

香港聯合交易所有限公司與證券及期貨事務監察委員會對本申請版本的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本申請版本全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

COASTAL CORPORATION LIMITED

海岸股份有限公司

(「本公司」)

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

的申請版本

警告

本申請版本(「申請版本」)乃根據香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)／證券及期貨事務監察委員會(「證監會」)的要求而刊發，僅用作提供資訊予香港公眾。

本申請版本為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出重大變動。閣下閱覽本文件，即代表閣下知悉、接納並向本公司、本公司的保薦人、顧問或包銷團成員表示同意：

- (a) 本申請版本僅為向香港公眾提供有關本公司的資料，概無任何其他目的；投資者不應根據本申請版本中的資料作出任何投資決定；
- (b) 在聯交所網站登載本申請版本或其補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、本公司的保薦人、顧問或包銷團成員在香港或任何其他司法權區必須進行發售的任何責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；
- (c) 本申請版本或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在最後正式的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 本申請版本並非最終的上市文件，本公司可能不時根據聯交所創業板證券上市規則作出更新或修訂；
- (e) 本申請版本並不構成向任何司法權區的公眾提呈出售任何證券的招股書、發售通函、通知、通告、小冊子或廣告，亦非邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約，且不旨在邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約；
- (f) 本申請版本不應被視為誘使認購或購買任何證券，亦不擬構成該等勸誘；
- (g) 本公司或本公司的任何聯屬公司、顧問、保薦人或包銷商概無於任何司法權區透過刊發本申請版本而發行任何證券或徵求購買任何證券的要約；
- (h) 本申請版本所述的證券非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不獲接納；
- (i) 本公司並無亦不會將本申請版本所指的證券按1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州立證券法例註冊；
- (j) 由於本申請版本的派發或本申請版本所載任何資訊的發佈可能受到法律限制，閣下同意了解並遵守任何該等適用於閣下的限制；及
- (k) 本申請版本所涉及的上市申請並未獲批准，聯交所及證監會或會接納、發回或拒絕有關的公開發售及／或上市申請。

本公司根據香港法例第32章《公司(清盤及雜項條文)條例》向香港公司註冊處處長登記本公司招股章程後方會向香港公眾人士提出要約或邀請。倘於適當時候向香港公眾提出要約或邀請，務請有意投資者僅依據向香港公司註冊處處長登記的本公司招股章程作出投資決定；招股章程的文本將於發售期內向公眾派發。

重要提示

閣下如對本文件的任何內容有任何疑問，應尋求獨立專業意見。

COASTAL CORPORATION LIMITED

海岸股份有限公司

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

[編纂]

[編纂]數目：[編纂]股份(包括[編纂]及[編纂])

[編纂]數目：[編纂](可予重新分配)

[編纂]數目：[編纂](包括[編纂]及[編纂])
(可予重新分配)

[編纂]：每股[編纂][編纂]港元(須於申請時
繳足，另加1%經紀佣金、0.0027%
證監會交易徵費及0.005%聯交所
交易費)

面值：每股股份0.001美元

股份代號：●

獨家保薦人



長雄證券有限公司
EVER-LONG SECURITIES CO. LTD.

[編纂]

[編纂]

香港交易及結算所有限公司、香港聯合交易所有限公司及香港中央結算有限公司對本文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本文件全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

本文件副本連同本文件附錄六「送呈香港公司註冊處處長及備查文件」一段所述的文件，已遵照香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例第342C條的規定，送呈香港公司註冊處處長註冊存案。香港證券及期貨事務監察委員會及香港公司註冊處處長對本文件或上述任何其他文件的內容概不負責。

有意投資者於作出投資決定前，應審慎考慮本文件所載的所有資料，包括本文件「風險因素」一節所載的風險因素。

[編纂]之有意投資者請留意，倘於[編纂]上午八時正(香港時間)前之任何時間發生本文件「包銷」[編纂]一段所載的任何事件，[編纂](為其本身及代表[編纂])有權終止[編纂]於[編纂]項下的責任。倘若[編纂](為其本身及代表[編纂])終止其於[編纂]內規定的責任，則[編纂]將不會進行並告失效。有關終止條文的更多詳情載於本文件「包銷」一節。

創業板的特色

創業板乃為較其他於聯交所上市之公司帶有較高投資風險之公司提供一個上市之市場。有意投資者應了解投資於該等公司之潛在風險，並應經過審慎周詳考慮後方作出投資決定。創業板之較高風險及其他特色，表示創業板較適合專業及其他經驗豐富之投資者。

由於創業板上市公司之新興性質使然，於創業板買賣之證券可能會較於主板買賣之證券承受較大之市場波動風險，及無法保證於創業板買賣之證券會有高流通市場。

創業板發佈資料之主要方法為在聯交所運作之網站上進行刊登。上市公司毋須在憲報指定的報章刊登付款公佈。因此，有意投資者應注意，欲取得於創業板上市之公司之最新資料需瀏覽聯交所網站 www.hkexnews.hk。

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

預期時間表

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

預期時間表

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

預期時間表

[編纂]

目 錄

致投資者的重要告示

本公司僅為[編纂]而刊發本文件，除本文件根據[編纂]提呈的[編纂]外，本文件並不構成出售任何證券的要約或招攬購買任何證券的要約。本文件不得用作亦不構成在任何其他司法權區或在任何其他情況下之出售要約或招攬要約。概無採取任何行動，以獲准在香港以外任何司法權區[編纂][編纂]或派發本文件。

閣下僅應依賴本文件所載資料作出投資決定。本公司、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]及[編纂]並無授權任何人士向閣下提供與本文件所載者不同的資料。對於本文件並無作出或載列的任何資料或陳述，閣下均不應視為已獲得本公司、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、彼等各自的任何董事或聯屬人士或參與[編纂]的任何其他人士或各方授權而加以依賴。

	頁次
創業板的特色	i
預期時間表.....	ii
目錄	v
概要	1
釋義	11
技術詞彙.....	20
前瞻性陳述.....	24
風險因素.....	25
有關本文件及[編纂]的資料	33
董事及參與[編纂]的各方	37
公司資料.....	40
行業概覽.....	42
法規概覽.....	52
歷史、發展及重組.....	72

目 錄

	頁次
業務	84
關連交易	145
董事及高級管理層	149
與控股股東的關係	160
主要及高持股量股東	170
股本	172
財務資料	174
未來計劃及[編纂]	221
包銷	225
[編纂]的架構及條件	232
如何申請[編纂]	236
附錄一 — 會計師報告	I-1
附錄二 — 未經審核備考財務資料	II-1
附錄三 — 估值報告	III-1
附錄四 — 本公司組織章程及開曼群島公司法概要	IV-1
附錄五 — 法定及一般資料	V-1
附錄六 — 送呈香港公司註冊處處長及備查文件	VI-1

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件內所載資料的概覽，應連同本文件全文一併閱讀。由於本文屬概要，故並不包含可能對閣下屬重要的所有資料。閣下於決定投資[編纂]前應先閱畢本文件。

任何對於創業板[編纂]公司之投資均涉及風險。投資[編纂]所涉及的若干獨有風險載於本文件「風險因素」一節。閣下決定投資[編纂]前，應細閱該節內容。本概要所用詞彙之定義，載於本文件「釋義」及「技術詞彙」各節。

業務概覽

本集團是以新加坡為基地的船舶租賃服務供應商，為期14年以上，專門從事租賃以燃油加油及以運輸燃油貨物為目的之燃料船舶。我們於業績記錄期間擁有及經營七艘燃料船舶，能夠透過向客戶出租船舶獲得穩定的租船收入。於最後實際可行日期，我們有六艘船舶，合共為53,100總噸位，為新加坡及如馬來西亞及越南的東南亞地區的客戶提供船舶租賃服務。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，本集團總收益分別約為14.3百萬美元、18.1百萬美元及19.3百萬美元。截至2016年及2017年9月30日止三個月，本集團總收益分別約為4.9百萬美元及5.7百萬美元。有關我們燃料船隊的更多詳情，請參閱本文件「業務—我們的船舶」一段。

下表簡要說明我們的業務模式：



就船舶租賃服務而言，我們的客戶於其需要向其進行燃油加油或運送燃油貨物時直接或透過船舶代理向我們要求提供租賃服務。我們會視乎(其中包括)船舶及船員的供應情況、船舶於指定路線航行時面對的風險水平、與目的地的距離(就程租租約而言)、所需的船舶大小、成本評估、信貸評估以及燃油貨物裝卸時間(就程租租約而言)決定是否接受有關提供服務的要求。本集團的定價政策考慮到多項因素，部分主要因素包括船員成本、材料成本、競爭對手策略、船舶類型、航道、時間表，以及作出定價決定前來自鄰近地區的支持及市值。客戶一經接受我們的報價後，我們將與客戶訂立程租租船合同或期租租船合同(視情況而定)。其後，我們會開始安排船隊的時間表及船員分配；時間表一經已計劃，我們會在開始租船前調配船舶或於指定時間將船舶交付予客戶，並根據租船合同的條款到達指定目的地。有關期租租約及程租租約的更多詳情，請參閱本文件「業務—服務」及「業務—租船合同」各段。

於業績記錄期間，我們的大部分收益乃來自期租收入，於截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2016年及2017年9月30日止三個月佔我們總收益的約79.8%、60.5%、62.4%、53.3%及68.6%。我們於業績記錄期間的大部分期租租約的固定服務期為一年，可由本集團酌情選擇再續約一年；而我們於業績記錄期間的程租租約的租賃期長達數星期，視乎目的地而定。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2016年及2017年9月30日止三個月，我們來自程租收入的總收益百分比分別約為20.0%、39.3%、37.5%、46.6%及31.4%。

概 要

新加坡船舶租賃行業的競爭格局

我們的董事認為，新加坡船舶租賃行業的市場競爭十分激烈，因為根據歐睿報告，各船舶租賃公司船隊及租船費用的資料十分清晰。新加坡船舶租賃行業則較為整合。估計新加坡船舶租賃行業有少於30名經營者，而交易資料估計五大經營者合共分佔新加坡市場份額約60%，估計100艘獲發牌經營及可供租賃的船舶當中，行業前五大經營者控制大約50艘。於2016年，本集團就來自提供船舶租賃服務所得估計收益方面於新加坡船舶租賃服務供應商當中排名第五(按當時本集團七艘船舶57,166總噸位的船隊而計算)。

我們的競爭優勢

我們相信，以下競爭優勢為我們取得成功的關鍵，並對我們的未來發展而言不可或缺：

- 我們的董事及本集團的主要管理層在船舶租賃方面具有豐富經驗和堅實背景，且我們的執行董事已與主要船主、造船廠、造船公司及石油貿易公司建立良好關係；
- 由於我們採取低船齡船舶政策，我們的船隊船齡低及現代化，可從而盡量減低我們船舶的維修成本，為客戶提供可靠而優質的服務；
- 我們的船隊配備最新的現代設備，包括但不限於在我們的燃料船舶安裝新加坡海港局認可的流量計系統進行供油，使我們能夠有別於其他船舶租賃服務供應商；
- 憑藉可靠準時的已交付服務往績、量身訂造的船舶管理服務及船舶相關專業顧問服務，本集團已在新加坡及東南亞地區租船市場上建立良好聲譽；及
- 本集團已與我們的客戶、供應商及造船公司建立良好關係，而該等關係可歸因於我們可靠的服務及我們從事業務的誠信。

我們的客戶及供應商

於業績記錄期間，我們的客戶主要包括燃油貿易公司、燃油作業公司及燃油供應公司。有關更多詳情，請參閱本文件「業務—客戶」一段。截至2015年、2016年及2017年6月30日止三個年度各年，產生自我們五大客戶的收益分別約為13.2百萬美元、16.6百萬美元及19.3百萬美元，佔我們相應年度總收益約92.3%、91.9%及99.8%。截至2017年9月30日止三個月，我們五大客戶產生的收益約為5.6百萬美元，佔我們總收益約98.4%。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，產生自我們最大客戶的收益分別約為8.3百萬美元、9.6百萬美元及10.4百萬美元，佔我們相應年度總收益58.0%、53.0%及53.9%。截至2017年9月30日止三個月，我們最大客戶產生的收益約為1.7百萬美元，佔我們總收益約29.7%。我們一般已與該等客戶建立穩定關係。

於業績記錄期間，我們的供應商包括保險公司、招攬船員的代理、系統供應商、柴油供應商、港口清關代理、提供海事輔助設備及技術人員以進行船舶保養及維修服務

概 要

的供應商、提供相關牌照重續必須的調查及檢查服務的服務供應商以及船舶經紀。有關更多詳情，請參閱本文件「業務—供應商」一段。

財務資料

下表載列本集團綜合損益及其他全面收益表之選定資料：

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
收益	14,318	18,056	19,271	4,921	5,665
毛利	5,661	7,031	7,766	1,924	2,198
除稅前溢利	3,799	3,835	3,865	979	849
年／期內溢利	3,193	3,410	2,924	698	683

收益

本集團收益包括三個部分：(i)期租收入；(ii)程租收入；及(iii)代理收入。

下文載列截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2016年及2017年9月30日止三個月的收益明細。

	截至6月30日止年度									截至9月30日止三個月					
	2015年			2016年			2017年			2016年 (未經審核)			2017年		
	有效委 聘數目	千美元	%	有效委 聘數目	千美元	%	有效委 聘數目	千美元	%	有效委 聘數目	千美元	%	有效委 聘數目	千美元	%
期租收入	13	11,432	79.8	14	10,927	60.5	13	12,022	62.4	5	2,624	53.3	10	3,889	68.6
程租收入	12	2,867	20.0	30	7,103	39.3	63	7,239	37.5	15	2,293	46.6	20	1,776	31.4
代理收入(附註)	59	19	0.2	63	26	0.2	20	10	0.1	11	4	0.1	—	—	—
總計	84	14,318	100.0	107	18,056	100.0	96	19,271	100.0	32	4,921	100.0	30	5,665	100.0

附註：於業績記錄期間，本集團為其客戶提供港口清關服務(主要是COS)。向COS提供的港口清關服務已自2016年7月31日起終止。

誠如上表所示，截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，總收益分別約為14.3百萬美元、18.1百萬美元及19.3百萬美元(相當於約111.0百萬港元、139.9百萬港元及149.4百萬港元)，較截至2016年6月30日止年度的收益同比增長約為26.1%及截至2017年6月30日止年度收益同比增長約為6.7%。截至2016年及2017年9月30日止三個月的總收益分別約為4.9百萬美元及5.7百萬美元(相當於約38.1百萬港元及43.9百萬港元)，較截至2017年9月30日止三個月的收益增長約為15.1%。

截至2016年6月30日止年度與截至2015年6月30日止年度比較

務請注意，由截至2015年6月30日止年度至截至2016年6月30日止年度，來自期租收入的收益略為減少，而程租收入則大幅增加，與本集團擴大收益來源至程租收入的業務策略相符。於業績記錄期間，大部分程租收入為我們的營運附屬公司Coastal Logistics(其擁有及經營燃料船舶Atalanta)所得。Atalanta自2015年初開始營運，配備現代

概 要

設備，使本集團比市場上的競爭對手具有相對優勢。由於Atalanta自2015年初開始營運，程租收入由截至2015年6月30日止年度的約2.9百萬美元(相當於約22.2百萬港元)增加至截至2016年6月30日止年度的約7.1百萬美元(相當於約55.0百萬港元)。

另一方面，截至2016年6月30日止年度，程租收入的收益增長已略為被期租收入的名義減幅約0.5百萬美元(相當於約3.9百萬港元)抵銷。上述減少主要由於(i)全球貿易放緩導致貨物吞吐量減少、(ii)本集團於2015年12月出售其中一艘船舶(即Coastal No.1)及(iii)我們的船舶於截至2016年6月30日止年度定期入塢。然而，此等減少部分是由於2014年底的船舶(Coastal Mercury除外)的約0.8百萬美元(相當於約6.3百萬港元)的期租費用增加所抵銷。

截至2017年6月30日止年度與截至2016年6月30日止年度比較

務請注意，截至2017年6月30日止年度，來自期租收入及程租收入的收益與截至2016年6月30日止年度比較均有所增加。如上所述，Atalanta於2015年初開始營運，並於截至2016年及2017年6月30日止年度產生程租收入。因此，截至2017年6月30日止年度，程租收入輕微增加約1.9%，乃全因截至2017年6月30日止年度的每項合約租賃期較短的有效程租委聘數目增加。

就期租收入而言，儘管截至2017年6月30日止年度的有效期租委聘數目輕微下降，但錄得約10%的收益增長，主要是由於(i)本集團新購得的船舶Babylon於2017年3月開始期租營運；及(ii)經調整的期租費用(經計及入塢的影響後)於截至2017年6月30日止年度輕微增長。然而，有關增長被(i)於2015年12月出售Coastal No.1；及(ii)來自其他船舶服務供應商租賃的船舶期租收入減少所輕微抵銷。

截至2017年9月30日止三個月與截至2016年9月30日止三個月比較

務請注意，截至2017年9月30日止三個月與截至2016年9月30日止三個月相比，來自期租收入的收益大幅增加約48.2%。此等增加主要是由於(i)船舶Babylon於2017年3月開始營運；(ii)期租船舶Coastal Jupiter經調整的費用(經計入來自入塢的影響)有輕微增長。

就程租收入而言，截至2017年9月30日止三個月，儘管有效期租委聘數目有所增加，程租收入的收益卻下跌約22.5%，主要是由於截至2017年9月30日止三個月的程租平均每日租賃率下跌。

有關更多詳情，請參閱本文件「財務資料—收益」一段。

年／期內純利及經調整溢利(除所得稅前)

截至2015年及2016年6月30日止年度，純利分別約為3.2百萬美元及3.4百萬美元(相當於約24.7百萬港元及26.4百萬港元)，純利增長約為6.8%；而截至2017年6月30日止年度，純利約為2.9百萬美元(相當於約22.7百萬港元)，純利較截至2016年6月30日止年度下跌約14.3%。截至2016年及2017年9月30日止三個月，我們的純利分別約為0.7百萬美元及0.7百萬美元(相當於約5.4百萬港元及5.3百萬港元)，純利下跌約2.1%。

概 要

截至2015年、2016年及2017年6月30日止三個年度各年以及截至2016年及2017年9月30日止各三個月，純利降低乃由於各相應年／期計入一次性[編纂]開支。為比較本集團的盈利能力(除[編纂]開支外)，下表列示根據摘錄自本文件附錄一所載會計師報告的綜合損益及其他全面收益表作出的於截至2015、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2016年及2017年9月30日止三個月的經調整溢利(除所得稅前)及經調整利潤率(除所得稅前)的計算，惟僅供說明。

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元
除所得稅前溢利	3,799	3,835	3,865	979	849
加：[編纂]開支	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
年／期內經調整溢利 (除所得稅前)	<u>3,807</u>	<u>4,166</u>	<u>5,116</u>	<u>1,449</u>	<u>1,037</u>
收益	<u>14,318</u>	<u>18,056</u>	<u>19,271</u>	<u>4,921</u>	<u>5,665</u>
經調整利潤率(除所得稅前)	<u>26.6%</u>	<u>23.1%</u>	<u>26.5%</u>	<u>29.4%</u>	<u>18.3%</u>

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2016年及2017年9月30日止三個月，經調整溢利(除所得稅前)乃按將已確認[編纂]開支計入除所得稅前溢利計算，以供說明之用。

儘管總收益同比增加約26.1%，但經調整利潤率(除所得稅前)由截至2015年6月30日止年度的約26.6%減少至截至2016年6月30日止年度的約23.1%。此輕微減少主要由於截至2016年6月30日止年度的(i)服務成本增加；(ii)其他收入減少及開支(如董事及員工薪金的行政開支以及管理費)增加；以及(iii)財務成本增加。

經調整利潤率(除所得稅前)由截至2016年6月30日止年度約23.1%增加至截至2017年6月30日止年度約26.5%。有關增加主要因為於截至2017年6月30日止年度約4.4%的服務成本增幅相比，約6.7%的收益增幅較大。

經調整利潤率(除所得稅前)由截至2016年9月30日止三個月約29.4%減少至截至2017年9月30日止三個月約18.3%。有關減少主要由於(i)服務成本增加；(ii)其他虧損增加；及(iii)財務成本增加。經調整利潤率減少部分由截至2017年9月30日止三個月的收益增加所抵銷。

概 要

下表載列本集團綜合財務狀況表之選定資料：

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
流動資產	4,011	3,957	4,230	10,606
流動負債	13,282	24,128	26,836	27,363
非流動資產	54,297	71,420	80,378	73,588
非流動負債	17,930	19,033	22,771	21,220
權益總額	<u>27,096</u>	<u>32,216</u>	<u>35,001</u>	<u>35,611</u>

流動負債淨額

本集團於2015年及2016年6月30日之流動負債淨額分別約為9.3百萬美元及20.2百萬美元(相當於約71.9百萬港元及156.3百萬港元)，主要由於(i)借款(不包括銀行透支)約為4.8百萬美元及6.4百萬美元(相當於約37.3百萬港元及49.2百萬港元)；(ii)應付關連公司(即海岸控股)款項約為4.4百萬美元及11.1百萬美元(相當於約34.4百萬港元及85.6百萬港元)；及(iii)應付非控制性權益(即華暉)款項約為1.9百萬美元及4.7百萬美元(相當於約14.5百萬港元及36.7百萬港元)。

於2017年6月30日，本集團錄得流動負債淨額約22.6百萬美元(相當於約175.2百萬港元)，包括：(i)借款(不包括銀行透支)約為8.0百萬美元(相當於約62.3百萬港元)；(ii)應付海岸控股款項約為11.1百萬美元(相當於約85.6百萬港元)；及(iii)應付華暉款項約為4.7百萬美元(相當於約36.7百萬港元)。

於2017年9月30日，流動負債淨額約16.8百萬美元(相當於約129.9百萬港元)，包括：(i)借款(不包括銀行透支)約7.2百萬美元(相當於約56.1百萬港元)；(ii)應付海岸控股款項約11.1百萬美元(相當於約85.6百萬港元)；及(iii)應付華暉款項約4.7百萬美元(相當於約36.7百萬港元)。

就於2017年9月30日約為11.1百萬美元(相當於約85.6百萬港元)的應付海岸控股款項及約為4.7百萬美元(相當於約36.7百萬港元)的應付華暉款項而言，此等款項將於[編纂]前資本化。為說明用途，調整上述將於[編纂]前資本化的應付海岸控股及華暉款項後，本集團將於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日錄得經調整的流動負債淨額約為3.0百萬美元、4.4百萬美元、6.8百萬美元及1.0百萬美元(相當於約23.0百萬港元、34.0百萬港元、52.9百萬港元及7.5百萬港元)。

就於2017年9月30日約為7.2百萬美元(相當於約56.1百萬港元)的借款(不包括銀行透支)而言，本集團預期將動用我們經營活動所產生的正現金流量為償還負債提供資金。倘有必要，本集團可能會動用其銀行透支信貸額。本集團為一般營運持有有抵押銀行透支約3.0百萬美元(相當於約23.3百萬港元)，其中本集團於2017年9月30日僅已動用1.3百萬美元(相當於約9.8百萬港元)。

概 要

考慮到上述因素，儘管本集團於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日錄得流動負債淨額，但董事相信本集團財務資源的流動性充足以維持業務。

下表載列本集團綜合現金流量表之選定資料：

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元
年/期初之現金及現金等價物	1,391	994	2,137	2,137	1,812
營運資金變動前的經營現金流量	6,139	7,647	8,605	1,854	2,640
經營活動所得(所用)之現金淨額	6,767	8,027	9,165	(94)	2,600
投資活動所用之現金淨額	(10,709)	(17,730)	(12,918)	(6,139)	(401)
融資活動所得(所用)之現金淨額	3,545	10,846	3,428	4,440	(2,636)
現金及現金等價物(減少)增加淨額	(397)	1,143	(325)	(1,793)	(437)
年/期末之現金及現金等價物	994	2,137	1,812	344	1,375

(未經審核)

主要財務比率

	截至6月30日止年度			截至 9月30日 止三個月
	2015年	2016年	2017年	2017年
毛利率	39.5%	38.9%	40.3%	38.8%
除利息及稅項前純利率	30.0%	25.3%	24.4%	21.3%
純利率	22.3%	18.9%	15.2%	12.1%
股本回報率	11.8%	10.6%	8.4%	7.7%
總資產回報率	5.5%	4.5%	3.5%	3.2%
流動比率	0.3倍	0.2倍	0.2倍	0.4倍
速動比率	0.3倍	0.2倍	0.2倍	0.4倍
應收賬款週轉日數	44.0日	21.9日	3.4日	12.9日
應付賬款週轉日數	—	—	—	—
資本負債比率	82.6%	73.1%	84.2%	77.5%
債務對權益比率	76.7%	66.5%	76.8%	70.1%
利息覆蓋率	8.6倍	6.3倍	5.6倍	3.4倍

更多詳情請參閱本文件「財務資料—主要財務比率」一段。

概 要

過往不合規事項

我們的董事確認，於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，並無重大不合規事項對我們的業務、財務狀況及經營業績有重大不利影響。

本公司的股權

緊隨[編纂]及資本化發行完成後，本公司將分別由滙海、新皇及[編纂]投資者持有[編纂]%、[編纂]%及[編纂]%。滙海及新皇將共同控制本公司已發行股本[編纂]%以上，因此，陳先生、楊先生(分別憑藉彼等於滙海及新皇的控股權益)、滙海及新皇將各自被視作控股股東。

於[編纂]後，(i)本集團及Coastal Oil Holdings以及(ii)Coastal Logistics及Heng Tong之間將有若干持續關連交易。更多詳情請參閱本文件「關連交易」一節。

[編纂]投資

於2016年8月31日，滙海、新皇及[編纂]投資者訂立[編纂]協議，據此，滙海及新皇(作為賣方)同意出售而[編纂]投資者(作為買方)同意購買合共300股股份，佔本公司於[編纂]及資本化發行完成前的已發行股本15%，而[編纂]投資者將於[編纂]後持有本公司經擴大已發行股本[編纂]%。我們的董事相信，本公司能從[編纂]投資得益，因為其將擴大我們的股東基礎。有關更多詳情，請參閱本文件「歷史、發展及重組—[編纂]投資」一段。

[編纂]統計數據

股份市值 ⁽¹⁾	[編纂]港元
未經審核備考經調整每股有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]港元

附註：

1. 股份市值乃根據緊隨資本化發行及[編纂]完成後將予發行[編纂]股股份(但並無計及本公司根據發行授權和購回授權而可能配發及發行或購回的任何股份)計算。
2. 未經審核備考經調整每股有形資產淨值乃已參考若干估計及調整編製。有關更多詳情請參閱本文件附錄二。

風險因素

本集團的營運涉及若干風險，當中多項風險並非本集團所能控制。相對重大的風險包括(i)我們大部分的收益來自我們的主要客戶；(ii)由於我們大部分租船合同涉及固定短服務期，我們可能會在訂立新租船合同時遇到困難；(iii)我們程租租約的租賃費於整個合約期間為固定，當中並無任何價格調整機制；及(iv)我們在競爭非常激烈的行業營運。本集團的營運及進一步增長可能會受無法按合理條款取得融資，或完全不能取得融資所限制。有關董事認為與本集團尤其相關的風險因素的詳細討論，載於本文件「風險因素」一節。

概 要

於業績記錄期間之後的近期發展

於2017年9月28日，本集團已與一名獨立第三方就按代價約5.5百萬美元出售我們其中一艘較舊船舶(即Coastal No.3)的事宜訂立協議備忘錄。有關出售符合本集團的低船齡船舶政策。出售其後於2017年10月16日完成，而船舶的控制權於同日轉移至收購方。我們的董事擬利用出售現金所得款項投資於本集團的其中一項潛在收購目標。有關詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]—收購目標」一節。

待上述者進行後，於業績記錄期間後，本集團業務運作已維持穩定。由於新加坡的船舶租賃行業於業績記錄期間後並無重大變動，本集團的收益並無顯著下降，其服務成本亦無大幅增加。

截至2018年6月30日止年度的經營業績預期將受到非經常性[編纂]開支的不利影響。餘下[編纂]開支總額估計約為[編纂]美元(相當於約[編纂]港元)，其中約[編纂]美元(相當於約[編纂]港元)直接因根據[編纂]發行[編纂]所導致，並自股本扣除入賬。約[編纂]美元(相當於約[編纂]港元)預期將自截至2018年6月30日止年度的綜合損益及其他全面收益表扣除。估計[編纂]開支根據已產生或將產生的實際金額可予調整。

我們的策略

我們擬推行以下策略：

- 透過加強銷售及市場推廣工作，繼續加強我們的現有客戶群
- 繼續設法維持優質服務及改善成本效益
- 考慮擴充我們的船隊，以提升我們於行業的市場地位
- 繼續維持平均船齡低的較低船齡船舶

股息

於業績記錄期間，本集團概無宣派任何股息。董事擬在保留足夠資金供發展我們業務與回報股東之間達至平衡。未來股息的宣派將由我們的董事決定，並將取決於(其中包括)我們的盈利、財務狀況、現金需求及供應，以及任何董事可能認為有關的其他因素。

我們的董事認為，股息乃股東的投資回報，而過往股息分派不應被視為本集團於[編纂]後將採納的未來股息政策的指標。我們目前並無任何預定派息比率。有意投資者應注意過往股息趨勢未必可作為未來股息趨勢的指標。

[編纂]開支

估計[編纂]開支主要包括有關[編纂]的法律及專業費用。本集團預計非經常性質的[編纂]開支總額將約為[編纂]美元(相當於約[編纂]港元)。合共[編纂]美元(相當於約[編纂]港元)的[編纂]開支當中，本集團於截至2017年6月30日止三個年度及截至2017年9月30日止三個月產生約[編纂]美元(相當於約[編纂]港元)(包括約[編纂]美元(相當於約[編纂]港元)於綜合損益及其他全面收益表確認為開支)。就餘下[編纂]開支總額

概 要

約[編纂]美元(相當於約[編纂]港元)而言，本集團預期於截至2018年6月30日止年度之綜合損益及其他全面收益表進一步確認約[編纂]美元(相當於約[編纂]港元)。因此，本集團截至2018年6月30日止年度的財務業績預期將受[編纂]有關的估計開支影響。有關[編纂]開支乃為目前估計，僅供參考之用，而將於本集團截至2018年6月30日止年度的損益賬扣除的最終金額及將從本公司資本扣減的金額可予變動。

進行[編纂]之理由及[編纂]

我們的董事相信，股份於創業板[編纂]將提高本集團的知名度，而來自[編纂]的所得款項淨額將鞏固我們的財務狀況及將使本集團能實施本文件「未來計劃及[編纂]」一節所載的業務計劃。此外，本集團可藉於聯交所公開[編纂]而於資本市場進行企業融資活動，從而有助本集團進一步發展業務，並增強本集團的競爭力。

[編纂]所得款項淨額(經扣除相關開支)預計約為[編纂]美元(相當於約[編纂]港元)。我們的董事擬將[編纂]所得款項淨額用作以下用途：

我們的董事計劃將[編纂]所得款項淨額用於以下用途：

- 所得款項淨額約[編纂]% (或約[編纂]美元(相當於約[編纂]港元))用於透過收購物流相關資產以加強本集團的船舶租賃業務，包括但不限於船舶、用於儲存燃油的岸上儲罐、設備等。我們的董事擬藉加強我們的低船齡船舶或拓寬我們客戶可用的物流服務範圍，拓展本集團的租賃業務。
- 所得款項淨額約[編纂]% (或約[編纂]美元(相當於約[編纂]港元))用於營運資金及用於其他一般企業用途。

我們的董事認為[編纂]所得款項淨額足以撥付本集團直至截至2018年12月31日止年度的業務計劃。

更多詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

並無重大不利變動

董事已確認，截至本文件日期，本集團自2017年9月30日(即本文件附錄一所載會計師報告的報告期間結束日期)起的財務或貿易狀況概無重大不利變動，而自2017年9月30日起亦無發生任何事件對本文件附錄一所載會計師報告所示的資料構成重大影響。

釋 義

於本文件內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義。

「細則」或「組織章程細則」	指	本公司於●年●月●日採納及經不時修訂的經修訂及重列組織章程細則，有關概要載於本文件附錄四
「聯繫人」	指	具有創業板上市規則所賦予的涵義
「審核委員會」	指	董事會的審核委員會
「董事會」	指	我們的董事會
「營業日」	指	香港持牌銀行一般開門辦理一般銀行業務的日子(星期六、星期日或公眾假期除外)
「英屬處女群島」	指	英屬處女群島
「資本化發行」	指	本文件附錄五「有關本公司及附屬公司的進一步資料—股東於●年●月●日通過的書面決議案」一段所述，在本公司股份溢價賬的部分撥充資本後發行[編纂]股股份
「中央結算系統」	指	由香港結算設立及營運的中央結算及交收系統
「中央結算系統結算參與者」	指	獲准以直接參與者或全面結算參與者身份參與中央結算系統的人士
「中央結算系統託管商參與者」	指	獲准以託管商參與者身份參與中央結算系統的人士
「中央結算系統投資者戶口持有人」	指	獲准以投資者戶口持有人身份參與中央結算系統的人士，可為個人、聯名人士或公司
「中央結算系統參與者」	指	中央結算系統結算參與者、中央結算系統託管商參與者或中央結算系統投資者戶口持有人
「緊密聯繫人」	指	具有創業板上市規則所賦予的涵義
「海岸控股」	指	海岸控股有限公司，一間於1990年4月27日在香港註冊成立的有限公司，分別由陳先生及楊先生擁有50%及50%

釋 義

「Coastal Logistics」	指	Coastal Logistics Pte. Ltd.，一間於2001年4月18日在新加坡註冊成立的有限公司，分別由本集團及華暉擁有70%及30%
「Coastal Oil B.V.」	指	Coastal Oil B.V.，一間於2012年4月16日在荷蘭註冊成立的有限公司，為Coastal Oil Holdings的全資附屬公司
「Coastal Oil Holdings」	指	Coastal Oil Holdings Pte. Ltd.，一間於2004年10月25日在新加坡註冊成立的有限公司，為海岸控股的全資附屬公司
「海岸石油香港」	指	海岸石油(香港)有限公司，一間於2004年11月3日在香港註冊成立的有限公司，為海岸控股的全資附屬公司
「公司法」	指	開曼群島公司法(經修訂)，經不時修訂、修改及補充
「公司條例」	指	香港法例第622章公司條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「公司(清盤及雜項條文)條例」	指	香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「本公司」	指	Coastal Corporation Limited(海岸股份有限公司)，一間於2016年7月22日在開曼群島註冊成立的獲豁免有限公司
「關連人士」	指	具有創業板上市規則所賦予的涵義
「控股股東」	指	具有創業板上市規則所賦予的涵義，就本公司而言，指本公司控股股東，即陳先生、楊先生、滙海及新皇
「核心業務」	指	燃料船舶租賃業務
「核心關連人士」	指	具有創業板上市規則所賦予的涵義
「Costank」	指	Costank (S) Pte. Ltd.，一間於1998年6月18日在新加坡註冊成立的有限公司，分別由陳先生及一名獨立第三方擁有49%及51%

釋 義

「COS」	指	Coastal Oil Singapore Pte. Ltd.，一間於2004年10月28日在新加坡註冊成立的有限公司，為Coastal Oil Holdings的全資附屬公司
「彌償契據」	指	我們的控股股東以本公司(為其本身及作為其附屬公司的受託人)為受益人，就(其中包括)本集團稅務責任於●年●月●日訂立的彌償契據，更多詳情載於本文件附錄五「其他資料—稅項及其他彌償保證」一段
「不競爭契據」	指	我們的控股股東以本公司(為其本身及作為其附屬公司的受託人)為受益人，就不競爭承諾於●年●月●日訂立的不競爭契據，更多詳情載於本文件「與控股股東的關係—不競爭承諾」一段
「董事」	指	本公司董事
「歐睿」	指	Euromonitor International Inc.，一名獨立第三方，為專業市場研究公司
「歐睿報告」	指	歐睿就新加坡船舶租賃行業編製日期為2017年8月4日的行業報告，有關內容於本文件內引述
「長雄」、「獨家保薦人」、 [編纂]或 [編纂]	指	長雄證券有限公司(本公司就[編纂]的獨家保薦人、[編纂]及[編纂])一間根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)、第4類(就證券提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
「創業板」	指	聯交所創業板
「創業板上市規則」	指	創業板證券上市規則，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「滙海」	指	滙海國際控股有限公司，一間於2016年5月3日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，由陳先生全資擁有，其為我們的控股股東之一
「政府」	指	香港政府

釋 義

「本集團」或「我們」	指	本公司及其附屬公司或其任何之一，或如文義所指就本公司成為其現時附屬公司的控股公司前的期間而言，指現時附屬公司或於有關期間從事該等附屬公司或(視乎情況而定)其前身現時所經營業務的實體
「Heng Tong」	指	Heng Tong Fuels & Shipping Pte. Ltd.，一間於1995年6月27日在新加坡註冊成立的有限公司，為我們的全資附屬公司。其於2011年3月4日在香港註冊為非香港公司
「港元」及「港仙」	指	香港法定貨幣港元及港仙
「港交所」	指	香港交易及結算所有限公司
「香港財務報告準則」	指	香港會計師公會頒布的香港財務報告準則(包括香港財務報告準則、香港會計準則及詮釋)
「香港會計師公會」	指	香港會計師公會
「香港結算」	指	香港中央結算有限公司
「香港結算代理人」	指	香港中央結算(代理人)有限公司，為香港交易及結算所有限公司的附屬公司
「香港」	指	中國香港特別行政區
[編纂]		[編纂]
「彌償保證人」	指	陳先生、楊先生、滙海及新皇
「獨立第三方」	指	就董事作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，獨立於本公司且並非本公司關連人士的個人或公司
「洲盟」	指	洲盟有限公司，一間於2009年10月8日在香港註冊成立的公司，且其為業績記錄期間的主要客戶之一
「洲盟租賃安排」	指	Heng Tong(作為承租人)與洲盟(作為租船人)就租賃兩艘船舶訂立的一系列租賃協議

釋 義

「最後實際可行日期」	指	2018年1月24日，即本文件付印前就確定本文件所指若干資料的最後實際可行日期
「租約」	指	Coastal Oil Holdings與該物業業主就該物業訂立的租賃協議
「倫敦銀行同業拆息」	指	倫敦銀行同業拆息
[編纂]		[編纂]
[編纂]		[編纂]
「管理費協議」	指	Coastal Logistics及Heng Tong於2016年9月30日個別與Coastal Oil Holdings訂立的管理費協議
「管理費函件協議」	指	Coastal Logistics及Heng Tong個別與Coastal Oil Holdings訂立的先前管理費協議，其已由管理費協議所取代
「組織章程大綱」或「大綱」	指	本公司的組織章程大綱，經不時修訂，有關概要載於本文件附錄四
「新加坡海港局」	指	新加坡海事及港務管理局
「陳智光先生」	指	陳智光先生，我們的公司秘書
「洪先生」	指	洪津先生，我們的高級管理層成員
「李先生」	指	李兆勳先生，我們的首席執行官
「陳先生」	指	陳新華先生，本集團主席、執行董事兼控股股東之一
「楊先生」	指	楊永星先生，本集團副主席、執行董事兼控股股東之一
「仇女士」	指	仇雪女士，我們的高級管理層成員
「新皇」	指	新皇有限公司，一間於2016年6月6日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，由楊先生直接全資擁有，為我們的控股股東之一

釋 義

[編纂]		[編纂]
「提名委員會」	指	董事會的提名委員會
[編纂]	指	每股[編纂][編纂]港元的[編纂] (不包括1%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費及0.005%聯交所交易費)
[編纂]		[編纂]
「Plus Energy」	指	Plus Energy Pte. Ltd.，一間於2013年2月19日在新加坡註冊成立的公司，於業績記錄期間為本集團的主要客戶之一
「Plus Energy租賃安排」	指	Heng Tong (作為承租人)與Plus Energy (作為租船人)就租賃五艘船舶訂立的一系列租賃協議
「中國」	指	中華人民共和國，就本文件而言，不包括香港、中國澳門特別行政區及台灣
「該物業」	指	本集團位於新加坡的總部，地址為18 Cross Street, #06-01/05, Singapore 048423

釋 義

「前公司條例」	指	於2014年3月3日前生效的香港法例第32章公司條例
「 [編纂] 協議」	指	滙海、新皇及 [編纂] 投資者訂立日期為2016年8月31日的買賣協議
「 [編纂] 投資」	指	[編纂] 投資者根據 [編纂] 協議作出的投資
「 [編纂] 投資者」	指	Coastal Logistics及華暉董事鄭奮華先生，彼擁有華暉已發行股本5%
[編纂]		[編纂]
「薪酬委員會」	指	董事會的薪酬委員會
「重組」	指	本集團為 [編纂] 而進行的重組，詳情載於本文件「歷史、發展及重組—重組」一段
[編纂]		[編纂]
「售股股東」	指	滙海及新皇，更多詳情載於本文件附錄五「其他資料—售股股東」一段

釋 義

「證監會」	指	香港特別行政區證券及期貨事務監察委員會
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「船務管理協議」	指	Heng Tong與Coastal Logistics不時訂立的船務管理協議
「新加坡元」	指	新加坡法定貨幣新加坡元
「股份」	指	本公司股本中每股面值0.001美元的普通股
[編 纂]		[編 纂]
「股份分拆」	指	根據本公司股東於2016年8月24日通過的書面普通決議案，本公司每股已發行及未發行面值1.00美元的股份分拆為1,000股每股面值0.001美元的股份
「股東」	指	股份持有人
「新加坡銀行同業拆息」	指	新加坡銀行同業拆息
「高持股量股東」	指	具有創業板上市規則所賦予的涵義，有關詳情載於本文件「主要及高持股量股東」一節
「新加坡」	指	新加坡共和國
「東南亞地區」	指	東南亞國家，就本文件而言，不包括新加坡
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「附屬公司」	指	具有創業板上市規則所賦予的涵義
「主要股東」	指	具有創業板上市規則所賦予的涵義，有關詳情載於本文件「主要及高持股量股東」一節
「Success Accord」	指	Success Accord Limited，一間於2016年7月6日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為本公司的全資附屬公司

釋 義

「Success Alpha」	指	Success Alpha Limited，一間於2016年7月6日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為本公司的全資附屬公司
「華暉」	指	華暉發展(香港)有限公司，一間於1990年2月9日在香港註冊成立的有限公司，由[編纂]投資者擁有5%
「收購守則」	指	證監會發出的香港公司收購及合併守則，經不時修訂、修改及補充
「業績記錄期間」	指	截至2017年6月30日止三個財政年度
[編纂]		[編纂]
[編纂]		[編纂]
「美元」	指	美利堅合眾國法定貨幣美元；及
「歐元」	指	歐元區法定貨幣歐元

已對本文件所載若干金額及百分比數據作出四捨五入調整。因此，若干表格中所示數據總數可能並非前述數據的算數總和。

除文義另有規定外，於本文件中所採用之1.00美元兌7.75港元之換算(反之亦然)，僅作說明用途。該等換算並不代表美元及港元金額已或可以按上述兌換率或任何其他匯率換算，反之亦然。由於以美元及/或港元呈現的若干金額已進行四捨五入調整，因此將美元兌換成港幣(反之亦然)可能並不等於1.00美元兌7.75港元的兌換率。

倘若實體或企業的中文名稱及其英文翻譯有任何不一致，概以中文名稱為準。標記有「*」的中文名稱的英文翻譯及標記有「*」的英文名稱的中文譯名僅供識別。

技術詞彙

本技術詞彙載有於本文件所使用有關本集團及本集團業務的若干名詞的解釋及釋義。該等詞彙及其獲賦予的涵義未必與其他人士使所該等詞彙的涵義或用途相同。

「原則批准書」	指	香港法例下的原則上批准通知書
「空氣法例」	指	2005年預防海洋污染(空氣)法例
「燃油公約」	指	2001年國際燃油污染損害民事責任公約
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「CCS」	指	中國船級社
「證書及聲明」	指	包括香港法例第548G章商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例所訂明的(i)檢查證明書；(ii)貨船構造安全證明書；(iii)載重線證書；及(iv)船隻適合於運載危險品的聲明
「承租人」	指	本集團或向租船人提供可供租船人租用船舶的其他船舶擁有人
「租船人」	指	非船舶擁有人，為特定期間租用另一方船舶的一方
「民事責任公約」	指	1992年國際油污損害民事責任公約
「國際海上避碰規則公約」	指	國際海上避碰規則公約
「擁有權證明書」	指	香港法例第548章商船(本地船隻)條例下的擁有權證明書
「滯期費」	指	超出港口交付許可自由時間的收費
「海事處處長」	指	根據新加坡法例第1701章商船法或香港法例第548章商船(本地船隻)條例(視情況而定)委任的海事處處長
「危險品、石油及炸藥條例」	指	新加坡海事及港口管理局(危險品、石油及炸藥)條例(2005年)
「燃料」	指	用於營運我們的船舶的燃油
「燃油」或「燃油貨物」	指	用於加油或運輸服務的燃油

技術詞彙

「基金公約」	指	1992年設立國際油污損害賠償基金國際公約
「載重噸」	指	載重噸
「船旗國」	指	船舶註冊所依據的法律所屬的國家
「本地生產總值」	指	本地生產總值
「總噸位」	指	總噸位
「有害防污底系統法例」	指	2010年預防海洋污染(有害防污底系統)法例
「有害防污底系統法例締約方」	指	新加坡船舶或屬國際控制船舶有害防污底系統公約的任何其他締約方的船舶
「港口工作船條例」	指	新加坡海事及港口管理局(港口工作船)條例
「健康及安全保障及事故預防法例」	指	2014年商船(海事勞工公約)(健康及安全保障及事故預防)法例
「國際船級社協會」	指	國際船級社協會
「國際勞工組織公約」	指	國際勞工組織公約
「國際海事組織」	指	國際海事組織
「國際安全管理守則」	指	國際安全管理守則
「國際船隻及港口設施保安規則」	指	國際船隻及港口設施保安規則
「千瓦」	指	千瓦
「裝卸時間」	指	於租船合同規定的一段時間，允許用於裝載及卸載貨物
「限制公約」	指	1976年海事索賠責任限制公約
「防止船舶污染國際公約」	指	防止船舶污染國際公約
「海事基金」	指	海事業組合基金
「流量計」	指	流量計
「船用燃油」	指	船用燃油

技術詞彙

「燃料船舶」	指	用於加油作業或燃油貨物運輸的船舶
「海事創新及科技」	指	海事創新及科技
「海事勞工公約法」	指	2014年商船(海事勞工公約)法
「醫療護理及治療法例」	指	2014年商船(海事勞工公約)(醫療護理及治療)法例
「新加坡海港局法」	指	新加坡法例第170A章新加坡海港局法
「商船法」	指	新加坡法例第179章商船法
「民事賠償責任及燃油污染賠償法」	指	新加坡法例第179A章商船(民事賠償責任及燃油污染賠償)法
「民事賠償責任及油污賠償法」	指	新加坡法例第180章商船(民事賠償責任及油污賠償)法
「公噸」	指	公噸
「NKK」	指	日本海事協會
「淨噸位」	指	淨噸位
「運作牌照」	指	香港法例第548章商船(本地船隻)條例下的運作牌照
「油類法例」	指	2006年海洋污染(油類)法例
「PLATT」	指	商品及能源市場資訊及指標價的領先獨立供應商
「污染物」	指	包括(其中包括)垃圾、廢物、廢料、工商業污水、塑料、包裝類海洋污染物、油類及油性混合物
「污染公約」	指	新加坡法例所採納的1973年防止船舶污染國際公約，經1978年的議定書所修訂及補充
「港口負責人」	指	根據新加坡法例第170A章新加坡海港局法委任的港口負責人
「香港港口」	指	香港主要貨運設施所在地點
「新加坡港口」	指	新加坡海港局規管及發牌的港口及海事服務及設備

技術詞彙

「港口國」	指	對船舶所航行的水域擁有主權的國家
「預防海洋污染法」	指	新加坡法例第243章預防海洋污染法
「港口條例」	指	新加坡海事及港口管理局(港口)條例
「指定空氣法例船隻」	指	每艘400總噸及以上的船舶
「指定油類法例船隻」	指	包括(a)每艘150總噸及以上油輪或(b)400總噸及以上的任何其他船舶
「海員登記及就業條例」	指	新加坡海事及港口管理局(海員登記及就業)條例
「船舶登記條例」	指	商船(船舶登記)條例
「海員僱傭法例」	指	2014年商船(海事勞工公約)(海員僱傭協議、海員名單及海員解職)法例
「國際海上人命安全公約」	指	1974年國際海上人命安全公約
「海員培訓、發證和值班標準國際公約」	指	1978年海員培訓、發證和值班標準國際公約
「噸位規例」	指	商船(噸位)規例
「工資法例」	指	2014年商船(海事勞工公約)(工資)法例

前瞻性陳述

本文件所載前瞻性陳述不一定實現

本公司已於本文件載入前瞻性陳述，該等陳述並非歷史事實，但與本集團對未來事件及狀況的意向、信念、期望或預測有關，惟有關事件或狀況未必會發生。該等前瞻性陳述主要載於「概要」、「風險因素」、「行業概覽」、「業務」及「財務資料」各節，而因其性質使然，該等前瞻性陳述受風險及不確定性所影響。

在部分情況下，閣下可透過「旨在」、「預測」、「相信」、「繼續」、「或會」、「預期」、「打算」、「可」、「可能」、「計劃」、「潛在」、「預計」、「預料」、「擬」、「尋求」、「應」、「將會」、「會」等字眼或類似表述或其否定形式識別該等前瞻性陳述。該等前瞻性陳述包括(但不限於)有關下列各項的陳述：

- 本集團的業務目標、未來計劃及[編纂]；
- 本集團的業務未來發展的規模、性質及潛力；
- 本集團的營運及業務前景；
- 本集團的股息政策；
- 本集團所處行業的整體監管環境；
- 本集團所處行業的未來發展及趨勢；及
- 本文件「風險因素」一節所識別的風險。

董事確認，該等前瞻性陳述乃經審慎周詳考慮後始行作出。

該等前瞻性陳述會受風險、不確定性及假設所影響，其中部分並非本集團所能控制。此外，該等前瞻性陳述反映本集團目前對未來事件的觀點，且並非未來表現的保證。

可能導致實際表現或結果大為不同的其他因素包括(但不限於)本文件「風險因素」一節所論述者。

該等前瞻性陳述乃基於當前計劃及估計，僅代表彼等於作出之日的情況。本公司概不承擔義務就新資料、未來事件或其他情況更新或修訂任何前瞻性陳述。前瞻性陳述涉及固有的風險及不確定性，並視乎假設而定，其中部分風險、不確定性及假設並非本集團所能控制。本公司謹此提示 閣下，眾多重要因素可能導致實際結果與任何前瞻性陳述所述者不盡相同或大為不同。

受此等風險、不確定性及假設影響，本文件所論述的前瞻性事件及情況可能不會如本公司預期般發生，亦可能完全不會發生。因此，閣下不應過度倚賴任何前瞻性資料。本文件所載的所有前瞻性陳述均適用此等提示聲明。

風險因素

閣下於投資[編纂]前，應仔細考慮本文件所載的所有資料，包括下文所述風險及不確定因素。我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到任何該等風險的重大不利影響。股份的買賣價可能因任何該等風險而下跌，且閣下可能會損失閣下的全部或部分投資。

與我們業務營運相關的風險

我們大部分的收益來自我們的主要客戶。倘我們未能維繫與主要客戶的業務關係，可能對我們的業務造成重大不利影響

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月，產生自我們五大客戶的收益總額分別佔總收益約92.3%、91.9%、99.8%及98.4%。於相應年度／期間，產生自我們最大客戶的收益分別佔總收益約58.0%、53.0%、53.9%及29.7%。

我們並無與任何主要客戶(包括五大客戶)訂立長期租船合同。客戶可能於租船合同屆滿時按意願或給予終止通知以終止彼等與我們的業務關係。因此，並不保證我們將能夠與主要客戶取得新租船合同。

倘我們任何主要客戶因對我們的表現不滿或其有財務困難，而大幅降低與我們訂約的租賃服務量及／或價值或終止與我們的業務關係，概不保證我們將能夠於短時間內覓得相同業務規模的替代客戶，或取得可資比較條款及條件，我們亦不保證我們將能夠拓展及分散客戶群以取代任何有關收益流失。倘發生任何上述事項，我們的業務表現及財務業績將受到重大不利影響。

由於我們大部分租船合同為固定的較短服務期，我們或在訂立新租船合同時遇到困難

我們於業績記錄期間大部分期租租約的固定服務期為一年，可由本集團酌情選擇再續約一年，而我們於業績記錄期間的程租租約的租賃期高達數星期，視乎目的地而定。截至2015年6月30日止年度，我們來自期租租約及程租租約的總收益百分比分別約為79.8%及20.0%。截至2016年6月30日止年度，來自期租租約及程租租約的總收益百分比分別約為60.5%及39.3%。截至2017年6月30日止年度，我們來自期租租約及程租租約的總收益百分比分別約62.4%及37.5%。截至2017年9月30日止三個月，來自期租租約及

風險因素

程租租約的總收益百分比分別約為68.6%及31.4%。我們並不能保證會獲邀提供報價，或維持現在客戶的租船合同，或自潛在客戶取得新租船合同。

即使我們可與潛在或現有客戶維持或擴大租賃船舶業務，新租船合同的條款及條件未必可與現有租船合同相比。例如，我們可能須降低我們的租賃費或提供更多服務，而倘我們無法隨之降低成本，我們的利潤率可能因此承受較大的壓力。在有關情況下，我們的財務業績及盈利能力將受到重大不利影響。

我們依賴經常性現金流入以應付我們償還長期銀行借款的現金流出及滿足其他需要

我們償還長期銀行借款及撥付任何船舶收購的能力，某程度上取決於租賃收入及我們經營現金流量的水平。我們不能向閣下確保，我們的業務將獲得經常性的現金流入，以應付我們償還長期銀行借款的現金流出。倘我們的現金流量及財務資源不足以償還我們的長期銀行借款或支持業務增長，則我們或需要重整我們增長策略的執行時間表及未來對船舶的投資。我們亦可能需要安排新銀行借款，而是否能獲得借貸，須視乎當時資本及信貸市場狀況及我們的財務狀況而定。我們所獲取的任何新銀行借款的利率或會較高，且可能會要求我們遵守繁瑣的承諾及契諾，因而使我們的業務受到進一步限制，對我們的經營業績及財務狀況構成不利影響。

我們程租租約的租賃費於整個合約期間為固定，並無任何價格調整機制

我們的程租租約租賃費於整個合約期間為固定。我們須於訂立租船合同時就我們的租賃費報價。所報租賃費則將為固定，客戶並不接受費用變更要求。因此，我們一旦與客戶協定租賃費，未必能夠調整租賃費。

固定費用租船合同存在若干固有風險，包括因低估成本的虧損、合約期內可能發生的困難及其他變動以及缺乏營運彈性。緊隨提供報價前，我們會參考過往經驗及當時現行市價而預估我們的租賃服務費用。然而，概不保證於交付租賃服務涉及的實際執行時間及成本(可能受到眾多因素的不利影響，例如燃油、設備、材料及勞工成本上漲、惡劣天氣狀況、勞工糾紛、意外、監管規定變動以及無法預知的問題及狀況)將不會於出現波動及意外時超出我們的估計。在有關情況下，我們未必能夠控制成本及收復成本超支，而我們的營運、財務業績及盈利能力可能因此受到不利影響。

風險因素

基於租賃營運(特別是燃料船舶租賃業務)的性質，我們的僱員未能於燃料船舶上遵守安全措施及操作程序可能有損其健康及導致發生個人損傷、船舶傷害或致命意外。

我們的僱員可能涉及泵、螺旋槳及引擎等操作設備，並可能接觸含有灰塵或可燃性氣體的工作環境，有關灰塵或可燃性氣體可能有損其健康及導致發生個人損傷、船舶傷害或死亡。概不保證我們的僱員將於工作時全面實施及嚴格跟從安全措施及操作程序。倘彼等未能做到，則可能發生嚴重個人損傷、船舶傷害或致命意外，及因此，我們的業務營運可能中斷，而我們的聲譽、取得新租船合同的競爭能力及財務狀況將會受損。

此外，我們無法保證我們將能夠遵守新加坡政府或相關當局不時修訂、替代或引入的有關船舶上健康及安全措施的法律及法規。未能遵守任何有關新法律或法規可能對我們的聲譽、業務及經營業績造成不利影響。

倘我們無法挽留主要管理人員，我們的業務可能受損

我們的成功在很大程度上取決於本文件「董事及高級管理層」一節所述執行董事及高級管理層的持續服務。尤其是，執行董事、主席兼控股股東之一的陳先生於主要位於新加坡、馬來西亞、中國、荷蘭及香港的石油產品交易及物流、煉油廠及其他石油相關產品具約20年經驗。執行董事兼控股股東之一的楊先生主要於新加坡及香港的石油產品、原油買賣、油輪航運及物流行業具逾20年經驗。我們的總經理洪津先生已與我們工作逾十年。彼等的專業知識、行業經驗、與我們客戶的關係以及彼等的管理現時及將來依然對我們的船舶租賃業務為之重要。倘我們任何主要管理層成員不再提供其服務，而我們無法於短時間內覓得任何適當替代人選，則我們的營運可能受阻，且我們的業務或財務業績可能受到重大不利影響。

我們投購的保險可能不足以彌償與我們業務經營有關的所有損失

經營任何船舶均涉及機械故障、撞船、火災、與漂浮物碰撞、財產損失、因政治形勢及罷工導致業務中斷等風險。此外，海難是我們經營船舶租賃服務的固有風險。我們已為所有船舶投購船身及機器、戰爭風險及船舶損失保險，以及保障及彌償保險。本集團的船身及機器保險保單涵蓋(其中包括)船舶及其機器及設備之實體損壞。我們的戰爭風險保單涵蓋(其中包括)戰爭、罷工及騷動導致船舶損壞。我們的保障及彌償保單涵蓋人身傷害及疾病、石油索償、碰撞、第三方責任及油污。我們現有的投保範圍可能不足以涵蓋與我們業務及經營相關的所有風險。倘有關損失未投保或超出投保額度，我們或須自行出資支付損失、損毀及負債，因而對我們的業務、財務狀況及經

風險因素

營業績造成重大不利影響。即使我們的投保範圍足以彌補我們的直接虧損，我們可能無法採取補救措施或其他適當措施。此外，我們的索償記錄或會影響保險公司未來向我們收取的保險金。

與我們行業相關的風險

我們在競爭激烈的行業營運

根據歐睿報告，船舶租賃服務行業在國際市場競爭相當激烈。具體而言，油輪營運及原油及精煉石油產品的運送乃屬競爭極之激烈的業務。競爭主要來自其他油輪船主，包括主要石油公司及獨立油輪公司。該等船舶租賃服務供應商可能擴充其業務及與我們爭奪市場份額。由於船舶租賃行業的市場相對透明，我們容易受到有關競爭的影響。倘我們的現有客戶終止與我們的業務關係，並於我們的租船合同屆滿時或向我們發出終止通知直接以其他租賃服務供應商取代我們，則我們的營運及財務業績可能受到不利影響。

我們於燃料船舶租賃業務上面對來自大型及小型船舶租賃公司的激烈競爭。我們的競爭對手及船舶租賃行業的潛在新市場進入者可能相對我們具較低經營成本及更有效取得財務、技術及／或其他資源。就該等相對我們具較少資源及能力的競爭對手而言，彼等可能透過具競爭力的租賃費與我們競爭。倘我們的競爭對手能夠以較低租賃費提供相若的租賃服務，我們可能則須降低我們的租賃費以取得租船合同，導致利潤率下降。

鑒於船舶租賃行業的激烈競爭，我們概不保證會於日後在與該等競爭對手的競爭中成功。倘我們在與現有及潛在競爭對手的競爭中未能成功，我們或遭受市場份額流失，對我們的財務表現造成重大不利影響。

船舶租賃的需求減少可能會影響我們的財務狀況

船舶加油及燃油貨物運輸用途的船舶租賃供求受(其中包括)新加坡的經濟轉變、全球及地區經濟狀況、國際貿易發展、海上交通模式變動、天氣狀況、燃料價格、港口位置、可正常運行的燃料船舶的備用情況以及船舶航行的航線內國家的暴亂、罷工、暴亂及其他政治狀況所影響。因上述因素不時變動，我們無法保證我們的船舶租賃業務可適時配合需求而改變。大部分影響船舶租賃供求的因素屬我們控制範圍以外。

因此，船舶租賃行業嚴重低迷可能導致租賃費大幅下跌及我們的船舶市值大幅降低，對我們的財務狀況造成重大不利影響。

風險因素

受規管的租賃行業

新加坡船務及租賃行業受規管，而我們的租賃營運受不斷演變的法律及法規所影響，包括於我們燃料船舶經營所在國家生效的多種國際公約、國家、州和地方法律以及國家及國際法規。我們作為燃料船舶船主，就遵守有關國際公約、法律及法規可能支出龐大費用，包括船舶改裝、設備、維護及檢驗規定以及船舶操作程序的開支。由於該等國際公約、法律及法規經常修訂，我們面臨的潛在合規成本可能大幅增加。新訂或經修訂的國際公約、法律及法規可能引入，或限制我們進行業務的能力或大幅增加我們的合規成本，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們亦可能承受巨額成本以遵守現有及未來的有關環境健康及人類安全的規定，包括(其中包括)與氣體排放、維護及檢驗、應急程序開發及實施以及保險涵蓋範圍相關的責任。我們亦可能須根據有關適用公約、法律及法規承擔有關涉及我們船舶租賃營運對環境排放有害物質或其他排放物的處罰、罰款、傷害賠償及糾正成本。該等成本及處罰可能對我們的業務營運及財務狀況造成重大不利影響。

我們定期續領船舶相關牌照。然而，新加坡有關船舶的法律及法規日後可能出現變動，並要求我們承受巨額船舶資本開支，以使我們的船舶符合適用法律及法規。

租賃業務的固有風險

我們於船務及船舶租賃業務中經常面臨不受我們控制的固有風險，例如污染物事件、撞船事故、船舶機械故障、惡劣天氣、火災或爆炸。發生任何該等固有風險可能導致我們的業務營運嚴重受阻，並導致我們的船舶損傷或僱員個人傷亡。在撞船事故中，我們若不利地被證實有疏忽或互有疏忽，則可能要承擔第三方的傷害賠償。倘我們須為任何有關成本或傷害賠償負責，而我們的現有保險涵蓋範圍不足以涵蓋有關責任，我們的財務表現可能受到潛在不利影響。此外，我們的保險費成本可能於有關事件後增加，導致我們的經營成本增加，亦可能對我們的財務表現造成不利影響。

與[編纂]及股份表現相關的風險

控股股東及其他少數股東之間的潛在利益衝突

於[編纂]及資本化發行完成後，我們的股份約[編纂]%將由控股股東合共實益擁有。控股股東的權益可能與其他股東的權益發生衝突。

風險因素

於緊隨[編纂]及資本化發行完成後，控股股東將繼續對本公司任何事務具有控制權，包括潛在合併、綜合及銷售所有或絕大部分資產、選舉董事及高級管理層以及其他重大企業行動。未經彼等同意，我們無法訂立可能對我們有利的交易，防礙股東就其股份收取溢價作為我們或我們資產的部分銷售，且我們股份的成交價可能降低。我們無法保證，控股股東將每次均以我們的最佳利益行事或以有利我們的方式解決利益衝突。

股份的可銷售性及可能價格以及成交量波動的風險

我們的股份未必能夠於[編纂]完成後建立或維持活躍的交易市場，而股份成交價及成交量亦可能大幅波動。於[編纂]及資本化發行前，股份並無公開市場。[編纂]已經本公司及[編纂]（為其本身及代表[編纂]）磋商後釐定，[編纂]不一定能為[編纂]及資本化發行完成後成交價的指標。此外，股份的價格及成交量可能因本集團的收益、盈利及現金流量或任何可能對我們營運造成重大影響的其他因素變動而波動。股份亦可能受市場價格變動所影響，市場價格未必直接與我們的財務或業務表現相關。概不保證股份的成交價將不會跌至低於[編纂]。

控股股東日後於公開市場出售或被認為將出售大批股份可能影響股份的當前市價。

我們無法保證控股股東不會於[編纂]後其各自的禁售期結束後出售其股份。我們無法預計控股股東日後出售股份的影響，或會否出現有關影響，或控股股東意欲出售股份會否影響股份市價。

控股股東於公開市場出售大批股份，或被認為將出售大批股份，可能會對股份的當前市價造成重大不利影響。

倘我們日後額外發行股份，股東可能面對即時攤薄，或可能會遭進一步被攤薄

我們須遵守創業板上市規則第17.29條，有關條文訂明於[編纂]後六個月內，概不得發行其他股份或可兌換為我們的股本證券的證券或訂立有關發行的任何協議的主旨（若干例外情況除外）。

儘管如此，於有關六個月限期屆滿後，我們可能透過發行本公司新股權或股權掛鈎證券籌集額外資金，而有關集資行動可能並非按比例向當時的現有股東提呈。因此，視乎發行新證券的條款，當時的股東的股權可能被削減或攤薄，而新證券可能附帶優先於已發行股份所附帶的權利及特權。

風險因素

此外，我們日後可能為擴展業務考慮提呈[編纂]及發行額外股份。據此，倘我們日後按低於每股有形資產賬面淨值的價格發行額外股份，當時的股東可能面對每股有形資產賬面淨值的進一步攤薄。

過往股息分派並非我們日後股息政策的指標

於業績記錄期間，我們並無宣派或派付股息。

過往的股息分派並非未來分派政策的指標，且我們並不保證日後將支付股息與否。宣派及支付任何股息的決定須待董事會建議並經股東批准後方可作實。實際宣派及支付的股息金額亦將取決於(其中包括)經營業績、財務狀況、可分派溢利之金額、組織章程大綱及細則、公司法及董事認為相關的其他因素。有關我們股息政策的更多詳情，請參閱本文件「財務資料—股息」一段。

開曼群島法例項下的少數股東保障

本公司的公司事務受大綱、細則、公司法及開曼群島適用的普通法規管。開曼群島有關保障少數股東權益的法例在某些方面或有別於香港，因此，少數股東可獲得的補償或有別於根據香港法例可獲得者。有關更多詳情，請參閱本文件附錄四。

與本文件及其他來源中所做聲明的風險

投資者不應過份依賴本文件所載事實及其他統計數據

本文件所載的若干事實及其他統計數據乃來自不同來源，包括各官方政府來源，而我們認為該等資料為可靠及適當。然而，概不保證該等來源資料的質素及可靠程度，而我們並無對該等來源資料進行獨立核實。我們並無理由相信該等資料屬虛假或含誤導成份或遺留任何重大事實而將導致該等資料屬虛假或含誤導成份。我們對該等事實及統計數據的真實性、準確性及完整性概不發表任何聲明。本文件所載的統計數據可能不準確，或無法與其他刊物編製的統計數據比較，故投資者不應過份加以依賴。

在所有情況下，投資者應考慮給予該等事實或統計數據的比重或重要性。

風險因素

載於報章或其他媒體的資料

我們鄭重提醒有意投資者，我們不會就任何報章或其他媒體所報導有關本集團或[編纂]的資料的準確性或完整性承擔任何責任，該等資料並非由我們提供或授權披露。我們並無就任何報章或其他媒體所報導有關我們業務或財務預測、股份估值的任何資料或其他資料的合適性、準確性、完整性或可靠性發表任何聲明。因此，在所有情況下，有意投資者應考慮該等報章或其他媒體所報導資料的可信度及對彼等的重要性。

本文件所載前瞻性陳述涉及風險及不確定因素

本文件載有若干使用「預計」、「相信」、「可能」、「估計」、「預期」、「或會」、「應」、「應該」或「會」或類似詞語等前瞻性用語的「前瞻性」陳述及資料。該等陳述包括(其中包括)對本集團發展策略的討論及對日後經營、流動資金及資本資源的預期。有意投資股份人士務請注意，倚賴任何前瞻性陳述涉及風險及不確定因素，儘管本公司相信該等前瞻性陳述所依據的假設屬合理，惟任何或全部假設可能證實為不準確，因此基於該等假設的前瞻性陳述亦可能有誤。有關不確定因素包括但不限於本節所述者，其中多項並非本集團所能控制。鑒於此等及其他不確定因素，本文件內的前瞻性陳述不應視作本公司表示將實現我們的計劃或目標的聲明，有意投資者不應過度倚賴該等前瞻性陳述。本公司並無責任公開更新前瞻性陳述或發佈其任何修改，不論是否因獲取新資料、未來事件或其他原因所引致者。有關更多詳情，請參閱本文件「前瞻性陳述」一節。

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

董事及參與[編纂]的各方

董事

姓名	居住地址	國籍
----	------	----

執行董事

陳新華	31J Jalan Hock Chye Singapore 538254	新加坡
-----	---	-----

楊永星	香港 薄扶林道89號 寶翠園 5座42樓H室	中國
-----	---------------------------------	----

獨立非執行董事

黃子強	香港 九龍竹園 天宏苑 宏景閣8樓802室	英國
-----	--------------------------------	----

楊俊邦	中華民國 高雄市 左營區 海明街53號1樓	中華民國
-----	--------------------------------	------

葉彬林	29A Adam Road #05-07 Singapore 289902	中國
-----	--	----

我們董事的進一步資料於本文件「董事及高級管理層」一節內披露。

參與[編纂]的各方

獨家保薦人、[編纂]及
[編纂]

長雄證券有限公司
根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)、
第4類(就證券提供意見)及第6類(就機構融資提
供意見)受規管活動的持牌法團
香港
中環夏慤道10號
和記大廈1011室

董事及參與[編纂]的各方

本公司的法律顧問

就香港法律：
范紀羅江律師行
香港
港灣道6-8號
瑞安中心23樓

就新加坡法律：
Morgan Lewis Stamford LLC
10 Collyer Quay
#27-00 Ocean Financial Centre
Singapore 049315

就開曼群島法律：
毅柏律師事務所
香港中環
康樂廣場1號
怡和大厦2206-19室

獨家保薦人及[編纂] 的法律顧問

就香港法律：
張世文蔡敏律師事務所
香港中環
夏慤道10號
和記大厦
4樓417-418室

就新加坡法律：
Dentons Rodyk & Davidson LLP
80 Raffles Place
#33-00 UOB Plaza 1
Singapore 048624

核數師及申報會計師

德勤•關黃陳方會計師行
香港
金鐘道88號
太古廣場1座35樓

內部監控顧問

信永方略風險管理有限公司
香港
銅鑼灣希慎道33號
利園一期43樓

獨立行業顧問

Euromonitor International Inc.
11 Keppel Road
#06-00 ABI Plaza
089057
Singapore

董事及參與[編纂]的各方

資產估值師

ALC Consulting Services Pte Ltd.
1 Ubi View #01-15A Focus One
Singapore 408555

合規顧問

長雄證券有限公司
香港
中環夏慤道10號
和記大廈1011室

公司資料

註冊辦事處	PO Box 1350 Clifton House 75 Fort Street Grand Cayman KY1-1108 Cayman Islands
總部及主要營業地點	新加坡： 18 Cross Street #06-01/05 China Square Central Singapore 048423 香港： 香港 干諾道西144-151號 成基商業中心 9樓
公司網站	www.coastalcorp ltd.com (附註：本網站所載之內容並不構成本文件之一部分)
公司秘書	陳智光先生(香港會計師公會) 香港 新界將軍澳 培成路15號 蔚藍灣畔 1座28樓B室
法定代表	楊永星先生 香港 薄扶林道89號 寶翠園 5座42樓H室 陳智光先生 香港 新界將軍澳 培成路15號 蔚藍灣畔 1座28樓B室
合規主任	楊永星先生
審核委員會	葉彬林先生(主席) 黃子強先生 楊俊邦先生

公司資料

薪酬委員會

楊俊邦先生(主席)
黃子強先生
楊永星先生

提名委員會

黃子強先生(主席)
陳新華先生
葉彬林先生

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

主要往來銀行

星展銀行有限公司
12 Marina Boulevard
Marina Bay Financial Centre
Singapore 018982

聯昌銀行有限公司
50 Raffles Place #09-01
Singapore Land Tower
Singapore 048623

大華銀行有限公司
80 Raffles Place
#09-00 UOB Plaza 1
Singapore 048624

行業概覽

本行業概覽所述資料是由歐睿國際有限公司編製，反映基於公開可獲得的信息以及行業調研所得的市場行情估計，並主要作為市場研究工具而編製。本章節中提及歐睿國際有限公司不應被認作為歐睿國際有限公司對於任何證券價值或向本公司投資可取性的意見。董事相信載於本行業概覽的信息來源適當，且轉載該等信息時已採取合理注意。董事並無理由相信該等信息虛假或具誤導性，或遺漏任何重要事實導致該等信息虛假或具誤導性。由歐睿國際有限公司編製並載於本行業概覽的信息未經本集團、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]或任何涉及[編纂]的其他人士獨立驗證。我們對其準確性、完整性或公平性不作任何陳述，且信息不應作為作出或不作出任何投資決定的依據。

資料來源

歐睿

我們委託歐睿(一家獨立的市場研究諮詢公司，主要提供市場研究諮詢服務)就新加坡船舶租賃服務行業進行獨立分析。本研究分析覆蓋的期間為2012年至2021年，具體包括，2012年至2016年之歷史數據(「過往期間」)及2017年至2021年之預測數據(「預測期間」)。歐睿編製的市場研究報告包括於該兩個期間新加坡船舶租賃服務行業之概覽。

歐睿之背景資料

歐睿成立於1972年，專門進行消費者以及工業市場方面的戰略研究。憑藉全面的國際覆蓋率以及前沿創新能力，歐睿產品已成為大小型公司、全國性或全球性公司不可缺少的資源。辦事處遍佈全球，在80個國家聘有分析師，該公司是領先的全球市場情報供應商。彼等的產品及服務深受國際商界推崇，並擁有5,000名活躍客戶，包括90%的世界500強公司在內。

研究方法

歐睿使用以下方法編撰及編製歐睿報告，以從多方資料來源蒐集資料、驗證蒐集所得資料及對照複核各受訪者給予的資料和意見：

- 二手資料調研，包括對新加坡統計局及新加坡海港局等官方統計資料、International Bunker Industry Association (Asia) Ltd及International Association of

行業概覽

Independent Tanker Owners等領先貿易協會、公司報告(可行情況下包括經審核財務報表)及獨立研究報告等已刊發資料來源的審閱。

- 一手資料調研，包括與抽樣選出的領先業界人士和專家進行訪談，以掌握最新數據和對未來趨勢的意見，從而核實、對照複核數據和調研估算是否貫徹一致。
- 自歷史數據分析取材、並參照個別行業相關驅動因素對照宏觀經濟數據作出的預測數據。
- 對所有資料來源的審核和對照複核，以及進行獨立分析以確立所有最終的預測。

歐睿基於以下若干假設編製市場研究報告：

- 預期新加坡經濟在預測期間將保持穩定增長；
- 預期新加坡的社會、經濟和政治環境在預測期間保持穩定；
- 於預測期間概無金融危機或原材料短缺等外部衝擊影響新加坡船舶租賃服務行業的需求及供應；及
- 經濟增長、貿易及政府政策等主要市場驅動因素，預期將會刺激新加坡船舶租賃服務行業的發展。

於本節中，我們從歐睿報告中引述若干資料，以更全面地概括新加坡船舶租賃服務行業。我們就編製此份歐睿報告向歐睿支付81,950美元費用。除此份市場研究報告外，我們並無就本文件委託進行任何其他定制化研究報告。

新加坡的宏觀經濟環境

新加坡的國內生產總值(GDP)總計為4,022億新加坡元，2012年至2016年的複合年增長率為3.1%。對比2012年至2014年介乎3.6%至5.0%的增長率，2015年及2016年的經濟以緩慢速度約1.9%及2.0%增長，部分由於全球經濟疲軟及外部需求疲弱。

於2014年，歐洲及日本經濟復甦無力加上中國經濟放緩，導致經濟增長受到拖累。該等外圍因素對經濟的不利影響持續到2015年及2016年。尤其是，製造業及國際貿易因全球需要疲軟而萎縮。由於製造業及貿易萎縮導致航運服務的需求減少，2015年對航運業而言尤其充滿挑戰。預期新加坡的短期經濟前景依然低迷。由於全球不穩定性

行業概覽

的增加、利率上漲及商業及消費者信心下滑，新加坡於2017年預期繼續增長放緩。2017年第一季度的美國經濟以三年來最緩慢速度增長，而英國脫歐亦增加英國及歐洲經濟的不穩定性。

儘管如此，新加坡政府相信，由於政府正致力協助航運業朝向高增值的方向發展，航運業的中長期前景明朗。舉例而言，新加坡海港局以50百萬新加坡元補足海洋研究基金，並延期至2021年，該基金將有助研究員發展海運業產品。

新加坡航運業概況

新加坡航運業概況

新加坡在全球航運業獨佔鰲頭，為全球最大的燃料樞紐及僅次於上海的第二大最繁忙港口。新加坡已發展由多個海運業務組成的頂尖生態系統，包括船主、營運商及海事服務供應商，例如船務經紀、海運保險公司、海事律師事務所及航運銀行。新加坡也是處於主要東西方貿易路線與海運航線十字路口的重要船運樞紐。因此，隨著亞洲預期將成為下一個重要增長地區，新加坡作為通往區內活躍新興市場的門戶，處於有利地位。

於2012年至2016年，航運業維持穩定增長，海運的複合年增長率達到2.5%。集裝箱輸送量於此期間經歷輕微下跌0.6%。此乃由於新加坡的優越地理位置及其全面綜合的海事基礎設施服務，以及先進的港口設施及船塢，以便集裝箱抵達新加坡港即可進行裝貨流程。

儘管2012年至2014年錄得正面增長，航運業於2015年表現未如理想，海運及集裝箱輸送量自2009年全球金融危機以來首次下跌。此乃主要由於全球經濟衰退及貿易總額相應倒退所致，對航運業造成損害。

然而，鑒於新加坡致力維持其領先的國際海運樞紐地位，當地政府推行了多項促進行業增長的措施，不遺餘力地推動行業向前邁進，航運業有望於預測期間復甦。例如，新加坡海港局不斷投資於海事創新及科技基金，以鼓勵更多研發活動，發起活動以招攬、發展及挽留本地人才，並且減免散貨船及集裝箱貨船的港口費。

新加坡航運業的推動因素、限制因素及前景

推動因素：

新加坡政府投資

於過往期間，推動航運業的其中一個主要因素是新加坡政府對行業的可持續發展的投資。新加坡海港局深明研發對促進行業增長的重要性，於2003年斥資1億新加坡元

行業概覽

成立海事創新及科技基金，以在其後10年內支持新加坡的大學、研究機構及公司進行海事技術研發活動及試驗，並於2013年及2016年再撥款1億新加坡元，延長年期至2021年，基金獲撥款總額增加至2億新加坡元。

提升港口的貨運處理能力

新加坡繼續提升其港口的貨運處理能力。Pasir Panjang港口碼頭第三及第四期擴充工程已於2015年6月正式開始，並將進一步落實多項計劃，以於短期內整合大士碼頭的所有港口活動。除了增加港口碼頭的處理能力外，新加坡海港局亦繼續致力提升港口營運的生產力、效率及可持續性。

質量流量計量系統

行業增長乃建基於新加坡海港局就新加坡港口燃油交付新推出的質量流量計量系統。新計量系統用於取替傳統水深測量系統，可縮短加油時間三小時。新計量系統大幅增加船舶加油流程的透明度，並且提升船舶加油行業的生產力，被視為航運業的重要里程碑。

限制因素

地區競爭

隨著現有海運中心奮力直追，新崛起的中心(如上海自由貿易區)吸引更多貿易及出現可能繞過馬六甲海峽的更短的航線，新加坡作為主要海運樞紐的地位將面對日益增加的挑戰。為了維持其重要性，新加坡將繼續提升其港口碼頭的貨運處理能力，而新加坡海港局也將繼續致力提升港口營運的生產力、效率及可持續性，從而維持首選港口的地位。

本地競爭

新加坡航運業面對的另一限制因素是本地海運公司之間競爭的問題。由於新加坡海運公司希望盡量增加船舶的使用率，盡量減少船隊的閒置時間，同時避免錯過潛在的收益，這些公司也願意降低航運價格，以維持其於客戶心目中的競爭力。有關價格競爭力可能會不斷蠶食這些海運公司的利潤率。

勞工短缺

新加坡勞工短缺將繼續是迫在眉睫的問題。隨著海外工人配額收緊及新加坡年輕一代普遍抗拒當藍領工人，航運業正面對嚴重的人手短缺問題，而由於更新更先進的船舶及港口系統的湧現，有關問題近年更是刻不容緩。勞動力上的阻礙可能導致經營成本逐漸增加，對海運公司的盈利能力造成不利影響。

行業概覽

考慮到問題的嚴重性，新加坡海港局已積極注入資金紓緩人手短缺的問題。有關資金用於新職業門戶網站、培訓獎項及獎勵，旨在於未來五年吸引超過1,200名新加坡人投身海員及港口營運事業。

航運業的前景

隨著新加坡海港局持續進行研發投資及豁免港口費以推動行業發展，新加坡航運業預期將維持強勁增長。此外，新加坡計劃擴充航運港口至新加坡西南面，也為行業帶來機會。由於主要港口位於西部，港口擁塞情況預期將獲得顯著疏通，從而提升港口效率，同時更輕易操控船舶。

儘管行業機會處處，但風險和挑戰仍存在。新質量流量計可改善透明度和提高效率，卻涉及高昂的轉型成本和有關設備及僱員培訓的資本投入，故部分公司也許不願意作出新轉變。這個過渡階段預計需時數年。

新加坡船舶租賃服務行業

市場概況

新加坡船舶租賃服務行業已紮下穩健磐基。行業隨著新加坡的發展而壯大，新加坡的港口在過去30年都是世界最大港口。1980年代，全球貿易迅速發展，成為推動新加坡發展為全球集裝箱港口及航運業蒸蒸日上的主要因素。隨著國際貿易於21世紀首十年凌厲增長，客戶(例如本身並無船舶的貨主)對船舶租賃行業的需求殷切。船舶加油是透過船舶租賃服務公司擁有的燃料船舶所進行的一項服務，自1990年代初新加坡實施標準化供油輸送流程起，該市場迅速發展。於2016年，新加坡海港局公布錄得加油銷售量48.6百萬公噸，使新加坡成為全球最大船舶加油港口。海上船用燃料油加油作業實施的質量流量計量系統預期可減少船舶加油作業時間三小時，藉著提升效率及生產率而大力促進船舶租賃服務行業的發展。

在競爭激烈的行業裏完善的價值鏈

在行業價值鏈中，承租人一般為大型石油公司、海運公司、燃料及貨物作業公司，以及需要運送石油、貨物或化學品的獨立交易商。承租人及船舶租賃服務公司有時候可能聘請獨立船務經紀安排租船合同。

一般而言，燃料船舶租賃服務行業一向競爭劇烈。各公司的船隊體積、船齡及租賃費等資料一般可透過公開來源(如互聯網或致電公司)取得。由於船舶租賃服務供應商之間競爭激烈，彼此藉著船隊的先進功能與定價突圍而出，因此形成行業的高透明

行業概覽

度。儘管如此，不少貨主仍然選擇僱用中間商(如貨運商或租賃經紀)作出必要的租賃安排，原因是該等人士具備廣泛的業務聯繫網絡(包括船務經紀、港口代理、碼頭工人、船舶管理公司等)。

監管燃料船舶租賃服務的全面法規

新加坡燃料船舶租賃服務行業由新加坡海港局監管。新加坡海事法規包括影響新加坡港及以新加坡船旗登記的船舶的國會法案。根據海事法規，有關船舶登記、船舶加油、石油泄漏、空氣及水排放，以及處理危險貨物的法例眾多。一般而言，船齡低於17年的船舶方會獲得註冊考慮。

船舶加油(透過燃料船舶進行的一項服務)在新加坡受到高度監管。新加坡海港局致力確保港口提供優質加油服務。燃料船舶每次為船舶進行加油作業均須遵守新加坡海港局的船舶加油標準與標準守則(加油守則)。具體而言，Code of Practice for Bunkering(又稱為SS 600)為船舶加油作業建立安全可靠而具透明度的機制，確保客戶在新加坡補給燃油的質素和質量。Quality Management for Bunker Supply Chain Standard(又稱為SS 524)涵蓋整個加油供應鏈，協助供應商在新加坡建立連續的燃料供應控制鏈。新加坡水域的所有燃料供應商及燃料船舶營運商均獲發牌照，並須獲新加坡海港局正式認可。為維持彼等的船舶加油牌照，供應商必須持續獲得認可資格。

新加坡已推行閘門系統，設定船齡限制及向燃料船舶簽發新港船牌照的其他條件，作為國際海事組織淘汰單殼油輪規定的一部分，並作為新加坡海港局致力實現船齡較新、更高效及環保燃料船舶船隊的一部分。於2011年11月，新加坡海港局就港口界線添油船發牌修訂閘門系統，規定自2012年1月1日起，600載重噸及上的船舶船齡限制為10年以下。此外，自2014年1月1日，船齡30年或以上的港口年限燃料船舶不得在新加坡港作業。

燃料船舶租賃服務公司一般為選定的客戶提供服務

根據交易資料，燃料船舶租賃服務公司集中向少數客戶(特別是貨物及加油作業公司)租賃的做法乃屬常見，後者隨之尋找因航運需要加油服務的顧客。這亦可降低安排多次租賃的成本，與此同時，燃料船舶租賃服務公司可藉此盡量增加每艘船舶的訂約日數，從而維持穩定的收益來源。

客戶租賃船舶運送化學品及其他產品，包括飛機燃料、船用潤滑油、船用燃料及石油產品。服務供應商一般擁有不同種類的船舶，例如好望角型、超靈便型、大靈便型及小靈便型散貨船、原油油輪、化學品油輪及液化氣船，以迎合客戶的不同需要。部分業者專門從事船舶加油作業。舉例說，就潤滑油供油而言，潤滑油油輪為停泊新

行業概覽

加坡港的船舶的引擎運送船用潤滑油。就船用燃料供油而言，燃料船舶為停泊新加坡的船舶提供船舶加油服務，並進行過海船用燃料運送。船用燃料供油的客戶一般包括大型石油公司、航運公司及獨立燃料供應商。

期租價格的波動較程租價格為少

兩種最常見的租賃為程租租約及期租租約。根據程租租約，船舶以特定港口之間運送特定貨物的單向航程按照協定運費出租。在現租市場經營的油輪一般以單向航程租約出租，每次航程可達數星期。程租租約方面，船主會支付船舶的所有經營成本，港口及貨物處理費則按訂約方之間的協定支付。運費一般按每貨物單位，或不受所載貨物數量所限一次性付款。來往中國至新加坡的單向航程的一般程租租約收費240,000美元。

期租租約是新加坡最常見的租賃類別。根據此類合約，船主將船舶連同船員及設備交予承租人(即租用船舶的人士或公司)使用，而承租人支付租用費。承租人決定將予運送的貨物類型及數量，以及裝貨及卸貨的港口。承租人也負責為船舶供應燃料及支付貨物處理作業的費用。船主則負責船舶的技術運作及航行。根據期租租約合約，租用費一般按每月每載重噸計算。船舶的平均總載重量為5,000噸。每月租用費介乎150,000美元至250,000美元。

期租租約價格較為穩定，不會大幅變動。然而，價格也會視乎油價在10%以內波動。倘運送石油需求殷切，期租租約價格亦會上升。舉例說，阿芙拉型(介乎80,000至120,000載重噸的中型原油油輪)的亞洲費率於2015年6月錄得本年度截至現時的新高，原因是為了在新加坡貿易樞紐附近儲存燃料油以致短期租租約交易需求強勁。

由於行業競爭激烈，程租租約價格的波動較大。船主希望盡量增加船隊的使用率及避免閒置時間，因此，倘若及於需求處於低水平時船主也願意減價。舉例說，程租租約價格於2015年7月至2016年6月下跌25%至30%。

船舶租賃服務行業的規模

新加坡已發展成熟，就數量而言為世界上最大船舶加油港口之一。這部分由於其優越位置，因為新加坡—馬六甲海峽是亞洲灣船舶前往中國、日本、韓國及其他亞洲遠東港口的最短路線。於回顧期內，新加坡船舶租賃服務行業穩定增長，由2012年的171.3百萬美元增加至2016年的203.7百萬美元，複合年增長率為4.4%。由於新加坡港的貨運量增加，對船舶租賃服務的需求也持續增加。

行業概覽

2015年全球貿易放緩，貨物吞吐量相應減少。然而，船舶租賃行業仍然維持凌厲增長。原因可能是2014年及2015年全球油價急劇下跌所致。貨物吞吐量之後反彈於2016年錄得3.0%增長，符合全球經濟復甦趨勢。同時，石油進口國家(如中國)藉著低油價囤積大量價格低廉的石油，以便於日後油價上漲時獲利，以致對油輪及貨船的需求持續上升。油價低廉也意味著運送乾貨的成本下降，全球生產商及製造商現正藉此機會運送更多產品，因而促使對船舶租賃服務的需求增加。

行業的主要限制因素包括宏觀經濟環境疲弱及行業競爭激烈。隨著全球經濟繼續不穩定，全球經濟的普遍悲觀情緒對國際貿易造成不利影響，而先進經濟體預期有適度經濟增長。

船舶租賃服務行業在高度競爭的國際市場經營業務。特別是，油輪營運及運送原油及精煉石油產品乃屬競爭極之激烈的業務。競爭主要來自其他油輪擁有人，包括大型石油公司及獨立油輪公司，當中部分公司的財務實力遠勝於船舶租賃服務行業經營者。因此，小型經營者可能難以擴充業務。

2012年至2016年新加坡船舶租賃服務行業

	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
新加坡船舶租賃服務供應商					
產生的行業收益(百萬美元)	171.3	180.3	190.0	200.5	203.7
增長(%)	-	5.3	5.4	5.5	1.6

預期港口擴建將推動船舶租賃服務行業增長

船舶租賃服務行業預計將於預測期間按1.0%的複合年增長率由2017年的206.7百萬美元增長至2021年的215.4百萬美元，增長率較過往期間為低。增長預期受上述限制影響。然而，政府計劃加強新加坡作為全球船運樞紐的地位，並完善改善船舶加油作業效率的法規，這應有助推動行業發展。

新加坡有計劃繼續發展為全球船運樞紐，這將吸引更多集裝箱貨船停泊新加坡，繼而產生對船舶加油服務的需求，有關計劃包括，新加坡海港局推出一系列集裝箱貨船費用減免，以吸引更多集裝箱貨船停泊Pasir Panjang港口碼頭。當中包括自2016年4月起生效的集裝箱貨船港口費額外減免10%。當局在現有港口費減免之上提供額外減免，包括Green Port Programme獎勵(已批准治理技術或燃燒潔淨能源的船舶可獲減免港口費)及20年前已推出的20%減免。

行業概覽

新加坡將繼續投資港口基礎設施，以迎合海運行業的未來需要。於2015年，Pasir Panjang港口碼頭已開展第三及第四期工程。碼頭預期於2017年底前全面投入服務，屆時新加坡每年可處理50百萬個標準箱。長遠而言，新加坡計劃自2027年起將所有港口活動遷移至新加坡西南地區。Tuas港口將會分四期進行為期30年的發展。完成時，對比目前的40百萬個標準箱，Tuas港口將可每年處理65百萬個標準箱。碼頭遷移至Tuas可減低港口的擁塞情況，從而改善油輪的停航時間。

此外，行業不斷的創新及營運轉型將有助於提高船舶加油行業的效率，使新加坡維持作為領先船舶加油港口的地位。於2014年4月，新加坡海港局公布，自2017年1月起，新加坡海上船用燃料油加油作業將強制使用質量流量計量系統，使其成為全球第一個強制使用該質量流量計量系統的港口。於船舶加油中使用這一質量流量計量系統的裨益包括提高透明度，從而減少不當行為及糾紛，改善效率及生產力，在不擴展港口容量的情況下，加快燃料船舶的周轉。使用質量流量計量系統，每艘船的加油時間可減少約2到3小時，對比目前平均每月8次，加油船周轉每月可增加為10到12次。

行業競爭預期將進一步加劇乃是一個關鍵挑戰。根據行業來源，若干中國茶壺煉油廠(小型私人擁有的煉油廠)正轉移至船舶租賃服務。此外，隨著西方船舶租賃市場飽和，西方公司可能更多專注於亞洲，這將為新加坡行業參與者增加競爭，可能壓縮利潤率。

2017年至2021年新加坡船舶租賃服務行業預測

	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
新加坡船舶租賃服務供應商					
產生的行業收益(百萬美元)	206.6	209.0	211.3	213.5	215.4
增長(%)	1.4	1.2	1.1	1.0	0.9

競爭格局

由幾家國內經營者主導的整合市場

新加坡船舶租賃服務行業相對整合。估計船舶租賃服務行業只有少於30名經營者。該行業由幾家經營者主導，彼等分佔大部分的行業收益，而交易資料估計五大經營者合共分佔新加坡市場份額約60%。

由於高進入門檻，過往行業並無知名的新進入者。另一方面，由於競爭激烈及嚴格的監管規定，小規模經營者正被逐漸淘汰。於2016年4月，新加坡海港局發現兩間公司的燃料船舶記錄存在不一致及不當聲明後，取消了有關公司的加油技術經營牌照。因此，該兩間公司不再獲准以加油技術營運商身份在新加坡港經營該業務。

行業概覽

五大經營者控制約一半租賃船舶

根據交易資料，於2017年7月，估計100艘獲發牌經營及可進行加油作業的船舶當中，行業前五大經營者控制大約50艘。市場領導者競爭對手A管理及經營一支由15艘船舶組成的船隊，合共達到65,813總噸。競爭對手B經營一支由11艘船舶組成的船隊，合共達到27,316總噸。競爭對手C經營一支由9艘船舶組成的船隊，合共達到32,000總噸。競爭對手D經營一支由八艘船舶組成的船隊，合共達到30,778總噸，而本公司經營一支由七艘船舶組成的船隊，合共達到57,166總噸。領先經營者已與主要客戶建立深厚的關係，小型經營者難以打入市場。

本公司按總噸數計算排行第二名

本公司是新加坡船舶租賃服務行業的領先經營者之一，於2017年7月，船隊合共達到57,166總噸。本公司透過其附屬公司Heng Tong及Coastal Logistics在新加坡營運。本公司經營一支由七艘船舶(介乎2,000總噸至超過20,000總噸)組成的船隊。我們的船隊可於新加坡港口界線內及國際水域進行船舶加油活動。本公司的主要優勢在於其擁有相對行業大部分經營者(只有兩或三艘船舶)而言較大的船隊。

本公司享有船隊船齡較新的競爭優勢

此外，於2017年6月30日，本公司平均船齡為3.6年，相比其他領先船舶租賃服務供應商，本公司船隊的船齡較新。此外，隨著2017年1月起所有涉及於新加坡進行海事船舶加油作業的船舶必須強制推行全新質量流量計量系統，本公司船齡較新的船隊已裝備齊全，充份把握預測期間的行業增長。

於2016年領先的船舶租賃服務供應商的歷史排名(以提供新加坡船舶租賃服務的所得的估計收益計)

排名	公司名稱	上市/私營	於2017年 7月船隊 規模 (艘船舶)	於2017年 7月船隊 總載重量 (總噸)	估計 市場份額 (%)
1	競爭對手A	私營	15	65,813	17.9%
2	競爭對手B	私營	11	27,316	13.1%
3	競爭對手C	私營	9	32,000	10.7%
4	競爭對手D	私營	8	30,778	9.5%
5	本公司	私營	7	57,166	8.9%

法規概覽

本節載述對本集團在新加坡及香港的經營及業務屬重大和有關的新加坡法律及法規若干方面概要。除下文所披露者外，本集團及業務受制於一般適用於在新加坡及香港註冊成立及／或經營的公司的法律及法規。

法規概覽

本公司擁有的船舶在國際航程中營運。由於每個國家對其本身的領海均擁有主權，故本公司擁有的船舶在各國領海航行時，必須遵守該國的法律。因此，本公司擁有的船舶受制於不同法律、法規及規則，大致可分類為以下類別：

1. 有關遠洋貨船的國際公約及守則
2. 船旗國法規
3. 港口國法規
4. 船級社規則及規例
5. 規管燃油運輸相關義務及責任的國際法律法規

本公司為以新加坡為據點主要於新加坡及東南亞地區燃料船舶租賃的供應商。本集團及承租人均須遵守下文所載的規則及法規。

1. 國際公約及守則

公約

一般情況下，本公司擁有的貨船的經營應遵守各項公約及其各自之修訂及／或協定，包括：

- 1.1 《國際海上人命安全公約》
- 1.2 《防止船舶污染國際公約》
- 1.3 《海員培訓、發證和值班標準國際公約》
- 1.4 《國際勞工組織公約》
- 1.5 《國際海上避碰規則公約》
- 1.6 《國際船舶載重線公約》
- 1.7 《燃油公約》

法規概覽

1.8 《民事責任公約》

1.9 《基金公約》

該等公約已獲大多數國家認可及／或納入本國法律中。在成員國註冊或進入成員國領海的所有船舶須根據該等公約，視乎該等公約的認可及／或納入彼等各自國內法的程度。

若干公約的主要內容如下：

國際海上人命安全公約規管商船的安全。該公約列明船舶的建造、設備及營運的最低標準。船旗國有責任確保其旗幟下的船舶遵守其規定，國際海上人命安全公約中規定的若干證書可證明達成有關規定。

防止船舶污染國際公約涉及防止船舶因營運或意外事故而污染海洋環境。該公約規管船舶排出的各類污染物，包括油污、廢水、垃圾及廢氣。防止船舶污染國際公約或本公約附件一覆蓋防止油污。

海員培訓、發證和值班標準國際公約就在國際航線航行的船舶上工作的海員訂立有關培訓、發證和值班的國際標準。根據該公約，本公司擁有的船舶需配備足夠的高級船員及船員，而有關船員必須具備指定水平的航海時間，各人亦必須接受相應的訓練及認證，以便在船舶上執行其各自的職務。

國際勞工組織公約確定並規定在職人士(如海員)的基本權利，無論個別成員國的發展程度如何。

國際海上避碰規則公約就有關駕駛、航行、聲音及燈光信號及速度等事宜訂立航道方面的規則。亦載有公海航線航行的船舶的「航道規定」，並載述在不同能見度時操作船舶及船長，船主及船員的責任規則。

國際船舶載重線公約就船舶載重的吃水深度訂立限制，並同時就門口、排水口、艙口及其他項目訂立額外安全措施，確保幹舷甲板下的船體水密完整性。

燃油公約訂明船舶的登記所有人投購強制性保險的需要，同時允許直接對承保人提出污染損害索償。

民事責任公約設置船主嚴格責任的原則，建立強制責任保險制度，規管就油污損害的責任。船主通常有權將責任限於與其船舶噸位相關的金額。

法規概覽

基金公約設立1992年國際油污損害賠償基金，為根據民事責任公約條款未獲全額賠償的受害人提供補償，惟損害須於1992年國際油污損害賠償基金訂約方產生。

守則

此外，船舶通常須遵守監管機構(例如國際海事組織)不時採納的規則及法規，例如：

1.8 國際安全管理守則

1.9 國際船隻及港口設施保安規則

國際安全管理守則於1998年頒布，其原意是加強有關船舶安全營運及防止污染等岸上管理的責任。本公司擁有、營運及管理的所有船舶均須遵守國際安全管理守則。

國際船隻及港口設施保安規則於2004年7月生效。實施該規則的目的是減少船舶進行恐怖主義活動的機會。

本公司的船舶行走國際航程，並主要會經過及到訪新加坡及東南亞地區。有關船舶需要在有關國家的領海內遵守各有關國家的法律、法規及規則。

2. 船旗國法規

船舶必須於某個國家或司法權區註冊及懸掛註冊國家或司法權區(即船旗國)的旗幟航行。這項法規賦予船舶某個國籍，並按此推論，即使船舶位於另一國家的領海內，船上事務仍受船旗國的法例管轄。

船旗國對懸掛其旗幟航行的船舶擁有司法管轄權及行使監察控制權。有關權力涉及根據適用的國際公約及全國性法規，檢查、核實及發出安全及防止污染文件。該等船旗國法規及規定適用於在該船旗國註冊的船舶，惟某些亦將適用於到訪的外國船舶。

法規概覽

本公司擁有的船舶乃於新加坡註冊。除國際公約外，本集團經營擁有的船舶亦需遵守新加坡及香港的適用法例、法規及規定。該等法律、法規及要求包括以下：-

新加坡

2.1 商船法

商船法涵蓋(其中包括)新加坡船級社、人員配備及認證、船員事宜、調查及安全事宜及船主就海事賠償須負上的責任。

有關新加坡船級社的商船法條文包括但不限於船舶登記、轉讓、抵押及變更的情況。有關條文亦規定了新加坡船舶的國旗顏色和不顯示該顏色的處罰。

有關人員配備及認證的商船法條文規定(其中包括)出航時人手不足及在並非合格人員而以合格人員身份出航均屬違法。有關條文亦規定須於若干主管部門要求時提供證書及其他資格文件。

有關船員事宜的商船法條文規管(其中包括)船員協議、委聘及解僱海員、海員的工資、糧食和用水、船上的藥物與醫療。

有關調查及安全事宜的商船法條文規定(其中包括)禁止無證出航、超載及負載過多乘客，以及遵守避碰規則的義務、報告影響船舶安全的瑕疵或缺陷、在碰撞時協助其他船舶及船主和船員盡合理努力以確保適合航行的義務

根據商船法，限制公約的若干條文亦適用於新加坡船舶。本部分規定(其中包括)船舶上若干損失或損害的責任豁免，若干海事索賠責任限制、一般限制及乘客索賠限制。

有關新加坡船級社及限制公約的商船法條文適用於港口工作船。然而，商船法有關人員配備及認證、船員事宜及調查及安全事宜的條文並不適用於港口工作船。港口工作船的相應義務已載入新加坡法例第170A章新加坡海港局法案及其附例。

2.2 船舶登記條例

船舶登記條例規定，只有新加坡公民及在新加坡註冊成立的法人團體合資格成為根據商船法註冊船舶的船主。此外，船舶登記條例亦規定，倘拖船或駁船或少於1600總噸位的船舶(a)由本地公司全資或部分擁有，而該公司或其控股公司的

法規概覽

全部或大部分股份轉讓予非新加坡公民或並非另一本地公司，或(b)由新加坡公民全資或部分擁有，而於拖船或駁船或船舶的任何股份已轉讓予非新加坡公民或並非另一本地公司，則拖船或駁船或船舶將不獲註冊。

除了若干拖船或駁船外，由一家公司全資或部分擁有的船舶僅可在該公司擁有最低繳足資本50,000新加坡元的情況下方可註冊，光船租船僅可在光船承租人擁有最低繳足資本50,000新加坡元的情況下方可由公司但並非任何新加坡船舶的登記船主的光船承租人註冊。

除非裝有自動推進機械器材而且不低於1,600總噸，否則不可註冊外商獨資船。此外，除商船法下若干重續註冊，除非新加坡船級社社長信納該船舶各方面的狀態令人滿意，否則船齡17年以上的船舶不可註冊。

2.3 噸位規例

噸位規例適用於(其中包括)於1982年7月18日或之後長度為24米以上的新加坡船舶或將註冊為新加坡船舶並已鋪設龍骨，或處於相似建造階段的船舶。

噸位規例規定，凡已發出了噸位證書的船舶，倘其佈置、結構、容量、使用空間、船舶乘客定額證明書中列明船舶獲准載客總人數、勘定的載重線或船舶的允許吃水量有所變動，而可能導致船舶的總噸位或淨噸位增加，其所有人或者代理人必須事先向海事處處長作出有關預期更改或修改的書面通知，其中必須包括更改或修改的性質和程度詳情。

2.4 新加坡海港局法

新加坡海港局法成立新加坡海港局。新加坡海港局的職能及職責包括行使有關海事及港口服務和設施的發牌及監管職能。在這方面，新加坡海港局在其網站上刊登有關海事及港口事務的通告及通函。

新加坡海港局法規定，除非獲公共牌照授權或獲新加坡海港局授予豁免，否則任何人不得提供任何海事服務或設施或任何港口服務或設施。

新加坡海港局法亦規定，公開持牌人有責任按照其獲授的公共牌照的條件及新加坡海港局的指示向公眾提供可靠，高效，實惠的海事服務及設施或港口服務及設施(視具體情況而定)。根據新加坡海港局法，海事服務及設施指船隻拖船和領航及船舶供水，而港口服務或設施指在毗鄰新加坡的陸上處理，儲存及運輸貨物及處理船隻運載的乘客。

法規概覽

公共牌照條件可能包括(其中包括)有關公共持牌人或其股東新設、持有或出售其股份或持牌人承諾中的任何權益或其中任何部分的直接或間接管制及限制，以及有關控制或釐定就處理和儲存貨物而言收取公共持牌人的費用的任何條文。此外，未經新加坡海港局事先書面同意，公共牌照不可轉讓，任何公共牌照的聲稱轉讓屬無效的。

2.5 港口工作船條例

港口工作船條例規定，任何人如未獲授予牌照，均不得使用港口工作船，港口工作船船主亦不可安排或准許在港口內使用港口工作船。任何人如欲使用(其中包括)構造及適於運輸易燃性液體散貨的港口工作船，須獲得港口工作船牌照而該等港口工作船必須遵守港口工作船條例規定的額外條例，除非獲新加坡海港局豁免。持牌港口工作船的船主須在港口工作船明顯地展示牌照，若其不可行，亦須向要求出示的港口負責人或任何警務人員出示港口工作船牌照。此外，持牌港口工作船的船主須在若干指定詳情有所變動時在七日內向港口負責人報告。

港口工作船條例亦對持牌港口工作船的船主設下(其中包括)有關牌照號碼的噴漆和雕刻、載客人數及指定救生、消防、警報裝置及其他電器設備的規定。

港口工作船條例亦要求港口工作船船主、船長或負責人根據適用法規促使港口工作船獲提供正式持牌人士，及獲發認可。

2.6 港口條例

港口條例管轄抵達、離開或進入新加坡港口內的船隻(視具體情況而定)。港口條例規定在多種情況下(如遇險、緊急情況、航行、停泊、靠泊和裝卸)的義務。港口條例亦載有使用若干設備的規定，包括轉發器、信號、無線電話、鼠板、擋泥板及消音器。

2.7 海員登記及就業條例

根據海員登記及就業條例，除另有規定外，除非獲新加坡海港局就委聘發出批准，海員的雇主不得選擇委聘任何海員在任何船隻工作。為了表示批准委聘特定船隻的船上海員，新加坡海港局將向雇主發出委聘通知。

一旦登記海員遭解僱，雇主必須在解僱後發出14天通知，並將其細節轉發予新加坡海港局。

法規概覽

2.8 危險品、石油及炸藥條例

危險品、石油及炸藥條例規定，任何人不得在新加坡港口內(a)處理、入口、出口、裝載、卸貨、運輸或以其他方式處理石油或(b)除按照有關規定，安排或准許上述行為。就「A」類石油或「B」類石油而言，危險品、石油及炸藥條例進一步規定，除(其中包括)港口工作船條例下的持牌船隻或由認可的船級社或海事處處長認證為建成作攜帶「A」類或「B」類散裝或包裝石油的船隻外，船上載有該等物品的一般限制。

此外，危險品、石油及炸藥條例規定須符合具體的安全措施，例如(其中包括)要求船主、代理人或船長部署足夠的機房人員，以操作消防泵或其他船隻滅火設備；足夠的船員，以提供適當援助；及在特定地點的看守人員。危險品、石油及炸藥條例亦要求裝載「A」類或「B」類石油的船隻使用特定的錨地和貨櫃碼頭。

危險品、石油及炸藥條例規定，以散裝在任何船隻裝載或卸載石油構成散裝石油運輸，否則不可在晚上七點到早上七點之間在任何船隻裝載或卸載或以其他方式處理「A」類石油。

此外，除非船主、代理人或船長已申請並獲得港口負責人或碼頭經理(視情況而定)批准，任何船隻不得在港口內排出「A」類石油或「B」類石油。

2.9 預防海洋污染法

預防海洋污染法實施污染公約及其他有關預防、減少及控制海洋污染及船舶污染的國際協定。

預防海洋污染法禁止任何船舶在新加坡水域棄置或排放污染物，惟若干例外情況除外。此外，新加坡船隻不可排放且違反預防海洋污染法相關規定的油渣須留在船上，有關油渣須按照預防海洋污染法自船隻排放至接收設備。

預防海洋污染法要求所有新加坡船舶及新加坡水域內所有船舶載有油類記錄簿，任何該等船舶的船主須在油類記錄簿記錄若干營運或事件。預防海洋污染法亦要求就新加坡水域內運送石油往返的船隻備存紀錄。

預防海洋污染法規定在指定情況下新加坡船舶及任何船舶就排放到海上任何部分或在新加坡水域實質或可能排放任何有害物質作出報告的義務。

法規概覽

最後，預防海洋污染法授予指定機構權力就任何船舶在新加坡水域排放或其後漂移或流入新加坡水域的污染物收取去除污染物的成本。然而，預防海洋污染法並不適用於2008年商船(民事賠償責任及燃油污染賠償)法案第3條覆蓋的燃油排放。

2.10 油類法例

油類法例適用於新加坡船舶及其他新加坡水域內的船舶。

油類法例要求指定油類法例船隻的船長須在船舶要求為從新加坡進入新加坡水域以外的港口或地方的航程通關時向港口負責人出示船隻進入水域時生效的國際防止油污證書。

然而，新加坡水域內營運的指定油類法例船隻如不在污染公約其他訂約方司法權區的港口或離岸貨櫃碼頭航行，須於規定調查後獲發新加坡防止油污證書，而污染公約附則I第6條的年度調查規定不適用於此類船舶。

2.11 空氣法例

空氣法例適用於新加坡船舶及其他新加坡水域內的船舶。

空氣法例要求指定空氣法例船隻的船長須在船舶要求為從新加坡進入新加坡水域以外的港口或地方的航程通關時向港口負責人出示船隻進入水域時生效的國際防止空氣污染證書。

然而，新加坡水域內營運的指定空氣法例船隻如不在污染公約其他訂約方司法權區的港口或離岸貨櫃碼頭航行，須於規定調查後獲發新加坡防止空氣污染證書。

2.12 有害防污底系統法例

有害防污底系統法例適用於所有新加坡船舶及所有進入新加坡港口，船廠或離岸貨櫃碼頭的其他船舶。其規定了若干指定船隻可能不能應用、重新應用、安裝、使用或承擔若干防污底系統，惟按照特定控制措施者除外。

補充規定適用於400總噸及以上的有害防污底系統法例締約方，其並非固定或浮動平台、浮動儲油裝置或浮動儲油與卸油單位的其他船舶。

法規概覽

除非船舶已按規定方式進行檢驗，符合指定要求，且船上載有有效的國際防污系統證書，否則船舶不可進入新加坡水域任何港口、船廠或離岸貨櫃碼頭。

除非新加坡船舶已按規定方式進行檢驗，符合指定要求，且船上載有有效的國際防污系統證書，否則新加坡船舶不可進入其他任何有害防污底系統法例締約方水域任何港口、船廠或離岸貨櫃碼頭。

2.13 民事賠償責任及燃油污染賠償法

民事賠償責任及燃油污染賠償法實施燃油公約，並就與相關事項訂定條文。就民事賠償責任及燃油污染賠償法而言，「燃油」指曾被用作或擬被用作船舶操作或推進的任何碳化氫礦物油類，包括潤滑油，以及該類燃油的任何殘餘物。

民事賠償責任及燃油污染賠償法第3條規定，除若干例外情況外，就船舶排放或泄漏燃油，船主須(除非另有規定)對以下事項負責：(i)因排放或泄漏燃油導致的污染而對新加坡境內造成的損害，(ii)為避免或減少損害而合理採取的任何措施的成本，及(iii)因採取的措施而在任何新加坡境內造成的損害。民事賠償責任及燃油污染賠償法界定的「船主」指船舶的擁有人，包括註冊擁有人、光船承租人、管理人及經營人。

倘污染引致的損害有重大及迫切的威脅，民事賠償責任及燃油污染賠償法規定船舶擁有人須對避免或減少損害而合理採取的任何措施的成本以及因採取的措施而在任何新加坡境內造成的損害負責。民事賠償責任及燃油污染賠償法第3條項下的法律責任亦適用於燃油公約生效的任何其他國家境內。

民事賠償責任及燃油污染賠償法亦訂明，除非船舶具有有效保險合約或符合燃油公約第7條規定的其他保證合約以及證明具有符合該等規定的有效保險合約或其他保證合約之合格證，否則任何總噸數超過1,000的船舶不得進入或離開新加坡任何港口或進入或離開新加坡領海的任何海上設施，或對新加坡船舶而言，不得進入或離開任何其他國家的港口或任何其他國家領海的任何海上設施。

2.14 民事賠償責任及油污賠償法

民事賠償責任及油污賠償法實施民事責任公約及1992年設立國際油污損害賠償基金國際公約。就民事賠償責任及油污賠償法而言，「油」指任何持久性碳化氫礦物油類，如原油、燃油、重型柴油及潤滑油，不論由船舶運載的貨油或貯存於船舶油艙的油。

法規概覽

民事賠償責任及油污賠償法第3條規定，就船舶排放或泄漏油類，船主須(除非另有規定)對因排放或泄漏燃油導致的污染而對新加坡境內造成的船外損害、為避免或減少損害而合理採取的任何措施的成本及因採取的措施而在任何新加坡境內造成的損害負責。民事賠償責任及油污賠償法界定的「船主」指註冊為船舶擁有人之人士，如無進行註冊，則為擁有該船舶之人士，惟由國家擁有之船舶除外，該等船舶為於該國註冊的人士作為船舶經營人所經營，即註冊成為其經營人之人士。

倘因污染造成該等損害的重大和迫切的威脅，民事賠償責任及油污賠償法規定船舶擁有人須對以下事項負責：(i)為避免或減少損害而合理採取的任何措施的成本，及(ii)因採取的措施而在任何新加坡境內造成的船外損害。民事賠償責任及油污賠償法第3條項下的民事責任亦適用於民事責任公約生效的任何其他國家境內。

民事賠償責任及油污賠償法亦訂明，除非船舶具有合格證證明有效保險合約或符合民事責任公約第7章規定的其他保證合約生效，否則運送超過2,000噸貨油的任何船舶不得進入或離開新加坡任何港口或進入或離開新加坡領海的任何海上設施，或對新加坡船舶而言，不得進入或離開任何其他國家的港口或任何其他國家領海的任何海上設施。

民事賠償責任及油污賠償法亦規定排放或泄漏油類造成損害的民事賠償責任限制，以及國際油污損害賠償基金的可用程度。該國際基金由進口商及石油買方攤款。

2.15 海事勞工公約法

海事勞工公約法實施(其中包括)2006年海事勞工公約。除非另有明文規定外，海事勞工公約法適用於所有通常從事商業活動而不論位於新加坡境內或境外的新加坡船舶。海事勞工公約法就海員僱用訂明若干最低要求及條件，亦規定膳食服務、醫療護理及治療、健康及安全保障以及事故預防。

海事勞工公約法有關海員僱用的最低要求的條文規管海員最低年齡及船上廚師等事項，並規定海員須持有有效的健康證明。海事勞工公約法有關海員僱用的條件規管船主及/或船長的責任，其中包括，為海員提供安全的工作環境，確保已向海員解釋其僱傭協議，向新加坡海港局通知船員名單，遵守規定的工作時間、休息時間、年假、遣返及海員的賠償權利，並定期支付薪金。

海事勞工公約法有關醫療護理及治療的條文訂明，在合理可行的情況下，船主有責任採取必要措施確保僱用於其船上工作的全體船員的安全及健康。此外，

法規概覽

每艘船舶必須設有指示清楚易明的藥箱，倘商船法並無規定船舶設有合資格醫生，該船舶必須載有一名已完成醫療急救或醫療護理訓練的海員，惟須視乎情況而定。

海事勞工公約法有關醫療護理及治療的條文亦訂明，船主有責任就海員醫療及其他開支作出撥備，海員患病或受傷後船主亦有責任支付工資。除非有保險合約或其他保證充分確保船主能夠應付任何因海員遣返造成的責任或海員因工傷、患病或危險而死亡或長期傷殘產生的賠償，否則船主不得允許船舶出航或於海上停留。

海事勞工公約法有關健康及安全保障的條文訂明，船主有責任確保海員的安全及健康。此外，每艘由五名或以上的海員操作的船舶必須設有由船長、船長指定的任何人士及海員代表組成的安全委員會。

2.16 工資法例

工資法例適用於海事勞工公約法適用的所有新加坡船舶以及該等船舶僱用的所有海員。

工資法例訂明支付工資的形式、交予海員的每月工資帳目所載資料、超時工作補償的計算及付款以及終止受僱的付款。工資法例亦訂明工資的一定授權扣減額，並規定不得作出其他扣減，惟經法院命令或其他主管部門命令作出的扣減除外。

2.17 海員僱傭法例

海員僱傭法例適用於所有從事商業活動(不論於新加坡境內或境外)的新加坡船舶以及該等船舶所僱用的所有船員。

海員僱傭法例規定船主確保各船員能於船上輕易取得僱傭條件的資料，船主及船長須向新加坡海港局通知海員名單。海員僱傭法例亦訂明海員僱傭協議及海員解職程序的若干最低要求。

2.18 健康及安全保障及事故預防法例

健康及安全保障及事故預防法例適用於所有從事商業活動(不論於新加坡境內或境外)的新加坡船舶以及該等船舶所僱用的所有船員。健康及安全保障及事故預防法例亦訂明，船主有責任制訂、採取及實施若干特定職業健康及安全措施，為海員提供充分妥當的健康及安全訓練及指示，並進行有關船上職業健康及安全

法規概覽

管理的風險評估。此外，健康及安全保障及事故預防法例述明船主及船長有責任向海事處處長報告於船上工作所致的任何職業事故、傷害及疾病。

2.19 醫療護理及治療法例

醫療護理及治療法例適用於所有從事商業活動(不論於新加坡境內或境外)的新加坡船舶以及該等船舶所僱用的所有船員。醫療護理及治療法例述明船長須確保遵守與其船舶有關的醫療護理及治療法例條文，船主須按船長要求就合規提供所需援助。

醫療護理及治療法例訂明船上須保存的醫療指引、藥物及醫療設備，惟視乎遠洋船舶、國內船舶、限往來新加坡港口的船舶或載有危險貨物的船舶而有所不同。倘出航船舶載有超過12名乘客但並無海員為合資格醫生，醫療護理及治療法例規定該船舶須載有額外的藥物及醫療設備。

藥物及醫療設備須由註冊藥劑師每12個月最少檢驗一次，倘該船舶裝有按照合適級別規定的藥物及醫療設備，該名註冊藥劑師會簽發證明書加以證明。

醫療護理及治療法例規定每艘船舶均須備存載有特定資料的藥物登記冊，而藥物登記冊須自最後填寫日期起備存於船上三年。供船上使用的任何藥物或醫療設備處方亦須自最後交付日期起備存三年。

香港

3.1 船舶註冊

根據香港法例第415章商船(註冊)條例，如船舶的過半數權益由一名或超過一名合資格的人(包括持有有效身份證並通常居住在香港的個人；在香港註冊成立的法人團體；及註冊非香港公司(定義見公司條例第2(1)條))擁有，或船舶由一個身為合資格的人的法人團體在轉管租約下經營(不論該船舶的過半數權益是否由一名或超過一名合資格的人擁有)，並就船舶委任代表人，該船舶即可註冊。該兩種情況下均會就船舶而委任代表人。

註冊船隻的船東如欲終止註冊該船舶，其須獲各註冊抵押權人(如有)的同意，並書面通知船舶註冊處處長。如船隻乃或當作根據該條例終止註冊，船舶註冊處處長須以指定形式向船東發出終止註冊證明，確認該船終止註冊及終止註冊日期。

法規概覽

轉讓在香港註冊的船隻應以銷售票據為準。銷售票據應包含載有調查證書的船隻描述，有關描述應足以在船舶註冊處處長滿意的情況下確認該船，並經在場一個或多個證人核簽，由轉讓方執行。

3.2 船舶的證明書、牌照及許可證

根據香港法例第548章商船(本地船隻)規例第12條及第13條，各船隻須在香港水域運作前按適合的類別及香港法例第548D章商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例附表1中指定的類型取得認證及牌照。

船隻如要在香港水域運作，必須先領有擁有權證明書和運作牌照。船東為船隻申請圖則批准、檢驗、擁有權證明書和運作牌照前，須先向海事處處長申請原則批准書。倘海事處處長經考慮該規例第2條的主要考慮因素後認為適宜發出正式牌照或臨時牌照，則會發出原則批准書，主要考慮因素包括但不限於已取得或將取得的認證及牌照的船隻的類別及類型；船隻擬用於的服務；船隻有關適航性或污染物風險的條件及受僱或於船上工作的人員的安全、健康和福利。

任何屬油輪的船隻的擁有人、代理人或船長須於該船隻擬進入香港水域之前不少於24小時告知處長，並提供香港法例第313A章船舶及港口管制規例附表17(即油輪到達通知)所指明的資料。

根據香港法例第548F章商船(本地船隻)(一般)規例第91條，於香港水域將燃料從任何本地船隻交付或交付至任何本地船隻均須獲得香港海事處處長允許。然而，若交付燃料的船隻屬被建造或改裝以供運載散裝石油產品之用的船隻，而且交付燃料的船隻在指明的範圍內碇泊，或繫泊於在該範圍內的繫泊浮標，或獲交付燃料的船隻緊靠任何碼頭而停泊或在專用碇泊處或香港法例第313章船舶及港口管制條例第56條宣布為維多利亞港口的香港水域範圍內碇泊或繫泊，則毋須獲得允許。

此外，燃油公約及民事責任公約分別適用於於香港註冊的1000總噸或以上遠洋非油輪及運載超過2000噸散裝貨物的於香港註冊的遠洋船舶。上述船舶分別須根據香港法例第605章燃油污染(法律責任及補償)條例第13條申請燃料油污損害

法規概覽

民事責任保險證書或其他財務保證書及根據香港法例第414章商船(油污法律責任及補償)條例第15條申請貨油油污損害民事責任保險證書或其他財務保證書。

根據香港法例第548章商船(本地船隻)規例第VA部及除若干例外情況外，本地船隻必需備有強制第三者風險保險。保險的政策必須是由獲授權保險人發出的政策，受香港法律管轄，並根據規例而言為就政策可能指定的人士、群體或等級因或於香港水域使用船舶可能產生有關死傷的責任為彼等投保。根據香港法例第548H章商船(本地船隻)(強制第三者風險保險)規例，授權保險人根據規例發出保險政策時，其須同時發出保險證書。

根據香港法例第413P章商船(防止空氣污染)規例第87條，400總噸或以上的船舶的船東及船長，須在燃油的燃料(不包括氣體燃料)裝艙作業完成後將有關燃油交付單存放在船上，為期三年，供隨時查閱，並保留附同有關燃油交付單的燃油的具代表性樣本。

3.3 高級船員及船員資格及訓練

根據香港法例第478章商船(海員)規例，高級船員須持有合格證書或其有效服務資歷證書，服務資歷證書就有關船舶的描述及彼於船上任職的崗位而言屬合適，或按照有關彼於船上任職的船舶或船舶級別的現行任何豁免條件獲發給執照。

根據香港法例第478J章商船(海員)(高級船員資格證明)規例，於香港註冊船舶服務的甲板高級船員及輪機師須持有合格證書或執照(相當於合格證書)。而該證書或執照對彼於船上任職的崗位的級別而言有效。合格證書乃經過在海事處海員發證組舉行的考試而取得，而已獲承認的其他發證機構所簽發的合格證書則可獲發給執照。

另外，根據於2016年12月1日生效的香港法例第478AG章商船(海員)(油船)規例第4條，公司(就釋義而言，指該船舶的註冊船東，或任何已承擔該船東所授予的、營運該船舶的責任的人，而該人在承擔該責任時，同意接手承擔航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約施加於該船東的義務)，而且油輪船長須確保每名在該船上的、受指派承擔關乎船上的貨物或貨物設備的特定職責或責任的海員，在受指派承擔任何該等職責或責任之前，(a)根據商船(海員)規例，如該海員並無

法規概覽

持有適任證書、服務資歷證書或執照，須取得油輪及化學品船貨物作業基本培訓合格證書；或(b)取得在證書或執照上的簽註，註明就油輪及化學品船服務資歷而言，公約第2款第V/1-1條指明的規定，已獲符合在油輪上工作。再者，公司及油輪的船長須確保每名在該油輪上的船長、輪機長、大副、大管輪及在有關於油船上直接負責裝卸貨物、照管運輸中的貨物、處理貨物、洗艙或其他關乎貨物的作業的人，在受指派承擔在該油輪上的貨物作業的職責之前，(a)根據商船(海員)(官員認證)規例，如該人並無持有適任證書、資歷證書或執照，須取得油輪貨物作業高級培訓合格證書；或(b)取得在其證書或執照上的簽註，註明就油輪資歷而言，航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約第V/1-1條第4款指明的規定，已獲符合在油輪上工作。規例設有例外規定(當海員履行職責以獲取某些資歷證書)。

根據規例第6條，任何人可以向海事處提出申請，要求發出资歷證書或簽註或續期該簽署。頒發服務資歷證書及簽署的要求，包括航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約第2及第4款第V/1-1條指定的要求。規例也規定由航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約締約成員國的政府發出的，或是在其授權下發出的某些證書，可獲承認該證書為等同於該培訓合格證書。

3.4 運輸危險品

根據香港法例第295章危險品條例附屬法例，共有11類危險品，即第1類至第9類，第9A類及第10類。燃料油分類為第5類第3分類危險品之一。根據香港法例第295A章危險品(適用及豁免)規例，柴油(蒸餾液及/或輕殘餘油)，爐油及其他引火點為66°C或以上的燃油分類為第5類第3分類危險品。

根據上述條例第8條，除根據並按照上述條例發出的牌照外，任何人不得出租或供應勞工、船隻或設備以裝卸或移動船隻上的危險品。

根據香港法例第295C章危險品(船運)規例，除非獲得海事處處長准許，否則運送第5類第1、2或3分類危險品的第II類船隻不得停泊或碇泊在附表1指定認可石油貨運碼頭以外地方。

法規概覽

根據香港法例第369章商船(安全)條例第87條有關危險品的罪行，任何人承運危險品，須(a)在載有該危險品的容器或包裝外面清楚標明該危險品的性質；及(b)在將該危險品付運前就(i)該危險品的性質；及(ii)運送人或承運人的姓名或名稱及地址，向該船舶的船東或船長給予書面通知。

3.5 海事安全

在香港，香港法例第369章商船(安全)條例及其附屬條例實施國際公約，例如《國際海上人命安全公約》、《國際載重線公約》及《國際海上避碰規則公約》。

根據該條例，運輸及房屋局局長可訂立規例確保海事安全。當中不少規例規定(其中包括)構造、載重線及航行安全等多個方面的技術規格。

規例可訂明船體、設備與機械及所用燃料的規定，亦有規例詳細述明載重線檢驗、標記及裝載的法定要求。

香港法例第548G章商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例訂明(其中包括)批准證書及聲明的條文。

根據該規例第9條，在申請相關證書及聲明的相關圖則獲批准前，將不會受理證書及聲明的任何申請。

根據該規例第16條，本地船隻除非有就該船隻而有效的驗船證明書，否則不得操作該船隻。本地船隻的驗船證明書僅在船隻被進行檢查的合資格驗船師評定為適合用於預期服務，狀態良好，方可發出。

該規例第35條載列第5部第2分部適用的第II類別船隻(包括長度達24米或以上及在香港水域或內河航限內運作的油船)除非有安全設備檢驗紀錄就該船隻而有效，否則不得操作該船隻。然而，倘認可機構發出的貨船設備安全證明書就該船隻而言有效，第2分部不適用於該第II類別船隻。

根據該規例第42條，除非船隻有香港載重線證明書或乾舷勘定證明書，否則第6部適用的第II類別船隻不可營運。然而，倘認可機構根據國際載重線公約發出的載重線證明書就該船隻而有效，該規例第6部不適用於該第II類別船隻。

法規概覽

此外，根據該規例第49及50條，除非認可機構發出的適合運載危險品聲明就該船隻而有效，否則不可營運用於或將用於運載危險品的本地船隻。只有在海事處處長顧及本地船隻的結構、設備、信號、識別旗及布置後，信納該船隻適合和適宜運載某類型的危險品的情況下，方可就該船隻發出為在該船隻上運載該類型危險品而發出的適合運載危險品聲明。

如上所述，該條例處理航行安全。一般而言，於香港註冊船舶的船東、船長或任何當其時船員須根據香港法例第369N章商船(安全)(遇險訊號及避碰)規例負責該船舶的經營，該條例亦實施《國際海上避碰規則公約》。該條例適用之船舶須遵從《國際海上避碰規則公約》，訂立操舵、航行及信號規則以防止碰撞。

3.6 污染

油類或其他物質對香港通航水域的污染法定管制主要載於香港法例第313章船舶及港口管制條例、香港法例第413章商船(防止及控制污染)條例、香港法例第414章商船(油類污染的法律責任及補償)條例及香港法例第605章燃油污染(法律責任及補償)條例。

香港法例第313章船舶及港口管制條例禁止將油或含油混合物排放入香港水域。《防止船舶污染國際公約》包含六個技術附件，以解決船隻不同形式的污染。該公約透過香港法例第413章商船(防止及控制污染)條例及其附屬條例在香港實施。例如，香港法例第413A章商船(防止油類污染)規例(及2016商船(防止油類污染)(修訂)規例修訂)管制船隻的建造，運行和設備包括但不限於油船雙殼雙底要求、「油出流參數表現標準」以及完整的穩定性要求，以防止或盡量減少船隻排出油或油性混合物。根據該規例，油輪備有排放油類及將油類留存船上的安排。該規例亦強制油類排放監察及控制系統及油性水離析及油類過濾設備，並訂立設計及構造的指引。除此之外，該規例亦規定船上亦須攜備油類紀錄簿及船上油類污染緊急應變計劃。受該規例管制的船舶須接受海事處處長檢查，其責任為核實船上是否攜備採用《防止船舶污染國際公約》訂明格式的有效國際防油污證書或香港防油污證書。另外，根據規例，海事處處長可能在香港水域內對香港及非香港船舶進行調查，並發出國際防油污證書或香港防油污證書。

法規概覽

香港法例第414章商船(油污法律責任及補償)條例為實施民事責任公約及基金公約而生效。條例規定船東因其船舶逸漏油類造成的損害負上有限責任。責任相關金額與船舶噸位掛勾。船東須對油類污染責任投購強制保險。如果根據民事責任公約不能得到全額賠償，根據基金公約成立的基金將賠償受害人至最高金額。

香港法例第605章燃油污染(法律責任及補償)條例就燃油公約延至香港設立法律框架。本條例具雙重目的：就因船舶排放或逸漏燃油造成污染而引致的損害，或就該等損害的威脅，作出補償；及船東就燃油污染損害的法律責任，以及關於該等法律責任的強制保險。僅在內河航限內作業的本地船隻獲豁免投保強制保險。

3. 港口國法規

如上文所述，船舶必須遵守在船舶所航行水域擁有主權的國家或司法權區的法律。當船舶在港口往來時，必須遵守適用於船舶營運所在水域的有關當地法規。港口的地方規定主要包括有關安全、污染、領航及靠泊／拋錨的規定。本集團擁有的船舶除了船旗國以外主要往來東南亞，因此受彼等往來的相關港口國的適用法律、法規及規定規管。

4. 船級社規則及規例

船級社是制訂及實施有關海事相關設施(包括船舶及離岸建築)的設計、建造及檢驗的技術準則的非政府組織。船級社亦監督及檢驗船舶及建築，以確保船舶及建築遵守該等準則。全世界有多個船級社，其中部分是國際船級社協會的成員。本公司擁有的船舶經由日本船級社和中國船級社評級。

一般而言，每艘遠洋商船(如經正確評級)應遵守認可船級社的規則及規例。船級社將對根據該船級社的規則設計、建造、測試及營運的每艘新船舶評定級別。於妥善完成有關檢驗後，船級社將發出級別證書。對於航行中的船舶，船級社會進行相關檢驗以確保有關船舶仍然遵守該等規則。

船舶會根據其結構完整性及設計就有關船舶的用途而被分類。分類規則主要涵蓋船身、機器、控制機電及電力安排的完整性及強度等各方面。

法規概覽

一般而言，評級證書的有效期為五年，並須待每年對船身及機器進行的年度檢驗獲得滿意結果後重新確認，而有關檢驗包括對電力裝置、安全設備及通訊設備進行的一般檢查。

證書於五年後待全面檢驗(稱為特別檢驗)獲得滿意結果後更新及重發。有關船舶的船身及機器會接受全面檢查，包括進行離開水面的檢查，以證明船舶的結構、主要及必要輔助機器、系統及設備仍然符合有關規則所指的良好狀況。視乎相關規則的規定，對船身的檢查可能輔以對鋼材結構的超聲波厚度測量。有關檢驗擬用於確定結構完整性仍然有效，以及識別任何嚴重腐蝕、明顯變形、斷裂、損壞或其他結構退化。倘船舶鋼結構的厚度被發現少於相關船級社的船級規定，一般將被要求進行船級社批准的維修工程，例如由具備正式資格的焊工根據獲批准的程序以適當的物料進行焊接，以維持船級狀態及可能作為船舶繼續服務的先決條件。

此外，已獲評級的船舶一般須於五年內入塢兩次，以便能深入檢查船殼板、軸系、推進器及方向舵。大部分保單須待船舶獲得認可船級社認證已保持船級狀態後方獲得承保。

我們擁有的船舶獲得日本船級社和中國船級社認證為已保持船級狀態。

5. 載運燃油的相關國際法律及法規

我們主要從事自置船舶的租賃業務，透過出租船舶主要作燃油運輸，為客戶提供海運服務。出租船舶作燃油運輸須遵守海牙威士比規則。

海牙威士比規則

《統一載貨證券規則國際公約修定議定書》，通常稱為海牙威士比規則，為一套有關海上貨物運輸的國際規則。該規則致力統一載貨證券中有關貨物運輸的合約條款，在船東及貨物利益的競爭利益中取得平衡。

相關締約國家已於國內法律採用部分該規則，包括新加坡及香港。

法規概覽

香港透過香港法例第462章海上貨物運輸條例將該規則納入境內法律。鑒於該規則根據該條例具有法律效力，該規則於香港強制執行。同時，其他締約國可於租船契約採用「首要條款」而自願應用該規則。

該規則第3條規定承運人(可能為船東或租船契約的租船人)的最低限度合約義務。例如，承運人有責任妥善地及謹慎地裝載、處理、積載、運輸、保管、照料及卸載所運貨物；盡應盡的努力使船舶處於適航狀態；為船舶妥善配備人手、裝備及供應。第4條規定在承運人最高限度抗辯，只要承運人能夠證明其已行使合理水平的專業精神及照料，則承運人的責任可獲限制。第3(8)條旨在防止外判，規定運送契約中任何低於運送人所應負的最低責任或超出最高限度抗辯之條款均屬無效，不具任何效力。

最後，該等規則的條文，對關於在位於兩個不同國家境內的港口之間運輸貨物的提單適用，若該提單是在締約國家內發出(第10(a)條)；或有關運輸是從締約國家境內的港口出發(第10(b)條)；或該提單所載有或所證明的合約規定該合約受本規則或受使本規則生效的任何國家法例所管限(第10(c)條)。然而，應注意第10(v)條及(c)條規定締約國家須對本條所述的提單應用法例，並授權彼等對其他提單應用法例。

6. 一般項目

經營海運業務的公司須遵守不同法律、法規及國際公約，惟須視乎有關公司的船舶營運所在地點的司法權區、擁有船舶的公司註冊成立的國家、有關船舶註冊的船旗國及擁有船舶的公司及有關訂約方於不同協議內願意遵守的法律及司法管轄權。

歷史、發展及重組

概覽

Heng Tong (我們的兩間營運附屬公司之一)於1995年6月註冊成立，而陳先生及楊先生分別於1997年12月及2003年11月成為其股東。於2003年12月之前，Heng Tong由陳先生及楊先生分別擁有其已發行股份的80%及20%。本集團於2004年9月進一步擴展業務，當時現有陳先生及楊先生合共收購Coastal Logistics (本集團的另一間營運附屬公司)當時股份的70%。Heng Tong及Coastal Logistics股權變動的更多資料載於本節下文「我們的企業歷史」一段。

以下載列本集團歷史的主要業務里程碑概覽：

業務里程碑

日期	主要發展及成就
2003年12月	陳先生及楊先生共同收購Heng Tong 100%已發行股份
2004年9月	陳先生及楊先生共同收購Coastal Logistics 70%已發行股份
2011年1月	交付Coastal No. 3
2012年4月	交付Coastal Mercury
2012年10月	交付Coastal Saturn
2013年10月	交付Coastal Jupiter
2014年4月	交付Coastal Neptune
2015年2月	交付Atalanta
2017年3月	交付Babylon

我們的企業歷史

本集團包括本公司、Success Accord、Success Alpha、Heng Tong及Coastal Logistics。本集團各成員公司詳情載列如下。

歷史、發展及重組

本公司

就預期[編纂]，本公司於2016年7月22日根據公司法在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。註冊成立後，本公司的法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元的股份。於2016年7月22日，一股認購人股份獲以繳足方式配發及發行予首名認購人(獨立第三方)，其後於2016年7月22日獲按面值轉讓予新皇。同日，一股股份獲按面值以繳足方式配發予滙海。

於2016年8月24日，本公司的每股面值1.00美元已發行及未發行股份拆細為1,000股每股面值0.001美元的股份。

本公司於2016年8月29日根據公司條例第16部註冊為非香港公司。

Success Accord

Success Accord於2016年7月6日在英屬處女群島註冊成立為有限公司，為我們經營附屬公司Heng Tong的控股公司，作為我們重組一部分。於其註冊成立後，Success Accord的法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元股份。一股Success Accord股份(相當於其全部已發行股本)於2016年8月26日獲按面值以繳足方式配發及發行予本公司。

Success Alpha

Success Alpha於2016年7月6日在英屬處女群島註冊成立為有限公司，為我們經營附屬公司Coastal Logistics的控股公司，作為我們重組一部分。於其註冊成立後，Success Alpha的法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元股份。一股Success Alpha股份(相當於其全部已發行股本)於2016年8月26日獲按面值以繳足方式配發及發行予本公司。

Heng Tong

Heng Tong於1995年6月27日在新加坡註冊成立為有限公司，主要從事核心業務。於其註冊成立後，Heng Tong的已發行及繳足股本為2.00新加坡元，分為兩股每股1.00新加坡元的股份。

緊接重組前，Heng Tong為Coastal Oil Holdings的全資附屬公司。於最後實際可行日期，Heng Tong的已發行普通股為10,894,670股，為Success Accord的全資附屬公司。

Heng Tong股權變動的歷史載列如下：

於註冊成立日期，兩名獨立第三方各自獲配發一股認購人股份，代價為每股1.00新加坡元。其後，股東(均為獨立第三方)之間曾數次配發及轉讓股份。於1997年12月25日，三名股東(均為獨立第三方)分別於Heng Tong持有100,000股股份、200,000股股份及200,000股股份。

歷史、發展及重組

於1997年12月26日，210,000股普通股獲配發予陳先生，代價為210,000新加坡元，420,000股普通股、110,000股普通股及310,000股普通股獲配發予另外三名股東(均為獨立第三方)，代價分別為420,000新加坡元、110,000新加坡元及310,000新加坡元。

於1998年11月20日，一名獨立第三方轉讓100,000股普通股予陳先生，代價為100,000新加坡元。於上述日期進行有關轉讓後，Heng Tong的當時現有股東包括陳先生(持有310,000股股份)及三名均為獨立第三方的股東(分別持有620,000股股份、310,000股股份及310,000股股份)。

於1999年9月29日，兩名獨立第三方之間曾進行轉讓。經過上述轉讓後，Heng Tong的當時現有股東包括陳先生(持有310,000股股份)及三名均為獨立第三方的股東(分別持有620,000股股份、310,000股股份及310,000股股份)。

於2003年11月14日，陳先生轉讓310,000股股份予楊先生，代價為175,000新加坡元。經過上述轉讓後，Heng Tong的當時現有股東包括楊先生(持有310,000股股份)及(三名的均為獨立第三方股東(分別持有620,000股股份、310,000股股份及310,000股股份))。

於2003年12月29日，三名獨立第三方分別以代價175,000新加坡元、350,000新加坡元及175,000新加坡元轉讓310,000股股份、620,000股股份及310,000股股份予陳先生。經過上述轉讓後，Heng Tong的當時現有股東包括楊先生(持有310,000股股份)及陳先生(持有1,240,000股股份)，分別相當於Heng Tong全部已發行及繳足股本的20%及80%。

於2004年11月30日，陳先生及楊先生分別轉讓1,240,000股股份及310,000股股份予Coastal Oil Holdings，代價分別為1,240,000新加坡元及310,000新加坡元。經上述轉讓後，Coastal Oil Holdings成為Heng Tong的唯一股東。

於2015年2月12日，9,344,670股普通股獲配發予Coastal Oil Holdings，代價為9,344,670新加坡元。經上述轉讓後，Coastal Oil Holdings持有10,894,670股股份，即Heng Tong的全部已發行股份。

於2016年10月4日，根據重組，Coastal Oil Holdings轉讓10,894,670股普通股予Success Accord，代價為23,349,000美元。自上述轉讓起及於最後實際可行日期，Success Accord為Heng Tong的唯一股東。

Heng Tong於2011年3月4日在香港註冊成立為非香港公司。

Coastal Logistics

Coastal Logistics於2001年4月18日在新加坡註冊成立為有限公司，主要從事核心業務。於其註冊成立後，Coastal Logistics的已發行及繳足股本為2.00新加坡元，分為兩股每股面值1.00新加坡元的股份。

歷史、發展及重組

緊接重組前，Coastal Logistics分別由海岸控股及華暉擁有70%及30%權益。於最後實際可行日期，Coastal Logistics有550,000股已發行普通股，並由Success Alpha及華暉分別擁有70%及30%權益。華暉是一間在香港註冊成立的公司，其主要業務是投資控股。於最後實際可行日期，華暉由鄭奮華先生及鄭新華先生分別擁有5%及95%權益。鄭新華先生是鄭奮華先生的兄弟，彼等各自為華暉董事。

Coastal Logistics股權變動的歷史載列如下：

於註冊成立日期，兩名獨立第三方各自獲配發一股認購人股份，代價為每股1.00新加坡元。於2001年4月27日，兩名獨立第三方各自分別向一名獨立第三方及陳先生轉讓其於Coastal Logistics的認購人股份。

隨後，於2001年11月15日進行了以下事項：(i)向一名獨立第三方配發及發行29,999股普通股；(ii)向陳先生配發及發行34,999股普通股；及(iii)向楊先生配發及發行35,000股普通股。

於2002年1月30日，楊先生及陳先生各自按名義代價向一名獨立第三方轉讓35,000股普通股。

於2002年2月11日及2002年6月12日，Coastal Logistics向兩名獨立第三方分別配發及發行合共135,000股普通股及315,000股普通股。於2002年6月12日，Coastal Logistics的全部已發行股本包括550,000股普通股，兩名獨立第三方分別持有165,000股及385,000股普通股。

於2004年9月23日，一名獨立第三方向陳先生及楊先生各轉讓192,500股普通股。是次轉讓後，Coastal Logistics有三名股東，其中陳先生持有192,500股普通股、楊先生持有192,500股普通股及一名獨立第三方持有165,000股普通股。

於2004年12月17日，陳先生及楊先生各自按名義代價向Heng Tong轉讓192,500股普通股。於2005年5月4日，一名獨立第三方按名義代價向Heng Tong轉讓165,000股普通股。該名獨立第三方進行轉讓後，Heng Tong持有550,000股普通股，成為Coastal Logistics的唯一股東。

於2008年5月22日，Heng Tong分別向海岸控股及華暉轉讓385,000股普通股及165,000股普通股，代價分別為315,700美元及135,300美元。經上述轉讓後，Coastal Logistics分別由海岸控股及華暉擁有70%及30%權益。

於2016年10月4日，根據重組，海岸控股轉讓385,000股普通股予Success Alpha，代價為6,121,334.10美元。自上述轉讓起及於最後實際可行日期，Coastal Logistics分別由Success Alpha及華暉擁有70%及30%權益。

歷史、發展及重組

除外業務

本集團集中於擁有及承租用於燃油加油及燃油貨物運輸的船舶業務。由於重組，以下並非從事核心業務的公司並未納入本集團：

1. 海岸控股
2. Coastal Oil Holdings
3. 海岸石油香港
4. COS
5. Coastal Oil B.V.
6. Costank。

有關未有將上述公司納入本集團的理由詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係—除外業務」一段。

[編纂]投資

於2016年8月31日，滙海及新皇(作為賣方)與[編纂]投資者(作為買方)訂立[編纂]協議，據此，滙海及新皇同意轉讓合共300股股份(滙海及新皇各自分別轉讓150股股份)予[編纂]投資者，相當於緊接[編纂]協議完成後本公司已發行股本合共15%，總現金代價為[編纂]港元。[編纂]協議的條款乃經訂約各方公平磋商達至，而代價乃參考Coastal Logistics及Heng Tong截至2016年6月30日止年度的盈利率(經審核除稅後總溢利約三倍)釐定。

歷史、發展及重組

[編纂]投資者於2016年8月支付[編纂]投資股份的全部代價，有關交易於2016年8月31日完成。

[編纂]投資的主要條款及詳情載列如下：

[編纂]投資者名稱：	鄭奮華先生
[編纂]投資協議日期：	2016年8月31日
已付代價金額：	[編纂]港元
代價償付日期：	2016年8月31日
[編纂]投資者於[編纂]後持有的股份總數：	[編纂]股
[編纂]投資者已付每股成本：	[編纂]港元
[編纂]折讓：	[編纂]%
特別權利：	概無授出特別權利
本公司於[編纂]後的股權：	[編纂]%
[編纂]投資者的背景：	鄭奮華先生持有華暉已發行股份的5%，為Coastal Logistics董事。鄭新華先生是鄭奮華先生的兄弟，持有華暉已發行股份95%。
代價基準：	經參考Coastal Logistics及Heng Tong截至2016年6月30日止年度的盈利率(經審核除稅後總溢利約三倍)進行公平磋商
禁售限制：	無
為本公司帶來的戰略利益：	董事相信，鄭奮華先生作為我們的股東所作出的投資將提供業務發展機會，從而為本集團帶來戰略利益，且該投資顯示出其對我們營運的信心，亦為對我們的表現、實力及前景的認可。

[編纂]投資者將持有本公司於[編纂]及資本化發行完成後經擴大已發行股本[編纂]%。

本集團並無自[編纂]投資收取任何所得款項，因為[編纂]協議乃由[編纂]投資者與售股股東(即滙海及新皇)訂立。自[編纂]投資者收取的代價乃向滙海及新皇(由陳先生及楊先生全資擁有)而非本公司作出。

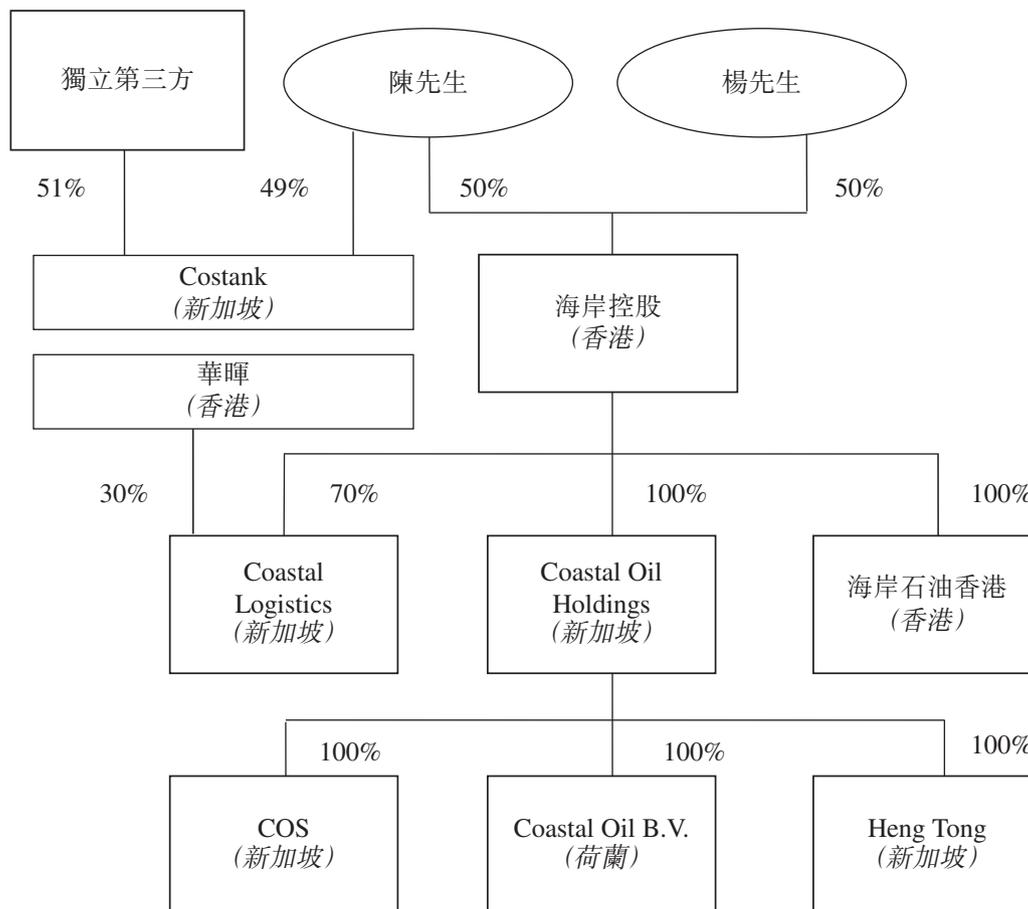
歷史、發展及重組

根據[編纂]協議，滙海及新皇同意向[編纂]投資者轉讓合共300股股份(滙海及新皇各自分別轉讓150股股份)，相當於緊接[編纂]協議完成後本公司已發行股本合共15%，總現金代價為[編纂]港元。

經審閱[編纂]投資的條款及所有代價已於2016年8月31日悉數償付，獨家保薦人認為，[編纂]投資符合聯交所於2012年1月16日發出並於2017年3月更新的[編纂]投資臨時指引以及於2012年10月25日發出並於2013年7月更新的[編纂]投資指引信。

重組

以下為本集團緊接重組及[編纂]投資實行前的股權架構：



為簡化及理順公司架構及業務活動，本集團曾進行重組，據此，本公司成為本集團的控股公司。本公司有關開曼群島法律及新加坡法律的法律顧問已確認，重組下的股權變動均毋須分別取得開曼群島或新加坡任何相關政府機關的任何批准或許可。除

歷史、發展及重組

資本化發行及[編纂]或本文件另有披露外，於重組後及[編纂]時，本公司及其附屬公司的股權概無進一步變動。

為籌備[編纂]，本集團曾進行重組，涉及以下步驟：

(A) 海外控股公司註冊成立

- (i) 於2016年5月3日，滙海在英屬處女群島註冊成立為有限公司。於其註冊成立後，滙海的法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元的股份，其中一股股份於2016年7月11日獲按面值以繳足方式配發及發行予陳先生，相當於滙海的全部已發行股本。
- (ii) 於2016年6月6日，新皇在英屬處女群島註冊成立為有限公司。於其註冊成立後，新皇的法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元的股份，其中100股股份於2016年6月29日獲按面值以繳足方式配發及發行予楊先生，相當於新皇的全部已發行股份。
- (iii) 於2016年7月22日，本公司在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，作為本集團的控股公司。於其註冊成立後，本公司的法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元的股份，其中一股認購人股份於2016年7月22日獲以繳足方式配發及發行予首名認購人(一名獨立第三方)，並其後於同日轉讓予新皇。於同日，一股股份獲按面值以繳足方式配發予滙海，其後，我們的已發行股份當時由新皇及滙海分別擁有50%。
- (iv) 於2016年7月6日，Success Accord在英屬處女群島註冊成立為有限公司。於其註冊成立後，Success Accord的法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元的股份，其中一股股份於2016年8月26日獲按面值以繳足方式配發及發行予本公司，相當於Success Accord的全部已發行股本。
- (v) 於2016年7月6日，Success Alpha在英屬處女群島註冊成立為有限公司。於其註冊成立後，Success Alpha的法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元的股份，其中一股股份於2016年8月26日獲按面值以繳足方式配發及發行予本公司，相當於Success Alpha的全部已發行股本。

歷史、發展及重組

(B) 本公司股份分拆以及滙海及新皇向[編纂]投資者出售[編纂]投資股份

- (i) 緊隨股份分拆後，本公司的法定股本變為50,000美元，分為50,000,000股每股面值0.001美元的股份，本公司的已發行股本變為2.00美元，分為2,000股每股面值0.001美元的股份。緊隨股份分拆完成後，滙海及新皇各持有1,000股每股面值0.001美元的股份。
- (ii) 於2016年8月31日，滙海及新皇各轉讓150股股份予[編纂]投資者，總現金代價為[編纂]港元。於上述轉讓後，[編纂]投資者持有300股股份，相當於本公司已發行股本15%。

(C) Success Accord及Success Alpha分別收購Heng Tong及Coastal Logistics

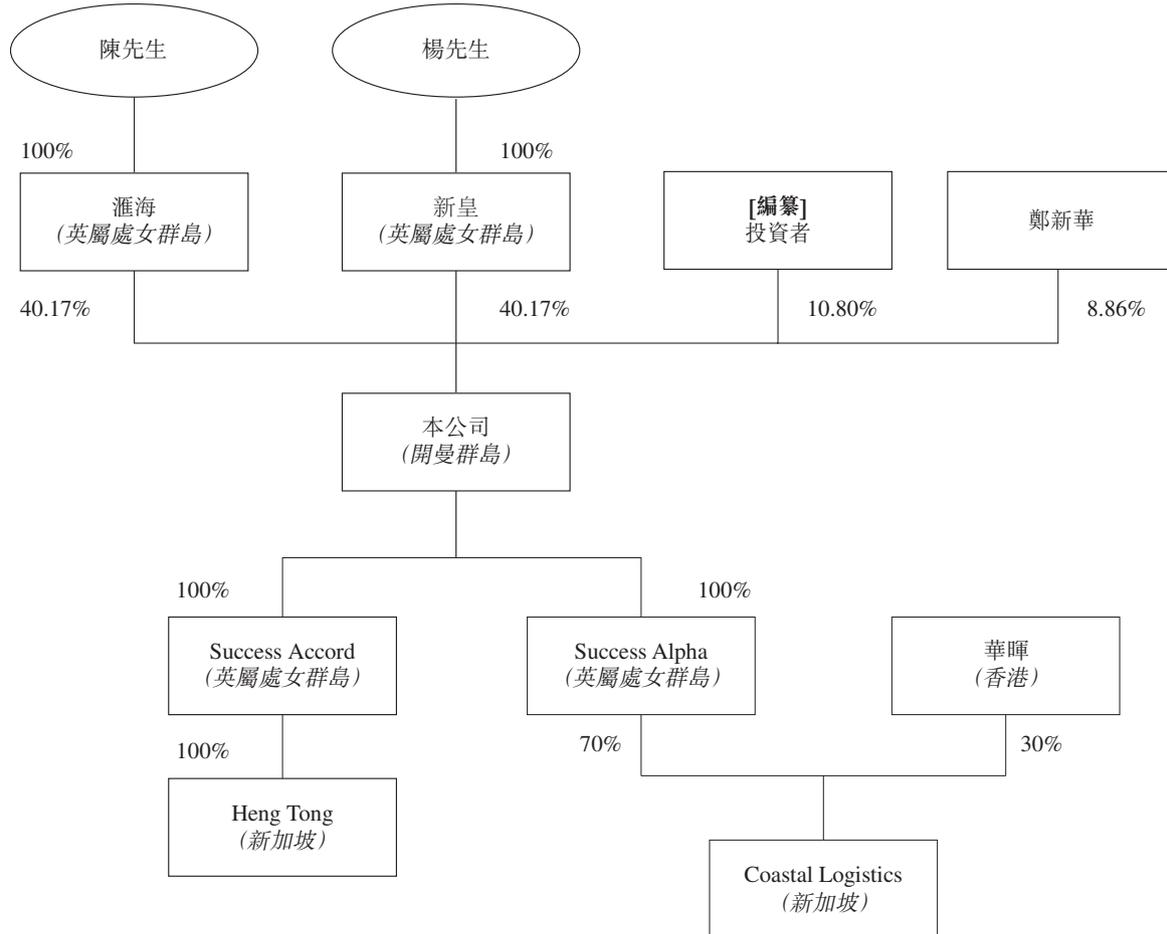
- (i) 於2016年10月4日，Success Accord(作為買方的代名人)、本公司(作為買方)、Coastal Oil Holdings(作為賣方)、陳先生(作為擔保人)及楊先生(作為擔保人)訂立買賣協議，據此，Success Accord收購10,894,670股Heng Tong股份，即其於Coastal Oil Holdings的已發行股份。收購代價約為23.3百萬美元，乃經參考Heng Tong於2016年6月30日的資產淨值釐定，並已透過分別向滙海及新皇各配發及發行一股本公司股份(全部入賬作繳足)償付。
- (ii) 於2016年10月4日，Success Alpha(作為買方的代名人)、本公司(作為買方)、海岸控股(作為賣方)、陳先生(作為擔保人)及楊先生(作為擔保人)訂立買賣協議，據此，Success Alpha向海岸控股收購385,000股Coastal Logistics股份，相當於其已發行股份70%。收購代價約為6.1百萬美元，乃經參考Coastal Logistics於2016年6月30日的資產淨值釐定，並已透過分別向滙海及新皇各配發及發行一股本公司股份(全部入賬作繳足)償付。

(D) 貸款資本化發行

於2017年9月30日，Coastal Logistics結欠海岸控股及華暉分別約11.1百萬美元及4.7百萬美元的貸款。海岸控股為陳先生及楊先生以同等股份擁有的公司，而華暉則由鄭新華先生及[編纂]投資者鄭奮華先生分別擁有95%及5%權益。根據貸款資本化協議，應付海岸控股及華暉的貸款已資本化並於2018年●月●日分別透過向新皇、滙海、[編纂]投資者及鄭新華先生發行316股、316股、14股及258股股份償付。根據貸款資本化協議發行的股份總數為904股，價值為15.8百萬美元，乃根據本集團於2017年6月30日的資產淨值釐定。

歷史、發展及重組

重組完成後但[編纂]及資本化發行前，本集團架構如下：

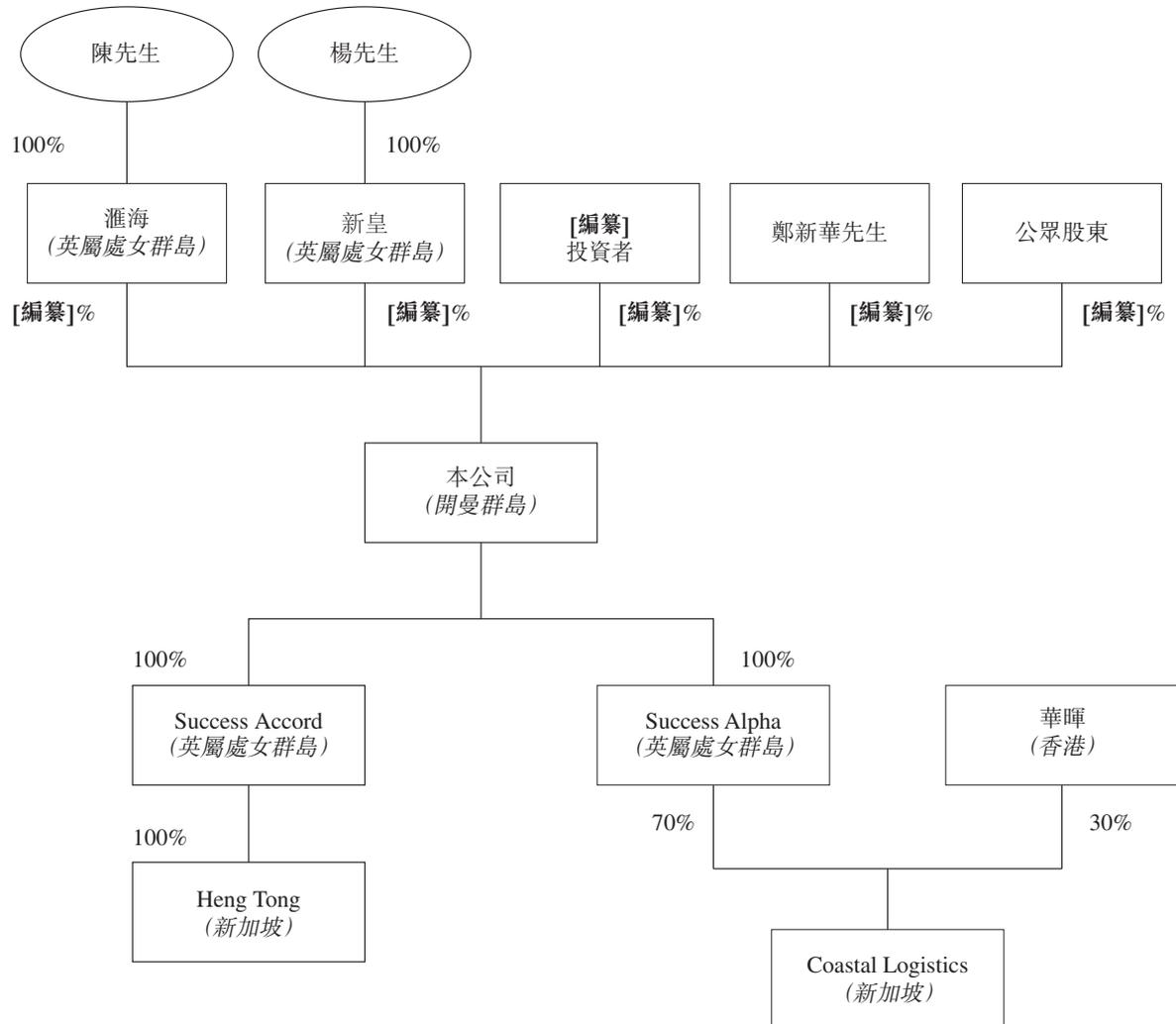


歷史、發展及重組

[編纂]及資本化發行

待本公司股份溢價賬因根據[編纂]配發及發行[編纂]的所得款項錄得進賬後，股份溢價賬的進賬金額[編纂]美元將撥充資本，並用於按面值繳足[編纂]股向滙海、新皇、[編纂]投資者及鄭新華先生配發及發行的股份，分別為[編纂]股、[編纂]股、[編纂]股及[編纂]股股份。

下圖顯示緊隨[編纂]及資本化發行完成後的公司架構：



歷史、發展及重組

一致行動人士契據

就[編纂]而言，我們的控股股東陳先生及楊先生同意訂立確認契據，確認彼等自2004年本公司成立以來，積極合作取得及鞏固對Heng Tong及Coastal Logistics以及彼等各自的控股公司的控制權，為「一致行動」人士。

陳先生及楊先生進一步承認、確認及同意，只要彼等仍為有關公司的主要管理層成員及／或仍然於任何有關公司的股本中持有權益(不論直接或間接權益)：

- (a) 彼等將一致行動，共同處理所有重大管理事宜以及達至及／或執行所有商業決定(包括但不限於各有關公司的財務和營運事項)；
- (b) 彼等將一致同意、批准或拒絕與有關公司業務有關的任何其他重大事宜及決定；
- (c) 彼等一致共同於有關公司的所有會議及討論投票贊成或反對所有決議案；及
- (d) 彼等將相互合作以取得及維持對有關公司的控制及管理。

業 務

概 覽

本集團是以新加坡為基地的船舶租賃服務供應商，為期14年以上，專門從事租賃加油及燃油貨物運輸目的之燃料船舶。

作為主要船舶租賃服務供應商，於最後實際可行日期，本集團目前擁有及經營六艘燃料船舶，並於新加坡及東南亞地區提供船舶租賃服務。我們其中兩艘船舶Atalanta及Babylon（分別為24,205載重噸及24,202載重噸的船舶）是新加坡其中兩艘擁有大型貨運承載能力的最大燃料船舶。兩艘船舶均設有扁平船身，這一罕有設計可在淺水海港航行，使Atalanta及Babylon成為東南亞地區提供船舶加油（如適用）及燃油貨物運輸服務的不二之選。有關更多詳情，請參閱本節「競爭優勢」一段。我們六艘船舶的其中五艘配備新加坡海港局引入燃油交付的流量計系統。該新測量系統改善運輸燃油的計量精確度及縮短再加油時間約三小時，並被視為新加坡政府於運輸行業採納的主要里程碑。

根據歐睿報告，於2016年，本集團在收益方面於新加坡船舶租賃服務供應商當中排名第五，因本集團於2017年6月30日擁有一支有七艘船舶57,166總噸位的船隊，而市場領導者則管理及經營一支有十五艘船舶65,813總噸位的船隊。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，本集團總收益分別約為14.3百萬美元、18.1百萬美元及19.3百萬美元，及本集團於相應年度的純利分別約為3.2百萬美元、3.4百萬美元及2.9百萬美元。截至2016年及2017年9月30日止三個月，本集團總收益分別約為4.9百萬美元及5.7百萬美元，而本集團於同期的純利分別約為0.7百萬美元及0.7百萬美元。

於2015年8月18日，本集團亦已與大連中遠船務工程有限公司訂立造船合約，建造一艘新船「Babylon」。Babylon的載重噸為24,202噸，設計的扁平船身與Atalanta相若。Babylon於2017年3月開始作業。於2017年6月30日，本集團由七艘燃料船舶組成的船隊擁有合共69,601.1載重噸。

作為一間主要船舶租賃服務供應商，本集團於最後實際可行日期有22名員工及97名船員，服務客戶包括燃油貿易公司、燃油作業公司及燃油供應公司。本集團由兩間營運附屬公司組成，分別是(i) Coastal Logistics；及(ii) Heng Tong。

Coastal Logistics於新加坡水域以及國際水域提供加油及燃油貨物運輸的船舶租賃服務。如上所述，Coastal Logistics擁有及經營Atalanta及Babylon。Heng Tong於新加坡水域而非國際水域提供加油及燃油貨物運輸的船隻服務。於最後實際可行日期，Heng Tong擁有的船隊船齡較新，由四艘介乎1,897.8載重噸至6,020.3載重噸的燃料船舶組成。其為(i) Coastal Mercury；(ii) Coastal Saturn；(iii) Coastal Jupiter；及(iv) Coastal Neptune。

業 務

於業績記錄期間，本集團亦一直於香港從事船舶租賃業務，直至2016年3月將其在香港的業務移往新加坡。自此，我們專注發展我們在新加坡及東南亞地區提供船舶租賃服務的所有業務。該決定乃基於商業理由，包括但不限於新加坡政府提供稅務優惠、於新加坡提供船舶租賃服務的收益高於香港、新加坡港口的燃料交易量更勝香港港口一籌。

根據歐睿報告，新加坡船舶租賃服務行業的主要增長動力包括(i)新加坡政府投資；(ii)提升新加坡港口的貨物處理能力；及(iii)新加坡海港局引入流量計系統。有關更多詳情，請參閱本文件「行業概覽」一節。我們的高級管理層團隊經驗豐富及穩定，陳先生及楊先生自2003年起一同工作及為本集團過往及未來表現的關鍵。其他高級管理層成員(例如我們的首席執行官李先生、我們的首席財務官仇雪女士及總經理洪津先生)亦分別於行政事宜、財務事宜及海洋工程事宜具豐富經驗。我們的董事相信，高級管理層團隊的經驗為本集團於行業內的競爭優勢，使本集團處於有利位置，可充分把握新加坡及東南亞地區船舶租賃服務不斷增加的需求。

競爭優勢

我們的董事認為，本集團具備下列競爭優勢：

經驗豐富及能勝任的管理團隊

我們的執行董事於船舶租賃、船舶管理及石油貿易方面具有豐富經驗和堅實背景。特別是，我們的執行董事兼主席陳先生在主要位於新加坡、馬來西亞、中國、荷蘭及香港的船舶租賃、石油產品貿易及物流、煉油廠及其他石油相關產品方面擁有逾20年經驗。彼可憑藉其廣泛的人脈關係及網絡，以及與我們主要船主、造船廠、造船公司及石油貿易公司建立的良好關係，進一步提升我們船舶租賃業務的增長。此外，楊先生已與陳先生一同工作超過14年，並主要於新加坡及香港石油產品貿易、原油、油輪航運及物流方面擁有逾20年經驗。

低船齡及現代化船舶受承租人垂青，也讓本集團更具競爭力，取得更多租賃業務

於2017年6月30日，我們船舶的平均船齡約為3.6年。這項低船齡船舶政策可盡量減低我們船舶的維修及保養成本及工作，從而達至成本及營運效益，而需要更換船舶主要零件及部件的情況一般亦顯著較少，因而可將維修成本及船舶因維修及保養而被閒置的情況減至最低。另外，低船齡的船舶能為客戶提供可靠而優質的服務。本公司憑藉船隊船齡較低的競爭優勢，在同行中突圍而出，及讓我們和客戶以更低經營成本更有效地經營我們的船隊。

業 務

我們的船舶配備最新的現代設備

我們非常重視船舶質量，並維修及配備現代設備以滿足市場日益增長的需求，以及符合新加坡海港局的最新要求。舉例而言，新加坡海港局於2014年4月8日公布，所有燃料船舶於2017年1月1日前就在新加坡港口運送船用燃油(MFO)強制採用經新加坡海港局認可的流量計系統。在新加坡港口採用流量計系統進行供油不僅會提高供油流程的透明度，亦改善營運效率及增加供油行業的生產力。我們目前擁有及經營的七艘船舶的其中六艘均於強制實施日期2017年1月1日之前妥善安裝了流量計。

我們所有船舶亦安裝了衛星監控系統，使我們能夠追蹤船舶的路線及位置、時刻監控其速度，並確保達至預定抵達時間。該等系統使我們能夠靈活及時地回應客戶的要求，從而建立客戶對本集團的信心。

此外，本集團的最新兩艘合共48,407載重噸的船舶Atalanta及Babylon配備了扁平的船體設計。我們的董事相信此設計於船舶租賃行業十分罕見，兩艘船舶將成為新加坡能夠在東南亞地區狹淺海港航行的少數船舶，其罕有的規模及多功能性使之適宜於提供供油(如適用)及燃油貨物運輸服務。特別是，Atalanta亦是新加坡供油行業的其中一艘最大型載重噸船舶。其船首推進器及船尾推進器(位於船體前方和後方的推進器提供橫向推力)進一步顯著提高兩艘船舶移動的靈活性。這使船舶能夠在狹窄區域內更易於操作，並在裝卸燃油貨物時或供油作業期間尤其發揮作用。

卓越的行業聲譽及品牌知名度

本集團在新加坡及東南亞地區的船舶租賃市場上以提供經驗豐富的管理團隊，以及迅速可靠的客戶服務聲名遠播。我們相信，我們滿足客戶需要且致力提供實惠而有競爭力的租船費用的能力、我們船舶的優質表現、我們可靠準時的交付服務、量身訂造的船舶管理服務及船舶相關專業顧問服務為我們在船舶租賃行業中贏得卓越聲譽，並進一步增強我們在船舶租賃行業內的品牌知名度。

與我們的客戶、供應商及造船公司的好關係

我們已與數名具長遠發展潛力的主要客戶及供應商建立良好關係。我們相信，該等關係可歸因於我們可靠的服務及我們從事業務的誠信，兩者均為我們企業文化的精髓。我們的客戶群包括國內及跨國各方。我們與客戶緊密合作，為彼等提供既全面又具成本效益的船舶租賃服務。

業 務

業務策略

本集團的目的是達至可持續增長，進一步加強我們於新加坡及東南亞地區船舶租賃行業的整體競爭力及業務增長。為了達成目標，我們的董事計劃繼續把握機會，以充分利用本集團的競爭優勢並推行以下策略：

加強我們的現有客戶群

我們目前主要直接或透過船舶代理向獨立第三方客戶租賃我們的船舶。為進一步加強我們的現有客戶群，同時鑒於我們於2017年3月開始營運24,202載重噸的新造船舶Babylon，我們已開始透過加強銷售及市場推廣工作在東南亞其他地區(新加坡除外)物色新客戶。尤其是，本集團的策略為指定Atalanta的船舶租賃覆蓋燃油加油分部及燃油貨物運輸分部，並指定Babylon的船舶租賃以集中於覆蓋燃油貨物運輸分部。

此外，我們計劃加強與現有獨立第三方客戶的關係，務求與彼等持續建立長遠的經常性業務機會，以及透過口碑及現有客戶的轉介建立潛在新獨立第三方客戶的網絡。

維持優質服務及改善成本效益

有關我們的船舶租賃業務方面，我們致力繼續根據客戶的規格和時間表提供優質服務。我們相信，我們對優質服務、具競爭力的定價、與船舶相關的專業顧問服務、有效的成本管理、可靠的付運時間，以及致力滿足客戶需要的能力的承諾，使我們在客戶中贏得良好的聲譽和正面的回饋意見。

我們相信，成本管理是應付競爭造成成本上漲及租賃費存在下調壓力的有效措施。因此，我們的目標是透過維持及提升現有的策略性營運措施，例如為船舶安裝先進設備，以及為船員採納具激勵作用的獎勵制度，在不影響服務質素之原則下，持續改善我們的成本效益。

持續擴充我們的船隊

隨著本集團於2015年及2017年分別新置Atalanta及Babylon，本集團計劃繼續向造船公司購買先進、體型及航力更大的船舶，以擴充我們的船隊，同時亦會繼續更新船隊。我們相信，擴充船隊將提升我們於行業的市場地位、財務表現，並以具競爭力的價格為客戶提供優質租賃服務。

業 務

維持低平均船齡的較低船齡船舶

於2017年6月30日，本集團作業船隊的平均船齡約為3.6年。船舶是本集團的主要資產。於船舶的使用壽命期間，本集團致力使船舶維持良好的維護及修理狀況以保存船舶價值，從而令我們按有利價格出售船舶。各艘船舶成功作業不僅在於其產生的租賃收入，也視乎其出售時所達到的可收回值。本集團相信，在船舶的使用壽命較早期間將船舶出售，鑑於出售時期市況有利，可減低或避免轉售虧損，並確保本集團維持現代化的低船齡船舶以吸引客戶。

服務

本集團提供的服務包括在新加坡及東南亞地區提供船舶租賃業務。下表載列我們截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2016年及2017年9月30日止三個月的收益明細：

	截至6月30日止年度									截至9月30日止三個月					
	2015年			2016年			2017年			2016年			2017年		
	有效委 聘數目	千美元	%	有效委 聘數目	千美元	%	有效委 聘數目	千美元	%	有效委 聘數目	千美元	%	有效委 聘數目	千美元	%
期租收入	13	11,432	79.8	14	10,927	60.5	13	12,022	62.4	5	2,624	53.3	10	3,889	68.6
程租收入	12	2,867	20.0	30	7,103	39.3	63	7,239	37.5	15	2,293	46.6	20	1,776	31.4
代理收入(附註)	59	19	0.2	63	26	0.2	20	10	0.1	11	4	0.1	—	—	—
總計	84	14,318	100.0	107	18,056	100.0	96	19,271	100.0	32	4,921	100.0	30	5,665	100.0

附註：於業績記錄期間，本集團為其客戶提供港口清關服務(主要是COS)。向COS提供港口清關服務已自2016年7月31日起終止。

船舶租賃

就船舶租賃服務而言，我們的客戶於其需要進行燃油加油或運送燃油貨物時直接或透過船舶代理向我們要求提供租賃服務。我們會視乎(其中包括)船舶的供應情況及租賃費決定是否接受有關提供服務的要求。本集團與客戶簽訂該等租船合同。

本集團根據下列的租賃安排類別向客戶租賃我們的船舶：

(i) 程租租約

就程租租約而言，租賃期磋商通常於簽訂合約前一個月進行。根據該安排，船舶租用於特定港口的單向航程，燃料貨油由客戶指定，包干租賃費乃參照所運送的燃油貨物數量和種類，以及航行距離計算。我們的客戶將決定船舶抵達燃油貨物裝貨港的日期、估計裝貨及卸貨時間，以及航行時間。根據程租

業 務

租約安排，除非另有協定，否則客戶只要支付包干租賃費、稅項及／或有關燃油貨船的費用及滯期費(如船舶在裝貨港口裝貨及在卸貨港口卸貨的實際停留時間超過租船合同協定的裝卸時間)。我們負責提供船舶的技術及營運管理，且我們承擔船舶的所有作業成本，如支付我們船舶營運需要的所有燃料、拖船、引航、代理費、港口費用、佣金、裝貨及卸貨開支、運河通行稅以及根據租賃協議的所有開支。我們亦負責(其中包括)供應及支付所有物資、船員工資、薪金及所有其他付款或任何公積金供款或任何船員報酬或類似性質的付款及航運及卸貨費以及船長、高級船員及船員的所有其他開支，所有船舶保險付款，以及所有第三方保險付款(包括所有甲板、船艙、機房、潤滑油、油脂及用水)，以及所有焗霧處理開支及除鼠豁免證書。

此外，本集團須就(a)船長、高級船員及船員的個別財物及(b)用品、物資及其他上述事宜的租賃服務期間的任何時候所產生的關稅和進口稅承擔所有責任。本集團亦負責支付費用、許可證及政府及法定機構徵收的所有必要稅項。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2016年及2017年9月30日止三個月，我們於相關年度的20.0%、39.3%、37.5%、46.6%及31.4%租賃收益來自程租租約。

鑒於程租租約的特點，程租租約的租賃期通常長達數星期。這類船舶租賃服務大部分由我們其中一間營運附屬公司Coastal Logistics進行。

(ii) 期租租約

於業績記錄期間，我們大部分收益乃來自期租租約收入。期租租約是於有限時段內毋須如程租租約般指定固定航線。客戶可在允許地區內自由商業操作船舶。就期租租約而言，租賃期磋商通常於簽訂合約前數個月進行。根據該安排，我們按就特定時間預先協定的固定租賃費率在預先設定的期限向客戶出租船舶。

基本上，根據期租租約安排，我們向客戶出租一艘可完全運作的船舶及船員為期一段時間，在此期間，客戶可指示船舶前往的目的地，以及其運送的燃油貨物類別，而客戶須於該段時間支付營運我們船舶所用燃料、港口費、代理費、航運及卸貨費、裝貨及卸貨開支以及稅項及／或有關燃油貨船的費用。根據期租租約，我們仍然負責船舶的技術操作及船舶導航，但船舶在允許地區的商業控制則由客戶處理。

業 務

就程租租約而言，我們為客戶提供的租賃期長短取決於按合約所載目的地。就我們大部分期租租約而言，我們向客戶提供數個月直至一年的租賃期，可由我們酌情續期一年。

於業績記錄期間，倘客戶要求的船舶數量超過我們可供租賃的船舶數量，本集團會向其他船舶服務供應商租船以滿足客戶要求。本集團會首先向另一間船舶服務供應商租船，其後租出該船予我們的客戶。本集團將從兩份租賃合同的租賃費中賺取差額。於業績記錄期間，本集團已向其他船舶服務供應商租賃船舶三次以滿足客戶要求。截至2015年、2016年及2017年6月30日止三個年度各年，來自此安排的收益分別約為零、0.1百萬美元及0.4百萬美元，佔總收益分別約零、0.7%及2.1%，而此安排應佔的服務成本分別約為零、91,000美元及0.4百萬美元，佔服務成本分別約零、0.8%及3.5%。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，本集團自提供有關服務產生的溢利分別約為零、43,000美元及5,000美元。在此安排下，(i)就程租租約而言，燃料成本及有關船舶營運的成本為船舶擁有人的責任；及(ii)就期租租約而言，最終客戶會負責燃料成本，而船舶擁有人則負責所有其他營運成本。有關更多詳情，請參閱本節「租船合同」一段。

於業績記錄期間，本集團大部分收益均來自於新加坡提供租賃服務。自Atalanta及Babylon分別於2015年及2017年開始營運起，本集團一直在國際水域擴展我們的租賃服務。我們目前於國際水域的程租網絡主要覆蓋東南亞地區，如越南、馬來西亞及緬甸。於業績記錄期間，國際水域的大部分租船合同為程租租約。

業 務

工作 流程

以下載列本集團有關船舶租賃服務業務的一般工作流程：



附註：有關租船合同主要條款詳情，請參閱本節「租船合同」一段。

業 務

於業績記錄期間，本集團船舶租賃服務產生的收益乃來自新客戶及前客戶的訂單。於接獲準客戶訂單後，我們的銷售及市場推廣團隊將透過處理準客戶的查詢作出跟進，從而了解準客戶的要求和預算。此後，有關訂單將會轉交我們的營運團隊進行內部評估。

營運團隊首先會根據多項因素初步評估租賃服務的要求，例如船舶及船員的供應情況、我們船舶按要求路線航行期間面對的風險水平、目的地的距離(就程租租約而言)、要求的船舶體積、成本評估、信用評估，以及燃油貨物裝貨及卸貨時間(就程租租約而言)。於營運團隊完成評估認為我們能夠根據準客戶指示的路線、時間及要求提供船舶租賃之後，銷售及市場推廣團隊將獲告知並據此向準客戶提供報價。初步評估所需時間一般約三至七天。

客戶一經接受我們的報價連同租船合同初稿後，我們將與客戶訂立租船合同。所訂立的租船合同類別(即程租租約及期租租約)乃視乎客戶的喜好與需要而定。

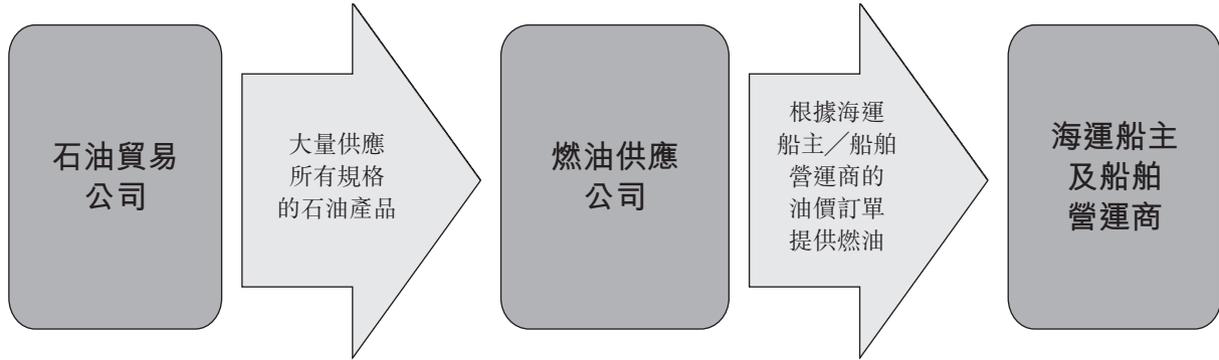
於簽署租船合同後，我們的營運團隊負責監察整體船舶的時間安排，以分配我們的船隊及船員。我們會根據與客戶協定的條款及監管規定謹慎地規劃時間，務求達至每艘船舶的最佳訂約天數。

船程安排一經規劃後，我們將會根據相關租船合同訂明的條款及條件，調動船舶或於指定時間交付船舶予客戶或指定目的地以供客戶使用，以履行租船合同。我們把船舶交予客戶前會聯同客戶進行「船上」檢驗，以記錄船舶的狀況。此舉旨在確保船舶交還予我們時的狀況與開始出租前的狀況相若。

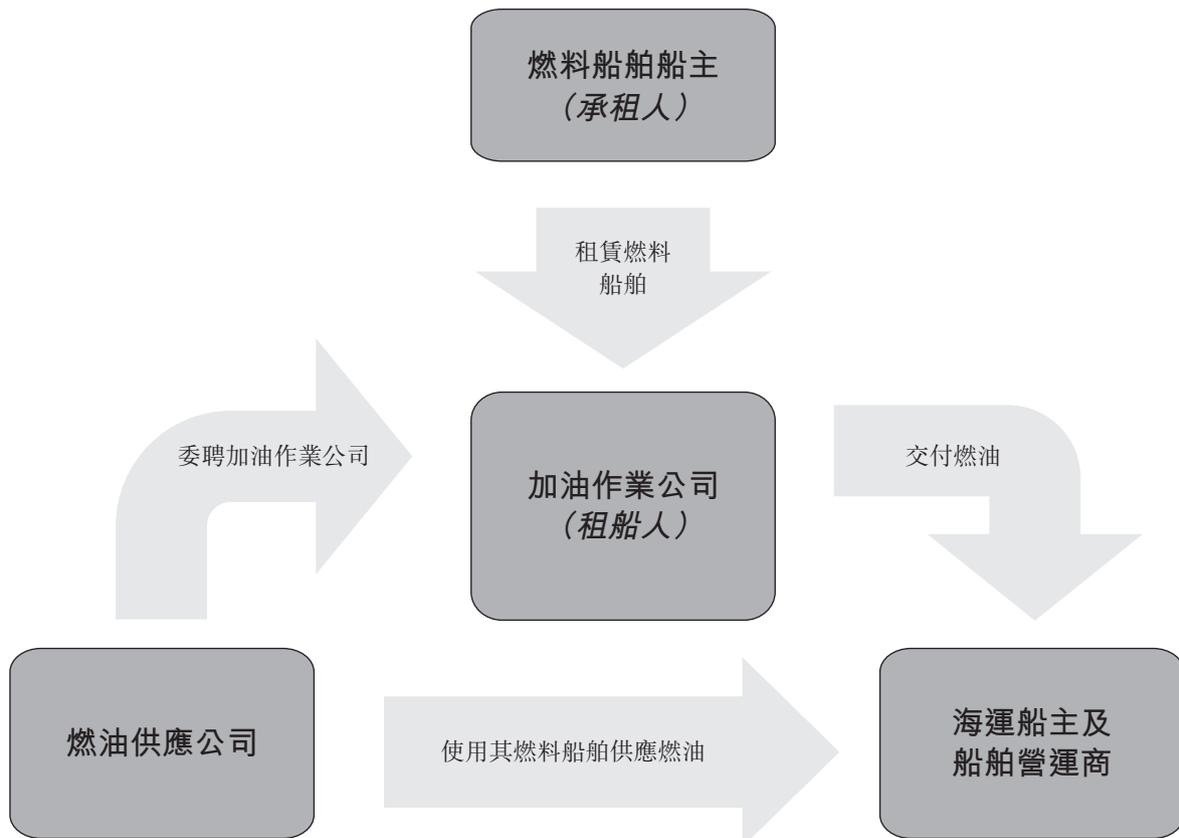
業 務

新加坡加油行業的價值鏈

新加坡加油行業的價值鏈始於石油貿易公司，彼等向燃油供應公司供應大量燃油，而該等燃油供應公司獲新加坡海港局許可，向海運船主及船舶營運商供應燃油。下圖列示新加坡加油行業的價值鏈：



獲新加坡海港局許可供應燃油的燃油供應公司可用以下方式向海運船主及船舶營運商供應燃油：(i)直接通過其燃料船舶提供燃油，或(ii)委聘加油作業公司代表燃油供應公司供應燃油。加油作業公司可通過其燃料船舶或向燃料船舶船主租賃燃料船舶營運。下圖載列新加坡加油行業的價值鏈：



業 務

不從事加油作業業務的理由

加油作業指包括監督、監測及向船舶交付燃油的活動。董事認為我們不從事加油作業業務的理由如下：

- (i) 本集團的策略是專注於船舶租賃業務；
- (ii) 來自租賃費的穩定收入來源；
- (iii) 降低員工成本及培訓費用，乃因為我們毋須僱用合資格技術員工(例如貨運主任)提供加油作業服務。倘來自加油作業業務(如委聘)的收益下跌，本集團的溢利可能大幅減少；
- (iv) 降低信貸風險，乃因為僅於提供加油作業服務後結付駁船費用，而租賃費通常於開始租賃前償付。因此，透過專注於船舶租賃業務，本集團可較佳控制我們的信貸風險；
- (v) 降低文件工作量，乃因為提供加油作業服務需要大量法定文件存檔；
- (vi) 降低為遵守新加坡海港局對於涉及多項取樣及記錄要求的加油作業的標準守則的經營工作量；及
- (vii) 降低業務壓力，乃因為我們毋須尋找供油客戶。透過專注於船舶租賃業務及不從事加油作業業務，本集團並無透過物色新客戶持續努力擴大其船主及燃料供應商客戶群以降低信貸風險水平的額外業務壓力。

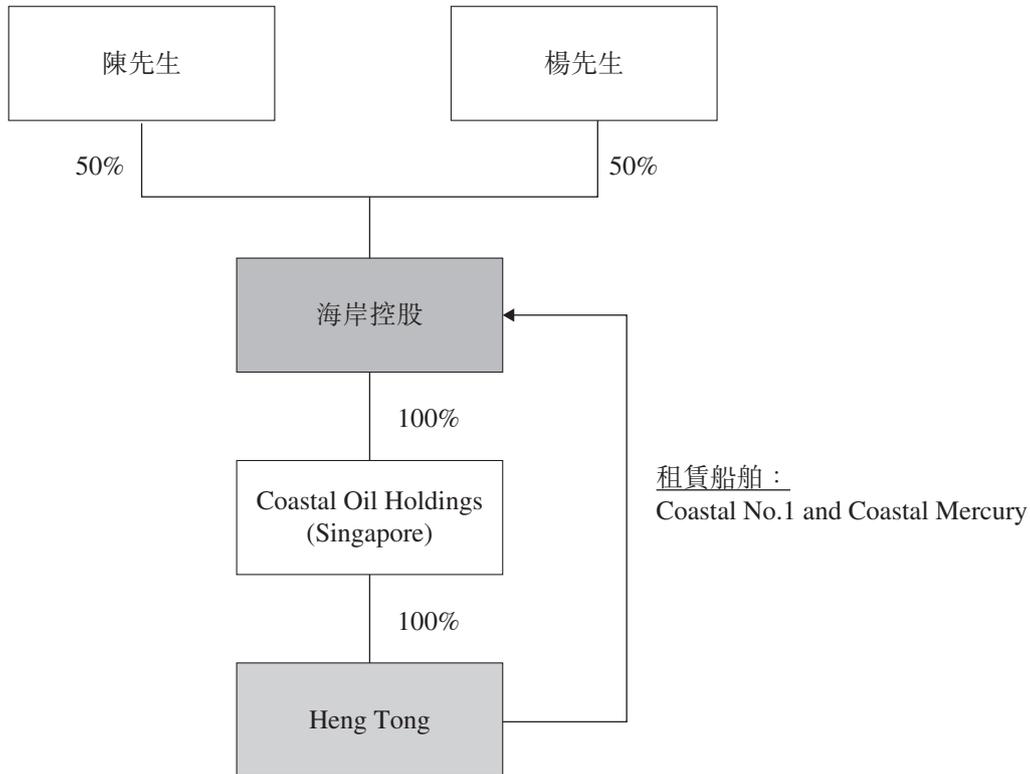
業 務

本集團於2011年至最後實際可行日期期間的期租安排概覽

I. 香港作業

(A) 於2011年9月與海岸控股訂立租賃協議並於2014年2月終止有關租賃

下圖載列於2011年9月至2014年2月期間與海岸控股的租賃協議：



於2011年9月至2014年2月，間接擁有Heng Tong全部股權的本集團關聯方海岸控股將Heng Tong的兩艘船舶(即Coastal No.1及Coastal Mercury)租予香港的燃料船舶營運商客戶。Heng Tong於關鍵時刻的營運資源有限，並在香港燃料船舶租賃市場經營發展自身網絡方面甚為緩慢。由於董事一直有意將海岸控股最終轉為控股公司，為了實行上述意向及透過將客戶組合從本集團關聯方多元化發展為獨立第三方客戶以加強客戶基礎，Heng Tong已在香港設立分辦事處並在經營及向香港客戶租賃其燃料船舶方面具充足資源。Heng Tong與海岸控股於2014年2月共同終止其租賃安排。

業 務

與海岸控股的租賃協議的開始及終止日期載列如下：

船舶	開始日期	終止日期
Coastal No.1	2011年9月	2014年2月
Coastal Mercury	2012年6月	2014年2月

租賃兩艘船舶的有關租賃期之交易總額合共約為2.4百萬美元。

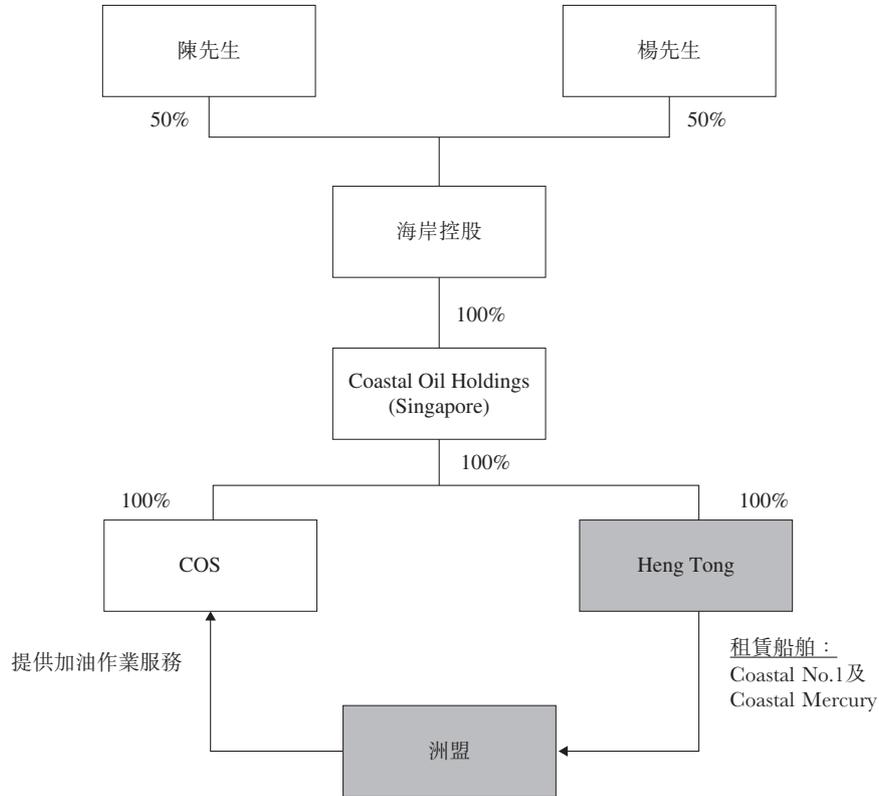
(B) 於2014年3月至2014年7月期間與客戶C訂立及終止租賃協議

在終止與海岸控股的租賃協議之前，Heng Tong一直在香港市場物色潛在獨立第三方客戶。客戶C（一間在新加坡註冊成立並主要從事加油作業的公司）最初接觸本集團以在香港租用我們的燃料船舶。其後，Heng Tong於2014年3月與客戶C為船舶（即Coastal No.1及Coastal Mercury）訂立租賃協議。另外，本集團另一艘船舶（即Coastal No.3）已於2014年6月至2014年7月租予客戶C並在香港經營一段相對較短時間。然而，由於錄得客戶C於2014年4月至6月的違約付款，Heng Tong決定於2014年7月終止與客戶C的租賃協議。

業 務

(C) 於2014年8月與洲盟訂立租賃協議

下圖載列於2014年8月至2016年1月期間(重組前)的洲盟租賃安排：



在終止與客戶C的租賃協議之後，Heng Tong自2014年8月起將兩艘船舶重新分配並租予另一名獨立第三方船舶加油營運商客戶——州盟。鑑於州盟董事總經理的胞兄／弟為海岸石油香港的前貨運主管，州盟得悉本集團。儘管州盟使用我們的船舶為其客戶(即COS)提供加油作業服務，應注意的是COS亦已委聘香港其他船舶加油營運商。

業務暫時偏離香港作業及於2016年1月終止州盟

根據本集團的低船齡船舶政策，Heng Tong已於2015年12月向Hailian Shipping Limited(一名獨立第三方及香港私人公司)出售Coastal No.1，代價為130,000美元。由於出售Coastal No.1時其賬面淨值約為2,000美元，出售Coastal No.1的收益約為128,000美元。

於出售Coastal No.1之後，Coastal Mercury為唯一一艘於香港水域營運的船舶，提供燃料船舶租賃服務。在香港港口只有一艘船舶的情況下，我們的董事

業 務

認為，本集團再無能力於香港經營燃料船舶租賃業務，乃由於本集團於整個業績記錄期間僅得一名主要香港客戶(即州盟)。

鑑於(i)與新加坡相比，香港船舶租賃市場的規模及增長潛力有限；(ii)新加坡政府通過稅務優惠大力鼓勵船舶加油行業的發展；及(iii)新加坡所有燃料船舶須於2017年1月1日前按新加坡海港局要求安裝加油流量計系統以於加油過往測量燃油等理由，本集團決定於2016年1月終止州盟租賃安排並於2016年3月前暫時偏離香港的業務營運。本集團相信，暫時將業務由香港作業移至新加坡有助我們分配更多資源、人力及船舶以鞏固我們於新加坡及東南亞地區的業務。

本集團無意終止我們在香港的作業。本集團不時基於實際市場環境作出有關本集團營運的商業決定。本集團在香港市場的燃料船舶租賃業務的短暫偏離純屬短期業務策略，反映本集團在香港市場目前的狀況。然而，我們的董事並無意終止我們在香港的作業，並可能在以下情況將我們的燃料船舶再次遷回香港，(i)當香港的營運環境變得有力或可與新加坡相比；或(ii)當本集團有能力接待香港的大型石油公司作為我們的客戶，以增加我們船舶的使用率。

本集團就恢復其香港作業並無具體或明確時間表，而本集團將緊貼香港市場狀況，以相應調整未來業務策略。自2016年3月起，隨著本集團已將Coastal Mercury由香港水域遷至新加坡水域，本集團已開始將該艘船舶租予Plus Energy。

儘管本集團自2016年3月起暫時偏離香港的業務營運，董事認為將在香港上市，主因是流動資金高、融資和再融資能力強勁，以及香港的金融市場成熟。有關在香港[編纂]理由的進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節「進行[編纂]的理由及[編纂]」一段。

與州盟的租賃協議的開始及終止日期載列如下：

船舶	開始日期	終止日期
Coastal No.1	2014年8月	2015年10月
Coastal Mercury	2014年8月	2016年1月

將兩艘船舶租予州盟的有關租賃期之交易總額合共約為4.0百萬美元。由於州盟自2016年3月起不再為我們的客戶，我們的董事認為，州盟於截至2015

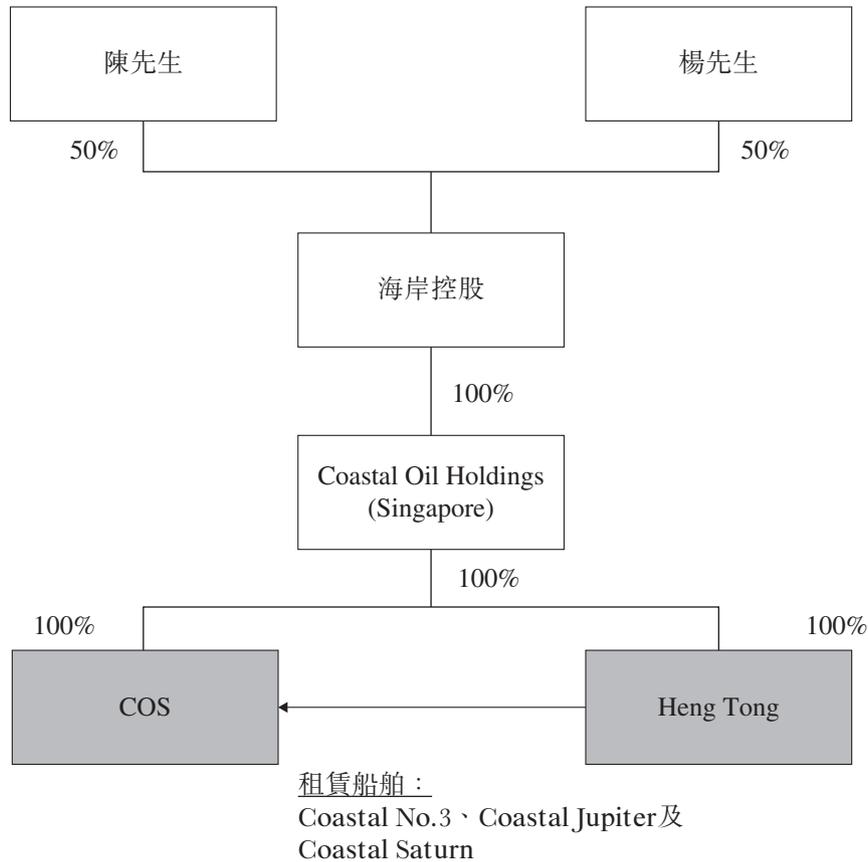
業 務

年及2016年6月30日止兩個年度應付Heng Tong的船舶租賃費總額分別2.7百萬美元及1.4百萬美元，為審慎起見乃被視作關連交易。

II. 新加坡作業

(A) 於2012年3月與COS訂立租賃協議並於2013年12月終止有關租賃

下圖載列與COS (重組前)的租賃協議：



於2011年9月至2013年12月，COS向Heng Tong期租三艘船舶(即Coastal No.3、Coastal Jupiter及Coastal Saturn)，以為其新加坡客戶供應燃油，從而滿足其加油作業指令。COS為本集團的關聯方之一，主要從事石油產品及其他商品的貿易業務。

業 務

有關終止與COS有關租賃協議的理由，請參閱下文「(B)於2014年1月訂立Plus Energy租賃安排—訂立Plus Energy租賃安排的理由」一段。

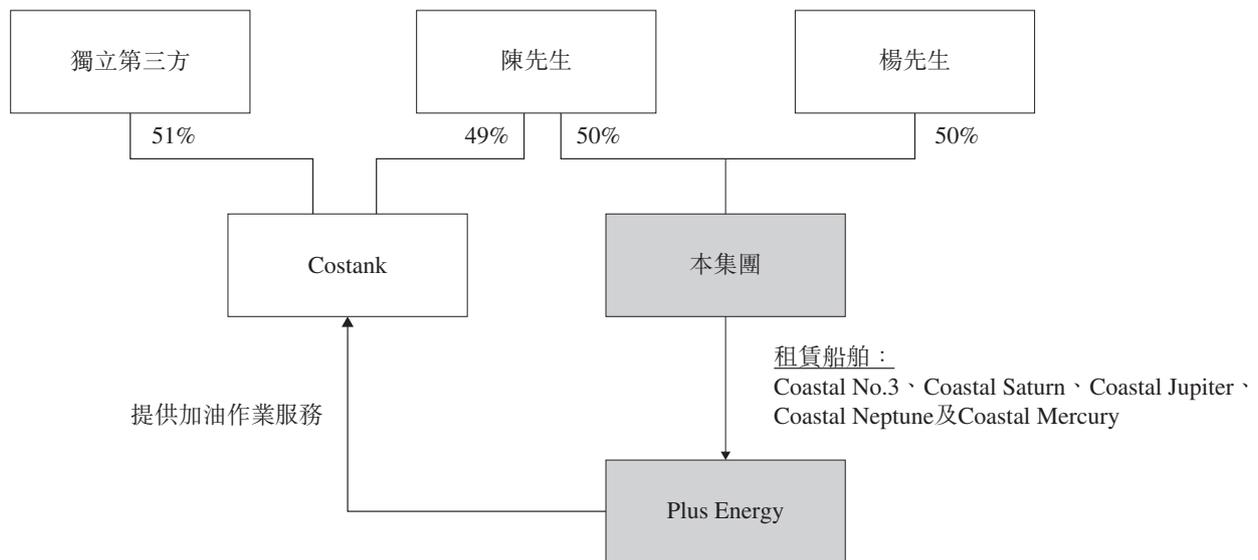
與COS的租賃協議的開始及終止日期載列如下：

船舶	開始日期	終止日期
Coastal No.3	2012年3月	2013年12月
Coastal Jupiter	2012年11月	2013年12月
Coastal Saturn	2013年11月	2013年12月

將三艘船舶租予COS的有關租賃期之交易總額合共約為5.6百萬美元。

(B) 於2014年1月訂立Plus Energy租賃安排

下圖載列於2014年1月至2017年9月期間的Plus Energy租賃安排：



附註：Plus Energy自2014年5月起建成後開始租賃Coastal Neptune，並自2016年3月起從香港水域遷往新加坡水域後開始租賃Coastal Mercury。

業 務

訂立 Plus Energy 租賃安排的背景

臨近2013年底，當時Heng Tong及COS從加油市場得悉新加坡海港局有意修訂加油作業的標準時，且預計於實施經修訂準則後，新加坡的加油作業程序守則將予重整，而船舶加油營運商將須投放更多財務及營運資源，例如就加油作業投放額外資源，並聘用所需合資格人員按照經修訂準則進行加油作業。

尤其是，經修訂準則將要求以下各項：

- (a) 聘用註冊貨運主任，代表燃料供應商簽署燃料送貨單及負責有關加油作業的所有活動(包括存檔等配套活動)，其須滿足若干要求，例如足夠的經驗要求及出席培訓課程和履行其他交貨前、交貨中及交貨後之責任；及
- (b) 與以下加油作業過程有關的其他要求：
 - (i) 交付前過程，例如清潔及弄乾用於收集石油樣本的容器，以及召開交付前會議的要求；
 - (ii) 存檔，例如交付前安全檢查清單、非貨船報關及加油船舶申報表格和報告；及
 - (iii) 交付過程，例如收集石油樣本及抄表，以及簽署涵蓋交付前、交付中及交付後加油過程等的燃料送貨單，導致聘用加油員工及專業人員的管理及營運成本增加。

鑑於實施經修訂準則及COS自其註冊成立以來的業務方針是集中於國際石油貿易，COS決定終止其加油作業服務，並專注於成為新加坡作業的石油貿易商，且自2013年底起不再租賃我們的船舶。因此，我們的董事認為，現為適當時機將其客戶組合多元化發展為獨立第三方客戶。Plus Energy(一名獨立第三方)最先於2013年由一名經紀交易商介紹予本集團。其隨後自2014年1月起接觸本集團，就期租三艘船舶(即Coastal No.3、Coastal Jupiter及Coastal Saturn)訂立三份獨立期租租約。於2014年5月，一旦建成，Plus Energy隨即開始租賃我們的船舶，即Coastal Neptune。於2016年3月，Plus Energy進一步租賃我們的船舶(即Coastal Mercury)，乃由於本集團已決定將該艘船舶從香港水域遷往新加坡水域。

業 務

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月，Plus Energy就租船收入向本集團支付的金額分別約為8.3百萬美元、9.6百萬美元、10.4百萬美元及1.1百萬美元，佔本集團於相應年度／期間的總收益分別約58.0%、53.0%、53.9%及20.3%。

Plus Energy租賃我們的船舶以為其客戶提供加油作業服務，其客戶包括本集團的其中一名關聯方Costank。Plus Energy為一名獨立第三方，故本集團對Plus Energy是否使用船舶以履行其本身客戶或Costank的訂單並無影響力。Plus Energy全權決定是否向Costank提供加油服務。儘管上述者，由於Costank為Plus Energy的客戶，而Costank根據創業板上市規則為本公司的關連人士，故董事認為，為審慎起見，應將Heng Tong與Plus Energy（應收Costank款項歸屬於Plus Energy）之間的交易視為關連交易。

因此，截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，Plus Energy就船舶租賃來自Costank應收收益的視作關連交易金額分別約為2.9百萬美元、4.7百萬美元及4.4百萬美元，佔本集團於相應年度的總收益分別約20.4%、26.2%及22.7%。

同時，如上所述，我們其中一艘船舶（即Coastal No.3）已於2014年6月至2014年7月租予客戶C並在香港經營一段相對較短時間。然而，由於上述錄得客戶C拖欠付款，Heng Tong決定於2014年7月終止與客戶C的所有租賃協議。

業 務

訂立 Plus Energy 租賃安排裨益

(a) 將本集團的客戶組合從關聯方客戶多元化發展為獨立第三方客戶

於訂立 Plus Energy 租賃安排之前，Heng Tong 將船舶（即 Coastal No.3、Coastal Saturn 及 Coastal Jupiter）租予本集團的關聯方 COS。鑑於實施經修訂準則及 COS 各自的業務方針並不涉及加油作業，COS 不再租賃 Heng Tong 的船舶。Heng Tong 其後有必要物色其他租船人租賃其船舶。透過委聘 Plus Energy（一名獨立第三方）為租船人，我們的董事視之為符合我們當時的業務策略，將客戶組合從關聯方客戶多元化發展為獨立第三方客戶，並減少對關聯方客戶的依賴，乃對本集團有利。

(b) 租船收入來源相對較為穩定

臨近 2013 年底，COS 已獲悉新加坡海港局有意修訂新加坡加油供應鏈的準則，使加油營運商將須就提供加油作業服務投放更多財務及營運資源，因此 COS 擬將重點放在新加坡石油貿易業務，並決定不再從事加油作業。故此，COS 已決定終止在新加坡租用本集團的船舶。

另一方面，由於 Plus Energy 一直專注於提供加油作業服務及石油貿易業務，而且根據 Plus Energy 與本集團管理層之間的討論，Plus Energy 的業務方向並無任何變動，董事預期 Plus Energy 對本集團船舶的需求將會較大。

鑑於上述，我們的董事認為，相比 COS 對本集團船舶需求的持續程度，Plus Energy 帶來較為穩定的收入。而 Plus Energy 及 COS 對本集團船舶需求的差異主要由於彼等不同的業務重點。

(c) 租賃費較高

自本集團於 2014 年 1 月與 Plus Energy 開展業務關係起直至截至 2017 年 6 月 30 日止年度，就租賃 Coastal No.3、Coastal Jupiter 及 Coastal Saturn 向 Plus Energy 收取的日均租賃費高於向 COS 收取的最新每日租賃費。因此，透過向 Plus Energy 收取的租賃費較向 COS 收取的租賃費為高，可見本集團受惠於訂立 Plus Energy 租賃安排。

業 務

(d) 燃料船舶的使用率較高

如上所述，COS無意參與加油作業業務，並因實施經修訂準則而決定不再租賃我們的燃料船舶。我們的董事認為，鑑於COS的業務決定是在實施經修訂準則時不再租賃我們的燃料船舶，故燃料船舶的過往使用率無法合理地維持。因此，我們的董事決定物色其他客戶以租賃我們的燃料船舶，旨在至少維持我們船舶的高使用率。

事實上，自從本集團於2014年1月起訂立Plus Energy租賃安排以來，本集團已向Plus Energy租賃五艘船舶，即Coastal No.3、Coastal Jupiter、Coastal Saturn、Coastal Neptune及Coastal Mercury。我們將船舶租予Plus Energy的平均使用率(附註1)約為99.6%。儘管訂立Plus Energy租賃安排後的使用率僅由約99.0%微升至約99.6%，有關升幅向董事顯示為我們的船舶在較長期租期限下得到更充分使用。因此，本集團可維持船舶的高使用率，而COS則選擇終止其加油業務。

附註1：平均使用率乃按船舶的平均預期出租日數減停租、維修及轉讓日數計算，而並不計及入塢日數，原因是有關日子預期會由本集團進行定期檢查及維護。

此外，由於本集團無意將所需營運資源分配至物色租賃我們船舶的客戶，本集團認為委聘Plus Energy於委聘時均對本集團及Plus Energy有利。

(e) 擴充燃料船舶租賃業務

隨著燃料船隊於2013年由三艘船舶擴充至七艘船舶，本集團商業上有需要擴充其燃料船舶租賃業務並物色新的租賃機遇。我們的董事認為，向獨立第三方客戶租賃船舶將使我們的船舶能夠滲透燃料船舶租賃市場的市場份額，從而提升本集團的競爭力。此外，鑑於COS的主要業務為石油貿易，而Plus Energy的主要業務為加油作業以及石油貿易，因此將我們的燃料船舶租予較COS擁有更多客戶的租船人(例如Plus Energy)實為明智業務判斷。

業 務

(C) 於2017年9月終止所有Plus Energy租賃安排

Plus Energy自2014年1月開始業務關係以來一直為重要業務合作夥伴，且本集團一直受惠於Plus Energy租賃安排。然而，Plus Energy已就延期支付期租費用多次知會本集團，而有關多次延期付款的趨勢可能會降低本集團經營現金流量的靈活性，因而影響本集團對Plus Energy作為長期客戶的評核。同時，其他潛在客戶曾查詢有關租賃我們船舶的供應情況。為符合我們的業務策略，我們的董事認為終止Plus Energy租賃安排，並透過吸納其他新客戶以進一步擴大客戶基礎及使客戶組合多元化，乃符合本集團的最佳利益。為了避免錄得Plus Energy逾期付款而產生潛在信貸風險，本集團於2017年9月前終止所有Plus Energy租賃安排。

與Plus Energy租賃協議的開始及終止日期載列如下：

船舶	開始日期	終止日期
Coastal No.3	2014年1月	2017年5月
Coastal Mercury	2016年3月	2017年9月
Coastal Jupiter	2014年1月	2017年9月
Coastal Saturn	2014年1月	2017年9月
Coastal Neptune	2014年5月	2017年5月

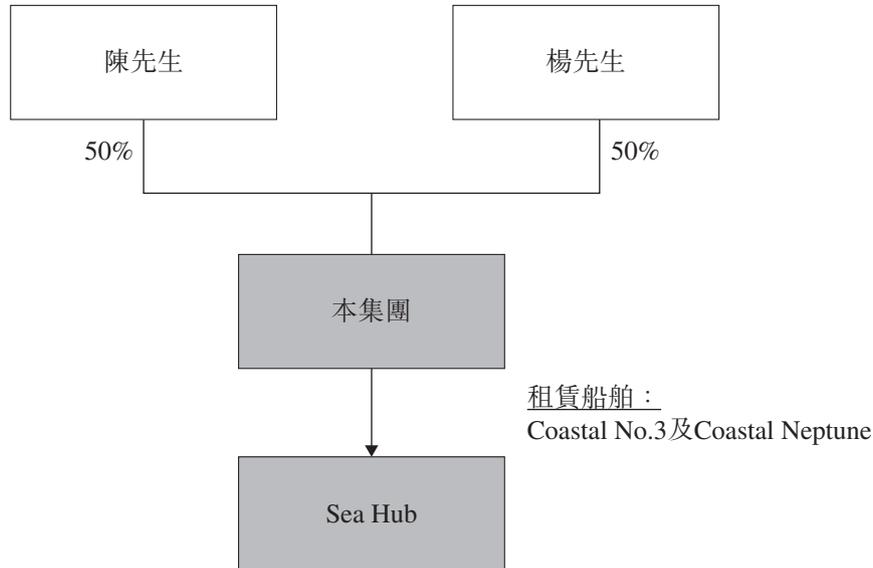
租賃五艘船舶的有關租賃期之交易總額合共約為32.0百萬美元。

為說明之用，在撇除Plus Energy與洲盟於截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度的視作關連交易應佔金額後，營運資金變動前經營現金流量分別約為3.7百萬美元、5.1百萬美元及6.8百萬美元，而本集團於相應年度的經審核營運資金變動前經營現金流量分別約為6.1百萬美元、7.6百萬美元及8.6百萬美元。

業 務

(D) 於2017年5月與Sea Hub訂立期租協議

下圖載列自2017年5月起與Sea Hub訂立的期租協議：



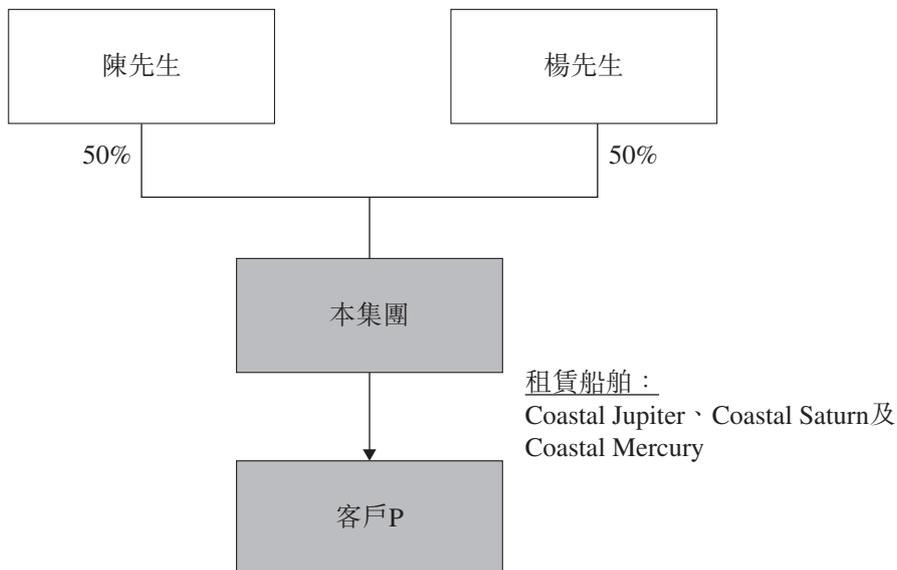
於2017年5月，Heng Tong與Sea Hub就租賃Coastal No.3及Coastal Neptune訂立期租協議。Sea Hub為一間於2010年在新加坡作為有限公司註冊成立的私營公司，主要從事租賃船舶、駁船及船隻連同船員以及海運業務。其與本集團進行業往來之前兩年因Sea Hub的董事總經理認識Heng Tong其中一名人員而得悉本集團。據確認，Sea Hub並未與本集團關聯方訂立任何駁船或加油協議。我們的董事確認，就相關合同條款而言，與Sea Hub訂立的期租租約與根據Plus Energy租賃協議而向Plus Energy提供的期租租約相若。於業績記錄期間，與Sea Hub的交易總額約為1.8百萬美元。

根據本集團的低船齡船舶政策，Heng Tong於2017年9月訂立一份協議備忘錄，以代價約5.5百萬美元向一名獨立第三方出售我們其中一艘船舶，即Coastal No.3。該出售於2017年10月完成，而船舶的控制權其後已於同日轉移至收購方。

業 務

(E) 於2017年9月與客戶P訂立期租協議

下圖載列自2017年9月起與客戶P訂立的期租協議：



客戶P(儘管為本集團於業績記錄期間的供應商之一)曾查詢有關我們船舶的供應情況，乃由於客戶P(作為燃料供應商，其為一間於1996年在新加坡作為有限公司成立之私營公司，主營業務為燃料供應)當時需要租賃額外船舶以支持其燃油銷售訂單。於2017年9月，Heng Tong與客戶P就租賃Coastal Jupiter、Coastal Saturn及Coastal Mercury訂立期租協議。客戶P確認其並未與本集團關聯方訂立任何駁船或加油協議。我們的董事確認，就相關合同條款而言，與客戶P訂立的期租租約與根據Plus Energy租賃協議而向Plus Energy提供的期租租約相若。於業績記錄期間，與客戶P的交易總額約為0.2百萬美元。

業 務

租船合同

本集團(作為租賃服務供應商)將於本集團與客戶訂立租船合同後盡快根據合同條款履行租賃服務。期租租約及程租租約的主要條款一般載列如下：

主要期租 租約條款

詳情

地理資料

期租租約具體說明將會使用船舶之處的地理資料，如「在香港港口界線範圍內」。

船舶狀況

期租租約具體說明我們(作為租賃服務供應商)將保證船舶於所有方面適合運送所指定的燃油貨物。舉例說，於關鍵時刻，船舶應具備或將取得所有證書、記錄及租賃服務所規定的其他文件。我們亦將確保船舶於租賃期內設有完備而有能力的船長、高級船員及船員。

我們須承擔因我們違反本條而導致任何裝貨及卸貨延誤的責任。

租賃期及付運/ 再付運詳情

期租租約具體說明租賃期(如一年)，部分合約訂明本集團擁有續租權。客戶並無該續租的選擇權。

期租租約亦具體說明將再付運船舶的地點和時間，以及出售地點。例如，於期租租約屆滿時再付運船舶予本集團的地點。本條亦明確規定將再付運的船舶須具備交付予客戶時的相同良好性能及狀況。

租賃費

租賃費列明在期租租約內，費用按每日計或每月總計。

付款條款

期租租約的租賃費須每月預先以租船合同所指定的貨幣支付。倘有任何欠繳該付款的情況，我們有權撤走船舶停止為客戶服務。

業 務

主要期租

租約條款

詳情

費用、工資及其他開支

期租租約具體說明客戶須提供及支付所有燃料、代理費、港口費、佣金、裝貨及卸貨開支以及所有其他收費。

我們須提供所有物資、工資、薪金及所有其他付款或船長、高級船員及船員的任何公積金或類似性質的付款及開支。我們亦需要支付船舶可供合法租賃而可能需要的所有政府或法定機關的費用、牌照及應繳款。

保險

我們須投購足夠的保險以涵蓋船舶、第三方，以及所有甲板、船艙、機房、潤滑油、油脂及用水，以及所有焗霧處理開支及除鼠豁免證書。有關本集團保險政策的更多詳情，請參閱本節「保險」一段。

有關燃油貨物的保險(如有)將由客戶負責。基於船齡及／或船旗產生的任何有關燃油貨物的額外保險亦由客戶負責。

法律及訴訟

期租租約具體說明本租賃將根據新加坡法律詮釋及釐定，而根據租賃產生的任何爭議須由新加坡法院裁決。任何訂約方亦可選擇將爭議轉以仲裁方式由一位新加坡仲裁人進行仲裁。在不遲於收取一名訂約方向其他訂約方發出的有關爭議的通知後21天內，訂約方可以書面通知其他訂約方的方式作出有關選擇。

業 務

主要程租 租約條款	詳情
地理資料	程租租約具體說明船舶將會行駛之處的地理資料，即「胡志明港口」。
船舶狀況	<p>程租租約具體說明我們(作為租賃服務供應商)將保證船舶於所有方面適合運送所指定的燃油貨物。舉例說，於關鍵時刻，船舶應具備或將取得所有證書、記錄及租賃服務所規定的其他文件。我們亦將確保船舶於租賃期內設有完備而有能力的船長、高級船員及船員。</p> <p>我們須承擔因我們違反本條而導致任何裝貨及卸貨延誤的責任。</p>
租賃期及付運/ 再付運詳情	程租租約具體說明將付運船舶的地點和時間，以及出售地點。例如，於程租租約屆滿時再付運船舶予本集團的地點。
租賃費	租賃費列明在程租租約內，費用按每日計或總計。
付款條款	程租租約的租賃費須預先並準時支付。
費用、工資及其他開支	<p>程租租約具體說明我們(作為租賃服務供應商)須提供及支付所有燃料、代理費、港口費、佣金、裝貨及卸貨開支以及所有其他收費。</p> <p>我們亦須提供所有物資、工資、薪金及所有其他付款或船長、高級船員及船員的任何公積金或類似性質的付款及開支。我們亦需要支付船舶可供合法租賃可能需要的所有政府或法定機關的費用、牌照及應繳款。</p>
裝卸時間	程租租約規定允許客戶進行裝卸貨的時間。
滯期費	程租租約規定，除非另有說明，當裝卸及使用的裝卸時間超過租約規定的裝卸時間時，客戶須支付每小時滯期費。

業 務

主要程租 租約條款

詳情

保險

我們須投購足夠的保險以涵蓋船舶、第三方，以及所有甲板、船艙、機房、潤滑油、油脂及用水，以及所有焗霧處理開支及除鼠豁免證書。有關本集團保險政策的更多詳情，請參閱本節「保險」一段。

有關燃油貨物的保險(如有)將由客戶負責。基於船齡及／或船旗產生的任何有關燃油貨物的額外保險亦由客戶負責。

法律及訴訟

程租租約將根據共同協定的法律詮釋及釐定。各訂約方亦可選擇將爭議轉以仲裁方式於共同協定的地點進行仲裁。

業 務

我們的船舶

我們的燃料船隊

自我們開始船舶租賃作業以來，我們已透過收購更大運力及專為特定用途度身設計的船舶擴充我們的船隊。於最後實際可行日期，我們擁有六艘船舶以經營我們的船舶租賃業務。此外，我們船舶的動力介乎1,280千瓦至6,300千瓦，船舶體積介乎73.25米至150.41米。本集團擁有的船舶全部為新加坡註冊船舶。下表載列我們擁有的船舶簡介：

船舶名稱	建造年份／船旗	總噸位	淨噸位	載重噸	體積(長x寬x高)
Coastal Mercury	2012年新加坡(附註1)	2,067	620	1,897.8	78.20米x 13.00米x 7.20米
Coastal Saturn	2012年新加坡	2,067	620	2,239.7	73.25米x 13.00米x 7.20米
Coastal No. 3	2011年新加坡(附註2)	4,066	1,755	6,020.3	96.60米x 16.80米x 8.60米
Coastal Jupiter	2013年新加坡	4,062	1,566	5,518.0	91.85米x 17.00米x 8.80米
Coastal Neptune	2013年新加坡	4,062	1,398	5,518.0	91.85米x 17.00米x 8.80米
Atalanta	2015年新加坡	20,421	6,127	24,205.3	150.41米x 36.00米x 12.50米
Babylon	2017年新加坡	20,421	6,127	24,202.0	150.40米x 36.00米x 12.50米

附註：

1. Coastal Mercury於2016年1月1日在香港取消註冊。
2. Coastal No.3的出售事項的協議大綱於2017年9月28日訂立並於2017年10月16日完成出售事項。

本集團的最新24,202載重噸船舶Babylon已於2017年3月開始作業。Babylon由本集團的管理層指定為主要出租予國際水域的燃油貨物運輸客戶。

於2017年6月30日，我們船舶的平均船齡約為3.6年。我們憑藉新船隊政策將用於大型維修及保養工作的開支減至最低，使我們的船舶更具維修成本效益，減低出現故障及失靈的可能性，從而確保為客戶提供可靠優質的服務。

業 務

Coastal Mercury



Coastal Saturn



Coastal No.3



業 務

Coastal Jupiter



Coastal Neptune



業 務

Atalanta



Babylon



業 務

收購船舶

我們持續監察我們營運所在的船舶租賃市場，以評估任何收購船舶的機會。於作出船舶收購前，我們將評估我們營運所在的船舶租賃市場的發展及前景，並分析(其中包括)該等船舶的盈利潛力及船舶市場的環境。

我們一般向第三方製造商購買或下單訂造新船舶。付款條款視乎有關具體合同而定。一般而言，我們定期於每一次船舶達至若干建造里程碑(包括簽訂造船合同及交付船舶)時作出付款。

我們購買船舶一般部分以銀行貸款及部分以我們的內部資源提供資金。有關銀行貸款通常(其中包括)以相關船舶擔保的按揭，連同以相關船舶的盈利及保險擔保的押記或出讓向貸款人作抵押。

於2017年3月，新購的24,202.0載重噸的船舶Babylon開始作業。Babylon由本集團的管理層指定為主要出租予國際水域的燃油貨物運輸客戶。

船舶的使用率

截至2015年、2016年及2017年6月30日止三個年度以及截至2017年9月30日止三個月，本集團船舶的平均使用率分別約為96.3%、94.0%、97.5%及97.7%。

下表載列我們船舶於業績記錄期間的使用率：

船舶名稱	截至6月30日止年度			截至
	2015年	2016年	2017年	9月30日
	%	%	%	止三個月
				2017年
				%
Coastal No. 1	91.5	100.0	—	—
Coastal No. 3	97.8	80.6	99.5	100.0
Coastal Mercury	91.8	98.9	95.6	100.0
Coastal Saturn	99.5	87.7	100.0	83.7
Coastal Jupiter	100.0	100.0	92.1	100.0
Coastal Neptune	100.0	100.0	95.6	100.0
Atalanta	93.2	90.7	100.0	100.0
Babylon	—	—	100.0	100.0
平均使用率 ^(附註)	<u>96.3</u>	<u>94.0</u>	<u>97.5</u>	<u>97.7</u>

附註：平均使用率是由船舶預期出租日數減停租、入塢、維修和轉讓日數所計算的平均百分比。

業 務

客戶

主要客戶

於業績記錄期間，本集團透過董事的業務網絡及／或市場推廣團隊進行的市場推廣活動物色以下客戶：(i) Plus Energy；(ii) 洲盟；(iii) 客戶C；(iv) 客戶D；(v) Ocean Petroleum Pte. Ltd.；(vi) Yong Yu Global Pte. Ltd.；(vii) 客戶M；(viii) Sea Hub；及(ix) 客戶P。本集團的以下客戶是透過船舶代理公司的轉介而獲委聘：(i) 客戶G；(ii) Long Hung Trading & Service Company Limited；(iii) 客戶K；(iv) 客戶L；(v) Denko Trading Co., Ltd.；(vi) 客戶Q；(vii) 客戶R；(viii) 客戶S；及(ix) 客戶T。

本集團五大客戶的收益明細載列如下：

截至2017年9月30日止三個月：

排名	客戶	收益 千美元	佔總收益 百分比 %
1	Yong Yu Global Pte. Ltd.	1,681	29.7
2	Sea Hub	1,353	23.9
3	Plus Energy	1,148	20.3
4	Denko Trading Co., Ltd	1,146	20.2
5	Customer P	243	4.3
五大客戶合計		5,571	98.4
所有其他客戶		94	1.6
總收益		5,665	100.0

截至2017年6月30日止年度：

排名	客戶	收益 千美元	佔總收益 百分比 %
1	Plus Energy	10,393	53.9
2	Yong Yu Global Pte. Ltd.	6,947	36.0
3	Denko Trading Co., Ltd	1,178	6.1
4	Sea Hub	451	2.3
5	客戶L	286	1.5
五大客戶合計		19,255	99.8
所有其他客戶		16	0.2
總收益		19,271	100.0

業 務

截至2016年6月30日止年度：

排名	客戶	收益 千美元	佔總收益 百分比 %
1	Plus Energy	9,568	53.0
2	Ocean Petroleum Pte. Ltd.	3,543	19.6
3	Yong Yu Global Pte. Ltd.	1,682	9.3
4	洲盟	1,359	7.5
5	Long Hung Trading & Service Company Limited	449	2.5
五大客戶合計		16,601	91.9
所有其他客戶		1,455	8.1
總收益		18,056	100.0

截至2015年6月30日止年度：

排名	客戶	收益 千美元	佔總收益 百分比 %
1	Plus Energy	8,305	58.0
2	洲盟	2,653	18.5
3	Ocean Petroleum Pte. Ltd.	1,075	7.5
4	客戶D	650	4.5
5	Yong Yu Global Pte. Ltd.	540	3.8
五大客戶合計		13,223	92.3
所有其他客戶		1,095	7.7
總收益		14,318	100.0

就董事所深知及確信，於業績記錄期間，概無董事、彼等各自聯繫人或於最後實際可行日期持有本公司股本5%以上的任何股東在本集團任何五大客戶中擁有任何權益。

就董事所深知及確信，於業績記錄期間，本集團五大客戶均為獨立第三方。就Plus Energy租賃協議而言，請參閱本文件「與控股股東的關係—8.向Plus Energy的船舶租賃」一段。

截至2015年、2016年及2017年6月30日止三個年度各年以及截至2017年9月30日止三個月，最大客戶佔總收益的百分比分別約為58.0%、53.0%、53.9%及29.7%，而五大客

業 務

戶合共佔總收益的百分比分別約為92.3%、91.9%、99.8%及98.4%。特別是，可見Plus Energy為本集團截至2015年、2016年及2017年6月30日止三個年度各年的最大客戶，而Yong Yu Global Pte. Ltd.為本集團截至2017年9月30日止三個月的最大客戶。

我們的董事認為，船舶租賃業務的性質獨特，客戶向一名船舶擁有人租用足夠數量的船舶在商業上屬明智之舉，從而提高營運效益及船舶回報。另一方面，我們的董事相信，物色市場上的潛在客戶並訂立租船合同並非難事。因此，我們的董事認為於業績記錄期間，本集團並無依賴任何單一客戶。

下表載列上表所述本集團五大客戶的背景資料：

客戶	本集團提供的服務	主要業務	地點	自以下年份起的業務關係(概約)	信貸條款
Plus Energy	期租	船舶加油作業及貿易	新加坡	2013年	預先付款，並無授出信貸期
Yong Yu Global Pte. Ltd.	期租及程租	石油貿易公司	新加坡	2015年	於月底開發賬單，並無授出信貸期
Ocean Petroleum Pte. Ltd.	程租	商品及期貨經紀以及燃料及潤滑劑批發	新加坡	2015年	預先付款，並無授出信貸期
洲盟	期租	海事船舶加油	香港	2014年	預先付款，並無授出信貸期
Denko Trading Co., Ltd	期租	經營連鎖加油站	緬甸	2017年	預先付款，並無授出信貸期

Plus Energy從事物流、船舶加油及固態、液態及氣態燃料及相關產品的批發。其為一間於2013年年初在新加坡註冊成立的私人有限公司。Plus Energy及本集團最先於2013年透過一名經紀經銷商的介紹開始業務關係。

業 務

Yong Yu Global Pte. Ltd. 專注於原油及天然氣生產。其為一間於2014年在新加坡註冊成立的私人有限公司。Yong Yu Global Pte. Ltd. 最初通過船舶經紀得知本集團在行內的口碑，其後不久於2015年開始與本集團的業務關係。Lloyds Register (作為所有船舶在新加坡登記的註冊處) 亦為Yong Yu Global Pte. Ltd. 的參考點，以將本集團識別為燃料船舶租賃服務供應商，並取得本集團船舶的資料，例如船舶位置及船舶規格。

Ocean Petroleum Pte. Ltd. 專注於石油及石油產品分銷。其為一間於2011年在新加坡註冊成立的私人有限公司。Ocean Petroleum Pte. Ltd. 最初通過船舶經紀得知本集團在行內的口碑，其後不久於2015年開始與本集團的業務關係。Lloyds Register 亦是Ocean Petroleum Pte. Ltd. 的參考點。

洲盟從事針對乘客及貨物運送的船隻貿易和租賃業務。洲盟亦為港九電船拖輪商會會員。其為一間於2009年在香港註冊成立的私人有限公司。洲盟及本集團最先於2013年透過海岸石油香港的一名前貨運主任(亦為洲盟董事總經理的胞兄弟)的介紹開始業務關係。

Denko Trading Co., Ltd 為連鎖加油站擁有人及營運商，並主要從事柴油及汽油分銷。其為一間於2010年在緬甸註冊成立的私人公司。

以下載列我們的附屬公司按五大客戶劃分的收益明細：

客戶	截至2017年9月30日	
	止三個月貢獻的收益	
	千美元	%
Coastal Logistics		
1 Yong Yu Global Pte. Ltd.	1,681	59.5
2 Denko Trading Co., Ltd	1,146	40.5
兩大客戶合併	2,827	100.0
所有其他客戶	—	—
總收益	2,827	100.0

業 務

客戶	截至2017年9月30日 止三個月貢獻的收益	
	千美元	%
Heng Tong		
1 Sea Hub	1,353	47.7
2 Plus Energy	1,148	40.5
3 客戶P	243	8.6
4 客戶S	76	2.7
5 客戶R	18	0.5
	<hr/>	<hr/>
五大客戶合併	2,838	100.0
所有其他客戶	—	—
	<hr/>	<hr/>
總收益	<u>2,838</u>	<u>100.0</u>
客戶	截至2017年6月30日 止年度貢獻的收益	
	千美元	%
Coastal Logistics		
1. Yong Yu Global Pte. Ltd.	6,542	81.7
2. Denko Trading Co., Ltd	1,178	14.7
3. 客戶L	286	3.5
4. 客戶K	6	0.1
	<hr/>	<hr/>
四大客戶合併	8,012	100.0
所有其他客戶	—	—
	<hr/>	<hr/>
總收益	<u>8,012</u>	<u>100.0</u>
Heng Tong		
1. Plus Energy	10,393	92.3%
2. Sea Hub	451	4.0%
3. Yong Yu Global Pte. Ltd.	405	3.6%
	<hr/>	<hr/>
三大客戶合併	11,249	99.9
所有其他客戶	10	0.1
	<hr/>	<hr/>
總收益	<u>11,259</u>	<u>100.0</u>

業 務

客戶	截至2016年6月30日 止年度貢獻的收益	
	千美元	%
<i>Coastal Logistics</i>		
1. Ocean Petroleum Pte. Ltd.	3,543	50.2
2. Yong Yu Global Pte. Ltd.	1,682	23.8
3. Long Hung Trading & Service Company Limited	449	6.4
4. 客戶G	434	6.2
5. 客戶K	356	5.0
	<hr/>	<hr/>
五大客戶合併	6,464	91.6
所有其他客戶	590	8.4
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
總收益	7,054	100.0
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
<i>Heng Tong</i>		
1. Plus Energy	9,568	87.0
2. 洲盟	1,359	12.4
3. 客戶M	48	0.4
	<hr/>	<hr/>
三大客戶合併	10,975	99.8
所有其他客戶	27	0.2
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
總收益	11,002	100.0
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

業 務

客戶	截至2015年6月30日 止年度貢獻的收益	
	千美元	%
Coastal Logistics		
1. Ocean Petroleum Pte. Ltd.	1,075	48.3
2. Yong Yu Global Pte. Ltd.	540	24.3
3. 客戶K	300	13.5
4. 客戶L	158	7.1
5. 客戶G	153	6.8
五大客戶合併	2,226	100.0
所有其他客戶	—	—
總收益	2,226	100.0
Heng Tong		
1. Plus Energy	8,305	68.7
2. 洲盟	2,653	21.9
3. 客戶D	650	5.4
4. 客戶C	457	3.8
四大客戶合併	12,065	99.8
所有其他客戶	27	0.2
總收益	12,092	100.0

於業績記錄期間的接客數量

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月，本集團分別接待9名、10名、6名及7名客戶(均由我們直接或透過代理接待)。其中，7名、4名、2名及3名為新客戶，而2名、6名、4名及4名為回頭客。下表載列本集團於業績記錄期間接待的新客戶及回頭客數量。

	截至6月30日止年度			截至 9月30日 止三個月
	2015年	2016年	2017年	2017年
新客戶數量	7	4	2	3
回頭客數量	2	6	4	4
客戶數量	9	10	6	7

業 務

定價策略

本集團的定價政策考慮到多項因素，部分主要因素包括船員成本、材料成本、競爭對手策略、船舶類型、航道、時間表，以及作出定價決定前來自鄰近地區的支持及市值。

鑒於船員成本持續上升及本集團業務屬於資本密集性質，於編製租船合同時準確估計成本至關重要。此外，程租及期租租約的條款為固定，且一般並不包括價格調整機制。因此，本集團一般依賴其於編製租船合同條款階段作出準確的成本評估，以應付於租賃期間的成本遞增風險，同時也依賴本集團的成本控制措施以避免成本超支。大部分租船合同為期租租約，而我們大部分期租租約的租賃期一般為一年，並可由我們酌情續期一年(程租租約的服務期甚至更短)。本集團一般可於編製租船合同時考慮到租船合同年期內的潛在成本增幅。

信貸政策

本集團一般不會向客戶授出任何信貸期，而我們預先或按月向客戶發送賬單。在客戶延遲付款的罕見情況下，若我們信納彼等的信譽，考慮到若干因素，例如彼等的聲譽、與我們的關係及付款歷史，我們可能授出高達30天的信貸期。否則，我們可能採取其他行動，包括與彼等的管理層協商，甚至在極端情況下就未償還金額採取法律行動。於業績記錄期間，本集團在收取客戶應收款項方面並無面臨任何困難。

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月，平均貿易應收款項週轉日數分別約為44.0日、21.9日、3.4日及12.9天。有關更多詳情，請參閱本文件「財務資料」一節「貿易及其他應收款項」一段。

市場推廣活動

我們的董事認為，本集團擁有盡心盡力的銷售及市場推廣團隊，彼等對市場發展及客戶需要瞭如指掌。我們的銷售及市場推廣團隊由總經理洪津先生領導。

我們的銷售及市場推廣團隊接收及回應準客戶的查詢。團隊負責了解準客戶的需要，並向我們提供租賃服務的現有客戶收集回饋意見，致力與客戶發展及維持良好的關係。我們的銷售及市場推廣團隊亦會於整個船舶租賃期間跟進客戶的進展，處理客戶可能於租賃期內面對的任何困難、投訴或查詢，以維持優質的租賃服務。

由於我們持續以具競爭力的租賃費提供優質可靠的服務，我們能夠透過現有客戶及船舶租賃經紀公司的轉介取得新合同。

業 務

於業績記錄期間，由於對我們船舶租賃服務的需求持續殷切，加上我們一直維持極高的船隊需求率，因而並無投入大量資源於市場推廣工作。

儘管我們擁有來自Plus Energy的租賃業務，自Atalanta及Babylon分別於2015年及2017年營運起，本集團已進一步拓展及使我們的客戶基礎更多元化。此外，Atalanta於2016年4月取得燃料安全泊位牌照，預期本集團日後將於國際水域以及新加坡水域拓展其租賃服務。再者，由於Babylon已於2017年3月開始營運，我們計劃在東南亞其他地方物色新客戶，以進一步拓寬我們的收益基礎。

憑藉Atalanta及Babylon的營運，本集團一直能夠擴大我們的租賃服務以服務新加坡水域乃至國際水域的客戶，因而擴大我們的客戶基礎。我們目前於國際水域的程租網絡主要覆蓋東南亞地區，如越南、馬來西亞及緬甸。我們的董事認為，此乃由於Atalanta及Babylon均配備在船舶租賃行業屬罕有的扁平船體設計，使兩艘船舶能夠在東南亞地區的狹淺海港航行。其罕有的規模及多功能性使之適宜於向東南亞地區的客戶提供供油(如適用)及燃油貨物運輸服務。

截至2015年、2016年及2017年6月30日止三個年度各年以及截至2017年9月30日止三個月，租賃Atalanta產生的收益分別約為2.2百萬美元、7.1百萬美元、6.8百萬美元及1.7百萬美元，佔總收益分別約15.5%、39.1%、35.5%及29.7%。自Babylon於2017年3月開始營運起，租賃Babylon於截至2017年6月30日止年度及2017年9月30日止三個月分別產生約1.2百萬美元及1.1百萬美元，分別佔總收益的約6.1%及20.2%。

於業績記錄期間，我們已成功拓展客戶基礎，同時攤薄來自Plus Energy的收益百分比。我們的第三方客戶(不包括Plus Energy)分別佔我們截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月船舶租賃收益約42.0%、47.0%、46.1%及79.7%。此外，由於Atalanta及Babylon已開始營運，本集團能夠於業績記錄期間吸納11名新客戶。

由於本集團在新加坡擁有悠久的歷史，本集團在船舶租賃行業享有競爭優勢，加上與現有客戶建立良好的關係，本集團能夠依賴現有客戶基礎、聲譽、客戶及船舶經紀的轉介，而毋須過於依賴宣傳材料。

季節性

鑒於本集團於業績記錄期間的大部分收益來自期租租約，有關租約一般為期一年，並可由我們酌情續期一年，加上本集團每月向客戶開具定額發票，故本集團的收益未曾出現重大季節性波動。

業 務

供應商

於業績記錄期間，以下供應商向我們提供專為船舶租賃業務而設的服務，且為定期所需，以允許本集團持續進行我們的業務，包括：

- (i) 保險公司；
- (ii) 受本集團委聘的代理，物色船員進行船舶租賃相關服務；
- (iii) 系統供應商，提供用於提供船舶租賃服務的測量工具及控制系統；
- (iv) 燃料供應商，提供用於船舶操作的燃料；
- (v) 受本集團委聘的代理，提供港口清關服務；
- (vi) 受本集團委聘的供應商，提供海事輔助設備及技術人員以進行船舶保養及維修服務；
- (vii) 受本集團委聘的服務供應商，提供我們有關牌照重續所需的調查及檢查服務；
- (viii) 我們業務運作所需的其他雜項貨物及服務供應商；及
- (ix) 受本集團委聘的船舶經紀，提供轉介服務。

下表載列本集團於業績記錄期間按性質劃分的總服務成本明細：

	截至6月30日止年度						截至9月30日止三個月			
	2015年		2016年		2017年		2016年		2017年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
船員工資及相關代理開支	3,551	41.0	3,567	32.4	4,041	35.1	965	32.2	1,272	36.7
折舊	1,839	21.2	2,943	26.7	3,804	33.1	847	28.3	1,175	33.9
提供燃料	845	9.8	1,225	11.1	971	8.4	295	9.8	328	9.5
港口清關服務的代理費及港口費	223	2.6	755	6.8	468	4.1	79	2.6	105	3.0
海事輔助設備保養及維修開支	879	10.2	996	9.0	728	6.3	225	7.5	228	6.6
保險開支	458	5.3	470	4.3	468	4.1	112	3.7	125	3.6
有關牌照重續的開支	209	2.4	267	2.4	343	3.0	77	2.6	115	3.3
船舶經紀佣金	64	0.7	161	1.5	50	0.4	2	0.1	36	1.0
貿易應收款項的減值虧損	—	—	—	—	—	—	—	—	20	0.6
其他經營成本	589	6.8	641	5.8	632	5.5	395	13.2	63	1.8
合計	8,657	100.0	11,025	100.0	11,505	100.0	2,997	100.0	3,467	100.0

業 務

主要供應商

截至2015年、2016年及2017年6月30日止三個年度各年以及截至2017年9月30日止三個月，最大供應商應佔總服務成本百分比分別約為5.6%、4.0%、4.6%及7.1%，而五大供應商合計應佔總服務成本百分比分別約為14.5%、10.7%、20.1%及22.9%。因此，我們的董事認為於業績記錄期間，本集並無依賴任何單一供應商。

本集團按五大供應商劃分的服務成本明細載列如下：

截至2017年9月30日止三個月：

排名	供應商	服務成本 千美元	佔總服務 成本百分比 %
1	供應商L (Sentek Marine)	246	7.1
2	供應商A (L.C.H.)	169	4.9
3	供應商O (Ling Chuan)	128	3.7
4	供應商J (PSA)	128	3.7
5	供應商E (Seamaritime)	121	3.5
五大供應商合計		792	22.9
所有其他供應商		2,675	77.1
總服務成本		3,467	100.0

截至2017年6月30日止年度：

排名	供應商	服務成本 千美元	佔總服務 成本百分比 %
1	供應商F	527	4.6
2	供應商I	503	4.4
3	供應商L	459	4.0
4	供應商A	417	3.6
5	供應商J	404	3.5
五大供應商合計		2,310	20.1
所有其他供應商		9,195	79.9
總服務成本		11,505	100.0

業 務

截至2016年6月30日止年度：

排名	供應商	服務成本 千美元	佔總服務 成本百分比 %
1	供應商A	425	4.0
2	供應商B	192	1.7
3	供應商C	190	1.7
4	供應商D	190	1.7
5	供應商E	178	1.6
五大供應商合計		1,175	10.7
所有其他供應商		9,850	89.3
總服務成本		11,025	100.0

截至2015年6月30日止年度：

排名	供應商	服務成本 千美元	佔總服務 成本百分比 %
1	供應商F	481	5.6
2	供應商A	381	4.4
3	供應商G	156	1.8
4	供應商H	117	1.4
5	供應商C	110	1.3
五大供應商合計		1,245	14.5
所有其他供應商		7,412	85.5
總服務成本		8,657	100.0

於業績記錄期間，概無董事、我們的聯繫人或於最後實際可行日期持有本公司股本5%以上的任何股東在本集團任何五大供應商中擁有任何權益。

就董事所深知及確信，於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團全部五大供應商均為獨立第三方。

業 務

下表載列上表所述於業績記錄期間本集團五大供應商的背景資料：

供應商	提供予本集團的服務	所從事的業務	地點	自以下年份起的業務關係
供應商A	保險	保險經紀及顧問	新加坡	2011年
供應商F	船舶設備	提供船舶設備、設備買賣及轉售船舶零件	上海	2009年
供應商L	燃料供應	提供燃料供應	新加坡	2017年
供應商J	港口、領航及拖船費服務	提供港口營運、領航及拖船服務	新加坡	2007年
供應商I	船舶租賃	提供船舶租賃服務	丹麥	2016年

供應商A主要從事保險經紀服務。其為一間在新加坡註冊成立的私人有限公司。

供應商F主要從事船舶設備供應、設備買賣及海外採購及轉售次要零件，主要提供次要零件及設備，如入塢的裝貨設備。其於1999年成立，為一間在上海註冊成立的私人有限公司。

供應商J主要在新加坡及全球從事港口經營、領航及拖船服務業務。其亦提供來自供水船的供水、海洋諮詢及海洋顧問服務。該公司亦擁有及營運機動式港口拖船，為一系列船舶(包括大型集裝箱船及石油鑽井平台)進行拖船。其為一間於1997年在新加坡註冊成立的私人有限公司。供應商J擁有1000人的穩定勞動力，以支持其業務營運。

供應商I主要從事船舶租賃服務。其擁有及經營油輪及散貨船。其於1889年成立，僱用約3,000名海員及275名陸上員工，並在納斯達克哥本哈根上市。其在哥本哈根、休斯敦、倫敦、馬尼拉、孟買及新加坡設有辦事處。

供應商L主要從事船舶加油(燃料供應)、商品買賣及一般批發貿易業務。其為一間於1993年在新加坡註冊成立的私人有限公司，十年來一直在燃料供應行業營運。

本集團一般維持多名服務及產品供應商，以避免過度依賴少數供應商，其於業績記錄期間在採購材料或物色供應商方面並無遭遇任何重大困難。我們的董事確認，本集團於業績記錄期間並無與其任何五大供應商有任何重大爭議。

業 務

於業績記錄期間，所有成本均以新加坡元及美元結算，而大部分成本乃透過電匯及支票支付。本集團大部分成本均逾期結算。本集團向供應商提供的信貸期介乎於提交發票及相關支援時到期，以至一般於交付商品或履行服務後不少於45天內到期。

船舶物資及保養

船舶物資及保養指我們船舶的海事輔助設備保養及維修開支。這包括業務過程中使用的消耗品，例如設備零件主要儲存於船舶上。由於消耗品較易採購，本集團毋須在船舶上維持存貨。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月，海事輔助設備保養及維修開支佔總服務成本分別約為10.2%、9.0%、6.3%及6.6%。

本集團密切監察特別是有關物料、工具及設備的充足水平，以預先確保有充足資源分配予不同的租賃崗位並向供應商發出訂單，以避免因短缺而導致租賃崗位的工作安排出現延誤的情況。於業績記錄期間，本集團維持多名供應商，以避免就各種物料、工具及設備過於依賴單一或少數供應商，且在採購該等物料、工具及設備方面並無遭遇任何重大困難。

人手供應商

本集團主要依賴代理為我們的業務營運提供船員及技術人員。於業績記錄期間，本集團聘用的服務供應商包括船長、總工程師、船員以及負責船舶維修及保養的技術員工。

甄選供應商標準

於最後實際可行日期，本集團設有一份獲准供應商獨立清單，其中載有供應商的聯繫人詳情。我們會不時更新該清單。我們根據供應商的過往表現、聲譽、價格、可靠性、購買條款、準時交付產品及／或服務、產品及／或服務質素，以及其遵守特定租賃規定的能力，於獲准供應商清單中選出我們的供應商。本集團每年至少對現有獲准供應商清單審查一次，並根據其產品及／或服務質素或其於年內的工作表現考慮是否剔除或更換任何供應商。我們一般並無與任何供應商訂立長期書面合同。

為保證服務及物質質素，本集團在甄選供應商時會參考以下考慮因素。本集團亦設有一份獨立內部採購週期手冊。該手冊載列向供應商採購時所需的程序及步驟。手冊分為七個部分，各部分載列所需的程序及步驟，分別是：

- 供應商的聲譽；
- 可供應的貨品數量；

業 務

- 貨品數量；
- 供應商向本公司提供的購買價；
- 交貨時間；及
- 信貸限額及付款條款；及
- 遵守法律、規則及法規。

於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們於重大採購或物色供應商方面並無遭遇任何困難。

與供應商訂約的一般條款

本集團一般並無與供應商訂立任何供應合約。相反，本集團一般向選定供應商發出購買訂單，而本集團對相關供應商發出的各份購買訂單列明價格、服務範圍或設備種類、數量、設備或船員要求。供應商向本集團提供的信貸期範圍介於0天至45天。然而，本集團於業績記錄期間與我們部分船員代理供應商簽訂供應合約。該等協議的關鍵條款概要載列如下：

主要條款

概要

選擇船員

本集團應向代理提供船員要求，以確保船員合資格進行相關服務

手續及證書

在安排船員加入我們的船舶前，代理應為船員準備相關證書及文件，包括但不限於健康證明、遵守相關守則的任何類型特殊培訓的相關證明

對船員的出發前簡報

本集團應向代理提供出發的港口及日期。另一方面，代理應提供船員名單，隨附船員的姓名、出生日期、地址及所持有的證明

代理應根據本集團的指示，於出發日期在集合地點安排船員在所有方面為出發做好準備，而代理應安排對船員進行出發前簡報。出發簡報應包括本集團的船上政策、安全及質量保證系統及我們要求的任何其他事宜

業 務

主要條款	概要
聘用期、工作時間及加班費	合約載列船員應服務的預期時段。其亦載列正常工作時間及加班費
費用	本集團應負責有關船員的所有費用，包括社保、管理費及僱用期間國內差旅開支。合約亦載列船員將獲得支付的每小時費率詳情
保險	自船員從集合地點出發時開始直至僱傭期結束，本集團應向船員提供保險保障，而該等保險應涵蓋人身傷害或死亡、財物損失及醫療開支
船員的責任	船員應遵守所有適用法律、法規及慣例，並應遵守本集團採納的質量管理政策及安全船舶作業程序
代理費	本集團應向代理支付按照其提供的工資等級規定的數額作為代理費
工資、船上付款及返鄉	船員的工資應於出發日期及從該日起直至到達船員祖國日期止支付。工資應每月計算，若少於一個月則按比例計算
終止	合約載列情況，於僱傭期結束前，本集團可轉移船員至本集團在管的另一艘船舶或通過向船員發出通知而遣散船員 其亦載列所須通知及合約如何由任何一方終止的細節

研發

於業績記錄期間，本集團並無參與任何研發活動，亦無產生任何研發開支。

對沖

於業績記錄期間，本集團並無參與任何對沖活動。

業 務

保險

我們已為所有船舶投購船身及機器、戰爭風險及船舶損失保險，以及保障及彌償保險。本集團的船身及機器保險保單涵蓋(其中包括)船舶及其機器及設備之實體損壞。我們的戰爭風險保單涵蓋(其中包括)戰爭、罷工及騷動導致船舶損壞。我們的保障及彌償保單涵蓋人身傷害及疾病、石油索償、碰撞、第三方責任及油污。我們的董事認為我們的投保範圍足夠，並符合行業慣例。

我們亦已投購醫療及個人意外保險，為我們直接僱用的船員及在新加坡工作的僱員提供保障。由於本集團有24名辦公室僱員及97名船員，本集團已就船員意外投購英國保誠保險的醫院及手術保險及安盛的個人意外及船員保險，據此我們的僱員及船員可因工作意外或疾病而獲得現金賠償。

本集團已就火災以及新加坡辦公室場所的物業投購保險。

我們對保險保障進行年度檢討，以確保其足以達到監管及業務規定，並於我們視為必要及適當時提高保障。

我們於投購或重續保險保單時並無遭遇任何困難。於最後實際可行日期，我們並無根據保險保單作出任何重大索償。

於最後實際可行日期，我們的董事認為上述保險的保單規定及承保限額與租賃行業的正常商業慣例相符。我們的董事認為該等保險保單為我們現時業務經營提供足夠保障。

競爭

在新加坡，進入船舶行業的門檻較高，原因是涉及龐大的資本投資及嚴格的監管規定。加上激烈的競爭及嚴謹的監管規定，不少小型公司逐步被淘汰並退出市場。因此，新加坡船舶租賃行業由少數參與者主導。根據歐睿報告，在新加坡領先的船舶租賃服務供應商當中，以2016年來自提供船舶租賃服務所得估計收益計算本集團排名第五。

有關我們船舶租賃業務的競爭格局的進一步討論，請參閱本文件「行業概覽」一節。有關與我們所面對競爭相關的風險的進一步討論，請參閱本文件「風險因素」一節。

業 務

僱員、員工培訓及發展

按職能劃分的僱員數目

於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日以及最後實際可行日期，本集團分別共有105名、118名、135名、135名及119名僱員。本集團大部分僱員均派駐在新加坡且為全職僱員。

於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日以及最後實際可行日期，按部門劃分的僱員數目載列如下：

	於6月30日		於9月30日		於最後實際 可行日期
	2015年	2016年	2017年	2017年	
集團管理	2	2	3	3	3
營運管理	12	12	9	9	8
會計	1	3	5	3	3
行政及採購	6	13	9	9	8
船員	84	88	109	111	97
合計	<u>105</u>	<u>118</u>	<u>135</u>	<u>135</u>	<u>119</u>

與僱員的關係

我們的董事認為，本集團與其僱員維持良好的關係。我們的董事確認，本集團已遵守新加坡所有適用勞工法律及法規。

我們的董事確認，於業績記錄期間，本集團從未與其僱員發生任何重大問題或因勞工爭議而令營運受到阻延，亦從未於挽留富經驗員工或技術人員上遇到任何困難。於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，僱員並無成立工會。

培訓及招聘政策

本集團擬盡最大努力吸引及挽留適當及合適人員為本集團服務。本集團持續評估可用的人力資源，並決定是否需要增聘人員以應付本集團的業務發展。本集團為新僱員提供僱員手冊以解釋本集團的內部規則。

儘管法律並無對營運有所要求，但本集團不時鼓勵員工參與其他安全培訓課程。

業 務

為緊貼行業的最新船舶加油規範，本集團亦為其僱員提供內部培訓課程。我們亦為僱員提供在職培訓。我們定期為僱員提供訓練，以確保彼等配備所屬相關工作職能必要的技術和知識，使其表現達到我們期望的標準。在必要時，我們或會邀請機器及設備供應商到我們的船舶，訓練員工有關機器及設備的運作。在職培訓旨在確保我們所有人員均符合資格操作該等機器及設備，並能夠遵守船舶加油行業規定的嚴格安全標準。

具有相關證書的僱員

根據現行適用法律、規則及法規，本集團須(其中包括)(i)提供並維持安全及健康的工作環境；及(ii)確保持合適證書的人士根據相關法律、規則及法規規定開展相關工作或使用相關設備或機器。有關相關適用法律、規則及法規的詳情，請參閱本文件「法規概覽」一節。根據租船合同的規定(例如設備或機器的操作)，本集團要求具有相關證書的僱員處理工作，因此，本集團密切留意僱員的證書及其是否有效。

下表載列於最後實際可行日期僱員所須的若干重要證書：

證書	頒發機構	於最後實際 可行日期 持有有關 證書的 僱員數目 (附註7)
海員合格及專業證書， 船舶工程師	1. 中國海事局 2. 印尼交通部 3. 大不列顛及北愛爾蘭聯合 王國政府	24
海員合格及專業證書，船長	1. 中國海事局 2. 印尼交通部	10

業 務

證書	頒發機構	於最後實際 可行日期 持有有關 證書的 僱員數目 (附註7)
船員交易證書(附註1)	船員包括持有由下列相關機關 發出以下證書的中國船員、 新加坡船員、巴基斯坦船員及 印尼船員： i) 中國船員證書由中華人民共 和國海事局簽發(附註2) ii) 印尼船員證書由印度尼西亞 共和國交通部簽發(附註3) iii) 新加坡船員證書由新加坡海 事及港務管理局簽發(附註4) iv) 巴基斯坦船員證書由巴基斯 坦港務局簽發(附註5) v) 英國船員證書由大不列顛及 北愛爾蘭聯合王國政府簽發 (附註6)	60

附註1： 船員交易證書指船員擁有的證書。

附註2： 中國船員證書指合格證書及／或專業證書。

附註3： 印尼船員證書指合格證書及／或認可證書及／或專業證書。

附註4： 新加坡船員證書指合格證書。

附註5： 巴基斯坦船員證書指合格證書及／或專業證書及／或其他證書。

附註6： 英國船員證書指合格證書。

附註7： 僱員人數或會因僱員持有超過一項證書而重疊。

業 務

我們的董事認為，獲取上述證書或從事需要相關證書的服務並無重大困難。此外，我們的董事確認，開展相關工作的所有相關僱員均持有必要證書或牌照，於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，概無僱員於重續相關證書時面對任何重大困難。

於業績記錄期間，本集團一直要求僱員於工作所需證書屆滿前續期或聘用其他持有有效證書的僱員以取代之。由於我們的董事在業內物色替換工人並無且預期不會遇到任何重大困難，因此，倘任何僱員相關證書的續期不予受理或遭拒絕續期，本集團預期不會對本集團經營或財務有任何重大影響。

薪酬政策

本集團已根據新加坡適用僱傭法律與本集團各僱員訂立單獨的僱傭合約。

本集團向其僱員提供具吸引力的薪酬待遇，薪酬待遇包括基本薪金、花紅及其他現金津貼或補貼。本集團主要根據各僱員的資格、相關經驗、職位及年資釐定其薪金。本集團根據各僱員表現對加薪、花紅及晉升進行年度審閱。

物業及其他資產

於最後實際可行日期，本集團並無任何自置物業。本集團已就部分使用該物業作為本集團於新加坡的公司總部與海岸控股有限公司訂立管理費協議。有關使用該物業的更多詳情，請參閱本文件「關連交易」一節「新加坡管理費協議」一段。

業 務

以下載列用作本集團於新加坡的公司總部的該物業詳情。

地址	用途	面積	租金	安排年期
18 Cross Street, #06-01/05, Singapore 048423.	辦公室	1,000平方呎 (用作Heng Tong 辦公室)	每月20,000美元 (金額由Heng Tong 支付)	自2016年9月30日 起計三(3)年 及於2019年 9月29日屆滿 (Heng Tong及 Coastal Logistics)
		500平方呎 (用作Coastal Logistics 辦公室)	每月8,000美元 (金額由Coastal Logistics支付)	

本集團亦與一名獨立第三方訂立租賃協議，以使用辦公物業作為香港辦事處。有關使用辦公物業作為本集團的香港辦事處的更多詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係」一節「香港管理費」一段。

以下載列用作本集團的香港辦事處的辦公物業詳情。

地址	用途	面積	租金	當前租約年期
香港干諾道西144號、 145號、146號、147號、 148號、149號、150號 及151號成基商業中心 9樓4號辦事處、5號辦 事處、6號辦事處	辦公室	約5,200 平方呎	每月57,200.00港元 (從2016年9月22日 至2017年12月21日 期間)	自2016年9月22日 起計三(3)年 三(3)個月及 於2019年 12月21日屆滿
			每月65,780.00港元 (從2017年12月22日 至2019年12月21日 期間)	
			租金不包括差餉、 地租、管理費及 空調費。	

我們的其他固定資產主要包括在建中油輪、船舶設備、乾船塢、辦公室設備、電腦、傢具及裝置。於2017年9月30日，我們固定資產的賬面淨值合共約為73.6百萬美元。

業 務

知識產權

商標

於最後實際可行日期，本集團已於香港、新加坡及中國申請註冊重要商標。有關商標申請的詳情載於本文件附錄五「有關我們業務的其他資料 — 本集團的知識產權」一段。

就董事所深知及確信，於業績記錄期間，概無知識產權受到損害或本集團、我們的客戶與其他第三方之間並無就知識產權發生糾紛的實例。

域名

於最後實際可行日期，本集團已註冊以下域名：

域名	註冊人	期限／屆滿日期
<i>www.coastalcorp ltd.com</i>	本公司	2016年9月30日至2019年9月30日

牌照及許可證

於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的董事確認，且我們各自的新加坡及香港法律顧問告知，本集團已取得其於新加坡香港的營運及業務所需的全部相關業務牌照、批准、許可證及證書，有關業務牌照、批准、許可證及證書於最後實際可行日期仍然有效。

於最後實際可行日期，本集團擁有下列對本集團於新加坡的業務營運而言屬重大的註冊登記及牌照：

註冊登記／牌照	管轄機關	持有人	首次註冊 登記／授出日期	下次重續日期
遵規文件	中國船級社	Heng Tong	2013年8月7日	2018年9月5日
加油技術經營牌照	新加坡海港局	Heng Tong	2011年9月1日	每年
港口工作船牌照(燃料)	新加坡海港局	Coastal Mercury	2016年2月25日	2019年12月31日
港口工作／遊艇船牌照(燃料)	新加坡海港局	Coastal Jupiter	2013年11月5日	2019年12月31日

業 務

註冊登記／牌照	管轄機關	持有人	首次註冊 登記／授出日期	下次重續日期
港口工作船牌照(燃料)	新加坡海港局	Coastal Neptune	2015年5月7日	2999年12月31日
港口工作船牌照(燃料)	新加坡海港局	Coastal No.3	2015年4月29日	2999年12月31日
港口工作／遊艇船牌照(燃料)	新加坡海港局	Coastal Saturn	2013年7月12日	2999年12月31日
港口工作船牌照(燃料)	新加坡海港局	Atalanta	2016年4月13日	2999年12月31日
新加坡船級社證書	新加坡海港局	Atalanta	2015年12月28日	不適用
新加坡船級社證書	新加坡海港局	Babylon	2017年6月19日	不適用
新加坡船級社證書	新加坡海港局	Coastal Jupiter	2014年1月3日	不適用
註冊證明書	中國香港海事處	Coastal Mercury	2015年2月11日	不適用
新加坡船級社證書	新加坡海港局	Coastal Neptune	2014年6月27日	不適用
新加坡船級社證書	新加坡海港局	Coastal No. 3	2011年3月28日	不適用
新加坡船級社證書	新加坡海港局	Coastal Saturn	2012年7月11日	不適用

為確保本集團能夠及時獲得及維持其新加坡業務所需的一切註冊登記／牌照，我們的總經理洪津先生負責跟進本集團維持及／或持有的註冊登記／牌照的有效期並於必要時及時安排續期。自上表所載的首次註冊登記起，本集團已成功重續其上述註冊登記。我們的新加坡法律顧問告知，彼預期重續上述註冊登記時不會有任何重大法律障礙。

品質控制

我們因應管理層以及相關政府機關的要求，就船舶租賃作業制訂嚴格的品質控制措施，特別是船舶的妥善保養。

業 務

我們所營運每艘船舶的船長須存置一本完整而準確的航程日誌簿，記錄船舶的移動，該日誌簿須於客戶或其代理要求時供彼等查閱。船舶的船長及總工程師負責確保船舶時刻狀態良好。因此，船上的員工會定期進行檢查及保養。總工程師負責監察船舶的狀況並向我們提供最新信息。我們的總工程師及船員會定期進行機器及設備保養及維修工作。至於較複雜的維修，總工程師將評估船舶的狀況，於船舶返回港口時制訂將須進行的跟進或補救行動。

我們所有船舶均須接受船級社NKK及CCS船級成員的評級。該等船級社證明我們的船舶已根據適用規則及規定進行保養，因此符合彼等規定的標準。此外，該等船級社亦證明我們的船舶遵守新加坡所有適用規則及法規以及新加坡作為成員之一的國際公約。船舶必須具備有關認證，以證明船舶按相關船級社在設立的船級項下要求保養良好以及運作及操作狀態良好。

我們因應相關船級社及新加坡海港局的要求，為船舶進行年度及中期檢驗。除了該等年度及中期檢驗外，根據租船合同，我們的船舶須於上一次入塢後每隔十二至十八個月入塢進行檢驗。該等檢驗詳情如下：

- (a) 燃料船舶必須進行年度檢驗。檢驗包括一般船身檢查及船舶的安全設備。
- (b) 涉及實質檢查燃料箱、閥門及輸油管道的中期檢驗。
- (c) 船身、設備及機器須進行入塢檢驗。

健康、工作安全、社會及環保事宜

我們致力於經營業務時遵照適用的健康、工作安全、社會和環保法律及法規，並努力減低我們營運對環境造成的任何負面影響。我們的業務營運就進行船舶租賃服務而受到環境、健康和安全的法律及法規限制。

我們不時檢驗我們的船舶，以確保船舶符合相關機關所規定的標準，而我們須進行檢驗以確保遵守有關污染物排放、設備、機器及營運安全的監管規定。

我們已推行多項措施以遵守僱員健康及工作安全的規定。我們定期檢驗設備及機器，以確保我們業務的所有部分均符合現有適用法律及法規。我們亦已設有相關安全政策，並為員工提供培訓。我們透過闡明安全管理政策，以及就實地安全措施、預防意外及緊急安排進行個案分析模擬而進行安全培訓。

業 務

然而，我們的業務營運涉及業務上的固有風險及危險，而採取環境及安全措施未必足以完全消除該等風險及危險。這將會導致對船舶設備、機器或船身的損害、環境損害，甚至可能須負上法律責任。

環保

我們的業務營運須遵守多項環境法律及法規，其規管與我們業務有關的污水、油及其他類型的污染。誠如本文件「法規概覽」所討論，本集團須遵守多項法律及法規，禁止、限制或規管棄置垃圾、廢物、廢料、工業廢水、海洋污染物及油渣(包括燃油)。我們亦為可能發生的漏油事故及其他環境意外的責任進行投保。自開業以來，我們從未因違反環境規例而被懲處任何重大罰款或遭受任何重大法律訴訟。截至最後實際可行日期，我們的董事確認，在我們營運的司法權區，我們並無收到任何環境監管當局涉及任何訴訟的任何書面通知。

誠如我們的新加坡法律顧問所確認，於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無嚴重違反有關環境、健康及安全的規則及規例，且並無被處以涉及嚴重違反任何相關環境、健康及安全規例的任何罰款或監管法律行動，亦無遭遇任何重大環境、健康及安全意外。

我們董事已確認，於業績記錄期間，本集團並無出現任何重大安全問題，亦無因本集團過失而發生任何重大安全意外。

不合規

我們的董事確認，於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，並無重大不合規事項對我們在香港及新加坡的業務、財務狀況及經營業績有重大不利影響。

誠如我們的新加坡及香港法律顧問各自所確認，於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團並無嚴重違反適用法律及法規。

訴訟及索償

於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團之成員公司並無對第三方提出任何重大訴訟、仲裁或索償，且本集團並不知悉第三方對本集團任何成員公司提出任何待決或將面臨任何對本集團之經營業績或財務狀況有重大不利影響之訴訟、仲裁或索償。

業 務

風險管理及內部監控系統

為進一步提高我們內部監控系統及風險管理的成效，我們委聘獨立內部監控顧問檢討本集團的內部監控系統。內部監控顧問於2016年8月進行實地檢查。於實地檢查完成後，內部監控顧問與我們的管理層討論其所建議糾正措施的實施狀況。於2016年9月，內部監控顧問進行跟進檢討。於2016年9月中前後，除部分待董事批准外，大部分糾正行動已獲實施。根據獨立內部監控顧問於2017年7月11日的發現，所有糾正行動均已獲實施及批准。下表載列內部監控顧問的主要發現及建議以及本集團採取的糾正行動：

主要發現：	建議：	已採取的糾正行動：
1. 財務申報及編製賬目：	管理層應：	管理層已確認：
— 並無就審計記錄預備書面申請及批准。	— 建立正式文件以記錄添加、修訂或消除賬目圖表的理由。	— 已就添加、修訂或消除賬目圖表的申請及批准建立申請資格。申請將由財務總監於修訂前批准。
— 並無定期檢討會計系統的用戶賬戶及進入權。	— 要求相關管理層定期檢討會計系統的用戶賬戶及進入權。	— 財務總監已進行及將進行對會計系統的用戶賬戶及進入權之檢討。
— 會計系統內並無有關應收賬款及應付賬款的會計分錄之批准功能，而憑證並無列印以供簽署。	— 要求會計人員自會計系統列印憑證，並將憑證連同相關文件提交予高級會計師以供審閱及簽署。	— 應收賬款及應付賬款各自的憑證將予列印及由編製人、審閱人及批准人簽署。

業 務

主要發現：	建議：	已採取的糾正行動：
2. 資產管理	管理層應：	管理層已確認：
— 管理層並無定義船舶／船舶設備的價值及可使用年期，有關船舶／船舶設備應確認為固定資產。	— 為固定資產就金額及類別確立定義。	— 固定資產定義及分類的基準詳情已於固定資產週期手冊上清楚列明。
3. 資訊科技管理	管理層應：	管理層已確認：
— 位於新加坡及香港辦公室的伺服器室內並無安裝溫度計及比重計。	— 於伺服器機櫃附近安裝比重計及溫度計。	— 已安裝比重計及溫度計。
— 並無定期評估外部資訊科技服務供應商的表現。	— 建立文件以供定期供應商評估。	— 將每年對資訊科技及維護服務供應商的服務表現進行評估。
— 並無新電子郵件賬戶的書面批准。	— 要求資訊科技工程師就添加電子郵件賬戶預備文件以供批准。	— 將編製電子郵件賬簿以記錄添加及刪除電子郵件賬戶的申請及批准

本集團已採取所有合理措施按照內部監控顧問所建議建立恰當的內部監控系統，我們董事認為，實施上述內部監控措施及我們經加強的內部監控措施為足夠及有效，而獨家保薦人經考慮到內部監控顧問的意見及與本公司高級管理層的討論後，並無合理理由不同意我們董事於前述的意見。

關連交易

於業績記錄期間及於[編纂]前，本集團與本公司關連人士(定義見創業板上市規則)訂立多宗交易，而部分交易預期於[編纂]後持續進行。關連交易的詳情載於下文。

本集團與關連人士的關係

陳先生

陳先生為控股股東、執行董事兼Coastal Logistics及Heng Tong各自董事。因此，根據創業板上市規則，陳先生為本公司的關連人士。

楊先生

楊先生為控股股東、執行董事兼Coastal Logistics及Heng Tong各自董事。因此，根據創業板上市規則，楊先生為本公司的關連人士。

鄭奮華先生

鄭奮華先生為Coastal Logistics董事及[編纂]投資者。因此，根據創業板上市規則，鄭奮華先生為本公司的關連人士。

海岸控股

海岸控股為一間於香港註冊成立的有限公司，主要從事投資控股，並由陳先生及楊先生分別持有50%及50%股權。陳先生及楊先生均為海岸控股董事。因此，根據創業板上市規則，海岸控股為本公司的關連人士。

Costank

Costank為一間於新加坡註冊成立的有限公司，主要從事於新加坡供應船用燃油予船舶及石油產品貿易。陳先生為Costank之董事及持有其已發行股本的49%。因此，根據創業板上市規則，Costank為本公司的關連人士。

Coastal Oil Holdings

Coastal Oil Holdings為一間於新加坡註冊成立的有限公司，主要從事於新加坡的投資控股業務。Coastal Oil Holdings為海岸控股的全資附屬公司，因此，根據創業板上市規則，其為本公司的關連人士。

關連交易

華暉

華暉為一間於香港註冊成立的有限公司，主要從事投資控股。鄭奮華先生（[編纂]投資者）及其胞弟鄭新華先生於華暉分別擁有5%及95%股權。

Coastal Logistics

Coastal Logistics由本公司及華暉分別持有70%及30%股權。自[編纂]協議完成日期2016年8月31日起，鄭奮華先生成為了本公司的主要股東。由於華暉由鄭奮華先生及其胞弟擁有，而華暉持有Coastal Logistics的30%股權，根據創業板上市規則，Coastal Logistics為本公司的關連附屬公司。

以下載列本公司於業績記錄期間的獲豁免持續關連交易概要：

項目 編號	關連人士	交易性質	截至以下日期 止年度的 過往交易概約金額			截至以下 日期止 三個月 的 過往交易 概約金額
			2015年 6月30日 (千美元)	2016年 6月30日 (千美元)	2017年 6月30日 (千美元)	2017年 9月30日 (千美元)
1.	Coastal Oil Holdings	管理費	336	336	336	84
2.	Coastal Logistics	提供船務管理	90	240	240	60

獲豁免持續關連交易

於[編纂]後，根據創業板上市規則第20章，以下交易將被視為本公司的獲豁免持續關連交易。

1. 新加坡管理費協議

背景

於業績記錄期間，Coastal Logistics及Heng Tong分別與Coastal Oil Holdings訂立管理費函件協議，內容有關與Coastal Oil Holdings共用辦公物業及共用該物業的辦公設施(包括上網服務、電話通訊、辦公室水電及資訊系統)作為其位於新加坡的公司總部，月費分別為8,000美元及20,000美元。Coastal Oil Holdings根據租約向該物業業主(為一名獨立第三方)租用該物業。業主同意Coastal Logistics及Heng Tong獲准佔用該物業。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止

關連交易

三個月，本集團根據管理費函件協議向Coastal Oil Holdings支付的相關過往費用分別約為336,000美元、336,000美元、336,000美元及84,000美元。

未來做法

為籌備[編纂]，Coastal Logistics及Heng Tong於2016年9月30日分別與Coastal Oil Holdings訂立管理費協議以取代替管理費函件協議，內容有關與Coastal Oil Holdings共用該物業及共用辦公設施，月費亦分別為8,000美元及20,000美元。月費乃經參考三間公司的佔地面積及人數而釐定。各份管理費協議的屆滿期為(i)租約終止日期；及(ii)管理費協議日期起計的第三個周年日之較早者。各份管理費協議訂約方均有權向另一方發出一個月通知以終止管理費協議。

本集團根據管理費函件協議及管理費協議應付的費用乃經本集團與Coastal Oil Holdings進行公平磋商後達至，並根據Coastal Oil Holdings在租約項下及使用辦公設施所產生的成本及開支而釐定。由於Coastal Oil Holdings為本公司的關連人士，根據管理費協議擬進行的交易構成本集團的持續關連交易。

截至2020年6月30日止三個財政年度的年度上限

截至2018年、2019年及2020年6月30日止三個財政年度，最高年度交易金額分別不得超過336,000美元、336,000美元及336,000美元，有關金額乃基於本集團應付的固定月費得出。

訂立管理費協議的理由及裨益

該物業一直由本集團佔用作為其新加坡公司總部。經考慮鄰近地點的可資比較辦公室租金，及倘我們搬離該物業時本集團可能產生的搬遷成本，我們的董事認為，繼續使用該物業作為新加坡公司總部屬有利及符合本公司及股東的整體利益，乃由於此舉讓我們可維持本集團的穩定營運。

我們的董事確認，於業績記錄期間根據管理費協議支付的費用乃(i)經進行公平磋商及按正常商業條款訂立；(ii)於本集團的日常業務過程中進行；及(iii)屬公平合理，且符合本集團及股東的整體利益。我們的董事(包括獨立非執行董事)亦已確認，建議年度上限屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。獨家保薦人確認，建議最高年度上限屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。

關連交易

根據創業板上市規則第20.74條，根據管理費協議擬進行交易在創業板上市規則第20章項下規定之相關適用百分比率(溢利率除外)按年計將不少於5%，而總代價將少於3百萬港元，故據此擬進行的持續關連交易獲豁免遵守創業板上市規則第20章項下的年度審閱、申報、公布及獨立股東批准規定。

2. 船務管理協議

於業績記錄期間，Heng Tong根據船務管理協議向Coastal Logistics提供船務管理服務，據此，Heng Tong同意就Coastal Logistics的營運、發牌及保險要求提供管理服務。

截至2015年、2016年及2017年6月30日止三個年度以及截至2017年9月30日止三個月，Coastal Logistics向Heng Tong支付的船務管理費分別約為90,000美元、0.2百萬美元、0.2百萬美元及60,000美元。

自2016年8月31日([編纂]投資完成日期，我們自此視Coastal Logistics為本公司的關連附屬公司)起，船務管理協議項下交易一直被視作本集團的關連交易。

船務管理協議的條款乃由Heng Tong與Coastal Logistics經考慮有關服務的現行市場費率進行公平磋商後達至。

截至2020年6月30日止三個財政年度的年度上限

截至2018年、2019年及2020年6月30日止三個財政年度，最高年度交易金額分別不得超過0.2百萬美元、0.2百萬美元及0.2百萬美元，有關金額乃基於船務管理協議的固定費率得出。

訂立船務管理協議的理由及裨益

由於Heng Tong具備提供船務管理服務的合適人員及經驗，故繼續現有做法而不委聘第三方服務供應商為Coastal Logistics聘用新員工以提供有關服務對本集團有利。

我們的董事確認，於業績記錄期間支付的費用乃(i)按正常商業條款進行；(ii)於本集團的日常業務過程中進行；及(iii)屬公平合理，且符合本集團及股東的整體利益。

根據創業板上市規則第20.74條，根據船務管理協議擬進行的交易在創業板上市規則第20章項下規定之相關適用百分比率(溢利率除外)按年計將不少於5%，而總代價將少於3百萬港元，故據此擬進行的持續關連交易獲豁免遵守創業板上市規則第20章項下的年度審閱、申報、公布及獨立股東批准規定。

董事及高級管理層

董事

我們的董事會由五名董事組成，包括兩名執行董事及三名獨立非執行董事。下表載列有關我們董事的資料：

我們董事會的職能及職責包括但不限於召開股東大會、於股東大會上報告董事會的表現、實行於股東大會上通過的決議案、制訂業務及投資計劃、編製年度預算及最終賬目、編製利潤分派建議及增減註冊資本，以及根據細則行使其他權力、職能及職責。

姓名	年齡	職位	加入本集團的日期	獲委任為董事的日期	角色及職責	與其他董事及／或高級管理層的關係
陳新華先生	58	主席兼執行董事	1997年1月	2016年7月22日	負責本集團的整體業務管理及營運決策	無
楊永星先生	65	副主席兼執行董事	2001年4月	2016年7月22日	負責監督本集團的財務活動及戰略策劃	無
黃子強先生	62	獨立非執行董事	●	●	負責獨立監督管理層，及就本公司的策略、表現、資源及行為操守等問題提供獨立的判斷	無
楊俊邦先生	62	獨立非執行董事	●	●	負責獨立監督管理層，及就本公司的策略、表現、資源及行為操守等問題提供獨立的判斷	無
葉彬林先生	51	獨立非執行董事	●	●	負責獨立監督管理層，及就本公司的策略、表現、資源及行為操守等問題提供獨立的判斷	無

董事及高級管理層

執行董事

陳新華先生，58歲，為本集團執行董事兼主席。陳先生主要負責本公司的整體業務管理及營運決策。陳先生主要在新加坡、馬來西亞、中國、荷蘭及香港的石油產品、石油精煉廠及其他石油相關產品的交易及物流方面擁有約20年經驗。陳先生於1997年1月加入Heng Tong，並於2016年7月獲委任為我們的執行董事。於1998年9月至2000年7月，彼加入Cosco Feoso (S) Pte. Ltd. 擔任董事總經理，主要負責馬來西亞的石油產品，該公司於中國、新加坡、歐洲及美利堅合眾國從事石油貿易業務。

陳先生於1977年12月畢業於新加坡黃埔中學。

陳先生與本公司任何其他董事、高級管理層成員或控股股東概無關連。

陳先生於緊隨本文件日期前過去三年並無於其證券正在或已在香港或海外任何證券市場上市的任何公眾上市公司擔任任何董事職務。

楊永星先生，65歲，為本集團執行董事兼副主席。楊先生主要負責監督本公司的財務活動及戰略策劃。楊先生於2004年9月加入Coastal Logistics，並於2016年7月獲委任為我們的執行董事。楊先生主要在新加坡及香港的石油產品交易、原油、油輪、航運和物流方面擁有逾20年經驗。

於1982年1月至2001年3月，彼獲Everstar Trading Company僱用為市場推廣經理，主要負責中國國際貿易管理。

於1986年11月至2003年6月，楊先生獲委任為Ystar Limited的董事，主要負責銷售產品的進出口，該公司主要在中國從事銷售摩托車發動機零部件、舷外發動機、儀器及相關產品。楊先生於1986年11月至2001年3月期間能夠同時為Everstar Trading Company及Ystar Limited履行職務，乃因為楊先生毋須全職履行於該兩間公司的職務。

楊先生於1968年10月畢業於中國廣州第21中學。

楊先生與本公司任何其他董事、高級管理層成員或控股股東概無關連。

楊先生於緊隨本文件日期前過去三年並無於其證券正在或已在香港或海外任何證券市場上市的任何公眾上市公司擔任任何董事職務。

董事及高級管理層

獨立非執行董事

黃子強先生，62歲，於●獲委任為我們的獨立非執行董事，主要負責獨立監督管理層及就本公司的策略、表現、資源及行為操守等問題提供獨立的判斷。黃先生於香港的銷售及市場推廣方面擁有逾6年經驗。於1978年至1982年期間，黃先生於香港的Swire Loxley Company Limited擔任醫療銷售代表，主要負責醫療產品銷售。於1982年至1984年期間，彼加入香港的Carl Zeiss Far East Company Limited擔任銷售專員，負責在香港及中國的醫療產品銷售及市場推廣。

黃先生亦於香港法律方面擁有約15年經驗。黃先生於2000年10月成為香港的大律師，之前彼分別於1996年11月及1997年6月在香港及英國獲認可為事務律師。

於1985年10月，黃先生成為英國市務學會會員。於1989年3月，黃先生獲得美利堅合眾國杜比克大學的工商管理碩士學位。彼進一步於1994年7月獲得英國曼徹斯特都會大學的法律執業文憑，並於1993年7月通過英國法律專業共同試。

黃先生與本公司任何其他董事、高級管理層成員、主要股東或控股股東概無關連。

黃先生於緊隨本文件日期前過去三年並無於其證券正在或已在香港或海外任何證券市場上市的任何公眾上市公司擔任任何董事職務。

楊俊邦先生，62歲，於●獲委任為我們的獨立非執行董事。彼主要負責獨立監督管理層及就本公司的策略、表現、資源及行為操守等問題提供獨立的判斷。楊先生在中華民國擁有專業的海軍和工程經驗。楊先生就讀中華民國海軍學院，並於1977年獲得理學學士學位。於2006年6月，楊先生獲得中華民國國立台灣海洋大學的商船學系碩士學位。

楊先生於2001年9月至2002年12月為海軍後勤司令部參謀長，其主要職責包括管理海軍後勤及政策。彼之後於2003年12月至2005年8月成為基隆後勤支援指揮部指揮官，主要負責所有海軍船舶的船廠、再造工程、質量控制、財務及維修事項。

楊先生與本公司任何其他董事、高級管理層成員、主要股東或控股股東概無關連。

楊先生於緊隨本文件日期前過去三年並無於其證券正在或已在香港或海外任何證券市場上市的任何公眾上市公司擔任任何董事職務。

董事及高級管理層

葉彬林先生，51歲，於●獲委任為我們的獨立非執行董事。彼主要負責獨立監督管理層及就本公司的策略、表現、資源及行為操守等問題提供獨立的判斷。

葉先生於1988年7月畢業於中國上海海事學院，獲授經濟學士學位，主修水上交通財務會計。彼之後於1992年12月通過中國財政部舉辦的國家認證考試，並同時獲中國財政部認可為會計師。於2001年10月，葉先生獲中國路橋工程有限責任公司頒發專業技術能力證書。

葉先生在會計、財務、企業財務管理和船務管理方面擁有逾25年經驗。葉先生於1989年12月至1993年12月首先擔任中國廣州遠洋運輸有限公司的助理會計師，之後分別被晉升為會計師及副財務經理等職位。彼主要負責貨運、支付賬戶和日常財務運作及人事管理。葉先生於1993年12月至1996年9月加入中國中遠集裝箱運輸有限公司擔任財務經理，其主要職責包括貨運、附加費應收款項及發展航運經營及管理軟件。彼之後於1998年5月至2001年8月成為德國COSCO Germany Shipping Agencies GMBH的財務總經理。彼負責公司財務管理、投資、協助評估員工及與工人工會溝通。

葉先生於2001年8月加入COSCO Corporation (Singapore) Limited (前身為COSCO Investment (Singapore) Limited) 擔任財務總監，並於2008年4月調任為首席財務官。彼亦於2001年8月至2012年10月擔任COSCO Holdings (Singapore) Pte. Limited的財務總監及首席財務官。葉先生同時獲委任為COSCO Investment (Singapore) Limited的替任董事，以及其大部分附屬公司及聯營公司的董事會成員。葉先生主要負責所有財務和會計管理、投資、企業風險管理，協助戰略發展、上市公司的企業管治及公關事宜。彼亦由2010年到2012年擔任COSCO Holdings (Singapore) Pte. Limited的總法律顧問。

葉先生後來於2013年1月至2014年7月成為中國廈門遠洋運輸公司的總會計師，其職責包括財務管理、企業管治、項目投資及考核事宜。彼之後於2014年12月至2015年7月擔任Bilsea International Holdings Pte. Ltd.的副總經理，負責設立海外辦事處、業務開發和船用燃油業務推廣。

董事及高級管理層

葉先生於2015年11月至2016年4月擔任中國舟山南洋之星船業有限公司的財務總監。彼主要負責整體財務管理。彼亦於2016年5月至2016年8月擔任Singa Star Pte Ltd.的顧問，作為中國及挪威的投資顧問。目前，彼自2016年7月及9月起分別擔任CPA Partnership Pte. Ltd.及Kinetica Pte. Ltd.的顧問，負責提供一般諮詢服務。葉先生現為Sunway Holdings Pte. Ltd. (一間主要從事航運代理業務的公司)的董事。彼自2017年1月及2017年3月起亦分別擔任Singapore CEFC Petrochemical & Energy Pte. Ltd.的首席財務官及執行董事，該公司從事石油化工、燃油及石油產品貿易。

葉先生於其他上市公司的職位如下：

公司名稱	公司主要業務活動	持有職位	服務期間	職責
CEFC International Limited (股份代號：新加坡交易所：Y35)	石油化工、燃油及石油產品貿易	首席財務官兼執行董事	分別自2017年1月1日及2017年8月11日起	財務申報、投資者關係、遵守上市規定以及CEFC International Limited及其附屬公司的財務職能整體管理

葉先生與本公司任何其他董事、高級管理層成員、主要股東或控股股東概無關連。

葉先生於緊隨本文件日期前過去三年並無於其證券正在或已在香港或海外任何證券市場上市的任何公眾上市公司擔任任何董事職務。

根據創業板上市規則第17.50(2)條須作出的披露

除本節所披露者外，董事各自確認以下有關彼自身的事宜：(i)彼概無於本公司或其任何附屬公司擔任任何其他職位；(ii)除本文件附錄五「有關董事及主要股東的其他資料—權益披露」一段所披露者外，彼概無持有任何股份(定義見證券及期貨條例第XV部)權益；(iii)概無須根據創業板上市規則第17.50(2)條作出披露的其他資料；及(iv)據董事經作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，概無有關董事的委任須提請股東垂注的其他事宜。

董事及高級管理層

高級管理層

下表載列有關我們高級管理層成員的若干資料：

姓名	年齡	職位	加入本集團的日期	角色及職責	與董事或其他高級管理層的關係
仇雪	37	首席財務官	2016年5月	負責監督財務活動及監管本集團的會計事宜	無
洪津	55	總經理	2007年4月	負責本集團的整體營運船務管理	無
李兆勳	50	首席執行官	2016年12月	負責為本集團提供戰略領導，制訂長期目標、策略、計劃及政策	無
陳智光	46	公司秘書	2016年10月	負責本集團的公司秘書及相關事宜	無

仇雪女士，37歲，於2016年5月獲委任為本集團的首席財務官。仇女士主要負責監督財務活動及監管本集團的會計事宜。

仇女士在新加坡庫務、會計及財務控制方面擁有10年經驗。於2007年6月至2010年4月，仇女士曾任Titan Resource Management Pte. Ltd.的高級庫務主任，而彼負責管理集團的庫務職能及審查融資工具。仇女士其後於2010年4月至2010年10月獲Aon Singapore Pte. Ltd.聘任為庫務會計師，負責管理公司的信貸風險及庫務活動。仇女士隨後於2010年10月至2011年4月任職於Hua Wei International Pte. Ltd.擔任庫務專員，主要職責是管理公司的流動資金。於2011年5月至2012年1月，仇女士擔任Brightoil Petroleum Singapore Pte. Ltd.的高級庫務會計師，主要負責安排貿易融資交易及審查公司融資。仇女士隨後於2012年2月至2013年12月加入COS擔任庫務經理，該公司為一間從事精煉石油產品的物流公司，而彼負責監察庫務活動及融資管理。仇女士其後於2014年1月至2016年5月分別被晉升為副財務總監及首席財務官，負責監察會計及管理融資活動。

董事及高級管理層

仇女士於2007年4月獲得都柏林愛爾蘭國立大學的金融理學士學位。

仇女士與本公司的其他董事、高級管理層成員、主要股東或控股股東概無關連。

仇女士於緊隨本文件日期前過去三年並無於其證券正在或已在香港或海外任何證券市場上市的任何公眾上市公司擔任任何董事職務。

洪津先生，55歲，於2007年4月加入本集團任職Heng Tong 海事監督。洪先生主要負責本公司的整體營運船務管理。

洪先生在海洋工程及管理方面擁有逾16年經驗。於2000年7月至2001年4月，洪先生曾任聯合散貨運輸(香港)有限公司的首席工程師，該公司於歐洲從事散貨船船舶管理，而彼負責監察機房運作及維修船上機器。洪先生亦任職於Leif Hoegh & Co ASA (Norway LHC)為首席工程師，該公司在挪威註冊成立及主要從事全球海事運輸，而彼主要負責操作機房及維修船舶上的機器。於2003年5月至2005年4月，洪先生受僱於SITC Ship's Management Co. Ltd.，該公司從事國際貨運代理及船舶經紀，而彼負責監管造船。於2005年5月至2007年4月，洪先生加入Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd.擔任總監，該公司從事海運活動及代理，而彼負責整體營運協調及協助造船事宜。彼自2013年1月起被晉升為Heng Tong的總經理，而彼主要負責本公司的整體營運船務管理。

洪先生於1986年7月獲得中國大連海事大學的工程管理學士學位。

洪先生與本公司的其他董事、高級管理層成員、主要股東或控股股東概無關連。

洪先生於緊隨本文件日期前過去三年並無於其證券正在或已在香港或海外任何證券市場上市的任何公眾上市公司擔任任何董事職務。

李兆勳先生，50歲，於2016年12月獲委任為Heng Tong首席執行官。彼主要負責為本集團提供戰略領導，制訂長期目標、策略、計劃及政策。

李先生在香港銀行業擁有逾23年經驗，特別是為從事金屬及能源業務的客戶提供服務。在加入本集團之前，李先生於1989年5月至1993年3月在香港東亞銀行有限公司工作，最後職位為業務發展部助理經理。李先生其後於1993年3月至1995年11月在Internationale Nederlanden Bank香港分行的商品融資部擔任經理。彼其後於1995年12月至

董事及高級管理層

2003年2月期間獲法國巴黎銀行香港分行聘任為北亞商業中心能源及商品部門的團隊主管。李先生於2003年5月至2004年1月期間獲Fortis Bank香港分行聘任為全球商品集團的高級客戶關係經理。於2004年2月至2007年1月期間，李先生為大華銀行有限公司香港分行的結構性貿易及商品融資部副總裁。於2007年1月至2014年6月，李先生曾任渣打銀行(香港)有限公司的商品及貿易部門能源及農業業務主管。隨後於2014年7月，李先生獲Creative Centre International Group Limited委任為總經理。其後，彼於2016年5月至2016年11月獲華僑銀行有限公司香港分行委聘為結構性貿易融資部團隊主管。

李先生於1988年在加拿大西安大略大學獲得行政／商業，金融及經濟學學士學位。

李先生與本公司的其他董事、高級管理層成員、主要股東或控股股東概無關連。

李先生於緊隨本文件日期前過去三年並無於其證券正在或已在香港或海外任何證券市場上市的任何公眾上市公司擔任任何董事職務。

公司秘書

陳智光先生，46歲，自2016年10月3日起獲委任為本公司的公司秘書，主要負責本集團的公司秘書及相關事宜。陳智光先生在香港會計行業擁有約25年經驗。陳智光先生於2001年3月成為香港會計師公會的執業註冊會計師。於2008年12月，彼成為香港會計師公會的資深會員。於2004年11月，陳智光先生於香港理工大學獲得企業融資碩士學位及於2014年10月於香港城市大學獲得法律學士學位。彼於2005年11月獲認可為英國特許公認會計師公會的資深會員。

於2016年10月3日加入本集團之前，陳智光先生於1991年4月至1992年6月期間受僱於執業會計師梁葉會計師行，任職審計文員。於1992年6月至1993年8月期間，彼受僱於執業會計師陳黃鍾會計師事務所，任職中級審計員。於1994年1月至1996年4月期間，彼受僱於執業會計師蔡彭年會計師行，任職中級審計員。此外，陳智光先生分別於1996年4月至1997年1月及1997年1月至2003年10月期間任職於曾漢武麥延生會計師行及黎樊會計師行(於1999年合併後現名為中瑞岳華(香港)會計師事務所)(兩家事務所均為執業會計師)，擔任高級審計員。

陳智光先生其後於2003年10月至2004年11月擔任通達紙品包裝(中國)有限公司的財務總監，負責協助公司及集團的上市申請及上市規則合規事宜以及監察集團的財務運作。隨後，陳智光先生於2004年6月至2006年12月期間擔任執業會計師Dickson CK Chan的執業會計師，而彼為獨資經營者，涉及提供鑒證、稅務及公司秘書服務。彼其

董事及高級管理層

後於2007年1月至2014年5月加入執業會計師FC Partners CPA Limited成為合夥人，負責提供鑒證、稅務、公司秘書及企業融資顧問服務。陳智光先生於2009年11月為執業會計師CF Partners Limited的創立成員，現為其合夥人，負責提供鑒證、稅務、公司秘書及企業融資顧問服務。彼自2010年1月起亦一直為執業會計師JH CPA Alliance Limited的合夥人，而彼負責提供鑒證、稅務、公司秘書及企業融資顧問服務。陳智光先生於2014年6月創立執業會計師Infinity Assurance Limited，現為其執業會計師，負責提供鑒證、稅務、公司秘書及企業融資顧問服務。於2011年12月至2013年4月，陳智光先生擔任宏創高科集團有限公司(股份代號：8242)的獨立非執行董事，該公司的股份在創業板上市。

陳智光先生與本公司的其他董事、高級管理層成員、主要股東或控股股東概無關連。

陳智光先生於緊隨本文件日期前過去三年並無於其證券正在或已在香港或海外任何證券市場上市的任何公眾上市公司擔任任何董事職務。

合規主任

楊先生於2016年10月7日獲委任為本公司的合規主任。有關楊先生的資歷及經驗的詳情已於上文本節「執行董事」一段中披露。

董事會轄下委員會

我們的董事會已設立審核委員會、提名委員會及薪酬委員會。該等委員會按照董事會制訂的職權範圍運作。

審核委員會

審核委員會為遵照創業板上市規則第5.29條及企業管治守則，根據董事會於●通過的決議案成立，其書面職權範圍符合企業管治守則第C3.3段及創業板上市規則附錄15所載的企業管治報告。審核委員會的主要職責(其中包括)為就外聘核數師的委任及罷免向董事會作出建議；審閱財務報表及有關財務匯報的重大建議；及監督本公司的內部監控程序及風險管理系統。

審核委員會由三名獨立非執行董事組成。審核委員會由葉彬林先生、黃子強先生及楊俊邦先生組成。葉彬林先生為審核委員會主席。

董事及高級管理層

提名委員會

提名委員會為遵照企業管治守則，根據董事會於●通過的決議案成立，其書面職權範圍符合企業管治守則第A5.2段及創業板上市規則附錄15所載的企業管治報告。提名委員會的主要職責(其中包括)為定期檢討董事會的架構、規模和組成，評估獨立非執行董事的獨立性，並就有關委任及再委任董事的事宜向董事會作出建議。

提名委員會由黃子強先生、陳先生及葉彬林先生組成。黃子強先生為提名委員會主席。

薪酬委員會

薪酬委員會為遵照創業板上市規則第5.35條及企業管治守則，根據董事會於●通過的決議案成立，其書面職權範圍符合企業管治守則第B1.2段及創業板上市規則附錄15所載的企業管治報告。薪酬委員會的主要職責為就有關董事及高級管理層的整體薪酬政策及架構以及設立正規及透明的程序以制訂薪酬政策而向董事會作出建議。

薪酬委員會由楊俊邦先生、黃子強先生及楊先生組成。楊俊邦先生為薪酬委員會主席。

董事及高級管理層的薪酬

我們的董事及高級管理層成員根據彼等與本集團各自的僱傭合約以固定每月薪金的形式收取薪酬。本集團亦為彼等報銷彼等向本集團提供服務或履行彼等有關業務營運的職能時產生的必要及合理費用。我們的董事會定期審閱及釐定董事及高級管理層成員的薪酬及補償方案，乃經參考(其中包括)可資比較公司已付薪金的市場水平、董事各自的職責、本集團的表現、個人各自的資歷及經驗。於[編纂]後，薪酬委員會將參考彼等的職責、工作量、對本集團貢獻的時間及本集團的表現而審閱及釐定董事的薪酬及補償方案。

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月已付或應付董事的薪酬總額(包括袍金、薪金、退休福利計劃供款、其他津貼及實物利益及酌情花紅)分別約為45,000美元、40,000美元、42,000美元及10,000美元。

董事及高級管理層

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月，本集團已付五名最高薪酬人士(不包括董事)的薪酬總額(包括袍金、薪金、退休福利計劃供款、房屋津貼及津貼以及實物利益及酌情花紅)分別約為416,000美元、449,000美元、533,000美元及153,000美元。

於業績記錄期間，我們的董事或五名最高薪酬人士概無獲我們支付或收取任何薪酬作為加入我們的獎勵或離職賠償。於業績記錄期間，概無訂立董事放棄或同意放棄任何薪酬的安排。

有關於業績記錄期間董事薪酬的額外資料以及最高薪酬人士的資料，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註12。

合規顧問

根據創業板上市規則第6A.19條，本公司委任長雄證券有限公司為合規顧問。根據創業板上市規則第6A.23條，合規顧問將就以下事項向我們提供意見：

- (i) 刊發任何監管公告、通函或財務報告前；
- (ii) 擬進行交易(可能是須予公布的交易或關連交易)，包括發行股份及購回股份；
- (iii) 倘本公司建議以有別於本文件所詳述的方式動用[編纂]所得款項淨額，或倘業務活動、發展或業績偏離本文件的任何預測、估計或其他資料；及
- (iv) 倘聯交所向本公司查詢有關股份價格或交易量的異常變動、其證券虛假市場的可能發展或任何其他事項。

任期應於[編纂]開始，預期於本公司遵守創業板上市規則第18.03條就[編纂]後第二個完整財政年度的財務業績寄發年報之日結束。

與控股股東的關係

控股股東

緊隨[編纂]及資本化發行完成後，控股股東將合共持有[編纂]股股份，佔本公司已發行股本總額[編纂]%。

滙海及新皇分別由陳先生及楊先生全資擁有。陳先生及楊先生分別為執行董事，彼等的背景及經驗詳情載於「董事及高級管理層—董事—執行董事」一段。

除外業務

如本文件「歷史、發展及重組」所披露，本集團專注於承租燃料船舶業務，並已進行重組以通過不將控股股東的若干業務納入本集團而將其除外。自本集團除外的公司詳情如下：

海岸控股

海岸控股於1990年4月27日在香港註冊成立，並由陳先生及楊先生分別擁有50%及50%。其主要從事投資控股。

Coastal Oil Holdings

Coastal Oil Holdings於2004年10月25日在新加坡註冊成立，並由海岸控股全資擁有。其主要從事投資控股。

海岸石油香港

海岸石油香港於2004年11月3日在香港註冊成立，並由海岸控股全資擁有。其主要在香港船舶船用燃油的供應。

COS

COS於2004年10月28日在新加坡註冊成立，並由Coastal Oil Holdings全資擁有。其主要於新加坡的從事以下業務石油產品及其他商品貿易。

Coastal Oil B. V.

Coastal Oil B. V.於2012年4月16日在荷蘭註冊成立，並由Coastal Oil Holdings全資擁有。其主要在歐洲港口從事燃料油貿易業務。

Costank

Costank於1998年6月18日在新加坡註冊成立，並由一名獨立第三方及陳先生分別擁有51%及49%。該公司主要從事於新加坡供應船用燃油予船舶及石油產品貿易。

與控股股東的關係

我們的控股股東確認，由控股股東所保留的上述公司的除外業務不會與本集團的核心業務構成直接或間接競爭。

創業板上市規則第11.04條

各控股股東、董事及彼等各自的緊密聯繫人概無於與本集團業務直接或間接構成或可能構成競爭的任何業務(由本集團成員公司營運的業務除外)中擁有任何權益而須根據創業板上市規則第11.04條予以披露。

獨立於控股股東

管理獨立

儘管控股股東於[編纂]完成後將保留本公司的控股權益，本集團業務的日常管理及營運將由本公司全體執行董事及高級管理層成員負責。董事會有五名董事，包括兩名執行董事及三名獨立非執行董事。董事會及高級管理層實際獨立於控股股東而運作，而本公司於聯交所[編纂]後，彼等將全面履行對全體股東的職責而毋須諮詢控股股東。

各董事均知悉作為董事的受信責任，要求(其中包括)彼必須為本公司的利益及最佳利益行事，且不得容許彼作為董事的職責與其個人利益之間出現任何衝突。倘由於本集團與董事或彼等各自的聯繫人進行的任何交易產生潛在利益衝突，涉及利益的董事將於有關該等交易的本公司相關董事會會議上放棄表決，且不會計入會議法定人數。此外，本公司擁有獨立的高級管理隊伍以獨立進行本集團的業務決策。

經考慮上述因素，董事信納彼等可獨立履行其於本公司的角色，而董事認為本公司能夠獨立於控股股東管理本集團業務。

營運獨立

本集團已建立自有組織架構，由獨立部門組成，各有特定負責區域。本集團亦已設立一系列內部監控措施以促進我們業務的有效營運。

就與Coastal Oil Holdings共用場地及共享設施而言，有關協議乃經公平磋商後按正常商業條款訂立，且本集團應付的費用屬公平及合理。我們的董事認為，即使該等協

與控股股東的關係

議被終止，且本集團無法再取用有關場地及辦公設施，本集團能夠在附近地點從第三方業主覓得合適場地以滿足其對業務運作的替代場地的需求而不會造成延誤或不便。

我們的董事認為，我們的營運並無依賴於關聯方提供的服務。我們的董事認為，本文件「關連交易」一節所載的交易乃於本集團的日常業務過程中基於公平磋商及按正常商業條款訂立，且符合本集團及股東的整體利益。

概無控股股東及／或彼等的緊密聯繫人為於業績記錄期間為我們的營運提供任何關鍵服務或材料的供應商(包括我們的承包商)及客戶。董事相信，我們並不過分倚賴控股股東或彼等的聯繫人，且可獨立聯繫供應商及客戶。

財政獨立

於業績記錄期間，海岸控股及Coastal Oil Holdings提供擔保以保證本集團取出的銀行貸款項下的還款義務。陳先生及楊先生亦提供擔保以保證本集團取出的銀行貸款項下的還款義務。

董事認為，本集團有足夠現金流量支撐業務營運。於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的營運主要由股東或關聯方墊付的貸款、股東注資、業務營運產生的現金、信貸融資及來自銀行或其他機構的貸款提供資金。於2017年6月30日，本集團擁有現金及銀行結餘約2.6百萬美元。

我們承諾，我們的關聯方就本集團獲得的貸款及銀行融資提供的全部擔保將於[編纂]後解除。應付我們控股股東及／或彼等的緊密聯繫人的款項將於[編纂]前結清。

考慮到本集團的內部資源及[編纂]的[編纂]的估計所得款項淨額，董事認為本集團將具備充足資金應付其財政需要而毋須倚賴控股股東。董事進一步認為，於[編纂]後，本集團有能力自行向外部來源獲得融資而毋須控股股東支援。因此，本集團將在財政上獨立於控股股東及／或彼等各自的任何聯繫人。

與控股股東的關係

不競爭承諾

來自控股股東

控股股東(各為一名「契諾人」，並統稱為「各契諾人」)以本公司為受益人訂立不競爭契據，據此，各契諾人已共同及個別地向本公司(為我們本身及作為其各附屬公司受託人)作出不可撤回及無條件保證及承諾：

- (a) 彼將不會並將促使任何契諾人及其聯繫人(「受控制人士」)以及契諾人直接或間接控制的任何公司(就不競爭契據而言，不包括本集團任何成員公司)(「受控制公司」)不會(除透過本集團任何成員公司外)直接或間接(不論以其本身利益或相互連同或代表任何人士或公司，或作為委託人或代理人，透過任何法人實體、合夥關係、合營企業或其他合約安排進行，且不論出於盈利或其他目的)經營、從事、投資或以其他方式參與與本集團任何成員公司不時從事或計劃從事的任何業務相似或對其構成或可能構成競爭的任何業務，或本集團任何成員公司從事或投資或以其他方式參與與本集團不時經營業務的任何地域的任何業務(「受限制業務」)或於其中擁有權益；
- (b) (i) 倘彼或彼之聯繫人計劃參與或從事任何直接或間接與受限制業務構成競爭的新活動或新業務，彼將向本公司賦予參與或從事該等新活動或新業務的優先選擇權，且除非獲得本公司事先書面同意，否則彼將不會參與或從事該等活動；及
- (ii) 倘彼或彼之聯繫人獲悉直接或間接與受限制業務構成競爭或可能引致競爭的商機，彼將於得悉有關商機後立即知會本公司。彼亦有責任盡其最大努力促使本集團優先獲得有關機會，而有關條款及條件不遜於彼或彼之任何聯繫人或任何第三方所獲提供者。

各契諾人已同意根據不競爭承諾接受的限制於以下情況下將不適用於該等契諾人：

- (a) 任何契諾人及／或其聯繫人於進行或從事任何受限制業務的任何公司持有股份或其他證券或於當中擁有權益，惟該等股份須為於證券及期貨條例指定的認可證券交易所上市，且：
 - (i) 相關受限制業務(及其有關的資產)佔該公司最近期刊發的經審核賬目所示的該公司相關綜合營業額或綜合資產少於10%；或

與控股股東的關係

- (ii) 任何契諾人及其聯繫人所持有股份總數或彼等合共於當中擁有權益的股份總數，不多於該公司該類別已發行股份的5%，惟任何契諾人及其聯繫人(不論個別或共同行事)均無權委任該公司大部分董事，且於任何時候必須有一名股份的持有人(如適用，連同其聯繫人)持有該等股份的百分比高於契諾人及其聯繫人合共持有者。

不競爭承諾將於股份首次開始於創業板買賣當日起生效並於發生下列事件之最早日期停止具有任何效力：(i)該契諾人，即控股股東，個別或共同與任何其他契諾人不再於已發行股份中直接或間接擁有30%或以上權益，又或因其他原因不再被視為本公司的控股股東(定義見不時的創業板上市規則)；或(ii)股份不再於創業板或其他認可的證券交易所[編纂]及買賣。

保障股東利益的企業管治措施

本公司將採納下列措施加強其企業管治常規並保障股東的利益：

- (a) 細則規定，倘董事或其任何聯繫人於任何合約或安排或其他建議當中擁有重大利益，則不得參與批准有關合約或安排的董事會會議(亦不得計入法定人數)及不得就董事會決議案投票，除非大多數獨立非執行董事明確要求彼出席。該董事出席會議亦不會計入法定人數，有關董事亦不得就相關決議案投票；
- (b) 獨立非執行董事將每季審閱控股股東遵守各自所作出不競爭承諾的情況；
- (c) 控股股東承諾提供本公司要求供獨立非執行董事每季審閱及執行各不競爭承諾所必需的所有資料；
- (d) 本公司將於本公司年報中披露基於獨立非執行董事審閱有關控股股東遵守及執行各自的不競爭承諾情況的事宜作出的決定及基準；
- (e) 控股股東將在本公司年報中就遵守各自所作出不競爭承諾的情況作出年度聲明；
- (f) 獨立非執行董事將負責決定是否容許控股股東及／或彼等各自的聯繫人涉及或參與受限制業務及在容許的情況下應施加的任何條件；及

與控股股東的關係

- (g) 獨立非執行董事可委任彼等認為合適的獨立財務顧問及其他專業顧問，以就任何有關不競爭承諾或關連交易的事宜作出建議，費用由本公司承擔。

此外，本集團與控股股東及彼等各自聯繫人擬進行的任何交易將需遵守創業板上市規則的規定，包括(如適用)申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定。

本集團的成員公司與其股東之間或股東彼此之間概無發生任何糾紛，且董事相信本集團各成員公司均與其股東保持良好關係。採納企業管治措施(包括上述措施)後，董事相信股東的權益將受到保障。

與關聯方的已終止交易

本集團過往曾於業績記錄期間與控股股東有關的實體訂立若干交易，該等交易已於最後實際可行日期終止。我們的董事確認，且獨家保薦人同意，該等關連交易乃於本集團的日常業務過程中按正常商業條款進行，屬公平合理及符合本公司及股東的整體利益。

1. 燃油供應

於業績記錄期間，本集團於日常業務過程中按正常商業條款向COS購買燃油。截至2017年6月30日止三個年度，本集團就獲提供燃油應付COS的相關過往金額分別約為0.9百萬美元、1.2百萬美元及0.2百萬美元，分別佔本集團於相應年度的總服務成本約10.3%、11.0%及1.9%。採購額乃基於相關期間的燃油市價按公平基準釐定，與本集團的其他第三方燃油供應商相若。

上述向COS購買燃油的交易於2005年開始，並已自2017年3月終止。有關應付COS的應付款項已於2017年4月悉數償付。

2. 提供港口清關服務

於業績記錄期間，本集團於新加坡向COS提供港口清關服務，包括(但不限於)提交不時規定的所須表格及文件予新加坡海港局。截至2017年6月30日止三個年度，本集團就提供港口清關服務自COS收取的相關過往金額分別約為0.1百萬美元、0.1百萬美元及9,000美元，分別佔本集團於相應年度的總收益約0.7%、0.6%及少於0.1%。付款金額乃按公平基準釐定，與其他第三方港口清關服務供應商相若。

上述向COS提供港口清關服務於2014年1月1日開始，並已自2016年7月31日起終止。有關應付本集團款項已於2016年9月悉數償付。

與控股股東的關係

3. 程租收入

截至2016年6月30日止年度，Heng Tong及Coastal Logistics各自向COS提供程租服務。截至2015年及2017年6月30日止年度，並無向COS提供有關服務。本集團於截至2016年6月30日止年度應收COS的有關過往金額約為61,000美元，於截至2015年及2017年6月30日止年度並無有關金額。程租收入乃根據市場費率按公平基準釐定，與本集團其他第三方客戶相若。

上述程租服務乃不定期提供予COS，本集團預期不會在[編纂]後向COS提供有關服務。

4. 重新收取員工開支

於業績記錄期間，COS的若干工作人員為Coastal Logistics提供市場推廣工作，COS已參照COS實際產生的費用向Coastal Logistics重新收取員工開支。本集團於截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度應付COS的有關過往金額分別約為46,000美元、66,000美元及16,000美元。重新收取員工開支乃按公平基準釐定。

上述應付COS的重新收取員工開支於2016年10月相關工作人員加入Coastal Logistics工資系統後終止。

5. 船員管理收入

於業績記錄期間，Heng Tong已指派其員工到海岸石油香港，以便海岸石油香港進行石油相關測試工作，而Heng Tong已就Heng Tong實際產生的員工開支向海岸石油香港收取船員管理費。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，本集團應收海岸石油香港的有關過往金額分別約為8,000美元、4,000美元及零。

應收海岸石油香港的船員管理收入於2016年8月海岸石油香港指派其自身員工進行相關工作後終止。

6. 香港管理費

於業績記錄期間，Heng Tong已就於香港與海岸石油香港共同辦公場地及分攤行政開支而向海岸石油香港支付管理費。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，本集團應付海岸石油香港的有關過往金額分別約為0.2百萬美元、8,000美元及零。管理費乃由本集團與海岸石油香港參照海岸石油香港根據與業主訂立的租賃協議產生的費用和開支及實際行政開支金額經公平磋商後釐定。向海岸石油香港支付的管理費於截至2016年6月30日止年度有所減少，乃由於Heng Tong並未使用海岸石油香港的任何行政服務。

應付海岸石油香港的管理費於2016年9月Heng Tong就香港辦事處直接與獨立第三方業主簽訂租賃協議後終止。

與控股股東的關係

7. 收購一艘新船舶

於2015年8月，Coastal Logistics與一間造船公司(為一名獨立第三方)訂立造船合約，據此，Coastal Logistics同意就建造Babylon支付總金額27百萬美元。

於2015年8月，Coastal Logistics與海岸控股及華暉訂立協議，據此，海岸控股及華暉同意代表Coastal Logistics就船舶的造價提供合共9.4百萬美元的款項予該造船公司。其中，海岸控股及華暉將分別支付總金額6.6百萬美元及2.8百萬美元。董事確認，海岸控股及華暉已於2015年11月前悉數支付9.4百萬美元。上述海岸控股及華暉提供的財務援助將於[編纂]前由本集團悉數償還或結清。更多詳情，請參閱本文件「歷史、發展及重組—重組」一節。

8. 向Plus Energy的船舶租賃

PLUS ENERGY與本集團的交易

Plus Energy為一間於新加坡註冊成立的有限公司，主要從事加油作業及貿易服務。截至2017年6月30日止三個年度，Plus Energy為一名獨立第三方及我們的最大客戶，分別佔我們的總收益約58.0%、53.0%及53.9%。我們的董事確認，除了Plus Energy租賃安排外，本集團、本集團的股東、本集團的董事及高級管理層以及本集團任何各自的聯繫人與Plus Energy過往或目前概無任何關係(包括但不限於業務及/或信託關係)、交易或安排(包括但不限於進行資金轉移的任何協議)。有關更多詳情，請參閱本文件「業務—客戶」一段。

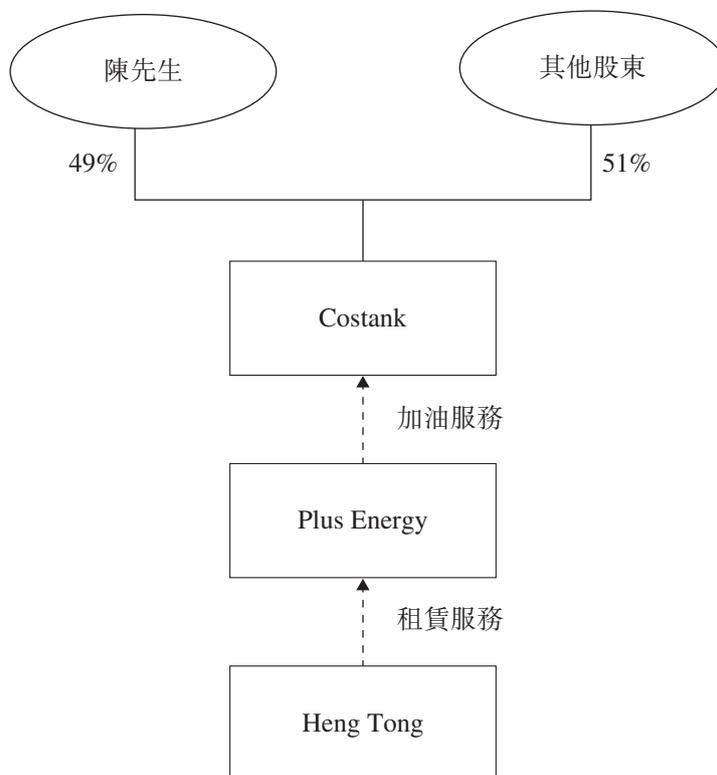
本公司的關連人士Costank為Plus Energy的客戶。

儘管Heng Tong與Plus Energy之間的交易嚴格上並不屬關連人士(定義見創業板上市規則第20章)交易的範圍內，我們的董事認為，為審慎起見，應將Heng Tong與Plus Energy之間的交易(乘以船舶租賃費佔Plus Energy向Costank所收取的款項的百分比)視為創業板上市規則項下的關連交易，並於本文件向準投資者呈列該等交易，理由是(i) Costank為本公司的關連人士；(ii) Costank為Plus Energy的客戶；及(iii) Plus Energy為我們於業績記錄期間的最大客戶。

與控股股東的關係

Costank、*Plus Energy*與*Heng Tong*之間的關係

下圖載列*Costank*、*Plus Energy*與*Heng Tong*之間的業務關係：



背景及主要條款

於業績記錄期間，*Heng Tong*出租船舶予*Plus Energy*，而*Plus Energy*使用船舶向其客戶提供加油服務。截至2017年6月30日止三個年度，*Plus Energy*就租船收入支付予*Heng Tong*的相關過往交易金額分別為8.3百萬美元、9.6百萬美元及10.4百萬美元。過往交易金額由截至2015年6月30日止年度增加至截至2017年6月30日止年度，主要是由於船舶租賃的需求及租賃費增加。

於業績記錄期間，*Heng Tong*與*Plus Energy*就五艘船舶的船舶租賃訂立*Plus Energy*租賃協議，據此，*Heng Tong*同意向*Plus Energy*提供其不時要求的船舶租賃。租賃費乃由*Plus Energy*與*Heng Tong*經參考市場上同類服務當時的現行市場費率進行公平磋商後釐定，惟提供予*Plus Energy*的費用於任何情況下不得遜於提供予*Heng Tong*其他客戶的費用。

與控股股東的關係

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，Plus Energy透過向Costank及其他客戶提供加油服務而產生收益，其百分比如下：

	截至6月30日止年度		
	2015年	2016年	2017年
自Costank收取的收益百分比	35.1%	49.4%	42.0%
自其他客戶收取的收益百分比	64.9%	50.6%	58.0%

基於上述百分比，就Plus Energy應收Costank的收益應佔船舶租賃的視作關連交易金額如下：

	截至6月30日止年度		
	2015年 百萬美元	2016年 百萬美元	2017年 百萬美元
Plus Energy應付予Heng Tong的 船舶租賃費總額	8.3	9.6	10.4
Plus Energy應收Costank收益應佔 船舶租賃費百分比	35.1%	49.4%	42.0%
視作關連交易金額	2.9	4.7	4.4

Plus Energy為一名獨立第三方，而在Plus Energy使用船舶完成其自有客戶的訂單或Costank的訂單方面，Heng Tong並無影響力。向Costank提供加油服務乃Plus Energy的全權決定。

儘管上述事項，由於Costank為Plus Energy的客戶，而Costank為創業板上市規則項下本公司的關連人士，我們的董事認為視Heng Tong與Plus Energy之間來自應收Costank收益的交易為關連交易以呈列予本公司準投資者為審慎的做法。

我們的董事確認於業績記錄期間與Plus Energy之交易乃(i)按正常商業條款進行；(ii)於Heng Tong的日常業務過程中進行；及(iii)屬公平合理，且符合Heng Tong及其股東的整體利益。

與Plus Energy租賃協議於2017年9月終止，租賃安排因而停止。

主要及高持股量股東

主要股東

就董事所知，緊隨[編纂]及資本化發行完成後，下列人士／實體各自將於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司披露的權益或淡倉，或直接或間接於本集團任何其他成員公司已發行的有表決權的股份中擁有10%或以上的權益：

於本公司的權益

股東姓名／名稱	權益性質	[編纂]及 資本化發行 後持有的 股份數目	[編纂]及 資本化發行 後的股權 概約百分比
滙海	實益擁有人；與另一名人士共同持有權益 ^(附註1)	[編纂] (L)	[編纂]%
新皇	實益擁有人；與另一名人士共同持有權益 ^(附註2)	[編纂] (L)	[編纂]%
陳先生	受控制法團權益；與另一名人士共同持有權益 ^(附註1)	[編纂] (L)	[編纂]%
楊先生	受控制法團權益；與另一名人士共同持有權益 ^(附註2)	[編纂] (L)	[編纂]%
鄭奮華先生	實益擁有人	[編纂] (L)	[編纂]%
Lim Sor Choo女士	配偶權益 ^(附註3)	[編纂] (L)	[編纂]%
Kwok Lai Au女士	配偶權益 ^(附註4)	[編纂] (L)	[編纂]%
Sim Seh Tiong女士	配偶權益 ^(附註5)	[編纂] (L)	[編纂]%

附註：

- 滙海直接擁有[編纂]股股份之權益，佔本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後全部已發行股本的約[編纂]%。由於滙海由陳先生全資及實益擁有，根據證券及期貨條例，陳先生被視為於滙海持有的相同股份數目中擁有權益。根據陳先生及楊先生簽訂之確認契據(確認彼等為「一致行動人士」)，根據證券及期貨條例，陳先生及楊先生各自被視為於彼等持有的合共[編纂]股股份中擁有權益，因此，滙海被視為擁有[編纂]股股份之權益，佔本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後全部已發行股本的約[編纂]。
- 新皇直接擁有[編纂]股股份之權益，佔本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後全部已發行股本的約[編纂]%。由於新皇由楊先生全資及實益擁有，根據證券及期貨條例，楊先生被視為於新皇持有的相同股份數目中擁有權益。根據陳先生及楊先生簽訂之確認契據(確認彼等為「一致行動

主要及高持股量股東

人士」)，根據證券及期貨條例，陳先生及楊先生各自被視為於彼等持有的合共[編纂]股股份中擁有權益，因此，新皇被視為擁有[編纂]股股份之權益，佔本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後全部已發行股本的約[編纂]%

3. Lim Sor Choo女士為陳先生的配偶。因此，根據證券及期貨條例，Lim Sor Choo女士被視為於陳先生擁有權益或被視為擁有權益之所有股份中擁有權益。
4. Kwok Lai Au女士為楊先生的配偶。因此，根據證券及期貨條例，Kwok Lai Au女士被視為於楊先生擁有權益或被視為擁有權益之所有股份中擁有權益。
5. Sim Seh Tiong女士為鄭奮華先生的配偶。因此，根據證券及期貨條例，Sim Seh Tiong女士被視為於鄭奮華先生擁有權益或被視為擁有權益之所有股份中擁有權益。
6. 字母「L」指我們股份的好倉。

於本集團其他成員公司的權益

股東名稱	公司名稱	股權百分比
華暉	Coastal Logistics	30%

除於此披露者外，董事並不知悉任何人士將於緊隨[編纂]及資本化發行後於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司披露的權益或淡倉，或直接或間接於本集團任何成員公司已發行的有表決權的股份中擁有10%或以上的權益。董事並不知悉有任何安排可能於日後導致本公司的控制權發生變化。

高持股量股東

據董事所知，除於本節「主要股東」一段所披露的人士外，緊隨[編纂]及資本化發行完成後，概無任何人士(不論個別及/或共同)將有權行使或控制行使本公司的股東大會5%或以上投票權因而根據創業板上市規則被視為高持股量股東。

股本

股本

下表載列有關本公司於[編纂]及資本化發行完成後的法定及已發行股本的資料：

法定股本：

美元

10,000,000,000 股每股0.001美元的股份 10,000,000

已發行或將予發行、繳足或入賬列作繳足的股份：

2,004 股於最後實際可行日期已發行的股份 2,004

904 股根據貸款資本化發行將予發行的股份 0.904

[編纂] 股根據資本化發行將予發行的股份 [編纂]

[編纂] 股根據[編纂]將予發行的[編纂] [編纂]

[編纂]、貸款資本化發行及資本化發行完成後已發行及將予發行的股份總數：

[編纂] 總計

[編纂]

假設

上表假設[編纂]成為無條件，並據本文件所述及根據[編纂]及資本化發行配發及發行股份。其未計及本公司根據本節下文「發行股份的一般授權」一段或「購回股份的一般授權」一段(視情況而定)所述授予董事以配發及發行或購回股份的一般授權而可能配發及發行或購回的任何股份。

最低公眾持股量

根據創業板上市規則第11.23(7)條，在[編纂]時及其後所有時間，本公司必須維持公眾人士(定義見創業板上市規則)持有本公司已發行股本總額25%之最低規定百分比。

地位

[編纂]將在各方面與本文件所述全部已發行或將予發行的股份享有同等地位，並將符合資格享有於本文件日期後所宣派、作出或派付的所有股息或其他分派，惟根據資本化發行所享有的權利除外。

發行股份的一般授權

待本文件「[編纂]的架構及條件—[編纂]之條件」一段所述條件達成後，董事獲授一般無條件授權，以配發、發行及處置股份，以及作出或授出可能須配發及發行或處

股 本

置該等股份的要約、協議或購股權，惟規定按此方式配發及發行或有條件或無條件同意配發及發行的股份(根據供股或以股代息計劃或類似安排或由股東授出的特別授權者除外)的總面值不得超過：

- (a) 緊隨[編纂]及資本化發行完成後本公司已發行股本總面值的20%；及
- (b) 本公司根據下文購回股份的一般授權購回本公司股本的總面值。

此項發行股份的一般授權將一直有效，直至以下最早發生者為止：

- (a) 本公司下屆股東週年大會結束時；
- (b) 開曼群島任何適用法例或細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或
- (c) 股東於股東大會上以普通決議案修訂或撤銷該項授權時。

有關此項一般授權的更多詳情，請參閱本文件附錄五「有關本公司及附屬公司的進一步資料—股東於●年●月●日通過的書面決議案」一段。

購回股份的一般授權

待「[編纂]的架構及條件—[編纂]之條件」一段所述條件達成後，董事獲授一般無條件授權，以行使一切權力購回股份(即可能在聯交所或就此獲證監會及聯交所認可的任何其他證券交易所[編纂]的股份)，其總面值不得超過緊隨資本化發行及[編纂]完成後本公司已發行股本總面值的10%。

此項授權僅涉及在聯交所或在股份可能[編纂]並就此獲證監會及聯交所認可的任何其他證券交易所作出及根據所有適用法例及法規以及創業板上市規則的規定而作出的購回。相關創業板上市規則的概要載於本文件附錄五「有關本公司及附屬公司的進一步資料—購回我們本身的證券」一段。

財務資料

有意投資者應將本節與本文件附錄一會計師報告所載的經審核綜合財務報表(包括有關附註)一併閱讀。本集團的綜合財務報表乃根據符合香港財務報告準則的會計政策編製。有意投資者應細閱整份會計師報告，而不應僅倚賴文件本節所載資料。

以下討論及分析包含若干前瞻性陳述，反映目前對未來事項及財務表現的看法。該等陳述乃基於本集團鑒於其經驗及對歷史趨勢、現時狀況及預期未來發展的認知以及本集團認為在有關情況下屬合適的其他因素所作的假設及分析。然而，實際結果及發展會否達至本集團所預期及預測的水平，則受多項本集團無法控制的風險及不確定因素的影響。有關進一步資料，有意投資者應參閱本文件「風險因素」一節。

概覽

本集團主要從事於新加坡及東南亞地區提供船舶租賃服務。根據歐睿報告，於2016年，本集團在收益方面於新加坡船舶租賃服務供應商當中排名第五(按於2017年6月30日，本集團七艘船舶57,166總噸位的船隊而計算)。

於業績記錄期間，我們的收入主要來自船舶租賃服務，包括程租租賃費及期租租賃費。有關本集團按業務活動劃分收益明細的詳情載於本文件本節「收益」一段。

影響我們經營業績的重大因素

我們的經營業績受多種因素影響，當中許多可能非我們所能控制，包括本文件「風險因素」一節因素及下文所載者。

依賴主要客戶及客戶群集中

我們依賴主要客戶為本集團提供穩定的收益，而本集團的業務策略為維繫與主要客戶的關係。於業績記錄期間，我們的收益集中於五大客戶，彼等分別佔截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月總收益約92.3%、91.9%、99.8%及98.4%。該等主要客戶中，我們的最大客戶為相應年度／期間總收益貢獻分別約58.0%、53.0%、53.9%及29.7%。由於我們並無與任何主要客戶訂立長期租船合同，並不保證我們將能夠挽留主要客戶。倘我們未能維繫與彼等的業務關係，我們的財務業績可能大幅減少。

財務資料

此外，如上所述，於業績記錄期間，我們的大部分收益乃來自相對少數客戶。倘我們的任何主要客戶面臨任何流動資金問題，可能導致延遲向我們付款或欠款，轉而對我們的現金流量及財務狀況造成不利影響。我們無法保證我們將能夠獲現有及潛在客戶新訂大量租船合同以拓展客戶群。

訂立新租船合同

由於我們大部分期租租約為固定的較短服務期，我們或在訂立新租船合同時遇到困難。我們於業績記錄期間大部分期租租約的固定服務期為一年，可由本集團酌情選擇再續約一年，而我們所有程租租約的租賃期高達數星期。截至2015年6月30日止年度，我們來自期租租約及程租租約的總收益百分比分別約為79.8%及20.0%。截至2016年6月30日止年度，來自期租租約及程租租約的總收益分別約為60.5%及39.3%。截至2017年6月30日止年度，我們來自期租租約及程租租約的總收益百分比分別約為62.4%及37.5%。而截至2017年9月30日止三個月，我們來自期租租約及程租租約的總收益百分比分別約為68.6%及31.4%。我們並不能保證能夠維持現在客戶的租船合同同時取得新租船合同。對比長期的租船合同，期限較短的租船合同亦使本集團在船舶並無租用的期間閒置。因此，倘我們無法維持該等固定的短期合約或物色合適的替代，我們的收益可能減少或可能因而產生更多成本。在此情況下，我們的業務表現可能受到重大及不利影響。

程租租約涉及的時間及成本

我們的定期程租租約並無任何價格調整機制。在訂立租船合同時，我們會根據過往經驗及現行市價估計成本及租賃的期限，據此就租船費用報價。固定租賃費的租船合同存在固有風險，包括因低估成本的虧損、合約期內可能發生的困難及其他變動以及缺乏營運彈性。然而，實際執行時間及成本可能受到眾多因素的不利影響，例如柴油燃油價格上升、惡劣天氣狀況、勞工糾紛、意外、監管規定變動或其他無法預知的問題及狀況，倘我們於委聘時的估算與實際執行時間及成本有顯著差異，概不保證我們能夠控制成本及收復成本超支，而我們的營運、財務業績及盈利能力可能因此受到不利影響。

新加坡的船舶租賃行業受高度規管

新加坡船務及租賃行業受高度規管，而我們的租賃營運受廣泛及不斷演變的法律及法規所影響，包括於我們燃料船舶經營所在國家生效的多種國際公約或法律及本地法律。我們作為燃料船舶船主，就遵守有關法律及法規可能支出龐大費用，包括船舶改裝、設備、維護及檢驗規定以及船舶操作程序的開支。此外，由於該等國際公約、法

財務資料

律及法規經常修訂，我們面臨的潛在合規成本可能大幅增加。新訂或經修訂的國際公約、法律及法規可能引入，或限制我們進行業務的能力或大幅增加我們的合規成本，對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。違反相關法律及法規或合規產生的高成本亦可能限制我們的業務，對我們的經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

競爭激烈的行業

根據歐睿報告，船舶租賃服務行業在國際市場高度競爭，透明度亦較高。本集團業務對來自船舶租賃行業大型及小型營運商的激烈競爭十分敏感。由於競爭者營運成本可能較低、技術更先進且獲得更多財務資源，概無保證我們能夠與競爭者競爭，本集團或遭受市場份額流失，對我們的財務表現造成重大不利影響。

編製基準

本公司於2016年7月22日根據開曼群島公司法在開曼群島註冊成為獲豁免有限公司。於重組前，陳先生及楊先生透過Coastal Oil Holdings及海岸控股間接持有Heng Tong的100%股權及Coastal Logistics的70%股權。根據重組，本公司成為本集團現時旗下公司的控股公司。有關更多詳情，請參閱本文件「歷史、發展及重組」一節。

本集團的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表已獲編製，猶如目前的集團架構於截至2017年6月30日止三個年度或自其註冊成立日期起(以較短時間為準)一直存在。於2015年、2016年6月30日的綜合財務狀況表呈列本集團的資產及負債，已於各相關報告期間綜合入賬，猶如目前的集團架構於該等報告年末已存在。

重大會計政策及估計

財務資料乃由我們的董事根據符合香港會計師公會頒布的香港財務報告準則的會計政策，按本文件附錄一內會計師報告附註1所載編製基準而編製，且編製財務資料並無作出調整。

財務資料

以下段落討論於編製財務報表時應用的重大會計政策：

收益確認

收益按就日常業務過程中所提供服務的已收或應收代價(扣除折扣及相關稅項)的公平值計量。

本集團的收益來自提供船舶租賃服務。來自程租租約的收入按完成百分比基準確認，按各個體船舶的時間佔比法釐定。來自期租租約的收入按時間佔比基準確認。

代理收入及船隊管理收入乃於服務提供時確認。

金融資產利息收入於經濟利益很可能流入本集團且收入金額能可靠計量時確認。金融資產利息收入參考未償還本金以實際適用利率按時間基準累計，該利率乃將估計未來現金收入於金融資產的預計年期準確貼現至初步確認時資產賬面淨值的利率。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備(不包括下述船舶及在建船舶)於綜合財務狀況表按成本減其後累計折舊及累計減值虧損(如有)列賬。船舶於各報告期末按公平值列賬。重估應定期進行，以免其賬面值與於各報告期末採用公平值釐定的賬面值存在重大差異。

重估產生的任何重估升值乃於其他全面收益確認及累計至資產重估儲備，惟撥回同一資產先前已於損益確認之重估減值情況則除外。在此情況下，有關升值將計入損益內，惟以先前扣除之減值為限。重估產生之賬面值減少會於損益扣除，惟以其超出該資產先前所作重估之資產重估儲備持有之餘額(如有)為限。其後出售或棄用經重估的資產時，相關重估儲備將直接轉入保留溢利。除非資產被取消確認，否則不會自重估儲備撥至保留溢利。

在建船舶按成本減任何確認減值虧損列值。成本包括專業費用及(就合資格資產而言)根據本集團會計政策資本化的借款成本。有關船舶竣工及可作擬定用途時分類為物業、廠房及設備的恰當類別。該船舶按與其他船舶相同的基準於船舶可作擬定用途時開始折舊。

財務資料

就船舶及在建船舶以外物業、廠房及設備而言，折舊乃按物業、廠房及設備項目估計可使用年期，經計及其估計剩餘價值後以直線法撇銷其成本公平值計算。倘物業、廠房及設備項目的各部分具有不同使用年期，各部分的成本則單價計算折舊。

船舶折舊乃按自船廠首個交付日期起剩餘估計可使用年期(二手船舶自收購日期起於剩餘估計使用年期內折舊)經扣減管理層估計的剩餘價值後使用直線法扣除，以撇銷船舶的成本。各船舶的剩餘價值乃按其空載重量噸位乘以估計報廢率估計。

於物業、廠房及設備項目投入營運後產生的支出(如維修及保養)一般於其產生期間於損益內扣除。倘符合確認標準，重大檢查或大修(包括入塢)所產生的支出於替代資產賬面值中撥充資本。

船舶須定期(約2.5年)接受入塢程序。產生時，入塢成本於相關期間按直線法資本化及折舊。過往入塢成本的任何剩餘賬面值相應終止確認。

資產(即船舶、入塢、船舶設備、租賃權益改良及辦公設備)的估計可使用年期分別為7至25年、2.5年、5年、3年及3年。估計可使用年期、剩餘價值及折舊方法乃於各報告期末檢討，而任何估計變動的影響按預期法入賬。

物業、廠房及設備項目於出售或當預期不會從資產持續使用產生未來經濟利益。出售或報廢物業、廠房及設備項目產生的任何收益或虧損按銷售所得款項及資產賬面值之差額釐定，並於損益確認。

租賃

根據租賃條款將擁有權的絕大部分風險及回報轉讓予承租人時，租賃分類為融資租賃。所有其他租賃分類為經營租賃。

本集團作為出租人

經營租賃產生的承租收入於相關租賃期間按直線法於損益確認。

財務資料

本集團作為承租人

經營租賃付款乃按相關租賃期內以直線法確認為開支。因訂立經營租賃作為獎勵的已收及應收利益按租賃期內以直線法確認為租金開支扣減。

有形資產減值

於各報告期末，本集團審閱其有形資產的賬面值，以釐定有否任何跡象顯示該等資產值出現減值虧損。如有任何有關跡象，則估計資產的可收回金額以釐定減值虧損(如有)的程度。倘未能估計個別資產的可收回金額，本集團估計資產所屬現金產生單位的可收回金額。當合理一致之分配基準可予識別時，公司資產亦獲分配至個別之現金產生單位，或以其他方式獲分配至合理一致分配基準可予識別之現金產生單位之最小組別。

可收回金額乃公平值減出售成本與使用價值之較高者。在評估使用價值時，估計未來現金流量將使用稅前貼現率貼現至其現值，以反映當前市場所評估之貨幣時間值及估計未來現金流量未獲調整之資產特有風險。

倘資產(或現金產生單位)之可收回金額估計低於其賬面值，則資產(現金產生單位)賬面值將扣減至其可收回金額。減值虧損即時於損益確認，除非相關資產按重估金額列賬，在該情況下，減值虧損視為重估減少。

倘減值虧損其後撥回，則資產(或現金產生單位)賬面值增至其可收回金額之經修訂估計，惟所增加賬面值不得高於假設於往年該資產(現金產生單位)並無確認減值虧損下釐定之賬面值。減值虧損撥回即時確認，除非有關資產根據另一準則以重估金額列賬，在該情況下，減值虧損撥回則根據該準則作為重估增加處理。

借款成本

收購、建設或生產合資格資產(即需要長時間準備方可作擬定用途或出售之資產)直接應佔的借款成本，計入該等資產之成本內，直至資產大致可作其擬定用途或出售為止。就特定貸款，因有待合資格資產的支出而臨時投資賺取的投資收入，應自合資格資本化的借款成本中扣除。

所有其他借款成本均於產生期間在損益賬確認。

財務資料

主要會計判斷及估計

管理層按香港財務報告準則編製財務資料須作出影響政策應用及資產、負債、收入及開支的呈報金額的判斷、估計及假設。估計及相關假設乃根據以往經驗及在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成就無法從其他途徑實時得知的資產與負債賬面值所作判斷的基礎。實際結果或有別於該等估計。涉及判斷較艱深或較複雜的範疇，或所作假設及估計對財務資料有重大影響的範疇，於本文件附錄一所載之會計師報告附註4披露。

估計及相關假設均按持續基準予以審閱。倘修改僅影響該期間，則會計估計的修改均在修改估計期間確認，而倘修改影響當前及未來期間，則於修改期間及未來期間確認。

以下為於各報告期末極可能導致資產及負債賬面值於未來十二個月內作出重大調整之未來相關主要假設及估計不明朗因素之其他主要來源。

貿易應收款項的估計減值

於釐定是否有客觀證據顯示出現減值虧損時，本集團會考慮估計未來現金流量。減值虧損乃按資產賬面值與其估計未來現金流量(不包括並未產生之未來信貸損失)按金融資產原實際利率(即於初步確認時計算之實際利率)折現之現值的差額計算。倘未來現金流量之實際金額較預期少，則可能產生重大減值虧損。截至2015年、2016年、2017年6月30日及2017年9月30日的貿易應收款項賬面值分別為1.7百萬美元、1.1百萬美元、0.2百萬美元及0.8百萬美元。除了截至2017年9月30日止三個月總計20,000美元的貿易應收款項的確認減值虧損外，於業績記錄期間並無其他確認減值。

船舶的可使用年期及剩餘價值

船舶成本按直線法於估計餘下可使用年期折舊。管理層估計有關資產的餘下可使用年期為7至25年，乃行業內常見預期年期。預期使用水平變動及技術發展可影響船舶的可使用經濟年期，因此未來折舊收費可予修訂。

剩餘價值乃按廢金屬的目前市價估計，並每年檢討。於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日船舶的賬面值分別52.9百萬美元、52.8百萬美元、77.6百萬美元及71.5百萬美元。於2017年6月30日的剩餘價值增加主要是由於2017年3月交付新購入船舶Babylon。

財務資料

船舶的估值

本集團的船舶以其重估金額呈列，即重估日期的公平值減任何其後累計折舊及減值虧損。

公平值乃按董事於各報告年度末(倘外部環境大幅變動導致船舶的公平值較賬面值大幅改變，則提早)進行估值的市場基礎證據，經參考專業合資格估值師編製的估值報告釐定。更多詳情請參閱本文件附錄三所載「估值報告」。

本集團經營業績

下表載列截至2015年、2016年、2017年6月30日止年度以及截至2016年及2017年9月30日止三個月的綜合損益及其他全面收益表概要，乃摘錄自本文件附錄一所載的會計師報告。

綜合損益及其他全面收益表

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016 千美元 (未經審核)	2017 千美元
收益	14,318	18,056	19,271	4,921	5,665
服務成本	(8,657)	(11,025)	(11,505)	(2,997)	(3,467)
毛利	5,661	7,031	7,766	1,924	2,198
其他收入	765	256	441	85	52
其他收益及虧損	(1)	(142)	(101)	131	(256)
行政開支	(1,714)	(2,035)	(2,153)	(531)	(600)
[編纂] 及其他開支	(411)	(547)	(1,251)	(470)	(188)
財務成本	(501)	(728)	(837)	(160)	(357)
除稅前溢利	3,799	3,835	3,865	979	849
所得稅開支	(606)	(425)	(941)	(281)	(166)
年／期內內溢利	<u>3,193</u>	<u>3,410</u>	<u>2,924</u>	<u>698</u>	<u>683</u>

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，本集團分別錄得收益約14.3百萬美元、18.1百萬美元及19.3百萬美元以及年內溢利約3.2百萬美元、3.4百萬美元及2.9百萬美元。而截至2016年及2017年9月30日止三個月，本集團分別錄得收益約4.9百萬美元及5.7百萬美元以及期間內溢利約0.7百萬美元及0.7百萬美元。有意投資者應注意下文進一步闡述的本集團過往財務表現的分析。

財務資料

收益

本集團收益包括三個部分：(i)期租收入；(ii)程租收入；及(iii)代理收入。

下文載列截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2016年及2017年9月30日止三個月的收益明細。

	截至6月30日止年度									截至9月30日止三個月					
	2015年			2016年			2017年			2016年			2017年		
	有效委聘 數目	千美元	%	有效委聘 數目	千美元	%	有效委聘 數目	千美元	%	有效委聘 數目	千美元	%	有效委聘 數目	千美元	%
期租收入	13	11,432	79.8	14	10,927	60.5	13	12,022	62.4	5	2,624	53.3	10	3,889	68.6
程租收入	12	2,867	20.0	30	7,103	39.3	63	7,239	37.5	15	2,293	46.6	20	1,776	31.4
代理收入(附註)	59	19	0.2	63	26	0.2	20	10	0.1	11	4	0.1	—	—	—
總計	84	14,318	100.0	107	18,056	100.0	96	19,271	100.0	32	4,921	100.0	30	5,665	100.0

附註：於業績記錄期間，本集團為其客戶提供港口清關服務(主要是COS)。向COS提供港口清關服務已自2016年7月31日起終止。

誠如上表所示，截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，總收益分別約為14.3百萬美元、18.1百萬美元及19.3百萬美元，截至2016年6月30日止年度的收益同比增長約為26.1%及截至2017年6月30日止年度收益同比增長約為6.7%。而截至2016年及2017年9月30日止三個月，總收益分別約為4.9百萬美元及5.7百萬美元，截止2017年9月30日止三個月的收益增長約為15.1%。

截至2016年6月30日止年度與截至2015年6月30日止年度比較

截至2016年6月30日止年度，期租收入、程租收入及代理收入分別約為10.9百萬美元、7.1百萬美元及26,000美元，分別佔本集團同年總收益的約60.5%、39.3%及0.2%。截至2015年6月30日止年度，期租收入、程租收入及代理收入分別約為11.4百萬美元、2.9百萬美元及19,000美元，分別佔本集團同年總收益的約79.8%、20.0%及0.2%。

尤其是，由截至2015年6月30日止年度至截至2016年6月30日止年度，來自期租收入的收益略為減少，程租收入則大幅增加，與本集團擴大收益來源至程租收入的業務策略相符。於業績記錄期間，大部分程租收入為我們的營運附屬公司Coastal Logistics所得，Coastal Logistics擁有及經營燃料船舶Atalanta。Atalanta自2015年初開始營運，配備現代設備，使本集團比市場上的競爭對手具有相對優勢。由於Atalanta自2015年初開始營運，程租收入由截至2015年6月30日止年度的約2.9百萬美元增加至截至2016年6月30日止年度的約7.1百萬美元。

財務資料

另一方面，截至2016年6月30日止年度，程租收入的收益增長已略為被期租收入的名義減幅約0.5百萬美元抵銷。上述減少主要由於(i)全球貿易放緩導致貨物吞吐量減少、(ii)本集團於2015年12月出售其中一艘船舶(即Coastal No.1)及(iii)我們的船舶於截至2016年6月30日止年度定期入塢。然而，此等的減少部分是由於2014年底的船舶(Coastal Mercury除外)的約80萬美元的期租費用增加所抵銷。

截至2017年6月30日止年度與截至2016年6月30日止年度比較

截至2017年6月30日止年度，期租收入、程租收入及代理收入分別約12.0百萬美元、7.2百萬美元及10,000美元，分別佔本集團同年總收益約62.4%、37.5%及0.1%。截至2016年6月30日止年度，期租收入、程租收入及代理收入分別約10.9百萬美元、7.1百萬美元及26,000美元，分別佔本集團同年總收益約60.5%、39.3%及0.2%。

務請注意，截至2017年6月30日止年度，來自期租收入及程租收入的收益與截至2016年6月30日止年度比較均有所增加。如上所述，Atalanta於2015年初開始營運，並於截至2016年及2017年6月30日止年度產生程租收入。因此，截至2017年6月30日止年度，程租收入輕微增加約1.9%，完全是由於截至2017年6月30日止年度的每項合約租賃期較短的有效程租委聘數目增加。

就期租收入而言，儘管截至2017年6月30日止年度的有效期租委聘數目下降，但錄得約10%的收益增長，主要是由於(i)本集團新購得的船舶Babylon於2017年3月開始期租營運的時間；及(ii)經調整的期租費用(經計及入塢的影響後)於截至2017年6月30日止年度有輕微增長。然而，有關增長被(i)於2015年12月出售Coastal No.1；及(ii)來自其他船舶服務供應商租賃的船舶期租收入減少所輕微抵銷。

截至2017年9月30日止三個月與截至2016年9月30日止三個月比較

截至2017年9月30日止三個月，期租收入、程租收入及代理收入分別約為3.9百萬美元、1.8百萬美元及零，佔本集團同期的總收益約68.6%、31.4%及零。而截至2016年9月30日止三個月，期租收入、程租收入及代理收入分別約為2.6百萬美元、2.3百萬美元及4,000美元，佔本集團同期的總收益約53.3%、46.6%及0.1%。

財務資料

截至2017年9月30日止三個月與截至2016年9月30日止三個月相比，來自期租收入的收益大幅增加約48.2%，增加主要是由於(i)船舶Babylon於2017年3月開始期租營運；(ii)期租船舶Coastal Jupiter經調整的期租費用(經計入來自入塢的影響)有輕微增長。

截至2017年9月30日止三個月，有效程租委聘數目雖然增加，程租收入的收益卻下跌約22.5%，主要是由於截至2017年9月30日止三個月的期租平均每日租賃率下跌。

按業務活動劃分收益

(i) 期租收入

於船舶租賃服務產生的收益中，來自期租收入的費用所佔比例最大，於截至2015年、2016及2017年6月30日止年度分別佔總收益約79.8%、60.5%及62.4%。此外，來自期租收入的費用所佔比例最大，於截至2016及2017年9月30日止三個月分別佔總收益約53.3%及68.6%。

截至2016年6月30日止年度與截至2015年6月30日止年度比較

截至2016年6月30日止年度，期租收入的收益貢獻較去年略為減少4.4%。儘管本集團錄得有效委聘數目由截至2015年6月30日止年度的13個增加至2016年同期的14個，於截至2016年6月30日止年度仍錄得期租收入輕微減少。上述減少的主要原因如下。

首先，由於全球貿易於截至2016年6月30日止年度放緩而引致貨物吞吐量下降，本集團的期租收入一般受其影響。根據新加坡能源市場管理局發表的統計，2015年全球貿易的放緩已經對新加坡能源產品貿易的整體石油散貨吞吐量產生影響。隨後於2016年，貨物吞吐量增加了約3.0%，並從2015年的下降回升。我們的董事認為，2015年全球貿易放緩已經將其影響延續至2016年，影響整體貨物吞吐量。尤其這降低Coastal Mercury的期租費用)。然而，對本集團截至2016年6月30日止年度的整體財務業績的實際影響暫時的，且幅度較小。

其次，本集團於2015年12月出售其中一艘船舶(即Coastal No.1)。本集團為了有效率地以較低營運成本營運船舶，採用低船齡船舶政策。由於我們董事決定暫時將業務從香港市場分開，本集團亦正在將其資源從香港重新集中至新加坡。截至2015年6月30日止年度，由Coastal No.1所貢獻的期租收益約為1.5百萬美元，而於截至2016年6月30日止年度期間，於2015年12月的出售前，Coastal No.1所貢獻的期租收入約為0.4百萬美元。因此，此出售可歸入本集團截至2016年6月30日止年度的預先決定的期租收入，約為1.0百萬美元。

財務資料

第三，根據本集團的定期入塢政策，Coastal No.3及Coastal Saturn於截至2016年6月30日止年度內進行了入塢維修，並結合Coastal Saturn及Coastal Mercury的停租和轉讓期。截至2016年6月30日止年度，入塢維修、停租及轉讓期引致預先決定的期租收入約0.8百萬美元。相比之下，Coastal No.1及Coastal Mercury於截至2015年6月30日的年度內進行了入塢維修，並結合Coastal No.3及Coastal Saturn的停租期、入塢維修和停租期，引致預先決定的期租收入約0.7百萬美元。由於截至2016年6月30日止年度的入塢維修、停租和轉讓期而引致預先決定的期租收入增加，與截至2015年6月30日止年度相比，期租收入減少約95,000美元。

然而，上述的減少部分由2014年底的所有船舶(Coastal Mercury除外)的約0.8百萬美元的船租費用增加所抵銷。

截至2017年6月30日止年度與截至2016年6月30日止年度比較

儘管本集團錄得的有效期租委聘由截至2016年6月30日止年度的14個下降至2017年同年的13個，但對比截至2016年6月30日止年度，截至2017年6月30日止年度期租收入的收益貢獻增加約10.0%。

期租收入的增加主要由於(i)Babylon於2017年3月開始期租營運，為本集團貢獻約1.2百萬美元；及(ii)本集團的期租船舶(不包括Babylon)經調整的期租費用(經計入來自入塢的影響)有輕微增長，為本集團貢獻0.5百萬美元。

然而，上述增加被(i)於2015年12月出售Coastal No. 1，有關出售事項可列賬為本集團放棄的期租收入約0.4百萬美元；及(ii)本集團來自其他船舶服務供應商租賃的船舶期租收入減少約0.1百萬美元所輕微抵銷。

截至2017年9月30日止三個月與截至2016年9月30日止三個月比較

截至2017年9月30日止三個月與截至2016年9月30日止三個月相比，來自期租收入的收益增加約48.2%。

增加主要是由於(i)船舶Babylon於2017年3月開始期租營運，為本集團貢獻約1.1百萬美元；(ii)期租船舶Coastal Jupiter經調整的期租費用(經計入來自入塢的影響)有輕微增長，為本集團貢獻約0.2萬美元。

財務資料

(ii) 程租收入

於船舶租賃服務產生的收益中，來自程租收入的收益分別佔截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度總收益約20.0%、39.3%及37.5%。此外，來自程租收入的收益分別佔截至2016年及2017年9月30日止三個月的總收益約46.6%及31.4%。

截至2016年6月30日止年度與截至2015年6月30日止年度比較

截至2016年6月30日止年度，來自程租收入的收益較截至2015年6月30日止年度增加約147.8%。有關增加主要由於Atalanta於2015年初開始營運。我們錄得有效程租委聘的數目由截至2015年6月30日止年度的12個增加至截至2016年同期的30個。

截至2017年6月30日止年度與截至2016年6月30日止年度比較

截至2017年6月30日止年度，來自程租收入的收益對比截至2016年6月30日止年度輕微增加約1.9%。有關增加乃主要由於有效航程租賃委聘的增加。截至2016年6月30日止年度，本集團錄得30份有效航程協議，每份合約的平均租期約為12天，而截至2017年6月30日止年度，本集團則錄得63份有效航程協議，每份合約的平均租期約為6天，乃約為於截至2017年6月30日止年度所訂立的合約的平均租期的一半。因此，相比2016年同年，截至2017年6月30日止年度有較多平均租期較短的合約訂立，此乃由於每份合約的平均租期較短，使Atalanta能於同年內以更多次數租出。

儘管由於燃料油運輸租賃率於2016年底有整體下跌，導致截至2017年6月30日止年度的期租平均每日租賃率有輕微下跌，但Atalanta租賃總程租天數抵銷截至2017年6月30日止年度的期租平均每日租賃率下跌。截至2017年6月30日止年度的Atalanta租賃總程租天數為365天，比截至2016年6月30日止年度的Atalanta租賃總程租天數341天高出24天。因此，截至2017年6月30日止年度的船舶收入對比2016年同年增加約1.9%。

截至2017年9月30日止三個月與截至2016年9月30日止三個月比較

儘管本集團錄得的有效期租委聘由截至2016年9月30日三個月的15個增加至2017年同期的20個，但對比截至2016年9月30日三個月，2017年9月30日三個月的期租收入的收益貢獻下跌約22.5%。下跌主要是由於於截至2017年9月30日止三個月的期租平均每日租賃率下跌。

財務資料

(iii) 代理收入

於船舶租賃服務產生的收益中，來自代理收入的收益分別佔截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度總收益約少於0.2%、0.2%及0.1%。此外，來自代理收入的總收益分別佔截至2016年及2017年9月30日止三個月的總收益約0.1%及零。

截至2016年6月30日止年度與截至2015年6月30日止年度比較

代理收入的有效委聘數目由截至2015年6月30日止年度的59個增加至2016年的63個，導致代理收入產生的收益增加約36.8%。

截至2017年6月30日止年度與截至2016年6月30日止年度比較

有效委聘數目由截至2016年6月30日止年度的63個減少至2017年同年的20個，以致來自代理收入的收益下跌約61.5%。截至2017年6月30日止年度，由於年內客戶要求的代理服務(如文件處理及與新加坡海港局聯絡)減少，故產生較少代理收入。

截至2017年9月30日止三個月與截至2016年9月30日止三個月比較

代理收入由截至2016年9月30日止三個月約4000美元下跌至截至2017年9月30日止三個月的零，主要是由於截至2017年9月30日止三個月並無客戶要求代理服務。

服務成本

	2015年		截至6月30日止年度				截至9月30日止三個月			
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
							(未經審核)			
船員工資及相關代理費用	3,551	41.0	3,567	32.4	4,041	35.1	965	32.2	1,272	36.7
折舊	1,839	21.2	2,943	26.7	3,804	33.1	847	28.3	1,175	33.9
提供燃料	845	9.8	1,225	11.1	971	8.4	295	9.8	328	9.5
港口清關服務的代理費及港口費	223	2.6	755	6.8	468	4.1	79	2.6	105	3.0
海事輔助設備保養及維修開支	879	10.2	996	9.0	728	6.3	225	7.5	228	6.6
保險開支	458	5.3	470	4.3	468	4.1	112	3.7	125	3.6
有關牌照重續的開支	209	2.4	267	2.4	343	3.0	77	2.6	115	3.3
船舶經紀佣金	64	0.7	161	1.5	50	0.4	2	0.1	36	1.0
貿易應收款項的減值虧損	—	—	—	—	—	—	—	—	20	0.6
其他經營成本	589	6.8	641	5.8	632	5.5	395	13.2	63	1.8
合計	8,657	100	11,025	100	11,505	100.0	2,997	100.0	3,467	100.0

財務資料

截至2016年6月30日止年度與截至2015年6月30日止年度比較

如上表所示，截至2015年及2016年6月30日止年度的服務成本分別約為8.7百萬美元及11.0百萬美元，增幅約為27.4%。有關增加主要受到船員工資及相關代理費用、折舊、提供燃料、港口清關服務的代理費及港口費及船舶經紀佣金(截至2016年6月30日止年度租賃Atalanta的委聘數目增加產生的成本所導致)的增加所推動。對於Atalanta從事提供程租服務，本集團亦需要負擔上述營運成本。

截至2017年6月30日止年度與截至2016年6月30日止年度比較

截至2017年6月30日止年度的服務成本約為11.5百萬美元，對比截至2016年6月30日止年度的略微減幅約為4.4%。有關增加主要由以下各項增量貢獻：(i)減值約29.3%；及(ii)船員工資及相關代理費用約13.3%。就折舊增加而言，乃由於於年內添置Babylon而開始折舊。有關船員工資及相關代理費用增加而言，乃隨著由於Babylon於本年度開始營運，船員人數由88人增至109人，船員工資因而錄得增加，而上述增加被船員相關代理費用減少而輕微抵銷，因為於年內大部分船員由本集團直接招聘，而非透過代理聘用。

服務成本增加被以下各項的減少而部分抵銷：(i)港口清關服務的代理費及港口費減少約38.0%；(ii)海事輔助設備保養及維修開支約26.9%；及(iii)提供燃料約20.7%。就港口清關服務的代理費及港口費而言，由於在當地水域進行更多程租委聘，與國際港口費相比，所收取的費用較低。就海事輔助設備保養及維修開支而言，由於本集團於年內以較低成本更好地維修及更好地採購類似質量的零件，本集團於年內產生的船舶維修及保養費用較低。就提供燃料而言，燃料消耗的減少主要是由於於年內程租委聘的距離較短。

截至2017年9月30日止三個月與截至2016年9月30日止三個月比較

於截至2017年9月30日止三個月，服務成本約為3.5百萬美元，相對截至2016年9月30日止三個月增加15.7%。增加主要是由於(i)減值約38.7%；及(ii)船員工資及相關代理費用約31.8%。就折舊增加而言，乃由於於2017年3月添置Babylon而開始折舊。有關船員工資及相關代理費用增加而言，乃隨著由於Babylon於2017年3月開始營運，船員人數由截至2016年9月30日止三個月的89人增至截至2017年9月30日止三個月的111人，船員工資因而錄得增加。服務成本增加被其他經營成本減少約79.0%所部分抵銷。由於其他船舶租賃服務供應商於截至2017年9月30日止三個月並無船舶出租，其他經營成本因而減少。

財務資料

其他收入

	截至6月30日止年度						截至9月30日止三個月			
	2015年		2016年		2017年		2016年		2017年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
船員管理收入	171	22.4	168	65.6	224	50.8	50	58.8	20	38.5
利息收入	1	0.1	1	0.4	2	0.4	1	1.2	1	1.9
保修索償	310	40.5	—	—	—	—	—	—	—	—
其他	283	37.0	87	34.0	215	48.8	34	40.0	31	59.6
	<u>765</u>	<u>100.0</u>	<u>256</u>	<u>100.0</u>	<u>441</u>	<u>100.0</u>	<u>85</u>	<u>100.0</u>	<u>52</u>	<u>100.0</u>

根據本集團會計政策，伴隨主要業務產生之其他收入被分類為「其他收入」。我們於業績記錄期間的其他收入主要包括船員管理收入、利息收入、保修索償及其他。

船員管理收入

於業績記錄期間，本集團向我們的客戶提供船員，以供客戶進行石油相關測試工作及進行港口清關服務，例如向新加坡海港局提交所須的表格及文件。船員管理收入於整個截至2015年及2016年6月30日止年度維持穩定，而與截至2016年6月30日止年度相比，截至2017年6月30日止年度有關收益增長約33.3%。船員管理收入增加主要是由於於年內船員工資及相關開支上漲所致。截至2017年9月30日止三個月與截至2016年9月30日止三個月相比，船員管理收入下跌約60.0%。下跌主要是由於於2017年9月30日止三個月有較少船員管理服務提供予客戶。

尤其是，截至2015年及2016年6月30日止年度的船員管理收入合共約110,000美元及92,000美元分別來自本集團關連公司(即COS及海岸石油香港)。截至2017年6月30日止年度，船員管理收入約8,000美元乃收取自本集團的關連公司(即COS)。向我們的關連公司提供的上述船員管理服務自2016年8月起已停止。有關更多詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係」一節下「與關聯方的已終止交易」。

除上文所述向關連公司提供的船員管理服務外，我們亦向我們的獨立第三方客戶提供類似船員管理服務。

財務資料

保修索償

截至2015年6月30日止年度，本集團就我們的船舶(即Coastal Jupiter及Coastal Neptune)錄得一次性保修索償，合共約310,000美元。各保修索償金額是由本集團與負責上述兩艘船舶的相關設備及零件維修的船廠於上述船廠授予的一年質量保證期內協定。有關維修是由上述船舶的日常運作所致，其中毋須維修主要設備或主要零件，兩艘船舶亦沒有重大損壞。所授有關保修是船廠在保修期內繼續監測並在必要時向新交付的船舶提供定期保養服務的一般安排的一部分。本集團並不預期現有船舶需要重大保養，因為所有船舶的船齡較低，並作定期檢查。

其他

其他主要包括保險收入、來自新加坡政府部門的政府補貼、燃料銷售收入及其他雜項收入，於截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度分別約為0.3百萬美元、87,000美元及0.2百萬美元。於截至2016年及2017年9月30日止三個月，其他保持相若水平，分別約34,000美元及31,000美元。

尤其是，截至2015年6月30日止年度，本集團錄得來自Heng Tong的保險公司的一次性保險收入約207,000美元，主要是由於我們的船舶Coastal No.3招致的意外。我們的船舶遭遇的意外是與另一艘船舶發生的輕微碰撞。我們的董事認為，該意外對本集團的營運並無重大影響。

由於本集團於截至2016年6月30日止年度並無錄得上述一次性保修索償及保險收入，於截至2016年6月30日止年度的其他大幅減少約69.3%。

截至2017年6月30日止年度，對比截至2016年6月30日止年度，其他大幅增加約147.1%，主要由於截至2017年6月30日止年度，分別自新加坡海港局及海事基金產生一次性激勵資金約0.1百萬美元及17,000美元。就自新加坡海港局收到的激勵資金而言，其代表就在新加坡港口使用流量計系統作輸送船舶燃油提供的補貼。就從海事基金收到的激勵資金而言，其代表鼓勵員工參加新加坡海港局批准的培訓計劃提供的補貼。

財務資料

其他損益

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元
撤銷／出售物業、廠房及設備的 (虧損)收益	(1)	128	(68)	—	(144)
重估船舶減值虧損(已確認)／ 已撥回淨額	—	(270)	(33)	131	(112)
	<u>(1)</u>	<u>(142)</u>	<u>(101)</u>	<u>131</u>	<u>(256)</u>

截至2016年6月30日止年度，本集團因出售一艘船舶(即Coastal No.1)而錄得一次性收益約0.1百萬美元。此外，本集團確認來自重估現有船舶(即Coastal No.3及Coastal Mercury)產生的減值虧損，合共約0.3百萬美元。

截至2017年6月30日止年度，本集團已撤銷船舶入塢成本合共約68,000美元。此外，本集團確認來自重估現有船舶(即Coastal Jupiter)產生的減值虧損約54,000美元，被去年船舶(即Coastal No.3及Coastal Mercury)減值虧損撥回合共約21,000美元所部分抵銷。

截至2016年9月30日止三個月，本集團確認來自重估現有船舶(即Coastal No.3及Coastal Mercury)產生的減值虧損，合共約91,000美元，被去年船舶(即Coastal Mercury)減值虧損撥回合共約0.2百萬美元所部分抵銷。

截至2017年9月30日止三個月，本集團已撤銷船舶(即Coastal Saturn)入塢成本合共約0.1百萬美元。此外，本集團確認來自重估船舶(即Coastal Saturn及Coastal No.3)減值虧損合共約0.2百萬美元，被去年船舶(即Coastal No.3及Coastal Jupiter)減值虧損撥回合共約59,000美元所部分抵銷。

財務資料

行政開支

	截至6月30日止年度						截至9月30日止三個月			
	2015年		2016年		2017年		2016年		2017年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
董事及員工薪金	782	45.6	1,051	51.7	1,233	57.3	284	53.5	384	64.0
管理費	430	25.1	585	28.7	339	15.7	86	16.2	84	14.0
差旅開支	27	1.6	90	4.4	21	1.0	8	1.5	3	0.5
董事及員工公積金	72	4.2	87	4.3	116	5.4	26	4.9	32	5.3
辦公室開支	38	2.2	66	3.2	103	4.8	20	3.8	33	5.5
審計費用	48	2.8	55	2.7	48	2.2	11	2.1	13	2.2
其他員工成本	10	0.6	48	2.4	69	3.2	9	1.7	12	2.0
電話及交通	10	0.6	19	0.9	11	0.5	4	0.8	5	0.8
外匯虧損	32	1.8	10	0.5	2	0.1	1	0.2	6	1.0
服務費	225	13.1	10	0.5	19	0.9	2	0.3	—	—
稅務服務費	13	0.8	8	0.4	9	0.4	2	0.3	2	0.3
酬酢	5	0.3	5	0.2	13	0.6	5	0.9	4	0.7
保險開支	7	0.4	1	0.1	7	0.3	2	0.3	—	—
法律及專業開支	15	0.9	—	—	163	7.6	71	13.5	22	3.7
總計	1,714	100.0	2,035	100.0	2,153	100.0	531	100.0	600	100.0

截至2016年6月30日止年度與截至2015年6月30日止年度比較

截至2015年及2016年6月30日止年度，我們的行政開支分別約為1.7百萬美元及2.0百萬美元。行政開支增加約0.3百萬美元，即約18.7%，主要由於以下合併增幅所致：(i) 董事及員工薪金增加約34.4%；(ii) 管理費增加約36.0%；(iii) 差旅開支增加約233.3%；(iv) 辦公室開支增加約73.7%；及(v) 其他員工成本增加約380.0%。有關增加主要由於截至2016年6月30日止年度後勤人員、行政及採購人員增加以及前往中國檢查乾船塢的船舶增加。然而，上述行政開支增加稍為被截至2015年6月30日止年度終止向本集團收取服務費導致服務費減少約95.6%所抵銷。

截至2017年6月30日止年度與截至2016年6月30日止年度比較

截至2017年6月30日止年度，我們的行政開支約為2.2百萬美元，較2016年同期增加約0.1百萬美元或約5.8%。其主要由於以下增幅所致：(i) 董事及員工薪金增加約17.3%；及(ii) 法律及專業費用增加100%。由於年內進行了中期審閱等多項專業服務，有關行政開支增加由管理費(主要包括辦公室雜費)減少約42.1%輕微抵銷。

財務資料

截至2017年9月30日止三個月與截至2016年9月30日止三個月比較

截至2017年9月30日止三個月，我們的行政開支約為0.6百萬美元，較2016年同期增加約69,000美元或約13.0%。此乃主要由於董事及員工薪金增加約35.2%，乃主要由於截至2017年9月30日止三個月的員工薪金及人數增加。有關行政開支增加部分被法律及專業費用減少約69.0%所抵銷。由於截至2016年9月30日止三個月已進行中期審閱，故2017年同期概無進行有關審閱。

財務成本

業績記錄期間產生的財務成本指就本集團所得按揭貸款及信貸融資已付金融機構的利息。

截至2016年6月30日止年度與截至2015年6月30日止年度比較

於截至2015年及2016年6月30日止年度，財務成本分別約為0.5百萬美元及0.7百萬美元，於截至2016年6月30日止年度增加約45.3%。財務成本增加主要是由於新造銀行借款以為Babylon提供資金，與我們擴展本集團船舶租賃業務的業務策略相符。

截至2017年6月30日止年度與截至2016年6月30日止年度比較

於截至2017年6月30日止年度內，財務成本約為0.8百萬美元，較2016年同年增加約15.0%。其主要由於截至2017年6月30日止年度額外提取銀行借款以為Babylon的一般營運提供資金所致。

截至2017年9月30日止三個月與2016年9月30日止三個月比較

於截至2017年9月30日止三個月，財務成本約為0.4百萬美元，較2016年同期增加約123.1%。其主要由於自2017年3月起額外提取銀行借款以為Babylon的一般營運提供資金所致。

年內純利及經調整溢利(除所得稅前)

截至2015年及2016年6月30日止年度，純利分別約為3.2百萬美元及3.4百萬美元，純利增加約6.8%，而截至2017年6月30日止年度，純利約為2.9百萬美元，純利較截至2016年6月30日止年度下跌約14.3%。於截至2016年及2017年9月30日止三個月，純利分別約為0.7百萬美元0.7百萬美元，純利減少約2.1%。

財務資料

截至2015年、2016年及2017年6月30日止三個年度各年以及截至2016年及2017年9月30日止三個月各期間，純利降低乃由於相應年／期計入一次性[編纂]開支。為比較本集團的盈利能力(除[編纂]開支外)，下表列示根據摘錄自本文件附錄一所載會計師報告的綜合損益及其他全面收益表作出的於截至2015、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2016年及2017年9月30日止三個月的經調整溢利(除所得稅前)及經調整利潤率(除所得稅前)的計算，惟僅供說明。

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年	2016年	2017年	2016年	2017年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
					(未經審核)
除所得稅前溢利	3,799	3,835	3,865	979	849
加:[編纂]開支	8	331	1,251	470	188
年／期內經調整溢利(除所得稅前)	<u>3,807</u>	<u>4,166</u>	<u>5,116</u>	<u>1,449</u>	<u>1,037</u>
收益	<u>14,318</u>	<u>18,056</u>	<u>19,271</u>	<u>4,921</u>	<u>5,665</u>
經調整利潤率(除所得稅前)	<u>26.6%</u>	<u>23.1%</u>	<u>26.5%</u>	<u>29.4%</u>	<u>18.3%</u>

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2016年及2017年9月30日止三個月，經調整溢利(除所得稅前)乃按將已確認[編纂]開支計入除所得稅前溢利計算，供說明之用。

儘管總收益同比增加約26.1%，但經調整利潤率(除所得稅前)由截至2015年6月30日止年度的約26.6%減少至截至2016年6月30日止年度的約23.1%。此輕微減少主要由於截至2016年6月30日止年度的(i)服務成本增加；(ii)其他收入減少及開支(如董事及員工薪金的行政開支以及管理費)增加；以及(iii)財務成本增加。

經調整利潤率(除所得稅前)由截至2016年6月30日止年度約23.1%增加至截至2017年6月30日止年度約26.5%。有關增加主要由於年內收益增加約6.7%，增幅對比服務成本增加約4.4%相對較大。

經調整利潤率(除所得稅前)由截至2016年9月30日止三個月約29.4%減少至截至2017年9月30日止三個月約18.3%。有關減少主要由於(i)服務成本增加；(ii)其他虧損增加；及(iii)財務成本增加。經調整利潤率減少部分由截至2017年9月30日止三個月的收益增加所抵銷。

財務資料

流動資金及財務資源

於業績記錄期間，我們的營運資金及其他資金需求主要由業務產生的現金結付。

下表概述於所示年度／期間的現金流量：

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
於年／期初的現金及 現金等價物	1,391	994	2,137	2,137	1,812
營運資金變動前的 經營現金流量	6,139	7,647	8,605	1,854	2,640
經營活動產生(所用)的 現金淨額	6,767	8,027	9,165	(94)	2,600
投資活動所用的現金淨額	(10,709)	(17,730)	(12,918)	(6,139)	(401)
融資活動產生(所用)的 現金淨額	3,545	10,846	3,428	4,440	(2,636)
現金及現金等價物(減少)／ 增加淨額	(397)	1,143	(325)	(1,793)	(437)
於年／期末的現金及 現金等價物	994	2,137	1,812	344	1,375

經營活動的現金流量

經營活動的現金流量反映就非現金項目(如物業、廠房及設備折舊、重估船舶確認的減值虧損、撇銷物業、廠房及設備的虧損、出售物業、廠房及設備的收益以及貿易及其他應收款項及其他應付款項及應計費用增加或減少產生的現金流量影響)作出調整的年度／期間利潤。

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，經營活動分別產生流入淨額約6.8百萬美元、8.0百萬美元及9.2百萬美元。截至2016年及2017年9月30日止三個月，經營活動

財務資料

分別產生流入淨額約94,000美元及流出淨額約2.6百萬美元。經營活動所得現金流入淨額來自在新加坡及東南亞地區提供船舶租賃服務產生的費用收入。

投資活動的現金流量

投資活動的現金流量包括一間關連公司還款、向一間關連公司墊款、向董事墊款、添置物業、廠房及設備、出售物業、廠房及設備所得款項及存放已抵押銀行存款。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，投資活動分別產生流出淨額約10.7百萬美元、17.7百萬美元及12.9百萬美元。截至2016年及2017年9月30日止三個月，投資活動分別產生流出淨額約6.1百萬美元及0.4百萬美元。

融資活動的現金流量

融資活動的現金流量主要包括發行股份所得款項、已付利息、向關連公司還款、關連公司墊款、非控股權益墊款、提取新銀行借款及償還銀行借款。

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，融資活動所得現金淨額分別約為3.5百萬美元、10.8百萬美元及3.4百萬美元。截至2016年及2017年9月30日止三個月，融資活動所得現金淨額約為4.4百萬美元，而融資活動所用現金淨額約為2.6百萬美元。相比截至2015年6月30日止年度，融資活動截至2016年6月30日止年度產生的流入增加約7.3百萬美元，主要由於來自關連公司及非控股權益墊款用以收購Babylon的資金。

營運資金

董事認為，且獨家保薦人認同，經計及本集團目前可得的財務資源，包括銀行貸款及銀行透支及其他內部資源、[編纂]估計所得款項淨額，本集團可動用的營運資金足以應對目前(即自本文件日期起計未來至少12個月)的需求。

我們預期以下列資金來源撥付本文件日期起計12個月的營運資金需求：

- 我們經營活動產生的現金流入；
- 銀行貸款所得款項，包括短期及長期銀行貸款；
- 銀行透支信貸額；
- 可用的現金及現金等價物；及
- 本集團的[編纂]所得款項。

財務資料

財務資源

於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的經營主要由業務營運產生的現金、關連公司及非控股權益墊款、信貸融資及銀行借款提供資金。於2017年9月30日，本集團的銀行結餘及現金約為2.6百萬美元。我們擬以業務營運產生的現金、可動用現金及銀行結餘、信貸融資及[編纂]所得款項淨額為未來經營、資本開支及其他資本需求提供資金。

綜合財務狀況表

下表載列源自綜合財務狀況表的選定資料。

	於6月30日		於9月30日	
	2015年	2016年	2017年	2017年
	千美元	千美元	千美元	千美元
非流動資產				
物業、廠房及設備	54,033	71,155	80,111	73,588
已抵押銀行存款	264	265	267	—
	54,297	71,420	80,378	73,588
流動資產				
貿易及其他應收款項	2,420	1,820	1,421	2,071
應收關連公司款項	10	—	2	2
應收董事款項	—	—	228	238
已抵押銀行存款	—	—	—	268
銀行結餘及現金	1,581	2,137	2,579	2,637
	4,011	3,957	4,230	5,216
分類為持作出售的資產	—	—	—	5,390
	4,011	3,957	4,230	10,606
流動負債				
其他應付款項及應計費用	931	1,090	1,649	2,258
應付關連公司款項	4,611	11,578	11,050	11,140
應付非控股權益款項	1,865	4,735	4,735	4,735
稅項負債	479	375	596	726
借款	5,396	6,350	8,806	8,504
	13,282	24,128	26,836	27,363

財務資料

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
流動負債淨額	(9,271)	(20,171)	(22,606)	(16,757)
資產總額減流動負債	45,026	51,249	57,772	56,831
非流動負債				
借款	16,978	17,212	20,659	19,087
遞延稅項	952	1,821	2,112	2,133
	17,930	19,033	22,771	21,220
	<u>27,096</u>	<u>32,216</u>	<u>35,001</u>	<u>35,611</u>
資本及儲備				
資本	8,091	8,091	—	—
儲備	3,551	4,224	12,145	12,059
保留溢利	13,925	17,278	19,694	20,200
本公司擁有人應佔權益	25,567	29,593	31,839	32,259
非控股權益	1,529	2,623	3,162	3,352
	<u>27,096</u>	<u>32,216</u>	<u>35,001</u>	<u>35,611</u>

非流動資產主要包括物業、廠房及設備以及已抵押銀行存款，於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日分別約為54.3百萬美元、71.4百萬美元、80.4百萬美元及73.6百萬美元。於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，我們的船舶佔大部分物業、廠房及設備，其餘為日常經營使用的乾船塢、租賃物業裝修、船舶設備及辦公室設備。

流動負債淨額

流動資產

流動資產包括銀行結餘及現金、貿易及其他應收款項、應收關連公司款項、應收董事款項、已抵押銀行存款及分類為持作出售的資產。相比2015年6月30日及2016年6月30日的結餘，銀行結餘及現金增加約35.2%，貿易及其他應收款項則減少約24.8%。銀行結餘及現金的增加與經營及融資活動錄得的現金流入淨額相符。

相比2016年6月30日及2017年6月30日的結餘，貿易及其他應收款項減少約21.9%，而應收董事款項增加100%及銀行結餘及現金增加20.7%。銀行結餘及現金上升與我們的經營活動錄得現金流入淨額一致。

財務資料

相比2017年6月30日及2017年9月30日的結餘，貿易及其他應收款項增加約45.7%。此外，於2017年9月30日，分類為持作出售的資產及已抵押銀行存款分別增加約5.4百萬美元及0.3百萬美元。有關進一步分析，請參閱本節「已抵押銀行存款」及「分類為持作出售的資產」一段。

流動負債

流動負債主要包括其他應付款項及應計費用、應付關連公司款項、應付非控股權益款項、稅項負債及借款。相比於2015年及2016年6月30日的結餘，應付關連公司款項及應付非控股權益款項分別增加約151.1%及153.9%，其他應付款項及應計費用、稅項負債及借款則維持相對穩定。

相比於2016年6月30日及2017年6月30日的結餘，其他應付款項及應計費用、稅項負債及借款分別增加約51.3%、58.9%及38.7%，而應付關連公司款項則減少約4.6%。

相比2017年6月30日及2017年9月30日的結餘，其他應付款項及應計費用、稅項負債及借款分別增加約36.9%及21.8%，而借款則減少約3.4%。

應付關連公司及非控股權益款項部分用於為收購一艘船舶提供資金。此外，於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，應付關連公司款項及應付非控股權益款項分別合共約為6.5百萬美元、16.3百萬美元、15.8百萬美元及15.9百萬美元，屬非貿易性質、無抵押、免息及須於要求時償還，故分類為流動負債。

於2017年6月30日，有關結餘約為15.8百萬美元，佔流動負債總額約58.8%。於2017年9月30日，有關結餘約為15.9百萬美元，佔流動負債總額約58.0%。董事已向關連公司及非控股權益確認，在本集團具有財務靈活性償還上述應付款項前，不會要求即時還款。

財務資料

流動負債淨額

本集團於2015年及2016年6月30日之流動負債淨額分別約為9.3百萬美元及20.2百萬美元，主要由於(i)借款(不包括銀行透支)約為4.8百萬美元及6.4百萬美元；(ii)應付關連公司(即海岸控股)款項約為4.4百萬美元及11.1百萬美元；及(iii)應付非控制性權益(即華暉)款項約為1.9百萬美元及4.7百萬美元。

於2017年6月30日，流動負債淨額約22.6百萬美元包括：(i)借款(不包括銀行透支)約8.0百萬美元；(ii)應付海岸控股款項約11.1百萬美元；及(iii)應付華暉款項約4.7百萬美元。

於2017年9月30日，流動負債淨額約16.8百萬美元包括：(i)借款(不包括銀行透支)約7.2百萬美元；(ii)應付海岸控股款項約11.1百萬美元；及(iii)應付華暉款項約4.7百萬美元。

就於2017年9月30日約為11.1百萬美元的應付海岸控股款項及約為4.7百萬美元的應付華暉款項而言，此等款項將於[編纂]前資本化。為說明用途，調整上述將於[編纂]前資本化的應付海岸控股及華暉款項後，本集團將於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日錄得經調整的流動負債淨額約為3.0百萬美元、4.4百萬美元、6.8百萬美元及1.0百萬美元。

就於2017年9月30日約為7.2百萬美元的借款(不包括銀行透支)而言，本集團預期將動用我們經營活動所產生的正現金流量為償還負債提供資金。倘有必要，本集團可能會動用其銀行透支信貸額。本集團為一般營運持有有抵押銀行透支約3.0百萬美元，其中本集團於2017年9月30日僅已動用1.3百萬美元。

考慮到上述因素，儘管本集團於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日錄得流動負債淨額，但董事相信本集團財務資源的流動性充足以維持業務。

財務資料

物業、廠房及設備

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
船舶	52,941	52,794	77,588	71,485
乾船塢	713	1,203	1,808	1,532
船舶設備	367	760	664	525
租賃物業裝修	—	—	21	19
辦公設備	1	1	30	27
在建船舶	11	16,397	—	—
總計	54,033	71,155	80,111	73,588

物業、廠房及設備主要包括(i)船舶；(ii)乾船塢；(iii)船舶設備；(iv)租賃物業裝修；(v)辦公設備；及(vi)在建船舶。於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，物業、廠房及設備分別約為54.0百萬美元、71.2百萬美元、80.1百萬美元及73.6百萬美元。尤其是，由於Babylon已於2017年3月完成及交付，在建船舶於2017年6月30日及2017年9月30日為零。

與2016年6月30日的結餘相比，2017年6月30日的物業、廠房及設備增加9.0百萬美元。有關增加主要是由於添置Babylon，同時部分被本集團於截至2017年6月30日止年度的船舶折舊所抵銷。

與2017年6月30日的結餘相比，2017年9月30日的物業、廠房及設備減少6.5百萬美元。有關減少主要是由於將本集團約5.4百萬美元的船舶(即Coastal No.3)轉撥至分類為持作出售的資產。此外，截至2017年9月30日止三個月，其因折舊約1.2百萬美元而進一步減少。

本集團的船舶按重估價值(即重估日期的公平值)列賬，減任何其後的累計折舊及減值虧損。公平值乃根據以市場為基礎之憑證並考慮到船舶規格及船齡調整後的可比船舶最近銷量而釐定。

財務資料

貿易及其他應收款項

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
貿易應收款項	1,727	1,084	181	801
其他應收款項、預付款項及按金	693	612	936	950
遞延[編纂]開支	—	124	304	320
	<u>2,420</u>	<u>1,820</u>	<u>1,421</u>	<u>2,071</u>

於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，貿易應收款項分別約為1.7百萬美元、1.1百萬美元、0.2百萬美元及0.8百萬美元，均與租賃收入有關。租賃收入乃開發賬單預收或於月底開發賬單，所授出的信貸期介乎0日至30日。本集團管理層已評估與已逾期但未減值的貿易應收款項有關的客戶為信譽可靠。本集團亦無就該等結餘持有任何抵押品。

貿易應收款的賬齡分析載列如下：

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
30日內	1,727	1,072	176	705
超過31日但於60日內	—	—	5	—
超過60日	—	12	—	20
	<u>1,727</u>	<u>1,084</u>	<u>181</u>	<u>725</u>

就於2015年、2016年及2017年6月30日而言，貿易應收款項總額中，超過70%來自本集團其中一名主要客戶Plus Energy。本集團偶爾會在Plus Energy的特別要求下給予彼額外的信貸期。自本集團2014年1月起開始向Plus Energy提供船舶租賃，Plus Energy已根據其付款記錄全額結清所有應付款項。本集團的管理層認為向Plus Energy提供額外的寬限期是可以接受的。於2017年9月30日的貿易應收款項總額中，超過70%為應收本集團另一名主要客戶Yong Yu Global Pte. Ltd.的款項。同樣，本集團會個別向Yong Yu Global Pte. Ltd.授出額外信貸期。

2017年9月30日的結餘中，結餘中約97.3%隨後已於最後實際可行日期結付。

財務資料

概無就已逾期的應收款項作出減值虧損撥備，乃由於董事認為，鑑於客戶良好的結算往績紀錄，該等應收款項可收回，惟截至2017年9月30日止三個月的減值虧損20,000美元除外，有關款項為該期間撤銷為不可收回的款項。

應收董事款項

於2017年6月30日及2017年9月30日，應收董事款項為分別應收陳先生及楊先生的款項約0.1百萬美元及0.1百萬美元。該等結餘屬非貿易性質、無抵押、免息及須於要求時償還。

已抵押銀行存款

已抵押銀行存款指存放在銀行的存款，其於2015年及2016年6月30日以及截至2017年9月30日止三個月的實際年利率分別介乎0.32%至0.68%、0.32%至0.70%、0.68%至1.20%及0.80% to 1.20%，且僅在悉數償還若干銀行借款後方可提取。由於若干銀行借款將於2017年9月30日起計十二個月內償還，已抵押銀行存款於2017年9月30日由非流動資產轉撥至流動資產。

分類為持作出售的資產

於2017年9月30日，分類為持作出售的資產約為5.4百萬美元。於2017年9月28日，本集團與獨立第三方就按代價約5.5百萬美元出售本集團一艘較舊船舶(即Coastal No. 3)訂立協議備忘錄。出售於2017年10月16日完成，船舶的控制權於當日轉移至收購方。

財務資料

其他應付款項及應計費用

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
預收款項	—	—	386	386
船舶保險供款	175	79	183	176
燃料消耗	—	—	160	128
船舶設備	—	—	122	122
船舶物資及零件	136	68	66	358
代理費及港口費	—	1	25	60
代付領航及拖船費	—	26	18	39
船舶維修及保養	—	22	8	24
下水及交通費	7	12	8	9
勘測及證書收費	5	30	4	33
其他	47	55	38	189
其他應付款項總額	370	293	632	1,138
應計船員薪酬	129	224	448	438
應計船員相關代理費用	185	251	51	119
應計船舶物資及及經營成本	34	76	—	—
應計其他開支	51	167	81	15
獎金撥備	136	38	11	14
審計費用撥備	26	41	40	13
[編纂]開支撥備	—	—	—	135
應計費用總額	561	797	631	734
總計	931	1,090	1,649	2,258

於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，其他應付款項及應計費用分別約為0.9百萬美元、1.1百萬美元、1.6百萬美元及2.3百萬美元，其中預收款項分別約為零、零、0.4百萬美元及0.4百萬美元，其他應付款項分別約為0.4百萬美元、0.3百萬美元、0.6百萬美元及1.1百萬美元，應計費用分別約為0.6百萬美元、0.8百萬美元、0.6百萬美元及0.7百萬美元。

財務資料

預收款項

於2017年6月30日及2017年9月30日，預收款項約為0.4百萬美元，包括Babylon的期租客戶墊款。

其他應收款項

於2015年及2016年6月30日，其他應付款項主要包括船員保險供款以及船舶物資及零件，兩者均大幅減少。船員保險供款減少主要由於保險公司因我們與其建立的長期關係而提供折扣。而船舶物資及零件減少主要由於我們的船舶及現有的零件狀況保持良好，故零件成本有所減少，其他應付款項亦如此。

於2017年6月30日，其他應付款項主要包括船舶保險供款、燃料消耗及船舶設備。於2017年6月30日，結餘相比於2016年6月30日的結餘增加約115.7%。船舶保險供款增加約0.1百萬美元主要由於保險付款條款，而截至2017年6月30日止年度錄得應付保險費用，惟直至年末後並不到期。相似地，燃料消耗增加約0.2百萬美元亦由於其付款條款，而截至2017年6月30日止年度錄得燃料消耗，惟直至年末後並不到期。而船舶設備增加約0.1百萬美元主要由於同年就購買Babylon的船舶設備之應付款項。

於2017年9月30日，其他應付款項主要包括船舶物資及零件、船舶保險供款及燃料消耗。於2017年9月30日，結餘相比2017年6月30日的結餘增加約80.1%。有關增加主要是由於船舶物資及零件增加約0.3百萬美元、塢修增加約75,000美元及其他增加約76,000美元。船舶物資及零件增加主要是由於期內於我們的船舶(即Coastal Saturn)進行塢修後購買船舶物資及零件的應付款項所致。塢修增加主要是由於我們上述船舶(即Coastal Saturn)進行塢修的應付款項所致。其他增加主要是由於期內截至2017年6月30日止年度的審計費用應付款項所致。

應計費用

於業績記錄期間，應計費用主要包括應計船員薪酬、應計船員相關代理費用、應計船舶物資及經營成本以及應計其他開支。2016年6月30日的結餘相比2015年6月30日的結餘增加約42.1%。增長主要是由於年內開始營運Atalanta令應計船員工資及應計船員相關代理費用增加。

於2017年6月30日的結餘與2016年6月30日的結餘相比減少約20.8%。有關減少主要是由於截至2017年6月30日止年度，應計船員相關代理費用減少約0.2百萬美元以及應計船舶物資及經營成本減少約76,000美元。由於大部分船員由本集團直接招聘而非由

財務資料

代理聘用，因此本年度產生的船員相關代理費用減少。此外，由於本集團於2016年6月30日有已接收但未收取相應發票的船舶物資，本集團於2016年6月30日錄得應計船舶物資及經營成本約76,000美元，而於2017年6月30日並無錄得有應計費用。截至2017年6月30日止年度，應計項目的減少部分被應計船員工資增加約0.2百萬美元抵銷，乃由於同年內開始營運Babylon，船員人數由88人增至109人。

於2017年9月30日的結餘與2017年6月30日的結餘相比增加約16.3%。有關增加主要是由於[編纂]開支撥備增加約[編纂]美元及應計船員相關代理費用增加約68,000美元。[編纂]開支撥備增加主要是由於截至2017年9月30日止三個月的審計費用撥備所致。應計船員相關代理費用增加主要是由於Babylon自2017年3月起全面營運所致。由於船員相關代理費用每月產生但付款乃根據供應商的賬單及船員合同完成情況作出，故期內的應計船員相關代理費用增加。

股息

於業績記錄期間，本集團並無宣派任何股息。董事擬在保留足夠資金發展我們業務與回報股東之間達至平衡。未來股息的宣派將由董事決定，並將取決於(其中包括)我們的盈利、財務狀況、現金需求及供應，以及董事可能認為有關的任何其他因素。

我們的董事認為，股息乃股東的投資回報及過往股息分派，不應被視為本集團於[編纂]後將採納的未來股息政策的指標。我們目前並無任何預定派息比率。有意投資者應注意過往股息趨勢未必可作為未來股息趨勢的指標。

[編纂]開支的影響

[編纂]開支為發行[編纂]、[編纂][編纂]及股份於創業板[編纂]產生的費用及成本。由於發行[編纂]為發行股本工具，惟現有及[編纂][編纂]並非如此，故[編纂]開支需參考將予發行的[編纂]數目佔於[編纂]後已發行股份總數的比例分配至兩項交易。

由於將予發行的[編纂]數目及將予認購的[編纂]數目佔[編纂]後已發行股份總數的[編纂]%，發行[編纂]直接應佔[編纂]開支入賬列為自權益扣除，而並無明確分開的開支則按[編纂]的比率分配至權益及損益。董事認為，有關[編纂]的[編纂]開支將對本集團截至2018年6月30日止年度的財務業績造成影響。估計餘下[編纂]開支總額約為[編

財務資料

纂]美元，其中約[編纂]美元直接歸屬於根據[編纂]發行[編纂]，且預期將入賬列為自權益扣除。

截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月，本集團分別於綜合損益及全面收益表確認[編纂]開支約[編纂]美元、[編纂]美元、[編纂]美元及[編纂]美元。其餘[編纂]開支約[編纂]美元預期於本集團截至2018年6月30日止年度的綜合損益及全面收益表中扣除。

董事謹此強調，有關[編纂]的[編纂]開支為目前估計，僅供參考，將於本集團截至2018年6月30日止年度的綜合全面收益表確認為權益的最終金額可因估計及假設變動而作出調整。

關聯方交易

於業績記錄期間，就本文件附錄一會計師報告附註25所載關聯方交易而言，董事確認該等交易乃按正常商業條款於日常業務過程進行。除本文件「關連交易」一節「獲豁免持續關連交易」一段所披露者外，該等關聯方交易已於最後實際可行日期前終止。

財務風險

於業績紀錄期間，我們的業務活動使我們面臨各種財務風險，包括(i)利率風險；(ii)外匯風險；(iii)信貸風險；及(iv)流動性風險。管理層管理及監控該等風險，以確保及時和有效地採取適當之措施。

利率風險

本集團面對的利率風險包括現金流量利率風險及公平值利率風險。現金流量利率風險主要有關浮息銀行存款、結餘及浮息借款。本集團的現金流量利率風險主要集中於來自本集團浮息借款的新加坡銀行同業拆息及倫敦銀行同業拆息。更多詳情請參閱本文件本節「已抵押銀行借款」一段。貿易及其他應收款項、其他應付款項及應計費用及應收／應付關連公司及非控股權益款項使本集團面臨公平值利率風險。本集團並無使用任何利率掉期以減輕其與利率風險有關波動相關的風險。然而，管理層監察利率風險，並將於預期存在重大利率風險時考慮必要行動。

財務資料

外匯風險

儘管我們的船舶租賃服務業務涉及東南亞地區貿易，但我們並無任重大外匯風險。我們的營運、開支及收益大部分以美元計值。於業績記錄期間，只有小部分以港元、新加坡元及其他外幣計值，我們預期外匯風險不大，故並無參與任何對沖外匯風險的活動。

信貸風險

本集團因對手方未能履行責任而將會導致本集團蒙受財務虧損的最高信貸風險，乃自產生貸款及應收款項各自的賬面值。本集團的信貸風險主要來自貿易應收款項。管理層定期審閱各個別應收款項的可收回金額，以確保已採取跟進行動收回逾期債務，並就不可收回金額作出充分減值虧損(如有)撥備。在此情況下，管理層認為本集團的信貸風險大幅減少。

流動資金風險

在管理流動資金風險時，本集團監察及維持管理層認為充足的現金及現金等價物水平，以便為本集團的業務提供資金，並減輕現金流量波動的影響。於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，本集團淨流動負債分別9.3百萬美元、20.2百萬美元、22.6百萬美元及16.8百萬美元。董事已審慎考慮本集團的未來流動資金，並經計及(i)本集團業務產生的持續經營現金流入；(ii)於2017年9月30日，本集團一般經營的手上可動用而未動用透支額1.7百萬美元；及(iii)一間關連公司與非控股權益發出並不要求即時償還的書面同意，直至本集團有財務靈活性如此行事後，得出本集團有足夠營運資金於可預見將來全面承擔到期財務責任的結論。

主要財務比率

	截至6月30日止年度			截至
	2015年	2016年	2017年	9月30日 止三個月 2017年
毛利率	39.5%	38.9%	40.3%	38.8%
除利息及稅項前純利率	30.0%	25.3%	24.4%	21.3%
純利率	22.3%	18.9%	15.2%	12.1%
股本回報率	11.8%	10.6%	8.4%	7.7%
總資產回報率	5.5%	4.5%	3.5%	3.2%
流動比率	0.3倍	0.2倍	0.2倍	0.4倍
速動比率	0.3倍	0.2倍	0.2倍	0.4倍
應收賬款週轉日數	44.0日	21.9日	3.4日	12.9日

財務資料

	截至6月30日止年度			截至
				9月30日
	2015年	2016年	2017年	止三個月 2017年
應付賬款週轉日數	-	-	-	-
資本負債比率	82.6%	73.1%	84.2%	77.5%
債務對權益比率	76.7%	66.5%	76.8%	70.1%
利息覆蓋率	8.6倍	6.3倍	5.6倍	3.4倍

毛利率

毛利率乃按年／期內毛利除以有關年度／期間的總收益計算。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月，毛利率分別約為39.5%、38.9%、40.3%及38.8%。

截至2016年6月30日止年度毛利率較2015年相應年度略為減少約0.6%，主要由於服務成本增加，服務成本為本集團的經營成本，如船員工資及相關代理費用、船舶的折舊開支(尤其是Atalanta)、提供燃料以及港口清關服務的代理費及港口費。由於本集團一般就程租租約委聘經營燃料船舶承擔柴油成本、港口清關服務的代理費及港口費，而本集團於截至2016年6月30日止年度透過增加程租租約產生較多收益，因此我們的利潤率略有減少。

然而，毛利率由截至2016年6月30日止年度至截至2017年6月30日止年度增加約1.4%，主要是由於收益增加約6.7%，部分被服務成本增加約4.4%所抵銷。

截至2017年9月30日止三個月的毛利率較截至2017年6月30日止年度輕微減少約1.5%，主要是由於按年計算的服務成本增加約20.5%所致，部分由按年計算的收益增加約17.6%所抵銷。

除利息及稅項前純利率

除利息及稅項前純利率乃按年／期內除利息及稅項前純利除以有關年度／期間的總收益計算。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月，除利息及稅項前純利率分別約為30.0%、25.3%、24.4%及21.3%。

截至2016年6月30日止年度除利息及稅項前純利率較2015年相應年度減少約4.7%，主要由於截至2016年6月30日止年度的服務成本(如船員工資及相關代理費用、船舶的折舊開支(尤其是Atalanta)、提供燃料以及港口清關服務的代理費及港口費，如上文「毛利率」一段所載)增加、其他收入減少及開支(如董事及員工薪金的行政開支以及管理費)增加。

財務資料

截至2017年6月30日止年度，除利息及稅項前純利率較截至2016年6月30日止年度略為減少約0.9%，主要由於年內一次性[編纂]開支增加，並稍為被上文「毛利率」一段所載毛利率增加所抵銷。

截至2017年9月30日止三個月，除利息及稅項前純利率較截至2017年6月30日止年度減少約3.1%，主要是由於(i)按年計算的其他收入減少；(ii)按年計算的其他虧損增加；及(iii)按年計算的行政開支增加所致，部分由(i)按年計算的毛利；及(ii)期內按年計算的[編纂]開支減少所抵銷。

純利率

純利率乃按年／期內溢利除以有關年度／期間的總收益計算。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2017年9月30日止三個月，純利率分別約為22.3%、18.9%、15.2%及12.1%。

截至2016年6月30日止年度純利率較2015年相應年度減少約3.4%，主要由於截至2016年6月30日止年度的(i)服務成本增加；(ii)其他收入減少及開支增加；以及(iii)財務成本增加。進一步分析請參閱上文「除利息及稅項前純利率」一段。

截至2017年6月30日止年度，純利率較截至2016年6月30日止年度減少約3.7%，主要由於截至2017年6月30日止年度一次性[編纂]開支增加(如上文「除利息及稅項前純利率」一段所述)及所得稅開支增加。

截至2017年9月30日止三個月，純利率較截至2017年6月30日止年度減少約3.1%，主要是由於上文「除利息及稅項前純利率」一段所述按年計算的其他收入減少以及按年計算的其他虧損及行政開支增加所致，其因截至2017年9月30日止三個月按年計算的財務成本增加而進一步減少。

股本回報率

股本回報率乃按年／年度化年內純利除以有關年度／期間末的總權益計算。於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，股本回報率分別約為11.8%、10.6%、8.4%及7.7%。

本集團股本回報率由2015年6月30日約11.8%輕微減少至2016年6月30日約10.6%。截至2016年6月30日止財政年度，總權益增加約18.9%，主要由於截至2016年6月30日止財政年度純利增加約3.4百萬美元及重估船舶收益增加約2.4百萬美元。股本回報率錄得略為減少約1.2%，乃由於截至2016年6月30日止年度，總權益約18.9%的增幅超過純利約6.8%的增幅。

財務資料

本集團的股本回報率由2016年6月30日約10.6%輕微減少至2017年6月30日約8.4%。截至2017年6月30日止年度，總權益增長約8.6%，主要由於純利增加約2.9百萬美元。股本回報率稍微減少，乃由於截至2017年6月30日止年度相對於2016年6月30日，總權益增長約8.6%及純利減少約14.3%的合併影響。

本集團的股本回報率由2017年6月30日約8.4%輕微減少至2017年9月30日約7.7%。截至2017年9月30日止三個月，總權益輕微增長約1.7%，乃主要由於截至2017年9月30日止三個月純利增加約0.7百萬美元。股本回報率錄得稍微減少約0.7%，乃由於截至2017年9月30日止三個月與2017年6月30日的金額相比，年度化純利約6.6%的減幅超過總權益約1.7%的增幅。

總資產回報率

總資產回報率乃按年／年度化年內純利除以有關年度／期間末的總資產計算。於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，總資產回報率分別約為5.5%、4.5%、3.5%及3.2%。

本集團的總資產回報率由2015年6月30日約5.5%輕微減少至2016年6月30日約4.5%。總資產回報率減少乃由於與2015年6月30日的金額相比，截至2016年6月30日止年度的總資產增加超過純利增加，而總資產增加乃主要由於截至2016年6月30日止年度的重估船舶收益。

本集團的總資產回報率由2016年6月30日約4.5%稍為減少至2017年6月30日約3.5%。總資產回報率減少乃由於與2016年6月30日相比，截至2017年6月30日止年度總資產增加約12.2%及純利減少約14.3%的合併影響，而總資產增加主要由於2017年3月15日添置Babylon。

本集團的總資產回報率由2017年6月30日約3.5%輕微減少至2017年9月30日約3.2%。總資產回報率減少乃由於與2016年6月30日的金額相比，截至2017年9月30日止三個月年度化純利減少約6.6%，被總資產約0.5%的跌幅輕微抵銷。

流動比率

流動比率乃按有關年度／期間末的流動資產除以流動負債計算。於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，本集團的流動比率分別為約0.3倍、0.2倍、0.2倍及0.4倍。

於2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，本集團流動負債分別約為24.1百萬美元、26.8百萬美元及27.4百萬美元，其中(i)相關年度／期間分別約6.4百萬美元、8.0百

財務資料

萬美元及7.2百萬美元的銀行借款(不包括銀行透支，由本集團船舶作出的第一按揭、轉讓船舶的收入、關連公司的公司擔保以及楊先生及陳先生的個人擔保作抵押)；及(ii)於2016年6月30日，約11.6百萬美元及4.7百萬美元分別為應付關連公司及非控股權益款項，而於2017年6月30日，約11.1百萬美元及4.7百萬美元為應付一間關連公司及非控股權益款項，而於2017年9月30日，約11.1百萬美元及4.7百萬美元為應付關連公司及非控股權益款項。

我們董事已向上述關連公司及非控股權益確認，並同意在本集團具有財務靈活性償還上述應付款項前，不會要求即時還款。此外，就於2017年9月30日的應付一間關連公司(即海岸控股)款項約11.1百萬美元而言，我們董事同意，於我們在香港聯合交易所有限公司[編纂]時將應收本集團款項撥充為本公司資本。就於2017年9月30日的應付非控股權益款項約4.7百萬美元而言，我們董事同意，於我們在香港聯合交易所有限公司[編纂]時將應收本集團款項撥充資本，並由本集團透過提供本公司股份償付。

於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，本集團經扣除來自流動負債的應付關連公司及非控股權益款項的經調整流動比率後分別約為0.6倍、0.5倍、0.4倍及0.9倍。

速動比率

速動比率乃按於有關年度／期間末的流動資產(存貨除外)除以流動負債計算。本集團的速動比率與流動比率相同，原因是本集團並無保留任何存貨。請參閱上文「流動比率」一段所載之分析。

應收賬款週轉日數

應收賬款週轉日數乃按指定年度／期間結束之貿易應收款結餘除以該指定年度／期間內之收益／年度化收益再乘以該指定年度內之日數(即365日)計算。

截至2015年6月30日止年度，本集團錄得應收賬款週轉日數約44.0日，減少至截至2016年6月30日止年度約21.9日。由於本集團管理層的嚴格控制，本集團能夠達到相對較低之應收賬款週轉日數。應收賬款的少收債項將讓本集團持有現金支付其他應付款項及債務，從而縮減營運資金週轉日數以改善營運資金管理。

截至2016年6月30日止年度，本集團錄得應收賬款週轉日數約21.9日，其大幅減少至截至2017年6月30日止年度約3.4日。應收賬款週轉日數減少乃由於應收本集團主要客戶的貿易款項減少所致。在2017年6月30日的貿易應收款項總額中，約75.4%的貿易

財務資料

應收款項隨後於截至最後實際可行日期結清。經本集團管理層嚴格控制(誠如上段所述)，本集團能夠達至相對低的應收賬款週轉日數。

截至2017年6月30日止年度，本集團錄得應收賬款週轉日數約3.4日，其增至截至2017年9月30日止三個月約12.9日。應收賬款週轉日數增加乃由於應收本集團主要客戶的貿易款項增加所致。在2017年9月30日的貿易應收款項總額中，約97.3%的貿易應收款項隨後於最後實際可行日期結清。

應付賬款週轉日數

應付賬款週轉日數乃按指定年度／期間結束之貿易應付款結餘除以該指定年度／期間內之收益／年度化收益再乘以該指定年度內之日數(即365日)計算。由於我們的業務性質，本集團並無應付賬款，故亦無應付賬款週轉日數。

資本負債比率

資本負債比率乃按有關年度／期間末的總負債(所有借款)除以總權益計算。於2015年、2016年、2017年6月30日以及2017年9月30日，本集團分別錄得資本負債比率約82.6%、73.1%、84.2%及77.5%。

於2016年6月30日，資本負債比率按年減少，乃主要由於與2015年6月30日的有關款項相比，總權益增加約18.9%超過本集團總負債增加約5.3%。特別是，上述截至2016年6月30日止年度總權益增加乃主要由於年內純利約3.4百萬美元及重估船舶收益約2.4百萬美元。

於2017年6月30日，資本負債比率按年增加，乃主要由於與2016年6月30日的有關款項相比，總負債約25.1%的增幅超過本集團總權益約8.6%的增幅，而錄得總銀行借款增加5.9百萬美元，主要由於為Babylon融資。

於2017年9月30日，資本負債比率減少，乃主要由於與2017年6月30日的有關款項相比，本集團總負債減少約6.4%及總權益增加約1.7%的合併影響。總負債減少主要由於截至2017年9月30日止三個月分期償還銀行借款。

儘管本集團錄得高資本負債比率，本集團的銀行借款乃由本集團船舶作出的第一按揭、轉讓船舶的收入、關連公司的公司擔保以及我們控股股東(即楊先生及陳先生)的個人擔保作抵押，而我們董事認為，以銀行借款為建造、收購及營運船舶提供資金乃一般船舶租賃業務過程的一部分，並為維持本集團財務靈活性及擴充本集團船隊所必要。

財務資料

債務對權益比率

債務對權益比率乃按有關年度／期間末的淨負債(所有借款減銀行結餘及現金)除以總權益計算。於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，本集團分別錄得債務對權益比率約76.7%、66.5%、76.8%及70.1%。

於2016年6月30日，債務對權益比率按年減少主要由於截至2016年6月30日止年度總權益增加約18.9%超過本集團淨負債按年增加約3.0%所致。上述債務對權益比率亦與上文「資本負債比率」一段所載之本集團資本負債比率一致。

於2017年6月30日，債務對權益比率按年增加主要由於本集團截至2017年6月30日止年度的淨負債增加約25.5%超過總權益增加約8.6%所致。上述債務對權益比率亦與上文「資本負債比率」一段所述本集團資本負債比率一致。

於2017年9月30日，債務對權益比率下降主要由於本集團截至2017年9月30日止三個月的淨負債減少約7.2%及總權益增加約1.7%的合併影響。上述債務對權益比率亦與上文「資本負債比率」一段所載之本集團資本負債比率一致。

利息覆蓋率

利息覆蓋率乃按相關年度／期間之除利息及稅項前溢利除以財務成本計算。於2015年、2016年及2017年6月30日，本集團分別錄得利息覆蓋率約8.6倍、6.3倍、5.6倍及3.4倍。

於2016年6月30日，利息覆蓋率按年減少乃由於與2015年6月30日的相應款項相比，財務成本增加約45.3%，該增幅超過除利息及稅項前溢利增長率約6.1%。與有關年度相比，利息覆蓋率減少與除利息及稅項前溢利增加及「資本負債比率」一段所載的借款增加一致。

於2017年6月30日，利息覆蓋率按年減少，主要由於與2016年6月30日的相應金額相比，財務成本增加約15.0%，稍為被除利息及稅前溢利減少約3.0%所抵銷。利息覆蓋率較相應年度減少，與本節「資本負債比率」一段所述借款增加一致。

於2017年9月30日，利息覆蓋率減少，乃主要是由於與2017年6月30日的相應款項相比，年度化財務成本增加約70.6%，該增幅超過年度化除利息及稅項前溢利約2.6%的

財務資料

增幅。年度化財務成本增加，乃主要由於自2017年3月起為Babylon的一般營運業務融資而額外提取銀行借款的年度化利息開支。

債務

借款

下表載列我們於所示日期的借款：

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
應付關連公司款項	4,611	11,578	11,050	11,140
應付非控股權益款項	1,865	4,735	4,735	4,735
已抵押銀行借款	21,787	23,562	28,698	26,329
已抵押銀行透支	587	—	767	1,262
總計	28,850	39,875	45,250	43,466

應付關連公司款項

於2015年及2016年6月30日，本集團的應付關連公司(即COS及海岸控股)款項分別約為4.6百萬美元及11.6百萬美元。於2017年6月30日，本集團的應付海岸控股款項約為11.1百萬美元，而於2017年9月30日，本集團的應付關連公司(即海岸控股及Coastal Oil Holdings)款項分別約為11.1百萬美元及90,000美元。所有結餘屬非貿易性質、無抵押、不付息及須按要求償還。海岸控股已同意在本集團具有財務靈活性償還上述應付款項前，不會要求即時還款，並同意於我們在香港聯合交易所有限公司[編纂]時將應收本集團款項撥充為本公司資本。

應付非控股權益款項

於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，本集團的應付非控股權益款項分別約為1.9百萬美元、4.7百萬美元、4.7百萬美元及4.7百萬美元。該等款項屬非貿易性質、無抵押、不付息及須按要求償還。非控股權益已同意在本集團具有財務靈活性償還上述應付款項前，不會要求即時還款，並同意於我們在香港聯合交易所有限公司[編纂]時將應收本集團款項撥充資本，並由本集團透過提供本公司股份償付。

財務資料

已抵押銀行借款及銀行透支

於2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，本集團的已抵押借款分別約為23.6百萬美元、28.7百萬美元及26.3百萬美元。該等借款由本集團船舶作出的第一按揭、轉讓船舶的收入、關連公司海岸控股及Coastal Oil Holdings的公司擔保以及楊先生及陳先生的個人擔保作抵押。於2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，本集團有銀行融資分別44.5百萬美元、44.5百萬美元及44.5百萬美元。該等銀行融資有到期日期，融資可按照融資協議所述或借貸方另行以書面形式所告知分期償還。

於2016年6月30日，本集團並無抵押銀行透支，儘管本集團就一般營運有銀行透支信貸額3.0百萬美元。儘管於2017年6月30日及2017年9月30日，本集團的已抵押銀行透支分別約為0.8百萬美元及1.3百萬美元。該等信貸額由一艘船舶作出的第一按揭擔保，須於要求時償還。

銀行融資及借款或透支的詳情載列如下。

借款人	利率	已抵押船舶	融資到期日	保證 融資額度 百萬美元	於6月30日未償還款項		於9月30日
					2016年 百萬美元	2017年 百萬美元	未償還 款項 2017年 百萬美元
聯昌國際銀行	資金成本加每年邊際利潤1.50%	Coastal Mercury	2018年7月	2.9	1.1	0.6	—
聯昌國際銀行	資金成本加每年邊際利潤1.50%	Coastal Saturn	2018年4月	2.5	1.2	0.8	0.7
星展銀行	新加坡銀行同業拆息及年息率2.50%或借款人可能釐定的其他息率之總額	Coastal Jupiter	2019年2月	4.1	2.0	1.1	0.9
星展銀行	新加坡銀行同業拆息及年息率2.50%或借款人可能釐定的其他息率之總額	Coastal Neptune	2019年8月	3.6	1.9	1.0	0.8
星展銀行	倫敦銀行同業拆息及年息率2.75%或借款人可能釐定的其他息率之總額	Atalanta	2020年2月	13.8	10.9	8.7	8.1
星展銀行	倫敦銀行同業拆息及年息率2.85%或借款人可能釐定的其他息率之總額	Babylon	2022年10月	17.6	6.8	16.7	16.0
UOB Bank	倫敦銀行同業拆息及年息率1.25%之總額	Coastal No.3	不適用 (銀行透支)	3.0	—	0.8	1.3
合計：				<u>47.5</u>	<u>23.9</u>	<u>29.7</u>	<u>27.8</u>
減：借款額度費					<u>0.3</u>	<u>0.2</u>	<u>0.2</u>
借款結餘					<u>23.6</u>	<u>29.5</u>	<u>27.6</u>

除上文所述者外，本集團於2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日並無任何未償還借款或透支。

用於取得本集團借款的來自我們關連公司的公司擔保及來自楊先生及陳先生的個人擔保將於[編纂]後解除。

財務資料

抵押

除本節「已抵押銀行借款及銀行透支」一段所披露者外，於2017年9月30日，本集團並無任何其他按揭或抵押。

或然負債

於2017年9月30日，除本節上文「已抵押銀行借款及銀行透支」一段所披露者外，本集團並無任何擔保或其他重大或然負債。

除前述及上文「已抵押銀行借款及銀行透支」、「抵押」及「或然負債」各段另有提述外，於2017年6月30日營業時間結束時，本集團並無任何按揭、押記、債務證券、定期貸款、其他借款或性質為借款之債務(包括承兌負債或承兌信貸)、租購承擔，或任何擔保或其他尚未償還之重大或然負債。

我們董事已確認，自2017年9月30日起直至本文件日期止，本集團的債務及或然負債並無重大變動。我們董事已確認，於本文件日期，我們並無對外融資計劃，亦無有關我們透支融資的重大契約。此外，我們董事已確認於業績記錄期間在付款方面並無重大違約情況。

融資租賃承擔

本集團作為出租人

於業績記錄期間，本集團根據租船安排就租船收入的未來最低租賃付款與租船人訂約。下表我們截至所示日期的融資租賃承擔。

	於6月30日		於9月30日	
	2015年	2016年	2017年	2017年
	千美元	千美元	千美元	千美元
一年內	<u>4,117</u>	<u>4,572</u>	<u>8,919</u>	<u>8,146</u>

財務資料

本集團為承租人

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
年內已付之經營租賃最低租賃款項	—	—	83	22

於業績記錄期間，本集團根據不可撤銷經營租賃作出之未來最低租賃款項承擔於下列期限屆滿：

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
一年內	—	—	95	98
第二至第五年內 (包括首尾兩年)	—	—	149	124
	—	—	244	222

經營租賃付款指本集團就其辦公室物業而須支付的租金。租約乃經磋商協定為三年零三個月。

資本承擔及合約責任

於業績記錄期間，我們的資本承擔主要有關建設新船舶Babylon的合約金額。下表載列我們截至所示日期的資本承擔。

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
已訂約船舶建造但未於財務資料作出撥備的資本支出	27,000	10,800	—	—

資產負債表外承擔及安排

於業績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團並無訂立任何重大資產負債表外承擔及安排。

財務資料

可供分派儲備

本公司於2016年7月22日註冊成立，除與重組有關之交易外，自註冊成立日期以來並未開展任何業務。因此，於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，概無可供分派予股東之儲備。

未經審核備考經調整綜合有形資產淨值

[編纂]

財務資料

[編纂]

根據創業板上市規則第17章作出披露

我們董事已確認，於最後實際可行日期，概無會導致須根據創業板上市規則第17.15至17.21條作出披露的情況。

稅項

我們根據公司法於開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，因此獲豁免繳納開曼群島所得稅。就我們於英屬處女群島註冊成立的附屬公司而言，其乃根據2004年英屬處女群島商業公司法註冊成立為英屬處女群島商業公司，故獲豁免繳納英屬處女群島所得稅。

就我們於新加坡註冊成立之附屬公司而言，於新加坡產生或源自新加坡的溢利須繳納新加坡企業所得稅。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2016年及2017年9月30日止三個月，新加坡企業所得稅撥備乃根據我們於新加坡經營的附屬公司之估計應課稅溢利按適用稅率17.0%計算。

有關本集團於業績記錄期間確認之所得稅開支，請參閱本文件附錄一附註9。

無重大不利變動

我們董事確認，截至本文件日期，本集團自2017年9月30日(即本文件附錄一所載本公司最近期經審核財務報表日期)起之財務或經營狀況或前景並無重大不利變動。

未來計劃及[編纂]

業務目標及策略

本集團的主要業務目標是進一步加強客戶基礎、提升服務質量、加強市場地位及增加市場滲透力和本集團品牌認知度。本集團擬實施若干業務策略，藉以實現該些目標。

有關本集團的業務目標及策略，請參閱本文件「業務 — 業務策略」一段。

未來計劃

為實施上文所述業務目標及策略，下文載述本集團於截至2018年6月30日止年度的未來計劃。務請注意，我們的未來計劃乃依據本節下文「基準及假設」一段所述的基準及假設而制訂。該等基準及假設受限於許多不明確及無法預測的因素，特別是本文件「風險因素」一節所載的風險因素。

業務策略	[編纂]	實施計劃	實施期
加強我們的低船齡船舶或拓寬我們客戶可用的物流服務範圍	[編纂]美元 (相當於約[編纂]港元)	透過收購物流相關資產加強本集團的船舶租賃業務，包括但不限於船舶、用於儲存燃油的岸上儲罐、設備等	截至2018年 6月30日 止年度

基準及假設

我們的董事於編製直至2018年12月31日的未來計劃時已採用以下主要假設：

- (a) 新加坡及本集團任何成員公司現時或將經營業務及提供或將提供人力資源相關服務所在的任何其他地方之現行政治、法律、財政或經濟狀況將不會有重大改變；
- (b) 新加坡或本集團任何成員公司經營或將經營或註冊成立所在的任何其他地方的稅基或稅率將不會有重大改變；
- (c) [編纂]將根據及按本文件「[編纂]的架構及條件」一節所述完成；
- (d) 本集團能夠保留其客戶及供應商；

未來計劃及[編纂]

- (e) 本集團將能夠挽留管理層及主要營運部門中的關鍵員工；
- (f) 本集團將不會因本文件「風險因素」一節所載的任何風險因素而受到重大影響；及
- (g) 本集團將能夠按與於業績記錄期間經營大致相同的方式繼續經營，且本集團將能夠實施其發展計劃而不會受到對本集團的經營或業務目標造成不利影響的任何形式的干擾。

進行[編纂]的理由及[編纂]

根據證監會2016年環球及香港證券市場回顧及研究，香港在環球[編纂]的股票基金中排名第一，而新加坡交易所則名列前十名之外。我們的董事認為，香港作為全球一流的股權融資平台，為本集團進行融資提供更好的機會和成熟的融資市場。因此，本集團決定且我們的董事認為，將計劃在香港上市，主因是資產折現力高、融資和再融資能力強勁，以及香港的金融市場發展成熟。

本集團的船舶租賃業務屬資本密集，而為了能夠維持本集團具有的競爭優勢，必須持續不斷地購置物流相關資產(不論是新的船舶或浮動船舶或岸上儲罐)。進入資本市場使本集團能夠借助另一個財務援助來源購置新的物流相關資產。

作為[編纂]公司的地位將提升本集團的公司形象，且本集團於就船舶租賃業務與客戶及供應商進行業務往來時，將能夠利用本集團更優越的品牌形象。因[編纂]地位得以提升的公司形象亦將為本集團於從金融機構獲得貸款以至能夠[編纂]本公司證券作為收購船舶的代價的範圍方面，提供更多的財務靈活性。特別是，相比私人公司，[編纂]公司通常可從金融機構獲得更優惠的財務援助。連同於[編纂]後更多地進入資本市場，這將提升本集團加強船舶租賃業務的能力。

[編纂]所得款項淨額估計約為2.3百萬美元(相當於約[編纂]港元)，而會根據[編纂]提呈發售[編纂]股[編纂]。

我們的董事擬將[編纂]所得款項淨額用於以下用途：

- 所得款項淨額約[編纂]%(或約[編纂]美元(相當於約[編纂]港元))用於透過收購物流相關資產，藉以加強本集團的船舶租賃業務，包括但不限於船舶、用於儲存燃油的岸上儲罐、設備等。我們的董事擬藉加強我們的低船齡船舶或拓寬我們客戶可用的物流服務範圍，以拓展本集團的租賃業務。

未來計劃及[編纂]

- 一 所得款項淨額約[編纂]% (或約[編纂]美元 (相當於約[編纂]港元)) 用於營運資金及用於其他一般企業用途。

收購目標

就動用[編纂]%的所得款項淨額而言，以下載列潛在收購目標的概要：

選項	潛在目標	目標類型及特點	估計成本
1	新船舶	具22,000載重噸的新收購船舶，特點與Atalanta相似	[編纂]美元 (相當於約[編纂]港元)
2	浮動船舶	115,000載重噸、擁十年年資的阿芙拉型船舶，擬用於浮動儲油用途	[編纂]美元 (相當於約[編纂]港元)
3	岸上儲罐	面積14,911英畝的儲存設備，設有泊位，具不低於45,000載重噸	[編纂]美元 (相當於約[編纂]港元)

我們的董事擬憑藉動用[編纂]所得款項的[編纂]%、來自於2017年9月出售Coastal No.3的現金所得款項的約[編纂]美元(相當於約[編纂]港元)以及本集團財務資源的額外資金(包括但不限於船舶再融資以及經營產生的利潤)，以投資於上述其中一個選項。

收購的理由

1. 為了加強我們的船舶租賃服務，收購新船舶使我們能繼續發展業務，並使我們的客戶更有效率地營運我們的船隊。此外，目標船舶與我們兩艘最新的船舶(即Atalanta及Babylon)具有類似特點，屬加油和燃油運輸的理想選擇。更多具體特點載於本文件「業務」一節。
2. 為了擴充我們現有的船舶租賃服務，收購浮動船舶及岸上儲罐可促使本集團藉物流支援為客戶提供廣泛服務，當中的物流支援包括但不限於在其各自的租賃期向客戶提供陸上或岸上儲存燃油、混合、銷售文件、加熱以及再融資援助。

未來計劃及[編纂]

決定收購目標事項的因素

[編纂]後，我們的董事隨後將進一步評估目標收購選項，並進行相關財務分析，以決定有助本集團產生最高資產回報率的收購選項。評估目標收購事項時，我們的董事將考慮以下因素：

- (i) 燃料船租賃的市場需求。倘若該等需求在收購時仍然較高，收購新的船舶會是個較佳的收購選項，因為可以錄得較多的租賃收益。
- (ii) 收購資產的實際成本，因為實際成本會視乎該三種選項的市值而與原本報價有差異。

綜上所述，本集團自最後實際可行日期至2018年12月31日的未來業務目標和策略將由[編纂]所得款項淨額撥付如下：

	自最後實際 可行日期至			總計
	2017年 12月31日	2018年 6月30日	2017年 12月31日	
	百萬美元	百萬美元	百萬美元	百萬美元
— 加強本集團燃料船舶 租賃業務	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
— 一般營運資金	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>

我們的董事認為，[編纂]所得款項淨額將足以為本集團截至2018年12月31日止年度之業務計劃提供資金。

倘[編纂]所得款項淨額毋須即時用作以上用途，我們的董事目前有意將該等所得款項淨額存放於獲認可金融機構的短期計息存款賬戶。

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

包 銷

[編 纂]

包 銷

佣金及費用

我們將以[編纂]及[編纂]應付[編纂]總額[編纂]%的價格向[編纂]支付[編纂]佣金，其中[編纂]及[編纂]將支付所有[編纂]佣金及出售特許權(如有)。

根據[編纂]每股[編纂][編纂]港元，我們估計，我們將以上述費用及佣金合計支付約[編纂]美元，連同聯交所[編纂]費、經紀佣金、聯交所交易費、證監會交易徵費、法律及其他專業費用、印刷、筆譯及其他與[編纂]有關的費用。

[編纂]於本公司的權益

除[編纂]及[編纂]項下的權益及責任以及本文件「包銷」一節所披露者外，概無[編纂]或其聯繫人於本集團任何成員公司的任何股份中擁有實益或非實益權益，或擁有認購或提名他人認購本集團任何成員公司的任何股份的任何權利(無論可否依法強制執行)或購股權。

合規顧問協議

根據長雄證券與本公司於2016年10月5日訂立的合規顧問協議，就創業板上市規則而言，本公司委任長雄證券且長雄證券同意擔任本公司的合規顧問，並收取費用。該協議由[編纂]起直至本公司就[編纂]後第二個完整財政年度財政業績遵守創業板上市規則第18.03條規定當日(即[編纂])或直至協議終止(以較早者為準)為止。

保薦人於本公司權益

長雄證券有限公司(作為獨家保薦人)已根據創業板上市規則第6A.07條聲明其獨立性。除支付予長雄證券就[編纂]擔任獨家保薦人的顧問及文件處理費、[編纂]及[編纂]項下的責任以及根據[編纂]可予認購之任何證券權益外，長雄證券或其任何聯繫人概無因[編纂]而於本公司或本集團任何其他公司的任何類別證券擁有或可能擁有任何權益(包括可認購該等證券的購股權或權利)。

包 銷

涉及向本公司提供建議的長雄證券董事或僱員概無因[編纂]而於本公司或本集團其他公司的任何類別證券中擁有或可能擁有任何權益(包括可認購該等證券的購股權或權利，為免生疑，不包括於根據[編纂]任何該等董事或僱員可能認購或購買的證券中的權益)。

長雄證券的董事或僱員概無於本公司或本集團任何其他公司中擔任董事職務。

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編 纂]

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編 纂]

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編 纂]

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編 纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

如何申請 [編纂]

[編纂]

以下為本公司申報會計師德勤•關黃陳方會計師行(香港執業會計師)發出載於第I-1至I-46頁的報告全文，乃為載入本文件而編製。

Deloitte.

德勤

致海岸股份有限公司及長雄證券有限公司列位董事有關過往財務資料之會計師報告

緒言

吾等就第I-4至I-44頁所載海岸股份有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱「貴集團」)之過往財務資料作出報告，包括於2015年、2016年、2017年6月30日及2017年9月30日之綜合財務狀況表、貴公司於2017年6月30日及2017年9月30日之財務狀況表、截至2017年6月30日止三個年度各年及截至2017年9月30日止三個月(「業績記錄期間」)之綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表連同主要會計政策概要及其他解釋資料(統稱「過往財務資料」)。第I-4至I-44頁所載過往財務資料為本報告之組成部分，乃編製以供收錄於貴公司日期為2018年有關貴公司股份於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)創業板初步[編纂](「[編纂]」)之文件(「文件」)。

董事對過往財務資料承擔之責任

貴公司董事須負責根據過往財務資料附註1所載編製及呈列基準編製真實公平之過往財務資料，以及制訂貴公司董事認為必要之內部監控，以使編製過往財務資料不存在由於欺詐或錯誤而導致之重大錯誤陳述。

申報會計師之責任

吾等須負責就過往財務資料發表意見，並向閣下報告吾等之意見。吾等已按照香港會計師公會(「香港會計師公會」)所頒布香港投資通函呈報準則第200號「投資通函內就過往財務資料出具之會計師報告」執行吾等之工作。該準則要求吾等遵守道德規範，並規劃及執行工作以就過往財務資料是否不存在任何重大錯誤陳述獲取合理保證。

吾等之工作涉及執行情序以獲取有關過往財務資料所載金額及披露資料之證據。所選定程序取決於申報會計師之判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致過往財務資料存在重大錯誤陳述之風險。在評估該等風險時，申報會計師考慮與實體根據過往財務資料附註1所載呈列及編製基準編製真實公平之過往財務資料有關之內部監控，以設計適用於有關情況之程序，但目的並非對實體之內部監控成效發表意見。吾等之工作亦包括評價 貴公司董事所採用會計政策之合適性及所作出會計估計之合理性，以及評價過往財務資料之整體呈列方式。

吾等相信，吾等所獲得證據充足且適當地為吾等之意見提供基礎。

意見

吾等認為，就會計師報告而言，過往財務資料已根據過往財務資料附註1所載編製及呈列基準真實公平地反映 貴集團於2015年、2016年、2017年6月30日及2017年9月30日之財務狀況及 貴公司於2017年6月30日及2017年9月30日之財務狀況以及 貴集團於業績記錄期間之財務表現及現金流量。

審閱追加期間的比較財務資料

吾等已審閱 貴集團追加期間的比較財務資料，此等財務資料包括截至2016年9月30日止三個月的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表及其他解釋資料（「追加期間的比較財務資料」）。 貴公司董事負責根據過往財務資料附註1所載的編製及呈列基準，編製及列報追加期間的比較財務資料。吾等的責任是根據吾等的審閱，對追加期間的比較財務資料作出結論。吾等已根據香港會計師公會頒佈的香港審閱準則第2410號「由實體的獨立核數師執行中期財務資料審閱」進行審閱。審閱包括主要向負責財務和會計事務的人員作出查詢，及應用分析性和其他審閱程序。審閱的範圍遠較根據香港審計準則進行審計的範圍為小，故不能保證吾等將知悉在審計中可能被發現的所有重大事項。因此，吾等不發表審計意見。按照吾等的審閱，吾等並無發現任何事項，令吾等相信，就會計師報告而言追加期間的比較財務資料在各重大方面未有根據過往財務資料附註1所載的編製及呈列基準編製。

報告聯交所創業板證券上市規則(「上市規則」)及公司(清盤及雜項條文)條例項下事宜

調整

編製過往財務資料時，並無對相關財務報表(定義見I-4頁)作出任何調整。

股息

吾等提述過往財務資料附註11，當中陳述 貴公司概無就業績記錄期間派付股息。

並無 貴公司過往財務報表

概無編製 貴公司自其註冊成立日期以來的財務報表。

德勤•關黃陳方會計師行

執業會計師

香港

日期

貴集團過往財務資料

編製過往財務資料

構成本會計師報告一部分的過往財務資料載於下文。

作為過往財務資料之基礎，貴集團於業績記錄期間之綜合財務報表（「相關財務報表」）乃根據符合香港會計師公會頒布之香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）之會計政策而編製，並由吾等按照香港會計師公會頒布的香港審計準則審核。

除非另有說明，過往財務資料以美元（「美元」）呈列，所有金額都將約整至最接近的千位（千美元）。

過往財務資料

綜合損益及其他全面收益表

	附註	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
		2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
收益	5	14,318	18,056	19,271	4,921	5,665
服務成本		<u>(8,657)</u>	<u>(11,025)</u>	<u>(11,505)</u>	<u>(2,997)</u>	<u>(3,467)</u>
毛利		5,661	7,031	7,766	1,924	2,198
其他收入	7a	765	256	441	85	52
其他收益及虧損	7b	(1)	(142)	(101)	131	(256)
行政開支		(1,714)	(2,035)	(2,153)	(531)	(600)
[編纂]及其他開支	10	(411)	(547)	(1,251)	(470)	(188)
財務成本	8	<u>(501)</u>	<u>(728)</u>	<u>(837)</u>	<u>(160)</u>	<u>(357)</u>
除稅前溢利		3,799	3,835	3,865	979	849
所得稅開支	9	<u>(606)</u>	<u>(425)</u>	<u>(941)</u>	<u>(281)</u>	<u>(166)</u>
年/期內溢利	10	<u>3,193</u>	<u>3,410</u>	<u>2,924</u>	<u>698</u>	<u>683</u>
其他全面收益(開支)						
將不會重新分類至損益的項目：						
船舶重新估值的收益(虧損)		4,137	2,430	(168)	55	(88)
船舶重新估值產生的 遞延稅項(負債)資產		<u>(397)</u>	<u>(720)</u>	<u>29</u>	<u>(9)</u>	<u>15</u>
		<u>3,740</u>	<u>1,710</u>	<u>(139)</u>	<u>46</u>	<u>(73)</u>
年/期內全面收益總額		<u>6,933</u>	<u>5,120</u>	<u>2,785</u>	<u>744</u>	<u>610</u>
以下應佔年/期內溢利(虧損)：						
貴公司擁有人		3,219	3,000	2,416	586	506
非控股權益		<u>(26)</u>	<u>410</u>	<u>508</u>	<u>112</u>	<u>177</u>
		<u>3,193</u>	<u>3,410</u>	<u>2,924</u>	<u>698</u>	<u>683</u>
以下應佔全面收益總額：						
貴公司擁有人		6,418	4,026	2,246	606	420
非控股權益		<u>515</u>	<u>1,094</u>	<u>539</u>	<u>138</u>	<u>190</u>
		<u>6,933</u>	<u>5,120</u>	<u>2,785</u>	<u>744</u>	<u>610</u>
每股盈利—基本(美仙)	13	<u>[1.82]</u>	<u>[0.8]</u>	<u>[0.64]</u>	<u>[0.16]</u>	<u>[0.13]</u>

附錄一

會計師報告

財務狀況表

	附註	貴集團				貴公司	
		2015年 千美元	於6月30日 2016年 千美元	2017年 千美元	於9月30日 2017年 千美元	於6月30日 2017年 千美元	於9月30日 2017年 千美元
非流動資產							
物業、廠房及設備	14	54,033	71,155	80,111	73,588	—	—
已抵押銀行存款	16	264	265	267	—	—	—
於附屬公司的投資	31	—	—	—	—	29,470	29,470
		<u>54,297</u>	<u>71,420</u>	<u>80,378</u>	<u>73,588</u>	<u>29,470</u>	<u>29,470</u>
流動資產							
貿易及其他應收款項	15	2,420	1,820	1,421	2,071	486	502
應收關連公司款項	19a	10	—	2	2	—	—
應收董事款項	19d	—	—	228	238	228	238
已抵押銀行存款	16	—	—	—	268	—	—
銀行結餘及現金	16	1,581	2,137	2,579	2,637	—	—
分類為持作出售的資金	17	4,011	3,957	4,230	5,216 5,390	714	740
		<u>4,011</u>	<u>3,957</u>	<u>4,230</u>	<u>10,606</u>	<u>714</u>	<u>740</u>
流動負債							
其他應付款項及應計費用	18	931	1,090	1,649	2,258	—	163
應付關連公司款項	19b	4,611	11,578	11,050	11,140	—	—
應付非控股權益款項	20	1,865	4,735	4,735	4,735	—	—
應付一間附屬公司款項	19c	—	—	—	—	1,978	2,033
稅項負債		479	375	596	726	—	—
借款	21	5,396	6,350	8,806	8,504	—	—
		<u>13,282</u>	<u>24,128</u>	<u>26,836</u>	<u>27,363</u>	<u>1,978</u>	<u>2,196</u>
流動負債淨額		<u>(9,271)</u>	<u>(20,171)</u>	<u>(22,606)</u>	<u>(16,757)</u>	<u>(1,264)</u>	<u>(1,456)</u>
資產總額減流動負債		<u>45,026</u>	<u>51,249</u>	<u>57,772</u>	<u>56,831</u>	<u>28,206</u>	<u>28,014</u>
資本及儲備							
資本	23	8,091	8,091	—	—	—	—
儲備	33	17,476	21,502	31,839	32,259	28,206	28,014
貴公司擁有人應佔權益		25,567	29,593	31,839	32,259	28,206	28,014
非控股權益	26	1,529	2,623	3,162	3,352	—	—
		<u>27,096</u>	<u>32,216</u>	<u>35,001</u>	<u>35,611</u>	<u>28,206</u>	<u>28,014</u>
非流動負債							
借款	21	16,978	17,212	20,659	19,087	—	—
遞延稅項	22	952	1,821	2,112	2,133	—	—
		<u>17,930</u>	<u>19,033</u>	<u>22,771</u>	<u>21,220</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
		<u>45,026</u>	<u>51,249</u>	<u>57,772</u>	<u>56,831</u>	<u>28,206</u>	<u>28,014</u>

綜合權益變動表

	貴公司擁有人應佔						總額 千美元
	股本 千美元	資本儲備 千美元	重估儲備 千美元	保留溢利 千美元	貴公司 股東應佔 千美元	非控股權益 千美元	
於2014年7月1日	1,191	—	352	10,706	12,249	1,014	13,263
年內溢利	—	—	—	3,219	3,219	(26)	3,193
其他全面收益							
船舶重新估值的收益	—	—	3,596	—	3,596	541	4,137
船舶重新估值產生的 遞延稅項負債	—	—	(397)	—	(397)	—	(397)
年內全面收益總額	—	—	3,199	3,219	6,418	515	6,933
Heng Tong發行普通股	6,900	—	—	—	6,900	—	6,900
於2015年6月30日	8,091	—	3,551	13,925	25,567	1,529	27,096
年內溢利	—	—	—	3,000	3,000	410	3,410
其他全面(開支)收益							
船舶重新估值的收益	—	—	1,495	—	1,495	935	2,430
船舶重新估值產生的 遞延稅項負債	—	—	(469)	—	(469)	(251)	(720)
年內全面收益總額	—	—	1,026	3,000	4,026	1,094	5,120
出售船舶時轉移至保留溢利	—	—	(353)	353	—	—	—
於2016年6月30日	8,091	—	4,224	17,278	29,593	2,623	32,216
年內溢利	—	—	—	2,416	2,416	508	2,924
其他全面(開支)收益							
船舶重新估值的(虧損)收益	—	—	(205)	—	(205)	37	(168)
船舶重新估值產生的 遞延稅項資產(負債)	—	—	35	—	35	(6)	29
年內全面(開支)收益總額	—	—	(170)	2,416	2,246	539	2,785
因重組所產生(附註)	(8,091)	8,091	—	—	—	—	—
於2017年6月30日	—	8,091	4,054	19,694	31,839	3,162	35,001
期內溢利	—	—	—	506	506	177	683
其他全面收益							
船舶重新估值的(虧損)收益	—	—	(104)	—	(104)	16	(88)
船舶重新估值產生的遞延 稅項資產(負債)	—	—	18	—	18	(3)	15
期內全面收益(開支)總額	—	—	(86)	506	420	190	610
於2017年9月30日	—	8,091	3,968	20,200	32,259	3,352	35,611
(未經審核)							
於2016年7月1日	8,091	—	4,224	17,278	29,593	2,623	32,216
期內溢利	—	—	—	586	586	112	698
其他全面收益							
船舶重新估值的收益	—	—	24	—	24	31	55
船舶重新估值產生的遞延 稅項負債	—	—	(4)	—	(4)	(5)	(9)
期內全面收益總額	—	—	20	586	606	138	744
於2016年9月30日	8,091	—	4,244	17,864	30,199	2,761	32,960

附註：該金額指過往財務資料附註1(d)及(e)所披露 貴集團對Heng Tong Fuels & Shipping Pte. Ltd. (「Heng Tong」)及Coastal Logistics Pte. Ltd. (「Coastal Logistics」)進行之收購事項。

附錄一

會計師報告

綜合現金流量表

	截至6月30日止年度			截至9月30日 止三個月	
	2015年	2016年	2017年	2016年	2017年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
				(未經審核)	
經營活動					
除稅前溢利	3,799	3,835	3,865	979	849
就以下調整：					
利息開支	501	728	837	160	357
利息收入	(1)	(1)	(2)	(1)	(1)
物業、廠房及設備折舊	1,839	2,943	3,804	847	1,179
自船舶重新估值確認(撥回)的 減值虧損淨額	—	270	33	(131)	112
撤銷物業、廠房及設備的虧損	1	—	68	—	144
出售物業、廠房及設備的收益	—	(128)	—	—	—
	<u>6,139</u>	<u>7,647</u>	<u>8,605</u>	<u>1,854</u>	<u>2,640</u>
營運資金變動前的經營現金流量	6,139	7,647	8,605	1,854	2,640
貿易及其他應收款項減少(增加)	142	600	399	(2,310)	(650)
其他應付款項及應計費用增加	476	159	559	361	609
	<u>6,757</u>	<u>8,406</u>	<u>9,563</u>	<u>(95)</u>	<u>2,599</u>
來自經營產生(經營所用)的現金	6,757	8,406	9,563	(95)	2,599
已收利息	1	1	2	1	1
退還(已付)所得稅	9	(380)	(400)	—	—
	<u>6,767</u>	<u>8,027</u>	<u>9,165</u>	<u>(94)</u>	<u>2,600</u>
經營活動所得(所用)淨現金	<u>6,767</u>	<u>8,027</u>	<u>9,165</u>	<u>(94)</u>	<u>2,600</u>
投資活動					
來自一間關連公司的還款	—	10	70	—	—
向關連公司墊款	—	—	(72)	(70)	—
向董事墊款	—	—	(228)	—	(10)
添置物業、廠房及設備	(10,445)	(17,870)	(12,686)	(6,068)	(390)
出售物業、廠房及設備所得款項	—	131	—	—	—
存置已抵押銀行存款	(264)	(1)	(2)	(1)	(1)
	<u>(10,709)</u>	<u>(17,730)</u>	<u>(12,918)</u>	<u>(6,139)</u>	<u>(401)</u>
投資活動所用淨現金	<u>(10,709)</u>	<u>(17,730)</u>	<u>(12,918)</u>	<u>(6,139)</u>	<u>(401)</u>

附錄一

會計師報告

	截至6月30日止年度			截至9月30日 止三個月	
	2015年	2016年	2017年	2016年	2017年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
				(未經審核)	
融資活動					
發行股份所得款項	6,900	—	—	—	—
已付利息	(663)	(699)	(745)	(138)	(334)
對關連公司還款	(8,030)	(2,989)	(1,037)	—	—
來自關連公司的墊款	—	9,956	509	395	90
來自非控股權益的墊款	—	2,870	—	—	—
已籌集的新銀行借款	8,548	6,575	10,245	5,400	—
銀行借款的還款	(3,210)	(4,867)	(5,544)	(1,217)	(2,392)
融資活動所得(所有)淨現金	<u>3,545</u>	<u>10,846</u>	<u>3,428</u>	<u>4,440</u>	<u>(2,636)</u>
現金及現金等價物的淨(減少)增加 於年/期初的現金及現金等價物	(397)	1,143	(325)	(1,793)	(437)
	<u>1,391</u>	<u>994</u>	<u>2,137</u>	<u>2,137</u>	<u>1,812</u>
於年/期末的現金及現金等價物， 按以下呈列					
銀行結餘及現金	1,581	2,137	2,579	2,012	2,637
銀行透支	(587)	—	(767)	(1,668)	(1,262)
	<u>994</u>	<u>2,137</u>	<u>1,812</u>	<u>344</u>	<u>1,375</u>

過往財務資料附註

1. 一般資料及過往財務資料呈列基準

貴公司於2016年7月22日根據開曼群島法例第22章公司法(1961年第3號法例，經綜合及修訂)在開曼群島註冊成立為獲豁免有限責任公司。貴公司註冊辦事處位於Estera Trust (Cayman) Limited辦事處，地址為PO Box 1350, Clifton House, 75 Fort Street, Grand Cayman KY1-1108, Cayman Islands。貴公司主要營業地點位於18 Cross Street, #06-01/05, China Square Central, Singapore 048423。貴公司為一間投資控股公司。

由於貴公司在並無法定審計規定的司法權區註冊成立，故概無編製法定財務報表。

於公司重組(詳載於文件「歷史、發展及重組」一節)(「重組」)前，Heng Tong的100%股權及Coastal Logistics的70%股權由陳新華先生(「陳先生」)及楊永星先生(「楊先生」)透過Coastal Oil Holdings Limited及海岸控股有限公司間接持有。陳先生及楊先生一直就貴集團業務一致行動(統稱「最終控股股東」)。

為籌備[編纂]，貴集團已進行重組，主要涉及以下步驟：

- (a) 於2016年5月3日及2016年6月6日，滙海國際控股有限公司(「滙海」)及新皇有限公司(「新皇」)在英屬處女群島(「英屬處女群島」)註冊成立為有限公司。於其註冊成立後，滙海及新皇分別由陳先生及楊先生全資擁有。
- (b) 於2016年7月6日，Success Accord Limited(「Success Accord」)及Success Alpha Limited(「Success Alpha」)在英屬處女群島註冊成立為有限公司。於2016年8月26日，Success Accord及Success Alpha各自的一股股份以繳足方式按面值配發及發行予貴公司，相當於Success Accord及Success Alpha的全部已發行股本。
- (c) 於2016年7月22日，貴公司在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，作為貴集團的控股公司。於其註冊成立後，貴公司的法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元的股份，其中一股認購人股份以繳足方式配發及發行予新皇。同日，一股股份以繳足方式按面值配發予滙海，繼而貴公司當時的已發行股份由新皇及滙海分別擁有50%及50%。於2016年8月24日，每股已發行及未發行每股面值1.00美元的股份分拆為1,000股每股0.001美元的股份。
- (d) 於2016年10月4日，Success Accord、貴公司及Coastal Oil Holdings Limited訂立買賣協議，據此，Success Accord收購Heng Tong的10,894,670股股份，相當於Coastal Oil Holdings Limited的全部已發行股本。收購的代價乃以分別配發及發行貴公司的一股股份予滙海及新皇支付。
- (e) 於2016年10月4日，Success Alpha、貴公司及海岸控股有限公司訂立買賣協議，據此，Success Alpha向海岸控股有限公司收購Coastal Logistics的385,000股股份，相當於Coastal Logistics已發行股份的70%。收購的代價乃分別以配發及發行貴公司的一股股份的方式向滙海及新皇支付。

於2016年10月4日重組完成後，貴公司成為貴集團現時旗下公司的控股公司。

貴集團包括貴公司及重組所得的附屬公司，彼等被視為持續實體，因貴集團於整個業績記錄期間及重組前後均受最終控股股東控制。

過往財務資料乃根據附註3所載會計政策編製，符合香港會計師公會所頒布的香港財務報告準則及適用於重組的合併會計準則（詳情見上文）。此外，過往財務資料包括香港聯合交易所有限公司創業板證券上市規則及香港公司條例規定的適用披露。

貴集團的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表已獲編製，猶如目前的集團架構於截至2017年6月30日止三個年度內或自其註冊成立日期起（以較短時間為準）一直存在。於2015年及2016年6月30日的綜合財務狀況表呈列 貴集團的資產及負債，其已於各相關報告期末綜合入賬，猶如目前的集團架構於該等報告期已存在。

過往財務資料以美元呈列，其為 貴公司的功能貨幣。

2. 香港財務報告準則的應用

就編製及呈列業績記錄期間的過往財務資料而言， 貴集團於整個業績記錄期間一直應用的會計政策，與於 貴集團由2016年7月1日開始的年度申報期生效且由香港會計師公會頒布的香港會計準則（「香港會計準則」）、香港財務報告準則、修訂本及詮釋一致。

於本報告日期，以下新訂準則及修訂本已經頒布但尚未生效。 貴集團於業績記錄期間尚未提早應用該等新訂準則及修訂本。

香港財務報告準則第9號	金融工具 ¹
香港財務報告準則第15號	客戶合約收益及相關修訂 ¹
香港財務報告準則第16號	租賃 ²
香港財務報告準則第17號	保險合約 ⁴
香港（國際財務報告詮釋委員會） — 第22號詮釋	外幣交易及預付代價 ¹
香港（國際財務報告詮釋委員會） — 第23號詮釋	所得稅處理的不確定性 ²
香港財務報告準則第2號（修訂本）	股份支付交易之分類及計量 ¹
香港財務報告準則第4號（修訂本）	與香港財務報告準則第4號「保險合約」一併應用 香港財務報告準則第9號「金融工具」 ¹
香港財務報告準則第9號	負補償的預付款項功能 ²
香港財務報告準則第10號及 香港會計準則第28號（修訂本）	投資者與其聯營公司或合營企業之間之資產出售或 投入 ³
香港會計準則第28號（修訂本）	於聯營公司及合營企業的長期權益 ²
香港會計準則第40號（修訂本）	轉移投資性房地產 ¹
香港會計準則第28號（修訂本）	2014年至2016年週期之年度改進的一部分 ¹

¹ 於2018年1月1日或之後開始之年度期間生效

² 於2019年1月1日或之後開始之年度期間生效

³ 於待定期限或之後開始之年度期間生效

⁴ 於2021年1月1日或之後開始之年度期間生效

除下文所述新訂及經修訂香港財務報告準則及詮釋外，董事預期應用所有其他新訂準則及修訂本將不會對 貴集團未來的財務狀況及財務表現有重大影響。

香港財務報告準則第15號「客戶合約收益」

香港財務報告準則第15號制定一項單一綜合模式供實體用作將與客戶之間的合約產生的收益入賬。香港財務報告準則第15號生效後，將取代現時之收益確認指引，包括香港會計準則第18號「收益」、香港會計準則第11號「建築合約」及相關詮釋。

香港財務報告準則第15號之核心原則為實體應確認收益以說明向客戶轉讓承諾貨品或服務，而該金額能反映該實體預期就交換該等貨品或服務有權獲得之代價。具體而言，該準則引入收益確認之五個步驟：

- 第一步： 識別與客戶訂立之合約
- 第二步： 識別合約中之履約責任
- 第三步： 釐定交易價
- 第四步： 將交易價分配至合約中之履約責任
- 第五步： 於(或隨著)實體完成履約責任時確認收益

根據香港財務報告準則第15號，於(或隨著)實體完成履約責任，即與特定履約責任相關之貨品或服務之「控制權」轉移予客戶時確認收益。香港財務報告準則第15號已加入更多特定指引以處理特別情況。此外，香港財務報告準則第15號要求更詳盡之披露。

於2016年，香港會計師公會頒佈有關香港財務報告準則第15號識別履約責任、委託人與代理的考量及特許申請指引之澄清。

貴公司董事預期，於日後採納香港財務報告準則第15號可能導致需要作更多披露。然而，貴公司董事預期採納香港財務報告準則第15號不會對各報告期確認的收益的時間與金額產生重大影響。

香港財務報告準則第16號「租賃」

香港財務報告準則第16號為識別出租人及承租人之租賃安排及會計處理引入一個綜合模式。香港財務報告準則第16號生效後，將取代香港會計準則第17號「租賃」及相關詮釋。

香港財務報告準則第16號根據所識別資產是否由客戶控制來區分租賃及服務合約。除短期租賃及低價值資產租賃外，經營租賃及融資租賃的差異自承租人會計處理中移除，並由承租人須就所有租賃確認使用權資產及相應負債的模式替代。

使用權資產初步按成本計量，隨後以成本(若干例外情況除外)減累計折舊及減值虧損計量，並就租賃負債的任何重新計量而作出調整。租賃負債初步按租賃付款(非當日支付)的現值計量。隨後，租賃負債會就(其中包括)利息及租賃付款以及租賃修訂的影響作出調整。於應用香港財務報告準則第16號時，有關租賃負債的租賃付款將分配至本金及利息部分，並以融資現金流量呈列。

與承租人會計處理不同，香港財務報告準則第16號大致承襲香港會計準則第17號的出租人會計處理規定，並繼續要求出租人將租賃歸類為經營租賃或融資租賃。

此外，香港財務報告準則第16號要求較廣泛的披露。

於2015年、2016年及2017年6月30日以及2017年9月30日，如附註27所披露，貴集團有不可撤銷經營租賃承擔分別零、零、244,000美元及222,000美元。根據初步評估，該等安排將符合租賃之定義。於應用香港財務報告準則第16號時，貴集團將就所有該等租賃確認使用權資產及相應負債，除非其合資格作為低價值或短期租賃。

此外，貴集團目前將於2017年6月30日及2017年9月30日支付的可退回租金按金26,000美元視為香港會計準則第17號適用的租賃項下權利及責任。基於香港財務報告準則第16號項下租賃付款的定義，有關按金並非有關使用相關資產權利的付款，因此，有關按金的賬面值可調整至經攤銷成本，而有關調整被視為額外租賃付款。可退回租金按金的調整將計入使用權資產的賬面值。

再者，應用新規定可能導致上文所示計量、呈列及披露變動。除上文所示者外，貴公司董事預期應用香港財務報告準則第16號將不會對貴集團造成重大財務影響。

3. 重大會計政策

過往財務資料已按歷史成本基準編製(除若干物業、廠房及設備按重估金額計量外)。歷史成本一般以交換貨品及服務時所給予的代價之公平值為基準。

公平值為市場參與者於計量日於有序交易中出售資產將收取或轉讓負債將支付之價格(不論該價格是否可直接觀察或使用其他估值方法估計)。於估計資產或負債之公平值時，貴集團會考慮市場參與者於計量日對資產或負債定價時所考慮之資產或負債特點。於過往財務資料作計量及/或披露用途之公平值乃按此基準釐定，惟屬於香港會計準則第17號「租賃」範疇內之租賃交易及與公平值有些相似但並非公平值之計量(例如香港會計準則第2號「存貨」內的可變現淨值或香港會計準則第36號「資產減值」內的使用價值)除外。

此外，就財務報告而言，根據公平值計量之輸入數據的可觀察程度及該輸入數據對整體公平值計量之重要性，公平值計量分為第一、第二或第三層，敘述如下：

- 第一層的輸入數據為實體有能力於計量日評估之相同之資產或負債於活躍市場之報價(未經調整)；
- 第二層的輸入數據為不包括第一層報價之資產或負債之可直接或間接觀察之輸入數據；及
- 第三層的輸入數據指資產或負債之不可觀察輸入數據。

主要會計政策載列如下。

綜合基準

過往財務資料包括貴公司以及由貴公司及其附屬公司所控制實體的財務報表。若貴公司符合以下各項時，則擁有控制權：

- 於被投資方擁有權力；
- 因參與被投資方的業務而獲得或有權獲得可變回報；及
- 有能力使用其權力影響其回報。

倘有事實及情況顯示上述三項控制因素中有一項或以上出現變化，貴集團會重新評估其是否對被投資方擁有控制權。

附屬公司之綜合入賬於貴集團取得對附屬公司的控制權起開始，並於貴集團喪失對附屬公司的控制權時終止。特別是，年內收購或出售一間附屬公司的收入及開支自貴集團取得附屬公司控制權的日期起直至貴集團不再控制該附屬公司之日止於綜合損益及其他全面收益表內列賬。

必要時會調整附屬公司財務報表以使其會計政策與 貴集團的會計政策一致。

集團內公司間之所有資產、負債、權益、收入、開支及有關 貴集團成員公司之間交易之現金流量均於綜合賬目時悉數對銷。

涉及共同控制下實體之業務合併的合併會計法

當共同控制合併發生時，過往財務資料包括合併實體或業務的財務報表，猶如合併實體或業務在首次處於控制實體的控制當日起就已經合併。

從控制方的角度，合併實體或業務的淨資產以現有賬面值綜合。在控制方之權益持續之情況下，商譽或收購方應佔被收購方可識別資產、負債及或然負債的公平值淨值之權益超過於共同控制合併時之成本的金額不予確認。

綜合損益及其他全面收益表包括各合併實體或業務自所呈列的最早日期或自合併實體或業務最初受到共同控制的日期起以較短期間為準(共同控制合併日期無關)的業績。

全面收益總額的分配及非控股權益的開支

一間附屬公司的全面收益及開支總額為 貴公司擁有人及非控股權益應佔，即使該非控股權益業績存在赤字結餘。

於附屬公司的投資

於附屬公司的投資乃按成本減累計減值虧損(如有)列賬。

收益確認

收益乃按已收或應收代價的公平值計量。來自程租租約的收入按完成百分比基準確認，按各個體船舶的時間佔比法釐定。來自期租租約的收入按時間佔比基準確認。

代理收入及船隊管理收入乃於服務提供時確認。

金融資產利息收入於經濟利益很可能將流入 貴集團且收入金額能可靠計量時確認。金融資產利息收入參考未償還本金以實際適用利率按時間基準累計，該利率乃將估計未來現金收入於金融資產的預計年期準確貼現至初步確認時資產賬面淨值的利率。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備(不包括下述船舶及在建船舶)於綜合財務狀況表按成本減其後累計折舊及累計減值虧損(如有)列賬。船舶於各報告期末按公平值列賬。重估應定期進行，以免其賬面值與於各報告期末採用公平值釐定的賬面值存在重大差異。

重估產生的任何重估升值乃於其他全面收益確認及累計至資產重估儲備，惟撥回同一資產先前已於損益確認之重估減值情況則除外。在此情況下，有關升值將計入損益內，惟以先前扣除之減值為限。重估產生之賬面值減少會於損益扣除，惟以其超出該資產先前所作重估之資產重估儲備持有之

餘額(如有)為限。其後出售或棄用經重估的資產時，相關重估儲備將直接轉入保留溢利。除非資產被取消確認，否則不會自重估儲備撥至保留溢利。

在建船舶按成本減任何確認減值虧損列值。成本包括專業費用及(就合資格資產而言)根據貴集團會計政策資本化的借款成本。有關船舶竣工及可作擬定用途時分類為物業、廠房及設備的恰當類別。該船舶按與其他船舶相同的基準於船舶可作擬定用途時開始折舊。

就船舶及在建船舶以外物業、廠房及設備而言，折舊乃按物業、廠房及設備項目估計可使用年期，經計及其估計剩餘價值後以直線法撇銷其成本或公平值計算。倘物業、廠房及設備項目的各部分具有不同使用年期，各部分的成本則按單價計算折舊。

船舶折舊乃按自船廠首個交付日期起剩餘估計可使用年期(二手船舶自收購日期起於剩餘估計使用年期內折舊)經扣減管理層估計的剩餘價值後使用直線法扣除，以撇銷船舶的成本。各船舶的剩餘價值乃按其空載重量噸位乘以估計報廢率估計。

於物業、廠房及設備項目投入營運(如維修及保養)後產生的支出一般於其產生期間於損益內扣除。倘符合確認標準，重大檢查或大修(包括入塢)所產生的支出於替代資產賬面值中撥充資本。

船舶須定期(約2.5年)接受入塢程序。進行入塢時，入塢成本於相關期間按直線法撥充資本及折舊。過往入塢成本的任何剩餘賬面值相應終止確認。

資產的估計可使用年期概述如下：

船舶	7至25年
入塢	2.5年
船舶設備	5年
租賃裝修	3年
辦公設備	3年

估計可使用年期、剩餘價值及折舊方法乃於各報告期末檢討，而任何估計變動的影響按預期法入賬。

物業、廠房及設備項目於出售或當預期不會從資產持續使用產生未來經濟利益。出售或報廢物業、廠房及設備項目產生的任何收益或虧損按銷售所得款項及資產賬面值之差額釐定，並於損益確認。

租賃

根據租賃條款將擁有權的絕大部分風險及回報轉讓予承租人時，租賃分類為融資租賃。所有其他租賃分類為經營租賃。

貴集團作為出租人

經營租賃產生的承租收入於相關租賃期間按直線法於損益確認。

貴集團作為承租人

經營租賃付款乃按相關租賃期內以直線法確認為開支。因訂立經營租賃作為獎勵的已收及應收利益按租賃期內以直線法確認為租金開支扣減。

持作出售的非流動資產

倘非流動資產之賬面值將主要透過銷售交易而非持續使用收回，則有關之非流動資產分類為持作出售。僅在資產可按其當時之情況並根據銷售此類資產的通常及慣用條款即時銷售及銷售很可能進行時，此條件方可作實。管理層必須致力於銷售，預期在從分類當日起一年內確認為已完成銷售。

分類為持作出售的非流動資產乃按彼等的先前賬面值與公平值減銷售成本兩者的較低者計量。

有形資產減值

於各報告期末，貴集團審閱其有形資產的賬面值，以釐定有否任何跡象顯示該等資產值已出現減值虧損。如有任何有關跡象，則估計資產的可收回金額以釐定減值虧損(如有)的程度。倘未能估計個別資產的可收回金額，貴集團估計資產所屬現金產生單位的可收回金額。當合理一致之分配基準可予識別時，公司資產亦獲分配至個別之現金產生單位，或以其他方式獲分配至其合理一致分配基準可予識別之現金產生單位之最小組別。

可收回金額乃公平值減出售成本與使用價值之較高者。在評估使用價值時，估計未來現金流量將使用稅前貼現率貼現至其現值，以反映當前市場所評估之貨幣時間值及估計未來現金流量未獲調整之資產特有風險。

倘資產(或現金產生單位)之可收回金額估計低於其賬面值，則資產(現金產生單位)賬面值將扣減至其可收回金額。減值虧損即時於損益確認，除非相關資產按重估金額列賬，在該情況下，減值虧損視為重估減少。

倘減值虧損其後撥回，則資產(或現金產生單位)賬面值增至其可收回金額之經修訂估計，惟所增加賬面值不得高於假設於往年該資產(現金產生單位)並無確認減值虧損下釐定之賬面值。減值虧損撥回即時確認，除非有關資產根據另一準則以重估金額列賬，在該情況下，減值虧損撥回則根據該準則作為重估增加處理。

借款成本

收購、建設或生產合資格資產(即需要長時間準備方可作擬定用途或出售之資產)直接應佔的借款成本，計入該等資產之成本內，直至資產大致可作其擬定用途或出售為止。就特定貸款，因有待合資格資產的支出而臨時投資賺取的投資收入，應自合資格資本化的借款成本中扣除。

所有其他借款成本均於產生期間在損益賬確認。

金融工具

當集團實體成為工具合約條文的訂約方時，於綜合財務狀況表確認金融資產及金融負債。金融資產及金融負債初步按公平值計量。因收購或發行金融資產及金融負債(按公平值計入損益的金融資產及金融負債除外)而直接應佔的交易成本於初步確認時於該項金融資產或金融負債的公平值中計入或扣除(如適用)。

金融資產

貴集團的金融資產為貸款及應收款項。

實際利率法

實際利率法為計算金融資產於有關期間的已攤銷成本以及分配利息收入的方法。實際利率指將金融資產於預計年期或(如適用)較短期間內的估計未來現金收入(包括構成實際利率不可或缺部分的全部已付或已收費用、交易成本及其他溢價或折讓)準確折現至初步確認時的賬面淨值的利率。

就債務工具而言，利息收入按實際利率基準確認。

貸款及應收款項

貸款及應收款項指於活躍市場並無報價的固定或待付款的非衍生金融資產。於初次確認後，貸款及應收款項(包括貿易及其他應收款項、應收關連公司款項、應收董事款項、已抵押銀行存款以及銀行結餘及現金)均按採用實際利率法計算的攤銷成本減任何已識別減值虧損(請參閱下文有關金融資產減值虧損的會計政策)。

金融資產減值虧損

金融資產於各報告期末均會就是否有減值跡象進行評估。倘有客觀證據顯示金融資產於初步確認後出現一項或多項影響其估計未來現金流量的事宜，則金融資產為已減值。

貸款及其他應收款項減值的客觀證據可包括：

- 發行人或交易對方出現重大財政困難；或
- 利息或本金付款出現逾期或拖欠情況；或
- 借款人有可能面臨破產或財務重組。

就若干類別的金融資產(如貿易應收款項)而言，經個別評估後顯示並無減值，其後也會以綜合基準作減值評估。有關應收款項組合減值的客觀證據可包括 貴集團過往收取款項的經驗、組合中已超過信貸期的延誤付款數目增加，與拖欠應收款項相關的國家或本地經濟狀況顯著變動。

就按攤銷成本入賬的金融資產而言，減值虧損將於有關客觀證據顯示資產出現減值時在損益確認，而有關數額乃根據資產的賬面值與按金融資產原定實際利率計算的估計未來現金流量現值之間的差額計算。

所有金融資產的賬面值均直接減去減值虧損，惟貿易應收款項除外，其賬面金額乃透過撥備賬扣減。倘貿易應收款項被認為無法收回，則於撥備賬內撇銷。撥備賬的賬面值變動於損益中確認。其後收回過往撇銷的款項將計入損益。

就按攤銷成本入賬的金融資產而言，倘於往後期間減值虧損金額減少，而該減少可客觀地與確認減值虧損後發生的事件有關，則先前確認的減值虧損透過損益撥回，惟該資產於撥回減值日期的賬面值不得超過在並無確認減值的情況下應有的攤銷成本。

金融負債及股本

集團實體發行的金融負債及股本工具乃根據所訂立合約安排之性質與金融負債及股本工具的定义分類。股本工具乃證明 貴集團資產於扣除其所有負債後之剩餘權益之任何合約。

實際利率法

實際利率法乃計算金融負債的攤銷成本以及於相關期間分配利息開支的方法。實際利率乃於金融負債的預計年期或(如適用)較短期間內將估計未來現金付款(包括構成實際利率不可或缺部分的已付或已收費用、交易成本及其他溢價或折讓)準確折現至初步確認時的賬面淨值的利率。

就債務工具而言，利息開支按實際利率基準確認。

金融負債

金融負債(包括其他應付款項及應計費用、應付關連公司款項及非控股權益及借款)其後採用實際利息法按攤銷成本計量。

股本工具

相關集團實體已發行之股本工具以已收所得款項扣除直接發行成本後之金額入賬。

終止確認

若從資產收取現金流量之權利已屆滿，或金融資產已轉讓及 貴集團已將其於金融資產擁有權之絕大部分風險及回報轉移，則金融資產將被終止確認。於終止確認金融資產時，資產賬面值與已收及應收代價之差額將於損益中確認。

倘有關合約規定之責任獲解除、取消或到期，則金融負債將被取消確認。終止確認之金融負債賬面值與已付或應付代價之差額乃於損益中確認。

稅項

所得稅開支指即期應付稅項與遞延稅項的總和。

即期應付稅項按年內應課稅溢利計算。應課稅溢利與綜合全面收益表所報的溢利不同，是由於應課稅溢利不包括其他年度的應課稅或可扣減的收入或開支項目，亦不包括從來毋須課稅或不可扣減的項目。 貴集團的即期稅項負債採用於各報告期末前已實施或大致上已實施的稅率計算。

遞延稅項根據綜合財務狀況表內資產及負債的賬面值與計算應課稅溢利的相應稅基兩者間的差額確認。所有應課稅暫時差額一般均確認為遞延稅項負債。如果很可能出現應課稅溢利可用作抵銷該等可扣減暫時差額，則確認為遞延稅項資產。如果初步確認一項交易的資產與負債而產生並無影響應課稅溢利和會計溢利的暫時差額，則不會確認這些資產與負債。

於各報告期末會檢討遞延稅項資產的賬面值，並扣減至不可能有足夠應課稅溢利以收回全部或部分資產為止。

遞延稅項資產及負債基於報告期末已頒布或實質上已頒布的稅率(及稅法)按償還負債或變現資產期間的預期適用稅率計算。遞延稅項負債及資產的計量反映貴集團預期於各報告期末收回或結算資產及負債賬面值的方式產生的稅務結果。遞延稅項於損益中確認，惟如果與其他全面收益或直接與權益確認的項目相關，則亦分別於其他全面收益或直接在權益中確認。

即期及遞延稅項於損益中確認，惟如果與其他全面收益或直接與權益確認的項目相關，則亦分別於其他全面收益或直接在權益中確認。當即期及遞延稅項產生自業務合併的初始會計，稅項影響計入業務合併會計中。

退休福利成本

向界定供款退休福利計劃作出的付款於員工提供服務而可享有該等供款時作為開支確認。

4. 估計不明朗因素的主要來源

於應用貴集團會計政策(載於附註3)時，管理層已就未能從其他來源取得的資產及負債賬面值作出多項判斷、估計及假設。該等估計乃根據過往經驗及其他被認為相關的因素而作出。實際結果與該等估計或有所不同。

各項估計和相關假設被持續審閱。倘若會計估計的修訂僅影響該期間，其影響便會在該期間內確認；或倘若修訂對當前及未來期間均有影響，則於修訂期間和未來期間確認有確修訂。

以下為於各報告期末極可能導致資產及負債賬面值於未來十二個月內作出重大調整之未來相關主要假設及估計不明朗因素之其他主要來源。

貿易應收款項的估計減值

於釐定是否有客觀證據顯示出現減值虧損時，貴集團會考慮估計未來現金流量。減值虧損乃按資產賬面值與其估計未來現金流量(不包括並未產生之未來信貸損失)按金融資產原實際利率(即於初步確認時計算之實際利率)折現之現值的差額計算。倘未來現金流量之實際金額較預期少，則可能產生重大減值虧損。於2015年、2016年、2017年6月30日及2017年9月30日的貿易應收款項賬面值分別為1,727,000美元、1,084,000美元、181,000美元及801,000美元。除截至2017年9月30日止三個月確認貿易應收款項減值虧損20,000美元外，於業績記錄期間並無確認其他減值虧損。

船舶的可使用年期及剩餘價值

船舶成本按直線法於估計餘下可使用年期折舊。管理層估計有關資產的餘下可使用年期為7至25年。其為行業內常見預期年期。預期使用水平變動及技術發展可影響船舶的可使用經濟年期，因此未來折舊收費可予修訂。

附錄一

會計師報告

剩餘價值乃按廢金屬的目前市價估計，並每年檢討。船舶的賬面值於附註14披露。

船舶的估值

貴集團的船舶以其重估金額呈列，即重估日期的公平值減任何其後累計折舊及減值虧損。

公平值乃按 貴公司董事於各報告期末或(倘外部環境大幅變動導致船舶的公平值較賬面值大幅改變)較早日子進行估值的市場基礎證據，經參考專業合資格估值師編製的估值報告釐定。

船舶的賬面值於附註14披露。

5. 收益

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
期租收入	11,432	10,927	12,022	2,624	3,889
程租收入	2,867	7,103	7,239	2,293	1,776
代理收入	19	26	10	4	—
	<u>14,318</u>	<u>18,056</u>	<u>19,271</u>	<u>4,921</u>	<u>5,665</u>

6. 分部資料

貴集團主要從事國際擁有及承租船舶。就評估表現及分配資源而言，貴集團的經營被視為一個可呈報及經營分部，即船舶承租。主要經營決策者(即最終控股股東)檢討根據附註3所載的相同會計政策編製的整體船舶經營。因此，並無呈列此分部的進一步分析。

地理資料

有關 貴集團來自客戶的收益資料按期租收入及代理收入的經營地點以及程租收入的外部客戶地點呈列。

	來自外部客戶的收益				
	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
新加坡	11,192	15,936	18,093	4,921	4,519
香港	3,126	1,359	—	—	—
其他南亞國家	—	761	1,178	—	1,146
	<u>14,318</u>	<u>18,056</u>	<u>19,271</u>	<u>4,921</u>	<u>5,665</u>

貴公司董事認為，由於 貴集團的非流動資產主要包括用於各地區市場，基於 貴集團業務性質，按特定地區分部劃分 貴集團的非流動資產不具意義。

附錄一

會計師報告

客戶資料

於業績記錄期間提供船舶承租服務產生來自個別佔貴集團於相關年度／期間總收益超過10%的客戶之收益如下：

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
客戶A	8,305	9,568	10,393	2,626	1,148
客戶B	2,653	不適用 ¹	不適用 ²	不適用 ²	不適用 ²
客戶C	不適用 ¹	3,543	不適用 ²	不適用 ²	不適用 ²
客戶D	不適用 ¹	不適用 ¹	6,947	2,288	1,681
客戶E	不適用 ²	不適用 ²	不適用 ¹	不適用 ²	1,146
客戶F	不適用 ²	不適用 ²	不適用 ¹	不適用 ²	1,353
	<u>10,958</u>	<u>13,111</u>	<u>17,340</u>	<u>4,914</u>	<u>5,328</u>

¹ 該等客戶的收益貢獻少於貴集團於相關年度總收益10%。

² 該等客戶於相關年度／期間內並無貢獻收益。

7. 其他收入以及其他收益及虧損

(a) 其他收入

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
船隊管理收入	171	168	224	50	20
利息收入	1	1	2	1	1
保修索償	310	—	—	—	—
其他	283	87	215	34	31
	<u>765</u>	<u>256</u>	<u>441</u>	<u>85</u>	<u>52</u>

(b) 其他收益及虧損

撤銷／出售物業、廠房及設備的(虧損)收益	(1)	128	(68)	—	(144)
自重估船舶(確認)撥回的減值虧損淨額	—	(270)	(33)	131	(112)
	<u>(1)</u>	<u>(142)</u>	<u>(101)</u>	<u>131</u>	<u>(256)</u>
	<u>764</u>	<u>114</u>	<u>340</u>	<u>216</u>	<u>(204)</u>

附錄一

會計師報告

8. 財務成本

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
銀行貸款及透支利息	663	766	1,180	236	357
減：撥充資本至物業、廠房及設備	(162)	(38)	(343)	(76)	—
	<u>501</u>	<u>728</u>	<u>837</u>	<u>160</u>	<u>357</u>

9. 所得稅開支

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
即期稅項					
— 香港利得稅	136	43	—	—	—
— 新加坡企業所得稅	376	327	619	155	130
	<u>512</u>	<u>370</u>	<u>619</u>	<u>155</u>	<u>130</u>
過往年度(過度撥備)撥備不足					
— 香港利得稅	—	(38)	(1)	—	—
— 新加坡企業所得稅	(14)	(56)	3	—	—
	<u>(14)</u>	<u>(94)</u>	<u>2</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
遞延稅項(附註22)	498	276	621	155	130
	<u>108</u>	<u>149</u>	<u>320</u>	<u>126</u>	<u>36</u>
	<u>606</u>	<u>425</u>	<u>941</u>	<u>281</u>	<u>166</u>

業績記錄期間的香港利得稅按估計應課稅溢利的16.5%計算。

業績記錄期間的新加坡企業所得稅按估計應課稅溢利的17%計算。

有關遞延稅項的詳情載於附註22。

附錄一

會計師報告

年／期內所得稅開支與綜合損益及其他全面收益表的除稅前溢利對賬如下：

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
除稅前溢利	<u>3,799</u>	<u>3,835</u>	<u>3,865</u>	<u>979</u>	<u>849</u>
按國內所得稅率17%計算的稅項(附註1)	646	652	657	166	144
不可扣稅開支的稅務影響	15	137	393	136	79
毋須課稅收入的稅務影響	(28)	(197)	(59)	(7)	(47)
未確認稅項虧損的稅務影響	33	—	—	—	—
過往年度(過度撥備)撥備不足	(14)	(94)	2	—	—
動用過往未確認的稅項虧損	(9)	(33)	—	—	—
獲授稅項豁免的影響(附註2)	(19)	(23)	(37)	(10)	(10)
於其他司法權區經營的集團實體稅率不同的影響	(3)	(1)	—	—	—
退稅(附註3)	<u>(15)</u>	<u>(16)</u>	<u>(15)</u>	<u>(4)</u>	<u>—</u>
年／期內稅項開支	<u>606</u>	<u>425</u>	<u>941</u>	<u>281</u>	<u>166</u>

附註：

1. 新加坡企業所得稅用於稅項對賬，乃由於 貴集團被視為主要於新加坡管理。
2. 於新加坡，部分稅務寬免計劃容許(i)首10,000新加坡元(「新加坡元」)的正常應課稅收入有75%免稅；其後290,000新加坡元的正常應課稅收入另有50%免稅。
3. 退稅乃指2016年至2017年評稅年度50%的企業所得稅退稅以及2018年評稅年度20%的企業所得稅退稅，上限分別為每年20,000新加坡元及10,000新加坡元。2019評稅年度並無企業所得稅退稅。

10. 年／期內溢利

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
年／期內溢利乃於扣除下列 項目後得出：					
僱員福利開支	801	1,156	1,316	293	396
退休福利計劃	67	88	112	26	32
董事酬金	45	40	42	10	10
	<u>913</u>	<u>1,284</u>	<u>1,470</u>	<u>329</u>	<u>438</u>
員工成本總額					
核數師薪酬	48	55	48	11	13
船隊開支	3,551	3,567	4,041	969	1,272
物業、廠房及設備折舊	1,839	2,943	3,804	847	1,179
貿易應收款項減值虧損	—	—	—	—	20
[編纂]開支	8	331	1,251	470	188

貴集團於業績記錄期間並無重大行政員工成本，乃由於大部分行政工作由貴集團就所提供服務支付管理費的關連公司處理(附註25)。

截至2015年、2016年、2017年6月30日止年度以及截至2016年(未經審核)及2017年9月30日止三個月的[編纂]及其他開支包括專業費用403,000美元、216,000美元、零、零及零，乃就業績記錄期間終止及全數耗用的潛在[編纂]行動而產生。

11. 股息

貴公司自其註冊成立以來並無派付或宣派任何股息。

12. 董事及主要行政人員酬金以及僱員薪酬

(a) 董事及主要行政人員酬金

陳先生於2016年7月22日獲委任為 貴公司主席及執行董事，而楊先生於2016年7月22日獲委任為 貴公司副主席及執行董事。

於業績記錄期間， 貴公司董事就向 貴集團提供服務而從集團實體收取薪酬(包括作為僱員／董事服務的酬金)。各有關董事的薪酬載列如下：

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
董事袍金	—	—	—	—	—
工資及津貼	40	37	38	9	9
酌情花紅	—	—	—	—	—
退休福利計劃供款	5	3	4	1	1
	<u>45</u>	<u>40</u>	<u>42</u>	<u>10</u>	<u>10</u>
	截至2015年6月30日止年度				
	董事袍金 千美元	工資及 津貼 千美元	酌情花紅 千美元	退休福利 計劃供款 千美元	總計 千美元
陳先生	—	20	—	3	23
楊先生	—	20	—	2	22
	<u>—</u>	<u>40</u>	<u>—</u>	<u>5</u>	<u>45</u>
	截至2016年6月30日止年度				
	董事袍金 千美元	工資及 津貼 千美元	酌情花紅 千美元	退休福利 計劃供款 千美元	總計 千美元
陳先生	—	19	—	2	21
楊先生	—	18	—	1	19
	<u>—</u>	<u>37</u>	<u>—</u>	<u>3</u>	<u>40</u>

附錄一

會計師報告

	截至2017年6月30日止年度				
	董事袍金 千美元	工資及 津貼 千美元	酌情花紅 千美元	退休福利 計劃供款 千美元	總計 千美元
陳先生	—	19	—	2	21
楊先生	—	19	—	2	21
	<u>—</u>	<u>38</u>	<u>—</u>	<u>4</u>	<u>42</u>
截至2016年9月30日止三個月(未經審核)					
	董事袍金 千美元	工資及 津貼 千美元	酌情花紅 千美元	退休福利 計劃供款 千美元	總計 千美元
陳先生	—	5	—	1	6
楊先生	—	4	—	—	4
	<u>—</u>	<u>9</u>	<u>—</u>	<u>1</u>	<u>10</u>
截至2017年9月30日止三個月					
	董事袍金 千美元	工資及 津貼 千美元	酌情花紅 千美元	退休福利 計劃供款 千美元	總計 千美元
陳先生	—	5	—	1	6
楊先生	—	4	—	—	4
	<u>—</u>	<u>9</u>	<u>—</u>	<u>1</u>	<u>10</u>

上文所載董事的薪酬為其與 貴集團之管理事務有關的服務薪酬。

(b) 僱員薪酬

貴集團五名最高酬金人士中，概無酬金於上文披露的 貴公司董事。截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度以及截至2016年(未經審核)及2017年9月30日止三個月的五名最高薪人士的薪酬如下：

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
工資及其他福利	381	417	477	119	147
酌情花紅	19	14	34	—	2
退休福利計劃供款	16	18	22	12	4
	<u>416</u>	<u>449</u>	<u>533</u>	<u>131</u>	<u>153</u>

於以下範圍內的最高薪酬人士的人數如下：

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年	2016年	2017年	2016年 (未經審核)	2017年
零至1,000,000港元(「港元」)	5	5	3	5	5
1,000,001港元至1,500,000港元	—	—	2	—	—

於業績記錄期間，貴集團概無向貴公司董事或五名最高薪酬人士支付薪酬作為吸引加入貴集團或加入貴集團時的獎勵或作為離職補償。

13. 每股盈利

於業績記錄期間的每股基本盈利乃基於業績記錄期間各報告期貴公司擁有人應佔綜合溢利及基於截至2015年、2016年、2017年6月30日止年度各年以及截至2016年及2017年9月30日止三個月各期間分別[編纂]股、[編纂]股、[編纂]股、[編纂]股及[編纂]股已發行股份的加權平均股份數目而計算，並假設重組及[編纂]股股份的相關資本化發行(誠如本文件「股本」一節所詳載)已於2014年7月1日生效，並就業績記錄期間股東出資作出調整。

由於業績記錄期間並無已發行之潛在攤薄普通股，故並無呈列每股攤薄盈利。

14. 物業、廠房及設備

貴集團

	船舶 千美元	入塢 千美元	船舶設備 千美元	租賃裝修 千美元	辦公設備 千美元	在建船舶 千美元	總計 千美元
成本或估值							
於2014年7月1日	27,932	265	197	—	8	12,915	41,317
添置	—	212	250	—	—	10,145	10,607
撇銷	—	—	(1)	—	(6)	—	(7)
轉讓	22,483	534	32	—	—	(23,049)	—
重估調整	2,526	—	—	—	—	—	2,526
於2015年6月30日	52,941	1,011	478	—	2	11	54,443
添置	—	994	528	—	—	16,386	17,908
出售	(1)	(266)	(10)	—	—	—	(277)
重估調整	124	—	—	—	—	—	124
於2016年6月30日	53,064	1,739	996	—	2	16,397	72,198
添置	—	1,019	129	22	31	11,828	13,029
撇銷	—	(222)	—	—	—	—	(222)
轉讓	27,680	545	—	—	—	(28,225)	—
重估調整	(2,853)	—	—	—	—	—	(2,853)
於2017年6月30日	77,891	3,081	1,125	22	33	—	82,152
添置	—	379	11	—	—	—	390
撇銷	—	(371)	—	—	—	—	(371)
轉撥至分類為持作 出售的資產	(5,239)	(624)	(284)	—	—	—	(6,147)
重估調整	(922)	—	—	—	—	—	(922)
於2017年9月30日	71,730	2,465	852	22	33	—	75,102

附錄一

會計師報告

	船舶 千美元	入塢 千美元	船舶設備 千美元	租賃裝修 千美元	辦公設備 千美元	在建船舶 千美元	總計 千美元
累計折舊及減值							
於2014年7月1日	—	123	59	—	6	—	188
年內撥備	1,611	175	52	—	1	—	1,839
撇銷	—	—	—	—	(6)	—	(6)
重估調整	(1,611)	—	—	—	—	—	(1,611)
於2015年6月30日	—	298	111	—	1	—	410
年內撥備	2,306	504	133	—	—	—	2,943
於損益確認之減值	270	—	—	—	—	—	270
出售時對銷	—	(266)	(8)	—	—	—	(274)
重估調整	(2,306)	—	—	—	—	—	(2,306)
於2016年6月30日	270	536	236	—	1	—	1,043
年內撥備	2,685	891	225	1	2	—	3,804
撇銷	—	(154)	—	—	—	—	(154)
於損益確認之減值	54	—	—	—	—	—	54
於損益撥回之減值	(21)	—	—	—	—	—	(21)
重估調整	(2,685)	—	—	—	—	—	(2,685)
於2017年6月30日	303	1,273	461	1	3	—	2,041
期內撥備	834	290	50	2	3	—	1,179
撇銷	—	(227)	—	—	—	—	(227)
轉撥至分類為持作出售 的資產時對銷	(170)	(403)	(184)	—	—	—	(757)
於損益確認之減值	171	—	—	—	—	—	171
於損益撥回之減值	(59)	—	—	—	—	—	(59)
重估調整	(834)	—	—	—	—	—	(834)
於2017年9月30日	245	933	327	3	6	—	1,514
賬面值							
於2015年6月30日	<u>52,941</u>	<u>713</u>	<u>367</u>	<u>—</u>	<u>1</u>	<u>11</u>	<u>54,033</u>
於2016年6月30日	<u>52,794</u>	<u>1,203</u>	<u>760</u>	<u>—</u>	<u>1</u>	<u>16,397</u>	<u>71,155</u>
於2017年6月30日	<u>77,588</u>	<u>1,808</u>	<u>664</u>	<u>21</u>	<u>30</u>	<u>—</u>	<u>80,111</u>
於2017年9月30日	<u>71,485</u>	<u>1,532</u>	<u>525</u>	<u>19</u>	<u>27</u>	<u>—</u>	<u>73,588</u>

貴集團的船舶及在建船舶已抵押作為銀行借款之擔保，詳情載於附註21。

貴集團船舶的公平值計量

船舶以重估金額列賬，即重估日期的公平值扣除其後的累計折舊及其後的累計減值損失。於各報告期末，貴集團的所有船舶歸類為第三級。公平值乃按市場比較法對比最近的船舶銷量，公平值已就船舶的規格及船齡調整。於業績記錄期間，估值技術並無改變。

附錄一

會計師報告

除貴公司董事經參考ICAP Shipping Tankers Pte Ltd (「ICAP」)於2015年2月編製的估值報告進行估值的一艘船舶外，其餘船舶於2015年6月30日的公平值乃由貴公司董事經參考Howe Robinson Marine Evaluations Limited (「Howe Robinson」)於2015年6月編製的估值報告計量。ICAP及Howe Robinson的辦公地址分別為10 Marina boulevard #21-01, Marina Bay Financial Centre Tower 2, Singapore 018983及Regis House, 45 King William Street, London EC4R 9AN, United Kingdom。

於2016年、2017年6月30日及2017年9月30日船舶的公平值乃由貴公司董事經參考ALC Consulting Services Pte Ltd (「ALC」)分別於2016年6月、2017年6月及2017年9月編製的估值報告計量。ALC的辦公地址為1 Ubi View #01-15A, Focus One, Singapore 408555。

所有估值師均為與貴集團概無關連之獨立合資格專業估值師行，並於為具有類似情況的類似船舶估值方面持有經驗持有合適資格及具備近期經驗。

於估計船舶的公平值時，船舶的最高及最佳用途為其目前用途。於各報告期內並無轉入第三級或轉出第三級。下表載列有關如何釐定公平值的資料：

類別	估值技術	重大不可觀察 輸入數據	敏感度
船舶	直接比較法	船齡的折現因素	船齡適度增加會導致船舶的公平值大幅下降，反之亦然。

倘船舶尚未進行重估，將會按歷史成本扣減2015年、2016年、2017年6月30日及2017年9月30日累計折舊分別48,870,000美元、46,799,000美元、71,794,000美元及65,924,000美元列入過往財務資料。

15. 貿易及其他應收款項

貴集團

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
貿易應收款項	1,727	1,084	181	801
其他應收款項、預付款項及按金	693	612	936	950
遞延[編纂]開支	—	124	304	320
	<u>2,420</u>	<u>1,820</u>	<u>1,421</u>	<u>2,071</u>

下表載列於各報告期末，按發票日期的貿易應收款項的分析：

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
1至30日	1,727	1,072	176	781
31至60日	—	—	5	—
61至90日	—	12	—	20
	<u>1,727</u>	<u>1,084</u>	<u>181</u>	<u>801</u>

附錄一

會計師報告

已逾期但尚未減值的貿易應收款項賬齡：

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
逾期1至30日	1,727	1,072	176	705
逾期31至60日	—	—	5	—
逾期61至90日	—	12	—	20
	<u>1,727</u>	<u>1,084</u>	<u>181</u>	<u>725</u>

概無就已逾期但尚未減值的應收款項作出減值虧損撥備，乃由於管理層認為，鑑於客戶良好的結算往績紀錄，該等應收款項屬可收回，惟截至2017年9月30日止三個月確認減值虧損20,000美元，指期內撇銷為不可收回的金額。

租賃收入乃開發賬單預收或於月底開發賬單，授出信貸期介乎0日至30日。根據管理層進行的信貸評估過程，已逾期但尚未減值之應收款項與獲評為信貸良好的客戶有關。貴集團並無就該等結餘持有任何抵押品。

貿易及其他應收款項主要以美元計值。

貴公司

貴公司於2017年6月30日的其他應收款項包括預付款項及遞延[編纂]開支，分別為182,000美元及[編纂]美元。貴公司於2017年9月30日的其他應收款項包括預付款項及遞延[編纂]開支，分別182,000美元及[編纂]美元。

16. 已抵押銀行存款／銀行結餘及現金

貴集團

已抵押銀行存款指存放於銀行的存款；於2015年、2016年、2017年6月30日及截至及2017年9月30日止三個月的實際年利率分別介乎0.32%至0.68%、0.32%至0.70%、0.68%至1.20%及0.80%至1.20%，並僅於悉數償還若干銀行借款後方可取回。

銀行結餘按現行市場存款利率計息，於2015年、2016年、2017年6月30日及截至及2017年9月30日止三個月的年利率介乎零至0.05%。

附錄一

會計師報告

17. 分類為持作出售的資產

貴集團

於2017年9月28日，貴集團訂立協議備忘錄以出售一艘船舶，代價為5,500,000美元。出售於2017年10月16日完成，船舶的控制權於當日轉移至收購方。分類為持作出售的資產如下：

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
分類為持作出售的資產 物業、廠房及設備	—	—	—	5,390

18. 其他應付款項及應計費用

貴集團

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
預收款項	—	—	386	386
其他應付款項	370	293	632	1,138
應計費用	561	797	631	734
	931	1,090	1,649	2,258

19. 應收(付)關連公司／附屬公司款項

貴集團

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
(a) 應收關連公司款項：				
海岸石油(香港)有限公司(附註)	10	—	—	—
環海國際股份有限公司(附註)	—	—	1	1
新皇有限公司(附註)	—	—	1	1
	10	—	2	2

貴集團並無就關連公司呆賬計提撥備，乃由於貴集團管理層認為，鑑於關連公司的付款紀錄良好，該等應收款項屬可收回。該結餘屬非貿易性質、無抵押及須按要求償還。

附錄一

會計師報告

以各集團實體功能貨幣以外的以下貨幣計值的應收一間關連公司款項：

	2015年	於6月30日	2017年	於9月30日
	千美元	2016年 千美元	千美元	2017年 千美元
港元	10	—	—	—
貴集團				
	2015年	於6月30日	2017年	於9月30日
	千美元	2016年 千美元	千美元	2017年 千美元
(b) 應付關連公司款項				
Coastal Oil Singapore Pte. Ltd. (附註)	176	528	—	—
海岸控股有限公司 (附註)	4,435	11,050	11,050	11,050
Coastal Oil Holdings Pte. Ltd. (附註)	—	—	—	90
	4,611	11,578	11,050	11,140

以各集團實體功能貨幣以外的以下貨幣計值的應付關連公司款項如下：

	2015年	於6月30日	2017年	於9月30日
	千美元	2016年 千美元	千美元	2017年 千美元
新加坡元	38	(38)	—	—

附註：為貴公司董事陳先生及楊先生擁有控股權益之公司。

所有應付關連公司之結餘屬非貿易性質、無抵押、免息及須按要求償還。海岸控股有限公司已同意，在貴集團具有財政能力還款前，將不會要求即時還款，並同意將應收貴集團款項於貴公司在聯交所[編纂]時撥充資本。

貴公司

(c) 應付一間附屬公司款項

應付貴公司一間附屬公司款項屬非貿易性質、無抵押、免息及須按要求償還。

貴集團

(d) 應收董事款項

於2017年6月30日及2017年9月30日，應收董事款項(即分別應收陳先生及楊先生各自款項)分別為114,000美元及119,000美元，屬非貿易性質、無抵押、免息及須按要求償還。於2017年6月30日及2017年9月30日的金額亦指於相關期間的最高未償還金額。

20. 應付非控股權益款項

貴集團

該結餘為無抵押、免息及須按要求償還。該結餘屬非貿易性質。非控股權益已同意，在貴集團具有財政能力還款前，將不會要求即時還款，並同意將應收貴集團款項撥充資本並將透過在貴公司於聯交所[編纂]時以貴公司股份償付。

21. 借款

貴集團

	於6月30日			於9月30日
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
銀行借款	21,787	23,562	28,698	26,329
銀行透支	587	—	767	1,262
	<u>22,374</u>	<u>23,562</u>	<u>29,465</u>	<u>27,591</u>
有抵押	<u>22,374</u>	<u>23,562</u>	<u>29,465</u>	<u>27,591</u>
以上借款之賬面值按下列期限償還(附註)：				
按要求或一年內	5,396	6,350	8,806	8,504
一年以上但不超過兩年	4,810	8,400	5,212	4,853
兩年以上但不超過五年	<u>12,168</u>	<u>8,812</u>	<u>15,447</u>	<u>14,234</u>
	22,374	23,562	29,465	27,591
減：流動負債項下所示一年內到期的款項	<u>(5,396)</u>	<u>(6,350)</u>	<u>(8,806)</u>	<u>(8,504)</u>
非流動負債項下所示款項	<u>16,978</u>	<u>17,212</u>	<u>20,659</u>	<u>19,087</u>
加權平均實際利率	<u>2.93%</u>	<u>3.10%</u>	<u>3.48%</u>	<u>4.14%</u>

附註：到期款項乃以貸款協議所載計劃還款日期為依據。

貴集團之借款以美元計值，美元亦為貴集團各實體之功能貨幣。

貴集團之銀行透支以船舶的第一按揭作抵押及須按要求償還。於2015年6月30日，銀行透支按新加坡銀行同業拆息(「新加坡銀行同業拆息」)加若干基點計息。於2017年6月30日及2017年9月30日，銀行透支按倫敦銀行同業拆息(「倫敦銀行同業拆息」)加若干基點計息。

貴集團銀行借款之浮動利率按(i)新加坡銀行同業拆息或該銀行的美元資金成本加邊際利潤或(ii)倫敦銀行同業拆息計算。於2015年、2016年、2017年6月30日及2017年9月30日的實際年利率分別介乎2.91%至2.95%、3.05%至3.12%、3.15%至3.54%及3.94%至4.17%，貴集團因而承受現金流量利率風險。

貴集團銀行借款乃由 貴集團船舶作出的第一按揭(附註14及24)、轉讓船舶的收入、關連公司(海岸控股有限公司及Coastal Oil Holdings Pte. Ltd.)的公司擔保以及楊先生及陳先生的個人擔保作抵押。

22. 遞延稅項

貴集團

以下載列於業績記錄期間已確認主要遞延稅項負債及其變動：

	加速稅項折舊 千美元	船舶重新估值 (附註) 千美元	總計 千美元
於2014年7月1日	447	—	447
於損益中扣除	108	—	108
於其他全面收益中扣除	—	397	397
於2015年6月30日	555	397	952
於損益中扣除	149	—	149
於其他全面收益中扣除	—	720	720
於2016年6月30日	704	1,117	1,821
於損益中扣除	320	—	320
於其他全面收益中計入	—	(29)	(29)
於2017年6月30日	1,024	1,088	2,112
於損益中扣除	36	—	36
於其他全面收益中計入	—	(15)	(15)
於2017年9月30日	1,060	1,073	2,133

附註：截至2015年6月30日止年度，就船舶重新估值計提的遞延稅項撥備乃根據不可課稅船舶所得收入(因該船舶於國際水域營運)而估算。由於 貴集團於截至2016年6月30日、2017年6月30日及2017年9月30日止年度/期間的全部船舶均在本地水域營運，估算基準已經修訂，亦已計提相應的遞延稅項撥備。

於2015年6月30日，貴集團的未動用稅項虧損約為192,000美元，該金額已於截至2016年6月30日止年度動用。因未來利潤無法預測，故並未於2015年6月30日確認遞延稅項資產。於2015年6月30日的該等虧損可無限期結轉。

23. 資本

貴集團

為呈列綜合財務狀況表，於2015年及2016年6月30日的綜合資本結餘指於該等日期存在的 貴公司擁有人應佔 貴集團旗下各公司的已發行股本總額。

附錄一

會計師報告

誠如附註1所載，重組已於截至2017年6月30日止年度完成，而2017年6月30日及2017年9月30日的結餘指 貴公司的股本。 貴公司的資本變動詳情如下：

	股份數目	資本 千美元
法定：		
於2016年7月22日(註冊成立日期) — 每股面值1美元之普通股	50,000	50,000
於2016年8月24日(股份拆細日期)、2017年6月30日及 2017年9月30日 — 每股面值0.001美元之普通股	50,000,000	50,000
已發行：		
於註冊成立日期已發行	2	—
股份拆細	1,998	—
重組時發行股份(附註1(d)及(e))	4	—
	<u>2,004</u>	<u>—</u>
於2017年6月30日及2017年9月30日	<u>2,004</u>	<u>—</u>

除上述股份配發及股份拆細外， 貴公司自其註冊成立日期起至2017年9月30日並無進行其他股份交易。

24. 資產抵押

貴集團

於各報告期末， 貴集團已就授予 貴集團的借款向銀行抵押下列資產：

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
物業、廠房及設備	53,665	70,394	79,396	73,017
已抵押銀行存款	264	265	267	268
	<u>53,929</u>	<u>70,659</u>	<u>79,663</u>	<u>73,285</u>

25. 關聯方交易

除過往財務資料所披露者外，於業績記錄期間，貴集團與關聯方進行以下交易：

	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
<i>Coastal Oil Holdings Pte. Ltd. (附註)</i>					
— 管理費開支	<u>(336)</u>	<u>(336)</u>	<u>(336)</u>	<u>(84)</u>	<u>(84)</u>
<i>Coastal Oil Singapore Pte. Ltd. (附註)</i>					
— 代理收入	19	20	1	—	—
— 程租收入	—	61	—	—	—
— 船隊管理收入	102	88	8	—	—
— 船用燃油收費	(890)	(1,217)	(215)	—	—
— 雜項開支	<u>(46)</u>	<u>(66)</u>	<u>(19)</u>	<u>(11)</u>	<u>—</u>
<i>海岸石油(香港)有限公司(附註)</i>					
— 船隊管理收入	8	4	—	—	—
— 管理費開支	<u>(210)</u>	<u>(8)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

附註：為貴公司董事陳先生及楊先生擁有控股權益之公司。

主要管理層人員之薪酬

董事及五名最高薪僱員視為貴集團主要管理層人員於業績記錄期間之薪酬詳情載於附註12。

主要管理層人員薪酬乃經參考個人表現及市場趨勢後釐定。

附錄一

會計師報告

Coastal Logistics

	於6月30日			於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元
流動資產	409	680	1,346		1,537
非流動資產	24,603	43,189	53,542		53,009
流動負債	(9,107)	(20,612)	(22,998)		(23,203)
非流動負債	(10,808)	(14,514)	(21,349)		(20,169)
貴公司擁有人應佔權益	3,568	6,120	7,379		7,822
非控股權益	1,529	2,623	3,162		3,352
	截至6月30日止年度			截至9月30日止三個月	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元 (未經審核)	2017年 千美元
收入	2,226	7,054	8,012	1,888	2,827
開支	(2,311)	(5,689)	(6,318)	(1,516)	(2,237)
年/期內(虧損)溢利	(85)	1,365	1,694	372	590
年/期內其他全面收益	1,802	2,281	104	86	43
年/期內全面收益總額	1,717	3,646	1,798	458	633
經營活動現金流入淨額	2,531	2,385	5,168	1,229	1,075
投資活動現金流出淨額	(10,132)	(16,549)	(11,918)	(5,716)	(15)
融資活動現金流入(流出)淨額	7,506	14,004	7,521	4,758	(1,380)
現金(流出)流入淨額	(95)	(160)	771	271	(320)

27. 經營租賃承擔

貴集團

貴集團作為出租人

於各報告期末，貴集團與承租人就租船安排項下租賃收入訂約的未來最低租賃付款如下。

	於6月30日			於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元
一年內	4,117	4,572	8,919		8,146

附錄一

會計師報告

貴集團為承租人

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
年/期內已付之經營租賃最低租賃款項	—	—	83	22

於各報告期末，貴集團根據不可撤銷經營租賃作出之未來最低租賃款項承擔於下列期限屆滿：

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
一年內	—	—	95	98
第二至第五年內(包括首尾兩年)	—	—	149	124
	—	—	244	222

經營租賃付款指 貴集團就其辦公室物業而須支付的租金。租約乃經磋商協定為三年零三個月。

28. 資本承擔

貴集團

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
已訂約船舶建造但未於過往財務資料 作出撥備的資本支出	27,000	10,800	—	—

29. 退休福利計劃

貴集團運作一個針對所有位於香港的合格僱員的強制性公積金計劃。貴集團及僱員按照政府法規，按固定的百分比向該基於彼等月薪的強制性公積金計劃供款。

就於新加坡經營而言，貴集團的僱員乃由新加坡政府運作的國家管理型退休福利計劃中央公積金的成員。相關附屬公司須按薪資成本的特定百分比向退休福利計劃供款。貴集團就退休福利計劃的唯一義務為作出規定的供款。

於業績記錄期間，貴集團向該計劃作出的供款總額及入賬於損益的成本表示 貴集團按該計劃規則規定的比率應付該計劃的供款。

30. 資本風險管理

貴集團管理其資本，以確保 貴集團實體將能夠持續經營，同時透過優化債務及權益結餘盡量為股東提供最大回報。貴集團的整體策略於整個業績記錄期間維持不變。

貴集團的資本架構包括債務(包括分別於附註19、20及21披露的應付關連公司及非控股權益款項及借款)及貴公司擁有人應佔權益(包括資本及儲備)。

貴集團管理層定期檢討資本架構。貴集團考慮資本成本及與資本有關的風險，將通過支付股息、發行[編纂]及籌集新債務或償還現有債務平衡其整體資本架構。

31. 金融工具

a. 金融工具種類

	於6月30日		於9月30日	
	2015年 千美元	2016年 千美元	2017年 千美元	2017年 千美元
金融資產				
貸款及應收款項(包括現金及現金等價物)	<u>3,963</u>	<u>3,575</u>	<u>3,449</u>	<u>4,121</u>
金融負債				
攤銷成本	<u>29,781</u>	<u>40,965</u>	<u>46,513</u>	<u>45,338</u>

b. 財務風險管理目標及政策

貴集團的主要金融工具包括貿易及其他應收款項、應收董事款項、銀行結餘及現金、已抵押銀行存款、其他應付款項及應計費用、應收/應付關連公司款項及非控股權益及借款。有關該等金融工具的詳情於相關附註披露。與該等金融工具有關的風險及如何減輕該等風險的政策載列如下。貴公司的管理層管理及監察該等風險，以確保及時及有效地實施適當措施。

貴集團的財務風險或貴集團管理及計算風險的方式於整個業績記錄期間並無重大變動。

利率風險

貴集團的現金流量利率風險主要與浮息銀行存款及結餘以及浮息借款有關。貿易及其他應收款項、其他應付款項及應計費用以及按固定利率計息的應收/應付關連公司及非控股權益款項令貴集團面臨公平值利率風險。貴集團並無使用任何利率掉期以降低其面臨的利率風險相關波動風險。然而，管理層監察利率風險，將在預期有重大利率風險時考慮必要行動。

貴集團面臨的金融負債利率風險於流動資金風險詳述。貴集團的現金流量利率風險主要集中於貴集團浮息借款產生的新加坡銀行同業拆息及倫敦銀行同業拆息波動。

下文敏感度分析乃基於2015年、2016年、2017年6月30日及2017年9月30日浮息銀行借款的利率風險釐定。浮息銀行存款及結餘並無計入分析，乃由於管理層預期銀行存款利率不會大幅波動。編製有關分析乃假設於各報告期末未償還金融工具於整個報告年度均未償還。採用增加或減少50個基點，乃由於其代表管理層對利率合理可能變動的估計。倘利率增加/減少50個基點而所有其他可變動因素保持不變，貴集團於截至2015年、2016年、2017年6月30日及2017年9月30日止年度/期間的溢利將分別減少/增加93,000美元、98,000美元、122,000美元及115,000美元。

附錄一

會計師報告

外匯風險

貴集團的經營主要以美元計值，而所產生的經營開支以美元計值，小部分以港元、新加坡元及其他外幣計值。此外，所有收益以美元計值。由於貴集團並無重大外幣交易及結餘，故並無呈列外幣敏感度分析。

信貸風險

於2015年、2016年、2017年6月30日及2017年9月30日，貴集團因對手方未能履行責任而令貴集團蒙受財務虧損的最高信貸風險乃因於綜合財務狀況表載列相關已確認金融資產之賬面值而產生。

貴集團的信貸風險主要來自其貿易應收款項。管理層定期審閱各個別應收款項的可收回金額，以確保已採取跟進行動收回逾期債務，並就不可收回金額作出充分減值虧損(如有)撥備。在此情況下，管理層認為貴集團的信貸風險大幅減少。

管理層認為流動資金的信貸風險低，乃由於對手方為獲國際信貸評級機構頒予高信貸評級的銀行。

流動資金風險

在管理流動資金風險時，貴集團監察及維持管理層認為充足的現金及現金等價物水平，以便為貴集團的業務提供資金，並減輕現金流量波動的影響。

於2015年、2016年、2017年6月30日及2017年9月30日，貴集團淨流動負債分別為9,271,000美元、20,171,000美元、22,606,000美元及16,757,000美元。貴公司董事已審慎考慮貴集團的未來流動資金，並經計及(i)貴集團業務產生的持續經營現金流入；(ii)於2017年9月30日貴集團一般經營的未提取透支額1,738,000美元；及(iii)關連公司與非控股權益就過往財務資料附註19及20所披露的未償還結餘發出並不要求即時償還的書面同意，直至貴集團有財力如此行事後，得出貴集團有足夠營運資金於可預見將來全面承擔到期財務責任的結論。因此，貴公司董事認為採用持續經營基準編製過往財務資料乃屬恰當。

下表為貴集團之非衍生金融負債合約到期日之詳情。該表乃根據金融負債基於貴集團可被要求支付金融負債之最早日期之未貼現現金流量編製。該表包括利率及主要現金流量。倘其利息流量為浮動利率，則未貼現金額按各報告期末之利率計算得出。

	加權 平均利率	6個月 或以內 千美元	6至12 個月 千美元	1至2年 千美元	2至5年 千美元	未貼現現金 流量總額 千美元	賬面值 千美元
於2015年6月30日							
其他應付款項及應計 費用	—	931	—	—	—	931	931
應付關連公司款項	—	4,611	—	—	—	4,611	4,611
應付非控股權益款項	—	1,865	—	—	—	1,865	1,865
借款							
一浮動利率	2.93%	3,291	2,670	5,233	12,631	23,825	22,374
		<u>10,698</u>	<u>2,670</u>	<u>5,233</u>	<u>12,631</u>	<u>31,232</u>	<u>29,781</u>

附錄一

會計師報告

	加權 平均利率	6個月 或以內 千美元	6至12 個月 千美元	1至2年 千美元	2至5年 千美元	未貼現現金 流量總額 千美元	賬面值 千美元
於2016年6月30日							
其他應付款項及應計 費用	—	1,090	—	—	—	1,090	1,090
應付關連公司款項	—	11,578	—	—	—	11,578	11,578
應付非控股權益款項	—	4,735	—	—	—	4,735	4,735
借款							
— 浮動利率	3.10%	2,963	4,035	8,783	9,069	24,850	23,562
		<u>20,366</u>	<u>4,035</u>	<u>8,783</u>	<u>9,069</u>	<u>42,253</u>	<u>40,965</u>
	加權 平均利率	6個月 或以內 千美元	6至12 個月 千美元	1至2年 千美元	2至5年 千美元	未貼現現金 流量總額 千美元	賬面值 千美元
於2017年6月30日							
其他應付款項及 應計費用	—	1,263	—	—	—	1,263	1,263
應付一間關連公司款項	—	11,050	—	—	—	11,050	11,050
應付非控股權益款項	—	4,735	—	—	—	4,735	4,735
借款							
— 浮動利率	3.48%	5,411	4,353	5,924	16,351	32,039	29,465
		<u>22,459</u>	<u>4,353</u>	<u>5,924</u>	<u>16,351</u>	<u>49,087</u>	<u>46,513</u>
	加權 平均利率	6個月 或以內 千美元	6至12 個月 千美元	1至2年 千美元	2至5年 千美元	未貼現現金 流量總額 千美元	賬面值 千美元
於2017年9月30日							
其他應付款項及 應計費用	—	1,872	—	—	—	1,872	1,872
應付關連公司款項	—	11,140	—	—	—	11,140	11,140
應付非控股權益款項	—	4,735	—	—	—	4,735	4,735
借款							
— 浮動利率	4.14%	5,179	3,605	5,623	15,112	29,519	27,591
		<u>22,791</u>	<u>3,605</u>	<u>5,623</u>	<u>15,112</u>	<u>47,131</u>	<u>45,338</u>

c. 公平值

金融資產及金融負債的公平值乃根據基於貼現現金流量分析(使用來自可觀察目前市場交易的價格及費率為輸入數據)的公認定價模式釐定。

貴集團管理層認為於報告期末按攤銷成本入賬的金融資產及金融負債賬面值與其公平值相若。

32. 於附屬公司的投資

於本報告日期，貴公司於下列附屬公司擁有直接及間接權益：

附屬公司名稱	註冊成立地點 及日期	已發行及 繳足股本	貴公司應佔股本權益			於 9月30日 2017年	於本報告 日期	主要活動	附註
			2015年	於6月30日 2016年	2017年				
<i>直接持有：</i>									
Success Accord Limited	英屬處女群島 2016年7月6日	1美元的普通股	—	—	100%	100%	100%	投資控股	(a)
Success Alpha Limited	英屬處女群島 2016年7月6日	1美元的普通股	—	—	100%	100%	100%	投資控股	(a)
<i>間接持有：</i>									
Heng Tong	新加坡 1995年6月27日	10,894,670新加坡元 的普通股	100%	100%	100%	100%	100%	燃料船舶租 賃服務	(b)
Coastal Logistics	新加坡 2001年4月18日	550,000新加坡元的 普通股	70%	70%	70%	70%	70%	燃料船舶租 賃服務	(b)

貴集團旗下的所有公司均已採納6月30日為彼等之財政年結日。

附註：

- (a) 由於Success Accord及Success Alpha註冊成立所在的司法權區並無法定審核要求，自各自之註冊成立日期以來，彼等概無編製經審核財務報表。
- (b) 截至2015年、2016年及2017年6月30日止年度，Heng Tong及Coastal Logistics的法定財務報表已經根據新加坡特許會計師公會所頒布的新加坡財務報告準則編製，並經Deloitte & Touche LLP Singapore審核。

33. 貴公司的儲備

貴公司儲備的變動

	資本儲備 千美元	累計虧損 千美元	總計 千美元
於2016年7月22日(註冊成立日期)	—	—	—
期內虧損及全面開支總額	—	(1,264)	(1,264)
重組時發行股份	29,470	—	29,470
於2017年6月30日	29,470	(1,264)	28,206
期內虧損及全面開支總額	—	(192)	(192)
於2017年9月30日	29,470	(1,456)	28,014

34. 融資活動產生的負債對賬

於業績記錄期間，融資活動產生的負債對賬如下：

	於2014年 7月1日 千美元	融資現金 流量 千美元	非現金變動 (附註ii) 千美元	於2015年 6月30日 千美元
應付關連公司款項	12,641	(8,030)	—	4,611
應付非控股權益款項	1,865	—	—	1,865
銀行借款(附註i)	16,449	4,675	663	21,787
來自融資活動的總負債	<u>30,955</u>	<u>(3,355)</u>	<u>663</u>	<u>28,263</u>
	於2015年 7月1日 千美元	融資現金 流量 千美元	非現金變動 (附註ii) 千美元	於2016年 6月30日 千美元
應付關連公司款項	4,611	6,967	—	11,578
應付非控股權益款項	1,865	2,870	—	4,735
銀行借款(附註i)	21,787	1,009	766	23,562
來自融資活動的總負債	<u>28,263</u>	<u>10,846</u>	<u>766</u>	<u>39,875</u>
	於2016年 7月1日 千美元	融資現金 流量 千美元	非現金變動 (附註ii) 千美元	於2017年 6月30日 千美元
應付關連公司款項	11,578	(528)	—	11,050
應付非控股權益款項	4,735	—	—	4,735
銀行借款(附註i)	23,562	3,956	1,180	28,698
	<u>39,875</u>	<u>3,428</u>	<u>1,180</u>	<u>44,483</u>
	於2016年 7月1日 千美元	融資現金 流量 千美元	非現金變動 (附註ii) 千美元	於2016年 9月30日 千美元
(未經審核)				
應付關連公司款項	11,578	395	—	11,973
應付非控股權益款項	4,735	—	—	4,735
銀行借款(附註i)	23,562	4,045	236	27,843
	<u>39,875</u>	<u>4,440</u>	<u>236</u>	<u>44,551</u>

附錄一

會計師報告

	於2017年 7月1日 千美元	融資現金 流量 千美元	非現金變動 (附註ii) 千美元	於2017年 9月30日 千美元
應付關連公司款項	11,050	90	—	11,140
應付非控股權益款項	4,735	—	—	4,735
銀行借款(附註i)	28,698	(2,726)	357	26,329
	<u>44,483</u>	<u>(2,636)</u>	<u>357</u>	<u>42,204</u>

附註：

- (i) 於業績記錄期間，來自銀行借款的現金流量包括所籌得新借款淨額以及銀行借款本金及利息還款。
- (ii) 非現金變動指已確認銀行借款及財務成本的貸款安排費用之攤銷影響。

35. 董事薪酬

根據現時生效的安排，貴公司董事於截至2018年6月30日止年度的薪酬總額(不包括酌情花紅(如有))約為●美元。

36. 結算日後事項

下列事件於2017年9月30日後發生：

- (a) 於●年●月●日，貴公司全體股東通過書面決議案以批准本文件附錄五「股東於●年●月●日通過的書面決議案」一段所載事宜，具體而言，在貴公司股份溢價賬因[編纂]貴公司[編纂]予專業、機構及其他投資者而獲得進賬的條件下，授權貴公司董事將貴公司股份溢價賬中[編纂]美元的進賬款額撥充資本，及將該款項撥充資本以按面值繳足[編纂]股股份，以向截至●年●月●日的股東按比例配發及發行股份。根據該決議案將予以配發及發行的股份與貴公司現有股份在所有方面享有同等權益。
- (b) 於●，貴公司與海岸控股有限公司、新皇有限公司、環海國際股份有限公司、非控股權益及非控股權益的股東訂立貸款資本化協議，據此，貴公司同意於●向新皇有限公司、環海國際股份有限公司及非控股權益的股東分別配發及發行316股、316股及272股入賬列作繳足的股份，方式為將貴集團結欠海岸控股有限公司及非控股權益的款項分別約11.1百萬美元及4.7百萬美元撥充資本。

除以上所述外，於2017年9月30日後概無發生其他重大事項。

37. 結算日後財務報表

概無就2017年9月30日之後任何期間編製貴集團現時旗下任何公司的經審核財務報表。

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

附錄二

未經審核備考財務資料

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

附錄二

未經審核備考財務資料

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

附錄二

未經審核備考財務資料

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

附錄二

未經審核備考財務資料

[編纂]

本文件為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出變動。閱讀本文件有關資訊時，須與本文件封面「警告」一節一併閱讀。

附錄二

未經審核備考財務資料

[編纂]

德勤•關黃陳方會計師行
執業會計師
香港，●年●月●日

以下為獨立資產估值師ALC Consulting Services Pte Ltd就本集團擁有的船舶的市值而編製的函件全文、估值概要及估值證書，以供載入本文件。

2017年12月8日

估值證書

內燃機油輪「BABYLON」

茲報告本海洋測量和評估師行

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

於2017年12月7日應新加坡的COASTAL LOGISTICS PTE LTD要求

審查有關新加坡船級社載重量24,202噸的內燃機油輪

「BABYLON」的文件／規格，

目的是進行桌面估值工作以估計其公平值。

油輪船舶的主要詳情如下：

名稱	:	「BABYLON」
船舶類型	:	石油製品油輪
註冊港口	:	新加坡
呼叫信號	:	9V3868
正式編號	:	400520
國際海事組織號碼	:	9798296
總噸位	:	20,421噸
淨噸位	:	6,127噸
載重噸	:	24,202噸
夏期吃水標	:	6.815米
總長度	:	155.06米
垂標間距	:	149.82米
模寬	:	36.00米
模深	:	12.50米
推進	:	雙SXD-MAN 7L32/40，7缸柱，每分鐘轉速750輸出3,150千瓦渦輪增壓船用柴油機及通過船用齒輪箱駕駛的固定推進器。
航速	:	12.5節
貨運能力	:	30,393.18立方米(包括污油艙)

附錄三

估值報告

貨泵能力	:	兩艘速度為每小時1,500立方米的貨船泵及一艘速度為每小時200立方米的貨油掃艙泵。
壓載水艙容量	:	16,114.52立方米
燃油容量	:	1,201.97立方米
淡水容量	:	453.33立方米
級別	:	日本海事協會(NK)
船東	:	Coastal Logistics Pte Ltd, Singapore
經理／營運商	:	Heng Tong Fuels & Shipping Pte Ltd, Singapore
建造地點	:	中國中遠大連船廠
船體編號	:	N576
交付年份	:	2017年

船隻合格證書

吾等在船上查閱下列證書正本：

證書	頒發日期	到期日期
船籍證明	2016年12月5日	永久
國際噸位證書	2017年3月8日	永久
國際載重線證書	2017年6月14日	2022年3月7日
國際防油污證書(石油)	2017年6月14日	2022年3月7日
構造安全證書	2017年6月14日	2022年3月7日
設備安全證書	2017年6月14日	2022年3月7日
無線電安全證書	2017年6月14日	2022年3月7日
船級證書	2017年6月14日	2022年3月7日

分類

船舶乃根據日本海事協會(NK)的規定及規例建造和分類，並獲授予以下船級符號：

NS* (油輪，油閃點60℃以下，所有類型船舶的專用海水壓載艙及散貨船的雙舷側處所的保護塗層的性能標準)(ESP)

MNS*

船級號碼為170767的船級證書已於2017年6月14日在日本東京頒發，有效期至2022年3月7日。

估值

在釐定船舶的估計公平值，我們考慮以下情況：

- (1) 船舶類型、體積及裝在船上的設備及其他規格。
- (2) 類似類型及規格的船舶的新建設成本。
- (3) 船齡及其預期未來壽命。
- (4) 該類型及體積在市場上買賣的供求。

鑑於上述情況，我們認為，

內燃機油輪「**BABYLON**」於2017年9月30日的公平值介乎：

27,720,000.00 美元

(美元：二千七百七十二萬元正)

免責聲明

上述估值是基於同一船舶不同角度存在不同價值的理解得出。上述估值乃在欠缺實際船舶的情況下得出，並經充分考慮自願買方及自願賣方於當時按「平均條件」在公開市場上對類似的船隻及並非在強制出售的情況下進行的交易。雖然已經採取合理謹慎措施，確保所提供價值的準確性，ALC Consulting Services Pte Ltd不保證上述價值可以在未來的實際交易中實現。

估值僅為指示方提供資料之用，凡有意就此估值行動的人士應先檢查船隻或資料的準確性。

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

CAPT BAHARUDIN ISHAK

一級船長

現場驗船師／估值師

2017年12月8日

估值證書

內燃機油輪「ATALANTA」

茲報告本海洋測量和評估師行

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

於2017年12月7日應新加坡的COASTAL LOGISTICS PTE LTD要求

審查有關新加坡船級社夏季載重量24,205噸的內燃機油輪

「ATALANTA」的文件／規格，

目的是進行桌面估值工作以估計其公平值。

船舶的主要詳情如下：

名稱	:	「ATALANTA」
類型	:	內燃機油輪(石油製品) 供油油輪及遠洋輪
註冊港口	:	新加坡
呼叫信號	:	9V2358
正式編號	:	398933
國際海事組織號碼	:	9709362
總噸位	:	20,421噸
淨噸位	:	6,127噸
夏期載重噸	:	24,205噸
夏期吃水標	:	6.80米
燈船	:	8,500噸
總長度	:	228.60米
垂標間距	:	149.80米
模寬	:	36.00米
模深	:	12.50米
推進	:	雙SXD-MAN 7L32/40，7缸柱，每分鐘轉速750輸出 3,150千瓦渦輪增壓船用柴油機及通過船用齒輪箱 駕駛的固定推進器。
航速	:	12.21節
貨運能力	:	30,393.18立方米(包括污油艙)

附錄三

估值報告

貨泵能力	:	兩艘速度為每小時1,500立方米的貨船泵及一艘速度為每小時200立方米的貨油掃艙泵。
壓載水艙容量	:	16,049.59 立方米
燃油容量	:	971.34 立方米
柴油容量	:	230.63 立方米
淡水容量	:	453.33 立方米
級別	:	日本海事協會
船東	:	Coastal Logistics Pte Ltd, Singapore
經理／營運商	:	Heng Tong Fuels & Shipping Pte Ltd, Singapore
建造地點	:	中國中遠大連船廠
交付年份	:	2014 年

船隻合格證書

下列船舶買賣及法定證書經已審查，並為有效。

證書	頒發日期	到期日期
船籍證明	2015年12月28日	永久
國際噸位證書	2015年2月10日	永久
國際載重線證書	2015年6月19日	2020年2月9日
國際防油污證書	2015年3月16日	2020年2月9日
貨船構造安全證書	2015年3月16日	2020年2月9日
貨船設備安全證書	2015年3月16日	2020年2月9日
貨船無線電安全證書	2015年3月16日	2020年2月9日
船級證書	2015年3月16日	2020年2月9日
新加坡海港局港口運輸船牌照	2016年4月13日	永久

分類

船舶乃根據日本海事協會(NK)的規定及規例分類，並獲授予以下船級符號：

NS* (油輪，油閃點60攝氏度或以下，所有類型船舶的專用海水壓載艙及散貨船的雙舷側處所的保護塗層的性能標準)(ESP)

MNS*

號碼為150861的船級證書已於2015年3月16日頒發，有效期至2020年2月9日。

結論

我們已檢查船體外部(水線以上)、艙樓甲板、主甲板、泵房、艙樓甲板、船甲板、桅杆甲板、甲板機械／布置、貨油艙、駕駛室、發動機室、起居船艙及救生／滅火裝置等。因此，我們視該船隻為顯然按照良好輪機實務構建的，結構穩固耐用，適合用作預期目的。

估值

在釐定船舶的估計公平值，我們考慮以下情況：

- (1) 船舶類型、體積及裝在船上的設備及其他規格。
- (2) 類似類型及規格的船舶的新建設成本。
- (3) 船齡及其預期未來壽命。
- (4) 該類型及體積在市場上買賣的供求。

鑑於上述情況，我們認為，

內燃機油輪「**ATALANTA**」於2017年9月30日的公平值介乎：

25,050,000.00 美元

(美元：二千五百零五萬元正)

備註

上述估值是基於同一船舶不同角度可能存在不同價值的理解得出。並經充分考慮自願買方及自願賣方於當時按「平均條件」在公開市場上對類似的船隻及並非在強制出售的情況下進行的交易。雖然已經採取合理謹慎措施，確保所提供價值的準確性，ALC Consulting Services Pte Ltd不保證上述價值可以在未來的實際交易中實現。

估值僅為指示方提供資料之用，凡有意就此估值行動的人士應先檢查船隻或資料的準確性。

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

CAPT BAHARUDIN ISHAK

一級船長

現場驗船師／估值師

2017年12月8日

估值證書

「COASTAL JUPITER」

茲報告本海洋測量和評估師行

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

於2017年12月7日應新加坡的COASTAL LOGISTICS PTE LTD要求

審查有關新加坡船級社4,062總噸的內燃機油輪

「COASTAL JUPITER」的文件／規格，

目的是進行桌面估值工作以估計其公平值。

油輪船舶的主要詳情如下：

名稱	:	「COASTAL JUPITER」
船舶類型	:	內燃機油輪(石油製品) 供油油輪
船體設計	:	雙殼雙底
註冊港口	:	新加坡
呼叫信號	:	9V2149
正式編號	:	398676
新加坡海港局牌照號碼	:	SB 0752G
國際海事組織號碼	:	9644940
港口號碼	:	01392-H/13
總長	:	97.20米
登記長度	:	91.85米
船寬	:	17.00米
船深	:	8.80米
總滿載吃水量	:	6.18米
總噸位	:	4,062
淨噸位	:	1,566
載重噸	:	5,518
貨船	:	十(10)艘貨船+兩(2)艘污油艙
貨船泵	:	兩(2)艘速度為每小時1,000立方米的貨船泵 一(1)艘速度為每小時200立方米的貨船泵

附錄三

估值報告

級別	:	日本海事協會(NK)
船東	:	Heng Tong Fuels & Shipping Pte Ltd, Singapore
經理	:	Heng Tong Fuels & Shipping Pte Ltd, Singapore
船東互保協會	:	Shipowner's Mutual P & I Club (Luxembourg)
推進	:	兩(2)個合共1,912千瓦的安慶中船柴油機
速度	:	10.50節
導航	:	達新加坡海岸30英里外
100%貨運能力	:	6,219.529立方米(不計污油艙)
建造地點	:	中國廣州航通船業有限公司
建造年份	:	2013年

船隻合格證書

吾等在船上查閱下列證書正本：

證書	頒發日期	到期日期
船籍證明	2014年1月3日	永久
國際噸位證書	2014年2月21日	永久
國際載重線證書	2014年5月8日	2018年10月21日
國際防油污證書(油類)	2014年5月8日	2018年10月21日
構造安全證書	2014年5月8日	2018年10月21日
設備安全證書	2016年3月14日	2018年10月21日
無線電安全證書	2013年11月18日	2018年10月21日
船級證書	2013年12月16日	2018年10月21日

分類

船舶乃根據日本海事協會(NK)的規定及規例建成及分類，並獲授予以下船級符號：

NS* (油輪，油閃點60攝氏度以上，所有類型船舶的專用海水壓載艙及散貨船的雙舷側處所的保護塗層的性能標準)(ESP)

MNS*

(限制在新加坡海岸30英里以內服務)

船級號碼為131451的船級證書已於2013年12月16日於日本東京頒發，有效期至2018年10月21日。

結論

我們已檢查船體外部(水線以上)、艙樓甲板、主甲板、泵房、艙樓甲板、船甲板、桅杆甲板、甲板機械／布置、貨油艙、駕駛室、發動機室、起居船艙及救生／滅火裝置等。因此，我們視該船隻為顯然按照良好輪機實務構建的，結構穩固耐用，適合用作預期目的。

估值

在釐定船舶的估計公平值，我們考慮以下情況：

- (1) 船舶類型、體積及裝在船上的設備及其他規格。
- (2) 類似類型及規格的船舶的新建設成本。
- (3) 船齡及其預期未來壽命。
- (4) 該類型及體積在市場上買賣的供求。

鑑於上述情況，我們認為，

內燃機油輪「**COASTAL JUPITER**」於2017年9月30日的公平值介乎：

6,440,000.00 美元

(美元：六百四十四萬元正)

備註

上述估值是基於同一船舶不同角度可能存在不同價值的理解得出。並經充分考慮自願買方及自願賣方於當時按「平均條件」在公開市場上對類似的船隻及並非在強制出售的情況下進行的交易。雖然已經採取合理謹慎措施，確保所提供價值的準確性，ALC Consulting Services Pte Ltd不保證上述價值可以在未來的實際交易中實現。

估值僅為指示方提供資料之用，凡有意就此估值行動的人士應先檢查船隻或資料的準確性。

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

CAPT BAHARUDIN ISHAK

一級船長

現場驗船師／估值師

2017年12月8日

估值證書

內燃機油輪「COASTAL MERCURY」

茲報告本海洋測量和估值師行

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

於2017年12月7日應新加坡的COASTAL LOGISTICS PTE LTD要求

審查有關新加坡船級社2,067總噸的內燃機油輪

「COASTAL MERCURY」的文件／規格，

目的是進行桌面估值工作以估計其公平值。

油輪船舶的主要詳情如下：

名稱	:	「COASTAL MERCURY」
船舶類型	:	內燃機油輪(石油製品) 供油油輪
船體設計	:	雙殼雙底
註冊港口	:	新加坡
呼叫信號	:	9V3889
正式編號	:	400541
新加坡海港局牌照號碼	:	SB 802G
國際海事組織號碼	:	9628790
港口號碼	:	01707-A/15
總長	:	78.20米
登記長度	:	73.25米
船寬	:	13.00米
船深	:	7.20米
夏期吃水標	:	4.93米
總噸位	:	2,067
淨噸位	:	620
載重噸	:	2,280.80
貨船	:	十(10)艘貨船+一(1)艘污油艙
貨船泵	:	兩(2)艘速度為每小時500立方米的貨船泵

附錄三

估值報告

級別	:	中國船級社(CCS)
船東	:	Heng Tong Fuels & Shipping Pte Ltd, Singapore
經理	:	Heng Tong Fuels & Shipping Pte Ltd, Singapore
船東互保協會	:	Shipowner's Mutual P & I Club (Luxembourg)
推進	:	兩(2)個合共1,280千瓦的MAN B&W柴油發動機
速度	:	10.0節
導航	:	達新加坡海岸30英里外
98%貨運能力	:	2,702.699立方米(包括污油艙)
建造地點	:	中國廣州航通船廠
建造年份	:	2012年
舷號	:	HT-112205

船隻合格證書

吾等在船上查閱下列證書正本：

證書	頒發日期	到期日期
船籍證明	2016年3月1日	永久
國際噸位證書	2016年1月25日	永久
國際載重線證書	2017年4月11日	2022年4月22日
構造安全證書	2017年4月11日	2022年4月22日
設備安全證書	2017年4月11日	2022年4月22日
無線電安全證書	2017年4月11日	2022年4月22日
國際防油污證書(油類)	2017年4月11日	2022年4月22日
船級證書	2017年6月18日	2022年4月22日

分類

船舶乃根據中國船級社(CCS)的規定及規例建成及分類，並獲授予以下船級符號：

- ★ CSA 油輪；雙殼；閃點60攝氏度以上；R2；PSPC(B)；ESP
- ★ CSM

CCS船級號碼為12A0106的船級證書已於2017年6月18日於中國北京頒發，有效期至2022年4月22日。

結論

我們已檢查船體外部(水線以上)、艙樓甲板、主甲板、泵房、艙樓甲板、船甲板、桅杆甲板、甲板機械／布置、貨油艙、駕駛室、發動機室、起居船艙及救生／滅火裝置等。因此，我們視該船隻為顯然按照良好輪機實務構建的，結構穩固耐用，適合用作預期目的。

估值

在釐定船舶的估計公平值，我們考慮以下情況：

- (1) 船舶類型、體積及裝在船上的設備及其他規格。
- (2) 類似類型及規格的船舶的新建設成本。
- (3) 船齡及其預期未來壽命。
- (4) 該類型及體積在市場上買賣的供求。

鑑於上述情況，我們認為，

內燃機油輪「**COASTAL MERCURY**」於2017年9月30日的公平值介乎：

3,530,000.00 美元

(美元：三百五十三萬元正)

備註

上述估值是基於同一船舶不同角度可能存在不同價值的理解得出。並經充分考慮自願買方及自願賣方於當時按「平均條件」在公開市場上對類似的船隻及並非在強制出售的情況下進行的交易。雖然已經採取合理謹慎措施，確保所提供價值的準確性，ALC Consulting Services Pte Ltd不保證上述價值可以在未來的實際交易中實現。

估值僅為指示方提供資料之用，凡有意就此估值行動的人士應先檢查船隻或資料的準確性。

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

CAPT BAHARUDIN ISHAK

一級船長

現場驗船師／估值師

2017年12月8日

估值證書

內燃機油輪「COASTAL NEPTUNE」

茲報告本海洋測量和估值師行

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

於2017年12月7日應新加坡的COASTAL LOGISTICS PTE LTD要求

審查有關新加坡船級社4,062總噸的內燃機油輪

「COASTAL NEPTUNE」的文件／規格，

目的是進行桌面估值工作以估計其公平值。

油輪船舶的主要詳情如下：

名稱	:	「COASTAL NEPTUNE」
船舶類型	:	內燃機油輪(石油製品) 供油油輪
船體設計	:	雙殼雙底
註冊港口	:	新加坡
呼叫信號	:	9V2207
正式編號	:	398743
新加坡海港局牌照號碼	:	SB 0768C
國際海事組織號碼	:	9644952
港口號碼	:	01732-T/13
總長	:	97.20米
登記長度	:	91.85米
船寬	:	17.00米
船深	:	8.80米
總滿載吃水量	:	6.18米
總噸位	:	4,062
淨噸位	:	1,398
載重噸	:	5,509
貨船	:	十(10)艘貨船+兩(2)艘污油艙
貨船泵	:	兩(2)艘速度為每小時1,000立方米的貨船泵 一(1)艘速度為每小時200立方米的貨船泵

附錄三

估值報告

級別	:	日本海事協會(NK)
船東	:	Heng Tong Fuels & Shipping Pte Ltd, Singapore
經理	:	Heng Tong Fuels & Shipping Pte Ltd, Singapore
船東互保協會	:	Shipowner's Mutual P & I Club (Luxembourg)
推進	:	兩(2)個合共1,912千瓦的安慶中船柴油機
速度	:	10.50節
導航	:	達新加坡海岸30英里外
100%貨運能力	:	6,216.538立方米(不計污油艙)
建造地點	:	中國廣州航通船業有限公司
建造年份	:	2014年

船隻合格證書

吾等在船上查閱下列證書正本：

證書	頒發日期	到期日期
船籍證明	2014年6月27日	永久
國際噸位證書	2014年6月19日	永久
國際載重線證書	2014年7月10日	2019年4月20日
國際防油污證書(油類)	2014年7月10日	2019年4月20日
構造安全證書	2014年7月10日	2019年4月20日
設備安全證書	2014年7月10日	2019年4月20日
無線電安全證書	2014年5月22日	2019年4月20日
船級證書	2014年6月16日	2019年4月20日

分類

船舶乃根據日本海事協會(NK)的規定及規例建成及分類，並獲授予以下船級符號：

NS* (油輪，油閃60攝氏度以上，所有類型船舶的專用海水壓載艙及散貨船的雙舷側處所的保護塗層的性能標準)(ESP)

MNS*

(限制在新加坡海岸30英里以內服務)

船級號碼為140698的船級證書已於2014年6月16日於日本東京頒發，有效期至2019年4月20日。

結論

我們已檢查船體外部(水線以上)、艙樓甲板、主甲板、泵房、艙樓甲板、船甲板、桅杆甲板、甲板機械／布置、貨油艙、駕駛室、發動機室、起居船艙及救生／滅火裝置等。因此，我們視該船隻為顯然按照良好輪機實務構建的，結構穩固耐用，適合用作預期目的。

估值

在釐定船舶的估計公平值，我們考慮以下情況：

- (1) 船舶類型、體積及裝在船上的設備及其他規格。
- (2) 類似類型及規格的船舶的新建設成本。
- (3) 船齡及其預期未來壽命。
- (4) 該類型及體積在市場上買賣的供求。

鑑於上述情況，我們認為，

內燃機油輪「COASTAL NEPTUNE」於2017年9月30日的公平值介乎：

6,630,000.00 美元

(美元：六百六十三萬元正)

備註

上述估值是基於同一船舶不同角度可能存在不同價值的理解得出。並經充分考慮自願買方及自願賣方於當時按「平均條件」在公開市場上對類似的船隻及並非在強制出售的情況下進行的交易。雖然已經採取合理謹慎措施，確保所提供價值的準確性，ALC Consulting Services Pte Ltd不保證上述價值可以在未來的實際交易中實現。

估值僅為指示方提供資料之用，凡有意就此估值行動的人士應先檢查船隻或資料的準確性。

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

CAPT BAHARUDIN ISHAK

一級船長

現場驗船師／估值師

2017年12月8日

估值證書

內燃機油輪「COASTAL NO.3」

茲報告本海洋測量和估值師行

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

於2017年12月7日應新加坡的COASTAL LOGISTICS PTE LTD要求

審查有關新加坡船級社4,066總噸的內燃機油輪

「COASTAL NO.3」的文件／規格，

目的是進行桌面估值工作以估計其公平值。

油輪船舶的主要詳情如下：

名稱	:	「COASTAL NO.3」
船舶類型	:	內燃機油輪(石油製品) 供油油輪
船體設計	:	雙殼雙底
註冊港口	:	新加坡
呼叫信號	:	9V8368
正式編號	:	388275
新加坡海港局牌照號碼	:	SB 0682B
國際海事組織號碼	:	9550125
港口號碼	:	01746-B/09
總長	:	103.30米
登記長度	:	97.10米
船寬	:	16.80米
船深	:	8.60米
滿載吃水量	:	6.40米
總噸位	:	4,066
淨噸位	:	1,755
載重噸	:	6,020.30
貨船	:	十二(12)艘貨船+兩(2)艘污油艙
貨船泵	:	兩(2)艘速度為每小時580立方米的貨船泵

附錄三

估值報告

級別	:	中國船級社(CCS)
船東	:	Heng Tong Fuels & Shipping Pte Ltd, Singapore
經理	:	Heng Tong Fuels & Shipping Pte Ltd, Singapore
船東互保協會	:	Shipowner's Mutual P & I Club (Luxembourg)
推進	:	兩(2)個合共1,920千瓦的MAN B&W柴油發動機
速度	:	10.20節
導航	:	達新加坡海岸30英里外
98%貨運能力	:	5,949.869立方米(不計污油艙)
建造地點	:	中國儀征揚子造船廠
建造年份	:	2008年

船隻合格證書

吾等在船上查閱下列證書正本：

證書	頒發日期	到期日期
船籍證明	2011年3月28日	永久
國際噸位證書	2011年3月11日	永久
國際載重線證書	2016年2月5日	2021年1月7日
構造安全證書	2016年2月5日	2021年1月7日
設備安全證書	2016年2月5日	2021年1月7日
無線電安全證書	2016年2月5日	2021年1月7日
國際防油污證書(油類)	2016年2月5日	2021年1月7日
船級證書	2017年2月23日	2021年1月7日

分類

船舶乃根據中國船級社(CCS)的規定及規例建成及分類，並獲授予以下船級符號：

★ CSA 油輪；雙殼；閃點60攝氏度以上；ESP

★ CSM

CCS船級號碼為11M0020的船級證書已於2017年2月23日於中國北京頒發，有效期至2017年1月7日。

結論

我們已檢查船體外部(水線以上)、艙樓甲板、主甲板、泵房、艙樓甲板、船甲板、桅杆甲板、甲板機械／布置、貨油艙、駕駛室、發動機室、起居船艙及救生／滅火裝置等。因此，我們視該船隻為顯然按照良好輪機實務構建的，結構穩固耐用，適合用作預期目的。

估值

在釐定船舶的估計公平值，我們考慮以下情況：

- (1) 船舶類型、體積及裝在船上的設備及其他規格。
- (2) 類似類型及規格的船舶的新建設成本。
- (3) 船齡及其預期未來壽命。
- (4) 該類型及體積在市場上買賣的供求。

鑑於上述情況，我們認為，

內燃機油輪「**COASTAL NO.3**」於2017年9月30日的公平值介乎：

5,500,000.00 美元

(美元：五百五十萬元正)

備註

上述估值是基於同一船舶不同角度可能存在不同價值的理解得出。並經充分考慮自願買方及自願賣方於當時按「平均條件」在公開市場上對類似的船隻及並非在強制出售的情況下進行的交易。雖然已經採取合理謹慎措施，確保所提供價值的準確性，ALC Consulting Services Pte Ltd不保證上述價值可以在未來的實際交易中實現。

估值僅為指示方提供資料之用，凡有意就此估值行動的人士應先檢查船隻或資料的準確性。

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

CAPT BAHARUDIN ISHAK

一級船長

現場驗船師／估值師

2017年12月8日

估值證書

內燃機油輪「COASTAL SATURN」

茲報告本海洋測量和估值師行

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

於2017年12月7日應新加坡的COASTAL LOGISTICS PTE LTD要求

審查有關新加坡船級社2,067總噸的內燃機油輪

「COASTAL SATURN」的文件／規格，

目的是進行桌面估值工作以估計其公平值。

油輪船舶的主要詳情如下：

名稱	:	「COASTAL SATURN」
船舶類型	:	內燃機油輪(石油製品) 供油油輪
船體設計	:	雙殼雙底
註冊港口	:	新加坡
呼叫信號	:	9V9461
正式編號	:	397119
新加坡海港局牌照號碼	:	SB 0712H
國際海事組織號碼	:	9628805
港口號碼	:	01590-H/11
總長	:	78.20米
登記長度	:	73.25米
船寬	:	13.00米
船深	:	7.20米
總滿載吃水量	:	4.93米
總噸位	:	2,067
淨噸位	:	620
載重噸	:	2,240
貨船	:	十(10)艘貨船+一(1)艘污油艙
貨船泵	:	兩(2)艘速度為每小時500立方米的貨船泵
級別	:	中國船級社(CCS)

附錄三

估值報告

船東	:	Heng Tong Fuels & Shipping Pte Ltd, Singapore
經理	:	Heng Tong Fuels & Shipping Pte Ltd, Singapore
船東互保協會	:	Shipowner's Mutual P & I Club (Luxembourg)
推進	:	功率輸出1,280千瓦的MAN B&W 8L23/30A柴油發動機
速度	:	10節
導航	:	達新加坡海岸30英里外
貨運能力	:	2,708.447立方米
交付年份	:	2012年
建造地點	:	廣州航通船業有限公司

船隻合格證書

證書	頒發日期	到期日期
新加坡船籍證明	2012年7月11日	永久
國際噸位證書	2012年12月6日	永久
國際載重線證書	2012年10月29日	2017年10月28日
國際防油污證書(IOPP)	2012年10月29日	2017年10月28日
貨船構造安全證書	2012年10月29日	2017年10月28日
貨船無線電安全證書	2012年10月29日	2017年10月28日
貨船設備安全證書	2012年10月29日	2017年10月28日
船級證書	2012年12月6日	2017年10月28日

分類

船舶乃根據中國船級社(CCS)的規定及規例建成及分類，並獲授予以下船級符號：

• CSA

油輪，雙殼

閃點60攝氏度以上，

30英哩航程限制或於港口往來

PSPC(B)

ESP

CCS船級號碼為BJ10NB00242的船級證書已於2012年12月6日於中國北京頒發，有效期至2017年10月28日。

結論

我們已檢查船體外部(水線以上)、艙樓甲板、主甲板、泵房、艙樓甲板、船甲板、桅杆甲板、甲板機械／布置、貨油艙、駕駛室、發動機室、起居船艙及救生／滅火裝置等。因此，我們視該船隻為顯然按照良好輪機實務構建的，結構穩固耐用，適合用作預期目的。

估值

在釐定船舶的估計公平值，我們考慮以下情況：

- (1) 船舶類型、體積及裝在船上的設備及其他規格。
- (2) 類似類型及規格的船舶的新建設成本。
- (3) 船齡及其預期未來壽命。
- (4) 該類型及體積在市場上買賣的供求。

鑑於上述情況，我們認為，

內燃機油輪「**COASTAL SATURN**」於2017年9月30日的公平值介乎：

3,650,000.00 美元

(美元：三百六十五萬元正)

備註

上述估值是基於同一船舶不同角度可能存在不同價值的理解得出。並經充分考慮自願買方及自願賣方於當時按「平均條件」在公開市場上對類似的船隻及並非在強制出售的情況下進行的交易。雖然已經採取合理謹慎措施，確保所提供價值的準確性，ALC Consulting Services Pte Ltd不保證上述價值可以在未來的實際交易中實現。

估值僅為指示方提供資料之用，凡有意就此估值行動的人士應先檢查船隻或資料的準確性。

ALC CONSULTING SERVICES PTE LTD

CAPT BAHARUDIN ISHAK

一級船長

現場驗船師／估值師

以下為本公司組織章程大綱及細則若干條文以及開曼群島公司法若干方面的概要。

本公司於2016年7月22日在開曼群島根據公司法註冊成立為獲豁免有限公司。本公司的組織章程文件包括經修訂及重列的組織章程大綱(「大綱」)及經修訂及重列的組織章程細則(「細則」)。

1. 組織章程大綱

- (a) 大綱規定(其中包括)本公司股東承擔有限責任，本公司的成立宗旨並無限制(因此包括作為一間投資公司)，且本公司擁有並且能夠行使自然人或法人團體(無論作為當事人、代理、承包商或其他身份)隨時或不時可予行使的任何及全部權力，而鑒於本公司為獲豁免公司，除為促進本公司在開曼群島以外地區的業務外，本公司將不會於開曼群島與任何人士、商號或公司進行交易。
- (b) 本公司可藉特別決議案修改大綱訂明的有關任何宗旨、權力或其他事項的內容。

2. 組織章程細則

細則於[日期]獲採納。以下載列細則中若干條文的概要。

(a) 股份

(i) 股份類別

本公司的股本包括普通股。

(ii) 更改現有股份或類別股份的權利

根據公司法的規定，如任何時候本公司股本分為不同類別股份，則任何類別股份所附有的全部或任何特別權利(除非該類別股份的發行條款另有規定)，可經由持有該類別已發行股份面值不少於四分之三的人士書面同意，或經由該類別股份持有人在另行召開的股東大會上通過特別決議案批准而更改、修訂或廢除。細則中關於股東大會的規定作出必要修訂後，適用於各另行召開的股東大會，惟所需的法定人數(續會除外)須為不少於兩名合共持有不少於該類別已發行股份面值三分之一的人士(或若股東為公司，則其正式授權代

表)或其受委代表。該類別股份的各持有人均有權在投票表決時就其所持的每股股份投一票，而任何親身或委任代表出席的該類別股份持有人可要求以投票方式進行表決。

除非有關股份發行條款所附權利另有明確規定，否則任何股份或類別股份持有人享有的任何特別權利，不得因進一步設立或發行與其享有同等權益的股份而被視為已予更改。

(iii) 更改股本

本公司可透過其股東普通決議案，以(a)藉增設其認為適當數目的新股份增加股本；(b)將所有或任何股本合併或分拆為面值大於或小於現有股份的股份；(c)將未發行的股份劃分為多個類別，並賦予該等股份任何優先、遞延、合資格或特別權利、特權或條件；(d)將其股份或其中任何股份再拆細為面值較大綱所規定者低的股份；(e)註銷於決議案日期尚未獲任何人士認購或同意認購的任何股份，並按所註銷股份面值削減股本數額；(f)就配發及發行並無附帶任何投票權的股份作出撥備；(g)改變其股本的計值貨幣；及(h)按法律許可的任何方式並在法律所規定任何條件的規限下削減其股份溢價賬。

(iv) 股份轉讓

根據公司法及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的規定，所有股份轉讓均須以一般通用或普通形式或由董事會可能批准的其他形式的轉讓文據進行，且必須親筆簽署；或如轉讓人或承讓人為結算所或其代名人，則須以親筆或機印簽署，或以董事會可能不時批准的其他方式簽立。

轉讓文據須由轉讓人及承讓人雙方或彼等的代表簽立，惟董事會可豁免轉讓人或承讓人簽立轉讓文據或接納以機印簽立的轉讓文據。在有關股份以承讓人名義登記於本公司股東名冊前，轉讓人仍被視為股份的持有人。

董事會可全權酌情決定隨時及不時將任何登記於股東總冊的股份移往任何股東分冊，或將任何登記於股東分冊的股份移往股東總冊或任何其他股東分冊。除非董事會另行同意，股東總冊的股份不得移往任何股東分冊，而任何股東分冊的股份亦不得移往股東總冊或任何其他股東分冊。一切轉讓文件及其他所有權文件必須送交登記並作登記。就任何股東分冊的股份而言，有關登記須於相關股份登記處辦理；股東總冊的股份則須於存置股東總冊的地點辦理。

董事會可全權酌情決定拒絕為轉讓任何股份(並非已繳足股份)予其不批准的人士或轉讓本公司擁有留置權的任何股份辦理登記手續，亦可拒絕為轉讓根據任何購股權計劃而發行且對其轉讓的限制仍屬有效的任何股份或轉讓任何股份予超過四名聯名持有人辦理登記手續。

除非本公司已獲支付若干費用(上限為聯交所可能釐定應付的最高金額)、轉讓文據已繳付適當的印花稅(如適用)，且只涉及一類股份，並連同有關股票及董事會可能合理要求用以證明轉讓人的轉讓權的其他證明文件(以及如轉讓文據由部分其他人士代為簽立，則授權該名人士的授權書)送達相關股份登記處或存置股東總冊的地點，否則董事會可拒絕承認任何轉讓文據。

在創業板上市規則的規限下，本公司可於董事會可能釐定的時間或期間內暫停辦理股份過戶登記手續，惟每一年度合計不得超過30日。

繳足股份不受任何轉讓限制(聯交所准許的限制除外)，亦不受任何留置權限制。

(v) 本公司購回本身股份的權力

本公司可在若干限制的規限下購回本身股份，惟董事會在代表本公司行使該項權力時必須遵守細則或聯交所及/或香港證券及期貨事務監察委員會不時頒布的任何守則、規則或規例所不時訂立的任何適用規定。

本公司購回可贖回股份時，倘並非在市場上或以投標方式購回股份，則必須設有最高價格。倘以投標方式購回，則所有股東均可參與投標。

(vi) 本公司任何附屬公司擁有本公司股份的權力

細則並無有關附屬公司擁有本公司股份的規定。

(vii) 催繳股款及沒收股份

董事會可不時按其認為適當方式向股東催繳有關彼等各自所持股份的未繳付而依據其配發條件並無指定付款期的任何股款(不論按股份的面值或以溢價計算)。董事會可一次性或分期追收催繳股款。倘任何催繳股款或分期股款於指定付款日期或之前仍未繳付，則欠款人士須按董事會釐定的利率(不超

過年息20%)支付由指定付款日期至實際付款日期止期間有關款項的利息，但董事會可豁免全部或部分利息。董事會如認為適當，可從任何願意預繳股款的股東收取(以現金或現金等值)有關其所持股份的全部或部分未催繳及未付股款或應付分期股款。本公司可就預繳的全部或部分款項按董事會可能釐定的不超過20%的年利率(如有)支付利息。

若股東於指定付款日期並無支付任何催繳股款或催繳分期股款，董事會可在仍有任何部分催繳股款或催繳分期股款尚未繳付的情況下，向股東發出不少於14日的通知，要求其支付仍未支付的催繳股款或分期股款，連同任何可能已累計及可能將累計至實際付款日期止的利息。該通知須訂明另一個指定付款日期(須為發出通知日期起計14日後)及付款地點，有關股東須於付款日期或之前繳付通知規定的款項。該通知亦須聲明，若截至指定時間或之前仍未付款，則有關催繳股款的股份會被沒收。

若股東不依照有關通知的要求繳款，則所發出通知涉及的任何股份可於其後在支付通知所規定的款項前隨時由董事會通過決議案予以沒收。沒收包括有關被沒收股份的所有已宣派但於沒收前仍未實際支付的股息及紅利。

股份被沒收的人士將不再為被沒收股份的股東，惟仍有責任向本公司支付於沒收之日其應就該等股份應付本公司的全部款項，連同(倘董事會酌情要求)由沒收之日至付款日期止期間按董事會可能釐定的利率(不超過年息20%)計算的有關利息。

(b) 董事

(i) 委任、退任及免職

董事會有權隨時或不時委任任何人士為董事，以填補董事會臨時空缺或增加現有董事會董事人數至股東於股東大會可能釐定的董事人數上限(如有)。任何由此委任以填補臨時空缺的董事，任期僅至其獲委任後本公司首屆股東大會為止，並須於大會上膺選連任。任何由此委任加入現有董事會的董事，僅可任職至其獲委任後本公司首屆股東週年大會，並合資格於會上膺選連任。於釐定將於股東週年大會上輪席退任的董事或董事人數時，將不會計及任何獲董事會如此委任的董事。

在每屆股東週年大會上，當時在任的三分之一董事須輪流告退。然而，若董事人數並非三的倍數，則最接近但不少於三分之一的董事須告退。每年將告退的董事須為自上次獲選連任或委任後任職最久的董事，但若多名董事於同一日獲選連任，則以抽籤決定須告退的董事(除非彼等另有協議)。

除退任董事外，任何人士如未獲董事會推薦參選，均無資格在任何股東大會上膺選董事職務，除非表明有意建議該名人士膺選董事的通知書及該名人士表明願意參選的通知書經已送抵本公司總辦事處或註冊辦事處。該等通知書須於不早於寄發相關大會通告翌日起至不遲於該大會舉行日期前七日止期間寄發，而有關通知的通知期最少須有七日。

並無規定須持有本公司任何股份方合資格擔任董事職務，亦無任何有關加入董事會或退任董事職位的特定年齡上限或下限。

本公司可通過普通決議案將任何任期未滿的董事撤職(惟此舉不影響該董事就其與本公司所訂任何合約遭違反的損失而提出的任何索償)，亦可通過普通決議案委任他人接任。任何獲如此委任的董事須遵守「輪席退任」的條文。董事人數不得少於兩名。

董事在以下情況下須離職：

- (aa) 辭任；
- (bb) 身故；
- (cc) 經裁定其精神失常且董事會決議解除其職務；
- (dd) 破產、收到接管令或暫停付款或與其債權人全面訂立債務重整協議；
- (ee) 遭法律禁止出任董事；
- (ff) 未特別告假而連續六個月缺席董事會會議，且董事會決議解除其職務；
- (gg) 有關地區(定義見細則)的證券交易所已規定其不再為董事；或

(hh) 由必要多數董事或根據細則以其他方式將其撤職。

董事會可不時委任其一名或多名成員為本公司董事總經理、聯席董事總經理或副董事總經理或擔任任何其他職位或行政職位，任期及條款由董事會決定，而董事會亦可撤銷或終止任何此等委任。董事會亦可將其任何權力授予由董事會認為合適的一名或多名董事或其他人士組成的委員會，並可不時因任何人士或事宜全部或部分撤回有關授權或撤回對任何該等委員會的委任及解散任何該等委員會，惟每個以此方式成立的委員會在行使獲授予的權力時，須遵守董事會可能不時對其施行的任何規定。

(ii) 配發及發行股份及認股權證的權力

在公司法、大綱及細則條文的規限下，且在不影響任何股份或股份類別持有人所獲賦予任何特別權利的情況下，任何股份均可附帶或獲賦予本公司可藉普通決議案決定(倘無任何有關決定或凡有關決定未能作出明確條文者，則由董事會決定)有關股息、投票、退還資本或其他方面的權利或限制。任何股份可於特定事件發生時或於指定日期按條款發行，本公司或股份持有人有權選擇贖回股份。

董事會可按其可能不時釐定的條款，發行可認購本公司任何類別股份或其他證券的認股權證。

遺失以不記名方式發行的認股權證，將不就該等認股權證獲補發證書，除非董事會在無合理疑點的情況下信納相關原有證書已遭損毀，且本公司已按董事會認為合適的形式就補發任何有關證書收取相關彌償。

在公司法、細則條文及(如適用)有關地區(定義見細則)任何證券交易所規則的規限下，且在不影響任何股份或任何類別股份當時所附任何特別權利或限制的情況下，本公司所有未發行股份須由董事會處置。董事會可全權酌情決定，按其認為適當的時間、代價以及條款及條件向其認為適當的人士發售或配發股份，或就此授出購股權或以其他方式處置股份，惟不得以折讓價發行股份。

於作出或授出任何配發或發售股份，或就此授出購股權或處置股份時，倘董事會認為如不辦理註冊聲明或其他特別手續而向登記地址位於任何個別地區或多個地區的股東或其他人士配發、發售股份或就此授出購股權或處置

股份即屬或可能屬違法或不可行，則本公司或董事會毋須作出上述行動。然而，因此而受影響的股東在任何情況下概不屬於或被視為另一類別股東。

(iii) 處置本公司或其任何附屬公司資產的權力

細則並無載列有關處置本公司或其任何附屬公司資產的明確條文，惟董事會可行使及作出本公司可行使、進行或批准而細則或公司法並無規定須由本公司於股東大會上行使或進行的一切權力、行動及事宜。倘該權力或行動由本公司在股東大會規定，則該項規定不得使董事會先前所作且如無制訂該項規定原應有效的任何行動無效。

(iv) 借貸權力

董事會可行使本公司一切權力籌集或借貸款項、將本公司全部或任何部分業務、物業及未催繳股本按揭或質押，並在公司法的規限下發行本公司債權證、債券股、債券及其他證券(不論作為本公司或任何第三方任何債項、負債或承擔的全部或附屬抵押)。

(v) 酬金

董事有權就其所提供的服務收取由董事會或本公司於股東大會上(視乎情況而定)不時釐定的一般酬金。該等酬金(除釐定有關金額的決議案另有規定外)將按董事協定的比例及方式分派，如未能達成協議，則由各董事平分，或倘為任期僅為應付酬金相關期間內一段時間的任何董事，則按比例收取酬金。董事亦有權報銷因出席任何董事會會議、委員會會議或股東大會或以其他方式執行董事職務而合理產生的一切開支。該等酬金為擔任本公司任何受薪職務或職位的董事因擔任相關職務或職位而享有的任何其他酬金以外的酬金。

倘任何董事應本公司要求履行董事會認為超逾董事日常職責的服務，則可獲付由董事會釐定的特別或額外酬金，作為董事任何一般酬金的額外或代替酬金。獲委任為董事總經理、聯席董事總經理、副董事總經理或其他行政人員的執行董事，可收取董事會不時釐定的酬金、其他福利及津貼。上述酬金可作為董事一般酬金以外的報酬。

董事會可自行或聯同本公司附屬公司或與本公司有業務聯繫的公司為本公司僱員(此詞在本段及下段均包括可能或曾經擔任本公司或其任何附屬公司任何行政職位或任何受薪職務的董事或前任董事)、前任僱員及其供養人士或上述任何一類或多類人士設立退休金、醫療津貼或撫恤金、人壽保險或其他福利的計劃或基金，或以本公司資金向任何計劃或基金供款。

董事會亦可在須遵守或毋須遵守任何條款或條件的情況下支付、訂立協議支付或授出可撤回或不可撤回的退休金或其他福利予僱員及前任僱員及其供養人士或任何上述人士，包括該等僱員或前任僱員或其供養人士根據任何上述計劃或基金享有或可享有者以外的退休金或其他福利(如有)。在董事會認為適當的情況下，上述退休金或福利可在僱員實際退休前及預期退休時，或在實際退休時或實際退休後隨時授予僱員。

(vi) 離職補償或付款

凡向任何現任董事或前任董事支付款項作為離職補償或其退任代價或相關付款(並非合約規定或法定須付予董事者)，必須由本公司於股東大會批准。

(vii) 為董事提供貸款及貸款抵押

本公司不得直接或間接向董事或本公司任何控股公司的董事或彼等各自的緊密聯繫人提供貸款，亦不得為董事或本公司任何控股公司的董事或彼等各自的緊密聯繫人向任何人士借得的貸款訂立任何擔保或提供任何抵押。倘一名或多名董事(共同或個別或直接或間接)持有另一間公司的控股權益，本公司亦不得向該公司提供貸款，或為該公司向任何人士借得的貸款訂立任何擔保或提供任何抵押。

(viii) 披露於與本公司或其任何附屬公司所訂立合約的權益

董事可於擔任董事職務期間兼任本公司的任何其他受薪職位或職務(惟不可擔任本公司的核數師)，有關任期及條款由董事會決定。除根據或按照任何其他細則規定的任何酬金外，董事亦可獲支付所兼任職位或職務的酬金(不論以何種方式支付)。董事可擔任或出任本公司擁有權益的任何其他公司的董事、高級職員或股東，而毋須向本公司或股東交代其因出任該等其他公司的董事、高級職員或股東而收取的任何酬金或其他利益。董事會亦可促使按其在各方

面認為適當的方式行使本公司持有或擁有任何其他公司股份所賦予的投票權，包括投票贊成任命董事或任何董事為該等其他公司董事或高級職員的任何決議案。

任何董事或候任董事不會因其職位而不具有與本公司訂立合約的資格。任何該等合約或董事以任何方式於其中享有權益的任何其他合約或安排亦不會因此失效。如上所述參與訂約或享有權益的任何董事毋須僅因其董事職務或由此建立的受託關係向本公司交代其自任何此等合約或安排所獲得的任何溢利。倘董事以任何方式於與本公司訂立或建議訂立的合約或安排中擁有重大權益，須於實際可行情況下在最近期董事會會議上申明其權益性質。

本公司無權基於任何直接或間接擁有本公司股份權益的人士未向本公司披露其權益而凍結或以其他方式損害其所持任何股份附有的任何權利。

董事不得就其或其緊密聯繫人享有重大權益的任何合約或安排或建議的任何董事會決議案投票(亦不得計入法定人數)，即使投票，其投票不得計算在內，該董事亦不得計入該決議案的法定人數，惟此項限制不適用於任何下列事項：

- (aa) 就董事或其緊密聯繫人應本公司或其任何附屬公司要求或為本公司或其任何附屬公司的利益借出款項或招致或承擔債務而向該董事或其緊密聯繫人提供任何抵押或彌償保證；
- (bb) 就董事或其緊密聯繫人單獨或共同以擔保或彌償保證或透過提供抵押承擔全部或部分責任的本公司或其任何附屬公司債項或承擔而向第三方提供任何抵押或彌償保證；
- (cc) 有關發售本公司或本公司發起或擁有權益的任何其他公司的股份、債券或其他證券或由彼等提呈發售其股份或債券或其他證券以供認購或購買的任何建議，而董事或其緊密聯繫人因參與發售的包銷或分包銷而於其中擁有或將擁有權益；
- (dd) 有關本公司或其任何附屬公司的僱員的福利包括採納、修訂或執行(i)任何董事或其緊密聯繫人可能受益的僱員股份計劃或任何股份獎勵或購股權計劃；或(ii)為本公司或其任何附屬公司的董事、其緊密聯繫人及僱員而設的養老金或退休、身故或傷殘福利計劃的任何建議

或安排，而該等建議或安排並無給予任何董事或其緊密聯繫人任何與該計劃或基金有關的類別人士一般並無享有的特權或利益；及

- (e) 董事或其緊密聯繫人僅因持有本公司股份、債券或其他證券的權益而與其他持有本公司該等股份、債券或其他證券的人士以相同方式擁有權益的任何合約或安排。

(ix) 董事會議事程序

董事會可於全球任何地方舉行會議以處理事務，亦可休會或以其認為適當的方式另行規範會議。任何會議上提出的事項，須由大多數票決定。如出現相同票數，則會議主席可投第二票或決定票。

(c) 修訂組織章程文件及本公司名稱

在開曼群島法例准許及在細則的規限下，更改或修訂本公司大綱及細則或更改本公司名稱，僅可由本公司以特別決議案方式批准進行。

(d) 股東大會

(i) 特別及普通決議案

本公司的特別決議案須在股東大會上獲親身出席並有權投票的股東或其受委代表或(若股東為公司)其正式授權代表或(若允許委任代表)其受委代表以不少於四分之三的大多數票通過；有關大會須在正式發出的通告中表明擬提呈該決議案為特別決議案。

根據公司法，於通過任何特別決議案後15日內，須將有關特別決議案的副本送呈開曼群島公司註冊處處長。

相反，「普通決議案」是指在股東大會(須及時發出大會通告)上獲親身出席並有權投票的本公司股東或(若股東為公司)其正式授權代表或(若允許委任代表)其受委代表以簡單多數票通過的決議案。

由所有股東簽署或代表所有股東簽署的書面決議案，應視為於本公司正式召開及舉行的股東大會上正式通過的普通決議案(及倘在適用情況下，為以上述方式獲通過的特別決議案)。

(ii) 表決權及要求投票表決的權利

受有關任何類別股份當時所附任何有關投票的特別權利、限制或特權的規限，於任何股東大會上：(a)以投票方式表決，每位親身或以受委代表出席的股東或(若股東為公司)其正式授權代表，可按在本公司股東名冊中以其名義登記的股份投票，每持有一股繳足或已入賬列為繳足股份可投一票，惟於催繳股款或分期繳款前已繳付或入賬列為實繳的股份就該情況而言不得作繳足股款論；及(b)以舉手方式表決時，親身或(若股東為公司)其正式授權代表或受委代表每人可投一票。若股東為結算所(定義見細則)或其代名人而委派超過一位代表，舉手表決時每一位受委代表均可舉手投票一次。投票表決時，凡有權投一票以上的股東毋須盡投其票或以同一方式盡投其票。

除非大會主席或會根據創業板上市規則允許決議案以舉手方式表決，否則於任何股東大會上，任何提呈大會表決的決議案須以投票方式表決。倘允許以舉手方式表決，在宣佈以舉手方式表決結果時或之前，投票表決的要求可由下列人士提出(於各情況下，由親身出席的股東或受委代表或正式授權公司代表提出)：

- (A) 最少兩位股東；
- (B) 持有不少於有權於會上投票的全體股東投票權總額十分之一的任何一位或多位股東；或
- (C) 持有賦予其於會上投票權利的本公司股份的實繳股款總額不少於賦予其該項權利的全部股份實繳股款總額十分之一的一位或多位股東。

倘某結算所或其代名人乃本公司股東，該等股東可授權其認為適當的人士在本公司任何大會或任何類別股東的大會上擔任代表，倘超過一名代表獲授權，授權書上須註明每位授權代表相關的股份數目及類別。按此規定獲授權的人士將被視作已獲正式授權，而毋須作進一步證明，並有權行使其所代表的結算所或其代名人可行使的同等權利及權力，猶如本身為個人股東，包括以舉手方式個別投票的權利。

倘本公司知悉，根據創業板上市規則，任何股東須就任何特定決議案放棄投票或就任何特定決議案只可投贊成或反對票，任何該等股東或代表該等股東所投而違反相關規定或限制的投票不會計入票數內。

(iii) 股東週年大會

本公司須每年(本公司採納細則的年度除外)舉行一次股東週年大會。該大會須在不遲於上屆股東週年大會後15個月內或聯交所可能批准的較長期間內舉行。大會舉行的時間及地點可由董事會決定。

(iv) 會議通告及議程

本公司股東週年大會最少須發出21日的書面通告，而本公司任何其他股東大會則最少須發出14日的書面通告。通告期並不包括送達或視作送達當日，亦不包括發出通告當日，且通告須列明舉行會議的時間、地點及議程以及將於會上審議的決議案的詳情，倘有特別事項，則須說明有關事項的一般性質。

除非另有明文規定，任何根據細則發出或刊發的通告或文件(包括股票)均須以書面形式作出，並由本公司以下列方式送交任何股東：專人送達或以郵寄方式送達股東的登記地址，或(如屬通告)於報章刊登廣告。若任何股東的登記地址位於香港境外，可以書面通知本公司香港地址，有關地址將被視為其作此用途的登記地址。在公司法及創業板上市規則的規限下，任何通告或文件亦可由本公司以電子方式送達或交付至有關股東。

雖然本公司可於較上述者短的時間內通知召開大會，倘獲得如下同意，則有關大會可視作已正式通知召開：

- (i) 如為召開股東週年大會，獲有權出席並於會上投票的本公司全體股東同意；及
- (ii) 如為召開任何其他會議，獲持有本公司總投票權不少於95%的大多數有權出席並於會上投票的股東。

凡於股東特別大會上處理的事項均被視為特別事項。在股東週年大會上處理的事項均被視為特別事項，惟被視為普通事項的若干常規事項除外。

(v) 大會及另行召開的類別股東大會的法定人數

除非於大會處理事項時及直至大會結束時一直維持法定人數，否則不得於任何股東大會上處理任何事項。

股東大會的法定人數為兩名親身(或若股東為公司，則其正式授權代表)或委派代表出席並有權投票的股東。有關為批准修訂某類別股份權利而另行召開的類別股東大會(續會除外)，所需的法定人數為兩名持有該類別已發行股份面值不少於三分之一的人士或其受委代表。

(vi) 受委代表

有權出席本公司大會並在會上投票的股東有權委任另一名人士作為其代表，代其出席及投票。持有兩股或以上股份的股東可委任一名以上的代表代其出席本公司的股東大會或任何類別股東大會並於會上投票。受委代表毋須為本公司股東，並且有權代表個人股東行使其所代表的股東所能行使的相同權力。此外，代表公司股東的受委代表有權行使該股東若為個人股東所能行使的相同權力。投票表決或舉手表決時，股東可親身(或若股東為公司，則其正式授權代表)或委派受委代表投票。

委任代表的文據必須以書面形式發出，並由委任人或其正式書面授權代表簽署，或如委任人為公司，則須蓋上公司印鑑或經正式授權的高級職員或代表簽署。不論代表委任文據是否為指定會議或其他會議而發出，均必須採用董事會不時批准的表格，惟不排除使用雙面表格。向股東發出以委任代表出席處理任何事項的股東特別大會或股東週年大會並在會上投票的任何表格，必須可供股東按其意願指示受委代表，就處理任何該等事項的每項決議案投贊成或反對票(或倘無作出任何指示，受委代表可就每項決議案酌情決定)。

(e) 賬目及核數

董事會須安排妥當存置賬冊，記錄本公司收支款項、本公司資產及負債以及公司法所規定的所有其他必要事項(包括本公司全部貨品買賣)，以真實及公平地反映本公司狀況並列明及解釋其交易。

本公司賬冊須存置於本公司總辦事處或董事會決定的其他一個或多個地點，並可供任何董事隨時查閱。股東(董事除外)一概無權查閱本公司任何賬目、賬冊或文件，惟經公司法准許或管轄司法權區法院頒令或由董事會或本公司在股東大會上授權者除外。

於股東週年大會舉行日期前不少於21日，董事會須不時促使編製資產負債表及損益賬(包括法例規定須隨附的所有文件)，連同董事會報告及核數師報告副本，並於股東週年大會上提呈本公司省覽。該等文件副本連同股東週年大會通告，須根據細則規定於大會舉行日期前不少於21日寄交有權收取本公司股東大會通告的各名人士。

根據有關地區(定義見細則)證券交易所規則，本公司可向根據有關地區證券交易所規則同意及選擇收取簡明財務報表代替完整財務報表的股東寄發簡明財務報表。簡明財務報表須隨附有關地區證券交易所規則可能規定的任何其他文件，並須於不遲於股東大會舉行日期前21日，寄予該等同意並選擇收取簡明財務報表的股東。

本公司須委任核數師，任期至下屆股東週年大會結束為止，有關委任的條款及職責概由董事會協定。核數師的酬金須由本公司於股東大會上釐定或由股東授權董事會釐定。

核數師將根據香港公認會計原則、國際會計準則或聯交所可能批准的其他準則審核本公司的財務報表。

(f) 股息及其他分派方式

本公司可於股東大會上以任何貨幣向股東宣派股息，惟所宣派股息不得超過董事會建議的數額。

除任何股份所附權利或發行條款另有規定外：

- (i) 所有股息須按派息股份的實繳股款宣派及派付，惟就此而言，凡在催繳前就股份所繳付的股款將不會視為股份的實繳股款；
- (ii) 所有股息須按派息期間任何時段部分的實繳股款按比例分攤及派付；及

- (iii) 如股東現時欠付本公司催繳股款、分期股款或其他款項，董事會可自派付予彼等的任何股息或其他款項中扣除彼等結欠的全部數額(如有)。

董事會或本公司於股東大會上議決派付或宣派股息時，董事會可議決：

- (aa) 該等股息全部或部分透過配發入賬列為繳足股份的方式支付，惟有權獲派股息的股東有權選擇收取現金股息(或其部分)以代替上述配發；或
- (bb) 有權獲派息的股東將有權選擇收取獲配發入賬列為繳足的股份以代替全部或董事會認為合適的部分股息。

在董事會建議下，本公司可藉普通決議案就本公司任何特定股息釐定配發入賬列為繳足的股份以派付全部股息，而並無給予股東選擇收取現金股息以代替上述配發的任何權利。

以現金付予股份持有人的任何股息、紅利或其他款項，可以郵寄支票或股息單的形式支付。所有支票或股息單均以其收件人為抬頭人，郵誤風險概由股份持有人或聯名持有人承擔。有關支票或股息單一經付款銀行兌現，即表示本公司已經付款。兩名或以上聯名持有人中的任何一人均可就彼等所持股份的任何應付股息或其他款項或可分派資產發出有效收據。

如董事會或本公司於股東大會議決派付或宣派股息，董事會可繼而議決藉分派任何類別的特定資產以支付全部或部分股息。

董事會如認為適當，可從任何願意預繳股款的股東收取(以現金或等值代價)其所持股份的全部或任何部分未催繳及未付股款或應付分期股款，並可就預繳的全部或任何款項按董事會可能釐定的息率(如有)支付不超過年息20厘的利息，惟在催繳前預付款項並不賦予股東就該等股份或該股東在催繳前預付款項的該等部分股份收取任何股息或行使作為股東的任何其他權利或特權。

所有於宣派一年後未獲認領的股息、紅利或其他分派，可由董事會用作投資或其他用途，收益撥歸本公司所有，直至獲認領為止，而本公司不會就此成為有關款項的受託人。所有於宣派六年後仍未獲認領的股息、紅利或其他分派，可由董事會沒收，且一經沒收即撥歸予本公司。

本公司毋須承擔應付有關任何股份的股息或其他款項的利息。

倘股息權益支票或股息單連續兩次不獲兌現，或首次因無法送達而被退回，本公司可行使權力不再郵寄有關支票或股息單。

(g) 查閱公司記錄

只要本公司的任何部分股本於聯交所[編纂]，任何股東均可免費查閱本公司存置於香港的股東名冊(惟股東名冊暫停登記的情況除外)，且可要求提供其股東名冊副本或摘要，在所有方面均猶如本公司根據香港公司條例註冊成立且受其規限。

(h) 少數股東在遭欺詐或壓制時可行使的權利

細則並無關於少數股東遭欺詐或壓制時可行使的權利的規定。然而，本公司股東可引用開曼群島法例若干補救方法，其概要見本附錄第3(f)段。

(i) 清盤程序

本公司由法院頒令清盤或自動清盤的決議案須為特別決議案。

在任何類別股份當時所附關於可供分配清盤後剩餘資產的任何特別權利、特權或限制的規限下：

- (i) 倘本公司清盤，且可供分配予本公司股東的資產超出償還清盤開始時的全部實繳股本，則超額資產將根據該等股東分別所持繳足股份的數額按比例予以分配；及
- (ii) 倘本公司清盤，且可供分配予股東的資產不足以償還全部繳足股本，則該等資產仍會分配，以令損失盡可能分別按股東所持股份的實繳股本比例由股東承擔。

倘本公司清盤(不論是自動清盤或遭法院頒令清盤)，清盤人可在獲得特別決議案批准及按公司法規定的任何其他批准下，將本公司全部或任何部分資產以貨幣或實物(不論該等資產為一類或多類不同的財產)分發予股東，且

清盤人可就此為由此將予分發的任何一類或多類財產釐定其認為公平的價值，並可決定在股東或不同類別股東以及同一類別各股東之間的分發方式。清盤人可在獲得同樣授權的情況下，將任何部分資產交予清盤人認為適當而為股東利益設立的信託的受託人，惟不得強迫股東接受任何負有債務的股份或其他財產。

(j) 認購權儲備

倘公司法並無禁止或以其他方式遵守公司法，若本公司已發行可認購股份的認股權證，而本公司採取的任何措施或進行的任何交易會導致該等認股權證的認購價降至低於因行使該等認股權證而發行股份的面值，則須設立認購權儲備，用以繳足認購價與該等股份面值的差額。

3. 開曼群島公司法

本公司於2016年7月22日根據公司法在開曼群島註冊成立為獲豁免公司。以下為開曼群島公司法若干規定，惟此節概不表示已包括所有適用條件及例外情況，亦不表示為公司法及稅務方面全部事項的總覽（該等規定可能有別於有利益關係的各方較熟悉的司法權區的同類規定）。

(a) 公司業務

獲豁免公司（如本公司）必須主要在開曼群島以外地區經營其業務。獲豁免公司亦須每年向開曼群島公司註冊處處長提交一份年度報告，並按其法定股本數額支付費用。

(b) 股本

根據公司法，開曼群島公司可發行普通、優先或可贖回股份或上述任何組合股份。倘公司按溢價發行股份以換取現金或其他代價，應將相等於該等股份溢價總額或總值的款項撥入名為「股份溢價賬」的賬目內。倘公司根據任何安排配發以溢價發行的股份作為收購或註銷任何其他公司股份的代價，公司可選擇不按上述規定處理該等股份的溢價。股份溢價賬可由公司根據其組織章程大綱及細則的規定（如有）以公司不時釐定的方式用於（包括但不限於）下列各項：

(i) 向股東作出分派或派付股息；

附錄四

本公司組織章程及開曼群島公司法概要

- (ii) 繳足該公司將以繳足紅股的形式發行予股東的未發行股份；
- (iii) 公司法第37條規定的任何方式；
- (iv) 撤銷該公司的開辦費用；及
- (v) 撤銷該公司因發行任何股份或債券而產生的費用或已付佣金或許可折讓。

儘管有上述規定，除非在緊隨建議作出分派或派付股息的日期後公司將有能力償還日常業務過程中到期的債項，否則不得動用股份溢價賬向股東作出任何分派或派付任何股息。

倘組織章程細則許可，則在獲法院確認後，股份有限公司或設有股本的擔保有限公司可藉特別決議案以任何方式削減其股本。

(c) 就購回公司或其控股公司的股份提供財務資助

開曼群島並無禁止公司就購回或認購其本身、其控股公司或附屬公司的股份向他人提供財務資助的法律。因此，倘公司董事於建議授出該等財務資助時審慎忠實地履行職責，且授出該資助乃為恰當目的並符合公司利益，則公司可提供財務資助。有關資助必須按公平原則進行。

(d) 公司及其附屬公司購回股份及認股權證

股份有限公司或設有股本的擔保有限公司倘根據其組織章程細則獲得授權，則可發行由公司或股東選擇可贖回或須贖回的股份，而為免生疑，在公司組織章程細則條文規限下，修改任何股份所附權利屬合法，以規定該等股份將予贖回或須被如此贖回。此外，在組織章程細則授權下，公司可購回其股份，包括任何可贖回股份。倘組織章程細則未就購回股份方式及條款授權，則須經公司通過普通決議案批准購回股份的方式及條款。公司僅可贖回或購回本身已繳足股款的股份。此外，倘公司贖回或購回其任何股份將導致該公司再無任何已發行股份(持有作庫存股份的股份除外)，則公司不得進行上述贖回或購回。再者，除非該公司緊隨建議撥款日期後仍有能力清還在日常業務過程中到期的債項，否則公司從股本中撥款以贖回或購回本身的股份屬違法。

已由公司購回或贖回或退回公司的股份不得視作已註銷，惟倘根據公司法第37A(1)條的規定而持有，則應分類為庫存股份。任何該等股份將繼續分類為庫存股份，直至該等股份根據公司法註銷或轉讓為止。

開曼群島公司可根據有關認股權證文據或證書的條款及條件並在其規限下購回本身的認股權證。因此，開曼群島法例並無規定公司的組織章程大綱或細則須載有容許該項購回的特定條文。公司董事可依據公司的組織章程大綱載列的一般權力買賣及處理各項個人財產。

附屬公司可持有其控股公司的股份，在若干情況下亦可收購該等股份。

(e) 股息及分派

待通過公司法規定的償債能力測試及在公司的組織章程大綱及細則條文(如有)的規限下，該公司可從股份溢價賬中派付股息及作出分派。此外，根據在開曼群島可能具有說服力的英國判例，股息可從溢利中撥付。

只要公司持有庫存股份，概不得就庫存股份宣派或派付股息，亦不得就庫存股份以現金或其他方式作出公司資產的其他分派(包括於清盤時向股東分派任何資產)。

(f) 保障少數股東及股東的訴訟

預期開曼群島法院通常會依循英國案例(尤其是Foss v. Harbottle案的規則及該案例的例外情況)，准許少數股東以公司名義提出代表訴訟或引申訴訟，以質疑超越權力範圍、違法、欺詐少數股東(由對本公司擁有控制權者執行)或須獲認可(或特別)大多數股東通過的決議案以違規方式通過(即並未獲大多數股東通過)的行為。

倘公司(並非銀行)的股本分拆為股份，法院可在持有公司不少於五分之一已發行股份的股東提出申請時，委任一名調查員調查公司業務，並按該法院指示呈報有關事務。此外，任何公司股東均可向法院申請將公司清盤，倘法院認為公司清盤乃屬公平公正，便會發出清盤令。

附錄四

本公司組織章程及開曼群島公司法概要

一般而言，公司股東對公司所提出的索償必須依照開曼群島適用的一般合約法或侵權法，或根據公司的組織章程大綱及細則賦予彼等作為股東所享有的個別權利遭受潛在侵犯而提出。

(g) 出售資產

並未就董事出售公司資產的權力作出特別限制。然而，預期董事將會履行以謹慎、勤勉及技巧行事的責任，達至合理審慎人士於可資比較情況下行使的標準，以及根據英國普通法(開曼群島法庭通常遵循者)就適當理由及以公司最佳利益真誠行事的受信責任。

(h) 會計及核數規定

公司須保存適當賬目的記錄，內容有關：(i)公司所有收支款項；(ii)公司所有貨品買賣及(iii)公司資產與負債。

若未能按要求保存能夠真實公允地反映公司事務狀況及闡釋所進行交易的賬冊，則公司不應被視為已妥善保存賬冊。

倘公司於其註冊辦事處以外的任何地點或於開曼群島內的任何其他地點存置其賬冊，其須待接收稅務資訊局根據開曼群島的稅務資訊局法例(2013年修訂本)發出的法令或通知後，按該法令或通知的規定，以電子形式或透過任何其他媒體於其註冊辦事處提供其賬冊副本或其任何一個或多個部分。

(i) 外匯管制

開曼群島並無實施任何外匯管制規定或貨幣限制。

(j) 稅項

根據開曼群島稅務優惠法(2011年修訂本)第6條，本公司已獲得總督會同內閣的承諾：

- (i) 於開曼群島制訂有關就溢利或收入或收益或增值徵稅的任何法律，概不適用於本公司或其業務；及
- (ii) 本公司毋須就下列事項繳納就溢利、收入、收益或增值徵收的稅項或屬遺產稅或繼承稅性質的稅項：
 - (aa) 本公司股份、債券或其他債務或有關事項；或

附錄四

本公司組織章程及開曼群島公司法概要

(bb) 預扣全部或部分稅務優惠法(2011年修訂本)第6(3)條所界定的任何有關款項。

對本公司所作承諾自[日期]起計為期二十年。

開曼群島現時並無就溢利、收入、收益或增值向個人或公司徵收任何稅項，亦無屬繼承稅或遺產稅性質的稅項。除可能不時適用於若干工具的若干印花稅外，開曼群島政府並無徵收其他對本公司而言可能屬重大的稅項。

(k) 轉讓股份的印花稅

開曼群島公司在開曼群島轉讓股份毋須繳納印花稅，惟在開曼群島持有土地權益者除外。

(l) 給予董事的貸款

並無明文規定禁止公司向其任何董事提供貸款。然而，於特定情況下，公司組織章程細則可能規定禁止該等貸款。

(m) 查閱公司記錄

公司股東一般無權查閱公司股東名冊或公司記錄或索取副本，惟根據公司組織章程細則所載彼等可享有該等權利。

(n) 股東名冊

開曼群島獲豁免公司可在其可能不時釐定的任何國家或地區(無論在開曼群島境內或境外)存置其股東名冊總冊及任何分冊。並無規定獲豁免公司須向開曼群島公司註冊處處長提交任何股東名單。因此，股東名稱及地址不會作為公開記錄供公眾人士查閱。然而，獲豁免公司須以電子形式或透過任何其他媒體於其註冊辦事處提供有關股東名冊(包括任何股東名冊分冊)，遵守其於接收稅務資訊局根據開曼群島的稅務資訊局法例(2013年修訂本)發出的法令或通知後的有關規定。

(o) 董事及高級職員登記冊

根據公司法，本公司須在其註冊辦事處存置董事、替任董事及高級職員登記冊，該登記冊並不供公眾查閱。該登記冊副本須送交開曼群島公司註冊處處長存檔，董事及高級職員如有任何變動(包括該等董事及高級職員姓名的變動)，須於60日內通知註冊處處長。

(p) 清盤

開曼群島公司可(i)根據法院頒令；(ii)由股東自動；或(iii)在法院的監督下清盤。

法院在若干特定情況下(包括在法院認為將該公司清盤乃屬公平公正之情況下)有權頒令清盤。

倘公司(適用具體規則的有限期的公司除外)以特別決議案議決公司自動清盤，或公司於股東大會上議決自動清盤(因其無法支付到期債務)，則公司可自動清盤。倘公司自動清盤，則公司須由清盤開始時起停止營業，除非相關營業有利於其清盤。於委任自動清盤人後，董事的所有權力即告終止，除非公司在股東大會或清盤人批准該等權利繼續生效。

倘公司股東提出自動清盤，須委任一名或多名清盤人清算公司業務和分配資產。

公司業務完全結束後，清盤人即須編撰有關清盤的報告及賬目，顯示清盤及處置公司財產的過程，並在其後召開公司股東大會，向公司提呈賬目並加以闡釋。

倘公司通過決議案自動清盤，且(i)公司已經或可能會無力償債；或(ii)就出資人及債權人的利益而言，法院的監督將令公司能夠更有效、更經濟或更快捷地進行清盤，清盤人或任何出資人或債權人可向法院申請頒令，要求在法院的監督下繼續清盤。監督令就所有目的擁有效力，猶如其為由法院進行公司清盤的清盤令，惟已開始的自動清盤及自動清盤人先前所作的行動將繼續生效，並對公司及其正式清盤人具有約束力。

為進行公司清盤程序及協助法院，可委任一名或多名人士為正式清盤人，而法院可臨時或以其認為適當的其他方式委任該名或該等正式清盤人。倘出任正式清盤人的人士超過一名，法院須聲明規定或授權正式清盤人執行的事項，應否由所有或任何一名或多名該等人士進行。法院亦可決定正式清盤人獲委任時是否須提供任何保證及何種保證。倘法院並無委任正式清盤人，或該職位出現空缺，則公司的所有財產概由法院保管。

(q) 重組

重組及合併可於就此召開的大會上由佔出席股東或債權人(視乎情況而定)所持價值75%的股東或債權人大多數批准，且其後須再經法院批准。異議股東有權向法院表示正尋求批准的交易將不能對股東所持股份給予公平值，惟倘無證據顯示管理層有欺詐或不誠實的行為，則法院不大可能僅因上述理由而不批准該項交易，且倘該項交易獲批准及完成，則異議股東將不會獲得類似美國公司異議股東等一般所能得到的估值權利(即按照法院對其股份的估值而獲付現金的權利)的權利。

(r) 收購

倘公司提出建議收購另一間公司的股份，而於收購建議提出後四個月內持有收購建議涉及的股份不少於90%的持有人接納收購建議，則收購人可於該四個月期間屆滿後兩個月內隨時發出通知，要求對收購建議持反對意見的股東按照收購建議的條款轉讓其股份。持反對意見的股東可於該通知發出後一個月內向開曼群島法院提出申請，表示反對轉讓股份，而該名持反對意見的股東負有證明法院應行使其酌情權的舉證責任。除非有證據證明收購人與接納收購建議的股份持有人有欺詐或失信的行為，或兩者串通，藉此以不公平手段逼退少數股東，否則法院行使其酌情權的可能性不大。

(s) 彌償保證

開曼群島法例對於公司組織章程細則內可能規定的關於對高級職員及董事作出彌償保證的範圍並無限制，除非法院認為任何有關條文有違公共政策(例如表示對犯罪的後果作出彌償保證的條文)。

4. 一般事項

本公司有關開曼群島法律之法律顧問毅柏律師事務所已向本公司寄發一份意見函件，概述開曼群島公司法之若干方面。誠如附錄六「備查文件」一段所提述，該函件連同公司法均可供查閱。任何人士如欲查閱開曼群島公司法之詳細概要，或欲了解公司法與其較為熟悉之任何司法權區法律之間之差異，建議諮詢獨立法律意見。

A. 有關本公司及附屬公司的進一步資料

1. 本公司註冊成立

本公司於2016年7月22日根據公司法在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。本公司註冊辦事處位於PO Box 1350, Clifton House, 75 Fort Street, Grand Cayman KY1-1108, Cayman Islands。本公司已於香港設立主要營業地點，地址為香港干諾道西144-151號成基商業中心9樓，並已於2016年8月29日根據公司條例第16部註冊為非香港公司。本公司已委任楊先生為其授權代表，以在香港接收法律程序文件及通知。

根據股東於2016年9月28日通過的書面決議案，本公司採用「海岸股份有限公司」為雙重外國名稱。於2016年11月3日，本公司獲發註冊非香港公司變更名稱註冊證明書，本公司現時名為「海岸股份有限公司」。

由於本公司於開曼群島註冊成立，其營運須遵守公司法及其章程文件(包括大綱及細則)。本公司組織章程大綱各項條文及公司法若干相關方面的概要載於本文件附錄四。

2. 本公司股本變動

於本公司之註冊成立日期，其法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元的股份。於註冊成立時，一股繳足股份獲配發及發行予Reid Services Limited(初始認購人)，其後於2016年7月22日轉讓予新皇。同日，另一股按面值繳足股份獲配發及發行予滙海。

透過本公司股東於2016年8月24日通過的書面普通決議案，本公司每股面值1.00美元之已發行及未發行股份拆細為1,000股每股面值0.001美元之股份。本公司法定股本變為50,000美元(分為50,000,000股每股0.001美元之股份)，本公司的已發行股本變為2.00美元(分為2,000股每股0.001美元之股份)。滙海及新皇各自分別成為1,000股每股面值0.001美元之股份持有人。有關更多詳情，請參閱本文件「歷史、發展及重組」一節「本公司股份分拆以及滙海及新皇向[編纂]投資者出售[編纂]投資股份」一段。

於2016年8月31日，滙海及新皇(作為賣方)與[編纂]投資者(作為買方)訂立[編纂]協議，據此，滙海及新皇同意轉讓合共300股股份(滙海及新皇各持150股股份)予[編纂]投資者，緊隨[編纂]協議完成後佔本公司已發行股本的合共15%，總現金代價為[編纂]港元，乃經參照市盈率(截至2016年6月30日止年度Coastal Logistics及Heng Tong經審核除稅後溢利總額的約三倍)後公平磋商釐定。有關更多詳情，請參閱本文件「歷史、發展及重組」一節「[編纂]投資」一段。

在2016年10月4日，Coastal Oil Holdings基於2016年6月30日Heng Tong的資產淨值以代價約23.3百萬美元向Success Accord轉讓Heng Tong全部已發行股本，由本公司分別向滙海及新皇配發及發行一股入賬列作繳足股份支付。

在2016年10月4日，海岸控股基於2016年6月30日Coastal Logistics的資產淨值的70%以代價約6.1百萬美元向Success Alpha轉讓385,000股Coastal Logistics股份，相當於Coastal Logistics已發行股份的70%，由本公司分別向滙海及新皇配發及發行一股入賬列作繳足股份支付。

根據股東於●通過的書面決議案，本公司之法定股本透過增設額外9,950,000,000股股份從50,000美元增加至10,000,000美元。

根據資本化發行，本公司將配發及發行[編纂]股股份(包括[編纂])予滙海([編纂]股股份)、新皇([編纂]股股份)、[編纂]投資者([編纂]股股份)及鄭新華先生([編纂]股股份)。

緊隨[編纂]及資本化發行後，本公司的法定股本將為10,000,000美元(分為10,000,000,000股股份)，而本公司已發行股本將為[編纂]美元，分為[編纂]股繳足或入賬列作繳足股份。除本文件「股本」一節所披露者外，董事目前無意發行本公司的任何法定但尚未發行股本，且未經股東於股東大會上事先批准，不會作出實際上會改變本公司控制權的股份發行。

除本文件「股本」一節所披露者外，本公司的股本自其註冊成立以來並無其他變動

3. 股東於●通過的書面決議案

就股東於●通過的書面決議案，其中包括：

- (a) 本公司批准及採納大綱及細則，相關組織章程大綱及章程細則的概要載於本文件附錄四「本公司組織章程及開曼群島公司法概要」一節；
- (b) 待(i)聯交所批准已發行股份以及本文件所述將予配發及發行的股份[編纂]及買賣；及(ii)[編纂]於[編纂]項下的責任成為無條件，且並無根據[編纂]條款被終止，或除非：
 - (i) [編纂]獲批准，而董事獲授權根據[編纂]配發及發行[編纂]；

- (ii) 待本公司股份溢價賬因[編纂]而獲得進賬後，董事獲授權將本公司股份溢價賬中[編纂]美元的進賬款額撥充資本，用於按面值繳足[編纂]股股份，向於本決議案通過日期營業時間結束時名列本公司股東名冊的股東按彼等當時所持本公司股權比例或盡可能接近而不涉及小數配發及發行股份，股份在各方面與現有已發行股份享有同地位，而董事獲授權令該等資本化及分配生效；
- (iii) 董事已獲授一般無條件授權配發、發行及處理股份(根據供股、以股代息計劃或根據細則或[編纂]及資本化發行配發及發行股份以代替全部或部分股份股息的其他同類安排)該筆未發行股份的總面值總額不多於(a)緊隨[編纂]及資本化發行完成後本公司已發行股本總面值的20%；及(b)根據下文第(iv)分段所述授予董事的授權本公司可能購回的本公司股本的總面值，此項授權的有效期直至本公司下屆股東週年大會結束時，或細則或任何開曼群島法例規定本公司須召開下屆股東週年大會期限屆滿時，或股東於股東大會上通過普通決議案撤銷或修訂此項授予董事的授權時(以最早發生者為準)；
- (iv) 授予董事一般無條件授權，行使本公司一切權力以購回總面值不超過本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後已發行股本總面值10%的股份，該授權直至本公司下屆股東週年大會結束時，或細則或開曼群島任何適用法律規定本公司須舉行下屆股東週年大會的日期，或股東通過普通決議案撤銷或修訂授予董事的授權之時(以最早發生者為準)為止。

4. 公司重組

為籌備[編纂]，構成本集團的各公司進行了重組以合理化本集團的公司架構。其他詳情請參閱本文件「歷史、發展及重組」一節。

5. 附屬公司的股本變動

本公司的附屬公司載列於會計師報告中，其內容載於本文件附錄一。

除本文件「歷史、發展及重組」章節所披露者外，我們的任何附屬公司的股本於緊接本文件刊發日期前兩年內並無其他變動。

6. 我們的附屬公司詳情

我們的附屬公司詳情載於會計師報告，其內容載於本文件附錄一。

7. 購回我們本身的證券

本段載列聯交所規定須在本文件中載列與本公司購回其本身的證券有關的資料。

(a) 創業板上市規則條文

創業板上市規則准許主要上市地在聯交所的公司若干限制規限下於聯交所購回其證券，其中較為重要之限制概述如下：

(i) 股東批准

以聯交所作為第一上市地的公司擬進行的所有證券(股份須為繳足股份)購回，事先必須通過股東普通決議案(以一般授權或就特定交易作出特別批准的方式)批准。

附註：根據股東於●通過的書面決議案，董事獲授一般無條件授權(「購回授權」)，購回本節「有關本公司及附屬公司的進一步資料—股東於●通過的書面決議案」一段所述本公司的任何股份。

(ii) 資金來源

本公司僅可動用根據章程大綱及細則、開曼群島適用法律及法規的規定以及創業板上市規則可合法撥作購回用途的資金進行購回。

(b) 購回資金

本公司用以購回證券的資金僅限於由根據章程大綱、細則及開曼群島適用法律及規例可合法作此用途的資金中撥付。根據購回授權，購回將以本公司就此合法獲准動用的資金，包括本公司溢利、為購回而發行股份的所得款項或(如細則授權及根據公司法)以本公司資本及(如須就購回支付任何溢價)本公司溢利，或本公司股份溢價賬的進賬金額，或(如細則授權及根據公司法)以本公司資本撥付。

本公司或不會以現金以外的代價於聯交所購回證券或根據聯交所不時生效的買賣規則以外的方式進行交收。

(c) 購回理由

董事僅會於認為購回對本公司及股東有利時購回股份。視乎當時的市況及融資安排，該等購回可能令本公司資產淨值及／或每股盈利提高。

(d) 行使購回授權

倘全面行使購回授權，根據於緊隨[編纂]及資本化發行完成後已發行的[編纂]股股份計算，則會導致本公司至下列最早日期止期間內購回最多[編纂]股股份：

- (i) 本公司下屆股東週年大會結束；
- (ii) 細則或開曼群島適用法例規定本公司須舉行下屆股東週年大會之期限屆滿；
或
- (iii) 股東於股東大會上通過普通決議案撤銷、修訂或續新該授權。

(e) 一般事項

各董事(據董事作出一切合理查詢後所深知)或任何彼等各自的緊密聯繫人(定義見創業板上市規則)目前均無意在購回授權獲股東批准時向本公司或其附屬公司出售任何股份。

倘全面行使股份購回授權，則可能對本公司的營運資金或資產負債比率造成重大不利影響(相比於本文件所披露的情況而言)。然而，倘行使股份購回授權會對本公司的營運資金需求或我們的董事不時認為對本公司合適的資產負債水平造成重大不利影響，則董事無意行使購回授權。

董事已向聯交所承諾，彼等將在適當情況下，根據創業板上市規則、大綱、細則以及開曼群島所有適用法律及規例行使購回授權。

倘購回股份導致某名股東在本公司的投票權權益比例增加，就收購守則而言，該增加將視為一項收購。因此，一名或一群一致行動(定義見收購守則)的股東可取得或聯合取得本公司的控制權(視乎所增加的股東權益水平而定)，並因[編纂]後購回股份而須按收購守則第26條提出強制性全面收購建議。除上文所述者外，

董事並不知悉緊隨[編纂]後因購回股份而引起收購守則項下的任何其他後果。倘購回致令公眾持有的股份數目減少至已發行股份總數的25% (或創業板上市規則可能規定為最少公眾持股量的其他百分比) 以下，我們董事將不會行使購回授權。

目前概無本公司核心關連人士(定義見創業板上市規則)知會本公司，表示有意在購回授權獲行使情況下向本公司出售股份，亦概無承諾不會如此行事。

B. 有關我們業務的其他資料

1. 重大合約概要

以下為於本文件日期前兩年內，本公司或其附屬公司訂立屬重大或可能屬重大的合約(並非於本集團日常業務過程中訂立的合約)：

- (a) 不競爭契據；
- (b) 彌償契據；
- (c) [編纂]；
- (d) Success Alpha (作為買方代名人)、本公司(作為買方)與海岸控股(作為賣方)、陳先生(作為擔保人)及楊先生(作為擔保人)訂立日期為2016年10月4日的買賣協議，據此，Success Alpha向海岸控股收購Coastal Logistics的385,000股股份，佔Coastal Logistics已發行股份的70%，代價約為6.1百萬美元，由本公司向滙海及新皇分別配發及發行一股入賬列作繳足的股份而償付；
- (e) Success Accord (作為買方代名人)、本公司(作為買方)與Coastal Oil Holdings (作為賣方)訂立日期為2016年10月4日的買賣協議，據此，Success Accord向Coastal Oil Holdings收購Heng Tong的10,894,670股股份，相當於Heng Tong的全部已發行股份，代價約為23.3百萬美元，由本公司向滙海及新皇分別配發及發行一股入賬列作繳足的股份而償付；
- (f) Coastal Logistics與大連中遠船務工程有限公司就建造一艘22,000載重噸的油輪所訂立日期為2015年8月18日的造船合約；及
- (g) 本公司、Coastal Logistics、海岸控股、華暉、新皇、滙海、鄭奮華先生及鄭新華先生所訂立日期為●的貸款資本化協議，據此，本公司同意於2018年●分別向新皇、滙海、[編纂]投資者及鄭新華先生配發及發行316股、316股、14股及

258股入賬列作繳足股份，方式為將當時本集團結欠海岸控股及華暉的款項分別約11.1百萬美元及4.7百萬美元撥充資本。

2. 本集團的知識產權

(a) 商標

(i) 於最後實際可行日期，本集團為下列香港註冊商標的註冊擁有人：

商標	註冊編號	註冊所有人 名稱	類別	註冊 地點	有效期
	303916558	海岸股份有限 公司	39	香港	2016年 9月29日 至2026年 9月28日

(ii) 於最後實際可行日期，本集團已於中國申請註冊下列商標：

商標	申請人名稱	類別	申請編號	申請日期
	海岸股份有限公司	39	21470168	2016年9月30日

(iii) 於最後實際可行日期，本集團已於新加坡申請註冊下列商標：

商標	註冊編號	註冊所有人 名稱	類別	註冊 地點	有效期
	40201616087X	海岸股份有限 公司	39	新加坡	2016年 9月29日 至2026年 9月29日

(b) 域名

於最後實際可行日期，本集團為以下域名的註冊所有人：

註冊人	域名	生效日期	屆滿日期
海岸股份有限公司	www.coastalcorpltd.com	2016年9月30日	2019年9月30日

C. 董事及主要股東其他資料

1. 權益披露

(a) 董事及本公司主要行政人員於本公司及其相聯法團股份、相關股份及債權證中擁有的權益及淡倉

緊隨[編纂]及資本化發行完成後，董事及本公司主要行政人員各自於本公司及其相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股本、相關股份及債權證中，擁有根據證券及期貨條例第XV部第7和8分部須在股份上市後知會本公司及聯交所的權益或淡倉(包括根據證券及期貨條例的規定擁有或視為擁有的權益和淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條須登記於該條所述登記冊或根據創業板上市規則中上市公司董事進行證券交易的標準守則將須在股份上市後根據創業板上市規則第5.46條至第5.67條的權益或淡倉如下：

本公司權益

名稱	權益性質	股份數目(L) (附註1)	持有股份概約 百分比
陳先生	受控制法團權益； 與另一名人士 共同持有權益 ^(附註2)	[編纂]	[編纂]%
楊先生	受控制法團權益； 與另一名人士 共同持有權益 ^(附註3)	[編纂]	[編纂]%

附註1：字母「L」指我們股份的好倉。

附註2：滙海直接擁有[編纂]股股份之權益，佔本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後全部已發行股本的約[編纂]%。由於滙海由陳先生全資及實益擁有，根據證券及期貨條例，陳先生被視為於滙海持有的相同股份數目中擁有權益。根據陳先生及楊先生簽訂之確認契據(確認彼等為「一致行動人士」)，根據證券及期貨條例，陳先生及楊先生各自被視為於彼等持有的合共[編纂]股股份擁有權益，因此，滙海被視為擁有[編纂]股股份之權益，佔本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後全部已發行股本的約[編纂]%。

附註3：新皇直接擁有[編纂]股股份之權益，佔本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後全部已發行股本的約[編纂]%。由於新皇由楊先生全資及實益擁有，根據證券及期貨條例，楊先生被視為於新皇持有的相同股份數目中擁有權益。根據陳先生及楊先生簽訂之確認契

附錄五

法定及一般資料

據(確認彼等為「一致行動人士」)，根據證券及期貨條例，陳先生及楊先生各自被視為於彼等持有的合共[編纂]股股份擁有權益，因此，新皇被視為擁有[編纂]股股份之權益，佔本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後全部已發行股本的約[編纂]%。

於本公司相聯法團之權益

董事姓名	相聯法團 名稱	權益性質	股份數目(L) (附註)	所持股份 概約百分比
陳先生	滙海	實益擁有人	1	100%
楊先生	新皇	實益擁有人	100	100%

附註：字母「L」指我們股份的好倉。

(b) 主要股東於本公司股份及相關股份中擁有的權益及淡倉

就董事所知，緊隨[編纂]及資本化發行完成後，下列人士(本公司董事及主要行政人員除外)於股份及相關股份中，擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司及聯交所作出披露的權益或淡倉如下：

名稱	權益性質	股份數目(L) (附註1)	所持股份概約 百分比
滙海	實益擁有人； 與另一名人士 共同持有權益(附註2)	[編纂]股	[編纂]%
新皇	實益擁有人； 與另一名人士 共同持有權益(附註3)	[編纂]股	[編纂]%
鄭奮華先生	實益擁有人	[編纂]股	[編纂]%
Lim Sor Choo 女士	配偶權益(附註4)	[編纂]股	[編纂]%
Kwok Lai Au 女士	配偶權益(附註5)	[編纂]股	[編纂]%
Sim Seh Tiong 女士	配偶權益(附註6)	[編纂]股	[編纂]%

附註：

- 字母「L」指我們股份的好倉。
- 滙海直接擁有[編纂]股股份之權益，佔本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後全部已發行股本的約[編纂]%。由於滙海由陳先生全資及實益擁有，根據證券及期貨條例，陳先生被視為於滙海持有的相同股份數目中擁有權益。根據陳先生及楊先生簽訂之確認契據(確認彼等為「一致行動人士」)，根據證券及期貨條例，陳先生及楊先生各自被視為於彼等持有的

合共[編纂]股股份擁有權益，因此，滙海被視為擁有[編纂]股股份之權益，佔本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後全部已發行股本的約[編纂]%。

3. 新皇直接擁有[編纂]股股份之權益，佔本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後全部已發行股本的約[編纂]%。由於新皇由楊先生全資及實益擁有，根據證券及期貨條例，楊先生被視為於新皇持有的相同股份數目中擁有權益。根據陳先生及楊先生簽訂之確認契據(確認彼等為「一致行動人士」)，根據證券及期貨條例，陳先生及楊先生各自被視為於彼等持有的合共[編纂]股股份擁有權益，因此，新皇被視為擁有[編纂]股股份之權益，佔本公司緊隨[編纂]及資本化發行完成後全部已發行股本的約[編纂]%。
4. Lim Sor Choo女士為陳先生的配偶。因此，根據證券及期貨條例，Lim Sor Choo女士被視為於陳先生擁有權益或被視為擁有權益之所有股份中擁有權益。
5. Kwok Lai Au女士為楊先生的配偶。因此，根據證券及期貨條例，Kwok Lai Au女士被視為於楊先生擁有權益或被視為擁有權益之所有股份中擁有權益。
6. Sim Seh Tiong女士為鄭奮華先生的配偶。因此，根據證券及期貨條例，Sim Seh Tiong女士被視為於鄭奮華先生擁有權益或被視為擁有權益之所有股份中擁有權益。

除上文所披露者外，董事概不知悉有任何人士(本公司董事或主要行政人員除外)於緊隨[編纂]及資本化發行完成後於股份及相關股份中，擁有須根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或於緊隨[編纂]完成後直接或間接擁有附帶權利可於任何情況下在本公司相聯法團股東大會投票的本公司任何相聯法團的任何類別股本面值10%或以上權益。

2. 董事的服務合約及薪酬

(a) 董事服務合約

各執行董事已與本公司訂立服務合約，自2016年7月22日起計為期三年，可由任何一方向另一方發出不少於三個月書面通知予以終止。

各獨立非執行董事已與本公司訂立一份委任書，自[編纂]起為期三年，可由任何一方向另一方發出不少於三個月書面通知予以終止。

除於此披露者外，我們概無董事與本公司或其任何附屬公司已訂立或擬訂立任何其他服務合約(於一年內屆滿或可由僱主於一年內免付賠償(法定賠償除外)予以終止之合約除外)。

(b) 董事薪酬

截至2015年、2016年及2017年6月30日止三個年度以及截至2017年9月30日止三個月，向董事支付之薪酬(包括袍金、薪金、退休福利計劃供款、津貼及實物福利及酌情花紅)合共分別約為45,000美元、40,000美元、42,000美元及10,000美元。

截至2018年6月30日止年度，預計應付董事酬金總額為1.4百萬港元(酌情花紅除外)。

緊隨本文件刊發日期前三個財政年度各年，概無董事據此放棄或同意放棄任何酬金的任何安排。

根據現時建議的安排，本集團待[編纂]後應付予各董事的基本年薪(不包括任何酌情花紅)如下：

董事姓名	年薪 (港元)
執行董事	
陳先生	1.2百萬
楊先生	1.2百萬
獨立非執行董事	
黃子強先生	0.24百萬
楊俊邦先生	0.24百萬
葉彬林先生	0.24百萬

3. 關聯方交易

於本文件日期前三年，本集團從事本文件附錄一所載會計師報告附註24及本文件「關連交易」及「與控股股東的關係」章節所述的關連交易。

4. 免責聲明

除本文件所披露者外：

- (a) 我們的董事或名列本附錄「專家同意書」一段的專家概無於發起本公司中直接或間接擁有任何權益，或於本集團任何成員公司於緊隨本文件刊發日期前兩年內所收購或出售或租賃或擬收購或出售或租賃的資產中擁有權益；
- (b) 董事或名列本附錄「專家同意書」一段的任何人士概無於本文件刊發日期存續且對本集團業務整體而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益；
- (c) 董事概無於本文件刊發日期存續且對本集團業務整體而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益；
- (d) 就董事所知，概無董事或彼等的聯繫人(定義見創業板上市規則)或本公司現有股東(據董事所知，擁有超過我們已發行股本的5%)於本集團任何五大客戶中擁有任何權益；及
- (e) 概無董事或彼等的聯繫人(定義見創業板上市規則)或本公司現有股東(據董事所知，擁有超過我們已發行股本的5%)於本集團任何五大供應商中擁有任何權益。

D. 其他資料

1. 稅項及其他彌償保證

遺產稅及稅項彌償

彌償保證人已根據彌償契據，以本公司(為我們本身及作為我們的附屬公司及共同控制公司的受託人)為受益人，就(其中包括)本集團任何成員公司就於[編纂]成為無條件的日期(「生效日期」)或之前已賺取、應計或收取或指稱已賺取、應計或收取的任何收入、利潤或收益可能須繳付的稅項共同及個別提供彌償保證。

然而，彌償保證人根據彌償契據將毋須就以下稅項及其他負債負責：

- i. 倘已於本文件附錄一所載本公司於業績記錄期間的經審核綜合賬目中就該等稅項負債以及申索作出撥備、儲備或準備(如有)；

- ii. 本集團任何成員公司就其現行會計期間或任何於生效日期或之後開始的會計期間產生的稅項負債以及申索，而有關稅項及其他負債以及申索僅因本集團任何成員公司某些行為或遺漏或自願進行的交易始會產生(不論單獨或聯同其他行為、遺漏或交易，亦不論發生時間，且在彌償保證人事先書面同意或與其協定或默許下)，惟因：
 - (1) 於生效日期後在日常業務過程中或在一般購買及出售資本資產的過程中進行或實行；或
 - (2) 根據於生效日期或之前訂立具法律約束力的承諾或根據本文件內作出的任何意向聲明而進行、作出或訂立的行為、遺漏或交易除外；或
- iii. 倘經審核綜合賬目(上文i段所指)內已就該等稅項負債作出任何撥備、儲備或準備，而該等撥備、儲備或準備最終確定為超額撥備或超額儲備或準備，在此情況下彌償保證人對該等稅項負債的責任(如有)將按不超出該等撥備、儲備或準備的數額調減，惟根據本段所述用以減低彌償保證人稅項負債的任何該等撥備、儲備或準備，不得用於其後產生的任何該等責任；為免生疑，該等超額撥備或過度撥備、儲備或準備僅可用於減低彌償保證人於彌償契據項下責任，而本集團任何成員公司在任何情況下一概毋須向彌償保證人支付任何該等超額撥備或超額儲備或準備；或
- iv. 倘任何稅項負債以及申索是因法律、規則及規例或香港稅務局或中國稅務機關或任何其他有關機關(不論位於香港、開曼群島及英屬處女群島或全球任何其他地方)對有關法律、規則及規例的詮釋或慣例在生效日期後出現任何具追溯效力的變動而產生或招致，或該等稅項負債以及申索是因在生效日期後有關稅項負債之稅率作出具追溯效力的調高而產生及增加。

我們的董事已獲告知，根據開曼群島、英屬處女群島、香港或新加坡(即本集團旗下一家或多家公司註冊成立所在司法權區)法律，本公司或我們的任何附屬公司應毋須承擔重大的遺產稅責任。

2. 訴訟

於最後實際可行日期，本集團成員公司概無牽涉任何重大訴訟或仲裁，且就董事所知，本集團任何成員公司概無待決或面臨威脅的重大訴訟或索償。

3. 獨家保薦人

獨家保薦人已代表本公司向上市科申請批准本文件所述已發行及將予發行的股份[編纂]及買賣。

根據創業板上市規則第6A.07條，獨家保薦人獨立於本公司。本公司就保薦股份於聯交所[編纂]而應付予獨家保薦人的費用總額為4.8百萬港元。

4. 開辦費用

我們的開辦費用估計約為15,000美元，將由本公司支付。

5. 發起人

本公司並無發起人。就董事所知，於緊接本文件刊發日期前兩年內，本公司概無就[編纂]及本文件所述相關交易向任何發起人支付、配發或給予任何現金、證券或其他利益。

6. 專家資格

以下為於本文件中提供意見或建議的專家的資格：

名稱	資格
長雄證券有限公司	根據證券及期貨條例獲許可從事第1類(證券交易)、第4類(就證券提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)之受規管活動(定義見證券及期貨條例)的持牌法團
德勤•關黃陳方會計師行	執業會計師
Morgan Lewis Stamford LLC	本公司的新加坡法律顧問
毅柏律師事務所	本公司的開曼群島法律顧問
信永方略風險管理有限公司	內部監控顧問
Euromonitor International Inc.	獨立行業顧問
ALC Consulting Services Pte. Ltd.	資產估值師

7. 專家同意書

名列上文第6段的各專家已各自就刊發本文件發出同意書，表示同意按本文件所載形式及內容轉載其報告及／或函件及／或估值概要及／或意見及／或數據(視情況而定)及引述其名稱，且迄今並無撤回同意書。

名列上文第6段的專家概無於本集團擁有任何股權或可認購或提名他人認購本集團任何成員公司的證券的任何權利或購股權(不論是否可依法強制執行)。

8. 售股股東

售股股東的詳情載列如下：

(a) 滙海

名稱	:	滙海國際控股有限公司
註冊成立地點	:	英屬處女群島
註冊成立日期	:	2016年5月3日
註冊辦事處	:	OMC Chambers, Wickhams Cay 1, Road Town, Tortola, British Virgin Islands
將售出的[編纂]數目	:	[編纂]股

(b) 新皇

名稱	:	新皇有限公司
註冊成立地點	:	英屬處女群島
註冊成立日期	:	2016年6月6日
註冊辦事處	:	3rd Floor, J & C Building, P. O. Box 933, Road Town, Tortola, British Virgin Islands, VG1110
將售出的[編纂]數目	:	[編纂]股

9. 約束力

倘根據本文件作出申請，本文件即具效力，致使所有有關人士須受公司(清盤及雜項條文)條例第44A及44B條的所有適用條文(罰則條文除外)約束。

10. 已收佣金

[編纂]將收取[編纂]佣金，而獨家保薦人將收取文件編撰費，請參閱本文件「包銷—[編纂]—佣金及費用」一節。

11. 登記程序

本公司的股東名冊總冊將由[編纂]於開曼群島存置，而本公司的股東名冊分冊則由[編纂]於香港存置。除非董事另行同意，否則所有股份過戶及其他所有權文件必須送呈本公司於香港的股份過戶登記分處登記而非交予開曼群島登記。我們已作出一切必要的安排，以讓股份獲准納入中央結算系統進行結算及交收。

12. 其他事項

- (a) 除本文件所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內：
- (i) 本公司或其任何附屬公司概無發行或同意發行全部或部分繳付股款的股份或借貸股本，以換取現金或現金以外的代價；
 - (ii) 本公司或其任何附屬公司的股份或借貸股本概無附有購股權，亦無有條件或無條件同意附有購股權；
 - (iii) 概無就發行或出售本公司或其任何附屬公司任何股本而授出任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特殊條款，概無就發行或出售任何本公司或其任何附屬公司股本而支付或應付任何佣金；
 - (iv) 本公司或其任何附屬公司概無發行或同意發行創辦人、管理層、遞延股份或認股權證；及
 - (v) 概無就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司或其任何附屬公司的任何股份支付或應付任何佣金。
- (b) 除本文件「財務資料—[編纂]開支」一段所載的[編纂]開支外，於業績記錄期間後及直至本文件日期，本集團的財務或交易狀況或前景並無重大不利變動。

- (c) 於本文件日期前12個月內，我們的業務並無受到可能或已對財務狀況產生重大影響的干擾。
- (d) 本集團旗下各公司現時概無在任何證券交易所上市，亦無在任何交易系統中進行交易。
- (e) 概無訂立有關豁免或同意豁免日後股息的安排。
- (f) 董事獲告知，根據公司法，本公司使用中文名稱並不違反公司法。
- (g) 本公司並無尚未轉換的可轉換債務證券。

13. 雙語文件

本文件的中英文版本乃依據香港法例第32L章公司(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第4條規定的豁免分開刊發。本文件中英文版本如有歧義，概以英文版本為準。

送呈香港公司註冊處處長之文件

本文件隨附送呈香港公司註冊處處長以辦理登記之文件為：

- (a) 本文件附錄五「其他資料—專家同意書」一節所述之書面同意；
- (b) 本文件附錄五「有關我們業務的其他資料—重大合約概要」一節所述之重大合約；及
- (c) 售股股東詳情的陳述。

備查文件

於本文件日期起計14日(包括當日)之正常辦公時間內，下列文件的副本於香港灣道6-8號瑞安中心23樓范紀羅江律師行可供查閱：

- (a) 大綱及細則；
- (b) 德勤•關黃陳方會計師行編製之本集團會計師報告，其全文載於本文件附錄一；
- (c) 德勤•關黃陳方會計師行就本集團未經審核備考財務資料編製的報告，全文載於本文件附錄二；
- (d) ALC Consulting Services Pte Ltd編製的估值報告，全文載於本文件附錄三；
- (e) 本文件附錄四所述由毅柏律師事務所編製概述開曼群島公司法若干方面之函件；
- (f) 公司法；
- (g) 本文件附錄五「有關我們業務的其他資料—重大合約概要」一節所述之重大合約；
- (h) 本文件附錄五「權益披露—董事的服務合約及薪酬」一節所述之服務協議及委任函；
- (i) 本文件附錄五「其他資料—專家同意書」一節所述之書面同意；及
- (j) 售股股東詳情的陳述。