

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此為概要，故並未載有所有對閣下而言或屬重要的資料。閣下在決定[編纂][編纂]前，應細閱整份本文件。任何[編纂]均涉及風險。[編纂][編纂]所涉及之若干特定風險載列於本文件「風險因素」一節。閣下在決定[編纂][編纂]前，應細閱該節。

概覽

我們是一間歷史悠久且總部設於香港之貨物轉運商，於最後實際可行日期設有香港銷售團隊及六個中國地區辦事處(包括上海、深圳、廣州、廈門、天津及福州)，專注於香港、中國及澳門市場。我們提供空運及海運之進出口貨物轉運服務，配有可供選擇之配套物流服務(如貨物提取、於港口處理貨物及當地運輸)及倉儲相關服務(如重新包裝、貼上標籤、夾板裝載、清關及倉儲)，以滿足客戶要求。根據灼識諮詢報告，香港貨物轉運物流業高度分散及競爭激烈。於二零一九年，於香港註冊之貨物轉運公司超過1,500間，該等貨物轉運公司可分為兩層，包括(i)第一層參與者(主要約為20至30間跨國企業)，貢獻香港空運貨物轉運物流業約近半數總收益；及(ii)第二層參與者(一般為每年營業額為1,500,000,000港元以下之香港中小型貨物轉運商)，其十大參與者合共佔市場份額7.9%。我們為其中一間第二層參與者公司，而於二零一九年所佔香港空運貨物轉運物流業之市場份額約為0.6%。

我們從兩個業務分部產生收益，即空運貨物轉運服務及海運貨物轉運服務。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，我們之總收益分別約為425,400,000港元、463,100,000港元、353,300,000港元及553,400,000港元。我們之業務專注於提供由中國、香港及澳門往歐洲、亞洲、北美洲及其他地區(包括南美洲、大洋洲及非洲)超過120個國家之空運貨物出口服務。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，提供空運貨物出口服務應佔總收益分別約為400,400,000港元、447,200,000港元、318,700,000港元及536,400,000港元，分別佔同年／期我們總收益94.1%、96.6%、90.2%及96.9%。

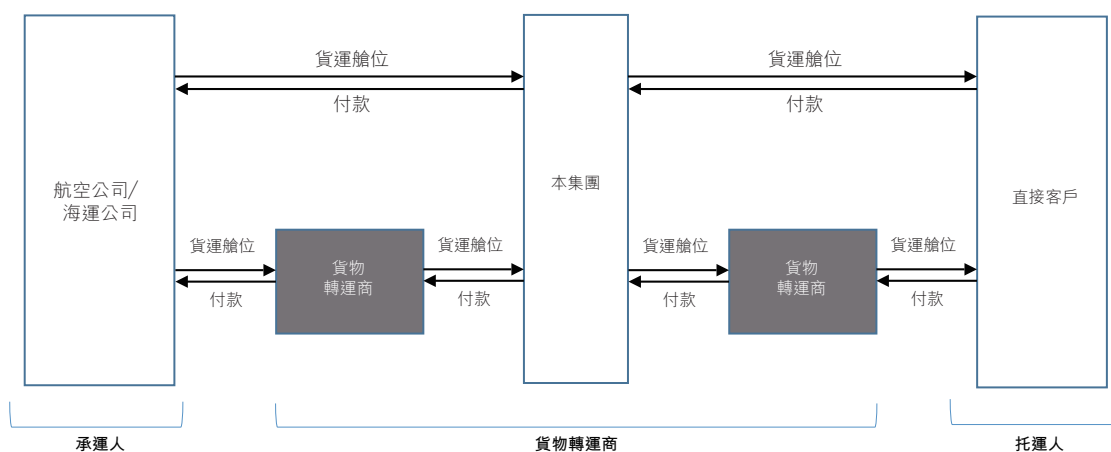
我們之供應商包括供應貨運艙位之航空公司、貨物轉運商及海運公司以及提供其他物流相關服務(如運輸及倉儲相關服務)之其他供應商。我們根據不同安排向供應商取得貨運艙位，包括直接預訂、包艙安排及包機。自二零零九年起，我們與不同國際航空公司建立長久業務合作關係。我們於往績記錄期間之五大供應商當中有六間為國際航空公司。我們於過往年度獲不同航空公司頒發多個獎項，足見我們與航空公司之關係備受認可。為了最大限度提高我們獲取貨運艙位之靈活性，我們亦向其他貨物轉運商尋求貨運艙位，惟需視乎該等公司之貨運艙位供應、運力、航線及時間。我們從航空公司及其他貨物轉運商取得貨運艙位之能力令我們能夠觸及廣泛送貨點。

概 要

我們之客戶包括貨物轉運商及直接客戶(即從本集團購買貨運艙位並直接運送其托運貨物之非貨物轉運商客戶，例如直接從本集團購買貨運艙位以直接向客戶運送其產品之生產商，或自行安排貨物運送方式之買家)。根據灼識諮詢報告，中小型貨物轉運商之間將托運貨物集運以用盡貨運艙位為業內慣常做法。作為行業之集運商，按我們之總收益計算，我們於往績記錄期間之大部分客戶為代表其客戶行事之其他貨物轉運商。憑藉我們於貨物轉運業提供認可優質服務超過18年之卓越往績記錄，我們向超過950名客戶提供貨物轉運服務。在我們於往績記錄期間之五大客戶(均同為貨物轉運商)中，於最後實際可行日期，我們與其中三名客戶已維持10年之業務關係，我們相信此反映客戶之忠誠及對我們服務質素之認可。

業務模式

下圖闡述我們從供應商(如航空公司、海運公司或貨物轉運商)取得貨運艙位及向客戶(如直接客戶及貨物轉運商)出售貨運艙位之流程：



取得貨運艙位及貨運艙位供應商

我們根據不同安排直接向航空公司、海運公司或其他貨物轉運供應商取得貨運艙位，該等安排包括(i)直接預訂；(ii)包艙安排；及(iii)包機。於往績記錄期間，我們(i)與超過500間貨運艙位供應商進行交易，包括11間航空公司及海運公司以及其他貨物轉運供應商；及(ii)聘用超過40名服務供應商提供當地運輸及倉儲相關服務。我們通常按需求直接預訂以取得貨運艙位。為保障我們於某一時段可按協定價格獲取貨運艙位的承諾噸數，或可透過我們客戶之背對背訂單或包機確保數量，於往績記錄期間，我們亦與我們之供應商訂立下列包艙協議或包機協議：

- 於二零一七年十二月(即貨物轉運業之旺季)，我們就台灣之部分包機及往新加坡之整架包機與供應商E(一間以香港為基地之航空公司及我們於往績記錄期間五大供應商之一)訂立兩份包機協議；

概 要

- 我們於二零一七年十二月就往台灣(以滿足客戶F之需求，該名客戶於二零一七年十二月與我們訂立策略性合夥協議)之貨運艙位供應與供應商E訂立一份為期一年之包艙協議(自二零一八年一月起生效)。該包艙協議已自二零一九年一月一日起重續一年並已於二零一九年十二月三十一日屆滿。我們未有進一步重續台灣包艙協議，乃因客戶F於二零二零年因變更其貨運路線而未有向我們提供背對背需求。上述包艙協議項下之貨運艙位之承諾噸數於二零一八年為每月100噸，於二零一九年一月至四月為每月300噸，而於二零一九年五月至十二月則為每月200噸；
- 我們亦於二零一七年十二月就往歐洲之貨運艙位供應與供應商E訂立一份為期一年之包艙協議(自二零一八年一月起生效)。該包艙協議其後已兩度重續一年，並將於二零二零年十二月底屆滿。包艙協議之承諾噸數於二零一八年及二零一九年為每月100噸，而於二零二零年則為每月400噸。由於COVID-19爆發導致航班數目減少，供應商E將此包艙協議之每月承諾噸數下調，下調幅度分別為二零二零年二月之35%、三月之40%、四月至六月之75%、七月至八月之70%及九月至十一月之75%；
- 於二零一九年五月，我們就截至二零二零年第一季度末往歐洲之貨運艙位供應與供應商I訂立包艙協議，而我們已重續該協議，自二零二零年四月起生效至二零二一年三月為期一年。包艙協議之承諾噸數為每月100噸；
- 我們已(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，以應對我們客戶(尤其是客戶F)之背對背包機；及
- 我們於二零二零年八月就往美國之貨運艙位供應與一間香港貨物轉運商訂立自二零二零年十月起為期一年之包艙協議。該包艙協議載有之承諾噸數為每月52噸，惟於二零二零年十二月及二零二一年二月之承諾噸數分別約為20噸及12噸。由於COVID-19爆發導致全球客運航班取消，大幅減少貨運艙位供應，故我們訂立該包艙協議；而於二零二零年八月，並無任何消息顯示客運航班恢復至COVID-19爆發前之水平，因此，貨運艙位供應預期於未來數月繼續處於低水平。此外，本集團客戶於二零一七財政年度至二零一九財政年度所取得往北美洲之貨運艙位介乎2,515噸至3,090噸，並於二零二零年八個月達到3,810噸；然而，該艙位協議項下之承諾噸數僅為合共552噸，且屬可合理實現之承諾。

概 要

為從航空公司取得貨運艙位，我們通常須提供銀行擔保，並須於約 15 至 30 日相對較短之信貸期內結付款項，而我們向客戶提供最多 90 日之信貸期，因而導致出現信貸錯配。此外，為取得包機，我們須於航班出發前兩至十日預先向航空公司支付全額，而我們通常要求顧客預先向我們支付全部或部分款項。

我們之服務

我們從兩個業務分部產生收益，即空運貨物轉運服務及海運轉運服務，當中包括進出口貨物。下表說明於往績記錄期間，我們之業務專注於空運出口：

	二零一七財政年度		二零一八財政年度		二零一九財政年度		二零一九年八個月		二零二零年八個月	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
出口										
空運	400,416	94.1	447,243	96.6	318,666	90.2	194,799	90.9	536,402	96.9
海運	24,127	5.7	14,298	3.1	32,402	9.2	17,781	8.3	15,594	2.9
進口	871	0.2	1,509	0.3	2,273	0.6	1,738	0.8	1,371	0.2
總計	<u>425,414</u>	<u>100.0</u>	<u>463,050</u>	<u>100.0</u>	<u>353,341</u>	<u>100.0</u>	<u>214,318</u>	<u>100.0</u>	<u>553,367</u>	<u>100.0</u>

我們之貨物轉運服務(包括空運及海運)主要涉及接獲客戶預訂指示後安排付運、從貨運艙位供應商(包括航空公司、海運公司以及其他貨物轉運商)取得貨運艙位及預備相關文件(例如托運發貨地之清關)。我們亦安排空運貨物轉運服務之配套物流服務(包括貨物提取、於港口處理貨物及當地運輸)及倉儲相關服務(如重新包裝、貼上標籤、夾板裝載、清關及倉儲)，以滿足客戶要求。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，空運貨物轉運出口對我們收益之貢獻約為 400,400,000 港元、447,200,000 港元、318,700,000 港元及 536,400,000 港元，分別佔我們之總收益 94.1%、96.6%、90.2% 及 96.9%；而海運貨物出口產生之收益約為 24,100,000 港元、14,300,000 港元、32,400,000 港元及 15,600,000 港元，分別佔我們之總收益 5.7%、3.1%、9.2% 及 2.9%。

概 要

按送貨點劃分之收益

於往績記錄期間，本集團主要專注於提供由中國、香港及澳門往歐洲、亞洲及北美洲超過120個國家之空運貨物出口付運。下表載列我們於所示期間按送貨點劃分之收益明細：

	截至十二月三十一日止年度						截至八月三十一日止八個月			
	二零一七年		二零一八年		二零一九年		二零一九年		二零二零年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
出口付運										
歐洲	164,535	38.7	148,726	32.1	115,235	32.6	59,021	27.5	308,687	55.8
亞洲	157,789	37.1	195,085	42.1	146,510	41.5	99,748	46.6	48,520	8.8
北美洲	91,747	21.6	97,039	21.0	69,848	19.8	41,219	19.2	180,569	32.6
其他(附註)	10,472	2.4	20,691	4.5	19,475	5.5	12,592	5.9	14,220	2.6
小計	424,543	99.8	461,541	99.7	351,068	99.4	212,580	99.2	551,996	99.8
進口付運	871	0.2	1,509	0.3	2,273	0.6	1,738	0.8	1,371	0.2
總計	425,414	100.0	463,050	100.0	353,341	100.0	214,318	100.0	553,367	100.0

附註：其他包括南美洲、大洋洲及非洲

按送貨點劃分之毛利及毛利率

下表載列於所示期間按送貨點劃分之毛利及毛利率明細：

	截至十二月三十一日止年度						截至八月三十一日止八個月			
	二零一七年		二零一八年		二零一九年		二零一九年		二零二零年	
	毛利 千港元	毛利率 %	毛利 千港元	毛利率 %	毛利 千港元	毛利率 %	毛利 千港元	毛利率 %	毛利 千港元	毛利率 %
出口付運										
歐洲	20,324	12.4	11,490	7.7	7,602	6.6	3,627	6.1	37,536	12.2
亞洲	18,677	11.8	24,173	12.4	19,502	13.3	12,425	12.5	6,247	12.9
北美洲	6,390	7.0	8,357	8.6	5,680	8.1	3,732	9.1	15,110	8.4
其他(附註)	942	9.0	1,789	8.7	825	4.2	948	7.5	653	4.6
小計	46,333	10.9	45,809	9.9	33,609	9.6	20,732	9.8	59,546	10.8
進口裝運	134	15.4	215	14.3	319	14.0	365	21.0	106	7.7
總計	46,467	10.9	46,024	9.9	33,928	9.6	21,097	9.8	59,652	10.8

附註：其他包括南美洲、大洋洲及非洲

概 要

按送貨點劃分之平均售價及付運量

下表載列我們自空運貨物分部出口產生之收益按送貨點劃分之平均售價及付運量：

	截至十二月三十一日止年度						截至八月三十一日止八個月			
	二零一七年		二零一八年		二零一九年		二零一九年		二零二零年	
	平均價格 港元 (每公斤)	貨物量 千公斤	平均價格 港元 (每公斤)	貨物量 千公斤	平均價格 港元 (每公斤)	貨物量 千公斤	平均價格 港元 (每公斤)	貨物量 千公斤	平均價格 港元 (每公斤)	貨物量 千公斤
歐洲	21.3	7,648	23.1	6,273	21.0	5,080	19.9	2,612	41.8	7,316
亞洲	9.1	17,140	10.5	18,482	10.8	13,329	10.6	9,354	13.4	3,566
北美洲	29.5	2,608	36.7	2,515	19.8	3,090	23.2	1,672	46.2	3,810
其他(附註)	25.9	219	22.1	736	20.5	341	20.0	270	54.5	130
總計	14.5	27,615	16.0	28,006	14.6	21,840	14.0	13,908	36.2	14,822

附註：其他包括南美洲、大洋洲及非洲

於二零一八財政年度，我們之整體付運量相對維持穩定，於二零一七財政年度為27,600,000公斤，於二零一八財政年度則為28,000,000公斤，而我們北美洲之平均售價由二零一七財政年度每公斤29.5港元上升至二零一八財政年度每公斤36.7港元。北美洲之平均售價上升乃主要由於北美洲之經濟狀況持續轉好所致。

於二零一九財政年度，我們之整體付運量由二零一八財政年度之28,000,000公斤減少至二零一九財政年度之21,800,000公斤，尤其是亞洲於二零一九財政年度之付運量減少5,200,000公斤至13,300,000公斤，有關減少乃主要由於中美貿易戰進一步升級下外圍環境嚴峻對全球出口量造成影響所致。此外，我們之平均售價由二零一八財政年度每公斤16.0港元下降至二零一九財政年度每公斤14.6港元，尤其是北美洲之平均售價由二零一八財政年度每公斤36.7港元下降至二零一九財政年度每公斤19.8港元，乃主要由於(i)每公斤平均成本減少；及(ii)競爭對手為達到彼等各自包艙協議下之承諾貨物噸數而降低運費所致。請參閱本文件「財務資料 — 合併損益及其他全面收入表選定項目之描述 — 收益」一節。

於二零二零年八個月，我們空運貨物分部出口之平均售價由二零一九年八個月每公斤14.0港元增加至二零二零年八個月每公斤36.2港元所致。尤其是出口至歐洲及北美洲之平均售價分別由每公斤19.9港元增加至每公斤41.8港元及每公斤23.2港元增加至每公斤46.2港元，主要由於受COVID-19爆發影響，大部分航空公司已局部或全面暫停客運服務，令二零二零年八個月之空運貨運艙位供應短缺，導致轉嫁予客戶之運費增加所致。我們之整體付運量由二零一九年八個月之13,900,000公斤增加至二零二零年八個月之14,800,000公斤。該增加乃主要由於我們往歐洲及北美洲之付運有所增加，包括但不限於因應我們客戶(包括客戶F)之背對背包機而飛往美國及歐洲之49班包機，該影響部分被COVID-19爆發導致同期往亞洲之付運減少所抵銷所致。

概 要

就往北美洲之付運量而言，(i)二零一八財政年度較二零一七財政年度減少100,000公斤，(ii)二零一九財政年度較二零一八財政年度增加600,000公斤，主要由於於二零一八年與本集團開展業務之客戶F(中國其中一名頂尖跨境電商解決方案供應商)對貨運艙位之需求增加，致令付運量由二零一八財政年度約117,000公斤增加至二零一九財政年度約684,000公斤所致，及(iii)二零二零年八個月較二零一九年八個月增加2,100,000公斤，主要由於我們往歐洲及北美洲之付運有所增加，包括但不限於因應我們客戶之背對背包機而飛往美國及歐洲之八班包機所致。

競爭優勢

我們相信，我們具備多項主要優勢，令我們自競爭對手中脫穎而出：

- 我們已具備優越條件，把握增長理想地區之機遇。
- 我們與航空公司及其他貨物轉運商已建立完善業務網絡，設有廣泛路線及運力可供選擇。
- 我們於貨物轉運業提供認可優質服務超過18年，往績超卓。
- 我們擁有忠誠及經驗豐富之管理團隊，以應付不斷轉變之市場狀況。

有關詳情，請參閱本文件「業務 — 競爭優勢」一節。

未來業務發展之策略

我們之主要策略為：

- 透過購買更多貨運艙位以滿足客戶之需求，藉此加強我們於香港及中國之市場地位。
- 透過於中國建立新辦事處，接觸更多中國潛在客戶。
- 透過與航空公司更緊密合作，改善我們取得貨運艙位之能力。

有關詳情，請參閱本文件「業務 — 未來業務發展之策略」一節。

銷售、客戶及市場推廣

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，我們之收益主要來自我們之貨物轉運商客戶，分別為約400,400,000港元、447,200,000港元、318,900,000港元及536,600,000港元，佔我們總收益之94.1%、96.6%、90.3%及97.0%。

概 要

根據灼識諮詢報告，規模較小之市場參與者傾向發展地區航線網絡。就常規網絡以外之送貨點而言，彼等將向專門經營所需航線之其他貨物轉運商購買服務。因此，當我們向其他貨物轉運商(作為我們之客戶)提供空運貨物轉運服務時，我們將會需要此等貨物轉運商(作為我們之供應商)之專長及聯繫，為我們提供貨運艙位，有關需要由我們客戶之需求所推動。於往績記錄期間，我們若干主要客戶亦為我們之供應商，反之亦然。有關詳情，請參閱本文件「業務 — 客戶 — 同時為我們之客戶及供應商之實體」一節。

我們已獲行內知名機構國際航空運輸協會認可為成員。董事相信，作為貨物轉運商及其他行業參與者之強大網絡一部分，我們能夠接觸供應商及客戶龐大之網絡，繼而可能得以多元化及加強供應商及客戶基礎。由於我們大部分客戶均為貨物轉運商，我們主要依賴客戶轉介及口碑獲得新客戶。

定價策略

董事負責釐定空運貨運艙位之售價。我們採用成本加成定價法，而售價一般根據供應商提供之收費表加目標溢利率而定。

我們於釐定最終向客戶收取之運費時考慮以下因素：

- 所付運托運貨物之類型及價值；
- 所訂購之貨運艙位數量；
- 與客戶之業務關係；
- 服務成本，主要包括貨運艙位成本、保安費、貨運站費用、燃油附加費；
- 競爭對手之收費；
- 對類似服務現行市場費率之接受程度；
- 季節性；
- 可用貨運艙位；及
- 所需之任何配套物流服務。

概 要

控股股東

緊隨[編纂]及[編纂](並無計及根據購股權計劃可能授出之任何購股權獲行使後將予發行之任何股份)完成後，本公司已發行股本將由Peak Connect及Profit Virtue分別擁有[編纂]及[編纂]。Peak Connect由趙先生及王女士分別擁有92.32%及7.68%，而Profit Virtue由趙先生全資擁有。就GEM上市規則而言，趙先生被視為控股股東。此外，趙先生及王女士由於彼等為配偶之關係被視為一組控股股東。因此，就GEM上市規則而言，於[編纂]後，Peak Connect、Profit Virtue、趙先生及王女士將被視為本公司之控股股東。有關詳情，請參閱本文件「與控股股東之關係」一節。

GRAND POWER LOGISTICS GROUP INC. 私有化及除牌

裕程國際貨運有限公司當時之控股公司Grand Power Logistics Group Inc.進行其首次公開發售及於二零零四年在加拿大多倫多證券交易所創業板上市，以為裕程國際貨運有限公司之擴展計劃籌集額外資金。於二零零四年十月二十八日，Grand Power Logistics Group Inc.結束其首次公開發售2,500個單位，每個單位包括750股普通股及一份可轉換無抵押債券。該發售合共籌集375,000加幣股本及2,125,000加幣債券。

經考慮近年Grand Power Logistics Group Inc.之股價遭低估及其於加拿大股市難以集資後，趙先生及王女士將Grand Power Logistics Group Inc.私有化及將其從多倫多證券交易所創業板除牌。於二零一六年十月，Grand Power Logistics Group Inc.與2001123 Alberta Ltd.訂立合併協議，據此，Grand Power Logistics Group Inc.以合併方式獲該等兩間公司私有化。合併於二零一七年一月三日完成，而Grand Power Logistics Group Inc.之普通股於二零一七年一月六日營業時間結束起自多倫多證券交易所創業板除牌。緊接合併完成前及根據於二零一七年一月六日之收市價0.085加幣及81,662,278股已發行及發行在外普通股，Grand Power Logistics Group Inc.之當時市值約為6,900,000加幣(約41,600,000港元)。有關詳情請參閱本文件「歷史、重組及公司架構 — 歷史及發展 — 於加拿大多倫多證券交易所創業板上市及除牌」一節。

概 要

財務資料及營運數據之概要

主要收益表資料

下表概述摘自於往績記錄期間之財務報表之合併損益表，其詳情載於本文件「附錄一 — 會計師報告」一節。

	二零一七 財政年度 千港元	二零一八 財政年度 千港元	二零一九 財政年度 千港元	二零一九年 八個月 千港元	二零二零年 八個月 千港元
收益	425,414	463,050	353,341	214,318	553,367
毛利	46,467	46,024	33,928	21,097	59,652
除所得稅前溢利(虧損)	17,133	6,693	(7,133)	915	32,620
年/期內溢利(虧損)	12,614	4,238	(7,439)	194	26,320
年/期內全面收入(虧損)總額	<u>13,786</u>	<u>4,401</u>	<u>(7,980)</u>	<u>(630)</u>	<u>25,873</u>
非香港財務報告準則財務計量 (未經審核)					
年/期內溢利(虧損)	12,614	4,238	(7,439)	194	26,320
加：[編纂]開支	5,201	11,304	7,058	4,418	3,191
年/期內經調整溢利(虧損)(附註)	17,815	15,542	(381)	4,612	29,511

附註：

我們將經調整溢利(虧損)定義為已就被視為非經常性且與我們日常業務過程並不相關之[編纂]開支作出調整之年/期內溢利(虧損)。除採用合併財務報表之香港財務報告準則計量，我們亦採用計算經調整純利之非香港財務報告準則財務計量以評估營運表現。董事相信，該非香港財務報告準則財務計量能為[編纂]提供有用資料，以與我們之管理層用相同方式理解及評估我們之合併經營業績，並以此比較於各會計期間我們與同行公司之財務業績。

收益

我們之收益由二零一七財政年度425,400,000港元增加37,700,000港元或8.9%至二零一八財政年度463,100,000港元。該增加主要由於(i)客戶D之收益貢獻增加11,700,000港元；及(ii)我們擴大客戶基礎，向新客戶客戶F(中國其中一名頂尖跨境電商解決方案供應商)進行之銷售40,200,000港元所致。

我們之收益減少109,800,000港元或23.7%至二零一九財政年度之353,300,000港元。該減少乃由於中美貿易戰愈趨激烈，並對全球整體國際貿易活動造成負面影響，導致香港於二零一九年之出口價值及出口量減少，加上競爭對手採取降價策略，因而導致銷量減少所致。有關詳情，請參閱本文件「財務資料 — 合併損益及其他全面收入表選定項目之描述 — 收益」一節。

概 要

我們之收益由二零一九年八個月之 214,300,000 港元增加 339,100,000 港元或 158.2% 至二零二零年八個月之 553,400,000 港元。該增加乃主要由於我們空運貨物分部出口之平均售價由二零一九年八個月每公斤 14.0 港元增加至二零二零年八個月每公斤 36.2 港元所致。尤其是出口至歐洲及北美洲之平均售價分別由每公斤 19.9 港元增加至每公斤 41.8 港元及每公斤 23.2 港元增加至每公斤 46.2 港元，主要由於受 COVID-19 爆發影響，大部分航空公司已局部或全面暫停客運服務，令二零二零年八個月之空運貨運艙位供應短缺，導致轉嫁予客戶之運費增加所致。此外，於二零二零年八個月，我們往歐洲及北美洲之付運有所增加，包括但不限於因應我們客戶（包括客戶 F 及客戶 J）之背對背包機而飛往美國及歐洲之 49 班包機。上述對二零二零年八個月之收益增加之影響部分被同期往亞洲之付運減少所抵銷。

毛利

下表載列於所示期間按分部劃分之毛利及毛利率明細：

	截至十二月三十一日止年度						截至八月三十一日止八個月			
	二零一七年		二零一八年		二零一九年		二零一九年		二零二零年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
空運	45,077	11.2	44,646	10.0	31,505	9.9	19,677	10.1	59,499	11.1
海運	1,390	5.6	1,378	8.9	2,423	7.1	1,420	7.4	153	0.9
總計	<u>46,467</u>	10.9	<u>46,024</u>	9.9	<u>33,928</u>	9.6	<u>21,097</u>	9.8	<u>59,652</u>	10.8

我們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、二零一九年八個月及二零二零年八個月之毛利分別為 46,500,000 港元、46,000,000 港元、33,900,000 港元、21,100,000 港元及 59,700,000 港元。

我們之毛利由二零一七財政年度之 46,500,000 港元減少 500,000 港元至二零一八財政年度之 46,000,000 港元，主要由出口付運至歐洲之毛利減少 8,800,000 港元反映，惟部分被出口付運至亞洲之毛利增加 5,500,000 港元所抵銷。

我們之毛利由二零一八財政年度之 46,000,000 港元減少 12,100,000 港元或 26.3% 至二零一九財政年度之 33,900,000 港元，主要由於往亞洲、歐洲及北美洲之出口貨運毛利因出口量減少而分別減少 4,700,000 港元、3,900,000 港元及 2,700,000 港元所致。付運至亞洲及歐洲之毛利減少與收益減少一致，乃因 (i) 外圍環境嚴峻及中美貿易戰進一步升級對出口量造成影響；及 (ii) 競爭對手為達到各自包艙協議下之貨物噸數而降低運費所致，而北美洲之毛利減少則主要由於我們供應商降低運費導致同期平均售價下降所致，此乃因 (i) 每公斤平均成本減少；及 (ii) 競爭對手為達到各自包艙協議下之承諾貨物噸數而降低運費所致。

概 要

我們之毛利由二零一九年八個月之21,100,000港元增加38,600,000港元或182.9%至二零二零年八個月之59,700,000港元，主要由出口付運至歐洲及北美洲之毛利分別增加33,900,000港元或941.7%及11,400,000港元或308.1%反映。於二零二零年八個月，COVID-19爆發導致客運服務全面或部分暫停，致令整體空運貨運艙位供應短缺，而整個行業的運費增加。隨著客戶之需求持續，我們的出口噸數亦隨之增加，透過額外的價格加成將增加之運費轉嫁予客戶。因此，我們之毛利及毛利率均有所增加。

我們於二零一七財政年度、二零一八財政年度及二零一九財政年度之整體毛利率分別為10.9%、9.9%、9.6%，於相關年度輕微減少，而我們之毛利率則由二零一九年八個月之9.8%增加至二零二零年八個月之10.8%。

我們之毛利率由二零一七財政年度之10.9%減少至二零一八財政年度之9.9%，主要由於在二零一七年四月徵收燃油附加費後，我們減低往歐洲之出口貨運價格加成以保持競爭力所致。我們之毛利率由二零一八財政年度之9.9%輕微減少至二零一九財政年度之9.6%。我們之毛利率由二零一九財政年度之9.8%增加至二零二零年八個月之10.8%，主要受出口付運(尤其是往北美洲及歐洲)之空運貨運艙位價格加成因我們之客戶需求增加而整體增加帶動。

我們海運貨物分部由二零一七財政年度之5.6%增加至二零一八財政年度之8.9%，主要由於我們主要海運客戶中一名客戶(我們已於二零一八財政年度終止與其之業務關係)於二零一八財政年度之非經常性毛利率較低所致。我們海運貨物毛利率由二零一八財政年度之8.9%減少至二零一九財政年度之7.1%，主要由於香港及上海辦事處之主要海運客戶所貢獻之毛利率減少所致。我們海運貨物之毛利率由二零一九年八個月之7.4%大幅減少至二零二零年八個月之0.9%。於二零二零年一月至五月，COVID-19爆發導致中國工廠暫時停工，致令貨物生產以及海外貨物銷售及運輸減少，並大幅降低海運需求，進而降低了海運運費。我們海運貨物之平均售價及毛利率其後受到不利影響。

純利

我們之純利由二零一七財政年度之12,600,000港元減少至二零一八財政年度之4,200,000港元，主要由於(i)非經常性[編纂]開支增加6,100,000港元；及(ii)行政開支主要因互惠基金單位公平值淨虧損增加1,900,000港元以及租金及差餉增加500,000港元而增加2,400,000港元所致。

我們之純利由二零一八財政年度之4,200,000港元減少至二零一九財政年度之淨虧損7,400,000港元，此乃主要由於(i)貿易應收款項之減值虧損撥備增加7,900,000港元；(ii)毛利減少12,100,000港元及(iii)融資成本增加300,000港元所致，部分被(i)行政及其他營運開支減少3,100,000港元及(ii)非經常性[編纂]開支減少4,200,000港元所抵銷。

概 要

我們之純利由二零一九年八個月之194,000港元增加至二零二零年八個月之26,300,000港元，此乃主要由於(i)毛利增加38,600,000港元；及(ii)非經常性[編纂]開支減少1,200,000港元所致，部分被行政開支增加8,800,000港元所抵銷。我們於二零二零年八個月之年內經調整溢利(非香港財務報告準則計量)為29,500,000港元。

經調整溢利(非香港財務報告準則計量)

我們之年內經調整溢利由二零一七財政年度之17,800,000港元維持相對穩定至二零一八財政年度之15,500,000港元，惟經調整溢利於二零一九財政年度減少15,800,000港元並變為經調整淨虧損300,000港元。二零一九財政年度之經調整溢利減少乃主要由於二零一九財政年度之毛利減少12,100,000港元，且貿易應收款項減值之虧損撥備增加7,900,000港元，部分被行政開支減少3,100,000港元抵銷之合併影響所致。我們之經調整溢利由二零一九年八個月之4,600,000港元增加24,900,000港元至二零二零年八個月之29,500,000港元，此乃主要由於毛利增加38,600,000港元所致，部分被行政開支增加8,800,000港元所抵銷。

主要資產負債表資料

下表載列我們於所示日期之合併財務狀況表：

	於十二月三十一日			於二零二零年
	二零一七年 千港元	二零一八年 千港元	二零一九年 千港元	八月三十一日 千港元
非流動資產	59,779	37,215	35,910	34,368
流動資產	155,890	193,979	154,142	182,452
非流動負債	440	63	527	154
流動負債	132,524	143,430	109,804	111,072
淨流動資產	23,366	50,549	44,338	71,380
總權益	82,705	87,701	79,721	105,594

流動資產

本集團之流動資產於二零一八年十二月三十一日增加至194,000,000港元，主要由於(i)已抵押銀行存款增加23,000,000港元(已抵押作為銀行融資40,800,000港元之抵押品)；及(ii)按公平值計入損益之金融資產於二零一八年十二月三十一日重新分類為流動資產17,800,000港元所致。

本集團之流動資產於二零一九年十二月三十一日減少至154,100,000港元，主要由於(i)中美貿易戰愈趨激烈，於整個年度對全球整體國際貿易活動造成負面影響，二零一九財政年度第四季度之收益因而較二零一八財政年度有所減少，導致貿易及其他應收款項減少26,500,000港元；及(ii)本集團於二零一九財政年度解除並贖回所有作為銀行融資抵押品之互惠基金單位，導致按公平值計入損益之金融資產減少17,800,000港元所致。

概 要

本集團之流動資產於二零二零年八月三十一日增加至182,500,000港元，主要由於(i)貿易及其他應收款項增加18,500,000港元(主要歸因於我們收益有所增加)；及(ii)銀行結餘及現金增加9,800,000港元所致。

總權益

本集團之總權益由二零一七年十二月三十一日之82,700,000港元增加至二零一八年十二月三十一日之87,700,000港元，主要由於本集團於二零一八財政年度錄得純利約4,200,000港元之合併影響所致。

本集團之總權益由二零一八年十二月三十一日之87,700,000港元減少至二零一九年十二月三十一日之79,700,000港元，主要由於本集團錄得淨虧損約7,400,000港元所致。

本集團之總權益由二零一九年十二月三十一日之79,700,000港元增加至二零二零年八月三十一日之105,600,000港元，主要由於本集團錄得純利約26,300,000港元所致。

下表概列我們於所示期間之現金流量表：

	截至十二月三十一日止年度			截至八月三十一日止八個月	
	二零一七年 千港元	二零一八年 千港元	二零一九年 千港元	二零一九年 千港元	二零二零年 千港元
營運資金變動前之經營現金流入	23,345	15,424	7,456	5,073	35,802
營運資金變動	(19,043)	6,453	7,328	31,895	1,728
經營業務產生之現金	4,302	21,877	14,784	36,968	37,530
已付所得稅	(1,769)	(5,645)	(668)	(665)	(3,353)
已付利息	(2,724)	(2,773)	(3,096)	(2,231)	(1,958)
經營活動(所用)/所得現金淨額	(191)	13,459	11,020	34,072	32,219
投資活動所得/(所用)現金淨額	1,419	(21,701)	12,315	12,300	32
融資活動所得/(所用)現金淨額	14,273	4,834	(12,747)	(19,378)	(22,232)
年/期末現金及現金等價物 (抵銷銀行透支)	20,496	16,094	26,141	42,112	35,901

本集團於二零一七財政年度之經營活動所用現金淨額為200,000港元，乃主要由於營運資金變動前經營現金流入23,300,000港元、已付利息2,700,000港元、已付所得稅1,800,000港元及營運資金變動19,000,000港元之合併影響所致。營運資金之變動主要由於貿易及其他應收款項以及貿易及其他應付款項分別增加27,800,000港元及8,900,000港元所致。

概 要

本集團於二零一八財政年度之經營活動所得現金淨額為13,500,000港元，乃主要由於營運資金變動前經營現金流入15,400,000港元、已付利息2,800,000港元、已付所得稅5,600,000港元及營運資金變動6,400,000港元之合併影響所致。

本集團於二零一九財政年度之經營活動所得現金淨額為11,000,000港元，乃主要由於營運資金變動前經營現金流入7,500,000港元、已付利息3,100,000港元、已付所得稅700,000港元及營運資金變動7,300,000港元之合併影響所致。

本集團於二零二零年八個月之經營活動所得現金淨額為32,200,000港元，乃主要由於營運資金變動前經營現金流入35,800,000港元、已付利息2,000,000港元、已付所得稅3,300,000港元及營運資金變動1,700,000港元之合併影響所致。

貿易應收款項之減值虧損撥備

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、二零一九年八個月及二零二零年八個月，貿易應收款項之減值虧損撥備分別為300,000港元、700,000港元、8,600,000港元、零及80,000港元。於二零一九財政年度就減值虧損計提撥備8,600,000港元主要由於一名債務人結欠逾期貿易應收款項8,100,000港元所致。

於二零一九年四月，本集團與該名於香港從事貨物轉運業務之客戶開展業務往來。於二零一九年四月至八月，該客戶就取得貨運艙位向我們下達合共約8,700,000港元之訂單，而該客戶未能於規定信貸期內結付金額約8,100,000港元之採購訂單。我們於該客戶未能在規定信貸期內結付貿易應收款項後自二零一九年八月起終止與其之業務往來。於二零一九年十一月七日，本集團(作為債權人)與該客戶(作為債務人)及其唯一股東訂立清償契據(「該契據」)，據此，彼等同意分三期分別於二零一九年十二月、二零二零年一月及二零二零年二月向本集團償還逾期款項，並於簽訂該契據後相應地向我們送達三張期票。首張支票2,000,000港元未能兌現，本集團僅從該客戶收到一筆為數50,000港元之款項。因此，於二零二零年一月，我們已針對該客戶及其唯一股東向香港原訟法庭提起申索，以追討該契據所訂相關條款下貿易應收款項8,100,000港元連帶逾期利息。

於二零二零年五月，該客戶之唯一股東針對自身提出破產呈請，而該唯一股東其後已於二零二零年六月二十三日獲頒佈破產令。於二零二零年七月十三日，本集團指示其律師針對該客戶向原訟法庭提出清盤呈請。因此，該客戶結欠之貿易應收款項於二零一九年十二月三十一日已悉數減值。

有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 合併損益及其他全面收入表選定項目之描述 — 貿易應收款項之減值虧損撥備」及「業務 — 法律程序及合規情況」章節。

概 要

加強內部監控措施

鑑於上述提及之貿易應收款項減值虧損，為盡量降低來自一名客戶且可能導致將來的權益淨值虧損或減少之信貸風險，本集團已採取以下措施：

- 提高本公司有關客戶信貸管理及信貸監控之銷售及收款政策及程序

我們已為現有之銷售及收款管理政策設立以下程序，並已於二零二零年九月實行：

- (i) 於旺季授予客戶暫時性之信貸 — 根據該政策，我們應於旺季評估暫時提高客戶信貸限額之需要，並於提高信貸限額申請表格列明提高信貸限額的原因。該表格將根據批准矩陣由獲授權之人士授予批准；
- (ii) 評估壞賬撥備／預期信貸虧損（「**預期信貸虧損**」）及撇銷 — 根據該政策，我們之財務監控人員應審閱每週應收賬款賬齡分析並保留相關證明，包括對壞賬撥備／預期信貸虧損及撇銷之評估。倘應收未收款項結餘於信貸期後逾期90日尚未還款，壞賬撥備／預期信貸虧損則應採取組合評估；及
- (iii) 年度客戶信貸審閱 — 根據該政策，原本及新提出之客戶信貸限額應連同有關原因呈列於客戶信貸審閱表格中，以供執行董事審閱。

- 設立正式機制以在客戶信貸超出限額時暫停該客戶之賬戶

在二零二零年八月，我們已更新現有之銷售及收款管理政策，並在客戶信貸超出限額時實行暫停該客戶賬戶之程序。根據書面程序要求，於收到來自貨運業務營運及會計系統有關超出信貸限額之電郵通知後，財務監控人員應手動停用該客戶之賬戶，並於並無暫停客戶賬戶時記錄相關原因。

- 保留有關(i) 授予新客戶之信貸限額及付款條款以及(ii) 應收賬款賬齡分析之文件及相關審閱證明

在二零二零年八月，我們已更新現有之銷售及收款管理政策，實行將最終信貸限額及付款條款記錄在貨運業務營運及會計系統之程序，並要求財務監控人員保留有關審閱每週應收賬款賬齡分析之證明。

概 要

- 對保存客戶主要檔案之職責進行分工

批准客戶信貸限額之權限已自財務監控人員重新分配至執行董事。

- 委任具備會計資格、經驗及／或專業知識之一名非執行董事及三名獨立非執行董事

本集團已委任一名非執行董事及三名獨立非執行董事，彼等均具備專業會計資格或相關財務管理專業知識，分別為香偉強先生、譚家熙先生、余德智先生及楊光偉先生。香先生負責監督本集團之財務報告事宜，例如有關財務報表、中期、季度及年度報告以及賬目之編製，並獲指派批准該等財務報表及報告，以及根據合適的專業判斷，就本公司之財務報告事宜向董事會提供會計意見。該三名獨立非執行董事則負責監督本集團之合規及企業管治事宜，根據合適的判斷就本公司之財務事宜及企業管治向董事會提供獨立意見。

有關彼等履歷之詳情，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

- 成立董事會財務報告委員會

成立財務報告委員會以專注於監督本集團之會計及財務報告職能。財務報告委員會由上述提及之三名獨立非執行董事及一名非執行董事組成，以就編製財務報表、中期、季度及年度報告以及賬目提供專業的會計意見及判斷。

財務報告委員會之主要職責為(i)監督本集團之財務報告制度、風險管理及內部監控制度；及(ii)審閱本集團之財務資料及會計政策之應用。有關進一步詳情，請參閱「董事及高級管理層 — 財務報告委員會」一節。

此外，為避免將來再度發生任何重大會計事宜(例如預期信貸虧損估值)，董事及本公司將於[編纂]後實行下列措施：

1. 委聘獲獨立非執行董事批准之國際知名專業估值公司就[編纂]後至少兩個完整財政年度進行預期信貸虧損估值；
2. 委聘獲獨立非執行董事批准之國際知名審計公司(四大審計公司之一)審閱本公司[編纂]後至少兩個完整財政年度之內部監控；

概 要

3. 任何有關本公司會計政策之變動將經由本公司之獨立外部核數師審閱及同意後方實行；及
4. 盡最大努力委任國際知名審計公司(四大審計公司之一)為本公司之核數師，以審核本公司於[編纂]後刊發之財務報表。

主要財務比率

下表載列我們於所示日期之主要財務比率：

	二零一七 財政年度	二零一八 財政年度	二零一九 財政年度	二零二零年 八個月
毛利率(%)	10.9	9.9	9.6	10.8
純利(淨虧損)率(%)	3.0	0.9	(2.1)	4.8
權益回報率(%)	16.8	5.0	(8.9)	28.4
總資產回報率(%)	6.0	1.9	(3.5)	12.9

	二零一七年	於十二月三十一日 二零一八年	二零一九年	於二零二零年 八月三十一日
流動比率	1.2	1.4	1.4	1.6
資產負債比率(%) ⁽¹⁾	88.2	93.8	75.1	35.8
淨債務對權益比率(%)	63.5	75.4	42.3	1.8

附註：

- (1) 二零一七年、二零一八年、二零一九年十二月三十一日及二零二零年八月三十一日的資產負債比率乃按相關日期之總債務除以相關日期之總權益後乘以100%計算得出。

權益回報率

我們之權益回報率於二零一七財政年度及二零一八財政年度分別為16.8%及5.0%。於二零一八財政年度減少主要由於二零一八財政年度[編纂]開支增加6,100,000港元所致。我們於二零一九財政年度錄得負權益回報率8.9%，主要由於年內溢利較上一年度減少11,600,000港元，而我們之總權益由二零一八財政年度之87,700,000港元減少至二零一九財政年度之79,700,000港元所致。我們之權益回報率於二零二零年八個月增加至28.4%，乃主要由於本集團於期內錄得溢利所致。

總資產回報率

我們之總資產回報率於二零一七財政年度及二零一八財政年度分別為6.0%及1.9%。於二零一八財政年度減少主要由於二零一八財政年度[編纂]開支增加6,100,000港元所致。我們於二零一九財政年度錄得負總資產回報率3.5%，主要由於年內溢利較上一年度減少11,600,000港元，而我們之總資產主要受流動資產於二零一九年十二月三十一日減少39,900,000港元帶動而減少41,200,000港元所致。我們之總資產回報率於二零二零年八個月增加至12.9%，乃主要由於期內溢利增加所致。

概 要

流動比率

我們之流動比率於往績記錄期間輕微上升，於二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日以及二零二零年八月三十一日分別為1.2、1.4、1.4及1.6。

資產負債比率

我們的資產負債比率於二零一七年及二零一八年十二月三十一日分別為88.2%及93.8%。該增加主要由於我們之總債務增加至於二零一八年十二月三十一日之82,200,000港元所致。我們的資產負債比率於二零一九年十二月三十一日減少至75.1%。該減少乃主要由於我們之總債務於二零一九年十二月三十一日減少至59,900,000港元所致。我們之總債務於二零一九年十二月三十一日減少至59,900,000港元，乃主要由於(i)在年內根據還款時間表償還計息借款；及(ii)由於我們在贖回我們於二零一九年一月所持有之互惠基金單位後獲得所得款項約18,200,000港元及保留更多經營業務產生之額外現金，以更佳管理我們之營運資金需要，因而導致銀行透支及計息借款減少所致。我們的資產負債比率於二零二零年八月三十一日減少至35.8%，乃主要由於(i)於二零二零年八個月產生之全面收入致令權益增加及(ii)我們之總債務於二零二零年八月三十一日增加至37,800,000港元所致。我們之總債務於二零二零年八月三十一日減少至37,800,000港元，乃由於(a)在期內償還計息借款，此乃因我們持續保留經營業務產生之額外現金及要求客戶於期內就包機航班預付全部或部分款項，以更佳管理我們之營運資金需要；及(b)租賃負債於年期內之年度攤銷而減少所致。此外，由於受季節性因素及業務信貸錯配影響，我們於十二月之計息借款通常較八月高。

淨債務對權益比率

我們之淨債務對權益比率於二零一七年及二零一八年十二月三十一日分別為63.5%及75.4%。該主要由於我們之淨債務增加至66,100,000港元所致。我們之淨債務對權益比率於二零一九年十二月三十一日減少至42.3%，此乃主要由於我們之淨債務減少至33,700,000港元所致。我們之淨債務對權益比率於二零二零年八月三十一日減少至1.8%，乃主要由於(i)本集團於期內錄得溢利以致權益大幅增加；及(ii)我們之淨債務大幅減少至1,900,000港元所致。

競爭局勢

我們與不同規模之貨物轉運商競爭，規模由全球至中國領先參與者(其於全球設有辦事處及自家運輸機隊，或與國際主要承運人擁有長期合作關係(佔業內總收益約半)至規模與我們相若之中小型貨物轉運商(其對客戶業務性質有較深入認識及與以香港及珠江三角洲為基地之客戶擁有長期合作關係)。我們相信，我們之競爭優勢(有關詳情載於本文件「業務 — 競爭優勢」一段)使我們於競爭對手中脫穎而出。據董事所深知，於往績記錄期間及於最後實際可行日期，概無董事、彼等各自之聯繫人或擁有我們已發行股本5%以上之任何股東於我們任何競爭對手中持有任何權益。

概 要

[編纂]

	根據 [編纂] 10% 後 [編纂] 每股 [編纂] [編纂] 港元計算	根據 [編纂] 每股股份 [編纂] 港元 計算	根據 [編纂] 每股股份 [編纂] 港元 計算
股份 [編纂] ⁽¹⁾	[編纂] 港元	[編纂] 港元	[編纂] 港元
[編纂] 經調整合併每股股份 有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂] 港元	[編纂] 港元	[編纂] 港元

附註：

1. 股份 [編纂] 按緊隨 [編纂] 及 [編纂] 完成後之 [編纂] 股已發行股份計算。其並無計及因根據購股權計劃可能授出之任何購股權獲行使而可能配發及發行之任何股份，或根據本公司一般授權可能發行或購回之任何股份。
2. 本公司擁有人應佔本集團未經審核 [編纂] 經調整合併每股股份有形資產淨值已經參考若干估計及調整而編製。進一步詳情請參閱本文件「附錄二 — 未經審核 [編纂] 財務資料」一節。

主要風險因素概要

本集團業務及營運涉及若干風險及不確定因素，當中不少風險超出本集團控制。此等風險可歸類為(i)與我們業務相關之風險；(ii)與我們行業相關之風險；及(iii)與[編纂]相關之風險。我們面臨之重大風險包括：

- (a) 我們之國際貨物轉運業務因全球經濟及社會狀況之變動而受到重大影響；
- (b) 鑑於我們之收益受客戶及供應商對貨運艙位之供求波動影響，於往績記錄期間，我們之收益出現波動；
- (c) 由於收取客戶款項與向供應商付款之時間可能不相配，我們之現金流量可能會轉差，而我們可能需要長時間收回我們之貿易應收款項；
- (d) 我們客戶結算緩慢或我們未能向客戶收回貿易應收款項之信貸風險或會對本集團之業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響；

概 要

- (e) 我們所取得之貨運艙位大部分為非承諾購買，故我們或未能滿足我們客戶之需求；
- (f) 我們依賴我們客戶之業務表現及彼等對國際貨物轉運服務之持續需求；
- (g) 兩個或以上國家進行貿易戰或限制(不論以禁運、關稅或其他方式)(包括中美近期事件產生之風險)可能對我們之業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響；
- (h) 我們或未能不時按我們可接納之條款獲得未來融資(包括[編纂]融資或銀行融資)以為我們之營運提供資金及保持增長；
- (i) 我們可能無法以我們所期望之方式終止與中國僱員之僱傭關係；
- (j) 物流業日後可能會出現脫媒現象；及
- (k) 中國、香港乃至全球各地爆發 COVID-19，可能對我們之業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

有關我們面臨之各種風險及不確定因素之詳情，請參閱本文件「風險因素」一節。

股息

於往績記錄期間，本公司並無派付或宣派股息。股息之宣派須由董事會酌情決定及經我們之股東批准。本公司並無特定股息政策訂有任何預先釐定股息分派比率。董事於考慮我們之營運及盈利、資本需求及盈餘、一般財務狀況、合約限制、資本開支及未來發展需要、股東利益及其於當時視為相關之其他因素後，可建議於日後派付股息。任何股息宣派及派付以及股息金額將受我們之章程文件及公司法規限，包括我們之股東批准。未來任何股息宣派未必可反映我們之過往股息宣派情況，並將由董事全權酌情決定。

[編纂]

董事認為[編纂]將提升本集團狀況及[編纂]之[編纂]將加強我們的資本基礎，並將為本集團提供資金，實現本文件「業務 — 未來業務發展之策略」及「未來計劃及[編纂]」章節所載業務策略及未來計劃。

概 要

[編纂]之[編纂](扣除[編纂]費用及有關之應付估計開支後)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：

- 約[編纂][編纂](或約[編纂]港元)將用作撥支我們就大量貨運艙位之額外付款責任及向航空公司提供之銀行擔保；
- 約[編纂][編纂](或約[編纂]港元)將用於包機貨運，以確保我們於貨物轉運業旺季時取得貨運艙位；
- 約[編纂][編纂](或約[編纂]港元)將用作於中國開設一個新地區辦事處及為新中國辦事處僱用三名員工，以開拓我們未進駐而並無地區影響力之地區；及
- 約[編纂][編纂](或約[編纂]港元)將用作一般營運資金。

[編纂]開支

[編纂]開支即因[編纂]及[編纂]而產生之專業費用、[編纂]佣金、證監會交易徵費及聯交所交易費。假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元(為指示性[編纂]範圍之中位數)，我們[編纂]開支總額估計約為[編纂]港元(估計佔[編纂][編纂]約[編纂])，其中[編纂]港元由發行新股份直接產生並將入賬列作權益之扣減，而餘額[編纂]港元已於或將於合併損益表內呈列。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，有關由相關訂約方已提供服務之[編纂]開支分別5,200,000港元、11,300,000港元、7,100,000港元及3,200,000港元已於合併損益表內呈列，及額外[編纂]港元預期將於往績記錄期間及[編纂]後於合併損益表中確認。

上述[編纂]開支乃最後實際可行之估計，僅供參考。實際金額可能與該估計有所不同。董事確認該等開支將不會對本集團自二零二零年八月三十一日起直至文件日期止期間之財務或貿易狀況或前景產生任何重大不利變動。

[編纂]之理由

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。為增加我們之市場份額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

概 要

纂不僅為我們之擴張計劃提供**[編纂]**，亦提供可進入便捷**[編纂]**平台，令本集團可於日後可獲得**[編纂]**融資及債務融資。

誠如本文件「業務 — 未來業務發展之策略」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，藉此增加市場份額及進一步發展貨物轉運業務。向航空公司取得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。此導致我們向客戶授出之信貸期最多為90日，致使出現信貸錯配，並需要提供額外銀行擔保。於旺季時，當我們承接客戶之新訂單時，我們於業務安排會面臨額外信貸錯配。因此，**[編纂]**之**[編纂]**將有助我們承接更多訂單。倘我們擬增長到超過**[編纂]****[編纂]**所批准之規模，我們可能須進一步集資。有關解釋之詳情，請參閱本文件「未來計劃及**[編纂]**」一節。

授予我們之最高信貸總額已由於二零一六年十二月三十一日之約170,600,000港元減少至於二零二零年八月三十一日之約93,600,000港元。有關詳情，請參閱本文件「業務 — 客戶 — 銀行融資」及「財務資料 — 債務」章節。為維持目前營運規模以及把握業務機遇，我們自二零二一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)一間銀行因我們並無提供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需求(尤其是背對背訂單)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資源，應付業務活動及發展。

由於**[編纂]**地位及提高透明度可令貸款人有信心，我們相信，銀行及金融機構更願意與上市公司建立業務關係。GEM上市規則之定期財務匯報規定容許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，可能受到包括本文件「風險因素」一節所載因素影響。

概 要

近期發展及重大不利變動

自二零二零年八月三十一日起，我們之業務模式維持不變。董事確認，自二零二零年八月三十一日起至本文件日期止，我們之財務或貿易狀況或前景並無重大不利變動，及自二零二零年八月三十一日起並無任何事件將會對會計師報告(其全文載於本文件附錄一)所示的資料造成重大影響。

董事預期(i)截至二零二零年十二月三十一日止四個月之每月平均溢利將較二零二零年八個月大幅減少，此乃由於COVID-19爆發導致客運服務暫停，令空運貨運艙位供應有限以致空運價格上漲，預期二零二零年八個月之空運價格一般將較截至二零二零年十二月三十一日止四個月為高，乃因COVID-19疫情先於二零二零年四月在歐洲惡化，以致歐洲各國醫療防護設備供應短缺，故對醫療防護設備之需求龐大；及(ii)本集團於二零二一財政年度之預計純利可能減少，乃因預期COVID-19疫情將漸趨穩定，客機航班及貨運艙位供應將逐漸回復正常，平均貨運價格將下跌至與二零一九財政年度相若之水平，而我們之平均銷售價格亦將因而下跌。

中美關係

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，中美之緊張政治局勢已對全球經濟造成不利影響。

中美貿易戰

香港作為轉口樞紐坐擁地理位置的優勢且有眾多國際航班選擇，是中美兩國之間的重要門戶。不少中國產品如電訊產品、電子產品、電機、儀器及電器經香港空運轉口至美國。中美貿易戰始於二零一八年七月，而美國已對中國商品實施三輪進口關稅。有關進一步詳情，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。

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，於第一階段協議，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%之回應。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。於二零二零年七月，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。

概 要

隨著中國與美國於二零二零年一月十五日訂立第一階段貿易協議，中美兩國之貿易關係有所緩和，中國對美國之進出口價值於二零二零年首三個季度達到約人民幣2,800,000,000,000元，較去年同期之進出口價值增加2%。

終止香港特殊貿易地位

於二零二零年七月，美國政府取消香港之特殊貿易地位。取消香港之特殊貿易地位後，香港將不再擁有特殊經濟待遇，並將針對香港生產之貨品徵收關稅。此外，美國取消出產自美國之防衛裝備出口，並停止敏感的美國科技之出口管制例外及終止防衛裝備之(例如軍事裝備及電子晶片)出口至香港。根據灼識諮詢，該等產品之出口總量數據佔香港二零一九年轉口價值一小部分(少於3.5%)。然而，基於以下原因，灼識諮詢及我們之董事認為美國於二零二零年七月取消香港之特殊貿易地位對香港之貨物轉運業及本集團之影響有限：

- (i) 我們之客戶包括直接客戶及貨物轉運商，及其大部分貨物為中國而非香港生產之產品，符合中國轉運於香港往美國出口之主導情況。此外，美國實施之貿易限制措施主要針對入口鋼材及鋁，而最常見之香港製造出口產品包括珠寶及貴金屬以及塑膠製品；
- (ii) 香港作為轉口樞紐之競爭優勢並非單純來自其特殊貿易地位，更是有賴於其地理位置，且與中國相較擁有更多國際航班選擇。例如，由於部分購自跨境電商渠道之產品為電子產品不得於中國以飛機運送，不少跨境公司會選擇經由香港國際機場運送其包裹，造就跨境電商業與香港國際機場之間產生強勁協同效應，並將持續惠及香港的空運貨物轉運商，例如本集團，而此與香港之特殊貿易地位是否被取消無關；及
- (iii) 跨境電商活動日益普及，已導致並將繼續推動空運貨物轉運市場之持續增長。消費者借助資訊科技進步逐漸由傳統實體購物轉為網上購物，消費者購買習慣改變導致現時電商市場蓬勃。地區及全球網上購物活動大行其道，且越趨多元化，預計將刺激全球貨物轉運服務之需求。此外，中國政府全面申明並堅決支持跨境電商之新外貿形式。跨境電商業獲點名為中國對外貿易之新支柱，其將有助穩定外貿基本面，長遠而言其後將刺激貨物轉運物流業。根據灼識諮詢，於二零一五年至二零一九年

概 要

間，中國跨境電商之市場規模收益就出口價值而言由人民幣4,600,000,000,000元增長至人民幣8,000,000,000,000元，複合年增長率為15.3%。特別是，約80%貿易總值為出口價值，而經香港出口之出口價值約為人民幣1,000,000,000,000元至人民幣1,500,000,000,000元。預期中國出口價值於未來將持續增加，並於二零二四年達到人民幣13,200,000,000,000元。於電商平台之發展及政府之大力支持下，中國跨境電商之總進出口價值於二零二零年上半年增加26.2%，而去年同期之進出口價值則分別增加28.7%及24.4%。於此過程中，中小型企業透過跨境電商平台取得大量海外訂單。由於本集團專注於擴大其客戶基礎至電商跨境貨物轉運商，本集團日後可受惠於跨境電商市場之正面增長。

終止美國與香港之國際航運協議

於二零二零年六月，中國全國人民代表大會實施《港區國安法》。作為回應，美國(除旨在取消香港相對於中國之若干優惠待遇之其他制裁外)於二零二零年八月宣佈暫停或終止香港與美國簽訂之三份雙邊協議，包括美國與香港之航運協議(「美國與香港之國際航運協議」)，該協議豁免美國及香港居民自國際船舶營運所得收入之互惠稅項。由於美國與香港之國際航運協議已告終止，向對方地區進行交易之香港及美國航運公司一般不再享有美國及香港稅項豁免。船舶將貨物往返美國運輸(不論貨物之原產國或送貨點，亦不論船舶之船旗國)之香港公司將產生美國應課稅運輸收入，金額為有關運輸收入之50%。因此，美國或其他於中國或亞洲進行貿易之航運公司可能選擇香港以外之其他港口選擇，原因為新稅務風險或會造成財政壓力，以避免日後於香港進行貿易。

於香港航運公司將新美國稅項成本轉嫁予其客戶(如本集團)時，終止美國與香港之國際航運協議可能會增加海運收費之成本。倘我們無法將該等成本轉嫁予客戶，我們之成本將會增加，而我們之業務、財務狀況及經營業績將會受到不利影響。此外，倘我們之海運收費較高，客戶對海運貨物轉運服務之需求或會減少，從而對我們之海運貨物轉運業務及經營業績造成不利影響。

然而，董事認為，直至最後實際可行日期，終止美國與香港之國際航運協議對本集團並無任何重大影響，原因為我們應佔提供海運貨物轉運服務之收益僅達約24,600,000港元、15,400,000港元、34,100,000港元及16,800,000港元，分別佔我們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總收益約5.8%、3.3%、9.7%及3.0%。

概 要

香港社會動盪

香港自二零一九年六月起陷入社會動盪，惟於二零一九年十二月已顯著平復，故對供應鏈及物流服務之影響不大。儘管社會動盪期間出現道路堵塞，我們之業務營運不受影響，乃因遭堵塞之道路主要為市區行人路，而非貨車駛往機場貨運站之行車路。此外，根據灼識諮詢報告，雖然示威活動導致客運航班中斷數日，但貨運航班未受影響，於上述期間仍維持正常運作。因此，社會動盪對我們業務及營運之影響十分有限。

COVID-19 疫情爆發

自二零一九年十二月下旬起，COVID-19 疫情於中國、香港及其他國家爆發。疫情爆發後，中國有關當局要求所有中國業務實體及工廠於農曆新年假期後暫停營運及服務，延至二零二零年二月十日方可復工。

根據灼識諮詢報告，在中國及香港，一般情況下，45%至50%之空運貨物會於客機之機腹貨艙運載。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，導致空運貨運艙位供應短缺及空運價格上升。然而，隨著美國及歐洲之主要城市及國家恢復業務，對空運貨運艙位之需求亦會隨之恢復。在空運貨運艙位供求失衡之情況下，與航空公司建有緊密穩定關係之空運貨物轉運商有機會購買相應數量之空運貨運艙位，從而實現收益更大增長。

由於我們之主要業務位於香港，而我們全體香港及中國僱員均可透過電子媒體、電話及遙距存取資訊科技系統繼續與貨運艙位供應商、物流服務供應商及客戶溝通合作，故我們之業務、日常營運、僱員及客戶付款結算方面並無受到干擾。

儘管COVID-19 爆發拖累全球經濟市場，惟董事基於以下原因認為，截至最後實際可行日期，COVID-19 爆發並無對本集團造成任何重大影響：

- (i) 儘管部分國家因COVID-19 爆發而禁止或限制中國及香港入境旅客，惟有關禁止或限制僅導致取消由香港出發之客運航班，而並無取消同一出發地之貨運航班；
- (ii) 不少進口東南亞國家之貨物乃由國際客運航班運送。儘管若干由中國出發之航班及東南亞客運航班已恢復服務，惟仍有大量航班經已取消。相反，香港貨運航班繼續運作。香港絕大部分空運及海運貨物轉運服務、本地運輸及物流服務維持運作。該等貨物經由香港轉口至送貨點。本集團總部設於香港，故相關服務之需求增加令本集團可從中受益；

概 要

- (iii) 我們作為多間國際航空公司(包括香港領先航空公司)之活躍代理商，相較業內其他不活躍代理商可優先以更相宜價格獲得貨運艙位。中國航班取消致令航空公司之貨運艙位供應不足，導致貨物對經香港轉口之需求激增，香港貨運艙位需求殷切，在此情況下，此項優勢更顯重要；
- (iv) 我們擁有龐大航班送貨點網絡，覆蓋全球 120 多個國家，而非僅專注若干固定航線，因而能將業務重心靈活轉移至 COVID-19 爆發影響較小之地區，適應不斷變化之市場需求，以減輕 COVID-19 爆發對我們之影響；及
- (v) 根據過往經驗，各財政年度首兩個季度均為貨物轉運業淡季，市場對貨運艙位之需求一般相對較低。

我們已嚴格遵守香港及中國政府之規定，並採取各項措施應對 COVID-19 爆發，包括：(i) 允許香港辦事處員工存取資訊科技系統以輪值在家工作；(ii) 每日於全體僱員進入辦事處前為彼等量度體溫；(iii) 禁止任何未有配戴口罩及／或有任何 COVID-19 症狀之人士進入辦事處；(iv) 頻密消毒清潔辦公室物業；及 (v) 暫停所有實體客戶會議及訪談。

儘管 COVID-19 爆發導致整體市場需求受到負面影響，惟 (i) 於二零二零年一月至五月，我們大部分貨物均直接由香港出口或由中國經香港轉口；及 (ii) 中國大部分航空公司已暫停部分或全部服務，有一定的客戶需求已由中國轉移至香港。因此，香港之客戶需求有所增加，而本集團與客戶進行之業務交易保持活躍。本集團於往績記錄期間向超過 950 名客戶提供服務。鑑於客戶群龐大，貨品種類繁多(貨品可大致分為電商產品(為各類一般消費品)及非電商產品(為電子產品、成衣及日用品等一般貨物))，我們服務之需求並非與任何特定類別貨品之需求相關連。我們往績記錄期間並無就本集團於為客戶處理之電商及非電商產品之比例設立數據庫。儘管如此，據董事所深知及確信，專注於電商物流之貨物轉運商(包括客戶 F、客戶 J 及本集團之其他客戶)對我們收益之貢獻分別約為 46,200,000 港元、99,600,000 港元、98,300,000 港元及 375,500,000 港元，分別佔我們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之總收益 10.9%、21.5%、27.8% 及 67.9%。截至最後實際可行日期，我們並無供應商因 COVID-19 疫情而取消貨運艙位，亦無客戶因 COVID-19 爆發而取消訂單。本集團於二零二零年八個月之收益、毛利及純利均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。本集團分別於二零一七財政年度及二零一九財政年度開始與客戶 F 及

概 要

客戶 J 展開業務關係，兩位客戶均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，而客戶 J 為本集團於二零一九財政年度之第五大客戶，於該年度貢獻收益約 15,600,000 港元。於二零二零年八個月，本集團自客戶 F 產生收益約 207,300,000 港元，較二零一九年八個月之收益約 24,300,000 港元增加 753.1%；而自客戶 J 則產生收益約 62,900,000 港元，遠高於二零一九年八個月之收益約 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，而此能力從我們能與航空公司訂立包機協議以取得整架包機飛往美國及歐洲足以證明。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 及客戶 J)之背對背包機。

基於 COVID-19 爆發之目前狀況及截至最後實際可行日期，根據董事所深知及確信，本集團之業務及業務營運並無任何重大不利變動。

假設 (i) 營運受到極端情況影響而導致收益微薄；(ii) 我們於二零二零年八月三十一日之貿易應收款項將於往績記錄期間以相似方式結算；及 (iii) 我們之債務及利息還款(包括貿易應付款項、資本開支及其他經營現金流出)仍與目前預期的時間表相同，乃因我們之淨流動資產於償還所有未償還到期銀行貸款及支付間接成本後仍將維持正數，根據本集團截至二零二零年八月三十一日之手頭現金及現金等價物，以及[編纂]之預期[編纂]之 0.6% 作一般營運資金，我們直至二零二二年十二月三十一日之財務狀況仍然穩健。