

業 務

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十大參與者公司，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。下表載列於往績記錄期間我們按分部劃分之收益明細：

	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	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
空運貨物轉運	400,777	94.2	447,605	96.7	319,217	90.3	536,580	97.0
海運貨物轉運	24,637	5.8	15,445	3.3	34,124	9.7	16,787	3.0
總計	425,414	100.0	463,050	100.0	353,341	100.0	553,367	100.0

我們之空運及海運貨物轉運服務包括出口及進口服務。於往績記錄期間，我們主要專注提供由中國、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，我們來自提供空運貨物出口服務之總收益分別約為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／期總收益約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物流相關服務(如運輸及倉儲相關服務)之其他供應商。於往績記錄期間，我們(i)擁有超過500間貨運艙位供應商，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。我們根據不同安排直接向航空公司及海運公司以及其他貨物轉運

業 務

商取得貨運艙位，該等安排包括直接預訂、包艙安排及包機。有關取得貨運艙位之詳情，請參閱本節「業務模式 — 取得貨運艙位」一段。

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，為取得貨運包機，我們須於航班出發前兩至十日預先向航空公司支付全額，而我們通常要求客戶預先向我們支付全部或部分款項。

於往績記錄期間，我們已為超過 950 名客戶（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））提供服務。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其客戶行事之其他貨物轉運商。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，我們自貨物轉運商客戶產生之收益分別為 400,400,000 港元、447,200,000 港元、318,900,000 港元及 536,600,000 港元，分別佔總收益 94.1%、96.6%、90.3% 及 97.0%。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。

競爭優勢

董事相信，以下競爭優勢為促使我們成功之關鍵因素，並將使我們能夠在未來進一步發展業務：

我們已具備優越條件，把握增長理想地區之機遇

香港空運貨物轉運物流業之市場仍然龐大。根據灼識諮詢報告，(i) 估計市場規模於二零二四年將增加至 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%；及 (ii) 本集團於二零一九年空運貨物轉運業所佔市場份額約為 0.6%。因此，董事認為本集團於市場仍有充裕增長空間。

此外，根據灼識諮詢報告，中國跨境電商出口價值由二零一五年之人民幣 4,600,000,000,000 元按複合年增長率 15.3% 增加至二零一九年之人民幣 8,000,000,000,000 元，並預期將由二零二零年按複合年增長率 10.2% 增加至二零二四年之人民幣 13,200,000,000,000 元。儘管 COVID-19 爆發對全球經濟造成前所未有之負面影響，惟其惠及並加快電商業進一步增長，乃因封城、隔離及保持社交距離均刺激對網上購物及快速送貨服務之需求。於二零二零年首六個月，中國跨境電商零

業 務

售進出口價值較二零一九年同期增加26.2%。此外，於二零二零年五月，中華人民共和國國務院新聞辦公室發佈國函，確認批准於46個城市及地區設立新跨境電子商務試驗區，連同59個新現有跨境電子商務試驗區，全國將總共設有105個試驗區，跨境電商業被指為中國對外貿易之新支柱。另外，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，長遠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。香港作為進出口地區樞紐，其跨境電商活動相關之空運貨物轉運服務需求日益增加，而該趨勢亦將於未來持續。此外，部分購自跨境電商渠道之產品為包含電池之電子產品。於中國，只有獲政府簽發特別運輸批准之大型跨國公司方可空運內含電池產品，且僅限以散裝形式運輸。鑑於中國禁止空運內含電池之跨境電商包裹，不少跨境電商公司選擇經香港國際機場運送包裹，因而造就跨境電商業與香港國際機場之間產生強勁協同效應，惠及香港空運貨物轉運商。

於二零一八年，跨境電商之主要出口送貨點為美國、歐洲及東南亞國家聯盟10個成員國(即泰國、印尼、馬來西亞、新加坡等)，與我們專注由中國及香港往歐洲、亞洲及北美洲之出口業務不謀而合，有關業務於往績記錄期間佔總收益超過90%。我們相信我們有能力開發電商業務之潛在增長。例如，客戶F(主要從事以跨境電商為主之貨物轉運業務)於二零一八財政年度成為我們五大客戶之一，該客戶之收益貢獻由二零一八財政年度約40,200,000港元增加至二零一九財政年度約47,600,000港元，及由二零一九年八個月約24,300,000港元增加至二零二零年八個月約207,300,000港元，從該增長可見跨境電商可為我們帶來的經濟利益。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，分別佔本集團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%。我們相信，上述狀況有助我們把握於良好增長地區之機遇，繼續充分發揮我們主要業務重心之優勢。

跨境電商業尤其需要以較相宜價格提供更迅速物流及更優質服務。為把握有關需求增長，我們利用自身與航空公司已建立業務關係之競爭優勢，與若干航空公司訂立包艙協議，保障我們於協議期間可按協定價格獲取保證數量之貨運艙位。因此，我們相信，我們能夠把握跨境出口量日益增加之商機。

業 務

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

自二零零九年起，我們便與多間國際航空公司建立長久業務合作關係。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，我們於往績記錄期間各年度之五大供應商當中分別有四間、三間、四間及四間為國際航空公司。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。有關詳情，請參閱本節「獎項、會員資格及認可」一段。獲有關航空公司認可令我們能夠(尤其於旺季)較優先以相對較低之價格獲取貨運艙位，繼而有助我們吸引客戶及把握增長機會。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。我們能夠將航線擴展至超過120個國家，捕捉不同地區之市場需求。例如，於二零一七年，本集團將業務及資源轉投亞洲區內航線，減低中美貿易戰自二零一八財政年度起帶來之影響。因此，出口付運至其他亞洲國家之收益貢獻百分比由二零一七財政年度之37.1%增加至二零一九財政年度之41.5%，出口付運至其他亞洲國家之毛利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。

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。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，我們已與我們之供應商訂立包艙協議或包機協議。有關取得貨運艙位之詳情，請參閱本節「業務模式 — 取得貨運艙位」一段。我們相信，我們及時高效地取得貨運艙位以及透過獲取貨運艙位及包機為客戶提供全面航線之能力，令我們能夠從其他規模相若之貨物轉運商當中脫穎而出。

根據灼識諮詢報告，香港貨物轉運公司可分為兩層：第一層參與者主要為跨國企業，該等公司與國際大型承運人建有長期關係；第二層參與者則為以香港為基地之中小型本地公司，該等公司對客戶之業務性質有較深入瞭解，並與香港及珠江地區之客戶建有長期關係。此外，中小型貨物轉運商之間將相同送貨點之托運貨物集運以用盡貨運艙位為業內慣常做法。由於我們與多間國際航空公司建立長久業務合作關係，能夠直接從航空公司取得貨運艙位，航線覆蓋超過120個國家，我們之客戶群包括其他中小型貨物轉運商。於往績記錄期間，本集團與超過950名客戶(包括貨物轉運商及直接客戶)進行交易，當中貨物轉運商為主要客戶，並於二零一七財政年度、

業 務

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貢獻本集團之總收益分別約94.1%、96.6%、90.3%及97.0%。由於此客戶群之性質，我們能夠集合所有客戶訂單，將不同客戶之貨物拼箱，以降低服務成本，因而加強了我們將貨物拼箱之能力。

我們於貨物轉運業提供認可優質服務超過18年，往績超卓

我們相信，我們之良好信譽及卓越往績記錄是影響客戶選擇貨物轉運商之重要因素。據董事所深知，我們是香港國際機場內八間設有倉庫設施之貨物轉運商之一。於往績記錄期間，我們向超過950名客戶(包括直接客戶及貨物轉運商)提供貨物轉運服務。於往績記錄期間之五大客戶當中，我們與其中三名客戶維持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。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(即在過去年度／期間帶來銷售額之客戶)分別佔本集團之總收益約57.3%、72.5%、76.0%及81.4%。因此，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。

此外，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。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，讓本集團有能力在機會出現時透過爭取更高市場份額，以應付香港貨物轉運市場之需求，並在市況具挑戰性時保持可持續之業務及營運。

此外，國際航空運輸協會向我們頒授證書超過七年，足證我們之服務質素獲該協會認可。航空公司一般僅向為國際航空運輸協會認可代理之貨物轉運商提供貨運艙位，此舉屬行業慣例。為成為國際航空運輸協會認可代理，申請公司須(當中包括其他要求)有至少兩名員工曾參與有關處理危險品之獲認可培訓課程。申請公司亦須提交其經審核財務報表、保單以及國際航空運輸協會成員航空公司之銷售報告，並經國際航空運輸協會審查，以證明其具備國際航空運輸協會滿意之充足財政資源。作為國際航空運輸協會認可代理，我們相信，我們之服務質素獲該協會認可。有關認可亦是貨物轉運業之入行門檻，原因為於業內建立信譽需時。我們認為，該認可為我們取得成功關鍵因素之一。

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

根據灼識諮詢報告，鑑於市場競爭激烈，管理層之能力及經驗乃取得成功之關鍵因素。本集團執行董事趙先生及謝先生擁有在貨物轉運業擁有豐富經驗、深厚知識且雄厚專業實力。於本集團18年往績記錄之中，趙先生及謝先生透過建立可持續而久經歷練之業務模式，引領本集團

業 務

適應瞬息萬變之環球經濟及挑戰，讓本集團有能力保持可持續之業務及營運。憑藉該等專才及實力，彼等具備領導才能、願景以及行業知識，以預測並充分利用市場機遇。有關彼等之背景及經驗詳情，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

未來業務發展之策略

根據灼識諮詢報告，香港空運貨物轉運物流業之規模龐大。儘管二零一九財政年度之經濟環境主要因中美貿易戰愈趨激烈而充滿挑戰，隨著(i)中美貿易戰自二零二零年起逐漸消退，(ii) COVID-19得到有效控制，(iii)香港、中國與亞洲國家間之經濟連繫因發展大灣區及一帶一路倡議而更加緊密以及(iv)跨境電商持續增長，市場有望保持整體增長趨勢，並於二零二四年前達到54,500,000,000港元，足以讓本集團實現擴展計劃。我們有意透過實行以下業務策略，充分發揮我們於空運貨物轉運服務成就之優勢：

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

(i) 跨境電商市場

根據灼識諮詢報告，(i)二零一五年至二零一九年之中國跨境電商出口價值由約人民幣4,600,000,000,000元增加至人民幣8,000,000,000,000元，複合年增長率為15.3%；(ii)預期二零二零年至二零二四年之中國跨境電商出口價值將由人民幣9,000,000,000,000元增加至人民幣13,200,000,000,000元，複合年增長率為10.2%；(iii)根據於二零二零年六月更新之世界經濟展望資料庫，中國實際國內生產總值增長率預期於二零二零年達到1.0%，並於二零二一年達到8.2%；而根據於二零一九年十月發佈之世界經濟展望資料庫，中國實際國內生產總值增長率預期將於二零二二年至二零二四年維持於5.5%至5.7%之穩定水平。過往中國跨境電商增長已超越實際國內生產總值增長率之增幅，而預期此勢頭將於未來持續。此外，由於COVID-19爆發，中國政府擴展跨境電商計劃以培養新增長動力及加快對外貿易；及(iv)中華人民共和國國務院新聞辦公室於二零二零年五月發佈國函，確認批准設立46個額外跨境電子商務綜合試驗區(試驗區內(其中包括)出口零售產品可獲豁免增值稅)，以重振受COVID-19疫情打擊之對外貿易。連同現有之59個電子商務試驗區，全國將設有總共105個跨境電子商務綜合試驗區，覆蓋31個省份，將帶動貨物轉運及物流服務之需求日益增加，尤其是華南地區。香港作為進出口地區樞紐，中國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。由於我們已向專注電商物流服務之貨物轉運商提供服務(來自該等貨物轉運商之收益於二零一九年八個月至二零二零年八個月有所增加)，把握此快速增長地區之商機，董事相信我們有能力進一步擴大我們於電商出口市場之市場份額。

業 務

根據灼識諮詢報告，香港空運貨物轉運服務之市場規模預期將由二零二零年之45,600,000,000港元按複合年增長率4.6%增加至二零二四年之54,500,000,000港元，而中國空運貨物轉運服務之市場規模將由二零二零年之人民幣55,400,000,000元按複合年增長率6.1%增加至二零二四年之人民幣70,400,000,000元。經參考上述市場增長率，加上長久以來我們於貨物轉運業饒富經驗，我們相信我們能夠把握市場機遇並進一步發展業務。故此，我們計劃加強我們的資本基礎，以撥支額外付款責任及向航空公司提供銀行擔保(為業內慣常做法)，以購買更多貨運艙位，藉此把握增長機遇及滿足客戶需求之預期增長。我們預期我們滿足客戶需求之能力(特別是於空運貨運艙位供應保持不變而貨運艙位需求持續增長之情況下)將建立及鞏固我們之行業市場地位。

(ii) 提供銀行擔保

根據業內慣常做法及目前航空公司供應商之規定，預訂貨運艙位時必須先向航空公司提供銀行擔保，以擔保履行對航空公司之付款責任。因此，我們需要龐大資金以加強取得貨運艙位之能力。鑑於航空公司授予我們約15至30日之信貸期，當我們實施未來計劃時，估計我們須作出總額約21,500,000港元之銀行擔保，以擔保履行對航空公司之付款責任。上述估計銀行擔保金額乃經考量(i)本集團實施未來計劃後預測航空公司應佔服務成本；及(ii)於往績記錄期間向航空公司供應商結算之平均周轉日數後得出。我們目前可提供之銀行擔保金額為16,600,000港元，估計銀行擔保不足金額將約為4,900,000港元。

(iii) 結付購買貨運艙位之款項

由於航空公司向我們提供約15至30日之信貸期，而我們向客戶提供最多90日之信貸期，導致出現信貸錯配。此外，為取得貨運包機，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。

我們擬動用[編纂][編纂]為上述者提供部分資金：[編纂][編纂]約[編纂]港元或[編纂]用作購買貨運艙位，及[編纂][編纂]之[編纂]港元或[編纂]用作向航空公司提供銀行擔保。我們擬動用內部資源及現有銀行融資滿足餘下部分的資金需求。

透過於中國建立新辦事處，接觸更多中國潛在客戶

根據灼識諮詢報告，中國空運貨物轉運業仍處於發展初期，於二零一五年至二零一九年錄得複合年增長率9.2%，市場規模由人民幣39,600,000,000元增長至人民幣56,400,000,000元。預期中國空運貨物轉運物流市場於二零二零年至二零二四年將繼續按複合年增長率6.1%增長，而同期市場規模將由人民幣55,400,000,000元增加至人民幣70,400,000,000元，反映市場蘊含龐大商機，我們可藉此招攬需要中國出口服務之客戶。

業 務

為把握此商機，我們計劃透過租賃建立一至兩個樓面面積約 1,000 至 2,000 平方呎之新辦事處，一個設於華南(即大灣區廣東省之一個城市)及／或另一個則設於有大量生產廠房匯集之華東(即江蘇省一個城市)，以開拓需要空運出口貨物轉運服務之新客戶。根據灼識諮詢報告，(a) 就江蘇省而言，(i) 近年產品生產轉型(如高科技物料、生物科技及醫藥、電子產品等)，江蘇省逾 30 個指定工業園需要即時物流服務，而即時物流服務之強勁需求受助於江蘇省空運貨物轉運需求不斷上升；及(ii) 按本地生產總值計於華東各省中排名第二，僅次於廣東省(有關華東地區預期空運貨物轉運物流市場之詳情，請參閱本文件「行業概覽 — 中國空運貨物轉運市場 — 空運貨物轉運」一節)，(b) 就大灣區而言，地區發展(i) 已寫入中國共產黨第十九次全國代表大會報告並獲升級為中國國家發展策略，及(ii) 包括設立全球製造中心、貿易中心及物流樞紐之目標，(c) 江蘇省及大灣區之最終出口送貨點包括美國、歐洲及東盟國家(均為已獲本集團涵蓋之送貨點地區)。因此，董事相信於江蘇省及／或大灣區開設新辦事處可令本集團掌握此等地區之出口需求。

除計劃於中國設立一至兩個新辦事處外，我們亦計劃就每個新辦事處僱用合共三名員工，包括兩名銷售及營運員工及一名人力資源及行政員工。我們擬動用 [編纂] [編纂] 約 [編纂] 港元或 [編纂] 設立一個新辦事處及為首兩年僱用額外員工撥付資金。我們將動用內部資源設立第二個新辦事處及為首兩年僱用額外員工撥付資金(如有需要)。

於二零零七年，我們招聘逾 300 名中國員工，擴大中國業務規模。當時中國市場競爭十分激烈，競爭對手為搶佔市場份額不惜捨棄利潤。二零零八年爆發金融危機，大量中國公司隨之倒閉。當時，我們管理層協力縮減中國業務規模，並將業務重心由當時盈利較低之中國市場轉回香港。鑑於近期電商發展迅速，中國大灣區及江蘇省經濟預期錄得增長，我們管理層認為當下正是擴展中國業務實現增長之最佳時機。制訂上述中國擴展計劃時，我們已考量本集團於二零零七年在中國擴展業務之情況，相信在不利市況下，上述擴展計劃仍能減輕過度擴張之風險，同時加強我們中國業務之可持續發展。

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

鑑於預期每年第四季度(為貨物轉運業之正常旺季)貨運艙位需求急升，我們計劃按當時市場需求物色合適航空公司及安排由香港飛往歐洲及／或北美洲之包機。由於每年十二月貨運艙位需求一般極高，董事相信，該等安排有助我們於旺季時取得貨運艙位。我們目前擬動用 [編纂]

業 務

[編纂] 約 [編纂] 港元或 [編纂] 及我們之內部資源，以訂立上述包機協議。董事相信，我們於旺季取得貨運艙位之能力於空運價格大幅上漲及貨運艙位有限時對本集團尤其有利。此外，透過與航空公司合作，我們可進一步加強與航空公司之業務關係，從而提升我們自該等航空公司取得貨運艙位之能力。

我們之服務

於往績記錄期間，我們之收益大部分來自向客戶(包括貨物轉運商及直接客戶)提供空運貨物轉運服務，亦來自向客戶(包括貨物轉運商及直接客戶)提供海運貨物轉運服務。空運出口於往績記錄期間一直為我們之業務重點。於最後實際可行日期，我們之貨運路線由中國、香港及澳門擴展至超過120個國家。

下表載列我們於往績記錄期間按送貨點劃分之收益明細：

	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										
歐洲	162,589	38.2	145,118	31.3	106,457	30.1	51,986	24.2	305,531	55.2
亞洲	155,292	36.5	193,519	41.8	144,159	40.8	98,711	46.1	47,732	8.6
北美洲	76,873	18.1	92,310	20.0	61,078	17.3	38,710	18.1	176,087	31.8
其他 ^(附註)	5,662	1.3	16,296	3.5	6,972	2.0	5,392	2.5	7,052	1.3
小計	400,416	94.1	447,243	96.6	318,666	90.2	194,799	90.9	536,402	96.9
海運										
歐洲	1,946	0.5	3,608	0.8	8,778	2.5	7,035	3.3	3,156	0.6
亞洲	2,497	0.6	1,566	0.3	2,351	0.7	1,037	0.5	787	0.2
北美洲	14,874	3.5	4,729	1.0	8,770	2.5	2,509	1.2	4,482	0.8
其他 ^(附註)	4,810	1.1	4,395	1.0	12,503	3.5	7,200	3.3	7,169	1.3
小計	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	0.5	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。

業 務

下表載列所示期間按北美洲送貨點劃分之出口付運(包括空運及海運)收益明細：

	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)	(%)
出口付運										
美國	74,361	81.0	95,396	98.3	68,457	98.0	40,779	98.9	178,354	98.8
加拿大	2,267	2.5	669	0.7	1,027	1.5	127	0.3	240	0.1
北美洲其他國家	15,119	16.5	974	1.0	364	0.5	313	0.8	1,975	1.1
總計	91,747	100.0	97,039	100.0	69,848	100.0	41,219	100.0	180,569	100.0

下表載列我們按出口托運貨物離境地點劃分之收益明細：

	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)	(%)
香港	346,994	81.7	370,620	80.3	303,857	86.6	181,650	85.5	533,728	96.7
中國	76,679	18.1	90,878	19.7	47,211	13.4	30,930	14.5	18,268	3.3
澳門	870	0.2	43	0.0	—	—	—	—	—	—
總計	424,543	100.0	461,541	100.0	351,068	100.0	212,580	100.0	551,996	100.0

業 務

下表載列我們於往績記錄期間按本集團業務所在地劃分之收益明細：

	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										
<i>空運</i>										
香港	345,076	81.1	369,155	79.7	291,923	82.6	174,765	81.5	531,597	96.0
澳門	870	0.2	43	0.0	—	—	—	—	—	—
中國	54,470	12.8	78,045	16.9	26,743	7.6	20,034	9.4	4,805	0.9
小計	400,416	94.1	447,243	96.6	318,666	90.2	194,799	90.9	536,402	96.9
<i>海運</i>										
香港	1,918	0.5	1,465	0.3	11,934	3.4	6,885	3.2	2,131	0.4
澳門	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
中國	22,209	5.2	12,833	2.8	20,468	5.8	10,896	5.1	13,463	2.5
小計	24,127	5.7	14,298	3.1	32,402	9.2	17,781	8.3	15,594	2.9
進口										
<i>空運</i>										
香港	151	0.0	226	0.1	411	0.1	183	0.1	173	0.0
澳門	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
中國	210	0.0	136	0.0	140	0.0	37	0.0	5	0.0
小計	361	0.0	362	0.1	551	0.1	220	0.1	178	0.0
<i>海運</i>										
香港	222	0.1	48	0.0	—	—	—	—	—	—
澳門	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
中國	288	0.1	1,099	0.2	1,722	0.5	1,518	0.7	1,193	0.2
小計	510	0.2	1,147	0.2	1,722	0.5	1,518	0.7	1,193	0.2
總計	425,414	100.0	463,050	100.0	353,341	100.0	214,318	100.0	553,367	100.0

空運貨物轉運

我們之空運貨物轉運服務為我們主要業務分部。其包括進出口貨物，且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文件)。於往績記錄期間，我們大部分付運乃由中國、香港及澳門出口貨物至歐洲、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，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分別為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%。

業 務

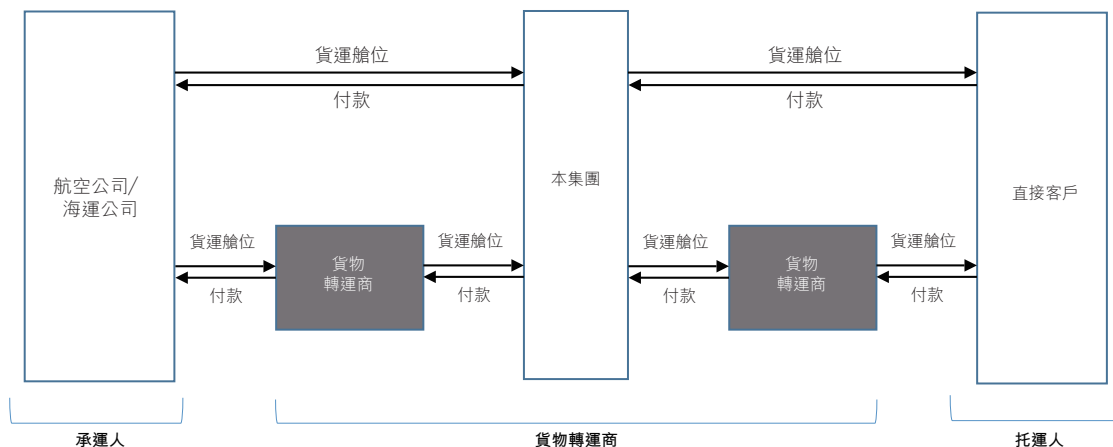
我們亦安排空運貨物轉運服務之配套物流服務(如貨物提取、於港口處理貨物及當地運輸)及倉儲相關服務(如重新包裝、貼上標籤、夾板裝載、清關及倉儲)，以滿足客戶要求。我們委聘獨立服務供應商於托運發貨地提供物流服務(包括貨物提取、於港口處理貨物、當地運輸)及倉儲相關服務(包括重新包裝、貼上標籤、夾板裝載、清關及倉儲)。於往績記錄期間，我們已委聘超過40間當地運輸及倉儲相關服務之服務供應商。於二零一七財政年度、二零一八財政年度、二零一九財政年度及二零二零年八個月，向此等服務供應商支付的開支分別約為17,500,000港元、16,500,000港元、13,500,000港元及27,600,000港元，分別佔我們之總服務成本4.6%、4.0%、4.2%及5.6%。於往績記錄期間，我們並無與此等服務供應商訂立書面長期服務協議，且我們與我們之服務供應商並無發生任何重大不履約事件或有關質量之糾紛，導致我們之營運受到重大干擾。

海運貨物轉運

我們提供之海運轉運服務涉及與我們空運服務相似之主要步驟。我們從海運公司及海運貨物轉運商取得海運貨運艙位。與空運貨物轉運服務相同，我們將按客戶要求安排配套物流及倉儲相關服務。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，海運貨物出口產生之收益分別約為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%。

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

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)擁有超過500間貨

業 務

運艙位供應商，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。

(I) 直接預訂

我們在未有訂立任何固定年期協議之情況下，按需求向航空公司、海運公司或其他貨物轉運商直接預訂取得貨運艙位。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，我們支付予航空公司及貨物轉運商之成本分別約為 339,300,000 港元、386,600,000 港元、274,400,000 港元及 477,100,000 港元，分別佔我們之總服務成本 89.5%、92.7%、85.9% 及 96.6%。我們以航空公司供應商為受益人提供銀行擔保以擔保購買貨運艙位之付款責任，並每年重續該等銀行擔保，此舉符合行業慣例。

另一方面，一旦其他貨物轉運商之集裝箱有空置貨運艙位，我們經考慮不同因素(例如價格、航班時間表以及可用貨運艙位及路線)後，可能與其他貨物轉運商集運我們之托運貨物。

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，我們在未有訂立任何固定年期協議之情況下按需求直接預訂之已付服務成本合共約為 376,500,000 港元、376,200,000 港元、255,900,000 港元及 339,200,000 港元，分別佔我們之總服務成本約 99.4%、90.2%、80.1% 及 68.7%。

(II) 包艙安排

我們已訂立之包艙協議能讓我們於某一時段(通常為一年期)按預先協定的價格從供應商取得貨運艙位之承諾噸數。於往績記錄期間，我們一般採取審慎態度訂立包艙協議，例如取得我們客戶之背對背策略性合夥協議／背對背協議，或確保包艙協議項下所承諾噸數僅佔我們總載貨噸數一小部分。

於二零一七年十二月，我們就往台灣(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。根據上述包艙協議，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

業 務

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%。本包艙協議下取得之貨運艙位每公斤之購買成本取決於出口送貨點及時期，由淡季之10.1港元至旺季之26.1港元不等。

此外，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，而我們已重續該包艙協議，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。

另外，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。

我們於二零一八年及二零一九年成功履行上述包艙協議之噸數承諾，而包艙協議已於二零二零年第一季度末屆滿。於最後實際可行日期，我們亦已成功履行於二零二零年生效之歐洲包艙協議之承諾噸數。

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，我們根據包艙協議支付之服務成本合共約為零、40,800,000港元、63,500,000港元及54,200,000港元，分別佔我們之總服務成本約零、9.8%、19.9%及11.0%。

(III) 包機

有別於包艙安排須向航空公司取得某一時段航班之貨運艙位，本集團透過包機協議取得常規航線以外的不定期航班，本集團可自行或透過航運集團租用整架飛機或部分及決定離境／抵達時間及地點。由於常規航線可能需要多次轉機或滯留，故包機在時間編排、航線及送貨點上均更為靈活。於往績記錄期間，每當我們與客戶訂立背對背包機，我們亦會與供應商訂立包機協議。

業 務

於二零一七年十二月(即貨物轉運業的旺季)，我們與供應商E訂立兩份包機協議，以取得往台灣之部分包機及往新加坡之整架包機。客戶F與我們訂立之背對背包機確保該兩班包機之數量。根據包機協議，該航空公司會為我們提供飛往我們指定送貨點之飛機上可用之所有或部分貨運艙位並付運至我們指定送貨點，有關服務一般不會按協定費率透過該航空公司之預定航班提供。

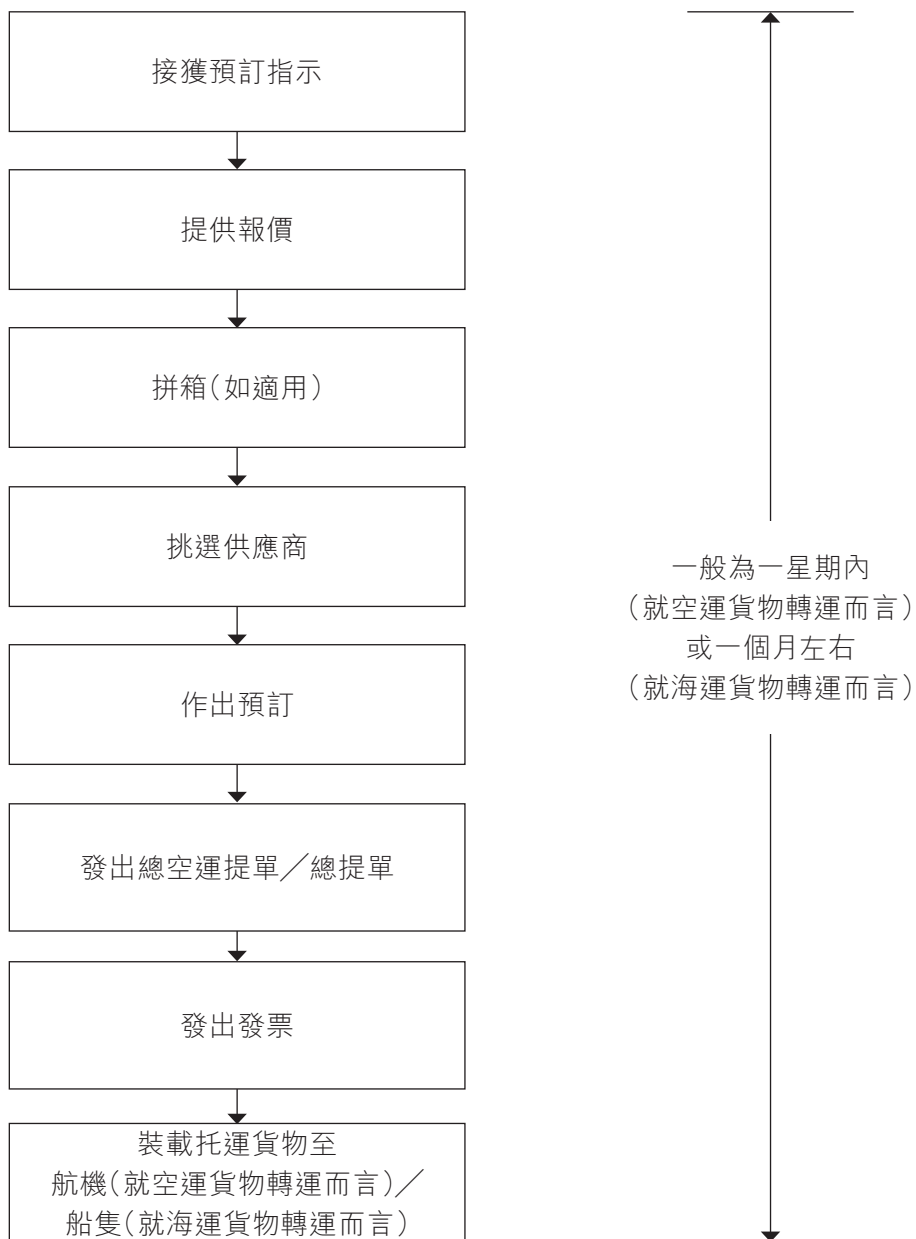
此外，由於COVID-19爆發導致航班取消，致令貨運艙位供應減少，我們已(i)分別於二零二零年四月、五月及六月與三間航空公司(即供應商A、供應商B及供應商E(我們於往績記錄期間之五大供應商))訂立包機協議以取得合共五班、33班及七班包機飛往美國及歐洲；及(ii)分別於二零二零年四月及五月與供應商J(二零二零年八個月五大供應商之一)訂立包機協議以取得合共三班及一班包機飛往美國，以應對本集團客戶(尤其是客戶F)下達之背對背包機。

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，上述包機之總服務成本合共約為2,400,000港元、零、零及100,300,000港元，或佔我們之總服務成本約0.6%、零、零及20.3%。

業 務

業務流程

下圖概述我們空運及海運出口付運業務之一般工作流程：



業 務

(i) 接獲預訂指示

客戶向我們發出預訂指示，當中包括如付運方法、送貨點、托運貨物類型、尺寸、重量以及數量及預定到貨日期等預訂詳情。

(ii) 提供報價

接獲客戶報價查詢後，我們會按供應商提供按貨品重量而定之收費表加上若干溢利向客戶提供以噸為單位之報價。

(iii) 作出預訂

倘客戶接受報價，我們會向供應商提交標準預訂表格(當中載有我們之客戶之預訂詳情)作出預訂。我們主要提供港口到港口服務。視乎客戶之需要，我們委聘獨立服務供應商，在裝載托運貨物至飛機或船隻前提供配套物流服務及倉儲相關服務。

(iv) 拼箱

我們將集合所有客戶預訂，並於有需要時將不同客戶之貨物拼箱，以降低服務成本。有關拼箱不一定導致與其他貨物轉運商之貨運艙位集運。

(v) 挑選供應商

我們將基於收費、交付時間表及可用貨運艙位等各種因素就每次付運挑選貨運艙位供應商。

(vi) 發出總空運提單／總提單

當供應商確認我們之預訂時，供應商將在裝載付運貨物至飛機或船隻後向我們發出總空運提單(就空運付運而言)或總提單(就海運付運而言)。

(vii) 發出發票

我們於在裝載付運貨物至飛機或船隻後向客戶發出發票，信貸期最多為90日。

銷售及市場推廣

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)。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，我們大部分收益來自貨物轉運商客戶，分別佔我們之總收益約94.1%、96.6%、90.3%及97.0%。

業 務

除香港總部外，於最後實際可行日期，我們於香港設有銷售團隊及於中國設有六個地區辦事處(包括上海、深圳、廣州、廈門、天津及福州)，以專注於中國、香港及澳門市場。於最後實際可行日期，我們合共有 14 名員工負責銷售及營運服務，包括向我們之客戶提供最新付運資料。我們將繼續加強銷售及市場推廣力度，以維持與現有客戶之穩定業務關係。

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，作為該由貨物轉運商及其他行業參與者組成的知名網絡一分子，我們能夠接觸龐大之供應商及客戶網絡，因此可多元化及加強供應商及客戶基礎。此外，由於我們大部分客戶均為貨物轉運商，我們依賴客戶轉介及新客戶之口碑。

代理協議

我們與 United Global Services (NY) Corp (「UGS (NY)」) 訂立一份非獨家代理協議，該公司為總部設於美國紐約之國際貨物轉運商，其獨立於本集團，並為我們於二零一七財政年度之第四大客戶及二零一八財政年度之第五大客戶。我們自二零一六年起與其開始建立業務關係。根據該協議，我們獲委任為 UGS (NY) 於香港之代理，而 UGS (NY) 獲委任為我們於美國之代理。我們向 UGS (NY) 轉介有意經美國出口貨物之客戶，而 UGS (NY) 向我們轉介有意經香港及中國出口貨物之客戶，及訂約方將會據此分佔純利。代理協議並無固定年期，並可由任何一方於發出事先書面通知後 60 日內終止。訂約各方於接獲另一方之每月發票後透過電匯向另一方付款，信貸期為 90 日。

季節性

我們之服務需求受季節性因素影響。我們之旺季一般為每年之第四季度，於該季度我們之服務需求受中國每年十一月十一日之「光棍節」、美國感恩節及聖誕節前後貨物轉運服務之較高需求所帶動。因此，將某一財政年度不同期間之銷售及經營業績進行比較並不可作為我們之表現指標加以依賴。

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；

業 務

- 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。

客戶服務

我們之客戶服務團隊處理客戶之一般查詢、投訴及意見反饋。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，董事確認我們並無收到客戶就我們之服務作出之任何重大投訴或申索。

客戶

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）。於往績記錄期間，我們與超過 950 名客戶進行交易，當中貨物轉運商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貢獻我們之總收益分別約 94.1%、96.6%、90.3% 及 97.0%。下表顯示於往績記錄期間按客戶類別劃分之收益貢獻：

	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	
	收益 (千港元)	所佔 總收益 百分比 (%)	收益 (千港元)	所佔 總收益 百分比 (%)	收益 (千港元)	所佔 總收益 百分比 (%)	收益 (千港元)	所佔 總收益 百分比 (%)
<i>空運</i>								
— 貨物轉運商	399,546	93.9	446,997	96.6	318,763	90.2	536,402	97.0
— 直接客戶	1,231	0.3	608	0.1	454	0.1	178	0.0
<i>海運</i>								
— 貨物轉運商	875	0.2	233	—	175	0.1	190	0.0
— 直接客戶	23,762	5.6	15,212	3.3	33,949	9.6	16,597	3.0
總計	425,414	100.0	463,050	100.0	353,341	100.0	553,367	100.0

業 務

我們一般不會就貨物轉運服務與客戶訂立任何固定年期協議，此舉符合行業慣例，惟我們於二零一七年十二月及二零一八年十二月與客戶F訂立兩份策略性合夥協議(分別於二零一八年及二零一九年生效)除外。根據策略性合夥協議，我們同意按協定價格(須按季調整)每月供應往台灣之固定數目航機貨運艙位，及按協定價格(須按市況調整)每月供應往歐洲之固定數目航機貨運艙位。此外，於二零一九年五月，我們與客戶J訂立協議(於二零一九年五月至二零一九年十二月生效)。根據協議，我們同意按協定價格(須按市況調整)每月供應往歐洲之固定數目航機貨運艙位。於二零二零年，我們未有與客戶F及客戶J重續協議，因(i)就台灣路線而言，客戶F變更其貨運路線；及(ii)受COVID-19影響，空運貨運艙位之供應市況一直波動，且航空公司大幅調高空運貨運艙位之售價。鑑於空運貨運艙位之市價一直變動，本集團未有承諾以較低成本提供貨運艙位以與客戶F及客戶J訂立背對背協議乃經審慎考慮。

我們一般不會就運輸期間貨物損壞之責任與客戶訂立任何特定協議，惟我們已投購保險彌補有關損失(根據灼識諮詢報告，此舉屬行業慣例)。我們投購保險以保障客戶因其貨品損壞或損失而向我們提出之申索。有關我們保險保障範圍之詳情，請參閱本節「保險」一段。於往績記錄期間，我們並無遇到任何有關貨品損壞責任之重大事件。

業 務

下表顯示於往績記錄期間，有關我們五大客戶之基本資料。

截至二零一七年十二月三十一日止年度

排名	客戶	所貢獻之收益 (千港元)	所佔總收益 之概約 百分比 (%)	背景 ^(附註1)	經營規模 ^(附註1)	於最後實際 可行日期與 本集團維持 業務關係之 概約年數	一般 信貸期 (日數)	結付方式
1	客戶D ^(附註2)	43,006	10.1	一間在二零一六年於中國深圳成立之私人公司，主要從事提供國際貨物轉運。	其與約30間航空公司訂有貨運服務安排，於香港及廣州設有倉庫，總貨物儲存空間為1,800平方米，並擁有80輛汽車。	2	60	支票或電匯
2	客戶B	30,430	7.2	一間在一九八八年於香港註冊成立之私人公司，主要於香港從事運輸、供應鏈管理及資訊服務。其為一間於瑞士證券交易所有限公司上市之公司之附屬公司。	該上市集團業務遍及超過160個國家。其僱用約58,000名僱員(包括承辦商)。	10	60	支票或電匯
3	安捷海空運 (香港)有限 公司 ^(附註3)	28,323	6.7	一間在二零一一年於香港註冊成立之私人公司，主要從事提供全球運輸及物流服務，包括空運及海運轉運、快遞服務、貨櫃運輸及內陸付運服務。	其於香港及東莞設有辦事處，24小時營運，並提供一系列服務，如空運及海運轉運、速遞服務、代理服務、貨櫃運輸服務及內陸付運。	2	60	支票或電匯
4	UGS (NY)	27,810	6.5	一間在二零零三年於美國紐約成立之私人公司，主要從事提供國際貨物轉運。	其所屬集團於13個國家及地區設有超過15個分支辦事處。	3	90	支票或電匯
5	客戶A/ 供應商G	16,222	3.8	一間德國國際綜合物流、貨物轉運及速遞服務集團。	該上市集團於超過220個國家及地區聘用約360,000名僱員，並就其業務設有250架專屬飛機。	10	60	支票或電匯
	總計	<u>145,791</u>	<u>34.3</u>					

業 務

截至二零一八年十二月三十一日止年度

排名	客戶	所貢獻之收益 (千港元)	所佔總收益 之概約 百分比 (%)	背景 ^(附註1)	經營規模 ^(附註1)	於最後實際 可行日期與 本集團維持 業務關係之 概約年數	一般 信貸期 (日數)	結付方式
1	客戶D ^(附註2)	54,695	11.8	一間在二零一六年於中國深圳成立之私人公司，主要從事提供國際貨物轉運。	其與約30間航空公司訂有貨運服務安排，於香港及廣州設有倉庫，總貨物儲存空間為1,800平方米，並擁有80輛汽車。	2	60	支票或電匯
2	客戶E ^(附註4)	40,207	8.7	在二零零八年於香港註冊成立及在二零零四年於中國成立之私人公司，其所屬集團主要從事專注跨境電商之貨物轉運業務。	該集團於全球50個不同地點聘用超過1,500名僱員，並獲多個電商平台認可為首選合作夥伴。其獲中國國際貨運代理協會評級為30強之一。	2	60	支票或電匯
3	客戶B	29,786	6.4	一間在一九八八年於香港註冊成立之私人公司，主要於香港從事運輸、供應鏈管理及資訊服務。其為一間於瑞士證券交易所有限公司上市之公司之附屬公司。	該上市集團業務遍及超過160個國家。其僱用約58,000名僱員(包括承辦商)。	10	60	支票或電匯
4	客戶G	25,185	5.4	一間在二零一五年於香港註冊成立之私人公司，主要於香港從事貨物轉運及中國至香港之物流服務。 ^(附註5)	一間在二零一五年於香港註冊成立之私人公司，主要於香港從事貨物轉運及中國至香港之物流服務。 ^(附註5)	4	60	支票或電匯
5	UGS (NY)	19,603	4.2	一間在二零零三年於美國紐約成立之私人公司，主要從事提供國際貨物轉運。	其於13個國家及地區設有超過15個分支辦事處。	3	90	支票或電匯
	總計	<u>169,476</u>	<u>36.5</u>					

業 務

截至二零一九年十二月三十一日止年度

排名	客戶	所貢獻之收益 (千港元)	所佔總收益 之概約 百分比 (%)	背景 ^(附註1)	經營規模 ^(附註1)	於最後實際 可行日期與 本集團維持 業務關係之 概約年數	一般 信貸期 (日數)	結付方式
1	客戶 F ^(附註4)	47,634	13.5	在二零零八年於香港註冊成立及在二零零四年於中國成立之私人公司，其所屬集團主要從事專注跨境電商之貨物轉運業務。	該集團於全球50個不同地點聘用超過1,500名僱員，並獲多個電商平台認為首選合作夥伴。其獲中國國際貨運代理協會評級為30強之一。	2	60	支票或電匯
2	客戶 H ^(附註3)	23,874	6.8	一間在二零一五年於香港成立之私人公司，作為民航處之管制代理人提供服務。	其為一間香港貨物轉運商，提供一系列服務，包括空運及海運貨物轉運服務。	1	60	支票或電匯
3	客戶 D ^(附註2)	21,197	6.0	一間在二零一六年於中國深圳成立之私人公司，主要從事提供國際貨物轉運。	其與約30間航空公司訂有貨運服務安排，於香港及廣州設有倉庫，總貨物儲存空間為1,800平方米，並擁有80輛汽車。	2	60	支票或電匯
4	客戶 B	20,893	5.9	一間在一九八八年於香港註冊成立之私人公司，主要於香港從事運輸、供應鏈管理及資訊服務。其為一間於瑞士證券交易所有限公司上市之公司之附屬公司。	該上市集團業務遍及超過160個國家。其僱用約58,000名僱員(包括承辦商)。	10	60	支票或電匯
5	客戶 J ^(附註6)	15,632	4.4	一間在二零一五年於香港註冊成立之私人公司，主要從事提供國際貨物轉運服務。	一間在二零一五年於香港註冊成立之私人公司，主要從事提供國際貨物轉運服務，於香港及中國均設有辦事處。	1	60	支票或電匯
	總計	<u>129,230</u>	<u>36.6</u>					

業 務

截至二零二零年八月三十一日止八個月

排名	客戶	所貢獻之收益 (千港元)	所佔總收益 之概約 百分比 (%)	背景 ^(附註1)	經營規模 ^(附註1)	於最後實際 可行日期與 本集團維持 業務關係之 概約年數	一般 信貸期 (日數)	結付方式
1	客戶F	207,300	37.5	在二零零八年於香港註冊成立及在二零零四年於中國成立之私人公司，其所屬集團主要從事專注跨境電商之貨物轉運業務。	該集團於全球50個不同地點聘用超過1,500名僱員，並獲多個電商平台認可為首選合作夥伴。其獲中國國際貨運代理協會評級為30強之一。	2	60	支票或電匯
2	客戶J	62,941	11.4	一間在二零一五年於香港註冊成立之私人公司，主要從事提供國際貨物轉運服務。	一間在二零一五年於香港註冊成立之私人公司，主要從事提供國際貨物轉運服務，於香港及中國均設有辦事處。	1	60	支票或電匯
3	客戶I	53,554	9.7	一間在二零一八年於香港註冊成立之私人公司，主要作為民航處之管制代理人提供服務。	其為一間以香港為基地之貨物轉運商，專注於集運。	1	60	支票或電匯
4	客戶A/供應商G	27,127	4.9	一間德國國際綜合物流、貨物轉運及速遞服務集團。	該上市集團於超過220個國家及地區聘用約360,000名僱員，並就其業務設有250架專屬飛機。	10	60	支票或電匯
5	客戶K	24,963	4.5	一間在二零零一年於香港註冊成立之私人公司，並為一間主要從事提供全球物流及倉儲服務之集團旗下公司。其為該集團之亞洲地區總部，並於香港擁有400,000平方呎之設施。	該集團業務遍及北美洲及中、亞洲、亞洲及歐洲42個地點。	10	60	支票或電匯
	總計	<u>375,885</u>	<u>68.0</u>					

附註：

- 有關披露以相關客戶之公開所得資料或據董事所深知及確信為依據。
- 本集團透過其總經理認識客戶D。該名總經理於二零零零年代後期認識客戶D，該名經理當時於另一間中國貨物轉運公司工作。該名總經理於空運貨物轉運業擁有超過九年經驗。
- 就安捷海空運(香港)有限公司而言，本集團與安捷海空運(香港)有限公司之管理層及控股股東擁有約九年之業務關係，安捷海空運(香港)有限公司之控股股東透過另一間中國公司與我們開展業務關係。於二零一六年底，上述管理層及控股股東透過使用於香港註冊成立之安捷海空運(香港)有限公司與我們進行業務，精簡其內部營運。

客戶H由安捷海空運(香港)有限公司之總經理兼股東之一擁有70%權益及受其控制。

業 務

4. 本集團透過董事持續致力發展業務而認識客戶F。與客戶F之業務關係於二零一七年底開展，並透過訂立策略性合夥協議加強該業務關係，據此，我們同意以協定費率(須按季調整)向客戶F每月供應飛往台灣之固定數量飛機貨運艙位。
5. 有關披露以執行董事所深知及盡悉為依據。
6. 本集團於二零一九年透過一名在航空公司任職之生意上的朋友認識客戶J。

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，最大客戶對我們收益之貢獻分別約為43,000,000港元、54,700,000港元、47,600,000港元及207,300,000港元，分別佔我們於相關年度／期間之總收益約10.1%、11.8%、13.5%及37.5%；而五大客戶對我們收益之貢獻合共分別約為145,800,000港元、169,500,000港元、129,200,000港元及375,900,000港元，分別佔我們於相關年度／期間之總收益約34.3%、36.5%、36.6%及68.0%。本集團與受認可及具信譽之第三方進行交易。按照本集團之政策，所有有意按信貸條款進行交易之客戶必須通過信貸核實程序。如有任何跡象顯示各個別債務人出現可收回性問題時，管理層會及時採取行動，以限制本集團之信貸風險。管理層亦會於各報告期末審查各個別債務人(包括關聯人士及第三方)之可收回金額，以確保就不可收回金額計提充足撥備。

我們於往績記錄期間之五大客戶全部均為貨物轉運商，彼等於最後實際可行日期全部均為獨立第三方。本集團截至二零一九年十二月三十一日止三個年度及截至二零二零年八月三十一日止八個月之五大客戶中分別有三名、四名、四名及三名客戶於最後實際可行日期與本集團已維持一至四年業務關係。根據灼識諮詢報告，由於香港空運貨物轉運物流業之市場分散，供應鏈內資訊自由流通，故以下實例十分常見：(i) 下游托運人於數次成功交易後會剔除中間人，直接聯繫與上游承運人建有穩固合作關係之貨物轉運商；或(ii) 具行業工作經驗之新企業家利用其行業知識直接聯繫聲譽良好之貨物轉運商。因此，根據行業慣例，就與上游承運人建有穩固合作關係之第二層以香港為基地之中小型貨物轉運商(如本集團)而言，即使與其交易歷史較短之客戶亦可成為其大客戶。

於往績記錄期間，本集團之五大客戶並無終止與本集團之業務關係。下表顯示我們五大客戶各自於往績記錄期間貢獻之收益。

業 務

客戶	排名	所貢獻收益(千港元)			
		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
客戶 A／供應商 G	二零一七財政年度第五名 二零二零年八個月第四名	16,222	9,251	3,651	27,127
客戶 B	二零一七財政年度第二名 二零一八財政年度第三名 二零一九財政年度第四名	30,430	29,786	20,893	15,590
UGS (NY)	二零一七財政年度第四名 二零一八財政年度第五名	27,810	19,603	10,695	2,263
客戶 D	二零一七財政年度第一名 二零一八財政年度第一名 二零一九財政年度第三名	43,006	54,695	21,197	1,446
安捷海空運(香港) 有限公司	二零一七財政年度第三名	28,323	5,203	—	—
客戶 H	二零一九財政年度第二名	不適用	18,840	23,874	12,525
客戶 F	二零一八財政年度第二名 二零一九財政年度第一名 二零二零年八個月第一名	3,228	40,207	47,634	207,300
客戶 G	二零一八財政年度第四名	2,170	25,185	7,283	11,926
客戶 J	二零一九財政年度第五名 二零二零年八個月第二名	不適用	不適用	15,632	62,941
客戶 I	二零二零年八個月第三名	不適用	4,728	13,829	53,554
客戶 K	二零二零年八個月第五名	不適用	不適用	1,984	24,963

於往績記錄期間，概無董事、彼等各自之緊密聯繫人或於最後實際可行日期擁有我們已發行股本 5% 以上之任何股東於我們之任何五大客戶中擁有任何權益。

業 務

轉讓定價

於往績記錄期間，我們之不同集團公司獲指派與不同貨運艙位供應商交涉。裕程國際貨運有限公司為就香港出口貨物向航空公司供應商預訂貨運艙位之合約方，其為港裕程國際貨運代理(深圳)有限公司並代其預訂貨運艙位。裕程國際貨運有限公司(Grand Power Express International (China) Limited*)及其分公司為United Global Services (NY) Corp之合約方。就往美國之付運而言，彼等為鴻山物流有限公司並代其預訂貨運艙位，而鴻山物流有限公司為裕程國際貨運有限公司預訂貨運艙位。服務費將由相關銷售公司支付予相關服務公司。

根據獨立稅務顧問編製之轉讓定價分析，成本加成法及毛利率法分別選為最合適之轉讓定價方法及溢利水平指標，用於評估相關銷售公司與相關服務公司進行之關連方交易按公平原則進行與否。根據已進行之基準比較分析，鴻山物流有限公司及港裕程國際貨運代理(深圳)有限公司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加權平均毛利率均在選定可資比較公司之加權平均毛利率之四分位數範圍內。稅務顧問之結論為關連方交易乃按公平原則進行。

同時為我們之客戶及供應商之實體

於往績記錄期間，我們向其他貨物轉運商購買貨運艙位，反之亦然，將托運貨物集運以用盡貨運艙位。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，(i) 我們之客戶中99名、86名、77名及56名客戶亦為我們之供應商(「重疊身份之客戶與供應商」)；(ii) 此等重疊身份之客戶與供應商之應佔總收益分別約為240,800,000港元、276,700,000港元、194,400,000港元及389,700,000港元，分別佔我們總收益之56.6%、59.8%、55.0%及70.4%；(iii) 我們之五大客戶當中屬重疊身份之客戶與供應商之客戶之應佔總收益分別約為145,800,000港元、169,500,000港元、105,400,000港元及288,000,000港元，分別佔我們總收益之34.3%、36.6%、29.8%及52.0%；(iv) 重疊身份之客戶與供應商之應佔總採購額分別約為80,400,000港元、79,400,000港元、44,400,000港元及148,600,000港元，分別佔我們總服務成本之21.2%、19.0%、13.9%及30.1%；(v) 同屬重疊身份之客戶與供應商之五大客戶之應佔總採購額分別約為18,700,000港元、2,800,000港元、1,300,000港元及9,200,000港元，分別佔我們總服務成本之4.9%、0.7%、0.4%及1.9%。

業 務

下表顯示我們於往績記錄期間與重疊身份之客戶與供應商(彼等為我們之五大客戶或五大供應商)之銷售及購買貨運艙位。

實體	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			
	銷售 貨運艙位 千港元	佔總 收益%	購買 貨運艙位 千港元	佔總 購買額%	銷售 貨運艙位 千港元	佔總 收益%	購買 貨運艙位 千港元	佔總 購買額%	銷售 貨運艙位 千港元	佔總 收益%	購買 貨運艙位 千港元	佔總 購買額%	銷售 貨運艙位 千港元	佔總 收益%	購買 貨運艙位 千港元	佔總 購買額%
客戶A/供應商G	16,222	3.8	17,525	4.6	9,251	2.0	16,881	4.1	3,651	1.0	609	0.2	27,127	4.9	776	0.2
客戶B	30,430	7.2	465	0.1	29,786	6.4	673	0.2	20,893	5.9	773	0.2	15,590	2.8	11,330	2.3
UGS (NY)	27,810	6.5	292	0.1	19,603	4.2	410	0.1	10,695	3.0	357	0.1	2,263	0.4	59	0.0
客戶D	43,006	10.1	489	0.1	54,695	11.8	2	—	21,197	6.0	59	0.0	1,446	0.3	—	—
安捷海空運(香港) 有限公司	28,323	6.7	—	—	5,203	1.1	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
客戶F	—	—	—	—	40,207	8.7	1	—	47,634	13.5	13	0.0	207,300	37.5	6,770	1.4
客戶G	2,170	0.5	1,621	0.4	25,185	5.4	1,703	0.4	7,283	2.1	1,201	0.4	11,926	2.2	12,252	2.5
客戶I	—	—	—	—	4,728	1.0	—	—	13,829	3.9	124	0.0	53,554	9.7	1,663	0.3
客戶J	—	—	—	—	—	—	—	—	15,632	4.4	431	0.1	62,941	11.4	—	—

附註：有關期內上表所列實體為五大客戶或五大供應商之期間之詳情，請參閱本節「客戶」及「供應商」各段。

根據上表，(i) 我們自客戶A/供應商G、客戶I及UGS (NY) 購買少量貨運艙位，而(ii) 我們向客戶B、客戶F及客戶G進行之買賣金額重大。於重疊身份之客戶與供應商中，僅客戶B、客戶F及客戶G對我們的銷售及採購均貢獻重大金額。

業 務

銀行融資

董事認為授出銀行融資將可令我們之現金流量更為充裕，從而改善我們之流動資金狀況。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們獲授以下融資：

保理安排

於往績記錄期間，我們與一間持牌銀行就若干客戶之銷售發票按「具追溯權」基準訂立保理安排。按「具追溯權」基準之保理指銀行購買我們之貿易應收款項，據此，該銀行有權轉讓相關貿易應收款項予我們，或要求我們購回有關貿易應收款項。該銀行一般僅購買以折現率計算之已確認發票價值之若干百分比，我們認為該有關折現率一般參考客戶之信譽及有關客戶之應付貿易應收款項之收回性而釐定。當決定是否就某一客戶之銷售發票訂立保理安排時，我們之管理層一般考慮多項因素，包括(其中包括)與相關客戶之過往或預期合約金額、我們當時之現金流量狀況、可動用之保理融資以及其相關成本。因有關資金而計入我們於二零一七年、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之貿易應收款項中，與保理安排有關之款項分別約 62,200,000 港元、零、零及零。於二零一八年七月，我們與持牌銀行相互終止金額為 60,000,000 港元之保理協議，原因是該持牌銀行內部政策變動，僅同意向其挑選我們之客戶購買貿易應收款項所致。有關保理安排之更多詳情，請參閱本文件「財務資料 — 債務」一節。

除保理協議外，我們於往績記錄期間亦獲授予多項經常性貸款，例如透支及循環貸款。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，我們獲授最高融資限額分別為 114,700,000 港元、107,500,000 港元、93,600,000 港元及 93,600,000 港元，而我們已動用 87,700,000 港元、98,200,000 港元、76,500,000 港元及 56,600,000 港元(包括向航空公司供應商提供之財務擔保)作營運資金。

信貸政策

就貨物轉運商客戶而言，除包機外(我們通常要求客戶預先支付全部或部分款項)，我們一般授予平均最多為 90 日之信貸期。就直接客戶而言，我們一般要求於發出發票後悉數結清付款。我們之發票一般透過支票或電匯以港元、人民幣或美元結算。授出之信貸期長短視乎客戶之聲譽及信譽、過往付款情況及與本集團之業務關係按個別情況而定。我們定期檢討信貸條款及客戶付款記錄，且在有需要時經檢討後修訂授予客戶之信貸條款。我們亦密切監察任何尚未償還逾期金額，並採取行動收回任何尚未償還金額。除於二零一九財政年度一名客戶之未償還款項外，於往績記錄期間，我們於收回客戶款項時並無遇到任何重大困難。有關詳情，請參閱本節「法律程序及合規情況」一段及本文件「財務資料 — 有關財務風險之定量及定性披露 — 信貸風險」一節。

業 務

銀行擔保及現金存款

與行業慣例一致，我們一般不會要求客戶於運送前就貨運艙位提前付款(例如銀行擔保或現金存款)。

第三方付款

於往績記錄期間，33名客戶(包括我們於二零一七財政年度及二零一八財政年度之最大客戶(「**相關客戶**」))透過第三方(「**第三方支付方**」)以現金及透過銀行向我們結付若干付款(「**第三方支付**」)。大部分相關客戶為於中國設立之實體。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，(i)相關客戶透過第三方支付方結算之總額分別約為16,100,000港元、300,000港元、零及零，佔相關期間本集團總收益約3.8%、0.1%、零及零；及(ii)五大相關客戶透過第三方支付方結算之總額分別約為14,200,000港元、300,000港元、零及零，佔同期結欠我們之款項93.8%、42.8%、零及零，以及佔相關期間本集團總收益之3.3%、0.1%、零及零。

第三方支付方包括相關客戶於付款時之關連公司、股東、董事、僱員或客戶。據相關客戶所確定及／或董事所深知，以下為按第三方支付方與相關客戶之關係劃分之第三方支付款金額之明細。

關係類別	第三方 付款總額	
	港元	%
與相關客戶擁有共同股東之關連公司	12,400,000	75.6
相關客戶之僱員	1,300,000	7.9
相關客戶之僱員及實益擁有人	1,200,000	7.3
相關客戶之客戶	200,000	1.2
未知	700,000	4.3
相關客戶之股東及董事	600,000	3.7
由相關客戶提名之人士	23,000	0.0
總計	16,400,000	100

於往績記錄期間，合共有34名已識別第三方支付方，涉及透過第三方支付方付款之結算總額(「**相關銷售收款**」)100.0%。據董事所盡悉及深知，概無第三方支付方與控股股東或董事擁有任何過去或現有關係。

業 務

第三方付款之理由

一般而言，我們以本集團辦事處接獲訂單地區之貨幣出具發票。15,800,000 港元(佔相關銷售收款之 96.5%)乃按港元出具發票。據董事所深知，出現第三方付款乃主要由於相關客戶(大部分為於中國註冊成立之公司)並無港元銀行賬戶，或相關客戶因便利或現金流量管理而透過第三方支付方付款。於往績記錄期間，我們並無拒絕第三方支付方作出之第三方付款，原因為(i)董事認為且灼識諮詢同意，採用第三方付款為於中國營運之貨運服務供應商之常見做法，尤其是其客戶作出有關要求；(ii)在作出或將作出第三方付款時我們向相關客戶確認所收取金額；(iii)此做法並無對我們造成任何不便之處；及(iv)我們主要關注相關客戶結算貿易應收款項之情況。誠如香港律師所告知，由於第三方自行作出付款並無違反法例，故第三方付款本身並非違法安排。相關客戶可授權第三方支付方就解除相關客戶之付款責任向本集團付款，且根據本節「有關第三方付款之法律影響 — 洗錢及賄賂風險」一段所載我們董事之確認，第三方付款顯然獲相關客戶授權及同意。當第三方支付方根據相關客戶之指示代表相關客戶作出付款時，相關客戶向本集團付款之責任即被解除。於往績記錄期間，就涉及第三方付款之本集團最大客戶而言，客戶 D 透過第三方支付方結付 1,200,000 港元，佔二零一七財政年度之收益約 0.3%。

據董事所盡悉及深知，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，概無有關第三方支付方之糾紛，且本集團毋須向任何第三方支付方或其他人士作出有關第三方付款之退款。於往績記錄期間，我們概無向客戶或第三方支付方退還任何付款。

下文載列於往績記錄期間透過第三方支付方向本集團於中國、香港及澳門之銀行賬戶結付之相關金額：

	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	
	(千港元)	%	(千港元)	%	(千港元)	%	(千港元)	%
向我們於以下地點之銀行賬戶作出之 第三方付款								
香港	14,177	88.2	301	100.0	—	—	—	—
中國	1,745	10.9	—	—	—	—	—	—
澳門	149	0.9	—	—	—	—	—	—
總計	<u>16,071</u>	<u>100.0</u>	<u>301</u>	<u>100.0</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

業 務

據董事作出合理查詢後所深知，董事確認所有已識別第三方支付方均獨立於本集團。

誠如香港律師、中國法律顧問及澳門法律顧問所告知，本集團於往績記錄期間收取之第三方支付款並無違反任何香港、中國及澳門之適用法律及法規。

有關第三方支付之法律影響

洗錢及賄賂風險

誠如董事確認，(i) 本集團所收取之第三方支付款為向相關客戶提供真實貨物轉運服務之代價；(ii) 我們從第三方支付方收取之第三方支付款金額與相關客戶與我們之間之相關銷售訂單、記錄及／或發票之交易金額相同；(iii) 我們向相關客戶提供相應服務；(iv) 第三方支付款並非為尋求交易機會或競爭優勢而支付；及(v) 我們並無任何理由懷疑第三方支付方提供之款項為洗錢之上游犯罪所得款項或從中所得利益。誠如我們中國法律顧問所提供之意見，根據《中華人民共和國刑法》，於若干人士或實體進行洗錢時，有關人士或實體定必知情且協助掩飾上游犯罪(如：毒品相關活動、黑幫相關活動、恐怖主義、走私、賄賂、擾亂財務秩序及財務詐騙之犯罪)所產生之所得款項之來源及性質。然而，中國法律並無規定收款方須進行調查且按真實商業交易基準排除對已收取第三方支付款進行洗錢之上游犯罪之可能性。基於上述，誠如中國法律顧問所告知，我們從第三方支付方收取款項干犯洗錢或賄賂罪行之風險屬輕微。

第三方支付方可能提出申索

鑑於第三方支付方與我們並無合約關係，香港律師及董事認為第三方支付方就退回相關第三方支付款可能向我們提出申索之風險甚微，原因為(i) 倘第三方支付方誤向我們匯款或存入款項且欲要求我們向其退回相關第三方支付款，其應會於作出有關匯款或存款後即時告知該銀行或我們；及(ii) 倘第三方支付方擬向本集團匯款或存入款項作為向本集團作出之貸款或墊款，有關第三方支付通常提供計息貸款，並會要求我們支付及／或簽署貸款票據，作為應付貸款及利息之憑證。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無接獲任何有關要求或向任何第三方支付方支付任何利息。此外，相關客戶及彼等各自之第三方支付方確認，於往績記錄期間所涉及透過第三方支付款結算之總額分別為14,400,000港元、零、零及零，分別佔本集團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收益約3.4%、零、零及零，而第三方支付方知悉第三方支付款乃用於清償相關客戶欠付本集團之債務，且相關客戶已向相關第三方支付方結算彼等之交易。

業 務

第三方支付方之清盤人可能提出申索

倘第三方支付方無力償債及被提出清盤呈請或破產呈請，第三方支付方之清盤人亦可能提出申索。倘於香港對公司進行強制清盤或個人破產，清盤人則可能調查作出第三方付款之情況。倘清盤人認為任何第三方付款(於提出清盤或破產呈請日期前六個月內作出，或倘向第三方支付方之聯繫人作出付款時，則為提出清盤或破產呈請日期前兩年內)涉嫌構成公司(清盤及雜項條文)條例第266至266B條或香港法例第6章破產條例第50至51B條項下之不公平優惠，則可能出現糾紛。概無本集團之成員公司曾為或現為任何第三方支付方之聯繫人。

本集團並不知悉來自任何清盤人有關任何第三方付款出現不公平優惠之任何指控。誠如香港律師所告知，鑑於第三方付款自二零一八年一月起終止，而兩年半已過去，清盤人就不公平優惠提出申索之風險為零。

此外，誠如香港律師所告知，即使任何第三方支付方(或其於破產程序中之受託人或清盤人)就收回已作出之相關第三方付款提出申索，有關申索概不能根據香港法例獲判勝訴。香港律師之意見乃根據以下各項作出：

- i) 上文所述「洗錢及賄賂風險」及「第三方支付方可能提出申索」分節所載之董事、相關客戶及第三方支付方作出之確認及／或聲明；及
- ii) 即使因錯誤、威脅、不當影響及／或代價完全未獲履行作出相關第三方付款，本集團已就有關付款提供良好約因(即清償有關購買價之債務)，第三方支付方不能就向本集團追討任何第三方付款而提出任何申索，惟任何有關第三方支付方可向相關客戶提出申索。

根據上述香港律師之意見，董事認為第三方支付方之清盤人可能提出申索之風險為零。董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無收到第三方支付方之清盤人提出之任何申索。

加強對第三方付款之內部監控措施

我們已實行經加強之內部監控措施，以確保日後將不會發生第三方付款。我們之獨立內部監控顧問於二零一七年十一月、二零一八年三月及二零二零年八月已檢討經加強之內部監控措施。經加強之內部監控措施概述如下：

業 務

- (a) 我們之財務部已召開有關第三方付款之會議，並已於二零一七年十一月發出關於本公司對應收客戶款項規定之電郵通知，當中明確禁止透過第三方支付方收取客戶付款。該電郵通知已向相關人員傳閱，包括高級管理層、會計及財務員工及營運經理，以確保相關人員知悉我們關於終止第三方付款之新政策；
- (b) 為確保我們之客戶知悉我們關於終止第三方付款之新政策，自二零一七年十二月一日起，已向所有客戶寄出通知函，當中載述所有客戶須直接向我們付款，我們將會拒絕任何第三方付款；
- (c) 我們之財務部負責對我們之賬簿及賬目進行季度審閱，以確保不存在第三方付款。倘發現任何第三方付款，財務部經理將向我們之董事報告以作進一步行動。

董事認為且獨家保薦人同意上述經加強之內部監控措施行之有效，且足以防止第三方付款，而獨家保薦人並不知悉有任何有關第三方付款之重大不利發現須提呈聯交所垂注。

終止第三方付款

所有第三方付款安排已於二零一八年一月十日後終止，而我們已實施內部監控措施，以防止及禁止客戶透過第三方結付付款。誠如董事所確認，自二零一八年一月十一日起及直至最後實際可行日期，概無發生任何第三方付款。董事確認，據彼等所深知及確信，在接獲我們有關不接受新第三方付款政策之通知書後，我們並無發現任何來自相關客戶之第三方付款。鑑於於往績記錄期間第三方付款貢獻之收益並不重大，董事認為本公司並無依賴第三方付款結算客戶付款，且終止第三方付款將不會對我們之業務、經營業績及財務表現造成任何重大影響。於二零二零年八月三十一日，相關客戶之延遲或拖欠付款情況與往績記錄期間相比並無重大差異。

供應商

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物流相關服務(如運輸及倉儲相關服務)之其他供應商。於往績記錄期間，(i) 我們與超過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；(ii) 我們聘用超過40名服務供應商提供當地運輸及倉儲相關服務；及(iii) 按總服務成本計我們五大供應商為航空公司及其他貨物轉運商。

業 務

尤其是，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。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，我們已與我們之供應商訂立包艙協議或包機協議。有關取得貨運艙位之詳情，請參閱本節「業務模式 — 取得貨運艙位」一段。

於最後實際可行日期，我們於往績記錄期間與其中四間主要供應商已維持10年業務關係。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，最大供應商應佔服務成本分別約為99,200,000港元、119,800,000港元、72,100,000港元及111,800,000港元，分別佔我們之總服務成本約26.2%、28.7%、22.6%及22.6%，而五大供應商應佔採購額合共分別約為249,300,000港元、314,200,000港元、219,700,000港元及335,900,000港元，分別佔我們之總服務成本約65.8%、75.3%、68.8%及68.0%。於最後實際可行日期，五大供應商於往績記錄期間全部均為獨立第三方，且概無董事、彼等各自之緊密聯繫人或擁有我們已發行股本5%以上之任何股東於我們之任何五大供應商中擁有任何權益。

下表顯示於往績記錄期間，我們五大供應商之基本資料。

截至二零一七年十二月三十一日止年度

排名	供應商	服務成本 (千港元)	所佔總服務 成本之概約 百分比 (%)	背景	向本集團供應之服務	於最後實際 可行日期與 本集團維持 業務關係之 概約年數	一般 信貸期 (日數)	結付方式
1	供應商A	99,185	26.2	一間台灣國際 航空公司	貨運艙位	10	30	支票或電匯
2	供應商B	71,451	18.9	一間泰國國際 航空公司	貨運艙位	10	20	支票或電匯
3	供應商E	38,580	10.2	一間香港國際 航空公司	貨運艙位	10	21	支票或電匯
4	供應商F	22,521	5.9	一間俄羅斯貨運 航空公司	貨運艙位	3	15	支票或電匯
5	供應商G/客戶A	17,525	4.6	一間德國國際綜合 物流、貨物轉運 及速遞服務集團	貨運艙位	10	30	支票或電匯
	總計	<u>249,262</u>	<u>65.8</u>					

業 務

截至二零一八年十二月三十一日止年度

排名	供應商	服務成本 (千港元)	所佔總服務 成本之概約 百分比 (%)	背景	向本集團供應之服務	於最後實際 可行日期與 本集團維持 業務關係之 概約年數	一般 信貸期 (日數)	結付方式
1	供應商A	119,841	28.7	一間台灣國際 航空公司	貨運艙位	10	30	支票或電匯
2	供應商B	91,457	21.9	一間泰國國際 航空公司	貨運艙位	10	20	支票或電匯
3	供應商E	68,469	16.4	一間香港國際 航空公司	貨運艙位	10	21	支票或電匯
4	供應商H	17,573	4.2	一間香港貨物轉運商	貨運艙位	9	20	支票或電匯
5	供應商G/客戶A	16,881	4.1	該上市集團於超過20個 國家及地區聘用約 360,000名僱員，並就 其業務設有250架專屬 飛機	貨運艙位	10	30	支票或電匯
	總計	<u>314,221</u>	<u>75.3</u>					

業 務

截至二零一九年十二月三十一日止年度

排名	供應商	服務成本 (千港元)	所佔總服務 成本之概約 百分比 (%)	背景	向本集團供應之服務	於最後實際 可行日期與 本集團維持 業務關係之 概約年數	一般 信貸期 (日數)	結付方式
1	供應商A	72,087	22.6	一間台灣國際航空公司	貨運艙位	10	30	支票或電匯
2	供應商B	68,404	21.4	一間泰國國際航空公司	貨運艙位	10	20	支票或電匯
3	供應商E	54,996	17.2	一間香港國際航空公司	貨運艙位	10	21	支票或電匯
4	供應商I	12,651	4.0	一間總部設於歐洲擁有 全球網絡之全貨運 航空公司	貨運艙位	10	30	支票或電匯
5	供應商H	11,608	3.6	一間香港貨物轉運商	貨運艙位	9	20	支票或電匯
	總計	<u>219,746</u>	<u>68.8</u>					

業 務

截至二零二零年八月三十一日止八個月

排名	供應商	服務成本 (千港元)	所佔總服務 成本之概約 百分比 (%)	背景	向本集團供應之 服務	於最後實際 可行日期與 本集團維持 業務關係之 概約年數	一般 信貸期 (日數)	結付方式
1	供應商 A	111,817	22.6	一間台灣國際 航空公司	貨運艙位	10	30	支票或電匯
2	供應商 E	96,511	19.5	一間香港國際 航空公司	貨運艙位	10	21	支票或電匯
3	供應商 B	66,982	13.6	一間泰國國際 航空公司	貨運艙位	10	20	支票或電匯
4	供應商 J	30,904	6.3	一間香港貨運 航空公司	貨運艙位	4	60	支票或電匯
5	供應商 I	29,663	6.0	一間總部設於歐洲 擁有全球網絡之 全貨運航空公司	貨運艙位	10	30	支票或電匯
	總計	<u>335,877</u>	<u>68.0</u>					

業 務

信貸期

於往績記錄期間，我們向航空公司購買貨運艙位之信貸期一般為約15至30日之短期信貸期，而我們向我們客戶提供之信貸期最多為90日。就包機而言，我們通常要求客戶預先支付全部或部分款項，且須於航班出發前兩至十日預先向航空公司支付全數包機款項。購買以支票及銀行匯款予以結算。

銀行擔保

貨物轉運商以航空公司或海運公司為受益人提供銀行擔保，以確保購買貨運艙位，乃屬行業慣常做法。銀行擔保由我們之主要往來銀行提供，而該等銀行則要求以我們之銀行為受益人提供抵押品，例如物業按揭或將予抵押之銀行存款。

為保證我們履行責任以供應商為受益人提供之銀行擔保要求因應不同供應商而異。一般而言，在提供銀行擔保之情況下，若我們所購買之貨運艙位超過現有擔保金額，則我們之供應商不時有權透過發出書面通知要求我們增加擔保金額。我們之銀行擔保一般按年重續。

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，我們以航空公司(為我們之供應商)為受益人安排銀行擔保總額分別為約12,200,000港元、11,700,000港元、14,600,000港元及14,600,000港元。就銀行擔保提供之抵押品亦用作擔保相關銀行授出之其他類別融資。本集團提供之抵押品形式如下：

			於	
	二零一七年	二零一八年	二零一九年	二零二零年
	十二月三十一日	十二月三十一日	十二月三十一日	八月三十一日

向銀行提供之抵押品形式：

銀行 A	<ul style="list-style-type: none">• 本集團於銀行存款之押記• 無限額公司擔保• 轉讓本集團之應收款項• 有限額個人擔保• 本集團持有之證券押記	<ul style="list-style-type: none">• 本集團於銀行存款之押記• 無限額公司擔保• 有限額個人擔保• 本集團持有之證券押記	<ul style="list-style-type: none">• 本集團於銀行存款之押記• 無限額公司擔保• 有限額個人擔保	<ul style="list-style-type: none">• 本集團於銀行存款之押記• 無限額公司擔保• 有限額個人擔保
------	---	--	---	---

業 務

	二零一七年 十二月三十一日	二零一八年 十二月三十一日	於 二零一九年 十二月三十一日	二零二零年 八月三十一日
--	------------------	------------------	-----------------------	-----------------

向銀行提供之抵押品形式：

銀行 B	<ul style="list-style-type: none">無限額個人擔保本集團擁有香港物業之法定按揭本集團於銀行存款之押記	<ul style="list-style-type: none">無限額個人擔保本集團擁有香港物業之法定按揭本集團於銀行存款之押記	<ul style="list-style-type: none">無限額個人擔保本集團擁有香港物業之法定按揭本集團於銀行存款之押記	<ul style="list-style-type: none">無限額個人擔保本集團擁有香港物業之法定按揭本集團於銀行存款之押記
銀行 C	不適用	<ul style="list-style-type: none">所有金額之個人擔保本集團持有之一個銀行賬戶所有金額之押記	<ul style="list-style-type: none">所有金額之個人擔保本集團持有之一個銀行賬戶所有金額之押記	<ul style="list-style-type: none">所有金額之個人擔保本集團持有之一個銀行賬戶所有金額之押記

董事已確認，於往績記錄期間及於最後實際可行日期，我們之供應商對我們並無強制執行銀行擔保。於往績記錄期間，我們並無收到供應商提出任何重大投訴。

其他物流服務供應商

倘客戶提出要求，我們將安排配套物流服務(如貨物提取、處理貨物、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)，以便利我們提供貨物轉運服務。就此而言，於往績記錄期間，我們委聘超過40間服務供應商向我們提供當地運輸及倉儲相關服務。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，我們向該等服務供應商支付之開支分別約17,500,000港元、16,500,000港元、13,500,000港元及27,600,000港元，分別佔總服務成本之4.6%、4.0%、4.2%及5.6%。於往績記錄期間，我們並無與任何服務供應商訂立任何書面長期服務協議，且我們與我們之服務供應商並無發生任何重大不履約事件或有關質量之糾紛，導致我們之營運受到重大干擾。

業 務

關連方交易

於往績記錄期間，本集團透過數間旅行社，即寶信旅運有限公司及其附屬公司(包括寶信國際旅遊有限公司、恒利旅運有限公司及港航假期旅遊有限公司)為僱員預訂公幹之機票及住宿。由於寶信旅運有限公司由執行董事趙先生及其胞弟趙彥霖先生分別擁有75%及25%權益，寶信旅運有限公司連同其附屬公司與本集團之間之交易屬關連方交易。此外，本集團向由趙先生控制之我們其中一間關連公司Harvest Alliance Holdings Limited提供貸款。於二零一六年十二月三十一日授予Harvest Alliance Holdings Limited之貸款為2,000,000港元，並已於二零一七財政年度完全償還。本集團於二零一七財政年度來自Harvest Alliance Holdings Limited之利息收入為200,000港元。授予Harvest Alliance Holdings Limited之貸款用於洋山項目。

董事確認，於往績記錄期間我們與該等關連公司進行之交易乃按公平原則及正常商業條款進行。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 與關連方之交易」一節。

資訊科技

我們目前就維護貨運業務營運及會計系統委聘一名獨立資訊科技系統供應商。其定期維護及升級我們之平台，並規範我們全部辦事處之會計資料系統。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們之營運概無因資料系統之任何失誤遭受重大干擾。

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以及二零二零年八個月，貨運業務營運及會計系統之金額分別為206,000港元、207,000港元、217,800港元及145,200港元，分別佔行政及其他營運開支總額之0.9%、0.8%、0.7%及0.6%。

物業

自有物業

於最後實際可行日期，我們擁有兩項物業，分別位於香港及澳門。該等物業之可供銷售面積分別為約504平方米及約45平方米。我們主要使用香港物業作儲存及附屬辦公室用途，按GEM上市規則第8.01(2)條界定為非物業活動，而澳門物業則為空置。於二零二零年八月三十一日，本集團物業權益之賬面值多於我們之合併資產總值之15%。據此，根據GEM上市規則第8.01A條之規定，我們須於本文件載列我們物業權益之估值及資料。有關我們自有物業之估值報告全文，請參閱本文件「附錄三 — 物業估值」一節。

業 務

租賃物業

於最後實際可行日期，我們向獨立第三方於香港租賃一項物業及於中國租賃五項物業。下表列示我們租賃物業概要：

編號	位置	用途	月租	概約面積 (平方米)	租賃期	租賃屆滿日期
1.	香港九龍 科學館道14號 新文華中心 B座8樓817室	辦公室	36,000 港元	105	兩年	二零二二年 一月
2.	中國廣州市白雲區 沙太路麒麟中街 24號410房號	辦公室	人民幣 2,050 元	35	六個月	二零二一年 六月
3.	中國上海市虹口區 武進路289號2層 237單元	辦公室	人民幣 8,395 元 (包括 管理費)	44	兩年 10.5 個月	二零二一年 九月
4.	中國深圳市 福田保稅區 紅花路99號 長平商務大廈 1718房	辦公室	人民幣 7,600 元	94	三年	二零二一年 二月
5.	中國天津市河東區 十一經路 大光明橋下 天星河畔廣場 第22層 第E/F單元 寫字間	辦公室	人民幣 10,548 元 (包括 管理費及 水電費)	117	一年	二零二一年 三月
6.	中國(福建)省 自由貿易試驗區 廈門片區 象嶼路88號 保稅市場大廈 11E室	辦公室	人民幣 1,000 元 (包括 管理費)	40	兩年	二零二一年 一月

業 務

保險

根據香港貨運物流業協會有限公司標準交易條件(香港貨運物流業協會標準交易條件)第16.1段，除非客戶作出明確書面指示且我們以書面形式接納外，我們毋須安排任何保險。我們為貨物運輸損失以及貨物轉運商之失誤及遺漏投購貨物運輸責任保險。我們亦就僱員補償、醫療及社會保障、辦公室內載物件、業務中斷及惡意攻擊及公眾責任投購保險。董事相信，我們投購之保險保障範圍符合香港、澳門及中國業界慣例，並為我們之營運提供充分及足夠保障。董事確認，於往績記錄期間，我們在營運上並無面臨或承擔任何重大保險索償或責任，亦無作出任何重大保險索償。

市場及競爭

根據灼識諮詢報告，香港空運貨物轉運業之收益於二零一九年達至49,300,000,000港元，貨運量為3,097,000,000噸。於二零二零年首六個月，香港空運貨物轉運出口貨運量較二零一九年同期減少約7%。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嚴重中斷、貨運艙位供應短缺及空運貨運艙位價格急漲。目前預期香港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。我們之行業高度分散及競爭激烈，而競爭者規模不一。於二零一九年，於香港註冊之貨物轉運公司約有1,500間，該等貨物轉運公司可分為兩層。第一層參與者主要為跨國企業，貢獻香港空運貨物轉運物流業約近半數總收益，而第二層參與者為於業內營運之香港本地中小型企業。

我們與不同規模之貨物轉運商競爭，規模由全球及中國領先參與者(彼等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(佔業內總收益近半))至規模與我們相若之中小型貨物轉運商(彼等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(有關詳情載於本節「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擁有任何權益。

始於二零一八年七月之中美貿易戰其後於二零一九財政年度轉趨緊張，對全球整體國際貿易活動造成負面影響。中美貿易戰隨著中美政府簽訂第一階段貿易協議開始降溫。有關進口關稅之詳情，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，而有關對我們業務及財務表現之影響，請參閱本文件「財務資料 — 收益」及「概要 — 近期發展及重大不利變動 — 中美貿易戰」章節。

業 務

獎項、會員資格及認可

我們相信我們於業內迅速及優質之服務廣受認可。下表載列我們之主要獎項、會員資格及認可：

年份	頒授機構	認證／獎項／會員資格	獲授方
二零零三年	香港貨運物流業協會 有限公司(香港 貨運物流業協會)	專業會員	裕程國際貨運有限公司
二零零八年、 二零一二年、 二零一五年	中華航空	千萬美元銷售大獎	裕程國際貨運有限公司
二零一三年、 二零一四年	中華航空	二千萬美元銷售大獎	裕程國際貨運有限公司
二零一零年、 二零一一年、 二零一六年	中華航空	五百萬美元銷售大獎	裕程國際貨運有限公司
二零一七年	泰國國際航空	傑出表現獎	裕程國際貨運有限公司
二零一一年至 二零一八年	國際航空運輸協會	會員資格	裕程國際貨運有限公司
二零一一年至 二零一九年	國際貨運代理協會 聯合會	個人會員	裕程國際貨運有限公司
二零一二年至 二零一八年	世界貨運聯盟	會員資格	裕程國際貨運有限 公司、裕程國際 貨運有限公司(Grand Power Express International (China) Limited*)及港裕程 國際貨運代理(深圳) 有限公司

業 務

年份	頒授機構	認證／獎項／會員資格	獲授方
二零一八年至 二零一九年	世界貨運聯盟	會員資格	裕程國際貨運有限公司、裕程國際貨運有限公司(Grand Power Express International (China) Limited*)、港裕程國際貨運代理(深圳)有限公司、裕程國際貨運有限公司天津、廈門及廣州分公司
二零一九年至 二零二零年	世界貨運聯盟	會員資格	裕程國際貨運有限公司(香港)、裕程國際貨運有限公司(Grand Power Express International (China) Limited*)天津、廈門、上海及廣州分公司

僱員

於最後實際可行日期，我們共擁有 42 名全職僱員。下表載列於最後實際可行日期按地理位置及職能劃分之僱員明細：

僱員類別	香港	中國	總計
管理	3	—	3
銷售及營運	10	4	14
財務及會計	4	4	8
客戶服務	4	6	10
人力資源及行政	5	2	7
總計	26	16	42

業 務

我們之管理層視僱員為重要資產，其對我們之持續增長至關重要。我們之政策為透過培訓及發展，發揮僱員之最大潛能。我們之僱員培訓及發展旨在令我們之僱員掌握履行其工作職能之必要知識及技能，並提升彼等之實力。

我們已制定招聘政策，以實施公平有效之招聘程序。根據該政策，我們一般招聘具備合適技能(技術或個人)之僱員，以應付我們現時及未來需要，並確保獲委任之僱員符合資格及稱職。我們認為，我們一直與僱員保持良好工作關係。於最後實際可行日期，概無僱員為任何工會之成員，我們亦無涉及任何勞資糾紛及遭提出任何申索。

健康、工作安全、社會及環境事宜

我們非常重視員工之職業安全。於往績記錄期間及於最後實際可行日期，概無發生重大意外或人身或財產損害之申索。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，概無發生業務中斷而對我們之財務狀況可能造成或已造成重大影響。

知識產權

於最後實際可行日期，本集團為10個域名之登記人，並已於香港登記一個商標。有關重要知識產權之詳細資料載於本文件「附錄五 — 法定及一般資料 — B. 有關業務之其他資料 — 2. 本集團的知識產權」一節。

董事確認，(i) 於往績記錄期間，我們的知識產權並無遭侵犯，以致對我們之業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響；及(ii) 於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無遭提出任何侵權申索，我們亦無對任何第三方提起任何侵權申索。

牌照、許可及批文

我們業務及行業之適用法律及法規概要載於本文件「監管概覽」一節。

我們已於往績記錄期間及直至最後實際可行日期取得對我們之業務而言屬重要之所有必要牌照、許可及批文，有關詳情如下：

牌照/許可/批文	持有實體	簽發機關	授出日期	屆滿日期
無線電商牌照(放寬限制)	裕程國際貨運有限公司	香港通訊事務管理局	二零二零年七月	二零二一年七月
無船承運業務經營資格登記証 MOC-NV 03452(附註)	裕程國際貨運有限公司(Grand Power Express International (China) Limited)廣州分公司	中華人民共和國交通運輸部	不適用	不適用

業 務

牌照／許可／批文	持有實體	簽發機關	授出日期	屆滿日期
無船承運業務經營資格登記証 MOC-NV 07541(附註)	裕程國際貨運有限公司(Grand Power Express International (China) Limited)廈門分公司	中華人民共和國交通運輸部	不適用	不適用
無船承運業務經營資格登記証 MOC-NV 07736(附註)	裕程國際貨運有限公司(Grand Power Express International (China) Limited)天津分公司	中華人民共和國交通運輸部	不適用	不適用
無船承運業務經營資格登記証 SMTC-NV 01129(附註)	裕程國際貨運有限公司(Grand Power Express International (China) Limited)	上海市交通委員會	不適用	不適用
無船承運業務經營資格登記証 MOC-NV 07538(附註)	港裕程國際貨運代理(深圳)有限公司	中華人民共和國交通運輸部	不適用	不適用
紡織商登記證書	裕程國際貨運有限公司	香港工業貿易署署長	二零二零年九月	二零二一年九月
紡織商登記證書	鴻山物流有限公司	香港工業貿易署署長	二零二零年十一月	二零二一年十一月

附註：根據國務院於二零一九年二月二十七日頒佈之《國務院關於取消和下放壹批行政許可事項的決定》，非經營性通用航空登記核准之前置審批制度將由一個經營無船承運業務企業之一次性備案及信貸管理系統取代。於最後實際可行日期，本集團已向相關機關完成相關無船承運業務經營備案。有關詳情，請參閱本文件「監管概覽—B. 中國法律及法規—2. 行業規定」一節。

法律程序及合規情況

於最後實際可行日期，本集團牽涉於一宗就追討未償還債務而針對我們其中一名客戶提起之民事申索。該客戶(「該客戶」)於二零一九財政年度未能於指定信貸期內向我們償還貿易應收款項約8,100,000港元。下文載列事件之發生時序及有關針對該客戶之申索詳情：

日期	事件
二零一九年四月	<ul style="list-style-type: none"> 本集團開始與該客戶進行貨物轉運及集運業務。 該客戶透過一項交易向本集團購買貨運艙位，涉及金額約3,000港元，並於二零一九年六月二十一日悉數償還有關購買款項。
二零一九年五月	<ul style="list-style-type: none"> 該客戶透過九項交易向本集團購買貨運艙位，涉及金額合共300,000港元，並於二零一九年七月十五日悉數償還有關款項。

業 務

日期	事件
二零一九年六月	<ul style="list-style-type: none">該客戶透過 59 項交易向本集團購買貨運艙位，涉及金額合共約 3,000,000 港元。
二零一九年七月	<ul style="list-style-type: none">於七月初，本集團會計部注意到該客戶結欠之應收賬款已累計超過 3,000,000 港元，並立即通知該客戶，待其償還累計應收賬款後，本集團方會繼續與其進行業務。於二零一九年七月中旬，於扣除本集團應付予該客戶之賬款後，該客戶以支票悉數償還五月之購買款項約 300,000 港元。由於本集團向該客戶購買貨運艙位，故本集團有應付予該客戶之應付賬款。此外，該客戶給予本集團三張期票，以償還未償還應收賬款。本集團繼續與該客戶進行業務，而該客戶於二零一九年七月一日至二零一九年七月三十一日期間透過合共 97 項交易向本集團購買之貨運艙位，涉及金額合共約 5,100,000 港元。於二零一九年七月三十一日，本集團將日期為同日的支票存入銀行。
二零一九年八月	<ul style="list-style-type: none">於二零一九年八月二日，本集團獲銀行通知日期為二零一九年七月三十一日的支票未能兌現。該客戶之唯一股東向我們解釋，指由於該客戶之唯一公司銀行賬戶已被銀行停用，故該支票未能兌現，而其亦無法償付未償還貿易應收款項，故該客戶無法自其中國客戶收取賬款或向其供應商付款。根據唯一股東所述，由於該客戶之中國客戶自其個人賬戶（其被銀行視為未知來源）向該客戶之銀行賬戶進行多次轉賬以結付其應付款項，該銀行根據銀行之打擊洗錢控制措施停止有關公司銀行賬戶之運作。本集團立即知會業務部，停止與該客戶進行業務。該客戶於二零一九年八月一日至二零一九年八月四日期間透過 12 項交易向本集團購買額外貨運艙位，涉及金額合共約 400,000 港元。截至二零一九年八月四日，該客戶之未償還結餘合共已累計至約 8,400,000 港元。
二零一九年九月	<ul style="list-style-type: none">該客戶向本集團支付合共約 300,000 港元，以償還部分未償還結餘。

業 務

日期	事件
二零一九年十一月	<ul style="list-style-type: none">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)以及其唯一股東兼董事訂立清償契據(「該契據」)，據此，唯一股東兼董事以及該客戶共同及個別承擔債務，並應於二零二零年二月二十八日前分三期償還債務。於簽署該契據後，該客戶之唯一股東兼董事根據該契據之條款向本集團提供三張以其個人賬戶開出之期票。
二零一九年十二月	<ul style="list-style-type: none">於二零一九年十二月三十一日，本集團將日期為同日之首張支票2,000,000港元存入銀行。
二零二零年一月	<ul style="list-style-type: none">於二零二零年一月二日，本集團獲銀行通知日期為二零一九年十二月三十一日的支票未能兌現。於二零二零年一月九日，本集團從該客戶收到一筆為數50,000港元之款項。本集團指示其律師就追討未償還債務約8,100,000港元之還款及逾期利息針對該客戶以及其唯一股東兼董事向原訟法庭提起申索。於二零二零年一月十四日，本集團向法院提交針對該客戶以及其唯一股東兼董事之傳訊令狀備案，並送達該客戶以及其唯一股東及董事。
二零二零年五月	<ul style="list-style-type: none">因應公共衛生考慮，司法機構自二零二零年一月底起把法庭程序一般延期安排及關閉法院登記處及辦事處，並於二零二零年五月初恢復法庭程序及重開法院登記處及辦事處，故代表本集團進行法律程序之律師在切實可行情況下盡快於二零二零年五月六日向高等法院提交判決草案，以申請在不抗辯之情況下對該客戶以及其唯一股東兼董事作出判決。根據代表該客戶以及其唯一股東兼董事之律師於二零二零年五月七日發出之函件，該客戶之唯一股東兼董事已於二零二零年五月六日針對自身向高等法院提出破產呈請，而上述呈請定於二零二零年六月二十三日於高等法院舉行聆訊。於二零二零年五月二十六日，最終判決裁定該客戶以及其唯一股東兼董事敗訴，原訟法庭宣判該客戶以及其唯一股東兼董事須向本集團支付總額約8,100,000港元連同相關利息。

業 務

日期	事件
二零二零年六月	<ul style="list-style-type: none">於二零二零年六月八日，本集團向該客戶發出法定要求償債書，要求該客戶支付，或令本集團合理滿意地抵押或償還未償還債務約8,100,000港元。破產管理署已發出通知，該客戶之唯一股東兼董事於二零二零年六月二十三日已接獲破產令。
二零二零年七月	<ul style="list-style-type: none">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，乃因彼無力償債，未能支付其結欠本集團之未償還債務。
二零二零年十月	<ul style="list-style-type: none">於二零二零年十月十四日，原訟法庭根據公司(清盤及雜項條文)條例向該客戶發出命令，令其由法院清盤。

經考慮上述破產呈請，本集團已於二零一九財政年度就未償還貿易應收款項約8,100,000港元悉數計提撥備。有關更多詳情，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」一節。

除上述者外，董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，概無任何針對我們或我們任何附屬公司可能提起之重大訴訟、仲裁或行政訴訟。

此外，董事確認，於往績記錄期間，概無導致規管行動及處罰以致我們之業務及經營業績造成重大不利影響之不合規事件。

風險管理及內部監控

為確保於不同營運方面遵守適用法律及法規以及相關政策，我們已設立並採用內部監控制度，涵蓋(其中包括)(i)財務報告；(ii)信貸風險及現金流量錯配；(iii)採購及應付賬款；及(iv)人力資源管理。我們相信，我們之內部監控制度充足有效。

為籌備[編纂]，我們於二零一七年十一月委聘一名獨立內部監控顧問評估我們之內部監控制度。

於完成有關檢討後，內部監控顧問已識別有關內部監控政策及程序之若干結果，內部監控顧問所提供之主要結果及推薦意見詳情載列如下：

業 務

內部監控檢討結果	推薦意見	採納情況
1. 本集團並無於中國法律及法規所規定之時限內向其一間中國附屬公司出資	本集團應密切監察向其新成立之營運附屬公司出資的狀況，方式為編製一份「投資監察表格」，以記錄出資狀況，並於出資的規定時限屆滿前一個月，以郵件或電話通知該營運附屬公司之相關股東。	已完成
2. 本集團並無及時通知相關機關其一間中國附屬公司更改名稱	本集團應指派一名指定人士於每季度檢查其執照，以檢查是否已及時向相關機關登記所有更新資料或變動。	已完成
3. 本集團並無及時通知相關機關其兩間中國附屬公司更改註冊地址	本集團應指派一名指定人士於每季度檢查其執照，以檢查是否已及時向相關機關登記所有更新資料或變動。	已完成
4. 本集團並無就於中國之租賃物業之兩份租賃協議及時向相關機關辦理登記備案	本集團應指派一名指定人士每月檢查所有新訂租賃協議是否已向相關機關妥為登記。	已完成
5. 本集團並無於澳門法律及法規所規定之時限內向澳門機關進行稅務登記備案	本集團應指派一名指定人士每半年檢查其附屬公司之稅務登記狀況。	已完成
6. 銷售及營運人員獲准透過提供口頭報價或電郵報價向客戶提供折扣，而毋須獲書面批准	管理層應授權銷售及營運人員向客戶提供上限金額內之折扣。超出上限之折扣僅應在獲得管理層之書面批准後提供。所有書面報價及批准記錄均應妥為備存。倘為口頭作出之報價，負責銷售及營運之相關人員應編製一份有關報價之清單以備存記錄。	已完成

我們已實施獨立內部監控顧問之推薦意見，以改善及加強內部監控制度。獨立內部監控顧問亦於二零一八年三月及二零二零年八月對我們針對上述評估結果而採取之行動進行跟進檢討，並報告已識別之不足之處已予糾正。根據上文，內部監控顧問及董事確認以及獨家保薦人同意，我們實施之內部監控措施為充分及足夠，且可有效確保本集團設有適當內部監控制度及防止於未來發生任何不合規事件。

為加強內部監控並確保日後在[編纂]後符合適用法律及法規(包括GEM上市規則)，我們已採納以下額外內部監控措施：

- 董事會將持續監控、評估及檢討我們之內部監控制度，以確保符合適用法律及監管規定，並將適當調整、完善及提升我們之內部監控制度；

業 務

- 我們將定期評估客戶之信貸評級，並根據我們之評估修訂其信貸期及付款條款，盡量降低客戶違約及現金流量錯配之風險；
- 我們之管理層將繼續監察貨運艙位市場價格之變動，亦會經常將我們之供應商之貨運艙位購買成本與現行市價進行比較，以維持我們之價格競爭力；
- 如有需要，我們可考慮安排董事、高級管理層成員及相關僱員不時參加有關適用於我們之業務營運之法律及監管規定之培訓；及
- 如有需要，我們或會考慮委聘外部法律顧問，就有關遵守GEM上市規則及我們業務營運所在地之適用法律及法規之事宜向我們提供意見。

董事相信，透過實施上述措施及密切監察上述措施之成效，本集團可將業務營運過程中承受之風險影響減至最低。