

業 務

概覽

本集團為香港海事服務供應商，擁有逾20年營運歷史。本集團所提供服務包括：(i) 船舶租賃及相關服務；及(ii) 船舶管理。於往績記錄期間，本集團所有收入均來自香港，並以港元計值。根據易普索報告，本集團於二零一七年在香港本地船舶租賃行業擁有的市場份額約為4.2%。

本集團的船舶租賃及相關服務可進一步分為三個分部，即(i) 定期租船，指在特定時期內以月租、日租或時租基準租賃船舶；(ii) 航次租船，指租賃船舶作特定航程航行；及(iii) 其他相關服務，例如提供船員、海事諮詢服務及船隻維修及保養服務。本集團的船舶管理服務指日常業務營運，以及為第三方所擁有船舶提供維修及保養服務。

下表載列於往績記錄期間按業務分部劃分的本集團收入分析：

	截至三月三十一日止年度						截至九月三十日止六個月			
	二零一六年		二零一七年		二零一八年		二零一七年		二零一八年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
船舶租賃及相關服務										
— 定期租船服務	114,896	77.5	126,648	66.5	160,131	75.2	83,935	74.7	65,886	72.0
— 航次租船服務	13,705	9.2	20,716	10.9	12,110	5.7	6,663	5.9	3,519	3.8
— 其他相關服務	8,466	5.7	15,280	8.0	15,551	7.2	9,442	8.4	9,354	10.2
小計	137,067	92.4	162,644	85.4	187,792	88.1	100,040	89.0	78,759	86.0
船舶管理	11,306	7.6	27,748	14.6	25,256	11.9	12,377	11.0	12,781	14.0
總計	148,373	100.0	190,392	100.0	213,048	100.0	112,417	100.0	91,540	100.0

於最後實際可行日期，本集團的船隊共有54艘船舶，包括20艘自營船舶及34艘租賃船舶，其中49艘船舶屬於定期租船業務項下運作，而五艘船舶則於航次租船業務項下運作或待機。於二零一八年九月三十日，本集團僅就兩艘專用貨櫃船訂有一份具法律約束力船舶管理合約。有關本集團的近期發展，請參閱本文件「概要－近期發展」一節。

業 務

競爭優勢

董事相信，下列競爭優勢讓本集團於其競爭對手中得以脫穎而出，並使本集團能夠繼續增長並提高盈利能力：

在香港海運服務業擁有強大影響力及良好的業績記錄

本集團於一九九四年十一月成立，並在香港海運服務業積累逾20年經驗。在其過往營運中，本集團曾為香港各項重大基建項目提供船舶租賃服務，如港珠澳大橋項目、三跑項目及沙洲污染泥卸置設施。根據易普索報告，於二零一七年，本集團在香港本地船舶租賃行業的市場份額約為4.2%。董事相信，本集團在海運服務業有強大影響力及良好的往績記錄，讓本集團於其競爭對手中脫穎而出。

全面的船隊及與第三方船東的良好關係

本集團的船隊包括拖船、小輪、非自航駁船及工作船等多種類型的船隻。董事認為，本集團多元化的船隊能讓本集團應付其客戶的不同需要，使客戶可省卻協調多個船隻供應商的工作，從而令本集團有別於其競爭對手。於最後實際可行日期，本集團的船隊由20艘自營船及34艘租賃船舶組成。本集團已與第三方船東建立穩健關係。於往績記錄期間本集團的五大船舶供應商之中，其中六名與本集團擁有最少四年的業務關係。董事認為，與其主要船舶供應商建立關係能讓本集團維持穩定的船舶供應。

穩健且經驗豐富的管理團隊擁有豐富的行業知識及專業知識

董事相信，本集團高級管理團隊的專業知識，經驗及行業知識對本集團的發展起重要作用。溫先生為本集團執行董事兼共同創始人，在香港海運服務業擁有逾20年經驗。溫先生目前在海事處本地船隻諮詢委員會及港九電船拖輪商會有限公司擔任若干公職。MKK Marine的董事張先生在海運服務業擁有約30年經驗，而彼現時於海事處本地船隻諮詢委員會及港口行動事務委員會擔任若干公職。有關彼等的履歷詳情，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

於最後實際可行日期，本集團有31名持有本地合格證明書－船長的員工及40名持有本地合格證明書－輪機操作員的員工，而本集團的22名員工同時持有本地合格證明書－船長及本地合格證明書－輪機操作員。董事認為，本集團管理團隊及員工的行業知識及專業知識，是維持本集團高質素服務的關鍵因素。

業 務

業務策略

本集團的主要業務目標是實現其現有業務的可持續增長，並透過執行以下策略加強本集團能力以把握更多商機：

擴充本集團的船隊及取得具吸引力業務機會的能力

董事認為，本集團來自船舶租賃及相關服務分部的收入取決於本集團的可運用船隊。於往績記錄期間，本集團以自營船舶及租賃船舶提供其船舶租賃服務。於最後實際可行日期，本集團的船隊合共擁有54艘船舶，其中20艘船舶由本集團所擁有，而34艘船舶由第三方船東擁有並租賃予本集團。於最後實際可行日期，於54艘船舶中，49艘已根據定期租船租賃予本集團客戶，而其餘五艘乃預留作航次租船服務或留作備用。根據截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年及截至二零一八年九月三十日止六個月本集團船舶租賃的時間，本集團的自營船舶使用率分別約為97.8%、93.7%、90.7%及90.2%。於往績記錄期間，視乎本集團於關鍵時間的財務資源，本集團能夠收購四艘容量平均的船舶，包括兩艘小輪、一艘拖船及一艘乾貨貨船，總噸位分別約為36.50噸、67.70噸、134.14噸及246.00噸，而成本分別約為0.7百萬港元、0.5百萬港元、1.7百萬港元及4.3百萬港元。董事認為，為提升本集團於本地船舶租賃行業的競爭力及迎合市場的需求，本集團需要收購額外的船舶。本集團計劃收購(i)較本集團已收購的船舶擁有更大容量及質素(就總噸位、載貨量及船舶材料而言)的額外拖船、小輪及工作船；及(ii)更多種類的船舶，如錨船、起重躉船及平面躉，為促進香港海事建設的常見船舶種類。因此，預期本集團將予收購的各類船舶的成本相對較高，介乎約0.7百萬港元至8.0百萬港元。將予收購船舶的實際成本及數目將視乎市價、船舶的種類及規格而定。

儘管本集團可向第三方供應商聘用額外船舶，董事認為，收購船舶可為本集團帶來更高靈活性，對其船隊管理的控制更佳，並減低本集團無法與其船舶供應商續簽租船合約的風險。此外，董事相信，收購額外船舶而非聘用船舶能夠大幅減省成本，從而進一步提升本集團長期的利潤率。在評估本集團收購船舶的成本效益時，董事根據使用本集團將予收購船舶的定期租船服務的預計毛利率與使用第三方供應商船舶者作比較進行假設性減省成本分析。於往績記錄期間，由於本集團的船舶租賃及相關服務主要受提供定期租船服務所帶動，就說明而言，董事僅就本集團將予收購船舶提供定期租船服務進行有關減省成本分析。為免生疑，由於在提供定期租船服務期間會視乎資源可用性交替使用自營船舶及第三方供應商租賃船舶，本集團無法分辨其就自營船舶及第三方供應商租賃船舶產生的收入所產生的實際歷史成本。

業 務

因此，董事透過比較下列金額進行假設性減省成本分析：(i) 租賃本集團將予收購船舶的定期租賃服務的預期利率，此乃根據現時就每艘船舶收取本集團客戶的每月定期租船收入所計算，並經下列各項所扣減：(a) 按當前市價每艘船舶的收購成本產生的每月折舊費用，此乃根據根據直線法及每艘船舶的預期使用年期20年所計算；及(b) 每艘船舶的每月經營開支如船員成本以及維修及保養；及(ii) 自船舶供應商租賃的船舶的定期租船服務的預期利率，此乃根據現時就每艘船舶向本集團客戶收取的每月定期租船收入所計算，並經下列各項所扣減：(a) 船舶供應商根據當前市價收取每艘船舶的每月租賃成本；及(b) 每艘船舶的每月經營開支如船員成本以及維修及保養。根據假設性成本節省分析，使用本集團將予收購的拖船、小輪及工作船(為往績記錄期間最常用船舶)的定期租船服務的預計每月毛利率分別約為43.5%、35.3%及43.2%，而使用自第三方供應商租賃的該等船舶的預計每月毛利率則分別約為15.8%、11.8%及16.0%。

預計現時12艘船舶中三艘為新建，而其餘九艘為購自第三方供應商的二手船舶。除本文件「概要－近期發展」一節所披露者外，於最後實際可行日期，本集團並無識別任何特定目標二手船舶作收購。下表列示本集團現時收購額外船舶的計劃，惟可能根據市場價格及市場船舶可用程度而有所變動，而預期年度減省成本乃按上文所述的基準預計：

預計期間	將予收購船舶數目及類別	預計概約收購成本總額 (港元)	截至三月三十一日止年度 概約預期年度減省成本	
			二零二零年 (港元)	二零二一年 (港元)
二零一九年 第二季度	發出購買訂單建造三艘新船，包括1艘拖船、1艘小輪及1艘工作船。預期該等新建船舶可於二零二零年第一季度用作營運。	9.0百萬，於發出購買訂單時全數支付	不適用	1.8百萬
二零一九年 第三季度	四艘二手船舶，包括1艘拖船、1艘起重躉船、1艘平面躉及1艘錨船。	20.5百萬	2.9百萬	3.8百萬
二零一九年 第四季度	五艘二手船舶，包括1艘拖船、1艘起重躉船、1艘平面躉、1艘小輪及1艘工作船。	22.5百萬	921,000	3.7百萬

業 務

誠如上文所述，截至二零二零年及二零二一年三月三十一日止年度透過收購額外船舶的預期年度減省成本分別約為3.8百萬港元及9.3百萬港元。董事認為，有關預期減省成本主要由於以下各項所產生：(i) 自營船舶產生的折舊開支一般低於本集團收入成本的其他部分，於往績記錄期間僅佔本集團收入成本的小部分少於2%；及(ii) 船舶租賃成本減省一般歸納為本集團船舶供應商收取的溢價的一部分。因此，董事認為長遠而言收購額外船舶對本集團而言更符合成本效益。

根據易普索報告，香港本地船舶租賃行業預計於二零一八年至二零二二年以複合年增長率約1.4%穩定增長，與二零一三年至二零一七年的過往增長率複合年增長率約1.5%相若。儘管預期香港本地船舶租賃行業於二零一八年至二零二二年的增長放緩，政府展開的進行中海事相關基建項目及規劃中海事相關基建項目(尤其是填海)將持續帶動本地船舶行業增長，因此，董事認為本集團船舶租賃服務的潛在客戶需求將增加。具體而言，本集團已逐步將從其船隊從已於截至二零一八年九月三十日止六個月大致完成的港珠澳大橋項目重新分配，以支持預期於二零二三年落成的三跑項目及香港其他大型基建項目，例如預期於二零三三年竣工的綜合廢物管理設施第一期工程、預期於二零二三年竣工的東涌新市鎮擴展項目—填海及前期工程及預期於二零二二年竣工的將軍澳跨灣連接路項目。綜合廢物管理設施第一期項目、東涌新市鎮擴展項目—填海及前期工程及將軍澳跨灣連接路項目所租賃船舶數目分別由二零一八年三月三十一日的兩艘、兩艘及零艘增至最後實際可行日期分別四艘、五艘及兩艘，而三跑項目所租賃船舶數目由二零一八年三月三十一日的28艘減至最後實際可行日期23艘，然而，隨著上述項目工程取得進展，董事相信對本集團船舶租賃服務的需求亦將有所增加。根據過往就多項海事相關基建項目與客戶交易的經驗，董事明白客戶視乎工程進度及項目時間表開出補充工作訂單，或按階段訂立新合約以延長租賃期的做法為常見慣例。儘管上述項目的部分租賃期預期將於二零一九年屆滿，但鑒於(i) 本集團在向海事相關建設工程提供船舶租賃服務方面有良好記錄；(ii) 該等項目僅開始約一至兩年，預期將於二零二二年竣工；及(iii) 於往績記錄期間，本集團概無與客戶發生任何重大合約糾紛，故董事認為本集團將能夠自客戶取得連續工作訂單／新合約。為使本集團能夠靈活地同時分配船隊，以防各大型項目的工程重疊，董事相信本集團有必要擴充其船隊，以助本集團應付客戶不斷增長的需求。

業 務

除本集團定期租船服務的招標外，潛在客戶一般會提供若干資料，例如所需船隻的數目及類型，估計的租船期／航程詳情等，並要求本集團提供租船服務報價。為客戶報價以供考慮之前，本集團將考慮(其中包括)相關服務時間的可用船舶，包括自營船舶及租賃船舶。倘本集團船隊的船舶數目未能應付客戶要求的船舶數目，則在客戶同意下，本集團僅會提供可用船舶數目的報價。因此，無法計算於往績記錄期間內因船舶短缺而本集團未能取得的收入金額。董事認為，本集團就擴展業務而能夠進行的項目／工作訂單數目，取決於本集團可動用的船隊及人力資源。

此外，本地船舶租賃行業的競爭形態被視為分散。如易普索報告所述，於二零一七年，本集團過去以收入計算所佔市場份額約為4.2%。董事認為，本集團的自營船隊的利用率相對較高，並於往績記錄期間接近全船隊運作。為了在本地船舶租賃行業中佔據更大的市場份額，董事認為，於本集團的船隊中添置自營船舶可使本集團(i)提升其承接更多商機的能力；如上文所述，考慮到本集團可承接的租船合約／工作訂單數目在很大程度上取決於本集團可動用的船隊，而本集團的自營船隊於往績記錄期間內的使用率已接近飽和，長遠而言，擴大船隊規模可讓本集團得以應付新客戶或現有客戶對定期租船及航次租船的需求；(ii)提高其競爭力，提供更廣泛容量(按總噸位、承載量及船舶建造材料計)的船隊，以及增加各類型船舶以靈活地滿足本集團客戶的不同需求並支持其香港海事工程項目，從而開拓新機會；(iii)就本集團的船舶租賃服務提供更具競爭力的價格以吸引新客戶或現有客戶，原因為如上述假設性減省成本分析所示，預期本集團可享有減省成本效應；及(iv)取得本集團客戶的信任，董事相信擴充船隊及更靈活地部署船舶以提升服務質素，可進一步鞏固本集團的業內聲譽及增加未來商機。因此，董事相信，本集團可透過收購額外船舶增加其在業內的市場份額。

業 務

設立船塢以提供船舶維修及保養服務

本集團計劃於香港設立船塢，為其自營船舶及第三方船舶提供維修及保養服務。於往績記錄期間，本集團為其客戶提供船舶維修及保養服務，亦自第三方供應商為其自營船舶購買維修及保養服務。截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年及截至二零一八年九月三十日止六個月，本集團產生的維修及保養開支分別約為5.8百萬港元、7.2百萬港元、7.3百萬港元及4.0百萬港元，分別佔本集團收入成本約5.0%、5.1%、4.8%及6.6%。

於往績記錄期間，本集團擁有四名擁有相關船舶維修及保養經驗的技術支援員工，並能夠於船上提供簡單維修及保養服務，如清潔或更換船舶小型組件。就大型船舶維修及保養(如推進器維修或翻新整艘船舶)而言，本集團已於香港或中國聘用第三方服務供應商提供人力、相關機械及設備以及船舶停泊處，而本集團的技術支援員工則負責監督及監察程序。因應香港第三方服務供應商的可用性，本集團偶爾需運輸其船舶(包括自營船舶或第三方船舶)至第三方服務供應商位於中國的船塢進行維修及保養，因而產生額外成本。據此，董事認為，設立船塢可為本集團的自營船舶提供穩定的維修及保養服務，從而提升本集團維修及保養計劃的靈活性，並減低本集團的成本。

於往績記錄期間，本集團向其船舶供應商及第三方客戶提供船舶維修及保養服務。除本集團的自營船舶外，董事認為，本集團的主要目標為於設立船塢時繼續滿足其船舶供應商對船舶維修及保養的需求，並進一步於擁有龐大需求的市場取得業務機會。截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年，本集團分別確認來自提供船舶維修及保養服務的收入約19,000港元、688,000港元、1.0百萬港元。鑒於多年來本集團船舶維修及保養收入有所增加，董事認為，設立船塢可使本集團為市場的其他船舶提供維修及保養服務，從而使本集團的收入流多元化。

根據易普索報告，預測本地船舶維修及保養服務行業的總產值增長相對維持穩定，複合年增長率約為2.2%，由二零一八年約787.8百萬港元增加至二零二二年約859.5百萬港元，而多項市場推動力將持續帶動香港本地船舶維修及保養服務行業的增長。根據易普索報告，持牌船舶(包括第一類別、第二類別、第三類別及第四類別船舶)的總數由二零一二年16,282艘增加至二零一七年18,712艘，按複合年增長率約2.8%上升，而香港僅約有70個船塢提供維修及保養服務。此外，由於相關香港海事規例要求每艘於香港水域運作的船舶須進行強制性定期檢驗，以及預期用作支援進行中及未來海事建設項目如三跑項目及「東涌新市鎮擴展」項目的本地船舶數目將會有所增長，持續使用量將導致船舶損壞率增加，預

業 務

期將進一步帶動香港船舶維修及保養服務的需求。根據本地船業協會，船東一般會提早約一至兩個月前安排維修及保養服務，而視乎服務範圍，船舶維修及保養服務一般需時一週至數個月不等。基於本地持牌船隻老化，其中第一類別、第二類別、第三類別及第四類別持牌船隻的平均船齡分別為24年、20年、17年及10年，最高船齡分別為60年、61年、57年及51年，較舊船舶一般每年須進行最少一至兩次維修。因此，由於老化船舶及其零件的實際狀況將持續退化，預期老化船舶維修及保養工作的需求將有所增加。

透過設立配備所有必需機械、設備及人手的自營船塢，董事認為不僅可讓本集團為其船隊提供服務，亦讓本集團可藉由為其他類別的本地持牌船舶提供維修及保養服務而取得更大部分市場份額。董事預期，本集團將於設立船塢後提供船舶維修及保養服務予所有本地船舶種類，如本地持牌船舶第一及第二類別，包括拖船、小輪、工作船、非自航駁船；以及本地持牌船舶第三及第四類別，包括漁船及遊樂船。此外，根據《商船(本地船隻)條例》，本地船舶有責任定期取得有效驗船證明書及檢驗證書作證明，因此，本地船舶將定期進行檢驗，任何故障或損壞船舶組件需作出維修以確保通過驗船或檢查，為香港的本地船舶維修及保養服務創造可持續需求。

經計及(i)所有本地船舶種類均需進行定期及／或緊急維修及保養服務以維持日常營運及安全；(ii)多個政府當局／部門均支持保留香港的船塢，原因如下文進一步討論；(iii)倘本集團的船隊於其位於香港的船塢進行維修及保養服務，則更能符合成本及時間效益，而本集團亦能吸引不願意運輸船舶至中國進行維修及保養服務的新客戶；及(iv)本集團擁有逾20年營運歷史，以及在香港多個主要海事相關基建項目提供船舶租賃服務方面擁有良好往績，有關良好往績及過往經驗使本集團從行內競爭者中脫穎而出。此外，管理團隊由溫先生所帶領，溫先生為執行董事、董事會主席兼本公司行政總裁，於海事服務行業中擁有逾20年經驗，並於本集團整體業務增長中擔任領導角色。利用溫先生於海事服務行業的業務網絡、經驗及深入瞭解，預期本集團能夠於市場吸引新客戶及探索更多潛在業務機會，因此，董事認為，市場將有龐大需求及可觀機會使本集團增長，從而支持本集團的業務策略及實踐計劃。

業 務

本集團計劃於香港租賃一塊土地作設立及營運船塢，預計每年租金約為1.0百萬港元。下表列示本集團現時透過使用部分[編纂][編纂]淨額設立船塢的計劃：

預計期間	詳情	預計概約成本 (港元)
二零一八年十二月底	就租賃一塊土地指定作船隻維修向政府遞交招標。	不適用
二零一九年第二季度	向政府取得土地租約。	不適用
二零一九年第三季度	透過聘用第三方承建商及收購相關機械及設備建立船塢。	合共21.0百萬(包括預計設計及建設成本約14.5百萬港及預計機械及設備成本約6.5百萬港元)
二零一九年第四季度	聘用21名僱員，包括七名機械及電子技師、四名金屬工人、四名維修及保養工程工人、兩名技術支援員工及四名行政支援員工。開始經營船塢。	首12個月10.0百萬(包括預計員工成本約9百萬港元及預計營運成本約1百萬港元)

根據登載於地政總署網站的短期租約招標預測，鴨脷洲海旁道兩幅土地(「建議地盤」)將於二零一八年十二月開放招標，其中(i)一幅土地的建議地盤面積約為889平方米；及(ii)另一幅土地的建議地盤面積約為1,981平方米。建議地盤擬用作船舶或船艇建造或船舶或船艇維修或兩者兼有(不包括建造及/或維修鋼製船舶或船艇)，建議固定租期為五年。視乎地政總署所公佈招標文件中的投標條件，董事擬於二零一八年十二月底就建議地盤向地政總署提交標書，原因為建議地盤的建議用途適合本集團建造船廠以營運船舶維修及保養業務的計劃。倘本集團獲得建議地盤的兩項投標，本集團將選擇最適合土地(就實際地盤條件，最終價格及地政總署提供的最終投標條件而言)建造船塢。經向地政總署查詢後，投標結果一般會在投標後三個月內公佈，董事預期，建議地盤的投標結果將於二零一九年第二季公佈。

業 務

經考慮以下各項，董事對於本集團將就設立船塢將予競投建議地盤的結果及能否覓得所需人手抱持樂觀態度：

- (i) 政府支持香港本地船舶維修及保養行業，以應付對船舶維修及保養服務日益增加的需求。誠如政府運輸及房屋局網站發布的二零一八年一月十日有關船舶維修及保養服務的新聞稿所述，政府一直致力發展海事、港口及航運業。為本地船舶提供及時與充足的維修及保養服務，以及培訓更多的船舶維修人才，對港口營運及安全，以及行業可持續發展至關重要；
- (ii) 為吸引及鼓勵年青人及在職人員接受培訓及成為熟練工人，以增加船舶維修業的勞動力供應，政府已於二零一四年設立「1億港元海運及空運人才培訓基金」項下的「船舶維修培訓獎勵計劃」，預期可吸引更多人才參與該行業；及
- (iii) 職業訓練局每年有修畢船舶修理相關行業(例如機械工程)的數百名畢業生，故董事相信市場上有穩定的勞動力供應。此外，董事計劃(a)透過香港勞工處及執行董事轉介，在市場上聘請經驗豐富且擁有相關船舶維修及保養知識的工作人員；及(b)營運學徒培訓計劃，聘請缺乏經驗但有意從事船舶維修行業的工作人員，為彼等提供跟隨本集團經驗豐富的技術支援人員的在職培訓，並贊助船舶維修相關的培訓課程。董事認為，本集團能夠獲得具備相關經驗與資格的足夠人手以經營船塢業務。

董事預計，於船塢設立及全面營運後，船舶維修及保養業務的除所得稅開支前純利率約為20%。預計除所得稅開支前純利率乃經以下基準而達致：(i)船舶維修及保養營運的預計年度收入，包括基本船舶停泊收入(根據當前市場收費)及預計船舶維修及保養收入(根據預計員工成本加預計利潤30%，此乃參考來自以下各項利潤較低者所釐定：(a)第三方供應商收取的船舶維修及保養服務過往價格；及(b)本集團進行有關船舶維修及保養服務預期員工數目成本)；(ii)營運擁有兩個港口的船塢，為期365日，預計本集團船塢使用率為90%；(iii)預計年度租賃開支約為1.0百萬元(根據一幅與本集團發展計劃面積相若的租賃土地的

業 務

已公佈租金開支)；(iv) 預計年度員工成本及營運成本約 10.0 百萬港元(根據每名員工職能的當前市場收費)；(v) 船塢發展成本總額約 21.0 百萬港元(根據第三方承建商提供的報價)中預計年度廠房及設備折舊開支(根據直線法及預計使用年期五年)；及(vi) 假設船舶零件及材料的可變成本將轉嫁予客戶。

執行董事溫先生擁有逾 20 年海事服務行業經驗，相信彼累積足夠船塢營運方面的知識，並將負責本集團船塢業務的整體管理，而本集團四名技術支援員工將分配作日常監察及營運船塢業務。因見上述因素，董事認為，透過設立船塢不僅有助減少本集團的長遠營運成本，亦可透過於香港提供船舶維修及保養服務為本集團創造穩定的收入。

進一步擴張本集團的人力及提升員工的技能

本集團的主要業務需要合資格人員營運及管理船舶。為迎合上述的本集團擴充計劃，本集團擬招聘 43 名額外員工，包括(i) 16 名船長、16 名輪機操作員及八名其他船員營運額外 12 艘本集團擬收購船舶；及(ii) 兩名技術支援員工及一名營運及採購員工應付本集團業務的預期擴張。

於往績記錄期間，本集團的每艘船舶規定由兩至三名船員操作，預期本集團將收購的其他船舶亦須遵守同一規定。因此，根據過往經驗，董事認為本集團目前計劃僱用的船員人數與過往船員人數相符。儘管本集團曾不時委託其分包商為船舶租賃服務提供人手以減輕若干行政負擔，惟隨著收購更多船舶，董事認為有需要聘請更多船員以維持對服務質素方面的最佳控制，董事亦相信此為長遠與客戶維持業務關係的業務價值之一。

為實行本集團的招聘計劃，本集團將透過於香港勞工處宣佈空缺以尋找合資格及具備經驗的船員。由於本集團執行董事及高級管理層於本地船舶租賃行業擁有豐富經驗及具備網絡，彼等亦將識別合資格及具備經驗的船員並轉介予本集團(如適用)。

此外，政府已實行若干措施推廣本地船舶租賃行業，例如引入於二零一四年「1 億港元海運及空運人才培訓基金」項下的「本地船舶業訓練獎勵計劃」，吸引香港年輕人完成經核准本地航海員訓練課程，加入本地船舶租賃業務，並鼓勵彼等獲得成為本地船長或輪機操作員的專業資格。於最後實際可行日期，本集團的兩名船員已根據有關獎勵計劃完成本地航海業相關培訓課程。作為本集團招聘計劃的一部分，本集團將持續尋找經核准本地航海員訓練學院的優秀畢業生加入本集團，並提供學徒訓練。

業 務

此外，本集團擬為相關員工出席技術講座及安全相關課程提供及作出安排，以提升彼等的技術知識及安全意識。有關培訓包括內部培訓以及外聘人士及培訓機構安排的課程。

本集團所提供服務

本集團為香港海運服務供應商。本集團所提供服務包括：(i) 船舶租賃及相關服務；及(ii) 船舶管理。於往績記錄期間，本集團的全部收入均來自香港，並以港元計值。

下表載列於往績記錄期間本集團按業務分部呈列的收入分析：

	截至三月三十一日止年度						截至九月三十日止六個月			
	二零一六年		二零一七年		二零一八年		二零一七年		二零一八年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
	(未經審核)									
船舶租賃及相關服務	137,067	92.4	162,644	85.4	187,792	88.1	100,040	89.0	78,759	86.0
船舶管理	11,306	7.6	27,748	14.6	25,256	11.9	12,377	11.0	12,781	14.0
總計	148,373	100.0	190,392	100.0	213,048	100.0	112,417	100.0	91,540	100.0

船舶租賃及相關服務

於往績記錄期間，本集團於香港提供船舶租賃及相關服務。下表為按類別呈列於往績記錄期間內船舶租賃及相關服務分部應佔本集團收入分析：

	截至三月三十一日止年度						截至九月三十日止六個月			
	二零一六年		二零一七年		二零一八年		二零一七年		二零一八年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
	(未經審核)									
定期租船服務	114,896	83.8	126,648	77.9	160,131	85.3	83,935	83.9	65,886	83.7
航次租船服務	13,705	10.0	20,716	12.7	12,110	6.4	6,663	6.7	3,519	4.5
其他相關服務	8,466	6.2	15,280	9.4	15,551	8.3	9,442	9.4	9,354	11.8
總計	137,067	100.0	162,644	100.0	187,792	100.0	100,040	100.0	78,759	100.0

業 務

定期租船

定期租船指在特定時期內按月租、日租或時租基準租賃船舶及僱用船員。就一般定期租船，本集團負責提供具備有效經營牌照的船舶、提供合資格船員以操作船舶，以及提供所需的維修及保養，而客戶則負責提供燃料及航程。

於往績記錄期間，本集團主要向香港的海事相關基建項目（如港珠澳大橋項目及三跑項目）的承建商提供定期租船服務。本集團就定期租船服務所提供的主要船隻類型包括(i) 拖船，其可拖拉其他船隻（尤其是非自航船隻）往返避風塘、項目地盤及客戶指明的其他工作地點；(ii) 小輪，其為工人提供往返陸地及海上項目地盤的交通運輸服務；及(iii) 其他船隻，如非自航駁船及工作船，以進行不同種類的水事建設工程。

航次租船

航次租船指租賃船舶及僱用船員以於兩個指定地點之間的特定航程航行。就一般的航次租船，本集團負責提供具備有效經營牌照的船舶及合資格船員操作船舶以及燃料。

於往績記錄期間，本集團提供航次租船服務予建築公司以提供交通運輸服務，並向物流公司提供建築物料海上物流服務。

其他相關服務

於往績記錄期間，本集團亦提供其他海事相關服務，如(i) 提供船員；(ii) 海事顧問服務，如提供(a) 船舶航行服務及(b) 協助停泊船舶服務；(iii) 船隻維修及保養服務及(iv) 提供船舶設計及改裝服務。

船舶管理

於往績記錄期間，本集團為兩艘專用貨櫃船提供船舶管理服務，有關貨櫃船每日二十四小時運作，將脫水污泥由昂船洲及其他指定地點運往位於屯門稔灣的污泥處理廠。本集團負責進行日常操作及維修保養服務。

業 務

本集團船隊

本集團船隊組成

本集團的船隊包括各類船舶，如拖船、小輪、工作船及非自航駁船等。下表列示本集團船隊中各類船舶的描述及功能：

船舶類別	描述及功能
拖船	拖船(或拖輪)是直接接觸或拖纜推動或拖拉的方式操縱其他船隻的一種船舶。
小輪	小輪乃為乘客來往各地提供運輸服務的船舶類別。
工作船	工作船是在以下場合使用的一種船舶：(i) 拖曳特殊用途船舶以進行填海工程；(ii) 協助貨櫃船停泊過程；(iii) 收集水樣本進行測試；及(iv) 在本地水域清除海洋垃圾。在香港註冊的工作船最多允許船上有四名船員。
非自航駁船	非自航駁船是一種平底駁船，用於將貨物、貨櫃或物料運輸至停泊船隻或將其自停泊船隻運出。非自航駁船為非機動船隻，由拖船拖拉或推動。在香港，非自航駁船廣泛應用於貨運物流，亦參與各種海事建設工程。
登岸浮躉	登岸浮躉是一種具有漂浮結構的停泊設施，用作停泊船隻或協助上落船。
乾貨貨船	乾貨貨船設計為用作裝載大批未包裝貨物的一種船舶，主要運輸煤炭、礦石、穀物、水泥及其他大批乾貨。
多用途船隻	多用途船隻主要用於提供客運服務。該類船舶的設計可根據各種航程目的作量身定制，例如為海事建設工程運輸工人及設備以及在本地水域運輸貨物。在香港註冊的多用途船隻的載客量一般介乎 12 名至 60 名乘客。

業 務

下表列示本集團旗下部分自營船舶：

拖船



Yun Lee



Yun Shing 18

小輪



Aqua 26



Aqua 3

業 務

工作船



YLM-01



Yun Kee

登岸浮臺



Yun Tak

乾貨貨船



力威

於最後實際可行日期，本集團的船隊包括20艘自營船舶及34艘租賃船舶，詳情如下：

船隻類型	自營船舶				租賃船舶				業務	
	船隻數目	平均船齡 (附註1) (年)	平均剩餘 會計使用 年期 (附註2) (年)	總噸位 範圍 (噸)	平均價值 (噸)	船隻數目	總噸位 範圍 (噸)	平均價值 (噸)	於往續記錄期間 的每月概約租賃費用 (附註3) (港元)	
									最低	最高
拖船	9	22.0	9.3	77.91-172.00	131.23	3	101.83 - 145.00	130.61	135,200	477,500
小輪	7	19.1	14.9	26.00-67.70	42.85	24	36.35 - 68.15	50.67	63,600	342,000
工作船	2	3.5	15.7	2.00-47.00	24.50	4	8.00 - 35.15	20.69	80,000	455,700
非自航駁船	—	不適用	不適用	不適用	不適用	1	2,250.00	2,250.00	109,700	681,500
其他	2	8.0	16.0	221.34-246.00	233.67	2	47.41 - 77.42	62.42	144,000	380,000
總計	20					34				

附註：

1. 自營船舶的船齡乃按向海事處首次註冊之日起計直至最後實際可行日期計算。租賃船舶的船齡因缺乏資料而未能計算。
2. 剩餘使用年期乃根據船舶的預計使用年期(即20年)減自彼等各自的收購日期起的服務年期。
3. 於往續記錄期間的最低及最高每月租賃費用乃按本集團於往續記錄期間實際收取的每月租賃費用計算，並無計及船隻的規格及其服務時間。

業 務

於最後實際可行日期，本集團擁有20艘自營船舶，而其平均年期及平均剩餘會計使用年期分別約為17.8年及12.6年。

於最後實際可行日期，本集團根據定期租賃擁有34艘租賃船舶，其中所有船舶的租賃期並無特定完結日期，原因為本集團與該等租賃船舶的船東之間訂立的租船協議並無列明租船期。由於實際租賃期可能因應本集團客戶的項目進度有所改變，因此本集團可能與其客戶延長船舶租賃期，以及要求第三方船舶供應商延長船舶租賃期。

於往績記錄期間，本集團並無終止任何船舶供應商的租賃船舶，亦無由於未能延長與第三方船舶供應商的租賃期而對本集團業務造成任何重大中斷。

本集團船隊使用率

基於本集團船舶租賃服務的性質，準確量化本集團船舶的使用率並不可行或不切實際。視乎各類租船服務的需求及本集團船隊的供應情況，本集團可指派船隊中任何船隻提供定期租船或航次租船服務。就本集團的定期租船服務而言，本集團客戶於租期內可全權決定船舶航程。因此，本集團的船舶可能會在租期內不時由客戶決定閒置。故此，由於本集團不可能記錄某一船舶在建設中建築地盤的使用或閒置時間，故無法準確確定每艘船舶的使用率。

僅供說明，根據每財政年度本集團自營船舶按定期租船租賃予客戶的日數，董事估計，本集團自營船舶於截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年及截至二零一八年九月三十日止六個月的使用率分別約為97.8%、93.7%、90.7%及90.2%。本集團船隊的使用率已於往績記錄期間減少，乃主要由於本集團自二零一六年六月起預留一艘自營船舶作航行服務。

就本集團的租賃船舶而言，本集團一般按個別項目委任船舶供應商提供船舶及船員，而本集團將給予14日預先通知終止其供應商提供的租賃服務，因此，董事認為，本集團於往績記錄期間已全面使用租賃船舶。

業 務

本集團所提供定期租船服務

往績記錄期間內確認收入最高的十大項目

下表載列按已確認本集團提供定期租船服務總收入計算於往績記錄期間內確認收入最高的十大項目：

編號	項目名稱	租賃船舶 數目 (附註1)	於二零一八年 九月三十日 的狀況 (附註2)	截至三月三十一日止年度已確認概約收入及佔已確認總收入百分比		截至二零一八年 九月三十日止六個月 已確認概約 收入總額		於往績 記錄期間 已確認概約 收入總額 千港元			
				二零一六年 千港元	二零一七年 千港元	二零一八年 千港元	二零一八年 千港元				
1.	港珠澳大橋項目 — 香港口岸(「香港口岸」) 與北大嶼山公路之間的高架行車道	共41艘船舶，包括： — 20艘非自航駁船 — 8艘小輪 — 7艘工作船 — 6艘拖輪	進行中	38.1	64,175	33.7	46,604	21.9	4,138	4.5	171,402
2.	港珠澳大橋項目 — 粵港水域分界與 觀景山之間一段	共21艘船舶，包括： — 13艘小輪 — 4艘拖輪 — 2艘登岸浮躉 — 1艘工作船 — 1艘非自航駁船	進行中	23.0	25,415	13.3	9,980	4.7	3,200	3.5	72,709
3.	三跑項目 — 深層水泥拌合 (「深層水泥拌合」)工程 (工程範圍3201)	共15艘船舶，包括： — 8艘小輪 — 6艘拖輪 — 1艘乾貨貨船	進行中	—	12,594	6.6	36,027	16.9	15,567	17.0	64,188
4.	三跑項目 — 主要填海工程3206	共8艘船舶，包括： — 5艘拖輪 — 3艘小輪	進行中	—	1,245	0.7	10,783	5.1	11,182	12.2	23,210
5.	港珠澳大橋項目 — 一人島	共10艘船舶，包括： — 4艘小輪 — 4艘拖輪 — 2艘非自航駁船	已完成	10,406	7,775	4.1	1,925	0.9	—	—	20,106
6.	三跑項目 — 深層水泥拌合工程 (工程範圍3202)	共6艘船舶，包括： — 4艘小輪 — 2艘拖輪	進行中	—	1,836	1.0	10,948	5.1	5,237	5.7	18,021
7.	三跑項目 — 深層水泥拌合工程 (工程範圍3203)	共6艘船舶，包括： — 4艘拖輪 — 2艘小輪	進行中	—	5,451	2.9	9,754	4.6	1,877	2.1	17,082

業 務

編號	項目名稱	租賃船舶 數目 (附註1)	於二零一八年 九月三十日 的狀況 (附註2)	截至三月三十一日止年度已確認概約收入及佔已確認總收入百分比				於往續 記賬期間 已確認概約 收入總額 千港元
				二零一六年 千港元	二零一七年 千港元	二零一八年 千港元	截至二零一八年 九月三十日止六個月 千港元	
8.	三跑項目 — 深層水泥拌合工程 (工程範圍3205)	共5艘船舶，包括： — 3艘小輪 — 1艘工作船 — 1艘乾貨貨船	進行中	—	39	5,933	4,843	10,806
9.	管理沙洲以東的海泥 卸置設施	共3艘船舶，包括： — 1艘小輪 — 1艘工作船 — 1艘多用透船隻	進行中	—	163	3,992	2,807	6,962
10.	上沙洲 — 飛機燃料管道工程	共5艘船舶，包括： — 4艘小輪 — 1艘拖輪	進行中	—	—	5,644	1,025	6,669
總計				101,005	118,693	141,590	49,867	411,155

附註：

- 指租期內所租賃船隻最高數量。
- 於二零一八年九月三十日的狀況指本集團是否已完成或仍然正在為有關項目的建築承建商提供船舶租賃服務。

業 務

於往績記錄期間，本集團收入約268.5百萬港元及134.9百萬港元分別來自港珠澳大橋項目及三跑項目。港珠澳大橋項目已於截至二零一八年九月三十日止六個月期間大致完成，而預期本集團就三跑項目提供的船舶租賃服務將於二零二三年完成。於往績記錄期間，視乎本集團與其客戶之間的價格磋商，本集團向作為港珠澳大橋項目承建商的客戶提供定期租船服務的年度毛利率約為17.1%至約19.9%，截至二零一八年九月三十日止六個月的毛利率約為16.7%，而向作為三跑項目承建商的客戶提供定期租船服務的年度毛利率則約為26.0%至約27.7%，截至二零一八年九月三十日止六個月的毛利率則約為33.1%。由於本集團已逐漸重新分配其港珠澳大橋項目船舶以支援三跑項目（預期於二零二三年竣工），故董事預期港珠澳大橋項目竣工後不會對本集團造成重大不利財務影響。於最後實際可行日期，本集團已向三跑項目租賃23艘船舶。

於二零一八年九月三十日的進行中的十大項目

於二零一八年九月三十日，本集團已根據定期租船向其客戶租賃49艘船舶。下表載列按租賃船舶數目計算本集團於二零一八年九月三十日提供定期租賃服務的進行中十大項目：

編號	項目名稱	預計租賃期完結 (附註1)	概約租賃費用總額 (附註2) 港元	於二零一八年九月三十日的租賃船舶數目	每艘船舶概約平均每月定期租賃費用 (附註3) 港元	截至二零一九年三月三十一日止六個月將予確認預計概約收入 (附註4) 港元
1.	三跑項目－主要填海工程	二零二零年十一月	37.0百萬	合共10艘船舶，包括： － 4艘拖船 － 3艘小輪 － 2艘工作船 － 1艘多用途船隻	283,000	10.2百萬
2.	三跑項目－深層水泥拌合工程 (工程範圍3201)	二零一九年四月	24.3百萬	合共8艘船舶，包括： － 6艘小輪 － 2艘拖船	205,000	9.8百萬
3.	管理沙洲以東的海泥卸置設施	二零二一年三月	17.8百萬	合共3艘船舶，包括： － 2艘小輪 － 1艘工作船	150,000	2.7百萬
4.	三跑項目－深層水泥拌合工程 (工程範圍3205)	二零一九年五月	15.9百萬	合共5艘船舶，包括： － 3艘小輪 － 1艘工作船 － 1艘乾貨貨船	172,000	5.2百萬

業 務

編號	項目名稱	預計租賃期完結 (附註1)	概約租賃費用總額 (附註2) 港元	於二零一八年九月三十日的租賃船舶數目	每艘船舶概約平均每月定期租賃費用 (附註3) 港元	截至
						二零一九年三月三十一日止六個月將予確認預計概約收入 (附註4) 港元
5.	三跑項目－深層水泥拌合工程 (工程範圍 3203)	二零一九年一月	11.2 百萬	1 艘拖船	320,000	1.3 百萬
6.	三跑項目－深層水泥拌合工程 (工程範圍 3202)	二零一八年十一月	9.3 百萬	合共 3 艘小輪	168,000	0.9 百萬
7.	綜合廢物管理設施第一期	二零一九年三月	9.0 百萬	合共 4 艘小輪	130,000	3.1 百萬
8.	港珠澳大橋項目－ 粵港水域分界與觀景山 之間一段	二零一九年三月	3.2 百萬	合共 2 艘小輪	124,000	1.5 百萬
9.	東涌新市鎮擴展－填海及前期 工程	二零一九年七月	3.1 百萬	合共 4 艘船舶，包括： －2 艘小輪 －1 艘工作船 －1 艘登岸浮臺	84,000	1.5 百萬
10.	港珠澳大橋項目－ 香港口岸與北大嶼山公路 之間的高架行車道	二零一九年三月	2.0 百萬	合共 3 艘船舶， 包括： －1 艘工作船 －1 艘小輪 －1 艘拖船	107,000	1.2 百萬

附註：

1. 本集團就上述各項進行中項目向一名或多名身為承建商的客戶提供定期租賃服務。預計租賃期完結指向相關客戶發出的現有獲授合約或工作訂單所示的原有租賃期完結，或本集團與相關客戶根據相關項目進度磋商所得的預計租賃期完結。實際租賃期完結將因應相關項目進度而有所變動。
2. 租賃費用總額乃以每月租賃費用乘以預計租賃期，每月租賃費用已列示各自於二零一八年九月三十日的現有獲授合約或工作訂單。
3. 為截至二零一八年九月三十日止月份的每月租賃費用總額除以有關項目所涉及的船舶總數，四捨五入至最接近的千位數。
4. 往績記錄期間後將予確認預計收入乃參考本集團於二零一八年九月三十日根據協定租賃期及每月租賃費用取得的現有合約或工作訂單所預計，且並無計及因不時合約／工作訂單續新導致租賃費及租賃船舶數目日期後出現變動。

業 務

董事預期截至二零一九年三月三十一日止六個月確認的收入將來自本集團於二零一八年九月三十日已取得的所有現有定期租船合約／工作訂單，惟並無計及因不時重續合約／工作訂單而導致租賃費用及租賃船舶數目的其後變動約43.3百萬港元。

於往績記錄期間後新取得的定期租船合約／工作訂單

於往績記錄期間後直至最後實際可行日期，本集團向本集團現有客戶取得若干新定期租船合約／工作訂單。下表載列於最後實際可行日期的新取得定期租船合約／工作訂單詳情，總租船費用超過1百萬港元：

項目名稱	租賃期	概約租賃費用總額 港元	於最後實際	每艘船舶	截至
			可行日期的	概約每月定期	二零一九年
		港元	租賃船舶數目	租賃費用	三月三十一日
				港元	止六個月
					將予確認預計
					概約收益
					港元
三跑項目－深層水泥拌合工程 (工程範圍3205)	二零一八年十一月至二零一九年四月 (附註1)	1.8百萬	1艘乾貨貨船	351,000	1.4百萬
將軍澳跨灣連接路	二零一八年十二月至二零一九年十二月	1.4百萬	不適用 ^(附註2)	115,000	345,000
東涌新市鎮擴展－填海及前期工程	二零一八年十二月至二零二零年一月	2.4百萬	1艘小輪	187,000	748,000
租借高速小輪服務	二零一八年十二月至二零一九年十一月	2.2百萬	1艘小輪	187,000	748,000

附註：

1. 工程訂單中並無訂明特定租賃期。董事相信，根據本集團管理層與客戶進行的磋商，本訂單的租賃期約為五個月。
2. 一艘小輪將自二零一八年十二月十日起開始租賃予相關客戶。

董事預期截至二零一九年三月三十一日止六個月確認的收入將來自本集團於最後實際可行日期新取得的所有定期租船合約／工作訂單，惟並無計及因不時重續合約／工作訂單而導致租賃費用及租賃船舶數目的其後變動約6.6百萬港元。

本集團所提供船舶管理服務

於二零一八年九月三十日，本集團僅就兩艘專用貨櫃船訂立一份具法律約束力的船舶管理合約。MKK Marine於二零一五年十月取得該合約，該合約營運期間為十年，估計服務結束日期為二零二五年三月，可選擇延期五年，直至二零三零年三月。本集團所提供服務

業 務

範圍包括(i)營運服務；及(ii)維修及保養工程。預計合約總額約為330.0百萬港元乃按預先釐定的每月收費率及營運期間15年計算，且並無計及每月付款的價格調整，其中約77.1百萬港元已確認為本集團於往績記錄期間的收入。

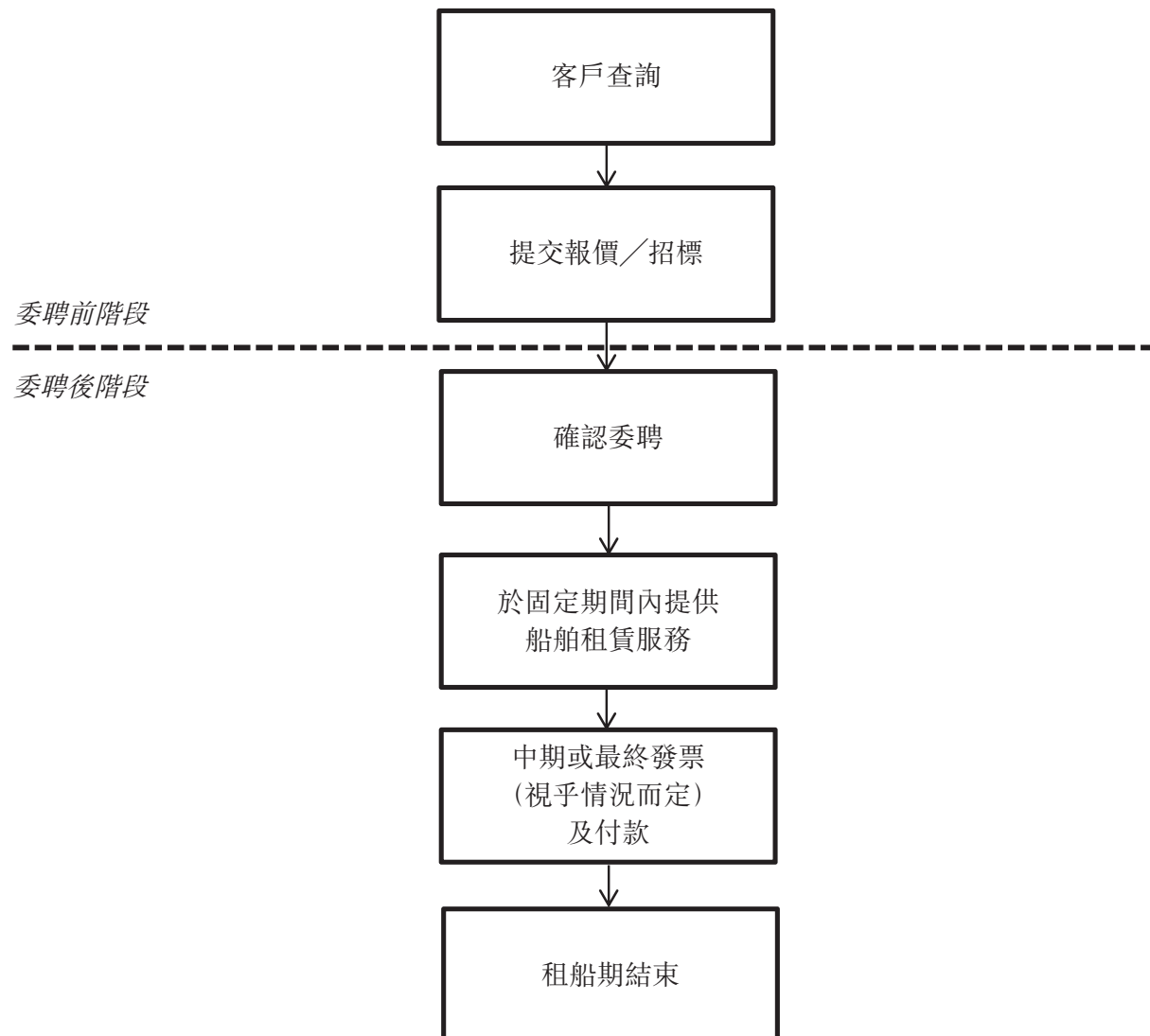
就營運服務而言，本集團負責船舶營運，包括提供所需船員、保險及工廠。於二零一八年九月三十日，兩艘船舶分別有16及16名船員，全部由本集團僱用及管理。就維修及保養服務而言，本集團負責船舶的維修及保養、船舶翻新及內務管理，以及安排合資格人員定期驗船。本集團亦負責確保船舶符合海事處規定的標準，並維持有效的香港本地經營牌照。

業務營運程序

租賃船舶

定期租船服務

下圖載列本集團定期租船服務的一般業務營運程序：



業 務

委聘前階段

本集團一般獲其潛在客戶邀請就其定期租船服務提供報價或遞交招標。潛在客戶將提供若干資料，如所需船舶的數目及類型、預計租期及開始日期等，並要求本集團就此提供報價。

本集團提交的一般報價／招標將包括但不限於(i)擬租賃船舶的數量及類型；(ii)每艘船舶的規格及船名；(iii)租船期及估計開始日期(如有)；(iv)每天的服務時間；(v)出租所收取的價格及明細；(vi)加班費用；(vii)付款條款；及(viii)終止安排。

本集團按個別項目釐定其定期租船服務價格。有關進一步詳情，請參閱本節「客戶一定價策略」分節。於收到本集團報價／招標後，潛在客戶可進一步與本集團磋商價格及條款。

委聘後階段

就本集團遞交的報價而言，潛在客戶可按其喜好(i)與本集團簽訂租船合約；(ii)共同簽署本集團的報價；或(iii)發出工程訂單以確認委聘。就本集團遞交的招標而言，潛在客戶一般透過刊發接受函件予本集團確認委任，並構成合約的一部分。倘需要第三方船舶及／或人手，本集團將與第三方船舶供應商及／或分包商訂立合約。

在定期租船服務方面，本集團負責為船舶提供人手以經營及管理船舶。客戶或本集團一般會互相提前通知實際開始日期。於租期內，客戶一般須承擔燃料開支及港口費用(如有)，並指揮船舶的目的地。於往績記錄期間，本集團定期租船服務的租期介乎一日至一年不等。於整個租期內，本集團負責船舶的營運及管理。倘船舶未能提供服務，本集團有責任安排具有類似規格的船舶作替換，並須在切實可行的情況下盡快通知客戶。

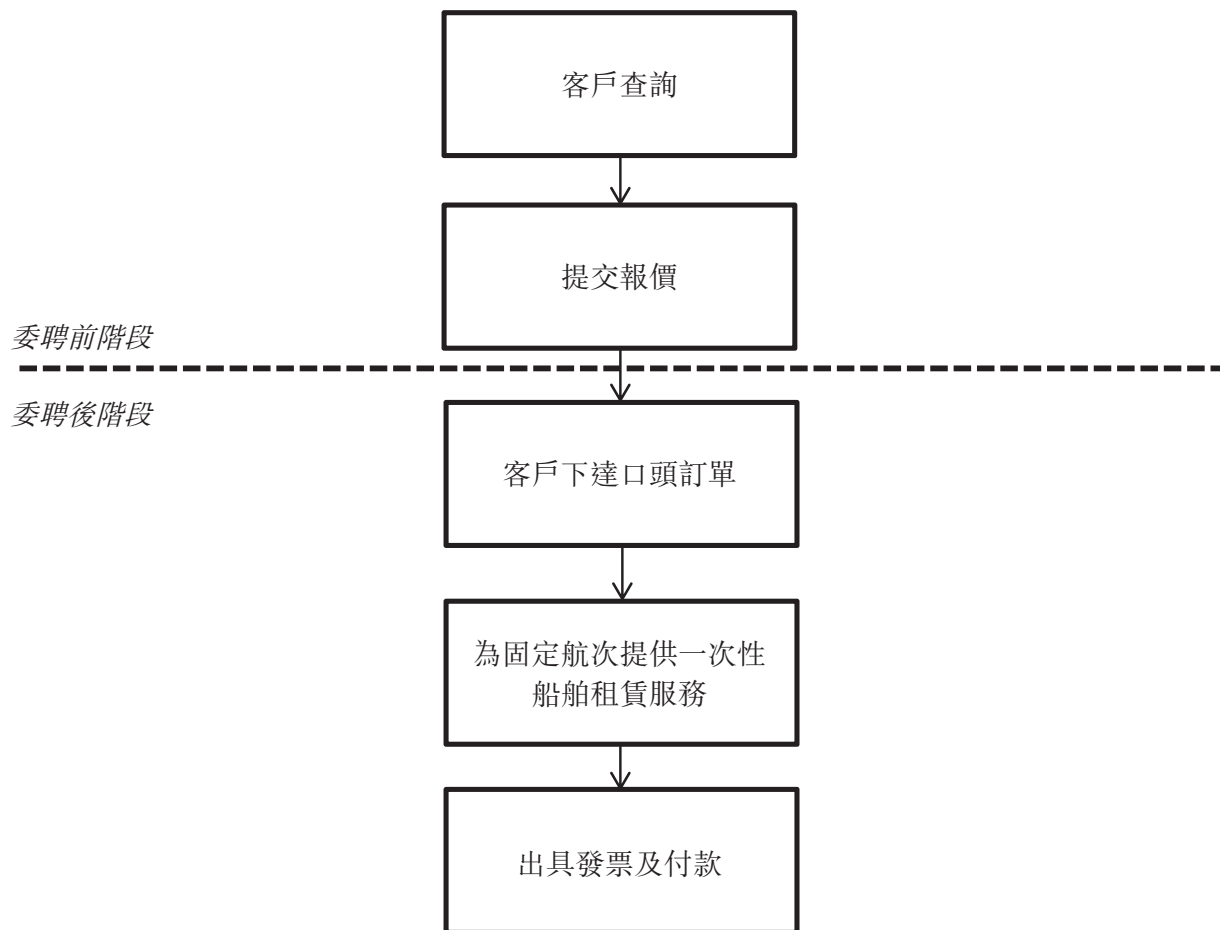
於租期內，本集團通常按月向客戶發出中期發票。對於租期較短的定期租船委聘(即少於一個月)，本集團將在租期結束時發出最終發票，而不是中期發票。本集團客戶須按照船舶租賃合約／共同簽署的報價或合約所載的信貸期結清發票。有關進一步詳情，請參閱本節「客戶—本集團合約的主要條款」分節。

業 務

取決於項目的進度，本集團客戶或會比原租期結束時間提前終止船舶租賃合約或延長租期。倘客戶有意終止船舶租賃合約，根據船舶租賃合約、工程訂單或共同簽署的報價內有關提前終止的相關條款，一般需要提前至少兩週通知本集團。為延長租期，本集團客戶或會以口頭方式提前通知本集團或發出補充工作訂單，如有需要，本集團可通知第三方船舶供應商延長租期。本集團亦會通知客戶延長定期租船服務的租期價格有否調整。除正常磨損外，倘發現船隻受損時，本集團將向客戶收取維修費用。

航次租船服務

下圖說明本集團航次租船服務的一般營運流程：



業 務

委聘前階段

與本集團的定期租船服務類似，要求航次租船服務的客戶一般會透過電話或電郵向本集團索取報價。為準備航次租船服務的報價，本集團將從潛在客戶取得若干資料，例如所需船舶的數量及類型、航程詳情及服務日期。

一般航次租船報價就各類不同規格的船舶、付款期限、等待的加班費用以及懸掛颱風信號時的額外費用釐定每航次的租船費用。就本集團的航次租船服務而言，燃料由本集團提供。根據客戶的特殊要求，本集團或會提供有效期為一年的報價，在此期間客戶可根據該報價中所載價格下達個別工作訂單。本集團按個別基準釐定其航次租船服務價格。有關進一步詳情，請參閱本節「客戶—定價策略」分節。

委聘後階段

潛在客戶在需要航次租船服務時，一般會透過發出工作訂單確認委聘或透過電話下達訂單。

於接到工作訂單後，本集團將安排船舶(包括船員以操作船舶)按客戶指示抵達指定地點工作。然後，船員將按照客戶指示執行航次租船服務。航次租船服務將在船舶抵達目的地時結束。

在航次租船服務方面，本集團一般按月向客戶出具發票，而發票須總結客戶在該月份下達的所有訂單或每艘船隻的訂單。對於一次性航次租船訂單，本集團將在服務完成後出具發票。本集團客戶須按照報價所載的信貸期結算發票。有關進一步詳情，請參閱本節「客戶—本集團合約的主要條款」分節。

於往績記錄期間提交的報價

於往績記錄期間，本集團主要透過向客戶提交報價進行船舶租賃業務。本集團在很小程度上就其船舶租賃服務提交標書予若干客戶(主要為政府部門)。截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年及截至二零一八年九月三十日止六個月，本集團分別向潛在客戶提交四份、三份、九份及四份標書，其中本集團分別成功取得一份、三份、兩份及零份合約。

業 務

下表概述於往績記錄期間本集團整體報價成功率：

	截至三月三十一日止年度			截至
	二零一六年	二零一七年	二零一八年	二零一八年 九月三十日 止六個月
提交報價數目	134	137	180	94
取得報價數目	96	77	83	29
報價成功率(%)	71.6	56.2	46.1	30.9

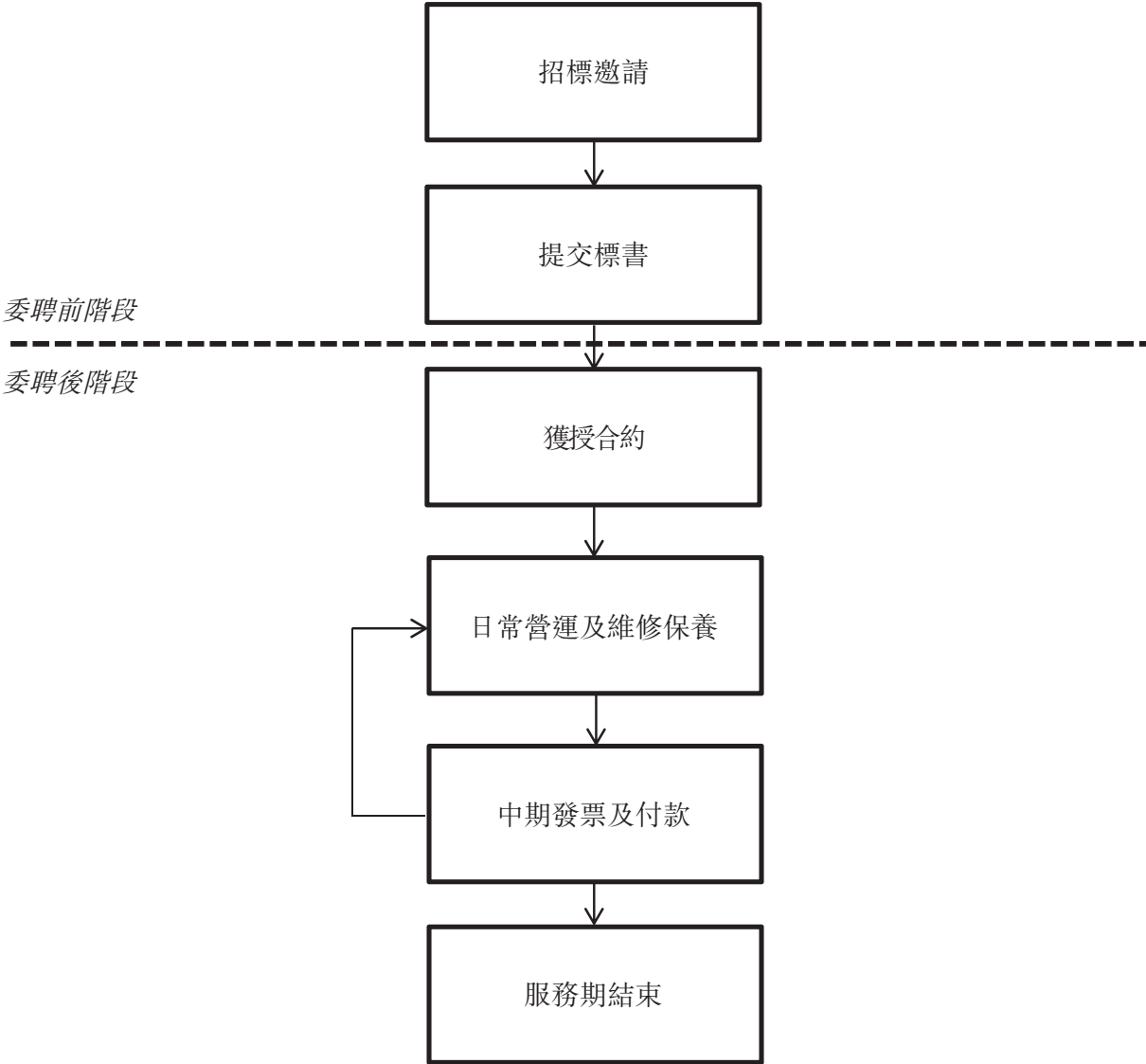
附註：報價成功率乃按年內／期內取得報價數目除以同年／同期提交報價數目計算。

誠如董事所確認，經考慮及檢查相關服務時間的船舶可用率(包括自營船舶及租賃船舶)後，本集團可不時透過提交報價回應客戶的邀請，而無論取得合約的可能性。透過回應客戶的邀請，董事相信本集團可(i)維持與其現有客戶及潛在客戶的關係；(ii)加強本集團在本地船舶租賃業的地位；及(iii)向潛在客戶反映其積極參與市場。視乎本集團當時是否有可用船舶，包括自營船舶及租賃船舶，本集團不一定可向客戶提供具競爭力的價格，因而影響本集團取得船舶租賃合約或工作訂單的報價成功率。

業 務

船舶管理

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團僅就香港兩艘專用貨櫃船訂立一份船舶管理合約。下圖說明本集團船舶管理服務營運流程的主要步驟：



業 務

委聘前階段

本集團一般會收到潛在客戶的邀請，以提交船舶管理服務的標書。招標邀請一般包含若干資料，例如待管理的船舶規格、所需服務範圍、服務條款及開始日期等。於評估招標邀請時，本集團管理層將考慮多項因素，包括但不限於(i)待管理船舶的規格及規模；(ii)管理所需的人手，包括船員及支援人員；(iii)服務條款及開始日期；(iv)出租船舶的預算成本(如有)；及(v)潛在客戶的信貸狀況。就本集團管理的船舶而言，其客戶將提供燃料。

本集團提交的一般標書將包括但不限於(i)投標附屬公司的背景資料，如商業登記證及經審核財務報表；(ii)服務範圍；(iii)營運及維修計劃；及(iv)服務價格明細。本集團可能須就其服務提供履約保證金。當收到本集團提交的標書後，客戶可透過電郵就投標進行訪問並發出投標詢問函，以進一步與本集團磋商條款及價格。

委聘後階段

授出合約一般經本集團客戶發出的意向書確認。本集團將於稍後階段與客戶訂立正式合約。本集團的服務範圍涵蓋船舶的日常營運及維修保養。於開始船舶管理服務前，本集團須提交參與日常運作的船員的相關船舶操作執照(倘適用)。本集團亦負責為船員安排安全培訓，並不時進行筆試。船員將根據客戶指示的航程計劃及時間表運作船舶。本集團須為每艘船舶存置日誌，以記錄其日常管理、運作及航行。

本集團須定期與其客戶舉行會議，報告運作情況，並討論船舶事宜(如有)。客戶亦會要求本集團提交一份每月報告，其中載列(但不限於)每月燃料消耗及清關記錄。倘任何船舶須進行定期保養或臨時維修服務，本集團將通知客戶有關維修及保養的時間表及安排。除非屬保險涵蓋範圍，否則本集團須承擔所有維修及保養費用，並須在完成維修及保養後向客戶提交報告。此外，本集團亦負責重續該等船舶的營運執照。本集團將委聘合資格獨立第三方檢查船舶並根據海事處的要求發出報告。

業 務

於服務期內，本集團每月向客戶出具發票，客戶須按照正式合約所載的信貸期結算發票。有關進一步詳情，請參閱本節「客戶—本集團合約的主要條款」分節。於服務期結束時，本集團會根據合約所載安排將船隻交付予客戶。

客戶

本集團客戶的特點

於往績記錄期間，本集團的客戶主要包括(i)香港的承建商；(ii)政府部門；及(iii)船舶租賃服務供應商。於往績記錄期間，本集團所有客戶均位於香港，而本集團所有收入均以港元計值。

主要客戶

截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年及截至二零一八年九月三十日止六個月，最大客戶應佔總收入分別約佔本集團總收入43.2%、40.8%、27.9%及26.3%，而五大客戶應佔總收入合共分別約佔本集團總收入約80.7%、80.2%、68.2%及64.6%。

以下載列於往績記錄期間本集團五大客戶應佔本集團收入明細：

截至二零一六年三月三十一日止年度

	年內收入 千港元	佔本集團 年內總收入 概約百分比
客戶A	64,115	43.2
客戶B	21,930	14.8
客戶C	15,480	10.4
客戶D	11,304	7.6
客戶E	6,909	4.7
五大客戶總額	119,738	80.7
所有其他客戶	28,635	19.3
總收入	148,373	100.0

業 務

截至二零一七年三月三十一日止年度

	年內收入 千港元	佔本集團 年內總收入 概約百分比
客戶 A	77,670	40.8
客戶 D	27,748	14.6
客戶 B	22,360	11.7
客戶 C	12,775	6.7
客戶 F	12,182	6.4
五大客戶總額	152,735	80.2
所有其他客戶	37,657	19.8
總收入	190,392	100.0

截至二零一八年三月三十一日止年度

	年內收入 千港元	佔本集團 年內總收入 概約百分比
客戶 A	59,478	27.9
客戶 F	29,945	14.1
客戶 D	25,086	11.8
客戶 C	19,524	9.2
客戶 G	11,054	5.2
五大客戶總額	145,087	68.2
所有其他客戶	67,961	31.8
總收入	213,048	100.0

業 務

截至二零一八年九月三十日止六個月

	期內收入 千港元	佔本集團 期內總收入 概約百分比
客戶 C	24,038	26.3
客戶 D	12,781	14.0
客戶 F	11,608	12.7
客戶 A	5,420	5.9
客戶 G	5,263	5.7
五大客戶總額	59,110	64.6
所有其他客戶	32,430	35.4
總收入	91,540	100.0

下表載列於往績記錄期間本集團五大客戶的背景資料：

客戶	自本集團 購得的服務 ^(附註)	業務關係 年期(概約)	一般信貸條款及 付款方式(概約)
客戶 A	(i)、(ii)及(iii)	9年	客戶自其僱主收到付款(包括有關由本集團提供的分包工程的數額)後14日內透過銀行轉賬支付
客戶 B	(i)、(ii)及(iii)	5年	於45日內以支票支付
客戶 C	(i)及(ii)	8年	於40至45日內以支票支付
客戶 D	(iv)	2年	於56日內以支票支付
客戶 E	(i)及(iii)	4年	於30日內以支票交付

業 務

客戶	自本集團 購得的服務 ^(附註)	業務關係 年期(概約)	一般信貸條款及 付款方式(概約)
客戶 F	(i)、(ii) 及 (iii)	3 年	於 30 日內以支票支付
客戶 G	(i) 及 (iii)	1 年	發票日期後 45 日內透 過銀行轉賬支付

附註：

- (i) 定期租船服務
- (ii) 航次租船服務
- (iii) 其他相關服務
- (iv) 船隻管理服務

客戶 A 為於香港註冊成立的公司，從事土木工程及建築工程業務。

客戶 B 乃由 (i) 一間於泛歐交易所巴黎上市的國際建築公司旗下兩間附屬公司(其上市母公司於截至二零一七年十二月三十一日止年度錄得收入約 117 億歐元)；及 (ii) 客戶 C 的全資附屬公司成立的合營公司。

客戶 C 包括以中國為基地的一間公司旗下的多間附屬公司，該公司從事基礎建設興建，並在聯交所及上海證券交易所雙重上市，於截至二零一七年十二月三十一日止年度錄得收入約人民幣 4,601 億元。

客戶 D 乃由 (i) 一間於泛歐交易所巴黎及布魯塞爾雙重上市的國際廢物管理公司旗下一間附屬公司(其上市母公司於截至二零一七年十二月三十一日止年度錄得收入約 159 億歐元)；及 (ii) 一間香港工程公司成立的合營公司。

客戶 E 為於香港註冊成立的公司，為建造業議會轄下海事工程特定工種的註冊分包商。

客戶 F 為於香港註冊成立的公司，從事土木工程。其為建造業議會轄下從事打擊式基樁、木材模板、混凝土及海事工程的特定工種的註冊分包商。

客戶 G 為 (i) 一間在韓國交易所上市的公司，其主要業務包括建設、土木工程、廠房建設、園林綠化等；及 (ii) 一間在聯交所上市的建設及土木工程公司的附屬公司所組成的合營公司。

業 務

於往績記錄期間，本集團所有五大客戶均為獨立第三方。據董事所知悉，截至最後實際可行日期，董事、彼等的緊密聯繫人或擁有本公司已發行股本超過5%的任何股東概無於往績記錄期間於本集團任何一名五大客戶中擁有任何直接或間接權益。

客戶集中度

截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年及截至二零一八年九月三十日止六個月，本集團五大客戶應佔本集團總收入分別約80.7%、80.2%、68.2%及64.6%。尤其是，本集團最大客戶客戶A佔本集團相應年度／期間總收入分別約43.2%、40.8%、27.9%及5.9%。有關客戶集中風險，請參閱本文件「風險因素－本集團五大客戶以及港珠澳大橋項目及三跑項目的收入佔往績記錄期間本集團收入的相當一部分」一節。

董事認為，於往績記錄期間大部分收入由其主要客戶貢獻乃主要由於：

- 位於珠江口伶仃洋海域的港珠澳大橋項目於建築期內不同階段需要各種各類的船隻進行不同工作。於往績記錄期間本集團的七名主要客戶之中，客戶A、客戶B及客戶C的附屬公司分別為港珠澳大橋工程各類合約的主要承建商，彼等於過往數年對本集團租船服務有高需求；
- 除委聘本集團提供租船服務外，客戶A（為截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年本集團的最大客戶）亦委聘本集團(i)提供船員以為客戶A運作若干船隻；及(ii)提供船隻維修及保養服務；及
- 本集團已經與客戶A、客戶B及客戶C建立介乎五至九年的良好業務關係。董事相信，本集團於這些年來已對彼等的要求累積深入的了解，並有能力應付彼等的要求，故本集團於往績記錄期間一再獲該等客戶委聘。

業 務

鑒於上文所述，董事認為本集團的業務屬可持續發展，且並無依賴任何單一客戶，原因如下：

- 考慮到香港土木工程行業的性質，本集團的客戶基礎(主要由具規模的承建商組成)屬相對集中。根據易普索報告，建築行業的分包商自少數客戶錄得大部分收入並非不普遍；
- 於往績記錄期間確認最高收入的十大項目之中，四項與港珠澳大橋項目有關，五項與三跑項目有關，而於二零一八年九月三十日進行中的十大項目之中，由於港珠澳大橋項目於截至二零一八年九月三十日止六個月已大致完成，僅兩項與港珠澳大橋項目有關，與三跑項目有關的項目數目維持五項。董事認為，該等香港大型基建工程下各合約均有不同的承建商，故本集團將不會依賴任何單一客戶；
- 不論租船服務或船舶管理服務，本集團均須向其客戶提交報價或標書及通過招標過程。工作訂單或合約一般按個別基準由本集團客戶下達或與其訂立；及
- 本集團一直致力使其服務範疇多元化及擴大其客戶基礎。尤其是本集團已自客戶D(為往績記錄期間的新客戶)取得一份預計合約總額約330.0百萬港元的船舶管理合約。

業 務

本集團合約的主要條款

船舶出租

就本集團的船舶租賃服務而言，客戶一般按個別項目基準與本集團訂立合約或向本集團下達工作訂單。本集團具法律約束力的一般船舶的租賃合約主要條款載列如下：

主要條款	定期租船	航次租船
服務範圍：	就特定時間提供船隻(包括船員)。	就特定航程提供船隻(包括船員及燃油)。
租船期間：	租約期在合約中訂明。	不適用。
服務時間：	將列明本集團船舶的每日日常服務時間。	視乎航次而定。
租船費用：	租船費用按每小時、每日或每月計算，不包括超出規定服務時間的加班費用。	固定每航次租船費用(不包括等待期間產生的加班費用)。
燃油：	本集團客戶提供燃油。	本集團提供燃油。
保險：	本集團或其供應商有責任為其船舶購買第三方風險保險，並為其僱員提供僱員補償保險。對於在施工現場營運的船舶，本集團的客戶為分包商承擔相關項目的全部風險保險責任。	本集團或其供應商負責為其船舶購買第三方風險保險，並為其僱員提供僱員補償保險。
終止：	客戶可透過向本集團提供兩星期的預先通知以終止定期租船服務。	不適用。

業 務

就本集團所提供船舶管理服務而言，於二零一八年九月三十日，本集團僅就兩艘專用貨櫃船訂立一份具法律約束力的船舶管理合約，其主要條款載列如下：

船舶管理

主要合約條款	內容
服務範圍：	整體船舶管理，就兩艘專用貨櫃船而言包括(i)日常運作；及(ii)維修及保養。
營運期：	營運期為十年，可選擇延長額外五年。
合約金額：	預計合約總額約為330.0百萬港元。預計合約金額乃按(i)船舶管理合約所載的預先釐定每月收費率連(ii)營運期15年所計算，並無計及每月付款的會計價格調整。兩項船舶管理合約的收費率乃預先釐定，並按每月收費，其中85%由政府統計處每月公佈的消費者價格指數(B)（「消費者價格指數(B)」）所調整，而其餘15%並無需作出有關調整。
保險：	客戶(作為船東)及本集團(作為營運商)共同為船舶購買第三者風險保險。本集團負責為船員提供僱員補償保險。
履約保證金：	本集團須為營運期提供履約保證金10.0百萬港元。
保證：	潤利海事與大基海事各自就MKK Marine根據合約產生的各項應有及合適工作表現的MKK Marine責任而提供公司擔保。
分包：	合約不容許分包。
燃料：	客戶將提供燃料。
終止：	客戶可透過向本集團發出三個月書面通知的方式終止合約。

業 務

定價策略

本集團一般以成本加成基準釐定其服務價格。定價將根據各種因素按個別基準作評估。

釐定本集團定期租船服務的價格時，本集團管理層將考慮多項因素，包括但不限於(i)所需船舶的數量及類型；(ii)租期及開始日期；(iii)本集團船隊(包括自營船舶及租賃船舶)的可供使用情況；(iv)租賃船舶的預算成本(如有)；及(v)潛在客戶的信貸狀況。就本集團的航次租船服務而言，本集團管理層將會考慮以下各項因素，包括但不限於：(i)所需船舶的數量及類型；(ii)航程詳情；(iii)本集團船隊(包括自營船舶及租賃船舶)的可供使用情況；(iv)租賃船舶的預算成本(如有)；(v)天氣狀況；(vi)估計的燃料消耗量；及(vii)潛在客戶的信貸狀況。

就船舶管理服務分部，本集團將評估招標邀請並根據多種因素釐定價格，包括但不限於：(i)所管理船舶的規格及規模；(ii)所需服務範圍及專業知識；(iii)管理所需人手，包括船員及支援人員；(iv)服務條款及開始日期；及(v)潛在客戶的信貸狀況。

於往績記錄期間，本集團並無任何有關其船舶租賃服務的重大虧損訂單。

信貸政策

就本集團的船舶租賃服務(包括定期租船及航次租賃)而言，本集團一般按月向客戶開具發票。就其他相關服務而言，本集團可於完成服務後發出中期發票或最終發票(視適用情況而定)。就船舶管理服務而言，本集團須每月發出發票及列出每月營運服務費，並將根據月內的消費者價格指數(B)及產生的其他開支(如有)作出調整。

於往績記錄期間，本集團的全部客戶均位於香港，而本集團的全部收入均以港元計值。本集團客戶一般透過支票及銀行轉賬結算付款。本集團授予其客戶的信貸期介乎30至60日。本集團將持續檢討及識別任何長期未償還貿易應收款項。有關本集團應收賬款周轉日數的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料—綜合財務狀況表節選項目討論—貿易及其他應收款項」一節。

業 務

供應商

本集團供應商的特點

本集團供應商主要包括(i)船舶供應商；(ii)燃料供應商；及(iii)維修及保養服務供應商。於往績記錄期間，本集團的大部分供應商均位於香港。

主要船舶供應商

截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年及截至二零一八年九月三十日止六個月，本集團最大船舶供應商應佔本集團總採購額分別佔本集團船舶租賃成本總額約21.9%、16.8%、11.7%及13.3%，而本集團五大船舶供應商應佔本集團總採購額分別佔本集團船舶租賃成本總額約53.7%、41.3%、35.1%及45.3%。

以下載列於往績記錄期間本集團五大船舶供應商應佔本集團船舶租賃成本明細：

截至二零一六年三月三十一日止年度

	年內船舶 租賃成本 千港元	佔本集團年內 船舶租賃成本 總額的 概約百分比
供應商 A	17,645	21.9
滿記海事運輸公司	12,044	14.9
供應商 B	5,440	6.8
供應商 C	4,230	5.2
東航海事	3,977	4.9
五大船舶供應商總額	43,336	53.7
所有其他船舶供應商	37,243	46.3
船舶租賃成本總額	80,579	100.0

業 務

截至二零一七年三月三十一日止年度

	年內船舶 租賃成本 千港元	佔本集團年內 船舶租賃成本 總額的 概約百分比
滿記海事運輸公司	14,734	16.8
供應商 A	9,713	11.1
供應商 D	4,117	4.7
供應商 C	3,863	4.4
供應商 E	3,738	4.3
五大船舶供應商總額	36,165	41.3
所有其他船舶供應商	51,454	58.7
船舶租賃成本總額	87,619	100.0

截至二零一八年三月三十一日止年度

	年內船舶 租賃成本 千港元	佔本集團年內 船舶租賃成本 總額的 概約百分比
滿記海事運輸公司	11,271	11.7
灝天船務有限公司	6,585	6.8
供應商 F	6,570	6.8
供應商 G	4,775	5.0
供應商 A	4,621	4.8
五大船舶供應商總額	33,822	35.1
所有其他船舶供應商	62,410	64.9
船舶租賃成本總額	96,232	100.0

業 務

截至二零一八年九月三十日止六個月

	期內船舶 租賃成本 千港元	佔本集團 期內船舶 租賃成本 總額的 概約百分比
供應商 F	4,258	13.3
供應商 G	3,239	10.1
灝天船務有限公司	3,105	9.7
供應商 H	1,980	6.2
東航海事	1,933	6.0
五大船舶供應商總額	14,515	45.3
所有其他供應商	17,555	54.7
船舶租賃成本總額	32,070	100.0

下表載列於往績記錄期間本集團五大船舶供應商的背景資料：

供應商	本集團 購買的服務	業務關係年期 (概約)	一般信貸條款及 付款方式(概約)
供應商 A	船舶租賃服務	8 年	於 60 日內以支票支付
滿記海事運輸公司	船舶租賃服務	8 年	於 60 日內以支票支付
供應商 B	船舶租賃服務	3 年	於 45 日內以支票支付
供應商 C	船舶租賃服務	4 年	於 60 日內以支票支付
東航海事	船舶租賃服務	8 年	於 90 日內以支票支付
供應商 D	船舶租賃服務	6 年	於 60 日內以支票支付
供應商 E	船舶租賃服務	6 年	於 60 日內以支票支付
灝天船務有限公司	船舶租賃服務	3 年	於 60 日內以支票支付
供應商 F	船舶租賃服務	1 年	於 60 日內以支票支付
供應商 G	船舶租賃服務	2 年	於 60 日內以支票支付
供應商 H	船舶租賃服務	2 年	於 60 日內以支票支付

業 務

供應商 A 為於香港註冊成立的私人公司，提供帆船、高速客船及 24 小時電動船的租賃服務。

滿記海事運輸公司為於香港註冊成立的獨資企業，提供船舶租賃服務。於最後實際可行日期，其由本公司的聯營公司兼東航海事的董事盧炳坤先生全資擁有，彼亦持有東航海事全部已發行股本的 30%。

供應商 B 為於香港註冊成立的私人公司，為建造業議會轄下從事重型起重、金工、不銹鋼工程、一般電器安裝及船面吊運特定工種的註冊分包商。

供應商 C 為於香港註冊成立的私人公司，提供船舶租賃服務。

東航海事為於香港註冊成立的公司，提供拖船租賃服務。於最後實際可行日期，該公司由潤利(英屬維爾京群島)擁有 40% 權益，因此為本公司的聯營公司。

供應商 D 為於香港註冊成立的獨資企業，提供運輸服務。

供應商 E 為於香港註冊成立的私人公司，提供海上運輸服務。

灝天船務有限公司為於香港註冊成立的私人公司，提供船舶租賃服務。於最後實際可行日期，本集團的高級管理層周先生為灝天船務有限公司的董事，彼亦持有其全部已發行股本的 10%。

供應商 F 為於香港註冊成立的私人公司，提供船舶租賃服務。

供應商 G 為於香港註冊成立的私人公司，提供船舶租賃服務。

供應商 H 為於香港註冊成立的私人公司，提供船舶租賃服務。

除上文所披露者外，於往績記錄期間，本集團所有五大船舶供應商均為獨立第三方。據董事所知悉，截至最後實際可行日期，董事、彼等的緊密聯繫人或擁有本公司已發行股本超過 5% 的任何股東概無於往績記錄期間於本集團任何一名五大船舶供應商中擁有任何直接或間接權益。董事確認本公司於往績記錄期間並無面臨任何船舶供應短缺或延誤。

業 務

本集團與其船舶供應商訂立的船舶租賃協議的主要條款及信貸政策

於往績記錄期間，本集團委聘第三方船東提供船隻及船員。本集團一般通過訂立具法律約束力的船舶租賃協議按個別基準委聘船舶供應商。一般船舶租賃協議的主要條款概述如下：

- 服務範圍： 將予提供的船隻詳情，包括名稱及船隻牌照號碼以及船員人數。
- 租期： 視乎本集團與其供應商之間的磋商，本集團的船舶租賃協議一般指明各租賃船舶的預計開始日期，且並無指明終止日期，而部分船舶租賃協議則指定租賃期。
- 服務時間： 將列明船隻的每日服務時間。
- 租賃成本： 每艘船的租賃成本，一般按月計算。
- 保險： 船舶供應商須為船隻投保第三者風險保險及為其僱員投保僱員補償保險。
- 燃料： 本集團或其客戶將提供燃料。
- 終止： 本集團可透過向船舶供應商發出14日事先通知終止租賃服務。

於往績記錄期間，本集團全部船舶供應商均位於香港。本集團的船舶供應商一般按月發行發票及授予本集團的信貸期為30至60日。本集團一般透過支票或銀行轉賬結算付款。有關本集團應付賬款周轉日數的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－綜合財務狀況表節選項目討論－貿易及其他應付款項」一節。

客戶與供應商重疊

於往績記錄期間，就董事所知及所信，共有15名客戶兼供應商，包括(i)一名分包商，為客戶C(於往績記錄期間為本集團五大客戶之一)的附屬公司；及(ii)14名船舶租賃服務供應商，其中五名為於往績記錄期間本集團五大船舶供應商，分別為供應商A、滿記海事運輸公司、供應商B、供應商D及供應商F。

業 務

下表載列於往績記錄期間客戶兼供應商應佔的總收入及總收入成本：

	截至三月三十一日止年度			截至
	二零一六年	二零一七年	二零一八年	二零一八年 九月三十日 止六個月
客戶兼供應商數目	9	8	7	7
	千港元	千港元	千港元	千港元
向客戶兼供應商銷售				
(i) 分包商				
收入	3,265	177	—	—
佔本集團總收入的百分比	2.2%	0.1%	—	—
(ii) 船舶租賃服務供應商				
收入	1,640	1,735	1,437	2,499
佔本集團總收入的百分比	1.1%	0.9%	0.7%	2.7
自客戶兼供應商購買				
(i) 分包商				
採購額	2,950	1,400	—	—
佔本集團收入成本總額的百分比	2.5%	1.0%	—	—
(ii) 船舶租賃服務供應商				
採購額	19,033	29,695	21,298	7,266
佔本集團收入成本總額的百分比	16.4%	21.2%	14.0%	12.0

就作為分包商的客戶兼供應商而言，其於截至二零一七年三月三十一日止兩個年度各年分別貢獻收入約3.3百萬港元及0.2百萬港元，而本集團於相應年度向其採購金額，即兩艘非自航駁船的租賃費用分別約為3.0百萬港元及1.4百萬港元。董事確認，本集團於關鍵時間並無擁有任何類似規格的非自航駁船，因此本集團委聘該客戶兼供應商提供兩艘非自航駁船的定期租船服務。

業 務

於往績記錄期間，本集團來自其餘客戶兼供應商(為船舶租賃服務供應商)的大部分收入為臨時航次租船服務的租賃費用。截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年及截至二零一八年九月三十日止六個月，作為船舶租賃服務供應商的其餘客戶兼供應商合共為本集團總收入貢獻分別約1.6百萬港元、1.7百萬港元、1.4百萬港元及2.5百萬港元，而本集團向其支付的船舶租賃成本總額分別為本集團收入成本總額約19.0百萬港元、29.7百萬港元、21.3百萬港元及7.3百萬港元。

本集團按個別基準磋商自該15名客戶兼供應商進行銷售及購買的條款，於往績記錄期間與該等客戶兼供應商進行的交易既非互為條件，亦非互相關連。根據易普索報告，本地船舶租賃服務供應商同時為另一間本地船舶租賃服務供應商的供應商與客戶乃業內慣例，原因為其可能會要求特定規格的船舶，從而擴充本身的船舶組合以應付指定項目的船舶數量要求。

分包商

本集團分包商的特點

本集團聘請第三方分包商為其船舶營運提供人手(如船長、機組人員及其他船員)。於往績記錄期間，本集團的全部分包商均位於香港。

分包的原因

於往績記錄期間，視乎本集團的內部資源情況，本集團不時委聘分包商為船舶營運提供合資格及具經驗的船員，從而減輕若干行政負擔，例如招聘員工及培訓程序。於往績記錄期間，本集團僅委聘分包商進行船舶租賃服務。

主要分包商

截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年及截至二零一八年九月三十日止六個月，本集團最大分包商應佔本集團分包費用總額分別佔本集團分包費用總額約16.9%、19.3%、21.0%及24.2%，而本集團五大分包商應佔本集團分包費用總額分別佔本集團分包費用總額約82.6%、71.2%、71.2%及82.7%。

業 務

以下載列於往績記錄期間本集團五大分包商應佔本集團分包費用明細：

截至二零一六年三月三十一日止年度

	年內分包 費用 千港元	佔本集團 年內分包 費用總額 概約百分比
分包商 A	1,231	16.9
分包商 B	1,223	16.7
分包商 C	1,204	16.4
分包商 D	1,201	16.4
分包商 E	1,189	16.2
五大分包商總額	6,048	82.6
所有其他分包商	1,276	17.4
分包費用總額	<u>7,324</u>	<u>100.0</u>

截至二零一七年三月三十一日止年度

	年內分包 費用 千港元	佔本集團 年內分包 費用總額 概約百分比
分包商 D	1,943	19.3
分包商 A	1,376	13.7
分包商 C	1,290	12.8
分包商 F	1,278	12.7
分包商 E	1,277	12.7
五大分包商總額	7,164	71.2
所有其他分包商	2,892	28.8
分包費用總額	<u>10,056</u>	<u>100.0</u>

業 務

截至二零一八年三月三十一日止年度

	年內分包 費用 千港元	佔本集團 年內分包 費用總額 概約百分比
分包商 G	3,166	21.0
分包商 D	2,970	19.7
分包商 H	1,604	10.7
分包商 I	1,503	10.0
分包商 A	1,479	9.8
五大分包商總額	10,722	71.2
所有其他分包商	4,319	28.8
分包費用總額	15,041	100.0

截至二零一八年九月三十日止六個月

	期內 分包費用 千港元	佔本集團 期內分包 費用總額 概約百分比
分包商 G	1,547	24.2
分包商 D	1,487	23.2
分包商 I	773	12.1
分包商 F	748	11.7
分包商 A	735	11.5
五大分包商總額	5,290	82.7
所有其他分包商	1,114	17.3
分包費用總額	6,404	100.0

業 務

下表載列於往績記錄期間本集團五大分包商的背景資料：

分包商	背景及主要業務	本集團 購買的服務	業務關係年期 (概約)	一般信貸條款及 付款方式(概約)
分包商 A	一間在香港註冊成立的私人公司，為船舶運作提供人手。	為船舶運作提供人手	9年	每月月底前支付
分包商 B	一間在香港註冊成立的私人公司，其後已於二零一七年九月解散，曾為船舶運作提供人手。	為船舶運作提供人手	9年	每月月底前支付
分包商 C	一間在香港註冊成立的私人公司，已於二零一八年八月二十八日申請撤銷註冊，曾為船舶運作提供人手。	為船舶運作提供人手	6年	每月月底前支付
分包商 D	一間在香港註冊成立的私人公司，為船舶運作提供人手。	為船舶運作提供人手	9年	每月月底前支付
分包商 E	一間在香港註冊成立的私人公司，為船舶運作提供人手。	為船舶運作提供人手	9年	每月月底前支付
分包商 F	一間在香港註冊成立的私人公司，為船舶運作提供人手。	為船舶運作提供人手	9年	每月月底前支付
分包商 G	一間在香港註冊成立的私人公司，為船舶運作提供人手。	為船舶運作提供人手	1年	每月月底前支付
分包商 H	一間在香港註冊成立的私人公司，為船舶運作提供人手。	為船舶運作提供人手	1年	每月月底前支付
分包商 I	一間在香港註冊成立的私人公司，為船舶運作提供人手。	為船舶運作提供人手	1年	每月月底前支付

於往績記錄期間，本集團所有五大分包商均為獨立第三方。據董事所知悉，截至最後實際可行日期，董事、彼等的緊密聯繫人或擁有本公司已發行股本超過5%的任何股東概無

業 務

於往績記錄期間於本集團任何一名五大分包商中擁有任何直接或間接權益。董事確認本公司於往績記錄期間並無面臨任何分包商人手供應短缺或延誤。

揀選分包商的基準

本集團有一份認可分包商的內部名單，而該名單按持續基準更新。於評估一名分包商是否合資格名列該名單時，本集團會細心評核其僱員人數、其僱員的資格及過往工作經驗。當需要分包時，本集團將按(其中包括)其資格及能力與經選定分包商訂立合約。

於截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年及截至二零一八年九月三十日止六個月，本集團的分包費用分別約7.3百萬港元、10.1百萬港元、15.0百萬港元及6.4百萬港元，佔本集團於相應年度的總收入成本約6.3%、7.2%、9.9%及10.5%。因此，董事認為本集團並無嚴重依賴其分包商。有關說明本集團分包費用假設性波動的影響的敏感度分析，請參閱本文件「財務資料－敏感度分析」一節。

本集團與其分包商的分包協議主要條款及信貸政策

於往績記錄期間，本集團委聘第三方分包商為其船舶營運提供勞務，例如船長及船員。本集團一般透過訂立具法律約束力的分包協議委聘分包商。

一般分包協議的主要條款概述如下：

服務範圍： 協議中訂明將予提供的合資格海員人數、彼等的職責以及所營運及管理船舶的名稱及牌照號碼。

服務期： 服務期於協議中訂明。

服務時間： 船舶的每日服務時間於協議中訂明。

分包費用： 每艘船舶的租金費用，乃按月計算。

保險費： 分包商會為其僱員投購僱員賠償保險。

終止： 本集團可向分包商發出15天事先通知終止分包服務。

業 務

本集團的分包商一般按月開具發票，本集團於每月月底清償付款。本集團一般透過支票或銀行轉賬結算付款。有關本集團應付賬款周轉日數的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－綜合財務狀況表節選項目討論－貿易及其他應付款項」一節。

市場及競爭

根據易普索報告，香港的船隻租賃行業分散，其收入由二零一三年約3,807.0百萬港元增加至二零一七年約4,042.9百萬港元，複合年增長率約1.5%。有關增長主要由政府分配至海上及港口服務的持續資金及海上建設所帶動。香港船隻租賃業的收入預期由二零一八年約4,168.0百萬港元增加至二零二二年約4,412.3百萬港元，複合年增長率約1.4%。預期有關增長將由政府的海上及港口基建措施及持續進行的海上建設工程所推動。船隻租賃業的競爭分散。於二零一七年，香港有超過130名本地船隻租賃服務供應商，而本集團佔香港本地船隻租賃業約4.2%市場份額。

香港固體廢物船隻管理行業基本上由三名市場參與者主導，包括本集團。造成此狀況主要由於廢物轉運站／污泥處理設施的營運承建商所授出的合約有限及各船隻管理合約的年期長(介乎約七至十五年)。有關本集團參與行業的競爭情況之進一步資料，請參閱本文件「行業概覽」一節。

牌照及許可證

董事確認，於往績記錄期間內及直至最後實際可行日期，本集團擁有其在香港經營業務所需的所有主要必需牌照、批文及許可證。

於最後實際可行日期，本集團的所有自營船舶均已根據香港法例第548G章《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》取得擁有權證明書及運作牌照及驗船證明書。

業 務

本集團自營船舶的運作牌照及驗船證明書一般有效期為自簽發牌照之日起計十二個月，並可獲重續。下表載列於本集團於最後實際可行日期為其自營船舶取得運作牌照及驗船證明書的到期日：

公司	船舶類別	船名	運作牌照到期日	驗船證明書到期日
潤利海事	拖船	YUN TAI	二零一九年九月二十七日	二零一九年九月二十七日
		YUN FU	二零一九年十月二十八日	二零一九年十月二十八日
		YUN FAT	二零一九年七月四日	二零一九年七月四日
		YUN ON	二零一九年五月二十二日	二零一九年五月十四日
		YUN WAI	二零一九年十一月二十八日	二零一九年十一月十八日
		FOOK WAI	二零一九年七月八日	二零一九年七月八日
	小輪	AQUA	二零一九年十月二十五日	二零一九年一月二十四日
		AQUA 2	二零一九年三月二十九日	二零一九年一月五日
		AQUA 3	二零一九年一月六日	二零一九年一月六日
		AQUA 6	二零一九年七月九日	二零一九年七月九日
		AQUA 8	二零一九年十一月二十日	二零一九年十一月二十日
		AQUA 22	二零一九年十月二十七日	二零一九年一月二十六日
		AQUA 26	二零一九年二月二十三日	二零一九年二月二十三日
	工作船	YUN KEE	二零一九年三月二十六日	二零一九年三月二十六日
		YLM-01 ^(附註1)	二零一八年十二月十五日	二零一八年十二月十五日
	乾貨貨船	LIK WAI	二零一九年七月八日	二零一九年七月五日
	登岸浮躉	YUN TAK	二零一九年九月二十六日	二零一九年九月二十六日
潤利拖輪	拖船	YUN SHING 18 ^(附註2)	二零一八年十二月二十一日	二零一八年十二月二十一日
		YUN LEE	二零一九年一月三十日	二零一九年一月三十日
KMY Marine	拖船	WO TAI	二零一九年十月五日	二零一九年十月五日

附註：

- 於最後實際可行日期，本公司已遞交YLM-01的續新申請，而董事預期，YLM-01的運作牌照及檢驗證書將於二零一八年十二月中獲續新。
- 於最後實際可行日期，Yun Shing 18已獲授權驗船師檢驗，而董事預期，Yun Shing 18的運作牌照及檢驗證書將於二零一八年十二月中獲續新。

業 務

誠如上文所披露，本集團已完成評估牌照及證明書將於最後實際可行日期起計一個月內到期的船舶的實際狀況以及維修及保養需求，董事預期相關牌照及證明書將於各自的屆滿日期後及運作前重續。

本集團的技術支援部負責續新牌照及證明書。於評估船舶的實際狀況時，經計及預期續新程序時間及相關牌照及證明書的屆滿日期後，本集團將提前按要求安排維修及保養。展開維修及保養工作後，本集團將向海事處申請續新驗船證明書，而本集團將根據《商船（本地船隻）條例》第7條安排海事處或授權驗船主任檢驗船舶。於海事處就完成驗船證明書續新程序作出通知時，本集團將提交運作牌照申請，並連同領取經續新驗船證明書領取經續新運作牌照。根據本集團過往經驗，本集團申請續新驗船證書至領取經續新運作牌照及驗船證明書一般需時約兩星期至一個月。為免生疑，船舶僅須就驗船暫停運作，一般為續新程序內一至兩日。

根據本集團的過往營運經驗，各自營船舶的相關牌照及證明書續新申請的實際時間取決於多個因素，如相關船舶的手頭工作訂單、是否有該等船舶的替代船舶及是否有所需的船塢進行維修及保養。倘本集團未能於各屆滿日期前重續本集團自營船舶的牌照及證明書，則本集團將暫停其運作，直至重續其牌照及證明書為止。董事確認，本集團在取得及／或重續上述牌照、批文及許可證方面並無任何重大困難。此外，董事確認，彼等並不知悉任何會嚴重阻礙或延遲重續該等牌照、批文及許可證的情況。

於最後實際可行日期，本集團有31及40名僱員，彼等分別擁有本地合格證明書－船長及本地合格證明書－輪機操作員，而本集團的22名僱員同時持有本地合格證明書－船長及本地合格證明書－輪機操作員資格。本集團執行內部政策，以確保本集團員工於任何時候均擁有符合《商船（本地船隻）條例》的有效及最新牌照。有關內部政策包括本集團(i) 核查新僱用員工的相關證明書，並索取副本作為本集團的內部記錄；及(ii) 定期檢查本集團員工的有關證明書是否有效。

銷售及市場推廣

於往績記錄期間，本集團主要透過客戶直接邀請提供報價或投標而取得新業務，且並無產生任何銷售及市場推廣開支。

業 務

季節性

董事認為本集團的業務營運並無經歷任何重大季節性因素。

對沖

於往績記錄期間直至最後實際可行日期，本集團並無從事任何對沖活動。

研究與開發

於往績記錄期間直至最後實際可行日期，本集團並無從事任何研發活動或產生任何研發開支。

職業健康及安全生產

預防本集團僱員及公眾發生可避免的問題及危害乃本集團目標之一，故本集團於提供服務期間重視職業健康及工作安全。本集團已制定安全工作守則及在僱員手冊中列明僱員應遵守的工作安全規則，旨在為員工提供安全及健康的工作環境。安全工作常規守則所載主要措施如下：

- 設有組織結構圖，顯示包括船長、大副、總工程師及其他船員在內職位於各船舶船上有關安全管理的職責及權限；
- 本集團要求其船員遵守本集團有關船舶運作的安全指示，包括船隻停泊及離船程序，以及在船上佩戴必要的安全服及防護裝備；
- 本集團已制定內部應急程序及防火措施，例如疏散程序、每艘船舶的救生設備及滅火器的位置及其運作說明；及
- 本集團定期為船員進行安全培訓，包括消防安全演習、海上安全演習及模擬海上救援訓練，以提高船上安全意識。

除本章節中「訴訟及索賠－針對本集團有關僱員補償及人身傷害申索的潛在訴訟」分節所披露者外，董事已確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團並未發生有關員工安全的任何重大事件或事故或違反任何有關職業健康及工作安全事宜的適用法律及法規。

業 務

環境合規

本集團已制定內部政策以監察其業務營運的環保合規情況。具體而言，本集團採取以下政策確保在船舶運作過程中作出適當的環境保護及遵守環境法律及規例：

- 本集團要求船員符合及遵守有關可能危害船員健康及船隻安全的垃圾處理及貯存的垃圾管理計劃；
- 本集團設立有關處理廢油、化學品、廚餘(包括經使用食用油)、垃圾(特別是塑料、玻璃、桶及其他不可生物降解的物品)及剩餘物資的內部規則；及
- 本集團定期為其船員提供培訓，以確保船員具有環保意識並積極保護環境。

本集團的業務受限於香港若干環境相關法例及規例，有關進一步詳情，請參閱「監管概覽－環境保護規例」一節。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，據董事所深知，本集團並無錄得任何有關適用環境法律及規例的不合規情況而導致本集團面臨訴訟或罰款。

保險

於往績記錄期間，本集團就(其中包括)(i)其自營船舶的第三方風險；(ii)僱員補償；及(iii)有關使用本集團運載工具的第三方責任投保。

董事認為，經考慮本集團目前的營運及現行行業慣例後，現有保險範圍已足夠並符合行業規範。董事確認，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，概無就本集團任何保險保單作出重大索償。截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年及截至二零一八年九月三十日止六個月，本集團產生的保險開支分別約1.1百萬港元、1.6百萬港元、1.2百萬港元及0.6百萬港元。

僱員

於最後實際可行日期，本集團的僱員總數為92名。本集團所有僱員均留駐香港。

業 務

按職能劃分的僱員數目

以下載列於最後實際可行日期按職能劃分的僱員數目：

	於最後實際 可行日期
管理層	5
船員	69
營運及採購	4
技術支援	6
行政及會計	8
總計	<u>92</u>

與員工的關係

本集團主要透過香港勞工處及其他網上招聘平台招聘僱員。董事認為，本集團與員工保持良好關係。董事確認，本集團已在所有重大方面遵守香港所有適用勞工的法律及規例。

董事確認，本集團於往績記錄期間並無遇到因勞資糾紛，導致與僱員出現重大問題或導致營運中斷，亦無在挽留經驗豐富的員工及熟練人員方面遇到任何困難。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團僱員並無設立工會。

培訓及招聘政策

本集團擬竭盡所能吸引及挽留合適人員為本集團提供服務。本集團持續評估可用人力資源，並將決定是否需要增聘人員以應付本集團的業務發展。本集團向新僱員提供員工手冊，以解釋本集團的內部守則。

薪酬政策

本集團根據香港適用的僱傭法律與本集團各僱員訂立獨立的僱傭合約。本集團向其僱員提供的薪酬組合包括薪金及酌情花紅。一般而言，本集團根據各僱員的學歷、職位及資歷釐定僱員薪金。本集團已設立年度檢討制度，以評估本集團僱員的表現，制度構成本集團釐定薪金加幅、獎金及晉升的基礎。

業 務

本集團已為所有合資格僱員參與香港強制性公積金(「強積金」)計劃。於往績記錄期間，本集團於綜合損益及其他全面收益表確認的強積金計劃及成本所貢獻的總金額乃本集團按照強積金計劃規則所指定的比率已付或應付計劃供款。截至二零一八年三月三十一日止三個年度各年及截至二零一八年九月三十日止六個月，本集團所作出的強積金計劃供款分別約為0.8百萬港元、1.3百萬港元、1.3百萬港元及0.6百萬港元。

物業

自有物業

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團並無擁有任何物業。

租賃物業

於最後實際可行日期，本集團於香港租借六項物業及兩個停車場地段，詳情載列如下：

編號	位置	期限	出租人	租約主要條款	物業用途
1.	香港 九龍 長沙灣 長裕街10號 億京廣場二期 31樓D室	由二零一六年 三月十日至 二零一九年 三月九日	一名獨立第三方	月租 47,500 港元	一般 辦公室 及營運
2.	香港 九龍 長沙灣 長裕街10號 億京廣場二期 2樓停車場P23號車位	由二零一八年 四月一日至 二零二零年 三月三十一日	一名獨立第三方	月租 3,100 港元	停車場 車位
3.	香港 九龍 登打士街32-34A號 歐美廣場 10樓2及3室	自二零一八年 四月十七日至 二零二零年 四月十六日	獨立第三方	月租 39,330 港元	一般 辦公室 及營運
4.	香港 九龍 德昌街20號 德喜大廈10號舖	由二零一八年 十二月一日至 二零二零年 十一月三十日	一名獨立第三方	月租 12,500 港元	存放機器 及設備

業 務

編號	位置	期限	出租人	租約主要條款	物業用途
5.	香港 九龍 渡船街220號 順利大廈 27樓B4室	由二零一八年 一月一日至 二零一九年 十二月三十一日	陳女士	月租 12,000 港元	員工 休息室
6.	香港 九龍 渡船街220號 順利大廈 27樓B6室	由二零一八年 一月一日至 二零一九年 十二月三十一日	豐祺	月租 11,000 港元	員工 休息室
7.	香港 九龍 何文田 常盛街80號 半山壹號 32樓33號	由二零一七年 十二月一日至 二零一九年 三月三十一日	一名獨立第三方	月租 44,500 港元	董事住所
8.	香港 九龍 何文田 常盛街80號 半山壹號 壹號名薈 B1層停車場 G69-70號	由二零一八年 十二月一日至 二零一九年 十一月三十日	一名獨立第三方	月租 8,700 港元	停車場

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團並無在更新租賃方面遇到任何困難。

董事確認，上述租賃物業的租賃開支個別對本集團而言並不重大。上述租賃物業乃用作上市規則第5.01(2)條所界定的非物業活動。根據上市規則第5.01A條，倘物業權益的賬面值少於本集團總資產的15%，本文件可獲豁免遵守須載入非物業活動的物業權益估值的規定。香港法例第32L章公司(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第6條的相似豁免亦適用於公司(清盤及雜項條文)條例第342(1)(b)條及附表3第34(2)段項下的規定。於最後實際可行日期，本集團並無非物業活動的單一物業權益賬面值佔本集團總資產15%或以上，因此本集團毋須在本文件內載入任何物業估值報告。

業 務

知識產權

商標

於最後實際可行日期，本集團已在香港註冊兩項商標。該等商標詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料－ B. 有關本集團業務的更多資料－ 2. 知識產權－ 2.1 商標」一節。

域名

於最後實際可行日期，本集團在香港註冊一個域名，名為 yunlee.com.hk。有關該域名的詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料－ B. 有關本集團業務的更多資料－ 2. 知識產權－ 2.2 域名」一節。

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團 (i) 並無遭受任何侵犯其知識產權的行為；及 (ii) 並無涉及侵犯其知識產權的任何爭議或訴訟，本集團亦不知悉現時正面臨任何該等申索或受到威脅。

內部監控及風險管理

本集團設有內部監控系統，而董事負責監察本集團內部監控措施的推行及檢討其成效。為籌備 [編纂]，本集團已委聘一名獨立內部監控顧問（「內部監控顧問」）以就本集團的內部監控系統進行詳細檢討，包括財務、營運、企業管治、合規及風險管理。

內部監控顧問於二零一八年二月對本集團的內部監控系統進行第一輪檢討，並發現本集團內部監控系統存在若干弱點。內部監控顧問已建議多項措施及政策以加強本集團的內部監控系統。除本節「不合規情況－與兩項租賃物業的佔用許可證所列明的許可土地用途有關不合規情況」分節所載的內部監控政策外，內部監控顧問亦已識別以下主要調查結果，而本集團已採納內部監控顧問建議的以下加強內部監控措施：

主要調查結果

本集團並無書面訂明涵蓋企業管治、行為守則及利益衝突的政策，亦無進行正式風險評估及設立管理機制

加強內部監控措施

於二零一八年四月，本集團已制定及採納一套內部監控指南，當中涵蓋企業管治政策及程序、風險評估及管理機制、員工培訓計劃及政策、行為守則及利益衝突政策，以提升本集團的內部合規制度並監控業務的正常運作。預期本集團將於 [編纂] 後實施上述指南及政策。

業 務

主要調查結果

本集團僅每年進行財務結算程序，且並無財務結算清單，以確保期末結算程序屬完整及時

本集團並無正式的客戶信貸評估機制

本集團並無進行現金流量預測，以監控及評估是否有足夠現金應付其負債及營運所需資金

加強內部監控措施

本集團已於二零一八年四月採納財務結算清單連時間表。本集團定期執行財務結算程序，包括進行對賬以及編製及審閱財務報表及分析。會計部門負責編製財務結算清單及執行季度財務結算程序，而財務總監則負責審查及批核有關項目。

本集團於二零一八年四月設立及執行正式的客戶信貸評估機制。有關評估將由執行董事定期檢討。此外，會計部門將對貿易應收款項編製季度賬齡分析，以監控本集團的流動資金，及時採取跟進行動。

於二零一八年四月，本集團已執行現金流量預測程序以妥善監控其現金流量。會計部門負責一年兩次編製現金流量預測報告，而執行董事將審閱有關報告。

於二零一八年四月，內部監控顧問進行跟進檢討，重點關注本集團管理層對第一輪檢討中識別的監控弱點採取的補救措施。根據跟進檢討結果，董事確認及內部監控顧問同意，本集團已採納內部監控顧問建議之所有內部監控政策，且於最後實際可行日期其內部監控系統並無重大缺陷。

不合規情況

董事確認，除下文所披露者外，於最後實際可行日期，於往績記錄期並無重大違反適用法律及規例的情況，會對本集團產生重大經營或財務影響。

業 務

與兩項租賃物業的佔用許可證所列明的許可土地用途有關不合規情況

違規詳情	違規理由	補救行動及現時狀況	法律後果(包括潛在最高刑罰及其他財務負債)	避免類似違規事件再次發生的措施
<p>香港九龍渡船街220號順利大廈27樓B4室(「B4室」)由潤利海事用作一般辦公室，直至二零一八年四月十四日。</p> <p>香港九龍渡船街220號順利大廈27樓B6室(「B6室」)由(i)潤利海事於直至二零一八年四月十四日為止用作一般辦公室；及(ii)潤利拖輪、東航海事、宇航海事、KMY Marine及潤利海事於直至二零一七年十一月十四日為止用作註冊辦事處；及(iii)MKK Marine於直至二零一六年五月十八日為止用作註冊辦事處。</p> <p>B4室及B6室的佔用許可證所列明的許可用途為住宅用途。</p> <p>因此，B4室於實際上用作辦公室及B6室用作辦公室及註冊辦事處並不符合佔用許可證所載列的許可用途。於用途出現如此重大轉變前，本公司並無按香港法例第123章《建築物條例》(「《建築物條例》」)第25(1)條所規定向建築事務監督呈交相關通知(統稱「通知」)。因此，有關行為違反上述條例未有就更改土地用途通知建築事務監督。</p>	<p>並非故意違反，乃由於當時董事未有尋求專業法律及物業意見。</p>	<p>本集團自二零一八年四月十五日起已停止使用B4室及B6室作為辦公室及改變其用途為僅作員工休息室。</p> <p>MKK Marine自二零一六年五月十八日起已使用香港九龍長沙灣長裕街10號德京廣場二期31樓D室(「德京廣場辦事處」)作為其主要營業地點及辦事處，而潤利拖輪、東航海事、宇航海事、KMY Marine及潤利海事亦自二零一七年十一月十四日起使用德京廣場辦事處作為其主要營業地點及辦事處。</p> <p>本集團自二零一八年四月十七日起已租賃香港九龍登打士街32-34A號歐美廣場10樓2及3室(「歐美廣場辦事處」)作一般辦公室及營運用途。</p> <p>據法律顧問所告知，儘管已停止使用B4室及B6室作為辦公室，惟仍須提呈《建築物條例》第25(1)條規定的通知，以避免遭建築事務監督強制執法的風險。</p> <p>因此，B4室及B6室各自的業主已於二零一八年五月七日向建築事務監督呈交通知。</p> <p>屋宇署於二零一八年五月二十九日及二零一八年六月八日致函B4室及B6室的各業主作出回覆，表示根據《建築物條例》第25(1)條，無法處理通知中所述建議重大用途變更，原因為員工休息室用途已無生效。在上述信件中並無表示擬提呈追溯起訴的情況下，法律顧問認為B4室及B6室的各業主不能採取進一步行動。</p>	<p>根據《建築物條例》第40(2)條及第40(6)條，就違反《建築物條例》第25(1)條，本公司的相關附屬公司各自可被處以最高罰款100,000港元，而董事可被處以最高罰款100,000港元及監禁最長達兩年。</p> <p>基於已在二零一八年五月七日向建築事務監督呈交《建築物條例》第25條規定的通知及根據屋宇署的回應，法律顧問認為面臨起訴的機會不大。在此情況下，即使面臨起訴，被判處上述最高刑罰的機會不大，並可能被判處罰款而毋須入獄。</p>	<p>本集團已訂定有關訂立任何租賃協議的核對清單，特別是有關符合擬租賃物業的擬定用途及獲許可用途。</p> <p>訂立任何租賃協議前，本集團將確認擬租賃物業的獲許可用途，並確保本集團的擬定用途符合獲許可用途，並經由最少一名執行董事及本公司之公司秘書審閱租賃協議草擬本的條款。如有需要，本集團將尋求外部專業人士(例如法律顧問及註冊建築師)協助。</p>

業 務

控股股東作出的彌償保證

就上文所述，控股股東已承諾就本集團因上述違規事件所引起的所有虧損及負債作出彌償保證。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料—E. 其他資料—2. 稅項及其他彌償保證」一節。

由內部監控顧問檢討

內部監控顧問已於二零一八年四月完成就升級內部監控措施所進行的跟進檢討，且確認並無注意到任何未作補救的違規之處。經計及(i)內部監控顧問進行跟進檢討後於本集團的升級內部監控系統並無發現重大弱點或重大不足之處；及(ii)本集團妥善執行由內部監控顧問所建議的升級內部監控系統，董事認為升級內部監控系統對本集團的營運而言屬足夠及有效。

董事及保薦人的意見

考慮到(i)導致過往違規事件的背景；(ii)本集團已全面糾正違規事宜；及(iii)內部監控顧問就本集團內部監控系統作出跟進檢討，董事認為且保薦人同意本集團已採取預防措施以避免違規事件重複發生及本集團採取的各項內部控制措施屬充分有效。

訴訟及索賠

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團涉及三宗於本集團日常及一般業務過程中引起的民事申索，亦面臨潛在訴訟個案，包括僱員補償申索及人身傷害申索。

有關僱用事宜的民事申索

(1) 對潤利海事作出訴訟

(a) 已解決訴訟

法律程序已於二零一六年八月三十一日展開，其中潤利海事被一名於二零一六年四月二日至二零一六年七月八日擔任潤利海事船長的前僱員（「第一名潤利索償人」）入稟香港勞資審裁處起訴，就潤利海事終止僱用合同而無給予充分通知期限亦無支付代通知金而向潤利海事就未償付薪酬提出申索合共19,240港元。

業 務

香港勞資審裁處其後已發出法庭命令，下令第一名潤利索償人撤銷對潤利海事的全部申索及潤利海事同意不會就訟費向第一名潤利索償人作出索償。於最後實際可行日期，該民事申索已完全解決，香港勞資審裁處並無作出訟費命令。

(b) 待決訴訟

於二零一八年八月十九日，一名於二零一四年七月二十日至二零一七年九月三十日於潤利海事擔任水手的潤利海事前僱員（「第二名潤利索償人」）聲稱，其於一艘在海上的船隻機房水箱注水時，水箱濺出熱水至右手，以致其右手遭燙傷。於二零一八年九月十三日，第二名潤利索償人就香港法例第282章《僱員補償條例》（「《僱員補償條例》」）受傷僱員就應付賠償申請向香港區域法院提出申索。

第二名潤利索償人就(i)《僱員補償條例》第9、10及10A條的補償；(ii)《僱員補償條例》第10(5)條有權收取按期付款的延長期（如適用）；及(iii)利息及成本向潤利海事提出申索。潤利海事的承保人已接管訴訟程序。於最後實際可行日期，申索仍在進行中，而首次審訊預期將於二零一八年十二月二十八日舉行。

(2) 對MKK Marine作出訴訟

法律程序已於二零一七年八月三十一日展開，其中MKK Marine被一名於二零一六年一月十六日至二零一七年五月九日擔任副船長的前僱員（「MKK索償人」）入稟香港勞資審裁處起訴，指稱MKK Marine未有給予其休息日，涉及金額達51,000港元。

於二零一八年三月八日，香港勞資審裁處發出法庭命令，下令MKK索償人撤銷對MKK Marine的全部申索。於最後實際可行日期，該民事申索已完全解決。法庭亦指令MKK索償人向MKK Marine支付訟費5,000港元。

針對本集團有關僱員補償及人身傷害申索的潛在訴訟

誠如董事所確認，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團一般及日常業務過程中曾發生22宗工傷事故並向香港勞工處報告，如在浮船上滑倒、絆倒或跌倒；在浮船上與移動中、固定或靜止物件碰撞；在浮船上提起或運送物件，導致挫傷及瘀傷、割裂及割傷、骨折以及扭傷及勞損。此等工傷事故概無對本集團業務造成任何重大中斷。潛在申索指並未對本集團展開申索，但根據《僱員補償條例》於有關意外日期起兩年（就僱員補償申索）或根據香港法例第347章《時效條例》於有關意外起三年（就人身傷害申索）期限內的意外。

業 務

由於此等針對本集團的潛在申索尚未展開，尚未評估有關潛在申索所涉及數字。董事認為，本集團可能承擔的金額將全數由本集團所投購保單涵蓋，及倘相關保單並無涵蓋有關金額，根據彌償保證契據有關金額將由控股股東作出彌償。有關彌償保證契據的詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－E.其他資料－2.稅項及其他彌償保證」一節。因此，上述潛在申索將不會對本集團財務狀況或業績及營運造成任何重大影響。

於最後實際可行日期，申索期限將於以下有關年度屆滿的潛在申索數目概述如下：

年度	於所示年度	於所示年度
	申索期限 將屆滿的 僱員補償 申索數目	申索期限 將屆滿的 人身傷害 申索數目
二零一七年	—	—
二零一八年	—	—
二零一九年	5	8
二零二零年	2	6
二零二一年	—	2
	<u>7</u>	<u>16</u>

附註：《僱員補償條例》第14(1)條訂明，僱員須於事故日期起計兩年內向法庭提出僱員補償，而香港法例第347章《時效條例》第27(4)條訂明，根據普通法提出申索(包括人身傷害申索)的時限為傷害發生起計三年。因此，於本集團日常及一般業務過程中引起已向香港勞工處呈報的22宗工傷事故中，部分事故的僱員補償訴訟及／或人身傷害訴訟時限已屆滿。

上表為向本公司或其任何附屬公司作出潛在僱員補償申索及人身傷害申索數目概要，其並不包括(a)於最後實際可行日期前僱員補償申索及／或人身傷害申索時限已屆滿的工傷事故；(b)受傷僱員已簽署免責條款聲明彼等不會向本集團作出任何僱員補償申索或人身傷害申索的工傷事故；及(c)受傷僱員已向香港法院展開訴訟起訴本集團的工傷事故，而有關訴訟於最後實際可行日期仍在進行中。因此，上表潛在申索數目與往績記錄期間起直至最後實際可行日期的工傷事故總數並不一致。

業 務

於最後實際可行日期，除上文所披露者外，本公司或其任何附屬公司概無牽涉於任何重大訴訟或仲裁，且董事並不知悉本公司或其任何附屬公司有任何重大待決訴訟或威脅索賠事項會對本集團經營業績或財務狀況產生重大不利影響。

控股股東作出的彌償保證

控股股東已訂立彌償保證契據，據此，控股股東已同意根據彌償保證契據的條款及條件，就本集團因任何工傷事故而可能產生的責任、待決訴訟及索賠，以及本集團於[編纂]成為無條件當日或之前的不合規情況，為本集團作出彌償。彌償保證契據的進一步詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料－ E. 其他資料－ 2. 稅項及其他彌償保證」一節。