行重組(「**重組**」)，詳情請參閱本文件「歷史、重組及公司架構」一節，註冊成立 貴公司為 貴集團現時旗下公司的控股公司以經營**[編纂]**業務。重組已於2026年1月30日完成。

根據重組，由於重組實質上僅涉及增設新成立且無實質業務的實體作為營運實體的新控股公司，且 貴集團的所有權與控制權經濟實質及業務在重組前後並無任何變更，因此，重組後形成的 貴集團被視為營運實體轄下**[編纂]**業務的延續，而 貴公司(貴集團現時旗下公司)的歷史財務資料在所有呈列期間均採用**[編纂]**業務賬面值呈列，猶如重組已於往績記錄期間前完成。於編製歷史財務資料時，所有集團內公司間的結餘及交易均予以悉數抵銷。

本報告所載 貴集團於往績記錄期間的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表涵蓋 貴集團現時旗下公司的財務表現及現金流量，猶如目前集團架構於整個往績記錄期間一直存在。本報告所載 貴集團於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日的綜合財務狀況表，乃為呈列 貴集團現時旗下公司於該等日期的財務狀況而編製，猶如目前集團架構於相關日期一直存在，並已計及各自註冊成立日期(如適用)。

於重組完成後及截至本報告日期， 貴公司在下列附屬公司擁有直接或間接權益：

名稱	註冊成立及營運地點	註冊成立日期	已發行股份數目	持股比例	主要活動
直接持有：					
PMS Group Limited（「**PMS Group**」）*(附註(i))*	英屬處女群島	2026年1月19日	1股普通股	100%	投資控股
間接持有：					
Pinnacle Marine *(附註(ii))*	新加坡	2009年12月7日	216,682股普通股	100%	提供造船、維修、保養、船舶物資供應及機械與備件銷售
Prestige Ocean Pte. Ltd.（「**Prestige Ocean**」）*(附註(ii))*	新加坡	2011年9月26日	2,500,002股普通股	100%	提供工作船租賃、船員配置及相關物流服務(包括陸路運輸服務及倉儲服務)
Primus Shipping Agencies (Asia) Pte. Ltd.（「**Primus Shipping**」）*(附註(ii))*	新加坡	2012年12月14日	200,005股普通股	100%	向船舶提供離岸港口代理解決方案
P-Group Agencies (Asia) Pte. Ltd. *(附註(ii))*	新加坡	2019年4月1日	1股普通股	100%	為停靠馬來西亞及印尼港口的船舶提供區域性樞紐代理服務

附註：

(i) 由於該實體自註冊成立之日以來未曾開展任何業務，且屬投資控股公司，且根據註冊成立的司法管轄區相關規則及法規亦不受法定審計規定約束，故並無編製法定財務報表。

(ii) 該等實體截至2023年12月31日止年度之法定財務報表由EQ Assurance審計。該等實體截至2024年及2025年12月31日止年度之法定財務報表由RSM SG Assurance LLP進行審計。

歷史財務資料乃根據國際會計準則委員會(「**國際會計準則委員會**」)頒佈的所有適用的國際財務報告準則會計準則編製。國際財務報告準則會計準則包括國際財務報告準則(「**國際財務報告準則**」)、國際會計準則(「**國際會計準則**」)及詮釋。歷史財務資料亦符合聯交所證券上市規則的適用披露規定。

3. 採納新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則

於往績記錄期間，國際會計準則理事會已頒佈多項新訂及經修訂的國際財務報告準則會計準則。就編製及呈列歷史財務資料而言， 貴集團已採用所有於往績記錄期間強制執行的適用新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則，惟下列新訂準則或詮釋除外，因其於往績記錄期間尚未生效。採用該等準則對歷史財務資料並無重大影響。

已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則

截至歷史財務資料刊發日期，國際會計準則理事會已頒佈多項新訂準則、準則修訂本及詮釋，該等準則於往績記錄期間尚未生效，且 貴集團未提前應用於歷史財務資料。 貴集團對與其最相關的該等新訂或經修訂國際財務報告準則會計準則及詮釋所產生影響的評估載列如下：

	於以下日期或之後開始的會計期間生效
國際財務報告準則第9號及國際財務報告準則第7號(修訂本) — 金融工具分類及計量	2026年1月1日
國際財務報告準則會計準則年度改進 — 第11卷	2026年1月1日
國際財務報告準則第18號 — 財務報表的呈列及披露	2027年1月1日
詮釋第5號(修訂本) — 財務報表的呈列 — 借款人對包含可要求償還條款的定期貸款分類	2027年1月1日

貴公司董事正在評估該等新準則、準則修訂本及詮釋於首次應用期間的預期影響。迄今為止，其結論為採納該等新準則、準則修訂本及詮釋不太可能對歷史財務資料產生重大影響，惟國際財務報告準則第18號除外。

國際財務報告準則第18號「財務報表的呈列與披露」

國際財務報告準則第18號將取代國際會計準則第1號「財務報表的呈列」，引入新規定，有助於實現類似實體財務表現的可比性，並為使用者提供更多相關資料及透明度。儘管國際財務報告準則第18號將不會影響綜合財務報表項目的確認或計量，但國際財務報告準則第18號對財務報表的列報引入重大變動，重點為損益表中列報的財務表現資料，其將影響 貴集團在財務報表中列報及披露財務表現的方式。

新會計準則引入以下關鍵新要求：

— 實體須將損益表中的所有收入與開支分類為五類，即經營活動、投資活動、融資活動、已終止營運及所得稅類別。實體亦須呈列新定義的經營溢利小計。實體的純利將維持不變。

— 管理層定義的績效指標(「**管理層績效指標**」)須於財務報表單一附註中披露。

— 針對財務報表中資料的歸類方式提供更完善的指引。

此外，所有實體於採用間接法呈列經營現金流量時，須以經營溢利小計作為現金流量表的起始點。

貴集團現正評估國際財務報告準則第18號對 貴集團損益及其他全面收益表結構、現金流量表結構及管理層績效指標所需額外披露事項的影響。 貴集團亦評估其對財務報表資料歸類方式的影響。初步評估顯示以下關鍵影響：

— 貴集團需將特定收支項目(如利息收入及匯兑收益╱虧損)重新分類至投資活動與融資活動兩大新類別。

— 現金流量表亦將受影響，原因是間接法要求以經營溢利小計作為起始點。

4. 重大會計政策資料

歷史財務資料以歷史成本慣例編製。

依循國際財務報告準則會計準則編製歷史財務資料時，須採用若干關鍵會計估計。同時，管理層於應用 貴集團會計政策的過程中須運用專業判斷。歷史財務資料附註5中披露涉及較高判斷或複雜性的範疇或對歷史財務資料具重大影響的假設及估計事項。

編製歷史財務資料所採用的重大會計政策載列如下。除另有說明外，該等政策已貫徹應用於所有列示年度。

中期期間比較財務資料已按照編製歷史財務資料所採納的相同編製及呈列基準編製。

(a) 合併基準

歷史財務資料乃作為**[編纂]**業務財務資料的延續而編製及呈列。合併實體的資產淨值乃從控股方角度採用其現有賬面值進行合併。在反向收購時，於控股方權益所佔部分，並未就商譽或收購方於收購對象可識別資產、負債及或然負債的公平值淨額中所佔權益超出收購成本的任何差額確認任何金額。

綜合損益表及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，均涵蓋 貴集團現時旗下公司的營運業績，猶如現行集團架構於往績記錄期間內始終存在且維持不變。

合併實體或業務之間的集團內公司間交易、結餘及未變現收益均予以抵銷。未變現虧損予以抵銷，惟視為所轉讓資產的減值指標。合併實體或業務的會計政策已於必要時予以調整，以確保與 貴集團所採納政策保持一致。

(b) 外幣換算

(i) 功能及呈列貨幣

貴集團各實體綜合財務報表所涵蓋的項目，均採用該實體營運所在主要經濟環境的貨幣(「**功能貨幣**」)進行計量。綜合財務報表以新加坡元(「**新加坡元**」)呈列，此為 貴公司的功能及呈列貨幣。

(ii) 各實體的財務報表的交易及結餘

於初次確認外幣交易時均按交易日的現行匯率兑換為功能貨幣。外幣貨幣資產及負債按每個報告期末時的匯率換算。因匯兑政策所產生的收益及虧損於損益確認。

以外幣按歷史成本計量的非貨幣資產及負債乃使用於交易日期適用的外幣匯率換算。交易日期為公司首次確認相關非貨幣資產或負債的日期。

當非貨幣項目的收益或虧損於其他全面收益確認時，該收益或虧損的任何匯兑部分於其他全面收益確認。當非貨幣項目的收益或虧損於損益確認時，該收益或虧損的任何匯兑部分於損益確認。

(iii) 綜合入賬時的匯兑

所用功能貨幣(即美元)與 貴公司呈列貨幣不同的境外營運單位(其均未採用惡性通貨膨脹經濟體之貨幣)的業績及財務狀況均按下列方式兑換為 貴公司的呈列貨幣(即新加坡元)：

— 各財務狀況表所列資產及負債均於財務狀況表當日按收市匯率兑換；

— 於期內收支均按平均匯率匯兑(除非該平均數並非交易日現行匯率累積影響的合理約數，在此情況下收支則按交易日的匯率兑換)；及

— 所有產生的匯兑差額均在其他全面收益確認並在外幣匯兑儲備累計。

於綜合入賬時，因兑換構成部分境外實體投資淨額之貨幣項目產生的匯兑差異均在其他全面收益確認並在外幣匯兑儲備累計。出售境外業務時，有關的匯兑差額在綜合損益重新分類為部分出售損益。

(c) 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備乃為生產或提供商品或服務而持有或為管理目的而持有。物業、廠房及設備於綜合財務狀況表中以成本減去期後累計折舊及期後累計減值虧損(如有)列賬。

僅當與該項目相關的未來經濟利益很可能流向 貴集團，並且該項目的成本能夠可靠計量時，期後成本方會計入資產的賬面值或確認為單獨的資產(如適用)。所有其他維修及保養於產生期間在損益賬中確認。

物業、廠房及設備的折舊乃按足以在估計可使用年期內按直線法撇銷其成本減剩餘價值的比率折舊。主要年折舊率如下：

租賃物業	於租賃期內
租賃物業裝修(包含於租賃物業中)	10年
工作船	3至20年
汽車	3至10年
辦公設備	3年
設備、機械及其他資產	1至10年

剩餘價值、可使用年期及折舊方法於各報告期末審閱及調整(倘適用)，而任何估計變動的影響按未來適用基準入賬。

包含於租賃物業中的在建工程指進行中租賃物業裝修，其列示方式為成本減去減值虧損。折舊從相關資產可供使用時起開始計提。

出售物業、廠房及設備的損益為銷售所得款項淨額與有關資產賬面值之間的差額，並於損益賬中確認。

(d) 租賃

訂立合約時 貴集團評估合約是否為租賃或包含租賃。如果合約附有可在一段時間內控制已識別資產用途的權利以換取代價，則該合約為租賃或包含租賃。當客戶既有權指示所識別的資產的用途，亦有權從該用途中獲取絕大部分經濟利益時，則附有控制權。

(i) 貴集團作為承租人

如果合約包含租賃成分及非租賃成分，則 貴集團將選擇不將非租賃成分分拆，並就各租賃成分及任何相關非租賃成分作為所有租賃的單一租賃成分入賬。

在租賃開始日期， 貴集團確認使用權資產及租賃負債。

當將租賃撥充資本時，租賃負債初步按租期內應付租賃款項的現值確認，並使用租賃內含利率或(倘該利率不可輕易釐定)使用相關的遞增借貸利率貼現。將根據合理確定續租選擇權作出的租賃款項亦包括在租賃負債的計量。於首次確認後，租賃負債按攤銷成本計量，而利息開支則使用實際利息法計算。

於將租賃撥充資本時確認的使用權資產初步按成本計量，而成本包括租賃負債的初步金額另加於開始日期或之前支付的任何租賃款項及所產生的任何初步直接成本。在適用情況下，使用權資產的成本亦包括拆除及移除相關資產或還原相關資產或該資產所在地的估計成本，該成本會貼現至其現值並扣除任何已收租賃優惠。使用權資產隨後按成本減累計折舊及減值虧損列賬。

貴集團合理地確定可於租期結束時獲取相關租賃資產擁有權的使用權資產自開始日期起至使用年期結束止計算折舊。在其他情況下，使用權資產於估計可使用年期及租期(以較短者為準)內以直線法計算折舊。

已付的可退回租賃按金根據國際財務報告準則第9號入賬，並初步按公平值計量。對首次確認公平值的調整被視為額外租賃款項，並計入使用權資產的成本。

當租賃範圍發生變化或租賃合約(並非作單獨租賃入賬)原先並無規定的租賃代價發生變化(「**租賃修訂**」)， 貴集團會重新計量租賃負債。於此情況下，租賃負債根據經修訂租賃款項及租期，使用經修訂貼現率在修訂生效日重新計量。

當租賃於合約終止日期前終止，或相關資產由 貴集團收購時， 貴集團將終止確認使用權資產及相應租賃負債。緊隨終止確認前釐定的已終止確認使用權資產賬面值與相應租賃負債之間的任何差額將於損益中確認。

(ii) 貴集團作為出租人

當 貴集團作為出租人時，其於租賃起始時將每項租賃釐定為融資租賃或經營租賃。租賃如將相關資產擁有權附帶的絕大部分風險及回報轉移至承租人，則分類為融資租賃。如不屬此情況，則租賃分類為經營租賃。

貴集團根據各種船舶租賃安排出租其自有工作船。

貴集團確認，倘客戶因無權指導工作船使用而無權控制工作船的使用，則船舶租賃安排不包含租賃，否則可能包含租賃。

對於包含租賃及提供船員配置服務的船舶租賃安排而言，該安排同時包含租賃(即光船租賃)與非租賃(即航運服務，包含船員配置服務)部分。 貴集團透過參考總交易價格減去合約承諾中非租賃部分可觀察獨立銷售價格的總和，以估計租賃部分的獨立銷售價格。

經營租賃的租金收入於相關租賃期內按直線法於損益確認。

(iii) 貴集團作為分租出租人

分租為承租人(「**分租出租人**」)將相關資產轉租予第三方的交易，而主出租人與承租人之間的租賃(「**主租賃**」)仍然有效。在對分租進行分類時，分租出租人應將分租分類為融資租賃或經營租賃，具體如下：

(a) 倘主租賃為短期租賃，而實體(作為承租人)已於租賃期內按直線法或另一系統化基準將該等租賃相關的租賃付款入賬列作開支，則分租將分類為經營租賃。

(b) 否則，分租應參考主租賃產生的使用權資產分類為融資租賃或經營租賃。

貴集團租賃物業後，隨後根據租賃協議將部分空置區(「**工場**」)出租，而該等分租契約被歸類為經營租賃。

(iv) 售後回租交易

貴集團作為賣方兼承租人

對於符合國際財務報告準則第15號銷售規定的轉讓， 貴集團(作為賣方兼承租人)將回租產生的使用權資產按該資產先前賬面值的比例計量，並僅確認與轉讓予買方兼出租人的權利相關的任何損益。使用權資產及具固定付款額的租賃負債其後均按照 貴集團上述會計政策計量。

(e) 存貨

存貨包括原材料及製成品(如船用引擎、發電機及造船用備件)，乃按成本與可變現淨值兩者中的較低者列賬。成本以加權平均基準釐定。存貨成本包括所有採購成本及使存貨達到目前地點及狀態所產生的其他成本，以及經扣除回扣及折扣後釐定。可變現淨值為於一般業務過程中的估計售價，減去估計作出銷售所需成本。

(f) 確認及終止確認金融工具

當 貴集團實體成為工具合約條文的訂約方時，金融資產及金融負債於綜合財務狀況表確認。

金融資產及金融負債初步按公平值計量。收購或發行金融資產及金融負債(按公平值計入損益賬的金融資產及金融負債除外)直接應佔的交易成本，於首次確認時計入或扣自金融資產或金融負債(按適當情況而定)的公平值。收購按公平值計入損益賬的金融資產或金融負債直接應佔的交易成本即時於損益賬確認。

僅當從金融資產收取現金流的合約權利屆滿，或 貴集團將金融資產及資產擁有權的絕大部分風險及回報轉讓予另一實體時， 貴集團方會終止確認金融資產。倘 貴集團並無轉讓或保留資產擁有權的絕大部分風險及回報，且繼續控制已轉讓資產，則 貴集團確認於資產的保留權益及就可能須予支付的金額確認相關負債。倘 貴集團保留已轉讓金融資產擁有權的絕大部分風險及回報，則 貴集團繼續確認該金融資產，並就已收所得款項確認有抵押借貸。

當及僅當 貴集團的義務獲解除、註銷或屆滿時， 貴集團方會終止確認金融負債。終止確認的金融負債的賬面值與已付及應付代價(包括任何已轉讓非現金資產或已承擔負債)之間的差額於損益賬確認。

(g) 金融資產

金融資產的所有常規買賣均按交易日期確認及終止確認。常規買賣乃規定按市場規例或慣例在某一時間框架內交付資產的金融資產買賣。其後，所有已確認金融資產整項按攤銷成本計量。

貴集團持有的金融資產分類為攤銷成本(倘投資是為收取合約現金流量而持有，且合約現金流量僅代表本金和利息付款)。投資所得利息收入使用實際利率法計算。

(h) 貿易及其他應收款項

應收款項於 貴集團擁有收取代價之無條件權利時確認。倘代價僅隨時間推移即會到期應付，收取代價之權利則屬無條件。倘在 貴集團擁有無條件權利可收取代價之前確認收益，則有關金額呈列為合約資產。

貿易應收款項最初以無條件代價金額確認，除非其中包含重大融資部分，則以公平值確認。 貴集團持有貿易應收款項的目的為收回合約現金流量，因此採用實際利息法以攤銷成本減信貸虧損撥備對其進行後續計量。

(i) 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行及手頭現金、存於銀行的活期存款，乃就預期信貸虧損(「**預期信貸虧損**」)作出評估。

(j) 金融負債及權益工具

金融負債和權益工具根據所訂立合約安排的內容及國際財務報告準則會計準則項下金融負債及權益工具的定義分類。指定金融負債及權益工具所採用的會計政策載列如下。

(k) 借款

借款初步按公平值(扣除已發生的交易成本)確認，其後使用實際利率法按攤銷成本計量。

除非 貴集團於報告期末擁有權利可將負債延遲結算至報告日期後至少12個月，否則借款被分類為流動負債。

附帶契諾的貸款安排分類為流動或非流動時，會考慮 貴集團須於報告期末或之前遵守的契諾。 貴集團於報告期後須遵守的契諾不影響於報告日期的分類。

(l) 貿易及其他應付款項

貿易及其他應付款項初步按其公平值確認，其後採用實際利率法按攤銷成本計量，除非貼現影響甚微，於此情況下，則以成本列賬。

(m) 權益工具

權益工具指能證明於實體扣除其所有負債後的資產中擁有的剩餘權益的任何合約。 貴公司發行的權益工具按已收所得款項減直接發行成本而列賬。

(n) 收益

當產品或服務的控制權以 貴集團預期應享有的承諾代價移交客戶時(不包括代表第三方收取的款項)，則確認收益。收益不包括任何相關稅項，且已扣除任何貿易折扣。

造船服務的收益亦隨時間確認，使用輸入法計量服務的完成進度。輸入法以完成履約責任的進度為基礎確認收益，該進度以 貴集團為履行履約責任所付出的努力或投入(例如，消耗的資源、花費的工時和產生的成本)相對於為履行該履約責任的預期總投入計量。

工作船租賃收入來自各類船舶租賃安排，包括程租及期租。

(i) 就不包含租賃的程租安排而言，程租收益會按其持續時間隨時間推移逐步確認。

(ii) 就包含租賃的期租安排而言， 貴集團將船舶租賃合約的租賃部分收入(附註4(d)(ii))與非租賃部分的航運服務收入分開入賬。來自航運服務收入的收益會隨時間推移逐步確認。

船員配置收入源自多種安排，包括合約船員配置與臨時船員配置。合約船員配置採用直線法於合約期間內隨時間推移逐步確認。臨時船員配置則於提供服務的時間點確認。

船務代理服務及物流支援服務於提供服務的時間點確認。

船舶物資供應及機械與備件銷售的收益於達成履約責任的時間點(即透過向客戶移轉已承諾的貨物及服務)確認。貨物控制權通常於貨物與服務交付時轉移予客戶。

租金及分租租金收入於租賃期內以直線法確認。

(o) 僱員福利

(i) 僱員假期

僱員享有的年假及長期服務假於累計予僱員時確認。僱員截至報告期末所提供服務享有的年假及長期服務假涉及的估計負債會計提撥備。

僱員病假及產假於放假時方會確認。

(ii) 退休金承擔

貴集團參與新加坡中央公積金(簡稱「**中央公積金**」)計劃，該計劃屬界定供款退休金計劃。根據《中央公積金法》規定須向中央公積金繳付的供款，於產生時計入綜合損益及其他全面收益表。

(iii) 終止僱用福利

終止僱用福利於 貴集團不得再撤銷提供該等福利，或當 貴集團確認重組成本並涉及支付終止僱用福利時(以較早者為準)確認。

(p) 借款成本

借款成本於發生期間在損益中確認。

(q) 政府補助

當能合理保證 貴集團將遵守政府補助所附條件且將收到該政府補助時，將確認政府補助。

屬於對已經產生的費用或虧損的補償，或旨在向 貴集團提供即時的財務支持而並無任何未來相關費用的政府補助，在其成為應收款項時於當期損益賬確認。

(r) 稅項

所得稅指即期稅項及遞延稅項的總和。

即期應付稅項按年內應課稅溢利計算。由於其他年度的應課稅或可扣稅收支項目，以及毋須課稅或不可扣稅的項目，故應課稅溢利有別於在損益賬確認的溢利。 貴集團的即期稅項負債按報告期末已生效或實際上已生效的稅率計算。

遞延稅項乃根據綜合財務報表中資產及負債的賬面價值與計算應課稅溢利時使用的相應稅基之間的暫時性差異確認。遞延稅項負債一般就所有應課稅暫時性差異確認。遞延稅項資產一般就所有可抵扣暫時性差異在可能產生應課稅溢利以抵銷可抵扣暫時性差異時確認。如果暫時性差異是由於交易中資產及負債的初步確認而產生，而暫時性差異既不影響應課稅溢利亦不影響會計溢利，且在交易時並無產生相等的應課稅與可抵扣暫時性差異，則不確認有關資產及負債。

遞延稅項負債確認為投資於附屬公司產生的應課稅暫時性差異，除非 貴集團能夠控制該暫時性差異的撥回且在可預見的未來該暫時性差異很可能不會撥回。

遞延稅項資產的賬面值於各報告期末檢討，並於不再可能有足夠應課稅溢利收回全部或部分資產時作調減。

遞延稅項乃按預期於負債償還或資產變現期間適用的稅率計算，所根據的稅率為於報告期末已頒佈或實質上已頒佈的稅率。遞延稅項於損益中確認，惟倘遞延稅項與於其他全面收益或直接於權益中確認的項目有關，則遞延稅項亦於其他全面收益或直接於權益中確認。

遞延稅項資產及負債的計量反映 貴集團於報告期末所預期收回或償還其資產及負債的賬面值的方式所產生的稅務結果。

就計量 貴集團確認使用權資產及相關租賃負債的租賃交易的遞延稅項而言， 貴集團首先釐定稅項扣減是否屬於使用權資產或租賃負債。

對於租賃負債應佔稅項扣減的租賃交易， 貴集團對使用權資產及租賃負債分別應用國際會計準則第12號。 貴集團於可能獲得應課稅溢利抵銷可扣減暫時差額的情況下確認與租賃負債相關的遞延稅項資產，並就所有應課稅暫時差額確認遞延稅項負債。

當有法定可強制執行權利將即期稅項資產與即期稅項負債互相抵銷，且彼等與同一稅務當局徵收的所得稅相關，以及 貴集團擬按淨額基準結算即期稅項資產及負債或同時變現資產及結算負債，則會將遞延稅項資產與負債互相抵銷。

(s) 非金融資產減值

非金融資產的賬面值於各報告日期檢討有否減值跡象，倘資產已減值，則作為開支透過綜合損益及其他全面收益表撇減至其估計可收回金額。可收回金額按個別資產釐定，除非資產並無產生大致獨立於其他資產或資產組別的現金流入，則可收回金額按資產所屬的現金產生單位釐定。可收回金額按個別資產或現金產生單位的使用價值與其公平值減出售成本兩者中的較高者計算。

使用價值為資產／現金產生單位估計未來現金流量的現值。現值按反映貨幣時間價值及資產／現金產生單位(已計量減值)的特定風險的除稅前貼現率計算。

現金產生單位減值虧損按比例在現金產生單位資產間進行分配。因估計變動而導致其後可收回金額增加將計入損益直至撥回減值。

(t) 金融資產及合約資產減值

貴集團就貿易及其他應收款項、合約資產、銀行及現金結餘及按攤銷成本計量的其他金融資產的預期信貸虧損確認虧損撥備。預期信貸虧損的金額於各報告日期更新，以反映信貸風險自初始確認各相關金融工具以來的變動。

貴集團一直就貿易應收款項及合約資產確認全期預期信貸虧損。該等金融資產的預期信貸虧損乃根據 貴集團過往信用損失經驗採用撥備矩陣估算得出，並就債務人獨有的因素、整體經濟狀況以及於報告日期對現行及預測狀況發展方向的評估(包括金錢時間值(如適用))作出調整。

就所有其他金融工具而言，倘信貸風險自初始確認以來出現大幅增加， 貴集團確認全期預期信貸虧損。然而，倘金融工具的信貸風險自初始確認以來並無出現大幅增加，則 貴集團按相等於12個月預期信貸虧損的金額計量該金融工具的虧損撥備。

全期預期信貸虧損指金融工具的預計年期內所有可能違約事件將導致的預期信貸虧損。相反，12個月預期信貸虧損指預計報告日期後12個月內可能發生的金融工具違約事件而導致的全期預期信貸虧損部分。

信貸風險顯著增加

於評估金融工具的信貸風險自初始確認後是否顯著增加， 貴集團將金融工具於報告日期發生的違約風險與金融工具於初始確認日期發生的違約風險進行比較。在進行該評估時， 貴集團會考慮合理且可支持的定量和定性資料，包括無需付出不必要的成本或努力而可得的過往經驗及前瞻性資料。所考慮的前瞻性資料包括從經濟專家報告、金融分析師、政府機構、相關智庫及其他類似組織獲得的 貴集團債務人經營所在行業的未來前景，以及考慮與 貴集團核心業務相關的各種外部實際及預測經濟資料來源。

特別是，在評估自初步確認以來信貸風險是否顯著增加時，會考慮以下資料：

— 金融工具的外部(如有)或內部信用評級的實際或預期顯著惡化；

— 特定金融工具的信貸風險外部市場指標的顯著惡化；

— 預計會導致債務人償還債務能力大幅下降的業務、財務或經濟狀況的現有或預測的不利變化；

— 債務人經營業績的實際或預期顯著惡化；

— 同一個債務人的其他金融工具的信貸風險顯著增加；

— 導致債務人償還債務能力大幅下降的債務人監管、經濟或技術環境的實際或預期的重大不利變化。

不論上述評估結果如何， 貴集團假定當合約付款逾期超過30天，則金融資產的信貸風險乃自初始確認以來已顯著增加，除非 貴集團擁有合理有據的資料顯示並非如此，則作別論。

儘管存在上述情況，倘金融工具於報告日期被釐定為具有低信貸風險， 貴集團假設金融工具的信貸風險自初步確認以來並無顯著增加。於下列情況下，金融工具被釐定為具有低信貸風險：

(i) 金融工具違約風險偏低；

(ii) 債務人有強大能力於短期滿足其合約現金流量責任；及

(iii) 較長期的經濟及業務狀況存在不利變動，惟將未必削弱借款人履行其合約現金流量責任的能力。

當資產具有根據國際定義的外部「投資級別」信用評級或(倘並無外部評級)資產具有內部「履約」級別，則 貴集團視金融資產具有低信貸風險。履約指交易對手具有強勁財務狀況且並無逾期款項。

貴集團定期監察用以識別信貸風險是否顯著增加的標準的有效性，並在適當情況下修訂以確保該標準能夠在款項逾期前識別信貸風險顯著增加。

違約的定義

由於過往經驗表明滿足以下任何一項標準的應收款項一般不可收回， 貴集團認為就內部信貸風險管理而言，下列情況構成違約事件：

— 倘對手方違反金融契約；或

— 內部建構或自外部來源獲得的資料表明債務人不大可能向其債權人(包括 貴集團)悉數還款(未計及 貴集團持有的任何抵押品)。

無論上述分析結果如何， 貴集團認為倘金融資產逾期超過90天，則發生違約事件，除非 貴集團有能說明更寬鬆的違約標準更為合適的合理可靠資料，則作別論。

發生信用減值的金融資產

倘發生對金融資產的估計未來現金流量產生不利影響的一項或多項事件，則該金融資產出現信用減值。金融資產出現信用減值的證據包括有關下列事件的可觀察數據：

— 發行人或對手方出現重大財務困難；

— 違反合約，如違約或逾期事件；

— 因與對手方財務困難有關的經濟或合約原因而令對手方的貸方向對手方給予貸方在其他情況下不會考慮的寬免；或

— 對手方有可能將告破產或進行其他財務重組；或

— 因財務困難而導致該金融資產的活躍市場消失。

撇銷政策

如有資料顯示債務人出現嚴重財務困難且並無實際收回可能性(包括債務人被清盤或已進入破產程序，或(在貿易應收款項的情況)當款項逾期超過一年時(以較早發生者為準))，則 貴集團將該金融資產撇銷。經考慮法律意見(如適用)，已撇銷金融資產仍可面臨 貴集團收回款項程序的強制執行活動。任何收回款項確認於損益。

預期信貸虧損的計量及確認

預期信貸虧損的計量取決於違約概率、違約損失率(即倘發生違約的損失程度)及違約風險。違約概率及違約損失率評估基於過往數據而定，並按上述前瞻性資料調整。就金融資產的違約風險而言，以資產於報告日期的賬面總值表示。

就金融資產而言，預期信貸虧損估計為 貴集團根據合約應收的所有合約現金流量與 貴集團預期收取的所有現金流量之間的差額，並按原實際利率貼現。

倘 貴集團於前一個報告期間按相當於全期預期信貸虧損的金額計量金融工具的虧損撥備，但於本報告日期判定其不再滿足全期預期信貸虧損的條件，則 貴集團按於本報告日期相當於12個月預期信貸虧損的金額計量虧損撥備(使用簡化法計量的資產除外)。

貴集團所有金融工具於損益確認減值收益或虧損，並通過虧損撥備賬對其賬面值進行相應調整。

(u) 撥備及或然負債

當 貴集團因已發生的事件須承擔現有的法律或推定責任，而履行責任有可能導致經濟利益流出，並能可靠估計責任金額的情況下，須對不確定時間或金額的負債確認撥備。倘貨幣的時間價值重大，則按預計履行責任所需開支的現值計提撥備。用於釐定現值的貼現率為反映當前市場對貨幣的時間價值及負債特定風險的評估的稅前利率。因時間流逝而增加的撥備確認為利息開支。

倘經濟利益流出的可能性不大，或無法對有關金額作出可靠估計，則會將該責任披露為或然負債，惟經濟利益流出的可能性極低則除外。須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定存在與否的潛在責任，亦會披露為或然負債，惟經濟利益流出的可能性極低則除外。

(v) 報告期後事項

提供有關 貴集團於報告期末狀況的額外資料的報告期後事項屬於調整事項，並於歷史財務資料內反映。並非調整事項的報告期後事項如屬重大，則於歷史財務資料附註內披露。

5. 關鍵判斷及主要估計

於應用歷史財務資料附註4所述的 貴集團會計政策時，董事須作出對已確認金額有重大影響力的判斷(涉及估計者除外)，並就未能從其他來源輕易獲得的資產及負債賬面值作出估計及假設。該等估計及相關假設乃根據過往經驗及被視為相關的其他因素作出。實際結果可能有別於該等估計。

估計及相關假設會持續予以檢討。倘會計估計的修訂僅對作出修訂的期間產生影響，則有關會計估計的修訂只會在作出修訂的該期間內確認，或倘會計估計的修訂對現時及未來期間均產生影響，則會在作出該修訂的期間及未來期間內確認。

應用會計政策時的關鍵判斷

在應用會計政策的過程中，董事已作出以下對歷史財務資料中確認的金額具有最重大影響的判斷(涉及估計者除外，於下文對其進行處理)。

(a) 信貸風險顯著增加

誠如歷史財務資料附註4(t)所述，預期信貸虧損就第1階段資產按相等於12個月預期信貸虧損的撥備計量，就第2階段或第3階段資產按相等於全期預期信貸虧損的撥備計量。當資產的信貸風險自初步確認以來顯著增加時，資產轉移至第2階段。國際財務報告準則第9號並無界定何謂信貸風險顯著增加。在評估資產的信貸風險是否顯著增加時， 貴集團會考慮合理且有理據支持的定性及定量前瞻性資料。

(b) 釐定租賃期

於開始日期釐定包含 貴集團可行使續租選擇權的租賃的租賃期時， 貴集團會評估行使續租選擇權的可能性，並考慮到所有能形成經濟誘因促使 貴集團行使續租選擇權的相關事實及情況(包括有利條款、已進行的租賃裝修，以及該相關資產對 貴集團經營的重要性)。

倘發生重大事件或出現 貴集團控制能力範圍以內的重大變動情況，則將重新評估租賃期。於往績記錄期間，並無重估租賃期。

估計不確定因素的主要來源

於報告期末對未來的主要假設及其他估計不確定因素的主要來源(具有對下一個財政年度的資產的賬面值造成重大調整的重大風險)於下文討論。

(a) 貿易應收款項減值

貴集團採用實際權宜法，使用撥備矩陣估計貿易應收款項的預期信貸虧損。撥備率乃基於不同客戶群組別(具有與債務人組別相似的虧損模式)的逾期天數釐定，並計及 貴集團歷史違約率以及毋須付出不必要成本或努力即可獲得的合理可靠前瞻性資料。於各報告日期，歷史可觀察違約率將予重新評估，而前瞻性資料變動亦會納入考慮。

有關預期信貸虧損及 貴集團貿易應收款項的資料於歷史財務資料附註6(b)中披露。

貿易應收款項的賬面值如下：

	於12月31日			於2026年
	2023年	**2024年**	**2025年**	**5月31日**
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
貿易應收款項	7,410	6,658	6,956	7,803
呆賬撥備	(232)	(581)	(373)	(359)
	7,178	6,077	6,583	7,444

(b) 收益及溢利確認

誠如歷史財務資料附註4(n)所述政策闡釋，造船收益隨時間予以確認。有關未竣工項目的相關收益及溢利確認取決於合約整體結果的估計以及迄今已完成的工程部分。

根據 貴集團的近期經驗及 貴集團所從事造船業務的性質， 貴集團已於其認為工程的進度已達致一定水平，令合約結果可合理計量時作出估計。於達成該進度前，歷史財務資料附註23披露的相關合約資產不包括 貴集團最終可能由迄今已完成部分變現的溢利。此外，關於總成本或總收益的實際結果可能高於或低於在報告期末所估計，從而將作為對迄今已錄得金額的調整影響於未來年度確認的收益及溢利。

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及截至2025年及2026年5月31日止五個月，分別確認來自造船的收益3,335,000新加坡元、6,212,000新加坡元、12,692,000新加坡元、4,452,000新加坡元(未經審核)及5,298,000新加坡元。

6. 金融風險管理

貴集團的活動使其面臨多項金融風險：外幣風險、信貸風險、流動性風險及利率風險。 貴集團的整體風險管理計劃集中於金融市場的難預測性，並尋求盡量降低 貴集團財務表現所遭受的潛在不利影響。

(a) 外幣風險

由於 貴集團大部分業務交易、資產及負債主要以新加坡元及美元計值，故 貴集團面臨一定的外幣風險。 貴集團現時並無就外幣交易、資產及負債設立外幣對沖政策。 貴集團一直密切監察外幣風險，並將於有需要時考慮對沖重大外幣風險。

於2023年12月31日，倘新加坡元兑美元匯率升值／貶值10%，而所有其他變數維持不變，該年度綜合稅後溢利將減少／增加197,000新加坡元，乃主要源於以美元計值的貨幣資產淨值換算產生的匯兑虧損／收益。

於2024年12月31日，倘新加坡元兑美元匯率升值／貶值10%，而所有其他變數維持不變，該年度綜合稅後溢利將減少／增加251,000新加坡元，乃主要源於以美元計值的貨幣資產淨值換算產生的匯兑虧損／收益。

於2025年12月31日，倘新加坡元兑美元匯率升值／貶值10%，而所有其他變數維持不變，該年度綜合稅後溢利將減少／增加444,000新加坡元，乃主要源於以美元計值的貨幣資產淨值換算產生的匯兑虧損／收益。

於2026年5月31日，倘新加坡元兑美元匯率升值／貶值10%，而所有其他變數維持不變，該年度綜合除稅後溢利將減少／增加355,000新加坡元，乃主要源於以美元計值的貨幣資產淨值換算產生的匯兑虧損／收益。

(b) 信貸風險

信貸風險為對手方未履行其於金融工具或客戶合約項下的義務，因而導致財務損失的風險。 貴集團因其貿易應收款項、合約資產、按金及其他應收款項，以及銀行及現金結餘面臨信貸風險。

貿易應收款項

客戶信貸風險由各業務單位根據 貴集團有關客戶信貸風險管理的既定政策、程序及控制進行管理。 貴集團對所有要求超過若干信貸金額的客戶進行個別信用評估。該等評估集中於客戶過往支付到期款項的記錄及現時的付款能力，並考慮客戶的特定資料及與客戶經營所在經濟環境相關的資料。貿易應收款項自開票日期起計0至30天內到期。 貴集團通常不會收取客戶的抵押品。

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日， 貴集團有集中信貸風險，原因是貿易應收款項總額的12%、8%、18%及7%分別來自 貴集團最大客戶，以及貿易應收款項總額的45%、32%、34%及26%分別來自 貴集團五大客戶。為將信貸風險降至最低， 貴集團管理層已委派團隊負責釐定信用限額及信用批核。

貴集團按相等於全期預期信貸虧損的金額計量貿易應收款項虧損撥備，有關金額乃使用撥備矩陣計算得出。由於 貴集團的過往信用損失經驗並無顯示不同客戶分部的重大不同虧損模式，故基於過往逾期狀態的虧損撥備並無在 貴集團的不同客戶群之間作出進一步區分。

下表提供有關 貴集團就貿易應收款項的信貸風險敞口及預期信貸虧損的資料：

	於2023年12月31日		
	預期損失率	賬面總值	虧損撥備
	%	*千新加坡元*	*千新加坡元*
即期(未逾期)	2%	2,620	42
逾期1至30天	2%	1,117	24
逾期31至90天	4%	1,533	64
逾期超過90天	5%	2,140	102
		7,410	232

	於2024年12月31日		
	預期損失率	賬面總值	虧損撥備
	%	*千新加坡元*	*千新加坡元*
即期(未逾期)	4%	2,964	124
逾期1至30天	5%	1,411	67
逾期31至90天	9%	1,054	94
逾期超過90天	24%	1,229	296
		6,658	581

	於2025年12月31日		
	預期損失率	賬面總值	虧損撥備
	%	*千新加坡元*	*千新加坡元*
即期(未逾期)	2%	2,618	64
逾期1至30天	3%	1,650	55
逾期31至90天	6%	1,150	74
逾期超過90天	12%	1,538	180
		6,956	373

	於2026年5月31日		
	預期虧損率	賬面總值	虧損撥備
	%	*千新加坡元*	*千新加坡元*
即期(未逾期)	2%	2,908	64
逾期1至30天	3%	2,109	59
逾期31至90天	7%	1,756	121
逾期超過90天	11%	1,030	115
		7,803	359

預期損失率乃基於過去3年的實際損失經驗計算。該等比率根據過往數據收集期間的經濟狀況、當前狀況與 貴集團所認為的應收款項預期存續期內經濟狀況之間的差異進行調整。

往績記錄期間貿易應收款項的虧損撥備變動如下：

	2023年 *千新加坡元*	2024年 *千新加坡元*	2025年 *千新加坡元*	2026年 *千新加坡元*
於1月1日	81	232	581	373
年內確認減值損失	232	581	328	—
年內撇銷金額	—	—	(111)	—
撥回	(81)	(232)	(404)	(14)
匯兑差額	—	—	(21)	—
於12月31日／5月31日	232	581	373	359

合約資產

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，由於 貴集團認為貿易應收款項的預期信貸虧損率為合約資產預期信貸虧損率的合理近似值，故未就合約資產總額作出撥備。由於合約資產涉及尚未完成的合約且付款期限尚未屆滿，故評估合約資產的預期信貸虧損金額為微不足道。

按金及其他應收款項

按金及其他應收款項主要為船舶的保證按金。按金及其他應收款項的違約機率與預期信貸虧損率乃參考債務人營運所在產業的整體經濟狀況。 貴公司董事認為信貸風險並無顯著增加，且預期信貸虧損僅限於12個月預期信貸虧損。因此，按金及其他應收款項的預期信貸虧損率經評估為接近零，故於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日均未作撥備。

銀行及現金結餘

貴集團對銀行及現金結餘計提的虧損撥備等同於12個月預期信貸虧損。 貴集團因現金及現金等價物產生的信貸風險敞口有限，原因是交易對手均為獲國際信貸評級機構賦予高信貸評級的銀行， 貴集團認為其信貸風險較低。

(c) 流動性風險

庫務職能由 貴集團統一管理，包括籌措貸款應付預期現金需要，惟當借款超過特定預定授權水平時，須經 貴公司董事批准。

貴集團的政策是定期監控當前及預期的流動資金需求，以確保其維持足夠的現金儲備，以滿足短期及較長期的流動資金需求。

誠如歷史財務資料附註27所披露， 貴集團所有銀行融資均受契諾履行的規限。部分該等契諾與 貴集團財務契諾相關，並會針對該等契諾定期進行測試，此為金融機構借貸安排中的常見條款。若 貴集團違反該等契諾，相關貸款將變為按要求償還。除兩項貸款於截至2023年12月31日止年度內被識別為違反契諾並因此於2023年12月31日被分類為即期外， 貴集團並無識別在就其他貸款遵守契諾方面遇到任何困難。概無分類為非即期的銀行貸款附帶須由 貴集團於往績記錄期間後遵守的契約。

截至該等歷史財務資料日期為止，並無跡象顯示 貴集團在下次測試時會在遵守上述契諾方面遇到困難。

根據 貴集團非衍生金融負債的合約未貼現現金流量的到期情況分析如下：

	應要求或1年內	1至2年	2至5年	5年後	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*
於2023年12月31日					
貿易應付款項	3,746	—	—	—	3,746
應計費用及其他應付款項	7,601	—	—	—	7,601
借款*(附註(i))*	3,148	1,006	2,257	1,191	7,602
租賃負債	1,603	1,068	2,278	6,724	11,673
於2024年12月31日					
貿易應付款項	3,257	—	—	—	3,257
應計費用及其他應付款項	4,383	—	—	—	4,383
借款*(附註(i))*	1,298	756	2,267	189	4,510
租賃負債	1,716	1,567	2,160	5,421	10,864
於2025年12月31日					
貿易應付款項	2,657	—	—	—	2,657
應計費用及其他應付款項	653	—	—	—	653
借款*(附註(i))*	5,915	756	1,881	—	8,552
租賃負債	586	612	2,003	4,616	7,817
於2026年5月31日					
貿易應付款項	2,291	—	—	—	2,291
應計費用及其他應付款項	622	—	—	—	622
借款*(附註(i))*	6,288	731	1,599	—	8,618
租賃負債	633	644	2,041	4,316	7,634

附註：

(i) 附帶須應要求還款條款的銀行貸款在上述到期情況分析中計入「應要求或1年內」的時間段內。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，該等銀行貸款的本金未貼現總額分別為一新加坡元、一新加坡元、5,160,000新加坡元及5,560,000新加坡元。經計及 貴集團的財務狀況，董事不認為銀行會行使酌情權要求即時還款。董事認為該等銀行貸款將按貸款協議所載計劃還款日期於往績記錄期間後三年償還。於當時，截至2025年12月31日止年度的本金及利息現金流出總額將為5,160,000新加坡元，而截至2026年5月31日止五個月則為5,560,000新加坡元。

(d) 利率風險

貴集團承受的利率風險來自其銀行存款及銀行借款。該等存款以浮動利率計息，而浮動利率隨當時市況而變動。

除上文所述者外， 貴集團並無其他重大計息資產及負債， 貴集團經營現金流量大部分獨立於市場利率的變動。

由於市場利率的合理可能變動將不會對 貴集團的歷史財務資料產生重大影響，故並未呈列現金流量利率風險的敏感度分析。

(e) 金融工具類別

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
金融資產：				
按攤銷成本計量的金融資產	11,784	12,249	13,268	11,395
金融負債：				
按攤銷成本計量的金融負債	18,075	11,879	11,412	11,228
租賃負債	9,176	8,855	6,247	6,165

(f) 公平值

貴集團於綜合財務狀況表反映的金融資產及金融負債賬面值於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日均與其各自的公平值相若。

7. 收益

(a) 收益明細

貴集團於下列主要產品線及地區隨時間及於某一時間點自轉讓商品及服務產生收益：

	造船服務					工作船租賃、船員配置及物流支援服務					船務代理服務					船舶物資供應及機械與備件銷售					總計				
	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月		截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月		截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月		截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月		截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	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*	*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*	*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*	*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*	*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*
				(未經審核)					*(未經審核)*					*(未經審核)*					*(未經審核)*					*(未經審核)*	
主要地理市場																									
新加坡	3,743	6,869	14,194	5,048	5,905	8,056	9,170	9,600	4,084	4,651	2,210	2,580	2,044	977	891	2,288	1,025	1,048	638	409	16,297	19,644	26,886	10,747	11,856
中華人民共和國	–	11	55	24	23	–	–	43	5	7	11,240	12,054	9,857	4,936	3,755	408	162	126	76	105	11,648	12,227	10,081	5,041	3,890
南韓	–	–	–	–	–	–	1	–	–	–	2,193	1,649	2,732	1,056	983	52	–	–	9	–	2,245	1,650	2,732	1,065	983
阿拉伯聯合酋長國	–	890	–	–	–	–	–	157	–	102	1,294	1,438	1,265	524	404	–	1	–	–	–	1,294	2,329	1,422	524	506
印尼	–	11	18	11	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	657	1,177	875	338	675	657	1,188	893	349	675
其他	–	–	–	–	7	10	84	14	5	11	1,848	2,599	3,681	1,385	1,305	905	1,188	708	176	183	2,763	3,871	4,403	1,566	1,506
外部客戶收益	3,743	7,781	14,267	5,083	5,935	8,066	9,255	9,814	4,094	4,771	18,785	20,320	19,579	8,878	7,338	4,310	3,553	2,757	1,237	1,372	34,904	40,909	46,417	19,292	19,416
收益確認時點－根據國際財務報告準則第15號																									
某一時間點	408	1,569	1,575	631	637	1,065	1,226	1,327	485	608	18,785	20,320	19,579	8,878	7,338	4,310	3,553	2,757	1,237	1,372	24,568	26,668	25,238	11,231	9,955
隨時間	3,335	6,212	12,692	4,452	5,298	5,497	7,338	7,623	3,065	3,914	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8,832	13,550	20,315	7,517	9,212
	3,743	7,781	14,267	5,083	5,935	6,562	8,564	8,950	3,550	4,522	18,785	20,320	19,579	8,878	7,338	4,310	3,553	2,757	1,237	1,372	33,400	40,218	45,553	18,748	19,167
根據其他準則確認的收益	–	–	–	–	–	1,504	691	864	544	249	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1,504	691	864	544	249
總計	3,743	7,781	14,267	5,083	5,935	8,066	9,255	9,814	4,094	4,771	18,785	20,320	19,579	8,878	7,338	4,310	3,553	2,757	1,237	1,372	34,904	40,909	46,417	19,292	19,416

(b) 分配予客戶合約剩餘履約責任的交易價格

貴集團已就所有原定預期期限為一年或以下的合約應用國際財務報告準則第15號「客戶合約收益」第121段的可行權宜方法，且不披露分配予剩餘履約責任的交易價格金額。

8. 其他收入

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	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*
				(未經審核)	
利息收入	51	8	8	8	—
政府補助*(附註(i))*	70	147	97	61	80
工場的分租租金收入	83	372	388	162	162
雜項收入*(附註(ii))*	52	270	651	191	295
	256	797	1,144	422	537

附註：

(i) 於往績記錄期間，貴集團確認政府補助，有關政府補助為僱主提供工資資助，以確保低收入工人獲得公平薪酬以及協助企業僱用、留任及支援年長工人、更生人士及殘疾僱員。

(ii) 截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及截至2025年及2026年5月31日止五個月，貴集團分別就倉儲收入及繫泊位泊位費收入確認雜項收入11,000新加坡元、257,000新加坡元、390,000新加坡元、143,000新加坡元(未經審核)及199,000新加坡元。

9. 其他收益及虧損—淨額

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	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*
				(未經審核)	
匯兑(虧損)／收益	(103)	88	(212)	(169)	(53)
出售物業、廠房及設備收益	727	235	268	—	95
租賃修改收益	—	15	—	—	—
因售後回租交易產生的權利轉讓收益*(附註28)*	157	250	—	—	—
終止租賃負債的收益	201	—	889	889	—
	982	588	945	720	42

10. 分部資料

主要營運決策者(「**主要營運決策者**」)已確認為 貴公司董事。 貴公司董事審閱 貴集團內部報告，以根據向外部客戶提供的服務及產品類別進行資源分配及評估分部表現。 貴集團已識別以下四個可報告分部：

造船服務	—	於新加坡製造及銷售鋁製工作船，並提供船舶維修及保養服務
工作船租賃、船員配置及物流支援服務	—	提供工作船的程租與期租服務、海事船員配置，以及整合式陸上物流與貨物倉儲服務
船務代理服務	—	協調新加坡靠港手續及現場物流，並促進馬來西亞與印尼地區代理解決方案
船舶物資供應及機械與備件銷售	—	向船舶供應必需物資及技術設備，並銷售船用引擎、發電機及備件

營運分部的會計政策與歷史財務資料附註4所述者相同。收益及開支參考有關分部產生的收益及銷售成本分配至可報告分部。可報告分部業績所用的指標為毛利。 貴集團的分部開支(如員工成本、折舊及其他經營開支)及分部資產及負債並未定期提供予 貴集團主要營運決策者。因此，該資料未於歷史財務資料中披露。

(i) 有關分部業績的資料

	造船服務 *千新加坡元*	船舶租賃、船員配置及物流支援服務 *千新加坡元*	船務代理服務 *千新加坡元*	船舶物資供應及機械與備件銷售 *千新加坡元*	總計 *千新加坡元*
截至2023年12月31日止年度					
分部收益	3,743	8,066	18,785	4,310	34,904
分部毛利	1,179	2,204	6,607	540	10,530

	造船服務 *千新加坡元*	船舶租賃、船員配置及物流支援服務 *千新加坡元*	船務代理服務 *千新加坡元*	船舶物資供應及機械與備件銷售 *千新加坡元*	總計 *千新加坡元*
截至2024年12月31日止年度					
分部收益	7,781	9,255	20,320	3,553	40,909
分部毛利	3,521	3,038	7,548	1,070	15,177

	造船服務 *千新加坡元*	工作船租賃、船員配置及物流支援服務 *千新加坡元*	船務代理服務 *千新加坡元*	船舶物資供應及機械與備件銷售 *千新加坡元*	總計 *千新加坡元*
截至2025年12月31日止年度					
分部收益	14,267	9,814	19,579	2,757	46,417
分部毛利	7,145	3,557	7,945	599	19,246

	造船服務 *千新加坡元*	工作船租賃、船員配置及物流支援服務 *千新加坡元*	船務代理服務 *千新加坡元*	船舶物資供應及機械與備件銷售 *千新加坡元*	總計 *千新加坡元*
截至2025年5月31日止五個月（未經審核）					
分部收益	5,083	4,094	8,878	1,237	19,292
分部毛利	2,232	1,513	3,436	340	7,521

	造船服務 *千新加坡元*	工作船租賃、船員配置及物流支援服務 *千新加坡元*	船務代理服務 *千新加坡元*	船舶物資供應及機械與備件銷售 *千新加坡元*	總計 *千新加坡元*
截至2026年5月31日止五個月					
分部收益	5,935	4,771	7,338	1,372	19,416
分部毛利	3,257	1,879	2,788	441	8,365

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	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*
				(未經審核)	
可報告分部的毛利總額	10,530	15,177	19,246	7,521	8,365
未分配金額：					
其他收入	256	797	1,144	422	537
其他收益及虧損淨額	982	588	945	720	42
貿易應收款項(減值虧損)／減值虧損撥回淨額	(151)	(349)	76	(73)	14
銷售及行政開支	(6,348)	(8,508)	(9,325)	(3,687)	(4,823)
財務成本	(396)	(628)	(463)	(225)	(156)
除税前綜合溢利	4,873	7,077	11,623	4,678	3,979

(ii) 地理資料

貴集團的外部客戶收益的地理位置載於歷史財務資料附註7。客戶地理位置乃基於所交付貨品或所提供服務的地點而定。 貴集團絕大部分的非流動資產均位於新加坡，故概無呈列非流動資產的地理資料。

(iii) 主要客戶收益

對 貴集團總收益貢獻達到或超過10%的個別主要客戶收益披露如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	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*
				(未經審核)	
客戶A					
船務代理服務	8,573	8,202	5,100	2,885	不適用*
船舶物資供應及機械與備件銷售	373	—	—	—	不適用*
	8,946	8,202	5,100	2,885	不適用*
客戶B					
造船服務	—	—	不適用*	3,009	不適用*

* 相關收益在相關年度／期間佔 貴集團總收益的比例並不超過10%。

11. 財務成本

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	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*
				(未經審核)	
租賃負債利息開支	174	379	267	124	104
有擔保銀行貸款利息開支	222	249	196	101	52
	396	628	463	225	156

12. 所得稅開支

所得稅已於損益確認如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	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*
				(未經審核)	
即期稅項					
年內撥備	844	1,068	1,718	354	665
過往年度撥備不足／(超額撥備)	118	(57)	158	—	—
	962	1,011	1,876	354	665
遞延稅項*(附註29)*	131	—	—	—	—
	1,093	1,011	1,876	354	665

根據《1947年新加坡所得稅法》第13A條，一間經營新加坡註冊船舶的附屬公司可就其新加坡船舶在新加坡港界以外水域營運所產生的特定類別航運收入享有稅務豁免。

根據新加坡的經修訂部分稅務豁免計劃，合資格企業首10,000新加坡元的正常應課稅收入可獲75%豁免，其後190,000新加坡元的正常應課稅收入可獲50%豁免。

所得稅開支與除稅前溢利乘新加坡稅率的結果對賬如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	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*
				(未經審核)	
除稅前溢利	4,873	7,077	11,623	4,678	3,979
按新加坡稅率17%計算的稅項	828	1,203	1,976	795	676
毋須課稅收入的稅務影響	(257)	(458)	(535)	(308)	(257)
不可扣稅開支的稅務影響	529	350	441	77	393
未確認暫時性差額的稅務影響	101	181	13	(44)	23
對稅務減免的影響	(226)	(208)	(177)	(166)	(170)
過往年度撥備不足／(超額撥備)	118	(57)	158	—	—
所得稅開支	1,093	1,011	1,876	354	665

13. 年／期內溢利

貴公司年／期內溢利經扣除下列項目後列示：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	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*
				(未經審核)	
無形資產攤銷	2	56	—	—	—
核數師酬金	45	101	50	34	22
造船所消耗的物料成本（計入銷售成本）	1,642	3,416	6,082	2,549	2,333
物業、廠房及設備折舊	986	1,480	1,734	704	734
使用權資產折舊	573	1,094	669	334	235
[編纂]	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
港口相關費用(計入銷售成本)	9,559	11,623	10,826	5,086	4,199
研發開支(計入銷售成本)	—	—	103	—	—

14. 僱員福利開支

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	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*
				(未經審核)	
僱員福利(不包括董事酬金)：					
薪金、獎金及津貼	5,905	7,286	7,517	3,031	3,265
退休福利計劃供款	420	523	568	202	239
	6,325	7,809	8,085	3,233	3,504

(a) 退休金 — 界定供款計劃

貴集團根據《中央公積金法》(新加坡法律第36章)為受《僱傭法》(新加坡法律第91章)管轄的僱員實行中央公積金計劃。中央公積金計劃屬界定供款退休計劃，由獨立受託人管理。根據中央公積金計劃，僱主與僱員一般須分別按僱員相關入息的17%及20%(以每月相關入息上限為準)向中央公積金計劃供款。年滿55歲及以上的資深僱員適用不同的中央公積金供款率。向中央公積金計劃繳付的供款會即時歸屬。

於往績記錄期間， 貴集團根據中央公積金計劃概無任何沒收供款，而該等供款可供 貴集團用於減少現有供款水平。於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，退休計劃項下亦無任何可供 貴集團用於減少未來年度應付供款的沒收供款。

(b) 五名最高薪酬人士

於截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及截至2025年及2026年5月31日止五個月內，貴集團五名最高薪酬人士分別包括2、2、2、2(未經審核)及2名董事，其薪酬詳情載於歷史財務資料附註15(a)所呈列的分析。剩餘人員於截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及截至2025年及2026年5月31日止五個月的酬金載列如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	**2024年**	**2025年**	**2025年**	**2026年**
	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*
				(未經審核)	
基本薪金及津貼	362	390	398	166	171
酌情花紅	92	75	66	—	—
退休福利計劃供款	70	72	65	24	24
	524	537	529	190	195

薪酬介乎以下範圍：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	**2024年**	**2025年**	**2025年**	**2026年**
				(未經審核)	
零至1,000,000港元	1	—	1	3	3
1,000,001港元至1,500,000港元	2	3	2	—	—
	3	3	3	3	3

於往績記錄期間，貴集團並無向上述剩餘最高薪酬人士支付任何酬金，作為其加入貴集團的誘因、入職時的報酬，或作為離職補償。

15. 董事的福利及權益

(a) 董事的酬金

	截至2023年12月31日止年度				
	袍金	薪金、工資及津貼	酌情花紅	僱主向退休福利計劃作出的供款	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*
執行董事：					
CHUA TK先生*(附註(i))*	—	153	39	22	214
LIM Chin Pei Fabian先生*(附註(i)及(ii))*	—	105	27	21	153
總計	—	258	66	43	367

	截至2024年12月31日止年度				
	袍金	薪金、工資及津貼	酌情花紅	僱主向退休福利計劃作出的供款	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*
執行董事：					
CHUA TK先生*(附註(i))*	—	180	45	22	247
LIM Chin Pei Fabian先生*(附註(i)及(ii))*	—	120	30	22	172
總計	—	300	75	44	419

	截至2025年12月31日止年度				
	袍金	薪金、工資及津貼	酌情花紅	僱主向退休福利計劃作出的供款	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*
執行董事：					
CHUA TK先生*(附註(i))*	—	216	54	26	296
LIM Chin Pei Fabian先生*(附註(i)及(ii))*	—	132	33	25	190
	—	348	87	51	486

	截至2025年5月31日止五個月(未經審核)				
	袍金	薪金、工資及津貼	酌情花紅	僱主向退休福利計劃作出的供款	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*
執行董事：					
CHUA TK先生*(附註(i))*	—	90	—	9	99
LIM Chin Pei Fabian先生*(附註(i)及(ii))*	—	55	—	9	64
總計	—	145	—	18	163

	截至2026年5月31日止五個月				
	袍金	薪金、工資及津貼	酌情花紅	僱主向退休福利計劃作出的供款	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*
執行董事：					
CHUA TK先生*(附註(i))*	—	125	—	11	136
LIM Chin Pei Fabian先生*(附註(i)及(ii))*	—	75	—	9	84
總計	—	200	—	20	220

附註：

(i) Chua TK先生及Lim Chin Pei Fabian先生於2026年1月12日獲委任為 貴公司董事，其後於[日期]獲調任為執行董事。彼等於往績記錄期間擔任 貴集團現時旗下公司的董事及高級管理人員。董事的薪酬呈列方式，猶如董事在整個往績記錄期間一直獲委任。

(ii) Lim Chin Pei Fabian先生為行政總裁。

於往績記錄期間，貴公司董事並無放棄或同意放棄任何酬金的安排。

董事退休及離職福利

於往績記錄期間，貴公司任何董事並無就其有關 貴集團事務管理的服務獲支付或收取退休或離職福利。

為獲取董事服務而向第三方支付的代價

於往績記錄期間，貴公司並未就獲取董事服務而向第三方支付代價。

(b) 董事於交易、安排或合約中的重大權益

貴公司概無就 貴集團業務訂立使 貴公司董事及董事的關連方直接或間接擁有重大權益且於往績記錄期間持續有效的重要交易、安排及合約。

16. 股息

截至2023年及2025年12月31日止年度，貴公司附屬公司Pinnacle Marine分別向其當時股東宣派合共10,875,000新加坡元及4,973,000新加坡元的末期現金股息。

根據 貴公司於2026年3月6日的股東大會上通過的一項決議案，截至2026年5月31日止五個月向 貴公司股東宣派及派付3,700,000新加坡元的中期股息。

17. 每股盈利

由於重組及按歷史財務資料附註2所披露的綜合基準編製 貴集團往績記錄期間業績，每股盈利資料對本歷史財務資料而言並不具實質意義，故未予呈列。

18. 物業、廠房及設備

	租賃物業	工作船	汽車	辦公設備	設備、機械及其他資產	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*	*千新加坡元*
成本						
於2023年1月1日	—	10,367	840	2	612	11,821
添置	7,602	—	559	17	1,600	9,778
出售／撇銷	—	(1,194)	(248)	—	(219)	(1,661)
於2023年12月31日及2024年1月1日	7,602	9,173	1,151	19	1,993	19,938
添置	1,191	426	—	7	463	2,087
出售／撇銷	—	(1,477)	—	—	—	(1,477)
於2024年12月31日及2025年1月1日	8,793	8,122	1,151	26	2,456	20,548
添置	212	4,148	—	—	304	4,664
轉撥自使用權資產	—	—	350	—	—	350
出售／撇銷	(1)	(629)	—	—	(142)	(772)
於2025年12月31日及2026年1月1日	9,004	11,641	1,501	26	2,618	24,790
添置	—	6	—	5	15	26
出售／撇銷	—	(499)	—	—	—	(499)
於2026年5月31日	9,004	11,148	1,501	31	2,633	24,317
累計折舊						
於2023年1月1日	—	1,907	350	2	512	2,771
年內折舊	260	491	106	3	126	986
出售／撇銷	—	(831)	(134)	—	(219)	(1,184)
於2023年12月31日及2024年1月1日	260	1,567	322	5	419	2,573
年內折舊	659	439	113	7	262	1,480
出售／撇銷	—	(443)	—	—	—	(443)
於2024年12月31日及2025年1月1日	919	1,563	435	12	681	3,610
年內折舊	734	591	113	8	288	1,734
轉撥自使用權資產	—	—	73	—	—	73
出售／撇銷	—	(235)	—	—	(125)	(360)
於2025年12月31日及2026年1月1日	1,653	1,919	621	20	844	5,057
期內折舊	307	234	61	4	128	734
出售／撇銷	—	(171)	—	—	—	(171)
於2026年5月31日	1,960	1,982	682	24	972	5,620
賬面值						
於2023年12月31日	7,342	7,606	829	14	1,574	17,365
於2024年12月31日	7,874	6,559	716	14	1,775	16,938
於2025年12月31日	7,351	9,722	880	6	1,774	19,733
於2026年5月31日	7,044	9,166	819	7	1,661	18,697

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，作為 貴集團銀行融資擔保而抵押或質押的物業、廠房及設備賬面值分別為5,940,000新加坡元、5,471,000 新加坡元、5,003,000新加坡元及4,808,000新加坡元。

19. 使用權資產

	租賃物業 *千新加坡元*	工作船 *千新加坡元*	汽車 *千新加坡元*	設備、機械及其他資產 *千新加坡元*	總計 *千新加坡元*
成本					
於2023年1月1日	1,452	254	—	—	1,706
添置	7,549	—	350	81	7,980
售後回租交易相關添置*(附註28)*	—	882	—	—	882
租賃修改	73	—	—	—	73
出售／撇銷	(1,344)	(255)	—	—	(1,599)
於2023年12月31日及2024年1月1日	7,730	881	350	81	9,042
添置	85	—	—	—	85
售後回租交易相關添置*(附註28)*	—	616	—	—	616
租賃修改	(491)	—	—	(78)	(569)
於2024年12月31日及2025年1月1日	7,324	1,497	350	3	9,174
租賃修改	(110)	—	—	(3)	(113)
轉撥至物業、廠房及設備	—	—	(350)	—	(350)
出售／撇銷	—	(1,497)	—	—	(1,497)
於2025年12月31日及2026年1月1日	7,214	—	—	—	7,214
添置	70	—	—	—	70
出售／撇銷	(85)	—	—	—	(85)
於2026年5月31日	7,199	—	—	—	7,199
累計折舊					
於2023年1月1日	1,013	21	—	—	1,034
折舊	434	113	3	23	573
出售／撇銷	(1,100)	(85)	—	—	(1,185)
於2023年12月31日及2024年1月1日	347	49	3	23	422
折舊	623	395	35	41	1,094
租賃修改	(15)	—	—	(64)	(79)
於2024年12月31日及2025年1月1日	955	444	38	—	1,437
折舊	590	41	35	3	669
租賃修改	—	—	—	(3)	(3)
轉撥至物業、廠房及設備	—	—	(73)	—	(73)
出售／撇銷	—	(485)	—	—	(485)
於2025年12月31日及2026年1月1日	1,545	—	—	—	1,545
折舊	235	—	—	—	235
出售／撇銷	(85)	—	—	—	(85)
於2026年5月31日	1,695	—	—	—	1,695
賬面值					
於2023年12月31日	7,383	832	347	58	8,620
於2024年12月31日	6,369	1,053	312	3	7,737
於2025年12月31日	5,669	—	—	—	5,669
於2026年5月31日	5,504	—	—	—	5,504

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，分別確認租賃負債為9,176,000新加坡元、8,855,000新加坡元、6,247,000新加坡元及6,165,000新加坡元，並確認相關使用權資產為8,620,000新加坡元、7,737,000新加坡元、5,669,000新加坡元及5,504,000新加坡元。除出租人持有的租賃資產擔保權益外，租賃協議未附加任何契諾條款。租賃資產不得作為借款擔保的用途。

於往績記錄期間內，貴集團於損益確認的與租賃相關的費用項目分析如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	**2024年**	**2025年**	**2025年**	**2026年**
	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*
				(未經審核)	
租賃負債的利息費用（計入融資成本）	174	379	267	124	104
短期租賃相關費用（計入銷售行政開支）	2	2	2	1	1

有關租賃現金流出總額詳情載於歷史財務資料的附註32(c)。

於往績記錄期間，貴集團租賃物業、汽車、工作船及其他資產。所訂立租賃物業及其他資產的租賃合約的固定期限分別為13年及1至3年，惟可具有延期及終止選擇權。租賃條款按個別基準磋商，載有各種不同的條款及條件。於確定租期並評估不可撤銷年期長度時，貴集團採用合約的定義並確定合約可強制執行的年期。

貴集團的工作船租賃主要涉及工作船租賃及物流支援服務，其中包含可由 貴集團於不可撤銷合約期屆滿前行使的延長選擇權。此類選擇權能為上述業務活動提供營運彈性及長期保障。 貴集團於租賃開始日期已進行評估，合理地確定會行使有關延期選擇權，故延期期間的未來租賃付款計入租賃負債計量。

此外，當發生重大事件或承租方可控範圍內的重大情況變化時，貴集團將重新評估是否合理確定行使延長選擇權。於往績記錄期間，並無發生此類觸發事件。

20. 無形資產

	會計軟件 *千新加坡元*
成本	
於2023年1月1日	—
添置	58
於2023年12月31日、2024年1月1日、2024年12月31日、2025年1月1日、2025年12月31日、2026年1月1日及2026年5月31日	58
累計攤銷	
於2023年1月1日	—
年內攤銷	2
於2023年12月31日及2024年1月1日	2
年內攤銷	56
於2024年12月31日、2025年1月1日、2025年12月31日、2026年1月1日及2026年5月31日	58
賬面值	
於2023年12月31日	56
於2024年12月31日	—
於2025年12月31日	—
於2026年5月31日	—

於往績記錄期間的攤銷費用已計入綜合損益及其他全面收益表「銷售及行政開支」內。

21. 存貨

	於12月31日			於2026年
	2023年 *千新加坡元*	**2024年** *千新加坡元*	**2025年** *千新加坡元*	**5月31日** *千新加坡元*
原材料	551	933	758	655
製成品	616	469	474	480
	1,167	1,402	1,232	1,135

22. 貿易應收款項

	於12月31日			於2026年
	2023年 *千新加坡元*	**2024年** *千新加坡元*	**2025年** *千新加坡元*	**5月31日** *千新加坡元*
貿易應收款項	7,410	6,658	6,956	7,803
呆賬撥備	(232)	(581)	(373)	(359)
	7,178	6,077	6,583	7,444

貴集團主要以信貸方式與其他客戶訂立交易條款。信貸期一般介乎0至30天。每位客戶均有最高信貸上限。 貴集團力求對其尚未收取的應收款項維持嚴格監控。 貴公司董事定期檢閱逾期結餘。

貿易應收款項按照發票日期(扣除撥備後)的賬齡分析如下：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
即期	222	335	315	553
1至30天	2,357	2,431	2,272	2,686
31至60天	1,092	912	1,714	1,656
61至90天	602	614	554	819
91至180天	2,190	1,130	1,106	1,119
超過180天	715	655	622	611
	7,178	6,077	6,583	7,444

貴集團貿易應收款項的賬面值以下列貨幣計值：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
新加坡元	5,337	4,597	3,584	5,304
美元	1,837	1,480	2,999	2,140
其他	4	—	—	—
	7,178	6,077	6,583	7,444

23. 合約資產及合約負債

合約資產

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
來自船務代理服務項下履約	—	166	—	—
來自造船合約項下履約	548	537	445	753
	548	703	445	753
國際財務報告準則第15號範圍內的客戶合約應收款項，已計入「貿易應收款項」	6,961	5,933	6,385	7,143

與合約資產相關的金額為根據造船合約應收客戶的結餘，此結餘於就提供建設工程所賺取的收益初始確認未開立發票的收益時產生，原因是收取代價取決於建設工程是否成功完成。船務代理服務款項於船務代理服務完成後方可向客戶收取，因此，當 貴集團有權就已完工但尚未開立發票的工作收取代價時，即確認合約資產。

往績記錄期間合約資產結餘的重大變動及增減：

	2023年	**2024年**	**2025年**	**2026年**
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
於1月1日的結餘	25	548	703	445
年初已確認合約資產轉移至貿易應收款項	(4)	(240)	(166)	[(344)]
進度計量的變動	(21)	(308)	(537)	[(101)]
報告日期已完工但未開立發票的工作的代價	240	166	344	[560]
產生的成本	308	537	101	[193]
於12月31日／5月31日的結餘	548	703	445	753

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，合約資產預期於一年內收回。

合約負債

	於12月31日			**於2026年**
	2023年	**2024年**	**2025年**	**5月31日**
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
來自船務代理服務項下履約	947	303	311	—
來自造船合約項下履約	1,436	1,152	171	40
	2,383	1,455	482	40

往績記錄期間合約負債結餘的重大變動及增減：

	2023年	**2024年**	**2025年**	**2026年**
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
於1月1日的結餘	677	2,383	1,455	482
因期初確認計入合約負債的年內收益導致的合約負債減少	(677)	(2,383)	(1,455)	(482)
因預收款項導致的合約負債增加	2,383	1,455	482	40
於12月31日／5月31日的結餘	2,383	1,455	482	40

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，所有已收履約預收款項預期於一年內確認為收益。

24. 預付款項、按金及其他應收款項

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
預付款項	58	184	298	286
就 貴公司擬發行股份所產生費用的預付款項*(附註)*	—	—	252	417
按金	190	351	142	110
預付採購款項	589	222	287	1,110
其他應收款項	45	179	222	196
	882	936	1,201	2,119

附註： 貴公司股份於聯交所**[編纂]**[**編纂**]後，於2025年12月31日及2026年5月31日的結餘將轉撥至權益項下的資本儲備賬。

25. 貿易應付款項

貿易應付款項按照收貨日期的賬齡分析如下：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
即期	172	345	107	1,544
1至30天	1,588	1,475	1,399	454
31至60天	870	693	850	165
61至90天	717	295	285	81
超過90天	399	449	16	47
	3,746	3,257	2,657	2,291

貴集團貿易應付款項的賬面值以下列貨幣計值：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
新加坡元	2,517	2,815	2,256	2,163
美元	1,155	343	389	128
其他	74	99	12	—
	3,746	3,257	2,657	2,291

26. 應計費用及其他應付款項

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
應計費用及其他應付款項	2,529	2,067	2,583	2,057
應付當時股東款項*(附註)*	6,411	4,081	—	—
	8,940	6,148	2,583	2,057

*附註：*該等款項指與截至2023年12月31日止年度已宣派末期股息相關的應付款項，且屬非貿易性質，為無擔保、免息及並無固定還款期。所有未結清餘額已於**[編纂]**前悉數結清。

27. 借款

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
有抵押銀行貸款	6,728	4,239	8,102	8,315

貴集團借款的賬面值以新加坡元計值。

(a) 借款的還款時間表分析如下：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
一年內或按要求	2,285	1,167	2,442	6,133
多於一年，但不超過兩年	1,296	701	2,468	656
多於兩年，但不超過五年	2,011	2,188	3,192	1,526
多於五年	1,136	183	—	—
	6,728	4,239	8,102	8,315
減：預期於12個月內結算的款項(於流動負債下列示)				
— 一年內應償還的銀行貸款賬面值	(2,285)	(1,167)	(642)	(633)
— 載有按要求償還條款且一年後應付的銀行貸款賬面值	(488)	—	(5,000)	(5,500)
	(2,773)	(1,167)	(5,642)	(6,133)
預期於12個月後結算的款項(於非流動負債下列示)	3,955	3,072	2,460	2,182

(b) 於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日， 貴集團借款的實際年利率如下：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
實際利率	2.50%至5.40%	3.00%至4.71%	2.11%至4.71%	2.02%至4.26%

(c) 貴集團借款所質押的資產及抵押品詳情如下：

於2023年12月31日

(i) 銀行貸款103,000新加坡元由 貴公司執行董事Chua TK先生及Lim Chin Pei Fabian先生提供的個人擔保作抵押；

(ii) 銀行貸款1,373,000新加坡元由兩間附屬公司Pinnacle Marine及Primus Shipping提供的公司擔保，以及 貴公司執行董事Chua TK先生及 貴公司股東Chua Guek Cheng女士提供的個人擔保作抵押；

(iii) 銀行貸款291,000新加坡元由兩間附屬公司Pinnacle Marine及Prestige Ocean 提供的公司擔保，以及 貴公司執行董事Chua TK先生提供的個人擔保作抵押；

(iv) 銀行貸款431,000新加坡元由 貴公司執行董事Chua TK先生及Lim Chin Pei Fabian先生提供的共同擔保作抵押；

(v) 銀行貸款258,000新加坡元由執行董事Chua TK先生及股東Chua Guek Cheng女士提供的個人擔保作抵押；及

(vi) 銀行貸款4,272,000新加坡元由 貴公司執行董事Chua TK先生及Lim Chin Pei Fabian先生提供的共同擔保，以及如歷史財務資料附註18所披露的一項租賃物業的法定押記作抵押。

於2024年12月31日

(i) 銀行貸款535,000新加坡元由兩間附屬公司Pinnacle Marine及Primus Shipping提供的公司擔保，以及 貴公司執行董事Chua TK先生及 貴公司股東Chua Guek Cheng女士提供的個人擔保作抵押；

(ii) 銀行貸款3,704,000新加坡元由 貴公司執行董事Chua TK先生及Lim Chin Pei Fabian先生提供的共同擔保，以及如歷史財務資料附註18所披露的一項租賃物業的法定押記作抵押。

於2025年12月31日

(i) 銀行貸款8,102,000 新加坡元由 貴公司執行董事Chua TK先生及Lim Chin Pei Fabian先生提供的共同擔保，以及如歷史財務資料附註18所披露的一項租賃物業的法定押記作抵押。該等個人擔保將於**[編纂]**後解除。

於2026年5月31日

(i) 銀行貸款8,315,000新加坡元由 貴公司執行董事Chua TK先生及Lim Chin Pei Fabian先生提供的共同擔保，以及如歷史財務資料附註18所披露的一項租賃物業的法定押記作抵押。該等個人擔保將於**[編纂]**後解除。

(d) 貴集團借款的貸款契諾詳情如下：

貴集團的所有銀行融資均須履行契約。與 貴集團財務指標有關的若干契約會定期進行測試，該等契諾均為與金融機構訂立的貸款安排中常見的契約。倘 貴集團違反契諾，則相關借款須按要求償還。

貴集團已於往績記錄期間遵守其借款融資的財務契諾，惟兩項長期銀行貸款安排下的契諾條款曾遭違反，該條款規定在宣派截至2023年12月31日止年度的任何股息前須事先取得銀行書面同意。由於此項違反，合共488,000新加坡元之銀行貸款(原定於2023年12月31日後一年內償還)因而須受制於銀行可要求提早還款之選擇權。據此，該等銀行貸款於2023年12月31日重新分類為流動負債。於2024年12月31日，由於相關銀行貸款已於截至2024年12月31日止年度內悉數清償，或預定於一年內償還，故毋須作出相關重新分類。針對餘下銀行貸款，銀行於2025年4月16日就該項違反契諾向 貴集團發出寬限函，豁免任何違約事項及其要求提早還款之權利。該筆銀行貸款已於截至2025年12月31日止年度內悉數清償。

28. 租賃負債

	於12月31日						於2026年	
	2023年		2024年		2025年		5月31日	
	最低租賃付款	最低租賃付款的現值	最低租賃付款	最低租賃付款的現值	最低租賃付款	最低租賃付款的現值	最低租賃付款	最低租賃付款的現值
	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*	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
一年內	1,603	1,204	1,716	1,355	586	342	633	394
多於一年，但不超過兩年	1,068	753	1,567	1,278	612	383	644	421
多於兩年，但不超過五年	2,278	1,506	2,160	1,505	2,003	1,419	2,041	1,480
多於五年	6,724	5,713	5,421	4,717	4,616	4,103	4,316	3,870
	11,673		10,864		7,817		7,634	
減：未來融資費用	(2,497)		(2,009)		(1,570)		(1,469)	
租賃責任的現值	9,176	9,176	8,855	8,855	6,247	6,247	6,165	6,165
減：於12個月內到期償付的款項(於流動負債項下列示)		(1,204)		(1,355)		(342)		(394)
於12個月後到期償付的款項(於非流動負債下列示)		7,972		7,500		5,905		5,771

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，應用於租賃負債的加權平均增量借款利率分別為5.42%、5.40%、5.01%及4.94%。

售後回租交易 — 賣方兼承租人

於往績記錄期間， 貴集團就五艘工作船與第三方買方兼出租人訂立售後回租安排。該等工作船由 貴集團建造並售予第三方買方兼出租人，隨後將同批工作船回租予 貴集團。該出售事項乃根據國際財務報告準則第15號作為銷售安排入賬，而該租賃則根據國際財務報告準則第16號以使用權資產及租賃負債形式確認。因此， 貴集團(作為賣方兼承租人)按以下方式計量因租回產生的使用權資產，並確認與轉讓予第三方買方兼出租人的權利相關的收益：

		截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
		2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	附註	*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*
					(未經審核)	
代價淨額		1,860	1,730	—	—	—
減：已出售資產的賬面值		(1,118)	(866)	—	—	—
租賃前出售的收益		742	864	—	—	—
回租效應						
加：貴集團保留的使用權資產金額	*19*	882	616	—	—	—
減：貴集團承擔的租賃負債	*32(b)*	(1,467)	(1,230)	—	—	—
因售後回租交易產生的權利轉讓收益	*9*	157	250	—	—	—

該調整反映截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及截至2025年及2026年5月31日止五個月， 貴集團確認的使用權資產分別為882,000新加坡元、616,000新加坡元、零新加坡元、零新加坡元(未經審核)及零新加坡元(即透過回租已出售工作船的方式保留使用權資產，按其先前賬面值比例計算)，以及租賃負債分別為1,467,000新加坡元、1,230,000新加坡元、零新加坡元、零新加坡元(未經審核)及零新加坡元。

29. 遞延稅項負債

以下為由 貴集團就物業、廠房及設備確認的加速稅項折舊產生的遞延稅項負債。

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
於1月1日	625	756	756	756
年／期內自損益扣除*(附註12)*	131	—	—	—
於12月31日／5月31日	756	756	756	756

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，概無於綜合財務狀況表中分別確認因租賃負債產生的遞延稅項資產1,560,000新加坡元、1,505,000新加坡元、1,062,000新加坡元及1,048,000新加坡元以及因使用權資產產生的遞延稅項負債1,465,000新加坡元、1,315,000新加坡元、964,000新加坡元及936,000新加坡元，原因為 貴公司董事認為95,000新加坡元、190,000新加坡元、98,000新加坡元及112,000新加坡元的淨影響屬微不足道。

30. 貴公司股本、合併資本及儲備

(a) 股本

	股份數目	面值	
		千美元	*千新加坡元*
法定：			
每股面值0.00001美元的普通股			
於2026年1月2日(註冊成立日期)及2026年5月31日	5,000,000,000	50	64

	股份數目	面值	
		千美元	*千新加坡元*
已發行及繳足：			
每股面值0.00001美元的普通股			
於2026年1月2日(註冊成立日期)	1	—*	—*
註銷股份	(1)	—*	—*
發行股份	216,682	—*	—*
於2026年5月31日	216,682	—*	—*

* 該等結餘指少於10新加坡元的金額。

貴公司於2026年1月2日註冊成立，法定股本為50,000美元，分為5,000,000,000股每股面值0.00001美元的股份。註冊成立後，一名初始認購人(為獨立第三方)獲發行一股面值0.00001美元的認購人股份(已悉數繳足)，並於同日按面值將一股認購人股份轉讓予Prompt Venture。作為重組的一部分，於2026年1月30日，Pinnacle Marine的股東將其於Pinnacle Marine的全部股權(合共216,682股)轉讓予PMS Group。作為轉讓的代價， 貴公司向股東配發及發行合共216,682股 貴公司普通股。與上述步驟同時，Prompt Venture退還其持有的一股初始認購人股份，該股份其後由 貴公司註銷。

隨著於2026年2月2日完成重組及發行 貴公司股份， 貴公司成為Pinnacle Marine及營運實體的母公司。

(b) 合併資本

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度的合併資本指經抵銷集團內公司間投資後， 貴公司於各日期存在的附屬公司股本總額。

截至2023年12月31日止年度，透過向**[編纂]**投資者配發及發行16,680股Pinnacle Marine股份，Pinnacle Marine的股本由200,000新加坡元增至5,200,000新加坡元，以促進 貴集團收購當地海濱造船廠的擴張計劃。

於重組完成後，5,200,000新加坡元的合併資本已重新分類至其他儲備。

(c) 貴公司的儲備

貴公司的儲備變動如下：

	其他儲備 *(附註)* *千新加坡元*
於2026年1月2日(註冊成立日期)	—*
重組的影響*(附註2)*	9,551
與擁有人以其擁有人身份進行的交易	9,551
於2026年5月31日	9,551

* 餘額指少於10新加坡元的金額。

*附註：*貴公司的其他儲備指於重組完成當日之Pinnacle Marine之獨立財務報表所列權益項目中 貴公司應佔的賬面值。

(d) 資本管理

貴集團管理其資本結構，以確保 貴集團實體能夠持續經營，同時透過優化債務與權益的平衡，為股東實現回報最大化。 貴集團的整體策略在整個往績記錄期間保持不變。

貴集團的資本結構包括淨負債，當中包括分別於歷史財務資料附註27及28所披露的借款及租賃負債，扣除現金及現金等價物，以及 貴公司擁有人應佔權益(包括股本及儲備)。

貴集團管理層不時檢討資本結構。在此檢討過程中，管理層會考慮資本成本及與資本相關的風險。根據管理層的建議， 貴集團將透過派發股息、發行新股或新債、贖回現有債務或出售資產以減少債務等方式，平衡其整體資本結構。

31. 儲備

(a) 貴集團

貴集團的儲備及其變動金額於綜合損益及其他全面收益表及綜合權益變動表呈列。

(b) 儲備性質及目的

(i) 其他儲備

其他儲備指在抵銷各公司間投資後現時組成 貴集團的附屬公司的合併股本。

(ii) 外幣換算儲備

外幣換算儲備包括換算海外業務財務報表產生的所有外匯差額，根據歷史財務資料附註4(b)所載的會計政策處理。

32. 綜合現金流量表附註

(a) 主要非現金交易

截至2023年12月31日止年度的主要非現金投資及融資交易主要包括(i)添置附註32(b)所述的使用權資產及租賃負債；及(ii)宣派末期股息10.87百萬新加坡元，其中4.46百萬新加坡元已抵銷當時股東貸款。其餘未結清餘額已記入歷史財務資料附註26的應付當時股東款項。

截至2024年及2025年12月31日止年度以及截至2025年及2026年5月31日止五個月的主要非現金融資交易，主要包括添置歷史財務資料附註32(b)所述的使用權資產及租賃負債。

(b) 融資活動產生的負債對賬

下表詳述因融資活動產生的 貴集團負債的變動，包括現金及非現金變動。因融資活動產生的負債指在 貴集團綜合現金流量表中現金流量被分類為或未來現金流量將被分類為融資活動現金流量的負債。

	借款	租賃負債	總計
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*
於2023年1月1日	4,236	921	5,157
融資現金流量	2,270	(670)	1,600
租賃修改	—	73	73
租賃終止	—	(615)	(615)
新訂租賃	—	7,826	7,826
因售後回租所承擔的租賃負債*(附註28)*	—	1,467	1,467
利息開支	222	174	396
於2023年12月31日及2024年1月1日	6,728	9,176	15,904
融資現金流量	(2,738)	(1,510)	(4,248)
租賃修改	—	(505)	(505)
新訂租賃	—	85	85
因售後回租所承擔的租賃負債*(附註28)*	—	1,230	1,230
利息開支	249	379	628
於2024年12月31日及2025年1月1日	4,239	8,855	13,094
融資現金流量	3,667	(864)	2,803
租賃修改	—	(110)	(110)
租賃終止	—	(1,901)	(1,901)
利息開支	196	267	463
於2025年12月31日及2026年1月1日	8,102	6,247	14,349
融資現金流量	161	(256)	(95)
新訂租賃	—	70	70
利息開支	52	104	156
於2026年5月31日	8,315	6,165	14,480
於2025年1月1日	4,239	8,855	13,094
融資現金流量	1,201	(404)	797
租賃終止	—	(1,901)	(1,901)
利息開支	101	124	225
於2025年5月31日(未經審核)	5,541	6,674	12,215

(c) 租賃現金流出總額

列入綜合現金流量表的租賃金額包括以下：

	截至12月31日至年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	**2024年**	**2025年**	**2025年**	**2026年**
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元* *(未經審核)*	*千新加坡元*
計入經營現金流量	176	381	269	125	105
計入投資現金流量	154	—	—	—	—
計入融資現金流量	496	1,131	597	280	152
	826	1,512	866	405	257

此等金額涉及以下事項：

	截至12月31日至年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	**2024年**	**2025年**	**2025年**	**2026年**
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元* *(未經審核)*	*千新加坡元*
已付租賃租金	672	1,512	866	405	257
使用權資產付款	154	—	—	—	—
	826	1,512	866	405	257

33. 資本承擔

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日，已訂約惟尚未產生的資本承擔如下：

	於12月31日			於2026年
	2023年	**2024年**	**2025年**	**5月31日**
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
物業、廠房及設備	1,022	—	—	—

34. 或有事項

於2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年5月31日， 貴集團並無任何重大或有負債。

35. 經營租賃安排

貴集團作為出租人

經營租賃涉及 貴集團擁有的工場及工作船，租賃期為1至3年，附帶1至2年延長期。所有經營租賃合約均包含市場檢討條款，適用於承租人行使續租選擇權的情況。租賃期屆滿時，承租人無權選擇購買該等工場及工作船。

租賃的最低應收租賃付款如下：

	於12月31日			於2026年
	2023年	2024年	2025年	5月31日
	千新加坡元	*千新加坡元*	*千新加坡元*	*千新加坡元*
一年內	722	631	407	374
第二年	539	—	299	174
	1,261	631	706	548

下表呈列於損益報告的金額：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	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*
				(未經審核)	
經營租賃的租金收入	1,587	1,063	1,252	545	322

36. 關聯方交易

(a) 關聯方名稱及關係

倘一方有能力直接或間接控制另一方、共同控制該方或對 貴集團的財務及經營決策行使重大影響力，則訂約方被視為與 貴集團有關聯，反之亦然。關聯方可為個人(即主要管理人員、重大股東及╱或彼等近親家屬成員)或其他實體，包括受 貴集團屬於個人身份的關聯方重大影響的實體。倘有關訂約方受共同控制，則彼等亦被視為關聯方。

貴公司董事認為，下列各方於往績記錄期間為 貴集團的關聯方：

關聯方名稱	關聯方關係
CHUA TK先生	貴集團董事兼控股股東
LIM Chin Pei Fabian先生	貴集團董事兼股東
KOH Guan Kiat Eddie先生	貴集團的財務總監
LEE Meng Joo Ken先生	貴集團的營運總監

(b) 主要管理人員的薪酬

於往績記錄期間，董事及其他主要管理人員的薪酬如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	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*
				(未經審核)	
費用	—	—	—	—	—
薪金、工資及津貼	258	300	521	201	290
酌情花紅	66	75	131	—	—
退休福利	43	44	88	28	36
	367	419	740	229	326

37. 訴訟

於2026年5月19日，新加坡人力部(「**人力部**」)根據《2006年工作場所安全與健康法》對 貴公司附屬公司Prestige Ocean及 貴公司一名董事提出檢控。該等檢控涉及2023年7月30日發生的一宗工傷事故(詳情載於本文件「業務」一節「訴訟及合規—工作場所安全與健康法律程序」分節)的監管及程序失當指控。

根據相關法律及法規，法定最高罰款為法人團體500,000新加坡元及個人200,000新加坡元。管理層根據 貴公司新加坡法律顧問的意見，通過評估傷害程度及過錯程度來評估具體情況，並參考新加坡上訴法院適用的量刑框架，估計罰款為280,000新加坡元。因此，已於2026年5月31日確認撥備280,000新加坡元，並計入歷史財務資料附註26「應計費用及其他應付款項」。

經 貴集團於2026年7月向人力部作出陳述後，人力部於2026年8月17日發函通知Prestige Ocean，倘Prestige Ocean在審訊前階段認罪，控方的量刑立場為Prestige Ocean應被處以140,000新加坡元至160,000新加坡元的罰款。人力部進一步通知Prestige Ocean，倘Prestige Ocean認罪，則控方將就 貴公司董事的罪行提出調解方案，而人力部將在Prestige Ocean案件結案及調解罰款獲支付後撤回對 貴公司董事的指控。

於2026年9月24日，Prestige Ocean就該項檢控認罪，並已悉數支付新加坡國家法院判處的140,000新加坡元罰款，其後法院於2026年9月28日了結針對Prestige Ocean的案件。

於2026年9月25日， 貴公司董事獲發一份5,000新加坡元的調解罰款通知，並已於同日悉數支付。於2026年10月1日，在Prestige Ocean的案件結案及調解罰款獲支付後，法院已了結針對 貴公司董事的案件。

於本報告日期，就 貴集團所知，並無因上述檢控而產生任何進一步重大責任。

Prestige Ocean最終被判處的罰款較原來估計少140,000新加坡元， 貴公司董事認為，該等差額預期不會對 貴集團的財務表現及財務狀況有重大影響。因此並無對於2026年5月31日已確認的撥備作出調整。

貴集團預期不會就該項撥備獲得任何補償。

38. 報告期後事項

於2026年5月31日後及直至本報告日期止， 貴公司或 貴集團均無進行其他重大期後事項。

39. 後續財務報表

貴公司、其附屬公司或 貴集團並未就於2026年5月31日後及直至本報告日期任何期間編製任何經審核財務報表。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

敬啟者：

NO. 182 PANDAN LOOP, SINGAPORE 128373物業估值

1. 指示

根據Pinnacle Marine (Singapore) Pte Ltd(「貴公司」)指示，我們已對No. 182 Pandan Loop, Singapore 128373(「該物業」)進行估值。我們確認，我們已完成實地勘查、進行相關查詢及查核，並取得我們認為屬必要的進一步資料，以就該物業於2026年9月30日(「估值日期」)的市值提供意見。

2. 估值基準

我們的估值基於市值進行。「市值」的定義參照國際評估準則理事會(IVSC)頒佈的《國際評估準則》(2025年版)附錄的IVS 102估值基準第A10.01條如下：

「市值指資產及／或負債經適當市場推廣後，自願買方及自願賣方在知情、審慎及不受脅迫的情況下於估值日期按公平原則進行交易的估計金額。」

3. 估值準則

在評估該物業的價值時，我們已遵守香港聯合交易所有限公司頒佈的《證券上市規則》第5章及應用指引第12號所載的所有規定，以及國際評估準則理事會不時頒佈的《國際評估準則》。

4. 估值方法

在釐定於2026年9月30日的市值時，我們採用收益法作為主要估值方法，並採用市場法進行交叉核對。

鑑於造船廠設施的專業性質及可資比較的銷售案例有限，本估值採用收益法作為主要估值方法，以反映該物業的營運盈利潛力。

鑑於場地配置存在差異(包括露天堆場面積、臨水邊界長度、乾船塢／滑道／碼頭設施、附屬宿舍設施)，市場法可能無法充分反映該物業與可比物業間的營運差異。因此，市場法僅作為交叉核對之用。

國際評估準則理事會(IVSC)於《國際評估準則》(2025年版)第103號估值方法第30.01條對「收益法」定義如下：

「收益法透過將預期現金流量轉換為單一現值來提供價值指標。在收益法下，資產價值參照該資產所產生的收益、現金流量或成本節約價值而定。」

「市場法」的定義載於國際評估準則理事會(IVSC)頒佈的《國際評估準則》(2025年版)第103號估值方法第20.01條：

「市場法透過將資產及／或負債與具有可比性(即相似性)且具備價格資料的同類資產及／或負債進行比較，從而提供價值指標。」

5. 估值假設

我們進行估值時，假設賣方於市場出售物業權益，且並無因遞延條款合約、售後回租、合資經營、管理協議或任何類似安排而獲得任何會影響物業權益價值的利益。

我們的報告並無就所估值物業權益結欠的任何押記、按揭或款項，或於出售時可能產生的任何開支或稅項計提撥備。除非另有說明，否則我們假設該物業概無附帶可影響其價值的繁重性質產權負擔、限制及支銷。

概無委託或進行任何環境影響評估。假設該物業完全符合適用的國家、省級及地方環境法規與法律。

6. 資料來源

本估值過程中，我們依賴 貴公司提供的資料，並在適用情況下進行核實。特別是關於產權性質、該物業識別、佔用狀況、土地面積及產權負擔等細節，均已參照新加坡土地管理局進行的產權查核進行核實。總建築面積則參照新加坡市區重建局針對該物業的書面許可文件進行核實。

我們沒有理由懷疑所獲資料的真實性與準確性。我們亦獲告知，獲提供資料中並無遺漏任何重大事實。我們認為已獲取充分資訊以形成知情觀點，且無理由懷疑存在任何重大資料遭隱瞞。

7. 產權調查

我們已向新加坡土地管理局進行產權查核。截至估值日期，我們未發現可供查閱文件存在任何修訂。

8. 實地勘查

我們未進行詳細測量以核實該物業面積的準確性，但假定業權文件及官方地盤平面圖所示面積均屬正確。所有文件及合約僅供參考，所有尺寸、測量數據及面積均為近似值。

我們已檢查該物業的外觀，並在可行情況下檢查其內部。然而，我們並未進行調查以確定該地盤的地質狀況及配套設施是否適合進行任何發展。此外，本報告未包含結構勘查，但於勘查過程中未發現嚴重缺陷。惟無法確認該物業是否存在腐朽、蟲害或其他結構性缺陷。各類公用設施均未進行測試。

現場勘查於2025年12月10日由新加坡持牌估值師William Ng Hock Heng執行。彼為新加坡測量師與估價師學會會員，同時具備皇家特許測量師學會會員資格，擁有約35年新加坡物業估值經驗。

9. 貨幣

除另有說明外，本報告所列所有貨幣金額均以新加坡元(新加坡元)計值。

隨函附奉估值證書。

此 致

Pinnacle Marine (Singapore) Pte Ltd
董事會
No. 182 Pandan Loop
Singapore 128373

代表**ROBERT KHAN & CO PTE LTD**

William Ng Hock Heng
MRICS, MSISV
(估值師牌照編號：AD041-2006500F)

謹啟

[編纂]

估值證書

貴公司持有及佔用的物業權益

物業	概況及年期	佔用詳情	於估值日期的市值 *新加坡元*
位於No. 182 Pandan Loop, Singapore 128373的造船廠	該物業建於一塊不規則形地塊上，面向Pandan Loop的臨路面長度約96米，平均深度約161米。地塊面積約為14,271.00平方米。臨水邊界長度約101米。 法律概況： 地段編號MK5-4891P Jurong Town Corporation（「JTC」）私人地段編號A7014277及A7014274。 JTC租期為27年，自2009年9月16日起至2036年9月15日止。於估值日期的剩餘租期為9年零11個月。每月應繳地租及臨海費用分別為40,291.80新加坡元及10,602.76新加坡元。 該物業的總建築面積（「總建築面積」）約為8,397.98平方米。	於勘察日期，該物業主要由 貴公司佔用作建造船舶—建造、製造及／或修理離岸船隻及船舶，其餘部分則分租予數名租戶。	8,400,000

附註：

1. 該物業乃根據與JTC簽訂的租賃協議持有。JTC為該物業的註冊出租人及修訂業權人，而 貴公司則為註冊承租人，持有該物業的租賃權益，並有權根據租賃條款及條件佔用及使用該物業。

2. 根據 貴公司提供的平面圖，該物業總建築面積如下：

用途	總建築面積（平方米）
生產	5,721.23
辦公室	2,483.60
工人宿舍	193.15
總計	8,397.98

3. 場地建築物詳情如下：

建築物概況	用途	竣工年份	建築工程
兩層辦公大樓	辦公室	約1980年代	鋼筋混凝土框架結構搭配磚砌填充牆，鋼筋混凝土樓板及鋼筋混凝土平屋頂。
單層附夾層機械工場	生產／辦公室	約1980年代	鋼筋混凝土／鋼結構框架搭配磚砌填充牆，金屬包覆層，鋼筋混凝土樓板及隔熱壓型金屬板屋頂。
單層高層製工場	生產	約2000年代	鋼結構框架搭配磚砌填充牆、金屬包覆層、鋼筋混凝土樓板及隔熱壓型金屬板屋頂。
單層附屬工人宿舍（可容納34名工人）	工人宿舍	2025年4月	鋼結構框架搭配金屬包覆層、鋼筋混凝土樓板及金屬板屋頂。

場地改善工程包括：警衛室、洗衣房、變電站、露天棚架、兩層活動板房、車道及設有兩座電動車充電站的停車場。

4. 據悉， 貴公司自2023年以來針對該物業已投入改善開支合共約2,800,000新加坡元。

5. 根據Master Plan Zoning（2025年版），該物業地段劃為「商業2」地帶，總地積比率為2.5倍。「商業2」地帶適用於清潔工業、輕工業、一般工業、倉儲、公共事業、電訊以及其他公共設施用途。經有關機關及主管部門評估後，特定區域可允許設置特定產業，例如工業機械製造、造船及船舶修理等。

根據JTC日期為2023年4月7日的物業建議租賃／許可證轉讓／指讓（「轉讓事項」）：位於182 Pandan Loop, Singapore 128373的私人地段編號A6012及A6012A（轉讓後分別編為私人地段編號A7014277及A7014274）；轉讓人／指讓方：MTQ Corporation Limited（「轉讓人」）承讓人／受讓人：Pinnacle Marine (Singapore) Pte. Ltd.（「承讓人」），該物業的核准用途為船舶建造，包括離岸船舶及船隻的建造、製造及／或維修。

6. 根據產權查冊記錄，該物業受(其中包括)下列產權負擔所限：

a. 抵押予大華銀行有限公司。

根據日期為2025年10月2日的經修訂銀行融資，該物業已抵押作為銀行融資的擔保，總金額約為10,522,000新加坡元，包括商業物業貸款的未償還本金約3,252,000新加坡元、循環信貸融資7,250,000新加坡及用於設定信用卡限額的20,000新加坡元，惟須受相關融資協議條款及條件所規限。

7. 該物業內提供公用設施服務，包括水電、通訊及保安系統、柴油儲油槽、水箱、空氣壓縮機、附飲水機的濾水裝置、太陽能光伏系統、變壓器、自動柵欄系統及消防系統。據悉三相電力耗用量為1,108kVA。

8. 根據新加坡市區重建局授出的書面許可，附屬工人宿舍(可容納34名工人)獲准臨時使用，期限自2024年6月3日起至2029年6月3日止。

9. 根據數份租賃協議及JTC轉租文件，該物業部分已租予數名租戶，主要條款摘要如下：

分租人	獲批JTC轉租期	建築面積(平方呎)	月租
租戶1	2026年3月22日至2028年4月6日	工場：1,162.61 二樓辦公室工作桌空間：2單位	6,757.73 新加坡元
租戶2	2025年6月20日至2027年6月19日	工場：779.1 辦公室：636.1	5,987.82 新加坡元
租戶3	2023年10月8日至2026年10月7日	工場：5,000	12,935.20 新加坡元
租戶4	2023年10月8日至2026年10月7日	工場：9,289	19,506.90 新加坡元

10. 本估值主要採用收益法作為主要估值方法，並以市場法進行交叉核對。

收益法

收入資本化法涉及估值師對該物業可產生租金收入的估算。從租金收入中扣除空置津貼、應繳物業稅及營運開支(如年度JTC土地及臨海地租)、維修保養及保險支出，以釐定淨年租金。隨後採用適當資本化率將淨年租金按剩餘租期進行資本化，從而得出該物業的市值。

工人宿舍的租金收入僅計入臨時許可有效期內。該許可將於2029年6月3日屆滿，屆時假設該物業將轉作工業或倉儲用途，並據此評估物業剩餘租期內的租金收入。

在計算淨年租金時，我們已考量實際應付的年度JTC土地及臨海地租、物業稅，同時結合空置津貼及相關開支的合理假設，將上述所有項目從總年租金中予以扣除。

根據我們的市場研究與經驗，資本化率範圍介於8.0%至10.0%之間。考量該物業剩餘租期為9年零11個月、地理位置、風險及特性，我們在估值中採用8.5%的資本化率。

市場法

市場法涉及分析近期類似物業的市場證據，以與估值該物業進行比較。每項可比物業均基於其單位價格進行分析；隨後將可比物業的各項屬性與該物業進行對比，若存在差異，則對單位價格進行調整，以得出該物業的適當單位價格。此過程透過對單位價格進行百分比調整實現，調整因素包括面積、時間、租期、位置等。

本次估值過程中，我們已識別並分析當地具備與該物業相似特徵之相關成交案例。採用之可比標的為2022年及2026年交易之鄰近JTC租賃造船廠。

採用之可比物業單位價格範圍為每平方呎42.22新加坡元至73.12新加坡元(按總建築面積計算)。我們已考量現行市場狀況，並針對該物業與可比物業在面積、交易日期、租賃年期、位置及工人宿舍配套、混凝土堆場及造船廠設施配置等差異進行合理調整。

經適當調整後，可比物業按總建築面積計算的調整後單位價格介乎每平方呎88.75新加坡元至100.19新加坡元。

11. 總括而言，我們的估值乃採用收益法得出。我們認為該物業之市值為8,400,000新加坡元(八百四十萬新加坡元整)。該估值折合總建築面積每平方呎約92.93新加坡元，處於市場法下經調整單位價格範圍(總建築面積每平方呎88.75新加坡元至100.19新加坡元)內。

以下為本公司的組織章程大綱及細則若干條文及開曼公司法若干方面的概要。

本公司於2026年1月2日根據開曼公司法在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。本公司組織章程文件包括其組織章程大綱及組織章程細則。

1. 組織章程大綱

(a) 大綱規定(其中包括)本公司股東承擔的責任以彼等各自所持股份於當時未繳付的金額(如有)為限，而本公司的成立宗旨並無限制(包括作為投資公司行事)，且本公司擁有並能夠行使具全行為能力的自然人全部職能，而不論開曼群島公司法第27(2)條有關公司利益之任何疑問之規定，及由於本公司為獲豁免公司，其不會在開曼群島與任何人士、商號或法團進行交易(為促進本公司在開曼群島以外地區進行之業務者除外)。

(b) 本公司可藉特別決議案修改其大綱所載指明的有關任何宗旨、權力或其他事項的內容。

2. 組織章程細則

細則乃於[日期]獲有條件採納，並自**[編纂]**起生效。細則的若干條文概述如下：

(a) 股份

(i) 股份類別

本公司之股本包括普通股。

(ii) 更改現有股份或類別股份之權利

在開曼公司法規限下，倘於任何時候本公司之股本被分為不同類別之股份，股份或任何類別股份附帶之全部或任何特別權利，可經由不少於該類別持有人投票權四分之三的持有人書面同意，或經由該類別股份持有人在另行召開之股東大會上通過特別決議案批准，予以更改、修訂或廢除，除非該類別股份之發行條款另有規定則作別論。細則有關股東大會之條文經必要修訂後，將適用於各有關另行召開之股東大會，惟大會所需之法定人數(續會除外)須為持有該類別已發行股份(不包括庫存股份)不少於三分之一的兩名人士(如股東為法團，則為其正式授權代表)或其受委代表，而於任何續會上，兩名親身

(或如股東為法團，則為其正式授權代表)或受委代表出席的持有人，(不論彼等所持有之股份數目)則計入法定人數。類別股份之每名持有人每持有一股有關股份均有權投一票。

賦予任何股份或類別股份持有人之任何特別權利，不得因增設或發行與有關股份享有同等權益之額外股份而被視為已被更改，惟倘該等股份之發行條款所附權利另有明確規定者則除外。

(iii) 更改股本

本公司可通過股東普通決議案：

(aa) 通過增設新股份增加其股本；

(bb) 將其全部或任何股本合併或分拆為金額高於或低於其現有股份之股份；

(cc) 將股份分為多個類別，並於有關股份附帶本公司在股東大會上或董事可能決定之任何優先、遞延、合資格或特別權利、特權、條件或限制；

(dd) 將其股份或任何部分股份拆細為金額低於大綱所訂定金額之股份；

(ee) 註銷任何在通過決議案日期尚未獲任何人士承購或同意承購之股份，並按就此註銷之股份數額削減其股本數額；

(ff) 就發行及配發不附帶任何投票權的股份作出規定；

(gg) 更改其股本的計值貨幣；及

(hh) 以任何授權方式減少其股份溢價賬，惟受法律規定之任何條件所規限。

本公司可通過特別決議案，以任何方式削減其股本或任何資本贖回儲備或其他不可分派儲備。

(iv) 股份轉讓

所有股份轉讓可以一般或通用格式或董事會可能批准之其他格式(惟倘始終是香港聯交所規定之格式)之轉讓文據辦理，且可親筆簽署，或倘轉讓人或承讓人為結算所或其代名人，則可親筆或以機印簽名方式或董事會可能不時批准之其他簽立方式簽署。

儘管有前述規定，只要任何股份在香港聯交所上市，該等上市股份的權屬可以依據適用於該等上市股份的法律以及適用於或應當適用於該等上市股份的香港聯交所規則及規例予以證明及轉讓。由本公司在香港保存有關其上市股份的股東名冊(無論是股東名冊總冊或股東名冊分冊)可採用非可辨識的形式記載開曼公司法第40條所要求的詳情，前提是該等記載須符合適用於該等上市股份的法律以及適用於或應當適用於該等上市股份的香港聯交所規則及規例。自股份成為參與證券當日起(且只要該等股份為訂明證券且並非處於除牌程序)：(aa)有紙股份可透過符合細則及無紙證券市場規則的轉讓文據轉讓；及(bb)無紙股份可透過轉讓人及承讓人發出符合無紙證券市場規則的指定請求以電子方式轉讓，惟如董事信納以指定請求方式轉讓並非合理切實可行，則可使用轉讓文據。本公司核准證券登記機構可就登記任何轉讓文據、指定請求或其他與任何股份所有權有關或影響該所有權的文件收取合理費用(不超過核准證券登記機構守則所訂明的任何適用限制)。

除上述外，轉讓文據須由轉讓人及承讓人或彼等之代表簽立，惟董事會可豁免承讓人簽立轉讓文據，或就有紙股份接受以機械方式簽立的轉讓。在有關股份以承讓人名義登記於股東名冊前，轉讓人仍被視為該股份之持有人。

董事會可全權酌情於任何時候轉讓股東名冊總冊之任何股份至任何股東名冊分冊，或將任何股東名冊分冊之任何股份移至股東名冊總冊或任何其他股東名冊分冊。只要股份為參與證券，董事會可基於其可拒絕登記參與證券轉讓或傳送的任何理由，拒絕將任何股份從主要股東名冊轉移至香港股東名冊分冊。

除非有關人士已就轉讓文據向本公司繳交由董事釐定之費用(不超過香港聯交所可能釐定之應付最高費用，惟該費用不得超過核准證券登記機構守則所訂明的任何適用上限)，亦已妥為繳付印花稅(如適用)，且該轉讓文據僅關於一類股份，而有關股票及董事會可合理要求證明轉讓人有權作出轉讓的該等其他證據(倘轉讓文據由若干其他人士代為簽立，則須連同該名人士如此行事之授權書)亦已送達有關登記辦事處或註冊辦事處或存置股東名冊總冊之其他地點，以及有關股份不涉及以本公司為受益人之任何留置權，否則董事會可拒絕承認任何轉讓文據。董事亦可拒絕登記轉讓：(aa)就有紙股份而言，如以去實物化請求代替轉讓文據發送，或(只要股份為參與證券)如未收到或根據無紙證券市場規則被拒絕就該等股份作出的去實物化請求；(bb)就無紙

股份而言，如未按照本公司核准證券登記機構的運作規則發送指定請求，如遞交轉讓文據(除非細則允許)，或如本公司發起的去實物化程序的去實物化費用仍未支付；及(cc)在任何一種情況下，如轉讓人、承讓人或承傳人並非本公司的核准證券登記機構所營運的無紙證券登記及轉讓系統的系統成員，或基於無紙證券市場規則所規定的任何其他理由。倘董事拒絕登記指定證券的轉讓，則必須在核准證券登記機構守則所指明的期限內，向轉讓人及承讓人發出拒絕通知。

在任何報章或根據香港聯交所規定的任何其他方式，以廣告方式發出通告後，可於董事會可能釐定的時間及期間暫停辦理及停止辦理過戶登記手續。按董事會決定，在任何年度內，不得停止辦理股東登記手續超過足三十(30)日。倘經股東以普通決議案批准，在任何年度內，三十(30)日期限可進一步延長一個或多個不超過三十(30)日的期限。只要股份為參與證券，股東名冊的暫停過戶及暫停辦理過戶登記均受無紙證券市場規則規限。

除上述外，已繳足股份於轉讓時並無受任何限制，且本公司並無擁有有關股份的所有留置權。

(v) 本公司購買本身股份之權力

開曼公司法及細則賦予本公司權力，可在若干限制下購買本身股份，惟董事會僅可於香港聯交所及╱或任何主管監管機關不時實施之任何適用規定規限下，代表本公司行使該項權力。

倘本公司為贖回而購買可贖回股份，而購買並非透過市場或招標進行，則須受本公司於股東大會上釐定之最高價格所規限。倘透過招標購買，則招標必須向全體股東一視同仁地發出。

董事會可接受無償交回的任何繳足股份。

除公司法、上市規則及╱或任何主管監管機構的規例另有規定外，本公司獲進一步授權將所有購回、贖回或交回的股份作為庫存股份持有，而董事會無須就個別情況另行通過決議。

(vi) 本公司任何附屬公司擁有本公司股份之權力

細則並無有關附屬公司擁有本公司股份之條文。

(vii) 催繳股款及沒收股份

董事會可不時向股東催繳有關彼等各自所持股份尚未繳付之任何股款(不論按股份面值金額或以溢價形式計算)且根據股份配發條件，該款項無須在指定時間支付。催繳股款可一次付清或分期繳付。倘任何應付催繳股款或分期股款在有關指定付款日期或之前尚未繳付，則欠款人士須就有關款項，按董事會可能同意接受之利率(不超過年息二十厘(20%))，支付由有關指定付款日期至實際付款時間止期間之利息，惟董事會可豁免繳付其全部或部分利息。董事會可於其認為適當之情況下，向任何願意預繳股款之股東，以貨幣或貨幣等值之方式，收取有關其所持任何股份之全部或任何部分未催繳及未繳付股款或應繳分期股款。本公司可就如此預繳之全部或任何部分款項，按董事會可能釐定之利率(如有)支付利息。

倘股東於有關指定付款日期未能支付任何催繳股款，董事會可向彼送達不少於十四(14)日之通知，要求支付仍未支付之催繳股款，連同任何可能已經累計及可能仍累計至實際付款日止之利息，並聲明倘在指定時間或之前仍未付款，則有關被催繳股款之股份可被沒收。

倘股東不依照任何有關通知之要求行事，則所發出通知涉及之任何股份，其後在該通知所規定之付款完成前，可隨時由董事會通過決議案沒收。有關沒收將包括有關被沒收股份之已宣派但於沒收前仍未實際派付之一切股息及花紅。

股份被沒收之人士不再為有關被沒收股份之股東，惟仍有責任向本公司支付其於沒收當日就該等被沒收股份應付予本公司之全部款項，連同(倘董事會酌情要求)由沒收日期起至實際付款日期止期間之有關利息，有關利息按董事會釐定的不超過年息二十厘(20%)的利率計算。

(viii) 股東名冊、股票及無紙股份

只要股份為訂明證券，本公司將根據證券及期貨條例、無紙證券市場規則、核准證券登記機構守則及上市規則，委任並維持一間核准證券登記機構，以備存其香港股東名冊分冊，而屬無紙形式發行或轉換的股份將如此記錄於該名冊內。自股份成為參與證券當日起：(aa)有紙股份—於該日之前發行且未註銷的股票仍然有效，但不會發行新股票或補發股票；持有人可根據無紙證券市場規則將其股份去實物化(核准證券登記機構可收取合理費用，惟不得超過核准證券登記機構守則的限制)，而因股票遺失、破損、損壞或銷毀所涉及的

股份，僅可在符合董事決定的有關證據、彌償及支付合理費用的條件後予以去實物化；及(bb)無紙股份 — 於該日或之後發行的所有股份將以無紙形式發行；該等股份可根據無紙證券市場規則重新實物化，在此情況下，本公司將免費發行所需股票。

(b) 董事

(i) 委任、退任及免任

在每屆股東週年大會上，當時在任的三分之一董事(若人數並非三的倍數，則以最接近但不少於三分之一的人數)將輪席退任，惟每名董事(包括有具體任期的董事)須最少每三年於股東週年大會上告退一次。輪席退任的董事應包括任何有意退任且不接受重選的董事。任何如此告退的其他董事應為自上次獲選連任或獲委任以來任期最長的董事，但若有多位董事上次於同日獲選連任，則將以抽籤決定須告退的董事(除非彼等另有協定)。

董事或替任董事均毋須持有本公司任何股份以符合資格。此外，細則並無有關於董事到達某一年齡上限時必須退任的條文。

董事有權委任任何人士為董事以填補董事會的臨時空缺或增添現有董事會的董事。任何獲委任以填補臨時空缺的董事僅可擔任該職務至獲委任後的第一次股東週年大會為止，並可於會上重選連任，而任何獲委任為新加入現有董事會的董事任期僅至其獲委任後的本公司第一次股東週年大會為止，屆時可重選連任。

本公司股東可通過普通決議案將任期未滿的董事免職(包括董事總經理或其他執行董事，惟此舉不影響任何合約項下的損害索償)，而本公司股東可通過普通決議案委任另一人士替代其職務。除非本公司於股東大會上另行釐定，否則董事人數不得少於兩名，惟並無董事人數上限。

倘發生以下情況，董事需離職：

(aa) 其破產或接獲接管令，或暫停支付款項或與債權人訂立債務償還協議；或

(bb) 其身故或按任何主管法院或官員作出的頒令被宣佈神志不清，且董事會議決將其撤職；或

(cc) 其未獲特別許可而連續六(6)個月缺席董事會會議，且董事會議決將其撤職；或

(dd) 法例禁止其出任董事或根據法例不再為董事；或

(ee) 應有關地區(定義見細則)證券交易所正當要求不再出任董事；或

(ff) 辭職書面通知已交付至本公司的註冊辦事處或總辦事處(定義見細則)或已在董事會會議上呈辭；或

(gg) 其因本公司普通決議案或根據細則因其他原因被免職；或

(hh) 至少四分之三(如果不是整數則以最接近的較小整數為準)的在職董事(包括其自身)簽署並發送書面通知將其免職。

董事會可委任一名或多名成員出任董事總經理、聯席董事總經理或副董事總經理或擔任本公司業務管理的任何其他工作或行政職位，任期及條款概由董事會釐定，且董事會可撤回或終止任何該等委任。董事會可將其任何權力、職權及酌情權授予一名或多名有關董事及董事會認為合適的其他人士組成的委員會，並可不時就任何人士或事宜全部或部分撤回有關授權或撤回委任及解散任何該等委員會，惟所有以此方式成立的委員會在行使獲授予的權力、職權及酌情權時，須符合董事會不時施行的任何規則。

(ii) 配發及發行股份及認股權證之權力

在開曼群島公司法、香港聯交所規則、大綱及細則之條文以及任何股份持有人獲賦予或類別股份所附帶之任何特別權利之規限下，(a)董事可決定發行附有股息、投票、資本返還或其他方面之權利或限制之任何股份，或(b)任何股份可由本公司或有關股份之持有人選擇予以贖回之條款發行。

董事會可發行認股權證，以認購任何類別股份或其他類似性質的證券(賦予其持有人權利按董事會可能釐定之條款認購本公司股本中的任何類別股份或證券)。

在遵照開曼群島公司法及細則之條文以及(如適用)香港聯交所之規則之規定，且不損害任何股份或任何類別股份當時所附有之任何特別權利或限制之情況下，本公司之所有未發行股份及其他證券均由董事會處置，而董事會可全權酌情決定，按其認為適當之時間、代價、條款及條件向其認為適當之人士發售、配發、授出購股權或以其他方式處置股份，惟股份不得以其面值的折讓價發行。

在作出或授出股份之任何配發、發售、就股份授出購股權或處置股份或其他證券時，本公司或董事會均毋須向登記地址位於董事會認為若無辦理註冊聲明或其他特別手續而於當地進行任何有關配發或發售或就股份授出購股權或處置股份或其他證券即屬或可能屬違法或不可行之任何一個或多個特定地區之股東或其他人士作出上述行動。就任何目的而言，因前句而受影響之股東不得作為或被視為另一類別之股東。

(iii) 處置本公司或其任何附屬公司資產之權力

細則並無載列關於處置本公司或其任何附屬公司資產之特定條文，惟董事可行使及執行本公司可行使、執行或批准且並非細則或開曼群島公司法規定須由本公司在股東大會上行使或執行之一切權力及行動和事宜。

(iv) 借貸權力

董事會可行使本公司全部權力籌措或借貸款項，及將本公司全部或任何部分業務、物業及資產及未催繳股本作按揭或抵押，並在開曼群島公司法之規限下，發行本公司之債權證、債券及其他證券，作為本公司或任何第三方之任何債項、負債或承擔之全部或附屬抵押。

(v) 薪酬

董事的一般薪酬由本公司將於股東大會上或由董事會釐定，該等薪酬(除經投票之決議案另有指示外)將按董事會可能協定的比例及方式於董事間攤分，如未能達成協議，則由各董事平分，惟任職期間僅為獲支付薪酬之相關期間內某一段時間之任何董事僅可按其任職期間之比例攤分有關薪酬。董事亦有權預支或報銷因出席任何董事會會議、委員會會議或股東大會或本公司任何類別股份或債權證之獨立會議或在其他方面與履行董事職務有關而合理預期產生或已產生之所有旅費、酒店費及其他附帶開支。

倘任何董事應要求就本公司之任何目的前往海外或駐守海外，或履行董事會認為超逾董事日常職責範圍之服務，則董事會可決定向該董事支付額外薪酬，而該額外薪酬將作為任何一般董事薪酬以外之額外薪酬或代替該等一般薪酬。獲委任為董事總經理、聯席董事總經理、副董事總經理或其他行政人員之執行董事或董事可收取董事會不時決定之薪酬、其他福利及津貼。上述薪酬可作為董事薪酬以外之額外報酬或代替董事薪酬。

董事會可設立及維持或促致設立及維持以現時或過去任何時間曾在本公司、或屬本公司附屬公司的任何公司、或與本公司或任何有關附屬公司有聯營或聯屬的公司任職或工作的任何人士，或現時或過去任何時間曾在本公司或任何上述其他公司擔任董事或高級人員的人士，及現時或曾於本公司及上述其他公司擔任任何受薪職務或高級人員的人士，以及任何上述人士的配偶、遺孀、鰥夫、家屬及受養人為受益人的任何須供款或毋須供款的退休金或離職金基金或個人退休金計劃，或給予或促致給予任何上述人士捐贈、酬勞、退休金、津貼或報酬。

董事會亦可設立及資助或供款給對本公司或任何上述其他公司或任何上述人士有益或有利的任何機構、團體、俱樂部或基金，還可為任何上述人士支付保險費，以及資助或贊助慈善事業或任何展覽或任何公共、一般或有用事業。董事會可獨立或與任何上述其他公司共同進行任何上述事宜。擔任任何該等職務或從事任何該等工作的任何董事應有權分享並為其自身利益保留任何該等捐贈、酬勞、退休金、津貼或職位。

經董事會建議，本公司可在股東大會上議決將本公司儲備賬進賬額內可供分派的任何款項(包括在開曼群島公司法規限下的任何股份溢價賬及資本贖回儲備金)撥充資本，並按有關款項於以股息、金錢或實物分派、股本分派及資本化發行方式用作分派利潤情況下本應分派予股份持有人的金額的比例，將有關款項分派予於有關決議案日期(或當中所註明或按其規定所釐定的其他日期)營業時間結束時名列董事會不時決定在開曼群島境內或開曼群島境外所備存的本公司股東名冊總冊及任何本公司股東名冊分冊的股份持有人，並代表該等股份持有人將有關款項用於悉數繳足未發行股份，以按上述比例

向彼等配發及發行入賬列作繳足股份。在必要範圍內，如另行計算並不可行，董事可作出安排，就有紙形式持有的股份及無紙形式持有的股份分別計算股東的權利。

(vi) 對離職之補償或付款

根據細則，凡向任何董事或前任董事支付任何款項作為離職補償或作為其退任代價或與其退任有關之代價(並非董事或前任董事根據合約規定或法定有權享有之付款)，則須由本公司在股東大會上批准。

(vii) 向董事貸款及提供貸款抵押

倘及在公司條例禁止的情況下，本公司不得直接或間接向董事或彼之緊密聯繫人作出任何貸款(猶如本公司為在香港註冊成立的公司)。

(viii)披露於與本公司或其任何附屬公司所訂立之合約中的權益

董事可於任職董事期間兼任本公司任何其他獲利職位或崗位(惟不可擔任本公司核數師)，任期及條款可由董事會決定，並可就此獲支付根據細則規定之任何薪酬以外之額外薪酬。董事可作為或出任由本公司創辦之任何公司或本公司可能擁有權益之任何其他公司之董事或其他高級職員，或以其他方式於該等公司中擁有權益，而毋須向本公司或股東交代其因出任該等其他公司之董事、高級職員或股東，或在該等其他公司擁有之權益而收取之任何薪酬、溢利或其他利益。董事會亦可就所有方面以其認為適當之方式安排行使本公司持有或擁有之任何其他公司之股份所賦予之表決權，包括行使有關表決權贊成關於任命董事或其中任何一位董事成為該等其他公司之董事或高級職員之任何決議案，或投票贊成或規定向該等其他公司之董事或高級職員支付薪酬。

任何董事或建議委任或候任董事概不得因其職位而失去與本公司訂立有關其任何獲利職位或崗位的任期之合約，或作為賣方、買方或以任何其他方式與本公司訂立合約之資格，任何該等合約或任何董事以任何方式於其中有利益關係之任何其他合約或安排亦不得因此失效，而如此訂約或有此利益關係之任何董事亦毋須因其擔任董事職位或由此而建立之受信關係而向本公司或股東交代其由任何此等合約或安排所獲得之任何薪酬、溢利或其他利益。董事倘知悉其在與本公司所訂立或建議訂立之合約或安排中有直接或間接之重大利益關係，則須在其切實可行的情況下於最早召開的董事會會議上申明其利益性質。

董事不得就批准有關其或其任何緊密聯繫人有重大利益關係之任何合約或安排或其他建議之任何董事會決議案投票(亦不得計入法定人數內)，惟此項限制不適用於下列任何事項，即：

(aa) 就董事或其任何緊密聯繫人應本公司或其任何附屬公司之要求或為本公司或其任何附屬公司之利益借出款項或招致或承擔之責任，而向該董事或其緊密聯繫人提供任何抵押或彌償保證之任何合約或安排；

(bb) 就董事本身或其緊密聯繫人本身根據一項擔保或彌償保證或透過提供擔保而承擔全部或部分責任(不論個別或共同承擔)之本公司或其任何附屬公司之債項或責任，而向第三方提供任何抵押或彌償保證之任何合約或安排；

(cc) 有關發售本公司或本公司可能創辦或擁有權益之任何其他公司之股份或債權證或其他證券以供認購或購買，而董事或其緊密聯繫人因參與有關發售之包銷或分包銷而擁有或將擁有權益之任何建議、合約或安排；

(dd) 董事或其緊密聯繫人僅因其／彼等持有本公司之股份或債權證或其他證券之權益而與其他持有本公司之股份或債權證或其他證券之人士以相同方式擁有權益之任何合約或安排；或

(ee) 任何有關採納、修訂或執行與本公司或其任何附屬公司之董事、其緊密聯繫人及僱員有關之任何僱員股份計劃或任何股權激勵或購股權計劃、養老金或退休、身故或傷殘福利計劃或其他安排之建議或安排，而該等建議或安排並無授予任何董事或其緊密聯繫人與該等計劃或基金有關之類別人士一般所未獲賦予之任何特權或利益。

(c) 董事會議事程序

董事會可就處理事務舉行會議、休會及以其認為合適之其他方式規範其會議及程序。在任何會議上提出之問題均須通過大多數票決定。在出現相同票數時，會議主席可投額外一票或決定票。

(d) 修改組織章程文件及更改本公司名稱

本公司可在股東大會上通過特別決議案廢除、更改或修訂細則。細則訂明，更改大綱條文、修訂細則或更改本公司之名稱均須通過特別決議案進行。

(e) 股東大會

(i) 特別及普通決議案

本公司的特別決議案須在有關通告已根據細則妥為發出之股東大會上獲有權表決且親身出席的股東或(倘股東為公司)其正式授權代表或(倘准許委任代表)受委代表，以不少於該等股東所投票數四分之三的大多數票通過。

根據開曼群島公司法，任何特別決議案之文本須在通過該決議案後十五(15)日內提交開曼群島公司註冊處處長。

細則界定之普通決議案為於有關通告已根據細則妥為發出之股東大會上獲有權表決且親身出席之本公司股東或(倘股東為公司)其正式授權代表或(倘准許委任代表)受委代表以過半數票數通過之決議案。

由所有股東簽署或代表所有股東簽署的書面決議案，應視為於本公司正式召開及舉行的股東大會上正式通過的普通決議案及(如適用)特別決議案。

(ii) 表決權及要求以投票方式表決的權利

在任何股份當時所附有關於表決之任何特別權利、特權或限制之規限下，在任何股東大會上以投票方式表決時，每名親身(若股東為公司，則為其正式授權代表)或由受委代表，可就彼所持每一股繳足股份投一票，惟就上述目的而言，於催繳或分期支付股款前就股份繳足或入賬列作繳足之股款，概不得被視作股份之繳足股款。凡有權投超過一票之股東毋須盡投其票，或以相同方式盡投其票。

於任何股東大會上，提呈大會表決之決議案將以投票方式表決，惟大會主席可根據香港聯交所規則准許純粹與程序或行政事宜相關之決議案以舉手方式表決，而在該情況下，每名親身(若股東為公司，則由其正式授權代表出席)或由受委代表出席之股東須有一票，惟倘身為結算所(或其代名人)之一名

股東委任超過一名受委代表，則各有關受委代表於舉手表決時均有一票。董事或大會主席可決定以電子或其他方式進行表決(不論以舉手或投票形式)。

凡為股東之任何法團，可以其董事或其他監管機構決議案方式，授權其認為適當之人士出任其代表，代其於本公司任何股東大會或任何類別股東大會上行事。

據此獲授權之人士有權代表該法團行使之權力，與法團在身為個人股東之情況下所能行使者相同；就細則而言，該法團須視為已親身出席任何大會，猶如其為獲授權出席般無異。

倘一家認可結算所(或其代名人)為本公司股東，則其可授權其認為適當之一名或多名人士出任其代表或受委代表，代其出席本公司任何大會或本公司任何類別股東之任何會議(包括但不限於任何股東大會或債權人會議)，惟倘超過一名人士獲如此授權，則該項授權須列明每名獲如此授權之人士所代表之股份數目及類別。根據此條文獲授權之人士須被視作已獲正式授權，而毋須提出進一步事實證據，且有權代表該認可結算所(或其代名人)行使相同權力，猶如有關人士為該結算所(或其代名人)所持本公司股份之登記持有人，包括發言權及表決權以及(於獲准以舉手方式表決時)個別舉手表決之權利。

股東有權：(a)於本公司股東大會上發言；及(b)於股東大會上投票，惟香港聯交所規則規定股東須就審議的事項放棄於會上投票則除外。

當本公司知悉有任何股東須根據香港聯交所規則放棄就本公司任何特定決議案投票或被限制僅可就本公司任何特定決議案投贊成票或反對票，則如該股東或該股東之代表之任何投票違反該規定或限制，有關投票不應點算在內。

本公司須被列入本公司股東名冊，作為庫存股份的持有人。惟：

(aa) 本公司不得為任何目的被視為股東，亦不得就庫存股份行使任何權利，任何聲稱行使該等權利的行為均屬無效；及

(bb) 不得於本公司任何會議上就庫存股份直接或間接行使表決權，且無論就細則或公司法而言，於任何時間計算已發行股份總數時，均不得將庫存股份納入計算範圍。

(iii) 股東週年大會及股東特別大會

除本公司採納細則的年度外，於有關期間(定義見細則)的各財年，本公司每年須於各財年結束後六個月內舉行一次股東大會作為股東週年大會(除該財年任何其他會議外)，並須在召開該會議的通知上具體說明該會議。

股東特別大會可於一名或多名在遞交要求當日持有不少於本公司附股東大會投票權(按本公司股本(不包括庫存股份)一股一票的基準)已繳足股本的十分之一的股東要求時召開，上述股東可在會議議程中增加決議案。有關要求須向董事會或秘書發出書面要求，要求董事會召開股東特別大會處理任何有關要求訂明的事項。有關大會須於遞交有關要求後兩個月內舉行。倘董事會未於遞交有關要求後21日內召開有關大會，遞交要求人士可自行以同一方式召開大會，而遞交要求人士因董事會未能召開大會產生的所有合理開支須由本公司向其補償。

儘管細則載有任何規定，任何股東大會或類別股東大會均可按實體形式舉行，亦可採用混合形式(部分實體、部分電子形式)，或使用電話、電子或其他通訊設施完全以電子形式舉行，惟須確保所有與會者能相互溝通，而參與該等會議即構成出席會議。除非董事另有決定，細則所載有關股東大會的召開方式及會議程序，均應經必要變通後適用於混合形式或純電子形式會議。倘混合形式或電子形式會議進行期間發生任何技術故障、干擾或程序問題(包括但不限於連接問題、平台失靈或與進行會議相關的爭議)，會議主席有權作出解決該等問題所需的任何裁定或決定。會議主席根據本條規定作出的任何裁定、判定或決定，均屬最終、決定性，並對本公司及所有股東具有約束力。

(iv) 會議通告及將於會上處理之事項

股東週年大會須以不少於二十一(21)日之書面通知召開。所有其他股東大會須以最少十四(14)日之書面通知召開。該通告不包括送達或視作送達通告當日及發出當日，並必須列明會議時間及實體地點(如適用)，而如屬混合形式或電子形式會議，通知中亦須載明股東可出席及參與會議所使用的電子平台或方式。就混合形式或電子形式會議而言，會議通知須載有登入及參與會

議的指引或明確說明該等指引將在何處或通過何種方式向股東提供。通知亦須列明將於會上審議之決議案詳情，如將處理特別事務，則須列明該事務之一般性質。

此外，每次股東大會均須向本公司全體股東(惟根據細則或其所持有已發行股份的條款規定無權從本公司收取此類通知者除外)以及(其中包括)本公司當時的核數師發出通知。

根據細則向任何人士或由任何人士發出的任何通知可根據香港聯交所規定，親身或郵寄至有關股東所登記的地址或以刊登報章廣告的方式送達任何本公司股東。在遵守開曼群島法律及香港聯交所規則的前提下，本公司亦可通過電子方式按任何股東可能不時提供的聯絡詳情或網站或透過在本公司及香港聯交所網站公佈的方式向有關股東送達或交付通知。在本公司核准證券登記機構施加的任何限制規限下，本公司向任何股份持有人或承讓人發送或提供的任何事物，以及任何該等持有人或承讓人向本公司發送或提供的任何事物，均可透過經認證訊息發送或提供，而無紙證券市場規則中關於經認證訊息效力的條文相應適用。

所有在股東特別大會及股東週年大會上處理的事務一概視為特別事務，惟在股東週年大會上，下列各事項視為一般事務：

(aa) 宣派及批准分派股息；

(bb) 審議及採納賬目、資產負債表、董事會報告及核數師報告；

(cc) 以輪席退任或其他方式選舉董事替代退任的董事；

(dd) 委任核數師及其他高級職員；

(ee) 釐定董事及核數師的薪酬或決定釐定薪酬方式；

(ff) 授予董事會任何授權或權力以發售、配發未發行股份、就未發行股份授出購股權或以其他方式處置未發行股份，但數額不得超過其現時已發行股本面值20%(或香港聯交所規則可能不時指定的其他百分比)及根據下文第(gg)段購回的任何證券數目；及

(gg) 授予董事會任何授權或權力購回本公司證券。

(v) 會議及另行召開的類別會議的法定人數

任何股東大會在處理事項時如未達到法定人數，及直至大會結束時一直未維持法定人數，則概不可處理任何事項，惟未達法定人數仍可委任大會主席。

股東大會的法定人數為兩名親自出席(倘股東為法團，則為其正式授權代表)或其受委代表出席且有投票權的股東。為批准修訂類別股份權利而另行召開的類別會議(續會除外)所需的法定人數為持有該類別已發行股份最少三分之一的兩名人士(如股東為法團，則為其正式授權代表)或其受委代表。

(vi) 受委代表

凡有權出席本公司大會並在會上投票之任何本公司股東，均有權委任他人為其受委代表，代彼出席及投票。持有兩股以上股份之股東可委派超過一名受委代表，代其出席本公司之股東大會或類別股東大會並於會上投票。受委代表毋須為本公司股東，並有權代表個人股東行使權力，該等權力與所代表的股東可行使的權力相同。在本公司核准證券登記機構施加的任何限制規限下，受委代表文據及撤銷該委任的通知可透過經認證訊息發送。撤銷受委代表委任的通知僅在會議或續會舉行時間至少48小時前收到方為有效(如屬在要求進行投票後超過48小時才進行的投票，則須在指定進行投票時間至少24小時前收到)。此外，每名身為法團之股東均有權委任代表出席本公司的任何股東大會並於會上投票，若該法團如此被代表，其將被視為親身出席任何大會。法團可通過由其正式授權的高級職員簽署代表委任表格，該受委代表有權代表公司股東(其為法團)行使權力，該等權力與所代表的股東(猶如個人股東)可行使的權力相同。於投票或舉手表決時，股東可親身(倘股東為法團，則為其正式授權代表)或由受委代表投票。

(f) 賬目及核數

董事會須安排保存真實賬目，其中載列本公司收支賬項、有關該等收支的事項、本公司的資產及負債賬項，以及開曼群島公司法所規定或真實、公平地反映本公司事務及列示與解釋其交易所需的所有其他事項。

會計記錄須保存於總辦事處或董事會決定的其他一個或多個地點，並供任何董事隨時查閱。任何股東(董事除外)或其他人士概無權查閱本公司任何會計記錄或賬冊或有關文件，除非該權利乃法例賦予或具司法管轄權的法院頒令或由董事會或本公司在股東大會上批准。然而，獲豁免公司須在稅務資訊局根據《開曼群島稅務信息管理機構法(經修訂)》(Tax Information Authority Act (Revised) of the Cayman Islands)送達法令或通知後，以電子形式或任何其他媒體於其註冊辦事處提供須予提供的其賬簿或當中部分之副本。

每份將於股東週年大會上向本公司提呈的資產負債表(包括法例規定須附上的所有文件)及損益賬之副本，連同董事會報告及核數師報告之副本，須於大會舉行日期前不少於二十一(21)日，於發出股東週年大會通告的同時，寄交或透過電子方式送達每名按照細則條文有權收取本公司股東大會通告的人士；然而，在遵守所有適用法律(包括香港聯交所規則)的前提下，本公司可以寄發摘錄自本公司年度賬目的財務報表概要及董事會報告予股東，惟任何有關人士可向本公司送達書面通知，要求本公司寄發除財務報表概要以外的一份本公司年度財務報表連同董事會報告的完整副本。

每年於股東週年大會上或後續股東特別大會，股東須通過普通決議案委任一名核數師審計本公司賬目，而該名核數師之任期將直至舉行下屆股東週年大會為止。此外，股東可於股東大會上通過普通決議案，於核數師任期結束前隨時罷免其職務，並可透過普通決議案於該大會上委任另一名核數師履行其餘下任期。核數師的薪酬須由股東大會通過普通決議案釐定或按股東通過普通決議案決定的方式釐定。

本公司的財務報表須由核數師根據開曼群島以外之國家或司法管轄區之公認核數準則進行審計。核數師須按照公認核數準則編撰有關書面報告，且該核數師報告須於股東大會上向股東提呈。

核數師須根據香港公認會計原則、國際會計準則或香港聯交所可能批准的其他準則審計本公司的財務報表。

(g) 股息及其他分派方法

本公司可於股東大會以任何貨幣向股東宣派股息，惟所宣派的股息不得超過董事會建議宣派的數額。

細則規定股息可自本公司的溢利(已變現或未變現)或自任何從溢利撥出而董事認為不再需要的儲備中作出宣派及派付。在通過普通決議案後，股息亦可自股份溢價賬或根據開曼群島公司法為此目的批准的任何其他基金或賬目作出宣派及派付。

除目前任何股份所附權利或發行條款另有規定者外，(i)所有股息須按支付股息的股份的已繳股款金額宣派及派付，惟就此而言，在催繳前就股份繳付的任何金額不會視為股份的已繳股款，及(ii)所有股息須按派發股息期間任何一段或多段時間的已繳股款金額按比例分配及派付。董事可自應付任何股東或有關任何股份的任何股息或其他應付款項中，扣除該股東當時應付予本公司的催繳股款或其他欠款總額(如有)。

董事會或本公司於股東大會上議決派付或宣派本公司股本的股息時，董事會可進一步議決(a)以配發入賬列為繳足的股份之方式支付全部或部分有關股息，惟有權獲派股息的股東可選擇收取現金作為有關股息(或其部分)以代替配發股份，或(b)有權獲派有關股息的股東可選擇獲配發入賬列為繳足的股份以代替全部或董事會認為適當部分的股息。

本公司亦可根據董事會的建議通過普通決議案就本公司任何特定股息議決以配發入賬列為繳足股份之方式支付全部股息，而不給予股東任何選擇收取現金股息以代替配發股份的權利。

受有關參與證券及以有紙形式發行股份的細則所，任何應以現金支付予該等股份持有人的股息、利息或其他款項可以支票或股息單的形式支付，並郵寄往持有人的登記地址，如屬聯名持有人，則寄往就股份名列本公司股東名冊首位的持有人於登記冊內所示地址，或寄往持有人或聯名持有人以書面指示的人士的地址。除持有人或聯名持有人另有指示外，每張支票或股息單的抬頭人須為寄發對象持有人，郵誤風險由彼或彼等承擔，而銀行就有關支票或股息單付款後，應構成對本公司在股息及╱或股息所代表的其他款項上的有效清償。兩名或多名聯名持有人的任何一名人士可發出該等聯名持有人就所持股份收到的任何股息或其他應付款項或獲分配財產的有效收據。為免生疑問，所有以現金支付的股息、利息或其他款項，亦可按董事會釐定的條款及條件，以電子轉賬方式支付。

倘董事會或本公司於股東大會上議決派付或宣派股息，董事會可繼而議決以分派任何類別指定資產的方式支付全部或部分股息。

所有於宣派一年後未獲認領的股息或花紅，可由董事會用作投資或其他用途，收益撥歸本公司所有，直至獲認領為止，而本公司不會就此成為有關款項的受託人。所有於宣派後六年仍未獲認領的股息或花紅，可由董事會沒收，撥歸本公司所有。

本公司毋須承擔任何股份應付之股息或其他款項之利息。

(h) 查閱公司記錄

除非按照細則之規定暫停辦理股份登記手續，否則根據細則，存置於香港的股東名冊及股東名冊分冊須於營業時間在註冊辦事處或根據開曼群島公司法存置股東名冊之其他地點免費供本公司任何股東查閱，或供任何其他人士在繳付最多2.50港元或董事會指定之較低金額後查閱，或在存置股東名冊分冊之辦事處於繳付最多1.00港元或董事會指定之較低金額後，亦可供查閱。就香港股東名冊分冊而言，此事受無紙證券市場規則規限，且只要股份為訂明證券，任何人士可根據無紙證券市場規則查閱、複製及要求提供香港股東名冊分冊內的記項副本。

(i) 少數股東遭受欺詐或壓制時可行使之權利

細則並無有關少數股東遭受欺詐或壓制時可行使權利之條文。然而，開曼群島法律載有可供本公司股東採用之若干補救方法，其概述於本附錄四第3(f)段。

(j) 清盤程序

除非開曼群島公司法另有規定，否則本公司可以特別決議案隨時及不時自願清盤。倘本公司須予清盤，清盤人應以其認為合適的方式及順序將本公司的資產用於清償債權人的申索。

在任何一個或多個類別股份當時所附帶有關於清盤時可供分派剩餘資產之任何特別權利、特權或限制之規限下：

(i) 倘本公司清盤，而可向本公司股東分派之資產超過償還清盤開始時全數已繳股本所需，則向所有債權人支付後的餘數須按股東分別所持之股份已繳股款之比例向彼等平等分派；及

(ii) 倘本公司清盤，而可向股東分派之資產不足以償還全部已繳股本，則資產之分派方式為盡可能按清盤開始時股東分別所持的股份之已繳或應繳股本比例由股東分擔虧損。

倘本公司清盤(不論自願清盤或由法院清盤)，清盤人可在獲得特別決議案授權及開曼群島公司法所規定之任何其他批准之情況下，將本公司全部或任何部分資產，按其原樣或原物分發予股東，而不論該等資產是否包括一類或不同類別之財產。就此而言，清盤人可就上述將予分發之任何一類或多類財產釐定其認為公平之價值，並可決定在股東或不同類別股東之間及同類別股東之間進行有關分發之方式。清盤人在獲得類似授權之情況下，可將任何部分資產歸屬予其在獲得類似授權之情況下認為適當，並以股東為受益人而設立之信託的受託人，惟不得強迫股東接受任何負有債務之股份或其他財產。

(k) 認購權儲備

細則規定，於開曼群島公司法並無禁止及遵守開曼群島公司法之情況下，倘本公司發行可認購股份之認股權證，而本公司採取之任何行動或進行之任何交易將導致該等認股權證之認購價降至低於股份面值，則須設立認購權儲備，用以繳足任何認股權證獲行使時認購價與股份面值之間的差額。任何向行使認股權證持有人發行證明有權配發該等額外股份的證書，均受無紙證券市場制度適用條文規限。

(l) 無紙證券市場制度的主要影響

本公司須遵守無紙證券市場制度的所有適用條文，以促進其股份或其他訂明證券以無紙形式透過電子方式持有、轉讓及登記，而細則中有關證券或股票發行、持有或轉讓的條文須據此詮釋。在開曼群島法律允許的範圍內，如細則任何條文與無紙證券市場制度有衝突或不一致，則涉及衝突範圍以無紙證券市場制度為準；如細則對無紙證券市場制度所規定的事項並無訂明條文，則該事項將被視為細則所要求或允許(視情況而定)。無紙證券市場制度包括證券及期貨條例、無紙證券市場規則、《證券及期貨(核准證券登記機構)規則》、核准證券登記機構守則、上市規則、香港結算一般規則及香港結算運作程序規則，以及本公司核准證券登記機構的運作規則。

3. 開曼群島公司法

本公司根據開曼群島公司法在開曼群島註冊成立，因此須根據開曼群島法律經營業務。下文載列開曼群島公司法若干條文之概要，惟本意並非包括所有適用之限制條文及例外情況，亦非開曼群島公司法及稅務之所有事宜的總覽。此等條文或與利益相關各方可能較為熟悉之司法管轄區的同類條文不同(為免生疑問，以下摘要中使用的特別決議案應具有開曼群島公司法所載的涵義)：

a. 公司業務

本公司作為獲豁免公司，須主要在開曼群島境外經營業務。獲豁免公司須每年向開曼群島公司註冊處處長遞交年度申報表存檔，並繳付按本公司法定股本計算之費用。

b. 股本

開曼群島公司法規定，倘公司按溢價發行股份以換取現金或其他目的，則須將相當於該等股份溢價總值之款項撥入稱為「股份溢價賬」之賬目內。倘根據任何安排配發該公司之股份以作為收購或註銷任何其他公司股份之代價並按溢價發行股份，則公司可選擇不就該等股份溢價應用該等條文。

開曼群島公司法規定，於組織章程大綱及細則條文(如有)規限下，公司可為以下目的運用股份溢價賬：(a)向股東分派或派付股息；(b)繳足公司將向股東發行之未發行股份之股款，以作為繳足紅股；(c)(在開曼群島公司法第37條條文規限下)贖回及購回股份；(d)撇銷公司之籌辦費用；及(e)撇銷發行任何公司股份或債權證之費用或就此支付之佣金或給予的折讓。

除非於緊隨建議分派或派付股息日期後，公司有能力償還在日常業務過程中到期之債務，否則不得自股份溢價賬向股東作出分派或派付任何股息。

開曼群島公司法規定，倘其組織章程細則如此授權，則股份有限公司或具有股本之擔保有限公司可透過以下任何方式削減其股本：(a)通過特別決議案並獲開曼群島大法院確認；或(b)通過特別決議案，且該決議案須附有公司全體董事根據開曼群島公司法第14A條出具的償付能力聲明。

c. 購買公司或其控股公司股份之財務資助

開曼群島並無法定限制公司向其他人士提供財務資助以供購買或認購該公司本身或其控股公司或附屬公司之股份。因此，倘公司董事在履行其審慎責任及真誠行事時認為妥為給予有關資助屬用途適當且符合公司之利益，則可提供有關資助。有關資助應按公平基準作出。

d. 公司及其附屬公司購買股份及認股權證

倘其組織章程細則如此授權，則股份有限公司或具有股本之擔保有限公司可發行該公司或股東可選擇贖回或有責任贖回之股份，而開曼群島公司法明確規定，在遵守公司組織章程細則條文之規定下，修訂任何股份所附帶之權利以使有關股份將予贖回或須予贖回應屬合法。此外，如公司之組織章程細則授權如此行事，則該公司可購買本身股份，包括任何可贖回股份。然而，倘組織章程細則並無授權購買之方式及條款，則公司不得購買任何本身股份，除非該公司事先通過普通決議案授權購買之方式及條款。除非有關股份為繳足股份，否則公司不得贖回或購買其股份。倘在贖回或購買其任何股份後公司再無任何已發行股份(持作庫存股份之股份除外)，則公司不得贖回或購買其任何股份。除非在緊隨建議付款日期後，公司仍有能力償還在日常業務過程中到期之債項，否則公司以股本贖回或購買本身之股份乃屬違法。

公司購買之股份須被視作已註銷，惟(在該公司之組織章程大綱及細則之規限下)該公司之董事於購買前議決以該公司之名義持有該等股份作庫存股份則除外。倘公司股份乃持作庫存股份，則該公司須於股東名冊內登記持有該等股份。然而，儘管存在上文所述，該公司不得就任何目的被視作股東，亦不得行使庫存股份任何權利，且任何有關權利的有意行使須屬無效，不得在該公司之任何大會上就庫存股份直接或間接進行投票，亦不得於釐定任何特定時間之已發行股份總數時被計算在內(不論是否就該公司之組織章程細則或開曼群島公司法而言)。

公司並無被禁止購買本身之認股權證，在相關認股權證文據或證書之條款及條件規限下，公司可根據該等條款及條件購買本身之認股權證。開曼群島法律並無規定公司之組織章程大綱或細則須載有批准該等購買之明文規定，而公司董事可依據其組織章程大綱載列之一般權力買賣及處置各類個人財產。

根據開曼群島法律，附屬公司可持有其控股公司之股份，而在若干情況下，亦可收購該等股份。

e. 股息及分派

開曼群島公司法允許公司在通過償債能力測試及符合公司組織章程大綱及細則條文(如有)的情況下，可動用股份溢價賬派付股息及作出分派。除前述例外情況外，概無有關派付股息的法定條文。根據在此方面可能於開曼群島具影響力的英國案例法，股息僅可自溢利中派付。

就庫存股份而言，不可向公司宣派或派付股息，亦不可向該公司以現金或其他方式分派公司的資產(包括因清盤向股東作出任何資產的分派)。

f. 保障少數股東及股東訴訟

預期法院一般依循英國案例法先例判案，其准許少數股東以公司名義提出代表訴訟或引申訴訟，以反對(a)超越權限或非法之行為，(b)構成欺詐少數股東之行為，而過失方為對公司有控制權之人士，及(c)在通過須由規定合資格(特別指定)的大多數股東通過之決議案過程中出現之違規行為。

倘公司(並非銀行)股本分為股份，則法院可在持有公司不少於五分之一已發行股份之股東提出申請下，委派調查員審查公司之事務並按法院指定之方式向法院呈報結果。

公司任何股東可入稟法院，倘法院認為公司清盤屬公平公正，即可頒令將公司清盤，或取代清盤令，頒令(a)規管公司日後事務經營的命令，(b)要求公司停止進行或不得繼續進行入稟股東所申訴行為或進行入稟股東申訴其並無進行之行為的命令，(c)批准入稟股東按法院可能指示之條款以公司名義並代表公司提出民事訴訟的命令，或(d)規定其他股東或公司本身購買公司任何股東之股份(如由公司本身購買，則須相應削減公司股本)的命令。

股東對公司之申索一般須根據適用於開曼群島之一般合約法或侵權法，或根據公司組織章程大綱及細則所訂定之股東個別權利而提出。

g. 出售資產

開曼群島公司法並無有關董事處置公司資產權力之具體限制。然而，一般法例規定公司每名高級職員(包括董事、董事總經理及秘書)在行使其權力及執行其職責時，必須為公司之最佳利益忠誠信實行事，並以合理審慎之人士於類似情況下應有之謹慎、努力及技巧行事。

h. 會計及核數規定

公司須促使妥為保存有關：(i)公司所有收支款項及收支所涉及事項；(ii)公司所有銷貨與購貨記錄；及(iii)公司之資產與負債的賬冊。

倘所存置的賬冊未能真實公平的反映公司事務狀況及解釋相關交易的情況，則該等賬冊不會被視為得到妥為保存。

獲豁免公司須在稅務資訊局根據《開曼群島稅務資訊局法例(修訂版)》送達法令或通知後，以電子形式或任何其他媒體於其註冊辦事處提供可能須予提供的其賬冊副本或當中部分。

i. 外匯管制

開曼群島並無外匯管制規例或貨幣限制。

j. 稅項

開曼群島現時並無對個人或公司之溢利、收入、收益或增值徵收任何稅項，且並無任何屬承繼稅或遺產稅性質之稅項。除不時因在開曼群島司法管轄區內簽立若干文據或引入該等文據而可能須繳付之若干印花稅外，開曼群島政府不大可能對本公司徵收其他重大稅項。開曼群島已於2010年與英國訂立雙重徵稅公約，成為締約方，惟並無另行訂立任何雙重徵稅公約。

k. 轉讓之印花稅

開曼群島並無就開曼群島公司股份之轉讓徵收印花稅，惟轉讓在開曼群島持有土地權益之公司的股份則除外。

l. 向董事貸款

開曼群島公司法並無禁止公司向其任何董事作出貸款之明文規定。

m. 查閱公司記錄

根據開曼群島公司法，公司股東並無查閱或獲得公司股東名冊或公司記錄副本之一般權利。然而，彼等將享有公司細則可能載列之該等權利。

n. 股東名冊

獲豁免公司可在董事不時認為適當之開曼群島境內或境外地點存置其股東名冊總冊及任何股東名冊分冊。股東名冊分冊須按開曼群島公司法規定或許可存置股東名冊總冊之相同方式存置。公司須安排於存置公司股東名冊總冊之地點存置不時正式記錄之任何股東名冊分冊副本。

開曼群島公司法並無規定獲豁免公司向開曼群島公司註冊處處長提交任何股東申報表。因此，股東姓名／名稱及地址並非公開記錄，且不會供公眾查閱。然而，獲豁免公司須在稅務資訊局根據《開曼群島稅務資訊局法例(修訂版)》送達法令或通知後，以電子形式或任何其他媒體於其註冊辦事處提供可能須予提供之有關股東名冊(包括任何股東名冊分冊)。

o. 董事及高級職員名冊

本公司須在其註冊辦事處存置董事及高級職員名冊，惟不供展示。該名冊之副本須提交予開曼群島公司註冊處處長存檔，而任何該等董事或高級職員變動須於任何有關變動後三十(30)日內知會公司註冊處處長。

p. 實益擁有權名冊

獲豁免公司須識別其實益擁有人，並向其於開曼群島存置實益擁有權名冊的企業服務供應商(「**企業服務供應商**」)提供該等實益擁有人的詳情。實益擁有人界定為符合以下條件的個別人士：(a)透過董事身份或間接持有25%或以上股份、表決權或合夥權益，最終擁有或控制該公司；(b)以其他方式對該公司的管理行使最終實際控制權；或(c)被認定透過其他途徑控制該公司。實益擁有權名冊並非公開文件且僅可供開曼群島指定主管機關查閱，惟開曼群島政府未來可頒佈法規開放予公眾查閱。股份於認可證券交易所(包括聯交所)上市的獲豁免公司，可向其註冊辦事處服務供應商提供其上市狀況詳情，作為替代合規途徑，以取代提供實益擁有人詳情。因此，只要本公司股份維持於聯交所**[編纂]**，本公司可選擇此替代合規途徑，而毋須存置實益擁有權名冊。

q. 清盤

公司可(a)在法院頒令下強制，(b)股東自願，或(c)在法院監督下清盤。

法院有權在若干特定情況下頒令清盤，包括公司股東通過特別決議案要求公司由法院清盤，或公司無力償債或法院認為將該公司清盤屬公平公正。倘公司股東(作為出資人)基於公司清盤乃屬公平公正之理由入稟法院，法院具有司法管轄權發出其他命令以代替清盤令，如規管公司日後事務的命令，授權入稟股東按法院可能指示的條款以公司名義或代表公司提出民事訴訟的命令，或規定其他股東或由公司本身購買公司任何股東的股份的命令。

倘公司(有限期公司除外)透過特別決議案議決自願清盤或公司無法償還到期債務而於股東大會透過普通決議案議決自願清盤，則公司可自願清盤。倘進行自願清盤，則該公司須自自願清盤之決議案通過或於上述期間屆滿或由上述情況發生起停止營業(惟倘繼續營業或對其清盤有利者則屬例外)。

為執行公司清盤程序及協助法院，可委任一名或以上正式清盤人，而法院可委任其認為適當之有關人士擔任該職務，而不論屬於臨時或其他性質。倘委任超過一名人士擔任有關職務，法院須聲明規定由或授權由正式清盤人進行之任何行動，是否須由全體或任何一名或以上該等人士進行。法院亦可決定正式清盤人接受委任是否需要提供任何擔保及有關擔保之種類；倘並無委任正式清盤人或於該職位懸空之任何期間，公司之所有財產須由法院保管。

公司事務完全結束後，清盤人須隨即編製清盤報告及賬目，顯示進行清盤及處置公司財產之過程，並在其後召開公司股東大會，以便向公司提呈賬目及就此加以闡釋。清盤人須於此次最後股東大會至少提前21日，按公司之組織章程細則授權之任何方式，向每名出資人發出通知，並於憲報刊登。

r. 重組

法例規定進行重組及合併須在就此召開的大會獲得價值相當於親身或由受委代表出席會議並於會上投票之(i)債權人或債權人類別的百分之七十五(75%)(視情況而定)，或(ii)股東或類別股東的百分之七十五(75%)的大多數票(視情況而定)批准，

且其後獲法院批准。儘管有異議之股東有權向法院表示彼認為徵求批准之交易對股東所持股份並無給予公平值，惟倘缺乏證據顯示管理層有欺詐或不誠實行為，法院不大可能僅基於上述理由否決該項交易。

開曼群島公司法亦載有法定條文，規定公司可基於公司(a)現時或可能無法償還其債務(定義見開曼群島公司法第93條)；及(b)擬根據開曼群島公司法、外國法律或透過協定重組向其債權人(或其類別)提呈和解或安排而向法院提出呈請委任重組人員。呈請可由公司(由其董事行事)提出，而毋須其股東決議案或其組織章程細則內的明確權力。於聆訊該呈請時，法院可(其中包括)頒令委任重組人員或作出法院認為合適的任何其他命令。

s. 收購

倘一家公司提出收購另一家公司股份之建議，屬收購建議之股份價值不少於百分之九十(90%)的持有人接納收購建議，則收購方在獲得上述持有人批准後兩(2)個月內，可隨時按指定方式發出通知，要求有異議之股東按收購建議之條款轉讓彼等的股份。有異議之股東可在該通知發出後一(1)個月內向法院提出反對轉讓。有異議股東須證明法院應行使其酌情權，惟除非有證據顯示收購方與接納收購建議之股份持有人之間有欺詐或不誠實或勾結行為，以不公平手法逼退少數股東，否則法院不大可能行使其酌情權。

t. 彌償保證

開曼群島法律並無限制公司之組織章程細則可對高級職員及董事作出彌償保證之範圍，惟倘法院認為任何該等條文違反公眾政策(例如表示對觸犯刑事罪行之後果作出彌償保證之情況)則除外。

u. 經濟實質規定

根據於2019年1月1日生效之開曼群島《國際稅務合作經濟實質法案(修訂版)》(「**經濟實質法**」)，「相關實體」須滿足經濟實質法所載之經濟實質測試。「相關實體」包括於開曼群島註冊成立之獲豁免公司(如本公司)，然而，其並不包括在開曼群島之外有稅務居住處所之實體。因此，只要本公司為開曼群島境外(包括香港)之稅務居民，即毋須滿足經濟實質法所載之經濟實質測試。

4. 一般事項

本公司有關開曼群島法律之法律顧問Ogier已向本公司發出一份意見函，概述開曼群島公司法之若干方面。按本文件附錄六「送呈公司註冊處處長及可供展示文件—2.可供展示文件」分節所述，該函件連同開曼群島公司法之展示副本可供查閱。任何人士如欲查閱開曼群島公司法之詳細概要，或就該法例與其較為熟悉之任何司法管轄區法例之間的差異取得任何意見，應諮詢獨立法律意見。

A. 有關本集團的進一步資料

1. 本公司註冊成立

本公司於2026年1月2日根據公司法於開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。我們於新加坡的主要營業地點位於182 Pandan Loop, Singapore 128373。我們的註冊辦事處位於89 Nexus Way, Camana Bay, Grand Cayman, KY1-9009, Cayman Islands。我們已於2026年2月9日根據公司條例第16部向香港公司註冊處處長註冊為非香港公司，且已於香港設立主要營業地點，地址為香港北角英皇道338號華懋交易廣場2期33樓3301-04室。為遵守公司條例的規定，公司秘書郭柏成先生已獲委任為本公司授權代表，以代表本公司在香港接收法律程序文件及通知。

由於本公司於開曼群島註冊成立，我們的營運須遵守組織章程大綱及組織章程細則以及開曼群島公司法。組織章程大綱及組織章程細則的若干條文及開曼群島公司法若干方面的概要載於本文件附錄四。

2. 本公司股本變動

於本公司註冊成立日期，我們的法定股本為50,000美元，分為5,000,000,000股每股初始面值為0.00001美元的普通股。

於緊接本文件日期前兩年內，本公司股本概無變動。

3. 本公司附屬公司的股本變動

附屬公司的企業資料及詳情概要載於本文件附錄一所載會計師報告附註1及2。

以下載列我們附屬公司於緊接本文件日期前兩年內的股本變動。除所披露者外，附屬公司的股本於緊接本文件日期前兩年內概無變動。

Pinnacle Marine

於2016年9月28日，Pinnacle Marine的註冊股本由2.0新加坡元增加至200,002.0新加坡元。

於2023年2月25日，Pinnacle Marine的註冊股本由200,002.0新加坡元增加至5,200,002.0新加坡元。

Prestige Ocean

於2015年11月20日，Prestige Ocean的註冊股本由2.0新加坡元增加至100,002.0新加坡元。

於2018年7月3日，Prestige Ocean的註冊股本由100,002.0新加坡元增加至1,500,002.0新加坡元。

於2021年6月4日，Prestige Ocean的註冊股本由1,500,002.0新加坡元增加至2,500,002.0新加坡元。

Primus Shipping

於2025年7月13日，Primus Shipping的註冊股本由5.0新加坡元增加至200,005.0新加坡元。

除上文及本文件「歷史、重組及公司架構 — 我們的主要附屬公司」一段所披露者外，本公司任何附屬公司的股本於緊接本文件日期前兩年內概無變動。

4. 企業重組

為籌備股份於聯交所**[編纂]**，本集團旗下公司已進行重組。進一步詳情，請參閱本文件「歷史、重組及公司架構」一節。

5. 股東決議案

根據股東於●通過的書面決議案(其中包括)：

(a) 大綱及細則獲有條件批准及採納，自**[編纂]**起生效；

(b) 待(1)上市委員會批准本文件所述已發行及將予發行的股份**[編纂]**及**[編纂]**；及(2)**[編纂]**於**[編纂]**項下的責任成為無條件且**[編纂]**並無根據其條款或因其他原因而終止後：

(i) 批准**[編纂]**及**[編纂]**，並授權董事使其生效，以及根據**[編纂]**及**[編纂]**配發及發行**[編纂]**；

(ii) 批准**[編纂]**，及待本公司之股份溢價賬因**[編纂]**而錄得**[編纂]**後，授權董事將本公司股份溢價賬的進賬額**[編纂]**美元**[編纂]**，且利用該筆款項按面值悉數繳足**[編纂]**股股份，以配發及發行予於**[編纂]**營業時

間結束時名列本公司股東名冊上的股東，該等股份於各方面與現有已發行股份享有同等地位，而董事亦獲授權進行有關**[編纂]**；及

(iii) 批准建議**[編纂]**及授權董事落實有關**[編纂]**；

(c) 董事獲授一般無條件授權，以配發、發行及處置股份，並作出或授出可能須隨時配發及發行或處置有關股份的要約、協議或購股權，惟據此配發及發行或同意有條件或無條件配發及發行的股份總面值不得超過緊隨**[編纂]**及**[編纂]**完成後本公司已發行股本(不包括庫存股份)總面值的20%(不包括**[編纂]**獲行使後可能配發及發行的股份)。

此項授權並不涵蓋根據供股或以股代息計劃或類似安排或股東授出的特定授權或因**[編纂]**獲行使而將予配發、發行或處置的股份。此項發行股份的一般授權將一直有效直至以下時間(以最早發生者為準)為止：

(i) 本公司下屆股東週年大會結束時；

(ii) 適用法律或組織章程細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或

(iii) 股東於本公司股東大會上通過普通決議案修改或撤銷該項授權時；

(d) 授予董事一般無條件授權以行使本公司一切權力，購回總面值不超過緊隨**[編纂]**及**[編纂]**完成後本公司已發行股本(不包括任何庫存股份)總面值10%的股份(不包括**[編纂]**獲行使後可能配發及發行的股份)。

此項授權僅涉及在聯交所或股份可能上市(並就此獲證監會及聯交所認可)的任何其他證券交易所進行以及按照所有適用法律及法規以及上市規則規定進行的購回。此項購回股份的一般授權將一直有效直至以下時間(以最早發生者為準)為止：

(i) 本公司下屆股東週年大會結束時；

(ii) 適用法律或組織章程細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或

(iii) 股東於本公司股東大會上通過普通決議案修改或撤銷該項授權時；及

(e) 通過在董事根據該項一般授權可能配發及發行或同意將予配發及發行的股份總面值之上，加入相當於本公司根據上文(d)段所述的購回股份授權所購買的股份總面值的金額(最高為緊隨**[編纂]**及**[編纂]**完成後已發行股份(不包括任何庫存股份)總面值的10%，不包括**[編纂]**獲行使後可能將予配發及發行的任何股份)，擴大上文(c)段所提及的一般無條件授權。

6. 購回本身證券

以下段落包括(其中包括)聯交所規定的若干資料，惟須受若干限制，其中最重要的限制概述如下：

(a) 上市規則的規定

上市規則准許以聯交所為第一上市地的公司在聯交所購回其證券，惟須受若干限制，其中最重要的限制概述如下：

(i) 股東批准

以聯交所為第一上市地的公司的全部建議購回證券(如屬股份，則須悉數繳足)須由股東於股東大會上事先通過普通決議案(以一般授權或就個別交易給予特別批准的方式)批准。

(ii) 資金來源

我們僅可動用根據上市公司章程文件、上市公司註冊成立或以其他方式成立的司法管轄區法律可合法撥作此用途的資金購回股份。上市公司不得以非現金代價或非聯交所交易規則規定的結算方式不時在聯交所購回其自身證券。在前述規定的規限下，上市公司購回股份的資金可自原可供派發股息或作出分派的資金或就購回而新發行股份的所得款項中

撥付。購回股份應付款項高於將予購回股份面值的任何溢價金額，須以原可供派發股息或作出分派的資金或股份溢價賬的進賬額撥付。

(iii) 交易限制

上市公司可在聯交所購回的股份總數最多為已發行股份(不包括庫存股份)總數的10%。

於任何購回後30日期間內，公司不得在未經聯交所事先批准的情況下新發行、出售或轉讓庫存股份或宣佈擬新發行股份(因於有關購回前尚未行使的認股權證、購股權或規定上市公司發行證券的類似工具獲行使而發行的證券除外)。該限制不適用於(i)根據資本化發行新發行股份或出售或轉讓庫存股份；(ii)根據符合上市規則第17章的股份計劃授出股份獎勵或購股權，或根據符合上市規則第17章的股份計劃歸屬或行使股份獎勵或購股權後新發行股份或轉讓庫存股份；及(iii)因行使認股權證、購股權或本公司須按規定發行股份或轉讓庫存股份的類似金融工具而發行新股或轉讓庫存股份，而該等認股權證、購股權或類似金融工具在本公司購回股份前尚未行使。

此外，倘購買價較股份於聯交所買賣之前五個交易日的平均收市價高出5%或以上，則上市公司不得在聯交所購回其股份。

上市規則亦規定，倘購回證券會導致公眾人士持有的證券數目低於聯交所規定的有關指定最低百分比，則上市公司不得購回其證券。

公司須敦促其委任購回證券的經紀應聯交所可能提出的要求向聯交所披露有關代上市公司購回證券的資料。

在得悉內幕消息後，上市公司不得購回任何股份，直至有關消息已公開為止。尤其是，在緊接以下較早日期前一個月內：(i)董事會為通過上市公司任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績(不論是否為上市規則所規定者)舉行的會議日期(即上市公司根據上市規則最先通知聯交所將舉行的董事會會議日期)；及(ii)上市公司根據上市規則規定公佈其任何年度或半年度業績的限期，或公佈季度或任何其他中期業績(不論是否為上

市規則所規定者)的限期，有關的限制截至上市公司公佈業績當日結束，上市公司不得於聯交所購回其股份，除非情況特殊。

(iv) 購回證券的地位

本公司可於回購股份的相關時間註銷任何回購股份(屆時該等股份憑證必須註銷及銷毀)及╱或持有該等股份作為庫存股份，惟須受(其中包括)市況及其資本管理需求所規限，而該等情況可能會因情況變化而變動。股東及潛在投資者應留意我們日後刊發的任何公告，包括但不限於任何翌日披露報表(當中須列明(其中包括)將作為庫存股份持有或於有關回購結算時註銷的回購股份數目)。

所有以庫存股份形式持有的股份的**[編纂]**地位將予以保留。本公司將確保庫存股份能被適當識別及區分。就任何存放於中央結算系統以待於聯交所轉售的庫存股份而言，倘該等股份以本公司自身名義登記為庫存股份，通過(包括但不限於)獲本公司董事會批准(i)本公司應促使其經紀不得就存放於中央結算系統的庫存股份於股東大會上表決向香港結算作出任何指示；及(ii)倘為股息或分派，本公司應於股息或分派的記錄日期前將庫存股份自中央結算系統提取，並以其自身名義重新登記為庫存股份或將其註銷，則本公司將確保不會行使任何股東權利或接收根據相關法律本應暫停行使的任何權利。所有由本公司(不論通過聯交所或以其他方式)**[編纂]**但並非作為庫存股份持有的股份，其**[編纂]**地位將於回購後自動註銷。本公司須確保於任何該等回購結算後，於合理可行情況下盡快註銷及銷毀該等回購股份的所有權文件。

(v) 申報規定

有關在聯交所或其他證券交易所購回股份的若干資料，須於不遲於上市公司購買其股份的下一個營業日的早市或任何開市前時段(以較早者為準)開始交易前30分鐘向聯交所申報。報告必須列出上市公司於上一日購買的股份總數、每股股份購買價或就有關購買支付的最高及最低價格，以及購回股份是否均以庫存股份持有。此外，上市公司年報須披露有關年度內購回股份的詳情，包括每月購回股份數目(無論在聯交所或其他證券交易所)、每股股份購買價或就所有有關購買支付的最高及最低價格(如相關)、支付的總價，以及購回股份是否均以庫存股份持有。

(vi) 核心關連人士

上市公司不得在知情情況下向「核心關連人士」購回其股份，核心關連人士指公司或其任何附屬公司的董事、最高行政人員或主要股東或其緊密聯繫人，而核心關連人士亦不得在知情情況下向公司出售其股份。

(b) 購回理由

董事認為，股東授予董事一般授權以便我們在市場購回股份，符合我們及股東的最佳利益。有關購回或會使每股資產淨值及╱或每股盈利增加，惟須視乎當時市況及融資安排而定，並將僅在董事認為有關購回對我們及股東有利的情況下方會進行。

(c) 購回資金

我們僅可動用根據組織章程大綱及組織章程細則、公司法或開曼群島其他適用法律及上市規則可合法作此用途的資金購回證券。

基於本文件所披露我們目前的財務狀況並計及目前的營運資金狀況，董事認為，倘悉數行使購回授權，或會對我們的營運資金及╱或資本負債狀況產生重大不利影響(相比本文件所披露的狀況)。然而，倘行使購回授權會對董事認為不時適合我們的營運資金需求或資本負債水平產生重大不利影響，則董事不建議行使購回授權。

(d) 一般事項

按**[編纂]**及**[編纂]**完成後已發行**[編纂]**股股份(未計及**[編纂]**獲行使後可能配發及發行的股份)計算，悉數行使購回授權後，我們可於下列時間(以最早發生者為準)前的期間購回最多約**[編纂]**股股份：(i)本公司下屆股東週年大會結束時；(ii)任何適用法律或組織章程細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或(iii)股東於股東大會上通過普通決議案修改或撤銷購回授權當日。

董事或(據董事經作出一切合理查詢後所知)其任何緊密聯繫人(定義見上市規則)現時無意向我們或我們的附屬公司出售任何股份。董事已向聯交所承

諾，在適用的情況下，他們將根據上市規則、組織章程大綱及細則、公司法或開曼群島任何其他適用法律行使購回授權。

倘因根據購回授權購回股份導致股東所持我們投票權的權益比例增加，則就收購守則而言，有關增加將被視為一項收購。因此，一名股東或一組一致行動的股東可獲得或鞏固對我們的控制權，因而須根據收購守則規則26提出強制要約。除上述者外，董事並不知悉因根據購回授權進行任何購回而將產生收購守則項下所述的任何後果。

概無核心關連人士(定義見上市規則)知會我們，表示其目前有意在購回授權獲行使時向我們出售其股份，亦無承諾不會向我們出售其股份。

B. 有關我們業務的進一步資料

1. 重大合約概要

下列為本公司或其附屬公司於本文件日期前兩年內訂立屬或可能屬重大的合約(並非於日常業務過程中訂立的合約)：

(a) **[編纂]**；及

(b) 彌償契據

2. 知識產權

(a) 商標

於最後實際可行日期，本集團已註冊以下商標：

商標	類別	註冊擁有人	註冊地點	註冊／商標編號	註冊日期	屆滿日期
PINNACLE MARINE	07、09、12、37、39	Pinnacle Marine	新加坡	40202251250B	2022年6月28日	2032年6月28日
PINNACLE MARINE	07、09、12、37、39	Pinnacle Marine	香港	306962347	2025年7月15日	2035年7月15日

(b) 域名

於最後實際可行日期，本集團已註冊以下域名：

域名	註冊擁有人	註冊日期	屆滿日期
pinnaclemarine.sg	Pinnacle Marine	2021年5月12日	2027年7月29日

上述網站所載資料並不構成本文件的一部分。

除本章程所披露者外，概無對本集團業務而言屬或可能屬重大之其他貿易或服務商標、專利、版權、其他知識產權或工業產權。於最後實際可行日期，我們並無涉及亦不知悉任何涉及侵犯知識產權或任何重大違規行為之訴訟或法律程序。

C. 有關董事及主要股東的進一步資料

1. 權益披露

(a) 董事權益

緊隨**[編纂]**及**[編纂]**完成後(不計及**[編纂]**獲行使後可能發行或配發的任何股份)，股份一經**[編纂]**，董事或最高行政人員於本公司或其相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份及債權證中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會我們及聯交所的權益或淡倉(包括根據證券及期貨條例相關條文當作或視為擁有的權益或淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條須登記於該條所指登記冊內的權益或淡倉，或根據上市規則附錄C3所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則(「**標準守則**」)須知會我們的權益或淡倉如下：

(i) 於股份的好倉

董事姓名	職位	權益性質	股份數目及類別	佔於最後實際可行日期及緊接[編纂]前已發行股份總數的概約持股百分比	佔緊隨[編纂]及[編纂]後已發行股份總數的概約持股百分比[2]
CHUA TK先生	董事會主席兼執行董事	於受控制法團的權益[1]	普通股	72.0%	**[編纂]**
LIM Chin Pei先生	行政總裁兼執行董事	實益擁有人	普通股	4.6%	**[編纂]**

附註：

(1) 於最後實際可行日期及緊隨**[編纂]**後，Prompt Venture實益擁有156,001股及**[編纂]**股股份，分別佔相關日期已發行股份總數的72.0%及**[編纂]**。Prompt Venture由Chua TK先生持有87.22%權益，因此，根據證券及期貨條例，Chua TK先生被視為於Prompt Venture所持有的所有股份中擁有權益。

(b) 主要股東的權益

除本文件「主要股東」一節所披露者外，董事或最高行政人員不知曉任何其他人士(並非本公司董事或最高行政人員)於股份或相關股份中擁有於**[編纂]**及**[編纂]**完成後根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向我們及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可於任何情況下在本公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上權益。

2. 董事服務合約及委任函

(a) 執行董事

我們的執行董事Chua TK先生及Lim CP先生已各自與本公司訂立服務合約。各服務合約的初始任期為自**[編纂]**起計三年。服務合約可根據細則及適用法律、規則及法規予以重續(惟可於相關服務協議規定的若干情況下予以終止)。

(b) 非執行董事及獨立非執行董事

我們的獨立非執行董事Ayako Yamada女士、江建祥先生及Wong Kar Weng船長已各自與本公司訂立委任函。每份委任函的初始任期為自**[編纂]**起計三年。委任函可根據細則及適用法律、規則及法規予以重續(惟可於相關委任函規定的若干情況下予以終止)，並可自當時任期屆滿後翌日起自動續期三(3)年。

3. 董事薪酬

截至2023年12月31日、2024年12月31日及2025年12月31日止年度，董事的薪酬總額(包括袍金、薪金、退休金計劃供款、住房津貼、其他津貼、實物福利、酌情花紅及以股份為基礎的薪酬)分別為367,000新加坡元、419,000新加坡元及486,000新加坡元。

緊接本文件刊發前三個財政年度各年，概無董事放棄或同意放棄任何酬金的安排。

除所披露者外，截至2023年12月31日、2024年12月31日及2025年12月31日止年度以及截至2026年5月31日止五個月，本集團任何成員公司概無已付或應付任何董事的其他款項。

於往績記錄期間，本公司並無向董事或五名最高薪酬人士支付，而董事或五名最高薪酬人士亦無收取任何薪酬以作為加入或於加入本公司時的獎勵。於各往績記錄期間，本公司並無向董事、前任董事或五名最高薪酬人士支付，而我們的董事、前任董事或五名最高薪酬人士亦無收取任何與本集團任何成員公司事務管理有關的離職補償。

4. 董事的競爭性權益

概無董事於與本集團業務直接或間接競爭或可能競爭的任何業務(本集團業務除外)中擁有權益。

5. 免責聲明

(a) [概無董事或本附錄「— D.其他資料— 4.專家資格」一段所述任何專家在本公司的創辦中，或在於緊接本文件刊發日期前兩年內由本集團任何成員公司收購、出售或租賃的任何資產中，或在由本集團任何成員公司擬收購、出售或租賃的任何資產中，擁有任何直接或間接權益。]

(b) [概無董事於本文件日期仍然存續且對本集團業務整體而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益。]

(c) 概無董事及其緊密聯繫人及據董事所知，概無擁有本公司已發行股份數目5%以上權益的股東於本公司五大客戶或五大供應商中擁有任何權益。

(d) 董事與本集團任何成員公司概無任何現有或建議訂立的服務合約(不包括一年內屆滿，或僱主在一年內可在不予賠償(法定賠償除外)的情況下終止的合約)。

D. 其他資料

1. 稅項及其他彌償保證

根據彌償契據，控股股東(統稱「**彌償保證人**」)[已]就以下各項向本公司(為我們本身及作為我們附屬公司之受託人及代表附屬公司)分別及共同作出彌償保證(其中包括)：

(a) 本集團任何成員公司於**[編纂]**成為無條件日期或之前，歸因於或參照所賺取、應計、收取、訂立(或視作已賺取、應計、收取或訂立)的任何收入、溢利、盈利、交易、事件、事宜或事情而承擔的任何稅項(包括遺產稅)；及

(b) 本集團任何成員公司歸因於或有關或因其引致或基於或有關於(i)重組；(ii)於**[編纂]**成為無條件日期或之前，發生或視作發生任何情況而引起、有關或因其引致本集團成員公司招致及蒙受的任何未了結或潛在訴訟；及(iii)於**[編纂]**成為無條件日期或之前，本集團任何成員公司在香港、新加坡或任何其他對等司法管轄區任何涉嫌或實際觸犯、違反或不遵守任何法例、法規或行政命令或措施(如有)所直接或間接招致、蒙受或累計的一切成本。

然而，彌償保證人毋須根據彌償契據承擔以下有關上文(a)及(b)項的責任，其中包括：

- 於往績記錄期間已於本公司或本集團任何成員公司經審核綜合賬目內為該等責任作出撥備；
- 由於**[編纂]**成為無條件日期後生效的法律或法規上的任何追溯性變化或稅率追溯性上升而產生或招致的該等稅務責任；或
- 稅務負債因本集團任何成員公司於日常業務過程中，或於**[編纂]**成為無條件日期後正常收購及出售資本資產的過程中進行的作為或不作為，或自願進行的交易而產生。

2. 訴訟

於最後實際可行日期，除本文件所披露者外，本集團任何成員公司概無涉及任何重大訴訟、仲裁、行政程序或申索，且據我們所知，本集團任何成員公司亦無尚未了結或對本集團任何成員公司構成威脅的重大訴訟、仲裁、行政程序或申索。

3. 獨家保薦人

獨家保薦人已根據上市規則第3A.19條聲明其獨立性。獨家保薦人已代表本公司向聯交所**[編纂]**本公司根據**[編纂]**已發行及將予發行的股份(包括根據**[編纂]**可能發行的任何股份)**[編纂]**及**[編纂]**。本公司已作出一切必要安排以使股份獲納入**[編纂]**。

獨家保薦人將就擔任**[編纂]**保薦人收取**[編纂]**港元的費用。

4. 專家資格

本文件所載或所引述之意見或建議的專家(定義見上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例)(「**專家**」)資格載列如下：

名稱	資格
同人融資有限公司	從事證券及期貨條例項下第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
羅申美會計師事務所	香港法例第50章專業會計師條例項下執業會計師及香港法例第588章會計及財務匯報局條例項下註冊公眾利益實體核數師
CNPLaw LLP	本公司新加坡法律顧問
Ogier	本公司開曼群島法律顧問
Justin Wee & Associates Pte. Ltd.	行業顧問
Robert Khan & Co Pte Ltd	物業估值師
達輝律師事務所	本公司的中國法律顧問
N. Vijya Kumar	新加坡共和國最高法院大律師、辯護律師及事務律師

5. 專家同意書

各專家已就本文件的刊發發出同意書，同意按其所載格式及內容，轉載其報告及／或函件及／或估值證書及／或法律意見(視情況而定)並引述其名稱，且並無撤回其同意書。

6. 專家權益

概無專家擁有本公司或其任何附屬公司的任何股權，或可認購或提名他人認購本公司或其任何附屬公司證券的權利(不論可否依法執行)。

概無專家於本集團任何成員公司的發起或本集團任何成員公司於緊接本文件刊發前兩年內所收購或出售或租賃或擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益。

7. 發起人

就上市規則而言，本公司並無發起人。於緊接本文件日期前兩年內，概無就**[編纂]**及本文件所述相關交易向任何發起人支付或給予或建議支付、配發或給予任何現金、證券或其他利益。

8. 合規顧問

根據上市規則的規定，本公司已委任同人融資有限公司為我們的合規顧問向本公司提供顧問服務，以確保遵守上市規則，其任期將於**[編纂]**開始，直至本公司就其於**[編纂]**後開始的第一個完整財政年度的財務業績符合上市規則第13.46條當日為止，或直至合規顧問協議根據該協議所載條款及條件另行終止為止。

9. 開辦開支

於最後實際可行日期，本公司尚未產生任何重大開辦開支。

10. 約束力

一經根據本文件提出申請，本文件即具效力，所有相關人士須受公司(清盤及雜項條文)條例第44A及44B條的所有適用條文(罰則除外)約束。

11. 雙語文件

本文件的中英文版本乃依據香港法例第32L章《公司(豁免公司及招股章程遵從條文)公告》第4條的豁免而分別刊發。

12. 股份持有人的稅項

(a) 香港

買賣及轉讓於香港股東名冊分冊登記的股份須繳納香港印花稅。每名買家及賣家繳納的現行稅率為對價或被出售或轉讓股份的公平值(以較高者為準)的0.1%。產生自或源自於香港**[編纂]**股份的利潤可能亦須繳納香港利得稅。《2005

年收入(取消遺產稅)條例》自2006年2月11日起於中國香港生效。申領2006年2月11日或之後身故的股份持有人的遺產承辦書時，毋須繳付香港遺產稅，亦毋須領取遺產稅清妥證明書。

(b) 開曼群島

開曼群島對轉讓開曼群島公司之股份並不徵收印花稅，惟轉讓持有開曼群島土地權益之公司股份則除外。

(c) 諮詢專業顧問

倘若有意持有股份的人士對**[編纂]**或**[編纂]**股份的稅務影響有任何疑問，建議諮詢其專業顧問。謹此強調，本公司、董事或參與**[編纂]**的其他各方概不就股份持有人因**[編纂]**、**[編纂]**或**[編纂]**股份或行使其所附帶任何權利所引致的任何稅務影響或負債承擔任何責任。

13. 其他事項

(a) 除本文件所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內：

(i) 本集團任何成員公司概無發行、同意發行或建議發行繳足或部分繳足的股份或借貸資本，以換取現金或現金以外的代價；

(ii) 概無就或同意有條件或無條件就本集團任何成員公司的股份或借貸資本設立購股權；

(iii) 本公司或其任何附屬公司概無發行或同意發行任何創辦人、管理層或遞延股份；

(iv) 本集團任何成員公司概無就發行或出售任何股份或借貸資本而授出任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款；及

(v) 概無就認購、同意認購或促使他人或同意促使他人認購本公司任何股份或債權證支付或應付任何人士佣金(向分包銷商支付的佣金除外)。

(b) 本集團並無發行任何債權證，亦無任何尚未償還的債權證或可換股債務證券。

(c) 董事確認：

(i) 本集團的財務或貿易狀況或前景自2025年12月31日(即本集團最近期經審核綜合財務報表編製日期)起並無重大不利變動；及

(ii) 概無放棄或同意放棄日後股息的安排；及

(iii) 於本文件日期前12個月內，本集團業務並無出現任何中斷而可能或已經對本集團的財務狀況造成重大影響。

(d) 我們的股東名冊總冊將由Ogier存置於開曼群島，而我們的香港股東名冊將由**[編纂]**存置於香港。除非董事另有協定，股份所有過戶及其他所有權文件均須送交我們的**[編纂]**辦理登記且不得於開曼群島遞交。

(e) [本公司已作出一切所需安排以使股份獲納入**[編纂]**進行**[編纂]**]。

(f) 本集團旗下公司概無於任何證券交易所上市或於任何交易系統買賣。

1. 送呈香港公司註冊處處長文件

隨同本文件一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件為(i)本文件附錄五「法定及一般資料 — D.其他資料 — 5.專家同意書」所述同意書；及(ii)本文件附錄五「法定及一般資料 — B.有關我們業務的進一步資料 — 1.重大合約概要」所述各重大合約副本。

2. 可供展示文件

下列文件的電子副本將於本文件日期起計14日期間內於本公司網站**www.pinnaclemarine.sg**及聯交所網站**www.hkexnews.hk**可供展示：

(a) 組織章程大綱及細則；

(b) 羅申美出具的本集團會計師報告，其全文載於本文件附錄一；

(c) 本集團於往績記錄期間的經審核綜合財務報表；

(d) 羅申美就本集團未經審核**[編纂]**財務資料所出具的報告，其全文載於本文件附錄二；

(e) 開曼群島公司法；

(f) 新加坡法律顧問CNPLaw LLP就本集團於新加坡的營運及特定事項的適用法例及法規所出具的法律意見；

(g) 有關開曼群島法律的法律顧問編製的法律意見，概述本文件附錄四所述開曼群島公司法之若干方面；

(h) 本文件「行業概覽」一節所述由Justin Wee & Associates Pte. Ltd.編製的行業報告；

(i) 本文件附錄五「法定及一般資料 — B.有關我們業務的進一步資料 — 1.重大合約概要」所述之重大合約；

(j) 本文件附錄五「法定及一般資料 — C.有關董事及主要股東的進一步資料 — 2.董事服務合約及委任函」所述之服務合約及委任函；及

(k) 「法定及一般資料 — D.其他資料 — 5.專家同意書」所述之書面同意書。