

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，須連同本文件全文一併閱覽，以確保其完整性。閣下在決定投資於我們的[編纂]前，應閱覽包括構成本文件不可或缺部分的各附錄在內的整份文件。任何投資均涉及風險。投資於我們的[編纂]的某些特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下在投資於我們的[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2015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供應商中排名第五，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。

我們的業務

於往績記錄期間，我們主要向客戶提供三類服務：

附註：有關我們的支線船服務與承運人自有箱服務的比較，請參閱本文件中「業務—我們的業務—支線船服務與承運人自有箱服務之差異」一段。

1. 支線船服務。

主要客戶：	大型國際集裝箱運輸公司
提供特定服務：	我們作為國際集裝箱運輸公司的承包商，為整體航線其中一部分提供支線船服務，主要連接中國的不同港口及轉運港(即香港、深圳或南沙)
我們的角色及在工作流程中的責任：	我們安排支線船於不同港口提取貨運集裝箱，將其運送至轉運港之集裝箱碼頭，並在該處將集裝箱裝上經營定期遠洋航線的國際集裝箱遠洋船，反之亦然。於收到客戶要求付運特定貨物的指示後，將收到的相關貨物運送至指定設施。該項服務使用國際集裝箱公司的集裝箱。
我們的航線：	往來中國的多個港口及轉運港(即香港、深圳及南沙)，相關航線為貨物來／往海外國家遠洋航行的其中路段。

2. 承運人自有箱服務。

主要客戶：	以中國或香港為基地經營中港貿易的不同行業的企業(如生產商及貿易公司)
提供特定服務：	我們提供支線船服務及供客戶使用之集裝箱
我們的角色及在工作流程中的責任：	於中國及香港的不同港口間為客戶的整體航線運輸集裝箱，亦提供集裝箱以供客戶使用。
我們的航線：	往來於中國及香港的不同港口，通常為中港貿易的完整航線

概 要

3. 海上貨運代理服務。

主要客戶：	以中國或香港為基地且通常需要我們自香港或中國向世界各個地點運輸貨物的不同行業的企業（如生產商及貿易公司）
提供特定服務：	我們作為物流網絡專家為客戶安排航運物流，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。
我們的角色及在工作流程中的責任：	我們代表客戶，按照客戶要求的具體時間及條件為海外運輸安排國際集裝箱運輸；並安排目的地的行政手續（例如，由收貨人或快遞公司收貨、支付目的地港口收取的手續費、安排拖救服務及清關）。我們根據客戶的要求開具無船承運人提單並承擔無船承運人代理服務的貨運責任；或安排國際集裝箱運輸公司於國際貨運代理服務中開具船東提單。
我們的航線：	我們就各訂單中高度定制化的需求而安排航運物流，因此並無特定航線

於最後實際可行日期，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。優先使用協議下的四艘船舶於中國登記。除於2015年12月31日及最後實際可行日期，該等四艘船舶其中一艘以本集團名義登記持有40%所有權，而其餘三艘船舶各以本集團名義登記持有49%所有權外，我們於往績記錄期間至最後實際可行日期並無任何自有船舶。優先使用協議將於2041年9月至2044年4月間屆滿。於最後實際可行日期，船舶租賃合同下全部12艘租賃船舶的使用期限介乎六個月至18個月，將於2016年7月至2017年7月間屆滿，詳情請參閱本文件「業務－船隊結構」一節。

下表載列所示期間按服務類別及航線劃分的我們的裝運量、收益、毛利及毛利率。務請注意，由於我們就各訂單中高度定制化的需求而安排航運物流，海上貨運代理服務並無特定路線。

	截至12月31日止年度					
	2013年		2014年		2015年	
	標準箱	收益 千港元	標準箱	收益 千港元	標準箱	收益 千港元
支線船服務						
福建航線	66,350	99,366	42,654	62,618	37,908	52,398
廣東航線	193,921	109,252	184,717	103,289	181,015	99,860
廣西航線	101,698	161,438	136,054	213,963	120,471	164,190
海南航線	9,495	5,918	9,016	4,242	22,737	22,460
小計	371,464	375,974	372,441	384,112	362,131	338,908
承運人自有箱服務						
福建航線	12,005	21,891	12,284	25,558	12,246	23,728
廣東航線	7,945	8,209	6,731	9,995	7,328	10,275
廣西航線	1,569	3,518	2,073	5,386	1,461	3,427
海南航線	240	317	304	461	60	114
小計	21,759	33,935	21,392	41,400	21,095	37,544
海上貨運代理服務	33,362	181,119	27,172	169,239	19,642	82,719
總計	426,585	591,028	421,005	594,751	402,868	459,171

概 要

	截至12月31日止年度					
	2013年		2014年		2015年	
	毛利 千港元	毛利率 %	毛利 千港元	毛利率 %	毛利 千港元	毛利率 %
支線船服務						
福建航線	6,865	6.9%	3,240	5.2%	4,481	8.6%
廣東航線	24,061	22.0%	14,324	13.9%	15,266	15.3%
廣西航線	19,322	12.0%	22,282	10.4%	32,280	19.7%
海南航線	1,346	22.7%	591	13.9%	3,803	16.9%
小計	51,594	13.7%	40,437	10.5%	55,830	16.5%
承運人自有箱服務						
福建航線	10,449	47.7%	12,089	47.3%	10,883	45.9%
廣東航線	4,778	58.2%	5,715	57.2%	5,569	54.2%
廣西航線	2,224	63.2%	3,401	63.1%	2,196	64.1%
海南航線	199	62.8%	280	60.7%	72	63.2%
小計	17,650	52.0%	21,485	51.9%	18,720	49.9%
海上貨運代理服務	17,730	9.8%	15,079	8.9%	8,417	10.2%
總計	86,974	14.7%	77,001	12.9%	82,967	18.1%

於2014年，我們的收益增加0.6%，主要由於支線船服務及承運人自有箱服務收益增加，部分由於海上貨運代理服務收益減少所抵銷。前兩類服務收益增加主要由於我們於廣西壯族自治區擴展航線及營運，並削減分配至毛利率相對較低的海上貨運代理服務的資源。我們的毛利減少11.5%，而我們的毛利率由14.7%下降至12.9%。此乃主要由於香港於2014年出現港口擠塞，我們不得不增加船舶租賃以維持航運服務準時，以致毛利率降低。

於2015年，我們的收益減少22.8%。此乃主要由於中國出口總值減少導致我們的裝運量減少，加上燃料價格降低導致我們的服務價格降低。另一方面，隨著相關服務的客戶需求降低，我們進一步將營運資源調離海上貨運代理服務，並集中於另外兩類毛利率較高的服務。據此，我們的毛利增加7.7%，毛利率由12.9%增加至18.1%。

於往績記錄期間，海上貨運代理服務佔收益比例下降。由於該類服務令我們所提供服務組合更趨完善，使我們能夠向客戶提供全面的服務，從而提升我們的競爭力及與客戶的關係，因此我們有意繼續提供該類服務。

概 要

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	7日	103,754	76%	67,574	81%	67,574	74%
轉運港來往 廣東航線	2.5日	249,776	81%	275,504	69%	233,225	81%
轉運港來往 廣西航線	8日	109,294	94%	182,408	76%	148,175	82%
轉運港來往 海南航線	7日	11,869	82%	12,060	77%	23,929	95%
總計		474,693	83%	537,546	73%	472,903	81%

欲了解詳情，請參閱本文件「業務－我們的業務－船隊載貨量及使用率」一節。

我們的客戶及供應商

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，向我們五大供應商應付服務成本分別約為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%。同期，向我們最大供應商應付服務成本分別約為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%。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、彼等各自之聯繫人及擁有本公司5%以上已發行股本的股東於任何本集團五大供應商中擁有任何權益。

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)我們所釐定合理毛利率。欲了解詳情，請參閱本文件「業務－銷售及營銷－我們的定價」一節。

概 要

以下載列我們於往績記錄期間的裝運量及每標準箱平均價格以服務種類呈列的分析。每標準箱平均價格乃以我們的收益除以標準箱數量計算，我們的收益包括每個標準箱的貨運費、處理及其他增值收入。務請注意，由於我們的海上貨運代理服務中我們主要作為客戶代理就各訂單中高度定制化的需求安排物流，因此並無特定航線。

	截至12月31日止年度					
	2013年		2014年		2015年	
	標準箱	每標準箱 平均價格 港元	標準箱	每標準箱 平均價格 港元	標準箱	每標準箱 平均價格 港元
支線船服務	371,464	1,012	372,441	1,031	362,131	936
承運人自有箱服務	21,759	1,560	21,392	1,935	21,095	1,780
海上貨運代理服務	33,362	5,429	27,172	6,228	19,642	4,211
總計	426,585	1,385	421,005	1,413	402,868	1,140

我們的集裝箱

我們提供多種集裝箱以迎合客戶需要，包括標準箱、40呎標準箱、40呎高櫃集裝箱及40呎冷凍箱。下表載列於各下列所示日期本集團自有集裝箱及租賃集裝箱的數量及容量：

	2013年		於12月31日 2014年		2015年		於最後實際 可行日期	
	數量	標準箱	數量	標準箱	數量	標準箱	數量	標準箱
自有集裝箱	634	963	863	1,421	863	1,421	859	1,413
租賃集裝箱	229	458	100	150	150	200	200	250
總計	863	1,421	963	1,571	1,013	1,621	1,059	1,663

欲了解詳情，請參閱本文件「業務－集裝箱」一節。

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：

- 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
- 我們的經營模式融合海運服務達致協同效應
- 可分散我們風險的牢固客戶關係及廣泛客戶基礎
- 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

概 要

我們的策略

我們的目標是成為中國水路貿易及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
- 擴大與綜合港口及物流有關的服務範圍
- 擴大覆蓋範圍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裝運量
- 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物色新客戶

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配發及發行的任何股份），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）。

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

下表載列摘錄自我們於往績記錄期間的合併收益表的節選資料：

	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
毛利	86,974	77,001	82,967
其他收入	2,605	23,463	17,039
除稅前溢利	34,405	42,772	44,599
年度溢利	31,288	38,416	39,169

概 要

我們的其他收入包括所收到的政府補貼，於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度各年分別約為1.9百萬港元、15.8百萬港元及14.5百萬港元，分別佔同期純利約6.2%、41.0%及36.9%。該等政府補貼主要為獎勵我們致力穩定集裝箱航運能力及載貨集裝箱供應而提供的激勵補貼，由地方政府全權決定授出，並須受相關中國法律、法規及政策所規管。倘我們日後未能取得或維持政府補貼或任何其他有利待遇，本集團的經營業績及現金流量可能下降，而我們的盈利能力可能下降，且業務、財務狀況及經營業績亦可能受到影響。有關政府補貼的相關法律、規則及法規的詳情，請參閱本文件「監管概覽－有關物流業政策及政府補貼的條文」一節。

下表載列於往績記錄期間本集團之重大服務成本明細：

	截至12月31日止年度		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
碼頭處理費	185,907	195,689	169,791
運費	138,380	132,082	72,370
船舶租賃費	45,806	58,044	51,027
燃料費	78,548	78,388	44,715
躉船費	25,393	25,712	21,831

有關碼頭處理費、平均運費、船舶租賃費及燃料費的敏感度分析，請參閱本文件「財務資料－影響經營業績的主要因素」一節。

下表載列摘錄自我們於往績記錄期間合併財務狀況表的節選資料：

	於12月31日		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
流動資產總值	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
非流動資產總值	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>

下表載列摘錄自我們於往績記錄期間合併現金流量表的節選資料：

	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	<u>6,914</u>	<u>8,204</u>	<u>11,681</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 (附註)

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

附註. 欲了解詳情，請參閱本文件「財務資料—主要財務比率」一節。

- (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) 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項目的論述—貿易應收款項—貿易應收款項賬齡分析」一節。
- (4) 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項目的論述—貿易應付款項—貿易應付款項賬齡分析」一節。

近期發展

根據中國商務部的資料，截至2015年12月31日止年度，中國的出口及進口價值分別較2014年下跌1.8%及13.2%。據中國海關總署的資料，相較於截至2015年5月31日止五個月，中國出口價值於截至2016年5月31日止五個月下降1.8%，而進口價值則下跌5.0%。根據本集團於截至2016年4月30日止四個月的未經審核管理賬目，我們的收入相較於截至2015年4月30日止同期有所下降，此乃受到中國進口需求降低的影響。相較於2015年同期，我們的裝運量於截至2016年4月30日止四個月維持穩定於約133,000個標準箱。然而，我們的毛利及毛利率均有所增長，主要原因為相較於截至2015年4月30日止同期國際油價較低，因而燃料費相對較低所致。儘管中國經濟增長近期放緩，加上貿易環境可能影響我們的裝運量及財務業績，惟中國依然是全球主要的貿易國家，於截至2015年12月31日止年度的集裝箱吞吐量達209.6百萬個標準箱。此外，根據Euromonitor報告，華南地區的港口集裝箱吞吐量普遍正在上升，我們亦預期中國與東盟國家之間的貿易額將有所增長。因此，我們將(i)擴大航線及分公司的覆蓋範圍；及(ii)擴展船隊以擴大航線覆蓋範圍，並基於現有船隊使用率優化船隊，務求擴大收入來源及客戶基礎，並且集中提升營運效率以維持競爭力及盈利能力。有關我們優化船隊策略及進一步擴展航線覆蓋範圍的進一步詳情及理由，請參閱本文件內「業務—我們的策略—持續優化船隊、裝運量及資源整合」及「業務—我們的策略—擴大覆蓋範圍以建立新航線及分部」等章節。

另一方面，由於約[編纂]的[編纂]開支預計將從截至2016年12月31日止年度的合併收益表內扣除，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。除上述者外，董事確認，自2015年12月31日（即本集團最近期經審核合併財務報表的編製日期）起及截至本文件日期，我們的財務或貿易狀況並無任何重大不利轉變。

概 要

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
股份[編纂] ⁽¹⁾	[編纂]	[編纂]
每股未經審核備考經調整綜合 有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) [編纂]根據預計將於緊隨[編纂]完成後已發行的[編纂]股股份計算。
- (2) 每股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述調整後，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，永豐及鷺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，每股未經審核備考經調整有形資產淨值將分別約為[編纂]港元或[編纂]港元。

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悉數償付。於2016年2月，本公司宣派特別股息45.0百萬港元，並已於2016年6月6日以本集團內部資源悉數派付，而有關股息派付將令本集團的現金結餘以及流動資產淨值及資產淨值結餘減少相同金額。我們目前擬於[編纂]後及受限於本文件「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，向股東宣派於[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檢討本公司的財務表現、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。

[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[編纂]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]百萬港元預期將於[編纂]後資本化。餘額約[編纂]百萬港元預計將於我們的損益賬扣除，其中約[編纂]百萬港元已於2015年12月31日或之前扣除，約[編纂]百萬港元預計將於截至2016年12月31日止年度扣除。實際金額可能與是項估計不同。

概 要

[編纂]原因及[編纂]

本公司正在申請[編纂]，以(i)提昇本集團的企業地位，並有助加強其品牌知名度及市場聲譽；(ii)讓本集團於[編纂]時及其後參與資本市場集資，以支持擴展計劃並實行本文件所述策略；及(iii)擴大本公司的股東基礎，為股東買賣股份提供流通市場。此外，[編纂]大部分用作資本開支。特別是，誠如本文件中「業務－我們的策略」一節所述，我們計劃將[編纂][編纂]約45%用於添置船舶，及將[編纂][編纂]約5%用於購置額外集裝箱及升級電腦系統及軟件。此外，我們透過於平潭自由貿易區設立物流服務中心及貨物堆場擴大我們的服務範圍的政策，可能須作出重大資本開支約74.4百萬港元，我們計劃將[編纂]（假設[編纂]為每股股份[編纂]港元）[編纂]約[編纂]百萬港元用於撥支有關發展計劃，餘額則以內部資源及銀行融資撥付。我們相信，[編纂]將促成本集團之擴展計劃得以落實進行。有關進一步詳情，請同時參閱本文件中「業務－我們[編纂]的原因」一節。

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），我們估計將收取[編纂][編纂]約[編纂]百萬港元。我們擬將本次發售[編纂]用作下列用途：

- 約[編纂]百萬港元（約佔[編纂][編纂]的[編纂]%）將用於擴展我們的船隊；
- 約[編纂]百萬港元（約佔[編纂][編纂]的[編纂]%）將用於發展我們的集裝箱堆場及相關的物流服務中心；
- 約[編纂]百萬港元（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]百萬港元（約佔[編纂][編纂]的[編纂]%）將用於本集團的一般營運資金。

關於上文所述我們為船隊添置船舶的計劃，我們可考慮按照現有優先使用協議的類似條款，就額外船舶訂立額外的優先使用協議以達致目的。根據本集團的會計政策及香港財務報告準則，優先使用協議中的船舶計入本集團物業、廠房及設備並會產生折舊費。據我們估計，假設優先使用協議項下一艘額外船舶的成本約為10百萬港元，我們預計額外的折舊將約為每年0.6百萬港元，而額外的營運成本將約為每年0.4百萬港元。相對而言，租賃一艘船舶的租金成本估計一般約為每年1.1百萬港元至5.4百萬港元。

我們現有船隊於往績記錄期間各年度的總使用率分別為83%、73%及81%。由於本集團所使用船舶一般根據預定時間表按定期航線營運，特定航線的船舶使用率有時達至較高水平。例如，海南航線的船舶使用率於2015年達95%，而廣西航線則於2013年達94%。此外，經考慮(i)上述船舶使用率乃參考按標準箱計算的裝運量計算所得，而實際船舶使用率偶爾可能受航線預定時間表及各支線船的最高重量限制所局限；(ii)我們的策略是擴大航線及分公司的覆蓋範圍；及(iii)我們於往績記錄期間內各個年度

概 要

租賃超過10艘船舶，倘若我們在優先使用協議下的船舶增加，則可減少船舶租賃並且更有效地控制成本，我們認為，利用[編纂]訂立額外優先使用協議乃屬合適之舉。

關於上文所述我們和平潭自由貿易區發展貨櫃堆場及物流服務中心的計劃，我們計劃在平潭自由貿易區建立一個集裝箱堆場，作為配備存倉設施、起重設施及換載設施系統的物流服務中心。我們擬提供包括裝卸集裝箱服務、集裝箱維修及維護服務、集裝箱存倉服務及其他相關服務。根據中國政府的發展計劃，平潭自由貿易區現正發展為一個保稅港區，提供連串鼓勵性政策及稅務優惠以吸引各個行業的企業進駐。預期平潭自由貿易區將會進行大量貿易，並產生對於物流服務的大量需求。利用我們於福建省(包括福州、泉州及廈門港口)的現有業務及我們於海運服務行業的經驗，我們相信平潭自由貿易區將成為我們發展及擴展港口及物流相關業務的理想戰略地點。

有關進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」及「業務－我們的策略」各節。

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
- 貨艙運費的波動可對我們的經營業績造成不利影響
- 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
- 燃料價格上漲或燃料供應短缺或會對我們服務的需求間接造成不利影響
- 我們所參與的水路貿易及航運服務市場極具週期性
- 香港作為轉運港的地位降低，或會導致對我們海運服務的需求減少並令我們的收入及盈利能力下降

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於股份前，評估本文件「風險因素」一節所載的具體風險。

不合規事件

董事確認，於往績記錄期間內及直至最後實際可行日期並無重大不合規事件。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－我們的業務－我們的牌照及監管合規」一節。