

財務資料

閣下閱覽下文討論及分析時，應與本文件附錄一所載會計師報告載列的合併財務資料以及節選歷史合併財務數據，及在各情況下連同本文件其他章節所載相關附註一併細閱。會計師報告所載財務資料乃按香港財務報告準則編製。下文所載我們的財務資料及討論與分析乃假設我們現有的架構於整個往績記錄期間一直存在。有關本集團架構的進一步資料，請參閱本文件「歷史、發展及重組」一節。此外，以下討論與分析載有涉及風險與不確定因素的前瞻性陳述。我們日後的業績可能受眾多因素（包括但不限於本文件「風險因素」及其他章節所述因素）影響而與前瞻性陳述所載資料有重大差異。

我們的財政年度由1月1日起至12月31日止。對「2013財政年度」、「2014財政年度」及「2015財政年度」的所有提述分別指截至2013年、2014年及2015年12月31日止財政年度。

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。於2015年12月31日，我們擁有合共19個營運點，包括位於香港、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。我們主要向客戶提供三類服務，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。

有關我們業務概覽的詳情載於本文件「業務-概覽」一節。

編製基準

本集團的財務資料乃根據香港會計師公會（「香港會計師公會」）所頒佈的香港財務報告準則（為所有適用的個別香港財務報告準則、香港會計準則（「香港會計準則」）及詮釋的統稱）及香港公認會計原則編製。

本集團的財務資料亦符合公司條例的披露規定及上市規則的適用披露條文。

財務資料

由於重組並無導致本集團的管理層及業務最終控制權出現任何變動，故重組被視為共同控制下之業務合併。因此，除於2013年4月12日完成的收購深圳永豐物流49%股本權益外，載於本文件附錄一會計師報告內的本集團往績記錄期間財務資料乃使用重組涉及的實體於所有期間的賬面值，並根據香港會計師公會頒布的香港會計指引第5號「共同控制合併賬目的合併會計處理」所載的合併賬目原則編製。

誠如本文件附錄一會計師報告內附註3進一步闡釋，財務資料呈列了目前組成本集團的公司的合併業績、合併權益變動、合併現金流量及合併財務狀況，猶如目前集團架構（重組前收購深圳永豐物流除外）一直存在，而本集團則被視為存續實體。

影響經營業績的主要因素

本集團的業務、經營業績及財務狀況一直並預期將受下文所載多項主要因素影響。

華南的裝運量及海運活動

我們在華南市場的重點海運服務為我們帶來最大收益。裝運量、海運吞吐量及相關海運活動的水平對我們的整體業務及財務表現都有重大影響。

我們與船主訂立船舶租賃合同的能力

我們的增長及盈利能力很大程度上取決於我們能否租賃船舶交付托運貨物至客戶所要求目的地。本集團與船主訂立船舶租賃合同，據此，該等船主向我們租出船舶，租期一般介乎三個月至一年。我們通常會於原本租船期結束前獲授延期選擇權延長租船期三個月至一年。

本集團致力按以公平原則與承租人磋商達致的預定月租在相關期間租賃該等出租船舶，而不論所托運貨物能否盡用船舶的載貨空間。於2015年12月31日，我們的船隊當中共有12艘租賃船舶。

董事認為，船舶租賃合同的延期選擇權為我們在裝運量高的旺季期間經營提供彈性，以保持穩定的船隊載貨量。倘在任何現有船隊協議的船隊載貨空間使用率變得不明確，我們將持審慎態度，不會行使延期選擇權或在訂立／更新船舶租賃合同時與船主磋商條款。

財務資料

董事將繼續努力物色能加強我們的海運服務與盈利能力及經營業績的新租賃船舶。

我們船隊的使用率

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。使用率乃以每年處理量（按標準箱計，包括載貨及閒置集裝箱）除以本集團船隊年內總運力計算。由於各支線船均設有最高重量限制，故整體使用率亦受集裝箱內貨物的重量影響。於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，我們船隊的整體使用率分別約83%、73%及81%。我們定期監察船隊的使用率，以評估其表現，繼而分配船舶前往不同航線。

季節性

我們的多元化客戶基礎涵蓋不同行業及季節週期，減低往績記錄期間內的全年季節性負面影響。然而，海運服務的需求一般會因應季節而變化。我們的服務量在緊隨中國的主要公眾假期後通常出現下滑，尤其是在農曆新年之後。

由於該等波動，於單一財政年度的不同期間內或於不同財政年度的不同期間內的銷售與經營業績比較不能作為本集團表現的指標。

燃料費

燃料費是船運業務的其中一項主要成本，受到國際原油價格影響，近年一直波動。燃料價格波動直接影響我們的經營成本及盈利能力。於燃料價格上升期間，我們透過收取額外燃料附加費彌補成本。然而，有關燃料附加費水平可能不時因客戶而異。於最後實際可行日期，我們並無訂立任何協議對沖燃料價格波動。

於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，本集團的燃料開支分別約78.5百萬港元、78.4百萬港元及44.7百萬港元，而燃料的平均單位價格分別約每噸919美元、每噸875美元及每噸510美元，整體上與國際燃料價格波動一致。根據美國能源信息管理局，國際原油價格指標歐洲布倫特原油現貨價格由2015年第一季的每桶約55美元下跌至2015年第四季每桶約40美元。董事認為，國際燃料價格與本集團燃料費之間的價格波動並無重大差異。

財務資料

下列敏感度分析顯示燃料費的假設性波動對於往績記錄期間內的除稅前溢利及除稅後溢利的影響。於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度的波動分別假設約為10.0%、20.0%及30.0%。

假設性波動	(千港元，百分比除外)					
	+10%	-10%	+20%	-20%	+30%	-30%
對2013財政年度						
若干合併收益表						
項目的影響						
燃料費變動	7,855	(7,855)	15,710	(15,710)	23,565	(23,565)
除稅前溢利變動	(7,855)	7,855	(15,710)	15,710	(23,565)	23,565
除稅後溢利變動	(7,407)	7,407	(14,813)	14,813	(22,219)	22,219

假設性波動	(千港元，百分比除外)					
	+10%	-10%	+20%	-20%	+30%	-30%
對2014財政年度						
若干合併收益表						
項目的影響						
燃料費變動	7,839	(7,839)	15,678	(15,678)	23,517	(23,517)
除稅前溢利變動	(7,839)	7,839	(15,678)	15,678	(23,517)	23,517
除稅後溢利變動	(7,320)	7,320	(14,641)	14,641	(21,960)	21,960

假設性波動	(千港元，百分比除外)					
	+10%	-10%	+20%	-20%	+30%	-30%
對2015財政年度						
若干合併收益表						
項目的影響						
燃料費變動	4,472	(4,472)	8,944	(8,944)	13,416	(13,416)
除稅前溢利變動	(4,472)	4,472	(8,944)	8,944	(13,416)	13,416
除稅後溢利變動	(4,110)	4,110	(8,220)	8,220	(12,330)	12,330

假設所有其他變量保持不變，於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，倘燃料費分別增加約111%、98%及186%，我們於同期的毛利將為零（僅供收支平衡分析說明之用）。

財務資料

裝運量

裝運量是海運服務主要組成部分之一。裝運量波動直接影響我們的盈利能力。於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，我們海運服務的裝運量分別為426,585個標準箱、421,005個標準箱及402,868個標準箱。

下列敏感度分析顯示裝運量(以標準箱計)的假設性波動對往績記錄期間內的毛利、除稅前溢利及除稅後溢利的影響(假設所有其他因素保持不變)。於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度的波動分別假設約為1%、3%及5%。

(千港元，百分比除外)						
假設性波動	+1%	-1%	+3%	-3%	+5%	-5%
對2013財政年度若干項目的影響						
毛利變動	870	(870)	2,610	(2,610)	4,350	(4,350)
除稅前溢利變動	870	(870)	2,610	(2,610)	4,350	(4,350)
除稅後溢利變動	820	(820)	2,461	(2,461)	4,102	(4,102)

(千港元，百分比除外)						
假設性波動	+1%	-1%	+3%	-3%	+5%	-5%
對2014財政年度若干項目的影響						
毛利變動	770	(770)	2,310	(2,310)	3,850	(3,850)
除稅前溢利變動	770	(770)	2,310	(2,310)	3,850	(3,850)
除稅後溢利變動	719	(719)	2,157	(2,157)	3,595	(3,595)

(千港元，百分比除外)						
假設性波動	+1%	-1%	+3%	-3%	+5%	-5%
對2015財政年度若干項目的影響						
毛利變動	830	(830)	2,490	(2,490)	4,150	(4,150)
除稅前溢利變動	830	(830)	2,490	(2,490)	4,150	(4,150)
除稅後溢利變動	763	(763)	2,289	(2,289)	3,814	(3,814)

假設所有其他變量保持不變，於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，倘裝運量分別減少約40%、56%及54%，我們於同期的除稅前溢利將為零(僅供收支平衡分析說明之用)。

平均運費

向客戶收取的平均運費是船運業務主要組成部分之一。平均運費波動直接影響我們的盈利能力。每個標準箱的平均運費包括就每個標準箱收取之貨運費、處理費及其他增值收入。於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，我們海運服務的平均運費分別約為每標準箱1,385港元、每個標準箱1,413港元及每個標準箱1,140港元。

財務資料

下列敏感度分析顯示平均運費的假設性波動對往績記錄期間內的收益、除稅前溢利及除稅後溢利的影響（假設所有其他因素保持不變）。於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度的波動分別假設約為2%、10%及20%。

假設性波動	(千港元，百分比除外)					
	+2%	-2%	+10%	-10%	+20%	-20%
對2013財政年度若干項目的影響						
收益變動	11,821	(11,821)	59,103	(59,103)	118,206	(118,206)
除稅前溢利變動	11,821	(11,821)	59,103	(59,103)	118,206	(118,206)
除稅後溢利變動	11,146	(11,146)	55,729	(55,729)	111,458	(111,458)

假設性波動	(千港元，百分比除外)					
	+2%	-2%	+10%	-10%	+20%	-20%
對2014財政年度若干項目的影響						
收益變動	11,895	(11,895)	59,475	(59,475)	118,950	(118,950)
除稅前溢利變動	11,895	(11,895)	59,475	(59,475)	118,950	(118,950)
除稅後溢利變動	11,108	(11,108)	55,540	(55,540)	111,080	(111,080)

假設性波動	(千港元，百分比除外)					
	+2%	-2%	+10%	-10%	+20%	-20%
對2015財政年度若干項目的影響						
收益變動	9,183	(9,183)	45,917	(45,917)	91,834	(91,834)
除稅前溢利變動	9,183	(9,183)	45,917	(45,917)	91,834	(91,834)
除稅後溢利變動	8,441	(8,441)	42,205	(42,205)	84,409	(84,409)

假設所有其他變量保持不變，於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，倘平均運費分別減少約15%、13%及18%，我們於同期的毛利將為零（僅供收支平衡分析說明之用）。

碼頭處理費

碼頭處理費是我們業務的主要成本之一。碼頭處理費波動直接影響我們的經營成本及盈利能力。於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，本集團產生的碼頭處理費分別約為185.9百萬港元、195.7百萬港元及169.8百萬港元，分別為同期之36.9%、38.8%及33.7%。

財務資料

下列敏感度分析顯示碼頭處理費的假設性波動對往績記錄期間內的除稅前溢利及除稅後溢利的影響（假設所有其他因素保持不變）。於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度的波動分別假設約為5%、10%及15%。

假設性波動	(千港元，百分比除外)					
	+5%	-5%	+10%	-10%	+15%	-15%
對2013財政年度若干合併						
收益表項目的影響						
碼頭處理費變動	9,296	(9,296)	18,592	(18,592)	27,888	(27,888)
除稅前溢利變動	(9,296)	9,296	(18,592)	18,592	(27,888)	27,888
除稅後溢利變動	(8,765)	8,765	(17,531)	17,531	(26,296)	26,296

假設性波動	(千港元，百分比除外)					
	+5%	-5%	+10%	-10%	+15%	-15%
對2014財政年度若干合併						
收益表項目的影響						
碼頭處理費變動	9,785	(9,785)	19,570	(19,570)	29,355	(29,355)
除稅前溢利變動	(9,785)	9,785	(19,570)	19,570	(29,355)	29,355
除稅後溢利變動	(9,138)	9,138	(18,275)	18,275	(27,413)	27,413

假設性波動	(千港元，百分比除外)					
	+5%	-5%	+10%	-10%	+15%	-15%
對2015財政年度若干合併						
收益表項目的影響						
碼頭處理費變動	8,490	(8,490)	16,980	(16,980)	25,470	(25,470)
除稅前溢利變動	(8,490)	8,490	(16,980)	16,980	(25,470)	25,470
除稅後溢利變動	(7,804)	7,804	(15,607)	15,607	(23,411)	23,411

假設所有其他變量保持不變，於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，倘碼頭處理費分別增加約47%、39%及49%，我們於同期的毛利將為零（僅供收支平衡分析說明之用）。

船舶租賃費

船舶租賃費為我們業務的服務成本之一。船舶租賃費波動直接影響我們的經營成本及盈利能力。於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，本集團產生的船舶租賃費分別約為45.8百萬港元、58.0百萬港元及51.0百萬港元，分別為同期之9.1%、11.5%及10.1%。

財務資料

下列敏感度分析顯示船舶租賃費的假設性波動對往績記錄期間內的除稅前溢利及除稅後溢利的影響（假設所有其他因素保持不變）。於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度的波動分別假設約為10%、20%及30%。

假設性波動	(千港元，百分比除外)					
	+10%	-10%	+20%	-20%	+30%	-30%
對2013財政年度若干合併						
收益表項目的影響						
船舶租賃費變動	4,581	(4,581)	9,162	(9,162)	13,743	(13,743)
除稅前溢利變動	(4,581)	4,581	(9,162)	9,162	(13,743)	13,743
除稅後溢利變動	(4,319)	4,319	(8,639)	8,639	(12,958)	12,958

假設性波動	(千港元，百分比除外)					
	+10%	-10%	+20%	-20%	+30%	-30%
對2014財政年度若干合併						
收益表項目的影響						
船舶租賃費變動	5,804	(5,804)	11,608	(11,608)	17,412	(17,412)
除稅前溢利變動	(5,804)	5,804	(11,608)	11,608	(17,412)	17,412
除稅後溢利變動	(5,420)	5,420	(10,840)	10,840	(16,260)	16,260

假設性波動	(千港元，百分比除外)					
	+10%	-10%	+20%	-20%	+30%	-30%
對2015財政年度若干合併						
收益表項目的影響						
船舶租賃費變動	5,103	(5,103)	10,206	(10,206)	15,308	(15,308)
除稅前溢利變動	(5,103)	5,103	(10,206)	10,206	(15,308)	15,308
除稅後溢利變動	(4,690)	4,690	(9,381)	9,381	(14,070)	14,070

假設所有其他變量保持不變，於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，倘船舶租賃費分別增加約190%、133%及163%，我們於同期的毛利將為零（僅供收支平衡分析說明之用）。

外匯匯率

於往績記錄期間，本集團的交易主要以港元、美元及人民幣計值。然而，我們部分成本，例如本集團向中國服務供應商支付的服務費，乃以人民幣計值。因此，近來港元或美元與人民幣之間的匯率波幅或會影響我們的溢利率。由於往績記錄期間的貨幣風險甚微，故本集團現時並無訂立任何財務工具以對沖貨幣兌換風險，且無意訂立該等財務工具。儘管如此，本集團仍會繼續監控外幣風險以確保淨風險維持在一個可接受的水平，並將在有需要時考慮使用對沖工具。

重大會計政策、估計及假設

我們已識別出若干對根據香港財務報告準則編製財務資料乃屬重大且對理解我們的財務狀況及經營業績至關重要的會計政策、估計及假設。請參閱本文件附錄一會計師報告附註3所載本集團採納的主要會計政策。

財務資料

我們會持續根據經驗及相關因素(包括在各種情況下相信為對未來事件作出的合理預期)對有關估計及假設作出評估。於適用時，會計估計的修訂會於作出修訂的期間及未來期間(如有關修訂同時影響未來期間)確認。

收益確認

如果經濟利益很可能流入本集團，而且收益及成本(如適用)可以可靠計量，則本集團提供支線船服務、海上貨運代理服務及承運人自有箱服務之收益按總額基礎確認。

物業、廠房及設備

於往績記錄期間，我們的物業、廠房及設備包括租賃土地及樓宇、租賃物業裝修、汽車、傢俬、裝置及設備、集裝箱及支線船。我們的物業、廠房及設備乃按成本減累計折舊及累計減值虧損入賬。物業、廠房及設備項目之成本包括購買價格及將資產達至其運作狀況及工作地點作擬定用途之任何直接應佔成本。期內維修及保養費用於產生時自損益扣除。

由於本集團有關其租賃土地及樓宇的租金因類似土地及樓宇並非分開出售或出租而未能於租賃開始時按土地及樓宇元素可靠分配，故所有租金計入租賃土地及樓宇的成本中作為物業、廠房及設備的融資租賃。

折舊乃自物業、廠房及設備可供使用日期起，於其估計可使用年期內撇銷成本值減累計減值虧損，並以直線法計入其估計剩餘價值後作出撥備。倘物業、廠房及設備項目內各部分之可使用年期並不相同，則該項目之成本按合理基準分配並個別折舊。

物業、廠房及設備項目於出售後或於預期持續使用該資產將不會產生未來經濟利益時取消確認。於取消確認該資產時所產生之任何收益或虧損按出售所得款項淨額與該項目之賬面值之差額計入損益。

優先使用船舶

本集團已與四艘船舶的法定擁有人各自訂立三項優先使用協議(「優先使用協議」)。根據優先使用協議，法定擁有人與本集團互相協定，本集團擁有使用船舶、收購權益或取得出售船舶(事先取得本集團批准)所得款項的獨家優先權，而船舶的轉讓、租賃、撇銷或質押均需要事先取得本集團批准。

財務資料

根據香港會計準則第16號「物業、廠房及設備」(「香港會計準則第16號」)，倘與物業、廠房及設備項目有關的未來經濟利益可能流入本集團且該項目的成本能可靠地計量，則該項目的成本須確認為資產。

本集團能夠證明該四艘船舶的出售、轉讓、租賃、撤銷或質押必須經過本集團事先批准。此外，本集團能夠通過行使該四艘船舶的獨家優先使用權，使用船舶向客戶提供物流服務或者獲得出售該四艘船舶的所得款項，從而取得與該四艘船舶有關的未來經濟利益。因此，管理層認為，與獨家優先使用該四艘船舶有關的未來經濟利益預計將流入本集團。據此，於2013年、2014年及2015年12月31日該四艘船舶的賬面淨值總額分別約11,378,000港元、10,793,000港元及8,972,000港元已列賬於物業、廠房及設備。

根據香港會計準則第38號「無形資產」(「香港會計準則第38號」)，部分無形資產或會包含於實物形態或以實物形態體現。為釐定包含無形及有形部分的資產是否應按香港會計準則第16號處理或根據香港會計準則第38號作為無形資產，實體應作判斷以評估在無形或有形部分中，何者更為重要。

根據優先使用協議所載條款及該四艘船舶的實際用途，管理層認為，本集團實質上有權使用該四艘船舶權及透過實際使用該四艘船舶而取得未來經濟利益，猶如本集團於優先使用協議涵蓋的整段期間內為該等船舶的法定擁有人。因此，該四艘船舶均由本集團根據香港會計準則第16號入賬為物業、廠房及設備。

財務工具

財務資產及財務負債乃當及僅當本集團成為工具合約條文的訂約方時，按交易日基準以公平值(倘財務資產或財務負債並未按公平值計入損益，則加上收購或發行財務資產或財務負債之直接應佔交易成本)初步確認。

於往績記錄期間，我們的財務資產包括借款及應收款項(包括貿易及其他應收款項、已抵押銀行存款及銀行結餘及現金)以及按公平值計入損益的財務資產(包括持作買賣的財務資產)，而本集團的財務負債包括貿易及其他應付款項以及融資租賃負債，且本集團已就授予一間關聯公司的銀行融資提供公司擔保，即財務擔保合約。有關取消確認、分類及計量財務工具的會計政策的資料，請參閱本文件附錄一會計師報告之附註3。

財務資料

財務資產減值

本集團於往績記錄期間各年末評估有否客觀證據顯示財務資產(透過損益按公平值列賬之財務資產除外)出現減值。按攤銷成本列賬之財務資產之減值虧損，為資產賬面值與按財務資產原訂實際利率折現之估計未來現金流現值兩者間之差異。倘資產之可收回金額增幅可客觀地與於確認減值後所發生之事件相關連，則減值虧損會於隨後期間於損益中撥回，惟減值撥回當日之資產賬面值不得超過在未有確認減值之情況下之攤銷成本。

其他資產的減值

本集團於往績記錄期間各年度檢討內外資料來源，以鑒定其物業、廠房及設備有否減值或已確認的減值虧損是否不再存在或可有減少的跡象。倘任何此等跡象存在，則會按公平值減去出售成本與其使用價值兩者中的較高者估計有關資產的可收回金額。如不可能估計某項個別資產之可收回金額，則本集團按可獨立產生現金流量的最小資產組合(即現金產生單位)估計可收回金額。

倘資產或現金產生單位的可收回金額預期低於其賬面值，資產或現金產生單位的賬面值將減至可收回金額，並立即在損益中將減值虧損確認為開支。

減值虧損的撥回金額僅以在過往期間並無確認減值虧損的情況下資產或現金產生單位的原有賬面值為限。減值虧損撥回乃於損益中即時確認為收入。

租約

凡租約條款將所有權之絕大部分風險及回報轉讓予承租人之租約，乃確認為融資租約。其他所有租約分類為經營租約。作為承租人，本集團根據融資租約持有的資產包括一輛汽車及一項物業，乃按租賃資產公平值及最低租賃款項現值兩者中的較低者確認為本集團資產。出租人的相應負債納入合併財務狀況表作為融資租約負債。融資開支，即租賃總承擔與所收購資產公平值之間的差額，將於往績記錄期間各年度按有關租期自損益扣除。

本集團根據多項物業及支線船的經營租約的應付／應收租金乃以直線法按本集團有關租期自損益扣除／計入損益。

財務資料

外幣換算

本集團各實體的財務報表中所包括的項目，均使用該實體經營所在的主要經濟地區的貨幣（「功能貨幣」，包括人民幣及港元）計量。財務資料以本公司的功能貨幣港元呈列，除另有指明者外，財務資料已折合至最接近的千港元。

外幣交易均按交易當日之現行匯率換算為功能貨幣。因結算上述交易及按期末之匯率兌換以外幣計值之貨幣資產及負債而產生之匯兌損益，均於損益中確認。

所有使用人民幣作為功能貨幣的本集團中國實體的業績及財務狀況均按以下方式換算為呈列貨幣（即港元）：

- 各財務狀況表所列資產及負債按往績記錄期間各年末之收市匯率換算；
- 各綜合收益表所列收益及開支按平均匯率換算；
- 上述換算產生的全部匯兌差額及貨幣項目（構成本集團對旗下中國實體之投資淨額的一部分）產生的匯兌差額均確認為權益的獨立部分。

政府補貼

倘可合理保證將獲得補貼及將符合所有附帶條件，則本集團按公平值確認政府補貼。於往績記錄期間，本集團收取的政府補貼主要指中國相關當局就於中國特定省份提供海上貨運服務提供的資助津貼。當獲得有關當局批准並收到補貼現金時，補貼於損益中確認為收入。

香港財務報告準則未來變動

於批准本集團財務資料日期，香港會計師公會已頒布多項於往績記錄期間尚未生效的新訂／經修訂香港財務報告準則，本集團並無提早採納該等準則。

除下文所載香港財務報告準則第16號外，管理層預期於未來期間採納該等新訂／經修訂香港財務報告準則對本集團之財務狀況及財務表現以及現金流量並無任何重大影響。

財務資料

香港財務報告準則第16號

香港財務報告準則第16號對承租人會計處理方法作出重大變動，以單一模式取代香港會計準則第17號項下的雙重模式，規定除豁免情況外，須就承租人由於租賃而產生的權利及責任確認資產及負債。根據初步評估，管理層認為目前根據香港會計準則第17號歸類為經營租賃的本集團若干物業及支線船之租賃，將觸發根據香港財務報告準則第16號確認使用權資產及租賃負債。於其後計量時，將分別就使用權資產及租賃負債確認折舊（及減值虧損，如適用）及利息。

由於本集團的租約初步租期一般為一至三年，管理層預期採納香港財務報告準則第16號將導致：(i)確認使用權資產（大部分將為確認租賃負債所抵銷）；及(ii)確認使用權資產及租賃負債的折舊及利息開支（預期與根據香港會計準則第17號所確認之經營租賃開支並無重大差異）。因此，於採納香港財務報告準則第16號後，預期對本集團未來之淨財務狀況、財務表現及現金流量並無重大影響。

合併收益表的主要組成部分

收益

於往績記錄期間，我們的收益來自在華南提供海運服務，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。

支線船服務

就支線船服務而言，我們安排支線船自不同港口提取貨運集裝箱，並運送至轉運港口之集裝箱碼頭，並在該處將集裝箱裝上國際集裝箱班輪繼續長途航程。

承運人自有箱服務

就承運人自有箱服務而言，我們為客戶提供支線船服務，並提供我們自有或向第三方租借及／或根據集裝箱交換協議使用的集裝箱。就該項服務而言，我們提供支線船服務及供客戶使用之集裝箱。有關集裝箱的進一步詳情，載於本文件「業務－我們的業務－集裝箱」一節。

財務資料

海上貨運代理服務

我們提供海上貨運代理服務，並通常將我們常規航運航線以外的貨運作為目標。我們的海上貨運代理服務可分為兩大類(i)國際航運代理服務；及(ii)無船承運人服務。我們的海上貨運代理服務客戶主要包括不同行業的製造商及貿易公司。我們為客戶提供綜合服務以處理物流過程中的多個步驟。

就國際航運代理服務而言，我們為客戶安排貨運物流，並承諾利用第三方船舶、集裝箱以及其他必要的運輸方式，為客戶處理點到點貨物動向。我們不會為有關貨運負責，亦不會簽發無船承運人提單。

於無船承運人服務而言，我們亦會為客戶安排貨運物流。於該流程中，我們簽發無船承運人提單並為有關貨運負責。

服務成本

服務成本主要包括(i)貨運費；(ii)碼頭處理費；(iii)燃料費；(iv)船舶租賃；及(v)躉船費。於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，本集團的服務成本分別佔收益約85.3%、87.1%及81.9%。

其他收入

其他收入主要包括(i)我們於中國的業務所得政府補貼；(ii)我們於中國的日常業務匯兌收益；(iii)按公平值計入損益的財務資產(虧損)／收益淨額，即按公平值計入損益的上市股本投資；及(iv)出售中國物業的收益。

行政及其他營運開支

本集團的行政開支主要包括(i)我們在香港及中國辦事處的行政員工的薪金及津貼；(ii)折舊；(iii)中國分公司的行政開支；(iv)應酬；(v)香港及中國的定額供款計劃；及(vi)我們的辦公室物業的租金及樓宇管理費。薪金及津貼構成行政開支的最大部分，2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度分別約佔53.8%、54.9%及59.8%。

融資成本

所有融資成本均來自融資租約責任的應計利息。本集團的融資租約包括物業、廠房及設備租賃，當中計有汽車及集裝箱。

財務資料

除稅前溢利

本集團的除稅前溢利乃根據毛利及其他收入減行政及其他營運開支及融資成本計算所得。

所得稅開支

所得稅指即期稅項及遞延稅項的總和。我們的所得稅乃根據本公司及其附屬公司所在的司法權區的適用法定稅率確認，並就若干項目（包括不可扣稅開支、免稅收益／溢利及暫時性差額）作調整。於往績記錄期間，中國的法定企業所得稅稅率為25%，而香港的利得稅稅率則為16.5%。

於最後實際可行日期及往績記錄期間，我們在所有重大方面均達成所有稅務責任，我們於合併財務報表中為有需要的項目作出足夠的稅務撥備，且並無任何未解決的稅務爭議。

經營業績

以下為摘錄自本文件附錄一所載會計師報告本集團分別於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度的合併收益表概要。

	截至12月31日止年度		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
收益	591,028	594,751	459,171
服務成本	<u>(504,054)</u>	<u>(517,750)</u>	<u>(376,204)</u>
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	<u>(440)</u>	<u>(169)</u>	<u>(278)</u>
除稅前溢利	34,405	42,772	44,599
所得稅開支	<u>(3,117)</u>	<u>(4,356)</u>	<u>(5,430)</u>
年內溢利	<u>31,288</u>	<u>38,416</u>	<u>39,169</u>

就所示期間經營業績主要組成部分所作的比較討論如下。

財務資料

服務表現

下表載列我們的支線船服務、承運人自有箱服務及海上貨運代理服務於往績記錄期間之收益、毛利及毛利率：

	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

	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%

財務資料

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，我們的承運人自有箱服務的毛利率分別約為52.0%、51.9%及49.9%。同期，我們的支線船服務的毛利率分別約為13.7%、10.5%及16.5%。承運人自有箱服務毛利率高於支線船服務，主要由於(i)客戶群的差異；及(ii)客戶海運次數及裝運量的差異。我們的承運人自有箱服務的客戶一般為從事大陸-香港貿易業務的不同行業的企業。該等企業的規模通常小於支線船服務之客戶(通常為全球化的大型跨國集裝箱遠洋船公司)。此外，承運人自有箱服務客戶的海運業務的規律遜於國際集裝箱遠洋船公司。因此，就定價而言，我們對承運人自有箱服務客戶的議價能力更強。

於往績記錄期間內按航線及服務類別及進出口活動呈列之收益及裝運量分析載列如下我們現時於華南四個省份18個港口營運業務。有關我們於四個省份營運所在港口之詳情，請參閱第120至121頁。管理層已按地區(主要按省份而非個別港口)評估本集團之財務業績。據此，下列分析載列按省份而非個別港口呈列各航線之財務表現。

截至2013年 12月31日止年度	出口		進口		本集團 收益 千港元	標準箱 總數	每標準箱平均價		
	收益 千港元	標準箱	收益 千港元	標準箱			出口 港元	進口 港元	總計 港元
支線船服務									
—福建航線	41,338	32,699	58,028	33,651	99,366	66,350	1,264	1,724	1,498
—廣東航線	41,846	87,500	67,406	106,421	109,252	193,921	478	633	563
—廣西航線	63,536	49,064	97,902	52,634	161,438	101,698	1,295	1,860	1,587
—海南航線	2,284	5,682	3,634	3,813	5,918	9,495	402	953	623
	149,004	174,945	226,970	196,519	375,974	371,464	852	1,155	1,012
承運人自有箱服務									
—福建航線	16,142	6,917	5,749	5,088	21,891	12,005	2,334	1,130	1,823
—廣東航線	4,043	2,667	4,166	5,278	8,209	7,945	1,516	789	1,033
—廣西航線	2,635	1,027	883	542	3,518	1,569	2,566	1,629	2,242
—海南航線	—	—	317	240	317	240	不適用	1,321	1,321
	22,820	10,611	11,115	11,148	33,935	21,759	2,151	997	1,560
海上貨運代理	181,119	33,362	—	—	181,119	33,362	5,429	不適用	5,429
總計	352,943	218,918	238,085	207,667	591,028	426,585	1,612	1,146	1,385

財務資料

截至2014年 12月31日止年度	出口		進口		本集團 收益 千港元	標準箱 總數	每標準箱平均價		
	收益 千港元	標準箱	收益 千港元	標準箱			出口 港元	進口 港元	總計 港元
支線船服務									
—福建航線	24,881	20,497	37,737	22,157	62,618	42,654	1,214	1,703	1,468
—廣東航線	32,901	82,658	70,388	102,059	103,289	184,717	398	690	559
—廣西航線	89,743	68,889	124,220	67,165	213,963	136,054	1,303	1,849	1,573
—海南航線	1,535	4,927	2,707	4,089	4,242	9,016	312	662	470
	149,060	176,971	235,052	195,470	384,112	372,441	842	1,202	1,031
承運人自有箱服務									
—福建航線	17,640	5,998	7,918	6,286	25,558	12,284	2,941	1,260	2,081
—廣東航線	4,926	3,886	5,069	2,845	9,995	6,731	1,268	1,782	1,485
—廣西航線	4,322	1,242	1,064	831	5,386	2,073	3,480	1,280	2,598
—海南航線	—	—	461	304	461	304	不適用	1,516	1,516
	26,888	11,126	14,512	10,266	41,400	21,392	2,417	1,414	1,935
海上貨運代理	169,239	27,172	—	—	169,239	27,172	6,228	不適用	6,228
總計	345,187	215,269	249,564	205,736	594,751	421,005	1,604	1,213	1,413
截至2015年 12月31日止年度									
	出口		進口		本集團 收益 千港元	標準箱 總數	每標準箱平均價		
	收益 千港元	標準箱	收益 千港元	標準箱			出口 港元	進口 港元	總計 港元
支線船服務									
—福建航線	18,264	15,353	34,134	22,555	52,398	37,908	1,190	1,513	1,382
—廣東航線	33,366	75,234	66,494	105,781	99,860	181,015	443	629	552
—廣西航線	67,355	61,702	96,835	58,769	164,190	120,471	1,092	1,648	1,363
—海南航線	7,878	11,268	14,582	11,469	22,460	22,737	699	1,271	988
	126,863	163,557	212,045	198,574	338,908	362,131	776	1,068	936
承運人自有箱服務									
—福建航線	17,705	6,424	6,023	5,822	23,728	12,246	2,756	1,035	1,938
—廣東航線	3,690	3,065	6,585	4,263	10,275	7,328	1,204	1,545	1,402
—廣西航線	2,333	732	1,094	729	3,427	1,461	3,187	1,501	2,346
—海南航線	—	—	114	60	114	60	不適用	1,900	1,900
	23,728	10,221	13,816	10,874	37,544	21,095	2,321	1,271	1,780
海上貨運代理	82,719	19,642	—	—	82,719	19,642	4,211	不適用	4,211
總計	233,310	193,420	225,861	209,448	459,171	402,868	1,206	1,078	1,140

財務資料

進出口活動分析

基於上表，進出口表現及定價分析如下：

支線船服務

基於此項服務性質，支線船服務客戶主要為國際集裝箱運輸公司，而我們作為承包商向國際集裝箱運輸公司提供支線船服務，作為其整體航線其中一部分，主要接駁中國多個港口及轉運港，即香港、深圳或南沙。就此類服務而言，服務需求主要來自進口貨物至中國。因此，進口量一般超逾出口量，故出口量無可避免包括較多空置集裝箱，其每標準箱價格低於載貨集裝箱。因此，進口之每標準箱平均價格一般高於出口者。

承運人自有箱服務

基於此項服務性質，承運人自有箱服務客戶一般為以中國或香港為基地之不同行業企業（例如生產商及貿易公司），其從事中港貿易業務，需要我們運送貨物往來中國及香港港口。就此類服務而言，服務需求主要來自由中國出口（即中國內地生產商出口貨物）。儘管此類服務之進口需求較少，惟由於我們以自有箱或我們所租賃集裝箱營運有關業務，我們就進口訂單提供較低價格，務求減少運送空置集裝箱，運送空置集裝箱並無產生收益。因此，進口之每標準箱平均價格一般低於出口者（廣東航線除外）。廣東航線之進口每標準箱平均價格高於出口運費，主要原因為廣東省進口廢料作循環再用，推高進口需求，而我們已物色到進口廢紙至廣東省再造紙廠之多名主要客戶。

海上貨運代理服務

此類服務乃向全部出口公司提供，即以中國或香港為基地之不同行業企業（例如生產商及貿易公司），其一般需要我們運送貨物往來香港或中國至全球各地。

主要按航線呈列之財務表現分析

下文載列主要按航線呈列之財務表現重大波動分析：

支線船服務

所有航線於截至2014年12月31日止年度的毛利率均下降，而於截至2015年12月31日止年度再次回升。此乃由於香港於截至2014年12月31日止年度出現港口擠塞，本集團須增加租賃船舶以維持準時航運服務，導致毛利率降低。於截至2015年12月31日止年度，由於擠塞問題解決，所有航線的毛利率同告上升。

財務資料

航線中

福建航線於往績記錄期間的毛利率相對較低，此乃主要由於福建省市場已趨成熟，市場上有大量工廠及貿易公司以及支線船服務供應商，因而競爭激烈。

廣東航線毛利率高於福建航線，原因為雖然廣東省亦面對激烈競爭，惟其航線較短（由於靠近香港／南沙／深圳轉運港），故本集團能夠更有效控制運輸成本。於截至2014年12月31日止年度，毛利率由22%降至13.9%。由於本集團的廣東航線以標準箱計的裝運量更大，故香港港口擠塞對其毛利率的影響更甚。廣東航線往返航程時間僅約為2.5日，以標準箱計裝運量較大，轉運次數更為頻密，倘發生擠塞，則所受影響更大。

廣西航線毛利率高於福建航線。此乃主要由於廣西壯族自治區的競爭較廣東省及福建省溫和。截至2014年止年度的毛利率並無重大變動，而截至2015年止年度的毛利率則由10.4%大幅升至19.7%，其主要原因為改善客戶組合所致，本集團減少與利潤較低的客戶進行業務，故儘管廣西航線於截至2015年12月31日止年度以標準箱計的裝運量及收入均有所減少，惟毛利及毛利率同告上升。

海南航線的毛利率亦高於福建航線。此乃主要由於海南省市場競爭較廣東省及福建省溫和，故本集團能夠議價以獲較高毛利率。於截至2014年12月31日止年度，海南航線的毛利率由22.7%大幅下跌至13.9%。此乃主要受到香港港口擠塞的影響，且受到截至2013年12月31日止年度數宗臨時訂單影響，截至2013年12月31日止年度的毛利率相對較高。截至2015年12月31日止年度，海南航線毛利率由13.9%升至16.9%。此乃由於本集團於海南省另一個港口開展業務，該航線所面對競爭較為溫和，故本集團能賺取更高毛利率。

承運人自有箱服務

毛利率概無重大波動。此乃主要由於該業務之客戶主要為進行外貿的中型生產商及貿易公司，其議價能力低於支線船服務客戶（為大型國際集裝箱運輸公司）。因此，本集團能夠更有效轉嫁任何成本升幅予客戶，故於往績記錄期間毛利率概無重大波動。

於該等航線中，福建航線毛利率最低，主要因為競爭激烈所致；而廣東航線雖然面對激烈競爭，惟有關航線距離較短，故本集團所賺取毛利率高於福建航線者。廣西航線及海南航線所面對競爭較為溫和，故毛利率相對較高。

財務資料

海上貨運代理服務：

毛利率概無重大波動。

支線船服務與承運人自有箱服務之毛利率存在差距

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度，我們的承運人自有箱服務的毛利率分別約為52.0%、51.9%及49.9%。同期，我們的支線船服務的毛利率分別約為13.7%、10.5%及16.5%。承運人自有箱服務的毛利率高於支線船服務，主要由於(i)客戶群的差異；及(ii)客戶航運次數及裝運量的差異。

我們的支線船服務客戶主要為營運國際集裝箱遠洋船的國際集裝箱運輸公司，而我們的承運人自有箱服務客戶主要為以中國或香港為基地經營中港貿易業務的不同行業企業(例如生產商及貿易公司)。該等企業的規模通常遠小於支線船服務之客戶。此外，支線船服務客戶的每次航運載貨量較承運人自有箱服務客戶為高，航運次數亦較頻密。基於上述各項，我們對承運人自有箱服務客戶的議價能力較高，因此能收取較高運費，並就承運人自有箱服務賺取高於支線船服務之毛利率。

主要以服務類別呈列之按年財務表現

收益、服務成本及毛利之按年波幅分析載列如下：

a. 支線船服務

2015財政年度與2014財政年度之比較

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度自提供支線船服務產生的收益減少約45.2百萬港元或11.8%。收益減少乃受下列各項合併所影響：(i)近來全球經濟增長下滑，導致環球市場需求及中國的外貿不穩定，對水路貿易構成長遠影響；(ii)因應國際燃料價格急跌導致來自客戶的燃料附加費減少，此情況與我們服務成本中的燃料費的下降一致；及(iii)部分被海南省的收益增加所抵銷，而海南省的收益增加乃由於本集團對海南航線分配更多營運資源，以把握潛在增長機會。

財務資料

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度就提供支線船服務產生之服務成本減少約60.6百萬港元或17.6%。服務成本減少主要由於(i)收緊船舶租賃的成本控制及規劃導致船舶租金下降；及(ii)燃料費因國際燃料價格急跌而減少。

縱然收益減少，相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度自提供支線船服務產生的毛利增加約15.4百萬港元或38.1%，主要由於如上所述的支線船服務服務成本因我們更有效地規劃船舶租賃及收緊對服務成本的控制及燃料費下調而減少。董事認為，2015財政年度之毛利增加乃由於我們有效管理經營資源。這亦使支線船服務的毛利率由2014財政年度約10.5%增加至2015財政年度約16.5%。

2014財政年度與2013財政年度之比較

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度自提供支線船服務產生的收益增加約8.1百萬港元或2.2%。整體增加主要由於廣西壯族自治區的收入增加，此乃由於本集團考慮到當地海運市場未來的潛在增長而加強發展此地區，並額外分配營運資源(如支線船)予廣西航線。

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度就提供支線船服務產生之服務成本增加約19.3百萬港元或5.9%。服務成本增加主要由於船舶租金增加及船舶租賃合同項下的租賃船舶數目增加。此乃由於(i)我們的業務增長，尤其是我們的廣西航線支線船服務的業務增加；(ii)隨著市場燃料成本下降，我們決定增加船舶租賃，藉此把握燃料成本下降產生的利潤；及(iii)由於2014財政年度香港港口交通擠塞，我們需要增加租賃船舶以維持準時的服務。

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度自提供支線船服務產生的毛利減少約11.2百萬港元或21.6%，而我們的毛利率則由2013財政年度的13.7%減少至2014財政年度的10.5%，主要由於成本增幅大於收入增幅，主因是2014財政年度香港港口交通擠塞，我們需要增加租賃船舶以維持準時的服務。

b. 承運人自有箱服務

2015財政年度與2014財政年度之比較

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度自提供承運人自有箱服務產生的收益減少約3.9百萬港元或9.3%。收益減少主要由於我們豁免了主要客戶的若干額外收費，導致平均貨運開支輕微下降。

財務資料

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度就提供承運人自有箱服務產生之服務成本減少約1.1百萬港元或5.5%。服務成本減少主要由於燃料費因國際燃料價格急跌而下降。

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度自提供承運人自有箱服務產生之毛利減少約2.8百萬港元或12.9%，主要由於上述之合併影響所致。承運人自有箱服務之毛利率由2014財政年度約51.9%輕微下跌至2015財政年度約49.9%。

2014財政年度與2013財政年度之比較

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度自提供承運人自有箱服務產生的收益增加約7.5百萬港元或22.0%，主要由於(i)我們加強在廣西壯族自治區提供承運人自有箱服務，並購入更多集裝箱及額外分配支線船予廣西航線；及(ii)我們就承運人自有箱服務向客戶收取的平均費用增加，此乃由於因應不同航程收取不同的價錢，以及廣西航線的船程一般較華南其他三省為長所致。

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度就提供承運人自有箱服務產生的服務成本增加約3.6百萬港元或22.3%。服務成本的增加與承運人自有箱服務的收益增加一致，此乃由於我們的服務成本(如碼頭處理費及船舶租金)增加所致。

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度自提供承運人自有箱服務產生的毛利增加約3.8百萬港元或21.7%，主要由於上述的合併影響所致。我們的承運人自有箱服務的毛利率大致保持穩定，由2013財政年度約52.0%輕微下跌至2014財政年度約51.9%。

c. 海上貨運代理服務

2015財政年度與2014財政年度之比較

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度就自提供海上貨運代理服務產生的收益減少約86.5百萬港元或51.1%，主要由於考慮到支線船服務及承運人自有箱服務的毛利率整體較海上貨運代理服務為高，故將海上貨運代理服務的營運資源調配至其他分部；以及本集團於2015財政年度海上貨運代理服務之客戶需求下降(根據Euromonitor報告所示)，而該下降與中國出口總值整體降低基本保持一致。

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度就自提供海上貨運代理服務產生的服務成本減少約79.9百萬港元或51.8%，大致上與收益減少一致。

財務資料

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度自提供海上貨運代理服務產生的毛利減少約6.7百萬港元或44.2%，主要由於上述原因所致。海上貨運代理服務的毛利率由2014財政年度約8.9%增加至2015財政年度約10.2%。

2014財政年度與2013財政年度之比較

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度自提供海上貨運代理服務產生的收益減少約11.9百萬港元或6.6%，主要由於(i)我們的資源由海上貨運代理服務調配至毛利率較高的支線船服務及承運人自有箱服務；及(ii)我們其中一名海上貨運代理服務業務夥伴（一間國際集裝箱遠洋船公司）調高貨運費，令我們向其發出的貨運訂單減少，導致我們整體的海上貨運代理服務量輕微下跌。

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度就提供海上貨運代理服務產生的服務成本減少約9.2百萬港元或5.6%。服務成本下降主要由於向國際集裝箱遠洋船公司支付之貨運費減少，與上述我們的海上貨運代理服務收益減少整體一致。

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度自提供海上貨運代理服務產生的毛利減少約2.7百萬港元或15.0%，主要由於上述因素所致。海上貨運代理服務的毛利率大致保持穩定，由2013財政年度約9.8%微跌至2014財政年度約8.9%。

服務成本

下表載列於往績記錄期間本集團服務成本之明細：

	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
貨運費	138,380	132,082	72,370
船舶租金	45,806	58,044	51,027
燃料費	78,548	78,388	44,715
躉船費	25,393	25,712	21,831
扣留費 ⁽¹⁾	17,492	15,524	6,523
折舊開支 ⁽²⁾	2,518	2,777	2,892
其他服務成本	10,010	9,534	7,055
總計	<u>504,054</u>	<u>517,750</u>	<u>376,204</u>

財務資料

附註：

- (1) 扣留費一般於免費使用期屆滿後產生，並由集裝箱擁有人徵收。
- (2) 折舊開支一般為我們的集裝箱及支線船的折舊開支。

碼頭處理費

我們的碼頭處理費主要是我們因提供支線船服務或承運人自有箱服務或海上貨運代理服務而在集裝箱碼頭安排集裝箱裝卸或其他港口服務時，中國的碼頭及國內集裝箱代理所徵收的費用。此等碼頭處理費亦主要包括倉儲費、吊裝費及文件費。

2015財政年度與2014財政年度之比較

於2015財政年度，我們的碼頭處理費較2014財政年度減少約25.9百萬港元或13.2%。碼頭處理費減少與我們於年內處理的轉運量減少一致，而轉運量減少乃由於我們故意減少利潤率相對較低的海上貨運代理服務，藉此盡量提升經營靈活性及效率所致。

2014財政年度與2013財政年度之比較

於2014財政年度，我們的碼頭處理費較2013財政年度增加約9.8百萬港元或5.3%。整體升幅大致與我們的收入升幅以及支線船服務總裝運量升幅一致。

貨運費

我們的貨運費一般在我們向客戶提供海上貨運代理服務時產生。該貨運費為我們安排點對點貨運時就貨物艙位將支付予國際集裝箱遠洋船公司或第三方船公司的成本。

2015財政年度與2014財政年度之比較

於2015財政年度，我們的貨運費較2014財政年度減少約59.7百萬港元或45.2%，主要歸因於我們的海上貨運代理服務減少，此乃由於我們的支線船服務及承運人自有箱服務的毛利率相對較高，故特意縮減海上貨運代理服務業務所致。

財務資料

2014財政年度與2013財政年度之比較

於2014財政年度，我們的貨運費較2013財政年度減少約6.3百萬港元或4.6%，主要歸因於一間作為我們的海上貨運代理服務供應商的國際集裝箱遠洋船公司收取的貨運費增加，而由於成本上升，我們將資源從海上貨運代理服務調配至其他分部。

船舶租金

我們的船舶租金為我們就根據船舶租賃合同承租的每艘船舶每月支付予船主的款項。有關進一步詳情載於本文件「業務－我們的業務－船舶租賃合同」一節。如果我們在任何時候需要更多船隊運力，我們將尋求向船主承租更多船舶。

2015財政年度與2014財政年度之比較

於2015財政年度，我們的船舶租金較2014財政年度減少約7.0百萬港元或12.1%。船舶租金整體下跌主要是由於根據船舶租賃合同所租賃船舶數目減少，此乃由於我們更有效地規劃船舶的租賃而收緊對服務成本的控制所致。

2014財政年度與2013財政年度之比較

於2014財政年度，我們的船舶租金較2013財政年度增加約12.2百萬港元或26.7%。船舶租金整體增加主要歸因於根據船舶租賃合同承租的船舶數目增加，而原因包括：(i)我們投入更多資源以在廣西壯族自治區提供支線船服務，並配置更多支線船至廣西航線；(ii)董事認為租賃船舶更能把握國際油價於2014財政年度下跌帶來的機遇，此乃由於我們一般需負責支付租賃船舶的燃料費；及(iii)於2014財政年度，我們在香港出現港口交通擠塞及延誤的情況下致力維持準時的支線船服務。

燃料費

燃料包含在船舶引擎燃燒的燃油及柴油，適用於優先使用協議訂明的船舶及為支線船服務及承運人自有箱服務訂立的船舶租賃合同訂明的租賃船舶。我們依賴燃料經營業務。

2015財政年度與2014財政年度之比較

於2015財政年度，我們的燃料費較2014財政年度減少約33.7百萬港元或43.0%，主要歸因於平均單位燃料費因國際油價急跌而減少。

財務資料

2014財政年度與2013財政年度之比較

於2014財政年度，我們的燃料費較2013財政年度減少約0.2百萬港元或0.2%。我們的燃料費於期內保持穩定，乃由於以下兩項因素的合併影響：(i)燃料費於2014財政年度下半年下降；及(ii)租賃船舶數目及燃料用量如上文所述增加。

躉船費

我們的躉船費包括就安排躉船服務提供商提供躉船服務而支付的費用。躉船服務指中流操作，即以躉船在海上裝卸集裝箱的程序。

2015財政年度與2014財政年度之比較

於2015財政年度，我們的躉船費較2014財政年度減少約3.9百萬港元或15.1%。躉船費下跌是由於我們在香港的服務減少，此乃由於我們於年內將部分業務轉移至南沙或深圳等轉運港，而該等轉運港較少採用躉船。

2014財政年度與2013財政年度之比較

於2014財政年度，我們的躉船費較2013財政年度穩定，僅錄得輕微增加約0.3百萬港元或1.3%，主要由於本集團於2014年的裝運量及收益與2013年相若。

毛利及毛利率

於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，我們的毛利約87.0百萬港元、77.0百萬港元及83.0百萬港元，毛利率分別相當於約14.7%、12.9%及18.1%。

2015財政年度與2014財政年度之比較

本集團於2015財政年度的毛利較2014財政年度增加約6.0百萬港元或7.7%。毛利增加主要原因是：(i)由於我們的支線船服務及承運人自有箱服務的毛利率相對較高，我們將資源從海上貨運代理服務調配至其他分部；及(ii)國際燃料價格急跌，導致燃料費減少。因此，總收益的毛利率由2014財政年度約12.9%增加至2015財政年度約18.1%。

2014財政年度與2013財政年度之比較

於2014財政年度，我們的毛利較2013財政年度減少約10.0百萬港元或11.5%。毛利減少主要歸因於船舶租金增加約12.2百萬港元，而船舶租金增加主要由於船隊在

財務資料

2014財政年度增加租賃船舶總數以在香港港口擁擠及延誤的情況下維持準時的貨運服務。總收益的毛利率由2013財政年度約14.7%減少至2014財政年度約12.9%。

其他收入

下表載列我們於往績記錄期間確認的其他收入。

	截至12月31日止年度		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
政府補貼	1,946	15,767	14,469
按公平值計入損益的 財務資產的(虧損)/收益淨額	(410)	2,369	276
按公平值計入損益的 財務資產的股息收入	186	297	—
匯兌收益淨額 ⁽¹⁾	—	2,624	1,137
出售物業、廠房及設備的收益 ⁽²⁾	138	1,774	417
雜項收入	622	578	643
銀行利息收入	123	54	97
	<u>2,605</u>	<u>23,463</u>	<u>17,039</u>

附註：

- (1) 我們的匯兌收益淨額主要為日常業務過程的已確認收益，特別是在人民幣貶值期間，此乃由於我們有部分成本(例如本集團支付予中國服務供應商的服務費)以人民幣計值。
- (2) 我們於往績記錄期間出售物業、廠房及設備的收益主要為出售支線船、中國其中一項寫字樓物業及集裝箱的收益。

政府補貼

我們在往績記錄期間確認的政府補貼主要分為兩類：

- (i) 廣西壯族自治區地方政府機關為獎勵本集團致力穩定香港港口與廣西壯族自治區港口之間的集裝箱貨運量供應而提供的激勵補貼，已在獲得補貼時按公平值確認；及
- (ii) 華南地方政府機關為獎勵本集團致力為華南若干航線付運滿載集裝箱而提供的激勵補貼，已在獲得補貼時按公平值確認。

財務資料

我們在往績記錄期間確認的政府補貼概不附帶未來條件。政府補貼由地方政府機關全權酌情發放，而且須取決於相關中國法律、規例及政策以決定是否及何時向我們提供政府補貼。激勵補貼金額的計算基準並無正式或公開說明。有關未能獲得任何有利監管待遇（特別是政府補貼）的討論，請參閱本文件「風險因素」一節。有關詳情亦可參閱本節的「重大會計政策、估計及假設—政府補貼」各段。

2015財政年度與2014財政年度之比較

於2015財政年度，我們的政府補貼並無重大變動。

2014財政年度與2013財政年度之比較

於2014財政年度，我們的政府補貼較2013財政年度增加約13.8百萬港元或710.2%，主要歸因於就上文所述地方政府機關於2013財政年度及2014財政年度發表的政策而在2014財政年度確認政府補貼。

按公平值計入損益的財務資產(虧損)／收益淨額

我們於往績記錄期間錄得的按公平值計入損益的財務資產收益淨額主要來自本集團對若干中國上市證券的投資。於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度，我們分別錄得虧損淨額約0.4百萬港元、收益淨額約2.4百萬港元及收益淨額約0.3百萬港元。展望未來，我們擬採取審慎的投資及財務政策，利用閒置現金賺取低風險回報。有關財務政策的其他詳情載於本文件「業務—投資及庫務政策以及內部監控」一節。

財務資料

行政及其他營運開支

本集團於往績記錄期間的行政及其他營運開支之詳情載列如下：

	截至12月31日止年度					
	2013年		2014年		2015年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
薪金及津貼	29,458	53.8%	31,572	54.9%	32,960	59.8%
中國分公司行政開支	6,428	11.8%	6,771	11.8%	5,450	9.9%
租賃及樓宇維護費	2,999	5.5%	3,217	5.6%	3,525	6.4%
定額供款計劃供款	2,936	5.4%	3,336	5.8%	3,379	6.1%
折舊	768	1.4%	2,084	3.6%	1,987	3.6%
海外差旅	1,764	3.2%	1,508	2.6%	1,506	2.7%
應酬	3,906	7.1%	4,488	7.8%	1,434	2.6%
[編纂]開支	–	0%	–	0%	1,310	2.4%
雜項開支 ⁽¹⁾	6,475	11.8%	4,547	7.9%	3,578	6.5%
總計	<u>54,734</u>	<u>100.0%</u>	<u>57,523</u>	<u>100.0%</u>	<u>55,129</u>	<u>100.0%</u>

附註：

(1) 我們的雜項開支主要包括電訊開支、汽車開支、保險、本地差旅及雜費。

薪金及津貼

我們的薪金及津貼包括支付薪金及員工伙食，例如向僱員提供膳宿安排。

2015財政年度與2014財政年度之比較

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度之薪金及津貼增長了約1.4百萬港元或4.4%。該增長主要由於本集團僱員的薪金及津貼水平普遍增加，惟員工總數維持穩定，於2014年12月31日為263名，於2015年12月31日為261名。

2014財政年度與2013財政年度之比較

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度之薪金及津貼增長了約2.1百萬港元或7.2%。該增長主要由於：(i)本集團中國營運點之擴展(包括分公司及代辦處)而使員工總數由2013年12月31日之252名增加至2014年12月31日之263名；及(ii)本集團僱員的薪金及福利水平普遍增加。

財務資料

中國分公司的行政開支

本集團的中國分公司行政開支包括經營及一般行開支，如位於中國之營運點（包括分公司及代辦處）之電費及水費。

2015財政年度與2014財政年度之比較

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度之中國分公司行政開支減少約1.3百萬港元或19.5%。該減少主要由於我們的管理層團隊於2015財政年度加強控制位於中國之營運點（包括分公司及代表處）之開支。

2014財政年度與2013財政年度之比較

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度之中國分公司行政開支增加約0.3百萬港元或5.3%。該增長主要由於位於中國之營運點（包括分公司及代辦處）由2013財政年度初之14個增加至2014財政年度末之18個。

租金及樓宇管理費

我們的租金及樓宇管理費主要包括就位於香港及中國之租賃物業支付的租金及管理費。

2015財政年度與2014財政年度之比較

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度之租金及樓宇管理費增加約0.3百萬港元或9.6%。該增長主要由於我們之辦公室租金開支普遍上升。

2014財政年度與2013財政年度之比較

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度之租金及樓宇管理費增加約0.2百萬港元或7.3%。該增長主要由於我們位於中國之營運點（包括分公司及代辦處）由2013財政年度初之14個增加至2014財政年度末之18個。

融資成本

2015財政年度與2014財政年度之比較

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度之融資成本增加約0.1百萬港元或64.5%。該增長主要由於在年內添置之汽車及集裝箱導致融資租賃責任之平均結餘增加。

財務資料

2014財政年度與2013財政年度之比較

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度之融資成本減少約0.3百萬港元或61.6%。該減少主要由於在2014財政年度，我們之集裝箱融資租賃責任之平均結餘減少，其中大部分融資租賃款項結餘已於2014財政年度第二季提取。

所得稅開支及實際稅率

本集團於所示期間的除稅前溢利、所得稅開支及實際稅率如下表所示：

	截至12月31日止年度		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
除稅前溢利	34,405	42,772	44,599
所得稅開支	(3,117)	(4,356)	(5,430)
實際稅率	9.1%	10.2%	12.2%

我們的所得稅開支由2013年的3.1百萬港元增至2014年的4.4百萬港元，並且於2015年增至5.4百萬港元。有關增加主要與純利一致。我們的實際稅率於2013年約為9.1%、2014年為10.2%及2015年為12.2%。

由於我們從事的航運業務涉及船舶進出，根據稅務條例第23B條，部分利潤合資格獲豁免利得稅。

稅務條例第23B(3)條規定，航運業務的應課稅利潤計算基準如下：

「該筆款項與該人在該課稅年度的評稅基期內所賺取或應累算的有關款項的總和所構成的比例，須與該人在該課稅年度評稅基期內的總航運利潤與該人在該評稅基期內所賺取或應累算的總航運入息的總和所構成的比例相同。」

即應課稅利潤 = 總航運利潤 x 相關總額 / 總航運收入

一般而言，相關金額包括(其中包括)由水路運載乘客及/或在香港裝運的貨品(包括禽畜及郵件)(即在香港提取貨品、禽畜、郵件或乘客產生的金額，但不包括運載過境貨品或乘客再登船)。

我們在香港的兩間主要營運中附屬公司永豐及鷺豐船務均從事提供海運服務之業務，尤其是直航及航線支線船服務。我們的稅務顧問建議，根據稅務條例，永豐及

財務資料

鷺豐船務的航運利潤可根據稅務條例第23B條進行評估，而部分航運收入（如將貨品由海外港口航運至香港）將毋須於香港課稅。因此，永豐及鷺豐船務已於申報課稅年度2014/15之利得稅時，向稅務局提出有關第23B條之申索。

於課稅年度2014/15之前，永豐及鷺豐船務於香港就全部利潤繳納稅款，原因是於委任稅務顧問處理課稅年度2014/15之利得稅申報之前，兩者並不知悉稅務條例第23B條內有關航運利潤之稅收待遇。

於申報永豐及鷺豐船務之2014/15利得稅時，我們亦要求稅務局覆核永豐於課稅年度2012/13及2013/14之利得稅狀況；以及鷺豐船務於課稅年度2013/14的利得稅狀況。稅務局已根據2014/15利得稅申報及已提交之稅項計算向永豐發出2014/15之稅務評核。稅務局並未就永豐就第23B條作出之申索提出質疑。

就鷺豐船務而言，稅務局已發出其2014/15之虧損報表，並根據2014/15利得稅申報及已提交之經修訂2013/14利得稅計算修訂2013/14之稅項評核。儘管稅務局於最後實際可行日期尚未確認有關豁免申索，惟我們的稅務顧問認為具備有力理據，可就航運溢利提出豁免申索。因此，我們於會計師報告內已假設稅務條例第23B條乃屬適用而作出稅務撥備。

根據中國內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排（「**雙重徵稅安排**」）第8條所述，「一方企業在另一方以船舶、飛機或陸運車輛經營海運、空運和陸運運輸所取得的收入和利潤，該另一方應予免稅（在內地包括營業稅*）。」

附註* 根據於2015年12月29日生效之雙重徵稅安排第四議定書，營業稅改為「增值稅及其他類似稅項」。

本集團已委任稅務顧問檢討本集團的中國稅務狀況。根據雙重徵稅安排第8條，稅務顧問認為永豐及鷺豐船務的海運利潤僅須於香港納稅。儘管根據稅務條例第23B條該等利潤獲豁免香港利得稅，該等利潤亦無需繳納中國稅項。

稅務顧問亦已檢討本集團中國主要營運附屬公司之中國稅務狀況，發現中國附屬公司已適當申報季度及年度企業所得稅，並已計提充足的稅項撥備。本集團香港及中國附屬公司就稅務狀況遭到中國稅務當局提出質疑之可能性甚小。

財務資料

年內溢利及純利率

	截至12月31日止年度		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
年內溢利	31,288	38,416	39,169
純利率	5.3%	6.5%	8.5%

2015財政年度與2014財政年度之比較

相較於2014財政年度，本集團於2015財政年度之年內溢利增加約0.8百萬港元或2.0%。溢利增長乃毛利增加合併之效應，此乃由於：(i)毛利率較低的海上貨運代理服務的資源被調配至其他分部；(ii)服務成本下降，尤其燃料費及貨運費；及(iii)部分被我們減少投資於中國的上市證券而導致按公平值計入損益之財務資產收益淨額減少所抵銷。因此，我們於2015財政年度之純利率增加至約8.5%，而2014財政年度約為6.5%。

2014財政年度與2013財政年度之比較

相較於2013財政年度，本集團於2014財政年度之年內溢利增加約7.1百萬港元或22.8%。該增長主要由於：(i)我們的支線船服務及承運人自有箱服務之收益增加；(ii)我們於2014財政年度主要就於廣西壯族自治區的支線船服務及承運人自有箱服務收取之政府補助增加，並已計入其他收入當中。

我們於2014財政年度之純利率增加至約6.5%，而2013財政年度約為5.3%，與上述原因大致一致。

分部業績

管理層從支線船服務及承運人自有箱服務的航線前景及海上貨運代理服務的集體前景評估我們的業務表現。

分部業績指各分部所賺取毛利，而未分配其他收入、行政及其他經營開支、融資成本及所得稅開支。

財務資料

下表載有我們於往績記錄期間的分部收益、分部服務成本及分部業績：

	2013年		截至12月31日止年度 2014年		2015年	
	千港元	佔總分部 收益 %	千港元	佔總分部 收益 %	千港元	佔總分部 收益 %
分部收益						
支線船服務及 承運人自有箱服務						
福建航線	121,257	20.5%	88,176	14.8%	76,126	16.6%
廣東航線	117,461	19.8%	113,284	19.1%	110,135	24.0%
廣西航線	164,956	27.9%	219,349	36.9%	167,617	36.5%
海南航線	6,235	1.1%	4,703	0.8%	22,574	4.9%
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%
	2013年		截至12月31日止年度 2014年		2015年	
	千港元	佔總分部 服務成本 %	千港元	佔總分部 服務成本 %	千港元	佔總分部 服務成本 %
分部服務成本						
支線船服務及 承運人自有箱服務						
福建航線	103,943	20.6%	72,847	14.1%	60,762	16.1%
廣東航線	88,622	17.6%	93,245	18.0%	89,300	23.7%
廣西航線	143,410	28.5%	193,666	37.4%	133,141	35.4%
海南航線	4,690	0.9%	3,832	0.7%	18,699	5.0%
海上貨運代理服務	163,389	32.4%	154,160	29.8%	74,302	19.8%
總計	504,054	100.0%	517,750	100.0%	376,204	100.0%

財務資料

	截至12月31日止年度					
	2013年		2014年		2015年	
	分部業績 溢利率		分部業績 溢利率		分部業績 溢利率	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
分部業績						
支線船服務及 承運人自有箱服務						
福建航線	17,314	14.3%	15,329	17.4%	15,364	20.2%
廣東航線	28,839	24.6%	20,039	17.7%	20,835	18.9%
廣西航線	21,546	13.1%	25,683	11.7%	34,476	20.6%
海南航線	1,545	24.8%	871	18.5%	3,875	17.2%
海上貨運代理服務	17,730	9.8%	15,079	8.9%	8,417	10.2%
整體	<u>86,974</u>	<u>14.7%</u>	<u>77,001</u>	<u>12.9%</u>	<u>82,967</u>	<u>18.1%</u>

合併財務狀況表若干項目的論述

物業、廠房及設備

於往績記錄期間內，我們的物業、廠房及設備主要指支線船、集裝箱、汽車及租賃土地及樓宇。我們截至2013年、2014年及2015年12月31日之物業、廠房及設備分別約為26.2百萬港元、29.6百萬港元及25.2百萬港元。

物業、廠房及設備由2014年12月31日約29.6百萬港元減少約4.4百萬港元或14.9%至2015年12月31日約25.2百萬港元，主要由於我們的物業、廠房及設備於2015財政年度之折舊。

物業、廠房及設備由2013年12月31日約26.2百萬港元增加約3.4百萬港元或12.9%至2014年12月31日約29.6百萬港元，主要由於我們就業務擴充添置汽車及集裝箱。

財務資料

貿易及其他應收款項

我們的貿易及其他應收款項主要指來自我們客戶的收益的應收款項及其他應收款項，例如按金、預付款項及來自債務人的其他應收款項。下表載列截至所示日期的貿易及其他應收款項。

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
貿易應收款項	74,651	89,950	63,869
其他應收款項	9,576	14,203	9,127
	<u>84,227</u>	<u>104,153</u>	<u>72,996</u>

貿易應收款項

我們的貿易應收款項由2014年12月31日約90.0百萬港元減少約26.1百萬港元或29.0%至2015年12月31日約63.9百萬港元。於2015財政年度，貿易應收款項減少與我們的收益減少一致。

我們的貿易應收款項由2013年12月31日約74.7百萬港元增加約15.3百萬港元或20.5%至2014年12月31日約90.0百萬港元。貿易應收款項增加乃由於我們於2014財政年度最後數個月的業務較2013財政年度增長，特別是支線船服務及承運人自有箱服務，令年末的收益及貿易應收款項結餘增加。

貿易應收款項賬齡分析

本集團一般向客戶授予最多120日的信用期。下表載列於往績記錄期間內截至所示日期，本集團貿易應收款項根據票據日期的賬齡分析：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
貿易應收款項賬齡分析			
30日內	41,815	43,801	28,348
31日至60日	20,704	28,095	18,544
61日至90日	9,504	12,266	7,566
逾90日	2,628	5,788	9,411
	<u>74,651</u>	<u>89,950</u>	<u>63,869</u>

財務資料

按於往績記錄期間內截至所示日期，以到期日就本集團貿易應收款項所作的賬齡分析如下：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
尚未到期	38,072	39,465	38,625
逾期：			
30日內	18,321	32,790	18,563
31至60日	12,711	11,030	4,230
61至90日	4,486	4,129	892
逾90日	1,061	2,536	1,559
	<u>74,651</u>	<u>89,950</u>	<u>63,869</u>

於2013年、2014年及2015年12月31日，我們錄得貿易應收款項約1.1百萬港元、2.5百萬港元及1.6百萬港元，分別已逾期超過90日。該等貿易應收款項通常為國際集裝箱運輸公司所欠本集團之支線船服務款項。該等國際集裝箱運輸公司一般為結算程序相對較長之大企業，且近期並無拖欠記錄。於2014財政年度下半年，有一宗貨運的收貨人並無在指定期間內提取貨物，導致免費使用期屆滿後產生額外航運費用及扣留費，令逾期超過90日之貿易應收款項增加。該餘額其後已於2015財政年度結付。於往績記錄期間，本集團並無錄得壞賬。我們的董事認為，本集團並無遇到任何重大的追收債項問題，且我們客戶的信貸質素並無重大變化，餘款亦被視為可全數收回。

於最後實際可行日期，佔我們於2015年12月31日的貿易應收款項約99.3%的約63.4百萬港元已結清。

於最後實際可行日期，董事考慮到該等客戶的結算記錄後，認為就該等未結清結餘並無任何可收回性問題。

	於2013年 12月31日	於2014年 12月31日	於2015年 12月31日
平均貿易應收款項的週轉天數 (附註)	<u>48</u>	<u>51</u>	<u>61</u>

附註：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。

財務資料

本集團於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度的平均貿易應收款項週轉天數分別約48日、51日及61日。本集團的平均貿易應收款項週轉天數由2013財政年度約48日輕微增加至2014財政年度約51日，主要由於如上所述於2014年12月31日之貿易應收賬款結餘增加所致。本集團的平均貿易應收款項週轉天數亦由2014財政年度約51日增加至2015財政年度約61日，主要由於：(i)海上貨運代理服務的資源被分配至其他分部，因我們授予海上貨運代理服務客戶的信貸期一般較短；及(ii)我們向其中一名主要客戶授予較長的信貸期。

其他應收款項

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
其他應收款項			
按金、預付款項及			
應收其他債務人款項	8,030	11,700	9,127
應收關聯公司款項	369	1	—
應收董事款項	1,064	1,871	—
應收主要管理人員款項	113	631	—
	<u>9,576</u>	<u>14,203</u>	<u>9,127</u>

按金、預付款項及應收其他債務人款項

我們的按金、預付款項及應收其他債務人款項主要包括我們於香港及中國的辦公室物業租金及公用事業按金、存於中國證券經紀作上市證券交易的款項及[編纂]開支的預付款項。

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
按金	2,856	2,708	2,106
預付款項	1,261	1,303	6,040
應收中國證券經紀款項	719	5,261	97
其他應收款項	3,194	2,428	884
	<u>8,030</u>	<u>11,700</u>	<u>9,127</u>

財務資料

我們的按金、預付款項及應收其他債務人款項由2014年12月31日約11.7百萬港元減少約2.6百萬港元或22%至2015年12月31日約9.1百萬港元。該減少主要由於下列各項合併影響：(i)應收中國證券經紀款項減少，原因是我們自經紀賬戶提取現金，並確認為銀行結餘及現金；及(ii)有關[編纂]開支的預付款項增加。

我們的按金、預付款項及應收其他債務人款項由2013年12月31日約8.0百萬港元增加約3.7百萬港元或45.7%至2014年12月31日約11.7百萬港元。其他應收款項整體增加主要由於應收中國證券經紀款項增加，原因是我們於2014財政年度出售所有中國上市證券投資後，我們的經紀賬戶款項結餘增加。

應收關聯公司款項

下表載列於往績記錄期間的應收關聯公司款項：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
永豐海運有限公司	341	1	—
永世豐有限公司	28	—	—
	<u>369</u>	<u>1</u>	<u>—</u>

於往績記錄期間，我們與關聯公司(包括永豐海運有限公司及永世豐有限公司)存有非貿易結餘。該等非貿易結餘為無抵押、免息及須應要求償還。概無就欠款的非償還部分作出撥備。所有應收關聯公司款項已於2015財政年度全數結清。

財務資料

應收董事款項

下表載列於往績記錄期間的應收董事款項：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
應收董事款項			
劉德豐先生	908	1,718	—
劉德祺先生	133	83	—
劉與量先生	23	70	—
	<u>1,064</u>	<u>1,871</u>	<u>—</u>

應收董事款項為無抵押、免息及須應要求償還。所有應收董事結餘均為向三名董事作出的墊款。概無就欠款的非償還部分作出撥備。所有應收董事結餘已於2015財政年度結清。

應收主要管理人員款項

應收主要管理人員款項為無抵押、免息及須應要求償還。所有應收主要管理人員結餘均為向僱員作出的墊款。概無就欠款的非償還部分作出撥備。所有應收主要管理人員結餘已於2015財政年度結清。

貿易及其他應付款項

我們的貿易及其他應付款項包括貿易應付款項及其他應付款項。我們的貿易應付款項主要與服務成本(例如碼頭處理費、燃料費及躉船費)有關。我們的其他應付款項主要包括來自應付賬款的應計費用及應付董事及關聯公司款項。下表載列截至所示日期我們的貿易及其他應付款項。

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
貿易應付款項	60,696	73,394	53,518
其他應付款項	56,706	38,030	18,559
	<u>117,402</u>	<u>111,424</u>	<u>72,077</u>

財務資料

貿易應付款項

我們的貿易應付款項由2014年12月31日約73.4百萬港元減少約19.9百萬港元或27.1%至2015年12月31日約53.5百萬港元，有關減幅與2015財政年度所產生服務成本的減少一致。此外，貿易應付款項減少亦歸因於船舶租金減少，原因是我們為更有效使用船隊而收緊對服務成本的控制所致。

我們的貿易應付款項由2013年12月31日約60.7百萬港元增加約12.7百萬港元或20.9%至2014年12月31日約73.4百萬港元。貿易應付款項增加乃由於下列各項合併影響：(i)船舶租金跟隨業務增長而增加，以及因第三方船主給予較長的信貸期而令應付予船主的貿易款項增加；(ii)服務成本於2014財政年度有所增加，與我們致力在廣西壯族自治區提供支線船服務而令收益增加整體一致；及(iii)於2014財政年度，我們面對香港的港口擠塞及延誤致力維持準時的支線船服務。

截至2013年、2014年及2015年12月31日，應付一間關聯公司—華港船務之貿易應付款項結餘分別約為2.9百萬港元、3.8百萬港元及1.6百萬港元。結餘主要指就躉船費而應付華港船務之金額，該結餘為無抵押、免息及應於30日內償還。有關華港船務之躉船服務之進一步詳情，請參閱本文件「關連交易」一節。

貿易應付款項的賬齡分析

本集團一般獲供應商提供介乎30日至90日的信用期。預期我們所有貿易及其他應付款項將於90日內結清。於往績記錄期間，我們並無拖欠任何貿易及其他應付款項。下表載列於往績記錄期間內截至所示日期，本集團貿易應付款項根據票據日期的賬齡分析：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
<i>貿易應付款項的賬齡分析</i>			
30日內	46,524	53,913	42,488
31日至60日	8,954	12,607	6,833
61日至90日	1,699	4,467	2,059
逾90日	3,519	2,407	2,138
	<u>60,696</u>	<u>73,394</u>	<u>53,518</u>

財務資料

於最後實際可行日期，佔我們於2015年12月31日的貿易應付款項約73.7%的約39.5百萬港元已結清。

下表載列貿易應付款項於往績記錄期間內的週轉天數：

	於2013年 12月31日	於2014年 12月31日	於2015年 12月31日
平均貿易應付款項的週轉天數 (附註)	46	47	62

附註：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銷售成本，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。

本集團於截至2013年、2014年及2015年12月31日止年度的平均貿易應付款項週轉天數分別為46日、47日及62日。本集團的平均貿易應付款項週轉天數由2013財政年度約46日輕微增加至2014財政年度約47日，並再增加至2015財政年度約62日，主要與上述服務成本波動一致。

其他應付款項

下表載列截至所示日期我們的其他應付款項。

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
其他應付款項			
應計費用及其他應付賬款	21,780	25,295	18,559
應付董事款項	33,347	11,108	—
應付關聯公司款項	1,579	1,627	—
	<u>56,706</u>	<u>38,030</u>	<u>18,559</u>

財務資料

應計費用及其他應付賬款

我們的應計費用及其他應付賬款主要包括：(i)應計開支；(ii)自客戶收取使用集裝箱的按金；及(iii)為我們的中國員工提供社會保障費用。

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
應計開支	5,863	5,137	4,628
已收按金	7,743	12,992	8,782
社會保障／住房公積金撥備	4,508	4,508	4,508
應付其他債權人款項	3,666	2,658	641
	<u>21,780</u>	<u>25,295</u>	<u>18,559</u>

我們的應計費用及其他應付賬款由2014年12月31日約25.3百萬港元減少約6.7百萬港元或26.6%至2015年12月31日之18.6百萬港元。應計費用及其他應付賬款減少主要歸因於自客戶收取使用集裝箱的按金減少。

我們的應計費用及其他應付賬款由2013年12月31日約21.8百萬港元增加約3.5百萬港元或16.1%至2014年12月31日約25.3百萬港元。應計費用及其他應付賬款增加主要歸因於我們於2014財政年度最後數個月的業務較2013財政年度最後數個月取得進展，特別是支線船服務及承運人自有箱服務，令自客戶收取使用集裝箱的按金增加。

應付董事款項

下表載列於所示日期應付董事之款項。

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
應付董事款項			
劉與量先生	32,663	10,424	—
劉德豐先生	684	684	—
	<u>33,347</u>	<u>11,108</u>	<u>—</u>

財務資料

應付董事款項為無抵押、免息及須應要求償還。所有應付董事結餘均為董事向本集團墊付之款項。所有應付董事結餘已於2015財政年度結清。

應付關聯公司款項

下表載列於往績記錄期間的應付關聯公司款項。

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
應付關聯公司款項			
永豐資源發展有限公司	1,579	1,613	—
廈門永世豐貿易有限公司	—	14	—
	<u>1,579</u>	<u>1,627</u>	<u>—</u>

於往績記錄期間，我們應付永豐資源發展有限公司及廈門永世豐貿易有限公司非貿易結餘。該非貿易結餘為無抵押、免息及須應要求償還。所有應付關聯方結餘已於2015財政年度結清。

流動資產淨值

下表載列我們截至所示日期的流動資產及負債明細：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元	於2016年 4月30日 千港元 (未經審核)
流動資產				
貿易及其他應收款項 按公平值計入損益的	84,227	104,153	72,996	65,910
財務資產	4,274	—	—	—
已抵押銀行存款	840	450	450	796
可收回所得稅	—	1,011	—	—
銀行結餘及現金	39,091	48,386	57,416	60,333
	<u>128,432</u>	<u>154,000</u>	<u>130,862</u>	<u>127,039</u>
流動負債				
貿易及其他應付款項	117,402	111,424	72,077	63,907
融資租賃責任的即期部分	2,004	1,521	1,905	1,812
應繳所得稅	1,024	1,418	3,877	4,827
銀行借貸	—	—	—	18,747
應付股息	—	—	—	25,189
	<u>120,430</u>	<u>114,363</u>	<u>77,859</u>	<u>114,482</u>
流動資產淨值	<u>8,002</u>	<u>39,637</u>	<u>53,003</u>	<u>12,557</u>

財務資料

我們的流動資產主要包括貿易及其他應收款項、銀行結餘及現金、按公平值計入損益賬的財務資產、可收回所得稅及已抵押銀行存款。我們的流動負債主要包括貿易及其他應付款項、融資租賃承擔的即期部分及應繳所得稅。我們的流動資產淨值，流動資產總額與流動負債總額之差額於往績記錄期間維持正值。

我們的流動資產淨值由2015年12月31日約53.0百萬港元減少約40.4百萬港元至2016年4月30日約12.6百萬港元。該減少主要由於應付股息（包括於2016年2月宣派的特別股息）增加所致。特別股息已於2016年6月6日悉數派付。

我們的流動資產淨值由2014年12月31日約39.6百萬港元增加約13.4百萬港元或33.7%至2015年12月31日約53.0百萬港元。該增加主要由於：(i)主要由業務產生的銀行結餘及現金增加約9.0百萬港元（扣除2015財政年度派付之股息）；(ii)貿易及其他應付款項因應付董事款項獲結清而減少約39.3百萬港元；及(iii)部分被貿易及其他應收款項減少約31.2百萬港元所抵銷，減少的原因是市場需求及市場價格水平下降令我們於2015財政年度的收益下降。

我們的流動資產淨值由2013年12月31日約8.0百萬港元增加約31.6百萬港元或395.3%至2014年12月31日約39.6百萬港元。該增加主要由於：(i)主要由業務及買賣財務資產之[編纂]產生的銀行結餘及現金增加約9.3百萬港元（扣除2014財政年度派付之股息）；(ii)貿易應收款項因我們於2014年最後數個月的業務較2013年最後數個月取得進展而增加約15.3百萬港元，如上所述今年末貿易應收款項結餘增加；及(iii)其他應收款項因如上所述的應收中國證券經紀款項上升而增加約4.6百萬港元。

流動資金、財政資源及資本資源

現金流量

我們過去主要利用營運所得現金應付我們的營運資金及其他資本需要。

我們的現金主要用於支付添置或升級物業、廠房及設備、各種營運開支及融資租賃責任還款。我們過去主要透過經營活動所得現金以應付流動資金需求。我們的董事不時評估本集團的流動資金需求及日後提供營運資金與應付資本開支需求的能力。於往績記錄期間，我們的現金來源及用途的相關驅動因素並無重大變動。

財務資料

下表載列我們於往績記錄期間所示期間的合併現金流量表簡明概要：

	截至12月31日止年度		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
經營活動所得現金淨額	19,367	13,176	41,787
投資活動所得現金淨額	1,805	6,170	224
融資活動所用現金淨額	(14,258)	(11,142)	(30,330)
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	592	1,091	(2,651)
年末現金及現金等價物	39,091	48,386	57,416

經營活動所得現金淨額

我們主要自客戶就我們提供的海運服務所付的款項產生經營活動所得現金。經營活動所用現金主要為服務成本，例如貨運費、碼頭處理費、燃料費及船舶租金，以及營運資金變動。經營活動所得現金流量淨額反映：(i)除稅前溢利及經調整非現金及非經營項目，主要包括折舊、出售物業、廠房及設備收益及按公平值計入損益之財務資產收益／虧損淨額；(ii) 營運資金變動影響，例如貿易及其他應收款項與貿易及其他應付款項變動；及(iii) 其他現金項目，例如已繳所得稅或退稅。

於2015財政年度，我們有經營活動所得現金淨額約41.8百萬港元，乃來自：(i)除稅前溢利約44.6百萬港元；(ii)非現金及非經營項目的現金流入約3.9百萬港元；(iii)所得稅退款之現金流入約0.4百萬港元；(iv)來自營運資金變動之現金流出約6.8百萬港元；及(v)利息付款約0.3百萬港元。

於2015財政年度，由營運資金變動所產生之現金流出主要包括：(i)貿易及其他應收款項（整體上與我們的收益減少一致）；及(ii)貿易及其他應付款項因服務成本下降及應付董事款項及應付關聯公司款項獲結清而減少。

於2014財政年度，我們有經營活動所得現金淨額約13.2百萬港元，乃來自：(i)除稅前溢利約42.8百萬港元；(ii)非現金及非經營項目的現金流入約0.5百萬港元；(iii)來自營運資金變動約26.9百萬港元之現金流出；(iv)所得稅付款約3.0百萬港元；及(v)利息付款約0.2百萬港元。

財務資料

於2014財政年度，由營運資金變動所產生之現金流出主要包括：(i)貿易應收款項增加，原因是如上所述，我們於2014財政年度最後數個月的業務較2013財政年度最後數個月取得進展，令年末的貿易應收款項結餘增加；(ii)按金、預付款項及應收其他債務人款項增加，原因是我們於2014財政年度出售所有中國上市證券投資後，我們的經紀賬戶款項結餘增加；及(iii)貿易及其他應付款項減少，原因是服務成本於2014財政年度增加，與如上所述我們的收益因在廣西壯族自治區致力提供支線船服務而增加一致。

於2013財政年度，我們有經營活動所得現金淨額約19.4百萬港元，乃來自：(i)除稅前溢利約34.4百萬港元；(ii)來自非現金及非經營項目的現金流入約3.7百萬港元；(iii)來自營運資金變動之現金流出約16.5百萬港元；(iv)所得稅付款約1.8百萬港元；及(v)利息付款約0.4百萬港元。

於2013財政年度，由營運資金變動所產生之現金流出包括：(i)貿易及其他應收款項減少，原因是我們為有效管理營運資金而要求客戶加快還款；及(ii)貿易及其他應付款項減少，原因是我們為與若干供應商發展更佳的業務關係(特別是於我們正促成開設新航線的機會時)而加快還款。

投資活動所得現金淨額

於往績記錄期間內，我們的投資活動主要包括購買或出售物業、廠房及設備、購買或出售按公平值計入損益的財務資產及收購深圳永豐物流之銀行結餘及現金而產生現金流入淨額。

於2015財政年度，投資活動所得現金淨額約0.2百萬港元，主要來自：(i)購買物業、廠房及設備約0.6百萬港元，主要為汽車；(ii)購買按公平值計入損益之財務資產約1.2百萬港元之中國上市證券；(iii)出售按公平值計入損益之財務資產約1.5百萬港元之中國上市證券；及(iv)出售物業、廠房及設備所得款項約0.4百萬港元。

於2014財政年度，投資活動所得現金淨額約6.2百萬港元，主要來自：(i)出售於中國上市證券之所有投資時來自出售按公平值計入損益之財務資產的所得款項約9.9百萬港元；(ii)出售其中一個位於中國的辦公室物業之所得款項約2.0百萬港元；(iii)購置物業、廠房及設備(主要為業務所用汽車)產生之現金流出約3.1百萬港元；(iv)購買按公平值計入損益之財務資產產生之現金流出約3.1百萬港元；及(v)已質押銀行存款減少產生之現金流入約0.4百萬港元。

財務資料

於2013財政年度，投資活動所得現金淨額約1.8百萬港元，乃下列各項的合併影響：
(i)收購深圳永豐物流產生之現金流入淨額約3.6百萬港元；(ii)購買物業、廠房及設備
產生之現金流出淨額(包括根據優先使用協議就一艘支線船作出的初步一次性付款及
購買汽車而作出的付款)約2.7百萬港元；(iii)出售物業、廠房及設備所得款項產生之
現金流入約0.8百萬港元；及(iv)來自已收利息之現金流入約0.1百萬港元。

融資活動所用現金淨額

於往績記錄期間內，我們的融資活動主要包括償還融資租賃責任及支付股息。

於2015財政年度，融資活動所用現金淨額約為30.3百萬港元，主要由於：(i)支付
股息約28.0百萬港元；(ii)償還集裝箱及汽車之融資租賃責任約1.7百萬港元及；(iii)收
購深圳永豐物流非控股權益已付之代價約0.6百萬港元。

於2014財政年度，融資活動所用現金淨額約為11.2百萬港元，主要由於：(i)支付
股息約8.4百萬港元；及(ii)償還集裝箱及汽車之融資租賃責任約2.8百萬港元。

於2013財政年度，融資活動所用現金淨額約為14.3百萬港元，主要由於：(i)支付
股息約10.0百萬港元；及(ii)償還集裝箱及汽車之融資租賃責任約4.3百萬港元。

現金及現金等價物

誠如上文所披露，由於經營活動、投資活動及融資活動所得或所用現金淨額，
本集團於2013年12月31日錄得現金及現金等價物約39.1百萬港元。於2014年12月31日，
現金及現金等價物較2013年12月31日增加約9.3百萬港元至48.4百萬港元；於2015年12
月31日，現金及現金等價物較2014年12月31日約48.4百萬港元增加約9.0百萬港元至約
57.4百萬港元。

營運資金

本集團主要以經營產生的現金作為我們營運及發展的資金，而我們主要應用現
金作為營運及資本開支及償還融資租賃責任的所需資金。截至2013年、2014年及2015
年12月31日，我們的現金及現金等價物分別約為39.1百萬港元、48.4百萬港元及57.4百
萬港元。

本集團定期監察現金流量及現金結餘，並致力維持既能應付本集團營運資金需求，
亦能同時支援業務處於穩健水平以及本集團各項增長策略的最佳流通資金水平。於

財務資料

最後實際可行日期，除本文件「未來計劃及[編纂]」一節所披露者外，董事並不知悉本集團的現金資源及現金用途有任何重大變動。除向商業銀行取得的正常銀行融資外，我們並不預期在短期內有任何重大的外部債務融資。

營運資金充足性

我們致力有效管理本身的現金流量及資本承諾，確保有充足的資金應付現有及未來的現金需求。董事認為，考慮到我們目前可動用的財政資源及[編纂]估計[編纂]後，根據我們現時的資金需求，本集團由本文件日期起計未來至少十二個月期間有足夠的營運資金可供動用。

資本開支

於往績記錄期間，我們主要因添置物業、廠房及設備而產生的資本開支於2013財政年度、2014財政年度及2015財政年度分別約2.8百萬港元、7.9百萬港元及1.5百萬港元。

我們的計劃未來資本開支主要包括於平潭自由貿易區發展集裝箱堆場及相關物流服務中心以擴大服務範圍、收購更多船舶及集裝箱，以及建立新營運點。有關計劃未來資本開支的進一步詳情，載於本文件「未來計劃及[編纂]」一節。除[編纂][編纂]外，我們亦可能以經營所得現金作為未來計劃的所需資金。概無保證我們的任何計劃資本開支將可如計劃進行。我們或會根據未來經營業績、現金流量及整體財務狀況調整資本開支計劃。

債項

下表載列本集團於各報告期末的債項：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元	於2016年 4月30日 千港元 (未經審核)
流動負債：				
融資租賃責任的即期部分	2,004	1,521	1,905	1,812
銀行借貸	—	—	—	18,747
	<u>2,004</u>	<u>1,521</u>	<u>1,905</u>	<u>20,559</u>
非流動負債：				
融資租賃責任的非即期部分	—	2,550	1,396	861
	<u>2,004</u>	<u>4,071</u>	<u>3,301</u>	<u>21,420</u>

財務資料

銀行借貸

於2016年4月30日，我們的銀行借貸為約18.7百萬港元，借貸以年利率介乎約2.4%至2.5%之浮動利率計息，須於一年內償還並由最終控股方提供擔保。有關個人擔保將於【編纂】後解除。

融資租賃責任

於2013年、2014年及2015年12月31日，我們的融資租賃負債總額（包括即期及非即期部分）分別約2.0百萬港元、4.1百萬港元及3.3百萬港元。下表載列本集團於所示日期的融資租賃負債總額（最低租賃付款）：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元	於2016年 4月30日 千港元 (未經審核)
應付款項：				
一年內	2,080	1,834	2,147	1,971
一年後但兩年內	—	1,748	1,291	871
兩年後但三年內	—	935	178	60
未來融資費用	(76)	(446)	(315)	(229)
	<u>2,004</u>	<u>4,071</u>	<u>3,301</u>	<u>2,673</u>

融資租賃負債的現值如下：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元	於2016年 4月30日 千港元 (未經審核)
應付款項：				
一年內	2,004	1,521	1,905	1,812
一年後但兩年內	—	1,648	1,223	802
兩年後但三年內	—	902	173	59
	<u>2,004</u>	<u>4,071</u>	<u>3,301</u>	<u>2,673</u>

於往績記錄期間，本集團根據以港元計值的融資租賃租用若干集裝箱及汽車。該等融資租賃責任於同期之相關年利率介乎4.3%至10.0%。

財務資料

資產抵押

本集團的融資租賃責任由出租人以租賃資產作出的押記作抵押，該等租賃資產於2013年、2014年及2015年12月31日以及2016年4月30日的賬面值分別約為10,286,000港元、15,267,000港元、13,171,000港元及12,077,000港元（未經審核）。

本集團已因應若干具信譽的銀行發出的銀行擔保而取得銀行信貸。於2013年、2014年及2015年12月31日以及2016年4月30日，本集團已分別動用信貸中的350,000港元、350,000港元、350,000港元及696,000港元（未經審核）向供應商發出公司擔保。有關信貸以已質押銀行存款作擔保，該等已質押銀行存款於2013年、2014年及2015年12月31日以及2016年4月30日分別約為840,000港元、450,000港元、450,000港元及796,000港元（未經審核）。

資產負債表外之已發行財務擔保

於往績記錄期間，本集團已就香港一間銀行授予一間關聯公司的銀行融資提供無上限公司擔保。本集團並無於財務資料確認所作財務擔保的價值，乃由於：(a)並無就財務擔保向關聯公司收取代價；(b)並無有關財務擔保合約的可比較市場交易；(c)財務擔保之公平值未能可靠地以可觀察參數估計；及(d)透過建立合適之估值模式並使用若干重大之無法觀察參數估計之財務擔保之公平值並不重大。

於各報告期末，管理層認為本集團不會因擔保而被索償。本集團於2013年、2014年、2015年12月31日及2016年4月30日根據擔保應承擔的最高負債分別約11.6百萬港元、10.1百萬港元、8.7百萬港元及8.2百萬港元（未經審核），相當於關聯公司於各報告期末所動用之銀行融資。該等由本集團提供的公司擔保已於最後實際可行日期全數解除。

於往績記錄期間直至最後實際可行日期，董事確認，就彼等所知，彼等並不知悉任何嚴重拖欠應付貿易及非貿易款項或銀行借貸或於重大財務契約方面出現任何違約。我們的銀行融資並無包含可對我們未來借取更多借款或發行債務或股本證券的能力造成重大不利影響的任何重大契諾。

免責聲明

除上述者或本文件另有披露者外，以及在不計及日常貿易及其他應付款項及應計費用的情況下，於最後實際可行日期，本公司及附屬公司並無任何尚未清償按揭、押記、債權證、貸款資本、銀行貸款及透支、債務證券或其他類似債務、融資租賃或租購承擔、承兌負債或承兌信用證或擔保或其他重大或然負債。

財務資料

合約及資本承擔

資本承擔

於各報告期末，我們並無重大資本承擔。

經營租賃承擔

於各報告期末，本集團作為承租人根據不可撤銷經營租約共有應付之未來最低租賃付款如下：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
一年內	10,678	20,597	6,252
第二至第三年(包括首尾兩年)	792	1,705	234
	<u>11,470</u>	<u>22,302</u>	<u>6,486</u>

本集團根據經營租約租賃多項物業及支線船，初步租期一般為一至三年。概無租約包括或然租金，而大部分租賃協議均可於租期結束時按市價延續。於2013年、2014年及2015年12月31日，我們的經營租賃承擔分別約11.5百萬港元、22.3百萬港元及6.5百萬港元。

關聯方交易

有關本文件附錄一會計師報告附註25所載的關聯方交易，董事確認當中所載各交易乃按公平基準及一般商業條款進行，誠屬公平合理，並符合本集團的最佳利益。董事認為，該等關聯方交易不會扭曲我們於往績記錄期間內的業績，亦不會令我們過往的業績無法與我們的未來表現比較。

另請參閱本文件「關連交易」及「與控股股東的關係」兩節。

收購

深圳永豐物流於2013年4月12日成為本公司之附屬公司。詳情請參閱本文件「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」。

深圳永豐物流於2013年1月1日至2013年4月12日期間之收購前財務資料載於本文件附錄一會計師報告附註24。

財務資料

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
流動比率(附註1)	1.1	1.3	1.7
資產負債比率(附註2)	5.9%	6.3%	4.5%
利息覆蓋率(附註3)	79.2	254.1	161.4
總資產回報率(附註4)	20.2%	20.9%	25.1%
股本回報率(附註5)	93.2%	57.5%	52.5%
毛利率(附註6)	14.7%	12.9%	18.1%
淨利潤率(附註7)	5.3%	6.5%	8.5%
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. 流動比率為流動資產總值除以流動負債總額的比率。
2. 資產負債比率按計息債務總額除以權益總額，再乘以100%計算。
3. 利息覆蓋率按除利息及稅項前溢利除以利息開支計算。
4. 總資產回報率按年度溢利除以資產總值，再乘以100%計算。
5. 股本回報率按本公司股權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。
6. 毛利率乃按毛利潤除以收入計算。
7. 淨利潤率乃按年度溢利除以收入計算。
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日。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。詳情請參閱本節「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」一段。
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日。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。詳情請參閱本節「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」一段。

流動比率

本集團於2013年、2014年及2015年12月31日之流動比率分別約1.1倍、1.3倍及1.7倍。

於2015年12月31日之流動比率較2014年12月31日為高，主要由於：(i)我們的經營活動應佔銀行結餘及現金(扣除我們的融資租賃還款及股息付款)增加；及(ii)貿易應付款項減少，主要原因是如上所述服務成本及船舶租金下降。

財務資料

於2014年12月31日之流動比率較2013年12月31日為高，主要由於：(i)我們的經營活動及投資活動應佔銀行結餘及現金(扣除我們的融資租賃責任還款及股息付款)增加；及(ii)貿易應收款項增加，主要原因是我們在業務中取得進展，特別是支線船服務及承運人自有箱服務。流動比率於往績記錄期上升代表本集團有效管理營運資金。

資產負債比率

本集團於2013年、2014年及2015年12月31日之資產負債比率分別約5.9%、6.3%及4.5%。流動比率由2014年12月31日約6.3%下降至2015年12月31日約4.5%，主要反映我們就集裝箱及汽車承擔的融資租賃責任減少。流動比率由2013年12月31日約5.9%上升至2014年12月31日約6.3%，主要反映我們就集裝箱承擔的融資租賃責任出現百分比相近的增幅。

利息覆蓋率

本集團於2013年、2014年及2015年12月31日之利息覆蓋率分別約79.2倍、254.1倍及161.4倍。於往績記錄期間，本集團就物業、廠房及設備之融資租賃責任錄得極低的利息開支。

總資產回報率

本集團於2013年、2014年及2015年12月31日之總資產回報率分別約20.2%、20.9%及25.1%。本集團之總資產回報率上升，主要由於我們於往績記錄期間的溢利增加，分別約31.3百萬港元、38.4百萬港元及39.2百萬港元。

股本回報率

本集團於2013年、2014年及2015年12月31日之股本回報率分別約93.2%、57.5%及52.5%。本集團之股本回報率由2013年12月31日約93.2%減少至2014年12月31日約57.5%，並再減少至2015年12月31日約52.5%。股本回報率於2014年及2015年下降的主要原因是累積未分派溢利令我們的股本增加。

資本風險管理及財務風險管理

本集團的主要財務工具包括按公平值計入損益的財務資產、已抵押銀行存款、銀行結餘及現金以及融資租賃責任。該等財務工具的主要目的為籌集及維持本集團的營運資金。本集團有多種其他財務工具，例如貿易及其他應收款項與貿易及其他應付款項，乃直接自業務活動產生。

財務資料

自本集團財務工具所產生的主要風險為外幣風險、信貸風險及流動資金風險。本集團並無任何書面風險管理政策及指引。然而，董事會一般對其風險管理採取審慎策略，並將本集團有關該等風險的敞口限制在最低水平，詳情如下：

外幣風險

本集團的交易主要以港元、美元及人民幣換算。

本集團的若干財務資產及財務負債乃按各集團實體的功能貨幣以外的貨幣計值，故須面對外幣風險。該等財務資產及財務負債的賬面值分析如下：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
財務資產(負債)			
美元	7,368	6,145	7,691
人民幣	(18,208)	(19,266)	(20,853)

貨幣匯率敏感度分析

下表載列倘美元及人民幣兌各集團實體之功能貨幣的匯率出現5%變動，而所有其他變數保持不變，本集團於各報告期末的除稅前業績的概約變動：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
美元	368	307	385
人民幣	910	963	1,043

敏感度分析的釐定乃假設於各報告期末出現匯率變動，並適用於本集團就於該日期仍然存在的財務工具所面對貨幣風險，而所有其他變數(特別是利率)則保持不變。

所列變動指管理層就匯率於下一個報告期末前一年內的合理可能變動作出的評估。

管理層認為，敏感度分析不能代表固有的外匯風險，此乃由於各報告期末的風險敞口未能反映往績記錄期間的風險敞口。

財務資料

信貸風險

信貸風險指債務人未能履行彼等之承擔，償還結欠本集團之款項，從而令本集團蒙受虧損之風險。本集團的信貸風險主要源於貿易及其他應收款項、已抵押銀行存款及銀行結餘及現金。本集團透過參考對手方的過往信貸資料及／或市場聲譽進行挑選，以限制其面對的信貸風險。本集團承受的最大信貸風險概述如下：

	於2013年 12月31日 千港元	於2014年 12月31日 千港元	於2015年 12月31日 千港元
貿易及其他應收款項	82,698	103,455	67,867
已抵押銀行存款	840	450	450
銀行結餘及現金	39,091	48,386	57,416
	<u>122,629</u>	<u>152,291</u>	<u>125,733</u>

本集團與獲認可及具信譽的第三方交易。本集團的政策為所有欲按信貸期交易的客戶須接受信貸驗證程序。

管理層認為，有關已抵押銀行存款與銀行結餘及現金的信貸風險屬輕微，此乃由於對手方為獲得高信貸評級的認可金融機構。

管理層於有任何跡象顯示各項個別應收賬款出現可收回問題時及時採取行動，以限制本集團面對的信貸風險。

管理層亦於各報告期末審閱包括關聯第三方的個別應收賬款的可收回款項，以確保就不可收回款項作出足夠撥備。

於2013年、2014年及2015年12月31日，由於貿易應收款項總額中分別有約10%、12%及23%為應收本集團最大客戶款項，另約30%、37%及43%為應收本集團五大客戶款項，故本集團有集中信貸風險。

除已抵押銀行存款外，本集團概無財務資產被抵押。

流動資金風險

本集團的目標為在資金延續性及靈活度之間保持平衡。本集團並無特定政策管理其流動資金。本集團於各報告期末基於須結清財務負債的最早日期的未貼現合約到期組合概述如下：

財務資料

	應要求或 須於三個月 內償還 千港元	超過三個月 但不超過 12個月 千港元	超過一年 但不超過 兩年 千港元	超過兩年 但不超過 三年 千港元	總計 千港元
於2015年12月31日					
貿易及其他應付款項	72,077	-	-	-	72,077
融資租賃責任	358	1,789	1,291	178	3,616
財務擔保合約	8,677	-	-	-	8,677
	<u>81,112</u>	<u>1,789</u>	<u>1,291</u>	<u>178</u>	<u>84,370</u>
於2014年12月31日					
貿易及其他應付款項	111,424	-	-	-	111,424
融資租賃責任	458	1,376	1,748	935	4,517
財務擔保合約	10,149	-	-	-	10,149
	<u>122,031</u>	<u>1,376</u>	<u>1,748</u>	<u>935</u>	<u>126,090</u>
於2013年12月31日					
貿易及其他應付款項	117,402	-	-	-	117,402
融資租賃責任	520	1,560	-	-	2,080
財務擔保合約	11,599	-	-	-	11,599
	<u>129,521</u>	<u>1,560</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>131,081</u>

上述就財務擔保合約所計入的金額為所示合約於擔保可被通知履行的最早期間的最高金額。根據於各報告期末的預期，管理層不認為本集團將接獲根據有關擔保提出的申索。有關財務擔保合約的詳情載於本文件附錄一會計師報告附註25(c)。

資產負債表外承擔及安排

詳情請參閱本節「債項－資產負債表外之已發行財務擔保」一節。

結算日後事項

於2015年12月31日，本集團有以下結算日後事項：

- (i) 於2016年2月18日，本集團自香港一間銀行取得銀行融資合共30百萬港元。於最後實際可行日期，本集團已提取銀行借貸約25.2百萬港元。

銀行融資由最終控股方作無上限擔保。有關個人擔保將於[編纂]後解除。

財務資料

- (ii) 於2016年2月29日，現組成本集團之實體之股本持有人獲宣派股息45百萬港元，並於2016年6月6日獲悉數派付。
- (iii) 於2016年3月3日，本公司向若干承配人（包括Ever Winning Investment及最終控股方的家族成員控制的其他公司）配發及發行9,999股每股面值0.01港元的普通股。
- (iv) 根據股東於2016年6月10日通過之決議案，（其中包括）有條件批准透過增設[編纂]股每股面值0.01港元之額外股份及[編纂]（定義見下文）將本公司法定股本由100,000港元增加至100,000,000港元。
- (v) 根據股東於2016年6月10日通過之書面決議案，待本公司的股份溢價賬因發行本公司股份而獲得進賬後，本公司董事獲授權藉著將本公司股份溢價賬的進賬款項[編纂]港元[編纂]，以按面值入賬列作繳足方式向現有股東配發及發行合共[編纂]股每股面值0.01港元之股份（「[編纂]」），而根據本決議案將予配發及發行的股份將享有與所有股份相同之權利（不包括參與[編纂]之權利）。

股息及股息政策

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38.0百萬港元的股息，於最後實際可行日期已全數支付。於2016年2月，本公司宣派特別股息45百萬港元，已於最後實際可行日期全數支付。過往期間的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。

在公司法、組織章程大綱及細則的規限下，我們可通過股東大會以任何貨幣宣派股息，惟所宣派股息不得超過董事建議的金額。董事亦可不時宣派按董事經考慮我們的溢利後認為合理的中期股息。未來將宣派或派付的股息金額將取決於（其中包括）我們的經營業績、現金流量、財務狀況、經營及資本需求、未來前景及董事認為相關的其他因素。我們無法保證未來是否及將以何種方式派付股息。未來股息派付亦將取決於我們中國附屬公司的付款。若干中國附屬公司的付款須遵守中國的稅務、法定儲備規定及其他法律限制。

我們目前擬於[編纂]後採納一般年度股息政策，向股東派付可供分派溢利約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。

財務資料

可供分派儲備

本公司於2015年10月15日註冊成立。截至2015年12月31日，本公司並無可供分派儲備分派予股東。

[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]百萬港元已於截至2016年12月31日止年度扣除。實際金額可能與是次估計不同。

備考經調整有形資產淨值

以下的本集團未經審核備考經調整有形資產淨值報表乃根據上市規則第4.29條及參考香港會計師公會所頒佈的會計指引第7號「編製備考財務資料以供載入投資通函」而編製，僅供說明之用，並載於下文以說明假設[編纂]已於2015年12月31日進行，[編纂]對該日的本公司股權擁有人應佔本集團有形資產淨值造成的影響。

本集團的未經審核備考經調整有形資產淨值乃僅供說明而編製，基於假設性質，未必能真實反映於2015年12月31日或[編纂]後任何未來日子本公司股權擁有人應佔本集團有形資產淨值。本報表乃根據本文件附錄一會計師報告所載2015年12月31日本公司股權擁有人應佔本集團經審核有形資產淨值編製，並已作出下述調整。未經審核備考經調整有形資產淨值並不構成本文件附錄一所載的會計師報告的一部分。

財務資料

	2015年12月31日 本公司 股權擁有人 應佔經審核 有形資產淨值 (附註1) 千港元	[編纂] 估計 [編纂] (附註2) 千港元	本公司 股權擁有人 應佔未經 審核備考 經調整有形 資產淨值 千港元	本公司 股權擁有人 應佔每股 股份未經 審核備考 經調整有形 資產淨值 (附註3) 港元
根據[編纂]				
每股股份[編纂]港元計算	72,854	[編纂]	[編纂]	[編纂]
根據[編纂]				
每股股份[編纂]港元計算	72,854	[編纂]	[編纂]	[編纂]

未經審核備考經調整有形資產淨值附註

- 2015年12月31日本公司股權擁有人應佔經審核有形資產淨值乃摘錄自本文件附錄一所載的會計師報告，有關金額乃根據2015年12月31日本公司股權擁有人應佔經審核合併資產淨值約72,854,000港元計算，並無作出調整。
- 來自[編纂]的估計[編纂]乃根據有[編纂][編纂]按[編纂]每股[編纂][編纂]港元或每股[編纂][編纂]港元(即所述[編纂]範圍的低端或高端)計算，並已扣除相關的估計[編纂]及費用及其他有關費用(不包括已於2015年12月31日前入賬的[編纂]相關開支約[編纂]港元)，但並無計及[編纂]及根據購股權計劃可能授出的購股權獲行使時所配發及發行的任何股份。
- 本公司股權擁有人應佔未經審核備考經調整有形資產淨值乃於作出本節所述調整後，按緊隨[編纂]完成後合共有[編纂]股已發行股份為基準計算，但並無計及[編纂]及根據購股權計劃可能授出的購股權獲行使時所配發及發行的任何股份，或本公司根據本文件附錄四所述或其他有關配發及發行或購回股份的一般授權所配發及發行或購回的任何股份。
- 於2016年2月29日，永豐及鷺豐船務向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[編纂]估計[編纂]，以及特別股息對本集團有形資產淨值45,000,000港元的影響後，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]港元或[編纂]港元。
- 除上述者外，並無作出任何調整以反映本集團於2015年12月31日後任何交易結果或所進行的其他交易。

無重大不利變動

除本文件另行披露者外，我們的董事確認，截至本文件日期，我們自2015年12月31日以來的財務或營運狀況或前景並無任何重大不利變動，且自2015年12月31日以來，概無發生將會對本文件附錄一會計師報告所顯示財務資料造成重大影響的事件。

財務資料

近期發展及營運前景

有關本集團財務及營運前景的詳情，請參閱本文件「概要－近期發展」一節、「業務－我們的策略」一節及「未來計劃及[編纂]」一節。

根據上市規則須作出的披露

董事確認，於最後實際可行日期，並無可導致出現上市規則第13.13至13.19條訂明的披露規定的任何情況。