

業 務

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，具有悠久歷史。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。我們大部分營運點均位於戰略性運輸港口，以便我們的當地員工與客戶緊密聯繫、鞏固客戶關係及了解當地市場。除華南以外，我們建立了橫跨五大洲的國際代理網絡來完善我們的服務網絡，藉以進一步擴大我們貨運能力的覆蓋範圍。

我們的經營模式使我們有別於眾多競爭對手，並對我們的營運效率及盈利能力貢獻良多。我們的主營業務為提供海運服務，其中主要包括三類服務，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（下文統稱「海運服務」）。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艘為根據船舶租賃合同租賃的船舶。

本公司的支線航運服務，乃安排支線船舶從不同港口接收海運集裝箱並運往轉運港的貨運碼頭，並於此裝載於國際集裝箱運輸班輪上繼續越洋航行，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。

我們的承運人自有箱服務透過為客戶安排我們自有的及向第三方租賃的集裝箱以及集裝箱交換協議中的使用權以提供支線服務。

我們於海上貨運代理服務中作為物流網絡專家，有組織地安排不同的獨立海陸運承運人進行海運。

我們獨特的經營模式融合了海運服務達致營運協同效應並使我們能夠為廣泛的客戶基礎服務。我們透過可靠的服務建立並促進牢固的客戶關係。我們的無船承運人服務於中國及廣大國外網絡擁有強勢地位。透過我們於中國建立的分支網絡，我們有效運用船隊及集裝箱以使我們的服務實現最大化的可靠性及靈活性。

截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，我們的海運服務海運量分別為426,585、421,005、402,868個標準箱。

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，我們的收入分別約為591.0百萬港元、594.8百萬港元及459.2百萬港元。同期，我們的利潤分別約為31.3百萬港元、38.4百萬港元及39.2百萬港元。

業 務

我們的競爭優勢

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。

在華南擁有強勢存在及廣泛的國際網絡

我們以香港為總部，已發展成地區船運公司。於2015年12月31日，我們擁有合共19個營運點(包括分公司及代表處)分佈於香港、福建省、廣東省、廣西壯族自治區及海南省。我們位於中國的營運點主要處理與客戶溝通、航運安排及就海運服務取得必須文件等事宜。我們相信在不同地點設立營運點有助我們的員工與客戶緊密聯繫、為客戶協調及監督物流安排，同時在當地市場累積寶貴經驗。

我們亦在多個地區建立外部代理的國際網絡，包括非洲、美洲、亞洲、澳洲及歐洲的國家。我們的外部代理主要處理在提供海上貨運代理服務時與收貨人溝通及付款安排。該等代理亦處理與收貨人溝通及向華南航運進口時的航運安排。我們相信此國際網絡有助我們的客戶基礎多元化，並擴展我們的全球版圖。

有效的船隊及集裝箱管理，以最大化服務的可靠性及彈性

船隊是我們海運服務最重要的營運資產之一。擁有可靠的船隊供營運需要一直是我們的優先考量。於2015年12月31日，我們的船隊包括優先使用協議項下的四艘船舶及12艘租賃船舶。截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，我們的船隊裝運量分別為474,693、537,546及472,903個標準箱。此外，我們提供多種集裝箱以迎合客戶需要，包括自有集裝箱、租賃集裝箱及集裝箱交換協議項下的集裝箱。我們提供多種集裝箱，包括標準箱、40呎標準箱、40呎高櫃集裝箱及40呎冷凍箱。等特製集裝箱。我們分配船隊及集裝箱以實現營運靈活性及效率。舉例來說，倘若我們收到大量貨運要求，因此要求特定航線增加額外貨物空間，我們將分配資源諸如額外船舶及集裝箱予該航線以處理額海外海運量。

我們租賃船舶的歷史悠久，並與船主保持業務關係，就大部分船舶租賃合同而言，我們通常可選擇續約。一般而言，選擇續約容許我們將船舶租賃期由原本租賃期末延期三個月至十二個月。在海運量偏高的旺季，我們會行使有關續約選擇權以保持穩定的船隊容量。為避免船隊容量過剩，我們將不會在海運量低的淡季期間行使該等續約選擇權。我們相信此等安排亦可減少過度依賴船舶租賃的成本及風險。

業 務

融合海運服務的獨特經營模式達致協同效應

我們有效應用獨特經營模式達致協同效應並且有助於提高我們的營運效率及盈利能力。尤其，我們的業務包括三種服務，即(i)支線航運服務，(ii)承運人自有箱服務，及(iii)海上貨運代理服務。根據Euromonitor報告，同一間公司可提供全部三種服務組合在業內並不常見。三種服務的組合使我們於迎合客戶不同需要時擁有有利地位，同時使客戶基礎多元化。舉例來說，客戶每次根據業務需求可能需要不同種類的航運服務。我們作為一站式服務供應商，能夠提供多種服務。除該三種服務外，我們亦附帶提供安排集裝箱、航運物流及清關服務。對於要求航運之航線在我們常規航線範圍之外的客戶，我們提供無船承運人服務，作為一站式服務供應商協調所有物流安排。透過三種業務職能間共享營運資源包括客戶基礎、貨物空間、貨運容量、集裝箱、人力資源及資訊科技系統，我們可達致協同效應。三種服務的組合亦為我們提供了交叉銷售機遇，且管理層定期舉行會議以討論並分享行業知識、客戶資訊及市場趨勢。

可分散我們風險的牢固的客戶關係及廣泛的客戶基礎

我們支線航運服務的主要客戶是國際集裝箱運輸公司，一般為擁有強勁業務及財務狀況的大型國際或區域企業。除國際集裝箱運輸公司之外，我們的其餘客戶包括不同行業的企業，包括消費品、商品、金屬、塑膠、食品等。

廣泛的客戶基礎有助於我們使分散風險並減低中國經濟多方面的周期性波動對我們的影響。我們維持牢固的客戶關係。於往績記錄期間，我們與五大客戶維持了約三至十四年的業務關係，並且我們並未遭遇任何來自客戶的重大糾紛或投訴。我們相信我們可靠且高質量的服務是維繫客戶並於行業內建立聲譽的關鍵因素。

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

於2015年12月31日，我們於華南19個港口經營業務。我們在海運服務過去逾20年的經驗使我們可識別不同港口的特色。舉例來說，我們的董事發現某些港口的進口量及出口量失衡，將對行業整體的營運效率及盈利能力造成不利影響。倘某特定港口的進口海運量超過出口海運量，用於進口的多餘負載集裝箱將會閒置並令空置集裝箱滯留港口。該等空置集裝箱一般須送至出口量過多的港口作重新負載。

業 務

由於我們在華南的強勢地位，我們與多間國際集裝箱運輸公司訂立集裝箱交換協議，使我們可在協定期間無償使用國際集裝箱運輸公司的集裝箱，條件是我們須將集裝箱送抵我們營運的特定港口。我們認為有關安排有助我們減少使用集裝箱的平均成本，減低過度採購集裝箱的風險，同時方便我們取得集裝箱，並加強我們與其他國際集裝箱運輸公司的關係。

並且，增加我們的港口覆蓋範圍，我們可以彈性提供「點到點」服務或於一次航行中連結超過一個港口，並根據業務需要調整航線以連結其他港口。因為我們有多種行業的廣泛客戶種類，我們所運輸的貨品種類繁多。將港口覆蓋範圍網絡擴大一倍，我們就可以擁有良好的地位以整合貨物空間以達致船隊空間利用最大化。

擁有穩定且行業經驗豐富的管理團隊

執行董事服務本集團平均逾13年，而彼等的長期穩定服務在加強推廣共同企業價值觀及經營理念方面具良好往績。尤其，我們的主席兼執行董事劉與量先生於航運領域擁有逾40年的經驗且他曾於不同行業組織擔任多個職位。劉與量先生亦透過營運海運服務積累了許多經驗以及方法。在管理團隊的支持下，我們相信劉先生的行業專長加上其遠見卓識及企業家精神，使我們能夠透過根據客戶需求及市場狀況及時調整業務策略及營運並於市場中競爭成功。

我們亦相信成功實踐業務及增長策略視乎我們能否吸引及挽留各職級經驗豐富、有上進心及訓練有素的僱員。我們的管理團隊定期檢討僱員福利政策以建立盡責的企業文化。我們建基於悠久的企業歷史、獨特的經營模式及管理經驗，並相信我們已準備就緒作進一步增長並將自未來出現的重要市場契機中獲利。於2015年12月31日，我們職級為辦事處主管或經理或以上的僱員中，約有62%追隨我們逾十年，約有87%追隨我們逾五年。我們相信流失率低反映管理團隊對我們經營業務的方式感到滿意，以及僱員對我們的企業願景、文化及前景充滿信心。

我們的策略

我們的目標是成為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長：

持續優化船隊、裝運量及資源整合

我們將持續優化我們的船隊及資源合併以達致運營及成本效益。我們計劃於未來兩年於船隊增加三至四艘船舶並收購額外集裝箱。船舶及集裝箱的精確成本及數目將取決於市價、類型及船隊配置，將增加的船舶須包括V型船艙（作沿海運輸）及圓底

業 務

船艙(作河道貿易)。我們可能考慮就此於中國的船隊訂立額外的優先使用協議。由於我們計劃開拓路線及服務範圍，額外的船隊及集裝箱將為未來的業務增長提供支持。此外，我們認為當船舶價位相對較低及我們由[編纂]取得資金時為增加船舶的適宜時機。添置的船舶將為我們的擴充計劃提供支持並使我們在營業點之間調配資源時更具靈活性。我們將通過優先使用協議下的額外船舶具備更為可靠及穩定的船運能力，同時減少船舶租賃並借此節省船舶租賃成本及從更大程度上控制成本。

誠如本文件中「未來計劃及[編纂]」一節所載，我們計劃將約[編纂]%的[編纂][編纂](或約[編纂])用於添置船舶，而約[編纂]%的[編纂][編纂](或約[編纂])用於購買額外集裝箱及升級電腦系統以及軟件。

擴大與綜合港口及物流有關的服務範圍

應對客戶需求，我們一直為客戶提供補充輔助服務，包括為貨物安排清關及透過其他物流業者提供短途公路運輸。此外，我們於業務過程中營運大量的集裝箱，包括自有集裝箱、租賃集裝箱及交換協議項下的集裝箱。利用我們的經驗及業務規模的增長，我們有意擴大服務範圍以包括與港口及物流有關的服務。

為此，我們正在開拓中國福建省平潭的參與機會。中國政府已確立管理中國(福建)自由貿易試驗區平潭片區(「平潭片區」)的發展計劃，面積約為43平方千米。平潭是福建省最大的島嶼。平潭位於福建省鄰近台灣海峽的沿海地區，靠近一些國內港口包括福州、泉州及廈門，我們已在該等地區擁有強勢地位。受益於中國政府正在發展及建設的「一帶一路」設想(絲綢之路經濟帶及21世紀海上絲綢之路)，福建省的港口(包括平潭片區)極具潛力成為海上絲綢之路經濟及貿易合作的平台。

根據中國政府的發展計劃，平潭片區將發展為一個保稅港區。透過保稅港區，該地區成為獲海關指定的高效貨物管理及海關管理之地區。該地區將成為，其中包括，於清關前儲存進口貨物、進一步製造及加工進口貨物及進口貨物展覽之地點。預期政府將會有一系列鼓勵政策及稅收優惠以吸引不同行業企業來此創辦，如製造業、電商、融資及物流企業包括內支線中轉、整船換載、對台航運及進口保稅倉。因此，平潭片區預期將會進行大量貿易並產生對於物流服務的大量需求。

業 務

根據平潭片區的鼓勵貿易政策及中國政府「一帶一路」之經濟促進政策，並利用本集團於福建省包括福州、泉州及廈門港口的有利地位以及我們於水路貿易及航運服務市場擁有的經驗，我們相信平潭將成為本集團發展並擴大港口及物流相關業務的理想戰略地點。於2016年1月12日，本集團已與平潭試驗區綜合管理委員會訂立不具法律約束力的項目合作備忘錄意向書，確立了本集團與有關政府代表就平潭片區發展的合作意向。我們計劃於平潭片區建立一個集裝箱堆場，平潭片區作為物流服務中心配備有儲存設施、起重設施、換載設施及電腦系統。本集團擬提供包括裝卸集裝箱服務、集裝箱修理及維護服務、集裝箱儲存服務及其他相關服務。我們相信該等服務將擴大我們的收入來源及客戶基礎，加強我們於中國水路貿易及航運服務市場的存在。

於最後實際可行日期，平潭片區正在開發，而我們仍在規劃詳細的實施計劃，且實際行動及時間須視乎本集團與相關政府機關的持續洽商而定。

我們計劃以[編纂]的部分所得款項支付平潭片區的部分資本投資開支。有關[編纂]的分配詳情載於本文件「未來計劃及[編纂]」一節。倘金額不足，該項開支將以內部資源及／或額外銀行融資支付。

擴展觸腳以建立新航線及分部

根據Euromonitor報告，華南的港口貨物吞吐量及售裝箱吞吐量正在增長。本集團因此計劃於中國擴展服務網絡及分公司。至於新分公司及航線，我們以擁有高貿易量及對於我們的支線船服務需求強勁的中國沿海港口以及內河碼頭作為對象。我們現有的分部網絡為我們有效擴展新營運點提供了有利地位。我們相信這將更加鞏固我們於中國的地位並擴展收入來源。

此外，我們預期，區域整體經濟增長及中國—東盟自由貿易區協議提供的低關稅或低稅激勵將令中國與東盟國家之間的貿易量有明顯增長。視乎其他可行性研究及相關海外規管，我們計劃擴展支線航運服務至合適之東盟國家。於最後實際可行日期，我們尚未物色到任何具體潛在擴展目標。

持續提升我們的營運效率及改善服務質素

隨著我們的業務規模及範疇以及地區及航線的持續增加，我們有意繼續維持自家航運經營系統，並持續進行升級，我們相信該系統是我們於往績記錄期間取得成功的關鍵。此外，我們透過致力提高僱員的技能及知識，進一步改善服務質素，進而進一

業 務

步加強我們的競爭力。我們有意保持及投資於人力資本，為僱員提供持續進修的環境及給予彼等更多機會在本集團內尋求專業成長。我們相信一支穩定的團隊有助於積極管理現有客戶關係，擴大客戶基礎及提高客戶忠誠度。

另外，我們將透過提供及遵守控制監督及有關我們供應商的程序，繼續提升我們的營運效率及成本控制，此舉將可使我們在挑選認可供應商、貿易夥伴及其他物流業者時維持嚴格標準。

與主要客戶及外部代理加強現有關係以尋找新客戶

我們有意加強與主要客戶的現有關係，並透過尋找新客戶擴大客戶基礎。為達到此目標，我們計劃繼續開發海運服務的深度及彈性，致力向客戶提供高質素及全面的服務。我們亦有意與參與我們與客戶溝通的不同階段外部代理鞏固緊密關係。

我們亦旨在改善不同海運服務的市場推廣及品牌建立活動的協調，並發展售後服務為現有客戶提供更好的服務，並尋找新客戶。此外，我們集中與更多客戶建立長期關係，藉此維持可產生穩定現金流的持久業務量。

我們的業務

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。我們的經營模式使我們有別於眾多競爭對手，並對我們的營運效率及盈利能力貢獻良多。我們的主營業務為提供海運服務，其中主要包括三類服務，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。

本集團的支線航運服務乃安排支線船舶從不同港口接收海運集裝箱並運往轉運港的貨運碼頭，並於此裝載於國際集裝箱運輸班輪上繼續越洋航行。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）及深圳是主要轉運港。本公司支線船服務的主要客戶主要是經營國際集裝箱運輸班輪的國際集裝箱運輸公司。我們的支線航運接駁服務將華南較小國內港口與主要轉運港連結起來。我們的支線航運服務主要利用我們的船隊，而集裝箱則為自有或客戶安排。

業 務

我們的承運人自有箱服務透過為客戶安排自有、向第三方租賃及／或根據集裝箱交換協議使用的集裝箱來提供支線船服務。

我們於海上貨運代理服務中作為物流網絡專家，有組織地安排不同的獨立海陸運承運人進行海運。

下表載列於往績記錄期間內所示年度我們按服務類別劃分的收入：

服務類別	截至12月31日止年度					
	2013年		2014年		2015年	
	千港元	估總收入 百分比	千港元	估總收入 百分比	千港元	估總收入 百分比
支線船服務	375,974	63.6%	384,112	64.6%	338,908	73.8%
承運人自有箱服務	33,935	5.7%	41,400	7.0%	37,544	8.2%
海上貨運代理服務	181,119	30.7%	169,239	28.4%	82,719	18.0%
總計	591,028	100.0%	594,751	100.0%	459,171	100.0%

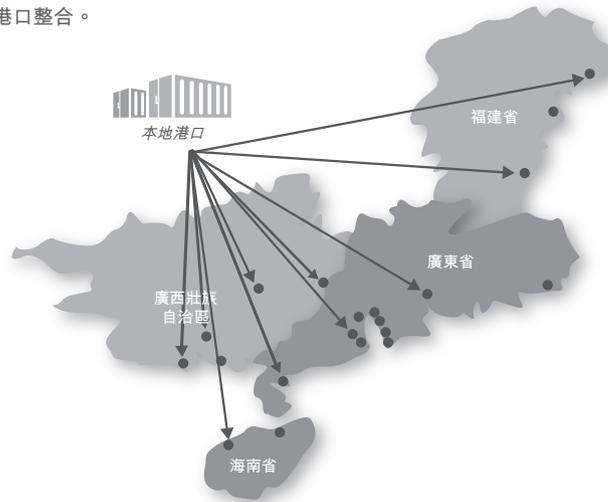
本集團三種主要服務的經營模式詳情如下所載：

1. 支線航運服務

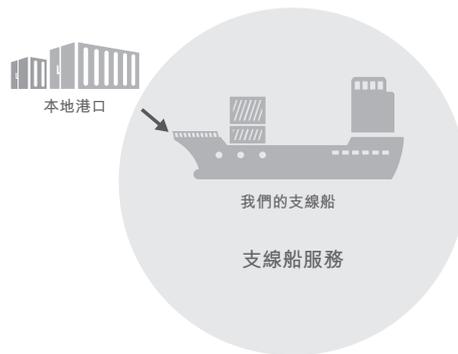
本集團的支線航運服務，乃安排支線船舶從不同港口接收海運集裝箱並運往轉運港貨運碼頭，並於此裝載於營運常規長途海上航線的國際集裝箱運輸班輪，反之亦然。一般營運流程如下所示：

業 務

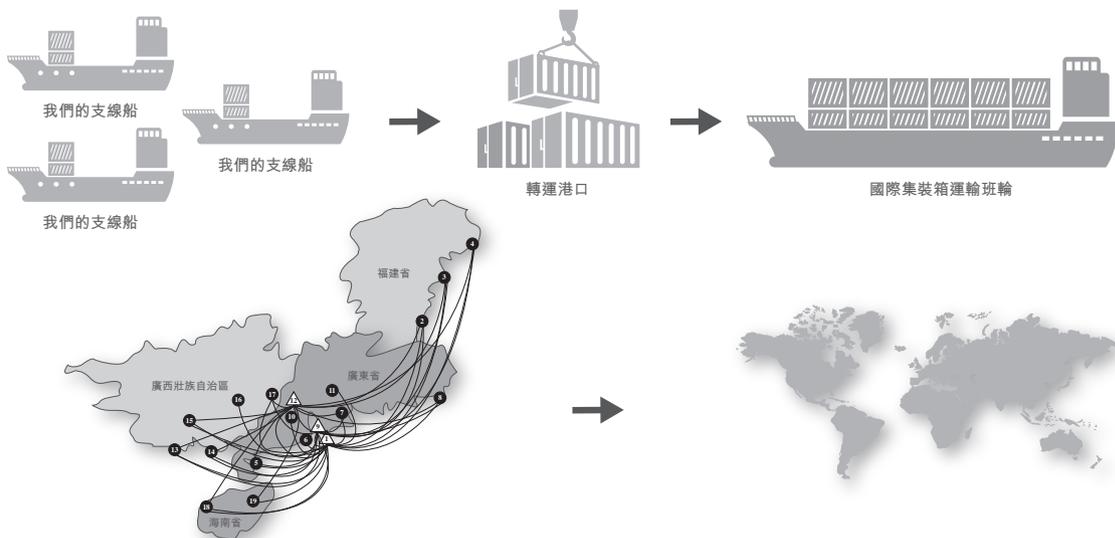
第一步：集裝箱於中國本土港口整合。



第二步：我們的支線船於中國本地港口提取該等集裝箱。



第三步：集裝箱運送至轉運港（香港、南沙及深圳）裝運上國際集裝箱運輸班輪供進一步運送。



* 我們提供雙向支線船服務，包括從中國本地港口運送集裝箱至轉運港以及從轉運港運送至中國本地港口

業 務

我們的支線船服務的主要客戶是國際集裝箱運輸公司。該等國際集裝箱運輸公司所營運之國際集裝箱運輸班輪為大型船舶，在一次越洋航行中運載的貨物以數千計，且主要來往於配備有大規模港口設施的主要貨運碼頭。利用本集團覆蓋華南19個港口的辦事處網絡及航線，我們的支線船服務將華南較小本地港口與主要轉運港之間的物流網絡連結起來。

我們亦可根據客戶需要提供一站式輔助服務包括報關服務、清關服務及安排短途公路運輸以補充支線航運服務。

於2015年12月31日，我們的支線船服務覆蓋華南19個港口，香港、南沙及深圳為我們營運的主要轉運港。我們的船隊包括16艘支線船。欲了解詳情，請參閱本節下文「船隊結構」一段。

我們的支線航運服務主要利用我們的船隊而集裝箱為自有或由客戶安排。我們一般與每一間國際集裝箱運輸公司都會訂立支線運輸協議。於2015年12月31日，我們為逾60位客戶提供支線船服務。

支線運輸協議的條款

下文載列一般支線運輸協議的主要條款概要：

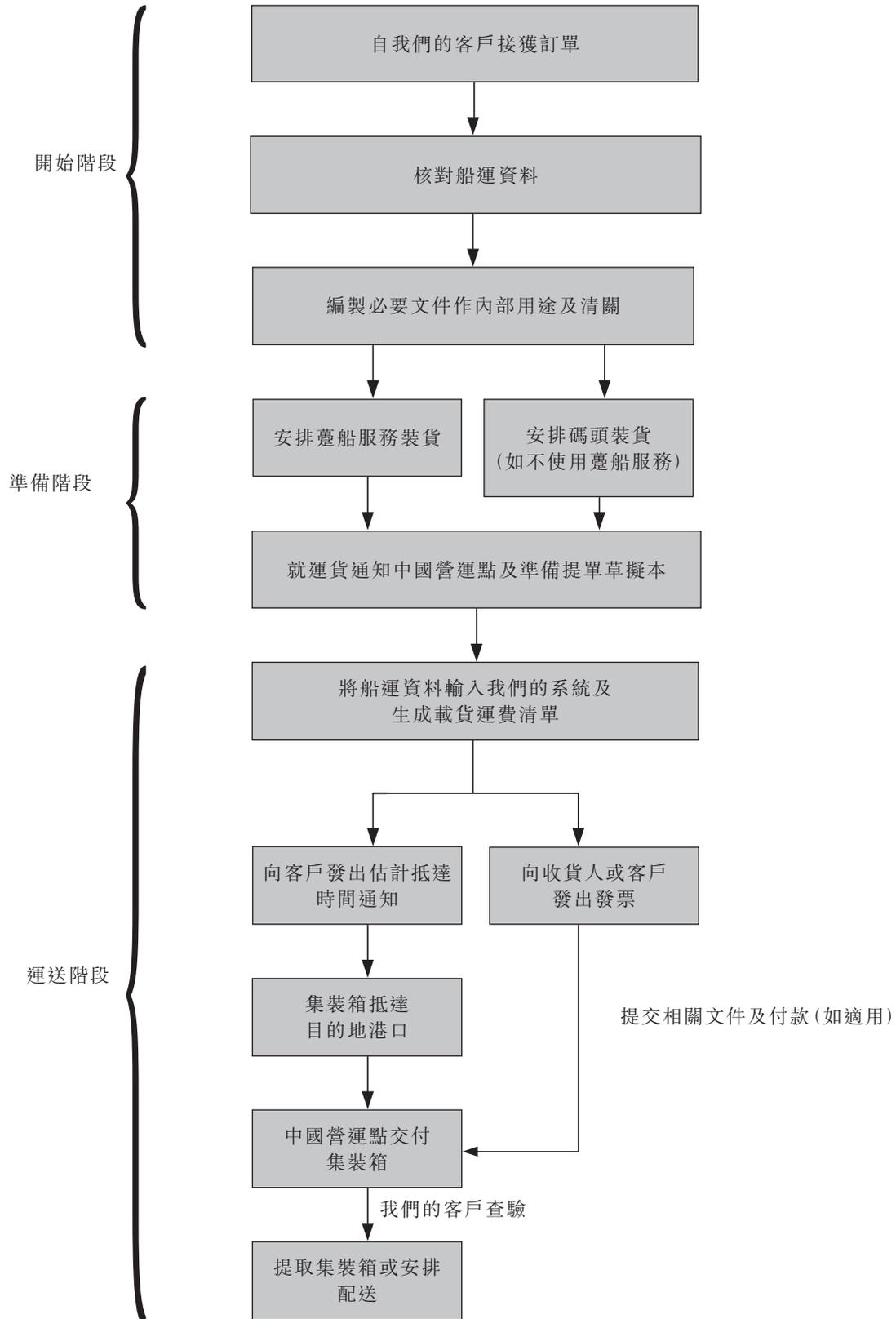
年期與終止	一年期非獨家協議，具自動續約一年的權利，惟前提是各訂約方有權在任何條款結束的一個月前以書面方式告知另一方以阻止協議重續。
貨運限制	未經我們同意，我們不會運送任何列入國際海運危險品準則的物品
運費	費用按集裝箱的數量及類型以及目的地計算
我們的主要義務	<ol style="list-style-type: none">1. 我們須按支線運輸協議客戶要求提供運輸服務2. 所有用作運送貨物的船舶須就損失投購保險

於往績記錄期間，多項支線運輸協議已於到期時成功獲重續。我們的董事相信透過提供優質高效的支線船服務，本集團成功維繫現有客戶及吸引新客戶。我們的董事確認，於往績記錄期間，本集團在與客戶重續支線運輸協議時並未經歷任何阻礙。

業 務

支線船服務整體工作流程

下圖載列我們的支線船服務由香港至中國一次普通航程中的整體工作流程：



業 務

我們的董事認為，對於由香港至中國的普通航程及由中國至香港的一般航程之間，支線船服務的工作流程並無重大差異。

開始階段

我們的客戶將訂單及聯絡資料電郵給我們，其中列明轉運港、卸貨港(目的地)及集裝箱數量。然後，我們會核對船運資料及與客戶及相關港口的營運團隊聯絡安排船舶及提取集裝箱。

將集裝箱裝上船舶後，我們將準備供識別(其中包括)所有集裝箱、貨物重量、擬定卸貨港及船舶名稱的文件以供期後清關之用。同時，在我們的船舶進入中國時須透過網上系統提交電子化報關單及清關單。

準備階段

於準備階段，我們安排直接於碼頭或使用躉船服務進行裝卸。躉船服務指中流操作，即以躉船在海上裝卸集裝箱的操作。在決定是否為客戶安排躉船時，我們一般考慮以下因素：

- (a) 減省成本： 為在碼頭或公眾貨物裝卸區停泊，貨櫃碼頭公司或政府可能會就港口工作(如領港、移泊、拖船、停泊、港務費和裝卸貨物)收費。倘港口工作所收取的費用總額高於使用躉船服務的營運成本，則我們將考慮安排躉船服務。
- (b) 節省時間： 我們致力提供及時的海運服務。倘碼頭出現嚴重交通滯塞，我們將考慮安排躉船服務以確保我們的船隊有足夠時間裝貨及裝載以配合我們已排程的船運。
- (c) 碼頭規模： 香港的碼頭規模不一。倘若我們的船舶對擬定碼頭而言過大或過小，或可卸貨的集裝箱的裝運量太低，我們將不能執行港口工作。我們將因而考慮安排躉船服務。

於往績記錄期間，我們使用的部分躉船服務由華港船務提供。進一步詳情請參閱本文件「關連交易」一節。

業 務

同時，相關公司、我們及各港口將獲發確認電郵。我們編製各式文件，包括供內部使用的航程表及供客戶使用的提單樣本。期後，我們目的地港口營運點的員工會準備賬單及將船運資料輸入我們的系統*DOC2000*。然後系統將生成載貨運費清單，當中記錄(其中包括)提單、集裝箱編號、客戶資料及價格資料。

運送階段

我們營運點的員工將向客戶發出估計抵達時間通知及收費確認單，通知彼等抵達時間及付款金額。然後我們會在客戶確認付款時交付集裝箱。最後，客戶可自碼頭提取集裝箱，或按客戶要求透過委聘貿易夥伴及其他物流業者安排陸上運輸服務。

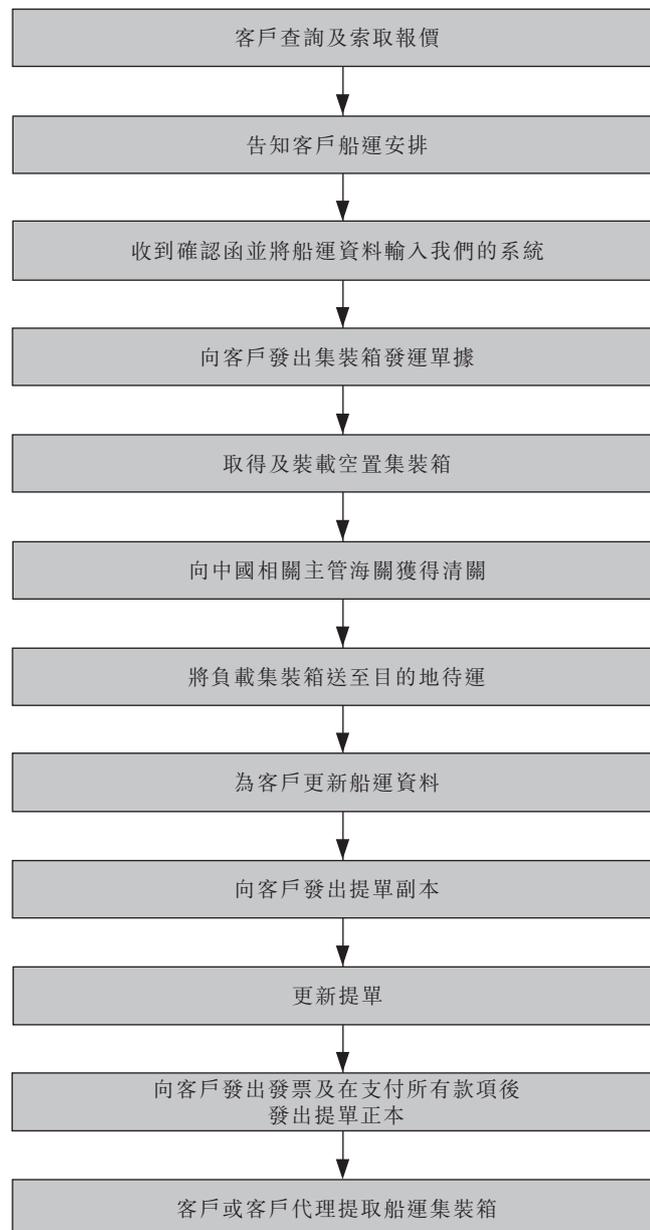
2. 承運人自有箱服務

在承運人自有箱服務中，我們透過為客戶安排自有、向第三方租賃的集裝箱及／或根據集裝箱交換協議使用的集裝箱來提供支線船服務。承運人自有箱服務經營模式提供多種服務，我們負責由發貨人直接運輸貨物予收貨人，並可能根據客戶要求安排地面運輸。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。欲了解集裝箱詳情，請參閱本節下文中「集裝箱」一段。

業 務

公司集裝箱服務整體工作流程

下圖載列我們的承運人自有箱服務由中國至香港一次普通航程中的整體工作流程：



我們的董事認為，對於由中國至香港的普通航程與由香港至中國的普通航程之間，承運人自有箱服務的工作流程並無重大差異。

業 務

3. 海上貨運代理服務

我們提供海上貨運代理服務，並一般將常規航運航線範圍以外的航運作為服務目標。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。海上貨運代理服務的客戶由不同行業的企業組成。我們照顧到物流過程中的不同步驟，為客戶提供綜合服務。

在國際貨運代理服務方面，我們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。我們並不就該等貨運承擔責任，亦不會簽發提貨單。

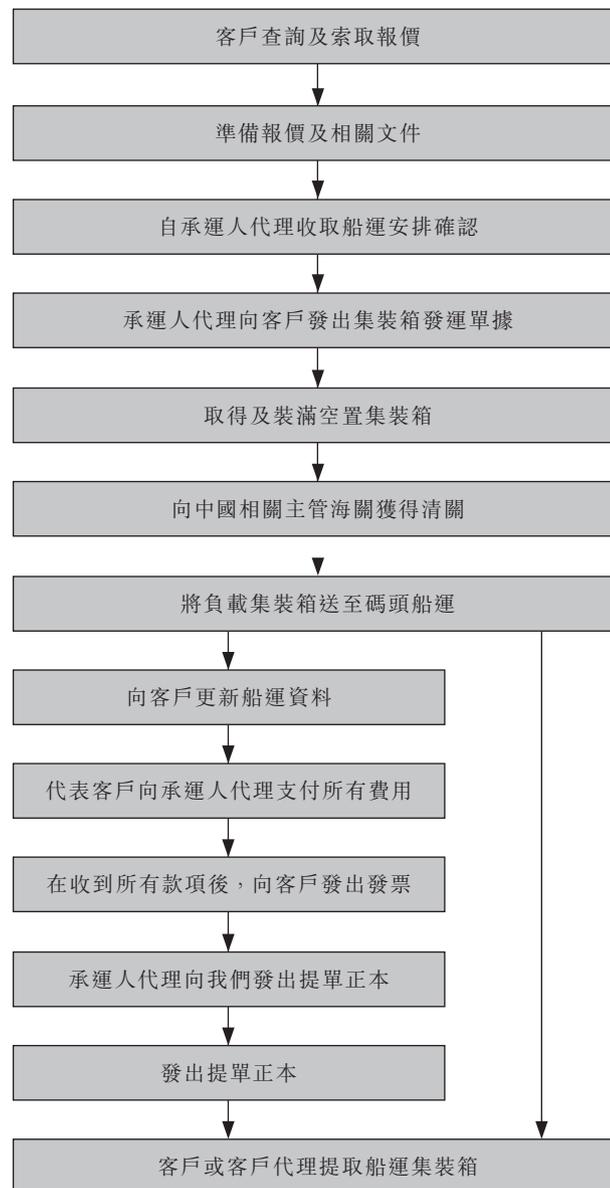
在無船承運人服務方面，我們為客戶安排貨運物流，並且在過程中簽發提貨及承擔貨運責任。

有關海上貨運代理服務的牌照的進一步詳情載於本節「我們的業務—我們的牌照」一段。有關在香港及中國經營海上貨運代理服務的相關法律、法則及法規，請參閱本文件「監管概覽」一節。

業 務

國際貨運代理服務整體工作流程

於最後實際可行日期，我們的附屬公司深圳永豐物流及永豐國際貨運連同合共12個營運點已就提供有關服務取得國際貨運代理企業備案表。下圖載列我們的海上貨運代理服務－國際貨運服務由中國至海外市場一次普通航程中的整體工作流程：

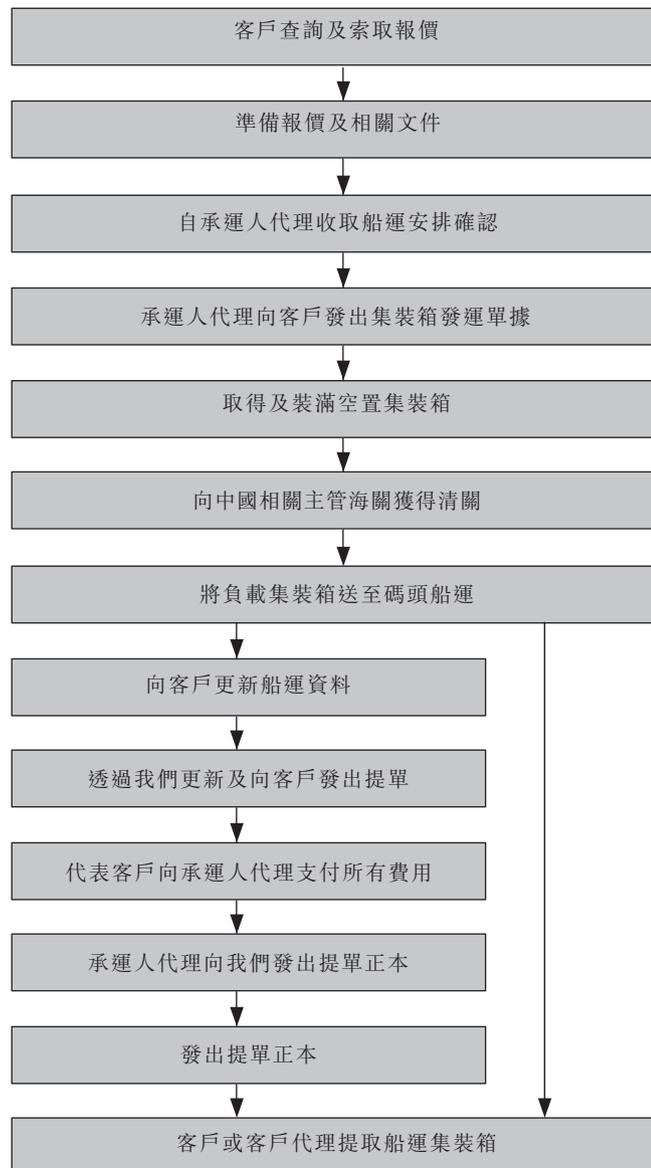


我們的董事認為，對於由中國至海外市場的普通航程與由海外市場至中國的普通航程之間，海上貨運代理服務－國際貨運代理服務的工作流程並無重大差異。

業 務

無船承運人服務整體工作流程

我們在永豐於2002年取得無船承運業務經營資格登記證時首次提供無船承運人服務。於最後實際可行日期，我們的附屬公司永豐、永豐國際貨運、鷺豐船務連同其中連個營運點已就提供無船承運人服務取得無船承運業務經營資格登記證。下圖載列我們的海上貨運代理服務－無船承運人服務由中國至海外市場一次普通航程中的整體工作流程：

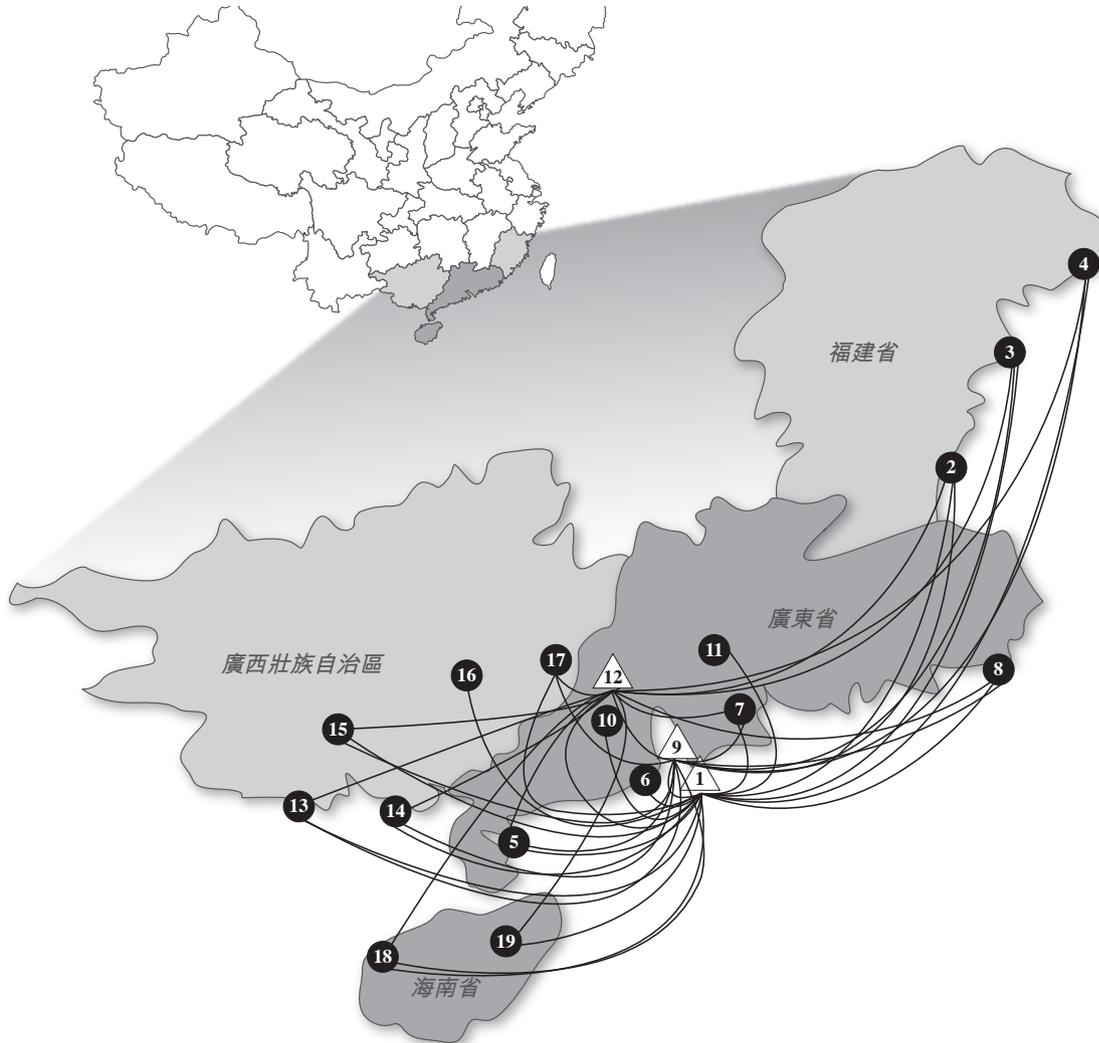


我們的董事認為，對於由中國至海外市場的普通航程與由海外市場至中國的普通航程之間，海上貨運代理服務－無船承運人服務的工作流程並無重大差異。

業 務

我們支線船服務及承運人自有箱服務的航線

下圖列示我們於最後實際可行日期在香港及華南提供支線船服務及承運人自有箱服務的航線網絡。



- 我們經營支線船服務及承運人自有箱服務的本地港口
- △ 轉運港口

地區	港口			
香港	△ 1 香港			
福建省	● 2 廈門	● 3 泉州	● 4 福州	
廣東省	● 5 湛江	● 6 珠海	● 7 東莞	● 8 汕頭
	△ 9 深圳	● 10 中山	● 11 黃埔	△ 12 南沙
廣西壯族自治區	● 13 防城港	● 14 北海	● 15 欽州	● 16 貴港
	● 17 梧州			
海南省	● 18 洋浦	● 19 海口		

業 務

於2015年12月31日，我們的支線船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。該等航線的航程介乎每次返程約2.5日至8日。

我們的支線航運服務及承運人自有箱服務提供兩種航線，即：(i)直接、不停站、點到點航線；及(ii)連結逾兩個港口的航線。透過提供該等兩種航線，我們旨在迎合客戶需要並同時增加我們的船隊的使用率。我們可能會不時根據業務需要調整航線以連結其他港口。舉例來說，於廣東航線，我們的船舶可能會由香港出發途徑深圳及中山並回到香港。因此，我們較少受到單一港口的海運量進出口失衡的影響。

我們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日止年度航線裝運量 (標準箱)		
		2013年	2014年	2015年
轉運港來往福建航線 ¹	7日	103,754	67,574	67,574
轉運港來往廣東航線 ²	2.5日	249,776	275,504	233,225
轉運港來往廣西航線 ³	8日	109,294	182,408	148,175
轉運港來往海南航線 ⁴	7日	11,869	12,060	23,929
總計		474,693	537,546	472,903

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。

業 務

由截至2013年12月31日止年度至截至2014年12月31日止年度，我們的船隊裝運總量由474,693個標準箱增加至537,546個標準箱，主要由於租賃船舶增加，此乃由於(i)我們加大力度於廣西壯族自治區提供支線船服務，並且已向廣西航線分配額外支線船舶；(ii)為更好把握燃料價格下降所帶來的毛利，我們於2014年國際燃料價格下降時租用更多船舶而非載貨空間開展業務；及(iii)我們於截至2014年12月31日止年度需租賃更多船舶以在香港港口擠塞及延誤的環境下令支線船服務維持準時。由截至2014年12月31日止年度至截至2015年12月31日止年度，本集團船隊裝運總量由537,546個標準箱減少至472,903個標準箱，主要因為向船主租賃的船舶數量減少，因為我們已加緊控制服務成本，務求提高我們的船隊的使用率，且2014年於香港曾出現的擠塞問題並無在2015年發生，因此我們可減少船舶租賃。

我們有意於華南繼續提供頻繁支線船服務及承運人自有箱服務，為客戶提供充滿彈性的排程，原因是截至2015年12月31日止年度最後一星期，我們的船隊每星期普遍停泊26個港口。我們亦為更繁忙的航線提供高頻率的服務，如於廣東省大部分港口提供每星期兩至三次往返航班。

船隊結構

我們的目標是確保在海運量偏高的旺季時，我們的船隊裝運能力依然可靠，同時在海運量低的季節避免出現閒置船隊實載量。我們的船隊可分為兩類：(i)優先使用協議中的船舶；及(ii)船舶租賃合同中的租賃船舶。於2015年12月31日，我們使用16艘船舶，當中四艘為優先使用協議中的船舶，及12艘為租賃船舶。

此外，我們尋求透過收購或租賃較新的船舶降低船隊的平均船齡。於最後實際可行日期，我們船隊大部分船舶經營不超過十年。我們的董事相信較新的船舶傾向提高船運速度，所需的維修及保養成本亦較低。

於2015年12月31日，由我們所使用船隊的明細載列如下：

船舶噸位 (每艘船舶，以標準箱計)	租船	優先使用	總數	總容量 (標準箱)	平均船齡 (概約)
	合同中 的數目	協議中 的數目			
>200	8	0	8	1,929	6年
101至200	4	3	7	960	8年
<100	0	1	1	96	10年
總計	12	4	16	2,985	7年

業 務

船舶租賃合同

我們已就每一艘船舶與船主訂立了船舶租賃合同。該等船舶租賃合同均為定期租賃，無論實際使用容量如何，本集團亦必須就每艘船舶繳付固定使用月費。船主於特定期間向我們出租船舶。繳付予船主之款項通常於每個月月底後15至30日結算。

船主有責任提供船員、並維護船舶狀況並面對與我們營運船舶及履行租賃合約有關的風險。根據該等船舶租賃合同，我們有責任支付有關領航費用、燃料及港口到期的費用。本集團可能面臨有關港口、托運人、裝卸延遲、短期航運市場波動及燃料費波動產生的風險。

截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度計入服務成本之船舶租金分別約為45.8百萬港元、58.0百萬港元及51.0百萬港元。該等船舶租賃合同通常可續期且租期為3個月至1年，且一般包括下列主要條款：

航程範圍	華南港口包括香港、福建省、廣東省、廣西壯族自治區及海南省的港口
租期	3個月至1年之期間包括1個月試用期
延期選擇權	容許我們於原租賃期屆滿前將船舶租賃由三個月延長為十二個月
信貸期	15日至30日
應佔利潤	無
定價基準	每月或每日每艘船舶的固定費用
牌照	船主有責任確保船舶擁有營運所須之必要牌照及記錄

根據該等船舶租賃合同，我們受益於船主所承擔之風險的降低，因為船主可能面對有關船舶營運及實際狀況的風險。我們亦受益於我們獲授予之延長期權，該期權使我們可根據業務需要及客戶需求靈活安排船隊規模。

於往績記錄期間，本集團並未遇到租賃船舶之困難，並未遭遇因與船主之船舶租賃合同無法續期而產生之重大業務糾紛。

業 務

優先使用協議

自2008年起，本集團與若干獨立第三方（「船舶合夥人」）簽訂若干協議，據此我們支付協定金額之收費及費用予船舶合夥人，彼等必須提供四艘指定支線船舶供我們營運。於2015年，董事確認我們需要加強合約保障以準備[編纂]，我們已與三家船舶合夥人就四艘船舶，即永世豐66、永世豐88、輝泓802及振東838的使用權訂立了三份正式的優先使用協議。

一般優先使用協議的主要條款如下所示：

使用期限	我們於該協議所列明的使用期內對於整船容量擁有優先使用權。
我們獲授權之信貸期	15日
自動重續及提早終止	初始條款一經屆滿，該等協議將自動繼續重續兩年除非任何一方提早六個月通知終止該等協議。
利潤分成協議	無
其他主要權利及責任	深圳永豐物流於使用期間享有使用四艘整船的獨家優先權利。 該等船舶營運人若無深圳永豐物流的書面批准不得以任何方式處置該等船舶。 如船舶營運人有意出售其於該等船舶所擁有的權益，深圳永豐物流可酌情行使權利以相關中國法律及法規允許的方式按最低價購買該等船舶或獲得銷售所得款項。

我們已於訂立該等協議後支付整筆款項總計約為人民幣12.0百萬元，以保證我們對於四艘船舶為期29至35年的優先使用權。該期限接近該等船舶的可使用年期。根據四艘船舶的三份優先使用協議，我們亦須支付總計人民幣178,000的年費。整筆款項乃經我們與船舶合夥人參考我們對於持續及保證使用該等支線船舶的需求及造船成本後公平磋商釐定。

業 務

四艘船舶於中國根據《中華人民共和國船舶登記條例》登記。經考慮我們對於四艘船舶的優先使用權之安排後，船舶合夥人與我們已協定，於2015年12月31日，由本集團名下註冊持有振東838的40%所有權，且分別持有永世豐66、永世豐88及輝泓802的49%所有權；且將每艘船舶的餘下擁有權列在相關船舶合夥人名下。

根據優先使用協議，我們已擁有對於該等船舶的獨家優先使用權。我們亦擁有取得經過我們的同意處置該等船舶之利益或獲得所得銷售款項的優先權，而該等船舶的任何轉讓、租賃、報銷或質押須經我們提前批准。倘使相關船舶於相關優先使用協議屆滿前被處置，我們將獲享處置全部所得款項。綜上所述，我們可通過使用該四艘船舶實質享有其未來所產生之經濟收益，如同我們於整個優先使用協議期間內為該四艘船舶的法定擁有人。根據香港財務報告準則，該等四艘船舶計入本集團物業、廠房及設備，初步按成本確認，其後根據10至20年之直線折舊。如本文件附錄一的會計師報告所載列，截至2013年、2014年及2015年12月31日，優先使用協議項下之四艘船舶的賬面淨值分別約為11.4百萬港元、10.8百萬港元及9.0百萬港元。

自我們與船舶合夥人開始業務關係起至最後實際可行日期，本集團與船舶合夥人之間概無及尚未有任何糾紛或歧義。

中國法律顧問表示，根據中國現行的法律及法規，我們根據優先使用協議所獲得的優先使用四艘船舶的權利為合法、有效及具約束力。

業 務

於最後實際可行日期，我們於優先使用協議項下對如下所示的四艘船舶擁有優先
使用權：



我們於優先使用協議中的船舶-永世豐66



我們於優先使用協議中的船舶-永世豐88

業 務



我們於優先使用協議中的船舶- 輝泓802



我們於優先使用協議中的船舶- 振東838

業 務

優先使用協議與船舶租賃合同的差異

優先使用協議與船舶租賃合同的主要差異如下：

1. 優先使用協議就標的船舶而言授予我們專有使用權，可於船舶的大部分可使用期限內行使，而租賃合約規定更短期限的船舶權益；
2. 優先使用協議規定我們須履行船舶維修及維護責任，猶如我們為船舶擁有人，而於租賃合約下，該等責任將由船東自行承擔，而非由我們承擔；
3. 優先使用協議涉及的費用為一次性付款且約為船舶成本與低額年費之和，而租賃合約所涉及的費用於各期限末可更新並通常按市場租賃價格釐定。

優先使用協議的好處及壞處

優先使用協議有助我們確保更長期限的船隊裝運量，以滿足海上貨運服務的需求。優先使用協議盡可能減少我們的航運開支，乃由於我們一次性支付以保住船舶，因此無須就租船支付市場租金。即使我們視在未來任何重大時候降低船隊裝運量為必要，我們可選擇向船主事先給予六個月通知，沒收優先使用權及終止優先使用協議。此外，我們保留優先權，可全權酌情以較低價格購買船舶。故此，可保持未來穩定船舶供應，以及船隊安排上的若干彈性。

我們認為本質上我們可使用主體船舶且由此獲得未來經濟利益，並有責任承擔船舶維修及保養成本，並認為此乃優先使用協議的缺點。

業 務

船隊容量及使用率

船隊使用率是計算我們的盈利率及經營效益的其中一個指標。我們定期監察船隊的使用率，以評估其表現，繼而調配船舶前往不同航線。使用率乃按標準箱每年海運量(包括載貨及空置集裝箱)除以年內我們總船隊運力計算。截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，我們船隊的整體使用率分別約83%、73%及81%。

於往績記錄期間，我們各航線組別的平均使用率如下：

	截至12月31日止年度		
	2013年 從轉運港 至華南 的往返航班	2014年 從轉運港 至華南 的往返航班	2015年 從轉運港 至華南 的往返航班
我們的船隊總容量 (按標準箱)	474,693	537,546	472,903
航運路線組別			
轉運港來往福建航線 ¹	76%	81%	74%
轉運港來往廣東航線 ²	81%	69%	81%
轉運港來往廣西航線 ³	94%	76%	82%
轉運港來往海南航線 ⁴	82%	77%	95%
整體⁵	83%	73%	81%

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 整體使用率為有關航線的總海運量除以總船隊運力計算。

由截至2013年12月31日止年度至截至2014年12月31日止年度，船隊裝運量的整體使用率由約83%跌至約73%，主要是由於我們船隊的租賃船舶數目增加，以針對截至2014年12月31日止年度香港港口擁堵及延誤維持及時船運服務。由截至2014年12月31日止年度至截至2015年12月31日止年度，船隊裝運量的整體使用率由約73%增加至約81%，主要是由於船舶租賃合同項下的租賃船舶數目減少及總船隊實載量減少，因為我們已加緊控制服務成本，務求提高我們的船隊的使用率。

業 務

集裝箱



本集團的集裝箱

我們有不同種類的集裝箱滿足不同客戶需要，包括標準箱、40呎標準箱、40呎高櫃集裝箱及40呎冷凍箱。冷凍箱為溫度調控集裝箱的通稱，備有隔熱層，設有冷凝裝置，通常用於負載易壞貨物，例如鮮貨及急凍產品。該等集裝箱的理論可使用年期約為10至20年。

我們所運作的集裝箱包括我們的自有集裝箱及租賃集裝箱。下文載列我們於往績記錄期間所運營集裝箱的數量：

		於12月31日	
	2013年 標準箱	2014年 標準箱	2015年 標準箱
自有集裝箱	963	1,421	1,421
租賃集裝箱	458	150	200
共計	<u>1,421</u>	<u>1,571</u>	<u>1,621</u>

業 務

就租賃集裝箱而言，我們一般會按公平基準與集裝箱供應商就每個集裝箱訂立為期三年的租賃協議。每日租金固定，並已獲訂約方協定。另外，根據協議條款，在三年租賃期的最後一天，我們一般能就購買每個集裝箱向集裝箱供應商支付款項，此後有關集裝箱將成為我們的財產。

此外，我們亦在集裝箱管理方面增加力度，如按不同航線及港口靈活分配集裝箱。我們的管理層團隊考慮多項經濟指標，並就各個我們經營的港口估計集裝箱用途。我們一般會在港口間安排集裝箱以盡用之同時盡量減低儲存長期間置集裝箱的成本。

集裝箱交換協議

於某些港口的進口海運量與出口海運量出現不平衡的情況時，這些現象對行業整體營運效率及盈利造成不利影響。例如，倘港口的進口海運量較出口海運量大，用於進口的多餘載貨集裝箱會被閒置，使空置集裝箱短暫停留在港口。該等空置集裝箱一般需要運回出口量大的港口重新載貨。

憑借我們在業內的強勁滲透，我們與若干國際集裝箱運輸公司訂立多份集裝箱交換協議。該等協議允許我們於免費交換使用期內無成本使用國際集裝箱運輸公司的集裝箱，以換取運回我們經營的指定港口。該等集裝箱的免費使用期天數視乎航線而有所不同，一般為兩至四星期。免費期屆滿後，我們須按日支付集裝箱租金。根據該等集裝箱交換協議，截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，我們分別處理230個、366個及307個集裝箱，我們相信有關安排使我們能減少使用集裝箱的平均成本，降低過份購買集裝箱的風險，以及加強集裝箱的供應和改善與國際集裝箱運輸公司的關係。

就根據集裝箱交換協議取得或使用的集裝箱而言，我們一般負責集裝箱在正常使用範圍以外的任何遺失或任何損壞。根據該等協議，集裝箱維護的監控乃通過於交換及歸還集裝箱時進行的檢查而作出。集裝箱的任何日常磨損及耗損以外的額外損壞維護費用一般需要由我們根據UCIRC頒布的標準指引支付。

業 務

季節性

我們的海運服務需求一般按季節而有所不同，儘管如此，我們的服務量往往在緊隨中國主要公眾假期後下降，特別是中國新年過後。我們擁有多元化客戶基礎，包括具不同季節週期的若干製造業客戶。我們的多元化客戶基礎或可減低年內的季節性負面影響。

我們的牌照

我們需要就業務營運遵守監管規定以在香港及中國取得及維持業務經營所需的若干牌照及許可證。某些牌照需被定期審閱、取代或重續。有關在香港及中國經營海上貨運代理服務的相關法律、法則及法規，請參閱本文件「監管概覽」一節。

我們的中國法律顧問確認，我們已自相關中國政府機構取得所有對我們業務營運而言屬重要的必要許可證及牌照，並已遵守中國所有適用法例、規例及法規的所有重大方面。

下文所載為我們於最後實際可行日期在中國取得的相關牌照／批文詳情：

本集團成員公司名稱	牌照／記錄	到期日
永豐	無船承運業務經營資格登記證	2020年12月18日
深圳永豐物流	無船承運業務經營資格登記證	2020年7月10日
鷺豐船務	無船承運業務經營資格登記證	2020年6月1日
深圳市永豐物流有限公司南寧分公司	無船承運業務經營資格登記證	2017年10月20日
深圳市永豐物流有限公司廈門分公司	無船承運業務經營資格登記證	2016年5月30日
永豐國際貨運	國際貨運代理企業備案表	不適用
永豐國際貨運(深圳)有限公司中山分公司	國際貨運代理企業備案表	不適用
永豐國際貨運(深圳)有限公司海口分公司	國際貨運代理企業備案表	不適用
永豐國際貨運(深圳)有限公司廣州分公司	國際貨運代理企業備案表	不適用
永豐國際貨運(深圳)有限公司南寧分公司	國際貨運代理企業備案表	不適用
永豐國際貨運(深圳)有限公司廈門分公司	國際貨運代理企業備案表	不適用
深圳永豐物流	國際貨運代理企業備案表	不適用
深圳市永豐物流有限公司廈門分公司	國際貨運代理企業備案表	不適用

業 務

本集團成員公司名稱	牌照／記錄	到期日
深圳市永豐物流有限公司南寧分公司	國際貨運代理企業備案表	不適用
深圳市永豐物流有限公司廣州分公司	國際貨運代理企業備案表	不適用
深圳市永豐物流有限公司湛江分公司	國際貨運代理企業備案表	不適用
深圳市永豐物流有限公司東莞分公司	國際貨運代理企業備案表	不適用
深圳市永豐物流有限公司珠海分公司	國際貨運代理企業備案表	不適用
深圳市永豐物流有限公司欽州分公司	國際貨運代理企業備案表	不適用

為本公司若干香港法律問題提供意見的大律師王國豪先生已確認，我們已取得就主要於香港從事海運服務而需要取得的牌照及許可證，並且已遵守所有適用的香港法例及法規。

下文載列我們於最後實際可行日期在香港取得的相關牌照詳情：

本集團成員公司名稱	牌照	到期日
永豐	轉運貨物豁免許可證方案豁免證書	2016年12月31日
永豐	應課稅品進出口許可證	2016年5月2日
永豐	化學品管制條例牌照(L3-9)	2016年11月6日
永豐	紡織商登記證	2016年6月30日
鷺豐船務	轉運貨物豁免許可證方案豁免證書	2016年12月31日
鷺豐船務	化學品管制條例牌照(L3-9)	2016年11月6日
鷺豐船務	紡織商登記證	2016年11月23日

我們的營運點各經理在董事與管理層團隊的監督下致力確保我們已維持必須的牌照及許可證以經營我們的業務。於最後實際可行日期，我們已於香港及中國維持所有對業務而言屬必要的牌照及許可證。於往績記錄期間，我們在重續主要牌照及許可證方面沒有遇見重大困難。

業 務

銷售及營銷

我們相信，我們的市場推廣優勢源自我們向所有類型客戶提供高品質、靈活、高效及可靠的服務的能力。

可靠及高效的服務

於2015年12月31日，我們已於香港設立總部，並於中國擁有19個營運點（包括分公司及代表處）。我們的業務包含支線船服務、船公司服務及海上貨運代理服務。此外，我們提供各類集裝箱及附屬服務（包括安排清關及短途地面運輸）以向客戶提供全面的服務。上述組合使我們擁有資源配置的靈活性，亦使我們有能力向我們的客戶提供一站式的物流解決方案。我們服務的可靠及高效深受客戶的認可，透過我們與主要客戶常年穩定的關係及我們事實上從未遇到任何重大爭議或來自客戶的投訴得以反映。

為提升本集團的形象，我們亦於船務雜誌—船務公報（我們於該公報發佈我們的海運時間表）刊登廣告，我們相信此舉可讓客戶與我們協調合作以制定物流安排。

分公司及代表處的覆蓋範圍

於2015年12月31日，我們的總部設於香港，且於香港及中國擁有19個營運點（包括分公司及代表處）。我們的營運點一般戰略性地設於華南不同港口，得益於此，我們的職員能夠與我們的客戶近距離溝通、為客戶協調及監控物流安排、加強客戶關係及於本地市場開拓更多的業務機遇。於往績記錄期間內，我們的營運點（包括分公司及代表處）由2013年初的15間增加至2015年末的19間。

海外代理

我們亦維持外部代理的國際網絡，包括位於非洲、美國、亞洲、澳洲及歐洲的若干地點，我們主要在海上貨運服務中使用該等代理。為確保客戶服務質素可靠，我們的外部代理由管理層團隊定期審視。

我們一般與代理訂立代理協議，據此，我們與代理同意代表對方於各自經營國家提供海貨運代理服務。根據代理協議條款，代理在航運起點或目的地（視情況而定）負責推廣銷售、於彼等區域加強處理貨物的效率、跟進航線訂單及定期給予對方銷售機會。代理亦同意全面負責代表我們收取款項，並定時就該等款項進行匯款。我們相信該國際化網絡使我們的客戶基礎更多元化，並擴展了我們的全球存在。

業 務

銷售及客戶服務員工

我們認同良好的客戶服務對我們在市場上的形象及聲譽及客戶忠誠度至為關鍵。因此，我們十分重視銷售及客戶服務的員工，彼等主要處理客戶諮詢及回饋。我們的銷售人員與現有客戶保持緊密聯系，主動向潛在客戶推銷並在初期階段就報價要求索取資料。我們亦安排員工定期探訪客戶以檢討其需要及任何潛在突然性要求。於最後實際可行日期，我們有65名銷售及客戶服務的員工。

由於我們旨在與客戶建立長期關係，我們密切跟進彼等的訂單及滿意度。我們亦採集客戶回饋及審閱服務流程，以提升客戶滿意度及改善服務質素。藉此，我們可主動並及時了解客戶的任何潛在投訴或潛在問題。

我們的定價

在釐定服務的定價時，我們會考慮以下：(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：

平均運費	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

我們已制定及落實標準價格清單作內部指引及相關部門及人員參考。標準價格清單須經管理團隊不時就行業內有關海運服務的相關價格及需求的任何變化或變動進行審閱。我們可向長期客戶提供折扣。一般而言，我們的管理團隊亦會根據內部控制政策監控定價資料。

業 務

客戶

我們的客戶背景多元化，包括國際集裝箱運輸公司、大型中國或香港企業或生產商、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，我們一般向客戶授予長達發票日期起計120天的信貸期。

我們一般不會與客戶訂立任何長期合約。由於我們在競爭激烈的市場經營，並無法律約束力的承諾限定客戶僅可使用我們的海運服務。我們的包運協議並不限制客戶於任何指定期間使用我們的服務或於任何期間給予我們最低的貨運量。我們相信與我們簽定的包運協議的條款及條件乃與行業慣例一致。有關詳情請參閱本節中「我們的業務－1.支線船服務－支線運輸協議的條款」一段。我們一般對有關航運及其所運貨物的損失及損壞作出彌償。我們可能根據航運條款須對損失、損毀及未經授權付運而承擔責任。

下表載有截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度關於我們五大客戶的基本資料及彼等各自的收入貢獻佔我們總收入的百分比：

截至2015年12月31日止年度

我們的 五大客戶	背景	所提供服務	支付方法	業務 關係年期	信貸期	已確認 收益 (千港元)	佔總收益 百分比
客戶A	國際集裝箱運輸公司	支線船服務	銀行轉賬/支票	超過10年	90天	40,495	8.8%
客戶B	國際集裝箱運輸公司	支線船服務	銀行轉賬/支票	超過9年	120天	32,125	7.0%
客戶C	國際集裝箱運輸公司	支線船服務	銀行轉賬/支票	超過10年	10天	18,932	4.1%
客戶D	中國貨運代理	海上貨運代理服務	銀行轉賬/支票	超過3年	不適用 ⁽¹⁾	16,353	3.6%
客戶E	國際集裝箱運輸公司	支線船服務	銀行轉賬/支票	超過8年	15天	15,093	3.3%

⁽¹⁾ 並無向該名客戶授予任何信貸期

業 務

截至2014年12月31日止年度

我們的 五大客戶	背景	所提供服務	支付方法	業務 關係年期	信貸期	已確認 收益 (千港元)	佔總收益 百分比
客戶D	中國貨運代理	海上貨運代理服務	銀行轉賬/支票	超過3年	不適用 ⁽¹⁾	46,686	7.8%
客戶B	國際集裝箱運輸公司	支線船服務	銀行轉賬/支票	超過9年	30天	39,758	6.7%
客戶A	國際集裝箱運輸公司	支線船服務	銀行轉賬/支票	超過10年	90天	30,544	5.1%
客戶C	國際集裝箱運輸公司	支線船服務	銀行轉賬/支票	超過10年	10天	20,765	3.5%
客戶F	國際集裝箱運輸公司	支線船服務	銀行轉賬/支票	超過10年	不適用 ⁽¹⁾	16,611	2.8%

截至2013年12月31日止年度

我們的 五大客戶	背景	所提供服務	支付方法	業務 關係年期	信貸期	已確認 收益 (千港元)	佔總收益 百分比
客戶B	國際集裝箱運輸公司	支線船服務	銀行轉賬/支票	超過9年	30天	43,237	7.3%
客戶D	中國貨運代理	海上貨運代理服務	銀行轉賬/支票	超過3年	不適用 ⁽¹⁾	32,716	5.6%
客戶C	國際集裝箱運輸公司	支線船服務	銀行轉賬/支票	超過10年	10天	18,797	3.2%
客戶A	國際集裝箱運輸公司	支線船服務	銀行轉賬/支票	超過10年	90天	18,507	3.1%
客戶G	國際集裝箱運輸公司	支線船服務	銀行轉賬/支票	超過10年	30天	15,504	2.6%

⁽¹⁾ 並無向該名客戶授予任何信貸期

本集團上述截至2015年12月31日止三個年度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，概無擁有本公司5%以上已發行股本的董事、彼等各自聯繫人及股東於上述本集團五大客戶中任何人士擁有任何權益。

業 務

支付條款

客戶的支付條款可分為兩類，即運費預付及運費到付。如該次運送為運費預付，即指貨運費用已由客戶於航運活動開始前支付。如該次運送為運費到付，即指貨運收貨人須於一經收到貨物立即支付貨運費用。

我們在提供服務時向客戶發出付款單。我們的收入大部分以港元及美元計值，偶爾以人民幣計值。於往績記錄期間，我們一般向客戶授予不同信貸期，由發出付款單起計，最多120日，我們按(其中包括)(i)客戶於我們的過往付款記錄；(ii)客戶業務活動；(iii)財務狀況；及(iv)業內聲譽仔細釐定客戶的信貸期。

我們的董事及客戶經理監察應收賬款的收集及過期，未償還結餘及審視客戶的信貸狀況。我們亦會就結清貿易應收款項進行監察及與客戶溝通。於往績紀錄期，由於我們一般在並無信貸期的客戶提取集裝箱或安排交付前向彼等收取款項，我們在向客戶收取款項方面並無經歷任何重大困難，而且並無任何壞帳或撥備記錄。

客戶投訴

我們明白實施程序以確保客戶投訴得以及時及適當處理的重要性。我們可能從本集團的客戶服務郵箱收到客戶投訴。有關投訴由前線客戶服務員工處理。就大部分由本集團解決的投訴而言，常見的客戶投訴通常有關裝運延誤，此乃由於我們的裝運時間表可能會受到極端天氣狀況及／或港口交通擠塞所影響，是我們難以控制的。

我們亦會向前線員工提供有關客戶服務的培訓及投訴處理技巧，並要求員工明白及跟從我們的標準投訴處理程序。這使管理層團隊能監察及建議預防性或補救措施，以防將來再次發生類似事件。我們相信我們已快速處理客戶投訴，並感到滿意。於往績記錄期間及最後實際可行日期，概無導致重大退款或糾紛的客戶投訴事件。

若干重大客戶及供應商重疊

於往績記錄期間，我們主要客戶中有七名客戶亦為我們的供應商。該等客戶為國際集裝箱運輸公司。彼等為我們支線船服務的主要客戶，主要將貨物由中國不同港口運至主要轉運港供貨物裝上國際集裝箱運輸班輪。另一方面，該等國際集裝箱運輸公司為無船承運人服務的服務供應商。在海上貨運代理服務方面，我們為客戶安排物流，包括航運至海外地區或我們不經營的航線。因此，在海上貨運代理服務方面，我

業 務

們為該等客戶向國際集裝箱運輸公司預訂航運服務。根據Euromonitor報告，擁有國際集裝箱運輸公司同時作為客戶及供應商乃行業慣例。

下表載列於往績記錄期間，與我們主要客戶其中七名（亦為我們的供應商）相關的收益及成本：

	截至12月31日止年度		
	2013年	2014年	2015年
來自該等客戶的收益 (百萬港元)	117.1	135.2	132.7
佔總收益百分比	19.8%	22.7%	28.9%
向該等客戶支付的成本 (百萬港元)	28.3	33.4	30.0
佔服務成本百分比	5.6%	6.4%	8.0%

就董事所深知及確信，該等實體及其最終實益擁有人為獨立第三方。

我們向該等客戶及／或其關連集團公司銷售及從彼等採購的條款乃以個別形式磋商，銷售及採購彼此並無關連，亦非互為條件。董事確認，於往績記錄期間，我們從該等客戶及／或其關連公司採購的服務並無售予該等客戶。董事亦確認與該等實體訂立交易的條款及定價政策與市場貫徹一致，並與我們其他客戶及供應商的交易相若。

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、船主及作為我們海上貨運代理服務中供應商的國際集運箱運輸公司。

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，應付五大供應商的服務成本分別約190.6百萬港元、186.1百萬港元及101.4百萬港元或佔總銷售成本約37.8%、36.0%及26.9%，而應付最大供應商的服務成本分別約92.0百萬港元、93.6百萬港元及38.7百萬港元或佔總銷售成本約18.3%、18.1%及10.3%。董事相信，誠如下表所載，鑑於五大供應商各自對我們總銷售成本的貢獻，彼等間的任何集中風險並不重大。

業 務

下表載有截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，關於我們五大供應商的
 基本資料，以及我們應付彼等的採購成本佔我們服務成本的百分比：

截至2015年12月31日止年度

我們的 五大供應商	背景	向本集團 出售的提供的 服務及產品	業務關 係年期	支付方法	信貸期	服務成本 (千港元)	佔服務成本 百分比
供應商A	國際集裝箱運輸公司	貨運服務	超過10年	銀行轉賬/支票	30天	38,719	10.3%
華港船務	香港躉船服務 供應商	躉船服務	超過10年	銀行轉賬/支票	30天	21,831	5.8%
供應商B	香港燃料供應商	燃料	超過5年	銀行轉賬/支票	30天	21,099	5.6%
供應商C	國際集裝箱運輸公司	貨運服務	超過10年	銀行轉賬/支票	30天	9,910	2.6%
供應商D	香港港口服務供應商	港口服務	超過10年	銀行轉賬/支票	30天	9,883	2.6%

截至2014年12月31日止年度

我們的 五大供應商	背景	向本集團 出售的提供的 服務及產品	業務關 係年期	支付方法	信貸期	服務成本 (千港元)	佔服務成本 百分比
供應商A	國際集裝箱運輸公司	貨運服務	超過10年	銀行轉賬/支票	30天	93,568	18.1%
供應商B	香港燃料供應商	燃料	超過5年	銀行轉賬/支票	30天	41,135	7.9%
華港船務	香港躉船服務 供應商	躉船服務	超過10年	銀行轉賬/支票	30天	25,712	5.0%
供應商C	國際集裝箱運輸公司	貨運服務	超過10年	銀行轉賬/支票	30天	14,530	2.8%
供應商E	中國港口服務供應商	港口服務	超過9年	銀行轉賬/支票	30天	11,178	2.2%

業 務

截至2013年12月31日止年度

我們的 五大供應商	背景	向本集團 出售的提供的 服務及產品	業務關 係年期	支付方法	信貸期	服務成本 (千港元)	佔服務成本 百分比
供應商A	國際集裝箱 運輸公司	貨運服務	超過10年	銀行轉賬/支票	30天	92,042	18.3%
供應商B	香港燃料 供應商	燃料	超過5年	銀行轉賬/支票	30天	38,801	7.7%
華港船務	香港躉船服務 供應商	躉船服務	超過10年	銀行轉賬/支票	30天	25,393	5.0%
供應商C	國際集裝箱 運輸公司	貨運服務	超過10年	銀行轉賬/支票	30天	22,600	4.5%
供應商G	香港燃料 供應商	燃料	超過5年	銀行轉賬/支票	30天	11,719	2.3%

有關華港船務的詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係」一節。

除華港船務，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，概無擁有本公司5%以上已發行股本的董事、彼等各自聯繫人及股東於上述本集團五大供應商任何人士中擁有任何權益。我們的供應商一般並無設定最低採購要求。我們通常根據營運及市場需求發出採購訂單。於往績記錄期間，董事概不知悉本集團在就營運採購服務及材料方面有任何困難。我們亦已訂立多項船舶租賃合同，一般為期3個月至1年不等。有關詳情請參閱本文件「業務－我們的業務－船隊結構－船舶租賃合同」一節。

燃料費

我們依賴燃料經營業務。截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，本集團產生的燃料費分別約78.5百萬港元、78.4百萬港元及44.7百萬港元，分別佔各年度服務成本約15.6%、15.1%及11.9%。截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，燃料費平均金額分別約為每噸919美元、875美元及510美元。燃料費的波動普遍與石油市價一致。在燃料費高漲時，我可能收取燃料附加費，將部分成本轉嫁至客戶。

有關燃料成本的敏感度分析的詳細討論載於本文件「財務資料－影響我們經營業績之主要因素－燃料成本」一節。有關燃料價格所產生風險的進一步詳情載於本文件「風險因素－燃料價格增加或燃料供應短缺可能間接及不利影響對我們服務的需求」一節。

業 務

質量控制

質量控制

營運超過20年，我們的管理層團隊承諾繼續改善服務質素。我們的董事相信，本集團有能力維持優質服務，加強及改善客戶滿意度及本集團作為優質海運服務供應商的聲譽；因此，董事及我們的主要僱員共同努力監察質量管理控制措施。

我們的董事與主要僱員每周舉行管理層檢討大會以討論營運資源檢討、客戶反饋及投訴跟進、業務營運預測及識別需要改善的地方。我們相信與員工進行有關會議並收集分析資料能使董事獲得最新知識及行業資訊，以保證本集團的營運效率、工作安全及服務質素。

於最後實際可行日期，質量管理團隊包括我們的執行董事及我們在華南地區各自的營運點的高級管理層團隊。團隊由我們的執行董事率領，彼等於本集團擁有逾10年的經歷及質量控制管理相關經驗。

船舶安全管理

本集團旨在向我們的僱員提供最安全環境。此外，本集團已印發培訓材料予僱員遵從，加強他們工作時的接待客戶技巧及對質量控制、內部政策、程序及安全相關事項的意識。

維修及維護

為維持安全操作，我們定期安排根據頒授相關分類的規定進行檢查。本集團就自置船舶的維修及維護實施嚴謹政策，每艘船舶約每年檢查十次。每艘船舶亦須每三年進行中期檢查，以及在船舶重續牌照時進行每六年的特別檢查。有關中期檢查及特別檢查的維修與維護一般需要船舶暫停運作及瀝乾船塢約六至十日。一般來說，該等檢查會在較低海運量的季節進行，而我們相信有關檢查對我們的業務不會造成重大干擾。

環境保護、健康及工作安全

鑑於本集團的業務性質，我們的營運活動不受環保規則規管，且我們於往績記錄期間，並未直接產生遵守適用環保規則及法規的成本。我們的董事預期本集團將來不會直接產生遵守適用環保規則及法規的重大成本。於最後實際可行日期，本集團並無就適用之環保健康工作安全規則及法規相關的任何重大不合規事件。

業 務

本集團已建立程式透過於員工手冊中設立並使之遵循一系列工作安全規則以向員工提供安全健康的工作環境。於往績記錄期間，本集團並無任何關於工人安全或就與工作安全及健康相關之適用法例及法規的重大不合規事件。

風險管理及承保範圍

市場風險

我們於日常業務過程中面對不同市場風險，包括外匯變動風險及燃料價格波動風險。更多資料，請參閱本文件「風險因素」及「財務資料－影響經營業績的主要因素」各節。

營運風險

誠如本文件「風險因素」一節所載，作為海運服務供應商，我們於日常業務過程中可能面對若干固有營運風險，可能令我們須承擔負債。為減輕該等風險及與風險相關的不可預測負債，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們已為優先使用協議下的租賃船舶及船舶、貨物、船員、主要僱員、集裝箱及其他財產投保。

運輸責任保險

我們已購買運輸責任保險，為因我們的支線船服務、在香港、福建省、廣東省、廣西壯族自治區的承運人自有箱服務及我們的海上貨運代理服務所導致，而要求我們承擔法律責任的受保人作出彌償。

保障與賠償責任保險

我們已購買保障與賠償責任保險，為我們的船隊提供保障與賠償責任風險的保障。我們的保障與賠償責任保險一般保障因(i)船舶作業中的死亡、個人受傷、疾病或就人命救助作出的付款責任；(ii)作業中對船殼造成的損毀；(iii)貨物責任；及(iv)就任何實體或個人財產受污染而產生的責任成本或開支，而對我們(視情況而定)提出的申索。

船殼及機器保險

我們已為優先使用協議下的船隊購買船殼及機器保險，主要保障船殼及機器部分或全部損失、船舶引擎、碰撞或因碰撞所引發責任的風險。為了在控制船殼及機器保險成本的同時獲得足夠保障，董事會不時考慮調整保險價值。

業 務

其他保險

我們已為我們的船隊購買保險以保障有關天災或意外或第三方責任引致的實質損害，並且亦為(其中包括)董事及僱員購買其他保險。有關保險保障的相關風險詳情，請參閱本文件「風險因素－我們投購的保險可能不足以彌補與我們業務經營有關的所有損失」一節。

董事認為就我們的業務規模及性質而言，我們的保單範圍乃屬常規，符合行業的正常商業做法。於往績記錄期間，我們並無遭遇任何重大事件或遭第三方索取巨額賠償，亦無申索任何巨額保費賠償。

投資及庫務政策以及內部控制

根據我們的庫務政策，我們可能動用閒置現金作投資賺取審慎回報。於往績記錄期間，我們投資於若干財資產品及上市證券。我們預期[編纂]後我們庫務部分的投資範圍將集中於低風險投資產品，進一步詳情載列如下。

為加強我們內部控制及風險管理程序的有效性，並識別及管理我們於處理金融投資交易時可能面臨的風險，我們成立投資管理團隊(「投資管理團隊」)，委員會由三名委員組成，即劉德豐先生、劉德祺先生及劉美婷女士，以監督我們的投資活動及交易。劉德豐先生為我們的執行董事及行政總裁，劉德祺先生為我們的執行董事，而劉美婷女士為我們的財務總監及公司秘書。有關其履歷的進一步詳情，載於本文件「董事及高級管理層」一節。董事會最終監督投資管理團隊，並負責決定及批准(i)年度投資計劃的年度投資上限及(ii)有關投資及庫務活動的任何其他重大事宜。

我們設有以下投資及庫務政策以及內部控制措施，以控制投資風險：

允許投資項目

我們採納審慎的投資及庫務政策，旨在透過使用閒置現金賺取低風險回報。投資管理團隊將拒絕允許投資項目範圍以外的建議投資項目。我們的允許投資項目清單包括長期國債、銀行定期存款及銀行發行的保本投資產品。倘我們需要在日後修訂允許投資項目清單，董事會將仔細考慮將予加入的投資工具，並批准有關變動(倘合適)。

業 務

檢查及制衡

為避免未經授權的投資活動，我們的投資項目須符合下列規定：

- 所有投資款項或轉賬須由主席批簽，經財務總監審閱，其後由出納員處理；
- 投資計劃的所有變動須由投資管理團隊作申請，並獲董事會批准；及
- 我們的會計部門將記錄我們所有投資活動，並進行更新。其將根據相關投資合同或報表就會計記錄進行每月檢查，確保其準確性及可適時監控投資項目。

申報機制

投資管理團隊須就所有投資交易向董事會提交分析及建議書，以供批准。倘取得董事會批准，交易將由財務人員處理。

投資管理團隊亦負責持續監控我們的投資項目，並就任何可能影響我們投資項目的事件向董事會報告。

董事確認，我們於往績記錄期間並無識別任何重大內部控制缺陷或失誤。

僱員

於2013年、2014年及2015年12月31日及最後實際可行日期，我們分別擁有252名、263名、261名及271名僱員。下表載列於最後實際可行日期，我們透過職能及辦公室地點劃分的僱員數目。

職能	僱員數目	佔僱員總數 百分比
高級管理層	24	8.9%
營運	129	47.6%
銷售及客戶服務	65	24.0%
會計／財務	39	14.4%
行政／人力資源	12	4.4%
資訊科技	2	0.7%
總計	271	100%

業 務

地點	僱員數目	佔僱員總數 百分比
香港	46	17.0%
中國	225	83.0%
總計	271	100%

我們與僱員訂立個別僱傭合約，當中涉及工資、僱員福利、工作場所安全及衛生環境以及終止僱用理由。僱員並無透過任何工會或以集體談判協議的方式商討彼等的聘用條款。董事相信我們與僱員的關係良好，原因在於我們有多名主要僱員已在本集團工作超過十年。此外，於往績記錄期間內及截至最後實際可行日期，我們並無遭遇對我們的營運構成重大影響或引致向我們提出索償的僱員工業行動或任何工作安全相關事故。

招聘及薪酬

我們相信我們之所以成功全賴我們的僱員。為維持我們於航運行業的專業服務，我們一般招聘的僱員具備若干相關行業經驗。本集團致力於提供具競爭力的薪金、福利、培訓、內部晉升機會，並且通常向僱員支付定額薪金及酌情花紅。於往績記錄期間，我們透過網上招聘平台、網上廣告或推薦，自公開市場直接聘用僱員。

培訓

我們向僱員提供在職培訓及培訓材料以加強彼等的接待客戶技巧及對質量控制、內部政策、操作程序及安全相關事項的意識。

資訊科技

DOC2000

*DOC2000*是我們的內部航運系統，其功能乃按我們的日常業務而設，包括航運運輸資料管理、船務文件管理、集裝箱管理及訂單管理。安裝於*DOC2000*的電子數據交換系統亦讓我們能連接會計系統；因此，我們的會計部門能輕易更新及監察本集團的財務資料。我們相信，具備此內部航運操作系統能大大改善員工處理大量交易時的準確度及效率。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，*DOC2000*為總部及我們所有的營運點處理交易，而我們並無經歷任何事故導致對我們的營運造成重大干擾。

業 務

全球定位系統(GPS)

我們使用的船舶均已安裝全球定位系統以追蹤方位及有關移動。全球定位系統連同自動識別系統及用於船舶及船舶交通服務的追蹤系統，均能讓我們實時識別兼發現我們的船舶。有關科技使我們的管理團隊能監察各船舶、實施精簡的時間管理導航時間表及不斷更新。倘出現任何緊急情況或任何不可預期的惡劣天氣狀況，董事亦能與船長就即時警報溝通。我們相信，該等科技能大大提升我們船隊的整體效率及安全。

研發

董事認為我們的業務性質並不需要重大研發活動。

知識產權

商標

於最後實際可行日期，我們在香港擁有一個商標，其中的權利、業權及權益已根據日期為2016年2月14日的轉讓契據轉讓予我們，而現正申請進行轉讓記錄。商標詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料—有關本公司業務的更多資料—8.本集團的知識產權」一節。除上文披露者外，我們的業務或盈利能力並不依賴任何專利或牌照或任何其他知識產權。

域名

於最後實際可行日期，我們擁有一個已註冊域名。域名詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料—8.本集團的知識產權」一節。

董事並不知悉於往績記錄期間內我們所擁有的任何商標版權或其他知識產權遭嚴重侵犯、我們所擁有的知識產權涉及任何訴訟或重大糾紛及我們侵犯任何第三方所擁有的知識產權。

物業

自有物業

於最後於最後實際可行日期，我們於中國共擁有五項物業，其中兩項位於福建省、一項位於廣東省以及一項位於廣西壯族自治區。總樓面面積約642.3平方米。根據我們的中國法律顧問所告知，我們對該五項自有建築物擁有建築所有權證書。

業 務

根據上市規則第五章及公司條例(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第6(2)條，本文件就公司(清盤及雜項條文)條例附表三第34(2)段獲豁免遵守公司(清盤及雜項條文)條例第342(1)(b)條的規定，其要求就我們的所有土地及房屋權益提供估值報告，而獲豁免之原因為我們的物業於2015年12月31日的賬面值低於我們資產總值的15%。

租賃物業

於最後實際可行日期，我們於香港合共租賃五項總樓面面積約5,700平方呎的物業，包括三個停車位、一個倉庫及一個辦公物業，並於中國向不同人士租賃19項物業，總樓面面積約1,871平方米。我們主要利用有關物業作為營運點(包括分公司及代表處)。我們位於香港的主要辦事處乃向本公司一名關連人士的聯營企業租賃。更多詳情見本文件「關連交易」一節。

於最後實際可行日期，我們於租賃物業的租賃權益存在下文所述的若干缺失：

- 我們的租賃物業中部分業主並無就總樓面面積約701平方米的九項出租物業提供妥善的業權證書或權屬證明，佔我們於中國租賃的物業總樓面面積約37.5%。
- 我們的租賃物業中部分業主並無向中國相關房屋租賃機關登記租賃協議。據我們的中國法律顧問所告知，(i)我們可能被相關中國機關要求於指定時限內登記相關租賃協議，倘若不遵從，則可能被罰款人民幣1,000元至人民幣10,000元不等，以及(ii)未有登記租賃備案將不會影響租賃協議的效力及執行。於最後實際可行日期，我們並不知悉住房機關就未登記而向我們處以罰款的任何通知。

董事認為，上述租賃物業的業權缺陷將不會對本集團的運營造成任何重大不利影響，原因為該等租賃物業有限的規模僅佔我們使用中的全部物業的小部分，且可容易由相若物業所取代而不會產生重大收入損失或其他相關成本。董事亦知悉，我們所支付的租金並無因上述缺陷而有所不同。

業 務

市場及競爭

根據Euromonitor報告，相較陸運及空運，水路貿易是使用最廣泛的運輸模式。水路貿易可用於裝載大型貨物，且成本最低，又綠色環保。於2014年，儘管全球貿易整體下滑，中國仍保持增長勢頭，並透過提高其於全球市場的份額（進出口總值增長約2.4%）鞏固其大國地位。於2014年，福建省、廣東省、廣西壯族自治區及海南省的港口集裝箱吞吐量分別為約12.7百萬標準箱、53.3百萬標準箱、1.7百萬標準箱及1.6百萬標準箱。

就廣州、深圳及香港的外貿轉運業務而言，在該等地區有逾800家營運商；然而，該等地區的市場高度集中，並由五大外貿轉運服務供應商所主導。有關水路貿易及航運服務行業的更多詳情，請參閱本文件「行業概覽」一節。

鑒於本節「競爭優勢」一段所載優勢，董事相信我們能夠提高我們的市場份額及捕捉市場上未來增長機遇。

法律訴訟及監管合規

法律訴訟

我們於往績記錄期間不時涉及於日常業務過程中產生的法律訴訟，惟概無對我們構成重大影響。於最後實際可行日期，本公司、附屬公司或董事概無任何尚未了結並對我們的財務狀況或經營業績造成重大不利影響的訴訟、仲裁或申索之一方，且概無該等重大訴訟、仲裁或行政程序已對本公司或我們的任何附屬公司構成威脅。

不合規記錄

住房公積金

於往績記錄期間，由於人力資源部的員工不熟悉住房公積金的規定，導致深圳永豐物流及其分公司、永豐國際貨運及其分公司以及深圳永世豐物流並無及時向相關的住房公積金機關登記，並且未有為我們在中國的所有僱員作出公積金供款。於2013年、2014年及2015年12月31日，我們參照適用法律及法規計算並就尚未支付的住房公積金作出最高金額分別為人民幣1.3百萬元、人民幣1.3百萬元及人民幣1.3百萬元的撥備。

根據中國住房公積金管理條例，我們須為僱員提供住房公積金。倘僱主未有為其僱員登記及設立住房公積金供款賬戶，相關住房公積金機關有權頒令僱主在指定時限

業 務

內登記及設立上述賬戶。倘僱主未有於指定時限內完成，將被罰款人民幣10,000元至人民幣50,000元不等。住房公積金機關亦可頒令僱主在指定時限內支付未支付的住房公積金。倘僱主未有於指定時限內支付未支付的住房公積金，住房公積金機關可向相關中國法院尋求頒令要求付款。

我們已為中國僱員登記及設立住房公積金供款賬戶。據我們的中國法律顧問所告知，我們不大可能因延遲向相關住房公積金機關登記而被罰款。

據我們的中國法律顧問所告知，倘任何相關住房公積金機關認為我們作出的住房公積金供款並不符合相關中國法律及法規的要求，可能頒令我們於指定期限內支付未支付的結欠。倘我們未有於指定期限內支付，相關住房公積金機關可向相關中國法院尋求頒令要求付款。

我們已收到相關機關的確認函件，而據我們的中國法律顧問告知，該函件乃由我們的住房公積金主管及負責機關發出。該等確認函件及我們的董事確認，(其中包括)我們於往績記錄期間並無就中國住房公積金被處以任何行政處罰。

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並無就住房公積金供款被相關機關施以任何行政行動、罰款或處罰，亦無接獲相關中國機關發出任何通知頒令我們就未支付的住房公積金作出付款。此外，我們已於合併財務報表中就往績記錄期間的未支付住房公積金作出全數撥備。

基於上文所述，我們的中國法律顧問認為，我們可能被相關機關要求於指定時限內支付未支付的公積金供款，但以我們將於相關監管機關要求下及時支付未支付的公積金供款為前提，我們將不大可能因住房公積金供款而於日後被施以任何行政處罰。同時，董事確認我們自2016年1月起已開始就我們全體僱員的住房公積金作出全數供款。

控股股東的彌償保證

根據彌償契據，倘相關中國機關要求我們支付未支付的住房公積金，各控股股東須就因此而產生的一切申索、行動、要求、訴訟、裁決、損失、責任、損害、成本、支出、費用、開支及罰款作出彌償。

業 務

內部監控

董事意識到良好公司治理及內部監控的重要性，並致力透過各種方法予以改善。

我們於2015年8月委聘一位獨立內部監控審查員（「獨立內部監控審查員」），以協助本集團及獨家保薦人審查我們的內部監控。工作範圍主要包括(i)在公司層面及業務經營層面對我們的內部監控進行審查；(ii)報告主要風險及經營低效之處；(iii)評估是否已大致保有及妥為簽署政策及經營流程文件；(iv)建議改善措施；(v)與董事及高管溝通，以報告審查的結論及建議；及(vi)進行跟進審查並報告結論。

我們已採取以下措施，以確保在[編纂]後持續遵守所有適用法律及法規，並加強內部監控：

- 我們已委任國泰君安融資有限公司為[編纂]後的合規顧問，以就持續遵守上市規則及其他適用的香港證券法律和法規提供建議；
- 為強化合規意識及知識，我們於2016年2月為董事和管理層安排合規培訓。該等培訓提供公司條例、公司（清盤及雜項條文）條例、證券及期貨條例以及上市規則項下有關上市公司董事的持續義務職責及責任的資料。
- 我們於2016年[•]成立審計委員會，由三名獨立非執行董事組成，即李家麟、盧溫勝及林潞，他們均具有財務及／或一般管理方面的豐富經驗。審計委員會亦通過了書面章程，清楚列明其職責及義務，以確保符合有關監管規定。特別是，審計委員會有權審查或會引起財務申報、內部監控或其他事項的可能不當行為之任何安排。

董事及獨家保薦人的意見

董事及獨家保薦人已審查本集團採納的相關公司管治措施及內部監控，董事及獨家保薦人相信，上述公司管治措施及內部監控經採納後，將足以防止再次發生該等不合規事件，而我們的不合規事件對於上市規則第3.08條、第3.09條及第8.15條項下的董事適任與否及上市規則第8.04條項下本公司適合[編纂]與否並無任何重大影響。