

業 務

概覽

本集團主要根據各類租船協議提供瀝青船出租服務，包括：(i) 期租；及(ii) 程租及包運合同。根據弗若斯特沙利文報告，二零一七年，本集團按船舶總載運能力(載重噸)及按收益計在全球瀝青船出租服務市場排名第四。

瀝青是一種石油產品並為一種粘合劑及防水材料。其普遍用於基礎設施建設、道路維護及地庫儲倉庫或平屋頂等防水產品。瀝青通常以高溫度運輸，以避免凝固。本集團的船舶具備控制及維持高溫並盡可能減低貨船熱流失的技術。於二零一七年，全世界約有6,000艘專用船，其中瀝青船有290艘。此外，瀝青船的載重噸佔專用船總載重噸的約0.4%。

我們致力提供優質瀝青貨船出租服務。我們有自己的工程師團隊且我們積極參與我們的船舶設計。我們的團隊與船舶設計專家、我們的客戶、船廠、國際船級社及銀行或融資租賃公司緊密合作。我們定製造船計劃以建造滿足我們客戶要求(如燃料消耗效率及承載能力)的新船。董事相信，通過實行定制化，我們可提升我們的服務水平及競爭力。

於最後可行日期，我們經營一支由九艘船舶組成的船隊。我們有五艘船舶根據期租運營，其餘四艘船舶根據程租或包運合同運營。

根據期租，本集團船舶長期出租予我們的客戶，期限介乎二至十年，在此期間我們的客戶負責按其需求進行貨物運輸。我們負責船舶的經營成本，而我們的客戶則負責船舶的航程成本。我們的經營成本主要包括船員開支、折舊、管理費用、保險開支以及維修及維護成本。我們客戶的航程成本主要包括燃料費用及港務費。根據期租，我們通常按天收取租金。本集團一般按月向客戶收取預付款。

根據程租，本集團船舶出租予客戶進行單次航程。根據我們客戶指示，本集團負責從裝運港至卸貨港的貨物運輸。本集團同時負責經營成本及航程成本。一般而言，經營成本包括船員開支、折舊、管理費用、保險開支以及維修及維護成本，而航程成本則包括燃料費用及港務費。通常，租金可於參考市場費率、貨物數量、裝貨港及卸貨港位置以及燃料價格後釐定。本集團一般會在裝貨完成後五個營業日內收到全部款項。

業 務

根據包運合同，本集團船舶按與程租者類似的條款出租予客戶於某一特定時期進行一系列航程。根據包運合同，運費乃預先釐定且在合同協定的整個期間適用。本集團一般於完成卸貨後三個營業日內收取全部款項。

由於本集團的船舶相對較新且我們的船隊在營運方面並無出現任何重大不合規情況，且亦無發生任何安全事故，故我們的船隊在歷經數年營運後於瀝青運輸市場上愈來愈受歡迎，同時我們對主要客戶(即集團A)的銷售依賴於往績記錄期不斷降低。於往績記錄期，我們亦一直在積極尋找其他業務夥伴。由於我們認為Bilsea International是聲譽卓著的瀝青貿易商，且對瀝青船租賃服務有強烈需求，我們其後與Bilsea International進行接洽，討論了潛在的商業合作。於二零一五年九月，本集團成為Bilxin Shipping一名主要股東。由於董事及Bilsea International股東認為程租需求強勁，同時為了擴大其在瀝青船租賃行業的市場份額，我們於二零一五年開始建造載重量為8,000載重噸的七艘新船舶。於二零一六年，我們與Bilsea International及其他客戶開展了程租服務。於二零一七年，四艘新船舶已完成建造並投入運營。因此，本集團進一步擴大了程租服務。於二零一七年年中，我們獲得總部位於美國的全球最大[編纂]能源公司之一的附屬公司的兩份期租合約，而後者乃因與Bilsea International進行瀝青貿易業務而了解到我們的船舶。由於船隊由二零一五年的兩艘擴大到二零一七年的七艘來滿足期租、程租及包運合同的需求，本集團收入於往績記錄期大幅增長。

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度及截至二零一八年四月三十日止四個月，本集團的總收益分別約為10.8百萬美元、15.5百萬美元、33.7百萬美元及13.3百萬美元，相當於由截至二零一五年十二月三十一日止年度至截至二零一六年十二月三十一日止年度增加約43.7%，由截至二零一六年十二月三十一日止年度至截至二零一七年十二月三十一日止年度增加約118.2%，及由截至二零一七年四月三十日止四個月至截至二零一八年四月三十日止四個月增加約36.3%。

我們截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度及截至二零一八年四月三十日止四個月的溢利淨額分別約為3.4百萬美元、4.5百萬美元、6.0百萬美元及3.4百萬美元。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－綜合損益及其他全面收益表主要組成部分」一節。截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度及截至二零一八年四月三十日止四個月，我們的毛利率分別為40.9%、41.5%、39.3%及39.5%。

業 務

以下是於往績記錄期內我們的收入明細：

租船合同	截至十二月三十一日止年度						截至四月三十日止四個月			
	二零一五年		二零一六年		二零一七年		二零一七年		二零一八年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元 (未經審核)	%	千美元	%
期租	10,760	100	14,117	91.3	20,061	59.5	5,271	53.8	7,987	59.8
程租及包運合同	—	—	1,340	8.7	13,666	40.5	4,524	46.2	5,361	40.2
總計	<u>10,760</u>	<u>100</u>	<u>15,457</u>	<u>100</u>	<u>33,727</u>	<u>100</u>	<u>9,795</u>	<u>100</u>	<u>13,348</u>	<u>100</u>

我們的競爭優勢

董事相信，我們的市場地位及業務成功歸因於以下競爭優勢：

我們的船隊相對較新，能滿足客戶需要

本集團擁有瀝青船出租服務市場上的最新船隊之一，且我們瀝青船的平均船齡不足三年，而全球平均船齡為15年以上。與舊船舶相比，本集團的新船舶技術也相對較先進且更省油。新船舶的航行速度較快，亦有助船東節省維護成本。此外，船齡超過十年的船舶或會面臨耗油量大的問題，而新船舶更節能。因此，客戶通常願意選擇新船隊。

本集團擁有瀝青船出租服務市場上的最大船隊之一。於最後可行日期，本集團運營九艘船舶，但所有市場參與者擁有的船舶平均數目僅為兩艘左右。船隊規模擴大令本集團能夠在市場服務更多客戶。此外，本集團船舶於二零一七年十二月三十一日的平均載重噸約為9,829載重噸，而全球平均載重噸僅為6,053載重噸。高平均載重噸亦持續有利於本集團通過滿足運輸量龐大的客戶的需求實現發展。

我們向客戶提供保證及性能評估，並提供保養服務以符合我們船舶的所有保證規格。此外，我們特別的貨船設計使我們能夠同時運載多於一類貨物並裝載部分貨船瀝青。

與向他方購買二手船舶並將其重新調整以適合作為瀝青貨船相比，委聘船廠新建船舶使本集團能夠監察符合瀝青運輸特有目的之船舶建築及功能設計。本集團自身設有一個工

業 務

程師隊伍以審查船舶的表現。本集團積極參與我們船舶設計，包括設計草圖及選擇船上設備的初步階段。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－我們的船隊－委聘船廠為我們建造新船舶」一節。

董事相信，本集團的較新船隊能夠為客戶提供可靠、即時及優質的瀝青船出租服務，維修及保養所需天數較少。因此，本集團的船隊使用率一般已達到最高水平，接近充分利用。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－船隊管理－船隊使用率」一節。

我們有來自長期客戶合同的穩定現金流入

我們的收益由我們與主要客戶訂立的長期租約所帶動。我們的主要客戶包括：(i) 集團A的成員公司 Yueliangwan Maritime Co., Limited (全球最大運輸及物流集團之一)；(ii) 集團B (全球最大的獨立能源交易商之一)；及 (iii) 客戶D (總部位於美國的一間全球最大[編纂]能源公司的附屬公司)。本集團有穩定的長期租約組合，產生定期及可預測的現金流量。截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度及截至二零一八年四月三十日止四個月，我們總收益的100%、91.3%、59.5%及59.8%分別來自期租租約的穩定收入流量。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－我們的服務」一節。於最後可行日期，經董事確認，我們的客戶概無於到期前終止期租租約，亦無延遲付款。

期租合約的租期一般持續二至十年。於最後可行日期，我們的船舶在期租下的平均餘下租期約為3.2年。

於往績記錄期，我們的長期期租合約及收益穩定增長反映我們較不易因市況變動及波動而受影響。

我們已經與客戶及船廠建立了穩定關係

我們已在瀝青船出租服務市場建立了穩固的客戶基礎。例如，我們與 Yueliangwan Maritime Co., Limited 已維持八年業務關係。我們必須不斷擴大客戶基礎並同時與現有主要客戶保持穩定的業務關係。我們的銷售隊伍及船舶經紀會定期與客戶溝通，收集其反饋意見並及時回應其反饋意見。這有助我們與客戶保持穩定的業務關係。

此外，我們已與主要船廠建立良好的關係。造船籌備階段需要我們、船廠、銀行、客戶及船舶設計專家之間的廣泛溝通及充分互相了解。基於上述良好的關係，我們能夠與船

業 務

廠進行有效溝通，確保船舶達到期望標準及質量。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－我們的船隊－委聘船廠為我們建造新船舶」一節。

由於我們的高標準服務，我們已確立為全球市場上可靠的瀝青船出租服務供應商。因此，我們能夠與我們的客戶保持長期關係。

我們注重就維修船隊擁有高標準，以提供優質安全的瀝青船租船服務

本集團採納有效的船舶維修及管理政策。本集團的船舶一貫由國際船級社評級及聲譽卓著的船舶管理公司管理。

我們運營中的九艘船舶已全部由BV評級，BV是一家總部設在法國的國際船級社，為國際船級社協會成員。國際船級社協會是一家非政府組織，為國際海事組織提供技術支持及指引，國際海事組織是一家負責規管航運的聯合國機構。船級社一般研究、設定及應用海洋相關設施的設計、施工及勘察的技術要求。該等要求作為船級規則公佈，涵蓋從船舶建設到其營運。為實現質量及安全服務，我們安排BV定期勘察船舶以確保運營中船舶一直遵守船級規則。

我們委聘聲譽卓著的船舶管理公司管理我們的船舶。BSM及集團A分別管理我們的七艘及兩艘船舶。BSM是一家船舶管理公司，其母公司擁有逾130年歷史，目前管理全球超過600艘船舶。集團A為全球最大運輸及物流集團之一。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－供應商－船舶管理公司」一節。

本集團一貫維持我們船舶的船級地位，並遵守有關我們營運的所有重大法規。本集團亦符合OCIMF標準。OCIMF是一家在原油及石油產品的航運及碼頭業務方面具有利益的石油公司自願性組織。OCIMF以推進油輪及碼頭安全和環保操作，不斷改進設計及操作標準，成為該方面的最高權威為使命。我們的船舶三都澳獲美國海岸警衛隊授予Qualship 21資格證書(證明高度遵守國際標準的認定)。本集團上述的船舶維修與管理政策有助我們為客戶提供優質安全的服務。

我們有一個經驗豐富並具有良好往績記錄的管理團隊

我們有一個專業的高級管理團隊，成員均有海洋運輸資格。我們的管理團隊包括我們

業 務

的執行董事丁肖立先生、丁玉釗先生及徐文均先生，彼等負責監督本集團的營運，並制定本集團的業務策略。本集團副總裁徐建平先生負責本集團的船舶安全管理。

我們的高級管理團隊在船舶出租業務及航運業務方面的豐富經驗及眼光對採納及實施本集團的短期及長期業務策略、控制其業務風險及提升盈利能力方面至關重要。彼等積極參與瀝青相關行業會議亦為彼等提供機會與瀝青相關行業不同市場參與者建立業務關係及聯繫。

我們的高級管理團隊有良好的往績記錄，並執行有效的及策略，令我們成為瀝青船出租市場的翹楚之一。我們相信，我們高級管理層團隊的知識、技能及經驗亦有助本集團佔領更大的市場份額，並在全球瀝青船出租服務市場擴展我們的業務。

有關董事及高級管理層的進一步詳情，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

我們的業務策略

本集團有能力進一步發展我們在瀝青船出租服務市場的據點並抓住新商機。本集團計劃持續利用機會發揮我們的競爭優勢，專注實施以下策略：

利用我們作為瀝青船出租服務領先供應商的地位提升全球影響力

我們相信，積極參與造船流程的籌備階段，以滿足客戶規格要求，是我們初步成功的主要因素。我們將繼續採取該積極參與策略，確保我們的船舶質量具有競爭力。

根據弗若斯特沙利文報告，二零一七年，按船舶總載重噸及按收益計，我們在全球瀝青船出租服務市場排名第四位。我們相信，隨著瀝青船出租服務估計將於全球範圍內增長，來自非洲、南美、東南亞、中國及美國的需求將推動對瀝青的需求，從而推動對瀝青的海洋運輸需求。在鞏固並提升我們的全球領先地位的同時，我們亦抓住行業預期增長帶來的機遇。

擴大本集團的船隊規模以鞏我們的全球市場地位

鑒於如弗若斯特沙利文報告所指出，未來幾年瀝青貿易市場的需求預期會不斷增長，我們計劃透過委聘造船廠為我們建造新船舶，擴大我們船隊的規模。於最後可行日期，

業 務

本集團已訂造一艘載運能力約8,000載重噸的船舶。我們擬進一步訂造兩艘載運能力各約21,000載重噸的新船舶。我們日後可能視乎市場需求進一步訂購其他船舶。

新造船舶往往較快、較有效率及保養較便宜。相比購買二手船舶，委聘船廠建造新船舶令我們能監控專為載運瀝青而訂製的船舶架構及功能設計，以及鞏固我們作為船東的聲譽。有關進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

維持本集團各種服務類型以滿足市場的不同需求

瀝青船租船服務市場由擁有不同運輸安排需求的承租人組成。即使期租目前為本集團的最重要服務類型，但本集團保持靈活調整我們的能力以適應不同服務類型的需求。雖然期租讓客戶能夠於特定時期內獲得靈活及有保證的運輸能力，但程租及包運合同的租期相對較短，對於一次性需要運輸服務或定期需要而毋需承諾較長期間的客戶而言，會是較好的選擇。本集團最近增加了程租及包運合同的參與度，以滿足不同的市場需求。

於往績記錄期，本集團將我們的服務組合由純粹提供期租服務變為合併提供期租與程租服務。期租令本集團可獲得穩定收入，從而覆蓋大部份財務成本、銀行貸款還款或融資租賃應付款項、船員開支、燃料及船舶管理費，同時新增的程租及包運合同可讓我們受惠於不斷增長的市場。租船服務的多元化讓本集團可於市場衰退期間維持充足流動性，同時也可把握市場增長期間出現的新機會。此外，董事認為，除期租外，根據程租或包運合同運營我們的船舶讓本集團能夠獲得更多的市場見解並擴大我們的客戶基礎。

我們的業務模式

本集團主要根據不同類型的租船協議提供瀝青船租船服務，包括：(i) 期租；及(ii) 程租及包運合同。

根據期租，本集團船舶長期出租予我們的客戶，期限介乎二至十年不等，在此期間我們的客戶負責按其需求進行貨物運輸。

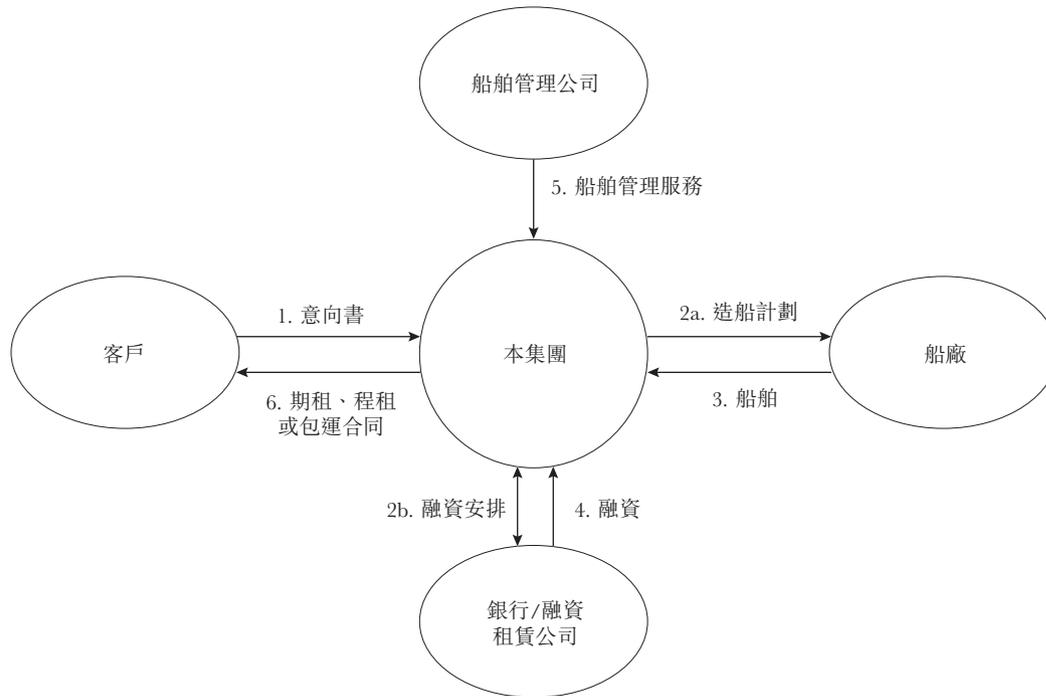
根據程租及包運合同，本集團船舶出租予客戶進行單次航程或一系列航程。根據客戶指示，本集團負責從裝運港至卸貨港的貨物運輸。

我們致力提供優質瀝青貨船出租服務。我們有自己的工程師團隊且我們積極參與我們的船舶設計。我們的團隊與船舶設計專家、我們的客戶、船廠、國際船級社及銀行或融資

業 務

租賃公司緊密合作。我們定製造船計劃以建造滿足我們客戶要求(如燃料消耗效率及承載能力)的新船。董事相信，通過實行定制化，我們可提升我們的服務水平及競爭力。

下圖載列我們瀝青船出租服務的業務模式：



於最後可行日期，本集團擁有九艘運營中船舶。九艘運營中船舶當中，五艘(即三都澳、狀元澳、鳳凰澳、紫荊星及茉莉星)訂有融資租賃安排，據此，三都澳及狀元澳的擁有權轉讓予融資租賃公司，而鳳凰澳、紫荊星及茉莉星的擁有權則歸屬於融資租賃公司。餘下四艘船舶乃以銀行貸款撥付，其所有權仍歸本集團所有。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－船隊管理－營運管理－船隊融資安排」一節。

此外，我們已委聘船廠為我們建造一艘新船舶。新船舶在建中，預期將於二零一八年完工。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－我們的船隊」一節。

業 務

我們的服務

本集團提供以下租船服務，即(i)期租；及(ii)程租及包運合同。下表載列於往績記錄期按租船服務類別的收益分析：

租船合同	截至十二月三十一日止年度						截至四月三十日止四個月			
	二零一五年		二零一六年		二零一七年		二零一七年		二零一八年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元 (未經審核)	%	千美元	%
期租	10,760	100	14,117	91.3	20,061	59.5	5,271	53.8	7,987	59.8
程租及包運合同	—	—	1,340	8.7	13,666	40.5	4,524	46.2	5,361	40.2
總計	<u>10,760</u>	<u>100</u>	<u>15,457</u>	<u>100</u>	<u>33,727</u>	<u>100</u>	<u>9,795</u>	<u>100</u>	<u>13,348</u>	<u>100</u>

期租

於往績記錄期，期租是我們業務的主要組成部分。於最後可行日期，本集團有五艘船舶根據期租運營。根據期租，本集團船舶長期出租予客戶，期限介乎二至十年不等，在此期間客戶負責根據其需求進行貨物運輸。我們負責船舶的經營成本，而客戶負責船舶的航程成本。我們的經營成本主要包括船員開支、折舊、管理費用、保險開支以及維修及維護成本，而客戶的航程成本主要包括燃料費用及港務費。根據期租，我們通常按天收取租金。本集團一般按月向客戶收取預付款。

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度及截至二零一八年四月三十日止四個月，我們來自期租的收益分別約為10.8百萬美元、14.1百萬美元、20.1百萬美元及8.0百萬美元，分別約佔我們相應期間的總收益100%、91.3%、59.5%及59.8%。

根據期租，我們的客戶負責按照其需求安排的貨運。我們船舶的航線並不影響租金，因為租金乃按日收取。因此，於往績記錄期期租下航線的改變對本集團收入並無任何影響。

於往績記錄期內，本集團的船舶出租予阿爾及利亞、阿根廷、澳洲、孟加拉國、加拿大、智利、哥倫比亞、哥斯大黎加、庫拉索、埃及、斐濟、法國、洪都拉斯、印度、印尼、意大利、馬來西亞、馬耳他、墨西哥、荷蘭、新西蘭、尼加拉瓜、巴拿馬、中國、波多黎各、新加坡、韓國、西班牙、泰國、突尼西亞、美國、烏拉圭、委內瑞拉及越南等國家的港口。

業 務

程租及包運合同

於最後可行日期，本集團有四艘船舶根據程租或包運合同運營。

根據程租，本集團船舶出租予客戶進行單次航程。根據客戶指示，本集團負責從裝運港至卸貨港的貨物運輸。本集團同時負責經營成本及航程成本。一般而言，經營成本包括船員開支、折舊、管理費用、保險開支以及維修及維護成本，而航程成本包括燃料費用及港務費。一般而言，租金可於參考市場費率、貨物數量、裝貨港及卸貨港位置以及燃料價格後釐定。本集團一般會在裝貨完成後五個營業日內收取全部款項。

根據包運合同，本集團船舶按與程租類似的條款出租予客戶於某一特定時期進行一系列航程。根據包運合同，運費乃預先釐定且在合同協定的整個期間適用。本集團一般於完成卸貨後三個營業日內收取全部款項。

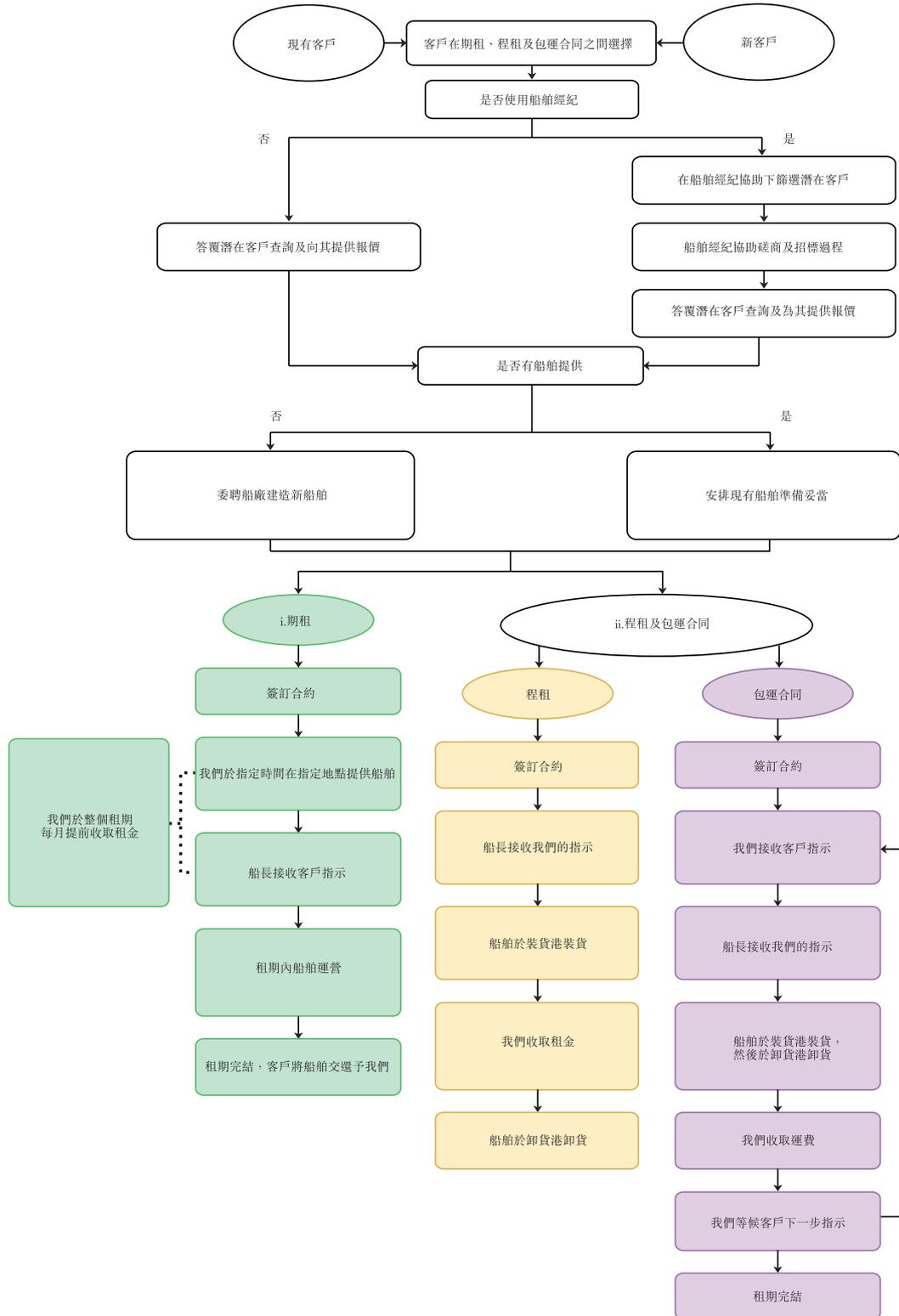
於往績記錄期，我們來自程租及包運合同的收益於截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度及截至二零一八年四月三十日止四個月分別約為零、1.3百萬美元、13.7百萬美元及5.4百萬美元，分別約佔我們相應期間的總收益的零、8.7%、40.5%及40.2%。

下表載列於往績記錄期程租及包運合同下我們船舶的主要航線：

截至二零一六年十二月三十一日止年度			截至二零一七年十二月三十一日止年度			截至二零一八年四月三十日止四個月		
裝貨港	卸貨港	收入	裝貨港	卸貨港	收入	裝貨港	卸貨港	收入
所在國家	所在國家	(千美元)	所在國家	所在國家	(千美元)	所在國家	所在國家	(千美元)
新加坡	中國	600	新加坡	中國	7,266	新加坡	澳洲	1,643
韓國	中國	590	新加坡	澳洲	2,486	新加坡	中國	1,538
新加坡	馬來西亞	150	韓國	中國	1,868	中國	澳洲	734
總計		<u>1,340</u>	中國	澳洲	777	中國	斐濟	427
			韓國	澳洲	502	中國及新加坡	馬來西亞	407
			中國	馬來西亞	427	中國	印度	322
			中國	斐濟	340	韓國	中國	244
			總計		<u>13,666</u>	中國	馬來西亞	46
						總計		<u>5,361</u>

業 務

下圖載列租船服務的工作流程：



業 務

我們的營運始於物色客戶，包括現有客戶或新客戶。客戶由我們的業務部或船舶經紀物色。我們的業務部或船舶經紀會建立並維持行業網絡，恆常注意業務機會。其會參與瀝青相關行業會議以及跟進潛在客戶。

視乎客戶慣例，我們將參與招標過程或直接與客戶磋商。若然涉及船舶經紀，船舶經紀將協助我們參與招標過程或直接與客戶磋商。有關我們的銷售及營銷流程的進一步詳情，請參閱本文件「業務－銷售及營銷」一節。

若本集團有現有船舶可接受新的租船合約，本集團將安排船舶提供租賃服務。若本集團並無可用的現有船舶，本集團可能委聘船廠為我們建造新船舶。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－我們的船隊－委聘船廠為我們建造新船舶」一節。

根據期租，我們會於指定地點及指定時間向客戶提供船舶。其後，客戶可以直接向船長發出指示。本集團一般會於整個租期內收取每月預付款項。當租船合約屆滿後，我們的船舶將運送歸回予我們。

根據程租，我們將就運輸安排指示船長至裝貨港及卸貨港。本集團通常於完成裝貨後五個營業日內收取全款。

根據包運合同，在整個租期內，我們會直接接收客戶的指示。然後，我們會據此指示船長安排船舶到裝貨港及卸貨港。直至租期完結前，將重複上述過程，在此期間本集團通常會在完成卸貨後三個營業日內收取全款。

典型期租合約具法律約束力，其主要條款概述如下：

主要條款	內容
年期、續期及價格調整	<p>我們期租的租期一般為兩年至十年。</p> <p>對於較長的租期，可分開多個分期。在每個分期結束時，再磋商租金費率，惟受議定的租金上限和下限規限。</p> <p>對於較短的租期，客戶通常有一個可再續的租期，從而延長租期及重新磋商租金。</p>

業 務

租金費率	參照市況、我們與客戶的關係、客戶的信譽及租船的年期釐定。
付款條款	本集團一般每月從客戶收取預付款。
船舶要求標準	我們的船舶一般須在聲譽卓著的船級社登記、具有能力在高溫度運輸瀝青以及符合若干國際標準。
維修保養	不論船舶的損壞是由於自然損耗或本集團免於承擔法律責任的任何事件，本集團均須於租期內隨時維修保養船舶，使其處於適航狀態。
停租條款	因應若干特定事件(包括維修造成的工時損失、未通過國家港口主管機構的檢查、人力不足及工業行動)造成的無效運作程度，租賃將完全停止或者按比例減少。
客戶的其他責任	客戶須承擔與航程直接有關的成本，例如燃料費、港務費以及其他一般開支。
本集團的其他責任	<p>本集團須負責船員的食品開支、工資及差旅費、船舶及船員的保險，以及船舶的任何經營成本。</p> <p>本集團亦須支付船舶的維修保養費用。</p> <p>根據期租，本集團並不涉及船舶的營運且亦無有關滯期費的條款。我們的客戶可根據程租將船舶出租予其本身的客戶。然而，本集團並不負責任何程度的滯期費成本。</p>
終止	合約可在某些情況下予以終止，有關情況包括：船舶丟失、失蹤、無法在港口裝卸貨物、無法按時交付、被任何當局扣留或徵用、發生不可抗力事件或違反重要條款和雙方協議終止。

業 務

下表載列於最後可行日期全部生效的租船合同的詳情：

期租 船舶名稱	合同價值 (千美元)	開始/屆滿日期	截至十二月三十一日止年度確認的收入			截至四月三十日止 四個月確認的收入		截至十二月三十一日止年度 已簽訂合約所涵蓋的收入	
			二零一五年 (千美元)	二零一六年 (千美元)	二零一七年 (千美元)	二零一七年 (千美元) (未經審核)	二零一八年 (千美元)	二零一八年 (千美元)	二零一九年 (千美元)
三都澳 ^{附註1}	51,611	二零一一年九月至 二零二一年九月	5,350	4,356	5,029	1,651	1,627	4,939	4,554
狀元澳 ^{附註1}	54,823	二零一二年八月至 二零二二年八月	5,410	5,273	4,981	1,734	1,776	5,328	5,328
鳳凰澳 ^{附註2}	59,495	二零一六年三月至 二零二六年三月	不適用	4,488	5,863	1,886	1,956	5,868	5,868
百合星 ^{附註3}	7,738	二零一七年六月至 二零一九年五月	不適用	不適用	2,264	不適用	1,272	3,816	1,590 ^{附註4}
牡丹星 ^{附註4}	8,249	二零一七年七月至 二零一九年七月	不適用	不適用	1,924	不適用	1,356	4,068	2,204 ^{附註4}
		總計	10,760	14,117	20,061	5,271	7,987	24,019	19,544

附註1：我們的船舶三都澳及狀元澳的租金須每12個月根據集團A對我們船舶的使用率重新磋商釐定。

附註2：我們的船舶鳳凰澳的租金將於期租租期開始5年後重新磋商釐定。經調整租金根據期租租船合同介於每日15,000美元至每日18,500美元。

附註3：我們的船舶百合星及牡丹星並無租金調整條款。

附註4：為審慎起見，就截至二零一九年十二月三十一日止年度而言，收入預計僅確認至百合星及牡丹星各自的租約分別於二零一九年五月及二零一九年七月屆滿為止。據董事所知，於百合星及牡丹星各自的租約屆滿後，我們預計就百合星及牡丹星重續租約或訂立新租約，其將繼續為本集團產生收入。

三都澳、狀元澳及鳳凰澳期租租約的年期為10年，百合星及牡丹星期租租約的年期為兩年。董事確認，百合星及牡丹星期租租約的年期較短，這是與我們的客戶進行業務磋商的結果。本集團有意訂立該等期租租約的原因如下：

- 根據程租營運。**本集團於訂立三都澳、狀元澳及鳳凰澳船舶的期租租約時並無根據程租經營該等船舶，因此，董事選擇年期較長的期租租約，以獲取我們船舶的穩定現金流入。而對於百合星及牡丹星而言，該兩艘船舶均於我們落實期租租約後根據程租營運。董事認為，於該兩艘船舶完成期租租約後未充分利用的風險甚微，因我們可根據程租營運該兩艘船舶。

業 務

2. **我們船隊的高利用率。**於往績記錄期，我們船隊的利用率為90%以上。因此，董事認為本集團能夠於我們的船舶百合星及牡丹星完成期租租約後就該等船舶取得新租約。
3. **提升本集團的聲譽。**本集團與總部位於美國的全球最大[編纂]能源公司之一的一間附屬公司(「客戶D」)訂立百合星及牡丹星的期租租約。董事認為與客戶D的業務關係是向全球推廣我們的船隊及增強我們於業內聲譽的有效方法。

因此，董事有意以較短年期訂立百合星及牡丹星的期租租約。

典型程租合約的主要條款概述如下：

主要條款	內容
年期	本集團按單一航程出租船舶，一般為時7至45日。
價格調整	不適用。
續期	不適用。
租金費率	參照市場費率、貨物數量、裝貨港及卸貨港的位置以及燃料價格釐定。
付款條款	本集團一般在完成裝貨後五個營業日內收取全數付款。
維修保養	本集團須於租期內保持船舶的適航狀態。
客戶的其他責任	客戶須負責有關保險。客戶須承擔將貨物泵入貨船的開支及風險，並保證貨物在高溫度下裝載。 我們的客戶須承擔滯期費成本。 對於多個港口的租船合約，客戶亦須承擔額外的燃料費及港務費。
本集團的其他責任	本集團須承擔與航程直接有關的成本，例如燃料費、港務費以及其他一般開支。 本集團須承擔從貨船處抽取貨物的開支及風險，並保證貨物保持在高溫度。
懲罰條款	就未能在許可的時限內完成裝貨／卸貨，向客戶徵收滯期費。

業 務

終止 合約可在某些情況下予以終止，有關情況包括：船舶無法在指定期限內運送貨物。

典型包運合同具法律約束力，其主要條款概述如下：

主要條款	內容
年期	租期一般持續一年，在此期間本集團就一系列航程出租船舶。
最低購買承諾	在包運合同中有保證貨物的特定數量。
運費	經參考市場費率、貨物重量、裝貨港及卸貨港的位置以及燃料價格後釐定。
價格調整	於燃料價格超過指定水平時，可調整運費。
續期	不適用。
付款條款	本集團一般在完成卸貨後三個營業日內收取全數付款。
客戶的其他責任	客戶須擁有貨物的所有權，並須負責有關保險。客戶須承擔將貨物泵入貨船的開支及風險，並保證貨物在高溫度下裝載。 我們的客戶須承擔滯期費成本。 對於多個港口的租船合約，客戶亦須承擔額外的燃料費，港務費及未有可用船舶的風險。
本集團的其他責任	本集團須承擔與航程直接有關的成本，例如燃料費、港務費以及其他一般開支。 本集團須確保旅程的安全，並須承擔從貨船處抽取貨物的開支及風險，並保證貨物保持在高溫度以進行卸貨。
懲罰條款	就未能在許可的時限內完成裝貨／卸貨，向客戶徵收滯期費。 倘若貨物的損失數額大於原始總數額的0.3%，客戶一般有權在價值中扣減。
終止	並無具體訂明。

董事確認，於往績記錄期及直至最後可行日期，概無嚴重違反本集團期租合約、程租合約及包運合同的情況。

業 務

我們的船隊

我們的運營中船舶

於最後可行日期，本集團擁有九艘運營中船舶。三艘名為三都澳、狀元澳和鳳凰澳，每艘載重量約為 12,000 至 12,800 載重噸。餘下六艘船舶分別是蘭花星、牡丹星、玫瑰星、百合星、紫荊星及茉莉星，每艘載重量約為 8,000 載重噸。

本集團全部船舶均能根據期租、程租及包運合同提供瀝青船租船服務。於最後可行日期，本集團有五艘船舶根據期租運營。其餘四艘船舶根據程租或包運合同運營。

於最後可行日期，本集團根據融資租賃安排擁有五艘船舶，而根據有關安排，該等船舶的擁有權已轉讓予或歸屬於融資租賃公司。其餘四艘船舶則以銀行貸款撥付資金，而其擁有權仍歸本集團所有。進一步詳情，請參閱本文件「業務－船隊管理－營運管理－融資租賃安排」一節。

我們委聘造船廠建造全部九艘船舶，因而我們能監察為瀝青運輸特有目的而訂制的建築及功能設計。我們相信這代表我們的競爭實力之一。

下表載列我們截至最後可行日期的運營中船舶的詳情：

船舶名稱	交付月份	餘下可 使用年期 (月)	租船合同	概約運載量 (載重噸)	船級社	船旗國	擁有權
1. 三都澳	二零一一年八月	216	期租	12,000	BV	香港	融資租賃 公司 ^{附註1}
2. 狀元澳	二零一二年七月	227	期租	12,000	BV	香港	融資租賃 公司 ^{附註1}
3. 鳳凰澳	二零一六年一月	269	期租	12,800	BV	香港	融資租賃公司 ^{附註2}
4. 百合星	二零一七年一月	281	期租	8,000	BV	新加坡	本集團
5. 牡丹星	二零一七年一月	281	期租	8,000	BV	新加坡	本集團
6. 蘭花星	二零一七年三月	283	程租及包運合同	8,000	BV	新加坡	本集團
7. 玫瑰星	二零一七年四月	284	程租及包運合同	8,000	BV	新加坡	本集團
8. 紫荊星	二零一八年二月	294	程租及包運合同	8,000	BV	香港	融資租賃公司 ^{附註2}
9. 茉莉星	二零一八年四月	296	程租及包運合同	8,000	BV	香港	融資租賃公司 ^{附註2}

附註 1： 相關船舶在與融資租賃公司訂立的融資租賃安排之下。因此，相關船舶的擁有權乃轉讓予融資租賃公司。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－船隊管理－營運管理－融資租賃安排」一節。

附註 2： 相關船舶在與融資租賃公司訂立的融資租賃安排之下。因此，相關船舶的擁有權歸屬於融資租賃公司。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－船隊管理－營運管理－融資租賃安排」一節。

業 務

下文載列於最後可行日期本集團營運中的部分船舶：



三都澳



狀元澳



鳳凰澳



百合星



牡丹星



蘭花星



玫瑰星



紫荊星



茉莉星

業 務

經考慮董事估計的剩餘價值後，本集團的船舶將自交付之日起按餘下估計可使用年期使用直線法予以折舊，而初始估計可使用年期為 25 年。

於往績記錄期，我們船舶乾塢的重大維修及維護事項包括：因船級社要求測量而於(i)二零一五年十二月對狀元澳所進行者，為期約 15 天；(ii)於二零一六年一月對狀元澳所進行者，為期約 20 天；(iii)二零一六年七月對三都澳所進行者，為期約 27 天；及(iv)二零一七年六月對狀元澳所進行者，為期約 25 天。於二零一八年三月，我們的運營遭遇一次不嚴重的事故，牡丹星的船首與突尼斯蘇斯港的防波堤生碰撞，使其船體受損。維修工作耗費約 320,000 美元。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－健康、安全及環境保護」一節。

我們的在建船舶

為應對市場需求，於二零一七年一月，我們委聘船廠為我們建造一艘新船，承載能力約為 8,000 載重噸。我們所指定的中國國有船廠享有盛譽，在造船及交付優質船舶方面擁有良好往績記錄。在建新船預期將於二零一八年內完工。

下表載列截至最後可行日期我們在建船隊的詳情：

擬定船名	計劃完工年度	擬定 使用年限 (月)	擬定 商業用途	擬定概約 承載能力 (載重噸)	擬定船籍	擬定所有權
1. 荷花星	二零一八年	300	程租	8,000	香港	融資租賃公司 ^{附註 1}

附註 1：相關船舶擬根據與融資租賃公司訂立的融資租賃安排提供資金。因此，相關船舶的所有權將歸屬於融資租賃公司。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－船隊管理－營運管理－融資租賃安排」。

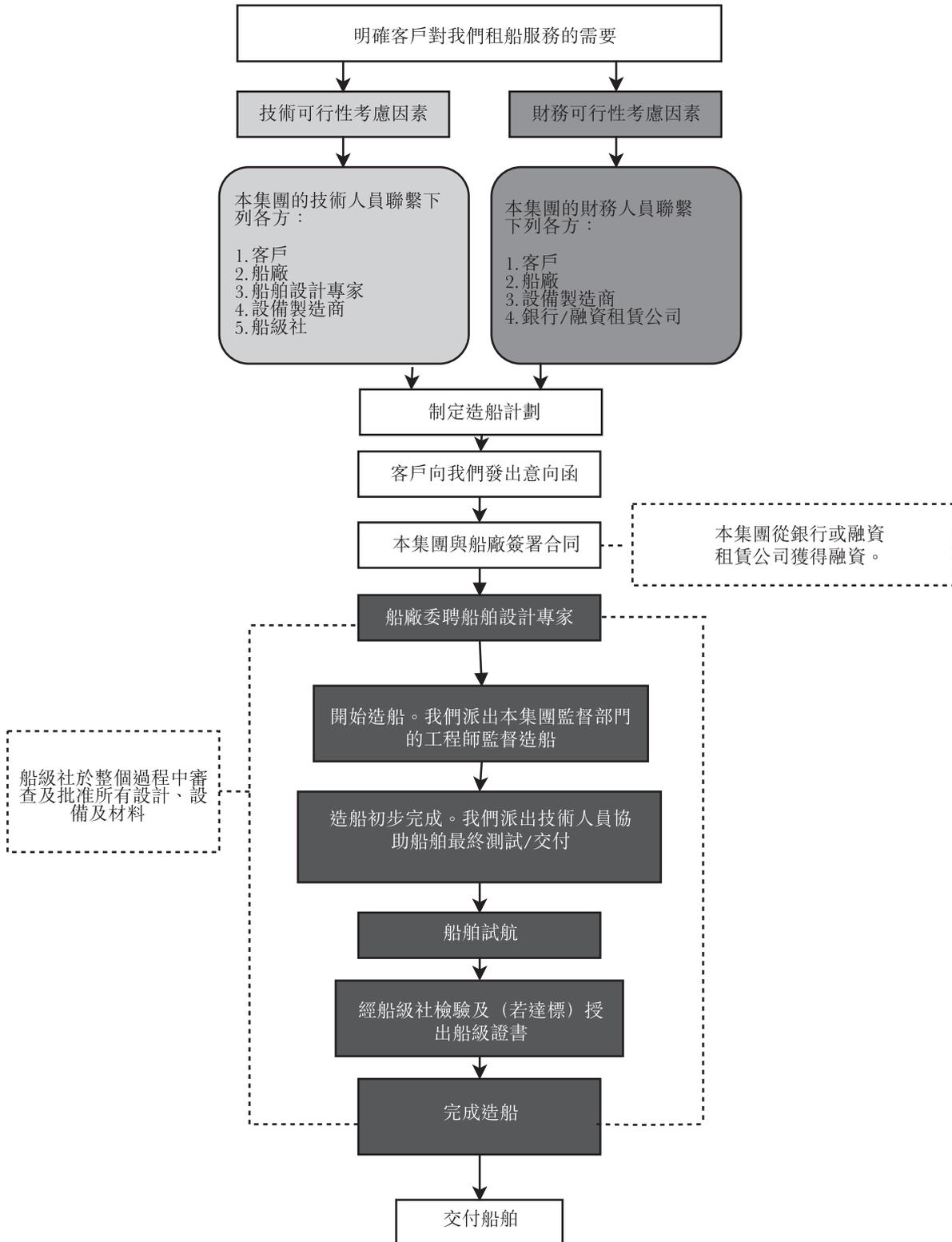
其他船舶

根據包運合同條款，本集團獲准以第三方擁有的船舶向客戶提供租船服務，前提是該船舶符合具體技術規格。於往績記錄期及直至最後可行日期，我們並無以第三方擁有的任何船舶向客戶提供租船服務。

業 務

委聘船廠為我們建造新船舶

下圖載列我們委聘船廠建造新船舶的工作流程：



業 務

當識別出需要新船舶時，本集團將從技術及財務角度考慮新船舶的可行性，以製定造船計劃。

技術可行性考慮因素

本集團將與各方聯繫。我們向船廠尋求技術可行性分析、向船舶設計專家尋求造船計劃、尋求客戶的標準及質量要求以及尋求船級社的建議，而後制定加入各方意見的可行性方案。

財務可行性考慮因素

本集團需要銀行或融資租賃公司參與財務可行性分析及向設備製造商和船廠尋求報價。在製定財務可行性計劃時，我們會考慮投資回收期、潛在租船合同的回報率、所需貸款金額及償款時間表。

於最後可行日期，我們有九艘船舶正在運營。九艘船舶的整體投資回收期估計約為九至十年。上述估計投資回收期乃假設我們的船舶的表現將保持穩定，且由於整個運營期間內的市場需求、利率及船員開支出現波動，並無對經營業績造成重大影響。

造船計劃

我們將同時詳盡考慮技術及財務可行性計劃。倘本集團對兩項可行性分析均感到滿意，我們將著手定稿造船計劃。

我們的董事認為造船計劃的規劃階段是我們服務中最重要的階段之一。其決定了我們船舶的質量和技術水平。因此，在規劃過程中投入足夠的資源和時間至關重要，以確保最終的造船計劃能夠滿足本集團及客戶的要求。

儘管本集團可能在造船過程中重視定制化，並且建造符合客戶特定要求的船舶，但我們仍然採用最新技術(如我們特殊的油罐設計)為船舶建模以適應一般市場需求，使我們同時承載多種類型的貨物並裝載部分瀝青罐。這些專業化對其他客戶十分有用，並且適用於租船服務。因此，即使我們的現有客戶在我們的租船合約到期後不續約，本集團亦有能力將船舶出租予其他客戶。

造船計劃落實後，我們的客戶將發出意向書。其後，我們會向銀行或融資租賃公司尋求融資。有關船舶融資的進一步詳情，請參閱本文件「業務－船隊管理－營運管理－融資租賃安排」一節。

業 務

意向書

根據香港法律顧問的意見，除 Bilsea International 於二零一五年九月發出的意向書（「**Bilsea 意向書**」）外，我們的客戶於往績記錄期就船舶要求發出的所有意向書均具有法律約束力。有關 Bilsea 意向書的詳情，請參閱本文件「業務－客戶－與 Bilsea International 的關係」一節。意向書是確認相關客戶願意與本集團建立業務關係的書面文件。客戶寄發的意向書內一般訂明：(i) 新船舶的基本要求；(ii) 將提供的服務類型；及 (iii) 保證費率、貨物數量及／或期限。透過接納意向書，本集團可能於新船舶的造船流程完成後維持穩定的收益來源。

於往績記錄期，根據期租下我們客戶發出的意向書，保證金介於每日 10,500 美元至每日 16,300 美元，而期限介於三年至四年。

於往績記錄期，根據程租或包運合同下我們客戶發出的意向書，每年保證的最低貨物量介於 100,000 公噸至 130,000 公噸。

由於本集團的客戶是全球瀝青貿易市場的領軍企業，彼等將提前一年左右提交瀝青採購計劃。當彼等與船東簽訂租船合同時，彼等已制訂出運輸計劃。鑑於瀝青的生產交付時間遠短於建造船舶所需時間，故在建造新船舶期間，本集團的客戶將尋求其他現有船舶進行瀝青船租賃服務。

根據弗若斯特沙利文報告，在建造船舶前先簽訂意向書屬瀝青船租賃服務行業一種常見的安排。

董事認為，本集團的客戶願意訂立意向書，主要是由於有下列需要：(i) 航運業中瀝青船的供應相對有限但其需求甚大，且於往績記錄期內本集團船隊的利用率達 90% 以上。根據弗若斯特沙利文的資料，截至二零一七年年末，合共有 147 名船東，但市場上只有 290 艘瀝青船。本集團的客戶可按鎖定率取得獲得保證的服務，其業務運營將不會受到船舶數目不足或市場租金上漲影響；(ii) 本集團的客戶能夠獲提供型號相對較新，更省油且符合更高環保標準的可使用瀝青船；及 (iii) 如無現有船舶可用，本集團的客戶可擁有一滿足其特定要求（如載重量）的船舶。

業 務

於往績記錄期後，我們與現有客戶華特訂立意向書，以建造一艘載重量約為21,000載重噸的瀝青船。意向書中具有法律約束力的主要條款概述如下：

主要條款	概述
基本要求	載重量為21,000載重噸的瀝青船
服務類型	期租
年期	五年並可選擇續期兩年

造船

開始造船後，為了監控造船過程，我們會派出來自我們監督部門的工程師駐留在造船廠，直到造船完成為止。我們工程師的責任包括審閱詳細草圖、監督分類程序、實地監督工程及測試設備功能。將向本集團發出多份報告，以便我們監察船舶的建造進度。

船級社批准

船級社將在整個造船過程中派出代表批准設計草圖、設備選擇及材料使用。船級社將對船上所用設備制定具體標準。我們將與相關供應商保持聯繫以符合該等標準。

完成

當造船過程初步完工時，我們將會指派技術人員到船廠作最終測試，並準備順利交付船舶。船廠將會對船舶功能進行多次試運行及最終測試。我們將會緊密監察及在試運行時提供我們的意見。同時，我們將會開始協調及指定船舶管理公司就其與緊隨造船後的參與進行溝通。於最終試運行圓滿完成並獲船級社分級後，船隻會交付予我們。屆時，我們將會指派管理層負責將船舶運送至船舶管理公司。

典型造船合約具法律約束力，其主要條款概述如下：

主要條款	概述
年期	一般造船合約釐定交付日期為簽署日期後約16個月，最長延遲六個月。
價格調整	若交付延遲或船舶不符合特定標準，則會進行價格調整。

業 務

續期	不適用。
造船成本	參照市況及原材料及設備成本釐定。
付款條款	<p>付款一般分為五期，於(i)合約簽署後五至十個營業日內作出、(ii)建造開始後五至十個營業日內作出、(iii)船舶龍骨完成後五至十個營業日內作出、(iv)船級社給予批准後五至十個營業日內作出，及(v)船舶交付前五至十個營業日內作出。</p> <p>付款一般以銀行轉賬或現金按金方式作出並以美元結算。</p>
船舶具體標準	船廠將在速度、油耗及承載能力方面向我們保證具體水平的船舶質量，如不符合標準，則船廠將受到處罰。
維修及維護	船塢於12個月負責維修及維護船舶所有船上設備及機械及整體架構，如首12個月發生維修及維護則延長至最高18個月。
船廠的其他責任	在船舶建成、交付並獲我們接受前，船廠負責(i)保險及(ii)保障並使我們免受專利權責任或侵犯專利權索賠或任何其他知識產權相關索賠的損害。
本集團的其他責任	本集團負責船舶註冊、批准造船計劃及繪圖、指派工程師監督船舶建造過程，並由我們自行承擔費用。
終止	合約可在某些情況下予以終止，有關情況包括：船舶買方未能付款、違反重要條款及船廠解散。

董事確認，於往績記錄期及直至最後可行日期，概無嚴重違反造船合約的情況。

季節性

於往績記錄期，我們未曾經歷對我們租船服務需求的重大季節性波動。

業 務

船隊管理

船舶使用率

於往績記錄期內，本集團船隊維持較高使用率，由 90.9% 至 100% 不等。下表載列我們的船舶於往績記錄期的使用率：

船舶名稱	使用率 ^{附註 1}				
	截至十二月三十一日止年度			截至四月三十日止四個月	
	二零一五年	二零一六年	二零一七年	二零一七年	二零一八年
1. 三都澳	99.1%	90.9%	99.9%	99.8%	99.0%
2. 狀元澳	100%	100%	99.0%	97.7%	100%
3. 鳳凰澳	不適用	100%	99.9%	100%	100%
4. 百合星	不適用	不適用	100%	100%	100%
5. 牡丹星	不適用	不適用	100%	100%	100%
6. 蘭花星	不適用	不適用	100%	100%	100%
7. 玫瑰星	不適用	不適用	100%	100%	100%
8. 紫荊星	不適用	不適用	不適用	不適用	100%
9. 茉莉星	不適用	不適用	不適用	不適用	100%

附註 1：每艘船舶的利用率乃按照出租船舶的實際日數除以年內船舶可用總天數減根據級社規定檢驗檢測進行塢修或其他維修及維護而導致的實際停租日數計算。

我們的船舶於往績記錄期可以高利用率運營的原因是 (i) 船舶較新，維修及維護所需時間較少；(ii) 期租性質維持較長一段時間，其間我們的船舶悉數出租；及 (iii) 程租及包運合同項下的航程之間一般存在連續性，從某種意義上來說，航程之間的時間差較短或並無時間差。

營運管理

船隊營運期間，本集團將確保有效提供租船服務及符合瀝青船物理及法律適航性的既定標準。

符合必要標準

本集團的海事部門負責本集團船舶的安全監督、法規遵守、保險安排及船員調配。

業 務

作為安全監督的一環，我們的海事部門為船長提供船舶日常營運的全天候後勤支援及援助。船上船員能夠掌握的實時資訊(包括天氣狀況及海事安全(如指定海域範圍出現地方性衝突或海盜))有限。我們的海事部門從不同第三方系統收集資料(包括天氣預測及港口資料)，根據內部政策編製意見並向船長反饋。

我們的海事部門會留意海港法規、船旗國法規及其他海事法規。他們將研究有關法規的任何變動或潛在變動，確保遵守有關法規。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－我們的牌照及監管合規」一節。

我們的海事部門負責監察我們船隊的保險保障範圍、續保、關注保險條款及規例變更以及在需要申索時提出申索及處理後續事宜。有關更多詳情，請參閱本文件「業務－保險」一節。

我們的海事部門亦將評估船員的表現，並有權經船舶管理公司推薦而批准船長的委任及任何船員的晉升。有關更多詳情，請參閱本文件「業務－供應商－船舶管理公司」一節。

船舶監控

根據我們的租船服務，本集團不允許租賃其船舶在不安全位置或受美國、歐盟、澳大利亞及聯合國制裁的國家航行。本集團審慎查核我們客戶的身份，避免我們的船隻出租予任何受制裁人士或受制裁國家，違反國際制裁法律及條例。此外，本集團的船舶配備有GPS。我們會利用GPS對船舶進行實時追蹤，以確保其不會在不安全位置或受制裁國家航行。

於往績記錄期及直至最後可行日期，本集團船舶一般被租賃用於在亞洲、澳大利亞、北美洲、南美洲、非洲及歐洲運輸瀝青。經與我們的國際制裁法律顧問討論並獲提供意見後，董事確認，於往績記錄期及直至最後可行日期，本集團的租船服務並未提供予屬受制裁人士的客戶，本集團的船舶亦無在任何可能牽涉美國、歐盟、澳大利亞及聯合國的任何國際制裁法律或法規的司法權區內經營。於往績記錄期及直至最後可行日期，董事確認，本集團的租船服務概無提供予來自受美國、歐盟、澳大利亞及聯合國制裁國家的客戶，本集團船舶亦無在上述受制裁國家航行。

研發

我們的董事認為我們的業務性質毋須重大研發活動。

業 務

船隊維修及維護

我們的技術部門負責：(i) 協助船舶管理公司監察、維修及維護船舶；(ii) 制定船舶航道；及(iii) 就事故及意外事件進行檢討並制定政策。

我們的技術部門有責任安排檢驗時間表及與船級社溝通。由於船級社的檢驗可能需要進行塢修且費時，計劃妥當的檢驗時間表可保持船舶的營運效率。我們的技術部門會盡量減少對我們業務營運造成的干擾，同時確保船舶檢驗得以適當進行。

由於維修或維護一般在船上進行，我們的技術部門會在設備資料方面向船員提供意見及協助，在需要時尋求船廠協助，並提供從供應商處採購的替換零件。

有關我們船舶檢驗、維修及維護的更多詳情，請參閱本文件「業務－船隊管理－營運管理－維持船隊船級狀況」一節。

我們的技術部門亦會觀察船舶航道、記錄其路徑並蒐集有關船舶船用燃料消耗及速度的資料。同時，彼等會定期更新所有機器狀況的記錄。

維持船隊船級狀況

為確保所有船舶獲國際船級社(即BV)妥為分級，本集團須通過年度、中期及換新船級檢驗。這對維持及換新船舶船級狀況至關重要。

該等檢驗包括(i) 五年一度的換新船級檢驗、(ii) 每兩至三年進行的中期檢驗及(iii) 年度檢驗。事故發生後或有需要亦會時進行臨時檢驗。一般而言，換新船級檢驗要求船舶駛入乾塢以進行水線下檢驗，而船舶於有關期間一般不會航行。除非船舶擁有人要求以進行水底檢驗代替且有關要求獲有關船級社在考慮船舶船齡及狀況後接納，否則中期檢驗亦可能要求安排船舶駛入乾塢。年度檢驗可於裝貨及卸貨期間進行。

業 務

於最後可行日期，本集團每艘船舶的下一次換新船級檢驗的到期月份如下：

船舶名稱	下一次換新船級檢驗的到期月份
1. 三都澳	二零二一年八月
2. 狀元澳	二零二二年七月
3. 鳳凰澳	二零二一年一月
4. 百合星	二零二二年一月
5. 牡丹星	二零二二年一月
6. 蘭花星	二零二二年三月
7. 玫瑰星	二零二二年四月
8. 紫荊星	二零二三年一月
9. 茉莉星	二零二三年四月

於往績記錄期，本集團的船舶已根據BV船級規則及規例的規定，對本集團的船舶進行檢驗，進行各種表現測試、維護項目及／或維修工程，以符合測量師對維持有關船舶船級證書訂定的先決條件。如測量師建議作出任何補救行動，本集團會於檢驗後按照相關船級社的建議採取有關補救行動。

航行期間，船員亦須對船舶進行定期船上預防性檢驗及維護以及進行緊急船舶維修，以維持順利航行。技術部門會檢討檢驗結果並向船員作出反饋。此外，船舶可能會於有需要時或為符合船級社的適用要求而被駛入乾塢，以進行徹底檢驗及對任何損壞或瑕疵進行維修，確保船舶時刻維持良好及具有效率的狀況。

於往績記錄期內及直至最後可行日期，本集團所有船舶均成功獲BV換新及維持其船級狀況。

我們相信，獲國際船級社維持我們船舶的船級狀況以及實施本身的維護政策，可確保船隊符合國際標準及狀況適合航運。截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，本集團的維修及維護成本分別約為205,000美元、751,000美元、178,000美元及69,000美元。

於往績記錄期內，本集團的船舶概無遭受海盜攻擊。此外，船舶管理公司負責(其中包括)根據國際安全管理守則進行安全管理系統的開發、實行及維護。彼等已採納並實施反海盜攻擊政策及程序。

業 務

船隊融資安排

本集團以其內部資源、銀行貸款及融資租賃安排等多種方式為建造貨船提供融資。於最後可行日期，我們的四艘貨船以銀行貸款進行融資，五艘貨船透過與融資租賃公司訂立的融資租賃安排進行融資。截至最後可行日期，我們已委聘一家造船廠建造新船舶荷花星。我們計劃透過融資租賃安排為該船舶融資。此外，我們亦計劃建造另外兩艘船舶（「新船舶1」及「新船舶2」），並將透過銀行貸款為這兩艘船舶融資。

下表載列於最後可行日期的船舶融資安排：

現有船舶

船名	借款 (千)	融資類型	利率	首個還款到期日	最後一個 還款到期日	截至	二零一八年 九月一日至	截至二零一八年 十二月三十一日	截至二零一八年 十二月三十一日
						二零一八年 五月三十一日 已償還本金 (千)	二零一八年 十二月三十一日 將產生的估計 利息開支成本 (千)	二零一八年 十二月三十一日 將產生的估計 利息開支成本 (千)	
1. 三都澳 ^{附註1}	12,350美元	融資租賃	倫敦銀行同業拆息+4.0%	二零一八年十月	二零二二年七月	不適用 ^{附註1}	168美元	732美元	
2. 狀元澳 ^{附註2}	13,000美元	融資租賃	倫敦銀行同業拆息+4.0%	二零一八年十月	二零二二年七月	不適用 ^{附註2}	177美元	771美元	
3. 鳳凰澳	17,850美元	融資租賃	倫敦銀行同業拆息+3.65%	二零一六年四月	二零二一年一月	5,623美元	148美元	591美元	
4. 百合星	12,600美元	銀行貸款	倫敦銀行同業拆息+2.80%	二零一七年四月	二零二二年三月	2,100美元	151美元	397美元	
5. 牡丹星	17,800新加坡元	銀行貸款	新加坡銀行同業拆息+2.65%	二零一七年五月	二零二四年四月	2,813新加坡元	140美元	368美元	
6. 蘭花星	12,600美元	銀行貸款	倫敦銀行同業拆息+2.80%	二零一七年六月	二零二二年五月	1,800美元	156美元	412美元	
7. 玫瑰星	17,800新加坡元	銀行貸款	新加坡銀行同業拆息+2.65%	二零一七年八月	二零二四年七月	2,233新加坡元	146美元	386美元	
8. 紫荊星	12,750美元	融資租賃	倫敦銀行同業拆息+3.87%	二零一八年五月	二零二三年二月	446美元	185美元	729美元	
9. 茉莉星	12,750美元	融資租賃	倫敦銀行同業拆息+3.87%	二零一八年七月	二零二三年四月	不適用	193美元	817美元	

在建船舶或將建造船舶

擬定船名	估計借款 (千)	預期融資類型	二零一八年 九月一日	截至二零一八年 十二月三十一日
			至二零一八年 十二月三十一日 將產生的估計 利息開支成本 (千)	截至二零一八年 十二月三十一日 將產生的估計 利息開支成本 (千)
1. 荷花星	12,750美元	融資租賃	200美元 ^{附註4}	729美元 ^{附註4}
2. 新船舶1 ^{附註3}	最多為船舶建造成本的70%	銀行貸款	不適用 ^{附註5}	不適用 ^{附註5}
3. 新船舶2 ^{附註3}	最多為船舶建造成本的70%	銀行貸款	不適用 ^{附註5}	不適用 ^{附註5}

業 務

附註1：三都澳於二零一零年十一月獲得首次融資及於二零一五年八月獲得再融資。借款數及截至二零一八年五月三十一日已償還本金數乃基於再融資貸款。再融資貸款的條款及條件並無重大變動。三都澳於二零一八年七月取得第二筆再融資，其中融資類型由銀行貸款更改為融資租賃，涉及於二零一八年七月十二日將所有權轉讓予融資租賃公司。由於於二零一八年七月獲得第二筆再融資，故截至二零一八年五月三十一日止並未償還本金額。

附註2：狀元澳於二零一一年十一月獲得首次融資及於二零一五年八月獲得再融資。借款數及截至二零一八年五月三十一日已償還本金數乃基於再融資貸款。再融資貸款的條款及條件並無重大變動。狀元澳於二零一八年七月取得第二筆再融資，其中融資類型由銀行貸款更改為融資租賃，涉及於二零一八年七月十二日將所有權轉讓予融資租賃公司。由於於二零一八年七月獲得第二筆再融資，故截至二零一八年五月三十一日止並未償還本金額。

附註3：新船舶1及新船舶2的建造成本將以[編纂][編纂]、我們的內部資源及銀行貸款撥付，其中將獲得的銀行貸款金額待在後期釐定。

附註4：我們估計截至二零一八年及二零一九年十二月三十一日止年度將就在建船舶產生的額外利息開支分別為約200,000美元及729,000美元。

附註5：截至二零一八年及二零一九年十二月三十一日止年度，建造船舶的直接應佔利息開支已資本化為船舶成本的一部分，因此預期不會將利息開支計入綜合損益及其他全面收益表。

經計及在建船舶及兩艘將建造船舶及[編纂]的估計[編纂]，預期本集團於二零一八年及二零一九年十二月三十一日的資產負債率分別為約1.08及0.87。現有船舶於二零一八年九月一日至各銀行貸款或融資租賃的還款期結束時將產生的估計利息開支成本總額約為15.0百萬美元。

融資租賃安排

鳳凰澳、海棠星及茉莉星附帶融資租賃安排，據此，鳳凰澳、海棠星及茉莉星的擁有權於融資租賃安排期限內歸屬於融資租賃公司。

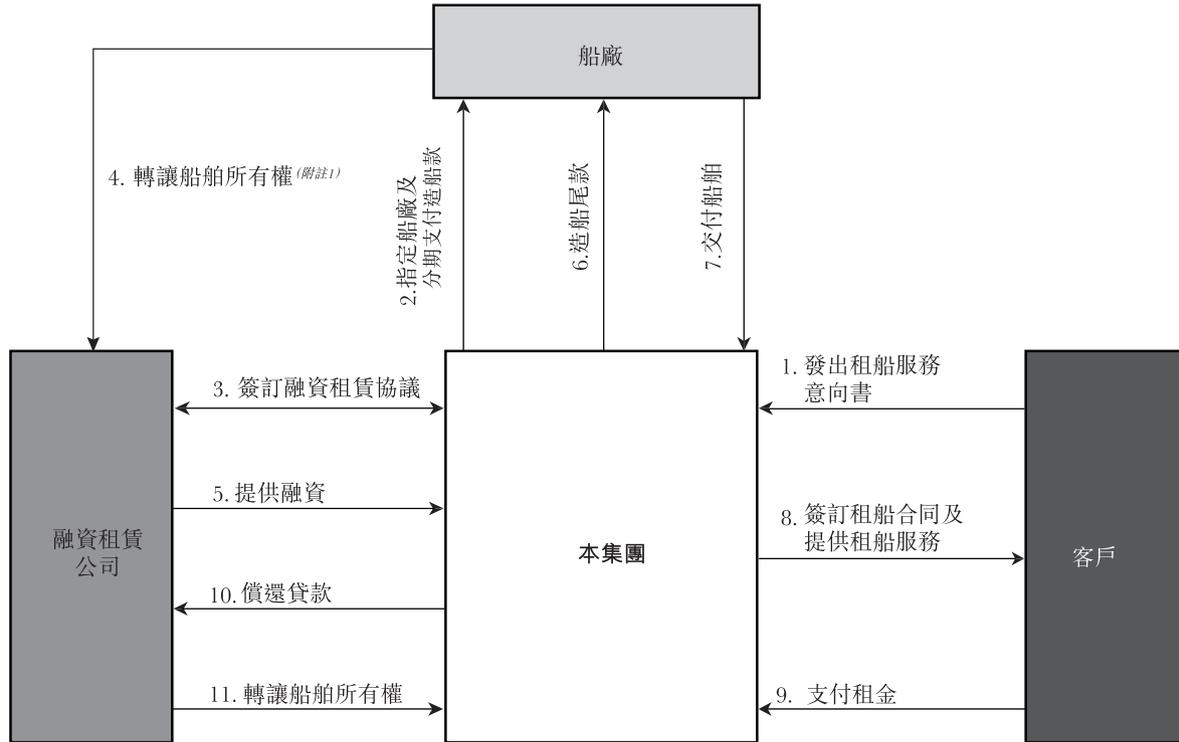
三都澳及狀元澳於二零一八年七月取得第二筆再融資，其中融資類型由銀行貸款更改為融資租賃，涉及於二零一八年七月十二日將三都澳及狀元澳的所有權轉讓予融資租賃公司。

根據融資租賃安排，船舶的擁有權轉讓予或歸屬於融資租賃公司。本集團(作為租用者)則與融資租賃公司(作為擁有人)訂立光船租賃合同，融資租賃公司據此將船舶租賃予本集團。本集團再將船舶出租予客戶。

我們訂立的融資租賃安排一般持續48或60個月。於租期屆滿及我們向融資租賃公司最後一次還款後，融資租賃公司將船舶的擁有權轉讓予本集團。

業 務

下圖載列建造一艘新船舶的融資租賃安排項下的流程：



附註 1：於建造新船舶時，船舶所有權將直接歸屬於融資租賃公司。

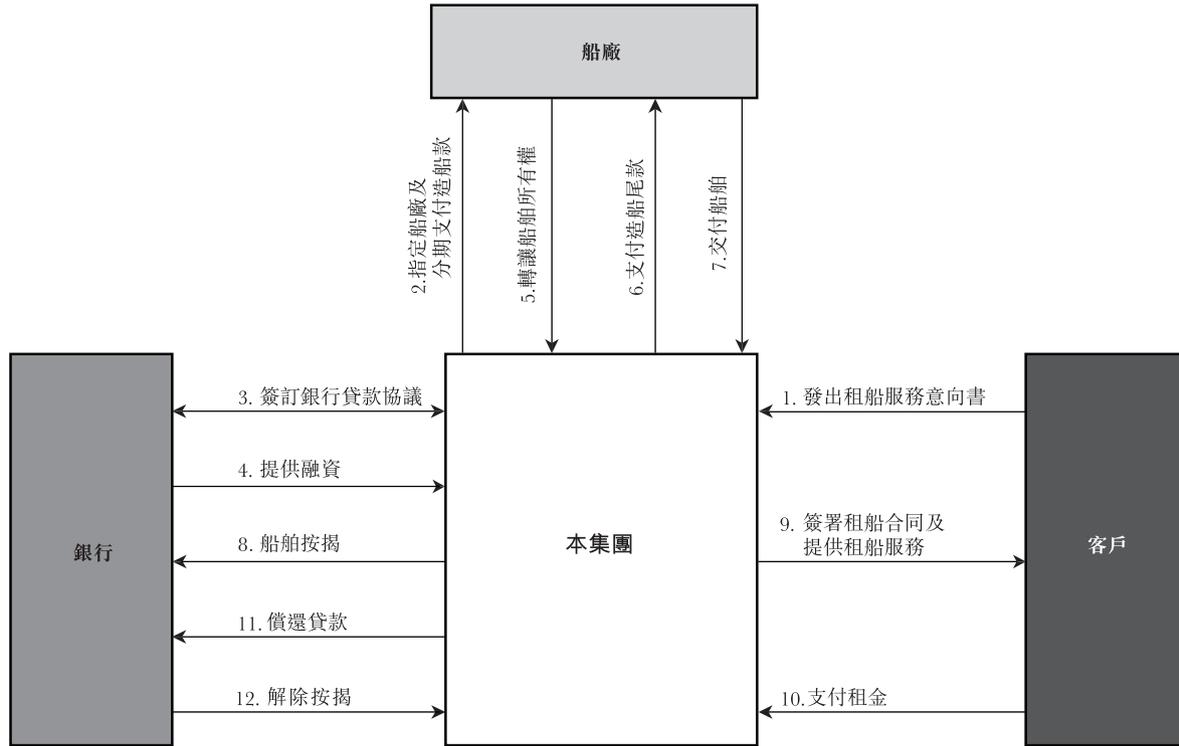
於整個往績記錄期及直至最後可行日期，在香港特別行政區政府海事處發出的船舶註冊證明書中，本集團已被列為鳳凰澳、三都澳、狀元澳、紫荊星及茉莉星的承租人(光船承租人)。

銀行貸款

銀行貸款通常與融資租賃安排類同。融資租賃安排下，船舶所有權須轉讓或歸屬予融資租賃公司。銀行貸款下，船舶所有權仍屬於本集團。此外，融資租賃安排下，於船舶所有權轉讓或歸屬予融資租賃公司後，才會發放融資，而銀行貸款下，在船舶交付予我們之前就可以獲取融資。

業 務

下圖載列銀行貸款流程：



銷售及營銷

我們通過業務部或船舶經紀來物色及爭取客戶。

業務部

於往績記錄期，我們通過業務部爭取到三份期租合約及若干程租合約及包運合同。就業務部而言，我們的業務部人員定期參加瀝青相關行業會議以會見意向客戶，該等客戶可能包括中國國有企業或石油、能源及瀝青行業跨國公司。

當物色到一名意向客戶，按照意向客戶慣例，我們或參加投標，或直接與意向客戶磋商，以落實租船條款。我們的人員亦可能向客戶提供船舶規格及報價。如成功，我們將會與意向客戶落實租船詳情。

船舶經紀

於往績記錄期，我們通過船舶經紀爭取到三份期租合約。

業 務

船舶經紀就首選船舶規格及租船條款等方面向我們提供潛在客戶的資料。船舶經紀作為中間商對本集團可提供服務與潛在客戶需要進行撮合。在物色到合適潛在客戶後，我們將會在船舶經紀的協助下參與投標或通過船舶經紀直接與潛在客戶進行磋商。倘雙方存在意向，本集團將與潛在客戶訂立租船合約。

船舶經紀亦會提供其他市場資料，如招標書及近期市場交易，從而使本集團緊跟最新市場發展情況。因此，本集團能採取不同業務策略應對該等發展情況。

於往績記錄期，我們的船舶經紀一般向本集團收取我們根據租船合約所收取租金的特定百分比（1.25%至2%不等）。船舶經紀協議的期限視期租合約的年期而定。因此，船舶經紀在整個租期會繼續向本集團提供支援，如調解紛爭及磋商任何補充協議。

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，本集團分別支付合共約零、90,000美元、182,000美元及73,000美元的經紀開支，分別佔有關年度本集團服務成本約零、1.0%、0.9%及0.9%。

典型船舶經紀協議具法律約束力，其主要條款概述如下：

主要條款	概述
年期	協議年期取決於相關期租合約的年期。
經紀佣金	經紀佣金應由本集團付予船舶經紀，乃按本集團應收租金的某一百分比或按固定金額計算，須每30天支付一次。
價格調整	不適用。
續期及終止	不適用。

董事確認，於往績記錄期及直至最後可行日期，概無嚴重違反我們船舶經紀協議的情況。

我們的定價

我們的定價可參考以下因素釐定(i)客戶聲譽、(ii)租期時長、(iii)現行市況、(iv)過往與客戶的業務關係、(v)船舶的融資成本、(vi)船舶的建造及營運成本及(vii)貨物數量。

業 務

下表載列往績記錄期內就期租提供予客戶的租金標準範圍。往績記錄期內期租平均租金保持相對穩定，但期租範圍不斷變寬，這是由於(i)與現有客戶訂立補充協議，視客戶租船表現調整租金；及(ii)訂立新期租合約。

期租	每日每載重噸 平均金額(美元)	每日每載重噸 金額範圍(美元)
截至十二月三十一日止年度		
二零一五年	1.26	1.23-1.29
二零一六年	1.25	1.15-1.29
二零一七年	1.25	1.15-1.41
截至四月三十日止四個月		
二零一七年	1.22	1.15-1.27
二零一八年	1.27	1.15-1.41

下表載列往績記錄期內程租或包運合同下所經營船舶的租金或運費標準範圍及吞吐量。截至二零一七年十二月三十一日止年度較截至二零一六年十二月三十一日止年度租金／運費範圍變寬，主要由於截至二零一七年十二月三十一日止年度承接的程租及包運合同數目增多。截至二零一六年十二月三十一日止年度，本集團僅進行過四次程租下的航程，而截至二零一七年十二月三十一日止年度，本集團進行的程租或包運合同下的航程超過40次。截至二零一八年四月三十日止四個月較二零一七年同期租金／運費範圍變窄，主要由於截至二零一八年四月三十日止四個月承接的程租及包運合同數目減少。截至二零一七年四月三十日止四個月，本集團進行過18次程租或包運合同下的航程，而截至二零一八年四月三十日止四個月，本集團進行的程租或包運合同下的航程為16次。航程次數的增多使航線及所運貨物的差異擴大。

程租及包運合同	吞噸量 (公噸)	每日每載重噸 平均金額(美元)	每日每載重噸 金額範圍(美元)
截至十二月三十一日止年度			
二零一五年	—	—	—
二零一六年	40,235	1.85	1.20-2.42
二零一七年	314,966	1.77	0.46-2.98
截至四月三十日止四個月			
二零一七年	124,682	1.97	0.89-3.01
二零一八年	107,587	1.93	1.34-3.28

業 務

於往績記錄期，本集團與集團 A 就我們期租予集團 A 的船舶(即三都澳及狀元澳)租金下跌而訂立兩項補充協議。

於二零一六年八月，狀元澳的期租合約的分期結束，且租金經重新磋商。本集團同意訂立補充協議，以根據狀元澳期租合約的調整條款來減低租金。

於二零一六年九月，由於集團 A 未能就三都澳獲取租船合約，集團 A 將三都澳自北美遷至亞太區，並建議減低三都澳的租金。由於我們船舶在亞太區的維護成本較低，故本集團同意減低租金。

除上文所披露者外，我們通常不提供任何租金折讓。

除上文所披露者外，由於我們與客戶訂立長期協議，我們來自期租的租金保持穩定。根據程租及包運合同，我們通常按即時或臨時基準提供船舶，租金及運費可參考現行市價釐定。

程租及包運合同下的定價一般高於期租，原因是程租及包運合同下船東不得不同時承擔營運成本及航程成本，而期租下船東一般被免除支付港口費、燃料及裝卸費(構成航程成本的一部分)的責任。此外，程租及包運合同下船東不得不承受較高市場風險。彼等往往試圖提高租金。因此，程租及包運合同下產生的相對較高成本及風險一般會促使程租及包運合同下的租金高於期租。

有關瀝青船出租服務的未來價格趨勢，請參閱本文件「行業概覽－全球瀝青船租賃服務行業概覽－全球瀝青運輸船租賃服務平均租金」。

由於本集團並無經營自身船舶，故無法獲取期租項下經營船舶的吞吐量數據。我們的客戶可能不會將貨物數量通知本集團。

二零一六年至二零一七年，程租項下經營船舶的吞吐量大幅增加，主要歸因於二零一六年數月僅有一艘船舶(即鳳凰澳)在程租項下經營，而二零一七年，共有四艘船舶(即百合星、牡丹星、蘭花星及玫瑰星)在程租項下經營。截至二零一八年四月三十日止四個月的吞吐量較二零一七年同期減少，主要由於截至二零一八年四月三十日止四個月承接的程租及包運合同數目減少。截至二零一七年四月三十日止四個月，本集團進行過 18 次程租或包運合同下的航程，而截至二零一八年四月三十日止四個月，本集團進行的程租或包運合同下的航程為 16 次。

業 務

董事確認，往績記錄期，本集團租金或運費並無重大波動。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－我們的競爭優勢」一節。

客戶

我們的主要客戶包括：(i) 集團 A (全球最大運輸及物流集團之一)；(ii) 集團 B (全球最大的獨立能源交易商之一)；及 (iii) 客戶 D (總部位於美國的全球最大 [編纂] 能源公司之一的附屬公司)。

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，本集團收益總額分別約為 10.8 百萬美元、15.5 百萬美元、33.7 百萬美元及 13.3 百萬美元，二零一五年至二零一七年的複合年均增長率約為 77.0%。

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，本集團五大客戶分別貢獻我們收益總額的約 10.8 百萬美元、15.5 百萬美元、31.3 百萬美元及 12.9 百萬美元，分別佔我們收益總額的約 100%、100%、92.7% 及 96.8%。同期，我們的最大客戶分別貢獻我們收益總額的約 10.8 百萬美元、10.2 百萬美元、10.0 百萬美元及 4.2 百萬美元，分別佔我們收益總額的約 100%、66.2%、29.7% 及 31.5%。

本集團於往績記錄期的五大客戶的詳情如下：

截至二零一五年十二月三十一日止年度：

排名	客戶名稱 ^{附註 8}	背景及主要業務	地點	客戶首次開始與本集團建立業務關係的歷年	概約收益總額 (千美元)	佔收益總額百分比	信用條款 ^{附註 7}
1	集團 A ^{附註 1}	全球最大運輸及物流集團之一	中國	二零一零年	10,760	100%	每月預付款
總計						100%	

業 務

截至二零一六年十二月三十一日止年度：

排名	客戶名稱 ^{附註8}	背景及主要業務	地點	客戶首次 開始與 本集團建立 業務關係 的歷年	概約 收益總額 (千美元)	佔收益 總額百分比	信用條款 ^{附註7}
1	集團A ^{附註1}	全球最大運輸及 物流集團之一	中國	二零一零年	10,229	66.2%	每月預付款
2	集團B ^{附註2}	全球最大的獨立 能源交易商之一	英國	二零一五年	4,488	29.0%	每月預付款
3	Bilsea International ^{附註3}	提供瀝青貿易及 運輸服務的私人 有限公司	新加坡	二零一六年	590	3.8%	就程租而言， 一般於裝貨完 成後5個營業日 內收取。 就滯期費索賠 而言，一般於 最終確定後30 天內收取
4	客戶C ^{附註4}	提供瀝青貿易及 運輸服務的私人 有限公司	巴拿馬	二零一六年	150	1.0%	完成卸貨後收 取
總計						<u>100%</u>	

業 務

截至二零一七年十二月三十一日止年度：

排名	客戶名稱 ^{附註8}	背景及主要業務	地點	客戶首次 開始與 本集團建立 業務關係 的歷年	概約 收益總額	佔收益 總額百分比	信用條款 ^{附註7}
					(千美元)		
1	集團A ^{附註1}	全球最大運輸及 物流集團之一	中國	二零一零年	10,009	29.7%	每月預付款
2	集團B ^{附註2}	全球最大的獨立 能源交易商之一	英國	二零一五年	6,365	18.9%	每月預付款
3	Bilsea International ^{附註3}	提供瀝青貿易及 運輸服務的私人 有限公司	新加坡	二零一六年	5,618	16.6%	就程租而言， 一般於裝貨完 成後5個營業日 內收取。 就滯期費索賠 而言，一般於 最終確定後30 天內收取
4	華特 ^{附註5}	提供瀝青貿易服務 的私人有限公司	中國	二零一七年	5,093	15.1%	一般於完成卸 貨後3個營業日 收取
5	客戶D ^{附註6}	總部位於美國的 全球最大[編纂]能源 公司之一的附屬公司	美國	二零一七年	4,188	12.4%	每月預付款
總計						<u>92.7%</u>	

業 務

截至二零一八年四月三十日止四個月：

排名	客戶名稱 ^{附註8}	背景及主要業務	地點	客戶首次 開始與 本集團建立 業務關係 的歷年	概約 收益總額 (千美元)	佔收益 總額百分比	信用條款 ^{附註7}
1	Bilsea International ^{附註3}	提供瀝青貿易及運輸服務的私人有限公司	新加坡	二零一六年	4,205	31.5%	就程租而言，一般於裝貨完成後5個營業日內收取。 就滯期費索賠而言，一般於最終確定後30天內收取
2	集團A ^{附註1}	全球最大運輸及物流集團之一	中國	二零一零年	3,403	25.5%	每月預付款
3	客戶D ^{附註6}	總部位於美國的全球最大[編纂]能源公司之一的附屬公司	美國	二零一七年	2,916	21.8%	就期租而言，每月預付款。 就程租而言，一般於完成卸貨後收取。
4	集團B ^{附註2}	全球最大的獨立能源交易商之一	英國	二零一五年	1,956	14.7%	每月預付款
5	華特 ^{附註5}	提供瀝青貿易服務的私人有限公司	中國	二零一七年	442	3.3%	一般於完成卸貨後3個營業日收取。就滯期費索賠而言，一般於最終確定後30天內收取
總計						<u>96.8%</u>	

業 務

附註1：集團A為全球最大運輸及物流集團之一，其成員公司包括(i)我們的一名客戶，該客戶於截至二零一五年十二月三十一日止年度為我們的唯一一名客戶，於截至二零一六年十二月三十一日及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月為我們的其中一名客戶。其為一家於上海證券交易所[編纂]的公司的附屬公司，截至二零一七年十二月三十一日止年度，該[編纂]公司收益約為人民幣65億元，於二零一八年四月三十日的市值約為人民幣40億元；及(ii)我們於截至二零一六年十二月三十一日止年度的另一名客戶。其為一間於聯交所[編纂]的公司的附屬公司，該[編纂]公司截至二零一七年十二月三十一日止年度的收益約為人民幣88億元，於二零一八年四月三十日市值約為48億港元。

附註2：集團B為全球最大的獨立能源交易商之一。集團B的一名成員公司為截至二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月本集團其中一名客戶。集團B的另一名成員公司為截至二零一七年十二月三十一日止年度本集團的其中一名客戶。彼等對本集團收益的貢獻已合併計算。截至二零一七年十二月三十一日止年度，集團B的營業額約為1,810億美元。集團B的該兩名成員公司為私人公司。

附註3：Bilsea International由Liu Weipeng女士及Yan Xiankai先生(Liu Weipeng女士之配偶)控制及擁有，二者均為我們部分附屬公司的董事，因此，Bilsea International是本集團在附屬公司層面的關連人士。Bilsea International的繳足股本約為2百萬美元，為私人公司。

附註4：客戶C由一家全球領先獨立商品貿易及物流私人公司擁有49.6%。其於截至二零一七年九月三十日止年度錄得收益約1,364億美元。客戶C的法定股本為30,001,000美元。

附註5：華特的實繳資本為約人民幣314.3百萬元。華特為私人公司。

附註6：客戶D為一家總部位美國並於紐約證券交易所[編纂]的大型[編纂]能源公司(其於截至二零一七年十二月三十一日止年度錄得收益及其他收入約2,370億美元，於二零一八年四月三十日市值約為3,332億美元)的附屬公司。客戶D於截至二零一六年十二月三十一日止年度產生的收益約為1,919,300,000美元。

附註7：付款方式一般為銀行轉賬。我們亦透過支票向Bilsea International收取付款。

附註8：本集團在法律上被告知，視乎相關事實情況，披露我們五大客戶的身份及相關資料可能涉及可予以訴訟的洩漏機密的行為。因此，我們於往績記錄期的若干五大客戶的身份及相關資料並未予以披露。

據我們所知，於往績記錄期及直至最後可行日期，並無因客戶財務困難出現嚴重拖欠款項而導致重大業務中斷。

與Bilsea International的關係

Bilsea International從事瀝青買賣及運輸服務的提供，由Liu Weipeng女士及Yan Xiankai先生(Liu Weipeng女士的配偶)分別擁有65%及35%。由於Liu Weipeng女士及Yan Xiankai先生均為我們部分附屬公司的董事，Bilsea International為Liu Weipeng女士及Yan Xiankai先生的聯繫人，並為本集團關連人士。於最後可行日期，本公司由Bilsea International擁有9%。

我們於二零一六年與Bilsea International開展業務關係。截至二零一六年及二零一七

業 務

年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，本集團與Bilsea International訂立多項程租合約。我們預期二零一八年會與Bilsea International進一步開展交易。有關Bilsea International與本集團的關連交易的詳情，請參閱本文件「持續關連交易－不獲豁免持續關連交易」一節。

本集團分別於二零一五年四月及二零一五年九月與Bilsea International訂立兩份意向書。根據第一份意向書（「**第一份意向書**」），我們同意建造兩艘各自的載運能力約為8,000載重噸的瀝青船舶。根據第二份意向書（「**第二份意向書**」），我們同意建造兩艘各自的載運能力約為6,000載重噸的瀝青船舶。本集團其後於二零一五年九月就第一份意向書及第二份意向書委聘一家造船廠建造四艘船舶。根據造船廠的生產時間表，在第一份意向書下的船舶交付後，方會建造第二份意向書下的船舶。

於二零一六年十一月，第一份意向書下一艘載運能力約為8,000載重噸的船舶進行交付前試運行。當時，Bilsea International對速度、燃料消耗燃料消耗效率及載運能力等方面的船舶表現均滿意。因此，Bilsea International認為相較載運能力約為6,000載重噸的船舶，載運能力約為8,000載重噸的船舶更適合銷售。因此，Bilsea International建議且本集團同意調整第二份意向書下的船舶設計，將兩艘各自的載運能力約為6,000載重噸的船舶替換為一艘載運能力約為8,000載重噸的瀝青船舶（「**建議事項**」）。替換船舶的建議名稱為荷花星，正在建造當中。有關更多詳情，請參閱本文件「業務－我們的船隊－我們的在建船舶」一節。

當時，第二份意向書下的兩艘船舶尚未開始建造。因此，該安排並無令我們產生進一步成本，故按金已退還予本集團。

建議事項涉及變更船舶設計及建造船舶數量，不再建造兩艘較小載運能力的船舶，取而代之的是建造一艘較大載運能力的船舶。一艘載運能力約為8,000載重噸的船舶交付後，我們的船隊仍將擴展。因此，建議事項與我們擴展船隊規模的業務策略一致。

Bilsea International為本集團截至二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月的主要客戶。截至二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，我們與Bilsea International的交易所得收益分別約為590,000美元、5.6百萬美元及4.2百萬美元，分別佔我們同期收益總額約3.8%、16.6%及31.5%。

除本文件所披露者外，於往績記錄期及直到最後可行日期，概無董事、彼等各自的緊密聯繫人及就董事所盡悉擁有我們逾5%已發行股本的股東於我們任何五大客戶中擁有任何權益。董事確認，除Bilsea International外，我們的五大客戶均為獨立第三方。

業 務

與集團 A 的關係

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，集團 A 為我們的最大客戶兼主要供應商。就董事所深知及盡信，集團 A 為獨立第三方。

集團 A 為全球最大運輸及物流集團之一，其業務包括作為船東提供瀝青運輸船租賃服務，提供船舶管理及船員管理服務以及供應相關零配件及耗材如潤滑油等。

於往績記錄期，(i) 本集團以期租方式將船舶三都澳及狀元澳租賃予集團 A；(ii) 集團 A 向本集團提供船舶管理及船員管理服務；及 (iii) 集團 A 向本集團供應相關零配件及耗材如潤滑油等。

本集團業務始於二零一零年，當時我們的執行董事徐文均先生接觸集團 A，商討業務機會。儘管集團 A 的附屬公司亦能夠向其提供類似船舶，集團 A 租用本集團的船舶。二零零八年金融危機後，中國政府並不鼓勵國有企業投資大型生產設備。全球經濟及國際貿易復蘇緩慢，令全球航運業的整體運輸能力過大，導致許多航運公司(如集團 A)不欲在建造自有船舶方面作出龐大資金投資。有關詳情，請參閱本文件「歷史、重組及集團架構－歷史及企業發展」一段。根據弗若斯特沙利文的資料，於二零零九年之前，集團 A 大多數船舶的載重量為約 6,500 載重噸。由於集團 A 擬租用載重量較大的船舶，故其接受了本集團有關我們載重量為 12,000 載重噸的第一艘船舶三都澳的造船計劃。根據弗若斯特沙利文報告，國際船東就運營而向其他船東租用船舶屬種常見的市場慣例。

於二零一七年二月，我們包運合同下的客戶華特有三次運輸需求。當時，本集團僅有兩艘船舶根據程租或包運合同營運，而每次運輸需求須耗費 20 天以上方可完成。因此，本集團無法以自身的船隊滿足運輸需求，故而需要額外一艘船舶以履行需求。

由於對額外船舶在裝運能力及證書等方面的要求較為嚴格，本集團可選擇的可用船舶數目有限。鑒於時間有限，董事認為三都澳為合適的額外船舶，並決定與集團 A 訂立程租，將三都澳由集團 A 短期租回予我們(「租回」)。

業 務

三都澳的裝運能力約為12,000載重噸，較租船貨運需求的貨物數量約7,000公噸存在超逾。本集團無法充分利用三都澳的裝運能力，導致每公噸的價格較高。在租回安排中，集團A就新加坡至中國京唐港向我們收取費用每公噸60美元。根據包運合同，我們就同一航線向客戶收取費用每公噸56美元。此外，租回安排的主要條款與其他程租相似。因此，董事認為，且獨家保薦人亦認同，租回安排乃於日常業務過程中按正常商業條款訂立。

租回安排產生虧損約28,000美元。然而，董事認為，從長遠來看，租回對本集團有利，因其可透過顯示我們滿足客戶需求的能力，增強我們與華特的業務關係及提升本集團於業內的聲譽。於最後可行日期，鑒於本集團有四艘船舶根據程租及包運合同營運，董事認為本集團日後可以自身船隊滿足包運合同的需求。

根據弗若斯特沙利文報告，國際船東為自身經營向其他船東租賃船舶乃常見市場慣例。例如，倘需求臨時激增，則作為臨時安排，公司通常會於一定期間自客戶租回油輪，用於滿足相關需求。

因此，集團A為我們的客戶兼供應商。

董事認為，本集團與集團A的關係為合作的一種普通形式。根據弗若斯特沙利文報告，船東將其船舶租賃予其他船東為常見市場慣例。

此外，由於我們認為集團A旗下船舶管理服務可滿足我們的客戶要求，委聘集團A為服務供應商有利於我們的長期業務關係。

我們與集團A的期租合約其中一項條款載明，除非雙方協定或存在意外情況導致期租合約無法履行，否則期租合約不得終止。本集團與集團A維持良好的業務關係，且儘管其附屬公司(瀝青船租賃服務行業的一家大型國際參與者)向集團A提供類似船舶，已採取下列措施：(i)訂立10年的長期租船合約；及(ii)向集團A購買船舶管理及船員管理服務、船舶相關零配件及耗材。於往績記錄期及直至最後可行日期，本集團與集團A之間並無期租合約終止。

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，集團A應佔收益分別約為10.8百萬美元、10.2百萬美元、10.0百萬美元及3.4百萬美元，分別佔我們同年度總收益的100%、66.2%、29.7%及25.5%。同期，集團A應佔毛利分別約為4.4百萬美元、3.4百萬美元、4.4百萬美元及1.5百萬美元。

業 務

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，我們應付集團A的成本分別約為2.7百萬美元、3.9百萬美元、3.1百萬美元及761,000美元，分別佔本集團銷售成本總額(不包括折舊)約70.2%、66.2%、20.6%及12.9%。

客戶集中度

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，本集團五大客戶分別佔其收益總額約100%、100%、92.7%及96.8%，而截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，本集團最大客戶集團A分別佔其收益總額約100%、66.2%、29.7%及31.5%。

董事及獨家保薦人認為，儘管存在客戶高度集中情況，但本集團的業務模式可以持續，乃由於以下因素：

業務性質：船東自數目有限的客戶取得大額經常性收入實屬常見。此外，期租(為本集團重要收入來源之一)通常持續兩至十年。因此，在該市場某段時間內客戶高度集中屬正常現象。

開發新客戶：本集團已多元化及逐步開發新客戶，以降低我們對最大客戶的依賴。由於本集團努力結交新客戶，客戶數目由截至二零一五年十二月三十一日止年度的一名增至截至二零一七年十二月三十一日止年度的九名。我們的新主要客戶包括(i)集團B(全球最大的獨立能源交易商之一)；(ii)華特(提供瀝青貿易服務的私人有限公司)；及(iii)客戶D(總部位於美國的全球最大[編纂]能源公司之一的附屬公司)。截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，我們的客戶(集團A除外)貢獻的收益分別約佔零、33.8%、70.3%及74.5%，同期亦對本集團毛利總額貢獻約零、46.3%、66.6%及71.1%。為迎合新客戶的需求，我們委聘船廠為我們新造一艘船舶並計劃建造新的船舶以進一步削弱客戶集中情況。有關本集團未來計劃的進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

可轉讓服務及船舶：本集團的船舶可容納不同客戶的業務需要。倘本集團未能向現有主要客戶取得續期租船合約，本集團將能向其他現有客戶及新客戶提供服務。優秀船舶管理公司服務垂手可得，加上我們的船隊較新，使我們得以毫無困難地為客戶提供服務，滿足客戶需求。

可能與一名主要客戶結成戰略聯盟

於二零一七年四月，本集團與華特及中國一家物業發展商就非洲及澳洲瀝青加工、存儲及物流方面的潛在項目訂立戰略合作框架協議。訂立戰略合作前，華特及物業開發商均於非洲及澳洲從事道路及港口等基礎設施項目。

業 務

開發道路及港口需要瀝青，而瀝青可通過海路運輸。本集團是瀝青船租賃行業的市場參與者，並已與華特建立業務關係，故物色到戰略合作機會。董事認為，一帶一路舉措將催生非洲及澳洲的瀝青需求，相關合作將為本集團帶來利益。因此，本集團與兩方結成戰略聯盟。

本集團並無就訂立戰略合作支付任何按金或代價，且戰略合作僅為框架協議。於往績記錄期及直至最後可行日期，戰略合作下並無採取進一步行動。本集團於協議下並無義務，且董事認為關注現有業務符合本集團的最佳利益。因此，本集團釐定不繼續進行該等項目。然而，本公司將繼續尋求合適的業務發展機會。

支付條款

本集團的收益一般以美元計值，並以銀行轉賬方式結算。

就期租租賃合同而言，本集團一般要求客戶每月預付租船費用。根據本集團的期租租賃協議，倘船舶營運表現不符預期(例如機器出現故障或船舶減速)導致任何時間損失或船舶耗用任何額外燃油成本，客戶可就此獲得減免額。

就航次租船合同而言，本集團一般於完成裝貨後五個營業日內悉數收取款項。就包運合同而言，本集團一般於完成卸貨後三個營業日內悉數收取款項。最終租船費用或運費可根據滯期(如有)調整。就滯留費申索而言，結餘一般於最終確定後30天內支付。

供應商

我們的供應商主要包括船舶管理公司、保險公司、船舶經紀及燃料供應商。截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，應付本集團五大供應商的銷售成本分別約為3.0百萬美元、4.3百萬美元、12.4百萬美元及5.0百萬美元，分別佔我們銷售成本(不包括折舊)的約78.1%、73.2%、83.2%及85.1%。同期，應付最大供應商的銷售成本分別約為2.7百萬美元、3.9百萬美元、6.6百萬美元及3.0百萬美元，分別佔我們銷售成本(不包括折舊)的約70.2%、66.2%、44.0%、51.2%。

應付供應商的費用一般經本集團與供應商參考(其中包括)服務質量、供應商的聲譽、市場費率及相關成本等因素後協定。

業 務

本集團於往績記錄期的五大供應商的詳情如下：

截至二零一五年十二月三十一日止年度：

排名	背景及供應商名稱	背景及主要業務	地點	本集團所購買 的產品/服務	供應商首次 與本集團 建立業務 關係的歷年	已確認 成本數額 (千美元)	佔銷售成本 (不包括折舊) 總額百分比	信用條款 ^{附註4}
1	集團A ^{附註1}	全球最大運輸及 物流集團之一	中國	(i) 船舶管理 及船員管 理服務 (ii) 船舶相關 零配件及 耗材	二零一零年	2,728	70.2%	就船舶管理及船員管 理費而言，一般須 於收到發票後15天 或45天內收取。就 潤滑油而言，一般須 於交付後180日內應 付。就零配件而言， 一般須於收到發票後 或於交付後30天內 支付
2	中國大地財產保險 股份有限公司	提供保險服務的 股份制公司	中國	船殼及機器保 險	二零一一年	120	3.1%	於保險承保期內提前 分期支付
3	大發柴油機(上海) 有限公司	供應柴油發動機的 私人有限公司	中國	柴油發動機及 零配件	二零一一年	80	2.1%	30天
4	供應商B ^{附註2}	供應油漆的私人 有限公司	中國	船舶油漆	二零一二年	70	1.8%	30天
5	中國船東互保協會	提供互保的 企業協會	中國	船舶保險	二零一一年	34	0.9%	於保險承保期內提前 分期支付
總計							<u>78.1%</u>	

業 務

截至二零一六年十二月三十一日止年度：

排名	供應商名稱	背景及主要業務	地點	本集團所購買 的產品/服務	供應商首次 與本集團 建立業務 關係的歷年	已確認 成本數額 (千美元)	佔銷售成本 (不包括折舊) 總額百分比	信用條款 ^(附註4)
1	集團A ^(附註1)	全球最大運輸及 物流集團之一	中國	(i) 船舶管理 及船員管 理服務 (ii) 船舶相關 零配件及 耗材	二零一零年	3,867	66.2%	就船舶管理及船員管 理費而言，一般須 於收到發票後15天 或45天內收取。就 潤滑油而言，一般須 於交付後180日內應 付。就零配件而言， 一般須於收到發票後 或於交付後30天內 支付
2	中國大地財產保險 股份有限公司	提供保險服務的 股份制公司	中國	船殼及機器保 險	二零一一年	151	2.6%	於保險承保期內提前 分期支付
3	Golden Empire (USA) Inc.	提供船舶經紀服務 的私人有限公司	美國	租船經紀人	二零一六年	90	1.5%	收到每1或2個月發 出的發票後應付
4	康士伯控制系統 (上海)有限公司	供應船舶相關設備 的私人有限公司	中國	船舶控制系統 及服務以及零 配件	二零一二年	85	1.5%	30天
5	Seabridge ^(附註3)	供應燃料服務的 私人有限公司	新加坡	燃料	二零一六年	83	1.4%	30天
總計							73.2%	

業 務

截至二零一七年十二月三十一日止年度：

排名	供應商名稱	背景及主要業務	地點	本集團所購買 的產品/服務	供應商首次 與本集團 建立業務 關係的歷年	已確認 成本數額 (千美元)	佔銷售成本 (不包括折舊) 總額百分比	信用條款 ^{附註4}
1	BSM	提供(i) 船舶 管理及船員 管理服務及 (ii) 船舶相關 零部件及耗材的 私人有限公司	新加坡	(i) 船舶管理 及船員管 理服務 (ii) 船舶相關 零配件及 耗材	二零一六年	6,560	44.0%	就船舶管理及船員管 理費而言，於每個月 開始前墊款。就零配 件而言，一般須於30 天內支付
2	集團A ^{附註1}	全球最大運輸及 物流集團之一	中國	(i) 船舶管理 及船員管 理服務 (ii) 船舶相關 零配件及 耗材	二零一零年	3,067	20.6%	就船舶管理及船員管 理費而言，一般須於 收到發票後15天或45 天內應付。就潤滑油 而言，一般須於交付 後180日內應付。就零 配件而言，一般須於 收到發票後或於交付 後30天內支付
3	Seabridge ^{附註3}	提供燃料服務的 私人有限公司	新加坡	燃料	二零一六年	2,341	15.7%	30天
4	供應商F	提供船舶代理 服務的私人 有限公司	澳洲	船舶代理	二零一七年	220	1.5%	預付款項
5	Orient Agency Pte Ltd	提供船舶代理 服務的私人 有限公司	新加坡	船舶代理	二零一七年	204	1.4%	收到在提供服務後通 常每1至2個月發出的 發票後支付
總計							83.2%	

業 務

截至二零一八年四月三十日止四個月：

排名	供應商名稱	背景及主要業務	地點	本集團所購買 的產品/服務	供應商首次 與本集團 建立業務 關係的歷年	已確認 成本數額 (千美元)	佔銷售成本 (不包括折舊) 總額百分比	信用條款 ^{附註4}
1	BSM	提供(i)船舶管理及船員管理服務及(ii)船舶相關零部件及耗材的私人有限公司	新加坡	(i) 船舶管理及船員管理服務 (ii) 船舶相關零部件及耗材	二零一六年	3,026	51.2%	就船舶管理及船員管理費而言，於每個月開始前墊款。就零配件而言，一般須於30天內支付
2	Seabridge ^{附註3}	提供燃料服務的私人有限公司	新加坡	燃料	二零一六年	977	16.5%	30天
3	集團A ^{附註1}	全球最大運輸及物流集團之一	中國	(i) 船舶管理及船員管理服務 (ii) 船舶相關零配件及耗材 (iii) 船舶代理	二零一零年	761	12.9%	就船舶管理及船員管理費而言，一般須於收到發票後15天或45天內應付。就潤滑油而言，一般須於交付後180日內應付。就零配件而言，一般須於收到發票後或於交付後30天內支付。就船舶代理而言，預付
4	中國船東互保協會	提供相互保險的法團協會	中國	船舶保險	二零一一年	142	2.4%	於保險期間分期預付
5	供應商F	提供船舶代理服務的私人有限公司	澳洲	船舶代理	二零一七年	126	2.1%	預付
總計							85.1%	

業 務

附註1：集團A為全球最大運輸及物流集團之一，其成員公司包括截至二零一五年十二月三十一日止年度本集團六家供應商、截至二零一六年十二月三十一日止年度本集團四家供應商、截至二零一七年十二月三十一日止年度本集團八家供應商及截至二零一八年四月三十日止四個月本集團12家供應商，該等供應商對本集團銷售成本的貢獻已合併計算。

附註2：供應商E為一家合營公司，其50%股權由集團A間接持有。

附註3：由Liu Weipeng女士及Yan Xiankai先生(Liu Weipeng女士的配偶)控制及擁有，二者均為我們部分附屬公司的董事，因此，Seabridge為本集團在附屬公司層面的關聯人士。

附註4：付款方式一般為銀行轉賬。

於往績記錄期，我們在採購材料方面並無遭遇任何困難，且同期亦無遭遇任何材料供應短缺或延遲情況。我們密切監控材料市價及船舶管理費，且我們可能會調整租金或運費，以確保我們的價格與成本相稱。

與Seabridge的關係

截至二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，Seabridge為本集團主要供應商。

Seabridge從事燃料服務的提供及由Bilsea Holdings全資擁有，而Bilsea Holdings由Liu Weipeng女士及Yan Xiankai先生(Liu Weipeng女士的配偶)分別擁有65%及35%的Bilsea International全資擁有。由於Liu Weipeng女士及Yan Xiankai先生均為我們部分附屬公司的董事，Seabridge、Bilsea Holdings及Bilsea International為Liu Weipeng女士及Yan Xiankai先生的聯繫人，並為本集團關連人士。

我們於二零一六年開始與Seabridge的業務關聯，當時我們向Seabridge購買燃料服務。我們預期於二零一八年繼續與Seabridge進行有關交易。有關關連交易的進一步詳情，請參閱本文件「持續關連交易－不獲豁免持續關連交易」一節。

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，我們於Seabridge產生的開支分別約為零、83,000美元、2.3百萬美元及977,000美元。

除本文件所披露者外，於往績記錄期內及截至最後可行日期，概無董事、彼等各自的緊密聯繫人以及就董事所深知及盡信擁有本公司已發行股本5%以上的股東於任何五大供應商中擁有任何權益。董事確認，除Seabridge外，五大供應商均為獨立第三方。

業 務

本集團已與 Seabridge 訂立典型燃料購買合約，其主要條款概述如下：

主要條款	說明
年期	本集團專門購買燃料，自銷售確認起一個月內持續至交付日期。
釐定燃料費的基準	可參照市價、燃料數量及港口位置釐定。
Seabridge 的其他責任	Seabridge 應保證燃料在交貨時間及地點符合質量。
本集團的其他責任	本集團應支付費用，以保證順利供應，包括停泊、起錨及吊運加油軟管的費用。
終止	倘本集團擬取消訂單或船舶未能交付，Seabridge 有權取消訂單。

於往績記錄期及直至最後可行日期，概無嚴重違反我們燃料購買合約的情況。

供應商集中

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，本集團五大供應商分別佔總銷售成本(不包括折舊)約 78.1%、73.2%、83.2% 及 85.1%。截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，集團 A (截至二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度的最大供應商、截至二零一七年十二月三十一日止年度的第二大供應商及截至二零一八年四月三十日止四個月的第三大供應商)分別佔本集團總銷售成本(不包括折舊)約 70.2%、66.2%、20.6% 及 12.9%。截至二零一七年十二月三十一日止年度及截至二零一八年四月三十日止四個月，BSM 為我們的最大供應商並分別佔銷售成本(不包括折舊)的 44.0% 及 51.2%。

董事認為與供應商集中有關的風險能夠控制且不會影響本集團業務的持續性，原因如下：

對單一供應商的依賴水平不斷降低：船主向船務管理公司支付大額費用實屬常見。本集團已進行多元化，並逐步委聘新的船舶管理公司，以降低對最大供應商的依賴。由於本集團的努力，於截至二零一七年十二月三十一日止年度，BSM 取代集團 A 成為我們的最大供應商。由於本集團計劃委聘造船廠為我們新造更多船舶，我們將繼續委聘多家符合國際標準的船舶管理公司，以減少我們對其中任何一家公司的依賴。有關本集團未來計劃的進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

業 務

向其他供應商採購的靈活性：根據弗若斯特沙利文報告，船舶管理行業為競爭性行業。除集團A及BSM外，市場上有現存替代公司及能勝任的船舶管理公司，可以可比較價格及條款為本集團提供類似服務。同時，本集團致力於維持與現有供應商的成熟業務關係，這亦有利於我們擴大供應商基礎以確保我們船舶經營的持續性。

兼為主要客戶的主要供應商

在瀝青船租賃服務行業，若干實體(如集團A)業務範圍涉足廣泛，例如，彼等可提供瀝青船租賃服務及船員管理服務。根據弗若斯特沙利文報告，有著重點專注領域及因而業務範圍有限的其他公司，為其自身業務發展而同時作為客戶及供應商與該等實體合作的情況十分普遍。

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，集團A為我們的主要客戶兼主要供應商。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－客戶－與集團A的關係」一節。

截至二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，Bilsea International為我們的主要客戶。截至二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，Seabridge為我們的主要供應商。Bilsea International及Seabridge由Liu Weipeng女士及Yan Xiankai先生(Liu Weipeng女士的配偶)控制及擁有。由於Liu Weipeng女士及Yan Xiankai先生均為我們部分附屬公司的董事，Bilsea International及Seabridge為Liu Weipeng女士及Yan Xiankai先生的聯繫人，並為本集團關連人士。於最後可行日期，本公司由Bilsea International擁有9%。進一步詳情請參閱本文件「業務－客戶－與Bilsea International的關係」及「業務－供應商－與Seabridge的關係」兩節。

董事確認，提供予我們客戶及供應商的條款磋商乃按個別基準進行，且買賣亦無相互有關聯或互為條件。董事進一步確認，與該等實體的交易條款與市場一致，並與我們其他客戶及供應商的該等交易相若。

支付條款

本集團對不同供應商採取不同的付款方式。一般而言，應付費用及成本通常以美元支付並以銀行轉賬方式結算。

付款方式

獲准的信用期

船舶管理及船員管理費

須於每個月開始前或收到發票後15日或45日內應付。

業 務

潤滑油	一般須於交付後 180 日內支付。
零配件	一般須於收到發票後或於交付後 30 日內支付。
柴油發動機、油漆及 船舶相關設備	一般須於交付後 30 日內支付。
保險	保費一般於保險承保期內提前分兩至四期支付，首期保費於保險承保期開始時支付。
支付予船舶經紀的 經紀佣金	須於本集團收到來自船舶經紀的發票後支付。
燃料費	一般須於交付燃料後 30 日內支付。
支付予船廠的維修及 維護費用	一般須於維修及維護工程完成後 30 日至 60 日內分期支付。
船舶代理費	一般須於收到船舶代理的估計成本時預付或於收到發票後支付。

於往績記錄期內，本集團並無與供應商出現任何重大糾紛。

存貨

我們持續監察存貨(包括船舶所需燃料及潤滑油)。我們因簽訂更多程租及包運合同而須承擔的燃料費日益增加。於二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日及二零一八年四月三十日，我們的存貨分別約為零、零、633,000 美元及 1.0 百萬美元。我們致力於維持燃料的最優存貨水平，以滿足客戶對我們服務的需求。

根據期租，本集團不會購買燃料，因為客戶會負責航程成本。根據程租及包運合同，本集團會負責航程成本，因此會購買燃料。於往績記錄期及直至最後可行日期，本集團購買燃料並無固定國家或地方。本集團在決定購買燃料的地點時，會考慮與裝運港及卸貨港的距離及燃料價格。

船舶管理公司

根據弗若斯特沙利文報告，船舶擁有人委聘船舶管理公司管理船舶乃行業慣例。由於船舶管理服務公司具備相關資格，加上其專門從事以相對較低成本提供船舶管理服務，以維持船舶航行的安全、適航性、狀況、維護等方面的標準以及符合其他技術要求，故此從

業 務

經濟角度看，委聘船舶管理公司較自設內部船舶管理人可行。我們基於；(i) 聲譽；(ii) 服務質量；及 (iii) 管理費遴選船舶管理公司。

於往績記錄期及直至最後可行日期，我們將我們船舶的管理責任(包括技術管理、船員管理、船員保險、安全管理及遵守國際公約)外包予 BSM 及集團 A (作為船舶管理公司)。

BSM 的母公司在船舶管理行業有逾 130 年經驗，管理全球逾 600 艘船舶，有逾 12,000 名船員在其負責管理的船舶上出海執勤。BSM 是一間提供廣泛船舶維護服務(包括技術管理、船員管理、商業管理以及企業及財務管理)的船舶管理公司。本集團已訂立船舶管理協議，聘用 BSM 為七艘船舶的船舶管理公司。

集團 A 在船舶管理行業有逾 50 年經驗，有逾 4,000 名船員在其負責管理的船舶上出海執勤。本集團已訂立船舶管理協議，委任集團 A 為兩艘船舶的船舶管理公司。

典型船舶管理協議具法律約束力，其主要條款如下：

主要條款	說明
年期	合約期通常為期約一年，可予續期；而部分合約則屬連續性合約，並無固定合約年期。
釐定管理費的基準	可參照市況釐定。
價格調整	年度預算將由船舶管理公司於上一預算年度結束前準備。
續期	續期一般須提出一至兩個月書面通知。
船舶管理公司的主要責任	安排及監督船舶駛入乾塢、進行維修、改裝及維護，以達致相互協定的標準。 確保船舶遵守船舶船旗國及船舶經營的地區的法律，以及相關船級社的所有規定及建議、國際安全管理守則、國際船舶與港口設施保安守則及海事勞工公約。

業 務

向本集團提供船員管理服務包括 (i) 篩選及聘用船員；(ii) 安排船員支薪及退休金；(iii) 為船員提供交通安排；(iv) 監督船員效率；及 (v) 參與工會磋商。

向本集團報告船舶於每曆年的估計營運資金要求。

本集團的主要責任

適時向船舶管理公司提出對有關海事法規及法律方面的關注，以緩解任何問題。

就船舶管理公司進行船舶維護及維修以符合國際海事組織、船級社及石油公司國際海事論壇設立的國際標準所產生的開支作出補償。

安排購買船舶保險，並確保其有效性。

終止

合約可在某些情況下予以終止，有關情況包括：(i) 任何訂約方違約；(ii) 船舶出售或船舶全損等非常事件；及 (iii) 任一訂約方清盤、解散、清算或破產。

倘合約終止，則應向船員支付遣散費及向船舶管理公司支付終止時的管理費。

董事確認，於往績記錄期及直至最後可行日期，概無嚴重違反我們船舶管理協議的情況。

於往績記錄期內，船舶管理公司編製的年度預算與本集團營運船舶產生的實際開支概無重大差異。

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，船舶管理公司向本集團收取的船舶管理及船員管理費總額及其他開支分別約為 2.7 百萬美元、3.6 百萬美元、9.1 百萬美元及 3.7 百萬美元，分別佔本集團同期銷售成本約 42.0%、39.7%、44.6% 及 45.9%。

有關船員開支變動的敏感度及收支平衡分析的詳情，請參閱本文件「財務資料－影響我們經營業績的主要因素－船員開支」一節。

業 務

保險

於最後可行日期，本集團繼續就全面保險承保範圍續保，以保障我們免受與其船舶及船舶設備實質損毀，以及因本集團一般業務營運過程所涉事故而產生的責任的有關風險的影響。

船殼及機器保險及戰爭風險保險

本集團向中國大地財產保險股份有限公司（「**CCIC**」）及中國的保險公司續保；(i) 船殼及機器保險；及(ii) 戰爭風險保險。該等保單的合約期為期12個月並須每年續保。我們船舶的保障範圍包括船舶船殼及機器的實質損毀、海事危機及戰爭相關風險。船舶受保金額一般相等於其相關價值。

二零一八年三月，我們的經營遭遇一次不嚴重事故，其中牡丹星的船首觸及突尼斯蘇塞港的防波堤，導致船體受損。維修成本約為320,000美元。我們獲得約325,000美元的保險賠償。

保障及彌償保險

本集團向中國船東互保協會（「**中船保**」）及挪威一家保險公司（「**供應商 G**」），為保障與彌償協會國際集團（International Group of P&I Clubs）成員）購買保障與彌償保險。中船保及供應商 G 為其船舶擁有人及租船者成員提供保障，以避免承擔有關船舶使用及營運的第三方責任。

本集團的保障及彌償保險為有關責任的索償提供保障，包括因營運船舶、船員或其他第三方受傷、患病或身故、船舶運載貨物、我們的船舶與其他船舶或附有固定或可移動物件的貨船碰撞、石油或其他污染物質的污染以及因提舉、移除、銷毀或標示船舶或船舶設備殘骸引起的責任、就生命救助應付第三方的成本及開支所提出的索償。此外，透過供應商 G 的保障及彌償保險，本集團確保可享有由保障與彌償協會國際集團（International Group of P&I Clubs）安排的再保險安排。由於保障及彌償保險為相互保險，倘中船保或供應商 G 面臨特殊情況並遭受意外損失，本集團可能須承擔額外保費責任。於往績記錄期內，本集團並無接獲中船保或供應商 G 提出的任何額外資金要求。

業 務

保險開支

於截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月，本集團分別產生合共約 164,000 美元、243,000 美元、378,000 美元及 194,000 美元保險開支，分別佔本集團於同期銷售成本約 2.6%、2.7%、1.8% 及 2.4%。

董事認為，我們的保險覆蓋範圍符合我們的業務規模及性質，並與行業正常商業慣例一致。於往績記錄期及直至最後可行日期，我們並無面臨任何重大事件或遭第三方提起重大申索，亦無提起任何重大保險申索。

有關保險充足性的風險詳情，請參閱本文件「風險因素－與我們業務有關的風險－我們未必投購足夠的保險以承保有關我們經營及損失的風險，且我們未必能夠維持現有的保險保障範圍」。

僱員

於最後可行日期，我們擁有合共 36 名僱員，其中 33 名位於中國及 3 名位於新加坡。下文所載為於往績記錄期及截至最後可行日期按職能劃分的我們的僱員人數明細：

職能	於十二月三十一日			於四月三十日	於最後實際 可行日期
	二零一五年	二零一六年	二零一七年	二零一八年	
高級管理層／董事	9	9	11	11	11
業務部門	1	4	4	3	4
人力資源及資訊科技部門	2	4	3	4	4
監督部門	7	11	4	4	4
技術部門	3	5	5	5	5
海事部門	2	2	2	2	2
財務部門	3	3	6	6	6
其他	2	3	0	0	0
總計	<u>29</u>	<u>41</u>	<u>35</u>	<u>35</u>	<u>36</u>

截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度，本集團營運所涉及的部分員工乃由錦誠亨通僱用。錦誠亨通透過管理服務安排向本集團派遣人員，據此本集團向錦誠亨通支付相關員工成本。鑒於重組，有關安排自二零一七年十二月起已終止，我們透過我們於中國的營運附屬公司新藍海直接僱用有關僱員。

業 務

本集團與錦誠亨通訂立的管理服務安排的主要條款概述如下：

主要條款	概況
年期	二零一四年八月至二零一七年十二月。
錦誠亨通的責任	錦誠亨通與員工簽訂僱傭合約，向員工支付薪金並為員工繳付社保金，同時向本集團提供人員。
本集團的責任	本集團向錦誠亨通支付管理費。
未繳付社保金	因未繳付社保金及住房公積金而產生的一切損失及罰款應由錦誠亨通承擔。
終止	該安排已於二零一七年十二月終止。

董事確認，管理服務安排已於二零一七年十二月終止。董事確認，於往績記錄期及直至最後可行日期，概無嚴重違反管理服務安排的情況。

據我們的中國法律顧問告知，管理服務安排符合中國法律及法規。

董事確認，於往績記錄期及直至最後可行日期，我們並無為僱員設立任何工會，且我們與僱員之間並無發生任何重大問題，並無因勞工糾紛或工會而對營運構成干擾。本集團亦並無在招聘及挽留資深員工方面遇上任何困難。

招聘及薪酬

我們根據工作經驗、教育背景及資質招聘僱員。我們可通過在招聘網站刊登廣告招聘僱員。我們僱員的薪酬待遇一般包括薪金、津貼以及社會保險繳費。

僱員培訓

我們認為員工是本集團寶貴的資產。為保持及確保我們員工的質素，我們有一套標準化的內部培訓課程。新入職員工將接受有關其工作職責的培訓。培訓內容包括相關規例、操作知識、安全知識、緊急應變相關程序及規定。

業 務

我們的牌照及監管合規

瀝青船舶租賃服務行業受到嚴格監管，我們的船舶須按照國際海事組織採納的規則、國際公約及法規營運，包括但不限於：

- SOLAS 公約
- MARPOL 公約
- STCW 公約
- MLC
- ISM 守則
- ISPS 守則

有關船舶安全管理和營運及防止污染的法律、法規、規則、守則及指引的進一步資料，請參閱本文件「法例及規例」一節。

於往績記錄期，我們並無就監管合規產生任何特定重大成本，且我們預期日後不會產生有關成本。雖然我們的員工及船舶管理公司負責根據適用法律法規的規定遵守監管規定，但我們將於必要時諮詢外部專業顧問。我們認為，有關安排足以確保我們遵守監管規定。我們將繼續就與航運業相關的法律、法規及公約提供持續員工培訓及更新（倘適用），並定期保養船舶，從而確保持續遵守船舶前往的各國家及港口的法律、法規及公約。

香港及新加坡乃與我們營運有關的重要司法權區，本集團於二零一七年十月在中國成立一家附屬公司（即新藍海），以便日後為本集團船舶採購機械設備及硬件產品以及為本集團提供行政服務。

下文載列於最後可行日期我們於香港取得的重大牌照／批文詳情：

公司	船舶名稱	牌照／註冊	屆滿日期
信源遠洋 (作為轉管 租約承租人)	三都澳	香港海事處於二零一八年七月十二日 發出的船舶註冊證明書 ⁽¹⁾	二零二二年 七月十一日

業 務

公司	船舶名稱	牌照／註冊	屆滿日期
鳳凰船務 (作為承租人)	鳳凰澳	香港海事處於二零一七年八月二十五日發出的船舶註冊證明書 ⁽²⁾	二零二一年一月十三日
信德源	狀元澳	香港海事處於二零一八年七月十二日發出的船舶註冊證明書 ⁽³⁾	二零二二年七月十一日
紫荊星船務 (作為承租人)	紫荊星	香港海事處於二零一八年二月一日發出的船舶註冊證明書 ⁽⁴⁾	二零二三年一月三十一日
茉莉星船務 (作為承租人)	茉莉星	香港海事處於二零一八年四月九日發出的船舶註冊證明書 ⁽⁵⁾	二零二三年四月八日
信源遠洋	三都澳	香港海事處於二零一七年一月二十四日發出的最低安全配員證書	不適用
鳳凰船務 (作為承租人)	鳳凰澳	香港海事處於二零一七年四月六日發出的香港最低安全配員證書	不適用
信德源	狀元澳	香港海事處於二零一七年一月二十四日發出的最低安全配員證書	不適用
紫荊星船務 (作為承租人)	紫荊星	香港海事處於二零一八年二月一日發出的最低安全配員證書	不適用
茉莉星船務	茉莉星	香港海事處於二零一八年四月九日發出的最低安全配員證書	不適用
信源遠洋	三都澳	香港通訊事務管理局辦公室於二零一七年六月一日發出的船舶電台牌照	二零一九年六月一日
鳳凰船務 (作為承租人)	鳳凰澳	香港通訊事務管理局辦公室於二零一七年十一月一日發出的船舶電台牌照	二零一八年十一月一日
信德源	狀元澳	香港通訊事務管理局辦公室於二零一七年六月一日發出的船舶電台牌照	二零一九年六月一日
紫荊星船務 (作為承租人)	紫荊星	香港通訊事務管理局辦公室於二零一七年六月二十九日發出的船舶電台牌照	二零一九年六月一日

業 務

公司	船舶名稱	牌照／註冊	屆滿日期
茉莉星船務	茉莉星	香港通訊事務管理局辦公室於二零一七年六月二十六日發出的船舶電台牌照	二零一九年六月一日

附註：

- (1) 三都澳在與融資租賃公司訂立的融資租賃安排之下。因此，三都澳的擁有權乃轉讓予融資租賃公司。根據其船舶註冊證明書，三都澳的現時擁有人為一家融資租賃公司，直至二零二二年七月十一日為止，信源遠洋為轉管租約承租人。
- (2) 鳳凰澳在與融資租賃公司訂立的融資租賃安排之下。因此，鳳凰澳的擁有權乃歸屬於融資租賃公司。根據其船舶註冊證明書，鳳凰澳的現時擁有人為一家融資租賃公司，直至二零二一年一月十三日為止，鳳凰船務為轉管租約承租人。
- (3) 狀元澳在與融資租賃公司訂立的融資租賃安排之下。因此，狀元澳的擁有權乃轉讓予融資租賃公司。根據其船舶註冊證明書，狀元澳的現時擁有人為一家融資租賃公司，直至二零二二年七月十一日為止，信德源為轉管租約承租人。
- (4) 紫荊星在與融資租賃公司訂立的融資租賃安排之下。因此，紫荊星的擁有權乃歸屬於融資租賃公司。根據其船舶註冊證明書，紫荊星的現時擁有人為一家融資租賃公司，直至二零二三年一月三十一日為止，紫荊星船務為轉管租約承租人。
- (5) 茉莉星在與融資租賃公司訂立的融資租賃安排之下。因此，茉莉星的擁有權乃歸屬於融資租賃公司。根據其船舶註冊證明書，茉莉星的現時擁有人為一家融資租賃公司，直至二零二三年四月八日為止，茉莉星船務為承租人。

鑒於鳳凰澳之前擁有船舶電台牌照而目前正欲申請重續，我們的香港法律顧問認為，就原船舶電台牌照而言，鳳凰澳符合香港法例項下的發牌規定。據董事確認，並無資料顯示於最後可行日期，鳳凰澳不能符合其之前已符合的有關發牌規定。因此，我們香港法律顧問認為，本集團重續鳳凰澳的船舶電台牌照並無任何法律障礙。

下文載列於最後可行日期我們於新加坡取得的重大牌照／批文詳情：

公司	船舶名稱	牌照／註冊	屆滿日期
Lilstella Shipping	百合星	新加坡海事及港務管理局於二零一七年一月二十三日發出的新加坡船舶註冊證明書	不適用
Poestella Shipping	牡丹星	新加坡海事及港務管理局於二零一七年二月六日發出的新加坡船舶註冊證明書	不適用

業 務

公司	船舶名稱	牌照／註冊	屆滿日期
Orcstella Shipping	蘭花星	新加坡海事及港務管理局於二零一七年三月二十八日發出的新加坡船舶註冊證明書	不適用
Rostella Shipping	玫瑰星	新加坡海事及港務管理局於二零一七年五月三日發出的新加坡船舶註冊證明書	不適用
Lilstella Shipping	百合星	新加坡海事處於二零一六年十二月八日發出的最低安全配員證書	不適用
Poestella Shipping	牡丹星	新加坡海事處於二零一八年一月八日發出的最低安全配員證書	不適用
Orcstella Shipping	蘭花星	新加坡海事處於二零一七年三月三日發出的最低安全配員證書	不適用
Rostella Shipping	玫瑰星	新加坡海事處於二零一七年四月四日發出的最低安全配員證書	不適用
Lilstella Shipping	百合星	新加坡信息通信媒體發展管理局於二零一七年十二月十五日發出的船舶電台牌照	二零二一年十一月三十日
Poestella Shipping	牡丹星	新加坡信息通信媒體發展管理局於二零一七年一月九日發出的船舶電台牌照	二零二一年十二月三十一日
Orcstella Shipping	蘭花星	新加坡信息通信媒體發展管理局於二零一七年三月二日發出的船舶電台牌照	二零二二年二月二十八日
Rostella Shipping	玫瑰星	新加坡信息通信媒體發展管理局於二零一七年四月六日發出的船舶電台牌照	二零二二年三月三十一日

我們的香港法律顧問、中國法律顧問及新加坡法律顧問認為，我們已分別根據香港、中國及新加坡適用法律法規取得於各司司法權區的業務營運所需的一切相關牌照及許可證。董事確認，於往績記錄期，我們在所有重大方面遵守與我們業務營運有關的一切相關法律、規則及法規，以及於最後可行日期，本集團並無就任何重大違法行為收到任何罰金或罰款通知。我們的香港法律顧問、新加坡法律顧問及中國法律顧問確認，於往績記錄期及直至最後可行日期，本集團於香港、新加坡及中國的業務營運並無嚴重違反適用法律、規則及法規。

業 務

健康、安全及環境保護

本集團透過船舶管理公司的安全管理體系(遵照國際安全管理守則的規定界定)執行安全及環保政策。由於遵守有關預防空氣污染、油污及其他海上污染的各项規定，本集團每艘船舶均獲BV根據國際安全管理守則及防止船舶污染國際公約頒發並維持相關的證書。具體而言，本集團將透過船舶管理公司實施一套有關船舶運營的政策及程序，包括：(1)安全及環境保護政策；(2)確保船舶遵守相關國際及船旗國法例的安全營運及環境保護指引及程序；(3)陸上及船上員工之間清晰的權威級別及通訊方法；(4)事故及與ISM守則條文不一致的匯報程序；(5)為緊急狀況作好準備及應變的程序；及(6)內部審核及管理層審閱的程序。有關進一步詳情請參閱本文件「法例及規例」一節。

於往績記錄期內，我們並無因遵守適用環境保護規則及規例而產生任何特定成本，我們預期日後亦不會產生該項成本。取而代之的是船舶管理公司會負責有關環境保護政策符合國際安全管理守則的規定的合規事宜。董事認為，有關安排足以確保我們遵守適用的環境保護規則及規例。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－供應商－船舶管理公司」一節。

於最後可行日期，我們的船隊平均船齡不足三年，遠低於業內15年的平均船齡。較新的船舶通常會較船齡較舊的船舶排放更少的污染物。如對排放規定實施更嚴格的環境保護規例，董事認為，我們的安全管理小組及較新的船隊可符合有關規定，且我們將能夠在有需要時在船舶硬件和軟件方面進行升級，從而達到相關排放標準。於最後可行日期，董事並不知悉環境保護規例可能出現任何變更。

截至最後可行日期，我們並無遇到有關任何適用環保法律及法規的任何不合規事宜或客戶或公眾對環保事宜的投訴。於往績記錄期及直至最後可行日期，董事確認，我們並無遭任何環保機關處以任何重大處罰或罰款，亦無就遵守適用環保法律法規產生任何額外開支。

二零一八年三月，我們的經營遭遇一次不嚴重事故，其中牡丹星的船首觸及突尼斯蘇塞港的防波堤，導致船體受損。維修成本約為320,000美元。我們獲得約325,000美元的保險賠償。據報道，並無人員受傷。此次小事故導致船舶停租13日。

業 務

於往績記錄期及直至最後可行日期，董事確認，本集團並無發生任何與職工安全有關的重大事件或事故，亦無違反與職工安全及健康事宜有關的適用法律法規。

物業

於最後可行日期，我們並不擁有任何物業及我們合共租賃四處物業，包括在香港的一間辦公室、新加坡的一間辦公室及中國的兩間辦公室。我們在新加坡的辦公室乃租賃自本公司關連人士。有關進一步詳情，請參閱本文件「持續關連交易－獲豁免持續關連交易」一節。

下表載列於最後可行日期有關我們租賃物業的資料：

地址	概約建築面積	物業用途	租約 屆滿日期
1. 中國福州台江區光明南路1號升龍滙金中心 43層09、10、11A單元(「物業A」)	477平方米	辦公室	二零二一年 九月三十日
2. 中國福州平潭金井灣商務營運中心3號樓 17樓(「物業B」)	188平方米	辦公室	二零二零年 七月十日
3. 香港灣仔港灣道6-8號瑞安中心16樓1601室	390平方呎	辦公室	二零一九年 十二月十七日
4. No. 3 Church Street #12-03 Samsung Hub, Singapore 049483	741平方呎	辦公室	二零一八年 十二月三十一日

董事確認，就租賃開支而言，上述租賃物業對於本集團概不屬個別重大。上述租賃物業用於非物業業務(定義見上市規則第5.01(2)條)。根據上市規則第5.01A條，倘一項物業權益賬面值低於資產總值15%，本文件獲豁免遵守載列非物業業務物業權益估值的規定。根據《公司(豁免公司及招股章程遵從條文)公告》(香港法例第32L章)，對於《公司(清盤及雜項條文)條例》第342(1)(b)條及附表3第34(2)段下的規定，類似豁免同樣適用。於最後可行日期，本集團並無單一非物業業務物業權益的賬面值佔我們資產總值15%或以上，且有鑒於此，我們無須於本文件內載列任何物業估值報告。

業 務

物業 A

物業 A 的業主（「業主 A」）（為獨立第三方）無法向我們提供物業 A 的房屋所有權證。據物業 A 發展商所告知，由於有關部門規定的房屋高度限制，物業 A 所在房屋 26 樓以上任何物業將不會取得房屋所有權證。物業 A 主要供我們董事及高級管理層用作行政用途的辦公室。

我們中國法律顧問的意見

我們的中國法律顧問告知我們，存在我們可能需遷出物業 A 的風險。

我們的中國法律顧問告知我們，我們不會因為租用並無房屋所有權證的辦公場所而面臨罰款。由於缺少房屋所有權證，故無法向政府機構登記租賃協議。倘相關機構責令我們整改，而我們於最後期限前未能完成整改，則我們或會面臨最高人民幣 10,000 元的罰款。

董事確認，於往績記錄期及直至最後可行日期：(i) 概無第三方或監管機構宣稱或聲稱租賃協議屬無效；及 (ii) 相關機構並無發出責令我們登記租賃協議的整改令。

對本集團的影響

據董事所知，於最後可行日期，概無就物業 A 收到罰款、沒收、拆除或遷出通知。於最後可行日期，據董事所知，倘物業 A 的業權並無瑕疵，物業 A 租金不會有重大差異。此外，董事確認，彼等概不知悉有關物業 A 安全狀況的任何潛在風險，且物業 A 的安全狀況不會因業權瑕疵而受到負面影響。

補救措施

就物業 A 而言，業主 A 已簽訂一份聲明，當中承諾在我們因業權瑕疵而蒙受損失的情況下會無條件對我們作出彌償，同時為我們積極搜尋合適的遷置地點。

業 務

我們的控股股東亦將簽立以本集團為受益人的彌償契據，據此彼等將就本集團及本集團各成員公司因物業A的業權瑕疵而產生或與之有關的任何虧損、負債或損失對本集團作出彌償，並使本集團各成員公司的相關資產價值不會出現一切或任何貶值、損失或減值且相關負債不會增加。

物業B

物業B的業主(「業主B」)(為獨立第三方)無法向我們提供物業B的房屋所有權證。由於我們並非物業B的業主，我們不確定產權瑕疵的原因。物業B主要供我們董事及高級管理層用作行政用途的辦公室。

我們中國法律顧問的意見

我們的中國法律顧問告知我們，存在我們可能需遷出物業B的風險。然而，如有關部門所確認，業主B已就物業B取得土地使用權證及建築工程規劃許可證，與缺少房屋所有權證有關的風險相對輕微。

我們的中國法律顧問告知我們，我們不會因為租用並無房屋所有權證的辦公場所而面臨罰款。由於缺少房屋所有權證，故不會向政府機構登記租賃協議。倘相關機構責令我們整改，而我們於最後期限前未能完成整改，則我們或會面臨最高人民幣10,000元的罰款。

董事確認，於往績記錄期及直至最後可行日期：(i)概無第三方或監管機構宣稱或聲稱租賃協議屬無效；及(ii)相關機構並無發出責令我們登記租賃協議的整改令。

對本集團的影響

據董事所知，於最後可行日期概無就物業B收到罰款、沒收、拆除或遷出通知。於最後可行日期，據董事所知，倘物業B的業權並無瑕疵，物業B租金不會有重大差異。此外，董事確認，彼等概不知悉有關物業B安全狀況的任何潛在風險，且物業B的安全狀況不會因業權瑕疵而受到負面影響。

業 務

補救措施

我們的控股股東亦將簽立以本集團為受益人的彌償契據，據此彼等將就本集團及本集團各成員公司因物業B的業權瑕疵而產生或與之有關的任何虧損、負債或損失對本集團作出彌償，並使本集團各成員公司的相關資產價值不會出現一切或任何貶值、損失或減值且相關負債不會增加。

知識產權

於最後可行日期，本集團在香港擁有一個商標。由於董事認為即使在並無商標的情況下，我們仍能夠在業界中易於被識別及區分，我們認為，我們毋需在我們經營業務的所有司法管轄區註冊商標。本集團亦是域名 <http://www.xysgroup.com/> 的註冊所有者。

董事確認，本集團於往績記錄期內並無因會對我們的業務、經營業績或財務狀況及前景造成重大不利影響的任何知識產權被侵犯行為而受到影響。於往績記錄期內及截至最後可行日期，董事確認本集團並無涉及任何與侵犯知識產權有關的糾紛或訴訟，本集團亦不知悉有任何此等待決或受威脅提出的申索。

有關該等知識產權的進一步詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－有關本公司業務的其他資料－8.知識產權」一節。

競爭

我們面臨業內大型及小型參與者的競爭。我們的競爭對手可能較我們擁有的船隊更小，因此在滿足客戶要求方面的能力或靈活性更少，然而可能透過降低定價與我們競爭。另一方面，比我們更大的競爭對手具有更強大的船隊、最優船隊組合、更大的港口及航綫覆蓋，可能較我們擁有更多獲取市場份額的機會。

一般情況下，我們在(其中包括)租船費、租船條款、船舶質量、客戶服務、船舶可用性、服務可靠程度、港口覆蓋範圍及增值服務方面與我們的競爭對手競爭。儘管我們在瀝青船租賃服務行業面臨競爭，董事相信總體而言我們能透過本文件「業務－我們的競爭優勢」一節所載的競爭優勢維持我們在行業內的競爭力。請參閱本文件「風險因素－有關行業的風險－本公司在競爭劇烈的行業內營運」，以了解有關行業內競爭環境的進一步資料。

業 務

風險管理及內部監控制度

風險概覽

我們就我們業務涉及的主要風險作出的評估及監控如下：

- **信用風險。**我們選擇具有良好信貸記錄的客戶，優先選擇具有長期運營記錄的大型公司。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－銷售及營銷」一節。
- **環境保護風險。**我們擁有平均船齡少於三年的較新的船隊並定期進行設備檢驗，及我們依靠經驗豐富的專業船舶管理公司來盡可能減少造成環境污染的可能性。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－供應商－船舶管理公司」一節。
- **市場風險。**我們於正常業務過程中面臨多種市場風險，包括匯率、利率變動及經營成本任何組成部分的波動。

有關我們的市場風險承擔的進一步詳情，請參閱本文件「風險因素－與我們業務有關的風險」及「財務資料－影響我們經營業績的主要因素」一節。

- **政治風險。**由於海事安全將受到政治動蕩的影響，我們的海事部門將會密切監察船舶航線的海事安全，以盡量減少地方衝突或其他政治動蕩所造成的影響。

對沖合約

二零一六年，本集團與兩家銀行訂立若干協議取得銀行貸款，以購買我們的船舶百合星、牡丹星、蘭花星及玫瑰星。其後，我們訂立若干外幣遠期合約及利率掉期合約。

與首家銀行的安排

二零一六年五月，我們就總額35.6百萬新加坡元的融資與首家銀行訂立兩項融資協議，以購買我們的船舶牡丹星及玫瑰星。根據兩項融資協議，我們須自船舶完成及交付起三個月內與銀行訂立對沖交易，以對沖我們至少75%的利率及外匯匯率風險。我們亦獲授伊斯蘭衍生工具額度，以對沖與35.6百萬新加坡元的融資有關的外匯風險及利率風險且並非為投機而作。因此，本集團訂立若干外匯遠期合約及利率掉期合約。

業 務

本集團於往績記錄期與第一家銀行曾訂立超過 40 份外匯遠期合約。外匯遠期合約的重要條款概述如下：

重要條款	概況
金額	500,000 美元至 9.0 百萬美元
匯率	1 美元兌 1.343 新加坡元至 1 美元兌 1.4492 新加坡元
承兌日期(生效日期)	二零一六年中至二零一七年初
交付日期(終止日期)	二零一六年中至二零一七年初

本集團與首家銀行曾訂立六份利率掉期合約。利率掉期合約的重要條款概述如下：

重要條款	概況
金額	約 4.8 百萬新加坡元至 5.0 百萬新加坡元
期限	6.75 年至 7.0 年
銀行貸款實際利率(利率掉期前)	新加坡銀行同業拆息 +2.65%
銀行貸款實際利率(利率掉期後)	4.7% 至 5.01%
生效日期	二零一七年三月至二零一七年六月
終止日期	二零二四年三月及二零二四年六月
指定到期	一個月
按日計算分數	實際 / 365

與第二家銀行的安排

二零一六年十月，我們與第二家銀行就定期貸款最高合共 25.2 百萬美元訂立兩項融資協議，以購買我們的船舶百合星及蘭花星。我們亦獲授定期貸款總額最高達 25.2 百萬美元的利率掉期融資，旨在對沖相關資產或負債，而非投機。因此，我們根據獲授的利率掉期融資訂立若干利率掉期合約。

業 務

本集團與第二家銀行曾訂立兩份利率掉期合約。利率掉期合約的重要條款概述如下：

重要條款	概況
金額	約5.9百萬美元及6.1百萬美元
期限	4.58年及5.0年
銀行貸款實際利率(利率掉期前)	倫敦銀行同業拆息+2.8%
銀行貸款實際利率(利率掉期後)	4.88%
生效日期	二零一七年八月
終止日期	二零二二年三月及二零二二年五月
指定到期	一個月
按日計算分數	實際/360

對沖持倉淨額

於二零一八年四月三十日，我們的全部銀行貸款及融資租賃應付款項約為97.3百萬美元，乃按浮動利率基準計息，且我們已就銀行貸款及融資租賃應付款項的約29.8%訂立利率掉期合約，以管理所面對的利率風險。於二零一八年四月三十日，本集團有約23.4百萬美元的銀行貸款以新加坡元計值，而我們並無就以新加坡元計值的銀行貸款訂立遠期外匯合約，以管理所面對的外匯匯率風險。

我們於往績記錄期訂立的遠期外匯合約及利率掉期合約不得用作釐定我們於未來可能進行的對沖活動水平的參考或基準。

匯兌收益／虧損

於往績記錄期，我們於截至二零一五年、二零一六年及二零一七年十二月三十一日止年度以及截至二零一八年四月三十日止四個月分別錄得匯兌收益約14,000美元、299,000美元、匯兌虧損約1.5百萬美元及261,000美元。

匯率及利率風險控制政策

二零一八年二月，本集團採納匯率及利率風險控制政策管理外匯風險及利率風險。根據匯率及利率風險控制政策，我們的財務經理將每月監控利率及匯率波動對我們的除稅前溢利的影響。當有關影響超過我們財務成本的5%時，我們的財務經理將即時知會財務總監該情況。

業 務

我們的財務總監隨即將根據匯率及利率趨勢對本集團遭受虧損的可能性及該虧損的程度進行評估，並即時向我們的總經理報告。我們的總經理隨即將審閱財務總監作出的評估，並決定是否有必要購買衍生工具以：(i) 鎖定有關匯率或利率，或(ii) 對沖有關匯率風險或利率風險。總經理將於其認為必要時向董事會報告該情況。

根據我們的政策，我們的財務經理負責根據市場狀況及業務需要監控外匯匯率及／或利率波動對我們除稅前溢利的影響。我們的財務經理協助財務總監對潛在虧損作出準確評估。我們的財務經理Gao Chuan女士於二零一七年二月獲接納為新加坡特許會計師協會會員，彼在會計及財務管理方面擁有逾十年相關經驗。Gao女士自二零一三年起參與風險管理活動，負責監察並評估燃油的風險敞口。在加入本集團前，Gao女士曾處理與燃油及匯率有關的對沖交易，且Gao女士曾為本集團處理外匯遠期合約及利率掉期合約。我們的財務總監林世鋒先生在會計及財務管理方面擁有約十七年相關經驗，其中十四年積累於航運業。我們的總經理兼行政總裁徐文均先生自加入本集團以來一直負責公司戰略規劃。徐先生在航運業擁有約12年相關經驗。有關林先生及徐先生之經驗及資歷的進一步詳情，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

內部監控

我們的董事意識到良好企業管治及內部監控的重要性，並且致力循多種途徑作出改善。

我們於二零一七年八月聘請獨立的內部監控審核顧問（「內部監控審核顧問」），以協助本集團及獨家保薦人審核我們的內部監控。內部監控審核顧問是國際會計師網絡的成員。內部監控審核顧問的工作範圍主要包括(i) 在公司層面及業務營運層面對內部監控進行審核；(ii) 報告重大風險及控制缺陷；(iii) 評估政策及營運程序文件是否已妥善備存及妥為簽署；(iv) 建議可改進的地方；(v) 與我們的董事及高級管理層溝通，匯報審核結果及提出建議；及(vi) 進行跟進審核及匯報調查結果。

對於我們的營運層面監控，我們並不知悉有任何會造成重大營運或財務影響的重大內部監控不足之處。內部監控審核顧問所提出的全部建議已按照跟進審核結果執行。

業 務

對於我們的公司層面監控，我們已採取以下措施來確保[編纂]後持續遵守一切適用法律和法規，並加強我們的內部監控：

- [編纂]後，我們已委任興證國際融資有限公司為我們的合規顧問，以就持續遵守上市規則及香港其他適用證券法例及規例向我們提供建議；
- 為增進合規意識及知識，我們已於二零一八年三月二十八日為董事及管理層安排進行合規培訓。培訓提供關於公眾上市公司董事須繼續履行公司條例、公司(清盤及雜項條文)條例、證券及期貨條例及上市規則下的義務、職責及責任的資料；及
- 我們已成立審核委員會，審核委員會由三名獨立非執行董事所組成，他們均都擁有財務及／或整體管理經驗。我們的審核委員會亦採納書面職權範圍，當中明確規定其職責及義務以保證遵守相關監管要求。我們的審核委員會尤其有權審核任何或會引起對財務報告、內部監控或其他事宜方面可能出現不當行為的關注的安排。

法律程序

於往績記錄期，我們並無涉及任何實際可具有威脅性質的重大訴訟、仲裁或申索。於最後可行日期，本公司、我們的任何附屬公司或任何董事均非可能對我們的財務狀況、經營業績或聲譽造成重大不利影響的任何重大訴訟、仲裁或申索的當事方。就我們所知，概無重大訴訟、仲裁或行政訴訟已威脅到本公司或任何附屬公司。