

業 務

概覽

本集團主要於香港從事提供(i)空運貨代地勤服務及(ii)空運貨站經營服務。憑藉我們於機場空運中心所租賃倉庫物業的設施，我們向一般屬於全球物流公司及主要貨運代理商等客戶提供空運貨代地勤服務。因此，倘我們不能充分利用倉庫，我們可能產生虧損。我們亦聯同國泰航空貨運站(香港三個空運貨站之一)利用其多類內置電腦處理系統提供空運貨站經營服務。

本集團於二零零二年成立，於空運貨代地勤服務方面累積豐富的行業經驗，我們提供優質可靠的服務以為客戶節省時間及成本。我們在機場空運中心租賃面積合共約235,293平方呎的倉庫經營空運貨代地勤服務。於往績記錄期，我們擁有56輛配備全球定位系統的貨車及客貨車支援日常營運。該等設施及相關設備可使本集團向全球領先物流公司提供空運貨代地勤服務，不少該等物流公司依賴外包服務供應商(如本集團)支援其日常營運。

我們亦參與國泰航空貨運站的日常營運，從而構成本集團業務的另一分部。為營運如國泰航空貨運站此類大樓，我們獲客戶委聘以支援彼等的空運貨站營運。我們於國泰航空貨運站的主要營運範圍為處理空運到達的貨物及即時存儲或攬收。我們認為，我們竭誠為客戶提供專業、可靠及高效的服務乃我們成功之關鍵，而在此情況下我們的聲譽將可使我們爭取來自客戶(包括全球領先物流公司及國泰航空貨運站營運商)的重大合約。

作為對我們服務質量的認可，我們獲得多個獎項，包括獲MediaZone Group頒發「二零一六年香港最有價值服務大獎－Asia's Most Reputed and Reliable Logistics Company of the Year」。我們提供的空運、物流及倉儲服務亦獲得OHSAS 18001：2007及ISO 9001：2015認證及我們亦榮獲TAPA Freight Security Requirements (Classification A) Certificate。有關我們的獎項及認證詳情，請參閱本節「獎項及認證」一段。

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月，本集團收益分別約為364.5百萬港元、378.8百萬港元、430.1百萬港元及200.7百萬港元。於同期的純利分別約為18.5百萬港元、19.1百萬港元、34.2百萬港元及7.9百萬港元。於各相同期間，約199.3百萬港元、193.9百萬港元、214.2百萬港元及104.2百萬港元(佔本集團總收益分別約54.7%、51.2%、49.8%及51.9%)之收益產生自提供空運貨代地勤服務，及約165.2百萬港元、184.9百萬港元、215.9百萬港元及96.5百萬港元(佔本集團總收益分別約45.3%、48.8%、50.2%及48.1%)之收益產生自提供空運貨站經營服務。

業 務

競爭優勢

我們認為，以下競爭優勢可使我們的業務持續增長：

我們與大規模客戶維持長期關係，並於香港空運物流行業建立了良好聲譽

本集團於二零零二年成立，於香港成為知名空運貨代地勤服務及空運貨站經營服務供應商。經過多年發展，本集團已建立規模，於最後實際可行日期擁有56輛配備全球定位系統的貨車及客貨車的車隊及543名全職僱員，具備能力每年可處理約逾620,000噸貨物。本集團透過堅持提供可靠優質的服務，已與主要客戶成功建立穩定及長期關係。例如，自國泰航空貨運站於二零一三年展開全面營運以來，本集團獲客戶C委任為其於香港的空運貨站經營服務供應商。我們於二零一三年與客戶C訂立一份為期三年的服務合約及該服務合約已續期至二零一九年。自二零零七年以來，我們亦獲客戶D委聘提供空運貨代地勤服務。我們並無收到客戶的任何重大投訴，且我們相信，我們與該等客戶的長期業務關係，乃表示彼等對我們服務質素認可，我們認為該認可及商譽將給予本集團相當大的競爭優勢重續與該等大規模客戶的服務合約，並獲取香港許多其他物流服務供應商的新服務合約，而這將為我們在物流行業取得成功的關鍵因素。

我們提供優質及可靠的服務，為客戶節省時間及成本

本集團於二零零二年成立，向客戶（主要為大規模物流公司）提供全方位的空運貨代地勤服務及空運貨站經營服務。董事相信，基於我們豐富的行業經驗及知識以及提供高效及可靠服務的良好記錄，客戶可以較低經營成本，從我們所提供較高效率的服務中受益。自我們獲委聘以來，我們能夠遵循客戶的標準經營程序或關鍵績效指標，且我們並無與主要客戶（包括客戶C及客戶D）發生任何重大糾紛，董事認為，我們與客戶已建立穩定關係，且在與主要客戶重續服務合約時並無主要障礙。作為對本集團表現的認可，本集團已獲授多個獎項，包括「二零一六年香港最有價值服務大獎－Asia's Most Reputed and Reliable Logistics Company of the Year」及TAPA Freight Security Requirements (Classification A) Certificate。有關本集團獲授獎項及認證以及我們採納的質量控制措施的更多詳情，請參閱本節「獎項及認證」及「質量保證」各段。

業 務

我們致力了解客戶不斷變化的需求以及提供能滿足彼等對空運貨代地勤服務及空運貨站經營服務需要的服務。隨著客戶對我們的物流服務需求不斷增加，我們相信，對服務質素的重視將有助於我們不斷取得成功，贏得客戶對我們服務的信心，而我們認為這對我們於物流行業的長遠發展至關重要。

我們具有強大及經驗豐富的管理人員

本集團擁有一支經驗豐富及才能卓越的管理團隊，具有廣泛及堅實的業務經驗及行業知識。例如，主席兼執行董事羅國樑先生於倉庫管理及物流行業擁有約15年經驗。羅國樑先生於二零一四年九月獲亞洲企業商會頒發「亞太企業精神獎－優秀企業家」的優秀企業家區域性獎項。行政總裁兼執行董事趙先生於貨運中心營運、質量保證、貨站及運輸營運以及倉庫管理擁有逾三十年經驗，曾於全球物流及運輸公司擔任多個高級管理職位。執行董事羅國豪先生於物流行業累積豐富經驗。有關董事及高級管理層的行業經驗的詳細資料，請參閱本文件「董事、高級管理層及僱員」一節。董事認為，董事及高級管理層的行業經驗給予本集團超越競爭對手之獨特競爭優勢，因為我們能有效管理及提升本集團業績，並建立其信譽。

業務策略

設立新倉庫物業以迎合不斷增長的業務需求

目前，我們於機場空運中心就空運貨代地勤服務租賃若干倉庫。有關我們於機場空運中心所租賃倉庫的詳情，請參閱本節「物業權益」一段。董事認為，於屯門設立新倉庫物業以迎合對我們服務不斷增長的業務需求，符合我們的最佳利益。我們擬建設面積約130,000平方呎的新倉庫。

董事認為，設立新倉庫物業的成本將約為30.0百萬港元。於最後實際可行日期，我們尚未物色到設立新倉庫物業的任何目標土地。根據當前市況，我們估計我們就該等物業投資的總資本支出約為20.0百萬港元，且我們預期此金額將由[編纂]所籌集的[編纂]支付。有關進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

業 務

更新現有設施及購買額外貨車及設備

我們擬透過改造現有倉庫及辦公室以及購買額外貨車及設備而擴大我們現有物流服務的規模，包括快速貨運服務、合約物流服務、運輸及其他增值服務。鑒於對我們物流服務的需求增長（本集團收到來自多位現有客戶及新客戶邀請我們提供服務），董事相信，擴大規模可讓我們提高營運能力及服務交付的效率。有關該等邀請的詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。因此，我們有能力利用物流服務市場的額外商機。本集團亦認為，透過購買額外設備及貨車，我們將降低日後由其他方提供運輸服務的依賴及節省成本。我們計劃投資及花費約[編纂]進行擴充。

實施新資訊科技系統以精簡管理流程及提高整體效率

隨著本集團的業務發展及規模逐步擴大，我們覺得更加需要有效地監督及管理我們的資源及勞工。於[編纂]後，我們計劃投資及實施新的資訊科技系統，旨在精簡管理流程、提高營運效率、成本及存貨管理及提高服務質量。

新的資訊科技系統將透過實施企業資源規劃系統運作，計劃於組織內部全面執行，並涉及硬件及軟件升級。董事相信，新的資訊科技系統需要專門人才操作，我們將透過各種渠道招聘有關人才。我們擬招聘兩名資訊科技技術員操作我們的資訊科技系統。我們計劃投資及花費約12.0百萬港元，用於購置上述資訊科技系統，並透過[編纂]所籌集的[編纂]支付。有關進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

我們的服務

我們的服務可分為兩個主要分部，即(i)空運貨代地勤服務及(ii)空運貨站經營服務。

空運貨代地勤服務

我們向一般屬於全球物流公司及主要貨運代理商的客戶提供空運貨代地勤服務。空運貨代地勤服務涉及的工作包括貨物及集裝設備運送、倉儲、重新打包、標記服務及其他相關支援服務，例如處理所需文件。我們亦為客戶從香港的空運貨站

業 務

收攬集裝設備或將已處理集裝設備移送至香港的空運貨站。

就從香港出口的貨物而言，我們利用自有貨車自客戶指定的不同地點攬收上述貨物，或客戶可將貨物運送至我們於機場空運中心的倉庫。於到達機場空運中心倉庫後，我們會將貨物打包放進集裝設備、稱重並準備所需文件。集裝設備於準備及處理妥當後將運送至香港三個空運貨站之其中一個，由空運貨站操作員裝載至指定飛機。

就進口香港的貨物而言，我們於香港三個空運貨站之一攬收貨物或集裝設備，處理所需文件並將其運送至我們於機場空運中心的倉庫。就須細分的貨物或集裝設備而言，我們於機場空運中心倉庫將其細分為較小包裹，然後運送至客戶指定地點。至於須即時運送至客戶的貨物，我們於空運貨站取貨後直接運送至客戶。

下圖顯示我們的空運貨代地勤服務涉及的工作：



1. 客戶運送貨物至機場空運中心／從機場空運中心提取貨物



2. 檢查貨物及稱重



3. 將貨物打包裝載進集裝設備／細分貨物或集裝設備



4. 貨車提取或運送貨物

業 務

空運貨站經營服務

我們向客戶C（國泰航空貨運站的營運商）提供空運貨站經營服務。我們自二零一三年起與客戶C訂立服務合約，並已續期三年直至二零一九年。根據合約協議，我們按合約須將空運抵港的貨物運送至空運貨站，並運輸至國泰航空貨運站的合適倉庫以供存儲，或如指定須即時發送或提取，則由國泰航空貨運站的客戶提貨。我們於國泰航空貨運站提供的進口服務包括接收進港至國泰航空貨運站的集裝設備，將集裝設備細分，標記貨物及將細分貨物或整個集裝設備運送至合適倉庫，或待客戶提取或轉運。

我們亦已訂約於國泰航空貨運站處理客戶提貨事宜。擬在國泰航空貨運站提取貨物的客戶須向本集團遞交所需文件以處理其收貨單。我們於收到全部所需文件後，須在規定時間內向等待的客戶運送貨物。我們於國泰航空貨運站提供的貨物攬收服務包括收取到達國泰航空貨運站的客戶的收貨單，陪同客戶清關或辦理監管清關手續，及將貨物運送至指定裝載碼頭並於檢查所有文件後將貨物發送給客戶。

下圖顯示我們的空運貨站經營服務涉及的工作：



1. 將空運貨物或集裝設備運送至碼頭



2. 細分或揀選貨物移送至貨盤或箱子



3. 儲存貨物



4. 發送貨物

業 務

下表載列於往績記錄期按我們所提供服務類別劃分的收益：

| | 截至三月三十一日止年度 | | | | | | 截至八月三十一日止五個月 | | | |
|----------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| | 二零一五年 | | 二零一六年 | | 二零一七年 | | 二零一六年 | | 二零一七年 | |
| | 估 | 估 | 估 | 估 | 估 | 估 | 估 | 估 | 估 | |
| | 總收益 | 總收益 | 總收益 | 總收益 | 總收益 | 總收益 | 總收益 | 總收益 | 總收益 | |
| | 百分比 | 百分比 | 百分比 | 百分比 | 百分比 | 百分比 | 百分比 | 百分比 | 百分比 | |
| | 千港元 | (%) | 千港元 | (%) | 千港元 | (%) | 千港元 | (%) | 千港元 | (%) |
| 空運貨代地勤服務 | 199,318 | 54.7 | 193,901 | 51.2 | 214,189 | 49.8 | 80,072 | 49.6 | 104,199 | 51.9 |
| 空運貨站經營服務 | 165,173 | 45.3 | 184,860 | 48.8 | 215,904 | 50.2 | 81,342 | 50.4 | 96,484 | 48.1 |
| 總計 | <u>364,491</u> | <u>100.0</u> | <u>378,761</u> | <u>100.0</u> | <u>430,093</u> | <u>100.0</u> | <u>161,414</u> | <u>100.0</u> | <u>200,683</u> | <u>100.0</u> |

下表載列於往績記錄期按我們所提供服務種類劃分的貨物處理量及平均每公斤服務費：

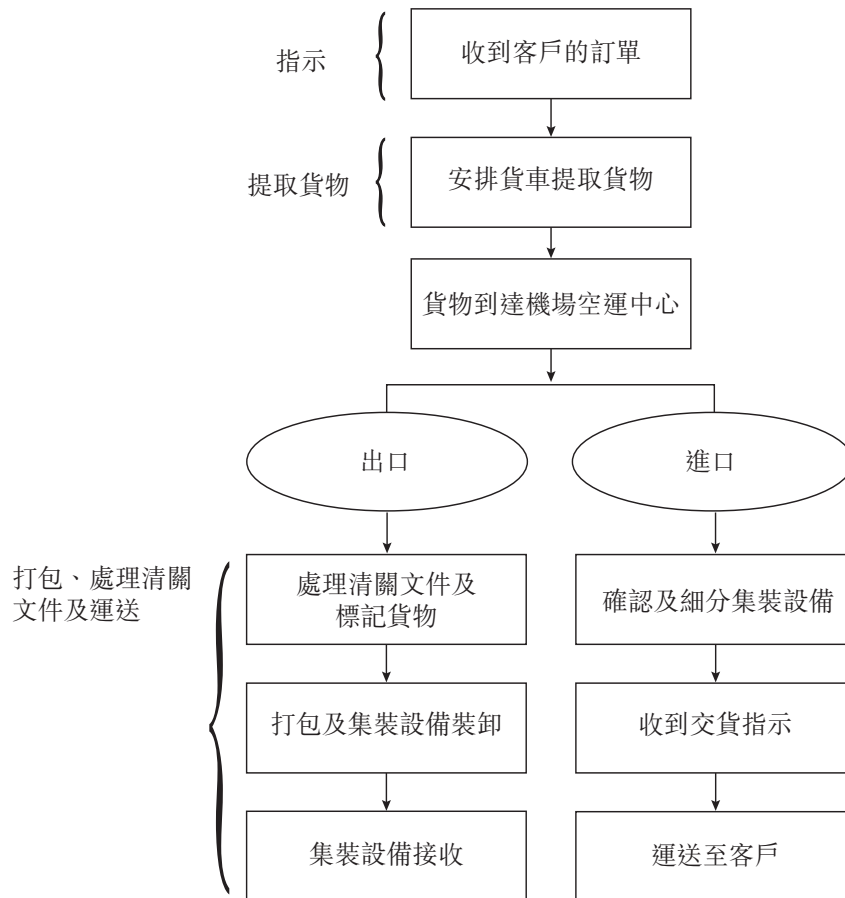
| | 截至三月三十一日止年度 | | | | | | 截至八月三十一日止五個月 | | | |
|----------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|
| | 二零一五年 | | 二零一六年 | | 二零一七年 | | 二零一六年 | | 二零一七年 | |
| | 貨物 | 平均每公斤 | 貨物 | 平均每公斤 | 貨物 | 平均每公斤 | 貨物 | 平均每公斤 | 貨物 | 平均每公斤 |
| | 處理量 | 服務費 | 處理量 | 服務費 | 處理量 | 服務費 | 處理量 | 服務費 | 處理量 | 服務費 |
| | (噸) | 港元 | (噸) | 港元 | (噸) | 港元 | (噸) | 港元 | (噸) | 港元 |
| 空運貨代地勤服務 | | | | | | | | | | |
| 合計 | 213,785 | 0.9 | 214,315 | 0.9 | 192,364 | 1.1 | 79,116 | 1.0 | 82,574 | 1.3 |
| 空運貨站經營服務 | | | | | | | | | | |
| 合計 | <u>411,276</u> | <u>0.4</u> | <u>450,607</u> | <u>0.4</u> | <u>516,672</u> | <u>0.4</u> | <u>203,993</u> | <u>0.4</u> | <u>221,980</u> | <u>0.4</u> |
| 總計 | <u>625,061</u> | <u>0.6</u> | <u>664,922</u> | <u>0.6</u> | <u>709,036</u> | <u>0.6</u> | <u>283,109</u> | <u>0.6</u> | <u>304,554</u> | <u>0.7</u> |

業 務

營運流程

空運貨代地勤服務

我們於空運貨代地勤服務的客戶通常為全球物流公司及主要貨運代理商。以下載列空運貨代地勤服務的營運流程詳細描述：



指示

客戶通常以電郵通知我們運抵香港的貨物詳情，如貨物的尺寸及重量、貨物的內容、空運提單號碼及航班詳情。憑藉該等資料，我們的團隊將就攬收貨物作出計劃及如有可能，從單一空運貨站綜合攬收多批貨物以減少多次往返貨站。我們將協助編製必需的清關文件以供提取貨物及協助貨物清關（如需）。從空運貨站提取該等貨物後，將以貨車運送至我們於機場空運中心的倉庫。

業 務

提取貨物

就進口空運貨代地勤服務而言，我們將於空運貨站提取貨物並將貨物運送回我們在機場空運中心的倉庫。我們的倉儲團隊將按照訂單表核查貨物以確保攬收正確的貨物。該等貨物隨後移送至倉庫的合適儲存區域以待交付指示。我們隨後將細分集裝設備（如需要）及收到交貨單後，以貨車將貨物交付至客戶指定的地點。客戶亦可自行安排當地運輸及從我們在機場空運中心的倉庫提取貨物。

就出口空運貨代地勤服務而言，我們於客戶指定地點提取貨物並將貨物運送回機場空運中心倉庫。所攬收或運送至我們的倉庫的貨物將於確認及收貨前對照每日收貨清單進行核查。

打包、處理清關文件及運送

就出口空運貨代地勤服務而言，於收到出口包裝計劃後，我們的包裝團隊將根據計劃包裝貨物及裝載至集裝設備。出口貨物計劃可能涉及批量或聯裝計劃，處理程序不同於集裝設備的包裝。為了飛機的安全運行，所有裝箱貨物須準確稱重、裝載及確保避免貨物在飛行過程中移動。因此，我們對於正確包裝程序的知識不僅關乎貨物的安全，亦關乎飛機的安全。所有已完成集裝設備、批量及聯裝貨物隨後備齊文件，貼上彼等各自的空運提單，然後運送至空運貨站供接收。

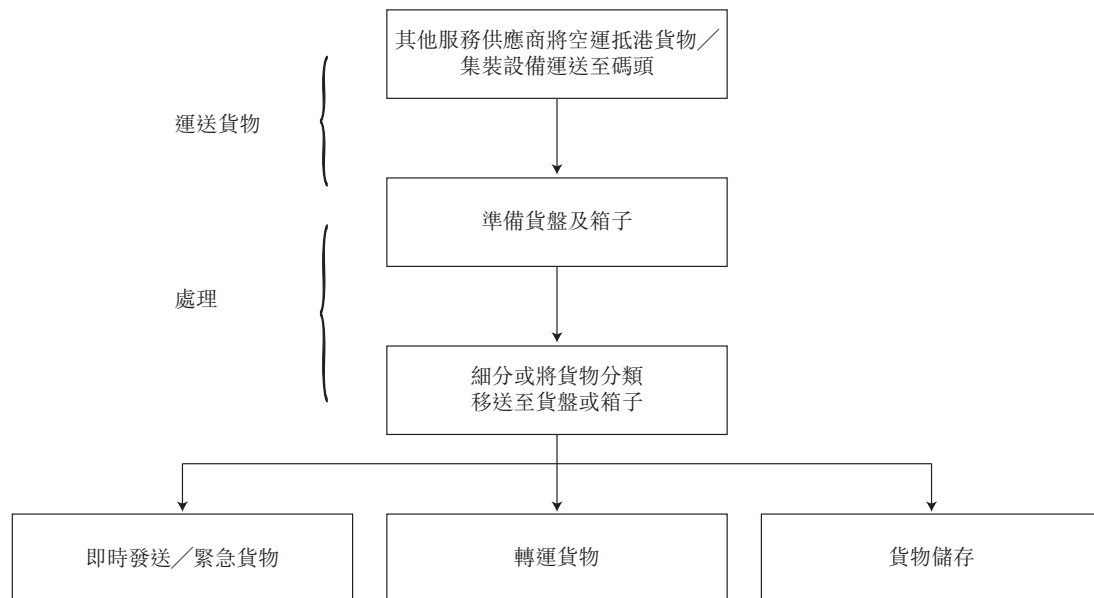
除安排交付貨物外，倘客戶需要集裝設備以供貨物打包，我們亦運送空的集裝設備至客戶指定處所。該等預先包裝集裝設備將先運送至我們的倉庫再轉運至空運貨站。

業 務

空運貨站經營服務

我們為國泰航空貨運站營運商的合約服務供應商之一。國泰航空貨運站為香港三個空運貨站之一，處理抵達及離開香港國際機場的貨物。在國泰航空貨運站處理的空運貨物類型包括郵件、快遞包裹、冷凍或溫度控制貨物、高價值易碎品、超大型或批量貨物、活動物、易腐壞貨物、外交郵件及其他即時發送貨物。針對不同類型的貨物，有不同類型的處理程序，彼等須完全根據標準經營程序實施以確保貨物及人員的安全、貨物的完整性及讓國泰航空貨運站可維持高效率。在國泰航空貨運站處理貨物過程中亦涉及準備詳細的文件及記錄，以確保每件貨均可追查及有人負責。我們的員工受過良好培訓，遵守國泰航空貨運站的處理程序及政策，亦熟知彼等的工作範圍。我們於國泰航空貨運站的服務範圍涉及處理到達國泰航空貨運站的貨物，亦向客戶交付到達國泰航空貨運站的貨物讓彼等提取。

以下載列我們的空運貨站經營服務的工作概要：



運送貨物

當貨物自飛機卸載(不論是否以集裝設備方式)時，由其他服務供應商將貨物自飛機運送至國泰航空貨運站的集結待運區域。我們負責貨物分類的僱員將持有操作項目列表(由監督人員於貨物到達前編製)等候。若我們的操作列表上貨物出現任何遺漏或於飛機到達 60 分鐘後仍未能提貨，則須即時通知監督人員。

業 務

處理

國泰航空貨運站已備妥用於儲存臨時細分貨物的各種儲存貨盤、箱子或集裝箱，用作運送至國泰航空貨運站其他部分以供轉運或出口、儲存或即時攬收。貨盤及箱子有具體裝載指示，以確保安全。

集裝設備到達工作站後，會檢查其外觀及確保與所報告者並無差異或損壞。於細分之前或細分過程中若發現貨物疑似賊贓將會呈報。已細分貨物會根據貨物的類別裝載至箱子或貨盤。已裝貨的箱子或貨盤會依據集裝箱類別運送至集裝箱處理系統或散貨裝卸系統，或放在指定地面（倘體積太大）。細分流程完成後將記錄於系統內，監管人員將重新檢驗確保有序進行。

除上述標準程序外，若干貨物將需要特別處理，我們的工人於細分流程中將需要額外注意。易腐壞貨物需要於其集裝設備抵達後30分鐘內揀出及直接運送至易腐壞區域以直接發送給收貨人。危險貨物須更加謹慎處理，動用鏟車運輸該等集裝設備時需要監督。倘發現貨物損壞，工人需立即停止，並通知監督人員評估情況。危險貨物在國泰航空貨運站有指定處理地方，亦有輻射檢查室及指定存放爆炸品的地點。其他需要特別處理的貨物包括冷凍或溫度控制貨物、易碎貨物、迷你貨運、超大體積、長或重、活動物、外交郵件、人體遺骸、須立即發放及已損壞的貨物。

貨物攬收

我們於國泰航空貨運站攬收貨物，國泰航空貨運站全年無休。到達國泰航空貨運站攬收處的客戶須出示所需文件攬收其貨物。隨後我們的僱員根據從資訊科技系統收到的工作訂單執行工作。

經資訊科技系統發出的訂單須於特定時限內完成，例如該等預先包裝集裝設備須於30分鐘內完成及散裝貨物須於客戶到達後15分鐘內開始發送。我們的僱員將確保從國泰航空貨運站各自的存儲室提取正確的貨物並運送至正確的裝貨間。就易腐壞貨品或指定即時發送的集裝設備，本集團僱員將安排國泰航空貨運站的客戶於指定區域攬收該等貨物。若干有貨品編碼的貨物須不時由海關／漁農自然護理署／食環署檢查，該等貨品通常涉及須課稅貨件、活動物、植物或食品成分。我們的僱員將陪同國泰航空貨運站的客戶與各機構人員檢查所涉及貨物。於取得相關機構的必要清關後，客戶隨後可憑藉清關文件攬收貨物。

業 務

一旦所需文件準備就緒，貨物將裝載至客戶的貨車並運送至其收貨人。國泰航空貨運站的客戶亦可選擇將貨物發送至隔鄰的機場空運中心，待其各自的貨運代理商處理，貨運代理商或會將貨物進一步轉運或將貨物運送至收貨人倉庫或指定地點。

客戶

我們的客戶主要包括貨運代理商及全球主要物流公司。彼等為與我們建立長期業務關係的經常性客戶，我們認為，彼等熟知本集團的優勢及實力。我們與客戶訂立合約以詳述我們的服務範圍、收費及服務費用。

若干個別客戶被視為其它客戶的聯屬實體，因此，董事視其為同一組客戶。截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月，本集團的五大客戶均為獨立第三方，彼等應佔總收益分別約360.7百萬港元、373.2百萬港元、427.4百萬港元及198.0百萬港元，分別佔我們總收益約98.9%、98.5%、99.4%及98.7%。同期，最大客戶應佔總收益分別約167.1百萬港元、184.9百萬港元、215.9百萬港元及96.5百萬港元，分別佔我們總收益約45.8%、48.8%、50.2%及48.1%。

於往績記錄期，向本公司提供鏟車租賃、維修及保養服務的一名主要供應商（供應商D）為客戶C的聯屬實體。有關供應商D的進一步詳情，請參閱本節「業務－供應商」一節。

概無董事、彼等緊密聯繫人或任何股東（於最後實際可行日期擁有本公司5%以上的已發行股份）就董事所知於往績記錄期於本集團的五大客戶中擁有任何權益。

業 務

下表載列於往績記錄期我們的五大客戶詳情：

截至二零一五年三月三十一日止年度

| 排名 | 客戶 | 背景 | 所提供服務 | 與本集團 開展業務 關係的 概約年限 | 信貸 期限 | 支付 方式 | 收益 (千港元) | 佔總收益 概約 百分比 (%) |
|----|------|--|----------|-----------------------------|----------|----------|----------------|--------------------------|
| 1 | 客戶 D | 全球物流公司，提供包括國內及國際包裹運送、電子商務運輸、國際快遞、陸運、空運及海運的物流服務 | 空運貨代地勤服務 | 8 | 60 天 | 銀行轉賬 | 167,082 | 45.8 |
| 2 | 客戶 C | 國泰航空貨運站的營運商 | 空運貨站經營服務 | 2 | 45 天 | 銀行轉賬 | 165,173 | 45.3 |
| 3 | 客戶 A | 總部位於香港的公司，提供空運、海運、陸運代理、倉儲、配送及項目物流專門服務 | 空運貨代地勤服務 | 3 | 60 天 | 支票 | 25,835 | 7.1 |
| 4 | 客戶 S | 總部位於香港的空運代理公司 | 空運貨代地勤服務 | 2 | 30 天 | 支票 | 1,451 | 0.4 |
| 5 | 客戶 L | 總部位於歐洲的中型全面物流服務供應商，專注於空運及海運 | 空運貨代地勤服務 | 4 | 30 天 | 支票 | 1,204 | 0.3 |
| | | | | | | | <u>360,745</u> | <u>98.9</u> |

業 務

截至二零一六年三月三十一日止年度

| 排名 | 客戶 | 背景 | 所提供服務 | 與本集團 開展業務 關係的 概約年限 | 信貸 期限 | 支付 方式 | 收益 (千港元) | 佔總收益 概約 百分比 (%) |
|----|------|--|--------------|-----------------------------|----------|-------------|-------------|--------------------------|
| 1 | 客戶 C | 國泰航空貨運站的 營運商 | 空運貨站經營 服務 | 3 | 45 天 | 銀行轉賬 | 184,860 | 48.8 |
| 2 | 客戶 D | 全球物流公司，提供包 括國內及國際包裹 運送、電子商務運 輸、國際快遞、陸 運、空運及海運的 物流服務 | 空運貨代地勤 服務 | 9 | 60 天 | 銀行轉賬 | 161,426 | 42.6 |
| 3 | 客戶 A | 部位於香港的公司，提 供空運、海運、陸 運代理、倉儲、配 送及項目物流專門 服務 | 空運貨代地勤 服務 | 4 | 60 天 | 支票 | 16,039 | 4.2 |
| 4 | 客戶 U | 全球最大的包裹運送公 司之一及供應鏈及 貨運服務供應商 | 空運貨代地勤 服務 | 1 | 30 天 | 支票/ 銀行轉賬 | 8,346 | 2.2 |
| 5 | 客戶 P | 供應鏈解決方案方面的 全球領先供應商之 一，其核心產品為 空運、海運及物流 | 空運貨代地勤 服務 | 1 | 60 天 | 銀行轉賬 | 2,507 | 0.7 |
| | | | | | | | 373,178 | 98.5 |

業 務

截至二零一七年三月三十一日止年度

| 排名 | 客戶 | 背景 | 所提供服務 | 與本集團 開展業務 關係的 概約年限 | 信貸 期限 | 支付 方式 | 收益 (千港元) | 佔總收益 概約 百分比 (%) |
|----|------|--|--------------|-----------------------------|----------|-------------|-------------|--------------------------|
| 1 | 客戶 C | 國泰航空貨運站的 營運商 | 空運貨站經營 服務 | 4 | 45 天 | 銀行轉賬 | 215,904 | 50.2 |
| 2 | 客戶 D | 全球物流公司，提供包 括國內及國際包裹 運送、電子商務運 輸、國際快遞、陸 運、空運及海運的 物流服務 | 空運貨代地勤 服務 | 10 | 60 天 | 銀行轉賬 | 187,890 | 43.7 |
| 3 | 客戶 U | 全球最大的包裹運送公 司之一及供應鏈及 貨運服務供應商 | 空運貨代地勤 服務 | 2 | 30 天 | 支票/ 銀行轉賬 | 18,061 | 4.2 |
| 4 | 客戶 P | 空運、海運及物流供應 鏈解決方案方面的 全球領先供應商之 一 | 空運貨代地勤 服務 | 2 | 60 天 | 銀行轉賬 | 4,192 | 1.0 |
| 5 | 客戶 S | 總部位於香港的空運貨 代公司 | 空運貨代地勤 服務 | 4 | 30 天 | 支票 | 1,357 | 0.3 |
| | | | | | | | 427,404 | 99.4 |

業 務

截至二零一七年八月三十一日止五個月

| 排名 | 客戶 | 背景 | 所提供服務 | 與本集團開展業務關係的概約年限 | 信貸期限 | 支付方式 | 收益 (千港元) | 佔總收益概約百分比 (%) |
|----|------|--|----------|-----------------|------|-------------|-------------|------------------|
| 1 | 客戶 C | 國泰航空貨運站的營運商 | 空運貨站經營服務 | 5 | 45 天 | 銀行轉賬 | 96,484 | 48.1 |
| 2 | 客戶 D | 全球物流公司，提供包括國內及國際包裹運送、電子商務運輸、國際快遞、陸運、空運及海運的物流服務 | 空運貨代地勤服務 | 10 | 60 天 | 銀行轉賬 | 79,773 | 39.8 |
| 3 | 客戶 F | 全球物流公司，提供包括空運及海運貨代、清關經紀、貿易及清關諮詢服務的國際貨代服務 | 空運貨代地勤服務 | 1 | 45 天 | 銀行轉賬 | 10,100 | 5.0 |
| 4 | 客戶 U | 全球最大的包裹運送公司之一及供應鏈及貨運服務供應商 | 空運貨代地勤服務 | 2 | 30 天 | 支票／ 銀行轉賬 | 9,195 | 4.6 |
| 5 | 客戶 P | 空運、海運及物流供應鏈解決方案方面的全球領先供應商之一 | 空運貨代地勤服務 | 2 | 60 天 | 銀行轉賬 | 2,485 | 1.2 |
| | | | | | | | 198,037 | 98.7 |

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團並無與客戶存在任何糾紛或遭到客戶申索而對我們的業務、財務狀況或經營業績有任何重大影響。

業 務

客戶集中度

於截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月，兩大客戶(即客戶C及客戶D)應佔我們總收益分別約為91.1%、91.4%、93.9%及87.9%。

我們與客戶C的關係

客戶C的背景

客戶C主要於香港國際機場從事空運貨物處理及相關服務，並為國泰航空貨運站(香港三個空運貨站其中之一)營運商。其為由總部在香港且於聯交所主板上市的國際航空公司全資擁有的附屬公司。

與客戶C的業務關係

自二零一三年國泰航空貨運站展開全面營運以來，我們一直獲委聘為該貨站服務供應商之一，並與客戶C建立穩定及長期的關係。根據F&S報告，我們為國泰航空貨運站三個服務供應商中最大的供應商(就收益而言)，此外，於二零一六年我們貢獻該貨運站總吞吐量逾45%。

客戶C要求我們遵循載有營運流程及服務要求的指定標準經營程序，定期對我們的表現進行審查及評估，並為我們設定績效標準。於截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月，客戶C應佔我們的收益約為165.2百萬港元、184.9百萬港元、215.9百萬港元及96.5百萬港元，分別佔我們同期總收益的約45.3%、48.8%、50.2%及48.1%。

與客戶C的合約安排

於最後實際可行日期，我們與客戶C及其附屬公司訂立兩份與空運貨站經營服務有關的服務協議(統稱「貨站服務協議」)。貨站服務協議均為期三年，如相互同意，本集團有權再續新貨站服務協議三年。董事確認，我們與客戶C的貨站服務協議自其開展業務以來從未終止或暫停，且我們從未重大違反協議條款。我們的服務根據貨站服務協議所載的費用收費，故此，於服務協議到期後，我們的服務費費用將與客戶C檢討並進一步磋商。有關貨站服務協議的詳情，請參閱本節「主要合約條款及條件」一段。

業 務

重續貨站服務協議

我們與客戶C及其附屬公司訂立的貨站服務協議將於二零一九年九月到期，且如相互同意，本集團有權再續新貨站服務協議三年。按照過往經驗，客戶C將於貨站服務協議到期日前約三至六個月與我們磋商就相關期間重續貨站服務協議及其商業條款。經考慮更換服務供應商的成本效益及客戶C處理的大量空運貨物，董事認為，客戶C並無動機聘用其他服務供應商替換本集團，而董事有信心我們將能夠與客戶C重續貨站服務協議及於下個合約期及未來與客戶C維持業務關係。此外，經計及(i)我們自國泰航空貨運站於二零一三年開始營運起已獲委聘向客戶C提供貨站經營服務，並不斷增加服務範圍，且根據F&S報告，我們目前為國泰航空貨運站最大的服務供應商；(ii)於空運貨站(尤其是國泰航空貨運站)經營具有堅實經驗的大型供應商於市場上非常有限及被視為於挑選貨站服務供應商時至關重要及客戶C擬繼續委聘我們作為其服務供應商；(iii)我們已全面通過客戶C的關鍵績效指標(包括貨車交貨所需時間、驗收所需時間、數據輸入所需時間、集裝設備事故及不當處理個案數目)及達成其品質保證關鍵要素，且自我們與客戶C合作以來，我們與客戶C並無重大分歧；及(iv)根據F&S報告及就董事所深知，香港空運貨站營運商於較長一段時間內持續委聘同一服務供應商，以節省經營成本同時保證服務質量一致及穩定，乃屬行業慣例。因此，董事認為，當貨站服務協議於二零一九年九月到期時，我們與客戶C重續貨站服務協議並無任何主要障礙或問題。

客戶C與本集團互信互賴、互補長短

我們認為，與客戶C維持密切而長期的業務關係對雙方均具有商業利益。原因如下：

- (i) 我們了解客戶C及香港其他貨站營運商傾向繼續外判其貨站經營服務，以優化經營效率。我們相信，客戶C可得益於我們向國泰航空貨運站提供的高效率及低經營成本的貨站經營服務，且我們與客戶C的穩定關係主要由於我們提供的服務質素及於空運貨站經營服務的經驗、我們滿足彼等要求的能力以及我們較高的服務質量標準。
- (ii) 董事認為，物色及批准具備空運貨站經營堅實經驗的新大型貨站服務供應商的過程並不容易，原因為(i)根據F&S報告，於空運貨站營運具有豐富經驗的大型服務供應商在市場上非常有限及其他大型服務供應商與其各自的空運貨站營運商已擁有長期及穩定的業務關係；及(ii)客戶C已制定一套全面的標準營運程序，指引其業務營運及規管其服務供應商。新服務供應商

業 務

需要大量設備及培訓時間及成本熟悉客戶C的系統及標準營運程序，並將該系統與新服務供應商的系統結合。基於該等情況，客戶C或須進行多次甄選過程，且無可避免地須付出額外時間及成本。

- (iii) 根據F&S報告，我們為國泰航空貨運站營運商於二零一三年開始全面營業起三名服務供應商中最大的供應商(就收益而言)。董事認為，客戶C擬維持與所有營運服務供應商的當前分包關係以避免對其經營出現任何不可預見中斷。客戶C採用與其並無合作往績記錄的替代服務供應商合作，將承受於國泰航空貨運站營運中斷及延遲的風險。此外，對新服務供應商的培訓未必會成功及產生令人滿意的結果，甚至會導致不可預見的營運問題。因此，董事認為，該等營運風險將對客戶C造成其不願承擔的聲譽風險。

我們與客戶D的關係

客戶D的背景

客戶D為全球最大物流集團之一，提供包括國內及國際包裹投遞、電子商務貨運、國際快遞、陸路、空運及海運運輸，由在德國法蘭克福證券交易所上市的一家德國郵政服務及國際快遞服務公司全資擁有。

與客戶D的業務關係

自二零零七年起，客戶D一直委聘我們為其香港空運貨代業務的主要地勤服務供應商。經過連續逾10年的合作，我們已於香港與客戶D的不同業務部門建立穩定及長期的關係。於最後實際可行日期，我們主要於香港為客戶D提供空運貨代地勤服務。根據F&S報告，過去逾十年來，客戶D將其超過90%的環球貨代地勤服務分包予本集團。

客戶D定期對我們的表現進行審查及評估，並為我們設定績效標準。於截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月，客戶D應佔我們的收益約為167.1百萬港元、161.4百萬港元、187.9百萬港元及79.8百萬港元，分別佔我們於同期總收益的約45.8%、42.6%、43.7%及39.8%。

業 務

與客戶D的合約安排

於最後實際可行日期，我們已與客戶D訂立若干份與提供空運貨代地勤服務及其他物流服務有關的服務協議。我們與客戶D訂立的服務協議（統稱「物流服務協議」）一般為期一至兩年十個月，並可選擇重續。董事確認，我們與客戶D的物流服務協議自我們與客戶D展開業務關係以來從未停止或暫停。我們的物流服務根據物流服務協議所載的費率收取，故此，於物流服務協議到期後，我們的服務費費用將與客戶D檢討並進一步磋商。有關物流服務協議詳情，請參閱本節「主要合約條款及條件」一段。

重續物流服務協議

我們與客戶D訂立的物流服務協議將於二零一八年及二零一九年到期。據此，客戶D可選擇以相同條款及條件將提供空運貨代地勤服務及其他物流服務的年期重續一年。按照過往經驗，客戶D將於有關期間於物流服務協議到期日前六個月內與我們磋商重續物流服務協議及其商業條款。此外，經考慮客戶D已於二零一六年擴大我們的服務範圍，及就成本及時間效益而言，我們與客戶D合作過程中並無產生重大事故導致其替換服務供應商，董事認為，我們將能夠與客戶D重續物流服務協議及於下個合約期及未來與客戶D維持業務關係。此外，經計及(i)我們已連續10年為客戶D提供空運貨代地勤服務及其他物流服務且服務範圍逐漸擴大；(ii)於向大型國際空運貨代商提供地勤服務具有堅實經驗的大型服務供應商於市場上非常有限而該因素被視為於挑選該等服務供應商時至關重要；(iii)客戶D擬繼續委聘我們作為其服務供應商，因我們已全面通過客戶D的關鍵績效指標及達成其品質保證關鍵要素，且自雙方合作起我們與客戶D並無重大分歧；及(iv)根據F&S報告及據董事所深知，大型國際空運貨代商傾向於較長一段時間內持續委聘同一營運服務供應商，以減少勞工需求（隨空運貨代貨物吞吐量變動）的波動，乃屬行業慣例；董事認為，當物流服務協議到期時，我們與客戶D重續物流服務協議並無任何主要障礙或問題。

業 務

客戶D與本集團互信互賴、互補長短

我們認為，與客戶D維持緊密而長期業務關係對雙方均具有商業上利益，原因如下：

- (i) 根據F&S報告，客戶D及其他大型國際空運貨代商擬外判其地勤服務以減少其勞工需求(隨貨物吞吐量變動)的波動。於往績記錄期，向客戶D提供服務的平均每月噸數變動約上升／下降10%，而我們認為這與客戶D於香港的貨物吞吐量一致。此外，大型國際空運貨代商(包括客戶D)將其地勤工作分包予為大型國際空運貨代商提供服務方面具有豐富經驗的大型及聲譽良好的同一供應商乃屬行業慣例。我們了解到客戶D至少有十年在香港並無本身的地勤團隊，及我們認為，其可受益於委聘我們為地勤服務供應商以達致較低的營運成本。我們認為，我們與客戶D逾十年的合作關係主要由於我們在提供空運物流服務方面的豐富知識及可靠的經驗，尤其是我們亦為非常少數能夠滿足客戶需求並擁有高水平服務質量的空運貨站經營服務供應商之一。
- (ii) 在連續逾十年的合作中，我們持續擴充機場貨運中心的倉庫區域，以適應客戶D的需要，於往績記錄期，我們於機場空運中心用作此目的的倉庫超過190,000平方呎。另一方面，我們認為，其他潛在服務供應商可能須投資超過10百萬港元以設立或改造彼等的設施以適應客戶D的需要及標準。此外，新服務供應商需要大量準備及培訓時間及成本熟悉客戶D的系統，並將其與新的服務供應商本身的系統結合。基於該等情況，董事認為，客戶D或須經過多次甄選及不可避免地耗用時間及成本，而我們作為當前的服務供應商擁有超過500名熟練工人及自我們開始合作以來連續十年對整合系統進行微調，應較其他潛在服務供應商有相當的競爭優勢。
- (iii) 客戶D已制定一套全面的標準操作程序，以指引其業務營運及規範其服務供應商。董事認為，作為一個知名跨國物流集團，客戶D將不會委聘並無良好往績記錄的新服務供應商，因其可能無法提供同等服務質素或導致其於香港的營運出現中斷而承受聲譽及業務上的風險。根據F&S報告，本集團為客戶D處理於香港超過90%的地勤服務，董事認為，並無觸發客戶D委聘其他服務供應商取代我們而承受業務不確定性的動機。

業 務

業務的可持續性

董事認為，經考慮如下因素，客戶集中不會導致本公司不適合[編纂]：

與主要客戶互惠互補的業務關係

誠如本節上文所討論，董事相信，我們可以從確實的往績記錄中受益而我們已與主要客戶(包括客戶C及客戶D)建立了互惠互補的業務關係。就董事所知，我們的主要客戶於香港並無擁有本身的地勤或貨運站經營服務團隊。我們作為現時物流服務供應商向客戶提供全面地勤或貨運站經營服務，彼等可按與自行建立大型物流服務團隊相比更低的成本及機遇享受我們的專業服務。本集團已充分了解該等客戶的日常物流流程。就此而言，客戶C及客戶D如選用新服務供應商，可能需要適應其營運模式及面臨營運中斷的風險，因此於商業及技術上，並無理由改變與本集團現有的業務關係。此外，客戶C及客戶D已口頭表示有意繼續委聘我們作為彼等之經營服務供應商。董事有信心本公司將能夠於下一合約期及往後重續與客戶C及客戶D的服務協議及繼續與彼等的業務關係，且於服務協議屆滿時重續不會遇到任何重大障礙。

維持收益穩定增長的能力

根據F&S報告，香港貨運物流業前景看好，服務供應商市場有望持續增長，主要由於(i)東南亞製造業發展迅速；及(ii)拓展跨境商貿市場。董事認為，鑑於增長動力和機遇，我們將能夠維持穩定的收益增長，詳情載於本文件「行業概覽」一節。

引進新客戶

鑒於空運貨站及大型國際物流公司的良好往績記錄，董事認為，本集團能夠將其物流服務範圍擴展至現有及新客戶。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們獲得9位新客戶(包括大型國際空運貨代商及其他物流公司)委聘。新客戶主要為(i)現有客戶轉介；及(ii)由於我們的聲譽及往績記錄而直接接觸我們並委聘我們提供物流服務的客戶。董事認為，轉介反映出客戶對我們的服務滿意。此外，於往績記錄期內，本集團大部分現有客戶(包括客戶C及客戶D)已擴大我們的服務範圍。董事認

業 務

為，我們所營運的市場分散，從而為我們擴大業務帶來絕佳良機，且我們能夠於日後減少一定程度的客戶集中度。

我們於業內的豐富經驗及知識可以轉移

本集團於行業內的經驗及知識可使我們向不同的貨代及物流公司提供服務。本集團於二零零二年成立，於物流行業擁有豐富經驗及大量資源可為現有客戶及其他新客戶及時提供服務。董事認為，只要本集團有充足資源，我們能隨時轉為其他潛在新客戶提供服務並滿足彼等的需要。

繼續擴大服務範圍

作為其中一個業務策略，我們擬擴大業務範圍，透過升級我們的現有倉庫及購買更多貨車及設備，向客戶提供更優質及更多樣化的物流服務（包括快遞服務、合約物流服務、運輸及其他增值服務）。憑藉我們設立新倉庫物業及更新現有設備而增強服務能力，我們將能夠爭取若干物流領域的更多商機，如快遞攬收及運送，包裹及郵件運送、退還及存貨管理及其他增值服務（包括產品標記、條形碼及X光掃描）。根據對當前市場的了解，董事認為，現有客戶及其他潛在新客戶（包括國際物流公司、製造商、分銷商及其他商業公司）均會帶來新商機。有關擴充計劃及時間表的進一步資料，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。鑒於物流服務市場不斷增加的機會，董事認為，有關擴充不僅可減少對客戶C及客戶D的依賴，亦可使業務穩步發展及產生額外收益來源。

基於上文所述，董事認為，我們對客戶C及客戶D的倚賴不會影響我們的業務前景及長遠而言，本集團仍可獲得大量市場機會進一步發展業務及客戶基礎。

業 務

主要合約條款及條件

空運貨代地勤服務

以下載列於往績記錄期與委聘本集團提供空運貨代地勤服務的客戶D所訂立物流服務協議的主要合約條款：

- | | | |
|---------|---|---|
| 服務範圍 | : | 廣泛的貨代服務，包括進口散裝貨物、出口散裝貨物及出口轉運貨物以及其他相關服務。 |
| 合約期 | : | 合約期通常為期一年至兩年及十個月，根據相同條款及條件應客戶D全權酌情要求可予延長。 |
| 服務費 | : | 本公司根據固定員工服務費而提供服務、激勵及我們須提供的其他服務項目。 |
| 支付條款 | : | 服務結算期於我們每月提交發票後因不同合約而有所不同。根據合約條款及條件，信貸期為我們向客戶D提交每個發票日期起計60天內。 |
| 保險 | : | 通常，本公司於協議期限內負責投保適當的保險，包括僱主責任險、僱員賠償險、汽車責任險、綜合一般責任險、公眾責任險、貨物責任險及財產損失險。 |
| 職業健康及安全 | : | 本公司負責確保遵守所有適用職業安全及健康法律及法規。 |
| 終止 | : | 一般而言，我們的客戶有權於若干情況下終止合約，包括但不限於(i)本公司的所有權變更而導致我們未能履行協議的職責；(ii)本公司無力償債；及(iii)我們嚴重違反任何協議條款。 |

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，董事確認，客戶D並無提早終止任何合約。

業 務

關鍵績效指標： 我們須滿足客戶 D 設定的關鍵績效指標（「關鍵績效指標」）。

關鍵績效指標的詳情載列如下：

| 關鍵績效指標 | 描述 |
|------------|--|
| 準時攬收及運送 | 根據特定協議的條款，98%至99.5%的貨物攬收及／或運送須於規定時間內進行 |
| 貨物損毀或遺失 | 根據特定協議的條款，貨物損毀或遺失的百分比為0%或不超過0.1% |
| 發票及工作單提交 | 所有發票及工作單提交須及時完成 |
| 發票及工作單的準確性 | 所有發票及工作單須包含準確及完整的資料 |
| 定單完成率 | 99%的訂單應完成 |

我們的質量保證主任將與員工定期會面，以討論及確保能夠達致關鍵績效指標。我們須每月向客戶 D 提交載有自我評估分數連同支持文件的關鍵績效指標報告供彼等審閱。客戶 D 將就我們的表現提供反饋，而本集團將根據反饋指示跟進所有事宜以令客戶 D 滿意。於往績記錄期，本集團並無重大違反關鍵績效指標。

空運貨站經營服務

下文載列於往績記錄期與客戶 C 所訂立貨站服務協議的主要條款：

| | | |
|------|---|--|
| 服務範圍 | : | 廣泛的物流服務，包括提取及合併進口貨物、出口散裝貨物、辦理所有規定的海關檢查及清關文件、提供臨時及安全存儲以及其他相關服務。 |
| 合約期 | : | 合約期通常為期三年，經相互同意可於期限屆滿時選擇續期或延長最多三年。 |

業 務

- 服務費 : 本公司根據(i)貨物處理量收取的便於計量的服務項目(如貨物處理服務)單價；及(ii)其他服務項目(如集裝設備處理及貨物清關服務)的每月固定服務費而提供服務。此外，倘我們的服務水平達致若干指標，客戶C將向我們支付額外服務激勵獎金。收費基準根據由客戶C母集團每年釐定的年度價格進行調整。
- 支付條款 : 本公司須於相關月份完結時提交每月的發票，信貸期為客戶C收取我們提交收取發票日期起計45天。
- 保險 : 一般而言，本公司於協議年期內負責投保適當保險，包括過失及遺漏、僱員賠償、公眾責任及貨物責任。本公司亦須指名客戶C及／或保單受讓人並確保保單載有直接彌償條款，以令客戶C獲彌償。
- 職業健康及安全 : 本公司應全面遵守適用職業健康及安全規例，並提供安全及良好的工作環境。
- 終止 : 一般而言，客戶C有權於發出不少於30天的事先書面通知後終止協議。
- 客戶C有權於若干情況下終止合約，包括但不限於(i)本公司的控制權變更；(ii)本公司無力償債；及(iii)我們嚴重違反協議任何條款及未能於接獲書面通知三十日內就有關違約作出補救。
- 於往績記錄期及直至最後實際可行日期，董事確認，客戶C並無提早終止任何合約。

銷售及營銷

我們目前並無擁有銷售及營銷團隊。我們的執行董事參與其他從業人員舉行的商務會議等銷售及營銷活動。我們聯絡客戶以保持與彼等良好的關係及取得市場及

業 務

行業資料，並同時尋求商機。我們亦依靠為項目提供優質服務贏得口碑以吸引轉介或留住客戶。此外，我們不時參與其他從業人員舉行的銷售及營銷活動以及社交活動，以了解市場的最新發展情況及取得行業資料。

我們設有網站 www.asl.hk，可於其中介紹及宣傳本集團及我們的服務。董事相信，我們的過往表現將繼續保持我們於業內的聲譽，進而維持我們日後的業務。

季節性

董事認為，我們所從事行業並無任何重大季節性因素。

定價策略

本集團於釐定服務費時主要參考將涉及的預期成本、例如員工成本及行政開支（包括運輸成本、裝備成本及其他營運成本）。行政費用一般按員工成本的若干百分比釐定。本集團亦會考慮合約長短、所需有關技能、客戶的特別要求以及任務的迫切性。

供應商

我們的供應商主要包括倉庫業主、提供派遣勞工、運輸服務、包裝材料及鏟車租賃的公司。我們從認可供應商清單中挑選供應商，該認可供應商清單的編製包括 (i) 產品或服務質量；(ii) 交付時間；(iii) 與供應商的過往合作經驗；及 (iv) 供應商聲譽等因素。

一般而言，我們並無與供應商訂立任何長期合約。所提供產品或服務的價格乃按逐份訂單基準參考事先協定的報價（可予波動）及訂約方協定的交付日期釐定。供應合約條款主要包括物料或所需服務類別、價格、物料數量或服務期限及付款條款。供應商通常授予我們7至60天的信貸期以結算彼等的發票及我們通常使用支票結算付款。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無因物料短缺或指定材料或服務供應延遲而在履行工作時有任何重大困難或延遲。

除非與客戶另有協定，我們通常提供服務所需材料或設備。於往績記錄期，包裝材料通常運送至我們的倉庫供直接使用，而我們並不會囤積過多包裝材料存貨。

業 務

由於香港有很多我們需要的材料或服務供應商，董事認為，對本集團而言物色所需材料或服務的替代供應商屬可行及我們並無過度依賴所需材料或服務的供應商。

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月，我們的五大供應商中，國邦環貿為我們的關聯方。本集團自國邦環貿購買的包裝材料（包括紙護角、發泡膠板、塑料薄膜及膠帶）用於本集團包裝其客戶產品以供運輸、配送及儲存。有關其與本集團的交易詳情，請參閱本文件「財務資料－關聯方交易」一節。於相同期間，五大供應商應佔的直接成本分總額別約為108.9百萬港元、136.3百萬港元、180.5百萬港元及101.4百萬港元，分別佔直接成本總額約35.9%、42.8%、52.0%及60.2%。於同期，我們的最大供應商應佔直接成本約為50.6百萬港元、98.0百萬港元、128.3百萬港元及72.6百萬港元，分別佔直接成本總額約16.7%、30.8%、37.0%及43.1%。

除國邦環貿外，概無董事、股東（指就董事所知，擁有本公司已發行股本逾5%的股東）或彼等各自的聯繫人於往績記錄期於五大供應商中擁有任何權益。

下表載列於往績記錄期五大供應商的詳情：

截至二零一五年三月三十一日止年度

| 排名 | 供應商 | 背景 | 供應商所提 供產品/ 服務種類 | 與本集團 展開業務 關係的 概約年限 | 信貸 期限 | 支付 方式 | 所產生 直接成本 (千港元) | 應佔已產 生直接成 本概約百 分比 (%) |
|----|--------------|----------------------|-----------------------|-----------------------------|----------|----------|----------------------|-----------------------------------|
| 1 | 供應商B | 為物流業務提供 人力的公司 | 派遣勞工 | 2 | 60天 | 支票 | 50,615 | 16.7 |
| 2 | 供應商Y | 為物流業務提供 人力的合夥企業 | 派遣勞工 | 3 | 60天 | 支票 | 26,907 | 8.9 |
| 3 | 國邦環貿有限 公司 | 主要從事物流業務 的材料買賣的公司 | 包裝材料 | 3 | 60天 | 支票 | 14,134 | 4.7 |
| 4 | 供應商M | 現代貨箱碼頭業主 | 停車位及 倉庫租賃 | 4 | 不適用 | 支票 | 10,757 | 3.5 |
| 5 | 供應商A | 機場空運中心業主 | 停車位及 倉庫租賃 | 5 | 不適用 | 支票 | 6,491 | 2.1 |
| | 總計 | | | | | | <u>108,904</u> | <u>35.9</u> |

業 務

截至二零一六年三月三十一日止年度

| 排名 | 供應商 | 背景 | 供應商所提供產品/服務種類 | 與本集團展開業務關係的根約年限 | 信貸期限 | 支付方式 | 所產生直接成本 (千港元) | 應佔已產生直接成本概約百分比 (%) |
|----|----------|------------------|---------------|-----------------|------|------|------------------|-----------------------|
| 1 | 供應商B | 為物流業務提供人力的公司 | 派遣勞工 | 3 | 60天 | 支票 | 97,973 | 30.8 |
| 2 | 國邦環貿有限公司 | 主要從事物流業務的材料買賣的公司 | 包裝材料 | 4 | 60天 | 支票 | 14,423 | 4.5 |
| 3 | 供應商Y | 為物流業務提供人力的合夥企業 | 派遣勞工 | 4 | 60天 | 支票 | 9,784 | 3.1 |
| 4 | 供應商A | 機場空運中心業主 | 停車位及倉庫租賃 | 6 | 不適用 | 支票 | 8,271 | 2.6 |
| 5 | 供應商N | 為物流業務提供運輸服務的公司 | 運輸服務 | 3 | 60天 | 支票 | 5,809 | 1.8 |
| 總計 | | | | | | | <u>136,260</u> | <u>42.8</u> |

截至二零一七年三月三十一日止年度

| 排名 | 供應商 | 背景 | 供應商所提供產品/服務種類 | 與本集團展開業務關係的根約年限 | 信貸期限 | 支付方式 | 所產生直接成本 (千港元) | 應佔已產生直接成本概約百分比 (%) |
|----|-----------|----------------------|---------------|-----------------|------|------|------------------|-----------------------|
| 1 | 供應商B | 為物流業務提供人力的公司 | 派遣勞工 | 4 | 60天 | 支票 | 128,317 | 37.0 |
| 2 | 供應商A | 機場空運中心業主 | 停車位及倉庫租賃 | 7 | 不適用 | 支票 | 28,653 | 8.3 |
| 3 | 國邦環貿有限公司 | 主要從事物流業務的材料買賣的公司 | 包裝材料 | 5 | 60天 | 支票 | 12,258 | 3.5 |
| 4 | 供應商D(附註1) | 為全球航空行業設備提供廣泛專業服務的公司 | 鏟車租賃、維修及保養 | 4 | 30天 | 支票 | 6,353 | 1.8 |
| 5 | 供應商N | 為物流業務提供運輸服務的公司 | 運輸服務 | 4 | 60天 | 支票 | 4,894 | 1.4 |
| 總計 | | | | | | | <u>180,475</u> | <u>52.0</u> |

業 務

截至二零一七年八月三十一日止五個月

| 排名 | 供應商 | 背景 | 供應商所提供產品/服務種類 | 與本集團展開業務關係的根約年限 | 信貸期限 | 支付方式 | 所產生直接成本 (千港元) | 應佔已產生直接成本概約百分比 (%) |
|----|-----------|----------------------|---------------|-----------------|------|------|------------------|-----------------------|
| 1 | 供應商B | 為物流業務提供人力的公司 | 派遣勞工 | 4 | 60天 | 支票 | 72,570 | 43.1 |
| 2 | 供應商A | 機場空運中心業主 | 停車位及倉庫租賃 | 7 | 不適用 | 支票 | 18,899 | 11.2 |
| 3 | 國邦環貿有限公司 | 主要從事物流業務的材料買賣的公司 | 包裝材料 | 5 | 60天 | 支票 | 4,359 | 2.6 |
| 4 | 供應商D(附註1) | 為全球航空行業設備提供廣泛專業服務的公司 | 鏟車租賃、維修及保養 | 4 | 30天 | 支票 | 2,898 | 1.7 |
| 5 | 供應商N | 為物流業務提供運輸服務的公司 | 運輸服務 | 5 | 60天 | 支票 | 2,661 | 1.6 |
| | 總計 | | | | | | <u>101,387</u> | <u>60.2</u> |

附註：

1. 供應商D由兩家公司組成，該兩家公司均於香港註冊成立及經營，並由兩家已發行股份在聯交所主板上市的公司間接全資擁有。

與國邦環貿的交易

國邦環貿由羅國斌先生擁有20%及由羅國樑先生、羅國豪先生及羅國斌先生分別擁有40%、30%及30%的一間公司擁有80%。因此，根據上市規則第14A章，國邦環貿為本公司的關連人士。

本集團已與國邦環貿建立良好及長久的關係，且自二零一二年以來一直自國邦環貿購買包裝材料。截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月，向國邦環貿的採購分別達約14.1百萬港元、14.4百萬港元、12.3百萬港元及4.4百萬港元，佔同期直接成本總額分別為4.7%、4.5%、3.5%及2.6%。於相同期間，據董事所深知及所信，國邦環貿(為於各年度的主要供應商之一)亦為我們的客戶。就本集團為國邦環貿運送所供應包裝材料提供的物流服務而言，產生自國邦環貿的收益於截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月分別約為429,000港元、364,000港元、760,000港元及56,000港元或分別佔總收益的0.1%、

業 務

0.1%、0.2%及0.0%。有關本集團與國邦環貿交易的進一步詳情，請參閱本文件「關連交易－非豁免持續關連交易－國邦環貿框架協議」及「財務資料－關聯方交易」各節。

運輸車隊

本集團擁有運輸車隊及營運設備提供空運貨代地勤服務及空運貨站經營服務。下表載列於最後實際可行日期本集團所擁有的運輸車隊：

| | 於最後實際可行日期 |
|--------|-----------|
| 5.5噸貨車 | 3 |
| 9噸貨車 | 6 |
| 16噸貨車 | 44 |
| 24噸貨車 | 1 |
| 客貨車 | 2 |
| | <hr/> |
| 總計 | <u>56</u> |

運輸車隊車齡及使用周期

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月，我們分別購置約3.1百萬港元、5.8百港元、1.3百港元及5.2百萬港元之新貨車及汽車。下表載列於最後實際可行日期我們的運輸車隊的平均車齡：

| | 平均車齡(年) |
|--------|---------|
| 5.5噸貨車 | 8.3 |
| 9噸貨車 | 2.4 |
| 16噸貨車 | 7.1 |
| 24噸貨車 | 1.6 |
| 客貨車 | 12.2 |

*附註：*根據折舊政策，運輸車隊及營運設備分三至四年折舊。儘管我們若干貨車、客貨車及托盤推車的平均車齡超過三至四年，鑒於運輸車隊及營運設備的目前狀況，董事認為運輸車隊及營運設備仍運行良好。

我們並無預設或固定的機器置換週期，而置換決定乃視乎個別情況根據個別機器的運作狀況作出。

業 務

儘管董事認為現有機器的狀況普遍良好，但隨著機器老化，出現故障或失靈的機會及頻率將會上升。為配合我們的業務發展、鞏固品牌及提升所提供服務的整體營運效益及產能，董事認為，有必要繼續投資於新型及優質的機器。本集團擬利用政府環境保護署頒佈的特惠補償計劃，於二零一九年底申請截止前淘汰及更換至少10輛現有的16噸貨車，該等貨車的使用年期均超過運輸車隊的平均使用年期。透過自願參與該計劃及收取補助金，本集團可按相對更低的成本置換該等可能需要維修及保養的老舊16噸貨車。此外，(i)經考慮我們的所有運輸車輛均用於提供現有服務及再無容量從主要客戶或其他潛在新客戶承接更多運輸服務，董事認為，現有運載能力已基本獲充分利用；(ii)為應對日後擴大現有物流服務及服務範圍(包括快捷貨運服務及其他合約物流服務)規模的策略，董事認為，本集團有實際需要透過購買額外貨車擴充貨車團隊。有關我們購買新機器計劃的進一步資料，請參閱上文「業務策略」一段及本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

維修、保養及更換

於往績記錄期，當我們的機器出現故障時，會被(i)送至認可經銷商進行維修(若該機器仍在保修期內)；或(ii)送至其他第三方維修公司。董事認為，機器處於良好狀態對高效及流暢地提供服務及工地安全極為重要。我們的貨車及客貨車在需要時會進行檢驗及保養，一般視乎使用頻率及工作環境每年維修約一至三次。截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月，機器維修及保養產生的開支分別約為2.4百萬港元、2.5百萬港元、4.0百萬港元及1.8百萬港元。機器維修及保養開支增加的情況大致上與上文所討論於往績記錄期內添置機器相符。我們只會於有必要更換舊機器時進行更換。

機器租賃

我們不時向機器供應商租賃機器，以讓我們可靈活補充機器隊伍。於考慮租賃而非購置機器時，董事主要考慮的因素包括本集團的財務狀況、機器的可用性及所運輸貨物的規模。於往績記錄期，我們主要租賃鏟車於倉庫及國泰航空貨運站進行業務。於截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至

業 務

二零一七年八月三十一日止五個月，我們租賃鏟車產生的開支分別約為9.1百萬港元、9.2百萬港元、9.8百萬港元及4.8百萬港元。

遵守非道路移動機械規例

我們不時租用非道路車輛的鏟車提供空運貨站經營服務及空運貨代地勤服務。據董事所深知及於彼等合理查詢後，我們確認，所有租用的鏟車遵守非道路移動機械規例的規定。

資訊科技

本集團已實施資訊科技系統，以有效管理其營運，尤其是其人力資源管理系統、客戶關係管理系統及考勤系統。人力資源管理系統及考勤系統包含僱員個人資料、薪酬、強積金付款、編更表、出勤及休假記錄。系統讓本集團掌握龐大數目員工的工作情況及減少行政工作的人手。另一方面，客戶關係管理系統促使本集團透過記錄所有到訪客戶報告、風險評估報告、合約及報價的數據庫，組織、追蹤及自動操作銷售活動的主要方面。本集團亦保存投訴及事故記錄，以便所有投訴及事故得以妥善處理及向客戶提供該等投訴及事故的最新消息。此外，本集團已訂購全球定位系統，安裝於本集團的物流貨車。此舉可使後勤部門追蹤各貨車的位置，從而可估計貨物運送或到達時間及確保可靠及高效的服務。

獎項及認證

我們在過往的營運中就對社會所作出的貢獻及工作表現獲得認可。下表載列本集團於往績記錄期及直至最後實際可行日期的主要獎項或證書：

| 頒授年度 | 獎項／證書 | 頒授組織或機構 |
|-----------------|---|--|
| 二零一一年 | 減碳證書 | Energys Group Limited – Greenlight Project |
| 二零一三年至 二零一六年 | TAPA Freight Security Requirements (Classification : A) Certificate | 運輸資產保護協會 |
| 二零一四年 | 積極響應過往資歷認可的榮譽狀 (Certificate of Commendation) | 香港特別行政區政府教育局 |

業 務

| 頒授年度 | 獎項／證書 | 頒授組織或機構 |
|-----------------|--|-----------------|
| 二零一五年至 二零一六年 | 公司成員 | 香港航運物流協會 |
| 二零一五年至 二零一六年 | 環保園之友嘉許狀 | 香港特別行政區政府環境局 |
| 二零一六年 | 連續五年獲頒「商界展關懷」標誌 | 香港社會服務聯會 |
| 二零一六年 | 仁愛堂塑膠回收夥伴計劃(二零一五年至二零一六年)銀獎 | 仁愛堂環保園塑膠資源再生中心 |
| 二零一六年至 二零一七年 | 二零一六年／一七年卓越企業嘉許狀 | 香港中小型企業總商會 |
| 二零一六年 | 「二零一六年香港最有價值服務大獎－Asia's Most Reputed and Reliable Logistics Company of the Year」 | Mediazone Group |

企業社會責任

本集團理解企業的成功與企業社會責任密不可分。作為承擔企業社會責任之一環，本集團參與企業社會責任活動，如回收項目、社區義工服務、捐贈及環保活動。因參與社區活動，本集團自二零一一年起連續五年獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」標誌。

質量保證

董事認為保持我們服務質量的能力對本集團的長遠發展至關重要。尤其是我們的客戶是空運貨站營運商及全球物流公司，本集團務求確保我們的服務質素能滿足彼等的嚴格質量標準。

業 務

我們的質量控制措施由行政總裁兼執行董事趙先生帶領的質量保證團隊實施。我們的質量保證人員負責制定及實施有系統的品質控制政策及與我們的運作流程相結合的標準運作程序，務求盡量令整體服務品質貫徹一致。當發生偏離標準經營政策的事件時，本集團質量保證監督人員將能夠介入並即時糾正偏離情況。

我們的質量控制政策主要包括以下程序：

- 採購包裝材料—除非客戶規定，我們通常根據所供應的包裝材料的質量、原材料的價格及我們的內部採購準則挑選包裝材料供應商。
- 營運—營運過程的每個階段均由質量保證團隊監督，以確保營運過程遵循特定質量控制規定。各營運過程的監督人員亦進行定期檢查。
- 機器及設備管理—我們進行定期檢查及保養，以確保機器及設備達致合乎標準的表現。
- 重視員工質素—定期培訓及持續評估員工的表現。

為符合客戶的關鍵績效指標，質量保證團隊定期審閱關鍵績效指標及進一步改善本身的標準營運政策。例如，我們的空運貨站經營服務關鍵績效指標包括(i)貨車交貨所需時間；(ii)驗收所需時間；(iii)數據輸入所需時間；(iv)集裝設備事故；及(v)不當處理個案數目。空運貨代地勤服務的關鍵績效指標包括(i)不當處理及事故數目；(ii)運送集裝設備的延滯率；(iii)總生產力及噸位記錄；及(iv)安全表現概覽。該等關鍵績效指標反映於每月管理報告，以遵守客戶的標準經營程序。為維持營運的高質素表現，本集團向員工(尤其是新員工)提供持續的內部及外部營運培訓。

於最後實際可行日期，本公司並無就於往績記錄期的服務質素接獲客戶的任何重大投訴或爭議。

為證明提供優質的服務承諾，我們已獲頒以下證書：

業 務

| 證書／說明 | 頒發機構 | 授予日期 | 到期日 |
|---|-------------------------------|----------------|-----------------|
| 符合職業健康及安全管理系統 OHSAS18001：2007規定的 證書 | 香港通用檢測認證有 限公司 | 二零一七年 七月十四日 | 二零二零年 七月十三日 |
| 符合適環境管理系統標準ISO 90001：2015規定的證書 | SGS United Kingdom Limited | 二零一七年 六月一日 | 二零二零年 五月三十一日 |

職業、健康及安全

我們非常重視職業健康及工作安全，不僅為提升我們於企業社會責任的價值及保持聲譽，且為避免我們的僱員以及公眾之健康及安全受到威脅。由於物流運輸通常涉及搬運重物及使用機器的固有性質，工人通常承受事故或傷害的風險。為降低該等風險，本集團已制定程序，透過於員工手冊制定連串工作安全規則以供員工遵守，為彼等提供安全而健康的工作環境。此外，本集團為僱員提供職業安全教育及培訓，以提高彼等對安全問題的意識。本集團根據職業安全及健康條例遵循與健康及安全相關的規則及規例，並根據職業安全及健康條例就工作地點的環境控制、工作地點的衛生制定連串規定。我們的職業健康及安全管理系統已於二零一七年五月二十五日完成OHSAS 18001：2007規定的現場評估。

環境事宜

由於本集團的業務性質，本集團業務並無直接產生工業污染物，因此本集團於往績記錄期概無直接承擔任何為遵守適用環境保護法律及條例之成本。董事預期今後本集團亦毋須直接承擔任何為遵守適用環境保護法律及條例之成本。於最後實際可行日期，本集團並無發生任何有關適用環境保護法律及條例之重大違規問題。

保險

本集團有就日常業務過程中產生的固有風險（人身傷害之僱員補償、財產損毀或損失、第三方責任及若干其他領域）投保。若干風險種類（如自然災害、惡劣天氣狀況、政治動蕩以及恐怖襲擊）一般不受保險保障，因該等風險並不受保或投保該等風險不符成本效益。截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月，本集團產生保險開支分別約7.0百萬港

業 務

元、5.9百萬港元、5.3百萬港元及2.1百萬港元。該下降趨勢乃主要歸因於所聘用員工數目隨著派遣勞工（僱傭相關保險由勞務機構承擔）的增加而減少，從而導致僱員賠償保險開支下降。有關詳情，請參閱本節「僱員、管理層及員工培訓」一節。董事認為，保險範圍足以進行日常業務營運，且符合行業慣例。

市場及競爭

根據F&S報告，空運貨代地勤服務市場被視為相對分散，逾500家商業企業從事地勤服務，就營業額而言，最大服務供應商佔市場份額不超過5.0%。本集團於二零一六年佔空運貨代地勤服務市場總收益約1.4%。

就空運貨站經營服務市場而言，其被視為集中，只有不足20家公司從事該行業，而五大從業者於二零一六年約佔92.4%的市場份額。於二零一六年，本集團佔空運貨站經營服務市場總收益約16.7%並於五大從業者中排名第三。

誠如F&S報告所告知，香港空運物流服務市場的三大主要准入壁壘包括(i)熟練工人；(ii)營運經驗及管理能力；及(iii)業務網絡。

我們認為，我們的競爭優勢促成了我們的成功。因此，即使相關空運物流服務行業競爭日後可能更為激烈，我們仍有信心能夠憑借競爭優勢抵禦激烈競爭。有關我們競爭優勢的進一步詳情，請參閱本節「競爭優勢」一段。有關香港空運物流服務市場的競爭格局詳情，亦請參閱本文件「行業概覽」一節。

業 務

物業權益

於最後實際可行日期，我們並未擁有任何土地或物業，且我們就經營業務租賃以下物業：

| 地址 | 每月 概約租金開支 港元 | 概約 樓面面積 平方呎 | 物業用途 | 租賃期 |
|--|--------------------|-----------------------|------|---------------------------|
| 香港 新界葵涌 貨櫃碼頭路88號 永得利廣場2座14樓 11室 | 30,000 | 1,879 | 辦公室 | 二零一七年七月一日至 二零二零年三月三十一日 |
| 香港赤鱗角 駿運路2號 機場空運中心 1樓48、49及50室 及閣樓 | 283,444 | 倉庫：18,536 閣樓：1,834 | 倉庫 | 二零一六年七月一日至 二零一九年六月三十日 |
| 香港赤鱗角 駿運路2號 機場空運中心 1樓51室及閣樓 | 188,220 | 倉庫：12,001 閣樓：1,147 | 倉庫 | 二零一六年六月一日至 二零一九年六月三十日 |
| 香港赤鱗角 駿運路2號 機場空運中心 2樓51室及閣樓 | 182,151 | 倉庫：12,001 閣樓：1,017 | 倉庫 | 二零一六年七月一日至 二零一九年六月三十日 |

業 務

| 地址 | 每月 概約租金開支 港元 | 概約 樓面面積 平方呎 | 物業用途 | 租賃期 |
|---|--------------------|------------------------|------|---------------------------|
| 香港赤鱗角 駿運路2號 機場空運中心 5樓01、02、03、05、 06及07室 以及6樓08、09、10、 11、12及 13室(附註) | 290,352 | 18,147 | 辦公室 | 二零一六年七月一日至 二零一九年六月三十日 |
| 香港赤鱗角 駿運路2號 機場空運中心 地下01、02、03、 05、06及07 室及閣樓以及地下 08、09、 10、11、50、51、52 及53室 | 2,333,688 | 倉庫：157,280 閣樓：6,641 | 倉庫 | 二零一六年七月一日至 二零一九年六月三十日 |
| 香港 赤鱗角駿運路2號 機場空運中心 2樓52及53室 及閣樓 | 348,331 | 倉庫：23,022 閣樓：1,814 | 倉庫 | 二零一七年八月十六日至 二零一九年八月十五日 |

附註：自二零一六年七月一日起的餘下租期，我們將該物業轉租予客戶D作辦公室用途。

於最後實際可行日期，我們的所有租賃倉庫乃租賃自供應商A，其為機場空運中心業主及為香港一間上市公司的附屬公司，主要從事物業發展業務。租賃協議通常為期三年。

自二零一六年七月一日起，我們在業主(即供應商A)允許下於相關租賃協議的餘下期間根據經營租賃安排按每月租金約370,000港元(包括管理費及行政費)將若干物業轉租予客戶D作辦公室用途。鑒於我們在機場空運中心的其他租賃安排，我們可獲得優於客戶D可享有的條款租賃該等辦公室。儘管我們並未從該許可安排收到任何淨收入，董事認為，客戶D可透過獲得較低租賃開支而從該安排中獲益，亦可進一步加強客戶D與我們的業務關係。

業 務

根據董事的經驗，與供應商A的續期磋商通常於租賃協議屆滿前六個月開始。本集團擬於到期時重續所有租約。於往績記錄期，我們能及時重續租賃協議且並無遇到任何困難。我們並不認為於重續該等租約方面有任何困難。

倘供應商A不與我們重續租賃協議，董事認為其不會對我們的業務及營運造成任何重大不利影響，乃由於(i)我們可以物色到相若物業搬遷相關物流設施(倘需要)；及(ii)我們並無預期搬遷該等設施方面有任何實際重大困難及估計搬遷時間及成本並不重大。

知識產權

於最後實際可行日期，本集團為三個香港商標及一個香港域名的註冊擁有人。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－B. 有關本集團業務的其他資料－2. 知識產權」一節。

於最後實際可行日期，我們概無牽涉任何有關侵犯知識產權的重大爭議、訴訟或法律程序，而本集團概不知悉本集團侵犯由第三方擁有的任何知識產權，亦不知悉任何第三方侵犯本集團擁有的任何知識產權。

牌照、許可證及註冊

本集團的香港法律顧問確認，除該等適用於在香港營商的所有法團須遵守的牌照規定，如商業登記證及於香港公司註冊處註冊外，我們於香港進行業務並無特定發牌規定。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已取得於業務營運所在地經營運業務所需的所有必要牌照及許可證，且該等牌照及許可證現時仍然有效及生效。我們於重續經營業務所須的任何主要牌照及許可證時並無遇到任何阻礙。有關我們業務的監管規定討論，請參閱本文件「監管概覽」一節。

研究及開發

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們概無進行任何重大研究及開發活動。

業 務

僱員、管理層及員工培訓

截至最後實際可行日期，我們有543名全職僱員（不包括董事），均由本集團於香港直接僱用。下表載列於往績記錄期按職責劃分的僱員數目明細：

| | 於最後實際 可行日期 |
|---------|---------------|
| 管理層 | 15 |
| 行政及人力資源 | 6 |
| 財務及會計 | 11 |
| 質量保證 | 9 |
| 營運 | 502 |
| | <hr/> |
| 總計 | <u>543</u> |

本集團一般透過於公開市場及招聘網站刊登廣告，並在評估應徵者的經驗、專業知識及不同職位所要求的資歷後招聘員工。本集團通常向我們的僱員支付固定薪金及酌情表現花紅。截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月，本集團僱員福利開支（包括董事薪酬）分別約為164.1百萬港元、157.1百萬港元、149.9百萬港元及59.7百萬港元。為吸引及挽留寶貴僱員，本集團審閱其僱員表現，而有關審閱結果將於年度薪金檢討及晉升考核期間予以考慮。我們的目標是維持良好的僱主－僱員關係，並以具建設性的計劃吸引、挽留及獎勵僱員，以提升其歸屬感及鼓勵他們致力達成我們的目標。我們的人力資源部門處理所有僱傭問題及投訴。

為增加我們提供服務的靈活性及成本效益，我們於往績記錄期委聘勞務機構並使用該等勞務機構不時派遣的勞工，以滿足我們的需要。我們通常將派遣勞工分派至技術要求較低的職位，如倉庫管理員及臨時工，派遣勞工由本集團監管。派遣勞工與本集團並無任何直接合約關係。本集團毋須承擔派遣員工的薪金、福利以及僱傭相關保險。截至二零一五年、二零一六年及二零一七年三月三十一日止年度以及截至二零一七年八月三十一日止五個月，本集團的派遣勞工產生的成本分別約為

業 務

83.7百萬港元、112.4百萬港元、131.8百萬港元及72.7百萬港元。下表載列於所示各年／期末本集團所錄用的營運勞工人數：

| | 二零一五年 | 於三月三十一日 二零一六年 | 二零一七年 | 於二零一七年 八月三十一日 |
|----------|--------------|------------------|--------------|------------------|
| | 勞工人數 | 勞工人數 | 勞工人數 | 勞工人數 |
| 空運貨代地勤服務 | 538 | 522 | 469 | 524 |
| 空運貨站經營服務 | 550 | 556 | 626 | 703 |
| 總計 | <u>1,088</u> | <u>1,078</u> | <u>1,095</u> | <u>1,227</u> |

附註：勞工人數指全職營運勞工人數及所錄用的派遣勞工總人數。

董事認為，委聘勞務機構於物流行業內實屬常見。勞務機構於協議期間按照彼等提供各種勞工的預定價格向我們收費。該等服務不設任何最低要求，而我們亦毋須就該等服務向勞務機構支付最低費用。以下載列於往績記錄期內與主要勞務機構的典型派遣工作服務協議所載的主要條款：

| | |
|------|---------------------------------|
| 服務範圍 | 於協議期間應本集團要求不時提供勞工派遣服務。 |
| 服務收費 | 按預定工時數及具體預定價格收費。 |
| 支付條款 | 勞務機構須按月提交發票，並給予自發票日期起計60日的信貸期。 |
| 責任 | 勞務機構負責確保有關僱用派遣工人符合任何適用法律項下所有規定。 |
| 終止 | 本集團及勞務機構均有權透過發出30日事先書面通知終止協議。 |

業 務

經董事作出一切合理查詢後所深知，我們於往績記錄期委聘的所有勞務機構均為獨立第三方，且彼等於往績記錄期及直至最後實際可行日期在任何重大方面已遵守所有與其派遣勞工僱傭相關的適用法律及法規。於往績記錄期，我們在營運中使用派遣勞工或在足夠派遣勞工方面並無遇到任何重大困難。倘若任何派遣工作服務協議因任何原因終止，董事認為，由於市場上有眾多相若機構，我們預計物色替代的新機構並無任何重大困難。

我們重視僱員，視彼等為人力資本，並投放資源在教育及維持彼等之水平，使彼等能對本集團的成功作出更大貢獻。僱員獲提供適當培訓，以提升其技能、知識及能力。本集團同時提供內部培訓，涵蓋基本物流知識、相關法規及監管規定、內部質量審核及其他實用課題。此外，本集團為僱員提供實地培訓，以確保彼等了解及遵循客戶的標準經營程序及關鍵績效指標。就新員工而言，於其試用期內，本集團提供入職培訓課程，隨後為在職培訓，並於整個試用期持續監察其進度。我們的部門經理通常負責識別及評估其下屬之培訓需要。

於往績記錄期內及直至最後實際可行日期，除下文「訴訟及潛在申索」一段所披露者外，我們在聘請員工方面並無任何可能對業務、財務狀況或營運業績產生重大影響的重大困難，或遭遇員工投訴或與其發生爭議。於最後實際可行日期，我們的僱員並無成立工會。

訴訟及潛在申索

於最後實際可行日期，本集團牽涉若干申索及訴訟。以下載列於最後實際可行日期本集團一般及日常業務過程中產生的針對本集團的待決申索及訴訟概要。

a) 於最後實際可行日期對本集團提起的未決僱員補償申索

於最後實際可行日期，共有 21 宗對本集團提起的未決僱員補償申索已提交至勞工處。該等事故於本集團的一般及日常業務過程中發生且並無導致本集團業務重大中斷。

所有 21 宗未決僱員賠償申索已獲本集團投購的相關保險全數保障。

業 務

b) 於最後實際可行日期對本集團提起的民事訴訟

於最後實際可行日期，共有 8 宗對本集團提起的未決民事訴訟，已就該等訴訟展開相關法律程序及本集團已分別收到原告或申請人的相關訴訟狀。該等傷害事故乃於本集團一般及日常業務過程中發生，但對本集團業務並無造成重大影響。

| 申索性質 | 事故日期 | 狀況 |
|--|-------------|-------------|
| 1. 原告聲稱被貨車撞擊後下背及右前臂受傷。原告根據普通法提出人身傷害申索 | 二零一三年十月十八日 | 保險公司已接手訴訟程序 |
| 2. 原告聲稱被鏟車撞擊後左腳受傷。原告根據普通法提出人身傷害申索 | 二零一二年二月十四日 | 保險公司已接手訴訟程序 |
| 3. 申請人聲稱於拆卸貨物時，其頸部受傷及扭傷。申請人根據僱員補償條例提出申索 | 二零一六年六月十三日 | 保險公司已接手訴訟程序 |
| 4. 原告聲稱在受到托盤撞擊後左腿受傷。原告根據普通法提出人身傷害申索 | 二零一四年八月二十九日 | 保險公司已接手訴訟程序 |
| 5. 申請人聲稱在從貨車尾部跳落地面時左腳踝受傷。申請人根據僱員補償條例提出申索 | 二零一五年九月十六日 | 保險公司已接手訴訟程序 |
| 6. 原告聲稱在受到鏟車撞擊後右腳受傷。原告根據僱員補償條例提出申索 | 二零一六年十月二十六日 | 保險公司已接手訴訟程序 |

業 務

| 申索性質 | 事故日期 | 狀況 |
|--|--------------|---------------|
| 7. 原告(分包商員工)聲稱於搬運木板時肋骨受傷。原告根據普通法提出人身傷害申索 | 二零一六年一月二十九日 | 預期該申索將由保險全面承保 |
| 8. 原告聲稱從貨車上下車時被金屬桿絆倒，右股骨受傷。原告根據普通法提出人身傷害申索，但尚未發送予本公司 | 二零一四年十二月二十七日 | 保險公司已接手訴訟程序 |

除上述民事訴訟外，所有受傷人員可於自相關人身傷害事故日期起兩年(就僱員補償申索而言)或三年(就人身傷害申索而言)期限內根據僱員補償條例提出申索及／或根據普通法提出人身傷害申索。由於該等潛在申索尚未提交，我們尚不能估計該等潛在申索金額。董事確認，於最後實際可行日期，本集團已對所有該等人身傷害事故產生的責任投購保險並已就該等事故通知保險公司，因此，董事認為，上文所披露之申索對本集團營運或財務狀況或業務並無重大不利影響。董事進一步確認，該等案件乃於我們日常及一般業務過程中發生及並未中斷本集團業務或對本集團獲得經營所需任何牌照或許可證造成不利影響。

據董事所深知，該等僱員補償申索及人身傷害申索項下的所有受傷人員遭受的身體傷害不算嚴重。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團須根據僱員補償條例在香港投購及已投購強制保單，金額不少於每宗事故200百萬港元。因此，預期所有該等僱員補償申索及人身傷害申索由本集團持有的保單全面保障。有關詳情，請參閱本節「保險」一段。

董事進一步確認，彼等個人(不論共同或個別)並不牽涉任何上述申索及訴訟。

業 務

並無就訴訟索償作出撥備

經考慮(其中包括)(i)有關事故的性質及傷害程度；及(ii)保單的保障範圍，董事認為，並無必要就當前、待決及潛在訴訟作出或然負債撥備。

控股股東作出的彌償

控股股東已於二零一八年二月二十一日訂立彌償契據，控股股東已同意根據彌償契據的條款向本集團作出有關於[編纂]成為無條件之日或之前本集團任何未決及潛在訴訟及申索可能產生的所有責任及處罰作出彌償。有關詳情，請參閱本文件附錄四「E.其他資料-1.稅項及其他彌償保證」一段。

法律及監管合規

董事確認，除上文「訴訟及潛在申索」一段所披露者外，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無重大違反香港適用法律及規例而可能影響本集團營運及財務狀況。

風險管理

董事已確認，於日常業務過程中，我們主要面臨(i)與我們整體監控系統有關的風險；(ii)與業務有關的監管風險；(iii)經營風險；及(iv)與宏觀經濟環境變動有關的市場風險。

為了不斷改善本集團日後的內部監控及風險管理系統，本集團已建立既定程序，以確立、評估及管理本集團所面臨的重大風險。本集團已設立及實施的主要程序概述如下：

- (i) 區分本集團各營運部門的職責及職能；
- (ii) 監察預算及財務表現；
- (iii) 審查系統及程序，以識別、衡量、管理及控制聲譽、法律、信貸、市場及營運風險；
- (iv) 透過訂立程序及政策處理股價敏感資料；
- (v) 因應營商環境或監管指引變動而更新員工手冊、內部監控手冊及合規手冊；
及

業 務

(vi) 更新風險登記冊以跟進任何已識別風險。

董事已確認，除本文件所披露者外，於往績記錄期概無發生重大管控失效，而我們相信我們的內部監控及風險管理系統為足夠及有效。

下文載列我們業務的主要風險及降低有關風險的內部監控程序：

營運風險管理

跨部門團隊負責維持營運及評估我們業務的營運風險。彼等負責執行我們的風險管理政策及程序。我們重視職業安全，已按照適用法規制訂安全指引，並要求僱員嚴格遵守該等指引，我們亦對生產設施及設備進行定期安全檢查，以確保該等設備已通過全面測試並可安全使用。此外，我們要求處理設備操作員參加關於安全標準規定的培訓課程，我們亦向僱員提供定期安全培訓。

風險控制

高級管理人員十分留意若干需要管理的風險，包括不適當及不一致的做法、未能發現不道德行為、錯失或潛在欺詐及未獲授權取得保密資料。為控制有關風險，本集團已認可員工手冊、內部監控手冊及合規手冊，要求全體董事及本集團僱員遵守。

監管風險管理

於[編纂]後，本集團可能面臨違反上市規則的風險。我們已指派公司秘書譚桂香女士，每年至少一次更新合規手冊內容，並將上市規則的新修訂本派發予全體董事及僱員。我們已按上市規則第3A.19條規定委任富比資本為合規顧問。全體董事及僱員均須每年至少一次確認彼等了解員工手冊、內部監控手冊及合規手冊。本集團亦將聘用香港法律顧問，就香港適用法律及法規的合規事宜向我們提供意見。

內部監控

我們致力維護健全有效的內部監控系統，保障股東價值及我們的資產。為籌備[編纂]及致力改善我們的內部監控系統，於二零一六年九月，我們委聘獨立內部監控顧問(為已向香港會計師公會註冊的事務所)吳祺敏會計師事務所有限公司(「內部監控顧問」)根據Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway

業 務

Commission 頒佈的二零一三年框架評估本集團的內部監控系統是否充足及有效，涵蓋如實體層面控制、收益及應收款項、促使付款、存貨管理、庫務管理、財務申報及資訊科技、營運、企業管治、合規及風險管理等領域。

內部監控顧問已獲若干聯交所上市申請人委聘進行類似內部監控審閱。內部監控顧問於二零一六年十二月進行內部監控審閱。於該審閱完成後，內部監控顧問識別出若干有關我們內部監控政策及程序的問題，內部監控顧問提供的主要發現及建議載列如下：

| 內部監控審閱發現 | 建議 |
|--------------------------|------------------------------------|
| 1. 本集團並無防止及處理潛在利益衝突的申報機制 | 本集團應要求全體董事及高級管理層成員在發生任何利益衝突時進行年度申報 |
| 2. 本集團並無建立正式的授權限制表 | 本集團應就付款批准制訂正式書面授權總表 |
| 3. 本集團並未妥善維持固定資產登記冊 | 本集團應納入登記冊所有必要資料並及時進行定期更新 |

我們已全面執行內部監控顧問建議的所有推薦措施。內部監控顧問亦已於二零一七年六月進行跟進審閱，以了解建議措施的執行狀況。內部監控顧問認為，根據其跟進審閱，我們已令人滿意地執行所有建議措施。

企業管治

此外，董事會有責任確保我們維持良好及有效的內部監控及企業管治制度，以於任何時間保障股東的利益及本公司的資產。因此，我們已採納載於本文件「與控股股東的關係－企業管治措施」一節內的一系列企業管治措施。董事認為就我們的營運、合規及企業管治而言，本集團已具備足夠及有效的內部監控措施，而獨家保薦人亦與之意見一致。