

概覽

本集團是馬來西亞一家成立已久的工程承包商。我們的業務分為兩個主要服務類型：

- 海上建築服務—我們的核心業務，其可分類為：
 - (a) 填海及相關工程，包括填海造地及其他海上土木工程。填海可能涉及土壤勘測、水文測量、填海前設計、砂石處理／填埋、地基處理、砂石堆載移除工程以及其他相關工程。海上土木工程一般包括建設碼頭、跨海工程、維護疏浚及河流改道；及
 - (b) 海上運輸，其涉及海砂運輸，包括從獲批准的砂石來源挖掘海砂裝載至運砂船，運送及交付海砂至指定場地，並卸載海砂用於填海造地。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團已完成合共29份海上建築合約，其中包括19份填海及相關工程合約及10份海上運輸合約，原合約總額約為1,334.7百萬林吉特(按單價基準訂立的若干海上運輸合約除外)。於最後實際可行日期，我們有9份進行中海上建築合約，包括5份填海及相關工程合約及3份海上運輸合約以及1份填海及相關工程以及海上運輸合約，原合約總額約為687.2百萬林吉特。

- 樓宇及基礎設施服務—我們的服務包括建造物業及基礎設施工程的一般樓宇工程。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團已完成合共10個樓宇及基礎設施合約，原合約總額約為63.9百萬林吉特。於最後實際可行日期，我們有12個進行中樓宇及基礎設施合約，原合約總額約為457.4百萬林吉特。

業 務

下表載列本集團於往績記錄期間按服務類型劃分的收益：

	截至以下日期止年度						截至二零一八年十月三十一日止四個月	
	二零一六年六月三十日		二零一七年六月三十日		二零一八年六月三十日			
	千林吉特	%	千林吉特	%	千林吉特	%	千林吉特	%
海上建築服務								
填海及相關工程	156,395	55.5	222,002	43.2	98,186	18.3	8,084	6.7
海上運輸	<u>116,687</u>	<u>41.4</u>	<u>264,573</u>	<u>51.5</u>	<u>360,647</u>	<u>67.0</u>	<u>68,026</u>	<u>56.6</u>
小計	273,082	96.9	486,575	94.7	458,833	85.3	76,110	63.3
樓宇及基礎設施服務	<u>8,614</u>	<u>3.1</u>	<u>27,496</u>	<u>5.3</u>	<u>78,983</u>	<u>14.7</u>	<u>44,152</u>	<u>36.7</u>
總計	<u>281,696</u>	<u>100.0</u>	<u>514,071</u>	<u>100.0</u>	<u>537,816</u>	<u>100.0</u>	<u>120,262</u>	<u>100.0</u>

根據Ipsos報告，我們是馬來西亞柔佛州海上建築行業主要活躍參與者之一，即於二零一六年基於提供填海造地服務的市場份額逾10%參與馬來西亞填海工程的行業參與者。

我們相信我們的競爭優勢之一在於我們能夠按時及可靠地管理及執行海上建築項目，包括大型項目。透過我們的工程、採購、建設及完成經驗及能力，特別是在大型海上建築工程方面，我們能夠在項目的不同階段為客戶提供具有強大執行力的綜合解決方案，以確保海上建築項目得到高效及有組織的執行。這連同我們出色的的往績記錄、經驗豐富的管理團隊及內部技術人員以及我們為設計及建築填海項目提供填海前設計的能力，均是我們於馬來西亞海上建築行業建立良好聲譽的關鍵因素。

我們的客戶包括私人開發商及政府相關公司，且我們於往績記錄期間承接的合約大部分由我們作為主承包商。我們的主要項目包括：

- Tanjung Senibong濱水區項目—填海及相關工程以及海上運輸—我們為Unibase Corporation Sdn. Bhd. (一間於馬來西亞交易所上市的公司的全資附屬公司) 開展的首個涉及填海工程的設計及建造填海項目，濱水區填海總面積覆蓋60英畝。
- 森林城市項目—填海及相關工程以及海上運輸—我們獲委聘開展碧桂園開發的森林城市項目三號島部分的填海及相關工程以及海上運輸工程，該物業發展項目位於馬來西亞半島最南端的柔佛海岸，隔著柔佛海峽與新加坡相望，預計於竣工時將能容納700,000人。

- 富力公主灣項目—填海及相關工程—我們獲委聘為R&F Development Sdn. Bhd.開發的富力公主灣項目開展深海填海及相關工程。該開發總面積為116英畝，其中填海面積為78英畝，整個富力公主灣發展項目包括寫字樓、酒店式公寓、酒店、俱樂部及購物中心，位於馬來西亞柔佛邊境，與新加坡隔岸相望。
- 麗都水岸項目—填海及相關工程以及海上運輸工程—我們獲委聘開展麗都水岸項目的填海及相關工程以及海上運輸工程。該項目為一個位於柔佛的住宅及商業水岸發展項目，擁有佔地約163英畝的海岸填海區域及4.6英畝的沿海步道，可飽覽柔佛海峽的美景。

所有上述項目均為我們於參與招標後獲授或提交報價。

我們有馬來西亞工業發展局B類、CE類及ME類的G7級資質(為馬來西亞工業發展局可註冊的最高級別)，令我們獲准承接無招標／合約價值限制的填海及所有其他相關工程以及其他樓宇建築及基礎設施工程。就我們的填海及相關合約而言，我們運用專業知識及技能管理及協調不同分包商的工程，而我們自身專注於砂石處理／填埋，我們認為這是填海過程的關鍵部分。為開展我們的海上運輸工程，我們租賃運砂船取得及運輸海砂至指定場地。於往績記錄期間，我們管理及調動最多47艘總運能超過222,000立方米海砂的運砂船。

就我們的樓宇及基礎設施工程而言，我們參與住宅物業、商業物業及公共清真寺的建設，以及排水管網工程、排水、機電基礎設施工程及道路工程。

我們的業務主要位於馬來西亞人口第二多的州份柔佛州。柔佛州地處馬來西亞半島最南端，毗鄰新加坡。柔佛州經濟於近年維持持續及穩定發展，於二零一二年至二零一七年，柔佛州的地區生產總值以5.92%的複合年增長率增長，而馬來西亞國內生產總值的複合年增長率為5.18%。根據Ipsos報告，於二零一八年至二零二二年止五年內，第十一個馬來西亞計劃項下的多個全國建築發展項目已提上日程。海上建築活動需求預期將相應增長。竣工建築工程(包括海上建築行業)的總價值預計將按約12.4%的複合年增長率由二零一八年預測的1,547億林吉特增長至二零二二年底的約2,466億林吉特。根據Ipsos報告，柔佛、檳城及馬六甲等沿海地區廣泛開展填海工程。於二零一三年至二零一七年，僅柔佛填海工程的批准或已轉讓土地面積總計超過7,400英畝土地，其中1,912.0英畝土地已於同期成功填海。餘下

5,507.4英畝土地預期於未來10至30年填海，其中約1,600英畝土地預期於二零一八年至二零二二年填海。詳情請參閱本招股章程的「行業概覽」一節。

競爭優勢

我們認為以下競爭優勢為我們的成功作出貢獻，並令本集團能夠有效地在馬來西亞的海上建築及樓宇及基礎設施服務業開展競爭：

在填海工程方面，我們是馬來西亞柔佛州主要海上建築參與者之一，在承接大型海上建築合約方面擁有出色的往績記錄

根據Ipsos報告，我們是馬來西亞柔佛州主要海上建築的積極參與者之一。於二零一三年至二零一七年，本公司的填海土地按柔佛州填海的總填海土地面積計算估計約為41.5%。我們是馬來西亞海上建築服務行業一家成立已久的公司，作為承包商有著出色的往績記錄。

根據Ipsos報告，新進者進入馬來西亞海上建築行業存在較高的天然門檻。新進者須有充足的資本投資、專業知識及管理以積累經驗，與客戶建立關係及能夠證明其能高效、安全及可靠地執行海上建築工程的卓越往績記錄與現有行業參與者競爭。新進者需要更長時間建立往績記錄，且彼等在說服客戶選擇其取代現有行業參與者時或會面臨困難。

多年來，我們已為私營部門的客戶完成了多個大型海上建築工程。我們獲委聘承接森林城市項目三號島部分的海上運輸工程及設計及建造填海工程，該項目為碧桂園於柔佛海岸的一個發展項目，涉及從砂石來源運輸海砂至填海場地，提供設計及開發計劃及通過填海造地創造三個總面積約4,000英畝的人工島嶼。我們亦曾參與森林城市項目高爾夫球場一期的海上運輸工程及填海及相關工程。此外，我們的另一個重要項目是富力公主灣項目，該項目為一個設計及建造填海及相關工程項目，涉及約6.0百萬立方米的海砂運輸及通過深水填海造地創造約78英畝土地。有關本集團已完成合約及進行中合約的詳情，請參閱本節的「我們的合約」一段。

我們相信我們的客戶選擇我們是因為我們能高效管理及協調大型海上建築項目中的填海工程及海上運輸工程，為高效及有組織地執行海洋工程項目提供綜合解決方案。我們開展主要大型項目的往績記錄以及在海上建築領域的豐富經驗，令我們能夠在馬來西亞海上建築行業享有盛譽，這亦為我們在投標及獲得新的大型項目時帶來優勢。

我們認為，成功的往績記錄、領先的市場地位和經已確立的聲譽令我們已經做好充分準備，以把握馬來西亞快速增長的海上建築行業中具有吸引力的新出現商機。於最後實際可行日期，我們已建立起強大的海上運輸項目儲備，且我們現正就若干個涉及填海及相關工程以及海上運輸工程的新投標的相關合約條款及條件進行深入磋商。

我們擁有經驗豐富的管理團隊，具備深厚的行業背景及知識

我們主要管理人員的專業知識及經驗奠定了本集團的表現及成功。我們的核心管理團隊由我們的執行董事領導。我們的執行董事兼董事會主席黃拿督自JBB Builders註冊成立以來一直擔任董事，在公共及私營部門建築行業擁有超過38年經驗。黃拿督此前曾在公共工程部門工作，累積了與柔佛當地機關溝通及了解其需求的經驗。彼負責本集團的整體業務規劃、企業戰略及整體管理。我們的執行董事藍弘恩先生在建築行業的合約管理方面擁有超過18年經驗。彼負責本集團的整體企業戰略及政策制定、業務發展及總體管理。我們的執行董事黃種文先生在建築行業的項目管理方面擁有超過23年經驗。彼負責本集團業務營運的整體管理及項目管理及監督。黃拿督、藍弘恩先生及黃種文先生均擁有工程造價學位，且彼等獲具有強大的學術背景及行業經驗的專業技術團隊支持，其中包括9名造價師、14名工程師、4名海洋測量師及4名土地測量師，令我們能夠在客戶的預算內有效地為其提出合適的解決方案及方法。管理層的簡歷詳情請參閱本招股章程的「董事、高級管理層及員工」一節。

我們的海上建築工程需要項目規劃、管理及執行方面的專業知識。其中涉及船舶運行、地盤條件評估及分析、天氣狀況、原材料及勞工類型及數量、船塢位置以及決定需部署的船舶、設備、工程師及測量師類型的相關知識。我們還需要監督和協調運砂船，以確保在指定的項目現場順利而高效地卸載海砂。例如，若選擇不合適的船舶及設

備來完成任務，我們的項目或會出現重大延誤，因為設備可能需要進行調整以開展工程(儘管效率較低)，或需要安排新的設備及船舶至地盤。更長的完成時間、部署額外的船舶及設備亦可能導致項目成本增加。

憑藉專業的技術背景及專業知識和管理團隊豐富的行業經驗及專有技術，我們認為我們有能力以高效的方式在不同工作環境下進行不同類型的建築工程，以符合時間安排及客戶的要求。我們亦認為，管理團隊在建築業的豐富經驗及深厚知識以及彼等執行可盈利及提升形象的項目的能力，能夠提升我們的知名度，使我們得以並將繼續幫助我們拓展業務。

我們能夠為客戶提供具有強大執行力的合適解決方案

透過我們的工程、採購、建設及完成經驗及能力，特別是在大規模海上建築工程方面，我們能夠在項目的不同階段為客戶提供具有強大執行力的綜合解決方案。對於我們的海上建築工程，我們擁有內陸及海上勘測團隊及工程專業知識，能夠在客戶諮詢報價時迅速回應並提供專門的解決方案及設計方案。對於我們的海上建築項目，除了承擔項目的管理及監督工作，包括與我們的客戶、顧問、供應商、分包商、參與項目的其他各方進行協調及實地考察以確保項目的高效執行之外，我們亦負責項目的施工前設計及開發計劃。這包括在開展填海工程前由我們的內部技術團隊及外部顧問(例如岩土工程顧問)開展多項工作，例如土壤調查、水文測量以及填海工程的實際工程設計。此外，我們在過往項目中積累了與地方政府部門聯繫的經驗，能夠了解並熟悉彼等的要求，從而使我們能夠更及時、更高效地獲得該等政府部門的相關批文。對於海上運輸工程，我們會監督和協調運砂船，以確保根據有關合約的時間表在指定的項目現場順利而高效地卸載海砂。

董事認為，我們為項目提供綜合解決方案的能力，在管理海上建築工程方面的靈活方法及專業知識，以及我們的強大執行能力，均增強了我們贏得複雜的大型海上建築項目合約的能力。

我們與主要客戶建立了穩定的合作關係

我們建立了堅實的客戶基礎，與客戶保持著穩定的業務關係。我們的主要客戶包括馬來西亞及海外的房地產開發商以及柔佛州砂石特許權所有者的獨家授權代理的首選運輸代理以及政府相關公司。在往績記錄期間內，我們已經為我們的五大客戶提供最長達六年的服務，並且已經為五大客戶中的大多數提供了超過三年的服務。其中部分為授予我們新合約的回頭客：

客戶	本集團所承接工程類型
碧桂園	填海工程及相關工程
Sharikat Sukma Kemajuan	海上運輸
Astaka Padu	樓宇及基建工程
Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd.	樓宇及基礎設施工程

董事認為，我們的經營歷史以及與客戶的長期關係將可提升我們進一步鞏固儲備的能力。有關本集團與我們主要客戶之間關係的進一步詳情，請參閱本節下文「客戶」一段。

我們擁有龐大的主要供應商及分包商網絡

本集團已與供應商及分包商網絡建立及維持穩定的工作關係。尤其是，我們與19名運砂船船東訂立總框架協議，以便其在我們要求及指示時專門向我們提供船舶。於往績記錄期間，該等船東就我們的海上運輸工程向我們提供合共47艘運砂船。有關進一步詳情，請參閱本節「設備及機器—租用船舶」一段。我們的主要供應商及分包商已認識或與我們合作約一至五年。董事認為本集團的供應商及分包商網絡，使我們於定價及選擇上具有靈活性。董事認為我們與供應商及分包商的關係能夠降低因交付不足或延遲導致項目執行出現重大中斷的風險。

業務策略

我們計劃利用出色的往績記錄及執行能力以把握馬來西亞(尤其是柔佛州)建築行業的可觀增長潛力。由於我們大部分海上建築服務的目標是私人物業發展商，我們認為馬來西亞聯邦政府的近期變動將不會對我們的潛在海上建築工程產生重大影響且不會對我們的業務產生重大不利影響。為繼續實現業務增長，我們計劃採用下列業務策略：

我們計劃增加及投資採購我們的自有船舶及新機器

為維持我們作為海上建築行業具競爭力的綜合解決方案供應商的地位，我們的董事認為，我們需要不斷檢討及完善現有業務策略及盈利模式。於往績記錄期間，由於我們仍處於海上運輸服務的發展階段及鑒於長期資本投資性質，我們的董事早前並未考慮購買船隻。取而代之，我們向船東租用運砂船承接海上運輸工程，同時積累相關的行業經驗。考慮到(i)我們開展海上運輸工程的收入已成為本集團的主要收入來源之一(佔本集團截至二零一八年六月三十日止年度收益的逾65%)；(ii)我們自二零一三年起積累的對海上運輸利潤結構的深入了解；(iii)我們管理船隊及海上運輸業務流程的能力；及(iv)我們與海上運輸業務主要客戶的穩定關係，包括與Sharikat Sukma Kemajuan形成戰略聯盟，我們的董事認為，現在是開始購買我們自有運砂船的合適時間。我們相信擁有及經營我們自有的運砂船將成為我們進一步加強對海上建築工程價值鏈主要部分控制權及提升利潤率的下一項戰略舉措。

我們擬動用約80.0百萬港元或40.0百萬林吉特(或全球發售估計所得款項總淨額的約57.9%)用於悉數結付從我們一名現有海上運輸服務分包商(為獨立第三方)購買一艘經改造運砂船的代價。Ipsos表示，基於獨立第三方運砂船供應商提供的主要資料來源，即(i)經改造運砂船的相關價格一般介乎35百萬林吉特及41百萬林吉特，通常包括船舶成本(改造前)、設備拆卸費、設備安裝／更換費、船舶重建費、檢查費等；及(ii)一艘經改造運砂船的可使用年期通常介乎15至20年，就一艘預計可使用年期為15年的經改造運砂船的代價釐定為40百萬林吉特屬公平合理。鑒於下文所披露的運砂船的估計成本節省約24.5百萬林吉特，我們的董事估計運砂船的投資回收期為1.6年左右。

業 務

鑒於本集團擬購買的運砂船數量，董事相信其將不會損害與現有海上運輸分包商的業務關係，因為本集團擬購買的運砂船數量僅佔本集團於往績記錄期間租用的整個運砂船船隊的一小部分。

由於我們的業務重心是規劃、協調及管理填海工程以確保填海工程高效、有序地執行及實施，我們擬僱傭內部船員負責日常運作及委聘經改造運砂船的原擁有人（「**Management Consultant**」，為一名獨立第三方）協助及指導本集團現有員工管理及操作經改造運砂船，初始期限為一年。我們相信，在**Management Consultant**的協助下，以及通過我們與同樣擁有船舶的分包商就運砂船的運營及許可要求進行討論獲得的知識及與彼等的合作經驗，我們將能夠有效地管理及運營我們自己的運砂船。

僅供說明用途，按(i)目標運砂船運載量12,500立方米及(ii)本集團截至二零一八年六月三十日止年度處理的海砂運輸總量計，我們於12個月期間使用及運營一艘自有運砂船的財務收益及成本節約的分析載列如下：

	使用及運營一艘 自有運砂船及分包 船舶進行海上運輸 (千林吉特) (附註1)	完全使用分包船舶 進行海上運輸 (千林吉特)	節約成本 (千林吉特)
自有運砂船運營 成本 (附註2)	30,983	—	(30,983)
分包費用	<u>259,118</u> (附註3)	<u>314,705</u> (附註4)	<u>55,517</u>
總計：	<u>290,171</u>	<u>314,705</u>	<u>24,534</u>
產生的收益	360,647	360,647	
毛利率 (附註5)	19.5%	12.7%	

附註：

1. 分析乃假設自有運砂船將能夠在一天內往返一次及每年有3個月留作保養及修整，及一艘運砂船每月能夠往返約23次。因此，目標運砂船的估計使用率(每月往返次數乘以12，然後除以一年365日)為約75.6%。基於上述假設，目標運砂船估計每天可運輸約12,500立方米砂石，每月運輸287,500立方米砂石，每年運輸3,450,000立方米砂石，相當於本集團截至二零一八年六月三十日止年度處理的海砂運輸總量的約17.6%。
2. 該費用包括(a)聘用Management Consultant提供船上指導及協助的費用；(b)柴油；(c)潤滑油及維護費用(包括駁船費用及干船塢成本)；(d)食品及淡水供應及廢物處理；(e)許可費、保險費、檢測費及雜項費用等其他開支；及(f)假設運砂船預期可使用年期為15年而計算的折舊費。
3. 分包費用乃按16.09林吉特(即截至二零一八年六月三十日止年度我們的分包商運輸海砂收取的平均單位成本)乘以我們的分包商需運輸的海砂量並假設目標運砂船的使用率約為75.6%(即每年運輸約3,450,000立方米砂石)計算。
4. 分包費用乃按16.09林吉特(即截至二零一八年六月三十日止年度我們的分包商運輸海砂收取的平均單位成本)乘以本集團截至二零一八年六月三十日止年度處理的海砂運輸總量計算。
5. 毛利率乃按產生的收益減去(a)自有運砂船的估計運營成本總額；及(b)分包費用，然後除以產生的收益計算。

董事估計，經改造運砂船的收支平衡砂量約為3,912,500立方米。根據將要收購的經改造運砂船的估計收支平衡砂量及截至二零一八年六月三十日止年度每立方米所運輸砂石平均單位收入18.4林吉特，收支平衡點的每立方米砂石的單位成本估計約為9.0林吉特，低於每立方米的單位分包成本約16.1林吉特。

董事認為，如上文節省成本分析所示，擁有並運營自有運砂船，我們將能達致更高的利潤率。保薦人同意我們，在對上述分析中的成本項目進行盡職調查後，認為我們的節省成本分析為合理。

此外，透過使用自有運砂船，將能夠減少我們對於分包商的依賴，及透過優先使用本集團自有運砂船，然後再調動我們分包商所擁有的運砂船(通常最多可能需要六至七個星期)，本集團可更加靈活地滿足客戶的需求或應對項目時間表變動。董事亦意識到，當我們須同時就不同合約為多個不同的第三方分包商協調運砂船時，特別是當我們就特定海運合約迫切需要部署運砂船時，本集團的行政工作量及需要關鍵業務決策

業 務

的事宜增加。鑒於調動我們自有運砂船所需的調動時間短許多，董事認為，當部署運砂船的時間緊迫時，擁有一艘經改造運砂船可以幫助減輕該等大量行政工作量（例如與第三方運砂船營運商聯絡，並準備相關文件）並促進及時的關鍵運營決策。我們的市場競爭力亦將得以提高，從而加強我們的市場地位。根據Ipsos報告，海洋建築行業的行業參與者擁有運砂船作為其船隊的一部分並不罕見。因此，董事認為該重大資本投資將表明本集團對未來發展的承諾，從而提升我們的市場聲譽及信譽。

除購買我們自有的運砂船外，由於新機器需要維護或維修的頻率通常低於翻新或舊機器並可令我們更靈活地管理我們的工作時間表，我們擬購買新陸基機器以補充我們現有的機器及設備，旨在透過進一步減少對分包商的依賴、降低現有機器及設備的維護成本並提高我們的經營效率以鞏固我們於市場上的競爭力。

僅供說明用途，請參閱下文列載的就一台挖掘機購買新陸基機器於12個月期間的財務收益及成本節約分析：

	購買一台新機器	通過融資租賃 方式購買一台 新機器	購買一台 翻新機器	向供應商租賃 一台新機器	向供應商租賃 一台舊機器
採購價 (林吉特)	1,100,000	1,100,000 ^(附註1)	569,000	—	—
年度運營成本 ^(附註2) (林吉特)	136,789	136,789	224,829	—	—
租金 (林吉特)	—	—	—	288,000	222,000
應付利息 ^(附註3) (林吉特)	—	53,900	—	—	—
年度總成本 (林吉特) :	136,789	190,689	224,829	288,000	222,000

附註：

1. 本集團通過融資租賃方式購買一台新機器的初始資本支出約為1,100,000林吉特的30%，即330,000林吉特，而其餘70%的770,000林吉特將由出租人撥付。
2. 年度運營成本包括折舊（假設新機器及翻新機器的預期使用壽命分別為10年及5年）以及維修及維護成本。
3. 經參考本集團於往績記錄期間4.6%至6.9%的融資租賃利率，估計利率為7%。

我們擬動用約10.1百萬港元或5.05百萬林吉特(或全球發售所得款項總淨額的約7.3%)以購買新陸基機器，即四台新挖掘機，每台成本介乎1.1百萬林吉特至1.3百萬林吉特。

有關進一步詳情，請參閱本招股章程「未來計劃及所得款項用途」一節。

我們計劃繼續增強我們在馬來西亞(尤其是柔佛州)海上建築行業的知名度及市場地位

董事認為，馬來西亞的建築行業擁有巨大潛力及樂觀前景及我們將繼續聚焦馬來西亞的海上建築行業。我們計劃向當地及國際客戶獲取合約，以令客戶基礎多元化。於最後實際可行日期，我們已參與柔佛的多個項目，例如森林城市項目、森林城市項目高爾夫球場及麗都水岸項目。我們計劃繼續提高我們的服務質量及競爭力，充分運用我們的競爭優勢，以把握柔佛／馬來西亞建築工程項目不斷增加的趨勢，以進一步加快本集團的業務增長。

鑒於第十一個馬來西亞計劃項下的公共基礎設施項目的持續開展、新城鎮的開發以及基礎設施的擴建，我們亦計劃積極物色新海上建築項目，從而增強我們在馬來西亞的知名度。於建築行業，尤其在大型項目中，客戶通常要求承包商就支付履約保證金作出安排以作為授予合同的先決條件。因此，我們認為，進一步加強財務狀況以在必要時保持安排支付履約保證金的靈活性至關重要。

於二零一六年六月三十日、二零一七年六月三十日、二零一八年六月三十日及二零一八年十月三十一日，本集團提供的履約保證金分別為約0.4百萬林吉特、1.0百萬林吉特、0.8百萬林吉特及0.8百萬林吉特。儘管我們若干合約的客戶要求本集團以履約保證金的形式就合約工程的履約作出保證，但與本集團有穩定、良好業務關係的經常性客戶有時可能豁免該要求或酌情減少履約保證金金額。

然而，由於我們計劃積極在馬來西亞尋找新項目，我們可能與新客戶訂立合約。我們認為該等新客戶將更有可能要求我們提供履約保證金形式的履約擔保。因此，我們需要維持並增強我們的流動資金水平以確保我們擁有充足的營運資金用於我們的業務營運。

業 務

下表載列於最後實際可行日期本集團已提交標書或報價(惟有關結果仍為未知)之相關資料，包括可能要求的履約保證金：

客戶	估計合約總值 (千林吉特)	新客戶之 估計合約總值 (千林吉特)	估計履約保證金 (附註c) (千林吉特)	預期開工日期
海上建築 — 填海及相關工程				
1. 潛在客戶J ^(附註a)	95,596	95,596	4,780	二零一九年四月
2. 潛在客戶P ^(附註b)	2,000	不適用	—	二零一九年四月
3. 潛在客戶P ^(附註b)	1,911	不適用	—	二零一九年五月
4. 潛在客戶C ^(附註b)	10,194	不適用	—	二零一九年四月
5. 潛在客戶P ^(附註b及d)	2,072	不適用	—	二零一九年五月
小計	<u>111,773</u>	<u>95,596</u>	<u>4,780</u>	
海上建築 — 海上運輸				
1. 潛在客戶K ^(附註b)	85,000	不適用	—	二零一九年四月
2. 潛在客戶B ^(附註a及c)	11,340	11,340	—	二零一九年四月
小計	<u>96,340</u>	<u>11,340</u>	<u>—</u>	
樓宇及基礎設施				
1. 潛在客戶M ^(附註a)	23,808	23,808	1,190	二零一九年四月
2. 潛在客戶S ^(附註a及d)	30,542	30,542	1,527	二零一九年四月 至六月
3. 潛在客戶G ^(附註a及d)	199,923	199,923	9,996	二零一九年五月
4. 潛在客戶T ^(附註a及d)	2,850	2,850	143	二零一九年七月
小計	<u>257,123</u>	<u>257,123</u>	<u>12,856</u>	
總計	<u>465,236</u>	<u>364,059</u>	<u>17,636</u>	

附註：

- a. 非本集團於往績記錄期間的已有客戶。
- b. 本集團於往績記錄期間的已有客戶。
- c. 本集團須根據過往經驗向客戶以銀行擔保的形式提供相當於約合約金額5%的履約保證金，而本集團須將相應金額的現金存入該銀行作為抵押存款。
- d. 非深入磋商階段。
- e. 截至最後實際可行日期，潛在客戶B與董事之間的討論中並未包含履約保證金條款。

業 務

於最後實際可行日期，我們已就11份合約投標或提交報價，初始合約總金額為約465.2百萬林吉特，仍在等待結果。其中7項投標或報價處於相關合約的條款及條件的後期磋商階段。在我們已投標或提交報價且結果未知的11份潛在合約中，其中6份總估計合約金額約為364.1百萬林吉特的合約(如獲得)均非來自本集團於往績記錄期間的任何現有客戶。於該等合約中，其中5份要求的履約保證金估計總額約為17.6百萬林吉特。

除上述潛在合約外，本集團已獲授實際工作於最近開始或預計開始的若干新合約，並須繳納履約保證金。下表載列本集團獲授新合約之相關資料，包括將予發出之履約保證金：

客戶	合約總值 (千林吉特)	履約保證金 (千林吉特)	開工日期/ 預期 開工日期
<i>海上建築—填海及相關工程及/或海上運輸</i>			
1. Gerakan Samudera Sdn. Bhd. ^(附註i)	42,307	2,115	二零一九年二月
2. Front Concept Sdn. Bhd. ^(附註ii及iii)	<u>323,869</u>	<u>16,193</u>	二零一九年四月
小計	<u><u>366,176</u></u>	<u><u>18,308</u></u>	
<i>樓宇及基礎設施</i>			
1. Johor Corporation ^(附註ii)	79,981	3,999	二零一九年一月
2. Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd. ^(附註i)	<u>143,103</u>	<u>7,155</u>	二零一九年五月
小計	<u><u>223,084</u></u>	<u><u>11,154</u></u>	
總計	<u><u>589,260</u></u>	<u><u>29,462</u></u>	

附註：

- i. 由個人M控制的客戶。
- ii. 非本集團於往績記錄期間的已有客戶。
- iii. Front Concept Sdn. Bhd.為一家於馬來西亞註冊成立的公司，為澳洲一家大型私營及多元化開發公司的附屬公司，其項目位於澳洲及世界其他地區。該合約的原始合約總金額約為323.9百萬林吉特，為本集團已投標並獲得的原始合約金額最大的合約。

須發出或可能須發出的履約保證金總額包括(i)已提交標書或報價；及(ii)獲授合約要求的履約保證金。於成功中標上述5份潛在合約後將發出的履約保證金總額約17.6百萬林吉特，連同就已獲授合約將發出的履約保證金約29.5百萬林吉特，估計總額將約為47.1百萬林吉特。董事確認，(1)實際上，在合約授予本集團後及有關客戶安排結算進度付款之前，安排支付履約保證金屬可行；及(2)我們現有客戶亦可能根據彼等自身對每份合約的獨立評估要求支付新合約的履約保證金。

因此我們擬動用約32.4百萬港元或16.2百萬林吉特(或全球發售所得款項總淨額的約23.4%)以支付上述潛在合約、獲授合約所需的履約保證金，或倘我們未能獲得上述潛在合約，支付因我們計劃於馬來西亞積極尋找新項目而可能與要求我們支付履約擔保的任何現有或其他潛在客戶簽訂的任何其他日後新合約所需的履約保證金。有關進一步詳情，請參閱本招股章程「未來計劃及所得款項用途」一節。

我們旨在提升經營效率

我們的管理層定期監察及審查我們的經營表現，並考慮可最大化提升本集團經營效率的方法。董事認為，我們擁有內部的土地及海洋測量團隊及工程專業知識，能夠在客戶諮詢報價及／或解決方案時基於場地的限制及地質條件、上層建築的承載能力及其他具體要求迅速作出回應，從而加快客戶向地方政府部門獲取其他相關批文的流程。

我們計劃開發及升級我們的資訊科技及項目管理系統，以進一步提高成本效益並簡化本集團業務經營的項目實施流程。董事認為，經升級的資訊科技及項目管理系統將改善我們的營運並提升我們在管理、設計、規劃合約工程方面的整體營運效率。經升級的系統將能夠令我們及時獲取精確的營運及財務數據，使我們在準備投標或報價文件時制定更準確的成本估計，同時提升本集團員工分配及管理以及文件存檔系統。員工將能夠專注於處理合約工程的其他方面，從而令我們能夠承接更大型及更複雜工程的合約。

我們擬動用約0.8百萬港元或0.4百萬林吉特(或全球發售所得款項總淨額的約0.6%)用於升級我們的資訊科技及項目管理系統。有關進一步詳情，請參閱本招股章程「未來計劃及所得款項用途」一節。

我們計劃擴展服務能力，以把握樓宇及基礎設施中具有吸引力的增長機會

於往績記錄期間，我們的收益主要來自提供海上建築工程，此分部於截至二零一八年六月三十日止三個年度各年及截至二零一八年十月三十一日止四個月分別貢獻收益約273.1百萬林吉特、486.6百萬林吉特、458.8百萬林吉特及76.1百萬林吉特，約佔總收益的96.9%、94.7%、85.3%及63.3%。我們明白在客戶基礎及建築分部之間保持平衡及多元化，以確保持續可盈利增長的需要，因此一直擴展我們提供的樓宇及基礎設施工程。於截至二零一八年六月三十日止年度及截至二零一八年十月三十一日止四個月，樓宇及基礎設施工程分別貢獻收益約79.0百萬林吉特及44.2百萬林吉特，約佔收益的約14.7%及36.7%。

憑藉(i)我們於海上建築項目以及樓宇及基礎設施項目方面的專業知識及出色往績；(ii)我們確保項目按計劃交付的良好項目管理能力；(iii)我們為客戶提供一站式綜合解決方案的能力；(iv)我們與供應商及分包商的長期穩定關係；(v)我們與地方當局聯絡的經驗以及對彼等批准要求的理解；及(vi)我們從管理大型海上建築項目所積累的專業知識及技能，而上述各項均能夠以類似方式應用於樓宇及基礎設施項目，我們認為我們能夠加強我們的營運，以承接更大規模的樓宇及基礎設施工程。我們進一步認為，繼續在樓宇及基礎設施工程中尋找商機，可以令我們的收益來源多元化，同時，我們亦可以積累更多的經驗及項目往績記錄，以提高我們在業界及客戶中的聲譽。

業 務

我們擬動用約4.7百萬港元或2.35百萬林吉特(或全球發售估計所得款項總淨額的約3.4%)招聘以下員工，以擴大我們樓宇及基礎設施工程管理團隊：

角色	職位	經驗及資歷	待招募 員工數目	最高年薪 林吉特
項目管理	高級項目經理	建築文憑或以上學歷，至少 10-15年相關經驗	1	360,000
	項目經理	建築文憑或以上學歷，至少5 年相關經驗	2	360,000
地盤及營運	合資格工程師	土木工程文憑或以上學歷， 至少10年相關經驗	1	240,000
安全與職業健康	安全主管	持有安全健康證書(綠皮書)	1	120,000
合約及規劃	高級工料測量師	建築或工料測量文憑或以上 學位，至少8年相關經驗	1	120,000
				<u>1,200,000</u>

有關進一步詳情，請參閱本招股章程「未來計劃及所得款項用途」一節。

我們的業務模式

我們的主要業務活動

我們的主要業務活動主要為提供海上建築服務和樓宇及基礎設施服務。

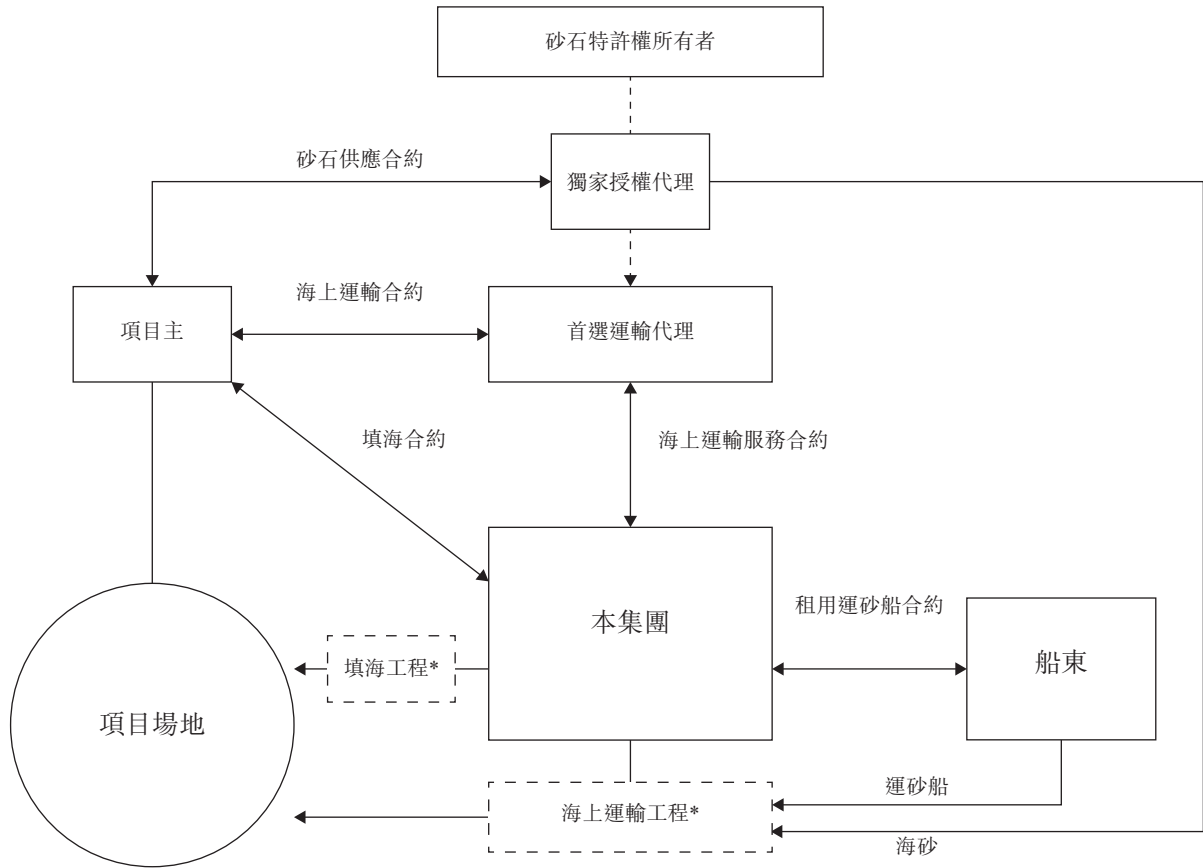
海上建築服務

海上建築服務為我們的核心業務，其可歸類為：

- (a) 填海及相關工程，包括填海造地及其他海上土木工程。填海可能涉及土壤勘測、水文測量、填海前設計、砂石處理／填埋、地基處理、砂石堆載移除工程以及其他相關工程。海上土木工程一般包括建設碼頭、跨海工程、維護疏浚及河流改道；及
- (b) 海上運輸，其涉及海砂運輸、填海通常使用的填埋材料，包括從獲批准的砂石來源挖掘海砂裝載至運砂船，運送及交付海砂至指定場地，並卸載海砂用於填海造地。

業 務

下圖簡要說明我們在典型的涉及填海的典型海上建築項目中的角色：

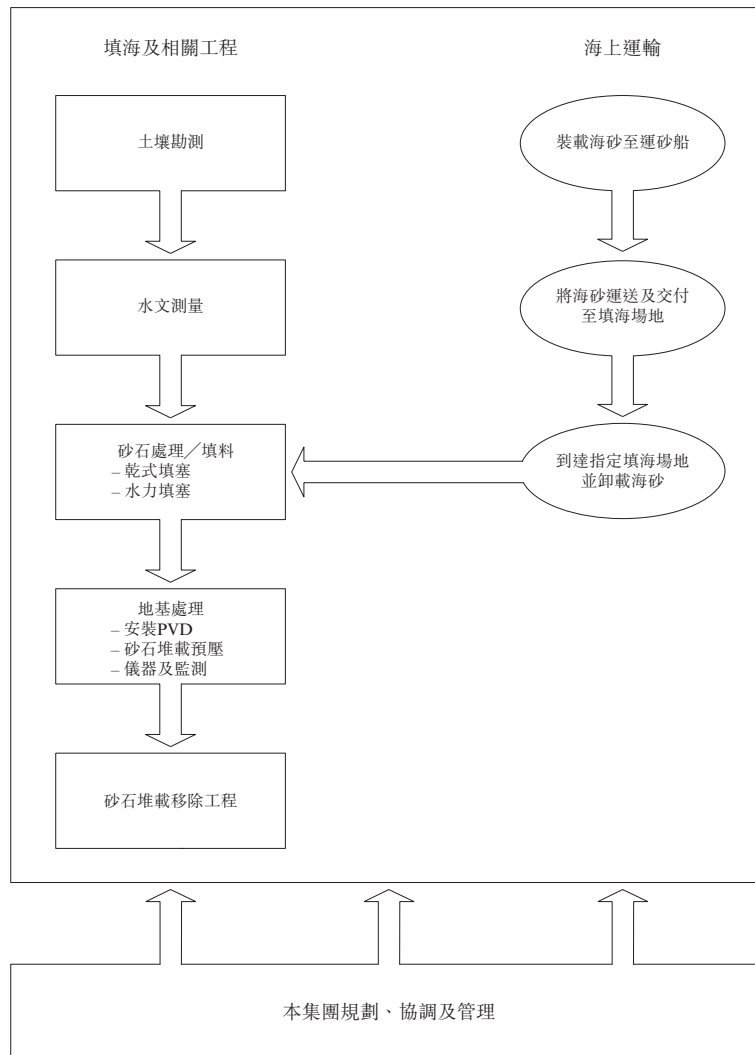


* 透過我們規劃、協調及管理多個分包商

在柔佛州一個涉及填海的典型海上建築項目中，項目主（例如物業發展商）將與(i)砂石供應商（通常是柔佛州砂石特許權所有者的獨家授權代理）就供應海砂；(ii)海上運輸工程承包商（通常為上述砂石特許權所有者獨家授權代理的首選運輸代理）；及(iii)填海工程承包商（通常會透過公開招標方式選定）分別簽訂合約。

業 務

以下流程圖扼要描述一般填海造地項目涉及的技术工程，其涉及規劃、統籌及管理填海及相關工程及海上運輸工程：



我們重點專注於規劃、協調及管理整個土地復墾流程，以確保其高效及有組織地執行和實施。除我們認為是填海過程的關鍵部分且已完成的若干砂處理工程，我們委聘及監督分包商執行合約工程的不同部分。

在承接海上建築項目時，以下幾項極為關鍵：(i)調動充足的運砂船確保充分持續供應砂石以滿足項目計劃；(ii)在項目場地制定有效的卸載計劃，需要深入了解運砂船的運轉、船舶裝量、船舶吃水以及水深等場地情況；(iii)協調填海工程的不同部分，例如，在砂石處理／填埋過程中確保砂石卸載量及地點符合陸上機器的運轉；及(iv)管理運砂船的24小時作業確保順利高效卸載海上砂石。

鑒於上述挑戰及本集團高效管理填海工程的出色往績記錄，首選運輸代理亦會委聘本集團承接海上運輸工程。通過這樣做，我們將能夠根據砂石供應時間表就管理及監控現場填海工程的流程提供一個綜合解決方案。對於填海及相關工程，我們通過公開招標、客戶／顧問就提交投標／報價發出邀請或客戶直接聯繫獲得合約。

我們的主要策略之一是按固定價格將項目工程的部分分包予分包商，以更好地控制我們的項目成本。分包令我們能夠保持更大的靈活性，因為我們並非直接僱用工人，同時亦可以節省相關行政成本及開支，並令我們能更專注於項目管理及確保有效實施項目。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已完成29份海上建築合約，原合約總額約為1,334.7百萬林吉特(按單價基準訂立的若干海上運輸合約除外)。於最後實際可行日期，我們有9份進行中的海上建築合約，原合約總額約為687.2百萬林吉特。

有關我們一般工作流程的說明，請參閱本節下文「我們的工作流程」一段。

填海及相關工程

填海工程指使用適當的填埋材料填埋海平面以下的區域以形成新的土地，以便在該等新土地上開發或建造建築物。除填埋外，填海工程亦涉及建造岩石護岸，以保護填海區或其他區域，防止海浪侵蝕。

我們的填海工程通常涉及下列一般步驟：

- (1) 土壤勘測 — 評估填海場地的土壤狀況，以協助規劃工作方法及技術設計。

我們聘請第三方岩土工程專家提供服務，以進行土壤勘察工作，而我們會協調勘察工作，確保其符合岩土工程顧問的規範及要求。

- (2) 水文測量 — 我們將對填海場地進行水文測量，以就估計砂量及規劃填海流程確定水深。

我們利用自有的水文測量設備及海事測量員進行測量工作及數據處理，以便能夠及時回應任何技術查詢。

- (3) 砂石處理／填埋 — 需裝載用於填海的砂石並將其運輸至填海場地。有關海上運輸流程的進一步詳情，請參閱本節下文「我們的業務模式 — 海上建築服務 — 海上運輸」一段。於砂石被運輸至填海場地後，將通過鉸吸式挖泥船(水力填塞)及／或鉸接式自卸車(乾式填塞)堆填砂石，並使用推土機及挖掘機進行平整。

項目管理團隊及內部的土地測量團隊根據計劃及設定的水平安排人員操作機器將砂石從指定的卸載區轉移至指定的填海區。

- (4) 地基處理 — 包括安裝PVD及使用砂石對區域進行堆載預壓，以加快地基固結過程。同時，將須進行岩土儀器測試工程通過讀取項目期間的沉降及孔隙水壓力以監測現有海床／河床的變化。

項目管理團隊根據項目進度就調動PVD鑽機和工料交付制定時間表，並根據岩土工程顧問的規範和佈局規劃監督安裝工作。

- (5) 砂石堆載及移除工程 — 填海場地的當地基固結達到理想程度時，砂石堆載將會被移除。

我們通過內部測量師團隊監測儀器的讀數並繪製沉降監測曲線，並根據這些信息，提前計劃砂石堆載的卸載工作，以達成項目進度。

我們的填海工程亦可能涉及項目的其他相關工作，包括地盤清理、疏浚、中期海上工作平台的建造以及淤泥帷幕系統的安裝和維護，以減少海水污染。

海上運輸

我們的海上運輸業務涉及將海砂、填海造地通常所用的填塞材料從砂石來源運輸至指定卸載區域，用於填海造地。

本集團承接的海上運輸工程一般涉及下列一般步驟：

- (1) 裝載海砂至運砂船 — 我們將安排運砂船通過疏浚方式從獲批准的砂石來源裝載海砂。運砂船裝載海砂乃通過可反映其實際位置的監測系統進行管理，以確保其於獲批准砂石來源的授權位置進行疏浚；
- (2) 通過運砂船將海砂運送及交付至指定填海場地 — 運砂船須沿著我們提供的航線行駛，其包括說明於裝載地點至指定卸載區域之間將採取的路線的指令；及
- (3) 於指定的卸載區域卸載海砂，用於填海造地 — 到達指定的卸載區域後，相關運砂船將駐紮在該區域，等待進行勘測工作。調查完成後，將海砂卸載至指定卸載區域。

裝載、運送及卸載海砂的工作一般通過我們向第三方租用的運砂船執行。我們指定所租用運砂船的疏浚區域，並監控該等運砂船的實時位置。我們還會要求這些運砂船提交航海日誌，供我們進行分析，以提高我們的運營效率。於運砂船到達指定的卸載區域時，我們會考慮指定卸載區域的大小、時間、運砂船的容量、天氣、海浪條件、水深以及項目進度等多項因素，協調運砂船，以確保順利及高效地卸載海砂。根據我們填海工程和相關工程的合約，我們經常需要同時在指定的卸載區域協調多艘運砂船。

我們的海上運輸業務主要位於柔佛州，惟我們於新加坡的一個海上運輸合約除外，該合約於二零一八年五月完成。我們已與19名運砂船船東訂立總框架協議。根據該等協議，船東將在我們要求及指示時專門向我們提供船舶。於往績記錄期間，該等船東向我們提供合共47艘船舶。有關進一步詳情，請參閱本節「設備及機器—租用船舶」一段。

樓宇及基礎設施服務

我們的樓宇及基礎設施服務以一般樓宇工程及基礎設施工程為主。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已完成10份樓宇及基礎設施合約，原合約總額約為63.9百萬林吉特。於最後實際可行日期，我們有12份進行中的樓宇及基礎設施合約，原合約總額約為457.4百萬林吉特。於往績記錄期間，本集團的樓宇及基礎設施服務客戶主要為物業發展商。

我們的一般樓宇工程的工程範圍根據客戶的要求而定。於往績記錄期間，我們受客戶委聘作為主承包商參與住宅物業、商業物業及公共清真寺的建築。此外，透過我們與Kimlun的合資公司JBB Kimlun，我們獲委聘為新山市議會大樓項目的主承包商，建造一幢15層高的新甲級寫字樓，作為新山市議會總部。

我們的基礎設施工程包括排水管網工程、排水、機電基礎設施工程及道路工程。於往績記錄期間，我們受客戶委聘作為主承包商參與基礎設施工程，包括土方工程及相關工程。

作為樓宇及基礎設施工程的主承包商，我們提供項目管理服務，其中我們的主要職責包括項目實施和資源規劃、選擇分包商、管理和協調參與各方以確保有效執行項目、地盤監督及檢查，以及全面協調項目的日常工作。

我們的合約

概覽

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已分別完成總計29份及10份海上建築合約和樓宇及基礎設施合約。於最後實際可行日期，我們分別擁有9份及12份進行中的海上建築合約和樓宇及基礎設施合約。我們基於合約的階段將我們的合約劃分為兩個類別：

- 已完成合約 — 指已簽發相關完成證明的工程合約；及
- 進行中合約 — 指我們獲授且已開始相關工程，但截至該時間點就會計目的而言僅確認部分收益的工程合約及已確認委託但尚未開始的合約。

已完成合約

下表載列於往續記錄期間及直至最後實際可行日期本集團已完成合約的資料：

海上建築合約(已完成)

編號	合約說明 (附註5)	客戶	合約期間 (附註1)	原始合約 金額 (附註2) (千林吉特)	於最後實際 可行日期前 收到的調整/ 變更指令 (千林吉特)	已於 往續記錄 期間前 確認為 收益 (千林吉特)	已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認為 收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認為 收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認為 收益 (千林吉特)	已於 往續記錄 期間後 確認為 收益 (千林吉特)	工程類型
1.	富力公主灣項目填海及 相關工程(JBB 11/13) (作為主承包商)	客戶A	二零一三年十二月至 二零一八年四月	300,000	(20,000)	138,043	78,142	22,259	41,556	—	填海及相關工程
2.	柔佛新山Tanjung Sembung的填海及 相關工程(JBB 07/13) (作為主承包商)	Unibase Corporation Sdn. Bhd.	二零一四年一月至 二零一六年四月	8,900	1,091	7,301	2,690	—	—	—	填海及相關工程
3.	柔佛州Jauhari Maksima Sdn. Bhd. Berjaya水岸 發展項目的土壤勘测 工程(JBB 08/14) (作為 主承包商)	Jauhari Maksima Sdn. Bhd.	二零一四年一月至 二零一五年七月	391	(43)	391	—	—	(43) ^(附註4)	—	填海及相關工程
4.	森林城市項目三號島一期 海上運輸(JBB 08/13A) (作為分包商)	Sharikat Sukma Kemajuan	二零一五年一月至 二零一五年十二月	132,300	(2,567)	74,481	55,252	—	—	—	海上運輸
5.	森林城市項目三號島海上 運輸(JBB 10/14A) (作 為分包商)	Sharikat Sukma Kemajuan	二零一六年一月至 二零一六年七月	72,280	(952)	—	58,679	12,649	—	—	海上運輸

業 務

海上建築合約(已完成)一續

編號	合約說明 (附註5)	客戶	合約期間 (附註1)	原始合約金額 (附註2) (千林吉特)	於最後實際 可行日期前 收到的調整/ 變更指令 (千林吉特)	已於 往續記錄 期間前確認 的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認的收益 (千林吉特)	已於 往續記錄 期間後確認 的收益 (千林吉特)	工程類型
6.	森林城市項目三號島 填海及相關工程 (JBB 10/14) (作為分 包商)	Chang Da Road and Bridge Construction Sdn. Bhd.	二零一五年三月至 二零一六年八月	152,085	(28,429)	40,824	51,941	29,441	1,450	—	—	填海及相關工程
7.	森林城市項目海上運砂 (JBB 03/15) (作為主 承包商)	Southern Diggers Enterprise Sdn Bhd	二零一五年六月至 二零一五年十二月	2,765	(293)	—	2,472	—	—	—	—	海上運輸
8.	森林城市項目三號島 填海及相關工程 (JBB 10/14) (作為主承 包商)	碧桂園	二零一五年十一月至 二零一八年三月	44,267	(105)	—	17,114	26,525	523	—	—	填海及相關工程
9.	森林城市項目三號島 三期海上運砂 (JBB 04/16A) (作為 分包商)	Sharikat Sukma Kemajuan	二零一六年八月至 二零一七年十月	247,188	(28,492)	—	—	209,716	8,980	—	—	海上運輸
10.	森林城市項目三號島 三期的填海及相關 工程(JBB 04/16) (作 為主承包商)	碧桂園	二零一六年十月至 二零一八年三月	151,330	895	—	—	141,766	10,459	—	—	填海及相關工程
11.	森林城市項目內湖水 系統的挖掘及相關 工程(JBB04/17) (作為 主承包商)	碧桂園	二零一七年四月至 二零一七年八月	621	(247)	—	—	374	—	—	—	填海及相關工程

業 務

海上建築合約(已完成)一續

編號	合約說明 (附註5)	客戶	合約期間 (附註1)	原始合約金額 (附註2) (千林吉特)	於最後實際 可行日期前 收到的調整/ 變更指令 (千林吉特)	已於 往績記錄 期間前確認 的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認的收益 (千林吉特)	已於 往績記錄 期間後確認 的收益 (千林吉特)	工程類型
12.	森林城市項目高爾夫 球場海上運砂 (JBB 05/17A) (作為分包商)	Sharikat Sukma Kemajuan	二零一七年六月至 二零一八年三月	71,190	(802)	—	—	1,617	68,771	—	—	海上運輸
13.	森林城市項目高爾 夫主道路的填海及 相關工程(JBB 05/17) (作為分包商)	Country Garden Logistics Management Sdn. Bhd.	二零一七年八月至 二零一七年十二月	3,460	987	—	—	152	4,295	—	—	填海及相關工程
14.	森林城市項目高爾夫球 場一期的填海及相關 工程(JBB 05/17) (作為分包商)	Country Garden Logistics Management Sdn. Bhd.	二零一七年六月至 二零一八年一月	10,168	7,005	—	—	446	16,727	—	—	填海及相關工程
15.	森林城市項目高爾夫球 場PVD的安裝(JBB 05/17) (作為分包商)	Chang Da Road and Bridge Construction Sdn. Bhd.	二零一七年九月至 二零一七年十一月	2,765	(534)	—	—	—	2,231	—	—	填海及相關工程
16.	森林城市項目高爾夫球 場的填海及相關工程 (JBB 05/17) (作為主承包商)	碧桂園	二零一七年九月至 二零一七年十月	821	438	—	—	—	1,259	—	—	填海及相關工程
17.	森林城市項目污水處理 廠4的填海及相關 工程(JBB 06/17) (作為主承包商)	碧桂園	二零一七年八月至 二零一八年三月	1,930	(697)	—	—	—	1,233	—	—	填海及相關工程

海上建築合約(已完成)一續

編號	合約說明 (附註5)	客戶	合約期間 (附註1)	原始合約金額 (附註2) (千林吉特)	於最後實際 可行日期前 收到的調整/ 變更指令 (千林吉特)	已於 往績記錄 期間前確認 的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認的收益 (千林吉特)	已於 往績記錄 期間後確認 的收益 (千林吉特)	工程類型
18.	Tua, Singapore海上運輸砂石(JBBM) (作為主承包商)	Xinsha Holding Pte Ltd	二零一六年八月至二零一八年五月	不適用 (附註3)	—	—	—	39,993	121,180	—	—	海上運輸
19.	森林城市項目安裝PVD(JBB 02/15) (作為分包商)	Chang Da Road and Bridge Construction Sdn. Bhd.	二零一五年七月至二零一六年五月	6,993	503	—	6,506	652	338	—	—	填海及相關工程
20.	柔佛州邊佳蘭Tanjung Setapa物資卸貨設施的維護疏浚(JBB 09/17) (作為主承包商)	客戶H	二零一七年十二月至二零一八年六月	15,722	(904)	—	—	—	14,818	—	—	填海及相關工程
21.	柔佛州住宅及商業項目海上運輸(JBB 02/18) (作為分包商)	Sharikat Sukma Kemajuan	二零一八年三月至二零一八年八月	55,568	(8,993)	—	—	—	26,834	19,741	—	海上運輸
22.	柔佛州住宅及商業項目填海及相關工程(JBB03/18) (作為分包商)	Country Garden Logistics Management Sdn. Bhd.	二零一八年四月至二零一八年八月	6,530	(2,570)	—	—	—	2,542	1,418	—	填海及相關工程
23.	森林城市項目高爾夫球場二期海上運輸(JBB 09/18) (作為分包商)	Sharikat Sukma Kemajuan	二零一八年五月至二零一八年十一月	36,584	(8,753)	—	—	—	2,056	24,376	1,399	海上運輸

業 務

海上建築合約(已完成)一續

編號	合約說明 (附註5)	客戶	合約期間 (附註1)	原始合約金額 (附註2) (千林吉特)	於最後實際 可行日期前 收到的調整/ 變更指令 (千林吉特)	已於 往績記錄 期間前確認 的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認的收益 (千林吉特)	已於 往績記錄 期間後確認 的收益 (千林吉特)	工程類型
24.	森林城市項目高爾夫 球場一期高爾夫二區的 砂石處理(JBB 10/18) (作為分包商)	Country Gardens Logistic Management Sdn. Bhd.	二零一八年六月至 二零一八年十月	5,540	410	—	—	—	—	5,950	—	填海及相關工程
25.	柔佛州依斯干達布蒂裡 布蒂裡海上運砂 (JBB 11/18) (作為主 承包商)	Peminaan Yeng Tong Sdn. Bhd.	二零一八年八月至 二零一八年九月	1,800	(409)	—	—	—	—	1,391	—	海上運輸
26.	柔佛州迪沙魯移民與檢 疫大廈及渡輪碼頭大廈 的砂石處理 (JBB 20/18) (作為分 包商)	Benchmark Global (M) Sdn. Bhd.	二零一八年十一月至 二零一八年十二月	1,700	(31)	—	—	—	—	—	1,669	填海及相關工程
27.	森林城市項目內湖水系 統的挖掘及相關工 程(JBB 05/18) (作為 主承包商)	碧桂園	二零一八年六月至二 零一八年九月	552	(254)	—	—	—	114	184	—	填海及相關工程
28.	柔佛州丹絨古邦 Mukim 主路填海工程的砂石處 理(JBB 10/18) (作為 主承包商)	碧桂園	二零一八年十月至二 零一八年十二月	819	(392)	—	—	—	—	—	427	填海及相關工程

海上建築合約(已完成)一續

編號	合約說明 (附註5)	客戶	合約期間 (附註1)	原始合約金額 (附註2) (千林吉特)	於最後實際 可行日期前 收到的調整/ 變更指令 (千林吉特)	已於 往績記錄 期間前確認 的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認的收益 (千林吉特)	已於 往績記錄 期間後確認 的收益 (千林吉特)	工程類型
29.	柔佛州巴西古當土石圍 堰砂石的獲取及交 付(JBB 19/18) (作為 主承包商)	CHEC Construction (M) Sdn. Bhd.	二零一八年十二月至 二零一八年十二月	456	(30)	—	—	—	—	—	426	海上運輸
			總計	1,334,725	(94,168)	261,040	272,796	485,590	325,323	53,060	3,921	
			其他非合約項目			819	286	387	684	532	—	
						261,859	273,082	485,977	326,007	53,592	3,921	

業 務

樓宇及基礎設施合約(已完成)

編號	合約說明 (附註5)	客戶	合約期間 (附註1)	原始合約金額 (附註2) (千林吉特)	於最後實際 可行日期前 收到的調整/ 變更指令 (千林吉特)	已於 往續記錄 期間前確認 的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認的收益 (千林吉特)	已於 往續記錄 期間後確認 的收益 (千林吉特)	工程類型
1.	建造位於柔佛新山柔佛州警察總部的清真寺及7套宿舍(JBB 06/14) (作為主承包商)	Astaka Padu	二零一四年七月至 二零一五年七月	18,000	(520)	10,854	5,660	147	699	120	—	一般樓宇
2.	柔佛州Stulang Jalan Peritiwi的修繕工程(JBB 01/14) (作為主承包商)	客戶T	二零一四年十二月至 二零一七年一月	1,802	204	—	1,063	855	88	—	—	一般樓宇
3.	柔佛州Bandar Baru Uda Astaka Padu新辦事處的修繕工程 (JBB 11/14) (作為主 承包商)	Astaka Padu	二零一四年十二月至 二零一六年六月	2,827	76	1,346	1,481	18	58	—	—	一般樓宇
4.	柔佛州現存新山市議會大樓室內體育館的拆除及其他相關工程 (JBB 02/16) (作為主 承包商)	Astaka Padu	二零一六年四月至 二零一六年七月	430	200	—	354	—	276	—	—	一般樓宇
5.	布城擬建政府人員宿舍的土方工程 (JBB 06/15) (作為主 承包商)	Damansara Realty (Johor) Sdn. Bhd.	二零一六年五月至 二零一七年九月	7,830	(1,194)	—	45	6,716	(125) ^(附註4)	—	—	基礎設施

樓宇及基礎設施合約(已完成)一續

編號	合約說明 (附註5)	客戶	合約期間 (附註1)	原始合約金額 (附註2) (千林吉特)	於最後實際 可行日期前 收到的調整/ 變更指令 (千林吉特)	已於 往續記錄 期間前確認 的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認的收益 (千林吉特)	已於 往續記錄 期間後確認 的收益 (千林吉特)	工程類型
6.	柔佛州Jalan Lingkar Dalam及Pleantong Jalan Tebrau的外部污水網絡(JBB 05/16) (作為主承包商)	Astaka Padu	二零一六年十一月至 二零一八年二月	9,375	(1,935)	—	1,655	5,416	280	89	基礎設施	
7.	新山市議會大樓項目的 臨時網絡結構支援系統施 工(JBB 02/17 TS)(作 為分包商)	Kimlum (附註6)	二零一七年七月至二 零一八年七月	21,243	1,043	—	—	13,983	8,303	—	一般樓宇	
8.	柔佛州Mukim Tanjung Kupang高爾夫球場通 道及網絡管道改造區域 的場地清理工程 (JBB 14/18) (作為主 承包商)	碧桂園	二零一八年九月至 二零一八年十月	504	(61)	—	—	—	442	1	一般樓宇	
9.	於砂朥越州租賃銜接式 自卸車(JBB 12/18) (作為分包商)	Kimlum	二零一八年九月至 二零一八年十二月	586	370	—	—	—	476	480	一般樓宇	
10.	租賃器械(JBB 05/19) (作為分包商)	Himark Builder Sdn. Bhd.	二零一九年一月至 二零一九年三月	1,326	142	—	—	—	—	1,468	一般樓宇	
總計：				63,923	(1,675)	12,200	9,391	20,395	9,621	2,038		

附註：

- (1) 合約期間指客戶於合約內指示的合約工程開始日期至合約工程實際完成日期。
- (2) 原始合約金額不含商品及服務稅。
- (3) 本合約為單價合約，並無訂明估計運砂量且合約中未提供原始合約金額。
- (4) 此為向客戶提供的最終折扣。
- (5) 我們於獲最終客戶直接委聘時擔任主承包商。
- (6) 請參閱下文本節「新山市議會大樓項目及我們的合資公司—JBB Kimlun」一段。

進行中合約

於最後實際可行日期，我們擁有總計21份進行中合約，其中9份為海上建築合約及12份為樓宇及基礎設施合約，原合約總額為約1,144.6百萬林吉特，其中約267.2百萬林吉特已於往績記錄期間確認為收益。

下表載列於最後實際可行日期我們的進行中合約的資料：

海上建築合約(進行中)

編號	合約說明 (附註5)	客戶	開工日期 (附註1)	估計完成時間 (附註2)	原始合約金額 (附註3) (千林吉特)	於最後實際 可行日期前 收的到調整/ 變更指令 (千林吉特)	已於往績記錄期間確認為的收益				截至最後實際 可行日期 已完成工程的 概約百分比 (附註4)
							已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認為收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認為收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認為收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認為收益 (千林吉特)	
1.	麗都水岸項目的砂石海上運輸 (JBB 09/14) (作為分包商)	Sharikat Sukma Kemajuan	二零一七年六月	二零一九年六月	189,000	25,333	598	132,826	22,383	58,526	不適用 (附註6)
2.	馬來西亞柔佛州連接PTP港及 Tanjung Bin港造橋項目的砂石供 應與配送(JBB 13/18) (作為主承 包商)	China Communications Construction Company (M) Sdn. Bhd.	二零一八年九月	二零一九年十二月	27,700	—	—	—	135	27,565	不適用 (附註6)
3.	柔佛州邊佳蘭深水港三期護岸工 程(JBB 16/18) (作為分包商)	客戶P	二零一八年十月	二零一九年九月	6,761	52	—	—	—	6,813	23.7
4.	柔佛州邊佳蘭深水港三期超載卸荷工 程(JBB 17/18) (作為分包商)	客戶P	二零一九年一月	二零一九年七月	6,970	—	—	—	—	6,970	41.1

海上建築合約(進行中)一續

編號	合約說明 (附註5)	客戶	開工日期 (附註1)	估計完成時間 (附註2)	原始合約金額 (附註3) (千林吉特)	於最後實際 可行日期前 收的到調整/ 變更指令 (千林吉特)	已於往績記錄期間確認的收益			已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認的收益 (千林吉特)	於往績記錄 期間後將予 確認的收益 (千林吉特)	截至最後實際 可行日期 已完成工程的 概約百分比 (附註4)
							已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認的收益 (千林吉特)				
5.	柔佛州巴西古當丹絨希蒂里的填海工程(JBB 02/19) (作為主承包商)	Gerakan Samudera Sdn. Bhd.	二零一九年二月	二零二零年二月	42,307	—	—	—	—	—	42,307	0.0	
6.	森林城市項目高爾夫球場二期及三期的海上運砂(JBB 04/19) (作為分包商)	Sharikat Sukma Kemajuan	二零一九年二月	二零一九年十二月	89,779	—	—	—	—	—	89,779	不適用(附註6)	
7.	柔佛新山Mukim Plentong的填海工程及一期、二期及三期的海上運砂(JBB 07/19) (作為主承包商)	Front Concept Sdn. Bhd.	二零一九年四月	二零二一年四月	323,869	—	—	—	—	—	323,869	0.0	
8.	在柔佛州邊佳蘭深水港三期陸地、配送及安裝岩石外灘(JBB 08/19) (作為分包商)	客戶P	二零一九年三月	二零一九年四月	488	—	—	—	—	—	488	0.0	
9.	柔佛州丹絨古邦Mukim連接污水處理廠1及2的挖掘及相關工程(JBB 09/19) (作為主承包商)	碧桂園	二零一九年四月	二零一九年四月	352	—	—	—	—	—	352	0.0	
總計:					687,226	25,385	598	132,826	22,518	556,669			

業 務

業 務

樓宇及基礎設施合約(進行中)

合約說明 編號 (附註5)	客戶	開工日期 (附註1)	估計完成時間 (附註2)	原始合約金額 (附註3) (千林吉特)	已於往績記錄期間確認為的收益				截至最後實際 可行日期 已完工程之 概約百分比 (附註4)	
					已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認為收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認為收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認為收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認為收益 (千林吉特)		
1. 柔佛哥打宜住宅混合住宅發展項目 的地盤清理、土方工程和圍護結構 工程(JBB 03/16) (作為主承包商)	Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd. (附註7)	二零一六年六月	二零一九年十二月	76,000	19,029	16,337	21,422	7,059	50,200	58.4
2. 道路、排污、排水及用水管鋪施工— 柔佛哥打宜商住 混合樓宇1A期的基礎設施 工程(JBB 06/16) (作為主承包商)	Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd.	二零一六年十二月	二零一九年三月	8,200	2,956	1,732	3,326	2,306	3,792	100.0 (附註8)
3. 柔佛哥打宜商住混合樓宇 1B期的建造工程 (JBB 03/17) (作為主承包商)	Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd.	二零一七年五月	二零一九年八月	61,900	4,253	36	21,542	10,273	34,302	64.5
4. 提供新山市議會大樓項目管理 管理服務(JBB 02/17 PM) (作為 分包商)	Kimlum (附註9)	二零一七年七月	二零一九年十月	6,420	(49)	—	3,395	308	2,668	66.3

樓宇及基礎設施合約(進行中)一續

合約說明 編號 (附註5)	客戶	開工日期 (附註1)	估計完成時間 (附註2)	原始合約金額 (附註3) (千林吉特)	於最後實際 可行日期前 收的到調整/ 變更指令 (千林吉特)	已於往績記錄期間確認為的收益			已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認為的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認為的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認為的收益 (千林吉特)	於往績記錄 期間後將予 確認為的收益 (千林吉特)	截至最後實際 可行日期 已完成工程的 概約百分比 (附註4)
						已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認為的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認為的收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 六月三十日 止年度 確認為的收益 (千林吉特)					
5. 柔佛哥打丁宜商住混合樓宇 1B期的基礎設施工程 (JBB 08/17) (作為主承包商)	Bukit Pelali Properties Sdn Bhd.	二零一七年十一 月	二零一九年九月	13,300	25	—	—	431	1,754	1,140	—	34.9	
6. 柔佛哥打丁宜2A期及2B期的 建造工程(JBB 07/17) (作為 主承包商)	Bukit Pelali Properties Sdn Bhd.	二零一七年十一月	二零一九年七月	37,494	3,417	—	—	7,466	10,257	23,188	—	74.4	
7. 柔佛哥打丁宜Pengerang 2A期及2B期的基礎設施工程 (JBB 10/17) (作為主承包商)	Bukit Pelali Properties Sdn Bhd.	二零一八年一月	二零一九年七月	22,000	193	—	—	1,006	1,777	19,410	—	27.5	
8. 完成柔佛哥打丁宜混合發展項目的道 路污水處理計劃 (JBB 07/18) (作為主承包商)	Bukit Pelali Properties Sdn Bhd.	二零一八年六月	二零一九年四月	1,343	689	—	—	—	178	1,854	—	46.5	
9. 柔佛哥打丁宜混合發展項目 1A期的整體主要及臨時排水管(JBB 08/18) (作為主承包商)	Bukit Pelali Properties Sdn Bhd.	二零一八年六月	二零一九年五月	3,583	171	—	—	—	619	3,135	—	40.5	

業 務

樓宇及基礎設施合約(進行中)一續

編號	合約說明 (附註5)	客戶	開工日期 (附註1)	估計完成時間 (附註2)	原始合約金額 (附註3) (千林吉特)	已於往績記錄期間確認為的收益				於最後實際 可行日期前 收的到調整/ 變更指令 (千林吉特)	已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認為收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認為收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認為收益 (千林吉特)	於往績記錄 期間後將予 確認為收益 (千林吉特)	截至最後實際 可行日期 已完成工程的 概約百分比 (附註4)
						已於截至 二零一六年 六月三十日 止年度 確認為收益 (千林吉特)	已於截至 二零一七年 六月三十日 止年度 確認為收益 (千林吉特)	已於截至 二零一八年 十月三十一日 止四個月 確認為收益 (千林吉特)	於往績記錄 期間後將予 確認為收益 (千林吉特)						
10.	柔佛州邊佳蘭Mukim土方工程、 主要排水系統和蓄水池 (JBB 18/18) (作為主承包商)	Johor Corporation	二零一九年一月	二零二零年七月	79,981	—	—	—	—	—	—	—	79,981	8.3	
11.	在邊佳蘭Bukit Pelali建設一座33/11 千伏的主進氣電站及一個保安 亭(JBB 01/19) (作為主承包商)	Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd.	二零一九年一月	二零一九年十月	4,090	—	—	—	—	—	—	—	4,090	0.0	
12.	柔佛哥打丁宜住宅IC期兩幢公寓樓的 建造(JBB 06/19) (作為主承包商)	Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd.	二零一九年五月	二零二一年五月	143,103	—	—	—	—	—	—	—	143,103	0.0	
總計:					457,414	30,684	11	18,105	58,588	34,531	376,863				

附註：

- (1) 開工日期是指我們的客戶於合約中所指示我們合約工程的開始日期。
- (2) 估計完成時間乃基於管理層計及合約的條文及合約工程進度後作出之估計載列，惟客戶可不時作出調整及／或延時。
- (3) 原始合約金額不含商品及服務稅。
- (4) 誠如本招股章程附錄一會計師報告所載，就填海及相關工程以及樓宇及基建合約而言，本集團採用「完工百分比」釐定特定期間確認收益的適當金額，按就迄今已完成工程產生的合約成本與估計總合約成本的比例計算。
- (5) 我們於獲最終客戶直接委聘時擔任主承包商。
- (6) 就海上運輸合約而言，收益於海上砂石交付至指定地區後根據所交付砂石量確認且並非按「完工百分比」方法釐定，因此完工百分比並不適用。
- (7) 該合約原由Saling Syabas Sdn. Bhd.授予本集團。根據本集團、Saling Syabas Sdn. Bhd.及Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd.於二零一六年十一月十三日訂立的約務更替函件，Saling Syabas Sdn. Bhd.將其於合約內的權益約務更替予Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd.。
- (8) 待接收實際竣工證書。
- (9) 請參閱本節下文「新山市議會大樓項目及我們的合資公司—JBB Kimlitun」一段。

業 務

未完成工程變動

下表載列我們於往績記錄期間及直至最後實際可行日期填海及相關工程合約以及樓宇及基建合約未完成工程(即根據於下文所示日期未完成合約的條款仍有待完成並假設根據合約條款履行的工程的合約總額)的變動：

	二零一六年六月三十日		截至二零一七年 六月三十日止年度		二零一八年六月三十日		截至二零一八年 十月三十一日止四個月		自二零一八年十一月一日起直 至最後實際可行日期期間	
	概約千林吉特	合約數量	概約千林吉特	合約數量	概約千林吉特	合約數量	概約千林吉特	合約數量	概約千林吉特	合約數量
期初未完成工程	216,016	7	219,543	8	215,585	11	197,730	15	237,871	15
已動工新合約/現有合約新增變 更訂單合約總金額 ⁽¹⁾	168,534	6	245,153	6	158,630	16	91,845	6	523,926	8
非合約項目	2		387		684		532		—	
已確認收益總額	(165,007)		(249,111)		(176,485)		(51,704)		(61,175)	
就非合約項目確認之收益總額	(2)		(387)		(684)		(532)		—	
已確認收益總額	<u>(165,009)</u>		<u>(249,498)</u>		<u>(177,169)</u>		<u>(52,236)</u>		<u>(61,175)</u>	
已完成合約數量		(5)		(3)		(12)		(6)		(5)
期末未完成工程	<u>219,543</u>	<u>8</u>	<u>215,585</u>	<u>11</u>	<u>197,730</u>	<u>15</u>	<u>237,871</u>	<u>15</u>	<u>700,622⁽²⁾</u>	<u>18</u>

附註：

1. 已動工新合約的合約金額指新合約的合約金額，包括客戶於合約期內發出的任何工程變更指令。
2. 包括將於未來確認的新山市議會大樓項目有關的約2.1百萬林吉特。
3. 上述未完成工程變動分析不包括海上運輸合約。於最後實際可行日期，有3份進行中的海上運輸合約，預計將貢獻約117.2百萬林吉特。

近期投標

於最後實際可行日期，我們已就11份合約（包括7份海上建築合約及4份樓宇及基礎設施合約）提交標書或報價，原合約總金額約465.2百萬林吉特，仍在等待結果，而其中7份正就相關合約的條款及條件進行深入磋商。然而，無法保證我們最終會獲授上述合約。

鑒於本招股章程「行業概覽」一節中列出的馬來西亞海上建築以及樓宇及基礎設施行業的樂觀趨勢及機遇，我們的往績記錄及經驗，以及我們尋找新投標及項目的不懈努力，董事認為我們將繼續把握馬來西亞海上建築以及樓宇及基礎設施行業相關工程的新機會。

新山市議會大樓項目及我們的合資公司 — JBB Kimlun

於往績記錄期間，JBB Builders及Kimlun成立了一間合資公司JBB Kimlun，以競投新山市議會大樓項目（為建造15層高甲級新寫字樓（將成為柔佛州新山市議會總部）的項目）。

日期為二零一七年五月三日之JBB Kimlun的合資協議以股東協議（經日期分別為二零一七年五月九日、二零一七年五月十六日及二零一九年三月三十一日之三份補充股東協議補充）的形式簽訂，訂約方為(i)JBB Builders；(ii)Kimlun；及(iii)JBB Kimlun。

我們認為，通過成立此合資公司，訂約方可藉整合雙方的經營資格證書及經驗、能力及專業技術促進工程的實施從而提高獲授新山市議會大樓項目合約工程的機會，並提高服務能力管理的靈活性。此外，我們亦能夠利用與Kimlun合作所產生的協同效應，積累更多承接更大型及更複雜樓宇及基礎設施項目的經驗，擴大客戶群及擴展樓宇及基礎設施業務的現有市場。

業 務

根據上述合營企業協議，各方協定，(1)JBB Kimlun承接的新山市議會大樓項目的全部工程應分包予Kimlun；及(2)JBB Builders應負責項目管理工作。Kimlun有權獲得有關主合約的全部合約金額，而JBB Builders應就項目管理服務獲得2.5%。JBB Builders、Kimlun及JBB Kimlun在新山市議會大樓項目中各自的權利、權益、義務及責任載列如下。

訂約方的權益 JBB Builders及Kimlun分別擁有JBB Kimlun的60%及40%財務權益。

訂約雙方同意應由Kimlun作為指定分包商承接新山市議會大樓項目主合約項下授予JBB Kimlun的所有合約工程，及Kimlun應委任JBB Builders就授予JBB Kimlun的合約工程提供項目管理服務。Kimlun將有權收取相關主合約的全部合約金額，其中JBB Builders將有權就項目管理服務收取2.5%。

工程實施 所有授予JBB Kimlun的主合約工程乃分包予Kimlun並由其開展。

管理、監督及控制 JBB Kimlun由其董事會管理，其董事會由兩名董事組成。JBB Builders及Kimlun均有權委任、辭退或更換一名董事。Kimlun董事會會議的法定人數為兩名董事，其中至少一名為JBB Builders委任的董事及一名為Kimlun委任的董事。JBB Kimlun董事會的所有決議案應以多數票通過，其中至少一票來自JBB Builders委任的一名董事及Kimlun委任的一名董事。

銀行賬戶及營運資金 JBB Kimlun應在持牌金融機構開立銀行賬戶，該等賬戶應由JBB Kimlun的董事會操作。該等銀行賬戶應由兩名獲授權簽署人共同操作，其中一名應為JBB Builders提名的獲授權簽署人，而另一名則為Kimlun提名的三名獲授權簽署人之一。

JBB Kimlun的董事會應基於合資協議所載的安排，釐定JBB Kimlun開展合約工程所需的營運資金數額。

違約

若JBB Kimlun的股東未能就獲授合約工程履行JBB Kimlun股東須履行的義務，另一名股東可(但非必須)採取所有必要措施，以履行違約股東於獲授合約工程項下的義務，及JBB Builders和Kimlun同意，未違約股東採取該等措施所產生的所有費用構成違約股東欠付未違約股東的債務，且未結清該等債務，違約股東將其根據合資協議接收JBB Kimlun相關付款的權利轉讓予未違約股東，金額以未違約股東履行該等義務所產生的所有費用為限，及JBB Kimlun應據此向未違約股東支付相關付款。

於往績記錄期間，JBB Builders亦曾獲Kimlun授予新山市議會大樓項目下有關承接臨時鋼結構支持系統建設的分包合約，作為合營安排的一部分。有關該等項目的詳情，請參閱本節「我們的合約 — 已完成的合約」一段。有關JBB Kimlun會計處理的詳情，請參閱本招股章程「歷史、重組及企業架構 — 企業架構及發展 — (e) JBB Kimlun — JBB Kimlun的會計處理以及於上市規則及公司條例項下」。

我們的工作流程

我們的海上建築和樓宇及基礎設施項目的一般工作流程如下，僅供參考：



附註： 僅適用於設計及建造形式的合約，例如若干填海工程合約

(1) 物色項目

我們通常通過報章上的合約公開招標、客戶／顧問的邀請信或客戶直接與我們的管理層接洽的方式來物色潛在合約。我們的合約部經理將物色潛在項目。根據工程的性質，公開招標的資料通常是從報章上刊登的招標通告及客戶邀請函中獲取。基於我們的往績記錄及聲譽，我們已完成或進行中合約的部分客戶或會向我們推介新客戶或潛在客戶。

在物色投標機會或潛在合約後，我們將評估是否爭取該機會或潛在合約。在我們的評估中，我們會考慮(其中包括)(i)客戶背景及與我們的業務關係；(ii)合約與我們所提供服務的適切性；(iii)合約盈利能力；(iv)我們當前合約的工作量需求；及(v)我們是

否有足夠資源維持我們對新合約的質量標準。我們會基於該等評估考慮是否投標或接受報價請求。

(2) 投標及報價

在本集團決定爭取一個潛在合約時，我們的合約部團隊將根據潛在客戶的要求開始制定提案或相關的投標文件。我們將評估項目的技術要求、擬議時間表、質量預期、數量預期、資源分配及合約項下工程成本，以確定標書或報價的詳情。

對於設計及建造形式的填海工程，我們的合約部員工將在技術團隊的協助下及／或參考我們委聘的外部顧問（例如岩土工程顧問）的意見提出最能滿足客戶要求及規格的初步設計方案。初步設計方案一般包括斜面輻射評估、用砂量估計及工作流程，以確定完成填海工程的適當工程方法。在客戶接受初步設計方案後，我們將向客戶提供報價。取決於項目類型，我們可能需要於投標後提高投標按金的固定金額。

在提交報價或投標後，我們將回答關於所提交文件的問題或參加投標面談。我們將根據客戶的反饋調整初步設計方案，直到客戶對初步設計方案滿意為止。我們的合約部員工負責與客戶協商服務範圍及合約條款。

對於海上運輸工程，我們將在砂石特許權區開展初步研究及水文測量，以測量水深。該資料連同有關砂石來源與指定填海場地之間的距離資料將用於評估及確定執行相關工作所需船舶及設備的數量和類型。我們通常透過和直接與項目所有者簽署海上運輸合約的客戶進行雙邊會談獲取海上運輸工程。

定價策略

在釐定價格時我們通常會考慮多項因素，包括(i)合約的複雜性、方法及建造期；(ii)我們與客戶的業務關係；(iii)現行市價、市場趨勢及近期報價；(iv)我們的可用資源，例如分包商、材料及設備的可用性；(v)我們的成本；及(vi)投標或報價要求及規格。相關提案將由我們的高級管理層審核及核准。

投標及報價中標率

下表載列於往績記錄期間我們已提交標書或報價的合約數、中標合約數及中標率：

	截至六月三十日止年度									截至二零一八年十月三十一日止四個月		
	二零一六年			二零一七年			二零一八年			已提交標書或報價的合約數	中標合約數	中標率 (%)
	已提交標書或報價的合約數	中標合約數	中標率 (%)	已提交標書或報價的合約數	中標合約數	中標率 (%)	已提交標書或報價的合約數	中標合約數	中標率 (%)	已提交標書或報價的合約數	中標合約數	中標率 (%)
海上建築	2	1	50.0	11	7	63.6 (附註1)	15	14	93.3 (附註2)	6	5	83.3
樓宇及基礎設施	3	3	100.0	3	3	100.0	8	5	62.5 (附註3)	4	4	100.0
總計	5	4	80.0	14	10	71.4	23	19	82.6	10	9	90.0

附註：

1. 於最後實際可行日期，於已提交標書或報價的11份合約中，3份合約未中標，7份合約已中標，其餘投標結果仍在處理中。
2. 於最後實際可行日期，於已提交標書或報價的15份合約中，14份合約已中標，其餘投標結果仍在處理中。
3. 於最後實際可行日期，於已提交標書或報價的8份合約中，2份合約未中標，5份合約已中標，其餘投標結果仍在處理中。

我們已提交標書或報價的中標率取決於所承接的合約工程類型及我們與相關潛在客戶的關係。由於提交的標書及報價數量較少，我們認為，我們於截至二零一六年六月三十日止年度的中標率並不具指示性。我們的中標率由截至二零一七年六月三十日止年度的約71.4%上升至截至二零一八年六月三十日止年度的約82.6%，並進一步上升至截至二零一八年十月三十一日止四個月的90.0%。

(3) 中標及接受合約

於我們中標後或客戶接受我們的報價後，客戶將向我們發出中標函（該函件為具約束力的合約），而我們將與客戶簽訂正式合約。根據合約的性質，客戶或會要求我們安排履約保證金付款，通常為原合約金額的5%或固定金額。於往績記錄期間，原合約金額為約155.3百萬林吉特的合共5份合約要求我們安排履約保證金付款。有關我們與客戶的一般合約條款詳情，請參閱本節「客戶—與客戶的一般合約條款」一段。

(4) 建築前設計及開發

對於設計及建造形式的填海工程，於中標後及執行和實施階段前，我們將與我們的技術人員及／或我們委聘的外部顧問（例如岩土工程顧問）合作編製項目的詳細設計文件。詳細設計文件通常包括設計標準、技術分析及實施項目的詳細設計圖紙。我們將與客戶進行溝通並完善詳細設計文件，並向客戶提交最終文件以進行評估及審批。當客戶接受詳細設計文件後，我們將進入執行及實施階段。

(5) 執行及實施

通常而言，執行及實施階段將涉及下列步驟：

項目管理團隊

根據所涉及工程的性質（例如相關項目的複雜性及類型），我們將為每份合約成立一個項目管理團隊，團隊通常包括一名項目經理、地盤經理、項目工程師、地盤主管、地盤安全主管及數名技術人員，彼等負責合約項下工程的監理及日常運作。我們的執行流程包括制定詳細的執行計劃、監督分包商、整體執行、監控成本預算、編製及提交進度報告及確保執行符合合約要求及規格。

在客戶授予我們合約後，我們的合約部將開始物色分包商，包括甄選分包商、與分包商進行磋商及向分包商授予工程。我們的合約部將與項目團隊協調，以確保合約所需的分包工程能夠按照合約時間表及要求交付及執行。我們的合約部將與分包商協商合約條款，在確定分包安排後，分包商須根據合約時間表完成供應規定及分包工程。

有關我們分包安排的進一步詳情，請參閱本節「供應商—分包—分包安排主要條款」及「供應商—分包—分包商的甄選及管理」各段。

監督及質量管理

項目管理團隊的成員將密切監察及監督我們的工程，以確保其符合設計圖紙及規格。我們將定期召開進度會議以解決具體問題，項目管理團隊將編製報告以報告工程進度。

工程變更指令

於履行合約過程中，客戶可能會要求我們提供額外服務或更改規格，而這或會導致產生額外工程量以及我們向客戶收取額外費用。根據有關工程變更指令所開展的工程通常由本集團與客戶協定，相關費用根據實際情況而定並將附加至原始合約金額。客戶亦可能作出指示變更合約工程，其可能為修訂及／或取消工程的若干部分。由於在該等情況下將進行的工程量減少，我們就相關合約收取的實際付款可能低於原始合約金額。

付款申請及證明

我們通常在合約期內按月收取進度款。有關詳情，請參閱本節下文「我們的客戶—與我們客戶的信貸期」一段。

同樣地，我們的供應商有權根據供應合約中載列的付款條款就交付至地盤的材料及設備收取付款，而我們的外包商亦有權按類似條款收取進度款。我們的外包商亦會申請中期付款，而我們會在檢查已完成的工程後簽發付款證明。我們隨後會向我們的外包商付款。

(6) 完成

一般而言，當我們完成合約工程，且客戶對我們的工作感到滿意時，會有一個實際的完成日期。此日期由客戶出具的實際完工證明或其他類似文件確認，證明該合約項下工程可移交給客戶。於簽發實際完工證明或其他類似文件後，通常會向我們退回50%的保留金，而餘下50%則在缺陷責任期屆滿後退回。

(7) 缺陷責任期

整個合約期通常包括一個缺陷責任期，在此期間，我們仍然有責任糾正客戶或其顧問發現的任何缺陷，而不收取額外費用。我們合約的缺陷責任期一般為工程合約實際完成日期起3至27個月。

於往績記錄期間，我們並無因任何重大缺陷問題而遭受客戶索償。

設備及機器

自有設備、機器及汽車

我們擁有自己的設備及機器，可開展不同類型的海上建築工程及樓宇工程。下表載列截至最後實際可行日期我們的主要設備、機械及汽車類型的可使用年期及平均機齡：

設備、機器及汽車類型	主要工程類型	設備、 機器及 汽車數量	預期可 使用年期	平均機齡
挖掘機	填海工程	7	5	9
鉸接式自卸車	填海工程	38	5	10
推土機	填海工程	3	5	18

就會計目的而言，經計及設備、機器及汽車的狀況後，我們釐定我們主要設備、機器及汽車類型的預期可使用年期為自購買日期起計5年。這與稅務裁決的資本免稅額的一般稅率以及建築業通常採用的稅率一致。

我們設備、機器及汽車的壽命為自製造相關設備、機器或汽車的年度起計。由於若干設備、機器及汽車並非直接自製造商購買，而是自先前擁有人購買的經翻新設備、機器或汽車，該等設備、機器及汽車的平均壽命可能超過其預期可使用年期。

於往績記錄期間，本集團已合共花費約13.8百萬林吉特購買設備及機器。於二零一八年十月三十一日，我們的設備及機器的賬面淨值合共達約9.9百萬林吉特。

因業務性質使然，準確量化我們設備的使用率乃不可行亦不切實際，理由如下：

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

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

租用船舶

於往績記錄期間，作為我們分包安排的一部分，本集團於截至二零一八年六月三十日止三個年度各年及截至二零一八年十月三十一日止四個月向第三方每月分別平均租用約16、21、29及35艘運砂船。我們已與19名運砂船船東訂立總框架協議，以確保我們能就我們的海上建築工程獲得穩定的船舶供應。於往績記錄期間，該等船東向我們提供合共47艘運砂船。每份總框架協議為期五年，直至根據有關總框架協議的條款終止為止，而該期限將於到期時自動進一步延長五年。

根據有關總框架協議，船東將於我們要求及指示時專門向我們提供船舶。要租用船舶，我們必須填寫採購訂單以及船東可能要求的所有其他表格及文件並向船東提交，或安排填寫上述資料並向船東提交。該等協議中並無載有關於我們須租用的最低船舶數量的規定，而租用每艘船舶的條款及費用將按訂單基準就租用每艘船舶釐定。根據有關總框架協議的條

業 務

款，船東將確保所提供的船舶按照我們的要求及指示適用於相關用途，按共同協定交付至相關地點並配備充足的燃料、液壓液體、潤滑劑、人手、供給及在所有方面符合我們的要求及指示。

我們認為，船東與我們訂立總框架協議的理由包括(i)我們的市場地位及聲譽；(ii)我們與該等擁有人之間的穩定業務關係；(iii)我們在處理大型填海工程方面的往績記錄；及(iv)彼等過去與我們打交道的經歷。

我們的客戶

多年來，我們已經建立了多元化的客戶基礎。於往績記錄期間，我們的客戶包括馬來西亞、日本及中國的承包商及開發商。

主要客戶

下表載列我們於往績記錄期間的五大客戶詳情：

截至二零一六年六月三十日止年度

排名	客戶名稱	所提供服務類型	客戶與本集團 首次建立業務 關係的年份	應佔收益 概約金額 (千林吉特)	佔本集團收益 概約百分比 (%)
1.	由個人M控制的客戶 ⁽¹⁾	多種	多種	121,482	43.1
2.	客戶A ⁽²⁾	填海及相關工程	二零一三年	78,142	27.7
3.	Changda Road & Bridge Construction Sdn. Bhd. ⁽³⁾	填海及相關工程 ⁽⁴⁾	二零一五年	58,447	20.7
4.	碧桂園 ⁽⁵⁾	填海及相關工程 ⁽⁴⁾	二零一四年	17,114	6.1
5.	Unibase Corporation Sdn. Bhd. ⁽⁶⁾	填海及相關工程	二零一三年	2,690	1.0
	總計			<u>277,875</u>	<u>98.6</u>

業 務

截至二零一七年六月三十日止年度

排名	客戶名稱	所提供服務類型	客戶與本集團	應佔收益	佔本集團收益
			首次建立業務 關係的年份	概約金額 (千林吉特)	概約百分比 (%)
1.	由個人M控制的客戶 ⁽¹⁾	多種	多種	251,221	48.9
2.	碧桂園及Country Garden Logistic Management Sdn. Bhd. ⁽⁵⁾⁽⁷⁾	填海及相關工程 ⁽⁴⁾	二零一四年	169,263	32.9
3.	Xinsha Holding Pte Ltd ⁽⁸⁾	海上運砂	二零一六年	39,993	7.8
4.	Changda Road & Bridge Construction Sdn. Bhd. ⁽³⁾	填海及相關工程 ⁽⁴⁾	二零一五年	30,093	5.9
5.	客戶A ⁽²⁾	填海及相關工程	二零一三年	22,259	4.3
總計				<u>512,829</u>	<u>99.8</u>

截至二零一八年六月三十日止年度

排名	客戶名稱	所提供服務 類型	客戶與本集團	應佔收益	佔本集團收益
			首次建立業務 關係的年份	概約金額 (千林吉特)	概約百分比 (%)
1.	由個人M控制的客戶 ⁽¹⁾	多種	多種	300,984	56.0
2.	Xinsha Holding Pte Ltd ⁽⁸⁾	海上運砂	二零一六年	121,180	22.6
3.	客戶A ⁽²⁾	填海及相關工程	二零一三年	41,556	7.7
4.	碧桂園及Country Garden Logistic Management Sdn. Bhd. ⁽⁵⁾⁽⁷⁾	填海及相關工程 ⁽⁴⁾	二零一四年	37,152	6.9
5.	Kimlun ⁽⁹⁾	樓宇及基礎設施	二零一七年	17,378	3.2
總計				<u>518,250</u>	<u>96.4</u>

截至二零一八年十月三十一日止四個月

排名	客戶名稱	所提供服務類型	客戶與本集團	應佔收益概約	佔本集團收益
			首次建立業務 關係的年份	金額 (千林吉特)	概約百分比 (%)
1.	由個人M控制的客戶 ⁽¹⁾	多種	多種	101,123	84.1
2.	Kimlun ⁽⁹⁾	樓宇及基礎設施	二零一七年	9,087	7.6
3.	碧桂園及Country Garden Logistic Management Sdn. Bhd. ⁽⁵⁾⁽⁷⁾	填海及相關工程 ⁽⁴⁾	二零一四年	7,994	6.6
4.	Pembinaan Yeng Tong Sdn. Bhd. ⁽¹⁰⁾	海上運砂	二零一八年	1,391	1.2
5.	Tropical City (M) Sdn. Bhd. ⁽¹¹⁾	填海及相關工程	二零一五年	533	0.4
				<u>120,128</u>	<u>99.9</u>

業 務

附註：

- (1) 請參閱本節下文「由個人M控制的客戶集中度」一段。
- (2) 客戶A是身為馬來西亞其中一個州憲政領袖的個人。
- (3) Changda Road & Bridge Construction Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事道路建築服務，並為中國國有企業廣東省交通集團有限公司之間接全資附屬公司。
- (4) 就有關森林城市項目的合約承接的工程。
- (5) 碧桂園為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事房地產開發，並為由碧桂園控股公司（其股份於聯交所主板上市的公司）間接擁有60%股權的公司。碧桂園控股有限公司於開曼群島註冊成立。其為投資控股公司及其附屬公司主要從事房地產開發、建築、物業管理、物業投資及酒店經營業務。根據其二零一八年年報，碧桂園控股有限公司於截至二零一八年十二月三十一日止年度分別錄得收益及溢利淨額約人民幣3,791億元及人民幣485億元。
- (6) Unibase Corporation Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立的公司，主要從事建築及總承包商、土木工程及投資控股業務。其為Crescendo Corporation Berhad（於馬來西亞註冊成立並於馬來西亞交易所上市的投資控股公司，其附屬公司主要從事物業開發、投資控股、建造、物業投資及管理、混凝土產品貿易及生產、建築材料貿易及提供教育服務）的間接全資附屬公司。根據其二零一八年年報，Crescendo Corporation Berhad集團於截至二零一八年一月三十一日止年度分別錄得收益及溢利淨額約277.2百萬林吉特及37.1百萬林吉特。
- (7) Country Garden Logistics Management Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事物流服務及土方工程。其為碧桂園控股有限公司的聯營公司。
- (8) Xinsha Holdings Pte Ltd為一間於新加坡註冊成立之公司，從事商品貿易、貨運、海運、採礦及中介等。
- (9) Kimlun為一間於馬來西亞註冊成立的公司，主要從事建築及基礎設施承包商業務。其為Kimlun Corporation Berhad（於馬來西亞註冊成立並於馬來西亞交易所上市的投資控股公司）的全資附屬公司。其附屬公司的主要業務包括建築及基礎設施承包商業務、物業開發及投資、各類建築及建造材料的生產及貿易、提供採石服務及機械租賃服務。根據其二零一七年年報，Kimlun Corporation Berhad於截至二零一七年十二月三十一日止年度分別錄得綜合收益及溢利淨額約985.2百萬林吉特及68.3百萬林吉特。
- (10) Pembinaan Yeng Tong Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事海上建築工程，其於往績記錄期間亦為我們的護岸工程分包商。有關進一步詳情，請參閱本節下文「供應商」一段。

(11) Tropical City (M) Sdn. Bhd. 為一間於馬來西亞註冊成立之公司，主要從事經加工河砂及礦砂的加工及貿易。其由黃拿督擁有50%權益，且為本公司之關連人士。有關進一步詳情，請參閱本招股章程「與控股股東的關係」及「持續關連交易」章節。

本集團於往績記錄期間的五大客戶均為獨立第三方。於往績記錄期間，概無董事、彼等的緊密聯繫人或股東（就董事所知擁有已發行股份5%以上的人士）於本集團於往績記錄期間的任何五大客戶中擁有任何權益。我們與五大客戶維持平均超過三年的良好業務關係。

於截至二零一八年六月三十日止三個年度各年及截至二零一八年十月三十一日止四個月，我們五大客戶產生的收益合共分別佔我們收益總額約98.6%、99.8%、96.4%及99.9%，而我們最大客戶產生的收益則佔我們收益總額約43.1%、48.9%、56.0%及84.1%。

儘管上圖所示往績記錄期間的數據顯示收益在一定程度上集中於主要客戶，惟董事認為我們並不過度依賴我們的五大客戶或任何單一項目，原因如下：

- (1) 根據Ipsos報告，於二零一六年，本集團是柔佛州基於填海服務提供的海上建築工程分部的主要活躍行業參與者（即基於於二零一六年提供填海服務的市場份額逾10%積極參與馬來西亞填海工程的行業參與者）之一，估計市場份額最大，約為33.0%。其他三個主要活躍行業參與者的估計市場份額分別約為24.0%、24.0%及14.0%；
- (2) 根據Ipsos報告，填海工程或常常需要在建築工程實際展開前經歷較長的籌備及規劃期間。由於填海項目從開始至完成通常持續多年並需要大量的資金，因此該項目具高風險特性，故開發商於實施有關工程前在規劃時需採取額外預防措施。由於該高風險特性，很少開發商擁有財務能力及資源於馬來西亞／柔佛州開展填海工程，僅有少量開發商於柔佛州從事填海工程便能說明這點。因此，這就導致存在許多大型填海項目持續較長時期。因此，根據Ipsos報告，馬來西亞／柔佛州的

海上建築或填海公司存在客戶集中(即開發商)的情況相對常見且屬行業常態，特別是當某一填海合約持續多年並需要大量時間、資源及能力來完成時。這體現在自二零一三年以來於柔佛州存在的填海項目及開發商數量有限。有關該行業市場格局之進一步詳情，請參閱本招股章程「行業概覽」一節；

- (3) 我們於往績記錄期間承接的海上建築工程主要與柔佛州的物業開發項目有關。董事認為，需要涉及柔佛州海上建築工程的物業開發市場，其特點是存在上述少量的大型開發商。加上我們於往績記錄期間所承接工程的大小及規模可觀，本集團的潛在客戶基礎有限，且董事認為這在業內較為常見，並非本集團獨有；
- (4) 從客戶取得的合約乃通過參考每個客戶自身競爭程序的標準而獲得。對於填海及相關工程，我們通常會通過公開招標取得合約；
- (5) 本集團所承接項目工程的規模各不相同。由於相關項目規模較大，我們部分合約的期限一般會跨越超過一年期間。我們承接的大型項目工程於某一特定期間內可能貢獻我們收益的較大部分，這將導致相關客戶於該特定期間成為我們的最大客戶之一。因此，於往績記錄期間，我們的部分主要客戶按收益計連續幾年成為我們的五大客戶。董事認為這在業內較為常見，並非本集團獨有；
- (6) 自二零一四年以來，我們一直是Sharikat Sukma Kemajuan優先委聘以管理其海上運輸工程的運輸代理。誠如本節下文「本集團若干大客戶之間的關係」一段之進一步闡釋，由於所建立的業務關係及相互信任，以及對彼等能力及需求的了解，我們能夠順利執行合約項下工程及促進Sharikat Sukma Kemajuan有效管理其項目。有鑒於此，我們與Sharikat Sukma Kemajuan之間存在相輔相成的業務利益，且Sharikat Sukma Kemajuan難以在無需花費時間及精力的情況下覓得其他擁有相若往績記錄及能力的分包商取代我們，並達到我們目前提供服務的效率水平。董事亦認為，我們與Sharikat Sukma Kemajuan的關係不太可能發生重大不利變動或終止；
- (7) 根據Ipsos報告，新進者進入馬來西亞海上建築行業存在較高的天然門檻。新進者缺乏經驗、與客戶的關係及能夠證明其能提供高效、安全及可靠執行海上建築工程的卓越往績記錄。積累該等經驗、網絡及往績記錄需要多年的重大資本投資及

管理。我們已與我們的主要客戶建立穩定業務關係，且董事認為，考慮到我們於往績記錄期間所承接的項目工程的規模，該等客戶將難以選擇海上建築行業的其他參與者取代我們，在商業上亦不可行；

- (8) 我們積極競投馬來西亞的新項目。於最後實際可行日期，我們已就11份合約提交標書或報價，原合約總額約465.2百萬林吉特，仍在等待結果。該等投標或報價中的7份正就相關合約的條款及條件進行深入磋商。於該等處於深入磋商階段的合約中，(i)5份原合約總額134.7百萬林吉特的合約(佔該7份預期合約原合約總價值的約58.6%)(倘獲授)並非由我們於往績記錄期間的任何五大客戶授予；及(ii)該等合約中的3份(倘獲授)均非來自本集團於往績記錄期間的任何現有客戶。此外，我們亦積極嘗試擴大我們的客戶基礎。於截至二零一八年六月三十日止年度及截至二零一八年十月三十一日止四個月，我們有3名新客戶且於往績記錄期間後，我們獲得5名新客戶的合約，包括一名新客戶(為獨立第三方)授出的海上建築合約(包括填海及相關工程以及海上運輸)，原始合約金額約為323.9百萬林吉特；及
- (9) 本集團將繼續擴大我們的客戶基礎，並計劃將全球發售所得款項淨額用於近期購買自有運砂船及新機器，以及提升我們的財務狀況以競標及承擔更多及更大規模的項目。我們亦計劃為我們的管理層團隊僱傭更多人員用於樓宇及基礎設施工程，以支持本集團樓宇及基礎設施工程業務的發展。當主要客戶授予的合約完成時，倘該主要客戶其後於短期內並無授予我們新業務，董事認為，鑒於Ipsos報告所述馬來西亞海上建築行業近期的預期增長，我們將有額外能力處理來自其他客戶的其他潛在項目。

有關我們收益集中的風險詳情，請參閱本招股章程「風險因素—與我們業務有關的風險—於往績記錄期間，本集團的五大客戶貢獻本集團收益總額約98.6%、99.8%、96.4%及99.9%。未能維持我們與彼等的業務關係或取得新業務可能會影響本集團的經營及財務表現」一節。

本集團若干大客戶之間的關係

據董事所知，本集團若干大客戶之間的關係如下：

(i) Sharikat Sukma Kemajuan

Sharikat Sukma Kemajuan由個人M、個人A及個人R分別擁有70%、15%及15%。個人M、個人A及個人R為兄弟。個人M、個人A及個人R均為Sharikat Sukma Kemajuan的董事。

(ii) Astaka Padu(新加坡交易所上市公司Astaka Holdings的附屬公司)

Astaka Padu是Astaka Holdings Limited(「Astaka Holdings」，為股份於新加坡交易所上市的一家公司)的全資附屬公司。個人M是Astaka Holdings的控股股東，間接擁有其約66.55%的已發行股本。個人A及個人R均為Astaka Padu的董事。個人M、個人A及個人R均並非Astaka Holdings的董事。於往績記錄期間，本集團就向Astaka Padu收購柔佛州的若干物業與訂立買賣協議及共同契諾契據。於最後實際可行日期，所有該等買賣協議已經終止及撤銷。有關與Astaka Padu進行上述交易的進一步詳情，請參閱本招股章程「持續關連交易—已終止關連交易」一節。

(iii) Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd.(「Bukit Pelali」)

Bukit Pelali由Astaka Padu及Saling Syabas Sdn. Bhd.(由個人M控制的一家公司)分別擁有51%及49%。就此而言，Bukit Pelali為一家由個人M最終控制的公司。個人M並非Bukit Pelali的董事。

(iv) 碧桂園

碧桂園是我們於截至二零一八年六月三十日止三個年度及截至二零一八年十月三十一日止四個月五大客戶之一，分別由碧桂園控股有限公司(「碧桂園控股公司」)(間接)以及公司E(一家由客戶A、柔佛州政府(間接)、個人M及碧桂園控股公司(間接)擁有64%、20%、15.6%及0.4%的公司)擁有60%及40%。個人M是碧桂園的董事。

據董事所知及所信：

(1) 個人M、個人A、個人R、Sharikat Sukma Kemajuan、Astaka Padu、Bukit Pelali以及碧桂園均是獨立第三方。於往績記錄期間，除黃拿督於公開市場收購Astaka Holdings約0.2%已發行股本外，董事、其各自的緊密聯繫人或據董事所知任何股東概無於Sharikat Sukma Kemajuan、Astaka Padu、Bukit Pelali或碧桂園擁有任何權益且並非個人M、個人A或個人R的聯繫人；

(2) 上述客戶均是單獨的一方及／或企業，其自身的獨立管理團隊擁有單獨及獨立決策流程：

- Sharikat Sukma Kemajuan為於一九七二年三月十七日在馬來西亞註冊成立之有限公司，已發行股本總額為4,000,000林吉特及有16名僱員。Sharikat Sukma Kemajuan乃柔佛州砂石特許權所有者的獨家授權代理的姊妹公司(均由個人M控制)，其業務包括管理砂石挖掘及運輸。Sharikat Sukma Kemajuan的日常運營和管理由個人A及獨立管理團隊承擔。根據董事的了解，Sharikat Sukma Kemajuan一直與砂石特許權所有者的獨家授權代理緊密合作。自二零零二年以來，Sharikat Sukma Kemajuan經常獲從砂石供應商購買砂石的項目主(例如物業發展商)授予有關填海及相關工程項目的海上運輸工程合約。

於二零一四年，由於海上建築項目規模增加及柔佛州對海砂的需求激增，Sharikat Sukma Kemajuan的資源、設備及專業知識顯得不足，其須將海上運輸工程大量分包予一名或多名具有特定技術背景及專業技能、豐富行業經驗及專業知識，以及能夠就海上建築服務(包括海上運輸及填海服務)提供綜合解決方案的分包商，以適應其業務需要。

於二零一三年，於我們通過公開招標公平競爭的流程獲得Unibase Corporation Sdn. Bhd.(一名獨立第三方，據董事所知，獨立於Sharikat Sukma Kemajuan)的填海及相關工程項目合約後，我們已與Sharikat Sukma Kemajuan熟識。在同一項目中，我們亦擔任海上運輸工程的分包商，而Sharikat Sukma Kemajuan為砂石特許權所有者的獨家授權代理的首選運輸代理。於該項目中，Sharikat Sukma Kemajuan有機會了解我們在海陸上建築工程方面提供綜合解決方案的專業知識和能力。該了解因而促成我們

隨後於二零一四年於森林城市項目中與Sharikat Sukma Kemajuan合作，尤其是於前段所述海上建築相關服務需求激增，Sharikat Sukma Kemajuan轉而透過將運輸工程分包予其分包商，而其自身的管理團隊專注於協調整個業務流程的方式升級其業務經營。

隨著我們在柔佛州繼續承接更多大型海上建築工程，並向Sharikat Sukma Kemajuan的客戶提供海上運輸服務，Sharikat Sukma Kemajuan決定與本集團建立戰略聯盟，以承接有關海上運輸工程。在戰略聯盟下，Sharikat Sukma Kemajuan委任我們作為其持續及長期的首選承包商，通過就Sharikat Sukma Kemajuan根據其現有及未來客戶的指示或要求承接的每個項目或任務不時安排租用船舶將砂石交付至其客戶，以提供(其中包括)安排及管理Sharikat Sukma Kemajuan運輸要求的服務。根據管理層的了解，本集團目前為Sharikat Sukma Kemajuan委聘執行其獲授海上運輸工程的首選運輸代理及自二零一四年以來，我們一直是獲Sharikat Sukma Kemajuan委聘以管理其海上運輸工程的唯一運輸代理，原因是我們建立的業務關係及相互信任，以及對彼此能力的理解及需要，使得合約項下工程能夠順利執行並促進Sharikat Sukma Kemajuan更有效地管理其項目；

- Astaka Padu及Bukit Pelali均從事物業開發，而我們受彼等委聘承接樓宇及基礎設施工程。Astaka Padu為Astaka Holdings的全資附屬公司。儘管個人M為Astaka Holdings的控股股東，但Astaka Holdings(其股份於新加坡交易所上市)擁有單獨及獨立的管理團隊及企業管治流程，以及個人M、個人A及個人R並非Astaka Holdings的董事且不參與Astaka Padu日常營運及管理。Bukit Pelali是由Astaka Padu及個人M控股的公司成立的合營公司，乃位於柔佛州邊佳蘭的物業發展項目的一間特殊目的公司。個人M並非Bukit Pelali的董事，而Bukit Pelali的日常營運及管理由Astaka Padu的獨立管理團隊負責。我們與Bukit Pelali的合約乃遵循公開投標流程獲得；

- 碧桂園從事物業開發，而我們受其委聘承接森林城市項目的填海及相關工程。碧桂園由碧桂園控股公司間接擁有60%。碧桂園控股公司擁有單獨的獨立管理團隊和企業管治流程。儘管個人M是碧桂園的董事之一。其董事會由7名成員組成，其中4名成員獲提名及代表碧桂園控股公司。森林城市項目的日常營運及管理由碧桂園自身單獨的管理團隊管理，而森林城市項目的整體策略規劃及整體管理由碧桂園控股有限公司控制。碧桂園餘下40%股東公司E為碧桂園及森林城市項目的被動投資者。
- (3) 我們已從上述客戶處獲得的合約乃由我們於競爭性流程中經參考每名客戶自身的標準獲取且與本集團其他獨立第三方客戶相比並無顯著差異，尤其是就Astaka Padu、Bukit Pelali及碧桂園各自而言，合約乃透過公開投標流程授予我們。董事確認，我們與上述每名客戶之間的合約條款乃分開單獨磋商，且合約互不關聯及互不為條件。與Sharikat Sukma Kemajuan、Astaka Padu、Bukit Pelali及碧桂園交易的條款與我們與其他客戶的交易類似，且董事認為該等交易乃按正常商業條款進行。

客戶與供應商重疊

Sharikat Sukma Kemajuan是我們於截至二零一八年六月三十日止三個年度及截至二零一八年十月三十一日止四個月有關海上運輸服務的五大客戶之一，而Teratai Senandung Sdn. Bhd.是我們於截至二零一八年六月三十日止三個年度及截至二零一八年十月三十一日止四個月五大供應商之一，期間我們租用彼等擁有的船舶來提供海上運輸服務。Sharikat Sukma Kemajuan從事砂石的海上運輸工程，而Teratai Senandung Sdn. Bhd. (為若干運砂船的擁有人)從事船舶運輸。Sharikat Sukma Kemajuan由個人M、個人A及個人R分別擁有70%、15%及15%，而Teratai Senandung Sdn. Bhd.由個人A及個人R分別擁有50%及50%。

於往績記錄期間，我們向Sharikat Sukma Kemajuan提供的服務約為113.9百萬林吉特、224.6百萬林吉特、239.5百萬林吉特及66.5百萬林吉特，分別約佔我們於截至二零一八年六月三十日止三個年度各年及截至二零一八年十月三十一日止四個月收益的40.4%、43.7%、44.5%及55.3%。於往績記錄期間，我們租用Teratai Senandung Sdn. Bhd.擁有的運砂船為客戶提供海上運輸服務，截至二零一八年六月三十日止三個年度各年及截至二零一八年十月三十一日止四個月我們向Teratai Senandung Sdn. Bhd.支付的分包費為約17.0

百萬林吉特、32.5百萬林吉特、49.6百萬林吉特及17.3百萬林吉特，分別約佔截至二零一八年六月三十日止三個年度各年及截至二零一八年十月三十一日止四個月我們總直接成本的6.9%、7.0%、10.6%及16.1%。

董事確認，我們向Sharikat Sukma Kemajuan作出銷售的主要條款以及向Teratai Senandung Sdn. Bhd.分包的條款乃分開單獨磋商，且銷售及分包互不關聯及互不為條件。與Sharikat Sukma Kemajuan交易以及向Teratai Senandung Sdn. Bhd.分包的條款與我們與其他客戶及供應商的交易類似，且董事認為該等交易乃按正常商業條款進行。董事認為，Sharikat Sukma Kemajuan分包予我們而非Teratai Senandung Sdn. Bhd.提供海上運輸服務，乃由於我們於船隊管理方面的專業知識、我們能調動的運砂船數量及我們於提供大型海上運輸服務的往績記錄。

China Communications Construction Company (M) Sdn. Bhd. (我們於截至二零一七年六月三十日止年度的最大供應商之一) 為於截至二零一八年十月三十一日止四個月我們向其提供海上運輸服務的其中一名客戶。China Communications Construction Company (M) Sdn. Bhd. 於截至二零一八年十月三十一日止四個月授予我們原始合約金額約為27.7百萬林吉特的合約。截至二零一八年十月三十一日止四個月，我們向China Communications Construction Company (M) Sdn. Bhd. 提供的服務約為0.1百萬林吉特，約佔我們同期收益的0.1%。

Pembinaan Yeng Tong Sdn. Bhd. 為於往績記錄期間我們向其提供海上運輸服務的新客戶。Pembinaan Yeng Tong Sdn. Bhd. 授予我們的合約的原合約價值約為1.8百萬林吉特。截至二零一六年及二零一八年六月三十日止年度，我們亦委聘Pembinaan Yeng Tong Sdn. Bhd. 作為承接護岸工程的分包商，並分別向其支付分包費用約33.0百萬林吉特及2.6百萬林吉特，分別佔同期我們總直接成本的約13.4%及0.6%。

Benchmark Global (M) Sdn. Bhd. 為Benchmark Development (M) Sdn. Bhd. (為我們於往績記錄期間的主要供應商之一) 之聯營公司，為我們於往績記錄期間後填海及相關工程之新客戶。Benchmark Global (M) Sdn. Bhd. 授予我們的合約的原始合約金額約為1.7百萬林吉特。於往績記錄期間，我們曾委聘Benchmark Development (M) Sdn. Bhd. 作為提供海上運輸服務的分包商，並分別向其支付分包費用約47.2百萬林吉特、66.2百萬林吉特、44.9百萬林吉特及19.6百萬林吉特，佔截至二零一八年六月三十日止三個年度各年及截至二零一八年十月三十一日止四個月我們總直接成本的約19.1%、14.4%、9.6%及18.3%。

業 務

Kimlun於截至二零一八年六月三十日止年度及截至二零一八年十月三十一日止四個月是我們主要的樓宇及基礎設施工程客戶之一以及於截至二零一八年十月三十一日止四個月是我們主要的供應商之一。根據(i) JBB Builders；(ii) Kimlun；及(iii) JBB Kimlun訂立的合營企業協議，我們已成立一間合營企業，即JBB Kimlun，以參與新山市議會大樓項目的投標。有關我們與Kimlun成立合營企業的進一步詳情，請參閱本節「新山市議會大樓項目及我們的合資公司 — JBB Kimlun」一段。截至二零一八年六月三十日止年度及截至二零一八年十月三十一日止四個月，我們向Kimlun提供服務的金額約為17.4百萬林吉特及9.1百萬林吉特，分別佔同期收益的約3.2%及7.6%。於截至二零一八年六月三十日止年度及截至二零一八年十月三十一日止四個月，我們亦委聘Kimlun為我們的分包商以提供建築工程服務，並向Kimlun支付的分包費用約7.2百萬林吉特及9.8百萬林吉特，分別佔我們同期直接成本總額約1.5%及9.2%。

Himark Builder Sdn. Bhd.為截至二零一八年十月三十一日止四個月向我們提供樓宇及基礎設施服務的主要供應商之一，我們向其支付分包費用約6.9百萬林吉特，佔本集團截至二零一八年十月三十一日止四個月總直接成本的約6.4%。Himark Builder Sdn. Bhd.於往績記錄期間後成為我們機器租賃服務的新客戶。

與China Communication Construction Company (M) Sdn. Bhd.及Pembinaan Yeng Tong Sdn. Bhd.的銷售與分包交易乃於不同時期進行。董事亦確認，我們向China Communications Construction Company (M) Sdn. Bhd.、Pembinaan Yeng Tong Sdn. Bhd.、Benzmark Global (M) Sdn. Bhd.、Benzmark Development (M) Sdn. Bhd.、Kimlun及Himark Builder Sdn. Bhd.作出銷售的主要條款以及分包條款乃分開單獨磋商，且銷售及分包互不關聯及互不為條件。與China Communications Construction Company (M) Sdn. Bhd.、Pembinaan Yeng Tong Sdn. Bhd.、Benzmark Global (M) Sdn. Bhd.、Kimlun及Himark Builder Sdn. Bhd.進行銷售交易以及向China Communications Construction Company (M) Sdn. Bhd.、Pembinaan Yeng Tong Sdn. Bhd.、Benzmark Development (M) Sdn. Bhd.、Kimlun及Himark Builder Sdn. Bhd.分包的條款與我們與其他客戶及供應商的交易類似，且董事認為該等交易乃按正常商業條款進行。

除以上所披露者外，據董事所深知，於往績記錄期間，我們概無供應商同時亦是我們的主要客戶。

由個人M控制的客戶集中度

據董事所深知，馬來西亞商人個人M亦是柔佛州皇家法院委員會(Johor Council Royal Court)的成員及客戶A的顧問。

截至二零一八年六月三十日止三個年度各年及截至二零一八年十月三十一日止四個月，由個人M最終控制的客戶分別應佔收益總額的約121.5百萬林吉特、251.2百萬林吉特、301.0百萬林吉特及101.1百萬林吉特，分別佔我們於同期收益總額的約43.1%、48.9%、56.0%及84.1%。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團的11份已完成合約乃來自個人M控制的客戶，其中4份乃於招標流程後授予我們，而其餘7份乃於我們遞交報價後授予我們。就我們的進行中合約而言，其中13份乃來自個人M控制的客戶，10份乃於招標流程後授予我們，而其餘3份合約乃於我們遞交報價後授予我們。有關我們已完成及進行中合約的詳情，請參閱本節上文「我們的合約」一段。

下表載列於往績記錄期間，由個人M控制的客戶所產生的收益：

截至二零一六年六月三十日止年度

客戶名稱	所提供服務類型	客戶與本集團 首次建立業務 關係的年份	應佔收益 概約金額 (千林吉特)	佔本集團收益 概約百分比 (%)
Sharikat Sukma Kemajuan — 森林城市項目 — 三號島	海上運砂	二零一四年	113,931	40.4
Astaka Padu	樓宇及基礎設施	二零一四年	7,495	2.7
Damansara Realty (Johor) Sdn. Bhd.	樓宇及基礎設施	二零一六年	45	0.0
Saling Syabas Sdn. Bhd.	樓宇及基礎設施	二零一六年	11	0.0
總計			<u>121,482</u>	<u>43.1</u>

業 務

截至二零一七年六月三十日止年度

客戶名稱	所提供服務類型	客戶與本集團 首次建立業務 關係的年份	應佔收益	佔本集團收益
			概約金額 (千林吉特)	概約百分比 (%)
Sharikat Sukma Kemajuan	海上運砂	二零一四年		
— 森林城市項目 — 三號島			222,365	43.3
— 森林城市項目 — 高爾夫球場			1,617	0.3
— 麗都水岸項目			598	0.1
			224,580	43.7
Saling Syabas Sdn. Bhd.	樓宇及基礎設施	二零一六年	16,337	3.2
Damansara Realty (Johor) Sdn. Bhd.	樓宇及基礎設施	二零一六年	6,716	1.3
Astaka Padu	樓宇及基礎設施	二零一四年	1,820	0.4
Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd.	樓宇及基礎設施	二零一六年	1,768	0.3
總計			251,221	48.9

截至二零一八年六月三十日止年度

客戶名稱	所提供服務類型	客戶與本集團 首次建立業務 關係的年份	應佔收益	佔本集團收益
			概約金額 (千林吉特)	概約百分比 (%)
Sharikat Sukma Kemajuan	海上運砂	二零一四年		
— 森林城市項目 — 三號島			8,980	1.6
— 森林城市項目 — 高爾夫球場			70,827	13.2
— 森林城市發展			26,834	5.0
— 麗都水岸項目			132,826	24.7
			239,467	44.5
Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd.	樓宇及基礎設施	二零一六年	55,193	10.3
Astaka Padu	樓宇及基礎設施	二零一四年	6,449	1.2
Damansara Realty (Johor) Sdn. Bhd.	樓宇及基礎設施	二零一六年	(125) ^{附註}	0.0
總計			300,984	56.0

業 務

截至二零一八年十月三十一日止四個月

客戶名稱	所提供服務類型	客戶與本集團	應佔收益概 約金額 (千林吉特)	佔本集團收益 概約百分比 (%)
		首次建立業務 關係的年份		
Sharikat Sukma Kemajuan	海上運砂	二零一四年		
— 森林城市發展			19,741	16.4
— 森林城市項目—高爾夫球場			24,376	20.3
— 麗都水岸項目			<u>22,383</u>	<u>18.6</u>
			66,500	55.3
Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd.	樓宇及基礎設施	二零一六年	34,223	28.5
Astaka Padu	樓宇及基礎設施	二零一四年	<u>400</u>	<u>0.3</u>
			<u>101,123</u>	<u>84.1</u>

附註：此為向客戶提供的最終折扣。

Sharikat Sukma Kemajuan為一間於馬來西亞註冊成立之公司，獲柔佛州砂石特許權所有者的獨家授權代理委任為海上運輸工程的首選運輸代理以管理砂石挖掘及運輸。

Astaka Padu為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事房地產開發及相關活動，並為Astaka Holdings Limited(其股份於新加坡交易所上市)之全資附屬公司。Astaka Holdings Limited為於新加坡註冊成立之投資控股公司。其附屬公司主要從事物業發展。根據其二零一八年年報，Astaka Holdings Limited於截至二零一八年六月三十日止年度分別錄得收益及溢利淨額約332.7百萬林吉特及約9.4百萬林吉特。

Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事物業發展並為一家由Astaka Padu擁有51%及由Saling Syabas Sdn. Bhd擁有49%的合營公司。

Damansara Realty (Johor) Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，主要從事物業及土地發展。其為Damansara Realty Berhad的全資附屬公司(一間於馬來西亞交易所上市之投資控股公司，其附屬公司主要從事物業及土地發展、綜合設施管理及項目管理諮詢)。根據其二零一七年年報，Damansara Realty Berhad於截至二零一七年十二月三十一日止年度分別錄得收益及溢利淨額約249.74百萬林吉特及17.86百萬林吉特。個人M擁有Damansara Realty Berhad全部已發行股份49.57%的間接權益。

Saling Syabas Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司。其目前擁有Bukit Pelali Properties Sdn. Bhd已發行股本的49%權益。

如上表所述，於往績記錄期間由個人M控制的客戶所產生的收益乃主要由Sharikat Sukma Kemajuan貢獻。Sharikat Sukma Kemajuan與柔佛州砂石特許權所有者的獨家授權代理緊密合作，並且經常獲從砂石供應商購買砂石的項目擁有人(例如物業發展商)授予有關填海及相關工程項目的海上運輸工程合約。由於海上建築項目規模的增加及柔佛州對海砂的需求激增，Sharikat Sukma Kemajuan的資源、設備及專業技能出現短缺並須將海上運輸工程分大量包予一個或以上具特定技術背景及專業技能、豐富行業經驗及專業知識且能夠就海上建築服務(包括海上運輸及填海服務)提供綜合解決方案的分包商，以適應其業務需要。

鑒於以上所述及由於我們的業務營運位於柔佛州，於往績記錄期間，我們的海上運輸收益乃主要來源於柔佛州各項目的合約，而Sharikat Sukma Kemajuan於該等項目中獲委聘負責海砂運輸。

誠如本節上文「本集團若干大客戶之間的關係」一段之進一步闡釋，我們自二零一四年起即與Sharikat Sukma Kemajuan建立穩定良好關係，並一直向Sharikat Sukma Kemajuan的客戶提供海上運輸服務。Sharikat Sukma Kemajuan已決定與本集團建立戰略聯盟，以承接海上運輸工程。據管理層所知，本集團目前為獲Sharikat Sukma Kemajuan委聘管理其獲授海上運輸工程的首選運輸代理，且自二零一四年起Sharikat Sukma Kemajuan已就其獲授的全部有關工程委聘我們管理海上運輸工程。

儘管於往績記錄期間由個人M控制的客戶貢獻的收益比例不斷上升，我們計劃透過擴大客戶群及擴展我們的業務減少來自由個人M控制的客戶的收益。我們與馬來西亞交易所上市公司Kimlun Corporation Berhad的全資附屬公司Kimlun共同成立一間合營企業，以就新山市議會大樓項目投標。據董事所深知，個人M於Kimlun或Kimlun Corporation Berhad均無股權，亦無擔任此等公司的董事。我們亦一直積極競投馬來西亞的新項目。於往績記錄期間後，我們獲一名新客戶(為獨立第三方)授予海上建築服務合約(包括填海及相關工程以及海上運輸)，原始合約金額約為323.9百萬林吉特。於最後實際可行日期，我們已就11份合約提交標書或報價，仍在等待結果。該等預期合約包括7份海上建築合約及4份樓

字及基礎設施服務合約，原合約總額分別約208.1百萬林吉特及257.1百萬林吉特，合計約465.2百萬林吉特。據董事所知，除來自個人M控制的一間公司的1份原始合約金額約85.0百萬林吉特的預期合約外，其他10份總金額約380.2百萬林吉特的預期合約並非來自個人M控制的公司。鑒於我們致力多樣化客戶群及投標新項目，我們已提交標書或報價的11份合約中的10份並非來自個人M控制的任何公司即是佐證，我們相信，受個人M控制的客戶應佔我們收益的比例於日後將會下降。

董事認為，我們與Sharikat Sukma Kemajuan (一間與柔佛州砂石特許擁有人的獨家授權代理緊密合作的公司) 建立穩定良好的業務關係，加之我們具有專業技術背景及專業技能、豐富行業經驗及專業知識，以及能夠提供綜合解決方案，可視為我們具備增長能力及潛力的證明。因此，董事相信，我們日後業務及增長前景會繼續向好。我們相信，儘管因我們與Sharikat Sukma Kemajuan之間相互依賴的業務關係，未來數年由個人M控制的客戶產生的收益應會維持穩定，但隨著業務增長，來自其他客戶的收益增加，我們會逐步降低對該等客戶的依賴。董事亦認為，鑒於上述情況，我們與Sharikat Sukma Kemajuan的關係不太可能發生重大不利變動或終止。因此，我們認為與由個人M控制的客戶的關係不會影響我們的業務前景。

儘管本集團於往績記錄期間的收益金額主要由個人M控制的客戶貢獻，鑒於以上所述，尤其是(i)我們與Sharikat Sukma Kemajuan相互及互補的業務關係令Sharikat Sukma Kemajuan自二零一四年起獲授的全部海上運輸工程均被外包予本集團；(ii)根據Ipsos報告，馬來西亞海上建築行業預期將持續增長，我們可於不久將來維持業務發展；及(iii)我們致力進一步擴大客戶群，降低客戶集中度，如與一名新客戶(為獨立第三方)訂立原始合約金額約為323.9百萬林吉特的海上建築合約所證明，董事認為，雖然過往客戶集中的情況，本集團業務模式仍可持續。由於我們的專業技術背景及專有才能、豐富行業經驗及知識，以及提供綜合解決方案的能力同樣適用於為其他客戶提供服務，董事認為我們的服務並非專門為由個人M控制的客戶設計或僅向其提供。因此，董事認為，倘與由個人M控制的客戶的合約數量大幅減少或有關客戶終止與我們的業務關係，我們將有足夠能力就並非由個人M控制的公司授出的合約提交標書或報價，並向其提供服務。

與客戶的一般合約條款

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，客戶會按項目基準委聘我們，而非訂立任何長期合約。董事認為此類安排符合行業慣例。我們合約的一般條款可能因與客戶磋商而有所差異，惟大體遵循我們投標／報價文件所載的形式。我們大部分合約中包括的部分一般條款於下表載列：

主要合約條款	說明
工程範圍	: 合約中已指明本集團將開展的服務範圍及工程類別。
合約金額	: 與客戶協定的價格。
合約期	: 完成時間表由我們客戶指定。
付款條款	: 我們通常須於指定的項目里程碑完成之後按月或按階段向客戶提交中期付款申請。客戶將發出中期付款證明。我們隨後會向客戶開具發票，而客戶其後會結清付款。
履約擔保	: 於我們的部分合約中，我們須以銀行擔保的形式，支付固定金額或相當於合約金額5%的履約保證金，以保證妥善履行及遵守本集團於有關合約項下的責任。該等履約擔保通常於合約完成時或有關合約指定時間解除。
違約賠償金	: 倘若我們於規定時間之前未完成合約工程，根據合約，我們可能需要向客戶支付違約賠償金，惟可經客戶批准延長時間。賠償金額一般是每日一個固定金額。

業 務

- 保險 : 在我們擔任除海上運輸以外項目的主承包商的情況下，我們一般須責購買及維持承包商全險及僱員補償保險，以承擔項目地盤的工人人身傷害及財產損失責任。
- 缺陷責任期 : 我們通常須於合約實際完成後提供為期3至27個月的缺陷責任期。於缺陷責任期內，我們負責自費糾正工程有關的任何缺陷。
- 保留金 : 客戶通常會就每份向本集團作出的進度付款扣留5%至20%作為保留金。保留金總額上限一般為各合約合約總金額的5%。一般而言，保留金的50%會於項目工程竣工後退回，而餘下50%則於缺陷責任期到期後退回。

與我們客戶的信貸期

我們一般每月基於前一個月完成的工程向客戶提交中期付款的付款申請。付款申請一般包括完成的所有工程的估計價值、我們交付至項目地盤的材料(如適用)以及付款申請所涵蓋期間內的其他費用。客戶在完成地盤檢查以及核查和同意我們的中期付款申請後，將向我們簽發一份中期付款證明。我們隨後會向客戶開具發票要求結清中期付款。從我們提交付款申請至開具發票的過程通常介乎30至60日。就海上運輸合約而言，向客戶出具發票的流程一般需要30日以內。

於往績記錄期間，我們通常授予客戶自發票日期起14至90日的信貸期。我們的客戶一般以支票及／或電匯形式付款。有關本集團應收款項週轉天數的詳情，請參閱本招股章程「財務資料—合併財務狀況表選定項目—貿易及其他應收款項」一節。

季節性

由於海上建築和樓宇及基礎設施行業通常不受限於季節性因素，我們的收益並無經歷重大季節性波動。

銷售及營銷

我們目前並無設立銷售及營銷團隊。由於馬來西亞海上建築和樓宇及基礎設施行業廣泛使用招標，我們能夠依賴現有客戶基礎、往績記錄及聲譽和公開招標意識，向客戶展示我們的優勢。

供應商

於往績記錄期間，向本集團提供貨品及服務之供應商主要包括：(1)我們的分包商；(2)工地耗材(例如柴油)供應商；及(3)其他服務(例如技術諮詢以及機器租賃及維護)供應商。

下表載列於往績記錄期間我們的直接成本明細：

	截至六月三十日止年度						截至二零一八年 十月三十一日 止四個月	
	二零一六年		二零一七年		二零一八年		千林吉特	%
	千林吉特	%	千林吉特	%	千林吉特	%	千林吉特	%
分包費用	220,442	89.4	409,017	88.5	436,539	93.5	101,088	94.3
工地耗材	4,226	1.7	23,393	5.1	6,257	1.3	1,123	1.0
其他開支	21,845	8.9	29,548	6.4	24,025	5.2	5,027	4.7
	<u>246,513</u>	<u>100.0</u>	<u>461,958</u>	<u>100.0</u>	<u>466,821</u>	<u>100.0</u>	<u>107,238</u>	<u>100.0</u>

我們的主要策略之一是按固定價格將項目的部分工程分包予分包商，以更好地控制項目成本。分包令我們能夠保持更大的靈活性，因為我們並非直接僱用工人，同時亦可以節省相關行政成本及開支，並令我們能更專注於項目管理及確保有效實施項目。因此，於往績記錄期間，我們相當大部分直接成本為我們的分包費用(包括我們有關租用船舶服務的成本)，而我們的工地耗材及其他服務(例如技術諮詢以及機器租賃及維護)開支的成本僅佔相對較小部分。

我們基於專業技術、往績記錄及過往表現甄選分包商。我們僅會選擇具備各自工作的相關專業領域牌照或所需資質的分包商。於往績記錄期間，我們在獲取分包商服務時並無遭遇任何困難。

業 務

有關我們直接成本的詳細明細，請參閱本招股章程「財務資料—合併損益及其他全面收益表的選定項目之說明—直接成本」一節。有關我們分包安排的進一步詳情，另請參閱本節下文「分包安排主要條款」及「分包商的甄選及管理」各段。

主要供應商

於截至二零一八年六月三十日止三個年度各年及截至二零一八年十月三十一日止四個月，我們五大供應商分別佔我們直接成本的約55.4%、51.1%、38.4%及59.0%，而我們最大供應商則佔我們直接成本的約19.1%、14.4%、10.6%及18.3%。

下表載列我們於往績記錄期間的五大供應商詳情：

截至二零一六年六月三十日止年度

排名	供應商名稱	所提供服務或 產品類型	供應商與本集團首次建立業務關係的年份	供應商產生的概約直接成本 (千林吉特)	佔本集團直接成本的概約百分比 (%)
1.	Benchmark Development (M) Sdn. Bhd. ⁽¹⁾⁽²⁾	砂石海運	二零一四年	47,186	19.1
2.	Pembinaan Yeng Tong Sdn. Bhd. ⁽¹⁾⁽³⁾	護坡及護岸工程	二零一四年	32,992	13.4
3.	YSY Marine Sdn. Bhd. ⁽⁴⁾	砂石海運	二零一四年	26,139	10.6
4.	Teratai Senandung Sdn. Bhd. ⁽⁵⁾	砂石海運	二零一五年	17,043	6.9
5.	Hall Contracting Sdn. Bhd. ⁽¹⁾⁽⁶⁾	砂石處理／填埋工程	二零一五年	13,278	5.4
	總計			<u>136,638</u>	<u>55.4</u>

業 務

截至二零一七年六月三十日止年度

排名	供應商名稱	所提供服務或產品類型	供應商與本集團首次建立業務關係的年份	供應商產生的概約直接成本 (千林吉特)	佔本集團直接成本的概約百分比 (%)
1.	Benchmark Development (M) Sdn. Bhd. ⁽¹⁾⁽²⁾	砂石海運	二零一四年	66,231	14.4
2.	Sapphire Fortress Sdn. Bhd. ⁽¹⁾⁽⁷⁾	砂石海運	二零一七年	59,708	12.9
3.	China Communications Construction Company (M) Sdn. Bhd. ⁽¹⁾⁽⁸⁾	挖砂工程	二零一六年	39,600	8.6
4.	YSY Marine Sdn. Bhd. ⁽⁴⁾	砂石海運	二零一四年	37,956	8.2
5.	Teratai Senandung Sdn. Bhd. ⁽⁵⁾	砂石海運	二零一五年	32,506	7.0
總計				236,001	51.1

截至二零一八年六月三十日止年度

排名	供應商名稱	所提供服務或產品類型	供應商與本集團首次建立業務關係的年份	供應商產生的概約直接成本 (千林吉特)	佔本集團直接成本的概約百分比 (%)
1.	Teratai Senandung Sdn. Bhd. ⁽⁵⁾	砂石海運	二零一五年	49,564	10.6
2.	Benchmark Development (M) Sdn. Bhd. ⁽¹⁾⁽²⁾	砂石海運	二零一四年	44,934	9.6
3.	Shun Man Marine Sdn. Bhd. ⁽¹⁾⁽⁹⁾	砂石海運	二零一七年	32,449	7.0
4.	Zhen Xin Marine Sdn. Bhd. ⁽¹⁾⁽¹⁰⁾	砂石海運	二零一七年	27,551	5.9
5.	Lian Fa Marine Sdn. Bhd. ⁽¹⁾⁽¹¹⁾	砂石海運	二零一七年	24,617	5.3
總計				179,115	38.4

業 務

截至二零一八年十月三十一日止四個月

排名	供應商名稱	所提供服務或 產品類型	供應商與本集 團首次建立業 務關係的年份	供應商產生 的概約直接 成本 (千林吉特)	佔本集團直接 成本的概約百 分比 (%)
1.	Benchmark Development (M) Sdn. Bhd. ⁽¹⁾⁽²⁾	砂石海運	二零一四年	19,591	18.3
2.	Teratai Senandung Sdn. Bhd. ⁽⁵⁾	砂石海運	二零一五年	17,310	16.1
3.	Kimlun ⁽¹²⁾	樓宇及基礎設施 服務	二零一八年	9,841	9.2
4.	GSR Construction Sdn. Bhd. ⁽¹³⁾	樓宇及基礎設施 服務	二零一七年	9,669	9.0
5.	Himark Builder Sdn. Bhd. ⁽¹⁴⁾	樓宇及基礎設施 服務	二零一八年	6,908	6.4
				63,319	59.0

附註：

- (1) 於往績記錄期間，我們與供應商訂有對銷費用安排，據此我們以收取手續費的方式採購柴油及向彼等供應。有關詳情請參閱「與供應商的對銷費用安排」一段。
- (2) Benchmark Development (M) Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事砂石貿易及疏浚及貨運服務業務及於往績記錄期間就海上運輸向我們供應船舶。
- (3) Pembinaan Yeng Tong Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事海上建築工程及於往績記錄期間為我們的護岸工程分包商。
- (4) YSY Marine Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事海上運輸業務及於往績記錄期間就海上運輸向我們供應船舶。
- (5) Teratai Senandung Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事砂石運輸、貨運及土木及園境工程合約及於往績記錄期間為我們的砂石處理／填埋分包商。
- (6) Hall Contracting Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事樓宇、一般及防波堤承包及於往績記錄期間為我們的砂石處理／填埋分包商。
- (7) Sapphire Fortress Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事進出口及房地產租賃及於往績記錄期間就海上運輸向我們供應船舶。
- (8) China Communications Construction Company (M) Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事疏浚服務，並由H股於主板上市之公司全資擁有，於往績記錄期間為我們的砂石處理／填埋分包商。

業 務

- (9) Shun Man Marine Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事砂石運輸業務及於往績記錄期間就海上運輸向我們供應船舶。
- (10) Zhen Xin Marine Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事船舶的進出口及建造及於往績記錄期間就海上運輸向我們供應船舶。
- (11) Lian Fa Marine Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事船舶的進出口及建造及於往績記錄期間就海上運輸向我們供應船舶。Lian Fa Marine Sdn. Bhd.的一名持有50%權益的股東亦為Lian Fa Marine Sdn. Bhd.及Shun Man Marine Sdn. Bhd.的董事。
- (12) Kimlun為我們於往績記錄期間的樓宇及基礎設施工程分包商。有關Kimlun的背景，請參閱本節上文「我們的客戶」一段。
- (13) GSR Construction Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事磚石及木匠工程，於往績記錄期間為我們的樓宇及基礎設施分包商。
- (14) Himark Builder Sdn. Bhd.為一間於馬來西亞註冊成立之公司，從事總承包商及建築商工程，於往績記錄期間為我們的樓宇及基礎設施分包商。

本集團於往績記錄期間的五大供應商均為獨立第三方。於往績記錄期間，概無董事、彼等的緊密聯繫人或股東（就董事所知擁有已發行股份5%以上的人士）於本集團的任何五大供應商中擁有任何權益。

董事確認，除本節上文「業務—客戶—本集團若干大客戶之間的關係—客戶與供應商重疊」一段所披露外，於往績記錄期間，五大客戶均並非我們的供應商。

分包

我們的主要策略之一是按固定價格將合約的部分分包予分包商，以更好地控制合約成本。分包令我們能夠保持更大的靈活性，因為我們並非直接僱用工人，同時亦可以節省相關行政成本及開支，並令我們能更專注於合約管理及確保有效實施合約項下工程。

分包安排主要條款

除有關租用船舶的總框架協議外，我們並無與分包商訂立長期協議。我們會按項目基準委聘分包商。有關總框架協議的詳情，請參閱本節「設備及機器—租用船舶」一段。

業 務

我們與分包商之間的分包安排的條款視乎將進行的工程類別及根據客戶與我們之間的合約要求及條款而有所不同，以確保分包商遵守有關條款及根據主合約的規定及要求執行其工程。

我們與分包商訂立的典型分包安排通常包括下列主要條款：

工程範圍 : 分包商將提供的工程範圍視乎將進行的工程類別而有所不同。

對於海上運輸工程的分包合約，通常包括裝載、運送及卸載不固定量的海砂。

價格 : 分包工程的固定單價或總價(視情況而定)。

勞工、設備及材料 : 分包商負責供應分包工作所需的勞工、船舶或設備和建築材料(如適用)。

付款 : 我們的分包商一般每月基於前一個月進行的工程向我們提交中期付款的付款申請。付款申請一般包括完成的所有工程的估計價值、交付至項目地盤的材料(如適用)以及付款申請所涵蓋期間內的其他費用。

我們在完成地盤檢查以及核查和同意相關分包商的中期付款申請後，將向相關分包商簽發一份中期付款證明。相關分包商隨後會向我們開具發票要求結清中期付款。從分包商提交付款申請至開具發票的過程通常介乎30至60日。

合規 : 分包商須遵守與工程有關的所有相關規則及法規以及分包商有關質量控制、工作安全和環保(如適用)的責任及政策。

- 擔保 : 分包商可能會就(i)分包商的任何違規、不遵守或不履行；(ii)因分包商的任何作為或不作為令本集團根據主合約對客戶承擔任何責任；(iii)分包商因疏忽或違反職責而引起的或由此造成的任何申索、損害、損失或費用；及(iv)因分包商僱員就其僱傭期間遭受或發生的人身傷害根據任何當時生效法規提出任何申索而造成的任何損失或損害承諾對本集團作出彌償及保障本集團免受損害。
- 保留金 : 我們通常會就每項付款扣留5%作為保留金，保留金上限為合約總金額的5%。根據本集團與客戶的相關合約，保留金將於缺陷責任期屆滿後退回予分包商。
- 缺陷責任期 : 我們通常就填海及相關工程合約以及樓宇及基礎設施合約自分包商獲得為期12個月的缺陷責任期，期內，分包商負責糾正我們或客戶發現得所有工程缺陷。

對於我們的填海工程，由於不同分包商所做工程存在時間差，我們有時會在收到客戶的中期付款證明前向分包商簽發付款證明。通常時間差為1至2個月。我們並無遭遇已向分包商簽發付款證明但未能獲得客戶的中期付款證明的任何情況。

應分包商的要求，我們亦可向分包商提供銀行擔保以作為付款擔保。

根據與客戶訂立的合約或適用法律，我們通常須就分包商的表現向客戶負責。倘分包商並無確保其僱員全面遵守我們的工作場所安全措施，我們亦可能須承擔適用安全法規責任。此外，我們通常亦須對分包商的僱員因在我們將合約工程分派予該分包商期間可能發生的工傷而提出的任何潛在工人補償索賠及人身傷害索賠負責。關於分包相關風險的更多資料，請參閱本招股章程「風險因素—與我們業務有關的風險—與我們執行合約的第三方分包商有關的風險」一節。

根據行業慣例，在我們擔任除海上運輸以外任何項目的主承包商的情況下，我們均已維持可全面保障重大財產損害及第三方損害的承包商全險，亦為參與相關項目的全體僱員（一般包含分包商之僱員）購買工人賠償險。就董事所知，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無接獲分包商的僱員提出的任何重大工人補償索賠或人身傷害索賠。

分包商的甄選及管理

我們謹慎地從認可分包商名單中為合約甄選及委聘分包商。

為確保我們的服務質量，除若干供應商或分包商是由客戶就相關合約指定外，我們在為合約甄選分包商時通常考慮以下因素：分包商的背景、其管理系統、公司往績記錄、價格競爭力、財務實力、保險水平、公司組織、設備及設施以及安全、健康及環境問題管理系統。

我們認為確保工作質量及工作場所安全非常重要。我們向分包商提供關於工作場所安全的安全手冊，定期提供有關安全事項的更新，並實施其他質量及工作場所安全措施。我們的相關項目管理團隊負責質量控制、監督分包商於合約項下的工程進度以及確保及時實施有關工程。為確保分包商的工程符合規定的標準，我們通常會在每個建築地盤指定一名現場經理。我們的現場經理負責監督分包商進行的工程表現。我們的地盤項目管理團隊亦定期監察地盤，並在合約實施期間與董事及高級管理人員定期開會，討論有關工程進度的重大問題，確保工程質量和分包商遵守相關的安全及環境措施。

我們與五大分包商已建立平均約3年的長期業務關係，尤其是，往績記錄期間我們與最大分包商建立約5年的長期業務關係。

於往績記錄期間，我們的若干分包商乃本公司的關連人士。有關往績記錄期間付予上述關連分包商之分包費用的詳情，請參閱本招股章程「持續關連交易」一節。於往績記錄期間，除本招股章程所披露及就董事所知外，董事、彼等各自的緊密聯繫人或於最後實際可行日期擁有本公司已發行股本5%以上的股東概無於我們的分包商擁有任何權益。

與供應商的對銷費用安排

誠如董事確認，按照行業慣例，主承包商可代表其分包商就某項工程支付若干開支。該等開支一般於主承包商結清相關分包商的項目工程服務費中扣減。有關付款安排稱為「對銷費用安排」，而當中涉及的款項則稱為「對銷費用」。

於往績記錄期間，我們與部分供應商訂有對銷費用安排。於此種情況下，我們亦將有關供應商視為我們的客戶。有關對銷費用乃與柴油的採購成本及相關手續費有關。我們與該等供應商（為我們的分包商）訂立服務合約，因應有關供應商的要求，我們可代表其購買柴油並收取手續費，而購買柴油的成本及我們的相關手續費乃透過對銷費用安排結清。截至二零一八年六月三十日止三個年度各年及截至二零一八年十月三十一日止四個月，我們所產生的對銷費用分別為約0.1百萬林吉特、1.7百萬林吉特、0.9百萬林吉特及零，分別佔我們同期總收益約0.05%、0.33%、0.17%及零。於往績記錄期間，誠如董事確認，我們與客戶之間並無與對銷費用安排及所涉及對銷費用金額有關的重大糾紛。對銷費用安排所涉及金額並不重大，故此對我們於往績記錄期間的現金流量狀況並無重大影響。

質量控制

我們致力在項目實施過程中維持高水平的質量管理。董事相信，有效的質量管理機制可確保優質工程並降低施工風險，從而提升客戶對我們服務的信心，建立良好的企業聲譽。董事相信，良好的合規紀錄及有效的管理體系會增加我們日後取得或獲得合約的機會。

我們的相關項目管理團隊負責各合約的質量控制及監督項目工程的進度及按時實施。此外，項目經理經常與營運總監及合約總監交流並作出匯報，確保工程(i)符合客戶的要求；(ii)在合約訂明的時間內按分配予合約的預算竣工；及(iii)遵守項目工程適用的所有相關法律法規。

我們質量管理體系的部分質量控制措施包括：

- 保證項目實施前規劃完善，確保符合質量標準及程序，確保竣工工程的質量令人滿意；
- 維持認可分包商名單，且我們的合約僅委聘名單上的人士，確保所用材料及服務品質。我們亦根據若干因素選擇分包商。有關進一步詳情請參閱本節上文「供應商—分包—分包商的甄選及管理」一段；
- 在每個建築地盤指派地盤經理，以確保施工符合所需的標準和規格。該地盤經理亦負責監察分包商開展工程的表現；
- 每年進行質量管理體系內部審核，以評估質量目標達成情況；及
- 存置記錄(如檢驗及測試記錄)、呈交文件、批文及實際竣工證明書。

QLASSIC及CONQUAS評估

QLASSIC是馬來西亞工業發展局開發的質量評估系統，根據認可標準評估及評價建築項目的工藝質量。QLASSIC評估僅可由馬來西亞工業發展局認證的評估員進行。

CONQUAS由新加坡建設局於一九八九年推出，是關於建築項目質量的標準評估系統。CONQUAS評估僅可由新加坡建設局認證的評估員進行。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的樓宇及基礎設施工程合約中有兩個被客戶要求通過QLASSIC評估，及有一個被客戶要求通過CONQUAS評估。

牌照及資格

下表載列於最後實際可行日期我們的主要牌照及資格詳情：

牌照／證書	簽發機構	持有人	獲准工程範圍	開始日期	到期日期	合約價值
B類、CE類及ME類 G7級註冊證書	馬來西亞工 業發展局	JBB Builders	B類G7級	二零一八年 三月十九日	二零二零年 十一月十八日	B類、CE類及ME類 無招標／合約價值 上限
			B04：樓宇建築工程			
			CE類G7級			
			CE18：填海造地			
			CE21：土木工程建設			
			CE08：邊坡防護及穩定系統			
			CE12：土壤勘测工作			
			CE02：橋樑及碼頭施工			
			CE18：填海造地			
			CE36：土方工程			
			CE40：疏浚及侵蝕控制			
			ME類G7級			
			M15：其他機械設備			
			B類、CE類及ME類 G7級註冊證書			
B04：樓宇建築工程						
CE類G7級						
CE21：土木工程建設						
ME類G7級						
M15：其他機械設備						

業 務

牌照／證書	簽發機構	持有人	獲准工程範圍	開始日期	到期日期	合約價值
B類、CE類及ME類 G5級註冊證書	馬來西亞工 業發展局	Gabungan	B類G5級 B04：樓宇建築工程 CE類G5級 CE21：土木工程建設 ME類G5級 M15：其他機械設備	二零一七年 十月十二日	二零一九年 十月十一日	B類、CE類及ME類 招標／合約價值不 超過5,000,000林吉 特

除本節「法律及監管合規」一段所披露者外，董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團已獲得於馬來西亞經營業務所需的全部相關許可、註冊、牌照。

市場及競爭

根據Ipsos報告，自二零一二年至二零一七年，已竣工建築工程施工產值或總值以複合年增長率約11.4%由807億林吉特增加至二零一七年底的約1,385億林吉特。隨著建築行業的預期積極情緒及公共基礎設施項目的持續開展以及新城鎮的發展和基礎設施的擴建，預計完成的建築工程的總值將同步增長。因此，於二零一七年後，Ipsos預計施工產值將以複合年增長率約12.4%由二零一八年約1,547億林吉特增加至二零二二年底的約2,466億林吉特。

於二零一二年至二零一七年期間，海上建築工程的已竣工建築工程價值由約85億林吉特增加至二零一七年約140億林吉特，複合年增長率約為10.5%。展望未來，根據Ipsos的預測，鑒於馬來西亞沿海地區的增長及發展前景樂觀，海上建築工程的已竣工建築工程價值將以約11.2%的複合年增長率由二零一八年的估計156億林吉特在二零二二年年年底前增加至約238億林吉特。

於二零一三年至二零一七年，僅柔佛填海工程的批准或已轉讓土地面積總計超過7,400英畝土地，其中約1,912.0英畝土地已於同期成功填海。填海土地來自八個進行中項目，分處Tanjung Kupang、Danga Bay、Senibong、Lido、Gelang Patah及邊佳蘭等地區。餘下5,507.4英畝土地預期於未來10至30年填海，原因為填海項目常常需要在建築工程實際展開前經歷較長的籌備及規劃期間。

有關我們經營所在馬來西亞／柔佛州的海洋建築分類及建築業的競爭格局、進入壁壘及概覽詳情，請參閱本招股章程「行業概覽」一節。

因二零一八年五月舉行大選而改組馬來西亞聯邦政府

我們的主要資產及業務營運均位於馬來西亞。由於馬來西亞於二零一八年五月舉行大選，馬來西亞的聯邦政府現已改組。於二零一八年六月，儘管新聯邦政府已確認有關運輸行業的多個基礎設施項目及重大工程將繼續進行，惟我們注意到有多項政策、官員職務、政治架構及行政常規已處於審查過程中，並可能會出現變動。例如，於二零一八年七月，新聯邦政府暫停東海岸鐵路項目，該項目為中國支持的基礎設施項目，涉及建設預計連接馬來西亞東海岸至首都吉隆坡以及泰國的新鐵路。於二零一九年四月，馬來西亞政府宣佈彼等將繼續進行該項目。

我們的海上建築工程客戶主要為私營發展商，而我們所獲得的合約一般為私營領域內開發住宅物業或混合發展項目。此外，於往績記錄期間，截至二零一八年六月三十日止三個年度各年及截至二零一八年十月三十一日止四個月總收益的約96.9%、94.7%、85.3%及63.3%為海上建築服務所貢獻。根據Ipsos報告，馬來西亞的建築行業預期會從未來五年發展多項基礎設施項目中獲益，特別是第11個馬來西亞計劃倡議下開建的公共大型基礎設施、新城鎮發展及基礎設施擴建等，且海上建築行業的機遇勢頭良好。

於最後實際可行日期，本集團手頭上分別有9份海上建築合約及12份樓宇及基礎設施合約，原始合約總金額分別約為687.2百萬林吉特及457.4百萬林吉特。於該等21份進行中合約中，(i)2份合約乃與森林城市項目有關，原始合約總金額約為90.1百萬林吉特及於往績記錄期間後將就該等合約確認之相應收益估計將為90.1百萬林吉特，佔將就所有21份進行中合約確認的總收益之約9.7%；及(ii)1份合約乃由China Communications Construction Company (M) Sdn. Bhd.授予及1份合約乃由CHEC Construction (M) Sdn. Bhd.授予，該等公司為中國股東所擁有的主要承包商，原始合約總金額約為28.2百萬林吉特。鑒於該等合約乃屬於最終由馬來西亞開發商擁有的項目，董事認為該等合約不會受到因改組聯邦政府而導致的馬來西亞政策變動的影響。此外，於最後實際可行日期，本集團已提交投標或報

業 務

價的11份潛在合約結果尚未公佈，而有關合約中的10份均與森林城市項目或碧桂園或任何其他中國開發商無關。馬來西亞聯邦政府改組並未導致本集團合約的合約條款終止或更改。

鑒於上述情況，我們認為，馬來西亞聯邦政府的變動以及有關若干國家級基礎設施項目及中國相關項目的政府政策變化將不會對我們潛在的海上建築工程產生重大影響，並不會對我們的業務造成重大不利影響。此後，我們不應該過分依賴單一客戶或單一類型的客戶。

研發

於往績記錄期間及於最後實際可行日期，我們並無開展任何研發活動。

僱員

於最後實際可行日期，本集團共有77名僱員。下表載列我們按職能部門劃分的僱員人數明細：

	於最後實際可 行日期的 僱員人數
管理層	3
財務會計	6
運營(包括14名工程師、4名海洋測量師及4名土地測量師)	49
合約及規劃(包括9名工料測量師)	12
人力資源及行政	<u>7</u>
總計	<u><u>77</u></u>

董事認為，總體而言我們與僱員一直保持良好的關係。我們與僱員之間並無出現任何重大糾紛，我們的經營亦無因為勞資糾紛受到任何干擾。我們於往績記錄期間在僱用及挽留有經驗員工或熟練人員方面並未遭遇任何困難。

我們將盡最大努力吸引及留住合適人員來服務本集團。我們認為，為員工提供繼續教育及培訓對於保持本集團的服務品質至關重要。我們的員工必須熟悉我們的員工手冊及安全政策。我們亦鼓勵及安排有關人員參加培訓課程，以掌握業界及相關領域的最新發展及最佳實踐，以提高工作表現。

職業健康及工作安全

於往績記錄期間，本集團內並無涉及死亡、永久性殘疾及非永久性殘疾的職業事故。

我們致力於為僱員及分包商的僱員提供一個安全健康的工作環境。我們的安全管理系統包括識別風險和提供資料、指令、培訓及監督，以提高危險意識、安全實踐及改善應急準備。我們已建立如下安全管理體系：

- 安全及健康政策—我們提供(其中包括)防護設備、安全及健康培訓以及行為守則等，以提高安全及健康意識與認識
- 安全工作常規—我們建立安全工作常規，確保所有工作均以安全方式進行，以最大限度地減少事故、傷害及財產損失(其中包括)為不同人員制定於工作場所工作須遵從及遵守的規定指引
- 內部安全和健康規章制度—我們已制定一般場所安全及健康規章制度(包括適用的法律及其他規定)以便直接工作人員及分包商遵從及遵守
- 管理評審會議及小組會議—管理評審會議及小組會議旨在召集負責安全及健康的人員，以便彼等可正式地處理問題及採取適當措施。管理團隊通常每月召開一次會議討論問題，包括工地的安全及健康問題
- 環境、健康及安全(EHS)培訓—項目經理在工作場所安全員的支援下，評估所有派遣及於工地工作的人員是否勝任，以及評估根據工程進度就各級員工進行的相關EHS培訓的計劃

根據我們馬來西亞法律顧問的意見，於往績記錄期間，我們在所有重大方面一直遵守馬來西亞所有有關健康及作業安全的適用法律、法規及行政規例，且並未遭到馬來西亞監管機構的任何重大處罰。

保險

本集團須根據我們在該項目中的合約角色取得特定保險。當我們擔任除海上運輸以外的任何項目的主承包商時，我們須購買承包商全險及勞工補償保險。在我們獲委聘為分包商的項目中，獲得所需保險的責任由相關的主承包商承擔。於最後實際可行日期，我們並未提出任何重大保險索賠。

董事認為，我們的保險覆蓋範圍充足，符合行業慣例。

環保

本集團的業務經營須遵守馬來西亞關於環保、健康及工作場所安全的各項法律法規。有關監管要求的詳情以及我們對該等法律法規的遵守情況的進一步資料，請參閱本招股章程的「監管概覽」一節。

填海及相關工程以及樓宇及基礎設施服務通常由項目擁有人負責確保項目屬環境合規。彼等將於授予我們的合約中制定其環保要求。

我們非常重視環保，致力於確保在合約中妥當落實環境合規及保護措施。本集團已採取關於環保合規的措施及工作程序，並要求在相關合約中遵循。該等措施及程序包括(其中包括)：(i)安裝隔泥幕；(ii)海水取樣及質量監測；(iii)空氣及噪聲污染控制；及(iv)材料及廢物管理。

經董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已於所有重大方面中遵守關於相關合約環保事宜的適用法律及法規。

知識產權

於最後實際可行日期，我們為一個域名(即www.jbb.com.my)、一個香港商標及一個馬來西亞商標的註冊人。有關進一步詳情，請參閱本招股章程附錄四「法定及一般資料—B.有關本集團業務的進一步資料—2.本集團知識產權」一節。

業 務

物業

自有物業

於最後實際可行日期，我們於馬來西亞柔佛擁有兩項物業，總建築面積達10,308.6平方呎。

序號	位置	擁有者	建築面積 (平方呎)	用途
1.	Plot 4, Nusajaya Square 2 @SiLC, Nusajaya, Iskandar, Malaysia	Pavilion	5,166.09	擬作租賃用途
2.	Plot 3, Nusajaya Square 2 @SiLC, Nusajaya, Iskandar, Malaysia	Pavilion	5,142.51	擬作租賃用途

租賃物業

於最後實際可行日期，我們就於馬來西亞的業務經營租賃下列物業，所有該等物業均租賃自獨立第三方：

序號	地址	租戶	租期	用途
1.	No. 20-01, Jalan Sri Perkasa 2/18, Taman Tampoi Utama, 81200 Johor Bahru, Johor, Malaysia	JBB Builders	自二零一八年六月一日起計 為期三年，月租1,000林吉特	業務營運 辦公室
2.	No. 19, Jalan Idaman 8/13 Taman Nusa Idama. 79100 Johor Bahru Malaysia	JBB Builders	自二零一八年五月九日起計 為期一年，月租1,800林吉特	員工宿舍

我們並無開展任何物業業務(定義見上市規則第5.01條)。於二零一八年十月三十一日，我們所擁有的各項物業的賬面值均無超過我們總資產的15%。根據香港法例第32L章公司條例(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第6(2)條提供的豁免，無需就我們的物業權益提供物業估值報告。

訴訟及潛在索賠

我們目前並無牽涉任何重大法律、仲裁或行政訴訟，我們亦不知悉我們正面臨任何重大法律、仲裁或行政訴訟。

法律及監管合規

JBB Kimlun未符合於國家建築工業發展局註冊的規定

不合規事項	不合規事項的主要原因	法律後果， 潛在最大處罰	整改措施	對我們業務及 財務狀況的影響	採納的內部監控措施以 防止未來不合規
<p>一九九四年建築工業發展局法案(Lembaga Pembangunan Industri Pembinaan Malaysia Act 1994)第25(1)條規定，任何人士均不可開展或完成或承諾開展或完成任何施工工程，或將自身作為承包商，除非其於建築工業發展局註冊並持有建築工業發展局根據建築工業發展局法案頒發的有效註冊證書。</p> <p>於JBB Kimlun收到Astaka Padu發出的日期為二零一七年五月八日中標函，作為新山市議會項目主承包商獲授施工工程時，JBB Kimlun並未就開展施工工程於國家建築工業發展局註冊。註冊於二零一七年九月十三日進行。儘管JBB Kimlun可能尚未開展由上述中標函授予的建築工程，考慮到獲授予的工程並非由國家建築工業發展局規定的可以於簽訂合約或完成施工工程後進行註冊的專門工程，JBB Kimlun於未有有效註冊的情況下成為建築承包商，違反建築工業發展局法案第25條。</p>	<p>根據JBB Builders與Kimlun(作為JBB Kimlun股東)訂立的日期為二零一七年五月三日之股東協議，彼等同意JBB Kimlun作為單一目標公司註冊成立，以競標及取得建築合約，然後將其分包予已正式於國家建築工業發展局註冊為建築承包商的Kimlun。在相關時期內，JBB Builders及Kimlun屬於於國家建築工業發展局註冊的承包商。</p> <p>於JBB Kimlun註冊成立之前，Kimlun擬從事建築工程。同時JBB Builders將處理新山市議會大樓項目的管理工作，彼等概無意為競標新山市議會大樓項目而組建特殊目的公司JBB Kimlun，直至後期方有意。</p> <p>由於國家建築工業發展局的註冊證書由JBB Kimlun的控股公司JBB Builders和Kimlun持有，JBB Kimlun在就新山市議會大樓項目簽訂合約時尚未於國家建築工業發展局註冊。</p>	<p>建築工業發展局法案第29條規定：「任何人違反第25(1)條的規定，即屬犯罪，一經定罪，可處以不低於1萬林吉特但不高於10萬林吉特的罰款」。</p> <p>JBB Kimlun已獲准在國家建築工業發展局註冊，有效期為兩年。因此，JBB Kimlun不太可能因未於國家建築工業發展局註冊的情況下成為承包商而遭到起訴。此外，並無任何人士因未於國家建築工業發展局註冊時自稱承包商而遭受起訴或承擔後果的個案報道或司法決定。就此而言，JBB Kimlun不太可能因未於國家建築工業發展局註冊的情況下成為承包商而遭到起訴。倘於不太可能發生的情況下，JBB Kimlun遭到起訴，則很可能會被處以不低於1萬林吉特但不高於10萬林吉特的罰款。</p>	<p>於二零一七年八月作出註冊申請。於二零一七年九月十三日，成功註冊並獲國家建築工業發展局批准</p>	<p>誠如我們的馬來西亞法律顧問所告知，考慮到獲國家建築工業發展局批准的JBB Kimlun註冊有效期為兩年，且並無任何人因未於國家建築工業發展局註冊時自稱承包商而承擔後果的個案報道或司法解釋或決定，JBB Kimlun不太可能會因未於國家建築工業發展局註冊的情況下成為承包商而遭到起訴。</p> <p>誠如我們的馬來西亞法律顧問告知，倘於不太可能發生的情況下，JBB Kimlun遭到起訴，則很可能會被處以不低於1萬林吉特但不高於10萬林吉特的罰款。</p> <p>因此，不合規預期不會對本集團的業務及財務狀況造成任何重大影響。</p>	<p>本集團已加強內部監控政策，要求指定具備法律背景的合資格人員監控及確保依法遵守國家建築工業發展局法案。本集團已制定一項政策，確保及時於國家建築工業發展局註冊/重續註冊。本集團已制定政策，確保任何為項目聯合招標而新成立的合資公司或附屬公司均已註冊為國家建築工業發展局的承包商。此外，我們會於中標/合約條件函中規定的時間內繳納國家建築工業發展局徵收的項目費用，以盡量減少違規和受處罰的風險。</p>

我們董事及獨家保薦人的意見

經考慮(i)本集團已全面完成整改或已採取行動糾正所有不合規事件(如適用)；(ii)本集團已(或將於適當情況下)執行上述措施，以避免不合規事件再次發生；(iii)我們的內部監控顧問已檢討有關上述不合規事件的內部監控措施，並認為已能有效控制不合規事件；(iv)不合規事件並無涉及執行董事的任何不誠信或欺詐行為；及(v)執行董事促使整改工作的實施及採取措施防止不合規事件再次發生，證明其並無誠信方面的風險，董事認為上述不合規事件不會影響上市規則第3.08及3.09條項下執行董事的適合程度或上市規則第8.04條規定的本公司上市的適合程度。鑒於上述情況，董事認為及獨家保薦人同意，內部監控措施屬充足，可有效確保本集團維持適當的內部監控系統，防止不合規事件再次發生。

控股股東就不合規事件向本集團作出彌償保證

我們的控股股東已訂立彌償契據，並承諾就本集團於上市日期前因違反或未遵守適用法律、規則或法規而產生或遭受的任何成本、開支、申索、責任、罰金、損失或損害向本集團作出彌償。有關彌償契據的詳情，請參閱本招股章程附錄四所載的「F.其他資料—1.遺產稅、稅務及其他彌償保證」一節。

內部監控及風險管理

內部監控

董事會負責確保本集團維持良好及有效之內部監控，以始終保障股東的投資及本集團的資產。我們已採納或預期於上市前採納一系列內部監控政策、程序及計劃，該等政策、程序及計劃乃為達致卓有成效的營運、可靠的財務申報及遵守適用法例及法規等目標提供合理保證而設計。我們內部監控系統的亮點包括下列各項：

- **行為守則**—我們的行為守則向各僱員表明我們的價值觀、作決定的可接納標準及良好行為的基本守則。我們的行為守則亦載有通報政策，鼓勵所有僱員如實報告任何未達標準行為。

- **反貪污**—我們的反貪污政策提供所需工具及資源以容許、監察及執行我們的業務營運所在地馬來西亞及其他國家的反腐敗及反貪污法例。遵守反貪污政策是作為僱員的條件。
- **內部審計**—我們的內部審計職能部門定期監察主要控制及程序，以檢討內部控制系統是否按計劃運作。董事會審核委員負責監管本集團的內部審計職能部門。
- **遵守上市規則**—我們的各項政策確保董事遵守上市規則，包括但不限於有關企業管治、關連交易及董事進行證券交易的範疇。

風險管理

於往績記錄期間，我們已根據本集團管理層、專業人員及技術人員的經驗評估及管理營運產生的風險。如我們的獨立內部監控顧問所述，為改善我們日後的內部監控及風險管理系統，本集團已確立以下持續識別、評估及管理本集團所面臨的重大風險的程序。本集團已設立及實施的主要程序概述如下：

- 我們的管理團隊將識別各種風險，並由董事會審閱；
- 如該風險須予以確認、處理並減輕，則將考慮行動計劃；
- 制定主要風險領域的應急計劃；
- 董事會將監察本集團的監管合規事宜，包括透過不同部門主管之間的交流及公開資料識別不合規風險；及
- 我們已聘任同人融資有限公司為合規顧問(自上市日期起生效)，就遵守上市規則以及證券及期貨條例的監管合規事宜向董事會提出建議。

董事確認，於往績記錄期間概無發生重大管控失效，而我們相信我們的內部監控及風險管理系統為足夠及有效。