

## 概 要

本概要旨在為閣下提供本招股章程所載資料的概覽。由於本文僅為概要，故未必載列所有可能對閣下而言屬重要的資料。閣下在決定投資股份前，務須細閱整份招股章程。

任何投資均涉及風險。有關投資股份的若干特殊風險於本招股章程「風險因素」一節概述。閣下決定投資股份前務須詳閱該節。

### 概覽

本集團主要從事本集團自置船舶的租賃業務。以本集團名義註冊的四艘船舶中，兩艘巴拿馬型乾散貨船及一艘好望角型乾散貨船，分別名為GH FORTUNE、GH POWER及GH RESOURCES，總運力約為275,138載重噸，乃由本集團所擁有，並不受任何融資租賃安排限制，而本集團餘下的巴拿馬型乾散貨船，即GREAT HARVEST(運力約為68,192載重噸)現時根據下文「本集團的業務 — 船隊組合」一段中詳述的融資租賃安排出租，預期將於2013年12月交付予獨立第三方買家。本集團透過出租船舶作乾散貨運輸，為客戶提供全球海運服務。本集團總部位於香港，船隊所有船舶根據香港法例註冊及懸掛香港區旗。

本集團所有船舶均按期租租約出租。根據本集團的期租租約協議，本集團船舶會於合約規定期間出租予承租人，於此期間，本集團一般須提供及支付所有船員供給及費用、船舶保險以及維修及保養成本，承租人則須承擔與航程直接有關的成本，如承租人業務的船用燃料費用(除另有協議外)、港口費用、領航費及其他日常開支。

自於2004年購入第一艘船舶後，本集團已於海運市場確立其作為船東的市場地位。本集團其後在過去五年間添置三艘船舶，令船隊的總運力由68,192載重噸上升五倍至約343,330載重噸，以處理租船市場日益增長的客戶需求。截至2008年、2009年及2010年3月31日止年度，本集團的總收益分別約為34,600,000美元、52,200,000美元及41,800,000美元，本集團的溢利及全面收益總額分別約為13,500,000美元、23,600,000美元及19,400,000美元。本集團總收益及純利的增長顯示了本集團於海運業成功建立了穩固的基礎。

本集團的業務依賴(其中包括)全球及地區經濟及市場狀況以及國際及地區海運貿易的需求。在過去數十年，全球海運乾散貨貿易由1985年約15億噸增至2008年約31億噸，複合年增長率約3.3%，並估計於2009年減至約30億噸，按年減少約3.0%。尤其是中國海運乾散貨進出口，由2002年約420.7百萬噸增至2009年約1,085.7百萬噸，複合年增長率約14.5%。

---

## 概 要

---

受到近年中國經濟迅速增長推動，中國鐵礦石、煤炭及其他乾散貨物的海運貿易於全球海運貿易的重要性日趨顯著，中國海運乾散貨貿易於2009年佔該年全球海運乾散貨貿易額約36.5%。

本集團透過聯合(於2009年12月在香港註冊成立，為本公司全資附屬公司)處理本集團的營運及商業活動的所有行政工作。在聯合於2010年6月為本集團擔任船東代理人之前，萬里為四間營運附屬公司處理所有該等行政工作及代表有關公司行事。

作為重組的一部分以精簡本集團營運及消除萬里與本集團間訂立的所有非必要關連交易，並確保本集團能獨立運作，本集團於2010年6月9日終止萬里與榮達、悅洋、浩洋及Bryance Group各自訂立的所有代理協議。聯合與榮達、悅洋、浩洋及Bryance Group於2010年6月10日各自訂立四份新代理協議。聯合於2010年6月10日開始為本集團承擔萬里的工作。此外，萬里當時的現有僱員(包括其中一名執行董事曹建成先生以及其他主要僱員(包括本集團其中一位高級管理層成員宋力文先生))與萬里的僱傭合約已於2010年6月10日終止。萬里當時的僱員已於2010年6月10日與聯合訂立新僱傭合約，而殷先生與林女士各自於2010年8月1日與聯合訂立僱傭合約。

由於聯合由萬里相同的管理層管理及營運，董事相信本集團有能力及經驗自2010年6月10日起承擔船東代理人的角色及責任。於該等重組後，萬里不再為本集團進行任何業務運作，而目前萬里的業務與本集團的業務已有明顯區別。

本集團於往績記錄期內的全部收益由營運附屬公司透過彼等所提供的全球海運服務產生，並非源自香港，而萬里以船東代理人的身份為本集團處理營運及商業活動的行政工作(包括租賃過程)所收取的佣金，可能會導致在香港產生或源自香港的應課稅溢利，惟其並非本集團的成員公司。按此基準，本集團於往績記錄期內的收入無須繳納香港利得稅。然而，

重組後，聯合擔任本集團的船東代理人，為本集團處理上述的行政工作並收取佣金。該等安排將會令聯合(而非任何營運附屬公司)必須為任何應課稅溢利繳納香港利得稅，相應地，可能會對本集團日後的盈利能力造成影響。

有意投資本公司的人士亦務請特別注意，本集團的貿易狀況或前景自2010年3月31日起經歷重大不利變動，更多詳情於下文「重大不利變動」一段及本招股章程「財務資料 — 重大不利變動」一節中詳述。董事認為期租租約費率最近下降(載於下文「重大不利變動」一段及「財務資料 — 重大不利變動」一節)主要是由於中國海運鐵礦石總進口量下跌，而該等跌幅源自中國鋼鐵的本地需求放緩以及鐵礦石的進口價格持續上升。截至2010年7月31日止四個月，本集團的好望角型乾散貨船GH RESOURCES的平均日均TCE較截至2010年3月31日止年度下降約50.9%。GH RESOURCES現有期租租約(預期將於2010年11月結束)的日均期租費率為20,000美元，與該船舶於2010年7月結束的上份期租租約的日均期租費率29,500美元相比，跌幅約為32.2%或9,500美元。由於GH RESOURCES為本集團的主要收益來源，貢獻本集團截至2010年3月31日止年度總收益約43.1%，以及根據本集團期內的未經審核管理賬目，貢獻本集團2010年7月31日止四個月的總收益約28.0%，故該等跌幅預期會對本集團截至2011年3月31日止年度的業績造成重大不利影響。

經參考適用的會計準則，本公司預期在本公司已付或應付的估計上市開支總額約25,300,000港元(包括包銷佣金、相關聯交所交易費及證監會交易徵費)中，約10,100,000港元將於截至2011年3月31日止年度的綜合財務報表中權益項下的本公司股份溢價扣除，而約15,200,000港元將確認為開支。

### 競爭優勢

本集團的成功有賴以下其主要的競爭優勢：

- 經驗豐富的管理團隊及優良往績
- 較年輕的船隊以迎合客戶需求
- 保養標準較高，提供安全可靠的船隊

## 業務策略

由於本集團往績記錄優良，董事相信本集團已作好準備進一步發展其海運業務，把握新的業務機遇。為維持於業界已確立的市場地位，本集團計劃借助其競爭優勢及實施以下的業務策略，繼續把握機會：

- 擴展及優化本集團的船隊架構
- 加強本集團適應市場變化的能力
- 高質素服務及嚴謹的成本效益政策以提高本集團的盈利能力

## 船隊組合

本集團的船隊包括三艘巴拿馬型乾散貨船及一艘好望角型乾散貨船，其中，兩艘巴拿馬型乾散貨船及一艘好望角型乾散貨船(即GH FORTUNE、GH POWER及GH RESOURCES)乃由本集團所擁有，並不受任何融資租賃安排限制，總運力約為275,138載重噸，而一艘名為GREAT HARVEST的巴拿馬型乾散貨船，運力約為68,192載重噸，現時受融資租賃安排限制，更多詳情於下文詳述。所有船舶由本集團全資擁有，並根據香港法例註冊及懸掛香港區旗。

下表載有於最後實際可行日期GH FORTUNE、GH POWER及GH RESOURCES的一般資料：

船舶名稱	類型	建造年份	購入年份	船齡 (年)	船級社	概約運力 (載重噸)
GH FORTUNE	巴拿馬型	2002	2005	8	英國的勞氏船級社	75,214
GH POWER	巴拿馬型	2002	2008	8	英國的勞氏船級社	76,421
GH RESOURCES	好望角型	1990	2007	20	英國的勞氏船級社	123,503

就最舊及運力最低的GREAT HARVEST而言，本集團已於2008年12月與一名韓國船舶承租人(一名獨立第三方)訂立協議，據此，承租人同意按以下條款租賃及購買GREAT HARVEST：(i)承租人於2009年3月31日或以前分兩期向本集團支付總額8,160,000美元作為不可退回首付款；(ii)承租人按期租租約基準向本集團租賃GREAT HARVEST，租期由期

## 概 要

租約協議項下的交付日期2008年12月6日起為期六十個月，租金總額為31,300,000美元；(iii)於上文(ii)所述的期租租約協議於2013年12月屆滿後，及承租人根據上述期租租約交還GREAT HARVEST予本集團後，承租人將以代價2,000,000美元向本集團購買並接收GREAT HARVEST。根據相關協議，倘GREAT HARVEST在本集團於2013年12月按協議交付前因任何原因而全損，承租人將再無義務完成購買，惟其對本集團將不會就承租人因該船舶全損所產生或相關的損失、成本、責任及損害擁有任何申索或起訴權利。

上述首付款及購買代價結餘於本招股章程附錄一所載的會計師報告內以融資租賃應收款項呈列，而上述就本集團按載於相關期租租約協議內的條款(該等一般條款於本招股章程「業務 — 本集團的業務 — 一般業務」一節詳述)以GREAT HARVEST提供的營運服務的租金則以服務收入呈列。儘管誠如本招股章程附錄一所載，GREAT HARVEST自2008年12月起按本集團會計政策及香港財務報告準則於本集團財務報表中被取消確認為本集團資產，本集團於往績記錄期內及直至本招股章程日期一直及仍然為GREAT HARVEST的註冊東主。然而，由於本集團根據一份期租租約協議向承租人出租GREAT HARVEST直至2013年12月，該協議包括期租租約協議的一般條款(於上述段落中詳述)，本集團已經並將繼續承擔其於適用國際公約、法例及規例以及租賃協議下的義務及責任，直至GREAT HARVEST的銷售於2013年12月完成為止。

下表載有於最後實際可行日期GREAT HARVEST的一般資料：

船舶名稱	類型	建造 年份	購入 年份	船齡 (年)	船級社	概約運力 (載重噸)
GREAT HARVEST	巴拿馬型	1986	2004	24	美國的美國船級社	68,192

折舊乃自本集團船舶收購日期起於剩餘估計可使用年期(初步估計可使用年期為25年)內經扣減董事估計的剩餘價值後使用直線法扣除，以撇銷船舶的成本。各船舶的剩餘價值相等於其空載重量噸位乘以估計報廢率的積。截至2010年3月31日止三個年度各年，本集團船舶的折舊分別約為9,800,000美元、12,600,000美元及11,000,000美元。由於GREAT HARVEST自2008年12月起被取消確認為本集團資產，自當時起概無就GREAT HARVEST扣除折舊。

## 概 要

根據期租租約協議，本集團作為船東須負責船舶任何機械故障、碰撞、擱淺、火災或任何其他事故或損壞，或船上船員或任何人士(按承租人要求航行者除外)生病或發生事故。另一方面，承租人須為本集團船舶的船身因額外的裝填，及為移除或處理貨墊、貨墊物料及額外裝填而損壞，及裝卸損壞負責。有關本集團船舶及船舶設備的實體損壞以及本集團日常業務營運中涉及事故所產生責任的風險均在本集團的保單下獲得保障，詳情載列於本招股章程「業務 — 保險」一節。

### 本集團船舶的租賃及營運管理

本集團一般在現有租約各自的年期即將屆滿時或前後與新承租人訂立租賃協議或與現有承租人重續現有的期租租約協議。於最後實際可行日期，本集團船舶現有期租租約的餘下租期、開始日期、預期完結日期及日均期租租金如下：

船舶名稱	現有期租租約的概約 餘下租期	現有期租租約的 開始日期	現有期租租約的 預期完結日期	日均期租租金
GREAT HARVEST	39個月	2008年12月6日	2013年12月	18,630美元
GH FORTUNE	2個月	2010年5月16日	2010年11月	30,000美元
GH POWER	4個月	2010年8月23日	2011年1月	28,000美元
GH RESOURCES	2個月	2010年6月22日	2010年11月	20,000美元

為確保本集團船舶能適時出租，避免因兩份租約期間任何停租期而導致的任何收益損失，本集團的船舶一般透過船舶經紀出租，船舶經紀(i)提供全球各地的潛在客戶的有關資料，尤其是現有承租人將本集團船舶重新交付予本集團的現租市場的潛在客戶；及(ii)主要根據船舶的可用性及規格以及潛在承租人的船運要求，為本集團識別及介紹適合的潛在承租人。本集團根據(其中因素包括)所提供的租金費率、信貸記錄及船舶經紀所提供的交易對方資料選擇客戶。本集團亦透過船舶經紀與潛在客戶磋商及決定期租租約的條款。進一步詳情請參閱本招股章程「業務 — 本集團的業務 — 租賃過程」一節。

由於本集團在某程度上依賴船舶經紀為本集團識別及介紹潛在承租人，以及作為選擇客戶時評估交易對方風險的交易對方資料來源，概無保證船舶經紀介紹的承租人擁有良好的信貸或交易紀錄，或船舶經紀介紹的承租人將不會違反或撤銷租賃協議，或由船舶經紀提供的交易對方資料為準確及最新的資料。為減低本集團的交易對方風險，本集團一般委任具經驗及信譽良好的船舶經紀，並將對船舶經紀所提供的承租人背景資料作出獨立評估及有

---

## 概 要

---

限的核實。此外，本集團傾向選擇信譽良好、具有良好信貸記錄、能提供有利租金費率以及過往擁有業務關係的客戶。本集團亦會提前15日向承租人收取租金，倘承租人未能準時繳付租金，則本集團有權撤回有關船舶的服務。儘管如此，倘船舶經紀為本集團介紹的任何承租人違反或撤銷與本集團的租賃協議，或以其他方式未能完全及按時向本集團支付租金以及履行及承擔其於租賃協議下的義務及責任，可能會對本集團的業務及經營業績造成重大不利影響。

為促使船舶營運及管理效率，本集團自2004年起將技術管理、船員管理、處理船舶保險及索償、船上核數服務及其他有關本集團船舶的服務等營運活動外判予華林。華林為本集團提供的船舶管理安排及服務的詳情載列於本招股章程「業務 — 本集團的業務 — 船隊管理」一節。

就本集團船舶的日常營運及管理而言，本集團在很大程度上依賴華林。本集團選擇信譽良好及具經驗的船務管理公司作為其船務管理公司，而船舶的日常營運及表現都受到本集團管理層密切的監察及批核程序，以及船舶管理公司向本集團申報的嚴謹程序所規限。儘管如此，概無保證現任或未來的船務管理公司能一直達到本集團的要求。倘船務管理公司未能妥善管理任何船舶並達到本集團的要求，將可能對船舶的日常運作造成不利影響，而且亦概無保證船舶能遵守適用的法例、規例、國際公約、條約及船級社所實施的其他規則及規例。

由於本集團所擁有及營運的船舶數目有限，本集團每艘船舶對本集團往績記錄期內的業績均有重大貢獻。倘任何該等船舶中斷或終止營運，不論由於任何上述外聘專業人士的表現未如理想或其他原因，或本集團因(其中原因包括)本集團船舶的任何特定承租人拖欠款項或違反租賃協議而就任何船舶承擔任何損失或損壞，將有可能對本集團的業務、盈利能力及經營業績造成重大影響。本集團業務營運相關風險的進一步詳情，亦請參閱本招股章程「風險因素 — 有關本集團的風險」一節。

### 法律訴訟

於2009年12月4日，本集團其中一艘船舶GH FORTUNE涉及一宗於租賃期間發生的撞船事件。於關鍵時間，GH FORTUNE正根據當地海事規例的規定在當地引航站委派的領航員領航下於長江航行，而撞船事故於GH FORTUNE超前一隊駁船隊時發生。撞船事故導致幾名人士傷亡以及損失及損壞。GH FORTUNE被中國武漢海事法院扣留約三日。雖然GH FORTUNE並無因撞船事故而蒙受任何重大實體損壞，因此本集團並無任何產生維修及保養費用，惟本集團蒙受收益損失約101,000美元，加上船用燃料費用約9,600美元。

本集團已：(a)於2010年7月13日與交易對方訂立和解協議，釐定本集團的最終索償金額為約人民幣5,450,000元，作為就該項事故附帶的財產損失及人命傷亡的全部及最終和解；及(b)於2010年8月4日與海難救援公司訂立和解協議，釐定就事故附帶的救援行動成本合共約人民幣1,010,000元，並由本集團支付。上述和解金額將獲船身及機器以及保障及彌償保險保障，並由保險公司按該等保單支付，惟本集團須支付估計上限總額共195,000美元作為本集團根據保單須承擔的保單減除額。

據本公司中國法律顧問告知，有關當局可能因該項事故就違反中國海上交通安全法而向本集團施加行政措施，包括對船舶GH FORTUNE的船東發出警告聲明，以及向本集團徵收實際上不多於人民幣100,000元的行政罰款。進一步詳情請參閱本招股章程「業務 — 法律訴訟」一節。

### 財務資料概要

#### 編製基準

根據本招股章程附錄五「重組」一節所載的重組，本公司成為目前組成本集團各公司的控股公司。由於本集團在重組前後均受殷先生及林女士控制，故此由重組所產生的本公司及其附屬公司組成的本集團被視為一個持續經營實體。本集團的財務資料乃採用合併會計原則，按照本公司猶如一直為本集團的控股公司的基準編製。

本集團的合併全面收益表、合併權益變動表及合併現金流量表乃假設目前的集團架構於往績記錄期內或由各公司各自的註冊成立或成立日期起(以較短者為準)一直存在。於



## 概 要

2008年、2009年及2010年3月31日的合併財務狀況表呈列於各有關報告年度結束時已註冊成立或成立的本集團資產及負債，猶如目前的集團架構已於該等報告年度結束時存在。

### 有關本集團合併全面收益表的資料

下表為本集團於截至2010年3月31日止三個年度各年的合併業績概要，乃基於本集團的目前架構於回顧期內一直存在而編製。本集團的合併業績已根據香港財務報告準則編製。本概要應與載於本招股章程附錄一的會計師報告一併閱讀。

	截至3月31日止年度		
	2008年 千美元	2009年 千美元	2010年 千美元
收益	34,577	52,203	41,782
服務成本	<u>(17,845)</u>	<u>(23,731)</u>	<u>(21,159)</u>
毛利	16,732	28,472	20,623
毛利率	48.4%	54.5%	49.4%
其他收入	778	355	543
一般及行政開支	(513)	(622)	(269)
其他虧損	—	(941)	(177)
融資成本	<u>(3,513)</u>	<u>(3,641)</u>	<u>(1,361)</u>
除稅前溢利	13,484	23,623	19,359
所得稅開支	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
年度溢利及全面收益總額	<u>13,484</u>	<u>23,623</u>	<u>19,359</u>
淨利率	39.0%	45.3%	46.3%

## 概 要

### 有關本集團合併財務狀況表的資料

	於3月31日		
	2008年 千美元	2009年 千美元	2010年 千美元
<b>非流動資產</b>			
物業、廠房及設備	154,855	133,995	125,372
融資租賃應收款項	—	1,239	1,373
有限制銀行存款	<u>3,000</u>	<u>3,000</u>	<u>3,000</u>
	<u>157,855</u>	<u>138,234</u>	<u>129,745</u>
<b>流動資產</b>			
貿易及其他應收款項及預付款項	1,470	912	855
融資租賃應收款項	—	3,659	—
已質押銀行存款	11,644	8,455	5,695
銀行結餘及現金	<u>526</u>	<u>240</u>	<u>461</u>
	<u>13,640</u>	<u>13,266</u>	<u>7,011</u>
<b>流動負債</b>			
其他應付款項及應計費用	4,426	2,866	3,954
應付董事款項	33,956	24,612	13,636
稅項負債	—	—	—
銀行貸款 — 於一年內到期	<u>32,715</u>	<u>24,215</u>	<u>12,215</u>
	<u>71,097</u>	<u>51,693</u>	<u>29,805</u>
<b>流動負債淨額</b>	<u>(57,457)</u>	<u>(38,427)</u>	<u>(22,794)</u>
<b>總資產減流動負債</b>	<u>100,398</u>	<u>99,807</u>	<u>106,951</u>
<b>非流動負債</b>			
銀行貸款 — 於一年後到期	<u>70,689</u>	<u>46,475</u>	<u>34,260</u>
	<u>29,709</u>	<u>53,332</u>	<u>72,691</u>
<b>資本及儲備</b>			
合併資本	40	40	40
保留盈利	<u>29,669</u>	<u>53,292</u>	<u>72,651</u>
<b>總權益</b>	<u>29,709</u>	<u>53,332</u>	<u>72,691</u>

### 重大不利變動

本集團截至2010年3月31日止年度的溢利及全面收益總額達到約19,400,000美元，與截至2009年3月31日止年度約23,600,000美元相比，跌幅約18.1%。該等跌幅主要是由於全球金融海嘯令全球經濟放緩，導致本集團以及市場上的國際租金費率普遍下跌。

於2010年7月31日止四個月，根據當時就本集團船舶所訂的現行租賃協議，本集團三艘巴拿馬型乾散貨船（當時以短期期租租約出租，惟現時受融資租賃安排附屬的長期期租租約所規限的GREAT HARVSET除外，於本招股章程「業務 — 本集團的業務 — 船隊組合」一節內詳述）的平均日均TCE約為24,026美元，與該等船舶於截至2010年3月31日、2009年3月31日及2008年3月31日止年度各年分別的平均日均TCE22,003美元、24,865美元及21,305美元相比，分別輕微增加／（減少）約9.2%、（3.4%）及12.8%，而本集團的好望角型乾散貨船GH RESOURCES截至2010年7月31日止四個月的平均日均TCE大幅下跌至約27,672美元，與截至2010年3月31日止年度的平均日均TCE約56,302美元相比，跌幅約為50.9%。GH RESOURCES現有期租租約（預期將於2010年11月結束）的日均期租費率為20,000美元，與該船舶於2010年7月結束的上一份期租租約的日均期租費率29,500美元相比，跌幅約為32.2%或9,500美元。由於GH RESOURCES為本集團的主要收益來源，貢獻本集團截至2010年3月31日止年度總收益約43.1%，以及根據本集團期內的未經審核管理賬目，貢獻本集團截至2010年7月31日止四個月的總收益約28.0%，故該等跌幅預期會對本集團2011年3月31日止年度的業績造成重大不利影響。

此期間全球海運服務的租金亦受到壓力。全球好望角型及巴拿馬型乾散貨船為期一年的期租租約日均租金於2007年度分別約為107,000美元及52,000美元，2008年度分別約為112,000美元及56,000美元，並於2009年度分別下跌至約33,000美元及18,000美元，以及於2010年6月分別約為34,250美元及25,250美元。

由於2010年3月1日已訂惟尚未交付的乾散貨船總運力達到約286,400,000載重噸，佔於2009年12月31日全球乾散貨船運力約62.3%，而全球經濟持續陷於長期衰退及倒退，導致海運服務需求下降，本集團以及國際海運服務的租金可能會繼續受到壓力，而概無保證海運服務的租金可回升至2007年及2008年度的高峰水平。此外，董事發現中國鐵礦石海運進口總額於截至2010年6月30日止三個月各月錄得按月下跌，據董事了解，乃由於中國鋼鐵的本地需求放緩以及鐵礦石的進口價格持續上升。中國對於自海外供應商進口鐵礦石的需求一直是其中一個影響全球乾散貨船運力需求的主要因素。中國對進口鐵礦石的需求會否持續下

---

## 概 要

---

降，以及日後會否對全球乾散貨船運力的需求造成不利影響仍然存在不確定因素。倘全球經濟以及國際及地區貿易持續放緩，或海運服務的需求因任何原因持續下降，或需求未能配合海運運力的預期增長，本集團的盈利能力於不久將來可能會持續下降。

於2010年7月31日，即本招股章程付印前就確定債務聲明所載資料的最後實際可行日期，本集團擁有銀行貸款約41,400,000美元，而本集團擁有流動負債淨值約14,600,000美元，包括流動資產約10,300,000美元及流動負債約24,900,000美元。2010年7月31日後，於2010年7月31日仍未償還的應付董事款項約14,900,000美元已全數償還，其中約1,300,000美元由本集團償還及其中約13,600,000美元以資本化的方式償還。

雖然本集團流動負債淨值由2010年3月31日約22,800,000美元減少至2010年7月31日約14,600,000美元，主要由於2010年4月1日至2010年7月31日期間本集團的有盈利業務產生的資產及償還貸款的影響，但鑑於(i)本集團上述截至2010年3月31日止年度的溢利及全面收益總額下降，(ii)海運服務需求未來可能下降以及本集團及市場上的國際租金費率下降；及(iii)上述其他重大不利變動，本集團的債項或或然負債日後可能會轉差。

董事已確認，除上文所披露者外，自2010年3月31日起(即本招股章程附錄一載列的會計師報告的本集團最近期合併業績的編製日期)，本集團財務或貿易狀況或前景並無重大不利變動。

## 概 要

### 敏感度分析

以下敏感度分析乃假設期租租金費率於截至2010年3月31日止財政年度初有變動，對本集團截至該日止年度的財務業績的影響。

期租租金費率的百分比變動	(30)%	(20)%	(10)%	10%	20%	30%
對本集團截至2010年3月31日止年度的收益影響 (百萬美元)	(12.5)	(8.4)	(4.2)	4.2	8.4	12.5
對本集團截至2010年3月31日止年度的純利影響 (百萬美元)	(12.0)	(8.0)	(4.0)	4.0	8.0	12.0

倘根據相關租賃協議的期租租金費率上升／下降10%及所有其他可變因素保持不變(租船佣金及經紀佣金亦上升／下降10%除外)，本集團的收益將會增加／減少約4,200,000美元，而本集團的年度溢利將會增加／減少約4,000,000美元。

倘根據相關租賃協議的期租租金費率上升／下降20%及所有其他可變因素保持不變(租船佣金及經紀佣金亦上升／下降20%除外)，本集團的收益將會增加／減少約8,400,000美元，而本集團的年度溢利將會增加／減少約8,000,000美元。

倘根據相關租賃協議的期租租金費率上升／下降30%及所有其他可變因素保持不變(租船佣金及經紀佣金亦上升／下降30%除外)，本集團的收益將會增加／減少約12,500,000美元，而本集團的年度溢利將會增加／減少約12,000,000美元。

### 發售統計數字

	按發售價 每股發售股份 0.94港元	按發售價 每股發售股份 1.13港元
股份市值 (附註1)	752,000,000港元	904,000,000港元
備考市盈率 (附註2)	5.0倍	6.0倍
未經審核備考經調整每股股份有形 資產淨值 (附註3)	0.86港元	0.90港元

附註：

- (1) 市值乃根據緊隨股份發售及資本化發行完成後已發行800,000,000股股份計算，惟並未計及因超額配股權獲行使而可能發行的任何股份或本公司根據發行及購回授權可能配發及發行或購回的任何股份。
- (2) 備考市盈率基於截至2010年3月31日止年度的溢利及全面收益總額約150,300,000港元(以最後實際可行日期通行的匯率7.7642港元兌1.00美元換算為港元)，並假設於截至2010年3月31日止年度內已發行800,000,000股股份，分別按發售價每股發售股份1.13港元及0.94港元計算。
- (3) 本集團每股未經審核備考經調整有形資產淨值乃經作出本招股章程「財務資料」一節下的調整後所得，並分別按發售價每股發售股份1.13港元及0.94港元以緊隨股份發售及資本化發行完成後已發行800,000,000股股份為基準，惟並未計及因超額配股權獲行使而可能發行的任何股份或本公司根據發行及購回授權可能配發及發行或購回的任何股份。

### 股息政策

根據公司法，本公司可透過股東大會以任何貨幣宣派股息，惟所宣派的股息不得超過董事會建議的金額。章程細則規定，股息可自本公司的已變現或未變現溢利或董事認為無其他需要的溢利所存置的任何儲備宣派及派付。股息亦可透過普通決議案獲得批准，自股份溢價賬或根據公司法容許作此用途的任何其他資金或賬目宣派或派付。

本公司未來股息派付及金額將取決於(其中因素包括)本集團的業績、現金流量及財務狀態及狀況、營運及資金需求、根據香港財務報告準則的可分派溢利金額、章程大綱及組織章程細則、公司法、適用法例及規例、本集團可能須不時遵守有關股息分派及派付的其他法律及合約限制以及董事認為與本集團有關的其他因素。股息宣派、派付及金額將由董事會酌情決定。

其中，根據本集團與其銀行訂立而於最後實際可行日期仍然存續的貸款協議及其他擔保文件，悅洋、浩洋及Bryance Group不能在未經相關銀行同意下宣派或派付任何股息，而榮達為唯一不受類似規限限制的營運附屬公司。GH FORTUNE、GH RESOURCES及GH POWER各自的租金收入亦受限於以銀行為受益人的一般轉讓，據此，該等租金收入的一部分將首先被銀行保留為償還該等銀行貸款項下的應付本金及利息以及用作維持於該等

銀行的若干最低存款金額作為擔保，並且倘於當時並無任何違約事項，方可退還該等租金收入的結餘予本集團。此等銀行貸款的限制性契諾限制本公司附屬公司向本公司作出分派，繼而影響本公司向股東宣派或派付股息的能力。進一步詳情請參閱本招股章程「風險因素」一節。

### 上市開支的會計處理方式

根據香港會計師公會頒佈的香港會計準則第32號第37段，倘權益交易的交易成本乃本來可以避免的權益交易直接應佔的遞增成本，則作為權益扣除項目入賬，已終止的權益交易的成本則會確認為開支。於本公司已付或應付的估計上市開支總額25,300,000港元(包括包銷佣金、相關聯交所交易費及證監會交易徵費)中，本集團估計約10,100,000港元將於截至2011年3月31日止年度的綜合財務報表中權益項下的本公司股份溢價扣除，而約15,200,000港元將確認為開支。

### 所得款項用途

假設超額配股權不獲行使及發售價每股發售股份1.04港元(即估計價格範圍的中間價)計算，董事估計，於扣除本公司就股份發售應付的包銷佣金及其他估計開支後，本公司新發行所得款項淨額約為141,100,000港元。

目前，董事計劃將新發行的所得款項淨額撥作以下用途：

- 所得款項淨額約90%或約127,000,000港元將被本集團撥作收購一艘六至十年船齡的二手巴拿馬型乾散貨船，體積由60,000至99,999載重噸，以擴展本集團的船隊規模及優化本集團的船隊架構。於最後實際可行日期，本集團並未物色任何指定目標的乾散貨船進行收購。為釐定乾散貨船是否適合作為本集團的收購目標，本集團將考慮的因素包括但不限於乾散貨船的船齡、運力及乾散貨船的建造廠、乾散貨船載運乾散貨的歷史及事故記錄(如有)及乾散貨船的售價。本集團將以上市的所得款項淨額、本集團的內部資源及銀行借貸(如適用)撥支收購目標乾散貨船；及
- 所得款項淨額約10%或14,100,000港元將撥作營運資金及其他一般企業用途。

---

## 概 要

---

倘超額配股權獲行使，假設發售價定於所述範圍的中間價，則新發行的所得款項淨額將增加約30,300,000港元，將按上文所述的相同比例由本公司用作上述用途。

倘發售價定於每股發售股份1.04港元(即估計價格範圍中間價)以上或以下，董事目前擬就上述用途按上文所述的相同比例調整新發行所得款項淨額的分配。

倘新發行的所得款項淨額並無即時需要投入上述用途，則董事目前計劃將該等所得款項以短期存款方式存放於香港的持牌銀行或金融機構。

假設超額配股權不獲行使及發售價每股發售股份1.04港元(即估計價格範圍的中間價)，董事估計，於扣除售股股東就股份發售應付的包銷佣金及其他估計開支後，售股股東自銷售股份所收取的所得款項淨額將約為39,300,000港元。

### 風險因素

董事相信本集團的業務及營運以及就股份發售涉及若干風險。該等風險可分類為(i)有關本集團的風險；(ii)有關行業的風險；及(iii)有關股份發售的風險。此等風險載列於本招股章程「風險因素」一節，並概述如下：

#### 有關本集團的風險

- 本集團依賴有限的船舶數目
- 對本公司附屬公司派付股息以及盈利運用的限制影響本公司派付股息及償還債務的能力
- 本集團依賴外聘專業人士監督船舶的業務營運
- 本集團債務較高，並處於流動負債淨額狀況，有可能對資金流動性及盈利能力造成不利影響
- 利率波動有可能對本集團的業績造成不利影響
- 未能取得足夠資金可能會影響本集團的擴展所需
- 本集團可能面對交易對方的風險



---

## 概 要

---

- 本集團往績記錄期內的大部分收益由幾名客戶產生
- 本集團的保險保障未必足夠保障有關其營運及虧損的風險
- 依賴主要管理人員可能為本集團帶來風險
- 本集團的盈利能力可能於2011年3月31日止年度持續下降，且未必能在日後維持
- 本集團航運部門的佣金收入可能須繳納香港利得稅
- 源自本集團全球業務的收入可能須繳納地方司法權區的稅項
- 有關本集團船舶的折舊開支可能對本集團的盈利能力造成重大影響
- 本集團可能面對收購二手船舶的相關風險
- 重大訴訟有可能影響本集團業務
- 控股股東的權益可能與其他股東不同

### 有關行業的風險

- 全球或地區經濟、政治或其他因素有可能影響本集團業務
- 海運業的週期性有可能對本集團業務造成不利影響
- 本集團經營的行業競爭十分激烈
- 本集團經營的行業受嚴格規管，重大合規成本及工作有可能對本集團業務及盈利能力造成不利影響
- 船用燃料價格上升有可能減低本集團盈利能力
- 海運業的固有營運風險(例如海盜襲擊)有可能對本集團營運及業務造成不利影響
- 勞工問題有可能令本集團業務中斷
- 政府於緊急情況下或戰爭期間徵用本集團船舶有可能令本集團業務中斷

---

## 概 要

---

- 本集團業務有可能受爆發及再度發生的疫症、自然災害、戰事、恐怖襲擊、海盜、政治動盪及其他非本集團所能控制的事件影響
- 本集團船舶有可能被海事索償人扣押，可能對本集團業務及業績造成不利影響

### 有關股份發售的風險

- 股份並無既有市場
- 重大數額的股份於公開市場的未來銷售或預期銷售可能對股份的現行市價造成重大不利影響
- 投資者於使法院傳票生效及執行針對本公司及其管理層的裁決上可能遇到困難
- 本招股章程內有關海運業的若干事實、預測及其他統計數字未必可靠
- 於本招股章程所載的前瞻性陳述受風險及不明朗因素影響
- 本公司謹此鄭重提醒 閣下切勿依賴任何報章或媒體所報道有關本集團及股份發售的任何資料