

業 務

概覽

根據弗若斯特沙利文的資料，以收入計，我們是中國最大的港口、航道及海洋工程民營企業。我們現時亦是中國僅十二家具有住建部出具可在中國進行港口、航道及海洋工程業務的總承包壹級資質證書的民營企業之一。根據弗若斯特沙利文的資料，中國國有企業佔中國港口、航道及海洋工程行業市場份額超過90%。按2017年收入計，我們在中國整個港口、航道及海洋工程行業名列第九，亦是東南亞所有中國國有及民營企業中第二大的港口、航道及海洋工程公司。

我們一直在中國港口、航道及海洋工程行業的核心專業領域經營業務，主要專注於港口基礎設施及航道工程。我們的港口基礎設施工程主要包括碼頭建設。我們亦進行小部分的其他港口基礎設施工程，如防波堤及護岸建設以及堆場建設。我們的航道工程主要包括航道疏浚整治及吹填。多年來，我們已逐步將業務拓展到若干地區，包括長江三角洲、珠江三角洲以及華中及華北地區。於2016年，我們亦跟隨中國「一帶一路」倡議在汶萊及印尼拓展業務，成為中國首批涉足東南亞市場的先驅之一。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在中國完成108個港口基礎設施項目及18個航道工程項目。於最後實際可行日期，我們在中國及東南亞共有37個在建項目，即我們已獲得但尚未竣工的合同，合同總價值約為人民幣3,221.4百萬元，另有11個手頭項目，即我們已獲得但尚未動工的合同，合同總價值約為人民幣859.8百萬元。

我們本身擁有專門為進行港口及航道工程和服務而設計的船隊及施工設備。於最後實際可行日期，我們擁有兩艘打樁船及共97台其他施工設備。

截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們分別錄得總收入約人民幣1,124.7百萬元、人民幣1,263.8百萬元、人民幣1,412.0百萬元及人民幣268.5百萬元。我們於截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月的淨利潤分別約為人民幣63.8百萬元、人民幣75百萬元、人民幣87.3百萬元及人民幣24.6百萬元。

業 務

競爭優勢

我們相信，以下競爭優勢有助提高我們在中國及東南亞港口、航道及海洋工程行業的競爭力：

我們是中國最大的港口、航道及海洋工程民營企業，亦是東南亞所有中國國有及民營企業中第二大的港口、航道及海洋工程公司，具有可在中國進行港口、航道及海洋工程業務的總承包壹級資質證書

根據弗若斯特沙利文的資料，以收入計，我們是中國最大的港口、航道及海洋工程民營企業。我們現時亦是中國僅十二家具有住建部出具可在中國進行港口、航道及海洋工程業務的總承包壹級資質證書的民營企業之一，可在中國進行全部港口及航道工程及／或服務。我們須符合淨資產金額、註冊工程師數目及已竣工港口、航道及海洋工程項目的數量的若干規定，顯示我們的相關經驗，方可取得及維持有關資質。我們認為新加入的業者難以進入該行業，及取得相關資質。根據弗若斯特沙利文的資料，中國國有企業佔中國港口、航道及海洋工程行業市場份額超過90%。按2017年收入計，我們在中國整個港口、航道及海洋工程行業名列第九，亦是東南亞所有中國國有及民營企業中第二大的港口、航道及海洋工程公司。

我們相信，我們通過在中國進行各類港口、航道及海洋工程項目，積累了超過20年的豐富營運經驗，使我們具備深厚的行業知識及強大的技術能力，有助我們把握中國港口、航道及海洋工程市場最近數十年高速增長所帶來的重要市場機遇。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已完成108個港口基礎設施項目及18個航道工程項目。通過提供高質量的港口、航道及海洋工程及／或服務，我們一直得到業界高度肯定，亦獲得多個獎項及認可，如於2003年至2015年連續獲中華人民共和國國家工商行政管理總局頒發的全國守合同重信用企業、於2006年至2018年連續獲上海市合同信用促進會頒發的合同信用AAA等級、於2011年至2018年連續獲中國水運建設行業協會頒發的全國水運工程建設優秀施工企業，以及於2016年中電投珠海橫琴島多聯供燃氣

業 務

能源站2x390MW工程榮獲中國施工企業管理協會頒發的2016-2017年度國家優質工程獎。我們相信，我們佔據有利位置成為中國港口、航道及海洋工程行業中的佼佼者，而我們目前在中國領先的市場地位亦將繼續支持我們未來的發展。

我們佔據有利位置把握海外市場的機遇

作為我們與中國大型國有港口、航道及海洋工程公司進行差異化競爭優勢的其中一項發展策略，我們於2016年在汶萊及印尼拓展業務，成為中國首批涉足東南亞市場的先驅之一。於最後實際可行日期，我們於汶萊及印尼擁有八個在建項目及一個手頭項目，合同總價值分別約為人民幣1,362.1百萬元及人民幣32.8百萬元。我們相信，由於我們在中國及東南亞的港口、航道及海洋工程行業獲得各類項目並建立卓著聲譽，我們這兩年來在海外的擴張及國際業務有助我們超越中國的競爭對手。

此外，我們相信，中國推出的「一帶一路」倡議，旨在打造一個囊括古絲綢之路上的國家的經濟帶，以及一條連接中國港口設施與非洲海岸的海上之路，為我們帶來了東南亞市場的巨大商機。憑藉我們從中國多個重要港口、航道及海洋工程項目中汲取的豐富多元的經驗、累積的良好信譽及忠誠客戶基礎以及齊備的施工設備及船舶，我們相信，我們一直受惠於中國主要國有企業、上市公司及民營企業在東南亞國家進行愈來愈多的港口、航道及海洋工程項目。我們亦相信，通過進軍汶萊及印尼，我們較競爭對手更為熟識東南亞市場的標準和若干項目擁有人要求，並且具備紮實而全面的經驗，可更有效及高效地在該等海外市場進行項目。

我們擁有一支富經驗且往績表現出色的優秀管理團隊

我們經驗豐富且盡忠職守的管理團隊由我們的董事長兼執行董事王先生領導，彼在中國港口、航道及海洋工程行業擁有逾30年經驗，具備豐富的技術知識及項目管理經驗。我們的其他執行董事王秀春先生、王利江先生及萬雲女士亦分別在港口、航道及海洋工程行業、投資及／或會計方面擁有逾25年、六年及16年經驗。

我們經驗豐富的業務團隊包括行業專家，彼等在港口、航道及海洋工程行業均擁有平均20年豐富經驗。我們核心管理團隊的成員大部分亦任職本集團逾11年，曾參

業 務

與中國及東南亞多個備受矚目的港口基礎設施項目。有關我們董事及高級管理層團隊的更多履歷詳情，請參閱本文件「董事、高級管理層及僱員」一節。我們的港口及航道工程需要項目規劃、管理、採購及建設方面的專業知識，涉及施工設備及船舶運作、場地及天氣情況評估、原材料類型和採購及分包服務，以及項目的整體決策方面的知識。我們相信，我們經驗豐富的高級管理層團隊在管理及領導我們業務營運方面發揮著重要作用，加深了我們對行業及營運方面的瞭解，對於我們日後的營運及盈利能力而言，他們將一如既往繼續作為我們成功的關鍵。

穩定的原材料供應商和分包商協助我們以集中有效的方式管理及經營業務

我們的業務穩定性和財務表現與我們的經營效率息息相關。儘管我們為各項目獨立入賬，我們整個業務營運價值鏈一般採取標準及精簡的項目流程，包括項目評估及立項、參加投標、施工、採購及分包、品質控制及客戶服務。我們為各項目實施兩層管理架構，第一層是由核心高級管理團隊及各職能部門主要負責人組成的項目團隊，負責項目的整體規劃及監督，第二層為就各項目委派的项目經理及工作人員，負責日常項目營運。就海外業務而言，我們通常指派具備特定專業及管理技能的項目團隊前往各海外項目工地，並在有需要時於當地進行部分採購及招聘。我們相信，該管理架構將有助我們以集中有效的方式管理及進行海外項目。

此外，我們與原材料供應商和分包商建立長期的合作關係。於2018年4月30日，我們擁有超過410名合資格原材料供應商及160名分包商。我們相信，我們與原材料供應商及分包商擁有牢固而穩定的合作關係，加上我們巨大的規模優勢及採購能力，使我們能夠以相對優惠的價格從我們的合資格原材料供應商及分包商獲得主要原材料及分包服務，繼而有助我們降低銷售成本，從而在中國及東南亞市場保持競爭力。

我們以客戶為本的策略有助我們建立強大的客戶群

我們相信，我們良好的往績記錄及豐富的經驗使我們能夠在中國港口、航道及海洋工程行業建立良好聲譽。通過多年的經營，根據弗若斯特沙利文的資料，我們與多

業 務

家主要中國國有企業、上市公司及民營企業建立了穩定的業務關係，包括中國最大的港口基礎設施公司，該公司於往績記錄期間亦為我們的五大客戶之一。部分該等客戶經常向我們授出工程，亦給予我們作出投標或作為主承建商參與中國及東南亞的大型港口、航道及海洋工程項目的機會。多年來，我們成功取得若干政府部門頒發的多個認證及獎項，認可我們為不同客戶進行高品質的港口及航道工程及／或服務。

我們的客戶一般會對我們的港口、航道及海洋工程和服務施加嚴格的要求及標準。為了與該等客戶保持穩定的業務關係，我們實施以客戶為本的戰略，不斷努力提升客戶體驗。我們指派專責項目團隊負責各主要客戶，以便與彼等定期溝通，及時回應彼等的需要及要求。我們亦已指派質量控制人員駐守各施工場地，以協助處理施工過程中遇到的問題。此外，我們的核心管理團隊亦會親自參與客戶會議及討論，以確保我們為主要客戶提供高質量的工作和服務。我們相信，回應迅速、以客戶為本的服務機制加上深厚的技術知識及能力，有助我們建立並維持良好信譽與忠實的客戶群、對行業獲得深入了解及把握市場機遇，使我們從競爭對手中脫穎而出，並為我們的業務增長作出貢獻。

我們具備興建專用碼頭的能力

根據弗若斯特沙利文的資料，碼頭可參照其功能分為通用碼頭及專用碼頭。通用碼頭指可裝卸各類包含一般貨品貨物的碼頭。專用碼頭一般乃專為加快處理包含特定貨品（例如煤炭、礦物、石油、液化石油氣及天然氣）的若干類別貨物或具特定用途（如漁港碼頭、集裝箱碼頭及汽車／乘客渡輪碼頭）而設計及定制的碼頭。由於專用碼頭通常由企業就其本身特定工業用途而建造，項目擁有人通常更願意委聘具備建造專用碼頭相關經驗、能夠在時間及成本方面以更具效率及效益的方式進行工程，並能彈性適應項目時間表及工程範疇的變動的承包商／分包商。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，在我們全部108個已完成港口基礎設施項目當中，我們成功完成58個專用碼頭項目。於最後實際可行日期，我們擁有21個在建專用碼頭項目及四個手頭專用碼頭項目。我們亦是中國最大兩家核電國有企業的合資格承包商。根據弗若斯特沙利文的資料，經過多年高速發展，中國通用碼頭建設已近飽和，但專用碼頭建設仍處於發展階段。我們相信，憑藉我們的悠久經營歷史、豐富行業經驗、高效業務營運及強大客戶基礎，我們已經及將會繼續競得更多專用碼頭項目，繼而協助我們維持競爭力及盈利能力。

業 務

未來戰略

我們擬進一步鞏固我們在中國港口、航道及海洋工程行業的領先地位，並繼續拓展到東南亞業務。我們計劃實行以下主要未來戰略以實現我們的目標：

進一步鞏固我們在中國港口、航道及海洋工程行業的市場領先地位

我們將繼續鞏固我們在中國港口、航道及海洋工程行業的領先地位。董事認為，我們獲得合同的能力主要取決於工程和服務的質量、迅速應對行業發展和營商環境、具競爭力的投標價以及與客戶、供應商及分包商的緊密牢固的長期合作關係。根據弗若斯特沙利文的資料，儘管中國通用碼頭的建設經過多年急速發展後已將近飽和，但專用碼頭建設尚在發展階段，尤其是政府已制定計劃改善港口基建設施，鼓勵國有及／或民營企業於沿海地區興建更多專用碼頭，包括江蘇省、舟山及粵港澳大灣區城市，以支持區內海運及經濟增長。此外，根據弗若斯特沙利文的資料，中國政府亦一直推動於舟山、海南及粵港澳大灣區等附近海域進行陸域吹填，當中涉及大量航道工程，這亦將會刺激中國港口、航道及海洋工程行業。因此，我們計劃短期內繼續專注於中國港口、航道及海洋工程市場，以把握潛在增長及擴大我們的市場份額。我們擬採取以客戶為本的戰略，持續為客戶提供各種高質量的港口、航道及海洋工程和服務，從而深化與現有客戶的合作關係，而我們很可能因此獲得更多商機。由於我們未來的增長與成功主要取決於我們的利潤率以及我們獲得及進行更多大型項目的能力，故我們亦將繼續尋找優質原材料供應商及分包商以降低我們的經營成本，以及提升及投資於施工設備及船舶。

此外，通過於聯交所[編纂]，我們便可進入國際資本市場，以提高我們的聲譽以及增加營運資金及提高籌資能力。由於越來越多大型項目擁有人要求其承包商／分包商顯示其有能力承擔更多預付成本，包括要求承包商／分包商支付更多履約保證金或承擔更高建築成本（例如原材料、分包及勞工成本）及／或接受較長應收款項收款期，故我們相信，我們的未來[編纂]地位、[編纂][編纂]及我們日後將得以提升的籌資能力將有助提升我們取得大型項目的勝算及加強我們參與大型項目的能力，亦有助我們維持充足的營運資金及現金流應付項目資金需求。進一步詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]－[編纂]的理由」一節。

業 務

繼續把握中國「一帶一路」倡議為東南亞帶來的更多商機及提升我們的國際聲譽

於2014年11月宣佈的中國「一帶一路」倡議旨在透過連接交通基礎設施、共享港口資源以及推動加強經濟合作及貿易，促進古絲綢之路上國家之間貫穿中亞、西亞、中東及歐洲的經濟合作。根據弗若斯特沙利文的資料，中國「一帶一路」倡議將於未來數年繼續刺激東南亞基礎設施的固定資產投資。有關刺激將繼而使東南亞港口、航道及海洋工程行業於2017年至2022年間迅速發展，並於2022年達至約127億美元，複合年增長率約為8.9%。因此，隨著中國主要國有企業、上市公司及民營企業很可能會繼續於東南亞地區的經濟欠發達國家（例如汶萊、印尼、越南及菲律賓）投放更多資源及承接更多港口、航道及海洋工程項目，我們相信中國「一帶一路」倡議將為我們帶來更多東南亞市場的商機。為改善生活的便利度、貿易及生活水平，該等於港口、航道及海洋工程方面經濟資源及經驗不足的國家很可能會歡迎更多對其港口基礎設施的投資，如此將為我們帶來更多商機。

我們於2016年在汶萊及印尼設立附屬公司。截至2016年及2017年12月31日止兩個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們於汶萊及印尼的業務經營所得收入分別約為人民幣92.2百萬元、人民幣443.5百萬元及人民幣174.4百萬元。於最後實際可行日期，我們於汶萊及印尼擁有八個在建項目及一個手頭項目，合同總價值分別約為人民幣1,362.1百萬元及人民幣32.8百萬元。我們相信，通過與我們在東南亞的現有客戶（據董事所知，其為我們部分中國主要客戶的海外聯屬公司，該等主要客戶為中國主要國有企業、上市公司及民營企業）緊密合作，我們將繼續受惠於中國「一帶一路」倡議。我們亦計劃在越南、菲律賓及馬來西亞建立業務，藉以在東南亞發掘新業務機遇。憑藉我們於往績記錄期間在汶萊及印尼進行海外項目的經驗，加上我們的業務網絡及與客戶的關係，我們相信，我們在中國競爭對手中具有先發優勢，處於有利位置把握東南亞市場在中國「一帶一路」倡議帶動下湧現的商機。我們還認為，持續尋找海外市場的商機能使我們的收入來源變得更多元化，並降低我們在中國市場低迷時面臨的風險。同時，我們亦可繼續累積更多海外經驗及項目往績記錄，提高我們在港口、航道及海洋工程業內及客戶之間的國際聲譽。

業 務

繼續著重經營效率、擴大經營規模及招聘人才

我們計劃繼續提高經營效率。為此，我們擬繼續專注於改善及提升我們的港口基礎設施及航道工程技術、船舶及施工設備以及營運設施，並精簡我們的營運流程，以提高效率及節省經營成本。為緩減我們面對的原材料價格波動風險，我們亦計劃繼續與原材料供應商和分包商保持良好的合作關係，從而以優惠價格採購並獲得穩定的原材料供應和分包服務。此外，我們擬持續擴大經營規模，尤其是在東南亞。另外，為擴大我們在中國及東南亞的團隊，我們計劃額外聘請優秀的綜合性人才，特別是具有廣泛行業知識且經驗豐富的項目經理，以及能操英語且具備會計技能的人員。我們亦計劃繼續以項目形式與港口、航道及海洋工程行業的知名大學及機構合作，以擴大我們的團隊。有關我們購買新船舶及施工設備以及招聘人才的未來計劃的更多詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]－[編纂]」一節。

尋求戰略投資以達致業務垂直整合並成為綜合海洋工程服務供應商

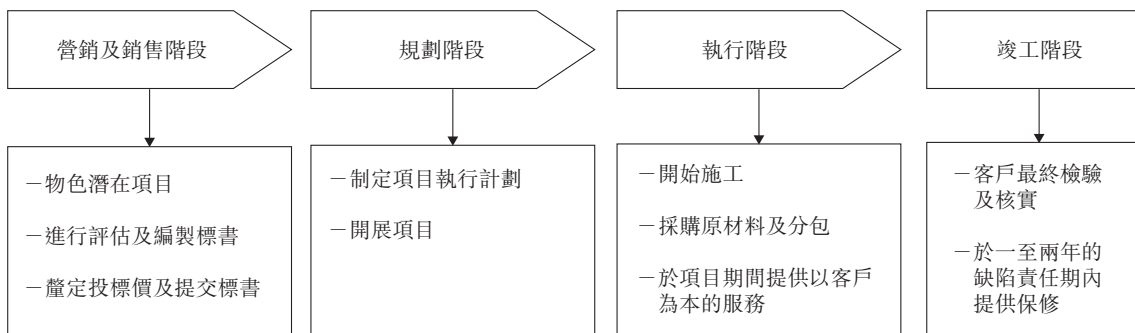
我們將考慮探索戰略投資，以達致業務垂直整合並加強我們的綜合服務能力。具體而言，我們將考慮收購主要集中於港口、航道及海洋工程行業的中小型設計機構或研發中心，以在早期階段掌握潛在項目的先發優勢，進而有助加強我們競得項目的能力並改善我們的收入及盈利能力。此外，我們的投資戰略亦有助於加強我們在港口基礎設施工程技術方面的設計、研發能力，從而讓我們得以擴大業務範圍，並包攬設計、採購、建設到交付項目予客戶等所有工作，繼而提升我們的競爭力及盈利能力。進一步詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]－[編纂]」一節。此外，我們亦考慮與知名大學及研發中心探討戰略合作，以加強我們在港口基礎設施及航道工程技術及專利方面的發展。此外，我們亦將尋求可以為業務帶來協同效應或有助我們在項目不同階段提供各類綜合服務的戰略夥伴合作。於最後實際可行日期，我們並無發現任何適合進行戰略投資的目標。

業 務

我們的業務模式

根據弗若斯特沙利文的資料，以2017年的收入計，我們是中國最大的港口、航道及海洋工程民營企業，亦是東南亞所有中國國有及民營企業中第二大的港口、航道及海洋工程公司。多年以來，我們一直在港口、航道及海洋工程行業的核心專業領域經營業務，主要專注於港口基礎設施及航道工程。根據弗若斯特沙利文的資料，我們目前為中國僅十二家具有住建部出具可在中國進行港口、航道及海洋工程業務的總承包壹級資質證書的民營企業之一，可在中國進行全部港口及航道工程及／或服務。因此，我們能在合適市場積極尋找機會參與投標，並以總承包商的身份承接中國政府、國有企業、上市公司及民營企業開發項目的承包工程。我們本身擁有專門為進行港口及航道海洋工程及服務而設計的船隊及施工設備。我們亦將部分原材料的採購、各類船舶及施工設備的租賃以及多種勞動密集型的建設及輔助工程分包予第三方分包商，同時密切監督項目進度的質量及成本。

以下圖表說明我們的業務模式：



業務概覽

於往績記錄期間，我們主要專注在中國及東南亞地區提供港口基礎設施及航道工程及服務並從中賺取收入。我們的港口基礎設施工程主要包括碼頭建設。我們亦進行小部分其他港口基礎設施工程，如防波堤及護岸建設以及堆場建設。我們的航道工程主要包括航道疏浚整治及吹填。

業 務

下表載列我們於所示期間按核心業務分部劃分的收入：

	截至12月31日止年度						截至4月30日止四個月			
	2015年		2016年		2017年		2017年		2018年	
	估總收入 人民幣千元	百分比	估總收入 人民幣千元	百分比	估總收入 人民幣千元	百分比	估總收入 人民幣千元	百分比	估總收入 人民幣千元	百分比
	(未經審計)									
港口基礎設施...	931,387	82.8	925,471	73.2	1,362,268	96.5	217,876	100.0	264,166	98.4
－中國.....	931,387	82.8	833,246	65.9	918,785	65.1	139,788	64.2	89,750	33.5
－東南亞....	-	-	92,225	7.3	443,483	31.4	78,088	35.8	174,416	64.9
航道工程 ⁽¹⁾	193,267	17.2	338,314	26.8	49,700	3.5	-	-	4,382	1.6
總計：.....	1,124,654	100.0	1,263,785	100.0	1,411,968	100.0	217,876	100.0	268,548	100.0

附註：

1. 於往績記錄期間，我們僅於中國進行航道工程及／或服務。

作為我們與中國大型國有港口、航道及海洋工程公司進行差異化競爭優勢的其中一項發展戰略，我們跟隨中國「一帶一路」倡議於2016年在汶萊及印尼拓展業務，成為中國首批涉足東南亞市場的先驅之一。我們相信，中國「一帶一路」倡議的出台為我們在東南亞港口基礎設施市場提供龐大商機。此外，憑藉我們現時於中國多個重要港口、航道及海洋工程項目中汲取的豐富多元經驗，加上齊備的施工設備及船舶，我們已受惠於現有的良好信譽及忠誠客戶在東南亞國家進行愈來愈多的港口、航道及海洋工程項目，這些客戶主要是中國主要國有企業、上市公司及民營企業，同時我們也可以在東南亞市場獲得當地新客戶。

業 務

由於我們成功實施發展戰略，我們於往績記錄期間來自東南亞業務經營的收入急增。此外，收入確認很大程度取決於項目進度／階段。因此，於往績記錄期間的特定時期，我們於中國或東南亞確認的收入根據我們於特定時期在該等地區的項目若干階段所進行／完成的工程及／或服務數量而有所波動。下表載列我們於所示期間按地理位置劃分的收入：

	截至12月31日止年度						截至4月30日止四個月			
	2015年		2016年		2017年		2017年		2018年	
	估總收入 人民幣千元	百分比	估總收入 人民幣千元	百分比	估總收入 人民幣千元	百分比	估總收入 人民幣千元	百分比	估總收入 人民幣千元	百分比
	(未經審計)									
中國	1,124,654	100.0	1,171,560	92.7	968,485	68.6	139,788	64.2	94,132	35.1
東南亞	-	-	92,225	7.3	443,483	31.4	78,088	35.8	174,416	64.9
- 汶萊	-	-	92,225	7.3	384,957	27.3	71,184	32.7	162,669	60.5
- 印尼	-	-	-	-	58,526	4.1	6,904	3.1	11,747	4.4
總計：.....	<u>1,124,654</u>	<u>100.0</u>	<u>1,263,785</u>	<u>100.0</u>	<u>1,411,968</u>	<u>100.0</u>	<u>217,876</u>	<u>100.0</u>	<u>268,548</u>	<u>100.0</u>

我們的主要港口基礎設施及航道工程項目

我們自開展業務以來，參與中國多個主要港口基礎設施及航道工程項目。我們相信，我們在中國港口、航道及海洋工程行業累積超過20年的豐富營運經驗，使我們具備深厚的行業知識及強大的技術能力，有助我們把握中國港口、航道及海洋工程市場最近數十年高增長所帶來的重要市場機遇。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在中國的主要港口基礎設施及航道工程項目包括（其中包括）：

- 深圳液化天然氣項目（迭福站址）碼頭工程項目總承包－港口基礎設施－我們的工程包括建設一個10萬噸級液化天然氣海岸碼頭；
- 南京港西壩港區西壩作業區五期工程總承包－港口基礎設施－我們的工程包括建設兩個7萬噸級通用散貨碼頭、一個5萬噸級通用散貨碼頭及一個1千噸級散貨碼頭（下游段內檔）；

業 務

- 杭平申線（浙江段）航道改造工程平湖段總承包－航道工程－我們的工程包括按三級航道標準改造航道5.2公里及開挖航道土方333,300立方米（包括疏浚）；及
- 舟山經濟開發區新港園區釣梁區域成陸一期工程A區吹填第1標段總承包－航道工程－我們的工程包括吹填區面積1,730,000平方米，其中吹填量約為7.78百萬立方米及袋裝圍堰工程圍堤總長度3,598米。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在東南亞的主要港口基礎設施項目包括（其中包括）：

- 汶萊石油化工港口項目及配套建設－港口基礎設施－我們的工程包括建設六個新的高樁式碼頭，分別為西區的一號及二號50,000噸運油碼頭、東區的四號及五號30,000噸化學品級碼頭、六號10,000噸通用散貨碼頭及七號2,000噸重力式碼頭；
- 汶萊石油化工煤碼頭（水工）項目－港口基礎設施－我們的工程包括建設35,000噸卸煤高樁樑板式碼頭及相關護岸工程；
- 汶萊混凝土工程項目－其他港口基礎設施工程－我們的工程包括混凝土澆注及相關建設工程；及
- 印尼海螺水泥有限公司熟料生產線專用碼頭－港口基礎設施－我們的工程包括建設12,000噸散貨碼頭、5,000噸散裝水泥出口碼頭及5,000噸通用散貨碼頭。

於往績記錄期間竣工的項目

於往績記錄期間，由於我們具有住建部出具可在中國進行港口、航道及海洋工程的總承包壹級資質證書，故我們在大部分中國項目中主要擔任總承包商。由於我們亦為所有客戶的合資格分包商，故我們亦擔任部分項目的分包商。海外市場方面，通過與東南亞地區的現有客戶（據董事所知，其為我們部分中國主要客戶的海外聯屬公司）緊密合作，我們受惠於中國「一帶一路」倡議。我們亦就我們於東南亞的項目擔任總承包商及／或分包商。

業 務

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在中國完成108個港口基礎設施項目及18個航道工程項目。於最後實際可行日期，我們尚未在汶萊或印尼完成任何項目。董事確認，我們於往績記錄期間及直至最後實際可行日期並無任何項目產生虧損。下表載列有關我們於往績記錄期間及直至最後實際可行日期完成而各項目的最終結算價值超過人民幣50百萬元的主要項目信息：

項目名稱	主要工程類型	項目工期 ⁽¹⁾	最終結算價值 (含稅) ⁽²⁾ (概約) (人民幣百萬元)	於往績記錄 期間各年度/ 期間 ⁽³⁾ 確認的收入 (不含稅)(概約) (人民幣百萬元)	地點	我們的角色
2018年						
不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
2017年						
海南萬寧日月灣人工島 一月島圍填海項目 水工主體工程 ⁽³⁾	港口基礎設施 (專用碼頭)	2013年8月至 2017年11月	453.9	2017年：307.6 2016年：42.6 2015年：0.3	中國海南省 萬寧市	總承包商
廈門中奧遊艇港池工程 ⁽³⁾	港口基礎設施 (專用碼頭)	2015年6月至 2017年11月	298.2	2017年：216.5 2016年：62.8 2015年：10.6	中國福建省 廈門市	總承包商
深圳液化天然氣項目(迭福站址) 碼頭工程	港口基礎設施 (專用碼頭)	2014年3月至 2017年2月	243	2017年：0.6 2016年：13.5 2015年：60.1	中國廣東省 深圳市	總承包商
錢塘江中上游衢江(衢州段) 航運開發工程安仁鋪樞紐 及船閘工程(船閘標)	航道工程	2013年7月至 2017年12月	189.8	2017年：0.9 2016年：47.8 2015年：61.3	中國浙江省 衢州市	總承包商
欽州港金鼓江西岸土地平整 (吹填)工程I標段	航道工程	2015年10月至 2017年8月	98.5	2017年：31.3 2016年：50.1 2015年：14.9	中國廣西省 欽州市	總承包商

業 務

項目名稱	主要工程類型	項目工期 ⁽¹⁾	最終結算價值 (含稅) ⁽²⁾ (概約) (人民幣百萬元)	於往績記錄	地點	我們的角色
				期間各年度/ 期間 ⁽⁴⁾ 確認的收入 (不含稅)(概約) (人民幣百萬元)		
杭平申線(浙江段) 航道改造工程 (五星橋-長生橋段)施工 ⁽³⁾	航道工程	2014年8月至 2017年10月	60.9	2017年: 8 2016年: 20.5 2015年: 28	中國浙江省 嘉興市	總承包商
盤錦港榮興港區西作業區 液體化學品泊位工程 ⁽³⁾	港口基礎設施 (專用碼頭)	2015年12月至 2017年11月	59.6	2017年: 13.7 2016年: 24.3 2015年: 20.9	中國遼寧省 盤錦市	總承包商
2016年						
粵東液化天然氣項目水工 碼頭工程	港口基礎設施 (專用碼頭)	2013年8月至 2016年8月	353.6	2016年: 0.4 2015年: 40.2	中國廣東省 揭陽市	分包商
大離岸島工程項目 ⁽³⁾	港口基礎設施 (其他)	2013年6月至 2016年8月	224.8	2016年: 62 2015年: 64.5	中國遼寧省 大連市	總承包商
大東港區大東造船廠通鋼 物流四期陸域形成工程 ⁽³⁾	航道工程	2016年3月至 2016年10月	212.8	2016年: 206.6 2015年: 零	中國遼寧省 丹東市	總承包商
浙能嘉興獨山煤炭中轉碼頭工程	港口基礎設施 (專用碼頭)	2015年3月至 2016年1月	69.1	2016年: 2.6 2015年: 59.1	中國浙江省 嘉興市	總承包商
廈門遠海全自動化集裝箱碼頭 改造示範工程(一期)	港口基礎設施 (專用碼頭)	2014年6月 2016年11月	68.3	2016年: 5.2 2015年: 11.8	中國福建省 廈門市	總承包商
杭平申線(浙江段) 航道改造工程平湖段	航道工程	2013年11月至 2016年6月	67.9	2016年: 6.7 2015年: 42	中國浙江省 平湖市	總承包商

業 務

項目名稱	主要工程類型	項目工期 ⁽¹⁾	最終結算價值 (含稅) ⁽²⁾ (概約) (人民幣百萬元)	於往績記錄 期間各年度/ 期間 ⁽⁴⁾ 確認的收入 (不含稅)(概約) (人民幣百萬元)		地點	我們的角色
				2016年	2015年		
逸盛大石化有限公司防波堤、 護岸加固工程 ⁽³⁾	港口基礎設施 (其他)	2013年10月至 2016年5月	59.8	2016年：4.3	2015年：14.4	中國遼寧省 大連市	總承包商
2015年							
燕尾港作業區二號碼頭	港口基礎設施 (通用碼頭)	2012年12月 至2015年8月	116.6	2015年：3.4		中國江蘇省 連雲港市	總承包商
南京港西壩港區(西壩作業 區)五期工程	港口基礎設施 (通用碼頭)	2013年11月 至2015年2月	83.3	2015年：0.6		中國江蘇省 南京市	總承包商
嵊泗縣沈家灣客運 中心二期工程	港口基礎設施 (專用碼頭)	2015年3月至 2015年12月	61.6	2015年：61.6		中國浙江省 舟山市	總承包商
馬鞍山港慈湖綜合碼頭 工程	港口基礎設施 (通用碼頭)	2014年8月至 2015年9月	59.9	2015年：33.9		中國安徽省 馬鞍山市	總承包商
泰興港區七圩作業區 虹橋碼頭工程項目	港口基礎設施 (通用碼頭)	2014年12月至 2015年10月	50.7	2015年：10.4		中國江蘇省 泰興市	總承包商

附註：

1. 項目工期指客戶指示的項目實際動工日期起至項目實際竣工日期止期間。
2. 於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們完成105個最終結算價值少於人民幣50百萬元的項目。於往績記錄期間就該105個項目確認的總收入(不包括稅項)合共約為人民幣676.7百萬元。
3. 於往績記錄期間，我們有八個各項目的最終結算價值超過人民幣50百萬元但尚未收到我們客戶的交接驗收證書的已竣工項目。
4. 2015年指截至2015年12月31日止年度；2016年指截至2016年12月31日止年度；而2017年指截至2017年12月31日止年度。

業 務

於最後實際可行日期的在建項目

於最後實際可行日期，我們在中國及東南亞共有37個在建項目，即我們已獲得但尚未竣工的工程合同，合同總價值約為人民幣3,221.4百萬元，其中約人民幣1,702.9百萬元於往績記錄期間確認為收入。下表載列有關我們於最後實際可行日期各項目的合同價值超過人民幣50百萬元的主要在建項目信息：

項目名稱	主要工程類型	動工日期及 預期竣工日期	合同價值 ⁽¹⁾ (人民幣百萬元)	於往績記錄 期間各年度/ 期間 ⁽²⁾ 確認的收入 (不含稅)(概約) (人民幣百萬元)	截至2018年 12月31日 止八個月及 截至2019年 12月31日 止年度的 預期收入貢獻 (概約)	地點	我們的角色
					(人民幣百萬元)		
唐山港曹妃甸港區煤碼頭 三期工程－碼頭水工結 構及港池疏浚施工	港口基礎 設施 (專用碼頭)	2014年9月至 2018年12月	515.8	2018年4月30日：3.6 2017年：67.8 2016年：125 2015年：232.7	62.8/零	中國河北省 曹妃甸區	總承包商
汶萊混凝土工程項目	港口基礎設施 (其他)	2017年5月至 2019年5月	400	2018年4月30日：120.5 2017年：143.6 2016年：零 2015年：零	86.7/49.2	汶萊	總承包商
三航二公司 啟東改擴建項目	港口基礎設施 (專用碼頭)	2015年3月至 2018年11月	349.8	2018年4月30日：46.6 2017年：88.3 2016年：112.3 2015年：70.1	51.8/零	中國江蘇省 啟東市	分包商
汶萊石油化工碼頭項目及 配套建設	港口基礎設施 (專用碼頭)	2016年7月至 2018年12月	305.6	2018年4月30日：20.6 2017年：101.7 2016年：92.2 2015年：零	96.9/零	汶萊	總承包商

業 務

項目名稱	主要工程類型	動工日期及 預期竣工日期	合同價值 ⁽¹⁾ (人民幣百萬元)	於往續記錄 期間各年度/ 期間 ⁽²⁾ 確認的收入 (不含稅)(概約) (人民幣百萬元)	截至2018年 12月31日 止八個月及 截至2019年 12月31日 止年度的 預期收入貢獻 (概約) (人民幣百萬元)	地點	我們的角色
揚州港儀徵港區泗源溝作業區 儀徵港務公用碼頭一期工程 1至3號泊位水工工程	港口基礎設施 (通用碼頭)	2018年8月至 2020年8月	185.2	2018年4月30日：零 2017年：零 2016年：零 2015年：零	73.6/95.4	中國江蘇省 揚州市	總承包商
鹽城港射陽港區通用碼頭 三期碼頭項目	港口基礎 設施 (通用碼頭)	2016年2月至 2018年12月	174	2018年4月30日：12.8 2017年：25.4 2016年：100.9 2015年：零	30/零	中國江蘇省 鹽城市	總承包商
汶萊石油化工碼頭項目－ 配套工程施工及樁基建設 ⁽³⁾	港口基礎設施 (專用碼頭)	2016年11月至 2020年6月	172	2018年4月30日：4 2017年：53.1 2016年：零 2015年：零	零/零	汶萊	總承包商
印尼(西加里曼丹省)協鑫 燃煤電站碼頭工程	港口基礎設施 (專用碼頭)	2018年8月至 2020年7月	151.1	2018年4月30日：零 2017年：零 2016年：零 2015年：零	64.6/72.8	印尼	分包商
汶萊石油化工煤港口 (水工)項目	港口基礎設施 (專用碼頭)	2017年4月至 2018年12月	120	2018年4月30日：17.6 2017年：86.5 2016年：零 2015年：零	15.9/零	汶萊	總承包商

業 務

項目名稱	主要工程類型	動工日期及 預期竣工日期	合同價值 ⁽¹⁾ (人民幣百萬元)	於往續記錄 期間各年度/ 期間 ⁽⁴⁾ 確認的收入 (不含稅)(概約) (人民幣百萬元)	截至2018年 12月31日 止八個月及 截至2019年 12月31日 止年度的 預期收入貢獻 (概約) (人民幣百萬元)	地點	我們的角色
東營港區進港航道及導堤工程	航道工程	2018年5月至 2019年5月	115.4	2018年4月30日：零 2017年：零 2016年：零 2015年：零	77.3/27.6	中國山東省 東營市	分包商
印尼海螺水泥有限公司熟料 生產綫配套專用港口工程 ⁽²⁾	港口基礎設施 (專用碼頭)	2016年10月至 2018年11月	110.4	2018年4月30日：11.8 2017年：58.5 2016年：零 2015年：零	4.5/零	印尼	總承包商
象山港外幹門作業區大中莊 通用碼頭 ⁽³⁾	港口基礎設施 (通用碼頭)	2018年3月至 2019年9月	89.2	2018年4月30日：1.8 2017年：零 2016年：零 2015年：零	34.4/44.8	中國浙江省 寧波市	總承包商
設計、採購及施工(總承包商) 印尼SULBAGUT-1 2x50兆瓦 (淨)燃煤電站的碼頭建設工程	港口基礎設施 (專用碼頭)	2018年9月至 2019年7月	82	2018年4月30日：零 2017年：零 2016年：零 2015年：零	50.9/23.6	印尼	分包商
銅陵永豐港區新興際華通用碼頭 一期工程	港口基礎設施 (通用碼頭)	2014年9月至 2018年12月	77	2018年4月30日：零 2017年：零 2016年：7 2015年：43.5	4/零	中國安徽省 銅陵市	總承包商

業 務

項目名稱	主要工程類型	動工日期及 預期竣工日期	合同價值 ⁽¹⁾ (人民幣百萬元)	於往績記錄 期間各年度/ 期間 ⁽²⁾ 確認的收入 (不含稅)(概約) (人民幣百萬元)		截至2018年 12月31日 止八個月及 截至2019年 12月31日 止年度的 預期收入貢獻 (概約) (人民幣百萬元)		地點	我們的角色	
				2018年4月30日：零	2017年：零	2016年：零	2015年：零			40/7.8
衛山島客運碼頭改建工程	港口基礎設施 (專用碼頭)	2018年7月至 2019年2月	52.6	2018年4月30日：零	2017年：零	2016年：零	2015年：零	40/7.8	中國浙江省 舟山市	總承包商
總計：			2,899.9	1,647.9	693.4/321.2					

附註：

- 於最後實際可行日期，我們擁有22個合同價值少於人民幣50百萬元的在建項目。該22個在建項目的總合同價值約為人民幣321.5百萬元。於往績記錄期間就該22個在建項目確認的總收入（不包括稅項）合共約為人民幣55百萬元。預期該22個在建項目於截至2018年12月31日止八個月及截至2019年12月31日止年度的收入貢獻分別約為人民幣210.5百萬元及人民幣28.2百萬元。
- 就我們於印尼的項目而言，我們收取的付款須繳納預提所得稅，而上表所示金額並未扣除相關預扣稅。
- 汶萊石化工程港口項目－配套工程施工及樁基建設（「汶萊配套項目」）為汶萊石化工程港口及配套建設項目的一部分。我們已完成汶萊配套項目項下的首部分建設工程，並於往績記錄期間實現約人民幣57.1百萬元的收入。我們預期汶萊配套項目項下的第二部分建設工程將於2020年展開。
- 2015年指截至2015年12月31日止年度；2016年指截至2016年12月31日止年度；2017年指截至2017年12月31日止年度；而2018年4月30日指截至2018年4月30日止四個月。

業 務

於最後實際可行日期的手頭項目

於最後實際可行日期，我們共有11個手頭項目，即我們已獲得但尚未動工的工程合同，合同總價值約為人民幣859.8百萬元。下表載列有關我們於最後實際可行日期各項目的合同價值超過人民幣50百萬元的主要手頭項目信息：

合同名稱	主要工程類型	預期 動工日期	合同價值 ⁽¹⁾ (人民幣百萬元)	截至2018年及	地點	我們的角色
				2019年 12月31日 止年度的 預期收入 貢獻(概約) (人民幣百萬元)		
奉化經濟開發區濱海新區沿海中線以南基礎設施配套工程項目	港口基礎設施 (其他)	2018年11月	260	118.2/118.2	中國浙江省 奉化市	分包商
江蘇省泰州港靖江港區一期改造工程	港口基礎設施 (通用碼頭)	2018年11月	166	18.2/132.7	中國江蘇省 泰州市	總承包商
東營港區突提南側1號集裝箱碼頭工程施工合同	港口基礎設施 (專用碼頭)	2018年11月	139.6	50.9/75.9	中國山東省 東營市	總承包商
東營港區突提北側1號液體散貨泊位碼頭項目	港口基礎設施 (專用碼頭)	2018年11月	107.6	35.5/62.3	中國山東省 東營市	總承包商
總計：			673.1	222.8/389.1		

業 務

附註：

1. 於最後實際可行日期，我們擁有七個合同價值少於人民幣50百萬元的手頭項目。該七個手頭項目的總合同價值約為人民幣186.6百萬元。預期該七個手頭項目於截至2018年12月31日止八個月及截至2019年12月31日止年度的收入貢獻分別約為人民幣90.8百萬元及人民幣78.9百萬元。

於往績記錄期間的項目未完成合同金額

未完成合同金額指我們對項目合同價值的估計仍待於某一日完成。項目合同價值指倘已根據合同條款履行合同，我們根據合同條款預期收取的金額。未完成合同金額並非公認會計原則已界定的計量項目，而我們釐定未完成合同金額的方法未必能與其他公司釐定其未完成合同金額時所用的方法進行比較。未完成合同金額並非日後經營業績的指標。基於各種原因（包括事實上若干項目於短期內動工並竣工），故並非全部收入均以未完成合同金額入賬。由於我們從客戶收取的收入僅受限於我們根據合同訂明的每項工程及／或服務項目預先預定的合同單位價格實際已完成工程及／或服務數目，若干合同的收入亦可能與其原合同價值有所差異。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－我們可自項目獲得的收入金額或高於或低於原合同價值，且我們合同資產的可收回性亦或影響我們的經營業績、流動性及財務狀況」一節。

業 務

下表載列於往績記錄期間及於最後實際可行日期的項目合同金額變動以及於所示日期未完成合同金額的項目總值：

	合同數目	原合同金額 (人民幣百萬元)	未完成合同金額 的項目總值 (人民幣百萬元)
於2014年12月31日			
現有合同	56	2,940.6	—
截至2015年12月31日止財政年度			
新獲授合同	39	992.8	—
已完成合同	58	(1,138.5)	—
於2015年12月31日			
現有合同	37	2,794.9	1,424.8
截至2016年12月31日止財政年度			
新獲授合同	23	1,211.4	—
已完成合同	39	(1,163.3)	—
於2016年12月31日			
現有合同	21	2,843	1,076.1
截至2017年12月31日止財政年度			
新獲授合同	24	1,250.2	—
已完成合同	27	(1,736.2)	—
於2017年12月31日			
現有合同	18	2,356.9	1,124.1
截至2018年4月30日止四個月			
新獲授合同	9	418	—
已完成合同	零	零	—
於2018年4月30日			
現有合同	27	2,774.9	1,017.3
自2018年5月1日至最後實際可行日期			
新獲授合同	23	1,323.7	—
已完成合同	2	(17.4)	—
於最後實際可行日期			
現有合同	48	4,081.2	—

業 務

附註：

1. 未完成合同金額的項目總值乃按在建項目及手頭項目的總合同金額減已進行且經該等在建項目客戶核證的工程及／或服務的相應價值計算。
2. 由於我們大部分自2018年8月至最後實際可行日期完成的港口及航道工程及／或服務尚未提交及／或經客戶核證，故並無有關於最後實際可行日期未完成合同金額的項目總值的數據。

我們的核心業務分部

下文載列我們核心業務分部提供的工程及服務以及其主要操作流程的簡介：

港口基礎設施

港口一般指配備相關海陸聯合運輸設施，船隻可安全航行及停泊的交通樞紐。港口基礎設施指建設各種港口所需設施的整體工程技術（包括港口選址、工程計劃及設計），以及建設水工建築物、裝卸設備、繫泊浮筒及航標等各類設施。

港口基礎設施是我們最大的業務分部。截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們自港口基礎設施業務分部所得的收入分別約為人民幣931.4百萬元、人民幣925.5百萬元、人民幣1,362.3百萬元及人民幣264.2百萬元，分別佔我們同期總收入約82.8%、73.2%、96.5%及98.4%。我們主要集中於港口水工建築物建設，特別是碼頭建設。此外，根據弗若斯特沙利文的資料，碼頭可參照其功能分為通用碼頭及專用碼頭。通用碼頭指可裝卸各類包含一般貨品貨物的碼頭。專用碼頭一般乃專為加快處理包含特定貨品（例如煤炭、礦物、石油、液化石油氣及天然氣）的若干類別貨物或具特定用途（如漁港碼頭、集裝箱碼頭及汽車／乘客渡輪碼頭）而設計及定制的碼頭。有關通用碼頭及專用碼頭的詳情，請參閱本文件「行業概覽－中國港口、航道及海洋工程市場－未來發展－主要動力」一節。由於專用碼頭通常由企業就其本身特定工業用途而建造，項目擁有人通常更願意委聘具備建造專用碼頭相關經驗、能夠在時間及成本方面以更具效率及效益的方式進行工程，並能彈性適應項目時間表及工程範疇的變動的承包商／分包商。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，在我們全部108個已完成港口基礎設施項目當中，我們成功完成58個專用碼頭項目。於最後實際可行日期，我們的在建項目共有九個通用碼頭項目及21個專用碼頭項目，而手頭項目則共有三個通用碼頭項目及四個專用碼頭項目。於往績記錄期間，我們亦進行少量其他港口基礎設施工程，如防波堤及護岸建設以及堆場建設。

業 務

由於我們具備總承包壹級資質可擔任項目總承包商，我們合資格承接的港口基礎設施項目的施工地點不僅覆蓋中國內陸河流沿岸以及自華北遼寧省至華南海南島的沿海地區，更包括長江內河航道兩岸以至全國各主要沿海港口。自2016年起，我們亦已將營業營運拓展至汶萊及印尼等東南亞地區的港口基礎設施市場。於往績記錄期間，在東南亞地區，我們僅進行港口基礎設施工程及／或服務。截至2016年及2017年12月31日止兩個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們於東南亞的港口基礎設施業務產生收入分別約為人民幣92.2百萬元、人民幣443.5百萬元及人民幣174.4百萬元，分別約佔同期總收入的7.3%、31.4%及64.9%。

碼頭建設

碼頭是供船舶停泊、貨物裝卸及讓乘客上落的水工建築物及港口主要組成部分。自我們成立以來，碼頭建設一直是我們的主要業務。經過多年的經營，我們不僅擁有一套全面的碼頭建設技術指引，而對於碼頭建設的安全、環境和其他主要問題，我們更建立自家行為守則，旨在遵守國家對於環境保護及生產安全愈趨嚴格的規定。除了獲得ISO9001及ISO14000認證（有關質量管理體系及環境管理體系的一套標準指引），我們的客戶亦積極委聘我們參與具備嚴格健康、安全及環境管理系統標準的項目。

碼頭可按結構形式分類為高樁式碼頭、板樁碼頭及重力式碼頭。儘管我們擁有建設所有該等種類碼頭的專業知識及技術能力，我們於往績記錄期間主要獲聘建設高樁式碼頭。

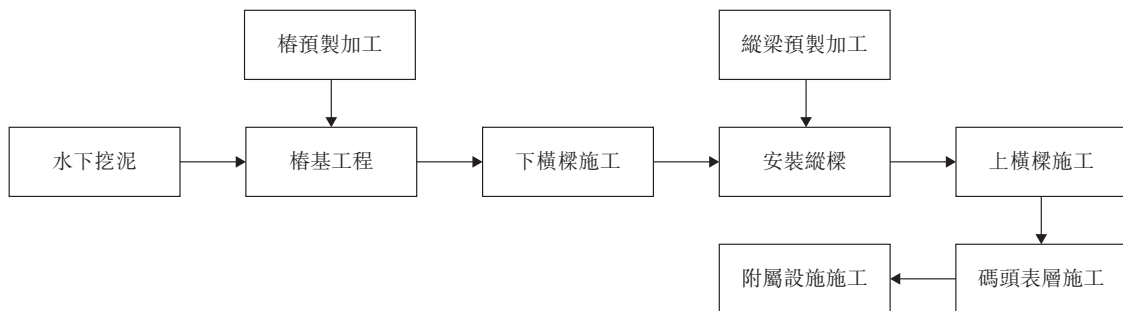
高樁式碼頭

高樁式碼頭為最常見的碼頭結構，其通過基樁將碼頭上部的荷載傳遞至深基礎的承重層。高樁式碼頭適用於深厚層軟土地基。基樁下部打入水底土中，上部高出水面。高樁碼頭屬透空結構，波浪和水流可在碼頭平面以下通過。高樁碼頭按其佈局可進一步分為連片式高樁碼頭和墩式高樁碼頭。連片式高樁碼頭可按連岸方式進一步分為滿堂式及引橋式。高樁式碼頭主要包括基樁、上部結構、接岸結構、岸坡及碼頭設施。基樁類型主要包括預應力混凝土方樁、預應力混凝土管樁、鋼管樁、螺旋樁及嵌巖樁。上部結構類型包括樑板式、無樑板式、桁架式結構及墩式結構。

業 務

高樁式碼頭的主要建設程序包括(i)在碼頭區域進行整體水下挖泥，以確保打樁船有足夠吃水及該區域水深足夠船舶停泊；(ii)在陸地或水里進行沉樁。對於陸地上沿海岸線水深不足的淺灘樁基，我們進行陸上打樁。對於距離海岸較遠的海上／水上樁基，我們用打樁船進行沉樁；(iii)現場建設樁基樁帽或下橫樑，使樁基彼此間牢固相連，以承載上端負荷；(iv)梁上安裝預製縱向梁，通常以浮吊進行安裝；(v)現場建設碼頭上樑及混凝土表面；及(vi)完成碼頭設施安裝，如橡膠護舷及繫船柱。

我們建設高樁式碼頭的主要程序載列如下：



板樁式碼頭

板樁式碼頭是由板樁組成的直立牆，通過打樁將其插入地基的一定深度。牆體上部通常由錨定結構錨固，並且採用板樁和錨定裝置以承受由地面荷載和牆體填充產生的側向壓力。板樁式碼頭結構簡單，除非地基極度堅硬或柔軟，否則可以用較少的材料和建設成本進行廣泛使用和快速建設。然而，板樁式碼頭的結構完整性和耐久性較差。此外，由於板樁為薄壁，抗彎性能有限，板樁結構僅適用於中小型碼頭。板樁式結構的主要組成部分包括板樁牆、拉桿、錨定結構、導樑、蓋樑和碼頭設施。板樁式碼頭的主要施工程序包括板樁的預製加工和建設、錨定結構的預製加工和安裝、導樑的製造和安裝、拉桿的加工和安裝、現場澆鑄蓋梁、牆體回填和在碼頭前沿挖泥。

重力式碼頭

重力式碼頭主要由基礎、牆體、牆體回填和附屬碼頭設施組成，依靠結構自身的重量和結構內的埋填物料的重量來保持穩定。重力式碼頭堅固耐用，破損後容易恢復，適用於堅實的地基基礎。重力式碼頭可以進一步分為整體砌體重力式碼頭和預製加工重力式碼頭。重力式碼頭的主要施工程序包括地基開挖、拋石、夯實、找平、牆體製造及安裝以及上部結構及附屬設施的安裝。

業 務

我們的其他港口基礎設施工程

於往績記錄期間，我們亦進行少量其他港口基礎設施工程，如防波堤及護岸建設以及堆場建設。於截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們自該等港口基礎設施工程所得的收入分別約為人民幣20.9百萬元、人民幣3.1百萬元、人民幣147百萬元及人民幣120.5百萬元，分別佔我們同期總收入約1.9%、0.3%、10.4%及44.9%。我們自其他港口基礎設施工程所得的收入於截至2017年12月31日止年度及截至2018年4月30日止四個月大幅增加，主要由於我們就其中一個位於汶萊的陸域堆場建設項目（即汶萊混凝土工程項目）確認收入所致。

防波堤是為了進行沿海水域管理或保護錨地免受天氣及沿岸漂沙影響而沿海修建水工建築物。防波堤減低沿岸水域的波浪強度，從而減少海岸沖蝕或維持水面平穩以供安全停泊。防波堤建築物旨在利用其自重或護岸坡度吸收波浪的衝擊力。護岸是在原有的海岸上採取人工加固的工程措施，用來防禦波浪水流的侵襲和淘沙及地下水作用，維護岸線穩定。在海洋工程中，護岸是背岸建築物，而防波堤則是背海建築物。防波堤一般視乎斷面形態及波浪影響分為多種類型，包括斜坡式防波堤、直立式防波堤、混合式防波堤、透空式防波堤及浮式防波堤。

堆場位於港口後方陸域，作為港口的附屬設施。堆場的主要用途是作為貨物卸船的場地進行貨物保管和交接，以加速船舶裝卸作業。堆場按其功能一般分為集裝箱堆場、一般堆場及散貨堆場。

航道工程

航道工程是我們的其他業務分部。截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們自航道工程業務分部所得的收入分別約為人民幣193.3百萬元、人民幣338.3百萬元、人民幣49.7百萬元及人民幣4.4百萬元，分別佔我們同期總收入約17.2%、26.8%、3.5%及1.6%。於往績記錄期間，我們主要專注於航道疏浚整治及吹填工程。根據弗若斯特沙利文的資料，由於沿海城市規模及大小不斷擴張導致航道疏浚及吹填需求不斷上升，內陸河道需要維修保養及需要改善航道、湖泊及生態環境。我們認為，航道工程市場將於近期持續增長。

業 務

航道疏浚整治

疏浚是在特定範圍內及水深要求下清除湖泊、河流、海港及其他水體底部的沉積物及土石。沉積是泥沙流向下游時出現的自然過程，其會逐漸堵塞航道及海港，因此疏浚是發展、整治及維修航道及港口水域的日常必要工作。航道疏浚廣泛應用於(i)開挖新航道、港口和運河；(ii)浚深、加寬和清理現有航道和港口；(iii)疏通河道、渠道、水庫清淤；(iv)開挖港口、船塢、船閘等水工建築物基坑；及(v)清除水下障礙物。

在航道疏浚過程中，我們需要挖槽定綫、確定挖槽斷面尺寸，並選擇挖泥船和棄土處理方法。選擇航行便利、安全和回淤率小的挖槽軸綫必須考慮水流動力條件和自然演變趨勢。釐定航道挖槽斷面尺寸時，我們亦需要確保船舶安全行駛，同時控制疏浚量。挖泥船的選擇主要取決於疏浚物質的性質以及施工區氣象、水文及地理條件。棄土處理方法大致分為兩類，即水中拋卸或送泥上岸。

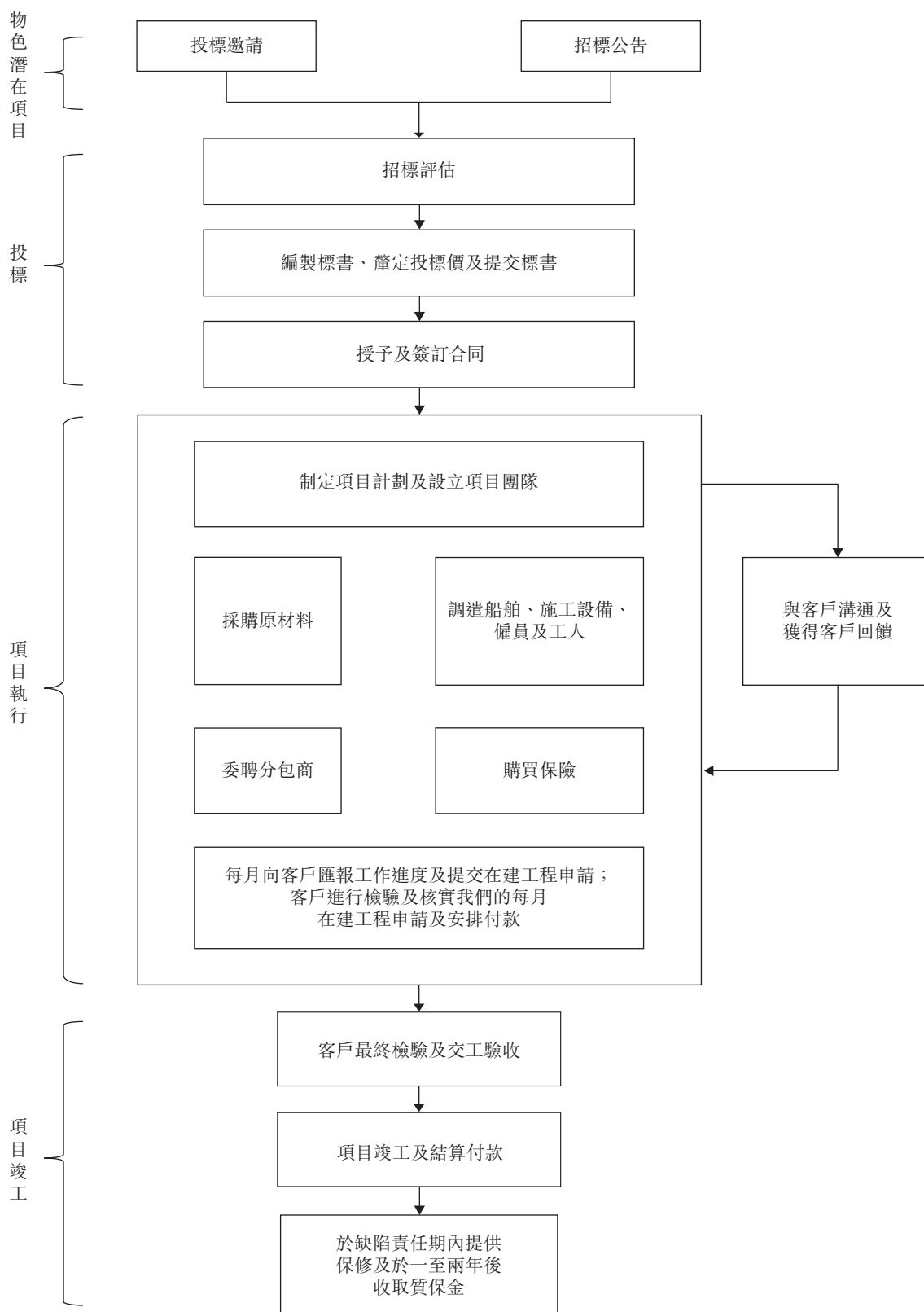
陸域吹填

陸域吹填是指利用沙、石、泥土和水泥等合適的吹填物料，在海洋、河床或湖底製造新陸地的過程，以在其上開發或建設新的建築物。我們的吹填項目以沙為主要物料。由於海床上通常會有一層泥，該泥層無法承載任何重物，任何堆積在該泥層上的吹填物料一般會隨著時間沉降，故吹填工程一般需要對海床進行地基處理，以改善海床的承載力。吹填工程涉及興建防波堤隔開吹填區域或其他須與大海分隔的區域。圍起的區域其後以大量海砂、岩石及其他吹填物料填充，再用堆土機壓平吹填土地。

業 務

我們的業務營運

下圖載列我們的主要項目操作流程：



業 務

物色潛在項目

我們自多種渠道物色潛在項目及商機，包括中國國有企業、上市公司及民營企業（通常為項目擁有人）在網上刊登的公開招標通告或邀請及透過行業通訊媒體發出的公告。我們擁有豐富的行業經驗，與現有客戶合作多年，因此亦透過現有客戶贏得中國及東南亞地區的新業務機遇。

項目投標

招標評估

於物色潛在項目後，市場營銷部會進行資格預審規定的初步評估，該等資格預審規定一般載列於招標文件。該等資格預審規定通常包括招標範圍、工程及服務詳情、項目時限、建築技術及質量規定、資質及投標人責任。一經市場營銷部判斷符合資格預審規定，且管理層通過項目篩選，我們將會開始準備標書。

編製標書

我們的市場營銷部在其他業務部門的協助下負責編製標書。在編製過程中，所有相關業務部門會仔細討論工程範圍、技術及質量規格、設計及繪圖、原材料及其他要求。我們將前往項目地點進行實地考察，評估天氣及施工狀況，以預估如何開展工程。我們亦會評估我們潛在項目需要牽涉到的我們本身的船舶運力、施工設備及人員。此外，我們會評估就海外項目調遣項目管理團隊及僱用當地工人的成本。在我們決定是否就項目提交標書前，我們亦會評估我們的估計利潤率。

釐定投標價

我們認為，我們的定價對於我們贏得項目的勝算以及項目的盈利能力至關重要。在決定投標項目後，我們會向不同供應商及／或分包商索取報價，以便我們估計項目成本。於釐定定價時，我們會考慮項目的地理位置、將提供的工程及／或服務的範圍及數量、將需使用的原材料及分包服務、船舶及施工設備、以及完成項目所需的人員的數量及成本等因素。此外，由於我們所進行的大部分港口及航道工程及服務均於水上及／或水底進行，可能會受到不利天氣及季節狀況的影響，繼而對我們的定價構成直接或間接影響，故我們亦會考慮天氣狀況。

業 務

提交標書

我們的市場營銷部將根據招標文件所載要求編製及提交標書。我們可能會獲邀於結果公佈前參加與潛在客戶進行的投標後會議，以進一步協商若干商業條款。

獲授及簽訂合同

潛在客戶接納我們的標書後會向我們發出中標書，要求我們與他們訂立正式協議。中標書為客戶與我們之間具法律約束力的文件，據此，我們需遵守招標文件的所有規定。一經協定，我們將與客戶簽署正式合同。

下表載列我們於往績記錄期間投標項目及中標項目的數目：

	中國	汶萊	印尼
投標項目總數	266	8	5
中標項目總數	53	6	3
中標率(概約%)	19	75	60

於往績記錄期間後及直至最後實際可行日期，我們已就中國的港口及航道工程項目分別遞交26份標書或報價，而我們的中標率約為34.6%。

執行項目

我們根據項目要求制定執行計劃。我們亦會於項目過程中不時檢討及更新執行計劃，其中包括：

- 項目組織及設計－與高級管理層及項目經理召開項目會議，組建包含核心高級管理層及各職能部門主要負責人員（作為一線）及就各項目委派的項目經理及工作人員（作為二線）的項目團隊；根據項目背景釐定執行計劃，並就項目各項工序制定具體管理模式及流程、建築技術及質量要求；及定期與客戶溝通以及就相關事宜進行討論和聽取反饋意見；

業 務

- 施工規劃 — 根據項目時間表和建設要求制定項目施工計劃；制訂質量標準；確定將會使用的主要港口及航道工程技術以及船舶和施工設備；確定採購計劃（包括原材料及分包服務）；及其他施工前安排；
- 建設項目設施 — 建立施工及其他生活設施；調遣船舶、施工設備、僱員及工人前往施工場地開展項目；以及研究施工圖及規格；
- 披露細分工程的技術、質量及安全 — 以書面形式披露各分項工程，確保施工人員清楚瞭解建築技術、標準及質量要求，透過項目的非公開檢測及驗收以及日常監督檢查實時監控流程及施工質量；及
- 工作進度匯報 — 項目團隊每月向監工報告工程進度及向客戶遞交每月在建工程申請以供檢查和核實及每月付款。

採購原材料及分包服務

我們根據項目進度不時採購原材料。我們亦將部分原材料的採購、船舶及施工設備（如打樁船、安裝船及挖泥船）的租賃以及各類勞動密集型的建設及輔助工程（如混凝土澆注及鋼筋綁紮）分包予第三方分包商。有關我們原材料採購及分包服務的更多詳情，請參閱本文件「業務 — 採購」一節。

調遣船舶、施工設備及人員進行港口及航道工程

我們進行的港口及航道工程及服務需要使用特別設計的船舶及施工設備，有關詳情載於本文件「業務 — 開展港口及航道工程和服務的船舶及施工設備」一節。就海外業務而言，我們通常指派具備特別專業及管理技能的項目團隊前往各海外項目工地，並在有需要時於當地進行部分採購及招聘。我們相信，該管理架構將有助我們以集中有效的方式管理及進行海外項目。

業 務

付款結算及項目竣工

於進行項目期間，我們一般每月向客戶提交在建工程申請，其一般包括(i)我們於前月及當月截止日期期間所完成工程及／或服務的估計價值；及(ii)根據各合同訂明的條款及條件並基於有關已完成工程及／或服務按若干百分比計算的估計價值而建議客戶所須結付的付款金額。每個項目在建工程申請的每月截止日期不盡相同，通常會於合同內訂明。一般而言，我們客戶聘用的認可人士將審閱我們的在建工程申請，並檢查及核實我們於該月所完成工程及／或服務的價值。客戶一旦同意我們的在建工程申請，其將根據合同所訂明的條款於指定時間內按照我們在建工程申請所載的付款金額安排付款。

於往績記錄期間，我們的貿易及質保金應收款項賬齡相對較長，主要由於我們擁有龐大多元化客戶群體，其中大部分為中國國有企業的附屬公司或聯屬公司以及在中中國港口、航道及海洋工程行業佔領先地位的上市公司及／或民營企業，導致應收款項收款期較長。由於該等客戶通常擁有穩健背景及財務狀況、良好聲譽、信譽及付款記錄，且並無遇到任何財務困難而無法履行付款義務，故董事相信毋須就應收該等客戶的貿易及質保金應收款項作出減值撥備。有關貿易及質保金應收款項的更多詳情，請參閱本文件「財務資料－匯總資產負債表若干項目－貿易及其他應收款項」一節。

於我們大致完成所有承包的工程及／或服務後，我們及客戶將對項目進行最終檢驗及檢定。其後，客戶一般會以書面形式通知我們，確認項目竣工日期及缺陷責任期（通常為期一至兩年）的開始日期。一般而言，客戶會根據合同訂明條款於項目竣工後結付大部分款項（包括履約保證金），並於缺陷責任期屆滿後退還相當於合同總價值約5%至10%的質保金。於缺陷責任期內，我們負責糾正因我們施工及／或服務造成的缺陷。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無接獲客戶有關我們為彼等完成的港口及航道工程及／或服務而提出的重大缺陷申索。

業 務

我們在東南亞的業務

於2016年，我們跟隨中國「一帶一路」倡議在汶萊及印尼拓展業務，涉足東南亞市場。於往績記錄期間，我們僅為東南亞客戶進行港口基礎設施工程及／或服務。據董事所知，我們現時的東南亞客戶為我們部分中國主要客戶的海外聯屬公司，該等主要客戶主要為中國國有企業、上市公司及民營企業。我們在東南亞的業務營運與中國的業務營運相似。截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們在東南亞的業務經營所得收入分別為零、約人民幣92.2百萬元、人民幣443.5百萬元及人民幣174.4百萬元，分別佔同期總收入的零、約7.3%、31.4%及64.9%。有關我們在汶萊及印尼的主要項目，請參閱本文件「業務－業務概覽－我們的主要港口基礎設施及航道工程項目」一節。

為於東南亞迅速建立業務並遵守當地所有相關法律及法規，我們分別透過與當地合作夥伴訂立信託安排及合同安排以註冊成立汶萊奔騰及印尼奔騰。有關進一步詳情請參閱本文件「信託及合同安排」一節。

我們的客戶

我們的客戶主要包括中國國有企業、上市公司及民營企業（通常為項目擁有人）。我們的客戶按個別項目形式委聘我們進行港口及航道工程及／或服務，並通常根據實際完成的工作量及根據合同訂明條款每月向我們結付款項。

我們相信，我們良好的往績記錄及豐富的經驗使我們能夠在中國及東南亞港口、航道及海洋工程行業建立良好聲譽。通過多年的經營，我們與多間主要中國國有企業、上市公司及民營企業建立穩定的業務關係，包括一家根據弗若斯特沙利文的資料為中國最大的港口基礎設施公司，該公司於往績記錄期間亦為我們的五大客戶之一。於2018年4月30日，我們在中國及東南亞分別有294名及3名主要客戶，而我們與中國五大客戶擁有平均六年業務關係。部分該等客戶為我們提供經常性的工作，亦為我們提供投標或參與東南亞大型港口基礎設施項目的機會。據董事所知，我們大部分東南亞客戶為我們部分中國客戶的海外聯屬公司，該等主要客戶為主要中國國有企業、上市公司及民營企業。多年來，我們已成功自該等客戶獲得多個認證及獎項，認可我們高質量的港口及航道工程和服務。有關我們獲得的獎項及認可的更多資料，請參閱本文件「業務－獎項及認可」一節。

業 務

我們的客戶一般會對我們的港口及航道工程和服務施加嚴格的要求及標準。為了與該等客戶維持穩健的業務關係，我們實施以客戶為本的戰略，不斷努力提升客戶體驗。我們指派專責人員負責各主要客戶，以便與彼等定期溝通，及時回應彼等的需要及要求。我們亦指派質量控制人員駐守各施工場地，以協助處理施工過程中遇到的問題。此外，我們的核心管理團隊亦會親自參與客戶會議及討論，以確保我們為主要客戶提供高質量的工程和服務。我們相信，回應迅速、以客戶為本的服務機制以及深厚的技術知識及能力有助我們建立並維持信譽良好而忠實的客戶群、對行業獲得深入了解及把握市場機遇，使我們從競爭對手中脫穎而出，並為我們的業務增長作出貢獻。

我們合同的條款一般遵從客戶的招標文件訂明條款。以下載列我們與客戶訂立的合同的主要條款：

- *工程範圍* — 工程及服務範圍因合同而異；
- *合同單價* — 我們根據項目將進行的各工程及／或服務項目的單價已於經客戶同意的合同中訂明；
- *項目工期* — 工期因合同而異；
- *履約保證金* — 我們可能需為若干項目支付約為項目合同總價值5%至10%的履約保證金，將於項目竣工後退還予我們；
- *按金付款* — 我們的客戶可能為若干項目於項目開始時向我們支付約為項目合同價值5%至10%的不可退還預付款，我們方可籌備相關原材料及其他必要建築設施；
- *付款條款* — 我們需要每月向客戶提交在建工程申請，其一般包括(i)我們於前月及當月截止日期期間所完成工程及／或服務的估計價值；及(ii)根據各合同訂明的條款及條件並基於有關已完成工程及／或服務按若干百分比計算的估值價值而建議客戶所須結付的付款金額。每個項目在建工程申請的每月截止日期不盡相同，通常會於合同內訂明。客戶一旦在檢查及核實後同意我們的在建工程申請，其將根據合同所訂明的條款於指定時間內按照我們在建工程申請所載的付款金額安排付款；

業 務

- 缺陷責任期 — 我們提供的缺陷責任期一般為項目竣工起計一至兩年。於缺陷責任期內，我們負責糾正因我們施工或服務造成的缺陷；及
- 質保金 — 客戶通常會預留項目的合同總價值約5%至10%作為質保金。質保金將於缺陷責任期屆滿後退還予我們。

定價

我們通常在投標過程中向客戶提供估價，並可能在客戶獲得項目後與其進一步磋商價格。我們的價格主要根據多項因素釐定，包括(i)監管部門及行業委員會發出的定價指引（如適用）；(ii)待使用的原材料及分包、勞工以及船舶及施工設備的供應及成本；(iii)項目進度時間表；(iv)項目的複雜程度及規模；(v)項目現場的地理位置及季節天氣狀況；(vi)待付履約保證金金額及待收預付款金額；及(vii)合同風險。進行磋商後，我們根據項目將進行的各工程及／或服務項目的單價訂明於我們與客戶協定的合同。原材料價格通常取決於相關原材料市場的情況，如我們遭遇重大原材料價格波動，我們一般會被允許調整合同單價。

由於我們向客戶收取的最終付款僅取決於我們根據項目所完成的各工程及／或服務的實際數量按合同所訂明的各工程及／或服務項目的預定合同單價而定，故項目的最終結算價值可能有別於其原本合同價值。我們根據合同所進行的所有工程及／或服務均經客戶檢查及檢定。

與客戶的信用期

我們需要每月向客戶提交在建工程申請，其一般包括(i)我們於前月及當月截止日期期間所完成工程及／或服務的估計價值；及(ii)根據各合同訂明的條款及條件並基於有關已完成工程及／或服務按若干百分比計算的估計價值而建議客戶所須結付的付款金額。每個項目在建工程申請的每月截止日期不盡相同，通常會於合同內訂明。客戶一旦在檢查及核實後同意我們的在建工程申請，其將根據合同所訂明的條款於指定時間內按照我們在建工程申請所載的付款金額安排付款。於項目竣工後，客戶一般會預留項目的合同總價值約5%至10%作為質保金。並將於缺陷責任期屆滿後退還予我們，缺陷責任期一般為項目竣工後一至兩年。

業 務

於往績記錄期間，我們的貿易及質保金應收款項賬齡相對較長，主要由於我們擁有多元化客戶群體，其中大部分為中國國有企業的附屬公司或聯屬公司以及在中國港口、航道及海洋工程行業佔領先地位的上市公司及／或民營企業，導致應收款項收款期較長。該等客戶通常擁有穩健背景及財務狀況、良好聲譽、信譽及付款記錄，且並無遇到任何財務困難而無法履行付款義務。據行業專家弗若斯特沙利文確認，從事我們行業的民營企業的收款期相對較長乃屬行業慣例。有關我們貿易及質保金應收款項的更多詳情，請參閱本文件「財務資料－匯總資產負債表若干項目－貿易及其他應收款項」一節。

於往績記錄期間，我們的客戶一般以人民幣結付我們的中國項目款項，並以美元、人民幣及汶萊元結付我們的汶萊項目款項。我們於往績記錄期間僅有一個印尼項目，客戶按人民幣兌印尼盾的即期匯率以印尼盾結付該項目款項。

我們現時並無外匯對沖政策降低外匯風險。然而，管理層已經並及將會繼續密切監察外匯風險，並採取適當行動以減輕我們的外匯風險，例如透過(i)根據合同及協定的付款申請使用主要貨幣（即人民幣）兌印尼盾的即期匯率或固定匯率；及(ii)在可能的情況下以印尼盾結付供應商款項及任何於印尼產生的相關經營開支。董事亦將於有需要時考慮對沖重大外匯風險。

五大客戶

截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們來自五大客戶的收入分別約為人民幣574.1百萬元、人民幣649.4百萬元、人民幣931.2百萬元及人民幣179.6百萬元，分別佔我們同期總收入約51%、51.4%、65.9%及66.9%，而來自最大客戶的收入分別約為人民幣232.7百萬元、人民幣206.6百萬元、人民幣307.6百萬元及人民幣46.6百萬元，佔我們同期總收入約20.7%、16.3%、21.8%及17.4%。

業 務

下表載列於往績記錄期間我們五大客戶的基本資料：

截至2015年12月31日止年度

客戶名稱	向客戶提供的主要工程或服務	客戶應佔概約收入金額 (人民幣百萬元)	佔我們總收入的概約百分比	客戶背景	客戶主要業務／主要地點	於2015年12月31日的業務關係概約年數
客戶A	港口基礎設施	232.7	20.7%	國有企業	碼頭建設及營運／中國	3年
客戶B ⁽¹⁾	港口基礎設施	154	13.7%	國有企業	港口基礎設施、航道工程、港口設備安裝及預製混凝土／中國	15年
客戶C	港口基礎設施	64.5	5.7%	政府當局	商業區管理／中國	4年
客戶D	港口基礎設施	61.6	5.5%	政府當局	一般交通管理／中國	1年
客戶E	航道工程	61.3	5.5%	民營企業	航道建設、發展及營運管理／中國	3年

附註：

1. 客戶B為中國最大的港口基礎設施公司。於往績記錄期間，我們為客戶B的不同附屬公司及／或聯營公司進行多項港口及航道工程及／或服務。僅供說明，上表顯示我們來自客戶B的總收入的百分比總額。客戶B亦為我們截至2015年12月31日止年度的五大分包商之一，其提供的服務佔我們截至2015年12月31日止年度總分包成本的13.4%。

業 務

截至2016年12月31日止年度

客戶名稱	向客戶提供的主要工程或服務	客戶應佔概約收入金額 (人民幣百萬元)	佔我們總收入的概約百分比	客戶背景	客戶主要業務／主要地點	於2016年12月31日的業務關係概約年數
客戶F	航道工程	206.6	16.3%	民營企業	港口基礎設施、 航道及海洋 工程／中國	1年
客戶A	港口基礎設施	125	9.9%	國有企業	碼頭建設及 營運／中國	4年
客戶B	港口基礎設施	121.1	9.6%	國有企業	港口基礎設施、 航道工程、 港口設備安裝及 預製混凝土／中國	16年
客戶G	港口基礎設施	100.9	8%	民營企業	投資及資產 管理／中國	1年
客戶H	港口基礎設施	95.7	7.6%	民營企業	石化工程及股權投資 業務／汶萊	2年

業 務

截至2017年12月31日止年度

客戶名稱	提供予客戶的主要工程或服務	客戶應佔概約收入金額 (人民幣百萬元)	佔我們總收入的概約百分比	客戶背景	客戶主要業務／主要地點	於2017年12月31日的業務關係概約年數
客戶I	港口基礎設施	307.6	21.8%	民營企業	房地產開發、銷售及租賃／中國	5年
客戶H	港口基礎設施	241.3	17.1%	民營企業	石化工程及股權投資業務／汶萊	3年
客戶J	港口基礎設施	216.4	15.3%	民營企業	碼頭及其相關配套設施建設、發展及營運管理／中國	4年
客戶B	港口基礎設施	98	6.9%	國有企業	港口基礎設施、航道工程、港口設備安裝及預製混凝土／中國	17年
客戶A	港口基礎設施	67.8	4.8%	國有企業	碼頭建設及營運／中國	5年

業 務

截至2018年4月30日止四個月

客戶名稱	向客戶提供的主要工程或服務	客戶應佔概約收入金額 (人民幣百萬元)	佔我們總收入的概約百分比	客戶背景	客戶主要業務／主要地點	於2018年4月30日的業務關係概約年數
客戶B	港口基礎設施	46.6	17.4%	國有企業	港口基礎設施、 航道工程、 港口設備安裝及 預製混凝土／中國	18年
客戶H	港口基礎設施	42.2	15.7%	民營企業	石化工程及 股權投資 業務／汶萊	4年
客戶K	港口基礎設施	39.1	14.6%	國有企業	建設石化工廠以及 工業產品 進出口／汶萊	1年
客戶L	港口基礎設施	30.2	11.2%	國有企業	電力工程設計及諮詢、 建設管理、 總承包及設備 採購／汶萊	1年
客戶M	港口基礎設施	21.5	8%	國有企業	建設石化工廠以及 工業產品 進出口／汶萊	1年

我們於往績記錄期間的五大客戶全部均為獨立第三方。於往績記錄期間，概無董事、彼等的緊密聯繫人或我們的股東（據董事所知擁有已發行股份5%以上）於任何五大客戶中擁有任何權益。客戶B是我們截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年4月30日止四個月的五大客戶之一，同時是我們截至2015年12月31日止年度的五大分包商之一。根據弗若斯特沙利文的資料，若干客戶（包括其附屬公司或聯屬公司）乃大型中國國有企業，由於此等企業為中國的主要市場參與者，彼等亦為我們其他不同項目的分包商，此乃行業慣例，偶爾亦為無法避免之舉。截至2015年、

業 務

2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年4月30日止四個月，來自客戶B的收入分別佔我們同期總收入約13.7%、9.6%、6.9%及17.4%，而截至2015年、2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年4月30日止四個月，自客戶B產生的分包成本分別佔我們有關期間總分包成本約13.4%、3.4%、0.6%及6%。我們將若干結構工程分包予客戶B。

採購

我們根據項目進度不時採購原材料。我們亦將部分原材料的採購、船舶及施工設備的租賃以及多種勞動密集型的建設及輔助工程分包予第三方分包商。

原材料及我們的供應商

原材料

我們港口及航道工程項目所用的主要原材料主要包括水泥、沙石料、鋼材、管樁及其他。截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們直接使用的原材料及消耗品分別約為人民幣223.2百萬元、人民幣395.6百萬元、人民幣585.8百萬元及人民幣149.9百萬元，分別佔同期總銷售成本約22.2%、35%、46.8%及66.3%。更多詳情以及往績記錄期間我們除稅前利潤對使用的原材料及消耗品波動的敏感度分析，請參閱本文件「財務資料－主要收益表組成部分－銷售成本」一節。

我們的供應商

我們與供應商建立穩定及／或長期的業務關係，以按具競爭力的價格採購原材料。除非客戶特別要求，否則我們通常自中國供應商採購中國及東南亞項目的原材料。於2018年4月30日，我們擁有超過410名合資格原材料供應商。截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們自五大原材料供應商的採購額分別約為人民幣97.5百萬元、人民幣273百萬元、人民幣306.8百萬元及人民幣98.3百萬元，分別佔我們同期使用的原材料及消耗品總成本約43.7%、69%、52.4%及65.6%，而我們自最大原材料供應商的採購額分別約為人民幣33.7百萬元、人民幣130.9百萬元、人民幣99.4百萬元及人民幣36.8百萬元，分別佔我們同期使用的原材料及消耗品總成本約15.1%、33.1%、17%及24.6%。

業 務

下表載列我們於往績記錄期間五大原材料供應商的基本信息：

截至2015年12月31日止年度

供應商名稱	自供應商採購的主要原材料	從供應商採購所用原材料及消耗品金額 (人民幣百萬元)	佔我們使用的原材料及消耗品總額 概約百分比	供應商背景	供應商主要業務	於2015年12月31日的業務關係 概約年數
華滋奔騰集團	管樁	33.7	15.1%	民營企業	預製水泥及鋼材	8年
供應商A	鋼材	25.2	11.3%	獨資經營	銷售建築材料	2年
供應商B	鋼材	21.7	9.7%	獨資經營	批發建築材料	1年
供應商C	鋼材	9.5	4.3%	國有企業	銷售金屬、石材及木材	1年
供應商D	混凝土	7.4	3.3%	民營企業	批發水泥及建築材料	2年

截至2016年12月31日止年度

供應商名稱	自供應商採購的主要原材料	從供應商採購所用原材料及消耗品金額 (人民幣百萬元)	佔我們使用的原材料及消耗品總額 概約百分比	供應商背景	供應商主要業務	於2016年12月31日的業務關係 概約年數
供應商E	沙石料	130.9	33.1%	民營企業	公共港口設備營運	2年
供應商F	鋼材及管樁	55.4	14%	民營企業	銷售建築材料	1年

業 務

供應商名稱	自供應商採購的主要原材料	從供應商採購所用原材料及消耗品金額 (人民幣百萬元)	佔我們使用的原材料及消耗品總額 概約百分比	供應商背景	供應商主要業務	於2016年12月31日的業務關係概約年數
華滋奔騰集團	管樁及其他	42.4	10.7%	民營企業	預製水泥及鋼材	9年
供應商G及供應商H ⁽¹⁾	水泥、沙石料及其他	32.8	8.3%	民營企業	銷售建築材料	6年
供應商A	鋼材	11.6	2.9%	獨資經營	銷售建築材料	3年

附註：

1. 供應商G及H由同一名人士控制並為我們的關連人士。上表列示向供應商G及供應商H採購的所用總原材料及消耗品的總金額及百分比。供應商G及H於2017年底不再為我們的關連人士。

截至2017年12月31日止年度

供應商名稱	自供應商採購的主要原材料	從供應商採購所用原材料及消耗品金額 (人民幣百萬元)	佔我們使用的原材料及消耗品總額 概約百分比	供應商背景	供應商主要業務	於2017年12月31日的業務關係概約年數
供應商I	鋼材、管樁、沙及其他	99.4	17%	民營企業	銷售建築及金屬材料	1年
華滋奔騰集團	管樁及其他	88.6	15.1%	民營企業	預製水泥及鋼材	10年
供應商J	水泥	58.5	10%	民營企業	銷售水泥及混凝土	1年
供應商K	沙石料	30.5	5.2%	民營企業	銷售傢俱及金屬材料	1年
供應商L ⁽¹⁾	管樁	29.9	5.1%	民營企業	銷售建築及金屬材料	1年

業 務

截至2018年4月30日止四個月

供應商名稱	自供應商採購的主要原材料	從供應商採購所用原材料及消耗品金額 (人民幣百萬元)	估我們使用的原材料及消耗品總額 概約百分比	供應商背景	供應商主要業務	於2018年4月30日的業務關係概約年數
供應商J	水泥	36.8	24.6%	民營企業	銷售水泥及混凝土	2年
供應商L及 供應商M ⁽²⁾	管樁、鋼材及 PHC管樁	26.9	17.9%	民營企業	銷售建築及金屬材料	2年
供應商N	沙及砂礫	20.8	13.9%	民營企業	銷售及供應建築材料 以及進出口貿易	1年
供應商O	沙及砂礫	7.5	5%	民營企業	銷售及供應建築材料 以及進出口貿易	1年
供應商P	沙	6.4	4.2%	民營企業	建設、基礎設施建設 以及銷售及供應建築材料	1年

附註：

1. 供應商L於2017年底不再為我們的關連人士。
2. 供應商L及供應商M由同一名人士控制。上表列示向供應商L及供應商M採購的所用總原材料及消耗品的總金額及百分比。

業 務

我們一般就每次原材料採購與供應商簽訂採購協議。該等採購協議的主要條款載列如下：

- 規格 — 採購協議通常載有我們所需原材料的說明、類型、數量、單價及總金額；
- 交付 — 供應商須將所需原材料交付至我們指定的地點；及
- 付款 — 一般而言，於收到我們所需的原材料及進行相關檢查後，我們將根據採購協議訂明的條款向供應商付款。

於往績記錄期間，我們自華滋奔騰集團及其他關聯方採購原材料（主要包括鋼及PHC管樁）。於最後實際可行日期，王先生擁有華滋奔騰集團56%權益，故根據上市規則的涵義，華滋奔騰集團為王先生的聯繫人。截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們自華滋奔騰集團採購原材料分別約為人民幣33.7百萬元、人民幣42.4百萬元、人民幣88.6百萬元及零，分別約佔我們同期使用的原材料及消耗品總成本約15.1%、10.7%、15.1%及零，其中，我們向兩家華滋奔騰集團附屬公司（將於[編纂]後持續為我們的關連人士）進行採購。截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們自該兩家華滋奔騰集團附屬公司採購原材料分別約為人民幣33.7百萬元、人民幣40.7百萬元、人民幣22.3百萬元及零分別約佔我們同期使用的原材料及消耗品總成本約15.1%、10.3%、3.8%及零。有關我們自華滋奔騰集團採購原材料及持續關連交易的更多詳情，請參閱本文件「關連交易 — 獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易 — 總採購協議」一節。

除華滋奔騰集團以及供應商G、H及L（彼等為／曾為我們的關連人士）外，我們於往績記錄期間的五大原材料供應商全部均為獨立第三方。於往績記錄期間，概無董事、彼等的緊密聯繫人或我們的股東（據董事所知其擁有已發行股份5%以上）於任何五大原材料供應商中擁有任何權益。

業 務

分包及我們的分包商

於往績記錄期間，我們亦將部分原材料的採購、船舶及施工設備（如打樁船、安裝船舶及挖泥船）的租賃以及各類勞動密集型的建設及輔助工程（如混凝土澆注及鋼筋綁紮）分包予第三方分包商。截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們的分包成本分別約為人民幣737.4百萬元、人民幣697百萬元、人民幣600.8百萬元及人民幣49.7百萬元，分別佔我們同期總銷售成本約73.4%、61.6%、48%及22%。更多詳情以及往績記錄期間與分包成本波動有關的除稅前利潤敏感度分析，請參閱本文件「財務資料－主要收益表組成部分－銷售成本」一節。

我們的分包商

由於我們根據項目要求委聘不同分包商，我們並無與分包商訂立長期協議。類似我們與客戶訂立的安排，我們一般要求分包商向我們遞交每月在建工程申請，以申請就有關月份已完成的工程及／或服務付款。我們進行檢查及檢定後同意在建工程申請後，我們將會按照分包協議訂明的條款於指定時間內安排就彼等完成的工程及／或服務部分付款。我們亦會根據預留項目的合同總價值約5%至10%作為質保金，有關款項將於缺陷責任期（通常為期一至兩年）屆滿後退還予分包商。

由於我們須就分包商所進行工程中出現的任何缺陷或延誤對客戶負責，我們密切監督我們分包商的工程質量，以確保彼等遵守我們的標準及要求。倘呈報缺陷與我們的分包商工程及／或服務有關，則有關分包商負責為客戶糾正該等缺陷，並承擔我們產生的任何開支、成本或損害。

截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，向我們五大分包商支付的分包成本分別約為人民幣314.0百萬元、人民幣250.1百萬元、人民幣370.2百萬元及人民幣33.5百萬元，分別佔我們同期總分包成本約42.6%、35.9%、61.6%及67.4%，而向我們最大分包商的分包成本分別約為人民幣98.9百萬元、人民幣62.8百萬元、人民幣137.1百萬元及人民幣15.9百萬元，分別佔我們同期總分包成本約13.4%、9%、22.8%及32%。於2018年4月30日，我們擁有超過160名合資格分包商及與我們於中國的五大分包商擁有平均約三年的業務關係。

業 務

下表載列我們於往績記錄期間五大分包商的基本資料：

截至2015年12月31日止年度

分包商名稱	自分包商採購的 主要服務	已產生分包商		估我們分包 成本總額的 概約百分比	分包商 背景	分包商 主要業務	於2015年 12月31日 的業務關係 概約年數
		分包成本 概約金額 (人民幣百萬元)	概約金額				
分包商A ⁽¹⁾	結構分包	98.9	13.4%	國有企業	港口基礎設施、航道工程、 港口設備安裝及 預製混凝土	13年	
分包商B	基礎設施分包	86.2	11.7%	民營企業	樓宇建設工程及市政工程 總承包	7年	
分包商C	沉箱生產、結構 分包及基礎設施 分包	62.9	8.5%	民營企業	港口及海洋工程建設、 土石方工程及鋼結構工程	3年	
分包商D	航道疏浚、水底 及結構分包	36.6	5%	民營企業	建設工程、市政工程、 機電工程、裝修工程及 環境工程	1年	
分包商E	預製組件生產、 勞務及結構分包	29.5	4%	民營企業	建設工程、市政工程、水利 工程、土石方工程以及 港口基礎設施及航道工程	4年	

附註：

1. 分包商A為中國最大的港口基礎設施公司。於往績記錄期間，我們從分包商A的不同附屬公司及／或聯營公司採購各種分包服務。僅供說明，上表顯示截至2015年12月31日止年度分包商A產生的分包成本總額百分比。分包商A亦為我們於往績記錄期間的五大客戶之一，來自分包商A的收入分別佔我們截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月總收入的13.7%、9.6%、6.9%及17.4%。

業 務

截至2016年12月31日止年度

分包商名稱	自分包商採購的 主要服務	已產生分包商		分包商背景	分包商 主要業務	於2016年 12月31日 的業務關係 概約年數
		分包成本 概約金額 (人民幣百萬元)	佔我們分包 成本總額的 概約百分比			
分包商C	沉箱生產、結構 分包及基礎設施 分包	62.8	9.0%	民營企業	港口及海洋工程建設、 土石方工程及 鋼結構工程	4年
分包商F	土石回填分包	57.5	8.3%	民營企業	工業及土木工程、 市政工程、土石方工程 及裝修工程	2年
分包商G	基礎設施分包	46.9	6.7%	民營企業	樓宇建設工程、起重設備安 裝、土石方工程、裝修工 程以及基礎設施及地基工 程	2年
分包商E	預製組件生產、 勞務及結構分包	44.1	6.3%	民營企業	建設工程、市政工程、水利 工程、土石方工程以及港 口基礎設施及航道工程	5年
分包商H	水利工程分包	38.9	5.6%	民營企業	水利及水電工程以及港口及 航道工程總承包	4年

業 務

截至2017年12月31日止年度

分包商名稱	自分包商採購的主要服務	已產生分包商 分包成本 概約金額 (人民幣百萬元)	佔我們分包 成本總額的 概約百分比	分包商背景	分包商 主要業務	於2017年 12月31日 的業務關係 概約年數
分包商I	基礎設施分包	137.1	22.8%	民營企業	市政工程及樓宇建設工程 總承包	2年
分包商J	基礎設施分包及 結構分包	74.6	12.4%	民營企業	建設及勞務分包	4年
分包商K	基礎設施分包及 結構分包	74.5	12.4%	民營企業	樓宇建設工程、市政工程、 高速公路工程以及水利及 水電工程	2年
分包商L	沉箱生產及 基礎設施分包	50.5	8.4%	民營企業	起重機安裝、 水底建設工程、疏浚及 吹填	5年
分包商G	基礎設施分包	33.4	5.6%	民營企業	樓宇建設工程、 起重設備安裝、 土石方工程、裝修工程 以及基礎設施地基工程	3年

業 務

截至2018年4月30日止四個月

分包商名稱	自分包商採購的主要服務	已產生分包商	估我們分包成本總額的概約百分比	分包商背景	分包商主要業務	於2018年
		分包成本概約金額 (人民幣百萬元)				4月30日的業務關係概約年數
分包商K	基礎設施分包及結構分包	15.9	32%	民營企業	樓宇建設工程、市政工程、高速公路工程及水利及水電工程	3年
分包商M	基礎設施分包及結構分包	5.6	11.2%	民營企業	建設工程總承包；建設工程設計；工業及土木工程建設；市政工程建设；地基建設	2年
分包商N	基礎設施分包及結構分包	4.7	9.5%	民營企業	水利及水電項目二級總承包；樓宇建設項目三級總承包；地基工程三級總承包	10年

業 務

分包商名稱	自分包商 採購的 主要服務	已產生分包商		分包商背景	分包商 主要業務	於2018年 4月30日 的業務關係 概約年數
		分包成本 概約金額 (人民幣百萬元)	佔我們分包 成本總額的 概約百分比			
分包商O	基礎設施分包及 結構分包	3.7	7.4%	民營企業	承擔總承包及專業承包工 程、分包勞動服務、樓 宇材料批發及零售，以 及進行毋須取得許可的 其他合法項目	2年
分包商P	基礎設施分包及 結構分包	3.6	7.3%	民營企業	承擔總承包及專業承包工 程、分包勞動服務、樓 宇材料批發及零售，以 及進行毋須取得許可的 其他合法項目	2年

我們於往績記錄期間的五大分包商全部均為獨立第三方。於往績記錄期間，概無董事、彼等的緊密聯繫人或我們的股東（據董事所知擁有已發行股份5%以上）於任何五大分包商中擁有任何權益。

甄選及管理我們的供應商及分包商

我們在甄選供應商及分包商時奉行內部標準，旨在與彼等建立穩定及／或長期的業務關係。我們備存供應商及分包商名單，並根據其背景及經營規模、執照及／或資質、客戶、聲譽、質量及物流管理及財務狀況進行甄選。我們的供應商及分包商須遵照我們的技術規格及項目要求提供原材料及分包服務。我們的採購團隊將與其他經營團隊緊密協作，向最適當的供應商及分包商採購原材料及分包服務。我們一般主要根據價格、質量及服務就原材料及分包工程選擇兩至三名供應商或分包商。

業 務

於往績記錄期間，我們並無遇到任何供應商及分包商供應所需原材料或分包服務不足的情況。

開展港口及航道工程和服務的船舶及施工設備

我們開展港口及航道工程須使用專門設計的船舶及施工設備。於最後實際可行日期，我們擁有兩艘打樁船及共97台其他施工設備，包括但不限於固定泵、泵車、攪拌機、裝載機、靜力壓樁機、打樁機、帶式輸送機及挖掘機。我們可使用我們本身擁有的船舶及施工設備進行大部分港口基礎設施工程，乃由於其設計達致所需標準且在使用及設計方面給予我們更多靈活性。我們亦向第三方租賃若干船舶及施工設備，以開展若干航道工程項目。截至2015年、2016年及2017年12月31日止三個年度以及截至2018年4月30日止四個月，我們的船舶及施工設備租賃費用分別約為人民幣0.4百萬元、人民幣3.6百萬元、人民幣22.5百萬元及人民幣13.3百萬元。

下表載列於2018年4月30日我們自有的主要船舶及施工設備概要：

序號	船舶或設備類別	數量	採購年度／期間	預期可使用 年期（年）	平均尚餘 可使用 年期（年）
1.	1號打樁船	1	2004年	25	11
2.	2號打樁船	1	2006年	25	13
3.	靜力壓樁機	4	2017年	5	4
4.	打樁機	2	2017年	5	4
5.	攪拌車	14	2016年至2017年	5	3至4
6.	泵車	3	2016年至2017年	5	3至4
7.	固定泵	2	2016年	5	3
8.	攪拌機	2	2017年	5	4
9.	裝載機	5	2016年至2017年	5	3至4
10.	帶式輸送機	1	2017年	5	4
11.	挖掘機	1	2016年	5	3

業 務

維修及保養

我們根據內部準則對船舶及施工設備定期進行維護工作。我們經考慮相關施工設備操作手冊所載技術、工程及其他具體規定及程序以及實際項目進度而制定該等內部準則。我們按常用施工設備及船舶的性質及特點，定期進行檢查、維修及維護工作，以避免出現任何重大建設工程中斷事故。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無發生因船舶及施工設備任何嚴重故障而引致的任何重大意外營運中斷事故。

執照及許可證

下表載列我們於最後實際可行日期在中國及東南亞的主要執照及資質的詳情：

執照及資質	頒發機關	涵蓋的工程類別	屆滿日期
港口與航道工程施工 總承包壹級	住建部	港口及航道工程	2021年4月26日
港口與海岸工程專業 承包壹級	住建部	港口及航道工程	2021年4月26日
地基基礎工程專業 承包一級	上海住建委	地基工程	2021年3月14日

業 務

執照及資質	頒發機關	涵蓋的工程類別	屆滿日期
橋樑工程專業承包 二級	上海住建委	橋樑工程	2021年3月14日
建設服務專業證書	印尼建設服務發展局	印尼建設服務	2020年10月11日
建設服務營業執照	印尼投資協調委員會	印尼建設服務	2020年10月11日

董事確認我們已就我們經營業務所在司法權區的業務經營取得所有必要執照、許可證、同意及批文。董事亦確認，我們於取得及／或重續有關執照、許可證、同意及批文方面並未遭遇任何重大困難。此外，董事確認，彼等並不知悉任何可能對重續有關執照、許可證、同意及批文造成重大阻礙或延誤的情況。

有關我們所採納以確保持續遵守所有主要執照及許可證要求的內部控制措施詳情，請參閱本文件「業務－內部控制」一節。

質量控制

我們注重在事先釐定的項目預算範圍內及時向客戶交付高質量港口及航道工程及服務的能力。我們的管理層會定期會面，就項目狀況、遭遇的技術問題、原材料質量、人員分配以及勞工及分包商的管理進行討論，以確保我們可解決問題並如期完工。於項目執行過程中，我們亦會每日或每週與客戶溝通（包括於項目工地進行的面對面會談），匯報我們的進度、我們對客戶要求的理解，並回應客戶對工程及／或服務進行方面的指示及疑問，以確保我們的所有工程及／或服務（包括由分包商進行者）均按客戶要求進行。

業 務

為確保質量控制，我們已實施下列程序：

對原材料進行質量控制

我們通常會向我們的合資格供應商購買原材料，我們認為該等供應商在質量和交付時間方面均屬可靠。我們亦於原材料運抵項目工地後對所需原材料進行檢查，以確保原材料質量符合我們的項目要求。不符合項目標準或規格的原材料將會被退回。此外，為確保原材料的穩定供應，我們一直與供應商維持良好穩定的合作關係。

對分包商進行質量控制

我們將就每個項目指派一名項目經理監督有關項目。我們的管理層將會定期對我們及分包商進行的工程進行檢查，以確保竣工工程符合客戶要求，在預算範圍內保障項目進度。此外，我們亦指派項目經理駐守項目工地，以便符合監督分包商工程的進度、安全、質量及水準。項目經理亦負責項目工地上項目團隊、分包商與客戶之間的協調，並向我們的高級管理層匯報。

健康及安全

我們已制定程序，通過採納下文所載工作安全規則讓員工遵守，為工人提供安全健康的工作環境：

- *設立完善的組織制度* – 我們已成立由執行董事領導的安全（健康）小組。我們的安全部門負責日常安全（健康）管理工作。我們亦建立一系列的安全（健康）管理制度及規則。我們亦安排全職人員在項目現場確保規則及政策順利實施。
- *標準化管理制度* – 我們執行現行的國家環境保護法律、法規、方法、標準及程序，並嚴格遵守本公司的《質量、環境和職業健康安全手冊》。我們亦在各級推行項目安全（健康）實施計劃、高風險項目計劃及應急計劃等。臨時設施及現場施工均應按照《項目經理部標準化管理暫行辦法》予以設立及標準化。此外，根據本公司的《勞動防護用品發放管理辦法》，我們向僱員發放及佈置個人防護設備（工作鞋、安全帽、救生衣及安全帶等）。

業 務

- **加強監督施工措施** – 我們已制訂程序，確保僱員在工作場所的安全。我們亦已實施生產過程的安全指引及操作流程，並定期對工地進行全面檢查，消除工作環境安全隱患。此外，我們亦不時為僱員提供定期體格檢查、社會保險、職業安全教育及培訓，內容涵蓋勞動生產安全方面的相關法律及法規、與我們的業務營運有關的風險，以及減低該等風險的各項措施，提高僱員的安全意識，同時實行定期巡查以核實符合規定，並建立實施安全生產措施的內部負責制度。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無任何因違反任何健康或安全政策或法律而對我們實施任何重大的行政制裁或處罰。

環境保護

我們的活動可能會產生污水、噪音及空氣污染，並可能會引起環境問題。我們受中國、汶萊及印尼的多項法律及法規所約束。有關適用於我們營運的環境及安全相關法律及法規的詳情，請參閱本文件「監管概覽」一節。

我們採取並實施下文所載各種制度及措施，以盡量減少造成環境污染的可能性，並保護生態環境：

- **環境保護制度** – 我們的項目部門設立了訂有全面的規則及政策的環保組織，並安排現場人員在項目現場確保環境保護方面的規則及政策順利實施。
- **管理制度**：我們執行現行的國家環境保護法律、法規、方法、標準及程序，並嚴格遵守《質量、環境和職業健康安全管理手冊》。另外，我們實施三級教育體系及環境保護計劃。臨時設施及現場施工均應按照《項目經理部標準化管理暫行辦法》予以設立及標準化。此外，根據《勞動防護用品發放管理辦法》，我們向僱員發放及佈置個人防護設備（如工作鞋、安全帽、救生衣及安全帶）。

業 務

- **施工措施：**在某些情況下，作為我們項目工程的一部分，我們須供應並安裝環保設施，以防止對生態環境造成污染及不利影響。舉例而言，於挖掘螺旋樁時，我們將興建臨時泥漿池，以防止泥漿流入水中污染水質，破壞生態系統。

該等制度及措施為管理及預防水及噪音污染以及控制船舶排放和材料處置制定了詳細的指引。我們的項目經理負責監察並確保我們對該等措施的實行及維護，以及我們分包商及其工程的合規情況（如適用）。特別是，我們的項目經理將在項目進行過程中與我們的項目團隊及分包商在其定期會議上討論環保問題。

保險

於往績記錄期間直至最後實際可行日期，我們已長期投購各種保險，如建築工程全險、第三者責任險、團體人身意外傷保險及船舶全險。經考慮我們目前的業務營運，董事認為現有保險的保障充足，符合現行行業慣例。董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，並無就任何保單提出重大索賠。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的保險覆蓋範圍亦包括所有僱員的社會保險，即醫療保險、養老保險、失業保險、工傷保險及生育保險。由於我們已投購相關中國法律及法規強制規定及符合行業慣例的保險，故我們認為我們目前的保險覆蓋範圍足夠。

汶萊業務營運方面，於往績記錄期間直至最後實際可行日期，我們已遵守規定為擁有汶萊國籍或永久居民身份的職員投購職工賠償保險的汶萊相關法律及法規。印尼業務營運方面，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們根據印尼相關法律及法規向僱員社會及健康保險及重型設備保險投購相關保險。

業 務

獎項及認可

我們的工程及服務曾獲授諸多獎項及證書認可，詳情載列如下：

年份	獎項及認可	發證機關
2017年	無錫（江陰）港申夏港區6號碼頭一期工程榮獲2016年度水運交通優質工程獎	中國水運建設行業協會
2016年	中電投珠海橫琴島多聯供燃氣能源站2x390MW工程榮獲2016-2017年度國家優質工程獎	中國施工企業管理協會
2011年至2018年	全國水運工程建設優秀施工企業	中國水運建設行業協會
2006年至2018年	合同信用AAA等級	上海市合同信用促進會
2017年	第十八屆寶山區文明單位	中共上海市寶山區委員會、上海市寶山區人民政府
2015年及2016年	銅陵港永豐港區新興際華碼頭工程項目QC小組獲全國優秀質量管理小組	中國品質協會、中華全國總工會、中華全國婦女聯合會、中國科學技術協會

業 務

年份	獎項及認可	發證機關
2003年至2015年	全國守合同重信用企業	中華人民共和國國家工商行政管理總局
2014年	工程部QC小組被命名為全國優秀質量管理小組	中國品質協會、中華全國總工會、中華全國婦女聯合會、中國科學技術協會
2014年	四星級誠信創建企業	上海港口行業協會
2012年	鎮江新民洲港區碼頭工程項目部QC小組獲全國優秀質量管理小組	中國品質協會、中華全國總工會、中華全國婦女聯合會、中國科學技術協會

知識產權

商標及其他知識產權

於最後實際可行日期，我們已在中國申請一項對我們的業務屬重要的商標，我們亦是兩項香港商標及四項中國專利的註冊擁有人。

有關我們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－B.有關我們業務的進一步資料－2.我們的知識產權」一節。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無經歷任何對我們業務構成重大不利影響的知識產權侵權及糾紛。

業 務

僱員

於最後實際可行日期，我們在中國、印尼及汶萊合共有256名我們直接聘請的全職僱員。我們的目標是為僱員提供資源，以及一個鼓勵彼等在本公司發展事業的工作環境。我們為僱員提供在職教育、培訓及其他機會，以提升彼等的技能及知識。我們亦每年檢討員工表現，並按照其職位及對本集團的貢獻向彼等發放花紅獎勵。此外，倘個別項目獲得獎項，該項目團隊的成員將獲得額外的花紅獎勵。此外，我們將發放年終獎金。下表載列我們於最後實際可行日期按部門劃分的僱員明細：

	三航奔騰海洋 僱員人數 ⁽¹⁾⁽²⁾	印尼奔騰 僱員人數 ⁽¹⁾	汶萊奔騰 僱員人數 ⁽²⁾
管理	7	1	1
規劃及財務	8	2	1
市場營銷及營運	13	1	1
人力資源及行政	8	1	1
供應品及設備	6	1	2
項目管理	12	2	2
工程執行	86	15	85
合計	140	23	93

附註：

1. 印尼奔騰的僱員人數包括兩名由我們指派到印尼奔騰的中國僱員，彼等已與三航奔騰海洋訂立僱傭合同。我們已為該兩名僱員購置中國及印尼兩地的相關保險。
2. 汶萊奔騰的僱員人數包括17名由我們指派到汶萊奔騰的中國僱員，彼等已與三航奔騰海洋訂立僱傭合同。我們已為該17名僱員購置中國的相關保險。

業 務

物業

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無擁有任何物業。我們自關連人士三航奔騰建設租賃約1,103平方米的物業作為辦公室。有關我們與三航奔騰建設的租賃安排的進一步詳情，請參閱本文件「關連交易－獲全面豁免持續關連交易－租賃協議」一節。

法律訴訟及監管合規

我們須遵守中國、汶萊及印尼的法律法規，且受各級監管機關的監督，並須維持若干執照、許可證及批文方可營運我們的設施及進行業務。我們的業務經營須遵守該等國家的相關法律及法規概要載於本文件「監管概覽」一節。我們的中國法律顧問、印尼法律顧問及汶萊法律顧問均確認，我們已就我們在中國、汶萊及印尼的業務經營取得所有所需的相關執照、許可證及批文，而有關執照、許可證及批文於最後實際可行日期仍然有效及生效。

於往績記錄期間及直至本文件日期，三航奔騰建設涉及兩宗待決訴訟。下表載列該等訴訟的詳情：

訴訟性質	申索金額	現狀
1. 三航奔騰建設與一名分包商有關所進行分包工程的合同糾紛	人民幣190,912元 (計息)	三航奔騰建設已於2018年2月向分包商結付申索金額；據董事所知，分包商已於2018年7月27日向武漢海事法院提出撤回申索

業 務

訴訟性質	申索金額	現狀
2. (i) 三航奔騰建設就一名客戶於一個港口基礎設施項目的未償還工程款提出訴訟	(i) 人民幣4,699,616元	(i) 寧波海事法院頒令(a)客戶向三航奔騰建設支付人民幣4,390,085元的未償還工程款(計息)；及(b)三航奔騰建設向客戶支付人民幣450,000元的維修費用；雙方向高等法院提出上訴並駁回，而人民幣3,936,025元凍結於客戶的銀行賬戶
(ii) 同一名客戶就三航奔騰建設於一個港口基礎設施項目的建設工程質量提出訴訟	(ii) 人民幣8,280,359元	(ii) 寧波海事法院頒令三航奔騰建設向客戶支付人民幣1,353,942元的金額，而客戶已向高等法院提出上訴

考慮到上述向不再為本集團一部分的三航奔騰建設提出的待決訴訟的性質及法律後果，中國法律顧問認為，該等未償還申索個別或整體地將不會對我們的財務狀況或經營業績造成重大不利影響。然而，我們已就該兩宗待決訴訟作出約人民幣3.3百萬元的撥備。

除上文所批露者外，於最後實際可行日期，據董事所知，本集團成員公司概無涉及任何重大訴訟、申索或仲裁，且本集團任何成員公司亦無任何待決或面臨有關重大訴訟、申索或仲裁。

業 務

印尼奔騰的不合規情況

於往績記錄期間，我們於印尼的業務營運有若干不合規情況，包括：

- (i) 有關印尼奔騰註冊成立及港口基礎設施項目的七份合同未遵守2009年第24號法第31條有關國旗、國語、國徽及國歌的法規(Article 31 of Law No. 24 Year 2009 on National Flag, Language, Emblem and Song)以印尼語言書寫，而該等合同或被印尼法律視作無效且不可施行；
- (ii) 印尼奔騰擁有重型設備，而根據印尼人力部條例規定，該等設備須每五年進行測試，每年進行檢驗。印尼奔騰並無遵守人力部條例第PER.04/MEN/1985號持有若干重型設備（包括拖拉機頭、混凝土車及輪式裝載機）的有關證書，亦無遵守人力部條例第PER.09/MEN/VII/2010號持有重型設備操作人員的證書；及
- (iii) 印尼奔騰並無2003年第13號法第108條規定的公司條例。

在印尼法律顧問的協助下，(i)印尼奔騰及有關各方已訂立印尼語版本的上述七份合同，該等合同經追溯為於各合同的初始簽訂日期生效；(ii)印尼奔騰已根據人力部條例第04/1985號及人力部條例第09/2010號取得重型設備證書及重型設備操作人員證書以實工作健康及安全規定，作證見：(i)日期為2018年6月8日的560/DTKT.V/WAS/500/2018號函件，內容有關混凝土混合機連底盤編號DAD14739及發動機編號1513F006136的證書；(ii)日期為2018年6月8日的560/DTKT.V/WAS/501/2018號函件，內容有關混凝土混合機連底盤編號DAD14577及發動機編號1513F006132的證書；(iii)日期為2018年6月8日的560/DTKT.V/WAS/498/2018號函件，內容有關輪式裝載機連序號XUG0300KKGCB03648的證書；及(iv)日期為2018年6月8日的560/DTKT.V/WAS/499/2018號函件，內容有關拖拉機頭連底盤編號MJEFM8JNK9JM18210及發動機編號J08ELJFJ20552的證書，前述所有文件均由北蘇拉威西省(Sulawesi Utara)政府人力及移民辦公室發出；及(iii)印尼奔騰其後發佈其公司條例且已得到人力部的批准，作證見2018年5月14日頒佈的2018年度雅加達人力及移民辦公室第1415號政令(Decree of the Office of Manpower and Transmigration in DKI Jakarta No. 1415 Tahun 2018)。

我們的印尼法律顧問確認，我們已經改正全部上述不合規情況，且其後始終遵守印尼的相關法律及法規。我們的印尼法律顧問亦認為上述不合規情況不會使我們面臨印尼有關機關的任何處罰或執法，亦不會對我們於印尼的業務經營產生任何不利影響。

業 務

董事及獨家保薦人對不合規情況的意見

董事確認，上述不合規情況本質上乃主要由於我們缺乏對相關印尼法律及法規的認識而引致，概無任何不合規情況乃由於任何董事的不誠實或誠信缺失而產生。董事認為概無該等不合規情況將對我們於印尼的業務經營產生任何重大不利影響，且不應因該等事件而質疑我們的董事能力或其根據上市規則第3.08或3.09條擔任上市公司董事的適宜性。經作出一切合理盡職審查後，獨家保薦人同意董事意見。此外，董事發現上述不合規事宜後，已在印尼法律顧問及其他有關專業顧問的協助下採取一切合理改正措施，以防止進一步不合規情況或任何該等不合規情況未來重複出現的可能性。

內部控制

董事會有責任確保本公司維持健全及有效的內部控制以隨時保障股東投資及本集團資產。我們已採納一系列內部控制政策及程序，旨在合理確保達致有效及高效營運、可靠財務報告及遵守適用法律及法規的目標。我們的內部控制系統摘要包括以下各項：

行為守則

我們的行為守則明確地向每名僱員傳達我們的價值、可接受的決策標準及我們的基本行為準則。

內部審計

我們的內部審計部門定期監察主要控制及程序，以向管理層及董事會保證內部控制系統按計劃運作。董事會轄下審計委員會負責監督內部審計職能。

收回應收款項

為將信貸風險降至最低，我們致力嚴控未收回應收款項。高級管理層定期監控貿易、票據及質保金應收款項賬齡，同時亦已採取旨在管理貿易、票據及質保金應收款項賬齡的措施。為提升日後應收款項收款情況並縮短賬齡，自2017年12月起，我們亦已實施收回應收款項內部控制政策。進一步詳情請參閱本文件「財務資料－匯總資產負債表若干項目－貿易及其他應收款項」一節。

業 務

遵守上市規則及相關法律法規

我們將持續監察遵守相關法律法規的情況，高級管理層團隊將與僱員緊密合作採取所需行動，以確保我們遵守相關法律法規。我們亦將繼續安排由我們的香港法律顧問就上市規則向董事、高級管理層及僱員提供的多項培訓，包括但不限於企業管治及關連交易，以及中國法律顧問對中國法律及法規等方面的培訓。

對於維持我們的主要執照及許可證，我們亦已取得我們持有相關業務執照及許可證的相關司法權區的法律顧問的意見，包括但不限於財務、技術及管理要求。我們已指派執行董事王秀春先生監察本集團持續遵守有關規定、我們所有執照及許可證的相關到期情況，以及按照相關主管部門的要求及時重續該等執照及許可證。

董事及獨家保薦人對內部控制的意見

鑒於本集團採納的內部控制措施（主要措施載於本節上段），董事認為，我們已制定足夠內部控制程序及政策防止本集團日後發生任何不合規事件。此外，鑒於上述預防措施，董事認為本集團已制定足夠有效的內部控制程序。獨家保薦人同意董事的看法。此外，未來我們將委聘外部專業顧問就合規事宜向我們提供意見。董事認為上述措施將足以防止日後發生不合規事件。

風險管理

我們風險管理程序的最終目標是識別並專注於業務營運問題，消除阻礙我們成功的障礙。我們的風險管理程序以識別與我們的公司戰略、目標及業務營運相關的重大風險為出發點。我們已採納風險管理政策以評估風險可能性及潛在影響，然後按優先次序就每項風險制訂相應的緩解計劃。我們為僱員提供風險管理培訓，鼓勵全方位的風險管理文化，確保所有僱員認知並負責管理風險。我們各營運部門負責識別及分析有關其職能的風險。

業 務

我們的審計人員、董事會審計委員會以及董事會負責監督風險管理政策於公司層面的落實情況，讓各營運部門（如定制及開發、質量控制、採購及銷售）攜手合作應對不同職能之間的風險問題。有關董事會審計委員會及董事會成員的資質及經驗的詳情，請參閱本文件「董事、高級管理層及僱員」一節。

競爭

中國的港口、航道及海洋工程市場成熟，且受到嚴格規管。一般而言，競爭因素包括施工經驗、技術及人才、成本和質量控制以及客戶關係。進入該市場的部分主要門檻包括資質門檻、經驗門檻、資本投資門檻及人才門檻。有關港口、航道及海洋工程行業概覽、我們經營業務所在各個市場的進入門檻及競爭格局的詳情，請參閱本文件「行業概覽」一節。