

## 財務資料

閣下閱讀以下討論及分析時，應一併閱讀本文件附錄一會計師報告所載之合併財務資料及相關附註，以及本文件其他部分所載我們的選定歷史合併財務資料及經營數據。我們的合併財務資料乃根據香港會計師公會頒佈之香港財務報告準則予以編製，其可能與其他司法權區獲普遍認可的會計準則於若干重要方面存在差異。

以下討論及分析包含若干前瞻性陳述，該等陳述反映我們目前對未來事件及我們財務表現之看法。該等陳述乃基於我們憑籍經驗以及對歷史趨勢、現時狀況及預期未來發展之認知而作出的假設及分析，以及我們認為於有關情況下屬合適之其他因素。然而，實際結果及發展會否達致我們所預期及預測，則視乎多項我們不能控制之風險及不明朗因素而定。有關該等風險及不明朗因素之討論，請參閱本文件「風險因素」及「前瞻性陳述」各節。

以下討論及分析亦包括若干經約整的數額及百分比數字。因此，若干圖表總計一欄數字或會與先前數字的算術總和略有出入，而所有顯示金額僅為概約數值。

### 概覽

我們為國際知名的物流解決方案供應商，主要專注於提供與高端時尚(包括奢侈品及平價奢侈品)產品及精品葡萄酒有關的空運代理服務及配送及物流服務。我們的主要服務可分類為：(i) 空運代理服務；(ii) 配送及物流服務；及(iii) 海運代理服務。

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，我們的收益分別為1,523.9百萬港元、1,538.7百萬港元及1,483.8百萬港元，而於同期我們的溢利淨額總額分別為47.9百萬港元、41.1百萬港元及44.6百萬港元。下表載列我們按業務分部劃分的收益明細：

	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
空運代理服務	1,014,855	66.6	992,046	64.5	916,951	61.8
配送及物流服務	234,296	15.4	285,173	18.5	313,669	21.1
海運代理服務	274,752	18.0	261,476	17.0	253,229	17.1
	<u>1,523,903</u>	<u>100.0</u>	<u>1,538,695</u>	<u>100.0</u>	<u>1,483,849</u>	<u>100.0</u>

## 財務資料

### 編製基準

於往績記錄期，我們的業務通過CS控股控制之多個實體進行。為使公司架構合理化以籌備[編纂]，本集團進行本文件「歷史、重組及公司架構」一節所述之重組。重組完成後，本公司成為本集團之控股公司。由於我們的業務於往績記錄期以及重組前後均由CS控股最終控制，該控制並非暫時性，因此CS控股之風險及利益持續存在。

因此，合併財務資料使用合併會計基準編製及呈列，猶如本集團一直存在，並且在同一控制下，由本公司從CS控股角度使用現有賬面值予以合併。本集團的合併損益表、合併損益表及其他全面收益表、合併權益變動表及合併現金流量表包括於往績記錄期我們的業務之財務業績及現金流量，猶如現行集團架構一直存在，且於整個往績記錄期保持不變。本集團於2017年、2018年及2019年12月31日之合併財務狀況表已編製，為呈列我們於該等日期的業務狀況，猶如現行集團架構於各自日期一直存在。

有關本集團的財務資料按照所有適用香港財務報告準則(此統稱包括香港會計師公會頒佈的所有適用的獨立香港財務報告準則、香港會計準則(香港會計準則)及詮釋)編製。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註1及附註2。

### 影響本集團經營業績的因素

我們的經營業績及財務表現受多項因素影響，包括下文及本文件「風險因素」一節所載的因素：

#### 市場需求

於往績記錄期，我們的收益來自空運代理服務、配送及物流服務以及海運代理服務。對我們服務的需求由國際貿易水平所驅動，而國際貿易水平受全球經濟表現之影響。倘全球經濟表現出現下滑，或由於我們無法控制之事件(如經濟下滑、自然災害、傳染性疾

## 財務資料

病爆發、恐怖襲擊)而出現任何不利政治或監管環境，或政府採取對我們或整體行業施加限制或負擔的規例，則我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能會受到重大不利影響。

### 客戶關係及影響我們客戶的因素

於往績記錄期，我們通常並無與客戶訂立長期協議。因此，來自客戶的訂單量或托運指示可能因多種因素不時變化，該等因素包括客戶的財務及運營表現及影響消費者對我們客戶產品(如高端時尚(包括奢侈品及平價奢侈品)及葡萄酒行業的市場狀況)的需求的因素。其亦使我們難以預測未來訂單或托運貨物數量，且我們的經營業績於未來可能出現重大波動。

### 我們與航空承運人訂立包艙協議之能力

我們的增長及盈利能力很大程度上取決於我們通過包艙協議或直接預訂自航空承運人獲取貨艙以將托運貨物交付至客戶要求的目的地之能力。

於最後實際可行日期，我們已與七名航空承運人訂立九份包艙協議。一般而言，該等協議通常保證我們可於12個月內以預先釐定的價格獲分配商定數量之空運貨艙，且通常可由相關協議的任何一方(即我們或相關航空承運人)於發30至90天的通知後終止而無需支付罰金。概無法保證該等包艙協議將不會在其到期前終止或將續約。大量該等包艙協議之終止或不續約可能會導致我們的貨運代理服務空運貨艙不足或使我們充分了解現行空運貨艙市價，原因為我們將需要通過直接預訂的方式獲得貨艙，以及可能會對我們的經營業績造成重大負面影響。我們致力於購買包艙協議協定之分配空運貨艙數量，而包艙協議通常包含要求我們經參考協定之貨艙數量後向航空承運人支付費用之條款，而無論艙位是否已全部或並未利用。倘我們不能夠利用該分配的空運貨艙，則我們可能無法收回相關貨艙之成本，且我們的經營業績可能會受到影響。

### 我們的貨運及裝卸成本

我們的貨運及裝卸成本指我們為獲取貨艙而支付的費用，以及就貨運代理業務合作夥伴於我們並無設置據點的始發地或目的地提供貨運代理服務而向彼等支付的費用，該等費用構成我們於2017財年、2018財年及2019財年中服務成本的最大部分。於2017財年、2018財年及2019財年，我們的貨運及裝卸成本分別為1,077.4百萬港元、1,029.0百萬港元及

## 財務資料

917.9百萬港元，分別佔我們總收益的70.7%、66.9%及61.9%。我們面臨供應商費率波動之市場風險，且費率波動可能會導致我們的服務成本波動。倘我們無法通過增加服務費用轉移因相關增加而產生的增加成本，則貨運及裝卸成本之任何增加均會對我們的毛利率產生負面影響。僅出於說明目的，以下敏感性分析說明於往績記錄期我們服務成本中的貨運及裝卸成本之假設性波動(而其他因素不變)對我們除稅前溢利的影響。假設服務成本產生的運費及裝卸成本波動將增加／減少3%及5%。

	+/-3%	+/-5%
	千港元	千港元
<b>倘貨運及裝卸成本增加／減少，</b>		
<b>則除稅前溢利減少／增加</b>		
2017財年	-/+32,322	-/+53,870
2018財年	-/+30,870	-/+51,450
2019財年	-/+27,537	-/+45,895

### 員工成本

於2019年12月31日，我們共有638名全職僱員。於2017財年、2018財年及2019財年的員工成本分別為211.5百萬港元、242.3百萬港元及249.3百萬港元，分別佔我們總收益的13.9%、15.7%及16.8%。倘我們無法控制員工成本，則我們的經營業績及狀況可能會受到不利影響。

以下敏感性分析說明於往績記錄期員工成本之假設性波動對我們除稅前溢利的影響。假設我們的員工成本波動將增加／減少3%及5%。

	+/-3%	+/-5%
	千港元	千港元
<b>倘員工成本增加／減少，</b>		
<b>則除稅前溢利減少／增加</b>		
2017財年	-/+6,345	-/+10,575
2018財年	-/+7,269	-/+12,115
2019財年	-/+7,479	-/+12,465

---

## 財務資料

---

### 主要會計政策

我們已確定對編製我們的合併財務報表屬重大及對理解我們財務狀況及經營業績屬重要的若干會計政策。

對於閣下理解我們的財務狀況及經營業績屬重要的重大會計政策、判斷及估計分別詳載於本文件附錄一所載會計師報告附註2及3。我們的部分會計政策涉及主觀假設及估計，以及有關會計項目的複雜判斷。我們的估計乃基於過往經驗、最新資料及我們認為當前情況下屬合理的假設。實際業績在不同假設及情況下有所差異。我們於過往並無改變假設或估計。當前情況下，預期我們的假設或估計在可預見的未來不太可能有重大變動。

董事已確定以下彼等相信對編製財務報表而言屬重大的會計政策、估計及判斷。

### 收益

收益於服務控制權轉移至客戶或承租人有權使用資產之時以本集團預期有權獲得的承諾代價金額(不包括代表第三方收取的該等金額)確認。收益不包括增值稅或其他銷售稅，並扣除任何貿易折扣。

有關我們收益確認的會計政策之進一步詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註2(s)。

### 所得稅

年內所得稅包括即期稅項及遞延稅項資產與負債的變動。即期稅項及遞延稅項資產與負債的變動均於損益內確認，惟倘與於其他全面收益或直接於權益中確認的項目有關，則有關稅項金額分別於其他全面收益或直接於權益中確認。

有關我們所得稅之會計政策之進一步詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註2(q)。

## 財務資料

### 物業、廠房及設備

下列物業、廠房及設備項目按成本減累計折舊及減值虧損列賬：

- 因永久業權或租賃物業的租賃而產生的而本集團並非物業權益的註冊擁有人產生的使用權資產；及
- 廠房及設備項目(包括租賃相關廠房及設備產生的使用權資產)。

報廢或出售一項物業、廠房及設備產生的損益為出售所得款項淨額與該項目賬面值之間的差額，於報廢或出售當日於損益中確認。

有關我們物業、廠房及設備之會計政策之進一步詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註2(g)。

### 貿易及其他應收款項

本集團具有無條件權利收取代價時確認應收款項。在該代價到期支付前，收取代價的權利僅需經過一段時間方為無條件。如收益在本集團有無條件權利收取代價前經已確認，則金額呈列為合約資產。

有關我們貿易及其他應收款項之會計政策之進一步詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註2(l)。

### 貿易及其他應付款項

貿易及其他應付款項初步按公平值確認，其後則按攤銷成本列賬，如貼現影響並不重大，則按成本列賬。

### 租賃資產

本集團會於合約初始生效時評估該合約是否屬租賃或包含租賃。倘合約賦予權利於一段時間內控制已識別資產的用途以換取代價，則該合約為租賃或包含租賃。倘客戶既有權指示已識別資產的用途，亦有權自該用途中獲得絕大部分經濟利益，則控制權已轉移。

有關我們租賃資產之會計政策之進一步詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註2(i)。

## 財務資料

### 合併損益及其他全面收益表

下表載列本集團於往績記錄期的合併損益及其他全面收益表，有關內容乃摘錄自本文件附錄一所載的會計師報告：

	截至12月31日止年度		
	2017年 千港元	2018年 千港元	2019年 千港元
收益	1,523,903	1,538,695	1,483,849
服務成本	<u>(1,262,699)</u>	<u>(1,240,341)</u>	<u>(1,177,061)</u>
<b>毛利</b>	261,204	298,354	306,788
其他收入	1,250	1,331	1,272
其他(虧損)／收益淨額	(2,270)	2,238	327
行政及其他運營開支	<u>(191,700)</u>	<u>(232,370)</u>	<u>(231,946)</u>
<b>經營所得溢利</b>	68,484	69,553	76,441
財務成本	(4,079)	(7,751)	(9,447)
分佔聯營公司溢利	<u>175</u>	<u>210</u>	<u>934</u>
<b>除稅前溢利</b>	64,580	62,012	67,928
所得稅	<u>(16,718)</u>	<u>(20,886)</u>	<u>(23,378)</u>
<b>年內溢利</b>	<u>47,862</u>	<u>41,126</u>	<u>44,550</u>
下列人士應佔：			
本公司權益股東	27,936	23,004	23,614
非控股權益	<u>19,926</u>	<u>18,122</u>	<u>20,936</u>
<b>年內溢利</b>	<u>47,862</u>	<u>41,126</u>	<u>44,550</u>
<b>年內其他全面收入(除稅後)</b>			
重新計量界定福利負債	(350)	(306)	(1,136)
換算海外附屬公司及聯營公司財務報表的匯兌差額	<u>7,574</u>	<u>(4,575)</u>	<u>(564)</u>
<b>年內全面收入總額</b>	<u><u>55,086</u></u>	<u><u>36,245</u></u>	<u><u>42,850</u></u>

## 財務資料

### 合併損益及其他全面收益表節選項目說明

#### 收益

於往績記錄期，我們的收益主要產生自提供空運代理服務、配送及物流服務及海運代理服務。

截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，我們的收益分別為1,523.9百萬港元、1,538.7百萬港元及1,483.8百萬港元。

#### 按業務分部劃分的收益

下表載列我們於往績記錄期按業務分部劃分的收益明細：

	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
空運代理服務	1,014,855	66.6	992,046	64.5	916,951	61.8
配送及物流服務	234,296	15.4	285,173	18.5	313,669	21.1
海運代理服務	274,752	18.0	261,476	17.0	253,229	17.1
	<u>1,523,903</u>	<u>100.0</u>	<u>1,538,695</u>	<u>100.0</u>	<u>1,483,849</u>	<u>100.0</u>

#### 空運代理服務

我們的空運代理服務包括於收到客戶之預訂指示後安排托運、貨物取件、獲得貨艙、準備貨運文件、安排始發地及目的地的清關事宜及貨物裝卸以及其他相關物流服務，例如就貨運代理目的提供運輸及倉儲服務。於2017財年、2018財年及2019財年，我們的空運代理服務已分別貢獻1,014.9百萬港元、992.0百萬港元及917.0百萬港元，分別佔我們總收益的66.6%、64.5%及61.8%。

我們提供空運代理服務產生的收益由2017財年的1,014.9百萬港元減少至2018財年的992.0百萬港元，其主要乃歸因於(i)自中國產生的收益減少約41.9百萬港元，其乃主要由於影響全球經濟並主要影響本集團自中國向歐洲出口的托運貨物的中美貿易戰之影響；及(ii)自香港產生的收益減少29.0百萬港元，乃主要因與貨運代理業務合作夥伴的集運業務減少。據董事所悉，有關減少



## 財務資料

乃主要由於貨運代理業務合作夥伴的客戶對我們提供的相關貨運代理路線的貨物運輸需求減少，其部分由(i)自意大利產生的收益增加37.5百萬港元，此乃得益於我們的業務擴張及新客戶來源；及(ii)於日本、瑞士及美國等其他司法權區的業務擴張(於2017財年方開始業務運營)產生的淨額外收益貢獻12.1百萬港元抵銷。

我們提供空運代理服務產生的收益由2018財年的992.0百萬港元減少至2019財年的917.0百萬港元，乃主要歸因於因中美貿易戰對全球經濟及對本集團自中國向歐洲出口托運貨物之持續影響，導致自中國產生的收益減少78.9百萬港元；及(ii)因我們服務之定價乃按成本加成法釐定，航空承運人之貨艙價格整體下降。

### *配送及物流服務*

我們的配送及物流服務涉及提供廣泛的物流服務(如組織及優化倉庫利用、運輸路線及裝運服務供應商、倉儲、貨盤運輸、裝運及配送、管理供應商存貨、分揀及包裝製成品、逆向物流服務及循環)及通過我們的CN倉庫管理系統提供質量控制及各種輔助增值服務(如供應鏈管理及倉儲服務)。我們亦會告知客戶遵守當地海關規定。於2017財年、2018財年及2019財年，我們的配送及物流服務分別貢獻234.3百萬港元、285.2百萬港元及313.7百萬港元，分別佔我們總收益的15.4%、18.5%及21.1%。

我們提供配送及物流服務產生的收益由2017財年的234.3百萬港元增加至2018財年的285.2百萬港元，主要乃歸因於(i)我們中國配送中心的服務能力及效率得以增強，此乃因我們於2018財年將上海的配送及物流的若干業務部分搬遷至上海一個更大的配備自動傳送帶的配送中心，其使我們可滿足更多客戶的需求並產生額外收益；及(ii)於香港提供的配送及物流服務需求增加。

我們提供配送及物流服務產生的收益由2018財年的285.2百萬港元進一步增加至2019財年的313.7百萬港元，主要乃歸因於(i)我們如上文所述於2018財年搬遷上海的配送及物流的若干業務部分提高了我們的服務能力及效率，其導致較2018財年而言於2019財年全年的收益增加；及(ii)

## 財務資料

由於我們於2018年年底搬遷我們於意大利的辦事處及配送中心至一個擁有更大總建築面積的場所，以擴張我們意大利的配送及物流服務帶來的服務能力增強。

### 海運代理服務

我們的全面物流解決方案亦包括當意大利及台灣的空運代理服務客戶及其他客戶偶爾或單獨要求我們透過海上運輸彼等的部分產品時，向彼等提供海運代理服務，其包括我們於空運代理服務項下提供的類似服務。此外，儘管我們葡萄酒物流服務的客戶主要需要我們的空運代理服務，彼等亦可能要求我們安排通過海運運輸葡萄酒。於2017財年、2018財年及2019財年，我們的海運代理服務貢獻274.8百萬港元、261.5百萬港元及253.2百萬港元，分別佔我們總收益的18.0%、17.0%及17.1%。

我們提供海運代理服務所得收益由2017財年的274.8百萬港元減少至2018財年的261.5百萬港元，主要由於台灣收益減少56.8百萬港元，乃因我們決定終止與四名客戶的業務關係之商業決策所致，該四名客戶的毛利率相對低於其他客戶。儘管該等客戶於2017財年的交易量較大，但該等客戶的結算方式通常比我們對供應商(即船運公司)的結算方式更長。為更好地管理我們的運營資本，我們決定從戰略上放緩與彼等之業務往來，其部分由(i)意大利所得收益因新老客戶帶來的業務增加26.9百萬港元，這歸功於我們於意大利積極尋求業務擴展的策略；及(ii)我們於其他司法權區的海運代理業務(尤其是我們於日本擴張的業務)貢獻的收益增長淨額10.9百萬港元所抵銷。

我們提供海運代理服務所得收益由2018財年的261.5百萬港元減少至2019財年的253.2百萬港元，其乃主要歸因於完全終止與上述四名客戶的業務關係導致台灣的收益減少39.6百萬港元，其乃由(i)意大利所得收益因我們搬遷至一個更大的運營空間導致服務能力得到提升而增加22.5百萬港元，其與我們上文討論的主要業務擴張策略一致；及(ii)我們於其他司法權區的海運代理業務(尤其因我們於美國擴張的業務)貢獻的收益增長淨額22.5百萬港元所抵銷。

## 財務資料

### 按地理位置及業務分部劃分的收益

下表載列於往績記錄期根據提供服務的所在地按地理位置劃分及按業務分部劃分的收益明細：

#### 截至2017年12月31日止年度

	空運代理服務		配送及物流服務		海運代理服務		總計	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
中國	520,284	51.2	81,915	35.0	5,593	2.0	607,792	39.9
香港	333,726	32.9	147,605	63.0	39,030	14.2	520,361	34.1
意大利	108,142	10.7	463	0.2	81,425	29.6	190,030	12.5
台灣	48,322	4.8	4,313	1.8	145,497	53.0	198,132	13.0
其他國家	4,381	0.4	-	-	3,207	1.2	7,588	0.5
	<u>1,014,855</u>	<u>100.0</u>	<u>234,296</u>	<u>100.0</u>	<u>274,752</u>	<u>100.0</u>	<u>1,523,903</u>	<u>100.0</u>

#### 截至2018年12月31日止年度

	空運代理服務		配送及物流服務		海運代理服務		總計	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
中國	478,361	48.2	113,793	39.9	8,570	3.3	600,724	39.0
香港	304,684	30.7	160,033	56.1	41,797	16.0	506,514	32.9
意大利	145,648	14.7	5,414	1.9	108,295	41.4	259,357	16.9
台灣	46,860	4.7	4,215	1.5	88,718	33.9	139,793	9.1
其他國家	16,493	1.7	1,718	0.6	14,096	5.4	32,307	2.1
	<u>992,046</u>	<u>100.0</u>	<u>285,173</u>	<u>100.0</u>	<u>261,476</u>	<u>100.0</u>	<u>1,538,695</u>	<u>100.0</u>

#### 截至2019年12月31日止年度

	空運代理服務		配送及物流服務		海運代理服務		總計	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
中國	399,492	43.6	126,613	40.4	6,499	2.6	532,604	35.9
香港	310,871	33.9	161,832	51.6	30,236	11.9	502,939	33.9
意大利	125,805	13.7	20,487	6.5	130,777	51.6	277,069	18.7
台灣	36,443	4.0	3,935	1.3	49,114	19.4	89,492	6.0
其他國家	44,340	4.8	802	0.2	36,603	14.5	81,745	5.5
	<u>916,951</u>	<u>100.0</u>	<u>313,669</u>	<u>100.0</u>	<u>253,229</u>	<u>100.0</u>	<u>1,483,849</u>	<u>100.0</u>

## 財務資料

於2017財年、2018財年及2019財年，我們於中國提供的服務貢獻收益607.8百萬港元、600.7百萬港元及532.6百萬港元，分別佔我們總收益的39.9%、39.0%及35.9%。我們於中國提供服務所得收益由2017財年的607.8百萬港元減少至2018財年的600.7百萬港元，其乃主要歸因於提供空運代理服務所得的收益減少41.9百萬港元，此乃主要由於對我們的空運代理服務的需求因中美貿易戰（其影響了全球經濟並主要影響了本集團自中國向歐洲出口托運貨物）的影響而有所減少。該減少乃由因我們的中國配送中心服務能力及效率由於我們於2018財年將上海的配送及物流若干業務部分搬遷至一個更大的配備半自動傳送帶的的配送中心而增強，導致提供配送及物流服務所得的收益增加31.9百萬港元所部分抵銷，其使我們能夠滿足客戶的更多需求並產生額外的收益。我們於中國提供服務所得收益由2018財年的600.7百萬港元減少至2019財年的532.6百萬港元，其乃主要歸因於(i)提供空運代理服務所得收益減少78.9百萬港元，此乃主要由於我們的空運代理服務的需求因中美貿易戰持續影響了全球經濟及主要影響了本集團自中國向歐洲出口托運貨物而降低；及(ii)因我們服務之定價乃按成本加成法釐定，航空承運人之貨艙價格整體下降。該減少乃由因我們的中國配送中心服務能力及效率由於如上文所述我們於2018財年搬遷上海的配送及物流若干業務部分而增強導致於中國提供配送及物流服務所得的收益增加12.8百萬港元所部分抵銷。

於2017財年、2018財年及2019財年，我們於香港提供的服務貢獻收益520.4百萬港元、506.5百萬港元及502.9百萬港元，分別佔我們總收益的34.1%、32.9%及33.9%。我們於香港提供服務所得收益由2017財年的520.4百萬港元減少至2018財年的506.5百萬港元，其乃主要歸因於提供空運代理服務所得收益減少29.0百萬港元，主要歸因於如本節上文所述，我們與貨運代理業務合作夥伴之集運業務減少而有所下降，部分由提供配送及物流服務所貢獻的收益增加12.4百萬港元所抵銷，此乃由於對我們配送及物流服務的需求增加，尤其是自我們的一名客戶（一名總部位於韓國的運動服裝製造商）獲得的收益。我們於香港提供服務所得收益由2018財年的506.5百萬港元減少至2019財年的502.9百萬港元，其乃主要歸因於提供海運代理服務所貢獻的收益減少11.6百萬港元，此乃因香港的有關服務通常屬附帶性質且並非我們的重點業務，其乃主要由提供空運代理服務所貢獻的收益增加6.2百萬港元所抵銷。

於2017財年、2018財年及2019財年，我們於意大利提供的服務分別貢獻收益190.0百萬港元、259.4百萬港元及277.1百萬港元，分別佔我們總收益的12.5%、16.9%及18.7%。我們於意大

## 財務資料

利提供服務所得收益由2017財年的190.0百萬港元增加至2018財年的259.4百萬港元，其乃主要歸因於(i)提供空運代理服務所得收益增加37.5百萬港元；(ii)提供海運代理服務所得收益增加26.9百萬港元；及(iii)提供配送及物流服務所得收益增加5.0百萬港元，乃主要由於我們自意大利積極尋求業務擴張策略而產生的新客戶及現有客戶帶來的業務。我們於意大利提供服務所得收益由2018財年的259.4百萬港元進一步增加至2019財年的277.1百萬港元，其乃主要歸因於(i)提供海運代理服務所得收益增加22.5百萬港元；及(ii)提供配送及物流服所得收益增加15.1百萬港元，此乃由於(i)需要海運代理服務的新客戶及現有客戶所帶來的業務增加；及(ii)我們於意大利的配送及物流服務因我們於2018年年底將意大利的辦事處及配送中心搬遷至一個擁有更大建築面積的場所而擴大，從而導致服務能力增強。

於2017財年、2018財年及2019財年，我們於台灣提供的服務分別貢獻收益198.1百萬港元、139.8百萬港元及89.5百萬港元，分別佔我們總收益的13.0%、9.1%及6.0%。我們於台灣提供服務所得收益由2017財年的198.1百萬港元減少至2018財年的139.8百萬港元並於2019年財年進一步減少至89.5百萬港元。2017財年至2018財年所得收益減少乃主要歸因於提供海運代理服務所得收益減少56.8百萬港元，而2018財年至2019財年所得收益減少亦主要歸因於提供海運代理服務所得收益減少39.6百萬港元。該等減少乃主要歸因於我們的海運代理服務因我們放緩與較其他客戶毛利率相對較低的四名客戶的業務關係的商業決策而減少。儘管該等客戶於2017財年的交易量較大，但該等客戶的結算方式通常比我們對供應商(即船運公司)的結算方式更長。為更好地管理我們的運營資本，我們決定從戰略上放緩與彼等之業務往來。我們於2018財年與該等四名客戶之業務往來開始放緩且我們與彼等的業務關係於2019財年完全終止。

於2017財年、2018財年及2019財年，我們於中國、香港、台灣及意大利以外的地區提供服務貢獻收益7.6百萬港元、32.3百萬港元及81.7百萬港元，分別佔我們總收益的0.5%、2.1%及5.5%。我們於該等地區提供服務所得收益由2017財年的7.6百萬港元增加至2018財年的32.3百萬港元，其乃主要歸因於我們於日本、瑞士及美國的業務擴張(而我們於該等地區的業務僅於2017財年或2018財年開始)導致於該等地區提供空運代理服務及/或海運代理服務所得收益增加。我們於該等地區提供服務所得收益由2018財年的32.3百萬港元增加至2019財年的81.7百萬港元，其乃主要歸因於於美國、韓國、日本及瑞士提供空運代理服務及/或海運代理服務所得收益增加，

## 財務資料

此乃由於我們於該等地區的進一步業務擴張。CN美國於根據重組出售前為本公司的一家直接非全資附屬公司，其於2017年底成立，最初專注於提供空運代理業務。然而，由於美國的客戶需求，就進口快時尚產品至美國提供的海運代理服務成為CN美國的主要業務。因此，該業務模式並不符合本集團專注於提供與高端時尚產品及精品葡萄酒有關的空運代理業務及配送及物流服務的策略，因此，我們將CN美國出售予控股股東集團的一間成員公司。有關出售CN美國予控股股東集團基本情況的進一步詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係－控股股東集團－(b)美國」一段。

### 按產品類型劃分的收益

下表載列我們於往績記錄期按產品類型劃分的總收益明細：

	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
高端時尚	486,199	31.9	514,688	33.5	596,598	40.2
快時尚	337,464	22.1	331,120	21.5	360,827	24.3
葡萄酒	54,644	3.6	57,153	3.7	53,186	3.6
電子元件、設備及 機械	97,562	6.4	98,987	6.5	45,443	3.1
傢俱及家用電器	83,828	5.5	66,029	4.3	68,856	4.6
美容、補品及藥品	34,928	2.3	28,089	1.8	21,893	1.5
其他產品及服務	326,112	21.4	372,733	24.2	256,205	17.3
小計	1,420,737	93.2	1,468,799	95.5	1,403,008	94.6
集運	103,166	6.8	69,896	4.5	80,841	5.4
	<u>1,523,903</u>	<u>100.0</u>	<u>1,538,695</u>	<u>100.0</u>	<u>1,483,849</u>	<u>100.0</u>

於往績記錄期，來自高端時尚產品的收益分別佔我們總收益的31.9%，33.5%及40.2%，及由於我們的業務主要集中於高端時尚產品因此收益反映為增長。於往績記錄期，第二大收入貢獻為快時尚產品，其分別佔我們總收益的22.1%，21.5%及24.3%。收益的大部分貢獻來自香港的葡

## 財務資料

葡萄酒產品，其分別佔我們總收益的3.6%，3.7%及3.6%，此乃由於我們的主要業務策略為發展葡萄酒分部。

### 自直接客戶及貨運代理商客戶所得收益明細

下表載列我們於往績記錄期自直接客戶及貨運代理商客戶產生的總收益明細：

	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
直接客戶	939,267	61.6	1,001,538	65.1	957,346	64.5
貨運代理商客戶	<u>584,636</u>	<u>38.4</u>	<u>537,157</u>	<u>34.9</u>	<u>526,503</u>	<u>35.5</u>
	<u><u>1,523,903</u></u>	<u><u>100.0</u></u>	<u><u>1,538,695</u></u>	<u><u>100.0</u></u>	<u><u>1,483,849</u></u>	<u><u>100.0</u></u>

於往績記錄期，我們的大部分收益產生自直接客戶，而我們直接客戶應佔收益分別為939.3百萬港元、1,001.5百萬港元及957.3百萬港元，分別佔我們於2017財年、2018財年及2019財年總收益的61.6%、65.1%及64.5%。我們的直接客戶主要包括高端時尚零售商（包括The Lane Crawford Joyce Group）、品牌擁有人（如Kering Group及Trinity Group）以及葡萄酒批發商及零售商，彼等使用我們的貨運代理服務、配送及物流服務以及海運代理服務。

我們的貨運代理商客戶（其為我們於貨物始發地及目的地的貨運代理業務合作夥伴）貢獻收益584.6百萬港元、537.1百萬港元及526.5百萬港元，分別佔我們於2017財年、2018財年及2019財年總收益的38.4%、34.9%及35.5%。我們通常負責於我們設有業務據點的地方裝卸貨物、當地運輸及清關業務。我們的貨運代理商客戶所產生的收益亦包括我們與其他貨運代理商的集運收入。

## 財務資料

### 服務成本

我們的服務成本主要包括貨運及裝卸成本、勞工成本、包裝及其他倉庫相關的成本、使用權資產折舊及物業、廠房及設備折舊。於往績記錄期，我們服務成本的明細如下：

	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
貨運及裝卸成本	1,077,373	85.3	1,028,987	82.9	917,891	78.0
勞工成本	78,483	6.2	82,895	6.7	94,473	8.0
包裝及其他倉庫相關 的成本	49,746	3.9	61,848	5.0	72,121	6.1
使用權資產折舊	36,911	2.9	51,986	4.2	73,241	6.2
物業、廠房及設備 折舊	4,627	0.4	5,641	0.5	7,729	0.7
其他	15,559	1.3	8,984	0.7	11,606	1.0
	<u>1,262,699</u>	<u>100.0</u>	<u>1,240,341</u>	<u>100.0</u>	<u>1,177,061</u>	<u>100.0</u>

我們服務成本的最大組成部分為貨運及裝卸成本，達1,077.4百萬港元、1,029.0百萬港元及917.9百萬港元，分別佔我們2017財年、2018財年及2019財年服務成本的85.3%、82.9%及78.0%。我們的貨運及裝卸成本主要指(i)貨艙成本之貨運費；(ii)當地手續及文件資料成本；(iii)清關費；(iv)地面運輸之裝運成本；(v)其他附加費，包括燃油附加費、安保附加費及其他附加費。

勞工成本主要指支付予配送中心直接員工的薪酬、為直接員工作出的各種福利計劃供款及其他員工福利。

包裝及其他倉庫相關的成本主要指於我們的配送中心進行有關掃描及包裝的工作所產生的成本、包裝材料的成本及有關我們的配送及物流服務分部提供的裝運服務成本。

使用權資產折舊主要指我們租作配送中心及貨櫃集散站的物業所產生的折舊費用。

物業、廠房及設備指與我們配送中心及貨櫃集散站有關的物業、廠房及設備折舊。



## 財務資料

上文明細中的其他項目包括我們配送中心及貨櫃集散站的其他物業成本，就我們業務運營而言，其包括樓宇管理費、我們配送中心及貨櫃集散站的差餉及水電費、增值稅及其他應付營業稅。

### 毛利及毛利率

下表載列本集團於往績記錄期按業務分部劃分的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
空運代理服務	148,803	14.7	155,100	15.6	187,978	20.5
配送及物流服務	48,970	20.9	73,819	25.9	54,499	17.4
海運代理服務	63,431	23.1	69,435	26.6	64,311	25.4
總計	<u>261,204</u>	<u>17.1</u>	<u>298,354</u>	<u>19.4</u>	<u>306,788</u>	<u>20.7</u>

於2017財年、2018財年及2019財年各年，我們的整體毛利分別為261.2百萬港元、298.4百萬港元及306.8百萬港元。於2017財年、2018財年及2019財年各年，我們的整體毛利率分別為17.1%、19.4%及20.7%。我們空運代理服務之毛利率由2017財年的14.7%增加至2018財年的15.6%，並進一步增加至2019財年的20.5%。我們配送及物流服務之毛利率由2017財年的20.9%增加至2018財年的25.9%，並由2018財年的25.9%減少至2019財年的17.4%。我們海運代理服務之毛利率由2017財年的23.1%增加至2018財年的26.6%，並由2018財年的26.6%減少至2019財年的25.4%。有關我們毛利及毛利率變化原因之詳細討論，請參閱本節下文「回顧過往經營業績—年度經營業績對比」一段。

## 財務資料

### 其他收入

下表載列我們於往績記錄期的其他收入明細：

	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
利息收入	274	21.9	330	24.8	439	34.5
政府補貼	452	36.2	456	34.3	164	12.9
其他	524	41.9	545	40.9	669	52.6
	<u>1,250</u>	<u>100.0</u>	<u>1,331</u>	<u>100.0</u>	<u>1,272</u>	<u>100.0</u>

我們的其他收入主要指(i)我們銀行存款所得利息收入；(ii)政府補貼；及(iii)其他雜項收入。於2017財年、2018財年及2019財年各年，我們的其他收入保持相對穩定，為1.3百萬港元。

### 其他(虧損)／收益淨額

下表載列我們於往績記錄期的其他(虧損)／收益淨額明細：

	截至12月31日止年度		
	2017年	2018年	2019年
	千港元	千港元	千港元
出售其他物業、廠房及設備所得收益	112	410	60
匯兌(虧損)／收益淨額	(2,536)	1,218	(298)
其他	154	610	565
	<u>(2,270)</u>	<u>2,238</u>	<u>327</u>

我們的其他(虧損)／收益淨額主要指(i)出售物業、廠房及設備所得收益；及(ii)匯兌(虧損)／收益淨額。我們於往績記錄期錄得匯兌損益淨額，乃由於我們於不同國家及司法權區進行業務運營而導致我們面臨多種貨幣的匯兌差額及波動。

## 財務資料

### 行政及其他運營開支

行政及其他運營開支主要包括員工成本、使用權資產折舊、辦公室開支、業務發展開支、管理費開支、折舊及攤銷、[編纂]、差旅費、物業管理開支及其他相關開支及專業費用。下表載列我們於所示年度的行政及其他運營開支明細：

	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
員工成本	133,020	69.4	159,407	68.6	154,783	66.7
使用權資產折舊	12,103	6.3	13,120	5.6	10,272	4.4
辦公室開支	9,138	4.8	10,227	4.4	9,396	4.1
業務發展開支	7,058	3.7	9,204	4.0	6,286	2.7
管理費開支	3,046	1.6	5,556	2.4	8,568	3.7
折舊及攤銷	3,397	1.8	5,322	2.3	7,729	3.3
[編纂]	–	–	–	–	[編纂]	[編纂]
差旅費	6,578	3.4	6,804	2.9	8,068	3.5
物業管理開支及其他						
相關開支	3,881	2.0	5,676	2.4	4,740	2.0
專業費用	4,714	2.5	4,391	1.9	4,179	1.8
其他運營開支	8,765	4.6	12,663	5.5	9,475	4.1
總計	<u>191,700</u>	<u>100.0</u>	<u>232,370</u>	<u>100.0</u>	<u>231,946</u>	<u>100.0</u>

於往績記錄期，我們的行政及其他運營開支分別為191.7百萬港元、232.4百萬港元及231.9百萬港元，分別佔各年度總收益的12.6%、15.1%及15.6%。

於2017財年、2018財年及2019財年，我們行政及其他營運開支的最大組成部分為員工成本，其金額分別為133.0百萬港元、159.4百萬港元及154.8百萬港元，分別佔我們的行政及其他運營開支的69.4%、68.6%及66.7%。我們行政及其他運營開支項下的員工成本指向我們員工支付的薪金、各種福利計劃供款及其他員工福利。

## 財務資料

使用權資產折舊主要指我們辦公室物業租賃折舊。

辦公室開支主要指電話費、快遞服務費用、印刷、文具及消耗品、計算機開支及物業及機械的維修及保養費用。

業務發展開支主要指銷售團隊就業務發展目的產生的廣告及宣傳開支、餐飲開支。

我們的管理費開支主要指CN法國非控股權益的持有人及CN日本非控股權益的持有人(分別為法國及日本當地的貨運代理商)就向我們於往績記錄期在法國及日本新建立的辦事處提供的員工管理及信息技術支持服務所收取的管理費用。有關交易將不構成本公司於[編纂]後的持續關連交易，此乃因根據上市規則第14A.09條，非控股權益的持有人不被視為本公司之關連人士。我們的管理費開支亦包括控股股東集團就提供員工管理及信息技術支持服務(已於2020年3月終止)而收取的管理費。

折舊及攤銷指我們辦公物業所在的自有物業、廠房及設備之折舊及無形資產之攤銷(包括我們的專有信息技術系統)。

[編纂]包括與[編纂]有關的應付專業顧問的費用。

差旅費主要指海外及本地差旅費，其包括因業務發展而進行的海外差旅所產生的酒店費用及機票開支。

物業管理開支及其他相關開支指有關我們辦公室物業的物業管理費、差餉及水電費。

專業費用包括我們核數師提供法定審計的酬金及其他法律及專業費用。

我們的其他運營開支主要包括雜項開支，如雜誌及報紙、訂閱及會員費、公司註冊及牌照費。

## 財務資料

### 融資成本

融資成本主要包括銀行貸款及其他借款的利息以及租賃負債的融資費用。下表載列於所示年度的融資成本明細：

	截至12月31日止年度					
	2017年		2018年		2019年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
銀行貸款及透支之						
利息	1,713	42.0	2,274	29.3	3,265	34.6
應付Cargo Services						
Group(非貿易)款項						
的利息	656	16.1	804	10.4	550	5.8
租賃負債的利息	<u>1,710</u>	<u>41.9</u>	<u>4,673</u>	<u>60.3</u>	<u>5,632</u>	<u>59.6</u>
總計	<u>4,079</u>	<u>100.0</u>	<u>7,751</u>	<u>100.0</u>	<u>9,447</u>	<u>100.0</u>

銀行貸款及透支主要用作營運資金的使用。有關我們的銀行貸款及透支之詳情，請參閱本節下文「債務及或然負債」一段。於往績記錄期，我們的融資成本分別為4.1百萬港元、7.8百萬港元及9.4百萬港元。

### 分佔聯營公司溢利

分佔聯營公司溢利指我們應佔該等聯營公司權益的溢利或虧損淨額總額份額。我們的聯營公司為我們對其有重大影響但並無控制權之實體。於往績記錄期，我們錄得分佔聯營公司業績分別為175,000港元、210,000港元及934,000港元。

### 所得稅

我們的所得稅包括本集團須納稅的司法權區之即期及遞延稅項開支。於往績記錄期，計入我們合併損益及其他全面收益表的稅項金額包括(i)香港利得稅；及(ii)中國及海外稅項。

於往績記錄期，香港利得稅撥備按估計應課稅溢利的16.5%計算。

## 財務資料

根據相關的中國企業所得稅法律、法規及實施指引註釋，中國企業所得稅稅率為25%，其適用於本集團於往績記錄期間於中國提供的空運代理服務、配送及物流服務以及海運代理服務。於往績記錄期，意大利企業稅的標準稅率為27.9%。於2017財年、2018財年及2019財年，台灣企業稅的標準稅率分別為17%、20%及20%。

自中國、意大利、台灣及法國的附屬公司收取的股息收入已於2017財年分別向中國、意大利、台灣及法國的稅務機關按5%、10%、20%及12.8%的稅率繳納預扣稅項，於2018財年及2019財年，分別為5%、10%、21%及12.8%。

於2017財年、2018財年及2019財年各年，我們產生的所得稅開支分別為16.7百萬港元、20.9百萬港元及23.4百萬港元。該等開支反映相應年度之實際稅率分別為25.9%、33.7%及34.4%。我們的實際稅率乃依賴應課稅溢利地點以及影響應課稅溢利的項目影響，其包括但不限於不可扣開支之稅務影響、於年內未確認之稅項虧損之稅務影響及我們附屬公司的可分派溢利的預扣稅。實際稅率高於中國、香港、意大利及台灣的標準稅率，其乃主要由於附屬公司(即我們於中國、意大利、台灣及法國的附屬公司)的可分派溢利所產生的預扣稅。所得稅開支由2017財年的16.9百萬港元增加24.9%至2018財年的20.9百萬港元(儘管除稅前溢利減少)。該增加乃主要歸因於較高稅率地區(如中國及意大利)產生之溢利增加。我們於同期之實際稅率由2017財年的25.9%增加至2018財年的33.7%，原因與前述類似。所得稅開支由2018財年的20.9百萬港元增加11.9%至2019財年的23.4百萬港元。該增加乃與我們於同期的除稅前溢利增加一致。我們同期的實際稅率亦由2018財年的33.7%增加至2019財年的34.4%，主要乃由於稅率較高地區(包括中國及意大利)產生的溢利增加。

### 非香港財務報告準則計量

為補充根據香港財務報告準則呈列的合併損益及其他全面收益表，我們亦使用經調整溢利淨額及本公司權益股東應佔經調整溢利淨額作為額外的財務計量，其非香港財務報告準則所要求，亦非根據香港財務報告準則所呈列。我們認為，鑒於顏先生及陳女士於2019年12月31日停止持有於CN馬紹爾群島的EDNCI，並成為我們的股東，該等非香港財務報告準則計量將有助於識別我們業務的有關趨勢，而有關趨勢可能因計入運營收入及溢利淨額及於往績記錄期顏先生及陳女士於CN馬紹爾群島的非控股權益(「EDNCI」)的有關[編纂]而失真。我們認為，通過消除管理層認為在其比較會計期間的財務業績時可能採用的相同方式無法作為我們營運表現指標的項目，

## 財務資料

將為[編纂]及其他人士理解及評估我們的經營業績提供有用信息。我們亦認為，該等非香港財務報告準則計量可提供有關我們經營業績的有用信息、增強對我們過去業績及未來前景的總體瞭解，並使我們管理層進行其財務及經營決策中使用的關鍵指標更透明化。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－非香港財務報告準則計量」一段。

我們將經調整溢利淨額定義為經[編纂]調整後之年度溢利及本公司權益股東應佔經調整溢利淨額作為經[編纂]及於EDNCI應佔溢利調整後本公司權益股東應佔溢利。使用經調整溢利淨額及本公司權益股東應佔經調整溢利淨額作為一項分析工具具有重大限制，乃由於其並不反映影響我們運營的所有收入及開支項目。於評估我們的運營及財務表現時，閣下不應將經調整溢利淨額及／或本公司權益股東應佔經調整溢利淨額視為獨立於我們根據香港財務報告準則計算之年度損益、毛利或任何其他財務表現計量項目或為其替代項目。經調整溢利淨額及本公司權益股東應佔經調整溢利淨額的術語並未根據香港財務報告準則進行定義，且該等項目未必可與其他公司使用之類似名稱之計量相比較。

### 對賬

#### 經調整溢利淨額

於往績記錄期，我們已產生的[編纂]港元的[編纂]已於我們2019財年的合併損益及其他全面收益表中確認。該等開支為就[編纂]產生的一次性開支，於評估本集團業務表現時其不應被考慮在內。

下表載列於所示年度非香港財務報告準則計量項目與根據香港財務報告準則編製的最接近計量項目的經調整溢利淨額的對賬：

	截至12月31日止年度		
	2017年 千港元	2018年 千港元	2019年 千港元
年內溢利	47,862	41,126	44,550
加：[編纂](附註)	—	—	[編纂]
經調整溢利淨額	<u>47,862</u>	<u>41,126</u>	<u>[編纂]</u>

附註：我們[編纂]產生的開支為非經常性，乃因其為一次性產生的開支。

## 財務資料

### 本公司權益股東應佔經調整溢利淨額

於往績記錄期，於2017財年、2018財年及2019財年EDNCI應佔溢利淨額分別為5.2百萬港元、3.6百萬港元及6.0百萬港元。鑒於顏先生及陳女士終止持有EDNCI並於2019年12月31日成為我們的股東，且CN馬紹爾群島成為本公司全資附屬公司，因此於2019年12月31日後CN馬紹爾群島的非控股權益並不會產生任何溢利淨額，亦無產生如上文所述的[編纂]，因此於往績記錄期的EDNCI應佔溢利淨額於評估本集團業務表現時不應被考慮在內。

下表載列於所示年度非香港財務報告準則財務計量與根據香港財務報告準則編製的最接近計量的本公司權益股東應佔經調整溢利淨額的對賬：

	截至12月31日止年度		
	2017年 千港元	2018年 千港元	2019年 千港元
本公司權益股東應佔溢利	27,936	23,004	23,614
加：			
[編纂](附註1)	—	—	[編纂]
EDNCI應佔溢利(附註2)	<u>5,171</u>	<u>3,593</u>	<u>5,994</u>
本公司權益股東應佔經調整溢利淨額	<u><u>33,107</u></u>	<u><u>26,597</u></u>	<u><u>[編纂]</u></u>

附註：

1. 我們[編纂]產生的開支為非經常性，乃因其為一次性產生的開支。
2. EDNCI指於往績記錄期顏先生及陳女士於CN馬紹爾群島的非控股權益。



## 財務資料

### 回顧過往經營業績

#### 年度經營業績對比

#### 2019財年與2018財年的對比

##### 收益

我們的收益自2018財年的1,538.7百萬港元減少54.9百萬港元或3.6%至2019財年的1,483.8百萬港元。該減少主要歸因於：

- (i) 我們的空運代理服務收益減少75.1百萬港元，乃由於(i)中美貿易戰影響全球經濟及主要影響本集團自中國向歐洲出口托運貨物；及(ii)因我們服務之定價乃按成本加成法釐定，航空承運人之貨艙價格整體下降。較2018財年，我們自中國的空運代理服務產生的收益於2019財年減少約78.9百萬港元。該減少乃由我們於其他司法權區(即美國、日本及韓國)之經營繼續擴大導致收益增加而抵銷，原因為我們僅於2017財年及2018財年進軍該等市場，且我們能夠發現新業務且擴展與現有客戶之業務；
- (ii) 我們海運代理服務收益減少8.2百萬港元。我們於台灣及香港的海運代理服務收入分別減少39.6百萬港元及11.6百萬港元。於(a)台灣的有關收益減少，乃主要因我們放緩與四名毛利率相對低之客戶之業務關係(如本節上文所述)的商業決策；及(b)香港的收益減少，乃由於香港的有關服務通常屬附帶性質且並非我們的重點業務。海運代理服務收益之減少乃部分由我們的擴張導致於其他司法權區貢獻之收益增加所抵銷。具體而言，美國及意大利市場貢獻之收益分別增加15.9百萬港元及22.5百萬港元。我們於2017年末將業務擴展至美國市場，而意大利的客戶需要為彼等提供額外的海運代理服務；及
- (iii) 配送及物流服務收益增加28.5百萬港元，其主要來自我們於中國及意大利之業務。於2018財年，我們透過將我們的若干業務部分搬遷至上海配備半自動傳送帶之更大型

## 財務資料

配送中心，從而提高於中國之服務能力及效率，這使我們能夠滿足更多客戶需求並產生額外收益。我們已於2018年末將位於意大利的辦公室及配送中心遷至總建築面積更大的一處物業，並使我們具有客戶提供配送及物流服務之更高服務能力。

### 服務成本

我們的服務成本由2018財年的1,240.3百萬港元減少63.3百萬港元或5.1%至2019財年的1,177.1百萬港元。服務成本之相關減少總體上與同期收益減少一致，且其主要歸因於因航空承運人的貨艙價格下降而導致我們的貨運及裝卸成本下降111.1百萬港元，其由(i)勞工成本及包裝及其他倉庫相關的成本增加21.9百萬港元，其與我們上文討論的擴大配送及物流服務一致；及(ii)使用權資產折舊增加21.3百萬港元，乃由於續新租約及訂立新物業租約後每月租金支付增加而抵銷。

### 毛利及毛利率

我們的毛利由2018財年的298.4百萬港元增加8.4百萬港元或2.8%至2019財年的306.8百萬港元，毛利率則由2018財年的19.4%增至2019財年的20.7%。

我們空運代理服務的毛利由2018財年的155.1百萬港元增加32.9百萬港元或21.1%至2019財年的188.0百萬港元。毛利率亦由2018財年的15.6%增至2019財年的20.5%。空運代理服務的毛利及毛利率的增加乃主要歸因於(i)由於航空承運人收取的貨艙價格下跌，導致我們的貨運及裝卸成本下降，尤其是包艙協議項下預先釐定的價格；及(ii)於中國及香港提供服務的收益貢獻比例減少，其導致相對較低的利潤率，因為中國及香港市場相較於我們其他的主要海外市場而言競爭更加激烈，從而導致於其他司法權區提供服務的收益貢獻比例增加且具有相對較高的毛利率。

我們配送及物流服務的毛利由2018財年的73.8百萬港元減少19.3百萬港元或26.2%至2019財年的54.5百萬港元。毛利率自2018財年的25.9%降至2019財年的17.4%。毛利及毛利率的減少乃主要歸因於(i)我們將香港葡萄酒專用配送中心搬遷至一處總建築面積更大且配備更完善設施的物業，其導致使用權資產及物業、廠房及設備的整體折舊開支增加；及(ii)就我們香港的配送中心而言，我們續新諸多租金費用較高的租約。然而，我們的配送及物流服務的收益貢獻並未出現強

## 財務資料

勁的增長，即使我們擴張配送中心，其主要因香港自2019年6月起的社會動盪，因此影響了零售市場(尤其是高端時尚分部)。

此外，我們海運代理服務的毛利由2018財年的69.4百萬港元減少5.1百萬港元或7.4%至2019財年的64.3百萬港元。毛利率由2018財年的26.6%減至2019財年的25.4%。該毛利及毛利率的減少與我們本分部的收益減少一致。

### 其他收益

於2018財年及2019財年各年，我們的其他收益維持穩定，為1.3百萬港元。

### 其他收益淨額

我們的其他收益淨額自2018財年的2.2百萬港元減少至2019財年的327,000港元，乃由於於2018財年我們確認匯兌淨收益1.2百萬港元，而於2019財年我們確認匯兌淨虧損298,000港元。

### 行政及其他運營開支

我們的行政及其他開支於2018財年及2019財年保持穩定，分別佔我們2018財年及2019財年總收益的15.1%及15.6%。該略微減少乃主要歸因於(i)因銷售減少導致酌情花紅付款有關的表現降低導致員工成本減少4.6百萬港元；(ii)因所租賃的辦公室物業數目減少導致使用權資產折舊減少2.8百萬港元；(iii)業務發展開支減少2.9百萬港元，其與我們於2019財年的收益減少一致，其由(i)產生[編纂][編纂]港元，其為一次性產生的開支；及(ii)我們的管理費用開支因我們於法國及日本的運營水平持續增加而增加3.0百萬港元所抵銷。

### 融資成本

我們的融資成本自2018財年的7.8百萬港元增加1.7百萬港元或21.9%至2019財年的9.4百萬港元，乃主要歸因於我們銀行貸款及透支之利息增加991,000港元及租賃負債之利息增加959,000港元。

### 所得稅

我們的所得稅自2018財年的20.9百萬港元增加2.5百萬港元或11.9%至2019財年的23.4百萬港元，而實際稅率由2018財年的33.7%增至2019財年的34.4%。該增加乃與我們除稅前溢利增加一致並主要由於較高稅率(包括中國及意大利)地區產生的收益增加。

## 財務資料

### 年內溢利及其他全面收入總額及純利率

由於前述原因，我們的溢利自2018財年的41.1百萬港元增加3.4百萬港元或8.3%至2019財年的44.6百萬港元，而我們的純利率自2018財年的2.7%增加至2019財年的3.0%。

### 經調整溢利淨額(非香港財務報告準則計量)

由於前述原因以及不考慮[編纂]後，我們的經調整溢利淨額由2018財年的41.1百萬港元增加11.9百萬港元或28.9%至2019財年的53.0百萬港元。

### 2018財年與2017財年之比較

#### 收益

我們的收益自2017財年的1,523.9百萬港元增加14.8百萬港元或1.0%至2018財年的1,538.7百萬港元。該增加乃主要歸因於：

- (i) 來自我們配送及物流服務的收益增加50.9百萬港元，其乃主要產生自我們於中國及香港的業務。我們於2018財年透過將我們若干業務部分搬遷至上海的配備半自動傳送帶的一個更大的配送中心，導致我們於中國的服務能力及效率得以提升，其使我們可滿足更多的客戶需求及產生額外收益31.9百萬港元。我們於香港的配送及物流服務的收益增加12.4百萬港元，乃主要由於對我們於香港提供的配送及物流服務增加；
- (ii) 來自我們空運代理服務的收益減少22.8百萬港元，乃由於中美貿易戰影響全球經濟及主要影響本集團自中國向歐洲出口托運貨物。相較於2017財年，我們自中國空運代理服務產生的收益於2018財年減少41.9百萬港元。相較於2017財年，於香港產生的收益於2018財年減少29.0百萬港元，乃主要由於與一名貨運代理業務合作夥伴的集運業務減少。我們來自空運代理服務的收益減少由以下各項所抵銷(i)意大利產生的收益增加37.5百萬港元，其乃受益於我們的業務擴張及新客戶來源；及(ii)於其他司法權區(即日本、瑞士及美國)業務擴張產生的額外收益貢獻淨額12.1百萬港元，我們於2017財年方於該等國家開展業務經營；及

## 財務資料

- (iii) 來自我們海運代理服務的收益減少13.3百萬港元。我們來自台灣海運代理服務的收益減少56.8百萬港元，乃主要由於我們放緩與毛利率相對較低的四名客戶的業務關係的商業決策(如本節上文所述)。我們與台灣該四名客戶的業務往來於2018財年開始放緩。來自海運代理服務的收益減少由新客戶及現有客戶帶來的業務貢獻收益增加26.9百萬港元所部分抵銷，該等客戶源於我們於意大利積極尋求業務擴張之策略，且由其他司法權區的海運代理業務(尤其是我們於日本的業務擴張)貢獻的收益增長淨額10.9百萬港元所部分抵銷。

### 服務成本

我們的服務成本自2017財年的1,262.7百萬港元減少22.4百萬港元或1.8%至2018財年的1,240.3百萬港元。相關服務成本減少乃與我們於同期的貨運代理服務所得收益減少一致且主要歸因於我們的貨運及裝卸成本減少48.4百萬港元，乃由於我們於2018財年訂立的包艙協議數目增加，其使我們能夠按預先釐定的比率(而非市場需求導致的較高市場比率)取得已分配貨艙；其由(i)勞工成本及包裝及其他倉庫相關的成本增加16.5百萬港元，其與我們上文討論的擴大配送及物流服務一致；及(ii)使用權資產折舊增加15.1百萬港元，乃由於續新租約及訂立新物業租賃後每月租金支付增加所抵銷。

### 毛利及毛利率

我們的毛利自2017財年的261.2百萬港元增加37.2百萬港元或14.2%至2018財年的298.4百萬港元，且我們的毛利率自2017財年的17.1%增加至2018財年的19.4%。

我們空運代理服務的毛利自2017財年的148.8百萬港元增加6.3百萬港元或4.2%至2018財年的155.1百萬港元。毛利率亦自2017財年的14.7%增加至2018財年的15.6%。我們空運代理服務的毛利及毛利率增加乃主要歸因於以下合併影響：(i)於意大利提供服務的收益貢獻比例增加產生較高的毛利率，由於其市場競爭力相對較低；(ii)本集團於2018財年訂立的包艙協議數目增加，容許我們按預先釐定的比率(而非市場需求導致的較高市場比率)取得已分配貨艙，由貨艙市價普遍增加所部分抵銷。

我們配送及物流服務的毛利自2017財年的49.0百萬港元增加24.8百萬港元或50.6%至2018財年的73.8百萬港元。毛利率自2017財年的20.9%增至2018財年的25.9%。我們配送及物流服務的

## 財務資料

毛利及毛利率增加乃與本分部的收益增加一致，乃主要歸因於我們能夠處理更多訂單並產生更多收益，而諸如租金開支等配送及物流服務的主要成本保持相對穩定。

我們海運代理服務的毛利自2017財年的63.4百萬港元增加6.0百萬港元或9.5%至2018財年的69.4百萬港元。毛利率亦自2017財年的23.1%增加至2018財年的26.6%。毛利及毛利率增加乃主要歸因於我們終止與相較其他客戶提供較低毛利率的四名台灣客戶的業務關係之商業決策。我們與該四個台灣客戶的業務於2018財年開始放緩。

### 其他收入

於2017財年及2018財年各年，我們的其他收入仍維持穩定，為1.3百萬港元。

### 其他(虧損)/收益淨額

我們的其他(虧損)淨額自2017財年的2.3百萬港元增加至2018財年的收益淨額2.2百萬港元，此乃由於於2017財年我們確認外匯虧損淨額2.5百萬港元，而於2018財年我們確認外匯收益淨額1.2百萬港元。

### 行政及其他運營開支

我們的行政及其他運營開支自2017財年的191.7百萬港元增加40.7百萬港元或21.2%至2018財年的232.4百萬港元，分別佔我們2017財年及2018財年總收益的12.6%及15.1%。該增加乃主要歸因於我們的業務擴張，其導致(i)員工成本主要因就擴張我們意大利及其他司法權區(即美國)的業務招聘一名高級員工而增加26.4百萬港元；(ii)使用權資產折舊、辦公室開支、折舊及攤銷、物業管理開支及其他有關開支增加；及(iii)管理費開支主要因我們的業務擴張而增加。

### 融資成本

我們的融資成本自2017財年的4.1百萬港元增加3.7百萬港元或90.0%至2018財年的7.8百萬港元，乃主要歸因於續新租賃及採納香港財務報告準則第16號之合併影響導致銀行貸款及透支之利息增加561,000港元及租賃負債利息增加3.0百萬港元。

---

## 財務資料

---

### 所得稅

我們的所得稅自2017財年的16.7百萬港元增加4.2百萬港元或24.9%至2018財年的20.9百萬港元，而實際稅率由2017財年的25.9%增至2018財年的33.7%。該增加乃主要歸因於較高稅率地區(包括中國及意大利)產生的收益增加。

### 年內溢利及其他全面收入總額及純利率

由於前述原因，我們的溢利自2017財年的47.9百萬港元減少6.8百萬港元或14.1%至2018財年的41.1百萬港元，且我們的純利率自2017財年的3.1%減少至2018財年的2.7%。

### 流動資金及資本資源

我們的主要現金需求乃營運資金需求及資本開支。於往績記錄期，我們主要透過運營所得現金、銀行及其他借款共同為我們的營運資金及其他流動資金需求提供資金。於未來，我們預期繼續依賴運營所得現金流量、[編纂][編纂]及其他債務為我們的營運資金需求提供資金並為我們的部分業務擴張提供資金。

我們的資本架構指股東應佔權益(包括已發行股本)及儲備(包括保留溢利)。我們的董事定期檢討我們的資本架構以平衡我們整體資本架構，包括透過參考資本成本及相關風險發行新股份及透過新貸款借款籌資。

## 財務資料

### 現金流量

下表載列我們於所示年度的現金流量概要：

	截至12月31日止年度		
	2017年	2018年	2019年
	千港元	千港元	千港元
經營所得現金	154,562	155,289	164,759
已付香港利得稅	—	—	(2,042)
已付香港以外稅項	(13,301)	(13,129)	(19,980)
經營活動所得現金淨額	141,261	142,160	142,737
投資活動所用現金淨額	(196,938)	(79,375)	(30,968)
融資活動所得／(所用)現金淨額	45,603	(66,799)	(99,249)
現金及現金等價物(減少)／增加淨額	(10,074)	(4,014)	12,520
於1月1日之現金及現金等價物	101,260	96,303	89,515
匯率變動的影響	5,117	(2,774)	(558)
於12月31日之現金及現金等價物	<u>96,303</u>	<u>89,515</u>	<u>101,477</u>

### 經營活動所得現金淨額

經營活動所得現金流量反映本年度除稅前溢利，並就以下各項作出調整：(i)使用權資產折舊、其他物業、廠房及設備折舊、無形資產攤銷、銷售物業、廠房及設備所得收益、分佔聯營公司溢利、利息收入、財務成本、匯兌虧損／(收益)，該等項目導致營運資金變動前經營溢利；及(ii)營運資金變動產生的現金流量的影響，包括貿易及其他應收款項、應收聯營公司款項增加、應收Cargo Services Group及Allport Group款項增加或減少、貿易及其他應付款項增加或減少、應付Cargo Services Group及Allport Group款項增加或減少、應付一間附屬公司一名董事款項增加或減少、應付聯營公司款項增加或減少以及界定利益退休責任增加，該等項目導致經營產生現金。

於2017財年，我們經營活動所得現金淨額為141.3百萬港元，主要來自(i)營運資金變動前經營現金流量為129.3百萬港元；(ii)就(a)營運資金流入淨額25.2百萬港元；及(b)已付香港以外稅項13.3百萬港元調整。營運資金變動主要反映(i)貿易及其他應收款項增加97.9百萬港元；(ii)應收



## 財務資料

Cargo Services Group款項減少148.3百萬港元；(iii)應收Allport Group款項增加26.8百萬港元；(iv)貿易及其他應付款項增加24.6百萬港元；(v)應付Cargo Services Group款項減少26.9百萬港元；及(vi)界定利益退休責任淨額增加1.4百萬港元。

於2018財年，我們經營活動所得現金淨額為142.2百萬港元，主要來自(i)營運資金變動前經營現金流量140.2百萬港元；及(ii)就(a)營運資金流入淨額15.0百萬港元；及(b)已付香港以外稅項13.1百萬港元調整。營運資金變動主要反映(i)貿易及其他應收款項減少51.2百萬港元；(ii)應收Allport Group款項增加19.3百萬港元；及(iii)貿易及其他應付款項減少23.6百萬港元。

於2019財年，我們經營活動所得現金淨額為142.7百萬港元，主要來自(i)營運資金變動前經營現金流量172.2百萬港元；及(ii)就(a)營運資金流出淨額7.4百萬港元；及(b)已付稅項22.0百萬港元。營運資金變動主要反映(i)貿易及其他應收款項增加21.0百萬港元；(ii)應收Cargo Services Group款項增加18.1百萬港元；(iii)應收Allport Group款項減少27.5百萬港元；(iv)貿易及其他應付款項減少14.4百萬港元；及(v)應付Cargo Services Group款項增加17.0百萬港元。

### 投資活動所用現金淨額

投資活動所用現金流量主要有關購置其他物業、廠房及設備、應收Cargo Services Group款項增加淨額、應收一名董事款項增加或減少及出售一間附屬公司所得款項。

於2017財年，我們投資活動所用現金淨額為196.9百萬港元，其主要歸因於(i)應收Cargo Services Group款項淨額增加178.9百萬港元，(ii)購置其他物業、廠房及設備之付款8.4百萬港元，其指就為我們的配送中心及辦事處購置設備以替換陳舊設備之資本開支；及(iii)應收一名董事之款項增加10.5百萬港元。

於2018財年，我們投資活動所用現金淨額為79.4百萬港元，其乃主要歸因於(i)購置其他物業、廠房及設備付款61.1百萬港元，其包括下列各項資本開支：(a)於上海定制化配送中心安裝傳送帶及相關操作系統、空調系統及防火系統；及(b)為我們的配送中心及辦事處購買設備以替換陳舊設備；及(ii)應收Cargo Services Group款項淨額增加21.9百萬港元。

## 財務資料

於2019財年，我們投資活動所用現金淨額為31.0百萬港元，其主要歸因於(i)購置其他物業、廠房及設備付款20.8百萬港元，其指就為我們的配送中心及辦事處購置設備以替換陳舊設備之資本開支；及(ii)應收Cargo Services Group款項淨額增加16.6百萬港元，部分由出售一間附屬公司所得款項5.4百萬港元所部分抵銷。

### **融資活動所得(所用)現金淨額**

融資活動所得或所得現金流量主要包括新銀行貸款所得款項、已付利息、支付[編纂]、已付租賃租金之資本部分、已付租賃租金之利息部分、償還銀行貸款、已付非控股權益股息、視作母公司現金出資／(分派)、Cargo Services Group的所得款項淨額及應付Cargo Services Group款項增加或減少淨額。

於2017財年，我們融資活動所得現金淨額為45.6百萬港元，其乃主要歸因於(i) Cargo Services Group的所得款項淨額12.0百萬港元；(ii)應付Cargo Services Group款項淨額增加52.1百萬港元；(iii)新銀行貸款所得款項44.3百萬港元，其乃由(i)本年度續新租賃及採納香港財務報告準則第16號之影響共同導致已付租賃租金的資本及利息部分54.0百萬港元；及(ii)支付予非控股權益之股息7.4百萬港元部分抵銷。

於2018財年，我們融資活動所用現金淨額為66.8百萬港元，其乃主要歸因於(i)償還銀行貸款196.8百萬港元；(ii)已付租賃租金的資本及利息部分82.1百萬港元；(iii)支付予非控股權益之股息7.9百萬港元；及(iv)應付Cargo Services Group款項淨額減少47.1百萬港元，其乃部分由(i)新銀行貸款所得款項226.1百萬港元；及(ii)母公司視作現金出資41.1百萬港元抵銷。

於2019財年，我們融資活動所用現金為99.2百萬港元，其乃主要歸因於(i)償還銀行貸款263.1百萬港元；(ii)已付租賃租金的資本及利息部分89.3百萬港元；(iii)母公司視作分派15.8百萬港元；及(iv)支付予非控股權益之股息5.9百萬港元，其乃部分由(i)新銀行貸款所得款項271.6百萬港元；及(ii)應付Cargo Services Group款項淨額增加9.3百萬港元抵銷。

## 財務資料

### 流動資產淨額

下表載列於各所示日期合併財務狀況表之流動資產及流動負債：

	於12月31日			於2020年
	2017年	2018年	2019年	2月29日
	千港元	千港元	千港元	千港元
				(未經審核)
<b>流動資產</b>				
貿易及其他應收款項	336,355	280,449	300,712	313,659
應收一名董事款項	10,500	11,516	11,500	11,500
應收Cargo Services Group款項	209,859	231,734	260,249	245,195
應收Allport Group款項	26,822	46,135	18,634	13,214
應收聯營公司款項	353	340	1,111	587
已質押銀行存款	4,347	2,725	3,022	2,698
現金及現金等價物	97,123	90,643	102,794	104,555
	<u>685,359</u>	<u>663,542</u>	<u>698,022</u>	<u>691,408</u>
<b>流動負債</b>				
貿易及其他應付款項	252,022	222,739	203,915	183,022
應付一間附屬公司一名董事款項	2	–	–	–
應付Cargo Services Group款項	122,571	80,773	107,227	91,733
應付Allport Group款項	3,182	6,811	3,601	1,367
應付聯營公司款項	64	35	2,284	2,284
銀行貸款及透支	47,392	76,206	83,866	114,976
租賃負債	54,699	42,915	58,888	54,549
即期稅項	7,216	14,650	15,126	7,641
	<u>487,148</u>	<u>444,129</u>	<u>474,907</u>	<u>455,572</u>
<b>流動資產淨額</b>	<u>198,211</u>	<u>219,413</u>	<u>223,115</u>	<u>235,836</u>

我們的流動資產包括貿易及其他應收款項、應收一名董事款項、應收Cargo Services Group款項、應收聯營公司款項、應收Allport Group款項、已質押銀行存款以及現金及現金等價物。我

## 財務資料

們的流動負債包括貿易及其他應付款項、應付一間附屬公司一名董事款項、應付Cargo Services Group款項、應付Allport Group款項、應付聯營公司款項、銀行貸款及透支、租賃負債及當期稅項。

本集團的流動資產淨額由2017年12月31日的198.2百萬港元增加至2018年12月31日的219.4百萬港元。我們的流動資產淨額增加乃主要由於(i)應收Cargo Services Group款項增加21.9百萬港元；(ii)應收Allport Group款項增加19.3百萬港元；(iii)應付Cargo Services Group款項減少41.8百萬港元；及(iv)貿易及其他應付款項減少29.3百萬港元，其乃部分由(i)貿易及其他應收款項減少55.9百萬港元；(ii)銀行貸款及透支增加28.8百萬港元；及(iii)現金及現金等價物減少6.5百萬港元抵銷。

本集團的流動資產淨額由2018年12月31日的219.4百萬港元增加至2019年12月31日的223.1百萬港元。我們的流動資產淨額增加乃主要由於(i)貿易及其他應收款項增加20.3百萬港元；(ii)應收Cargo Services Group之款項增加28.5百萬港元；(iii)現金及現金等價物增加12.2百萬港元；及(iv)貿易及其他應付款項減少18.8百萬港元；此乃由(i)應收Allport Group款項減少27.5百萬港元；(ii)應付Cargo Services Group款項增加26.5百萬港元；(iii)租賃負債增加16.0百萬港元；及(iv)銀行貸款及透支增加7.7百萬港元所部分抵銷。

本集團流動資產淨額由2019年12月31日的223.1百萬港元增加至2020年2月29日的235.8百萬港元。流動資產淨額增加乃主要由於(i)貿易及其他應付款項減少20.9百萬港元；(ii)應付Cargo Services Group款項減少15.5百萬港元；(iii)貿易及其他應收款項增加12.9百萬港元；及(iv)即期稅項減少7.5百萬港元，此乃由(i)銀行貸款及透支增加31.1百萬港元；(ii)應收Cargo Services Group款項減少15.1百萬港元所部分抵銷。

### 營運資金

董事確認，經考慮我們的現有可用財務資源，包括經營活動所得現金、現有銀行貸款及其他借款以及[編纂]估計[編纂]，我們擁有足夠營運資金滿足我們目前及自本文件日期起計未來至少十二個月之需求。

我們監控並維持足夠現金及現金等價物以為我們的經營提供資金，並減輕現金流量波動之影響。董事監察我們的銀行貸款及其他借款水平以確保充分利用銀行融資及遵守貸款契約。

## 財務資料

### 合併財務狀況表之若干項目說明

#### 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備主要包括租賃物業裝修、傢俱及固定裝置、汽車、辦公室設備及機械、電腦設備、倉庫設備及使用權資產。於2017年、2018年及2019年12月31日，物業、廠房及設備之賬面值分別達105.6百萬港元、191.0百萬港元及235.5百萬港元。

物業、廠房及設備的賬面值由2017年12月31日的105.6百萬港元增加85.4百萬港元至2018年12月31日的191.0百萬港元，乃主要由於(i)因續新租賃及訂立新物業租賃而導致使用權資產增加103.3百萬港元；及(ii)因於2018財年我們為上海的一處配送中心安裝傳送帶導致倉庫設備增加42.4百萬港元(其由75.7百萬港元的折舊抵銷)而導致額外增加164.4百萬港元。

物業、廠房及設備的賬面值由2018年12月31日的191.0百萬港元增加44.5百萬港元至2019年12月31日的235.5百萬港元，乃主要由於續新租賃及訂立新的物業租賃而添置使用權資產126.8百萬港元，由折舊98.6百萬港元所抵銷。

於往績記錄期，我們已與劉先生或其聯繫人訂立租賃合約，其中若干合約將於[編纂]後持續生效(「CT租賃」)。該等租賃根據香港財務報告準則第16號作為一次性租賃入賬。倘該等交易於[編纂]後訂立，則有關交易將構成本集團之持續關連交易。本集團已對其整個往績記錄期之合併財務報表持續應用香港財務報告準則第16號。根據香港財務報告準則第16號，於租賃開始日期，本集團(作為承租人)應於租期內確認一項責任以作出租賃付款及確認一項資產以反映使用相關資產之權利。因此，各CT租賃項下之租賃交易將視為租戶根據上市規則對資產之收購。

儘管各CT租賃將於[編纂]後持續生效，且我們預期將根據各CT租賃之條款進一步向劉先生或(視情況而定)由其控制之實體作出付款，鑒於各CT租賃於[編纂]前訂立且其項下之交易根據香港財務報告準則第16號作為一次性租賃入賬，相關交易(包括我們將根據各CT租賃之條款作出之進一步租金付款)將不會被分類為上市規則第14章下之須通告交易或上市規則第14A章項下之關連交易或持續關連交易，且將毋須遵守上市規則第14章及第14A章項下的任何申報、公告、通函

## 財務資料

及／或獨立股東批准規定。倘CT租賃之條款及條件發生任何重大不利變動，我們將就相關變動(倘合適)遵守上市規則第14章及第14A章(視情況而定)，包括(倘有必要)於相關變動生效前尋求獨立股東批准。[編纂]後，倘我們續新任何CT租賃，我們將適時遵守上市規則第14章及第14A章(視情況而定)。

### 商譽

於2017年、2018年及2019年12月31日，我們錄得的商譽分別為23.5百萬港元、22.8百萬港元及23.2百萬港元。

相關商譽來自於2016年收購安陽運通的70%股權，總代價為35百萬港元。錄得收購產生的商譽並以成本減累計減值虧損計值。該波動乃主要由於匯率調整。

### 貿易應收款項

於往績記錄期各年末的貿易應收款項主要指我們應收客戶所欠款項。下表載列我們於所示日期的貿易應收款項、扣除虧損撥備：

	於12月31日		
	2017年	2018年	2019年
	千港元	千港元	千港元
貿易應收款項	295,035	241,948	250,806
減：虧損撥備	(382)	(349)	(174)
	<u>294,653</u>	<u>241,599</u>	<u>250,632</u>

我們的貿易應收款項由2017年12月31日的294.7百萬港元減少至2018年12月31日的241.6百萬港元。於2018年12月31日的貿易應收款項結餘減少乃主要由於如下文所討論我們放緩與台灣四名客戶之業務關係之商業決策導致相關交易量減少。我們的貿易應收款項由2018年12月31日的241.6百萬港元小幅增加至2019年12月31日的250.6百萬港元。

## 財務資料

下表載列於如下所示報告日期根據發票日期及扣除呆賬撥備後之貿易應收款項(已計入貿易及其他應收款項)之賬齡分析：

	於12月31日		
	2017年	2018年	2019年
	千港元	千港元	千港元
即期(未逾期)	209,518	174,473	162,109
逾期1至30天	65,846	46,116	59,576
逾期31至60天	11,960	13,858	18,217
逾期60天以上	7,329	7,152	10,730
<b>總計</b>	<b>294,653</b>	<b>241,599</b>	<b>250,632</b>

概無逾期或減值的貿易應收款項與眾多並無近期欠款記錄之客戶有關。

於2017年、2018年及2019年12月31日，逾期但無減值的貿易應收款項分別約佔我們的貿易應收款項總額的28.9%、27.8%及35.3%。該等逾期但無減值的貿易應收款項主要與本集團有良好往績記錄的若干客戶有關。根據過往經驗，董事認為，該等結餘毋須減值撥備，原因為信貸質素並無重大變動，且結餘仍將被視作可悉數收回。

下表載列於如下所示報告日期我們的平均貿易應收款項(包括來自關聯方之貿易相關結餘)週轉天數：

	於12月31日		
	2017年	2018年	2019年
	天	天	天
平均貿易應收款項(包括來自關聯方之貿易相關結餘)週轉天數(附註)	77	73	71

附註：於2017財年、2018財年及2019財年，平均貿易應收款項週轉天數乃按年初及年末的(i)貿易應收款項結餘；及(ii)應收Cargo Services Group、Allport Group及聯營公司之貿易相關結餘款項之平均值除以該年度的收益，再乘以365天計算。

我們通常會向客戶提供30至60日的信貸期限，於開具發票後起計。我們的貿易應收款項(包括來自關聯方之貿易相關結餘)週轉天數超過本集團最長信貸期(60天)乃由於我們面臨若干跨國客戶的遲延結清款項所致。基於我們的客戶持續結清賬項並無出現違約情況這一事實，董事認

## 財務資料

為不會出現任何與該等未償還貿易應收款項有關的收款問題，因此並無就此作出撥備。此外，由於整體貨運代理行業的季節性，我們於下半年接獲的訂單通常多於上半年，其導致12月31日的貿易應收款項結餘高於當年年初。董事確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團於客戶付款方面並無面臨任何重大違約。

於2020年2月29日，2019年12月31日之貿易應收款項162.4百萬港元(或64.8%)其後結算。

### 其他應收款項、預付款項及按金

於2017年、2018年及2019年12月31日，我們分別錄得其他應收款項、預付款項及按金41.7百萬港元、38.9百萬港元及50.1百萬港元。我們的其他應收款項、預付款項及按金由2018年12月31日的38.9百萬港元增至2019年12月31日的50.1百萬港元，乃主要由於(i)我們就[編纂]產生成本的預付款項為[編纂]港元；及(ii)向供應商支付之預付款項增加。

### 應收一名董事款項

於2017年、2018年及2019年12月31日，應收一名董事款項分別達10.5百萬港元、11.5百萬港元及11.5百萬港元。

應收一名董事款項為非貿易相關、無抵押、不計息及應按要求時償還。於[編纂]前，應收一名董事款項將由我們的宣派股息(如有)抵銷的方式悉數結算。倘宣派的股息不足以悉數抵銷應付款項，則應付款項的任何餘下結餘將該名董事通過現金向我們結算。

### 應收／應付Cargo Services Group款項

於2017年、2018年及2019年12月31日，應收Cargo Services Group款項分別為209.9百萬港元、231.7百萬港元及260.2百萬港元，以及應付Cargo Services Group款項分別為122.6百萬港元、80.8百萬港元及107.2百萬港元。

於2017年、2018年及2019年12月31日，應收Cargo Services Group款項包括貿易相關結餘分別為4.7百萬港元、4.7百萬港元及16.6百萬港元，其為無抵押、不計息並自發票日期起計30至60天內到期。餘下結餘為非貿易相關且無抵押、不計息及按要求收回。

於2017年、2018年及2019年12月31日，應付Cargo Services Group款項包括貿易相關結餘分別為1.3百萬港元、4.0百萬港元及21.0百萬港元，其為無抵押、不計息並自發票日期起計30至60天內到期。



## 財務資料

於2017年、2018年及2019年12月31日，計入應付Cargo Services Group款項之非貿易相關結餘分別為35.9百萬港元、38.6百萬港元及38.7百萬港元，分別按年利率4.4%、4.4%及5%計息，其為無抵押及按要求償還。

除上述以外，計入應付Cargo Services Group款項之餘下結餘為非貿易相關，無抵押、不計息及按要求償還。

應收Cargo Services Group款項的非貿易相關結餘，於應付Cargo Services Group款項抵銷後，於[編纂]前，將由我們的股息(如有)抵銷的方式悉數結算。倘宣派的股息不足以悉數抵銷應付款項，則應付款項的任何餘下結餘將由Cargo Services Group通過現金向我們結算。

### 應收／應付Allport Group款項

於2017年、2018年及2019年12月31日，應收Allport Group款項分別為26.8百萬港元、46.1百萬港元及18.6百萬港元，而應付Allport Group款項分別為3.2百萬港元、6.8百萬港元及3.6百萬港元。該等金額為貿易相關結餘，其為無抵押、不計息及自票據日期起計30至60天內到期。

### 現金及現金等價物

下表載列於如下所示報告日期我們的現金及現金等價物明細：

	於12月31日		
	2017年	2018年	2019年
	千港元	千港元	千港元
合併財務報表中的銀行及手頭現金及現金及現金等價物	97,123	90,643	102,794
銀行透支	(820)	(1,128)	(1,317)
合併現金流量表中的現金及現金等價物	<u>96,303</u>	<u>89,515</u>	<u>101,477</u>

我們的現金及現金等價物由2017年12月31日的97.1百萬港元減至2018年12月31日的90.6百萬港元。我們的現金及現金等價物由2018年12月31日的90.6百萬港元增至2019年12月31日的102.8百萬港元。

## 財務資料

### 貿易及其他應付款項

於2017年、2018年及2019年12月31日，我們錄得貿易及其他應付款項分別為252.0百萬港元、222.7百萬港元及203.9百萬港元。我們的貿易及其他應付款項指貿易應付款項及其他應付款項及應計費用。下表載列於各所示日期我們的貿易應付款項：

	於12月31日		
	2017年 千港元	2018年 千港元	2019年 千港元
貿易應付款項	<u>204,248</u>	<u>175,357</u>	<u>159,707</u>

貿易應付款項主要指支付予供應商(例如航空公司及船運公司、貨運代理業務合作夥伴及第三方裝運服務供應商)的款項。我們的貿易應付款項由2017年12月31日的204.2百萬港元減少至2018年12月31日的175.4百萬港元，並進一步減少至2019年12月31日的159.7百萬港元。貿易應付款項減少與我們於2017財年、2018財年及2019財年的服務成本下降相符。

一般而言，供應商授予我們30至60天的信貸期(自發票日期起計)。下表載列於如下所示報告日期根據發票日期之貿易應付款項之賬齡分析：

	於12月31日		
	2017年 千港元	2018年 千港元	2019年 千港元
1個月內	161,479	118,727	113,861
1至3個月	39,788	51,919	42,679
3個月以上	<u>2,981</u>	<u>4,711</u>	<u>3,167</u>
總計	<u>204,248</u>	<u>175,357</u>	<u>159,707</u>

於2020年2月29日，於2019年12月31日的貿易應付款項159.7百萬港元中的141.8百萬港元其後已結清。

## 財務資料

下表載列於往績記錄期平均貿易應付款項(包括來自關聯方之貿易相關結餘)週轉天數：

	於12月31日		
	2017年 天	2018年 天	2019年 天
平均貿易應付款項(包括來自關聯方 之貿易相關結餘)週轉天數(附註)	62	58	58

附註：於2017財年、2018財年及2019財年，平均貿易應付款項週轉天數乃按年初及年末的(i)貿易應付款項結餘；及(ii)應付Cargo Services Group及Allport Group之貿易相關結餘款項平均值除以該年度的服務成本，再乘以365天計算。

於整個往績記錄期，我們的平均貿易應付款項(包括來自關聯方之貿易相關結餘)週轉天數保持相對穩定，其與獲授的信貸期基本一致，而任何貿易應付款項的較慢還款將使用供應商提供的信貸條款。

### 其他應付款項及應計費用

於2017年、2018年及2019年12月31日，我們錄得其他應付款項及應計費用分別為47.8百萬港元、47.4百萬港元及44.2百萬港元。其他應付款項及應計費用主要包括員工成本應計費用及員工福利、預收款項及其他應計開支。於往績記錄期，其他應付款項及應計費用之結餘並無重大波動。

### 租賃負債

於2017年、2018年及2019年12月31日，我們錄得流動租賃負債分別為54.7百萬港元、42.9百萬港元及58.9百萬港元，以及非流動租賃負債分別為30.6百萬港元、67.9百萬港元及93.1百萬港元。我們於租賃開始日期確認使用權資產及租賃負債。租賃負債總額的增加與我們續新及訂立新租賃協議產生的使用權資產結餘增加相一致。

## 財務資料

### 債務及或然負債

下表分別載列我們於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年2月29日之債務總額：

	於12月31日			於2020年
	2017年	2018年	2019年	2月29日
	千港元	千港元	千港元	千港元
				(未經審核)
<b>流動</b>				
應付Cargo Services Group款項	121,228	76,734	86,238	79,293
銀行貸款及透支－已擔保	10,524	—	—	—
銀行貸款及透支－無擔保	36,868	76,206	83,866	114,976
租賃負債	54,699	42,915	58,888	54,549
小計	223,319	195,855	228,792	248,818
<b>非流動</b>				
銀行貸款－無擔保	3,898	3,099	3,389	3,326
租賃負債	30,645	67,862	93,081	85,178
小計	34,543	70,961	96,470	88,504
<b>總計</b>	<b>257,862</b>	<b>266,816</b>	<b>325,462</b>	<b>337,322</b>

有關我們應付Cargo Services Group款項之詳情，請參閱本節上文「合併財務狀況表之若干項目說明」一段。

### 計息銀行借款

於2017年、2018年及2019年12月31日以及2020年2月29日，我們計息銀行借款之賬面值分別為51.3百萬港元、79.3百萬港元、87.3百萬港元及118.3百萬港元。若干該等計息銀行借款由我們的已抵押銀行存款擔保及由本公司的一名董事及本集團的若干同系附屬公司提供擔保。於2017年、2018年及2019年12月31日及2020年2月29日，我們就計息銀行借款的已抵押銀行存款總賬面值分別為2.1百萬港元、零、零及零。由本公司或本集團若干同系附屬公司董事提供的擔保將於【編纂】後解除。

## 財務資料

於2017年、2018年及2019年12月31日，銀行貸款之年利率分別介乎3.36%至6.38%、2.4%至5.19%及2.4%至4.96%。

於2017年、2018年及2019年12月31日，銀行融資由本集團及本集團外部若干同系附屬公司共同訂立。於2017年、2018年及2019年12月31日，該等銀行融資限額分別為287百萬港元、599百萬港元及599百萬港元。本集團及本集團外部若干同系附屬公司於2017年、2018年及2019年12月31日尚未動用的該等銀行融資金額分別為20.3百萬港元、188.5百萬港元及212.2百萬港元。

我們的銀行融資須履行若干契諾，其為與金融機構訂立的借款安排中常見的契諾。倘我們無法遵守該等契諾，則提取融資會變為按要求支付。根據一間銀行(作為貸方)、CS海運及CN物流香港(作為借方)以及本公司、CS集團及劉先生(作為擔保人)於2020年1月6日訂立的融資函(「融資函」)，就合共最多64百萬港元的融資(其中33百萬港元已於2020年2月29日作為尚未償還的短期融資)而言，本公司承諾(其中包括)維持不少於融資函生效時規定水平的有形資產淨值。我們於最後實際可行日期違反了該融資契諾，乃由於本公司無法滿足該有形資產淨值要求。據董事確認，該違約乃主要由於本公司與貸方於訂立融資函時就若干條件溝通不當。

我們已就該違約通知有關銀行，且目前正與彼等討論更改融資函下的有關條款。據董事確認，有關銀行已同意移除有關融資契諾，且將相應擬定一份修訂後的融資函。儘管存在上述違約，本集團並無面臨任何於銀行就我們營運資金獲取其他融資的困難。展望未來，據董事確認，我們亦將確保於磋商貸款協議或融資函時，將會審慎考慮建議條款及契諾，以確保我們將(根據所有情況並經計及所有於當時可能的有關資料)能夠遵守有關貸款協議或融資函項下的契諾。

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，董事確認，除上文所披露者外，我們並不知悉任何其他違反我們現有銀行融資的契諾的情況。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，概無我們的借款銀行加快了我們的未償還債務。

## 財務資料

### 租賃負債

租賃負債主要指有關我們租賃物業的租賃付款現值淨額。有關我們於往績記錄期租賃負債變動之討論，請參閱本節上文「合併財務狀況表之若干項目說明」一段。

### 或然負債

於2020年2月29日（即就債務聲明而言之最後實際可行日期），我們並無任何或然負債或擔保。

除上文所述或本文件另有披露者以及除集團內負債外，本集團並無已發行及未償還或同意將予發行的任何借貸資本、銀行透支、貸款或其他類似債項、債權證、按揭、押記、融資租賃或租購承擔、擔保、重大契諾或其他重大或然負債。

### 資產負債表外安排

於最後實際可行日期，我們並無訂立任何資產負債表外的交易。

### 財務比率概要

下表載列2017財年、2018財年及2019財年各年我們主要財務比率的概要，並應連同本文件附錄一會計師報告一併閱讀：

	截至12月31日止年度／於12月31日		
	2017年	2018年	2019年
毛利率(附註1)	17.1%	19.4%	20.7%
純利率(附註2)	3.1%	2.7%	3.0%
經調整純利率(非香港財務報告 準則計量)(附註3)	3.1%	2.7%	3.6%
流動比率(附註4)	1.4	1.5	1.5
總資產回報率(附註5)	5.9%	4.7%	4.6%
股本回報率(附註6)	16.6%	11.5%	11.8%
資產負債率(附註7)	47.5%	53.2%	63.2%

附註：

1. 毛利率乃按毛利除以各年度收益再乘以100%計算。
2. 純利率乃按年內溢利除以各年度收益再乘以100%計算。

## 財務資料

3. 經調整純利率乃按年內經調整溢利淨額除以各自總收益再乘以100%計算。該等項目按非香港財務報告準則計量計算。就我們非香港財務報告準則計量之對賬而言，請參閱本節上文「非香港財務報告準則計量－對賬」一段。
4. 流動比率乃按流動資產除以流動負債計算。
5. 總資產回報率乃按年內溢利除以總資產再乘以100%計算。
6. 股本回報率乃按年內溢利除以股本總額再乘以100%計算。
7. 資產負債比率為總債務(包括銀行借款及透支及租賃負債)除以股本總額再乘以100%計算。

### 毛利率

我們的毛利率由2017財年的17.1%增加至2018財年的19.4%，並進一步增加至2019財年的20.7%。有關毛利率增加的原因，請參閱本節「回顧過往經營業績－年度經營業績對比」一段。

### 純利率

我們的純利率由2017財年的3.1%減少至2018財年的2.7%並增加至2019財年的3.0%。有關純利率變動的原因，請參閱本節「回顧過往經營業績－年度經營業績對比」一段。

### 經調整純利率(非香港財務報告準則計量)

於往績記錄期，我們的經調整純利率分別約為3.1%、2.7%及3.6%。我們於2019財年錄得較高經調整純利率，此乃因我們能夠產生較高毛利率，同時降低我們的行政及其他經營開支。

### 流動比率

於2017年、2018年及2019年12月31日，我們的流動比率維持穩定，分別為1.4倍、1.5倍及1.5倍。

### 總資產回報率

我們的總資產回報率由2017財年的5.9%減少至2018財年的4.7%，並於2019財年維持穩定於4.6%。2018財年的減少乃主要歸因於(i)我們的年內溢利因2018財年的上述原因而減少；及(ii)我們的總資產主要因購置傳送帶及使用權資產增加而增加。

## 財務資料

### 股本回報率

我們的股本回報率由2017財年的16.6%減少至2018財年的11.5%，並增加至2019財年的11.8%。2018財年的減少乃主要歸因於(i)我們的年內溢利因2018財年的上述原因而減少；及(ii)母公司之視作分派導致總股本增加。2019財年的增加主要由於年內溢利增加。

### 資產負債比率

我們的資產負債比率由2017財年的47.5%增加至2019財年的63.2%。該增加乃主要歸因於我們於往績記錄期之銀行貸款及透支以及租賃負債增加。

### 有關市場風險的定量及定性披露

於日常業務過程中，我們面臨各種財務風險，包括信貸風險、流動資金風險、利率風險及貨幣風險。有關詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註27。

### 關聯方交易

就本文件附錄一會計師報告附註28所載之關聯方交易而言，董事認為各關聯方交易均由有關方之間於日常業務過程中按公平基準及一般商業條款進行。董事認為我們於往績記錄期之關聯方交易將不會偏離我們的過往業績或使過往業績不能反映我們的未來表現。

### [編纂]開支

假設[編纂]未獲行使，有關[編纂]的[編纂]（包括專業費用、[編纂]及費用，假設[編纂]為每股[編纂]（即建議[編纂]範圍的中位數））預計將為[編纂]港元。於往績記錄期，我們產生的[編纂][編纂]港元已於我們2019財年的合併損益表及其他全面收益表中確認及已於2019年12月31日合併財務狀況表中確認為預付款項的[編纂]港元均入賬列為自[編纂]後的權益中扣除。於往績記錄期後，我們預期於[編纂]完成前後產生[編纂][編纂]港元，其中(i)[編纂]港元預計將於截至2020年12月31日止年度的合併損益表及其他全面收益表中確認為開支；及(ii)[編纂]港元預計將根據相關會計準則入賬列為自[編纂]後的權益中扣除。



## 財務資料

董事謹此強調，上文所述的[編纂]屬現時估計，作參考用途，而將予確認的實際金額須根據審核及彼時可變因素及假設變動而作出調整。有意[編纂]務請留意，本集團截至2020年12月31日止年度的財務表現或會受到上述[編纂]的影響。

### 可供分派儲備

於2019年12月31日，本公司可供分派予股東的可供分派儲備為53.3百萬港元。

### 股息及股息政策

於往績記錄期，我們並未向股東宣派及／或派付任何股息。於[編纂]，我們宣派股息[110.0]百萬港元。該等股息付款預期將於[編纂]前作出，主要方式為抵銷應收一名董事及Cargo Sevices Group款項。董事已考慮多項因素，如現有股東有權享有我們的儲備。董事認為，宣派股息屬公平合理，並符合本公司及股東的整體最佳利益。

我們過去的派息記錄或不能用作參考或釐定未來我們可能宣派或派付的股息水平基準。

宣派股息由董事會酌情決定，並須取得股東批准。本公司將為股東帶來穩定及可持續回報視作為我們的目標。於決定是否建議派付股息及釐定股息金額時，董事將考慮我們的營運與盈利、資本要求及盈餘、整體財務狀況、合約限制、資本開支及未來發展需要、股東利益及彼等當時可能認為相關的其他因素。股息的任何宣派與派付及金額將受以下條文所規限：(i)細則，其規定我們可於股東大會上宣派股息，但宣派的股息不得超過董事會建議金額，及(ii)開曼群島適用法律，其規定股息可自一間公司的利潤或其股份溢價賬的進賬款項派付，且除非本公司於緊隨股息派付日期後有能力償還其於日常業務過程中到期的債務，否則不得自股份溢價賬派付任何股息。任何未來股息宣派可能或可能不反映本集團以往股息宣派，且將由董事全權酌情決定。董事會將持續不時審閱本公司股息政策且概無保證股息會在任何既定期間以任何具體金額派付。

任何未於既定年份不可分派的可供分派溢利將予保留且可供往後年度作分派之用。

## 財務資料

### 未經審核備考經調整合併有形資產淨值

有關詳情，請參閱本文件附錄二「未經審核備考財務資料」一節。

### 近期發展及無重大不利變動

名為COVID-19的肺炎類疾病爆發，其已於全球傳播。於2020年1月31日，世界衛生組織宣佈COVID-19的爆發為國際關注的突發公共衛生事件並隨後於2020年3月11日將COVID-19定為大流行病，但世界衛生組織基於現有信息並未建議任何旅行或貿易限制。於最後實際可行日期，多個國家及地區已採取措施控制此次疫情，包括但不限於封鎖城市、關閉公共場所、限制公共活動及外國遊客旅行禁令。

根據灼識諮詢報告，COVID-19於全球的爆發有可能對全球空運代理行業造成不利影響，乃由於：(i)全球消費者信心下降，對消費及貨運代理服務需求產生負面影響；(ii)封鎖城市及檢疫政策限制了勞動力流動而造成的空運代理及物流行業的勞工供應減少；(iii)高端時尚品牌不得不關閉於意大利及法國的數家工廠而造成的貨運代理服務需求減少；及(iv)季節性產品及假日相關消費減少可能會減少空運代理服務的需求。

於COVID-19爆發之後，我們的辦事處一直密切監控相關政府機關發佈的措施及指引，調整了運營計劃及貫徹靈活的工作安排，尤其是在中國、香港及意大利。於2020年2月，我們於中國的營運中斷，乃由於(其中包括)中國政府施行措施抗擊COVID-19於中國的爆發，包括但不限於臨時中止上海及廣東省的工作、延長農曆新年假期、限制每日每戶離家人數及次數等。因為疫情爆發，我們實施彈性的工作安排，因此我們於香港的營運亦受到影響。隨著中國及政府所採取的措施減緩了病毒傳播速度，我們在中國的營運已於最後實際可行日期恢復。然而，自2020年3月以來，COVID-19疫情於歐洲(包括意大利在內)持續惡化。意大利政府已加強全國範圍內的封鎖，限制公民的行動及活動，並下令所有非必要商鋪及服務暫停營業。我們已安排於意大利的一組辦事處員工在家辦公。儘管貨運代理行業不受意大利的封鎖所限且我們於意大利的配送中心於最後實際可行日期仍在運作。多個國家及地區政府實施的封鎖及限制亦使貨艙供應及直接客戶的供應鏈中斷，且因此減少了對我們貨運代理服務及配送及物流服務的供應及整體需求。由於前述

## 財務資料

不利影響，雖然通過下文說明的若干措施減輕，尤其是於此特殊期間向客戶就衛生用品提供緊急空運代理服務，根據截至2020年2月29日止兩個月的未經審核綜合財務報表及目前我們可得的資料，我們截至2020年3月31日止三個月之收益較2019年同期略微下降。

考慮到COVID-19的最新全球發展及盡量降低COVID-19爆發的影響，我們已實施緊急計劃，有關於工作場所安排、工作時間安排及預防措施。基於當前可用信息，董事已就COVID-19對我們經營的影響進行全面審查。就董事所深知、盡悉及確信，董事認為COVID-19預計不會給我們的經營帶來永久中斷或影響，原因如下：

1. **季節性。**根據灼識諮詢報告，貨運代理行業受季節性所限且整個行業於上半年接獲的訂單較少，而下半年較多。儘管2020年第一季度的貨運代理業務或會受到COVID-19爆發的影響，惟疫情可於2020年上半年遏制，董事認為疫情爆發對截至2020年12月31日止年度的財務表現之影響並不重大，乃由於每年的上半年通常為淡季。鑒於行業的一般季節性及我們於往績記錄期的財務表現趨勢，預期於2020年下半年我們的業務會出現反彈(假設於2020年上半年疫情得到控制)。
2. **透過我們於多個城市及國家之地理覆蓋實現多元化。**於最後實際可行日期，我們於八個國家及地區(包括香港、上海、廣州、台北、東京、首爾、巴黎及基亞索)的13個城市運營當地辦事處。於往績記錄期，我們與覆蓋全球100多個國家的100多個貨運代理業務合作夥伴網絡合作。儘管由於COVID-19，我們在中國及意大利的辦事處不得不分別自2020年1月底及3月起調整運營時間表，但我們於中國的業務已於最後實際可行日期恢復。董事相信，倘我們設有據點的地區受到封鎖、旅行禁令或限制，則我們可以憑藉我們在各市場的地理覆蓋範圍及分佈來分散我們的經營風險，並容許我們繼續向客戶提供服務。

## 財務資料

3. **我們使用的設備及信息技術系統降低了僱員因勞動密集型經營模式於工作中感染的風險。**我們於中國的主業務位於上海，我們於上海運營的半自動配送中心面積逾90,000平方英尺並配備傳送帶。該等傳送帶連同信息技術系統已幫助減少僱員工作時的感染風險。董事亦確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團並無面臨且預期將不會面臨任何勞工短缺或勞動密集的服務供應中斷。
  
4. **我們已抓住於特殊期間就衛生用品向客戶提供緊急空運代理服務的機會及發展新客戶且並無跡象表明我們的業務將受到永久重大不利影響。**利用我們與供應商穩健的業務關係，我們有能力向直接客戶（尤其是高端時尚產品行業客戶）提供緊急空運代理服務以運輸衛生產品（包括口罩及消毒劑），於2020年1月及至3月為自海外運往中國及香港，而於2020年3月為自中國及香港運往歐洲。該等機遇使得我們進一步加強與該等客戶的關係。此外，鑒於我們提供該等緊急空運代理服務的表現，新客戶於2020年2月開始委聘我們提供緊急空運代理服務。由於上述空運代理服務屬緊急提供，我們會以較高的費率（導致毛利率較高）就該等服務收取費用。我們相信緊急服務較高的毛利率將有助於彌補因貨運代理服務及配送及物流服務的需求減少而導致的正常業務經營的虧損。

此外，董事認為COVID-19於中國的爆發有所減緩或會推動對我們空運代理服務的需求，乃由於(i)客戶可能需要將彼等的託運貨物自中國緊急空運（我們將以較高費率收取費用）至歐洲，反之亦然，從而彌補COVID-19爆發造成的中斷及遲延；及(ii)海運代理服務的客戶可能需要為託運貨物安排空運代理服務運輸以替代海運，從而避免進一步遲延。

此外，根據灼識諮詢報告，消費市場將於疫情得到有效控制後反彈，而COVID-19的爆發影響或會由高端時尚產品的線上銷售增加（其預計將一定程度彌補線下銷售虧損）而降低。

## 財務資料

經計及我們於此特殊期間抓住商機的能力及疫情於中國的減緩，連同上文披露的季節性因素以及我們擴大B2C服務的業務策略，董事相信概無跡象表明COVID-19爆發會對我們的業務造成永久重大不利影響。

5. **我們亦實施應急計劃以應對COVID-19。**我們目前於不同司法權區的辦事處採取靈活的工作場地安排（根據僱員的職能及所在職位遠程或現場使用防護面具及衛生措施）及靈活的工作時間安排，以降低工作時僱員之間感染的風險並減少其對我們運營產生的不利影響。根據不同辦事處的需求，我們已為我們的僱員採購了口罩、手套及衛生用品。據董事的評估，於2020年，我們可能為我們的僱員購買口罩及衛生產品產生約0.3百萬港元的成本。為降低由於貨運代理業務合作夥伴的缺失而導致業務中斷的風險，我們與其保持緊密聯繫，且董事相信，由於我們貨運代理業務合作夥伴的密集網絡，倘其中任何一個不能履行其義務，我們可較為容易地在交易中找到替代貨運代理業務合作夥伴。此外，隨著COVID-19爆發之發展，我們亦可能會調整配送中心工作員工數量，並可能與房東協商調整我們租賃租金。

儘管上述分析及預期乃基於董事所深知及確信及彼等可得的現有資料作出，但COVID-19的爆發已於2020年第一季度影響本集團。長期影響仍將受限於COVID-19的爆發進一步發展及政府建議、禁令及／或限制。因此，在現階段判斷目前是否會對本集團的經營產生長期或永久影響尚為時過早。董事將繼續評估COVID-19對本集團經營及財務表現的影響並將密切監視本集團的風險敞口及有關流行病的不確定因素。我們將採取適當必要措施並於必要時告知股東及潛在[編纂]。有關進一步詳情，請參閱本文件「風險因素－與我們的業務有關的風險－本集團的業務可能會受到COVID-19爆發的影響」一段。

除上文所披露者外及有關[編纂]的[編纂]，董事確認，自2019年12月31日起（即截至該日期我們的最新經審核合併財務報表根據本文件附錄一所載之資料編製）及直至本文件日期，本集團的貿易、運營及財務狀況或前景並無重大不利變動。

---

## 財務資料

---

### 上市規則第13章規定之披露

根據上市規則第13.18條，倘發行人或其任何附屬公司訂立貸款協議，而該協議包括對任何控股股東施加特定的履約義務，如維持發行人股本的特定最低持股量的規定，則將會產生一般披露責任。

本節上文「債務及或然負債」一段所述的若干銀行融資(總額為64.0#百萬港元，其須接受不時的有關銀行定期審核)包括之條件為(其中包括)劉先生(我們的控股股東之一及非執行董事)應繼續為唯一最大股東且維持其對本公司、CS空運及CN物流香港的管理控制權。其將構成本集團根據上市規則第13.18條訂立之貸款協議項下控股股東之特定表現。

除上文所披露者外，董事確認，於最後實際可行日期概無須於[編纂]後須根據上市規則第13.13條至13.19條作出披露規定之情況。