

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%。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%。

業 務

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。聯合自2010年6月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。萬里當時的僱員於2010年6月10日與聯合訂立新僱傭合約。

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。

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

本集團經驗豐富且專業的管理團隊由本集團創辦人殷先生及林女士所領導，兩人一直從事海外鐵礦石進口中國的業務，並自21世紀起開展其自有的海運業務。他們於船舶租賃及鐵礦石貿易業(即使用海運的主要行業之一)的豐富經驗及洞察力，加強本集團優化其短期及長期業務策略的能力，以控制業務風險，並盡量提升其於競爭激烈、波動極大的海運業的盈利能力。他們於海運及鐵礦石貿易業的積極參與亦讓兩人有機會與中國海運及鐵礦石行業不同的市場參與者建立緊密的業務關係及廣泛的聯繫。董事亦相信管理層於中國海運及鐵礦石行業紮實的經驗及業務網絡，令本集團在把握來自發展中的中國經濟體系的業務機遇方面處於更有利的地位，並掌握全球及地區市場

的最新資料及發展。執行董事曹建成先生於海運業擁有超過二十八年經驗。此外，宋力文先生於海運業各層面由船舶租賃、營運至海上保險亦具有超過十年經驗。董事相信本集團高級管理團隊的知識、技術及經驗亦使本集團能夠提供本集團船舶的優質服務、貫徹及可靠的技術管理及表現，對本集團未來發展有著決定性的影響。

較年輕的船隊以迎合客戶需求

除其中一艘名為GREAT HARVEST的船舶(現時根據融資租賃出租，並將於2013年交付予買家)外，於2010年3月31日，本集團的船舶平均船齡為十二年左右，特別是本集團兩艘名為GH FORTUNE及GH POWER的船舶，分別於2005年及2008年購入，於2010年3月31日自建造日期起分別只有八年船齡。董事相信本集團透過其現代化的船隊，能為客戶保證其海運服務的質素及可靠性。董事亦相信，減低維修的需要亦能盡量提高本集團的船隊使用率。本集團計劃透過收購二手現代化船舶進一步擴展本集團的船隊，以迎合其客戶的運輸所需。

保養標準較高，提供安全可靠的船隊

本集團實施嚴謹的船舶保養政策。本集團的船舶獲兩個國際知名的船級社評級。GREAT HARVEST獲美國的美國船級社評級，而GH FORTUNE、GH RESOURCES及GH POWER則獲英國的勞氏船級社評級。而本集團亦一直能夠維持其船舶的船級狀態。董事相信本集團的船舶保養政策能確保船隊達到國際標準，並為客戶提供安全、具效率的海上營運。

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其業務策略，繼續把握機會：

擴展及優化本集團的船隊架構

本集團計劃按本集團未來不時的海運服務需求，收購二手船舶以擴展本集團的船隊。由於較新的船舶傾向更具速度、更具效率及保養費用較低，而本集團能透過收購市

場上即時可用的二手船舶以獲得即時的運力，董事擬收購更多二手現代化巴拿馬型乾散貨船。董事相信與好望角型乾散貨船相比，巴拿馬型乾散貨船的船舶大小能夠進入及於全球主要運河及港口航行，其運力因此亦適合大部分乾散貨客戶，令最近數年的市場需求相對較為穩定及期租費率波動較少。由於預期未來數年好望角型乾散貨船的運力供應將會顯著增加（於2010年3月1日，已訂貨並於2010年及其後待付運的好望角型乾散貨船的運力相當於2009年12月31日全球現有好望角型船隊運力約86.9%，而已訂貨並於2010年及其後待付運的巴拿馬型乾散貨船僅約53.9%）及收購好望角型船舶的投資成本相對較高，董事相信投資巴拿馬型乾散貨船將可面對較低的運力供應過剩及期租租約費率波動風險。本集團亦可能不時透過收購及出售船舶的方式優化其船隊規模及組合，以應付市場不斷改變的需要。董事認為由於擴展船隊規模及優化本集團船隊組合帶來的規模經濟效益，本集團將可維持及鞏固其客戶基礎，提高其整體競爭力，獲得更穩定的租金收入，達到更佳的成本效益。

加強適應市場變化的能力

本集團營運的海運業變化不定，並受限於運力供求平衡及全球經濟狀況等多種因素影響的一般行業週期。為求加強適應市場變化的能力，本集團有為客戶提供長期及短期合約，以令其租賃合約組合更多元化。本集團持續監測全球乾散貨船運市場的租金費率變化。由於簽訂長期租賃能避免價格浮動，確保租賃期內穩定的收入來源，倘本集團相信未來全球市場租金費率預計將會下降，本集團將試圖與承租人簽訂合約年期較長的合約。本集團亦傾向為舊船舶簽訂長期租約，由於在市場上舊船舶的租金費率競爭力相對較低，租金費率亦傾向因船舶變舊下降。當預計乾散貨船運市場有所增長時，則短期合約較佳，能讓本集團與提出最佳船舶租金費率的承租人簽訂合約，增加本集團收益。

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

本集團船舶的營運、管理及保養在本集團管理層的密切監察下授權予具經驗的專業船務管理公司。本集團亦採納嚴謹的船舶保養政策，確保本集團船舶於服役期間的

適航性及安全營運，並能維持其船舶於兩個國際知名的船級社的船級狀態。董事相信透過聘用具經驗及專業的船務管理公司營運及管理本集團的船舶以及實行嚴謹的船舶保養政策，本集團能夠維持船舶營運安全、適航性、狀況、保養的標準及遵守其他技術規定，從而確保本集團的海運服務質素。聘用船務管理公司亦有助本集團減低管理船隊的成本，例如訓練船員和海員的成本，而毋須因而犧牲其海運服務的質素。本集團的目標為透過加強其船舶的安全及其海運服務的質素及有效控制管理船舶的成本改善其財務業績。

本集團的業務

一般業務

本集團主要從事本集團自置船舶的租賃業務，其為四艘船舶的註冊東主，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，而本集團餘下名為GREAT HARVEST的巴拿馬型乾散貨船，運力約為68,192載重噸，現時根據下文「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。

往績記錄期內，本集團的乾散貨船載運一系列的商品，包括煤炭、鐵礦石及穀物。本集團所有船舶均按期租租約基準出租，因此，收益絕大部分來自期租營運收取的租金。於最後實際可行日期，本集團簽訂三份合約期由五個月至六個月的租賃協議及一份合約期至2013年為期六十個月的租賃協議。下文所載為往績紀錄期內本集團訂立的期租租約協議的一般條款（包括本集團與GREAT HARVEST承租人根據融資租賃安排所訂立的期租租約協議）：

- 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
- 本集團須維持兩個國際知名的船級社的船級狀態，保持海運服務不可或缺的船舶完善高效率狀態及獲得必要的證書，並確保船舶符合所停靠的所有港口的規定及船舶服役期間的規定

業 務

- 承租人於租約期間應支付的租金按日計算。一般而言，本集團的期租租約協議要求承租人按滾動方式提前十五日支付租金
- 承租人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
- 租賃期結束時，承租人一般有权於最後一期繳足租金款項中扣除交還船舶予本集團時所剩燃料的價格
- 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(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，詳情載列於下文「保險」一段)
- 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
- 承租人一般可獲准於期租涵蓋期間分租其船舶，惟承租人仍須負責履行租賃協議

往績記錄期內，本集團為客戶提供一般為期一年或以上的長期合約以及一般為期少於一年的較短期合約。主要取決於(其中包括)承租人的船運要求及船期表以及當時的市場狀況，於原出租合約到期時，承租人可能簽訂較長期的合約或以較短的合約年期重續出租合約。董事相信長期合約於週期性市場衰退中能有助本集團確保穩定的收入，而年期較短的合約則容許本集團根據期租租約的性質及設定價格擁有更大的彈性調配其船舶。

業 務

往績記錄期內，本集團船隊的使用率相對較高，介乎約83.3%至100%。下表載有截至2008年、2009年及2010年3月31日止年度每艘船舶的使用率：

船舶名稱	使用率 (附註)		
	截至3月31日止年度		
	2008年	2009年	2010年
GREAT HARVEST	99.3%	87.8%	100.0%
GH FORTUNE	100.0%	99.9%	99.9%
GH POWER	100.0%	100.0%	100.0%
GH RESOURCES	83.3%	100.0%	87.5%

附註：每艘船舶的使用率乃按船舶由本集團經營的總日數，扣除估計因入塢或其他維修及保養而停租的日數及兩份租約期間的停租期，除以該年度本集團經營該船舶的總日數計算。GH RESOURCES於截至2008年3月31日止年度及GREAT HARVEST於截至2009年3月31日止年度相對較低的使用率乃由於該等船舶在相關年度入塢進行中期檢驗，而GH RESOURCES於截至2010年3月31日止年度使用率相對較低，乃由於該船舶在該年度入塢進行特別檢驗。

下表載列本集團各船舶於往績記錄期內由本集團經營的日數(扣除因維修及保養的停租日數及因維修及保養以外的原因而並無租金的其他日數)；以及用作計算平均日均TCE的日數：

船舶名稱	截至2008年3月31日止年度				
	船舶 由本集團 經營的 總日數 (A)	因維修及 保養以及 兩份租約 期間並無 租金的日數 (B)		因維修及 保養以外的 原因而並無 租金的日數 (C)	
		計算 平均日均 TCE的日數 (A)-(B)-(C)			使用率 (A)-(B) ÷ (A)
GREAT HARVEST	366.0	2.5	0.5	363.0	99.3%
GH FORTUNE	366.0	0.0	0.0	366.0	100.0%
GH POWER	49.3	0.0	1.7	47.6	100.0%
GH RESOURCES	366.0	61.0	0.0	305.0	83.3%
本集團整體	1,147.3	63.5	2.2	1,081.6	94.5%

業 務

截至2009年3月31日止年度

船舶名稱	船舶 由本集團 經營的 總日數	因維修及保養 以及兩份租約 期間並無 租金的日數	因維修及 保養以外的 原因而並無 租金的日數	計算 平均日均 TCE的日數	使用率
	(A)	(B)	(C)	(A)-(B)-(C)	((A)-(B)) ÷ (A)
GREAT HARVEST	365.0	44.6	0.0	320.4	87.8%
GH FORTUNE	365.0	0.1	2.9	362.0	99.9%
GH POWER	365.0	0.0	0.0	365.0	100.0%
GH RESOURCES	365.0	0.0	0.0	365.0	100.0%
本集團整體	1,460.0	44.7	2.9	1,412.4	96.9%

截至2010年3月31日止年度

船舶名稱	船舶 由本集團 經營的 總日數	因維修及 保養以及兩份 租約期間並無 租金的日數	因維修及 保養以外的 原因而並無 租金的日數	計算 平均日均 TCE的日數	使用率
	(A)	(B)	(C)	(A)-(B)-(C)	((A)-(B)) ÷ (A)
GREAT HARVEST	365.0	0.0	0.0	365	100%
GH FORTUNE	365.0	0.5	13.1	351.4	99.9%
GH POWER	365.0	0.0	0.0	365.0	100.0%
GH RESOURCES	365.0	45.5	0.0	319.5	87.5%
本集團整體	1,460.0	46.0	13.1	1,400.9	96.8%

往績記錄期內，本集團船舶根據期租租約出租，租期由39日至約5年，其中，有關 GREAT HARVEST的租期由約10個月至約5年；GH FORTUNE的租期由約39日至約12個月；GH RESOURCES的租期由約2個月至約13個月，而GH POWER於往績記錄期根據購買GH POWER時獲指讓予本集團的租賃協議持續出租，租期為約3年。

業 務

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、開始日期及預期完結日期如下：

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

就GH FORTUNE及GH RESOURCES預期將於最後實際可行日期起計兩個月內屆滿的現有期租租約而言，董事將於現有期租租約屆滿前為該兩艘船舶考慮租賃安排，包括與現有承租人重續現有期租租約或於識別合適的新承租人後訂立新期租租約。

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

業 務

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(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，租期由期租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協議交還GREAT HARVEST予本集團後，承租人以代價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(該等一般條款於本節「本集團的業務 — 一般業務」一段中詳述)向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，本集團於整個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)，本集團已經並將會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

本集團亦計劃按本集團未來不時的海運服務需求，透過收購二手船舶（盡可能為現代化二手巴拿馬型乾散貨船）擴展本集團的船隊規模。在收購二手船舶前，本集團將根據船舶經紀提供的市場資料衡量及評估市場上可供出售的潛在船舶的資料。在識別潛在的合適船舶後，並在相關船東的同意下，本集團將委任專業測量師於相關船級社進行記錄搜查及對船舶進行實體檢驗。倘將簽訂任何收購船舶的合約，亦將在交付船舶前由相關船級社認可的潛水員對船舶進行水下檢驗。

董事認為透過擴展本集團的船隊規模及優化本集團的船隊組合，本集團將可維持及鞏固其客戶基礎，提高其整體競爭力，獲得更穩定的租金收入，並因規模經濟達到更佳的成本效益。

租賃過程

本集團的船舶透過船舶經紀出租。往績記錄期內，本集團透過九名船舶經紀（全部為獨立第三方）出租其船舶。船舶經紀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，為本集團提供全球各地的潛在客戶的有關資料，並為本集團識別及介紹合適的潛在承租人。本集團傾向選擇信譽良好、具有良好信貸記錄、並能提供優厚租金費率的客戶。

釐定出租船舶租金主要倚賴幾個因素，例如運輸貨物的性質、出租年期、當時的市場狀況及與承租人過往的業務關係。本集團亦透過每日審閱船舶出租市場上可供使用的指標性物價指數如波羅的海乾散貨運價指數及定期審閱國際市場從業者刊登的市場調查報告，決定出租的租金。

識別合適的潛在客戶後，本集團將透過船舶經紀與潛在客戶磋商及決定期租租約的條款。船舶經紀一般向本集團收取根據期租租約以及於續約或延期時所得及已付租金中的若干百分比作為經紀佣金，往績記錄期內由0.75%至2.5%。其中，GREAT HARVEST為1.25%至2%；GH FORTUNE為0.75%至1.25%；GH POWER根據期租租約協議持續出租，經紀佣金總額為2.5%；而GH RESOURCES為1.25%。根據期租租約及按照市場慣例，本集團一般亦須向承租人支付一次性的租船佣金，租船佣金由承租人、船舶經紀及本集團（作為船東）而協定，往績記錄期內為相關期租租約下租金的3.75%至4.25%。往績記錄期

業 務

內，本集團就GREAT HARVEST支付的租船佣金為3.75%；GH FORTUNE為3.75%至4.25%；根據期租租約協議持續出租的GH POWER為3.75%；而就GH RESOURCES的所有期租租約為3.75%。截至2010年3月31日止三個年度各年，本集團向船舶經紀及承租人支付的經紀佣金及租船佣金總額分別達到約1,778,000美元、2,668,000美元及2,001,000美元，分別相當於本集團總服務成本約10.0%、11.2%及9.5%。

船舶經紀亦提供其他市場資料，例如市場研究及分析、船舶及船東數據庫、市場租金費率，使本集團掌握最新的市場發展，令本集團可採納不同的短期及長期業務策略配合這些發展。

往績記錄期內，本集團透過由殷先生及林女士間接擁有的船務代理萬里處理租賃過程。往績記錄期內，根據萬里與營運附屬公司各自訂立的代理協議，作為萬里為營運附屬公司提供代理服務的代價，萬里向營運附屬公司徵收營運附屬公司所收取全部收入的0.5%佣金以及船務管理公司向營運附屬公司各自徵收的管理費及營運附屬公司退回予船務管理公司的開支總額的1%佣金。

作為重組的一部分及為精簡本集團的營運，並消除萬里與本集團間所有不必要的關連交易，本集團已(1)透過聯合成立本身的航運部門，於2010年6月承擔船務代理的角色；及(2)與萬里的高級管理層(曹建成先生及宋力文先生)及其他主要僱員訂立僱傭合約，以經營聯合。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獨自承擔船東代理人的角色及責任。本集團新成立的航運部門將履行以下的主要功能：

- 委任、指引、聯絡、監察及統籌所有船務管理公司、測量師及任何其他分代理及分包商的活動，以確保適當履行所有合乎慣例的規定，盡可能以最佳方式營運船舶
- 提供市場推廣及銷售活動，為船舶獲取業務，招攬及預訂貨物，為船舶服務宣傳
- 與承租人、承運人、收貨人、港口、其他當局、貿易組織或任何其他公司或個人聯絡及保存合同，確保以最佳方式營運船舶
- 代表本集團協調、編製、簽署及發佈文件，包括任何固定費用、租賃方、提單、租金單及其他該等文件

業 務

- 在安排如維修、更換船員、船舶貯存物資、備件、技術、航海、醫療支援以及領事規定事宜時或必要時監察船務管理公司及／或港口代理及／或分代理及／或其他公司及個人
- 就處理索償、保障及彌償事宜及／或保險以及測量師的委任監察船務管理公司
- 收取租金、運費及有關賬項

船隊管理

董事相信由於市場上按合理成本可供使用的具信譽船務管理服務公司眾多，而船東維持本身的內部船舶技術管理團隊，以保持船舶的營運安全、適航性、狀況、保養及遵守其他技術規定的成本高昂，故不同規模的船務公司將其船舶的營運管理外判予外來人士為一般行業慣例。為促使船舶的營運及管理效率，自2004年起，本集團將所有船舶的營運活動如技術管理及船員管理服務外判予華林。根據此項安排，本集團的營運及商業活動(包括監督華林擔任船務管理公司以及聯繫承租人及貨物承運人)均由萬里執行，而萬里則由執行董事管理。華林於船務管理業擁有超過35年經驗，管理全球超過350艘船舶，超過6,000名海員於其管理的船舶上航海，並於孟買及青島設有船員培訓中心及於馬尼拉及斯里蘭卡設有外派公司，為一間提供一系列船舶護理服務(包括技術管理、船員管理、處理船舶保險及索償及船上會計服務)的船舶管理公司。各營運附屬公司均訂立船務管理協議，委任華林作為其船舶的船務管理公司。根據船務管理協議，華林將承擔營運船舶的責任，並提供以下普遍由船務管理公司提供的服務：

- 安排發薪、船員保險及培訓
- 管理本集團船舶的營運、維修及保養、入塢、整體效率及保養
- 確保船舶遵守船舶所屬船旗國及船舶交易所在地的法例，以及相關船級社的所有規定及建議
- 按照ISM守則發展、實施及維持一套安全管理體系
- 代表本集團及於必要時委任測量師及技術顧問

- 保存所有已產生的成本及支出記錄以及各方結算賬目所需的數據
- 處理與船舶相關的事故、保險及其他索償

根據與華林的船務管理合約，華林作為代表本集團的代理人須為本集團提供的船員管理服務包括但不限於：(i)經考慮按船舶船旗國的適用法例及規例所需的船員人數、等級、資格及所持牌照，挑選及僱用船舶船員；(ii)安排發薪及船員的退休金管理；(iii)安排船員運輸，包括調回其國家；(iv)安排船員培訓及監督其效率；及(v)與工會進行談判。船員乃由本集團以指定的服務期聘用，因此，本集團須負責其於船上的操守及安全。根據船員與華林(作為本集團代理人及代表本集團)訂立的僱傭合約，本集團有權因任何行為失當導致的合法解僱權力終止僱用該名船員，而華林(作為本集團的代理人及代表本集團)可在毋須經本集團同意下行使該等權力。本集團亦為有關船員投購為受傷、疾病及死亡提供保障的保障及彌償保單。進一步資料請參閱本招股章程「業務 — 保險」一節。

實際上，船務管理公司一般將會與本集團就聘用每艘船舶的船長、高級人員、高級工程師及副工程師、辦理保單及產生任何重大開支進行商議及提供意見，並就該等事項徵求本集團的批准。

與華林的船務管理協議為持續性及並無固定合約年期，除非由其中一方根據協議所指定的方式以書面最少兩個月通知予以終止。華林須每年向本集團提呈船務管理協議期限內每曆年船舶估計營運資金要求的預算。該年度預算一般須於每曆年年終約一個月前向本集團提呈。年度預算獲接納及批准後，華林將根據已認可付款通知書每月以書面向本集團要求翌月營運船舶的所需資金。往績記錄期內，華林所編製的年度預算與本集團營運船舶所產生的實際支出並無重大誤差。

董事相信鑑於華林的市場地位及議價能力，及於其管理下的龐大船隊，華林能夠擁有比本集團較高的議價能力就成本、交付時間及提供所需服務或產品的其他重要條款向第三方供應商取得服務或產品。董事相信將本集團船舶的營運及管理授權予一間具經驗的船務管理公司能維持船舶營運安全、適航性、狀況、保養的標準及遵守其他技術規定，以確保本

集團的海運服務質素，並能有助減低本集團的行政及營運成本，確保船舶能有成本效率地營運。雖然董事相信與華林維持長期合作關係對本集團有利，同時，在香港和世界各地亦有多間信譽良好的船務管理公司，提供類似及質素可資比較的船舶管理服務。因此，董事相信現有船務管理協議的任何終止或船務管理公司的變動將不會造成船舶營運的重大中斷或以其他方式對本集團的海運服務造成不利影響，而本集團對華林並無任何過份依賴。截至2008年、2009年及2010年3月31日止年度，華林向本集團收取的船務管理費用（不包括華林代表本集團承擔的開支的退款）總額分別達到約289,000美元、370,000美元及370,000美元，分別相當於本集團該等年度的服務成本約1.6%、1.6%及1.7%。

船隊的融資安排

本集團的船舶分別由營運附屬公司全資擁有。本集團使用內部資源或銀行貸款撥支收購船舶的資金所需。其中，本集團三艘船舶GH FORTUNE、GH POWER及GH RESOURCES以銀行提供的債務融資撥支。於2010年3月31日，本集團未償還銀行借貸本金約為46,500,000美元。

本集團獲授予並於最後實際可行日期仍然存續及未償還的銀行借貸中，本集團已獲授本金總額65,000,000美元的定期貸款（「首份貸款」），用作再融資有關收購GH FORTUNE及GH RESOURCES的原銀行借貸及用作營運資金，自2008年1月9日起計三個月起，該定期貸款本金的35,000,000美元分36期按季償還，以及當中的30,000,000美元分16期按季償還。收購GH POWER則由另一份本金為39,000,000美元的定期貸款（「第二份貸款」）撥支，自2008年2月11日起計三個月起，分40期按季償還。為確保本集團履行還款義務及責任，首份貸款及／或第二份貸款現時以（其中包括）(i)GH FORTUNE、GH RESOURCES及GH POWER的第一船務按揭；(ii)以本公司於悅洋、浩洋及Bryance Group的股份質押；(iii)由本集團成員公司提供的公司擔保；(iv)由殷先生及林女士所提供的個人擔保；及(v)轉讓有關GH FORTUNE、GH RESOURCES及GH POWER的租金收入及保險作抵押。本集團已與銀行簽立相關協議，以解除上文(iv)所述的個人擔保，並以由本公司提供的公司擔保代替。

客戶

截至2008年、2009年及2010年3月31日止年度，本集團總收益分別達到約34,600,000美元、52,200,000美元及41,800,000美元，由2008年至2010年的複合年增長率約9.9%。截至2008年、2009年及2010年3月31日止年度，本集團的五大客戶分別共佔本集團總收益約100.0%、98.2%及92.4%，同一時期，最大客戶分別約佔45.3%、50.1%及31.6%。往績記錄期內收益相對高度集中來自少量客戶，主要是由於本集團的船隊規模相對較小，以及某些船舶於此期間以一年或以上的出租期出租予客戶。

本集團往績記錄期內的五大客戶包括韓國及瑞士的船務公司、以中國為基地的物流服務供應商、日內瓦的主要農產品原料貿易商、一間以瑞士為基地從事原材料分銷的公司及一間於開曼群島註冊成立的船務公司。

於最後實際可行日期，董事或彼等各自的聯繫人及(據董事所知悉)擁有本公司已發行股本5%以上的現有股東於往績記錄期內概無在任何一名五大客戶中持有任何權益。

支付條款

一般而言，本集團的期租租約協議要求承租人於租約期間按日支付租金，並須按滾動方式提前十五日支付租金。本集團的收益以美元為單位，並以電匯清付。根據本集團的期租租約協議，承租人有權自租金扣除因船舶營運表現未如理想(例如機械故障或減速)而導致的任何時間損失及船舶所耗的任何額外燃料成本。然而，誠如董事確認，任何扣除額均受限於本集團與有關承租人之間的協議，而儘管租金乃提早支付，任何爭論或任何未能償還或拖欠該等保留租金的償還款項，均可能會造成貿易應收款項及呆賬。

為確保客戶按時清付租金，本集團已委派員工於到期日前與相關客戶密切跟進付款，並於租金逾期時要求償還及與客戶磋商。根據期租租約協議，倘承租人未能準時支付租金，本集團有權在不影響本集團期租租約協議下的申索權利的情況下自由將相關船舶從服務中撤回。就期租租約協議項下任何到期金額，本集團亦對所有貨物及所有轉租運費擁有留置權。往績記錄期內，本集團概無行使其權利將任何船舶從服務中撤回。

業 務

本集團截至2010年3月31日止年度的合併業績已撥備177,000美元作為呆賬的撥備，代表個別已減值貿易應收款項的總結餘177,000美元，該等款項已計入被清盤金額中或因本集團與若干客戶間由於航速及表現未如理想發生其他糾紛而尚未清算。本集團並無就該等結餘持有任何抵押品。除上文所述外，往績記錄期內，本集團並無任何其他壞賬或呆賬撥備。

供應商

截至2008年、2009年及2010年3月31日止年度，本集團的五大供應商分別共佔本集團服務成本約24.0%、13.8%及14.0%，同一時期，最大供應商分別約佔18.5%、5.7%及7.8%。

本集團的主要供應商包括保險承保人、船務管理公司、船舶經紀、船用燃料供應商及造船廠。應付供應商費用一般由本集團或本集團代表與供應商經公平磋商後協定，並參考(其中因素包括)市場租金、保險保障程度及過往索償記錄、供應商信譽、船務管理服務質素、造船廠的維修及保養服務，及船舶經紀的租賃及其他相關服務。

於最後實際可行日期，董事或彼等各自的聯繫人及(據董事所知悉)擁有本公司已發行股本5%以上的現有股東於往績記錄期內概無在任何一名五大供應商中持有任何權益。

支付條款

本集團應付予保險包銷商的保險保費一般於保險期間分三至四期支付，首期於保險期開始時支付，而應付予船務管理公司的船務管理費則於每月首日之前提前支付。本集團應付予船舶經紀的經紀佣金一般於本集團收取船舶經紀的發票後即期付款或由承租人從應付予本集團的租金中扣減該等金額直接支付。應付予船用燃料供應商的船用燃料費用一般於船用燃料交付後30日內支付。應付予造船廠的維修及保養費用一般分期付款，部分將於入塢期間支付，其餘款項將於入塢完成後30日至60日內以一次性付款或分兩期支付。應付予供應商的費用及成本主要以美金以電匯的方式清算。

往績記錄期內，本集團與其供應商並無發生任何重大糾紛。

船隊質素及可靠性

為確保本集團船舶於服役期間的適航性及安全營運，本集團密切監督船舶的狀況。本集團所有船舶獲國際知名的船級社（即美國的美國船級社及英國的勞氏船級社）評級。為維持這些船級社的船級狀態，本集團的船舶接受相關船級社認可的合資格測量師作出定期及臨時檢驗，該等檢驗包括五年一次的特別檢驗（亦稱為船級換證檢驗）、兩年半一次的中期檢驗，每年一次的年度檢驗以及發生事故後或當有需要時作出的臨時檢驗。而在船舶於五年船級期屆滿後的船級狀態保養方面，船舶須以令人滿意的表現完成該艘船舶被規定的船級換證要求特別檢驗。由於特別檢驗涉及船舶徹底的檢驗且費時甚久，有可能於整個五年船級期內分開進行。一般而言，特別檢驗將要求船舶入塢作水下檢驗，於此期間船舶一般必須停止營運，而中期檢驗亦可能要求船舶入塢，除非船東已要求替代入塢的水下檢驗，並獲相關船級社考慮到該船舶的船齡及狀況所接納。年度檢驗可於船舶裝卸貨物時進行。

於最後實際可行日期，有關本集團各船舶下次定期檢驗的到期日（即年度檢驗、中期檢驗或特別檢驗）如下：

船舶名稱	下次定期檢驗到期日	檢驗性質
GREAT HARVEST	2010年11月30日	特別檢驗
GH FORTUNE	2011年3月27日	年度檢驗
GH POWER	2011年1月31日	年度檢驗
GH RESOURCES	2011年2月20日	年度檢驗

往績記錄期內，根據美國船級社（就GREAT HARVEST）及勞氏船級社（就GH FORTUNE、GH POWER及GH RESOURCES）的船級規則及規例所規定而對本集團船舶進行的檢驗，本集團船舶進行了各項表現令測量師滿意的表現測試、保養項目及／或維修工程，作為有關船舶維持船級證書的先決條件。而測量師建議任何改善措施的地方，本集團已於檢驗後遵守相關船級社的建議進行該等改善措施。

航行期間，船員亦須進行定期船上的船舶預防檢驗及保養，並進行船舶緊急維修以保

持船舶的順利運作。另外，在必要時或為符合船級社的適用規定下，船舶亦可能需要入塢進行全面檢驗及修理任何損壞或故障，以確保船舶不時維持良好及具效率的狀況。

往績記錄期內及直至最後實際可行日期，本集團全部船舶已成功重續及保持其美國船級社(就GREAT HARVEST)及勞氏船級社(就GH FORTUNE、GH POWER及GH RESOURCES)的船級證書。

董事相信維持本集團船舶於該等國際知名船級社的船級狀態並實施其保養政策能確保船隊達到國際標準，並適宜航運。截至2008年、2009年及2010年3月31日止年度，本集團的維修及保養開支分別達到約2,100,000美元、1,200,000美元及1,500,000美元，分別相當於本集團該等年度服務成本約12.0%、4.9%及7.0%。

本集團船舶於往績記錄期內概無遭受海盜襲擊。再者，華林(本集團各船舶的船務管理公司及負責(其中包括)按ISM守則發展、實施及維持安全管理體系)已採納及實施反海盜襲擊措施及程序，本集團各船舶的船長須獲華林事先批准方可設定其於華林列為「海盜危險區域」內或附近的航線。

保險

本集團購買全面的保險以尋求保障有關船舶及船舶設備的實體損壞以及本集團日常業務營運涉及事故所產生責任的風險。以下為本集團一般購買的保單種類：

船體及機器保險及戰爭風險保險

本集團已為每艘船舶購買船體及機器保險以及戰爭風險保險，船舶因此已就(其中包括)船舶的船體及機器的實體損壞、海難及戰爭的相關風險投保。這些保單為期十二個月，並須每年續保。船舶保障上限一般為每艘船舶的市值，保單續保時將重新審視該市值。本集團亦根據「增值」政策購買額外的保險，以應付船舶全損的額外開支，使本集團有權收回船體及機器保單未能保障的金額。

保障及彌償保險以及運費、逾期費及抗辯費保險

本集團的保障及彌償保險以及運費、逾期費及抗辯費保險由SKULD提供。SKULD為國際互保集團的成員。SKULD為獨立及非牟利的互助保險協會，為船東及承租人成員所承擔有關使用船舶及船舶營運的第三方責任提供保險。

本集團的保障及彌償保險保障成員有關(其中包括)船舶營運、船員或其他第三方受傷、生病或死亡、船舶貨物運輸、船舶間或船舶與固定或可移動物件發生的碰撞、石油或其他污染物質引致的污染以及打撈、清除、破壞或標誌打撈船舶或船舶設備殘骸產生的責任、就拯救生命應付第三方成本及開支所導致的責任的索償。保障及彌償保險為互助保險，表示當SKULD面臨帶有意外損失的特殊情況，本集團作為擁有保障及彌償保險保障的船東成員，可能會面對超過所協定總額的溢價責任。另一方面，本集團已受保可使用由國際互保集團安排的再保險安排。本集團於往績記錄期內並無接獲SKULD要求額外資金的通知。

本集團的運費、逾期費及抗辯費保險保障與船舶營運直接有關的糾紛所需的法律援助的合理成本。

截至2008年、2009年及2010年3月31日止年度，本集團為各項保單支付的保險費用及撥備款項總額分別約為767,000美元、1,103,000美元及1,233,000美元，相當於本集團該等年度服務成本約4.3%、4.6%及5.8%。於2009年12月，萬里代表GH FORTUNE的船東就一宗與多艘駁船碰撞的事故可能產生的索償向其保險公司發出通知書。根據相關的保單，本集團須承擔估計總額上限195,000美元作為保單的減除額。本集團截至2010年3月31日止年度的合併業績已計入共195,000美元的撥備，以補足根據相關保單本集團就可能出現的索償而可能須支付的估計減除額。有關該宗事故的進一步資料，請參照本招股章程「業務 — 法律訴訟」一節。除上文及本招股章程「業務 — 法律訴訟」一節所披露者外，本集團於最後實際可行日期並無任何其他未解決的重大保險索償。

僱員

本集團於2010年3月31日僱有91名全職僱員，全部為本集團船舶的船員。往績記錄期內，主要的高級管理層(包括曹建成先生及宋力文先生)為萬里的僱員，彼等與萬里的僱傭合約於2010年6月10日終止，並於2010年6月10日與聯合訂立新僱傭合約。自此，彼等被視為本集團的全職僱員。再者，雖然殷先生及林女士於往績記錄期內一直為各營運附屬公司的董事，惟由於彼等同期並無與本集團訂立僱傭合約，彼等並非本集團的全職僱員。彼等在往績記錄期內於本集團的董事會層面負責本集團的整體管理及其業務發展。殷先生及林女士各自於2010年8月1日與聯合訂立僱傭合約，並自此被視為本集團的全職僱員。

於2010年8月31日，本集團僱有101名全職僱員。下表按組別及職能劃分於2010年8月31日的僱員：

職能	僱員人數
管理	5
財務	2
行政	2
營運	4
船舶船員	<u>88</u>
總計	<u><u>101</u></u>

本集團所有船舶，都是按照與華林達成的船務管理協議的要求，由華林代表本集團聘用的海員操作。藉著將船員管理及訓練的職能授權予專業及具經驗的船務管理公司，本集團能夠以相對較低的船員成本保持訓練有素及合資格的船員，並可將該等資源調配至營運的其他部分。

本集團明瞭與僱員建立良好關係的重要性。董事相信為本集團僱員提供的工作環境及福利有助建立良好員工關係和保留優秀的員工。本集團繼續為員工提供在職培訓及安排由保險公司及其他第三方舉辦的研討會，提升僱員的技術知識及不時為他們提供法律及監管規定的最新發展。董事相信這些措施有助提升僱員的生產力。

於最後實際可行日期，本集團與其僱員概無重大問題或因勞資糾紛而干擾營運，本集團亦無於聘用及保留富經驗的員工方面遇到任何困難。

遵守監管規定

自有和管理船舶的行業受到嚴格的監管，本集團的船舶必須按照國際海事組織採納的守則、國際公約及規例營運，例如：

- SOLAS公約
- 《國際防止船舶造成污染公約》
- 《航海人員訓練、發證及當值標準國際公約》
- ISM守則
- 《國際船舶和港口設施保安規則》

有關船舶安全管理及營運及防止污染的法例、規例、規則、守則及指引的進一步資料，請參照本招股章程「監管概覽」一節。

ISM守則要求每艘船舶附有(i)頒予船東或船務管理公司的合規文件，以示船東願意承擔營運船舶的責任；及(ii)授予船舶的安全管理證書。SOLAS公約令ISM守則成為強制性，管制由船東或任何為船舶承擔責任的人士所建立的安全管理體系。本集團所有船舶的船務管理公司華林擁有由挪威船級社頒發的合規文件，期限至2012年4月17日屆滿。合規文件的有效性須每年於證書日期週年之前或之後的三個月內核實。本集團每艘船舶均獲頒發安全管理證書，證實船東／船務管理公司及船上管理層按照認可的安全管理體系營運。本集團船舶獲頒的每份安全管理證書具五年期效。安全管理證書須於安全管理證書有效期內作出最少一次中期核實方為有效。

本集團船舶亦須遵守到訪每個國家及港口的法例、規例及規則。

本集團已與華林訂立船務管理協議，根據該船務管理協議，華林負責持續遵守本集團船舶到訪每個國家及港口的法例、規例及公約以及相關船級社的規則及建議。董事認為作為

業 務

具經驗的船務管理公司，並擁有由挪威船級社發出的有效合規文件(須每年核實)，華林具備能力及資格確保本集團各船舶持續遵守法例及監管規定。

本集團船舶的船上營運由船上的船長及其他船員處理，彼等須遵守華林不時按照各項國際公約、法例及規例維持及更新的體系、操作手冊、員工手冊以及其他政策及程序指引。其中，為保持本集團各船舶的安全管理證書，本集團已擁有一套有關本集團各船舶船上營運已制定的政策及程序，包括：(1)安全及環境保護政策；(2)確保船舶遵守相關國際及船旗國法例的安全營運及環境保護指引及程序；(3)陸上及船上員工之間清晰的權威級別及通訊方法；(4)事故及與ISM守則條文不一致的匯報程序；(5)為緊急狀況作好準備及應變的程序；及(6)內部審核及管理層審閱的程序。本集團船舶的船員乃根據其資格及所持牌照獲聘用，而彼等乃根據相關公約及規例具備正式資格及培訓，而本集團已透過其於處理船上營運技術方面具備資格及具經驗的船務管理公司，不時保持及更新根據適用國際公約、法例及規例有關本集團船舶船上營運各方面日常營運必要的政策、程序、體系、手冊及指引。往績記錄期內，本集團船舶各自獲頒發安全管理證書，代表本集團各船舶的船上管理均符合ISM守則下的規定。

除華林向本集團收取的船務管理費外，本集團於往績記錄期內概無產生任何其他有關遵守適用規則及規例的年度成本。本集團預期華林作為本集團船舶的船務管理公司將會在不久將來收取類似的船務管理費。

本公司獲其香港法律顧問告知，根據本集團於本招股章程所載及由本公司提供的資料及文件所披露的本集團業務，本集團已獲得所有香港適用法例及規例規定其業務種類一般所須的相關許可證及牌照。董事相信本集團經營的船務業受到高度監管，而基於聘用經驗豐富的船務管理公司華林以持續遵守本集團船舶到訪每個國家及港口的法例、規例及公約以及保持安全管理證書及本集團所有船舶的船級狀態等文件，彼等確認本集團於往績記錄期內已遵守所有有關經營其業務所有重大方面的相關法例、規則及規例。

環境保護

誠如上文討論，本集團根據ISM守則的要求透過現有的安全管理體系實施安全及環保政策。由於遵守有關預防空氣污染、油污及其他海上污染的各项規定，本集團各船舶獲美國船級社(就GREAT HARVEST)及勞氏船級社(就GH FORTUNE、GH POWER及GH RESOURCES)根據(其中有關環境保護的其他公約、法例及規例包括)ISM守則及MARPOL頒發並維持相關的證書。董事確認本集團於往績記錄期內並無重大違反有關環境保護的相關法例、規則及規例。

物業

於最後實際可行日期，本集團租賃香港灣仔告士打道200號12樓作為其總部，包括辦公室專用面積約2,260平方呎，及使用公用地方及附屬設施(包括會議室、機房、廚房、接待處、洗手間及其他公用地方)的非專有權。本集團並無擁有任何房地產。

有關本集團租賃物業的進一步資料，請參照本招股章程附錄三。

知識產權

於最後實際可行日期，本集團已向香港的香港商標局申請註冊多項商標。本集團亦為域名www.greatharvestmg.com的註冊擁有人。

有關上述知識產權的進一步資料，請參照本招股章程附錄五「有關本集團業務的其他資料 — 2.知識產權」一段。

法律訴訟

本集團有可能面對有關營運船舶的責任及訴訟。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，導致幾位人士傷亡及駁船的損失及損壞。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，導致駁船隊分散並繼而令駁船隊中的駁船互相碰撞及觸碰。事故中，一名駁船海員死亡，一名駁船海員失蹤，五名駁船海員受傷。在中國駁船船東(獨立第三方)提出申請後，武漢海事法院扣押

GH FORTUNE。於2009年12月7日，中國武漢海事法院頒發(1)直至駁船船東提出起訴為止的財產保全令；(2)GH FORTUNE的船舶扣押令；(3)本集團向法院提供對等抵押的命令；及(4)駁船船東於頒令日期後30日內提出起訴或仲裁申請的命令，否則法院將撤回對該財產的扣押。為撤銷駁船船東所申請由中國武漢海事法院發出的扣押令（根據該扣押令，GH FORTUNE被中國武漢海事法院扣留約三日），本集團以駁船船東及有關人士為受益人，提供（其中包括）按SKULD安排的船東互助保險協會及GH FORTUNE保險公司的擔保，據此協會及保險公司各自同意擔保GH FORTUNE的東主於任何達成的和解協議及／或仲裁或判決下上限分別為人民幣1,700,000元及人民幣8,000,000元的繳費責任。此外，在不承認任何責任的前提下，本集團與駁船船東於2009年12月9日達成協議，據此，本集團預付共人民幣300,000元（應可根據本集團保險索償）以供支付受傷人士的醫療費用及為當時失蹤的海員作出賠償。其後，船舶扣押令獲撤銷。雖然GH FORTUNE並無因撞船事故而蒙受任何重大實體損壞，因此本集團並無產生任何維修及保養費用，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，釐定對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。上述和解金額已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總額上限195,000美元作為本集團根據保單須承擔的保單減除額。本集團截至2010年3月31日止年度的合併業績已計入共195,000美元的撥備，以補足根據相關保單本集團就可能出現的索償而可能須支付的估計減除額。有鑑於此，董事認為本集團的保險保障足以彌補上述糾紛和解的最終索償，而本集團的撥備亦足夠補足本集團須就上述糾紛支付的減除額。

據本公司中國法律顧問告知，經考慮(i)事故的性質及嚴重性，包括事故並無造成嚴重破壞或對環境造成破壞的風險；及(ii)有關該事故附帶的財產損失及人命傷亡的全部及最終和解已經達成，此乃透過簽立及全面履行日期為2010年7月13日的和解協議以及與海難救援公司簽立及全面履行於2010年8月4日的和解協議，以釐定就事故附帶的救援行動成本，妥善履行該等和解協議將可達成該等索償的全部及最終和解，泰州海事局（「海事局」）可能因本集團違反中國海上交通安全法而對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。據本公

司中國法律顧問告知，根據中國海上交通安全法，海事局對本集團施加行政罰款並無時間限制。於最後實際可行日期，海事局概無採取任何該等行政措施或任何其他監管措施。據本公司中國法律顧問告知，按照海事局的慣例，由於有關該等事故的索償已全數和解，而該等罰款應於事故調查完成後很快徵收，故海事局不大可能會採取任何行政措施。除上文所披露者外，本公司獲其中國法律顧問告知，其並無因該等事故違反中國任何其他相關的海事規則及規例。

就該事故對海上環境的影響，由於(i)與GH FORTUNE相撞的已沉沒駁船船上並無船用燃料，並由拖船牽引，碰撞後並無漏油事故，及(ii)撞船事故的救援工作已經完成，董事認為撞船事故對海上環境並無重大影響。

本集團船舶GH FORTUNE亦受到於2008年12月因多宗不涉及本集團的糾紛而獲新奧爾良法院發出的扣押令所規限，詳情載列於本招股章程「風險因素 — 有關行業的風險 — 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」一節，惟監管部門並無就此對本集團採取任何監管措施。誠如控股股東確認，概無為擔保或抵押控股股東或任何其他第三方的義務或責任而由控股股東使用本集團的船舶及／或其他資產提供作抵押，並可能對本集團營運及業績造成潛在不利影響的未贖回抵押品。控股股東亦已各自訂立彌償契據，據此，(其中包括)彼等將彌償及保持對本集團因糾紛導致2008年12月GH FORTUNE的扣押令(詳情載列於本招股章程附錄五「其他資料 — 1.彌償契據」一段)而對本集團產生或有關的任何未來損失或損害作出全數彌償。

除上文所披露者外，往績記錄期內本集團概無任何船舶涉及任何其他重大海上事故，而本集團概無成員公司牽涉入任何重大訴訟、仲裁或索償，董事亦無知悉尚未了結或對本集團任何成員公司造成威脅的重大訴訟、仲裁或索償。

就上文所載涉及GH FORTUNE的撞船事故，本集團已要求華林及華林已於撞船事故後安排合資格訓練員到訪GH FORTUNE，與船員特別討論該事故。本集團各船舶的船長

亦特別獲提醒彼等的職責(即使領航期間)，並於必要時自行決定領航。展望未來，本集團將加強確保獲聘用船員擁有足夠資格及透過華林提升船員培訓，避免日後發生撞船事故或其他海上事故。

競爭

海運業競爭十分激烈。儘管海運業為資本密集型行業，船舶的投資可以向商業銀行進行船舶按揭融資，市場上亦具有全面的支援服務網絡，讓新投資者可分包大部分船舶業務功能及營運予該等服務供應商，例如船舶管理公司、租賃經紀、船級社及船務代理。這些融資及其他支援服務令新投資者更容易進入航運業，亦令現有經營者更容易擴展其運力。本集團與其競爭者在(其中包括)租金、出租年期、船舶質素、客戶服務、船舶可用性、服務可靠性、內陸營運、港口的覆蓋範圍、增值服務及其他客戶所需方面競爭，於國際市場亦一直面對很大的競爭。

由於行業的業務性質，本集團只在現有承租人各自租期即將屆滿的一段短時間或左右面對競爭，本集團必須招攬潛在客戶或與現有承租人磋商重續現有期租租約協議。本集團船舶歸還予本集團時的所在港口或地區的海運運力需求、其他替代船舶的可用性、租金、出租年期、船舶質素及其他由於現租市場的其他船東或其他租賃營辦商所提供的附屬服務，將會直接影響本集團獲得新期租租約協議或以有利條款重續現有期租租約協議的競爭力。本集團亦面對來自國際航運公司的競爭，國際航運公司能提供更多的港口或路線覆蓋範圍及更大規模的船隊，能不時維持其於主要港口的市場地位。隨著全球海運運力供應上升，董事相信海運業的激烈競爭在未來將會更形劇烈。

董事相信本集團在維持其於業界的競爭力方面具有其優勢。本集團擁有經驗豐富的管理團隊，可採納適當的長期及短期策略應付市場挑戰及風險，並擁有保養及管理嚴謹的年輕船舶為現有及潛在客戶提供高標準、安全及可靠的海運服務。有關行業競爭激烈環境的進一步資料，請參閱本招股章程「風險因素 — 本集團經營的行業競爭十分激烈」及「行業概覽」一節。