

## 概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此僅為概要，並不包括對閣下而言屬重要的所有資料，且僅在整體上屬合格，故閣下須連同本文件全文一併閱讀。在決定投資本公司[編纂]前，應閱讀包括構成本文件不可或缺部分的附錄在內的整份文件。

任何投資均涉及風險。投資本公司[編纂]的某些特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下於投資本公司[編纂]前，應細閱該節內容。

### 概覽

我們是聲譽卓越的中國和香港水路貿易及航運服務供應商。我們於華南提供外貿轉運服務，香港、南沙（廣州主要港口之一）及深圳為我們的主要轉運港。根據Euromonitor報告，於2014年以標準箱計的集裝箱轉運量計算，我們在全部外貿轉運服務提供商中排名第五，並於廣州、深圳及香港的非國有企業競爭參與者中位列第二。我們成立於1993年，總部設在香港，歷史超過22年。截至2015年12月31日，本公司合計設有包括香港總部在內的19個營運點，包括位於福建省、廣東省、廣西壯族自治區及海南省的分公司及代表處。

我們具有整合三類服務的獨特經營模式，即(i)支線船服務，(ii)承運人自有箱服務及(iii)海上貨運代理服務。我們有廣泛的客戶基礎及牢固的客戶關係。我們相信，我們可靠及高質素的服務是維繫客戶並在行業中建立信譽的至關重要因素。我們有穩定的管理層，具備豐富行業專長。我們的主席兼執行董事劉與量先生在航運業有超過40年經驗，並曾於不同行業協會擔任多個職務。

於2015年12月31日，我們的船隊由16艘船舶組成，其中四艘為我們根據優先使用協議使用的船舶，12艘為我們租用的船舶。於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，我們海運服務的海運量分別為426,585個標準箱、421,005個標準箱及402,868個標準箱，而我們船隊的總裝運量分別為474,693個標準箱、537,546個標準箱及472,903個標準箱。

## 概 要

### 我們的業務

於往績記錄期間，我們主要向客戶提供三類服務：

- 支線船服務：**我們安排支線船自不同港口提取貨運集裝箱，並將其運送至轉運港口之集裝箱碼頭，並在該處將集裝箱裝上經營定期長途海上航線的國際集裝箱運輸班輪，反之亦然。於2015年12月31日，我們的支線航運服務覆蓋華南19個港口，香港、南沙（廣州主要港口之一）及深圳是轉運港。
- 承運人自有箱服務：**我們透過為客戶安排我們自有、向第三方租賃及／或根據集裝箱交換協議使用的集裝箱提供支線服務。於2015年12月31日，我們總計可使用1,621個標準箱，包括標準箱、40呎標準箱、40呎高櫃集裝箱及40呎冷凍箱。
- 海上貨運代理服務：**我們提供海上貨運代理服務。我們一般將常規航運航線範圍以外的航運作為服務目標。我們作為物流網絡專家為客戶安排貨運物流，並透過利用第三方船舶、集裝箱以及其他必要的運輸方式為客戶安排點到點貨物運輸。我們的海上貨運代理服務可分為兩大類，即(i)國際貨運代理服務及(ii)無船承運人服務。我們已從有關當局，為我們部分附屬公司及營運點取得國際貨運代理企業備案表及無船承運業務經營資格登記證，以提供該等服務。

下表載列於所示期內，我們的服務的收入及毛利明細：

服務類別	截至12月31日止年度					
	2013年		2014年		2015年	
	收入	毛利	收入	毛利	收入	毛利
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
支線船服務	375,974	51,594	384,112	40,437	338,908	55,830
承運人自有箱服務	33,935	17,650	41,400	21,485	37,544	18,720
海上貨運代理服務	181,119	17,730	169,239	15,079	82,719	8,417
總計	<u>591,028</u>	<u>86,974</u>	<u>594,751</u>	<u>77,001</u>	<u>459,171</u>	<u>82,967</u>

## 概 要

於2015年12月31日，我們的支線航運服務及承運人自有箱服務涵蓋華南19個港口，其中包括香港、三個位於福建省的港口、八個位於廣東省的港口、兩個位於海南省的港口及五個位於廣西壯族自治區的港口。該等航線的航行時間介乎每次往返約2.5日至8日。本集團於往績記錄期間的支線船服務及承運人自有箱服務航線詳情載列如下：

航線	往返 航程時間 (概約)	截至12月31日止年度					
		2013年		2014年		2015年	
		航線 裝運量 (標準箱)	使用率	航線 裝運量 (標準箱)	使用率	航線 裝運量 (標準箱)	使用率
轉運港來往 福建航線 <sup>1</sup>	7日	103,754	76%	67,574	81%	67,574	74%
轉運港來往 廣東航線 <sup>2</sup>	2.5日	249,776	81%	275,504	69%	233,225	81%
轉運港來往 廣西航線 <sup>3</sup>	8日	109,294	94%	182,408	76%	148,175	82%
轉運港來往 海南航線 <sup>4</sup>	7日	11,869	82%	12,060	77%	23,929	95%
<b>總計</b>		<b>474,693</b>	<b>83%</b>	<b>537,546</b>	<b>73%</b>	<b>472,903</b>	<b>81%</b>

附註：

1. 我們船隊停泊於福建省的港口，包括福州、泉州和廈門。
2. 我們船隊停泊於廣東省的港口，包括汕頭、湛江、黃埔、蛇口、南沙、中山、東莞和珠海。
3. 我們船隊停泊於廣西壯族自治區的港口，包括貴港、梧州、北海、防城港和欽州。
4. 我們船隊停泊於海南省的港口，包括海口和洋浦。
5. 使用率乃按標準箱每年海運量除以各年內我們總船隊運力計算。

## 我們的客戶

我們通過直屬業務網絡擁有廣大及多元的客戶基礎，包括國際集裝箱運輸公司、中國或香港大型企業或生產商、貿易公司以及獨資公司。截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，我們的五大客戶分別為我們的總收入貢獻約128.8百萬港元、154.4

## 概 要

百萬港元及123.0百萬港元，佔我們總收入約21.8%、25.9%及26.8%。同期，我們的最大客戶分別為我們的總收入貢獻約43.2百萬港元、46.7百萬港元及40.5百萬港元，佔我們總收入約7.3%、7.8%及8.8%。我們相信，鑑於五大客戶各自佔我們總收入的金額，當中的集中風險並不重大。於往績記錄期間，本集團的五大客戶全部均為獨立第三方，而於往績記錄期間及最後實際可行日期，概無董事、彼等各自聯繫人及擁有本公司5%以上已發行股本的股東於上述本集團五大客戶任何人士中擁有任何權益。

### 我們的供應商

我們的供應商包括船舶燃料供應商、躉船服務供應商、港口服務供應商、船主、中國修船廠及在我們的海上貨運代理服務中擔任供應商的國際集裝箱運輸公司。於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，向我們五大供應商的應付服務成本分別為約190.6百萬港元、186.1百萬港元及101.4百萬港元，分別佔總服務成本約37.8%、36.0%及26.9%。於相同期間，向我們最大供應商的應付服務成本分別為約92.0百萬港元、93.6百萬港元及38.7百萬港元，分別佔總服務成本約18.3%、18.1%及10.3%。我們的董事相信，鑑於五大供應商各自對我們總服務成本的貢獻，彼等間的任何集中風險並不重大。除華港船務外，於往績記錄期間，五大供應商全部均為獨立第三方，而於往績記錄期間及最後實際可行日期，概無董事、彼等各自聯繫人及擁有本公司5%以上已發行股本的股東於本集團五大供應商任何人士中擁有任何權益。

### 我們的定價

在釐定服務的定價時，我們會考慮：(i)多項經濟指標；(ii)貿易展覽及銷售團隊的相關資料；(iii)其他海上貨運服務供應商提供的現行市價；(iv)成本分析，包括工資、燃料費、費用及地區的潛在升幅；及(v)我們對合理利潤率的釐定。

下表載列本集團於往績記錄期間向客戶提供的各項海運服務的概約運費範圍：

我們的服務	港元每標準箱(概約)
支線船服務	360至1,780
承運人自有箱服務	1,070至2,330
海上貨運代理服務	390至26,000

### 我們的優勢

我們相信，以下競爭優勢是我們至今取得成功的主要因素，並將讓我們得以增加市場份額，並捕捉未來市場上的增長機遇：

---

## 概 要

---

- 在華南擁有強勢存在及廣泛的國際網絡
- 有效的船隊及集裝箱管理，以最大化服務的可靠性及彈性
- 融合海運服務的獨特經營模式達致協同效應
- 可分散我們風險的牢固的客戶關係及廣泛的客戶基礎
- 與國際集裝箱運輸公司之穩固關係，並訂立集裝箱交換協議以提升營運效益
- 擁有穩定且行業經驗豐富的管理團隊

### 我們的策略

我們的目標是成為中國海運服務市場的領軍企業，進一步擴大我們的市場佔有率。憑藉我們的優勢，我們有意採取以下策略，以取得更多市場份額及高於市場的增长：

- 持續優化船隊、裝運量及資源整合
- 擴大與綜合港口及物流有關的服務範圍
- 擴展觸腳以建立新航線及分部
- 透過擴展船隊及購買更多集裝箱增加容量
- 持續提升我們的營運效率及改善服務質素
- 與主要客戶及外部代理加強現有關係以尋找新客戶

### 本集團的重大事項

自我們註冊成立以來，本集團內附屬公司的持股量經歷多次變動，有關詳情載列於本文件「歷史、發展及重組」一節。此外，為進一步擴張我們的業務，我們分別於2013年3月5日、2015年3月2日及2015年7月27日訂立若干股權轉讓協議書，並分別於2013年4月12日、2015年3月12日及2015年8月12日完成。通過股權轉讓，深圳永豐物流分別由深圳永世豐物流擁有31%及永豐國際貨運擁有69%，並因此成為本公司間接全資附屬公司。詳情請參閱「歷史、發展及重組－於英屬處女群島、香港及中國之附屬公司－深圳永豐物流」一節。

我們的董事認為，收購深圳永豐物流已顯著增強我們的海運服務，有助我們的客戶基礎多元化，並擴展我們的全球版圖。

## 概 要

### 股東資料

緊隨[編纂]及[編纂]完成後(並無計及因[編纂]獲行使或因根據購股權計劃已授出或可能授出的任何購股權獲行使而可能[編纂]的任何股份)，本公司全部已發行股份將由Ever Winning Investment(由劉與量先生全資實益擁有)擁有[編纂]%、Ever Forever Investment(由劉與量先生的配偶唐鴻琛女士全資實益擁有)擁有[編纂]%、Ever Miracle Investment(由劉德豐先生全資實益擁有)擁有[編纂]%，以及Ever Glorious Investment(由劉德祺先生全資實益擁有)擁有[編纂]%。劉與量先生、其配偶唐鴻琛女士、Ever Winning Investment及Ever Forever Investment將於[編纂]後成為我們的控股股東(定義見上市規則)。

儘管如本文件「與控股股東的關係」一節所述控股股東擁有若干業務，惟控股股東或執行董事概無於直接或間接與本集團業務構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有任何權益。此外，控股股東已各自以本集團的利益訂立不競爭契據。詳情請參閱本文件「與控股股東的關係—不競爭契據」一節。

此外，我們與我們的關連人士簽訂若干持續交易。請參閱本文件「關連交易」一節。

### 主要財務資料

下表載列我們於往績記錄期間的合併收益表：

	截至12月31日止年度		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
收益	591,028	594,751	459,171
服務成本	(504,054)	(517,750)	(376,204)
毛利	86,974	77,001	82,967
其他收入	2,605	23,463	17,039
行政及其他經營開支	(54,734)	(57,523)	(55,129)
融資成本	(440)	(169)	(278)
除稅前溢利	<b>34,405</b>	<b>42,772</b>	<b>44,599</b>
所得稅開支	(3,117)	(4,356)	(5,430)
年度溢利	<b>31,288</b>	<b>38,416</b>	<b>39,169</b>

## 概 要

下表載列我們於往績記錄期間合併財務狀況表摘要：

	於12月31日		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
流動資產總額	128,432	154,000	130,862
流動負債總額	(120,430)	(114,363)	(77,859)
流動資產淨值	8,002	39,637	53,003
非流動資產總額	26,221	29,604	25,193
非流動負債總額	–	(4,549)	(5,342)
資產淨值	<u>34,223</u>	<u>64,692</u>	<u>72,854</u>

下表載列我們於往績記錄期間合併現金流量表摘要：

	截至12月31日止年度		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
來自經營活動的現金淨額	19,367	13,176	41,787
來自投資活動的現金淨額	1,805	6,170	224
融資活動所用現金淨額	<u>(14,258)</u>	<u>(11,142)</u>	<u>(30,330)</u>
現金及現金等價物增加淨額	6,914	8,204	11,681
年初現金及現金等價物	31,585	39,091	48,386
匯率變動影響	<u>592</u>	<u>1,091</u>	<u>(2,651)</u>
年末現金及現金等價物	<u>39,091</u>	<u>48,386</u>	<u>57,416</u>

有關詳情請參閱本文件「財務資料」一節。

## 概 要

### 主要財務比率

	於12月31日／截至12月31日止年度		
	2013年	2014年	2015年
毛利率(附註1)	14.7%	12.9%	18.1%
淨利潤率(附註2)	5.3%	6.5%	8.5%
流動比率(附註3)	1.1	1.3	1.7
資產負債比率(附註4)	5.9%	6.3%	4.5%
利息覆蓋率(附註5)	79.2	254.1	161.4
總資產回報率(附註6)	20.2%	20.9%	25.1%
股本回報率(附註7)	93.2%	57.5%	52.5%
平均貿易應收款項週轉天數(附註8)	48	51	61
平均貿易應付款項週轉天數(附註9)	46	47	62

附註：

1. 毛利率乃按毛利潤除以收入計算。
2. 淨利潤率乃按年度溢利除以收入計算。
3. 流動比率為流動資產總值除以流動負債總額的比率。
4. 資產負債比率按債務總額除以權益總額，再乘以100%。
5. 利息覆蓋率乃按除利息及稅項前溢利除以利息開支計算。
6. 總資產回報率乃按年度溢利除以資產總值，再乘以100%計算。
7. 股本回報率乃按本公司股本持有人應佔年度溢利除以本公司股權持有人應佔權益，再乘以100%計算。
8. 平均貿易應收款項週轉天數相等於平均貿易應收款項除以收益，再乘以365天。平均貿易應收款項相等於年初貿易應收款項加年末貿易應收款項，再除以二。詳情請參閱本文件「財務資料－合併財務狀況表若干細目的論述－貿易應收款項－貿易應收款項賬齡分析」一節。
9. 平均貿易應付款項週轉天數相等於平均貿易應付款項除以總服務成本，再乘以365天。平均貿易應付款項相等於年初貿易應付款項加年末貿易應付款項，再除以二。詳情請參閱本文件「財務資料－合併財務狀況表若干細目的論述－貿易應付款項－貿易應付款項賬齡分析」一節。

### 近期發展

根據截至2016年1月31日止一個月的本集團未經審核管理賬目，我們的收入及毛利率預計與2015年相比保持穩定。經審視截至2016年1月31日止一個月的營運數據，我們的董事確認，自2015年12月31日以來，本集團的服務及客戶結構並無發生重大變化。由於[編纂]開支約[編纂]預計將從我們截至2016年12月31日止年度的合併收益表中扣除，我們預計這將對我們截至2016年12月31日止年度溢利造成不利影響。

## 概 要

本集團、本公司或我們的附屬公司概無編製於2015年12月31日後任何期間的經審核財務報表。我們的董事確認，除本文件「財務資料－[編纂]開支」一節披露的[編纂]開支外，自2015年12月31日起及截至最後實際可行日期，我們的財政或貿易狀況或本集團的前景並無任何重大不利轉變，以及概無發生將對載於本文件附錄一會計師報告內的合併財務報表所示資料造成重大影響的事件。

### 有關[編纂]的統計數字

	根據[編纂] 每股[編纂]港元	根據[編纂] 每股[編纂]港元
我們股份的[編纂] <sup>(1)</sup>	[編纂]	[編纂]
每股股份未經審核備考經調整綜合 有形資產淨值 <sup>(2)</sup>	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) [編纂]根據預計將於緊接[編纂]完成後已發行的[編纂]股股份計算。
- (2) 每股股份未經審核備考經調整綜合有形資產淨值乃於作出本文件附錄二所載調整後，以及按緊隨[編纂]完成後預計已發行[編纂]股股份為基準計算。於2016年2月29日，永豐及鸞豐船務向彼等各自的股權持有人按彼等所持股本權益的比例宣派特別股息37,400,000港元及7,600,000港元。經計及按[編纂][編纂]港元或[編纂]港元計算的估計[編纂][編纂]；及特別股息對本集團有形資產淨值45百萬港元的影響，每股股份未經審核備考經調整有形資產淨值將分別約為[編纂]或[編纂]。

### 股息政策

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，我們分別宣派及支付約10.0百萬港元、8.4百萬港元及38.0百萬港元股息，並已於最後實際可行日期全額結算。於2016年2月，本公司宣派將於[編纂]前全額結算的特別股息45百萬港元。過往期間已付股息不能作為日後派付股息的指標。我們不能保證日後的股息會於何時及以何種方式派付。

我們目前擬於[編纂]後及受本文件「財務資料－股息及股息政策」一節進一步闡述的限制，採納一般年度股息政策，向股東派付於[編纂]後可供分派溢利約20%作為股息，惟於各情況下須經董事會全面審閱本公司的財務表現、未來預期及其認為相關的其他因素後作出決定並須經股東批准。然而，概無保證於[編纂]後任何年度內將會宣派或分派有關金額或任何金額的股息。

## 概 要

### [編纂]開支

[編纂]的估計[編纂]費用總額主要包括已付或應付專業人士費用、[編纂]費及佣金，估計約為26.9百萬港元(按[編纂]每股[編纂]港元(即估計[編纂]範圍每股[編纂]港元至每股[編纂]港元的中位數)計算，並假設[編纂]並無獲行使)。估計[編纂]費用總額中約[編纂]預期將於[編纂]後資本化。餘額約[編纂]預計將於我們的損益賬扣除，其中約[編纂]已於2015年12月31日或之前扣除，約[編纂]預計將於截至2016年12月31日止年度扣除。實際金額可能與是次估計不同。

### [編纂]

經扣除我們應付的[編纂][編纂]費用及開支後，假設並無行使[編纂]且[編纂]為每股[編纂]港元(即本文件所列指示性[編纂]範圍每股[編纂]港元至每股[編纂]港元的中間價)，我們估計[編纂][編纂]約為[編纂]百萬港元。我們擬將本次[編纂][編纂]用作下列用途：

- 約[編纂](約佔[編纂][編纂]的[編纂]%)將用於在未來兩年為我們的船隊添置三至四艘船舶(取決於船舶的類型及配置與市場環境)，以支持我們的業務增長，提升我們資源配置的靈活性，使我們具備更有保障和穩定的裝運量，我們亦得以減少租船，從而節約租船成本，並更大程度控制成本。進一步詳情，請參閱「業務－我們的策略－持續優化船隊、裝運量及資源整合」一節；
- 約[編纂](約佔[編纂][編纂]的[編纂]%)將用於發展我們的貨櫃堆場及相關的物流服務中心，旨在擴展我們的服務範圍以包含更多與港口及物流相關的服務。我們已就平潭自由貿易區的該等發展與相關政府代表訂立無法律約束力的項目合作意向備忘錄。其他詳情請參閱本文件「業務－我們的策略－擴大我們與綜合港口及物流相關的服務範圍」一節；
- 約[編纂](約佔[編纂][編纂]的[編纂]%)將用於購入更多集裝箱，並升級電腦系統及軟件以支持我們的業務增長；及
- 約[編纂](約佔[編纂][編纂]的[編纂]%)將用於本集團的一般營運資金。

詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

---

## 概 要

---

### 風險因素

我們的業務涉及若干風險，其中部分超出我們的控制範圍。這些風險可大致分為：(i)與我們業務有關的風險；(ii)與我們經營的行業有關的風險；(iii)與在中國經營業務有關的風險；及(iv)與[編纂]有關的風險。其中的部分風險一般與我們的業務及行業有關，包括以下風險：

- 對我們的海運服務的需求下跌將令我們的收入及盈利能力下降
- 倘華南的海運量並未如預期般上升，甚或有所下降，我們的業務、經營業績及前景可能受重大不利影響
- 運費的波動可對我們的經營業績造成不利影響
- 我們的大量支線運輸協議終止或未能續期可能對我們的業務造成不利影響
- 我們與船主訂立的船舶租賃合同終止或未能續期可能對我們的業務造成不利影響
- 未能獲得優惠監管待遇，尤其是政府補貼或對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響
- 燃料價格上升或燃料供應短缺或會對我們服務的需求造成間接及不利影響
- 我們所參與水路貿易及航運服務市場極具週期性
- 我們的業主並無就出租予我們的某些物業擁有相關的房屋所有權證

此等風險並非唯一可能對我們股份的價值造成影響的風險。閣下應審慎考慮本文件所載的全部資料，特別應於決定是否投資我們的股份前，評估本文件「風險因素」一節所載的具體風險。

### 不合規事件

於往績記錄期間發生一宗不合規事件，涉及我們於中國的若干附屬公司／分處未有及時向相關住房公積金機關登記及未有為我們在中國的所有僱員作出公積金供款。截至最後實際可行日期，我們已為我們在中國的僱員登記及開立住房公積金戶口，並已開始根據相關中國法律妥為供款。詳情請參閱本文件「業務－法律訴訟及監管合規－不合規記錄－住房公積金」一節。