

## 未來計劃及 [ 編纂 ]

### 業務目標及策略

有關我們業務策略之詳細討論，請參閱本文件「業務 — 未來業務發展之策略」一節。

### [ 編纂 ] 之理由

董事認為 [ 編纂 ] 及執行業務策略計劃之 [ 編纂 ] 對我們及股東整體有利，乃因：

- 根據灼識諮詢報告，儘管空運貨物轉運業及香港經濟於過往一直波動，香港空運貨物轉運物流業之規模仍然龐大，且鑑於香港國際機場之基礎優勢及本文件「行業概覽 — 香港貨物轉運物流業 — 市場動力」一節所提及之市場動力，預期香港空運貨物轉運業之市場規模及按收益計算將於未來數年保持整體增長趨勢，並於二零二四年達到 54,500,000,000 港元，二零二零年至二零二四年之複合年增長率為 4.6%，因此，市場規模龐大足以讓我們實現擴展計劃。此外，於我們貨物轉運業 18 年往績記錄之中，本集團曾駕馭過不同環球經濟危機，尤其是二零零八年及二零一二年環球金融危機，並在過往艱難之商業／金融環境下成功營運。多年來，本集團已透過建立可持續而久經歷練之業務模式適應瞬息萬變之環球經濟，讓本集團有能力應付香港貨物轉運市場之需求，在機會出現時爭取更高市場佔有率，並在市況具挑戰性時保持可持續之業務及營運。我們認為 [ 編纂 ] 將提升本集團狀況及將加強我們的資本基礎，並將為本集團提供資金，實現文件「業務 — 未來業務發展之策略」一節及本節所載業務策略及未來計劃；
- 我們根據自身競爭優勢設計擴展計劃，保證擴展計劃之可行性；
- 儘管我們於二零一九財政年度之財務表現主要受到中美貿易戰加劇之不利影響，於二零二零年一月十五日，美國與中國訂立第一階段貿易協議，旨在緩和中美貿易戰。根據灼識諮詢報告，(i) 於簽署第一階段貿易協議後及全球爆發 COVID-19 前，國際貨幣基金組織預期第一階段貿易協議將於二零二零年促進中國之國內生產總值增長 6%；(ii) 於未來數年，第一階段貿易協議預期將惠及貨物轉運物流業，此乃由於其將恢復中美之間的貿易活動以及國際貿易活動所致。有關更多詳情，請參閱本文件「行業概覽 — 美國對中國徵收關稅對貿易活動之潛在影響」一節；及

## 未來計劃及 [ 編纂 ]

- 我們深信擴展計劃(如上文所述具可行性但並非進取)可提升我們之財務表現。

董事認為，跨境電商活動日漸普及，將帶動空運貨物轉運市場達致持續增長。為增加我們之市場佔有率及進一步擴張貨物轉運業務，我們相信增加資本及資金基礎攸關重要。我們認為 [ 編纂 ] 不僅提供 [ 編纂 ] 以應付我們之擴張計劃，亦提供其他無形利益，例如僅上市公司可利用之便捷 [ 編纂 ] 平台，令本集團於日後可獲得 [ 編纂 ] 及債務融資。

誠如本文件「業務 — 業務策略」一節所述，我們擬專注於接觸更多潛在客戶，並透過與供應商更緊密合作改善提供貨運艙位之能力，藉此增加市場佔有率及進一步發展貨物轉運業務。向航空公司採購貨運艙位需要提供銀行擔保介乎 15 日至 30 日之信貸期相對較短，而我們向客戶授出之信貸期最多為 90 日，致使出現信貸錯配。我們通常於每年之第四季度貨物轉運業旺季時遭受信貸錯配之重大影響，原因為我們須提供額外銀行擔保及現金以向航空公司採購更多貨運艙位，以應付旺季需求。董事經考慮客戶過往之結算模式後相信，就我們所進行之每項銷售而言，我們須於收到客戶結算前約 45 日履行付款責任。因此，[ 編纂 ] 之 [ 編纂 ] 將有助我們承接更多訂單。

誠如本文件「業務 — 銀行融資」一節所述，於往績記錄期間，我們獲授多項融資，包括保理安排及項經常性貸款，例如透支及循環貸款。然而，自二零一七財政年度至二零一九財政年度，授予我們之最高信貸總額已由約 114,700,000 港元減少至約 93,600,000 港元，主要由於在二零一八年七月，我們已與一間持牌銀行互相終止保理協議，此乃由於其內部政策僅同意由其採購我們客戶之貿易應收款項。為維持目前營運規模以及透過落實業務策略以把握業務機遇，我們自二零二零年起承受較大資金需要。我們已就營運資金向兩間主要往來銀行尋求債務融資，惟我們遭拒絕，原因為 (i) 一間銀行因我們未能提供任何足夠擔保或質押以擔保進一步銀行融資；及 (ii) 另一間銀行僅於我們上市後方可考慮向我們授出進一步銀行融資。我們之控股股東無法進一步提供個人擔保以取得債務融資。於二零二零年八個月，鑑於運費大幅增加，我們因此與向我們提供銀行融資的銀行進行磋商以取得額外貸款，惟我們分別於二零二零年五月及六月僅取得兩筆來自兩間銀行每筆 6,000,000 港元分別為期兩及三個月之臨時貸款。就董事所深知，該等銀行乃經考慮本集團於二零二零年第一季度之收益及服務成本與二零一九年同期相比有所增加後向我們授出臨時貸款。由於該兩筆貸款均屬臨時，概無跡象顯示該等銀行將授予本集團另一筆貸款。鑑於我們於二零一八財政年度及二零一九財政年度所面臨額外債務融資的上述限制，於二零二零年五月如無該等額外臨時貸款，我們無法把握商機以滿足我們客戶之背對背訂單以取得包機。現存在我們可能無法以可接納商業條件或根本無法取得未來債務融資的風險，董事認為，本集團有龐大及實質資金需要，[ 編纂 ] 可為本集團提供即時及所需財務資源，應付業務活動及業務發展。

## 未來計劃及 [ 編纂 ]

由於 [ 編纂 ] 地位在提高透明度下可讓本集團現有銀行放心，我們相信，銀行及金融機構更願意與擁有 [ 編纂 ] 地位之公司建立業務關係。GEM 上市規則之定期財務匯報規定有助銀行更有效評估及監察本集團之財務狀況，因而預期令任何日後額外銀行借款之批核過程更為暢順。較容易取得銀行融資讓我們更靈活地管理我們業務之現金流量，後者受到包括本文件「風險因素」一節所載等因素影響。

此外，董事認為，[ 編纂 ] 及 [ 編纂 ] 將為我們日後進行企業融資活動開闢接觸 [ 編纂 ] 之途徑，協助我們進行未來業務發展並進一步加強及提升我們之競爭力。董事相信，[ 編纂 ] 可帶來必要資源，為業務現金流量管理提供更大靈活性，以實踐目標及跨越所面對之障礙。

誠如本文件「業務 — 未來業務發展之策略」一節所述，我們需要 [ 編纂 ] [ 編纂 ] 以供實施本節所載之擴展計劃。誠如以上各段所闡述，當我們接納客戶之新訂單時，我們於業務安排中會面臨額外信貸錯配。因此，倘若我們計劃發展至超過 [ 編纂 ] [ 編纂 ] 所允許之規模，我們可能需要更多資金。我們面臨可能無法以可接納商業條件或根本無法取得未來融資（不論是股權或債務）之風險。然而，董事認為，[ 編纂 ] 將為我們股份買賣提供 [ 編纂 ] 及創建 [ 編纂 ]，相比 [ 編纂 ] 前私人持有之股份之有限流動性，[ 編纂 ] 將令股份可於聯交所 [ 編纂 ]。董事相信，高流動性之香港股票市場有助本集團擴展及分散其 [ 編纂 ]，原因為香港 [ 編纂 ] 可參與投資本公司之 [ 編纂 ]，本集團真實價值亦可藉此反映。

### 業務可持續性

由於空運貨物轉運業之性質，空運貨物轉運商之業務受到區內及全球政治及經濟情況影響，故此本集團之業務與地方及環球經濟波動具相關性。

本集團二零一九財政年度之收益、毛利及經調整溢利（非香港財務報告準則計量）較二零一八財政年度減少。有關減幅乃主要由於以下因素導致銷量減少所致：(i) 中美貿易戰加劇及其對全球整體國際貿易活動造成之負面影響，導致香港二零一九年之出口價值及出口量減少；(ii) 本集團之競爭對手提出減價策略，而競爭對手根據包艙協議向其航空公司供應商承諾大量貨運艙位，因此須大幅降低售價以達到承諾；及 (iii) 航空公司降低貨物收費，令平均售價減低。

## 未來計劃及 [ 編纂 ]

然而，基於以下理由，董事認為本集團之業務、財務狀況或增長前景在現行市況之影響下將仍可持續：

### I. 中美第一階段貿易協議

於二零二零年一月十五日，美國與中國訂立第一階段貿易協議，旨在緩和中美貿易戰。根據第一階段協議，兩國同意(其中包括)於未來透過降低美國關稅及中國增購美國產品以擴展貿易。於二零二零年二月六日，中國政府宣佈自二零二零年二月十四日起，將會削減對價值75,000,000,000美元之商品徵收之一半關稅，作為美國於同日兌現承諾將對價值120,000,000,000美元之中國商品徵收之關稅由15.0%削減至7.5%之回禮。於二零二零年二月十七日，中國對約700項美國商品豁免關稅以鼓勵購買行為，自二零二零年三月二日起生效。此外，於二零二零年二月二十一日，中國公佈兩份新關稅豁免清單，當中載列自二零二零年二月二十八日起可獲豁免關稅的美國進口商品。於二零二零年五月十二日，中國公佈一份新清單，當中載列79項可獲豁免報復性關稅的美國商品。於七月，中國購買1,762,000公噸美國玉米，錄得最大單日美國玉米採購。該兩個最大經濟體之利好發展及雙方之承諾，應在不久將來為全球貿易帶來積極影響。

此外，根據灼識諮詢報告，於簽署第一階段貿易協議後及全球爆發COVID-19前，國際貨幣基金組織預期第一階段貿易協議將於二零二零年促進中國之國內生產總值增長6%。於二零二零年，COVID-19疫情導致全球貿易及空運嚴重中斷。於首六個月，香港出口空運貨物轉運量較二零一九年同期減少約7%。同時，空運價格錄得大幅上升，部分抵銷了空運貨物轉運量之減幅。預計空運貨物轉運物流業之市場規模將於二零二零年縮減至約45,600,000,000港元。然而，根據灼識諮詢報告，香港空運貨物轉運業之市場規模按收益計算將於未來數年保持整體增長趨勢，並於二零二四年達到54,500,000港元，二零二零年至二零二四年之複合年增長率為4.6%。董事認為，鑑於空運貨物轉運市場之規模龐大及本文件「行業概覽 — 香港貨物轉運物流業 — 市場動力」一節所提及之市場動力，本集團於市場仍有充裕增長空間。

### II. 市場規模及市場機會之持續增長

根據灼識諮詢報告：

- i. 香港為進出口之地區樞紐，香港空運貨物轉運物流業之規模龐大，二零二零年之估計規模達至45,600,000,000港元。長遠來說，香港國際機場正在興建第三跑道(預計將於二零二四年前完成)，將大幅提升貨物吞吐量，並進一步推動香港空運貨物轉運物流業之發展。此外，由菜鳥網絡(阿里巴巴集團旗下物流業務)牽頭之合營企業(股東包括中國航空(集團)有限公司及圓通速遞)將發展位於香港國際機場南貨運區的過路灣高端物流中心，其預期將於二零二三年落成並投入服務，令香港國際機場於未來成為更具競爭力之空運貨站；

## 未來計劃及 [ 編纂 ]

- ii. 於二零二零年至二零二四年期間，香港空運貨物轉運服務之市場規模將按複合年增長率4.6%由45,600,000,000港元增加至54,500,000,000港元，而中國空運貨物轉運服務之市場規模將按複合年增長率6.1%由人民幣55,400,000,000元增加至人民幣70,400,000,000元。跨境電商發展蓬勃為推動該增長之主要因素之一；
- iii. 跨境電商已成為中國對外貿易之新支柱，長遠來看將有助穩定對外貿易及投資的基本面貌，並其後刺激貨物轉運物流業。中華人民共和國國務院新聞辦公室於二零二零年五月六日發佈國函，確認批准於46個城市及地區設立跨境電子商務試驗區，連同現有之新跨境電子商務試驗區，全國將總共設有105個跨境電子商務綜合試驗區，覆蓋30個省份(中國共有31個省份)。新試驗區應堅持新發展理念，借鑒現有試驗區之經驗，推動產業轉型升級，開展品牌建議，引導跨境電商全面發展。有關國函指出跨境電商為中國對外貿易之新支柱，將有助穩定對外貿易及投資的基本面貌，刺激更高質素之貿易發展；
- iv. 儘管COVID-19已導致二零二零年環球經濟承受史無前例之負面影響，但亦惠及並加快電子商務業之進一步增長，因為封城、隔離及限制社交距離措施刺激網上購物及速遞服務之需求；
- v. 中國跨境電商之過往及未來增長已經並預期將會超越實際國內生產總值增長幅度。例如，跨境電商之中國出口價值於二零一五年至二零一九年期間由約人民幣4,600,000,000,000元增加至人民幣8,000,000,000,000元(相當於複合年增長率15.3%)，預期將於二零二零年至二零二四年期間由約人民幣9,000,000,000,000元進一步增加至人民幣13,200,000,000,000元(相當於複合年增長率10.2%)，而預期二零一九年至二零二三年期間之實際國內生產總值增長將於3.0%與3.6%之間保持穩定。香港作為進出口地區樞紐，跨境電商業與香港國際機場之間產生強勁協同效應。預期香港空運貨物轉運業將在中國跨境電商之持續增長下受惠。

董事認為香港及中國空運貨物轉運市場及跨境電商市場之進一步增長有利於本集團空運業務之進一步增長及發展。

### III. 本集團之增長能力

- 於往績記錄期間，本集團曾與超過950名客戶進行交易，其中貨物轉運商為主要客戶，於二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月為本集團之總收益貢獻約94.1%、96.6%、90.3%及97.0%。根據灼識諮詢報告：(i)於香港，二零一九年註冊之貨物轉運公司超過1,500間，而大部分均同時屬於空運業及海運物流業；(ii)於廣東省，二零一九年有超過20,000間貨物轉運商。經考慮上述香港及廣東省之貨物轉運公司數目連同本集團於往績記錄期間之客戶總數950名，董事認為本集團具有進一步增加市場佔有率之充份增長潛力。

## 未來計劃及 [ 編纂 ]

- 根據灼識諮詢報告，於二零一八年，跨境電商出口之主要目的地為美國、歐洲及10個東南亞國家聯盟國家(即泰國、印度尼西亞、馬來西亞、新加坡等)。鑑於本集團於處理往歐洲、亞洲及北美洲之付運方面有經驗及具備取得往此等地區之貨運艙位之能力(由本集團收益90%由往此等地區之付運產生證明)，本集團上述之經驗及能力可幫助本集團執行要求送往美國、歐洲及亞洲之空運貨運艙位之客戶／潛在客戶之業務。
- 本集團自二零一八財政年度起已透過向專注於電子商務物流服務之貨物轉運商提供服務進軍電子商務業。於二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月，客戶F貢獻之收益分別約為40,200,000港元、47,600,000港元及207,300,000港元(相當於其於各年度／期間之總收益8.7%、13.5%及37.5%)。據董事所深知，截至二零二零年八月三十一日止八個月，專注於電子商務物流之貨物轉運商(包括客戶F、客戶J及本集團其他客戶)貢獻之收益約為375,500,000港元，相當於我們總收益之67.9%，而截至二零一九年八月三十一日止八個月之總收益約為54,000,000港元，相當於我們總收益之25.2%。
- 在本集團於往績記錄期間之五大客戶之中，其中三名已與本集團保持業務關係達10年。此外，於二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月各年度／期間，主要經常性客戶(即在過去一年帶來銷售額之客戶)佔本集團之總收益約57.3%、72.5%、76.0%及81.4%。基於上文所述，董事認為即使本集團並無與其客戶訂立固定年期合約，本集團亦能憑藉其良好聲譽及往績記錄挽留現有客戶及吸引新客戶。
- 由於本集團自二零零二年起在香港貨物轉運市場立足，並自二零零四年起擴充至中國市場，董事相信本集團已建立之聲譽及超過18年之往績記錄為影響客戶選擇貨物轉運商之重要因素。此外，於此18年往績記錄之中，本集團曾駕馭過不同環球經濟危機，尤其是二零零八年及二零一二年環球金融危機，並在過往艱難之商業／金融環境下成功營運。多年來，本集團已透過建立可持續而久經歷練之業務模式適應瞬息萬變之環球經濟，讓本集團有能力應付香港貨物轉運市場之需求，在機會出現時爭取更高市場佔有率，並在市況具挑戰性時保持可持續之業務及營運。

#### IV. 本集團之未來計劃

本集團已計劃使用其部分 [ 編纂 ] [ 編纂 ] 於大量生產廠房位處之華南(即大灣區之廣東省城市)或於華東某地(即江蘇省城市)開設一間新辦事處，以開拓需要空運出口貨物轉運服務之新客戶群。

有關我們之中國擴充計劃之進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 未來業務發展之策略 — 透過於中國建立新辦事處，接觸更多中國潛在客戶」一節。

## 未來計劃及 [ 編纂 ]

### V. 為緩和市場波動風險採取之措施

為管理市場波動之影響及維持我們之盈利能力，本集團已採取以下措施：

- 根據本集團之業務模式，本集團能因應市場瞬息萬變之需求靈活地轉換其焦點。

例如由於執行董事於二零一八財政年度預期中美貿易戰會對本集團之財務業績造成不利影響，因此本集團當時已積極應對。本集團緩和中美貿易戰帶來之影響，並將本集團之業務及資源轉投亞洲區內航線。因此，本集團二零一八財政年度之收益增加主要是因為出口付運至亞洲之收益增加。於二零一九財政年度，中美貿易戰加劇，對整體國際貿易活動造成不利影響，減低香港之出口價值及出口量，出口付運至其他亞洲國家對本集團收益之貢獻百分比由二零一七財政年度(本集團往績記錄期間之首年)之37.1%增加至二零一九財政年度之41.5%，而出口付運至其他亞洲國家對毛利之貢獻百分比由二零一七財政年度之40.2%增加至二零一九財政年度之57.5%。

此外，於二零二零年八個月，儘管爆發COVID-19，與二零一九年八個月相比，我們往歐洲之付運增加4,700,000公斤或180.1%，而往北美洲之付運則增加2,100,000公斤或127.9%，以滿足我們客戶之需求。此外，由於來自客戶(包括客戶F)之背對背包機，我們取得49班往美國及歐洲之包機。

- 除開拓業務機會以維持本集團之業務及營運外，本集團亦以維持業務盈利能力為目標。本集團曾專注於出口付運至亞洲，不單因為預期有關出口付運至歐洲及北美洲之需求將有一段時間受到中美貿易戰之不利影響，亦因為本集團當時考慮到亞洲區內貿易在亞洲經濟增長迅速下之潛力。事實上，本集團有關付運至亞洲之毛利率在二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月屬最高。

此外，本集團於二零二零年八個月之收益、毛利及純利較二零一九年八個月增加。董事認為收益增加主要是因為本集團之可持續業務模式及尤其：

- i. 本集團能透過運用其廣泛客戶基礎(包括其他貨物轉運商及直接客戶)識別其客戶之需求，並把握跨境電商活動日益普及之趨勢，已導致並將繼續推動空運貨物轉運市場之持續增長。本集團於二零一七財政年度末開始與客戶F展開業務關係，客戶F主要從事以跨境電商為主之貨物轉運業務。客戶F分別為本集團於二零一八財政年度及二零一九財政年度之第二大客戶及最大客戶，於各年度分別貢獻收益約40,200,000港元及47,600,000港元。於二零二零年八個月，本集團自客戶F產生收益約207,300,000港元，較二零一九財政年度同期收益約24,300,000港元增加753.1%；

## 未來計劃及 [ 編纂 ]

此外，本集團於二零一九財政年度開始與客戶J展開業務關係，客戶J亦從事以跨境電商為主之貨物轉運業務。客戶J為本集團於二零一九財政年度之第五大客戶，於二零一九財政年度貢獻收益約15,600,000港元。於二零二零年八個月，本集團自客戶J產生收益約62,900,000港元，遠高於二零一九財政年度同期約4,000,000港元；及

- ii. 本集團能具競爭力地向本集團之供應商取得存在需求之航線。由於COVID-19疫情，大部分航空公司已暫停部分或全部服務，尤其是客運服務。客機班次大幅減少導致空運貨運艙位供應短缺及空運價格上升。為緩和客機班次供應之載貨量瓶頸，貨運供應商可選擇航空貨物包機服務。為此，本集團已(i)分別於二零二零年四月、五月及六月與三間航空公司(即供應商A、供應商B及供應商E(我們於往績記錄期間之五大供應商))訂立包機協議以取得合共五班、33班及七班包機飛往美國及歐洲；及(ii)分別於二零二零年四月及五月與供應商J(二零二零年八個月五大供應商之一)訂立包機協議以取得合共三班及一班包機飛往美國，以應對本集團客戶(尤其是客戶F)之背對背包機。

經考慮上述因素後，董事認為且獨家保薦人同意本集團已建立可持續之業務模式，不單能運用貨物轉運市場之未來機會，亦能抵禦中長線之任何不利市況。董事認為本集團將作好準備，建基於上文所述本集團截至二零二零年八月三十一日止八個月之財務表現之改善跡象，在COVID-19疫情消退後重拾增長動力。本集團仍堅決繼續於[編纂]後採取本文件「業務 — 業務策略」一節所載之業務策略，並根據本節「[編纂]」一段所披露之擬定用途動用[編纂]之所有[編纂]。

## 未來計劃及 [ 編纂 ]

### [ 編纂 ]

[ 編纂 ] 之 [ 編纂 ] (扣除 [ 編纂 ] 費用及截至二零二零年十二月三十一日止年度有關 [ 編纂 ] 之應付估計開支後) 估計為約 [ 編纂 ] 港元 (未計及根據購股權計劃可能授出之任何購股權，並假設 [ 編纂 ] 為每股股份 [ 編纂 ] 港元 (即指示性 [ 編纂 ] 範圍之中位數)。我們擬將有關 [ 編纂 ] 用作以下用途：

	截至下列日期止六個月				總計	佔總 [ 編纂 ] 之 概約百分比 %
	二零二一年	二零二一年	二零二二年	二零二二年		
	六月 三十日	十二月 三十一日	六月 三十日	十二月 三十一日		
	百萬港元	百萬港元	百萬港元	百萬港元		
進一步發展我們之空運貨物轉運業務						
— 撥支採購新貨運艙位						
— 提供銀行擔保						
於中國開設新地區辦事處					[ 編纂 ]	
承接包機						
— 一般營運資金						
總計					[ 編纂 ]	

倘 [ 編纂 ] 定於建議 [ 編纂 ] 範圍之最高價或最低價，[ 編纂 ] 之 [ 編纂 ] 將分別增加至約 [ 編纂 ] 港元或減少至約 [ 編纂 ] 港元。在此情況下，我們將按比例調整 [ 編纂 ] 至本節所述之建議用途。

倘我們 [ 編纂 ]，估計我們將自 [ 編纂 ] 收取之 [ 編纂 ] 將進一步減少 [ 編纂 ] 港元。在此情況下，我們將按比例減少分配至上述用途之 [ 編纂 ]。

### 實施計劃

下文載列我們業務策略之實施計劃。有意 [ 編纂 ] 務請注意，下列實施計劃乃按本節「基準及主要假設」一段所述之基準及假設而制定。該等基準及假設受諸多不確定因素及不明朗因素，尤其是本文件「風險因素」一節所載之風險因素所影響。我們實際業務過程中可能與本文件所載之業務目標不同。概不保證我們將根據預期時間表落實計劃或將達成全部我們之目標。

## 未來計劃及 [ 編纂 ]

### 實施活動

	截至下列日期止六個月			
	二零二一年 六月三十日	二零二一年 十二月三十一日	二零二二年 六月三十日	二零二二年 十二月三十一日
進一步發展我們之空運 貨物轉運業務	擴充我們之空運業 務，並動用 [ 編纂 ] 之 [ 編纂 ] 港元，為 履行本集團於預訂 新貨運艙位時之責 任撥付資金。	擴充我們之空運業 務，並動用 [ 編纂 ] 之 [ 編纂 ] 港元，為 履行本集團於預訂 新貨運艙位時之責 任撥付資金。	擴充我們之空運業 務，並動用 [ 編纂 ] 之 [ 編纂 ] 港元，為 履行本集團於預訂 新貨運艙位時之責 任撥付資金。	擴充我們之空運業 務，並動用 [ 編纂 ] 之 [ 編纂 ] 港元，為 履行本集團於預訂 新貨運艙位時之責 任撥付資金。
	提供額外銀行擔保 [ 編纂 ] 港元以配合 持續擴展。			
於中國開設新地區 辦事處	動用 [ 編纂 ] 之 [ 編纂 ] 港元，分別於華東 或華南成立一個新 地區辦事處，並就 新地區辦事處僱用 三名員工	動用 [ 編纂 ] 之 [ 編纂 ] 港元，支援新設立 之地區辦事處	動用 [ 編纂 ] 之 [ 編纂 ] 港元，支援新設立 之地區辦事處	
確保在旺季期間之貨運 艙位穩定		動用 [ 編纂 ] 之 [ 編纂 ] 港元支付從香港飛 往歐洲及／或北美 洲之包機		從香港飛往歐洲及／ 或北美洲之包機。

---

## 未來計劃及 [ 編纂 ]

---

### 基準及主要假設

有意 [ 編纂 ] 務請注意，我們達致業務目標取決於下列一般假設及特定假設：

- 我們並無因香港或我們經營或將經營業務之任何其他國家或地區之現有政府政策或政治、法律(包括法例、法規或規則之變動)、財政或經濟狀況之任何變動而受到重大或不利影響；
- 我們並無因香港或我們經營或將經營業務之任何其他國家或地區之稅基或關稅而受到重大或不利影響；
- 並無發生將嚴重擾亂本集團業務或營運或對我們物業或設施造成重大損失、損害或損毀之災難、天災、政治動盪或其他情況；
- 我們之經營活動將不會受人手嚴重短缺及勞資糾紛，或不會受我們管理層控制以外之任何其他因素(例如政府行動)之不利影響；
- 我們並無受本文件「風險因素」一節所載之任何風險因素之不利影響；
- 本節所述之各項近期業務目標的資金需求與董事預測之金額間概無變動；
- 本集團與現有策略及業務夥伴之業務關係概無重大變動；
- 本集團與其主要客戶及供應商之業務關係概無重大變動；及
- 我們將可重續所有牌照；且我們將可繼續以於往績記錄期間營運業務之相同模式營運業務，並在實行發展計劃時並無障礙。