

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，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代理能力的覆蓋範圍。

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。

本公司的支線船服務，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遠洋航行，反之亦然。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（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為客戶提供支線船服務，並以我們自有及向第三方租賃的集裝箱及／或集裝箱交換協議中的使用權向客戶提供集裝箱。於該服務中，我們提供支線船服務及供客戶使用之集裝箱。

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。

我們的經營模式融合海運服務以達致營運協同效應，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。我們的海上貨運代理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，我們的海運服務裝運量分別為426,585個標準箱、421,005個標準箱及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。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個標準箱、537,546個標準箱及472,903個標準箱。此外，我們提供多種集裝箱以迎合客戶需要，由自有集裝箱、租賃集裝箱及集裝箱交換協議項下的集裝箱組成。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。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，因此需要特定航線增加額外載貨空間，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外裝運量。

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於原本租賃期末將船舶租賃期延期三個月至十二個月。在裝運量偏高的旺季，我們會行使有關續約選擇權以保持穩定的船隊載貨量。為避免船隊載貨量過剩，我們將不會在裝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船舶租賃過量的成本及風險。

業 務

我們的經營模式融合海運服務以達致協同效應

我們的業務包括三種服務，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。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。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，我們提供海上貨運代理服務，並作為一站式服務供應商協調所有物流安排。我們透過以下三方面以達致協同效應：第一，於三種業務職能間共享營運資源，包括客戶基礎、載貨空間、貨運容量、集裝箱、人力資源及資訊科技系統；第二，我們的支線船服務幫助國際集裝箱運輸公司(作為我們的客戶)向或為一般從事多種業務(如零售、製造或貿易)的企業發貨人、托運人或收貨人運送貨物。借此，我們能給廣大的潛在客戶留下印象並拓展我們的業務網絡。第三，多家國際集裝箱運輸公司為我們支線船服務的客戶，同時亦為我們海上貨運代理服務的供應商。我們借此能與該等國際集裝箱運輸公司建立雙邊、穩定及緊密的業務關係。

可分散我們風險的牢固客戶關係及廣泛客戶基礎

我們支線船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裝運量超過出口裝運量，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，並加強我們與國際集裝箱運輸公司的關係。

此外，憑藉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，加上港口覆蓋範圍網絡，我們可整合載貨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，並曾於不同行業組織擔任多個職位。劉與量先生亦自營運我們的海運服務積累經驗及知識。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、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

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為船隊增加三至四艘船舶。船舶的確實成本及數目將取決於市價、型號及船隊配置，將增加的船舶包括V型船艙（作沿海運輸）及圓底船艙（作河道貿易）。我們可能考

業 務

慮就此於中國的船隊訂立額外的優先使用協議。視乎當前經濟環境，我們計劃於2016年第四季度至2017年第一季度添置兩艘船舶，並於2017年第四季度添置兩艘船舶。根據本集團的會計政策及香港財務報告準則，優先使用協議項下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總額估計約為每年1.1百萬港元至5.4百萬港元。

根據我們有關現有優先使用協議的經驗，我們預期將藉由訂立類似優先使用協議以購置船舶，有關價格將於前期償付。根據我們的經驗，預期將就超出我們應佔船舶擁有權之市值支付優先使用協議成本溢價最高40%。董事相信，有關溢價主要歸屬於獨家優先使用權及我們根據有關優先使用協議所獲授其他權利。董事認為有關溢價屬公平合理，且符合行業慣例，並根據(其中包括)以下各項釐定：(i)我們訂立現有優先使用協議之過往經驗；(ii)本集團之擴展業務及處理量的需要；(iii)第三方船舶租賃之市場供求；(iv)船舶之預期餘下可使用年期；(v)建議船舶夥伴將收取之預期年費；(vi)我們根據優先使用協議之權利；(vii)船舶夥伴就提供船舶合規及安全管理指引所提供服務。有關我們的優先使用協議之進一步詳情，請參閱第127至133頁。

我們現有船隊於往績記錄期間各年度的總利用率分別為83%、73%及81%。然而，由於本集團所使用的船舶一般根據預先釐定的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%。由於我們計劃開拓航線及服務範圍，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自[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。我們將藉由優先使用協議下的額外船舶獲得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]百萬港元)用於添置船舶，而約[編纂]%的[編纂][編纂](或約[編纂]百萬港元)用於購買額外集裝箱及升級電腦系統以及軟件。

業 務

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。中國政府已頒佈中國(福建)自由貿易試驗區平潭片區(「平潭片區」)的發展管理計劃，面積約為43平方公里。平潭是福建省最大的島嶼，位於福建省鄰近台灣海峽的沿海地區，靠近多個本地港口，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。

業 務

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、進一步利用進口貨物進行製造及加工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業務，如製造業、電子商貿、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。

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，憑藉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（「意向書」），確立本集團與有關政府代表就平潭片區發展的合作意向。根據意向書，我們將訂立正式合作協議。經諮詢中國法律顧問後，我們預期訂立有關合作協議並無任何重大法律障礙。我們計劃於平潭片區建立一個集裝箱堆場作為物流服務中心，配備庫存設施、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、庫存及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，提高我們於中國水路貿易及航運服務市場的地位。

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。

業 務

我們於平潭片區發展集裝箱堆場及物流服務中心之推行計劃及估計開支載列如下：

時期	階段	估計開支	百萬港元
2017年9月至 2018年4月	建設工程	收購土地使用權	14.3
	– 興建基礎建設	建設貨物堆場	9.8
	– 購置設備，例如集 裝箱起重機及正面 起重機	興建倉庫 設備 初步行政成本	7.4 6.1 2.8
		小計	40.4
2018年5月至 2018年7月	第一階段運作	–	–
	– 完成第一階段建設 工程		
	– 貨物堆場開始運作		
2018年8月至 2019年1月	進一步擴展	收購土地使用權	9.5
	– 倘第一階段運作進 展理想，且前景仍 然明朗，我們可能 作進一步投資以完 成建設達計劃容量 的貨物堆場。	建設貨物堆場 興建倉庫 設備 其他	4.5 11.6 6.1 2.3
		小計	34.0
		總計	74.4

基於以下各項，本集團具備發展集裝箱堆場及物流服務中心的相關行業專業知識：(i)我們於一般及日常業務過程中，曾與我們營運業務所在各港口的集裝箱堆場及物流服務中心緊密合作，於營運業務年間，我們已累積有關集裝箱堆場及物流服務中心之相關知識；(ii)各執行董事平均已於本集團服務逾13年，特別是，主席兼執行董事劉與量先生已於航運業積逾40年經驗，且擁有船員及貨物管理服務之豐富知識；而執行董事劉德祺先生亦擁有碼頭營運經驗，並曾參與港口併購項目；及(iii)根據目前航運及物流業就業情況，董事相信聘請相關人才協助我們發展平潭集裝箱堆場及物流服務中心並無困難。

業 務

基於上文所述，本集團於平潭片區發展計劃的總資本開支估計最多約為74.4百萬港元。我們計劃以[編纂]（假設[編纂]為每股股份[編纂]港元）的部分所得款項[編纂]百萬港元撥支平潭片區的部分資本投資開支，餘額則以內部資源及／或銀行融資支付。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。

擴大覆蓋範圍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集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部。至於新分部及航線，我們以擁有高貿易量及對於我們的支線船服務需求龐大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有利地位。我們相信這將進一步鞏固我們於中國的地位並擴大收入來源。

業 務

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例，我們計劃擴展支線船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，從而進一步加強我們的競爭力。我們有意留聘及投資於人力資本，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事業發展。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，我們將透過遵守及監督有關我們供應商的監控措施及程序，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物色新客戶

我們有意加強與主要客戶的現有關係，並透過物色新客戶擴大客戶基礎。為達到此目標，我們計劃繼續加大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的外部代理鞏固緊密關係。

我們亦致力改善不同海運服務的市場推廣及品牌建立活動的協調，並發展售後服務以為現有客戶提供更好的服務，並物色新客戶。此外，我們集中與更多名客戶建立長期關係，藉此維持可產生穩定現金流的持久業務量。

業 務

我們[編纂]的原因

本公司正就以下目的尋求[編纂]：(i)提昇本集團企業形象，以加強其品牌知名度及市場上聲譽；(ii)讓本集團得以於[編纂]時及較後時間在資本市場[編纂]，以支持本文件所述我們的擴展計劃及策略；及(iii)為本集團建立廣大股東基礎，並為股份買賣提供流通性。誠如上文所述，我們已制定未來的擴展策略。特別是，預期將就實行我們有關優化船隊、擴大服務範圍以涵蓋港口及物流相關服務，以及擴大航線及分支覆蓋範圍的策略產生重大資本開支。有見及此，[編纂]將讓我們可獲資金支持以實行有關策略。

本集團已有近23年歷史。劉與量先生為控股股東之一，並為本公司創辦人、主席兼執行董事，承諾竭誠盡力為本公司服務。劉氏家族各成員亦於本公司擔當重要角色。執行董事劉與量先生、劉德豐先生及劉德祺先生，以及非執行董事唐鴻琛女士已服務本集團分別逾22年、14年、8年及11年，彼等長久以來服務本集團，反映控股股東對本集團的承擔。我們認為此時為尋求[編纂]的適當時機。董事相信，[編纂]會將本集團推上另一層次，並加強本集團之財務狀況及企業形象，讓我們得以更有效應付未來挑戰。

就我們的未來計劃而言，控股股東承諾將致力於本公司[編纂]後的長遠業務擴展及發展。為明確體現有關承諾，就我們優化船隊的策略而言，我們已就購置適當船舶或訂立優先使用權協議取得報價。我們將繼續物色符合我們擴展計劃的適當船舶。就我們擴大綜合港口及物流相關服務範圍的計劃，我們的管理層已與平潭自由貿易區相關政府官員協商，以推行我們設立物流服務中心及貨物堆場。我們相信，本文件所載我們的未來計劃，將促成本集團的短期及長遠發展，而我們亦已採取實際行動，準備落實上述計劃。我們將於未來的中期報告及年報內報告有關本集團落實發展計劃的最新進度。

我們的業務

我們是聲譽卓越的中國及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。

業 務

本集團的支線船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遠洋航行。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（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。我們的支線航運船將華南的較小國內港口與主要轉運港連結起來。我們的支線船服務主要利用我們的船隊，而集裝箱則為自有或客戶安排。

我們的承運人自有箱服務為客戶提供支線船服務以及我們自有的及向第三方租賃的集裝箱及／或集裝箱交換協議項下的使用權。於此項服務中，我們提供支線船服務及供客戶使用之集裝箱。

我們於海上貨運代理服務中作為物流網絡專家，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%

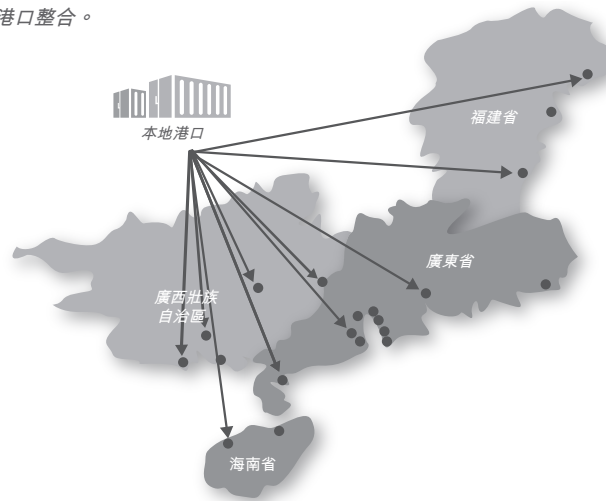
本集團三種服務的經營模式詳情如下所載：

1. 支線船服務

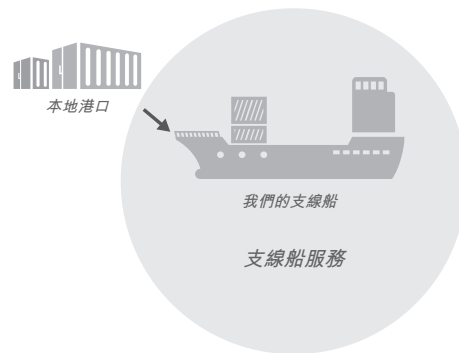
於支線船服務中，我們為國際集裝箱運輸公司部分航運航線的承包商，主要連接中國的不同港口及轉運港（即香港、深圳或南沙）。於我們的工作流程中，我們安排支線船舶從不同港口接收海運集裝箱並運往轉運港貨運碼頭，並於此裝載於營運常規長途航線的國際集裝箱運輸班輪，反之亦然。一般營運流程如下所示：

業 務

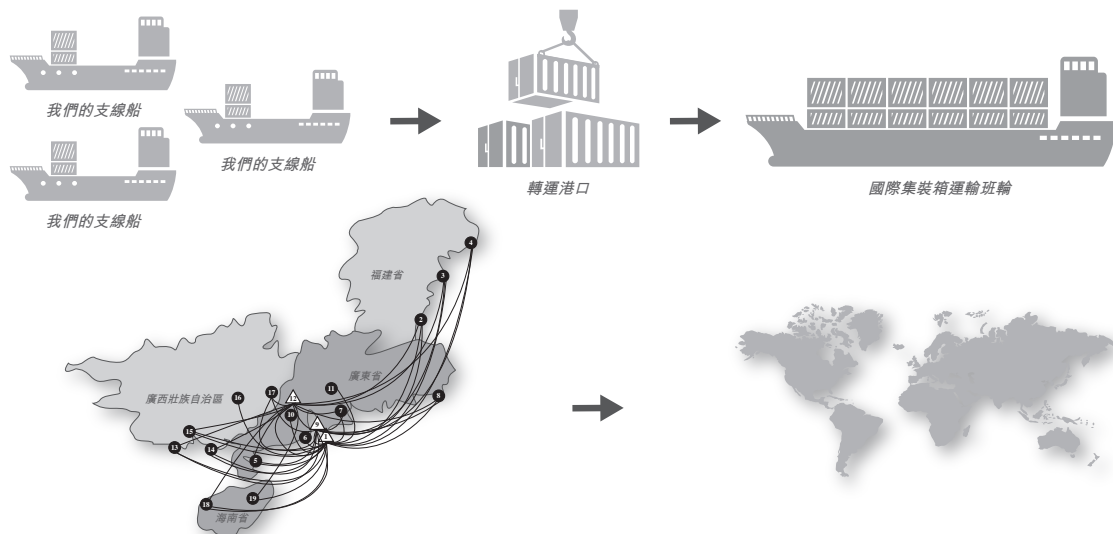
第一步：集裝箱於中國本地港口整合。



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以繼續航程。



* 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主要為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，在一次遠洋航行中運載的貨物數以千計，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船服務。

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。我們的船隊由16艘支線船組成。欲了解詳情，請參閱本節下文「船隊結構」一段。

我們的支線船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訂立支線運輸協議。於2015年12月31日，我們為逾60間船務公司提供支線船服務。

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：

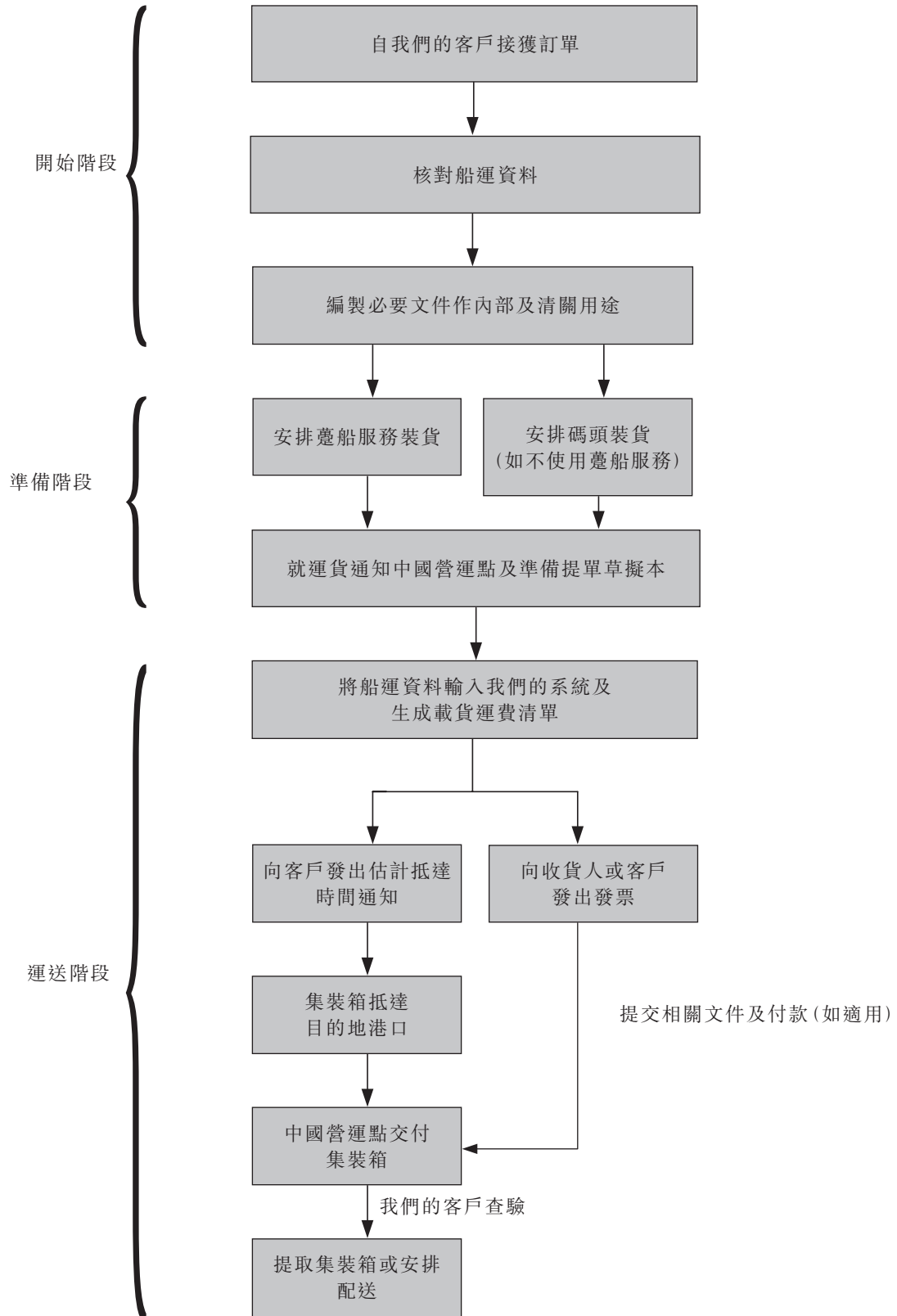
年期與終止	一年期非獨家協議，具自動續約一年的權利，惟前提是各訂約方有權在任何期限結束前一個月以書面方式告知另一方以阻止重續協議
貨運限制	未經我們同意，我們不會運送任何列入國際海運危險貨物規則的物品
運費	費用按集裝箱的數量及類型以及目的地計算
我們的主要責任	<ol style="list-style-type: none">1. 我們須按支線運輸協議客戶要求提供運輸服務2. 所有用作運送貨物的船舶須就損失投購保險

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，本集團成功挽留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，由香港至中國的普通航程及由中國至香港的普通航程之間的支線船服務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其後清關之用。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，我們使用的躉船服務由華港船務安排。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。其後，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。

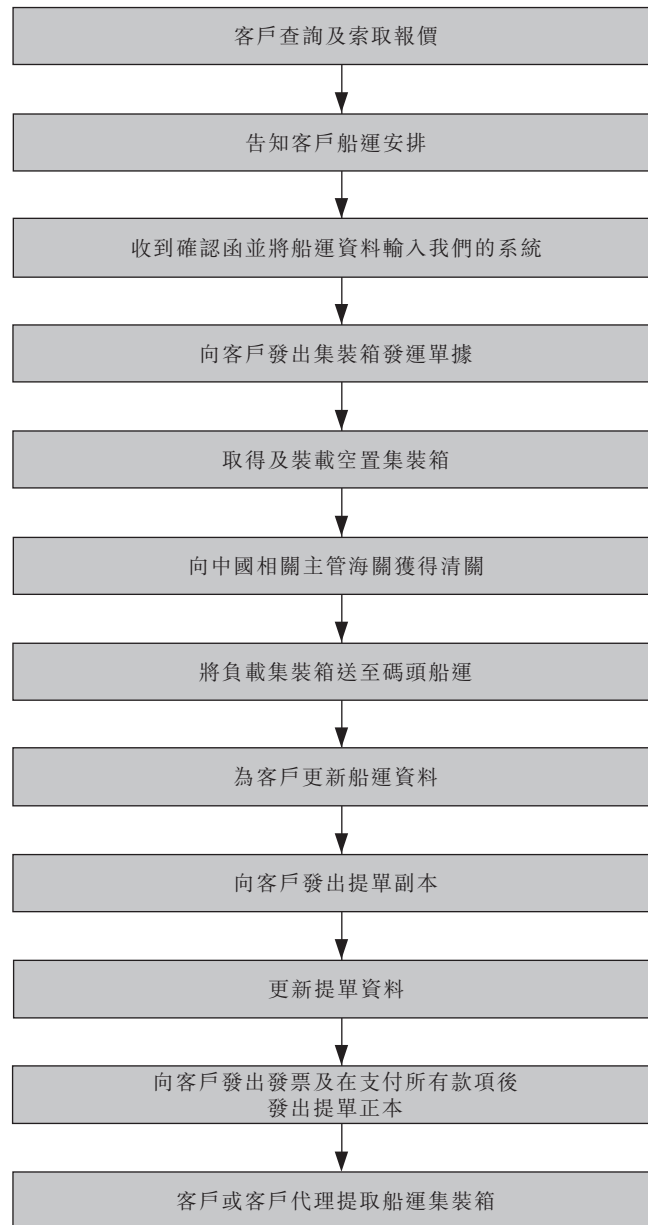
2. 承運人自有箱服務

我們的承運人自有箱服務為客戶提供支線船服務，以及我們自有的及向第三方租賃的集裝箱及／或集裝箱交換協議項下的使用權。於此項服務中，我們提供支線船服務及供客戶使用之集裝箱。此項服務的主要客戶為以中國或香港為基地經營中港貿易並需要我們於中國及香港的港口間轉運貨物的不同行業的企業(如生產商及貿易公司)。我們於中國及香港的不同港口間為客戶的整體航運航線運輸集裝箱，亦提供集裝箱以供客戶使用。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

承運人自有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

支線船服務與承運人自有箱服務之差異

	支線船服務	承運人自有箱服務
提供特定服務	我們作為國際集裝箱運輸公司的承包商為部分航線提供支線船服務，主要連接中國的多個港口及轉運港（即香港、深圳或南沙）	我們為客戶提供支線船服務，並提供集裝箱以供應用
我們在工作流程中的角色及責任	我們安排支線船於不同港口收集航運集裝箱，並將其運送至轉運港之集裝箱碼頭，並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運輸公司的集裝箱	於中國及香港的多個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。我們負責由發貨人運輸貨物以直接送達收貨人，並可能根據客戶需要安排地面運輸
主要客戶	大型國際集裝箱運輸公司	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）
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	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

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主要為以中國或香港為基地並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)。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。於我們的工作流程中，我們根據客戶要求的具體時間及條件為海外運輸採用國際集裝箱運輸，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)。我們一般與代理訂立代理協議，據此，我們及代理同意就提供海運轉運代理服務於各自的營運國家代表對方。有關代理協議條款的詳情載於本節「銷售及營銷—海外代理」一段。

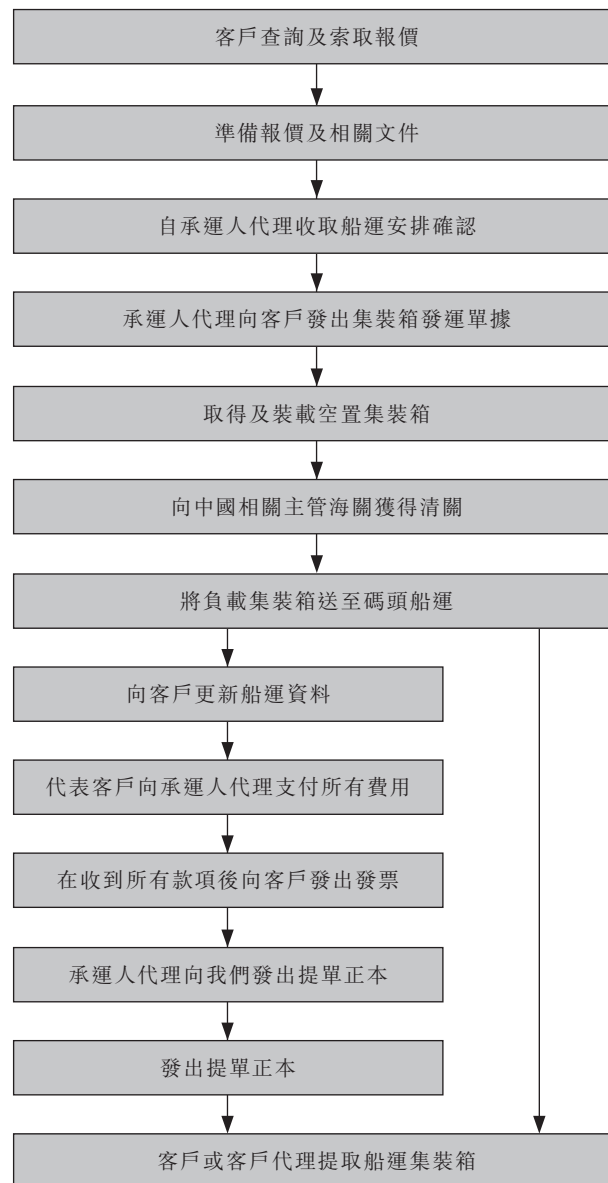
根據我們客戶的要求及／或請求，我們開具無船承運人提單並承擔無船承運人代理服務的貨運責任，或安排國際集裝箱運輸公司於國際貨運代理服務中開具船東提單。

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—我們的牌照及監管合規」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

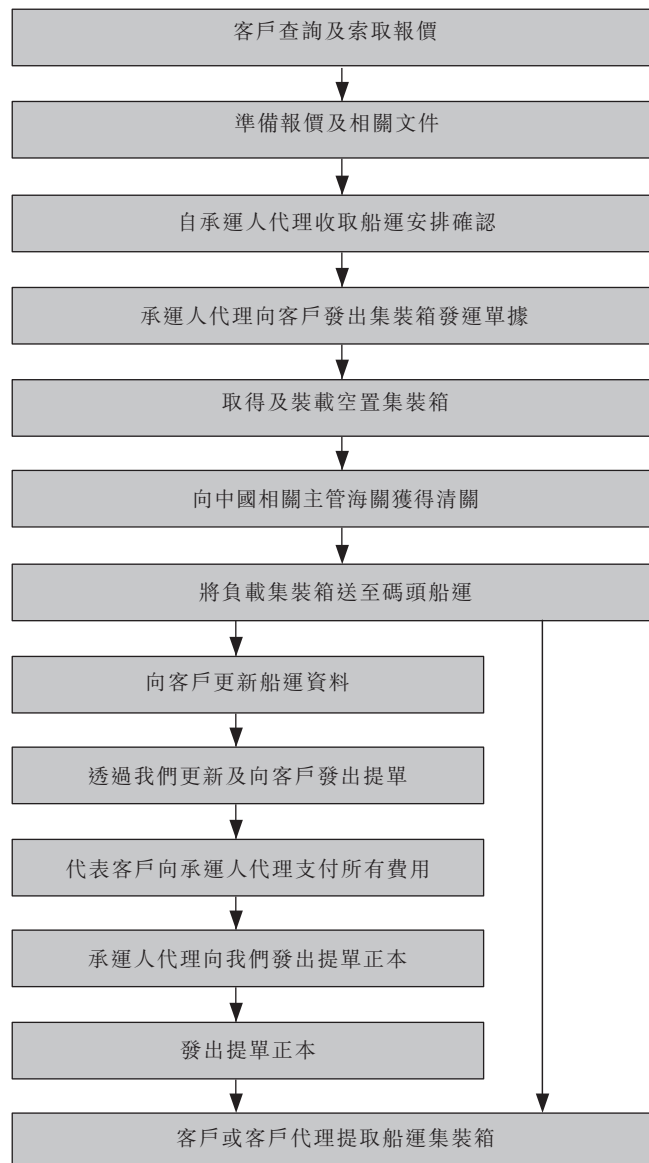
於最後實際可行日期，我們的附屬公司深圳永豐物流及永豐國際貨運連同合共12個營運點已就提供有關服務取得國際貨運代理企業備案表。下圖載列我們的海上貨運代理服務－國際貨運服務由中國至海外市場一次普通航程中的整體工作流程：



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、深圳永豐物流及深圳永世豐物流連同其中兩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：



業 務

國際貨運代理服務與無船承運人代理服務之差別

	國際貨運代理服務	無船承運人代理服務
業務營運	國際貨運代理服務及無船承運人代理服務所提供服務的營運及性質並無顯著差別。	
客戶	兩項服務的客戶組合並無顯著差別。客戶為以中國或香港為基地並一般需要我們自香港或中國向世界各地運輸貨物的不同行業的企業(如生產商及貿易公司)	
發牌規定	於中國的國際貨運代理服務須取得國際貨運代理備案表	於中國的無船承運人代理服務提供者須取得無船承運業務經營資格登記證
	除適用於特定轉運貨物的規定外，香港概無特定發牌規定。然而，倘一間公司已於轉運貨物豁免許可證方案下登記，在若干條件下，亦可獲豁免該等涉及轉運貨物的發牌規定。	除適用於特定轉運貨物的規定外，香港概無特定發牌規定。然而，倘一間公司於轉運貨物豁免許可證方案下登記，在若干條件下，亦可獲豁免該等涉及轉運貨物的發牌規定。
發牌機關	由商務部或由其指派的相關地方商務機關頒發的國際貨運代理備案表	無船承運業務經營資格登記證由交通運輸部頒發

業 務

	國際貨運代理服務	無船承運人代理服務
提單	國際貨運代理服務無須開具無船承運人提單。	無船承運人代理服務提供者須應托運人要求開具無船承運人提單。 該等經營無船承運人代理服務業務的公司須於交通運輸部登記提單，並繳納保證金人民幣800,000元以及就每間已設立的分部繳納額外保證金人民幣200,000元。
定價	國際貨運代理服務及無船承運人代理服務的定價政策及服務價格範圍並無顯著差別	
業務營運的相關風險	倘若於貨運中貨物遭受損失或損壞，貨運承運人或須對貨物遭受的損失或損壞直接承擔責任。	倘若於貨運中貨物遭受損失或損壞，我們面對或須對貨物遭受的損失或損壞直接承擔責任的風險。 為減低風險及與其相關意料之外的責任，我們已於往績記錄期間投購運輸責任保險。詳情請參閱本文件「業務－風險管理及承保範圍」一節。

業 務

根據以上所述，兩項服務的定價政策、價格範圍及客戶組合並無顯著差別，乃由於其營運及所提供服務的性質並無顯著差別所致。兩項服務的主要差別在於開具提單及業務營運的相關風險。於國際貨運代理服務中，經營者無須開具無船承運人提單，且客戶一般要求承運人（即國際集裝箱運輸公司）開具船東提單；而於無船承運人代理服務中，客戶要求實際承運人（即國際集裝箱運輸公司）開具船東提單以及經營者開具無船承運人提單並承擔貨運承運人責任。客戶通常選擇開具船東提單外加無船承運人提單，其取決於（其中包括）商業原因所要求的提單格式、描述及內容，如提供信用證的銀行的要求。於國際貨運代理服務中，承運人（即國際集裝箱運輸公司）或須對貨物遭受的損失或損壞直接承擔責任。於無船承運人代理服務中，透過開具無船承運人提單，經營者或須對貨物遭受的損失或損壞直接承擔責任。我們已於往績記錄期間就兩項服務投購運輸責任保險。此外，由於價格範圍主要由市場供需所帶動，提單開具及業務相關風險的差別並無導致兩項服務價格範圍出現顯著差別。

業 務

	國際貨運代理服務	無船承運人代理服務
於往績記錄期間提 供相關服務的本集 團成員公司	<ol style="list-style-type: none">1. 永豐國際貨運2. 永豐國際貨運(深圳)有 限公司中山分公司3. 永豐國際貨運(深圳)有 限公司海口分公司4. 永豐國際貨運(深圳)有 限公司廣州分公司5. 永豐國際貨運(深圳)有 限公司南寧分公司6. 永豐國際貨運(深圳)有 限公司廈門分公司7. 深圳永豐物流8. 深圳市永豐物流有限公司 廈門分公司9. 深圳市永豐物流有限公司 南寧分公司10. 深圳市永豐物流有限公司 廣州分公司11. 深圳市永豐物流有限公司 湛江分公司12. 深圳市永豐物流有限公司 東莞分公司13. 深圳市永豐物流有限公司 珠海分公司14. 深圳市永豐物流有限公司 欽州分公司15. 永豐	<ol style="list-style-type: none">1. 永豐2. 深圳永豐物流3. 深圳市永豐物流有限公 司南寧分公司4. 深圳市永豐物流有限公 司廈門分公司

附註：

於往績記錄期後，永豐國際貨運及深圳永世豐物流亦已取得無船承運業務經營資格登記證，此登記證令其可在中國從事無船承運人代理服務。有關本集團牌照／記錄的詳情請參閱第138至139頁。

根據我們的中國法律顧問所告知，本集團已取得於中國從事海上貨運代理服務（即國際貨運代理服務及無船承運人代理服務）所須的許可證及牌照，並有權根據於往績記錄期間取得的許可證及牌照於中國從事該等業務。

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

業 務

附註 本地港口或轉運港名稱

- (1) 香港國際貨櫃碼頭、現代貨櫃碼頭及香港內河碼頭
- (2) 廈門海天碼頭及廈門海潤碼頭
- (3) 泉州圍頭碼頭
- (4) 福州馬尾碼頭及福州國際集裝箱碼頭
- (5) 湛江港國際集裝箱碼頭
- (6) 珠海洪灣港
- (7) 東莞虎門宏業貨櫃碼頭、東莞海騰碼頭及東莞英輝港
- (8) 汕頭國際集裝箱碼頭
- (9) 蛇口集裝箱碼頭、赤灣集裝箱碼頭、媽灣港及大鏟灣碼頭
- (10) 小欖港、中山神灣港及中山港
- (11) 廣州東江口碼頭、廣州集裝箱碼頭有限公司、廣州保稅區廣保通碼頭儲運、黃埔舊港、廣東中外運黃埔倉碼、廣東中外運東江倉碼、新沙港務碼頭
- (12) 廣州南沙海港集裝箱碼頭
- (13) 防城港
- (14) 北海港
- (15) 欽州港
- (16) 貴港港
- (17) 梧州李家莊碼頭
- (18) SDIC洋浦港
- (19) 海口秀英港

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，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往返航程約2.5日至8日。

我們的支線船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裝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，原因為(i)我們致力於廣西壯族自治區提供支線船服務，並已分配額外支線船舶至廣西航線；(ii)為更好把握燃料價格下降所帶來的利潤，我們於2014年國際燃料價格下降時租用更多船舶而非租賃載貨空間以營運業務；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出現延誤的環境下維持準時支線船服務。由截至2014年12月31日止年度至截至2015年12月31日止年度，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，為客戶提供有彈性的排程，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裝運量偏高的旺季時，我們的船隊仍具備可靠的裝運量，同時在裝運量低的季節避免出現閒置船隊裝運量。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營運不超過十年。我們的董事相信，較新的船舶一般可提高船運速度，所需的維修及保養成本亦較低。

於2015年12月31日，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)	船舶租賃	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，無論實際使用裝運量如何，本集團亦必須就每艘船舶繳付固定使用月費。船主於指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及維護船舶狀況，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、燃料費及入港稅。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，租期為三個月至一年，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期延長三個月至十二個月
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，我們受益於因船主承擔風險而降低有關風險，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選擇權，該選擇權讓我們可根據業務需要及客戶需求靈活安排船隊規模。

業 務

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，我們根據船舶租賃合同自第三方分別租賃16艘、19艘及12艘船舶。下表載列所示期間我們根據船舶租賃合同租賃的船舶詳情：

於截至2015年12月31日止年度

船舶	租賃收費率	租期
船舶A ¹	每日1,280美元	六個月
船舶B ¹	每月人民幣240,000元	六個月
船舶C ¹	每月人民幣280,000元	六個月
船舶D ¹	每月人民幣180,000元	六個月
船舶E ¹	每月人民幣290,000元至人民幣330,000元	一年
船舶F ¹	每月人民幣230,000元	六個月
船舶G ¹	每月人民幣300,000元	六個月
船舶H ¹	每月人民幣280,000元	六個月
船舶I ¹	每月人民幣375,000元	一年
船舶J ¹	每月人民幣290,000元	六個月
船舶K ¹	每月人民幣370,000元	六個月
船舶L ¹	每月108,000港元	六個月

附註：

- (1) 於最後實際可行日期，全部12艘租賃船舶已獲續期介乎6至18個月，將於2016年7月至2017年7月屆滿。

於截至2014年12月31日止年度

船舶	租賃收費率	租期
船舶A	每日1,250美元	六個月
船舶B	每月人民幣230,000元	六個月
船舶C	每月人民幣290,000元	六個月
船舶D	每月人民幣240,000元	六個月
船舶E	每月人民幣290,000元至人民幣345,000元	六個月
船舶F	每月人民幣230,000元	六個月
船舶G	每月人民幣300,000元	六個月
船舶I	每月人民幣375,000元	一年
船舶J	每月人民幣300,000元	六個月
船舶K	每月人民幣358,000元	六個月
船舶L	每月106,000港元	六個月
船舶M	每月148,000港元	八個月
船舶N	每月140,000港元	六個月
船舶O	每月95,000港元	六個月
船舶P	每月90,000港元	六個月
船舶Q	每月人民幣275,000元	六個月
船舶R	每月人民幣180,000元	三個月
船舶S	每月人民幣290,000元	六個月
船舶T	每月人民幣190,000元至人民幣200,000元	一年

業 務

於截至2013年12月31日止年度

船舶	租賃收費率	租期
船舶A	每日1,250美元	六個月
船舶B	每月人民幣230,000元	六個月
船舶C	每月人民幣300,000元	六個月
船舶D	每月人民幣240,000元	六個月
船舶E	每月人民幣300,000元至人民幣350,000元	六個月
船舶F	每月人民幣240,000元	六個月
船舶I	每月人民幣415,000元	六個月
船舶L	每月95,000港元	一年
船舶M	每月138,000港元	六個月
船舶O	每月98,000港元	六個月
船舶P	每月88,000港元	六個月
船舶S	每月人民幣300,000元	八個月
船舶T	每月人民幣180,000元至人民幣200,000元	六個月
船舶U	每月69,970美元	六個月
船舶V	每月人民幣180,000元	六個月
船舶W	每日2,150美元	六個月

租期為各船舶租賃合同所訂的原租賃期。相關船舶租賃合同可根據延長選擇權延長或根據最新船舶租賃合同重續。

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延誤。

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」）訂定若干安排，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業務之用。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的使用權訂立三份正式優先使用協議。

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裝運量擁有優先使用權。
我們獲授權之信貸期	15日
自動重續及提早終止	初始期限一經屆滿，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。
利潤分成安排	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。 該等船舶合夥人若無深圳永豐物流的書面批准，不得以任何方式出售該等船舶。 如船舶合夥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當時適用的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。 根據優先使用協議，本集團及船舶合夥人均不得將船舶轉租予其他人士。於往績記錄期間，四艘船舶並無根據優先使用協議轉租於其他人士。

業 務

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。於2015年12月31日，優先使用協議項下的四艘船舶的剩餘可使用年期估計約為25年。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，相關年費作為服務成本其中部分入賬。整筆款項乃經我們與船舶合夥人參考我們對於穩定及有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。於該等安排起始時本集團權益應佔類似船舶的市價估計總值約為人民幣8.7百萬元。我們根據四項優先使用協議所支付的總成本人民幣12.0百萬元較該等估計市價有溢價約38%。我們的董事相信，該等溢價主要由於獨家優先使用權及根據優先使用協議授予我們的其他權利所致，因此認為該等溢價為公平及合理。年費乃經參考由船舶合夥人執行或將執行的行政及合規的有關工作在我們與船舶合夥人公平磋商下釐定。此外，一次性付款已由本集團已向船舶合夥人預付。概無涉及使用該等船舶之本集團應付額外費用。

我們於支線船服務及承運人自有箱服務中使用優先使用協議項下的四艘船舶，以於華南不同的港口及轉運港接收集裝箱。為提供該等服務，我們承擔使用船舶的成本，包括優先使用協議中船舶的維修及保養成本以及燃料費。我們亦已購買運輸責任保險以對由營運產生的法律責任作出彌償，以及船殼及機器保險以抵禦船舶船殼及機器的風險。船舶合夥人主要負責安全管理、涉及船舶的行政及合規的有關工作，包括取得、維持及更新水上貨物運輸所須的批准、許可及牌照。

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，振東838的40%所有權以及永世豐66、永世豐88及輝泓802的49%所有權乃登記於本集團名下；而每艘船舶的餘下擁有權則登記於相關船舶合夥人名下。此外，根據我們的中國法律顧問所告知，根據中國船舶登記條例，收購、轉讓或撤銷船舶所有權應向船舶登記機關登記，倘船舶為於中國成立的外資企業所有，中方投資者於該企業註冊資本中的出資比例不得低於50%。因此，本集團於優先使用協議所述的四艘船舶中不得擁有高於50%的權益。

業 務

根據我們的中國法律顧問所告知，由於本集團僅於四艘船舶中擁有不超過50%的權益，因此，本集團符合中國船舶登記條例所載之外資擁有權限制，而深圳永豐物流確認，中方投資者於四艘船舶中擁有不少於50%的權益。據此，我們的中國法律顧問認為：(1)現有適用的中國法例及法規(包括中國船舶登記條例)並無禁止我們訂立優先使用協議；(2)優先使用協議為合法、有效以及對各方具有約束力；(3)優先使用協議並無違反任何適用的現有中國法例及法規(包括中國船舶登記條例)；及(4)優先使用協議不應被視為規避中國合同法所訂明非法目的之法律方式，該等情況下將視為無效。

我們的中國法律顧問於2016年4月28日與廣東省交通廳港航管理局水運管理處一名官員進行電話諮詢。諮詢中，我們的中國法律顧問向該名官員解釋優先使用協議之安排(包括但不限於該等四艘船舶之所有權)，該名官員口頭確認考慮到簽立優先使用協議僅為各方之間的商業行為，優先使用協議不應被視為規避非法目的之法律方式。我們的中國法律顧問認為，廣東省交通廳港航管理局水運管理處為就上述事項給出建議的主管政府機關，且該名官員處於參與諮詢並提供上述確認之合適職位。

根據優先使用協議，我們擁有該等船舶的獨家優先使用權。我們亦擁有收購該等船舶的權益或取得經過我們的同意出售該等船舶之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。倘相關船舶於相關優先使用協議屆滿前出售，我們有權取得出售之全部所得款項。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之物業、廠房及設備，初步按成本確認，其後10至20年以直線折舊。誠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。

根據優先使用協議，船舶合夥人並無獲授提前終止協議的權利。於初始期限屆滿後，優先使用協議將持續自動重續兩年，直至任何一方提前六個月通知予以終止。一旦終止協議，本集團於該等船舶中的權益受優先使用協議項保障，具體如下：一旦終止協議，船舶合夥人應將彼等於標的船舶中的所有權益以當時適用的中國法例及法規所允許的方式按最低價格轉讓予由深圳永豐物流指定的第三方。

業 務

此外，本集團於優先使用協議項下該等船舶中的權益亦受優先購買權保障。根據優先使用協議，(1)倘船舶合夥人有意出售彼等於標的船舶中的權益，且符合當時的中國法例及法規，我們或由我們指定的第三方有權優先購買船舶合夥人於標的船舶中的權益；(2)倘船舶合夥人有意於優先使用期屆滿後出售彼等於標的船舶中的權益，船舶合夥人應將彼等於標的船舶中的所有權益以當時適用的中國法例及法規所允許的方式按最低價格轉讓予我們或由我們指定的第三方；(3)倘我們並無就標的船舶行使優先購買權，則有權收取出售標的船舶權益的全部所得款項。

自我們與船舶合夥人建立業務關係起至最後實際可行日期，我們與船舶合夥人之間概無及尚未有任何糾紛或分歧。

船舶合夥人的背景

自2008年10月、2009年4月及2012年9月起，根據我們與：(i)東莞市振華運輸有限公司（「東莞振華」）；(ii)廣州市榮景船務有限公司（「廣州榮景」）；及(iii)深圳市輝泓航運有限公司（「深圳輝泓」）訂立的優先使用協議，我們已分別取得振東838、永世豐66及永世豐88以及輝泓802四艘船舶的優先使用權。東莞振華、廣東榮景及深圳輝泓均為船舶合夥人及獨立第三方。

就本公司所知，各船舶合夥人主要從事提供水路運輸服務，包括於中國、香港及澳門之間的船舶營運及船舶的買賣、租賃及維修。

業 務

於最後實際可行日期，我們於優先使用協議項下對四艘船舶擁有優先使用權如下：



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獨家使用權，可於船舶的大部分可使用期限內行使，而船舶租賃合同項下的船舶權益期限較短。
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，而於船舶租賃合同下，該等責任將由船東而非由我們承擔。
3. 優先使用協議涉及的費用為一筆過付款，約相當於船舶成本與低額年費之總和，而船舶租賃合同所涉及的費用於各期限末可予更新，並通常按市場租賃價格釐定。

優先使用協議的好處及缺點

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。優先使用協議可減低我們的航運開支，乃由於我們一筆過付款以確保可使用船舶，因此無須就租船支付市場租金。即使我們認為有必要在未來任何關鍵時間降低船隊裝運量，我們仍可選擇向船主給予六個月事先通知，放棄優先使用權及終止優先使用協議。此外，我們保留優先權，可全權酌情以最低價格購買船舶。據此，我們可保持未來穩定船舶供應，以及船隊安排上的若干彈性。此外，各船舶合夥人均已成立超過10年，我們的董事相信，各船舶合夥人熟悉相關地方的行政及合規的有關工作，並能就船舶合規，尤其是安全管理提供寶貴見解。據此，我們認為，訂立優先使用協議對我們而言屬合適且有利。

我們認為，我們實質上可使用標的船舶且由此獲得未來經濟利益，且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。

本集團已識別若干船舶營運商(除該等三位船舶合夥人外)於中國提供類似優先使用安排。我們的董事認為該優先使用協議項下存在相關安排乃行業慣例。

業 務

船隊載貨量及使用率

船隊使用率是計算我們的盈利能力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。使用率乃按標準箱計算之每年裝運量(包括載貨及空置集裝箱)除以年內我們船隊總裝運量計算。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為83%、73%及81%。

於往績記錄期間，我們各航線組別的使用率如下：

	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
我們的船隊總裝運量 (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、泉州和廈門組成。

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裝運量除以船隊總裝運量計算。

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船隊總裝運量減少，原因為我們加緊控制服務成本，務求提高我們的船隊的使用率。

業 務

我們的整體船舶使用率以及廣東航線、廣西航線及海南航線的使用率於2014年降低並於2015年再次上升。此乃主要由於香港於2014年港口擠塞，以致我們需要增加船舶租賃以維持服務準時。海南航線使用率於2015年升至95%，主要由於我們於航線中增加一個海南港口。福建航線使用率於2014年升至81%，主要由於我們減少分配予福建航線的裝運量以達致更高效的使用，而使用率於2015年降至74%，主要由於福建航線裝運量輕微下降。

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。我們的自有集裝箱及租賃集裝箱的平均已使用年期約為6年，該等集裝箱的理論可使用年期約為10至20年。於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，本集團自有及租賃集裝箱的平均使用率分別約為86%、89%及90%。平均使用率乃以各年度所用之集裝箱總容量除以各年度集裝箱總容量所得。

業 務

集裝箱安全

我們透過記錄每批移動、裝貨及卸貨的每個集裝箱的詳細資料，追蹤我們的集裝箱去向及位置，並不時編製及更新集裝箱庫存報告。該報告不時記錄並更新有關個別集裝箱每次航運及裝卸之資料，包括其實際狀況、類別、位置及去向。

我們並無為集裝箱裝置追蹤系統，原因為我們目前的航線集中於華南地區而非遠洋航線。此外，我們於日常業務過程中處理的集裝箱不僅包括我們自有的集裝箱，亦包括由客戶擁有的集裝箱（即支線船服務中的國際集裝箱遠洋船）、我們所租賃集裝箱，以及互換協議項下的集裝箱，因此，我們為其他人士擁有的集裝箱安裝追蹤裝置並不適宜或成本過於高昂。

誠如本章節中「風險管理及承保範圍－營運風險」一段所述，我們已為（其中包括）集裝箱中的貨物投保，並受保險政策的詳細條款所限。儘管如此，我們仍無法確定所投購保險能否保障我們在失去集裝箱的情況下所蒙受損失。此外，於2015年12月31日，我們共有1,013個集裝箱，相當於1,621個標準箱，而我們的集裝箱資產淨值總額約為9.9百萬港元。董事認為，各個集裝箱的價值微小，我們一般不會就集裝箱投購保險。請參閱本文件中「風險因素－我們損失集裝箱，或會增加本集團的營運成本並降低對本集團服務的需求」一節。

於往績記錄期間內直至最後實際可行日期，我們相信並無重大集裝箱保安問題及集裝箱重大損失事件。

業 務

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。下表載列於各下列所示日期本集團自有及租賃集裝箱的數量及容量。

	2013年		截至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

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，並由訂約方協定。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，我們亦致力於集裝箱管理，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物盡其用，同時盡量減低長期間置集裝箱的儲存成本。

集裝箱交換協議

某些港口的進口裝運量與出口裝運量不時出現不平衡的情況，對行業整體營運效率及盈利能力造成不利影響。例如，倘港口的進口裝運量較出口裝運量大，用於進口的多餘載貨集裝箱會被閒置，使空置集裝箱停留在港口。該等空置集裝箱一般需要運到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免費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，降低過量購買集裝箱的風險，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。

業 務

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耗損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。集裝箱的任何日常耗損以外的額外損壞維護費用一般須由我們根據UCIRC頒布的標準指引支付。

季節性

我們的海運服務需求一般按季節而有所不同，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。儘管如此，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可減低年內的季節性負面影響。

我們的牌照及監管合規

我們須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。某些牌照須定期檢討、更換或重續。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，於整個往績記錄期內及直至最後實際可行日期，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，並已在所有重大方面遵守所有適用中國法律、法則及法規。

下文載列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	2021年5月30日

業 務

本集團成員公司名稱	牌照／記錄	到期日
永豐國際貨運	無船承運業務經營資格登記證	2021年3月18日
深圳永世豐物流	無船承運業務經營資格登記證	2021年3月18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
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，於整個往績記錄期內及直至最後實際可行日期，我們已取得就主要於香港從事海運服務必需的牌照及許可證，並且已遵守所有適用的香港法例及法規。詳情請參閱本文件中「監管概覽」一節。

業 務

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	2017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	2017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。於整個往績記錄期間內及直至最後實際可行日期，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並無重大困難。

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優質、靈活、高效及可靠的服務的能力。

可靠及高效的服務

我們的業務包含支線船服務、承運人自有箱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。上述組合讓我們擁有資源分配的靈活性，亦讓我們有能力向我們的客戶提供一站式的物流解決方案。我們可靠及高效的服務深受客戶的認可，透過我們與主要客戶常年穩定的關係，加上我們從未遇到任何重大爭議或來自客戶的投訴中可見一斑。

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。

業 務

分部及代表理辦事處的覆蓋範圍

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（包括分部及代表理辦事處）。我們的營運點一般有策略地設於華南不同港口，據此，我們的職員能夠與我們的客戶緊密溝通、為客戶協調及監控物流安排、加強客戶關係，以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（包括分部及代表理辦事處）由2013年初的15個增加至2015年末的19個。

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上貨運代理服務。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、於彼等的區域提高處理貨物的效率、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付款，並及時就該等款項進行匯款。我們的代理協議期限一般為一年，可於各期限後重續。由海外代理收取的代理手續費應由雙方以個別案例商議並書面同意。我們相信，該國際化網絡使我們的客戶基礎更多元化，並擴大我們的市場參與範圍。

於往績記錄期間，我們概無向受美國、歐盟、澳洲及聯合國制裁的國家的海外客戶或代理提供服務。

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繫，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可能的突發要求。於最後實際可行日期，我們有62名銷售及客戶服務員工。

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檢討服務流程，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。

業 務

我們的定價

在釐定服務的定價時，我們會考慮以下各項：(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)我們所釐定合理利潤率。

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標準運費範圍：

平均運費	每標準箱港元(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供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。我們可向長期客戶或使用我們所推廣航線的客戶提供折扣。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。

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分類的明細。每標準箱平均價格乃以我們的收益除以標準箱數量得出，我們的收益包括貨運費、各標準箱的處理及其他增值收入。務請注意，我們的海上貨運代理服務中並無特定航線，乃由於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。

	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
小計	393,223	1,042	393,833	1,080	383,226	982
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

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，基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。我們的支線運輸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裝運量。我們相信與我們簽定的支線運輸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，概無董事、彼等各自聯繫人及擁有本公司已發行股本5%以上的股東於任何上述本集團五大客戶中擁有任何權益。

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)客戶向我們的過往付款記錄；(ii)客戶業務活動；(iii)財務狀況；及(iv)業內聲譽審慎釐定客戶的信貸期。

我們的董事及客戶經理監察應收賬款的收集及賬齡、未償還結餘及客戶的信貸狀況。我們亦會就結清貿易應收款項進行監察及與客戶溝通。於往績紀錄期間，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，而且並無任何壞賬或撥備記錄。

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，並令客戶感到滿意。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。

業 務

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海上貨運代理服務的服務供應商。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並非由我們經營的航線。因此，我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，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，與我們其中七名主要客戶（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按個別基準磋商，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。

業 務

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，佔總銷售成本約37.8%、36.0%及26.9%。同期，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，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，來自彼等的集中風險並不重大。

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相關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 出售的服務或 提供的產品	業務關 係年期	支付方法	信貸期	佔服務成本 服務成本 (千港元)	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%

業 務

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 出售的服務或 提供的產品	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%

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 出售的服務或 提供的產品	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，概無董事、彼等各自聯繫人及擁有本公司已發行股本5%以上的股東於上述任何本集團五大供應商中擁有任何權益。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，一般為期三個月至一年不等。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。

業 務

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為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，平均燃料費分別約為每噸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，我們可能收取燃料調整費，將部分成本轉嫁至客戶。於燃料費低時，我們可能收取較低燃料費或不收取燃料調整費。於往績記錄期間，燃料費有所下降。於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，向我們的客戶收取的燃料調整費總額分別約為16.8百萬港元、10.8百萬港元及2.3百萬港元。該等於往績記錄期間收取的燃料調整費用一般乃基於國際原油價格指數經我們與客戶商議後就個別案例釐定。於往績記錄期間，燃料調整費下降一般與燃料價格下降一致。

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－影響經營業績的主要因素－燃料費」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」一節。

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客觀的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年的資歷及質量控制管理相關經驗。

業 務

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進乾船塢約六至十日。一般來說，該等檢查會在較低裝運量的季節進行，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，本集團並無與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。

本集團已建立程序透過於員工手冊中列明以供員工遵循的一系列工作安全規則，以向員工提供安全及健康的工作環境。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事件或意外。

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。有關進一步資料，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」各章節。

業 務

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、主要僱員及其他財產投保。於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，我們的保險費總額分別約為0.9百萬港元、1.0百萬港元及0.9百萬港元。

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，並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，為船隊提供保障與彌償責任風險。我們的保障與彌償責任保險一般保障因(i)船舶作業中的死亡、人身傷害、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(視情況而定)對我們提出的申索。

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害、船舶推進器、碰撞或因碰撞所引發責任的風險。為於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。

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償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。

業 務

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效能，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兼行政總裁，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兼公司秘書。有關彼等履歷的進一步詳情，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，並批准其認為適合的有關變動。

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。

業 務

申報機制

投資管理團隊須就所有財務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，我們按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	132	48.7%
銷售及客戶服務	62	22.9%
會計／財務	42	15.5%
行政／人力資源	9	3.3%
資訊科技	2	0.7%
總計	271	100%

地點	僱員數目	佔僱員總數 百分比
香港	47	17.3%
中國	224	82.7%
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。

業 務

招聘及薪酬

我們相信我們之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、培訓及內部晉升機會，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*是我們的內部航運操作系統，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故障事故導致對我們的營運造成重大干擾。

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並掌握我們的船舶所在位置。有關科技使我們的管理團隊能監察各船舶、實施精確的時間管理導航時間表及不斷更新資料。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。

業 務

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。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－有關本公司業務的更多資料－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兩項位於廣西壯族自治區。總樓面面積約為642.3平方米。根據我們的中國法律顧問所告知，我們就該五項自有建築物擁有房屋業權證。

根據上市規則第五章及公司(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室物業，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(包括分部及代表辦事處)。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繫人士租賃。更多詳情見本文件「關連交易」一節。

業 務

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正式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，否則可能被罰款人民幣1,000元至人民幣10,000元不等；及(ii)未有登記租賃協議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。

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量貨物，且成本最低，同時符合綠色環保原則。於2015年，隨着全球貿易整體下滑，中國的進出口價值下跌約7.2%。不過，福建省、廣東省和廣西省的集裝箱吞吐量於2015年分別上升7.3%、2.7%和18.2%。（海南省的相關統計數據於最後實際可行日期仍未發表）。

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「我們的優勢」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。

業 務

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涉及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，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。

監管合規

我們的董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，概無任何重大不合規事件。詳情請參閱本節所載「我們的業務－我們的牌照及監管合規」一段。

內部監控

董事意識到良好公司管治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自2014年10月1日起至2015年9月30日止審查期內我們的內部監控，其後於2015年11月1日起至2016年2月12日止之審查期內進行跟進審查。內部監控審查員為國際會計網絡成員。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)評估是否已妥為存置及妥為簽署政策及經營流程文件；(iv)建議改善措施；(v)與董事及高管理人員溝通，以報告審查的結論及建議；及(vi)進行跟進審查並報告結論。

就營運層面控制而言，我們並不知悉任何具有重大營運或財務影響的嚴重內部控制缺陷。所有由內部監控審查員提出的建議均已根據跟進審查的結果予以實施。

就組織層級控制而言，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；

業 務

- 為加強合規意識及知識，我們於2016年2月為董事及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；及
- 我們於2016年6月10日成立審核委員會，由三名獨立非執行董事組成，即李家麟先生、盧溫勝先生及林潞先生，彼等均具有財務及／或一般管理方面的豐富經驗。審核委員會亦已採納書面職權範圍，清楚列明其職責及義務，以確保符合有關監管規定。特別是，審核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。