

業 務

業務概覽

我們成立於1995年，是新加坡成熟的物流服務供應商，為客戶提供貨車運輸、貨運代理和增值運輸服務。貨車運輸服務指港口與客戶指定提貨及／或交貨地點之間的貨物(主要為集裝箱)拖運。貨運代理服務指我們為客戶組織送運以使彼等將貨物從來源地送抵分發最終地點的一站式方案。增值運輸服務指露天倉儲服務、裝箱與卸貨服務及貨物(主要為集裝箱)在物流堆場與客戶指定提貨及／或交貨地點之間的貨車運輸服務。根據智匯報告，我們在新加坡物流業貨車運輸、貨運代理及一般倉儲領域的中等規模分部(公司的車隊規模為20至79部原動機)中排行第三，按收入計於2019年分別佔該中等規模分部及新加坡物流業整個貨車運輸、貨運代理及一般倉儲分部的市場份額約1.7%至2.4%及0.49%至0.50%。

我們作為綜合物流解決方案供應商已建立信譽，並配備了車隊、三個物流堆場和經驗豐富的管理團隊。於最後實際可行日期，我們共有144名僱員，當中52名乃支援我們車隊的運輸(司機)，車隊包括56部原動機、500部拖車和三部平板貨車，機器包括兩部正面起重機和兩部鏟車，該等機器為自置或透過分期付款出資。根據我們的能力並為了提高服務的靈活性和成本效益，我們聘用分包商處理某些貨車運輸服務。

於最後實際可行日期，我們正在營運三個約38,240平方米的物流堆場，以提供我們的露天倉儲服務作為增值運輸服務的一環。

根據智匯報告，新加坡正鼓勵醫療科學、金融服務等領域的經濟多元化，以吸引投資並提升區域競爭力。隨著該等行業發展，對商品和相關服務的需求將同時增加，從而為「支援行業」之行業(如運輸和儲存行業)創造機會。隨著新加坡政府不斷建構和發展推動該等新工業區的計劃，將令機會處處。貨車運輸、貨運代理及倉儲服務的需求受到當地人口對貨物及服務(個人消費)之需求的影響，此種需求取決於人口增長及經濟(國內生產總值)。預期新加坡人口將於2019年至2024年以0.7%的估計複合年增長率由2019年的5.7百萬人增加至2024年的逾5.9百萬人。新加坡作為主要船運樞紐，亦意味著其於處理進出該地區的貨物方面已扮演著重要角色。新加坡政府增強物流行業的努力及未來的大士港碼頭將提升新加坡的競爭力，並鞏固其船運樞紐的地位。因此我們的董事相信，我們有能力捉緊運輸和儲存服務行業的發展機遇，並將受益於新加坡物流行業現有客戶和未來客戶對我們服務需求的不斷增長。

業 務

此外，根據智匯報告，新加坡政府制定了各種政策，以加強該國作為全球和區域物流中心中的地位。該等政策包括以下內容：(i) 物流業轉型圖，其概述物流業關鍵轉型領域，旨在提升行業價值；(ii) 由新加坡資訊通訊發展管理局開發的加強版物流業數字化藍圖，旨在促進業務流程的數碼化，以提高全行業的生產力和創新能力；及(iii) 物流技能框架，這是由包括新加坡 SkillsFuture、新加坡勞動力局和新加坡經濟發展局等政府機構構想並共同發起，並確定物流業內的工作職責、職業發展與技能提升培訓計劃。

截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，我們的收入分別大約為36.7百萬新加坡元、40.7百萬新加坡元、43.7百萬新加坡元及26.6百萬新加坡元。下表載列於往績記錄期間按業務營運劃分的收入明細。

	截至12月31日止年度						截至8月31日止八個月			
	2017年		2018年		2019年		2019年		2020年	
	新加坡元	%	新加坡元	%	新加坡元	%	新加坡元 (未經審核)	%	新加坡元	%
貨車運輸服務	19,017,742	51.8	19,923,874	49.0	21,845,794	50.0	14,541,204	50.6	14,239,061	53.5
貨運代理服務	13,312,750	36.2	16,550,548	40.7	17,399,097	39.8	11,115,041	38.7	9,934,940	37.3
增值運輸服務	4,417,991	12.0	4,193,852	10.3	4,431,405	10.2	3,083,771	10.7	2,447,673	9.2
總計	<u>36,748,483</u>	<u>100.0</u>	<u>40,668,274</u>	<u>100.0</u>	<u>43,676,296</u>	<u>100.0</u>	<u>28,740,016</u>	<u>100.0</u>	<u>26,621,674</u>	<u>100.0</u>

競爭優勢

我們的董事相信，以下競爭優勢是我們成功的關鍵因素，並將使我們能夠在未來進一步發展業務。

我們擁有創造協同效益的廣泛物流業務覆蓋範圍及綜合服務模式

我們擁有廣泛物流業務覆蓋範圍，提供貨車運輸、貨運代理及增值運輸服務。此優勢讓我們成為需要傳統貨車運輸以外服務的客戶的首選，因而提升我們的收入流。

我們的業務分部互相補足，故於向客戶提供服務時創造協同效益。於最後實際可行日期，我們有三個物流堆場提供露天倉儲服務，使我們不僅在貨車運輸及貨運代理服務之外為客戶服務，亦能夠補足貨車運輸及貨運代理服務，為現有客戶提供增值支持。在貨車運

業 務

輸服務客戶的集裝箱等候航運公司確認船期時，此亦或促進我們的露天倉儲服務。貨運代理服務客戶亦可能促進我們在新加坡的貨車運輸服務，作為貨運代理流程的一部分。增值運輸服務客戶可能委聘我們的貨車運輸服務在物流堆場與其指定提貨及／或交貨地點運送貨物。因此，董事認為，我們的業務分部提供綜合解決方案，在節省時間及成本方面提高營運效能及效率，為客戶提供靈活彈性及更切合需要的解決方案。

我們擁有一批車輛來處理貨車運輸服務

於最後實際可行日期，我們擁有56部原動機，500部拖車及三部平板貨車處理貨車運輸服務。根據智匯報告，就新加坡物流業貨車運輸及貨運代理分部的估計車隊規模而言，我們在中等規模(車隊規模為擁有20至79部原動機)中為五大參與者之一。中等規模分部佔市場份額的20.0%至30.0%，而大規模分部(車隊規模為80部原動機或以上)則佔市場份額少於10.0%。

擁有上述車隊給我們的優勢是能夠處理客戶的訂單，並迎合客戶服務需求的突然激增。我們的若干客戶包括大型物流公司、貨運代理商和倉儲營運商，由於營運規模，考慮服務可靠性、一致性及準時等關鍵因素，他們會選擇外包予承建商。因此，與擁有大量車隊規模的公司合作將確保滿足其運輸需求。

我們重視提供優質服務，因而在行業中建立了良好聲譽

我們專注於提供優質服務，加上持續不斷的客戶參與，使我們能夠在各個行業建立強大的客戶群。多年來，我們與多個客戶建立了長期合作關係。尤其是我們與五大客戶之間的業務關係，於最後實際可行日期分別維持了約三至17年。

我們的董事認為，由於我們重視服務質素，使我們能夠符合客戶的質素標準。我們對服務質素高度重視，當中涵蓋汽車可靠性、服務可靠性、為客戶提供靈活且可定制的服務。有關我們的質量控制措施詳情，請參閱本節「質量控制」一段。

我們於2016年從五大主要客戶之一客戶B獲得了頂級服務供應商獎，以表彰和讚賞我們的支持，並於2017年獲得客戶B頒發的年度服務供應商獎，以表彰我們的卓越技術。

業 務

為了保持市場競爭力，我們相信對服務質素的重視，已經並將繼續為我們持續成功贏得客戶對服務的信心作出貢獻，而這對我們在物流業的長期發展至關重要。客戶B的獎項標誌著我們擁有可靠的物流服務供應商的聲譽，使我們能夠與客戶保持良好關係，並進一步為我們在行業內的聲譽作出貢獻。

我們的服務在新加坡擁有廣泛的地理覆蓋範圍，為不同的客戶群提供服務

根據智匯報告，新加坡的若干貨車運輸服務供應商將其服務重點放在新加坡西部，而由於我們並無限制地理覆蓋範圍，截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，我們的貨車運輸服務佔我們的總收入大約51.8%、49.0%、50.0%及53.5%，並分別涵蓋東部及西部。我們並非專注於幾個大客戶，而是致力於擴大客戶群，並為更廣泛的客戶提供服務。我們的董事認為，我們在地理覆蓋範圍及客戶基礎方面的靈活性將使我們能夠迎合各種客戶及行業、提供更多業務可擴展性，同時避免任何季節性波動。

我們經驗豐富的專職管理團隊

我們的管理團隊在物流業擁有豐富經驗、深厚知識和強大專業知識。我們的創辦人、執行董事、行政總裁兼主席黃先生自成立以來一直於本公司工作，擁有36年以上的物流業經驗。我們的執行董事黃康福先生在物流業擁有超過四年經驗。Koh Char Boh先生和楊得男先生均是我們高級管理團隊成員，他們在物流業中分別有逾26年和15年經驗。

我們相信管理團隊的豐富經驗和他們的行業知識，以及對物流業的深入了解，將有助於我們有效評估市場趨勢，並有效營運和管理業務。因此，擁有一支經驗豐富的專職管理團隊對我們的業務至關重要，並使我們能夠：(i)了解我們的競爭和市場格局；(ii)更容易認識到客戶需求；(iii)更有效管理我們的營運，特別是人力和車輛部署；及(iv)建立我們與客戶和供應商的業務往來經驗。

我們與廣泛供應商有密切而穩定的工作關係

我們的董事相信，我們成功的關鍵因素之一是與供應商建立密切工作關係，例如為我們的貨車服務分部及運輸、空運及貨車公司提供服務的柴油供應商，以及為貨運代理服務部分提供服務的海外貨運代理公司。於最後實際可行日期，我們的五大供應商與我們的業務關係約介乎四年至25年。此外，董事認為，與廣泛供應商擁有緊密而穩定的合作關係亦對本公司有利，原因為倘一間供應商未能提供所要求服務，我們可立即聯絡其他供應商作為後備，因而可在向客戶提供服務時避免任何不必要中斷。

業 務

我們應用內部技術

透過內部技術，我們可獲得(其中包括)須完成的工作數目及類型，確定特定工作所需原動機、司機及拖車的時間及數目，以及司機的位置。應用技術使我們能夠提升資源配置，並最終提高生產力。

業務策略

我們的目標是加強我們在新加坡的貨車運輸、貨運代理和增值運輸服務供應商的地位。為達此目的，我們計劃將重點放在以下策略。

擴大和升級我們的車隊和機械規模

董事相信我們的貨車運輸服務的需求將會增長，原因如下：

- (i) 董事從智匯報告中注意到，對於中等規模分部的參與者而言，新加坡貨運市場、貨運代理及一般倉庫分部的前景樂觀，預期增長率將由2020年的約1.8%增至2024年的3.5%，且我們已經展示我們於管理層領導下超越過往增長的能力；
- (ii) 根據智匯報告，新加坡作為全球海運巨擘的角色、電子商務市場及東盟的發展及「一帶一路倡議」導致海上貿易活動增加將帶動新加坡物流服務的需求。有關更多資料，請參閱本節「業務策略—透過策略性收購一個提供倉儲服務的物流公司及擴大露天堆場倉儲服務擴大和加強我們的增值運輸服務和營運規模」一段；
- (iii) 董事進一步從智匯報告中注意到，雖然按收入計我們於2019年在新加坡物流業的貨車運輸、貨運代理及一般倉儲領域的中等規模分部(車隊規模為擁有20至79部原動機)中排行第三，但按收入計算，我們於2019年的市場份額僅分別佔貨車運輸、貨運代理及一般倉儲的中等規模分部及整個分部約1.7%至2.4%及0.49%至0.50%。因此，董事相信，物流業的分散性，以及根據智匯報告所指，隨著小規模分部貨車運輸服務供應商退出，將為我們提供大量機會，獲得更大市場份額；

業 務

- (iv) 董事認為，我們(作為綜合物流服務供應商)應保持足夠的服務能力來緩衝，以確保我們具備履行任何臨時訂單及最後時刻更改的所需能力。此外，鑑於我們可能不時沒有足夠的能力履行客戶的訂單，我們不時將部分貨運服務分包予我們的分包商。於往績記錄期間，我們便於旺季時遇到難以提供貨運服務的情況。通過擴展我們的貨運服務的車隊規模，依賴我們的分包商的風險將會降低。此外，我們可以通過擴展我們的車隊來提高我們的營運效率，因為營運我們自己的車隊比將貨運服務外包予第三方更具成本效益，亦可避免於旺季時分包費用的顯著增加；
- (v) 於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的部分主要客戶已與我們接洽以擴展我們與彼等的合作，其中包括因彼等的業務擴展而為他們分配額外的貨車。於最後實際可行日期，我們四名現有客戶要求增加貨運服務量至指定數量，及兩名新客戶索取有關貨運服務的報價；及

下表載列於最後實際可行日期預期現有及潛在客戶對我們貨車運輸服務的需求及彼等各自的背景資料。

客戶	背景	業務關係 開始年份	預期需求 (每月趟次)
客戶 S	一間新加坡供應鏈解決方案公司，在中國、韓國、澳洲及東南亞 100 多個城市設有物流樞紐	2010 年	800 至 1,000
客戶 T	一名全球十大且於紐約證券交易所上市的物流服務供應商的一間附屬公司，在 32 個國家營運，擁有超過 100,000 名僱員	2016 年	800 至 1,000
客戶 U	一間新加坡貨運代理服務供應商，業務分佈 10 個國家，主要在東南亞	2018 年	400
客戶 V	一間新加坡集裝箱租賃公司及貨運代理服務供應商，擁有一支 3,000 個標準箱的船隊	2018 年	200 至 300
潛在客戶 A	與一間在東京證券交易所上市的公司的附屬公司合作的新加坡一般倉儲服務供應商，主要從事提供醫療保健、食品及包裝的化學品及移動行業	不適用	6,400
潛在客戶 B	一間新加坡專業牙科設備、產品及實驗室產品供應商及分銷商，業務分佈新加坡、馬來西亞及越南	不適用	100
總計			8,700 至 9,200

附註：董事並不知悉本集團與潛在客戶有任何業務關係。

上述預期需求約佔截至 2020 年 10 月 31 日止十個月的每月平均貨車運輸程數的 86.2% 至 91.2%。因此，董事認為，預期需求將足以支持我們未來的擴展。董事表示，上述需求大部分來自現有及潛在客戶，因此，我們擁有足夠運力便很可能獲得該等客戶需求。此外，董事認為，憑藉我們的業內聲譽及與客戶的長久關係，我們可從現有及潛在客戶獲得更多服務需求。

業 務

業 務

- (vi) 董事相信，可供使用倉庫的有蓋倉儲服務將通過刺激貨運服務的需求提供協同效果，此乃由於倉儲服務將使我們接觸更大範圍的客戶，且僱用我們倉儲服務的客戶亦可能僱用我們的貨運服務。有關更多資料，請參閱本節「業務策略－透過策略性收購一個提供倉儲服務的物流公司及擴大露天堆場倉儲服務擴大和加強我們的增值運輸服務和營運規模」一段。

鑒於上述因素，原動機及拖車的高使用率限制我們自現有客戶承接額外訂單或自新客戶承接訂單的能力。因此，我們計劃透過增加原動機和拖車來擴大車隊規模，以應對客戶日益增長的需求。車隊規模的擴大將使我們能夠應對現有客戶的額外業務和新客戶業務。

截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，各年原動機總趟數分別為127,043次、125,809次、129,182次及80,394次。基於過往趨勢分析及來自客戶的指標，董事按我們目前的車隊規模預計，趟數將會增加。我們的董事認為，車隊規模的擴張將為我們提供足夠的能力以滿足客戶需求，並使我們能夠進一步增加市場份額。

截至2019年12月31日止三個年度各年及截至2020年8月31日止八個月，基於產生收入的趟數，我們的原動機使用率分別約為80.2%、78.0%、80.0%及74.7%。董事認為使用率處於高水平的理由如下：(i) 使用率計及因檢查、維修及保養以及司機缺勤引起的停工，但並無計及內部／外部重櫃或吉櫃的轉換；及(ii) 由2017年12月31日止年度起，除了在港口與倉庫間提供核心貨車運輸服務，我們的少部分客戶(主要是客戶I)已委聘我們提供不會計入使用率計算的配套倉庫間貨運服務，而於截至2017年12月31日、2018年12月31日、2019年12月31日止年度各年及截至2020年8月31日止八個月，總趟次分別約為2,855次、5,260次、9,402次及2,810次。該等配套倉庫間貨車運輸服務趟數的計算乃基於兩次該等運輸相等於一次我們的港口與倉庫間核心貨車運輸服務，因後者一般涵蓋較遠距離。倘計及上述倉庫間貨車運輸服務的趟數，則截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月原動機整體使用率分別約為81.9%、81.2%、85.9%及76.0%。因此董事認為，擴大車隊規模將使我們能夠更好應對客戶日益增長的需求。截至2020年8月31日止八個月的使用率下降乃由於COVID-19的影響導致2020年1月與2020年2月的貨車運輸服務減少。然而，根據智匯報告，新加坡集裝箱吞吐量於2020年6月、7月、8月及9月均出現改善跡象，月增幅分別約為3.6%(6月)、3.7%(7月)、5.3%(8月)、1.0%(9月)及1.0%(10

業 務

月)。於同期，該國的總貨物吞吐量於2020年6月、7月及8月分別按月增長約7.9%、1.2%及3.4%。貨物吞吐量於2020年9月輕微下滑2.9%後，於2020年10月出現復蘇，按月增長1.4%，達到49.9百萬噸。新加坡非石油國內出口量於2020年6月至2020年9月按年增長16.1% (6月)、5.9% (7月)、7.7% (8月)及5.9% (9月)，惟2020年10月與去年同期相比錄得減少3.1%。

為了迎合業務增長，我們計劃以約3.2百萬新加坡元額外收購20部原動機，以及以約0.5百萬新加坡元收購50部拖車。原動機及拖車的收購將分階段進行，計劃將自2021年第一季度起每三個月購買三部原動機及十部拖車。購買將由我們的[編纂]及我們擁有的內部資金提供資金。

隨著該等基礎設施的改進，我們相信它們將提高我們在物流行業的聲譽，並能夠更好地定位以吸引新客戶。

透過策略性收購一個提供倉儲服務的物流公司及擴大露天堆場倉儲服務擴大和加強我們的增值運輸服務和營運規模

A. 策略性收購

根據智匯報告，新加坡作為全球海運巨擘的角色、電子商務市場及東盟的增長、「一帶一路倡議」導致海上貿易活動增加將推動新加坡的倉儲服務需求。我們擬收購一個提供倉庫服務的物流公司(「潛在目標公司」)的大部分權益，藉此擴大並加強增值運輸服務(「策略性收購」)，向現有客戶提供更加一體化的增值運輸服務，並吸引更廣泛的客戶群。具體而言，策略性收購完成後，我們將收購潛在目標公司，以收編其現有主要管理層及富倉庫管理經驗的人員。在策略性收購及上述主要管理層及人員收編完成後，我們將可憑藉其往績記錄及倉庫管理經驗以達到上述策略。於最後實際可行日期，我們利用三個物流堆場，即15A Pioneer Crescent堆場、15B Pioneer Crescent堆場及15C Pioneer Crescent堆場。根據我們的新加坡法律顧問，該等物流堆場乃露天堆場，除非獲各相應授權人批准，否則禁止建造任何類型的露天倉庫或建築物。我們的董事認為，除露天堆場倉儲服務外，我們亦會以倉庫形式經營有蓋倉儲服務，並基於以下原因進一步擴大和加強我們目前提供的露天堆場倉儲服務：(i)由於露天堆場為沒有屋頂或遮蔽物的地上開放區域，故僅有特定物品可儲存在內，而倉庫便於存儲各種貨品及貨物，特別是不能抵禦各種天氣狀況的貨品及貨物，包括日常必需品如食物、飲品、服裝、醫藥品以及化妝及個人衛生產品，以至會在日常生

業 務

活使用到的產品，如電子產品、家俱、家居及工業電器、機器及設備、紙漿及紙品等等；(ii) 在露天堆場儲存貨物一般在集裝箱內完成，而在倉庫內，貨物可以從集裝箱拆開並按原樣存放在倉庫中，從而釋放集裝箱供客戶於其他地方使用；(iii) 我們的服務可以滿足在貨盤中儲存較小物品的需要，而不需要每次儲存滿載的集裝箱貨物；和(iv) 倉庫有裝貨區，其可提高進行貨物裝箱和卸貨服務的營運效率。此外，物流堆場乃按短期授權協議營運，並面臨須歸還予許可人的風險，故帶來潛在業務受阻。為將我們定位為綜合物流服務供應商，董事相信，我們應當透過擴大露天堆場倉儲服務，涉足以倉庫形式提供的有蓋倉儲服務，進一步增強我們於增值運輸服務領域提供倉儲服務的能力，從而推動我們貨車運輸服務、貨運代理服務及增值運輸服務三個業務分部的增長。

(a) 整體需求

I. 倉儲服務需求利好前景

根據智匯報告，對倉庫服務的需求因下列因素而具有潛在增長的正面前景：

(i) 新加坡作為全球海運巨擘的角色將利好工業倉庫需求

根據智匯報告，新加坡於2020年成為公認的全球最大的轉運樞紐。新加坡亦為全球最大的轉運海港及亞洲貨運機場之一。在2019年全球集裝箱港口中，新加坡排名第二。2020年，新加坡連續七年保持其作為全球最大航運樞紐的地位。新加坡港務局與Ocean Network Express於2018年12月建立合資企業，以在新加坡經營四個大型集裝箱泊位，使新加坡成為Ocean Network Express服務的主要停泊港，為新加坡倉儲空間的更大需求鋪路。由2020年至2022年，新加坡的出入口價值估計分別以按年2.7%至4.1%以及按年2.6%至5.9%範圍增長。由2020年至2022年，電子產品的入口價值預期以按年3.9%至5.8%範圍增長。有關更多資料，請參閱本文件「行業概覽－新加坡物流行業前景，側重於集裝箱與陸路運輸服務－過往及估計增長－新加坡作為全球海運巨擘的角色將利好工業倉庫需求」一節。

(ii) 電子商務及東盟將推動倉儲行業增長

於2015至2019年，新加坡的電子商務市場規模以約18.9%的複合年增長率增長。於COVID-19疫情前，原本預期2019年至2025年的市場規模以23.2%的複合年增長率增長，其中一半以上來自跨境交易。由於倉儲是電子商務價值鏈的重要組成部分，電子商務日益普及將對倉儲行業產生溢出效應。

業 務

亞洲的崛起及東盟的出現使亞洲國家之間的直接貿易增加，可能使貨運繞過在新加坡轉運或組合。預計由印尼、馬來西亞、菲律賓、泰國及越南組成的東盟五國2019年的實際國內生產總值增長率為4.8%，預期到2021年將達到7.8%。有關更多資料，請參閱本文件「行業概覽－新加坡物流行業前景，側重於集裝箱與陸路運輸服務－過往及估計增長－電子商務及東盟將推動倉儲業增長」一節。

(iii) 「一帶一路倡議」增加海上貿易活動

根據智匯報告，新加坡在「一帶一路倡議」中起著關鍵作用，因為該國是馬六甲海峽的首選停靠港。有關更多資料，請參閱本文件「行業概覽－新加坡物流行業前景，側重於集裝箱與陸路運輸服務－過往及估計增長－「一帶一路倡議」增加海上貿易活動」一節。

(iv) 物流業的高度分散性質

根據智匯報告，新加坡的物流業高度分散。雖然按收入計我們於2019年在新加坡物流業的貨車運輸、貨運代理及一般倉儲領域的中等規模分部(車隊規模為擁有20至79部原動機)中排行第三，但按收入計算，我們於2019年的市場份額僅分別佔貨車運輸、貨運代理及一般倉儲的中等規模分部及整個分部約1.7%至2.4%及0.49%至0.50%。因此，董事相信，我們有很多機會透過佔有更大市場份額在業內擴展，同時把握上述預測行業增長相關的潛在商機。

(v) 建立貿易協定

於2020年4月，新加坡和紐西蘭發起了一項新的貿易倡議，以確保供應鏈的連通性，並消除包括藥品、醫療和手術設備在內的一系列必需品的貿易障礙。2020年7月，中國成為第12個加入維護貿易和供應鏈連接承諾的國家。此類貿易協定加強了物流及供應鏈的重要性，並於疫情發生後將供應鏈中斷的情況降到最低。

II. 新加坡倉儲空間需求增加

根據智匯報告，預計2019年至2024年的倉儲空間淨需求將以5.3%的複合年增長率增長。而且，新加坡的倉儲空間供應正逐漸減少。2020年至2024年的倉儲空間儲備供應量估計超過820,000平方米。此數字明顯低於過去五年(2015年至2019年)的2,569,000平方米的總供應倉庫空間。

業 務

III. 現有及潛在客戶的需求

於往績記錄期間，由於我們與若干客戶建立的長期關係，部分最大客戶接觸我們以擴展我們與彼等的合作，其中包括邀請本集團為彼等集團或附屬公司提供額外的倉儲服務。於最後實際可行日期，有三名現有客戶(包括我們一名最大客戶)查詢過我們的倉儲服務，有一名新客戶就具體存儲量查詢。故董事認為，我們將得以從提供獨立倉儲服務及／或向客戶提供一站式物流解決方案中獲得額外來源的收入。

(b) 倉庫的優點

I. 經營裨益

根據智匯報告，倉庫及露天堆場均可用作存儲，倉庫為對於較受外在環境影響的物品較妥善的選擇，因為露天堆場乃沒有屋頂或遮蔽物的露天場地。露天堆場通常用於存放集裝箱及停泊拖車。

董事認為，倉庫有以下較露天堆場的優勝之處：(i)由於露天堆場為沒有屋頂或遮蔽物的露天場地，故僅有特定物品可儲存在內，而倉庫便於存儲各種貨品及貨物，特別是不能抵禦各種天氣狀況的貨品及貨物，如食品、服裝、藥品及個人衛生用品、電子產品、家用電器等；(ii)在露天堆場儲存貨物必須在集裝箱內完成，而在有蓋倉庫內，貨物可以從集裝箱拆開並按原樣存放在倉庫中，從而釋放客戶的集裝箱於其他地方使用；(iii)我們的服務可以滿足在貨盤中儲存較小物品的需要，而不需要每次儲存滿載的集裝箱貨物；及(iv)倉庫有裝貨區，其可提高進行貨物裝箱和卸貨服務的營運效率。

業 務

II. 策略性優點

根據智匯報告，擁有倉儲設施對集裝箱貨車企業有兩方面優點。第一，我們可提供多元化服務，提供增值服務選擇，例如提供空間租賃服務。第二，有了露天堆場或倉庫，我們可發展成為綜合物流服務提供商。於物流業的廣泛參與讓我們成為需要傳統貨車運輸以外服務的客戶的首選，因而提升我們的收入流。因此，除露天堆場服務外，物流服務提供商將其增值運輸服務擴展至倉儲服務的情況並不少見。

雖然我們以作為提供貨車運輸、貨運代理及增值運輸服務(包括露天堆場儲存服務)的綜合物流服務提供商而自居，但董事相信，我們的合併可透過將儲存服務由露天堆場提升至倉儲而進一步加強，爭取需要倉庫儲存服務而非露天堆場儲存服務的客戶。本集團計劃複製其於露天堆場服務中的成功，並將增值運輸服務擴展至倉儲服務。策略性收購後，本集團將處於有利位置以維持競爭力，於更廣泛的倉儲服務與其他行業參與者競爭。

董事相信，規劃及時機乃物流最重要的要素。管理我們自己的貨運、貨運代理及倉儲服務的能力對實現上述要素至關重要，因為我們將能夠根據貨運代理商所安排的重櫃何時抵達新加坡、重櫃抵達新加坡時司機何時應於海港收集該等重櫃及重櫃何時應由我們的司機運送至倉庫或露天堆場規劃訂單，並由我們的員工重新安排我們的存儲區域以容納進貨時決定上述時機。物流程序當中，每個步驟之間是否緊扣乃至關重要，此舉要求全面計劃。在我們提供的物流服務中加入倉儲服務將可加強我們的競爭力、效率及靈活性，並可避免因第三方倉庫在時機及／或可用空檔的任何管理失誤而對整個物流程序造成任何阻礙。

董事相信，可用的倉儲服務將刺激對我們的貨車運輸及貨運代理服務的需求，反之亦然。我們的倉儲服務的客戶可委聘我們的貨車服務以運送彼等的貨物，及委聘我們的貨運代理服務以安排將彼等的貨品由出發地運送至終點站。同樣地，我們的貨車運輸、貨運代理及增值運輸服務的現有客戶可委聘我們的倉儲服務。

為了在高度分散的物流業保持競爭力，且鑑於客戶定期就各種增值服務評估增值運輸服務的範圍，董事相信，我們的要務為增強現有增值運輸服務的儲存能力，由露天堆場倉儲發展至涵蓋倉庫儲存服務，通過涵蓋更廣泛的貨品亦即更廣泛的客戶提高我們的市場曝光率及聲譽並增強我們的競爭力。

業 務

董事認為，自有倉庫更能確保為客戶提供有關增值運輸服務的技術知識及服務質素。於新加坡西部多個客戶所在地策略性收購一間提供倉儲服務的物流公司將(i)使我們能夠把握可能對我們的服務感興趣的潛在客戶的需求，該等服務乃對附近其他物流公司提供的服務的補充；(ii)建立及發展客戶對我們品牌及服務的信心及信任；(iii)提升本集團於新加坡市場的聲譽及影響力。

III. 進行策略性收購而非自行設立倉庫或地塊的商業理由

鑒於倉儲服務需求的前景較好，且根據智匯報告，新加坡對倉儲空間的需求以及來自現有及潛在客戶的需求增加，我們計劃通過策略性收購一間提供倉儲服務的物流公司擴大我們所提供服務的範圍及內容。我們認為有關投資乃擴大我們倉儲業務的有效方式，並將通過提升資源分配、利用及共享為現有業務分部創造協同效應。相較於自然增長，策略性收購是更為有效的擴張方式，因其將(i)減少與建設及設立倉庫相關的時間及不確定性；(ii)為倉儲服務創造穩定的收入來源；及(iii)即時創造協同效應。

(i) 盡量減少有關建設及設立倉庫的時間及不確定性

董事認為，建設一個倉庫涉及成本、時間及使用率的若干不確定性。建設將面臨成本超支或延誤的風險，而此乃我們的控制範圍以外，並可能對我們財務及經營狀況造成不利影響，因為業務營運將會受阻。此外，新設立倉庫於初期的使用率將必然受影響，因為現有客戶會逐漸增加使用我們的倉庫，且我們透過向新客戶提供倉儲服務以建立客戶群。另一方面，董事認為策略性收購較為有利，因為我們將可留住潛在目標公司的現有客戶群、管理層及人員，以確保過渡順利並避免了如自行設立倉庫會對倉庫的初期使用率必然造成的任何負面影響，詳情請參閱「(c). 業務計劃—I. 留住潛在目標公司的現有客戶群、管理層及人員」一段。

業 務

(ii) 自倉儲服務產生穩定收入來源

作為篩選潛在目標公司選擇準則的一部分，潛在目標公司應有往績記錄良好的成熟倉儲服務，且於此前至少三個財政年度的每年收入應不低於2.0百萬新加坡元。假設潛在目標公司可維持其現有業務規模及財務表現而未計及任何進一步擴展及策略性收購的協同效應，董事認為，潛在目標公司具有成熟的客戶基礎，將為本集團帶來穩定的收入來源。

(iii) 即時協同效應

我們的貨車運輸服務客戶對倉儲服務有潛在需求，我們現有的露天堆場無法滿足該等需求。擁有倉庫將使我們能夠立即為該等需求提供服務。於策略性收購後，鑒於上述現有及潛在客戶對額外倉儲服務的需求，我們預計在填補倉庫閒置倉儲能力方面並無任何重大困難。同樣，潛在目標公司已外包其大部分貨車運輸及貨運代理服務，因此，我們將能夠以現有貨車運輸及貨運代理服務填補其該等服務。根據董事及我們已委聘以物色及選擇潛在目標公司的業務諮詢顧問，考慮該等潛在目標公司時的其中一項重要考慮因素為彼等與我們產生強大業務協同效應的可能性，因為彼等可提供倉儲服務，補充我們的貨車運輸及貨運代理活動。貨車運輸、貨運代理及倉儲服務將合併提供一站式服務，讓廣大客戶受惠。潛在目標公司客戶分部與我們的重疊極小，重疊極小讓我們有更大客戶基礎，可交叉銷售我們的貨車運輸及貨運代理服務。

IV. 物色及挑選潛在目標公司

我們已委聘商業諮詢顧問按照下列條件物色及挑選潛在目標公司：

- A. 業務營運－潛在目標公司應有往績記錄良好的成熟倉儲服務；
- B. 地理位置－潛在目標公司的倉庫應位於新加坡西部，由於此處距離客戶及海港較近，新加坡大部分貨車運輸服務均於此提供；
- C. 管理團隊－潛在目標公司應配有管理團隊，協助我們增強服務質量，擴大客戶基礎；

業 務

- D. 穩健的財務狀況及經營規模，較確定有一定投資回報－潛在目標公司於此前至少三個財政年度的每年收入應不少於2.0百萬新加坡元。潛在目標公司的倉庫總樓面面積應至少為5,000平方米，其最近期財政年度的利用率應不少於50.0%。假設潛在目標公司可維持其現有業務規模及盈利能力，計及策略性收購的潛在協同效應，董事預期潛在目標公司將可為我們產生回報，得以於約10年時間內產生投資回報。反之，倘我們決定建立自設倉庫，鑑於上述策略原因，董事預期投資回收期將會較長；及
- E. 法律訴訟及／或不合規事宜－公開搜索結果顯示概無正在進行的重大法律訴訟或不合規事宜，目前與新加坡國內稅務局並無稅務糾紛。

於篩選過程中，商業諮詢顧問採取了(其中包括)以下流程：

- 從新加坡物流協會成員列表中初步物色潛在目標公司，主要關注從事(1)倉儲及運輸；(2)空運代理；及(3)海運代理業務的公司；
- 進一步篩選，排除上市公司、外國跨國企業的附屬公司、跨國公司的控股公司、合營企業；非商品及服務稅註冊的公司，以及無網站的公司；及
- 透過介紹性郵件、面談的問卷調查以及會面討論與潛在目標公司初步接觸，之後每日以電話跟進。

商業諮詢顧問所告知，根據商業諮詢顧問的持續分析，若干潛在目標公司滿足上文所列條件，業務諮詢顧問會繼續物色及篩選合適的目標公司供我們考慮。於最後實際可行日期，業務諮詢顧問已篩選出合共四間滿足上述標準的潛在目標公司。

業 務

下表載列根據業務諮詢顧問提供的資料，四間潛在目標公司於其最近財政年度的詳情：

	公司1	公司2	公司3	公司4
倉庫面積(平方米).....	4,876	10,649	18,406	14,898
使用率.....	66.0%	75.0%	88.0%	90.0%
年收入(百萬新加坡元).....	2.5	4.3	7.0	16.8
EBITDA(百萬新加坡元).....	0.8	0.9	1.7	3.9
總資產(百萬新加坡元).....	14.4	4.4	33.3	26.0
淨資產(百萬新加坡元).....	10.0	1.1	9.0	(1.3)

根據業務諮詢顧問，上述各潛在目標公司均符合上述標準。根據有關四間潛在目標公司的可得資料，未使用容量最大的公司每月可容納約4,095個貨盤。由於預期我們的倉儲服務需求為每月14,200至19,200個貨盤，董事認為，即使我們收購倉儲規模最大或使用率最低的潛在目標公司，我們仍能利用未使用的容量。雖然大小及規模是考慮因素之一，但董事認為上述經營裨益及策略效益為策略性收購的主要考慮因素。有關倉儲服務的預期需求詳情，請參閱「業務－業務策略－透過策略性收購一個提供倉儲服務的物流公司及擴大露天堆場倉儲服務擴大和加強我們的增值運輸服務和營運規模－A. 策略性收購－(c) 業務計劃－III. 繼續擴展客戶群及捕捉新商機」。

於最後實際可行日期，根據業務諮詢顧問，上文所載四家潛在目標公司可供收購，而我們並無決定收購任何潛在目標公司，亦無與任何潛在目標公司或其任何相關賣方進行任何正式協商或簽訂任何決定性及最終諒解、承擔或協議。

(c) 業務計劃

I. 留住潛在目標公司的現有客戶群、管理層及人員

我們擬透過收購擴展至倉儲服務時，已考慮策略性收購的其中一個直接裨益，即可讓我們憑藉潛在目標公司的現有客戶群獲益。潛在目標公司的現有管理層及人員亦可讓我們的增值運輸服務分部由露天堆場倉儲順利過渡至露天堆場及有蓋倉儲。展望未來，董事預期於倉庫內分配倉儲空間，而此將視乎潛在目標公司現有客戶的需求以及我們的現有及潛在客戶的需求而定。

業 務

II. 實施計劃

董事認為，為支持我們的擴展計劃並鞏固我們的增值運輸服務，倉庫應位於新加坡西部，總樓面面積至少為5,000平方米。

當業務諮詢顧問物色及篩選出合適的目標公司後，我們會於2021年上半年[編纂]後接洽該等潛在目標公司。我們計劃於2021年底完成策略性收購。倘與潛在目標公司的磋商未能落實，業務諮詢顧問將繼續物色及篩選合適的目標公司供我們再作選擇，直至我們最終決定好所收購的潛在目標公司為止。

根據商業諮詢顧問指，說明策略性收購實施計劃將採取的重要步驟的估計時間表呈列如下：

重要步驟	估計時間
1. 一 要求各候選潛在目標公司提供詳盡財務及業務資料，包括以下各項：(i)最少前三個財政年度的財務資料；(ii)最少前三個財政年度的業務及營運資料(包括倉庫的使用率及客戶名單)以及各自的管理團隊的資歷；(iii)各候選潛在目標公司的售價、出售條款及條件；及 一 根據所搜集的資料，本集團與商業諮詢顧問將進一步評估候選潛在目標公司。	2021年2月底前
2. 安排候選潛在目標公司的賣方與管理團隊舉行會議。	2021年3月中前
3. 根據所搜集的資料及與各候選潛在目標公司的賣方及管理團隊舉行的會議，並與商業諮詢顧問進一步討論後，本集團選擇一間潛在目標公司，並向董事會提交建議供初步審批。	2021年4月底前
4. 從董事會取得初步批准，並安排與所選潛在目標公司的賣方磋商及簽訂意向書。	2021年5月底前
5. 就所選潛在目標公司作進一步盡職審查(包括業務及營運、財務、法律及稅務盡職審查)。	2021年7月底前

業 務

重要步驟	估計時間
6. 一 本集團與商業諮詢顧問進行盡職審查後討論，並就策略性收購所選潛在目標公司從董事會取得最終批准。 一 編製並向所選潛在目標公司的賣方傳閱買賣協議。	2021年9月底前
7. 本公司與所選潛在目標公司的賣方磋商並簽訂買賣協議，隨後完成策略性收購。	2021年12月底前

董事確認，我們將以內部資源撥付策略性收購事項餘額。經計及我們的財務狀況及經營活動產生的正現金流，董事有信心我們將能夠為剩餘結餘提供資金。

III. 繼續擴展客戶群及捕捉新商機

根據智匯報告，於新加坡物流行業的貨車運輸分部中，有七間大型行業參與者(佔行業參與者抽樣調查樣本的約5.8%或大型分部行業參與者抽樣調查樣本的約58.3%)^{附註}及15間中型行業參與者(佔行業參與者抽樣調查樣本的約12.5%或中型分部行業參與者抽樣調查樣本的約88.2%)^{附註}已從純粹的貨車運輸服務供應商發展為一站式物流服務供應商，將服務範圍擴展至納入貨運代理及倉儲／存儲。因此，為了維持競爭力並保有現有的客戶群，董事認為有必要將現有儲存服務由露天堆場儲存轉營為倉庫儲存。

董事認為，現有客戶群對我們十分重要，且大部分客戶需要倉儲服務，該需求顯而易見，乃因為我們收到的大多數貨運訂單均用於海港及不同倉庫之間的運輸。因此，我們會向現有客戶推廣倉儲能力，相信將可鞏固長期的業務關係。據董事所述，我們於往績記錄期間不時收到現有客戶有關倉儲服務的查詢。董事亦認為，我們擁有倉儲服務的專業知識，因為，我們於往績記錄期間一直透過增值運輸服務提供露天堆場存儲服務，而倉儲服務只是提升我們目前提供的存儲服務。

附註： 根據智匯報告，該等統計數據乃根據新加坡物流行業貨車運輸分部總共150至200間行業參與者中120間行業參與者的樣本量而編製。在120個行業參與者的樣本中，12個行業參與者屬大型行業參與者，17個行業參與者屬中型行業參與者，其餘91個行業參與者屬小型行業參與者。

業 務

下表載列於最後實際可行日期曾就具體儲存量查詢的現有及潛在客戶對我們倉儲服務的預期需求及彼等各自的背景資料。

客戶	背景	業務關係 開始年份	在倉庫儲存 的物品種類	預期需求 (每月貨盤數目)
客戶 G	一間在新加坡證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供物流服務	2015 年	一般貨物	2,000 至 4,000
客戶 O	一名新加坡貨運代理服務供應商，主要對象為中小型客戶	2018 年	化學品	100
潛在客戶 A	與一間東京證券交易所上市的公司的附屬公司合作的新加坡一般倉儲服務供應商，主要從事提供醫療保健、食品及包裝的化學品及移動行業	不適用	化學品	12,000 至 15,000
客戶 R	一間公司，主要從事提供倉儲及分銷服務及貨運代理服務的附屬公司，總部位於新加坡	2013 年	嬰兒產品	100
總計				14,200 至 19,200

附註：董事並不知悉本集團與潛在客戶有任何業務關係。

董事表示，上述需求大部分來自現有及潛在客戶，因此，我們擁有足夠運力便很可能獲得該等客戶需求。此外，董事認為，憑藉我們的業內聲譽及與客戶的長久關係，我們可從現有及潛在客戶獲得更多服務需求。

業 務

董事相信，提供倉儲服務後，我們的服務可如上文所述大大滿足更多種需要，有蓋存儲的貨物。此外，愈來愈多客戶選擇一站式服務而非必須聯繫多個獨立服務提供商提供貨車運輸、貨運代理及倉儲服務，客戶寧可聯繫一個能提供所有上述服務的服務提供商。鑑於我們貨運代理員工的廣泛接觸及其協調客戶從原產地至最終分銷點的整個運輸過程的責任，彼等將能夠向來自不同行業的客戶推銷新的倉儲能力。

此外，根據智匯報告，許多大型公司擁有倉庫，只有少數中型及小型公司擁有倉庫。因此，董事相信，提供倉儲服務後，我們能把握需求增長。

IV. 繼續提升銷售及營銷工作以加強我們的業務組合及客戶群

本集團擁有成熟的銷售渠道及提供增值運輸服務的長久往績記錄。我們會積極接觸我們的現有及潛在客戶，以便(i)推廣我們的公司簡介及其他一站式綜合物流服務的能力；及(ii)告知彼等我們的服務組合有所提升，以及我們提供倉儲服務的能力有所提高。此外，憑藉我們的多元化服務，我們將致力從競爭對手脫穎而出，因為我們的多元化服務將更能夠符合現有及潛在客戶的需要。

V. 運用我們在物流行業的長期往績記錄、專業知識及經驗

董事相信，我們良好的往績記錄、強大的市場佔有率、對物流服務的深入了解及我們對物流市場的深刻理解能使我們提供多元化的增值運輸服務以便更好滿足不同客戶的需求。透過調配我們的貨車運輸服務、貨運代理服務以及露天堆場與倉儲服務，我們擁有資源及經驗為客戶提供定製的一站式解決方案。根據董事的意見，通過參與物流展覽及積極接觸廣泛的潛在客戶，我們可利用該等良好的往績記錄、專業知識及經驗來擴展我們的客戶群。

B. 擴大我們的露天堆場倉儲服務

於最後實際可行日期，我們動用三處物流堆場，即15A Pioneer Crescent堆場、15B Pioneer Crescent堆場及15C Pioneer Crescent堆場，截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，我們於往績記錄期間經營的物流堆場(即15A Pioneer Crescent堆場、15B Pioneer Crescent yard堆場、15C Pioneer Crescent堆場、39 Tuas View Crescent堆場及Kian Teck Lane堆場)的平均利用率分別約為80.1%、87.1%、86.7%及86.4%。董事認為，提升我們的露天堆場倉儲量為必要之舉，原因如下：(i)我們物流堆場

業 務

於往績記錄期間的平均利用率較高；(ii) 根據智匯報告，新加坡物流行業需求的潛在增長；及(iii) 露天堆場在提供臨時倉儲服務方面的重要性，將提升我們貨車運輸服務的效率。於往績記錄期間，我們的露天堆場倉儲服務使我們能夠為貨車運輸服務的客戶提供臨時倉儲服務，以根據交通狀況及客戶倉庫的營業時間有效管理物流安排。倘有貨物於客戶倉庫的營業時間之外抵港，或倘交通狀況於高峰時段並不理想，我們將動用露天堆場暫時存放貨物，並於營業時間或交通狀況改善後運送貨物。董事認為上述物流安排管理的效率對我們於交通狀況繁忙之時的營運而言至關重要，我們的原動機及拖車可先將貨物送至倉庫暫時存儲，並等候交通狀況改善，無需堵在路上，從而節省時間，釋放原動機及拖車的運力完成更多訂單及運輸。因此，能夠於露天堆場提供臨時倉儲服務對有效管理我們的物流車隊而言十分重要。

下表載列於最後實際可行日期預期現有客戶對我們露天堆場倉儲服務的需求及彼等各自的背景資料。

客戶	背景	業務關係 開始年份	在倉庫儲存的 物品種類	預期需求 (每月露天堆場儲存空間) (平方米)
客戶 W	一間在迪拜金融市場及科威特證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供貨運代理服務及房地產發展	2012年	一般貨物	32
客戶 X	一間新加坡公司，主要從事提供貨運代理服務，專門處理藥品及保健產品	2014年	一般貨物	1,860
客戶 Y	一間新加坡公司，主要從事提供貨運代理服務，在香港及新加坡設有辦事處	2014年	一般貨物	1,390
客戶 Z	一間新加坡公司，主要從事提供貨運代理及倉儲服務	2017年	一般貨物	930
客戶 AA	一間主要從事提供貨運代理服務的公司的附屬公司，總部位於上海，網絡遍及全球，設有超過50間分公司及辦事處	2016年	一般貨物	465至740
客戶 AB	一間新加坡公司，主要從事提供貨運代理及倉儲服務	2012年	一般貨物	1,390
客戶 AC	一間公司的附屬公司，主要從事提供物流及全球貿易管理服務，總部位於英國，網絡遍及全球	2017年	一般貨物	1,860

業 務

業 務

客戶	背景	業務關係 開始年份	在倉庫儲存的 物品種類	預期需求 (每月露天堆場儲存空間) (平方米)
客戶 AD	一間主要從事提供貨運代理服務的公司的附屬公司，總部位於香港，代理網絡遍及超過 100 個國家	2017 年	一般貨物	185 至 280
客戶 AE	一間在泰國證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供物流服務	2019 年	電子零件	1,860
客戶 AF	一間在泰國證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供物流服務	2015 年	一般貨物	1,390
客戶 AG	一間新加坡公司，主要從事提供貨運代理服務	2013 年	一般貨物	1,860
客戶 AH	一間主要從事提供銑床、工具及相關解決方案的公司的附屬公司，總部位於東京	2012 年	一般貨物	1,860
客戶 D	一間主要從事提供貨運代理及倉儲服務的公司的附屬公司，總部位於英國	2012 年	一般貨物	930
總計				16,012 至 16,382

上述預期需求佔截至 2020 年 10 月 31 日止十個月的每月平均物流堆場使用率的約 49.0% 至 50.2%。因此，董事認為，預期需求將足以支持我們的擴展。董事表示，上述需求大部分來自現有客戶，因此，我們擁有足夠運力便很可能獲得該等客戶需求。此外，董事認為，憑藉我們的業內聲譽及與客戶的長久關係，我們可從現有及潛在客戶獲得更多服務需求。

業 務

透過與五大客戶和供應商保持長期合作關係及擴大客戶群，繼續發展我們在新加坡的領先市場地位

我們計劃利用專有技術、業務關係以及我們的行業專長來擴大客戶群。我們的營銷工作主要透過銷售和市場推廣團隊進行。我們計劃與現有客戶保持良好關係，以確保他們將新客戶介紹給我們。我們的董事認為，我們成功的關鍵因素之一是與客戶和供應商的工作關係。我們的五大客戶與我們建立了約三年至17年的業務關係。我們的五大供應商與我們建立了四年至25年的業務關係。我們的客戶和供應商之間的長期關係，使我們能夠在物流行業內建立強大的網絡。

董事確認，除了透過推介獲得新客戶外，我們還透過向他們推銷服務來尋找新客戶。我們的貨車運輸、貨運代理和增值運輸服務的營銷活動包括電話推銷和上門推銷。對於我們的貨運代理服務，我們還參加了海外會議和商會，與新的貨運代理商會面，和與現有貨運代理商開展新業務。

進一步加強人手，繼續吸引、培養和挽留熟練員工，以支持未來發展和擴張

我們擬繼續向客戶提供優質服務。為此，我們相信由擁有適當知識及經驗的熟練員工組成的團隊屬至關重要。我們因此計劃增加人力資源，聘請20名運輸(司機)、四名操作人員、七名客戶服務員工、五名財務及行政員工及四名資訊科技員工。

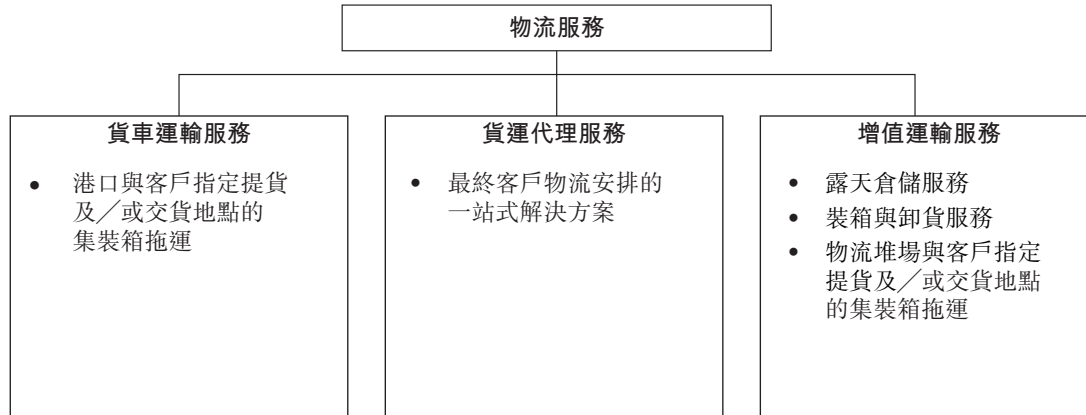
員工對我們的成功至關重要。我們已投資並計劃繼續投資於員工身上，為我們的業務招聘、培訓和挽留最佳的人材。我們將繼續審查和加強培訓，以提高員工的生產力和服務質素，並使他們了解客戶所需的知識和技能。我們會派相關人員參加港務局課程、危險物品處理課程、健康和安全管理課程。

董事相信，成功[編纂]將有助我們提供企業形象及提升員工信心及士氣。此舉將增加我們吸引、培訓及留住技術僱員的能力，並支持我們的未來增長及擴展。

業 務

服務和營運

如下圖所示，我們為客戶提供貨車運輸服務、貨運代理服務和增值運輸服務。



下表載列我們於往績記錄期間按服務類別劃分的收入：

	截至12月31日止年度						截至8月31日止八個月			
	2017年		2018年		2019年		2019年		2020年	
	新加坡元	%	新加坡元	%	新加坡元	%	新加坡元	%	新加坡元	%
貨車運輸服務	19,017,742	51.8	19,923,874	49.0	21,845,794	50.0	14,541,204	50.6	14,239,061	53.5
貨運代理服務	13,312,750	36.2	16,550,548	40.7	17,399,097	39.8	11,115,041	38.7	9,934,940	37.3
增值運輸服務	4,417,991	12.0	4,193,852	10.3	4,431,405	10.2	3,083,771	10.7	2,447,673	9.2
總計	<u>36,748,483</u>	<u>100.0</u>	<u>40,668,274</u>	<u>100.0</u>	<u>43,676,296</u>	<u>100.0</u>	<u>28,740,016</u>	<u>100.0</u>	<u>26,621,674</u>	<u>100.0</u>

貨車運輸服務

我們的貨車運輸服務指港口與客戶在新加坡境內指定的提貨及／或交貨地點的貨物(主要為集裝箱)拖運。港口均位於指定自由貿易區，當中貨物免除商品及服務稅。我們亦為未能裝入集裝箱的貨物運輸提供非集裝箱貨車運輸服務。我們的責任包括確保貨物按時運送並保持良好狀態。於最後實際可行日期，我們有52名送貨司機受僱於提供貨車運輸服務，而我們的車隊包括56部原動機、500部拖車和三部自置或透過分期付款出資的平板貨車。

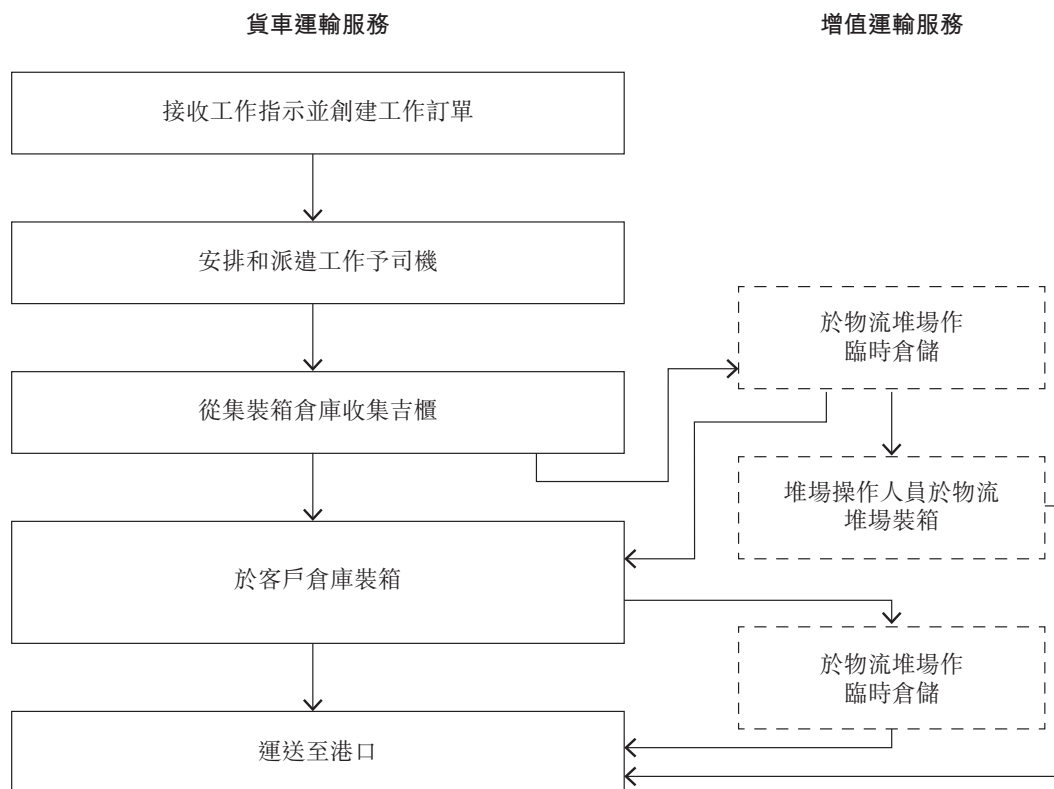
業 務

貨車運輸服務的客戶亦可能僱用我們的露天倉儲服務暫存其貨物。董事認為，由於船舶抵達及離開時間通常較為波動，任何延誤可能導致客戶自身處所的集裝箱堵塞。我們的物流堆場 15A Pioneer Crescent 堆場擁有指定區域暫存集裝箱及／或貨物，透過提供額外倉儲彈性，減低客戶物流流程中斷的影響。因此，提供貨物暫存的露天倉儲服務為我們的貨車運輸服務增添價值。

貨車運輸服務的收入為我們於往績記錄期間的主要收入來源。截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，我們的貨車運輸服務貢獻總收入分別約19.0百萬新加坡元、19.9百萬新加坡元、21.8百萬新加坡元及14.2百萬新加坡元，佔同期總收入約51.8%、49.0%、50.0%及53.5%。

下圖顯示了貨車運輸服務從客戶指定的提貨地點至港口的出口工作流程。下表亦顯示我們的增值運輸服務如何結合貨車運輸服務。

圖1：出口處理流程



業 務

(a) 接收工作指示並创建工作訂單

當客戶發出工作指示時，將由我們的客戶服務部門進行評估。工作指示將說明需要運送的貨物類型和數量、運送時間表和指定運送地點。客戶服務部門將檢閱船隻的預計到達日期，並根據客戶的要求创建工作訂單。

(b) 安排和派遣工作予司機

當營運部門收到工作訂單時，他們將整合收到的所有可用工作訂單，並開始計劃運送路線，且分配司機進行特定工作。當他們向司機發送工作時，司機會聽取交付日期、集裝箱數目及取貨送貨地址之簡介。

(c) 收集吉櫃並交付予客戶倉儲

司機接到營運部門的工作後，將從集裝箱倉庫收集吉櫃。司機然後將吉櫃運送至客戶倉庫。

(d) 於客戶倉庫裝箱

貨物將被裝入集裝箱，並在集裝箱上放置密封件。裝箱後，司機將檢查集裝箱上的密封件。若密封件不完整，司機將向營運部門報告，以待進一步指示。之後，司機將根據客戶的工作指示前往下一個送貨目的地。

(e) 運送至港口

若指定的船隻位於港口並且不需要儲存空間，司機將直接前往港口進行運送。然而，若客戶要求儲存空間，司機會將重櫃運送至我們的物流堆場 15A Pioneer Crescent 堆場進行儲存，直到集裝箱準備好轉運到船上。當集裝箱運送至指定目的地時，則視為運送已完成。

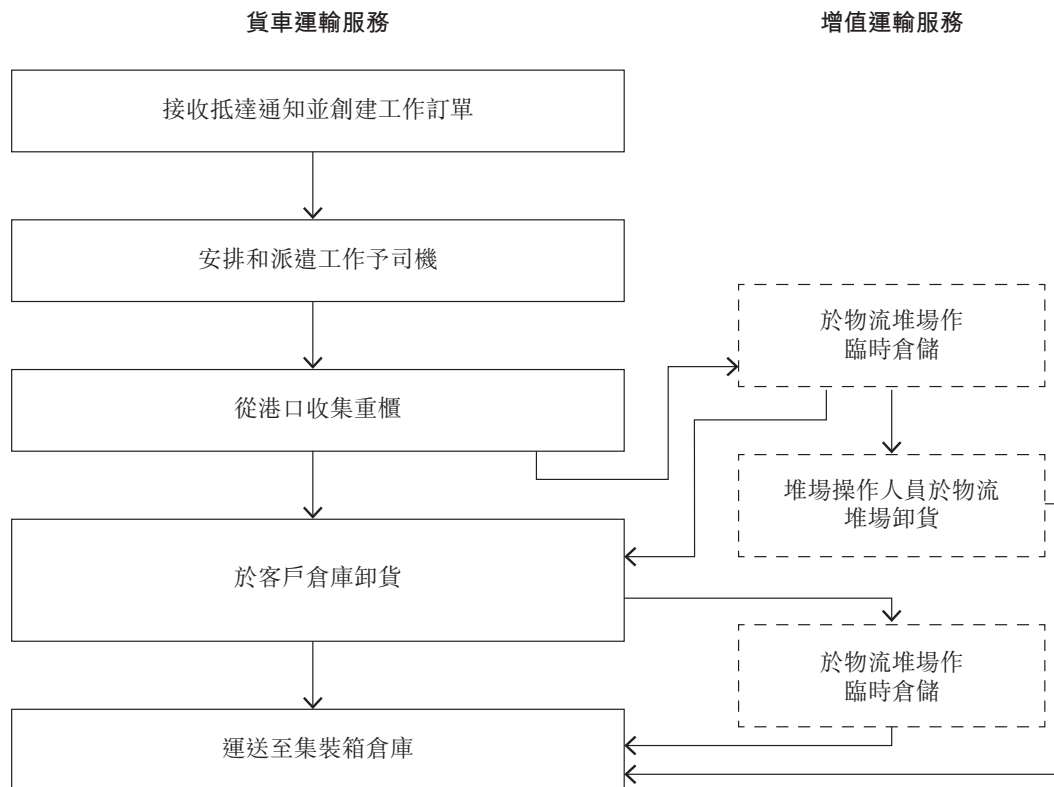
(f) 露天倉儲

在上述步驟 (d) 及／或 (e) 之前，若貨物未準備好在客戶倉儲裝貨，或者指定船隻尚未到達港口，則司機將運輸集裝箱至我們的物流堆場 15A Pioneer Crescent 堆場以作臨時儲存，等待到直至客戶倉儲可裝載貨物或船隻抵達(視具體情況而定)。更多詳情請參閱本節「增值運輸服務－露天倉儲服務」一段。

業 務

下圖顯示貨車運輸服務從港口至客戶指定的交貨地點的進口工作流程。下圖亦顯示我們的增值運輸服務如何結合貨車運輸服務。

圖2：進口處理流程



(a) 接收抵達通知並创建工作訂單

當客戶向我們發出抵達通知時，訂單將由我們的客戶服務部門進行評估。抵達通知將說明需要運送的貨物類型和數量、運送時間表和指定交貨地點。客戶服務部門將檢閱船隻的預計到達日期，並根據客戶的要求创建工作訂單。

(b) 安排和派遣工作予司機

當營運部門收到工作訂單時，他們將整合收到的全部既有工作訂單，並開始計劃運送路線，且分配司機進行特定工作。當他們向司機發送工作時，司機會聽取交付日期、集裝箱數目及地址之簡介。

業 務

(c) 從港口收集重櫃

在從港口收集重櫃期間，司機將檢查集裝箱上的密封件。若密封件不完整，司機將向營運部門報告，以待進一步指示。根據客戶的抵達通知，司機將把重櫃運送至我們的物流堆場或直接送到客戶倉儲。

(d) 於客戶倉庫卸貨

當集裝箱運送至客戶倉庫時，所有貨物將從集裝箱被卸下。當集裝箱運送到指定地點時，則視為運送已完成。

(e) 將吉櫃送返至集裝箱倉儲

當客戶卸下集裝箱內所有貨物後，司機將把吉櫃運回集裝箱倉儲。在整個過程中，我們將追蹤原動機的行動，確保所有交貨點順利交貨。

(f) 露天倉儲

在上述步驟(d)及／或(e)之前，若客戶倉儲在當天關閉或擁擠，則司機將運送集裝箱至我們的物流堆場15A Pioneer Crescent堆場堆場以作臨時儲存，等待到直至客戶倉儲可用為止。更多詳情請參閱本節「增值運輸服務－露天倉儲服務」一段。

我們的貨車運輸收入受(其中包括)我們車隊的能力和使用率影響。

我們的原動機使用率及整體使用率乃根據比較(i)於往績記錄期間每年由司機進行的實際創收總趟數計算；和(ii)根據員工人數和工作日數估算的最大創收趟數。於往績記錄期間，我們的原動機使用率及整體使用率如下：

	截至12月31日止年度			截至 8月31日 止八個月
	2017年	2018年	2019年	2020年
最高趟數 ⁽¹⁾	158,510	161,392	161,392	107,595
實際總趟數	127,043	125,809	129,182	80,394
使用率 ⁽²⁾	80.2%	78.0%	80.0%	74.7%
整體使用率 ⁽³⁾	81.9%	81.2%	85.9%	76.0%

業 務

附註：

- (1) 我們的原動機最大創收趟數是根據原動機的數量、一個月內的工作日數和每天執行的趟數計算，並假設截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月分別各有262個及175個工作日。司機每天可以進行的日常趟數被假定為約11次。我們的董事認為，趟數描述了更準確的能力和和使用率分析，因為(i)我們的司機按每次運輸獲得激勵；以及(ii)我們根據趟數向客戶收費，並因此密切監控該等數據，以向司機支付費用並準確地向客戶收費。由於交通狀況、港口等待時間和客戶要求等因素，所花費之時間數據可能會有很大差異。這亦是我們給予客戶的賬單，是基於趟數而非所花費時間之原因。
- (2) 我們的原動機在每個財政年度或期間的使用率計算方式，乃將整個財政年度或期間有關港口與倉庫間的貨車運輸服務實際創收總趟數除以每個財政年度或期間的最大創收趟數。
- (3) 我們的原動機在每個財政年度的整體使用率計算方式，乃將整個財政年度或期間有關港口與倉庫間的貨車運輸服務的實際創收總趟數與有關倉庫間的貨車運輸服務的實際創收總趟數的總和，除以每年或期的最高創收趟數。於截至2017年12月31日、2018年12月31日及2019年12月31日止年度各年及截至2020年8月31日止八個月，有關倉庫間的貨車運輸服務的實際創收總趟數分別約為2,855次、5,260次、9,402次及2,810次。董事認為，該創收趟數乃基於兩次該等運輸相等於一次我們的港口與倉庫間貨車運輸服務，因為後者一般涵蓋較遠距離。

截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，我們的原動機使用率分別約為80.2%、78.0%、80.0%及74.7%。該等使用率考慮了原動機到期檢查、修理和維護，以及原動機司機休假空閒時間，但並無考慮吉櫃或重櫃的內部／外部轉換，因為每部原動機僅被分配予一名司機。此外，由截至2017年12月31日止年度起，除了在港口與倉庫間提供核心貨車運輸服務，我們的少部分客戶(主要是客戶I)已增加委聘我們提供不會計入使用率計算的配套倉庫間貨車運輸服務。倘計及倉庫間貨車運輸服務的趟數，則截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月原動機整體使用率分別約為81.9%、81.2%、85.9%及76.0%。截至2020年8月31日止八個月，我們的整體使用率下降，主要是由於2020年1月至2020年2月期間，受COVID-19的影響，貨車運輸服務減少。

業 務

拖車的使用率是基於(i)每位司機使用拖車的平均數量；和(ii)拖車的平均總數。如董事確認，我們的原動機將一般拉動拖車至客戶處所作集裝箱裝卸。於抵達客戶處所後，原動機將與拖車分離，並在客戶處所留下拖車以在其後進行集裝箱裝卸。同時，該原動機可進一步用於從其他客戶處所裝運已裝載集裝箱。此安排可縮短往來時間，因而提高原動機使用率，亦令我們可接納更多訂單。因此，在日常營運當中，與原動機相比，我們一般需要更多拖車。下表載列我們於往績記錄期間的拖車使用率。

	截至12月31日止年度			截至 8月31日 止八個月
	2017年	2018年	2019年	2020年
原動機總數.....	55	56	56	56
司機使用的拖車的平均數量 ⁽¹⁾	303	308	308	308
拖車的平均總數 ⁽²⁾	321	316	346	346
使用率 ⁽³⁾	94.4%	97.5%	89.0%	89.0%

註：

- (1) 由於一個集裝箱可以用於兩次運輸，司機每天平均使用的拖車總數乃由司機完成的平均次數除以2得出(一次前往倉庫卸載集裝箱的運輸，並輔以一次重櫃至客戶倉庫的運輸)。然後乘以擁有的原動機來獲得司機每天使用的拖車總數。
- (2) 每天活躍拖車的平均總數是透過在每月月底加上擁有拖車的總數而得出，而這可能會根據新的拖車添加和/或處置而有所變化。拖車的平均總數沒有考慮被派往維修的拖車、停放在客戶的處所，以及用於運輸特定貨物的特殊拖車。
- (3) 我們的拖車在每個財政年度的使用率計算方式，是根據司機使用拖車的平均數量除以同期擁有的現用拖車平均總數。

截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，我們的拖車平均使用率分別約為94.4%、97.5%、89.0%及89.0%。該等使用率考慮了拖車到期檢查及維修和保養的閒置時間。同期實際總趟次普遍增加，因此導致截至2018年12月31日止兩個年度的拖車使用率上升。由於拖車數量增加，拖車使用率其後於截至2019年12月31日止年度下降及於截至2020年8月31日止八個月維持穩定。

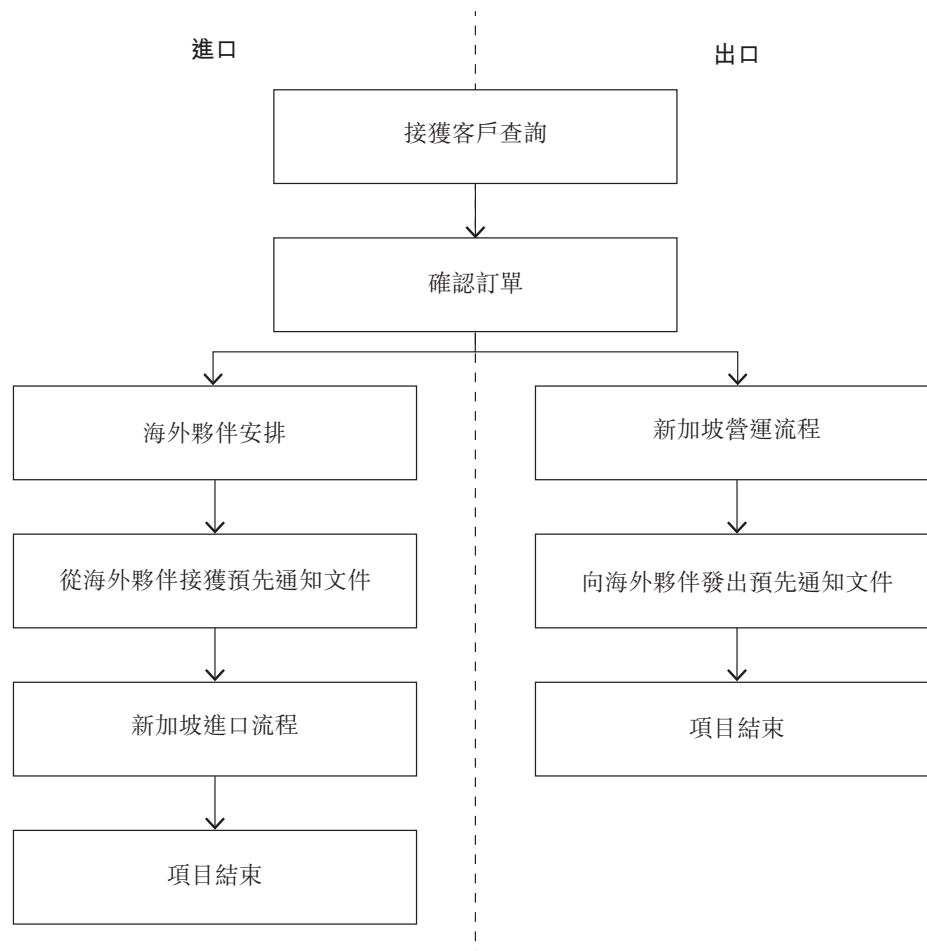
在達到最高運力的情況下，我們亦會聘請獨立分包商提供若干貨車運輸服務。有關詳情請參閱本節「服務成本」一段。

業 務

貨運代理

貨運代理服務乃一站式解決方案，我們擔當代理並為客戶安排和協調運輸，以便從起點至最終分發點獲取其貨物。最終客戶通常是在零售和製造業等行業，他們對供應鏈和物流知識有限。客戶裝運的起點或目的地通常在國外，而我們負責協調從新加坡到外國的全部裝運過程，反之亦然，其中可能包括空運、海運和／或陸運。因此，我們將不得不與多家不同的服務供應商(包括船運公司、貨運公司、航空公司、海外貨運代理公司)聯繫，以完成客戶的裝運訂單。我們的董事認為，貨運代理服務為我們的貨車服務提供補充，因為我們的貨車服務可能獲委聘作為貨運代理服務的一部分，當中包括在新加坡進行集裝箱拖運。

下圖顯示貨運代理服務的進出口工作流程。



業 務

(a) 接獲客戶查詢

倘客戶需要貨運代理服務，彼等將透過電話或電子郵件與我們接洽，並向我們提供貨物、送貨方式及交付時間的詳情。我們將接觸不同物流服務供應商獲取報價，其後將蒐集各報價並達致最終報價，以供客戶審批。

(b) 確認訂單

於客戶確認後，我們將開始與貨物原產地的夥伴或海外夥伴安排貨物運輸。同時，我們將與客戶溝通，以提供最新訂單狀況。

有關進口貨運代理，請參閱下文第(c)至(e)段，有關出口貨運代理，請參閱第(f)至(h)段。

(c) 海外夥伴安排

就進口貨運代理而言，由於我們主要負責為客戶協調物流流程，我們將委聘海外物流服務供應商協助送貨。

(d) 預先通知

我們將從海外夥伴接獲預先通知文件，並於其後知會承運人及編製清關相關文件。

(e) 進口流程／項目結束

當船舶抵達新加坡，我們將進行清關及在新加坡安排送貨至指定交貨地點。當貨物運抵客戶指定交貨地點，工作隨即結束。

(f) 營運流程

就出口貨運代理而言，我們將於客戶確認訂單後在新加坡安排貨車運輸服務至港口或機場(視情況而定)。我們亦需要進行清關及編製運輸文件。

(g) 預先通知

於貨物上船後，我們將向海外夥伴發出預先通知文件，提醒彼等於外地安排物流運輸服務。

業 務

(h) 項目結束

當貨物運抵指定交貨地點，工作隨即結束，我們將向客戶發出發票。

增值運輸服務

增值運輸服務指露天倉儲服務、裝箱與卸貨服務及物流堆場與客戶指定提貨及／或交貨地點的貨車運輸服務。

露天倉儲服務

露天倉儲服務指在我們的物流堆場，或由我們客戶指定的任何其他地點搬運和存放重櫃、吉櫃和一般貨物(臨時或長期)。

在土地短缺的新加坡，董事相信，客戶在自己的堆場內存放集裝箱和一般貨物的空間通常有限。於最後實際可行日期，我們為客戶在三個物流堆場(即15A Pioneer Crescent堆場、15B Pioneer Crescent堆場及15C Pioneer Crescent堆場)提供露天倉儲服務。我們經營的物流堆場總共提供大約38,240平方米的露天儲存空間。我們還在物流堆場設有正面起重機和鏟車，以協助提供集裝箱升降和一般貨物處理服務。

我們的長期露天倉儲服務也使客戶能夠採用輕資產業務模式，因此他們不必購買或維護自己的集裝箱儲存設施以滿足自己的儲存需求。我們需要露天倉儲服務的客戶通常是最終客戶於製造業和零售業等和涉及貨物進出口業務的貨運代理商和物流公司。

以下步驟描述我們露天倉儲服務的一般工作流程：

入庫露天倉儲服務：

- (a) 正面起重機或鏟車操作員將收到來自我們營運部門的入庫集裝箱和／或一般貨物的工作訂單；
- (b) 正面起重機或鏟車操作員將分配所需的空間，並等待集裝箱和／或一般貨物抵達；及
- (c) 當集裝箱和／或貨物抵達物流堆場時，正面起重機或鏟車操作員將把集裝箱和／或一般貨物從拖車上提起並堆放到物流堆場中分配的空間。

業 務

出庫露天倉儲服務：

- (a) 正面起重機或鏟車操作員將收到營運部門關於出庫集裝箱的工作訂單；
- (b) 正面起重機或鏟車操作員將為出貨集裝箱和／或一般貨物進行分配空間，並確保沒有堵塞；及
- (c) 當司機到達物流堆場時，正面起重機或鏟車操作員將集裝箱和／或一般貨物裝上拖車。

於往績記錄期間，我們於眾多物流堆場(即15A Pioneer Crescent堆場、15B Pioneer Crescent堆場、15C Pioneer Crescert堆場、39 Tuas View Crescent堆場^{附註1}及Kian Teck Lane堆場^{附註2})提供露天倉儲服務。截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，我們的物流堆場的使用率分別約為80.1%、87.1%、86.7%及86.4%^{附註3}。

裝箱及卸貨服務

客戶可指示其自有員工進行集裝箱貨物的裝箱及卸貨，惟倘客戶要求，我們亦可調配堆場操作人員履行裝箱及卸貨服務。

物流堆場與客戶指定提貨或交貨地點的集裝箱拖運

物流堆場與客戶指定提貨或交貨地點的集裝箱拖運指從客戶指定提貨地點至物流堆場作長期倉儲的貨物運輸或從物流堆場至客戶指定收貨地點的貨物運輸。

請參閱本節「圖1：出口處理流程」及「圖2：進口處理流程」，以瞭解更多有關增值運輸服務工作流程及如何結合貨車運輸服務的資料。

附註：

- (1) 根據臨時佔用授權計劃，由於物流堆場在短期租約到期後已歸還JTC，我們於39 Tuas View Crescent堆場的所有營運活動已於2018年8月16日後終止。
- (2) 根據臨時佔用授權計劃，由於物流堆場在短期租約到期後已歸還JTC，我們於Kian Teck Lane堆場的所有營運活動已於2017年7月26日後終止。
- (3) 物流堆場的使用率按物流堆場的實際使用面積(按平方米計算)除以物流堆場的總面積(按平方米計算)計算。

業 務

我們的車輛和機械

於最後實際可行日期，我們的車輛及機械(其中部分仍由分期付款協議出資)如下：

車輛或機械類型	平均餘下 可使用年期 (年)	已購買單位 (自置)	已購買單位 (分期付款)
原動機.....	4.2	51	5
拖車.....	6.1	470	30
平板貨車.....	3.4	3	—
正面起重機.....	0.0	2	—
鏟車.....	0.8	2	—

原動機



用於拖運拖車的貨車。原動機用於在海港及客戶指定的取貨及／或交貨地點之間拖運我們的拖車，該等拖車載有吉櫃或重櫃。

業 務

拖車



由我們的原動機拖運的無動力車輛。拖車載有吉櫃或重櫃，由我們的原動機於海港及客戶指定的取貨及／或交貨地點之間拖運。

正面起重機



用於在我們的物流堆場內起吊、堆疊及提取集裝箱的車輛。

業 務

鏟車



裝備有垂直升降的載重車架的工業鏟車。鏟車於我們的物流堆場中用於搬運貨物。

平板貨車



用於運輸貨物及／或人員的車輛。平板貨車用於在我們的物流堆場及辦公室之間運輸貨物及人員。

我們計劃應用[編纂]項下發行新股份[編纂]總額約[編纂]%收購新車輛(20部原動機及50部拖車)，以進一步提升服務能力。有關車輛擴展計劃的詳情，請參閱「未來計劃和[編纂]用途—[編纂]用途」一節。

業 務

客戶

我們的客戶包括供應鏈上的物流服務供應商和新加坡不同行業的最終客戶。我們為客戶運輸的貨物可能包括工業材料、化學品和各種消費品。客戶一般須按貨到付款方式以現金結清發票，而部分客戶則獲30至90日結清發票。

與客戶所訂立協議之一般條款

貨車運輸

對於我們的貨車運輸服務，除整個往績記錄期我們的五大客戶其中兩名，即客戶A及客戶G外，我們一般不會與客戶訂立協議。我們通常會在每個曆年初向客戶發送價格清單以供批准，而一經批准，我們的貨車運輸服務費用將根據商定的價目表，直至下一曆年為止。

根據我們與客戶A及客戶G的貨車運輸服務協議，我們需要履行工作之實際金額和性質，在合約期內會不時受到客戶的工作訂單所影響，而該等費用將根據貨車運輸服務協議中事先約定的費率表收取。與客戶A訂立的協議將維持有效直至任何一方中止為止，而與客戶G訂立的協議有效期為兩年。與客戶A訂立的協議項下的預先議定費率表將按年續新，而與客戶G訂立的協議項下的預先議定費率表將在協議整個期間維持有效。發票乃按月出具。貨車運輸服務協議一般包含以下條款：

服務

我們按照客戶的指示，負責以具有專業承運人所期望的合理技能和謹慎收集且運輸貨物，並以良好情況和狀態交付貨物，且須按照並遵守所有適用於服務的現行法律和法規進行營運。

根據與客戶A訂立的協議，我們只會聘用合資格及能勝任的司機，並須符合協議中由客戶A規定的健康和 safety 預期。我們須按照協議中規定的績效措施提供服務。客戶A須有權根據要求，對我們的營運和設施進行審核和檢查。

根據與客戶G訂立的協議，我們須按照客戶G的規格及要求履行服務。所履行的服務須符合提供服務的地域的所有相關安全環境規定。所交付者必須達到符合其擬定用途目的之標準、質素及規格。

業 務

分包

除非另有書面約定，否則我們不會將服務的全部或一部分進行分包。

負債

我們同意向客戶賠償因服務而產生或與之相關的所有索賠、要求和損失。根據與客戶 A 訂立的協議，我們還同意根據「國際貨物運輸合約公約」或任何強制性法規(如有)，向客戶 A 賠償客戶 A 之責任。

保險

我們一般必須隨時取得並始終保持以下保險政策的完整效力：僱主責任保險、汽車責任保險、綜合全面責任保險和貨物責任保險。

與客戶 G 訂立的協議要求將客戶 G 列為額外被保人，而投保人亦須就該等保險的重大變動或取消該等保險向客戶 G 提供至少 60 天的事先書面通知。

終止

就方便目的，該協議可藉提供至少 60 天的事先書面通知隨時終止。

於最後實際可行日期，與客戶 A 及客戶 G 的貨車運輸服務協議仍然有效及具法律約束力，而董事相信我們並不預期於正常情況下重續貨車運輸服務協議將面對任何重大障礙。

貨運代理

對於我們的貨運代理服務，我們通常不會與客戶達成協議。在開始服務之前，我們通常會向客戶發送報價以供批准。

業 務

增值運輸服務

對於我們的增值運輸服務，我們通常與客戶簽訂物流服務協議，包含有關合約期限、工作範圍和價格以及付款條件的條款及細則。

在客戶與我們之間簽訂的物流服務協議中，客戶需要支付一定金額作為每月最低儲存服務費。我們需要履行工作之實際金額和性質，在合約期內會不時受到客戶的工作訂單所影響，而該等費用將根據物流服務協議中事先約定的費率表收取。該等物流服務協議的期限從11到36個月不等。我們按需要審查該等物流服務協議，而我們將於需要時修改相關條款和費率表。

若干物流服務協議也可能包含以下條款：

服務

我們提供的物流服務包括物流營運、一般貨物的儲存和處理。我們將指定我們物流堆場的某個最小面積作為客戶專用儲存區域。

負債

我們的若干物流服務協議包括責任條款，當中規定對於可能被允許使用我們的物流堆場的客戶員工、代理、被授權人，訪客或其他人，若在我們的物流堆場發生任何事故或受傷，或任何貨物、財產、貨物或資產的損失或損壞，我們概不會承擔責任。此外，我們亦不為客戶的貨物、財產、商品、動產及資產的任何損失及／或損害承擔責任。

賠償

我們的若干物流服務協議包括賠償條款，當中客戶須全額賠償並保證我們免受客戶或任何第三方，根據物流服務協議履行我們的服務而產生的或與之相關的任何或全部成本、處罰、責任、要求、費用、損失或損害之全部賠償。

保險

我們的若干物流服務協議包括保險條款，當中客戶須購買所有相關保單或獲取保險範圍，以保障屬於客戶的車輛、機器、貨物、財產、貨品和／或資產，而我們不承擔任何責任，此類保險包括公眾責任保險、火災損失和盜竊等。我們不對任何在我們物流堆場內的客戶車輛、機器、貨物、財產、貨品和／或資產的任何損失或損害負責。

業 務

終止

我們的若干物流服務協議包括終止條款，當中倘物流堆場的房東和／或新加坡政府出於任何原因不允許協議和／或使用物流堆場，則協議將被終止，而雙方均不得索賠或要求對方承擔費用、損害、賠償或其他。對向我們欠下的所有欠款和未付費用，我們將對客戶的一般貨物擁有留置權。協議到期時，堆場須恢復原狀，並由客戶承擔費用。

被禁止的物品和活動

我們的物流服務協議包括一份清單，其中包含非全面的禁止物品和活動表，該等物品和活動在我們的物流堆場將嚴格禁止。其中若干物品和活動包括以下內容：

- 所有污染性交易
- 所有涉及任何具有攻擊性、危險、有毒、腐蝕性、爆炸性或可燃性液體、物品、材料或物品之交易
- 存放廢金屬、廢紙和其他廢物
- 沙子、柵格和銅噴砂
- 修理和維修汽車、機械或建築設備

於最後實際可行日期，物流服務協議仍然有效及具法律約束力，而董事相信我們並不預期於正常情況下重續物流服務協議將面對任何重大障礙。

定價政策

在確定定價政策時，我們考慮了各種因素。若干重要因素包括：

- | | |
|------|--|
| 貨車運輸 | <ul style="list-style-type: none">• 集裝箱尺寸(20或40英尺集裝箱)• 送貨所需距離(於新加坡西部範圍內)• 持續等待時間• 集裝箱的體積重量• 其他運輸和儲存服務供應商提供的現行市場價格• 柴油價格和向客戶轉嫁柴油成本變化的便利性• 考慮到潛在的工資增加或任何第三方費用的成本分析• 確定合理的利潤率• 工作關係的長度• 每月運輸的集裝箱數量 |
|------|--|

業 務

- | | |
|--------|--|
| 貨運代理 | <ul style="list-style-type: none">• 其他貨運代理服務供應商提供的現行市場價格• 考慮了委聘代理商和分包商成本之成本分析• 緊迫性和運輸時間• 確定合理的利潤率• 裝運量• 工作關係的長度 |
| 增值運輸服務 | <ul style="list-style-type: none">• 集裝箱尺寸(20或40英尺集裝箱)• 集裝箱的存放時間• 其他運輸和儲存服務供應商提供的現行市場價格• 考慮到任何第三方費用可能增加的成本分析• 與我們的物流堆場有關的服務費• 確定合理的利潤率• 工作關係的長度 |

客戶服務

我們意識到卓越的客戶服務對維護市場上的聲譽和培養客戶忠誠度至關重要。於最後實際可行日期，我們的客戶服務團隊有21名僱員。董事確認，我們並無遇到任何客戶重大投訴，且於往績記錄期間並無與彼等發生任何爭議。

我們於往績記錄期間的五大客戶

截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，五大客戶應佔總收入分別約為6.9百萬新加坡元、7.1百萬新加坡元、6.2百萬新加坡元及5.2百萬新加坡元，分別佔總收入約18.9%、17.5%、14.3%及19.6%。同期，最大客戶應佔總收入分別約為2.0百萬新加坡元、1.7百萬新加坡元、1.3百萬新加坡元及1.6百萬新加坡元，分別佔總收入約5.5%、4.1%、3.1%及6.0%。我們認為，鑒於五大客戶於總收入的貢獻，彼等之間的任何集中風險並不重大。

業 務

下表載列於往績記錄期間五大客戶的收入明細及其各自的背景資料。

截至2017年12月31日止年度

客戶	主要業務性質	我們提供的服務性質	結算方式	自以下年份開展業務關係	信貸期	來自客戶的收入 (千新加坡元)	佔我們總收入的概約百分比
客戶 A	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第二且在法蘭克福證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事貨運代理服務	貨車運輸、貨運代理及增值運輸服務	電子轉賬	2011年	30天	2,016	5.5
客戶 G	一間在新加坡證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供物流服務	貨車運輸及增值運輸服務	電子轉賬	2015年	貨到付款	1,607	4.4
客戶 E	一間於2019年按營業額計在全球貨運代理市場排名第二且在哥本哈根納斯達克上市公司的附屬公司，主要從事提供供應鏈解決方案	貨車運輸、貨運代理及增值運輸服務	電子轉賬	2014年	45天	1,383	3.8
客戶 B	一間在納斯達克股票市場上市公司的附屬公司，從事提供全球物流服務，包括空運及海運及報關服務	貨車運輸及增值運輸服務	電子轉賬	2003年	30天	999	2.7
客戶 H	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第一且在瑞士證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事使用其全球物流網絡，向客戶供應鏈提供綜合物流解決方案	貨車運輸、貨運代理及增值運輸服務	電子轉賬	2013年	30天	944	2.6
總計						6,949	18.9

業 務

截至2018年12月31日止年度

客戶	主要業務性質	我們提供的服務性質	結算方式	自以下年份開展業務關係	信貸期	來自客戶的收入 (千新加坡元)	佔我們總收入的概約百分比
客戶 G	一間在新加坡證券交易所上市公司的附屬公司，主要從事提供物流服務	貨車運輸及增值運輸服務	電子轉賬	2015年	貨到付款	1,653	4.1
客戶 H	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第一且於瑞士證券交易所上市公司的附屬公司，主要從事使用其全球物流網絡，向客戶供應鏈提供綜合物流解決方案	貨車運輸、貨運代理服務及增值運輸服務	電子轉賬	2013年	90天 (附註1)	1,512	3.7
客戶 E	一間於2019年按營業額計在全球貨運代理市場排名第二且在哥本哈根納斯達克上市公司的附屬公司，主要從事提供供應鏈解決方案	貨車運輸及增值運輸服務	電子轉賬	2014年	45天	1,427	3.5
客戶 I	一間新加坡貨運代理及物流服務供應商	貨車運輸服務	支票	2017年	30天	1,361	3.3
客戶 A	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第二且在法蘭克福證券交易所上市公司的附屬公司，主要從事貨運代理服務	貨車運輸、貨運代理及增值運輸服務	電子轉賬	2011年	30天	1,161	2.9
總計：						7,114	17.5

業 務

截至2019年12月31日止年度

客戶	主要業務性質	我們提供的服務性質	結算方式	自以下年份開展業務關係	信貸期	來自客戶的收入 (千新加坡元)	佔我們總收入的概約百分比
客戶 E	一間於2019年按營業額計在全球貨運代理市場排名第二且在哥本哈根納斯達克上市公司的附屬公司，主要從事提供供應鏈解決方案	貨車運輸及增值運輸服務	電子轉賬	2014年	60天 (附註2)	1,334	3.1
客戶 J	一間新加坡公司，主要從事提供冷藏食品解決方案，總存儲量超過25,000公噸。	貨車運輸服務	支票	2012年	30天	1,286	2.9
客戶 H	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第一且在瑞士證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事使用其全球物流網絡，向客戶供應鏈提供綜合物流解決方案	貨車運輸、貨運代理服務及增值運輸服務	電子轉賬	2013年	90天	1,223	2.8
客戶 I	一間新加坡貨運代理及物流服務供應商	貨車運輸服務	支票	2017年	30天	1,211	2.8
客戶 A	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第二且在法蘭克福證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事貨運代理服務	貨車運輸、貨運代理及增值運輸服務	電子轉賬	2011年	30天	1,171	2.7
總計						6,225	14.3

業 務

截至2020年8月31日止八個月

客戶	主要業務性質	我們提供的服務性質	結算方式	自以下年份開展業務關係	信貸期	來自客戶的收入 (千新加坡元)	佔我們總收入的概約百分比
客戶BP	一間澳大利亞的運輸及物流公司，在亞太區的業務表現突出，業務範圍包括公路運輸、鐵道運輸、海運、空運及倉儲，現為一間在東京證券交易所上市的公司的附屬公司	貨車運輸、貨運代理及增值運輸服務	電子轉賬	2016年	30天	1,608	6.0
客戶BQ	一間總部設於青島的中國物流公司的附屬公司，註冊資本為人民幣50百萬元，貨運網絡覆蓋全球50個國家的超過70個港口	貨車運輸	電子轉賬	2017年	30天	1,086	4.1
客戶G	一間在新加坡證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供物流服務	貨車運輸及貨運代理服務	電子轉賬	2015年	30天 (附註3)	964	3.6
客戶E	一間於2019年按營業額計在全球貨運市場排名第二且在哥本哈根納斯達克上市公司的附屬公司，主要從事提供供應鏈解決方案	貨車運輸及增值運輸服務	電子轉賬	2014年	60天	828	3.1
客戶A	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第二且在法蘭克福證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事貨運代理服務	貨車運輸及增值運輸服務	電子轉賬	2011年	30天	721	2.7
總計：						5,207	19.6

附註：

1. 向客戶H提供的信貸期由30天更改至90天，由2018年9月1日起生效。
2. 向客戶E提供的信貸期由45天更改至60天，由2019年1月1日起生效。
3. 向客戶G提供的信貸期由貨到付款更改為30天，由2019年6月1日起生效。

業 務

截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，以上本集團五大客戶均為獨立第三方，且於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，概無董事、彼等各自的聯繫人士及擁有超過5%本公司已發行股本的股東在以上任何本集團五大客戶中擁有任何權益。

於往績記錄期間，來自客戶A的總收入下降，佔我們總收入的百分比由截至2017年12月31日止年度約5.5%下降至截至2018年12月31日止年度約2.9%，再下降至截至2019年12月31日止年度約2.7%及於截至2020年8月31日止八個月維持穩定於約2.7%。董事確認來自客戶A的總收入下降乃由於為達成更好的客戶收入貢獻平衡及避免客戶集中而重新分配資源滿足其他客戶的訂單所致。

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團並未與客戶有任何爭議或遭提出申索，從而對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大影響。

下表載列於往績記錄期間我們各業務分部的十大客戶及彼等各自的背景資料。

截至2017年12月31日止年度

貨車運輸服務分部的十大客戶

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 A	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第二且在法蘭克福證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事貨運代理服務	2,016	5.5
客戶 G	一間在新加坡證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供物流服務	1,607	4.4
客戶 E	一間於2019年按營業額計在全球貨運市場排名第二且在哥本哈根納斯達克上市公司的附屬公司，主要從事提供供應鏈解決方案	1,382	3.8
客戶 B	一間在納斯達克股票市場上市公司的附屬公司，從事提供全球物流服務，包括空運及海運及報關服務	999	2.7
客戶 H	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第一且在瑞士證券交易所上市公司的附屬公司，主要從事使用其全球物流網絡，向客戶供應鏈提供綜合物流解決方案	944	2.6
客戶 I	一間新加坡貨運代理及物流服務供應商	700	1.9

業 務

業 務

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 T	一名全球十大且於紐約證券交易所上市的物流服務供應商的一間附屬公司，在 32 個國家營運，擁有超過 100,000 名僱員	610	1.7
供應商 F	一間新加坡貨車及卡車服務供應商	464	1.3
客戶 D	一間主要從事提供貨運代理及倉儲服務的公司的附屬公司，總部位於英國	452	1.2
客戶 L	一間新加坡公司，主要從事白米及其他必需品貿易	392	1.1
總計		<u>9,566</u>	<u>26.2</u>

附註：該金額指貨車運輸服務分部來自客戶 E 的總收入，而本節「我們於往績記錄期間的五大客戶」截至 2017 年 12 月 31 日止年度」一段載列的來自客戶 E 的總收入金額指來自貨車運輸及貨運代理服務的收入。

貨運代理服務分部的十大客戶

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 M	一間在紐約證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供渦輪機零部件的保養、維修及檢修	657	1.8
客戶 N	一間在倫敦證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事在全球提供創新的海事解決方案及專業工程服務	476	1.3
客戶 AI	一間新加坡公司，主要從事設計及供應房屋及商業發展用建築材料	416	1.1
客戶 AJ	一間美國公司的附屬公司，主要從事生產及銷售床墊及床上用品，零售點遍及世界各地	395	1.1
客戶 AK	一間新加坡公司，業務遍及北美洲、澳洲、南美洲及亞洲，主要從事製造天然氣及石油相關產品及提供相關解決方案	368	1.0
客戶 AL	一間新加坡公司，主要從事特種化學品及聚合物的進口、倉儲、分銷及貿易	334	1.0
客戶 AM	一間新加坡公司，主要從事在新加坡存儲、加工及分銷冰鮮及急凍肉類	268	0.7
客戶 AN	一間新加坡公司，主要從事在新加坡分銷及推廣健康、美容及快速消費品，有60多名員工，管理24個品牌	261	0.7

業 務

業 務

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 AO	一間在新加坡證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事分銷石油及天然氣設備、化工及電力行業	231	0.6
客戶 AP	一間在紐約證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事向生物製藥、醫療保健、教育及政府客戶提供性能關鍵產品及服務，以及先進技術及應用材料行業	227	0.6
總計		<u>3,633</u>	<u>9.9</u>

增值運輸服務分部的十大客戶

本文件為草稿，不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 AQ	一間新加坡公司，主要從事提供樓宇及土木工程建築服務，為認可 A1 一般建築承建商	617	1.7
客戶 AR	一間新加坡公司，主要從事建築材料及設備的貿易及租賃	563	1.5
客戶 C	一間位於新加坡為海事及離岸行業服務的物流及管理服務供應商	559	1.5
客戶 AS	一間新加坡公司，主要從事向石油、天然氣、石化、電力及建築業提供物流服務	456	1.2
客戶 AT	一間在馬來西亞證券交易所主板上市的公司的附屬公司，主要從事在新加坡及馬來西亞提供地基工程，包括打樁、建築底層結構及製造金屬集裝箱	288	0.8
客戶 AU	一間新加坡公司，主要從事提供建築服務及打樁工程，獲新加坡建設局頒授 L5 級認證	189	0.5
客戶 W	一間在迪拜金融市場及科威特證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供貨運代理服務及房地產發展	158	0.4
客戶 AV	一間新加坡公司，主要從事提供樓宇建築服務	104	0.3

業 務

業 務

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 AW	一間新加坡公司，主要從事提供建築服務及打樁工程	96	0.3
客戶 AX	一間新加坡公司，主要從事提供地基工程及鑽孔樁工程	66	0.2
總計		<u>3,096</u>	<u>8.4</u>

附註：上述增值運輸服務分部的客戶指已與本集團簽訂物流服務協議的客戶。

截至2018年12月31日止年度

貨車運輸服務分部的十大客戶

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶G	一間在新加坡證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供物流服務	1,653	4.1
客戶H	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第一且在瑞士證券交易所上市的公司附屬公司，主要從事使用其全球物流網絡，向客戶供應鏈提供綜合物流解決方案	1,512	3.7
客戶E	一間於2019年按營業額計在全球貨運代理市場排名第二且在哥本哈根納斯達克上市的公司的附屬公司，主要從事提供供應鏈解決方案	1,427	3.5
客戶I	一間新加坡貨運代理及物流服務供應商	1,361	3.3
客戶A	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第二且在法蘭克福證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事貨運代理服務	1,161	2.9
客戶B	一間在納斯達克股票市場上市公司的附屬公司，從事提供全球物流服務，包括空運及海運及報關服務	935	2.3
客戶T	一名全球十大且於紐約證券交易所上市的物流服務供應商的附屬公司，在32個國家營運，擁有超過100,000名僱員	628	1.5

業 務

業 務

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 D	一間主要從事提供貨運代理及倉儲服務的公司的附屬公司，總部位於英國	580	1.4
客戶 AY	一間在東京證券交易所上市的公司的附屬公司，有超過 25,000 名僱員，主要從事貨運代理、貨車運輸及倉儲服務	478	1.2
客戶 AZ	一間生物科學公司的附屬公司，主要從事製造食品配料及添加劑，總部位於美國	456	1.1
總計		<u>10,191</u>	<u>25.0</u>

貨運代理服務分部的十大客戶

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 AI	一間新加坡公司，主要從事設計及供應房屋及商業發展用建築材料	429	1.1
客戶 M	一間在紐約證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供渦輪機零部件的保養、維修及檢修	415	1.0
客戶 AK	一間新加坡公司，業務遍及北美洲、澳洲、南美洲及亞洲，主要從事製造天然氣及石油相關產品及提供相關解決方案	384	0.9
客戶 AM	一間新加坡公司，主要從事在新加坡存儲、加工及分銷冰鮮及急凍肉類	367	0.9
客戶 AL	一間新加坡公司，主要從事特種化學品及聚合物的進口、倉儲、分銷及貿易	360	0.9
客戶 BA	一間哥倫比亞公司，主要從事提供國際運輸及清關服務，在美洲、歐洲及亞洲設有辦事處	341	0.8
客戶 BB	一間在新加坡證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事在新加坡批發藥品及醫療用品	320	0.8
客戶 AJ	一間美國公司的附屬公司，主要從事生產及銷售床墊及床上用品，零售點遍及世界各地	317	0.8
客戶 BC	一間在東京證券交易所上市的公司的附屬公司，業務遍及120個國家，主要從事製造及分銷美容產品，2018年的收入超過90億美元	308	0.8

業 務

		業 務	
客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 BD	一間美國私人公司的附屬公司，於2019年按收入計在美國所有私人公司中排名第二，主要從事製造及分銷加工及污染控制設備	293	0.7
總計		<u>3,534</u>	<u>8.7</u>
增值運輸服務分部的十大客戶			
客戶	主要業務性質及營運規模	金額 ^{附註} (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 AQ	一間新加坡公司，主要從事提供樓宇及土木工程建築服務，為認可A1一般建築承建商	617	1.5
客戶 AR	一間新加坡公司，主要從事建築材料及設備的貿易及租賃	552	1.4
客戶 AS	一間新加坡公司，主要從事向石油、天然氣、石化、電力及建築業提供物流服務	456	1.1
客戶 AW	一間新加坡公司，主要從事提供建築服務及打樁工程	192	0.5
客戶 AT	一間在馬來西亞證券交易所主板上市的公司的附屬公司，主要從事在新加坡及馬來西亞提供地基工程，包括打樁、建築底層結構及製造金屬集裝箱	170	0.4
客戶 AU	一間新加坡公司，主要從事提供建築服務及打樁工程，獲新加坡建設局頒授L5級認證	164	0.4

業 務

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 <small>附註</small> (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 BE	一間新加坡公司，主要從事批發礦物燃料及潤滑劑	135	0.3
客戶 W	一間在迪拜金融市場及科威特證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供貨運代理服務及房地產發展	79	0.2
客戶 AV	一間新加坡公司，主要從事提供樓宇建築服務	75	0.2
客戶 AX	一間新加坡公司，主要從事提供地基工程及鑽孔樁工程	39	0.1
總計		<u>2,479</u>	<u>6.1</u>

附註：上述增值運輸服務分部的客戶已與本集團簽訂物流服務協議的客戶。

截至2019年12月31日止年度

貨車運輸服務分部的十大客戶

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	估我們 總收入 概約百分比
客戶E	一間於2019年按營業額計在全球貨運代理市場排名第二且在哥本哈根納斯達克上市公司的附屬公司，主要從事提供供應鏈解決方案	1,334	3.1
客戶J	一間新加坡公司，主要從事提供冷藏食品解決方案，總存儲量超過25,000公噸	1,286	2.9
客戶H	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第一且在瑞士證券交易所上市的公司附屬公司，主要從事使用其全球物流網絡，向客戶供應鏈提供綜合物流解決方案	1,223	2.8
客戶I	一間新加坡貨運代理及物流服務供應商	1,211	2.8
客戶A	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第二且在法蘭克福證券交易所上市的公司附屬公司，主要從事貨運代理服務	1,171	2.7

業 務

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶G	一間在新加坡證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供物流服務	1,129	2.6
客戶BF	一間在新加坡公司，主要從事提供一般倉儲服務	1,111	2.5
客戶B	一間在納斯達克股票市場上市公司的附屬公司，從事提供全球物流服務，包括空運及海運及報關服務	1,079	2.5
客戶S	一間新加坡供應鏈解決方案公司，在中國、韓國、澳洲及東南亞100多個城市設有物流樞紐	822	1.9
供應商F	一間新加坡貨車及卡車服務供應商	748	1.7
總計		<u>11,114</u>	<u>25.5</u>

業 務

貨運代理服務分部的十大客戶

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 BD	一間美國私人公司的附屬公司，於2019年按收入計在美國所有私人公司中排名第二，主要從事製造及分銷加工及污染控制設備	557	1.3
客戶 AM	一間新加坡公司，主要從事在新加坡存儲、加工及分銷冰鮮及急凍肉類	459	1.1
客戶 AI	一間新加坡公司，主要從事設計及供應房屋及商業發展用建築材料	409	0.9
客戶 BG	一間在紐約證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事為食品、電子商務、電子及工業市場提供包裝解決方案	407	0.9
客戶 AL	一間新加坡公司，主要從事特種化學品及聚合物的進口、倉儲、分銷及貿易	397	0.9
客戶 AP	一間在紐約證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事向生物製藥、醫療保健、教育及政府客戶提供性能關鍵產品及服務，以及先進技術及應用材料行業	359	0.8
客戶 M	一間在紐約證券交易所上市的公司，主要從事提供渦輪機零部件的保養、維修及檢修	284	0.7

業 務

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 BH	一間於巴黎泛歐交易所上市的公司的附屬公司，全球僱員超過200,000名，主要從事生產、運輸及存儲油氣及其他能源市場的基礎設施	276	0.6
客戶 AJ	一間美國公司的附屬公司，主要從事生產及銷售床墊及床上用品，零售點遍及世界各地	252	0.6
客戶 AN	一間新加坡公司，主要從事在新加坡分銷及推廣健康、美容及快速消費品，有60多名員工，管理24個品牌	250	0.6
總計		<u>3,650</u>	<u>8.4</u>

業 務

增值運輸服務分部的最大客戶

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 <small>附註</small> (千新加坡元)	佔我們 總收入 概約百分比
客戶 AQ	一間新加坡公司，主要從事提供樓宇及土木工程建築服務，為認可 A1 一般建築承建商	512	1.2
客戶 AS	一間新加坡公司，主要從事向石油、天然氣、石化、電力及建築業提供物流服務	456	1.0
客戶 AR	一間新加坡公司，主要從事建築材料及設備的貿易及租賃	453	1.0
客戶 AW	一間新加坡公司，主要從事提供建築服務及打樁工程	196	0.4
客戶 AU	一間新加坡公司，主要從事提供建築服務及打樁工程，獲新加坡建設局頒授 L5 級認證	98	0.2
客戶 BI	一間新加坡公司，主要從事銷售及出租新集裝箱及翻新過的舊集裝箱	84	0.2
客戶 BE	一間新加坡公司，主要從事批發礦物燃料及潤滑劑	45	0.1
總計		<u>1,844</u>	<u>4.1</u>

附註：上述增值運輸服務分部的客戶指已與本集團簽訂物流服務協議的客戶。

業 務

截至2020年8月31日止八個月

貨車運輸服務分部的十大客戶

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們總收入 概約百分比
客戶BP	一間澳大利亞的運輸及物流公司，在亞太區的業務表現突出，業務範圍包括公路運輸、鐵道運輸、海運、空運及倉儲，現為一間在東京證券交易所上市的公司之附屬公司	1,608	6.0
客戶BQ	一間總部設於青島的中國物流公司的附屬公司，註冊資本為人民幣50百萬元，貨運網絡覆蓋全球50個國家的超過70個港口	1,086	4.1
客戶G	一間在新加坡證券交易所上市的公司之附屬公司，主要從事提供物流服務	944 ^{附註}	3.5
客戶E	一間於2019年按營業額計在全球貨運代理市場排名第二且在哥本哈根納斯達克上市公司的附屬公司，主要從事提供供應鏈解決方案	828	3.1
客戶A	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第二且在法蘭克福證券交易所上市的公司之附屬公司，主要從事貨運代理服務	721	2.7
客戶H	一間於2016年按標準箱計在世界海運市場排名第一且在瑞士證券交易所上市的公司之附屬公司，主要從事使用其全球物流網絡，向客戶供應鏈提供綜合物流解決方案	625	2.3
客戶B	一間在納斯達克股票市場上市公司的附屬公司，從事提供全球物流服務，包括空運及海運及報關服務	562	2.1

業 務

業 務

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們總收入 概約百分比
客戶 S	一間新加坡供應鏈解決方案公司，在中國、韓國、澳洲及東南亞 100 多個城市設有物流樞紐	454	1.7
客戶 AY	一間在東京證券交易所上市的公司的附屬公司，有超過 25,000 名僱員，主要从事貨運代理、貨車運輸及倉儲服務	360	1.4
客戶 BR	一間在東京證券交易所上市的公司的附屬公司，員工超過 7,700 人，主要在亞洲、歐洲及北美地區從事酒精飲料、食品及軟飲料的生產及銷售，以及在日本進行房地產開發	355	1.3
		<u>7,543</u>	<u>28.2</u>

附註：該金額指貨車運輸服務分部來自客戶 G 的總收入，而本節「我們於往績記錄期間的五大客戶」一段載列的來自客戶 G 的總收入金額指來自貨車運輸及貨運代理服務的收入。

貨運代理服務分部的十大客戶

本文件為草擬本，不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們總收入 概約百分比
客戶 BD	一間美國私人公司的附屬公司，於 2019 年按收入計在美國所有私人公司中排名第二，主要從事製造及分銷加工及污染控制設備	491	1.8
客戶 AP	一間在紐約證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事向生物製藥、醫療保健、教育及政府客戶提供性能關鍵產品及服務，以及先進技術及應用材料行業	323	1.2
客戶 AM	一間新加坡公司，主要從事在新加坡存儲、加工及分銷冰鮮及急凍肉類	309	1.2
客戶 BG	一間在紐約證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事為食品、電子商務、電子及工業市場提供包裝解決方案	283	1.1
客戶 BL	一間新加坡瓦楞機工廠，主要生產高性能包裝材料，於新加坡有兩間廠房	275	1.0
客戶 AL	一間新加坡公司，主要從事特種化學品及聚合物的進口、倉儲、分銷及貿易	263	1.0
客戶 BB	一間在新加坡證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事在新加坡批發藥品及醫療用品	203	0.8
客戶 AN	一間新加坡公司，主要從事在新加坡分銷及推廣健康、美容及快速消費品，有 60 多名員工，管理 24 個品牌	194	0.7

業 務

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們總收入 概約百分比
客戶 AI	一間新加坡公司，主要從事設計及供應房屋及商業發展用建築材料	163	0.6
客戶 BN	一間中國國有工程企業的附屬公司，專注於水利水電、新能源及基建領域，在全球擁有 30 多個分支機構	152	0.6
總計		<u>2,656</u>	<u>10.0</u>

增值運輸服務分部的最大客戶

客戶	主要業務性質及營運規模	金額 ^{附註} (千新加坡元)	佔我們總收入 概約百分比
客戶 BO	一間新加坡公司，主要生產及出口植物油及其衍生產品	304	1.1
客戶 AQ	一間新加坡公司，主要從事提供樓宇及土木工程建築服務，為認可 A1 一般建築 承建商	238	0.9
客戶 AR	一間新加坡公司，主要從事建築材料及設備的貿易及租賃	210	0.8
客戶 AW	一間新加坡公司，主要從事提供建築服務及打樁工程	119	0.4
客戶 BI	一間新加坡公司，主要從事銷售及出租新集裝箱及翻新過的舊集裝箱	84	0.3
客戶 BS	一間總部位於新加坡的公司，主要從事製造金屬製品	80	0.3
客戶 AU	一間新加坡公司，主要從事提供建築服務及打樁工程，獲新加坡建設局頒授 L5 級認證	68	0.3
總計		1,103	4.1

附註：上述增值運輸服務分部的客戶指已與本集團簽訂物流服務協議的客戶。

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，概無擁有超過5%本公司已發行股本的董事及／或股東在以上任何本集團最大客戶中擁有任何權益。

業 務

業 務

服務成本

於往績記錄期間，本集團業務的主要成本包括員工成本、港口及倉庫費用、車輛成本、柴油成本、物流堆場成本、貨運代理及雜項成本。員工成本主要是我們運輸(司機)的工資，取決於趟數和運輸距離。港口和倉庫費用是由於使用港口和倉庫設施而產生，而且該等費用由我們的客戶支付，因為該等費用與運輸其集裝箱有關。車輛費用不容易轉嫁予客戶，因為它們包括汽車保險、維修、修理和折舊。柴油成本指運行車輛所需的汽油和柴油成本。物流堆場費指為使用物流堆場而支付予授權方的授權費用。貨運代理成本指我們委聘其他物流服務供應商和海外貨運代理商，作為我們貨運代理服務的一部分參與運輸所產生的成本。雜項成本包括分包成本及其他與汽車有關的開支。我們向客戶轉嫁此成本的能力取決於我們向其提供的報價。我們的報價通常包括條款，當中允許基於消費者價格指數的變化以及影響我們行業的新政府政策、柴油、輪胎和保險價格之變化來修改報價，但條件是我們的客戶可以獲得一個月的通知期。

	截至12月31日止年度						截至8月31日止八個月			
	2017年		2018年		2019年		2019年		2020年	
	新加坡元	%	新加坡元	%	新加坡元	%	新加坡元 (未經審核)	%	新加坡元	%
員工成本	2,572,118	11.1	3,003,792	11.4	2,998,051	11.3	1,954,446	11.2	1,891,047	10.9
港口及倉庫費用	4,614,934	19.8	4,732,313	18.0	5,130,729	19.3	3,463,582	19.9	4,819,461	27.8
車輛成本	2,289,243	9.8	2,118,025	8.1	2,477,127	9.3	1,607,635	9.3	1,468,291	8.5
柴油成本	1,094,633	4.7	1,491,504	5.7	1,638,886	6.2	1,073,102	6.2	805,634	4.6
物流堆場費用	2,564,384	11.0	2,002,789	7.6	1,391,870	5.2	921,321	5.3	873,793	5.0
貨運代理成本	9,291,920	39.9	11,759,005	44.8	12,085,659	45.4	7,698,514	44.3	6,857,939	39.6
雜項成本	842,615	3.7	1,149,470	4.4	911,048	3.3	660,152	3.8	621,706	3.6
服務成本總額	<u>23,269,847</u>	<u>100.0</u>	<u>26,256,898</u>	<u>100.0</u>	<u>26,633,370</u>	<u>100.0</u>	<u>17,378,752</u>	<u>100.0</u>	<u>17,337,871</u>	<u>100.0</u>

我們的供應商主要包括提供港口營運服務、物流堆場、維修及保養、車隊輪胎及柴油以及新加坡物流服務的供應商。除我們與供應商B就提供物流堆場有效及具法律約束力的授權協議外，我們一般不會與供應商訂立協議，惟我們向彼等獲取報價。我們通常須以貨到付款方式結清發票，而部分供應商則給予我們30日結清發票。有關我們與供應商B訂立的授權協議的更多資料，請參閱本節「物業」一段。

業 務

我們於往績記錄期間的五大供應商

截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，五大供應商的服務成本分別約為6.9百萬新加坡元、6.9百萬新加坡元、6.8百萬新加坡元及4.6百萬新加坡元，分別佔總服務成本約29.7%、26.2%及25.5%及26.7%。同期，最大供應商的服務成本分別約為2.8百萬新加坡元、2.8百萬新加坡元、2.7百萬新加坡元及2.4百萬新加坡元，分別佔總服務成本約11.9%、10.6%、10.3%及13.7%。董事認為，鑑於下表所載五大供應商應佔服務成本，彼等之間的任何集中風險並不重大。

下表載列於往績記錄期間五大供應商的服務成本明細及其各自的背景資料。

截至2017年12月31日止年度

供應商	主要業務性質	向我們提供的服務性質	結算方式	自以下年份開展業務關係	信貸期	服務成本 (千新加坡元)	佔我們的總服務成本的概約百分比
供應商 A	負責管理及開發新加坡港口的中央代理	提供港口操作和相關服務	電子轉賬	1995年	貨到付款	2,766	11.9
供應商 B	新加坡倡導活力工業格局的規劃、宣傳及開發工作的領先代理	提供物流堆場	電子轉賬	2013年	貨到付款	2,564	11.0
供應商 E	一間新加坡石油產品供應商	為車隊提供柴油	支票	2015年	貨到付款	674	2.9
R&S Engineering Works Pte. Ltd.	汽車維修及維護車間	為車隊提供維修和保養工程	支票	2012年	30天	448	1.9
供應商 F	一間新加坡貨車及卡車服務供應商	提供貨車運輸服務	支票	2016年	貨到付款	447	1.9
總計						6,899	29.6

業 務

截至 2018 年 12 月 31 日止年度

供應商	主要業務性質	向我們提供的服務性質	結算方式	自以下年份開展業務關係	信貸期	服務成本 (千新加坡元)	佔我們的總服務成本的概約百分比
供應商 A	負責管理及開發新加坡港口的中央代理	提供港口操作和相關服務	電子轉賬	1995 年	貨到付款	2,782	10.6
供應商 B	新加坡倡導活力工業格局的規劃、宣傳及開發工作的領先代理	提供物流堆場	電子轉賬	2013 年	貨到付款	2,003	7.6
供應商 E	一間新加坡石油產品供應商	為車隊提供柴油	支票	2015 年	貨到付款	1,152	4.4
R&S Engineering Works Pte. Ltd.	汽車維修及維護車間	為車隊提供維修和保養工程	支票	2012 年	30 天	495	1.9
供應商 G	一間新加坡貨車運輸及拖車服務供應商	提供貨車運輸服務	支票	2013 年	貨到付款	459	1.7
總計						6,891	26.2

業 務

截至 2019 年 12 月 31 日止年度

供應商	主要業務性質	向我們提供的服務性質	結算方式	自以下年份開展業務關係	信貸期	服務成本 (千新加坡元)	佔我們的總服務成本的概約百分比
供應商 A	負責管理及開發新加坡港口的中央代理	提供港口操作和相關服務	電子轉賬	1995 年	貨到付款	2,741	10.3
供應商 E	一間新加坡石油產品供應商	為車隊提供柴油	支票	2015 年	貨到付款	1,515	5.7
供應商 B	新加坡倡導活力工業格局的規劃、宣傳及開發工作的領先代理	提供物流堆場	電子轉賬	2013 年	貨到付款	1,440	5.4
R&S Engineering Works Pte. Ltd.	汽車維修及維護車間	為車隊提供維修和保養工程	支票	2012 年	30 天	616	2.3
供應商 G	一間新加坡貨車運輸及拖車服務供應商	提供貨車運輸服務	支票	2013 年	貨到付款	487	1.8
總計						6,799	25.5

業 務

截至 2020 年 8 月 31 日止八個月

供應商	主要業務性質	向我們提供的服務性質	結算方式	自以下年份開展業務關係	信貸期	服務成本 (千新加坡元)	佔我們的總服務成本的概約百分比
供應商 A	負責管理及開發新加坡港口的中央代理	提供港口操作及相關服務	電子轉賬	1995 年	貨到付款	[2,383]	[13.7]
供應商 B	新加坡倡導活力工業格局的規劃、宣傳及開發工作的牽頭代理	提供物流堆場	電子轉賬	2013 年	貨到付款	[953]	[5.5]
供應商 E	一間新加坡石油產品供應商	為車隊提供柴油	支票	2015 年	貨到付款	[628]	[3.6]
R & S Engineering Works Pte. Ltd.	汽車維修及維護車間	為車隊提供維修及保養工作	支票	2012 年	30 天	[389]	[2.2]
供應商 G	一間新加坡貨車運輸及拖車服務供應商	提供貨車運輸服務	支票	2013 年	貨到付款	[274]	[1.6]
總計						4,627	26.6

與 JH Tyres & Batteries Pte. Ltd. 之關係

JH Tyres & Batteries Pte. Ltd. 主要從事分銷汽車輪胎及零件，並由黃先生擁有 70% 權益。由於黃先生為我們的控股股東之一、董事會主席兼執行董事，就上市規則而言，他為本集團的關連人士。

我們於 2011 年開始與 JH Tyres & Batteries Pte. Ltd. 建立業務關係。於往績記錄期間，我們委聘 JH Tyres & Batteries Pte. Ltd. 為我們的車隊提供輪胎及輪胎安裝服務以及其他相關服務，於截至 2019 年 12 月 31 日止三個年度及截至 2020 年 8 月 31 日止八個月，金額分別約為 0.4 百萬新加坡元、0.4 百萬新加坡元、0.4 百萬新加坡元及 0.2 百萬新加坡元，分別佔我們總服務成本約 1.8%、1.7%、1.6% 及 1.4%。我們預計於 [編纂] 後將與 JH Tyres & Batteries Pte. Ltd. 進行進一步交易。有關 JH Tyres & Batteries Pte. Ltd. 與本集團之間的關連交易詳情，請參閱本文件「關連交易—非豁免持續關連交易」一節。

業 務

與R&S Engineering Works Pte. Ltd.之關係

R&S Engineering Works Pte. Ltd. 主要從事汽車維修及維護，並由黃先生擁有60%權益。由於黃先生為我們的控股股東之一、董事會主席兼執行董事，就上市規則而言，他為本集團的關連人士。

自2012以來，我們開始與R&S Engineering Works Pte. Ltd. 建立業務關係。於往績記錄期間，我們聘用R&S Engineering Works Pte. Ltd. 為我們的車隊部分車輛提供維修及保養服務以及其他相關服務。截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，我們向R&S Engineering Works Pte. Ltd. 支付的服務成本分別約為0.4百萬新加坡元、0.5百萬新加坡元、0.6百萬新加坡元及0.4百萬新加坡元，分別佔我們總服務成本約1.9%、1.9%、2.3%及2.2%。我們預期於[編纂]後將與R&S Engineering Works Pte. Ltd. 進行其他交易。有關R&S Engineering Works Pte. Ltd. 與本集團的關連交易的詳情，請參閱本文件「關連交易－非豁免持續關連交易」一節。

除本文件所披露者外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的董事、彼等之緊密聯繫人或股東（據董事所深知及確信，擁有本公司超過5%已發行股本之人士）概無於我們五大供應商中擁有任何權益。董事確認，除R&S Engineering Works Pte. Ltd. 外，我們的五大供應商均是獨立第三方。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團並無與供應商存有任何糾紛或遭到供應商申索從而對我們的業務、財務狀況或經營業績有重大影響。

下表載列於往績記錄期間我們貨運代理服務分部的十大供應商及彼等各自的背景資料。

截至2017年12月31日止年度

貨運代理供應商	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們總服務 成本概約百分比
供應商F	一間新加坡貨車及卡車服務供應商	352	1.5
供應商I	一間在新加坡證券交易所及香港聯交所上市的中國航運公司的附屬公司，連同供應商R於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第三	279	1.2
供應商G	一間新加坡貨車運輸及拖車服務供應商	261	1.1
供應商J	一間中國公司，主要從事提供國際貨運代理服務及倉儲服務，於2020年2月的註冊資本為人民幣6百萬元	210	0.9
供應商K	一間在韓國證券交易所上市的南韓航運公司的附屬公司，於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第十	208	0.9
供應商L	一間在東京證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供物流及物業管理服務，2018年的收入超過2,000億日圓	202	0.9
供應商M	一間在台灣證券交易所上市的台灣航運公司，於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第八	201	0.9

業 務

業 務

貨運代理供應商	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們總服務 成本概約百分比
供應商 N	一間新加坡公司，主要從事提供貨車及陸路運輸服務	200	0.9
供應商 O	一間新加坡航運公司，於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第九	166	0.7
供應商 D	一間美國貨運代理服務供應商	163	0.7
總計		<u>2,242</u>	<u>9.7</u>

截至2018年12月31日止年度

本文件為草擬本，不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

貨運代理供應商	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們總服務 成本概約百分比
供應商G	一間新加坡貨車運輸及拖車服務供應商	459	1.7
供應商Q	一間新加坡公司，主要從事提供空運貨物處理及相關貨運代理服務	413	1.6
供應商K	一間在韓國證券交易所上市的南韓航運公司的附屬公司，於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第十	387	1.5
供應商I	一間在新加坡證券交易所及香港聯交所上市的中國航運公司的附屬公司，連同供應商R於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第三	347	1.3
供應商H	一間在韓國證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供物流服務	266	1.0
供應商R	一間在香港聯交所上市的公司的附屬公司，在超過80個國家設有超過370個辦事處，連同供應商I於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第三	264	1.0

業 務

貨運代理供應商	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們總服務 成本概約百分比
供應商 P	一間香港公司，主要從事提供貨運代理服務，在上海及深圳設有分公司	222	0.8
供應商 S	一間美國公司，主要從事提供國際貨運代理及倉儲服務	210	0.8
供應商 T	一間中國公司，主要從事提供國際貨運代理服務，於2020年2月的註冊資本為人民幣10百萬元	204	0.8
供應商 F	一間新加坡貨車及卡車服務供應商	191	0.7
總計		<u>2,963</u>	<u>11.2</u>

截至2019年12月31日止年度

本文件為草擬本，不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

貨運代理供應商	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們總服務 成本概約百分比
供應商G	一間新加坡貨車運輸及拖車服務供應商	487	1.8
供應商K	一間在韓國證券交易所上市的南韓航運公司的附屬公司，於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第十	397	1.5
供應商H	一間在韓國證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供物流服務	391	1.5
供應商I	一間在新加坡證券交易所及香港聯交所上市的中國航運公司的附屬公司，連同供應商R於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第三	326	1.2
供應商M	一間在台灣證券交易所上市的台灣航運公司，於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第八	309	1.2
供應商U	一間合資航運企業，於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第六	293	1.1
供應商D	一間美國貨運代理服務供應商	232	0.9
供應商R	一間在香港聯交所上市的公司的附屬公司，在超過80個國家設有超過370個辦事處，連同供應商I於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第三	220	0.8

業 務

業 務

貨運代理供應商	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們總服務 成本概約百分比
供應商 V	一間香港公司，主要從事提供貨運代理服務	217	0.8
供應商 Q	一間新加坡公司，主要從事提供空運貨物處理及相關貨運代理服務	207	0.8
總計		<u>3,079</u>	<u>11.6</u>

截至2020年8月31日止八個月

貨運代理服務分部的十大供應商

貨運代理供應商	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們總服務 成本概約百分比
供應商G	一間新加坡貨車運輸及拖車服務供應商	274	1.6
供應商H	一間在韓國證券交易所上市的公司的附屬公司，主要從事提供物流服務	253	1.5
供應商U	一間合資航運企業，於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第六	239	1.4
供應商I	一間在新加坡證券交易所及香港聯交所上市的中國航運公司的附屬公司，連同供應商R於2020年2月按標準箱運力計在全球所有航運企業中排名第三	181	1.0
供應商X	一間印度物流公司，主要從事提供客制化供應鏈解決方案	180	1.0
供應商Q	一間新加坡公司，主要從事提供空運貨物處理及相關貨運代理服務	140	0.8
供應商Z	一間新加坡公司，主要從事提供倉儲服務	137	0.8
供應商AD	一間新加坡公司，擁有超過220名員工，主要從事空運及海運貨運代理服務以及倉儲及配送解決方案	133	0.8

業 務

貨運代理供應商	主要業務性質及營運規模	金額 (千新加坡元)	佔我們總服務 成本概約百分比
供應商 T	一間中國公司，主要從事提供國際貨運代理服務，於2020年2月的註冊資本為人民幣10百萬元	130	0.7
供應商 V	一間香港公司，主要從事提供貨運代理服務	129	0.7
總計		<u>1,796</u>	<u>10.3</u>

業 務

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，概無擁有超過5%本公司已發行股本的董事及／或股東在以上任何本集團貨運代理分部十大供應商中擁有任何權益。

客戶及供應商重疊

於往績記錄期間，據董事所深知及確信，六大客戶亦為我們的供應商，而其中兩大供應商亦為我們的客戶。董事確認，該等身分重疊的客戶及供應商的買賣並非互相關連及／或互為條件的。據董事所深知及確信，除R&S Engineering Works Pte. Ltd.外，其餘實體及其最終實益擁有人均為獨立第三方。有關R&S Engineering Works Pte. Ltd.的更多詳情，請參閱本節「與R&S Engineering Works Pte. Ltd.之關係」段落。

同時為我們供應商的五大客戶

截至2017年12月31日止年度

客戶	我們提供的服務性質	來自客戶的收入 (千新加坡元)	佔我們的總收入的概約百分比	向我們提供的服務性質	服務成本 (千新加坡元)	佔我們的總服務成本的概約百分比	毛利率%
客戶A	貨車運輸及增值運輸服務	2,016	5.5	貨運代理服務	16	0.1	31.3
客戶B	貨車運輸及增值運輸服務	999	2.7	貨運代理服務	11	*	34.9
客戶E	貨車運輸、貨運代理及增值運輸服務	1,383	3.8	貨運代理服務	9	*	46.5
客戶H	貨車運輸、貨運代理及增值運輸服務	944	2.6	貨運代理服務	12	*	69.5
客戶BP	貨車運輸及增值運輸服務	240	0.7	貨運代理服務	2	*	37.7
客戶BQ.....	貨車運輸服務	8	*	貨運代理服務	34	0.2	37.6
總計		5,590	15.3		84	0.4	

業 務

截至2018年12月31日止年度

客戶	我們提供的服務性質	來自客戶的收入 (千新加坡元)	佔我們的總收入的概約百分比	向我們提供的服務性質	服務成本 (千新加坡元)	佔我們的總服務成本的概約百分比	毛利率 %
客戶 A	貨車運輸及增值運輸服務	1,161	2.9	貨運代理服務	15	0.1	40.4
客戶 B	貨車運輸及增值運輸服務	935	2.3	貨運代理服務	15	0.1	39.9
客戶 E	貨車運輸及增值運輸服務	1,427	3.5	貨運代理服務	10	*	50.2
客戶 H	貨車運輸、貨運代理及增值運輸服務	1,512	3.7	貨運代理服務	21	0.1	42.6
客戶 BP	貨車運輸及貨運代理服務	242	0.6	貨運代理服務	零	零	37.2
客戶 BQ.....	貨車運輸服務	34	0.1	貨運代理服務	31	0.1	41.8
總計		5,311	13.1		92	0.4	

* 甚微

業 務

截至2019年12月31日止年度

客戶	我們提供的服務性質	來自客戶的收入 (千新加坡元)	佔我們的總收入的概約百分比	向我們提供的服務性質	服務成本 (千新加坡元)	佔我們的總服務成本的概約百分比	毛利率 %
客戶 A	貨車運輸及增值運輸服務	1,171	2.7	貨運代理服務	13	*	44.2
客戶 B	貨車運輸及增值運輸服務	1,079	2.5	貨運代理服務	5	*	41.8
客戶 E.....	貨車運輸及增值運輸服務	1,334	3.1	貨運代理服務	4	*	49.5
客戶 H	貨車運輸及增值運輸服務	1,223	2.8	貨運代理服務	16	0.1	41.9
客戶 BP	貨車運輸及增值運輸服務	199	0.5	貨運代理服務	3	*	32.6
客戶 BQ.....	貨車運輸服務	161	0.4	貨運代理服務	31	0.1	30.4
總計		5,167	12.0		72	0.3	

* 甚微

業 務

截至2020年8月31日止八個月

客戶	我們提供的服務性質	來自客戶的收入 (千新加坡元)	佔我們的總收入的概約百分比	向我們提供的服務性質	服務成本 (千新加坡元)	佔我們的總服務成本的概約百分比	毛利率 %
客戶 A	貨車運輸及增值運輸服務	721	2.7	貨運代理服務	7	*	28.6
客戶 B	貨車運輸及增值運輸服務	562	2.1	貨運代理服務	5	*	28.0
客戶 E.....	貨車運輸服務	828	3.1	貨運代理服務	3	*	32.4
客戶 H	貨車運輸及增值運輸服務	625	2.3	貨運代理服務	10	0.1	26.1
客戶 BP	貨車運輸、貨運代理及增值運輸活動	1,608	6.0	貨運代理服務	2	*	38.0
客戶 BQ.....	貨車運輸服務	1,086	4.1	貨運代理服務	15	0.1	39.6
總計		5,430	20.3		42	0.2	

* 甚微

業 務

同時為我們客戶的五大供應商

截至2017年12月31日止年度

供應商	向我們提供的服務性質	服務成本 (千新加坡元)	佔我們的總服務成本的概約百分比	我們提供的服務性質	來自客戶的收入 (千新加坡元)	佔我們的總收入的概約百分比	毛利率 %
R&S Engineering Works Pte. Ltd.....	為車隊提供維修和保養工程	448	1.9	貨車運輸及增值運輸服務	6	*	15.0
供應商 F	提供貨車運輸服務	447	1.9	貨車運輸及增值運輸服務	464	1.3	40.0
總計		895	3.8		470	1.3	

截至2018年12月31日止年度

供應商	向我們提供的服務性質	服務成本 (千新加坡元)	佔我們的總服務成本的概約百分比	我們提供的服務性質	來自客戶的收入 (千新加坡元)	佔我們的總收入的概約百分比	毛利率 %
R&S Engineering Works Pte. Ltd.....	為車隊提供維修和保養工程	495	1.9	貨車運輸及增值運輸服務	8	*	10.0
供應商 F	提供貨車運輸服務	405	1.5	貨車運輸及增值運輸服務	374	0.9	39.0
總計		900	3.4		382	0.9	

業 務

截至2019年12月31日止年度

供應商	向我們提供的服務性質	服務成本 (千新加坡元)	佔我們的總服務成本的概約百分比	我們提供的服務性質	來自客戶的收入 (千新加坡元)	佔我們的總收入的概約百分比	毛利率 %
R&S Engineering Works Pte. Ltd.....	為車隊提供維修和保養工程	616	2.3	貨車運輸及增值運輸服務	9	*	10.0
供應商 F	提供貨車運輸服務	120	0.5	貨車運輸及增值運輸服務	748	1.7	28.7
總計		736	2.8		757	1.7	

* 甚微

截至2020年8月31日止八個月

供應商	向我們提供的服務性質	服務成本 (千新加坡元)	佔我們的總服務成本的概約百分比	我們提供的服務性質	來自客戶的收入 (千新加坡元)	佔我們的總收入的概約百分比	毛利率 %
R & S Engineering Works Pte. Ltd.....	為車隊提供維修和保養工程	389	2.2	貨車運輸及增值運輸服務	5	*	5.6
供應商 F	提供貨車運輸服務	39	0.2	貨車運輸及增值運輸服務	156	0.6	33.6
總計		428	2.4		161	0.6	

* 甚微

大部分五大客戶及供應商均從事物流業。根據智匯報告，由於業界參與者擴展其服務以轉型為一站式服務供應商，客戶及供應商身分重疊於物流業屬普遍。

業 務

分包安排

我們不會分包任何貨運代理服務及增值運輸服務予分包商。據董事所稱，我們通常只會於已用盡運力時將貨車運輸服務分包給獨立第三方（如供應商F、供應商AC及供應商AE等新加坡貨車運輸服務供應商），而有關安排一般為臨時性質。有關服務一般涉及於港口與客戶在新加坡境內指定的提貨及／或交貨地點間的貨物（主要為集裝箱）拖運。據董事所稱，我們與分包商並無長期分包安排，亦不會訂立協議。截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，我們的總分包成本分別佔總服務成本約2.1%、3.5%、2.6%及2.7%，維持相對穩定，與於往績記錄期間原動機相對穩定的使用率一致。董事認為，有關分包成本屬輕微，且由於貨車運輸服務僅於我們用盡運力時分包予獨立第三方，董事預期有關成本不會隨本集團逐漸擴大車隊規模而大幅波動。我們擁有一份經審批的內部供應商清單（包括分包商）。更多資料，請參閱本節「風險管理」一段。

季節性因素

我們的服務需求隨著客戶服務需求的變化而波動。因此，我們的銷售及經營業績已經並預期會繼續受到不同時期的波動影響。

貨車運輸服務及貨運代理服務

我們的業務量於十月至二月期間將會較高，由於聖誕節到農曆新年的運輸需求而增加。

增值運輸服務

我們的增值運輸服務業務量不受季節性因素影響。

銷售和市場推廣

我們的優勢在於我們與客戶建立長期的關係。我們的銷售和市場推廣人員透過其經驗和與客戶的良好關係，在為我們創造和擴大工作平台方面發揮了重要作用。

董事確認，我們的銷售主要透過現有客戶的引薦和推介來實現，以及透過電話推銷和上門推銷向潛在客戶進行直接營銷。就我們的貨運代理服務而言，我們亦會參加海外會議與新貨運代理商見面，並與現有貨運代理商開展新業務。收到有關我們服務的查詢後，相關銷售和市場推廣人員將與潛在客戶討論，以便更好地理解(i)他們的運送計劃，包括所需

業 務

的運送時間表、運送地點和／或預算，以及(ii)他們的倉儲計劃，以確定他們的集裝箱是否需要儲存空間及其所需空間的大小。這使我們能夠定制我們的服務，以滿足每位客戶的獨特需求，並促進運輸和儲存流程的預先規劃，以確保高效的服務流程。

資訊科技

我們利用資訊科技(「IT」)系統滿足各種營運和功能需求，包括交貨計劃、貨物接收、追蹤和工作訂單管理。我們的IT系統旨在整合客戶服務、營運和會計功能。我們擬購買一套新會計及營運系統。有關更多資料，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途-[編纂]用途」一節。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無經歷任何IT系統故障，導致我們的業務遭受重大破壞。

知識產權

請參閱本文件附錄六「法定及一般資料-B.有關業務的進一步資料-2.知識產權」一節以瞭解更多詳情。

董事確認，本集團的知識產權於往績記錄期間並未遭侵犯，從而對業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團並未涉及任何有關侵犯知識產權的爭議或訴訟，而本集團亦不知悉任何待決或面臨的有關申索。

物業

自置物業

截至最後實際可行日期，我們擁有以下物業。

物業位置	總面積 (平方米)	性質	用途	期間
1 Commonwealth Lane #06-24 to 06-27, Singapore 149544	624	工廠	投資物業 ^{附註}	租賃自2008年 3月1日起為期30年
2 Buroh Crescent #09-04 ACE@BUROH Singapore 627546	334	工廠	投資物業 ^{附註}	租賃自2013年 7月22日起為期30年
No.55 Serangoon North Avenue 4, #01-07, S9, Singapore 555859	254	工業	投資物業 ^{附註}	租賃期自2012年 7月2日起為期58年

附註：更多資料請參閱附錄一「過往財務資料附註-16.投資物業」一段。

業 務

租賃物業

截至最後實際可行日期，我們與眾多獨立第三方訂立了以下租賃協議。

地址	出租人	總面積 (平方米)	物業用途	租賃協議的 主要條款
#04-28/29 19 Loyang Way Changi Logistics Centre Singapore 508724	獨立第三方	234.39	包裝／卸裝，服裝、書籍的重新標籤及辦公室配套	年期：2019年7月17日至2021年7月16日 租金和服務費：6,087.11新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅 提前終止：不適用
7 Keppel Road #03-20 to 24 Tanjong Pagar Complex Singapore 089053	獨立第三方	179.10	行政辦公室連同集裝箱服務和一般倉儲業務	年期：2020年9月1日至2022年8月31日 租金和服務費：6,245.22新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅 提前終止：出租人可發出3個月通知終止協議。
7 Keppel Road #03-40 to 42 Tanjong Pagar Complex Singapore 089053	獨立第三方	107.01	行政辦公室連同物流服務和一般倉儲業務	年期：2020年9月1日至2022年8月31日 租金和服務費：3,731.44新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅 提前終止：出租人可發出3個月通知終止協議。
7 Keppel Road #03-43 to 44 Tanjong Pagar Complex Singapore 089053	獨立第三方	72.74	行政辦公室連同增值物流供應商業務	年期：2020年9月1日至2022年8月31日 租金和服務費：2,536.44新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅 提前終止：出租人可發出3個月通知終止協議。

業 務

地址	出租人	總面積 (平方米)	物業用途	租賃協議的 主要條款
7 Keppel Road #03-48 Tanjong Pagar Complex Singapore 089053	獨立第三方	35.67	行政辦公室連同 物流服務和一般 倉儲業務	<p>年期：2020年9月1日至 2022年8月31日</p> <p>租金和服務費：1,243.81新 加坡元，另加每月現行稅率 的商品及服務稅</p> <p>提前終止：出租人可發出3 個月通知終止協議。</p>
2D Jalan Papan #01-67 Singapore 619415	獨立第三方	(最高允許人 數) 16人	員工住房宿舍	<p>年期：2019年8月1日至 2021年7月31日</p> <p>租金和服務費：3,680.00新 加坡元，另加每月現行稅率 的商品及服務稅。</p> <p>搬遷租戶到其他單位：出租 人有權透過簽發搬遷通知在 年期內隨時重新安置租戶。</p> <p>提前終止：承租人可以提前 終止租約，並需在兩個月內 清空場所交回出租人。</p>

業 務

獲授權之物業

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們就使用我們的物流堆場與眾多獨立第三方訂立了以下授權協議。

地址	授權人	總土地面積 (平方米)	物業用途	授權協議的 主要條款
15A Pioneer Crescent, Singapore 628551 Pte Lot A3007977 ^{附註1}	獨立第三方	16,995	僅儲存一般貨物、集裝箱、起重機吊桿、施工設備配件	<p>年期：2016年5月1日至2017年2月28日、2017年3月1日至2018年2月28日、2018年3月1日至2018年9月30日、2018年10月1日至2019年9月30日、2019年10月1日至2022年9月30日</p> <p>授權費：83,133.88新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅(2016年3月1日至2017年2月28日)；60,482.50新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅(2017年3月1日至2018年2月28日)；及57,933.25新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅(2018年3月1日至2019年9月30日)91,433新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅(2019年10月1日至2022年9月30日)</p> <p>提前終止：不適用</p>
15B Pioneer Crescent, Singapore 628551 Pte Lot A3007605 ^{附註1}	獨立第三方	8,684	僅儲存一般貨物、起重機吊桿和施工設備配件	<p>年期：2016年3月29日至2019年3月28日、2019年3月29日至2022年3月28日</p> <p>授權費：75,686.00新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅(2016年3月29日至2019年3月28日)；46,720新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅(2019年3月29日至2022年3月28日)</p> <p>提前終止：</p> <ul style="list-style-type: none"> — 授權人可提前一個月以書面通知終止授權協議 — 在該年期開始一年內，被授權人可尋求授權人同意終止授權協議，但被授權人須向授權人支付整個年期的授權費用

業 務

地址	授權人	總土地面積 (平方米)	物業用途	授權協議的 主要條款
15C Pioneer Crescent, Singapore 628551 Pte Lot A3008731 ^{附註1}	獨立第三方	12,561	儲存一般貨物、 集裝箱、施工設 備配件及停放汽 車、貨車及設備	年期：2020年6月22日至 2023年6月21日 ^{附註2} 授權費：54,062.4新加坡 元，另加每月現行稅率的商 品及服務稅 提前終止： — 授權人可提前一個月以 書面通知終止授權協議 — 在該年期開始一年內， 被授權人可尋求授權人 同意根據授權人單獨制 定的條款及條件終止授 權協議
39 Tuas View Crescent, Singapore 628551 Pte Lot A3004894 ^{附註3}	獨立第三方	12,811	儲存一般貨物、 起重機吊桿和施 工設備配件	年期：2016年8月2日至 2018年8月1日(延長至2018 年8月16日) 授權費：52,382.00新加坡 元，另加每月現行稅率的商 品及服務稅 提前終止： — 授權人可提前一個月以 書面通知終止授權協議 — 在該年期開始一年內， 被授權人可尋求授權人 同意終止授權協議，但 被授權人須向授權人支 付整個年期的授權費用

業 務

地址	授權人	總土地面積 (平方米)	物業用途	授權協議的 主要條款
Kian Teck Lane, Singapore ^{附註4} Pte Lot A3003033	獨立第三方	8,281	儲存貨物、施工設備(如挖掘機、履帶式推土機、起重機吊桿)和配件(如鑽孔機)	<p>年期：2014年5月27日至2017年5月26日</p> <p>授權費：37,423.00新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅</p> <p>提前終止：</p> <ul style="list-style-type: none"> — 授權人可提前一個月以書面通知終止授權協議 — 在該年期開始一年內，被授權人可尋求授權人同意終止授權協議，但被授權人須向授權人支付整個年期的授權費用 <p><u>首次續約</u></p> <p>年期：2017年5月27日至2017年6月26日</p> <p>授權費：37,423.00新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅</p> <p>提前終止：不適用</p> <p><u>第二次續約</u></p> <p>年期：2017年6月27日至2017年7月26日</p> <p>授權費：37,423.00新加坡元，另加每月現行稅率的商品及服務稅</p> <p>提前終止：不適用</p>

附註：

1. 董事確認，我們擬根據擴張計劃於倉庫開始營運後繼續於物流堆場營運。
2. 15C Pioneer Crescent於2020年8月1日投入運作。
3. 授權協議已於2018年8月16日後屆滿。物流堆場已歸還予授權人，且並無進行招標。
4. 授權協議已於2017年7月26日後屆滿並已歸還予授權人。該物流堆場已進行招標，我們於2017年6月12日提交標書，但我們或任何其他方最終均未競得該物流堆場。

業 務

保險

截至最後實際可行日期，我們的保險保單如下：

- 由人力部(MOM)管理的工傷補償法案(WICA)所要求之工傷補償政策每年更新一次，我們作為僱主需按規定為所有員工維持工傷賠償保險；
- 按照人力部規定，外籍工人醫療保險每年更新一次；
- 涉及火災、金錢損失、工傷和業務中斷的商業保險；
- 涵蓋我們的原動機和拖車的車隊保險，包括意外事故造成的損失或損壞、火災、盜竊、第三方財產損失、第三方死亡或受傷、維修等；
- 受託保管人責任，涵蓋本集團運輸或儲存的貨物及集裝箱；及
- 公眾責任保險涵蓋法律責任，以支付因我們的員工或代表在業務過程中，因疏忽而發生的事故引起的第三方財產損失和／或人身傷害(包括死亡)之賠償。

我們的董事認為，鑑於我們目前的業務及行業的正常商業慣例，我們所採取的保險範圍足夠且符合行業規範。截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，我們的保險保費總額分別約為0.1百萬新加坡元、0.1百萬新加坡元、0.3百萬新加坡元及53,000新加坡元。

由於本文件「風險因素」所披露的若干風險(例如有關我們能否取得新業務、可用供應商及表現、勞工成本大幅上升等風險)無法投保或為該等風險投保的成本並不合理，保險一般不涵蓋該等風險。有關更多詳情，請參閱本節內「風險管理」一段。

除本節「訴訟與合規」一段所披露者外，我們的董事已確認，於往績記錄期間，我們並無因營運而產生任何重大保險索償或責任，且我們並無於往績記錄期間提出任何重大保險索償。

業 務

獎項、認證與成員資格

自2016年11月起，我們一直是新加坡物流協會的成員，並自2013年起一直是X2物流網絡的成員。就我們的貨運代理服務業務而言，我們從X2物流網絡(X2 Logistics Networks)獲得2016年度忠誠及承諾獎、2017年度最佳營運獎及2018年度最佳銷售獎。我們亦於2016年從客戶B獲得了頂級服務供應商獎，以表彰和讚賞我們的支持，並於2017年獲得客戶B頒發的年度服務供應商獎，以表彰我們的卓越技術。

執照、許可證和批准

除公司營業執照外，我們業務所需的執照和許可證請參閱下表。

貨車運輸服務

類型	性質	授予方	授予給	到期日
執照	在港務局禁區內運作之執照	新加坡港務集團有限公司	Rejoice Container Services (Pte) Ltd	2024年3月31日
執照	石油和易燃材料運輸執照	新加坡民防部長	Rejoice Container Services (Pte) Ltd ^{附註1}	2021年7月31日及 2021年10月31日 ^{附註2}

附註：

1. 石油和易燃材料運輸執照乃授予本集團個別原動機或拖車。截至最後實際可行日期，七輛原動機及兩輛拖車獲授予執照。
2. 九個授予本集團有關原動機及拖車的石油和易燃材料運輸執照中，其中兩個將於2021年7月31日到期及七個將於2021年10月31日到期。

貨運代理服務

我們毋需就貨運代理服務取得任何重大執照、同意、證書、許可證及／或批准。

增值運輸服務

我們毋需就增值運輸服務取得任何重大執照、同意、證書、許可證及／或批准。

董事確認，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團已從相關監管機構取得所有必要的許可證、批准及執照以經營在新加坡的現有業務。

業 務

僱員

截至最後實際可行日期，我們共有 144 名全職員工。截至最後實際可行日期，按職能劃分的全職員工詳情載列如下。

	截至最後實際 可行日期
董事	6
運輸(司機)	52
營運	22
堆場操作人員	8
營銷與業務發展	9
客戶服務	21
財務和行政	25
資訊科技	1
總計	144

截至最後實際可行日期，我們的全職員工由 75 名本地員工及 69 名外籍員工組成。

與員工的關係

我們與員工保持良好的工作關係。董事相信，為員工提供良好的工作環境和福利有助建立良好的員工關係，從而保持健康的員工留職率。於往績記錄期間，我們並未與員工發生任何對我們的業務或經營業績有重大影響的勞資糾紛。

招聘

我們意識到，在運輸和儲存服務行業的成功高度依賴於員工，我們根據員工過去的受僱經驗、學歷資料及相關技能招聘員工。員工在最終確認獲聘前會先通過背景調查。我們通常在求職平台、本公司網站上發佈招聘資訊及／或使用社交招聘和推薦。

為了吸引和留住有價值的員工，我們每年評估員工的表現，表現評估會予以考慮來授予獎金、加薪及晉升。

業 務

薪酬和福利

我們一般向員工支付固定工資和基於表現的獎金。我們的司機除了基本工資外，亦獲發放交通和泊車補貼、特定月份的趟次的趟次獎金、清晨趟次的清晨獎金、不申請醫療假的額外獎金和公眾假期工作的雙倍獎金。對於外籍工人，我們提供醫療保險、住宿和機票，以便他們在每個合約期內返回原居地一次。董事確認，我們亦為員工向新加坡中央公積金作出必要供款。截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，我們的總員工成本(不包括董事酬金)分別約為6.7百萬新加坡元、7.5百萬新加坡元、8.3百萬新加坡元及5.4百萬新加坡元。

內部監控

為準備[編纂]，我們聘請內部監控顧問對內部監控系統進行評估，並審查(其中包括)我們對商業營運、財務、人力資源和IT風險的管理，檢討並跟進我們加強內部監控措施的成效。初步檢討已於2018年4月27日完成。

根據內部監控顧問的審閱和建議，我們已採取措施和政策以改進其內部監控系統，並確保遵守新加坡適用法律與法規。此外，我們已建立並實施以下正在進行中的程序，以識別、評估並管理我們面對的重大風險：

- i. 董事會將每年設立並審閱業務目標、策略及計劃；
- ii. 於整個年度進行風險識別及評估，並將由管理層及審核委員會檢討並監察；及
- iii. 正式制訂對我們策略有效性的獨立評估程序，並由高級管理層每年定期執行。

內部監控顧問於2018年6月1日進行並完成後續檢討，且並未於我們的內部監控系統中發現任何重大缺陷。

考慮到以下事實：(i) 內部監控顧問並無於我們的內部監控系統中發現重大缺陷；及(ii) 我們已妥為實施內部監控顧問建議的加強內部監控措施及政策，董事認為我們已採取合理步驟建立內部監控系統及程序，以加強對工作及管理層面的控制。保薦人已審閱由內部監

業 務

控顧問編製的內部監控及跟進報告，並就我們加強內部監控措施的設計成效與內部監控顧問進行討論，及認同董事認為我們的加強內部監控措施及政策能夠充分有效確保我們有適當的內部監控系統。

於往績記錄期間，我們的車隊曾涉及若干機動車事故。為防止再度發生該等機動車事故，本集團已實施以下加強版內部監控措施：

- 司機於獲得授權駕駛本集團車輛前，除須持有規定的執照外，亦必須參加相關課程，以進一步提高駕駛能力並熟悉安全駕駛規則；
- 司機獲提供一本司機手冊，內容包括司機職責、安全守則、求助熱線及公司主要聯繫人、意外發生時的程序及每日車輛檢查表等。我們會進行入職培訓及複習培訓，以確保司機熟悉司機手冊的規定；及
- 本集團的營運團隊制定嚴格的日常維修及保養制度，以確保車輛處於最佳駕駛狀態，從而盡量降低與機械故障有關的事故風險。所有車輛每天進行機械檢查，以確保所有故障及安全問題得到糾正後方可放行。
- 營運總監持續提醒並向司機持續灌輸安全的重要性。

風險管理

在開展業務過程中，我們面臨各種類型的風險，包括市場風險、營運風險和監管風險，有關詳情已於本文件「風險因素」及「財務資料－財務風險」兩節內披露。

我們已制定一套風險管理措施以識別、評估及管理本集團營運所產生的風險。下表列出本集團面臨的部分主要風險，其可能對本集團的業務、財務狀況及經營業績及風險管理措施造成重大不利影響：

風險	風險管理措施
柴油價格及勞動成本上升之風險	由於我們為每項服務分部採取以下措施，預計透過將成本轉嫁予客戶可以緩解風險：

業 務

風險	風險管理措施
	<ul style="list-style-type: none">— 對於我們的貨車運輸服務，我們審閱價格清單，並根據需要修改價格清單；— 對於貨運代理服務，我們在成本加成基礎上為服務定價；及— 對於增值運輸服務，我們審查物流服務協議，並根據需要修改費率表
外籍員工短缺的風險	<p>為確保我們能維持穩定外籍工人供應，我們為外籍工人提供具競爭力的薪酬組合。</p> <p>我們亦擬增加本地新加坡工人的人數，以擴大外籍工人聘用限額，讓彼等擔當本集團不同職位，包括運輸(司機)及堆場操作人員。</p>
供應商表現不理想或沒有供應商的風險	<p>我們存有經內部審批的供應商名單，每年經董事審閱及批准。名單的評估準則包括(i)供應商的回應速度及交貨時間；(ii)定價(隨附報價)；(iii)供應商提供的產品及／或服務質素；(iv)供應商的信譽及市場聲譽；及(v)供應商的已繳資本。</p>
運輸過程中的意外風險	<p>有關我們的交通意外政策及司機安全課程的資料，請參閱「環境保護、健康和工作安全」一段。</p>
有關收回貿易應收款項的風險	<p>我們已設有信貸政策，其概述如下。</p> <p>待董事批准後，財務人員可根據關係年期、付款紀錄、交易頻率及交易規模建議審閱授予現有客戶的信貸期。</p> <p>除非獲董事批准，否則客戶服務人員將終止向超出信貸限額的客戶提供服務。</p>

業 務

風險	風險管理措施
	<p>經考慮付款紀錄、交易頻率及規模以及客戶服務意見，財務人員將於需要時建議修訂信貸限額。</p> <p>就新客戶而言，財務人員將根據其對客戶的了解及交易規模，提議向所有新客戶授出信貸期。</p> <p>財務總監負責監察應收賬款。</p> <p>就逾期款項而言，我們可透過(其中包括)委聘收債人、商討及執行付款計劃安排收回款項。</p> <p>貿易應收款項的可收回性會每年進行審閱。</p>
有關我們向目前或日後將受美國、歐盟、聯合國、澳洲及其他有關制裁機關實施制裁的若干國家提供任何服務之風險	<p>我們存有受美國、歐盟、聯合國、澳洲及其他有關制裁機關實施制裁的國家名單。名單由財務總監持續審閱，任何更新將會知會有關僱員。</p> <p>我們已成立法律合規委員會，負責(其中包括)監察我們承受的制裁風險及相關內部控制程序的實施。法律合規委員會每季定期會議，討論合規活動及監察我們承受的制裁風險(如有)。</p> <p>法律合規委員會將定期檢討我們有關制裁事宜的內部控制政策及程序。當風險管理委員會認為有需要時，我們將聘用在制裁事宜上具備所需專業知識及經驗的外聘國際法律顧問提供推薦建議及意見。</p> <p>我們將對新客戶進行盡職審查，結果將記錄在案並由財務總監審閱及批准。</p>

業 務

風險

風險管理措施

出現不合規事件時，將組成調查委員會調查不合規事件。

質量控制

我們認為保持物流服務質素的能力對於長期增長至關重要，並將此能力視為競爭優勢之一。

我們的質量控制政策主要包括以下流程：

(i) 出行前啟動車輛檢查

在我們的司機每天開始第一次運輸之前，他們需要對其車輛進行例行檢查。我們向他們提供車輛檢查清單，在使用車輛之前，他們需要完成並滿意清單檢查項目的結果。檢查清單的目的是確保我們車隊中的所有車輛都處於適航狀態，以便我們的司機能夠在安全的工作環境中工作。

(ii) 定期檢查車輛

為確保車輛安全，我們為車輛實施了定期車輛維修制度。根據陸路交通管理局(LTA)的規定，不適於道路行駛的車輛可能對其他道路使用者造成潛在危害，故此我們車隊的所有車輛都需要定期檢查，此舉有助於減少車輛故障和道路交通事故。截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，我們的車輛維修費用分別約為1.1百萬新加坡元、1.2百萬新加坡元、1.3百萬新加坡元及0.7百萬新加坡元。

(iii) 車輛選擇

選擇要購買的車輛品牌和型號非常重要，因為它會影響我們向客戶提供可靠貨車運輸服務的能力。我們通常會考慮車輛的容量、可靠性、柴油消耗，備件成本和道路價值等因素。所有該等因素都將影響我們及時向客戶提供可靠的貨車運輸服務能力，同時為我們的司機提供安全的工作環境。

業 務

環境保護、健康和工作安全

由於業務性質，我們並無直接產生工業污染物，且於往績記錄期間並無產生任何符合適用環境保護法律與法規的成本。於往績記錄期間及於最後實際可行日期，我們並無任何有關環境保護的適用法律與法規的重大不合規事宜。

針對新柴油車的歐盟六期排放標準自2018年1月1日起在新加坡生效。作為國家環境局繼續努力進一步改善新加坡空氣質素和保障公眾健康的一部分，這一最新和更嚴格的標準將有助於進一步減少柴油車的細顆粒物和氮氧化物等大氣污染物之排放。新加坡要求新柴油車符合歐盟六期排放標準。現有的柴油車不受影響，也不需要遵守歐盟六期廢氣排放標準。

作為我們車隊擴展計劃的一部分，本集團有意透過購買符合現行歐盟六期排放標準的柴油車，以購買更多環保車輛。有關車輛擴展計劃的詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]用途—[編纂]用途」一段。董事稱我們無意升級或更換現有的原動機及於2018年1月1日之前登記的平板貨車為符合歐盟六期排放標準的新型號。我們已制定程序去確保全體員工獲得安全健康的工作環境，並在員工手冊中列出一系列安全規則供員工遵循。此外，我們還為新員工提供員工手冊，使他們熟悉工作環境並提高其對安全問題的意識。

我們設有交通事故政策和程序，確保所有司機和有關部門了解我們的車輛司機發生事故時所需採取的行動。以下為我們司機在發生交通事故時被指示遵守的程序：

- (i) 倘發生故障，司機應盡可能將車輛移動到安全位置；
- (ii) 司機應留在車上直到處理道路相關者抵達，以確保若集裝箱有所裝載，拖車內的集裝箱沒有受到影響；
- (iii) 司機致電辦事處報告故障情況；
- (iv) 若重櫃有任何損壞，辦事處將安排另一部原動機收集集裝箱，以便檢查集裝箱內容是否存在質量問題；
- (v) 若發生輕微事故，司機需要交換車輛登記資訊和聯繫電話；及

業 務

- (vi) 若發生重大或威脅生命的事故，司機應致電警察和救護車尋求協助，並且必須提供警察報告和保險報告。

由於我們的司機負責操作重型車輛，如原動機和如正面起重機和鏟車等機械設備，我們要求所有司機參加相關的安全課程。我們亦已制訂司機都必須遵守的實踐標準。我們的客戶和供應商也可以為司機在其場所內開展自己的安全課程。例如港口營運員定期舉辦培訓課程，培訓新司機，以便他們能夠安全地在港口內操作原動機。

工作環境衛生

鑑於新加坡的 COVID-19 疫情，本集團已於 2020 年 2 月採取若干措施，我們亦遵循衛生部提供的指引，以保護我們的員工免受感染。

根據我們就 COVID-19 疫情而採取的措施，我們的員工須在工作場所採取一切切實可行的步驟來維持工作環境衛生，顧及所有可能在場的人士(包括我們的員工、司機、客戶、供應商及公眾人士)的利益。我們的管理層已決定實施以下防護措施：

- 為員工及訪客量度體溫
- 洗手
- 個人防護控制(呼吸系統防護，如佩戴口罩等)
- 員工控制(在家工作政策及員工聯絡追蹤等)

因此，所有員工(包括我們的運輸(司機))均須熟習上述防護措施。我們會為員工提供有關正確使用個人防護裝備的培訓，並會檢查該等裝備是否有效、清潔，及員工是否正確使用。

企業管治措施

我們意識到實現高效企業管治標準的價值和重要性，提高公司業績、透明度和問責性，以贏得股東和公眾的信心。為符合上市規則之規定，特別是上市規則附錄 23 所載的企業管治守則及企業管治報告所載的守則條文(「守則」)，截至最後實際可行日期，我們已採取以下措施：

- (i) 我們已根據守則所載的守則條文成立審核委員會、薪酬委員會及提名委員會，並分別制定書面職權範圍。本文件「董事及高級管理層」一節載列進一步資料；

業 務

- (ii) 董事會已根據守則的守則條文，採納有關企業管治及股東通訊政策的職權範圍；
- (iii) 我們已委任三名獨立非執行董事，佔董事會三分之一以上，並且其中至少一名具備會計專業知識；
- (iv) 我們的董事將按照章程細則進行運作，除章程細則另有規定外，持有利益之董事不得就我們董事會的任何決議案投票(也不得計入法定人數)，以批准任何合約或安排或其他建議，當中其本身或其任何緊密聯繫人擁有重大利益；
- (v) 根據守則，我們的董事(包括獨立非執行董事)將能夠在適當情況下尋求外部人士的獨立專業意見，費用由我們承擔；
- (vi) 本公司將考慮聘請獨立內部監控顧問定期檢討企業管治，以確保[編纂]後持續合規；及
- (vii) 我們的董事將參加包括公司管治在內的專業發展研討會，以確保[編纂]後持續合規。

訴訟與合規

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團及本集團僱員於2019年8月23日、2020年2月20日及2020年8月12日因機動車駕駛員在機動車事故中的疏忽遭提出三(3)宗待決訴訟，涉及已償付申索估計合共62,296.93新加坡元及未償付申索4,430.91新加坡元(待評估成本及損害)(「申索」)。誠如新加坡法律顧問所告知及確認，申索受Rejoice於事件發行時投購的保單保障，且無不可預見的情況，因此Rejoice不需就申索承擔責任。

除上文所披露外，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並未涉及對經營或財務狀況造成或將會產生重大不利影響之任何訴訟、索賠、行政訴訟或仲裁，或未決或威脅訴訟、索賠、行政訴訟或仲裁。

誠如新加坡法律顧問所告知，我們的董事確認，我們於往績記錄期及直至最後實際可行日期符合與我們業務相關的所有重大適用法律與法規。

於受國際制裁國家的業務活動

於往績記錄期間，我們代客戶提供有關運送貨物往返受國際制裁國家的若干服務。該等國家包括受全面制裁的伊朗及敘利亞及受全面制裁直至2017年10月12日為止的蘇丹。

業 務

此外，我們代客戶提供有關往返巴爾幹半島地區、白俄羅斯、剛果民主共和國、科特迪瓦（象牙海岸）、埃及、畿內亞、海地、伊拉克、黎巴嫩、緬甸、俄羅斯、斯洛文尼亞、烏克蘭及津巴布韋的該等服務，而該等國家受更針對性的制裁計劃。特別是俄羅斯一直受多個額外制裁措施限制，包括由美國於2018年及2019年採取的額外制裁措施，因為該國於克里米亞的行動被許多西方國家及若干官方組織視為不合法。美國政府持續考慮施加更多針對俄羅斯的制裁。此外，俄羅斯已吞併克里米亞地區，並將之視為俄羅斯聯邦一部分。克里米亞地區將受全面國際制裁。於往績記錄期間，儘管我們提供分別有關俄羅斯及烏克蘭的服務，我們並無提供任何有關克里米亞地區的服務。於往績記錄期間，截至2019年12月31日止三個年度及截至2020年8月31日止八個月，有關來自提供受國際制裁國家相關服務的收入分別約為0.2百萬新加坡元、0.3百萬新加坡元、0.2百萬新加坡元及0.1百萬新加坡元，佔同期總收入約0.5%、0.6%、0.6%及0.4%。

我們的國際制裁法律顧問霍金路偉律師行已進行以下程序，評估我們面臨被根據國際制裁法律及法規處罰的風險：

- (a) 審閱我們提供有關本集團、業務營運、收入、合約、有關運送貨物往返巴爾幹半島地區、白俄羅斯、剛果民主共和國、科特迪瓦（象牙海岸）、埃及、畿內亞、海地、伊朗、伊拉克、黎巴嫩、緬甸、俄羅斯、蘇丹、敘利亞、烏克蘭及津巴布韋的客戶清單的文件；
- (b) 審閱於往績記錄期間使用我們的貨運代理服務運送貨物往返巴爾幹半島地區、白俄羅斯、剛果民主共和國、科特迪瓦（象牙海岸）、埃及、畿內亞、海地、伊朗、伊拉克、黎巴嫩、緬甸、俄羅斯、蘇丹、敘利亞、烏克蘭及津巴布韋的客戶列表以及受國際制裁人士及組織的清單，並確認概無客戶名列於清單內；
- (c) 獲我們書面確認，除於本文件另行披露者外，本集團或任何聯屬人士（包括任何代表辦事處、分處、附屬公司或其他組成本集團的實體）於往績記錄期間概無與受國際制裁的任何其他國家或人士進行任何業務交易；及
- (d) 獲我們確認，1)就從受國際制裁國家運送貨物而言，本公司僅涉及於新加坡協助有關貨物清關，並於客戶要求時於新加坡境內轉送貨物予客戶；2)就向受國際制裁國家運送貨物而言，本公司僅涉及安排運送貨物至卸貨港，或委聘第三方代理為客戶運送貨物至卸貨港；及3)就與伊朗、敘利亞及蘇丹有關的付款而言，與伊朗及敘利亞相關的付款並非以美元結算，而於2018年一項與蘇丹有關的付款則在海外資產控制辦公室的禁令解除後以美元結算。

業 務

誠如國際制裁法律顧問經進行上述程序及取得實際確認後告知，我們於往績記錄期間的活動並不受國際制裁的限制。此外，鑒於本文件所載的[編纂]範圍及預期[編纂]用途，我們的國際制裁法律顧問認為，[編纂]中各方(包括本公司、本公司投資者、股東、聯交所及其[編纂]以及集團公司或參與[編纂]的任何人士)的參與將不涉及任何適用國際制裁。因此，本公司、我們的投資者及股東以及可能直接或間接參與批准本公司股份[編纂]、買賣及結算的人士(包括聯交所、其[編纂]及關連集團公司)所面臨的制裁風險極低。

董事確認，我們於往績記錄期間從未接獲因我們向受國際制裁國家運送貨物而對我們施加任何國際制裁的通知。概無使用我們的貨運代理服務運送貨物往返巴爾幹半島地區、白俄羅斯、剛果民主共和國、科特迪瓦(象牙海岸)、埃及、畿內亞、海地、伊朗、伊拉克、黎巴嫩、緬甸、俄羅斯、蘇丹、敘利亞、烏克蘭及津巴布韋的客戶被海外資產控制辦公室識別為特別指定國民及被禁止人士，或名列歐盟、澳洲及聯合國存置的其他受限制人士名單上，因此將不會被視為受制裁對象。有關交付並不涉及目前受國際制裁的行業或界別，因此不會被視為有關國際制裁項下的禁止活動。由於本公司實際進行的有關安排運送貨物往返伊朗、敘利亞及蘇丹的活動活動範圍有限，而且與美國並無關係，因此亦不受海外資產控制辦公室的全面制裁限制。

我們的承諾及內部控制程序

我們已向聯交所承諾，我們不會將[編纂][編纂]以及任何其他透過聯交所籌集的資金直接或間接用於撥付或促進與受國際制裁國家或受美國、歐盟、聯合國或澳洲制裁的任何其他政府、個人或實體(包括但不限於遭受任何海外資產控制辦公室制裁的任何政府、個人或實體)之間的活動或業務，或為其利益行事。

此外，我們亦已承諾日後不會訂立任何業務，導致我們、聯交所、[編纂]、[編纂]或我們的股東及投資者違反美國、歐盟、聯合國或澳洲的制裁法律或成為該等制裁法律的制裁對象。倘我們相信本集團與受國際制裁國家或受制裁人士訂立的交易會使本集團或其股東及投資者承受制裁風險，我們將於聯交所及本集團各自的網頁披露，並於年報或中期報告匯報我們監控業務承受的制裁風險的工作、與受國際制裁國家及受制裁人士的未來業務情況(如有)及與受國際制裁國家及與受制裁人士有關的業務計劃。倘我們違反與聯交所的有關承諾，聯交所可能會將我們的股份[編纂]。

業 務

我們已採納瞭解你的客戶及其他內部控制及風險管理措施，以幫助我們持續監察及評估業務，並採取措施保障本集團及股東的利益免受經濟制裁風險影響。於最後實際可行日期已實施以下措施：

- 我們已設立並維持獨立銀行賬戶，指定僅用於存入及分配 [編纂] [編纂] 或透過聯交所籌集的任何其他資金；
- 為進一步提升現有內部風險管理職能，董事會已成立風險及合規委員會。該委員會的成員包括：黃先生(主席、行政總裁、執行董事及控股股東之一)、黃康福先生(執行董事)、袁家灃先生(財務總監)以及審核委員會成員(即楊德泉先生、何永深先生及黃冠豪先生)，而彼等之職責其中包括監察我們面對的制裁風險及實施相關內部監控程序等。我們的風險及合規委員會將按季度召開會議，討論合規事項及監察我們面對的制裁風險；
- 我們將於決定是否應接納於受國際制裁國家及與受制裁人士的任何業務機會之前評估制裁風險。根據我們的內部監控程序，客戶服務主任將審閱所有來自屬於受國際制裁國家及受制裁人士的客戶或潛在客戶的相關業務交易文件。尤其是，客戶服務主任將審閱有關合約交易對手的資料(如身份及業務性質以及其擁有權)以及業務交易的草擬文件。客戶服務主任將對比美國、歐盟、聯合國或澳洲所持的各份受限制人士及國家名單查核交易對手，包括但不限於任何公開可得的由海外資產控制辦公室實施制裁的任何政府、自然人或實體名單，並確定交易對手是否為於受國際制裁國家的人士或受制裁人士，或是否由位於受國際制裁國家的人士或受制裁人士所擁有或控制。完成的查核將歸檔並移送風險及合規委員會進行審閱及批准。倘發現任何潛在受制裁風險，我們將向具有必要專家知識及國際制裁事件經驗的知名外部國際法律顧問尋求意見；
- 董事將持續監察 [編纂] 的 [編纂] 以及透過聯交所籌集的任何其他資金的用途，以確保該等資金不會用於直接或間接資助或促進與受國際制裁國家或受制裁人士有關或為其利益而進行的活動或業務，而違反國際制裁措施；
- 風險及合規委員會將定期檢討有關制裁事宜的內部監控政策及程序。在風險及合規委員會認為必要時，我們將委聘具有必要專家知識及制裁事件經驗的外部國際法律顧問提供建議及意見；及

業 務

- 如有必要，外部國際法律顧問將為我們的董事、高級管理層及其他相關人員提供有關制裁的培訓課程，以協助彼等評估我們日常營運的潛在制裁風險。我們的外部國際法律顧問將向我們的董事、高級管理層及其他相關人員提供受國際制裁國家及受制裁人士的現有名單，以供向我們的國內業務及海外辦事處及分公司分發有關資料。

我們的國際制裁法律顧問已審閱及評估有關內部監控措施，並認為該等措施能夠充分有效使本公司遵守對聯交所的承諾。

經考慮我們國際制裁法律顧問的意見後，董事認為我們的措施提供合理充足及有效的內部監控架構，從而協助我們識別及監察任何有關制裁法律的重大風險，以保障股東及我們的利益。於進行相關盡職審查後，在有關措施全面實施及執行的前提下，保薦人認為該等措施將提供合理充足及有效的內部監控架構，以協助本公司識別及監察任何有關制裁法律的重大風險。

鑒於我們嚴格遵守已實施的內部監控措施，包括風險及合規委員會的積極參與，我們擬繼續在我們於往績記錄期間的營運所在國家(包括但不限於受國際制裁的國家)進行國際業務交易，惟我們將不會直接或間接與名列歐盟、澳洲及聯合國所持特別指定國民名單或類似名單或受全面制裁國家(即克里米亞、古巴、伊朗、北朝鮮及敘利亞)的任何人士、實體或組織進行交易。