

業 務

概覽

我們為港內服務及物流服務的一站式服務供應商。

港內服務

我們的港內服務由(i)港內後勤服務(包括協助國際及國內貿易集裝箱及散貨／件雜貨裝卸、船隻停泊、離泊、定泊服務，以及就港區內開門集裝箱檢驗的後勤服務；及(ii)於泊位裝卸區域之間、港口堆場、廈門港區內的廈門海關及廈門出入境檢驗檢疫局的查驗區以及空集裝箱堆場的港內集裝箱運輸服務組成。根據弗若斯特沙利文報告，按截至二零一六年十二月三十一日止年度所產生的總收益計，我們於廈門及福建港內服務市場分別排行第二位及第三位。

我們透過象興碼頭於廈門東渡港區的海天碼頭以及海滄港區的遠海碼頭及通達碼頭進行港內服務。本集團的港內服務可追溯至二零零零年，當時我們以象興集團名義於東渡港區(現時為海天碼頭一部分)第12號泊位提供服務。我們分別於二零一一年及二零一五年開始在遠海碼頭提供港內服務及在通達碼頭提供港內後勤服務。我們的港內服務客戶包括廈門的集裝箱港口營運商、散貨／件雜貨碼頭營運商及空集裝箱堆場營運商。

下表載列本集團於往績記錄期間在我們經營所處的各廈門港區提供的港內服務應佔的收益及相關收益百分比的明細：

	截至十二月三十一日止年度					
	二零一四年		二零一五年		二零一六年	
	金額	港內 服務應佔 收益百分比	金額	港內 服務應佔 收益百分比	金額	港內 服務應佔 收益百分比
	人民幣千元	(%)	人民幣千元	(%)	人民幣千元	(%)
東渡港區 ⁽¹⁾	26,663	50.3	22,028	41.2	25,379	42.4
海滄港區 ⁽²⁾	26,381	49.7	31,376	58.8	34,416	57.6
總計	<u>53,044</u>	<u>100.0</u>	<u>53,404</u>	<u>100.0</u>	<u>59,795</u>	<u>100.0</u>

附註：

- 廈門東渡港區第5至16號泊位，當中我們於第12至16號泊位提供服務(一般指海天碼頭)。

業 務

2. 廈門海滄港區第13至17號泊位，當中我們提供服務的區域一般指遠海碼頭及通達碼頭。我們僅於二零一五年開始在海滄港區的通達碼頭提供港內後勤服務。

下列地圖以圖示形式說明本集團於最後實際可行日期提供港內服務的碼頭及泊位地點：



資料來源：中國(福建)自由貿易試驗區廈門片區管委會

業 務

物流服務

我們的物流服務由(i)進出口代理服務，特別專注於進口可再用固體廢物；及(ii)於廈門及其經濟腹地提供陸地集裝箱運輸服務組成。根據弗若斯特沙利文報告，按截至二零一六年十二月三十一日止年度所產生的總收益計，我們分別於廈門及福建有關可再用固體廢物的進口代理服務市場排行第一位。

我們自二零零二年起透過象興物流一直進行物流服務。我們的進口代理服務主要有關經廈門進口可再用固體廢物，並包括有關可再用固體廢物的集裝箱堆場服務、貨物檢查服務、貨物消毒及殺菌聯絡服務、協助廈門出入境檢驗檢疫局檢查服務及廈門海關的清關服務。於往績記錄期間，我們絕大部分進口代理服務的客戶包括廢紙處理業、塑膠廢料處理業及金屬廢料處理業的公司。我們的出口代理服務主要包括安排船期以及與海關及／或廈門出入境檢驗檢疫局處理相關文件、貨物查驗及清關程序。我們出口代理服務的客戶包括從事各行各業的公司，當中包括服裝及鞋履等輕工業產品的製造商。

我們亦於廈門及其經濟腹地透過象興物流提供陸地集裝箱運輸服務。我們的陸地集裝箱運輸服務專注於收取已裝載(就進口而言)及空(就出口而言)集裝箱，以及交付該等集裝箱至客戶指定地點(就進口而言)及指定碼頭(就出口而言)。我們的陸地集裝箱運輸服務客戶主要包括可再用固體廢物的進口商。

業 務

下表載列本集團於往績記錄期間提供物流服務應佔的收益及相關百分比的明細：

	截至十二月三十一日止年度					
	二零一四年		二零一五年		二零一六年	
	金額	物流服務應佔收益	金額	物流服務應佔收益	金額	物流服務應佔收益
	人民幣千元	(%)	人民幣千元	(%)	人民幣千元	(%)
進出口代理服務						
有關可用固體廢物的進口代理服務	47,061	76.2	53,077	77.9	33,701	70.8
出口代理服務	2,265	3.7	1,226	1.8	558	1.1
小計	49,326	79.9	54,303	79.7	34,259	71.9
陸地集裝箱運輸服務	12,393	20.1	13,817	20.3	13,364	28.1
總計	61,719	100.0	68,120	100.0	47,623	100.0

我們的競爭優勢

我們的董事相信，本集團擁有下列主要競爭優勢：

本集團於廈門港內服務市場排名第二，而廈門於二零一六年在中國及全球眾多集裝箱港口中分別排行第七位及第十五位

根據弗若斯特沙利文報告，按二零一六年的集裝箱吞吐量計，廈門在中國及全球眾多集裝箱港口中分別排行第七位及第十五位。廈門的集裝箱吞吐量於二零一一年至二零一六年按複合年增長率達8.3%增長，而TEU亦由6.5百萬個TEU增加至9.6百萬個TEU。於二零一六年，本集團所處理的集裝箱吞吐量主要包括東渡港區內的海天碼頭及海滄港區內的遠海碼頭的集裝箱吞吐量。

董事相信，廈門的天然環境、戰略位置及交通網絡將繼續就城市以及其國際和國內貿易的競爭力方面扮演有利角色。作為紮根並專注於廈門的港內服務及物流服務供應商，董事相信，我們已經做好準備受惠於廈門的經濟發展以及國際及國內貿易業務。

業 務

本集團於二零一六年在廈門港內服務市場排行第二位（根據弗若斯特沙利文報告），已經與廈門的碼頭營運商建立長期業務關係，並擁有經驗豐富且具備港內服務專業知識的管理團隊。此外，本集團已經在廈門港區提供服務超過14年，而董事相信，這顯示本集團在廈門的港內服務市場具有顯赫市場版圖，並更有可能較為熟悉相關政策、程序，且與行業參與者具有較佳關係。

本集團提供多項港內服務，當中涵蓋船隻停泊／離泊、裝／卸集裝箱至港內相關物流等多個階段。董事相信，本集團的其中一項競爭優勢為我們能夠提供多項港內服務，可滿足碼頭營運商客戶的營運需要。

本集團為於廈門及福建特別專注於可再用固體廢物的主要進口代理服務供應商之一

根據弗若斯特沙利文報告，廈門及福建的可再用固體廢物進口代理服務市場高度集中，而按截至二零一六年十二月三十一日止年度產生的總收益計，我們於廈門及福建均排行第一位。當進口可再用固體廢物至中國時，須遵守國家質檢總局及海關所訂明的相關程序及規定。前述例子包括相關進口集裝箱於集裝箱堆場檢疫、消毒及殺菌以及海關監管場所的即場檢查。有關進一步詳情，請參閱本文件「監管概覽」一節。董事認為，進入中國可再用固體廢物的進口代理服務市場需要興建集裝箱堆場、投資機械及設備以及安裝監察及監視系統，當中將需要龐大的資本投資及廈門海關的相關批准。

作為福建省及廈門的最大可再用固體廢物進口代理服務供應商，董事相信，本集團信譽良好，並與其客戶建立堅實的關係。此外，董事相信，本集團亦已建立全面服務鏈，涵蓋集裝箱報檢、消毒及殺菌以至清關，使其可為客戶提供更優質服務。憑藉對行業的深厚認識，董事相信，本集團的其中一項競爭優勢為我們屬廈門少數能向可再用固體廢物進口商提供一站式進口代理服務的企業之一，並有可能於日後繼續鞏固市場地位。

我們已與若干主要客戶建立長期業務關係

於往績記錄期間，我們已經與若干主要客戶建立堅實業務關係，而我們已經與彼等維持為期分別介乎2年至17年的業務關係。董事相信，我們的其中一項優勢為能夠取得並維持與主要客戶的長期業務關係。

業 務

我們相信，向客戶交付港內服務市場及物流服務市場之一站式服務的能力，可使我們自主要客戶取得生意。我們亦相信，憑藉穩定的客戶基礎，我們已做好準備實行發展計劃。

董事相信，維持與客戶的長期業務關係之關鍵為我們理解客戶及彼等的需要，並能提供令其滿意的服務。

我們擁有饒富經驗的管理團隊

我們的管理團隊擁有豐富的中國港內服務業及物流服務業經驗，並熟悉該等行業。我們的管理團隊由本公司主席兼執行董事程先生所領導，彼於該等行業擁有逾17年經驗，負責本集團的整體策略及業務方向。

我們的執行董事兼行政總裁邱先生，以及高級管理層成員姚愛明先生及周小雄先生均在港內服務及／或物流服務業擁有逾15年經驗及知識。我們相信，我們的董事及高級管理層的經驗及知識對我們的成功極為重要，並將繼續對本集團的發展作出貢獻。

業務策略

建立自有空集裝箱堆場擴大提供予現有客戶的服務範疇並拓寬客戶基礎

為進行進出口代理服務，本集團已租賃東渡港區內一塊土地（自二零一四年七月一日起至二零二零年六月三十日止，為期六年）、海滄港區內一塊土地（自二零一五年二月一日起至二零二三年一月三十一日止，為期八年），以及海滄港區內一塊土地（自二零一一年七月一日起至二零二五年十二月三十一日止，為期14.5年），該等土地用作我們有關可再用固體廢物的進口代理服務的裝載集裝箱堆場。有關該等土地的進一步詳情，請參閱本節「物業」一段。

我們計劃購買一塊面積約為30,000平方米的土地以供成立我們自有的空集裝箱堆場之用，並在空集裝箱堆場內進行裝載貨物到集裝箱及自集裝箱卸載貨物。

董事建議以部分[編纂][編纂]撥支收購此地塊，並認為倘並無擁有相關土地以供進行我們計劃建立的建議空集裝箱堆場營運，可能會令本集團面臨租金開支波動及／或使我們容易受到終止相關租約所影響，而這將會對我們的營運及業務表現造

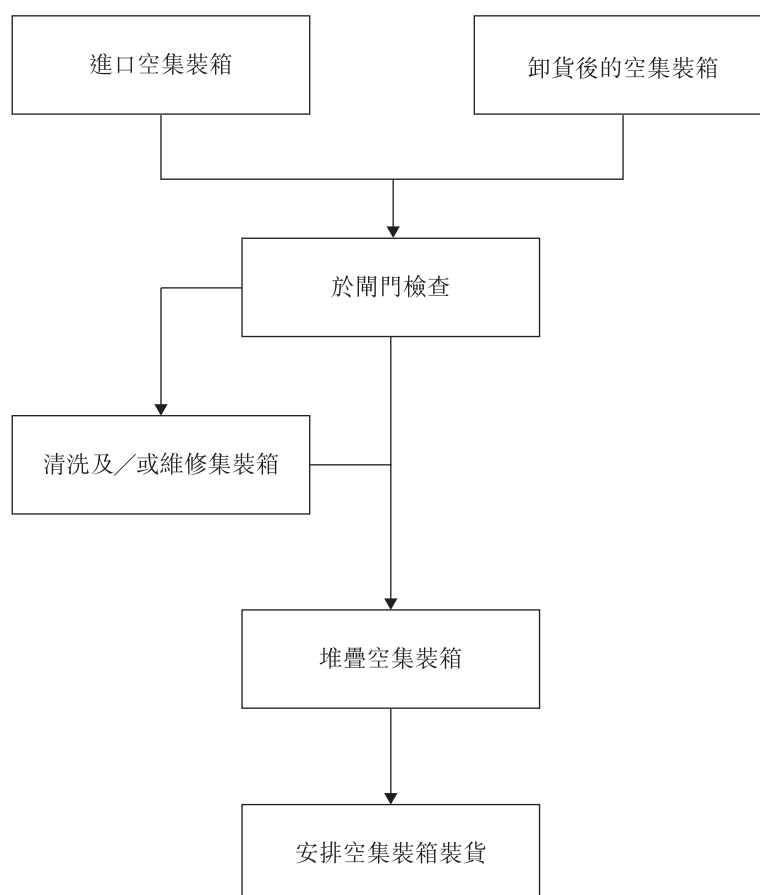
業 務

成直接影響。故此，為確保可藉擴充服務範疇令業務持續增長及維持競爭力，我們計劃購買一幅土地以發展自有空集裝箱堆場的營運。我們的業務計劃詳情載列如下。

建議業務計劃

誠如上文所述，我們擬以[編纂][編纂]建立我們自有的空集裝箱堆場及撥支收購相關地塊、相關建築工程及建立此業務。在我們擬收購的該塊土地上，我們計劃興建及建立面積約20,000平方米的空集裝箱營運區、面積約2,500平方米的集裝箱清洗及維修區、面積約5,000平方米的已裝載集裝箱營運區及面積約2,500平方米的行政及辦公室區。下圖闡述我們建議在空集裝箱堆場進行擴充業務營運範疇的計劃：

空集裝箱堆場建議業務的營運流程



業 務

建議空集裝箱堆場之理由及裨益

董事相信，透過營運自有空集裝箱堆場，我們將能擴闊客戶基礎。由於本集團的現有業務僅向碼頭營運商及進口商／出口商提供服務，故自有空集裝箱堆場將使我們得以在此之外吸納船運公司為我們的客戶。董事認為，此舉將有助我們的業務分散，並減少依賴現有主要客戶。

我們擬利用本集團與部分主要物流服務客戶（即貨主）之間的長期合作擴充業務至新客戶，原因是董事相信，我們連同物流服務客戶對使用我們的空集裝箱堆場的船運公司具有議價能力。據我們的董事所知，空集裝箱堆場營運商現時於堆疊及終止堆疊集裝箱時收取標準升降費用每個TEU人民幣115元或每個FEU人民幣170元，其須由我們代表物流服務客戶支付。通過經營我們自身的空集裝箱堆場，我們可藉在物流服務客戶於我們的空集裝箱堆場堆疊及貯存集裝箱時向彼等提供升降費用回贈，鼓勵彼等使用我們的空集裝箱堆場。貨主在空集裝箱堆場的選擇中有最後決定權，理由是升降費用最終由其向空集裝箱堆場營運商直接支付。然而，市場慣例乃將該等事宜交由船運公司處理，除非(i)貨主對空集裝箱堆場公司的服務不滿意，或(ii)貨主獲提供升降費用回贈作為獎賞而將指示船運公司轉去不同的空集裝箱堆場，船運公司將相應遵循貨主的指示。我們的董事相信，本集團及物流服務客戶能夠通過將提供予彼等的回贈在游說船運公司使用我們的空集裝箱堆場方面具有議價能力。故此，我們的物流服務客戶將可在經濟上受惠於我們的業務範疇的橫向擴充。

憑藉本集團的堅實關係及於廈門港區的版圖，董事相信，由於船運公司已留意我們，故有關業務範疇的擴張將可帶來規模經濟。由於董事認為營運空集裝箱堆場與我們的現有業務相似及一致，故董事相信我們於提供充足人手處理日常營運上概無難處。董事亦相信，自有空集裝箱堆場營運將為業務的橫向擴充，其將可促進發展港內服務的新客戶，並與本集團的現行業務模式一致，且將補充現有提供予客戶的服務範疇。

業 務

根據廈門市國土資源與房產管理局，廈門工業用地的標準地價在過去10年首次於二零一六年上升約45%。根據弗若斯特沙利文，考慮到中國政府的土地開發成本不斷上升，廈門工業用地的標準地價很可能進一步上升並於二零一六年至二零二一年期間實現複合年增長率約3%至5%，而廈門的租金開支很可能相應進一步上升。因此，本集團現時的應付租金不應視為供未來參考的有意義基準。董事相信，通過擁有一幅土地，本集團可避免租金開支波動，並減低租賃地塊須進行租賃重續磋商所面對的搬遷風險。

我們已對我們進行業務所在的廈門港區內類似集裝箱堆場的營運進行可行性研究，當中經考慮到(i)空集裝箱堆場業務的市場潛力及我們的競爭力，(ii)潛在場地的地點，(iii)空集裝箱堆場的發展過程，及(iv)詳細營運程序、預算及通過自相關獨立第三方取得有關進行建設活動及設備收購的費用報價所涉及的成本。除自行進行研究外，我們亦與廈門空集裝箱堆場服務市場的現有主要市場參與者就彼等營運空集裝箱堆場的經驗進行討論。

本集團於東渡及海滄港區的租賃物業乃用作本集團就可再用固體廢物的進口代理服務的集裝箱堆場，其將不會用作堆疊或貯存空集裝箱。根據中華人民共和國海關監管場所管理辦法及中華人民共和國海關法，僅海關監管貨物而非空集裝箱（指該等概無裝載任何貨物於其中集裝箱）被允許存放於海關監管場所。因此，我們不被允許於我們的租賃集裝箱堆場（即海關監管場所）經營我們的空集裝箱堆場業務。

董事認為建議的海滄港區空集裝箱堆場業務將有充足的需求，理由如下：

- (1) 廈門的天然環境、戰略位置及交通網絡將繼續於我們的競爭力方面扮演有利角色。於二零一六年，福建及廈門的平均每日空集裝箱數量分別為327,900個TEU及218,900個TEU。根據弗若斯特沙利文報告，隨著福建及廈門的集裝箱吞吐量不斷增長，福建及廈門的平均每日空集裝箱數量預期將於二零二一年分別上升至441,900個TEU及295,600個TEU。
- (2) 東渡港區及海滄港區乃於二零一四年十二月設立的中國（福建）自由貿易試驗區之內。根據弗若斯特沙利文報告，由於廈門港口管理局將遠洋航線由

業 務

東渡港區調整及引導至海滄港區，海滄港區將成為亞太區的重要集裝箱樞紐港，而廈門港未來的集裝箱吞吐量增加很可能集中於海滄港區。

- (3) 根據弗若斯特沙利文報告，集裝箱於卸載或進口卸貨後，行業慣例乃將所有空集裝箱放置在空集裝箱堆場進行檢驗及檢疫，以確保空集裝箱的衛生。
- (4) 隨著集裝箱吞吐量於可見將來不斷增長，市場對空集裝箱堆場服務的需求預期將會經歷進一步擴張，為港內服務供應商延伸其服務鏈帶來良好商機。

董事亦相信我們於建議的空集裝箱堆場業務將具有競爭力，理由如下：

- (1) 憑藉本集團提供港內服務及物流服務的經驗，我們旨在進一步拓展我們的業務範疇，目標乃提供一站式服務及改善我們的營運效率。根據弗若斯特沙利文報告，廈門國際港務股份有限公司乃廈門現時唯一一個提供港內服務、物流服務及空集裝箱堆場服務的實體，其空集裝箱堆場服務於廈門的市場份額約為7%。於開始營運我們的空集裝箱堆場業務後，我們將成為於廈門提供港內服務、物流服務及空集裝箱堆場服務的一站式服務的兩個實體之一，其將為我們提供相對於競爭對手的獨特競爭優勢。
- (2) 空集裝箱堆場的運作，在董事的看法及經驗中，與本集團營運裝載集裝箱堆場的現有業務類似，但相對較簡單。董事認為本集團擁有足夠具備處理我們建議的空集裝箱堆場的日常運作所需的技術及經驗的人員。
- (3) 憑藉本集團與我們的碼頭營運商客戶的長期合作以及本集團於提供港內服務的專業知識，本集團連同我們的碼頭營運商客戶於使用我們的空集裝箱堆場相比船運公司具有議價能力。由於我們直接協助卸載集裝箱並就抵港船隻的定泊及停泊時間具有詳細的船期，我們可安排從港區直接運送空集裝箱至我們的空集裝箱堆場。鑒於港區的空間有限，我們可透過於卸載空集裝箱後直接運送空集裝箱至我們的空集裝箱堆場向我們的碼頭營運商客戶提供港內服務及空集裝箱堆場服務的一站式服務。該等直接運送空集裝

業 務

箱對我們的碼頭營運商客戶有利，乃因(i)可透過將集裝箱貯存時間減少約兩至三天來減少港區佔用率，及(ii)可減少於港區使用輪胎式龍門架，從而減少輪胎式龍門架的電力或柴油成本（估計約為每個集裝箱人民幣10元至人民幣15元）以及維修及保養成本。董事相信該等直接運送亦對船運公司有利，因為集裝箱週轉率及經濟效率可獲提升。此外，7間船運公司已發出不具法律約束力確認書，表示有意於本集團成功收購一塊土地及興建我們的空集裝箱堆場後與我們開展業務合作。

- (4) 我們於廈門港區提供服務逾14年，而董事相信我們已建立正面的企業形象。

緊記本集團的現有業務模式（包括以我們的現有業務營運經營已裝載集裝箱堆場的熟悉程度）及目前業務規模，董事認為且獨家保薦人同意，本集團通過成立自有空集裝箱堆場的業務擴張計劃切實可行，在商業上可行，並將為我們的業務增值，促進本集團的未來業務發展。

選址程序

董事相信，為我們計劃發展的空集裝箱堆場選擇合適地點對本集團而言乃屬至關重要。本集團已接獲福建自由貿易試驗區廈門片區管委會海滄園區辦事處（為兩個參與廈門福建自由貿易試驗區海滄園區土地出讓計劃之重要及必需政府部門中的其中一個）日期為二零一六年五月十一日的支持函件，確認及支持本集團就擴展本集團港內服務而收購海滄港一幅土地的意向。

由於我們正在積極準備[編纂]，我們已被福建省發展和改革委員會確定為其中一間重點上市後備企業。於二零一六年十二月十四日，我們亦取得參與海滄區土地出讓計劃的另一個重要及必需的政府部門的支持函件，即負責海滄園區土地管理之土地行政主管部門廈門市國土資源與房產管理局海滄分局，其確認將依據適用的中國法律和法規於我們獲取土地使用權上提供一切必要支持及協助。誠如我們的中國法律顧問所告知，根據適用中國法律及法規，廈門市國土資源與房產管理局海滄分局乃根據法律程序於海滄區內授予土地使用權的土地行政主管部門。透過該支持函件及福建自由貿易試驗區廈門片區管委會海滄園區辦事處的支持函件，我們的董事

業 務

相信，我們可在[編纂]後自相關土地行政部門取得海滄港區的土地使用權。誠如我們的中國法律顧問所告知，我們將在海滄港區收購土地的確定性很高，原因如下：

- (i) 關於我們收購土地以供作為我們的空集裝箱堆場，我們已取得自主要所需政府主管部門的支持函件；
- (ii) 重點上市後備企業為該等業務發展符合未來當地經濟發展，且盈利能力良好及具高增長力，以及擬尋求於認可證券交易所上市的企業，我們獲稱為重點上市後備企業之一。根據福建及廈門政府發出的多項意見，按照相關法律及程序，重點上市後備企業於土地使用權的申請程序中獲優先處理；
- (iii) 根據中國法律及法規，惟遵守載於透過競投、拍賣或掛牌授出土地公告的規定的申請人方合資格參與有關土地的競投、拍賣或掛牌；
- (iv) 我們於二零一七年二月四日進一步取得廈門市國土資源與房產管理局海滄分局的另一封支持函件，確認海滄港區有足夠土地供本公司未來發展之用，而當彼等於就出售有關土地制定土地招標過程時，彼等將考慮我們的具體需要及將於土地收購過程中向我們提供一切必要的支持直至土地收購過程完成。在我們成為[編纂]公司後，概無有關海滄港區的土地收購項目的政策、法律或監管障礙；及
- (v) 董事於二零一七年二月二日通過決議案，以於[編纂]後向相關土地行政部門申請土地使用權。

董事及高級管理層均有參與選址程序，包括發展程序前的挑選、評估、勘察及場地批准。本集團的財務部負責評核此項計劃的估計資本開支及估計投資回報。董事認為於鄰近本集團現有業務地點的附近區域發展自有空集裝箱堆場營運將增加本集團的市場滲透率，並使本集團自其他競爭對手脫穎而出。我們的董事相信，根據主要必需主管政府部門（包括廈門市國土資源與房地產管理局海滄分局）發出的支持函件，上述現行因素及本公司取得的中國法律建議，我們於成功成為[編纂]公司

業 務

後，就本集團從廈門市國土資源與房產管理局海滄分局在海滄港區收購土地營運建議的空集裝箱堆場具有高度確定性，且於中國並無政策、法律或監管障礙。

我們的建議空集裝箱堆場之詳情如下：

地點	海滄港區	
估計預期每年容量	約111,600個集裝箱	
收入來源	提卸費用每個TEU人民幣115元或每個FEU人民幣170元(當前市場統一價格)、集裝箱消毒及維修費、處理費	
定價政策	我們會考慮多項因素，包括(i)其他空集裝箱堆場服務供應商提供的當前市價，及(ii)經考慮工資及柴油成本潛在上漲而作出的成本分析等	
估計年度經營成本	約17.1百萬，當中包括物流開支、柴油成本、工資以及維修及保養費	
折舊率	土地：	分攤至50年
	建設、土木工程、水電安裝：	20年
	設備：	10年
估計折舊金額(每年)	土地：	人民幣367,200元
	建設：	人民幣225,000元
	土木工程：	人民幣187,500元
	水電安裝：	人民幣30,000元
	設備：	人民幣745,000元

於二零一六年，海滄港區每日的集裝箱貯存量約為110,000個TEU，而海滄港區每日生產的空集裝箱約為140,000個TEU。於二零一六年的空集裝箱貯存的供需差距約為30,000個TEU。隨著海滄港區的集裝箱吞吐量不斷增加，有關供需差距估計將

業 務

於未來進一步擴大。我們已計劃建設一個每日容量約為6,500個TEU的空集裝箱堆場，其小於二零一六年的約30,000個TEU供需差距。因此，預期空集裝箱堆場業務供需差距的不斷增加將會超過我們建議的新空集裝箱堆場的估計容量。

租賃及購買土地的經濟效益比較

根據我們的董事確認，擁有我們自己的土地以設立及營運空集裝箱堆場乃對本集團較有利，理由如下：

- (1) 長遠而言，購買一塊土地相比租用一塊土地較為經濟。假設購買土地乃完全由銀行借款撥支，每平方米的購買成本將為人民幣43.95元，較現時市場租金人民幣60.00元低26.75%。
- (2) 廈門工業用地的平均地價於過去十年不斷上升，尤其是自二零一四年十二月中國(福建)自由貿易試驗區設立以來。根據弗若斯特沙利文報告，廈門工業用地的標準地價在過去10年首次於二零一六年上升約45%。廈門工業用地的標準地價很可能進一步上升並於二零一六年至二零二一年期間實現複合年增長率約3%至5%，而廈門的租金開支很可能相應進一步上升。倘我們現時不購買一塊土地，預期當我們於未來決定購買一塊土地作為我們的空集裝箱堆場時，我們可能需要支付較高的地價。
- (3) 我們可根據我們的需要在我們擁有的土地上規劃、設計及建設更多永久的設施以應付空集裝箱堆場的營運需要，例如辦公大樓、打樁及地基、柵欄、照明、機械及水電安裝、排水渠等，其中大部分不能重新安置。
- (4) 收購及擁有該土地亦能夠提高我們在提供空集裝箱堆場服務方面的組合、業務穩定性及可持續性，從而提高本集團的競爭力。

業 務

租賃及購買一幅於海滄港區的土地的經濟效益比較如下：

因素	租用一幅地塊	購買一幅地塊
比較未建設土地的經濟效益	現行市場租金支出—每年每平方米人民幣60.00元	預期總購買成本—每年每平方米人民幣43.95元，包括： 1) 土地成本—每年每平方米人民幣11.00元 2) 銀行借款年息—人民幣26.95元 3) 土地使用稅—每年每平方米人民幣6.00元
比較已建設土地的經濟效益	現行市場租金支出—每年每平方米人民幣90.00元	預期總購買成本—每年每平方米人民幣58.80元，包括： 1) 土地成本—每年每平方米人民幣11.00元 2) 建設成本—每年每平方米人民幣7.50元 3) 銀行借款年息—人民幣34.30元 4) 土地使用稅—每年每平方米人民幣6.00元

業 務

因素	租用一幅地塊	購買一幅地塊
將興建之設施	已興建之設施無法搬遷至其他租賃土地	可規劃、設計及建設更永久的設施以應付營運需要
地價增加之影響 (廈門工業用地之平均地價已一直上升，近日於二零一六年三月由每平方米人民幣480元增加至每平方米人民幣550元)	租金開支將伴隨地價上升而增加	如上文所述，現時購買的成本較低，並可享有日後的潛在資本增值
貿易融資方面	需要支付租金開支及土地或物業不可就進一步銀行借款作質押	除節省租金開支外，土地或建於其上的物業可就銀行借款質押予銀行。需要支付利息(按利率4.90%，並假設貸款於5年或以上償付)(因此，資本並未全數佔用，並可以貿易融資資助)

空集裝箱堆場發展程序

董事認為，空集裝箱堆場自開展選址程序至開始營運的一般前置時間約為18個月。空集裝箱堆場發展程序的主要步驟將包括下列各項：

土地收購

於識別適合用作建議空集裝箱堆場的相關地塊後，我們將參與該地塊的投標程序。根據廈門市人民政府公佈的基準地價，董事估計在廈門收購一幅面積

業 務

約30,000平方米並可用作空集裝箱堆場用途的土地的購買價將約為人民幣18,361,000元或以內。於中標後，我們將會與地方政府訂立土地出讓合同。

興建

於收購該地塊後，本公司將挑選及聘請第三方承包商進行有關興建空集裝箱堆場及一幢辦公大樓的各類興建活動，包括挖土、打樁及地基、土木工程、室內裝修、安裝機械及電氣以及安裝水電。我們將透過招標程序委聘第三方承包商。挑選中標者將基於其公司聲譽、工作記錄、財務背景、公司取得的牌照／證書、管理團隊（即架構、背景、經驗）、項目團隊組成及與本集團合作的過往工程經驗等因素。董事估計，興建空集裝箱堆場及一幢辦公大樓將需時約12個月，估計總建築成本將約為人民幣8,250,000元。

取得相關建設許可證

於地塊上開展建設工程前，本集團須取得建設用地規劃許可證、建設工程規劃許可證及建築工程施工許可證。

誠如我們的中國法律顧問所告知，根據適用中國法律及法規，除我們已於二零一六年一月二十八日取得的國際海運輔助業經營資格登記證外，我們毋須取得其他行業牌照或許可證以經營空集裝箱（指該等概無裝載任何貨物於其中的已卸載集裝箱）堆場。

員工及設備

於根據設計佈局完成建築工程後，本集團的人力資源部將調動具經驗的員工（曾參與我們的裝載集裝箱堆場業務），並將安排招聘及培訓新員工，以籌備開設本集團的建議空集裝箱堆場。

根據我們就業務擴充建議的人手數目，我們將招聘不少於30人，包括一名副總經理、一名負責空集裝箱營運的經理（連同負責於閘口運輸、集裝箱檢驗設備操作、場地規劃及業務文件的額外員工）、一名負責已裝載集裝箱業務的經

業 務

理(連同八名負責設備操作、場地規劃及業務文件的額外員工)，以及一名負責集裝箱維修及清潔的經理(連同九名負責物料、集裝箱維修及集裝箱清潔的額外員工)。

董事確認，截至最後實際可行日期，我們尚未識別具體地塊作為收購目標。此項目約人民幣5.1百萬元的支出將以本集團的內部財務資源承擔。

資本開支及估計收支平衡期

董事估計有關成立空集裝箱堆場的開支載列如下：

	<u>總計</u> (人民幣千元)
收購土地	18,361
有關空集裝箱堆場及辦公大樓的建造費用	8,250
收購設備及安裝費用	600
配套設施及其他費用	<u>8,150</u>
總計	<u><u>35,361</u></u>

有關進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

董事估計，有關計劃空集裝箱堆場的收支平衡期預期約為一年，而土地收購成本及初始設置成本的回報期預期需時約八年。

我們相信，以下因素應可提供充足的空集裝箱堆場營運潛在市場需求：

- 根據弗若斯特沙利文報告，廈門於二零一六年的平均每日空集裝箱數量包括218,900個TEU，並預期將於二零二一年增加至295,600個TEU。
- 由於本集團在廈門港區的版圖已發展成熟，故船運公司已經留意我們。

因此，我們相信，建議空集裝箱堆場將能夠把握市場需求。

業 務

實行籌備工作

為籌備自有空集裝箱營運，除前段所述的該等事宜外，本集團已作出下列實行籌備工作：

- 我們已成立由執行董事兼行政總裁邱先生領導的最高管理層級別規劃團隊，以監督實行此項業務發展計劃。有關邱先生的經驗及資格詳情，請參閱本文件「董事、高級管理層及員工」一節；
- 我們已經在物流服務員工中指定數名具有管理東渡港區及海滄港區集裝箱堆場的特定經驗的人員，而彼等將於堆場設立時參與其詳細營運；及
- 人力資源部正制定計劃招聘額外具經驗員工，以管理集裝箱堆場的日常營運，並將會向將處理此業務範疇的員工進行定期培訓課程。

投資於集裝箱相關處理設備，以更換操作超過其估計使用年期的相關現有設備及協助拓展我們的業務。

為籌備擴充我們現有業務規模，我們有意投資更多集裝箱相關處理設備，以供港內服務及物流服務之用。我們有意採購更多設備的原因為我們於東渡港區集裝箱堆場內部分用於處理可再用固體廢物的設備已經老舊及需要更換。因此，我們擬為此目的以[編纂][編纂]的一部分，按平均價格約每輛人民幣150,000元購買額外2輛鏟車。根據我們的折舊政策，鏟車的折舊率估計為10年。此外，董事認為，於中國遠洋運輸(集團)總公司及中國海運集團在二零一六年二月合併而成立中國遠洋海運集團後，本集團須拓展在海滄港區的港內服務能力，為預期該新成立之集團的船隻更頻繁使用港口設施的情況作好準備。為此本公司決定動用部分[編纂][編纂]購買額外14輛集裝箱牽引車，各自的平均價格約為人民幣300,000元。根據我們的折舊政策，集裝箱牽引車的折舊率估計為8年。

業 務

我們就海滄港區內的遠海碼頭的港內集裝箱運輸服務增添14輛集裝箱牽引車的理由如下：

- 於往績記錄期間，我們於截至二零一六年十二月三十一日止三個年度來自海滄港區內遠海碼頭的港內集裝箱運輸服務的收益分別較來自東渡港區內海天碼頭的收益高約1.14%、4.13%及3.75%。於往績記錄期間內，就港內服務而言，我們於海滄港區內的遠海碼頭處理的集裝箱亦多於東渡港區內的海天碼頭。
- 由於遠海碼頭配備的設備具有相對更為先進的規格，可同時裝卸兩個TEU集裝箱，而這要求集裝箱牽引車具備較高規格以確保營運更為暢順。
- 我們的董事認為，隨著中國遠洋運輸(集團)總公司與中國海運集團於二零一六年二月合併以組成中國遠洋海運集團，有需要購買具有較高規格的集裝箱牽引車以進一步加強我們的服務水平，從而配合新合併船運集團的船隻預計增加使用海滄港區遠海碼頭的港口設施。
- 我們的港內服務一直使用的23輛集裝箱牽引車已達到其可使用年期的終段，並需要逐步替代。
- 董事認為集裝箱牽引車可用作支持我們的陸地集裝箱運輸服務以及集裝箱相關處理業務的目的。

有關我們擬購買2輛鏟車及14輛集裝箱牽引車(作為集裝箱相關處理業務的設備)，呈交建議購買的主要目的乃更換相關的現有運作超過估計壽命的鏟車及集裝箱牽引車，以維持我們的優質服務，並協助我們的業務拓展。因此，建議購買並不受使用率的規限。有關進一步詳情，請參閱「業務—我們的營運效率」一節。

加強營運效率及服務質素

我們相信，我們以具效率並及時的方式持續提供優質服務的能力為客戶選擇我們為首選港內服務及物流服務供應商的關鍵因素。我們致力建立技能高超、管理妥善、具有動力及幹練的工作團隊，其可迅速適應不斷改變的市場環境並推動我們的業務增長，同時持續改善我們的營運效率。此外，我們持續致力於提供優質服務及

業 務

穩定表現，以應對客戶需要。我們藉進行有關中國市場發展及行業趨勢的研究，力求提高服務質素，從而鞏固與客戶的關係，並繼續與現有客戶交換市場信息。

加強客戶關係以達致相互發展

我們致力與主要客戶建立穩固及長期關係。我們計劃藉持續向長期客戶提供服務加強客戶忠誠度及增加業務營業額。

本集團擬繼續與主要廈門碼頭營運商合作，原因是我們相信與該等碼頭營運商及可再用固體廢物進口商的合作加強將使本集團得以更為了解該等夥伴的需要，並繼而可向彼等提供更為具針對性的服務。董事相信，有關合作所產生的業務發展將可加強本集團作為廈門領先企業的形象。

我們的業務模式

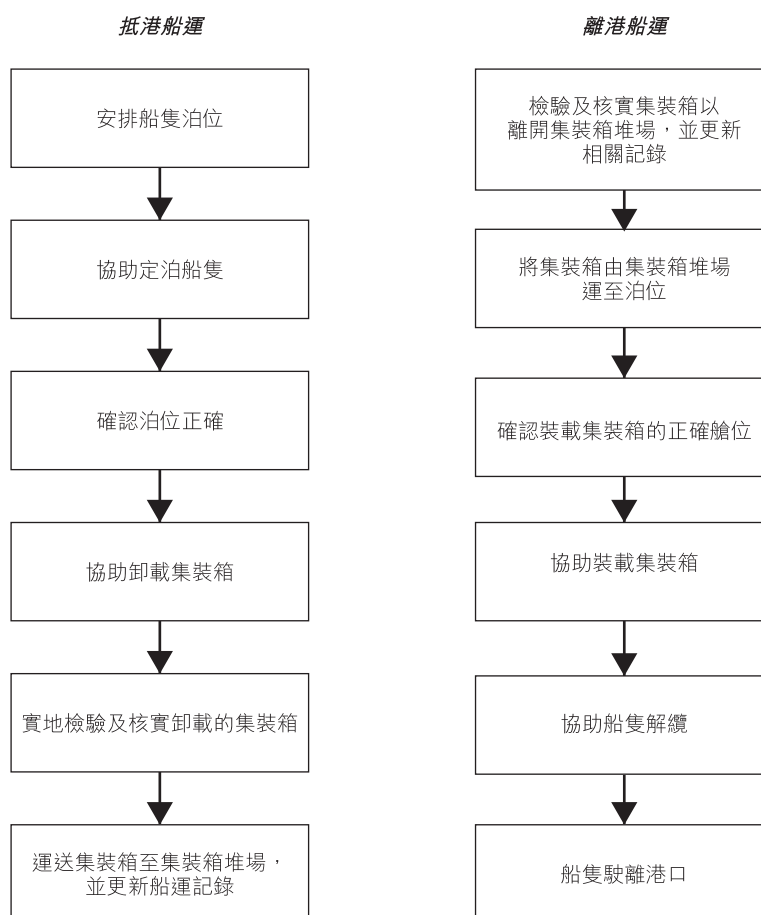
我們的業務由提供港內服務及物流服務組成。

業 務

我們的港內服務

(i) 港內後勤服務

下圖闡述就東渡及海滄港區集裝箱處理之港內後勤服務業務的主要階段：



我們的港內後勤服務涉及協助停泊及定泊抵港船隻、協助由船隻卸載集裝箱、即場核實所處理集裝箱是否正確及將集裝箱由泊位運送至相關港區內的指定集裝箱堆場、將集裝箱由相關港區內的相關集裝箱堆場運至指定泊位及協助將集裝箱裝載至港口離港船隻艙位並為該船隻協助解纜的整套程序。本集團向碼頭營運商客戶就各類所進行的上述服務收費，當中包括定泊及解纜費及裝卸收費。有關我們的定價政策的詳情，請參閱本節「定價政策及付款」一段。

業 務

泊位安排及定泊

廈門港區的集裝箱船隻泊位乃按定期基準釐定，並須預先決定日期。於船隻抵港／離港前，我們可利用碼頭營運商客戶的系統，檢查預期抵港／離港時間及所載或將予裝載的集裝箱數目及類型。我們將按碼頭營運商客戶的指示就操作時間表行事，而該時間表中載有設備及機械操作、勞動力安排、集裝箱堆疊計劃、船隻停泊及離泊次序、裝載計劃及卸載集裝箱的控制計劃之詳情。於船隻預計抵港／離港前最少半小時，負責港內後勤服務的員工將到達相關泊位，並於該處升起訊號旗，用以確認並確保泊位正確。於船隻到達／離開泊位時，我們將於船隻上協助碼頭營運商進行定泊／解纜工作。

協助處理集裝箱

卸載集裝箱

船隻一經停泊及定泊，我們將會核實集裝箱及船隻上相關船運的整體狀況，並對比手上的資料，以確保船隻乃在正確泊位停泊及定泊，以及相關集裝箱已在船上。我們僅會於確認相關船隻已於正確泊位停泊及定泊及相關集裝箱裝載後，方會協助碼頭營運商客戶的輪胎式龍門架操作員卸載集裝箱。

本集團調派的一隊人員其後會協助碼頭營運商客戶的各軌道式龍門架操作員自船隻卸載集裝箱。我們若干調派的人員將會在相關船隻、岸上工作，負責協調團隊運作或獲派向軌道式龍門架操作員發出訊號以調整及確認起重機臂及集裝箱的位置。軌道式龍門架操作員僅於我們的員向彼發出確認訊號後，方會卸載集裝箱。

集裝箱一經自船隻卸載至岸上，我們將開始集裝箱核實程序。我們的員工所進行的核實程序涉及檢查集裝箱數目、規格、狀況（空集裝箱或已裝載）及情況，並記錄及報告集裝箱外在的明顯異常情況。

於完成後，集裝箱其後交由我們的貨車團隊以作港內運輸。有關詳情，請參閱本節「(ii)港內集裝箱運輸服務」一段。

業 務

裝載集裝箱

我們的拖運團隊將已裝載集裝箱由集裝箱堆場運送至相關泊位以進行裝載。有關詳情，請參閱本節「(ii)港內集裝箱運輸服務」一段。

於裝載集裝箱前，我們會將集裝箱的一般狀態及船隻裝運計劃與手上資料作核實。我們其後將展開集裝箱核實程序，當中涉及檢查集裝箱的數目、規格、狀況（空或已裝載）及狀態，並記錄及匯報集裝箱外部的明顯異常情況。我們僅會於確認船隻已於正確泊位妥善停泊及定泊，以及將予裝載的相關集裝箱屬正確後，方會協助軌道式龍門架操作員裝載集裝箱。

本集團調派的一隊人員其後會協助各軌道式龍門架操作員將集裝箱裝載至船隻。我們若干調派的人員將會在相關船隻、岸上工作，負責協調團隊運作或獲派向軌道式龍門架操作員發出訊號以調整及確認集裝箱的船上位置。軌道式龍門架操作員僅於我們的人員向彼發出確認訊號後，方會將集裝箱裝載至船上。

軌道式龍門架及其操作員均由碼頭營運商客戶提供，彼等分別並非我們的財產或僱員。

碼頭營運商客戶約於指定船泊抵港前一日下達彼等的指令。董事確認，一般而言，完成整個港內後勤服務的裝載及卸載程序一般需時約5至24小時，視乎船運規模及天氣情況而定。

協助處理散貨／件雜貨

本集團的收益亦來自於海滄港區的通達碼頭協助國際及國內貿易的散貨／件雜貨裝卸的服務。提供通達碼頭的散貨／件雜貨的港內後勤服務分別佔截至二零一六年十二月三十一日止兩個年度港內後勤服務應佔本集團收益約16.9%及17.7%。

董事認為，除於裝卸前捆綁散貨／件雜貨外，處理散裝／件雜貨物的整體工作流程及程序與處理集裝箱者大致相同。其中一項主要處理費計算方式的差異為我們所處理的散貨／件雜貨乃按所處理的貨物噸數及種類，而非所處理的集裝箱數目。

業 務

於閘門檢查的後勤服務

本集團亦就於港區閘門檢查集裝箱透過安排工人對進出閘門的集裝箱核實的提供後勤服務。與於處理集裝箱時的即場核實程序類似，於閘門進行的集裝箱核實程序涉及檢查集裝箱的數目、尺寸、封號及狀況，並記錄及報告集裝箱外部的明顯異常狀況。

其他後勤服務

我們配合廈門海關及廈門出入境檢驗檢疫局對集裝箱的查驗及於颱風期間協助碼頭運營商對碼頭內集裝箱和機械設備的加固。

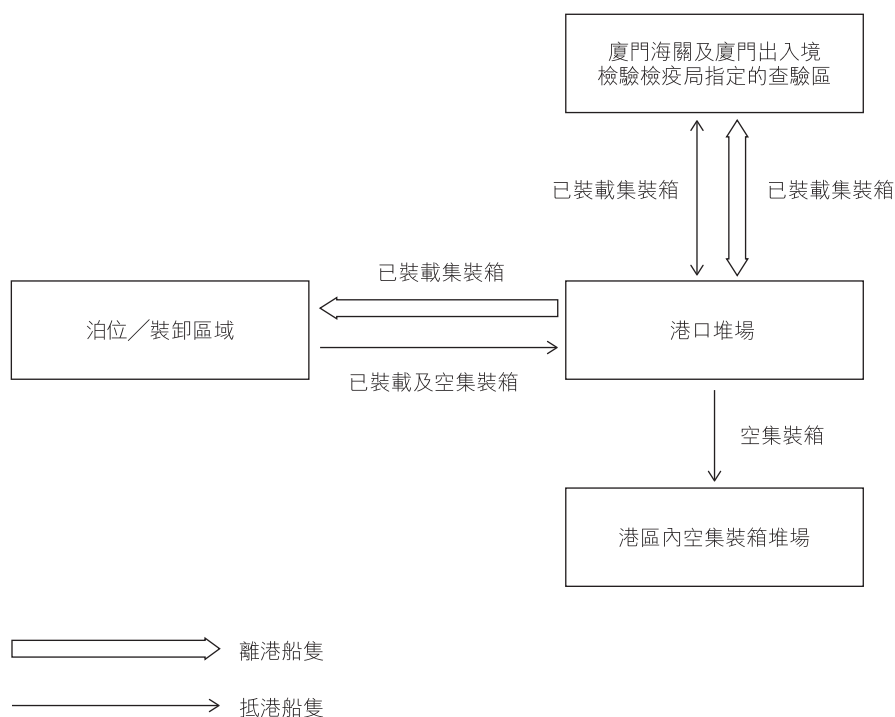
(ii) 港內集裝箱運輸服務

我們在集裝箱堆場及(i)泊位裝載／卸載區域，(ii)港區內空集裝箱堆場及(iii)廈門海關及廈門出入境檢驗檢疫局指定查驗區域之間提供港內集裝箱運輸服務。

就抵港船隻而言，緊隨卸載程序後，我們將會把集裝箱(已裝載及空)裝載至我們的集裝箱牽引車，並將其運往集裝箱港區內的指定集裝箱堆場。我們將隨即在系統內更新該等已處理船運的狀況，以作相應記錄及管理。就已獲相關機關選定須查驗的已裝載集裝箱而言，我們提供來回港內集裝箱堆場至廈門海關及廈門出入境檢驗檢疫局的查驗中心的運輸服務。我們亦將海天港區及遠海港區內的其他空集裝箱堆場的若干空集裝箱運輸至客戶指定的相關空集裝箱堆場。

業 務

就離港船隻而言，其他第三方服務供應商將已裝載集裝箱交付至港區內的集裝箱堆場。我們其後將已裝載集裝箱由港區內的集裝箱堆場運往相關裝載泊位。就已獲相關機關選定須查驗的已裝載集裝箱而言，我們提供來往港內集裝箱堆場至廈門海關及廈門出入境檢驗檢疫局指定的查驗區的運輸服務。

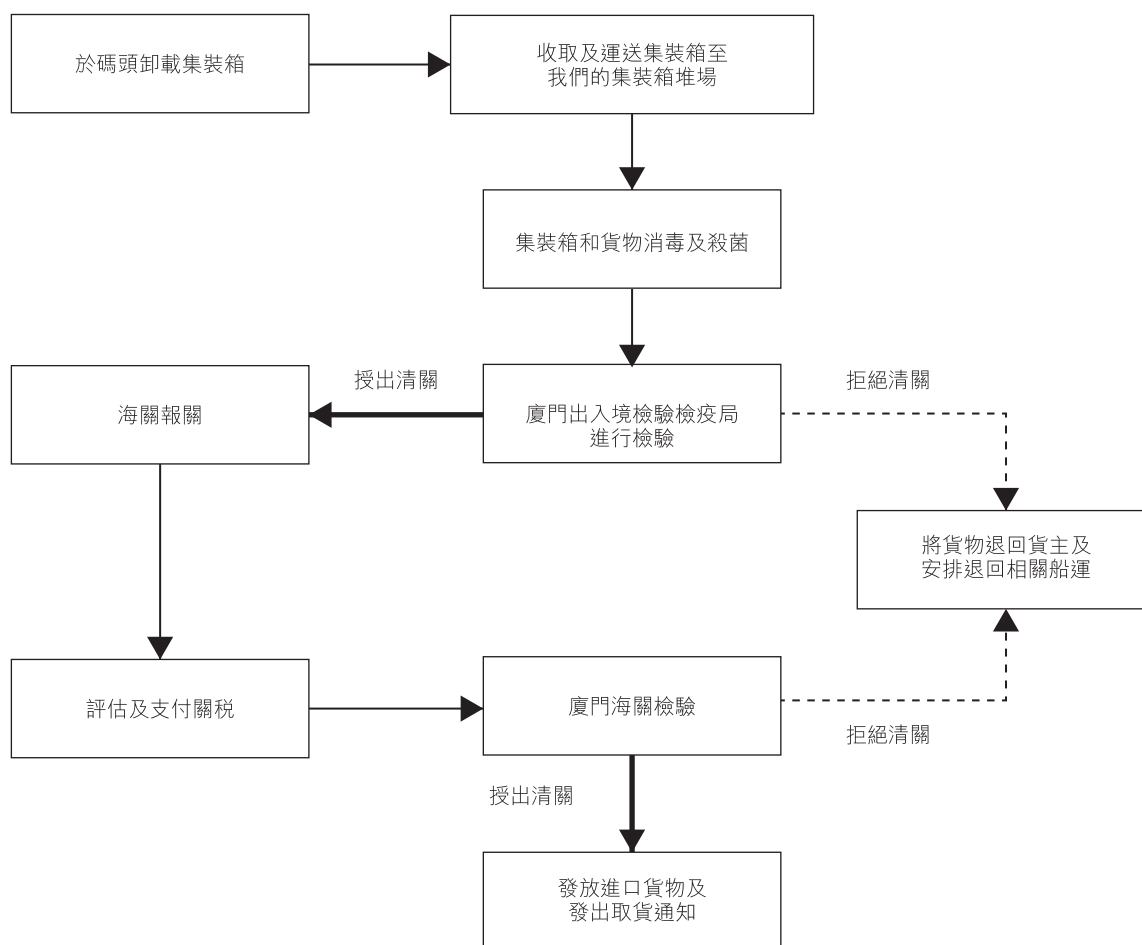


業 務

我們的物流服務

(i) 特別專注進口可再用固體廢物之進出口代理服務

下圖闡述有關可再用固體廢物進口代理服務營運的主要階段：



業 務

收取集裝箱及運至我們的集裝箱堆場

就可再用固體廢物的進口代理服務而言，我們客戶的首要責任為準備有關相關船運的適當文件以供廈門出入境檢驗檢疫局的相關報檢及向廈門海關申報及清關所用。於收到來自客戶的要求及收取相關船運及海關文件後，我們將會派遣集裝箱牽引車前往相關碼頭收取相關集裝箱，並與安排轉移集裝箱至本集團於東渡或海滄港區的集裝箱堆場，以待進一步處理。

檢驗、檢疫、消毒及殺菌

於相關集裝箱到達我們位於東渡或海滄港區的集裝箱堆場後，認可理貨服務供應商將進行集裝箱理貨服務。我們所提供的進口可再用固體廢物集裝箱服務包括檢查相關集裝箱的數目及規格以及記錄其狀況，其中包括其數目及集裝箱箱封。我們之後會將有關集裝箱送到特定地點供專門的消毒及殺菌服務供應商進行消毒及殺菌程序，其後由我們遵照國家質檢總局頒佈的進出境集裝箱檢驗檢疫管理辦法的特定規定及程序對已消毒的集裝箱及所載之貨物進行隔離最少24小時。與此同時，我們將與廈門出入境檢驗檢疫局安排所需的現場檢驗。於廈門出入境檢驗檢疫局授出批准後，我們將隨後與廈門海關安排清關程序。倘廈門出入境檢驗檢疫局因進口貨物未能符合國家環保控制標準或相關技術條件之強制規定而拒絕批准申請時，我們將會重新安排廈門出入境檢驗檢疫局於其他日期現場檢驗；倘仍拒絕批准申請，我們將會通知客戶，並向境外貨主退回相關集裝箱及貨物。

董事確認，於截至二零一六年十二月三十一日止三個年度，分別有0宗、1宗及1宗因未能達到廈門出入境檢驗檢疫局的要求而須向貨主退回進口可再用固體廢物的個案。董事進一步確認，上述廈門出入境檢驗檢疫局於二零一五年七月十六日及二零一六年八月五日發出拒絕批准的原因為(i)相關可再用固體廢物含有的雜質超標，而有關向中國進口固體廢物的相關法律及／或法規禁止該類可再用固體廢物，以及(ii)進口的塑膠廢料未有充分清潔以清除明顯的污漬及臭味。

業 務

清關

於接獲廈門出入境檢驗檢疫局批准後，我們將指示我們的認可報關服務供應商進行向廈門海關處理相關的報關程序。於我們的客戶（或我們按報銷基準代表我們的客戶）繳付相關關稅後，我們之後將安排廈門海關對相關貨運進行現場檢驗。一經廈門海關通關後，我們將通知我們的客戶及安排將貨物交付予我們的客戶；倘被拒絕清關，我們將就廈門海關的進一步程序（包括複檢）通知我們的客戶。倘清關仍被拒絕，則可能會對相關客戶施加罰款，而我們將安排向相關海外貨主退貨。

董事確認，於截至二零一六年十二月三十一日止三個年度，分別有0宗、1宗及0宗因廈門海關拒絕清關而向貨主退回進口可再用固體廢物的個案。董事進一步確認，廈門海關於二零一六年四月十五日就其拒絕清關所提供的原因為進口可再用固體廢物之類別與向廈門海關申報不符，違反中國進口固體廢物的相關法律及／或法規。

收取已清關集裝箱以及運輸及交付

於廈門海關清關後，我們將就於我們位於東渡或海滄港區的集裝箱堆場收取相關集裝箱通知我們的客戶。我們亦會應要求提供將已清關的貨運交付至客戶的指定地點的陸地集裝箱運輸服務。

一般進出口代理服務

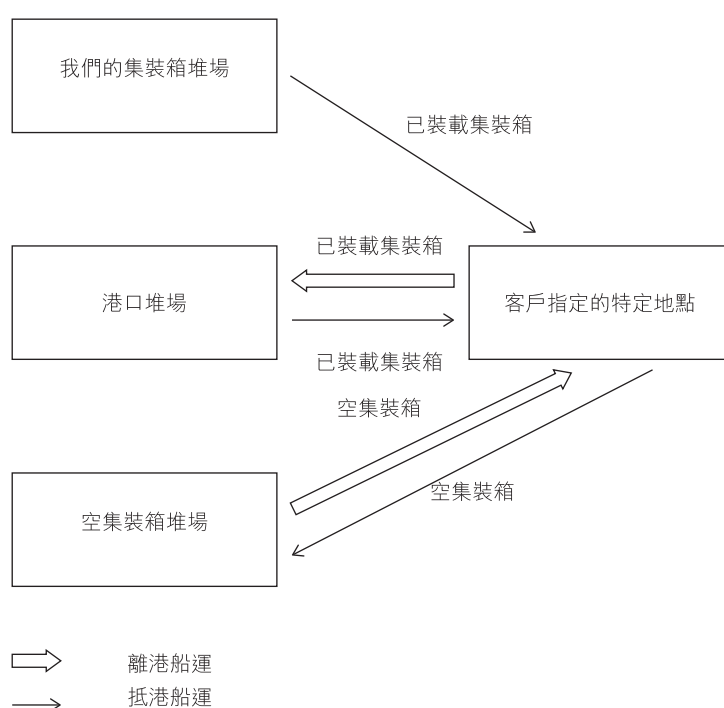
本集團從事有限的一般進出口代理服務，其涉及安排船隻於港口的抵港及計劃離港、協助向海關報關及清關程序、船隻停泊和離泊、預訂船期、代表承運人處理貨運文件、收取運費及代表托運人結算款項。

業 務

(ii) 陸地集裝箱運輸服務

本集團亦於廈門經濟腹地提供陸地集裝箱運輸服務。我們的陸地集裝箱運輸服務包括按照客戶的指示將集裝箱運送往返特定地點。截至二零一六年十二月三十一日止三個年度，我們源自陸地集裝箱運輸服務取得的收益分別為人民幣12.4百萬元、人民幣13.8百萬元及人民幣13.4百萬元，分別佔本集團整體收益的10.8%、11.4%及12.4%。

下圖闡述我們的陸地集裝箱運輸服務運作的主要階段：



業 務

我們的營運效率

港內服務

截至最後實際可行日期，我們於東渡港區的海天碼頭及海滄港區的遠海碼頭及通達碼頭提供港內服務。下表載列我們的港內後勤服務於所示期間的估計最高營運能力、營運量及使用率。

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一四年	二零一五年	二零一六年
海天碼頭			
估計最高營運能力 (TEU) (附註1)	3,252,150	3,252,150	3,252,150
營運量 (TEU)	951,520	787,796	853,015
使用率 (%) (附註2)	29.3 %	24.2 %	26.2 %
遠海碼頭			
估計最高營運能力 (TEU) (附註1)	3,902,580	3,902,580	3,902,580
營運量 (TEU)	1,031,266	966,208	1,075,910
使用率 (%) (附註2)	26.4 %	24.8 %	27.6 %
通達碼頭			
估計最高營運能力 (噸)	不適用 (附註3)	4,000,000	4,000,000
營運量 (噸)	不適用 (附註3)	1,462,788	1,879,035
使用率 (%) (附註2)	不適用 (附註3)	36.6 %	47.0 %

附註1：相關估計最高營運能力乃按假設每年有365日、每日有24個工作小時及每小時的估計平均營運量計算得出，僅供說明用途。估計最高營運能力可能會受到(其中包括)船運時間表及天氣情況所影響。

附註2：使用率乃以相關期間的營運量除以估計最高營運量計算得出。

附註3：我們僅於二零一五年方開始在通達碼頭提供港內後勤服務。

業 務

下表載列我們的港內集裝箱運輸服務於所示期間的估計最高營運能力、營運量及使用率：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一四年	二零一五年	二零一六年
東渡港區			
估計最高營運能力 (TEU) (附註1)	3,252,150	3,252,150	3,252,150
營運量 (TEU)	1,055,716	925,220	973,708
使用率 (%) (附註2)	32.5 %	28.4 %	29.9 %
海滄港區			
估計最高營運能力 (TEU) (附註1)	3,902,580	3,902,580	3,902,580
營運量 (TEU)	1,119,133	1,132,147	1,144,368
使用率 (%) (附註2)	28.7 %	29.0 %	29.3 %

附註1：相關估計最高營運能力乃按假設每年有365日、每日有24個工作小時及每小時的估計平均營運量計算得出，僅供說明用途。估計最高營運能力可能會受到(其中包括)船運時間表及天氣情況所影響。

附註2：使用率乃以相關期間的營運量除以估計最高營運量計算得出。

附註3：於往績記錄期間，我們僅在通達碼頭提供港內後勤服務，惟非港內集裝箱運輸服務。

我們於二零一五年在海天碼頭的港內服務使用率下跌，乃由於海滄港區及東渡港區因應於二零一四年十二月設立中國(福建)自由貿易試驗區而因相關港口環境重新定位所致。根據弗若斯特沙利文報告，廈門港口管理局最近將遠洋航線由東渡港區(包括海天碼頭)調整及重新引導至海滄港區的其他碼頭，如二零一五年的G6 US East Coast Line、Evergreen Marine US West Coast Line及ZIM BKS Line，作為廈門港口管理局為實現海滄港區戰略計劃而採取的部分措施，以在XYP、NWP、XPO及XMGM於二零一三年合併共同組成客戶B後，更清楚地識別海滄及東渡港區的航線，但非我們營運的遠海碼頭。此舉導致停泊於東渡港區內海天碼頭的遠洋船隻泊位數目減少。我們於截至二零一六年十二月三十一日止年度在海天碼頭的港內後勤服務使用率上升，乃由於根據弗若斯特沙利文報告，整個東渡港區(將指定為主要集中於本地航線的港區)的集裝箱將於廈門港口管理局調整上述航線後變得穩定。

業 務

我們的董事確認，我們於二零一五年在遠海碼頭的港內後勤服務的使用率略有減少，乃由於海滄港區的遠海碼頭因海滄保稅港的功能自二零一四年八月一日起出現變動而不再處理國內集裝箱所致。截至二零一六年十二月三十一日止年度，我們於遠海碼頭的港內後勤服務使用率上升，乃由於廈門港口管理局於二零一六年二月中國遠洋運輸(集團)總公司與中國海運集團合併後重新引導航線所致。

根據弗若斯特沙利文報告，廈門港口管理局重新引導航線並不頻繁。歷史上，廈門港區並沒有相關的港口重新定位計劃。根據中國(福建)自由貿易試驗區廈門區管理委員會，由於海滄港區水深及優秀地理位置等卓越的港口條件，自其於二零零八年獲國務院批准設立以來獲計劃並定位為中國東南地區的國際集裝箱航運樞紐港區。將長途航線由東渡港區調重新引導至海滄港區僅為廈門港口管理局實現海滄港區戰略計劃而採取的部分措施，以在XYP、NWP、XPO及XMGM於二零一三年合併共同組成客戶B後，更清楚地識別海滄及東渡港區的航線，但非我們營運的遠海碼頭。展望未來，根據海滄港區預定戰略規劃，預計海滄港區將進一步建設及定位為廈門主要集裝箱港區，為國際和遠洋航線服務。

董事預計，隨著時間的推移，港口的重新定位以及海滄保稅港於二零一四年八月一日的功能變動將因預計廈門(特別是海滄港區)的集裝箱吞吐量增加而增加我們將於海天碼頭及遠海碼頭處理的集裝箱數量。

我們的董事確認，上述港內服務使用率的變動理由概無對本集團造成重大營運影響且並無於往績紀錄期間及不會於未來對我們的財務或貿易狀況或前景造成重大不利影響。

倘必要及合適，我們的董事確認我們將於東渡港區和海滄港區重新分配相關人力資源和設備如鏟車和集裝箱牽引車，以促進其港內服務及迎合海滄港區和東渡港區集裝箱吞吐量的變化。

有關進一步詳情，請參閱本文件內「業務—我們的設備」、「業務—維護」及「未來計劃及[編纂]」各節。

業 務

物流服務

截至最後實際可行日期，我們於位於東渡港區及海滄港區的集裝箱堆場提供有關可再用固體廢物的進口代理服務。下表載列我們於所示期間的估計最高營運能力、營運量及使用率。

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一四年	二零一五年	二零一六年
東渡港區			
估計最高營運能力(每個集裝箱)			
(附註1)	12,000	12,000	12,000
營運量(每個集裝箱)	6,495	4,895	3,856
使用率(%) (附註2)	54.1%	40.8%	32.1%
海滄港區			
估計最高營運能力(每個集裝箱)			
(附註1)	8,400	20,500	21,600
營運量(每個集裝箱)	6,019	10,594	9,471
使用率(%) (附註2)	71.7%	51.7%	43.8%

附註1：相關估計最高營運能力乃按我們在東渡港區及海滄港區的集裝箱堆場相關期間的可用土地面積計算得出，並假設集裝箱週轉率平均為每月3次。

附註2：使用率乃以相關期間的營運量除以估計最高營運量計算得出。

東渡港區的使用率有所減少，乃由於(i)在往績記錄期間內對可再用固體廢物的國內需求低企，及(ii)海滄港區及東渡港區因應於二零一四年十二月設立中國(福建)自由貿易試驗區而因相關港口環境重新定位所致。根據弗若斯特沙利文報告，廈門港口管理局最近將遠洋航線由東渡港區調整及重新引導至海滄港區，如G6 US East Coast Line、Evergreen Marine US West Coast Line及ZIM BKS Line。此舉導致停泊於東渡港區內海天碼頭的泊位數目減少。根據弗若斯特沙利文報告，預期整個東渡港區(將指定為主要集中於本地航線的港區)的集裝箱將於廈門港口管理局調整上述航線後變得穩定。

海滄港區的使用率減少乃由於(i)在往績記錄期間內對可再用固體廢物的國內需求低企以及於二零一六年終止與客戶F的業務關係，及(ii)海滄港區內額外集裝箱堆場自二零一五年二月一日以來的租賃，而這增加了我們的最高營運效率。有關詳

業 務

情，請參閱本文件「業務—物業」一節。我們的董事確認，我們一直致力於拓展我們的可再用固體廢物進口代理服務。

截至最後實際可行日期，我們在廈門經濟腹地提供陸地集裝箱運輸服務。下表載列我們的陸地集裝箱運輸服務於所示期間的估計最高營運能力、營運量及使用率：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零一四年	二零一五年	二零一六年
估計最高營運能力(日)	365	365	366
平均營運日數(每輛集裝箱牽引車)			
(附註1)	268.8	298.8	[307.1]
使用率(%)(附註2)	73.6%	81.9%	[83.9]%

附註1：我們的集裝箱牽引車的相關營運日數指我們的集裝箱牽引車營運的日數，而不論於該日內所行走的距離及就交付服務所用的小時數。

附註2：使用率乃以提供物流服務所用的每個集裝箱牽引車平均營運日數除以相關期間的最高營運能力計算得出。

使用率增加乃主要歸因於在往績記錄期間內對我們的長途陸地集裝箱運輸服務的需求有所增加。

我們的董事確認，上述港內服務使用率的變動理由概無對本集團造成重大營運影響且並無於往績紀錄期間及不會於未來對我們的財務或貿易狀況或前景造成重大不利影響。

倘必要及合適，我們的董事確認，我們將於東渡港區和海滄港區重新分配相關人力資源及鏟車和集裝箱牽引車等設備，以促進其物流服務及迎合海滄港區和東渡港區集裝箱吞吐量的變化，以及可再用固體廢物及陸地集裝箱運輸服務的本地需求。

進一步詳情，請參閱本文件「業務—我們的設備」、「業務—維護」及「未來計劃及[編纂]」等章節。

業 務

我們的設備

本集團所擁有的重大資產或設備

我們營運所用的主要設備包括集裝箱牽引車、集裝箱正面吊、鏟車及集裝箱半掛車。下表載列從事業務的設備資訊，該等設備乃由我們擁有：

設備類別	本集團擁有的設備數目	一般使用年期(年數)	平均使用年期(年數)	設備年期(年數)	剩餘可使用年期(年數)
鏟車	8	10	7	0-11	0-10
集裝箱正面吊	2	12	8	5-10	2-7
集裝箱牽引車	146	8	5	0-10	0-8
集裝箱半掛車	48	12	2	0-2	10-12

下列圖片顯示我們日常營運所用的若干設備：



鏟車



集裝箱正面吊



集裝箱牽引車



集裝箱半掛車

業 務

維護

我們的主要設備已沿用不到1年至12年。根據設備之估計使用年期8至12年，我們預期若干在不久的將來會出現主要設備的設備更換開支。有關進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。我們就維護設備實施內部規定及程序，當中包括定期維護及維修和定期檢驗。於最後實際可行日期，我們負責日常維護本集團的集裝箱牽引車及集裝箱半掛車的維修部有26名員工。本集團每月為設備進行檢查，以評估其是否運作良好，而我們的前線經營員工亦負責於日常營運中進行例行及持續檢驗，並匯報任何維護問題。就集裝箱正面吊及鏟車而言，我們亦向獨立第三方外包設備維護及維修服務。截至二零一六年十二月三十一日止三個年度，我們的維護成本分別約達人民幣1.6百萬元、人民幣1.9百萬元及人民幣3.3百萬元。

董事確認，於往績記錄期間，概無因設備或機械故障導致的重大營運中斷。

市場及競爭

港內服務

於港內服務市場，本集團面臨於東渡及海滄港區與其他服務供應商的競爭。

董事相信，本集團在港內服務市場的一項主要競爭優勢為我們能夠提供可滿足客戶營運需要的一站式服務及服務質素。憑藉我們於業內的經驗、技術熟練工人的供應及與現有客戶的長期關係，董事相信，本集團具有競爭力，並將能夠在廈門穩佔其市場地位。

可再用固體廢物的進口代理服務

董事認為，本集團在廈門的可再用固體廢物方面面對其他進口代理商的競爭。根據弗若斯特沙利文報告，於廈門從事提供可再用固體廢物進口代理服務的五大企業合共佔二零一六年總市場規模人民幣180.8百萬元的73.1%。當中，本集團按於截至二零一六年十二月三十一日止年度的收益計排行第一位約達人民幣33.7百萬元，於二零一六年佔市場份額的18.6%。

本集團於截至二零一六年十二月三十一日止三個年度維持達30.7%、18.3%及24.3%的毛利率。有關詳情，請參閱本文件「財務資料—毛利及毛利率」一節。

業 務

董事相信，我們於可再用固體廢物進口代理服務市場的主要競爭因素包括(i)我們具競爭力的定價政策；(ii)行業經驗；及(iii)我們提供物流服務的綜合服務的能力。董事相信，本集團較競爭對手而言具有競爭優勢，並將會繼續加強其於廈門可再用固體廢物進口代理服務市場的市場領先地位。

陸地集裝箱運輸服務

本集團在廈門面對其他當地陸地集裝箱運輸服務供應商的競爭。根據弗若斯特沙利文報告，福建的陸地集裝箱運輸服務市場極為分散，且於區內概無突出的市場領導者。

為向客戶提供一站式服務，部分參與者（如本集團）除進口代理服務外，亦會提供陸地集裝箱運輸服務。大部分參與者為私人小型參與者，僅於客戶指定地點及指定港口之間交付已裝載及空集裝箱。

分包安排

董事確認，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們已向獨立第三方（為提供運輸服務的當地物流公司）分包部分陸地集裝箱運輸服務。

截至二零一六年十二月三十一日止三個年度，分包費用分別佔服務成本總額約3.1%、3.0%及2.5%。

截至二零一六年十二月三十一日止三個年度，本集團分別就陸地集裝箱運輸服務與2名、15名及18名分包商訂立分包協議。於最後實際可行日期，我們已經與該等分包商訂有為期介乎約1年至3年的合作關係。我們日後將盡一切合理努力培養並維持該等關係。據董事所知，我們的全部分包商均具備營運自身車輛的相關執照。

分包理由

我們認為分包安排將：(i)減低我們對維持額外工作團隊及車輛就物流服務應付需求不可預期波動的需要；及(ii)就進行物流服務而言增加靈活性及具有成本效益。

業 務

有關本集團陸地集裝箱運輸服務的主分包協議的主要條款

我們一般與分包商訂立主分包協議，當中載列相關分包安排的主要條款，而各交易的具體條件將載於各交易的相關購買採購訂單之中。董事認為，有關分包安排於物流業中乃屬常見。

本集團就接獲陸地集裝箱運輸服務訂單，視乎時間表及集裝箱牽引車的可用性而向分包商下達訂單。

我們於下文載列本集團已經就本集團的陸地集裝箱運輸服務與分包商訂立的主分包安排的主要條款概要：

年期	一年，須按年重續
最低使用承擔	無
分包商責任	分包商須於接獲我們的訂單後安排陸地集裝箱運輸服務，並按時交付貨物
服務收費	一般將於就各項交易的獨立採購訂單內釐定、確認及相互協定（如價格、付款期及交付時間表），視乎集裝箱種類、所運送集裝箱的數目及運送距離
信貸期	30日

挑選分包商

我們一般根據獨立分包商的往績記錄、彼等是否可提供服務、處理相關訂單的能力及實力以及服務成本作出挑選。一旦識別合適的分包商，我們便會與獲挑選的分包商磋商服務條款，其中包括交付方式及時間。

董事確認，於往績記錄期間，我們概無因分包商違約或分包商嚴重違反分包安排而遭遇任何重大服務延誤。倘任何主分包協議不論出於何等原因而遭終止，由於

業 務

市場上有大量相若的分包商，故董事預計於尋找新分包商以作更換將不會遇上任何重大困難。

季節性

可再用固體廢物進口商須每年申請及／或重續彼等的年度進口許可證，而董事認為，有關進口商的行業慣例為於每曆年年底或前後向相關機關提交申請。董事確認，客戶在年初對我們的服務的需求一般較弱，此乃受到農曆新年期間的長假期所影響。

銷售及市場推廣

董事及高級管理層主要負責銷售及市場推廣。

我們進行客戶訪問，並派出代表與客戶會面，以收集服務需求及服務反饋。我們的目標為自現有客戶群維持並產生業務數量增長，同時亦吸引新客戶。

定價政策及付款

本集團透過象興碼頭提供港內服務，並透過象興物流提供物流服務。本集團一般於相關合作協議中列明我們所提供各種服務的服務收費。與客戶磋商時，我們的定價政策計及多項因素及部分重大因素，包括(i)所需服務種類；(ii)其他港內或物流服務供應商所提供的現行市價；(iii)計及工資、燃油成本或任何第三方服務供應商的費用及租金潛在上漲的成本分析；及(iv)所需服務的複雜性及難度。

我們的港內集裝箱服務及陸地集裝箱運輸服務就出境及入境船隻以及已裝載集裝箱及空集裝箱收取的平均服務費之間概無任何差異。

我們一般經參考於特定月份所提供的服務類型而每月發出發票，以向客戶收取費用，故每月費用視乎實質種類及所提供服務的數量而有所不同。

我們於往績記錄期間的收益均以人民幣計值。客戶採用的付款方法包括銀行轉賬。

業 務

我們的港內服務於往績記錄期間的平均服務費如下表所示：

	截至十二月三十一日止年度					
	二零一四年		二零一五年		二零一六年	
	平均服務費	收益	平均服務費	收益	平均服務費	收益
	人民幣 (元)	人民幣 (千元)	人民幣 (元)	人民幣 (千元)	人民幣 (元)	人民幣 (千元)
港內後勤服務						
1. 海天碼頭 (附註1)	12.4	11,769.3	11.1	8,759.9	11.8	10,092.1
2. 遠海碼頭 (附註1)	9.9	10,178.8	9.7	9,399.3	9.9	10,645.9
3. 通達碼頭 (附註2)	不適用	不適用	2.5	3,689.9	2.4	4,449.0
港內集裝箱運輸服務						
1. 東渡港區 (附註1)	14.1	14,893.2	14.3	13,268.2	15.7	15,287.5
2. 海滄港區 (附註1)	14.5	16,202.1	16.2	18,287.1	16.9	19,320.8

附註1：平均服務費乃按每個TEU為基準計算得出。

附註2：平均服務費乃按每噸為基準計算得出。我們於二零一五年方開始在通達碼頭提供港內後勤服務。

港內後勤服務的主要收費基準包括我們所處理的集裝箱數目及類型。我們就港內後勤服務收費的例子包括集裝箱裝卸、貨物裝卸、離泊、定泊及解纜費及閘口檢查後勤服務之服務費。

港內集裝箱運輸服務的主要收費基準包括所交付的集裝箱種類及數目以及運輸距離。我們就港內集裝箱運輸服務收費的例子包括空集裝箱及已裝載集裝箱於港區內、在集裝箱堆場及廈門海關及廈門出入境檢驗檢疫局指定查驗區域之間，以及在集裝箱堆場及空集裝箱堆場之間的運輸服務的收費。

業 務

我們的物流服務於往績記錄期間的平均服務費如下表所示：

	截至十二月三十一日止年度					
	二零一四年		二零一五年		二零一六年	
	平均服務費	收益	平均服務費	收益	平均服務費	收益
	人民幣 (元)	人民幣 (千元)	人民幣 (元)	人民幣 (千元)	人民幣 (元)	人民幣 (千元)
進出口代理服務	3,823.7	49,326.2	3,451.1	54,303.0	2,552.6	34,259.0
陸地集裝箱運輸服務	571.6	12,392.7	674.5	13,816.9	735.4	13,363.5

附註：平均服務費乃按每個集裝箱為基準計算得出。

可再用固體廢物的進口代理服務的主要收費基準主要包括集裝箱數目及貨物種類(廢紙、塑膠廢料、金屬廢料)。

陸地集裝箱運輸服務的主要收費基準主要包括集裝箱種類及運輸距離。

客戶

我們已透過提供港內服務及物流服務與我們的主要客戶建立業務關係。於最後實際可行日期，我們與主要客戶維持2至17年的業務關係。

截至二零一六年十二月三十一日止三個年度：

- 五大客戶所貢獻的總收益分別佔我們於相關期間的總收益約69.7%、78.8%及77.3%；及
- 最大客戶所貢獻的總收益分別佔我們於相關期間的總收益約23.0%、27.4%及29.4%。

業 務

於往績記錄期間，我們與客戶維持相對穩定的業務關係。我們於截至二零一六年十二月三十一日止三個年度擁有67名、62名及57名經常性客戶（即該等於過往年度／期間委聘我們提供港內服務及／或物流服務，並於其後年度／期間再次委聘我們提供服務的客戶）。源自我們的經常性客戶的收益分別約為人民幣108.5百萬元、人民幣114.6百萬元及人民幣104.6百萬元，相當於我們總收益的約94.6%、94.3%及97.4%。

下表載列本集團於往績記錄期間的五大客戶的若干資料。

截至二零一四年十二月三十一日止年度

五大客戶	業務性質	本集團提供的服務	信貸期	自下列日期 與客戶 開展業務	佔總收益 百分比
客戶A (附註1)	廈門其中一名碼頭營運商，屬於國有公司	港內服務	40日	二零一一年	23.0%
客戶B (附註1)	廈門最大的碼頭營運商，屬於國有公司	港內服務	40日	二零零零年	22.4%
客戶C	廈門綜合體公司的一間附屬公司，主要從事商品（如紡織品、成衣、化學品、紙張及紙產品），屬於國有公司	物流服務	90日	二零零三年	10.3%
聯盛物流 (附註2)	主要在漳州從事製造紙產品及一般貨運	物流服務	90日	二零零五年	7.3%
漳州新格有色金屬有限公司（「新格金屬」）	主要在漳州從事生產金屬產品	物流服務	90日	二零零七年	6.7%

業 務

截至二零一五年十二月三十一日止年度

五大客戶	業務性質	本集團提供的服務	信貸期	自下列日期 與客戶 開展業務	佔總收益 百分比
聯盛物流 (附註2)	主要在漳州從事製造紙產品及一般貨運	物流服務	90日	二零零五年	27.4%
客戶A (附註1)	廈門其中一名碼頭營運商，屬於國有公司	港內服務	40至60日	二零一一年	23.6%
客戶B (附註1)	廈門最大的碼頭營運商，屬於國有公司	港內服務	40日	二零零零年	17.9%
客戶F	主要在漳州從事生產及進出口紙產品	物流服務	90日	二零一一年	6.0%
新格金屬	主要在漳州從事生產金屬產品	物流服務	90日	二零零七年	4.0%

截至二零一六年十二月三十一日止年度

五大客戶	業務性質	本集團 提供的服務	信貸期	自下列日期 與客戶 開展業務	佔總收益 百分比
客戶A (附註1)	廈門其中一名碼頭營運商，屬於國有公司	港內服務	40至60日	二零一一年	29.4%
客戶B (附註1)	廈門最大的碼頭營運商，屬於國有公司	港內服務	40日	二零零零年	23.3%
聯盛物流 (附註2)	主要在漳州從事製造紙產品及一般貨運	物流服務	180日	二零零五年	18.5%
客戶G	主要在泉州從事製造塑膠產品	物流服務	90日	二零一五年	3.1%
客戶H	主要在泉州從事生產塑膠產品	物流服務	90日	二零一四年	3.0%

業 務

附註：

- (1) 廈門的港口營運界別高度集中。作為兩大運營商的客戶A及客戶B就於二零一六年廈門港的總集裝箱吞吐量而言分別為佔廈門集裝箱吞吐量的約超過10%及85%左右。因此，作為此廈門兩大碼頭營運商的商業夥伴及港內服務供應商之一，我們的董事預期本集團未來將保持穩定及可持續的發展及增長。
- (2) 聯盛物流包括福建省聯盛物流有限公司、福建省聯盛紙業有限責任公司及聯盛紙業(龍海)有限公司均為關連公司。我們僅於二零一五年與福建省聯盛物流有限公司展開業務關係。

董事確認，所有上述五大客戶均為獨立第三方，且就董事所知，我們的董事或彼等的聯繫人及擁有超過5%已發行股份的任何股東或彼等各自的緊密聯繫人概無於任何上述五大客戶中擁有任何權益。

與客戶B之關係

客戶B為由其股份在香港上市的公司擁有約60%權益的營運附屬公司，而其控股股東(「XPO」)為全資國有企業。客戶B為我們的其中一名主要客戶，亦為廈門的最大碼頭營運商，於廈門的港區的六個碼頭提供一站式港口服務。XPO亦透過其另一間營運附屬公司提供港內服務。因此，XPO不僅為我們的其中一名主要客戶(即客戶B)的控股股東，亦為我們的其中一名競爭對手的控股公司。

此外，客戶B為我們其中一塊用作於東渡港區的堆場並佔地12,520平方米的土地之業主，且於截至二零一六年十二月三十一日止年度貢獻我們總銷售的11.0%。董事認為，本集團須遷移位處客戶B向我們租賃區域(其租期將於二零二零年六月三十日屆滿)的部分業務的可能性相對較低。因此，本集團擬繼續租賃東渡港區的物業。有關詳情，請參閱「業務—物業」一節。

由於客戶B為碼頭營運商，並在廈門東渡及海滄港區進行其港口碼頭營運，故本集團須就為客戶提供服務而使用港區支付港口費用。有關港口費用的例子包括碼頭入場費、保安費及檢查費。就此而言，客戶B亦為我們的服務供應商。有關詳情，請參閱本節「屬於我們的客戶及供應商／分包商之實體」分節。

業 務

客戶B之背景

於二零零零年，本集團就港內服務與現為廈門國有商業綜合企業的XYP開展業務關係。於二零零三年，XYP與於香港上市綜合企業的全資附屬公司NWP按等額佔比共同成立XYNWP，而本集團繼續向其提供服務。

於二零一三年，於就廈門港營運結構作進一步重組後，XYP、NWP、XPO及XMGM共同成立客戶B。自此，客戶B一直為東渡港區第12至16號泊位的碼頭營運商。於二零一三年完成上述行業重組後，客戶B分別由XYP、NWP、XPO及XMGM擁有10%、20%、60%及10%。

作為競爭對手的控股股東，XPO與我們有長期關係的客戶XYP合作以成立客戶B，而我們自此一直向客戶（其亦為我們的競爭對手）提供港內服務。

董事相信，由於我們擁有熟練的工人團隊、集裝箱正面吊車隊、服務質素及我們與XYP、XYNWP及客戶B建立的合作記錄，客戶B終止與我們的業務關係的可能性偏低。

有關該競爭格局帶來的風險的詳情，請參閱「風險因素—與本集團業務及營運有關的風險」一節。

依賴主要客戶

就港內服務而言，我們自少數客戶（尤其是包括客戶A及客戶B）衍生絕大部分的收益。此乃部分由於東渡港區及海滄港區主要由數名國有碼頭營運商營運。因此，我們過往僅獲要求向少量客戶提供港內服務，導致我們依賴若干主要客戶。

本集團的主要客戶包括大型國有或受國家控制的公司、屬上市公司或上市公司之附屬公司的公司以及屬製造商的中大型私人企業。本公司密切監察主要客戶的付款表現，而我們的董事承認，倘任何主要客戶面臨有關財務穩定性或狀況的問題，則有關情況將會對本集團的業務及與有關客戶的業務關係造成不利影響，董事確認，主要客戶於往績記錄期間並無發生會對主要客戶的財務穩定性及狀況引起關注的拖欠付款事件。獨家保薦人認同董事的確認。董事將繼續密切審閱主要客戶的付款記錄，並（如被視為必要）因應調整信貸期。

業 務

以下各段載列(i)我們使業務多元化及／或減低對主要客戶的依賴程度之計劃；(ii)依賴少量客戶的行業慣例；(iii)互相及互補依賴；及(iv)我們維持收益增長的能力。

我們使業務多元化及／或減低對主要客戶的依賴程度的計劃

誠如本文件「業務－業務策略」一段所闡釋，本集團計劃收購一幅土地，以作空集裝箱堆場營運之用。董事相信，倘擁有額外集裝箱堆場地塊，我們將於擴展服務範疇及為不同目標額外客戶提供更多不同服務方面處於更有利位置，並因而將有助本集團擁有更多元化的客戶群。為確保收購新地塊將有效減低我們對主要客戶（即客戶A及客戶B）的依賴，董事確認使用[編纂]的[編纂]收購的該幅新土地將僅用作為客戶A及客戶B以外的客戶（將包括但不限於船運公司）的空集裝箱堆場營運。

我們於二零一五年開始於海滄港區內的通達碼頭提供港內後勤服務（尤其是散貨裝卸服務）。截至二零一五年十二月三十一日止年度，源自通達碼頭的銷售收益約為人民幣3.69百萬元，佔本集團港內後勤服務銷售收益約16.9%。源自我們於海天碼頭及遠海碼頭的港內後勤服務的收益相關比例於二零一四年至二零一五年由約53.6%減少至約40.1%，並分別佔本集團收益由約46.4%減少至約43.0%。

依賴數名客戶的行業慣例

根據弗若斯特沙利文報告，福建及廈門的港內服務極為集中，於二零一六年，福建及廈門的五大及三大港口服務供應商合共分別佔福建及廈門市場約94.6%及98.2%。本集團營運海天碼頭第12至16號泊位，而客戶B的聯營公司亦就營運海天碼頭剩餘的泊位（即第5至11號泊位）提供港內服務。由於廈門僅有兩間主要碼頭營運商，本集團於提供其港內服務時須依賴該等特定主要客戶。

鑒於前述情況，董事相信，就港內服務依賴數名客戶乃屬行業慣例。

互相及互補依賴

鑒於與若干主要客戶的業務關係乃屬重要，我們已分別自碼頭營運商客戶的客戶A及客戶B取得日期為二零一六年五月十二日的確認函件，分別表示彼等將根據

業 務

公平市價以本集團作為彼等的首選港內服務供應商，且彼等將繼續使用我們的港內服務。董事認為，本集團與我們的主要客戶之間存在互相及互補的依賴關係。例如，我們為客戶B於東渡港區的最大獨立服務供應商（不包括其港內後勤服務的同系附屬公司）。客戶B亦已於其日期為二零一六年九月二十七日的函件中向我們確認，由於本集團的服務質素及有需要維持其同系附屬公司與本集團間若干程度的競爭以避免過度依賴客戶B的控股股東，使用其同系附屬公司的服務以外亦使用我們的服務乃屬重要。據此，客戶B可控制由本集團或其同系附屬公司提供的服務比例，並指出在公平定價及提供優質服務下，其同意繼續與本集團建立合作關係。就客戶A營運的海滄港區相關泊位而言，董事確認，我們為客戶A的單一服務供應商。根據弗若斯特沙利文報告，廈門僅有兩間主要港內服務供應商。除客戶B的聯營公司及本集團外，就董事所知，廈門第三大港內服務供應商僅提供港內集裝箱運輸服務而沒有港內後勤服務。因此，董事相信，我們為兩名可提供廈門全面港內服務的港內服務供應商之一。

鑒於前述情況，董事相信，我們與主要客戶之間就港內服務存在一定程度的互補及相互依賴性。

我們維持收益增長的能力

截至二零一六年十二月三十一日止三個年度，本集團源自港內服務分部之銷售收益保持穩定，分別為約人民幣53.0百萬元、人民幣53.4百萬元及人民幣59.8百萬元。根據弗若斯特沙利文報告，預測於二零一六年至二零二一年間於廈門的港內服務銷售價值將由約人民幣335.8百萬元增加至人民幣500.7百萬元，複合年增長率為8.3%。根據上文，董事相信，廈門的港內服務市場正處於增長階段，而本集團勢必繼續受惠於此增長中的市場。

有關本集團的港內後勤服務的合約的主要條款

我們一般與港口相關客戶訂立為期不超過三年的主協議，當中載列定價及協議的主要條款。實際收取的金額及應收款項將根據實際提供服務的種類及數量而定。我們一般向客戶提供40日的信貸期。

我們將象興碼頭與碼頭營運商客戶所訂立的合約中有關本集團協助處理集裝箱及散貨／件雜貨的港內後勤服務的主要條款概要載列如下：

年期

訂約雙方所同意的一至兩年固定年期

業 務

最低使用承諾	一般沒有
最低設備及人力要求	本集團須安排若干數量的工人在場交付服務
服務費	一般按訂明各服務種類或集裝箱種類或貨物種類收費的個別合約而釐定及確認
設施提供	由於本集團僅提供港內後勤服務，多數為碼頭營運商的客戶將提供必須的設施及設備，包括輪胎式集裝箱龍門架及通訊設備
保證訂金	就部分合約而言，本集團須就客戶所引致的任何潛在損壞或暫停業務繳付按金。該等訂金一般而言不超過人民幣1,000,000元，並於解除我們的合約責任後退回
終止條款	訂約方在另一方未能履行合約條件的情況下，有權終止合約。倘訂約雙方概無違約，終止一方須事先三個月先通知另一方其意圖，並向另一方支付任何賠償
排他條款	無

有關本集團港內集裝箱運輸服務的合約主要條款

我們一般與港口相關客戶簽訂為期不超過三年的主協議。就我們的服務可收取及應收的實際金額將根據實際提供的服務時間而定。我們一般向我們的客戶提供40日的信貸期。

我們將象興碼頭與我們的客戶所訂立的合約中有關本集團港內集裝箱運輸服務的主要條款概要載列如下：

年期	訂約雙方所同意的不超過三年固定年期
----	-------------------

業 務

本集團的責任	本集團須預備若干數目的集裝箱牽引車以保證其能妥為完成工作
服務費	根據獨立合約釐定及確認，當中訂明各種集裝箱的每單位收費及任何因柴油價格波動引致的調整
客戶責任	我們的客戶須於2小時前知會本集團所需的集裝箱牽引車數目

有關本集團可再用固體廢物進口代理服務的合約主要條款

我們一般會與進口可再用固體廢物的客戶簽訂為期一年的總協議。根據有關協議實際收取及應收的金額將根據我們實際提供服務的時間而定。我們一般向客戶提供90日的信貸期。

我們將象興物流與客戶所訂立的合約中有關我們的進出口代理服務(特別專注於可再用固體廢物)的主要條款概要載列如下：

年期	一般為期一年
最低使用承諾	一般沒有
本集團的責任	本集團須為集裝箱提供集裝箱堆場，並協調廈門海關及／或廈門出入境檢驗檢疫局進行貨物檢驗及檢疫
服務費	每個集裝箱收費，包括集裝箱堆疊費、文件費、裝箱及拆箱費、保安費及物流費
客戶責任	我們的客戶須就進口可再用固體廢物貨物自相關政府機關取得批准，並告知我們貨物的抵達日期及有關檢驗及檢疫的資料

業 務

有關本集團陸地集裝箱運輸服務的合約主要條款

我們一般與客戶訂立為期一年的主協議。實際收取及應收的金額將根據我們實際提供服務的時間而定。我們一般向客戶提供90日的信貸期。

我們將象興物流與客戶所訂立的合約中有關本集團在廈門及其經濟腹地的陸地集裝箱運輸服務的主要條款概要載列如下：

年期	一年
最低設備及人力要求	本集團須安排若干數量的集裝箱牽引車及操作員在場以交付服務
服務費	一般按列明各服務種類或各集裝箱單位收費的個別合約釐定及確認
客戶責任	客戶須24小時前事先告知本集團陸地集裝箱運輸服務要求
風險分配	有責任於相關運輸開始前接納客戶對運輸時間的任何變動，而於運輸開始後，時間表如有任何更改，客戶則須向本集團賠償任何損失

供應商／服務供應商

我們向主要供應商中石化森美(福建)石油有限公司廈門分公司(「中石化」)購買柴油，其主要位於廈門。我們亦就可再用固體廢物集裝箱的衛生委聘本地消毒及殺菌服務供應商，並就分包陸地集裝箱運輸服務委聘本地物流公司以及委聘進出口代理進行代理服務。於最後實際可行日期，我們的主要供應商與我們訂有為期介乎2至17年的業務關係。

截至二零一六年十二月三十一日止三個年度：

- 就五大供應商所產生的成本分別佔我們所產生的總採購成本約67.5%、73.9%及65.7%；及

業 務

- 就最大供應商所產生的成本分別佔我們所產生的總採購成本約24.3%、32.8%及22.7%。

下表載列本集團於往績記錄期間的五大供應商的若干資料。

截至二零一四年十二月三十一日止年度

五大供應商	業務	信貸期	自下列日期與 供應商的業務 關係	佔總 採購成本 百分比
中石化	柴油及石油零售	預付款項	二零零零年	24.3%
供應商B及 客戶B (附註1)	港口經營、進出口 代理	預付款項至50日	二零零零年	23.1%
供應商C	提供消毒及殺菌	90日	二零一一年	8.3%
供應商D	物流服務、進出口 代理	30日	二零一一年	6.1%
供應商E	進出口代理	40日	二零零二年	5.7%

業 務

截至二零一五年十二月三十一日止年度

五大供應商	業務	信貸期	自下列日期與 供應商的業務 關係	佔總 採購成本 百分比
供應商B及 客戶B (附註1)	港口經營	預付款項至50日	二零零零年	32.8%
中石化	柴油及石油零售	預付款項	二零零零年	14.3%
供應商E	進出口代理	40日	二零零二年	12.5%
供應商C	提供消毒及殺菌	40日	二零一一年	8.4%
供應商F	港口經營	30日至90日	二零一一年	5.9%

截至二零一六年十二月三十一日止年度

五大供應商	業務	信貸期	自下列日期與 供應商的業務 關係	佔總 採購成本 百分比
供應商B及 客戶B (附註1)	港口經營	預付款項	二零零零年	22.7%
中石化	柴油及石油零售	預付款項	二零零零年	20.5%
供應商C	提供消毒及殺菌	30日	二零一一年	11.2%
供應商E	進出口代理	40日	二零零二年	7.5%
廈門通輝順物 流有限公司	陸上集裝箱運輸	90日	二零一五年	3.8%

附註1：供應商B及客戶B乃屬於同一控股公司。

業 務

下表載列與中石化就柴油訂立的合約的主要條款。

年期	一年，可按年重續
最低購買承諾	每年1,750噸柴油，倘達到該目標的80%將會獲提供折扣。
訂價	柴油的不時價格根據中石化的內部訂價機制計算。
付款期	預先付款
罰款	本集團須於中石化預備好柴油後10日內取貨，否則其會被罰款貯存成本；倘柴油供應不符合協定標準，則中石化有責任以標準的柴油替換或會被每日罰款。
終止	倘連續三個月的柴油使用率低於每月最低購買承諾的80%，則中石化有權終止合約，而本集團須根據協議的條款向中石化作出賠償

董事確認，於往績記錄期間，本集團並無作出低於與中石化的合約所訂明的每月最低購買承諾的採購。因此，董事認為，本集團就更新有關合約並無重大困難。

董事確認，所有本集團的最大供應商均為獨立第三方，而概無彼等之董事或就我們的董事所知擁有超過5%之已發行股份之任何股東或彼等各自之緊密聯繫人於上述任何五大供應商中擁有任何權益。

董事確認，於往績記錄期間，我們並未經歷供應商提供產品及／或服務的任何重大短缺或延遲。

有關本集團陸地集裝箱運輸服務的分包協議的進一步資料載於本節「分包安排」分節。

業 務

屬於我們的客戶及供應商／分包商之實體

於往績記錄期間，就董事所深知及確信，我們的兩名主要客戶及／或彼等屬同一集團的關聯公司亦為供應商。

就董事所深知及確信，該等實體及彼等之最終實益擁有人均為獨立第三方。兩名該等客戶連同彼等之關聯集團公司主要從事港口營運（即客戶A及客戶B）。董事相信，由於本集團亦從事進出口代理服務，因此客戶要求我們為彼等向碼頭營運商（即客戶A及客戶B）支付若干港口費用並非不尋常。

此外，就董事所深知及確信，於往績記錄期間，我們的客戶中20名及／或彼等屬同一集團的關聯公司（其使用我們的陸地集裝箱運輸服務者）亦為我們的分包商。該等客戶／分包商連同彼等之關聯連集團公司主要從事提供陸地集裝箱運輸服務。根據其以合作模式與本集團工作的安排，有關客戶將向本集團提供陸地集裝箱運輸服務（反之亦然）。董事相信，由於本集團及該等客戶／分包商均需要對方的牽引車車隊支援，藉以滿足相關客戶的要求，有關合作於旺季將更為普遍。

截至二零一六年十二月三十一日止三個年度，我們向該等客戶／分包商銷售的陸地集裝箱運輸服務分別佔本集團總收益約人民幣468,000元、人民幣1,146,000元及人民幣829,000元。董事確認，向該九名、八名及六名客戶提供服務應佔的毛利率分別佔截至二零一六年十二月三十一日止三個年度的約25.3%、13.0%及21.4%，低於我們整體毛利率。我們的董事確認，提供予亦身為我們的供應商的若干客戶之陸地集裝箱運輸服務應佔的毛利率低於本集團整體毛利率的理由為：

- (1) 我們於二零一五年七月實行員工薪酬政策後挽留員工的策略，當中司機的薪酬包括基本薪金另加按所駕駛距離得出的佣金。我們的董事確認，我們所提供的陸地集裝箱運輸服務的數量通常有所波動，且我們一般無法每日按十足能力營運。為加強司機的個人穩定性及較為善用我們的能力，我們已接納來自毛利率較低的市場的陸地集裝箱運輸服務，藉以增加司機佣金，即便我們在該等情況下產生少量或並無產生溢利；及

業 務

- (2) 我們的策略為就陸地集裝箱運輸服務維持與客戶／承包商的合作關係。根據弗若斯特沙利文報告，行業慣例為提供陸地集裝箱運輸服務的公司超出其能力時分包其服務，藉以滿足相關客戶的需求。因此，我們接納來自具有較低毛利率的其他陸地集裝箱運輸服務供應商的分包服務，導致我們於截至二零一六年十二月三十一日止三個年度向亦身為供應商的客戶所提供的服務應佔之毛利率低於我們的整體毛利率。

截至二零一六年十二月三十一日止三個年度，我們向該等客戶／分包商的進出口代理服務銷售額分別佔本集團總收益的約人民幣1,252,000元、人民幣89,000元及人民幣17,000元。董事確認，我們向該兩名、兩名及一名客戶所提供的服務應佔毛利率佔截至二零一六年十二月三十一日止三個年度的34.4%、38.5%及36.9%，高於我們於各期間的整體毛利率。

董事確認，我們與該等客戶／分包商及／或彼等之關聯集團公司就買賣條款的協商乃按個別基礎進行，而買賣並非互相關連或互為條件。董事進一步確認，與該等實體的交易條款均與市場一致及類似我們與本公司其他客戶及供應商／分包商的該等交易。

保險

本集團投購保單，覆蓋有關第三方責任、僱員賠償及責任以及汽車的風險。下表載列我們於往績記錄期間的概約最高總保險保障：

	設備（附註） （人民幣百萬元）	汽車 （人民幣百萬元）	僱員 （人民幣百萬元）
於二零一四年十二月三十一日	35.8	6.4	112.2
於二零一五年十二月三十一日	35.8	14.2	121.8
於二零一六年十二月三十一日	35.3	14.7	110.6

附註：有關設備的詳情，請參閱本文件「業務—我們的設備」一節。

截至二零一六年十二月三十一日止三個年度，我們分別收取約人民幣240,000元、人民幣332,000元及人民幣600,000元的保險賠償，而由保險公司就上述情況所支付的金額分別約為人民幣32,000元、人民幣109,000元及人民幣23,000元。於最後實

業 務

際可行日期，本集團概無任何重大未清償保險索償。董事相信，本集團已投購足夠保險，並跟從行業慣例。董事確認，於往績記錄期間，除「業務—工作安全」一節中所披露的輕微及一般性質的工傷或意外外，並無發生重大糾紛或意外，因此我們概無作出或面對任何對本集團、其營運及財務狀況而言屬重大的保險索償。

環境保護

由於業務性質，我們的經營活動並無直接產生工業污染，且我們概無於往績記錄期間直接產生任何遵守適用環保規則及法規的成本。董事預期，本集團日後將不會就遵守適用環保規則及法規而直接產生龐大成本。於最後實際可行日期，本集團概無就任何適用環保法律及法規遇到任何重大不合規問題。

工作安全

本集團已制定程序，透過於員工手冊中列出一系列工作安全規則以供員工遵守，向員工提供安全及健康的工作環境。此外，本集團向僱員提供職業安全教育及培訓，以加強彼等的安全意識。本集團遵循按中華人民共和國勞動法所訂的相關健康及安全規則及法規，並根據不同職位需要設計一系列工作場所環境控制及工作場所衛生規定。於往績記錄期間，本集團概無任何關於工人安全的重大事故或意外，或就適用工作安全及健康問題法律及法規的任何不合規情況，儘管我們遭遇11宗性質屬輕微及一般的工作相關受傷或意外，並向相關工人支付人民幣5,469.62元作為損傷賠償。本集團致力實施工作安全措施及標準以確保工地的工作環境安全及本集團員工進行的工作不會對公眾構成任何危險。本公司已成立工作安全委員會，委員會根據相關中國安全法律及法規制訂安全措施及標準。本公司監察本集團的成員公司實施及遵守此等安全措施及標準的情況。本集團的安全措施及標準包括裝卸集裝箱的設備操作程序、防火措施、船隻停泊及離泊程序。

業 務

知識產權

商標

於最後實際可行日期，我們於香港註冊了一個為35類及第39類項下的商標及於中國註冊了一個為第35類項下的商標。我們於中國申請了一個為第39類項下的商標。該等商標的詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料—有關本集團業務的進一步資料—本集團的知識產權—(a)商標」一節。

除上文所披露者外，我們的業務或盈利能力並非依賴於任何專利或牌照，或任何其他知識產權。據董事所深知及確信，於往績記錄期間及於最後實際可行日期，本集團及其他第三方概無涉及任何重大知識產權侵犯，且我們亦無留意到有關任何人違反知識產權或任何重大違反的任何訴訟或法律程序。

域名

於最後實際可行日期，我們已註冊公司域名(www.xxlt.com.cn)。該域名的詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料—有關本集團業務的進一步資料—(b)域名」一節。

僱員

於最後實際可行日期，本集團聘有合共671名僱員。下表呈列按職能分類的本集團僱員明細：

人員	僱員人數	佔僱員總數 百分比 (%)
司機	258	38.5
地盤工人	304	45.3
銷售員	7	1.0
指揮人員及組長	48	7.2
財務及行政	9	1.3
管理	19	2.8
維修	26	3.9
總計	671	100.0

我們的僱員於業務中扮演重要角色。我們工人的技術水平對我們的業務而言屬至關重要。我們向僱員提供內部培訓，以加強彼等對營運及安全常規的認識。我們的員工須有熟練的技巧，以妥善完成工作。

業 務

根據我們經營所處的中國當地政府機關的相關規定，我們對員工的付款包括對社會保險及住房公積金作出供款。

於往績記錄期間，我們的僱員隸屬象興集團旗下所成立之工會。然而，由於籌備[編纂]而進行重組，故業務轉移至象興碼頭，而工會未有按此更新狀況。董事確認，本集團將會協助成立象興物流旗下的工會。根據廈門市海滄區總工會所發出日期為二零一七年三月十七日之批准文件廈海工組[2017]第38號文件及日期為二零一七年三月二十二日之廈海工組[2017]第41號文件，成立象興物流旗下工會已獲批准，而其舉行首次選舉及任職選舉乃就二零一七年三月十六日至二零二二年三月十五日為期5年舉行。董事進一步確認，於往績記錄期間，概無因勞工糾紛而造成大量員工流失或服務中斷。董事進一步確認，本集團與工會之間概無任何糾紛。董事認為，我們與僱員維持良好關係。

物業

於最後實際可行日期，本集團租用的物業載列於下表：

碼頭地區	地塊／建築 綜合體	按金 (人民幣)	地主	規模 (平方米)	年租 (人民幣)	年期
東渡港區	建築綜合體	20,000	業主A／ 客戶B	621	首年為216,108.00； 第二年為223,560	二零一五年九月一日 至二零一七年八月三 十一日
		20,000	業主A／ 客戶B	621	根據新租賃(二零一七 年九月一日至二零二零 年八月三十一日)，每 年租金如下： 230,266.80(首年)； 241,817.40(第二年)； 253,889.64(第三年)	二零一七年九月一日 至二零二零年八月三 十一日
	集裝箱堆場 地塊	150,000	業主A／ 客戶B	12,520	首年為1,577,520.00； 第二年為1,657,147 ；其後四年各自為 1,739,779	二零一四年七月一日 至二零二零年六月三 十日
海滄港區	集裝箱堆場 地塊	不適用	業主B	13,621	二零一五年至二零一七 年為每年800,000；二零 一七年至二零二零年為 每年900,000；二零二零 年至二零二三年為每年 1,000,000	二零一五年二月一日 至二零二三年一月三 十一日
	集裝箱堆場 地塊	不適用	業主C	12,817	二零一一年至二零一 五年毋須支付租金， 惟須支付堆場建築 費，估計將為 1,400,000.00； 自二零一六年起，本公 司將須支付租金 456,029.28	二零一一年七月一日 至二零二五年十二月 三十一日

業 務

有業權缺陷之物業

於最後實際可行日期，一塊佔地12,817平方米的海滄港區集裝箱堆場（「租賃物業」）之業主（「總業主」）（向業主C出租賃物業，並容許業主C將其分租）概無取得租賃物業的土地使用權證。由於該租賃物業與我們在往績記錄期間於海滄港區租賃的另一個集裝箱堆場相鄰，並與之相連，而為我們同時使用，我們自基於截至二零一六年十二月三十一日止三個年度租賃物業佔地面積的租賃物業收入分別約為人民幣9.8百萬元、人民幣16.7百萬元及人民幣10.6百萬元，佔我們總收益約8.5%、13.7%及9.9%。

我們於二零一一年開始在租賃物業經營集裝箱堆場。據董事表示，租賃物業主要用作海滄港區的本集團可再用固體廢物集裝箱堆場的一部分。誠如我們的中國法律顧問所告知，彼等已向廈門市國土資源與房產管理局海滄分局用地礦產管理科（負責海滄區土地使用的調查的土地主管部門）的一名官員（「該官員」）作出查詢。該官員獲該局局長指示及授權代表該科發言。中國法律顧問其後獲告知由於在租賃物業上已經建造的若干建築物存在並應當在土地主管部門將租賃物業交付給總業主時拆卸，總業主未能進程序以自主管機關取得有關租賃物業的土地使用權證。然而，誠如中國法律顧問所告知，該官員確認，總業主有權佔用並使用租賃物業，理由為總業主已經就租賃物業自廈門市政府取得批准、與廈門市國土資源與房產管理局海滄分局簽訂土地出讓合同並向其支付土地出讓費用。此外，我們的董事確認建築物已拆卸。經考慮到前述情況，中國法律顧問認為，總業主有權就租賃物業授出租賃，且我們能夠於與業主C的租約指定的租期內繼續使用租賃物業。

儘管我們認為，根據中國法律顧問的意見，被逼自租賃物業遷移的機會微乎其微，惟我們已制定下列應變計劃：

遷移

董事確認，倘我們須自租賃物業遷移，我們會即時為集裝箱堆場尋找替代地點，而董事就此並不認為將會有任何障礙，原因是海滄港區目前有大量空置地盤。董事進一步確認，彼等已在海滄港區識別潛在替代鄰近地盤。我們的董事有信心於

業 務

海滄港區內尋覓與租賃物業非常接近的另一塊鄰近地塊，其將以類似的條款提供。雖然我們的董事認為倘我們被要求搬遷，租金成本不會受到重大變動或影響，但我們的董事相信與本集團現時支付的租金相比，租金成本將會增加。

我們的董事確認，我們從未因租賃物業具有缺陷的業權而遭要求搬離租賃物業。倘我們被要求搬離租賃物業，我們的董事認為對本集團營運的干擾及對本集團的財務影響將屬微乎其微，原因是我們現時正租賃一幅毗鄰租賃物業的土地，而我們亦使用該土地作為可再用固體廢物進口代理服務的集裝箱堆場。於遷移期間，我們可能暫時將我們的營運移到該毗鄰土地。因此，我們的董事相信，我們的營運將不會受到不利影響及我們的董事概不預期於遷移期間錄得任何虧損。

基於本公司的經驗，租賃及搬遷位於租賃物業的現有集裝箱堆場至位於海滄港區內的其他空置場地將需時約一個月。倘我們被要求搬離租賃物業，我們估計一次性搬遷成本將約為人民幣150,000元，其將會直接增加我們於相關期間的開支，包括購買監察系統、閘門系統及辦公室用品。我們估計，位於租賃物業的現有集裝箱堆場之遷移成本約為人民幣100,000元至人民幣200,000元，包括物流開支。倘我們需要就建設替代堆場而產生資本開支，我們預期產生約人民幣1,500,000元，而根據我們過往的經驗，其從而使我們有約兩至三年免租期。於遷移完成後，據董事的知識及經驗，在替代集裝箱堆場可正式投入營運前，取得海關的批准需時約三個月。

我們的董事認為收入將不會有任何損失，因為我們已自業主C取得日期為二零一六年六月六日的補充協議，據此，業主C須就我們因被迫搬遷所產生的任何成本向本集團作出彌償。我們已自業主C進一步取得日期為二零一七年一月二十六日的書面確認，表示其將繼續於我們與業主C的租約訂明的租賃期內將集裝箱堆場出租給我們。倘在不太可能發生的情況下，本公司由於法律、法規及／或政府政策的任何變更而被要求搬遷，業主C將向我們提供4個月通知，以便我們有足夠的時間將現時的集裝箱堆場搬遷至另一個空地。倘業主C無法向我們提供所述的4個月通知，則業主C將全額賠償我們所有損失的收入。此外，根據控股股東與本公司訂立的彌償契據，控股股東已同意在受限於彌償契據的條款及條件下就(其中包括)本集團因被迫遷離租賃物業所產生的任何成本向本集團作出彌償。有關彌償契據的進一步詳情

業 務

載於本文件附錄四「法定及一般資料—D.其他資料—1.稅項彌償及有關合規事宜的彌償」一節。考慮到上文所述，即使業主C未能向我們提供足夠補償，董事相信，對本集團的日常營運概無造成重大不利影響。

牌照及許可證

下表載列本集團取得的中國牌照／許可證／批准的詳情：

發行機關	牌照／許可證／批准	授出日期	牌照／許可證／ 批准屆滿日期
中華人民共和國 廈門海關	中華人民共和國廈門海關 監管場所註冊登記證書(廈 關所字第110122號)	二零一五年四月二十八日	二零一八年四月二十八日
廈門市海滄區 運輸管理所	中華人民共和國道路運輸 經營許可證(閩交運管許可 廈字第350205200706號)	二零一四年十一月十日	二零一八年十一月九日
中華人民共和國 廈門海關	中華人民共和國廈門海關 監管場所註冊登記證書(廈 關所字第120137號)	二零一五年十二月十一日	二零一八年十二月十一日
福建省交通運輸廳	國際海運輔助業經營資格 登記證((閩)-MA00061)	二零一六年一月二十八日	二零一九年一月二十七日

業 務

榮譽及獎項

下表載列本集團獲得的主要榮譽及獎項：

獲授年份	獎項名稱	獲獎機構	頒獎機構
二零一三年一月	履約信用企業 (Contract-abiding and Credit-reliable Enterprise)	象興物流	廈門市工商行政管理局
二零一三年一月	履約信用企業 (Contract-abiding and Credit-reliable Enterprise)	象興碼頭	廈門市工商行政管理局
二零一三年一月	信用單位 (Integrity Unit)	象興碼頭	中國出入境邊防檢查東渡站 (Dongdu Station of Exit and Entry Frontier Inspection of the PRC)
二零一四年十二月	信用單位 (Integrity Unit)	象興碼頭	中國出入境邊防檢查東渡站 (Dongdu Station of Exit and Entry Frontier Inspection of the PRC)
二零一六年一月	最具增長潛力中小企 (Small and medium enterprise with the most growth potential)	象興物流	福建省工業聯合會 (Federation of Industry of Fujian Province)
二零一六年五月	履約信用企業 (Contract-abiding and Credit-reliable Enterprise)	象興碼頭	廈門市市場監督管理局
二零一六年五月	履約信用企業 (Contract-abiding and Credit-reliable Enterprise)	象興物流	廈門市市場監督管理局
二零一六年十一月	信用單位 (Integrity Unit)	象興碼頭	中國出入境邊防檢查東渡站 (Dongdu Station of Exit and Entry Frontier Inspection of the PRC)

法律程序／訴訟

我們可能不時成為於一般業務過程中產生的法律、訟裁或行政程序的一方。然而，董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團或任何董事概無可能對本集團的財務狀況或經營業績造成重大不利影響的現有、待決訴訟、訟裁或行政程序或面臨訴訟、訟裁或行政程序威脅。

控股股東已以本公司（為其本身及作為我們各附屬公司的受託人）為受益人就我們可能遭受的任何成本、開支及損失以及因已披露不合規事故的附帶訴訟而遭懲處的任何申索、負債、懲罰、罰款及損害而訂立彌償契據。有關彌償契據的詳情，請參閱本文件附錄四「D.其他資料—1.稅項彌償及有關合規事宜的彌償」一段。

不合規事宜

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團未有遵守若干適用法律及法規（「不合規事宜」），其概要載於下表：

業 務

過往不合規事故概要

不合規事件	附屬公司名稱	不合規事宜原因	涉及不合規事宜的董事或高級管理層	法律後果及最高潛在罰款	已採取及將採取的補救行動以及於最後實際可行日期的現時狀況	防止任何未來違反及確保持續遵守的措施
-------	--------	---------	------------------	-------------	------------------------------	--------------------

於並無國際海運輔助業經營資格登記證(「國際海運輔助業經營資格登記證」)的情況下提供國際海運集裝箱貨運站及集裝箱堆場服務

外資企業(包括中外合資企業)須取得國際海運輔助業經營資格登記證，方可從事提供國際海運集裝箱貨運站及集裝箱堆場服務。於二零一五年十月十九日，象興物流登記為中外合資企業，惟其於繼續從事提供上述服務時尚未取得有關登記證，直至二零一六年一月二十八日為止。	象興物流	董事確認，此不合規事宜乃由於因於象興物流變更更為中外合資企業而導致相關機關延遲處理申請國際海運輔助業經營資格登記證所致。	綜合管理部門經理	誠如中國法律顧問告知，相關適用中國法律及法規並無明確訂明有關後果及／或任何罰款。	我們已於二零一六年一月二十八日獲授國際海運輔助業經營資格登記證以提供國際海運集裝箱堆場服務。根據中華人民共和國行政處罰法，倘需對公民、法人或其他組織因彼等違反行政秩序而判處任何行政處罰，其須於法律、法規或規章中明文規定，並及後由行政機關遵照相關法律程序執行。	自二零一六年三月起，我們已建立政策以維持及更新記錄所需牌照主要狀況(如執照的條件及到期日)的執照登記冊。該登記冊有助本集團相關人員處理執照事宜，以及協助行政總裁監察整體執照狀況。
---	------	--	----------	--	---	---

由於相關適用中國法律及法規並無訂明任何相應處罰，因此我們的中國法律顧問向我們表示，對我們意處的可能性極低。

為證實他們的觀點，我們的中國法律顧問諮詢福建省港航管理局(「當局」)，為於福建省承辦水路運輸輔助業經營資格審批審核的主管機關)。與我們的中國法律顧問觀點一致，當局口頭確認，我們遭罰款的可能性極低，由於相關適用中國法律及法規並無訂明任何相應處罰。

根據相關適用中國法律及法規，相關地方政府對的交通機關有權對有關國際海運之輔助性業務進行相關的監督及管理。由於當局為直屬於福建省交通運輸廳的福建省水路運輸機關，我們的中國法律顧問認為其乃為主管機關。

業 務

不合規事件	附屬公司名稱	不合規事宜原因	涉及不合規事宜的董事或高級管理層	法律後果及最高潛在罰款	已採取及將採取的補救行動以及於最後實際可行日期的現時狀況	防止任何未來違反及確保持續遵守的措施
未有悉數支付社會保險供款						
於二零一六年三月前，我們並無根據中國法律及法規以若干雇員的實際收入悉數作出若干社會保險供款。於截至二零一五年十二月三十一日止兩個年度及截至二零一六年二月二十九日止兩個月，象興物流及象興碼頭尚欠社會保險供款分別為人民幣64,657.86元及人民幣438,181.85元。	象興物流及象興碼頭	該不合規事宜主要由於專責綜合理員工的無心之失及無意忽略相關中國法律及法規所致。	綜合管理部門經理	中國法律顧問告知，根據相關中國法律及法規，就任何尚欠的社會保險供款而言，相關機關可能要求相關實體支付相關社會保險，徵收尚欠金額日息0.2%或0.05%的附加費，自付款逾期當日起計，及／或徵收尚欠付款金額一至三倍的罰款。	董事確認，自二零一六年三月起，我們已根據中國法律及法規悉數作出全部社會保險供款。 我們亦於二零一六年八月九日取得廈門市海滄區人力資源和社會保障局確認，不會向我們施加行政處罰，且該機關將不會要求我們償還截至二零一五年十二月三十一日止兩個年度及截至二零一六年二月二十九日止兩個月的供款差額或向我們徵收附加費。	自二零一六年三月起，我們已建立有關規管及傳達社會保險供款之基準的相關政策。我們亦已審閱及修訂有關社會保險供款之計算。綜合管理部門將每月編製報告，並須提交財務部審閱以檢查計算是否準確，並將該月份所計算金額與就社會保險供款實際作出之金額作出核對。每月報告亦將提交行政總裁審閱。
					根據中國法律及法規，縣級地方人民政府的社會保障行政機關須負責管理其管轄地區內的社會保障事宜。我們的中國法律顧問認為，廈門市海滄區人力資源和社會保障局（為廈門市海滄區的縣級社會保障行政機關）乃為發出該確認的主管機關。	

業 務

不合規事件	附屬公司名稱	不合規事宜原因	涉及不合規事宜的董事或高級管理層	法律後果及最高潛在罰款	已採取及將採取的補救行動以及於最後實際可行日期的現時狀況	防止任何未來違反及確保持續遵守的措施
					控股股東亦以本集團為受益人就我們可能因該等不合規事宜而遭受的任何可能申索、負債、懲罰、罰款及損害賠償訂立彌償契據。	董事相信，此安排將可導致綜合管理部門與財務部之間就確保計算正確及作出供款的分工。
					根據上文所述及中國法律顧問告知，我們認為我們將不會面臨任何實際財務處罰／罰款。	自二零一六年四月起，我們亦已聘請廈門一家合資格中國法律事務所為我們的法律顧問，其將知會我們有關相關中國法律及法規的重大更新以及提供意見，包括審閱社會保險供款政策。

業 務

不合規事件	附屬公司名稱	不合規事宜原因	涉及不合規事宜的董事或高級管理層	法律後果及最高潛在罰款	已採取及將採取的補救行動以及於最後實際可行日期的現時狀況	防止任何未來違反及確保持續遵守的措施
未有悉數支付住房公積金供款						
於二零一六年三月前，曾有我們並無根據中國法律及法規為城鎮僱員作出住房公積金供款的實例。我們估計，截至二零一五年十二月三十一日止兩個年度及截至二零一六年二月二十九日止兩個月，象興物流及象興碼頭尚欠住房公積金供款分別為人民幣191,141.32元及人民幣535,018.06元。	象興物流及象興碼頭	有關不合規事宜主要由專責綜合管理員工的無心之失及無意忽略相關中國法律及法規所致。	綜和管理部門經理	中國法律顧問告知，根據相關中國法律及法規，就尚欠住房公積金而言，我們可能遭相關機關要求於指定時限內支付尚欠金額，無法如期行事則相關機關可能向法院申請強制執行未繳金額。	於發現不合規事宜後，我們已就截至二零一五年十二月三十一日止兩個年度及截至二零一六年二月二十九日止兩個月悉數作出全體城鎮僱員的住房公積金供款。我們亦已於二零一六年八月十日自廈門市住房公積金管理中心取得確認，確認將不會向我們施加行政處分、我們將不會有責任。根據廈門市住房公積金管理規定，廈門市的住房公積金管理中心負責管理及營運廈門的住房公積金。我們的中國法律顧問認為，廈門市住房公積金管理中心為出具有關確認的主管機關。	自二零一六年三月起，我們已建立有關規管及傳達住房公積金供款之基準的相關政策。我們亦已審閱及修訂有關住房公積金供款之計算。綜和管理部門將每月編製報告，並須提交財務部審閱以檢查計算是否準確，並將該月份所計算金額與就住房公積金供款實際作出之金額作出核對。每月報告亦將提交行政總裁審閱。

業 務

不合規事件	附屬公司名稱	不合規事宜原因	涉及不合規事宜的董事或高級管理層	法律後果及最高潛在罰款	已採取及將採取的補救行動以及於最後實際可行日期的現時狀況	防止任何未來違反及確保持續遵守的措施
					控股股東亦以本集團為受益人就我們可能因該等不合規事宜而遭受的任何可能申索、負債、懲罰、罰款及損害賠償訂立彌償契據。	董事相信，此安排將可達致綜合管理部門與財務部之間就確保計算正確及作出供款的分工。
					根據上文所述及中國法律顧問告知，我們認為我們將不會面臨任何實際財務處罰／罰款。	自二零一六年四月起，我們亦已聘請廈門一家合資格中國法律事務所為我們的法律顧問，其將知會我們有關相關中國法律及法規的重大更新以及提供意見，包括審閱住房公積金供款政策。

業 務

不合規事件	附屬公司名稱	不合規事宜原因	涉及不合規事宜的董事或高級管理層	法律後果及最高潛在罰款	已採取及將採取的補救行動以及於最後實際可行日期的現時狀況	防止任何未來違反及確保持續遵守的措施
在欠缺以下文件的情況下向象興集團及閩海興工程提供墊款：(i)中國人民銀行的批文；(ii)《貸款通則》下《金融機構營業許可證》						
於往續記錄期間，我們在欠缺以下文件的情況下向象興集團及閩海興工程作出若干無抵押、免息及按要求償還的墊款：(i)中國人民銀行的批文；及(ii)《金融機構營業許可證》或《金融機構營業許可證》，因而違反《貸款通則》。	象興物流及象興碼頭	該不合規事宜乃由我們的員工於相關時間未有注意到相關適用法律規定，而確認墊款為集團內調配所引致	財務部經理	中國法律顧問告知，根據相關中國法律及法規，中國人民銀行可能施加違法活動所產生的收入一至五倍的罰款，並禁止違法活動。	就應收象興集團款項金額而言，所有未償還結餘已於二零一四年十二月三十一日結清。 就應收閩海興工程而言，所有未償還結餘已於二零一五年十二月三十一日結清。	自二零一六年三月起，我們已更新我們的財務政策並實施一項規定，我們將不會向其他企業（包括關連方）作出或接受其他企業違反任何中國法律或法規的墊款。倘需要財政援助，我們的財務部將編製相應建議書，其將由我們的主席及行政總裁審閱，然後提交建議書予我們的董事會及合資格專業人士批准。
截至二零一四年十二月三十一日止年度，應收象興集團的最高未償還結餘為人民幣15,718,000元。截至二零一五年十二月三十一日止兩個年度，應收閩海興工程的最高未償還結餘為人民幣7,200,000元。						

業 務

過往不合規事件概要

不合規事件	附屬公司名稱	不合規事宜原因	涉及不合規事宜的董事或高級管理層	法律後果及最高潛在罰款	已採取及將採取的補救行動以及於最後實際可行日期的現時狀況	防止任何未來違反及確保持續遵守的措施
未有於分派股息前悉數抽出法定公積金						
於往績記錄期間，我們未有按中國法律及法規於分派股息前悉數抽出法定公積金。直至二零一五年六月三十日，象興物流及象興碼頭須自彼等產生的利潤保留的法定公積金差額分別為人民幣454,905.49元及人民幣1,846,273.02元。	象興物流及象興碼頭	該等不合規事故乃由於員工於相關時刻未有注意相關適當法律規定所引致。	財務部經理	中國法律顧問告知，根據相關中國法律及法規，相關機關可能要求相關企業抽出法定公積金，並施加人民幣200,000元以下的罰款。	發現不合規事件後，於二零一六年五月二十六日，象興碼頭及象興物流與彼等各自的相關股東訂立抵銷協議，據此，上述股東已應用象興碼頭及象興物流分別將就二零一五年七月一日至二零一五年十月三十一日期間支付的可得應收股息人民幣1,846,273.02元及人民幣454,905.49元以湊足與彼等各自之法定公積金差額相等的金額，而上述股東毋須分別歸還先前上述股東支付的彼等之股息的相等金額（即上述法定公積金差額之標的事宜）予象興碼頭及象興物流。因此，透過落實有關抵銷安排，象興碼頭及象興物流已悉數抽出彼等各自的法定公積金的相等金額。	自二零一六年四月起，本公司已建立若干主要程序以確保將根據相關中國法律及法規預留法定公積金。 董事會將負責批准我們的附屬公司的宣派股息及分派之決定。有關決定將向公司秘書及行政總裁傳達，而彼等將採取以下措施確保相關合規目標已達成。我們的行政總裁亦擔任我們的監察主任。
- 我們的行政總裁將正式發出一份通函予財務部，其中詳細列明建議股息宣派及分派之資料，如董事會討論後建議的時間及金額。此舉乃為向財務部提供計算相應法定公積金之準確基準。 - 我們的行政總裁將就財務部計算的法定公積金進一步尋求中國法律顧問的意見，以確保按照相關法律及法規的最新規定而作出。						
- 誠如中國法律顧問所確認，上述抵銷協議根據中國法律為合法生效、有效及可予執行，而彼等的法定公積金的相關金額已根據中國法律悉數抽出。 - 根據日期為二零一六年八月二十四日及由廈門市海滄區財政局發出的確認書，其確認概不會向我們施加罰款，加上據中國法律顧問表示，我們認為不會被本集團施加罰款。 - 我們的中國法律顧問認為，廈門市海滄區財政局（為縣級地方財政部門）乃為發出該確認的主管機關。						

業 務

不合規事件	附屬公司名稱	不合規事宜原因	涉及不合規事宜的董事或高級管理層	法律後果及最高潛在罰款	已採取及將採取的補救行動以及於最後實際可行日期的現時狀況	防止任何未來違反及確保持續遵守的措施
					3. 我們的公司秘書將負責監察所有附屬公司的公積金賬目及現金流，以確保完整作出法定公積金的整體預備金。我們的公司秘書將會向董事會呈列法定公積金的計算及相關合規涵義。 自二零一六年五月起，本公司已建立並傳閱澄清及載列抽出法定公積金之基準的政策。本公司亦已聘請廈門一家合資格中國法律事務所以知會我們有關相關中國法律及法規的任何更新以及提供意見，包括審閱我們目前的基準及法定公積金的規定。	

業 務

不合規事件	附屬公司名稱	不合規事宜原因	涉及不合規事宜的董事或高級管理層	法律後果及最高潛在罰款	已採取及將採取的補救行動以及於最後實際可行日期的現狀	防止任何未來違反及確保持續遵守的措施
未有悉數支付增值稅						
於往績記錄期間，我們未有根據中國法律及法規所規定者就陸地集裝箱運輸服務悉數支付增值稅。象興物流須予支付的增值稅差額為人民幣341,797.40元。	象興物流	此不合規事宜乃由指定會計員工的無心之失而在處理向同一客戶提供陸地集裝箱運輸服務及進口代理服務所得收入時，根據適用的稅率出具增值稅發票所引致。	財務部經理	我們的中國法律顧問建議，根據相關中國法律及法規，當納稅人少付應付稅款，稅務機關則促使支付未繳付稅款及就此而產生的額外費用，而納稅人亦應罰款不少於未繳付金額的50%惟不多於五倍。	於二零一六年三月二十八日，我們向廈門市國家稅務局遞交調查報告，並支付未繳付增值稅及額外費用。	自二零一六年一月起，我們將已實施一項新措施以正式將同一客戶的陸地集裝箱運輸服務及進口代理服務分類及發出獨立合同。此舉為員工就相關服務應用適當的增值稅率構建基礎。
					根據中國法律及法規，相關地方國家稅務局須負責收取增值稅。我們的中國法律顧問認為，廈門市海滄區國家稅務局（為海滄區之增值稅收取及管理機關）乃為發出該確認的主管機關。	自二零一六年三月起，我們進一步設立政策以規管及傳達增值稅率的基準，包括陸地集裝箱運輸服務及進出口代理服務。我們亦已聘請廈門一家合資格中國法律事務所就我們的日常運作提供法律意見，並知會我們任何有關相關中國法律及法規的更新，包括審閱目前的增值稅率基準。
					由於所有未繳付增值稅金額已於二零一六年三月二十八日悉數繳付，而廈門市海滄區國家稅務局確認概無因象興物流違反稅務相關法例而施加罰款，故我們認為本集團不太可能根據相關中國法律及法規而須繳交罰款。	

業 務

控股股東向我們作出的彌償

我們的控股股東（統稱為彌償人）訂立彌償契據，據此，控股股東同意，受限於彌償契據的條款及條件，就（其中包括）因本集團於[編纂]或之前的任何適用法律、規則或法規不合規事宜而引起的所有損失及負債以及本集團因被迫自租賃物業搬遷所產生的任何成本彌償本集團。彌償契據的進一步詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料—D.其他資料—1.稅項彌償及有關合規事宜的彌償」一節。

內部監控

於二零一六年二月，我們已委聘德豪財務顧問有限公司（「德豪財務顧問」）為內部監控顧問，以對我們的企業管治及主要業務週期進行內部監控審閱。

為防止再次發生不合規事件，本公司已設計及推行第173至181頁過往不合規事件概要所呈列的若干加強措施。於二零一六年八月及二零一七年三月，我們已進一步委聘德豪財務顧問對我們的不合規事件的加強監控進行額外審閱。根據有關審閱，於二零一六年十二月三十一日，德豪財務顧問認為，本公司為避免再度發生類似事件而就內部監控實施的補救狀況在所有重大方面均屬充足及有效。

本集團管理層承認，其有義務於[編纂]後遵守創業板上市規則附錄15「企業管治守則及企業管治報告」。尤其是，本公司將維持內部審核功能，並將繼續監察不合規事件的內部監控是否充足，定期向審核委員會匯報審閱結果。

風險管理及企業管治

我們已設立一系列風險管理政策及措施，以識別、評估及管理經營所產生的風險。管理層所識別的風險分類、內部及外部匯報機制、補救措施及應變管理的詳情已編成政策，並由我們採納。

有關管理層所識別的主要風險詳情，請參閱本文件「風險因素—有關本集團業務及經營的風險」一節。

業 務

為於[編纂]後改善及監控持續執行風險管理政策及企業管治措施，我們已採納或將接納(其中包括)下列企業管治及內部監控措施：

- 成立負責監察本公司財務記錄、內部監控程序及風險管理系統的審核委員會；
- 委任執行董事兼行政總裁邱先生擔任合規主任、王端秀女士擔任公司秘書以及何其昌先生、鄭少山先生及胡漢丕先生擔任獨立非執行董事，以確保我們的經營遵守相關法律及規定。有關彼等的履歷詳情，請參閱本文件「董事、高級管理層及員工」一節；
- 委聘內部監控顧問，以審閱我們就防止再次發生不合規事故所設計及實行的內部監控；
- 委聘外部中國法律顧問，以(i)向管理層及員工提供定期法定培訓；(ii)就相關法律及法律以及適用於我們業務的法律及法規更新向我們提供意見；(iii)鑒於相關法律、法規及政策就我們的經營、支付社會保險供款及住房公積金作出推薦意見；及(iv)協助設立及更新內部控制系統，從而確保我們不會違反任何相關中國監管規定或適用法律及法規(如有需要)；
- 向董事提供香港法律顧問就創業板上市規則及企業管治守則所舉辦的培訓，以確保我們將不會違反任何香港相關監管規定或適用法律及法規(如有需要)；
- 向董事提供中國法律顧問就本集團於[編纂]前的不合規事宜以及適用於我們業務的相關中國法律及法規所舉辦的培訓，以確保我們將不會違反任何相關中國監管規定或適用法律及法規；及
- 委任中州國際融資有限公司於[編纂]後擔任我們的合規顧問，以為我們就遵循創業板上市規則提供意見。

業 務

鑒於(i)該等違規事件的性質及程度；(ii)本文件披露的所有有關違規事件已透過下表概述之補救措施修正；及(iii)為防止未來發生有關違規事件，實施我們的經加強內部監控措施以加強我們的企業管治，董事相信及獨家保薦人同意，我們的經加強內部監控措施屬足夠及有效，且該等違規事件(個別或共同)並無亦將不會(a)對本集團造成任何重大財務或營運影響；(b)根據創業板上市規則第5.01及5.02條對董事的合適性造成影響；或(c)根據創業板上市規則第11.06條對本公司[編纂]的合適性造成影響。