

業 務

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(如：深圳、廣州、上海及成都)。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，可捕捉中國政府推出的「一帶一路」及「大灣區」等計劃及港珠澳大橋、深中通道落成所推動的新商機。

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%。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，我們亦為客戶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，有助我們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

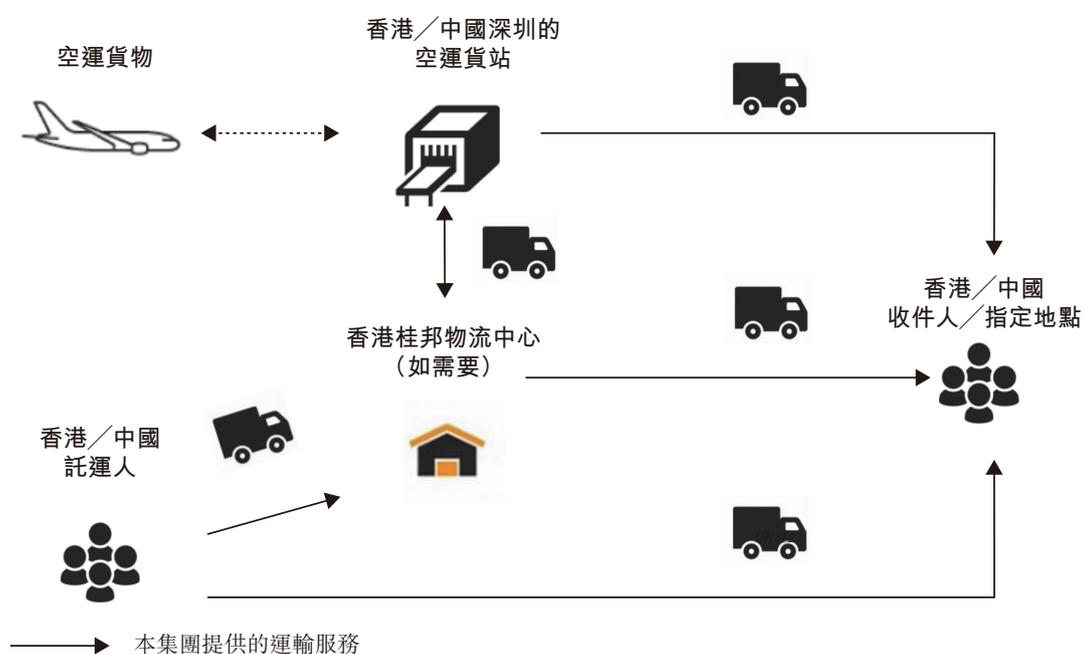
業 務

務，亦讓我們可在同日或下一個營業日內在香港、深圳、廣州、上海及成都境內或毗鄰完成點對點運輸服務，以及來往香港及中國廣東省的雙向跨境運輸。

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者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：



業 務

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：

透過提供綜合服務，多年來在業內建立良好聲譽

我們的歷史可追溯至1995年，當時桂邦(香港)成為我們在香港的主要營運附屬公司。我們在空運貨物地勤服務行業擁有超過20年經驗，累積了豐富經驗提供空運貨物供應鏈內一系列綜合空運貨物地勤服務，包括空運貨站營運服務及運輸服務、倉儲及其他增值服務。根據弗若斯特沙利文報告，本集團於2018年在香港空運貨站營運服務市場排行第三，市場份額約為15.1%。

我們憑藉三個主要服務板塊之間的重大協同作用，為客戶提供綜合空運貨站營運服務解決方案。我們的綜合空運貨站營運服務解決方案專注於無縫協調客戶的空運貨流，利用我們的規模及專業知識，減少彼等的總物流成本，並用我們的系統改善空運貨物供應鏈的效率。我們亦善用強大的運輸車隊及大量勞動力，為客戶提供在成本、速度、可靠性方面具吸引的服務。我們的綜合服務板塊給予我們交叉銷售的機會，並為我們贏得新客戶及增加我們在客戶的物流開銷中所佔份額的主要推動力。

客戶的空運貨物供應鏈營運的規模及複雜性日益增加，推動了對於可在多個地點提供全面空運貨站營運服務的空運貨物地勤服務提供商的需求。我們能提供綜合空運貨站營運服務，使客戶減少所委聘服務提供商的數目，從而節省彼等的時間及成本，最終簡化其營運。此外，透過向客戶提供多種服務，我們能強化與客戶的關係及競爭地位。

與全球及地區的知名客戶建立長期業務關係

我們的業務不僅在服務範疇及質量方面發展專長，同時亦在多個中國高增長經濟區內的地方市場發展專長。截至最後實際可行日期，我們已與Top Global Express Carrier維持連續超過15年的關係，足證我們一直透過與客戶的長期關係發展專長及對地方市場的深入認識。我們將資源集中於主要地區，因我們相信該等地區的空運貨物供應鏈最為複雜，對於客戶的核心業務而言屬關鍵，這為我們創造機會成為客戶營運中不可或缺的一環。

業 務

董事相信，我們從德國快遞企業及Top Global Logistics Company取得新業務，足證我們能憑藉出色的營運及服務全球知名快遞企業的悠久營運歷史來吸引新客戶。

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

於最後實際可行日期，我們擁有一支168輛不同呎吋及噸位的自置運輸汽車的龐大車隊，部分配備滾床系統以促進集裝設備及貨物的裝卸效率、氣壓避震系統以提升在公路上的表現、乘坐質量及對貨物的保護，以及全球定位追蹤系統以追蹤及監察送貨日程及安全。此外，32輛貨車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及成本效益，我們擁有超過215名獨立承包商的網絡，以在需要時承包我們部分運輸服務並提供勞務派遣服務。董事相信，我們為少數擁有大型運輸車隊以及龐大經驗豐富的勞動力的空運貨物地勤服務提供商之一，令我們在競爭對手中脫穎而出。

透過運用自有資源或委聘獨立承包商，憑藉我們龐大並隨時可得的勞動力及運輸車隊，董事相信我們可(i)滿足客戶的臨時要求或訂單增加；(ii)於短時間內尋找適合的替代方案，盡量減低汽車故障所引致的服務中斷或延誤；及(iii)向客戶提供令其滿意且準時、可靠及靈活的服務，增加我們提供服務的靈活性及成本效益，此為本集團成功的關鍵。

我們的管理團隊專業且經驗豐富

我們已採用專業管理方法營運及管理本集團日常業務營運。自2010年起，我們的核心管理團隊享有高度自主權，並就本集團的整體業務營運、管理及發展作出主要規劃及決策。本集團整體業務策略、發展計劃及預算由我們的核心管理團隊每年制定，其後交由我們前任或現任控股股東審閱。本集團管理層由主席兼執行董事陳烈邦先生(彼於業務管理有超過五年經驗)及行政總裁兼執行董事陳宇先生(彼於空運貨物地勤服務行業累積逾13年經驗)領導。高級管理層的主要成員於空運貨物地勤服務行業擁有介乎二至18年的經驗。董事及高級管

業 務

理層的豐富經驗及行業知識使管理層對空運貨物地勤服務行業的市場狀況有全面理解，可有效經營業務。有關董事及高級管理層的進一步詳情及履歷，請參閱本文件「董事、高級管理層及僱員」一節。

業務策略

市場潛力

根據弗若斯特沙利文報告，香港是一個國際運輸樞紐，位於亞洲中心的戰略位置，五小時的飛行時間可達全球一半人口，提供了服務220個目的地的廣泛航線網絡。根據國際機場協會資料，香港國際機場於2018年仍為全球貨運最繁忙的機場。加上處理的空郵數量，香港國際機場的總貨物吞吐量於2017年已超過5百萬噸，為全球首個達至此里程碑的機場。根據弗若斯特沙利文報告，受全球貿易的持續趨勢及快速增長的電子商貿活動所帶動，香港國際機場於2018年處理5.0百萬噸貨物，2013年至2018年間的複合年增長率約為4.1%。除了物流板塊不同分部的外包趨勢，預測對空運貨物地勤服務的需求將繼續增加。

根據弗若斯特沙利文報告，香港中小型企業（「香港中小企」）在亞太地區的出口量與出口至其他地區相同。該等香港中小企中有70%以上從事出口業務，較過去三年來大幅增長。出口目前佔香港中小企平均總收益的88%，相當於約11.3百萬港元，較亞太地區平均約9.4百萬港元為高。過去兩年，香港中小企的平均出口總收益增加約24%至超過9.0百萬港元。中國、台灣及日本為亞太地區中香港中小企的主要出口市場，而歐洲及中南亞則為亞太地區以外的主要出口市場。

根據弗若斯特沙利文報告，中國的空運貨物吞吐量繼續向好，將由2018年至2022年按約7.3%的複合年增長率增加，將於2022年達至約21.4百萬噸。其中，根據弗若斯特沙利文報告，預測2018年至2022年中國廣州、上海、深圳及成都的空運貨物吞吐量將分別按約7.2%、6.2%、5.9%及6.0%的複合年增長率增長。上海、廣州及深圳的機場為中國貨運最繁忙的五大機場。中國落實透過實施「一帶一路」、「大灣區綜合發展」及「大灣區」帶來新的跨境網絡機會，為香港提供巨大潛力，發展其

業 務

於目標地區的全面空運、物流及倉儲服務。我們鄰近珠江三角洲及大灣區，尤其隨著毗鄰過路灣倉庫、廣深港高鐵及廣中珠澳城軌的港珠澳大橋啟用，令跨境路面貨運更快速。

考慮到上述者，根據弗若斯特沙利文報告，預測2019年至2023年香港空運貨站營運服務市場將按約2.3%的複合年增長率穩定增長，將於2023年達至約1,384.2百萬港元，而預測2019年至2023年香港路面貨運服務將按約2.3%的複合年增長率增長至約247億港元。

我們擬透過落實以下策略鞏固市場地位及取得可持續增長：

擴充及升級運輸車隊以捕捉商機

董事認為龐大強勁的運輸車隊對我們的持續成功至關重要。我們預期將收購約95輛貨車以支持業務擴充計劃(於下文詳述)，並根據過往使用自置運輸車隊的比例、外部運輸服務及有關給予特定客戶的待遇的商業考慮，我們擬在香港(我們的主要市場)增購額外33輛貨車，包括六輛中型貨車及27輛輕重型貨車，以擴充並升級運輸車隊。董事認為擴充及升級運輸車隊規模以應付現有及新客戶對我們香港本地的點對點運輸及跨境運輸服務的預期需求增長乃為必要，理由如下：

- (i) 就香港配套送貨及本地運輸服務方面，來自新客戶的業務以及來自現有客戶的額外業務
 - 我們是Top Global Express Carrier在香港的地勤服務的獨家運輸服務提供商。於往績記錄期，本集團負責向Top Global Express Carrier總共約135條路線(覆蓋約69個地點)提供配套送貨及運輸服務。除了地勤服務分部為Top Global Express Carrier處理的貨物量預測有所增加外，在Top Global Express Carrier與另一家全球快遞企業於2016年5月宣佈合併後，Top Global Express Carrier在香港的空運貨站營運於2018年推行擴充，推動我們的配套送貨服務增長。據董事經作出一切合理查詢後所知及所信，於往績記錄期內及截至最後實際可行日期，本集團與香港另一家全球快遞企業之間的服務並無重疊。因此，董事合理相信Top Global Express Carrier與香港另一家全球快遞企業的合併在可見將來將不會對本集團構成重大不利影響。根據於2018年6月與Top Global Express Carrier重續為期三年的空運貨站營運服務合約(其重大條款的詳情

業 務

載於本節「我們的服務—空運貨站營運—主要合約條款及條件」一段)，我們已擴大香港配套送貨及本地運輸服務的範圍，而Top Global Express Carrier已委託本集團承包兩條新路線以向Top Global Express Carrier的各個分派中心及亞洲空運中心內的空運貨站之間提供配套送貨服務及運輸服務，而我們成為Top Global Express Carrier新分派中心的獨家服務提供商。Top Global Express Carrier委託的兩條新路線中，其中一條路線涵蓋香港島西區與亞洲空運中心之間的配套送貨服務，另一條路線涵蓋香港島西南區、西區及東區之間的配套送貨服務。於2019年6月，我們簽訂Top Global Express Carrier的新合約(合約G)，以進一步擴大在香港的倉儲及其他增值服務以及跨境運輸服務的服務範圍。有關進一步資料，請參閱本節下文「客戶」一段。

- 我們獲德國快遞企業委聘，由2018年初開始在香港試行處理和運送貨物。根據弗若斯特沙利文報告，於2017年，德國快遞企業宣佈一項耗資335百萬歐元的擴充計劃，將其中亞樞紐擴充成為其全球及亞太地區網絡的核心樞紐，預計於2022年開展營運時，將可處理其亞太區總吞吐量的40%以上，預期年度吞吐量將增加50%。經過試行後，我們已與德國快遞企業訂立正式合約，為期一年直至2019年2月28日止。與德國快遞企業訂立的服務合約的重大條款詳情載於本節「我們的服務—運輸服務—主要合約條款及條件」一段。於決定是否與客戶重續服務協議時，董事將考慮各項因素，包括有關客戶的往績記錄、協議條款及預計回報率，其中一項關鍵因素為提供有關服務的盈利能力。我們的管理層不時審視各項目的溢利率，可能會選擇不繼續進行被視為無利可圖的項目或予以終止。儘管我們重視藉擁有德國快遞企業客戶而為本集團帶來的品牌效應，惟我們亦考慮向德國快遞企業提供服務的盈利能力。經考慮溢利率較低，我們已向德國快遞企業遞交新的報價以供考慮，且倘德國快遞企業同意接納我們的經修訂報價，我們有意繼續與其維持業務關係。然而遺憾的是，有關經修訂報價不獲德國快遞企業接納，因此，雙方相互同意，有關合約在2019年2月到期時並無予以續約。雖然協議不獲重續，惟本集團保持開放

業 務

態度，尋求與德國快遞企業合作的其他商機，及與其重建業務關係，並將於日後經審閱預期回報率後考慮向德國快遞企業遞交標書，以為其旗下其他業務分部提供服務。

- 於2018年，我們開始向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，且截至2019年3月31日止年度，其為我們的第五大客戶，而於截至2019年9月30日止六個月則為第三大客戶。我們已成立雋傑物流，其於最後實際可行日期為我們的間接全資附屬公司，旨在為Top Global Logistics Company提供進口貨物的本地運輸服務。倘我們將來獲Top Global Logistics Company邀標，我們亦擬遞交標書以提供出口貨物的本地運輸服務。預期Top Global Logistics Company截至2020年、2021年及2022年3月31日止年度完成車程數目將分別約為16,000次車程、17,000次車程及17,000次車程。
- 我們已與若干現有及潛在客戶就本地運輸服務訂立無法律約束力的諒解備忘錄，預計截至2021年及2022年3月31日止年度完成車程數目將約為24,000次車程及16,000次車程。

為應付Top Global Logistics Company等客戶的新業務，以及上述Top Global Express Carrier等現有客戶的額外業務，董事預期我們需添置及升級現有運輸車隊以把握該等業務增長。

(ii) 重續現有跨境運輸合約

於2018年，我們已重續Top Global Express Carrier委聘我們提供跨境運輸服務的其中一份現有合約，其將於2021年12月屆滿。根據弗若斯特沙利文報告，Top Global Express Carrier自2018年4月起，已將旗下位處美國孟菲斯市的全球樞紐與其位處中國廣州的亞太樞紐連繫起來。波音公司預測，在未來20年，亞洲通往北美洲的空運貨物量預計每年增長約4.7%。於2018年，在亞太樞紐所在的廣東省，貨物進出口總值的年增長率約為8%。此外，基於2017年基準年的數據，假設(其中包括)同期經濟及政治環境穩定，且中美貿易戰並無對國際貿易量造成重大不利影響，預期歐洲國家及美國的商品貿易量將於2022年前達50.8萬億美元，2018年至2022年的複合年增長率為7.7%。經董事作出合理查詢後所知及所信並經弗若斯特沙利文確認，近期的中美貿易戰或會對貨運代理及運輸業造成負面影響，此乃由

業 務

於中美之間的貿易量可能下降，從而影響空運貨物地勤服務。儘管中美貿易戰對本集團的業務表現有潛在的負面影響，惟根據弗若斯特沙利文報告，預計粵港跨境運輸在中長期將持續增長。在投標重續該合約方面，是否具備先進運輸車輛為客戶對空運貨物地勤運輸服務提供商進行評審的主要準則。為提升與Top Global Express Carrier重續現有合約的中標率，並善用跨境運輸服務需求漸增這條件，董事認為我們有必要透過升級運輸車隊增強競爭力。

此外，我們已與若干現有及潛在客戶就提供跨境運輸服務訂立無法律約束力的諒解備忘錄，預計截至2021年及2022年3月31日止年度完成車程數目將約為13,000次車程及10,000次車程。

(iii) 受惠於基建投資及中國政府的計劃

現有和規劃中的跨境道路網絡，包括廣深港高鐵、港珠澳大橋以及廣中珠澳城軌，定必加強陸路連繫，實現時空壓縮。透過最為重要的一帶一路項目及大灣區計劃，中國政府銳意將香港、廣州、深圳及另外七個城市連繫起來，發展成為綜合經濟樞紐，帶動中港空運貨物市場，推動本地及跨境運輸服務市場的繁盛發展。

(iv) 跨境電子商貿的增長

電子商貿零售銷售過去數年的增速不斷遞增，預計勢頭會延續下去。其中，中國跨境電子商貿的蓬勃發展已為空運快遞及小包裹派遞創造龐大商機。電子商貿的爆炸性增長已對零售商及製造商產生深遠影響，乃由於製造商務求盡量以快捷並符合成本效益的方式接達客戶，其將推動空運貨物付運增長，帶來準時可靠的境內外運輸服務。於2016年10月，我們順利取得與中國一家電子商貿零售商合作的機會，來自其的收益由截至2017年3月31日止年度約5.7百萬港元增加約157.9%至截至2018年3月31日止年度約14.7百萬港元。我們於2019年6月落實與另一家中國電商貿易公司訂立提供運輸服務的新合約。因此，我們擬擴充運輸車隊規模，以抓緊電子商貿帶來的新商機。

(v) 自置運輸車隊的使用率高

我們的自置運輸車隊於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月的平均使用率分別約為99.4%、98.0%、98.1%及97.6%。為在提供營運靈活性和成本效益的同時能保持優質服務，

業 務

我們於考慮(其中包括)自置運輸車隊的承載能力及交付時間表後，已委聘外部服務提供商於有需要時協助本集團提供運輸服務。根據董事就目前市況的最佳估計，我們一般利用自置運輸車隊或委聘外部運輸服務提供商在香港境內提供配套送貨及本地點對點運輸服務。關於我們使用自置運輸車隊或委聘外部運輸服務提供商的基準詳情，請參閱本節下文「運輸車隊」一段。考慮到現有自置運輸車隊的使用率較高，購置新運輸車輛可提升整體的營運承載能力。

誠如下文「運輸車隊」一段所載，按照所預測將完成的車程數目的預期增加所採用的基準及假設，估計於截至2021年及2022年3月31日止年度，配套送貨服務分部將完成的年度車程數目將分別增加約9,000次車程及6,000次車程；本地運輸服務將完成的年度車程數目將分別增加約44,000次車程及42,000次車程；跨境運輸服務分部將完成的年度車程數目將分別增加約13,000次車程及10,000次車程，且將為應付截至2021年及2022年3月31日止年度的配套送貨服務及運輸服務所預期提供的額外車程總數購置分別合共14輛及19輛貨車。

根據董事所獲報價以及參考目前市況作出的最佳估計，購置33輛新貨車的估計總投資成本約為[編纂]港元，當中約[編纂]港元將為首期付款，將以[編纂][編纂]撥支，餘額[編纂]港元將以融資租賃、銀行借款及／或內部資源撥支。

有關進一步詳情，請參閱本文件「業務—運輸車隊」及「未來計劃及[編纂]用途」各節。

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

根據空氣污染物排放規例，凡在空氣污染物排放規例第4(2)條指明的日期或之後，為受管制車輛申請車輛牌照，則該柴油商業車的排放須符合該條所載的適用排放標準。在香港政府環保署指定的若干日期後，將不會向相關柴油商業車發出汽車牌照(例如2019年12月31日後不會向歐盟三期柴油商業車發牌)，除非該等柴油商業車符合適用排放標準，猶如於汽車牌照申請日期首次登記。進一步詳情請參閱本文件「監管概覽—香港法律—4.與環境保護有關的法律及法規」一節。

業 務

視乎車齡、噸位及首次登記日期，棄置歐盟三期柴油商業車可合資格收取香港政府的補貼，其中(i)許可車輛總重量(「許可車輛總重量」)低於或相等於1.9噸的輕型貨車可收取介乎59,700港元至111,200港元的補貼；(ii)許可車輛總重量介乎於5.5噸至24噸的中型貨車可收取介乎112,000港元至274,400港元的補貼；及(iii)許可車輛總重量超過24噸的重型貨車可收取介乎252,200港元至308,000港元的補貼。

為遵守空氣污染物排放規例的柴油商業車排放標準及避免對我們的日常業務營運造成重大中斷，截至2019年9月30日止六個月及直至最後實際可行日期，我們已棄置34輛現有的歐盟三期柴油商業車並購買新車輛作為替換，並已於2019年4月至2019年9月期間動用所提取的額外銀行借款7.0百萬港元的一部分以結付部分更換費用。

於2019年9月30日，我們的銀行借款為29.0百萬港元，資產負債率約為123.1%。此外，我們的29.0百萬港元銀行借款包含按要求償還的條款。有關銀行有權全權酌情隨時撤銷未動用銀行融資的所有或任何部分，或要求提早償還銀行融資的任何未償還金額。如依賴銀行借款以撥支業務計劃，可令我們的擴充計劃面臨財務風險。

為改善資產負債及降低未來須予支付的融資成本，我們計劃於適當時動用經營現金流量償還銀行借款。進一步詳情請參閱本文件「業務—運輸車隊」各節。

擴充增值服務業務，提供貨物安檢服務

於2016年9月，國際民用航空組織(「國際民航組織」)引入了一項新政策指示，以於2021年6月30日前，將已知貨物安檢百分比，由1%的規定分階段提升至100%。將須進行強制安檢的貨物百分比設定為於2020年4月前的25%，並逐步提升至於2020年8月前的40%，再進一步提升至於2021年2月前的70%及最後達至於2021年6月前的100%。進一步詳情請參閱本文件「監管概覽—香港法律—1.與我們業務有關的法律及法規」一節。

因應新政策指示及為維持於物流業的競爭力，本集團預期現有客戶網絡對貨物安檢服務的需求龐大並將持續上升，原因是(i)將須進行強制安檢的香港出口貨物百分比將逐步上升，且於2021年6月前，彼等所有貨物均須進行強制安檢；(ii)現有客戶如決定自行設置X光安檢系統將涉及成本顧慮；及(iii)本集團在空運貨物相關服務方面的往績記錄良好。此外，由於新客戶如無自行設置X光安檢系統，則需要委聘服務供應商為其貨物提供貨物安檢服務，故我們預計

業 務

彼等對我們的X光安檢服務有所需求。於2019年6月底，我們已與Global Port Business Trust(於新加坡交易所上市的實體(「特許人」))的成員公司訂立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不遲於2019年12月開始於葵涌經營其空運散貨集裝箱倉庫(「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管制空運貨物安檢設施資格。此後，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。特許人就按每噸貨物向本集團收取固定服務費。特許人與本集團之間毋須作出融資承諾，且特許人及本集團概無有關空運散貨集裝箱倉庫所得收入的分成機制。於2019年10月，特許人及本集團訂立具有法律約束力的協議(「該協議」)，為期三年，據此特許人(作為我們的供應商及業務合作夥伴)須於空運散貨集裝箱倉庫向本集團提供倉儲及相關物流服務，而本集團須於空運散貨集裝箱倉庫安裝一套X光安檢系統，並為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尺寸收取服務費。空運散貨集裝箱倉庫的改善工程及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年首數個季度投資(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[編纂]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[編纂]港元將以內部資源撥付。考慮到(i)我們已購置一套X光安檢系統以應付根據於2020年4月前25%貨物須進行強制安檢的規定而預計來自現有客戶的需求；(ii)將須進行安檢的貨物百分比會分階段提升且最終於2021年6月前達至100%，本集團預期現有客戶及新客戶對貨物安檢服務的需求會持續上升，故此，本集團擬分階段購置三套X光安檢系統，以向倉儲及其他增值服務的客戶提供貨物安檢服務。

業 務

我們擬動用約[編纂]港元(或[編纂][編纂]的約[編纂])作購置。

擴充勞動力以把握業務增長

我們的龐大勞動力對我們的持續成功極為關鍵。董事相信，招聘、培訓、挽留及激勵表現良好且經驗豐富的熟練員工對於我們保持競爭優勢及尋求成功至為重要。在與勞務派遣機構維持關係以供應派遣勞工以提高營運的靈活性的同時，我們已投資並將繼續投資於我們的僱員，且會為我們的業務繼續招聘及培訓熟練的僱員。

儘管僱員人數減少(主要是由於將倉儲及其他增值服務的臨時過剩庫存由其他倉庫合併至桂邦物流中心處理，以及中國及香港司機自願離職所致)，但由於我們已獲Top Global Logistics Company等客戶委聘進行本地運輸服務的新業務，並獲Top Global Express Carrier等現有客戶委聘進行空運貨站營運服務、本地及跨境運輸服務的額外業務，故我們擬招聘更多技巧熟練及饒富經驗的員工，以擴充我們的內部營運員工團隊(例如營運經理、操作員及／或司機)、業務營運及運輸車隊。招聘額外營運經理及操作員被視為對於應付整體擴充計劃的營運需要而言誠屬重要及必要。我們的操作員及司機一般為前線員工，彼等均具備類似的主要資格或其他要求，並有多年的工作經驗。雖然我們的操作員一般為常駐工人，而司機則主要負責向客戶運送及交付貨物，然而，於往績紀錄期間，操作員會因應實際業務需要而獲分配擔任司機的職務，反之亦然。

業 務

為配合提升已知貨物的安檢百分比，我們購置了四套貨物安檢系統，此外，我們亦須聘請營運經理及操作員操作該等X光安檢系統。下表載列我們擬招聘的職位所需人數、資格及年資：

職位	員工人數 (概約)	主要資格及其他要求 以及工作年資	主要職務及責任
營運經理	一名	<ul style="list-style-type: none">● 至少五年的物流及相關行業工作經驗● 在空運貨物地勤營運方面擁有豐富的知識及經驗● 持有管制空運貨物安檢設施培訓課程證書優先	<ul style="list-style-type: none">● 執行管理職能，包括協調、指導、控制及安排空運貨物地勤服務，以確保及時有效的營運
操作員及司機	12名	<ul style="list-style-type: none">● 完成中學教育● 持有叉車牌照及駕駛執照優先● 至少兩年的物流及相關行業工作經驗● 持有管制空運貨物安檢設施培訓課程證書優先	<ul style="list-style-type: none">● 提供空運貨站營運服務● 運送及交付貨物給客戶，並確保過程中貨物的安全

我們將派遣有關僱員參加工場、安全及健康等課程。

我們亦計劃繼續加強人力資源管理程序，並定期評核僱員表現，且為具能力的僱員提供本集團內部升遷機會。我們亦將會繼續評核薪酬制度及優化獎勵計劃，以確保我們向僱員提供具競爭力的薪酬待遇，且有關激勵乃與表現相符。

業 務

我們擬就此擴充計劃動用[編纂][編纂]的約[編纂]，或約[編纂]港元，以及我們的經營現金流量。進一步詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途」一節。

投資及升級資訊科技系統

由於運輸車隊龐大，高效管理及運用我們的運輸車隊對我們管理營運成本及更妥善安排運輸車隊的送貨日程而言非常重要。為提升我們運輸車隊的管理及使用，我們計劃委聘第三方軟體開發商設計及開發一套追蹤系統，實時記錄我們運輸貨車的詳情，包括送貨訂單數量、貨物量、送貨地點及各運輸車隊的可用承載能力。透過開發此平台，我們的營運員工可即時及實時取得經提升的運輸車隊資料庫並取得可用運輸貨車的最新資料，以作出最佳的收發貨計劃，迅速回應客戶的要求。

此外，我們擬安裝一個手機應用程式，讓司機可取得載貨資料並傳送實時地點、將到達位置、及工作進度資料至總部，改善運輸供應鏈的透明度。透過此手機應用程式，我們可能考慮加入新預約功能，讓司機可清楚訂單指示及有關指示的書面確認。例如，當貨物發佈或輸入作直接預約，用戶可在分配工作前要求司機確認其已閱讀並了解詳情。當司機在手機應用程式內點選「接受」，訂單記錄中便會訂明日期和時間。此舉確認彼等已細閱所有詳情，並具約束力，以保障有關各方。此新功能增加了整個供應鏈的溝通清晰度，並確保訂單按指示執行。

我們亦擬購買一套客製化的企業資源計劃及財務系統，讓本集團合併我們的多項職能，如財務管理及會計、營運及銷售至一個綜合系統。綜合系統將改善不同職能之間的流程效率。

我們計劃運用約[編纂]港元，即[編纂][編纂]的約[編纂]，以推行此策略。進一步詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途—[編纂]用途」一節。

業 務

我們的服務

本集團主要提供三種服務，即(i)空運貨站營運；(ii)運輸；及(iii)倉儲及其他增值服務。

下表載列我們於往績記錄期按服務分部劃分的收益：

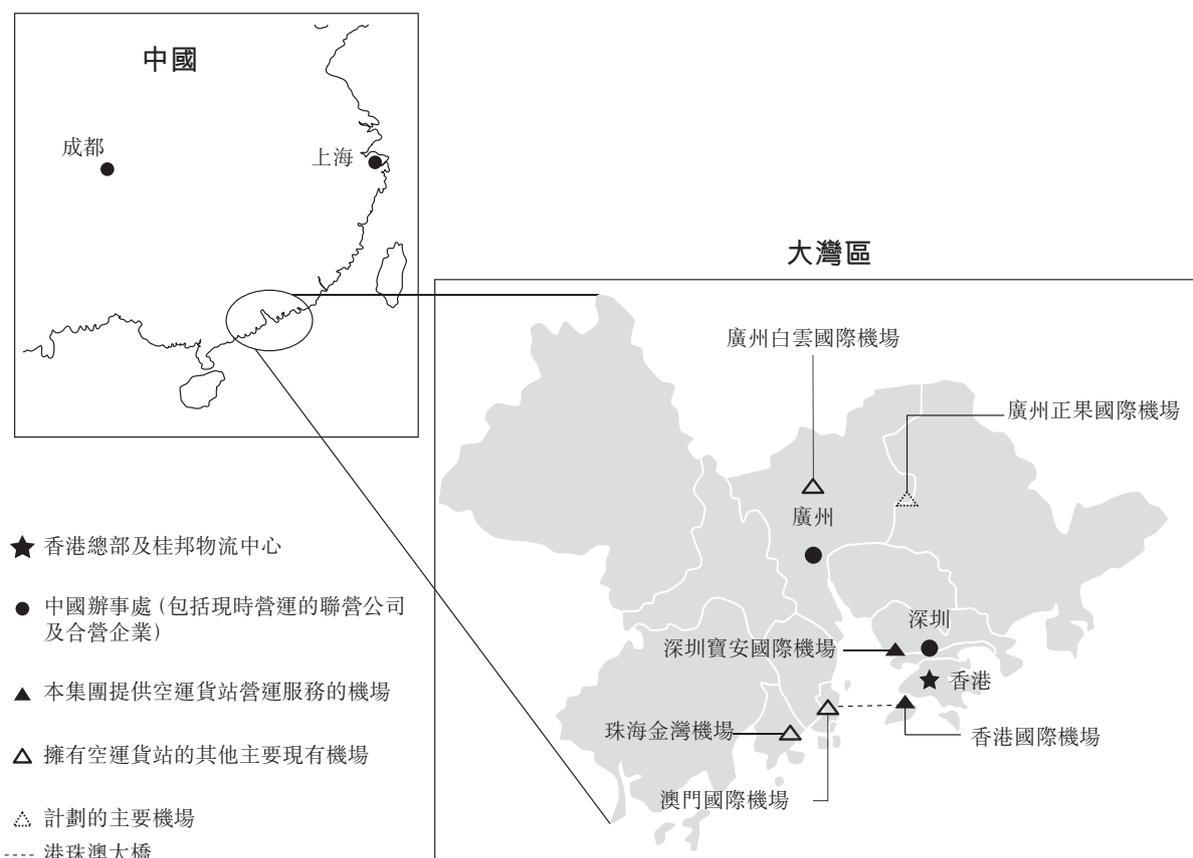
	截至3月31日止年度						截至9月30日止六個月			
	2017年		2018年		2019年		2018年		2019年	
	千港元	(%)								
	(未經審核)									
空運貨站營運服務										
— 地勤	91,114	29.5	103,851	32.3	108,713	31.0	58,814	33.8	54,076	33.8
— 配套送貨	68,880	22.3	63,322	19.7	79,968	22.8	37,105	21.4	34,416	21.5
	159,994	51.8	167,173	52.0	188,681	53.8	95,919	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	<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>

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	107
— 配套送貨(完成車程數目)		119	95	118	46
運輸服務(完成車程數目)		118	105	148	50

業 務

以下地圖顯示我們於最後實際可行日期在香港及中國的營運網絡：



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。

業 務

空運貨站營運

於往績記錄期，我們為客戶（主要為全球快遞企業及空運貨站營運商）提供空運貨站營運服務。根據我們與客戶的安排，我們於客戶在香港國際機場的亞洲空運中心及超級一號貨運站的貨站（根據國際機場協會，為2018年全球最大的國際空運貨物樞紐）及深圳寶安國際機場（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提供服務。我們為客戶處理的空運貨物一般包括快遞包裹、易碎貨物、超大貨物及電子貨物。

香港的空運貨站營運服務



提供予我們客戶的空運貨站營運服務包括(i)裝卸、裝拆集裝設備／包裹；(ii)合併貨物及打板；及(iii)分揀包裹。在客戶（其營運的指定分派中心覆蓋香港的港九新界及中國深圳）的要求下，我們亦可能在其各自的指定分派中心提供相同服務。

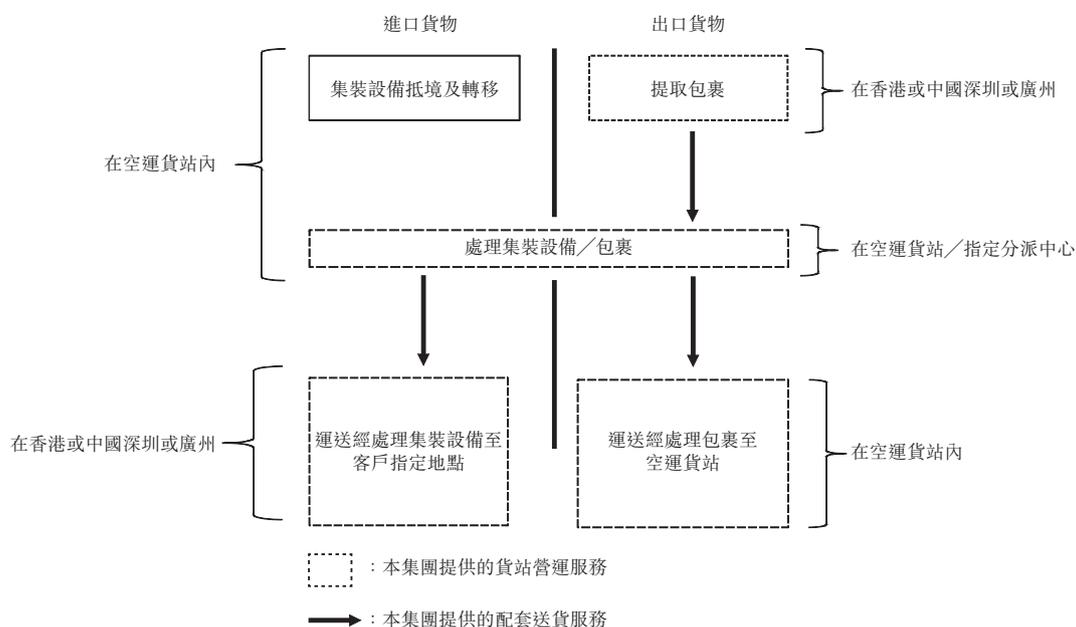
客戶訂立標準營運程序讓我們的員工遵從，以確保貨物及人員的安全及空運貨站的高效營運。我們為員工提供定期培訓，以確保彼等了解由我們客戶制訂的規程。

業 務

作為我們全套空運貨站營運服務不可或缺的一環，我們的配套送貨服務包括來往(i)空運貨站與客戶指定位於香港或中國深圳或廣州的送貨地點；及(ii)空運貨站與客戶指定的分派中心提取、運輸及送貨服務。

營運流程

以下載列我們空運貨站營運服務的營運流程：



集裝設備抵境及轉移／提取包裹

就進口貨物而言，集裝設備會從客戶或其他航空公司的飛機運抵機場。客戶會安排由飛機轉移集裝設備至彼等於香港國際機場的亞洲空運中心或超級一號貨運站或於深圳寶安國際機場的深圳國際快件運營中心的空運貨站。

就出口貨物而言，我們的員工或派遣勞工會從客戶指定位於香港或中國深圳或廣州的地點提取包裹，並運送包裹至(i)客戶的空運貨站；或(ii)客戶指定的分派中心。

業 務

處理集裝設備／包裹



運送集裝設備／包裹



進口貨物

出口貨物

<p>當集裝設備抵達客戶的空運貨站時，我們的員工或派遣勞工會卸載集裝設備，並檢查集裝設備的狀況有否任何不一致、損壞或疑似賊贓。</p>	<p>當包裹抵達客戶的空運貨站或指定分派中心時，我們的員工或派遣勞工會卸載包裝，並檢查包裹的狀況有否任何不一致、損壞或疑似賊贓。</p>
<p>本集團提供打板服務，即將物品網綁在稱為貨盤的扁平運輸結構（一般為木板）上的過程以協助機械式處理堆疊貨品。透過將貨品打板，我們的員工可以使用機械設備（例如叉車）在空運貨站裡移動物品或將物品移動至集裝設備上。在安排吋相近的包裹放在一個貨盤上前，我們的員工會先檢查包裹的狀況，以善用貨盤載量。打板後，我們會使用塑料薄膜以保護並固定堆疊貨品。經處理的集裝設備將根據客戶指定的送貨地點分揀，以便送貨。</p>	
<p>持有叉車牌照的員工會使用叉車將貨盤從集裝設備上移走預備運送，並將根據客戶指定的送貨地點進行分揀，以便送貨。集裝設備的處理過程將記錄在我們客戶的系統中，並由客戶的監管人員進行檢查。</p>	<p>持有叉車牌照的員工會使用叉車將打板包裹移至集裝設備上預備出口。包裹的處理過程會記錄在客戶的系統中，而客戶的監管人員會進行檢查。</p>
<p>於最後實際可行日期，本集團擁有超過五部叉車以支持空運貨站營運服務。</p>	
<p>經處理的集裝設備將由我們的員工或派遣勞工運送至客戶指定位於香港或中國深圳或廣州的地點，包括客戶指定的分派中心或終端客戶的送貨地點。</p> <p>在客戶的指定分派中心處理的包裹將由我們的員工或派遣勞工由該等指定分派中心轉移至空運貨站作出口。客戶會安排將經處理的包裹由空運貨站轉移上機。</p>	

業 務

主要合約條款及條件

於往績記錄期，我們與Top Global Express Carrier簽訂的空運貨站營運服務協議一般包含以下主要條款。

- 服務範圍 : 服務包括(i)於客戶指定的分派中心及／或空運貨站提取、分揀及打板進出口貨品；(ii)來往空運貨站及客戶指定的分派中心或客戶指定位於香港、中國深圳或廣州的送貨地點的配套送貨；及(iii)配套管理工作。
- 合約期 : 合約期為兩至三年。
- 服務費 : 本集團提供的服務根據(i)不同貨物體積按固定費率；或(ii)每月的每名勞工成本收費。
- 就來往(i)空運貨站及客戶指定位於香港或中國深圳或廣州的地點；或(ii)空運貨站及客戶指定的分派中心的配套送貨而言，本集團按(i)每程每車；或(ii)月費收費。
- 付款期 : 本集團將每星期或每月提交發票，以供客戶於收取發票日期起計介乎30天至45天內結付。
- 保險 : 一般而言，本集團須投購保險，包括(其中包括)涵蓋協議訂明範圍的貨物責任保險、僱員賠償保險、第三方人身傷害汽車保險及第三方財產損失汽車保險。本集團須將Top Global Express Carrier指明為額外受保人。
- 分包 : 在未得客戶事先書面同意前，本集團不得向任何第三方分包任何或所有服務。

業 務

終止 : 客戶有權於發出介乎30天至180天的書面通知後終止協議。

此外，客戶有權於若干情況下即時終止協議，包括但不限於(i)本集團訂約實體無力償債；(ii)違反協議及並未在知悉違約起計30天內作出補救；及(iii)本集團訂約實體控制權變動。

關鍵績效指標 : 我們須達致客戶所訂的關鍵績效指標或績效標準，包括(i)送貨完整性、準時性及安全性；(ii)是否及時回應客戶追蹤要求；(iii)能否為客戶提供必要勞工；及(iv)生產力水平。無法達成關鍵績效指標可能導致客戶對我們收取罰金，或提早終止有關協議。

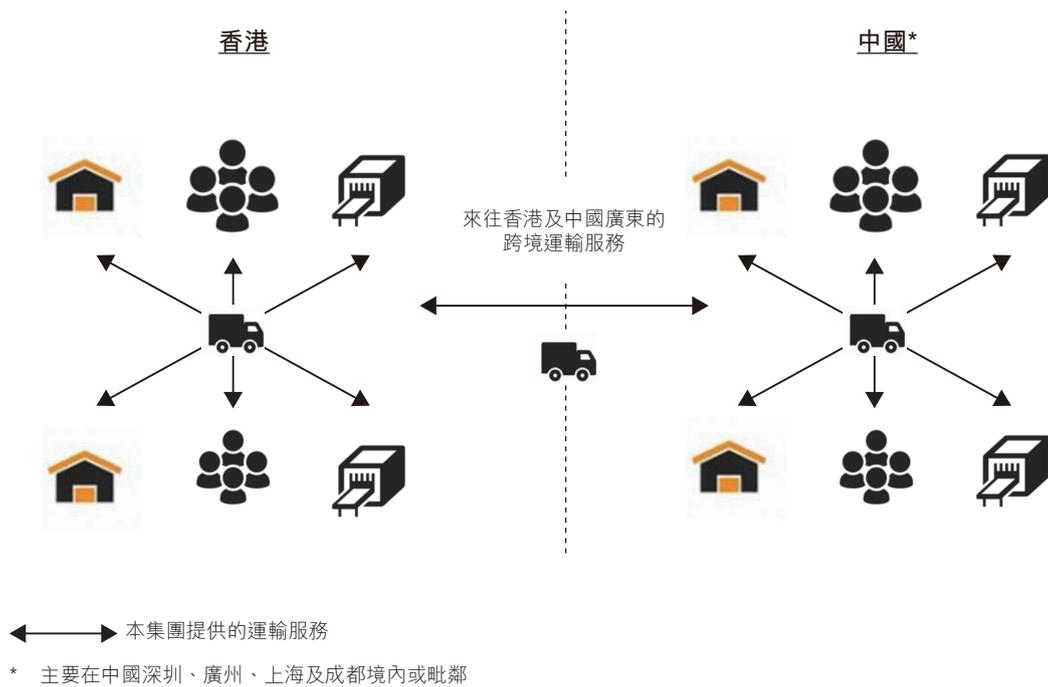
運輸服務

我們根據客戶(主要為全球快遞企業、貨運代理商、公司及個人客戶)指定的日程，在指定地點之間提取及運送多種貨物以提供運輸服務。我們一般就提供運輸服務收到客戶的報價請求。本集團亦可能與客戶(一般為貨運代理商或公司)簽訂定期合約。我們按與香港及中國客戶簽訂的定期合約或按計劃或臨時向其提供運輸服務。我們一般能於同日或下一個可能營業日完成運輸服務。

我們的運輸服務主要包括：

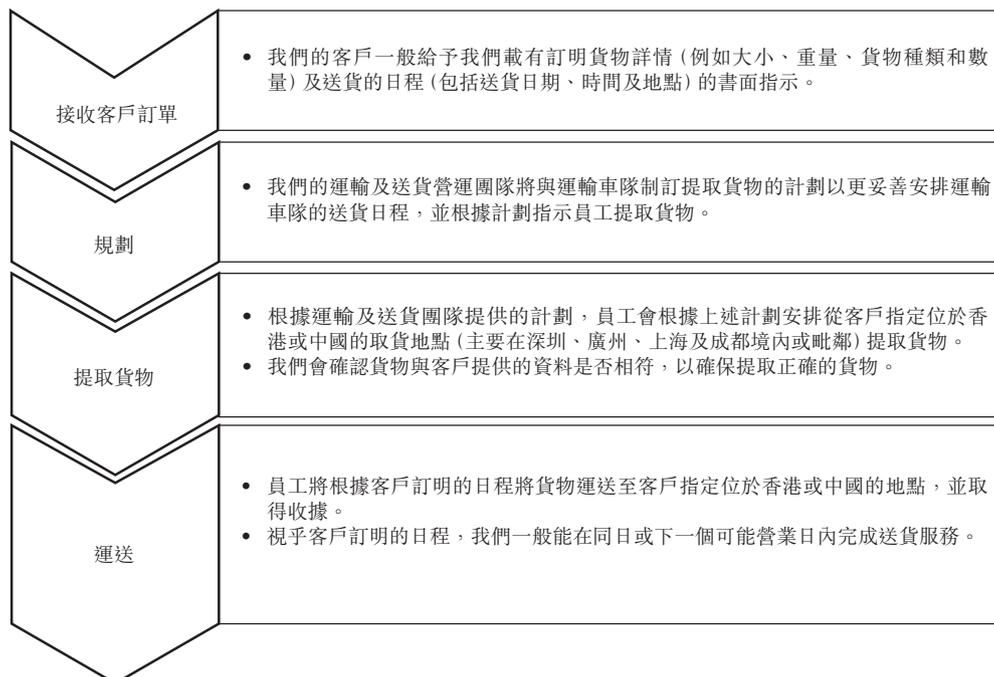
- (i) 香港境內的點對點運輸服務；
- (ii) 中國深圳、廣州、上海及成都境內或毗鄰的點對點運輸服務；及
- (iii) 來往香港及中國廣東省的雙向跨境直通運輸服務。

業 務



營運流程

下列為我們的運輸服務營運流程：



業 務

主要合約條款及條件

我們一般就提供運輸服務收到客戶的報價要求。本集團亦可能與客戶（一般為貨運代理商或公司）簽訂定期合約。運輸服務協議一般包含以下主要條款：

- 服務範圍：運輸服務包括(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。
- 合約期：合約期一般為一年。部分主要客戶的合約期則為一至三年。
- 服務費：本集團的服務按(i)每程每車；(ii)每公斤貨物以固定費率；或(iii)每條路線以固定費率收費。
- 付款期：本集團將每星期或每月提交發票，以供客戶於收取發票日期起計30天至60天內結付。
- 保險：根據各份協議，本集團須投購保險，以涵蓋於提供服務時由客戶招致的損失。
- 終止：客戶有權於發出介乎30天至90天的書面通知後終止協議。

一般而言，客戶有權於若干情況下即時終止協議，包括但不限於(i)不可抗力事件；及(ii)違反協議及並未在知悉違約起計10天內作出補救。

倘本集團的訂約實體清算或破產，Top Global Express Carrier有權立即終止協議。

業 務

取決於我們的承載能力、擁有的運輸車輛、可用勞工、合約的複雜性以及成本效益，我們透過運用我們的運輸車隊或委聘外部運輸服務提供商提供運輸服務。有關詳情請參閱本節「運輸車隊」一段。

倉儲及其他增值服務

作為我們綜合服務的一部分，我們在桂邦物流中心為客戶（包括全球快遞企業、貨運代理商、公司及個人客戶）提供倉儲及其他增值服務。

桂邦物流中心主要用作(i)暫時存放運輸服務中從客戶提取並於較後日期方需要運送至指定地點的貨物；及(ii)向客戶提供一般長期或短期倉儲服務。我們亦提供有關增值服務，包括稱重及裝卸、打板、重新包裝及標籤服務。

於往績記錄期，本集團已租用三項位於新界的物業（包括桂邦物流中心）以加快處理臨時過剩庫存的效率：

物業	租約	狀況
桂邦物流中心	一份租約	進一步詳情見本節「物業權益」
一項位於新界的物業	一份租約	租約已於2017年9月屆滿，並無重續
另一項位於新界的物業	三份租約	一份租約已於2018年2月終止，而其餘兩份租約已於2018年3月終止

為簡化運作、滿足特定客戶的需求及達至更佳管理，我們並無重續一項位於新界、總建築面積約為32,000平方呎的物業的租約，原因為特定客戶不再需要於該地區的有關倉儲及其他增值服務。我們亦終止另一項位於新界、總建築面積約為49,000平方呎的物業的三份租約，並將倉儲及其他增值服務合併至桂邦物流中心，其總建築面積於2019年9月30日約為70,000平方呎。該四份已終止或無重續（視乎情況而定）的租約的每月總租金開支約為1.0百萬港元。

業 務

我們向獨立第三方租用了桂邦物流中心(香港葵涌一幢工業大廈全座)，總建築面積超過70,000平方呎。有關進一步詳情請參閱本節「物業權益」一段。

在貨物抵達桂邦物流中心時，我們的員工會根據客戶類別及貨物種類分派儲存區域以儲存貨物，並準確、安全地稱重及裝載貨物。我們亦提供打板服務，以便機械化處理堆疊貨品。其後運送至空運貨站作出口的包裹將以相應的空運提單記錄及標示，然後送往空運貨站以供收貨。

主要合約條款及條件

於往績記錄期，客戶一般邀請我們就倉儲及其他增值服務提供報價。倉儲及其他增值服務安排一般包含以下主要條款：

- | | | |
|------|---|---|
| 服務範圍 | : | 倉儲及其他增值服務包括(i)儲存貨物；(ii)稱重及裝卸；(iii)打板；(iv)重新包裝；及(v)標籤。 |
| 服務費 | : | 本集團視乎租用空間的大小及所提供的增值服務金額，按不同儲存期的固定費率收費。 |
| 付款期 | : | 本集團將提交發票，以供客戶於收取發票日期起計30天內結付。 |

以下載列本集團與Top Global Express Carrier訂立之協議的特定條款：

- | | | |
|-----|---|---|
| 合約期 | : | 合約期為三年。 |
| 保險 | : | 本集團須投購保險，以涵蓋協議訂明保障範圍內於提供服務時由客戶招致的損失。 |
| 終止 | : | 客戶有權提前90天發出書面通知終止協議。我們有權提前120天發出書面通知終止協議。 |

此外，客戶有權於若干情況下即時終止協議，包括但不限於(i)本集團訂約實體破產或清算；及(ii)違反協議及並未在知悉違約起計30天內作出補救。

業 務

客戶

於最後實際可行日期，我們已在香港及中國分別服務超過174名及24名在規模、性質及營運模式方面各異的客戶。我們的核心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總收益分別約為256.7百萬港元、264.5百萬港元、286.2百萬港元及131.7百萬港元，分別佔我們總收益約83.0%、82.2%、81.5%及82.3%。同期，我們來自最大客戶（即Top Global Express Carrier）的收益約為203.8百萬港元、198.9百萬港元、217.6百萬港元及102.5百萬港元，分別佔我們總收益約65.9%、61.8%、62.0%及64.0%。我們的五大客戶均於香港或中國成立或在兩地營運。截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。

業 務

下表載列於往績記錄期來自本集團五大客戶的收益（按照本集團所得收益排名）：

截至2019年9月30日止六個月

排名	客戶	本集團提供的服務類型	客戶主要業務及背景	於最後實際可行日期與本集團建立關係的概約年期	提供予客戶的一般信貸期限 (天)	支付方式	收益 (千港元)	佔收益的百分比 (%)
1	Top Global Express Carrier (附註1)	空運貨站營運服務；以及倉儲及其他增值服務	全球最大快遞企業集團，主要從事物流服務。其包括一家於紐約證券交易所上市的公司，於2019財政年度錄得約697億美元的收益。於2020年2月29日，其資產淨值約為188億美元	16	30-60	銀行轉賬	102,471	64.0
2	客戶A	運輸以及倉儲服務及其他增值服務	一家全球性私人物流集團的成員公司，主要從事國際貨運及物流服務	7	60	銀行轉賬	12,588	7.9
3	Top Global Logistics Company	運輸以及倉儲及其他增值服務	全球領先第三方物流公司之一，其於瑞士註冊成立並於2018年4月在瑞士證券交易所上市，從事提供綜合貨物管理及合約物流服務組合，藍籌客戶群基礎多元	1	30	銀行轉賬	8,461	5.3
4	HK Air Cargo Terminal Operator	空運貨站營運服務	由四間實體持有的公司，其中一間實體同時在倫敦證券交易所及新加坡證券交易所上市，兩間實體在聯交所上市，而餘下實體並無上市，其主要在從香港從事空運貨站營運	5	30	銀行轉賬	4,284	2.7
5	客戶B	運輸以及倉儲及其他增值服務	一家中國電子商貿零售商，主要從事提供奢侈品零售平台	1年以下	30	銀行轉賬	3,886	2.4
							131,690	82.3

附註：

- Top Global Express Carrier貢獻的收益包括我們其中一名客戶（自2012年起已與本集團建立業務關係的一家全球快遞企業）貢獻的收益，其於2016年5月被Top Global Express Carrier收購。

業 務

截至2019年3月31日止年度

排名	客戶	本集團提供的服務類型	客戶主要業務及背景	於最後實際可行日期與本集團建立關係的概約年期	提供予客戶的一般信貸期限 (天)	支付方式	收益 (千港元)	佔收益的百分比 (%)
1	Top Global Express Carrier (附註1)	空運貨站營運服務；以及倉儲及其他增值服務	全球最大快遞企業集團，主要從事物流服務。其包括一家於紐約證券交易所上市的公司，於2019財政年度錄得約697億美元的收益。於2020年2月29日，其資產淨值約為188億美元	16	30-60	銀行轉賬	217,621	62.0
2	客戶A	運輸以及倉儲服務及其他增值服務	一家全球性私人物流集團的成員公司，主要從事國際貨運及物流服務	7	60	銀行轉賬	29,615	8.4
3	德國快遞企業	運輸以及倉儲及其他增值服務	總部設於德國的全球性物流集團，主要提供物流服務，其包括一家於法蘭克福證券交易所上市的公司，並於2018財政年度錄得約616億歐元的收益，其資產淨值約為144億歐元	2	30-60	銀行轉賬	22,172	6.3
4	HK Air Cargo Terminal Operator	空運貨站營運服務	由四間實體持有的公司，其中一間實體同時在倫敦證券交易所及新加坡證券交易所上市，兩間實體在聯交所上市，而餘下實體並無上市，其主要在從事香港空運貨站營運	5	30	銀行轉賬	8,575	2.4
5	Top Global Logistics Company	運輸以及倉儲及其他增值服務	全球領先第三方物流公司之一，其於瑞士註冊成立並於2018年4月在瑞士證券交易所上市，從事提供綜合貨物管理及合約物流服務組合，藍籌客戶群基礎多元	1	30	銀行轉賬	8,208	2.3
							286,191	81.5

附註：

- Top Global Express Carrier貢獻的收益包括我們其中一名客戶(自2012年起已與本集團建立業務關係的一家全球快遞企業)貢獻的收益，其於2016年5月被Top Global Express Carrier收購。

業 務

截至2018年3月31日止年度

排名	客戶	本集團提供的服務類型	客戶主要業務及背景	於最後實際可行日期與本集團建立關係的概約年期	提供予客戶的一般信貸期限 (天)	支付方式	收益 (千港元)	佔收益的百分比 (%)
1	Top Global Express Carrier (附註1)	空運貨站營運服務；以及倉儲及其他增值服務	全球最大快遞企業集團，主要從事提供物流服務。其包括一家於紐約證券交易所上市的公司，於2019財政年度錄得約697億美元的收益。於2020年2月29日，其資產淨值約為188億美元	16	30-60	銀行轉賬	198,940	61.8
2	客戶A	運輸以及倉儲及其他增值服務	一家全球性私人物流集團的成員公司，主要從事國際貨運及物流服務	7	60	銀行轉賬	30,606	9.5
3	一家中國電子商貿零售商	運輸服務	一家中國電子商貿零售商的成員公司	3	30	銀行轉賬	14,730	4.6
4	HK Air Cargo Terminal Operator	空運貨站營運服務	由四間實體持有的公司，其中一間實體同時在倫敦證券交易所及新加坡證券交易所上市，兩間實體在聯交所上市，而餘下實體並無上市，其主要在�香港從事空運貨站營運	5	30	銀行轉賬	10,581	3.3
5	客戶C	運輸以及倉儲及其他增值服務	一家地區性私人物流集團的成員公司，主要在亞太區從事提供物流解決方案	8	30	銀行轉賬	9,637	3.0
							264,494	82.2

附註：

1. Top Global Express Carrier貢獻的收益包括我們其中一名客戶(自2012年起已與本集團建立業務關係的一家全球快遞企業)貢獻的收益，其於2016年5月被Top Global Express Carrier收購。

業 務

截至2017年3月31日止年度

排名	客戶	本集團提供的服務類型	客戶主要業務及背景	於最後實際可行日期與本集團建立關係的概約年期	提供予客戶的一般信貸期限 (天)	支付方式	收益 (千港元)	佔收益的百分比 (%)
1	Top Global Express Carrier (附註1)	空運貨站營運服務；以及倉儲及其他服務	全球最大快遞企業集團，主要從事物流服務。其包括一家於紐約證券交易所上市的公司，於2019財政年度錄得約697億美元的收益。於2020年2月29日，其資產淨值約為188億美元	16	30-60	銀行轉賬	203,759	65.9
2	客戶A	運輸以及倉儲及其他增值服務	一家全球性私人物流集團的成員公司，主要從事國際貨運及物流服務	7	60	銀行轉賬	28,252	9.1
3	客戶D	運輸以及倉儲及其他增值服務	一家中國私人公司，主要從事貨運代理服務	9	30	銀行轉賬	9,247	3.0
4	HK Air Cargo Terminal Operator	空運貨站營運服務	由四間實體持有的公司，其中一間實體同時在倫敦證券交易所及新加坡證券交易所上市，兩間實體在聯交所上市，而餘下實體並無上市，其主要在港從事空運貨站營運	5	30	銀行轉賬	8,436	2.7
5	客戶E	運輸以及倉儲及其他增值服務	一家香港私人公司，主要從事物流服務	12	30	支票	7,026	2.3
							256,720	83.0

附註：

- Top Global Express Carrier貢獻的收益包括我們其中一名客戶(自2012年起已與本集團建立業務關係的一家全球快遞企業)貢獻的收益，其於2016年5月被Top Global Express Carrier收購。

在作出一切合理查詢後，據董事所深知及所信，於各財政年度及往績記錄期內，概無董事或任何股東(其於緊隨[編纂]及資本化發行完成後持有本公司5%以上的股本)或彼等各自的任何聯繫人持有本集團五大客戶中任何一間的任何權益。

業 務

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團與客戶之間概無發生糾紛或遭客戶提出申索，而其可能對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大影響。

客戶集中度

於往績記錄期，我們主要向Top Global Express Carrier提供(i)空運貨站營運服務（包括地勤及配套送貨服務）；(ii)運輸服務（包括跨境運輸服務）；及(iii)倉儲及其他增值服務。Top Global Express Carrier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日止六個月分別佔我們總收益約65.9%、61.8%、62.0%及64.0%。

最大客戶的背景

於往績記錄期，Top Global Express Carrier為我們的最大客戶。根據弗若斯特沙利文報告，其於2018年為全球最大的快遞企業，主要從事為全球客戶及企業提供全面的運輸、電商和業務解決方案。於2016年5月，Top Global Express Carrier收購了另一家全球性快遞企業，其自2012年起與本集團建立業務關係，於截至2017年3月31日止年度為我們的第二大客戶（在將其佔本集團收益約32.2百萬港元與Top Global Express Carrier所佔收益合併計算前）。因此，來自Top Global Express Carrier的總收益更為重大。

其全球網絡涵蓋美國以外五個區域：即(i)加拿大；(ii)亞太區；(iii)歐洲；(iv)中東、印度次大陸及非洲；及(v)拉丁美洲及加勒比海。Top Global Express Carrier自1997年起在紐約證券交易所上市。根據Top Global Express Carrier截至2019年5月31日止年度的年報，其錄得總收益約697億美元。於最後實際可行日期，Top Global Express Carrier的市值約292億美元。

與最大客戶的業務關係

自2003年起，Top Global Express Carrier委聘我們為承包商以在香港國際機場的亞洲空運中心提供空運貨站營運服務。我們亦已擴展向Top Global Express Carrier提供的服務至中國特定城市（包括在深圳寶安國際機場的深圳國際快件運營中心提供空運貨站營運服務），並已在香港提供配套送貨、運輸及倉儲服務。

與最大客戶的合約協議

於往績記錄期，我們與Top Global Express Carrier不時訂立各種協議，以提供(i)空運貨站營運；(ii)運輸；及(iii)倉儲及其他增值服務。

業 務

以下載列我們與Top Global Express Carrier重續服務協議的數目：

合約	服務類別	最新合約的屆滿期	重續數目
合約A	深圳及廣州的配套送貨服務及運輸服務	2019年9月及並無重續	於2006年9月訂立第一份合約，為期兩年，已連續五次重續就於中國深圳及廣州提供運輸服務，為期一至三年
合約B	上海的運輸服務	2020年9月	於2009年6月訂立第一份合約，為期兩年，已連續五次重續就於中國上海提供運輸服務，為期一至三年
合約C	香港的倉儲及其他增值服務	2020年9月	於2011年10月訂立第一份合約，為期三年，已連續兩次重續，為期三年
合約D	深圳的空運貨物地勤服務	2020年10月	於2007年7月訂立第一份合約，為期一年，已連續八次重續就於深圳寶安國際機場提供服務，為期一至兩年
合約E	香港的空運貨物地勤服務及配套送貨服務	2021年6月	於2003年4月訂立第一份合約，為期五年，已連續四次重續就於亞洲空運中心提供服務，為期三至五年
合約F	跨境運輸服務	2021年12月	於2012年7月訂立第一份合約，為期三年，已連續兩次重續跨境運輸服務，為期三年
合約G	香港的倉儲及其他增值服務以及跨境運輸服務	2022年5月	於2019年6月訂立第一份合約，為期三年

業 務

有關我們與Top Global Express Carrier就提供空運貨站營運服務、運輸服務以及倉儲及其他增值服務的合約協議詳情，請參閱本節上文「我們的服務—空運貨站營運—主要合約條款及條件」、「我們的服務—運輸服務—主要合約條款及條件」及「我們的服務—倉儲及其他增值服務—主要合約條款及條件」各段。

重續服務協議

於最後實際可行日期，我們與Top Global Express Carrier的所有協議將於2020年9月或之後屆滿。與Top Global Express Carrier擁有長期穩定的業務關係對於我們了解Top Global Express Carrier的物流流程及運作而言非常重要，因此讓我們可與Top Global Express Carrier及其終端客戶無縫合作。經考慮(i)我們已為Top Global Express Carrier提供空運貨站營運服務(包括地勤及配套送貨服務)超過15年；(ii)本集團概無與Top Global Express Carrier發生重大糾紛；(iii)本集團具有為大型國際快遞企業提供空運貨站營運服務(包括地勤及配套送貨服務)的紮實經驗；及(iv)我們於服務協議期內達到Top Global Express Carrier所訂的關鍵績效指標方面並無重大阻礙，董事相信於與Top Global Express Carrier的合約協議屆滿時，在重續該等合約協議方面將不會有任何重大障礙或阻礙。

最大客戶與本集團之間互賴互惠

董事相信，維持本集團與Top Global Express Carrier之間的緊密長期關係對雙方均有裨益，且雙方已建立了互賴互惠的關係，原因如下：

- (i) *互惠互利的重要業務夥伴*：董事相信，憑藉我們與Top Global Express Carrier超過15年的長期合作，我們一直向重要業務夥伴Top Global Express Carrier提供空運貨站營運服務、運輸服務及倉儲及其他增值服務，雙方已在服務質量及成本效益方面建立了互賴互惠的關係。根據弗若斯特沙利文報告，我們的大客戶間(包括Top Global Express Carrier)傾向於減少其物流服務提供商的數目以降低複雜性、確保提供一致的跨地域服務及績效管理，並從進一步供應鏈優化機會中獲益。Top Global Express Carrier主要依賴我們在香港及中國其他發展中市場提供的空運貨物地勤服務。此外，董事在作出合理盡職調查後深知及所信，我們(i)已超過15年成為Top Global Express Carrier的獨家空運貨站服務提供商，經營位於香港國際機場的亞洲

業 務

空運中心內的空運貨站及自2006年起經營位於深圳寶安國際機場的深圳國際快件運營中心；(ii)為Top Global Express Carrier於香港的少數主要跨境運輸服務提供商之一；及(iii)為Top Global Express Carrier在香港、深圳及廣州提供國內運輸服務的少數主要服務提供商之一。Top Global Express Carrier不斷擴大本集團所提供的服務範圍，包括服務類型、營運規模及地理位置，有助其於香港及中國特定城市進行業務拓展。董事相信，多年來的長期合作為本集團與Top Global Express Carrier之間建立了信心及相互依賴的關係。

- (ii) 為Top Global Express Carrier的營運及擴展作出龐大投資，持續注入營運資源：我們的服務能補足於香港及中國其他發展中市場業務營運及拓展的據點及地域覆蓋範圍。此外，我們已持續投資於運輸車隊、設施及勞動力，以促進Top Global Express Carrier在香港及中國特定城市的持續業務發展。例如，在2006年Top Global Express Carrier藉深圳寶安國際機場的深圳國際快件運營中心投入營運而開始於中國深圳擴展業務之時，我們成立一支新的人力及運輸車隊，以無縫支持深圳空運貨站營運，並建立有效及時的空運貨物流程。於最後實際可行日期，我們為Top Global Express Carrier在香港及中國深圳的空運貨站營運提供超過290名員工（包括全職僱員及派遣勞工），一星期七天、每天三更輪班工作。於2011年至2019年，我們亦分別購置超過31輛新貨車以提供來往香港及中國廣東省的雙向跨境直通運輸服務，以及約18輛在香港及中國提供本地運輸服務的新貨車，總投資成本約為39.0百萬港元。於2013年初，我們將倉儲設施擴展及搬遷至總建築面積超過70,000平方呎的桂邦物流中心。Top Global Express Carrier不僅依賴我們提供空運貨物地勤服務以進行其業務活動，亦受惠於我們龐大的勞動力及運輸車隊等營運資源，以在香港及中國其他特定發展中地區發展新服務及業務。
- (iii) 維持不間斷的優質服務及業績：地勤服務質量為成功管理空運貨物的關鍵因素，其為Top Global Express Carrier選擇空運貨物處理服務提供商的重要評估標準之一。Top Global Express Carrier期望其分包商（如本集團）提供的空運貨物地勤服務能順利運作，盡量減低事故率（因損壞或偷竊造成的貨物損失），優化吞吐量及限制成本。Top Global Express Carrier已設立一系列關鍵績效指標，並要求其服務提供商遵守。董事相信，我們15多年來一直

業 務

能滿足Top Global Express Carrier所規定的標準。此外，鑑於我們的營運系統及僱員已合併至Top Global Express Carrier在香港及中國深圳的空運貨站營運，董事相信，Top Global Express Carrier可從我們提供效率更高而營運成本更低的空運貨物地勤服務中獲益。我們自2003年開始向Top Global Express Carrier提供空運貨物地勤處理服務以來，並無使Top Global Express Carrier面臨服務水準下降或業務中斷的風險。董事認為，Top Global Express Carrier維持與我們目前的業務關係對保證服務質量及避免任何不可預見的運營中斷而言屬至關重要。

- (iv) 轉用其他服務提供商的風險及成本均高：董事認為，Top Global Express Carrier物色及批准新的空運貨站營運服務提供商的過程可能面臨困難，此乃由於只有少數具規模的服務提供商擁有良好的往績記錄並能夠提供高質量的服務且具備強大的營運資源及承擔。Top Global Express Carrier可能需要經多輪篩選，並且可能會在委聘任何替代服務提供商時耗用大量額外時間及成本。倘已選出新服務提供商，(i)Top Global Express Carrier訓練新服務提供商熟習其系統及工作流程；及(ii)新服務提供商設立或準備必要的基建及人力資源方面均可能花費大量時間及成本。此外，提供予新服務提供商的培訓未必會達致成功及理想的結果，且可能導致不可預見的營運問題。因此，董事認為該等營運風險將會令Top Global Express Carrier的聲譽受損，因而不大可能冒該風險。作為與Top Global Express Carrier擁有長期業務關係以向其提供可靠及優質服務的現任服務提供商，董事認為我們擁有具規模及熟練的勞動力團隊、強大的運輸車隊及集成系統，比其他潛在競爭對手更具優勢。

業務可持續性

概無保證我們可繼續與Top Global Express Carrier維持長期業務關係。然而，經考慮以下因素後，董事認為，客戶集中並不會使本公司不適合[編纂]：

互惠互補的業務關係

誠如上文所討論，董事相信，可靠準時的送貨服務為保持在空運貨物地勤服務行業內競爭力的關鍵，而我們已與包括Top Global Express Carrier在內的主要客戶建立互惠互補的業務關係。據董事作出合理查詢後所盡知及經弗若斯特沙利文確認，我們的主要客戶於香港並無自設空運貨站營運服務團隊，因此彼等可以較開發其自

業 務

設地方物流中心或物流團隊更低的經營成本使用我們的專業服務。根據弗若斯特沙利文報告，預期將空運貨物地勤服務外包的趨勢將持續，乃由於外包可使我們的客戶專注於其核心營運並改善供應鏈成本及表現。本集團一直能達致Top Global Express Carrier所訂的關鍵績效指標，改變本集團與Top Global Express Carrier之間的現時業務關係從商業角度而言並無裨益，乃由於此舉可能導致Top Global Express Carrier承受重大營運中斷而導致其終端客戶不滿其服務的風險。此外，於2018年，我們已成功與Top Global Express Carrier重續服務協議，為期三年。董事有信心本公司將能繼續與各其他主要客戶重續服務協議及維持業務關係。

行業格局

本集團在空運貨物地勤服務行業擁有超過20年經驗，於日益增長的空運貨物地勤服務分部處於有利地位。根據弗若斯特沙利文報告，香港空運貨物地勤服務市場前景仍然樂觀。憑藉我們良好的往績記錄、強大的能力及卓越的行業專長、龐大勞動力及強大的運輸車隊，董事相信我們已準備好承接新客戶及發掘新商機。

引入新客戶

由於我們在服務大型全球快遞企業方面富有經驗，董事相信本集團能夠將空運貨物地勤服務擴展至新客戶。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，與截至2016年3月31日止年度相比，我們已獲超過100名新客戶（主要為公司及個人客戶）委聘提供運輸、倉儲及其他增值服務。於2018年，本集團開始向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。新客戶由現有客戶轉介予本集團，或透過管理層的市場推廣的努力引入。董事認為且經弗若斯特沙利文確認，物流市場分散，為我們帶來擴充機會，日後能夠減低客戶集中度。

由於我們致力持續引入新客戶，其他客戶（不包括Top Global Express Carrier）貢獻的收益由截至2017年3月31日止年度約105.5百萬港元增加至截至2018年3月31日止年度約122.9百萬港元，截至2019年3月31日止年度進一步增至約133.5百萬港元，於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度分別佔我們的總收益約34.1%、38.2%及38.0%。截至2019年9月30日止六個月，其他客戶（不包括Top Global Express Carrier）貢獻的收益約為57.7百萬港元，佔我們於有關期間的總收益約36.0%。

業 務

我們於空運貨物地勤服務行業的經驗及知識的可轉讓性

本集團的服務、運輸車隊及設施並非專為Top Global Express Carrier而設，而其令我們可服務各類快遞企業、空運貨站營運商、貨運代理商及公司及個人。憑藉在空運貨物地勤服務市場超過20年的經驗，我們具備雄厚經驗，為客戶提供可靠準時的服務。董事認為，由於我們的資源充足，我們的服務能隨時迅速轉為其他潛在新客戶服務。尤其是本集團在2012年及2014年分別中標，並與另一家全球快遞企業（其於2016年5月被Top Global Express Carrier收購）及Hong Kong Air Cargo Terminal Operator訂立服務協議，並於2017年至2019年向德國快遞企業提供運輸服務。

饒富經驗的管理團隊

我們的管理層對空運貨物地勤服務行業及本集團的營運有深入認識。行政總裁兼執行董事陳宇先生於空運貨物地勤行業擁有逾13年經驗。主席兼執行董事陳烈邦先生於業務管理方面擁有超過五年經驗。高級管理團隊的主要成員於空運貨物地勤服務行業擁有介乎兩至18年的經驗。

銷售及營銷

定價

我們一般採取「成本加成」的定價政策。視乎服務類型，我們一般以預先釐定總額收取固定費用服務費或以車程數目、處理的貨物及包裹重量以及提供服務的時間收取固定費用或費率的服務費。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。

信貸政策及付款方式

我們向客戶的銷售以信貸銷售形式進行。一般而言，我們會依據某特定時期所提供的服務數量每星期或每月向客戶發出發票。因此每週費用或月費取決於實際提供的服務而有所不同。客戶的付款通常會以支票或銀行轉賬方式結付。

業 務

我們會給予客戶由發票日期起計30至60天的信貸期。信貸期的長短視乎個別情況並取決於客戶的信譽及信用度、付款記錄及與本集團的業務關係而各有不同。本集團要求若干客戶在我們提供快遞服務前預先付款，而本集團不會授予信貸期。於2017年、2018年及2019年3月31日以及2019年9月30日，我們的貿易應收款項(扣除呆賬／信貸虧損撥備)分別約為39.0百萬港元、44.8百萬港元、49.0百萬港元及45.0百萬港元，當中約7.1百萬港元、6.1百萬港元、6.9百萬港元及7.3百萬港元已逾期但未減值。於截至2017年及2018年3月31日止年度，我們並沒有就貿易應收款項減值作出任何撥備，乃由於已逾期但未減值的貿易應收款項來自於往績記錄期並無違約記錄的客戶。於2019年3月31日以及2019年9月30日，本集團已根據香港財務報告準則第9號的規定就金融資產減值計提一般貿易應收款項減值虧損撥備分別約0.7百萬港元及約0.7百萬港元。管理層密切監察客戶的信貸風險及還款狀況。倘管理層認為任何客戶正處於或可能處於財務困境且未能償還其長期未償還交易金額時，我們將作出特別撥備。有關信貸政策的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料—財務狀況表若干項目的說明—貿易及其他應收款項」一節。

營銷及推廣

我們依賴透過提供優質服務所建立的口碑來吸引客戶轉介及保留現有客戶。憑藉我們在香港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、業內聲譽及客戶轉介來擴充業務，因此我們一般不需要組織任何推廣活動。憑藉我們的往績記錄，我們亦獲客戶邀標競投成為彼等服務提供商。為與客戶維持良好關係，我們會不時聯絡彼等，交換市場及行內資訊，以開拓潛在商機。

為繼續構建我們的品牌形象，我們將本集團的名稱及標誌展示在貨車車隊及員工制服上。我們亦設有網站www.asia-expresslogs.com以介紹及宣傳本集團及服務。

季節性

我們的銷售可能受季節性影響。於往績記錄期，我們在節日季節錄得相對較少的收益，尤其是2月農曆新年。我們相信此季節模式乃主要由於客戶在該等假期季節進行較少的業務活動，導致對我們的服務需求減少。

業 務

運輸車隊

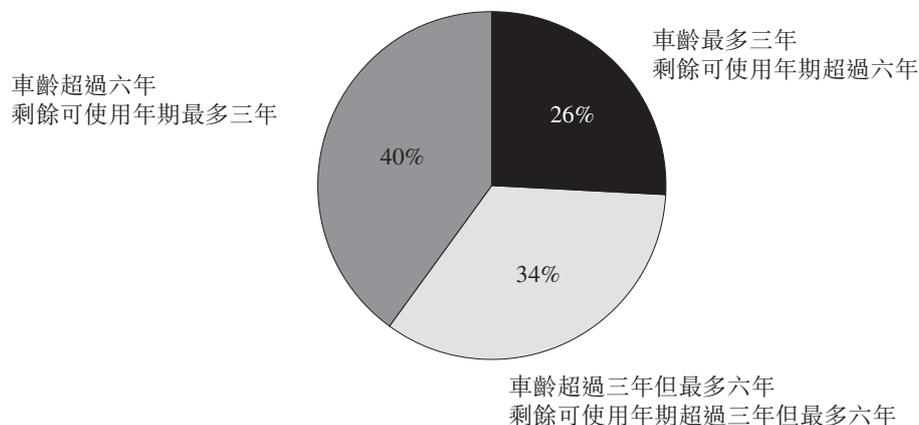
運輸車輛為我們業務最重要的營運資產。擁有可靠的運輸車隊以支持我們的營運為我們的優先考慮。董事相信，我們於機械的投資使我們能夠承攬不同規模及複雜程度的項目。董事亦認為，我們擁有自置運輸車隊，並在需要時可將部分運輸服務外包予外部運輸服務提供商，讓我們可制訂靈活的工作計劃及應用適當機械以專門應對不同客戶的需要及要求，亦使我們可在需要時更快捷地將其調配至不同位置。

於最後實際可行日期，我們擁有一支168輛不同呎吋及噸位的自置運輸汽車的龐大車隊。下表載列於最後實際可行日期我們的運輸車隊詳情：

車種	重量	主要特點及應用	於最後實際可行日期		
			香港	中國	總計
輕型貨車	5.5噸以下貨車	主要作本地運輸	—	12	12
中型貨車	5.5噸至9噸貨車	裝有滾床地板，主要作本地運輸	41	5	46
輕重型貨車	16噸貨車	裝有滾床地板，主要作本地運輸	68	—	68
重型貨車	24噸或以上的貨車	裝有滾床地板及氣壓避震，主要作跨境運輸	28	—	28
私家車			7	7	14
總計			144	24	168

業 務

我們自置運輸汽車的車齡及剩餘可使用年期



考慮到在正常使用情況及合理耗損下本集團汽車的平均可使用年期為10年，於最後實際可行日期，我們168輛自置運輸汽車其中約40%的剩餘可使用年期為最多三年，34%的剩餘可使用年期為超過三年但最多六年，及26%的剩餘可使用年期為超過六年（即我們自置運輸汽車其中26%、34%及40%已使用的車齡分別為最多三年、超過三年但最多六年以及超過六年）。為支持來往香港及中國廣東省的雙向跨境直通運輸服務，超過30輛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，提供粵港跨境直通運輸以確保跨境貨物能安全準時送達。此外，本集團與已根據有關中國法律及法規取得跨境車牌（「車牌」）提供來往香港及中國的貨物運輸直通貨車服務的公司（「持牌公司」）訂立協議。根據該等協議，我們可在自置運輸車隊獨家使用車牌，以提供跨境運輸服務。於最後實際可行日期，我們向持牌公司（其為獨立第三方）租用了超過30個車牌。

於最後實際可行日期，超過140輛自置車隊已安裝全球定位追蹤系統。全球定位追蹤系統由我們控制中心的員工監察，並由監督人員評估實時數據。全球定位追蹤系統能透過提供(i)實時車輛位置追蹤記錄；及(ii)於車輛偏離指定路線時彈出警告記錄，協助確保貨物可按時送達。此可保證貨物安全並改善運輸過程中的實時運送狀況。

於往績記錄期，我們出於成本效益的考慮向供應商租用吊機車而不購買吊機車。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，我們分別招致吊機車租金開支約0.2百萬港元、0.3百萬港元、0.3百萬港元及0.2

業 務

百萬港元。此外，視乎我們的承載能力、擁有的運輸車輛及可用勞工，我們按需要委聘外部運輸服務提供商協助本集團提供運輸服務。詳情請參閱本節「供應商—勞務派遣機構及外部運輸服務提供商」一段。

我們亦有一支由持牌及具經驗的司機組成的內部團隊，確保運輸車輛得到妥善維修及有效操作。

使用情況

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，我們的運輸車隊的平均使用率分別約為99.4%、98.0%、98.1%及97.6%。平均使用率按使用貨車的平均日數除以貨車總數乘以工作日數（不包括星期日及香港公眾假期）計算。

一般而言，運輸車隊於2019年9月30日的平均使用年期約為10年。於2019年9月30日，我們自置運輸車隊的平均餘下可用年期約為四年。在自置運輸車隊當中，一般用於跨境運輸服務的24噸重型貨車車齡較高，餘下可用年期平均少於三年，而且出現自然損耗。

我們並無為運輸車隊預先制定日程或定期更換週期。我們將根據各車隊的狀況、業務需求及政府規例更換運輸車隊。

我們擬透過增購33輛新貨車以擴充並升級運輸車隊。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，我們收購新貨車及車輛的金額分別約為3.5百萬港元、1.7百萬港元、12.5百萬港元及2.9百萬港元。

計劃擴充及升級自置運輸車隊

我們的政策為擁有自己的運輸車隊並繼續投資於車隊，以確保高質量保證，同時避免過度依賴外部運輸服務提供商。我們已經並將會繼續投資於我們的自置運輸車隊。此外，我們於往績記錄期對外部運輸服務的需求增加主要是由於我們的運輸車隊缺乏生產力。購置額外貨車以擴充及升級運輸車隊符合過去的業務策略。

業 務

下表載列我們將於香港購買的運輸車隊的種類及數目：

車種	重量	於最後實際	計劃購買的	總計
		可行日期的 自置運輸車隊	新運輸車隊	
		a	b	c = a + b
中型貨車	5.5噸至9噸貨車	41	6	47
輕重型貨車	16噸貨車	68	27	95
重型貨車	24噸或以上的貨車	28	—	28
私家車		7	—	7
總計		144	33	177
估計購買成本總額(千港元)			15,270	
由以下項目撥支：				
[編纂][編纂](千港元)			[編纂]	
融資租賃、銀行借款及／或內部資源(千港元)			[編纂]	

擴充計劃所採納的主要基準及假設

估計上述計劃的投資成本將約為15.3百萬港元，其中約[編纂]港元將由[編纂][編纂]撥支，而約[編纂]港元將由融資租賃、銀行借款及／或內部資源撥支。有關計劃乃基於董事就現時市況按以下假設的最佳估計：

- (i) 預期就香港本地運輸服務的新客戶業務及現有客戶額外業務而將購買及升級33輛新貨車；重續現有跨境運輸服務及基建投資及中國政府的計劃帶來的潛在商機，以及電子商貿活動的爆炸性增長，導致估計：
 - (A) 預測截至2021年及2022年3月31日止年度的配套送貨服務及本地運輸服務分部的完成車程數目將分別增加約53,000次車程及48,000次車程，此等配套送貨及本地運輸服務的預測上升車程數目估計乃主要參考自(a)於往績記錄期內就現有客戶的配套送貨及本地運輸服務完成的車程數目的歷史增長率；(b)主要由Top Global Express Carrier地勤服務分部處理的貨物量預測增加，而本集團是其獨家運輸服務提供商，加上Top Global Express Carrier的空運貨站營運與香港另一家全球快遞企業的運營合併擴充所帶動的預計車程數目；(c)於截至2021年及2022年3月31日

業 務

止年度，新業務及／或最近由現有及新客戶重續或新授予的合約將處理的預計車程數目分別約15,000次車程及19,000次車程，例如(i)根據與Top Global Express Carrier於2018年12月前後簽訂的合約E及於2019年6月最近簽訂的新合約G，獨家分配予本集團的兩條新路線，(ii)來自另一家中國電子商貿公司有關本地運輸服務的新合約；及與新客戶最近簽訂的其他新合約(其主要參考獲授該等合約起至2019年9月30日止期間的已完成車程過往數目及／或新客戶初步顯示的預期完成車程及新合約規定的定價條款而釐定)；(d)於截至2021年及2022年3月31日止年度，根據與若干現有及潛在客戶訂立無法律約束力的諒解備忘錄的指示性完成車程數目分別約為24,000次車程及16,000次車程。考慮到按現時、政治、經濟、市場及其他情況及部分新客戶的短期業務關係、在近期信用評核後的信用度及付款記錄，造成車程數目、車程距離、貨物運輸量及定價條款波動的可能性及不確定性，董事審慎估計該等新業務及／或新合約於截至2021年及2022年3月31日止年度所帶來的預期收益將分別約為47.1百萬港元及53.8百萬港元；(e)本集團於往績記錄期因業務承載能力不足而放棄交易價值相對較低的車程數目；(f)根據鑑於現時市場狀況，在作出一切合理盡職審查、磋商或報價請求及／或現有客戶的要求以及新客戶或潛在客戶不時的詢問後，據其所深知、盡悉及作出估計的指示性車程數目；及(g)根據現時政治、經濟、市場及其他情況，以及弗若斯特沙利文報告中預測空運地勤服務需求整體增長。中型及輕重型貨車普遍用作及分配作我們的配套送貨服務分部及運輸服務分部；

- (B) 預測跨境運輸服務分部的完成車程數目在截至2021年及2022年3月31日止年度上升約13,000次車程及10,000次車程。分別經考慮(a)於往績記錄期為現有客戶完成的車程數目的歷史增長率；(b)根據與若干現有及潛在客戶訂立無法律約束力的諒解備忘錄的指示性完成車程數目；(c)本

業 務

集團於往績記錄期因業務承載能力不足而放棄交易價值相對較低的車程數目；(d)根據現有客戶的要求以及新客戶或潛在客戶不時詢問的車程數目；及(e)現時政治、經濟、市場及其他情況，以及弗若斯特沙利文報告中預測跨境運輸服務需求整體增長。重型貨車一般用作跨境運輸服務分部；

- (C) 經參考外部運輸服務供應商於各往績記錄期為我們完成的實際概約車程數目佔我們完成的車程總數計算截至2019年3月31日止年度的40%比60%過往基準，我們使用自置運輸及外包運輸服務的估計比例將建議為截至2021年3月31日止年度的20%比80%及截至2022年3月31日止年度的35%比65%，其亦已計及現時市場狀況下董事經合理盡職查詢後作出的最佳及審慎估計；及
- (D) 每輛貨車的估計平均年度車程數目，其乃主要基於每輛貨車每日的平均車程數目（2至4次車程）乘以每年估計平均工作日數（約260日）得出。

基於上述基礎及假設，我們計劃購置33輛新貨車以增加六輛中型貨車及27輛輕重型貨車以用於配套送貨服務及本地運輸服務，並將安排現有人力或動用[編纂][編纂]招聘更多司機，又或委聘獨立承包商操作有關新增貨車。下表載列特定所示期間所需33輛主要類型新貨車各自的數量：

車輛類型 (附註)	由[編纂]起至		總計
	截至2021年 3月31日止年度	截至2022年 3月31日止年度	
中型貨車	2	4	6
輕重型貨車	12	15	27
總計	14	19	33

附註：額外33輛貨車的最高載貨量分別約為1.5噸及6噸。

業 務

- (ii) 於往績記錄期，我們的自置運輸車隊的平均使用率高，分別約為99.4%、98.0%、98.1%及97.6%，限制了我們的整體營運能力；
- (iii) 根據所得報價估計每類貨車的單位購買成本及參考與本集團所購買類型及裝載量相同或相若的貨車過往介乎約0.4百萬港元至0.8百萬港元的平均單位購買成本。更換現有貨車的估計平均單位購買成本高於購買額外運輸車隊的成本，主要由於裝載量、呎吋、配置及規格的差異，例如密斗車的車身、最高速度、最大動能輸出及最大扭矩力；及
- (iv) 假設每輛貨車約[編纂]的購買成本將由[編纂][編纂]撥支，而[編纂]餘額將由融資租賃及／或銀行借款撥支。於往績記錄期，資金的建議來源及其各自所佔部分整體符合其過去的業務戰略。

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。

成本及利益分析

董事亦認為，購買而不租用我們擬動用[編纂][編纂]更換或購買的運輸車隊符合本集團利益。可能節省的年度租賃成本與運輸車隊的額外年度營運成本比較如下：

車輛類型	平均概約年度 營運成本 (附註1) 概約 千港元 a	來自外部運輸 服務提供商的 年度租賃成本 (附註2) 概約 千港元 b	每輛貨車 估計節省 年度開支 概約 千港元 c = a - b	購買的 額外車輛數目 概約 d	預計年度 總共節省 概約 千港元 e = c * d
中型貨車	264	304	(40)	6	(240)
輕重型貨車	301	413	(112)	27	(3,024)
總計				33	(3,264)

附註：

- 包括年度保養成本、保險、燃油成本、折舊、員工成本、停車場費用及其他相關營運成本。
- 根據外部運輸服務提供商的現有報價。

業 務

根據以上比較，來自外部運輸服務提供商的預計年度租賃成本總額大於預計年度折舊及年度營運成本總額。因此，董事認為本集團購買而不租用運輸車隊更符合經濟效益，以降低成本及增加我們的生產力、安排送貨日程的效率、確定性及靈活性。進一步詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途」一節。

維修及保養

本集團相信維持運輸車隊的狀況對能否為客戶提供優質可靠服務及為僱員提供安全的工作環境及營運極其重要。一般而言，我們每年會進行大約四至六次的貨車檢查及定期保養。我們的員工每天亦會在開始營運前檢查貨車。當我們的運輸車隊出現故障時，會被送到維修中心進行檢修。為了確保運輸車隊維修及保養服務可靠優質，我們與一家提供24小時緊急維修服務的指定汽車維修中心維持了八年的長期關係。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，我們的運輸車隊維修及保養成本分別約為11.2百萬港元、10.8百萬港元、8.1百萬港元及3.5百萬港元，原因為於往績記錄期，以新貨車替換車齡較高的貨車所致。

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)我們的物流中心及辦公室的業主。在選擇及評估潛在供應商時，我們一般會考慮(i)供應商的服務或產品質量；(ii)交付時間；(iii)其服務或產品的價格；及(iv)供應商的聲譽。董事認為，我們在為本集團所需物料或服務尋找替代供應商時並無遇到困難，乃由於香港及中國有很多提供所需物料或服務的供應商。

除我們就租賃物業訂立的協議及就勞務派遣服務及外部運輸服務而訂立的服務合約外，我們於往績記錄期並無與供應商訂立任何長期協議。我們一般與供應商事先協定報價（其將受個別訂單影響而出現波動）。報價包括所需物料或服務種類、價格及付款期。

我們的供應商一般會給予我們15至60天的信貸期，而若干供應商要求在提供服務前預先付款，且不向本集團授予信貸期，而我們一般會以銀行轉賬或支票結付。

業 務

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團並無因供應商延遲供應所需服務或物料，而在履行工作時有任何重大延誤或困難。我們並無存儲過量的包裝物料。

勞務派遣機構及外部運輸服務提供商

於往績記錄期，我們委聘獨立承包商提供派遣勞工及運輸服務，以促進本集團在香港進行部分服務。董事相信該等安排將(i)增加提供服務時的彈性及成本效益；及(ii)減少固定間接成本，如額外僱員及司機的薪金。

於往績記錄期，本集團不時就提供服務委聘勞務派遣機構及使用該等勞務派遣機構的派遣勞工。董事相信，該安排可提高我們提供服務時的靈活性及成本效益。根據本集團與勞務派遣機構的主協議，派遣勞工與本集團之間並無直接僱傭關係，而我們對派遣勞工的薪金、福利及與僱傭相關的保險概無責任。於往績記錄期，我們委聘超過35家為獨立第三方的勞務派遣機構。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，本集團就派遣勞工招致成本分別約為63.9百萬港元、73.2百萬港元、90.7百萬港元及40.8百萬港元，分別佔總營運成本約21.6%、24.3%、27.5%及27.5%。

除我們的自置運輸車隊外，經考慮(其中包括)我們的自置運輸車隊的承載能力及送貨日程後，我們委聘外部運輸服務提供商協助本集團在有需要時提供運輸服務。於往績記錄期，我們委聘超過180名為獨立第三方的外部運輸服務提供商。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，外部運輸服務成本分別約為91.7百萬港元、101.4百萬港元、123.5百萬港元及52.9百萬港元，分別佔總營運成本約31.0%、33.7%、37.5%及35.7%。

於往績記錄期，我們訂立的勞務派遣服務及外部運輸服務協議一般包含以下條款：

服務範圍：勞務派遣機構根據本集團的指示，提供派遣勞工進行空運貨物地勤服務。

外部運輸服務提供商提供運輸車隊及司機，根據本集團的指示，協助我們提供運輸服務。

業 務

- 合約期 : 與勞務派遣機構的合約期一般為期一年，除非被終止，否則將會無期限重續。
- 與外部運輸服務提供商的合約期一般為期一年至21個月。
- 服務費 : 勞務派遣機構根據某一工時時段的事先協定價格向我們收取費用，每名勞工每小時介乎50港元至56港元。
- 外部運輸服務提供商按(i)各指定路線每月運輸費用；或(ii)每程固定費用；及每名司機每小時固定費用，以事先協定價格向我們收費。
- 付款期 : 勞務派遣機構及外部運輸服務提供商將每月提交發票，以供本集團於收取發票日期起計30天內結付。
- 責任 : 勞務派遣機構有責任確保其已遵守與其業務營運有關(包括僱用派遣勞工)的適用法律下的所有規定。
- 終止 : 本集團、勞務派遣機構及外部運輸服務提供商有權於發出30天的書面通知後終止協議。

五大供應商

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，五大供應商所產生總成本佔總營運成本分別約17.6%、20.6%、26.0%及21.4%，即少於總營運成本的30%，而最大供應商所產生成本佔總營運成本分別約6.6%、8.1%、13.5%及11.0%。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年至11年的關係。

業 務

下表載列於往績記錄期有關本集團五大供應商根據所產生直接成本的若干資料：

截至2019年9月30日止六個月

排名	供應商	向本集團提供的產品／服務類型	供應商主要業務及背景	於最後實際可行日期與本集團建立關係的概約年期	供應商提供的一般信貸期限 (天)	付款方式	產生的成本 (千港元)	佔產生的總營運成本百分比 (%)
1	供應商A	派遣勞工	由同一實益擁有人擁有的香港私人物流公司，主要從事提供物流服務	11	30	支票	16,326	11.0
2	供應商B	派遣勞工	香港的私人公司，主要從事提供物流服務	5	30	支票	4,973	3.4
3	供應商C	運輸服務	香港的私人物流公司，主要從事提供燃油	8	30	支票	3,698	2.5
4	供應商D	派遣勞工	香港的獨資企業，主要從事提供物流服務	4	30	支票	3,418	2.3
5	供應商E	運輸服務	香港的合夥企業，主要從事提供物流服務	7	30	支票	3,240	2.2
							31,655	21.4

截至2019年3月31日止年度

排名	供應商	向本集團提供的產品／服務類型	供應商主要業務及背景	於最後實際可行日期與本集團建立關係的概約年期	供應商提供的一般信貸期限 (天)	付款方式	產生的成本 (千港元)	佔產生的總營運成本百分比 (%)
1	供應商A	派遣勞工	由同一實益擁有人擁有的香港私人物流公司，主要從事提供物流服務	11	30	支票	35,977	13.5
2	供應商B	派遣勞工	香港的私人公司，主要從事提供物流服務	5	30	支票	10,202	3.8
3	供應商E	運輸服務	香港的合夥企業，主要從事提供物流服務	7	30	支票	8,510	3.2
4	供應商F	運輸服務	中國的私人公司，主要從事提供物流服務	1	40	支票	7,498	2.8
5	供應商C	運輸服務	香港的私人物流公司，主要從事提供燃油	8	30	支票	7,231	2.7
							69,418	26.0

本文件為草擬本，屬不完整並可予更改，且當中資料須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

業 務

截至2018年3月31日止年度

排名	供應商	向本集團提供的產品／服務類型	供應商主要業務及背景	於最後實際可行日期與本集團建立關係的概約年期	供應商提供的一般信貸期限 (天)	付款方式	產生的成本 (千港元)	佔產生的總營運成本百分比 (%)
1	供應商A	派遣勞工	由同一實益擁有人擁有的香港私人物流公司，主要從事提供物流服務	11	30	支票	24,274	8.1
2	供應商G	運輸服務	主要從事提供物流服務的集團成員公司。該集團包括一家在紐約證券交易所上市的公司，於2018財政年度錄得約26億美元的收益。於2019年12月31日，其資產淨值約為55億美元	7	30	支票	12,051	4.0
3	供應商E	運輸服務	香港的合夥企業，主要從事提供物流服務	7	30	支票	9,301	3.1
4	供應商B	派遣勞工	香港的私人公司，主要從事提供物流服務	5	30	支票	9,275	3.1
5	供應商D	派遣勞工	香港的獨資企業，主要從事提供物流服務	4	30	支票	7,043	2.3
							61,944	20.6

業 務

截至2017年3月31日止年度

排名	供應商	向本集團提供的產品／服務類型	供應商主要業務及背景	於最後實際可行日期與本集團建立關係的概約年期	供應商提供的一般信貸期限 (天)	付款方式	產生的成本 (千港元)	佔產生的總營運成本百分比 (%)
1	供應商A	派遣勞工	由同一實益擁有人擁有的香港私人物流公司，主要從事提供物流服務	11	30	支票	19,458	6.6
2	供應商E	運輸服務	香港的合夥企業，主要從事提供物流服務	7	30	支票	11,410	3.9
3	供應商B	派遣勞工	香港的私人公司，主要從事提供物流服務	5	30	支票	8,384	2.8
4	供應商H	運輸服務	中國的私人公司，主要從事提供物流服務	4	40	支票	6,425	2.2
5	供應商D	派遣勞工	香港的獨資企業，主要從事提供物流服務	4	30	支票	6,195	2.1
							51,872	17.6

在作出一切合理查詢後，據董事所深知及確信，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，董事或任何股東（其於緊隨[編纂]及資本化發行完成後持有本公司5%以上的股本）或彼等各自的任何聯繫人概無持有本集團五大供應商任何一間的任何權益。

資訊科技

本集團已訂購了一個配備全球定位系統的汽車追蹤系統安裝在大部分運輸車隊。藉著該系統，我們可追蹤各車輛的位置，以確保我們的運輸服務可靠，並確保運輸途中貨物的安全。為輔助我們的營運，我們已實施人力資源管理系統及出勤系統，以儲存僱員的個人資料、薪金付款、強積金付款、出勤及請假記錄。該系統讓本集團可監控我們的人手情況。有關投資及升級我們的資訊科技系統的進一步詳情，請參閱「業務—業務策略」及「未來計劃及[編纂]用途」各節。

業 務

牌照、許可證及註冊

下表載列於最後實際可行日期我們的主要牌照、許可證及註冊詳情：

牌照、證書或註冊	頒發機構	發出日期	屆滿日期
道路運輸經營許可證	上海市交通委員會	2019年11月7日	2023年11月6日
道路運輸經營許可證	廣州市交通委員會	2016年2月22日	2020年3月31日 (附註)
道路運輸經營許可證	深圳市交通委員會	2016年10月24日	2020年10月23日
輻照儀器牌照	香港輻射管理局	2019年11月5日	2020年11月4日

附註：根據於2020年3月17日公佈由中國政府交通運輸部發出的通知，道路運輸經營許可證的屆滿日期將自動延至自COVID-19疫情完結當日起計45天。於上述遞延期間，當地交通運輸部門當局將不會對未能及時重續許可證的公司採取行政管理措施。

董事確認，於最後實際可行日期，本集團已遵守有關法律及法規，就於香港的業務經營取得所有必要牌照及許可證。董事確認及誠如中國法律顧問所告知，於最後實際可行日期，本集團已遵守有關法律及法規，就於中國的業務經營取得所有必要牌照及許可證。董事確認，本集團於取得及／或重續該等牌照及許可證時無遇上任到何重大困難。此外，董事並不知悉任何會嚴重妨礙或延遲該等牌照及許可證於屆滿後重續的情況。因此，董事預期在遵守有關註冊時不會遇上任何重大困難以致對本集團的營運及業務造成重大影響。

獎項及認證

下表載列於往績記錄期及直至最後實際可行日期本集團取得的主要獎項：

獎項	頒發機構	頒發年份
TAPA貨車運輸安全要求證書	TAPA	2018年

業 務

質量保證

我們相信維持我們的服務質量的能力對於本集團的發展而言非常重要。

我們的質量保證措施由質量保證部門設計及實行，其監察我們的物流服務，以確保我們隨時提供優質的服務並符合我們客戶的關鍵績效指標。有關Top Global Express Carrier訂立的具體關鍵績效指標，請參閱本節上文「我們的服務—空運貨站營運—主要合約條款及條件」各段。高級管理層將定期舉行會議，檢討我們營運的有效性並回應客戶的反饋，以繼續改善我們的質量標準。

我們的質量保證方針一般包括：

1. 我們在了解客戶需要後與客戶設立一套客製化的關鍵績效指標。
2. 我們鼓勵客戶反饋。在收到客戶反饋後24小時內，我們的員工會回覆客戶，然後跟進客戶的反饋。
3. 本集團的質量保證部門將定期及／或突發抽查我們的服務，以改善服務水平。
4. 我們將定期就本集團服務質量與客戶溝通。

於往績記錄期及於最後實際可行日期，我們並無面臨客戶有關我們服務質量的任何重大投訴或糾紛。

健康與工作安全

我們極為重視僱員的健康及工作安全。由於空運貨站營運服務及運輸服務行業的性質一般牽涉搬運重物及使用機器，工人承受意外及受傷的風險。故此，我們在員工手冊制定了指引讓員工遵從。我們亦有安全清單，讓監督人員可不時進行檢查。我們亦鼓勵監督人員出席有關職業安全的外部培訓，以了解工作安全的最新發展及取得香港職業安全健康局證書。

就我們的司機的工作安全而言，我們已(i)於部分汽車的司機座位安裝了實時攝錄機，以監察司機的駕駛行為；及(ii)為司機提供內部培訓，以改善其駕駛技術及態度。

業 務

我們提供培訓課程及每週簡報會，教育並提醒我們的僱員有關工作地方健康及安全的重要性及正確做法。

我們的人力資源及行政部人員記錄並持續留意我們的僱員在履行工作職務時發生的任何損傷，確保作出有效的保險索償和治療以保障我們的僱員和本集團。

於往績記錄期，我們的僱員概無發生任何重大工傷或交通意外，以致對本集團的業務、營運或財務狀況造成重大不利影響。

環境事宜

鑑於本集團的業務性質，本集團業務活動並無直接產生工業污染物，因此本集團於往績記錄期概無直接招致為遵守適用環境保護規則及法規的成本。於最後實際可行日期，本集團並無牽涉任何有關適用環境保護法律及法規的重大違規問題。因此，基於過往經驗，董事預期本集團今後不會直接招致為遵守適用環境保護規則及法規的成本。

保險

我們投購的保險包括貨運責任保險、僱員補償保險、第三者身體損傷保險、第三者財產損毀汽車保險、公眾責任保險、機動車交通事故責任強制保險、機動車商業保險及清關責任保險。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，本集團分別招致約3.0百萬港元、2.9百萬港元、2.2百萬港元及1.3百萬港元的保險開支。董事認為我們的投保範圍符合業內一般投保範圍且對本集團營運而言屬足夠。於最後實際可行日期，我們並無提出亦無遭受任何重大保險申索。然而，我們的業務營運可能遭受多項業務中斷而引致潛在的損失，而我們現時的投保範圍可能無法完全保障我們的損失。更多詳情請參閱本文件「風險因素—與我們業務有關的風險—我們的投保範圍未必足以覆蓋所有損失或客戶的潛在申索，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成影響」一節。

競爭

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約4.4%的複合年增長率穩定增長，由2013年約1,007.7百萬港元增加至2018年約1,250.8百萬港元。相反，

業 務

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。

對市場新進者而言，在香港物流服務市場建立業務有若干進入壁壘。根據弗若斯特沙利文報告，此包括實力強勁且富經驗的管理層、卓越行業專長、強大的能力，連同具規模的運輸車隊及勞動力、現有關係及網絡、行業的專業知識及服務。有關香港空運貨物服務市場競爭格局的進一步資料，請參閱本文件「行業概覽」一節。

物業權益

於最後實際可行日期，本集團於中國擁有一項物業。該項物業地址為中國廣州越秀區中山三路33號B棟4818室，主要用作我們的辦公室。

下表載列我們於最後實際可行日期在香港及中國的租賃物業的地址及用途：

地址	建築面積	月租	用途	租賃期
香港 新界 葵涌 永建路 19-21號 (即桂邦物流中心)	70,258平方呎	421,548港元	倉庫	2018年2月1日至 2022年1月31日 (附註1)
葵涌 新都會廣場一座 16樓1613-1615號	1,564平方呎	48,484港元	辦公室	2018年2月8日至 2021年2月7日
中國深圳 福田區 皇崗口岸 福田南路38號 廣銀大廈 1209、1211、 1213、1215、1217 及1219室*	296平方米	人民幣 22,479元	辦公室	2018年4月1日至 2021年3月31日

業 務

地址	建築面積	月租	用途	租賃期
中國深圳 機場物流園 國內貨運村(二期) 深圳寶安區機場路 A棟105及205室*	270平方米	人民幣 16,117元	辦公室	2019年8月1日至 2022年7月31日
中國上海 長寧區 天山路30號A棟 1110室*	110.47平方米	人民幣 11,000元	辦公室	2019年1月1日至 2020年12月31日
中國上海 虹口區 四平路623號 新宏大廈 6樓617室*	20平方米	人民幣 2,650元	辦公室	2019年4月1日至 2020年3月31日 (附註2)

附註：

- (1) 土地擁有人及租戶均有權在給予不少於六個月的事先書面通知後終止租賃協議，而該等終止通知不得於2020年7月31日前生效。
- (2) 租賃協議已按月租人民幣2,650元續期六個月至2020年9月30日止。

所有物業均租賃自獨立第三方。董事預期在有關租賃屆滿並重續時不會出現任何重大困難或障礙。

我們無法向閣下保證，我們可能成功重續桂邦物流中心的租賃協議。有關當中涉及的相關風險，請參閱本文件「風險因素—與我們業務有關的風險—我們的業務取決於運輸車隊及主要營運設施」一節。

知識產權

有關重大知識產權(董事按照其對我們的業務營運、財務狀況及前景的重要性而釐定)的詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料—有關本集團業務的其他資料—10. 本集團的知識產權」一節。

業 務

於最後實際可行日期，我們並無牽涉任何有關知識產權的訴訟，亦無收到可能提出或待決有關侵犯任何知識產權的任何申索（不論作為索償人或答辯人）通知。

研究及開發

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們概無進行任何研究及開發活動，董事亦無計劃在可見將來進行任何研究及開發活動。

僱員

於2017年、2018年、2019年3月31日以及2019年9月30日及最後實際可行日期，本集團合共分別有292名、275名、238名、233名及226名全職僱員。下表載列於最後實際可行日期按職能分類的全職僱員明細：

職能	僱員數目		
	香港	中國	總計
管理	5	—	5
行政、人力資源及會計	26	19	45
營運	86	84	170
質量保證	2	4	6
總計	<u>119</u>	<u>107</u>	<u>226</u>

附註：我們其中三名員工為貨物保安指定人，彼等已修讀並完成管制空運貨物安檢設施培訓課程。

我們一般透過在報章及香港勞工處刊登招聘廣告及職位空缺，在公開市場招聘僱員。本集團重視人力資源，持續評估可用的人力資源，並會決定是否需要聘請額外人員以應付本集團的業務發展。

應付我們僱員的薪酬包括基本薪金、津貼及酌情花紅。招聘及挽留富經驗及熟練工人的能力對於我們的業務發展及增長而言至關重要。僱員的基本薪酬一般按僱員的職級、職位、資格、經驗及表現釐定。酌情花紅按年支付，視乎個別員工的服務年期及表現，以及本集團於前一財政年度的溢利而定。為吸引及挽留僱員，我們每年就給予僱員的薪酬待遇進行評估，以釐定是否應對基本薪金及花紅作出任何調

業 務

整。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，我們的僱員福利開支分別約為70.6百萬港元、57.9百萬港元、50.1百萬港元及23.8百萬港元。

我們提供培訓以提升僱員的技能、知識及能力。我們為新聘請的員工提供在職培訓及試用期內的入職訓練，並持續評估彼等進度。我們亦提供內部培訓課程以提高僱員對基本物流信息、法規及其他相關主題的了解。此外，本集團亦提供現場培訓以加強僱員對標準運作程序的理解，如處理貨物及裝卸的正確技巧。

為提高彈性及成本效益，於往績記錄期，我們委聘勞務派遣機構在需要時在香港提供派遣勞工。有關詳情請參閱本節「供應商—勞務派遣機構及外部運輸服務提供商」一段。

於往績記錄期，本集團在招聘僱員時並無遇上任何重大困難，亦無遇到任何重大員工或勞資糾紛。董事確認，本集團與僱員的關係整體令人滿意。董事認為管理政策、工作環境、晉升前景及給予僱員的福利有助建立良好的僱傭關係及挽留僱員。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的僱員並無成立工會。

訴訟及申索

於往績記錄期及於最後實際可行日期，本集團在日常業務過程中牽涉一宗針對我們的人身傷害申索。董事認為發生有關人身傷害申索於行內實屬常見。

業 務

下表載述於最後實際可行日期正在進行針對本集團的人身傷害申索的詳情：

本集團公司名稱	意外／申索詳情	受傷工人身分／ 原告人身分	索償賠償金額／ 償付金額	於最後實際可行日期 的申索狀態
<p>桂邦(香港)，其接獲總承包商分包的貨物處理工作，並進一步將有關工作分包予本集團的一名分包商。</p>	<p>於2016年3月19日，分包商的一名工人聲稱其自叉車卸貨並將貨物堆放至飛機大型貨盤時，右腳／足踝、左腳／足踝、背部及頸部受傷。</p> <p>上述工人(即原告人)於2017年11月根據《僱員補償條例》提出申索，其後於2019年8月根據普通法提出人身傷害申索的訴訟。</p>	<p>本集團分包商的僱員。</p>	<p>本集團分包商於2019年4月向原告人支付僱員賠償金額575,662港元。</p> <p>人身傷害申索於最後實際可行日期仍在進行中。原告人提交的損害賠償陳述書所載的申索金額約為3.1百萬港元另加將予評估的利息(考慮到倘原告人日後損失收入)，或約為0.8百萬港元另加將予評估的利息(倘原告人日後並無損失收入，但原告人被視為已喪失工作能力)，由共同被告人(即總承包商、本集團及該名本集團分包商)共同及個別承擔責任。</p>	<p>於2019年11月12日，我們已向法院提出抗辯，故該宗案件仍處於早期階段。誠如於該宗申索中代表本集團的外部法律顧問(「人身傷害法律顧問」)所告知，鑒於該宗案件仍在進行中，而該宗案件的各方尚未作出文件透露並送達證人陳述書，故於現階段斷定訟費及法律責任(尤其是所有共同被告人分攤法律責任)實屬言之尚早。考慮到上文人身傷害法律顧問所提供意見，董事認為就該宗案件的最終結果及對本公司的實質影響作出結論實屬言之尚早。</p> <p>誠如人身傷害法律顧問所進一步告知，桂邦(香港)的董事不大可能因該宗意外而個別負上任何刑事法律責任。</p>

於2020年3月6日，桂邦(香港)與本集團分包商訂立彌償契據，據此，本集團分包商同意向桂邦(香港)悉數彌償桂邦(香港)因或就人身傷害申索而招致或產生的一切申索、損失、損害賠償、費用、開支及任何負債。

業 務

考慮到(其中包括)(i)傷勢的性質及程度；(ii)受傷僱員的康復情況；(iii)斷定法律程序的訟費及法律責任實屬言之尚早；及(iv)本集團分包商作出的彌償，董事認為毋須就該宗訴訟的或然負債計提撥備。

除上文所披露者外，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待決或面臨威脅的重大訴訟、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。

監管合規

董事確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團概無被視為重大或系統性不合規的不合規事件。

內部監控及風險管理措施

我們的董事負責制定及監察內部監控措施的實施以及我們的風險管理系統的成效，有關措施及系統旨在合理確保實現經營、匯報及合規方面的目標。

為管理外在及內在風險並確保業務營運暢順，我們已於2017年11月委聘內部監控顧問(「內部監控顧問」)協助本集團檢討及就改善內部監控系統提供建議。內部監控顧問已審閱我們的內部監控系統，並就此提供建議，包括以下重要建議：

- (i) 我們將僅向適當人員授予進入我們的會計系統的權利，以盡量減少財務資料錯報的風險；
- (ii) 我們將在開出銷售發票程序中建立雙重控制模式，並定期審閱應收客戶賬款以及任何應收客戶的長期未償還債務的可回收性，以確保財務資料的可靠性；
- (iii) 我們將在付款程序中建立雙重控制模式，以避免挪用資金的風險；
- (iv) 我們將保存固定資產登記冊，制定固定資產資本化政策，並設立收購及出售固定資產政策；及
- (v) 我們將確保所有電腦均安裝了授權的信息技術軟件。

業 務

內部監控顧問於2018年4月及2018年8月按建議進行跟進檢討。根據跟進檢討的結果，我們已證明我們已實施所有建議的主要內部監控措施。跟進檢討並無識別出任何重大不足。尤其是我們已採納一系列內部監控政策、程序及計劃，旨在達致有效且具效率的營運、可靠的財務報告及遵守適用法律及法規。我們內部監控系統的重點包括以下各項：

內部審核：我們制訂內部審核章程，清楚列明我們內部審核職能的角色及責任、權力及申報關係。我們已將內部審核職能外判予一名外部顧問以定期評估及評核本集團的風險管理及內部監控機制。

僱員手冊及政策：管理層已制訂僱員手冊以界定(其中包括)我們的操守守則。我們的僱員手冊已分發予各員工並由彼等確認。

利益衝突：我們的內部監控政策內已建立僱員申報利益衝突的機制。所有僱員須按需要申報潛在利益衝突。

下文載列我們業務的主要風險管理及控制程序：

營運風險管理

我們的行政總裁兼執行董事陳宇先生負責維持我們的營運及評核我們業務的營運風險。彼負責實行風險管理政策及程序。我們深知工作安全的重要性，並已根據適用法規實行安全指引，要求所有僱員嚴格遵守有關指引。我們亦定期檢查我們的運輸車隊，以確保其可安全使用。此外，我們要求我們的司機、員工及操作員出席所需安全標準的培訓，並向僱員提供定期工作場所安全培訓。

風險控制

管理層須垂注若干風險，包括審批程序的書面記錄不足、未能發現不道德行為、缺乏財務系統雙重控制。為控制有關風險，本集團已訂有員工手冊、內部監控及企業管治手冊讓本集團所有董事及僱員遵從。

監管風險管理

[編纂]後，本集團可能面對不符合GEM上市規則的風險。我們已按GEM上市規則第6A.19條所規定，委聘南華融資有限公司作為我們的合規顧問。本集團亦將考慮保留一名香港法律顧問就適用香港法律及法規合規事宜向我們提供意見。