

概覽及摘要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概要。由於此為概要，並未包含可能對閣下而言屬重要的所有資料，且應與本文件全文一併閱讀，以確保其完整性。閣下決定投資[編纂]前，應閱讀整份文件。任何投資均存在風險。本文件「風險因素」一節已載列投資[編纂]所涉及的部份特定風險。閣下於決定投資[編纂]前，應仔細閱讀該節。

本節所用詞彙已於本文件「釋義」及「技術詞彙表」內界定。

我們的業務

我們主要在香港進行柴油及相關產品的銷售及運輸業務。本集團的歷史可追溯至2005年4月，當時方先生成立了長城(國際)石油公司，在香港銷售柴油。我們亦提供工程船舶的船用柴油以及工程機器及汽車的潤滑油。下表載列我們按產品種類劃分的收益、銷售數量、平均售價及毛利率：

	截至3月31日止年度								截至9月30日止六個月							
	2015年				2016年				2015年				2016年			
	銷售金額	銷售數量	平均售價	毛利率	銷售金額	銷售數量	平均售價	毛利率	銷售金額	銷售數量	平均售價	毛利率	銷售金額	銷售數量	平均售價	毛利率
	(港元/千升)			%	(港元/千升)			%	(港元/千升)			%	(港元/千升)			%
	千港元	千升	升)	%	千港元	千升	升)	%	千港元	千升	升)	%	千港元	千升	升)	%
	(未經審核)															
柴油(附註1)	227,446	39,287	5.8	5.8	144,964	35,287	4.1	14.3	86,388	19,332	4.5	12.7	77,860	21,798	3.6	13.7
船用柴油(附註2)	14,274	2,311	6.2	5.9	536	142	3.8	8.0	307	72	4.3	7.0	7,582	2,070	3.7	20.1
潤滑油(附註3)	1,229	64	19.1	11.8	1,420	74	19.3	11.3	663	35	18.9	11.0	632	39	16.2	9.3
	<u>242,949</u>	<u>41,662</u>	5.8	5.8	<u>146,920</u>	<u>35,503</u>	4.1	14.3	<u>87,358</u>	<u>19,439</u>	4.5	12.6	<u>86,074</u>	<u>23,907</u>	3.6	14.2

附註：

1. 我們於業績記錄期間的柴油平均銷售價格載於上文以作說明用途，乃基於柴油總收益除以總銷售量計算。
2. 我們於業績記錄期間的船用柴油平均銷售價格載於上文以作說明用途，乃基於船用柴油總收益除以總銷售量計算。
3. 我們於業績記錄期間的潤滑油平均銷售價格載於上文以作說明用途，乃基於潤滑油總收益除以總銷售量計算。

我們的業務乃建基於以客戶為主導的文化，著重提供價格合理的優質柴油及適時交付服務。多年來，憑藉我們經驗豐富的管理團隊，我們成為了實力雄厚的柴油供應商，且銷售團隊經驗豐富。我們能透徹了解客戶需求和要求及具有相關行業知識以滿足客戶的日常業務需要，為此倍感自豪。對於我們的大部分工程界客戶，根據我們管理層的經驗及對工程項目性質、所涉及各種工程機械及汽車的類型和性能的了解，我們能夠為客戶提供諮詢服務，並透過就其工程項目所用柴油的規格及所需油量作出建議，協助制定迎合其項目需要的服務以及其他交付時的安全措施及環保指引。

為了提高產品的暢銷程度及促進銷售，我們成立自身的柴油貯槽車車隊，將柴油運送到客戶指定的目的地。過去十年，我們一直擴大柴油貯槽車車隊，以把握更多商機。於最後實際可行日期，我們擁有九架不同容量的柴油貯槽車，以滿足客戶要求。我們自身的貯槽車車隊讓我們能短時間內向客戶供應柴油並更靈活地回應客戶交付時間以滿足客戶即時或未經計劃的採購需求。

概覽及摘要

客戶

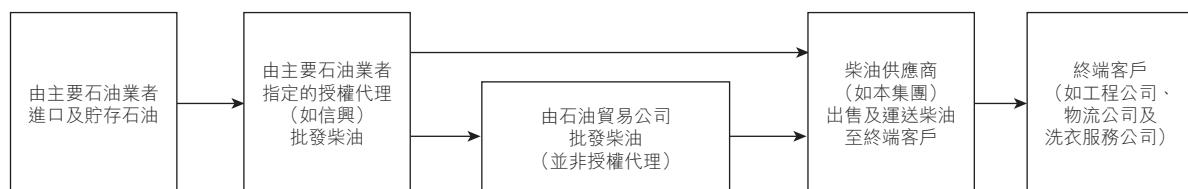
我們的客戶大多數為需要柴油以操作其工程機械及汽車的工程公司。下表載列於所示期間按客戶類別劃分的收益明細：

	截至3月31日止年度		截至9月30日止六個月	
	2015年	2016年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元	千港元
			(未經審核)	
工程公司	145,274	119,065	71,164	55,990
洗衣服務公司	14,178	15,187	6,873	9,396
物流公司	83,250	12,645	9,299	20,687
其他	247	23	22	1
	<u>242,949</u>	<u>146,920</u>	<u>87,358</u>	<u>86,074</u>

截至2016年3月31日止兩個年度以及截至2016年9月30日止六個月，工程公司應佔我們的收益分別約為145.3百萬港元、119.1百萬港元及56.0百萬港元，佔我們同期總收益分別約59.8%、81.0%及65.0%。其他客戶包括需要柴油經營其業務的物流公司及洗衣服務公司。截至2016年3月31日止兩個年度以及截至2016年9月30日止六個月，來自我們五大客戶的收益佔我們總收益分別約50.8%、57.7%及52.1%，而我們最大客戶同期應佔收益分別約為19.5%、35.6%及16.3%。我們已與五大客戶(就收益而言)維持為期介乎約一至七年的穩定關係。於2016年7月1日，我們與中國港灣訂立主銷售合同，其為香港工程界其中一間主要公司，並為於聯交所上市公司的附屬公司，由2016年7月1日至2019年6月30日(首尾兩日包括在內)為期三年，詳情載於本文件第111至112頁「業務—客戶、銷售及市場推廣—主要客戶—我們與中國港灣的業務關係」一節。除中國港灣外，我們亦與另外六名客戶就以相若條款銷售柴油訂立主銷售合同。我們並不要求客戶受限於任何最低採購量規定。我們的董事相信，與中國港灣及其他客戶訂立的主銷售合同，將可提升我們於業內的聲譽及企業形象。

於業績記錄期間，概無董事、其各自緊密聯繫人或於最後實際可行日期據所知董事擁有本公司已發行股份5%以上的現有股東於任何五大客戶擁有任何權益。此外，概無五大客戶過往或現在以客戶身份與本集團建立業務關係之前與本公司、我們的附屬公司、我們的股東或董事或其各自緊密聯繫人有任何關係。有關詳情，請參閱本文件第108至112頁「業務—客戶、銷售及市場推廣—主要客戶」。

我們的董事認為，我們的客戶偏好向我們購買柴油，而並非向我們的供應商，主要是由於第一，我們在供應鏈中以石油貿易公司的身份經營業務，為終端客戶(如工程公司、物流公司及洗衣服務公司)供應柴油。下圖說明香港柴油銷售市場的一般供應鏈：



灼識諮詢認為，本集團在上述供應鏈當中的角色屬於香港柴油銷售市場的常見行業慣例。

概覽及摘要

我們的供應商包括石油貿易公司(作為批發商)，彼等為主要石油業者的授權代理或並非授權代理的石油貿易公司。根據灼識諮詢報告，柴油供應商擁有的客戶基礎遠大於石油貿易公司。柴油銷售市場的終端客戶基礎亦相對分散，包括工程公司、駁船擁有者、物業擁有者、醫院等，彼等對柴油的需求並不定時且未有規劃。由於缺乏專門的銷售團隊(i)處理終端客戶在交付要求、適時服務及無規劃採購方面的需求及(ii)維持相關銷售網絡，主要柴油貿易公司(如信興)就柴油銷售目前與終端客戶並無業務關係，亦不會與柴油供應商(如本集團)直接競爭。據我們董事經作出合理查詢後所知、所悉及所信，(i)信興並無計劃於不久的將來進入柴油零售銷售市場；及(ii)我們的主要客戶在業績記錄期間並未直接從供應商採購柴油或其他石油產品。鑒於石油貿易公司未必有如我們一般的業務聯繫、銷售渠道、運輸及交貨能力及對終端客戶的理解，本集團擔任客戶與供應商之間的橋樑，確保為客戶帶來穩定及不受打斷的柴油供應及交貨。此外，我們(i)擁有自身的貯槽車車隊，使我們能夠滿足客戶的交付要求，從而為客戶提供可靠及適時的交付服務；(ii)我們一般向客戶提供較長信貸期，長於我們的供應商所提供的信貸期；及(iii)我們明白客戶的需要，提供切合客戶需要的服務。更多詳情，請參閱本文件第90至93頁「業務 — 我們的主要業務及業務模式 — 我們的供應商、客戶及本集團之間的關係」一節。

憑藉我們超過十年的良好業績記錄以及與客戶的密切關係，我們董事認為，我們已成為備受追捧的柴油供應商，特別是就工程公司而言。

供應商

我們的供應商主要是從香港各主要石油業者採購柴油的石油貿易公司。截至2016年3月31日止兩個年度以及截至2016年9月30日止六個月，我們向五大供應商的採購分別佔總採購約99.4%、99.4%及98.5%。截至2016年3月31日止兩個年度以及截至2016年9月30日止六個月，我們向信興(就採購總額而言為我們的最大供應商)及一名獨立第三方作出的採購分別約為192.4百萬港元、100.8百萬港元及50.1百萬港元，佔我們同期總採購分別約85.3%、82.5%及69.5%。於2016年7月1日，我們與信興訂立一份框架供應協議，由2016年7月1日至2019年6月30日(首尾兩日包括在內)為期三年，其詳情載於本文件第100頁至103頁「業務 — 採購及供應商 — 我們與信興的關係」一節。我們並無受限於信興的任何最低採購量規定。我們的董事認為，我們將繼續向信興購買柴油，乃因信興能夠按合理價格向我們供應穩定的優質柴油。自2008年以來，我們已與信興建立業務關係。我們的董事認為，信興為可靠的供應商，乃由於彼等多年來以具競爭力的價格穩定及適時地為我們提供柴油。鑑於我們已與信興建立關係及上述框架供應合約，我們的董事認為，信興不大可能於不久將來終止或減少向我們供應柴油。另一方面，我們將致力多元化供應商群，及將增加向信興以外的其他授權代理採購柴油，降低對信興的依賴。

於業績記錄期間，概無董事、其各自緊密聯繫人或於最後實際可行日期據所知董事擁有本公司已發行股份5%以上的現有股東於任何五大供應商擁有任何權益。概無五大供應商過往或現在以供應商身份與本集團建立業務關係之前與本公司、本公司附屬公司、我們的股東或董事或其各自緊密聯繫人有任何關係。

概覽及摘要

此外，我們最大供應商(即信興)提供的信貸期是三天，遠遠低於本集團向最大客戶(即中國港灣)提供的信貸期達120天，可能會導致現金流量重大錯配。更多詳情，請參閱本文件第25至26頁「風險因素 — 我們的現金流量可能因為我們的淨營運資金流出或收取客戶款項及向我們的供應商付款之間時間的潛在錯配而惡化」。

競爭環境

根據灼識諮詢報告，香港的柴油銷售市場相對分散。於2015年香港整體柴油銷售的收益中，工業及物流用柴油銷售的收益約佔60.0%。香港約有80間市場參與者供應工業及物流用柴油。於2015年，按香港工業及物流用柴油銷售總收益計，我們排名第三位，佔市場份額的約1.9%。行內五大公司佔整體柴油銷售市場內總市場份額的約18.5%。我們的董事認為，我們開發新客戶和迅速回應客戶需求的能力、擁有龐大的柴油貯槽車車隊及與客戶的關係，為釐定香港柴油銷售供應商競爭能力的要素。柴油銷售行業的門檻包括大量投資於購買柴油貯槽車、難以與客戶和供應商建立穩定關係，及建立有力的品牌知名度。詳情請參閱本文件第49頁「行業概覽 — 競爭環境」一節。我們的董事認為，我們處於有利位置以把握香港柴油銷售市場的更多商機。

競爭優勢

我們相信，本文件第77至79頁「業務 — 競爭優勢」一節內的競爭優勢有助我們達致成功並從我們的競爭對手中脫穎而出：(i)在香港工程界實力雄厚柴油供應商；(ii)經驗豐富的管理團隊；(iii)我們擁有自身的柴油貯槽車車隊；及(iv)與我們的主要客戶及供應商關係穩定。

業務策略

我們的主要業務目標是增強我們作為香港工程界實力雄厚的柴油供應商地位，並創造長期股東價值。我們擬透過以下的業務策略：(i)不斷擴大在香港柴油銷售市場及提升我們的柴油貯槽車車隊；(ii)擴充及發展我們的海上供油業務；(iii)進一步加強我們的人手；(iv)加強我們的營運資金管理；及升級我們的資訊科技系統。有關詳情，請參閱本文件第79至85頁。

財務資料概要

下表為本集團於業績記錄期間的合併財務資料概要。財務資料概要應與本文件附錄一所載的會計師報告內的合併財務資料一併閱讀。

合併損益及全面收益表摘要

	截至3月31日止年度		截至9月30日止六個月	
	2015年 千港元	2016年 千港元	2015年 千港元	2016年 千港元
收益	242,949	146,920	87,358	86,074
銷售成本	(228,811)	(125,964)	(76,325)	(73,855)
毛利	14,138	20,956	11,033	12,219
毛利率	5.8%	14.3%	12.6%	14.2%
本公司擁有人應佔年內溢利及 全面收益總額	8,486	12,303	7,807	2,930

概覽及摘要

本集團收入指向客戶銷售及運送柴油及相關產品的售價，乃按柴油成本、現行市價、授予客戶的信貸期、與客戶的業務關係、交付成本、交付地點及安排而釐定。本集團賺取的毛利指給予客戶的售價與業務過程中產生的成本(如柴油成本、直接勞工成本及柴油貯槽車折舊)之間的價差。

我們的收益由截至2015年3月31日止年度約242.9百萬港元減少約96.0百萬港元或約39.5%至截至2016年3月31日止年度約146.9百萬港元，主要歸因於我們柴油及船用柴油銷售減少及我們產品售價下降。我們柴油的平均售價由截至2015年3月31日止年度每升5.8港元減少至截至2016年3月31日止年度每升4.1港元。此外我們船用柴油平均售價由截至2015年3月31日止年度每升6.2港元減少至截至2016年3月31日止年度每升3.8港元。來自柴油銷售的收益由截至2015年3月31日止年度約227.4百萬港元減少至截至2016年3月31日止年度約145.0百萬港元，主要乃由於2015年3月客戶A終止物流業務，致使向該客戶的柴油銷售終止及客戶D及部分主要工程界客戶需時多年的建築項目完成或部分完成，該等客戶的需求於截至2016年3月31日止年度暫時下降。因中國港灣的項目規模增加導致上述收益減少部分被中國港灣(截至2016年3月31日止年度的最大客戶)銷售柴油產生的收益增加約29.9百萬港元所抵銷。

船用柴油銷售收益由截至2015年3月31日止年度約14.3百萬港元減少約96.2%至截至2016年3月31日止年度約0.5百萬港元，主要乃由於截至2016年3月31日止年度我們其中一名主要客戶完成海事工程，導致收益減少約13.8百萬港元。

我們的收益由截至2015年9月30日止六個月約87.4百萬港元減少約1.3百萬港元或約1.5%至截至2016年9月30日止六個月約86.1百萬港元，主要歸因於來自中國港灣的收益減少約15.5百萬港元，乃由於中國港灣於截至2016年9月30日六個月訂定及進行的建築工程相對較少，因此於該期間向本集團購買的柴油亦相對較少。該收益下降被向客戶J銷售船用柴油的銷量於截至2016年9月30日止六個月增加約7.3百萬港元所抵銷，原因是於2016年5月成功招攬客戶J。

我們的毛利由截至2015年3月31日止年度約14.1百萬港元增加約6.9百萬港元或約48.2%至截至2016年3月31日止年度約21.0百萬港元。我們的毛利率由截至2015年3月31日止年度5.8%增加至截至2016年3月31日止年度14.3%，主要乃由於(i)我們向工程公司的銷售由截至2015年3月31日止年度約由59.8%增加至我們截至2016年3月31日止年度總收益約81.0%，乃因為我們工程公司一般收取較高毛利率；及(ii)自2014年下半年直至2016年初油價持續下降，導致我們柴油產品售價及採購成本大幅減少。我們的毛利由截至2015年9月30日止六個月約11.0百萬港元增加約1.2百萬港元或約10.9%至截至2016年9月30日止六個月約12.2百萬港元。我們的毛利率由截至2015年9月30日六個月止約12.6%增加至截至2016年9月30日止六個月的約14.2%。

我們就船用柴油銷售的毛利率由截至2015年3月31日止年度約5.9%增加至截至2016年9月30日止六個月約20.1%。截至2016年3月31日止兩個年度，我們主要服務一名

概覽及摘要

船用柴油客戶(「客戶X」)。截至2016年9月30日止六個月，我們主要服務客戶J。出於以下理由，我們向客戶J收取較高毛利率：

- (a) 截至2016年9月30日止六個月，鑑於客戶J對船用柴油的需求相當大，我們已從一名新供應商取得新船用柴油來源，該供應商已向我們提供批量採購船用柴油約每月300,000升的有利定價。董事相信，新供應商向我們提供有利定價以利用我們與工程客戶的聯繫及踏足來自工程項目(例如香港國際機場第三條跑道)所推動工程市場持續增長的市場機遇。另一方面，截至2016年3月31日止兩個年度，我們向供應商購買的船用柴油大幅較少，故其因我們購買的船用柴油數量有限而收取較高定價。
- (b) 我們向客戶X提供信貸期30天，而我們向客戶J提供信貸期60天。鑑於向客戶J提供的信貸期較長，我們根據定價政策向客戶J收取較高毛利率。
- (c) 截至2016年9月30日止六個月的原油價格低於截至2016年3月31日止兩個年度。較低油價增加採購價與售價之間的差價，及因此增加毛利率。

根據灼識諮詢，低油價增加柴油產品的採購價及售價之間的價差，因此提升我們柴油產品毛利及毛利率方面的盈利能力。有關本集團財務資料的更多討論，請參閱本文件第154頁至170頁「財務資料經營業績組成部分的說明」一節。

合併財務狀況表摘要

	於3月31日		於9月30日
	2015年 千港元	2016年 千港元	2016年 千港元
非流動資產	997	2,189	1,648
流動資產	34,754	33,933	45,200
非流動負債	5,219	1,552	562
流動負債	20,805	12,540	21,326
流動資產淨值	13,949	21,393	23,874
資產淨值	9,727	22,030	24,960

合併現金流量表摘要

	截至3月31日止年度		截至9月30日止六個月	
	2015年 千港元	2016年 千港元	2015年 千港元	2016年 千港元
營運資金變動前經營現金流量	11,090	16,261	10,005	4,496
經營活動產生/(所用)現金淨額	9,447	13,817	2,533	(3,460)
投資活動產生/(所用)現金淨額	60	(19)	(36)	(33)
融資活動(所用)/產生現金淨額	(1,056)	(16,352)	(1,252)	2,350
現金及現金等價物 增加/(減少)淨額	8,451	(2,554)	1,245	(1,143)

截至2016年9月30日止六個月，我們錄得經營活動的經營現金淨流出約3.5百萬港元，主要乃由於貿易應收款項增加約13.2百萬港元，原因是成功招徠數名大客戶，以及於同期自這些客戶產生的各項信貸銷售。截至2016年9月30日止六個月之融資活動產生

概覽及摘要

之現金淨額約為2.4百萬港元，主要由於股東還款。有關更多詳情，請參閱本文件第25至26頁「風險因素 — 我們的現金流量可能因為我們的淨營運資金流出或收取客戶款項及向付款於供應商之間的潛在時間錯配而惡化」一節。

主要財務比率

下表載列於2015年3月31日、2016年3月31日及2016年9月30日的主要財務比率概要。有關本集團財務比率的討論，請參閱本文件第187至189頁「財務資料 — 主要財務比率」一節。

	於3月31日		於9月30日
	2015年	2016年	2016年
資產負債比率 ⁽¹⁾	119.2%	41.1%	5.2%
負債權益比率 ⁽²⁾	53.0%	18.6%	不適用
股本回報率 ⁽³⁾	87.2%	55.8%	23.5%
資產回報率 ⁽⁴⁾	23.7%	34.1%	12.5%
流動比率 ⁽⁵⁾	1.7倍	2.7倍	2.1倍
速動比率 ⁽⁵⁾	1.7倍	2.7倍	2.1倍

附註：

- (1) 資產負債比率乃根據於業績記錄期間末貸款及借款總額(包括銀行透支、銀行借款及融資租賃負債)除以總權益，再乘以100%計算。
- (2) 負債權益比率乃按於業績記錄期間末淨負債(扣除現金及現金等價物後的所有貸款及借款)除以總權益，再乘以100%計算。
- (3) 股本回報率乃按年度淨利潤/期間年化利潤除以於業績記錄期間末的總股東權益，再乘以100%計算。
- (4) 資產回報率乃按年度淨利潤/期間年化利潤於業績記錄期間末的總資產，再乘以100%計算。
- (5) 流動比率乃根據於業績記錄期間末的總流動資產除以總流動負債計算。速動比率乃根據於業績記錄期間末總流動資產減存貨除以總流動負債計算。

資產負債比率由2015年3月31日約119.2%減少至2016年3月31日約41.1%，主要由於截至2016年3月31日止年度來自經營所得純利的保留盈利累積，導致總債務金額(包括銀行透支、銀行借款及融資租賃承擔)減少及權益增加。資產負債比率進一步減少至2016年9月30日約5.2%，乃由於全數結算承擔，導致融資租賃承擔減少。董事預期，擴張計劃將由[編纂][編纂]撥付資金，並將不會對其於[編纂]後的資產負債比率造成重大不利影響。

原油價格對我們的運營及財務狀況的影響

截至2016年3月31日止兩個年度及截至2016年9月30日止六個月，我們收益約93.6%、98.7%及90.5%分別來自柴油銷售。柴油價格與原油價格有密切關連性。我們的經營業績受原油及石油產品價格波動所影響。柴油價格一般跟隨國際市場的原油價格趨勢。原油價格的週期性已為柴油價格帶來不明朗因素，直接影響我們的業務、運營及財務表現。過往十五年，原油價格已經歷兩次大幅下滑，反映市場供求變動。於2008

概覽及摘要

年，因全球金融危機下降了36.6%。第二次嚴重下降是於2014年下半年，乃由於伊拉克及利比亞政局動盪、經濟活動疲弱、美國頁岩油產量增加等各種原因所致。歐洲布倫特每月原油現貨價格於2016年1月下跌至每桶30.0美元左右。於2010年1月至2015年12月期間的每月最高價格被界定為2012年3月的每桶125.5美元。油價於2016年1月後反彈，每月歐洲布倫特原油現貨價格由2016年4月的每桶41.2美元反彈至2017年1月每桶54.6美元，少於2012年3月最高位每桶125.5美元的一半。根據灼識諮詢，香港柴油供應商預期維持較高水平的利潤率，原因是原油價格處於較低水平。原油的過往價格變動詳情載於本文件第54至55頁「行業概覽—過往原油現貨價格及預測原油價格」一節。原油價格的不明朗因素可能對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。例如，於原油價格上升期間，我們未必能夠適時將任何新增成本全部或部份轉嫁至客戶，可能對我們的經營業績及財務狀況造成不良影響。此外，一段期間的高收益水平未必預測或指示任何未來期間的持續高收益水平。由於原油價格可能於不久將來持續波動，倘我們有關產品的售價無法維持正利潤率，或倘對柴油及石油產品的市場需求因任何原因而受到抑制，我們的盈利能力及財務狀況將受到不利影響。另一方面，油價下跌可能相應降低我們對柴油產品的採購成本。根據灼識諮詢，低油價可能會加大柴油產品的採購價及售價之間的差價，從而提高利潤率。有關詳情，請參閱本文件第162至163頁「財務資料—合併損益及其他全面收益表選定項目概述—毛利及毛利率—(ii)油價對採購成本的影響」一節。

我們的收益主要由按工程公司(佔我們大部分客戶群)對柴油的需求水平及香港工程活動水平而釐定的銷量推動。根據灼識諮詢，儘管柴油售價一般跟隨國際油價變動趨勢，我們的平均售價並無按相同水平波動，乃由於時差及客戶對低原油價格水平的適量價格敏感度(考慮到柴油為工程項目的主要材料)。反之，柴油的採購成本對原油現貨價格波動較為敏感。例如，布倫特原油現貨價格於2015年5月至2016年1月下跌52.1%，而我們的平均採購成本及平均售價於同期分別下跌約35.3%及31.2%。因此，柴油供應商(如本集團)通常於原油價格水平低時享有較佳利潤率。

購入額外柴油貯槽車及船用柴油駁船的折舊影響

我們擬擴充我們柴油貯槽車車隊以進一步提升我們滿足客戶訂單的交付能力，以及應對我們擴大工程界客戶群的業務發展計劃。我們亦計劃收購船用柴油駁船以開發我們的海上供油業務。因此，我們計劃收購六輛柴油貯槽車及一艘船用柴油駁船。更多詳情，請參閱本文件第194至200頁「未來計劃及[編纂]—[編纂]」一節。收購額外柴油貯槽車可能導致折舊開支增加，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。就船用柴油駁船而言，根據我們的會計政策，有關船用柴油駁船的資本開支將於船用柴油駁船投入運作後於10年的估計年期內折舊。由於我們預計船用柴油駁船將於2018年3月或前後投入運作，截至2018年3月31日止年度預期有關資本開支將招致額外折舊支出。

股東資料

[編纂]及[編纂]完成後(不計及購股權計劃已授出購股權獲行使時可能配發及發行之任何股份)，宏亨將實益擁有本公司全部已發行股本的[編纂]。宏亨由方先生(主席及我們的執行董事)擁有100%。方先生及宏亨為我們控股股東中的一群。更多詳情請參閱本文件第65至72頁「歷史與發展、重組及集團架構」。

概覽及摘要

[編纂]統計數據

	按最低 指示性股份[編纂] 每股[編纂]港元計算	按最 指示性股份[編纂] 每股[編纂]港元計算
我們的股份的[編纂](附註1)	[編纂]百萬港元	[編纂]百萬港元
本集團未經審核備考經調整每股 合併有形資產淨值(附註2)	[編纂]港仙	[編纂]港仙

附註：

1. 我們的股份的[編纂]根據緊隨[編纂]完成後已發行的股份[編纂]股計算，但並無計入於根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能配發及發行的任何股份，或根據發行授權及購回授權本公司可能配發及發行或購回的任何股份。
2. 本集團未經審核備考經調整每股合併有形資產淨值參照若干估計及調整後編製。請參閱本文件附錄二了解其他詳情。

[編纂]

有關我們[編纂]理由的進一步詳情，請參閱本文件第199至200頁之「未來計劃及[編纂]」—「[編纂]理由」一節。

我們估計[編纂][編纂](扣除[編纂]相關的[編纂]費用及估計開支後)總共將約為[編纂]港元。我們的董事現時擬按以下方式運用該等[編纂]：

[編纂]款額	於截至以下 日期止年度	擬作用途
[編纂]港元(或[編纂] 約[編纂]%)	2018年3月31日	購買六輛柴油貯槽車
[編纂]港元 (或[編纂]約[編纂]%)	2018年3月31日	購買一艘船用柴油駁船
[編纂]港元 (或[編纂]約[編纂]%)	2019年3月31日	進一步增強我們的 人力資源
[編纂]港元 (或[編纂]約[編纂]%)	2018年3月31日	升級我們的資訊科技 系統
[編纂]港元 (或[編纂]約[編纂]%)	2019年3月31日	營運新柴油貯槽車及 船用柴油駁船所需 營運資金
[編纂]港元(或[編纂]約[編纂]%)	不適用	本集團的一般營運 資金

請參閱本文件第194至200頁「未來計劃及[編纂]」一節，了解我們的未來計劃及[編纂]的詳情。

[編纂]

我們的[編纂]的估計開支主要包括與[編纂]有關的法律及專業費用、佣金以及證監會交易徵費及聯交所交易費。本集團預期非經常性的總[編纂]總額(包括[編纂]佣金)估計為[編纂]港元([編纂]指示價範圍中位數每股[編纂]港元為基礎)，其中與發行[編纂]直接有關的[編纂]港元預計根據相關會計準則入賬列為權益扣減。[編纂]港元的餘下[編纂]

概覽及摘要

纂]費用及其他開支已經或預計從我們損益及其他綜合損益表中確認，其中[編纂]、[編纂]港元及[編纂]港元分別於截至2016年3月31日止兩個年度及截至2016年9月30日止六個月內從我們損益及其他綜合損益表確認，而[編纂]港元預計於業績記錄期間後確認。與於2016年9月30日之後籌備[編纂]相關的專業費用及／或開支為現時估計，僅供參考，而待確認實際數額會根據審計及變量與假設當時的變動進行調整。我們截至2017年及2018年3月31日止年度之財務表現預期將會因大部分[編纂]將會從合併損益表扣除而受到不利影響。

股息

我們自註冊成立以來並無宣派或支付任何股息。

宣派股息須由我們的董事酌情決定，視乎我們的經營業績、營運資金、財務狀況、未來前景及資本需求，以及我們的董事可能認為相關的任何其他因素而定。進一步詳情請參閱本文件「財務資料—股息」一節。

主要風險因素

我們營運所涉及的若干風險超出我們的控制。該等風險可大致分類為與我們業務有關的風險及於我們營運所載行業有關的風險。潛在投資者於對[編纂]作出任何投資決定前務請仔細閱讀本文件第24至35頁「風險因素」一節。若干更具體的風險因素包括：(i)我們依賴最大供應商信興(就採購總額而言)供應柴油。倘信興柴油供應出現短缺或延誤或其現有營銷策略出現任何變動，而我們無法即時取得替代供應，我們的業務及經營業績可能受到重大及／或不良影響；(ii)我們過往收益及利潤率未必可作為日後的收益及利潤率的指標；(iii)我們的客戶不受限於任何最低採購規定；(iv)我們的收益有一大部份來自柴油銷售，倘對柴油的需求因任何理由下跌，我們的盈利能力可能受到不利影響；(v)我們的現金流量可能因為我們收取客戶款項及向我們的供應商付款之間時間的潛在錯配而惡化；(vi)我們的業務及經營業績取決於石油價格，而石油價格受我們無法控制的因素所帶動，石油價格的可確定性可能對我們的業務及財務狀況有負面影響；及(vii)工程界內市場狀況及趨勢以及整體經濟變動可能影響本集團的營運及增長。

近期發展

儘管近期經濟放緩，我們的董事認為，其不會對香港的長期經濟發展及柴油需求造成威脅。特別是，預期香港建設活動不斷增加，我們的董事預期對柴油(作為工程項目的主要原材料之一)的需求將繼續增長及預期未來將有更多柴油驅動建築機械及設備投入使用，推動香港柴油市場的增長。特別是，香港政府於過去幾年一直增加對基建項目的預算。主要基建項目(例如中環灣仔繞道和東區走廊連接路、蓮塘／香園圍口岸及相關工程(連接道路)、廣深港高速鐵路的香港部分以及香港國際機場第三條跑道

概覽及摘要

項目(已於2016年8月展開)的工程，我們的客戶或彼等聯繫人參與其中)將繼續推動本地建設活動，故此帶動對柴油的需求。因此，我們將繼續(i)擴大我們的柴油貯槽車車隊，以加強我們的服務能力及滿足工程界客戶及其他客戶的需求；及(ii)評估並尋覓商機以通過物色新客戶擴大客戶群，尤其是需要船用柴油的海上工程承建商。憑藉我們的營運資源及經驗，我們的董事認為我們處於有利位置以把握香港對柴油日益增長的需求。有關增長推動因素的詳情，請參閱本文件第49至52頁「行業概覽 — 香港柴油銷售市場的增長推動因素」一節。

於業績記錄期間後及直至最後實際可行日期，我們繼續集中經營於香港銷售及運送柴油及相關產品的業務。於最後實際可行日期，我們繼續對本集團的收益作出貢獻，而我們並未受限於任何重大中斷。於2016年7月，我們與中國港灣訂立主銷售合同，其為香港工程建築業其中一間主要公司，並為於聯交所上市的公司的附屬公司，由2016年7月1日至2019年6月30日(首尾兩日包括在內)為期三年，詳情載於本文件第111至112頁「業務 — 客戶、銷售及市場推廣 — 主要客戶 — 我們與中國港灣的業務關係」一節。除中國港灣外，我們亦與另外六名客戶訂立主銷售合同，以類似的條款銷售柴油。我們的董事相信，與中國港灣及其他客戶訂立的主銷售合同，將可提升我們於業內的聲譽及企業形象。於2016年7月，我們與信興訂立一份框架供應協議，由2016年7月1日至2019年6月30日(首尾兩日包括在內)為期三年，其詳情載於本文件第100頁至103頁「業務 — 採購及供應商 — 我們與信興的關係」一段。我們的董事認為，我們將繼續向信興購買柴油，乃因信興能夠長期按合理價格向我們供應穩定的優質柴油。

截至2017年1月31日止四個月，基於未經審核分併管理賬目，我們的收益為約66.4百萬港元，我們的毛利為約8.8百萬港元，而我們的毛利率為約13.3%。與截至2016年1月31日止四個月同期相比，截至2017年1月31日止四個月我們的收益及我們的毛利分別增長約45.2%及18.8%。截至2017年1月31日止四個月我們的毛利率與截至2016年1月31日止四個月同期相比稍微下降。

截至2017年1月31日止四個月，我們的總銷量增至約16.8百萬升，增長約47.2%(截至2016年1月31日止四個月相當於約11.4百萬升)。收益、毛利及銷售量的增長主要由於(i)向客戶J銷售船舶柴油的銷量增加，原因是我們已於2016年5月成功招徠該客戶，而其需要大量的船用柴油透過船舶運輸填充材料以進行填海工程；及(ii)由於物流業的恢復而向客戶C銷售柴油，詳情載於本文件「行業概覽 — 香港柴油銷售市場的市場趨勢 — 物流業復甦」一節，令柴油需求上升。該等增長被向中國港灣銷售柴油的減少略有抵銷，減少乃因其建築項目進程於2017年1月31日止四個月柴油需求減少。

根據灼識諮詢報告，鑑於海上工程項目及與建築項目相關的海洋工程的近期發展(例如中環灣仔繞道和東區走廊連接路及香港國際機場第三條跑道，我們的客戶或彼等聯繫人參與其中)，工程界對船用柴油的需求預期會受到帶動，原因是該等建築項目依賴海洋工程船舶營運並需要大量船用柴油。此外，根據灼識諮詢報告，基於香港政府發佈的年度預算，政府的基建總開支於近年由2015至16年的761億港元穩定增加至2016至17年的858億港元。政府的基建總開支預期由2016至17年的858億港元增加至2017至18

概覽及摘要

年的891億港元。於2017年3月18日，立法會財務委員會已就超過9,000個公共項目批出124億港元撥款，其中部分包括中環灣仔繞道和東區走廊連接路、蓮塘／香園圍口岸及相關工程(連接道路)、廣深港高速鐵路的香港部分的工程，而我們的客戶或彼等聯屬公司參與其中。另一方面，香港國際機場第三條跑道項目(已自2016年8月展開)的融資安排乃基於「共同承擔，用者自付」原則，透過銀行貸款、債券發行、向離境乘客收取機場工程費用及保留香港國際機場的經營盈餘作項目投資。因此，預期第三條跑道項目將不會因立法會財務委員會的批准撥款過程而受到不利影響。

為充分利用上述行業趨勢，我們自2016年初已一直積極開拓工程界內的船用柴油市場。因此，我們來自船用柴油銷售的收益由截至2016年1月31日止十個月約0.5百萬港元增加至截至2017年1月31日止十個月約11.9百萬港元。於2016年8月，我們與一間工程公司一名獨立第三方(即客戶J)，就供應船用柴油訂立框架銷售協議，自2016年8月1日起至2019年7月31日(包括首尾兩天)為期3年。我們的董事預期，客戶J(透過其船舶從事就填海項目運輸填充物料)將基於我們與客戶J之間的公平磋商並參考於2016年5月至2017年1月向客戶J出售船用柴油的概約數量每月下發不少於300,000升的採購訂單。展望未來，我們將繼續透過爭取其他工程公司的訂單，積極發掘工程界的船用柴油市場。

除本節「[編纂]」一段披露之[編纂]外，本集團於業績記錄期間後的合併全面收益表內並無任何重大非經常性項目。我們截至2017年及2018年3月31日止年度的經營業績預期會受到非經常性[編纂]的重大影響，有關詳情，請參閱本文件第192至193頁「財務資料—[編纂]」一節。

重大不利變動

[編纂]費用對損益賬的影響已對本集團自2016年9月30日(即最近期經審核合併財務報表的編製日期)起的財務或經營狀況或前景造成重大不利變動。有意投資者應注意[編纂]對本集團截至2017年及2018年3月31日止年度的財務表現所造成的影響。

除上一段所披露者外，我們的董事已確認，直至本文件日期，本公司或其附屬公司的財務或經營狀況或前景自2016年9月30日(即本文件附錄一會計師報告內所載本集團最近期經審核合併財務報表的編製日期)以來概無任何重大不利變動，且自2016年9月30日以來概無發生任何事件將對本文件附錄一會計師報告內所示資料產生重大影響。

訴訟及監管合規

於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的董事確認本集團已取得就進行我們業務活動所需的所有重大牌照、許可證及批准。我們的董事確認，除本文件第123至124頁「業務—法律及監管合規—不合規事宜」一節所披露者外，於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團已在所有重大方面遵守香港所有適用法律及規例。