

財務資料

閣下應將本節與本文件附錄一會計師報告所載的綜合財務報表(包括其附註)一併閱讀。本公司的綜合財務報表乃根據香港財務報告準則(「香港財務報告準則」)編製。閣下應細閱整份會計師報告，而不應僅依賴本節所載資料。

以下的討論及分析載有若干前瞻性陳述，反映目前對未來事件及財務表現的看法。該等陳述乃以本公司基於對過往趨勢、現況及預期日後發展的經驗和理解，以及本公司相信在該等情況下屬適當的其他因素而作出的假設及分析作為依據。然而，實際結果及發展能否符合本公司預期及估計將視乎多項非本公司所能控制的風險及不確定因素而定。有關進一步資料，閣下應參閱本文件「風險因素」一節。

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年世界最大的國際空運貨物機場)，並已將我們的地理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」計劃所推動的新興商機。

本集團的收益由截至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4.1%至截至2018年3月31日止年度約321.9百萬港元，而我們的純利由截至2017年3月31日止年度約4.2百萬港元增加約2.2百萬港元至截至2018年3月31日止年度約6.4百萬港元。

財務資料

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，而我們的純利由截至2018年3月31日止年度約6.4百萬港元轉為截至2019年3月31日止年度約0.1百萬港元的淨虧損狀況。

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7.8%至截至2019年9月30日止六個月約160.2百萬港元，而我們的純利由截至2018年9月30日止六個月約1.9百萬港元的淨虧損狀況轉為截至2019年9月30日止六個月約3.4百萬港元的純利狀況。

呈列基準

本公司於2018年1月2日根據公司法在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。為籌備[編纂]，本集團旗下公司進行重組，有關進一步詳情於本文件「歷史、重組及公司架構」一節說明。

重組完成後，本公司於2018年2月13日成為本集團現時旗下公司的控股公司。本集團重組涉及在以桂邦(香港)為首的既有集團之上，在桂邦(香港)與其他控股公司之間，置放本公司及Asia-express (BVI)；由此產生的本集團被視作存續實體。因此，編製歷史財務資料時，乃假設本公司一直是本集團的控股公司。

影響我們的經營業績及財務狀況的重要因素

影響我們的業務、財務狀況及經營業績的主要因素載列如下。

空運貨物吞吐量的市場趨勢及運輸基建的發展

我們是發展成熟的香港空運貨物地勤服務提供商。我們的業務表現因此將很大程度受中港兩地的空運貨物地勤市場、空運貨物吞吐量及整體經濟狀況影響。倘中港兩地的空運貨物吞吐量下跌，有關下跌很可能導致對我們的服務的需求相應減少。中港兩地空運貨物地勤服務市場的不利發展因此可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。此外，隨著港珠澳大橋等運輸基建的發展，該情況可能便利本集團提供運輸服務，讓我們可接觸到大灣區的潛在新客戶，擴充業務營運。

財務資料

我們與主要客戶的關係

我們的核心客戶乃全球快遞企業以及空運貨站營運商，我們非常依賴彼等的業務表現，而彼等的業務表現則受快遞企業行業的市場趨勢影響。因此，概不保證我們的主要客戶將不會與本集團於服務協議屆滿日期前終止服務協議，或彼等日後會否繼續邀請我們入標或授予我們新合約。我們主要客戶的業務策略如有任何變動，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

運輸成本

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，我們的運輸成本分別約為139.7百萬港元、147.4百萬港元、175.1百萬港元及76.8百萬港元，佔我們同期總營運成本約47.2%、49.0%、53.2%及51.9%。我們的運輸成本將受下列因素影響(其中包括)：(i)向外部運輸服務提供商支付的服務費用；(ii)泊車費；(iii)維修及保養成本；及(iv)燃料開支。倘運輸成本大幅增加，我們的營運開支及經營現金流量壓力將會上升，因此對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

下表載列於往績記錄期運輸成本波動對除稅前溢利的影響的敏感度分析，僅供說明用途。假設波動為5%及10%，乃符合於往績記錄期運輸成本的過往波動：

假設波動 ^(附註)	對除稅前溢利的影響 ^(附註)			
	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	2019年
	千港元	千港元	千港元	千港元
運輸成本				
+/-5%	6,987	7,369	8,756	3,839
+/-10%	13,974	14,738	17,511	7,678

附註：除運輸成本的假設波動外，假設所有其他因素不變。

假設其他變量保持不變，倘運輸成本於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月分別增加約4.1%、5.8%、1.3%及5.5%，我們將錄得收支平衡，僅供說明用途。

財務資料

僱員福利開支及派遣勞工成本

空運貨站營運服務行業乃服務型行業，我們依賴員工或派遣勞工提供服務予客戶。我們的僱員福利開支主要包括工資及薪金、退休福利計劃供款以及其他津貼及福利。派遣勞工成本主要包括向勞務派遣機構支付派遣勞工的款項。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及派遣勞工成本合共分別約為134.5百萬港元、131.0百萬港元、140.8百萬港元及64.6百萬港元，佔我們總營運成本約45.4%、43.6%、42.8%及43.6%。倘僱員福利開支或派遣勞工成本大幅增加，我們的營運開支及經營現金流量壓力將會上升，因此對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

下表載列於往績記錄期我們的僱員福利開支及派遣勞工成本總額的波動對除稅前溢利影響的敏感度分析，僅供說明用途。假設波動為5%及10%，乃符合於往績記錄期我們的僱員福利開支及派遣勞工成本總額的過往波動：

假設波動 <small>(附註)</small>	對除稅前溢利的影響 <small>(附註)</small>			
	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	2019年
	千港元	千港元	千港元	千港元
僱員福利開支及派遣勞工 成本總額				
+/-5%	6,725	6,552	7,041	3,231
+/-10%	13,450	13,105	14,081	6,462

*附註：*除僱員福利開支及派遣勞工成本總額的假設波動外，假設所有其他因素不變。

假設其他變量保持不變，倘僱員福利開支及派遣勞工成本總額於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月分別增加約4.3%、6.6%、1.6%及6.6%，我們將錄得收支平衡，僅供說明用途。

財務資料

主要會計政策及估計

我們已識別若干就編製綜合財務報表而言屬重要的會計政策。對閣下瞭解我們的財務狀況及經營業績而言屬重要的重大會計政策、判斷及估計乃分別詳述於本文件附錄一附註3及附註4。我們的若干會計政策涉及主觀假設及估計，以及有關會計項目的複雜判斷。我們根據過往經驗、最新資料及我們相信於有關情況下屬合理的其他假設作出估計。實際結果於不同假設及情況下或會有所區別。我們認為下列會計政策、估計及判斷就編製綜合財務報表而言對我們最為關鍵。

收益確認

收益按反映我們預期有權就交換已承諾服務享有的代價金額確認，以述明向客戶轉移該等服務。我們於完成履約責任時（即於特定履約責任的相關服務的「控制權」轉移至客戶時）（或就此）確認收益。

倘資產的控制權隨時間轉移，則收益乃參照完全達成履約責任的進展情況而於合約期內確認。否則，於客戶取得指定服務控制權時確認收益。

我們向客戶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。該等合約於服務展開前已經訂立。根據合約條款，在我們履約的同時，客戶同時收取及消耗我們履約而提供的利益。來自空運貨站營運服務、運輸服務以及倉儲及其他增值服務之收益因此隨時間轉移確認。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備乃在綜合財務狀況表按成本減其後累計折舊及其後累計減值虧損（如有）列賬。

折舊乃使用直線法於其估計可使用年期內以撇銷資產的成本減去其剩餘價值予以確認。估計可使用年期、剩餘價值及折舊方法將會於各報告期末檢討，而任何估計變動的影響會按預期基準入賬。

財務資料

減值虧損

本集團於報告期末檢討其有形資產及使用權資產之賬面值，以釐定是否有任何跡象顯示該等資產出現減值虧損。倘存在任何有關跡象，則對該資產之可收回金額予以估計，從而釐定減值虧損(如有)的程度。倘無法估計個別資產之可收回金額，本集團則估計該資產所屬的現金產生單位之可收回金額。

可收回金額為公平值減去出售成本及使用價值兩者中之較高者。倘若資產(或現金產生單位)的可收回金額估計低於其賬面值，則資產(或現金產生單位)的賬面值將調低至其可收回金額。減值虧損乃即時於損益中確認。

倘若其後撥回減值虧損，則資產(或現金產生單位)的賬面值會上調至其經修訂估計可收回金額，但所上調的賬面值不得超出倘若資產(或現金產生單位)於過往年度並無確認減值虧損時原應釐定的賬面值。減值虧損撥回於損益中確認。

估計不確定因素的主要來源

於應用附錄一所載本公司會計師報告附註4所述本集團的會計政策時，董事須對無法透過其他來源確定的資產及負債賬面值作出判斷、估計及假設。該等估計及相關假設基於過往經驗及其他被視為相關的因素而作出。實際結果可能有別於該等估計。

本公司持續審閱該等估計及相關假設。倘對會計估計的修訂僅影響進行修訂的期間，則於該期間確認有關修訂，倘修訂影響目前及未來期間，則會於進行修訂的期間及未來期間確認有關修訂。

確認遞延稅項資產

遞延稅項的金額乃依據資產及負債賬面值的預期變現或償還方式，按各報告期末已正式或實際施行的稅率計提撥備。於日後可能有應課稅溢利可用以抵銷可動用資產時，我們方會就本公司稅項虧損確認遞延稅項資產。因此，我們已作出估計以確定應否確認遞延稅項結餘。

汽車的估計使用壽命

本公司根據汽車實際使用壽命的過往經驗，並考慮有關汽車的任何剩餘價值釐定估計使用壽命。

財務資料

香港財務報告準則第9號「金融工具」及相關修訂

截至2019年3月31日止年度及截至2019年9月30日止六個月，我們已應用香港財務報告準則第9號金融工具及其他香港財務報告準則的相關修訂。香港財務報告準則第9號引入新要求：1) 金融資產及金融負債的分類及計量；2) 金融資產的預期信貸虧損（「**預期信貸虧損**」）；及3) 一般對沖會計。

我們已根據香港財務報告準則第9號所載的過渡條文應用香港財務報告準則第9號，即對於2018年4月1日（首次應用日期）尚未終止確認的工具追溯應用分類及計量要求（包括減值），而對於2018年4月1日已終止確認的工具並無應用該等要求。於2018年3月31日的賬面值與2018年4月1日的賬面值之間的差額於期初保留溢利中確認，並無重述比較資料。

我們應用香港財務報告準則第9號簡化方法計量預期信貸虧損，就所有貿易應收款項採用全期預期信貸虧損。為計量預期信貸虧損，貿易應收款項已就其重大結餘的應收賬款進行個別評估，或已根據客戶共同信貸風險特點使用適當分組之提列矩陣進行共同評估。

按攤銷成本計算的其他金融資產的虧損撥備主要包括其他應收款項、已抵押銀行存款及銀行結餘，乃按12個月預期信貸虧損（「**12個月預期信貸虧損**」）的基準計量，且信貸風險自初始確認以來並無顯著增加。就已抵押銀行存款及銀行結餘而言，本集團僅與獲國際信貸評級機構給予高信貸評級之信譽良好銀行進行交易。概無有關該等銀行最近的拖欠記錄。就所有其他工具而言，本集團計量相等於12個月預期信貸虧損的虧損撥備，除非信貸風險自初始確認以來顯著上升，則確認全期預期信貸虧損。評估是否應確認全期預期信貸虧損乃根據自初始確認以來發生違約的可能性或風險是否顯著上升。預期信貸虧損並不重大。因此，概無就於2018年4月1日之其他金融資產確認虧損撥備。

於2018年3月31日的金融資產（包括貿易應收款項）的所有虧損撥備已與於2018年4月1日的期初虧損撥備對賬如下：

	<u>貿易應收款項</u>
	千港元
於2018年3月31日—香港會計準則第39號	—
按期初保留溢利重新計量的金額	<u>980</u>
於2018年4月1日	<u><u>980</u></u>

財務資料

受預期信貸虧損計量規限的貿易應收款項減值評估

於2018年4月1日前，倘有客觀證據證明出現減值虧損，我們考慮未來現金流量的估計。減值虧損之金額乃按資產賬面值與按金融資產之原有實際利率（即於初始確認時計算之實際利率（如適用））貼現之估計未來現金流量（不包括未產生之未來信貸虧損）現值兩者之差額計量。倘未來現金流量少於預期，或因事實及情況的改變而下調，則可能出現重大減值虧損。

自2018年4月1日起，我們的管理層根據貿易應收款項的信貸風險及逾期狀況估計貿易應收款項的虧損撥備金額。虧損撥備金額乃按資產賬面值與估計未來現金流量現值之間的差額計量，並考慮預期未來信貸虧損。貿易應收款項的信貸風險評估涉及高度估計及不確定性。倘實際未來現金流量低於預期或超過預期時，可能因此產生重大減值虧損或重大減值虧損撥回。

董事認為，與香港會計準則第39號比較，採納香港財務報告準則第9號項下新減值方法將不會導致壞賬撥備出現重大差異，且不會對我們的綜合財務狀況及表現造成任何重大影響。進一步詳情，請參閱本文件附錄一內的會計師報告第I-16至I-18頁。

香港財務報告準則第15號「客戶合約收益」

源自客戶合約的貿易應收款項初步按照香港財務報告準則第15號計量。本集團於整段往績記錄期採納香港財務報告準則第15號，且根據香港財務報告準則第15號及香港會計準則第18號確認收益的時間並無差異。董事認為，與香港會計準則第18號的規定比較，採納香港財務報告準則第15號對本集團於往績記錄期的綜合財務狀況及表現並無任何影響。

香港財務報告準則第16號「租賃」

香港財務報告準則第16號取代香港會計準則第17號「租賃」以及相關詮釋。本集團尚未重新評估於首次應用日期前已存在的合約，但在評估2019年4月1日或以後訂立或修訂的合約是否載有租賃時，根據香港財務報告準則第16號所載的規定應用租賃的定義。本集團已按2019年4月1日確認的累計影響，追溯應用香港財務報告準則第16號。本集團之租賃披露已載列於本文件附錄一會計師報告附註24。

財務資料

使用權資產及租賃負債的呈列方式

香港財務報告準則第16號規定承租人於財務狀況表確認幾乎全部租賃，原因為已刪除經營租賃與融資租賃的區分。僅短期及低價值租賃獲豁免。使用權資產隨後按成本(扣減任何累計折舊及任何累計減值虧損)計量；及租賃負債隨後使用實際利率法計量。因此，使用權資產的折舊支出及租賃負債的利息開支於綜合損益及其他全面收益表確認。倘應用香港會計準則第17號，該等租賃不會符合資格確認為資產或負債。

下表概述採納香港財務報告準則第16號對綜合財務報表若干主要項目的影響：

	根據香港財務 報告準則 第16號呈報	根據香港會計 準則第17號 呈報	差異
	千港元	千港元	千港元
截至以下日期止年度／期間的除稅後溢利：			
2017年3月31日	4,257	4,210	47
2018年3月31日	6,991	6,438	553
2019年3月31日	(452)	(149)	(303)
2019年9月30日	3,384	3,450	(66)
於以下日期的總資產：			
2017年3月31日	143,305	116,105	27,200
2018年3月31日	139,149	119,738	19,411
2019年3月31日	152,212	137,220	14,992
2019年9月30日	154,860	127,140	27,720
於以下日期的總負債：			
2017年3月31日	99,416	71,589	27,827
2018年3月31日	77,905	58,420	19,485
2019年3月31日	102,971	87,601	15,370
2019年9月30日	107,596	79,060	28,536
於以下日期的總權益：			
2017年3月31日	43,888	44,516	(628)
2018年3月31日	61,243	61,318	(75)
2019年3月31日	49,241	49,619	(378)
2019年9月30日	47,264	48,079	(815)

財務資料

下表概述採納香港財務報告準則第16號對主要財務比率的影响：

	根據香港財務 報告準則 第16號呈報	根據香港會計 準則第17號 呈報	差異
於以下日期的資產負債比率：			
2017年3月31日	105.6%	41.6%	64.0%
2018年3月31日	46.6%	14.8%	31.8%
2019年3月31日	96.7%	65.0%	31.7%
2019年9月30日	123.1%	133.1%	(10.0%)
於以下日期的負債權益比率：			
2017年3月31日	74.1%	10.5%	63.6%
2018年3月31日	14.4%	現金淨額	不適用
2019年3月31日	59.1%	27.7%	31.4%
2019年9月30日	84.1%	23.4%	60.7%
於以下日期的利息覆蓋率：			
2017年3月31日	4.4	7.6	(3.2)
2018年3月31日	6.8	15.9	(9.1)
2019年3月31日	2.3	3.8	(1.5)
2019年9月30日	4.7	6.9	(1.7)
於以下日期的股本回報率：			
2017年3月31日	9.7%	9.5%	0.2%
2018年3月31日	11.4%	10.5%	0.9%
2019年3月31日	(0.9%)	(0.3%)	(0.6%)
2019年9月30日	7.2%	7.2%	—
於以下日期的資產回報率：			
2017年3月31日	3.0%	3.6%	(0.6%)
2018年3月31日	5.0%	5.4%	(0.4%)
2019年3月31日	(0.3%)	(0.1%)	(0.2%)
2019年9月30日	2.2%	2.7%	(0.5%)
於以下日期的流動比率：			
2017年3月31日	0.8	0.9	(0.1)
2018年3月31日	1.2	1.3	(0.1)
2019年3月31日	1.1	1.1	(0.0)
2019年9月30日	1.1	1.2	(0.1)

財務資料

根據管理層所作評估，採納香港財務報告準則第16號導致使用權資產及租賃負債增加，繼而令綜合財務狀況表內的資產及負債均出現大幅增加。是項採納亦導致提前於租賃期間於綜合損益及其他全面收益表確認開支及於整段租賃年期內錄得開支減少。截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度及截至2019年9月30日止六個月，與香港會計準則第17號項下租金開支相比，將租賃負債所產生利息開支及使用權資產折舊支出合併入賬對綜合損益及其他全面收益表的影響微不足道。

就租賃採納香港財務報告準則第16號不會影響本集團的總現金流量狀況。然而，呈列方式將受到影響，即與於融資活動披露的固定租賃付款有關的租賃負債付款應已根據香港會計準則第17號於經營活動內呈列。下表概述採納香港財務報告準則第16號對綜合現金流量表的呈列方式的影響：

	根據香港財務 報告準則 第16號呈報	根據香港會計 準則第17號 呈報	差異
	千港元	千港元	千港元
截至以下日期止年度／期間的營運資 金變動前的經營現金流量：			
2017年3月31日	26,299	14,675	11,624
2018年3月31日	32,658	16,465	16,193
2019年3月31日	15,349	8,984	6,365
2019年9月30日	11,598	8,501	3,097
截至以下日期止年度／期間的經營活 動所得現金淨額：			
2017年3月31日	30,111	18,487	11,624
2018年3月31日	31,481	15,288	16,193
2019年3月31日	13,499	7,134	6,365
2019年9月30日	4,549	1,452	3,097
截至以下日期止年度／期間的融資活 動(所用)／所得現金淨額：			
2017年3月31日	(22,098)	(21,171)	(927)
2018年3月31日	(12,745)	(11,674)	(1,071)
2019年3月31日	10,818	11,624	(806)
2019年9月30日	(3,395)	(3,078)	(317)

財務資料

經營業績

下表載列本集團於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月的綜合損益及其他全面收益表。該資料摘錄自本文件附錄一會計師報告所載的綜合財務資料，並應與其一併閱讀。

	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)	
收益	309,222	321,885	351,137	173,801	160,167
其他收入	1,338	847	4,227	1,240	3,822
其他收益及虧損	(538)	(1,064)	(3,832)	(933)	(3,316)
僱員福利開支	(70,630)	(57,862)	(50,145)	(24,611)	(23,827)
派遣勞工成本	(63,869)	(73,187)	(90,665)	(44,705)	(40,786)
運輸成本	(139,740)	(147,377)	(175,110)	(86,311)	(76,780)
物業、廠房及設備折舊	(6,822)	(6,419)	(6,403)	(3,022)	(1,746)
使用權資產折舊	—	—	—	—	(4,908)
租用物業的經營租賃租金	(15,090)	(16,011)	(6,819)	(3,399)	(69)
其他開支	(7,196)	(8,538)	(8,432)	(3,581)	(4,560)
[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
融資成本	(989)	(697)	(928)	(283)	(1,161)
應佔合營企業業績	117	(4)	—	—	—
應佔一間聯營公司業績	(72)	33	25	26	19
	5,731	8,614	2,287	(492)	4,250
除稅前溢利(虧損)	5,731	8,614	2,287	(492)	4,250
所得稅開支	(1,521)	(2,176)	(2,436)	(1,407)	(866)
	4,210	6,438	(149)	(1,899)	3,384
年／期內溢利(虧損)	4,210	6,438	(149)	(1,899)	3,384

財務資料

綜合損益及其他全面收益表之經選定項目說明

收益

於往績記錄期，本集團的收益主要來自於(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。我們為(i)快遞企業；(ii)空運貨站營運商；(iii)貨運代理商；及(iv)直接客戶，包括公司客戶及個人客戶提供服務。我們的收益按代價或應收款項的公平值計量，代表在一般業務過程中提供服務所應收的款項。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，我們的收益分別約為309.2百萬港元、321.9百萬港元、351.1百萬港元及160.2百萬港元。

下表載列我們於所示期間按服務分部劃分的收益明細：

	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	(%)	千港元	(%)	千港元	(%)	千港元	(%)	千港元	(%)
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>

財務資料

下表載列於往績記錄期空運貨站營運服務及運輸服務的處理貨量／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 (千)	2018年 (千)	2019年 (千)	2018年 (千)	2019年 (千)
空運貨站營運服務					
— 地勤(噸)	196	220	222	110	107
— 配套送貨 (完成的車程數目)	119	95	118	54	46
運輸服務(完成的車程數目)	118	105	148	74	50

於往績記錄期，提供空運貨站營運服務仍為我們收益的最大來源，分別佔約51.8%、52.0%、53.8%及55.3%。就運輸服務而言，其分別佔截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月的收益約37.8%、37.6%、38.5%及35.8%。提供倉儲及其他增值服務分別佔截至2017年及2018年3月31日止年度總收益約10.4%及截至2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月總收益約7.7%及8.9%。

其他收入

其他收入主要包括出售合資格商用汽車後收到的政府補貼。

其他收益及虧損

其他收益及虧損主要指出售物業、廠房及設備的虧損及匯兌收益及虧損。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，本集團就其他收益及虧損錄得淨虧損約0.5百萬港元、1.1百萬港元、3.8百萬港元及3.3百萬港元。

僱員福利開支

僱員福利開支主要包括工資及薪金、退休福利計劃供款以及其他津貼及福利，其亦包括於截至2017年3月31日止年度向陳宇先生支付約1.9百萬港元的以股份為基礎的付款。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，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。本集團於2017年、2018年及2019年3月31日以及2019年9月30日分別共有292名、275名、238名及232名全職僱員。

財務資料

物業、廠房及設備以及汽車的使用權資產折舊

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，物業、廠房及設備以及汽車的使用權資產折舊總額分別約為6.8百萬港元、6.4百萬港元、6.4百萬港元及3.8百萬港元。我們的物業、廠房及設備折舊乃按直線法計算折舊，而折舊開支主要包括每年按介乎5%至20%比率計算的廠房及設備折舊。

租用物業的經營租賃租金以及辦公室物業及倉庫的使用權資產折舊

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，租用物業的經營租賃租金以及辦公室物業及倉庫的使用權資產折舊分別約為15.1百萬港元、16.0百萬港元、6.8百萬港元及2.9百萬港元。我們的租用物業主要包括倉庫及辦公室物業。

運輸成本

運輸成本指向外部運輸服務提供商支付的服務費用、泊車費、維修及保養成本以及燃料開支。下表載列於往績記錄期我們的運輸成本明細：

	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	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
	(未經審核)									
外部運輸費用	91,721	65.7	101,422	68.8	123,521	70.5	58,745	68.1	52,884	68.9
泊車費	18,294	13.1	17,733	12.0	21,889	12.5	12,267	14.2	9,746	12.7
維修及保養成本	11,179	8.0	10,777	7.3	8,128	4.6	5,562	6.4	3,525	4.6
燃料開支	8,723	6.2	8,226	5.6	11,779	6.7	4,898	5.7	5,631	7.3
其他 ^(附註)	9,823	7.0	9,219	6.3	9,793	5.7	4,839	5.6	4,994	6.5
總計	<u>139,740</u>	<u>100.0</u>	<u>147,377</u>	<u>100.0</u>	<u>175,110</u>	<u>100.0</u>	<u>86,311</u>	<u>100.0</u>	<u>76,780</u>	<u>100.0</u>

附註：包括汽車保險以及隧道及過橋費。

派遣勞工成本

派遣勞工成本指就我們提供的空運貨物地勤服務向勞務派遣機構支付的金額。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

財務資料

們的派遣勞工成本分別約為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。一般而言，勞務派遣機構就各類型服務的預定價格(經定期更新)向我們收取費用。

其他開支

其他開支主要包括倉儲營運成本、能耗開支、保險、審核及法律專業費用、差旅及人壽保險退保費用。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，我們的其他開支分別約為7.2百萬港元、8.5百萬港元、8.4百萬港元及4.6百萬港元。

下表載列於所示期間的其他營運開支明細：

	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	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
	(未經審核)									
倉儲營運成本	3,822	53.1	4,173	48.9	5,148	61.1	1,713	47.8	2,782	61.0
能耗	991	13.8	1,248	14.6	1,149	13.6	819	22.9	763	16.7
保險	832	11.6	1,057	12.4	486	5.8	403	11.3	486	10.7
審核及法律專業 費用	378	5.3	588	6.9	379	4.5	24	0.7	45	1.0
差旅	468	6.5	362	4.2	438	5.2	188	5.3	152	3.3
人壽保險退保 費用	—	—	317	3.7	—	—	—	—	—	—
其他 ^(附註)	705	9.7	793	9.3	832	9.8	434	12.0	332	7.3
總計	<u>7,196</u>	<u>100.0</u>	<u>8,538</u>	<u>100.0</u>	<u>8,432</u>	<u>100.0</u>	<u>3,581</u>	<u>100.0</u>	<u>4,560</u>	<u>100.0</u>

附註：包括培訓費用、註冊費用、中國非所得稅開支以及銷售及營銷開支。

所得稅開支

於往績記錄期，本集團毋須繳納開曼群島及英屬處女群島的任何所得稅。於往績記錄期，香港利得稅乃就估計應課稅溢利按16.5%稅率計提撥備。我們的中國附屬公司須按25%的劃一稅率繳納中國企業所得稅，惟桂邦(廣州)由於符合小型企業資格，可按調減後的10%稅率繳納企業所得稅。

財務資料

下表載列於所示期間的所得稅開支明細：

	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	千港元	千港元	千港元	千港元
				(未經審核)	
香港利得稅	—	—	20	—	607
中國企業所得稅	325	743	10	79	3
遞延稅項	1,196	1,433	2,406	1,328	256
	<u>1,521</u>	<u>2,176</u>	<u>2,436</u>	<u>1,407</u>	<u>866</u>

即期應付稅項及遞延稅項

即期應付稅項根據年／期內應課稅溢利計算。應課稅溢利與綜合損益及其他全面收益表內呈報的「除稅前溢利或虧損」有別，乃由於其並無計入其他年度的應課稅或可扣稅收支項目，以及毋須課稅及不可扣稅的項目。本集團的即期稅項負債使用於各報告期末已頒佈或實質上已頒佈的稅率計算。

遞延稅項乃以於往績記錄期的資產及負債賬面值與重大會計政策及其他解釋資料（「**歷史財務資料**」）的概要及計算應課稅溢利所用的相應稅基之間的暫時差額確認。遞延稅項負債一般就所有應課稅暫時差額確認。遞延稅項資產一般就所有可扣減暫時差額確認，惟可能有應課稅溢利可用以抵銷該等可扣減暫時差額。若因初始確認其他交易資產與負債而產生暫時差額，而該差額並無影響應課稅溢利或會計溢利，則不會確認該等資產與負債。

於2017年及2018年3月31日，我們未動用稅項虧損分別約為26.9百萬港元及15.7百萬港元，可無限期抵銷其未來應課稅溢利。我們已就該等虧損確認遞延稅項資產。於2019年3月31日及2019年9月30日，我們概無尚未動用稅項虧損。

我們未動用稅項虧損主要與承轉自桂邦（香港）往年未動用稅項虧損有關，其來自(i)稅務局允許的折舊撥備（即初始及年度折舊撥備）高於主要與我們新購買汽車有關的賬面會計折舊支出；(ii)截至2013年、2014年及2015年3月31日止年度的稅前虧損，其主要由於由2013年至2015年在桂邦物流中心及超級一號貨運站提供服務而特別增加工資及員工人數導致僱員福利開支增加及派遣勞工成本增加所致。由於我們

財務資料

與客戶訂立固定費用安排，該等成本增幅無法轉嫁給我們的客戶。尤其是本集團與 Top Global Express Carrier 的主要空運貨物合約於截至2012年3月31日止年度簽立，期限約為3年直至2016年年中為止，致使本集團無法將成本增幅轉嫁予該客戶。

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已支付所有相關稅項，且並無與香港及中國相關稅務機關之間存在爭議或未解決之事宜。

我們於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月的實際所得稅率(相等於所得稅開支總額除以除稅前溢利)分別約為26.5%、25.3%、106.5%及20.4%。於往績記錄期，我們的實際稅率高於香港法定利得稅稅率，主要由於不可扣減開支的稅務影響所致，其中包括於(i)截至2017年3月31日止年度向陳宇先生支付約1.9百萬港元的以股份為基礎的付款，惟截至2018年3月31日止年度並無錄得有關項目；及(ii)截至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，不可扣減的[編纂]分別約為[編纂]港元、[編纂]港元及[編纂]港元。此外，於往績記錄期，中國附屬公司的除稅前溢利須遵守適用的中國企業所得稅稅率，其較香港法定利得稅稅率高，因此導致我們的實際稅率上升。有關詳情請參閱本文件附錄一會計師報告附註8及25。

各期間經營業績比較

截至2018年9月30日止六個月與截至2019年9月30日止六個月比較

收益

我們的整體收益由截至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7.8%至截至2019年9月30日止六個月約160.2百萬港元，乃由於下列因素的綜合影響：

- (i) 空運貨站營運服務所得收益於截至2019年9月30日止六個月約為88.5百萬港元，較截至2018年9月30日止六個月約95.9百萬港元減少約7.4百萬港元或7.7%，主要由於Top Global Express Carrier貨運量減少，而本集團是其獨家的運輸服務提供商所致。
- (ii) 運輸服務所得收益於截至2019年9月30日止六個月約為57.4百萬港元，較截至2018年9月30日止六個月約64.9百萬港元減少約7.5百萬港元或11.6%，主

財務資料

要由於來自德國快遞企業的行程數目減少，原因是考慮到有關訂單的盈利能力相對較低，我們決定於2019年2月服務協議屆滿後不再重續。

其他收入

其他收入由截至2018年9月30日止六個月約1.2百萬港元增加約2.6百萬港元或216.7%至截至2019年9月30日止六個月約3.8百萬港元，主要由於更換歐盟三期柴油商業車的政府補貼增加約3.7百萬港元。

僱員福利開支及派遣勞工成本

僱員福利開支及派遣勞工成本總額於截至2019年9月30日止六個月約為64.6百萬港元，較截至2018年9月30日止六個月約69.3百萬港元減少約4.7百萬港元或6.8%，主要由於收益減少導致勞動力需求減少所致。

物業、廠房及設備以及汽車的使用權資產折舊

截至2019年9月30日止六個月，物業、廠房及設備以及汽車的使用權資產折舊約為3.8百萬港元，較截至2018年9月30日止六個月約3.0百萬港元增加約0.8百萬港元或26.7%，主要由於期內收購汽車所致。

租用物業的經營租賃租金以及辦公室物業及倉庫的使用權資產折舊

截至2019年9月30日止六個月，租用物業的經營租賃租金以及辦公室物業及倉庫的使用權資產折舊總額約為2.9百萬港元，較截至2018年9月30日止六個月約3.4百萬港元減少約0.5百萬港元或14.7%，乃主要由於最近新採納香港財務報告準則第16號。

運輸成本

運輸成本於截至2019年9月30日止六個月約為76.8百萬港元，較截至2018年9月30日止六個月約86.3百萬港元減少約9.5百萬港元或11.0%。該減少主要由於向外部運輸服務提供商支付的服務費減少所致，此與運輸服務業務的收益減少一致。

財務資料

其他開支

其他開支於截至2019年9月30日止六個月約為4.6百萬港元，較截至2018年9月30日止六個月約3.6百萬港元增加約1.0百萬港元或27.8%，乃主要由於來自倉儲及其他增值服務分部的業務增加帶動倉庫經營成本增加。

融資成本

我們的融資成本於截至2019年9月30日止六個月約為1.2百萬港元，較截至2018年9月30日止六個月約0.3百萬港元增加約0.9百萬港元或300.0%，乃主要由於(i)支付額外銀行借款利息增加；(ii)更換歐盟三期柴油商業車導致支付租賃負債利息增加；及(iii)根據新採納的香港財務報告準則第16號就倉庫及辦公室物業的使用權資產確認融資成本。

純利

我們的純利於截至2019年9月30日止六個月約為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，主要歸因於一次性非經常性[編纂]減少；惟部分被(i)整體收益減少；及(ii)使用權資產折舊及融資成本增加抵銷。

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，而本集團在提供服務方面產生重大運輸成本、派遣勞工成本及僱員福利開支。

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。

截至2018年3月31日止年度與截至2019年3月31日止年度比較

收益

我們的整體收益由截至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，乃由於下列因素的綜合影響：

- (i) 空運貨站營運服務所得收益於截至2019年3月31日止年度約為188.7百萬港元，較截至2018年3月31日止年度約167.2百萬港元增加約21.5百萬港元或12.9%，主要由於配套送貨服務分部所得收益由截至2018年3月31日止年度

財務資料

約63.3百萬港元增加約16.7百萬港元或26.4%至截至2019年3月31日止年度約80.0百萬港元，主要由於Top Global Express Carrier根據香港空運貨站營運合約（其於最近2018年6月獲重續）向本集團授出兩條獨家新路線所致。

- (ii) 運輸服務所得收益於截至2019年3月31日止年度約為135.1百萬港元，較截至2018年3月31日止年度約121.0百萬港元增加約14.1百萬港元或11.7%，主要由於與多家新客戶訂立香港本地運輸服務的新合約，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。

其他收入

其他收入由截至2018年3月31日止年度約0.8百萬港元增加約3.4百萬港元或425.0%至截至2019年3月31日止年度約4.2百萬港元，主要由於更換歐盟三期柴油商業車的政府補貼增加約3.5百萬港元。

僱員福利開支及派遣勞工成本

僱員福利開支及派遣勞工成本總額於截至2019年3月31日止年度約為140.8百萬港元，較截至2018年3月31日止年度約131.0百萬港元增加約9.8百萬港元或7.5%，主要由於收益增加導致勞動力需求增加所致。

物業、廠房及設備折舊

截至2019年3月31日止年度，物業、廠房及設備折舊維持穩定於約6.4百萬港元，而截至2018年3月31日止年度則約為6.4百萬港元。

租用物業的經營租賃租金

我們的租用物業的經營租賃租金於截至2019年3月31日止年度約為6.8百萬港元，較截至2018年3月31日止年度約16.0百萬港元減少約9.2百萬港元或57.5%，乃主要由於2017年及2018年停租或不續租新界兩處租用物業而導致租金開支減少。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務—我們的服務—倉儲及其他增值服務」一節。

財務資料

運輸成本

運輸成本於截至2019年3月31日止年度約為175.1百萬港元，較截至2018年3月31日止年度約147.4百萬港元增加約27.7百萬港元或18.8%。該增加主要由於因運輸服務業務的收益增長導致向外部運輸服務提供商支付的服務費增加所致。

其他開支

其他開支保持穩定，於截至2018年及2019年3月31日止年度分別約為8.5百萬港元及8.4百萬港元。

純利／淨(虧損)

我們的純利由截至2018年3月31日止年度的純利狀況約6.4百萬港元轉為截至2019年3月31日止年度的淨虧損狀況約0.1百萬港元，主要由於一次性非經常性[編纂]所致。

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，而本集團在提供服務方面產生重大運輸成本、派遣勞工成本及僱員福利開支。我們的純利率於截至2018年及2019年3月31日止年度分別約為2.0%及0.0%。

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。

截至2017年3月31日止年度與截至2018年3月31日止年度比較

收益

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，乃由於下列因素的綜合影響：

- (i) 空運貨站營運服務所得收益由截至2017年3月31日止年度約160.0百萬港元增加約7.2百萬港元或4.5%至截至2018年3月31日止年度約167.2百萬港元，主要由於：
 - (a) 地勤服務分部所得收益由截至2017年3月31日止年度約91.1百萬港元增加約14.1%至截至2018年3月31日止年度約103.9百萬港元，主要由於空運貨站地面貨物處理量增加約12.2%；及

財務資料

- (b) 被配套送貨服務所得收益由截至2017年3月31日止年度約68.9百萬港元減少約8.1%至截至2018年3月31日止年度約63.3百萬港元所抵銷，減少主要由於每程平均收益增加約15.1%，儘管車程數目減少約20.2%。完成配套送貨服務車程數目由截至2017年3月31日止年度約119,000程減少至截至2018年3月31日止年度約95,000程，乃主要由於經考慮(其中包括)提供有關服務所得的溢利較低後，停止向Top Global Express Carrier就若干來往空運貨站及中國深圳和廣州送貨地點的路線提供貨物提取、運輸及送貨服務。因此，截至2018年3月31日止年度，我們的配套送貨服務的每程平均收益增加約15.1%；及
- (ii) 運輸服務所得收益由截至2017年3月31日止年度約117.0百萬港元增加約4.0百萬港元或3.4%至截至2018年3月31日止年度約121.0百萬港元，主要由於儘管行程數目減少約11.0%，每程平均收益增加約16.2%，其主要由於自置的運輸車隊的高使用率以致在香港就本地運輸服務承接更多高價值交易所致。

僱員福利開支及派遣勞工成本

僱員福利開支及派遣勞工成本總額由截至2017年3月31日止年度約134.5百萬港元減少約3.5百萬港元或2.6%至截至2018年3月31日止年度約131.0百萬港元。減少主要由於(i)截至2018年3月31日止年度由其他倉庫合併處理倉儲及其他增值服務的臨時貨物流出至桂邦物流中心及平均月薪介乎約4,000港元至15,000港元的司機自願辭職而主要導致僱員數目減少約17名(主要於香港)；(ii)截至2017年3月31日止年度向陳宇先生支付約1.9百萬港元的以股份為基礎的付款，惟2018年並無錄得有關項目；而部分被(iii)增聘派遣勞工所抵銷。

物業、廠房及設備折舊

物業、廠房及設備折舊開支由截至2017年3月31日止年度約6.8百萬港元微跌約0.4百萬港元或約5.9%至截至2018年3月31日止年度約6.4百萬港元。減少乃主要由於截至2018年3月31日止年度若干辦公室設備及傢具及固定裝置計提折舊。

財務資料

租用物業的經營租賃租金

我們租用物業的經營租賃租金由截至2017年3月31日止年度約15.1百萬港元增加約0.9百萬港元或約6.0%至截至2018年3月31日止年度約16.0百萬港元。增加乃主要由於租金增加所致。

運輸成本

本集團的運輸成本錄得增長，其由截至2017年3月31日止年度約139.7百萬港元增加約7.7百萬港元或約5.5%至截至2018年3月31日止年度約147.4百萬港元。增加乃主要由於運輸服務業務增長令所調動的外部運輸服務增加，導致向外部運輸服務提供商支付的服務費增加所致。

其他開支

其他開支由截至2017年3月31日止年度約7.2百萬港元增加約1.3百萬港元或18.1%至截至2018年3月31日止年度約8.5百萬港元，主要由於倉儲及其他增值服務收益增加約4.7%，導致倉庫經營成本增加約0.4百萬港元或9.2%所致。

純利

我們的純利由截至2017年3月31日止年度約4.2百萬港元增加約52.4%至截至2018年3月31日止年度約6.4百萬港元，主要由於收益大幅增加，而大部分總營運成本及其他開支頗為穩定，且部分被產生的非經常性[編纂]抵銷。

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%。

流動資金及資本資源

現金流量

現金的主要用途主要為營運提供資金及滿足資本開支需求。於往績記錄期，我們的流動資金及資本資源的主要來源為營運、投資活動及融資活動所產生的現金流量。

財務資料

下表載列於所示期間綜合現金流量表之經選定現金流量數據。該資料應與本文件附錄一會計師報告所載之綜合財務資料一併閱讀。

	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	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	<u>(21,271)</u>	<u>(11,674)</u>	<u>11,621</u>	<u>19,595</u>	<u>(3,395)</u>
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	<u>15,984</u>	<u>11,315</u>	<u>18,497</u>	<u>18,497</u>	<u>18,527</u>
年／期末現金及現金等價物	<u><u>11,315</u></u>	<u><u>18,497</u></u>	<u><u>18,527</u></u>	<u><u>18,153</u></u>	<u><u>18,441</u></u>

經營活動

於往績記錄期，經營活動現金流入主要來自收取客戶所得款項，而經營活動現金流出主要包括運輸成本、勞工成本、派遣勞工成本、租金及其他營運開支的付款。我們經營活動所得的現金流量受多個因素影響，主要包括客戶結付貿易應收款項以及本集團結付貿易應付款項。

截至2017年3月31日止年度，經營活動所得現金淨額約為18.5百萬港元，主要由於以下各項的綜合影響：(i)營運資金變動前的經營現金流量(不計及[編纂])約14.7百萬港元；(ii)營運資金變動約3.8百萬港元。營運資金變動主要反映(i)貿易及其他應收款項減少約3.7百萬港元；及被(ii)貿易及其他應付款項增加約0.2百萬港元抵銷。

截至2018年3月31日止年度，經營活動所得現金淨額約為15.3百萬港元，主要由於以下各項的綜合影響：(i)營運資金變動前的經營現金流量(不計及[編纂])約19.5百萬港元；(ii)營運資金變動約0.9百萬港元。營運資金變動主要反映(i)貿易及其他應收款項增加約5.5百萬港元；及(ii)貿易及其他應付款項增加約4.6百萬港元。

財務資料

截至2019年3月31日止年度，經營活動所得現金淨額約為7.1百萬港元，主要由於以下各項的綜合影響：(i)營運資金變動前的經營現金流量(不計及[編纂])約19.8百萬港元；(ii)營運資金變動約1.8百萬港元。營運資金變動主要反映(i)貿易及其他應收款項增加約4.2百萬港元；及(ii)貿易及其他應付款項增加約2.4百萬港元。

截至2019年9月30日止六個月，經營活動所得現金淨額約為4.5百萬港元，主要由於以下各項的綜合影響：(i)營運資金變動前的經營現金流量(不計及[編纂])約14.2百萬港元；(ii)營運資金變動約7.0百萬港元。營運資金變動主要反映(i)貿易及其他應收款項增加約0.2百萬港元；及(ii)貿易及其他應付款項減少約6.8百萬港元。

投資活動

截至2017年3月31日止年度，投資活動所用現金淨額約為1.3百萬港元。該款項主要來自(i)購買物業、廠房及設備約4.7百萬港元；惟由(ii)出售物業、廠房及設備所得款項約3.0百萬港元抵銷；及(iii)註銷一家合營企業所得款項約0.4百萬港元。

截至2018年3月31日止年度，投資活動所得現金淨額約為2.1百萬港元。該款項主要來自(i)購買物業、廠房及設備約2.1百萬港元，惟由(ii)出售物業、廠房及設備所得款項約1.9百萬港元抵銷；及(iii)贖回存放於一家保險公司的存款約2.2百萬港元。

截至2019年3月31日止年度，投資活動所用現金淨額約為17.9百萬港元。該款項主要來自購買物業、廠房及設備約13.1百萬港元；存放已抵押銀行存款11.0百萬港元，惟部分由出售物業、廠房及設備所得款項約6.1百萬港元抵銷。

截至2019年9月30日止六個月，投資活動所用現金淨額約為0.3百萬港元。該款項主要來自購買物業、廠房及設備約2.6百萬港元；存放已抵押銀行存款約3.5百萬港元，惟由出售物業、廠房及設備所得款項約4.4百萬港元及出售一間合營企業所得款項約1.3百萬港元抵銷。

財務資料

融資活動

截至2017年3月31日止年度，融資活動所用現金淨額約為21.3百萬港元，主要來自(i)已付股息約15.0百萬港元；(ii)償還關聯方約13.5百萬港元；(iii)償還融資租賃承擔約6.0百萬港元；(iv)償還銀行借款約2.1百萬港元；(v)已付利息約1.0百萬港元；惟由下列各項抵銷：(vi)關聯方墊款約13.5百萬港元；及(vii)融資租賃承擔增加約2.8百萬港元。

截至2018年3月31日止年度，融資活動所用現金淨額約為11.7百萬港元，主要來自(i)償還關聯方約10.6百萬港元；(ii)償還融資租賃承擔約6.8百萬港元；(iii)償還銀行借款約3.0百萬港元；(iv)已付利息約0.7百萬港元；惟由下列各項抵銷：(v)關聯方墊款約0.8百萬港元；(vi)融資租賃承擔增加約1.6百萬港元；及(vii)按認購價7.0百萬港元向勤城發行30股股份。

截至2019年3月31日止年度，融資活動所得現金淨額約為11.6百萬港元，主要來自(i)新造銀行借款約22.0百萬港元；(ii)融資租賃承擔增加約9.2百萬港元；惟由下列各項抵銷：(iii)已付股息約9.0百萬港元；(iv)償還融資租賃承擔約6.8百萬港元；(v)已付股份發行成本約2.1百萬港元；及(vi)已付利息約0.9百萬港元。

截至2019年9月30日止六個月，融資活動所用現金淨額約為3.4百萬港元，主要來自(i)償還租賃負債約6.0百萬港元；(ii)購回以股份為基礎的付款約3.1百萬港元；及(iii)已付利息約1.2百萬港元；惟由(iv)新籌集的借款約7.0百萬港元抵銷。

財務資料

流動負債／資產淨值

下表載列分別於2017年3月31日、2018年3月31日、2019年3月31日、2019年9月30日及2020年1月31日的流動資產及流動負債。

	於3月31日			於2019年 9月30日	於2020年 1月31日
	2017年	2018年	2019年		
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元 (未經審核)
流動資產					
貿易及其他應收款項	45,451	51,043	59,204	57,396	60,591
已抵押銀行存款	—	—	11,000	14,500	15,000
銀行結餘及現金	13,815	19,747	18,527	18,441	13,242
	<u>59,266</u>	<u>70,790</u>	<u>88,731</u>	<u>90,337</u>	<u>88,833</u>
流動負債					
貿易及其他應付款項	40,708	44,680	49,399	42,620	37,914
應付一名關聯方款項	9,797	—	—	—	—
應付一家合營企業款項	811	897	—	—	—
應付稅項	102	669	621	1,186	2,098
銀行透支	2,500	1,250	—	—	—
銀行借款	3,043	—	22,000	29,000	30,000
融資租賃承擔					
(於一年內到期)	6,382	5,045	6,021	—	—
租賃負債	—	—	—	13,136	12,639
	<u>63,343</u>	<u>52,541</u>	<u>78,041</u>	<u>85,942</u>	<u>82,651</u>
流動(負債)資產淨值	<u>(4,077)</u>	<u>18,249</u>	<u>10,690</u>	<u>4,395</u>	<u>6,182</u>

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年及2019年3月31日、2019年9月30日及2020年1月31日分別錄得流動資產淨值約18.2百萬港元、10.7百萬港元、4.4百萬港元及6.2百萬港元。我們由2017年3月31日的流動負債淨值狀況轉為2018年3月31日的流動資產淨值狀況乃主要由於(i)於2018年3月因[編纂]而發行股份約7.0百萬港元；及(ii)於2017財政年度支付股息約15.0百萬港元，惟2018財政年度並無派付或宣派股息。

財務資料

流動資產淨值由2018年3月31日約18.2百萬港元減少至2019年3月31日約10.7百萬港元，主要由於本集團於2018年7月至2019年3月期間提取新造銀行借款約22.0百萬港元，其已由該銀行借款的已抵押銀行存款約11.0百萬港元所抵銷。

誠如本文件附錄一會計師報告附註2所載述，本集團已就2019年4月1日開始的會計期間，採納香港財務報告準則第16號。因此，就2019年4月1日開始的會計期間，已在本集團的綜合財務狀況表以資產(使用權)及金融負債(付款責任)確認租賃。於2019年9月30日，本集團的流動租賃負債約為13.1百萬港元，導致流動資產淨值減少至約4.4百萬港元。

財務狀況表若干項目的說明

貿易及其他應收款項

貿易及其他應收款項主要包括貿易應收款項、租金及其他按金、其他應收款項及預付款項以及遞延股份發行成本。下表載列於所示日期的貿易及其他應收款項概要：

	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
貿易應收款項	38,979	44,832	49,687	45,634
呆賬撥備／信貸虧損	—	—	(731)	(661)
	38,979	44,832	48,956	44,973
租金及其他按金	2,746	1,074	2,909	2,191
其他應收款項及預付款項	4,410	5,046	5,899	7,331
遞延股份發行成本	—	—	4,223	5,032
[編纂]預付款項	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
貿易及其他應收款項總額	<u>46,135</u>	<u>52,100</u>	<u>62,051</u>	<u>59,585</u>

貿易應收款項分析

我們的貿易應收款項主要指應收客戶(其委聘我們提供物流服務)的款項。我們的貿易應收款項(扣除呆賬／信貸虧損撥備)由2017年3月31日約39.0百萬港元增加至2018年3月31日約44.8百萬港元，且於2019年3月31日進一步增至49.0百萬港元，此乃主要由於業務增長(可見於收益增加)。我們的貿易應收款項於2019年9月30日減少至約45.0百萬港元，與收益減少一致。

財務資料

於往績記錄期，我們主要以信貸銷售進行銷售。我們一般向客戶授予30至60天的信貸期。於釐定貿易應收款項撥備時，管理層會考慮貿易應收款項的信貸記錄，包括拖欠或延期付款、結算記錄、其後結算及賬齡分析。

下表載列於各報告期末已逾期但並無減值的貿易應收款項賬齡分析之概要：

	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
逾期：				
30天內	6,021	5,444	5,791	5,222
31至60天	705	638	987	1,644
61至90天	417	65	106	447
總計	7,143	6,147	6,884	7,313

於2017年、2018年及2019年3月31日以及2019年9月30日，貿易應收款項約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並無減值，分別佔貿易應收款項（扣除計提呆賬／信貸虧損撥備）約18.3%、13.7%、14.1%及16.3%。於2017年及2018年3月31日，鑑於貿易應收款項的信貸質素並無重大變動，且根據過往經驗該等金額仍被視為可收回，故本集團並無就減值虧損計提撥備。於2019年3月31日及2019年9月30日，本集團根據香港財務報告準則第9號要求就金融資產減值計提一般貿易應收款項減值虧損撥備約0.7百萬港元及0.7百萬港元。

下表載列於所示期間的平均貿易應收款項週轉天數：

	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	2019年
	天	天	天	天
貿易應收款項週轉天數 ^(附註)	45	48	49	54

附註： 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183天，貿易應收款項（扣除呆賬／信貸虧損撥備）週轉天數按貿易應收款項的年／期初及年／期末結餘平均數除以年／期內收益，再乘以365天計算。

財務資料

我們的貿易應收款項週轉天數於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以截至2019年9月30日止六個月維持相對穩定。

於2020年1月31日，我們於2019年9月30日的貿易應收款項約43.9百萬港元或約97.6%已於隨後結付。

於2020年1月31日，我們於2019年9月30日已逾期但未減值的貿易應收款項約7.0百萬港元或約96.2%已於隨後結付。

貿易及其他應付款項

下表載列我們於所示日期的貿易及其他應付款項組成部分：

	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
貿易應付款項	28,209	29,513	28,547	23,889
應計費用	11,185	9,433	9,419	7,204
自客戶收取的按金	996	2,973	2,334	134
就出售汽車收取的按金	—	1,235	—	—
其他應付款項	180	78	563	145
其他應付稅項	138	406	137	88
應計股份發行成本	—	—	2,100	2,790
應計[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
總計	<u>40,708</u>	<u>44,680</u>	<u>49,399</u>	<u>42,620</u>

貿易應付款項

我們的貿易應付款項主要指應付外部運輸服務提供商及勞務派遣機構的服務費。該等應付服務費一般按規管相關交易的採購訂單所列明條款進行結付。供應商一般向我們授出自發票日期起15至60天的信貸期。若干供應商要求我們於服務交付前預先付款，且不向本集團授予信貸期。我們的貿易應付款項於2017年、2018年及2019年3月31日維持穩定，但由2019年3月31日約28.5百萬港元減少至2019年9月30日約23.9百萬港元，大致上與截至2019年9月30日止六個月的運輸成本及派遣勞工成本減少一致。

財務資料

下表載列於各報告期末按發票日期呈列的貿易應付款項賬齡分析：

	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
0至30天	16,416	16,039	16,587	11,716
31至60天	8,896	11,050	8,097	5,567
61至90天	2,162	2,420	3,468	4,785
超過90天	<u>735</u>	<u>4</u>	<u>395</u>	<u>1,821</u>
	<u><u>28,209</u></u>	<u><u>29,513</u></u>	<u><u>28,547</u></u>	<u><u>23,889</u></u>

下表載列於所示期間的平均貿易應付款項週轉天數：

	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	2019年
	天	天	天	天
貿易應付款項週轉天數 ^(附註)	<u>50</u>	<u>48</u>	<u>40</u>	<u>41</u>

附註：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183天，貿易應付款項週轉天數按平均貿易應付款項除以期內(i)運輸成本；及(ii)派遣勞工成本總額，再乘以365天計算。貿易應付款項平均結餘乃期初及期末貿易應付款項結餘的平均數。

我們的貿易應付款項週轉天數於截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度以及截至2019年9月30日止六個月維持相對穩定。

於2020年1月31日，我們於2019年9月30日的貿易應付款項約23.5百萬港元或約98.2%已於隨後結付。

應計費用

應計費用主要包括應計僱員福利開支。我們的應計費用開支由2017年3月31日約11.2百萬港元減少約1.8百萬港元或約16.1%至2018年3月31日約9.4百萬港元，減少乃主要由於截至2018年3月31日止年度員工人數減少。應計費用開支由2019年3月31日約9.4百萬港元減少約2.2百萬港元或23.4%至2019年9月30日7.2百萬港元，主要由於截至2019年9月30日止六個月中員工人數減少所致。

財務資料

自客戶收取的按金

我們自客戶收取的按金由2017年3月31日約1.0百萬港元增加約2.0百萬港元或約200.0%至2018年3月31日約3.0百萬港元，該增加乃主要由於截至2018年3月31日止年度向一家中國電子商貿零售商的銷售增加導致自該客戶收取的按金增加。我們自客戶收取的按金其後由2018年3月31日約3.0百萬港元減少約0.6百萬港元或23.3%至2019年3月31日約2.3百萬港元，以及減少約2.2百萬港元或95.7%至2019年9月30日約0.1百萬港元，主要由於自上述中國電子商貿零售商所得的銷售減少所致。

應付一名關聯方款項

於2017年、2018年及2019年3月31日以及2019年9月30日，應付一名關聯方款項分別約為9.8百萬港元、零、零及零，即應付陳响明先生的款項，該款項已於截至2018年3月31日止年度結付。所有應付一名董事的款項乃為無抵押、免息、非貿易性質及須按要求償還。

應付一家合營企業款項

於2017年、2018年及2019年3月31日以及2019年9月30日，應付一家合營企業的款項分別約為0.8百萬港元、0.9百萬港元、零及零。該款項指自桂邦(蘇州)的墊款，其為無抵押、免息、非貿易性質及須按要求償還。應付一家合營企業的全部款項已於2019年3月全數結付。

應付稅項

應付稅項結餘包括應付香港利得稅及應付中國企業所得稅，其由2017年3月31日約0.1百萬港元增加至2018年3月31日約0.7百萬港元。應付稅項增加乃主要由於應付中國企業所得稅增加。應付稅項其後於2019年3月31日減至約0.6百萬港元，主要由於應付中國企業所得稅減少所致。於2019年9月30日，應付稅項增加至約1.2百萬港元。

債務

銀行透支

於2017年、2018年及2019年3月31日、2019年9月30日及2020年1月31日，本集團的銀行透支分別約為2.5百萬港元、1.3百萬港元、零、零及零。本集團的銀行透支乃主要用於日常營運。銀行透支按銀行的港元最優惠貸款利率加0.5%的年利率計息。

財務資料

銀行借款

於2017年、2018年及2019年3月31日、2019年9月30日及2020年1月31日，本集團的有抵押及有擔保銀行借款分別為3.0百萬港元、零、22.0百萬港元、29.0百萬港元及30.0百萬港元。本集團的銀行借款主要用於日常營運。本集團的銀行借款由2017年3月31日約3.0百萬港元減至2018年3月31日的零，乃主要由於所有銀行借款已全數償還。於2018年6月，我們與香港一家商業銀行協定，其向我們授予30.0百萬港元的銀行融資，並已於2018年7月至2019年3月期間提取合共22.0百萬港元。於2019年9月30日，我們的銀行借款增加至29.0百萬港元，原因是額外提取7.0百萬港元以供營運所需，包括更換歐盟三期柴油商業車。我們的銀行借款進一步增加1.0百萬港元至2020年1月31日的30.0百萬港元，原因是進一步額外提款以供營運所需。

於2017年、2019年3月31日及2019年9月30日，本集團銀行借款的實際利率分別為4.00%、4.40%及4.69%。於2017年3月31日，銀行借款乃由桂邦(香港)前董事及股東陳响明先生作擔保，並已於截至2018年3月31日止年度全數償還。於2020年1月31日，我們的銀行借款得到(i)本集團已抵押銀行存款15百萬港元；(ii)本公司提供的公司擔保；及(iii)陳烈邦先生及陳宇先生(彼等均為我們的控股股東及執行董事)共同及個別的個人擔保支持，以撥支本集團的業務營運，其將於[編纂]後解除。

於往績記錄期，已按照一般標準條款及條件與貸款人訂立銀行借款協議，且並無包含任何特別限制性契諾。於往績記錄期及截至最後實際可行日期，概無貸款人根據銀行借款協議項下的任何條款向我們提出違約申索。

董事確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團於取得銀行借款並無遇到任何困難，亦無任何欠付銀行借款或違反財務契諾，且彼等並無預期於最後實際可行日期後在取得銀行借款方面將遇到任何困難。

於2020年1月31日(即就債項聲明的最後實際可行日期)，我們的銀行融資約為30.0百萬港元，其已獲悉數動用。

租賃負債

於2020年1月31日，我們的有抵押租賃負債約為28.3百萬港元，其中約17.1百萬港元款項由本集團汽車的所有權作抵押，而本公司董事陳宇先生已就該等租賃提供個人擔保，餘下約11.2百萬港元款項由本集團租金按金作抵押。

財務資料

或然負債

於2019年8月，本集團牽涉一宗針對本集團、本集團一名客戶及一名分包商提起的人身傷害申索。傷者為該名分包商的僱員，涉及一宗在日常業務過程中於2016年3月19日在該名客戶的倉庫發生的意外。截至2020年1月31日，該宗人身傷害申索仍在進行中，而載於原告人所遞交損害賠償陳述書中的申索金額約為3.1百萬港元另加有待評估的利息(倘考慮到原告人日後損失收入)又或約為0.8百萬港元另加有待評估的利息(倘原告人被視為已喪失工作能力)。

考慮到(其中包括)於該宗申索中代表本集團的外部法律顧問所提供意見，本公司董事認為估計該宗申索的結果及財務影響實屬言之尚早，故並無於現階段計提撥備。

除上述或本文件另有披露者外，於2020年1月31日，本集團並無任何未償還的已發行債務證券及未償還或已授權或以其他方式增設但尚未發行的債務證券、定期貸款、其他借款或借款性質的債務，包括銀行透支、承兌負債(一般貿易票據除外)、承兌信貸、租購承擔、按揭及押記、債權證、租賃負債或重大或然負債或未償還擔保。

融資租賃承擔／租賃負債

我們按租期介乎兩至四年的融資租賃租用若干汽車。於2017年、2018年及2019年3月31日以及2019年9月30日，於一年內到期的融資租賃承擔及租賃負債分別約為6.4百萬港元、5.0百萬港元、6.0百萬港元及13.1百萬港元。截至2017年、2018年及2019年3月31日止年度，所有融資租賃承擔／租賃負債的相關利率分別於各自合約日期固定為介乎每年2.0%至3.50%、每年1.85%至3.50%及每年1.85%至3.50%。於應用香港財務報告準則第16號後，本集團將融資租賃承擔約6.0百萬港元及4.2百萬港元分別重新分類至於2019年4月1日的租賃負債項下的流動負債及非流動負債。我們的融資租賃承擔／租賃負債由出租人對出租資產的押記所抵押。

營運資金

董事確認，經考慮本集團目前可獲得的財務資源，包括預計經營活動所得現金流量、現有現金及現金等價物、銀行融資及外部融資以及[編纂]的估計[編纂]，我們有足夠營運資金應付目前所需及自本文件日期起至少未來12個月的資金需求。

除本文件所披露者外，董事並無獲悉任何其他因素將對本集團的流動資金造成重大影響。有關應付現時營運所需以及用於撥支未來計劃的資金詳情，載於本文件「未來計劃及[編纂]用途」一節。

財務資料

資本開支

資本開支

於往績記錄期，我們就購買運輸車隊、租賃物業裝修成本，以及購置機器、辦公室設備及傢具及固定裝置產生資本開支。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，我們的資本開支分別約為4.7百萬港元、2.1百萬港元、13.1百萬港元及2.6百萬港元。我們主要透過內部資源及銀行借款撥付本集團的資本開支。

我們預期自[編纂]起至2022年3月31日將產生額外資本開支約22.5百萬港元，主要用於運輸車隊擴充及升級、購置X光安檢系統以及投資資訊科技系統，當中約[編纂]港元計劃以[編纂][編纂]撥支，而餘額約[編纂]港元計劃以內部資源、銀行借款及／或融資租賃撥支。更多詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途」一節。

我們預期透過可用的現金及現金等價物、經營活動所得現金及現有可用銀行融資，以及[編纂][編纂]應付未來的資本開支要求。倘董事認為合適及有必要，我們可能會按我們能接受的條款籌集額外資金。

承擔

經營租賃承擔

作為承租人

於往績記錄期，本集團按經營租賃租用其辦公室物業及倉庫。下表載列本集團於所示日期根據不可撤銷經營租賃之經營租賃付款承擔：

	於3月31日		
	2017年	2018年	2019年
	千港元	千港元	千港元
一年內	14,399	6,516	6,190
第二年至第五年(包括首尾兩年)	14,723	16,694	10,196
總計	29,122	23,210	16,386

自2019年4月1日起，本集團按不可撤銷經營租賃之未來最低租賃付款承擔已根據香港財務報告準則第16號入賬。於2019年9月30日，本集團並無按不可撤銷短期租賃之未來最低租賃付款承擔。

財務資料

資本承擔

於往績記錄期內，本集團就購置運輸車隊及就X光安檢系統支付的按金產生的資本承擔為零、零及16.8百萬港元及11.6百萬港元。

或然負債

於2017年、2018年及2019年3月31日，本集團並無任何重大或然負債。

於2019年8月，本集團牽涉一宗針對本集團、本集團一名客戶及一名分包商提起的人身傷害申索。傷者為該名分包商的僱員，涉及一宗在日常業務過程中於2016年3月19日在該名客戶的倉庫發生的意外。截至最後實際可行日期，該宗人身傷害申索仍在進行中，而載於原告人所遞交損害賠償陳述書中的申索金額約為3.1百萬港元另加有待評估的利息(倘考慮到原告人日後損失收入)又或約為0.8百萬港元另加有待評估的利息(倘原告人被視為已喪失工作能力)。進一步詳情，請參閱本文件「業務—訴訟及申索」一節。

考慮到(其中包括)於該宗人身傷害申索中代表本集團的法律顧問所提供意見，董事認為估計該宗申索的結果及財務影響實屬言之尚早，故並無於現階段計提撥備。

資產負債表日後事項

有關於2019年9月30日後發生的重大事件，請參閱本節「近期發展及並無重大不利變動」。

資產負債表外的承擔及安排

於最後實際可行日期，本集團並無訂立任何重大資產負債表外的承擔及安排。

關聯方交易

就本文件附錄一會計師報告附註30所載的關聯方交易而言，董事確認，該等交易乃按照一般商業條款進行及／或該等條款並不遜於獨立第三方向我們提供的條款，且為公平合理並符合股東整體利益。

財務資料

主要財務比率

下表載列我們於往績記錄期的經選定主要財務比率：

	於／截至3月31日止年度			於／截至 9月30日 止六個月 2019年
	2017年	2018年	2019年	
股本回報率(%) ^(附註1)	9.5	10.5	(0.3)	7.2
資產回報率(%) ^(附註2)	3.6	5.4	(0.1)	2.2
流動比率(倍) ^(附註3)	0.9	1.3	1.1	1.1
資產負債比率(%) ^(附註4)	41.6	14.8	65.0	123.1
負債權益比率(%) ^(附註5)	10.5	現金淨額	27.7	84.1
利息覆蓋率(倍) ^(附註6)	7.6	15.9	3.8	4.7

附註：

1. 股本回報率相等於股東應佔純利除以相應期末的總權益乘以100%計算。
2. 資產回報率乃按年／期內純利除以相應期末的總資產乘以100%計算。
3. 流動比率乃按相應期末的流動資產除以流動負債計算。
4. 資產負債比率乃按相應期末的銀行借款總額、銀行透支、融資租賃承擔及租賃負債除以總權益乘以100%計算。
5. 負債權益比率乃按相應期末的銀行借款淨額、銀行透支、融資租賃承擔及租賃負債減銀行結餘及現金除以總權益乘以100%計算。
6. 利息覆蓋率乃按相應期間的除利息及所得稅開支前溢利除以利息開支淨額(利息開支減利息收入)計算。

股本回報率

截至2017年3月31日止年度及截至2018年3月31日止年度，我們的股本回報率維持穩定，分別為約9.5%及約10.5%，並於截至2019年3月31日止年度轉為負股本回報率約0.3%，後於截至2019年9月30日止六個月則轉為正股本回報率約7.2%。我們截至2018年及2019年3月31日止年度的股本回報率維持相對穩定；並於截至2019年3月31日止年度減至約(0.3)%，主要由於非經常性[編纂]增加。截至2019年9月30日止六個月，我們的股本回報率約為7.2%。

財務資料

資產回報率

我們的資產回報率由截至2017年3月31日止年度約3.6%增加至截至2018年3月31日止年度約5.4%，並於截至2019年3月31日止年度轉為負資產回報率約0.1%，後於截至2019年9月30日止六個月則轉為正資產回報率約2.2%。我們的資產回報率於截至2018年3月31日止年度增加7.9%，主要由於截至2018年3月31日止年度的純利增加。我們的資產回報率於截至2019年3月31日止年度減至約(0.1)%，主要由於非經常性[編纂]增加，後於截至2019年9月30日止六個月約為2.2%。

流動比率

我們的流動比率由2017年3月31日約0.9倍增加至2018年3月31日約1.3倍，主要由於銀行結餘及現金因2018年[編纂]融資而大幅增加。我們的流動比率於2019年3月31日及2019年9月30日分別維持穩定於約1.1倍及1.1倍。

資產負債比率

我們的資產負債比率由2017年3月31日約41.6%減少至2018年3月31日約14.8%，主要由於我們於2018年3月31日已償還銀行借款及銀行透支。我們的資產負債比率於2019年3月31日增至約65.0%，主要由於提取合共22.0百萬港元所致。於2019年9月30日，我們的資產負債比率增加至約123.1%，原因是額外提取銀行借款7.0百萬港元以及根據香港財務報告準則第16號確認租賃負債所致。

負債權益比率

我們的負債權益比率由於2017年3月31日約10.5%轉為於2018年3月31日止年度的現金淨額。於2018年3月31日，錄得現金淨額及銀行結餘乃由於償還銀行借款及銀行透支所致。於2019年3月31日，該比率變為約27.7%，主要由於提取銀行貸款22.0百萬港元所致。於2019年9月30日，我們的負債權益比率增加至約84.1%，原因是銀行借款增加以及根據香港財務報告準則第16號確認租賃負債所致。

利息覆蓋率

我們的利息覆蓋率由2017年3月31日約7.6倍增加至2018年3月31日約15.9倍，主要由於2018年純利增加以及利息開支因償還銀行借款及銀行透支而有所減少。利息覆蓋率於2019年3月31日減少至約3.8倍，主要由於(i)因新造銀行借款約22.0百萬港

財務資料

元產生利息開支；(ii)非經常性[編纂]增加；及部分被(iii)截至2019年3月31日止年度自11.0百萬港元的已抵押銀行存款賺取的利息收入抵銷。於2019年9月30日，我們的利息覆蓋率約為4.7倍。

財務風險管理

我們於進行業務期間面臨各種市場風險，包括貨幣風險、利率風險、信貸風險及流動資金風險。

有關我們所面臨的風險的詳情載於本文件附錄一所載會計師報告附註28。

股息及可供分派儲備

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)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，且已全數結付。過往記錄的股息分派未必用作釐定董事會日後可能宣派或派付的股息水平的參考或基準。

於最後實際可行日期，本集團並無任何股息政策。於[編纂]完成後，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。分派任何中期股息或建議任何末期股息的決策須取得董事會批准，並將由董事會酌情決定。此外，財政年度的任何末期股息須取得股東批准。日後宣派或派付任何股息的決策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。我們將每年重新評估股息政策。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。概不保證將會每年或於任何年度宣派或分派有關金額或任何金額之股息。

於最後實際可行日期，本公司並無可供分派予股東的可供分派儲備。

[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

財務資料

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。

未經審核備考經調整有形資產淨值

有關未經審核備考經調整綜合有形資產淨值的詳情，請參閱本文件附錄二「未經審核備考財務資料」一節。

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

本集團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。於2019年5月，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%。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空運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。

財務資料

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，

財務資料

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診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天曾前往韓國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。

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營運及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。

財務資料

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；

財務資料

- (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；
- (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

財務資料

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；

- (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紓緩。

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

財務資料

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。

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

財務資料

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物流服務，而我們的業務模式維持不變，並與一名新客戶訂立服務合約，以提供運輸、倉儲及其他增值服務。

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X光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10月，我們與Global Port Business Trust的成員公司（於新加坡交易所上市的實體）訂立協議，據此，Global Port Business Trust擬准許本集團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。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（其中約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）。

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

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。

財務資料

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。

GEM上市規則規定的披露

於最後實際可行日期，董事確認概無任何情況導致須按照GEM上市規則第17.15條至第17.21條進行披露。