

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於僅屬概要，故並無載列可能對閣下而言屬重要的所有資料。閣下在決定投資[編纂]前，應細閱整份[編纂]。任何投資均涉及風險。投資[編纂]的若干特定風險載於本文件「風險因素」。閣下在決定投資[編纂]股份前，應細閱該節。

概 覽

我們是一家中國船舶環境保護設備及系統提供商，服務世界各地的客戶。根據弗若斯特沙利文的資料，於二零二三年十二月三十一日，按船舶廢氣淨化系統的二零二三年已完成訂單總數及累計手頭訂單量計，我們在中國船舶廢氣淨化系統提供商中排名第三，在全球所有船舶廢氣淨化系統提供商中排名第四。於往績記錄期間各年度或期間，我們的船舶脫硫系統(主要包括船舶廢氣淨化系統)貢獻了我們的大部分收益，分別佔我們於二零二一年、二零二二年及二零二三年以及截至二零二三年及二零二四年六月三十日止六個月的總收益約78.7%、64.7%、66.8%、79.9%及60.7%。此外，於往績記錄期間各年度或期間，我們的收益的重大部分來自少數客戶。截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度各年以及截至二零二四年六月三十日止六個月，我們的五大客戶分別佔我們的總收益約90.5%、76.1%、84.3%及89.4%。

我們於二零一七年開展業務，推出首款產品船舶廢氣淨化系統。我們現已開發及商業化多種船舶環境保護設備及系統。具體而言，我們的設備及系統旨在幫助客戶(例如船東)減少硫及GHG排放。此外，我們通過提供內部設計以及供應設備及系統來提高船上生活條件及加強海事作業，旨在幫助客戶改善其船員的生活質素。

此外，對本集團設備及系統的需求由各種ESG相關要求所帶動。例如，國際海事組織自二零二零年起已對燃油設定了0.5%的硫上限並自二零二三年起推出EEXI和CII等措施。於二零二三年七月七日，國際海事組織修訂其GHG減排戰略，目標是到二零五零年之前實現淨零排放的中期里程碑。此外，歐盟於二零二四年開始針對航運業推出歐盟排放交易體系及於二零二五年即將推出FuelEU Maritime規則。不斷演進的ESG監管框架已經並將繼續推動船舶環境保護設備及系統市場的增長。

根據弗若斯特沙利文的資料，全球船舶環境保護設備及系統市場從二零一七年的753.4百萬美元增加至二零二三年的3,102.2百萬美元，年均複合增長率為26.6%，並預計增加至二零二八年的11,384.1百萬美元，從二零二三年至二零二八年的年均複合增長率為29.7%。我們相信我們的設備及系統以及業務可從全球船舶環境保護設備及系統市場的潛在增長中獲利。

概 要

我們的業務模式

我們的設備及系統

我們擁有成套船舶環境保護設備及系統，可助力我們的客戶進行更高效及可持續的商業運營，同時滿足國際海事組織制定的各項ESG規定。此等設備及系統包括船舶脫硫系統、船舶節能裝置、船舶清潔能源供應系統及海事服務。我們定制設備及系統，量身訂造每名客戶的獨特需求。我們的船舶脫硫系統為客戶提供選擇，以減少硫排放，我們亦提供其他設備及系統以滿足長期國際海事組織制定的不同ESG規定。我們的主要客戶通常向我們購買多種設備及系統。

下表載列我們的業務分部以及因應不同客戶需求提供的各種主要產品或服務。

客戶需求	我們的業務分部	我們於各業務分部下主要的產品或服務
踐行海洋環境保護及遵守國際海事組織對硫含量的規定(二零一六年)，將船舶燃料中的硫含量從3.5%降低至0.5% ⁽¹⁾	船舶脫硫系統(旨在減少船舶的硫排放，減輕航運對空氣質量的影響)	船舶廢氣淨化系統(包括開式及混合式)
踐行海洋環境保護及遵守國際海事組織脫碳規定及目標(二零二一年)，在二零三零年前實現每次運輸工作的溫室氣體排放量相對於二零零八年的基準數字至少減少40% ⁽²⁾	船舶節能裝置(包括一套降低船舶燃料消耗及減少船舶作業碳排放的設備)	節能裝置，包括舵球、前置預旋導輪、消渦鰭、導風罩等
踐行海洋環境保護及遵守國際海事組織脫碳規定及目標(二零二三年)，在二零五零年左右實現國際航運溫室氣體淨零排放 ⁽³⁾	船舶清潔能源供應系統(協助船舶利用清潔能源推動船舶運行)	(i) 低閃點燃料供給系統(「LFSS」)(甲醇) (ii) 雙燃料供氣系統(液化天然氣／液化乙烯氣)(「FGSS」)

概 要

客戶需求	我們的業務分部	我們於各業務分部下 主要的產品或服務
踐行(其中包括)環境 可持續性、運營效率、 及社會參與度的 持續趨勢	海事服務(其旨在改善船上生活 環境及精簡船舶業務)	(i) 船舶內裝，包括及提供相關設備 (ii) 集裝箱船舶及PCTC綁扎件 (iii) 其他海事服務，包括提供船舶設備及備件，例如高壓清洗機、船員個體防護設備、船舶網絡安全軟硬件等

附註：

- (1) 於二零一六年，國際海事組織下轄的海洋環境保護委員會(「MEPC」)會議將船舶燃料中硫含量上限從3.5%削減至0.5%，自二零二零年一月一日起生效。根據弗若斯特沙利文的資料，於二零一六年至二零二三年間，低硫燃料的價格高於高硫燃料的價格，預期此價格差異於二零二四年至二零二八年間將會維持。已安裝使用高硫燃料的船舶廢氣淨化系統的船舶亦可使用低硫燃料。
- (2) 於二零二一年，國際海事組織下轄的MEPC會議更新了船舶GHG減排目標，力爭在二零三零年前實現每次運輸工作的溫室氣體排放量相對於二零零八年的基準數字至少減少40%。
- (3) 於二零二三年，國際海事組織下轄的MEPC會議更新了船舶GHG減排目標，力爭達到峰值及後續在二零五零年左右實現國際航運溫室氣體淨零排放。

概 要

下表載列於所示期間我們自不同業務分部(按船舶類型劃分)產生的收益及其佔總收益的相應百分比：

	截至十二月三十一日止年度						截至六月三十日止六個月			
	二零二一年		二零二二年		二零二三年		二零二三年		二零二四年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
	(未經審核)									
船舶脫硫系統	110,528	78.7	172,835	64.7	341,180	66.8	175,383	79.9	204,402	60.7
船舶廢氣淨化系統	98,960	70.4	148,282	55.5	318,987	62.5	167,016	76.1	193,628	57.5
— 改裝現役船舶	85,600	60.9	114,933	43.0	205,029	40.2	151,183	68.9	26,977	8.0
— 新船	13,360	9.5	33,349	12.5	113,958	22.3	15,833	7.2	166,651	49.5
備件 ⁽¹⁾	11,568	8.3	24,553	9.2	22,193	4.3	8,367	3.8	10,774	3.2
— 改裝現役船舶	11,568	8.3	24,553	9.2	21,998	4.3	8,367	3.8	10,232	3.0
— 新船	—	—	—	—	195	0.0	—	—	542	0.2
船舶節能裝置⁽²⁾	—	—	14,961	5.6	58,031	11.4	16,361	7.4	22,557	6.7
— 改裝現役船舶	—	—	14,961	5.6	56,759	11.2	16,361	7.4	20,861	6.2
— 新船	—	—	—	—	1,272	0.2	—	—	1,696	0.5
船舶清潔能源供應系統	—	—	7,736	2.9	5,552	1.1	1,079	0.5	13,288	4.0
— 改裝現役船舶	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— 新船	—	—	7,736	2.9	5,552	1.1	1,079	0.5	13,288	4.0
海事服務	29,993	21.3	71,701	26.8	105,492	20.7	26,733	12.2	96,219	28.6
船舶內裝	17,701	12.6	37,375	13.9	50,761	9.9	12,732	5.8	60,338	17.9
— 改裝現役船舶	13,743	9.8	21,939	8.2	8,688	1.7	2,990	1.4	10,638	3.2
— 新船	3,958	2.8	15,436	5.7	42,073	8.2	9,742	4.4	49,700	14.7
集裝箱船舶及										
PCTC綁扎件	11,155	7.9	22,388	8.4	33,408	6.6	9,542	4.3	30,869	9.2
— 改裝現役船舶	11,155	7.9	22,388	8.4	4,032	0.8	2,228	1.0	3,610	1.1
— 新船	—	—	—	—	29,376	5.8	7,314	3.3	27,259	8.1
其他海事服務 ⁽³⁾	1,137	0.8	11,938	4.5	21,323	4.2	4,459	2.1	5,012	1.5
總計	140,521	100.0	267,233	100.0	510,255	100.0	219,556	100.0	336,466	100.0

概 要

附註：

- (1) 備件包括客戶作為備品或在超過保修期後為更換產品購買的船舶廢氣淨化系統零件。
- (2) 除節能裝置外，我們已開發減碳系統。然而，我們於往績記錄期間及直至最後實際可行日期並無從減碳系統產生收益。
- (3) 其他海事服務包括：(i) 船舶設備及備件，包括高壓清洗機、蔬菜水培櫃、煙氣閥、預製艙變壓器等，(ii) 船員個體防護設備，(iii) 船舶改裝和船舶維修監督服務，以及(iv) 船舶網絡安全軟硬件等。其他海事服務指我們主要售予設備製造商客戶的產品，我們不知該等產品的最終用途。由於缺乏相關知識，故我們無法按船舶類型提供明細。

下表載列於所示期間我們自不同業務分部(按客戶類型劃分)產生的收益及其佔總收益的相應百分比：

	截至十二月三十一日止年度						截至六月三十日止六個月			
	二零二一年		二零二二年		二零二三年		二零二三年		二零二四年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
	(未經審核)									
船舶脫硫系統	110,528	78.7	172,835	64.7	341,180	66.8	175,383	79.9	204,402	60.7
船舶廢氣淨化系統	98,960	70.4	148,282	55.5	318,987	62.5	167,016	76.1	193,628	57.5
— 造船商	13,360	9.5	—	—	41,929	8.2	10,110	4.6	129,158	38.3
— 船東/船舶管理公司 ⁽¹⁾	85,600	60.9	148,282	55.5	277,058	54.3	156,906	71.5	64,470	19.2
備件 ⁽²⁾	11,568	8.3	24,553	9.2	22,193	4.3	8,367	3.8	10,774	3.2
— 造船商	55	0.0	—	—	1	0.0	231	0.1	102	0.0
— 船東/船舶管理公司 ⁽¹⁾	11,174	8.1	23,644	8.9	22,052	4.3	8,043	3.7	10,668	3.2
— 其他 ⁽³⁾	339	0.2	909	0.3	140	0.0	93	0.0	4	0.0
船舶節能裝置 ⁽⁴⁾	—	—	14,961	5.6	58,031	11.4	16,361	7.4	22,557	6.7
— 造船商	—	—	—	—	1,272	0.2	—	—	1,696	0.5
— 船東/船舶管理公司 ⁽¹⁾	—	—	14,961	5.6	56,759	11.2	16,361	7.4	20,861	6.2

概 要

	截至十二月三十一日止年度						截至六月三十日止六個月			
	二零二一年		二零二二年		二零二三年		二零二三年		二零二四年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
	(未經審核)									
船舶清潔能源供應系統	—	—	7,736	2.9	5,552	1.1	1,079	0.5	13,288	4.0
— 造船商	—	—	6,130	2.3	4,141	0.9	870	0.4	11,876	3.6
— 船東／船舶管理公司 ⁽¹⁾	—	—	1,005	0.4	679	0.1	209	0.1	346	0.1
— 其他 ⁽³⁾	—	—	601	0.2	732	0.1	—	—	1,066	0.3
海事服務	29,993	21.3	71,701	26.8	105,492	20.7	26,733	12.2	96,219	28.6
船舶內裝	17,701	12.6	37,375	13.9	50,761	9.9	12,732	5.8	60,338	17.9
— 造船商	6,230	4.4	21,532	8.0	34,131	6.6	7,739	3.5	43,016	12.8
— 船東／船舶管理公司 ⁽¹⁾	11,468	8.2	15,838	5.9	16,614	3.3	4,993	2.3	15,518	4.6
— 其他 ⁽³⁾	3	0.0	5	0.0	16	0.0	—	—	1,804	0.5
集裝箱船舶及										
PCTC綁扎件	11,155	7.9	22,388	8.4	33,408	6.6	9,542	4.3	30,869	9.2
— 造船商	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— 船東／船舶管理公司 ⁽¹⁾	11,155	7.9	19,534	7.3	31,292	6.2	7,469	3.4	30,858	9.2
— 其他 ⁽³⁾	—	—	2,854	1.1	2,116	0.4	2,073	0.9	11	0.0
其他海事服務 ⁽⁵⁾	1,137	0.8	11,938	4.5	21,323	4.2	4,459	2.1	5,012	1.5
— 造船商	—	—	80	0.0	5,986	1.2	—	—	—	—
— 船東／船舶管理公司 ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	938	0.3
— 其他 ⁽³⁾	1,137	0.8	11,858	4.5	15,337	3.0	4,459	2.1	4,074	1.2
總計	<u>140,521</u>	<u>100.0</u>	<u>267,233</u>	<u>100.0</u>	<u>510,255</u>	<u>100.0</u>	<u>219,556</u>	<u>100.0</u>	<u>336,466</u>	<u>100.0</u>

概 要

附註：

- (1) 於往績記錄期間，由於船舶管理公司為船東管理船舶並(在部分情況下)代表船東與我們訂立合約，我們並無區分來自船東的收益及來自船舶管理公司的收益。船舶的日常運營由船東或船舶管理公司管理，其不影響我們提供產品及服務或對其收費的方式。
- (2) 備件包括客戶作為備品或在超過保修期後為更換產品而購買的船舶廢氣淨化系統零件。
- (3) 其他主要包括向設備製造商所作銷售而產生的收益。
- (4) 除節能裝置外，我們已開發減碳系統。然而，我們於往績記錄期間及直至最後實際可行日期並無從減碳系統產生收益。
- (5) 其他海事服務包括(i)船舶設備及備件，包括高壓清洗機、蔬菜水培櫃、煙氣閥、預製船艙變壓器等，(ii)船員個體防護設備，(iii)船舶改裝及船舶維修監督服務，及(iv)船舶網絡安全軟硬件等。

下表載列於所示期間我們自不同業務分部所產生的毛利及其相應毛利率：

	截至十二月三十一日止年度						截至六月三十日止六個月			
	二零二一年		二零二二年		二零二三年		二零二三年		二零二四年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
	(未經審核)									
船舶脫硫系統	40,703	36.8	78,410	45.4	182,856	53.6	87,860	50.1	107,172	52.4
船舶節能裝置	—	—	6,141	41.1	27,673	47.7	7,096	43.4	11,210	49.7
船舶清潔能源供應系統	—	—	1,740	22.5	1,272	22.9	247	22.9	3,022	22.7
海事服務	6,806	22.7	13,791	19.2	29,936	28.4	5,975	22.4	21,378	22.2
— 船舶內裝	6,038	34.1	12,402	33.2	20,270	39.9	4,505	35.4	15,208	25.2
— 集裝箱船舶及 PCTC綁扎件	627	5.6	1,039	4.6	5,508	16.5	1,397	14.6	5,394	17.5
— 其他海事服務 ⁽¹⁾	141	12.4	350	2.9	4,158	19.5	73	1.6	776	15.5
總計	47,509	33.8	100,082	37.5	241,737	47.4	101,178	46.1	142,782	42.4

附註：

- (1) 其他海事服務包括：(i)船舶設備及備件，包括高壓清洗機、蔬菜水培櫃、煙氣閥、預製船艙變壓器等，(ii)船員個體防護設備，(iii)船舶改裝和船舶維修監督服務，以及(iv)船舶網絡安全軟硬件等。

概 要

於往績記錄期間各年度或期間，我們的船舶廢氣淨化系統貢獻了我們的大部分收益。下表載列於往績記錄期間我們的船舶廢氣淨化系統的收益、完成的訂單數量及平均售價：

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二三年 (未經審核)	二零二四年
收益					
改裝現役船舶(人民幣千元)	85,600	114,933	205,029	151,183	26,977
新船(人民幣千元)	13,360	33,349	113,958	15,833	166,651
總計	98,960	148,282	318,987	167,016	193,628
毛利					
改裝現役船舶(人民幣千元)	29,111	46,691	106,916	74,951	10,063
新船(人民幣千元)	5,002	18,181	63,066	9,438	91,981
總計	34,113	64,872	169,982	84,389	102,044
毛利率					
改裝現役船舶(%)	34.0	40.6	52.1	49.6	37.3
新船(%)	37.4	54.5	55.3	59.6	55.2
總計	34.5	43.7	53.3	50.5	52.7
已完成訂單的數目					
改裝現役船舶(艘)	7	10	24	17	4
新船(艘)	2	4	13	2	21
總計	9	14	37	19	25
平均售價					
改裝現役船舶(人民幣千元)	12,229	11,493	8,543	8,893	6,744
新船(人民幣千元)	6,680	8,337	8,766	7,917	7,936
平均售價	10,996	10,592	8,621	8,790	7,745

概 要

於往績記錄期間，我們用於新船的船舶廢氣淨化系統的毛利率普遍高於改裝現役船舶，乃主要由於新船通常以類似設計製造而成，使我們可分攤及節省設計成本，而改裝現役船舶則可能產生由外部供應商提供的3D掃描及修改設計等相關設計成本。

於二零二二年，我們用於改裝現役船舶的船舶廢氣淨化系統的毛利率遠低於新船，乃主要由於我們就二零二零年所獲得與改裝現役船舶相關的若干訂單向原設備製造商採購塔體，而非自行製造。我們僅自二零二一年六月起方進行商業生產，因此我們在有關生產前會向原設備製造商下達訂單，以滿足與改裝現役船舶相關的若干訂單的原定交付時間表。然而，由於該等船舶的交付及安裝時間表有所延誤，導致該等訂單於二零二二年連同相關收益確認一併完成，令該年度的毛利率相對較低。

於二零二三年，我們用於改裝現役船舶的船舶廢氣淨化系統的毛利率與新船相若，乃主要由於(i)我們完成多宗與交付時間表緊迫的改裝現役船舶相關的訂單，並收取較高售價，導致毛利率相對較高；及(ii)於二零二三年下半年，我們完成多宗與擁有類似設計的改裝現役船舶相關的訂單，使我們可分攤及節省設計成本。

截至二零二四年六月三十日止六個月，我們用於改裝現役船舶的船舶廢氣淨化系統的毛利率遠低於新船，乃主要由於我們僅完成現役船舶的四份訂單，其中涉及根據客戶要求設計獨特直徑尺寸的脫硫塔，從而增加設計成本。在並無相應大幅調整售價以保持競爭力的情況下，該等訂單的毛利率因而降低。

於二零二一年及二零二二年以及截至二零二三年六月三十日止六個月，我們的新船船舶廢氣淨化系統的平均售價低於改裝現役船舶，主要是因為改裝現役船舶的訂單涉及額外改裝成本(包括現場3D掃描及改裝設計等)，導致平均售價較高。

因涉及改裝成本，與改裝現役船舶相關訂單的單位售價通常較高，然而，於二零二三年及截至二零二四年六月三十日止六個月，我們改裝現役船舶的船舶廢氣淨化系統的平均售價低於新船舶的單價，主要原因是我們根據客戶的要求採用直徑更小的脫硫塔完成改裝現役船舶，與新船相比，其具有更低的成本及更低的平均售價。隨著脫硫塔的直徑增加，脫硫塔的鋼材用量也會增加，導致脫硫塔的成本上升。此外，相關系統設備(如海水泵和變頻驅動器(包括其數量及功率))的配置亦需要加強。

概 要

我們的船舶廢氣淨化系統的平均售價於往績記錄期間下降主要是由於我們的改裝現役船舶的船舶廢氣淨化系統之平均售價於同期下降所致。我們於二零二二年的改裝現役船舶的船舶廢氣淨化系統平均售價下降主要是由於一個已完工訂單涉及直徑為2.8米的小型脫硫塔，而二零二一年的已完工訂單不涉及這種小型脫硫塔。與二零二二年的已完工訂單相比，我們於二零二三年的改裝現役船舶的船舶廢氣淨化系統平均售價下降主要是由於已完工訂單主要涉及我們客戶所要求的較小直徑的脫硫塔。截至二零二三年六月三十日止六個月，我們根據客戶要求提供安裝服務，其中兩份訂單涉及船舶廢氣淨化系統(其安裝服務通常由第三方船廠或造船商客戶提供)及一份訂單涉及雙脫硫塔，由於所提供的額外安裝服務及多一個脫硫塔，該等訂單的平均售價較高。然而，於截至二零二四年六月三十日止六個月，我們在已完工訂單中並未提供該等來自客戶的特別要求，從而導致我們的改裝現役船舶的船舶廢氣淨化系統平均售價於同期下降。截至二零二四年六月三十日止六個月，本公司船舶廢氣淨化系統的平均售價為往績記錄期間的最低水平，主要是由於該期間來自新船訂單的收益比例增加，而其中由於交付的脫硫塔直徑較小導致訂單的相關平均售價下降。

於二零二四年十一月二十七日後，我們的積壓訂單(按訂單數量及價值)及將確認為收益的金額變動如下：

- (i) 船舶脫硫系統：截至二零二四年十一月二十七日，我們的手頭訂單為263份(包括24份船舶廢氣淨化系統訂單及239份備件訂單)，總合約金額為人民幣174.4百萬元，其中總合約金額為人民幣45.2百萬元的188份訂單(包括四份船舶廢氣淨化系統訂單及184份備件訂單)估計將於截至二零二四年十二月三十一日止兩個月完成。總合約金額為人民幣113.9百萬元及人民幣15.3百萬元的餘下64份訂單(包括18份系統訂單及46份備件訂單)及11份訂單(包括兩份系統訂單及九份備件訂單)估計將分別於二零二五年及二零二六年完成。
- (ii) 船舶節能裝置：截至二零二四年十一月二十七日，我們的手頭訂單為27份，總合約金額為人民幣35.4百萬元，其中總合約金額為人民幣24.5百萬元的19份訂單估計將於截至二零二四年十二月三十一日止兩個月完成。總合約金額為人民幣10.9百萬元的餘下八份訂單估計將於二零二五年完成。
- (iii) 船舶清潔能源供應系統：截至二零二四年十一月二十七日，我們的手頭訂單為70份，總合約金額為人民幣134.5百萬元，其中總合約金額為人民幣30.9百萬元的16份訂單估計將於截至二零二四年十二月三十一日止兩個月完成。總合約金額為人民幣79.7百萬元及人民幣23.9百萬元的餘下41份及13份訂單估計將分別於二零二五年及二零二六年完成。

概 要

- (iv) 海事服務：截至二零二四年十一月二十七日，我們的手頭訂單為1,297份，總合約金額為人民幣258.1百萬元，其中總合約金額為人民幣35.8百萬元的577份訂單估計將於截至二零二四年十二月三十一日止兩個月完成。總合約金額為人民幣124.4百萬元、人民幣59.0百萬元、人民幣30.2百萬元及人民幣8.7百萬元的餘下488份、222份、八份及兩份訂單估計將分別於二零二五年、二零二六年、二零二七年及二零二八年完成。

我們的研發實力

我們獲認可為國家級高新技術企業及上海市專精特新企業。我們的研發團隊位於上海及里斯本，在行業中擁有平均10年經驗，普遍持有各種工程學科的學位，是我們項目生命週期中從概念到執行不可或缺的一部分。從項目中累積的應用及反饋有助於我們改善及完善研發策略。憑藉位於上海及里斯本的研發團隊，我們利用國內的船舶專業知識和成熟的歐洲船舶環境保護設備及系統行業。我們的產品獲得主要船級社的認證，確保遵守國際標準。

我們的生產設施

我們的生產設施策略性地位於江蘇南通，毗鄰上海，是全球最大經濟區之一長江三角洲的一部分。我們採用「以銷定產」模式，即需求導向法，從而使我們的生產計劃與銷售訂單量保持一致，並最大限度地減少生產過剩和庫存過剩的風險。我們在生產設施內生產船舶廢氣淨化系統的重要核心零部件，其中包括脫硫塔、電控系統、水質分析儀及煙氣閥，以及我們其他設備及系統的若干零部件。藉助我們自身的生產設施，我們認為，通過更好地掌控生產工藝，我們可提升產品質量控制及成本效益。

我們的服務網絡及客戶群

通過全球服務網絡，我們為客戶提供從售前技術諮詢到售後維護的全面服務。我們的全球服務網絡包括位於上海及新加坡的服務中心，我們亦通過服務承包商在在全球提供服務。此外，我們已充分利用我們的全球服務網路打造一個不斷擴大的全球客戶群。

競爭

我們所處的行業競爭激烈，且通常與船舶環境保護設備及系統提供商競爭。競爭主要集中在技術進步、服務價格、所提供服務的質量及種類、財務能力及接觸客戶的機會。此外，當我們進入新市場時，我們可能會面臨來自在相關地區已建立業務的公司及具有類似擴張目標的其他公司的激烈競爭。

概 要

與海外公司相比，中國船舶環保設備及系統提供商在交付速度方面表現出色，通常較國際競爭對手領先兩個月完成項目。此外，我們是全球極少數專注於船舶環境保護設備及系統的公司之一，而大多數競爭對手僅將此領域視為其更廣泛產品組合的一部分。這種專注使我們能夠提供更具體、專業及定制的解決方案，以滿足特定客戶的需求。此外，與海外公司相比，由於勞工及原材料成本較低，我們可以為產品提供更具競爭力的價格。

與國內競爭對手相比，我們已擴張至其船舶脫硫系統的核心業務之外，還包括節能裝置及清潔能源供應系統。該擴張既與不斷變化的客戶需求一致，亦符合日益嚴格的全球法規，確保我們保持相關性及競爭力。相比而言，眾多國內競爭對手適應這些市場變化的速度較慢。此外，通過形成其核心船舶環保設備及系統業務，我們提供擴展服務(如海事服務)。船東通常將其改裝供應商限制在一至兩個服務提供商，以提高成本效率。我們與客戶合作的歷史及客戶滿意度使我們成為有關服務的首選提供商。此外，藉助我們自身的生產設施，我們相信，通過相較於其他國內競爭對手更好地掌控生產工藝，我們可提升產品質量控制及成本效益。最後，相比國有企業，我們作為民營船舶脫硫系統提供商，擁有更精簡的決策流程，使我們能夠快速應對市場變化及把握機會。

我們的優勢

我們認為下列優勢促成我們的成功並使我們從其他競爭對手中脫穎而出。

- 船舶環境保護設備及系統提供商，受惠於嚴格且日新月異的ESG監管框架及海洋環境保護相關倡議所帶動日益壯大的全球市場
- 研發及創新能力，捕獲快速變化的市場需求
- 強大的全球服務網絡，服務多元優質的客戶群
- 全方位的定制型船舶環境保護設備及系統
- 強大的供應鏈管理能力及嚴格的質量控制
- 具有豐富行業經驗及良好業績記錄的管理團隊

概 要

我們的策略

我們計劃通過實施下列業務策略進一步鞏固我們作為船舶環境保護設備及系統提供商的地位：

- 進一步加大對研發及技術創新的投資，繼續豐富我們的設備及系統
- 強化營銷能力，擴大全球客戶範圍
- 進一步強化我們的製造能力
- 進行策略併購或建立策略夥伴關係，鞏固我們的市場地位或擴展我們的設備及系統

我們的客戶及供應商

我們設備及系統的客戶主要包括(i)船東；(ii)船舶管理公司；及(iii)造船商。我們積極開拓新市場，通過展會、渠道推廣、在線新聞以及訪問船東及造船商等各種渠道擴大客戶群。截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度各年以及截至二零二四年六月三十日止六個月，我們五大客戶的收益佔各期間總收益約90.5%、76.1%、84.3%及89.4%，最大客戶的收益佔各期間總收益約30.2%、33.3%、37.3%及23.6%。我們的五大客戶於往績記錄期間各年度或期間並不相同。

於往績記錄期間各年度或期間內，我們的大部分收益來自五大客戶。根據弗若斯特沙利文的資料，船舶環境保護設備及系統行業客戶群的集中度符合行業常態。我們正尋求通過培育與新興市場的關係以降低集中風險，並擴大我們的設備及系統產品以吸引更廣泛的客戶群。此外，我們正在投資市場發展及銷售，以提高我們的品牌知名度及吸引新客戶。我們亦利用技術進步來創新我們的設備及系統，從而提高我們的競爭優勢及減少對任何單一客戶或細分市場的依賴。經過這些共同努力，我們的目標是實現更平衡的收益來源及鞏固我們的長期市場地位。此外，客戶已經習慣於使用我們的設備及系統，轉而使用其他供應商的產品會產生轉換成本。根據弗若斯特沙利文的資料，使用其他的設備及系統會引致時間及成本增加，以培訓人員熟悉新設備及系統。

於往績記錄期間，我們的主要供應商包括工程設備提供商、零部件提供商、不鏽鋼板提供商、銷售代理及運輸服務提供商。截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度各年以及截至二零二四年六月三十日止六個月，來自我們五大供應商的採購額佔各期間採購總額約70.5%、40.9%、34.5%及56.0%，以及來自我們最大供應商的採購額佔各期間採購總額約51.0%、13.7%、9.7%及26.0%。

概 要

主要風險因素

我們的業務營運及[編纂]面對各種風險，其中許多風險非我們所能控制。有關風險可分為：(i)與我們的業務及行業有關的風險；(ii)與我們在中國經營業務有關的風險；及(iii)與[編纂]有關的風險。

我們認為，我們面對的主要風險因素包括但不限於：

- 我們未來的增長取決於對船舶環境保護設備及系統的需求以及提供支持的法律及監管框架；
- 高硫燃料和低硫燃料之間的價格差距縮小和／或引入替代燃料可能會影響我們船舶廢氣淨化系統的市場需求；
- 倘現時有利於船舶環境保護設備及系統行業的監管政策有不利變動或終止，或會對我們的業務造成不利影響；
- 我們過往的增長率未必能反映我們未來的表現；
- 船舶環境保護設備及系統行業高度分散且競爭激烈，我們無法保證在有關行業中成功競爭；
- 我們未必能及時適應快速變化的技術，甚或完全無法適應；
- 倘我們無法維持或提升船舶脫硫系統的銷售表現，或倘我們無法將集中於少數客戶的收益分散，我們的收益及盈利能力將受到不利影響；
- 匯率波動可能對我們的業務、前景、營運業績及財務狀況造成重大不利影響；
- 我們的設備及系統可能無法滿足客戶的期望，並可能存在缺陷；
- 我們的業務前景取決於我們能否成功推出及推廣新設備及系統以及執行我們計劃的業務舉措。然而，此舉可能會使我們面臨全新的更大挑戰及風險；及
- 我們可能會遇到用於我們設備及系統的原材料或產品組件成本上升或供應中斷；

有關進一步詳情，請參閱「風險因素」。

概 要

控股股東

我們的控股股東(即我們的聯合創始人周洋先生、趙明珠先生及陳志遠先生以及匯舸發展)將於緊隨[編纂]完成後(未計及根據[編纂]購股權計劃授出的購股權獲行使)合共擁有本公司已發行股本[編纂]%權益。於最後實際可行日期，匯舸發展為員工持股平台，就上市規則而言，其被視為本公司的控股股東之一，原因是其普通合夥人為匯舸產業，而匯舸產業由周洋先生持有[編纂]%、趙明珠先生持有[編纂]%而陳志遠先生持有[編纂]%。

緊隨[編纂]完成後(未計及根據[編纂]購股權計劃授出的購股權獲行使)，就上市規則第8.08(1)條而言，本公司預期已發行股本總額[編纂]%將由[編纂]持有(根據[編纂][編纂]港元(即本文件所述[編纂]的中位數)計算，約為本公司市[編纂]的[編纂]百萬港元)。

根據中國公司法，公司[編纂]股份前已發行的股份自該等[編纂]的股份在相關證券交易所[編纂]及買賣當日起一年內不得轉讓。因此，本公司於根據[編纂]發行[編纂]前已發行的股份(包括控股股東持有的股份)自[編纂]起計一年期間內將受限於有關轉讓的法定限制。此外，由於我們的非H股在全國股轉系統報價，我們的股東需遵守《全國中小企業股份轉讓系統業務規則(試行)》中的轉讓限制，即全部已發行非H股在全國股轉系統報價前由本公司控股股東及實際控制人直接或間接持有在全國股轉系統報價的股份，應在報價日期、該報價日期後滿一週年及滿兩週年，分三批等額解除轉讓限制。此外，各控股股東將於[編纂]之前根據上市規則[編纂]及[編纂]提供[編纂]。詳情請參閱本文件「歷史、發展及公司架構—股東的股份轉讓限制及[編纂]」及「[編纂]」章節。根據中國公司法，董事、監事及本公司高級管理層成員(定義見公司章程)應申報其於本公司的持股量及其持股量的任何變動。該等董事、監事及高級管理層成員在其任期內每年轉讓的股份於上任時釐定，不得超過其各自於本公司持股總數的25%。上述人士所持本公司股份自股份[編纂]之日起一年內不得轉讓，亦不得於其辭任本公司職位後半年內轉讓。

概 要

主要財務資料概要

以下所載過往財務資料概要源自我們的經審核綜合財務報表及經審閱簡明綜合財務報表(包括附註)，應連同本文件「財務資料」所載資料與之一併閱讀，該等報表載於本文件附錄一所載會計師報告。我們的財務資料根據國際財務報告準則編製。

綜合損益表

下表載列於所示期間我們的綜合損益表：

	截至十二月三十一日止年度			截至六月三十日止六個月	
	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二三年	二零二四年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
收益	140,521	267,233	510,255	219,556	336,466
銷售成本	(93,012)	(167,151)	(268,518)	(118,378)	(193,684)
毛利	47,509	100,082	241,737	101,178	142,782
其他收入	2,233	702	3,612	1,279	2,631
其他收益及虧損	4,033	(5,219)	(6,576)	(7,527)	5,345
分銷及銷售開支	(13,152)	(16,188)	(27,744)	(12,163)	(20,550)
行政開支	(18,277)	(24,907)	(47,336)	(17,306)	(23,495)
研發開支	(6,526)	(9,793)	(18,929)	(5,566)	(10,148)
分佔聯營公司業績	—	(897)	(1,722)	(767)	—
預期信貸虧損模 型下的減值虧損， 扣除撥回	(924)	(709)	(1,700)	(521)	(304)
財務成本	(132)	(176)	(558)	(119)	(443)
除稅前溢利	14,764	42,895	140,784	58,488	95,818
所得稅開支	(1,995)	(6,118)	(20,250)	(8,760)	(13,736)
年內／期內溢利	12,769	36,777	120,534	49,728	82,082

概 要

於截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度，我們的收益分別為人民幣140.5百萬元、人民幣267.2百萬元及人民幣510.3百萬元，而截至二零二三年及二零二四年六月三十日止六個月則分別為人民幣219.6百萬元及人民幣336.5百萬元。我們於往績記錄期間的收益增長主要歸因於自二零二零年以來全球及國家ESG規定及倡議不斷演變，推動對我們船舶環境保護設備及系統及海事服務的需求增加，有關要求及倡議包括國際海事組織引入自二零二零年初起限制船用燃油含硫量不得超過0.5%的規定以及國際海事組織成員國所同意旨在約於二零五零年或之前實現淨零排放的經修訂GHG減排策略。此外，近期對於改善船員的船上生活條件的關注以及集裝箱船運運費率飆升導致對我們海事服務的需求有所上升。

有關進一步詳情，請參閱「財務資料—綜合損益表主要組成部分的說明」。

綜合財務狀況表概要

下表載列我們截至所示日期的綜合財務狀況表的經選定資料：

	截至十二月三十一日			截至
	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二四年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	六月三十日
				人民幣千元
流動資產總值	292,747	311,098	451,798	343,090
非流動資產總值	65,658	65,618	70,702	67,633
資產總值	358,405	376,716	522,500	410,723
流動負債總額	243,258	240,191	266,216	155,387
非流動負債總額	1,547	622	1,493	15,927
負債總額	244,805	240,813	267,709	171,314
流動資產淨值	49,489	70,907	185,582	187,703
資產淨值	113,600	135,903	254,791	239,409
股本／實繳股本	20,000	20,000	30,000	30,000
儲備	92,019	114,122	222,129	207,405
本公司擁有人應佔權益	112,019	134,122	252,129	237,405
非控股權益	1,581	1,781	2,662	2,004
權益總額	113,600	135,903	254,791	239,409

概 要

截至二零二三年十二月三十一日及二零二四年六月三十日，我們的流動資產淨值維持相對穩定，分別為人民幣185.6百萬元及人民幣187.7百萬元。

我們的流動資產淨值由截至二零二二年十二月三十一日的人民幣70.9百萬元增加至截至二零二三年十二月三十一日的人民幣185.6百萬元，主要由於現金及現金等價物由截至二零二二年十二月三十一日的人民幣66.7百萬元增加至截至二零二三年十二月三十一日的人民幣177.4百萬元，主要歸因於二零二三年度的溢利。

我們的流動資產淨值由截至二零二一年十二月三十一日的人民幣49.5百萬元增加至截至二零二二年十二月三十一日的人民幣70.9百萬元，主要由於存貨由截至二零二一年十二月三十一日的人民幣32.3百萬元增加至截至二零二二年十二月三十一日的人民幣87.3百萬元，主要原因是(i)我們於二零二二年底加快生產進度，以滿足船舶脫硫系統多個訂單的緊迫交貨安排，及(ii)我們於二零二二年底前採購若干原材料，例如不鏽鋼板及不鏽鋼管，但部分被現金及現金等價物的減少(由截至二零二一年十二月三十一日的人民幣100.1百萬元減少至截至二零二二年十二月三十一日的人民幣66.7百萬元)所抵銷，主要歸因於(i)支付的股息及(ii)收購共同控制下的附屬公司的淨現金流出。

綜合現金流量表概要

下表載列我們於所示期間的綜合現金流量表的經選定現金流量數據：

	截至十二月三十一日			截至六月三十日	
	止年度			止六個月	
	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二三年	二零二四年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
	(未經審核)				
經營活動(所用)					
所得現金淨額	(46,765)	(10,385)	151,107	62,890	(14,908)
投資活動所得(所用)					
現金淨額	32,520	(7,240)	(58,721)	(21,764)	36,469
融資活動(所用)					
所得現金淨額	(11,942)	(22,715)	16,932	34,340	(43,951)
現金及現金等價物					
(減少)增加淨額	(26,187)	(40,340)	109,318	75,466	(22,390)
年/期初現金及現金等價物	128,688	100,082	66,723	66,723	177,414
匯率變動影響	(2,419)	6,981	1,373	403	610
年/期末現金及現金等價物總額	100,082	66,723	177,414	142,592	155,634

概 要

我們於二零二一年、二零二二年及截至二零二四年六月三十日止六個月錄得經營現金流出淨額。

截至二零二四年六月三十日止六個月，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣14.9百萬元，主要由於合約負債減少人民幣153.1百萬元，反映我們在確認收益前已收到的客戶分期付款。減少乃主要由於我們完成大量訂單，並同時確認之前就相同訂單收到的客戶分期付款作為收益。然而，上述收益確認並無為我們產生任何現金流入。

於二零二二年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣10.4百萬元，主要由於我們考慮到二零二三年一月的春節假期時間較早，我們在二零二二年底預先採購更多原材料，並在二零二二年底加快生產進度，以滿足多個訂單的緊迫完成時間表，以及由於我們的業務擴張所致。

於二零二一年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣46.8百萬元，主要由於訂單數量增加及業務擴張，故我們作出額外保證金、償付貿易及其他應收款項，以及採購存貨。

鑑於上述經營現金流出淨額狀況，我們計劃通過以下方式改善經營現金流出：(i) 與供應商磋商豁免其預付款要求，並加強與銀行合作以降低其保證金要求；(ii) 與供應商建立長期合作關係、實行定期付款及利用銀行承兌匯票及信用證等融資工具進行結算，延長供應商的信用期；(iii) 優化採購、生產及交付安排加快存貨周轉，以加強存貨管理；及(iv) 加快收回應收款項。

主要財務比率

下表載列我們截至所示日期或期間的主要財務比率：

	截至十二月三十一日／ 截至該日止年度			截至 六月 三十日／ 截至該日 止六個月
	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二四年
純利率 ⁽¹⁾ (%)	9.1	13.8	23.6	24.4
流動比率 ⁽²⁾ (倍)	1.2	1.3	1.7	2.2
速動比率 ⁽³⁾ (倍)	1.1	0.9	1.4	2.0
資本負債比率 ⁽⁴⁾ (%)	2.3	4.1	8.9	12.2

概 要

附註：

- (1) 純利率等於年／期內純利除以年／期內收益，再乘以100%。
- (2) 流動比率按流動資產總值除以流動負債總額計算。
- (3) 速動比率按流動資產總值減存貨再除以流動負債總額計算。
- (4) 資本負債比率按債務總額(包括銀行借款及租賃負債)除以權益總額乘以100%計算。

[編纂]統計資料

下表統計數據乃基於以下假設：(i)[編纂]已完成，且於[編纂]中已[編纂]及[編纂][編纂]股股份；(ii)根據[編纂]購股權計劃授出的購股權未獲行使；及(iii)[編纂]完成後已[編纂][編纂]股股份。

	基於[編纂] 每股[編纂]港元	基於[編纂] 每股[編纂]港元
[編纂] ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
截至二零二四年六月三十日本公司		
擁有人應佔本集團每股[編纂]		
經調整綜合有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) 該計算乃基於緊隨[編纂]完成後預期已發行[編纂]股股份(未計及根據[編纂]購股權計劃授出的購股權獲行使)的假設。
- (2) 每股[編纂]經調整綜合有形資產淨值乃於本文件附錄二「[編纂]財務資料」所述的調整後，並基於緊隨[編纂]完成後已發行[編纂]股股份(未計及根據首次[編纂]購股權計劃授出的購股權獲行使)計算。
- (3) 並無就權益股東應佔[編纂]經調整綜合有形資產淨值作出調整，以反映任何交易結果或於二零二四年六月三十日後訂立的其他交易。

概 要

未來計劃及[編纂]

有關我們未來計劃及策略的詳情，請參閱「業務 — 我們的策略」。

我們估計，經扣除我們就[編纂]應付的[編纂]、費用及估計開支後，並假設[編纂]為每股股份[編纂]港元(即本文件所述[編纂]的中位數)，我們將自[編纂]收取[編纂]約[編纂]港元。

我們擬將自[編纂]收取的[編纂]按下列金額用作下列用途，惟可根據我們不斷變化的業務需要及變化不定的市況予以更改：

- 約[編纂]%(或[編纂]港元)將用於研發。
- 約[編纂]%(或[編纂]港元)將用於潛在併購。
- 約[編纂]%(或[編纂]港元)將用於租賃在中國內地或東南亞的生產設施。此外，我們亦會就生產設施採購製造及倉儲物流設備，並購置資訊科技軟硬件。
- 約[編纂]%或[編纂]港元將用於在全球各地設立八間服務中心，包括亞洲、歐洲、北美洲及中東。我們亦會升級服務中心。
- 約[編纂]%(或[編纂]港元)將用作營運資金及其他一般企業用途。

有關進一步詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]」。

概 要

股息及股息政策

我們或會以現金或我們認為適當的其他方式分派股息。截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度以及截至二零二四年六月三十日止六個月，本公司分別宣派現金股息人民幣11.0百萬元、人民幣20.0百萬元、人民幣5.0百萬元及人民幣96.0百萬元，並分別派付現金股息人民幣11.0百萬元、人民幣20.0百萬元、人民幣5.0百萬元及人民幣48.0百萬元予股東。於二零二四年七月二十三日，我們支付餘下現金股息人民幣48.0百萬元，並全數結清過往宣派的所有股息。未來宣派及派付任何股息的決議將由董事會酌情決定，其將取決於(其中包括)我們的盈利、財務狀況、資本需求、債務水平、適用於派付股息的法定及合約限制以及董事會視為相關的其他考慮因素。受我們的組織章程細則及中國公司法所限，我們已採納一項全面年度股息政策，據此(i)我們應重視向投資者提供合理的投資回報，採用具有連續性及穩定性的利潤分配政策；(ii)於分派股息時，我們遵守相關法律、法規及我們的章程文件，平衡我們的長期發展計劃，同時向股東提供合理的回報，並確保持有相同類型股份的股東享有相同的利益；及(iii)我們可以現金股息、股票分紅、或現金股息及股票分紅相結合的方式宣派股息。此外，現行股息政策並無固定派息比率，而財政年度的任何末期股息將須經股東批准後方可作實。

股息僅可自相關法律所允許的可分派溢利中派付。概不保證我們將能夠按任何董事會計劃所載金額宣派或分派任何股息，甚或不會宣派或分派股息。此外，倘我們或我們任何附屬公司於未來代表我們或其本身產生債務，則規管該債務的文據可能限制我們派付股息的能力。過往的股息分派記錄不可用作釐定我們未來可能宣派或派付的股息水平的參考或基準。

[編纂]

[編纂]指與[編纂]有關的專業費用、[編纂]及其他費用。截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度以及截至二零二四年六月三十日止六個月，產生的[編纂]分別為[編纂]、[編纂]、[編纂]及人民幣[編纂]元。我們預計產生的[編纂]總額約為人民幣[編纂]元(基於[編纂]每股[編纂][編纂]港元(即[編纂]中位數))，於往績記錄期間，損益已扣除零元。[編纂]總額包括約人民幣[編纂]元的[編纂]相關費用(包括證監會交易徵費、聯交所交易費及會財局交易徵費)及約人民幣[編纂]元的[編纂]費用，主要包括(i)聯席保薦人、法律顧問及申報會計師的費用約人民幣[編纂]元；及(ii)其他費用及開支約人民幣[編纂]元。在[編纂]總額中，約人民幣[編纂]元預計將自截至二零二四年十二月三十一日止年度的損益扣除，而直接歸屬於發行[編纂]的約人民幣[編纂]元預計將於[編纂]完成後自權益扣除。估計[編纂]總額佔[編纂][編纂]總額的[編纂]%。上述[編纂]為最後可行估計，僅供參考，實際金額可能有別於與該估計。

概 要

COVID-19 疫情的影響

於往績記錄期間，COVID-19 疫情對我們及整個行業帶來影響。勞動力減少、集裝箱短缺、供應鏈中斷以及 COVID-19 造成的商品需求增加等因素在二零二一年至二零二二年間大幅提高了海運價格。一方面，航運公司受惠於運費大幅上漲，業績屢創新高，該等公司繼而擴大資本開支，包括採購新船以及與新船訂單相關的設備及系統。另一方面，許多船東推遲對其營運中船舶的設備及系統安裝，以免中斷其航運業務運作，從而受惠於高昂的海運費用。因此，船舶脫硫系統行業的市場規模在二零二二年下降至 1,137.8 百萬美元，導致全球船舶環境保護設備及系統市場整體下滑。其他詳情請參閱「行業概覽」。

此外，受 COVID-19 疫情影響，我們的業務營運面臨一定挑戰。由於中國內地採取各種檢疫措施，我們的生產、設備及系統的交付、安裝及調試以及其他日常運作暫時受到影響。此外，不同司法管轄區採取的各種檢疫措施亦妨礙我們與客戶的溝通。然而，由於我們在遵守當地政府的防疫政策的同時，努力確保訂單及時交付，舒緩短暫干擾的影響。我們亦採取各種措施保障員工的健康與安全，包括暫時關閉辦公室、為研發活動及支援工作提供遠端工作安排，以及在必要時暫停若干現場項目。

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，COVID-19 疫情對我們的業務營運或財務表現並無造成任何重大不利影響，主要原因是：(i) 我們的營運並無受到重大干擾；(ii) 我們的銷售及營銷活動並無受到重大干擾；及 (iii) 我們並無遇到任何重大供應鏈中斷。

近期發展

於往績記錄期間後，我們繼續專注於開發及推廣我們的船舶環境保護設備及系統，包括與船東及造船商物色商機。

概 要

截至最後實際可行日期，我們的部分管線產品已取得進一步進展，包括：

管線產品	開發階段	對我們業務的裨益
餘熱利用系統：	該系統正處於項目執行階段並正在進行系統設計。	一旦開發完成，我們便能透過回收及再利用船舶餘熱，為客戶節能的需求提供多一種選擇。此外，餘熱利用系統可與我們提供的其他系統及設備一同安裝。這將有效降低經營成本。
PCTC熱逃逸探測系統：	該系統正處於項目執行階段並已完成系統設計。	火災可能對船舶造成災難性損害，故新能源汽車運輸過程中的安全性至關重要。因此，航運公司高度關注PCTC車輛火災監測。該項目成功開發將解決市場的痛點，並具有市場潛力。

更多詳情請參閱「業務—管線產品」。

此外，在往績記錄期間後，我們的營運亦取得正面成果。截至二零二四年十月三十一日止四個月，我們收到多份新訂單，合約價值約為人民幣199.3百萬元，其中包括船舶脫硫系統的合約價值約人民幣33.9百萬元、船舶節能裝置的合約價值約人民幣7.3百萬元、船舶清潔能源供應系統的合約價值約人民幣36.4百萬元，以及海事服務的合約價值人民幣121.7百萬元。

截至二零二四年十月三十一日止四個月，我們完成的船舶廢氣淨化系統及船舶脫硫系統備件訂單數量分別為4份及239份。同期完成的船舶節能裝置、船舶清潔能源供應系統及海事服務訂單數量分別為19份、14份及725份。

截至二零二四年十月三十一日止四個月所訂立合約及已完成訂單乃按公平條款進行，有關利潤率與往績記錄期間所訂立者相若。

截至二零二四年十月三十一日止四個月，我們的船舶脫硫系統、船舶節能裝置及船舶清潔能源供應系統的平均售價分別為人民幣7.8百萬元、人民幣1.2百萬元及人民幣2.0百萬元。同期，我們海事服務的船舶內裝、集裝箱船舶及PCTC綁扎件以及其他海事服務的平均售價分別為人民幣109.6千元、人民幣305.5千元及人民幣21.2千元。截至二零二四年十月三十一日止四個月我們產品的平均售價與二零二三年同期並無重大差異。

概 要

根據我們截至二零二四年十月三十一日止十個月的未經審核管理賬目，我們的收益與上年同期相比有所增加。

經過審慎周詳考慮後，董事確認，直至本文件日期，我們自二零二四年六月三十日以後的財務及交易狀況或前景並無重大不利變動，且自二零二四年六月三十日以後並無發生對會計師報告(其全文載於附錄一)所示資料產生重大影響的事件。