

概 要

本概要旨在為閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此僅屬概要，故並無包含對閣下而言可能屬重要的所有資料，並須與本文件全文一併閱讀，以確保其完整性。閣下於決定投資於[編纂]前，應閱讀整份文件，包括構成本文件一部分的隨附附錄。任何投資均有風險。投資於[編纂]所涉及的若干特定風險，載於本文件「風險因素」一節。閣下在決定投資於[編纂]之前，應細閱該節。

概述

我們為香港有著悠久歷史的承建商，向私營及公營機構提供海事建築服務，項目遍佈香港、澳門及東南亞。我們的海事建築服務包括疏浚及非疏浚地基處理工程、填海工程、碼頭建築工程、近海設施地基工程及海上運輸，而船舶租賃及貿易為我們餘下部分收益的來源。就我們於香港及海外的多數項目而言，本集團主要擔任分包商。我們擁有本身專門為開展海事建築工程而設計的船隊。於最後可行日期，我們合共擁有29艘船舶，包括打樁船、開體泥駁船、平面駁船、抓斗式挖泥船、起重船、拖船、拋錨船及浮動碼頭船，並合共擁有67台建築工程設備，包括起重機、挖掘機、推土機、叉車、樁錘、空氣壓縮機及發電機。

我們的重大海事建築項目

本集團自2001年以來曾參與過眾多香港主要海事建築項目，並分別於2008年及2014年開始在東南亞及澳門開展業務。部分該等重大項目包括（其中包括）：

香港及澳門

- 南丫島電廠擴建人工島工程－疏浚、填海、海堤填築及混凝土預製工程；
- 昂船洲大橋工程－輔助碼頭建造及鋼箱梁的海上運輸；
- 沙田至中環線項目－為啟德躉船轉運站設施工程設立躉船轉運站、公共填埋材料運輸及處理以及石澳水下填石工程及維多利亞港進出航道平整工程及基槽水下試挖掘；
- 中國香港港珠澳大橋香港接線觀景山至香港口岸段及中國香港港珠澳大橋香港接線香港特別行政區邊界至觀景山段－填海工程、海堤建造、海事打樁工程、套筒安裝及其他相關工程；

概 要

- 灣仔發展計劃第二期－中環灣仔繞道灣仔西段－海堤建造及填海工程；及
- 澳門新城填海區E1區填土及堤堰建造工程－填海工程、堤堰建造及地基改良工程。

海外

- 印尼公主港電廠工程（位於印尼西爪哇蘇加武眉市公主港區的3x350MW電站）－防波堤建造；
- 就向越南河靜山陽港港務區及綜合鋼廠地基改良工程提供地基改良工程及地基改良試驗工程的四份合約；
- 印尼Tegal Buleud的印尼蘇加武眉球團廠項目－突堤式碼頭及引橋建造；及
- 印尼濱坦島碼頭工程－海上樁基礎碼頭及護岸工程。

有關本集團曾參與過的重大海事建築項目及於最後可行日期手頭持有合約的詳情，請參閱本文件「業務」一節「重大海事建築項目」及「最後可行日期手頭持有合約」各段。

於往績記錄期間，本集團已完成合共七份合約，包括四份香港合約、一份越南合約及兩份印尼合約。於最後可行日期，我們手頭合共持有香港、澳門及印尼的11份合約，合約總金額約為1,864.9百萬港元，其中約1,004.9百萬港元（不包括變更及申索）已於往績記錄期間確認為收益，而預期於截至2016年及2017年12月31日止兩個年度各年自該等手頭持有合約確認的收益金額分別約為680.0百萬港元及184.7百萬港元。

一帶一路所帶來的未來業務機會

於2014年11月，習近平主席宣佈中國的一帶一路，即設立包括貫穿中亞、西亞、中東及歐洲的原絲綢之路以及連接中國港口設施與非洲海岸的海上之路沿途國家的經濟地帶。該政策旨在透過連接運輸基礎設施共享港口資源及促進經加強的經濟合作及貿易而推進該等地區內國家之間的經濟合作。根據歐睿報告，一帶一路可能成為未來

概 要

數十年香港的經濟驅動力。香港可作為一帶一路框架下中國與東南亞之間的貿易、物流及金融中心，此將進而導致香港未來需要更多海事建築工程。就海外機會而言，我們認為，由於一帶一路，中國主要國有建築企業可能繼續於東南亞經濟欠發達國家（如印尼、越南及柬埔寨等）投入更多資源及承接更多基建項目。該等經濟欠發達國家經濟資源及基建項目經驗有限，可能會歡迎更多對其基礎設施的投資，以提高生活的便利度、貿易及生活水準。我們的主要客戶是此政策的主要參與者及受益者，此等主要客戶的海事及其他建築工程業務預期會因一帶一路的實施而增加。

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年，我們來自越南及印尼的收益合共分別佔我們收益總額約38.4%、39.9%及56.2%。我們將繼續尋求海外市場的新業務機會，尤其是隨著由一帶一路所推動的東南亞業務機會的預計增加。憑藉我們於一帶一路範圍內東南亞各個國家的海外項目經驗及我們於解決符合國際標準及規定的海事建築工程所面臨問題的技術經驗，我們認為我們分別較香港及中國的競爭對手具有先行者優勢。透過持續與我們於中國的客戶（建築及基建行業的主要國有企業）緊密合作，我們藉助其業務網絡及人脈了解東南亞海事建築項目的新業務機會。透過該策略，我們認為我們穩佔優勢把握由一帶一路所推動的東南亞增加的業務機會。

與策略投資者的協同效益

於2016年2月5日，本公司、Sky Hero、崔先生與CITICC訂立CITICC[編纂]投資協議，以鞏固本集團與CITICC之間的關係，據此，CITICC向Sky Hero認購750股股份及購買750股股份（合共相當於在完成該[編纂]投資時本公司15%的股權），總現金代價為72.0百萬港元。CITICC[編纂]投資協議已於2016年2月11日完成。CITICC為一家根據香港法例於2015年4月16日註冊成立的有限公司。CITICC由中信建設有限責任公司全資擁有，而中信建設有限責任公司由一家於聯交所主板上市的中國企業集團中國中信股份有限公司（股份代號：267）全資擁有。於2015年7月，中信建設有限責任公司與本集團就潛在合營企業競標有關香港國際機場第三條跑道的建築項目訂立不具法律約束力的諒解備忘錄，其中，本集團及中信建設有限責任公司將分別持有合營企業40%及60%的權益。項目招標於2016年4月啟動，及預期於2016年8月結束。有關合營企業的進一步詳情將透過訂約雙方將予訂立的正式協議釐定，而正式協議現時尚在磋商中。

概 要

主要競爭優勢

本集團的競爭優勢為我們的自有船舶及設備、工程經驗和多年行業經歷積累的信譽、與業內利益相關方的良好協作關係及廣泛的客戶網絡。

我們的董事認為，下列主要競爭優勢尤其會令本集團得以於香港、澳門及東南亞的海事建築行業有效競爭：

- 我們擁有種類廣泛的船舶，可優化我們提供的海事建築工程及船舶租賃及貿易。
- 我們的管理團隊經驗豐富、技術背景深厚且行業知識及經驗全面。
- 我們的往績記錄及豐富經驗已令我們得以建立穩固客戶基礎並令我們得以與客戶建立穩固關係。
- 我們穩佔優勢把握海外市場機會。

有關我們競爭優勢的進一步詳情，請參閱本文件「業務」一節「競爭優勢」各段。

策略

為持續發展我們的業務，我們擬使用以下業務策略：

- 擴展我們的產能以把握具吸引力的增長機會。
- 擴展我們的管理團隊及升級我們的總體技術及能力。
- 把握一帶一路所增加的業務機會及提升我們的國際形象及於行業內的聲譽。
- 透過承接更多項目而持續加強我們於香港的市場地位以增加溢利及市場份額。
- 進一步發展我們於澳門的業務及旨在作為主承建商承接更多項目以增加市場份額及創造更高溢利。
- 維持我們的成本結構及經營效率。

有關我們策略的更多深入論述，請參閱本文件「業務」一節「策略」各段。

概 要

主要風險因素

本文件「風險因素」一節載有我們的業務經營所涉及的若干風險。此並非對本集團所面臨風險因素的全面或總結性概述，僅為對董事認為屬我們所面臨的主要風險因素的扼要概述。閣下於決定投資於[編纂]之前，應閱讀「風險因素」整節。以下載列部分主要風險因素：

- 我們的表現取決於我們經營業務所在市場的整體經濟狀況及政策，尤其受到有週期性質的建築行業影響。
- 我們的表現取決於政府的基礎設施支出水平。
- 我們未來的毛利率及純利率視乎我們手頭的持有合約及我們將取得的海事建築項目而定。
- 我們經營業務所在市場的競爭可能令我們的市場份額及經營業績下降。
- 我們的海外業務面臨各種風險及不確定因素。
- 在我們經營業務的部分國家，腐敗、賄賂及其他不道德行為等風險可能導致工程延誤風險及因該等行為而遭控告的風險。
- 我們的業務營運需要多種許可證或牌照，失去或未能取得或重續任何或所有此等許可證或牌照，均可能對我們的業務產生重大不利影響，如於2015年8月，由於我們延遲向發展局提交瑞沃截至2014年12月31日止年度的經審核賬目，我們競投若干公共工程的資格暫時被吊銷。
- 我們競爭項目的能力在很大程度上取決於是否可取得船舶及設備。
- 我們的客戶以進度付款方式向我們付款，並要求保留金，令我們須保持充足的營運資金及現金流量，且我們面臨客戶信貸風險。進度付款或保留金退還的任何延誤均可能影響我們的營運資金及現金流量。

概 要

中標率

下表載列我們於往績記錄期間競投及已中標的項目數目（包括本集團為其中一方的非法團合營企業的中標項目）：

	香港	澳門	海外	總計
競投項目總數	34	1	5	40
中標項目總數	5	1	3	9
成功率	14.7%	100.0%	60.0%	22.5%

競爭格局

於最後可行日期，我們經營業務所在及手頭持有合約的所在地點香港、澳門及印尼的海事建築行業的競爭格局為大型項目更為集中，少數大型公司作為主承建商，由為數頗多且更為零散的小型公司作為分包商作支撐。在香港、澳門及本集團經營業務所在其他國家的海事建築行業，我們主要承擔分包商的角色，並與業內的主承建商有著良好的長期關係。以香港海事建築項目的總價值／產值計，我們於2013年、2014年及2015年分別取得約1.4%、0.8%及0.4%的市場份額。印尼海事建築項目的整體總價值／產值中，本集團於2013年、2014年及2015年分別取得約0.5%、0.4%及1.1%的市場份額。

於2010年至2015年，香港海事建築工程的總價值／產值按複合年增長率24.1%增長，於2015年達191億港元。於2016年至2020年預測期間，預測香港海事建築工程的總價值將以9.8%的適度複合年增長率增長，於2020年達到305億港元。

於2014年，澳門海事建築工程的總價值／產值為澳門幣20億元，相較自2010年起的澳門幣532.3百萬元，錄得39.4%的複合年增長率。該增長由防波堤、碼頭和其他港口工程以及土地平整的建設價值的日益增長所驅動。於填海項目結束後（以及港珠澳大橋工程於2016年至2017年預計完工），由於澳門海事建築行業的按年業績與澳門的建築行業總體相比不太穩定（因為海事建築完全依賴於政府項目），澳門海事建築工程的總價值預測於2017年及隨後幾年有所下降。

於2010年至2014年，印尼海事建築工程的總價值／產值按複合年增長率9.1%增長。於2015年至2019年預測期間，預測印尼海事建築的總價值將以12.9%的複合年增長率增長，於2019年達到696,000億印尼盾。

概 要

對香港及本集團經營業務所在海外司法權區海事建築行業的概述，請參閱本文件「行業概覽」一節。

控股股東

緊隨[編纂]及資本化發行完成後，但不計及因行使[編纂]及根據購股權計劃可能授出的任何購股權而可能配發及發行的任何股份，我們的控股股東，即崔先生、Solid Jewel及Sky Hero共同將持有本公司約63.75%的已發行股本。

於最後可行日期，崔先生連同其配偶於中建築港擁有間接權益，中建築港主要從事海事建築活動。因此，中建築港可能與本集團構成競爭。於最後可行日期，中建築港約84.63%的股權由獨立第三方最終擁有，而崔先生及其配偶僅通過深圳長盛擁有該公司約15.37%的少數股權。儘管崔先生作為深圳長盛的代表是中建築港董事會副主席，但彼並無參與該公司的日常管理及行政事宜。據崔先生確認，深圳長盛投資中建築港的主要因為通過該投資與中建築港建立策略業務關係，使深圳長盛能夠在中國參與若干海事建築工程。董事認為崔先生於中建築港的權益不會對本集團獨立於中建築港的業務營運按公平原則開展業務的能力造成任何影響。此外，倘與中建築港有任何利益衝突，崔先生將放棄參與本集團的決策。

我們的控股股東（即Sky Hero、Solid Jewel及崔先生）各自己確認，除本文件所披露者外，彼等概無從事任何直接或間接與我們的業務競爭或可能競爭的業務（本集團除外）或於當中擁有任何權益。為保障本集團免受任何潛在競爭，我們的控股股東各自己於2016年6月22日向本公司（為其本身及為其附屬公司的利益）作出無條件及不可撤銷不競爭承諾。

持續關連交易

根據行業慣例，若干主承建商會要求分包商提供履約擔保，形式為(i)保險公司或銀行等第三方給予的履約保證；或(ii)分包商的控股股東（個人或公司等實體，視乎情況而定）給予的擔保。於往績記錄期間，崔先生曾就瑞沃履行香港的兩個海事建築項

概 要

目而提供個人擔保作為履約擔保（「履約擔保」），其中一個項目已於2011年11月完成，預期另一個項目將於2017年之前完成。我們已請求上述承建商解除履約擔保及／或接納本公司提供的擔保，以代替履約擔保，惟於最後可行日期我們的請求並未獲上述承建商同意。因此，預期履約擔保將於[編纂]後持續一段時間。因此，崔先生將於[編纂]時向本集團提供財務資助，惟其將獲全面豁免遵守上市規則第十四A章項下的申報、公佈及獨立股東批准規定。

於2016年3月18日，深圳長盛與瑞港BVI訂立船舶租賃框架協議，據此，本集團將繼續向深圳長盛租賃船舶，租期自2016年3月18日起及於2017年12月31日結束，旨在為澳門項目實施海事建築工程。深圳長盛為一家於中國成立的公司，主要於中國提供海事建築服務以及船舶貿易及租賃。深圳長盛由崔先生擁有20%及一家由崔先生擁有90%及Mu女士擁有10%的公司擁有餘下80%。截至2016年及2017年12月31日止兩個年度各年，船舶租賃框架協議項下擬進行的持續交易的建議年度上限分別為15,360,000港元及3,960,000港元。該等交易構成本公司的持續關連交易，並須遵守上市規則第十四A章項下的申報、公佈及年度審核規定。

根據印尼法例，從事海港／港口建設的公司外資擁有權佔比以67%為上限。於最後可行日期，本集團持有PTIR及PTHKRE各67%的股權。為鞏固對PTIR及PTHKRE其餘各33%的股權的控制並從中獲得經濟利益及承擔風險，瑞沃已分別與PTIR及PTHKRE各自的相關印尼股東（即Johannes Wargo及Harris）訂立合約安排。合約安排包括：(i)貸款協議；(ii)股份質押協議；(iii)出售股份授權書；(iv)投票授權書；(v)股息轉讓協議；及(vi)配偶承諾。有關該等合約的詳情及主要條款，請參閱本文件「合約安排」一節。該等交易構成本公司的持續關連交易並須遵守上市規則第十四A章項下的申報、公佈及獨立股東批准規定。

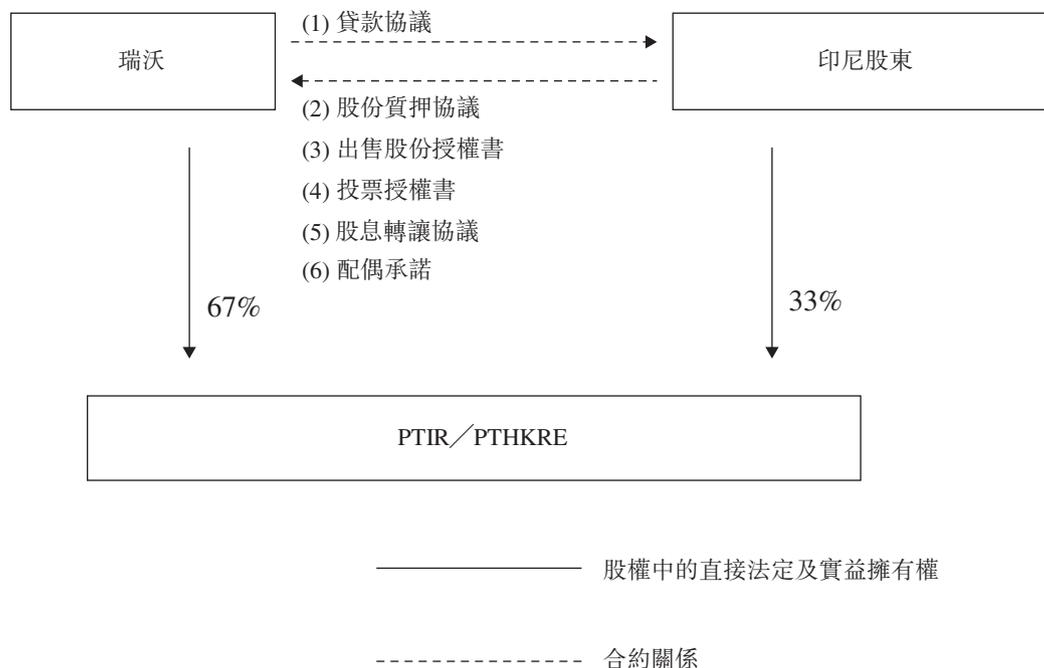
有關上述不獲豁免的持續關連交易及我們的完全獲豁免持續關連交易的詳情，請參閱本文件「持續關連交易」一節。

概 要

合約安排

我們為香港有著悠久歷史的承建商，向私營及公營機構提供海事建築服務，項目遍佈香港、澳門及東南亞。根據印尼法例，從事海港／港口建設的公司外資擁有權佔比以67%為上限。有關印尼適用法例及規例的進一步詳情，請參閱本文件「監管概覽」一節中「印尼法例及規例」各段。於最後可行日期，我們持有PTIR及PTHKRE各67%的股權，而印尼股東持有PTIR及PTHKRE其餘各33%的股權。為鞏固對PTIR及PTHKRE其餘各33%的股權的控制並從中獲得經濟效益及風險，瑞沃與PTIR及PTHKRE的印尼股東訂立合約安排。

下圖闡述合約安排的結構：



如本文件「合約安排」一節所述，根據印尼法律顧問，合約安排乃符合相關印尼法例，且根據印尼法例，合約安排項下的協議為有效及對印尼股東具法律約束力。有關合約安排的詳情，請參閱本文件「合約安排」一節，而有關與合約安排相關風險的詳情，請參閱本文件「風險因素」一節「與合約安排有關的風險」各段。

概 要

財務資料概要

下表呈列摘錄自本文件附錄一會計師報告所載匯總財務報表的節選財務資料。以下資料應與會計師報告中我們的匯總財務報表及相關附註以及本文件「財務資料」一節一併閱讀。

匯總全面收益表

	截至12月31日止年度		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
收益	396,168	272,760	572,928
毛利	49,814	52,922	114,941
本公司權益持有人應佔溢利及 全面收益總額	<u>33,907</u>	<u>37,060</u>	<u>95,998</u> ^(附註)

附註：該金額包含出售聯營公司投資收益約19.5百萬港元。

匯總資產負債表

	於12月31日		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
資產總值	258,219	253,869	375,312
權益總額	118,776	135,836	171,834
負債總額	139,443	118,033	203,478

匯總現金流量表

	截至12月31日止年度		
	2013年 千港元	2014年 千港元	2015年 千港元
經營活動所得現金淨額	15,282	14,588	93,714
投資活動所用現金淨額	(20,653)	(5,604)	(20,658)
融資活動(所用)／所得現金淨額	<u>(2,345)</u>	<u>5,857</u>	<u>(13,634)</u>
現金及現金等價物增加／(減少)淨額	(7,716)	14,841	59,422
年初的現金及現金等價物	<u>16,287</u>	<u>8,571</u>	<u>23,412</u>
年末的現金及現金等價物	<u>8,571</u>	<u>23,412</u>	<u>82,834</u>

概 要

主要財務比率

下表載列本集團於往績記錄期間的主要財務比率：

	於12月31日		
	2013年	2014年	2015年
流動比率	1.42倍	1.73倍	1.46倍
資產負債比率	0.21倍	0.22倍	0.14倍
債務權益比率	0.12倍	0.01倍	不適用

	截至12月31日止年度		
	2013年	2014年	2015年
資產回報率	13.1%	14.6%	25.6%
股本回報率	28.5%	27.3%	55.9%
利息覆蓋率	33.59倍	34.74倍	104.48倍

按業務分部劃分的收益

下表載列本集團於往績記錄期間來自(i)海事建築工程；(ii)船舶租賃；及(iii)船舶貿易的收益明細：

收益貢獻	截至12月31日止年度					
	2013年		2014年		2015年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
海事建築工程	368,188	92.9	257,806	94.5	553,130	96.5
船舶租賃	877	0.2	10,222	3.8	2,048	0.4
船舶貿易	27,103	6.9	4,732	1.7	17,750	3.1
總計	<u>396,168</u>	<u>100.0</u>	<u>272,760</u>	<u>100.0</u>	<u>572,928</u>	<u>100.0</u>

概 要

按地區劃分的收益

於往績記錄期間，我們的收益來自香港、澳門、印尼及越南。我們的大部分海外收益來自海事建築工程。下表載列於所示期間按地區劃分的收益：

	截至12月31日止年度					
	2013年		2014年		2015年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
香港	243,876	61.6	163,918	60.1	100,280	17.5
印尼	110,928	28.0	90,695	33.3	321,727	56.2
越南	41,364	10.4	18,147	6.6	–	0.0
澳門	–	0.0	–	0.0	150,921	26.3
	<u>396,168</u>	<u>100.0</u>	<u>272,760</u>	<u>100.0</u>	<u>572,928</u>	<u>100.0</u>

毛利

下表載列本集團於往績記錄期間的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度					
	2013年		2014年		2015年	
	千港元	毛利率 %	千港元	毛利率 %	千港元	毛利率 %
毛利	49,814	12.6	52,922	19.4	114,941	20.1
按業務分部劃分的毛利						
海事建築工程	45,301	12.3	37,968	14.7	109,652	19.8
船舶租賃	162	18.5	10,222	100.0	1,962	95.8
船舶貿易	4,351	16.1	4,732	100.0	3,327	18.7
按地區劃分的毛利						
香港	28,356	11.6	37,520	22.9	19,182	19.1
印尼	13,445	12.1	11,886	13.1	68,380	21.3
越南	8,013	19.4	3,516	19.4	–	–
澳門	–	–	–	–	27,379	18.1

有關於往績記錄期間的財務資料的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料」一節。

概 要

客戶、供應商及分包商

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年，本集團五大客戶貢獻的收益合共分別佔本集團收益總額約75.7%、72.6%及82.0%，本集團最大客戶貢獻的收益則分別佔本集團收益總額約27.7%、25.8%及39.5%。

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年，我們向五大供應商作出的採購額合共分別佔我們採購總額約54.0%、43.6%及43.1%。五大供應商大多數為原材料供應商。於截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年，我們最大的原材料供應商分別佔我們採購總額約20.4%、15.8%及16.0%。

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年，我們向五大分包商支付的分包費用合共少於我們銷售成本總額的30%。

我們於往績記錄期間的五大客戶包括(i)中國國企（專業從事基礎設施、交通及公共設施（如港口及發電站）建設）的附屬公司；(ii)建築公司（主要從事樓宇建築及土木工程，並於聯交所上市）的附屬公司；(iii)香港鐵路有限公司（於香港提供公共鐵路服務，並於聯交所上市）；(iv)澳門政府；(v)一家香港私營海事建築公司；(vi)一家印尼本地煤炭及木炭生產公司；及(vii)一家印尼本地碼頭工程公司。我們的五大客戶大部分擔任相關項目的主承建商，而香港鐵路有限公司及澳門政府則為相關項目的僱主。

我們於往績記錄期間的五大供應商包括(i)原材料（包括填充材料、鋼材及柴油）供應商；(ii)船舶及設備租賃服務的供應商；及(iii)物流安排服務的供應商。大部分該等供應商位於香港或中國，而其中一家為印尼本地公司。有關我們於往績記錄期間的五大客戶及五大供應商的進一步詳情，請參閱本文件「業務」一節「五大客戶」及「五大供應商」各段。

本集團於往績記錄期間的五大客戶、五大供應商及五大分包商均為獨立第三方。於往績記錄期間，概無董事、彼等的緊密聯繫人或股東（就我們董事所知擁有本公司已發行股份5%以上的人士）於本集團的任何五大客戶、五大供應商及五大分包商中擁有任何權益。

概 要

近期發展及無重大不利變動

我們的董事確認，自2015年12月31日（即本集團最近期經審核匯總財務資料的編製日期）起直至本文件日期，本集團的財務或營運狀況或前景並無任何重大不利變動。此外，並無任何於2015年12月31日至本文件日期期間發生的事件對本文件附錄一所載的會計師報告所列示的資料有重大不利影響。

於往績記錄期間後，本集團於2016年4月30日的借款較2015年12月31日出現大幅增加。本集團於2016年4月30日的資產負債比率為0.33。

基於我們於最後可行日期手頭持有的合約，倘我們日後無法取得更多具更高毛利率的海事建築項目，截至2015年12月31日止年度的毛利率預期將高於截至2016年12月31日止年度的毛利率，主要由於(i)截至2015年12月31日止年度確認公主港電廠工程成功申索所得收益但並無錄報任何相關成本，原因為該等工程已於往績記錄期間前完成；及(ii)孔雀港水泥粉磨項目配套專用碼頭工程於截至2016年12月31日止年度的預期毛利率低於本集團其他項目的毛利率，原因為本集團擬提升其與經常性項目擁有人的業務關係。

基於我們於最後可行日期手頭持有的合約，倘我們日後無法取得更多具更高毛利率的海事建築項目，截至2015年12月31日止年度的純利率預期將高於截至2016年12月31日止年度的純利率，主要由於(i)本集團於截至2015年12月31日止年度因上文所述原因錄報較高毛利率；(ii)預期截至2016年12月31日止年度的行政開支將增加，乃由於預期員工工資、行政員工數目以及執行董事薪金及獨立非執行董事薪酬將於[編纂]後增加；(iii)預期本集團的實際稅率於截至2016年12月31日止年度將較高，乃由於預期自印尼項目產生的收益將增加及印尼的實際稅率較香港及澳門的實際稅率為高；及(iv)截至2016年12月31日止年度就[編纂]產生的專業費用預期增加。

股息及股息政策

截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年，本集團宣派的股息分別為零、20.0百萬港元及60.0百萬港元。於往績記錄期間後及直至最後可行日期，並無宣派任何股息。

完成[編纂]後，我們的股東僅於董事會宣派股息時方有權收取股息。董事會派付及宣派的股息金額將視乎本集團的(a)整體經營業績；(b)財務狀況；(c)資本需求；(d)股東權益；(e)未來前景；及(f)董事會視為相關的其他因素而定。此外，我們的控股股東

概 要

按組織章程細則可能影響我們的股息政策。有意投資者務須注意，過往的股息分派並非日後股息分派政策的指標，且概不保證未來將派付股息。[編纂]完成後，董事的首要任務將為保留盈利，以加快本集團的資本增長與擴張。我們預期就截至2016年12月31日止年度派付不少於30%的可供分派純利作為股息。然而，我們無法保證於2016年後的任何年度將能按上述純利的比例分派股息或根本無法分派股息。

有關我們的股息政策的進一步資料，請參閱本文件「財務資料」一節「股息及股息政策」各段。

所得款項用途

我們估計[編纂]的所得款項淨額合共為約190.0百萬港元（經扣除本公司就[編纂]已付及應付的[編纂]佣金及估計開支（假設[編纂]未獲行使），並假設[編纂]為每股股份[編纂]港元，即建議[編纂]每股股份[編纂]港元至[編纂]港元的中位數）。我們計劃按下列方式運用該等所得款項淨額：

- 約171.0百萬港元或所得款項淨額約90%將用於購置與未來項目有關的船舶及設備。我們擬於2018年12月31日或之前購置合共九種類型的船舶及設備，包括開體泥駁船、平面駁船、拖船、起重機、挖掘機及其他船舶，每種船舶及設備的成本介乎約1.0百萬港元至約50.0百萬港元；及
- 約19.0百萬港元或所得款項淨額約10%將用作本集團的一般營運資金，用作我們未來項目履約保證款項以及購買原材料及租賃船舶及設備等用途。

有關進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及所得款項用途」一節。

概 要

[編纂]統計數字

下列統計數字乃基於假設[編纂]根據[編纂]獲發行：

	根據最低 指示性[編纂] 每股股份 [編纂]港元計算	根據最高 指示性[編纂] 每股股份 [編纂]港元計算
於[編纂]時的市值 (附註1) 每股股份未經審核備考經調整 有形資產淨值 (附註2)	[編纂]港元	[編纂]港元
	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

1. 市值乃根據緊隨[編纂]完成後將予發行的800,000,000股股份計算，惟不計及因任何[編纂]及根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能配發及發行的任何股份，或如本文件「股本」一節所述本公司可能根據發行股份的一般授權及購回股份的一般授權而配發及發行或購回的任何股份。
2. 每股股份未經審核備考有形資產淨值乃經作出本文件附錄二「未經審計備考財務資料」一節所述調整後並假設[編纂]於2015年12月31日完成時合共已發行800,000,000股股份計算，並未計及因任何[編纂]及根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能配發及發行的任何股份，或如本文件「股本」一節所述本公司可能根據發行股份的一般授權及購回股份的一般授權而配發及發行或購回的任何股份。

[編纂]開支

我們就[編纂]承擔的[編纂]開支及佣金總額估計約為35.0百萬港元。

我們於往績記錄期間產生約[編纂]港元的[編纂]開支，並已計入行政開支。我們預期於往績記錄期間後產生約[編纂]港元的額外[編纂]開支，當中約[編纂]港元預期將於截至2016年12月31日止年度的綜合全面收益表內確認為行政開支，而餘下金額預期於[編纂]後撥充資本。

概 要

不合規

於往績記錄期間及直至最後可行日期，本集團存在若干不合規事件，即(i)未能就於越南實施項目申請承建商許可證；(ii)未能就於越南實施項目成立營運辦事處；(iii)未能於印尼工程動工前在印尼取得施工許可證；(iv)未能就印尼一個項目繳納分支機構利得稅；及(v)就位於印尼的項目訂立的兩份合約並未根據印尼法例採用印尼官方語言作為書面語言。

有關上述各項不合規事件及本集團分別已採取的糾正措施（包括防止不合規事件重演的經加強內部控制措施）的進一步詳情，請參閱本文件「業務」一節「不合規」各段。