

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於下文僅為概要，故並不包括對閣下而言可能屬重要的一切資料。閣下在決定投資[編纂]前應閱讀整份文件。

任何投資均涉及風險。投資[編纂]的若干特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下在決定投資[編纂]前應仔細閱讀該節。本概要所用各類詞彙的涵義載於本文件「釋義」一節。

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。根據智匯報告，按收入計算，我們於2019年佔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。截至最後實際可行日期，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。

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
- 我們擁有一批車輛來處理貨車運輸服務
- 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
- 我們經驗豐富的專職管理團隊

概 要

- 我們與廣泛供應商有密切而穩定的工作關係
- 我們應用內部技術

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：

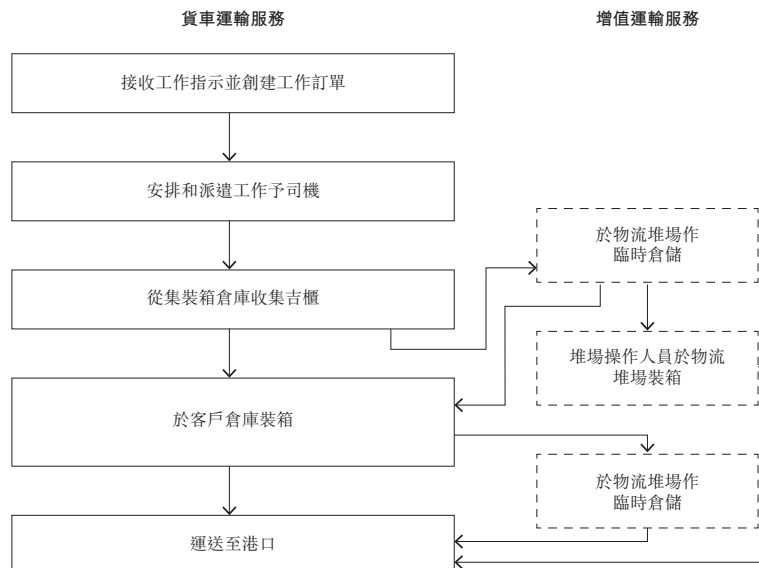
- 擴大和升級我們的車隊和機械規模
- 透過策略性收購一間提供倉儲服務的物流公司及擴大露天堆場倉儲服務，擴大和加強我們的增值運輸服務和營運規模
- 透過與五大客戶和供應商保持長期合作關係及擴大客戶群，繼續發展我們在新加坡的領先市場地位
- 進一步加強人手，繼續吸引、培養和挽留熟練員工，以支持未來發展和擴張

我們的服務和營運

我們為新加坡的客戶提供貨車運輸服務、貨運代理服務和增值運輸服務。

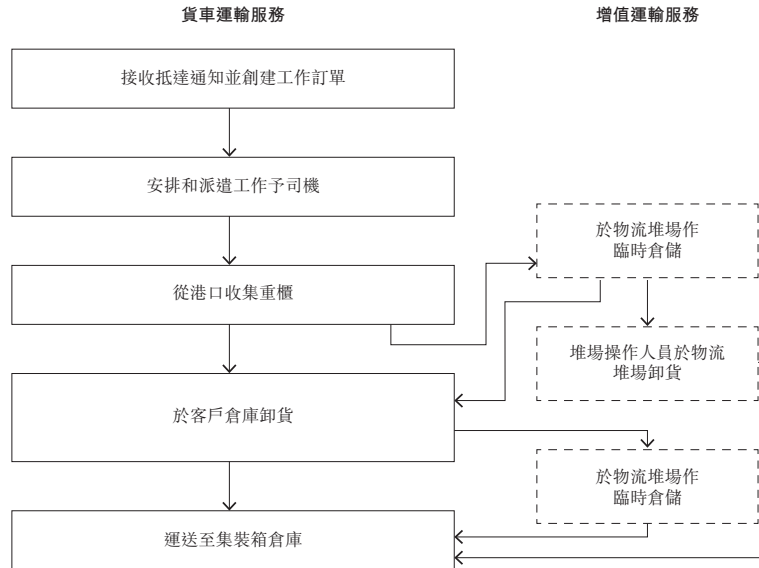
我們的貨車運輸服務指港口與客戶在新加坡境內指定的提貨及／或交貨地點的貨物（主要為集裝箱）拖運。港口均位於指定自由貿易區內，當中貨物免除商品及服務稅。我們亦為未能裝入集裝箱的貨物運輸提供非集裝箱貨車運輸服務。我們的責任包括確保貨物按時運送並保持良好狀態。

下圖顯示貨車運輸服務從客戶指定提貨地點至海港的出口工作流程。下圖亦顯示我們的增值運輸服務如何與我們的貨車運輸服務結合。



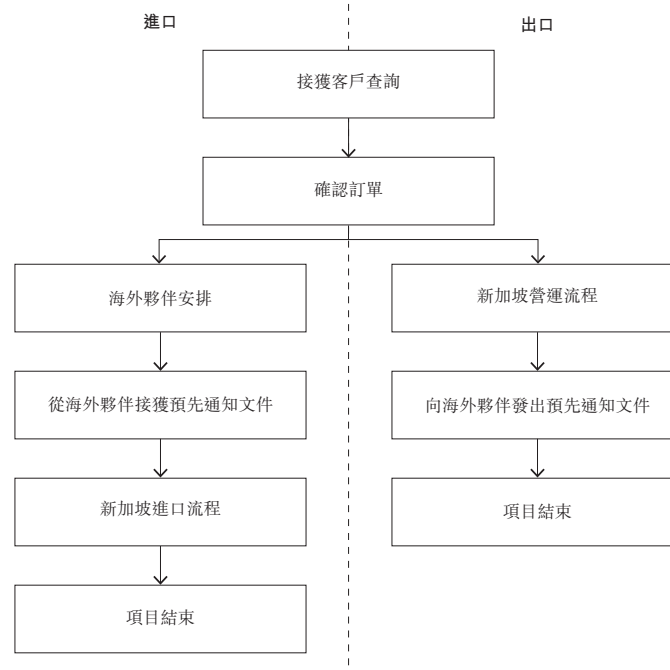
概 要

下圖顯示貨車運輸服務從海港至客戶指定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與我們的貨車運輸服務結合。



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。

下圖顯示貨運代理服務的進出口工作流程。



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。露天倉儲服務指在我們的物流堆場，或由我們客戶指定的任何其

概 要

他地點搬運和存放重櫃、吉櫃和一般貨物(臨時或長期)。部分客戶或會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。本集團訂立物流服務協議，向七名客戶提供露天倉儲服務，總合約價值約為4.8百萬新加坡元，分別將於截至2020年12月31日止兩個月確認約0.4百萬新加坡元，以及於截至2023年12月31日止三個年度確認約2.4百萬新加坡元、1.6百萬新加坡元及0.4百萬新加坡元。

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(其中包括)工業材料、化學品和各種消費品。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%。

定價政策

在確定定價政策時，我們考慮了各種因素。就貨車運輸服務而言，我們考慮集裝箱尺寸、送貨所需距離、持續等待時間等因素；就貨運代理服務，我們考慮其他貨運代理服務供應商提供的現行市場價格、委聘代理商和分包商成本、緊迫性和運輸時間等因素；就增值運輸服務而言，我們考慮集裝箱尺寸、集裝箱的存放時間及現行市場價格等因素。

供應商

我們的供應商主要包括提供港口營運服務、物流堆場、辦公室物業、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。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29.6%、26.2%、25.5%及26.6%。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%及10.3%及13.7%。

客戶及供應商重疊

於往績記錄期間，據董事所深知及確信，我們最大客戶的其中六名亦為我們的供應商，而我們最大供應商的其中兩名亦為我們的客戶。

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。更多資料請參閱本文件「業務－客戶及供應商重疊」一節。

概 要

關鍵財務資料

下表載列我們於往績記錄期間的關鍵營運及財務數據。

合併損益及其他全面收益表概要

	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
收入	36,748,483	40,668,274	43,676,296	28,740,016	26,621,674
毛利	13,478,636	14,411,376	17,042,926	11,361,264	9,283,803
除稅前溢利.....	6,941,142	4,679,627	7,561,035	5,484,612	4,201,706
年內／期內溢利及 其他全面收益	5,961,263	3,615,762	6,066,133	4,528,636	3,440,286

收入

本集團的整體收入從截至2019年8月31日止八個月約28.7百萬新加坡元下跌約2.1百萬新加坡元或7.3%至截至2020年8月31日止八個月約26.6百萬新加坡元。有關減少主要由於貨車運輸服務、貨運代理服務及增值運輸服務分別減少約0.3百萬新加坡元、1.2百萬新加坡元及0.6百萬新加坡元，此乃由於(i)來自若干最大客戶(如客戶J、客戶H及客戶I)的貨車運輸收入減少，惟部分被同期來自其他最大客戶(如客戶G及客戶AY)的貨車運輸收入增加所抵銷；(ii)貨運代理貨運量減少及海運運費減少；及(iii)由於向客戶提供的臨時倉儲服務(如冷藏集裝箱插件服務)減少導致增值運輸服務減少。

本集團的整體收入從截至2018年12月31日止年度約40.7百萬新加坡元上升約3.0百萬新加坡元或7.4%至截至2019年12月31日止年度約43.7百萬新加坡元。有關增加主要由於我們貨車運輸每程平均運費增加，導致貨車運輸服務增加約1.9百萬新加坡元，主要由於向客戶收取的調派處理費用增加，以及來自客戶I的收入增加，其包含更多倉庫至倉庫的貨車運輸服務。貨運代理服務增加約0.8百萬新加坡元，主要由於貨運代理貨運量增加。

本集團的整體收入從截至2017年12月31日止年度約36.7百萬新加坡元上升約4.0百萬新加坡元或10.9%至截至2018年12月31日止年度約40.7百萬新加坡元。有關增加主要由於貨車運輸服務增加約0.9百萬新加坡元，此乃由於我們的貨車運輸每程平均運費增加，主要由於涉及超重貨物的貨車運輸，導致貨車運輸每程平均運費增加，以及來自客戶I的收入增加，包含更多倉庫至倉庫的貨車運輸服務。貨運代理服務增加約3.3百萬新加坡元，主要由於貨運代理貨運量增加以及空運及海運費用增加。更多詳情請參閱本文件「財務資料－經營業績各期比較」一節。

毛利及毛利率

本集團的整體毛利從截至2019年8月31日止八個月約11.4百萬新加坡元下跌約2.1百萬新加坡元或18.4%至截至2020年8月31日止八個月約9.3百萬新加坡元，乃主要由於上述收入下跌所致，同時我們的整體毛利率從約39.5%輕微下跌至34.9%。

概 要

本集團的整體毛利從截至2018年12月31日止年度約14.4百萬新加坡元上升約2.6百萬新加坡元或18.1%至截至2019年12月31日止年度約17.0百萬新加坡元，乃主要由於上述收入增加所致，而截至2018年及2019年12月31日止年度的整體毛利率維持相對穩定，分別約為35.4%及39.0%。

本集團的整體毛利從截至2017年12月31日止年度約13.5百萬新加坡元上升約0.9百萬新加坡元或6.7%至截至2018年12月31日止年度約14.4百萬新加坡元，而毛利率從約36.7%輕微下跌至35.4%。

年內／期內溢利

本集團的期內溢利從截至2019年8月31日止八個月約4.5百萬新加坡元下跌約1.1百萬新加坡元或24.4%至截至2020年8月31日止八個月約3.4百萬新加坡元。有關減少主要由於上述毛利下跌所致，惟部分被其他收入增加所抵銷，此乃主要由於收到新加坡政府為應對COVID-19疫情而提供的僱傭補貼計劃(JSS)補貼，截至2020年8月31日止八個月，補貼約為0.6百萬新加坡元。

本集團的年內溢利從截至2018年12月31日止年度約3.6百萬新加坡元上升約2.5百萬新加坡元或69.4%至截至2019年12月31日止年度約6.1百萬新加坡元。有關增加主要由於上述毛利上升所致。

本集團的年內溢利從截至2017年12月31日止年度約6.0百萬新加坡元下跌約2.4百萬新加坡元或40.0%至截至2018年12月31日止年度約3.6百萬新加坡元。有關減少主要由於上述毛利上升所致，惟被截至2018年12月31日止年度產生的[編纂]所抵銷。更多詳情請參閱本文件「財務資料－經營業績各期比較」一節。

下列載列我們於往績記錄期間的毛利及毛利率分部明細：

	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	%	新加坡元	%
	(未經審核)									
毛利										
貨車運輸服務...	8,127,955	60.3	7,903,595	54.8	9,117,494	53.5	6,046,100	53.2	4,927,821	53.1
貨運代理服務...	4,020,830	29.8	4,791,543	33.2	5,313,438	31.2	3,416,526	30.1	3,077,002	33.1
增值運輸服務...	1,329,851	9.9	1,716,238	12.0	2,611,994	15.3	1,898,638	16.7	1,278,980	13.8
合計	<u>13,478,636</u>	<u>100.0</u>	<u>14,411,376</u>	<u>100.0</u>	<u>17,042,926</u>	<u>100.0</u>	<u>11,361,264</u>	<u>100.0</u>	<u>9,283,803</u>	<u>100.0</u>
毛利率										
貨車運輸服務...		42.7		39.7		41.7		41.6		34.6
貨運代理服務...		30.2		29.0		30.5		30.7		31.0
增值運輸服務...		30.1		40.9		58.9		61.6		52.3
合計		<u>36.7</u>		<u>35.4</u>		<u>39.0</u>		<u>39.5</u>		<u>34.9</u>

更多詳情請參閱本文件「財務資料－經營業績各期比較」一節。

貨車運輸服務及貨運代理服務的毛利率於整個往績記錄期間維持相對穩定。貨車運輸服務毛利率由截至2019年8月31日止八個月的約41.6%減少至截至2020年8月31日止八個

概 要

月的約34.6%，主要由於上述貨車運輸服務收入減少及貨車運輸服務成本增加約9.4%，此乃主要由於港口及倉庫費用增加所致。據董事表示，部分客戶於封城期間未有全面營業，故導致從港口取回集裝箱有所延遲，因而產生滯留費。

增值運輸服務的毛利率從截至2017年12月31日止年度約30.1%上升至截至2018年12月31日止年度約40.9%。此乃主要由於Kian Teck Lane堆場的租賃於2017年7月26日到期，39 Tuas View Crescent堆場的租賃於2018年8月16日到期及15A Pioneer Crescent堆場於2018年3月1日重續租賃協議，導致物流堆場成本下跌所致，所有因素導致物流堆場成本下跌約23.1%。此外，我們的堆場平均使用率上升，與收入的上升一致。

增值運輸服務的毛利率從截至2018年12月31日止年度約40.9%上升至截至2019年12月31日止年度約58.9%。此乃主要由於39 Tuas View Crescent堆場的租賃於2018年8月16日到期及15B Pioneer Crescent堆場於2019年3月28日重續租賃協議，導致物流堆場成本下跌所致，所有因素導致物流堆場成本下跌約30.0%。

增值運輸服務的毛利率從截至2019年8月31日止八個月約61.6%下跌至截至2020年8月31日止八個月約52.3%。此乃主要由於相對2019年8月31日止八個月，截至2020年8月31日止八個月向客戶提供的臨時倉儲服務(如冷藏集裝箱插件服務)減少所致。

合併財務狀況表概要

	於12月31日			於8月31日
	2017年	2018年	2019年	2020年
	新加坡元	新加坡元	新加坡元	新加坡元
非流動資產.....	9,326,297	10,252,893	13,358,023	13,891,437
流動資產.....	17,615,884	15,447,583	23,136,705	23,537,872
流動負債.....	6,517,643	5,341,555	6,742,110	7,962,322
非流動負債.....	2,189,907	1,591,894	4,929,764	5,203,847
流動資產淨值.....	11,098,241	10,106,028	16,394,595	15,575,550
淨資產.....	18,234,631	18,767,027	24,822,854	24,263,140

我們的流動資產淨值及資產淨值維持相對穩定，於2017年12月31日分別約為11.1百萬新加坡元及18.2百萬新加坡元，而於2018年12月31日分別約為10.1百萬新加坡元及18.8百萬新加坡元。

我們的流動資產淨值及資產淨值分別由2018年12月31日的約10.1百萬新加坡元及18.8百萬新加坡元增加至2019年12月31日的約16.4百萬新加坡元及24.8百萬新加坡元，主要由於銀行結餘及現金由2018年12月31日的約4.4百萬新加坡元增加至2019年12月31日的約11.2百萬新加坡元，此乃主要由於我們業務整體的增長及因終止收購物業而退還的按金約1.5百萬新加坡元，惟部分被於2019年1月1日採納國際財務報告準則第16號導致的租賃負債增加所抵銷。

我們的流動資產淨值及資產淨值保持相對穩定，於2019年8月31日分別約為16.4百萬新加坡元及24.8百萬新加坡元，及於2020年8月31日分別約為15.6百萬新加坡元及24.3百萬新加坡元，主要由於(i)銀行結餘及現金由2019年12月31日的約11.2百萬新加坡元增加至2020年8月31日的約11.7百萬新加坡元，此乃主要由於我們營運產生的現金；惟部分被(ii)遞延收入由2019年12月31日的零增加至2020年8月31日的約0.3百萬新加坡元(主要與新加坡政府為應對COVID-19疫情而提供的僱傭補貼計劃(JSS)補貼)所抵銷；及(iii)應付

概 要

所得稅由2019年12月31日的約1.4百萬新加坡元增加至2020年8月31日的約1.9百萬新加坡元。淨資產由2019年12月31日的約24.8百萬新加坡元小幅下降至2020年8月31日的約24.3百萬新加坡元，主要由於已付股息約4.0百萬新加坡元，惟部分被期內淨溢利約3.4百萬新加坡元所抵銷。

合併現金流量表概要

	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
	新加坡元	新加坡元	新加坡元	新加坡元
營運資金變動前				
經營現金流量	8,178,495	6,312,777	10,056,325	5,968,258
營運資金變動	(1,953,741)	1,835,002	(1,121,175)	684,229
已付利息及稅項淨額	(688,636)	(988,484)	(1,371,308)	(508,154)
經營活動所得現金淨額.....	5,536,118	7,159,295	7,563,842	6,144,333
投資活動(所用)所得現金				
淨額.....	(2,171,798)	(1,915,524)	764,293	(89,682)
融資活動所用現金淨額.....	(1,837,814)	(5,879,188)	(1,581,730)	(5,467,320)
現金及現金等價物增加(減少)				
淨額.....	1,526,506	(635,417)	6,746,405	587,331
年初/期初現金及現金等價物....	3,515,119	5,041,625	4,406,208	11,152,613
年末/期末現金及現金等價物....	<u>5,041,625</u>	<u>4,406,208</u>	<u>11,152,613</u>	<u>11,739,944</u>

截至2017年12月31日止年度，經營活動所得現金淨額約為5.5百萬新加坡元，主要由於以下各項的綜合影響：(i)就非現金項目(主要包括折舊及攤銷)作出調整後的營運資金變動前經營現金流量約8.2百萬新加坡元；(ii)貿易應收款項增加約1.8百萬新加坡元，此乃與我們的貨運代理服務收入增加約1.6百萬新加坡元一致；及(iii)已付所得稅約0.6百萬新加坡元。

截至2018年及2019年12月31日止年度，經營活動所得現金淨額維持相對穩定，分別約為7.2百萬新加坡元及7.6百萬新加坡元。

截至2020年8月31日止八個月，經營活動所得現金淨額約為6.1百萬新加坡元，主要由於以下各項的綜合影響：(i)就非現金項目(主要包括折舊及攤銷)作出調整後的營運資金變動前經營現金流量約6.0百萬新加坡元；(ii)貿易應收款項減少約0.7百萬新加坡元，與整體收入下降一致；(iii)其他應收款項、按金及預付款項增加約0.6百萬新加坡元；及(iv)遞延收入增加約0.3百萬新加坡元；及(v)已付所得稅約0.4百萬新加坡元。其他應收款項、按金及預付款項及遞延收入增加主要由於收到新加坡政府為應對COVID-19疫情而提供的僱傭補貼計劃(JSS)補貼。

有關更多詳情，請參閱本文件「財務資料－流動資金及資本資源」一節。

概 要

主要財務比率

	截至12月31日止年度或於12月31日			截至8月31日 止八個月或 於8月31日
	2017年	2018年	2019年	2020年
毛利率 ⁽¹⁾	36.7%	35.4%	39.0%	34.9%
純利率 ⁽²⁾	16.2%	8.9%	13.9%	12.9%
資產回報率 ⁽³⁾	22.1%	14.1%	16.6%	9.2%
股本回報率 ⁽⁴⁾	32.7%	19.3%	24.4%	14.2%
利息覆蓋率 ⁽⁵⁾	116.2	112.3	54.8	27.7
流動比率 ⁽⁶⁾	2.7	2.9	3.4	3.0
負債比率 ⁽⁷⁾	10.5%	8.7%	24.3%	27.3%
負債與權益比率 ⁽⁸⁾	不適用	不適用	不適用	不適用

附註：

1. 毛利率按年內／期內毛利除以年內／期內總收入乘以100%計算。有關我們毛利率的更多詳情，請參閱本文件「財務資料」一節中「經營業績各期比較」。
2. 純利率按年內／期內純利除以年內／期內總收入乘以100%計算。有關我們純利率的更多詳情，請參閱本文件「財務資料」一節中「經營業績各期比較」。
3. 資產回報率等於年內／期內純利除以年末／期末總資產並乘以100%。
4. 股本回報率等於年內／期內純利除以年末／期末總權益並乘以100%。
5. 利息覆蓋率等於年內／期內息稅前純利除以全年內／期內純利息支出。
6. 流動比率根據流動資產總值除以年末／期末總流動負債計算。
7. 負債比率按銀行借款、融資租賃承擔及租賃負債的總額除以每年末／期末總權益並乘以100%計算。
8. 負債與權益比率按每年末／期末債務淨額(銀行借款、融資租賃承擔及租賃負債的總額扣除現金和現金等價物)除以總權益並乘以100%計算。

我們的純利率由截至2017年12月31日止年度的約16.2%減少至截至2018年12月31日止年度的約8.9%，主要由於(i)如本節「關鍵財務資料－毛利及毛利率」所討論，我們的毛利率由截至2017年12月31日止年度的約36.7%減少至截至2018年12月31日止年度的約35.4%；及(ii)[編纂]由零增加至截至2018年12月31日止年度的約2.5百萬新加坡元。我們的純利率增加至截至2019年12月31日止年度的約13.9%，主要由於本節「關鍵財務資料－毛利及毛利率」所討論的增值運輸服務的毛利率增加，而截至2020年8月31日止八個月的純利率維持相對穩定於約12.9%。

我們的資產回報率由截至2017年12月31日止年度的約22.1%下降至截至2018年12月31日止年度的約14.1%，主要由於截至2018年12月31日止年度產生的[編纂]導致純利減少。於截至2019年12月31日止年度，我們的資產回報率增加至約16.6%，此乃主要由於純利增加，其與我們的業務增長一致。

我們的股本回報率由截至2017年12月31日止年度的約32.7%下降至截至2018年12月31日止年度的約19.3%，此乃主要由於上述的純利減少所致。於截至2019年12月31日止年度，我們的股本回報率上升至約24.4%，主要由於上述純利增加所致。

於截至2017年及2018年12月31日止年度，我們的利息覆蓋率相對穩定，分別約為116.2倍及112.3倍。於截至2019年12月31日止年度，我們的利息覆蓋率下降至約54.8倍，此乃主要由於自2019年1月1日起應用國際財務報告準則第16號確認租賃負債導致財

概 要

務成本增加所致。我們的利息覆蓋率由截至2019年8月31日止八個月的約84.7倍下降至截至2020年8月31日止八個月的約27.7倍，此乃主要由於扣除利息及稅項前的溢利減少，其與上述收入及毛利減少一致。

我們的資產負債比率由2018年12月31日的約8.7%增加至2019年12月31日的約24.3%，主要由於自2019年1月1日起應用國際財務報告準則第16號確認租賃負債。

更多詳情請參閱本文件「財務資料」一節。

[編纂]的影響

假設[編纂]為每股股份[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍每股股份[編纂]港元至[編纂]港元的中位數)，有關[編纂]的估計[編纂]總額約為[編纂]港元，其中約[編纂]港元預期將由本集團承擔，而約[編纂]港元將由[編纂]承擔。上述[編纂]港元佔本集團[編纂][編纂]總額約[編纂]%，乃按[編纂]範圍的中位數計算並假設[編纂]未獲行使。

預期將由本集團承擔的約[編纂]港元[編纂]中，約[編纂]港元將於[編纂]後根據相關會計準則撥充資本。餘額約[編纂]港元預期於損益賬支銷，其中約[編纂]港元於截至2018年12月31日止年度支銷，而約[編纂]港元於截至2019年12月31日止年度支銷，及約[編纂]港元於截至2020年8月31日止八個月支銷，餘額約[編纂]港元預期於截至2020年12月31日止年度支銷。

未來計劃及[編纂]用途

基於每股[編纂]的[編纂]為[編纂]港元(即本文件所載[編纂]範圍的中位數)，經扣除包銷費用及佣金以及估計[編纂]總額及假設[編纂]未獲行使的根據[編纂]發行新股份[編纂]預期將約為[編纂]港元。董事目前擬將該等[編纂]用於以下事項：

- 根據[編纂]發行新股份[編纂]總額的約[編纂]港元或[編纂]%將用於策略性收購；
- 根據[編纂]發行新股份[編纂]總額的約[編纂]港元或[編纂]%將用於擴充貨車運輸服務分部的車隊及相關勞工資源；
- 根據[編纂]發行新股份[編纂]總額的約[編纂]港元或[編纂]%將用於增加及鞏固我們的貨運代理服務分部，包括租用更多辦公空間及增加相關勞工資源；
- 根據[編纂]發行新股份[編纂]總額的約[編纂]港元或[編纂]%將用於購買一套會計及營運系統及增加相關勞工資源；及
- 根據[編纂]發行新股份[編纂]總額的餘額約[編纂]港元或[編纂]%將用作營運資金及其他一般企業用途。

詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途」一節。

截至2020年12月31日止年度的盈利預測

截至2020年12月31日止年度

本公司擁有人應佔[編纂]⁽¹⁾ 不少於[編纂]新加坡元
(約[編纂]港元)⁽³⁾

未經審核備考[編纂]⁽²⁾ 不少於[編纂]新加坡分
(約[編纂]港仙)⁽³⁾

概 要

附註：

1. 截至2020年12月31日止年度本公司擁有人應佔[編纂]摘錄自本文件「財務資料—截至2020年12月31日止年度的盈利預測」一節。編製上述截至2020年12月31日止年度的盈利預測所依據的基礎及假設概述於本文件附錄三A部分。董事已根據本集團截至2020年8月31日止八個月的經審核合併業績、本集團截至2020年10月31日止兩個月的未經審核合併業績及本集團截至2020年12月31日止餘下兩個月的合併業績預測，編製截至2020年12月31日止年度本公司擁有人應佔[編纂]。該預測乃根據在所有重大方面與本集團目前所採用的會計政策(載於本文件附錄一所載會計師報告附註4)一致的基礎編製。
2. 截至2020年12月31日止年度的未經審核備考[編纂]的計算乃根據截至2020年12月31日止年度本公司擁有人應佔[編纂]，並假設截至2020年12月31日止年度全年已發行[編纂]股股份(包括於本文件日期已發行的股份及預期根據[編纂]及資本化發行將予發行的股份，惟不計及因行使根據[編纂]可能授出的購股權或根據股份獎勵計劃授出股份而可能配發及發行的任何股份)。
3. 截至2020年12月31日止年度本公司擁有人應佔[編纂]及未經審核備考[編纂]按1.00新加坡元兌5.80港元的匯率由新加坡元換算為港元。概不表示新加坡元金額已經、可能已經或可以按該匯率或任何其他匯率兌換成港元，或根本不能兌換，反之亦然。

股息

截至2017年12月31日止年度及截至2018年12月31日止年度，已分別宣派約4.8百萬新加坡元及3.1百萬新加坡元股息。該等已宣派股息已於最後實際可行日期透過(i)抵銷應收若干股東款項；及(ii)於各年度支付的餘下金額悉數付清。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13。過往宣派及支付的股息不應視為本公司於[編纂]後將予採納之股息政策的指標。任何股息的支付及金額由董事酌情決定，並取決於我們的未來營運及盈利、資本需求及盈餘、一般財務狀況、合約限制(如有)以及其他董事認為有關的因素。我們概無任何股息政策，亦無預先釐定的股息派付比率。

於截至2020年8月31日止八個月，Clear Bliss就截至2019年12月31日止財政年度宣派股息4,000,000新加坡元。於最後實際可行日期，該等已宣派股息已悉數結清。

與控股股東的關係

緊隨[編纂]及資本化發行(未考慮根據行使[編纂]及根據股份獎勵計劃授出股份而可能配發及發行的任何股份)完成之後，Mirana Holdings將對約[編纂]%的已發行股份享有實益權益。Mirana Holdings由黃先生全資擁有。由於(i)Mirana Holdings有權於本公司股東大會中行使30%或以上的投票權；及(ii)黃先生有權通過Mirana Holdings於本公司股東大會中行使30%或以上的投票權；Mirana Holdings與黃先生根據上市規則各自被視為控股股東。有關Mirana Holdings及黃先生的詳情，請參閱本文件「歷史、公司發展與重組」、「董事及高級管理層」及「與控股股東的關係」各節。

於往績記錄期間，JH Tyres & Batteries Pte. Ltd.及R&S Engineering Works Pte. Ltd.為我們的五大供應商中的兩名供應商，分別由黃先生擁有70%及60%。我們預期將於[編纂]後與JH Tyres & Batteries Pte. Ltd.及R&S Engineering Works Pte. Ltd.進行更多交易。有關相關關連交易的詳情，請參閱本文件「關連交易—非豁免持續關連交易」一節。

概 要

[編纂] 數據

	按最低 [編纂] 每股 [編纂] [編纂] 港元計算	按最高 [編纂] 每股 [編纂] [編纂] 港元計算
[編纂] 市值 ^(附註1)	[編纂] 港元	[編纂] 港元
[編纂] 及資本化發行完成後 已發行股份數目	[編纂]	[編纂]
未經審核備考經調整合併 有形資產淨值 ^(附註2)	每股 [編纂] [編纂] 港元	每股 [編纂] [編纂] 港元
每手買賣單位	5,000	5,000

附註：

- (1) 股份市值乃基於緊接 [編纂] 完成後的 [編纂] 股已發行股份計算，惟不計及行使 [編纂] 而可能配發或發行的任何股份，根據股份獎勵計劃授出股份而可能發行的任何股份或本公司根據發行授權及回購授權而可能配發或回購的任何股份。
- (2) 本集團未經審核備考經調整合併每股有形資產淨值已參考若干估計及調整編製。更多詳情請參閱本文件附錄二「未經審核備考財務資料」一節。

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、2020年8月12日及2020年11月27日因機動車司機在機動車事故中的疏忽遭提出四(4)宗待決訴訟，涉及已償付申索合共69,276.29新加坡元及未償付申索合共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，且無任何不可預見的情況，因此Rejoice不需就申索承擔責任。

除上文所述者外，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的任何訴訟、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，我們於往績記錄期間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。

更多詳情，請參閱本文件「業務 — 訴訟與合規」一節。

近期發展及重大不利變動

COVID-19 疫情

根據智匯報告，COVID-19疫情對個人的日常生活、新加坡若干業務及供應鏈的正常過程造成干擾。繼早前2019年中美貿易戰的對峙之後，病毒帶來的額外壓力於2020年給國家帶來挑戰。此外，新加坡與中國的緊密經濟關係進一步令前者的經濟更脆弱。中國實施的防病毒控制已擾亂工業生產及物流網絡，威脅新加坡的供應鏈及收入流。鑒於該等不確定因素，新加坡貿易和工業部已將其2020年國內生產總值增長預測下調至-7.0%至-4.0%，其後於2020年11月23日收窄至-6.5%至-6.0%。儘管如此，新加坡在控制病毒傳播方面的努力及強韌的姿態備受讚賞。迄今為止，新加坡政府已分配接近1,000億新加坡元以遏制疫情。該筆款項有助於緩解病毒威脅的部分不利影響。於2020年2月，在2020年預算中公佈的8億新加坡元將用於減輕病毒的影響。新加坡政府進一步公佈56億新加坡元的解決方

概 要

案，作為其全面預算的一部分，以幫助公司、大眾及受重創行業渡過充滿挑戰的時期。其中，40億新加坡元的穩定及支援方案旨在透過提供工作支援、較高營運資金貸款及25%企業所得稅退稅等措施幫助公司挽留工人、支付工資成本及籌集資金。於2020年2月26日，政府已推出一項價值480億新加坡元的補充預算(彈性預算)，以支援新加坡民眾及企業。第三份的刺激方案—價值51億新加坡元的同舟共濟預算案已於2020年4月公佈，旨在緩解阻斷措施對當地勞動力及其生計的影響。於2020年5月，政府公佈了一項價值330億新加坡元的第四份刺激經濟方案(堅毅向前預算案)。此方案隨著該國阻斷措施逐步放寬而推出，旨在：(i)為工人創造就業機會及培養技能；(ii)推動企業轉型；及(iii)加強社區對抗逆境的能力。另一筆80億新加坡元的支出自此撥出去對抗COVID-19及應對經濟不確定因素。

根據智匯報告，新加坡政府已採納更嚴格的監督及檢疫制度，包括：(i)不得允許短期遊客前往新加坡或過境該國；(ii)如工作性質許可，僱主必須實施遠程辦公措施；(iii)責令臨時關閉所有酒吧及娛樂場所；(iv)實施提供允許其他公共場所的顧客之間至少有一米間隔的環境的強制性條件；(v)暫停所有宗教服務及聚集以及集中教學及補習班；(vi)延後或取消所有活動及大型聚會(不論規模大小)；及(vii)為小學、中學及大專院校引入一日在家電子學習。該等措施表明國家的積極立場及堅定承諾，以盡快遏制社區傳播。據報道，中國於其三個月抗擊病毒期間內存在當地傳播案例，考慮到前者的規模及人口，此項措施對新加坡而言屬正面。據報道，隨著限制放寬，中國逾95%的大型企業已恢復生產。其意味著供應鏈將出現復甦反彈，且鑒於新加坡政府積極的病毒遏制及預算方案，新加坡經濟很可能於2020年下半年重拾動力。新加坡的阻斷措施(定義見下文)已經及將會逐步解除，第一階段於2020年6月2日解封，為期僅約三週，其後於2020年6月19日進入第二階段，以允許恢復更多活動。自解封以來，貨物及集裝箱吞吐量均有所改善。貨物吞吐量於6月(按月增長7.9%)及7月(按月增長1.2%)達到48百萬噸範圍，並於2020年8月飆升至50.4百萬噸(按月增長3.4%)。貨物吞吐量於2020年9月輕微下滑2.9%後，於2020年10月出現復甦，按月增長1.4%，達到49.9百萬噸。集裝箱吞吐量亦有所回升，於6月(按月增加3.6%)及7月(按月增加3.7%)分別達到2.9百萬個標準箱及3.0百萬個標準箱。於2020年8月、9月及10月，集裝箱吞吐量分別按月增加5.3%、1.0%及1.0%至約逾3.2百萬個標準箱，高於2019年同月錄得的3.1百萬個標準箱。新加坡於2020年12月14日宣佈將於2020年12月28日開始第三階段。於第三階段，值得注意的放寬措施包括由目前的五人上限放寬至容許進行最多八人的社交聚會以及提升處所容量上限。視乎當地COVID-19疫情及新加坡政府的風險評估，跨部門專責小組將考慮於第三階段過程中進一步恢復活動。自此之後，新加坡已逐步放寬與部分國家的出行限制，單方面對公共衛生監測系統完善的國家的旅客開放邊境，且已成功控制COVID-19的蔓延，並與安全國家或地區商討推行航空旅遊氣泡。

COVID-19對我們業務及營運的當前影響

新加坡管制令條例

於2020年4月3日，新加坡政府宣佈，跨部門專責小組已實施一套提升的安全封鎖措施，作為阻斷措施，以防控COVID-19本地傳播增加的趨勢(「阻斷措施」)。於2020年4月7日，新加坡國會通過2020年COVID-19(臨時措施)法(「COVID-19法」)，為新加坡政府提供法律基礎以執行阻斷措施，而2020年COVID-19(臨時措施)(管制令)條例(「管制令條例」)乃根據COVID-19法頒佈以執行阻斷措施。管制令條例於2020年4月7日至2020年5月4日(包括首尾兩日)生效，並對(i)與關閉處所有關的處所及業務以及對基本及非基本服

概 要

務供應商的相關控制施加限制；及(ii)對公眾場所及居住地的人口流動施加限制。管制令條例要求關閉大部分實體工作場所，並暫停所有無法通過在家遠程辦公方式進行的業務、社交及其他活動，惟提供基本服務及對我們的本地及全球供應鏈至關重要的選定經濟領域（「基本服務」）除外。該等基本服務的清單列於新加坡政府運營的指定網站。衛生部隨後多次修訂管制令條例，以引入更多責任，包括但不限於將管制令條例的有效期延長至2020年6月1日、實施基準限制（規定外出必須佩戴口罩）及實施有關基本服務供應商及基本服務從業人員的若干規定。提供基本服務的實體將須以其處所所需的最低僱員人數營運，確保該等服務持續運行，並在其處所實施嚴格的安全封鎖措施，並在合理可行的情況下指示其員工在其居住處所辦公。有關COVID-19（臨時措施）法及管制令條例的更多資料，請參閱本文件「監管概覽—2020年COVID-19（臨時措施）法（「COVID-19法」）」一節。

開展基本服務的實體獲准繼續在其物業內營運，並須於2020年4月13日前向貿易和工業部提交其營運計劃的詳情及已實施的加強安全封鎖措施（「持續營運計劃」），以取得必要許可。該等實體可能在等待新加坡政府回應的同時繼續履行其基本服務。本集團的業務營運屬於基本服務類別，因此，我們的業務營運一直持續。我們於2020年4月6日提交持續營運計劃，而於2020年4月15日，新加坡貿易和工業部批准我們於2020年4月7日至2020年6月1日繼續營運。董事確認，直至最後實際可行日期，COVID-19並無對本集團的業務營運造成重大不利影響。

於2020年5月2日，跨部門專責小組宣佈，其將逐步放寬部分較嚴格的阻斷措施，為2020年6月1日阻斷期結束後經濟及社區活動的安全及逐步恢復做好準備。阻斷措施於2020年6月2日結束。

鑒於阻斷措施已於2020年6月2日結束，新加坡衛生部長進一步修訂管制令條例，以修訂個人限制及獲許恢復營運的工作場所的安全管理措施規定。該等修訂分別於2020年6月2日、2020年6月19日、2020年7月4日、2020年8月3日、2020年8月19日、2020年8月29日、2020年9月14日、2020年9月28日、2020年10月3日、2020年10月22日及2020年11月1日及2020年12月4日開始生效。

跨部門專責小組已決定採取三階段的方法安全地開始恢復新加坡的活動。第一階段已於2020年6月2日開始實施，除了已在運營的基本服務部門外，在傳播風險較低的環境下營運的企業也可以恢復活動。所有企業恢復工作場所活動前，必須落實安全管理措施。遠程辦公應當為員工的首選安排，並應儘量採用。只有在證明有需要的情況下，員工才應到辦公室工作。對於不能在家工作的工作崗位或職能，僱主必須確保實施分時段工作及休息時間、輪班或分隊安排，並儘量減少於工作場所的社交或群體聚集。

跨部門專責小組於2020年6月15日宣佈，新加坡將自2020年6月19日起進入恢復活動的第二階段。在第二階段，可能會恢復更多的商業活動，在恢復業務及／或活動之前，必須採取同樣的安全距離及安全管理措施。

誠如上文所述，新加坡於2020年12月14日宣佈將於2020年12月28日開始第三階段，其中部分值得注意的放寬措施包括由目前的五人上限放寬至容許進行最多八人的社交聚會以及提升處所容量上限。視乎當地COVID-19疫情及新加坡政府的風險評估，跨部門專責小組將考慮於第三階段過程中進一步恢復活動。

概 要

對我們客戶的影響

由於在往績記錄期間我們的最大客戶提供基本服務，彼等獲准繼續其業務營運；因此，據董事所深知，對其業務營運的任何不利影響並不重大。

根據我們的未經審核財務資料，截至2020年10月31日止十個月的貨車運輸服務分部收入較截至2019年10月31日止十個月減少約2.0%，主要由於2020年2月的減少所致。於2020年1月至2020年2月貨車運輸服務收入減少約20.1%後，受COVID-19疫情影響，其隨後於2020年10月較2020年2月增加約35.0%。儘管截至2020年10月31日止十個月來自若干主要客戶的貨車運輸收入較截至2019年10月31日止十個月有所減少(包括(i)客戶J減少約69.1%、(ii)客戶H減少約27.7%及(iii)客戶I減少約74.2%)，惟部分被同期來自其他主要客戶的貨車運輸收入增加(包括(i)客戶G增加約18.4%及(ii)客戶AY增加約17.7%)以及來自客戶(即截至2020年8月31日止八個月的兩大客戶)的貨車運輸收入大幅增加(包括(i)客戶BP增加約869.1%及(ii)客戶BQ增加約1,028.1%)所抵銷，而截至2020年10月31日止十個月來自客戶E及客戶A等若干主要客戶的貨車運輸收入與截至2019年10月31日止十個月相比保持相對穩定。截至2020年10月31日止十個月，我們的總程數為100,880程，較2019年同期減少約5.0%。截至2020年10月31日止十個月，我們已收到46名新客戶的新訂單。

根據我們的未經審核財務資料，截至2020年10月31日止十個月貨運代理服務分部的收入較2019年10月31日止十個月減少約13.1%。於2020年1月至2月，貨運代理服務的每月收入因COVID-19的影響而下跌約24.0%後，其隨後於2020年10月較2020年2月增加約19.6%。我們於貨運代理服務分部的若干最大客戶的業務出現增長，如客戶BD(從事製造及分銷加工及污染控制設備)、客戶AM(於新加坡從事儲存、加工及分銷冰鮮及冷凍肉)、客戶AP(為生物製藥、醫療保健、教育及政府、先進技術及應用材料行業的客戶提供任務關鍵產品及服務)以及客戶BG(為食品、電子商務、電子及工業市場提供包裝解決方案)。截至2020年10月31日止十個月，我們的海上貨運代理服務的總貨運量約為10,916個標準箱，較2019年同期增加約22.4%，而同期空運代理服務的總貨運量約為319,766公斤，較2019年同期減少約37.4%。根據智匯報告，倉儲及物流行業可能在醫療保健、食品及飲料、化學品及製藥等服務行業中找到機會，預期該等行業將受COVID-19所推動。

根據我們的未經審核財務資料，截至2020年10月31日止十個月來自增值運輸服務分部的收入較截至2019年10月31日止十個月減少約12.6%。於2020年1月至2020年2月，增值運輸服務的每月收入因COVID-19的影響而減少約18.2%後，其隨後於2020年10月較2020年2月增加約125.7%，主要由於臨時倉儲服務增加及於2020年8月1日在我們的新物流堆場15C Pioneer Crescent開始營運所致。董事預期，由於新加坡已進入恢復活動的第二階段並將於2020年12月28日開始第三階段，故我們的增值運輸服務需求將會上升，且根據智匯報告，新加坡的集裝箱總吞吐量自2020年6月至10月均有改善跡象，2020年6月的月增幅為3.6%、2020年7月的月增幅為3.7%、2020年8月的月增幅為5.3%、2020年9月的月增幅為1.0%及2020年10月的月增幅為1.0%。於同期，新加坡的貨物總吞吐量分別於2020年6月、7月及8月按月增長約7.9%、1.2%及3.4%，但於2020年9月輕微下滑約2.9%。然而，貨物吞吐量於2020年10月出現復甦，按月增長1.4%，達到49.9百萬噸。

概 要

根據我們的未經審核財務資料，截至2020年10月31日止十個月貨車運輸服務、貨運代理服務及增值服務的總收入較截至2019年10月31日止十個月的總收入減少約7.5%。

對供應商的影響

據董事所知，我們的最大供應商於往績記錄期間概無受到2020年4月7日至2020年6月2日期間的管制令條例影響，而須暫停其業務營運。董事確認，鑑於我們的供應商主要包括港口營運、物流堆場、車輛維修及保養、輪胎及柴油等服務供應商，而該等服務均被歸類為必要服務，故於上述期間及其後向本集團提供的供應品及服務概無受到重大不利影響。此外，隨著阻斷措施於2020年6月1日結束，以及新加坡分別於2020年6月2日及2020年6月19日進入第一和第二階段，並將於2020年12月28日開始第三階段，更多業務獲准恢復營運。我們的董事確認，我們沒有遇到且預計不會遇到任何因新加坡爆發COVID-19而導致的供應鏈中斷。相較於截至2020年8月31日止八個月，我們截至2019年8月31日止八個月來自五大供應商的整體服務成本保持相對穩定。我們的董事亦確認，於最後實際可行日期，我們並無接獲任何供應商的通知，表示其向我們提供的供應品或服務將因COVID-19爆發而出現延誤及／或取消。

對勞動力的影響

根據新加坡法律顧問，於最後實際可行日期，新加坡共有52間根據外籍僱員宿舍法獲得許可的外籍工人宿舍。於2020年4月5日，新加坡衛生部發出有關額外措施的意見，以盡量減少COVID-19於外籍工人宿舍內進一步傳播，據此，25間外籍工人宿舍已被宣佈為隔離區。於最後實際可行日期，該25間外籍工人宿舍不再被視為隔離區，相關通知亦已相應撤銷。董事確認，於最後實際可行日期，概無僱員居於被宣佈為隔離區的宿舍，且概無僱員已獲發檢疫及／或居家令。於外籍工人宿舍確認首宗COVID-19病例後，我們已將外籍工人搬遷至酒店，作為預防措施，並一直維持該等替代住宿措施直至最後實際可行日期。董事確認，於最後實際可行日期，COVID-19爆發並未對本集團的勞動力造成任何重大影響。

業務應急計劃及控制措施

本集團已實施若干下列業務應急計劃來幫助我們應對COVID-19疫情：

- 倘我們預計或在向客戶提供服務時出現任何延誤，我們將立即通知客戶。我們亦有一份認可供應商的內部名單，包括我們於往績記錄期間向其分包部分貨車運輸服務的分包商。倘我們的貨車運輸服務出現任何中斷，我們將委聘分包商履行貨車運輸訂單，以盡量減低任何中斷；及
- 我們的供應商一般從我們的內部認可供應商名單中挑選，而我們並不依賴任何單一供應商。因此，我們預期不會因COVID-19爆發而遭遇任何供應鏈中斷。倘我們面臨任何一名供應商的供應短缺或延誤，我們將查閱我們的內部認可供應商名單，以彌補貨品及／或服務供應的任何短缺。

我們將繼續密切監察COVID-19疫情的發展及其對我們與客戶、供應商及分包商的現有合約的影響，並將於必要時制定業務應急計劃，以滿足客戶、供應商、分包商及僱員的需求。本集團亦已採納控制措施，以保護我們的僱員、工人及客戶免受傳染病爆發影響，其與人力部發佈的關於新加坡工作場所應採取的最佳做法的建議一致。有關更多資料，請參閱本文件「業務－環境保護、健康和工作安全」一節。

概 要

自新加坡政府收到的補貼

新加坡政府已推出多項措施以支持國內業務，包括：

- 自動延遲繳納企業所得稅：所有公司將獲得25%的企業所得稅退稅，上限為2020年評估年度的15,000新加坡元。所有於2020年4月、5月及6月到期繳納企業所得稅的公司亦將獲自動延期三個月繳納該等款項。該等自2020年4月、5月及6月遞延的款項將分別於2020年7月、8月及9月收回。
- 物業稅措施：非住宅物業將獲退回2020年1月1日至2020年12月31日期間的物業稅。非住宅物業(如辦公室)將就其應付物業稅獲退稅30%。根據COVID-19法的規定，倘物業被出租，物業退稅必須通過減少租金或在規定時間內通過向租戶付款的方式無條件及完全轉予租戶。倘擁有人無合理辯解而未能將利益轉予租戶，則擁有人即屬犯罪，一經定罪，可處罰款不超過5,000新加坡元。於往績記錄期間收到的總金額為8,694.0新加坡元。我們於往績記錄期間後及直至最後實際可行日期概無接獲任何補貼，而董事預期於最後實際可行日期後不會接獲任何補貼。
- 加強版僱傭補貼計劃：推出僱傭補貼計劃(JSS)，以幫助企業在此不確定性期間挽留當地僱員。根據僱傭補貼計劃，新加坡政府在十個月期間(截至2020年8月)，共同資助每名本地僱員(新加坡公民及永久居民)每月工資總額首4,600新加坡元的25%至75%。於2020年8月17日宣佈延長JSS後，新加坡政府目前於其後七個月期間(2020年9月至2021年3月)共同出資相同工資總額(如上文所述)的10%至50%。僱傭補貼計劃項下的現金補助將分別於2020年4月、2020年5月、2020年7月、2020年10月、2021年3月及2021年6月支付。於往績記錄期間收到的總現金金額約為0.7百萬新加坡元，而於往績記錄期間後及直至最後實際可行日期期間收到的總金額約為0.2百萬新加坡元。根據我們的董事，我們預期於最後實際可行日期後及直至2020年12月31日期間不會進一步收到任何補貼，而我們預期將於截至2021年12月31日止年度收到約0.2百萬新加坡元。我們的董事預期此後不會收到任何補貼。
- 強化租賃豁免：由新加坡政府機構管理的物業的租戶及承租人可接觸相關機構，以討論更靈活的租金付款選擇，如分期付款計劃，其將根據公司的個別情況進行評估。誠如於2020年5月26日的堅毅向前預算案所公佈，合資格中小型企業的租戶可免付商業物業租金多2個月，或免付工業及辦公室物業租金多1個月。政府擁有或政府管理設施的合資格商業租戶的總免租期由兩個月增加至四個月。政府機構的工業、辦事處及農業租戶的免租期由一個月增加至兩個月。只要符合相關的資格標準，如月均收入大幅下降，符合條件的中小型企業的額外租金減免將由業主承擔。業主可申請由評估員確定這些租戶是否符合資格標準。如果業主無法提供額外租金減免，亦可以經濟困難為由要求評估。評估亦將考慮到業主收到的租金及業主對租金收入賴以為生的程度。如果業主符合經濟困難的標準，評估員可以將業主將予提供的額外租金減免金額減半。於往績記錄期間收到的總金額為15,456.0新加坡元。於往績記錄期間後及直至最後實際可行日期期間，我們並無接獲任何補貼，而我們的董事預期於最後實際可行日期後亦不會接獲任何補貼。

概 要

- 外籍工人稅：新加坡政府於2020年4月6日宣佈豁免2020年4月到期的外籍工人稅（「外籍工人稅」），以幫助公司削減成本及改善其現金流量。根據先前於2020年支付的稅項，僱主亦將就各工作許可證或S准證持有人收到一次性外籍工人稅退稅750新加坡元。其有助僱主保留其人力，以便在解除升級的安全封鎖措施後迅速恢復營運。於2020年4月21日，其宣佈於2020年5月到期的外籍工人稅將同樣獲豁免，並將就截至2020年5月1日受僱的各工作許可證或S准證持有人向僱主另行退稅750新加坡元。誠如於2020年5月26日所公佈，於阻斷措施實施後未獲准恢復營運的業務，其外籍工人稅及退稅將延長2個月。於2020年6月將有100%豁免及退稅750新加坡元；以及於2020年7月將有50%豁免及退稅375新加坡元。新加坡政府於2020年8月1日宣佈，延長建築、海事船廠及加工行業業務的徵費回扣及全額徵費豁免（2020年7月、8月及9月）。其將進一步縮減至於2020年10月到期的75%徵費豁免、於2020年11月到期的50%徵費豁免及於2020年12月到期的25%徵費豁免。於2020年10月至2021年12月期間，建築、海事船廠及加工行業的企業將繼續每月獲得90新加坡元的外籍工人稅退稅。於往績記錄期間各期間及往績記錄期間後及直至最後實際可行日期的期間收到的總金額約為0.1百萬新加坡元。我們的董事預期於最後實際可行日期後及直至2020年12月31日的期間及其後不會收到任何補貼。

本集團將有權就本地及外籍僱員獲得該等工資支持。

COVID-19對我們行業的預期影響

儘管COVID-19的嚴重程度及維持期間仍未能確定，董事認為任何對我們營運及財政狀況的影響不會重大或不利，原因為新加坡政府之前頒佈的暫停大部分工作場所的條令明確豁免基本服務，包括（其中包括）航空運輸服務、港口及碼頭營運、第三方物流供應商、貨運代理、貨車運輸及所有倉庫及儲存服務以支持基本服務。此外，隨著阻斷措施於2020年6月1日結束，以及新加坡分別於2020年6月2日及2020年6月19日進入恢復活動的第一和第二階段，並將於2020年12月28日開始第三階段，更多業務獲准恢復營運。董事目前預期COVID-19於可見未來將不會對我們業務的可持續性造成重大不利影響，原因為：

- (i) 根據我們的未經審核財務資料，截至2020年10月31日止十個月的收入較2019年同期減少約7.5%。該減少乃主要由於COVID-19疫情導致2020年2月的業務活動大幅減少，而我們的收入正在恢復，2020年10月的收入較2020年2月增加約35.8%。董事認為，與2019年同期相比，上述截至2020年10月31日止十個月的減少及波動並不重大，因為此乃在COVID-19疫情造成前所未有的衝擊的環境中發生。此外，與2020年2月相比，我們的收入於2020年10月已恢復並增加；
- (ii) 於最後實際可行日期，我們的業務營運及所提供的服務並無出現重大中斷；
- (iii) 誠如上文所述，新加坡政府頒佈的暫停大部分工作場所的條令明確豁免基本服務，包括（其中包括）航空運輸服務、港口及碼頭營運、第三方物流供應商、貨運代理、貨運及所有倉庫及儲存服務以支持基本服務；
- (iv) 於最後實際可行日期，我們並無面臨供應商提供的貨品及服務出現任何重大中斷；
- (v) 國家實施的出行限制一般側重於限制各國的客運，而非貨運；

概 要

- (vi) 阻斷措施於2020年6月2日結束，新加坡於2020年6月2日及2020年6月19日進入恢復活動的第一及第二階段，並將於2020年12月28日開始第三階段；
- (vii) 根據智匯報告及如上文所述，新加坡集裝箱吞吐量於2020年6月至10月均有改善跡象，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月）。同期，國家的貨物總吞吐量分別於2020年6月、7月及8月按月上升約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月出現復甦，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%；及
- (viii) 於2020年9月15日，我們與總部位於美國喬治亞州並於紐約證券交易所上市的全球最大封裝交付公司的附屬公司簽署貨車運輸及運輸服務協議，以於新加坡提供貨車運輸及海運服務，為期三年。

敏感度分析

假設COVID-19疫情持續，及倘我們的營運自[編纂]當日起暫停，預期本集團的現金及現金等價物平均每月減少淨額將為約每月1.0百萬新加坡元，於2020年10月31日的銀行結餘及現金約為13.5百萬新加坡元，而於2020年10月31日的貿易應收款項約為8.9百萬新加坡元，合共約為22.4百萬新加坡元。有關自新加坡政府收到的補貼的詳情，請參閱本節「自新加坡政府收到的補貼」一段及「財務資料—經營業績各期比較—截至2020年8月31日止八個月與截至2019年8月31日止八個月的比較—其他收入」、「財務資料—流動資金及資本資源—經營活動所得現金淨額」及「財務資料—流動資產淨額」各節。因此，董事認為，總額應足以支付自2020年11月起約20個月的營運開支。我們的主要假設包括：

- (i) 不會產生收入；
- (ii) 不會產生營運相關直接成本，包括港口及倉庫費用、柴油成本、貨運代理成本、汽車成本中的維修及保養開支以及營運相關雜項成本；
- (iii) 員工成本將會減少，原因為：(a) 運輸（司機）並無趟次獎金，獲發基本薪金工資；及(b) 堆場操作員薪金下調；
- (iv) 大量財務及行政、營運、客戶服務、銷售及業務發展員工將會遣散，行政員工成本將減少約75%，而其他員工將被要求休假或下調薪金；
- (v) 不會宣派及派付股息；
- (vi) 與一般營運資金用途有關的根據[編纂]發行新股份[編纂]將可供使用；
- (vii) 僅動用即時可用現金；
- (viii) 我們於2020年10月31日的貿易應收款項將於往績記錄期間的平均貿易應收款項週轉天數範圍內結算；
- (ix) 我們於2020年10月31日的貿易應付款項將於往績記錄期間的平均貿易應付款項週轉天數範圍內結算；及
- (x) 不會動用未動用銀行融資，亦不會有來自股東或金融機構的內部或外部融資。

董事確認，除與[編纂]有關的支出及COVID-19疫情的預期影響（導致如上文所述我們截至2020年10月31日止十個月的總收入較截至2019年10月31日止十個月的總收入有所減

概 要

少)外，其因而導致董事預期我們截至2020年12月31日止年度的淨溢利(扣除[編纂])可能低於截至2019年12月31日止年度的淨溢利(扣除[編纂])。直至本文件日期，我們的財務或營運狀況或前景自2020年8月31日概無重大不利變動，自2020年8月31日起亦無出現對本文件附錄一會計師報告所載財務報表所示之資料造成重大影響的事件。

風險因素

閣下於決定投資我們的股份前，應仔細閱讀本文件「風險因素」一節。與我們的業務相關的重大風險如下：

- 新加坡客戶業務表現或策略的不利發展可能會影響我們的營運和財務業績
- 從任何一名客戶獲得的業務減少均可能會影響我們的營運及財務業績
- 倘任何嚴重傳染病(尤其是COVID-19)的疫情不受控制，可能對我們的經營業績及財務狀況造成不利影響
- 我們的勞工成本大幅增加可能對我們的營運及財務表現造成不利影響
- 司機短缺可能會影響我們的盈利能力
- 我們在競爭激烈的行業中營運，而我們無法向閣下保證能夠在競爭中勝出
- 我們的經營業績受國際貿易量、全球及區域經濟狀況影響

於受國際制裁國家的業務活動

於往績記錄期間，我們為客戶提供有關運送貨物往返受國際制裁的國家，包括伊朗及敘利亞(受到全面制裁)及蘇丹(受到全面制裁至2017年10月12日止)的若干服務。此外，我們為客戶提供往返俄羅斯至烏克蘭的該等服務，包括受全面制裁的克里米亞地區(俄羅斯及烏克蘭的其他地區並無受到相關制裁)。然而，於往績記錄期間，我們並未提供有關克里米亞地區的任何服務。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日止八個月各年／期間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%。誠如我們國際制裁法律顧問進程序後所告知，我們於往績記錄期的活動並無涉及國際制裁項下的限制。更多資料請參閱本文件「業務－於受國際制裁國家的業務活動」一節。

物業估值報告

瑞豐環球評估諮詢有限公司進行估值時，通過直接比較法經參考相關市場中可得的可資比較銷售交易來假設估物業之銷售。瑞豐環球評估諮詢有限公司進行估值時假設(其中包括)擁有人於市場按現況出售該等估物業，且並無於延期合約、售後回租、合資、管理協議或任何可影響該等物業價值的類似安排中獲益。然而，建議投資者，我們物業權益的估定價值不應被視作其實際可變現價值或其可變現價值的預測。請參閱本文件「風險因素－我們物業的估值可能與其實際可變現價值有所不同，並受變動影響」一節。有關我們物業估值的更多詳情，亦請參閱本文件「附錄四－物業估值報告」一節。