
業 務

概覽

業務

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。較少程度上，我們亦從事船舶租賃及貿易。

牌照及許可證

我們就海港工程獲發展局列入承建商名冊（乙組）（試用期），故我們合資格提交標書並承接合約價值不超過185百萬港元的政府委託合約工程。我們亦名列於建造業議會登記的註冊分包商名單，此乃分包商參與香港若干政府機關及法定機構所委託公共項目的必要條件。我們已根據澳門一般建築工程守則於澳門土地工務運輸局註冊以於澳門開展建築工程。我們的印尼附屬公司PTIR已取得印尼建築服務發展委員會頒發的建築服務許可證以及印尼投資協調委員會頒發的建築服務業務許可證。有關許可證於最後可行日期均為有效，且對於在印尼註冊成立的從事建築服務的實體而言屬必備之證書。

船舶及設備

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。若干設備可用於海事項目及地面項目，譬如起重機等，既可用於我們的陸上地基改良工程亦可用於近海疏浚及填海工程。

業 務

來自各業務分部的收益

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	%
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>

往績記錄期間已完成合約及手頭持有合約金額

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。

重大海事建築項目

本集團自2001年開始營業起已參與香港的眾多主要海事建築項目，並已自2008年起於東南亞及自2014年起於澳門發展業務經營。

我們香港及澳門的重大海事建築項目其中包括：

- 南丫島電廠擴建人工島工程－參與（其中包括）疏浚、填海、海堤填築、海砂回填及鋼筋混凝土預製工程；
- 中環2號碼頭工程－參與中環2號碼頭的海事打樁工程；
- 中環填海第三期工程－8、9和10號碼頭－參與海事打樁工程；
- 深圳至香港大埔海底煤氣管線工程－參與海事填石工程；
- 昂船洲大橋工程－參與輔助碼頭建造及鋼箱梁的海上運輸；

業 務

- 香港機場油庫碼頭 – 參與碼頭的海事打樁工程；
- 灣仔發展計劃第二期 – 中環灣仔繞道灣仔東段 – 參與海事打樁工程；
- 中環灣仔繞道 – 北角段隧道及東區走廊連接路工程 – 參與繫纜墩拆卸、結構挖掘及泥土海上運輸及傾卸；
- 沙田至中環線 – 啟德躉船轉運站設施工程 – 參與躉船轉運站設立、公共填埋材料運輸及處理；
- 中國香港港珠澳大橋香港接線觀景山至香港口岸段 – 參與的海事建築工程包括填海工程、海堤建造及其他相關工程；
- 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 – 參與海事打樁工程及套筒安裝；
- 灣仔發展計劃第二期 – 中環灣仔繞道灣仔西段 – 參與海堤建造及填海工程；
- 中國香港沙田至中環線南北線海底隧道前期工程 – 參與中國香港沙田至中環線南北線海底隧道前期工程的石澳沉管預製場水下填石及進出航道平整工程及維多利亞港沉管隧道基槽水下試挖掘；
- 香港（港珠澳大橋）屯門至赤鱸角連接路 – 南面連接路高架道路段 – 參與碼頭工程的臨時海上平台；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。

我們的重大海外海事建築項目其中包括：

- 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3×350MW電站）– 參與防波堤建造；
- 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；

業 務

- 印尼Tegal Buleud的印尼蘇加武眉球團廠項目－參與突堤式碼頭及引橋建造；
- 印尼巴厘島燃煤電站－突堤式碼頭建造－參與海上樁基礎煤炭碼頭建築工程和港口機械設備安裝；
- 印尼馬諾夸里水泥生產線設施－碼頭建築－參與鋼筋混凝土海上樁基礎碼頭建造及護岸工程；
- 印尼濱坦島碼頭工程－參與海上樁基礎碼頭建造及護岸工程；及
- 孔雀港水泥粉磨項目配套碼頭工程－參與建造臨時生活及生產設施、海上樁基礎碼頭及搭建建築作業平台。

就我們自開始營業以來於香港的多數項目而言，我們主要擔任分包商，該等工程由項目的主承建商分包予我們，我們直接與主承建商交涉。於2012年，我們與協力成立非法團合營企業CHKRJV，以競投並中標沙田至中環線項目的兩份合約，分別涉及南北線海底隧道前期工程及設立啟德躉船轉運站設施。CHKRJV擔任沙田至中環線項目的主承建商。

於2014年，本集團與MCRJV合夥人成立一家非法團合營企業MCRJV進軍澳門市場，該非法團合營企業獲授澳門新城填海區E1區的填海、堤堰建造及地基改良工程（於最後可行日期仍在建造）合約。有關該兩家合營企業的資料，請參閱本節「合營企業」各段。

於印尼，我們就我們已承接的多數項目（由主承建商分包予我們）擔任分包商，而我們於少數項目中擔任主承建商。

展望未來，我們旨在擴展規模並符合資格作為主承建商競投香港及澳門的海事建築工程，同時透過競投更多海外項目而繼續加強我們在東南亞的市場地位。

有關我們客戶的詳情，請參閱本節「客戶」各段，而有關我們未來擴展計劃的詳情及有關我們就實施未來計劃而擬使用[編纂]所得款項淨額的更多資料，請參閱本文件「未來計劃及所得款項用途」一節。

競爭優勢

我們的董事認為，下列競爭優勢令本集團得以於香港、澳門及東南亞的海事建築服務行業有效競爭。

業 務

我們擁有種類廣泛的船舶及設備，可優化我們提供的海事建築工程及船舶租賃及貿易

我們於建築行業的特殊領域經營業務，該領域依賴專門為執行海事建築工程而設計的船舶。於最後可行日期，我們為就海港工程名列發展局的承建商名冊（乙組）的12家承建商（試用期或確認）之一。我們於香港擁有本身專門為執行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。我們的若干設備可用於海事項目及地面項目，譬如，起重機等可用於開展陸上地基改良工程及用於近海疏浚及填海工程。我們認為，該等名列承建商名冊但並未於香港擁有其本身船隊的承建商如開展海事建築工程，則須(a)於工程開始前將其海外船舶開入香港並於香港機關登記（需花費時間）；或(b)於香港租賃船舶（倘難以獲得該等船舶，則可能導致項目成本及不確定性增加）；或(c)將海事建築工程分包予其他擁有所需船舶及設備的持牌實體以開展海事建築工程（可能導致項目成本增加）。透過於香港擁有本身專門為執行海事建築工程而設計的船隊，我們處於更有利的位置，可控制項目成本並把握源自該等名列承建商名冊但並未於香港擁有其本身船隊的承建商的業務機會。自我們於2001年開始業務經營以來，我們已於收購有關船隊及設備方面作出大幅投資。於2015年12月31日，我們船隊及設備的賬面淨值約為96.7百萬港元。

此外，就涉及海事建築工程的香港主要基建項目（譬如連接香港、珠海及澳門的跨海橋）而言，海事建築工程通常於臨近該等基建項目的早期階段開展。海事建築工程須於大部分其他主要建築工程開始前的初期完成，譬如為建造跨海橋的鑽孔樁而建造臨時海上平台。海事建築工程的任何延誤會轉移至後續階段並影響整個基建項目的時間表。透過於香港擁有本身的船隊，我們較並無擁有其本身船隊的承建商具有時間優勢，原因在於獲授合約後我們能夠更迅速地籌備開始海事建築工程所需的船舶及設備。同時，我們盡量減少因難以獲得船舶而延誤的風險及因市況租自第三方及分包而較高的成本。我們認為，我們控制項目成本的能力及開始海事建築工程所需的準備時間較短乃提高我們中標海事建築工程的几率及提高客戶認知度的其中主要因素。

業 務

儘管我們一直注重海事建築項目（通常較我們的租賃服務產生較高溢利率），於有合適機會時，我們亦不時向香港及／或海外的第三方租賃我們的閒置船舶或設備以減少閒置成本及優化使用我們的船舶及設備。

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

我們由於海事建築行業擁有逾25年經驗的管理團隊帶領。執行董事崔先生及俞先生均負責領導及監督我們的招標部門及項目管理團隊。崔先生於1984年畢業於中國河海大學（前稱華東水利學院），獲得軍港工程（海港建築專業）學士學位，且於1998年獲得同濟大學建築經濟及管理碩士學位。俞先生於1983年畢業於重慶交通大學（前稱重慶交通學院），獲得港口與航道工程學士學位，並於1986年獲得河海大學港口與航道工程碩士學位。於創辦本集團之前，崔先生及俞先生各自擁有逾十年經驗，均任職於承接建築項目（包括海事建築工程）的中國大型國有海事建築工程及建築集團，彼等透過參與及管理中國、香港及海外的海事建築項目積累豐富技術知識及項目管理經驗。

我們的海事建築工程需要項目規劃、管理、採購及執行方面的專業知識。此涉及了解船舶機能、評估及分析地盤狀況、天氣狀況、原材料及勞工類型、數量及採購、造船廠及修理廠位置及價格以及有關將調配的船舶、設備、工程師及船員類型的決策。倘就任務所選擇的船舶及設備不合適，即使按較低效方式開展工程，由於可能須調整設備或需要將新設備及船舶移至地盤，我們的海事建築項目可能出現重大延誤。此亦可能導致更高的項目成本（原因在於調配更多船舶及設備）及機會成本（原因在於可能調配閒置設備及船舶至更合適項目）。憑藉我們管理團隊的專業技術背景及專長以及豐富行業經驗及專業知識，我們認為我們能夠調配合適及有效類型的船舶、設備、工程師及船員以在不同工作環境有效及高效地執行不同類型的海事建築工程以滿足時限性及客戶需求。

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

我們於海事建築的往績記錄及豐富經驗已令我們得以於香港及東南亞市場的海事建築行業建立良好聲譽。我們亦已建立起穩固客戶群，且與該客戶群維持穩固合作關係。我們的主要客戶包括香港上市建築公司及中國國有企業，負責港口、跨海高架

業 務

橋、航道、海底隧道及電廠的建造、發展及維護。若干此等客戶亦已給予我們經常性工程及向我們提供競投香港及東南亞大型基建項目的機會。下表顯示我們獲若干客戶經常性授予的項目：

客戶	項目
一家主要從事樓宇建築及土木工程業務的建築公司的附屬公司，其股份於聯交所主板上市	<ul style="list-style-type: none">灣仔發展計劃第二期－中環灣仔繞道灣仔西段－海堤及填海工程；中國香港港珠澳大橋香港接線觀景山至香港口岸段－海事建築工程（包括填海工程、海堤建造及其他相關工程）；
大型國有企業的附屬公司，專攻交通基礎設施設計及建造，其H股於聯交所主板上市及A股於上海證券交易所上市	<ul style="list-style-type: none">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；
總部設於香港的領先國際建築公司之一，專攻香港及其他亞洲國家的大型基建項目	<ul style="list-style-type: none">中環填海第三期工程－8、9和10號碼頭－從事海事打樁工程；深圳至香港大埔海底煤氣管線工程－海事填石工程；香港機場油庫碼頭－碼頭的海事打樁工程；香港屯門龍鼓灘發電廠供氣工程－海事建築工程；
總部設於香港的領先國際建築公司之一	<ul style="list-style-type: none">北角至昂船洲污水輸送系統建造－隔音罩地基及其他相關工程建造；中國香港屯門至赤鱸角連接路－南面連接路高架道路段－參與碼頭工程的臨時海上平台。

業 務

我們與客戶（部分為中國國有企業）的此等緊密業務關係亦令我們得以了解東南亞（例如越南及印尼）的業務機會，而此等中國國有企業曾於該等地區大幅參與多項基建項目。此等客戶向本集團提供參與其於該等國家的基建項目的機會。透過該等來源，於往績記錄期間，我們能夠自己獲授該等基建項目合約的客戶取得東南亞該等地區的分包工程。

我們穩佔優勢把握海外市場機會

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，一帶一路亦可能成為未來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。就本集團的海外機會而言，我們認為，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）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。我們已完成四個越南項目及三個印尼海事建築項目。截至最後可行日期，我們手頭持有三個印尼項目。

憑藉我們全面的設備及船舶、專長及於東南亞該等國家基建項目所積累的工作經驗，我們認為我們能夠從中國國有企業於東南亞開展的基建項目的增加中獲益。我們亦認為，鑒於我們已於解決香港項目所面臨的技術問題（我們須提供符合國際標準及規定的解決方案）中積累經驗，我們較提供海事建築服務的中國競爭對手具優勢。另一方面，我們的中國競爭對手習慣於運用中國標準及規定解決該等技術問題，可能無法符合該等項目擁有人及有關政府機關的規定。因此，我們認為，我們穩佔優勢日後參與及受益於涉及沿一帶一路海上航線的海事建築工程及陸上地基改良工程的基建項目。

業 務

我們能以具成本效益的方式開展業務經營

我們能以低成本管理船舶及將業務維持於最佳經營狀況

我們於管理本身的船隊方面擁有約15年經驗。我們的工程師及船員已於操作船舶及船上設備方面獲得豐富經驗。憑此經驗，彼等能對船舶開展定期檢查及進行小型維修及維護。我們認為此舉可延長船舶及設備的可使用年期，並可減少我們船舶及設備的閒置時間以及我們設備的調整時間，以於開始一個新項目時達致其最佳作業狀況。

因我們的船員有能力對船舶及設備進行小型維修，項目延誤及產生意料之外較高項目成本的風險降低，尤其是倘該等工程於遠離任何造船廠或修理廠的地區開展或倘鄰近的造船廠及修理廠就維修收取較高價格或須輪候較長時間。倘我們的船舶或設備於項目過程中出現輕微故障，而我們的工程師能進行緊急的小型維修，我們可避免將該等船舶或設備運輸至維修處、等待維修完成的停工時間及較高的維修成本。

我們的設備需要進行大型維修時，維修工作將由廣東省附近沿海城市（譬如珠海）的造船廠開展，於該等城市，維修工作通常更具效益地完成，成本較香港為低，原因在於中國的船舶維修工程的低成本勞務供應較多。

我們能節省採購原材料供應的成本

海砂是填海項目所用主要填埋材料，而原材料成本通常構成一個填海項目成本總額的大部分。我們擁有本身的駁船可即時用於直接自中國內地供應商運輸海砂至我們的項目地盤供堆入指定的填海地點。透過此舉，我們認為我們可節省項目工程的時間及優化其效率，原因在於我們作出採購後可直接運輸海砂至項目地盤以即時開展填海工程，而無須等待船舶的供應以運輸材料並交付材料至香港的項目地盤。

此外，我們能重新分配及回收若干自我們挖掘工程收集的材料，例如來自我們若干項目（我們於其中負責挖掘、運輸及傾倒材料）挖出的泥土及建築垃圾。若干材料可回收並作為填埋材料用於我們若干填海項目。該等材料的重新分配及回收滿足我們對於填海項目填埋材料的部分需求並有助減少我們的原材料成本。

業 務

我們於項目所使用的其他原材料類型為鋼材及混凝土，主要用於海堤及碼頭建造。除非客戶有特定要求，否則我們一般自中國採購鋼材及混凝土製品並從中國（鋼材及混凝土價格及加工成本較香港及我們其他項目地盤所在國家（譬如印尼）低廉）採購其他加工材料。

我們透過實施上述成本節省措施減少原材料及加工成本的能力賦予我們競爭優勢，原因在於我們可就海事建築項目提交更多具競爭力的標書以增加我們獲授合約的機會。

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

我們董事認為我們取得合約的能力取決於我們船隊及設備規模、可動用營運資金及熟練人員。我們計劃透過增加專門為承接海事建築工程及其他相關建築工程而設計的船舶及設備以擴展我們的產能。隨著擁有更多船舶及設備，我們可提交更多標書並承接更多及更大型項目以把握對此等服務需求增加所帶來的機會。我們將持續使用本身的船舶及設備自行開展我們香港海事建築工程的主要部分。於限制調配外國船舶的國家（譬如印尼），我們計劃於承接更多海外海事建築項目時成立當地公司並收購及設立本身的船隊以於海外駐扎。透過減少向第三方分包及租賃用以開展工程的船舶的需求，我們認為能夠更好地控制項目成本及產生更高的溢利率。於未來三年，我們計劃購買額外船舶及設備（譬如開體泥駁船、平面駁船、拖船、起重機、挖掘機及其他船舶及設備）以擴展我們的產能及盡量提高效率。如本文件「行業概覽」一節所披露，香港及澳門日後的海事建築工程包括(i)於香港國際機場附近填海150公頃面積以建造一個人工島作130公頃的香港口岸；(ii)約20公頃屯門至赤鱸角連接路的南面陸地；(iii)擬將香港國際機場擴建為三跑道系統將需要進一步填海650公頃以建設第三條跑道、客運廊及其他相關設施，有關工程預期將於2016年開工；(iv)葵青貨櫃港已制定出十年項目發展計劃（2013年至2023年），其中包括新船泊位的建造及現有泊位的升級；及(v)可能繼續於澳門進行填海計劃。於最後可行日期，除香港國際機場第三條跑道項目外，本集團尚未開始就上述潛在海事建築項目作出任何投標。然而，董事確認彼等會持續關注各潛在項目的狀態，且預計將於上述項目可進行投標時提交提案。儘管(i)本集團香港業務應佔收益由截至2013年12月31日止年度約243.9百萬港元減少至截至2015年12月31日止年度約100.3百萬港元；及(ii)預計澳門項目將於2017年1月完工，我們董事認為，

業 務

香港及澳門仍然有相當多的項目日後需要開展海事建築工程。因此，董事認為，為加強地位以把握香港及澳門日後的潛在商機，將90%的[編纂]所得款項淨額用於購置船舶及設備乃屬適當。有關我們針對香港及澳門的計劃的更多詳情，請參閱本節「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」及「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」各段。

透過將我們的股份於聯交所[編纂]，我們開始進入資本市場並提升籌資能力。因建築合約一般需要承建商或分包商支付僅於項目完成後退還的履約保證，董事認為[編纂]的所得款項淨額及我們經加強的籌資能力會提高我們承接更多及／或更大項目的能力，原因在於我們有能力負擔支付更多及金額更高的履約保證以取得該等項目。

擴展我們的管理團隊及升級我們的總體技術及能力

本集團的所有項目於各個階段（譬如評估潛在項目、編製及提交標書、項目規劃及管理、項目實施及質量控制）需要我們的高級管理團隊及工程師的參與。我們認為，我們於香港、澳門及海外承接更多項目的能力乃由本集團高級管理層及工程師團隊的能力及實力釐定。我們計劃透過額外招募經驗豐富的工程師及項目經理擴展我們的能力以承接更多項目。

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

根據歐睿報告，(i)一帶一路與印尼海事建築行業（預計於不久將來發展迅速）之間的協同效應潛力無限；(ii)一帶一路亦有可能成為未來數十年香港的經濟驅動力，增加日後香港的海事建築工程；及(iii)由於一帶一路將促使澳門港口的物流活動增多，從而導致澳門海港及集裝箱碼頭需要定期維護及持續擴建，故一帶一路亦將有益於澳門海事建築行業。

於往績記錄期間，我們來自越南及印尼的收益合共分別約佔我們收益總額的38.4%、39.9%及56.2%。我們將持續尋求海外市場的新業務機會，尤其是響應由一帶一路推動而預計增加的東南亞業務機會。憑藉我們於一帶一路範圍內在東南亞各個國

業 務

家的海外項目經驗及我們於面臨海事建築工程問題時提供符合國際標準及規定的解決方案的技術經驗，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。透過持續與我們的中國客戶（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，我們認為我們具備有利條件把握由一帶一路所推動的東南亞增加的業務機會。我們進一步認為，我們持續於海外市場尋求業務機會可令我們的收益來源多元化並降低我們面臨香港或澳門海事建築工程市場低迷的風險。同時，我們可積累更多經驗及項目往績記錄以提升我們於行業內及客戶中的國際聲譽。隨著預計由一帶一路所推動的業務機會增多，我們亦將繼續尋求更多香港及澳門的業務機會。有關我們於香港及澳門發展策略的更多詳情載於以下段落。

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

根據歐睿報告，過去數年香港海事建築行業的增長主要由基建發展推動，該等基建發展包括2007-08年施政報告中所宣佈的十項重大基建工程（其中僅三項工程尚未開始（其中兩項已於2013年完成環境影響評估報告））及其他公用事業項目（譬如由香港鐵路有限公司委託的沙田至中環線項目及廣深高速鐵路（香港段））。

根據歐睿報告，由於土地供應有限，香港依賴填海來增加可用土地面積。填海現時為及將繼續為香港海事建築行業的主要組成部分，且預期將推動海事建築行業於未來數年的增長，原因在於政府設有特定的填海區域，譬如屯門龍鼓灘、大嶼山小蠔灣、沙田馬料水、青衣西南面及欣澳的地盤以及東涌新市鎮擴展。

另外，擬通過建設第三條跑道以擴建香港國際機場預期需進一步填海650公頃，按期將於2016年動工。於2015年7月，我們與中信建設有限責任公司（擁有我們[編纂]投資者全部已發行股本，為一家於聯交所主板上市的公司中國中信股份有限公司（股份代號：267）全資擁有的建築公司）訂立無法律約束力的諒解備忘錄，以成立一家合營企業以便參與香港國際機場第三條跑道項目海事建築工程的競標。項目招標於2016年4月啟動，及預期於2016年8月結束。倘競投成功，雙方將訂立正式合營企業協議，以規定承建合約工程的協調合作詳情，如項目規劃及管理、工程施工、成本控制及質量控制。

業 務

於最後可行日期，瑞沃就海港工程獲發展局列入承建商名冊（乙組）（試用期），我們合資格提交標書並承接合約價值不超過185百萬港元的政府海港工程。名列承建商名冊乃競標及承接政府擁有項目的先決條件，而我們可承接的合約的合約金額及我們競投政府擁有的主合約工程的能力因持有乙組牌照而受上限185百萬港元限制。另一方面，就並非由政府擁有的基建項目（譬如香港鐵路有限公司的沙田至中環線項目）而言，我們認為，相比名列承建商名冊，承建商的能力、財力、過往工程參考及於開放作競投的工程類別中的經驗對獲選為承建商而言乃屬更為重要的標準。由於我們預期香港對海事建築工程的需求增加，我們計劃取得更高資格及牌照以能於香港承接更大型的政府海港工程項目。我們亦計劃透過承接更多項目而提高我們的能力、財力及加強我們的過往工程參考情況，以便有能力承接更大型非政府擁有項目及競投主合約工程。此外，我們亦將能夠直接與項目擁有人交涉以取得更大控制權及靈活度及潛在提高我們的溢利率。我們旨在透過按上文所述擴展我們的能力而達致此並持續積累香港海事建築工程方面的經驗。我們認為，我們能因擁有此等資格及牌照而更好地服務客戶並進一步令我們從香港的競爭對手中脫穎而出。

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

不同於香港，承建商可競投及承接澳門政府擁有的建築項目的合約金額並無限制。透過於澳門市場積累更多經驗及往績記錄及發展聲譽，我們旨在於澳門承接更多海事建築項目。我們認為上述做法及透過取得在聯交所的[編纂]地位而提高籌資能力，我們將能夠作為獨家主承建商於澳門承接更多項目。因此，我們將會於執行合約工程、管理分包成本及整個項目的總體成本方面具有更大的控制權及靈活度，而所有上述方面將會潛在提高該等項目的溢利率及我們的總體盈利能力。

根據歐睿報告，由於其有限的土地供應，填海以滿足人口激增及經濟活動的需求對澳門尤為重要。澳門現正填海合共350公頃。於2015年3月，我們於澳門新城填海區E1區（此項目合共六個區域的其中一個分區）的填海工程開工。於2015年12月，澳門獲中國政府授予水域管轄權，此舉預期會在項目規劃及批准流程方面進一步有益於澳門的填海項目。我們認為，我們在香港及澳門的往績記錄令我們準備就緒以把握澳門現時及日後填海項目的更多機會。

業 務

於澳門建築行業，所支付的履約保證金額通常與建築項目的合約總金額直接相關。透過將股份於聯交所[編纂]，我們進入資本市場並提升我們的籌資能力。董事認為[編纂]的所得款項淨額及我們經加強的籌資能力會提高我們於澳門承接更多及／或更大項目的能力，原因在於我們有能力負擔支付更多及金額更高的履約保證以取得該等項目。

維持我們的成本結構及經營效率

我們計劃透過以下方式降低成本及提升效率：

- 持續維持低比例向第三方租賃船舶及設備及於香港及澳門維持低比例分包。由於我們擬繼續作出重大投資以透過收購更多船舶及設備而擴展我們本身的產能，我們將嘗試於香港及澳門維持低比例向第三方租賃船舶及降低對分包商的依賴以開展工程，以便我們處於更有利位置以控制我們的項目成本。我們認為，此策略可令我們得以達致更高毛利率及更有效地控制工程質量。
- 持續減少原材料價格波動風險。砂石等填埋材料、柴油、鋼材及混凝土為我們工程所用主要原材料。就填埋材料而言，我們將繼續與供應商維持良好關係，我們已與該等供應商建立超過14年的長期關係以按具競爭力的價格採購材料。鋼材及混凝土為我們在港口建築、海事打樁工程及海上平台建設中使用的主要原材料。除非客戶有特定要求，否則我們一般自中國尋求有關材料並從中國採購若干其他加工材料（價格較香港及我們項目所在其他地區（如印尼）低廉）。我們有時會以固定價格向客戶採購鋼材及混凝土，而客戶通常會通過針對我們的中期付款對銷費用的方式就有關材料向我們收取費用，從而可減輕我們的現金流負擔。
- 出售閒置船舶以降低成本，並在項目需求出現時以合適價格購買船舶。當我們的部分船舶處於閒置狀態時，倘有市場需求及買方出價較為有利，我們的董事會考慮出售船舶以降低機會成本。出售該等船舶的所得款項可用於其他項目，包括購入開展其他類別項目工程所需的其他類型或更高級類型的船舶。

業務概覽

於往績記錄期間，我們的收益主要產生自提供海事建築服務，如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，而收益餘下

業 務

部分產生自船舶租賃及貿易。下表載列往績記錄期間本集團按(i)海事建築工程；(ii)船舶租賃；及(iii)船舶貿易劃分的收益明細：

	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>

下表載列往績記錄期間本集團按地區劃分的收益明細：

	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
澳門	-	0.0	-	0.0	150,921	26.3
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
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>

於往績記錄期間，本集團客戶主要為香港、澳門、越南及印尼境內涉及海事建築工程的各類型建築項目的主承建商。於往績記錄期間，除沙田至中環線項目為獲香港鐵路有限公司所委託外，我們於香港及澳門的所有項目最終擁有人均為政府（香港）及澳門政府（澳門）。對於海外項目，項目擁有人主要為中國國有企業及當地的發展商。

於往績記錄期間，本集團在香港、印尼及越南已合共完成七份海事建築工程合約，原合約總金額約為370.1百萬港元（未計工程變更令）。於最後可行日期，我們手頭共持有11份在建海事建築工程合約，合約總金額約為1,864.9百萬港元。

業 務

往績記錄期間已完成合約

下表載列往績記錄期間起直至最後可行日期本集團已完成合約的相關資料。

合約名稱	施工期 (附註2)	所在地	主要工程類別	我們的角色	項目性質 (附註3)	於往績記錄期間	
						合約金額 (附註4) (約)	確認的收益 (附註5) (約)
灣仔發展計劃第二期 — 中環灣仔繞道灣仔西段 — 棄用管道的廢置工程 — 現有海底排污渠口及 過海海底水管 (合約A)	2013年10月至 2014年4月	香港	棄用管道的廢置工程	分包商	公營機構	6.8百萬港元	7.5百萬港元
屯門龍鼓灘供氣工程建築項目 (合約B)	2012年4月至 2013年9月	香港	預製混凝土路槽、疏浚、 挖掘、海堤及隔泥幕系統	分包商	公營機構	4.9百萬港元	1.0百萬港元
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 (合約C)	2012年12月至 2015年4月	香港	海事打樁工程及套筒安裝	分包商	公營機構	73.5百萬港元	74.2百萬港元

業 務

合約名稱	施工期 (附註2)	所在地	主要工程類別	我們的角色	項目性質 (附註3)	於往績記錄期間	
						合約金額 (附註4) (約)	確認的收益 (附註5) (約)
中國香港沙田至中環線南北線 海底隧道前期工程(合約D) (附註1)	2014年6月至 2014年12月	香港	石澳沉管預製場水下填石 及進出航道平整工程及維 多利亞港沉管隧道基槽水 下試挖掘	主承建商 (附註1)	私營機構	33.4百萬港元	28.5百萬港元
Tegal Buleud港口工程 (合約E)	2011年4月至 2015年7月	印尼	突堤式碼頭及引橋建造	主承建商	私營機構	17.2百萬美元 (相當於約 133.5百萬港元)	9.0百萬美元 (相當於約 69.9百萬港元)
越南河靜鋼廠公共道路 第二區地改工程 (合約F)	2011年4月至 2013年6月	越南	地基改良工程(軟基處 理)	分包商	私營機構	2.6百萬美元 (相當於約 20.2百萬港元)	7.7百萬美元 (相當於約 59.5百萬港元)
巴厘島一期燃煤電廠碼頭 施工合約 (合約G)	2012年10月至 2015年8月	印尼	海上樁基礎煤炭碼頭 建築工程	分包商	私營機構	12.6百萬美元 (相當於約 97.8百萬港元) (附註6)	21.2百萬美元 (相當於約 164.7百萬港元) (附註6)

附註：

- 於2012年8月，我們與協力成立CHKRJV，以競投且已成功中標沙田至中環線項目的兩份合約，即沙田至中環線－啟德躉船轉運站設施工程合約及沙田至中環線－南北線海底隧道前期工程合約，兩份合約均由香港鐵路有限公司（一家於香港提供鐵路服務的非政府上市公司）所委託。CHKRJV擔任兩份合約的主承建商。有關本集團於CHKRJV的權益、權利、義務及責任的詳情，請參閱本節「合營企業」各段。
- 一個項目的施工期指客戶指示的項目工程實際動工日期起至項目工程實際竣工日期止期間。
- 我們向公營及私營機構提供海事建築工程。我們將最終僱主或擁有人為有關項目所在的國家或地區的政府部門或法定機構的合約界定為公營機構合約，而最終僱主或擁有人為任何其他實體的合約則界定為私營機構合約。

業 務

4. 合約金額不計及客戶發出的任何工程變更令，而僅基於與客戶訂立的正式協議或客戶於回覆我們就有關項目所遞交標書時發出的授標書。工程變更令為客戶發出以變更合約工程的指示，可為我們一般須遵守的合約工程的增訂、修訂及／或遺漏並可能導致我們就項目所收取的實際款項有別於正式協議或授標書所載的原合約金額。本集團所收取的款項及因此所確認的收益視乎本集團所完成的工程數量而定。
5. 就印尼項目及越南項目而言，本集團所收取的款項須繳納預扣稅，而所列示金額為扣減有關預扣稅前的金額。
6. 就巴厘島一期燃煤電廠碼頭施工合約項目所確認的收益總額較原合約金額高出約98.8百萬港元（未扣除有關預扣稅），即為(i)收益總額約196.6百萬港元；與(ii)原合約金額約97.8百萬港元之間的差額，乃由於本集團根據工程變更令額外開展超出有關合約原範圍的工程所致。巴厘島一期燃煤電廠碼頭施工合約項目的收益總額（未扣除有關預扣稅）包括(i)於往績記錄期間確認的約164.7百萬港元；(ii)於往績記錄期間前確認的約9.8百萬港元；及(iii)於最後可行日期的餘額約22.1百萬港元。

最後可行日期手頭持有合約

於最後可行日期，我們手頭共有11份合約，該等合約指截至最後可行日期我們獲授但尚未竣工的工程合約，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。

合約名稱	動工日期 (附註3)	預期 竣工日期 (附註4)	所在地	主要工程類別	我們的 角色	項目性質 (附註5)	合約金額 (附註6) (約)	於往績 記錄期間 確認的收益 (附註8) (約)	預期於截至12月31日止年度 確認的收益額		於2016年 4月30日 已認證工程 百分比 (附註9)
									2016年 (附註7) (約)	2017年 (附註7) (約)	
中環灣仔繞道 —北角段隧道及 東區走廊連接路工程 (合約H)	2011年9月	2017年6月	香港	結構挖掘及 泥土海上 運輸及傾卸	分包商	公營機構	92.0百萬港元	35.6百萬港元	9.3百萬港元	12.5百萬港元	76.8%

業 務

合約名稱	動工日期 (附註3)	預期 竣工日期 (附註4)	所在地	主要工程類別	我們的 角色	項目性質 (附註5)	合約金額 (附註6) (約)	於往續 記錄期間 確認的收益 (附註8) (約)	預期於截至12月31日止年度 確認的收益額		於2016年 4月30日 已認證工程
									2016年 (附註7) (約)	2017年 (附註7) (約)	百分比 (附註9)
中國香港港珠澳大橋 香港接線觀景山至 香港口岸段 (合約I)	2012年5月	2017年1月	香港	海事建築工程， 包括填海工程、 海堤建造及 其他相關工程	分包商	公營機構	320.9百萬港元	139.6百萬港元	32.1百萬港元	14.8百萬港元	83.3%
沙田至中環線合約一 啟德躉船轉運站設施工程 (合約J) (附註1)	2012年8月	2016年8月	香港	設立躉船轉運站、 公共填埋材料 運輸及處理	主承建商 (附註1)	私營機構	128.9百萬港元	78.2百萬港元	34.5百萬港元	零	78.8%
中環灣仔繞道灣仔西段 (合約K)	2013年5月	2017年1月	香港	疏浚、填海、 海堤及相關 海事建築工程	分包商	公營機構	80.5百萬港元	54.6百萬港元	12.7百萬港元	15.0百萬港元	68.4%
中環灣仔繞道灣仔西段 (合約L)	2013年12月	2016年8月	香港	填海、透過海上 運輸處置 挖掘材料	分包商	公營機構	9.4百萬港元	6.3百萬港元	3.5百萬港元	0.8百萬港元	68.7%
香港屯門至赤鱸角連接 路南面連接路高架道路段 (港珠澳大橋) (合約M)	2014年12月	2017年4月	香港	碼頭工程的 臨時海上平台	分包商	公營機構	27.3百萬港元	8.7百萬港元	2.6百萬港元	零	94.7%

業 務

合約名稱	動工日期 (附註3)	預期 竣工日期 (附註4)	所在地	主要工程類別	我們的 角色	項目性質 (附註5)	合約金額 (附註6) (約)	於往續 記錄期間 確認的收益 (附註8) (約)	預期於截至12月31日止年度 確認的收益額		於2016年 4月30日
									2016年 (附註7) (約)	2017年 (附註7) (約)	已認證工程 百分比 (附註9)
啟德發展計劃—前跑道 南面發展項目的基礎設 施工程第二期 (合約N)	2016年 3月30日	2018年9月	香港	地下支撐結構及 坑道挖掘工程	分包商	公營機構	50.2百萬港元	零	17.1百萬港元	31.7百萬港元	0.0%
澳門新城填海區E1的填海 及堤堰建造工程 (合約O) (附註2)	2015年3月	2017年1月	澳門	填海工程、 堤堰建造及 地基改良工程	主承建商 (附註2)	公營機構	澳門幣 409.0百萬元 (相當於 約396.7 百萬港元)	澳門幣 155.6百萬元 (相當於 約150.9 百萬港元)	澳門幣 212.7百萬元 (相當於 約206.5 百萬港元)	澳門幣 40.9百萬元 (相當於 約39.7 百萬港元)	58.4%
馬諾夸里碼頭建築工程 (合約P)	2015年3月	2016年7月	印尼	海上樁基礎碼頭 建造及護岸工程	分包商	私營機構	人民幣 289.4百萬元 (相當於 約361.8 百萬港元)	人民幣 181.1百萬元 (相當於 約226.4 百萬港元)	人民幣 64.8百萬元 (相當於 約81.0 百萬港元)	人民幣 27.3百萬元 (相當於 約34.1 百萬港元)	79.4%
濱坦島碼頭工程 (合約Q)	2015年1月	2016年6月	印尼	海上樁基礎碼頭 建造及護岸工程	分包商	私營機構	10.6百萬美元 (相當於 約82.3 百萬港元)	5.7百萬美元 (相當於 約44.2 百萬港元)	3.9百萬美元 (相當於 約30.1 百萬港元)	1.1百萬美元 (相當於 約8.3 百萬港元)	84.6%
孔雀港水泥粉磨項目 配套專用碼頭工程 (合約R)	2015年10月	2016年10月	印尼	臨時生活及生產 設施、海上樁基 礎碼頭建造	主承建商	私營機構	人民幣 251.9百萬元 (相當於 約314.9 百萬港元)	零	人民幣 200.5百萬元 (相當於 約250.6 百萬港元)	人民幣 22.2百萬元 (相當於 約27.8 百萬港元)	27.0%

附註：

- 於2012年8月，我們與協力成立CHKRJV，以競投（且CHKRJV已成功中標）沙田至中環線項目的兩份合約，即沙田至中環線—啟德躉船轉運站設施工程合約及沙田至中環線—南北線海底隧道前期工程合約，兩份合約均由香港鐵路有限公司（一家於香港提供鐵路服務的非政府上市公司）所委託。CHKRJV擔任兩份合約的主承建商。有關本集團於CHKRJV的權益、權利、義務及責任的詳情，請參閱本節「合營企業」各段。

業 務

2. 於2014年4月，我們與MCRJV合夥人成立MCRJV競投澳門項目，且已成功中標澳門政府委託的澳門項目。MCRJV擔任澳門項目的主承建商。有關本集團於MCRJV的權益、權利、義務及責任的詳情，請參閱本節「合營企業」各段。
3. 項目動工日期指客戶指示的項目工程實際動工日期。
4. 項目的預期竣工日期乃基於分包合約或主合約（如適用）的規定，但亦受客戶不時變更影響。
5. 我們向公營及私營機構提供海事建築工程。我們將最終僱主或擁有人為有關項目所在的國家或地區的政府部門或法定機構的合約界定為公營機構合約，而最終僱主或擁有人為任何其他實體的合約則界定為私營機構合約。
6. 合約金額不計及客戶發出的任何工程變更令，而僅基於與客戶訂立的初步委聘協議或客戶於回應我們就有關項目所遞交標書時發出的授標書（以較早者為準）。工程變更令為客戶發出以變更合約工程的指示，可為我們一般須遵守的合約工程的增訂、修訂及／或遺漏並可能導致我們就項目所收取的實際款項有別於正式協議或授權書所載的原合約金額。本集團所收取的款項及因此所確認的收益視乎本集團所完成的工程數量而定。
7. 預期於截至2016年及2017年12月31日止兩個年度予以確認的收益金額為倘合約按協定履行，我們預期根據合約條款可收取的金額。延遲訂立或修訂合約或會對我們實際收取的收益金額產生影響。
8. 就印尼項目而言，本集團所收取的款項須繳納預扣稅，而所列示金額為扣減有關預扣稅前的金額。
9. 誠如本文件附錄一會計師報告所載，本集團採用「完成百分比法」釐定將於一段指定期間內確認的合適收益金額。完成階段乃經參考截至2016年4月30日客戶或客戶僱用的獲授權人士所進行及核證的工程款項佔合約收益總額的百分比計算，而合約收益總額包括已確認收益及預期將予確認的收益，經計及原合約工程及工程變更令及申索（以截至2016年4月30日與客戶協定者為限）。

基於截至最後可行日期可獲得的資料，本集團並無任何錄得虧損的已完成合約或手頭持有合約。

不符合印尼語規定的兩份印尼項目合約

據印尼法律顧問告知，根據印尼法例，任何合約、協議或備忘錄如涉及印尼公民、居民或實體但未以印尼語（印尼官方語言）作為書面合約的語言之一簽立，則有關交易及已簽立的文件可被視為無效。因此，倘任何該等合約雙方就有關項目餘下未結清款項存在任何糾紛，及倘客戶以質疑有關合約於印尼司法權區內的有效性及可執行性而拒絕付款，有關合約或會被印尼法院宣告無效。倘任何有關合約基於印尼的判決書被宣告無效，則該合約將被視為從未存在。因此，雙方須歸還彼等自該合約分別獲

業 務

得的收入。於往績記錄期間，我們的兩份海事建築項目合約（即巴厘島一期燃煤電廠碼頭施工合約及Tegal Buleud港口工程合約）僅以中文簽立。因此，該等合約可能被視為無效且可能無法根據印尼法例強制執行。

然而，據印尼法律顧問告知，根據印尼法例，如無有效合約，商業糾紛可通過旁證呈遞法院，雙方可通過按勞計酬方式尋求法院判決。印尼法院或會指派專家審查有關項目下由我們開展的工程並估計客戶就已完工工程應付而尚未支付予本集團的款項。

就Tegal Buleud港口工程合約而言，據印尼法律顧問告知，由於訂約雙方同意通過新加坡仲裁解決因有關合約而產生或與之有關的任何糾紛，儘管有關合約並非以印尼語簽訂，仲裁條款仍為有效。根據印尼及新加坡均為訂約方的承認及執行外國仲裁裁決公約（1958年紐約公約），於新加坡取得的仲裁裁決將獲印尼認可，並可於印尼予以執行。然而，據印尼法律顧問告知，倘Tegal Buleud港口工程的兩份合約獲印尼法院裁定無效，且倘雅加達中央地區法院拒絕承認及強制執行仲裁裁決，則雅加達中央地區法院無法強制執行仲裁裁決。在此情況下，倘印尼法院勒令拆除港口，瑞沃或可入稟法院並申索(i)我們的客戶應就剩餘工程支付的未付費用，而未付款項乃以按勞計酬方式計算；(ii)瑞沃就其於合約項下所完成工程有權獲得的款項；及(iii)就拆除港口可能產生的損害賠償。有關進一步詳情，請參閱本節「不合規」一段「糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施」一欄。

就巴厘島一期燃煤電廠碼頭施工工程合約而言，據中國法律顧問告知，由於訂約雙方已同意通過中國法院以訴訟方式解決糾紛，且因客戶為中國企業，有關合約根據中國法律屬有效、可予執行並對訂約雙方具法律約束力。因此，據中國法律顧問進一步告知，在最壞的情況下，倘合約根據印尼法例被視為無效，根據中國法律，該合約將仍為有效及可強制執行，原因為該合約受中國法律規管且客戶為中國企業。有關進一步詳情，請參閱本節「不合規」各段「糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施」一欄。

與上述兩份合約的印尼語規定相關的風險詳情，請參閱本文件「風險因素」一節「我們的海外業務面臨各種風險及不確定因素」及「在香港以外的業務令我們面臨各種法律風險及不確定因素」各段。

業 務

業務營運

海事建築工程

我們向私營及公營機構提供海事建築工程。該等工程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。在大多數合約中，我們綜合提供上述服務。

以下為董事對我們海事建築工程各主要類型的理解的簡述，乃基於彼等對各具體類型海事建築工程的執行方法的經驗及技術而得出。

1. 海床地基處理及填海

地基處理

我們通常在填海工程中提供地基處理服務。我們在地基處理工程方面的知識和經驗亦可應用至我們的陸上地基改良項目（如越南的陸上地基改良項目）中。地基處理主要涉及填海前及填海過程中的海床處理，以提升填海土地地基的穩固性及水平高度，方式包括(i)疏浚及處置填海區域海床上的海底泥層，直至觸及能承載重壓的硬岩層；或(ii)使用非疏浚法，通過添加化學品或砂樁加固海底泥層直至其可承載重壓。

填海為向湮沒於海平面以下的區域填塞合適的填埋材料以築成新土地，從而可於其上開發或興建樓宇的過程。在填海項目中，海床上面通常可發現一層海底泥層。泥層鬆軟，難以承載重壓，堆砌在該海底泥層上的填海材料隨著時間的推移通常會陷入泥層之下。因此，為增強海床的承載能力，填海工程中一般須對海床進行地基處理。

地基處理亦應用於陸上建築項目中，用以在興建樓宇前對地盤地基的承載能力進行改良。在陸上地基改良項目中，我們的部分抓斗亦可用於進行挖掘工作，通過移除不合用的軟泥及代之以更堅硬的填埋材料來改良地基狀況，從而可於其上開展其他地基工程及興建樓宇。

我們的海上挖泥作業一般涉及以下三個主要步驟：(i)水下海泥挖掘或陸上軟泥挖掘；(ii)運輸挖掘材料；及(iii)利用或處置該等材料。就海上挖泥而言，我們的海事挖泥船可用於疏浚海床上的海泥；我們的開體泥駁船、平面泥駁船和起重船可用於在海

業 務

上運輸及傾卸不合用的挖掘材料；及我們的拖船可用於將挖泥船、駁船及起重船牽引至相關位置。就挖掘而言，我們的抓斗可用於挖掘軟泥及開展地基處理工程，而我們的起重機和運砂車可用於將處置或用作填埋材料的挖掘材料運送至我們填海地盤。

不適宜用於填海或含有污染沉積物的挖掘材料會被運至海上的政府指定傾倒區域或陸地上以作處置。

填海

填海工程涉及建造海堤將大海隔離在填海區域或其他保護區域之外。隨後在隔離區域內大量填充海砂、岩石及其他填埋材料。隨後會動用推土機將填海土地推平。

海堤大致可分為兩類：斜面海堤及直立式海堤。斜面海堤一般乃用岩石在海床上堆砌成高原狀而成，直立式海堤則通常用預製混凝土砌塊在水下的斜面海堤上堆砌而成。直立式海堤可為船舶提供靠泊，且相比斜面海堤其對空間的要求更小。因此，直立式海堤在香港維多利亞港一帶的填海項目中更為受用。

填海工程中作填埋用的主要材料之一為砂土，建築物拆除時留下的建築惰性物料亦可能用於填海。我們的設備可在不合用材料運去傾倒過程中從此等不合用挖掘材料、挖掘所得泥土及建築垃圾中篩取砂石及其他合適的填埋材料，而不至影響運輸過程。篩取得來的砂石及其他合適填埋材料會通過一個脫水流程去除水分，然後用於填海。此過程能解決我們填海項目中一部分的填埋材料需求，從而降低我們的材料成本。

於往績記錄期間及截至最後可行日期，我們的海事建築項目亦可能涉及各種配套工程，包括拆除、搬遷及加固臨時海事作業平台的海事結構建築以及安裝和維護隔泥幕系統以減少海水污染。隔泥幕系統是一個臨時由布料製成的漂浮式直立屏障，固定在與填海土地海岸線平行的位置。錨固系統將屏障固定於海床，以防止沉積物離開填海區域，污染海域。

2. 海上平台、碼頭建築及其他

我們的海上平台為鋼結構，乃為創建一個臨時作業平台而在海上指定位置建造，陸上建築設備可安裝於海上平台以利用陸上技術在海上展開建築工程。海上平台亦可用作存放進行該區域建築工程所用設備和材料的臨時存儲區。

業 務

在築建海上平台過程中，我們的打樁船所配備的全球定位系統可令打樁船準確將鋼柱樁沉入海床，直至深入到硬層海床的必要深度。鋼平台會搭建在該等鋼柱樁之上，以建造一個海上平台。陸上建築設備隨後會被運送至海上平台，以在海上平台周邊展開進一步的建築工程。進一步工程包括打樁以及在樁和海上平台周圍築建及豎設鑽孔樁等永久性結構。在建築工程完成後，海上平台會被拆卸，鋼柱樁亦會被拆除，以方便在鑽孔樁之上安設樁帽。由此形成的結構可形成長跨度過海高架橋的支撐柱。

碼頭建築工程可能涉及疏浚及非疏浚形式的海床地基處理、海堤建造、海事打樁及在鋼柱樁之上架設鋼平台以形成碼頭地基。其後可在該平台之上建造碼頭設施及樓宇。

我們亦提供預製混凝土砌塊安設、預製樁帽的建造及安設、鑽孔樁、沉管箱涵及其他配套結構的架設及安裝以及建築碼頭、突堤式碼頭及其他海底構造所用結構的加固。

3. 海上運輸

我們的海上運輸業務涉及通過駁船運輸挖掘材料、挖掘所得泥土、建築垃圾及設備。就挖掘材料的海上運輸而言，挖掘材料乃從挖掘地點用平面駁船、開體泥駁船及拖船轉移至填海、處置或篩選處理地點。不合用材料會被運去傾倒。

4. 船舶及建築工程設備的租賃

船舶及建築工程設備的租賃

當我們有船舶或設備閒置時，我們可能考慮租賃予香港的第三方，以降低閒置成本。於截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年，船舶及設備租賃所產生的收益分別約為0.9百萬港元、10.2百萬港元及2.0百萬港元，分別約佔我們收益總額的0.2%、3.8%及0.4%。

業 務

船舶貿易

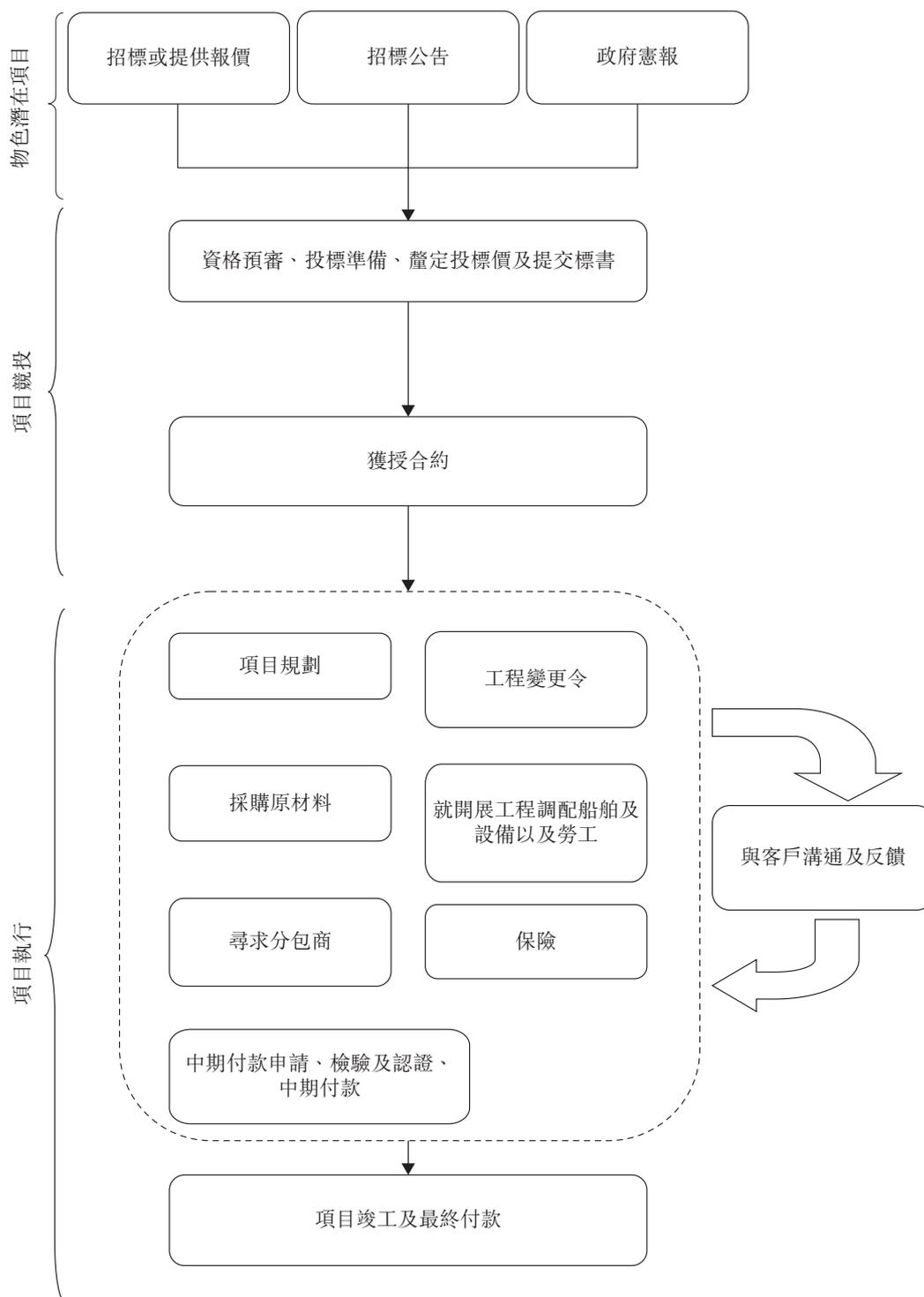
憑藉我們與本土及海外海事建築行業業務擁有人的關係、我們對不同類型船舶功能的認知以及在船隊管理、船舶維修保養及船舶貿易市況方面的專業知識，我們亦從事船舶貿易。當潛在船舶買家與我們接洽且我們能夠以優惠價格從市場採購買家指定類型船舶時，我們將為客戶採購該等船舶。我們有時僅就處理船舶檢驗、價格磋商、就向客戶交付船舶而進行的船舶牽引及清關收取處理費，因此我們所買賣船舶的擁有權將不會轉讓予我們。有時船舶的擁有權轉讓予我們，原因在於我們在預期存在項目需求時採購該等船舶。之後我們對該等船舶進行維修及翻新，並於需要時在我們的項目中使用該等船舶，而後在獲提供理想價格時將其出售套利。於往績記錄期間，船舶貿易所產生的收益分別約為27.1百萬港元、4.7百萬港元及17.8百萬港元，分別約佔我們收益總額的6.9%、1.7%及3.1%。

運作程序

我們業務的主要運作程序主要涉及物色潛在項目、投標資格預審、編製及提交標書、開展合約工程及交接竣工項目予客戶。我們已開發一套涵蓋完整合約流程（包括投標準備、項目規劃、合約管理、合約履行、項目成本控制以及項目竣工及交接）的綜合項目管理體系。

業 務

以下為本集團的主要營運程序簡化流程圖，以作說明用途：



物色潛在項目

我們透過多種渠道物色潛在項目。我們透過政府部門網站及香港政府憲報刊登的公開招標公告、政府機關發出的邀請及我們就香港潛在項目與其他行業參與者（如建

業 務

建築師及工程師)的聯繫獲悉商機。我們亦透過我們執行董事因曾任職於中國國有建築企業及中國、香港及海外的大型建築公司的廣泛經驗而與該等企業建立起的聯繫，發現香港、澳門及東南亞的新商機。我們的客戶不時邀請我們訂立競標前協議，據此我們與客戶協定分包單價並在客戶作為主承建商獲得有關項目情況下承接分包工程。客戶一經獲授主合約，即會與我們訂立正式分包合約，以按上述競標前協議分包工程。

項目競投

資格預審

於物色我們欲爭取的潛在項目後，在若干情況下，我們可能會獲潛在客戶邀請與項目擁有人或主承建商進行資格預審。該等資格預審規定一般載列於招標文件或以書面形式寄發予我們，通常包括財務狀況、牌照、資質證書、於類似項目的過往經驗、我們項目管理團隊人員資料及該項目可用的船隊及設備。一旦我們通過資格預審程序並獲接納為項目的潛在投標人，我們將會獲提供招標文件及獲邀投標。

投標準備

我們的執行董事與高級管理層將會根據招標文件(其中載有工程的性質及範圍、工程量清單、技術規格、設計及繪圖、將使用的原材料類型及數量、船舶及設備及參與人員類別、項目時間表及投標的其他要求)對擬投標項目進行詳細研究。我們亦將前往香港、澳門及／或海外的項目地址進行實地考察，研究及考慮開展工程的方法、調查即將開展有關工程的地區的過往天氣記錄、評估開展工程所需的船舶及設備的數目及類型以及將開展有關工程周邊區域的原材料供應及分包商(中國或當地分包商)地點及維修點。我們亦會評估潛在客戶的信譽及財務能力、我們就有關香港及澳門項目的自有船舶運力、設備及勞動力、就海外及香港項目(倘我們的自有船舶及設備已獲充分使用，我們有時可能需租賃船舶及設備以滿足項目需求)可租賃的船舶及設備。於決定是否就一個項目投標時，我們亦將評估分包商及工人的可用性、其專業知識及能力，並估計租賃船舶及設備的成本、分包商成本、將項目管理團隊調配至海外項目所在地的成本、就海外項目僱用當地工人的勞務成本以及我們的估計溢利率。

業 務

釐定投標價

我們的已獲授合約通常為按量付款工程合約，即我們的合約金額取決於我們實際完成的工程數量或項目以及合約或我們獲接納標書中所指定各工程單位或項目的協定價格。因此，我們的單價報價對於我們贏得合約及項目的盈利能力而言至關重要。在決定競標一個項目之後，我們會向供應商及分包商（如有必要）尋求報價，以幫助我們評估項目成本。於釐定報價時，由於我們就海外項目向第三方大量租賃船舶及設備的可能性較高，故我們考慮的因素包括項目的地理位置。這是因為印尼等國家有關調配外國船舶方面的限制不允許我們將我們在香港註冊的船舶及設備調往海外地區。我們亦將考慮所涉及的工程量、我們完成項目所需的船舶的類別及數量、設備、分包商及勞工以及租賃船舶及設備、原材料、分包及其他所需服務的價格。我們亦會考慮工程開展期間項目所在地的天氣狀況，原因為部分地區可能會受到不利天氣狀況（包括暴雨及熱帶氣旋）的重大影響。

提交標書

項目評估完成後，我們的高級管理層及項目經理將根據招標文件所載要求編製及提交標書。在有些情況下，我們會與有意競投項目主承建商的潛在客戶訂立競標前協議。競標前協議包含有關我們與潛在客戶協定的工程項目單價、潛在客戶聘用我們作為分包商及我們在潛在客戶成功獲授該項目的主合約時接受該聘用協定的詳情。在若干其他情況下，我們曾獲其他行業參與者邀請就項目投標組成聯營企業（如CHKRJV及MCRJV），以聚集實力及資源競標及承接大型項目。

倘並無訂立競標前協議，則在我們投標之後及結果公佈前，我們可能會獲邀請參加與潛在客戶的投標後會談，屆時我們或需就完成項目所需的方法及設備發表我們的分析見解及與潛在客戶交換意見，以及就項目所涉及的技術問題進行討論。有時潛在客戶會就商業條款與我們進一步協商，並要求我們修訂投標單價及合約總金額，供其進一步考慮。

獲授合約

標書一經接納，客戶將會通知我們訂立正式合約。客戶有時會向我們發出授標書，告知彼等接受我們標書中的報價。授標書為客戶與我們之間的具法律約束力文

業 務

件，據此，我們須根據招標文件中訂明的範圍、性質、規格及其他要求開展工程，而正式合約或會隨後提供予我們以簽署。我們認為，承建商於獲提供正式合約以簽署之前啟動工程乃香港行業慣例。有關該等合約的主要條款概要，請參閱本節「與客戶的合約條款」各段。

下表載列我們於往績記錄期間已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%

本集團的策略為就香港各類海事建築工程合約提交標書或報價，以保持我們的市場地位、及時了解海事建築項目的市價及最新規定、建立聲譽及工程參考記錄、保持名列承建商名冊以及達致標準以獲納入海港工程乙組確認狀態（我們目前名列海港工程乙組（試用期））。我們亦會就其他地區（如澳門及東南亞）的項目提交標書或報價。董事認為通過此舉我們可透過不同渠道獲得更多收益及降低我們所面臨香港市場低迷的風險。於取得本集團於其中擔任分包商的香港、印尼及越南項目時，客戶（作為主承建商）將邀請我們（通常與名列其內部分包商名單的其他分包商一起）遞交有關工程的報價。倘我們的提案獲接納，我們隨後將與客戶訂立分包協議。於沙田至中環線兩個項目及澳門項目中（CHKRJV及MCRJV分別擔任主承建商），CHKRJV及MCRJV乃透過公開招標程序取得項目。於本集團擔任主承建商的印尼Tegal Buleud港口工程中，我們乃透過與項目擁有人（當地一家私人開發商）的私下磋商而取得項目。

於往績記錄期間後及直至最後可行日期，根據本公司的內部記錄，我們已就香港及海外海事建築項目遞交合共10份標書或報價，其中一個項目（即啟德發展計劃—前跑道南面發展項目的基礎設施工程第三期）已授予我們，另有兩個項目授予了其他承建商。於最後可行日期，餘下已遞交標書或報價的結果仍待決定。

業 務

項目執行

成功獲得項目後，我們會組成項目管理團隊（通常由一名項目經理、一名工程師、一名工頭及一名工料測量師組成）。就印尼項目而言，我們調配自己的項目經理、工程師、工頭及工料測量師，彼等將駐紮在印尼並由PTIR聘用。本集團的高級經理兼PTIR的董事范濤先生亦將作為項目經理，駐紮印尼。在我們的香港項目中，我們將向專業或持牌分包商分包若干我們不具備所需專業技術或資格的非主要工程組成部分，如潛水工程、檢測工程及環境監測工程。我們的執行過程包括擬定詳細的執行計劃、採購材料、就位於香港及澳門的項目調配我們自己的船舶及設備、就海外項目及部分香港項目向第三方租賃船舶及設備、分派工程予分包商（如有）、與客戶協調、與分包商（如有）及供應商協調、監督工程進度、監控成本及預算以及監察項目的整體執行情況。就海外項目而言，項目經理直接向崔先生（我們的其中一名執行董事）報告工程進度及任何建築工程有關事宜。香港項目主要由俞先生（我們的其中一名執行董事）監管，而項目經理及我們的項目管理團隊直接向其匯報。項目經理及執行董事將不時與客戶會面以審查項目進展狀況（如有必要）。

項目規劃

如項目有要求，我們將會制定執行計劃，該計劃於項目執行過程中將會不時進行檢討及更新，當中涵蓋：

- 根據合約要求完成工程不同部分的時間表；
- 按照員工技術水平、項目各部分估計所需工人數目及海外項目地點（如印尼）將須駐紮的項目管理團隊成員，編製人手調配計劃。隨後為項目團隊獲取工作許可證；
- 原材料甄選及採購計劃；
- （就我們位於香港及澳門的項目而言）根據項目位置以及我們的船舶及設備是否可用及所在地點，編製船舶及設備調配及轉移計劃；
- 就我們的海外項目及部分香港項目（倘我們無法提供足以滿足項目需求的船舶及／或設備）制定向第三方租賃船舶及設備的計劃及分包安排；

業 務

- 安排臨時辦公設備及公共設施，包括水電及通訊設備；及
- 遵守環保規定的計劃（如有必要）。

採購原材料

柴油、填埋材料（包括海砂、岩石及其他再利用材料）、混凝土及鋼材為我們用於海事建築項目的主要原材料。我們將會與已向我們提供合理及具競爭力報價及條款的供應商進一步磋商及協定最終價格及其他條款。屆時原材料採購訂單將會視乎項目進度不時下達。有關我們原材料的詳情，請參閱本節「原材料供應商」各段。就我們香港、澳門及海外的項目而言，大部分原材料（如填海工程的填埋材料及碼頭、海堤及海上平台建設及海事打樁工程的鋼材及混凝土）從中國採購。就我們香港的填海工程而言，我們不時使用自有駁船直接將海砂從中國運至香港項目地盤，以節省時間及優化工程效率。為節省原材料成本，我們亦使用部分自我們涉及挖掘工程的項目收集的循環再用材料，作為填海工程中的填埋材料。就我們的碼頭、海堤及海上平台建設及海事打樁工程而言，除非客戶有具體要求，否則我們一般從中國採購鋼材、混凝土及其他加工材料，中國的鋼材及混凝土價格以及加工成本較香港及其他項目地盤所在國家（如印尼）更為低廉。

尋求分包商

我們於香港及澳門較少將項目分包，此乃我們為控制及降低項目成本、實現高溢利率的主要策略之一。我們一般自行完成項目工程的主要部分，並不時將項目工程的若干次要部分分包，如潛水工程、檢測工程及環境監測等我們可能並無專業技能或專門技術而須由專業人員及持牌專家進行的部分。我們於印尼的經營中維持較高的分包水平，以保留更高靈活度（由於並無直接僱用建築工人，故可節省相關行政開支）。

中期付款申請、檢驗及認證以及中期付款

於項目執行過程中，我們將根據各合約條款每月就完成的工程提交付款申請。客戶及／或其獲授權人將不時對我們完成的全部工程進行檢查，以確保工程符合合約載明的要求及進度。竣工工程檢查完成後，客戶將會就工程已竣工部分向我們發出付款認證。付款申請日期至客戶發出付款認證日期通常耗時一個月，而我們接獲客戶認證的中期付款則一般需再耗時一個月。

業 務

工程變更令

於項目實施過程中，客戶可能會要求我們提供額外服務或更改規格，而這或會導致產生額外工程量及報酬。根據有關工程變更令所開展工程的價格一般由本集團與客戶協定，並載於有關項目合約所訂明的收費表內。倘為新工程項目，價格則須經過與客戶的進一步磋商協定。

就開展工程調配船舶及設備以及勞工

本集團開展海事建築工程須使用專為開展海事建築工程而設計的船舶及設備，詳情載於本節下文「用以開展海事建築工程的船舶及設備」各段。實施工程過程中，倘項目位於香港或澳門，根據我們的調配計劃及項目規模，我們自本身船隊調配或（在較少程度上）透過向第三方租賃合適類別的船舶及設備開展工程。倘項目位於海外（如印尼），由於印尼等國家有關調配外國船舶方面的限制不允許我們將我們在香港註冊的船舶及設備調往海外地區，故我們向第三方租賃船舶及設備開展海事建築工程。就我們的印尼項目而言，我們調配自己的項目管理團隊（包括項目經理、工程師、工頭及工料測量師）監督在印尼僱用及委聘的地方普通勞工及分包商開展工程。

保險

除了我們在業務經營適用的法定必需保險（如僱員補償保險）外，我們的合營企業就其擔任主承建商的項目購買各個別合約項下所規定的保險，如特別針對項目的建築工程全險。有關本集團所購買保險的詳情，請參閱本節「保險」各段。

項目竣工及最終付款

於我們基本完成所有合約工程後，本集團及客戶將對我們的竣工工程進行最終檢驗。之後，客戶一般會以書面形式通知我們，確認竣工及缺陷責任期（通常將持續一年）開始日期。一般情況下，保留金的約50%會於工程竣工時退回我們，而餘下50%則於缺陷責任期到期後退回。於缺陷責任期內，我們負責自費糾正工程有關的任何缺陷。

業 務

合營企業

於往績記錄期間，我們已成立兩家非法團合營企業CHKRJV及MCRJV，以分別競投沙田至中環線項目和澳門項目。有關該等項目的詳情，請參閱本節「往績記錄期間已完成合約」及「最後可行日期手頭持有合約」各段。

CHKRJV

瑞沃與協力訂立CHKRJV合營企業協議，協力為一家建築公司。根據最後可行日期的公開可得資料，協力為萬景控股有限公司（一家於聯交所主板上市的公司，股份代號：2193）的全資附屬公司，該公司連同其附屬公司主要在香港從事土木工程服務。就董事在作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，於最後可行日期，協力及其最終實益擁有人均為獨立第三方。各訂約方各自於CHKRJV的權利、權益、義務及責任載列如下。

訂約方權益

瑞沃及協力分別擁有合營企業49%及51%的財務權益。

除訂約雙方各自於合營企業中的財務權益外，各訂約方有權就其按合營企業要求實際完成的項目工程收取合營企業付款。

管理、監督及控制

合營企業的管理機構包括管理董事會、牽頭公司（即協力）及項目經理。一般而言，管理董事會由兩名代表組成，且各訂約方有權推選一名代表。牽頭公司將負責合營企業的整體協調及行政管理。施工現場及所有相關事宜的整體監督及管理將受項目經理控制，而項目經理由牽頭公司提名並經管理董事會委任。管理董事會將決定合營企業將予採納的會計政策及方法。

業 務

銀行賬戶及營運資金	<p>合營企業須以CHKRJV的名義開立及維持銀行賬戶，以收取有關項目的所有款項。自該銀行賬戶作出任何付款或提取款項均須管理董事會一致批准。</p> <p>各訂約方確認，自客戶收取的付款可能無法悉數滿足項目的融資需求，因此可能需要各訂約方按照其各自於合營企業的權益比例注入營運資本。</p>
資產及設備	<p>實施工程所需的所有設備將由訂約方按管理董事會指定以相關訂約方向合營企業出租設備方式提供。倘訂約方無法提供所需設備，管理董事會可考慮從第三方租賃或動用合營企業的資金購買。購入的該設備將列賬為合營企業的資產，如其後被出售，則出售該設備的所得款項將支付至合營企業的銀行賬戶，作為合營企業資金的一部分。</p>
決算及溢利分派	<p>於結清項目決算時及支付產生的所有成本、償付合營企業的所有負債及償還訂約方提供作為營運資金的所有款項後，進行項目工程的任何餘下溢利將作為臨時分派按其各自比例分派予各訂約方。任何未派付儲備將於管理董事會認為合營企業不再需要該等儲備時，分派予各訂約方作為所佔儲備比例的最終分派。</p>
債券、擔保、彌償保證及保險	<p>訂約方同意簽立或促使簽立保證履行彼等於主合約或合營企業協議項下的責任所需的一切必要擔保及保險保證。</p>

業 務

違約 倘任何訂約方面臨清算、轉讓其權利、未能簽立保證或提供營運資本或違反其於合營企業協議項下的責任，則未違約方將有權將違約方、其繼任人、接管人或法定代表人排除開來，使其不能進一步參與合營企業及項目，且可接管違約方的權益部分。

MCRJV

瑞沃與MCRJV合夥人於2014年12月9日訂立成立MCRJV的合營企業協議，MCRJV合夥人為一家於澳門註冊成立的建築公司及根據最後可行日期公開可得的最新資料，其為中國國有企業中國土木工程集團有限公司（主要於世界各地從事（其中包括）鐵路建設、提供土木工程服務以及房地產開發）的一家附屬公司。就董事在作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，於最後可行日期，MCRJV合夥人及其最終實益擁有人均為獨立第三方。根據上述合營企業協議，雙方同意MCRJV承接的所有澳門項目工程應分包予香港瑞沃（澳門）。瑞沃、MCRJV合夥人及香港瑞沃（澳門）各自就澳門項目於MCRJV的權利、權益、義務及責任載列如下。

訂約方權益 瑞沃及合營企業合夥人分別擁有合營企業30%及70%的財務權益。

訂約雙方同意應由香港瑞沃（澳門）作為指定分包商承接澳門政府根據主合約授予MCRJV的所有合約工程。MCRJV合夥人將有權收取一筆相當於所有付款2.5%的行政費用。

工程實施 所有授予MCRJV的主合約工程均已分包予香港瑞沃（澳門）並將由其施工。

業 務

管理、監督及控制	合營企業的管理機構包括管理委員會、合營企業項目管理董事會及香港瑞沃（澳門）（作為分包商）。一般而言，管理委員會為MCRJV的最高權力機關，由兩名代表組成，且各訂約方有權推選一名代表。然而，香港瑞沃（澳門）作為分包商承擔實施主合約工程、糾正工程缺陷、監督及負責其分包商施工及原材料的質量控制、提供營運資金、貨幣風險、為購買履約保證提供資金以及澳門項目所產生的其他一般風險及虧損的責任。
銀行賬戶及營運資金	合營企業須以MCRJV的名義開立及維持銀行賬戶，以收取有關項目的所有款項。自該銀行賬戶作出任何付款或提取款項均須管理董事會一致批准。香港瑞沃（澳門）僅負責就MCRJV承接澳門項目為其融資及提供營運資金。
資產及設備	由於所有主合約工程已分包予香港瑞沃（澳門），故實施工程所需的所有設備將由香港瑞沃（澳門）從其自有船隊及設備提供及／或從其他人士租賃。
決算及溢利分派	於結清項目決算時及向MCRJV合夥人支付2.5%的行政費用及償付合營企業的所有負債後，MCRJV銀行賬戶的任何餘額將支付予香港瑞沃（澳門）。
債券、擔保、彌償保證及保險	MCRJV合夥人須向項目擁有人提供履約保證及預付款書面擔保。香港瑞沃（澳門）須通過向MCRJV合夥人抵押有形資產向其提供背對背擔保。

業 務

因此，本集團已以MCRJV合夥人為受益人抵押海廣所擁有的三艘船舶（即一艘打樁船、一艘挖泥船及一艘拖船），作為向項目擁有人提供履約保證及預付款書面擔保的抵押品。根據物業估值師出具的估值報告，該三艘船舶的總價值協定為約52百萬港元，且MCRJV合夥人提供的擔保限額應視為等於協定估值的70%。

違約

倘任何訂約方於澳門項目工程竣工前撤出合營企業或拒絕履行其責任，違約方須就非違約方因有關違約而蒙受的經濟損失及聲譽損害進行賠償，包括項目擁有人向其申索及項目擁有人執行擔保。

我們相信，通過成立該等合營企業競標及承接大型且更為複雜的項目，訂約方可藉整合雙方的經營資格證書及經驗、能力及專業技術促進工程的實施從而提高獲授合約工程的機會，並通過整合訂約方的勞動力（倘適用）提高產能管理的靈活性。

用以開展海事建築工程的船舶及設備

自有船舶及設備

本集團開展海事建築工程須使用專為開展海事建築工程而設計的船舶及設備。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、抓斗、推土機、叉車、樁錘、空氣壓縮機及發電機。部分該等設備（如起重機）可用於海事工程及地面工程。

業 務

主要船舶及設備類別的數目及其各自的剩餘可使用年期如下：

主要工程類別	主要船舶類別 的總數	平均剩餘可 使用年期 (約)	主要設備類別 的總數	平均剩餘可 使用年期 (約)
海床地基處理及 填海工程	包括起重船、 泥駁船、抓斗 式挖泥船等在 內合共14艘船 舶	8.7年	包括起重機、 抓斗、挖掘機 等在內合共35 台設備	2.5年
海上平台、 碼頭建築	包括打樁船及 平面駁船在內 合共5艘船舶	7.7年	包括起重機、 發電機、液壓 錘等在內合共 30台設備	3.3年
海上運輸	包括拖船在內 合共10艘船舶	6.1年	包括滾筒式物 流在內合共2 台設備	4.8年

就我們的香港項目而言，我們通常使用自有船隊及設備開展海事建築工程，以在向第三方分包及租賃方面維持低水平。因此，我們能夠確保在獲授合約時立刻搶先開展工程，而無需承擔因設備無法租用而導致工期延遲以及因市況變化而產生高租賃成本的風險。有關使用自有船隊及設備的優勢的詳情，請參閱本節「競爭優勢－我們擁有種類廣泛的船舶及設備，可優化我們提供的海事建築工程及船舶租賃及貿易」各段。

於往績記錄期間，本集團已合共花費約49.7百萬港元購買船舶及設備。於2015年12月31日，我們的船舶及設備的賬面淨值合共達約96.7百萬港元。

業 務

因業務性質使然，準確量化我們船舶及設備的使用率乃不可行亦不切實際，理由如下：

- (i) 我們無權持續獨佔我們開展工程的地盤，及我們時常須就工程順序及時間安排按照客戶指示，與地盤上的其他方同步或分階段開展工程。因此，我們的船舶及設備在活躍的建築地盤或會不時被閒置，以待完成其他施工步驟。因而各船舶或設備的使用率無法準確釐定，原因為記錄特定船舶或設備於活躍建築地盤使用或閒置的時間乃不切實際；及
- (ii) 於往績記錄期間，本集團開展一系列海事建築項目，涉及多個施工步驟。每個施工步驟或涉及多重程序，而每個程序或須使用多種船舶或設備。因此，難以計量每日或每時個別船舶或設備的實際使用率，因有關程序可能因（其中包括）項目的複雜程度及建築地盤的狀況等因素而異。

鑒於上述理由，收集使用率計算中所需的可靠準確的數據（包括個別船舶或設備的每小時使用率），在實踐中乃不可行。

於往績記錄期間，倘我們的船舶並無調配至特定項目或停靠於海上的有關建築地盤，該等船舶將會停靠在香港的各避風塘（香港本地船舶免費），我們的船舶亦不時會停靠於中國的造船廠進行維修。我們已就停泊我們超過75米長的超大呎寸船舶租用欣澳一家船廠的一個泊位，並作為我們船舶的小型緊急維修基地。我們位於澳門的澳門項目船舶一般停靠於項目地盤或附近水域。

我們的非海事設備於未獲分配予某一具體項目或未位於相關建築地盤時，可被放置在我們的船舶上。

我們的船舶須每年接受香港合資格船舶檢測員或檢測機構檢驗，以按香港法例規定維持有效的檢驗證書。我們已根據相關法例及法規就我們的船舶購買及維持相關保險。

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年，本集團就有關我們船舶及設備的維修及保養產生的成本總額分別約為4.9百萬港元、6.1百萬港元及4.7百萬港元。

業 務

向第三方租賃

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年，本集團在向第三方租賃船舶及設備方面維持低水平，而租賃成本佔我們銷售成本總額百分比分別約為13.2%、16.9%及13.4%。

客戶

客戶聘用我們按逐個項目基準提供服務。我們於香港的項目主要採用業內常用的合約類別之一按量付款工程合約，包含（其中包括）工程量清單、收費表。根據招標圖紙協定的工程各項目的價格及不同項目的估計工程量乃載列於客戶提供的工程量清單內。工程竣工時，客戶將會實地計量已完成的實際工程數量，並根據已完成工程向本集團付款。就海外項目而言，部分項目亦受按量付款工程合約規限，其他則受總價合約規限，在總價合約項下，本集團將按合約中協定的固定合約總金額而非按重新計量已竣工工程獲得報酬，惟根據客戶發出的工程變更令所開展者除外。我們的澳門項目合約為固定總價合約。

我們合約的一般條款可能因與客戶磋商而有所差異，惟大體遵循客戶招標文件所載的形式。主要合約條款概述如下：

- | | | |
|------|---|--|
| 工程範圍 | : | 項目合約中已指明本集團將開展的服務範圍及工程類別 |
| 合約價格 | : | 就我們的大部分香港項目及部分海外項目而言，合約價格可予重新計量。就我們的澳門項目及其他海外項目而言，合約價格受總價合約所規限 |
| 項目工期 | : | 完成時間表由我們客戶指定 |
| 再分包 | : | 一般而言，可允許再分包，惟於部分情況下須獲我們客戶事先同意 |

業 務

付款條款 : 我們通常須於指定的項目里程碑完成之後按月或按階段向客戶提交中期付款申請。客戶將於其後或（倘客戶為主承建商）於主承建商客戶接獲項目擁有人付款後結清款項；有關期間一般於中期付款申請後持續30至60天

保險 : 就大多數我們作為分包商的香港項目而言，客戶負責購買及維持建築工程全險及僱員補償保險，以承擔項目地盤的工人個人工傷及財產損失責任。就CHKRJV及MCRJV分別作為主承建商的沙田至中環線項目及澳門項目而言，CHKRJV及MCRJV須購買及維持覆蓋CHKRJV、MCRJV及其分包商的僱員補償保險、建築工程全險及第三者責任保險

我們通常需要為自有船舶及設備購買保險。至於海外項目，就項目地盤的工人個人工傷及財產損失購買第三者責任保險及其他類別保險的責任及規定須遵守個別合約的規定。有關詳情，請參閱本節「保險」各段

保留金 : 客戶通常會就每份向本集團作出的進度付款扣留約10%作為保留金。保留金總額上限一般為各項目合約總金額的5%。一般而言，保留金的50%會於項目工程竣工後退回，而餘下50%則於缺陷責任期（通常為項目工程竣工後一年）到期後退回

業 務

書面擔保及個人擔保：於小部分香港項目及澳門項目中，我們須以客戶為受益人提供書面擔保（大體相當於銀行或保險公司所發出合約總金額約5%至10%）作保證，以妥善履行及遵守本集團於有關項目項下的責任。書面擔保通常於項目竣工時或有關合約指定時間解除

就我們的兩名香港客戶而言，我們的執行董事崔先生向其提供個人擔保，而非書面擔保，以保證妥善及時執行合約工程，並遵守我們於合約項下的責任。有關個人擔保通常於項目竣工時解除。有關向客戶提供的該等個人擔保的詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係」一節

缺陷責任期：我們通常須於項目實際竣工後提供為期一年的缺陷責任期。於缺陷責任期內，我們負責自費糾正工程有關的任何缺陷

與客戶的信貸期

就我們的海事建築工程業務而言，我們一般需每月或（就較小額項目而言）按項目里程碑完成階段向客戶提交中期付款申請。付款申請一般包括全部已完成工程的估計價值及（如適用）我們於付款申請期間發往項目地盤的材料。一旦客戶審閱及同意中期付款申請，則將會向我們發出中期付款證書，而付款通常將會於發出中期付款證書或客戶接獲項目擁有人付款後指定時間期限內作出。有關過程一般在我們提交付款申請後30至60天完成。於往績記錄期間，我們與客戶簽署的建築合約以港元（就香港項目而言）、澳門幣（就澳門項目而言）以及人民幣及美元（就海外項目而言）計值，而客戶一般以支票或電匯形式付款。

客戶通常會就每份向本集團作出的進度付款扣留約10%作為保留金。保留金總額上限一般為各項目合約總金額的5%。一般而言，保留金的50%會於項目工程竣工後退回，而餘下50%則於缺陷責任期（通常為項目工程竣工後約一年）到期後退回。有關本

業 務

集團應收款項週轉天數的詳情，請參閱本文件「財務資料」一節「貿易應收款項及應收保留金」各段。

五大客戶

於往績記錄期間，五大客戶合共分別佔我們收益總額約75.7%、72.6%及82.0%，而最大客戶於各年度分別貢獻約109.8百萬港元、70.5百萬港元及226.4百萬港元，分別佔本集團收益約27.7%、25.8%及39.5%。

以下載列我們於往績記錄期間的五大客戶資料：

截至2013年12月31日止年度

客戶名稱	業務活動／背景	佔收益 總額的 概約百分比	與客戶 業務關係 起始年份
客戶A	一家主要從事樓宇建築及土木工程業務的建築公司的附屬公司，其股份於聯交所主板上市	27.7%	2012年
中國華電工程 (集團)有限公司	一家中國國有發電企業的附屬公司	17.5%	2012年
客戶B	一家於印尼註冊成立的公司，主要從事煤炭及木炭生產及貿易	10.5%	2011年
中交第三航務工程 勘察設計院 有限公司	一家主要從事交通基建的最大國企的附屬公司，其H股於聯交所主板上市及其A股於上海證券交易所上市	10.4%	2012年

業 務

客戶名稱	業務活動／背景	佔收益 總額的 概約百分比	與客戶 業務關係 起始年份
友利工程有限公司	一家於香港註冊成立的公司， 主要從事海事建築活動	9.5%	2012年
總計：		<u>75.7%</u>	

截至2014年12月31日止年度

客戶名稱	業務活動／背景	佔收益 總額的 概約百分比	與客戶 業務關係 起始年份
中國華電工程 (集團)有限公司	一家中國國有發電企業的附屬 公司	25.8%	2012年
香港鐵路有限公司 (附註1)	一家主要於香港提供公共鐵路 服務的公司，其股份於聯交所 主板上市	17.9%	2012年
客戶C	由客戶A與一家駐於香港的建築 及土木工程綜合企業的附屬公 司成立的合營企業，其股份於 聯交所主板上市	10.6%	2013年
友利工程有限公司	一家於香港註冊成立的公司， 主要從事海事建築活動	10.4%	2012年

業 務

客戶名稱	業務活動／背景	佔收益 總額的 概約百分比	與客戶 業務關係 起始年份
客戶A	一家主要從事樓宇建築及土木工程業務的建築公司的附屬公司，其股份於聯交所主板上市	7.9%	2012年
總計：		<u>72.6%</u>	

截至2015年12月31日止年度

客戶名稱	業務活動／背景	佔收益 總額的 概約百分比	與客戶 業務關係 起始年份
中國水產廣州 建港工程公司 (「中國水產」)	一家中國國有企業的附屬公司，主要從事港口、航道及市政公共設施建設	39.5%	2015年
澳門政府 (附註2)	澳門政府	26.3%	2014年
CSEC-BPP Jo	由一家中國國有企業與一家印尼公司成立的合營企業，主要從事碼頭工程的建築工程	7.7%	2015年
中國華電工程 (集團)有限公司	一家中國國有發電企業的附屬公司	4.3%	2012年

業 務

客戶名稱	業務活動／背景	佔收益 總額的 概約百分比	與客戶 業務關係 起始年份
客戶C	由客戶A與一家駐於香港的建築及土木工程綜合企業的附屬公司成立的合營企業，其股份於聯交所主板上市	4.1%	2013年
總計：		<u>82.0%</u>	

附註：

1. 香港鐵路有限公司於沙田至中環線項目中為CHKRJV的客戶。
2. 澳門政府於澳門項目中為MCRJV的客戶。

本集團於往績記錄期間的五大客戶均為獨立第三方。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已發行股份5%以上的人士）於本集團的任何五大客戶中擁有任何權益。我們截至2015年12月31日止年度五大客戶中的中國水產亦為我們截至2015年12月31日止年度五大供應商之一。於截至2015年12月31日止年度來自中國水產的收益佔本集團於該期間收益總額約39.5%。於截至2015年12月31日止年度來自中國水產（作為供應商）的銷售成本佔我們於該年度採購總額約4.6%。於截至2015年12月31日止年度來自中國水產的毛利為約34.6%。我們向中國水產（亦為我們於截至2015年12月31日止年度五大供應商之一）採購鋼材，以用於我們為中國水產開展海事建築工程的相同項目，原因是對比其他四家市場供應商提供的同等鋼材的當時可得市價，中國水產提供的鋼材採購價（「中國水產鋼材價格」）相對較低。我們認為，中國水產鋼材價格低於其他四家供應商提供的價格，原因為中國水產能夠因大量採購及與供應商有著長期關係而以更優惠價格向供應商採購鋼材。為供說明，中國水產所收取的價格較該等四家供應商的報價低約3.6%。倘我們向其他四家供應商的其中一家採購鋼材，基於其所報平均價格，本集團於截至2015年12月31日止年度的毛利及毛利率將分別減少約0.5百萬港元及0.1%。

業 務

根據附錄一附註2.14所載香港會計準則第11號「建築合約」及本集團的會計政策，來自中國水產的合約收益已於合約期間按完成階段確認。面向中國水產的採購額已確認為有關合約產生的成本，並於報告期末按合約活動的完成階段於損益作為成本扣除。

於截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年，來自本集團五大客戶的收益分別約佔本集團收益總額的75.7%、72.6%及82.0%，而同期來自本集團最大客戶的收益分別約佔本集團收益總額的27.7%、25.8%及39.5%。

我們並未過度依賴五大客戶

儘管上述數字於往績記錄期間顯示了一定程度的來自主要客戶的收益集中，董事認為我們並未過度依賴五大客戶，原因是：

- (i) 本集團承接的項目規模差別較大。本集團於特定期間承接的大型項目會貢獻較大一部分本集團的收入，並導致有關客戶於該期間成為我們的主要客戶之一。由於項目規模較大，部分項目的工期超過一年。因此，我們的部分主要客戶按收益計已連續數年成為我們的五大客戶；
- (ii) 我們與主要客戶之間存在業務上的相互依賴及互惠互利，因為我們的董事相信，海事建築工程所需的我們的自有船隊、我們過往工程參考及我們的價格競爭力亦令我們在客戶選擇我們開展海事建築工程時具備業務優勢；及
- (iii) 我們一直在香港及海外積極競投海事建築項目。當主要客戶授予我們的項目完成時，及在該主要客戶其後並無儘快給予我們新業務的情況下，根據歐睿報告，鑒於近期香港及海外海事建築行業的預期增長，我們的董事相信我們有能力承建其他客戶的其他潛在項目。例如，於2014年年末，我們獲得澳門項目，是我們於澳門的首個項目，而MCRJV就此澳門政府委託的項目擔任主承建商。

有關收益集中風險的詳情，請參閱本文件「風險因素」一節「於往績記錄期間，本集團的五大客戶貢獻本集團收益總額約75.7%、72.6%及82.0%。我們未能維持與彼等的業務關係或取得新業務可能會影響本集團的經營及財務表現」各段。

業 務

季節性及氣候

董事認為，我們的海事建築工程並無重大季節性模式。

我們的絕大部分海事建築工程於水上或水下進行，陸上填海工程沿海岸線開展，而地基改良工程則於陸地進行。香港、澳門、印尼及東南亞的海事建築工程營運會受到颱風、風暴或暴雨等不利天氣狀況影響。不利天氣狀況可能會導致暫停工程以避免工作環境不安全以及船舶及設備可能受損等情況。有關暫停可能會導致工程延期竣工。倘出現颱風或不利天氣狀況，我們通常有權根據合約獲得額外時間以完成工程，惟惡劣天氣會加大成本（如勞動力）超支、船舶及設備閒置以及項目地盤的已竣工工程及船舶及設備受損的風險。因此，於編製標書及項目執行規劃階段，我們將考慮項目所在地以及季節性氣候形態對我們海事建築工程的影響（如有），且我們將會在項目規劃中就因天氣狀況導致的延遲作出撥備。在天氣狀況不利的情況下，我們亦可能需調整地面工程與近海工程的順序，以確保工程安全進行。

供應商

原材料供應商

砂石等填埋材料、柴油、鋼材及混凝土為我們項目所用主要原材料。就填埋材料而言，我們與供應商維持良好關係，以按具競爭力的價格採購材料。鋼材及混凝土為我們在港口建築、海事打樁工程及海上平台建設中使用的主要原材料。除非客戶有特定要求，否則我們一般於中國採購鋼材及混凝土，以及購入其他經加工鋼材及混凝土砌塊，中國的該等材料價格較香港及我們項目所在其他地區（如印尼）為低。我們有時會以固定價格向客戶採購鋼材及混凝土，而客戶通常會通過針對我們的中期付款對銷費用的方式就有關材料向我們收取費用，從而可減輕我們的現金流負擔。我們的柴油、填埋材料、鋼材及混凝土供應商一般就我們的原材料採購向我們提供0至30天的信貸期。

下表載列於截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年各主要類別原材料佔我們海事建築項目原材料成本總額的百分比。

業 務

	截至12月31日止年度					
	2013年		2014年		2015年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
填埋材料（砂石及 再利用材料）	60,515	43.2	24,350	35.7	29,135	14.7
鋼材	44,164	31.6	8,259	12.1	131,502	66.1
柴油	15,790	11.3	28,049	41.2	17,117	8.6
其他	19,495	13.9	7,518	11.0	21,134	10.6
	<u>139,964</u>	<u>100.0</u>	<u>68,176</u>	<u>100.0</u>	<u>198,888</u>	<u>100.0</u>

有關我們於往績記錄期間的五大原材料供應商的詳情，請參閱本節「五大供應商」各段。

砂石等填埋材料為我們香港及澳門填海工程的主要原材料。就香港及印尼涉及海事打樁工程及海上平台建設的其他海事建築項目及印尼的港口建設項目而言，我們主要使用鋼材及混凝土。根據歐睿報告，於2016年首四個月經濟復甦之前，中國鋼材價格自2011年8月見頂以來的過往數年一直處於下跌態勢，並於2015年最後數月達致六年來最低。香港柴油價格自2014年年初以來頗為穩定。此外，中國混凝土價格自2014年年初以來一直處於下跌態勢並於其後保持穩定。我們在採購原材料前一般會考慮項目需求，同時考慮該等原材料所需的交付時間以及我們項目的時間表。倘預期原材料價格未來上漲，我們可能會考慮採取對沖政策，以減輕原材料價格風險。我們未訂立任何以預定價格購買填埋材料的長期協議。我們在使用及購買填埋材料時一直採納並擬繼續實施我們的成本節約政策，包括在適用及具有成本效益的情況下使用適用於填海目的可循環挖掘材料。

服務供應商

我們不時需尋求(i)船舶及設備租賃服務；(ii)船舶及設備維修及保養服務；及(iii)船舶、設備及原材料的運輸服務。截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年，我們有關該等服務的銷售成本分別佔我們銷售成本總額約19.4%、22.7%及20.2%。

五大供應商

於往績記錄期間，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。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銷售成本總額約20.4%、15.8%及16.0%。

業 務

以下載列於往績記錄期間五大供應商的資料：

截至2013年12月31日止年度

供應商名稱	與本集團的主要業務	採購額 (概約百萬港元)	佔採購總額的 概約百分比	與供應商 業務關係 起始年份
供應商A	提供原材料及物流安排	47.7	20.4%	2012年
供應商B	供應石塊（填埋材料）	30.6	13.1%	2012年
供應商C	供應石塊（填埋材料）	22.6	9.7%	2012年
供應商D	供應柴油	12.9	5.5%	2009年
供應商E	船舶及設備租賃	12.5	5.3%	2012年
	總計：	<u>126.3</u>	<u>54.0%</u>	

截至2014年12月31日止年度

供應商名稱	與本集團的主要業務	採購額 (概約百萬港元)	佔採購總額的 概約百分比	與供應商 業務關係 起始年份
供應商D	供應柴油	18.6	15.8%	2009年
供應商F	船舶及設備租賃	9.7	8.2%	2014年
供應商G	船舶及設備租賃、填埋材料	8.2	6.9%	2013年
供應商B	供應石塊（填埋材料）	7.6	6.4%	2012年
供應商A	提供原材料及物流安排	7.4	6.2%	2012年
	總計：	<u>51.5</u>	<u>43.6%</u>	

業 務

截至2015年12月31日止年度

供應商名稱	與本集團的主要業務	採購額 (概約百萬港元)	佔採購總額的 概約百分比	與供應商 業務關係 起始年份
供應商H	供應鋼材	52.1	16.0%	2015年
供應商I	供應鋼材	37.7	11.6%	2015年
供應商J	物流安排	18.5	5.7%	2015年
供應商G	船舶及設備租賃、填埋材料	17.0	5.2%	2013年
中國水產廣州 建港工程公司 (附註)	供應鋼材	14.9	4.6%	2015年
總計：		140.3	43.1%	

附註：

該供應商亦為本節「客戶－五大客戶」一段所提述的我們截至2015年12月31日止財政年度的五大客戶之一。

本集團於往績記錄期間的五大供應商均為獨立第三方。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已發行股份5%以上的人士）於本集團的任何五大供應商中擁有任何權益。截至2015年12月31日止年度，我們五大供應商之一的中國水產亦為我們五大客戶之一。

分包安排

我們一般自行進行項目工程的主要部分，並不時將我們並無所需技術及資質的若干次要工程分包予分包商，如須由專業人員及持牌專家進行的潛水工程、檢測工程及環境監測工程。

分包商的甄選標準及質量控制

我們基於若干嚴格標準甄選分包商，包括價格、設備、經驗及對其過往表現的評估。我們保存有一份首選分包商名單並定期審閱及更新名單。我們一般會使用我們許

業 務

可名單上的分包商。然而，有時我們可能會通過其他市場參與者的推介而聘請新的分包商。我們會評估彼等的資質及過往工程參考，以決定是否聘請該等新分包商承擔特定類別的工程。

五大分包商

於往績記錄期間，我們向五大分包商支付的分包費用合共分別少於我們截至2013年、2014年及2015年12月31日止三個年度各年銷售成本總額的30%。

以下載列於往績記錄期間五大分包商的資料：

截至2013年12月31日止年度

分包商名稱	與本集團的主要業務	與分包商業務關係起始年份
分包商A	地基改良工程	2012年
分包商B	潛水工程	2011年
分包商C	地基改良工程	2013年
分包商D	打樁工程	2013年
分包商E	地基改良工程	2013年

截至2014年12月31日止年度

分包商名稱	與本集團的主要業務	與分包商業務關係起始年份
分包商F	土方工程	2012年
分包商B	潛水工程	2011年
分包商G	海事建築工程	2014年
分包商A	地基改良工程	2012年
分包商H	勞務供應	2011年

業 務

截至2015年12月31日止年度

分包商名稱	與本集團的 主要業務	與分包商業務 關係起始年份
分包商I	鋼筋混凝土預製單位	2015年
分包商J	地基改良工程	2015年
分包商K	鋼筋混凝土預製單位	2015年
分包商L	海事建築工程	2015年
分包商G	海事建築工程	2014年

本集團於往績記錄期間的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已發行股份5%以上的人士）於本集團的任何五大分包商中擁有任何權益。

分包合約的主要條款

我們不會與分包商訂立長期協議。我們會按項目聘請該等分包商。

我們的分包合約為固定單價的按量付款工程合約或總價合約。分包商通常須每月向我們遞交中期付款申請，以申請就有關月份已竣工的工程付款。一般而言，我們須於接獲彼等的付款申請後30至90天內根據已竣工工程的數量向彼等結清款項。我們一般會就每筆款項扣留5%至10%作為保留金，最多可達合約總金額的5%。保留金將於分包合約中的所有工程竣工後約一年後退回予分包商。我們密切監控我們分包商的工程質量，以確保彼等遵守我們的標準及要求，因為我們須就分包商開展的工程出現任何缺陷或延誤時對客戶負責。我們在我們與客戶訂立的合約當中規定的缺陷責任期到期前須負責修補缺陷，且對於我們的分包商造成的任何有缺陷的工程或延誤，我們或須負責損害賠償，或者客戶會扣留對我們的付款。倘出現分包商造成的工程缺陷，我們通常有權要求分包商修補缺陷並自行承擔有關費用，就造成的任何損害向分包商申索或終止分包合約。倘我們的分包商造成項目竣工延誤，根據延誤的具體情況，我們通常有權向分包商申索及終止彼等的分包合約。有關分包工程風險的更多資料，請參閱本文件「風險因素」一節「與我們項目的第三方分包商有關的風險」一段。

本集團不會過度依賴任何單一原材料或服務供應商或分包商。我們董事認為本集團所用的全部主要原材料均可按與本集團目前供應商的條款相若的條款從多家替代供

業 務

應商獲得，分包商所承擔的分包工程亦可從多家替代分包商獲得。於往績記錄期間，本集團在從供應商獲得所需原材料或服務方面，並未遇到任何短缺或難以物色合適分包商的情況。

牌照及許可證

下表載列本集團於最後可行日期的牌照及資質的詳情：

牌照及資質	持有人	頒發／監管機關	涵蓋的工程類型	屆滿日期
海港工程認可 公共工程承建商 名冊乙組（試用期）	瑞沃	發展局	海港工程	不適用（附註1）
註冊分包商	瑞沃	建造業議會	包括拆卸工程、打樁工程、水泥工程、棚架工程、結構鋼鐵工程、一般土木工程及金屬工程在內的多項貿易	2016年7月20日 （附註2）
註冊承建商	香港瑞沃 （澳門）	澳門土地工務運輸局 （根據澳門一般 建築工程守則）	所有類型的 建築工程	2016年12月31日
建築服務許可證	PTIR	印尼建築服務 發展委員會	非指定工程 類型；須於印尼 提供建築服務	2017年9月29日
建築服務業務 許可證	PTIR	印尼投資協調委員會	非指定工程 類型；須於印尼 提供建築服務	2018年11月17日 （附註3）

附註：

1. 「不適用」指無須遵守任何定期重續條件。
2. 於最後可行日期，瑞沃已向建造業議會正式遞交規定的續期申請，連同所需資料及證明文件，重續註冊證已獲批准，並將自2016年7月21日起生效。

業 務

3. 於最後可行日期，PTIR擁有兩份建築服務業務許可證，其中一份於印尼蘇家武眉簽發（「蘇家武眉許可證」），而另一份於印尼雅加達簽發（「雅加達許可證」）。根據過往制定的印尼法例，PTIR於蘇家武眉（於申請時其項目所在地）重續及取得蘇家武眉許可證，而蘇家武眉許可證於2016年1月1日至2016年12月31日有效。於2016年年初，有關為外資公司提供建築許可證的技術指引的公共工程部長規例第03/PRT/M/2016號獲實施，據此，PTIR須就取得建築服務業務許可證向雅加達中央政府提交申請。因此，雅加達許可證由PTIR取得，其有效期至2018年11月17日止。據印尼法律顧問告知，蘇家武眉許可證及雅加許可證均自於整個印尼共和國領土有效。由於據印尼法律顧問告知，根據印尼法例及規例，PTIR持有一份有效的建築服務業務許可證屬充足，PTIR有意將於適當時候申請取消蘇家武眉許可證。

於2015年8月初，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，我們根據名列承建商名冊的資質競投公共工程的資格暫時被吊銷。在我們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後，該項暫時吊銷於2015年9月底被取消。有關與需要多項牌照及許可證開展業務營運相關的風險詳情，請參閱本文件「風險因素」一節「與我們的業務有關的風險」一段。

除本節「不合規」各段所披露外，董事確認本集團已就其經營業務所在司法權區的業務經營取得所有必要牌照、許可證、同意及批准。董事確認，本集團於取得及／或重續有關牌照、許可證、同意及批准方面並未遭遇任何重大困難。此外，董事確認，彼等並不知悉任何可能對重續有關牌照、許可證、同意及批准造成重大阻礙或延誤的情況。

有關本集團所採納以確保持續遵守所有主要牌照及許可證要求的內部控制措施詳情，請參閱本節「內部控制」一段。

市場及競爭

有關我們經營業務所在各個市場的競爭格局、進入門檻及海事建築行業概覽的詳情，請參閱本文件「行業概覽」一節。

銷售及市場推廣

儘管本集團並無全職的銷售及市場推廣團隊，我們的管理層與香港、澳門及海外的建築業公營及私營機構參與者均保持頻繁聯繫，以緊跟隨市場發展及把握潛在商機。憑藉自2001年起於香港開展業務及我們主要管理層成員擁有管理海外類似項目的先前經驗，我們已於建築業建立良好聲譽。透過我們執行董事曾任職於中國國有建築

業 務

企業及該等企業於香港及海外的分公司而積累的豐富經驗，我們亦能了解到該等建築企業將於香港、澳門及東南亞承接或競投的基建項目中的新商機。董事認為，我們已維持並將能繼續維持與客戶、潛在客戶、供應商、分包商及涉足有關業務的其他各方的良好關係。

質量控制

本集團注重我們在事先釐定的項目預算範圍內及時交付品質工程的能力。為執行本集團的品質保證政策，我們已實施下列程序：

1. **工程監督：**我們將就每個項目指派一名執行董事或高級管理層成員擔任項目經理監督有關項目。項目經理將會定期對我們及分包商所開展的工程進行檢查，以確保已竣工工程符合客戶要求，並監督工程進度以確保工程按項目時間表進行且在預算範圍之內。此外，我們將不時指派地盤主管駐紮在一個或兩個項目地盤，以便每天監督項目工程及分包商工程。我們的地盤主管將監督我們及分包商工程的工作進度、安全性及質量。地盤主管向項目經理匯報，亦負責項目地盤上項目團隊、分包商與客戶之間的協調。
2. **定期會見客戶：**於項目執行過程中，我們亦會每日或每週與客戶溝通（包括於項目地盤的面對面會談），匯報我們的進度、我們對客戶要求的理解，回應客戶對開展工程的指示及疑問，以確保我們及分包商的所有工程乃按客戶要求開展。
3. **對原材料進行質量控制：**視乎項目工程類別，在採購填充材料、鋼材及混凝土等原材料之時，我們通常會向我們認為質量及交貨時間均屬可靠的內部供應商認可名冊中的供應商購買該等原材料。我們亦於整批裝運前檢查供應商生產基地的原材料，以確保質量符合我們的項目要求。於涉及填充材料的項目，我們客戶的質量控制人員將會於原材料運送至項目地盤前，與我們項目管理團隊共同檢查供應商的生產基地，以確保原材料可獲客戶接受。不符合項目標準或規格的原材料將會被退回。此外，為確保原材

業 務

料的穩定供應，我們一直與供應商維持良好穩定的合作關係。在部分項目中，我們或會向客戶採購鋼材及／或混凝土，以便確保有關原材料可滿足我們客戶的要求。

4. **選擇分包商：**我們已備存一份自有分包商認可名冊（如有必要）如合資格潛水員、環境監測專家及檢測工程），我們基於彼等的專業資質、經驗、過往工程參考、工程質量、聲譽、效率、交貨時間及價格競爭力選出該等分包商。我們一般聘用我們自有分包商認可名冊內的分包商，並不時基於上述標準審閱該名冊。
5. **定期舉行內部會議：**我們的執行董事及項目管理團隊將定期會面，就項目情況、遭遇的技術問題、原材料質量、人員分配以及勞工及分包商的管理進行討論，以解決問題及確保我們可按期完成工程。

我們的質量管理系統已由香港品質保證局於2012年7月31日發佈，獲適用土木工程（海港工程、地盤平整）建設的ISO9001：2008質量管理體系標準認證，有效期至2018年7月30日止。

風險管理

為有效評估、管理及減低本集團面臨的風險（包括但不限於財務、營運、法律、監管、技術、業務及策略風險），我們已遵照上市規則附錄十四所載企業管治守則條文成立風險管理委員會，並訂明其書面職權範圍。有關我們風險管理委員會的職責的詳情，請參閱本文件「董事、高級管理層及僱員」一節「董事委員會－風險管理委員會」一段。

我們的風險管理委員會在高級管理層的協助下負責識別、分析、評估及釐定風險及本公司願意為達致策略目標而承受的風險的性質及程度。我們的風險管理程序由識別與我們的業務、行業及我們經營業務所在地的市場有關的主要風險開始。有關該等風險的詳情，請參閱本文件「風險因素」一節。視乎對本集團可能面臨有關風險的可能性及潛在影響的評估，在執行董事及風險管理委員會主席俞先生的領導下，我們的管理層將制定應急計劃並於需要及適當時採取緩解行動。我們的風險管理委員會定期審閱所採取緩解行動的狀況及成果，以衡量及改善我們的緩解計劃、應急計劃及風險管理程序的有效性。

業 務

我們的董事會整體負責執行企業管治職能，並已採納符合上市規則附錄十四所載企業管治守則條文的書面職權範圍，以界定該等職能的範圍。有關我們董事會企業管治職能的書面職權範圍的詳情，請參閱本文件「董事、高級管理層及僱員」一節「董事委員會－企業管治職能」一段。

有關我們風險管理委員會、董事會及高級管理層成員資質及經驗的詳情，請參閱本文件「董事、高級管理層及僱員」一節。

職業健康及安全

本集團已制訂程序，透過採納僱員工作安全規則為工人提供安全及健康的工作環境。我們的僱員及工人須遵守的職業健康及安全措施包括（其中包括）：

- 根據香港法例第59章工廠及工業經營條例第6BA(2)條，我們項目管理團隊的全體成員、直接勞工及分包商勞工須通過參加勞工處組織的訓練課程取得建造業安全訓練證明書（俗稱「平安咭」），以獲准進入建造工地。「平安咭」有效期為一至三年。「平安咭」持有人須於證明書失效前參加勞工處組織的重溫課程以續期；
- 根據第548I章商船（本地船隻）（工程）規例第19、51及54條以及第313X章船舶及港口管制（工程）規例第19、50及53條，我們及分包商的所有船員須通過參加海事處組織的訓練課程取得相關的有效訓練證明書（俗稱「藍咭」），以於停靠在香港水域的船舶上開展工程。「藍咭」有效期為三年。「藍咭」持有人須於證明書失效前參加海事處組織的重溫課程以續期；
- 我們的員工及分包商工人進入項目地盤須遵守項目主承建商於有關項目地盤顯著位置張貼的職業健康及安全措施及政策；
- 就我們的香港項目而言，我們進入項目地盤的員工、工人及分包商員工及工人於首次進入項目地盤開工前，客戶一般會要求本集團安排該等員工

業 務

及工人參加主承建商提供的入職安全培訓課程。沙田至中環線項目中，CHKRJV（作為主承建商）負責向進入項目地盤的工人提供該等安全培訓課程；

- 我們的項目經理每週及每月對地盤進行安全及環境檢查，以確保我們及分包商在施工過程中符合法定的安全規則及規例；及
- 於沙田至中環線項目中，CHKRJV（作為主承建商）實施獎勵計劃，如每月向項目工人頒發「安全獎」，以認可彼等的良好表現及遵守工地安全措施。

根據香港法例第282章僱員補償條例及我們與客戶及／或保險公司簽訂的典型協議，倘本集團及分包商的僱員於受僱期間在香港發生意外及受傷，須根據法例或有關保單規定的程序向勞工處及／或我們的客戶及／或保險公司申報。我們亦會對該等意外及受傷作內部記錄。

項目意外

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們已錄得三宗意外，涉及兩名個人由我們的分包商僱用，一名由我們主承建商的再分包商及／或瑞沃僱用。下表載列三宗意外的性質：

意外日期	意外性質	受傷工人 的僱主	申索性質	保險覆蓋 範圍	於最後 可行日期的 狀態
2013年 2月6日	一名工人於一個沙田至中環線項目工作時背部受傷。	CHKRJV分包商的僱員	已提起僱員賠償訴訟及人身傷害訴訟，其中已就損害賠償向CHKRJV提起申索。	董事確認主承建商CHKRJV投購的保險足以涵蓋CHKRJV的所 有責任。	該宗意外已向保險公司報告，且於最後可行日期兩宗法院案件由保險公司處理。

業 務

意外日期	意外性質	受傷工人 的僱主	申索性質	保險覆蓋 範圍	於最後 可行日期的 狀態
2014年 3月12日	一名工人於一個沙田至中環線項目工作時右上臂骨折。	CHKRJV分包商的僱員	已向CHKRJV報告意外。由於尚未開始法律訴訟，申索的性質仍未確定。	董事確認，主承建商CHKRJV投購的保險足以涵蓋CHKRJV的所有責任。	該宗意外已向保險公司報告。尚未開始法律訴訟。
2015年 2月2日	一名工人於合約H工作時背部受傷。	主承建商Chun Wo-CRGL-MBEC Joint Venture (「CCMJV主承建商」) 的再分包商及／或瑞沃的僱員	已提起僱員賠償訴訟，其中已就損害賠償向CCMJV主承建商、瑞沃及CCMJV主承建商的再分包商提起申索。	董事確認CCMJV主承建商投購的保險足以涵蓋所有責任。	該宗意外已向CCMJV主承建商的保險公司報告。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，除上述三宗已報告意外以外，本集團並無錄得任何其他涉及我們工人或分包商工人受傷的須予報告意外。

環境保護

有關適用於我們營運的環境及安全相關法例及規例的詳情，請參閱本文件「監管概覽」一節。

我們的業務活動可能會產生可引起環境問題的水污染、噪音污染及空氣污染。我們須就排放及處理我們的疏浚業務產生的污染沉積物及因填海、海事打樁及海事地基建築工程產生的污染，遵守香港、澳門及我們海外客戶所在其他國家的多種規例。我們已採納及實施以下所載的多項制度措施，以將導致環境污染的可能性降至最低及保護海洋生態環境：

業 務

- 於提交海事建築工程項目的投標文件或報價之前，我們將審閱有關投標文件，以確定可能適用項目工程的環境保護規定，以及評估本集團是否有能力符合該等規定。
- 獲授合約後，我們將會考慮項目規劃及項目施工方案設計的環境影響，以及設立及檢討環境目標及指標，以符合法定規定。
- 我們所有的船舶均配備燃油洩漏保護裝置（如化學泡沫膠及滅火毯），用於在我們船舶燃油洩漏情況下抑制浮油擴散。
- 在若干情況下，作為我們項目工程的一部分，我們須提供及安裝海事設施以防對海洋生態環境產生污染及帶來不利影響。例如，於開展填海工程時，我們亦可能會提供及安裝隔泥幕，以防造成沉積物污染。此外，在過往我們其中一名客戶曾要求我們提供及安裝水下氣泡幕，其作用為於我們的海事打樁工程周圍形成隔音牆，降低海事打樁工程所產生的可能威脅到海豚的噪音級。
- 於開展疏浚及挖掘工程時，我們通常須通過將不適宜用於填海或含有污染沉積物的疏浚或挖掘材料運往政府指定的海上或陸上傾倒區域，處置該等材料，且我們須向有關政府部門取得傾倒物料許可證。
- 根據香港法例第400章噪音管制條例（「**噪音管制條例**」），除非已取得建築噪音許可證，否則禁止於限制時間（即下午七時正至翌日上午七時正，或於公眾假日（包括星期天）的任何時間）使用機動設備進行一般建築工程。視乎我們工程的性質及有關工程所產生的噪音級別，我們將在必要時遵守噪音管制條例的限制及就於限制時間內開展有關工程申請及持有環境保護署發出的有效建築噪音許可證。

該等措施載有管理及防治油污染、沉積物污染及水下噪音污染，以及船舶排放控制及材料處置的詳細指引。我們的項目經理負責監督及確保本集團執行及堅持該等措施，並確保分包商及其適用的工程合規。尤其是，我們的項目經理會於項目過程中與項目團隊及分包商在例會上討論環境事宜。

業 務

於往績記錄期間及直至最後可行日期，本集團為遵守環保法例及法規而產生成本總額約1.9百萬港元。據我們的董事所知、所悉及所信，預期我們遵守環保法例及法規的成本近期不會大幅上升。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，本集團並未因違反環保或安全法例或法規而遭受任何行政制裁或處罰。

保險

於往績記錄期間及直至最後可行日期，本集團已投購僱員補償保險、辦公室保險及船舶第三者保險等保險。董事認為，經考慮我們的目前營運，我們的現有保險範圍屬充足，符合現行行業常規。董事確認，除一宗小型海上交通意外導致可能就重新刷漆費用提出申索外，於往績記錄期間及直至最後可行日期，並無有關任何本集團保單的申索。

僱員補償保險

根據香港法例第282章僱員補償條例第40條，所有僱主均須投購保單以就其根據僱員補償條例及普通法對其所有僱員（包括全職僱員及兼職僱員）工傷須承擔的法律責任進行投保。本集團已根據該等規定為我們的全體員工投購保單，而我們的客戶作為主承建商或項目擁有人則負責購買及維持於項目地盤工作的工人的僱員補償保險。

建築工程全險

就我們位於香港的項目而言，建築工程全險通常由我們的客戶根據合約購買；有關保險涵蓋我們及我們的外包商因項目產生的法律責任。MCRJV就澳門項目擔任主承建商，而CHKRJV就沙田至中環線項目擔任主承建商，兩者均須購買建築工程全險，以保障我們的外包商的法律責任。就我們的海外項目而言，購買建築工程全險及其他有關第三者責任保險的責任視乎個別合約條款而定，因而根據具體情況而有所不同。

船舶保險

根據香港法例第548章商船（本地船隻）條例第23C及23D條，就我們於本地登記且用於我們位於香港水域的海事建築工程及／或由我們租賃服務的承租人於香港水域使用的船舶而言，我們須就我們的船舶購買第三者保險，以為我們或（視乎情況而定）

業 務

使用者因在香港水域使用船舶而導致或引起任何人死亡或身體受傷而招致的任何法律責任投保。根據澳門法例，船舶保險僅就旅遊船舶而言屬強制性。因此，我們無須就我們現時在澳門擁有或使用的船舶（分類為拖船、工程船、駁船及交通船）購買或維持任何保險。

社會保險及住房公積金

根據香港僱傭法例的規定，本集團為所有[編纂]香港[編纂]參與根據香港法例第485章強制性公積金計劃條例註冊的公積金計劃。

就我們於澳門的營運而言，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們僅有一名僱員，且我們已根據澳門法例為該名僱員繳納社會保險基金。

就我們於印尼的營運而言，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們根據印尼法例繳納僱員社會保險。

就我們位於越南的項目而言，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無於越南直接僱用任何工人或員工，且於越南實施的全部項目地盤工程由我們分包商及客戶的僱員實施。因此，根據越南法例我們無須為僱員登記或繳納社會保險。

僱員

下文載列於2013年、2014年及2015年12月31日我們按職能劃分的僱員數目：

	於12月31日		
	2013年	2014年	2015年
— 管理及行政（包括董事）	5	5	5
— 會計及財務部	4	3	3
— 人力資源	3	2	2
— 項目管理、安全、品質、環境合規 及材料採購（包括項目經理、工程 師、地盤總管、工料測量師）	27	33	26
— 工程執行（船員、監工及工人）	45	59	50
總計	84	102	86

業 務

與員工的關係

董事認為，我們的管理團隊與僱員一直保持良好的關係及合作，且我們於往績記錄期間並未遭遇任何停工事件或勞資糾紛。董事亦確認，本集團於往績記錄期間在僱用及挽留員工方面並未遭遇困難，導致項目出現重大延誤。

我們注重培訓我們的管理層及關鍵人員以發展彼等的管理及決策能力，從而提升彼等的工作表現。我們亦培訓我們的船員及操作員以獲得及保持操作船舶及設備的最新知識及技能。此外，我們工程地盤的所有人員（包括本集團本身的人員及我們分包商的僱員）須參加有關建築地盤職業健康及安全規定的建築行業安全訓練課程，並須於進入施工地盤前取得訓練證明書。

薪酬政策

本集團根據有關司法權區的適用僱傭法例（視乎僱員工作所在地而定）與各名僱員訂立單獨僱傭合約。

本集團向僱員提供的薪酬待遇包括基本薪金、花紅及其他現金津貼或補貼。本集團主要根據各名僱員的資質、有關經驗、職位及資歷釐定其薪金。我們根據我們僱員的表現進行年度評估以考慮加薪、花紅及升職。

物業

本集團並無自有物業。

於最後可行日期，我們於香港、澳門及中國分別租用兩項、一項及一項物業，詳情載列如下：

序號	物業位置	建築面積 (概約)	年期	租金	用途
1.	香港北角渣華道191號 嘉華國際中心5樓04-05室	2,400平方呎	自2016年1月1日至 2017年12月31日 (包括首尾兩天) 為期兩年	每月75,000港元(每月另加 管理費及中央空調費 14,468.44港元)	辦公室

業 務

序號	物業位置	建築面積 (概約)	年期	租金	用途
2.	香港北角渣華道191號嘉華 國際中心12樓09-10室	2,189平方呎	自2015年7月1日至 2017年6月30日 (包括首尾兩天) 為期兩年	每月58,400港元(每月另加 管理費及中央空調費 13,556.34港元)	辦公室
3.	澳門氹仔東北馬路312號 海明灣畔(第二座) 15樓E單位連210號車位	2,055平方呎	自2015年1月10日至 2017年1月9日 (包括首尾兩天) 為期兩年	自2015年1月10日至 2016年1月9日期間每月 28,000港元(包括土地稅、 物業稅及管理費)以及 自2016年1月10日至 2017年1月9日期間每月 30,800港元	住所
4.	珠海市香洲區拱北迎賓南路 1144號1座403(c)	114平方米	自2016年5月31日至2017年 5月31日(包括首尾兩天) 為期一年	每月人民幣4,000元	住所

於往績記錄期間，我們於重續租約方面並無遭遇任何困難。

本集團租用的物業乃用於上市規則第5.01(2)條所界定的非物業業務，主要包括用作辦公室、員工宿舍以及董事及高級管理層前往澳門及中國出差時的住所用途的物業。根據香港法例第32L章公司(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第6(2)條，本文件獲豁免遵守公司(清盤及雜項條文)條例第342(1)(b)條有關附表三第34(2)段的規定，無需就所有本集團的物業權益提供估值報告，原因在於截至2015年12月31日，概無我們的物業權益的賬面值達到或超過我們匯總資產總值的15%。根據上市規則第五章，本文件無需載列我們所租用物業的估值。

業 務

知識產權

本集團知識產權的詳情載於本文件附錄四「本集團的知識產權」各段。

於最後可行日期，我們並未因侵害知識產權而遭任何第三方起訴。

不合規

除下文所披露者外，董事確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，本集團已
在各重大方面遵守本集團業務營運所在有關司法權區的適用法例、規則及規例。本集
團的重大不合規事件載列如下：

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
瑞沃	<p>2011年4月至2012年6月期間，瑞沃與一家主承建商（為中國實體，「主承建商」）訂立四份分包合約，據此，瑞沃受僱於主承建商以開展與建設越南台塑河靜鋼鐵廠（「台塑項目」）的地基改良工程有關的若干工程，即材料及設備供應以及人員招募。台塑項目於2013年竣工。</p> <p>瑞沃未能根據越南適用法律的規定申請承建商許可證。根據日期為2004年5月19日的越南總理87號決定第3.1條，外國承建商須根據越南法律取得承建商許可證後方可於越南從事建築活動。根據2003年建築法（「建築法」）第3.1條，建築活動包括建設規劃、施工測量、施工設計、建設工程施工、建設工程施工監理、建設工程投資項目管理及建築活動承建商甄選。建築法第45.1條進一步澄清：「建設工程投資項目管理」包括質量、數量、進度、勞工安全及建築環境方面的管理。</p>	<p>台塑項目的經理Li Shuai先生並不知悉在越南開展台塑項目下工程需要任何許可證或牌照。</p> <p>台塑項目是本集團在越南參與的第一個項目。儘管我們的角色是分包商，我們僅為該項目採購原材料及招募人員，以及提供技術建議及服務。本集團並未就為台塑項目提供的服務動用本身的人員或船舶及設備。於有關期間，主承建商與瑞沃確認其將負責就整個建築項目（台塑項目為其中一部分）從地方部門獲取所有必要批文及許可證。</p> <p>瑞沃於台塑項目中的工作主要包括就設備操作提供技術服務及建議以及採購原材料及招募人員。因此，由於地盤工程乃由瑞沃來自中國及越南的分包商執行，本集團的人員或船舶及設備並未參與實際建築工程。鑒於主承建商確認其已就整個項目獲得所有必要許可證及批文，董事並不知悉根據越南法例，本集團向台塑項目提供的服務範圍將會被視為在越南進行建築活動的行為，從而導致需申請承建商許可證及於越南成立營運辦事處。</p>	<p>根據日期為2013年10月10日的越南法律121號法令第32.2條，倘外國承建商未取得承建商許可證而於越南進行建築活動，則將被判行政罰款最高達40,000,000越南盾（相等於約1,790美元）。此外，越南法律未對管理人員或僱員因未能取得承建商許可證的刑事責任做出規定。</p> <p>截至最後可行日期，瑞沃尚未因未能就開展台塑項目下工程在越南取得承建商許可證而自越南當局接獲任何制裁、處罰或檢控通知。</p> <p>鑒於上文所述，考慮到(i)瑞沃未能取得承建商許可證所可能招致的最高罰金數額非屬重大（40,000,000越南盾（相等於約1,780美元）），我們的越南法律顧問認為，瑞沃因未能就開展台塑項目下工程在越南取得承建商許可證而被越南當局施加任何額外處罰的可能性不大。</p>	<p>我們已指定我們的執行董事俞先生在新項目（尤其對我們此前未有項目分佈的國家的項目而言）開工前委聘當地法律顧問並就開展項目所需許可證及牌照尋求當地法律意見。我們的項目經理將會定期審閱在各個國家開展項目所需的許可證及牌照，並在必要時申請／重續有關許可證及牌照。倘當地的合規規定出現任何變動或出現主要許可證及牌照任何到期及重續的情況，我們的項目經理將會及時通知俞先生。</p> <p>有關其他內部控制措施，請參閱本節「內部控制」各段。</p>

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
瑞沃	<p>瑞沃尚未就台塑項目項下工程的實施在越南成立任何營運辦事處。根據日期為2004年5月19日的越南總理87號決定第7.2(a)及7.2(b)條，外國承建商在越南承建造建築項目的，須在越南設立營運辦事處並登記其地址、電話號碼、傳真、電郵及以項目實施所在省份主管機關蓋章示可。對於在不同省份實施的項目，外國承建商可在項目實施所在各省份分別成立營運辦事處。</p>	<p>台塑項目的經理Li Shuai先生並不知悉在越南開展台塑項目項下工程需成立營運辦事處。</p> <p>台塑項目是本集團在越南參與的第一個項目。儘管我們的角色是分包商，我們僅為該項目採購原材料及招募人員，以及提供技術建議及服務。本集團並未就為台塑項目提供的服務動用本身的人員或船舶及設備。於有關期間，主承建商與瑞沃確認其將負責就整個建築項目（台塑項目為其中一部分）從地方部門獲取所有必要批文及許可證。</p> <p>瑞沃於台塑項目中的工作主要包括就設備操作提供技術服務及建議以及採購原材料及招募人員。因此，由於地盤工程乃由瑞沃來自中國及越南的分包商執行，本集團的人員或船舶及設備並未參與實際建築工程。鑒於主承建商確認其已就整個項目獲得所有必要許可證及批文，董事並不知悉根據越南法例，本集團向台塑項目提供的服務範圍將會被視為在越南進行建築活動的行為，從而導致需申請承建商許可證及於越南成立營運辦事處。</p>	<p>據越南法律顧問告知，越南法律並無提及外國承建商未在越南設立營運辦事處卻在越南境內開展業務經營可能須承擔的法律後果。因此，根據越南法律，瑞沃未能於台塑項目實施期間在越南設立營運辦事處會否給瑞沃招致任何制裁或處罰，現時尚不明確。</p> <p>截至最後可行日期，瑞沃尚未因未能就開展台塑項目項下工程在越南設立營運辦事處而自越南當局接獲任何制裁、處罰或檢控通知。鑒於上文所述及考慮到越南法律並無提及外國承建商未在越南設立營運辦事處卻在越南境內開展業務經營可能須承擔的法律後果，我們的越南法律顧問認為，瑞沃因未能就開展台塑項目項下工程在越南設立營運辦事處而被越南當局施加任何行政制裁或處罰的可能性不大。</p>	<p>我們已指定我們的執行董事俞先生在新項目（尤其對我們此前未有項目分佈的國家的項目而言）開工前委聘當地法律顧問並就開展項目所需成立營運辦事處尋求當地法律意見。我們的項目經理將會定期審閱在各個國家開展項目所需具備的必要條件（包括營運辦事處），確保遵守相關國家的現行法例及規例。本集團經營業務所在國家的相關法例及規例如有任何變動，我們的項目經理將會及時通知俞先生。</p> <p>有關其他內部控制措施，請參閱本節「內部控制」各段。</p>

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
瑞沃	<p>於2011年4月及2013年3月，瑞沃與一家當地實體（「印尼項目擁有人」）訂立兩份合約，據此，瑞沃被印尼項目擁有人委聘為承建商以於印尼開展建築服務（「Tegal Buleud港口工程」）。Tegal Buleud港口工程於2015年竣工。</p> <p>瑞沃未能於實施Tegal Buleud港口工程項下工程前在印尼取得建築服務許可證。根據1999年第18號建築法及2000年第28號政府法令（有關建築服務在印尼的營商環境及公眾角色，經2010年第92號政府法令最後修訂），企業在開展建築服務前必須取得建築服務許可證（「施工許可證規定」）。建築服務許可證由公共工程與住房部發出。</p>	<p>Tegal Buleud港口工程的經理Mu Li先生並不知悉印尼法律項下的施工許可證規定。</p> <p>於本集團與印尼項目擁有人就Tegal Buleud港口工程進行商討時，PTIR已在營運，且令PTIR參與上述項目亦是我們的初步意向。然而，經印尼項目擁有人要求後，瑞沃而非PTIR訂立有關合約，我們相信此乃由於瑞沃在提供建築服務方面擁有往績記錄。瑞沃向印尼項目擁有人查詢，印尼項目擁有人隨後確認其會負責就該項目向當地機構取得批准及許可證以及當地稅務申報事宜。由於瑞沃於該項目的主要工作範圍為向海外供應商採購原材料，且由於建築工程由瑞沃的分包商開展，瑞沃僅定期向地盤派駐少數工程師以向分包商提供技術指引並向印尼項目擁有人報告。由於瑞沃的建築工程全部由其分包商開展，我們的董事並不知悉該工作範圍須在實施有關工程前取得施工許可證。</p> <p>據印尼法律顧問進一步告知，根據有關印尼法例，作為建築規劃商、承建商及施工監理開展活動的法人實體須取得許可證、證書或分類，並符合建築服務公司的資質。鑒於此條文，確保瑞沃的分包商取得有關必要許可證以開展項目工程的責任將由各分包商承擔。</p>	<p>根據1999年第18號建築法及2000年第28號政府法令（有關建築服務在印尼的營商環境及公眾角色，經2010年第92號政府法令最後修訂），違反施工許可證規定會令瑞沃招致如下制裁：(i)警告信；(ii)責令暫停建築工程；(iii)業務活動及／或專業資格受限；(iv)暫時吊銷營業執照及／或執業牌照（「所需牌照」）；及(v)吊銷所需牌照。</p> <p>Tegal Buleud港口工程已完成，而瑞沃不再於印尼從事任何業務活動。根據我們的印尼法律顧問，印尼規例並無規定而瑞沃亦無法通過追溯申請所需登記而糾正違反施工許可證規定的行為。印尼規例並無就不再於印尼從事任何業務活動的外國法人實體已完成項目的補救程序及機制作出規定。</p> <p>據印尼法律顧問進一步告知，鑒於瑞沃不再於印尼從事任何業務活動，印尼法例並無就該等情況下可能對瑞沃施加的罰款數額及處罰作出規定。</p>	<p>未來，本集團將透過PTIR（而非瑞沃）在印尼承接項目。</p> <p>我們已指定我們的執行董事俞先生在新項目（尤其對我們此前未有項目分佈的國家的項目而言）開工前委聘當地法律顧問並就開展項目所需許可證及牌照尋求當地法律意見。我們的項目經理將會定期審閱在各個國家開展項目所需的許可證及牌照，並在必要時申請／重續有關許可證及牌照。倘當地的合規規定出現任何變動或出現主要許可證及牌照任何到期及重續的情況，我們的項目經理將會及時通知俞先生。</p> <p>有關其他內部控制措施，請參閱本節「內部控制」各段。</p>

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
			<p>據印尼法律顧問告知，彼等已自負責簽發施工許可證的主管機關－公共工程及人民住房部的外國建築服務諮詢部的官員（「外國建築服務官員」）取得口頭確認(i)印尼規例並無對瑞沃就 Tegal Buleud港口工程違反施工許可證規定而進行補救的任何程序作出規定；及(ii)瑞沃於印尼的附屬公司、聯營公司及關聯公司的現時及未來業務活動及／或專業資格及／或施工許可證不會受到進一步影響。</p>	
			<p>於最後可行日期，瑞沃並未就其違反施工許可證規定而自印尼機關接獲任何制裁、處罰或檢控通知。</p>	

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
			<p>鑒於(i)瑞沃並未就其違反施工許可證規定接獲印尼的任何制裁通知；(ii)與外國建築服務官員的討論；及(iii)根據印尼法例，一家有限責任公司為獨立於其母公司的法人實體，因此在印尼，母公司的不合規行為不應致使其附屬公司、聯營公司及關聯公司遭受制裁，我們的印尼法律顧問認為，瑞沃就其違反施工許可證規定遭印尼當局施以制裁或處罰（如有）的可能性不大。我們的印尼法律顧問亦認為，有關不合規行為將不大可能對瑞沃的附屬公司、聯營公司及關聯公司的業務活動造成影響及／或致使上述公司的許可證遭暫時吊銷或取消。</p>	

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
瑞沃	<p>於實施Tegal Buleud港口工程下的工程時，由於瑞沃為透過印尼的常設機構而開展業務的非居民企業，故須繳納印尼分支機構利得稅。根據印尼與香港的雙重稅項協定（「DTA」）第5條，由於印尼項目涉及瑞沃於印尼提供建築服務超過183天，故瑞沃被視為於印尼擁有常設機構。</p> <p>於2011年至2015年Tegal Buleud港口工程進行過程中，瑞沃未能根據印尼的所得稅法及DTA繳付分支機構利得稅。分支機構利得稅總金額約為1.2百萬港元。</p>	<p>Tegal Buleud港口工程的經理Mu Li先生並不知悉印尼法例項下分支機構利得稅的規定。</p> <p>於本集團與印尼項目擁有人就Tegal Buleud港口工程進行商討時，PTIR已在營運，且令PTIR參與上述項目亦是我們的初步意向。然而，經印尼項目擁有人要求後，瑞沃而非PTIR訂立有關合約，我們相信此乃由於瑞沃在提供建築服務方面擁有往績記錄。</p> <p>瑞沃向印尼項目擁有人查詢，印尼項目擁有人隨後確認其會負責就該項目向當地機構取得必要批准及許可證以及當地稅務申報事宜。由於瑞沃於該項目的主要工作範圍為向海外供應商採購原材料，且由於建築工程由瑞沃的分包商開展，瑞沃僅定期向地盤派駐少數工程師以向分包商提供技術指引並向印尼項目擁有人報告。由於瑞沃的建築工程全部由其分包商開展，我們的董事並不知悉該工作範圍須在實施有關工程前取得施工許可證。</p> <p>據印尼法律顧問進一步告知，根據有關印尼法例，作為建築規劃商、承建商及施工監理開展活動的法人實體須取得許可證、證書或分類，並符合建築服務公司的資格。鑒於此條文，確保瑞沃的分包商取得有關必要許可證以開展項目工程的責任將由各分包商承擔。</p>	<p>誠如上文有關瑞沃違反施工許可證規定的論述，印尼法律顧問認為，印尼規例並無規定而瑞沃亦無法通過追溯申請所需登記而糾正反施工許可證規定的行為。因此，根據我們的稅務顧問，在未進行商業登記的情況下，印尼的非居民企業無法申請稅務登記及將不會擁有稅務身份進行稅務申報。因此，瑞沃並未進行分支機構利得稅申報且無法能追溯申報分支機構利得稅。</p> <p>儘管瑞沃無法主動追溯進行商業登記及稅務登記，倘印尼稅務總署（「DGT」）有足夠資料確定存在印尼分支機構利得稅責任，其仍可向瑞沃發出正式稅務評估。DGT發出稅務評估的法定時限為自有關稅務年度的最後一天起計五年及逾期申報的最高稅務罰款為原印尼分支機構利得稅金額的48%，因此，瑞沃應繳付的印尼分支機構利得稅最高額（包括罰金）將約為1.7百萬港元。</p>	<p>於2015年9月，董事首先就可能的糾正措施尋求印尼法律顧問的意見，並獲告知由於當時瑞沃在該項目的合約工程已完成且瑞沃不再於印尼從事任何業務活動，瑞沃無法追溯申請規定的登記。於2015年10月，我們的董事亦就瑞沃為支付適用的分支機構利得稅將採取的步驟尋求稅務顧問的意見，並獲告知在印尼一家公司須擁有稅務登記才能繳納稅款，而在印尼為進行稅務登記，一家公司首先須擁有營業執照。於2016年1月或前後，我們的董事隨後指示PTIR的員工拜訪Tegal Buleud港口工程所在及PTIR進行稅務登記的當地稅務局（隸屬於印尼稅務總署的地方稅務機關，據印尼法律顧問告知為主管機關），查詢瑞沃透過PTIR的稅務賬戶支付分支機構利得稅的可能性。我們獲告知瑞沃必須自行進行稅務登記，其後透過本身的稅務賬戶納稅。於2016年3月或前後，我們的董事隨後指示我們的印尼員工拜訪印尼投資協調委員會辦公室（印尼主管建築服務營業執照簽發的機關，據印尼法律顧問告知為主管機關），就瑞沃取得建築服務商業登記以隨後向稅務機關登記以便支付分支機構利得稅進行查詢。我們獲該部門一名官員口頭告知，由於瑞沃不再於印尼從事任何業務活動，故無法進行追溯登記。在印尼法律顧問的陪同</p>

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
		<p>我們的董事亦不知悉印尼分支機構利得稅的有關風險。由於本集團了解印尼項目擁有人會負責（其中包括）該項目的稅務事宜，且鑒於印尼項目擁有人已於向我們付款之前扣除若干金額，我們亦相信印尼項目擁有人已於結算我們的款項之前就該項目預扣款項用於結算瑞沃應付的稅項。</p>		<p>下，PTIR員工亦拜訪了印尼公共工程與住房部的外國建築服務諮詢部（印尼主管外國實體從事建築服務的機關，據印尼法律顧問告知為主管機關），以查詢瑞沃在印尼取得施工許可證的可能性。我們獲該部門一名官員口頭告知(i)印尼規例並無規定任何程序，以糾正瑞沃就其在印尼所進行的建築工程違反建築條例的行為；及(ii)瑞沃附屬公司、聯營公司及關聯公司的現時及未來業務活動／專業資格及／或不會受到進一步影響。</p> <p>未來，本集團將透過PTIR（而非瑞沃）在印尼承接項目。</p>

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
瑞沃	於2011年4月及2013年3月，瑞沃與客戶（為印尼實體）就Tegal Buleud港口工程訂立兩份合約。於2013年3月訂立的合約（「補充合約」）是對於2011年4月訂立的合約的修訂及補充。兩份合約僅使用中文簽立。據印尼法律顧問告知，根據印尼法例，任何涉及印尼實體但未以印尼語（印尼官方語言）簽立的合約可被視為無效（「違反事宜」）。	崔先生負責磋商及簽署相關合約。客戶代表精通中文，訂約雙方以中文磋商合約條款。兩份合約的初稿乃由客戶提供，並僅以中文撰寫。訂約雙方表示（補充合約內已反映），因兩份合約而產生的任何糾紛應於新加坡通過仲裁方式解決，而就仲裁而言，新加坡接受包含中文仲裁條款的合約。不合規事件乃無意疏忽及由於崔先生缺乏印尼法例有關合約語言規定的知識所致。	倘我們於印尼司法權區的客戶對兩份合約提出異議，有關合約或會被印尼法院宣告無效。因此，雙方或須歸還其自有關合約分別獲得的收入。於最後可行日期，Tegal Buleud港口工程的工程已竣工。倘相關合約被宣告無效，本集團面臨的最大風險估計合共約為128.1百萬港元，包括(i)約15.7百萬港元（即我們仍未收取（預期將於2016年11月收取）的餘下尚未支付款項）；及(ii)約112.4百萬港元（即我們已收取惟或須歸還客戶的款項）。	我們已指定我們的執行董事俞先生就本集團的應付稅項（包括但不限於實施項目的該等地點）委聘當地法律顧問並尋求法律意見。 有關其他內部控制措施，請參閱本節「內部控制」各段。

業 務

所牽涉公司	不合规事件概況	不合规原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合规事件重演的經加強內部控制措施
-------	---------	-------	-----------------------------------	--------------------------

據印尼法律顧問告知，倘我們的客戶並無任何異議，考慮到(i) Tegal Buleud港口工程項下的工程已經完成並構成我們客戶球團廠營運的必要（儘管並非重大）過程；(ii) 印尼法院實際上不太可能勒令拆除港口（其為Tegal Buleud港口工程項下已完成工程的一部分且已經處於營運中）；及(iii) 倘並無有效的書面合約，訂約方之間的商業糾紛可通過旁證（譬如已經處於營運中的港口）呈遞法院且訂約方可通過按勞計酬方式尋求法院判決及法院將於其作出決定過程中考慮仲裁裁決，雅加達中央地區法院可能承認及強制執行仲裁裁決，惟條件是仲裁裁決已符合1999年第30號法例第66條的條文規定。

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
				<p>據印尼法律顧問告知，倘Tegal Buleud港口工程的兩份合約獲印尼法院裁定無效，且倘雅加達中央地區法院拒絕承認及強制執行仲裁裁決，雅加達中央地區法院無法強制執行仲裁裁決。在此情況下，倘印尼法院勒令拆除港口，瑞沃或可入稟法院並申索(i)我們的客戶應就剩餘工程支付的未付費用，而未付款項乃以按勞計酬方式計算；(ii)瑞沃就其於合約項下所完成工程有權獲得的款項；及(iii)拆除港口可能產生的損害賠償。</p> <p>基於上文所述因素，印尼法律顧問認為，由於下列原因，我們的客戶使用「違反事宜」令兩份合約的有效性及其強制執行性無效的可能性極微：</p> <p>(i) Tegal Buleud港口工程項下的工程已經完成並構成我們客戶球團廠營運的必要（儘管並非重大）過程且印尼法院實際上不太可能勒令拆除港口；</p>

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
				<p>(ii) 倘兩份合約獲裁定無效且印尼法院勒令拆除港口，倘並無有效的書面合約，訂約方之間的商業糾紛可通過旁證（譬如已經處於營運中的港口）呈遞法院且訂約方可通過按勞計酬方式尋求法院判決。法院或會(a)指派專家審查瑞沃於兩份合約項下所完成的工程；及(b)估計瑞沃就拆除港口將開展的工程以估計我們的客戶應就剩餘工程支付的未付費用。印尼法院亦可能考慮仲裁裁決（儘管不可強制執行）。此外，我們的印尼法律顧問認為，在此情況下，印尼法院不太可能勒令瑞沃將根據兩份合約所收取的大部分款項退還予我們的客戶；及</p>

業 務

所牽涉公司	不合规事件概況	不合规原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合规事件重演的經加強內部控制措施
				<p>(iii) 誠如我們的董事所確認，於最後可行日期，瑞沃並不知悉我們的客戶擬基於違反事宜令印尼的兩份合約的有效性及其強制執行性無效；且瑞沃並未接獲我們的客戶就違反事宜入稟印尼法院的任何通知。</p> <p>我們的執行董事崔先生及俞先生將確保，我們於日後訂立就在印尼開展工程並涉及印尼實體的全部合約須使用雙語簽立，其中之一為印尼語（印尼官方語言）。本集團將繼續委聘印尼法律顧問提供法律意見，以確保日後就位於印尼的項目訂立合約前後遵守相關印尼法例及規定。</p> <p>有關其他內部控制措施，請參閱本節「內部控制」各段。</p>

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
PTIR	於2012年12月，PTIR與客戶（為中國實體）就巴厘島一期燃煤電廠碼頭項目的建設訂立合約。該合約僅使用中文簽立。據印尼法律顧問告知，根據印尼法例，任何涉及印尼實體但未以印尼語（印尼官方語言）簽立的合約可被視為無效（「違反事宜」）。	崔先生負責磋商及簽署相關合約。有關項目的客戶為中國實體，訂約雙方合約條款。合約的初稿乃由客戶提供，並僅以中文撰寫。訂約雙方表示（有關項目合約內已反映），因合約而產生的任何糾紛應於中國法院以訴訟方式解決，而有關合約受中國法律規管。不合規事件乃無意疏忽及由於崔先生缺乏印尼法例有關合約語言規定的知識所致。	倘我們於印尼司法權區的客戶對該合約提出異議，該合約或會被印尼法院宣告無效。因此，雙方或須歸還其自該合約分別獲得的收入。於最後可行日期，巴厘島一期燃煤電廠碼頭項目的工程已竣工。倘該合約被宣告無效，本集團面臨的最大風險估計合共約為190.7百萬港元（經扣除相關預扣稅），包括(i)約21.5百萬港元（經扣除相關預扣稅）（即我們仍未收取（預計將於2016年12月收取）的餘下尚未支付款項）；及(ii)約169.2百萬港元（經扣除相關預扣稅）（即我們已收取的款項，其中包括(i)於往續記錄期間收取的約159.7百萬港元（經扣除相關預扣稅）；及(ii)由於巴厘島一期燃煤電廠碼頭項目於2012年10月開工，在往續記錄期間之前收取的約9.5百萬港元（經扣除相關預扣稅），惟該等款項或須歸還客戶）。上述金額已合共扣除相關預扣稅約5.9百萬港元，該等預扣稅乃由及將由客戶保留。	據印尼法律顧問告知，倘有關巴厘島一期燃煤電廠碼頭項目建設的合約獲印尼法院裁定無效，及倘印尼法院勒令拆除港口，PTIR或可入稟法院並申索(i)我們的客戶應就剩餘工程支付的未付費用，而未付款項乃以按勞計酬方式計算；(ii) PTIR就其於合約項下所完成工程有權獲得的款項；及(iii)拆除港口可能產生的損害賠償。基於上文所述因素，印尼法律顧問認為，由於下列原因，我們的客戶使用「違反事宜」令該合約的有效性及其可強制執行性無效的可能性極微： (i) 巴厘島一期燃煤電廠碼頭項目項下的工程已經完成並構成我們客戶電廠營運的必要（儘管並非重大）過程且印尼法院實際上不太可能勒令拆除港口；

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
				<p>(ii) 倘有關合約獲裁定無效且印尼法院勒令拆除港口，倘並無有效的書面合約，訂約方之間的商業糾紛可通過旁證（譬如已經處於營運中的港口）呈遞法院且訂約方可通過按勞計酬方式尋求法院判決。法院或會(a)指派專家審查PTIR於有關合約項下所完成的工程；及(b)估計PTIR就拆除港口將開展的工程以估計我們的客戶應就剩餘工程支付的未付費用。此外，我們的印尼法律顧問認為，印尼法院不太可能在此情況下勒令PTIR將根據有關合約所收取款項的一大部分退還予我們的客戶；及</p> <p>(iii) 誠如我們的董事所確認，於最後可行日期，PTIR並不知悉我們的客戶擬基於違反事宜令印尼有關合約的有效性及其可強制執行性無效；且PTIR並未接獲我們的客戶就違反事宜入稟印尼法院的任何通知。</p>

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
-------	---------	-------	-----------------------------------	--------------------------

此外，儘管倘我們於印尼司法權區的客戶對該合約提出異議，該合約或會被印尼法院宣告無效，然而該合約已訂明受中國法律規管，訂約雙方已於合約中同意通過中國法院以訴訟方式解決任何糾紛，及該合約的客戶為中國實體。據中國法律顧問告知，相關合約根據中國法律屬有效、可予執行並對訂約雙方具法律約束力。因此，倘該合約可能出現任何糾紛，我們擬提請具有司法管轄權的中國法院處理糾紛以執行我們於該合約項下的權利並於我們能夠獲得中國法院對我們有利的判決時尋求在中國執行。因此，據中國法律顧問進一步告知，在最壞的情況下，倘合約根據印尼法例被視為無效，根據中國法律，該合約將仍為有效及可強制執行，原因為該合約明確指出會受中國法律規管且客戶為中國企業。

我們的執行董事崔先生及俞先生將確保，我們於日後訂立就在印尼開展工程並涉及印尼實體的全部合約須使用雙語簽立，其中之一為印尼語（印尼官方語言）。本集團將繼續委聘印尼法律顧問提供法律意見，以確保日後就位於印尼的項目訂立合約前後遵守相關印尼法例及規定。

業 務

所牽涉公司	不合規事件概況	不合規原因	可能的法律後果及最高罰金（如有）、可能對本集團產生的財務及營運影響	糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施
-------	---------	-------	-----------------------------------	--------------------------

有關其他內部控制措施，請參閱本節「內部控制」各段。

我們的董事於香港的海事建築行業擁有多年經驗，並因擁有該等經驗而知悉須就類似的海外項目取得若干牌照或批准。於上述有關在越南及印尼開展的工程的不合規事件中，我們的董事已向有關主承建商或項目擁有人查詢誰會負責就有關項目取得牌照及批准。於上述兩種情況下，我們獲告知有關主承建商或項目擁有人會取得所有所需牌照及批准。此外，鑒於我們就該等項目所開展工程或服務的範圍有限，概無涉及我們本身的員工或開展實質建築工程的船舶及設備，我們的董事認為我們的工程無須我們開設辦公室或取得許可證／牌照（視乎情況而定）。在上述情況下，我們僅向主承建商或項目擁有人查詢當地規定，而並無就我們遵守有關法例及規例委聘當地法律顧問或其他專業顧問。為防止本集團日後的不合規，尤其是當於本集團於其中並無任何過往經驗的司法權區開展項目時，本集團將於參與該等項目之前作為我們內部準備工作的一部分，委聘專業顧問（包括法律及其他顧問）提供專業建議以確保我們遵守適用的法定規定。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，瑞沃並無就上述不合規事件被檢控或處罰，且因認為無須就不合規事件作出撥備，故並無於其財務報表中作出任何撥備。經妥為考慮，我們決定不作出任何撥備，因為(i)與越南項目有關的不合規涉及的最高罰款數額不大；(ii)董事經計及越南法律顧問的意見後認為，本集團因與越南項目有關的不合規被處以任何罰款的風險極小；(iii)根據印尼法例，瑞沃無法於印尼糾正未能遵守施工許可證規定的不合規行為；(iv)印尼法例並無規定在此情況下可加諸於瑞沃的罰款金額或處罰；及(v)瑞沃無法糾正未繳納印尼分支機構利得稅的行為。我們的董事預期，不合規事件將不會對本集團構成任何重大不利的營運及財務影響。我們的控股股東亦須就上述不合規事件引發的責任提供彌償保證。

業 務

董事及獨家保薦人有關不合規的觀點

據我們的董事確認，上述不合規事件的性質及引致上述不合規事件的情況乃主要由於因疏忽而對本集團所開展工程的範圍作出錯誤判斷，且概無該等事件乃由於我們的任何董事不誠實或缺乏誠信所致。我們的董事認為，此等事件概不會對我們的業務及營運構成任何重大不利影響，且此等事件概不應削弱我們董事的能力或其根據上市規則第3.08或3.09條擔任[編纂]發行人董事的合適性。於進行所有合理盡職調查後，獨家保薦人同意我們董事的觀點，即不合規事件乃主要由於因疏忽而對本集團所開展工程的範圍作出錯誤判斷，且概無該等不合規事件乃由於我們任何董事不誠實或缺乏誠信所致。此外，發現該等不合規事件後，我們的董事已在相關專業顧問的協助下採取所有合理的糾正措施，以防止進一步不合規及該等事件的可能再次發生。因此，獨家保薦人認為，我們的董事具有上市規則第3.08及3.09條要求的個性、才幹及品格。

內部控制

董事會有責任確保我們維持有效的內部控制體系以於所有時間保障股東投資及資產。為防止不合規事件於未來再次發生及提高我們的企業管治，我們已於2016年3月採取下列措施：

1. 本公司已草擬風險管理政策，以設立本集團的風險管理程序及風險評估標準。本集團將成立內部審核部門，並委任我們的財務經理黃定斌先生擔任內部審核主管。黃先生已獲指派監督財務匯報及會計與財務方面的內部控制程序，以確保遵守上市規則及所有有關法例及規例；
2. 我們將聘請並繼續委聘外部專業顧問，包括核數師、法律顧問或其他提供專業意見的顧問，從而遵守於[編纂]後不時適用於本集團的所有有關法例及規例以及上市規則規定。我們亦將於有需要時就申請重續及（如適用）升級我們的主要牌照及許可證向我們的法律顧問尋求意見；
3. 為進一步加深我們董事對有關法例及規例及上市規則的知識，董事於2016年3月2日參加我們的香港法律顧問就此提供的培訓；
4. 本集團已制定反腐敗政策，當中載列本集團有關禁止、確認、申報及調查涉嫌欺詐、腐敗、不當挪用及其他異常現象的預期及規定。僱員須嚴格遵

業 務

守該政策所載規定，倘該等規定與我們經營業務所在司法權區的地方慣例及常規有衝突，該等規定優先。此外，所有項目經理、部門主管及高級管理層須簽署書面聲明，確認其將依循並全面遵守該政策；

5. [編纂]後，我們亦計劃委聘香港法律顧問，於有需要時不時為我們的董事提供有關本集團適用的各項合規事宜（包括上市規則及有關法例及規例）最新發展的培訓；
6. 我們亦已委聘天達為我們的合規顧問，為我們的董事及管理層團隊提供有關上市規則的意見；
7. 我們已從我們持有營運所需牌照及許可證的有關司法權區的法律顧問獲得有關維持我們的主要牌照及許可證規定（包括但不限於財務、技術及管理標準）的意見。執行董事俞先生已獲指派監察本集團對該等規定的持續合規情況、全部牌照及許可證各自的到期狀況，及按有關機關的規定及時重續該等牌照及許可證；
8. 於最後可行日期，本公司已償還應付董事款項及根據中小企融資擔保計劃取得的貸款。本集團已採納有關給予及／或來自董事及其他關連人士的財務資助的政策及程序，而我們的董事將根據上市規則之條款及披露規定檢討及預估該等財務資助。各董事均知悉其作為董事的受信責任，該等責任要求（其中包括）其以符合本公司最佳利益的方式為本公司的利益行事，且其作為董事的職責與其個人利益不得有任何衝突。誠如本文件附錄三所披露，根據細則，若存在任何潛在利益衝突，董事須根據細則規定於相關董事會會議上申明其利益，且除細則另有規定外，董事不得就批准明知與其本身或其任何緊密聯繫人有重大利益關係的合約或安排的董事決議案投票（亦不得計入投票的法定人數），倘有關董事作出投票亦當作無效。此外，本公司已制定一套操守準則，以就按照最高商業道德標準經營業務作出指引，包括有關規避、甄別及披露任何潛在或實際利益衝突的指引。[編纂]後，本公司將須就進行關連交易（包括向董事及其他關連人士提供及／或

業 務

自董事及其他關連人士獲得財務資助)的信息披露及(如適用)尋求獨立股東批准事宜受限於並遵守上市規則(尤其是上市規則第十四A章)的規定。在我們董事進行檢討及預估後，倘若將進行有關資助，本公司將遵守上市規則規定的所有適用披露規定及(如適用)獨立股東批准規定；

9. 本集團已採納政策及程序以加強支票付款過程的職責分離，從而減少從銀行賬戶挪用資金的風險。我們的政策及程序明確界定提出付款請求及批准付款的獲授權人員，以及各獲授權人員可批准的金額上限。我們已就於香港及澳門存置的所有銀行賬戶有效執行雙重簽名規定。我們正在探索對我們的外國銀行賬戶實施雙重簽名做法的可行性，並將在可行情況下落實該做法；
10. 考慮到本集團於[編纂]後的風險及未來需要，經評估員工需求以確保我們的員工數量屬適當後，本集團已聘用兩名適當合資格人員加入財務申報團隊，以(i)加強財務申報職能；(ii)建立和實施正式財務申報程序，從而履行本公司於[編纂]後的持續中期及年度外部財務申報規定；及(iii)處理增加的內部預測及業務管理報告，向外部投資者呈列本集團業績及業務計劃；及
11. 本集團已就(i)監察來自客戶的付款證明書的接收建立正式程序，以確保該等證明書乃及時並根據合約條款向本集團開具，從而令合約收益可按與項目進度相當的方式獲得確認，以避免錯誤確認收益；(ii)監察開支報銷表格及發票的及時接收建立正式程序，以確保建築開支於產生期間入賬；及(iii)監察及申報內幕消息。

為籌備[編纂]，我們已委聘獨立第三方顧問(「內部控制顧問」)，以對2015年8月及9月財務申報中我們內部控制的經選定範疇進行審查(「內部控制審查」)。內部控制顧問提出的其他重要推薦意見(「重要推薦意見」)包括：(i)有必要按規定制定董事會及其轄下委員會的職權範圍；(ii)有必要建立正式的風險管理框架；(iii)有必要建立內幕消息監管及申報框架；(iv)有必要成立內部審核部門；(v)有必要償還應付我們董事款項及根據香港按揭證券有限公司中小企融資擔保計劃取得的貸款；(vi)有必要就支票付款設立付款審批權限及實行雙重簽名控制；(vii)有必要維持充足資源以支持本集團的財務申報職能；及(viii)有必要就付款證明書及開支報銷表格和發票的收取監督以及關聯方及關連交易的監督和申報等事宜制定正式政策。

業 務

內部控制顧問於2016年3月執行跟進審查，以審查本集團為處理內部控制審查的重要推薦意見所採取管理措施的狀況（「跟進審查」）。除按規定制定董事會及其轄下委員會的職權範圍（包括按規定委任董事，預期將由本集團於[編纂]前完成）外，內部控制顧問對跟進審查並無進一步推薦意見。

我們亦已於2016年4月委聘內部控制顧問，以審查本節「不合規」各段的表格「糾正措施及防止不合規事件重演的經加強內部控制措施」一欄及「內部控制」各段所載的糾正措施及經加強內部控制措施（「額外審查」）。內部控制顧問對額外審查並無進一步推薦意見。

內部控制審查、跟進審查及額外審查乃根據本公司提供的資料進行，內部控制顧問並未對內部控制作出任何保證或發表任何意見。

董事及獨家保薦人有關內部控制的觀點

鑒於上述列表所列的經加強內部控制措施、本集團採納的內部控制措施（主要措施載於本節上文一段），董事認為，我們已制定充足的內部控制程序及政策以防止本集團日後進一步發生上述任何不合規事件。此外，鑒於上述防範措施，董事認為本集團已制定充足及有效的內部控制程序。獨家保薦人認同我們董事的意見。此外，未來我們將委聘外部專業顧問，就合規事宜向我們提供意見。董事認為，上述措施將足以防止日後發生不合規事件。

彌償契據

我們的控股股東已與我們以我們為受益人訂立彌償契據，以共同及個別地提供彌償，保障本集團（其中包括）免於承擔因本節「不合規」各段所載的不合規事件而產生的任何責任。有關彌償契據的詳情，請參閱本文件「附錄四－法定及一般資料－其他資料－15. 遺產稅、稅項及其他彌償保證」。

法律訴訟

於最後可行日期，已發生兩宗CHKRJV擔任有關項目主承建商的意外（「CHKRJV意外」）及一宗CCMJV主承建商擔任有關項目主承建商的意外（「CCMJV意外」）。在CHKRJV意外中，一宗意外導致提出僱員賠償訴訟及人身傷害訴訟；而於

業 務

最後可行日期，其他CHKRJV意外尚未開始任何法律訴訟。就CCMJV意外而言，已提出僱員賠償訴訟。我們的董事確認，作為有關項目主承建商的CHKRJV及CCMJV主承建商分別維持的保險覆蓋範圍將足以涵蓋三宗訴訟案件申索項下的所有責任，而三宗案件已移交各自的保險公司。我們的董事認為，該三宗案件不會對本集團的經營業績或財務狀況造成重大不利影響。

於最後可行日期，本集團的成員公司概無涉及任何重大訴訟、仲裁或申索，且本集團亦不知悉第三方對本集團任何成員公司提出任何待決或構成威脅的任何對本集團的經營業績或財務狀況造成重大不利影響的訴訟、仲裁或申索。我們可能不時捲入日常業務過程中出現的各項法律、仲裁或行政訴訟。