

## 未來計劃及所得款項用途

### 業務策略

我們的策略為進一步鞏固我們於香港海事建築工程行業中的市場地位，透過：

(i) 進一步發展我們的實力及能力，尤其是於海事建築工程方面，並透過擴展至提供一般填海工程及填海後海港工程，透過購置海事建築工程使用的不同種類的船隻逐步擴大我們的市場份額，我們亦已於二零一九年十月獲納入為認可公共工程承建商名冊海港工程類別乙組(試用期)中的認可承建商，使本集團能夠投標最高達3億港元的香港工程的公共工程合約，從而使我們能夠應付業務發展，鞏固我們在海事建築工程行業中的地位，並提升我們施工的整體效率、產能及技術能力，以及滿足客戶不同需求及要求的能力。根據益普索報告，二零一九年香港海事建築工程行業的估計總產值約為244億港元，並將於二零二零年增加至約253億港元，於二零二三年減少至約93億港元，於二零二六年回升至約219億港元，而根據可獲得的資料及無不能預料的情況下，益普索報告預計，從二零二三年起，海事建築工程行業將會有足夠需求；(ii) 購置額外的船隻，如非自航駁船、拖船、平頂駁船、客船及工作船以及地盤設備，以補充我們的現有船隊，並加強我們在海事建築工程行業的地位；及(iii) 我們有意於未來實施更多海事建築工程及其他土木工程，故須透過僱用(其中包括)具備合適知識及經驗的額外管理人員負責監督及管理我們的項目，以提升我們的人力資源。有關業務策略之詳情，請參閱本文件「業務－業務策略」一段。

### 所得款項用途

下表載列我們將收取的[編纂]估計所得款項淨額(扣除相關[編纂]費用及與[編纂]有關的估計開支後)：

百萬港元

假設[編纂]為[編纂]港元(即[編纂]範圍的最高價)	[編纂]
假設[編纂]為[編纂]港元(即[編纂]範圍的中位數)	[編纂]
假設[編纂]為[編纂]港元(即[編纂]範圍的最低價)	[編纂]

## 未來計劃及所得款項用途

假設每股 [ 編纂 ] 之 [ 編纂 ] 為 [ 編纂 ] 港元 (即 [ 編纂 ] 範圍每股 [ 編纂 ] [ 編纂 ] 港元至 [ 編纂 ] 港元之中位數)，則 [ 編纂 ] 所得款項淨額 (扣除相關 [ 編纂 ] 費用及與 [ 編纂 ] 有關的估計開支後) 估計約為 [ 編纂 ] 港元。董事擬將該等所得款項用於以下用途：

- 於 [ 編纂 ] 後截至二零二一年五月三十一日止年度，約 [ 編纂 ] 港元 (或 [ 編纂 ] 所得款項約 [ 編纂 ]) 用於擴大 (其中包括) 潛在海事建築工程的船隊及地盤設備，其明細載列如下：

船隻種類 (概約容量)	功能	船隻數量	佔所得款項	
			預計成本 (千港元)	淨額百分比 (%)
非自航駁船 (起重能力2,500噸) (附註1)	將貨物、貨櫃或物料運輸/卸載/裝載至 停泊船隻或將其自停泊船隻運出	1	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
平頂駁船 (起重能力3,000噸) (附註2)	將貨物、貨櫃或物料運輸/卸載/裝載至 停泊船隻或將其自停泊船隻運出	2	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
客船 (最多可載99人) (附註1)	為乘客來往各地提供運輸服務	1	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
拖船 (800馬力至855馬力) (附註3)	由直接接觸或拖纜推動或拖拉的方式操縱 其他船隻	2	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
工作船 (30噸) (附註1)	(i) 牽引特別用途船隻進行填海工程；(ii) 在 繫泊過程中協助船隻；(iii) 收集水樣進行測 試；及(iv) 從本地水域清除海洋廢物	1	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
<b>總計</b>		<b>7</b>	<b>[ 編纂 ]</b>	<b>[ 編纂 ]</b>
地盤設備種類 (概約容量，倘適用) (附註4)	功能	地盤設備 數量	預計成本 (千港元)	佔所得款項 淨額百分比 (%)
挖掘機 (30噸)	挖掘景觀區域及移動大量泥土	3	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
挖掘機 (50噸)		3	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
安裝在駁船的挖掘機 (30噸)		2	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
液壓錘	用於拆除結構並將岩石碎成小塊	6	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
<b>總計</b>		<b>14</b>	<b>[ 編纂 ]</b>	<b>[ 編纂 ]</b>

附註：

- 於往績記錄期間，這類船隻曾用於 (其中包括) 海事建築工程的工程項目006、017及018。

---

## 未來計劃及所得款項用途

---

2. 於往績記錄期間，這類船隻曾用於（其中包括）海事建築工程的工程項目014、027及029。
3. 於往績記錄期間，這類船隻曾用於（其中包括）海事建築工程的工程項目006、017及027。
4. 於往績記錄期間，這類地盤設備曾用於（其中包括）海事建築工程的工程項目017及028。

於往績記錄期間，本集團以**[編纂]**所得款項淨額擬購置的各類型船隻及地盤設備已用於我們的海事建築工程。

有關本集團利用**[編纂]**所得款項淨額擬購置的各類型船隻及地盤設備的功能之詳情，請參閱上表。

### 於往績記錄期間後的潛在項目

海事建築或其他土木工程項目的投標/報價（已提交惟結果待定）及收到投標/報價邀請並將提交的估計投標總額約為609.7百萬港元，(i)當中約349.7百萬港元來自已提交的十二個海事建築或其他土木工程項目投標/報價，於最後實際可行日期其結果仍然待定，及(ii)餘下金額則來自三個海事建築工程或其他土木工程項目的投標/報價/公開投標邀請。本集團預期於二零二零年下半年或前後提交該等投標/報價/公開投標。上述所有投標/報價及投標/報價/公開投標邀請，均為初始合約金額超過5百萬港元的項目（即大型項目）。進一步詳情，請參閱下文「**[編纂]**原因—對主要業務的持續需求」一段。

## 未來計劃及所得款項用途

### 所擁有及擬購置的船隻及地盤設備主要種類之概述

下表概述(i)本集團於最後實際可行日期擁有；及(ii)建議運用[編纂]所得款項淨額購置的船隻及地盤設備主要種類：

船隻及地盤設備種類	本集團於最後 實際可行日期 所擁有的船隻/ 地盤設備數量	運用[編纂] 所得款項淨額 購置的船隻/ 地盤設備數量
<b>船隻</b>		
工作船	1	1
特別用途船隻	6	—
非自航駁船	1	1
平頂駁船	—	2
客船	—	1
拖船	1	2
多用途船隻	1	—
<b>地盤設備(附註)</b>		
挖掘機(30噸)	—	3
挖掘機(50噸)	2	3
安裝在駁船的挖掘機(30噸)	—	2
液壓錘	—	6

附註：上表載列的地盤設備主要集中於擬購置的地盤設備，且並不代表本集團於最後實際可行日期所擁有的地盤設備的完整清單。

誠如上表所載，除工作船、非自航駁船、拖船及挖掘機(50噸)外，本集團並無擁有於最後實際可行日期以[編纂]所得款項淨額擬購置的船隻及/或地盤設備種類及體積。對相關成本的進一步分析及利益分析載列如下。

## 未來計劃及所得款項用途

### 購置與租賃船隻及租用地盤設備對比的成本及利益分析

董事認為，與租賃船隻及／或租用地盤設備相比，運用[編纂]所得款項淨額購置船隻及地盤設備較符合本集團的利益。下表載列(i)建議購置產生的額外年度開支，即(a)船隻及地盤設備基於直線法估計可使用年期分別為10年及5年的折舊費用；及(b)相關維修及保養的估計金額，以及船隻及地盤設備的其他相關費用；及(ii)根據所購船隻及地盤現場設備的數量及類型租賃／租用的年度成本的比較：

	概約年度擁有成本				總計 千港元	租賃/ 租用的概約 年度成本 <sup>(附註3)</sup> 千港元
	折舊 (A) <sup>(附註1)</sup> 千港元	維修及保養 (B) <sup>(附註2)</sup> 千港元	保險和測量及 牌照和費用 (C) 千港元	船員薪金 (D) 千港元		
船隻	4,620	2,680	2,823	6,216	16,338	23,136
地盤設備	4,360	1,610	155	-	6,125	10,146

附註：

1. 基於船隻及地盤設備分別10年及五年的估計可使用年期。
2. 基於本集團產生的開支及／或對擬購置船隻和地盤設備的類型、大小和規格之估計。
3. 基於本集團產生的開支及／或從第三方取得的報價。

根據上表所載的分析，租賃及租用的概約年度成本高於折舊、維修及保養以及其他相關成本的概約擁有成本。據此，本集團購置較租賃及租用船隻及地盤設備更為經濟。此外，本集團認為擁有船隻及地盤設備相比租賃及租用具有以下好處，包括(i)更高的營運靈活性；(ii)更佳的船隻及地盤設備管理；(iii)減少對外部人士的依賴；(iv)減少未能及時或根本無法以預算成本租賃及租用船隻／地盤設備的風險；及(v)更佳的項目成本管理。

## 未來計劃及所得款項用途

建議擴充船隊的預期回收期如下：

	年數 (附註1)
非自航駁船	3.8
平頂駁船 (附註2)	4.9
客船	3.3
拖船	4.1
工作船	2.6

附註：

- (1) 預期投資回收期指自購置之日起，歸屬於所涉船隻累計經調整利息、稅項、折舊及攤銷前盈利（「利息、稅項、折舊及攤銷前盈利」）相等於其購置成本的所需時間，各船隻種類利息、稅項、折舊及攤銷前盈利按（其中包括）本集團所涉船隻100%使用率估算，乃基於(i)於往績記錄期間，所涉船隻歷史租用費率（不包括或會扭曲預期投資回收期計算的歷史租用安排，例如倘本集團船舶租用安排按小時收費，租用費率將明顯高於按月收費）；減(ii)估計相關成本，例如維修保養費用、保險費用、測量費用、牌照費用以及船員薪金（如適用）。務請注意，預期投資回收期乃為估計，實際船隻投資回收期或因（其中包括）實際使用率及／或租用費率及基準而有出入（如適用）。
  - (2) 鑒於(i)本集團於往績記錄期並未擁有平頂駁船；及(ii)本集團擁有的平頂駁船及特別用途船隻（廣義來說）基本功能相似，計算平頂駁船預期投資回收期乃基於本集團於往績記錄期間的特別用途船舶租用安排。
- 於[編纂]後截至二零二一年五月三十一日止年度及截至二零二二年五月三十一日止年度第一季度期間，約[編纂]港元（或[編纂]）所得款項淨額約[編纂]用於聘用額外35名全職員工，視乎當時能否以可接受條款聘請合適人員及新購置船隻的交付安排而定，以操作其中包括上文所述擬購置的額外船隻及地盤設備，包括(i)船員及其他海事建築工程員工；及(ii)地盤設備操作員：

職位	數目	優先考慮的 經驗及資格	預計 總薪金 (概約千港元)	佔所得款項 淨額百分比 (%)
<b>船員及其他海事建築工程員工</b>				
船長	8	– 本地合格證明書—船長 (一級)	[編纂]	[編纂]
		– 超過十年海事工程經驗		
輪機操作員	8	– 本地合格證明書—船長 (二級)	[編纂]	[編纂]
		– 超過十年海事工程經驗		
技術支援人員	1	– 電業工程人員註冊證明 書(A級)	[編纂]	[編纂]
		– 超過十年海事工程經驗		
甲板部船員	10	– 超過五年海事工程經驗	[編纂]	[編纂]
<b>地盤設備操作員</b>				
挖泥機操作員	8	– 負荷物移動機械操作員 資歷證明測試(挖掘機)	[編纂]	[編纂]
		– 超過五年相關經驗		
總計	<u>35</u>		<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>

## 未來計劃及所得款項用途

- 為透過於二零一九年十月獲納入為認可公共工程承建商名冊海港工程類別乙組(試用期)中的認可承建商，以及擴展至提供一般填海工程(例如深層水泥拌合法)而進一步擴展本集團的現有業務，[編纂]後，約[編纂]港元(或[編纂]所得款項淨額約[編纂])將用於截至二零二一年五月三十一日止年度聘用額外7名全職員工，視乎當時能否以可接受條款聘請合適人員而定，包括1名商業主管，2名項目經理、2名監督管工、1名安全主任、1名支援人員及相關成本。下表載列將以[編纂]所得款項淨額聘用的額外員工的優先考慮的資格、經驗及薪酬：

職位	數目	優先考慮的 經驗及資格	預計總薪金 (概約千港元)	佔所得款項 淨額百分比 (%)
商業主管	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 大學學位或相關學科同等學術背景</li> <li>— 土木工程或相關學科的專業資格</li> <li>— 於招標及工料測量或相關工作方面擁有約十年經驗</li> </ul>	[編纂]	[編纂]
填海及土木工程 項目經理	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 大學學位或相關學科同等學術背景</li> <li>— 土木工程或相關學科的專業資格</li> <li>— 擁有最少五年相關土木工程經驗</li> </ul>	[編纂]	[編纂]
監督管工	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 擁有超過十年相關地盤經驗</li> </ul>	[編纂]	[編纂]
安全主任	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 相關學科的相關專業資格或學術背景</li> <li>— 擁有超過五年安全相關工作經驗</li> <li>— 為勞工處註冊安全主任</li> </ul>	[編纂]	[編纂]
支援人員	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 擁有超過三年相關工作經驗</li> </ul>	[編纂]	[編纂]
總計	<u>7</u>		<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>

## 未來計劃及所得款項用途

- 約 [ 編纂 ] 港元 (或 [ 編纂 ] 所得款項淨額約 [ 編纂 ]) 用於 [ 編纂 ] 後截至二零二一年五月三十一日止年度就新及／或現有客戶的潛在海事建築或其他土木工程獲取履約保證金及／或投標訂金；及
- 約 [ 編纂 ] 港元 (或 [ 編纂 ] 所得款項淨額約 [ 編纂 ]) 用作本集團的日常營運資金。

與 [ 編纂 ] 範圍的中位數相比，倘 [ 編纂 ] 釐定於最高價或最低價 (即每股 [ 編纂 ] [ 編纂 ] 港元及 [ 編纂 ] 港元)，則 [ 編纂 ] 所得款項淨額將分別增加或減少約 11.0 百萬港元，而上述 [ 編纂 ] 所得款項淨額的分配將按比例調整。

### 實施計劃

下表載列自 [ 編纂 ] 至二零二一年及二零二二年五月三十一日 (包括該日) 止實施計劃的摘要：

	所得款項用途 (百萬港元)	所得款項淨額 百分比 (%)
• 擴大船隊及地盤設備	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
• 聘用額外全職員工操作將購置的額外船隻及地盤設備	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
• 為獲納入為認可公共工程承建商名冊海港工程類別乙組 (試用期) 中的認可承建商以拓展本集團現有業務而聘用額外全職員工	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
• 就新及／或現有客戶的潛在海事建築或其他土木工程獲取履約保證金及／或投標訂金	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
• 日常營運資金	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]
總計	[ 編纂 ]	[ 編纂 ]

## 未來計劃及所得款項用途

自 [ 編纂 ] 起至二零二一年五月三十一日

業務策略	實施計劃	所得款項用途 (百萬港元)
擴大船隊及地盤設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>購置一艘非自航駁船<sup>(附註1)</sup>、兩艘平頂駁船、一艘客用船、兩艘拖船及一艘工作船</li> <li>購置六台挖掘機(30噸)、三台挖掘機(50噸)及三個液壓錘</li> </ul>	[ 編纂 ]
聘用額外全職員工操作將購置的額外船隻及地盤設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>聘請六名船長、六名輪機操作員、一名技術支援、八名甲板部船員及八名挖掘機操作員</li> </ul>	[ 編纂 ]
為獲納入為認可公共工程承建商名冊海港工程類別乙組(試用期)中的認可承建商以拓展本集團現有業務而聘用額外全職員工	<ul style="list-style-type: none"> <li>聘請一名商務主管、兩名項目經理、兩名監督管工、一名安全主任及一名支援人員</li> </ul>	[ 編纂 ]
就新及／或現有客戶的潛在海事建築或其他土木工程獲取履約保證金及／或投標訂金	<ul style="list-style-type: none"> <li>取得履約保證金及／或投標訂金</li> </ul>	[ 編纂 ]

自二零二一年六月一日起至二零二二年五月三十一日

業務策略	實施計劃	所得款項用途 (百萬港元)
聘用額外全職員工操作將購置的額外船隻及地盤設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>聘請兩名船長、兩名輪機操作員、兩名甲板部船員</li> </ul>	[ 編纂 ]

### [ 編纂 ] 理由

如益普索報告載列，過往的項目經驗及可靠的往績記錄是填海工程招標過程中的重要評估標準。鑒於填海工程的總產值相對穩定，可證明二零一七年前大型項目相對較少，董事認為，鑒於我們以海事建築工程分包商的身份參與六份涉及三跑道系統填海工程合約的其中五份，其他本地分包商難以積累足夠的工作經驗及工作參考以與本集團競爭。在競爭招標後，我們獲五名不同的信譽良好的總承建商(包括合營企業及上市集團成員的承建商)授予上述五份涉及三跑道系統填海工程的合約的工程。於往績記錄期間，自上述五份合約產生的十份分包合約已告完成。

---

## 未來計劃及所得款項用途

---

該等經驗加上我們的自有船隻及地盤設備使我們處於獨特地位，以發展及擴大我們的市場份額，從而把握與填海及非填海海事建築工程相關的新機遇。董事認為，本公司於往績記錄期間取得的財務表現令人滿意，主要由於我們的往績記錄及已完成的填海項目，本集團亦已展示其可擴大於香港非填海海事建築工程行業的市場份額之能力。儘管二零一九年至二零二四年香港海事建築工程總產值顯著下跌（已計及大嶼山即將開展項目的延遲），香港非填海海事建築工程行業總產值於同期（即二零一九年至二零二四年）維持相對穩定。此外，益普索預測香港海事建築工程行業總產值將於二零二六年回復至約219億港元，而二零一九年的總產值則為約244億港元。有關進一步詳情，請參閱本文件「行業概覽」一節。鑒於若干項目即將展開，**[編纂]**將為我們提供擴大市場份額所需的資金，倘缺乏該等**[編纂]**所得資金，尤其是擬用於擴充我們的船隊及地盤設備，以及招聘人員操作這些船隻及設備的部分，我們將須向供應商租賃船隻及租用地盤設備以滿足有關需求。因此，我們將會因可按可接受條款及時間租賃／租用的船舶及地盤設備的供應而受到不明朗因素的影響，此將限制我們承接新大型項目的能力及管理無法控制的意外情況的靈活性，繼而可能導致標的項目長期延誤並局限了於船隻、地盤設備及／或人手方面的可動用資源，可能會對我們的其他項目造成連鎖不利影響。

基於前述各段所載的事實及事項，董事認為現時為申請**[編纂]**的適當時間，以(i)獲取額外資金支持業務增長以把握新機遇，尤其是填海工程行業中的新機遇；及(ii)為本集團提供集資平台，長遠而言將我們的產能擴展至其他一般填海工程，例如深層水泥拌合工程。為達致業務增長的目標，我們計劃動用部分所得款項購置新船隻及地盤設備，並加強人力資源，使我們能夠繼續作為分包商進行工程。此外，我們應於成功獲納入成為認可公共工程承建商名冊海港工程類別乙組（試用期）中的認可承建商後，作為總承建商尋求合適工程，該資格使本集團能夠投標最高達3億港元的公共工程合約，從而使我們能夠應付業務發展，鞏固我們在海事建築工程行業中的地位。

---

## 未來計劃及所得款項用途

---

### 對主要業務的持續需求

雖然於往績記錄期間完成的大部分項目與三跑道系統項目有關，惟考慮到下列因素及上述所披露的往績記錄後，董事認為，於三跑道系統項目完成後本集團的整體業務將可持續發展：

- (i) 於最後實際可行日期，本集團將確認的未償還的總合約價值約為425.0百萬港元，其中約223.7百萬港元、178.4百萬港元及22.9百萬港元分別來自海事建築工程、其他土木工程及船舶租賃安排。根據可獲得的資料及無不能預料情況下，上述已取得的合約工程及船隻租賃安排預期將於二零二零年七月至二零二二年五月期間完成；及
- (ii) 就海事建築工程或其他土木工程項目的投標／報價（已提交但仍在等候結果）及已收到招標邀請並將由我們提交的估計投標總額約為609.7百萬港元，其中約349.7百萬港元來自八個已提交但仍在等候結果的投標／報價，而餘下約260.0百萬港元則來自三個與海事建築工程或其他土木工程項目有關的投標／報價／公開招標邀請，其中本集團將提交投標／報價，以回應收到的邀請。上述投標／報價的預期投標結果介乎二零二零年第三季至二零二零年第四季，預期項目時限則介乎六個月至60個月。如上文所述，儘管於最後實際可行日期，我們已獲得本集團將確認未償還總合約價值約為425.0百萬港元的重大合約工程，本集團已在競爭及獲取二零二一年及二零二二年的額外合約工程。有關詳情，請參閱本文件「未來計劃及所得款項用途—於往績記錄期後的潛在項目」一段。

## 未來計劃及所得款項用途

下表載列(i)於最後實際可行日期，已提交但正等待結果的投標／報價／公開投標；及(ii)於最後實際可行日期根據收到的邀請將提交的投標／報價／公開投標的詳情：

### 於最後實際可行日期已提交並正等待結果的投標／報價

客戶	新／現有客戶	工程類別及範圍	投標結果的預計時間 (附註1)	預期項目時限 (附註2) (月)	估計初始合約金額 (百萬港元)	
1	一間於聯交所主板上市的公司之附屬公司，主要從事建築工程	新	海事建築工程－填海工程及其他土木工程－與新界食水過濾及配套设施有關的地盤平整工程	二零二零年第四季	60	92.8
2	LT Sambo Co., Ltd	現有	海事建築工程－與三跑道系統項目有關的海事打樁工程	二零二零年第三季(附註3)	16	15.2
3	客戶C	現有	於東九龍翠屏河的海事建築工程－打樁工程	二零二零年第三季	12	89.8
4	一家於聯交所主板上市的公司之香港附屬公司，主要業務為建築及土木工程	新	海事建築工程－海港工程	二零二零年第三季	6	15.7
5	一家於聯交所主板上市的公司之香港附屬公司，主要業務為建築工程	新	其他土木工程－挖掘及側向承托工程	二零二零年第三季	14	18.2
6	根據香港法例第483章機場管理局條例成立的法定機構及法團	新	海事建築工程－海港工程	二零二零年第三季	22	15.7
7	客戶C	現有	其他土木工程－箱形雨水渠及隔音屏牆基	二零二零年第四季	24	16.8
8	海事處	新	海事建築工程－提供水域繫泡及浮泡檢修服務	二零二零年第三季	36	85.6
<b>小計：</b>						<b>349.7</b>

## 未來計劃及所得款項用途

附註：

1. 投標／報價結果的估計日期為我們管理層根據於相關時間可得資料作出的估計，有關資料或會改變，取決於（其中包括）客戶的內部程序、實際項目進度表及／或進度，及其他外部因素。
2. 預期項目時限為我們管理層根據於相關時間可得資料作出的估計，有關資料或會改變，取決於（其中包括）客戶的內部程序、實際項目進度表及／或進度，及其他外部因素。
3. 於二零二零年一月，潛在客戶已要求提供更多資料。

### 根據收到的邀請將提交投標／報價

客戶	新／現有 客戶	工程類別及範圍	投標 結果的 預計時間 (附註1)	預計 開始日期 (附註1)	預期 項目 時限 (附註1) (月)	估計初始 合約金額 (附註2) (百萬港元)	
1	一間由(i)一間主要從事基礎建設建築、基礎建設設計及疏浚的中國公司，其股份於主板及上海證券交易所上市；(ii)一個於香港地下工程行業的土力工程承建商；及(ii) LT Sambo Co., Ltd. 組成的合營企業	新	海事建築工程及其他土木工程—地基下部結構工程	二零二零年第三季／二零二零年第四季	第三季／第四季	24	120.0
2	[一間主板上市公司的附屬公司，主要從事建築工程]	新	海事建築工程—疏浚及填充工程	二零二零年第三季	二零二零年第三季	12	60.0
3	一間在香港註冊成立的公司，主要從事海事建築活動、水務及土木工程合約提供的維修服務及建築工程	新	海事建築工程及其他土木工程—地基及挖掘及側向承托工程	二零二零年第三季	二零二零年第三季	20	80.0
<b>小計：</b>						<b>260.0</b>	

附註：

- (1) 為我們管理層根據投標／提交截止日期作出的估計。
- (2) 根據董事於相關時間所得資料，於最終確定投標／報價時可能不時出現變動。

---

## 未來計劃及所得款項用途

---

一般而言，有關項目的工程將於投標結果後三至四個月內展開。

- (iii) 本集團已於二零一九年十月獲納入為認可公共工程承建商名冊海港工程類別乙組（試用期）中的認可承建商。該資格讓本集團可競投(a)同一類別下任何數目的甲組合約；及(b)同一類別下任何數目的乙組合約，惟已持有的乙組合約及在同一類別下正在取得的乙組合約工程總值不超過300百萬港元，因此我們可進一步擴大我們的海事建築工程分部。根據發展局於二零一九年七月公佈的二零一九年第三季至二零二零年第二季工程招標預報，本集團於二零一九年十月獲納入為認可公共工程承建商名冊中海港工程類別的乙組（試用期）認可承建商後，本集團將合資格競投項目，包括（但不限於）三跑道系統項目下的人工魚礁試驗工程及水域繫泡及浮泡檢修工程（估計總成本高達約101.2百萬港元）。工程招標預報按季度，於每年一月、四月、七月及十月更新；
- (iv) 根據益普索報告，預計香港海事建築工程業於二零二零年的總產值估計約為253億港元，其中約32.8%預計為三跑道系統填海工程的海事建築工程，而其餘67.2%預計為非三跑道系統項目的海事建築工程。預計海事建築工程的總產值於二零二三年減少至約93億港元，並於二零二六年回升至約219億港元。自二零二二年起，所有海事建築工程全部由非三跑道系統項目產生。因此，本集團預料將繼續擴展海事建築工程至非三跑項目。於最後實際可行日期，我們在建中及已獲授但尚未動工的項目（非三跑道系統項目），當中包括十三個海事建築項目及其他土木工程項目；

根據益普索報告，預計於二零二三年填海工程的總產值主要來自主要的大型填海項目，包括東涌新市鎮項目、欣澳項目及小蠔灣項目。益普索報告亦列明，根據截至最後實際可行日期所得資料，除非出現無法預料的情況，(a)東涌新市鎮項目在建中，相關填海工程預計於二零二三年完成；(b)小蠔灣項目的技術可行性研究已於二零一五年七月展開，香港立法會對項目的有關撥款預計將於二零二零年左右完成；(c)龍鼓灘項目的技術可行性研究已於二零一五年十月展開，香港立法會對項目的有關撥款預計將於二

---

## 未來計劃及所得款項用途

---

零二零年左右完成；及(d)欣澳項目的技術可行性研究已展開，並已於二零一七年徵詢發展事務委員會，正在等候工務小組委員會支持。

除上述主要填海工程外，根據益普索報告，下列海事建築項目已在建中，毋須獲得香港立法會的撥款批准，即：(a)疏浚葵青貨櫃港池海床，估計項目規模約為4億港元；(b)啟德發展計劃一前跑道及南面停機坪發展項目的基礎建設工程，估計項目規模約為15億港元；(c)將軍澳跨灣連接路，估計項目規模約為56億港元；及(d)中九龍幹線一啟德西工程，估計項目規模約為62億港元。根據益普索報告，上述在建中項目的規模約為137億港元。

進一步詳情，請參閱本文件「行業概覽－香港海事建築工程行業概覽」及「行業概覽－香港填海工程行業概覽」兩節。

- (v) 根據益普索報告，我們來自填海工程的收益僅佔二零一八年香港填海工程行業估計總產值約1.1%，而截至二零一九年五月三十一日止年度我們來自海事建築工程的收益僅佔二零一九年香港海事建築工程行業總市場份額(按收益而言)的約0.7%，且鑒於我們的往績記錄及過往經驗，董事認為本集團有能力隨著時間的推移增加我們於該等行業的市場佔有率；
- (vi) 於二零一九年至二零二六年期間，香港船舶租賃服務的持續需求的估計總產值約為42億港元至46億港元。該等持續需求將由(其中包括)其他主要土木工程所帶動，例如T2主幹路、啟德發展計劃第四及第五期及將軍澳跨灣連接路建築工程，為本集團提供繼續拓展船舶租賃業務的機會；及
- (vii) 我們的業務策略之一是繼續競逐其他土木工程項目。香港土木工程的持續需求預計將於可預見未來持續增長，根據益普索報告估計總產值將由二零二零年約529億港元增加至二零二四年約629億港元，利用過往的經驗及憑藉可靠的往績記錄，將為本集團提供拓展機會。董事認為我們與目前於三跑道系統相關項目工作的主要工程承建商建立了良好工作關係，及成功地完成工程，令該等總承建商及其僱主，即機場管理局，對項目感到滿意。

---

## 未來計劃及所得款項用途

---

由於該等主要工程承建商亦有從事香港其他土木工程，而其中一名承建商為土木工程行業的主要參與者。董事認為未來的招標／報價過程中將考慮我們過往的工作經驗，本集團將在未來三跑道系統項目發展下其他土木工程以及香港其他主要土木工程處於有利位置。

考慮到上文所述，尤其是(i)於最後實際可行日期的積壓項目；(ii)我們已提交並正等待結果的投標及根據收到的邀請將提交投標表明對我們服務的持續需求；(iii)本集團成為認可公共工程承建商名冊海港工程類別乙組(試用期)下的認可承建商後，有資格投標額外項目；及(iv)填海海事建築工程行業總產值的暫時性大幅波動為行業常態，其可能暫時影響本集團財務表現，但不會對本集團長期業務可持續性產生永久重大不利影響，原因為本集團業務可憑非填海海事建築工程維持，並進一步由本集團其他現有收入來源支持，如上述定性及定量分析所證明，我們認為本集團於可預見未來將不會出現業務可持續性問題。

此外，董事相信[編纂]將有助我們實施策略，並將進一步鞏固我們於香港海事建築工程行業的市場地位及市場份額，原因如下。

### *提升於業務持份者之間的企業形象、品牌知名度及競爭力以把握潛在業務機遇*

於往績記錄期間，部份五大客戶於香港或海外上市或為上市集團的成員，董事相信，[編纂]將提升我們的企業形象及品牌知名度，並有助本集團獲得與上述主要客戶相若的地位。[編纂]亦將成為我們過往良好往績記錄的參考及保證。

據此，董事認為[編纂]可增強我們於競爭對手中的競爭力。客戶傾向優先考慮具有公眾上市地位、聲譽良好、財務披露及監管指引的承建商。董事相信，我們將能夠維持競爭力，並於投標過程中自其他私人公司競爭對手中脫穎而出，從而提高我們取得大型項目的成功率。

董事亦相信公眾可獲取本集團企業及財務資料將增加我們的供應商及分包商對本集團的信心，進而將提升本集團於我們的供應商及分包商的信譽。

---

## 未來計劃及所得款項用途

---

### 為本集團提供籌資平台

**[編纂]**為本公司提供集資平台，以擴展至新填海業務範疇。根據益普索報告，本公司乃為數不多的香港承建商之一，曾於二零一二年參與香港首次深層水泥拌合法試驗工作，近期則為作為三跑道系統項目的一部分而現正施工的深層水泥拌合法工程提供支援服務。因此，即使具備技術知識，我們亦無法在海事工程行業爭取更大的市場份額。而**[編纂]**將為本公司提供進入資本市場進一步融資的機會，以支持進一步擴展新填海業務範疇。

儘管本集團於往績記錄期間可使用內部產生資金及銀行借款維持我們的業務，且過往於銀行貸款到期時能夠償還，**[編纂]**將為本集團提供股權融資的選擇，尤其是在**[編纂]**後，以應付上文所述本集團進一步的業務發展及／或海事建築工程技術發展的資金需求，而此與銀行或金融機構的債務融資相比將紓緩現金流壓力，誠如上文所述，一般而言，銀行或金融機構的債務融資一般需要抵押品，例如本集團及／或控股股東的現金存款、物業及／或個人擔保作為銀行借款的擔保，此將增加我們對控股股東的依賴及對我們的流動資金產生負面影響。另一方面，董事認為，作為一組私營公司，於沒有**[編纂]**地位的情況下，就現有財務狀況而言，本集團難以於控股股東未有提供擔保的情況下，以具競爭力的利率獲得重大額外銀行借款。