

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此僅為概要，故並無載列所有對閣下而言可能屬重要的資料及須與本文件全文一併閱讀，方為完整。閣下在決定投資[編纂]前，務請閱畢本文件全文，包括其附錄。

任何投資均涉及風險。有關投資[編纂]的若干特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下在決定投資[編纂]前，務請仔細閱讀該節。

概覽

我們是發展成熟的香港空運貨物地勤服務提供商。我們的空運貨物地勤服務主要覆蓋(i)空運貨站營運；(ii)運輸；及(iii)倉儲及其他增值服務。我們運用全方位服務在本地及地區向全球快遞企業、空運貨站營運商、貨運代理商及企業提供綜合解決方案。我們在空運貨物地勤服務行業擁有超過20年經驗，總部位於香港(根據國際機場協會，為2018年全球最大的國際空運貨物機場)，並已將我們的地域覆蓋範圍延伸至深圳、廣州、上海及成都(為中國多個經濟高增長地區如大灣區、長三角地區及華西的主要空運貨物樞紐)。憑藉我們的良好往績記錄以及我們對該等高增長地區當地的深入認識，董事相信我們處於有利位置，可捕捉港珠澳大橋、深中通道落成及中國政府推出的「一帶一路」及「大灣區」計劃所推動的新商機。

根據弗若斯特沙利文報告，我們為香港第三大空運貨站營運服務提供商，於2018年約佔15.1%的市場份額。於最後實際可行日期，我們連續超過15年取得營運Top Global Express Carrier於香港國際機場(於2018年為全球最大的空運貨物機場)的亞洲空運中心內的空運貨站的合約，並於香港國際機場超級一號貨運站向Hong Kong Air Cargo Terminal Operator提供空運貨站營運服務五年。憑藉我們紮實的空運貨站營運經驗，自2006年起我們亦一直在深圳寶安國際機場(於2018年為中國五大空運貨物機場之一)的深圳國際快件運營中心向Top Global Express Carrier提供有關服務。作為我們全套空運貨站營運服務不可或缺的一環，我們亦提供空運貨物的配套送貨服務至客戶於香港或中國深圳或廣州的指定地點。我們自2018年起為Top Global Logistics Company的成員公司提供本地運輸及倉儲以及其他增值服務。

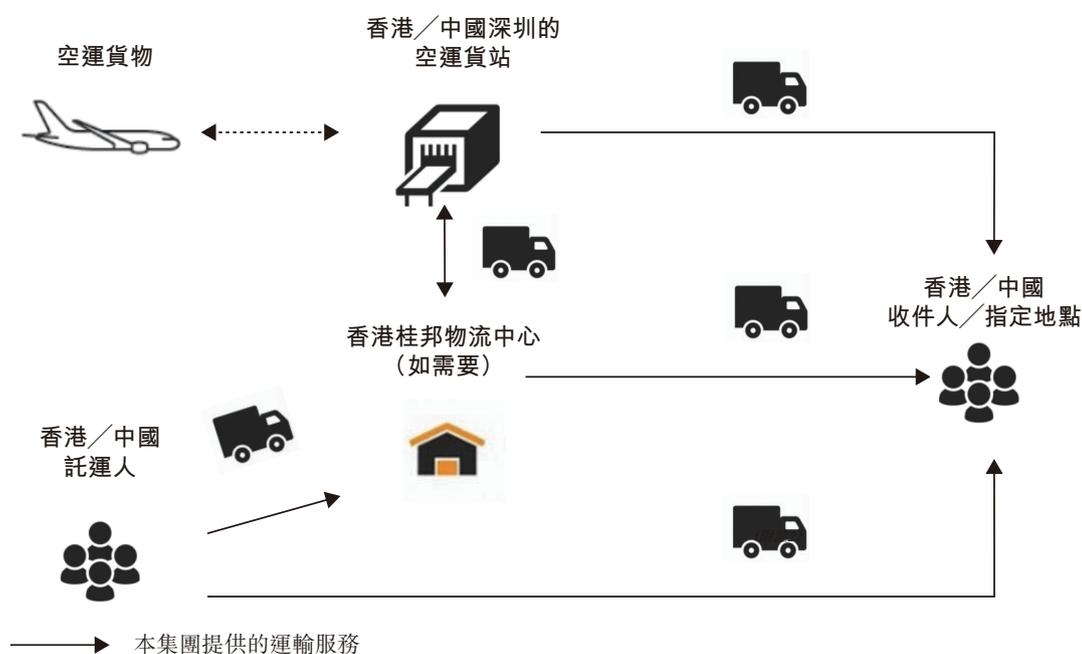
我們有大量資源支持我們的綜合服務。於最後實際可行日期，我們擁有一支由168輛不同呎吋及噸位的自置運輸車輛組成的龐大車隊，當中包括5.5噸以下的輕型貨車、5.5噸至9噸的中型貨車、16噸的輕重型貨車及24噸或以上的重型貨車及私家車。此外，部分自置運輸車隊已登記香港的多模式聯運轉運貨物便利計劃及中國的閃付模式，提供粵港直通運輸服務，以確保跨境貨物能安全準時送達。同時，於最後實際可行日期，我們擁有226名全職僱員的龐大勞動力。為增加我們的營運靈活性，我們委聘獨立承包商以在需要時承包我們部分運輸服務並提供勞務派遣服務。有關安排不但讓我們可為空運貨站營運服務的客戶提供高效的配套送貨服務，亦讓我們可在同日或下一個營業日內在港、深圳、廣州、上海及成都境內或毗鄰完成

概 要

點對點運輸服務，以及來往香港及中國廣東省的雙向跨境直通運輸。此外，我們透過租用桂邦物流中心（香港葵涌一幢工業大廈全座，總建築面積超過70,000平方呎），以提供倉儲及其他增值服務。憑藉我們隨時可用的資源，董事相信其不但提升了我們的營運能力，亦讓我們能向客戶提供具成本效益的空運貨物地勤服務，並加強我們提供準時、可靠及靈活服務的能力。

業務模式

根據弗若斯特沙利文報告，鑑於航空公司、快遞企業、飛機營運商及機場大樓營運商外包多個部分的空運貨物物流活動的趨勢持續，本地及區域空運貨物地勤服務提供商的可靠性及所提供服務的質量對物流鏈內空運貨物服務的整體質量十分重要。鑑於主要因國際貿易及電子商貿活動增長帶動全球空運貨物流漸增，我們的策略定位是向客戶提供優質空運貨物地勤服務，特別強調要有更快的處理速度、更高營運效益、專門和客製化服務、準時送貨以及降低成本。下圖為我們的空運貨物地勤服務的整體業務模式：



我們的服務

我們的空運貨物地勤服務讓客戶可專注於其核心能力，而我們則藉著我們的營運能力及專業知識、勞動力、運輸車隊及隨時可得的資源，減低客戶的成本及縮短前導時間。我們有三個主要服務類別，分別為(i)空運貨站營運服務；(ii)運輸服務；及(iii)倉儲及其他增值服務，各有若干可單個、多個或綜合方式提供的主要服務線。

概 要

下表載列我們於往績記錄期按服務分部劃分的收益：

	截至3月31日止年度						截至9月30日止六個月			
	2017年		2018年		2019年		2018年		2019年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
	(未經審核)									
空運貨站營運服務										
— 地勤	91,114	29.5	103,851	32.3	108,713	31.0	58,814	33.8	54,076	33.8
— 配套送貨	68,880	22.3	63,322	19.7	79,968	22.8	37,105	21.4	34,416	21.5
	159,994	51.8	167,173	52.0	188,681	53.8	95,919	55.2	88,492	55.3
運輸服務	117,001	37.8	120,960	37.6	135,132	38.5	64,882	37.3	57,353	35.8
倉儲及其他										
增值服務	32,227	10.4	33,752	10.4	27,324	7.7	13,000	7.5	14,322	8.9
總計	309,222	100.0	321,885	100.0	351,137	100.0	173,801	100.0	160,167	100.0

下表載列於往績記錄期空運貨站營運服務及運輸服務處理的貨物量／完成的車程數目：

	截至3月31日止年度			截至9月30日止六個月	
	2017年	2018年	2019年	2018年	2019年
	(千)	(千)	(千)	(千)	(千)
空運貨站營運服務					
— 地勤(噸)		196	220	222	110
— 配套送貨					
(完成車程數目)		119	95	118	54
運輸服務(完成車程數目)		118	105	148	74

截至2018年3月31日止年度完成的配套送貨服務及運輸服務的車程數目較截至2017年3月31日止年度有所減少，主要由於自置運輸車隊的高使用率以致在香港承接更多高價值交易的本地運輸服務。因此，截至2018年3月31日止年度，我們的配套送貨服務及運輸服務的每程平均收益分別增加約15.1%及16.2%。

截至2019年3月31日止年度完成的配套送貨服務的車程數目較截至2018年3月31日止年度有所增加，主要由於Top Global Express Carrier的年度貨運量增加，而本集團是其獨家的運輸服務提供商，而根據2018年6月重續的香港空運貨站營運合約，Top Global Express Carrier獨家分配兩條新路線給本集團。

截至2019年3月31日止年度完成的運輸服務的車程數目較截至2018年3月31日止年度增加，主要由於與德國快遞企業訂立香港本地運輸服務的正式合約。而由於我們的自置運輸車隊並無額外承載能力以及外部運輸費用昂貴，為其他客戶提供本地運輸服務完成的車程數目減少，產生了抵銷作用。

概 要

截至2019年9月30日止六個月完成的運輸服務的車程數目較截至2018年9月30日止有所減少，主要由於2019年2月與德國快遞企業的服務協議屆滿，我們不再重續，因此為其提供的運輸服務的車程數目減少。

下表載列於所示期間根據我們的營運地點按地理位置劃分，而就來自跨境運輸服務的收益則根據合約協定及生效的地點劃分的收益明細：

	截至3月31日止年度						截至9月30日止六個月			
	2017年		2018年		2019年		2018年		2019年	
	千港元	%								
香港	257,773	83.4	272,869	84.8	309,424	88.1	152,299	87.6	140,789	87.9
中國 (附註)	51,449	16.6	49,016	15.2	41,713	11.9	21,502	12.4	19,378	12.1
總計	<u>309,222</u>	<u>100.0</u>	<u>321,885</u>	<u>100.0</u>	<u>351,137</u>	<u>100.0</u>	<u>173,801</u>	<u>100.0</u>	<u>160,167</u>	<u>100.0</u>

附註： 主要覆蓋中國深圳、上海及廣州。

空運貨站營運

我們主要向Top Global Express Carrier及Hong Kong Air Cargo Terminal Operator提供空運貨站營運服務，並大致可分類為(i)現場進出口地勤服務，以處理每日大量急件，包括在香港國際機場亞洲空運中心及超級一號貨運站及深圳寶安國際機場的深圳國際快件運營中心提供裝卸、裝拆集裝設備／包裹、合併出口貨物及打板以及分揀包裹服務；及(ii)配套送貨服務，包括提取及運送貨物來往空運貨站至香港或中國廣東省的指定分派中心或地點。

我們就提供空運貨站營運服務而訂立的服務合約一般介乎兩至三年，續約率高，乃由於我們的營運及僱員已與客戶的營運相結合，導致客戶轉換服務提供商的成本一般極高。我們已持續超過15年透過贏得提供空運貨站營運服務的競標與Top Global Express Carrier重續服務協議。

運輸

我們主要為全球快遞企業、貨運代理商、公司及個人客戶提供運輸服務，定期及臨時運送多種貨物。我們的運輸服務主要包括(i)香港境內的點對點運輸服務；(ii)中國深圳、上海、廣州及成都(於2018年為中國五大空運機場的其中四個及大灣區、長三角地區及華西的主要城市)境內或毗鄰的點對點運輸服務；及(iii)來往香港及中國廣東省的雙向跨境直通運輸服務。我們一般能在同日或下一個營業日內完成運輸服務。

概 要

倉儲及其他增值服務

我們在桂邦物流中心主要向全球快遞企業、貨運代理商、公司及個人客戶提供倉儲及其他增值服務，以作為綜合服務的一部分。我們的倉儲及其他增值服務主要包括倉儲及儲存、稱重、裝卸、打板、重新包裝及標籤服務。

訂約及定價

於往績記錄期，我們透過競標取得空運貨站營運服務的合約，並透過報價取得運輸、倉儲及增值服務的合約。於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，約51.7%、52.6%、62.4%及60.5%的收益乃自競標獲得，而餘下48.3%、47.4%、37.6%及39.5%的收益則自報價獲得。

我們的服務一般採取「成本加成」的定價模式。視乎服務類型，我們一般以預先釐定總額或每程車、處理的貨物重量以及提供服務的時間長短收取固定金額的服務費。我們一般根據多個因素釐定服務費用，包括(i)所需服務性質、類型及範圍；(ii)預期產生的營運成本；(iii)估計所需勞工及運輸車輛數目及類型；(iv)我們可獲得的資源；(v)合約期限及擬定時間表的急切程度；(vi)客戶檔案及其信用度；(vii)類似服務及市況下的現行市場價格；及(viii)預期溢利率。我們一般按月或在完成服務後向客戶收取費用。

客戶

憑藉我們在空運貨物地勤服務業超過20年的經驗及與現有客戶所建立的關係，我們可藉著現有的客戶群、業內聲譽及口碑來擴充業務。我們的客戶主要為全球快遞企業、空運貨站營運商、貨運代理商、公司及個人客戶（主要在香港及中國成立或營運）。於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，我們來自五大客戶的收益合共佔我們總收益分別約83.0%、82.2%、81.5%及82.3%，而來自最大客戶Top Global Express Carrier的收益分別佔我們總收益約65.9%、61.8%、62.0%及64.0%。所有五大客戶均為獨立第三方。直至最後實際可行日期，我們與五大客戶的關係介乎約一年以下至16年。

根據弗若斯特沙利文報告，香港的空運貨物地勤服務提供商存在客戶集中情況並非罕見，主要由於現時全球只有三大主要全球快遞企業，而彼等主導國際空運貨物市場。因此，經考慮以下因素（其中包括）：(i)我們再次投得競標並與Top Global Express Carrier重續我們在香港的主要空運貨站營運服務協議三年至2021年6月；(ii)我們與主要客戶互相依賴及補足的業務關係及互相合作；(iii)空運貨站營運行業的前景正面；及(iv)我們引入及挽留新客戶的能力，董事認為儘管存在客戶集中情況，我們的業務仍可持續發展。

供應商

我們的供應商主要包括(i)提供派遣勞工的勞務派遣機構；(ii)提供運輸服務的外部運輸服務提供商；(iii)供應包裝物料及租賃吊機車的公司；及(iv)我們的物流中心

概 要

及辦公室的業主。於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，我們的五大供應商所產生成本合共分別佔總營運成本約17.6%、20.6%、26.0%及21.4%，即少於總營運成本的30%，而我們的最大供應商所產生成本分別佔總營運成本約6.6%、8.1%、13.5%及11.0%。所有五大供應商均為獨立第三方。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已與五大供應商建立介乎約一至11年的關係。

競爭優勢

我們相信，我們的成功乃建基於(其中包括)以下競爭優勢：(i)透過提供綜合服務，多年來在業內建立良好聲譽；(ii)與全球及地區的知名客戶建立長期業務關係；(iii)強大的運輸車隊、龐大的勞動力及與其他服務提供商的廣泛網絡；及(iv)我們的管理團隊專業且經驗豐富。

業務策略

我們擬透過落實以下策略鞏固市場地位及取得持續增長：(i)擴充及升級運輸車隊以捕捉商機；(ii)促進更換運輸車隊，以符合最新的環境法律及法規以及維持競爭力；(iii)擴充增值服務業務，提供貨物安檢服務；(iv)擴充勞動力以把握業務增長；及(v)投資及升級資訊科技系統。

競爭格局

根據弗若斯特沙利文報告，香港的空運貨站營運服務市場被視為集中，2018年全香港只有不足20家營運商。空運貨站營運服務產生的總收益以4.4%的複合年增長率由2013年約1,007.7百萬港元穩定增長至2018年約1,250.8百萬港元。相反，香港的運輸及倉儲服務市場被視為高度分散，2018年香港不同營運規模的服務提供商超過11,000家。於2018年，香港運輸業內的陸路貨運機構超過7,400家，擁有跨境能力的營運商超過200家。進一步詳情請參閱本文件「行業概覽」一節。

財務資料概要

下表載列於往績記錄期本集團的綜合業績，摘錄自本文件附錄一的會計師報告。

綜合損益及其他全面收益表概要

	截至3月31日止年度			截至9月30日止六個月	
	2017年	2018年	2019年	2018年	2019年
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
收益	309,222	321,885	351,137	173,801	160,167
除稅前溢利(虧損)	5,731	8,614	2,287	(492)	4,250
年/期內純利(虧損)	4,210	6,438	(149)	(1,899)	3,384

概 要

整體收益由截至2017年3月31日止年度約309.2百萬港元增加約12.7百萬港元或約4.1%至截至2018年3月31日止年度約321.9百萬港元，主要由於(i)空運貨站營運服務所得收益增加約7.2百萬港元，主要由於空運貨站地面貨物處理量增加約12.2%，被配套送貨服務所得收益減少約8.1%所抵銷；及(ii)運輸服務所得收益增加約4.0百萬港元，主要由於每程平均收益增加。我們的收益由截至2018年3月31日止年度約321.9百萬港元增加約29.2百萬港元或9.1%至截至2019年3月31日止年度約351.1百萬港元，主要由於車程數目增加約41.0%，導致運輸服務所得收益增加約14.2百萬港元。我們的收益由截至2018年9月30日止六個月約173.8百萬港元減少約13.6百萬港元或約7.8%至截至2019年9月30日止六個月約160.2百萬港元，主要由於Top Global Express Carrier的貨運量減少及為德國快遞企業提供的運輸服務的車程數目減少。

我們的純利由截至2017年3月31日止年度約4.2百萬港元增加至截至2018年3月31日止年度約6.4百萬港元，此乃由於收益增加，而大部分總營運成本及其他開支頗為穩定。我們的純利由截至2018年3月31日止年度約6.4百萬港元的純利狀況逆轉至截至2019年3月31日止年度約0.1百萬港元的淨虧損狀況，主要由於非經常性[編纂]所致。

截至2019年9月30日止六個月，我們的純利約為3.4百萬港元，而截至2018年9月30日止六個月則為淨虧損約1.9百萬港元，此乃主要由於非經常性[編纂]減少；惟部分由(i)整體收益減少；及(ii)使用權資產折舊及融資成本增加所抵銷。

財務狀況表概要

	於3月31日			於9月30日
	2017年	2018年	2019年	2019年
	千港元	千港元	千港元	千港元
非流動資產	56,839	48,948	48,489	64,523
流動資產	59,266	70,790	88,731	90,337
流動負債	63,343	52,541	78,041	85,942
流動(負債)資產淨值	(4,077)	18,249	10,690	4,395
非流動負債	8,246	5,879	9,560	21,654
資產淨值／總權益	44,516	61,318	49,619	47,264

我們於2017年3月31日錄得流動負債淨值約4.1百萬港元及於2018年3月31日轉為流動資產淨值約18.2百萬港元，主要由於(i)於2018年3月就[編纂]而發行股份約7.0百萬港元；及(ii)截至2017年3月31日止年度支付股息約15.0百萬港元，惟截至2018年3月31日止年度並無派付或宣派股息。

我們於2017年3月31日錄得資產淨值約44.5百萬港元。我們於2018年3月31日的資產淨值增至約61.3百萬港元，主要源於(i)截至2018年3月31日止年度的全面收益總額約9.8百萬港元；及(ii)同年發行股份約7.0百萬港元。我們於2019年3月31日的資產淨值減至約49.6百萬港元，主要由於(i)截至2019年3月31日止年度產生全面開支總額

概 要

約1.9百萬港元；及(ii)同年確認為分派的股息約9.0百萬港元。於2019年9月30日，我們的資產淨值減至約47.3百萬港元，主要由於(i)截至2019年9月30日止六個月購回普通股約3.1百萬港元；惟部分由(ii)期內全面收益總額約1.1百萬港元所抵銷。

採納香港財務報告準則第16號的影響

於2019年4月1日，本集團追溯應用香港財務報告準則第16號，並確認累計影響。藉著採納香港財務報告準則第16號，我們的除稅後溢利較截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度因採納過往香港會計準則第17號而得出者分別增加約47,000港元及553,000港元及減少約303,000港元，而我們的總權益較截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度因採納過往香港會計準則第17號而得出者分別減少約628,000港元、75,000港元及378,000港元。採納香港財務報告準則第16號會增加流動負債，且倘流動資產不足以補足流動租賃負債的增加，則可能導致流動負債淨值出現相關風險，而我們的現金流量狀況不受任何影響。進一步詳情，請參閱本文件「風險因素—與我們業務有關的風險—經營租賃安排導致採納香港財務報告準則第16號影響我們的財務狀況表、損益表及若干主要財務比率」及「財務資料—估計不確定因素的主要來源—香港財務報告準則第16號「租賃」」各節。

綜合現金流量表概要

	截至3月31日止年度			截至9月30日 止六個月	
	2017年	2018年	2019年	2018年	2019年
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
				(未經審核)	
營運資金變動前的經營現金流量	14,675	16,465	8,984	2,495	11,598
— 營運資金變動	3,913	(885)	(1,802)	(9,060)	(7,042)
— 已付中國企業所得稅	(101)	(292)	(48)	(42)	(7)
經營活動所得／(所用)現金淨額 (附註)	18,487	15,288	7,134	(6,607)	4,549
投資活動(所用)／所得現金淨額	(1,254)	2,078	(17,905)	(12,270)	(347)
融資活動(所用)／所得現金淨額	(21,271)	(11,674)	11,621	19,595	(3,395)
現金及現金等價物(減少)增加淨額	(4,038)	5,692	850	718	807
外匯匯率變動的影響	(631)	1,490	(820)	(1,062)	(893)
年／期初現金及現金等價物	15,984	11,315	18,497	18,497	18,527
年／期末現金及現金等價物	11,315	18,497	18,527	18,153	18,441

附註： 我們截至2018年9月30日止六個月的經營活動所得現金流量錄得負數，主要由於(i)營運資金變動前的經營現金流量減少，原因是我們於截至2018年9月30日止六個月錄得除稅前淨虧損約0.5百萬港元，主要歸因於產生非經常性[編纂]；及(ii)營運資金變動錄得負數，主要由於2018年9月30日的貿易及其他應付款項增加，與期內收益增加所反映的業務增長相符。

概 要

主要財務比率 (附註)

	於／截至3月31日止年度			於／截至 9月30日 止六個月
	2017年	2018年	2019年	2019年
純利率(%)	1.4	2.0	(0.0)	2.1
股本回報率(%)	9.5	10.5	(0.3)	7.2
資產回報率(%)	3.6	5.4	(0.1)	2.2
流動比率(倍)	0.9	1.3	1.1	1.1
資產負債比率(%)	41.6	14.8	65.0	123.1
負債權益比率(%)	10.5	現金淨額	27.7	84.1
利息覆蓋率(倍)	7.6	15.9	3.8	4.7

附註：有關上述財務比率的公式，請參閱本文件「財務資料—主要財務比率」一節。

於往績記錄期，我們的純利率相對較低，主要歸因於我們的服務組合及相應的成本架構，而我們就提供服務承擔重大運輸成本、派遣勞工成本及僱員福利開支。我們的純利率由截至2017年3月31日止年度約1.4%增加至截至2018年3月31日止年度約2.0%，主要由於我們的收益大幅增加，而大部分總營運成本及其他開支維持穩定。截至2019年3月31日止年度，我們的純利率減至約0.0%，主要由於非經常性[編纂]增加所致。詳情請參閱本文件「風險因素—我們的純利率相對較低，且未來未必能夠維持過往的盈利能力。」一節。

法律程序

除本文件「業務—訴訟及申索」一節所披露者外，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團並無涉及任何重大訴訟、仲裁或申索，而據董事所知，我們亦無尚未了結或作出或面臨威脅之重大訴訟、仲裁或申索，而對我們的經營業績或財務狀況造成重大不利影響。

股東資料

控股股東

緊隨資本化發行及[編纂]完成後(不計及因行使根據購股權計劃而可能授出之任何購股權而可能配發及發行的任何股份)，本公司將由3C Holding擁有約[編纂]，該公司由陳烈邦先生及陳宇先生分別擁有95%及5%。由於緊隨[編纂]後，3C Holding、陳烈邦先生及陳宇先生有權於本公司的股東大會上直接或間接行使或控制行使30%或以上的投票權，故根據GEM上市規則，3C Holding、陳烈邦先生及陳宇先生將被視為一組控股股東。

[編纂]

於2018年3月23日，勤城與(其中包括)本公司訂立認購協議，據此，勤城同意以認購價7.0百萬港元認購及本公司同意配發及發行30股新股份，佔本公司經擴大已發行股本(於[編纂]完成後惟於勤城向Maia Global及Solution Lion購回股份、本公司向Maia Global及Solution Lion購回股份、資本化發行及[編纂]前)約13.0%。勤城

概 要

的[編纂]已於2018年3月23日完成。緊隨資本化發行及[編纂]完成後，並假設根據購股權計劃而可能授出之任何購股權並無獲行使，勤城的持股權將佔本公司已發行股本[編纂]。進一步詳情請參閱本文件「歷史、重組及公司架構—重組」一節。

股息

截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月，桂邦(香港)及本公司宣派股息分別為15.0百萬港元、零、9.0百萬港元及零，並分派予當時股東，且已全數結清。

於最後實際可行日期，本集團並無任何股息政策。儘管我們目前並無計劃於可見未來向股東派付股息，惟我們可能透過現金或董事認為合適的其他方式分派股息。日後宣派或派付任何股息的決定及任何股息的金額取決於多項因素，包括但不限於我們的經營業績、財務狀況、營運資金、資金需求及董事會可能認為相關的其他因素。董事會可全權酌情決定是否在任何年度內宣派或分派股息。進一步詳情請參閱本文件「財務資料—股息及可供分派儲備」一節。

[編纂]統計數據

[編纂]時的市值 ^(附註1)	:	[編纂]港元至[編纂]港元
[編纂]	:	本公司經擴大已發行股本的[編纂]
每股[編纂]的[編纂]	:	每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元
[編纂]數目	:	[編纂]股股份
[編纂]數目	:	[編纂]股股份(可予重新分配)
[編纂]數目	:	[編纂]股股份(可予重新分配)

根據[編纂]每股 股份[編纂]港元 ([編纂]下限)	根據[編纂]每股 股份[編纂]港元 ([編纂]上限)
----------------------------------	----------------------------------

每股股份未經審核備考經 調整綜合有形資產淨值 ^(附註2)	[編纂]港元	[編纂]港元
--	--------	--------

附註：

1. 股份市值乃按緊隨資本化發行及[編纂]完成後已發行[編纂]股股份計算得出。
2. 進一步詳情請參閱本文件附錄二「未經審核備考財務資料—A.本集團未經審核備考經調整綜合有形資產淨值報表」一節的附註。

[編纂]原因

鑑於空運貨物地勤服務行業的商機不斷增長，董事相信實行我們的業務策略計劃(尤其是擴充、升級及促進更換自置運輸車隊以及購置新的貨物安檢系統)乃是我們的業務持續增長的關鍵，其涉及龐大的資金支出，將需要大量財務資源。董事認為本集團可用的內部資源及銀行借款及外來融資以及[編纂]融資所得的資金僅足夠

概 要

我們現時營運規模所用。為滿足我們業務計劃的資金需求，並考慮到現時我們可得的財務資源有限，本集團須尋求其他融資來源以減少或延緩資本開支或錯失商機。董事相信，[編纂]讓我們即時籌集額外財務資源，並為我們將來提供一個透過股權融資籌集資金的平台。董事亦認為，[編纂]地位可提高我們在銀行間的信用度，以更具競爭力的條款達成未來的融資需要，從而改善我們的整體盈利能力。進一步詳情請參閱本文件「業務—業務策略」及「未來計劃及[編纂]用途」各節。

[編纂]用途

按[編纂]每股[編纂][編纂]港元(即指示性[編纂]範圍每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的中位數)計算，經扣除本公司就[編纂]承擔的估計開支後，董事估計[編纂][編纂]將為[編纂]港元。我們擬將[編纂]撥作以下用途：

- (i) 約[編纂]港元，即[編纂][編纂]約[編纂]，將用作購置新貨車以擴充及升級自置運輸車隊；
- (ii) 約[編纂]港元，即[編纂][編纂]約[編纂]，將用作招聘營運員工以擴充勞動力；
- (iii) 約[編纂]港元，即[編纂][編纂]約[編纂]，將用作購置X光安檢系統；及
- (iv) 約[編纂]港元，即[編纂][編纂]約[編纂]，將用作投資及升級資訊科技系統。

進一步詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途」一節。

[編纂]

[編纂]指就[編纂]及[編纂]產生的專業費用、[編纂]、證監會交易徵費及聯交所交易費。就[編纂]產生的[編纂]總額估計約為[編纂]港元(基於[編纂]的中位數每股[編纂][編纂]港元)，其中約[編纂]港元直接歸因於發行新股份，並將自權益中扣減。餘下[編纂]港元中，約[編纂]港元已於往績記錄期的損益賬內扣除，而結餘約[編纂]港元預期將於截至2020年3月31日止年度的綜合損益及其他全面收益表確認。上述估計開支總額佔[編纂][編纂]總額(按[編纂]中位數每股[編纂][編纂]港元計算)約[編纂]。在本集團損益賬內確認的或予以資本化的實際金額，可能按審核以及變量及假設的變動而予以調整。有意投資者應注意，截至2020年3月31日止年度的財務業績將受到上述非經常性[編纂]不利影響，且未必能與本集團過往的財務表現比較。

概 要

近期發展及並無重大不利變動

中美貿易戰對本集團之影響

我們的業務營運及財務業績可能因近期中美貿易戰而受到不利影響。由於兩國之間並未在2019年5月的貿易談判達成協議，美國宣佈自2019年5月10日起就價值2,000億美元的中國進口貨品徵收的懲罰性關稅由10%提升至25%。對此，中國政府宣佈，從2019年6月1日起，將對價值600億美元的美國貨品徵收5%至25%的關稅。於2019年8月，美國宣佈自2019年9月1日起就價值3,000億美元的中國進口貨品徵收10%的關稅，隨後將約一半中國貨品的關稅延遲至2019年12月15日。中國宣佈將就價值約750億美元的美國貨品徵收額外的報復性關稅作為回應。於2020年1月15日，美國與中國政府簽訂首階段協議，旨在停止中美貿易戰。根據有關協議，其中包括美國維持對約3,700億美元中國貨品徵收關稅。於2020年2月6日，中國官員宣佈中國政府自2019年9月1日起對部分美國貨品徵收的關稅將由10%減至5%，而對其他貨品徵收的關稅則由5%減至2.5%。於最後實際可行日期，預計中美雙方訂立的第二階段協議尚未有定案。根據弗若斯特沙利文，最近中美貿易戰可能對貨運代理及運輸業產生負面影響。由於美國對若干中國進口產品徵收關稅，以及中國對若干美國進口產品徵收關稅，美國與中國之間的貿易量可能會大幅減少，因而減少對空運貨運代理服務的需求，其將對空運貨物地勤服務的需求造成不利影響，繼而對我們的業務營運及財務業績產生不利影響。進一步詳情，請參閱本文件「風險因素—美國和中國政府最近提出徵收對方貨品的關稅可能對我們的收益及溢利造成不利影響。」一節。

近期爆發COVID-19對本集團之影響

根據弗若斯特沙利文報告，預計COVID-19的爆發會對2020年全球經濟(尤其是中國)造成重大短期影響。中國多個省份(包括湖北、安徽、浙江、遼寧、江西及廣東)已在農曆新年假期後施加臨時措施限制業務營運及交通，引致多個行業有限度運作，例如旅遊業、公共運輸業、飲食業、製造業及物流業。主要城市(包括北京、上海、天津、杭州、廣州、深圳)已落實半封城狀態及/或社區封閉式管理。中國逾80個城市已實施封城措施，包括禁止非社區居民造訪、封路及關閉公共場所。由於中國數以百計製造商暫停運作或以有限規模運作，故全球供應鏈亦受到不利影響。此外，大量工人因中國的城際交通管制或中央政府實行的隔離措施而無法工作。因此，國際及省與省之間物流減少，以及中國各地工人短缺，物流業已受到負面影響。根據弗若斯特沙利文報告，視乎中國有關當局的進一步指引，中國各行各業的公司(包括貨運代理)或須進一步延遲復工或暫停運作。

於2020年3月11日，世衛宣佈，COVID-19爆發為全球大流行，且越來越多國家現正出現群組個案或社區傳播。於最後實際可行日期，歐洲已成為疫情全球大流行的中心，且世衛接獲逾190個國家及地區呈報超過330,000宗COVID-19個案。多地政府已頒佈外國旅客入境限制措施，其中包括(i)美國對於入境美國前14天內曾前往神

概 要

根無過境管制地區、英國及愛爾蘭的非美籍人士實施旅遊禁令；及(ii)新加坡禁止(來自世界各地)所有短期訪客入境，自2020年3月23日起生效。於2020年3月，西班牙政府宣佈其公民如非基於必要原因需要外出，則必須留在家中為期15天，而德國宣佈將禁止來自法國、瑞士及澳洲的人士入境。意大利政府亦實施全國限制，以遏止COVID-19的傳播，包括關閉學校、商舖及取消體育賽事，並頒令人民如非必要外遊，則須留在家中。歐盟宣佈禁止所有海外公民的非必要入境，且僅居民、家庭成員及必要人員(例如醫護工作人員及醫學專家)方可獲免受有關措施所限，有關措施初步實施為期30天，須視乎歐盟成員國的協定而定。歐盟委員會目前估計，COVID-19將於2020年導致歐盟及歐元區的實際國內生產總值增長-1%，並於2021年出現大幅但非全面的反彈。除歐洲外，美國政府已接獲建議並正考慮採取各項可能措施以遏止經濟下行，包括削減工資稅、擴大及精簡小型企業的貸款計劃，以及為航空公司提供貸款及／或稅項寬免。於2020年3月18日，美國政府宣佈，將暫時限制加拿大與美國之間陸地邊境的所有非必要跨境旅行。隨後，於2020年3月23日，加拿大總理發出嚴正警告，告示加拿大人民應留在家中，並對加拿大政府可能因應確認COVID-19個案的數目持續上升而採取更嚴格措施的可能予以保留。加拿大魁北克省亦宣佈，所有餐廳飲食區、購物商場、髮型屋及學校將一直關閉直至2020年5月1日止。

於2020年3月13日，香港宣佈(i)向26個歐洲國家(神根地區)，包括法國、意大利及西班牙發出紅色外遊警示；(ii)自2020年3月14日起，曾前往意大利、法國、德國及西班牙部分地區以及日本北海道的人士於抵達香港後將須進行強制家居隔離；及(iii)自2020年3月17日起，於過去14天曾前往南韓及歐洲神根地區的人士於抵達香港後將須進行強制家居隔離。於2020年3月23日，香港政府進一步宣佈，其將禁止所有外國訪客及過境旅客進入香港，自2020年3月25日起為期兩個星期，並擴大其14天強制隔離規定至適用於來自澳門及台灣的訪客。

根據弗若斯特沙利文報告，假設(i)專家對COVID-19的看法正確，即該病毒將會隨著天氣變暖而可能減緩傳播；及(ii)歐洲國家所採取有關取消大型公眾聚會及限制公民留在家中及避免社交接觸的政策有效，並考慮到中國於採取半封城狀態及／或社區封閉式管理措施後，中國確診COVID-19個案數目於2020年3月似乎逐漸減少，COVID-19的爆發有望於2020年年中受到有效控制，因此，預期是次病毒的爆發會導致香港及中國經濟短期放緩，但長遠而言未必對兩地市場造成影響。弗若斯特沙利文亦對該等市場的增長保持樂觀態度，並維持其於本文件中「行業概覽」一節所披露於弗若斯特沙利文報告內對行內市場規模增長的估計。

COVID-19對本集團營運之影響

COVID-19已於短期內對本集團於中國的營運造成影響。儘管本集團獲准於2020年2月3日(即原定農曆新年假期起延後三天)恢復於中國的營運，惟為盡量減低COVID-19於社區傳播的潛在風險，本集團已為我們的中國員工實施彈性輪換工作安排，故本集團的中國業務僅於2020年2月底前方恢復全面營運。

概 要

COVID-19對本集團財務狀況之影響

董事預期近期COVID-19的爆發於短期內對本集團的財務狀況造成一定程度影響。由於中國數以百計製造商已暫停運作或以有限規模運作，將延誤產品交付進度，繼而影響我們客戶（例如全球快遞企業、空運貨站營運商及貨運代理商）的空運貨物的交付進度。有關情況可能導致對我們服務的需求下降並影響本集團財務狀況。

此外，因COVID-19的爆發而引致的潛在全球經濟下行或會導致宏觀經濟狀況出現不利變動或全球經濟轉差，對消費者信心及購買意慾造成負面影響，並導致空運貨物吞吐量下跌。由於若干歐洲國家（例如意大利、西班牙、法國、德國及英國）、美國、加拿大魁北克省及澳洲已採取暫時全面停止業務的措施、封城及／或限制居民如非必要則應留在家中，此舉或會導致該等地區的經濟活動及個人消費支出減少，以及全球空運貨物吞吐量下跌。因此，本集團客戶（例如全球快遞企業、空運貨站營運商及貨運代理商）的業務可能因來自其部分終端客戶的需求下跌而萎縮，令致對我們服務的需求下降。

另外，若干國家實施的旅遊禁令限制可能會導致運送空運貨物的客機供應減少，繼而可能影響全球空運貨物吞吐量及我們客戶（例如並無自置飛機的快遞企業（不包括本身自置貨機的Top Global Express Carrier）及貨運代理商）的營運。由於客運航班供應可能有所減少，或會增加快遞企業及貨運代理商的營運成本，並對彼等的財務表現造成負面影響。彼等或會採取成本控制措施，且於本集團的競爭對手提供更具有競爭力的定價情況下減少向我們下達訂單。據董事經作出一切合理查詢後所深知及確信，預期本集團於2020年第一季的收益將較2019年同期減少約9%。

我們預期本集團財務狀況於短期內受到的負面影響將可藉由香港政府提供的補貼得以紓緩。於2020年3月中旬，香港政府運輸署宣佈，合資格的（其中包括）私家車及貨車擁有人可就每輛汽車獲發10,000港元一筆過非實報實銷補貼。我們預計，待香港政府批准後，我們約134輛自置汽車將符合資格獲發該項補貼，且本集團將收取總額約1.3百萬港元補貼。

儘管預期COVID-19會對本集團的營運及財務狀況構成短期影響，惟董事目前預期COVID-19於長遠可見的將來不會對本集團業務的可持續經營方面造成重大不利影響，原因為：

- (i) 本集團的中國業務已於2020年2月底前恢復全面營運；
- (ii) 於最後實際可行日期，香港政府並未實施任何規例規定(a)香港所有企業暫停營運；(b)香港國際機場亞洲空運中心或超級一號貨運站內的運作；或(c)暫停中港兩地跨境物流服務；
- (iii) 香港政務司司長已豁免跨境貨車司機及必要隨行人員接受14天強制隔離的規定，故此，我們提供的跨境運輸服務不受影響；

概 要

- (iv) 我們的香港業務(包括於香港國際機場亞洲空運中心或超級一號貨運站內提供空運貨物地勤服務)於往績記錄期後及直至最後實際可行日期止並無停止；
- (v) 我們於往績記錄期後及直至最後實際可行日期止並無遭遇任何供應鏈嚴重中斷；
- (vi) 董事預計，未來數月大眾消費將隨著政府於保健及醫療用品的支出大幅增長以及私人界別於若干類別消費品(例如口罩及衛生產品)的支出增加而有所提升。弗若斯特沙利文亦確認，於2020年第一季貨品貿易整體下跌以及全球爆發COVID-19的情況下，對醫療及衛生產品的需求持續激增，緊急救濟所需日常必需品及貨品(例如醫療用品及衛生產品)需求龐大，而此等貨品因應緊急情況而傾向經由空運快遞運送。上述事項將部分抵銷一般個人消費支出減少對本集團客戶業務萎縮造成的不利影響，因此，對本集團服務的需求及本集團為其客戶處理的貨物量未必會大幅下降；
- (vii) 因減少社交接觸而逐漸轉向網上購物的情況將推動空運貨物交付的增長，並使本集團對全球快遞企業及空運貨站營運商服務的需求有所增加。由於私人界別於網上購買消費品的支出增加，我們亦可能抓緊電子商務零售商所締造商機，並向彼等提供運輸服務、倉儲及其他增值服務；
- (viii) 於最後實際可行日期，多國實施的旅遊禁令一般主要限制各國之間的旅客旅行，而非空運貨物運送；
- (ix) 於中國採取半封城狀態及／或社區封閉式管理措施後，董事觀察到且弗若斯特沙利文同意，中國確診COVID-19個案數目激增的情況於2020年3月似乎逐漸緩和，且中國於2020年3月19日至2020年3月23日期間的新增確診個案總數少於450宗。據世衛表示，中國及其他國家現正展示透過採取全面規定的行動能夠減慢COVID-19的傳播並減少影響，有關行動包括對整個社區展開工作以識別患者，並為彼等提供照料、跟進聯繫、預約醫院及診所以應對患者激增的情況，以及培訓保健工作人員。經考慮估計中國確診COVID-19個案出現下跌所需時間，及假設歐洲國家或美國所採取有關取消大型公眾聚會及限制公民留在家中及避免社交接觸的類似措施有效，並基於(a)專家對COVID-19的看法正確，即該病毒將會隨著天氣變暖而可能減緩傳播；(b)上述中國COVID-19個案激增情況有所緩和；及(c)歐洲國家為盡量減少COVID-19社區爆發及輸入個案，現正實施全國適用政策，包括對外國旅客的旅遊禁令、取消公共活動及限制公民留在家中，弗若斯特沙利文認為，歐洲及美國確診COVID-19個案激增的情況可能需要兩至三個月方能從高峰退減，並於2020年年中受到控制；

概 要

- (x) 本集團為客戶處理的空運貨物一般為消費品，例如快遞包裹、易損貨物及電子貨品，當中頗大部分一般被認為源自中國；而本集團運輸業務分部處理的貨品一般為消費品，一般亦被認為源自中國；及
- (xi) 全球經濟及國際貿易的運作依賴支持跨國運送消費品的物流業，且與COVID-19的抗爭需要國際共同協調努力，例如緊急運送測試設備、衛生產品及醫療用品至全球有需要國家，故因個人消費支出減少而對本集團造成的負面影響將可藉著空運貨物吞吐量因快遞交付若干消費品作救濟用途而有所增加得到舒緩。

此外，於2020年1月31日，我們的銀行借款約為30.0百萬港元，概無任何貸款人根據任何銀行借款協議項下的任何條款向本集團提出違約申索，且於最後實際可行日期，本集團概無流失主要客戶，且本集團繼續能夠於接獲客戶不時下達的訂單後履行其於所有現有合約項下的義務。董事並不知悉我們於提供服務的能力方面有任何重大延誤，亦不知悉任何因未能達致客戶所設定關鍵績效指標而遭客戶施加懲罰或終止現有客約的情況。

因此，董事認為我們的香港業務並無因COVID-19的爆發而受到重大影響，雖然我們的中國業務受到影響，且可能於短期內對我們於中國的收益造成負面影響，惟我們認為其不會對本集團整體經營及財務狀況構成重大影響。儘管如此，倘COVID-19的爆發持續更長時間，而本集團的中國業務亦全面中斷；董事估計，我們於2020年1月31日的現金及現金等價物以及貿易應收款項足以維持本集團未來24個月的財務能力，以結付於2020年1月31日的估計每月固定成本（包括租金及員工成本）、貿易應付款項及尚未償還銀行借款的融資成本。除上述不太可能發生的極端事件外，倘我們無法於2020年3月起維持於中國及香港的營運，董事估計我們於2020年1月31日的現金及現金等價物以及貿易應收款項足以維持本集團未來七個月的財務能力，以結付於2020年1月31日的估計每月固定成本、貿易應付款項及尚未償還銀行借款的融資成本。

與獨家保薦人及申報會計師德勤•關黃陳方會計師行討論後，董事認為，爆發COVID-19對本文件附錄一內的會計師報告所載本集團相關歷史財務資料的計量、確認及披露並無任何重大影響，且將不會構成根據香港會計準則／國際會計準則第10號「報告期後事項」的報告期後調整事項。有關管理層對COVID-19的影響所作評估的披露資料，載於本文件附錄一內的會計師報告，而董事認為本公司現行財務資料符合香港會計／國際會計準則第10號「報告期後事項」的規定。

應急方案及預防措施

為應對COVID-19的爆發，我們已與獨立承包商討論有關彼等滿足我們的要求及規定方面的能力，以確保我們的服務穩定及持續，亦已就我們的業務需要物色潛在新獨立承包商，以減低任何可能造成的中斷情況，並已為我們的員工實施彈性輪換工作安排，務求控制及盡量降低社區傳播COVID-19的可能，從而確保人力供應穩定。

概 要

我們亦已實施以下措施應對COVID-19的爆發，藉以盡量減低於工作場所感染新型冠狀病毒的情況，該等措施包括(i)為僱員提供衛生口罩並強制規定彼等須於工作場所佩戴衛生口罩；(ii)每日於工作場所為僱員(包括派遣勞工)量度及記錄體溫；(iii)規定曾於農曆新年假期期間前往中國的僱員(包括派遣勞工)，須向人力資源部門提交健康申報表；(iv)規定出現任何呼吸系統疾病症狀的僱員，須立即前往就近醫院接受診治；及提醒僱員注重保健。我們估計就實施該等增強措施所需的額外費用不會對本集團截至2020年3月31日止年度的財務狀況造成任何重大影響。

董事會日後會考慮實行成本控制措施，作為我們應急方案的一部分，包括調減本集團的員工成本、於現行租賃協議分別期滿後不予續期及／或行使桂邦物流中心租賃協議的提前終止條款，以及出售部分自置運輸車隊。

與爆發COVID-19有關的風險

倘全球各地政府所採納各項不同措施未能有效遏制COVID-19疫情，或會令全球經濟復甦成疑，並導致消費者信心、個人消費支出及業務交易進一步下跌，因此，本集團的財務表現會因客戶的需求下跌而受到不利影響。進一步詳情，請參閱本文件內「風險因素—與我們業務有關的風險—爆發任何嚴重傳染病(尤其是COVID-19)，倘不受控制，將可能對我們的經營業績造成不利影響。」一節。

其他近期發展

往績記錄期後及直至最後實際可行日期，我們繼續專注於提供空運貨物地勤服務，而我們的業務模式維持不變，並已與一家新客戶(為一家香港物流公司)訂立服務合約，以為其一名客戶提供運輸、倉儲及其他增值服務。有關服務合約並無具體合約金額，亦無設定年期，惟可由該名新客戶透過發出不少於30天書面通知予以終止。

隨著推行國際民航組織(「國際民航組織」)頒佈的新政策指示，以於2021年6月30日或之前逐步將已知貨物的規定安檢百分比由1%增至100%，我們預期現有客戶網絡對貨物安檢服務的需求強勁，並擬透過向客戶提供貨物安檢服務，加強我們的倉儲及其他增值服務。於2019年6月底，我們與Global Port Business Trust的成員公司(於新加坡交易所上市的實體)(「特許人」)訂立並不具法律約束力的諒解備忘錄(「備忘錄」)，據此，特許人擬准許本集團於2019年12月前開始經營其於葵涌的空運散貨倉庫(「空運散貨集裝箱倉庫」)，並共同將空運散貨集裝箱倉庫打造為符合香港政府民航處的所有發牌及資格規定的管制空運貨物安檢設施(「管制空運貨物安檢設施」)。根據備忘錄，(i)特許人須自其開始營運日期起計三年內取得空運散貨集裝箱倉庫，且其同意本集團提出有關空運散貨集裝箱倉庫的改善工程；及(ii)本集團提出有關空運散貨集裝箱倉庫的改善工程，以及協助特許人就空運散貨集裝箱倉庫取得

概 要

管制空運貨物安檢設施資格。因此，本集團須於空運散貨集裝箱倉庫內為其客戶進行倉儲及貨物安檢服務。特許人就本集團的每噸貨物收取固定服務費。特許人與本集團之間毋須作出融資承諾，且特許人與本集團概無有關空運散貨集裝箱倉庫所得收益的分成機制。於2019年10月，特許人與本集團訂立具有法律約束力的協議（「協議」），為期三年，據此特許人須向本集團提供倉儲及相關物流服務，且特許人於空運散貨集裝箱倉庫指定區域讓我們進行營運，而本集團須於空運散貨集裝箱倉庫內該指定區域安裝一套X光安檢系統，以為我們的客戶提供倉儲及貨物安檢服務。根據協議，倘特許人要求本集團為其客戶提供貨物處理服務，本集團將按貨物的不同大小收取服務費。空運散貨集裝箱倉庫的改善工程及一套X光安檢系統的安裝已於2019年12月完成，而空運散貨集裝箱倉庫的倉儲及其他增值服務（包括貨物安檢服務）已於2020年2月開始。儘管備忘錄及協議並無載述雙方的任何財務承諾，本集團計劃向貨倉投資約6.0百萬港元作為成立費用，包括但不限於翻新及安裝電腦設備、閉路電視及X光安檢系統的成本，當中本集團已投資約1.9百萬港元（包括一套X光安檢系統），而餘額約4.1百萬港元將於2020年首三個季度投資（其中0.4百萬港元、1.2百萬港元及2.5百萬港元將分別於2020年第一、第二及第三季投資）。其餘投資約4.1百萬港元其中約[編纂]港元將透過[編纂][編纂]撥付，以購置另外三套X光安檢系統，而餘下0.4百萬港元將分別以內部資源及銀行借款撥付。

除本節「[編纂]」一段所披露者外，董事已確認自2019年9月30日起（即本集團最近期經審核綜合財務報表的編製日期）起及直至本文件日期，(i)本集團營運所在的市場狀況或行業及環境概無任何重大不利變動以致對我們的財務及營運狀況造成重大不利影響；(ii)本集團業務營運及財務狀況或前景並無重大不利變動；及(iii)並無發生對本文件附錄一會計師報告所示資料造成重大不利影響的事件。

風險因素

我們的業務及[編纂]涉及若干風險，而其中許多風險並不在我們控制範圍以內。以下為對我們造成重大不利影響的若干較重要風險：

- (i) 我們十分依賴Top Global Express Carrier；
- (ii) 我們的業務取決於運輸車隊及主要營運設施；
- (iii) 我們依賴獨立承包商支持營運，而彼等的服務出現任何延誤或不足之處將對我們的營運和財務業績造成不利影響；
- (iv) 爆發任何嚴重傳染病（尤其是COVID-19），倘不受控制，將可能對我們的營業績造成不利影響；
- (v) 倘我們未能與僱員維持良好穩定的關係，我們的業務營運可能受到不利影響；
- (vi) 倘我們未能達到客戶的關鍵績效指標或質量要求，客戶可能終止服務協議；及
- (vii) 我們的純利率相對較低，且未來未必能夠維持過往的盈利能力。

有關風險因素的更全面討論載於本文件「風險因素」一節。