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。

China United Lines Ltd.
中聯航運股份有限公司

(「**本公司**」)

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

的申請版本

警告

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

本申請版本為草擬本，其內所載資料並不完整，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、本公司的聯席保薦人、顧問或包銷團成員表示同意：

(a) 本文件僅為向香港公眾人士提供有關本公司的資料，概無任何其他目的。投資者不應根據本文件中的資料作出任何投資決定；

(b) 在聯交所網站登載本文件或其補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、本公司的聯席保薦人、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活動的任何責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；

(c) 本文件或其補充、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) 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證券上市規則作出更新或修訂；

(e) 本文件並不構成向任何司法權區的公眾人士提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通告、通函、小冊子或廣告，亦非邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約，且並非旨在邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約；

(f) 本文件不應被視為勸誘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、聯席保薦人、顧問或包銷團成員概無於任何司法權區透過刊發本文件而發售任何證券或徵求購買任何證券的要約；

(h) 本文件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文件所述的證券按1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州立證券法例註冊；

(j) 由於本文件的派發或本文件所載任何資料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) 本文件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。

倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，有意投資者務請僅依據與香港公司註冊處處長註冊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人士派發。

重要提示

重要提示：閣下如對本文件的內容有任何疑問，應諮詢獨立專業意見。

China United Lines Ltd.
中聯航運股份有限公司
(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

[編纂]

[編纂]的[編纂]數目	**：**	**[編纂]股H股(可予調整及視乎[編纂]行使與否而定)**
[編纂]數目	**：**	**[編纂]股H股(可予調整)**
[編纂]數目	**：**	**[編纂]股H股(可予調整及視乎[編纂]行使與否而定)**
最高[編纂]	**：**	**每股H股[編纂]港元，另加1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00015%財匯局交易徵費及0.005%聯交所交易費(須於申請時以港元繳足，多繳股款可予退還)**
面值	**：**	**每股H股人民幣1.00元**
[編纂]	**：**	**[編纂]**

聯席保薦人

(按英文字母排序)

CICC 中金公司　　citi 花旗

[編纂]、[編纂]、[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依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。本文件連同本文件「附錄七－送呈公司註冊處處長及展示文件」所列的文件已根據香港法例第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登記。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。

預期**[編纂]**將由**[編纂]**(代表**[編纂]**)與我們於**[編纂]**通過協議釐定。預期**[編纂]**將為**[編纂]**或前後，且無論如何不遲於**[編纂]**。**[編纂]**將不會高於**[編纂]**港元，且現時預期將不會低於**[編纂]**港元。**[編纂]**申請人須於申請時支付最高**[編纂]**每股**[編纂]**[**編纂**]港元，連同1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00015%財匯局交易徵費及0.005%聯交所交易費，倘**[編纂]**低於**[編纂]**港元，多繳股款可予退還。倘因任何理由，**[編纂]**(代表**[編纂]**)與我們未能就**[編纂]**達成協議，則**[編纂]**將不會進行並將告失效。

我們在中國註冊成立，業務亦全部位於中國。潛在投資者應了解中國與香港在法律、經濟及金融制度方面的差異，及投資在中國註冊成立的公司涉及不同風險因素。潛在投資者亦應了解中國的監管架構有別於香港的監管架構，並應考慮我們股份的不同市場性質。有關差異及風險因素載於本文件「風險因素」、「監管概覽」、「附錄四－中國及香港主要法律及監管規定概要」及「附錄五－公司章程概要」等節。

[編纂](代表**[編纂]**)經我們同意後可於截止遞交**[編纂]**申請當日上午或之前任何時間調低根據**[編纂]**[**編纂**]的**[編纂]**數目及／或本文件所述的指示性**[編纂]**(即每股H股**[編纂]**港元至**[編纂]**港元)。在此情況下，調低**[編纂]**數目及／或指示性**[編纂]**的通知，將在聯交所網站**www.hkexnews.hk**及本公司網站**www.culines.com**刊登。請參閱本文件「**[編纂]**的架構」及「如何申請**[編纂]**」章節。

倘於**[編纂]**上午八時正前出現若干理由，則**[編纂]**(代表**[編纂]**)可終止**[編纂]**根據**[編纂]**認購及促使申請人認購**[編纂]**的責任。請參閱本文件「**[編纂]**」一節。

[編纂]並無亦不會根據美國證券法或美國任何州證券法律登記，且僅可(a)根據第144A條向美國「合資格機構買家」或獲豁免根據美國證券法登記或毋須遵守美國證券法登記規定的交易及(b)根據S規例以離岸交易於美國境外發售及出售。

[編纂]

重要提示

[編纂]

重要提示

[編纂]

預期時間表[1]

[編纂]

預期時間表[(1)]

[編纂]

預期時間表[1]

[編纂]

預期時間表[1]

[編纂]

目　錄

致投資者的重要通知

我們僅就[編纂]刊發本文件，且本文件並不構成本文件內根據[編纂]而提呈發售的[編纂]以外的任何證券的出售要約或購買相關證券的要約邀請。本文件不可用作且不會構成在任何其他司法權區或任何其他情況下認購或購買任何證券的要約或要約邀請。本公司並未採取任何行動以獲許可在香港以外的任何司法權區公開發售[編纂]或派發本文件。在其他司法權區派發本文件以及提呈發售和出售[編纂]須受限制，且除非根據相關證券監管機構的登記或授權而獲該等司法權區適用證券法許可或豁免遵守適用證券法，否則不得進行上述事宜。

*閣下應僅依賴本文件及[編纂]所載的資料作出投資決定。我們並無授權任何人士向　閣下提供與本文件所載者不符的資料。　閣下不應將任何並非載於本文件的資料或聲明視為已獲我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、我們或彼等各自的任何董事、高級職員或代表，或參與[編纂]的任何其他人士或各方的授權而加以依賴。我們的網站**www.culines.com**所載的資料並不構成本文件的一部分。*

頁次

預期時間表 i

目錄 v

概要 1

釋義 21

技術詞彙表 36

前瞻性陳述 41

風險因素 43

豁免嚴格遵守上市規則 78

有關本文件及[編纂]的資料 90

目　錄

董事、監事及參與[編纂]的各方 96

公司資料 100

行業概覽 102

監管概覽 118

歷史、重組及公司架構 137

業務 148

與控股股東的關係 252

關連交易 265

董事、監事及高級管理層 281

主要股東 300

股本 303

財務資料 307

未來計劃及[編纂]用途 371

[編纂] 380

[編纂]的架構 394

如何申請[編纂] 406

附錄一　－　會計師報告 I-1

附錄二　－　未經審計[編纂]財務資料 II-1

附錄三　－　稅項及外匯 III-1

附錄四　－　中國及香港主要法律及監管規定概要 IV-1

附錄五　－　公司章程概要 V-1

附錄六　－　法定及一般資料 VI-1

附錄七　－　送呈公司註冊處處長及展示文件 VII-1

概　要

本概要旨在為　閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此為概要，故其並未載有可能對　閣下而言屬重要的所有資料。　閣下決定投資[編纂]前應閱讀整份文件。任何投資均涉及風險。投資[編纂]的部分特定風險載於本文件「風險因素」一節。　閣下於決定投資[編纂]前應細閱該章節。

概覽

我們是中國一家領先的集裝箱航運企業。根據德路里的資料，截至最後實際可行日期，以運力計算，我們在總部位於中國大陸的集裝箱航運公司中排名第五，且在總部位於中國大陸且同時提供近洋及遠洋航線的集裝箱航運公司中排名第二。我們的國際運力排名從2020年10月2日的第95名提升至最後實際可行日期的第23名，令我們成為該期間全球百強中排名提升最快的集裝箱航運公司。我們成立於2005年，逐步建立了綜合航線網絡，提供數字化賦能的航運產品，並持續提升物流服務能力，為全球客戶提供差異化航運服務。我們按照客戶的定制化需求，打造專門航線及服務，藉此提供差異化的優質航運服務。進一步資料請參閱本文件「業務－我們的客戶、銷售及定價」一節。

中國穩定的經濟增長促使其在國際供應鏈中的領先地位持續加強。作為一家中國的集裝箱航運公司，我們植根中國，立足中國供應鏈，擁有臨近全球最大的海運集裝箱貿易地的優勢。根據德路里的資料，2021年全球約30.0%的集裝箱吞吐量由中國大陸港口處理，全球十大港口中的六個位於中國大陸，我們在該六個港口均有業務。此外，根據德路里的資料，中國是全球最大集裝箱生產國，2021年全球生產的集裝箱中約90%在中國製造。2021年3月31日至2022年3月31日，我們使用的集裝箱數量增長約3.4倍。我們的自有航運集裝箱佔我們調度的航運集裝箱總數的百分比從2021年3月31日的約15.9%增加至2022年3月31日的約42.4%。

陳女士、泰而信船務、港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥通過收購成為我們的控股股東。詳情請參閱本文件「歷史、重組及公司架構－本公司成立及主要股權變動」一節。

於往績記錄期間，我們主要經營兩類航線：(i)近洋航線(包括亞洲區內航線)；及(ii)遠洋航線(包括亞洲－歐洲、跨太平洋及亞洲－印度次大陸和中東航線)。

我們亞洲－歐洲及跨太平洋航線的運營歷史較短，原因為我們於截至2021年12月31日止年度方開始運營該等航線。下表載列於往績記錄期間我們按航線劃分的航運量：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022年**
	(TEU)	*(TEU)*	*(TEU)*	*(TEU)*	*(TEU)*
亞洲區內	127,782	157,892	281,413	46,454	77,063
亞洲－歐洲	–	–	77,263	5,334	16,856
跨太平洋	–	–	60,744	–	21,835
亞洲－印度次大陸和中東	12,853	24,603	47,848	9,415	34,758
其他(1)	–	–	341	118	–
總計	**140,635**	**182,495**	**467,609**	**61,321**	**150,512**

附註：

(1) 其他包括截至2021年12月31日止年度一條開往巴西的航線，其並無確認為跨太平洋航線。

我們靈活的船隊和綜合航運網絡使我們能迅速應對市場情況，並整合資源做出敏捷的判斷，快速執行有力策略，及時滿足客戶對定制化航運服務的需求，形成大型聯盟航運公司所不具備的優勢。

我們的大部分船舶為運力小於5,300 TEU的中小型船舶，增加我們的港口選擇及使我們可覆蓋近洋和遠洋作業。我們的船隊可快速、便捷地停靠位於主要城市附近的港口，與倉庫及物流設施相結合以節省最後一英里運送的時間。截至最後實際可行日期，我們經營著一支由34艘船舶組成的、總運力為85,578 TEU的船隊，其中28艘為租賃船舶。作為我們擴張計劃的一部分，於往績記錄期間，除兩艘自有船舶外，我們訂購了12艘船舶，其中多數計劃部署在我們的亞洲區內、跨太平洋及亞洲－印度次大陸和中東航線。截至最後實際可行日期，四艘訂購船舶已交付，其中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付。我們亦計劃購置六艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付。截至最後實際可行日期，我們擁有一個由57條航線組成的綜合的航運網絡，提供亞洲區內、亞洲－歐洲、跨太平洋及亞洲－印度次大陸和中東等主要航線的集裝箱航運服務。於2021年1月1日至最後實際可行日期，我們的集裝箱航運服務覆蓋了全球26個國家和地區的62個港口。

我們同時也與全球主要港口運營商保持良好關係，包括上海、寧波、南沙、漢堡、鹿特丹、蒂爾伯里、長灘、洛杉磯及奧克蘭港口，其中大部分港口位於距離市中心40公里的範圍內。

我們整合了業內所採用技術和數據處理能力，推出了數據賦能的航運服務，有效提升服務質量及客戶體驗。我們於2019年採用Allegro集裝箱承運人運營系統，協助客戶進行實時貨物跟蹤、數字提單管理及線上實時船舶查詢。我們於2020年投資了專注於集裝箱卡車管理的陸上運輸平台PUTBOX。我們於2021年引進了數字化物聯網賦能的管理及追蹤冷藏貨物的冷櫃解決方案SMART REEFER。

我們亦已與全球集裝箱航運行業的其他主要參與者(如大型集裝箱航運公司、物流公司及全球科技平台)達成了戰略合作以提升服務覆蓋及提高經營效率。我們亦逐漸提升特色物流增值服務能力，以滿足客戶「港到端」的物流和配送需求，並增加多元化收益和交叉銷售機會。知名戰略合作夥伴包括國內集裝箱航運公司(如安通)及國際航運公司(如Peter Dohle)。

我們的增長記錄強勁。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們的收入分別約為人民幣401.1百萬元、人民幣612.2百萬元、人民幣6,402.6百萬元、人民幣337.5百萬元及人民幣2,732.4百萬元，我們的淨利潤分別約為人民幣20.4百萬元、人民幣87.2百萬元、人民幣2,161.1百萬元、人民幣97.2百萬元及人民幣705.4百萬元，淨利潤率分別約為5.1%、14.2%、33.8%、28.8%及25.8%。

截至2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們業務增長部分歸因於電子商務加速發展及全球供應鏈中斷，供應鏈中斷預計將於2022年年底緩解。根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，預計港口擁堵及供應鏈中斷的緩解以及新船交付量的增加將於2023年使運費費率較2022年降低約32.9%。

我們的業務

我們主要從事向全球客戶提供集裝箱航運服務。集裝箱航運是海運最重要的環節，整個全球價值鏈由多個主要參與者組成，如集裝箱航運公司(我們的角色)、物流服務提供商及港口運營商等，該等參與者協同合作將集裝箱貨物進行端到端運輸。

我們業務模式的主要方面包括(i)綜合航線網絡；(ii)船隊及集裝箱；(iii)港口運營商；(iv)供應商及戰略合作夥伴；(v)客戶、定價及付款；(vi)銷售及營銷；及(vii)科技基礎設施。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

截至最後實際可行日期，我們運營一支由34艘船舶組成的船隊，總運力為85,578 TEU，其中28艘為租賃船舶。下表載列截至所示日期我們自有及租賃船舶的數量及運力：

	截至12月31日									截至3月31日					
	2019年			2020年			2021年			2021年			2022年		
	船舶數量	運力	佔總運力的百分比	船舶數量	運力	佔總運力的百分比	船舶數量	運力	佔總運力的百分比	船舶數量	運力	佔總運力的百分比	船舶數量	運力	佔總運力的百分比
		TEU	*%*		*TEU*	*%*		*TEU*	*%*		*TEU*	*%*		*TEU*	*%*
自有船舶	1	599	15.1	1	599	6.3	2	1,967	2.3	1	599	4.1	2	1,967	2.7
租賃船舶	4	3,372	84.9	7	8,887	93.7	33	84,819	97.7	10	13,918	95.9	28	71,653	97.3
總計	**5**	**3,971**	**100.0**	**8**	**9,486**	**100.0**	**35**	**86,786**	**100.0**	**11**	**14,517**	**100.0**	**30**	**73,620**	**100.0**

我們於往績記錄期間的主要客戶包括BCO客戶、貨運代理及航運公司。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，向五大客戶的銷售額分別佔同期總收入的約21.6%、16.7%、20.4%及17.2%，而向最大客戶的銷售額分別佔同期總收入的約9.7%、5.9%、9.0%及7.0%。有關進一步資料，請參閱本文件「業務－我們的客戶、銷售及定價」一節。

我們於往績記錄期間的主要供應商包括船舶租賃公司、船舶製造商、集裝箱供應商及船用燃油供應商。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，向五大供應商作出的採購額分別佔同期我們總採購額的約33.3%、28.3%、53.9%及49.0%，而向最大供應商作出的採購額分別佔同期我們總採購額的約10.5%、7.2%、28.2%及33.7%。有關進一步資料，請參閱本文件「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴」一節。

我們與安通的關係

於往績記錄期間及直至本文件日期，我們與安通(一家股份在中國A股市場上市的集裝箱航運公司)繼續保持親密合作關係。於框架協議下的運營取得商業成功後，我們已與安通訂立期限為34個月的長期合作協議(之前為2022年4月訂立的為期兩個月的過渡協議)，於2022年6月生效。藉此，我們正加強與安通的合作關係，進一步整合自身能力和資源，以期在集裝箱航運業蓬勃發展。截至最後實際可行日期，我們向安通租賃14艘船舶，總運力為53,862 TEU。有關進一步資料，請參閱本文件「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴－我們與安通的關係」一節。截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，我們與安通合作貢獻的收入分別約為人民幣4,461.0百萬元及人民幣1,804.2百萬元。

於2021年11月，本公司通過有限合夥企業在公開招標中以人民幣300.0百萬元的代價競得一組不良資產(「**不良資產**」)(「**收購不良資產**」)。不良資產指債務人所欠尚未償還本金總額達人民幣977.8百萬元的兩筆不良貸款相關的全部權利以及強制執行其項下抵押物的權利。該兩筆不良貸款的所有權利已於2021年12月轉讓予該有限合夥企業。兩筆不良貸款均由擔保人提供的擔保及質押抵押物(包括約佔安通已發行股本總額2.05%的股份)作抵押。誠如我們的中國法律顧問所告知，本集團可透過執行抵押物取得相關安通股份。有關收購不良資產及我們與安通的關係的進一步詳情，請參閱本文件「豁免嚴格遵守上市規則－收購不良資產及可能收購安通股份」一節。

2021年及未來的業務增長

截至2021年12月31日止年度，我們的業務經營錄得大幅收入增長，主要可歸因於新客戶及使用我們到達歐洲及北美市場的新航線的既有客戶有相對較大的收入貢獻。在本集團於截至2021年12月31日止年度約人民幣5,790.3百萬元之收入增長(與截至2020年12月31日止年度比較)當中，約30.3%可歸因於新客戶，約69.7%可歸因於既有客戶，約10.0%可歸因於聯合物流。

我們認為，該增長乃由電商加速發展令需求增長及供應鏈中斷所帶動。根據德路里的資料，自COVID-19爆發以來，隨著封鎖時期積累儲蓄及政府提供財政刺激方案，消費習慣已有所改變，根據美國人口調查局及美國商務部國際貿易管理局的數據，2021年美國及歐洲零售電商業務產生的收入分別增長14.0%及9.5%。於2021年，亞洲至北美的航運量亦以13.6%之增長率增長，達到24.8百萬TEU；亞洲至歐洲的航

運量亦以8.3%之增長率增長，達到16.7百萬TEU。根據德路里於2022年第二季度在《Container Forecaster》發佈的最新估計，受港口擁堵、港口生產力下降及集裝箱供應短缺等供應鏈中斷因素影響，集裝箱船隊有效運力於2019年至2020年及2020年至2021年分別下降8.6%及1.9%，導致市場需求超過供給。然而，根據德路里的資料，相關供應鏈中斷預計將於2022年年底緩解。

根據德路里的資料，儘管相關航線的增長率未來可能出現波動，貿易量仍將繼續，而亞洲與北美及歐洲之間仍將持續存在貨運運力需求。此外，隨著各集裝箱運輸公司改善運力管理，日後運費預期高於COVID-19疫情之前的水平，行業將保持盈利。根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，2023年，運費不會恢復到疫情前的水平，預計2022年航運業的盈利能力較2021年會有所提升。2023年，預計全行業承運人的利潤將下降至2022年利潤的一半以上，但仍較2019年全行業承運人的利潤高出近23倍。

通過宣傳活動、客戶服務及為客戶提供差異化服務組合，我們通過開展銷售和營銷工作，吸引我們航線的沿線客戶。於2022年，本集團已從其沿相關航線的客戶獲得帶有承諾訂單的長期合約，維持我們當前業務增長。展望未來，在於全球各地建立境外網點的同時，本集團亦將運用**[編纂][編纂]**擴大其業務發展。

有關進一步資料，請參閱本文件「業務－我們的客戶、銷售及定價－我們的客戶－2021年及未來的業務增長」一節。

競爭優勢

我們認為持續推動我們的價值增長並使我們從競爭對手中脫穎而出的優勢包括：(i)我們是能夠把握市場機會的中國大陸領先的集裝箱航運公司；(ii)靈活的業務模式造就高效的運營和可靠的網絡；(iii)植根中國供應鏈，擁有多元化客戶群體；(iv)數字化賦能的航運產品，優化服務質量及客戶體驗；及(v)經驗豐富、富有遠見卓識的管理團隊，以及聲譽卓著的戰略合作夥伴。

戰略

為實現我們的目標，我們已制定未來擴張戰略，包括：(i)我們會繼續植根亞洲供應鏈，專注於在具有強勁增長機會和盈利能力的市場中發展；(ii)我們會擴大服務品類以實現全球供應鏈覆蓋，提供「端到端」服務；(iii)我們會靈活、有序地擴大船隊規模，優化船隊結構；(iv)我們會進一步加深和擴大戰略合作和夥伴關係；及(v)我們會強化信息系統建設，持續提高數字化運營能力，提升客戶服務質量。

財務資料概要

綜合損益表節選項目

下表載列於所示期間的綜合損益表概要：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022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*	*%*
							(未經審計)			
收入	401,145	100.0	612,208	100.0	6,402,556	100.0	337,473	100.0	2,732,432	100.0
銷售成本	(340,604)	(84.9)	(438,603)	(71.6)	(4,041,865)	(63.1)	(201,182)	(59.6)	(1,943,296)	(71.1)
毛利	**60,541**	**15.1**	**173,605**	**28.4**	**2,360,691**	**36.9**	**136,291**	**40.4**	**789,136**	**28.9**
行政開支	(47,864)	(11.9)	(69,081)	(11.3)	(157,456)	(2.5)	(27,668)	(8.2)	(37,470)	(1.4)
金融及合約資產減值撥回／(虧損)淨額	383	0.1	(1,446)	(0.2)	(2,658)	(0.0)	(456)	(0.1)	(1,164)	0.0
其他收入	12,193	3.0	15,179	2.5	19,020	0.3	4,049	1.2	1,668	0.1
其他收益／(虧損)淨額	1,714	0.4	(6,921)	(1.1)	6,488	0.1	455	0.1	(17,543)	(0.6)
經營利潤	**26,967**	**6.7**	**111,336**	**18.2**	**2,226,085**	**34.8**	**112,671**	**33.4**	**734,627**	**26.9**
財務收入	112	0.0	167	0.0	443	0.0	40	0.0	340	0.0
財務成本	(1,364)	(0.3)	(1,412)	(0.2)	(9,844)	(0.2)	(1,298)	(0.4)	(5,066)	(0.2)
財務成本淨額	(1,252)	(0.3)	(1,245)	(0.2)	(9,401)	(0.1)	(1,258)	(0.4)	(4,726)	(0.2)
應佔合營企業及聯營公司(虧損)／利潤	(252)	(0.1)	6,244	1.0	13,659	0.2	2,862	0.8	3,668	0.1
所得稅前利潤	**25,463**	**6.3**	**116,335**	**19.0**	**2,230,343**	**34.8**	**114,275**	**33.9**	**733,569**	**26.8**
所得稅開支	(5,015)	(1.3)	(29,141)	(4.8)	(69,199)	(1.1)	(17,051)	(5.1)	(28,214)	(1.0)
年／期內利潤	**20,448**	**5.1**	**87,194**	**14.2**	**2,161,144**	**33.8**	**97,224**	**28.8**	**705,355**	**25.8**
以下各項應佔利潤：										
本公司擁有人	20,448	5.1	87,219	14.2	2,161,440	33.8	97,248	28.8	705,607	25.8
非控股權益	–	–	(25)	(0.0)	(296)	(0.0)	(24)	0.0	(252)	0.0
總計	**20,448**	**5.1**	**87,194**	**14.2**	**2,161,144**	**33.8**	**97,224**	**28.8**	**705,355**	**25.8**

概　要

截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們分別錄得淨利潤約人民幣20.4百萬元、人民幣87.2百萬元、人民幣2,161.1百萬元、人民幣97.2百萬元及人民幣705.4百萬元。2019年至2020年間的溫和增長主要歸因於我們業務(主要指亞洲區內航線)的整體增長，該增長與我們所得收入、航運量、所部署的船舶及運營的航線數量增加一致。2021年至2022年間的大幅增長受我們的航線覆蓋範圍擴展至歐洲及北美市場所驅動。

於往績記錄期間，我們收入及毛利的增加與航運量增長及平均運費費率上升一致，主要由於市場對多條航線集裝箱航運服務的需求增加。下表載列所示期间按航線劃分的收入、毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度									截至3月31日止三個月					
	2019年			2020年			2021年			2021年			2022年		
	收入	毛利／(毛損)	毛利率／(毛損率)	收入	毛利	毛利率	收入	毛利	毛利率	收入	毛利	毛利率	收入	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*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*千元*	*%*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*%*
											(未經審計)				
亞洲區內	311,919	46,989	15.1	459,188	128,209	27.9	1,294,521	481,826	37.2	238,549	114,614	48.0	474,629	178,822	37.7
亞洲－印度次大陸和中東	89,039	14,013	15.7	145,497	44,024	30.3	497,723	232,992	46.8	79,139	14,717	18.6	429,053	184,833	43.1
亞洲－歐洲	–	–	–	–	–	–	2,467,870	897,518	36.4	11,722	3,994	34.1	838,994	264,150	31.5
跨太平洋	–	–	–	–	–	–	2,101,609	737,545	35.1	–	–	–	965,196	155,605	16.1
其他[1]	187	(461)	(246.5)	7,523	1,372	18.2	40,833	10,810	26.5	8,063	2,966	36.8	24,560	5,726	23.3
	401,145	**60,541**	**15.1**	**612,208**	**173,605**	**28.4**	**6,402,556**	**2,360,691**	**36.9**	**337,473**	**136,291**	**40.4**	**2,732,432**	**789,136**	**28.9**

附註：

(1) 其他包括於往績記錄期間支線及截至2021年12月31日止年度一條開往巴西的航線(其不歸類為跨太平洋航線)產生的收入。

毛利及毛利率分析

於往績記錄期間，我們的毛利持續增長，主要歸因於我們的收入增長，這與我們總航運量增長一致。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們的總航運量分別為140,635 TEU、182,495 TEU、467,609 TEU、61,321 TEU及150,512 TEU。航線之間毛利率不同的主要原因之一是不同航線收取的運費及可資比較市場數據不同。下表概述我們於往績記錄期間就航線收取的平均運費：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022年**
	美元／TEU	*美元／TEU*	*美元／TEU*	*美元／TEU*	*美元／TEU*
亞洲區內	345	444	723	802	919
亞洲－印度次大陸和中東	991	904	1,635	1,321	1,822
亞洲－歐洲	–	–	5,031	346	7,378
跨太平洋	–	–	5,440	–	5,600

總體而言，平均運費上漲與以下因素一致(i)因電商普及程度提高，全球對集裝箱航運服務的需求增加；及COVID-19疫情導致的供應鏈中斷；(ii)我們於有關地區的航線數目增加；及(iii)開往歐洲及北美的航線的市場平均運費升高。有關我們平均運費及可資比較市場運費費率的進一步分析及討論，請參閱本文件「財務資料－影響我們經營業績的主要因素－運費費率」一節。

此外，按航線劃分的毛利率乃基於各航線的收入扣除各特定地區直接應佔銷售成本及間接銷售成本(包括集裝箱租賃成本、集裝箱折舊、集裝箱維護、維修開支及其他相關集裝箱成本)計算，有關成本根據單條航線收入佔比分配至單條航線。

銷售成本分析

下表載列於所示期間按性質劃分的銷售成本明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*%*	*人民幣千元*	*%*
設備及貨運成本										
－集裝箱租賃成本	14,499	4.3	16,528	3.7	1,340,442	33.2	13,663	6.8	553,955	28.5
－貨運成本	106,778	31.3	153,427	35.0	762,813	18.8	58,724	29.2	367,623	18.9
小計	**121,277**	**35.6**	**169,955**	**38.7**	**2,103,255**	**52.0**	**72,387**	**36.0**	**921,578**	**47.4**
航程成本										
－船用燃油成本	47,255	13.9	67,016	15.3	544,046	13.5	42,603	21.2	276,560	14.2
－港口費	21,698	6.4	36,602	8.3	152,946	3.8	10,946	5.4	50,576	2.6
－船務代理及其他航程成本	38,632	11.3	31,875	7.3	98,968	2.4	8,318	4.1	50,391	2.6
小計	**107,585**	**31.6**	**135,493**	**30.9**	**795,960**	**19.7**	**61,867**	**30.7**	**377,527**	**19.4**
船舶成本										
－船舶租賃成本	87,959	25.8	111,595	25.4	953,616	23.6	53,559	26.7	525,966	27.2
－船員成本	8,347	2.5	4,502	1.0	9,134	0.2	1,273	0.6	4,254	0.2
－船舶保險費用	1,805	0.5	844	0.2	5,689	0.1	836	0.4	772	0.0
－維修、保養及其他	2,946	0.9	2,170	0.6	3,016	0.1	198	0.1	2,871	0.1
小計	**101,057**	**29.7**	**119,111**	**27.2**	**971,455**	**24.0**	**55,866**	**27.8**	**533,863**	**27.5**
折舊	8,622	2.5	8,223	1.9	168,158	4.2	10,895	5.4	107,701	5.6
其他	2,063	0.6	5,821	1.3	3,037	0.1	167	0.1	2,627	0.1
總計	**340,604**	**100.0**	**438,603**	**100.0**	**4,041,865**	**100.0**	**201,182**	**100.0**	**1,943,296**	**100.0**

我們的設備及貨運成本是往績記錄期間我們銷售成本的最大組成部分。截至2020年12月31日止年度我們的設備及貨運成本溫和增加主要由於我們的航運量增加，因而推高貨運成本。我們的設備及貨物運輸成本由截至2020年12月31日止年度的約人民幣170.0百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣2,103.3百萬元，主要是由於我們集裝箱保有量的規模增加(由22,361 TEU增加至138,313 TEU)，從而導致集裝箱租賃成本大幅增加。作出增加我們集裝箱保有量規模的決定是為了支持我們向歐洲及北美市場拓展航線，與我們的運量從182,495 TEU增長至467,609 TEU一致。同時隨著

我們遠洋航線業務的發展，集裝箱回空成本亦隨著航線距離加長而上漲。此外，我們與安通合作相關的固定集裝箱租賃成本及可變集裝箱租賃成本分別約為人民幣51.4百萬元及人民幣1,236.7百萬元，分別約佔2021年總銷售成本的1.3%及30.6%。我們的設備及貨運成本亦由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣72.4百萬元急劇增加至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣921.6百萬元，主要是由於我們集裝箱保有量的規模增加(由34,783 TEU增加至151,840 TEU)，從而導致我們的集裝箱租賃成本大幅增加。該增加亦與同期我們的航運量由61,321 TEU增至150,512 TEU一致。我們與安通合作相關的固定集裝箱租賃成本及可變集裝箱租賃成本分別為人民幣32.1百萬元及約人民幣499.5百萬元，分別約佔截至2022年3月31日止三個月我們的總銷售成本的2.0%及26.0%。

航程成本主要與各航程的時長、航次的數量以及經停港口的數量呈正相關。截至2020年12月31日止年度我們的航程成本溫和增加與為滿足主要來自亞洲和印度次大陸港口的更多的客戶需求而部署的航運船舶數量增加一致。航程成本由截至2020年12月31日止年度的約人民幣135.5百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣796.0百萬元，主要是由於我們擴展亞洲－歐洲及跨太平洋航線而令航程增加，使得部署的船舶增加(由8艘增加至35艘)。該等航線的航程長於我們其他航線。此外，主要由於我們運營船舶數目由8艘增加至35艘，我們同期的船用燃油成本由約人民幣67.0百萬元增至約人民幣544.0百萬元。同期，亞洲－歐洲航線的航運量由零增至77,263 TEU及跨太平洋航線的航運量由零增至60,744 TEU。航程成本亦因類似原因由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣61.9百萬元激增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣377.5百萬元。我們運營的船舶數目亦於同期由11艘增加至30艘。

船舶成本(主要為船舶租賃成本)主要與我們租賃船舶的數量、船型以及租船價格呈正相關。截至2020年12月31日止年度我們的船舶成本溫和增加與我們船隊中租賃船舶數量增加一致。我們的船舶成本由截至2020年12月31日止年度的約人民幣119.1百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣971.5百萬元，主要是由於我們的船隊擴張，同期租賃船舶由七艘增至33艘。在33艘租賃船舶中，12艘根據我們與安通的合作租賃，截至2021年12月31日止年度，所產生的相關成本約為人民幣953.6百萬元。我們的船舶成本由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣55.9百萬元增加至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣533.9百萬元，主要由於我們的船隊擴張，同期租賃船舶由十艘增至28艘。於同期，我們與安通合作的固定租船費用約為人民幣154.6百萬元。

影響財務表現的主要因素分析

此外，存在可能影響我們財務表現的其他因素，如整體運費費率、船舶購買成本、租船費率及燃料價格。下表載列反映於往績記錄期間關鍵因素假設波動對我們稅前利潤的影響的敏感度分析：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
運費費率減少10%	(40,115)	(61,221)	(640,256)	(273,243)
船舶折舊成本增加10%	(392)	(263)	(614)	(584)
租船費率增加10%	(8,796)	(11,159)	(95,362)	(52,597)
燃料價格增加10%	(4,726)	(6,702)	(54,405)	(27,656)

有關分析的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－影響我們經營業績的主要因素－船舶成本、租船費及船用燃油價格」一節。

綜合財務狀況表節選項目

下表載列截至所示日期我們綜合財務狀況表的若干項目：

	截至12月31日			截至3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非流動資產	94,843	196,307	2,230,260	2,365,143
流動資產	134,834	192,744	1,832,047	2,359,093
非流動負債	(20,476)	(16,766)	(90,384)	(168,448)
流動負債	(97,187)	(174,529)	(1,685,650)	(1,571,861)
流動資產淨值	37,647	18,215	146,397	787,232
非控股權益	–	1,424	2,873	2,617
資產淨值	**112,014**	**197,756**	**2,286,273**	**2,983,927**

截至2022年6月15日，我們的流動負債淨額約為人民幣1,340.2百萬元，包括流動資產約人民幣1,838.0百萬元及流動負債約人民幣3,178.1百萬元，較截至2022年3月31日的流動資產淨值約人民幣787.2百萬元減少約人民幣2,127.4百萬元。此乃主要由於確認(i)2022年3月31日後長期合作協議項下的船舶租賃(鑒於租期超過一年，故確認租賃負債)；與(ii)截至2022年3月31日框架協議中短期租賃項下的船舶租賃(與短期租賃相關的船舶租賃開支未於租賃負債確認)的租賃負債，令租賃負債的即期部分增加約人民幣1,543.0百萬元。有關進一步詳情及兩份協議的比較，請參閱本文件「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴－我們與安通的關係」一節。由於截至2022年3月31日止三個月經營活動產生的現金淨額約為人民幣657.9百萬元，我們認為，截至2022年12月31日止年度，通過經營活動產生的現金將保持強勁並滿足經營、投融資套現活動需求。此外，截至2022年6月15日，我們擁有約150.0百萬美元的未動用銀行融資，將緩解現金流風險。

截至2022年3月31日，我們的流動資產淨值約為人民幣787.2百萬元。於往績記錄期間，我們主要通過經營活動及銀行借款產生的現金為資本支出及營運資金需求撥資。

我們的流動資產淨值由截至2021年12月31日的約人民幣146.4百萬元增加至截至2022年3月31日的約人民幣787.2百萬元，主要由於(i)現金及現金等價物增加約人民幣326.6百萬元，反映了業務令現金流量增加；(ii)貿易應收款項增加約人民幣132.9百萬元及(iii)短期借款減少約人民幣140.0百萬元。

我們的流動資產淨值由截至2020年12月31日的約人民幣18.2百萬元增加至截至2021年12月31日的約人民幣146.4百萬元，主要由於(i)現金及現金等價物增加約人民幣1,138.3百萬元；(ii)貿易及其他應付款項增加約人民幣939.0百萬元(均受整體業務增長驅動)及(iii)短期借款減少約人民幣145.0百萬元。

我們的資產淨值由截至2021年12月31日的約人民幣2,286.3百萬元增加至截至2022年3月31日的約人民幣2,983.9百萬元，主要由於截至2022年3月31日止三個月的淨利潤約人民幣705.4百萬元。

我們的資產淨值由截至2020年12月31日的約人民幣197.8百萬元增加至截至2021年12月31日的約人民幣2,286.3百萬元，主要由於截至2021年12月31日止年度確認的淨利潤約人民幣2,161.1百萬元。

綜合現金流量表節選項目

下表載列於所示期間我們綜合現金流量表的節選現金流量數據：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
經營活動所得現金淨額	35,395	166,302	3,047,116	657,860
投資活動所得／(所用)現金淨額	14,008	(90,491)	(1,891,488)	(102,921)
融資活動所用現金淨額	(14,271)	(26,850)	(11,450)	(226,259)
現金及現金等價物增加淨額	**35,132**	**48,961**	**1,144,178**	**328,680**
年／期初現金及現金等價物	47,311	84,304	128,965	1,267,239
匯率變動的影響淨額	1,861	(4,300)	(5,904)	(2,056)
年／期末現金及現金等價物	**84,304**	**128,965**	**1,267,239**	**1,593,863**

主要財務比率概要

下表載列截至所示日期或於所示期間我們的主要財務比率：

	截至12月31日／截至該日止年度			截至3月31日／截至該日止三個月
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
權益回報率[1](%)	17.6	56.3	174.0	108.6[6]
總資產回報率[2](%)	9.3	28.2	97.1	65.1[6]
流動比率[3](倍)	1.4	1.1	1.1	1.5
速動比率[4](倍)	1.3	1.0	1.0	1.4
資本負債率[5](%)	21.7	29.0	19.0	13.0

附註：

(1) 權益回報率按年內本公司股東應佔利潤除以總權益年初及年末餘額的算術平均數再乘以100%計算。

(2) 總資產回報率按年內本公司股東應佔利潤除以總資產年初及年末餘額的算術平均數再乘以100%計算。

(3) 流動比率按流動資產總值除以流動負債總額計算。

(4) 速動比率按流動資產總值減去存貨再除以流動負債總額計算。

(5) 資本負債率按總債務(包括長期借款、短期借款及租賃負債)除以總權益再乘以100%計算。

(6) 按年化基準計算。

詳情請參閱本文件「財務資料—主要財務比率」一節。

重大風險因素概要

我們的業務運營涉及若干風險，其中部分風險非我們所能控制。通常與我們的業務及行業相關的若干風險包括：(i)中國或全球經濟嚴重或持續衰退可能對我們的業務及財務狀況造成重大不利影響；(ii)全球集裝箱航運業的波動性及週期性可能會對我們的業務及經營業績造成重大不利影響；(iii)我們船隊的大部分由租賃船舶組成，船舶租賃開支可能對市價的波動有敏感性；(iv)倘日後全球對我們服務的需求減少，我們可能面臨船隊運力過剩；及(v)未能維持我們與主要供應商、戰略合作夥伴及客戶的業務關係可能會影響我們的經營業績及財務表現。

[編纂]統計數據

下表中的統計數據乃基於以下假設得出：(i)**[編纂]**已完成及**[編纂]**中已發行及售出[**編纂**]股H股；(ii)**[編纂]**未獲行使；及(iii)**[編纂]**完成後有[**編纂**]股已發行及發行在外的股份：

	按[編纂]每股[編纂][編纂]港元計算	**按[編纂]每股[編纂][編纂]港元計算**
股份市值(1)	[**編纂**]港元	[**編纂**]港元
每股未經審計備考經調整綜合有形資產淨值(2)	[**編纂**]港元	[**編纂**]港元

附註：

(1) 市值假設緊隨**[編纂]**完成後(假設**[編纂]**未獲行使)將有[**編纂**]股已發行股份(包括根據**[編纂]**將發行的[**編纂**]股H股)計算。

(2) 本公司權益股東應佔未經審計備考經調整每股有形資產淨值於作出「附錄二－未經審計[**編纂**]財務資料」所述的調整後計算。

股息

截至2019年12月31日止年度，已宣派股息約人民幣28.9百萬元，已派付股息約人民幣10.9百萬元。截至2020年12月31日止年度，已宣派股息約人民幣2.3百萬元，已派付股息約人民幣20.3百萬元。除此之外，於往績記錄期間，我們並無建議、派付或宣派股息。詳情請參閱本文件「財務資料—股息」一節。於往績記錄期間後，本公司股東於2022年6月初批准派發股息人民幣600.0百萬元，其中人民幣384.0百萬元於當月支付及人民幣216.0百萬元於2022年7月支付。經計及我們的經營業績、財務狀況、現金需求及可用情況以及其當時可能認為相關的其他因素後，董事會日後可能宣派股息。宣派及派付任何股息以及股息金額將須符合我們的章程文件以及中國公司法。此外，董事可不時就本公司發行在外的股份派付中期股息，及授權以本公司依法可用的資金派付。我們未來宣派股息未必可反映我們的過往股息宣派情況，且將由董事會酌情決定。

[編纂]用途

假設**[編纂]**為每股[**編纂**][**編纂**]港元（即本文件所述**[編纂]**的中位數），經扣除我們應付有關**[編纂]**的[**編纂**]費用及佣金以及其他預計開支後（假設**[編纂]**未獲行使），我們估計將收取的**[編纂][編纂]**約為[**編纂**]百萬港元。我們擬將該[**編纂**]作下列用途：

- 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於擴大船隊規模，優化船隊結構。董事估計到2025年，我們的整體運力將增至約160,000 TEU；
- 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於發展物流業務，提升「端到端」的服務能力；
- 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於通過設立新的境外網點及招募人員，擴大服務網絡至東南亞、南亞和中東地區、歐洲及北美；
- 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於數字化建設；及
- 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於營運資金及其他一般企業用途。

有關更多詳情，請參閱本文件「未來計劃及[**編纂**]用途」一節，及有關我們擴張計劃、戰略及[**編纂**]用途涉及的風險，請參閱本文件「風險因素－有關我們業務及行業的風險－我們面臨與全球擴張有關的風險」及「風險因素－有關我們業務及行業的風險－我們可能面臨與我們在物流市場的擴張有關的風險」章節。

我們的控股股東

緊隨[**編纂**]完成後，陳女士、泰而信船務、港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥將共同持有我們經擴大已發行股本合計約[**編纂**]%（假設[**編纂**]未獲行使），並將於緊隨[**編纂**]完成後繼續為我們的控股股東。截至最後實際可行日期，港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥分別直接持有我們已發行股本總數的36%、35%及9%。港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥均為在中國成立的有限合夥企業，而泰而信船務為其普通合夥人，有權管理其業務並就彼等各自作出投資決策。泰而信船務則由陳女士擁有80%。因此，陳女士、泰而信船務、港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥合計持有我們已發行股本總數的80%，因此根據上市規則為本公司的一組控股股東。

[編纂]開支

我們的[**編纂**]開支主要包括[**編纂**]佣金、就法律顧問、申報會計師及其他專業顧問提供[**編纂**]及[**編纂**]相關服務支付予彼等的專業費用。[**編纂**]的預計[**編纂**]開支總額（基於[**編纂**]指示性[**編纂**]的中位數並假設[**編纂**]未獲行使）約為人民幣[**編纂**]百萬元（相當於約[**編纂**]百萬港元）。其中，[**編纂**]開支約為人民幣[**編纂**]百萬元及非[**編纂**]開支（包括法律顧問、會計師及境外任何盡職調查工作費用及開支約人民幣[**編纂**]百萬元及其他費用及開支約人民幣[**編纂**]百萬元）約為人民幣[**編纂**]百萬元。於往績記錄期間，約人民幣[**編纂**]百萬元（相當於約[**編纂**]百萬港元）於截至2022年3月31日的綜合財務狀況表中確認為預付款項、按金及其他應收款項，成功[**編纂**]後將自權益扣除。我們預期產生額外[**編纂**]開支約人民幣[**編纂**]百萬元（相當於約[**編纂**]百萬港元），其中約人民幣[**編纂**]百萬元（相當於約[**編纂**]百萬港元）將直接產生自發行股份及預期將於[**編纂**]後確認為自權益直接扣除，餘下約人民幣[**編纂**]百萬元（相當於約[**編纂**]百萬港元）將支銷。

近期發展

擴大我們的航運業務

於2022年5月，我們提升了一條從鹽田(停靠廈門、南沙及寧波港口進行貨物裝載)至美國西海岸的跨太平洋航線的服務，其中(i)部署了7艘集裝箱船舶，每艘運力超過4,000 TEU；(ii)與洛杉磯港的港口運營商訂立為期兩年的港口服務協議，確保我們的船舶於抵達時每週擁有泊位；(iii)每週有多船固定班期，每個航次約需16天，董事相信一旦停泊後，我們運輸的貨物可在此後不久提貨及交付，提升客戶貨物的交付週期；及(iv)自2022年4月以來與一個美國全球電商平台的新訂長期協議項下的承諾航運量。該等服務提升乃為反映我們在跨太平洋航線市場的投入及自該跨太平洋航線於2021年7月首次推出以來，電子商務零售商及BCO對有關航線的青睞程度有所提高。於2022年4月、5月及6月，我們跨太平洋航線的航運量分別為7,686 TEU、12,912 TEU及10,554 TEU。我們認為該等航線的業務增長與實施改進措施有關。

於2022年4月，我們啟動一項試點計劃，尋求經營停靠海法、昆波特和比雷埃夫斯港口的亞洲－地中海航線的業務機會。直至2022年第二季度，該等航線的航運量達到3,860 TEU。該試點計劃的結果可為本集團日後的業務方向提供切實有用的市場見解及提供豐富營運及服務組合的機會。

於截至2022年6月30日止六個月，我們的航運量保持正增長的趨勢，分別為49,262 TEU、49,178 TEU、52,072 TEU、55,311 TEU、62,736 TEU及67,243 TEU，合計335,802 TEU，較截至2021年6月30日止六個月的總航運量增長102.6%。

訂立長期合約以確保長期收入

於2022年4月，我們與美國最大的全球電商平台之一訂立為期兩年的長期合約，當中規定有每週承諾航運量。我們亦開始通過電子數據交換(「**EDI**」)將我們的數字化交易及運營信息及文檔與該平台進行整合。同樣，我們亦與(i)一個中國電商物流平台聯宇(在我們的跨太平洋航線上有承諾航運量)；及(ii)中國知名BCO客戶(在我們的亞洲區內航線上有承諾航運量)訂立長期協議。於最後實際可行日期後直至2022年12月31日，北美客戶的承諾訂單將約佔同期跨太平洋航線上可裝貨艙位的60%。我們認為，與電商客戶的合作反映了市場對我們航運服務的信心，我們的航運服務已成為該等客戶的新選擇。直至2022年第二季度，北美承諾訂單的航運量超過11,000 TEU。

擴展我們的物流能力

於2022年5月，我們已就在美國設備租賃及提供其他相關物流服務與兩家美國公司訂立長期合作協議。董事認為，美西港口的儲存及交付能力仍為限制船舶和貨物週轉的核心問題。通過該合作，我們認為我們能夠為客戶提供更為確定及便捷的服務，從而大大提高我們的服務競爭力並將服務拓展至跨境電商賣家等高附加值客戶。2022年上半年，我們亦已與從事內陸至華南港口鐵路運輸的湖南及廣東運營商訂立合作協議，結合穩定的航線為進出口客戶提供海鐵聯運綜合物流快遞服務。鐵路進港已在南沙、鹽田、蛇口等航線密集的港口實現。該等安排將使我們能夠就我們的服務向客戶提供進一步的便利。有關該合作模式的詳情，請參閱本文件「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴」一節。

COVID-19疫情的影響

於2022年第二季度，COVID-19疫情的影響仍被認為是嚴重的，因此對中國大陸的宏觀經濟環境造成不利影響，尤其是在上海封鎖期間，靠港速度減緩以及集裝箱堆場等輔助設施的集裝箱擁堵。因此，我們2022年4月在上海港口的航運量較2022年第一季度每月的平均航運量有所下降。儘管由於封鎖，上海港口的靠泊時間有所增加，但董事認為，隨著後續的解封，暫時的擁堵不會對我們的整體運營造成任何重大不利影響。此外，在上海封鎖被視為嚴重期間，上海港口當時的航運量不構成我們總航運量的主要部分，因此封鎖造成的任何不利影響將被視為不重大。截至2019年、2020年、2021年及2022年6月30日止六個月，我們在上海港口離港的航運量分別為1,988 TEU、7,371 TEU、20,577 TEU及27,803 TEU。於封鎖期間，我們的部分航線停靠寧波港而非上海港，這使我們能夠減輕上海封鎖所導致的任何重大不利影響。而同期我們在寧波港口離港的航運量則分別為299 TEU、2,679 TEU、12,208 TEU及42,117 TEU。於2022年4月，本集團的總航運量仍高於其2022年前幾個月的月均航運量。董事認為，除在碼頭工作的員工外，由於實施了靈活的居家辦公安排，我們的運營效率(主要是我們的行政、銷售、營銷及管理團隊)並未受到重大不利影響，本集團的擴張計劃保持不變。

董事亦確認，儘管造成了全球供應鏈中斷，COVID-19疫情也為我們帶來了更多市場機遇，令全球集裝箱航運行業業務於COVID-19疫情期間進一步增長。德路里2022年第二季度在《Container Forecaster》所公佈的供需指數預計於2023年前將繼續居高不下。這意味著市況對集裝箱航運公司利好。董事認為，行業正在適應新的變化及挑戰。

詳情請參閱本文件「業務－COVID-19疫情的影響」一節。

無重大不利變動

董事確認，自2021年12月31日起及直至本文件日期，(i)市況及我們經營所在行業及環境並未發生對我們的財務或經營狀況造成重大不利影響的重大不利變動；(ii)本集團的財務及經營狀況及前景並無重大不利變動；及(iii)並無發生任何事件對本文件附錄一會計師報告所載資料造成重大影響。

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。若干其他詞彙的解釋載於本文件「技術詞彙表」一節。

「安通」	指	安通控股股份有限公司，一家於1998年在中國註冊成立的公司，其股份在上海證券交易所上市；
「公司章程」或「章程」	指	將於**[編纂]**生效的本公司的公司章程(經修訂)，其概要載於本文件「附錄五－公司章程概要」；
「亞洲淩雲」	指	亞洲淩雲有限公司，一家於2010年3月1日在香港成立的有限公司；
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；
「國際燃料」	指	國際燃料有限公司，一家於1990年成立並於香港註冊的私營公司；
「董事會」	指	本公司董事會；
「營業日」	指	香港銀行一般向公眾開放辦理業務的日子(星期六、星期日或香港公眾假期除外)；

[編纂]

[編纂]

「中國」	指	中華人民共和國，惟僅就本文件及作地區提述而言，除文義另有所指外，不包括香港、澳門及台灣地區；
「緊密聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；
「華運物流」	指	深圳市華運國際物流有限公司，一家於2001年7月30日在中國成立的有限公司；
「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」或「發行人」	指	中聯航運股份有限公司；
「公司法」或「中國公司法」	指	最近於2018年10月26日修訂並於同日生效的《中華人民共和國公司法》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)；
「企業管治守則」	指	上市規則附錄十四所載的企業管治守則；
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；

「集裝箱週轉時間」	指	按集裝箱船隊運力除以運載航運量的實際TEU計算；
「控股股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義，除文義另有所指外，分別指陳女士、泰而信船務、港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥或作為一組控股股東的該五名股東；
「核心關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；
「中國結算」	指	中國證券登記結算有限責任公司；
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會，負責監督及規管中國國家證券市場的監管機構；
「中船黃埔文沖」	指	中船黃埔文沖船舶有限公司，一家於1981年6月1日在中國成立的有限公司；
「中國船舶工業貿易」	指	中國船舶工業貿易有限公司，一家於1983年2月1日在中國成立的有限公司；
「港中旅華貿」	指	港中旅華貿國際物流股份有限公司，一家於1984年12月14日在中國創辦的股份有限公司，並於2012年5月29日在上海證券交易所上市(股票代碼：603128)；
「中聯航運香港」	指	中聯航運(香港)有限公司，一家於2013年10月22日在香港註冊成立的私人股份有限公司，為本公司的全資附屬公司；
「中聯集運」	指	中聯集運有限公司，一家於2021年8月18日在香港註冊成立的私人股份有限公司，為本公司的全資附屬公司；

「德威」	指	德威國際貨運代理(上海)有限公司，一家於2007年6月25日在中國成立的有限公司；
「董事」	指	本公司董事；
「內資股」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股，以人民幣認購及繳足；
「企業所得税」	指	中國企業所得税；
「企業所得税法」	指	全國人大頒佈的《中華人民共和國企業所得税法》；
「歐盟」	指	歐洲聯盟；
「交易所參與者」	指	(a)根據上市規則可於聯交所或通過聯交所進行交易的人士；及(b)名列聯交所存置的名單、登記冊或名冊作為可於聯交所或通過聯交所進行交易的人士；
「極端情況」	指	香港政府宣佈因超強颱風引致的極端情況；
「財匯局」	指	財務匯報局；
「GDP」	指	國內生產總值；

[編纂]

「本集團」或「我們」	指	本公司及其附屬公司以及彼等各自的前身公司；
「港寧有限合夥」	指	廣州港寧企業管理合夥企業(有限合夥)，一家於2019年12月13日在中國註冊的有限合夥企業，為本公司的控股股東，其普通合夥人為泰而信船務；
「港碩有限合夥」	指	深圳港碩創業投資合夥企業(有限合夥)，一家於2016年5月11日在中國註冊的有限合夥企業，為本公司的控股股東，其普通合夥人為泰而信船務；
「廣州港」	指	廣州港股份有限公司，一家於2010年12月28日在中國成立的有限公司，其股份於上海證券交易所上市(股票代碼：601228)，為廣州港物流的控股公司及本公司的關連人士；
「廣州港物流」	指	廣州港物流有限公司，一家於1982年6月25日在中國成立的有限公司，為本公司的主要股東及關連人士；
「廣州亞勝」	指	廣州亞勝國際投資有限公司，一家於2019年9月26日在中國成立的有限公司；
「H股」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的境外[**編纂**]外資股，將以港元認購及買賣，並將於聯交所[**編纂**]；
		[**編纂**]
「香港財務報告準則」	指	由香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則(包括香港會計準則及詮釋)；

[編纂]

「香港」	指	中國香港特別行政區；
「港元」	指	香港法定貨幣港元；

[編纂]

「香港聯交所」或「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司；

[編纂]

「獨立第三方」	指	並非本公司關連人士的任何實體或人士；

[**編纂**]

「聯席保薦人」	指	中國國際金融香港證券有限公司及花旗環球金融亞洲有限公司；
「崴航」	指	崴航國際股份有限公司，一家於1994年12月13日在台灣地區成立的有限公司；
「最後實際可行日期」	指	2022年7月26日，即刊發本文件前確定其中所載若干資料的最後實際可行日期；
「理文造紙」	指	廣東理文造紙有限公司，一家於2004年8月31日在中國成立的有限公司；

「聯宇」	指	廣東聯宇物流有限公司，一家於2010年11月9日在中國成立的有限公司；

[編纂]

「上市委員會」	指	聯交所上市委員會；

[編纂]

「上市規則」	指	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)；
「併購規定」	指	商務部、國資委、國家稅務總局、中國國家工商行政管理總局、中國證監會及國家外匯管理局於2006年8月8日聯合頒佈、於2006年9月8日生效且其後於2009年6月22日修訂的《關於外國投資者併購境內企業的規定》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)；
「澳門」	指	中國澳門特別行政區；
「主板」	指	聯交所營運的聯交所主板(不包括期權市場)，獨立於聯交所GEM及與其並行運作。為免生疑問，主板不包括GEM；
「必備條款」	指	原國務院證券委員會與原國家經濟體制改革委員會於1994年8月27日頒佈並於同日生效的《到境外上市公司章程必備條款》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)；

「美的」	指	海南美的國際物流科技有限公司，一家於2021年1月13日在中國成立的有限公司；
「工信部」	指	中華人民共和國工業和信息化部；
「財政部」	指	中華人民共和國財政部；
「商務部」	指	中華人民共和國商務部，或其前身中華人民共和國對外貿易經濟合作部；
「人社部」	指	中華人民共和國人力資源和社會保障部；
「陳女士」	指	陳媛女士，我們的控股股東之一及我們的執行董事陳洪輝先生的配偶；
「國家統計局」	指	中華人民共和國國家統計局；
「國家發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會；
「新揚子造船」	指	江蘇新揚子造船有限公司，一家於2005年5月12日在中國成立的有限公司；
「全國人大」	指	中華人民共和國全國人民代表大會，中國國家立法機關；

[編纂]

[編纂]

「沛華」	指	沛華運通國際物流(中國)有限公司，一家於2011年4月22日在中國成立的有限公司；
「遠邦」	指	中燃遠邦石油化工有限公司，一家於1991年10月18日在香港成立的私人公司；
「中國人民銀行」	指	中國人民銀行，中國的中央銀行；
「Peter Dohle」	指	Peter Dohle Schiffahrts-KG，一家於1956年在漢堡創立的德國公司，主要從事船舶運營管理；
「中國公司法」	指	第八屆全國人民代表大會常務委員會第五次會議於1993年12月29日頒佈並於1994年7月1日生效的《中華人民共和國公司法》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)；
「中國公認會計原則」	指	中國的公認會計原則；
「中國政府」	指	中國中央政府及所有政府分部(包括省、市及其他地區或地方政府實體)及其機構或(倘文義所指)其中任何分部；
「中國法律顧問」	指	北京德恒律師事務所，為我們有關中國法律的法律顧問；

[編纂]

「合資格機構買家」	指	美國證券法項下第144A條所界定的合資格機構買家；
「S規例」	指	美國證券法S規例；
「重組」	指	本集團為籌備[**編纂**]而進行的重組，其詳情載於本文件「歷史、重組及公司架構」一節；
「人民幣」	指	中國法定貨幣；
「第144A條」	指	美國證券法項下第144A條；
「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國國家外匯管理局，負責外匯管理相關事務的中國政府機關；
「國家市監總局」	指	國家市場監督管理總局，前身為中華人民共和國國家工商行政管理總局；
「國資委」	指	國務院國有資產監督管理委員會；
「國家税務總局」	指	中華人民共和國國家税務總局；
「證監會」	指	香港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)；

「上海立聯」	指	上海立聯國際船務代理有限公司，一家於2015年4月15日在中國成立的有限公司；
「上海尊湃」	指	上海尊湃國際物流有限公司，一家於2016年10月13日在中國成立的有限公司；
「上海煜江」	指	上海煜江船務有限公司，一家於2015年10月29日在中國成立的有限公司；
「上海中和」	指	上海中和國際物流有限公司，一家於2005年12月30日在中國成立的有限公司；
「股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股；
「股東」	指	股份持有人；
「深圳騰拓」	指	深圳騰拓資本股權投資管理有限公司，一家於2013年8月28日在中國成立的有限公司；
「中外運(香港)」	指	中外運集裝箱運輸(香港)有限公司，一家於2012年9月28日在香港成立的私人公司；
「中國石化燃料油」	指	中國石化燃料油(新加坡)有限公司，一家於2010年8月25日在新加坡成立的私人公司；
「寧波外運」	指	寧波外運國際集裝箱貨運有限公司，一家於1995年5月2日成立的有限公司；

「特別規定」	指	國務院於1994年8月4日頒佈的《國務院關於股份有限公司境外募集股份及上市的特別規定》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)；

[編纂]

「國務院」	指	中華人民共和國國務院；
「附屬公司」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；
「監事」	指	監事會成員；
「監事會」	指	本公司監事會；
「主要股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；
「收購守則」	指	證監會發佈的《公司收購、合併及股份回購守則》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)；
「泰而信船務」	指	泰而信(海南)控股有限公司(前稱深圳市泰而信船務代理有限公司)，一家於1997年6月17日在中國成立的有限公司，為本公司的控股股東；
「海連」	指	海連(中國)國際貨運有限公司，一家於2005年1月17日在中國成立的有限公司；
「往績記錄期間」	指	包括截至2019年、2020年、2021年12月31日止三個財政年度以及截至2022年3月31日止三個月的期間；

[編纂]

「聯合物流」	指	深圳市聯合物流發展有限公司，一家於2000年7月17日在中國成立的有限公司，泰而信船務擁有其60%權益，並為本公司的關連人士；
「美國」	指	美利堅合眾國、其領土、屬地及受其司法管轄的所有地區；
「中聯運通集團」	指	中聯運通控股集團有限公司，前稱深圳聯合國際船舶代理有限公司，一家於1998年10月19日在中國成立的有限公司；
「美元」	指	美國法定貨幣美元；
「美籍人士」	指	S規例所定義的美籍人士；
「美國證券法」	指	《1933年美國證券法》(經修訂)及據此頒佈的規則及規例；
「增值税」	指	增值税；
「西部物流」	指	深圳西部聯合物流有限公司，一家於2003年3月21日在中國成立的有限公司；

[編纂]

「環世物流」	指	上海環世捷運物流有限公司深圳分公司，一家於2005年3月在中國成立的有限公司；
「廈門太平貨櫃」	指	廈門太平貨櫃製造有限公司，一家於1998年5月26日在中國成立的有限公司；

「浙江明駿」	指	浙江明駿供應鏈管理有限公司，一家於2020年9月25日在中國成立的有限公司；
「振華寧波」	指	振華物流集團有限公司寧波分公司，為振華物流集團有限公司的附屬公司，於2005年3月18日在中國成立；
「中聯有限合夥」	指	中聯聯合投資(海南)合夥企業(有限合夥)，一家於2018年12月7日在中國註冊的有限合夥企業，為本公司的控股股東，其普通合夥人為泰而信船務；
「中聯泰聯有限合夥」	指	中聯泰聯投資(海南)合夥企業(有限合夥)，前稱中聯泰聯投資(廣州)合夥企業(有限合夥)，一家於2020年10月15日在中國註冊的有限合夥企業，其普通合夥人為泰而信船務；
「中誠實業」	指	深圳市中誠實業發展有限公司，一家於2003年8月20日在中國成立的有限公司，截至最後實際可行日期已註銷；
「%」	指	百分比。

本文件所載中國公民、實體、企業、政府機關、部門、設施、證書、頭銜、法律及法規的名稱的英文譯名及／或音譯均僅供識別。英文譯名及／或音譯與中文版本如有任何歧義，概以中文版本為準。

技術詞彙表

於本文件內，除文義另有所指外，本文件所用若干有關本集團及其業務的詞語說明和釋義具有以下涵義。該等詞語和釋義未必與業內標準釋義或用法一致。

「東盟自貿協定」	指	東盟自由貿易協定
「Allegro」	指	Allegro集裝箱承運人運營系統
「AMP」	指	可替換船用電力，一種使用岸電作為替代的防污染措施，有助於減少柴油發電機產生的空氣污染
「東盟」	指	東南亞國家聯盟，包括文萊、柬埔寨、印度尼西亞、老撾、馬來西亞、緬甸、菲律賓、新加坡、泰國、越南
「BCO」	指	實益貨主
「提單」	指	用以證明海上貨物運輸合同和貨物已經由承運人接收或者裝船，以及承運人保證據以交付貨物的單證
「燃油調整系數(BAF)」	指	與油價變動相一致的可變附加費；該費用通常與基本運費分開，並按季度調整。當油價上漲時，BAF上升，當油價下跌時，BAF下降
「船用燃油」	指	船舶用燃料
「BWMS」	指	壓艙水管理系統，為處理壓艙水的系統；包括壓艙水處理設備、所有相關控制設備、監控設備及採製設備
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「承運人」	指	本人或者委託他人以其名義與託運人訂立海上貨物運輸合同的人士

「租船」	指	以固定價格於指定期間或指定航程為某一國的出租或租賃船舶
「CII」	指	碳排放度指數(CII)，可測量船舶運輸貨物或乘客的效率，按每載貨容量每海里排放的二氧化碳克數計量；船舶隨後被按年評予A至E級，至2030年，評級門檻將越趨嚴格；CII適用於所有5,000 GT以上的貨船、客船及遊輪
「船級」	指	一種用以確認船舶構造與設備符合由船級社訂定之要求的證明書，並被視為對船舶安全與可靠度的證明
「可資比較市場運費」	指	德路里提供的行業數據，作為公司平均費率與市場上的費率進行比較的參考，有關詳情請參閱本文件「財務資料－影響我們經營業績的主要因素－運費費率」一節
「收貨人」	指	根據正本提單有權提取貨物的人
「集裝箱」	指	一種專為航運而設計的防風雨貨箱
「清關」	指	安排把進出口貨物通過海關檢查的過程
「堆場」	指	位於港口外用於堆放集裝箱的集裝箱堆置場
「EEDI」	指	能效設計指數，為新船舶設計的可估計每次運輸作業排放二氧化碳克數(每噸／里二氧化碳克數)的指數
「緊急燃油附加費(EBS)」	指	實際市場燃油價格高於承運人最初預期時產生的臨時性費用

「運費到付」	指	一種運費的支付條款，由收貨人在提取貨物時支付運費；詳情請參閱本文件「業務－我們的客戶、銷售及定價－付款條款」一節
「預付運費」	指	一種運費的支付條款，由託運人在提取正本提單時支付運費；詳情請參閱本文件「業務－我們的客戶、銷售及定價－付款條款」一節
「共同海損」	指	海上航程中的所有利害關係人(主要包括船東及貨物所有人)按比例分擔在緊急情況下為保所有財產而自願犧牲部分船舶或貨物產生的損失
「GSBN」	指	全球航運商業網絡，一個獨立的非營利性技術聯盟，在香港註冊成立，其通過開發由區塊鏈技術賦能的操作系統，重新定義國際貿易
「IMF」	指	國際貨幣基金組織
「國際海事組織」	指	國際海事組織，頒佈國際航運準則的聯合國機構
「ISM規則」	指	國際安全管理規則，由國際海事組織頒佈的國際船舶安全管理及營運和防止污染規則，適用於國際航線船舶和航運公司(船舶管理公司、光船租賃及船東)
「LBCT」	指	長灘集裝箱碼頭(LBCT LLC)，坐落於長灘港，自1980年起為Macquarie Asset Management的一家組合公司
「物流」	指	把整條供應鏈視作為一個綜合而有系統的單一過程，由原料供應至製成品分發一一包括在內。構成供應鏈的所有功能一律由單一實體管理，而並不是分別管理各自的功能

「MEPC75第三階段要求」	指	海洋環境保護委員會(MEPC)採納對MARPOL附則VI的修訂，大幅加強對能效設計指數(EEDI)「第三階段」的要求，預期生效日期為2022年4月1日；修訂將若干類型船舶(包括氣體載運船、普通貨船及液化天然氣運輸船)第三階段的生效日期由2025年提前至2022年；此意味著自該日期起新造的船舶的節能要求較基線大幅提高
「訂單船隊比」	指	現有訂單運力與全球集裝箱船隊運力的比率
「領航費用」	指	引領船舶進出港口或駛過危險水域並就此收取的費用
「RCEP」	指	區域全面經濟夥伴關係協定。東盟十國與其六個自由貿易協定夥伴(澳大利亞、中國、印度、日本、新西蘭及大韓民國)之間簽署的自由貿易協定
「勺型船首」	指	勺型船首，一種向甲板凸出的船首設計，其因橫截面的彎曲產生興波阻力
「託運人」	指	本人或者委託他人以其名義或其代表與承運人訂立海上貨物運輸合同的人士
「航運量」	指	除文義另有所指外，運載的滿箱集裝箱(按TEU計算)的數目；就承運人的航運量而言，同時包括由承運人透過互換艙位或購買艙位運載貨物
「艙位」	指	集裝箱佔用船舶的空間
「互換艙位」	指	一家集裝箱運輸公司與另一家集裝箱運輸公司交換艙位的安排；詳情請參閱「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴－共享船舶安排、互換艙位安排和主要戰略合作夥伴」

「裝卸工人」	指	港口經營者，專門從事協助船舶裝卸業務及其他多種相關操作
「TCFD」	指	金融穩定委員會於2015年設立的氣候相關財務披露工作組，旨在制定統一的氣候相關財務風險披露標準，供公司、銀行及投資者向持份者提供信息使用
「TEU」	指	集裝箱容量的標準量度單位，相當於一個20英尺長、8英尺6英吋高和8英尺寬的集裝箱
「定期租船」	指	船主將配備船員的船舶出租給租船人使用的租船方式，租船人在合約期內按照約定的用途使用船舶，並支付租金
「USCG」	指	美國海岸警衛隊
「共享船舶安排」	指	由一組航運公司各自投入一定數量船舶共同經營一條航線的安排；詳情請參閱「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴－共享船舶安排、互換艙位安排和主要戰略合作夥伴－共享船舶安排」
「PUTBOX」	指	專注於集裝箱卡車管理的陸上運輸信息平台

前瞻性陳述

本文件載有若干有關我們及我們附屬公司的前瞻性陳述及資料，該等陳述及資料乃以管理層的意見及假設及目前所得資料為根據。在本文件，使用的與我們或我們的管理層相關的「旨在」、「預計」、「相信」、「可以」、「希望」、「預期」、「展望未來」、「有意」、「可」、「可能」、「應當」、「計劃」、「潛在」、「預測」、「估計」、「尋求」、「應」、「將」、「將會」及相關反義詞及其他相似表達，均屬前瞻性陳述。該等陳述反映管理層目前對於未來事件、營運、流動資金及資本來源的看法，當中部分未必會實現或可能變更。該等陳述涉及若干風險、不確定因素及假設(包括本文件所載其他風險因素)。 閣下務請注意依賴任何前瞻性陳述均涉及已知及未知風險及不確定因素。本公司面對的可能影響前瞻性陳述準確性的風險及不確定因素包括但不限於下列各項：

- 我們的營運及業務前景；
- 我們所在行業及市場的未來發展、趨勢及情況；
- 我們的戰略、計劃、宗旨及目標以及我們成功實施該等戰略、計劃、宗旨及目標的能力；
- 我們持續維持我們行業領先地位的能力；
- 我們控制或削減成本的能力；
- 我們物色並整合適當收購目標的能力；
- 整體經濟狀況；
- 我們所處行業及市場的監管及經營狀況的變動；
- 我們的股息政策；
- 我們的資本開支計劃；
- 我們業務未來發展的規模及性質以及潛力；
- 資本市場發展；
- 我們的未來債務水平及資本需求；
- 我們所處行業及市場的競爭環境；

- 我們的競爭者的行動及發展；

- 本文件「業務」及「財務資料」章節中有關價格趨勢、經營、利潤、整體市場趨勢及風險管理的若干陳述；及

- 本文件中並非過往事實的其他陳述。

因其性質，與上述及其他風險有關的若干披露僅為估計，若上述不確定性因素或風險中的一項或多項成為現實，或者若基本假設被證明是不正確的，則我們的財務狀況及實際經營業績可能會受到重大不利影響，並可能與估計、預期或預測以及歷史業績有很大差異。

除適用法律、規則及法規的規定外，我們並無責任基於新資料、未來事件或其他理由而更新或以其他方式修訂本文件所載前瞻性陳述，亦不承擔相關責任。基於上述及其他風險、不確定因素及假設，本文件所討論之前瞻性事件及狀況未必按我們預期的方式發生，甚至不會發生。因此， 閣下不應過分依賴任何前瞻性資料。此外，前瞻性陳述並不應被視為我們聲明我們的計劃及目標將會達成或實現。本節所載的警告性陳述適用於本文件所載的所有前瞻性陳述。

在本文件中，有關我們或董事意向的陳述或引述為截至本文件日期的情況。任何該等資料均可能因應未來發展而改變。

[編纂]我們的股份涉及多項風險。 閣下在決定[編纂]我們的股份前，應仔細考慮以下有關風險的資料，連同本文件所載的其他資料，包括我們的綜合財務報表及相關附註。倘實際出現或發生下文所述的任何情況或事件，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能受到影響。在任何該等情況下，我們股份的[編纂]可能下跌，而 閣下可能損失全部或部分投資。本文件亦載有涉及風險及不確定因素的前瞻性資料。我們的實際業績可能因多項因素(包括下文及本文件其他章節所述的風險)而與前瞻性陳述所預期者有重大差異。

有關我們業務及行業的風險

中國或全球經濟嚴重或持續衰退可能對我們的業務及財務狀況造成重大不利影響。

COVID-19迄今為止對中國及全球經濟造成嚴重不利影響。是否會導致經濟持續下滑仍屬未知之數。即使在COVID-19爆發之前，全球宏觀經濟環境已面臨諸多挑戰。自2010年以來，中國經濟增速一直放緩，COVID-19對中國經濟的影響可能持續至2023年，甚至更久。即使在2022年之前，全球部分主要經濟體(包括美國及中國)的中央銀行及金融機構採取的擴張性貨幣及財政政策的長期影響仍亦存在相當大的不確定性。中國與其他國家(包括周邊亞洲國家)之間的關係亦存在憂慮，可能會產生經濟影響。尤其是，美國與中國在貿易政策、條約、政府法規及關稅方面的未來關係存在重大不確定性。任何全球經濟衰退、金融市場動盪或主要經濟體對運輸貨物的需求減少、貿易制裁或國家及地區之間的政治緊張局勢，例如，中國大陸與美利堅合眾國之間的任何潛在衝突，均可能導致對我們服務的整體需求下降，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。中國經濟狀況或易受全球經濟形勢、國內經濟和政治政策的變化以及預期或認為的中國總體經濟增長率影響。全球或中國經濟出現任何嚴重或持續放緩均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。此外，截至2021年12月31日止年度，我們業務增長部分歸因於全球供應鏈中斷，供應鏈中斷預計將於2022年年底緩解。詳情請參閱本文件「行業概覽」一節。倘供應鏈中斷改善，我們的收入及利潤可能大幅下降，特別是2020年及2021年較高的毛利率未必能長期維持，這可能對我們的業務前景及財務狀況造成不利影響。

全球集裝箱航運業的波動性及週期性可能會對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

全球集裝箱航運業可能大幅波動及具高度週期性，並可能極易受運力的供應及集裝箱航運服務需求變化的影響。影響運載能力供應的因素可能包括：(i)全球船隊的船舶數量及規模及其投入服務的情況；(ii)交付新造船舶及報廢舊船舶；(iii)鋼材及其他原材料的價格；(iv)船舶財務成本；及(v)港口吞吐量及擁堵情況。影響集裝箱航運服務需求的因素可能包括：(i)對集裝箱運輸產品需求的變化；(ii)全球及地區經濟及政治狀況；(iii)國際及地區貿易發展；(iv)貿易限制、制裁、抵制以及貿易及勞資糾紛；(v)海運及其他運輸模式的變化，包括集裝箱貨物運輸距離的變化；(vi)環境及其他監管發展；(vii)貨幣匯率；及(viii)極端天氣條件。此外，集裝箱航運業具有週期性，原因是供需平衡存在波動。航運公司需要時間快速應對需求的變動，原因是下單造船與船舶交付之間的交付週期通常為兩至三年。例如，2020年下半年以來的運費上漲主要由於供應鏈中斷及需求意外增長。

該等影響集裝箱航運服務供求的因素並非我們所能控制，且行業狀況變動的性質、時間及程度不可預測。對集裝箱航運服務需求的任何減少或運載能力的增加均可能導致我們船舶的運費費率及裝運量大幅下降，從而可能大幅減少我們的收入及降低我們的盈利能力。

此外，季節性變化可能影響我們的業務及財務狀況。我們目前經營所在的部分市場的航運高峰期在一定程度上可能有所不同。例如，根據德路里的資料，亞洲－歐洲及跨太平洋航線的整體需求呈高度季節性，高峰通常出現在每年第三季度。按高峰期我們主要地區產生的收益計，於2021年第三季度我們的亞洲－歐洲航線產生的收入約佔我們同期總收入的46.2%，於2021年第四季度我們的亞洲－歐洲航線及跨太平洋航線產生的收入分別佔我們同期總收入的約34.3%及41.0%。然而，此季節性亦受中美貿易戰及COVID-19疫情等宏觀經濟及地緣政治因素影響。由於我們業務存在季節性，我們的經營業績可能會在不同期間波動。

倘中國及亞洲貨物出口水平下降，則我們的業務、經營業績及前景可能會受到重大不利影響。

雖然我們運營一個綜合的航線網絡，但我們的亞洲區內航線是我們成立以來業務運營的一個重要部分。我們在該等航線的業務運營多年來一直在增長，涵蓋通往台灣地區、香港、日本、韓國、越南、柬埔寨、新加坡、菲律賓及泰國的航線。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們分別經營34條、32條、36條及28條亞洲區內航線，總航運量分別為127,782 TEU、157,892 TEU、281,413 TEU及77,063 TEU。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們來自該等航線的收入分別約佔我們總收入的77.8%、75.0%、20.2%、70.7%及17.4%。

我們無法向 閣下保證，未來亞洲區內貿易量實際上不會因經濟衰退、政治狀況變動、經濟關係惡化等因素或其他因素而減少或未能如我們預期般迅速增加。我們提供大量集裝箱航運服務的任何國家的經濟、金融及政治狀況的不利變動均會對我們的業務造成不利影響。尤其是，我們是總部位於中國的公司，我們的業務與中國的進出口活動密切相關。因此，倘中國經濟放緩影響其與亞洲其他國家的貿易，則可能對我們的業務、經營業績及未來前景造成重大不利影響。此外，涉及中國的任何貿易限制、制裁、抵制及貿易糾紛亦可能對我們的經營業績造成重大不利影響。有關在中國經營業務所涉及風險的進一步資料，請參閱本節「風險因素 — 與中國有關的風險」分節。

此外，朝鮮半島任何不斷升級的緊張局勢均可能破壞該地區金融市場的穩定，亦可能威脅到通往或鄰近朝鮮半島的海運航線的安全及進入情況。倘朝鮮半島爆發任何軍事衝突，可能對我們於東北亞地區的業務或整個亞洲區內的集裝箱海運航線網絡造成重大不利影響。此外，泰國政局持續不穩定可能對泰國經濟造成重大不利影響，進而可能對其全球貿易活動造成重大不利影響。亞洲整體或我們亞洲區內集裝箱海運航線網絡內個別國家的經濟、金融或政治狀況的任何近期或潛在變動，均可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

我們船隊的大部分由租賃船舶組成，租賃成本可能對市價的波動有敏感性。

截至最後實際可行日期，我們運營一支由34艘船舶組成的船隊，總運力為85,578 TEU，其中28艘為租賃船舶。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們的船舶成本(主要包括與船舶租賃及船員有關的開支)分別約為人民幣101.1百萬元、人民幣119.1百萬元、人民幣971.5百萬元、人民幣55.9百萬元及人民幣533.9百萬元。倘船舶租賃市場的船舶租賃費上漲，當我們延長該等現有船舶租賃或以新船舶租賃取代現有船舶租賃時，與擁有更多自有船舶或訂立租期較長的競爭對手相比，我們可能會即時產生更高的成本。這可能會對我們業務運營的競爭力及整體財務業績產生不利影響。

倘日後全球對我們服務的需求減少，我們可能面臨船隊運力過剩。

根據德路里的資料，導致我們的收入大幅增加的原因之一是2021年全球供應鏈中斷，而這日後可能會緩解。另一方面，我們亦制定了通過訂購新造及二手船舶來增加自有船舶數量的戰略。董事認為，憑藉我們目前推行的擴張計劃，到2025年，我們船隊的估計運力將增加至約160,000 TEU。此外，根據我們與安通訂立的長期合作協議，我們將從安通租賃10至12艘船舶，租期為34個月。於最後實際可行日期，我們向安通租用14艘運力為53,862 TEU的船舶。經考慮長期合作協議項下將予租用船舶的總運力，倘若於該協議期限內出現市場低迷，我們將面臨運力過剩的風險。由於全球對我們的服務需求減少，船隊運力過剩或會導致我們降低向客戶收取的運費，以維持我們的市場份額及船隊利用率。倘發生該等事件，我們的業務前景及財務狀況可能會受到不利影響。

未能維持我們與主要供應商、戰略合作夥伴及客戶的業務關係可能會影響我們的經營業績及財務表現。

於往績記錄期間，我們的主要客戶包括BCO客戶、貨運代理及航運公司。此外，本集團來自五大客戶的銷售額分別約為人民幣86.5百萬元、人民幣102.4百萬元、人民幣1,307.2百萬元及人民幣469.7百萬元，分別約佔本集團於往績記錄期間各期間總收入的21.6%、16.7%、20.4%及17.2%。倘本集團未能與我們的主要客戶達成新合約，我們的收入及盈利能力可能會受到不利影響。我們無法確定我們能否從客戶及／或潛在客戶取得合約。亦概不保證我們的現有客戶日後會否繼續聘用我們。倘本集團無法自客戶或潛在客戶達成合約或取得業務，則我們的業務及財務表現可能會受到不利影響。

同樣地，於往績記錄期間，我們的主要供應商包括船舶租賃公司、船舶製造商、集裝箱供應商及船用燃油供應商，向本集團五大供應商作出的採購額分別約為人民幣113.9百萬元、人民幣137.2百萬元、人民幣2,980.0百萬元及人民幣996.4百萬元，分別約佔本集團於往績記錄期間各期間採購總額的33.3%、28.3%、53.9%及49.0%。我們無法確定我們能否與主要供應商(尤其是船舶製造商及集裝箱供應商)達成採購協議。同時，概不保證我們目前的供應商日後會繼續與我們合作。倘我們無法維持該等關係，則我們的業務及財務表現可能會受到不利影響。

此外，於往績記錄期間，截至本文件日期，我們與安通(一家股份在中國A股市場上市的集裝箱航運公司)繼續保持緊密合作關係。於2021年，根據一份框架協議(於2022年3月31日屆滿)我們成為戰略合作夥伴。截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，安通亦為我們的最大供應商，主要有關船舶租賃及集裝箱租賃的採購額分別約為人民幣1,561.7百萬元及人民幣686.2百萬元，分別約佔該期間我們總採購額的28.2%及33.7%。其中，以固定價格向安通租賃船舶的採購成本分別約為人民幣254.1百萬元及人民幣154.6百萬元，以浮動價格向安通租用集裝箱的採購成本分別約為人民幣1,236.7百萬元及人民幣499.5百萬元，以固定價格向安通租賃集裝箱的採購成本分別約為人民幣51.4百萬元及人民幣32.1百萬元。截至2021年12月31日止年度的餘下採購金額約人民幣19.5百萬元僅為日常採購費用(如貨物費用及船用燃油費)。截至2019年及2020年12月31日止年度，概無向安通進行採購。

隨後，我們訂立長期合作協議(在此之前於2022年4月訂立過渡協議)，該協議將於2022年6月1日生效，為期34個月。截至最後實際可行日期，在我們船隊的28艘租賃船舶中，12艘為根據與安通的現有合作安排所租賃，及兩艘為根據一般租賃協議向安通租賃。有關框架協議、過渡協議及長期合作協議的進一步詳情，請參閱本文件「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴－我們與安通的關係」一節。

我們無法保證我們與安通的關係日後將維持穩定，亦不保證我們在長期合作協議到期後可將與安通的安排延期，與安通訂立新的有效安排或與安通重新磋商任何新安排。考慮到我們根據框架協議自指定航線產生的巨額收入(即截至2021年12月31日止年度的約人民幣4,461.0百萬元，截至2022年3月31日止三個月的約人民幣1,804.2百萬元)，倘我們與安通的關係發生任何中斷、發生惡化或未能延續，或未能延續與安通的任何當前或日後安排，我們的運營、業務前景及經營業績可能受到重大不利影響。

我們亦無法保證安通將始終能夠根據我們與彼等的合作條款履行其合約責任。根據安通自2019年以來刊發的公告，安通因為前控股股東的利益向第三方提供未經授權的擔保而涉及多宗訴訟，並一直進行債務重組。尚不清楚該等債務重組及訴訟會否影響安通向我們租賃船舶及租賃集裝箱的能力。由於我們仍依賴與安通的安排租賃船舶以組建我們的部分船隊，該等船隊可用於服務歐洲及北美市場，以產生可觀的收入，倘安通未能按約定提供船舶及集裝箱，我們可能將須即時盡力以優惠程度可能較低的費率向其他供應商獲取必要的租賃船舶。此外，作為長期合作協議的訂約方，我們已向安通承諾租賃大量船舶。協議剩餘期間向安通支付的固定船舶租賃付款最高金額估計將為610.3百萬美元。即使安通始終能夠履行其合約責任，在這種情況下，我們遭遇(i)運力過剩，由於向安通租賃固定數目船舶的合約責任；及(ii)市場低迷，尤其是考慮到根據長期合作協議，倘從過渡協議開始起每12個月期末計算出現任何損失，我們將獨自承擔該等損失，我們的盈利能力及財務狀況可能會受到不利影響。

我們經營所在行業競爭激烈。倘我們未能有效競爭，我們的市場地位、增長前景及經營業績或會受到不利影響，股份[編纂]或會大幅下跌。

我們經營所在的全球集裝箱航運業競爭激烈、高度集中，並由少數從業者及競爭對手結成的主要航運聯盟主導。該等競爭對手的經營歷史較我們長，且一般遠長於本公司。此外，該等行業參與者亦可能比我們擁有更大的船隊、更多元化的服務種類、更廣泛的客戶群及更多的財務資源。

此外，我們亦在近洋航運市場與大量小型承運人競爭。該等競爭為我們帶來額外的定價壓力，原因是小型承運人的成本結構可能比我們更為靈活，並要求我們在頻次及增值服務等其他方面脫穎而出。

倘我們無法與該等及其他現有及未來競爭對手有效競爭，我們的市場地位、增長前景及經營業績可能會受到不利影響，從而可能導致我們的股份[**編纂**]大幅下跌。

我們成本結構的主要組成部分波動可能對我們的盈利能力及財務狀況造成不利影響。

全球集裝箱航運業務的特點是銷售成本較高，利潤率較低。因此，我們業務營運成本架構的任何主要組成部分大幅增加均可能對我們的盈利能力造成重大影響。下文概述按組成部分劃分的成本上漲對我們整體盈利能力的影響：

- *船舶價格*。船舶市場具有高度週期性，價格受眾多因素影響，主要包括集裝箱航運業週期、船廠產能及船舶原材料成分(如鋼材)價格。為提升我們的整體運力及優化我們船隊的結構，於往績記錄期間，除兩艘自有船舶外，我們訂購了12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶。截至最後實際可行日期，四艘訂購船舶已交付，其中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付。作為我們策略的一部分，除為已訂購船舶付款外，我們計劃運用**[編纂][編纂]**購置船舶，並於未來進一步優化我們的船隊。截至最後實際可行日期，我們亦計劃購置六艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，該等船舶將於2025年交付。倘本公司未能妥善管理購置該等船舶的時間，本公司就船舶支付的價格可能高於競爭對手，從而增加本公司的銷售成本及降低本公司的整體競爭力。

- *租船租金*。截至2019年、2020年、2021年12月31日以及2022年3月31日，我們船隊的整體運力分別為3,971 TEU、9,486 TEU、86,786 TEU及73,620 TEU。截至最後實際可行日期，我們運營一支由34艘船舶組成的船隊，總運力為85,578 TEU，其中28艘為租賃船舶。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們的船舶成本(主要包括與船舶租賃及船員有關的開支)分別約為人民幣101.1百萬元、人民幣119.1百萬元、人民幣971.5百萬元及人民幣533.9百萬元，其中我們的船舶短期租賃分別約為人民幣88.0百萬元、人民幣111.6百萬元、人民幣953.6百萬元及人民幣526.0百萬元，分別佔我們總銷售成本的約25.8%、25.4%、23.6%及27.2%。因此，倘租賃市場的船舶租賃費上漲，當我們延長該等現有船舶租賃或以新船舶租賃取代現有船舶租賃時，與擁有更多自有船舶或訂立租期較長的競爭對手相比，我們可能會即時產生更高的成本。這將對我們業務運營的競爭力及整體財務業績造成不利影響。

- *集裝箱成本*。截至2019年、2020年、2021年12月31日以及2022年3月31日，我們分別經營約11,619 TEU、22,361 TEU、138,313 TEU及151,840 TEU的集裝箱。截至2022年3月31日，該等集裝箱中約42.4%為自有集裝箱，約57.6%租賃自集裝箱供應商。於往績記錄期間，我們的設備及貨物運輸成本(主要包括航運集裝箱裝卸、回空及租賃的開支)分別約為人民幣121.3百萬元、人民幣170.0百萬元、人民幣2,103.3百萬元及人民幣921.6百萬元，而我們的集裝箱成本分別約為人民幣14.5百萬元、人民幣16.5百萬元、人民幣1,340.4百萬元及人民幣554.0百萬元，分別佔我們總銷售成本的約4.3%、3.7%、33.2%及28.5%。集裝箱租賃費率受生產成本影響，而生產成本則可能受原材料(如鋼鐵)成本以及航運市場對集裝箱的供求影響。此外，由於我們使用的租賃集裝箱佔比很大，我們更易受集裝箱租賃市價波動的影響。因此，集裝箱租賃費率上升可能對我們的海運業務及盈利能力造成不利影響。

- *燃料價格*。船用燃油(即我們船舶使用的燃料)的成本佔我們銷售成本的大部分。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們分別消耗船用燃油14,662噸、28,086噸、159,144噸及72,276噸，成本分別約為每噸人民幣3,223元、每噸人民幣2,386元、每噸人民幣3,419元及每噸人民幣3,827元，而我們的船用燃油及潤滑油成本分別約為人民幣47.3百萬元、人民幣67.0百萬元、人民幣544.0百萬元及人民幣276.6百萬元，分別佔我們總銷售成本的約13.9%、15.3%、13.5%及14.2%。船用燃油價格近年大幅波動，並受我們無法控制的因素影響，如原油供求、石油輸出國組織及其他油氣生產商的行動、地緣政治發展(包括產油國及地區的戰爭及動盪)及環境問題。由於我們的運費一般根據市場費率釐定，我們可能無法將船用燃油成本的所有增幅轉嫁予客戶。此外，烏克蘭與俄羅斯之間衝突的不確定性及由此實施的制裁可能導致全球燃料價格進一步上漲。因此，船用燃油價格上漲可能對我們的盈利能力造成不利影響。

我們的前景可能會受到COVID-19或其他不利公共衛生發展的不利影響。

自2019年12月以來，中國大陸、香港及其他國家及地區爆發了COVID-19疫情。世界衛生組織於2020年3月11日宣佈COVID-19疫情為大流行。由於此次疫情，中國和世界各地主要港口的工作場所及商業場所均被封鎖。

為了遏制COVID-19，中國政府已推出一系列持續措施，包括但不限於限制企業復工、交通管制、旅行禁令、管控新建及現有物業開發工地的開工時間表以及隔離受影響地區。這些措施已嚴重限制中國的經濟活動水平，導致多個行業的業務中斷，可能會對中國的整體商業氛圍和環境產生不利影響，從而導致中國的整體經濟增長放緩。

此外，COVID-19的全球爆發對全球供應鏈造成不利影響。例如，根據德路里的資料，於2020年第一季度，航線需求出現驟降，特別是跨太平洋需求，隨後於2020年第二季度，其他國家進行封鎖，經濟萎縮，運力下降。於2020年下半年，航運服務需求激增，為業務增長創造了機會。然而，由於網購者於封鎖時的網購激增，需求激增加上港口物流人員短缺，可能會造成嚴重積壓，由中國大陸運往世界各地所有港口的大部分貨物將無法到達其最終目的地。有關積壓亦會影響集裝箱和運載該等集裝箱的船舶的可用性，這亦會擾亂整個行業。根據我們的內部估計，我們已發現截至2020年12月31日止年度集裝箱短缺和集裝箱價格飆升約59.0%的情況。

儘管我們擬與客戶就其業務的恢復狀況保持積極、持續的溝通，並且如果延遲從客戶取貨的情況繼續存在，我們將與客戶進行相應的協商，但我們不能保證該等協商會帶來任何有利的結果。於往績記錄期間，由於COVID-19疫情的影響，我們在向終端客戶交貨過程中遭遇若干重大延誤事件，原因包括以下方面：(i)集裝箱短缺；(ii)由於COVID-19感染令港口員工短缺；(iii)運往海外的消費品的工廠產量減少；(iv)政府為應對疫情而加強了檢查、管控及監管措施，導致寧波梅山港及鹽田港的港口作業效率降低；或(v)其他因素。2022年第二季度COVID-19疫情的影響仍然嚴重，對中國大陸的宏觀經濟環境產生不利影響，特別是在上海的封鎖期間，港口停泊放緩，辦公室和堆場等輔助設施的集裝箱擁堵。因此，與2022年第一季度的月平均水平相比，我們2022年4月通過上海港的運輸量有所下降。

鑒於上述情況，我們無法向　閣下保證未來該等不利事件不會再發生。

運營中的港口缺乏有能力的人員，可能會導致港口擁堵及入港受限。因此，我們可能無法及時及有效地提供我們的服務。

根據德路里的資料，COVID-19的全球爆發對全球供應鏈造成重大不利影響。例如，在疫情造成的一系列封鎖之後，運往美國的貨物需求激增，由於港口運營人員短缺，導致嚴重擁堵。這將造成積壓，由中國大陸運往世界各地所有港口的大部分貨物將無法到達其最終目的地。有關積壓亦會影響集裝箱和運載該等集裝箱的船舶的可用性，這亦會擾亂整個行業。就我們的營運而言，倘我們的船舶無法及時高效地在港口卸貨，我們的整體週轉率將下降，我們的貨款回收將放緩，我們的經營業績將受到不利影響。我們概不能保證有關港口運營商的短缺不會成為行業的經常性特徵，我們亦不能保證港口運營行業會得到及時恢復並準備好面對另一波疫情爆發或任何可能導致有關短缺的事件。

不斷變化的貿易模式、貿易流及貿易不平衡加劇可能會增加我們的集裝箱回空成本，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

在理想情況下，出於成本效益的原因，集裝箱應始終滿載運輸。由於目的地港口與國家之間的貿易不平衡，或與所下達及所接獲訂單有關的多項原因，航運集裝箱空載返回的情況時有發生。這將導致我們的集裝箱回空成本增加。於往績記錄期間，我們採取集裝箱管理優化措施，如共享船舶安排、互換艙位安排及戰略合作夥伴關係。有關詳情，請參閱本文件「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴－共享船舶安排、互換艙位安排和主要戰略合作夥伴」一節。我們無法向　閣下保證該集裝箱管理優化措施在未來會有效，因此我們的集裝箱回空成本可能會增加，並對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

勞資糾紛(尤其是港口糾紛)可能會中斷或阻礙我們的業務經營。

與業內其他營運商一樣，我們的部分日常營運依賴第三方僱員(如停靠港口的裝卸工人)。與該等外部勞工有關的勞工行動或其他勞資糾紛可能妨礙或阻礙我們的正常經營活動，倘未能及時解決，則可能導致我們的收入減少。我們無法預測或控制該等行動。例如2020年長灘及洛杉磯港口曾因罷工堵塞。我們無法向　閣下保證日後不會發生該等罷工。

利率上調可能對我們的經營業績造成不利影響。

一如眾多其他集裝箱航運業從業者，我們可能依賴銀行借款為購置船舶或航運集裝箱提供資金。我們貸款的利率上調可能導致我們的利息開支大幅增加，對財務成本構成不利影響，從而可能對我們的業務及盈利能力構成影響。概無保證將可透過訂立該等交易有效降低我們的利率風險，甚至根本不能降低風險。倘結構不當，若干衍生金融工具或會增加我們的利率波動風險。

全球集裝箱航運業受到規管，而遵守包括環保及排放規定等相關條約及國家法律及法規，可能會產生重大開支，從而影響我們的業務及經營業績。

集裝箱航運業的監管非常嚴格。我們的營運須遵守多項國際公約、條約，以及我們的船舶營運所在司法權區及我們的船舶註冊司法權區的國家及地方法律及法規。該等公約、條約、法律及法規管轄範圍包括海事營運、環保、有害物質的排放及管理，以及人類衛生及安全，並可能隨時變動。為確保遵守現有及日後的法規，我們投入大量資源致力獲取必要的許可或授權、符合保養及檢查規定、進行船隻改裝或操作變更、制訂及實施突發事件應對程序，以及對環境風險投保等。此外，客戶(如貨運代理)的活動並非我們所能控制，可能導致違反有關航運港口及船舶的若干法律及法規。倘發生該等違規事件，我們可能會捲入訴訟或其他法律程序，產生費用及開支，並對我們的業務、聲譽、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

由於該等公約、條約、法律及法規正不斷演變，我們無法向　閣下保證我們將一直合規。例如，截至2020年12月31日止年度，國際海事組織已實施有關控制硫排放的法規。根據德路里的資料，作為排放策略的一部分，預計2023年國際海事組織將進一步加強溫室氣體控制及氮氧化物排放控制。未能遵守我們須遵守的公約、條約、法律及法規可能導致暫停或吊銷必要執照、許可證、證書或批文，以及遭受行政罰款、處分或法院索償。

按本集團合規成本計，除本文件「業務－法律訴訟及不合規事項－不合規事項」一節所述的處罰及罰款外，本集團於2021年因在未進行事先申報的情況下向港口運輸危險物品而被處以人民幣20,000元的罰款。

於2021年4月18日，我們運營的一艘船舶抵達南沙港，兩個集裝箱裝載了含有「氯化鎳」(UN號：UN3288)的貨物，須遵守《國際海運危險貨物規則》的規定。本公司未在進入南沙港碼頭前辦理危險貨物申報手續，於2021年6月21日，被廣州海事局罰款人民幣20,000元。

根據《船舶載運危險貨物安全監督管理規定》的有關條文，危險貨物託運人應當向承運人說明所託運的危險貨物的種類、數量、危險特性以及發生危險情況的應急處置措施，向海事管理機構提交相關貨物資料及報告，承運人應當對上述貨物資料進行審核；在載運危險貨物進出港口的中國船舶管轄海域內，船舶所有人或者經營人應當提前向海事管理機構辦理危險貨物申報手續。由於託運人未向我們說明託運貨物中有危險貨物，導致我們未事先辦理申報手續，託運人因此向我們支付人民幣20,000元的賠償金。

然而，公約、條約、法律或法規的任何變動亦可能導致我們為保持合規而產生重大額外開支。發生任何該等事件均可能對我們的業務及經營業績構成不利影響。

我們任何種類資產的投資及／或收購(如收購不良資產)未必能成功，可能對我們的財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

雖然我們過去並未依賴收購來擴展業務，收購和投資仍是我們日後增長的潛在來源，如出現合適機會，我們會積極把握。我們收購或投資的成功可能取決於我們能否識別適當目標、根據商業合理條款與其達成協議、獲得完成收購所需的融資及獲得任何必要股東或政府批准的能力。

例如，於2021年11月，我們在公開招標中中標了一組不良資產，其中包括質押的抵押品(包含約佔安通已發行股本總額2.05%的股份)。詳情請參閱本文件「豁免嚴格遵守上市規則」一節及附錄一會計師報告附註35。

我們的收購及投資會使我們面臨不確定因素和風險，包括：

- 高昂的收購及融資成本；
- 潛在持續財務責任和不可預見或隱性負債；

- 重要業務關係和我們所收購公司聲譽的潛在損失；
- 未能實現計劃目標、利益或增收機會；
- 進入我們經驗有限或毫無經驗且競爭對手佔有較強市場地位的市場的不確定因素；
- 與整合已收購公司及管理更大規模業務相關的成本及困難；
- 潛在的巨額商譽減值費用；及
- 資源和管理層注意力分散。

未能解決上述不確定因素及風險可能對我們的流動資金、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

截至2022年6月15日，我們有流動負債淨額。

截至2022年6月15日，我們的流動負債淨額約為人民幣1,340.2百萬元，包括流動資產約人民幣1,838.0百萬元及流動負債約人民幣3,178.1百萬元，較截至2022年3月31日的流動資產淨值約人民幣787.2百萬元減少約人民幣2,127.4百萬元。此乃主要由於確認(i)2022年3月31日後長期合作協議項下的船舶租賃(鑒於租期超過一年，故確認租賃負債)；與(ii)截至2022年3月31日框架協議中短期租賃項下的船舶租賃(與短期租賃相關的船舶租賃開支未於租賃負債確認)的租賃負債，令租賃負債的即期部分增加約人民幣1,543.0百萬元。有關進一步詳情及兩份協議的比較，請參閱本文件「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴－我們與安通的關係」一節。

流動負債淨額狀況使我們面臨流動資金風險。我們未來的流動資金及為我們的運營及業務擴張進行額外資本投資的能力，將主要取決於我們維持足夠的經營活動產生的現金及獲得外部融資的能力。無法保證我們的流動負債淨額狀況在未來會有所改善。如果我們繼續錄得流動負債淨額，我們業務的營運資金可能會受到限制。如果我們沒有產生足夠的正經營現金流或獲得額外的融資滿足我們的擴張計劃及我們的營運資金需求，則財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們可能會因客戶的付款延遲及／或違約而面臨信貸風險，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們的信貸風險主要來自貿易應收款項。截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日，我們的貿易應收款項分別約為人民幣33.0百萬元、人民幣27.4百萬元、人民幣178.5百萬元及人民幣311.4百萬元。我們的貿易應收款項指我們提供服務而應收客戶的未償款項，主要包括在每輪航程完成時我們貨運服務的應收款項。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－若干資產負債表項目－貿易應收款項」。就我們授予主要客戶的信用期而言，雖然我們要求部分客戶預付款項，但我們的大部分主要客戶獲授7至30天的信用期。倘若貿易應收款項預計在一年或更短的時間內(或在正常業務運營週期(如時間更長))收回，則將其分類為流動資產。否則，則呈列為非流動資產。

我們可能會因客戶的付款延遲及／或違約而面臨信貸風險，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。倘上述各方延遲或拖欠向我們付款，我們可能須作出撥備，因此我們的流動資金可能會受到不利影響，繼而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

未能收回我們的合約資產可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們的合約資產以就截止各會計期末尚未完成的航程應收客戶的未償款項入賬。截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日，我們的合約資產分別約為人民幣5.8百萬元、人民幣12.0百萬元、人民幣94.6百萬元及人民幣121.0百萬元。我們會定期檢討合約資產，並會在本集團預期無法收回到期款項時計提合約資產撥備。倘若我們未能收回該等款項，我們的合約資產可能須作出撥備或撇減。我們的貿易應收款項及合約資產的預期虧損率基於每年年結日前特定期間的銷售付款情況以及在此期間遭遇的相應過往信用損失。調整過往虧損率以反映影響客戶結清應收款項能力的宏觀經濟因素的當前及前瞻性資料。基於此，我們截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日貿易應收款項及合約資產的虧損撥備分別釐定為約人民幣0.4百萬元、人民幣1.8百萬元、人民幣2.4百萬元及人民幣3.5百萬元。我們能否收回合約資產取決於我們的客戶是否會在航程結束時向我們支付最終款項。倘若我們任何客戶的現金流量、營運資金、財務狀況或經營業績惡化，則可能無法或可能不願意及時支付應付我們的款項，甚至根本不會支付。客戶付款責任的任何重大違約或延遲均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

倘我們無法獲得稅收優惠待遇或政府補助，我們的經營業績可能會受到不利影響。

於往績記錄期間，我們享有相關稅收優惠政策的稅收優惠待遇。我們無法向　閣下保證，我們未來將繼續享受類似的稅收優惠待遇。中國企業所得稅法及其實施細則採用25%的法定企業所得稅稅率，但本公司享受減按15%稅率的海南稅收優惠待遇。倘若我們不再享有稅收優惠待遇，我們的所得稅開支可能會增加，這將對我們的經營業績產生不利影響。此外，我們亦收到政府補助，主要是政府提供的非經常性財政資助。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，計入綜合收益表的政府補助分別約為人民幣7.6百萬元、人民幣10.8百萬元、人民幣14.8百萬元及人民幣1.1百萬元。有關進一步資料，請參閱本文件「財務資料－經營業績主要組成部分說明－其他收入」一節。我們無法向　閣下保證，我們將在未來繼續收到或享受有關補助，或獲得同等金額的類似補助。倘若未能獲得補助，收到的補助減少可能會對我們的經營業績及財務狀況造成不利影響。

預付款項、按金及其他應收款項可能會計提減值虧損。

我們的預付款項、按金及其他應收款項主要來自租賃船舶的預付款項及用於擴大業務的其他成本。截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日，我們的預付款項、按金及其他應收款項分別約為人民幣7.0百萬元、人民幣8.1百萬元、人民幣123.0百萬元及人民幣162.4百萬元。截至該等日期，預付款項、按金及其他應收款項的減值虧損分別約為人民幣3.6百萬元、人民幣3.7百萬元、人民幣4.6百萬元及人民幣4.8百萬元。支持本集團的預期信貸虧損模型的假設概要載於本文件附錄一會計師報告第I-35頁及I-36頁。受未來業務經營及市場狀況影響，我們無法保證我們可能須就預付款項、按金及其他應收款項計提撥減值虧損。倘出現該等情況，我們的財務狀況可能受到不利影響。

我們可能會受到影響我們與合營企業及聯營公司合作夥伴的關係或業務合作的重大事項的不利影響，且我們對合營企業及聯營公司的投資面臨流動性風險。

我們於與第三方的合營企業及聯營公司中持有權益，且未來可能會繼續持有權益。合營企業及聯營公司的表現已經並將繼續影響我們的經營業績及財務狀況。截至2019年12月31日止年度，我們錄得分佔合營企業及聯營公司虧損約人民幣0.3百萬元，截至2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們錄得分佔合營企業及聯營公司利潤分別約人民幣6.2百萬元、人民幣13.7百萬元及人民幣3.7百萬元。有關進一步資料，請參閱本文件「財務資料－經營業績主要組成部分說明」一節。合營企業或聯營公司是否成功取決於多項因素，其中部分因素並非我們所能控制。因此，我們可能無法從我們的合營企業及聯營公司實現預期經濟和其他利益。

此外，我們對聯營公司及合營企業的投資面臨流動性風險。我們對聯營公司及合營企業的投資不如其他投資產品般具有流動性，因為在收到股息之前並無現金流量，即使我們的聯營公司及合營企業按權益會計呈報利潤。我們為應對不斷變化的經濟、金融及投資狀況而迅速出售我們於聯營公司或合營企業中的一項或多項權益的能力有限。此外，倘若該等合營企業及聯營公司不宣派股息，無論其盈利能力如何，均不會產生現金流量。我們無法預測我們是否能夠以我們可接受的價格及條款出售我們於聯營公司或合營企業中的任何權益。我們亦無法預測尋覓買家並完成相關交易所需的時長。因此，我們對聯營公司或合營企業的投資缺乏流動性可能會嚴重限制我們應對聯營公司及合營企業表現不利變化的能力。此外，倘若並無分佔聯營公司或合營企業的業績或股息，我們亦將面臨流動性風險，且我們的財務狀況或經營業績可能會受到重大影響。

相關抵押品市價的波動可能對我們的財務狀況造成重大不利影響。

由於我們於2021年11月收購的不良資產包括質押的抵押品，其中包括佔安通已發行總股本2.05%的股份，倘不良資產項下的債務責任產生影響，我們可能需要依賴該等抵押品的市價，以盡量減少該項收購的損失。我們無法向　閣下保證，在此情況下及鑒於有關該等股份的市場可能出現波動，我們能夠收回對該項收購注入的初始資本。因此，我們的財務狀況可能會受到不利影響。

我們不確定遞延稅項資產的可收回程度，這可能影響我們未來的財務狀況。

截至2019年、2020年、2021年12月31日以及2022年3月31日，我們的遞延稅項資產分別約為人民幣1.0百萬元、人民幣2.1百萬元、人民幣1.6百萬元及人民幣5.4百萬元。根據我們的會計政策，倘可能有未來應課稅利潤用於抵銷所有可扣稅暫時性差額，我們會就該等可扣稅暫時性差額確認遞延稅項資產。這需對若干交易的稅務處理進行大量判斷，亦需對可用於將予收回遞延稅項的未來應課稅利潤的可能性、時間性及充足性進行評估。未來應課稅利潤的估計取決於管理層控制範圍以外的多項因素，倘該等判斷被證明不準確或不精確，則我們可能需據此調整稅項撥備。我們無法保證遞延稅項資產的可收回程度，亦無法預測該等資產的變動。倘我們無法收回遞延稅項資產，則可能對我們未來的財務狀況造成重大不利影響。

倘我們未能有效管理我們業務運營的存貨增加，我們可能會產生存貨陳舊。

我們的存貨主要包括航程中消耗的船用燃料及潤滑油。截至2019年、2020年、2021年12月31日以及2022年3月31日，我們的存貨結餘分別約為人民幣3.7百萬元、人民幣12.3百萬元、人民幣177.5百萬元及人民幣201.0百萬元。我們旨在以應有的謹慎處理存貨陳舊及我們通常根據我們預測的業務運營(如將運營的任何新航線)以及從客戶收到的訂單量向燃料供應商下達訂單。有關詳情，請參閱本文件「財務資料－財務狀況表主要組成部分說明－存貨」一段。未能管理我們存貨的增加或準確預測客戶需求可能會導致我們的存貨陳舊及對我們的業務經營業績產生不利影響。

未能履行我們對合約負債的責任可能對我們的經營業績、流動資金及財務狀況造成重大不利影響。

我們的合約負債指於年／期末未完成航程相應的預收款項。截至2019年、2020年、2021年12月31日以及2022年3月31日，我們的合約負債分別約為人民幣0.9百萬元、人民幣3.0百萬元、人民幣246.7百萬元及人民幣46.4百萬元，與收入增長相符。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－若干資產負債表項目－合約負債」。由於完成航程受多種因素影響，如事故、惡劣天氣、意外延誤或海盜事件，因此不能保證我們將能夠履行合約負債中的責任。倘我們無法履行我們對合約負債的責任，則合約負債金額將不會被確認為收入，而我們可能必須退還客戶支付的預付款項。因此，我們的經營業績、流動資金及財務狀況可能會受重大不利影響。

由於使用須作出固有不確定性判斷及假設的不可觀察輸入數據，我們面臨按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動及估值不確定性的風險。

於往績記錄期間，我們主要投資於短期財政投資及不良資產。於2021年12月31日及2022年3月31日，我們的投資為按公允價值計入損益的金融資產(大部分為不良資產)人民幣300.0百萬元及人民幣283.4百萬元，約佔我們總資產的7.4%及6.0%。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們按公允價值計入損益持有的金融資產收益分別約為人民幣0.2百萬元、人民幣0.2百萬元及人民幣0.3百萬元。截至2022年3月31日止三個月，我們按公允價值計入損益持有的金融資產虧損約為人民幣16.6百萬元。本集團的財務管理常規為有效分配現金資源，在不影響業務營運或資本支出的情況下適當投資產生收入的金融工具。附有短期財政投資公允價值估計的報告由金融機構按週或更為頻繁的基準編製。有關估計所用的基準及假設變動可能嚴重影響該等金融資產的公允價值。我們無法控制的因素會嚴重影響公允價值估計並導致其不利變動，從而影響公允價值。該等因素包括但不限於總體經濟狀況、市場利率變動及資本市場穩定性。估值可能涉及大量的判斷及假設，存在固有不確定性，並可能導致重大調整，從而可能對我們的經營業績產生重大不利影響。

牌照要求、檢查程序增多及愈來愈嚴格的進出口管制和新安全法規可能導致我們的業務中斷並增加我們的經營成本。

集裝箱航運公司須就其註冊成立、業務營運、船舶和航線獲得若干牌照及許可證。該等牌照及許可證需定期審核、更換或續期。中國及外國政府機構在發出、更換及續發該等牌照及許可證方面的要求愈來愈嚴格。我們無法向　閣下保證我們所申請或持有的該類牌照及許可證可及時或根本無法獲發出或通過監管審批或獲得更換或續期。此外，為符合該等牌照及許可證的審核、批准或續期條件而產生的未來成本亦無法確定。倘我們未能及時通過該等牌照及許可證審核或獲准更換或續期該等牌照及許可證，我們的業務或會部分或全部被暫停。

此外，全球集裝箱航運須符合出發港、目的港和任何中轉港的多項安全要求、海關檢查和有關程序。該等檢查程序可能導致集裝箱、貨物或船舶被扣押或集裝箱的裝船、卸船、轉船或交收出現延誤，亦可能對進口公司、出口公司或在某些情況下對承運人(如我們)徵收關稅、處以罰款或其他罰金。

此外，出於安全方面考慮，許多國家實施愈來愈嚴格的進出口管制及安全法規。尚不清楚最終會提出或實施現有安全程序的何種變更(如有)，以及任何該等變更對集裝箱航運業的影響。該等變更或會對承運人造成潛在額外財務及法律責任，並且在若干情況下令採用集裝箱運輸若干類型貨品不符合經濟效益或不切實際。對集裝箱航運公司施加的任何額外成本可降低集裝箱運貨量，導致航運服務的需求減少，從而對我們的業務及經營業績產生不利影響。

倘我們無法為我們的業務擴張獲取充足資金，我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景可能受到不利影響。

集裝箱航運業內的參與者(如本公司)一般需要大量資本開支進行業務擴張。我們能否獲得融資視乎多項因素而定，部分因素並不受我們控制，包括整體經濟及資本市場狀況、銀行或其他貸款人的信貸供應情況、獲得政府的必要批准、投資者對我們的信心、集裝箱航運業的整體表現及特別是我們的經營及財務表現，以及任何法律及監管限制。我們無法向　閣下保證我們可以在日後按我們可接受的條款獲得融資或根本無法取得。倘我們無法獲得融資或按我們無法接受的條款方可獲得融資，我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景可能會受到不利影響。

我們未來的成功取決於我們實現及管理增長的能力。

我們實現持續增長的策略，重點包括擴展我們的船隊及我們的航線。我們策略的有關方面的實際實施取決於若干因素，包括我們能否保留客戶及能否取得所需融資。此外，我們可能須增加僱員數目及提升經營及財務系統的範圍以應付日趨複雜的業務。我們在管理及繼續保持增長上投入的努力未必會成功。如擴張太快，我們可能會在業務低迷時期遇到財務困難；另一方面，如擴張速度不夠快，我們的市場份額及潛在客戶可能會流向競爭對手。因此，無法實現及管理我們的未來增長可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們未必能夠全面實施我們的擴張計劃。

作為我們擴張戰略的一部分，我們計劃將**[編纂][編纂]**用於購買新船舶、設立新網點及將我們的業務擴展至「端到端」服務。具體而言，我們計劃將約**[編纂]**百萬港元（或**[編纂][編纂]**的**[編纂]**%）用於擴大及優化船隊規模；約**[編纂]**百萬港元（或**[編纂][編纂]**的**[編纂]**%）用於發展陸上物流業務，提升「端到端」的服務能力；及約**[編纂]**百萬港元（或**[編纂][編纂]**的**[編纂]**%）用於設立新的內陸及境外網點（「**擴張計劃**」）。我們無法向　閣下保證，我們能夠籌集足夠的資金，以撥付該擴張計劃，且我們可能不得不利用內部財務資源通過借款進行融資。我們亦無法向　閣下保證，根據我們的財務狀況及**[編纂]**情況，我們可能會繼續推行擴張計劃。因此，倘擴張計劃因我們無法控制的因素而暫停或終止，我們可能無法維持持續業務增長，因而我們的業務前景及財務狀況可能受到不利影響。

我們的保險可能不足以彌補與我們業務營運有關的所有損失。

任何船舶的營運均涉及機械故障、撞船、火災、與漂浮物的碰撞、財產損失、貨物丟失或損毀及因國外政治形勢、敵對狀況及罷工導致業務中斷等風險。此外，航運物流業亦涉及海難（包括漏油及其他環境災難）等固有風險。我們為船隊購買船主及營運商一般所購買的保險。然而，我們無法向　閣下保證目前的保險範圍已足夠。我們也可能會被要求繳納以我們自身的索賠記錄及保賠協會（我們透過其取得侵權責任保險賠償）所有其他會員的索賠記錄為基準計算的額外費用或保費。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，本集團已就我們的各項保單（社會保險及住房公積金供款除外）分別支付保險費約人民幣1.8百萬元、人民幣0.9百萬元、人民幣5.7百萬元及人民幣0.8百萬元。若出現未投保損失或損失超過投保限額，則我們的經營業績、財務狀況及業務營運可能受到不利影響。即使我們的保險範圍足夠彌補我們的直接損失，但我們可能無法及時獲取替代船舶或採取其他適當行動。此外，我們的索賠記錄可能影響保險公司於未來向我們收取的保費。

我們的業務及增長前景視乎我們繼續吸納及挽留合資格人員(包括高級管理層)的能力。

我們的高級管理團隊成員均具備豐富的相關經驗，並為我們服務多年。高級管理團隊經驗豐富且人員穩定是我們成功的關鍵。此外，我們的成功亦視乎我們吸納和挽留眾多經驗豐富的航運物流專業人士的能力。倘我們失去高級管理人員(尤其是陳洪輝先生)的服務，或無法招聘和挽留足夠的經驗豐富的人員，我們的業務及增長前景可能受到重大不利影響。

我們的內部IT系統或會出現故障或存在安全漏洞。

儘管我們已實施安全措施，但內部IT系統容易受到計算機病毒和未經授權訪問的損害。倘發生此類事件並導致我們的業務中斷，可能會對我們的開發項目和業務營運造成重大中斷。

在日常業務過程中，我們會收集和儲存敏感數據，包括受法律保護的有關我們僱員的個人身份信息、知識產權及專有業務資料。我們利用現場系統及外包供應商管理並維護我們的應用程序、數據。該等應用程序和數據包含各種關鍵的業務資料(包括研發資料、商業資料及業務和財務資料)。由於信息系統、網絡及其他技術對我們的許多經營活動至關重要，故本公司或向我們提供信息系統、網絡或其他服務的供應商的關閉或服務中斷會使風險加劇。有關中斷可能是由計算機黑客入侵、釣魚攻擊、勒索軟件、計算機病毒傳播、蠕蟲病毒及其他破壞性或阻斷性軟件、阻斷服務攻擊及其他惡意活動以及斷電、自然災害(包括極端天氣)、恐怖襲擊等事件或其他類似事件造成的。該等事件可能對我們和我們的業務造成不利影響，包括丟失數據和損壞設備和數據。此外，系統冗餘可能使工作效率低下或空間不足，且我們的災難恢復計劃可能不足以覆蓋所有可能出現的情況。重大事件可能導致我們的經營中斷、聲譽受損或損失收益。此外，我們的保險覆蓋範圍可能不足以就該等事件所涉及的任何損失作出賠償。

我們可能面臨本公司及供應商的信息系統及網絡所備存資料(包括我們僱員和患者的個人資料及公司和供應商的保密數據)遭挪用、濫用、洩露、偽造或蓄意或意外發佈或丟失的風險。此外，外部各方可能試圖進入我們或我們供應商的系統或以欺騙手段引誘我們或我們供應商的員工披露敏感資料，以獲得我們的數據及／或進入系統。與其他公司一樣，我們有時會受到並將持續受到對我們數據和系統的威脅，包括惡意代碼和病毒、網絡釣魚及其他網絡攻擊。該等威脅的數目和複雜程度隨著時間的推移會持續增加。如果我們或我們供應商的信息技術系統遭到嚴重破壞，則可能損害市場對我們安全措施有效性的看法，且我們的聲譽和信譽可能受損。我們可能須花費大量資金及其他資源來修復或更換信息系統或網絡。此外，我們可能面臨監管行動及／或個人和群體在私人訴訟中針對與數據收集和使用慣例及其他數據隱私法律法規相關的隱私問題提出的申索，包括就濫用或不當披露數據以及不公平或欺騙行為提出的申索。儘管我們開發並維護系統和控制措施以防止發生上述事件，且我們通過程序來識別和減少風險，但該等系統、控制措施和程序的開發和維護成本很高，並由於技術更迭需要我們持續監控和更新，且解決安全措施的工作變得越來越複雜。此外，儘管我們作出努力，但無法完全消除發生上述事件的可能性。由於我們將更多信息系統外包予供應商，與付款人進行更多電子交易以及更依賴基於雲的信息系統，相關安全風險將會上升，且我們將需要投入額外資源以保護我們的技術和信息系統。

重大訴訟可能對我們的業務產生影響。

全球集裝箱航運業務帶有海事及其他意外事件的固有風險，可導致財產損失及人身傷亡。故此，我們可能不時捲入法律訴訟，令我們面臨捲入其他重大法律訴訟的可能性。如果我們在任何法律訴訟中抗辯失敗，或無法按合理的商業條款解決任何法律訴訟，而且我們就該等法律訴訟所招致的損害賠償超出有關保單所承保的範圍，我們的業務與經營業績可能受到重大不利影響。此外，我們的管理層可能需要從我們業務營運中抽出時間以應付及抗辯我們捲入的法律訴訟，這亦可能影響我們的業務。

未能根據相關稅法及法規足額繳付稅項或繳付滯納金可能對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。

作為業務運營的一部分，我們已向海外集裝箱租賃公司租賃集裝箱並向該等公司支付租金。根據中國法律及法規的相關規定，我們須就該等公司(為非居民企業)在中國產生的租金收入為其履行預扣及代扣代繳企業所得稅及增值稅的義務，否則稅務機關有權向我們徵收未繳稅款及滯納金。於往績記錄期間，我們並無向稅務機關備案若干申報情況及履行與上述向相關海外公司支付租金有關的稅項的預扣及代扣代繳義務。此乃主要由於本公司的員工對相關稅項法規認識不足。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－法律訴訟及不合規事項－不合規事項」一節。我們無法保證，日後不再發生該等事件及我們的員工缺乏認知的情況，我們亦無法保證我們的員工總是對所有適用稅務法律及法規有清晰的了解。若發生該等事件，我們的財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

未能按照中國的勞動法律及法規為及代表僱員繳付社會保險費及住房公積金，可能會對我們的財務狀況及經營業績產生不利影響。

於往績記錄期間，本公司及本公司附屬公司上海立聯國際船務代理有限公司東莞分公司(「**上海立聯東莞分公司**」)委聘第三方人力資源服務供應商為部分僱員繳付社會保險費及住房公積金。根據第三方人力資源服務供應商與我們相關附屬公司之間訂立的協議，第三方人力資源服務供應商有義務為我們的相關僱員按時足額繳付社會保險費及住房公積金。有關安排並未嚴格符合中國法律法規，可能被主管部門責令限期繳納社會保險費及住房公積金。倘若主管部門責令限期繳納社會保險費，則須自欠繳之日起按日加收萬分之五的滯納金；逾期仍不繳納的，由有關行政部門處欠繳數額一倍以上三倍以下的罰款。詳情請參閱本文件「業務－法律訴訟及不合規事項－不合規事項」一節。倘我們被主管部門要求繳納額外社會保險費及住房公積金供款或因有關代理安排而遭受主管部門處罰，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到不利影響。

我們部分物業租賃協議未向相關政府部門備案，因此我們可能被處以行政罰款。

根據適用的中國行政法規，物業租賃協議的出租人和承租人須於簽立物業租賃協議後30天內就物業租賃協議向相關政府部門備案。未進行備案的，政府機關可要求於規定期限內備案，如仍未備案，對於租賃一方為單位的，政府機關可對未按規定妥為備案的每項協議處以介乎人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款。

截至最後實際可行日期，我們尚未根據中國法律法規的規定向當地住房管理部門提交14項租賃協議備案。據中國法律顧問告知，我們可能被主管部門責令整改此不備案行為，而倘若我們未能於規定期限內進行整改，則我們可能因有關不備案行為而被處以人民幣14,000元至人民幣140,000元的罰款。因此，我們未能就該等租賃協議登記備案的估計最高罰款金額約為人民幣140,000元。

倘若主管部門要求我們登記物業租賃協議，則我們可能因未能登記該等物業租賃協議而被處以罰款，這可能對我們的財務狀況及經營業績構成不利影響。

我們的船舶可能被海事索償人扣留，這可能導致收益與現金流量出現重大損失。

船員、為船舶提供貨物與服務的供應商、貨物託運人及其他方可能因未獲償還的債務、索賠或損害賠償而享有對船舶的海事留置權。在許多司法權區，海事留置權人可以通過止贖程序扣押或扣留船舶以行使其留置權。扣押或扣留我們一艘或多艘船舶可能導致我們需支付巨額資金以解除扣押或扣留，並可能導致相關停租期期內盈利與現金流量出現較大損失。雖然過去我們未曾遇到有關事件，但不保證日後不會發生有關情況。

在戰時或緊急情況下，政府可能徵用我們的船舶，導致我們的收益減少。

在世界許多地區，商船在戰時或其他緊急情況下可能被政府徵用。然而，船主未必可從政府取得補償或透過其保險取得賠償。如果政府徵用我們一艘或多艘船舶，或以低於市價的租金租賃船舶，我們的集裝箱航運業務、經營業績及財務狀況可能受到不利影響。

海盜行為可能對我們的業務及經營業績造成不利影響。

經營海運面臨海盜這一固有風險。隨著我們擴張我們的航線網絡，於未來我們的船舶可能會在海盜事件頻發的地區航行。海盜攻擊我們的任何船舶可能導致人員傷亡、船員被綁架、失竊、船舶或所運輸的貨物損壞或損毀。我們未必能就有關事故造成的損失取得足夠的保險賠償，這可能會對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

天災、戰爭、瘟疫、恐怖襲擊及其他事件可能對我們的業務造成不利影響。

自然災害及其他天災、流行病、恐怖襲擊、戰爭以及其他超出我們控制範圍的事件可能導致全球或區域性經濟不穩定，因而可能對我們的業務、經營業績、財務狀況、集資能力或未來增長造成不利影響。除COVID-19外，爆發其他流行病，例如SARS、禽流感及甲型流感(H1N1)，可能導致我們業務嚴重中斷，對我們的收益與盈利能力產生負面影響。爆發流行病可能導致特定商品的需求下跌，繼而可能導致航運服務(包括我們的航運服務)需求下降，從而對我們的盈利能力造成不利影響。有關爆發還可能使衛生或政府部門對我們的船舶採取檢查及檢疫措施或限制貨物進出受流行病影響的地區，從而導致我們的營運受到嚴重干擾。請參閱本節「我們的前景可能會受到COVID-19或其他不利公共衛生發展的不利影響」分節。

與飛機及汽車類似，航運船舶亦可能成為恐怖襲擊的目標。對航運船舶的恐怖襲擊可能導致(其中包括)保險、安保成本增加及貨物無法運往或運離某些地點。政治緊張局勢或衝突及戰爭或爆發戰爭的可能性亦可對我們業務造成損害及令其中斷，這可能對我們的收益、經營成本及整體盈利能力造成重大影響。

我們面臨與獲得可靠船舶(包括新船舶未能交付)、購買二手船舶或維護現有船舶有關的風險。

我們業務模式的一個關鍵組成部分是使用若干類型船舶來提供我們的集裝箱航運服務。於往績記錄期間，我們的大部分船隊為運力小於5,300 TEU的中小型船舶，我們認為該範圍在運營效率和運力方面最適合我們的業務。我們擬繼續實施我們目前的模式，我們認為這對我們過去的成功做出了重大貢獻，亦打算在可預見的未來購買和租用更多運力在1,900 TEU至2,400 TEU之間的船舶。為擴充我們的自有船隊，我們或會購買二手船舶或租賃船舶作為委託新造船舶的替代。我們於2014年、2016年及2021年購買三艘二手船舶。二手船舶或存有我們在購買時不知悉的潛在缺損。此等缺損其後或會引致重大維修開支或航行中斷。再者，二手船舶或不具備我們委託新造船舶時所要求的全部功能特點。

然而，我們無法向　閣下保證，我們的船舶在運行過程中將一直可靠。任何導致此類船舶可靠性降低或性能低於我們預期的因素，例如具有相似或更高的燃油效率、船速或其他特徵的更大或更小船舶市場的發展，可能會給我們的集裝箱航運業務帶來巨大壓力。更換或升級我們的船隊可能需要相當長的時間和大量資源。在這種情況下，我們的裝運量、市場地位、經營業績及增長前景可能會受到重大不利影響。

我們面臨與全球擴張有關的風險。

我們正不斷將我們的業務擴展到更多的國際市場。然而，在新的地區提供服務可能涉及諸多風險和挑戰。無法保證我們的該等擴張舉措會成功或獲得任何回報。

除上述之外，持續的全球擴張使我們面臨其他風險，例如：

- 我們的服務在具有不同業務交易歷史的不同地區市場難以獲得市場認可；
- 在我們投入銷售和營銷資源較少的若干其他國家難以實現病毒式營銷增長；
- 由於語言障礙、距離、人員配備、用戶行為和消費能力、文化差異、業務基礎設施限制以及規範全球運營公司的法律而難以管理營運；
- 適用其他司法權區的不同法律法規；
- 與國外業務和收益相關的潛在不利稅務後果；
- 複雜的外匯波動和相關問題；
- 信貸風險和更高水平的付款欺詐；
- 部分國家的政治和經濟不穩定；
- 貨幣流受限；及
- 部分國家對我們的知識產權保護減少或失效。

由於該等障礙，我們可能會發現進入其他市場屬不可能或成本過高，或進入國外市場可能會延遲，這可能會阻礙我們發展業務的能力。

我們可能面臨與我們在物流市場的擴張有關的風險。

作為我們擴張戰略的一部分，除集裝箱航運服務外，我們將建立包括陸地物流的服務組合。為此，我們可能會面臨與陸路物流市場相關的風險，以及上述的行業相關風險。該等風險可能包括司機、運輸車輛、倉儲人員及穩定的貨運網絡的可靠供應。我們亦可能面臨挑戰，因為我們的管理及行政人員將從集裝箱航運業轉向至彼等可能未必最具有經驗的另一個新的行業領域。

與中國有關的風險

中國經濟、政治和社會狀況以及政府政策可能對我們的業務造成影響。

我們為一家以中國為基地的公司，而我們的業務在很大程度上依賴中國相關貿易。因此，我們的經營業績及財務狀況將在很大程度上受中國經濟、政治及法律發展的影響。

儘管中國的經濟從計劃經濟向更加以市場為主導的經濟過渡已經有30多年，但中國的大部分生產性資產仍然由中國政府擁有。中國政府還通過資源分配、控制外幣債務的支付、制定貨幣政策及對特定行業或公司提供優惠待遇等措施，在很大程度上控制著中國經濟的增長。近年來，中國政府已實施措施，強調在經濟改革中利用市場力量、減少生產性資產的國有化以及在企業中建立健全的公司治理。這些經濟改革措施可能會進行調整或修改或在不同行業或國內地區的實施不一致。因此，其中部分措施可能有利於中國的整體經濟，但可能對航運物流業或尤其是我們的業務產生不利影響。

國務院及中國證監會的相關規定可能會對我們的[編纂]及未來的集資活動產生不確定性的影響。

於2021年12月24日，中國證監會同國務院有關部門組織起草了《國務院關於境內企業境外發行證券和上市的管理規定(草案徵求意見稿)》(「**《境外上市管理規定(徵求意見稿)》**」)，對境內企業境外發行上市提出了相應要求，主要包括：(一)要求境內企業境外發行上市應當向國務院證券監督管理機構履行備案程序，報告有關信息，備案

材料應當真實、準確、完整，不得有虛假記載、誤導性陳述或者重大遺漏；(二)對境內企業境外發行上市的條件進行了規定；(三)遵守外商投資、網絡安全、數據安全等規定，涉及安全審查的，應履行安全審查程序；(四)根據中國法律法規制定章程，完善內部控制制度，規範公司治理和財務、會計行為；(五)遵守國家法律法規和有關規定，建立健全保密制度，不得損害國家安全和公共利益。

於2021年12月24日，中國證監會根據《境外上市管理規定(徵求意見稿)》的規定制定並發佈了《境內企業境外發行證券和上市備案管理辦法(徵求意見稿)》(「**《境外上市管理辦法(徵求意見稿)》**」)，對境內企業境外發行上市以及上市後發行境外上市債券提出了相應要求，主要包括：(i)對於境內企業境外直接發行上市的，發行人應當履行備案程序，報告有關信息；發行人備案後，完成境外發行上市前，發生主營業務或業務牌照資質的重大變更、股權結構的重大變更或控制權變更，以及發行上市方案的重大調整的，應及時向中國證監會報告，並自相關事項發生之日起三個工作日內更新備案材料；(ii)對於境外發行上市後發行境外上市證券的，發行人應當在發行完成後三個工作日內，向中國證監會提交備案材料；發行人境外上市後發行境外上市證券購買資產，應當按照《境外上市管理辦法(徵求意見稿)》的要求履行相應的備案程序；發行人境外上市後發生控制權變更、被有關主管部門採取調查或處罰等措施，以及主動終止上市或強制終止上市的，應當自變化之日起三個工作日內向中國證監會報告；境內企業境外直接發行上市的，應當參照《上市公司章程指引》制定公司章程，規範公司治理；及(iii)發行人違反《境外上市管理辦法(徵求意見稿)》的，中國證監會、國務院有關主管部門可視情節輕重依法採取責令改正、監管談話、出具警示函等措施，或依法追究法律責任。

《境外上市管理規定(徵求意見稿)》及《境外上市管理辦法(徵求意見稿)》的意見反饋截止時間為2022年1月23日，該等規定何時生效以及生效後的規定對我們有何種程度的影響尚存在不確定性。如該等規定要求我們就未來集資活動向中國證監會取得備案，我們可能無法及時滿足相應要求，從而影響我們對資金的使用，進而影響我們

的業務發展及財務狀況。另外，發行人上市後的公司章程可能要按照《上市公司章程指引》進行修改，這也會對我們目前的公司治理結構等產生影響。再者，該等規定後續的生效及執行，也可能對我們**[編纂]**產生不利影響。

中國法律法規的詮釋及執行存在不確定性， 閣下與我們所受到的法律保障可能受到限制。

我們為一家以中國為基地的公司。我們的許多業務經營均在中國進行，故此，我們的許多活動受中國法律、規定及法規監管。我們的中國附屬公司一般須遵守適用於在中國進行外商投資的法律、規定及法規，尤其是適用於外商獨資企業及中外合資企業的法律。中國法律制度為基於成文法的民法法系。過往的法院判決可援引作參考，但作為先例的價值有限。

自1970年代末期起，中國政府開始頒佈監管整體經濟事務的全面法律和法規制度。過去30年立法的整體影響大幅加強了對中國不同形式的外資或私營投資的保障。有關法律和法規常常發生變動，其詮釋及執行存在不確定性。例如，我們可能須訴諸行政及法院程序來強制執行我們根據法律或合約享有的法律保障。然而，由於中國行政及法院部門在詮釋及執行法定及合約條款方面具有很大的酌情權，評估行政及法院程序的結果，以及我們享有的法律保障的水平較發達國家的法律制度更為艱難。這些不確定性亦可能會妨礙我們執行所訂立的合約的能力，因此可能會對我們的業務及經營造成重大不利影響。

閣下在中國根據外國法律對我們和我們管理層送達法律程序文件、執行判決或提出訴訟時可能會遇到困難。

我們為一家以中國為基地的公司，在中國經營許多業務。因此，可能無法向本公司的大多數董事和行政人員送達中國境外的法律程序文件。而且，我們的中國法律顧問告知，中國並無與美國、英國及日本等司法權區簽訂承認及執行法院民事判決的條約。因此，可能難以或無法在中國承認並強制執行美國及任何上述提及的其他司法權區法院就不受約束力仲裁條款規限的任何事宜所作出的判決。

我們可能難以遵守快速演變的數據出境以及數據安全的法律法規，可能會影響公司的業務經營。

於2017年6月生效的《中華人民共和國網絡安全法》規定，關鍵信息基礎設施的運營者在中華人民共和國境內運營中收集和產生的個人信息和重要數據應當在境內存儲。因業務需要，確需向境外提供的，應當按照國家網信部門同國務院有關部門制定的辦法進行安全評估；法律、行政法規另有規定的，依照其規定。

於2021年9月1日生效的《關鍵信息基礎設施安全保護條例》規定，關鍵信息基礎設施是指公共通信和信息服務、能源、交通、水利、金融、公共服務、電子政務、國防科技工業等重要行業和領域的，以及其他一旦遭到破壞、喪失功能或者數據洩露，可能嚴重危害國家安全、國計民生、公共利益的重要網絡設施、信息系統等。

於2021年9月1日生效的《中華人民共和國數據安全法》規定，各地區、各部門對本地區、本部門工作中收集和產生的數據及數據安全負責。工業、電信、交通、金融、自然資源、衛生健康、教育、科技等主管部門承擔本行業、本領域數據安全監管職責。國家對與維護國家安全和利益、履行國際義務相關的屬於管制物項的數據依法實施出口管制。

於2021年12月28日頒佈並於2022年2月15日生效的《網絡安全審查辦法》規定，「關鍵信息基礎設施運營者」或「網絡平台運營者」掌握超過100萬用戶個人信息的網絡平台運營者赴國外上市，必須向網絡安全審查辦公室申報網絡安全審查。網絡安全審查辦公室設在國家互聯網信息辦公室，負責制定網絡安全審查相關制度規範，組織網絡安全審查。

我們業務經營過程中存在搜集及使用數據的情況，但由於相關法律法規對於「關鍵信息基礎設施運營者」的範圍，以及納入出口管制範疇的數據並無明確的規定，因此，我們業務經營過程中搜集及使用數據是否涉及違反上述規定存在不確定性。如後續證明我們搜集及使用的數據屬於納入管制的範疇，則我們需按照相關規定的要求予以規範，否則可能面臨主管部門的處罰。

政府控制貨幣兑換可能影響我們派付股息的能力及限制我們有效利用現金的能力。

我們的部分收益及成本以及開支以人民幣計值，人民幣目前並非可自由兑換的貨幣。該等收益中的一部分須兑換為其他貨幣，以履行我們的外幣義務，包括就股份宣派支付股息(如有)。在若干情況下，中國政府對將人民幣兑換為外幣及將人民幣匯至中國境外實施管控。根據目前的中國外匯法規，經常賬戶項目的付款(包括利潤分派、利息付款及貿易相關交易的開支)可根據若干程序化規定在未獲國家外匯管理局事先批准的情況下以外幣支付。然而，人民幣將兑換為外幣及匯至中國境外以支付資本開支(如償還以外幣計值的貸款)的情況須獲得國家外匯管理局或其當地分支機構的批准。中國政府日後亦可酌情限制經常賬戶交易使用外幣。由於出口受近期全球經濟衰退的影響，中國政府在短期內快速退出貨幣管制可能較為勉強。

由於我們營運所得的部分未來現金流量將以人民幣計值，對貨幣兑換的任何現有及未來限制均可能限制我們購買中國境外貨品及服務或以其他方式為我們以外幣開展的業務活動提供資金的能力。

中國的通脹可能對我們的盈利能力及增長帶來負面影響。

以往，中國的經濟增長一直伴隨著高通脹期。中國政府不時出台各項政策控制通脹。例如，中國政府在部分行業推出措施以避免經濟過熱，包括收緊銀行放貸政策及提高銀行利率。然而，若COVID-19疫情之後發生通脹且並無加以抑制，則我們的銷售成本可能會上升，而我們的盈利能力將受到不利影響，因為無法保證我們將可向客戶轉嫁上述升幅。若中國政府實施新措施控制通脹，則有關措施可能令經濟及貿易活動放緩，繼而令對我們的服務需求下跌，從而對我們的增長造成不利影響。

H股非中國居民持有人可能需繳納中國税項。

根據適用的中國税務法律，我們向H股非中國居民個人持有人(「非居民個人持有人」)支付的股息及通過由該等股東以其他H股方式出售或轉讓而變現的收益須按20%的税率繳納中國個人所得税，除非按適用税務條例或安排獲得減免。

根據適用的中國稅務法律，我們向H股的非中國居民企業持有人(「非居民企業持有人」)支付的股息及通過由非中國居民企業持有人以其他H股方式出售或轉讓而變現的收益，均須按10.0%的稅率繳納企業所得稅，除非按適用稅務條例或安排獲得減免。根據於2006年8月21日簽署的《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》，在香港註冊的任何非居民企業，若直接持有本公司至少25%的股份，須就我們已宣派及派付的股息按5%的稅率支付企業所得稅。

根據《財政部國家稅務總局關於個人所得稅若干政策問題的通知》，外籍個人自外商投資企業取得的股息、紅利所得可豁免繳納當時的個人所得稅。

根據財政部及國家稅務總局發佈於1998年3月30日生效的《關於個人轉讓股票所得繼續暫免徵收個人所得稅的通知》，對個人轉讓上市公司股票取得的收入繼續暫時免徵收個人所得稅。於2013年2月3日，國務院批轉《發展改革委等部門關於深化收入分配制度改革若干意見的通知》。於2013年2月8日，國務院辦公廳發佈《國務院辦公廳關於深化收入分配制度改革重點工作分工的通知》。根據以上兩個文件，中國政府計劃就從外商投資企業獲得的股息取消外籍個人稅項豁免，財政部及國家稅務總局須負責制定及執行有關計劃的細則。然而，財政部及國家稅務總局尚未制定相關執行條例或規則。

解釋及執行相關中國稅務法律、法規及規則存在不確定性，包括上述減免、豁免及其他優惠稅收待遇日後是否會被撤銷，從而令所有H股的非中國居民個人持有人須按20%的統一稅率繳納中國個人所得稅。中國稅務機關如何解讀相關中國稅務法律、法規及規則，如非中國居民企業的資本收益徵稅事宜、就向H股的非中國居民個人持有人支付的股息及出售或以其他方式處置H股變現的收益徵收的個人所得稅，亦存在不確定性。中國的稅務法律、規則及法規亦可能發生更改。任何與適用中國稅務法律、法規及規則以及對該等稅務法律、法規及規則的解釋及執行相關的歧義或其任何變更均可能對　閣下於我們H股的[**編纂**]價值產生重大不利影響。

我們的公司章程規定，如H股持有人因公司章程、中國公司法及適用法規規定而與我們、董事、監事或高級管理層之間產生的有關我們業務及經營活動的糾紛，應通過中國國際經濟貿易仲裁委員會或香港國際仲裁中心仲裁解決。中國仲裁機構作出的受《香港仲裁條例》認可的裁決可於香港執行。香港的仲裁裁決亦可於中國執行，惟須滿足若干中國法律規定。然而，我們並不確定於中國提出執行以H股持有人為受益人的仲裁裁決的任何行動會否成功。

企業所得稅

根據全國人民代表大會於2007年3月16日頒佈並於2008年1月1日生效以及於2017年2月24日和2018年12月29日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法》(「企業所得稅法」)以及國務院於2007年12月6日頒佈並於2008年1月1日生效以及於2019年4月23日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》(「企業所得稅法實施條例」)，所有在中國建立生產及經營設施的中國企業、外商投資企業及外國企業的相關收入將適用25%的稅率。

根據企業所得稅法及企業所得稅法實施條例，對於支付給非居民企業投資者(在中國未設機構或營業場所，或在中國設有機構及營業場所但相關所得稅與之沒有實際聯繫)的股息，應繳納10%的中國預扣稅，但若非居民企業的司法權區與中國達成適用的稅收協定，則可減少或豁免繳納相關稅項。類似地，該投資者轉讓股份所得的任何收益，如果被視為來自中國境內的收入，應按10%的中國所得稅稅率(或較低的稅收協定稅率(如適用))繳納所得稅。

與[編纂]相關的風險

我們的H股之前並無公開市場且可能無法形成或維持活躍的交易市場。

在**[編纂]**之前，我們的H股不存在公開市場。在**[編纂]**完成後，香港聯交所將是H股公開交易的唯一市場。我們不能保證在**[編纂]**後，我們的H股會形成或維持活躍的交易市場。此外，我們不能保證在**[編纂]**後，我們的H股會在公開市場上以**[編纂]**或高於**[編纂]**進行交易。H股的**[編纂]**預計將由**[編纂]**(代表[**編纂**])與我們之間的協議確定，並且可能並不說明**[編纂]**完成後H股的市價。如果在**[編纂]**後，我們的H股未形成或維持活躍的交易市場，H股的市價及流動性可能會受到重大不利影響。

我們的H股[編纂]可能會出現波動，這可能會給我們帶來巨大損失。

我們的H股[**編纂**]可能會出現波動，並可能因我們無法控制的因素而出現大幅波動，包括香港、中國及世界其他地區的證券市場的總體市場狀況。特別是，設在亞洲的從事類似業務的其他公司的交易價格表現可能會影響我們的H股[**編纂**]。此外，主要在中國開展業務並在香港上市的其他公司的業績及市價的波動也可能影響我們的股份價格和交易量的波動。最近，多家中國公司已經或正在準備在香港進行證券上市。其中部分公司經歷了巨大的波動，包括在其首次公開發售後價格大幅下跌。該等公司的證券在發售時或發售後的交易表現可能會影響投資者對在香港上市的中國公司的整體情緒，從而可能影響我們的H股[**編纂**]表現。無論我們的實際經營業績如何，這些廣泛的市場及行業因素均可能會極大影響我們H股的市價及波動。

除了市場及行業因素外，我們的H股[**編纂**]及[**編纂**]量可能因特定的商業原因而高度波動。特別是，我們的收入、淨利潤及現金流的變化等因素可能導致我們H股的[**編纂**]大幅變動。任何這些因素都可能導致我們H股的交易量及[**編纂**]突然發生大幅變動。

由於我們H股的[編纂]與[編纂]之間將有數天的間隔，我們的H股持有人將面臨我們的H股在開始[編纂]之前的期間內價格可能下跌的風險。

我們H股的[**編纂**]預計將在[**編纂**]確定。然而，我們的H股在交付(預計將在[**編纂**]後七個營業日)前不會在香港聯交所開始[**編纂**]。因此，投資者在此期間可能無法出售或以其他方式買賣我們的H股。因此，我們的H股持有人面臨我們的H股價格可能在[**編纂**]開始前因不利的市場條件或在銷售時間和[**編纂**]開始時間之間可能發生的其他不利變動而下跌的風險。

大量出售或可能發生的大量出售H股可能對H股[編纂]產生不利影響。

在[**編纂**]完成後，在公開市場上大量出售我們的H股，或者認為該等出售可能發生，可能對我們H股的[**編纂**]產生不利影響，並可能嚴重損害我們未來通過[**編纂**]H股籌集資金的能力。此外，在獲得監管部門批准及符合相關監管規定的情況下，我們的[**編纂**]股份可轉換為H股。我們[**編纂**]股份的任何轉換將增加市場上可供出售的H股數量，並可能影響我們H股的[**編纂**]。已轉換股份的未來出售或預期出售或對H股[**編纂**]產生不利影響。

由於我們H股的[編纂]高於我們的每股有形資產賬面淨值，在[編纂]中購買我們H股的人士將經歷立即攤薄。

若　閣下在**[編纂]**中購買我們的H股，　閣下支付的H股價格將高於我們的每股賬面淨值。因此，　閣下將經歷**[編纂]**有形資產賬面淨值的即時攤薄，及我們的現有股東的股份的每股**[編纂]**經調整綜合有形資產淨值將增加。為擴大我們的業務，我們或會考慮在未來增發股份。倘我們在未來以低於當時每股有形資產淨值的價格增發股份，　閣下的每股有形資產淨值可能會被攤薄。

我們強烈提醒　閣下不要依賴報章或其他媒體中有關我們及[編纂]的任何資料。

我們強烈提醒　閣下不要依賴報章或其他媒體中有關我們及**[編纂]**的任何資料。在本文件日期之後及在**[編纂]**完成前，可能會有關於我們及**[編纂]**的新聞及媒體報道，其中可能引用若干財務資料、財務預測、估值及其他未出現在本文件中的有關我們的資料。我們未授權在新聞或媒體上披露任何此類資料。我們不對任何此類新聞或媒體報道或任何此類資料的準確性或完整性承擔任何責任。我們不對任何此類資料或出版物的適當性、準確性、完整性或可靠性發表任何聲明。如果任何此類資料與本文件中的資料不一致或衝突，我們不承擔任何責任。因此，　閣下不應該依賴任何此類資料。

股東的持股可能會因日後的股本融資而遭攤薄。

我們可能須於日後為擴充業務或其他原因而籌集額外資金。倘通過向我們當時的股東不按比例發行新股本或股本掛鈎證券的方式籌集額外資金，個別股東的所有權百分比將會減少。該等新證券的持有人亦可能享有較股份的持有人優先的權利或購股權，惟以法律、交易規則及我們的章程文件許可者為限。

為籌備[**編纂**]，本公司已尋求豁免嚴格遵守下列上市規則的相關規定。

管理層居於香港

根據上市規則第8.12條及第19A.15條，除聯交所行使其酌情決定權另行批准外，申請在聯交所作主要上市的新申請人，須有足夠的管理層人員在香港。此一般是指該申請人至少須有兩名執行董事通常居於香港。

由於我們的總部位於或將位於中國且大部分業務營運在或將在中國管理和進行，本公司並未且在可預見的未來將不會按照上市規則第8.12條及第19A.15條的規定在香港擁有足夠的管理層人員。我們已向聯交所申請且聯交所[已]豁免我們嚴格遵守上市規則第8.12條及第19A.15條。我們已作出以下安排以維持我們與聯交所間的有效溝通：

(a) 本公司已根據上市規則第3.05條委任兩名授權代表，即執行董事陳洪輝先生(通常居於中國)及聯席公司秘書莊旭輝先生(「**莊先生**」)(通常居於香港)，彼等將作為與聯交所的主要溝通渠道；

(b) 我們的各授權代表均有方法在聯交所欲就任何事項與董事聯繫時隨時即時與所有董事(包括獨立非執行董事)聯繫；

(c) [**編纂**]後，我們的董事會將由一名執行董事、四名非執行董事及三名獨立非執行董事組成。一名非執行董事及兩名獨立非執行董事通常居於香港。每位並非通常居於香港的董事都擁有或可申請有效的訪港旅行證件，並能在合理的時間內與聯交所會面；

(d) 本公司已向聯交所提供每位董事的詳細聯繫方式，包括辦公室電話號碼、手機號碼、傳真號碼及電子郵件地址(如適用)；及

(e) 我們已遵照上市規則第3A.19條及第19A.05(2)條委任浤博資本有限公司為我們的合規顧問，任期自**[編纂]**起至本公司就**[編纂]**後開始的首個完整財政年度的財務業績符合上市規則第13.46條之日止。本公司的合規顧問將作為

(其中包括)除本公司授權代表之外與聯交所溝通的額外渠道。本公司將確保我們的合規顧問能夠合理接觸我們的授權代表、董事和其他高級職員，並將促使相關人士迅速向我們的合規顧問提供其可能需要或可能合理要求的與履行上市規則第3A章及第19A.06條規定的合規顧問職責履行有關的資料及協助。

我們將確保我們、我們的授權代表、董事、其他高級職員及合規顧問之間有充足且有效的溝通方式，並將使合規顧問充分了解我們與聯交所之間的所有溝通及往來。

公司秘書

根據上市規則第3.28條及第8.17條以及有關公司秘書的經驗及資格規定的指引(HKEX-GL108-20)，發行人的秘書必須是具備履行公司秘書職能所需知識及經驗的人士，並且是(i)香港公司治理公會(前稱香港特許秘書公會)的會員、《法律執業者條例》界定的律師或大律師或《專業會計師條例》界定的執業會計師，或(ii)聯交所認為憑藉其學術或專業資格或相關經驗有能力履行公司秘書職能的人士。根據指引信HKEX-GL108-20，上市規則第3.28條規定的豁免將按固定期間授出，但在任何情況下，自**[編纂]**起計不超過三年(「**豁免期**」)，且條件是：(i)有關公司秘書在整個豁免期內必須由一名具備上市規則第3.28條規定的資格或經驗並被委任為聯席公司秘書的人士協助；及(ii)如果本公司出現嚴重違反上市規則的情況，該豁免可被撤銷。

本公司已委任胡佳先生(「**胡先生**」)為本公司的聯席公司秘書，其首個任期將於**[編纂]**起計三年後結束。胡先生一直積極參與**[編纂]**籌備工作並擔任**[編纂]**籌備的主管人員之一，在此過程中，其熟悉了上市規則、公司條例、公司(清盤及雜項條文)條例及其他適用香港法例及法規。其還參與編製了本公司的企業管治手冊，並負責就**[編纂]**籌備舉行各種董事會會議及股東會議。鑒於胡先生對本集團的企業管治事宜有透徹了解，其被視為擔任本公司公司秘書的適當人選。此外，由於我們的總部位於或將位於中國且絕大部分業務營運均在或將在中國管理和進行，我們的董事認為有必要委任胡先生為公司秘書，其留駐本集團總部使其能夠處理有關本集團的日常公司秘書事宜。然而，鑒於胡先生不具備上市規則第3.28條規定的資格，其無法單獨滿足上市規則第3.28條及第8.17條規定的對上市發行人公司秘書的要求。

因此，我們已向聯交所申請，而聯交所[已]豁免嚴格遵守上市規則第3.28條及第8.17條有關委任胡先生的規定，條件是胡先生在整個豁免期將由具備第3.28條規定的資格或經驗的莊先生協助。香港會計師公會執業會計師莊先生將在豁免期內向胡先生提供協助，以使胡先生獲得相關經驗(按上市規則第3.28(2)條的要求)，以適當履行其職責。

倘莊先生不再提供相關協助或本公司嚴重違反上市規則，則該豁免將被立即撤銷。我們將於三年期結束前與聯交所聯絡，使其能夠評估胡先生在莊先生協助三年後是否已取得上市規則第3.28條界定的相關經驗，而無須再授出豁免。

有關胡先生及莊先生的履歷資料，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」一節。

往績記錄期後收購事項

根據上市規則第4.04(2)條及第4.04(4)(a)條，新上市申請人須於上市文件所載的會計師報告中載入自上市申請人最近期經審計財務報表日期以來已收購、同意收購或擬收購的任何附屬公司或業務於以下期間的業績及資產負債表：於緊接上市文件刊發前三個財政年度各年；或自有關附屬公司註冊成立或有關業務開業日期起(倘上述於是次刊發前三年內發生)；或聯交所可能接納的更短期間。

根據上市規則第4.04(4)(b)條附註4，聯交所可按個別情況並在考慮所有相關事實及情況後，且在當中所載若干條件的規限下，考慮豁免嚴格遵守上市規則第4.04(2)條及第4.04(4)條的規定。

根據上市規則第4.28條，如新上市申請人已收購或建議收購任何業務或公司，而該等業務或公司將於申請日期或其後的收購日期(申請人上市前)被歸類為主要附屬公司，根據上市規則第4.29條編製的有關經擴大集團的備考財務資料須披露於其上市文件。

收購不良資產及可能收購安通股份

於2021年11月，本公司通過深圳市招聯共盈投資中心(有限合夥)(「**招聯有限合夥**」，一家本公司為其有限合夥人並持有99.997%權益的有限合夥企業)，在淘寶網資產處置網絡平台的公開投標中中標，自中國信達資產管理股份有限公司福建省分公司(「**不良資產賣方**」)以代價人民幣300.0百萬元購入不良資產。

不良資產的公開招標於2021年由深圳市招商平安資產管理有限責任公司(其參與安通的債務重組活動)推介予我們，得知不良資產賣方可能出售不良資產。我們同意與深圳市招商平安資產管理有限責任公司的附屬公司深圳市平盈投資有限公司成立招聯有限合夥，以進行不良資產的收購。招聯有限合夥為參與公開投標的唯一競標者。除其於深圳市平盈投資有限公司的持股權益外，深圳市招商平安資產管理有限責任公司並無介入或參與不良資產收購，亦無對抵押物擁有權利及義務。

不良資產的背景

不良資產指與債務人結欠不良資產賣方的兩筆不良貸款(包括(1)未償還本金總額為人民幣545.8百萬元的貸款(「**債務1**」)；及(2)未償還本金總額為人民幣432.0百萬元的貸款(「**債務2**」))有關的全部權利及強制執行其項下抵押物(「**抵押物**」)的權利。兩筆不良貸款均由擔保人所提供擔保進行抵押，包括質押抵押物(包括佔安通已發行股本總額約2.05%的合共89,350,000股安通的股份(「**安通股份**」))。債務1、債務2及抵押物的詳情載列如下。

	債務人	未償還總額	擔保人	抵押物
債務1	• 廣西長榮海運有限公司[1] • 泉州安凱儲運有限公司[2]	• 未償還本金：人民幣545.8百萬元 • 於2021年9月30日的未償還總額(包括應計債務重組補償及罰款)：約人民幣829.7百萬元	郭東澤[3]及其配偶林亞查、郭東聖[4]及其配偶林麗森	55,120,000股安通股份(其中12,000,000股安通股份亦被質押，作為債務2的抵押物)

	債務人	未償還總額	擔保人	抵押物
債務2	• 泉州仁建安通集裝箱有限公司[5] • 黃石安源船務有限公司[6] • 石獅德盈船務有限公司[7]	• 未償還本金：人民幣432.0百萬元 • 於2021年9月30日的未償還總額(包括應計債務重組補償及罰款)：約人民幣612.4百萬元	郭東澤[3]及其配偶林亞查、郭東聖[4]及其配偶林麗森	46,230,000股安通股份(其中12,000,000股安通股份亦被質押，作為債務1的抵押物)

附註：

(1) 根據公開可得資料，廣西長榮海運有限公司主要從事雜貨船運輸業務。廣西長榮海運有限公司原為安通的全資附屬公司，於2020年11月被安通出售。截至最後實際可行日期，其由高名清(安通的一名前關聯方)最終全資擁有。根據公開可得資料及就董事所深知，除上文披露者外，廣西長榮海運有限公司及高名清各自與(i)本公司、我們的附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人；或(ii)安通、其附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人概無過往或現時的任何關係(業務、僱傭、家庭、信託、融資、資金流或其他關係)。

(2) 根據公開可得資料，泉州安凱儲運有限公司主要從事集裝箱運輸及雜貨船運輸業務，原為安通的聯屬公司。截至最後實際可行日期，其由劉宇峰及邱尚靜分別最終擁有90%及10%。根據公開可得資料及就董事所深知，除上文披露者外，泉州安凱儲運有限公司、劉宇峰及邱尚靜各自與(i)本公司、我們的附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人；或(ii)安通、其附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人概無過往或現時的任何關係(業務、僱傭、家庭、信託、融資、資金流或其他關係)。

(3) 根據公開可得資料，郭東澤為安通的創辦人之一及前控股股東，曾擔任安通前董事長兼董事。截至最後實際可行日期，郭東澤並無於安通擔任董事或管理職務。截至2021年9月30日，郭東澤持有471,517,933股安通股份(司法凍結)，佔安通約10.80%的權益。根據公開可得資料及就董事所深知，除上文披露者外，郭東澤及林亞查各自與(i)本公司、我們的附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人；或(ii)安通、其附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人概無過往或現時的任何關係(業務、僱傭、家庭、信託、融資、資金流或其他關係)。

(4) 根據公開可得資料，郭東聖為安通的創辦人之一及前控股股東，曾擔任安通的董事長、董事、總經理兼董事會秘書。截至最後實際可行日期，郭東聖並無於安通擔任董事或管理職務。截至2021年9月30日，郭東聖持有276,022,551股安通股份(司法凍結)，佔安通約6.32%的權益。根據公開可得資料及就董事所深知，除上文披露者外，郭東聖及林麗森各自與(i)本公司、我們的附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人；或(ii)安通、其附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人概無過往或現時的任何關係(業務、僱傭、家庭、信託、融資、資金流或其他關係)。

(5) 根據公開可得資料，泉州仁建安通集裝箱有限公司主要從事集裝箱租賃、銷售及採購業務，原為安通的聯屬公司。截至最後實際可行日期，其由郭東澤最終全資擁有。根據公開可得資料及就董事所深知，除上文披露者外，泉州仁建安通集裝箱有限公司與(i)本公司、我們的附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人；或(ii)安通、其附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人概無過往或現時的任何關係(業務、僱傭、家庭、信託、融資、資金流或其他關係)。有關郭東澤的詳情，請參閱上文附註3。

(6) 根據公開可得資料，黃石安源船務有限公司主要從事內貿雜貨船運輸業務，並由盧天贈(安通前股東)最終全資擁有。根據公開可得資料及就董事所深知，除上文披露者外，黃石安源船務有限公司及盧天贈各自與(i)本公司、我們的附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人；或(ii)安通、其附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人概無過往或現時的任何關係(業務、僱傭、家庭、信託、融資、資金流或其他關係)。

(7) 根據公開可得資料，石獅德盈船務有限公司主要從事管理內貿貨船及海務業務，並由郭義中及張珊珊分別最終擁有95%及5%。根據公開可得資料及就董事所深知，石獅德盈船務有限公司、郭義中及張珊珊各自與(i)本公司、我們的附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人；或(ii)安通、其附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人概無過往或現時的任何關係(業務、僱傭、家庭、信託、融資、資金流或其他關係)。

債務1包括欠原債權人的三筆期限不超過兩個月的貸款，分別於2017年1月10日、2017年1月10日及2017年6月30日到期。不良資產賣方以代價人民幣540百萬元向債務1債務人(「**債務1債務人**」)的原債權人收購債務1。根據日期為2018年2月8日的貸款重組協議，不良資產賣方授予債務1債務人36個月的債務重組寬限期，自2018年2月13日開始。債務1債務人同意(其中包括)於2020年2月21日前、2020年4月21日前及2021年2月12日前向不良資產賣方分別累計償還人民幣144百萬元、人民幣216百萬元及人民幣540百萬元。此外，於上述債務重組寬限期內，債務1債務人須按季度向不良資產賣方支付債務重組補償，金額乃根據不良資產賣方就債務1支付的代價結餘與寬限期按年利率8.5%計算。如債務1債務人有能力根據上述安排償還債務及清償債務重組補償，則彼等將獲解除償還餘下本金額人民幣5.8百萬元(即債務1的未償還本金總額與不良資產賣方支付的代價之間的差額)的責任。

債務2為結欠原債權人的期限為三個月的貸款，於2017年7月31日到期。根據日期為2017年11月23日的貸款收購及重組協議及其日期為2018年6月29日的補充協議，不良資產賣方以代價人民幣410百萬元向債務2債務人(「**債務2債務人**」)的原債權人收購債務2，並授予債務2債務人36個月的債務重組寬限期，自2017年12月15日開始。債務2債務人同意(其中包括)於2019年12月14日前及2020年12月14日前向不良資產賣方分別累計償還人民幣164百萬元及人民幣410百萬元。此外，於上述債務重組寬限期內，債務2債務人須按季度向不良資產賣方支付債務重組補償，金額乃根據不良資產賣方就債務2支付的代價結餘與寬限期按年利率8.5%計算。如債務2債務人有能力根據上述安排償還債務及清償債務重組補償，則彼等將獲解除償還餘下本金額人民幣22百萬元(即債務2的未償還本金總額與不良資產賣方支付的代價之間的差額)的責任。

根據招聯有限合夥與不良資產賣方於2021年12月7日訂立的債務轉讓協議，兩筆不良貸款的所有權利於2021年12月由不良資產賣方轉讓予招聯有限合夥。不良資產作為按公允價值計入損益的金融資產於本集團的綜合資產負債表入賬。根據福建省福州市中級人民法院(「**福州法院**」)分別於2021年5月及2021年9月作出的債務1及債務2的判決，債務1及債務2的債務人及擔保人對彼等結欠不良資產賣方的各自債務承擔連帶責任。倘債務人未即時清償未償還金額，則不良資產賣方有權對擔保人強制執行相關抵押物。倘債務人未能償還兩筆不良貸款，我們可能向相關法院申請強制執行抵押物。

據中國法律顧問所告知，為使招聯有限合夥作為不良資產買方能夠強制執行債務1及債務2下的抵押物質押，不良資產賣方應向福州法院申請強制執行上述兩項判決，並申請將兩項債務的執行申請人從不良資產賣方變更為招聯有限合夥。法院可能頒令(1)由法院組織公開拍賣處置抵押物或於上海證券交易所進行大宗交易；或(2)若公開拍賣不成功，將抵押物司法轉讓予招聯有限合夥以抵償部分債務。由於本公司可能通過強制執行抵押物取得相關安通股份，潛在收購安通股份構成潛在收購業務。不良資產賣方已分別於2021年7月及2022年3月向福州法院申請對債務1及債務2強制執行判決。

除債務1及債務2外，不良資產的擔保人(「**擔保人**」)亦有其他未償債務，該等債務對應的債權人可向中國不同的管轄法院申請查封擔保人擁有的資產(包括抵押物)，以用作還款。因此，由於擔保人的其他債權人提起訴訟並申請查封擔保人的資產，因此，部分抵押物已被多個中國管轄法院查封，倘該等其他債權人勝訴並向法院申請強制執行抵押物，則法院可強制執行抵押物。據我們的中國法律顧問告知，由於抵押物質押予債務1及債務2的不良資產賣方，倘管轄法院應擔保人的其他債權人申請下令強制執行抵押物，則不良資產賣方將優先獲得所得款項用於償還債務1及債務2，因此抵押物變現所得款項應先用於償還債務1及債務2，然後才能用於清償擔保人欠付其他債權人的債務。

若中國的法院擬強制執行抵押物，其須告知不良資產賣方有關啟動有關抵押物的強制執行程序。於2022年4月，中國管轄法院就16,380,000股安通股份(作為債務1的抵押物)向不良資產賣方發出擔保人的其他債權人啟動強制執行程序的通知，而不良資產賣方已根據招聯有限合夥的指示申請對16,380,000股安通股份拍賣所得款項享有優先權。截至最後實際可行日期，不良資產賣方目前未收到債務1及債務2其他抵押物被中國的其他法院強制執行的信息，招聯有限合夥目前正在與福州法院溝通抵押物的強制執行。

我們目前正在強制執行債務1及債務2項下抵押物的質押；及與不良資產賣方準備申請將兩項債務的執行申請人由不良資產賣方變更為招聯有限合夥，其程序可能由管轄法院的指示決定。截至最後實際可行日期，(i)招聯有限合夥並未作為上述申請的執行申請人；(ii)抵押物尚未被不良資產賣方及／或招聯有限合夥強制執行；及(iii)我們並無擁有任何安通股份。

收購不良資產的代價、理由及裨益

不良資產的代價為於上述公開投標中提供的最高投標價格，並經參考抵押物的市值、兩筆不良貸款項下的未償還總額及預期將自強制執行抵押物質押收回的金額後釐定。

董事認為，收購不良資產使本集團能夠拓展其投資組合並優化股東的回報，原因如下：

- 經考慮(其中包括)安通的業務發展及財務前景以及兩筆不良貸款的巨額餘下未償還金額，董事認為不良資產的市值具有相當大的上升潛力。倘法院頒令以拍賣方式出售抵押物，若抵押物拍賣時的市值超過本集團就不良資產支付的總代價，則本集團將能夠從收購不良資產中實現投資收益。該等投資收益將在商業上有利於本集團的運營及持續擴張；及

- 倘法院頒令將抵押物司法移交至本集團，我們可取得並轉售抵押物以變現投資收益，或繼續持有抵押物作為部分投資。鑒於本集團與安通的合作，董事認為，持有抵押物可令本集團加強與安通的業務關係，並長期享有投資回報。有關本集團與安通合作的進一步詳情，請參閱本文件「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴－我們與安通的關係」一節。

收購不良資產乃以我們的閒置資金進行，並無對我們的一般營運資金或主要業務的運營產生影響。本集團採取審慎的庫務政策，注重現金流及財務風險管理，並專注可帶來穩健投資回報的交易。根據我們的庫務政策(其詳情披露於本文件「財務資料－按公允價值計入損益的金融資產」)，股東大會已批准收購不良資產，當中計及本集團的現金流量及財務風險管理，並已考慮投資的風險及裨益。由於我們預期於兩年內完成抵押物的強制執行並自出售抵押物收取款項或通過司法轉讓(視情況而定)獲得相關安通股份，不良資產乃作為本集團按公允價值計入損益的金融資產入賬。於作出投資時，董事會已計及(其中包括)抵押物當時的市價。根據不良資產的代價，每股安通股份的平均成本為人民幣3.36元，低於2021年11月至2021年12月安通股份的收市價。此外，於2021年12月7日，根據獨立第三方估值師出具的估值報告，不良資產的估值約為人民幣301,309,000元。結合上文詳述的收購不良資產的理由，董事會認為收購不良資產預期將產生投資回報並符合我們的庫務政策。有關庫務政策的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－按公允價值計入損益的金融資產」。

下表載列安通的財務資料(基於安通根據中國公認會計原則編製的財務報表)：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022
	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*
				(未經審計)	*(未經審計)*
經營收益	4,996,619	4,834,709	7,794,183	1,286,744	1,991,927
經營利潤(虧損)	(4,433,413)	1,228,868	1,760,886	39,392	681,620
流動資產(負債)淨額	(2,955,632)	1,441,678	2,265,939	2,265,939	2,819,279
資產總值	7,811,725	8,770,606	11,232,301	11,232,301	12,085,053
負債總額	8,916,288	2,731,847	3,453,549	3,453,549	3,778,797
資產(負債)淨額	(1,104,563)	6,038,759	7,778,751	7,778,751	8,306,256

收購不良資產的各方的資料

不良資產賣方為中國信達資產管理股份有限公司(聯交所上市公司，股份代號：1359)的附屬公司，該公司主要從事不良資產管理及金融服務業務。根據公開可得資料，財政部為中國信達資產管理股份有限公司的實際控制人，持有該公司已發行股份總額約58.0%。根據公開可得資料及就董事所深知，除本節所披露有關不良資產的交易外，不良資產賣方及中國信達資產管理股份有限公司與(i)本公司、我們的附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人；或(ii)安通、其附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人概無過往或現時的任何關係(業務、僱傭、家庭、信託、融資、資金流或其他關係)。

招聯有限合夥為主要從事投資活動的有限合夥企業。招聯有限合夥的普通合夥人為深圳市平盈投資有限公司，該公司持有招聯有限合夥0.003%的合夥權益，並為獨立第三方招商局集團有限公司最終擁有的投資公司。根據招聯有限合夥的有限合夥協議，深圳市平盈投資有限公司作為招聯有限合夥的管理合夥人，有權獲得(i)按招聯有限合夥的實繳出資總額每年2%計算的年度管理費；及(ii)收購不良資產完成時獎勵費人民幣3,249,000元。

我們的董事確認，(i)收購不良資產及本集團與安通的合作(包括但不限於本文件「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴－我們與安通的關係」一節所載框架協議及合作備忘錄項下擬進行的交易)彼此並不相關，亦並非互為條件；及(ii)除有關招聯有限合夥的合夥協議外，本集團與不良資產的債務人及擔保人安通或招商局集團有限公司之間並無附屬協議或安排。

申請豁免

就潛在收購安通股份編製財務報表而言，我們已向聯交所申請，而聯交所[已]同意豁免嚴格遵守上市規則第4.04(2)條、第4.04(4)(a)條及第4.28條，原因如下：

(a) **經參考截至2021年12月31日止年度，潛在收購安通股份的適用百分比率均低於5%（僅略高於5%者除外）**：除資產比率約為5.05%外，根據上市規則第14.07條就潛在收購安通股份計算的相關適用百分比率（經參考本公司截至2021年12月31日止年度的財務資料）均低於5%。

因此，董事認為，(i)潛在收購安通股份相比本集團整體業務規模並不重大，預期不會導致我們的財務狀況自往績記錄期間末以來出現任何重大變動及(ii)潛在[**編纂**]對本集團的活動或財務狀況作出知情評估合理所需的所有資料已載入本文件。因此，豁免嚴格遵守上市規則第4.04(2)條及第4.04(4)(a)條的要求不會損害投資大眾的利益。

(b) **我們無法對安通行使任何控制權，而編製安通的經審計財務資料將負擔過重**：截至最後實際可行日期，本公司並無持有任何安通股份，對安通並無控制權或任何影響力。由於安通股份僅佔安通已發行股本總額約2.05%，即使本公司透過日後強制執行抵押物收購所有安通股份，本公司對安通亦不會擁有控制權或重大影響力。因此，本公司無法迫使或要求安通配合審計工作，以便本公司遵守上市規則第4.04(2)條及第4.04(4)條的相關規定。此外，由於安通為中國上市公司，就編製上市規則規定的安通經審計財務資料而言，本公司將無法取得安通的賬簿及記錄。因此，我們認為編製安通的過往財務資料並將其載入文件對我們而言並不可行且負擔過重。由於安通為上海證券交易所上市公司，故安通的過往財務資料為公開資料，對[**編纂**]就其於本公司的[**編纂**]作出知情評估而言意義重大及足夠。

(c) **於文件內有關潛在收購安通股份的其他披露**：為使潛在[**編纂**]瞭解潛在收購安通股份的更多詳情，我們已於本文件內載入安通的上述額外財務資料，以及安通的主營業務及收購不良資產之代價釐定的基準及收購不良資產的理由及裨益等其他額外資料，與上市規則第14章項下須予披露交易公告須載的資料可資比較。我們認為，目前的披露足以使潛在[**編纂**]對本公司作出知情評估。

(d) **潛在收購安通股份的資金將不會來自[編纂][編纂]**：本公司將不會動用任何[**編纂**][**編纂**]為日後潛在收購安通股份提供資金。

(e) **潛在收購安通股份並不重大，不足以要求本公司根據上市規則第4.28條編製備考財務資料**：即使本公司透過日後強制執行抵押物而收購所有安通股份，安通將不會作為本公司的附屬公司綜合入賬。鑒於上文(a)分段所載潛在收購安通股份並不重大，儘管相關資產比率略高於5%，但潛在收購安通股份並不重大，不足以要求本公司根據上市規則第4.28條編製備考財務資料。

持續關連交易

我們已經訂立並預計將在[**編纂**]後繼續進行若干持續關連交易，該等交易在[**編纂**]後將構成上市規則下的不獲豁免持續關連交易。本公司已向聯交所申請且聯交所[已]豁免我們嚴格遵守上市規則第14A.105條項下有關不獲豁免持續關連交易的公告及／或獨立股東批准的規定。有關不獲豁免持續關連交易的進一步詳情，請參閱本文件「關連交易」一節。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

董事

姓名	地址	國籍
執行董事		
陳洪輝先生	中國上海市 浦東新區 濰坊西路 1弄8號3002室	中國 (香港)
非執行董事		
楊柳先生	113 Mission Square Ter Fremont CA 94539, USA	美國
張依均女士	中國 廣東省清遠市 清新區太和鎮 八片路16號	中國 (台灣地區)
陳長征先生	香港 九龍城 衙前塱道62號 御門•前20A	中國 (香港)
陳頌華先生	中國廣州市 天河區 龍口西路59號 401室	中國
獨立非執行董事		
李連君先生	香港 薄扶林道 數碼港貝沙灣 第4期1座36樓C室	中國 (香港)
陳宏先生	香港 羅便臣道83號 21樓D室	中國 (香港)
王艷女士	中國上海市 浦東新區 錦繡路1650弄 11號1903室	中國

監事

姓名	地址	國籍
諶學東先生	中國上海市 浦東新區 博華路380弄 海上國際花園 二期1棟908室	中國
林玲女士	中國廣州市 黃埔區 豐樂南路88號	中國
楊建龍先生	中國 廣東省 深圳市羅湖區 華麗路1065號	中國

有關董事及監事的更多資料，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」一節。

參與[編纂]的各方

聯席保薦人	**中國國際金融香港證券有限公司** 香港 中環 港景街1號 國際金融中心一期29樓 **花旗環球金融亞洲有限公司** 香港 中環 花園道三號 冠君大廈50樓 **[編纂]**
本公司法律顧問	*有關香港及美國法例：* **貝克•麥堅時律師事務所** 香港 鰂魚涌 英皇道979號 太古坊一座14樓 *有關中國法律：* **北京德恒律師事務所** 中國 北京市 西城區 金融大街19號 富凱大廈B座12層
聯席保薦人及[編纂]法律顧問	*有關香港及美國法例：* **高偉紳律師行** 香港 中環 康樂廣場1號 怡和大廈27樓

有關中國法律：
通商律師事務所
中國
北京市
建國門外大街1號
國貿寫字樓2座12-14層

申報會計師及獨立核數師

羅兵咸永道會計師事務所
執業會計師
註冊公共利益實體核數師
香港
中環
太子大廈22樓

行業顧問

德路里海事服務(上海)有限公司
中國
上海市
浦東商城路506號
新梅聯合廣場B座
10樓D01室

合規顧問

浤博資本有限公司
香港
上環
禧利街2號
東寧大廈12樓5B室

[編纂]

公司資料

註冊地及總部

中國海南省
儋州市
洋浦經濟開發區
吉浦路
新浦大廈403A室

主要營業地點

中國上海市
浦東新區
五星路
706弄12號樓

香港主要營業地點

香港
九龍
觀塘
創業街15號
萬泰利廣場
32樓A室

公司網站

http://www.culines.com
(本網站及網站所載資料並不構成本文件的一部分)

聯席公司秘書

胡佳先生
中國上海市
淞發路
25弄34號201室

莊旭輝先生
香港
藍田
康逸苑
D座4樓401室

授權代表

陳洪輝先生
中國上海市
浦東新區
濰坊西路
1弄1號83002室

莊旭輝先生
香港
藍田
康逸苑
D座4樓401室

公司資料

審核委員會

王艷女士*(主席)*
張依均女士
陳宏先生

提名委員會

陳洪輝先生*(主席)*
李連君先生
陳宏先生

薪酬委員會

李連君先生*(主席)*
陳洪輝先生
王艷女士

[編纂]

主要往來銀行

中國銀行上海市分行
中國上海市
黃浦區
中山東一路24號

上海銀行福民支行
中國上海市
黃浦區
鳳陽路360號

花旗銀行
香港
九龍
觀塘
海濱道83號
花旗大樓21樓

中國工商銀行海口世貿支行
中國海南省
海口市
世貿東路
世界貿易中心一樓

本節及本文件其他章節所載資料及統計數據乃摘錄自我們委託編製的德路里報告以及不同的政府官方刊物及可供查閱的其他公開刊物。我們委聘德路里就[編纂]編製獨立行業報告—德路里報告。來自政府官方來源的資料並未經我們、聯席保薦人、[編纂]、我們或彼等各自的任何董事、高級管理層、代表及顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方獨立核實，且概無就有關資料的準確性發表任何聲明。因此，本節所載來自政府官方來源的資料未必準確，不應被過分依賴。

資料來源

為編製及使用德路里報告，支付予德路里的合約金額為131,000美元，我們認為該等費用與市場費率一致。德路里是在航運業經驗豐富的獨立顧問，成立於1970年。德路里根據其內部數據庫、獨立第三方報告和知名行業組織的公開數據編製報告。必要時，德路里會訪問該行業的公司，以收集和整合有關市場、價格的資料和其他相關資料。本節所載資料取自德路里認為可靠的來源，但無法保證所載資料的準確性或完整性。由於無法合理預見的事件或連串事件，包括但不限於政府、個人、第三方和競爭對手的行動，德路里報告所載預測和假設存在固有不確定性。可能導致實際結果出現重大差異的具體因素包括航運業固有的風險、融資風險、勞工風險、設備和供應風險、監管風險和環境問題等。

全球集裝箱航運業概覽

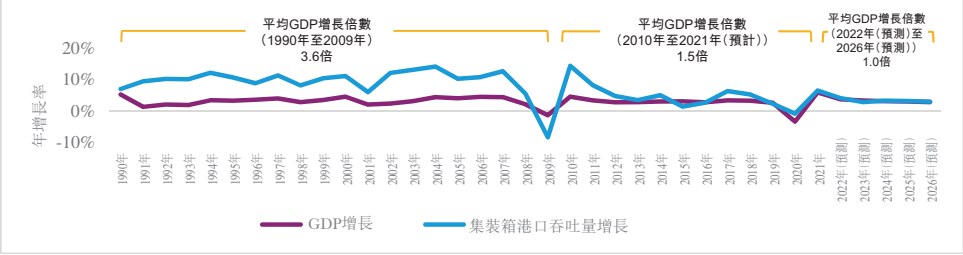
海運是全球貿易不可或缺的組成部分，集裝箱航運是增長最快的行業

海運行業是全球貿易不可或缺的組成部分，遠洋船舶是運輸大量商品的最具成本效益且通常是唯一的方法。海運貨物分類為集裝箱貨物、幹散貨、其他幹貨及液體散貨。集裝箱貨物通過集裝箱－標準尺寸的鋼箱運輸。集裝箱航運中計量貨量或運力的標準單位為20英尺標準箱或TEU。集裝箱貨物承載多類產品，例如製成品及消費品、化學物品、食物及醫療保健相關產品。於過往三十載，與其他類別相比，國際集裝箱貿易增長最快。於1990年，按噸位計，集裝箱貿易估計佔國際海上貿易不足5%，而於2019年，該數字增至超過15%。根據聯合國貿易和發展會議的資料，集裝箱貿易量(以

噸位計）於1990年至2019年的複合年增長率約為7%，而主要幹散貨貿易及油輪貿易於同期的複合年增長率分別約為4.5%及2%。於2020年，油輪貿易因疫情下降7.7%。然而，對幹散貨貿易的影響較小，僅下降1.5%。集裝箱貿易亦抵住衝擊，僅下降1.1%。根據Statista的資料，雖然佔總噸位的約15%，但由於較高的運費，估計集裝箱貿易佔海運貿易總值約60%。

集裝箱貿易增長主要來源於經濟產量和消費增長，以及全球貿易模式的改變。集裝箱貿易增長一直與GDP增長緊密關聯。主要由於發達國家將生產外包予發展中國家以及全球的集裝箱化，集裝箱吞吐量（按港口處理的集裝箱TEU計算）於1990年至2009年的增速平均達到全球GDP增速的約3.6倍。到2008年及2009年全球金融危機時，外包已步入正軌。於2010年至2021年，集裝箱吞吐量增長平均達到GDP增長的約1.5倍，根據德路里於2022年第一季度發佈的《Container Forecaster》，預期於2022年至2026年將以GPD增長的平均1.0倍增長。

集裝箱吞吐量增長對比GDP增長



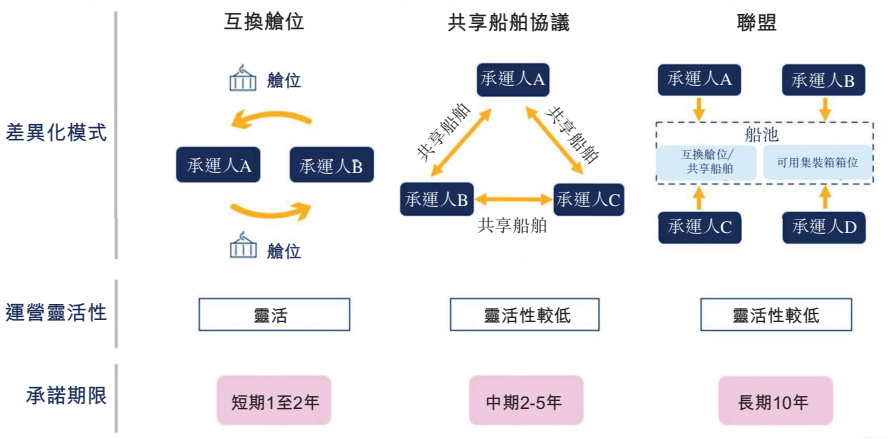
附註：GDP增長倍數=集裝箱吞吐量增長／GDP增長
資料來源：德路里、IMF

集裝箱運輸行業具有週期性，原因是供需平衡存在波動。集裝箱航運公司需要時間應對需求的變動，原因是下單造船與船舶交付之間的週期通常為2至3年。2020年下半年以來的最新運費猛漲主要由於(i)受電子商務業務加速發展及全球補充庫存活動所推動的需求日益增長；及(ii)供應鏈中斷所導致的供應短缺。

為從規模效益中獲益，集裝箱航運公司結成聯盟。該等聯盟專注於主要東西向貿易航線（即跨太平洋、亞洲－歐洲及跨大西洋航線）。過去數年聯盟結構已發生變化，最新的三家聯盟結構自2017年4月起生效，即2M聯盟（成員為馬士基及地中海航運；亦與Zim合作）、海洋聯盟（成員為達飛輪船、長榮海運及中遠海運）及THE聯盟（成員為赫伯羅特、陽明海運、ONE及現代商船株式會社）。共享船舶及互換艙位是集裝箱航

運公司之間常見的合作模式。共享船舶協議(「**VSA**」)是航運公司之間的協議，將指定數量的船舶用於特定航線，並將固定比例的可用運力分配予其他參與者。共享船舶協議中採用的標準原則是各參與航運公司在共享服務航線所涉及的每艘船舶中分配相當於其向該服務航線提供的運力總體佔比的運力。因此，倘我們貢獻五艘1,900 TEU的船舶而另一方貢獻五艘2,100 TEU的船舶共同運營服務，我們每艘船舶將於服務中獲分配約47.5%的可用空間。互換艙位協議是兩家航運公司之間的協議，旨在就彼此的不同服務航線互換某一數量艙位。通常，在VSA或互換艙位協議下，每個參與者的定期艙位分配無須支付費用。

航運公司訂立該等合作協議的目的是相似的：實現規模經濟效應、優化船隊利用率、提高運營能力、通過增加服務頻率及地域範圍向其客戶提供更好服務。



於2022年6月，新美國《海運改革法》簽署為法律。該立法旨在通過具有競爭力的海運制度促進美國出口的增長，並避免海運承運人向託運人收取過多的滯留費和滯期費。德路里認為，這項法律改革對市場的影響很小，因為它不會產生有意義的重大結構性改變，如不會解散聯盟。

《航運聯營體集體豁免條例》(「**該條例**」)豁免航運領域的若干合作協議遵守《歐盟運行條約》第101條所載的反競爭協議禁令，前提是符合該條例所載的若干情況。《航運聯營體集體豁免條例》將於2024年4月25日到期，並且極可能在2024年由歐盟進行續期(過去30年間多次發生)，原因為沒有證據表明聯盟濫用了市場力量及作為洲際供應鏈骨幹的集裝箱服務(尤其是亞洲的服務)存在破壞穩定的風險。

集裝箱運輸的完整鏈包含沿整個「端到端」供應鏈從出發地到目的地的若干主要環節及參與者，集裝箱航運公司在集裝箱運輸的整個鏈條中發揮重要作用。發貨人或託運人是負責發起及組織貨運的人士或公司，而BCO是最終選擇航運產品的一方。收貨人是航運貨物的收貨人。集裝箱航運公司則經營船舶及集裝箱並負責按託運人要求運輸貨物。集裝箱航運公司可擁有自有船舶或自其他船舶擁有人租賃船舶。貨運代理是國際貨物航運的中介。儘管彼等通常並不自主運營運輸資產(如船舶或集裝箱)，但彼等可代表進口商及出口商行事且提供不同服務，以協調所有其他參與海運的利益相關者。

集裝箱航運的特點是準入門檻高。門檻分類為天然和人為。下表顯示各門檻的詳細說明。

集裝箱運輸行業準入門檻

類型	門檻	闡釋
天然	規模效益	集裝箱航運屬商品化行業，價格是主要競爭手段。成本競爭力必不可少
	網絡效應	集裝箱航運公司在合作夥伴、客戶及供應商形成的複雜生態系統內運營。這類網絡需要大量時間及精力來建立
	能力	若干能力(如船舶維護、檢查、船隊安排等技術性船舶管理)可向第三方供應商採購，但仍有大量集裝箱航運運營及客戶服務(包括信息技術)方面的能力需要專業知識確保有效性
	設立(包括成本)	設立集裝箱航運公司需要採購船舶及集裝箱(通過購置或租賃)，確立管理架構、流程及工具，發展新的客戶關係。設立該類公司要求很高；但在需求未得到滿足的市場，新入行者可更容易獲得新客戶
	資源控制	船舶及集裝箱租賃公司充當資本設備供應商。一般而言，此為一個流動性市場，但目前並非如此。倘需求及利用率較高，主要集裝箱碼頭的運力可能難以保證
人為	定價	集裝箱航運公司可通過激進定價行動捍衛市場份額
	品牌及知名度	大多數集裝箱航運公司歷史悠久，品牌強大。因為貨主與承運人之間的關係須為一種信任關係，這點尤為重要。貨主不會將自身貨物委託予未必可靠的實體處理

中國集裝箱航運行業的巨大增長潛力

在中國，穩定的經濟增長不斷鞏固其在全球供應鏈中的突出地位。中國一直在全球集裝箱運輸市場扮演重要角色。於2021年，全球集裝箱吞吐量的約30.0%由中國大陸的港口處理。按集裝箱吞吐量計，全球十大集裝箱港口中有六個位於中國大陸。中國大陸沿海港口的集裝箱吞吐量由2000年的約19.5百萬 TEU增加至2021年的約256.4百萬 TEU，複合年增長率約為13.0%，按2021年集裝箱吞吐量計，中國大陸躋身十大經濟體中最大及增長第二快的經濟體。中國港口亦以工作效率著稱。疫情期間，中國迅速控制病毒的傳播並增強製造能力，彰顯中國經濟的韌性並鞏固了其在全球供應鏈中的地位。

2021年十大經濟體的港口集裝箱吞吐量、份額及增長率

經濟體	2021年集裝箱吞吐量（百萬TEU）	2000年至2021年複合年增長率	2021年佔全球總量的份額
中國大陸	256	13.0%	30.0%
美國	62	3.9%	7.3%
新加坡	37	3.8%	4.4%
韓國	30	6.5%	3.5%
馬來西亞	28	8.3%	3.3%
日本	21	2.1%	2.5%
印度	20	10.3%	2.3%
越南	19	15.4%	2.2%
阿聯酋	18	6.3%	2.1%
西班牙	16	4.9%	1.9%

資料來源：德路里

中國經濟的三駕馬車是投資、消費及出口。出口由製造支持。中國政府持續推動製造業及外貿的發展，帶來航運量的持續強勁需求。根據IMF的資料，中國貨物出口量於2022年至2026年將以每年介乎約3.7%至5.4%的速度增長。

按運量計，五個主要合作夥伴(即東盟、歐盟、美國、韓國及日本)佔中國集裝箱貨物貿易量的一半以上，其中東盟是最大的合作夥伴，份額約為25.1%，並於2015年至2021年增長最快，複合年增長率約為9.5%。於2021年，大中華區往來的集裝箱航運量預計約佔全球集裝箱航運總量的30%。鑒於：(i)亞洲區內貿易量的不斷增長；(ii)由中國企業主導並得到中國政府支持的跨境電子商務行業的增長；及(iii)外國企業不斷補充庫存，以提高COVID-19疫情後供應鏈彈性，預計來自中國的相關貿易量的進一步增加，將繼續推動全球航運需求。

集裝箱航運需求持續增長，與GDP增長緊密關聯

全球集裝箱吞吐量由三種不同的貨量流組成：裝載集裝箱、空集裝箱及轉運集裝箱(滿載及空載)。集裝箱航運量是計量行業需求廣泛使用的另一個指標。與集裝箱吞吐量不同，集裝箱航運量是從始發地運往目的地的裝載集裝箱的數目，而不計入空集裝箱及轉運集裝箱。

2021年全球集裝箱吞吐量達到約857百萬TEU，自2011年的複合年增長率約為3.7%，根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，預計2022年至2026年將以約3.2%的複合年增長率進一步增長。從地區來看，亞洲的集裝箱吞吐量最大，於2021年約佔全球總量的54%。自2011年至2021年，南亞集裝箱吞吐量增長最快，複合年增長率約為6.8%，其次是非洲及北美，複合年增長率分別約為4.6%及4.3%。亞洲亦實現類似的增長率，複合年增長率約為4.0%。根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，德路里預計，自2022年至2026年，由於產業轉移，南亞的增長仍將最為強勁，按6.2%的複合年增長率增長；在電商蓬勃發展的支撐下，北美將按3.1%的複合年增長率增長；及受對西方經濟體的出口及更強勁的亞洲區內貿易的推動，亞洲將按3.1%的複合年增長率增長。

根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，2021年全球集裝箱航運量達到約236百萬TEU，自2011年以約3.6%的複合年增長率增長，預計於2022年至2026年將以約3.6%的複合年增長率進一步增長。從貿易航線來看，亞洲區內是最大的市場之一，2021年佔全球航運量的約15.6%，2015年至2021年的複合年增長率約為3.8%。跨太平洋和亞洲－歐洲這兩條主要的東西向貿易航線分別佔2021年全球航運量的約13.2%及10.2%，2015年至2021年的複合年增長率分別約為4.1%及2.1%。

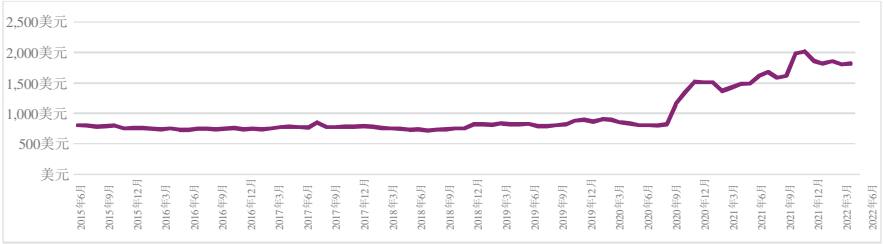
亞洲區內

按航運量計，亞洲區內是最大的區域市場，2021年佔全球集裝箱航運量的約15.6%。亞洲區內航線航運量（不包括中國國內貿易量）由2015年的約29.4百萬TEU增長至2021年的約36.8百萬TEU，複合年增長率約為3.8%。受COVID-19疫情影響，2020年航運量較2019年收窄約0.4%，隨後由於亞洲區內貿易強勁增長，於2021年錄得同比增長約9.0%。

亞洲區內可分為三個子區域：大中華、北亞及東南亞。大中華為亞洲最大的集裝箱航運市場。源自大中華的集裝箱航運量由2015年的約11.2百萬TEU增長至2021年的約14.9百萬TEU，複合年增長率約為4.8%，佔2021年亞洲區內集裝箱航運總量的約40%。大中華至東南亞的航運量由2015年的約6.8百萬TEU增加至2021年的約9.3百萬TEU，複合年增長率約為5.2%，高於同期全球航運量約4.0%的複合年增長率。

亞洲區內貿易航線的距離遠短於跨太平洋及亞洲－歐洲等遠洋航線，因此在該貿易區域中部署的船舶較小，通常小於5,000 TEU，以確保部署的靈活性。同時亞洲區內航線競爭較為激烈，有100多家集裝箱航運公司在該市場中運營。亞洲區內航線於2020年第三季度前運費費率穩定。自此，集裝箱航運公司將轉向獲利更多的東西向航線，造成亞洲區內航線運力不足。

亞洲區內運價指數（美元／FEU）



附註：FEU（40英尺集裝箱）等於2 TEU
資料來源：德路里

RCEP的簽署以及中國－東盟自貿協定的不斷升級一直支持著中國與東盟的貿易。於2018年，東盟成為中國第三大貿易夥伴，僅次於美國及歐盟。於2020年，東盟躍居中國最大貿易夥伴。隨著中產階級人口的增加、向東盟及南亞的產業轉移及由中國商人主導的跨境電商領域的蓬勃發展，預計亞洲區內市場的需求將會不斷增加。

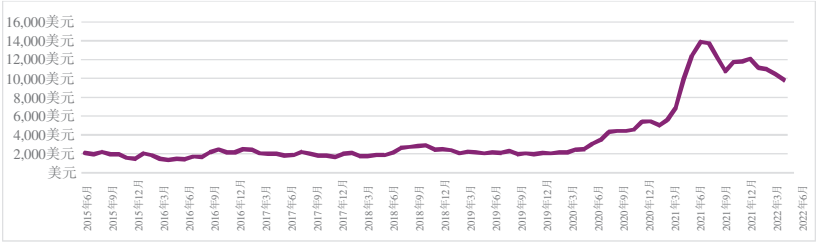
跨太平洋

跨太平洋航線是全球貿易中最重要的航線之一。於2021年，其航運量佔全球總量的約13.2%。從亞洲到北美的航運量由2013年的約15.6百萬TEU增加至2021年的約24.8百萬TEU，複合年增長率約為6.0%。該航線需求具有極強的季節性，高峰期通常為第三季度，雖然在過去數年，該航線的需求的季節性也受到美中貿易戰及COVID-19疫情的影響。

跨太平洋航線可進一步劃分為亞洲－北美東海岸航線(「**亞洲－北美東海岸航線**」)及亞洲－北美西海岸航線(「**亞洲－北美西海岸航線**」)。截至2022年4月，亞洲－北美東海岸航線及亞洲－北美西海岸航線分別由聯盟成員控制約87%及64%的有效運力。包括我們在內的新參與者近期進入跨太平洋航線，使非聯盟航運公司的市場份額提高。亞洲－北美西海岸航線的船舶大小介乎1,700 TEU至15,000 TEU之間。

於2015年第一季度運價達到高峰後，亞洲至北美的運價於2016年至2020年上半年有所波動。2020年下半年需求激增導致運價上漲，之後，在疫苗接種後美國經濟復甦及全球供應鏈中斷的影響下，運價加速上漲，於2021年8月達到歷史新高。由於堆場、倉儲及卡車運力的短缺可能無法很快緩解，預計供應鏈中斷於2022年第四季度前不會完全解決。因此，整體集裝箱運力將繼續受到限制，而於供應鏈全面恢復前運費將仍高企。

跨太平洋頭程運價指數(美元／FEU)



資料來源：德路里

於2020年及2021年，電商在全球零售業中的應用增長迅速。根據美國統計局的資料，於2020年，美國電商零售額增長約32%。由於COVID-19疫情，消費者的消費習慣由實體店購物轉向線上購物，電商零售額迅速增長。電商的蓬勃發展很可能支撐該市場航運量增長。然而，經濟增長放緩和通貨膨脹高企可能導致未來市場交易量增長受限。根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，於2021年全年實現7.4%的可觀增長後，該市場的航運量增長將放緩，2022年至2026年的複合年增長率達到約1.6%。但跨太平洋航線是世界最終重要的航線之一，儘管增速可能出現波動，但貿易仍會持續。亞洲和北美之間仍將存在持續的貨物航運需求。

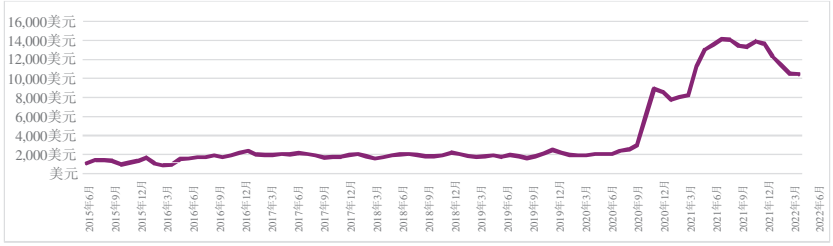
亞洲－歐洲

亞洲－歐洲航線是全球貿易的另一重要航線。2021年其航運量約佔全球總量的10.2%。從亞洲到歐洲的航運量由2012年的約13.3百萬TEU增加至2019年的約16.3百萬TEU，複合年增長率約為2.9%。由於COVID-19，2020年的航運量下降約5.4%，其後由於不斷增長的需求，於2021年增長約8.3%。

亞洲－歐洲航線可進一步分為亞洲－北歐及亞洲－地中海航線。兩條子航線幾乎完全由聯盟成員運營。

亞洲－歐洲航線的需求恢復慢於跨太平洋航線，但增長一直在迎頭趕上。由於需求增長及供應鏈中斷，現貨運價較COVID-19疫情前的費率飆升六至七倍。2022年預計簽署的西行合約費率將大幅增加，使承運人於該條航線保持盈利。歐洲經濟的緩慢增長，加上通脹的擔憂及另一波潛在的COVID-19疫情可能使得日後該市場的貿易量溫和增長。根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，該航線的航運量自2022年至 2026年將按2.9%的複合年增長率增長。

亞洲－歐洲頭程運價指數（美元／FEU）

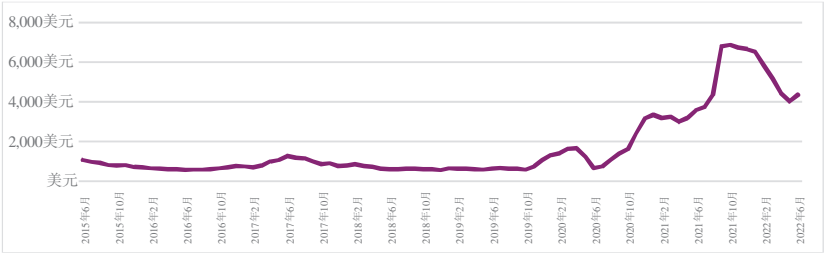


資料來源：德路里

亞洲－印度次大陸和中東

2021年亞洲－印度次大陸和中東航線的航運量佔全球總量的4.1%。亞洲至印度次大陸和中東的航運量由2012年的約5.7百萬TEU增加至2019年的約7.0百萬TEU，以約3.1%的複合年增長率不斷增長。由於COVID-19的影響，2020年航運量下降約8.4%，後於2021年反彈3.3%。集裝箱航運公司削減該條航線的運力，將運力移至利潤更高的東西向航線，造成運力短缺並推動運價上漲。

華中(上海)至印度(那瓦舍瓦)運價指數(美元／FEU)



資料來源：德路里

面向南亞的產業轉移將支持該區域市場。出口需求令南亞地區的航運活動增加。然而，市場的發展將很大程度上依賴於從COVID-19復甦的進度。

集裝箱航運供應

截至2022年1月1日，全球集裝箱船隊為5,587艘船舶，提供24.7百萬TEU的常備運力。2010年至2021年，全球船隊運力以約5.2%的複合年增長率增長，低於過去十年約11.6%的複合年增長率。根據2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，德路里預計2022年至2026年集裝箱船隊運力將以約5.1%的複合年增長率增長。截至2022年1月1日，規模小於5,300 TEU的船舶佔船舶總數的72.1%以上。

由於市況不佳，新訂單於2021年前幾年有所減少。自2021年第二季度以來，訂單量大幅增加，將訂單船隊比推高至2022年6月的約28%。由於對船舶的高需求，現階段拆船相當有限。然而，當船舶需求下降及新的環保法規開始生效時，集裝箱航運市場預計將有大量陳舊或效率低下的船舶被拆船。新訂單情況及拆船行為的結合可能導致2022年至2026年船隊總運力的複合年增長率較以往數十年放緩。

下表載列2015年至2022年(年初)全球集裝箱航運業訂單船隊比：

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2022年6月
訂單船隊比	17.1%	18.7%	15.2%	12.6%	12.5%	10.6%	10.1%	26.4%	28.0%

資料來源：2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》

下表載列2022年至2026年全球船隊總運力預測的複合年增長率：

	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2022年至2026年的複合年增長率
船隊運力(千TEU)	24,704	25,555	27,381	29,694	30,664	31,170	5.1%
船隊增長率	4.5%	3.4%	7.1%	8.4%	3.3%	1.6%	

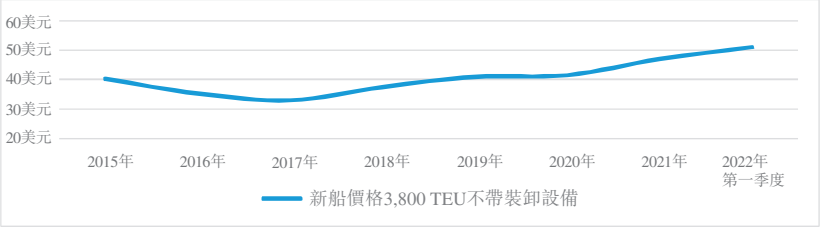
資料來源：2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》

由於運力需求旺盛，2021年船舶租賃費率再創新高，而新訂單增加亦帶動新船價格上漲。

按船舶大小劃分的一年期租船費率(美元／天)

資料來源：德路里

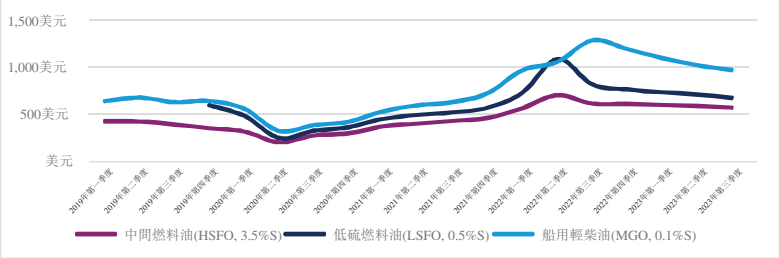
新船價格(百萬美元)



資料來源：德路里

儘管國際海事組織引入新規定，即船舶必須燃燒低硫燃料，但由於全球油價下跌及COVID-19，2020年船用燃油價格有所下降，船用燃油價格於2021年已逐漸恢復至疫情前的水平。

全球船用燃油價格（美元／噸）



註：所示船用燃油價格乃基於八個代表性港口的平均價。

資料來源：德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》

市場架構及主要參與者

下表列出截至2022年7月30日全球23大集裝箱航運公司（按船舶運力劃分）。根據Alphaliner的資料，我們的國際運力排名從2020年10月2日的第95名提升至最後實際可行日期的第23名，令我們成為該期間全球百強中排名提升最快的集裝箱航運公司。

截至最後實際可行日期，就運力而言，我們是總部位於中國大陸的提供近洋及遠洋服務的第二大集裝箱航運公司。

截至2022年7月30日集裝箱航運公司排名

排名	運營商	運力 (TEU)	份額	總部
1	地中海航運	4,470,499	17.4%	瑞士
2	馬士基	4,273,105	16.6%	丹麥
3	達飛輪船	3,292,077	12.8%	法國
4	中遠集團	2,896,722	11.3%	中國大陸
5	赫伯羅特	1,768,785	6.9%	德國
6	長榮海運	1,576,025	6.1%	日本
7	ONE	1,503,759	5.8%	台灣地區
8	現代商船株式會社	818,075	3.2%	韓國
9	陽明海運	685,189	2.7%	台灣地區
10	以星航運	502,318	2.0%	以色列
	...			
23	中聯航運	85,824	0.3%	中國大陸

資料來源：Alphaliner、德路里

截至2022年7月30日總部位於中國大陸的十大集裝箱航運公司

排名	公司	運力 (TEU)	航運服務覆蓋範圍
1	中遠集團	2,896,722	中國內貿、亞洲區內、遠洋
2	海豐國際	148,582	亞洲區內
3	中谷物流	115,738	中國內貿、亞洲區內
4	安通	88,039	中國內貿
5	中聯航運	85,824	亞洲區內、遠洋
6	中國外運	46,441	中國內貿、亞洲區內
7	寧波遠洋運輸	42,298	中國內貿、亞洲區內
8	上海錦江航運	35,862	中國內貿、亞洲區內、遠洋
9	博亞國際海運	23,099	亞洲區內、遠洋
10	致遠航運	16,903	遠洋

*資料來源：*Alphaliner、德路里

儘管全球仍有約500家集裝箱航運公司，但其中許多是小型區域性及利基市場公司，而十大集裝箱航運公司佔全球運力的約85%。集裝箱航運業歷經連續整合。併購顯著提高市場集中度，在過去五年里，全球二十大航運公司中有8家已從榜單消失。市場集中及運力管理工作改善的結果使供求關係更加準確地匹配，從而創造一個更有利的運費環境。預計該狀況將持續。部分領先的集裝箱航運公司於物流及港口領域進行併購交易，旨在實現供應鏈多元化及取得更多控制權。集裝箱航運公司亦投資於技術及數字化，以提高運營效率。

集裝箱航運公司嚴格的運力管理緩解了2020年COVID-19的影響，受需求激增及供應鏈中斷推動，集裝箱運費費率創下記錄

運費費率反映各航線集裝箱運力的供需平衡。集裝箱航運公司需要平衡供需，以維持穩定的運費費率。集裝箱航運公司通過多種途徑調整運力供應以匹配市場需求，包括報廢舊船舶、閒置部分船舶、延後新造集裝箱船舶的交付、減速航行、空船航行及減少服務。在東西向貿易中，全球聯盟的結構極大增強了集裝箱航運公司匹配運力與需求的能力。由於三家聯盟控制了全球約85%的船隊，屬該等聯盟成員的集裝箱航運公司將相互合作，以管理集裝箱運力，及可保持關鍵貿易的平衡。

COVID-19迅速蔓延，對全球航運市場造成重大影響。截至2020年第一季度，由於需求崩潰、貿易前景黯淡及各地區的封鎖，亞洲製造業產量大幅下降。集裝箱航運公司實施空船航行及減少服務等運力管理措施，以最大程度降低2020年年初需求大幅減少期間COVID-19疫情造成的損失。相關措施在COVID-19疫情初期效果顯著，維持了運費費率的穩定。

2020年下半年，多個行業的需求激增。中國迅速控制疫情傳播並提高產能。由於封鎖期間儲蓄增加及財政刺激改變消費者習慣，電子商務及耐用品銷售實現強勁增長，驅動需求增加。集裝箱航運公司迅速行動，增加船隊運力以滿足上升的需求，閒置船舶比例由2020年6月的9.8%降低至2020年12月的3.2%。

全球發生供應鏈中斷，對全球集裝箱航運公司造成影響。人員短缺影響了集裝箱港口、列車及卡車運營商、內陸倉庫以及整個供應鏈的各個環節。這些環節的經營效率大幅下降，集裝箱滯留，無法按計劃運至目的地。相似的，防疫工作規範也限制了配送中心的吸納量。集裝箱堆場是港口運營的核心，堆場擁堵會迅速降低泊位和閘口的效率，導致更嚴重的擁堵。航運計劃因此被打亂。根據德路里在2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》中的分析，港口擁堵導致2021年集裝箱船舶的有效運力下降約17%，拉高運力需求水平及推高運費。港口效率降低(大量船舶等待進港，最終靠泊後卸船速度降低)及堆場、倉庫、卡車運力／勞工短缺導致供應鏈中斷。

自2020年下半年以來，需求激增，加上供應鏈中斷，推動運費費率升高，2021年達到了歷史高位。

需求激增及供應鏈中斷已將2021年的運費推向歷史新高。於2021年9月的東西向航線運費費率指數為2018年的5倍以上。2021年，強勁的運費費率支撐集裝箱航運公司強勁的盈利能力。在如今有利的運費費率市場中，集裝箱航運公司開始與客戶訂立較長期的協議，試圖鎖定費率並保護當前週期後的收益。儘管低於2022年年初高峰水平，但預計2022年年底至2023年，運費費率將繼續維持在較高水平，直至供應鏈中斷問題完全得到解決。

難以提供更長時間的運費費率預測。供應鏈中斷及港口擁堵對船舶的有效運力產生了複雜的影響，使得港口及集裝箱船隊很難預測。此外，市場因COVID-19疫情、俄烏戰爭、油價波動等因素變得越來越不確定及不可預測：該等因素意味著市場需求、有效運力及運營成本都存在波動。因此，預測未來五年的運費費率異常困難。根據德路里於其2022年第二季度的《Container Forecaster》中所發佈的供需指數預測，該指數由2019年的88.8升至2021年的106.5，預計將在2022年小幅下降至104.1，到2023年將進一步降至92.9。該指數值為100時表示供求平衡；高於100時表示供不應求，低於100時表示供大於求。表明隨著供需指數下降，運費費率將放緩上漲。

自2023年開始，新造的集裝箱船舶陸續交付，且由於接種疫苗、關注減少及COVID-19疫情措施放鬆，供應鏈中斷的情況可能會得到緩解。這將導致有效的集裝箱運力增加，並導致費率下降。然而，由於集裝箱航運公司運力管理的改善，與COVID-19疫情之前的運價相比，運價可能會穩定在較高的水平，德路里預計集裝箱航運業將保持盈利。根據Clarksons數據，截至2022年3月31日，就船舶運力而言，約63%的新訂單由聯盟擁有或將由聯盟運營；對於大於10,000 TEU的船舶，該份額約為78%。憑藉聯盟在COVID-19疫情期間所展現出的強大運力管理能力，頂級集裝箱航運公司可通過上述不同方法調整船隊供應以匹配市場需求。倘供應得到有效管理，則集裝箱航運公司可保持運費穩定。根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，全球集裝箱市場的每TEU平均運費費率由2020年的932美元增至2021年的1,953美元，將進一步增至2022年的2,675美元，其後將減至2023年的1,796美元。東西向航線集裝箱市場的每TEU平均運費費率由2020年的852美元增至2021年的2,003美元，預期將進一步增至2022年的3,082美元，其後將減至2023年的2,259美元。中斷及擁堵仍然是運費費率上漲的最重要驅動因素，將支持2022年全年的總體運費水平，2022年運費雖然低於2021年的峰值，但預計較2021年的平均水平將高出約37%。根據《Container Forecaster》的資料，預計港口擁堵及供應鏈中斷的緩解以及新船交付量的增加將於2023年使運費費率較2022年降低約32.9%，但仍遠高於疫情前的水平，乃由於集裝箱航運公司的運力管理得到改善。根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，預計航運業EBIT利潤／虧損由2019年的65億美元增至2020年的261億美元，並進一步增至2021年的2,103億美元，預計於2022年將達2,700億美元，然後減少至2023年的1,500億美元。

根據於COVID-19疫情期間的經驗，託運人目前更注重供應鏈彈性及成本效率。他們傾向於(i)將物流服務供應商多元化，轉向較小型集裝箱航運公司而非僅使用一兩家航運公司／聯盟。較小的集裝箱航運公司預計將從該趨勢中受益；及(ii)與集裝箱航運公司簽訂更長期合約以確保運費費率穩定性。

集裝箱航運業的主要未來趨勢

亞洲區內貿易前景廣闊

自2000年代初中國加入世貿組織以來，全球化已成為全球貿易的方向。然而，近年來，中美貿易戰、經濟體間的保護主義及COVID-19疫情導致人們擔憂全球化的步伐可能會放緩。然而，此趨勢不大可能影響亞洲區內貿易。

RCEP的簽署以及中國－東盟自貿協定的不斷升級一直支持著中國與東盟的貿易。根據Oxford Economics的預測，東盟於未來五年的增長態勢良好－GDP增長率、出口值增長率及進口值增長率將高於世界平均水平。隨著中產階級人口的增長以及產業向東盟轉移，該等區域需求將持續增長。亞洲區內集裝箱航運市場將繼續增長。深耕亞洲區內市場的集裝箱航運公司將繼續受惠於前景廣闊的亞洲區內貿易。

跨境電商業務的發展支撐全球航運需求及對定制化的「端到端」服務日益增加的需求

於2020年及2021年，電商在全球零售業中的應用增長迅速，原因是消費者的購物習慣因COVID-19疫情而由實體店購物轉向線上購物。為滿足消費者需求，電商運輸需要的交貨時間非常短，從而需要增加庫存及提供定制化的「端到端」服務。跨境電商的強勁增長會支持全球航運需求。同時，為滿足不斷增長的對定制化服務的需求，若干領先集裝箱航運公司(如馬士基及達飛輪船)已經在將服務自港到港擴展到端對端方面取得進展。中國是最大的製造業出口國之一，大量的電商賣家在中國市場聚集。跨境電商進出口額由2020年增加至2021年的約人民幣2.0萬億元，增長率約為15%。其中，2021年的出口額約為人民幣1.4萬億元，自2020年起按約24.5%的增長率增長。中國政府通過建立跨境電商試驗區、簡化清關手續及鼓勵企業建立海外跨境電商基礎設施等多種方式支持跨境電商業務的發展。總部位於中國的集裝箱航運公司可能受惠於此增長。電子商務的快速發展不僅發生在中國，亦是全球趨勢。根據美國商務部國際貿易管理局的資料，2021年全球零售電子商務業務收入規模達到4.9萬億美元，2017年至2021年按複合年增長率19.7%增長，2021年至2024年將以9.3%的複合年增長率進一步增長。

集裝箱航運公司的議價能力增強

隨著船隊增長放緩及需求攀升，供需平衡顯著改善。目前，需求不斷增加加上供應鏈中斷，意味著集裝箱運力(就船舶運力及集裝箱運力而言)非常緊張。這表明集裝箱航運公司在與客戶談判時處於非常有利的地位。COVID-19疫情後，集裝箱航運公司在運力管理方面擁有更豐富的經驗。於供應鏈中斷完全得到解決後，鑒於集裝箱航運公司運力管理改善，運費費率可能會穩定在較COVID-19疫情前的費率相對為高的水平。德路里認為，COVID-19疫情的影響過後，集裝箱航運市場將較以往更穩定並保持持續盈利性。

更嚴格的環境標準

國際海事組織已制定限制硫、氮氧化物及溫室氣體排放的法規。硫排放法規(IMO 2020)自2020年1月1日起實施。更長遠的目標(IMO 2050)是實現海事領域脫碳。為符合脫碳要求，集裝箱航運公司須優化船隊運營。短期措施包括使用低硫燃油或安裝脫硫過濾裝置。長期措施可能涉及投資使用清潔燃料(如液化天然氣、甲醇、液化石油氣或任何其他合規燃料)的新型船舶。老舊船舶可改造或拆解。船舶岸電系統是另一項正在推廣的措施，旨在通過使用岸上電力作為替代品，幫助減少柴油發電機產生的污染。短期脫碳措施所需投資較少，可由船東的股權或公司債券提供資金。2025年後，當航運企業開始大量訂購使用替換燃料的船舶時，將產生大量資本投資需求。

集裝箱航運公司數字化及提高營運效率和服務質量的技術

集裝箱航運行業正加速轉向數字化與自動化。數字技術正用於提高服務質量、提升營運效率以及增強競爭力。來自傳感器及其他來源的數據流可用於決策及提高監控、控制、質保及核驗。數字化亦為增強供應鏈彈性的重要舉措。集裝箱航運公司正投資於數字化轉型的各個領域，並在數字化期間取得重大進展。例如，部分集裝箱運輸公司已經建立線上預訂的電子平台，在集裝箱上安裝顯示器以控制其實時狀態，並採用先進的分析系統來優化其網絡規劃。

概覽

我們在中國的業務須遵守相關法律法規和政府的監管。本節載列可能對我們的業務產生重大影響的主要相關法律、法規、規則及政策的概述，特別是與以下各項相關者：(i)國際海運及台灣海峽兩岸航運；(ii)環境保護；(iii)知識產權；(iv)境外投資；(v)僱傭與社會保障；(vi)稅務；(vii)數據安全；(viii)外匯管制及(ix)國際法例及規例。本行業的主要監管機構是交通運輸部及其下屬地方機關。

有關國際海運及台灣海峽兩岸航運的法律法規

國際海上運輸法規

根據全國人民代表大會常務委員會(「**全國人大常委會**」)於2021年4月29日修訂通過並自2021年9月1日起施行的《中華人民共和國海上交通安全法》，中國籍船舶、在中華人民共和國管轄海域設置的海上設施、船運集裝箱，以及國家海事管理機構確定的關係海上交通安全的重要船用設備、部件和材料，應當符合有關法律、行政法規、規章以及強制性標準和技術規範的要求，經船舶檢驗機構檢驗合格，取得相應證書、文書。船舶應當按照標準定額配備足以保證船舶安全的合格船員。船舶、設施儲存、裝卸、運輸危險貨物，必須具備安全可靠的設備和條件，遵守國家關於危險貨物管理和運輸的規定。船舶裝運危險貨物，必須向主管機關辦理申報手續，經批准後，方可進出港口或裝卸。

根據國務院於2019年3月2日最新修訂並生效的《中華人民共和國國際海運條例》(「**《國際海運條例》**」)，以及交通運輸部於2019年11月28日最新修訂並生效的《中華人民共和國國際海運條例實施細則》(「**《國際海運條例實施細則》**」)，國際船舶運輸業務通常分為有自有／經營船運輸人及無船承運人業務。任何以自有／經營船舶經營國際航運業務的中國企業法人均須取得交通運輸部頒發的《國際船舶運輸經營許可證》，而

任何經營無船承運業務的實體須取得交通運輸部頒發的《無船承運業務經營資格登記證》。國際航運服務經營者須就經營國際班輪運輸業務向交通運輸部申請辦理國際班輪運輸業務資格登記手續。新開或停開國際班輪運輸航線，或者變更國際班輪運輸船舶或班期，應當提前十五日予以公告，並應當自行為發生之日起十五日內向交通運輸部備案。中國國際船舶運輸經營者增加運營船舶，包括以光船租賃方式租用船舶增加運營船舶的，應當於投入運營前15日向交通運輸部備案，取得備案證明文件。

台灣海峽兩岸航運管理辦法

根據交通運輸部於1996年8月19日頒佈並於1996年8月20日生效的《台灣海峽兩岸間航運管理辦法》(「**台灣海峽兩岸航運管理辦法**」)，以及交通運輸部於1996年10月31日頒佈並生效的《交通部關於實施<台灣海峽兩岸間航運管理辦法>有關問題的通知》，台灣海峽兩岸航運屬於特殊管理的國內運輸。在中國大陸和台灣地區登記註冊的符合下列條件的航運公司，經交通運輸部批准，方可以其所有的或者經營的船舶，從事兩岸航運業務：(i)中國大陸或者台灣地區的獨資航運公司；(ii)中國大陸和台灣地區的合資航運公司。經批准經營兩岸航運業務的航運公司及其船舶，由交通運輸部核發《台灣海峽兩岸間水路運輸許可證》和《台灣海峽兩岸間船舶營運證》。

關於國際航運公司在中國開展外貿集裝箱沿海捎帶業務的試點計劃

根據2021年11月頒佈的《國務院關於同意在中國(上海)自由貿易試驗區臨港新片區暫時調整實施有關行政法規規定的批復》，國務院同意自頒佈日期至2024年12月31日臨時調整及實施《國際海運條例》及《國內水路運輸管理條例》的相關規定，以開展試點計劃，旨在允許符合條件的外國及港澳地區的國際集裝箱班輪公司利用其全資或控股擁有的非五星旗國際航行船舶，開展上海港洋山港區與青島港、天津港及大連港之間，以上海港洋山港區為國際中轉港的外貿集裝箱沿海捎帶業務試點。

根據中國交通運輸部於2021年11月29日頒佈的《交通運輸部關於開展境外國際集裝箱班輪公司非五星旗國際航行船舶沿海捎帶業務試點的公告》(「**試點計劃公告**」)，符合條件擬開展上述業務試點的外國、港澳地區國際集裝箱班輪公司應取得交通運輸部批准。試點計劃公告對境外國際集裝箱班輪公司捎帶的船舶及貨物以及境外國際集裝箱班輪公司應向交通運輸部遞交的申請材料作出了規定。獲批開展試點計劃的境外國際集裝箱班輪公司亦應於各季度末向交通運輸部報告其試點計劃的實施情況。

運價

根據《國際海運條例》及其實施細則，運價分為公佈運價及協議運價，二者均須於交通運輸部備案。公佈運價是指國際船舶運輸經營者和無船承運業務經營者運價本上載明的運價，其自交通運輸部受理備案之日起滿三十日生效；協議運價是指國際船舶運輸經營者與貨主、無船承運業務經營者約定的運價，其自交通運輸部受理備案之日起滿二十四小時生效。根據交通運輸部於2013年10月15日最新修訂並於2013年11月15日生效的《交通運輸部關於國際集裝箱班輪運價精細化報備實施辦法的公告》，上海航運交易所被指定為集裝箱運價備案的受理機構。

集裝箱

根據國務院於2019年3月2日最新修訂並生效的《中華人民共和國船舶和海上設施檢驗條例》，集裝箱的所有人或者經營人，必須向船檢局設置或者指定的船舶檢驗機構申請下列檢驗：(一)製造集裝箱時，申請製造檢驗；(二)使用中的集裝箱，申請定期檢驗。集裝箱經檢驗合格後，船舶檢驗機構應當按照規定簽發相應的檢驗證書。

根據海關總署於2018年4月28日最新修訂並於2018年5月1日生效的《進出境集裝箱檢驗檢疫管理辦法》，進境、出境和過境的實箱及空箱(均須為國際標準化組織所規定的集裝箱)，必須接受檢驗檢疫。海關總署主管全國進出境集裝箱的檢驗檢疫管理工作。主管海關負責所轄地區進出境集裝箱的檢驗檢疫和監督管理工作。集裝箱進出境前、進出境時或過境時，承運人、貨主或其代理人(以下簡稱報檢人)，必須向海關報檢。海關按照有關規定對報檢集裝箱實施檢驗檢疫。過境應檢集裝箱，由進境口岸海關實施查驗，離境口岸海關不再檢驗檢疫。進境集裝箱報檢人應當向進境口岸海關報檢，未經海關許可，不得提運或拆箱。

運輸貨物

根據交通運輸部於2018年7月31日最新修訂並於2018年9月15日生效的《船舶載運危險貨物安全監督管理規定》，載運危險貨物的船舶應當經國家海事管理機構認可的船舶檢驗機構檢驗合格，取得相應的檢驗證書和文書，並保持良好狀態。船舶載運危險貨物進出港口，應當在進出港口24小時前(航程不足24小時的，在駛離上一港口前)，向海事管理機構辦理船舶載運危險貨物申報手續，提交申請書和交通運輸部有關規章要求的證明材料，經海事管理機構批准後，方可進出港口。

船舶登記

根據國務院於2014年7月29日最新修訂並生效的《中華人民共和國船舶登記條例》，依據中華人民共和國法律設立的主要營業所在中華人民共和國境內的企業法人的船舶應當進行登記。船舶經依法登記，取得中華人民共和國國籍，方可懸掛中華人民共和國國旗航行；未經登記的，不得懸掛中華人民共和國國旗航行。船舶所有人申請船舶所有權登記，應取得船舶所有權登記證書。

有關環境保護的法律法規

根據全國人大常委會於2017年11月4日最新修訂並於2017年11月5日生效的《中華人民共和國海洋環境保護法》，在中華人民共和國管轄海域，任何船舶及相關作業不得違反本法規定向海洋排放污染物、廢棄物和壓載水、船舶垃圾及其他有害物質。載運具有污染危害性貨物進出港口的船舶，其承運人、貨物所有人或者代理人，必須事先向海事行政主管部門申報。經批准後，方可進出港口、過境停留或者裝卸作業。所有船舶均有監視海上污染的義務，在發現海上污染事故或者違反本法規定的行為時，必須立即向就近的依照本法規定行使海洋環境監督管理權的部門報告。

根據全國人大常委會於2018年10月26日最新修訂並生效的《中華人民共和國大氣污染防治法》，船舶檢驗機構對船舶發動機及有關設備進行排放檢驗。經檢驗符合國家排放標準的，船舶方可運營。遠洋船舶靠港後應當使用符合大氣污染物控制要求的船舶用燃油。

根據國務院於2018年3月19日最新修訂並生效的《防治船舶污染海洋環境管理條例》，以及交通運輸部於2017年5月23日最新修訂並生效的《中華人民共和國船舶及其有關作業活動污染海洋環境防治管理規定》，船舶應當取得並隨船攜帶相應的防治船舶污染海洋環境的證書、文書。船舶所有人、經營人或者管理人應當制定防治船舶及其有關作業活動污染海洋環境的應急預案，並報海事管理機構備案。船舶在中華人民共和國管轄海域向海洋排放的船舶垃圾、生活污水、含油污水、含有毒有害物質污水、廢氣等污染物以及壓載水，應當符合法律、行政法規、中華人民共和國締結或者參加的國際條約以及相關標準的要求。載運污染危害性貨物進出港口的船舶，其承運人、貨物所有人或者代理人，應當向海事管理機構提出申請，經批准方可進出港口或者過境停留。

有關知識產權的法律法規

註冊商標

根據全國人大常委會於2019年4月23日最新修訂並於2019年11月1日生效的《中華人民共和國商標法》及國務院於2014年4月29日最新修訂並於2014年5月1日生效的《中華人民共和國商標法實施條例》，中國的註冊商標包括商品商標、服務商標、集體商標和證明商標。國家知識產權局商標局辦理商標註冊，註冊商標的有效期為十年，有效期滿後，需要繼續使用的，可辦理續展手續，每次續展註冊的有效期為10年。

網絡域名

根據工業和信息化部於2017年8月24日頒佈並於2017年11月1日生效的《互聯網域名管理辦法》，工業和信息化部是全國域名服務的主要監管機構。域名註冊通過依照有關規定設立的域名註冊服務機構辦理。域名註冊服務實行「先申請先註冊」的原則。域名註冊服務機構提供域名註冊服務，應當要求域名註冊申請者提供域名持有者真實、準確、完整的身份信息等域名註冊信息。域名註冊完成後，域名註冊申請者即成為其所註冊域名的持有者。

有關境外投資的法律法規

國家發改委於2017年12月26日頒佈並於2018年3月1日生效的《企業境外投資管理辦法》規定，投資主體開展境外投資，應當履行境外投資項目核准、備案等手續，報告有關信息，配合監督檢查。涉及敏感國家和地區的項目或涉及敏感行業的境外投資項目需經國家發改委批准。投資主體通過其控制的境外企業開展大額非敏感類項目的，投資主體應當在項目實施前通過網絡系統提交大額非敏感類項目情況報告表，將有關信息告知國家發改委。對於完全是投資主體通過其控制的境外企業開展的境外投資項目（不涉及投資主體直接投入資產、權益或提供融資、擔保），對其中的非敏感類項目，中方投資額3億美元以下的，無需備案也無需告知。境外投資項目（上述者除外）實行備案管理。國家發改委頒佈的《境外投資敏感行業目錄（2018年版）》（自2018年3月1日起生效）詳細列出了目前的敏感行業。

商務部於2014年9月6日頒佈並於2014年10月6日生效的《境外投資管理辦法》規定，境外投資指在中華人民共和國境內依法設立的企業通過新設、併購及其他方式在境外擁有非金融企業或取得既有非金融企業所有權、控制權、經營管理權及其他權益的行為。商務部和省級商務主管部門按照企業境外投資的不同情形，分別實行備案和核准管理。企業境外投資涉及敏感國家和地區、敏感行業的，實行核准管理。企業其他情形的境外投資，實行備案管理。企業投資的境外企業開展境外再投資，在完成境外法律手續後，企業應當向商務主管部門報告。

國家外匯管理局於2009年7月13日頒佈並於2009年8月1日生效的《境內機構境外直接投資外匯管理規定》及國家外匯管理局於2015年2月13日頒佈、於2015年6月1日生效，並於2019年12月30日部分廢除的《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》規定，取得有關境外投資的批准後，中國企業境外直接投資應當向註冊地的銀行申請辦理外匯登記。

有關僱傭與社會保障的法律法規

根據全國人大常委會於2018年12月29日最新修訂並生效的《中華人民共和國勞動法》、全國人大常委會於2012年12月28日最新修訂並於2013年7月1日生效的《中華人民共和國勞動合同法》及國務院於2008年9月18日頒佈並生效的《中華人民共和國勞動合同法實施條例》規定，用人單位與勞動者建立勞動關係需訂立勞動合同。工資不得低於用人單位所在地的最低工資標準。用人單位必須建立、健全職業安全衛生制度，嚴格執行國家職業安全衛生規程和標準，對勞動者進行職業安全衛生教育。用人單位必須為勞動者提供符合國家規定的職業安全衛生條件和必要的勞動防護用品。對從事有職業危害作業的勞動者應當定期進行健康檢查。

全國人大常委會於2018年12月29日最新修訂並生效的《中華人民共和國社會保險法》、國務院於2019年3月24日最新修訂並生效的《社會保險費徵繳暫行條例》、國務院於2019年3月24日最新修訂並生效的《住房公積金管理條例》等有關社會保險的中國適用法律規定，僱主須代表僱員繳納多項社會保障基金(包括基本養老保險、失業保險、基本醫療保險、工傷保險、生育保險)及住房公積金。有關款項支付予地方行政機關，未繳納的僱主或會面臨罰款及責令於規定時限內補足。

有關稅務的法律法規

企業所得稅

根據全國人大常委會於2018年12月29日頒佈並生效的《中華人民共和國企業所得稅法(2018修正)》(「**企業所得稅法**」)及國務院於2019年4月23日頒佈並生效的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》(「**企業所得稅法條例**」)，將對國內企業、外商投資企業以及在中國設立生產及經營設施的外國企業統一按稅率25%徵收所得稅。該等企業分為居民企業和非居民企業。居民企業指依照中國法律成立的企業或依照外國法律成立但實際管理機構在中國境內的企業。非居民企業指依照外國法律成立且實際管理機構不在中國境內，但有來源於中國境內收入的企業(無論是否在中國境內設立機構場所)。企業所得稅法及企業所得稅法條例規定實行統一企業所得稅稅率25%。然而，倘非居民企業未在中國境內設立機構或辦事處，或雖設立機構或辦事處但在中國取得的有關收入與所設機構或辦事處並無實際聯繫，則適用企業所得稅稅率為10%。

增值稅

根據國務院於2017年11月19日最新修訂並生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例》(中華人民共和國國務院令第691號)及財政部於2011年10月28日最新修訂並於2011年11月1日生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則》(中華人民共和國財政部令第65號)(與《中華人民共和國增值稅暫行條例》統稱「**增值稅法**」)，在中國境內

銷售貨物或者加工、修理修配勞務，銷售服務、無形資產、不動產以及進口貨物的納稅人，為增值稅的納稅人，應當按照增值稅法繳納增值稅。除增值稅法另行訂明外，增值稅納稅人銷售服務或無形資產的稅率為9%或6%。

根據財政部和國家稅務總局於2016年3月23日頒佈並於2016年5月1日生效、於2017年7月1日、2017年12月25日及2019年3月20日修訂的《財政部、國家稅務總局關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》，消費服務業的全部營業稅納稅人，自2016年5月1日起，由繳納營業稅改為繳納增值稅。如果試點納稅人在納入營改增試點之日前已經按照有關政策規定享受了營業稅稅收優惠，在剩餘稅收優惠政策期限內，按照相關規定享受有關增值稅優惠。

有關稅務的其他法律規定，請參閱本文件「附錄三－稅項及外匯」。

有關數據安全的法律法規

根據全國人大常委會於2016年11月7日頒佈並於2017年6月1日生效的《中華人民共和國網絡安全法》及國務院於2021年7月30日頒佈並於2021年9月1日生效的《關鍵信息基礎設施安全保護條例》，關鍵信息基礎設施的運營者在中華人民共和國境內運營中收集和產生的個人信息和重要數據應當在境內存儲。因業務需要，確需向境外提供的，應當按照國家網信部門會同國務院有關部門制定的辦法進行安全評估。關鍵信息基礎設施，是指公共通信和信息服務、能源、交通、水利、金融、公共服務、電子政務、國防科技工業等重要行業和領域的，以及其他一旦遭到破壞、喪失功能或者數據洩露，可能嚴重危害國家安全、國計民生、公共利益的重要網絡設施、信息系統等。

監管概覽

根據全國人大常委會於2021年6月10日頒佈並於2021年9月1日生效的《中華人民共和國數據安全法》，國家對與維護國家安全和利益、履行國際義務相關的屬於管制物項的數據依法實施出口管制。關鍵信息基礎設施的運營者在中華人民共和國境內運營中收集和產生的重要數據的出境安全管理，適用《中華人民共和國網絡安全法》的規定；其他數據處理者在中華人民共和國境內運營中收集和產生的重要數據的出境安全管理辦法，由國家網信部門會同國務院有關部門制定。

根據國家互聯網信息辦公室、國家發展和改革委員會、工業和信息化部、公安部、國家安全部、財政部、商務部、中國人民銀行、國家市場監督管理總局、國家廣播電視總局、中國證券監督管理委員會、國家保密局及國家密碼管理局於2021年12月28日頒佈並將於2022年2月15日生效的《網絡安全審查辦法》，掌握超過100萬用戶個人信息的網絡平台運營者赴國外上市，必須向網絡安全審查辦公室申報網絡安全審查。網絡安全審查辦公室設在國家互聯網信息辦公室，負責制定網絡安全審查相關制度規範，組織網絡安全審查。

根據《網絡安全審查辦法》的相關規定，明確如下兩種情形應當進行網絡安全審查申報：(1)關鍵信息基礎設施運營者採購網絡產品和服務，該產品和服務投入使用後可能影響國家安全的；(2)掌握超過100萬用戶個人信息的網絡平台運營者赴國外上市。同時，該辦法亦規定，網絡平台運營者開展數據處理活動，影響或者可能影響國家安全的，應當進行網絡安全審查，但對於「影響國家安全」的標準，並無明確規定。

根據《關鍵信息基礎設施安全保護條例》的相關規定，各行業、領域的關鍵信息基礎設施將由相關主管部門、監督管理部門組成的保護工作部門認定，並將認定結果通知運營者，並通報國務院公安部門。

我們並無收到政府部門認定其使用的業務、財務系統屬於可能嚴重危害國家安全、國計民生、公共利益的重要網絡設施、信息系統(即「**關鍵信息基礎設施**」)的通知；發行人為航運企業，並非網絡平台運營者。

根據本公司中國法律顧問對本公司住所地網絡信息安全主管部門中共海南省委網絡安全和信息化委員會辦公室(以下簡稱「**海南網信辦**」)相關工作人員的訪談，其確認的情況如下：(1)如果發行人未收到公安部門認定其使用的業務、財務系統屬於「關鍵信息基礎設施」的通知，則發行人使用的業務、財務系統不屬於「關鍵信息基礎設施」；(2)對[**編纂**]未強制要求申報網絡安全審查，且經其向中央主管部門國家互聯網信息辦公室的確認，明確[**編纂**]不屬於「赴國外上市」，不需要進行網絡安全審查；及(3)發行人所處理數據遠未達到影響國家安全的程度。

綜上，我們的數據處理活動不需要根據《網絡安全審查辦法》的相關規定申報網絡安全審查。

根據《網絡數據安全管理條例(徵求意見稿)》(以下簡稱「**《數據安全條例》**」)的相關規定，在中華人民共和國境內利用網絡開展數據處理活動，以及在中華人民共和國境外處理中華人民共和國境內個人和組織數據的活動且達到相應條件的，適用《數據安全條例》；《數據安全條例》亦分別從如下幾個方面對數據處理進行了規定：(1)對數據處理進行了一般性的要求，包括數據處理不得損害國家安全和有關當事人的利益或採取非法方式，必要時採取措施保護數據安全，加強數據安全防護及建立數據安全應急機制；並明確數據處理者開展以下活動，應申報網絡安全審查：(i)彙聚掌握大量關係國家安全、經濟發展、公共利益的數據資源的互聯網平台運營者實施合併、重組、分立，影響或者可能影響國家安全的；(ii)處理一百萬人以上個人信息的數據處理者赴國外上市的；(iii)數據處理者赴香港上市，影響或者可能影響國家安全的；(iv)其他影響或者可能影響國家安全的數據處理活動，應當申報網絡安全審查；(2)對數據處理者處理個人信息的情形進行了規定；(3)對數據處理者處理重要數據的情形進行了規定；(4)對數據處理者在中國境外提供數據進行了規定；及(5)對互聯網平台運營者義務進行了規定。

關於「重要數據」的目錄，目前尚未出台具體的規定予以明確。參照《<信息安全技術重要數據識別指南>(徵求意見稿)》的規定，重要數據是指以電子方式存在的，一旦遭到篡改、破壞、洩露或者非法獲取、非法利用，可能危害國家安全、公共利益的數據，且在識別重要數據的基本原則中提及，只對組織自身而言重要或敏感的數據不屬於重要數據，如企業的內部管理相關數據。

根據我們的理解及我們的中國法律顧問對海南網信辦相關工作人員的訪談，確認：(1)發行人經營過程中處理的數據主要包括業務數據、財務數據等與本公司經營相關的數據，且在數據處理過程中均遵守相關法律法規的規定，我們採取了如建立數據安全使用制度、對員工進行數據安全使用培訓、進行網絡安全審計等方式確保數據使用的合規及安全；(2)我們使用的數據不屬於可能危害國家安全或公共利益的重要數據或核心數據；及(3)發行人為航運企業，並非互聯網平台運營者。

根據上述規定、我們的中國法律顧問對主管部門海南網信辦的訪談以及對本公司相關人員的訪談，我們處理的數據應不屬於需要申報網絡安全審查的情形，不適用《數據安全條例》中關於重要數據以及與互聯網平台運營者義務相關的規定，而《數據安全條例》在適用範圍、一般性規定，數據處理者處理個人信息以及數據處理者向境外提供數據方面規定較為原則，且由於《數據安全條例》尚未正式頒佈並生效，相關主管部門亦未就如何適用前述規定進行明確。因此，在《數據安全條例》正式生效前，以及相關規定具體細化前，關於我們是否適用《數據安全條例》的相關規定，存在一定的不確定性。

有關外匯管理的法律法規

根據國務院於2008年8月5日最新修訂並生效的《中華人民共和國外匯管理條例》，境內機構、境內個人的外匯收入可以調回境內或者存放境外；調回境內或者存放境外的條件等，由國家外匯管理局根據國際收支狀況和外匯管理的需要作出規定。經常項目外匯收入可以保留或者賣給經營結匯、售匯業務的金融機構。境內機構、境內個人向境外直接投資或者從事境外有價證券、衍生產品發行、交易，應當按照國家外匯管理局的規定辦理登記。需要事先經有關主管部門批准或者備案的，應當在外匯登記前辦理批准或者備案手續。人民幣匯率實行以市場供求為基礎的、有管理的浮動匯率制度。

根據國家外匯管理局於2015年2月13日頒佈、於2015年6月1日生效，並於2019年12月30日部分廢除的《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》，境內直接投資項下外匯登記核准和境外直接投資項下外匯登記核准將由銀行直接核查及處理。國家外匯管理局及其分支機構通過銀行對直接投資外匯登記實施間接監管。

根據國家外匯管理局於2015年3月30日頒佈並於2015年6月1日生效的《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》(「**19號文**」)，允許外商投資企業將外匯資本金所得人民幣資金用於股權投資。根據19號文，外商投資企業資本金賬戶中經外匯局辦理貨幣出資權益確認(或經銀行辦理貨幣出資入賬登記)的外匯資本金可根據企業的實際經營需要在銀行辦理結匯。外商投資企業外匯資本金意願結匯比例暫定為100%。國家外匯管理局可根據國際收支形勢適時對上述比例進行調整。然而，19號文和國家外匯管理局於2016年6月9日頒佈並生效的《國家外匯管理局關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》規定，外商投資企業不得將其外匯資本金所得人民幣資金用於企業經營範圍之外的支出、證券投資或除銀行保本型產品之外的其他投資理財、向非關聯企業發放貸款或建設、購買非自用房地產。

國家外匯管理局於2019年10月23日頒佈並生效的《國家外匯管理局關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》，在投資性外商投資企業可依法依規以資本金開展境內股權投資的基礎上，允許非投資性外商投資企業在不違反2020年負面清單且境內所投項目真實、合規的前提下，依法以資本金進行境內股權投資。

根據國家外匯管理局於2020年4月10日頒佈並於2020年6月1日生效的《國家外匯管理局關於優化外匯管理支持涉外業務發展的通知》，符合條件的企業將資本金、外債和境外上市等資本項目收入用於境內支付時，無需事前向銀行逐筆提供真實性證明材

料，惟其使用的資本須屬真實及遵守條文，並且符合使用有關資本賬戶收入的現行行政法規。有關銀行須按照相關規定進行抽查。

有關稅務的其他法律規定，請參閱本文件「附錄三－稅項及外匯」。

有關H股「全流通」的法規

「全流通」指H股上市公司的境內未上市股份(包括境外上市前境內股東持有的未上市內資股、境外上市後在境內增發的未上市內資股以及外資股東持有的未上市股份)到聯交所上市流通。於2019年11月14日，中國證監會發佈《H股公司境內未上市股份申請「全流通」業務指引》(中國證券監督管理委員會公告[2019]22號)(「**全流通指引**」)。

根據全流通指引，在符合相關法律法規以及國有資產管理、外商投資和行業監管等政策要求的前提下，境內未上市股份股東可自主協商確定申請流通的股份數量和比例，並委託H股上市公司提出「全流通」申請。H股公司申請「全流通」的，應當按照「股份有限公司境外公開募集股份及上市(包括增發)審批」行政許可程序向中國證監會提出申請。「全流通」申請經中國證監會核准後，H股上市公司應於申請所涉股份在中國證券登記結算有限責任公司(「**中國結算**」)完成轉登記後15日內向中國證監會報送相關情況報告。境內未上市股份到聯交所上市流通後，不得再轉回中國境內。

2019年11月15日，中國證監會發佈《中國證監會新聞發言人就全面推開H股「全流通」改革答記者問》，據此，H股公司可單獨或在申請境外再融資時一併提出「全流通」申請，尚未上市的境內股份有限公司可在申請境外首發上市時一併提出「全流通」申請。「全流通」申請經中國證監會核准後，境內非上市股票的股東應當按照中國結算有關規定以及香港市場股票登記和股票上市的有關規定辦理股票變更登記，並依法披露信息。

於2019年12月31日，中國結算與深圳證券交易所(「**深交所**」)聯合發佈《H股「全流通」業務實施細則》(「**實施細則**」)。H股「全流通」業務涉及的跨境轉登記、存管和持有明細維護、交易委託與指令傳遞、結算、結算參與人管理、名義持有人服務等相關業務適用本實施細則。實施細則未作規定的，參照中國結算及中國結算香港及深交所其他業務規則辦理。

根據實施細則，獲中國證監會批准參加H股「全流通」業務的H股上市公司完成相應信息披露後，應向中國結算申請辦理非境外上市股份的部分或全部退出登記，將無質押、凍結、限制轉讓等限制性狀態的H股「全流通」股份轉登記至香港股份登記機構，成為可在聯交所上市流通的股份。相關證券在境內集中存管於中國結算，中國結算作為上述證券的名義持有人，辦理H股「全流通」涉及的存管和持有明細維護、跨境清算交收等業務，並為投資者提供名義持有人服務。H股上市公司應獲得「全流通」股東授權，選擇參與H股「全流通」業務的境內證券公司。「全流通」股東可通過境內證券公司提交H股「全流通」股份交易指令。

為落實H股「全流通」全面推開改革，明確相關股份登記存管和清算交收的業務安排和辦理流程，中國結算於2020年2月頒佈《關於發佈H股「全流通」業務指南的通知》，規範業務準備、賬戶安排、跨境轉登記和境外集中存管等業務。

國際法例及規例

本集團使用的船舶受多項國際法律、法規及規則約束，一般可以分類為：(i)國際公約及規則；(ii)船旗國法規；(iii)港口國法規；(iv)船級社規則；(v)海上貨物運輸公約。

國際公約及規則

公約

本集團使用的船舶必須遵守各項公約，包括下文所載者：(i)《國際海上人命安全公約》(「**SOLAS公約**」)；(ii)《防止船舶污染國際公約》(「**MARPOL公約**」)；(iii)《海員培訓、發證和值班標準國際公約》(「**STCW公約**」)；(iv)《海事勞工公約》(「**MLC公約**」)；(v)《海上避碰國際規則》(「**COLREGS**」)；(vi)《船舶載重線國際公約》(「**ILLC公約**」)。

上述公約已獲大多數國家納入或制訂成本國或地方法律。在成員國註冊或進入成員國領海的船舶須根據該等公約，視乎該等公約納入彼等各自國內或地方法律的程度。

若干公約的某些主要內容載列如下：

SOLAS公約涉及商船的安全。該公約列明船舶的建造、設備及營運的最低標準。船舶須證達成有關標準方可取得各種指定的認證。

MARPOL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。

STCW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、發證和值班的標準。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。

MLC公約確定並規定海員的基本權利，無論個別成員國的發展程度如何。

COLREGS規定就在公海航線航行的船舶訂立航道方面的規則。該公約載述有關駕駛及航行、在有限能見度時操作船舶等規則。

ILLC是為保證船舶安全航行，就船舶載重線和干舷核定訂立規則。

規則

船舶須遵守各監管機構(例如國際海事組織)採納的規則及規例，例如：(i)《國際船舶安全營運和防止污染管理規則》(「**ISM規則**」)；(ii)《國際船舶與港口設施保安守則》(「**ISPS規則**」)。

ISM規則加強有關船舶安全營運及防止污染等岸上管理的責任。本集團擁有的所有船舶均須遵守ISM規則。

ISPS規則旨在減少船舶受到恐怖主義活動利用的機會。

本集團的船舶行走國際航程時會到訪不同國家。有關船舶需要在有關國家的領海內遵守各有關國家的法例、規例及規則。

船旗國法規

船舶必須於某個國家註冊及懸掛註冊國家(「**船旗國**」)的旗幟航行。此舉賦予船舶某個國籍，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。有關司法管轄權及監察控制權涉及根據適用的國際公約及全國性法例，檢查、核實及發出安全及防止污染檔。

本集團擁有的船舶乃於中國註冊。除國際公約外，本集團擁有的船舶亦需遵守中國的適用法例、規例及規定。

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。包括有關污染、領航、壓艙及靠泊／拋錨的規定。

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。

全球有多個船級社。有部分是國際船級社協會(「**IACS**」)的成員。

目前，每艘遠洋商船均須嚴格遵守認可船級社的規則及規例。船級社將按照其規則對每艘新船舶的設計、建造、測試及營運給予評定級別。船級社於完成有關檢驗後如對結果感到滿意，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。

船舶獲得認可船級社認證保持船級狀態通常是獲得承保的先決條件。

海上貨物運輸公約

(i)《海牙規則》(「**Hague Rules**」)；(ii)《海牙－維斯比規則》(「**Hague-Visby Rules**」)；(iii)《漢堡規則》(「**Hamburg Rules**」)。

《海牙規則》全稱為《統一提單的若干法律規定的國際公約》，是關於提單法律規定的第一部國際公約。1924年8月25日在比利時首都布魯塞爾簽訂，1931年6月2日起生效。對承運人的義務、責任期間、賠償限額、免責事由等事項進行規定。

《海牙－維斯比規則》全稱為《關於修訂統一提單的若干法律規定的國際公約的協議書》，1968年2月通過，並於1977年6月生效。該公約對《海牙規則》進行修訂，擴大了適用範圍，提高了承運人的賠償限額，增加了關於集裝箱運輸的規定以滿足國際經貿發展的要求。

《漢堡規則》，全稱為《聯合國海上貨物運輸公約》，1978年3月6日至31日在德國漢堡舉行由聯合國主持的海上貨物運輸大會上通過，於1992年11月1日生效，進一步完善了海上貨物運輸規則，致力在船東及貨物利益的競爭利益中取得平衡。

世界主流航運國家通過成為海上貨物運輸公約的締約國、或借鑒公約內容將其轉化為國內法、或通過提單首要條款(Paramount Clause)適用公約的方式，使得公約得以在國際海上貨物運輸領域廣泛適用。

概覽

我們的歷史可追溯至2005年9月1日，當時我們通過前身公司洋浦中誠聯合航運有限公司開始為客戶提供航運服務。於2013年9月27日，本公司當時的股東決議將我們更名為中聯航運有限公司。於2021年12月10日，本公司改制為股份有限公司並更名為中聯航運股份有限公司。截至最後實際可行日期，我們向全球客戶提供差異化的優質航運服務，主要運營(i)近洋航線（包括亞洲區內航線）；及(ii)遠洋航線（包括亞洲－歐洲、跨太平洋、亞洲－印度次大陸和中東及其他航線）。

陳女士、泰而信船務、港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥通過收購成為我們的控股股東。詳情請參閱「－本公司成立及主要股權變動」。

業務里程碑

以下載列我們自成立以來及直至最後實際可行日期的主要業務發展里程碑：

年份	業務里程碑
2005年	• 洋浦中誠聯合航運有限公司成立
2007年	• 我們開闢第一條國際集裝箱班輪航線「華南－香港－越南」航線
2009年	• 我們開闢第一條兩岸直航快線「華南－台灣地區」航線
2010年	• 我們開闢「華東－台灣地區」航線
2013年	• 中聯航運香港成立
2015年	• 我們開始運營「中國－印度」航線
2016年	• 我們於新加坡成立一家全資附屬公司並開始運營「中國－泰國」航線
2019年	• 我們於越南成立一家全資附屬公司，開闢「華東－胡志明（越南）」航線
2021年	• 我們於美國、歐洲及馬來西亞成立全資附屬公司，於泰國成立合營企業 • 我們開闢「中國－歐洲」航線、「日本－新加坡及馬來西亞」航線、「上海－洛杉磯（美國）」航線及「中國－中東」航線 • 根據Alphaliner的資料，我們的行業排名上升至第22位，擁有33艘船舶，集裝箱運力超過80,000 TEU • 我們加入全球航運商業網絡(GSBN)，該聯盟旨在吸納全球各類規模的航運和物流公司，通過開發區塊鏈技術賦能的操作系統重新定義國際貿易
2022年	• 我們採購及啟用運力為1,900 TEU至2,800 TEU的兩艘新造船舶及兩艘二手船舶

本公司成立及主要股權變動

(1) 於2005年9月1日，中聯運通集團及中誠實業(均為獨立第三方)成立本公司，註冊資本為人民幣2,000,000元。中聯運通集團及中誠實業認繳出資分別佔本公司當時註冊資本的55%及45%。於2008年5月5日，本公司的註冊資本增至人民幣20,000,000元。於2008年5月13日，本公司的註冊資本增至人民幣40,000,000元。

(2) 於2013年4月15日，中誠實業與西部物流訂立股權轉讓協議，據此中誠實業同意按面值(即人民幣18,000,000元)向西部物流轉讓本公司的45%權益。於5月9日完成轉讓後，本公司分別由中聯運通集團及西部物流擁有55%及45%。於2014年4月3日，本公司的註冊資本增至人民幣50,000,000元。

(3) 於2018年4月25日，中聯運通集團提出在深圳聯合產權交易所股份有限公司公開招標轉讓本公司55%權益，底價為人民幣90,223,045元，該代價乃基於合資格獨立估值師對本公司於2017年7月31日100%權益的評估值人民幣164,041,900元釐定。

於2018年7月2日，中聯運通集團與中標商深圳瀚華創業投資合夥企業(有限合夥)(「**瀚華有限合夥**」)及廣州港物流訂立股權轉讓協議，據此中聯運通集團同意分別向瀚華有限合夥及廣州港物流轉讓本公司的35%及20%權益，代價分別為人民幣57,414,665元及人民幣32,808,380元。於2018年7月31日完成轉讓後，本公司分別由西部物流、瀚華有限合夥及廣州港物流擁有45%、35%及20%。

(4) 於2019年2月1日，西部物流與中聯有限合夥訂立股權轉讓協議，據此西部物流同意向中聯有限合夥轉讓本公司的9%權益，代價為人民幣14,763,800元。代價乃經考慮(其中包括)本公司的過往財務表現、未來前景及潛力等多項因素，及合資格獨立估值師作出的本公司100%權益的評估值後經公平磋商釐定。於2019年3月14日完成轉讓後，本公司分別由西部物流、瀚華有限合夥、廣州港物流及中聯有限合夥擁有36%、35%、20%及9%。

中聯有限合夥為我們的員工持股平台之一。有關其股權架構的詳情，請參閱「－我們歷史上的股權獎勵」。於2019年12月31日，上海泓聯企業管理諮詢有限公司(「**上海泓聯**」，中聯有限合夥的當時普通合夥人，由我們的執行副總裁丁偉先生全資擁有)按人民幣30,000元的代價將中聯有限合夥約0.20%合夥權益轉讓予泰而信船務(由陳女士及陳女士的母親袁鳳鳳女士分別擁有80%及20%)。該代價乃經參考上海泓聯於中聯有限合夥作出的實繳注資後公平磋商釐定。於2019年12月31日轉讓完成後，泰而信船務替代上海泓聯成為中聯有限合夥的普通合夥人，並持有中聯有限合夥的約0.20%合夥權益。泰而信船務及我們的僱員透過中聯有限合夥於本公司的投資由彼等自有資金撥付。

(5) 於2019年10月14日，泰而信船務及廣州亞勝(由張依均女士的母親冼美潔女士全資擁有)各自與北京瀚華資本管理有限公司(「**瀚華資本**」)及北京瀚華露笑投資合夥企業(有限合夥)(「**瀚華投資**」)訂立轉讓協議，據此，(i)瀚華有限合夥的時任普通合夥人(持有其約0.09%的合夥權益)及獨立第三方瀚華資本同意按人民幣105,412.57元的代價將瀚華有限合夥的約0.09%合夥權益轉讓予泰而信船務；及(ii)瀚華有限合夥的時任有限合夥人(持有其約57.05%的合夥權益)及獨立第三方瀚華投資同意分別按人民幣17,898,258.09元及人民幣18,988,038.51元將瀚華有限合夥的約27.68%及29.37%合夥權益轉讓予泰而信船務及廣州亞勝。瀚華有限合夥為一家於2016年5月11日在中國成立的有限合夥企業，自其註冊成立以來僅持有本公司的投資。該代價乃經考慮(其中包括)本公司的過往財務表現、未來前景及潛力以及合資格獨立估值師對本公司100%權益作出的評估值等多項因素後公平磋商釐定。於2019年11月19日轉讓完成後，瀚華有限合夥更名為港碩有限合夥，由泰而信船務(作為普通合夥人)及廣州亞勝(作為有限合夥人)分別擁有約27.77及約29.37%；而本公司由西部物流、港碩有限合夥、廣州港物流及中聯有限合夥分別擁有36%、35%、20%及9%。

於2019年12月16日，泰而信船務與港碩有限合夥的時任有限合夥人(持有其約42.86%的合夥權益)及獨立第三方深圳市飛達物流發展有限公司(「**深圳飛達**」)訂立轉讓協議(經2020年5月25日的補充協議修訂)，據此，深圳飛達同意按人民幣25,500,000元的代價將港碩有限合夥的約42.86%合夥權

益轉讓予泰而信船務。該代價乃經考慮(其中包括)本公司的過往財務表現、未來前景及潛力以及合資格獨立估值師對本公司100%權益作出的評估值等多項因素後公平磋商釐定。於2019年12月17日轉讓完成後，港碩有限合夥由泰而信船務(作為普通合夥人)及廣州亞勝(作為有限合夥人)分別擁有70.63%及29.37%。通過本公司執行董事兼首席執行官陳洪輝先生的引薦，泰而信船務及廣州亞勝結識瀚華資本、瀚華投資及深圳飛達。泰而信船務及廣州亞勝透過港碩有限合夥於本公司的投資由彼等自有內部資源撥付資金。

(6) 於2019年12月21日，西部物流與港寧有限合夥訂立股權轉讓協議，據此西部物流同意向港寧有限合夥轉讓本公司的36%權益，代價為人民幣67,913,300元。代價乃參考本公司截至2019年9月30日的財務表現及合資格獨立估值師作出的本公司100%權益的評估值後經公平磋商釐定。於2020年1月10日完成轉讓後，本公司分別由港寧有限合夥、港碩有限合夥、廣州港物流及中聯有限合夥擁有36%、35%、20%及9%。

港寧有限合夥為一家於2019年12月13日在中國成立的有限合夥企業。泰而信船務為港寧有限合夥的普通合夥人，持有港寧有限合夥約27.78%合夥權益。港寧有限合夥的有限合夥人包括(i)深圳市華建聯實業發展有限公司，作為有限合夥人持有港寧有限合夥約30.56%的合夥權益，並由獨立第三方沈雪女士全資擁有；(ii)中聯泰聯有限合夥(我們的員工持股平台之一，有關其股權架構詳情請參閱「－我們歷史上的股權獎勵」)，作為有限合夥人持有港寧有限合夥約13.89%合夥權益；(iii)獨立第三方鄭艷娟女士，作為有限合夥人持有港寧有限合夥約13.89%合夥權益；及(iv)陳洪輝先生的妹妹陳洪珊女士，作為有限合夥人持有港寧有限合夥約13.89%合夥權益。通過本公司執行董事兼首席執行官陳洪輝先生的引薦，西部物流結識泰而信船務、沈雪女士、鄭艷娟女士及陳洪珊女士。泰而信船務、我們的僱員、沈雪女士、鄭艷娟女士及陳洪珊女士透過港寧有限合夥於本公司的投資由其自有資金撥付。

在現有控股股東中，(i)港碩有限合夥及中聯有限合夥的每股股份投資成本為人民幣0.66元（相當於0.81港元），較**[編纂][編纂]**港元折讓約[**編纂**]%；(ii)港寧有限合夥的每股股份投資成本為人民幣0.75元（相當於0.93港元），較**[編纂][編纂]**港元折讓約[**編纂**]%；及(iii)陳女士及泰而信船務的每股股份投資成本為人民幣0.72元（相當於0.88港元），較**[編纂][編纂]**港元（即指示性**[編纂][編纂]**港元至[**編纂**]港元的中位數）折讓約[**編纂**]%。經考慮該等投資於**[編纂]**及本公司[**編纂**]就[**編纂**]而言釐定前已完成，本公司財務業績自該等投資完成以來強勁增長，且該等投資被視為長期投資，以及相關股東承擔的風險和限制，本公司於[**編纂**]時的預期[**編纂**]並無計入該等投資的代價釐定因素。因此，於投資時本集團的估值及於**[編纂]**完成時的估值存在差異，致使較[**編纂**][**編纂**]折讓約[**編纂**]%、[**編纂**]%及[**編纂**]%。該等折讓反映現有控股股東與**[編纂]**投資者的情況不同。

除上文所披露者外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本公司概無其他股權變動。

我們歷史上的股權獎勵

為在相關時間獎勵我們的員工對本集團的貢獻或潛在貢獻，中聯有限合夥及中聯泰聯有限合夥已告成立，作為我們在中國的員工持股平台。

中聯有限合夥

中聯有限合夥於2018年12月7日在中國成立為一家有限合夥企業。截至最後實際可行日期，泰而信為中聯有限合夥的普通合夥人，持有中聯有限合夥約0.20%合夥權益。中聯有限合夥的有限合夥人包括(i)丁偉先生（我們的其中一名高級管理層成員），作為有限合夥人持有中聯有限合夥約40.53%合夥權益；(ii)諶學東先生（一名監事），作為有限合夥人持有中聯有限合夥約3.39%合夥權益；及(iii)本公司其他17名僱員，均作為有限合夥人持有中聯有限合夥不足10%合夥權益。中聯有限合夥所持股份的投票權由其普通合夥人控制及行使。

中聯泰聯有限合夥

中聯泰聯有限合夥於2020年10月15日在中國成立為一家有限合夥企業。截至最後實際可行日期，泰而信為中聯泰聯有限合夥的普通合夥人，持有中聯泰聯有限合夥約36.63%合夥權益。中聯泰聯有限合夥的有限合夥人包括本公司24名僱員，各自作為有限合夥人持有中聯泰聯有限合夥不足5%合夥權益。中聯泰聯有限合夥通過廣州港寧有限合夥所持股份的投票權由其普通合夥人控制及行使。

更多詳情請參閱「一 股權及公司架構」的附註(1)。

主要附屬公司成立及主要股權變動

我們通過本公司及其主要附屬公司開展業務。主要公司發展的詳情(包括主要附屬公司的股權主要變動)載列如下：

中聯航運香港

中聯航運香港於2013年10月22日於香港註冊成立，已發行股本為1,500,000港元。中聯航運香港自其註冊成立以來一直由本公司全資擁有。其主要從事國際航運、船舶租賃、船舶買賣、船舶代理、貨運代理、進出口貿易及航運。

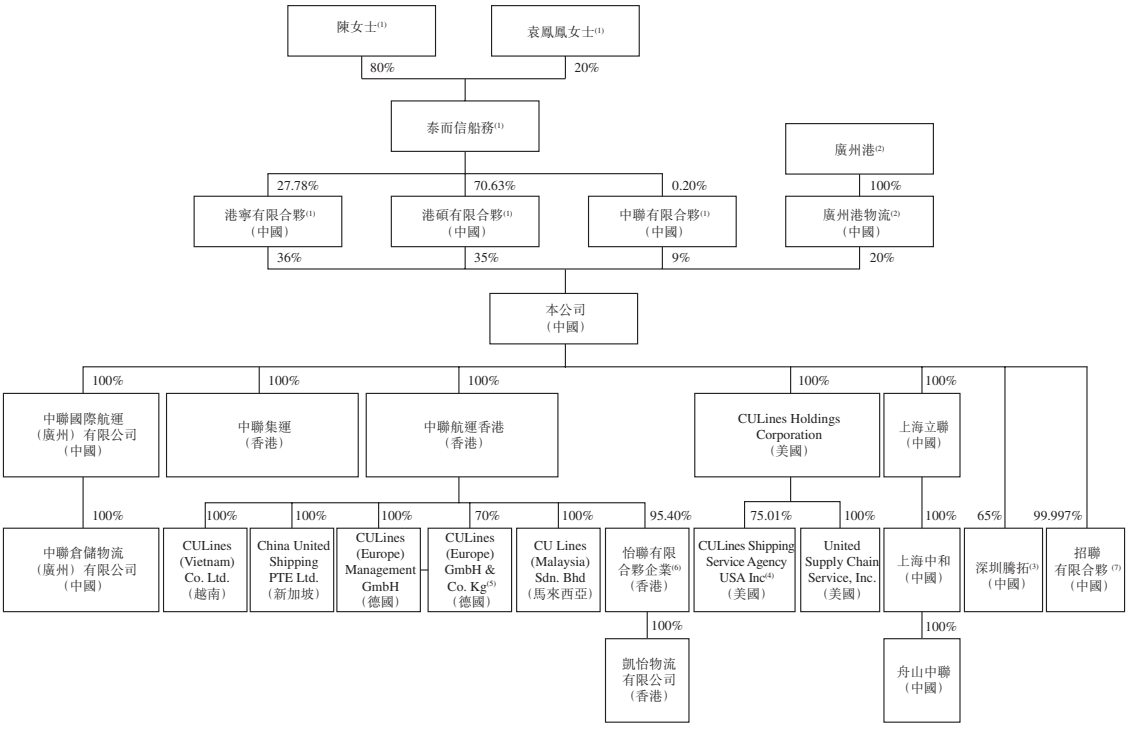
上海立聯

上海立聯於2015年4月15日在中國註冊成立，初始註冊資本為人民幣2,000,000元。於2021年5月6日，上海立聯的註冊資本增加至人民幣20,000,000元。上海立聯自註冊成立起一直由本公司全資擁有。其主要從事國際船務代理業務。

除上文所披露者外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的主要附屬公司並無其他股權變更。

重組

為籌備**[編纂]**，我們進行重組，其主要目的為精簡公司架構。下圖呈列重組前本集團的股權及公司架構：



附註：

(1) 泰而信船務(由陳女士及陳女士的母親袁鳳鳳女士分別擁有80%及20%)為港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥各自的普通合夥人，分別持有港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥約27.78%、70.63%及0.20%合夥權益。有關其股權架構的詳情，請參閱「一本公司成立及主要股權變動」。

(2) 廣州港物流由廣州港全資擁有，而廣州港之股份於上海證券交易所上市，股票代碼為601228。

(3) 深圳騰拓餘下35%的股權由中聯運通集團(為獨立第三方)持有。

(4) CULines Shipping Service Agency USA Inc餘下15%及9.99%的股權分別由Liu Shunan先生及Yann Hsieh先生(各自均為獨立第三方)持有。

(5) CULines (Europe) GmbH & Co. Kg的普通合夥人為CULines (Europe) Management GmbH。CULines (Europe) GmbH & Co. Kg的有限合夥人包括(i)中聯航運香港(作為有限合夥人持有CULines (Europe) GmbH & Co. Kg 70%的合夥權益)；及(ii)Menzell & Dohle GmbH & Co. Kg(作為有限合夥人持有CULines (Europe) GmbH & Co. Kg 30%的合夥權益)。Menzell & Dohle GmbH & Co. Kg為獨立第三方。

(6) 怡聯有限合夥企業的普通合夥人為中聯航運香港，其持有怡聯有限合夥企業95.40%的合夥權益。怡聯有限合夥企業的有限合夥人為Shang Wei先生，其持有怡聯有限合夥企業4.60%的合夥權益。Shang Wei先生為獨立第三方。

(7) 深圳市招聯共盈投資中心(有限合夥)(「**招聯有限合夥**」)的普通合夥人為深圳市平盈投資有限公司，其持有招聯有限合夥0.003%的合夥權益，為獨立第三方招商局集團有限公司最終擁有的投資公司。招聯有限合夥的有限合夥人為本公司，其持有招聯有限合夥99.997%的合夥權益並控制招聯有限合夥。

重組涉及以下主要步驟：

(i) 註銷舟山中聯

舟山中聯國際船務代理有限公司(「**舟山中聯**」)為於2016年9月22日在中國成立的有限公司，主要從事修船代理。緊接註銷前，舟山中聯的註冊資本為人民幣5,000,000元，由本公司全資附屬公司上海中和擁有。為精簡本集團以進行**[編纂]**，作為重組之一部分，舟山中聯已於2021年12月27日註銷，旨在專注於核心業務集裝箱航運服務，及因為其於往績記錄期間對本集團之經營業績並無任何重大貢獻。

經董事及中國法律顧問確認，舟山中聯於往績記錄期間於其註銷前概無牽涉任何重大申索、訴訟或不合規事件。此外，董事亦確認，其註銷對本集團於往績記錄期間的財務表現、財務狀況及現金流量並無重大影響。

(ii) 集團內公司間重組

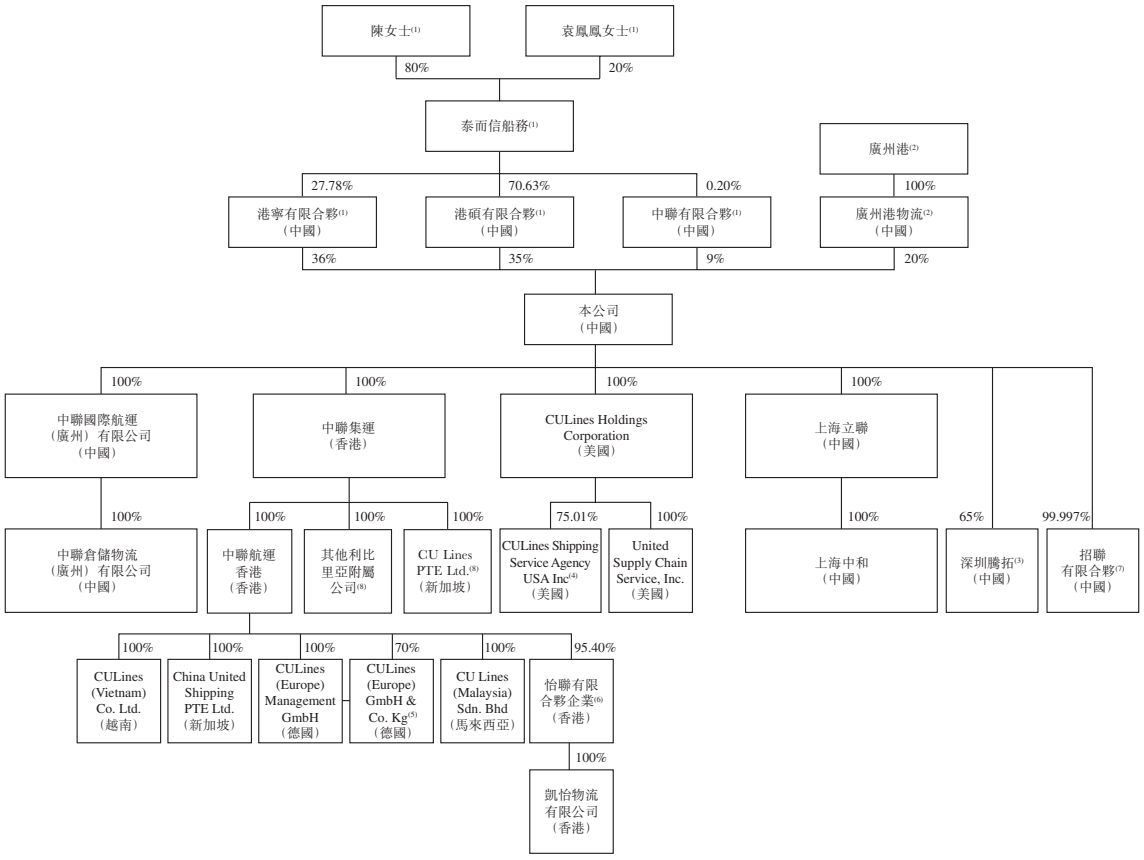
於2022年1月26日，本公司與本公司全資附屬公司中聯集運簽立買賣票據及轉讓文據，據此，本公司按面值(即1,500,000港元)向中聯集運出售及轉讓1,500,000股中聯航運香港的股份，佔中聯航運香港現有已發行股本的100%。截至2022年1月31日，該代價已悉數結清。於2022年1月31日完成有關出售及轉讓後，本公司透過中聯集運間接全資擁有中聯航運香港。

中國監管規定

我們的中國法律顧問確認，我們已取得所有重組所需批准、許可及牌照，且重組符合適用中國法律及法規。

股權及公司架構

下圖呈列緊接**[編纂]**前本集團的股權及公司架構：



附註：

(1) 泰而信船務(由陳女士及陳女士的母親袁鳳鳳女士分別擁有80%及20%)為港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥各自的普通合夥人，分別持有港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥約27.78%、70.63%及0.20%合夥權益。有關其股權架構的詳情，請參閱「一本公司成立及主要股權變動」。

(2) 廣州港物流由廣州港全資擁有，而廣州港之股份於上海證券交易所上市，股票代碼為601228。

(3) 深圳騰拓餘下35%的股權由中聯運通集團(為獨立第三方)持有。

(4) CULines Shipping Service Agency USA Inc餘下15%及9.99%的股權分別由Liu Shunan先生及Yann Hsieh先生(各自均為獨立第三方)持有。

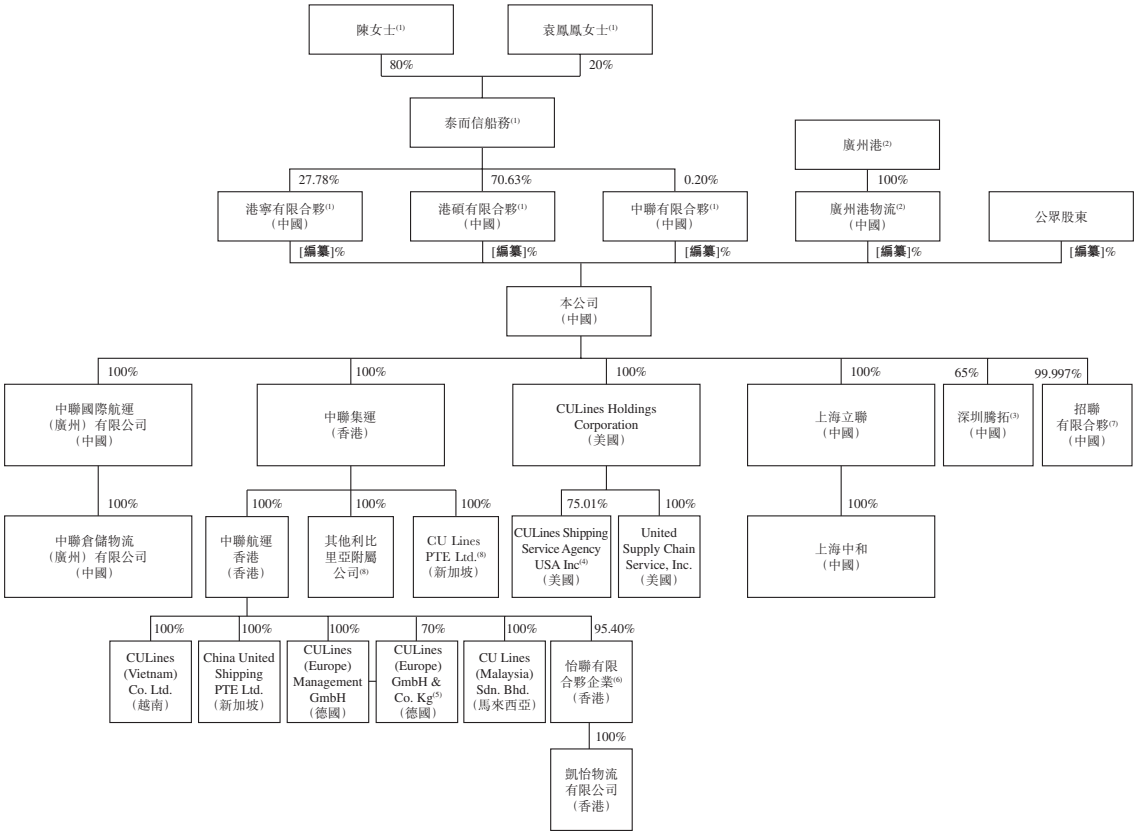
(5) CULines (Europe) GmbH & Co. Kg的普通合夥人為CULines (Europe) Management GmbH。CULines (Europe) GmbH & Co. Kg的有限合夥人包括(i)中聯航運香港(作為有限合夥人持有CULines (Europe) GmbH & Co. Kg 70%的合夥權益)；及(ii) Menzell & Dohle GmbH & Co. Kg(作為有限合夥人持有CULines (Europe) GmbH & Co. Kg 30%的合夥權益)。Menzell & Dohle GmbH & Co. Kg為獨立第三方。

(6) 怡聯有限合夥企業的普通合夥人為中聯航運香港，其持有怡聯有限合夥企業95.40%的合夥權益。怡聯有限合夥企業的有限合夥人為Shang Wei先生，其持有怡聯有限合夥企業4.60%的合夥權益。Shang Wei先生為獨立第三方。

(7) 深圳市招聯共盈投資中心(有限合夥)(「**招聯有限合夥**」)的普通合夥人為深圳市平盈投資有限公司，其持有招聯有限合夥0.003%的合夥權益，為獨立第三方招商局集團有限公司最終擁有的投資公司。招聯有限合夥的有限合夥人為本公司，其持有招聯有限合夥99.997%的合夥權益並控制招聯有限合夥。

(8) 其他利比里亞附屬公司包括中聯集運的六家直接全資附屬公司，即CUL Jakarta Shipping Limited、CUL Bangkok Shipping Limited、CUL Laemchabang Shipping Limited、CUL Nansha Shipping Limited、CUL Manila Shippling Limited及CUL Yangpu Shipping Limited，均為於2022年5月根據利比里亞共和國法律註冊成立的單船公司。CU Lines PTE Ltd.於2022年6月根據新加坡法律註冊成立。

下圖呈列**[編纂]**完成後本集團的股權及公司架構(假設**[編纂]**未獲行使)：



附註：

(1) 泰而信船務(由陳女士及陳女士的母親袁鳳鳳女士分別擁有80%及20%)為港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥各自的普通合夥人，分別持有港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥約27.78%、70.63%及0.20%合夥權益。有關其股權架構的詳情，請參閱「一本公司成立及主要股權變動」。

(2) 廣州港物流由廣州港全資擁有，而廣州港之股份於上海證券交易所上市，股票代碼為601228。

(3) 深圳騰拓餘下35%的股權由中聯運通集團(為獨立第三方)持有。

(4) CULines Shipping Service Agency USA Inc餘下15%及9.99%的股權分別由Liu Shunan先生及Yann Hsieh先生(各自均為獨立第三方)持有。

(5) CULines (Europe) GmbH & Co. Kg的普通合夥人為CULines (Europe) Management GmbH。CULines (Europe) GmbH & Co. Kg的有限合夥人包括(i)中聯航運香港(作為有限合夥人持有CULines (Europe) GmbH & Co. Kg 70%的合夥權益)；及(ii) Menzell & Dohle GmbH & Co. Kg(作為有限合夥人持有CULines (Europe) GmbH & Co. Kg 30%的合夥權益)。Menzell & Dohle GmbH & Co. Kg為獨立第三方。

(6) 怡聯有限合夥企業的普通合夥人為中聯航運香港，其持有怡聯有限合夥企業95.40%的合夥權益。怡聯有限合夥企業的有限合夥人為Shang Wei先生，其持有怡聯有限合夥企業4.60%的合夥權益。Shang Wei先生為獨立第三方。

(7) 深圳市招聯共盈投資中心(有限合夥)(「**招聯有限合夥**」)的普通合夥人為深圳市平盈投資有限公司，其持有招聯有限合夥0.003%的合夥權益，為獨立第三方招商局集團有限公司最終擁有的投資公司。招聯有限合夥的有限合夥人為本公司，其持有招聯有限合夥99.997%的合夥權益並控制招聯有限合夥。

(8) 其他利比里亞附屬公司包括中聯集運的六家直接全資附屬公司，即CUL Jakarta Shipping Limited、CUL Bangkok Shipping Limited、CUL Laemchabang Shipping Limited、CUL Nansha Shipping Limited、CUL Manila Shippling Limited及CUL Yangpu Shipping Limited，均為於2022年5月根據利比里亞共和國法律註冊成立的單船公司。CU Lines PTE Ltd.於2022年6月根據新加坡法律註冊成立。

概覽

我們是中國一家領先的集裝箱航運企業。根據德路里的資料，截至最後實際可行日期，以運力計算，我們在總部位於中國大陸的集裝箱航運公司中排名第五，且在總部位於中國大陸且同時提供近洋及遠洋航運服務的集裝箱航運公司中排名第二。我們的國際運力排名從2020年10月2日的第95名提升至最後實際可行日期的第23名，令我們成為該期間全球百強中排名提升最快的集裝箱航運公司。我們成立於2005年，逐步建立了綜合航運網絡，提供數字化賦能的航運產品，並持續提升物流服務能力，為全球客戶提供差異化航運服務。

亞洲穩定的經濟增長促使其在國際供應鏈中的區域性領先地位持續加強。作為一家中國的集裝箱航運公司，我們植根中國，立足亞洲供應鏈，擁有臨近全球最大的海運集裝箱貿易地的優勢。根據德路里的資料，亞洲的集裝箱吞吐量最大，2021年約佔全球總量的54%。於2011年至2021年，南亞的集裝箱吞吐量增長最快，複合年增長率約為6.8%。根據德路里的資料，2021年全球約30.0%的集裝箱吞吐量由中國大陸的港口處理，全球十大港口中的六個位於中國大陸。於最後實際可行日期，我們在該六個港口均有業務。此外，我們與中國集裝箱製造商保持聯繫，根據德路里的資料，中國是全球最大集裝箱生產國，2021年全球生產的集裝箱中超過約90%在中國製造。儘管疫情期間全球供應鏈中斷導致集裝箱嚴重短缺，我們依然可以獲得穩定的集裝箱供應。2021年3月31日至2022年3月31日，我們使用的集裝箱數量增長約3.4倍。我們的自有集裝箱佔我們調度的集裝箱總數的百分比從2021年3月31日的約15.9%增加至2022年3月31日的約42.4%。

我們專注於在具有強勁增長機會和盈利能力的市場中發展。我們深刻理解航運市場的發展規律，擁有靈活的決策機制。根據德路里的資料，亞洲區內航線市場是世界上規模最大且增長最快的市場之一。而該市場一直是我們的戰略重點，並將繼續作為我們重要的增長引擎。在2021年，由於預見了後疫情時代美國、歐洲的補貨週期所帶來的強勁需求以及全球電子商務與日俱增的發展，我們成功地將服務擴展到了亞洲－歐洲和跨太平洋等遠洋航線。

我們靈活的船隊和綜合航運網絡使我們能迅速應對市場情況，並整合資源作出敏捷的判斷，快速執行有力策略，及時滿足客戶對定制化航運服務的需求，形成獨特優勢。

截至最後實際可行日期，我們經營著一支由34艘船舶組成的、運力為85,578 TEU的船隊，其中28艘為租賃船舶，使我們能夠及時面對市場的調整，節約運力成本。我們相信我們在租期超過一年期的船舶租金上具有較強議價能力，租期短於一年期的船舶租金在2022年內也具有很大的優化空間。

目前，我們的大部分船舶為運力小於5,300 TEU的中小型船舶。我們的中小型船隊可覆蓋近洋和遠洋作業，並快速、便捷地停靠位於部分鄰近城區的港口，與物流設施相結合以節省最後一公里運送的時間。

同時，我們亦致力於擴大我們的整體運力並優化我們的船隊結構。於往績記錄期間，除兩艘自有船舶外，我們訂購了12艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的船舶。截至最後實際可行日期，四艘訂購船舶已交付，其中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付。我們亦計劃購置六艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付。

截至最後實際可行日期，我們擁有一個由57條航線組成的綜合航運網絡。我們提供亞洲區內、亞洲－歐洲、跨太平洋、亞洲－印度次大陸和中東的集裝箱航運服務。於2021年1月1日至最後實際可行日期，我們的集裝箱航運服務覆蓋了全球26個國家和地區的62個港口。

我們同時也積累了與全球主要港口的關係，包括上海、寧波、南沙、漢堡、鹿特丹、蒂爾伯里、長灘、洛杉磯及奧克蘭港口，其中大部分港口位於距離主要市中心40千米範圍內。於港口擁堵期間，與大多數新入行者相比，我們的等待時間更短。例如，根據Alphaliner的資料，於2021年11月19日之前的兩週內，就洛杉磯及長灘港口而言，自駛離亞洲後，集裝箱船舶平均等泊時間為28天，而同期我們在該等港口的靠泊時間為15天左右。

我們整合了行業內領先的數據處理能力，推出了數據賦能的航運服務，有效提升服務質量及客戶體驗。例如，我們於2019年採用Allegro集裝箱承運人運營系統，協助客戶進行實時貨物跟蹤、數字提單管理及線上實時船舶查詢。我們於2020年投資了專注於集裝箱卡車管理的陸上運輸信息平台PUTBOX。我們於2021年引進了數字化物聯網賦能的管理及追蹤冷藏貨物的冷櫃解決方案SMART REEFER。

我們已與全球集裝箱航運行業的其他主要利益相關者達成了戰略合作，以改善我們服務類別及運營效率。例如，我們與國內集裝箱航運公司(如安通)及國際航運公司(如Peter Dohle)的合作使我們能夠鎖定租船運力。我們亦正在開發提供增值物流解決方案的能力，以滿足客戶「港到端」的物流和派送需求，並增加多元化收益和交叉銷售機會。

基於上述原因，我們於往績記錄期間彰顯出喜人的業務增長及顯著的運營擴張。我們截至2019年12月31日的運力為3,971 TEU，截至2021年12月31日的運力為86,786 TEU，截至2021年3月31日的運力為14,517 TEU及截至2022年3月31日的運力為73,620 TEU。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們的總貨運量分別為140,635 TEU、182,495 TEU、467,609 TEU、61,321 TEU及150,512 TEU。於往績記錄期間，我們的財務業績亦得到強勁增長。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們的收入分別約為人民幣401.1百萬元、人民幣612.2百萬元、人民幣6,402.6百萬元、人民幣337.5百萬元及人民幣2,732.4百萬元。於往績記錄期各期間，我們的淨利潤分別約為人民幣20.4百萬元、人民幣87.2百萬元、人民幣2,161.1百萬元、人民幣97.2百萬元及人民幣705.4百萬元，淨利率分別約為5.1%、14.2%、33.8%、28.8%及25.8%。

現階段，由全球前十大集裝箱航運公司組成的三大聯盟(包括亦與2M聯盟合作的Zim)佔據了全球運力的約85.0%。疫情之後，無論國內外的各級監管部門，還是客戶都需要更多的選擇，新市場比以往任何時候都需要具有一定的規模和競爭力的新興航運企業出現。我們在疫情期間充分表現出來的敏捷的組織能力、差異化的競爭優勢、精品定制的產品等，以及充分發揮我們近二十年來立足中國本土市場，與世界各地的主要港口和客戶建立良好關係，為我們快速融入世界一流航運公司行列、融通整體相關資源及擴大運營規模打下良好基礎。這種能力不僅不會隨著疫情常態化而消失，而是會成為我們可持續發展的重要要素。

競爭優勢

能夠把握市場機會的中國領先的集裝箱航運公司

我們是一家扎根於中國並擁有綜合網絡的領先集裝箱航運企業，受益於中國經濟及亞洲區域經濟的發展，為全球客戶提供定制化、差異化的航運服務。根據德路里的資料，截至最後實際可行日期，以運力計算，我們在總部位於中國大陸的集裝箱航運公司中排名第五，且在總部位於中國大陸且同時提供近洋和遠洋航運服務的集裝箱航運公司中排名第二。公司創立至今約16年，已經獲得了領先的市場地位。我們的國際運力排名從2020年10月2日的第95名提升至最後實際可行日期的第23名，令我們成為該期間全球百強中排名提升最快的集裝箱航運公司。

我們長期經營盈利可觀的精選航線，在特色市場進行錯位競爭。我們於2013年開始提供中國大陸－台灣地區的集裝箱航運服務，並在短期內取得市場領先地位。根據德路里的資料，截至2022年1月，按服務數量(包括自營航線、合營航線及我們有艙位的航線)計算，我們為中國大陸至台灣地區專營航線(即兩岸航線)上的第二大集裝箱航運企業。我們在兩岸航線提供覆蓋華南、華東、華北到台灣地區的綜合航運服務，並可提供特種箱、冷箱等全類型解決方案，積累了良好的市場口碑，已成為兩岸直航專家。我們在2007年將業務擴展至新興的東南亞國家，陸續開拓中國－泰國、中國－越南等多條主要航線以便從日益增長的市場規模及即將到來的市場機會中受益。我們也是中國較早開通中國－印度次大陸航線的集裝箱航運公司之一。

中國是全球供應鏈的重要組成部分，驅動中國對亞洲區內、歐洲和美洲的貿易出口量急劇上升。為把握巨大的市場機會，自疫情以來，我們已成功將業務擴展至歐洲和北美市場。自2021年2月起，我們陸續投入九艘船舶，經營歐洲定期航線。我們在不到兩個月的時間內開通了兩條通往北美的航線。截至最後實際可行日期，跨太平洋航線運力達29,870 TEU，約佔公司總運力的34.9%。

為了迎接電子商務貨量增長，我們也推出電商航線，每週提供四班從南沙、蛇口到台灣地區的班輪。該航線是連接華南和台灣地區最快的航線之一，專為時效性貨物定制。

根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，預計從2022年至2026年全球集裝箱航運量將以約3.6%的複合年增長率增長。公司將持續從亞洲區內、亞洲－歐洲和跨太平洋航運市場的蓬勃發展中獲益。

靈活的業務模式造就高效的運營和可靠的網絡

與通常在大多數主要市場均部署大量船舶運力的大型聯盟航運商不同，我們專注於覆蓋精心挑選的、營利性強的全球精品航線作為主要航線，同時利用支線和主線進行互補，造就可靠的全球網絡並使盈利能力最大化。我們精選的全球航線網絡和支線互補，使我們能夠有效地分配我們的船隻，合理分配近洋和遠洋線路運力，充分利用閒置運力，以減少在往返期間的閒置時間和往返路線的航運量不平衡，實現強大的網絡效應。

我們專注運力小於5,300 TEU的中小型船舶。這些船舶能夠以較少的停靠時間為世界上大多數的港口提供服務。此外，中小型船舶可以進入離主要城市市區更近的港口，實現更便捷的最後一英里交付。公司的小型船舶主要為亞洲區內航線提供服務，而中型船舶則主要服務於亞洲－歐洲及跨太平洋航線。公司可以便捷地調配船舶，主線和支線互補，靈活調用未使用運力，以更高的成本效益和更少的閒置時間為第一英里的長途航線提供服務，最大限度地提高運力使用率和經營槓桿。這種靈活性還可以帶來較高可靠性，因為我們可以選擇停泊目的地周邊的多個港口，而不會因主要港口的運營中斷及擁堵而產生班次延誤。

本集團的船隊管理策略始終以實現基於我們業務需求的自有船舶與租賃船舶之間的良好平衡、確保安全穩定的船舶供應、運力管理靈活以快速應對集裝箱航運週期的市場變化為宗旨。於往績記錄期間，除兩艘自有船舶外，我們訂購了12艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的船舶。截至最後實際可行日期，四艘訂購船舶已交付，其中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付。我們亦計劃購置六艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付。

根據德路里的資料，船舶所有權可帶來穩定的船舶供應成本，且若在行業週期內的有利時機購買，則可實現低於租賃船舶的成本。因此，我們船隊管理的優勢在於我們能夠根據對市場狀況的分析，作出優化船隊結構的戰略決策。我們的船隊由與多個集裝箱航運合作夥伴的共享船舶及互換艙位安排進一步補充，以最大限度地利用我們船隊的運力。

船隊的靈活性和敏捷性創造了競爭優勢，使我們得以更好地為現有客戶服務，開發新客戶，拓展新戰略市場，並擴展全球網絡。網絡的可擴展性使我們能夠以更低的成本和資金要求及更短的運輸時間為全球的客戶提供服務。2021年航運航線覆蓋率的擴大也有助於我們比我們的競爭對手更快地應對行業和市場動態的變化。

我們也將發展自有船舶，並搭配租賃船舶。自有及租賃相搭配的模式使我們可以最大限度地減少市場低迷時期的損失，並能夠在良好市場中抓住增長機遇。

植根亞洲供應鏈，擁有多元化客戶群體

我們相信，公司植根亞洲供應鏈是我們區別於大多數大型聯盟航運企業的核心優勢。公司於16年前在中國創立，目前已與全球領先的高增長BCO和貨運代理商建立了深層次的長期合作關係。我們認為憑藉可靠且具有競爭力的服務、廣泛的運輸解決方案、技術基礎設施、訓練有素且經驗豐富的銷售團隊和客戶服務人員，公司將不斷吸引新客戶，成為行業中享有優良口碑的承運人。截至最後實際可行日期，我們的知名客戶包括(i)美的等BCO，(ii)港中旅華貿、華運物流、環世物流、德威、沛華等頂級貨運代理以及(iii)集裝箱航運企業。根據德路里數據，預計供應鏈中斷不會在2023年前結束，整體運價在近期將保持較高的水平，預計航運公司將繼續保持盈利狀態。

根據德路里的資料，亞洲的集裝箱吞吐量最大，2021年約佔全球總量的54%。於2011年至2021年，南亞的集裝箱吞吐量增長最快，複合年增長率約為6.8%。根據德路里數據，目前中國是全球最大集裝箱生產國，其產量佔2021年全球產量的約90%。公司作為一家中國航運公司，在疫情期間集裝箱嚴重短缺時，我們仍可以穩定地獲得集裝箱供應。在集裝箱最緊張的2020年12月至2021年10月期間，我們於2021年利用本土優勢，在國內集裝箱製造廠造箱。2020年10月31日至2021年10月31日，我們新造的集裝箱總運力增加67,100 TEU。自有集裝箱佔總集裝箱百分比從截至2021年3月31日的約15.9%增加至截至2022年3月31日的約42.4%。2021年3月31日至2022年3月31日，我們使用的集裝箱數量增加約3.4倍。同時，根據Clarksons數據，2020年全球超過約60.0%的船舶在中國建造。公司與中國造船公司建立了深厚的合作關係，例如中船黃埔文沖、新揚子造船等，使公司的自建運力得到最大保障。

亞洲在全球供應鏈中的關鍵位置使我們擁有了穩定的貨量，而貨量的增長促使我們優化服務，為客戶提供更多定製化的優質產品，從而進一步為公司帶來更多優質客戶，形成良性循環及飛輪效應。

數字化賦能的航運產品，優化服務質量及客戶體驗

我們認為，我們在客戶體驗上的關注和技術賦能的產品為客戶帶來了高質量的服務。公司的技術全面覆蓋業務的各個方面。通過採用持續優化的技術系統，我們得以簡化並實現自動化運營，從而提升客戶服務質量。

我們於2019年推出的Allegro集裝箱承運人運營系統，重塑了公司的業務邏輯和運行流程，協助客戶進行實時貨物跟蹤、數字提單管理及線上實時船舶查詢。

我們於2020年投資了PUTBOX，一個專注於集裝箱卡車管理的陸上運輸平台。該平台整合貨主、車隊、司機、港口、航運公司和其他各方，以提高工作效率。我們也投資了帆軟(FineReport)，它提供了數據中心報告系統，使得所有的業務數據數字化。該系統的統計反饋為日常管理及運營提供有效的決策支持。

同時，我們在2021年引進數字化SMART REEFER技術，提供物聯冷櫃解決方案。冷鏈客戶可實時了解集裝箱位置、冷機的運行參數等，實現全程運輸可視。船東通過智能預測，以預控的視角介入全程冷鏈管理，從而大大提高冷鏈運輸的信息透明度和運行效率，降低運輸風險及管理成本，提升運輸品質和服務質量。

我們於2021年也開發推出了流程自動化(「**RPA**」)技術，為內部業務流程提供變革性的智能自動化解決方案，提升組織生產力和辦公效率，釋放員工潛力，助力公司實現智能時代的人機協同。

我們亦於2021年加入全球航運商業網絡(「**GSBN**」)，該聯盟旨在吸納全球各類規模的航運和物流貿易參與者，通過開發區塊鏈技術賦能的操作系統重新定義國際貿易，通過與新市場參與者如金融科技公司和其他財團建立橋樑來擴展全球貿易生態系統，促進整個航運業向數字化邁進。

隨著中國貿易出口量急劇攀升，航運需求也大幅增長。憑藉所述的技術基礎設施，我們有效填補了市場對於定制化、差異化航運產品的空白，適應了變化的市場需求。例如，我們會根據客戶的特定要求定制航運服務。於2021年，我們新推出從東南亞通往北美的指定航線，作為向一名要求定製解決方案的客戶提供的解決方案。此外，針對歐洲的電商客戶，我們的船舶可以直接掛靠臨近倫敦和鹿特丹市區的港口，使客戶的貨物得到更方便快捷的交付。於2021年，我們擁有一條中國大陸至蒂爾伯里港的聖誕電商航線，可將貨物從中國大陸運送至英國蒂爾伯里港，以期協助BCO客戶將其消費品運送至英國，以滿足聖誕假期及電商盛行所帶來的需求。由於蒂爾伯里港距離倫敦市較近，我們利用中小型船隊，推出了該條專用航線，作為向客戶提供的差異化航運產品。同時，我們與港口運營商建立了長期穩定的合作關係，在港口擁有固定泊位並享有一流的待遇，滿足客戶對於降低成本和高效運輸的需求。我們的始發港口均為中國大陸的重要港口，是中國供應鏈的核心一環。我們的目的地港口包括世界主要港口和轉運樞紐，它們均擁有完善的基礎設施來支持高品質的航運服務。此外，我們於2021年在北美投資成立了物流服務子公司，致力於將物流解決方案擴展至海外市場，以更好地為客戶提供端到端的服務。

自成立以來，我們秉持客戶至上的理念，不斷提升客戶服務。我們專注於客戶體驗，投入大量資源提高客戶服務標準並維持較高客戶忠誠度，以恰當的方式迅速處理客戶投訴並定期進行客戶滿意度調查。我們卓越的服務質量和長期的客戶可靠性使我們成為COVID-19爆發期間廣受好評的航運服務提供商。

我們已成功將中聯航運品牌發展成為中國航運物流品牌，並擁有很高的知名度。我們認為公司的品牌是高質量、可靠的服務和高客戶滿意度的代名詞。

經驗豐富、富有遠見卓識的管理團隊，以及聲譽卓著的戰略合作夥伴

本公司董事長陳洪輝先生在航運和物流行業擁有逾30年的經驗。陳洪輝先生自2005年起加入中聯航運，帶領本公司經歷了航運業的週期和業務的多次成功轉型疊代。

本公司聯席首席執行官Lars Christiansen，擁有逾40年的行業經驗，在航運公司的運營和管理上擁有豐富的經驗，曾在多家國際知名的領先航運公司擔任高級主管。公司執行副總裁丁先生和副總裁兼首席運營官黃先生都是經驗豐富的行業專家，分別擁有逾17年和逾30年的行業經驗。

我們的核心管理團隊在金融危機後成功重新定位業務以實現增長，並進一步貫徹、實施企業戰略，把握商機以實現增長。卓越的本土化資源整合能力以及高度的國際化，外加高效的反應決策機制，形成了中聯航運的核心競爭力。我們的管理層成功整合包括船舶運力、集裝箱和港口等航運價值鏈核心要素，得以在快速變化的市場中，把握住機會。

本公司的管理團隊由來自全球多個國家專業人士組成，在團隊文化上達到高度融合，在運營和管理上形成了互補。核心團隊也整體進行了提升，更多的行業頂尖人才加入本集團，提升了整體素質，更加國際化。我們著力於招攬國際人才、頂尖國際顧問專家及外部管理團隊，形成國際化的運營及管理團隊，提升跨境貿易及風險管理。此外，於往績記錄期間，我們團隊穩定性極高。

我們的主要戰略合作夥伴及股東廣州港是中國最大的國有航運和物流集團之一，經營全球領先航運港，為我們在港口貨物裝卸及倉儲、多元化物流等方面提供支持。我們認為與廣州港的戰略合作將進一步提升公司在航運價值鏈上多元化的航運物流服務能力。

戰略

我們的長遠目標是成為行業領先的以數字化賦能、具有綜合物流服務能力的集裝箱航運企業。為達成目標，我們計劃實施以下主要戰略：

我們會繼續植根亞洲供應鏈，專注於在具有強勁增長機會和盈利能力的市場中發展。

亞洲在國際供應鏈中的地位持續加強。亞洲區內市場是規模最大的海運市場之一。隨著RCEP的簽署、東盟自由貿易協定的不斷升級、產業鏈向東南亞轉移，亞洲區域內特別是東南亞航運市場蓬勃發展。同時後疫情時代歐洲及北美的強勁需求以及以中國賣家為中心的全球跨境電子商務與日俱增的發展也為我們帶來了新的增長引擎。我們將繼續植根亞洲供應鏈，專注在具有強勁增長機會和盈利能力的市場，運用我們

的競爭優勢與綜合服務能力獲得收益。為把握該等市場戰略機遇並鞏固現有基礎設施，我們擬繼續擴大亞洲區內服務網絡，並開闢及／或完善通往印度尼西亞、泰國、越南和印度等新興市場的航線。我們亦計劃通過在該區域的不同地點設立當地分公司、委任銷售代表及聘請當地專業人士，繼續增強和擴大重點遠洋航線的服務網絡。

我們將繼續優化遠洋、近洋和提升干支線的互補性，例如東南亞貨主可通過東南亞支線將貨物先運送至南沙地區，再通過跨太平洋航線從南沙發往美洲，提升運營效率。

作為該戰略的一部分，我們計劃將**[編纂][編纂]**的約[**編纂**]%（相當於[**編纂**]百萬港元）用於擴大服務網絡，通過在東南亞及南亞等全球多個地點購買或租賃辦公室設立境外網點。我們亦將在新加坡建立我們的第二個運營中心，以支持我們的集裝箱航運業務（運營、管理、銷售及業務開發方面）及東南亞、亞洲至歐洲及北美不斷增長的貿易量。

我們會擴大服務品類以實現全球供應鏈覆蓋，提供「端到端」服務。

我們計劃將服務擴展到國際供應鏈的方方面面及提供「端到端」的服務（包括提供集裝箱航運業務配套的物流服務），滿足我們客戶多樣化、深層次需求。根據德路里的資料，由於集裝箱航運服務大部分為商品化服務，提供額外的物流服務可提高航運公司的競爭力，而向「端到端」服務的擴展被視為集裝箱航運公司的全球趨勢。隨著電商業務的發展，市場上湧現了更多小型BCO，這些BCO需要在傳統「港口到港口」集裝箱航運服務之外提供靈活甚至量身定制的「端到端」服務。部分主要行業參與者已開始著手應對該等需求，將其服務組合從「港口到港口」拓展至「端到端」服務，旨在令其收入來源多元化及在整個供應鏈商佔據更多份額。不僅中國電商發展迅猛，根據德路里的資料，這已成為全球趨勢。根據美國商務部國際貿易管理局的資料，2021年全球零售電子商務業務收入規模達到4.9萬億美元，2017年至2021年按複合年增長率19.7%增長，且預計於2021年至2024年按複合年增長率9.3%增長。此外，美國零售電商業務由2018年的5,060億美元增長至2021年的8,710億美元，複合年增長率為19.8%。歐洲零售電商業務規模在2021年已達到4,650億美元，自2017年起的複合年增長率為12.0%，而B2B電商規模於2021年已達到11,590億美元，自2017年起的複合年增長率為14.3%。

為實施該戰略，我們計劃在中國大陸、東南亞、歐洲及北美投資堆場、倉庫、拖車及平板車等設施以提升我們的「端到端」服務能力及支持我們的核心業務。具體而言，我們計劃建設總建築面積約30萬平方米的堆場以及總建築面積約10萬平方米的倉庫。至於我們在拖車和平板車公司的投資標準，我們將尋找(i)能夠補充我們業務需求；(ii)預期產生年利潤不少於人民幣5.0百萬元；及(iii)產生年收入不少於人民幣10.0百萬元的目標。我們認為對拖車及平板車的投資可確保我們的船舶在港口靠泊時，客戶貨物順利高效卸載，而我們的堆場或倉庫可使客戶能夠管理計劃表並更好地追蹤及監控其貨物，以確保順利進行到最終目的地的最後一英里運輸。為此，我們計劃將**[編纂][編纂]**的[**編纂**]%（相當於[**編纂**]百萬港元）用於在上海、南沙、洛杉磯、胡志明市、海防市、曼谷和林查班建設七個集裝箱堆場及三個倉庫；**[編纂][編纂]**的約[**編纂**]%（相當於[**編纂**]百萬港元）用於投資或收購洛杉磯的一家拖車公司；及**[編纂][編纂]**的約[**編纂**]%（相當於[**編纂**]百萬港元）用於投資或收購洛杉磯的一家平板車公司。

我們認為，客戶對我們「端到端」服務的需求不斷增加，而我們將能夠通過在毗鄰主要市中心的客戶總部建立內陸網點以直接服務客戶，提升客戶滿意度，提高客戶留存率，提升客戶參與度。基於上述原因，我們亦計劃將**[編纂][編纂]**的約[**編纂**]%（相等於[**編纂**]百萬港元）用於拓展物流網絡，在重慶、成都、武漢、長沙、南京、西安、中山、杜伊斯堡及菲尼克斯設立內陸網點。

此外，我們將戰略投資及／或收購具有專業運營能力、擁有數字化賦能或具有成長性並與公司業務有協同性的物流企業，逐步擴大並完善我們的物流鏈的覆蓋範圍。該等物流公司（如物流服務供應商及電商供應鏈服務平台）須具備增強及補充我們業務運營的能力。該等公司各自產生的預期年度利潤應不低於人民幣5.0百萬元，且收入不低於人民幣10.0百萬元。我們將著重考慮位於長江三角洲、珠江三角洲及環渤海地區、胡志明市、海防市、曼谷、林查班和洛杉磯的目標公司。截至最後實際可行日期，我們尚未確認任何收購目標。我們計劃將**[編纂][編纂]**的約[**編纂**]%（相當於[**編纂**]百萬港元）用於有關的收購及投資。

根據德路里的資料，可供拓展至「端到端」物流服務的潛在收購目標公司可能包括提供卡車運輸、倉儲及配送、快遞、清關、第三方物流、包裝、經紀、鐵路貨運及空運等服務的公司。該等所屬行業較航運業更加本地化且更分散，潛在目標公司數量可能介於數百至數千不等，視乎國家或地區的大小而定。例如，就潛在目標而言，德路里估計中國可能有超過10,000個此類目標。基於該等評估，董事相信有大量潛在目標公司可供收購以拓展「端到端」物流服務業務。

我們會靈活、有序地擴大船隊規模，優化船隊結構。

我們認為，集裝箱航運業需要有較大的船隊規模以增強市場競爭力，我們預期疫情期間及疫情後的集裝箱航運需求將持續走強，為此，我們計劃通過購置船舶以及承租更多船舶擴大我們的船隊。該戰略決策反映我們對未來市場機遇、行業增長及良好客戶需求潛力的觀察。根據德路里2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，2022年至2026年，全球集裝箱吞吐量的複合年增長率預計將為約3.2%。由於與客戶訂立長期合約並非亞洲區內航線的市場慣例，我們並無就亞洲區內服務主動與客戶訂立長期合約，儘管如此，本節「銷售及營銷」分節所述的我們於2021年的銷售及營銷工作令我們與遠洋航運服務客戶訂立長期合約。於2022年4月，我們與一家位於美國的全球電商平台訂立為期兩年的長期合約，其中訂有每週承諾航運量。與此同時，我們亦(i)與聯宇(一家位於中國的電商物流平台)訂立長期協議，其中訂有我們跨太平洋航線的承諾航運量；及(ii)與中國知名BCO客戶訂立長期協議，其中訂有我們亞洲區內航線的承諾航運量。自2022年1月1日至最後實際可行日期，我們自與我們訂立長期合約的客戶收到的承諾訂單的航運量超過110,000 TEU，於最後實際可行日期至2022年12月31日，我們自有關客戶接獲的保證貨物運輸到北美的承諾訂單將約佔同期跨太平洋航線上可裝貨艙位的60%。

本集團的船隊管理策略始終以實現基於我們業務需求的自有船舶與租賃船舶之間的良好平衡、確保安全穩定的船舶供應、運力管理靈活以快速應對集裝箱航運週期的市場變化及降低經營風險為宗旨。於往績記錄期間，除兩艘自有船舶外，我們訂購了12艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的船舶。截至最後實際可行日期，四艘訂購船舶已交付，其中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付。我們亦計劃購置六艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付。為進一步奉行該戰略，我們計劃將**[編纂][編纂]**的約[**編纂**]%(相當於[**編纂**]百萬港元)用於有關訂單的付款及購買新船，以優化船隊。

截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們的船舶成本(主要包括船舶租賃及船員有關的開支)分別約為人民幣101.1百萬元、人民幣119.1百萬元、人民幣971.5百萬元及人民幣533.9百萬元。相關成本主要視乎我們租賃的船舶數量及類型以及相關船舶的租船租金而定。根據德路里的資料，船舶所有權可帶來穩定的船舶供應成本，且若在行業週期內的有利時機購買，則可實現低於租賃船舶的成本。增加自有船舶一方面將降低船舶租賃成本的比例，而另一方面將增加折舊及保險等固定成本。

例如，根據我們對市場狀況的分析，並對於我們已訂購的較小型船舶(運力1,900 TEU)，我們估計，預計年度折舊成本加上預計年度保險及船員運營成本將低於我們租賃相同數目及類型船舶的年度估計成本。此外，由於折舊成本並不會頻繁波動，我們的成本可見性將得到提高，可加強我們的成本管理及優化我們的整體成本結構。我們亦計劃進一步優化船隊結構並與船舶租賃公司簽訂具有不同租賃期的協議。因上述原因，我們認為，我們在適當市場狀況下有序擴大船隊規模(合理搭配自有及租賃船舶)將節約更多成本並提升盈利能力。

我們計劃進一步優化船隊中不同船舶尺寸的有效佈局，進一步匹配我們近洋及遠洋航線組合及增強我們的競爭力。我們預計新購買的船舶不同尺寸分配合理，能夠進一步優化我們船隊的有效部署，進一步匹配我們的近洋和遠洋航線綜合網絡，從而提升我們的競爭優勢。我們預期我們新購入或租入的船舶將符合有關的環保要求。我們未來也將根據技術進步、監管要求及市場情況嘗試運營新能源動力船舶等綠色船舶。

我們會進一步加深和擴大戰略合作和夥伴關係。

未來我們計劃進一步加強與其他航運企業的戰略合作，在船舶租賃、共營航線、互換艙位等方面實現共贏。在遠洋航線上，我們計劃通過差異化競爭在三大聯盟外擴大我們的市場空間，與知名的大型遠洋航運企業開展空箱互換艙位等合作，實現高效的供應資源分配。我們將進一步積累並深化與全球主流港口的合作關係，以穩定地為客戶提供高品質服務。同時，我們計劃充分利用自身船隊的靈活優勢，與更多地理位置上更貼近終端用戶的港口建立合作關係，進一步增強差異化服務。

我們計劃通過積極與高增長BCO客戶訂立長期合約，進一步與他們開展深層次合作，從而獲得長期收益。我們計劃與更多優質的科技物流企業展開深入合作。

我們會強化信息系統建設，持續提高數字化運營能力，提升客戶服務質量。

我們計劃強化信息系統，為客戶提供更可靠、高質量、數字化服務。我們將根據對客戶要求的了解及業務實踐繼續投入在「端到端」一體化業務系統的研發，以提升在線服務能力。我們將加強信息技術基礎建設以支持我們業務的快速增長及數字化的發展需求，加強雲服務、服務器、軟件、網絡、安全設備、災備、存儲、數據庫、機房等信息技術基礎設施。我們將購入或開發經改進的數據分析工具和系統，增強人工智能和大數據能力。

具體而言，我們可以部署人工智能以將乏味的常規任務自動化，例如船舶調度及貨物分配。傳統上，該等計算及分配乃根據客戶及發貨人提供的資料人工進行，這既費時又容易出現人為錯誤。通過將船舶運力、貨物重量、預計裝卸時間及航運量等所有基礎數據輸入人工智能平台，我們可以將計算過程自動化，並可在更短的時間內為我們的運營實現最佳數據輸出。該時間縮短將令我們能夠處理更多客戶的訂單。

其次，藉助大數據分析，我們可以依靠我們計劃安裝在部分船舶上的地理位置傳感器收集的信息，追蹤及評估船舶在各港口的估計到達日期及時間以及優化航線。該等功能將需要雲驅動器實時收集及處理所有有關數據，並根據若干假設數據點(例如同一線路其他船舶的航線、天氣條件、靠泊時間及港口等待時間)進行估計。

第三，藉助區塊鏈技術，我們希望通過電子計費及自動化舉措降低交易文件的處理時間及成本，避免延遲、數據操縱、欺詐及人為錯誤。由於區塊鏈是各方之間所有交易的去中心化公共記錄保存，區塊鏈上各方之間的合約只有在滿足各方設定的特定條件後方會被執行，該等文件不能被任何未經授權第三方輕易更改或複製。通過此舉，我們與供應商或客戶之間在業務運營中使用的任何交易文件均可以在去中心化平台中進行驗證及保護。智能合約亦可通過自動處理以傳統形式手動簽署及執行大量交易文件過程中的不必要步驟節省時間及精力。其亦可節省通過各類銀行及結算平台處

理付款的人力及時間。考慮到在集裝箱運輸價值鏈及我們業務的整個運營流程中眾多利益相關者所涉及的大量人工手動處理的文書工作，隨著我們未來的擴展，在不使用區塊鏈技術的情況下處理該等文書工作及避免任何人為錯誤對我們而言將變得日益繁瑣。此外，該技術允許相關方查閱全部存儲於去中心化區塊鏈的有關交易文件，從而進一步降低文件存儲成本及避免丟失文件。

此外，我們將打造全新的數字化報價及一鍵訂艙系統，提升客戶體驗。我們亦將繼續開發業務管理智能解決方案，釋放員工潛力，提升組織生產力和效率。

另外，我們計劃通過與數字供應商合作改良和完善我們的各類信息系統，不斷疊代造就競爭壁壘。為了實施這一戰略，我們計劃招募專業人才，包括人工智能、大數據分析、數字安全、數字化營銷、區塊鏈的專家。

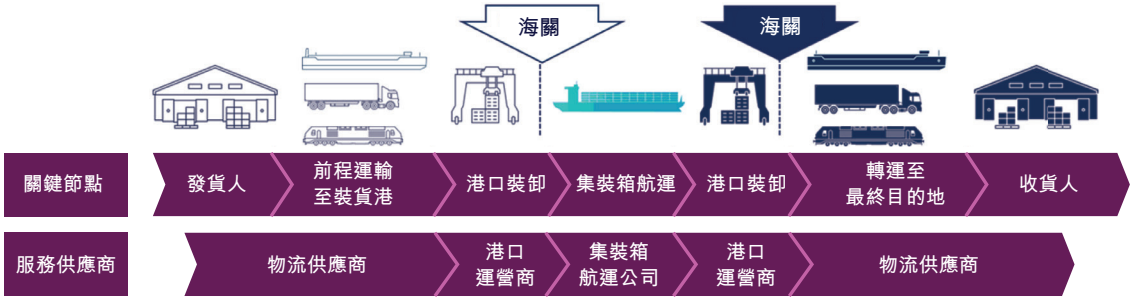
我們計劃將**[編纂][編纂]**的約[**編纂**]%（相當於[**編纂**]百萬港元）專門用於數字化建設以落實該戰略。

我們的業務模式

集裝箱貨物的運輸始於發貨人對貨物運輸的需求。集裝箱通過鐵路、卡車或駁船從內陸始發地運往港口。在港口，集裝箱被裝載至集裝箱船，利用不同的航運網絡將這些集裝箱運往目的港。之後集裝箱在目的地港口卸貨，然後通過鐵路、卡車或駁船運往最終內陸目的地。因此，根據德路里的資料，集裝箱航運是全球貿易不可或缺的組成部分，海運是運輸大量商品的最具成本效益且通常是唯一的方法。

集裝箱航運是海運最重要的環節，整個全球價值鏈由多個主要參與者組成，如集裝箱航運公司（我們的角色）、物流供應商及港口運營商等，該等參與者協同合作將集裝箱貨物進行端到端運輸。按照有關運作流程，我們業務模式的主要方面包括(i)綜合航線網絡；(ii)船隊及集裝箱；(iii)港口運營商；(iv)供應商及戰略合作夥伴；(v)客戶、定價及付款；(vi)銷售及營銷；及(vii)科技基礎設施。在供應鏈上，我們的客戶包括貨運代理、BCO及航運公司。我們供應鏈的供應商包括船用燃油供應商、船舶租賃供應商、船舶供應商及港口運營商。

以下流程圖概述集裝箱貨運的整個流程：



運輸貨物至港口

集裝箱的流程始於發貨人向我們下達指定航次的集裝箱承運訂單。我們確認訂單後，發貨人委託物流供應商從我們指定堆場提取空箱，並將其運至發貨人倉庫裝貨。裝載貨物的集裝箱進港後，由發貨人委託報關代理辦理清關手續。完成清關後，港口運營商將安排將有關集裝箱裝載至我們的船舶。將集裝箱裝載到船舶上時，除以20呎當量單位(即「**TEU**」，此僅為運力估計單位)計算船舶的額定運力外，我們在計算船舶總運載能力時還會考慮各集裝箱運載的貨物。該等考量在不同港口之間可能會有很大差異。

清關

清關通常在到達裝卸港後進行。有關清關工作須由發貨人通常委聘的代理進行。於往績記錄期間，我們並無負責該等清關工作。

補給燃料

我們通常會根據完成航程的需要，在出發港安排我們的船舶補給燃料，並備有一定的富餘燃料。倘目的港有合適的燃料供應，可以適當對船舶進行補給，以保證各航程有充足的燃料。該補給燃料由我們的運營部門及航運部門聯合進行。運營部門收集船舶燃料補給所需的文書，根據航線及停靠港口決定燃料補給港口。航運部門將收到補給燃料的出庫報告。最後，運營部門與合資格貿易商一同完成訂單。於往績記錄期間，我們的燃料補給採用現貨市場採購方式，通過集中詢價及招標方式向合資格貿易商進行採購。

集裝箱運輸

一旦我們的船舶裝載貨物和補給燃料並清關後，我們負責將有關集裝箱從出發港運輸至目的港。就若干航線而言，我們的船舶在航程中亦可能會在中轉港停靠以裝卸若干集裝箱。到達目的港之前，我們將向港口運營商發送相關指示及詳情，包括集裝箱的數量和尺寸、集裝箱類型、貨物類型及船舶詳情。由於我們主要負責與整個集裝箱流程的這一環節有關的運營，我們負責維護該環節船舶的許可證要求，而港口運營商及物流供應商負責與港口裝卸及集裝箱拆箱運輸有關的許可證。

卸貨及運輸至最終目的地

一旦我們的船舶抵達目的港，港口運營商負責將集裝箱從船舶上卸貨，之後可能會被運送至倉庫。在集裝箱裝卸階段，我們將與航運代理及港口運營商保持溝通，確保裝卸按指示順利進行。清關及卸貨後，該等集裝箱之後將由物流供應商運送至倉庫進行拆箱，然後運送至收貨人指定的目的地。

我們的綜合航運網絡

於往績記錄期間，我們主要經營兩類航線：(i)近洋航線(包括亞洲區內航線)；及(ii)遠洋航線(包括亞洲－歐洲、跨太平洋及亞洲－印度次大陸和中東航線)。下表概述於往績記錄期間我們綜合航運網絡的航線數量和航運量(不包括支線)、以及我們部署的船舶數量及部署船舶的平均運力：

	截至12月31日止年度												截至3月31日止三個月				截至3月31日止三個月			
	2019年				2020年				2021年				2021年				2022年			
	航線數量	航運量 (TEU)	部署船舶數量[1]	部署船舶平均運力 (TEU)	航線數量	航運量 (TEU)	部署船舶數量[1]	部署船舶平均運力 (TEU)	航線數量	航運量 (TEU)	部署船舶數量[1]	部署船舶平均運力 (TEU)	航線數量	航運量 (TEU)	部署船舶數量[1]	部署船舶平均運力 (TEU)	航線數量	航運量 (TEU)	部署船舶數量[1]	部署船舶平均運力 (TEU)
近洋航線																				
亞洲區內																				
中國大陸至台灣地區	10	96,702	7	791	11	100,291	6	808	10	95,438	5	844	9	21,126	4	763	6	21,772	5	760
中國大陸至東南亞	17	30,025	2	944	17	54,586	7	1,095	21	163,331	15	1,155	15	23,768	6	1,178	17	52,832	9	1,090
其他	7	1,055	–	–	4	3,015	–	–	5	22,644	–	–	6	1,560	–	–	5	2,459	–	–
小計(亞洲區內)	34	127,782	9	825	32	157,892	13	963	36	281,413	20	1,077	30	46,454	10	1,012	28	77,063	14	972
遠洋航線																				
亞洲－歐洲	–	–	–	–	–	–	–	–	2	77,263	11	3,616	1	5,334	1	4,395	2	16,856	6	4,331
跨太平洋	–	–	–	–	–	–	–	–	2	60,744	13	3,402	–	–	–	–	2	21,835	7	4,089
亞洲－印度次大陸和中東	10	12,853	–[2]	–[2]	9	24,603	1	2,702	10	47,848	4	2,384	7	9,415	–	–[2]	10	34,758	4	2,449
其他[3]	–	–	–	–	–	–	–	–	1[4]	341	–	–	1[4]	118	–	–	–	–	–	–
總計	**44**	**140,635**	**9**	**825**	**41**	**182,495**	**14**	**1,087**	**51**	**467,609**	**48**	**2,398**	**39**	**61,321**	**11**	**1,319**	**42**	**150,512**	**31**	**2,517**

附註：

(1) 相同船舶將部署至不同航線，因此，該等船舶將在不同航線再次計算。

(2) 截至2019年12月31日止年度及截至2021年3月31日止三個月，我們僅依賴租賃艙位運營有關航線。

(3) 除開往巴西的航線運營數據外，與支線有關的運營數據計入上述航線中。

(4) 截至2021年12月31日止年度，我們運營開往巴西的航線，不歸類為跨太平洋航線。

下表載列所示期間按航線劃分的收入、毛利／(毛損)及毛利率／(毛損率)明細：

	截至12月31日止年度									截至3月31日止三個月					
	2019年			2020年			2021年			2021年			2022年		
	收入	毛利／(毛損)	毛利率／(毛損率)	收入	毛利	毛利率	收入	毛利	毛利率	收入	毛利	毛利率	收入	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*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元(未經審計)*	*人民幣千元(未經審計)*	*%*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*%*
亞洲區內	311,919	46,989	15.1	459,188	128,209	27.9	1,294,521	481,826	37.2	238,549	114,614	48.0	474,629	178,822	37.7
亞洲－印度次大陸和中東	89,039	14,013	15.7	145,497	44,024	30.3	497,723	232,992	46.8	79,139	14,717	18.6	429,053	184,833	43.1
亞洲－歐洲	–	–	–	–	–	–	2,467,870	897,518	36.4	11,722	3,994	34.1	838,994	264,150	31.5
跨太平洋	–	–	–	–	–	–	2,101,609	737,545	35.1	–	–	–	965,196	155,605	16.1
其他(1)	187	(461)	(246.5)	7,523	1,372	18.2	40,833	10,810	26.5	8,063	2,966	36.8	24,560	5,726	23.3
	401,145	**60,541**	**15.1**	**612,208**	**173,605**	**28.4**	**6,402,556**	**2,360,691**	**36.9**	**337,473**	**136,291**	**40.4**	**2,732,432**	**789,136**	**28.9**

附註：

(1) 其他包括於往績記錄期間支線及截至2021年12月31日止年度一條開往巴西的航線(其不歸類為跨太平洋航線)產生的收入。

有關於往績記錄期間按航線劃分的收入、毛利及毛利率波動的討論，請參閱本文件「財務資料－經營業績」一節。

我們的近洋航線

亞洲區內航線

於2013年，我們通過廣州與台灣地區之間的航線開始亞洲區內航線的運營。亞洲區內航運服務一直是我們的核心基石及重點業務，將繼續推動我們業務的穩定發展。根據德路里的資料，按截至2022年1月的航線數量(包括自營航線、合營航線及我們有艙位的航線)計算，我們為中國大陸至台灣地區專營航線上的第二大集裝箱航運企業。

我們在亞洲區內航線的業務運營多年來不斷增長，停靠台灣地區、香港地區、日本、韓國、越南、柬埔寨、馬來西亞、新加坡、菲律賓及泰國等港口。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們分別經營34條、32條、36條、30條及28條亞洲區內航線，總航運量分別為127,782 TEU、157,892 TEU、281,413 TEU、46,454 TEU及77,063 TEU。截至最後實際可行日期，我們在該等航線上部署了11艘船舶。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們於該等航線產生的收入分別約為人民幣311.9百萬元、人民幣459.2百萬元、人民幣1,294.5百萬元、人民幣238.5百萬元及人民幣474.6百萬元，分別約佔我們同期總收入的77.8%、75.0%、20.2%、70.7%及17.4%，而我們的平均運費費率(按每TEU平均收入計算)分別約為每TEU 345美元、每TEU 444美元、每TEU 723美元、每TEU 802美元及每TEU 919美元。該增幅與該地區選定航線的可資比較市場運費費率增幅相當。有關可資比較市場運費費率的更多資料，請參閱本文件「財務資料－影響我們經營業績的主要因素－運費費率」一節。我們認為有關航線於往績記錄期間平均運費費率上漲反映了整體市場的相同趨勢，(這主要由集裝箱航運服務的整體需求增加)以及該地區COVID-19疫情造成的供應鏈中斷期間所造成。於截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，我們分別在39個及38個港口運營，每週共有約115次及125次靠港。

根據德路里的資料，區域舉措(如區域全面經濟夥伴關係協定的簽署及中國－東盟自由貿易協定的不斷升級)惠及亞洲區內航線沿線市場。其他增長推動因素包括該地區不斷壯大的中產階級，因而推動對集裝箱航運服務的需求。根據德路里2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，2021年全球集裝箱吞吐量達到約857百萬 TEU，自2011年起以約3.7%的複合年增長率增長，預計2022年至2026年將以約3.2%的複合年增長率進一步增長。亞洲的集裝箱吞吐量最大，2021年約佔全球總量的54%。2011年至2021年，南亞的集裝箱吞吐量增長最快，複合年增長率約為6.8%。亞洲亦經歷了類似的增長率，複合年增長率約為4.0%。此外，自2022年至2026年，按集裝箱吞吐量計，由於南亞的產業轉移，該地區的增長仍將最為強勁，複合年增長率為6.2%；及受對西方經濟體出口及亞洲區內貿易較為強勁的推動，亞洲將以3.1%的複合年增長率增長。

作為我們未來擴張計劃的一部分，我們將在新加坡建立第二個運營中心，以支持我們的集裝箱航運業務(運營、管理、銷售及業務開發方面)及東南亞、亞洲至歐洲及北美不斷增長的貿易量。有關進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[**編纂**]用途」一節。

我們的遠洋航線

1.　亞洲－歐洲航線

我們於2021年推動增加市場份額，啟動亞洲－歐洲航線，連接歐洲的主要城市的港口。於截至2021年12月31日止年度及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們經營兩條、一條及兩條亞洲－歐洲航線，總航運量分別為77,263 TEU、5,334 TEU及16,856 TEU，停靠英國、荷蘭、比利時及德國等港口。截至2021年12月31日止年度及直至最後實際可行日期，我們在該等航線的業務運營在航行頻次及定期化方面實現持續發展。截至最後實際可行日期，我們在該等航線上部署了9艘船舶。截至2021年12月31日止年度及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們從該等航線產生的收入約為人民幣2,467.9百萬元、人民幣11.7百萬元及人民幣839.0百萬元，佔我們同期總收入的約38.6%、3.5%及30.7%，我們的平均運費費率分別約為每TEU 5,031美元、每TEU 346美元及每TEU 7,378美元。有關可比市場運費費率的進一步資料，請參閱本文件「財務資料－影響我們經營業績的主要因素－運費費率」一節。根據德路里的資料，於截至2020年及2021年12月31日止年度，市場運費的大幅上漲，主要是由於於COVID-19疫情期間電商航運貨物的需求增加，加上全球供應鏈中斷。亞洲－歐洲航線的市場需求上漲是我們於2021年為覆蓋有關航線而拓展運營的戰略決策背後的關鍵考慮因素之一。於截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，我們分別在六個及五個港口運營，每週共有約1次及2次靠港。

根據德路里在其2022年第二季度刊發的《Container Forecaster》中的數據，2022年至2026年亞洲至歐洲的航運量預計將以2.9%的複合年增長率增長。

於2022年4月，我們啟動一項探索商機的試點計劃，運營停靠海法、昆波特和比雷埃夫斯港口的亞洲－地中海航線。直至2022年第二季度，該等航線的航運量達到3,860 TEU。該試點計劃的結果可為本集團日後的業務方向提供切實有用的市場見解。

2.　跨太平洋航線

我們亦於2021年7月起開始運營跨太平洋航線，將業務擴展至北美市場。於截至2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們分別經營兩條及兩條跨太平洋航線，停靠長灘、洛杉磯、奧克蘭等港口，總航運量分別為60,744 TEU及21,835 TEU。截至2021年12月31日止年度及直至最後實際可行日期，我們在該等航線的業務運營實現航線服務的持續發展。截至最後實際可行日期，我們在該等航線上部署了8艘船舶。截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，我們從該等航線產生的收入約為人民幣2,101.6百萬元及人民幣965.2百萬元，佔我們同期總收入的約32.8%及35.3%，我們的平均運費費率分別約為每TEU 5,440美元及每TEU 5,600美元。有關該等航線的可比市場運費費率的進一步資料，請參閱本文件「財務資料－影響我們經營業績的主要因素－運費費率」一節。與我們在拓展亞洲－歐洲航線的考慮因素類似，跨太平洋航線的市場需求大幅上漲促使我們決定拓展至該市場。截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，我們分別在三個及三個港口運營，每週共有約0.5次及3次靠港。

於2022年5月，我們提升了一條從鹽田（停靠廈門、南沙及寧波港口進行貨物裝載）至美國西海岸的跨太平洋航線的服務，其中(i)部署了7艘集裝箱船舶，每艘運力超過4,000 TEU；(ii)與洛杉磯港的港口運營商訂立為期兩年的港口服務協議，確保我們的船舶於抵達時每週擁有泊位；(iii)每週有多船固定班期，每個航次約需16天，董事相信一旦停泊後，我們運輸的貨物可在此後不久提貨及交付，提升客戶貨物的交付週期；及(iv)自2022年4月以來與一個美國全球電商平台的新訂長期協議項下的承諾航運量。該等服務提升乃為反映我們在跨太平洋航線市場的承諾及自該跨太平洋航線於2021年7月首次推出以來，電子商務零售商及BCO對有關航線的青睞程度有所提高。

根據德路里的資料，隨著消費者購物習慣於COVID-19疫情期間轉向網上購物，2020年美國零售中電商的使用增長達約32%。根據美國商務部國際貿易管理局的資料，2021年全球零售電子商務業務收入規模達到約4.9萬億美元，2017年至2021年按複合年增長率19.7%增長，預期2021年至2024年將以9.3%的複合年增長率進一步增長。電商的一個特點是滿足消費者需求的較短交貨時間，從而需要增加庫存。電商增加庫存的需求可能會支撐跨太平洋航線的中期航運量增長。

3.　亞洲－印度次大陸和中東航線

我們是中國最早啟動中國至印度航線的集裝箱航運公司之一。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們運營十條、九條、十條、七條及十條亞洲－印度次大陸和中東航線，總航運量分別為12,853 TEU、24,603 TEU、47,848 TEU、9,415 TEU及34,758 TEU。截至最後實際可行日期，我們在該等航線上部署了6艘船舶。截至2019年12月31日止年度，我們僅依賴租賃艙位運營有關航線，之後的年度我們變更為使用自有船隊運營。截至最後實際可行日期，該等航線的目的地為印度、巴基斯坦、沙特阿拉伯及阿聯酋。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們從該等航線產生的收入分別約為人民幣89.0百萬元、人民幣145.5百萬元、人民幣497.7百萬元、人民幣79.1百萬元及人民幣429.1百萬元，分別約佔我們總收入的22.2%、23.8%、7.8%、23.4%及15.7%，而我們的平均運費費率分別約為每TEU 991美元、每TEU 904美元、每TEU 1,635美元、每TEU 1,321美元及每TEU 1,822美元。整體增長的趨勢與同期內該地區選定航線不斷增長的可比市場費率類似。有關可資比較市場運費費率的更多資料，請參閱本文件「財務資料－影響我們經營業績的主要因素－運費費率」。雖然於往績記錄期間該等航線的市場運費費率持續上漲，但我們下調截至2020年12月31日止年度的平均運費費率，以吸引更大的客戶群及市場份額，從而令該年度航運量及所得收入增加。於截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，我們分別在七個及七個港口運營該等航線，每週共有約7次及9次靠港。

根據德路里的資料，向南亞的產業轉移將一直支撐該區域市場，使該地區的出口需求更加旺盛。

我們的船隊

截至2019年、2020年、2021年12月31日以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們船隊的總體運力分別為3,971 TEU、9,486 TEU、86,786 TEU、14,517 TEU及73,620 TEU。我們的大部分船舶為運力小於5,300 TEU的中小型船舶。

下表載列截至所示日期我們船隊中自有及租賃船舶的數量及運力：

	截至12月31日									截至3月31日					
	2019年			2020年			2021年			2021年			2022年		
	我們船隊中的船舶數量	運力	佔總運力的百分比	我們船隊中的船舶數量	運力	佔總運力的百分比	我們船隊中的船舶數量	運力	佔總運力的百分比	我們船隊中的船舶數量	運力	佔總運力的百分比	我們船隊中的船舶數量	運力	佔總運力的百分比
		TEU	*%*		*TEU*	*%*		*TEU*	*%*		*TEU*	*%*		*TEU*	*%*
自有船舶	1	599	15.1	1	599	6.3	2	1,967	2.3	1	599	4.1	2	1,967	2.7
租賃船舶	4	3,372	84.9	7	8,887	93.7	33	84,819	97.7	10	13,918	95.9	28	71,653	97.3
總計	**5**	**3,971**	**100.0**	**8**	**9,486**	**100.0**	**35**	**86,786**	**100.0**	**11**	**14,517**	**100.0**	**30**	**73,620**	**100.0**

截至最後實際可行日期，我們經營的船隊共有34艘船舶，總運力為85,578 TEU，其中28艘為租賃船舶。28艘租賃船舶中，27艘的租期在12個月以上。這種靈活的船隊結構使我們能夠快速應對市場並節約運營成本。通過有效管理自有船舶與租賃船舶的比例，我們相信能夠進一步改善成本結構及增強盈利能力。

就租賃船舶而言，我們一般與船舶租賃公司(主要通過全球市場的主要船舶經紀與船東訂立租賃協議，或直接與若干船東磋商)訂立協議，以擴大業務。我們一般會在租賃協議屆滿前幾個月開始與相關船舶租賃公司進行租賃協議的續約談判，並可能不時從市場上其他船舶租賃公司尋求租賃替代船舶。於往績記錄期間，我們的船舶成本(主要包括與船舶租賃及船員有關的開支)分別約為人民幣101.1百萬元、人民幣119.1百萬元、人民幣971.5百萬元及人民幣533.9百萬元。

下表載列於往績記錄期間每艘船舶(部分船舶可能涉及一系列後續的租船協議)的租船協議的重要條款概要及每艘船舶的船旗國(地區)：

截至2019年12月31日止年度：

租賃船舶編號	運力 *(TEU)*	船旗國(地區)	租期
1	1,164	台灣地區	直至2019年12月31日
2	639	中國(香港)	2至4個月
3	599	中國(香港)	1個月+1個月+1個月
4	672	中國(香港)	6至12週
5	698	中國(香港)	3至6個月
6	1,164	台灣地區	直至2020年12月15日
7	872	巴拿馬	2至3個月

截至2020年12月31日止年度：

租賃船舶編號	運力 *(TEU)*	船旗國(地區)	租期
1	639	中國(香港)	2至6個月
2	698	中國(香港)	2至13個月
3	1,118	中國(香港)	6月27日至8月27日
4	872	巴拿馬	3週至3個月
5	760	越南	2至4週
6	1,908	中國(香港)	3至13個月
7	1,016	越南	12個月
8	1,016	越南	6至8週
9	629	中國(香港)	12月12日至20日
10	1,223	葡萄牙	3月7日至5月7日
11	599	中國(香港)	12月19日至2021年2月12日
12	1,164	台灣地區	直至2020年12月15日
13	2,702	馬紹爾群島	最長90天
14	1,908	中國(香港)	4至6週

截至2021年12月31日止年度：

租賃船舶編號	運力 *(TEU)*	船旗國(地區)	租期
1	1,908	中國(香港)	11至13個月
2	1,118	中國(香港)	4至6週
3	698	中國(香港)	24個月+/-31天
4	639	中國(香港)	17至19個月
5	599	中國(香港)	12個月+/-30天
6	1,060	巴拿馬	4至6個月
7(1)	4,395	中國	6至9個月+1.5次往返(「**RT**」)(2)
8	1,078	馬耳他	6至8個月
9	1,200	馬紹爾群島	3至4個月
10(1)	698	中國	12至13個月
11(1)	698	中國	12至13個月
12(1)	4,395	中國	6至9個月+0.5RT
13	1,223	葡萄牙	16至18個月
14	1,708	巴拿馬	2至3個月
15(1)	4,395	中國	4 RT
16(1)	4,395	中國	4 RT
17	2,741	葡萄牙	最少65天
18	1,740	新加坡	170至190天
19(1)	4,275	中國	3 RT
20	1,200	馬來西亞	12個月+/-20天
21	1,164	台灣地區	24個月+/-30天
22	1,560	巴拿馬	12至14個月
23	5,605	葡萄牙	38至50天
24	908	越南	2至3個月
25(1)	4,395	中國	3 RT
26(1)	4,395	中國	3 RT
27(1)	4,035	中國	3 RT
28(1)	4,298	中國	3 RT
29(1)	4,298	中國	3 RT
30(1)	4,713	中國	2 RT
31(1)	4,130	中國	2 RT
32	2,034	利比里亞	42至90天
33	3,091	利比里亞	7月19日至7月31日
34	2,750	葡萄牙	150至170天
35	2,490	利比里亞	7個月+/-30天
36	2,546	新加坡	5至6個月
37	1,809	新加坡	42至50天
38	3,081	利比里亞	5至6個月
39	566	越南	4至6個月
40	2,598	泰國	70至90天
41	2,542	馬紹爾群島	最少75天最長 直至2022年3月1日
42	1,774	馬紹爾群島	32至34個月
43	1,113	帕勞	3至4個月

截至2022年3月31日止三個月

租賃船舶編號	運力 *(TEU)*	船旗國(地區)	租期
1	698	中國(香港)	24個月+／-31天
2	639	中國(香港)	17至19個月
3	599	中國(香港)	12個月+／-30天
4(1)	4,395	中國	6至9個月+1.5 RT
5(1)	698	中國	12至13個月
6(1)	698	中國	12至13個月
7	1,223	葡萄牙	16至18個月
8(1)	4,395	中國	4 RT
9(1)	4,395	中國	4 RT
10	1,740	新加坡	170至190天
11(1)	4,275	中國	3 RT
12	1,200	馬來西亞	12個月+／-20天
13	1,164	台灣地區	24個月+／-30天
14	1,560	巴拿馬	12至14個月
15(1)	4,395	中國	3 RT
16(1)	4,395	中國	3 RT
17(1)	4,035	中國	3 RT
18(1)	4,298	中國	3 RT
19(1)	4,298	中國	3 RT
20(1)	4,713	中國	2 RT
21(1)	4,130	中國	2 RT
22	2,750	葡萄牙	150至170天
23	2,490	利比里亞	7個月+／-30天
24	2,546	新加坡	5至6個月
25	1,809	新加坡	42至50天
26	3,081	利比里亞	5至6個月
27	566	越南	4至6個月
28	2,598	泰國	70至90天
29	1,774	馬紹爾群島	32至34個月
30	1,113	帕勞	3至4個月

往績記錄期末直至最後實際可行日期

租賃船舶編號	運力 *(TEU)*	船旗國(地區)	租期
1	698	中國(香港)	24個月+/-31天
2	639	中國(香港)	17至19個月
3	599	中國(香港)	12個月+/-30天
4(1)	4,395	中國	30至32個月
5	1,078	馬耳他	6至8個月
6(1)	698	中國	12至13個月
7(1)	698	中國	12至13個月
8(1)	4,395	中國	31至33個月
9	1,223	葡萄牙	16至18個月
10(1)	4,395	中國	33至35個月
11(1)	4,395	中國	33至35個月
12(1)	4,275	中國	30至32個月
13	1,200	馬來西亞	12個月+/-20天
14	1,164	台灣地區	24個月+/-30天
15	1,560	巴拿馬	12至14個月
16(1)	4,395	中國	33至35個月
17(1)	4,395	中國	31至33個月
18(1)	4,035	中國	32至34個月
19(1)	4,298	中國	31至33個月
20(1)	4,298	中國	32至34個月
21(1)	4,713	中國	32至34個月
22(1)	4,130	中國	33至35個月
23	2,750	葡萄牙	150至170天
24	2,490	利比里亞	7個月+/-30天
25	3,081	利比里亞	5至6個月
26	566	越南	4至6個月
27	2,598	泰國	30至40天
28	1,774	馬紹爾群島	32至34個月
29	1,113	帕勞	3至4個月
30	3,091	葡萄牙	38至48天
31	1,868	中國	24個月+/-30天
32	1,868	中國	24個月+/-30天
33	698	香港	16至18個月
34	2,460	新加坡	30至36個月
35	2,135	中國	42至44個月

附註：

(1) 來自安通的租賃船舶。

(2) 「RT」指各租期的往返次數。此類定期租船的租船費將根據一次往返航行所用天數計算。

截至2019年、2020年、2021年12月31日以及截至2022年3月31日止三個月，我們自有船舶的平均船齡分別約為18.6年、13.5年、15.6年及16.7年。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們自有船舶的利用

率(按船舶運營天數佔各期間總天數的比例計算)分別約為98.9%、100.0%、100.0%及100.0%。同期，我們船舶的裝載率(按期內出售艙位總數除以該期間可供出售固定艙位總數計算)分別約為63.8%、61.5%、80.0%及72.3%。裝載率的計算考慮了出境及入境航程，多數情況下，跨太平洋航線的入境航程會裝載空箱，而亞洲－歐洲航線的入境航程會裝載少量已裝貨集裝箱。於2021年我們的裝載率由約61.5%增加至截至2020年及2021年12月31日止年度的80.0%，主要歸因於(i)客戶對航運服務的需求普遍增加；(ii)我們於2021年為亞洲－歐洲航線租用單程船舶；及(iii)推出跨太平洋航線的航運服務，由於自2021年7月以來的營運期較短以及美國的港口擁擠，僅部分船舶在2021完成往返的出境航程。截至2022年3月31日止三個月，裝載率下降至72.3%，歸因於跨太平洋航線上該等船舶的入境航程。

為提升我們的整體運力及優化我們船隊的結構，於往績記錄期間，除兩艘自有船舶外，我們訂購了12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶，其中多數計劃部署在我們的亞洲區內、跨太平洋及亞洲－印度次大陸和中東航線。截至最後實際可行日期，四艘訂購船舶已交付，其中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付。我們亦計劃購置六艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付。根據我們的內部船舶購置指引，我們將通常購置速度至少為14.5海里／小時、平均船齡不超過15年、保養及維修良好且能源效率中等偏高的船舶。我們亦計劃使用**[編纂]**[**編纂**]購買或建造更多船舶。詳情請參閱本文件「未來計劃及[**編纂**]用途」一節。

我們的船員

為營運我們的船舶，我們已委聘第三方人力資源公司招聘船員及第三方船舶管理公司管理我們船舶的船員。就船隊新增的每艘船舶(通過購買或租賃)而言，我們將首先在船舶首航前審查潛在船舶管理公司名單。然後，選定的船舶管理公司將負責為船員提供必要的培訓，並協助彼等申請必要的資格和執照，以使船員能夠符合各自職位的任職資格。船員在航行期間隨船時，我們將對彼等的保障及彌償保險負責。就社會保險而言，我們須向第三方人力資源公司支付等值金額，由該人力資源公司負責為船員作出有關供款。

我們的集裝箱

截至2019年、2020年、2021年12月31日以及2022年3月31日，我們的合計集裝箱保有量分別為11,619 TEU、22,361 TEU、138,313 TEU及151,840 TEU。截至2022年3月31日，該等集裝箱約42.4%為自有集裝箱，約57.6%租賃自供應商。我們主要從總部位於中國的集裝箱製造商採購自有集裝箱。於往績記錄期間，我們自有集裝箱的平均箱齡約為1.1年。我們還與多家集裝箱供應商訂立租賃協議。

一般而言，新集裝箱較舊集裝箱更可靠，因此我們計劃一般租用新製造的集裝箱。根據我們的集裝箱租賃慣例，集裝箱的租賃數量及租期將取決於我們對航線的預期需求及集裝箱狀況的分析。整體而言，我們將僅租賃相對較新的集裝箱，以提高客戶滿意度。

本集團與集裝箱租賃供應商訂立的集裝箱租賃協議的主要條款概述如下：

期限：	因簽訂的不同協議而異，部分協議的期限可能長達十年。
集裝箱類型及數量：	因簽訂的不同協議而異，但會訂明類型及數量。
租金及付款：	通常應按每天每個集裝箱計算。一般而言，我們將於每個月底開具賬單，付款期限為發票日期後30天。
集裝箱交付：	就新集裝箱交付而言，將訂有交箱期，集裝箱將逐步交付至我們指定的地點。 於交箱期結束時，租賃期將開始，所有集裝箱將被視為受協議條款規限，不論有關集裝箱是否實際出租。
集裝箱歸還：	就租期為十年的租賃協議而言，通常於租約結束時將有長達12或18個月期限用於逐步將集裝箱歸還予供應商。倘在此期間有關集裝箱仍在使用中，則需要為每個使用的集裝箱支付附加費。
集裝箱更換：	對於租期內損壞的集裝箱，其重置價值一般將按照(i)固定價格減去按直線法計算的相應折舊計算；或(ii)自生產日期至損失日期按每年約3%-5%比率逐日計算。
終止：	協議應於屆滿時予以終止。

於往績記錄期間，我們的設備及貨運成本(主要包括航運集裝箱裝卸、回空及租賃的開支)分別約為人民幣121.3百萬元、人民幣170.0百萬元、人民幣2,103.3百萬元及人民幣921.6百萬元。於往績記錄期間，租賃集裝箱的平均費用分別約為人民幣14.5百萬元、人民幣16.5百萬元、人民幣1,340.4百萬元及人民幣554.0百萬元。於往績記錄期間，我們的大部分集裝箱為標準集裝箱。此外，我們還在運營中使用特種集裝箱，例如溫控集裝箱。

集裝箱管理

我們認為，在理想情況下，出於成本效益的原因，集裝箱應始終滿載運輸。然而，由於目的地港口及國家的貿易不平衡，或與所下達及所接獲的訂單有關的多項原因，航運集裝箱空載返回的情況時有發生。我們有專門的管理人員團隊，負責以具成本效益的方式管理空箱，以在滿足需求的同時盡量減少整體空箱運輸。截至最後實際可行日期，我們有一個由15名工作人員組成的專門團隊管理我們的集裝箱。我們相信，通過該等措施，我們能夠最大限度地降低與貿易失衡有關的成本，提高船舶利用率，並在客戶需要集裝箱時隨時隨地向客戶可靠地供應集裝箱。集裝箱管理亦依賴經參考港口每艘船舶運力作出的規劃及考量。將集裝箱裝載到船舶時，除以20呎當量單位(即「**TEU**」，此僅為運力估計單位)計算船舶的額定運力外，我們還會考慮在每個集裝箱運載的貨物。該等考量在不同港口之間可能會有很大差異。例如，中國大陸有若干以重工業產品著稱的港口，而其他港口則位於輕工消費品工廠附近。該等港口的船舶裝載能力需要與估計TEU不同的計算。通過裝載集裝箱到船舶時考量特定港口，我們不僅能夠在每次航行前最大限度地利用我們的船舶，而且我們將不會超載我們的船舶，從而確保航程安全。

於往績記錄期間，我們的集裝箱週轉時間(按集裝箱船隊的運力除以運載航運量的實際TEU計算)分別約為1.3個月、1.4個月、2.6個月及3.1個月。

我們的集裝箱管理系統亦涉及多項策略和技術，可減少運輸空載集裝箱所需要的成本、精力和其他資源。例如，可使用Allegro可以收集的實時數據令我們可通過分析客戶及貨物模式了解全球集裝箱週轉量。有關詳情，請參閱本節「科技基礎設施」分節。我們還利用銷售及營銷工作，更好地分析市場需求和趨勢，以確保集裝箱週轉能夠得到更有效的管理。

港口運營商

於2021年1月1日至最後實際可行日期，我們在全球26個國家和地區的62個港口停靠，提供集裝箱航運服務。我們同時也與主要港口運營商保持關係，包括上海、寧波、南沙、漢堡、鹿特丹、蒂爾伯里、長灘、洛杉磯及奧克蘭港口，其中大部分港口位於距離市中心40公里的範圍內，可以縮短從港口到終端的交付時間。我們的港口使用權包括門戶及轉運樞紐，有完善的基礎設施及先進的設備，以支持高質量的航運服務。

我們通過以下方式與港口運營商建立關係：(i)利用與國內外主要港口運營商的歷史關係和密切的業務聯繫；(ii)利用與我們的股東廣州港及與主要BCO及貨運代理客戶的關係；(iii)利用我們強勁而穩定的業務增長與港口運營商達成長期合作安排；及(iv)按照港口運營商根據最新ESG準則的要求，主動遵守有關港口運營商的停靠規定、條款及條件。

下表概述截至2022年3月31日止三個月我們集裝箱航運服務組合、共享船舶安排及互換艙位安排的港口數量：

	港口數量	每週靠港次數
亞洲		
中國大陸	16	58
台灣地區	4	25
越南	3	14
泰國	2	11
其他(1)	13	17
歐洲	5	2
美洲	3	3
印度次大陸和中東	7	9
總計	53	139

附註：

(1) 包括香港、日本、柬埔寨、韓國、新加坡、馬來西亞、緬甸和菲律賓。

本集團與各港口運營商訂立的服務協議的主要條款概述如下：

期限：	一年，通常自動續期或經磋商後續訂。
經營範圍及責任：	該協議對若干航線沿線的港口有效，不論集裝箱是否由我們或其他第三方根據共享船舶安排運輸。儘管與港口運營商訂立的大多數協議將列明集裝箱裝卸責任，但在港口監控集裝箱的責任可能因協議而異。
費用及付款：	按照每個港口運營商設定的付款時間表，根據集裝箱的持續時間、大小及類型、集裝箱是否為空箱、貨物類型及提供的服務而變動。對於在港口停留時間過長的集裝箱，將收取額外費用。停留在港口的船舶亦可根據其停留時間收取費用。 進港、中轉及出港可能適用不同的單獨費用表。 船舶港口停泊時間可能適用單獨的費用表。 一般而言，所有費用須於發票或開具賬單起計10或30天內支付。
免費天數：	對於一般情況下轉運中的標準集裝箱或標準進港集裝箱，港口運營商應根據各項合約條款免費向我們提供若干天。免費期通常大約為三至十四天。
搬運服務：	為利用港口運營商的設施，我們可選擇在陸上儲存設施運輸、儲存及監控我們的集裝箱。部分港口運營商可能會免費提供有關服務，而部分可能會收取倉儲費。

通知： 一般情況下，我們需在每個月規定的時限內提供我們的航程表，以及集裝箱的相關詳情。倘有關時間表有任何變動，應在船舶到港前約一至兩週向港口運營商發送更新時間表。

爭議解決： 一般情況下，雙方應在向法院或仲裁庭尋求解決作為最終解決辦法前，努力通過協商解決協議中出現的任何問題。

根據德路里的資料，我們與港口運營商的合作模式與行業慣例一致。

我們與廣州港的關係

我們的戰略合作夥伴及股東廣州港是中國最大的國有航運和物流企業集團之一，支持我們在港口貨物裝卸、停泊、倉儲、多元化物流等方面的發展。廣州港是華南地區最大的綜合性港口。其亦位於珠江三角洲地區，中國大部分家電、電子和紡織製造商集中於此。廣州港作為珠江三角洲內河網絡與深水海港的連接點，可提供江海聯運及海鐵聯運等多式聯運服務，為我們逐步拓展「端到端」物流業務提供理想條件。廣州港亦提供高效裝卸服務，使我們維持船舶時間表的穩定性及提升我們向客戶提供的服務。此外，廣州港承建的華南地區最大的冷庫投入運營將為我們未來拓展冷鏈業務提供機會。本集團與廣州港簽訂的合作協議的主要條款概述如下：

期限： 一年，通常自動續期或經磋商後續訂。

經營範圍及責任： 該協議在廣州港生效，內容有關集裝箱的裝載、卸載、運輸、儲存及監控。

費用及付款： 按照集裝箱的持續時間、大小及類型、集裝箱是否為空箱、貨物類型及提供的服務而變動。

為確保港口的利用率，一旦集裝箱在港口超過20天，廣州港將向我們發出提醒，任何集裝箱不得在港口停留超過90天。

	所有費用須於開具賬單日期後約十天內支付，而賬單於每個曆月的第10天前開具。
免費天數：	廣州港分別就進港標準集裝箱、出港標準集裝箱和空集裝箱向我們提供約七天、五天和最多15天的免費天數。
搬運服務：	我們可選擇利用廣州港岸上儲存設施的資源來運輸、儲存及監控我們的集裝箱。
通知：	廣州港允許我們在船隻抵達前12個小時通知他們，但對於空集裝箱(超過30 TEU)有任何需求，有關通知應在抵達前48小時發出。
爭議解決：	雙方應努力通過協商解決協議中出現的任何問題，只有在不得已的情況下方會向廣州港所在地方海事法院尋求解決。

於往績記錄期間，我們向廣州港採購駁船運輸服務，金額分別約為人民幣0.3百萬元、人民幣0.7百萬元、人民幣2.3百萬元及人民幣0.8百萬元，分別約佔我們採購總額的0.1%、0.1%、0.04%及0.04%。我們亦向廣州港採購船務代理服務，金額分別約為人民幣1.2百萬元、人民幣1.5百萬元、人民幣7.9百萬元及人民幣0.4百萬元，分別約佔我們採購總額的0.3%、0.3%、0.1%及0.02%。截至2021年12月31日止年度的採購增加反映了我們業務的整體增加，亦與收入增長一致。

我們相信，與廣州港的合作將進一步提高我們在航運價值鏈上提供多元化航運物流服務的能力。我們目前還與主要港口運營商合作，包括位於上海、寧波、南沙、漢堡、鹿特丹、蒂爾伯里、長灘、洛杉磯及奧克蘭的港口，其中大部分港口位於距市中心40公里範圍內。

關於德路里對我們與廣州港的戰略夥伴關係是否為業內獨特模式的觀點，德路里認為，中國港口運營商向若干航運公司提供優惠的港口裝卸費率及高效的停泊服務，屬中國港口運營商的業內慣用做法，其目的是從該等航運公司獲得一定的航運量。該等航運公司可以選擇不同地區的選定港口作為其首選港口，以確保快速的週轉時間及更高的船舶運營效率。德路里認為這一合作方式對雙方屬雙贏。此外，由於特定港口的碼頭鐵路線及泊位資源有限，該夥伴關係專屬於少數集裝箱航運公司。

我們的供應商及戰略合作夥伴

我們的供應商

於往績記錄期間，我們的主要供應商包括船舶租賃公司、船舶製造商、集裝箱供應商及船用燃油供應商。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，向五大供應商作出的採購額分別佔同期我們總採購額的約33.3%、28.3%、53.9%及49.0%，及向最大供應商作出的採購額分別佔同期我們總採購額的約10.5%、7.2%、28.2%及33.7%。直至最後實際可行日期，我們已與五大供應商建立1至12年的業務關係。下表載列於往績記錄期間本集團五大供應商的基本資料：

截至2019年12月31日止年度

供應商	交易金額 *(人民幣千元)*	佔本集團採購總額百分比 *(%)*	開始業務關係的年份	背景及主要業務活動	業務地點	主要採購／提供的產品／服務	信用期／期限	付款方法
國際燃料	35,945	10.5	2017年	一家於1990年成立的私營公司，主要從事船用燃油貿易。	台灣地區／香港	船用燃油	30天	電匯
供應商A	27,784	8.1	2010年	一家於1968年註冊成立的台灣地區上市公司，主要業務包括航運、船務代理及集裝箱港口經營。	全球	船舶租賃	要求預付	電匯
中聯船務代理股份有限公司	18,446	5.4	2015年	本集團總代理，於2015年在台灣地區成立。主要業務為船務代理，目前為一名關連人士。	台灣地區	當地船務代理服務	30天	電匯
供應商B	17,939	5.2	2017年	一家於2008年成立的有限公司，總部位於新加坡，主要從事貨運服務。	中國／東南亞	互換艙位／共享船舶	30天	電匯
供應商C	13,782	4.0	2016年	一家於1998年9月在香港成立的物流公司。主營業務包括危險品運輸、船舶運輸及船舶管理。	華南／台灣地區	船舶租賃	要求預付	電匯
總計	**113,897**	**33.3**						

截至2020年12月31日止年度

供應商	交易金額 *(人民幣千元)*	佔本集團採購總額百分比 *(%)*	開始業務關係的年份	背景及主要業務活動	業務地點	主要採購／提供的產品服務	信用期／期限	付款方法
亞洲淩雲	34,698	7.2	2020年	一家於2010年在香港成立的有限公司。主營業務為集裝箱製造。	全球	集裝箱製造	視乎製造進度而定	電匯
國際燃料	29,696	6.1	2017年	一家於1990年成立的私營公司，主要從事船用燃油貿易。	全球	船用燃油	30天	電匯
中聯船務代理股份有限公司	26,528	5.5	2015年	本集團的總代理，於2015年在台灣地區成立，主營業務為船務代理，目前為關連人士。	台灣地區	當地船務代理服務	30天	電匯
供應商C	25,361	5.2	2016年	一家於1998年9月在香港成立的物流公司。主營業務包括危險品運輸、船舶運輸及船舶管理。	華南／台灣地區	船舶租賃	要求預付	電匯
中外運(香港)	20,954	4.3	2019年	一家於2012年成立的私人公司，總部位於香港，主要從事貨物海運。	全球	船舶租賃	要求預付	電匯
總計	**137,236**	**28.3**						

截至2021年12月31日止年度

供應商	交易金額 *(人民幣千元)*	佔本集團採購總額百分比 *(%)*	開始業務關係的年份	背景及主要業務活動	業務地點	主要採購／提供的產品／服務	信用期／期限	付款方法
安通	1,561,674	28.2	2021年	一家上海證券交易所上市公司，於1998年在中國成立。主要業務為集裝箱航運及物流業務。	中國／歐洲／跨太平洋／東南亞	船舶及集裝箱租賃	船舶租賃要求預付，集裝箱租賃每30天結算一次	電匯
亞洲淩雲	970,399	17.5	2020年	一家於2010年在香港成立的有限公司，主要業務包括集裝箱製造。	全球	集裝箱製造	視乎製造進度而定	電匯
國際燃料	168,940	3.1	2017年	一家於1990年成立的私營公司，總部位於新加坡，主要從事船用燃油貿易。	全球	船用燃油	30天	電匯
廈門太平貨櫃	146,677	2.7	2021年	一家於1988年成立的香港聯交所上市公司(亦是集裝箱製造商、集裝箱堆場運營商及物流服務提供商)的全資附屬公司。	中國廈門	集裝箱製造	視乎製造進度而定	電匯
中國船舶工業貿易	132,300	2.4	2021年	一家於1982年在中國成立的有限公司。主營業務包括綜合貿易及海防裝備出口。	中國廣州	船舶製造	視乎製造進度而定	電匯
總計	**2,979,990**	**53.9**						

截至2022年3月31日止三個月

供應商	交易金額 *(人民幣千元)*	佔本集團採購總額百分比 *(%)*	開始業務關係的年份	開始業務關係的年份	業務地點	主要採購／提供的產品／服務	信用期／期限	付款方法
安通	686,156	33.7	2021年	一家上海證券交易所上市公司，於1998年在中國成立。主要業務為集裝箱航運及物流業務。	中國／歐洲／跨太平洋／東南亞	船舶及集裝箱租賃	船舶租賃要求預付，集裝箱租賃每30天結算一次	電匯
遠邦	83,382	4.1	2020年	一家於1991年在香港成立的私人公司，主要從事船用燃油貿易。	中國上海／香港／新加坡／倫敦／首爾／比尼亞德爾馬／溫哥華／休斯頓	船用燃油	30天	電匯
供應商D	81,100	4.0	2021年	一家於2018年在新加坡成立的私人公司，主要從事船舶管理服務。	全球	船舶租賃	要求預付	電匯
供應商F	76,906	3.8	2021年	一家於2021年在馬紹爾群島成立的有限公司，主要從事船舶管理業務。	全球	船舶租賃	要求預付	電匯
中國石化燃料油	68,865	3.4	2020年	一家於2010年在新加坡成立的有限公司。主要業務包括批發燃料及相關產品，包括全部燃料	中國	船用燃油	30天	電匯
總計	**996,409**	**49.0**						

董事確認，本集團於往績記錄期間的五大供應商(中聯船務代理股份有限公司除外)均為獨立第三方，且概無董事、其各自的緊密聯繫人或任何股東(據董事所知，於最後實際可行日期擁有我們股本的5%以上)於往績記錄期間直接或間接擁有我們五大供應商的任何權益。此外，所提及的有關共享船舶安排、互換艙位安排及戰略合夥的所有合夥人(廣州港除外)均為獨立第三方。

我們根據多種因素選擇供應商，包括但不限於產品或服務質量、定價和交貨時間，以確保供應商提供的材料及物資符合我們用途所需的質量標準。我們通常通過市場調查來尋找潛在供應商，之後我們會與彼等聯繫，詢問相關材料及物資的價格，並獲得(其中包括)其營業執照副本、稅務登記證以及提供服務所需的任何其他執照和許可證。

詢價結果以及潛在供應商及承包商的相關文件將提交總經理審批，對將要選擇的供應商作出最終決定。獲選供應商將被錄入我們的批准名單，該名單由我們的採購團隊定期維護和更新。此外，我們還定期檢討及評估供應商及其產品質量，以確保持續滿足我們的生產及未來發展需要，符合我們的質量標準。

我們認為與供應商保持良好的業務關係非常重要，並在可能的情況下擴大供應商基礎，以避免船舶、集裝箱及船用燃油供應出現任何中斷。董事確認，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期：(i)我們在及時獲得業務所需的物資方面並無遭受任何重大困難；及(ii)我們與主要供應商並無任何重大糾紛。

船舶租賃公司

我們一般與眾多供應商訂立租賃協議，以獲得船舶的使用權，迅速擴大我們的業務。截至最後實際可行日期，我們經營的船隊共有34艘船舶，其中28艘為租賃船舶。於往績記錄期間，我們的船舶租賃開支分別約為人民幣88.0百萬元、人民幣111.6百萬元、人民幣953.6百萬元及人民幣526.0百萬元。我們一般會在租賃協議屆滿前幾個月開始與相關船東進行續約談判，並可能不時從市場上其他船舶租賃公司尋求租賃替代船舶。

船舶製造商

於往績記錄期間，我們從中國船舶製造商採購船舶產生開支約人民幣247.3百萬元。於往績記錄期間，除兩艘自有船舶外，我們訂購了12艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的船舶，截至最後實際可行日期，四艘訂購船舶已交付，其中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付。我們亦計劃購置六艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付。作為一項總體方針，我們將考慮購置新船舶及狀況良好的二手船舶。

集裝箱供應商

截至2019年、2020年、2021年12月31日以及2022年3月31日，我們的合計集裝箱保有量分別為11,619 TEU、22,361 TEU、138,313 TEU及151,840 TEU。截至2022年3月31日，該等集裝箱約42.4%為自有集裝箱，約57.6%租賃自供應商。於往績記錄期間，我們已投資約人民幣1,380.1百萬元採購航運集裝箱，大部分採購自中國航運集裝箱製造商。我們一般與主要位於中國大陸的集裝箱供應商訂立租賃協議。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，設備及貨物運輸成本(主要包括航運集裝箱裝卸、回空及租賃的開支)分別約為人民幣121.3百萬元、人民幣170.0百萬元、人民幣2,103.3百萬元及人民幣921.6百萬元。

船用燃油供應商

截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們分別消耗約14,662噸、28,086噸、159,144噸及72,276噸船用燃油，成本分別約為每噸人民幣3,223元、每噸人民幣2,386元、每噸人民幣3,419元及每噸人民幣3,827元。每噸成本的波動主要是由於該等期間原油價格波動所致。我們已經與若干船用燃油供應商訂立協議。雖然該等供應商已同意應我們的要求供應船用燃油，但船用燃油價格在該等協議中並非固定，將根據市價而定。我們的客戶合約可能載有基於燃油調整系數(「**BAF**」)及緊急燃油附加費(「**EBS**」)的計算作為參考，此做法可將燃油價格的任何突漲轉嫁給客戶。BAF是與油價變動相一致的可變附加費。該費用通常與基本運費分開，並按季度調整。當油價上漲時，BAF上升，當油價下跌時，BAF下降。EBS是在實際市場燃油價格高於承運人最初預期時產生的臨時性費用。

物流服務供應商

於2022年5月，我們已就在美國設備租賃及提供其他相關物流服務與兩家美國公司訂立長期合作協議。本集團與該等公司訂立的有關協議的主要條款概述如下：

期限：	因簽訂的不同協議而異，一年或五年。
設備及服務類型及數量：	因簽訂的不同協議而異，但會訂明類型及數量。
租金及付款：	通常應按每個設備按天或按每項服務計算。一般而言，我們將於發票日期後14天或30天內付款。
交付：	就將予組裝和交付的設備的交付而言，將訂有組裝期，屆時設備將逐步交付至我們指定的地點。於組裝期結束時，租賃期將開始，所有設備將被視為受協議條款規限，不論有關設備是否實際出租。
歸還：	在協定的終止日期後，由於歸還設備可能需要一段時間，倘在此期間有關設備仍在使用中，則需要為每個使用的設備支付附加費。
更換：	對於在租期內損壞的設備，我們將需要支付此類設備的重置價值，重置價值的計算因不同類型的設備而異。
終止：	通常自動續約一年，除非書面通知60天後終止。

董事認為，美國西海岸的港口擁堵及有限倉儲空间以及缺少交付能力仍為限制船舶和貨物週轉的核心問題。通過該合作，我們認為我們能夠為客戶提供更為確定及便捷的服務，從而大大提高我們的服務競爭力並將服務拓展至跨境電商賣家等高附加值客戶。

我們亦已與從事內陸至華南港口鐵路運輸的湖南及廣東運營商訂立合作協議，結合穩定的航線為進出口客戶提供海鐵聯運綜合物流快遞服務。本集團與該等運營商訂立的該等協議的主要條款概述如下：

期限：	直至2022年12月31日
付款：	通常按運輸的貨物集裝箱計算。一般情況下，我們將於每月月底開出賬單，付款將於發票確認後30天內到期。其中一份協議規定，如果有任何逾期付款，我們將被收取每天0.05%的罰款。
定價：	對運輸貨物收取的費率將根據商定的時間表定價，時間表提供了基於以下參數的各種價格範圍：(i)貨物類型；(ii)TEU或FEU；(iii)將運往地區；(iv)出發地；(v)目的地；以及運輸方式。
終止：	協議應於屆滿時予以終止及一份協議可自動重續一年。

儘管我們在為客戶採購此類增值服務時會產生額外成本，但我們向鐵路運營商支付的任何款項將於客戶向我們支付款項時獲得補償。鐵路通道已在南沙、鹽田、蛇口等航運量大的港口實現。我們認為該等安排將使我們能夠就我們的服務向客戶提供進一步的便利。

共享船舶安排、互換艙位安排和主要戰略合作夥伴

為增加我們的航線覆蓋範圍和服務頻率，我們已與多個戰略合作夥伴訂立合作安排。

共享船舶安排

根據共享船舶安排，於某段時期內(通常為12個月)將指定數量的船舶共同為合作夥伴提供特定航線的航運服務。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們分別為1條、2條、8條及8條航線提供此類共享船舶安排，主要位於東南亞、中東及印度次大陸，航運量分別為174 TEU、20,362 TEU、90,577 TEU及58,516 TEU。

於2022年1月，我們與兩家國際航運公司訂立共享船舶安排，經營東南亞至中東航線。於2022年3月，台灣地區一家集裝箱航運公司通過共享船舶安排加入我們的亞洲－歐洲航運業務，這將有利於我們的運營，增加我們於該等航線的航行頻率及積累航運資源。我們相信我們運營該等航線的成功與否依賴並將繼續依賴我們靈活的船舶運力及運營經驗。我們認為該等優勢可使我們贏得良好的市場聲譽。

於往績記錄期間我們進行的共享船舶安排的主要特點概述如下：

進行共享船舶安排的主要原因：	增加服務頻次及地理覆蓋範圍，藉此獲得規模經濟效應、優化船隊利用率、提高運營效率及為我們的客戶提供更好的服務。
各方的各自角色及責任及終止：	每家參與航運公司在特定航線上提供指定數量的船舶及將固定比例的其船舶可用運力分配予其他參與航運公司。我們每艘船分配的艙位份額相當於我們為整條服務航線提供的運力份額。例如，倘我們提供5艘1,900 TEU的船舶，另一方提供5艘2,100 TEU的船舶共同提供一項服務，則理論上我們將分配到服務航線每艘船舶可用空間的約47.5%。 共享船舶安排可在事先通知約一至三個月後終止。
營運流程：	各方將獨立自主招攬貨物並裝上船舶，無論實際裝運將由本集團的船舶還是由其合作夥伴的船舶完成。
成本架構：	一般而言，根據共享船舶安排，各參與者之間無須就定期艙位分派作出付款。共享分派艙位的成本來自我們提供的運力，不論我們是否訂立該項安排，毛利率均不會發生重大變化。

船舶數量及主要航線：

我們為以下主要航線提供合共九艘船舶：

- 亞洲區內航線，主要往返中國大陸至東南亞(三艘船舶)
- 跨太平洋航線(四艘船舶)
- 亞洲－印度次大陸和中東航線(兩艘船舶)

我們的合作夥伴為以下主要航線提供17艘船舶：

- 亞洲區內航線，主要往返中國大陸至東南亞(四艘船舶)
- 跨太平洋航線(三艘船舶)
- 亞洲－印度次大陸和中東航線(十艘船舶)

主要合作夥伴的背景及身份：

- 一家於1967年在新加坡註冊成立的航運公司，為東南亞最大的承運商之一
- 一家於1954年在韓國註冊成立的集裝箱航運公司。
- 一家於1979年成立並在泰國證券交易所上市的公共支線運營公司。
- 一家於1967年在日本東京成立的集裝箱航運公司。
- 一家於2008年在新加坡註冊成立的航運公司，為一家大型聯盟航運公司的附屬公司。
- 一家於2018年在香港註冊成立的集裝箱航運公司。
- 一家於1983年在中國註冊成立的集裝箱航運公司。

互換艙位安排

互換艙位是兩家或以上航運公司於特定時期內(通常為12個月)交換其航線上的若干集裝箱艙位的安排。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們分別為8條、9條、12條及12條航線進行此類互換艙位安排，總航運量分別為17,921 TEU、33,855 TEU、60,013 TEU及16,681 TEU。

於往績記錄期間我們進行的互換艙位安排的主要特點概述如下：

進行互換艙位安排的主要原因：	增加服務頻次及擴大地理覆蓋範圍，藉此獲得規模經濟效應、優化船隊利用率、提高運營效率及為我們的客戶提供更好的服務。 參與該項安排的航運公司將在彼此的航線上互換艙位。
各方各自的角色及責任及終止：	在互換艙位協議中，提供不同服務的各方互換艙位的數量反映了各自航線上的運營成本相近。例如，在航運公司X和航運公司Y之間的互換艙位協議中，倘航運公司X運營的A服務的往返航程艙位成本是航運公司Y運營的B服務的往返航程艙位成本的兩倍，則航運公司Y需要為其在A服務上獲得的每個艙位向B服務提供兩個艙位。 一般而言，互換艙位安排可在合約協定的事先通知或拖欠付款後終止。
營運流程：	與共享船舶安排相似，我們會將我們的部分集裝箱裝載予合作夥伴的船舶上以進行運輸，反之亦然。航運量(及運費)將進行記錄以便作出安排。
成本架構：	一般而言，根據互換艙位安排，各參與者之間無須就定期艙位分派作出付款。交換艙位的成本來自我們所提供的艙位，不論我們是否訂立該項安排，毛利率均不會發生重大變化。
船舶數量及主要航線：	根據我們進行的互換艙位安排，為以下航線部署我們的合共14艘船舶： • 亞洲區內航線，往返中國大陸至東南亞(12艘船舶)

- 亞洲區內航線，往返中國大陸至台灣地區（兩艘船舶）

主要合作夥伴的背景及身份：

- 一家總部位於韓國的集裝箱航運公司
- 一家於1971年成立的航運公司，主要專注亞洲區內航線
- 一家於2001年在台灣地區成立的航運公司。
- 一家於2007年成立的航運公司，主要運營中國大陸至台灣地區的航線。
- 一家於2008年在新加坡註冊成立的航運公司，為一家大型聯盟航運公司的附屬公司。

與Peter Dohle戰略合作

Peter Dohle，一家於1956年在德國漢堡創立的公司，主要從事船舶運營管理。其在歐洲享有穩固的行業地位及豐富的物流資源。Peter Dohle亦管理大量船舶組合。其在全球30多個地點擁有2,000多名岸上員工，管理3,000多名船員和約500艘海上船舶，船隊運力涵蓋運力約300 TEU的小型支線船舶到運力最高達13,000 TEU的船舶。目前，Peter Dohle的母集團公司管理價值約80億美元的總資產。其物流服務部門總部位於漢堡，在15個國家設有22個辦事處，擁有一支約200名物流專家組成的團隊。根據德路里的資料，按截至2022年4月的船隊運力計，Peter Dohle母集團公司排名全球二十大獨立船東第十名。我們與Peter Dohle的關係始於2020年，當時我們從Peter Dohle租賃船舶。於2021年前，我們與Peter Dohle訂立戰略合作協議，列載了兩家公司的長期商業機會和未來擴張目標，包括以下內容：

擴大歐洲運營： 雙方將以合夥企業或合營企業的形式，努力擴大我們的業務發展及服務範圍。此擴張的目標是停靠荷蘭、英國、德國及比利時等國的港口。

擴建船舶及集裝箱運力： 雙方將在船舶租賃機會及集裝箱或船舶運力利用方面進行合作。

未來投資項目： 雙方將在(i)物流、倉儲及配送等「端到端」服務領域；及(ii)歐洲境內的近洋航線探索投資機會。

我們亦於2021年與Peter Dohle(為有限合夥人)的一間成員公司成立了有限合夥企業，旨在德國漢堡經營一個海外網點，以進一步於該地區發展我們的集裝箱航運業務。該有限合夥協議的主要條款如下：

合作目的：	雙方計劃通過在歐洲開設聯合辦事處以提升雙方(在提供全球集裝箱航運以及代理及服務方面)的技能。
合作模式：	一家總部位於德國的有限合夥企業，本集團(持股70%)與Peter Dohle的聯營物流公司(持股30%)為有限合夥人，合營企業(也在德國註冊成立)為普通合夥人。
角色及職責：	普通合夥人應管理有限合夥的事務，包括與其日常業務有關的事宜。在此有限合夥下設立的辦事處將盡力推進我們(作為航運公司)在歐洲的業務。
合夥期限及終止：	合夥並無到期日，但可提前12個月通知終止合夥，或根據德國法律以其他合法權利終止合夥。

於2022年1月前，我們與Peter Dohle進一步拓展了合作機會，並與Peter Dohle的一家附屬公司訂立共享船舶協議。

董事相信，該戰略夥伴關係將為我們的業務帶來即時且長期的戰略利益。除作為共享船舶合作夥伴及租賃船舶供應商外，我們認為我們可以利用Peter Dohle在該地區的龐大業務網絡及加大歐洲航線集裝箱航運業務的發展力度。此外，我們日後亦可能憑藉Peter Dohle於歐洲物流市場的經驗及專業知識，將我們的物流服務擴展至該等市場。

我們與安通的關係

概覽

安通為一家股份在中國A股市場上市的集裝箱航運公司。其主要業務集中於國內(內貿)航線。於往績記錄期間，直至本文件日期，我們持續與安通建立關係。該關係始於我們參加了一系列行業持份者及專家的高層研討會，以期探討「內外雙循環」政策

在集裝箱航運行業的實施情況及運營國內(內貿)航線的航運公司與運營國際(主要為亞洲區內、亞洲－歐洲及跨太平洋)航線的航運公司之間的互惠互利合作策略。我們通過上述會議開始與安通進行磋商。我們與安通關係的起始及發展時間表詳述如下：

2020年9月	經某個行業協會協調，安通與我們共同參加了「內外雙循環」國家政策主題的高層研討會。
2020年11月	安通與我們共同參加隨後有關「內外雙循環」國家政策的高層研討會。此次研討會的目的是探討新國家政策下整個行業的未來，特別是安通與我們之間的任何潛在合作。
2021年1月	我們直接與安通舉行高層會議，以討論我們未來合作的細節。安通表示其有意進軍國際集裝箱航運市場，以把握未來市場需求增長，但同時也對其缺少國際航線的運營及相關經驗表示擔憂。
2021年2月	在與安通磋商過程中，按照我們的發展戰略，我們獨立利用自有銷售網絡及船隊組合推出自營的亞洲－歐洲航線。這一戰略決策乃基於以下各項作出：(i)我們觀察到國際集裝箱航運服務需求激增；(ii)越來越多的新客戶接洽我們尋求前往歐洲的集裝箱航運服務；及(iii)該等航線的強勁盈利能力。

2021年3月	在與安通進行一系列直接會談後，作為對我們成功運營國際航線的認可及考慮到雙方的資源分配及優化，安通與我們訂立了框架協議。該項合作始於就我們的亞洲－歐洲航線自安通租賃船舶。
2021年7月	經過數月的籌備及與安通的合作，我們根據框架協議推出我們的跨太平洋航線以把握即將到來的市場機遇。
2022年4月	於我們與安通訂立合作期限為34個月的長期合作協議（自2022年6月1日起生效）後，我們與安通訂立一份過渡協議，合作期限為兩個月。

截至2021年12月31日止年度，我們與安通合作貢獻的收入約為人民幣4,461.0百萬元，銷售成本約為人民幣2,894.5百萬元。因此，該合作產生毛利約人民幣1,566.6百萬元，毛利率約35.1%。比較而言，剔除我們與安通合作產生的利潤後我們的毛利率約為40.9%。此外，截至2022年3月31日止三個月，我們與安通合作繼續貢獻收入約人民幣1,804.2百萬元。因此，董事認為，框架協議項下我們與安通的合作的盈利能力與我們整體業務運營的盈利能力相當。

就船舶數量及運力而言，截至最後實際可行日期，安通向我們提供的所有船舶均由安通所有。根據Alphaliner的資料，安通的船隊由108艘船舶組成，其中14艘被我們租賃。安通14艘船舶中12艘根據框架協議所租賃及兩艘根據一般租賃協議所租賃。根據Alphaliner的資料，截至最後實際可行日期，由安通向我們供應的租賃船舶總運力為53,862 TEU，佔安通原本所控制運力的約37.1%。

就安通所提供的集裝箱而言，我們的董事估計，大部分集裝箱由安通擁有，其餘由安通向其他集裝箱供應商轉租而來。根據德路里的資料，集裝箱航運公司之間轉租及直接互換集裝箱租賃乃業內常見及正常慣例。

第一階段：前期討論與準備

我們與安通分別於2020年及2021年1月參加和舉行了兩次高層會議，探討雙方資源的合理配置和優化。我們董事認為，該兩次會議為日後雙方在第二階段的合作建立了基礎，旨在達成互惠互利的合作關係，整合運力及資源，以期在集裝箱航運業蓬勃發展。

第二階段：戰略合作夥伴

我們於2021年成為戰略夥伴，深化了合作關係。注意到市場機遇以及2021年全球航運需求的激增，我們決定快速擴充我們的亞洲－歐洲及跨太平洋航線的規模，根據德路里的資料，這些航線的利潤相對好於近洋(亞洲區內)航線。與訂購額外船舶所需的交付週期相比，通過船舶租賃安排，我們可快速擴充指定航線上的國際航運服務。由於該等原因，我們作出加強與安通間關係的戰略決策。於2021年3月，我們和安通接觸，雙方訂立戰略合作框架協議(「**框架協議**」，該協議其後於2021年8月、9月及12月獲補充)。根據框架協議，雙方提供指定航線所需的同等份額的航運集裝箱，而我們亦提供其他資源(如航線管理、運營團隊、銷售團隊國際航運網絡、碼頭停泊資源及運營技術)經營若干航線。此外，我們按優惠固定費率向安通租賃船舶，並作為回報向安通支付可變集裝箱租賃付款，以反映框架協議項下的利潤分配機制。框架協議的主要條款如下：

合約期限：	直至2022年3月31日，並可於到期時商議續期。
船舶：	根據2021年3月訂立的框架協議，我們同意向安通租用4艘船舶，透過2021年8月的補充協議增加至不超過14艘。截至該協議到期日期，我們根據該利潤分成機制向安通租賃12艘船舶。該等船舶只被調派到指定航線上。
集裝箱：	對於每條指定的航線，我們將向安通租賃半數集裝箱，而餘下半數由我們提供。

營運及管理：

指定的航線應由我們營運及管理。安通可委派人員出席營運會議，且我們將定期通知安通任何有關重要營運或管理決策。於框架協議期間，安通作為供應商，提供船舶及集裝箱，而我們則負責招攬客戶及指定航線營運。所有有關航運品牌、與全球港口的關係、科技基礎設施、客戶網絡、運營經驗及專業知識均在我們的控制之下。

指定的航線：

我們將大部分船舶調至覆蓋以下精選航線：

- 亞洲－歐洲
- 跨太平洋

該等航線包括我們以安通提供的租賃船舶及任何其他第三方提供的租賃船舶經營的航線。

定價、付款及利潤及虧損分攤安排：

租賃船舶租金為固定租金，每三個月經考慮成本、對安通及我們業務的影響及市場租金後可作出調整。該等費率(調整前)由雙方參考過往船舶租賃成本及前兩年的平均市場費率協商確定。於框架協議期間，船舶租賃費率已每三個月審視一次，但未作出調整。董事認為，於框架協議期間，由於雙方均信納合作安排，且關注合作的長期可行性以把握市場機遇，故對租船費率進行調整被視為不必要或非必需。

我們亦就安通根據框架協議部署的集裝箱支付固定租金。

根據利潤分成／虧損分攤安排，我們就安通集裝箱支付可變租賃付款，利潤乃按自框架協議生效起指定航線的所有收入扣除經營成本(而不論在該等航線上部署的船舶是否從安通租入或自第三方供應商租入)，然後乘以50%計算。有關運營成本的組成部分包括：(i)貨運開支(包括裝卸、理貨、倉儲、港務費、安保、貨運佣金、集裝箱管理費、文件費、貨箱、駁船及艙位費、報關費、處理費、維修及其他額外成本)；(ii)船舶成本(如港口費、手續費、船用燃油費、租船成本(其包括支付予安通及其他租船供應商的船舶固定租賃費用)及其他額外成本)；(iii)集裝箱固定租賃成本(其中包括支付予安通的集裝箱固定租賃費用)；及(iv)空箱成本。就虧損分攤安排而言，各方須負責就指定航線承擔彼等各自的虧損(如有)。

雙方應自行承擔就指定航線產生的利潤而產生的應課稅款項。

爭議解決：　雙方應試圖通過調解、友好協商等方式解決爭議，若無法解決方提交廈門海事法院管轄。

終止：　各方均可於屆滿日期前一個月協商退出。

根據德路里的資料，框架協議項下的安排被認為是可以理解的、公平的，且具有商業意義，尤其是從分攤風險和其所提供的裨益及能夠為雙方帶來的利益方面考量。從行業角度而言，在考慮到(i)嚴重的供應鏈中斷；(ii)協議簽署時的運費、船舶租賃及集裝箱租賃費率創下歷史新高；(iii)市場前景的不確定性等因素後，該框架協議被視為一種新型安排，且支付給安通的總成本被認為是合理的。具體而言，根據德路里的資料，該等安排對雙方均有利。就我們而言，框架協議有利於我們率先鎖定船舶及集裝箱，以迅速搶佔市場機會；其次，將該等已取得的資源調配至利潤較高的跨太平洋及亞洲－歐洲航線；第三，降低我們在高成本市場購買或租賃船舶可能面臨的風險。根

據德路里的資料，該安排令我們獲得穩定的租賃船舶供應，緩解與任何市場運力短缺相關的行業挑戰。就安通而言，該合作使彼等得以進入利潤更大的市場，原因是跨太平洋及亞洲－歐洲的運費費率明顯高於國內(中國內貿)航運服務的運費費率。儘管安通擁有充足船舶及集裝箱，但其並無運營國際航線。鑒於國內(中國內貿)及國際航運市場的運營差異較大，安通難以憑藉有限的經驗、努力及投資獨立快速進入國際航運市場。透過框架協議，安通把握機會即時從蓬勃發展的國際航運市場獲益，而毋須花費額外時間及成本。因此，此框架協議為安通與我們創造雙贏合作局面。因此，根據德路里的資料，框架協議對安通而言亦被視為一個絕佳而有效的選擇。

截至框架協議到期日期，我們根據安排向安通租賃12艘船舶。該等船舶在框架協議生效前主要由安通於其國內(中國內貿)航線上使用。

截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，安通亦為我們的最大供應商，主要有關船舶租賃及集裝箱租賃的採購額分別約為人民幣1,561.7百萬元及人民幣686.2百萬元，分別約佔該期間我們總採購額的28.2%及33.7%。其中，以固定價格向安通租賃船舶的採購成本分別約為人民幣254.1百萬元及人民幣154.6百萬元，以浮動價格向安通租用集裝箱的採購成本分別約為人民幣1,236.7百萬元及人民幣499.5百萬元，以固定價格向安通租賃集裝箱的採購成本分別約為人民幣51.4百萬元及人民幣32.1百萬元。截至2021年12月31日止年度的餘下採購金額約人民幣19.5百萬元僅為日常採購費用(如貨物費用及船用燃油費)。截至2019年及2020年12月31日止年度，概無向安通進行採購。

董事認為，該合作使我們能夠優化我們的船隊，以滿足國際航線的需求。借助此舉，我們最大限度地利用我們的資源並與安通形成雙贏的合作關係。此外，雙方設法分擔與在指定遠洋航運市場經營有關的風險。董事確認，截至最後實際可行日期，安通並無與任何其他第三方航運公司訂立任何類似安排。

此外，我們認為，與僅提供國內(中國內貿)航線服務的安通等運營商的合作，尤其是我們並不運營國內(中國內貿)航線，亦無向其他航運公司提供租賃船舶，在不與該運營商在國際航線上形成競爭的情況下，與其合作將是我們未來的最佳戰略選擇。

第三階段：長期合作

展望未來，我們希望通過建立更加可持續的合夥模式及延長合作期限，鞏固與安通的關係。雙方通過長期協議訂立新合作模式(「**長期合作協議**」，該協議前身為於2022年4月簽訂的過渡協議)，證明框架協議順利實施及指定航線運營取得商業成功。實際上，過渡安排允許訂約方在長期合作協議生效前提出若干安排。於生效日期後的34個月內，該協議的訂約方將按以下一般條款運營：

合約期限：	自過渡協議屆滿日期(即2022年6月1日)起計34個月
指定的航線：	• 亞洲－歐洲航線(不包括途徑印度、以色列及黑海地區的航線)；及 • 跨太平洋航線，包括目的港為美國西海岸港口的航線(不包括途徑墨西哥的航線)。 該等航線包括我們用安通提供的租賃船舶、自有船舶運營的航線，亦包括租賃任何其他第三方船舶所運營的航線。 其他歐洲及美國航線可能須待雙方磋商一致同意後，方會列為指定航線。
排他性：	除該協議所訂明與安通的安排外，在未遵守本協議規定的相同條款及條件的情況下，任何一方均不得獨立或與任何第三方經營指定航線。守約方有權自違反排他性的訂約方獲取所有利益，並有權解除該項長期合作協議、相關租船合約及集裝箱租賃合約。與第三方航運公司在該等指定航線使用共享船舶、互換艙位及訂艙安排不構成違反排他性，並且上述安排的所有利益均屬於指定航線。

營運及管理：	指定航線由我們運營及管理。安通可委派人員參加運營會議，而我們將定期向安通通報重大運營或管理決策。我們運營指定航線涉及的人力、辦公及其他行政管理費用及成本於計算支付予安通的可變集裝箱租賃付款時不應計入運營成本。
船舶：	我們將租賃10至12艘船舶（由於安通可選擇出售一或兩艘船舶，故保證在本協議期內任何時間向安通租賃的船舶不少於10艘）。我們將在指定航線排他性部署該等船舶。
集裝箱：	作為框架協議項下安排的延續，安通將提供用於指定航線的半數集裝箱，而我們將提供餘下半數。
定價、付款及利潤分成安排：	租船費按固定價格每天每艘船舶52,000美元計算。 我們亦將為安通投入的集裝箱支付固定租賃費用，該固定集裝箱租賃費用的費率經磋商後可在協議期內進行調整。 與框架協議類似，根據一項利潤分成機制，我們將就安通的集裝箱向其支付可變租賃付款。利潤按指定航線產生的全部收入減去經營成本（不論部署在相關航線的船舶是否屬於向安通租賃的船舶）再乘以50%計算。除若我們決定將自有船舶投入指定航線的運營，則我們自有船舶的假定租用成本（按照主要經紀人對同類船舶的報價確定）也應計入經營成本外，經營成本的明細相較框架協議大致保持不變。若我們向其他供應商租賃船舶，則所涉及的成本應計入該協議下的經營成本。此外，若在各12個月期間末，經計算有任何虧損，則我們將全額承擔相關虧損。

艙位租賃： 我們亦將向安通提供我們所運營的部分指定航線中的若干比例艙位以作銷售。

違約： 若安通單方面終止協議，暫停供應船舶和集裝箱，則其將需要就協議剩餘期限，全額賠付對我們造成的損失，該金額按期限剩餘天數乘以每艘船舶每天固定租船費率，再乘以租賃船舶總數目計算。該金額最高估計約為610.3百萬美元。

爭議解決： 倘發生任何糾紛，雙方應盡量通過協商解決。若無法通過協商解決，其中一方可向上海海事法院提起訴訟。法院審判期間，各訂約方應繼續履行其各自於該協議項下的責任，糾紛涉及的事項除外。

終止： 該協議將於屆滿後終止，除非於屆滿日期前就未來合作及安排達成協定。

由於過渡協議和長期合作協議的期限，根據此類安排租賃的12艘船舶將被確認為本集團的使用權資產。

根據德路里的資料，長期合作協議下的安排被認為是可以理解的，具有商業意義，並且對雙方均具有吸引力。就安通而言，此協議被認為有裨益，原因是(i)其令安通面臨的風險較低－以固定費率租賃船舶的付款比市場費率稍低，這表明安通面臨的風險有限；(ii)其允許安通從該安排中分享利潤，而我們將承擔損失；及(iii)安通可以在國際航線上積累運營經驗。德路里認為該等理由屬合理。

對我們而言，與對框架協議的評估相似，根據德路里的資料，考慮到我們在指定航線上一次性租用適合我們指定航線運營的船舶數量和類型時遇到的困難，長期合作協議(包括採用利潤分成機制的船舶租賃和集裝箱利潤分享機制的租賃)被視為解決此類困難的一種新型協議。這種安排使我們能夠獲得所需的船舶和集裝箱，以便在指定的航線上提供穩定和持續的航運服務，在市場繁榮時期搶佔先機，提升我們在全球

航運市場的信譽。這種安排也使我們能夠在一定程度上靈活地適應市場條件的任何變化，因為我們可以在安通同意的情況下重新部署租賃船舶服務於指定航線以外的市場。

與安通建立良好且互惠互利的關係

我們與安通一直保持著穩定的業務關係。董事認為本集團與安通的利益一致，原因如下：

對我們：

- 框架協議使我們於2021年在高利潤的亞洲－歐洲及跨太平洋航線快速擴展業務運營，並迅速抓住市場機遇，而無需重大資本承擔，我們認為長期合作協議將繼續令我們具備穩定運力，有助於未來把握有關航線的市場機遇；

- 倘未來市場低迷，我們與安通的安排下的利潤分成機制也會反映相關市場低迷情況，而我們向安通支付的可變付款也會減少。

- 從框架協議到訂立長期合作協議，我們與安通的合作的加強，將鞏固雙方的業務關係及承諾，為共同目標而努力；及

- 根據Alphaliner的資料，安通是一家上市公司，截至最後實際可行日期，以運力計，為總部設在中國大陸的第四大集裝箱航運公司。我們相信，與安通的戰略合作及內外貿航運資源合作，符合國家「內外雙循環」政策，將為我們提供更大的戰略優勢及穩定性。

對安通：

- 由於安通先前並無在指定航線或任何國際航線的航運服務市場運營，我們認為該等安排使安通能夠從該等市場獲得的收入中受益，從而創造價值。例如，根據其公佈的資料，截至2021年12月31日止年度，我們根據框架協議向安通支付的款項總額佔年內安通所得總收益的約20.0%。根據德路里的資料，該戰略合作對安通而言是一項切實有效的選擇，令其可在強勁的國際市場中第一時間獲利。

- 雖然可以假設安通可在不與我們合作的情況下利用其船舶及航運集裝箱自行進一步探索國際航運服務，但我們的董事認為，考慮到其缺乏運營經驗，安通在沒有戰略合作夥伴的情況下不會如此行事。為通過自身努力擴張，安通需要建立穩定的海外銷售及營銷團隊，擁有來自歐洲及北美市場的穩定訂單流入，並與位於海外的物流公司及港口運營商等利益相關者建立牢固的關係。

對雙方：

- 在與安通合作期間，我們已遵守框架協議的所有條款及條件，並無任何違反情況，安通亦然。我們將確保日後遵守該等條款及條件。我們主要通過與安通的高級管理層的戰略對話與安通建立透明暢通的溝通渠道。我們認為，與安通的積極合作及溝通有效解決了我們合作產生的問題，增進了雙方的相互了解；

- 我們並不知悉與安通持續保持業務關係存在任何重大障礙。安通已表示有意加強與我們的合作。基於上述原因，我們認為本公司與安通之間的關係目前屬穩定且將來亦會維持穩定。簽署為期34個月的長期合作協議將被視為是該穩定關係的有力證明；

- 自2020年以來，我們與安通保持著穩定的關係，我們合作產生的收入穩定增長，對雙方均有利；及

- 一般而言，安通與我們所經營的航線並不相同或類似。安通一直專注於提供國內(中國內貿)航線的航運服務。此外，與安通不同，我們並不向航運公司提供船舶租賃服務。出於該等原因，董事認為，我們並非與安通直接進行競爭，因此，長期合作協議日後不會因任何利益衝突而受損。

基於上述原因，我們認為，對於我們和安通來說戰略合作是首選且雙贏的方案，且我們與安通的關係發生重大不利變動或終止的可能性極低，且我們認為，於可預見的未來我們與安通的業務關係將保持穩定。

就與安通合作的風險評估及管理而言，我們已承擔與安通之間安排相關的若干營運及財務風險。詳情請參閱本文件「風險因素－有關我們業務及行業的風險－未能維持我們與主要供應商、戰略合作夥伴及客戶的業務關係可能會影響我們的經營業績及財務表現」一節。我們的董事認為，對於安通而言，由於該安排產生的收益佔安通總收益的大部分，故其亦會承擔若干財務風險。安通承擔的其他形式的風險包括其在違反長期合作協議時支付損害賠償的義務(不超過610.3百萬美元)。我們的董事認為，該巨額賠償將阻止安通在屆滿前終止長期合作協議。

萬一我們與安通的關係發生重大不利變動或我們與安通的合作及關係終止，經考慮以下因素後，董事認為，我們的業務現在及未來將維持可持續發展，且我們將能夠繼續以市場慣用方式在市場上租賃船舶：

- 雖然該安排令我們可迅速擴大船隊規模，但我們亦正在訂購自有船舶。於往績記錄期間，除兩艘自有船舶外，我們訂購了12艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的船舶。截至最後實際可行日期，四艘訂購船舶已交付，其中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付。我們亦計劃購置六艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付。我們認為，倘我們與安通的合作及關係終止，我們能夠將我們的部分自有船舶部署到有關航線，以取代從安通租賃的船舶；

- 於往績記錄期間，在我們的供應商名單中，安通並非唯一的船舶租賃供應商，截至2021年12月31日止年度我們自19家供應商租賃船舶；

- 我們並非僅依靠安通來運營我們所有的亞洲－歐洲航線及跨太平洋航線。截至最後實際可行日期，我們亦從其他供應商租用兩艘船舶用於所述市場；

- 倘長期合作協議終止，由於向安通租賃船舶的租賃開始日期及期限不同，不會出現12艘船舶全部突然短缺的情況。因而董事認為，我們有足夠的緩衝可接觸新租賃船舶供應商；

- 根據德路里的資料，考慮到3,500至5,500 TEU運力範圍的船舶市場將(i)相對分散，約800艘船舶由100多家船東擁有；及(ii)船舶租賃市場仍具有流動性，我們理論上將能夠以正常條件從市場租入適合我們運營的船舶(即介於3,500至5,500 TEU運力範圍內的船舶)；及

- 儘管如此，我們仍然認為很難找到、商談及租賃所需的足夠數量的船舶，我們將不得不耗費大量的管理成本及時間成本來做到這一點。由於預計市場短缺，做到上述事宜於2022年年底之前尤為困難。正如德路里於2022第二季度在其《Container Forecaster》中發佈的預測一樣，預計自2022年年底開始供需指數將逐漸下降，表明供應鏈中斷可能會有所緩解，屆時我們從市場租船並維持我們在指定航線的運營會相對容易。

我們相信，此終止的不利影響程度預計將在長期合作協議的整個期限內減弱。安通越晚終止與我們的合作，減輕影響的難度就會越小。供應鏈中斷將得到緩解，這可能使我們找到船舶租賃替代方案的難度變小，並且我們擁有的船隊運力也將增加以彌補任何運力不足。然而，安通越早終止合作，倘違反長期合作協議，對我們的賠償就越高。考慮到上述情況，董事認為，倘安通終止長期合作協議，我們的業務現在及未來將維持可持續發展，本集團的經營不會受到重大不利影響。

我們的客戶、銷售及定價

銷售及營銷

我們相信，我們吸引新客戶的能力依賴於我們全面的集裝箱航運服務、我們綜合的航線網絡、我們的技術基礎設施以及我們訓練有素的銷售隊伍和客服代表。截至2022年3月31日，我們有一支由38名銷售及營銷人員組成的團隊，負責(i)執行推廣活動；(ii)直接接洽現有和潛在客戶；(iii)進行市場調查；(iv)探索可能的新航線；及(v)協調定價和付款。

我們一直通過三個主要的廣告活動渠道來推廣服務，即(i)定期航運廣告；(ii)特定廣告；及(iii)通過我們的內部平台推廣。我們廣告的內容設計旨在提高品牌知名度、推廣有關我們服務及航線的信息以及企業文化。對於定期廣告，我們會在網點及官方網站的海報上推廣我們的航線和船期時間表。對於特定廣告，我們會在指定地區通過若干媒體(如在各種線上及線下平台發佈的海報、雜誌封面、廣告)宣傳我們的新航線啟動活動或重大里程碑(如週年紀念日或辦公室搬遷)，以達到最佳效果。

我們通過多種途徑招攬新客戶。我們首先依賴設於中國大陸及境外多個網點的銷售團隊，作為招攬客戶的主要聯絡點。截至最後實際可行日期，我們的境外銷售團隊位於我們在香港、馬來西亞、越南、泰國、新加坡、美國、德國及阿聯酋的海外網點，主要負責向中國大陸以外的新客戶尋求銷售訂單。儘管如此，我們中國大陸的銷售團隊亦將招攬有意將其貨物運輸至北美及歐洲的辦事處設於中國大陸的海外客戶。我們的銷售團隊將直接拜訪潛在客戶，以了解其對集裝箱航運服務的具體需求。建立初步聯繫後，銷售團隊亦將與該等潛在客戶保持定期溝通，以維持良好關係及不時推廣我們的船隊及服務。

其次，我們亦有新客戶向我們的銷售團隊諮詢我們的航線服務及運費。例如，自COVID-19疫情以來，由於全球供應鏈中斷加上集裝箱航運服務需求增加，我們已收到國內外新客戶的訂單，以期確保彼等來自中國大陸及整個亞洲的貨物承運事宜。這在截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月尤為明顯，因為我們收到了來自潛在和現有客戶的大量問詢，涉及載貨至北美和歐洲的可能性。我們一旦與該等客戶建立關係，我們的銷售團隊將繼續提供幫助並與該等客戶保持聯絡，以提供任何進一步所需服務。截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，我們的銷售團隊還將聯繫可能僅依賴我們在亞洲區內航線服務的現有客戶，討論其在將貨物運送到北美及／或歐洲方面的需求，並向他們提供服務。

第三，倘我們的現有客戶對我們向其提供的服務表示滿意，我們會得到彼等的推薦。

除我們團隊的銷售工作及分發的廣告材料外，我們亦通過提供差異化服務組合吸引客戶及維持牢固的關係。例如，我們會根據客戶的特定要求定制我們的運輸服務，以提供彼等所需的解決方案。於2021年，我們開通了從東南亞至北美的專用新航線，

作為向其中一名要求定制化解決方案的客戶提供的解決方案。同年，我們開通了中國大陸至蒂爾伯里港的聖誕電商航線，可將貨物從中國大陸運送至英國蒂爾伯里港，以期協助BCO客戶將其消費品運送至英國，以滿足聖誕假期及電商盛行所帶來的需求。由於蒂爾伯里港距離倫敦市較近，我們利用中小型船隊，推出了該條專用航線，作為向客戶提供的差異化航運產品。

一般而言，我們並無主動與客戶訂立近洋航線長期合約，原因為此舉並非該等航線貨運代理的常規做法。到2021年，隨著我們推出遠洋航線，我們的銷售團隊開始主動與客戶訂立合約，乃由於我們注意到，市場對客戶的長期業務有著濃厚的興趣，以便其可獲得穩定的運力，將其貨物運輸至北美及歐洲市場。由於在銷售及營銷方面的努力，我們與我們的客戶維持著穩固的關係。自2022年1月1日至最後實際可行日期，我們從已與我們訂立長期合約的客戶收到的承諾訂單的航運量超過110,000 TEU，其中，於最後實際可行日期至2022年12月31日，接獲的保證貨物運輸到北美的承諾訂單將約佔同期跨太平洋航線上可裝貨艙位的60%。直至2022年第二季度，北美承諾訂單的航運量超過11,000 TEU。

我們的銷售團隊亦將協助財務部門向已開票客戶收取款項，並收回任何額外費用，如艙位租金、集裝箱維護費及維修費。銷售團隊負責每日(i)為每條航線分配集裝箱及艙位，最大限度地提高利用率；(ii)為未來定價和航線分析彙編銷售和運營數據；及(iii)處理客戶的詢問以及與總部就具體的客戶詢問或反饋進行溝通。銷售人員的主要業績指標包括是否能夠增加客戶數量，保持並增加年度航運量目標。

我們的客戶

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的知名客戶包括(i)美的及理文造紙等BCO客戶；(ii)頂級貨運代理公司，如港中旅華貿、華運物流、環世物流、德威及沛華；(iii)集裝箱航運公司；及(iv)一個美國全球電商平台及一個中國電商物流平台聯宇。我們的目標客戶一般包括在全球航運市場具卓越聲譽及良好信用記錄的客戶。

我們擁有多樣化的客戶群。例如，截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月無單一客戶佔我們收入的10%以上。儘管我們擁有多元化的客戶群，但我們繼續致力於通過銷售及營銷工作與主要客戶建立長期關係。

下表載列於往績記錄期間本集團五大客戶的基本資料：

截至2019年12月31日止年度

客戶	交易金額 *(人民幣千元)*	佔本集團總收入百分比 *(%)*	開始業務關係的年份	背景及主要業務活動	業務地點	提供的主要服務	信用期／期限	付款方法
客戶A	38,926	9.7	2010年	一家台灣證券交易所上市公司，於1968年9月在台灣地區註冊成立。主要業務包括航運、船務代理及集裝箱港口經營。	全球	集裝箱航運	30天	電匯
客戶B	25,208	6.3	2009年	一家台灣證券交易所上市公司，於1965年2月在台灣地區註冊成立。主要業務包括船務代理、船舶及集裝箱貿易、集裝箱港口業務、船舶及集裝箱租賃業務。	亞洲／中東／美洲	集裝箱航運	30天	電匯
客戶C	7,842	2.0	2015年	一家於1960年在台灣地區成立的高性能材料公司。主要業務包括生產塑料、合成橡膠、電子材料、特用化學品及染色解決方案。	台灣地區	集裝箱航運	30天	電匯
客戶D	7,414	1.8	2013年	一家於2011年5月在中國成立的物流公司。主要業務包括貨運代理、倉儲業務、國際貿易服務。	全球	集裝箱航運	30天	電匯
客戶E	7,141	1.8	2015年	一家於1977年在台灣地區成立的物流集團。主要業務包括海運代理及空運代理。	全球	集裝箱航運	發出提單前支付	電匯
總計	**86,531**	**21.6**						

截至2020年12月31日止年度

客戶	交易金額 *(人民幣千元)*	佔本集團總收入百分比 *(%)*	開始業務關係的年份	背景及主要業務活動	業務地點	提供的主要服務	信用期／期限	付款方法
客戶A	35,908	5.9	2010年	一家台灣證券交易所上市公司，於1968年9月在台灣地區註冊成立。主要業務包括航運、船務代理及集裝箱港口經營。	全球	集裝箱航運	30天	電匯
客戶B	26,542	4.3	2009年	一家台灣證券交易所上市公司，於1965年2月在台灣地區註冊成立。主要業務包括船務代理、船舶及集裝箱貿易、集裝箱港口業務、船舶及集裝箱租賃業務。	亞洲／中東／美洲	集裝箱航運	30天	電匯
客戶D	15,845	2.6	2013年	一家於2011年5月在中國成立的物流公司。主要業務包括貨運代理、倉儲業務、國際貿易服務。	全球	集裝箱航運	30天	電匯
上海尊湃	14,823	2.4	2019年	一家於2011年5月在中國成立的物流公司。主要業務包括貨運代理、倉儲業務、國際貿易服務。	東南亞	集裝箱航運	船舶離港後25天	電匯
客戶C	9,254	1.5	2015年	一家於1960年在台灣地區成立的高性能材料公司。主要業務包括生產塑料、合成橡膠、電子材料、特用化學品及染色解決方案。	台灣地區	集裝箱航運	30天	電匯
總計	**102,372**	**16.7**						

截至2021年12月31日止年度

客戶	交易金額 *(人民幣千元)*	佔本集團總收入百分比 *(%)*	開始業務關係的年份	背景及主要業務活動	業務地點	提供的主要服務	信用期／期限	付款方法
聯合物流	578,336	9.0	2019年	一家於2000年7月在中國成立的物流發展公司。主要業務包括貨運代理、綜合物流、進出口貿易及其他海事協助，目前為一名關連人士。	全球	集裝箱航運	船舶離港後7天	電匯
德威	221,224	3.5	2021年	一家於2007年6月在中國成立的貨運代理公司。主要業務包括國際貨運代理、貨物和技術進出口、供應鏈管理。	全球	集裝箱航運	要求預付	電匯
海連	201,064	3.1	2021年	一家於2005年1月在中國成立的貨運代理及物流服務供應商。主要業務包括海運、空運、倉儲、配送及轉運。	中國／美國／歐洲	集裝箱航運	船舶離港後7天	電匯
崴航	160,508	2.5	2019年	一家於1994年12月在台灣地區成立的運輸代理公司。主要業務包括供應無船承運業務、國內及國際貨運代理、運輸及裝卸服務、一般貨物倉儲服務。	中國／東南亞／跨太平洋	集裝箱航運	30天	電匯
振華寧波	146,111	2.3	2019年	一家於2005年3月在中國成立的物流運營商。主要業務包括進出口貨物的國際貨運代理、無船承運業務。	全球	集裝箱航運	30天	電匯
總計	**1,307,243**	**20.4**						

2021年及未來的業務增長

截至2021年12月31日止年度，與往績記錄期間的其他年度相比，收入大幅增長，本集團五大客戶的組合出現變化。這主要是由於預定到歐洲及北美市場的新航線的新簽約客戶及現有客戶貢獻了相對較高的收入。

根據我們對不斷變化的市況的內部分析，我們認為，2021年對本集團服務的需求增長亦是由於(i)電商加速發展帶動需求增長；及(ii)供應鏈中斷。

根據德路里的資料，於COVID-19疫情期間，由於封鎖時期積累儲蓄及財政刺激，消費習慣已有所改變，電商強勢上揚。根據美國商務部國際貿易管理局的數據，2021年美國及歐洲零售電商業務產生的收入分別增長14.0%及9.5%。根據德路里的資料，於2021年，亞洲至北美的航運量以13.6%的增長率增長，達到24.8百萬TEU；亞洲至歐洲的航運量亦以8.3%的增長率增長，達到16.7百萬TEU，該航運量增加部分歸因於電子商務活動發展。

就供應鏈中斷對市場的影響而言(即影響整條供應鏈從倉儲、內陸運輸至航運及港口各個節點的因素)，根據德路里於2022年第二季度在《Container Forecaster》發佈的最新估計，受港口擁堵、港口生產力下降、集裝箱供應短缺等供應鏈中斷因素影響，集裝箱船隻有效運力於2019年至2020年以及於2020年至2021年分別下降8.6%及1.9%。除全球航運量增長外，供需指數由2019年的88.8升至2020年的101.8及2021年的106.5。指數值高於100表示需求量超過供應量。市場供應緊張帶動加權全球運費於2021年增長109.5%。然而，根據德路里的資料，相關供應鏈中斷預計將於2022年年底緩解。

根據德路里的資料，儘管相關航線的增長率未來可能出現波動，貿易量仍將保持，而對亞洲與北美及歐洲之間裝運貨物產能的需求仍將繼續存在。此外，隨著各集裝箱航運公司改善產能管理，日後運費仍可能高於COVID-19疫情之前的水平，行業將保持盈利。

就截至2021年12月31日止年度較截至2020年12月31日止年度收入大幅增長約人民幣5,790.3百萬元的貢獻因素而言，約30.3%的相關增長可歸因於新客戶(即僅於2021年首次使用我們服務的客戶)，約69.7%的相關增長可歸因於我們的既有客戶，約10.0%的相關增長可歸因於聯合物流。

下表概述於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度我們五大客戶產生的收入：

	截至12月31日止年度		
	2019年	**2020年**	**2021年**
	人民幣（百萬元）	*人民幣（百萬元）*	*人民幣（百萬元）*
聯合物流	0.2	1.4	578.3
德威	–	–	221.2
海連	–	–	201.1
崴航	1.4	6.6	160.5
振華寧波	0.0	4.3	146.1
總計	**1.6**	**12.3**	**1,307.2**

於截至2021年12月31日止年度，來自五大客戶的收入可主要歸因於我們到達歐洲及北美市場的航線。下表概述於截至2021年12月31日止年度新航線（跨太平洋及亞洲－歐洲）客戶產生的收入：

	截至2021年12月31日止年度		
	產生的總收入	**僅從新航線產生的收入**	**%**
	人民幣（百萬元）	*人民幣（百萬元）*	
聯合物流	578.3	561.3	97.1
德威	221.2	221.2	100.0
海連	201.1	183.0	91.0
崴航	160.5	149.2	93.0
振華寧波	146.1	134.9	92.3
總計	**1,307.2**	**1,249.6**	**95.6**

崴航及振華寧波自2019年起即為我們的客戶，由該兩名客戶產生的收入大幅增長主要可歸因於彼等對到達歐洲及北美市場的航運服務的需求。我們甚至於2021年之前即已知悉該兩名客戶對相關服務的需求，因為其客戶對到達歐洲及北美市場的艙位有需求，然而，我們直至開通到達該等市場的航線方提供相關服務。

另外，截至2020年及2021年12月31日止年度，港中旅華貿貢獻的收入分別約為人民幣0.5百萬元及人民幣128.2百萬元。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度，華運物流貢獻的收入分別約為人民幣0.5百萬元、人民幣2.2百萬元及人民幣108.3百萬元；環世物流貢獻的收入分別約為人民幣71,000元、人民幣1.0百萬元及人民幣73.7百萬元；及沛華貢獻的收入分別約為人民幣4.1百萬元、人民幣5.3百萬元及人民幣36.1百萬元。於截至2021年12月31日止年度，理文造紙貢獻的收入約人民幣15.1百萬元。於2022年，我們與美的簽署一份航運合約，該合約為我們的收入貢獻約人民幣15.5百萬元。

為吸引相關航線新客戶，我們倚賴銷售及營銷團隊、我們的客戶服務能力及為客戶提供的差異化航運服務組合。

我們由38名銷售及營銷人員組成的團隊負責(i)執行推廣活動；(ii)直接接洽現有和潛在客戶；(iii)進行市場調查；(iv)探索可能的新航線；及(v)協調定價和付款。自我們於2021年開通新航線以來，我們的團隊亦已就到達歐洲及北美市場的航線開展宣傳活動，盡量向現有客戶、潛在新客戶及其他行業參與者宣傳開通新航線。在從本集團的宣傳推廣中知悉相關服務後，國內外的新客戶及潛在客戶已與我們的銷售團隊接洽，以期獲取彼等來自中國大陸及整個亞洲的貨物承運事宜。

我們針對有關新航線的銷售及營銷工作亦涵蓋可能僅依賴我們在亞洲區內航線服務的現有客戶。我們團隊與有關客戶討論其在將貨物運送到北美及／或歐洲方面的需求，然後為他們提供服務。我們亦會獲得現有客戶的引薦。

此外，我們亦通過提供差異化服務組合吸引客戶及維持牢固的關係。例如，我們會根據客戶的特定要求定制我們的運輸服務，以提供彼等所需的解決方案。於2021年，我們開通了中國大陸至蒂爾伯里港的聖誕電商航線，可將貨物從中國大陸運送至英國蒂爾伯里港，以期協助BCO客戶將其消費品運送至英國，以滿足聖誕假期及電商盛行所帶來的需求。

由於在銷售及營銷方面的努力，我們與我們的客戶維持著穩固的關係，亦與客戶訂立長期合約獲得承諾訂單，以維持我們的收入增長。自2022年1月1日至最後實際可行日期，我們從已與我們訂立長期合約的客戶收到的承諾訂單的航運量超過110,000 TEU，於最後實際可行日期至2022年12月31日，我們自有關客戶接獲的保證貨物運輸到北美的承諾訂單將約佔同期跨太平洋航線上可裝貨艙位的60%。我們相信，擁有長期合約及承諾訂單的客戶規模不斷擴大，將為我們未來的服務提供持續的需求。

日後，我們亦將**[編纂][編纂]**用於通過建立境外網點來擴大我們的銷售及營銷工作，境外網點將作為業務開發職能，以吸引、留住境外地區客戶及更好地與該等客戶建立關係，境外地區將涵蓋客戶對運送至歐洲及北美市場的航運服務有強勁需求的地區。詳情請參閱本文件「未來計劃及**[編纂]**用途」一節。

截至2022年3月31日止三個月

客戶	交易金額 *(人民幣千元)*	佔本集團總收入百分比 *(%)*	開始業務關係的年份	背景及主要業務活動	業務地點	提供的主要服務	信用期／期限	付款方法
聯合物流	191,877	7.0	2019年	一家於2000年7月在中國成立的物流發展公司。主要業務包括貨運代理、綜合物流、進出口貿易及其他海事協助，目前為一名關連人士。	全球	集裝箱航運	船舶離港後7天	電匯
寧波外運	75,614	2.8	2021年	一家於1995年在中國寧波成立的有限公司。主要業務包括無船承運業務、國際貨物運輸代理業務及國內貨運代理。	全球	集裝箱航運	15天	電匯
客戶F	68,837	2.5	2021年	一家於1997年在香港成立的有限公司。主要業務包括無船承運人業務、海運及目的地服務。	全球	集裝箱航運	發出提單前支付	電匯
港中旅華貿	68,604	2.5	2019年	一家於上海證券交易所上市公司，於1984年在中國上海成立。主要業務包括國際貨運代理、綜合物流及供應鏈貿易服務。	全球	集裝箱航運	發出提單前支付	電匯
崴航	64,743	2.4	2019年	一家於1994年12月在台灣地區成立的運輸代理公司。主要業務包括供應無船承運業務、國內及國際貨運代理、運輸及裝卸服務、一般貨物倉儲服務。	中國／東南亞／跨太平洋	集裝箱航運	30天	電匯
總計	**469,675**	**17.2**						

截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們對五大客戶的銷售額分別佔本集團總收入的約21.6%、16.7%、20.4%及17.2%，及對最大客戶的銷售額分別佔本集團總收入的約9.7%、5.9%、9.0%及7.0%。直至最後實際可行日期，我們已與五大客戶建立1至13年的業務關係。

董事確認，本集團於往績記錄期間的五大客戶(聯合物流除外)均為獨立第三方，且概無董事、其各自的緊密聯繫人或任何股東(據董事所知，於最後實際可行日期擁有我們股本的5%以上)於往績記錄期間直接或間接擁有本集團五大客戶的任何權益。我們亦確認本集團五大客戶中僅有一名與我們訂立長期合約。

於往績記錄期間，據董事所知，本集團並無與客戶發生任何重大糾紛，或對航運過程中的任何重大貨物損壞或航運服務的任何延誤或中斷進行賠償。我們認為，客戶體驗及我們的聲譽對於提供服務而言極為重要。儘管我們沒有與任何主要客戶訂立任何長期協議，但我們相信，我們與該等主要客戶的業務關係十分牢固，及我們對可靠及優質服務的承諾將使我們能夠進一步吸引新客戶，使客戶群多樣化。我們旨在採取靈活的待客策略，繼續擴大客戶群及產品種類以及加強與主要客戶的關係。

定價政策

我們訂有相對開放的定價政策，當中說明我們服務的標準費率(通常根據諸如TEU、貨物類型(如易腐爛或不易腐爛的貨物)、目的地及航線等因素計算)。由於客戶可能有特定的交付及儲存規定(例如冷藏、或危險及有害貨物存儲)，我們會因不同類型的終端客戶進行調整。就共享船舶安排及互換艙位安排而言，由於我們的主要客戶為其他航運公司，我們的定價將就該等安排將產生的經營開支按成本加成基準釐定。

根據船舶和集裝箱的供應情況以及季節性因素，我們不時作出費率調整。該定價將由營銷部門釐定。我們還根據銷售及營銷團隊的市場需求分析，向若干客戶提供折扣，特別是對於航運量相對較低的航線。我們的營銷部門亦將負責在進行充分的市場調查後，為新開闢的航線制定價格。

由於行業的性質，我們將按照市場價格定價我們的服務，參考三大聯盟的定價作出。然而，我們亦會根據我們的內部市況評估及我們自身在若干類別航線方面的競爭力作出微調。例如，我們可能將我們認為在提供差異化服務方面具有競爭力的部分航線的價格設定為略高於市價，我們亦可能將近期推出的新航線的費率略微調低以盡快引流，該等舉措均視乎整體可用艙位而定。

付款條款

我們一般為集裝箱航運服務提供兩種付款條款：預付運費和運費到付。根據預付運費條款，發貨人通常在貨物到達目的港前預付運費、裝貨港口操作費及其他貨物相關開支。目的港的費用及開支(包括文件費及港口操作費)由收貨人在目的港支付。根據運費到付條款，託運人通常只預付裝貨港口操作費，而運費及其他開支則由收貨人在目的港提貨時支付。我們與客戶的貿易條款一般是記賬，但新客戶除外，我們通常要求該等客戶預付款項。我們一般授予客戶最多一個月的信用期。我們根據業務關係的長度及深度、客戶的信用狀況以及業務量釐定授予客戶和託運人的信用期。

保證及運輸途中的貨損

儘管我們已就相關損壞投購保單，且我們的客戶也會購買相關保險保護貨物，但我們仍制定了與運輸途中的貨損有關的報告或投訴處理指引。收貨人在收到集裝箱後將檢查其中的貨物並報告任何損壞情況。我們將進行進一步調查確定損壞原因，之後結合調查結果及相關保費考慮採取進一步行動。在最終訴諸法律行動前，我們還將與相關各方進行談判以期達成友好解決方案。於往績記錄期間，並無貨物在運輸途中受損而對我們的業務營運及財務狀況造成重大不利影響的情況。

科技基礎設施

董事認為，我們的科技基礎設施是優質客戶服務的核心。我們特別關注客戶的體驗和我們的服務帶來的價值。利用我們不斷發展的技術系統，我們能夠(i)將業務經營簡化及自動化以提高我們的經營效率及生產力；及(ii)優化我們向客戶提供的服務，亦

令其提高其自身的經營效率。最新科技基礎設施可確保我們業務運營的整體效率及可靠性。我們亦相信，自動化系統可降低成本、減少出錯及增加產出，從而提高運營和僱員效率。此外，我們的軟件工具／應用程序可以減少完成業務流程所需的時間和精力。

通過數字化及自動化提高我們的經營效率

我們認為真正高效的業務模式需要依賴於數字化及自動化的全面信息技術基礎設施。數字化涉及從線下紙質記錄及溝通方式轉為線上數據，以更便捷地訪問及分析，而自動化需要使用物聯網、雲技術、人工智能及預測性計算以處理有關數據，隨之設立恰當系統分析有關數據及執行必要的行動，與此同時於我們的整個數字化基礎設施內與其他系統合作。於2020年，我們投資了PUTBOX，一個專注於集裝箱卡車管理並整合貨主、車隊、司機、港口、航運公司和其他各方以提高工作效率的陸上運輸平台。我們也引入帆軟(FineReport)數據系統，它提供了數據中心和數據報告系統，使得所有的業務數據得以數字化。帆軟的統計數據反饋大力增強了我們的日常管理和運營，並提供更有效的決策流程。於2021年，我們亦推出RPA系統，借此我們可進一步挖掘僱員潛力，提高企業生產力及效率，優化人機合作。我們認為流程自動化將通過大數據及預測性計算進一步加快決策流程，於短時間內制定理想解決方案。通過對有關記錄及流程進行數字化，我們的業務運營員工、供應商、客戶、合作夥伴可提升其經營效率及加快處理來自多方的大量貨物的速度。我們的管理層可便捷地訪問數據，就航運網絡規劃、定價及客戶管理的未來策略制定業務決策。

實時貨物運輸及定制化智能客戶服務

憑藉我們的信息技術基礎設施，我們可監察我們船舶上的貨物從始發點通過多個港口及陸上運輸至最終目的地的動態。這已在2019年引入Allegro得以實現。Allegro亦協助客戶進行實時貨物跟蹤、數字提單管理及線上實時船舶查詢。有關服務的數字化可令我們更高效地應對客戶查詢及與客戶進行溝通。於2021年，我們推出SMART REEFER技術，提供物聯網冷凍庫解決方案，讓冷鏈客戶可進行實時貨物追蹤及冷凍庫狀態監測，同時為船東提供智能預測能力，預先控制整個冷鏈週期。其旨在提高信息透明度，簡化冷鏈操作，降低運輸風險並提高服務質量。

全球航運商業網絡

我們將繼續提升及加強我們的技術基礎設施以確保高效運營及提供優質的客戶服務。為此，我們通過加入全球行業網絡與其他行業參與者共享最優方法。於2021年，我們成為GSBN的一員，該聯盟旨在納入航運和物流行業各種規模的全球貿易參與者，通過開發由區塊鏈技術賦能的操作系統，重新定義國際貿易，並通過與金融科技公司等新市場參與者以及其他聯盟合作，擴大全球貿易生態系統，促進整個集裝箱航運業的數字化進程。該藉助區塊鏈技術的運作系統多用於貨物放行的管理。其提供了一個無紙化、高效及透明的解決方案，連接進口港涉及的各方，包括航運公司、收貨人、其代理及碼頭。通過無紙化辦公，其簡化了數據交換並通過實時更新縮短了各方之間的運作時間，將擬備貨物放行單據的時間從幾天縮短到幾個小時。

GSBN在香港註冊成立，是一個獨立的非營利性技術聯盟，旨在建立一個區塊鏈操作系統，以重新定義全球貿易。該平台促進了迥然不同及存在競爭關係的市場參與者之間的誠信協作，並提高了行業效率和韌性。其亦旨在為銀行、金融科技公司及其他財團等新市場參與者建立橋樑，擴大全球貿易生態系統，同時隨著該行業向數字化的轉型支持技術驅動型創新的發展。GSBN股東包括全球主要集裝箱航運公司和港口運營商：中遠海運、中遠海運港口、赫伯羅特、和記港口、東方海外、青島港、新加坡國際港務集團及上海國際港務集團。

知識產權

我們擁有在中國註冊的「CULines」商標。此外，我們擁有兩個註冊域名，包括www.culines.com及www.chinaconcord.com。我們還擁有現有業務運營IT系統的軟件版權。請參閱本文件「附錄六—法定及一般資料」中「知識產權」一段。

市場競爭

集裝箱航運業具有進入門檻高的特點，如(i)實現規模經濟以獲得長期競爭力及發展強大網絡的能力；(ii)獲得船舶和集裝箱的能力；及(iii)經營及進行價格競爭，同時保持強大的品牌形象的能力。為了實現高利用率，許多航運公司和聯盟在共享船舶安排中共同合作。此外，近年來，隨著船舶大小的升級以及由於不同聯盟內航運公司間的合併，有關聯盟發生變化。從2017年4月起，行業內一直存在以三大聯盟主導的結構，幾乎所有運力大於10,000 TEU的船舶均由三大聯盟中的一家成員運營。

根據德路里的資料，截至最後實際可行日期，我們在總部位於中國大陸且同時提供近洋和遠洋航運服務的集裝箱航運公司中排名第二。以2020年10月2日至最後實際可行日期的全球運力排名提升計，我們亦成為全球百強中排名增長最快的集裝箱航運公司。於2020年及2021年全球供應鏈中斷導致的集裝箱嚴重短缺期間，我們亦設法獲得了大量的中國製造集裝箱。

季節性

根據德路里的資料，全球集裝箱航運業務的需求具有很強的季節性，每年第三季度為亞洲－歐洲及跨太平洋航線的航運高峰，因為海外銷售商為聖誕節及新年假期做準備。亞洲區內航線的傳統旺季為第四季度及春節前。

物業

自有物業

截至最後實際可行日期，我們擁有一幢總建築面積約為1,659平方米的樓宇，作辦公使用。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已就我們擁有的所有物業取得一切權屬證書。

租賃物業

截至最後實際可行日期，我們租賃了14幢樓宇，總建築面積約為2,331平方米，主要用作辦公樓。截至最後實際可行日期，我們有14項租賃協議尚未根據中國法律法規的規定向當地住房管理當局提交備案，主要是由於出租方不配合。作為補救措施，未來我們會積極推動出租方備案工作，包括通過公司經辦人員及時不斷與出租方溝通及督促等方式，盡力要求出租方去完成備案。另外，後續再選擇新場地時，會將出租方是否配合備案作為標準之一。有關詳情，請參閱「風險因素－有關我們業務及行業的風險－我們部分物業租賃協議未向相關政府部門備案，因此我們可能被處以行政罰款」。

根據公司條例(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第6(2)條，本文件獲豁免遵循公司(清盤及雜項條文)條例附表3第342(1)(b)條須就本集團於土地或樓宇的全部權益編製估值報告的規定，原因是截至2021年12月31日我們並無賬面值達到總資產15%或以上的單一物業。

我們的境外網點

於往績記錄期間，我們設有七個境外網點支持我們提供全球集裝箱航運服務的核心業務。大部分該等境外網點位於租賃物業中。該等支持功能可能包括(i)當地業務開發；(ii)與其他行業參與者分享經驗及專業知識；及(iii)船舶抵港時管理業務運營等。下表載列截至2022年3月31日我們現有境外網點的概要詳情：

國家	城市	規模	進駐人數	設立日期
中國	香港	1,810平方呎	4	2013年10月22日
馬來西亞	巴生縣	1,478平方呎	6	2021年9月28日
越南	胡志明市	158.76平方米	23	2019年9月26日
泰國	曼谷	358平方米	1	2021年10月3日
新加坡	–	–(1)	1	2016年9月20日
美國	洛杉磯	1,465平方呎	2	2021年8月24日
德國	漢堡	–(2)	1	2021年9月20日
阿拉伯聯合酋長國	迪拜	–(3)	1	2021年10月9日

附註：

(1) 僅為工位租賃安排。

(2) 與其他方共享聯合辦公空間。

(3) 僅為代理安排，非辦事處。

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在該等地點並無收到任何針對我們業務運營的處罰、罰款、制裁、行政措施或訴訟行動。

僱員

截至2022年3月31日，我們的員工由215人組成。下表列示我們截至2022年3月31日按職能劃分的全職僱員的人數及百分比：

職能／部門	僱員人數	佔僱員總數百分比
董事會及高級管理層	4	1.9
財務	35	16.3
行政及人力資源	11	5.1
業務	127	59.1
銷售及營銷	38	17.7
總計	**215**	**100.0**

下表列示我們截至2022年3月31日按業務地區劃分的全職僱員的人數及百分比：

業務地區	僱員人數	佔僱員總數百分比
中國大陸	167	77.7
香港	4	1.9
越南	25	11.6
泰國	2	0.9
新加坡	4	1.9
美國	3	1.4
歐洲	1	0.5
迪拜	1	0.5
馬來西亞	8	3.7
總計	**215**	**100.0**

下表列示我們截至2022年3月31日按國籍劃分的全職僱員的人數及百分比：

國籍	僱員人數	佔僱員總數百分比
中國	180	83.7
丹麥	1	0.5
新加坡	2	0.9
馬來西亞	8	3.7
越南	23	10.7
美國	1	0.5
總計	**215**	**100.0**

我們認為，我們的僱員是助力本集團取得成功的寶貴資產。我們基於多項因素招聘僱員，例如其在全球集裝箱航運行業的行業經驗、其教育背景及我們的空缺職位需求。我們一般會根據僱員各自的職位及職責，向其支付固定薪資及其他津貼。

我們還會與僱員訂立個人勞動合同，列明工資、僱員福利、受僱範圍及終止僱傭理由等事宜。截至最後實際可行日期，我們的僱員概無透過任何工會或集體談判協議協商其僱傭條款。董事亦確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無收到任何當地部門向我們提出的涉及僱員及任何有關當地勞工法律或法規的任何罰款、處罰、警告或行政訴訟。

我們會為僱員提供培訓，以提高其技術技能，增進其對行業質量標準、職業健康及安全標準以及對適用法律及法規的了解。

我們認為，我們與僱員維持著良好工作關係。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們概未遇到任何重大勞資糾紛、停工或罷工事件，亦未遇到導致本集團營運中斷的任何生產安全相關事故。

我們已根據適用中國法律及法規的規定為我們的中國僱員繳納強制社保費用，以提供退休、醫療、工傷、生育及失業福利，並繳納住房公積金費用。

保險

我們已就我們的船舶購買第三方責任險。於往績記錄期間，本集團已就我們的各項保單(社會保險及住房公積金供款除外)分別支付保險費約人民幣1.8百萬元、人民幣0.9百萬元、人民幣5.7百萬元及人民幣0.8百萬元。我們的董事及高級管理層將定期審核我們業務所涉及的風險，並據此不時調整我們的保險承保範圍。請參閱本文件「風險因素－有關我們業務及行業的風險－我們的保險可能不足以彌補與我們業務營運有關的所有損失」一節。

船體及機械保險

我們為自有船舶投購海運船體及機械保險。船體及機械保險主要保障船體及機械的部分或全部損失、共同海損、撞船、因撞船而引起的責任及救助。我們每艘自有船舶的投保額不超過其購置時的價值。

保障及賠償(「保賠」)保險

我們為自有船舶投購不同類型的保賠保險。我們的保賠保險一般涵蓋因(但不限於)(i)人員受傷、疾病或死亡；(ii)船員遣返及重置成本；(iii)賠償協議或合約責任產生的成本；(iv)碰撞及沉船事故處理責任；(v)污染風險；(vi)檢疫成本；及(vii)貨物責任等情況而產生的索賠。就租賃船舶而言，我們僅就貨物裝卸過程中產生的損壞或因港口不安全而產生的損壞等投保。

集裝箱及集裝箱底盤車保險

我們已購買集裝箱全損保單，其覆蓋不同地區，保障財產損失及損害以及第三方責任。

業務中斷險

根據我們中國法律顧問的意見，中國相關法律法規並不強制要求投購任何業務中斷險，而董事確認，我們並未投購任何業務中斷險。董事亦確認，於往績記錄期間，我們並未遭遇對我們的業務、財務狀況或經營業績構成重大不利影響的任何業務中斷或設施損失或損壞。考慮到中國集裝箱運輸行業的普遍狀況，董事認為，我們當前保險的承保範圍對於我們的現有業務而言屬充分，且符合行業標準。

環境保護、社會、工作場所安全及管治

環境保護

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、油類、氣體及其他類型的污染。特別是，我們須遵守中國環境法律及法規。請參閱本文件「監管概覽」一節。於往績記錄期間，我們從未因違反環境法規而被處以任何重大罰款或遭受任何重大法律訴訟。

我們的管治

我們逐步就ESG達成共識，即自上而下的ESG監督是公司對ESG業務整合承諾的標誌。因此，我們致力於建立清晰透明的ESG管理程序及系統。

我們承諾於董事會層面成立ESG管理委員會作為特別決策及執行機構，對ESG策略及報告承擔全面責任。ESG管理委員會將負責建立及監控本集團的ESG管治架構、願景、政策、目標及日常管理，評估及解決ESG相關風險及重大事宜(包括氣候相關風險及機遇)，並審閱年度ESG報告及ESG重大事宜。

目前，為有效實施ESG管理的相關工作，我們已成立由執行副總裁、船務部總經理、ISM規則經理、租船經理、財務經理、人事經理及法務經理組成的ESG工作組。ESG工作組負責設立ESG管理目標、政策及實施，識別及監控重大ESG相關風險及機遇，編製及提交ESG報告供管理層批准以及落實其他ESG相關事宜。

我們將根據適用的法律法規制定一套ESG政策，規定在環境保護、氣候變化適應、健康與安全、供應鏈管理、勞動保護、[**編纂**]後企業管治及道德準則等方面的內部政策及措施。

ESG風險的影響

我們已確定以下我們認為可能對業務、戰略及財務業績產生影響的重大ESG風險：

- *環境合規*。我們的運營受各種環境法律法規的約束，該等法律法規監管與我們的業務相關的污水、油類、空氣及其他類型的污染。具體而言，我們須遵守中華人民共和國環境法律法規，如《中華人民共和國海洋環境保護法》、《中華人民共和國大氣污染防治法》。監管機構可能會對我們提出更嚴格的環境要求及標準。例如，我們可能需改用更清潔的能源及更節能的船舶，並進一步減少廢氣、廢水及油類污染，這可能會增加我們的運營成本。

- *氣候變化適應*。對於可能影響我們的主要氣候變化相關影響，我們參考氣候相關財務信息披露工作組(「**TCFD**」)框架評估氣候影響的程度。我們可能會面臨由氣候相關風險引起的潛在財務損失及非財務損失，包括物理風險及轉型風險。

物理風險

短期而言，物理風險可能來自洪水、颱風、風暴及其他極端天氣事件以及自然災害，可能對我們的船舶造成損壞，對我們的員工構成安全風險，並導致延遲向我們的客戶發貨等後果。

中長期而言，全球氣溫可能上升，令原材料及能源消耗增加，導致(其中包括)原材料及能源成本上升。

轉型風險

短期而言，我們的經營活動須遵守中華人民共和國環境法律法規以及IMO頒佈的環境規例及準則。倘我們未遵守任何有關環保法律法規及準則，我們可能被罰款或處罰或須強制暫停營運。此外，環保法律法規可能不時變更，任何變更可能不僅增加我們的合規成本，對我們的運營施加財務負擔，亦可能會提高我們運營的訴訟風險。

中長期而言，在IMO 2023及2050溫室氣體戰略以及中華人民共和國碳達峰及碳中和的背景下，我們可能會產生額外的成本來購買新的船舶及能源，採用低碳技術及設備並促進可持續採購。

同時，我們亦識別、評估及管理氣候相關機遇。為進一步減少排放及節約能源成本，我們探索使用節能設計及技術。例如，我們訂購10艘污染物及溫室氣體排放標準更高的新造船舶。應對機遇，我們將繼續將低碳經濟及綠色運營的理念納入我們的日常運營之中。

- *安全管理*。由於我們的業務性質，船員及船舶的安全對我們的持續運營及服務質量至關重要。未能控制及管理安全風險可能影響船員健康，令我們面臨法律及合規問題，損害我們的聲譽及影響與客戶的可持續合作。

- *供應鏈管理*。負責任的採購及高效的供應鏈管理對我們提供可靠服務及供應鏈的可持續性至關重要。未能選擇合資格第三方供應商可能令我們面臨違反適用法律法規及出現不道德行為的風險，從而影響我們的競爭力及品牌聲譽。

ESG風險的識別、評估、管理及緩解

董事會層面的ESG管理委員會將主要負責監督我們的ESG方向及策略的制定及報告，確定ESG相關風險，以及監控和審核我們的ESG表現。此外，其還將密切關注最新的ESG相關法律法規，並相應更新我們的ESG措施，以確保我們遵守最新的監管法律法規。本集團將採用以下方法識別、評估和管理重大ESG問題：

- 識別：我們計劃與主要利益相關者(包括主要客戶、主要供應商、管理團隊及員工)討論ESG問題，並收集他們對我們ESG措施和實踐的看法和意見，這將有助於我們更好地識別及優先考慮我們業務運營中的ESG問題及固有風險，及制定有效的ESG措施以降低這些風險；

- 管理：我們已實施ESG措施，為管理ESG問題提供指導。我們將在審查我們的ESG措施、主要行動方案、風險管理政策、實施這些ESG措施的年度預算和我們的業務計劃時，審查業務運營中產生的ESG問題，包括氣候相關問題；

- 評估：除了通過與利益相關者討論評估我們的ESG措施的表現外，我們將聘請獨立第三方識別和評估我們在環境保護方面的合規水平。

環境合規

我們在所有重大方面均遵守中國及IMO有關環境保護的相關法律法規。我們為管理及減輕與環境合規相關的風險而採取的多項措施如下：

- 我們與運營團隊搭建了定期監測機制，以確保我們的排放量維持在一定水平。我們已獲得國際防止空氣污染證書，表明我們的船舶已經過檢驗，並符合《國際防止船舶造成污染公約》的要求；

- 我們遵守硫排放政策以確保船舶排放一直低於任何排放管制區(當有關船舶被指示於該區域進行貿易時)的最高硫含量規定；

- 我們所有的新造船均將符合IMO氮氧化物Tier II排放標準，其中四艘亦將符合最新的IMO Tier III標準。在脱硫方面，其中四艘新造船將安裝開放式洗滌塔系統，以降低硫含量；

- 我們在運營中建立了定期監測機制，以盡量減少油類及水的污染。我們已獲得國際防止油污證書及國際防止生活污水污染證書，表明我們的船舶已經過檢驗，並符合《國際防止船舶造成污染公約》的要求；

- 即將交付的十艘新船配備了USCG認可的壓載水管理系統，可有效減少壓載水交換產生的海水微生物及沉積物對海洋生態的破壞。同時，6艘新造船將配備大容量AMP系統，實現泊位岸電轉換，減少港口城市污染；

- 我們建立了供應商審批流程，供應商必須在批准前闡明其是否具備有效的環境管理體系及環境培訓記錄的憑證。

適應氣候變化

就氣候物理相關風險而言，我們已實施應急計劃，以保護我們免受氣候變化或颱風等極端天氣事件的影響，該等事件可能會對我們的業務及運營造成重大不利影響。我們採取的多種措施如下：

- 我們建立了基於ISM規則的安全管理體系，並實施了安全管理指引，包括防禦及抵禦颱風指引。該指引明確了管理角色及職責、岸基指引及船舶指引，為船舶防禦及抵禦颱風提供指引，確保船舶、船員及貨物的安全；

- 我們制定了應急響應手冊，規範極端天氣事件應急響應程序，為應急情況準備充足資源。我們亦建立陸上應急培訓及演練制度，以令船員及海岸管理人員能夠更好地應對突發事件。

至於氣候轉型相關風險，我們致力於節約能源和減少我們的碳足跡。我們主要消耗船用燃油，即我們的船舶在運營活動中使用的燃料。該等是我們溫室氣體排放的主要來源。為減少溫室氣體排放及節約能源，我們採取了以下措施：

- 我們訂購的新船採用低拉索、高效螺旋槳、全懸掛扭舵及舵球設計，以優化航速、降低油耗及降低碳排放。其獨特的勺型船首設計可在風平浪靜時降低阻力，在海上惡劣條件下降低波浪阻力，在不同吃水及漂浮條件下的節能性能亦非常出色。在實際航行中，無需特別調整航行姿態即可達到節能效果；

- 此外，新船的海水冷卻系統採用變頻技術，降低航行能耗。主照明採用LED節能；

- 我們亦要求若干船東對用於跨太平洋航線的租賃船舶進行AMP改裝，以滿足LBCT對綠色船舶、節能環保的要求；

- 鑒於自2023年起將對船舶採取CII碳排放等級的強制性要求，董事認為，我們的新船及現有船舶將按IMO對環保及節能的定義獲被評為A等級。我們將仔細考慮該指標對租賃船舶及自有船評級的影響。我們將確保船舶保持較高的A等級，致力於租賃C等級及以上的船舶。因此，我們船舶的能效管理水平及碳排放目標將高於市場平均水平。

安全管理

我們在所有重大方面遵守中國及IMO有關安全管理的相關法律法規。我們為管理及減輕與安全管理相關的風險而採取的各種措施如下：

我們已遵守規管運輸安全的國際公約。國際公約中，《國際船舶安全營運和防止污染管理規則》(或ISM規則)對安全管理及經營船舶的國際標準作出規定。我們為管理及減輕與安全相關的風險而採取的各種措施如下：

- 我們根據ISM規則已編製合規文件。我們從事國際貿易的船舶持有安全管理證書，證實我們的安全管理根據許可安全管理體系進行營運；

- 我們成立了一個安全保障小組來管理、監督及協調所有部門的活動，以實現我們的安全目標。安全保障小組還負責執行安全政策，為船舶提供足夠的安全支持，確保員工及船員熟悉相關的安全規範、國際規則、公約、法規及指引，並為工作人員提供培訓，提高安全管理技能。公司亦設有岸上應急小組，其將對船上或岸上發生的任何緊急事件作出反應；

- 我們已在安全管理體系中建立並維護安全培訓程序，並確保為所有相關人員提供該培訓。此外，每個歷月的第25日是我們的每月「安全活動日」，我們的船上管理委員會(由船長、大副及輪機長組成)將於該日檢討每個月的安全事故，分析事故的潛在原因，並制定預防措施。於該日，船上管理委員會還將組織應急知識和技能培訓，檢查船員的安全設備存放情況，並檢查安全活動記錄本；

- 為維持我們船舶的安全營運，經認可的驗船師會根據授予相關船級的要求進行定期及臨時檢查。

就工作場所安全(有關於航行過程中遭遇海盜)而言，根據公開資料來源，於2021年，全球範圍內船舶遭遇海盜襲擊次數相較上一年有所減少。2020年遭遇海盜襲擊的船舶有195艘，2021年遇襲船舶數量下降至132艘。然而，董事確認我們於往績記錄期間並無遭遇有關事件。

供應鏈管理

我們採用嚴格的政策及程序選擇供應商，並持續維護及更新獲批供應商的內部名單。在選擇供應商時，我們會考慮多項因素，包括定價、質量、運力、交付及時性、售後服務以及滿足我們要求及規格的能力。

我們非常重視供應鏈的可持續性並已建立供應商審批流程，供應商須在審批前提供有效的環境管理體系和環境培訓記錄證明。倘供應商不遵守適用的環境或社會法律法規或有不當行為，我們可能會終止與其合作。

指標及目標

排放

截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，根據我們的計算，我們分別排放約918噸、1,797噸、12,203噸及5,059噸二氧化硫。同時，我們的船舶分別消耗約14,662噸、28,086噸、159,144噸及72,276噸船用燃油。我們通過訂購具有環保設計和技術的船舶，致力於盡量減少空氣、水及油類的污染。就實現我們ESG政策中設定的目標的時間表而言，我們已實現IMO 2020 0.5%的硫含量排放基準。未來，我們的目標是在新造船舶交付時達到0.1%的排放量（遠低於IMO 2020基準）。

溫室氣體

截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，根據我們的計算，我們分別排放約46,660噸、92,684噸、615,818噸及224,780噸二氧化碳。我們現有目標是逐步採用更環保的船舶及在日常營運中減少溫室氣體排放。對於我們訂購的新造船舶，其EEDI設計符合MEPC75第三階段要求，預計碳排放量將低於IMO基準近50%。未來，我們將繼續跟蹤溫室氣體排放數據，以此作為本公司制定更多相關節能戰略及制定合適的減排目標的基礎。

就實現我們ESG政策中設定的目標的時間表而言，我們目前的船隊已符合IMO基準及《國際防止船舶污染公約》的排放要求。展望未來，我們的目標是實現我們自有船舶船隊比IMO基準低50%的碳排放目標，這將在我們目前所有的新造船舶到2024年年底交付時實現。

安全管理

我們已設立量化目標以更好監察安全管理表現：無因失職導致的事故。日後，我們將繼續分配充足資源及精力加強及提升安全管理，為僱員提供安全健康的工作環境。截至最後實際可行日期，我們已實現本集團ESG政策所訂零失職事故的目標。我們將持續跟踪及審查我們的安全管理表現。

社會保險及住房公積金

根據中國相關法律及法規，我們須為僱員對多項僱員社會福利計劃供款。該等計劃包括社會保險供款及住房公積金供款。根據中國社會保險制度，我們須為僱員作出五類保險供款，包括基本養老保險、基本醫療保險、工傷保險、失業保險及生育保險。我們亦須為僱員作出住房公積金供款。

檢查、修理及保養

為維持我們船舶的安全營運，經認可的驗船師會根據授予相關船級的要求進行定期和臨時檢查。主要有以下四種檢查方式：(i)港口國控制檢查與船旗國年度安全檢查；(ii)公司員工登船檢查；(iii)船上自查；及(iv)開航前自查。

- *港口國控制檢查與船旗國年度安全檢查* － 港口國控制檢查與船旗國年度安全檢查由相關政府官員登船進行安全檢查。檢查人員應於登船時收到船長關於不合規事項、事故或危險事件的報告。港口國控制檢查在船舶到達港口時進行，而船旗國年度安全檢查則每年在船舶登記國進行。

- *公司員工登船檢查* － 對於登船檢查，我們的海事及技術部門會根據ISM規則的要求至少每六個月登船一次。

- *船上自查* － 船員亦須進行例行檢查，以確保其作業船舶的安全。有關檢查於每個季度末進行。於有關自查中發現的任何細微缺陷均應立即進行修理，然後於自查日誌中記錄。

- *開航前自查* － 根據《中華人民共和國船舶安全監督規則》第五章第四十二條規定，對於懸掛中國國旗的船舶，船員應當按照規定的《船舶開航前安全自查清單》進行自查。與該規定清單有關的檢查記錄應至少保存兩年。根據相關規則及法規，如船舶在固定航線上航行，且航程不超過兩小時，則不必在每次航行前進行有關自查。

一般而言，臨時檢查程序的嚴格性和徹底性取決於檢查時船舶的狀況和進行此項檢查的原因。一旦發現違規或缺陷，應根據我們技術部門提供的專業意見進行整改。此外，根據若干地區和國際港口國管制諒解備忘錄，我們的船舶須接受港口國的檢查，並在必要時立即進行修理，以符合相關國際法規。於往績記錄期各期間，我們的修理及保養費用分別約為人民幣6.5百萬元、人民幣4.4百萬元、人民幣7.6百萬元及人民幣3.8百萬元。

COVID-19疫情的影響

自2019年12月以來，中國大陸、香港及其他國家及地區爆發了COVID-19疫情。世界衛生組織於2020年3月11日宣佈COVID-19疫情為大流行。由於此次疫情，中國和世界各地主要港口的工作場所及商業場所均被封鎖。

自2020年年初起，為了遏制COVID-19疫情，中國政府已實施一系列持續措施，包括但不限於限制企業復工、交通管制、旅行禁令、管控新建及現有物業開發工地的開工時間表以及隔離受影響地區。該等措施嚴重限制了經濟活動的水平，擾亂了主要行業的業務，對中國的整體商業情緒及環境產生不利影響，進而導致經濟增長放緩。

此外，COVID-19的全球爆發對全球供應鏈造成重大不利影響。例如，根據德路里的資料，於2020年第一季度，需求出現驟降，特別是跨太平洋航線，隨後於2020年第二季度，多個國家進行封鎖，經濟萎縮，航運能力下降。然而，2020年下半年需求激增，為業務增長創造了機會。由於網購者於封鎖時的網購激增，貨物運輸需求猛增，加上港口物流人員短缺，造成嚴重積壓，從中國大陸運往世界各地所有港口的大部分貨物無法按時到達最終目的地。這種積壓還會影響集裝箱及運輸該等集裝箱的船舶的供應情況，從而亦會擾亂行業。

於2021年，由於全球供應鏈發生中斷，運力下降及港口人工短缺，導致我們港口運營商的效率降低。此導致我們的週轉率下降及部分航運往返時間(即船舶完成航行並返回始發港所需要的時間)增加約25%。

另一方面，我們的運費費率因供應鏈受到干擾、歐洲及北美市場客戶的需求增加及政府補貼入賬而上漲。儘管受到有關干擾，COVID-19疫情令我們的市場機遇增多，令業務於COVID-19疫情期間進一步增長。我們抓住市場機遇及全球航運需求快速增長，從而得以拓展亞歐及跨太平洋航線。德路里於2022年第二季度在《Container Forecaster》中公佈的供需指數預計於2023年前將繼續居高不下。這意味著市況對集裝箱航運公司利好。董事認為，行業正在適應新的變化及挑戰。

於2022年第二季度，COVID-19疫情的影響仍被認為是嚴重的，因此對中國大陸的宏觀經濟環境造成不利影響，尤其是在上海封鎖期間，靠港速度減緩以及辦公室和堆場等其他輔助設施的集裝箱擁擠。因此，我們2022年4月在上海港口的航運量較2022年第一季度每月的平均航運量有所下降。儘管由於封鎖，上海港口的靠泊時間有所延長，但董事認為，隨著後續的解封，暫時的堵塞不會對我們的整體運營造成任何重大不利影響。此外，儘管上海封鎖嚴重，但由於上海港口的航運量當時不構成我們總航運量的主要部分，因此封鎖造成的任何不利影響將被視為不重大。截至2019年、2020年、2021年及2022年6月30日止六個月，我們自上海港口出發的航運量分別約為1,988 TEU、7,371 TEU、20,577 TEU 及27,803 TEU。封鎖期間，部分航線在寧波港口而非上海港口靠港，此舉令我們得以緩解上海封鎖造成的任何重大不利影響。相較而言，我們同期自寧波港口出發的航運量分別約為299 TEU、2,679 TEU、12,208 TEU及42,117 TEU。於2022年4月，本集團的總航運量仍高於其2022年前幾個月的月平均航運量。董事認為，除在碼頭工作的員工外，由於實施了靈活的在家辦公安排，我們的運營效率(主要是我們的行政、銷售、營銷及管理團隊)並未受到重大不利影響，本集團的擴張計劃保持不變。

國際航運公司在中國開展業務的試點計劃

根據中國交通運輸部於2021年11月29日公佈的《交通運輸部關於開展境外國際集裝箱班輪公司非五星旗國際航行船舶沿海捎帶業務試點的公告》，經交通運輸部批准，允許符合條件的外國及港澳地區的國際集裝箱班輪公司的非五星旗國際航行船舶在上海洋山港與青島港、天津港及大連港之間開展外貿集裝箱沿海捎帶業務。在此之前，外國及港澳集裝箱航運公司不得經營中國港口之間的運輸業務。該計劃旨在推動上海國際航運中心以及中國(上海)自由貿易試驗區臨港新片區的建設，為上海港吸引更多的轉運業務，將該港打造成為國際航運樞紐。從事提供國內服務的航運公司因需要在受影響的航線面對外國航運公司的競爭，受到該沿海捎帶法律限制取消的影響最大。根據德路里的資料，由於我們並不在內貿航運市場開展業務，該試點計劃將不會對我們的業務產生任何不利影響。

牌照及許可證

根據我們中國法律顧問的意見，董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已在各重大方面自相關機關取得業務營運所需的所有重要證書、牌照、批文及許可證。我們須不時重續有關證書、牌照、批文及許可證，且我們預期只要我們遵守相關法律法規所載的適用要求及條件，則重續不會遇到重大困難。下表載列我們就業務營運所持有的重要許可證詳情：

經營資質

牌照／許可證名稱	編號	授予機構	牌照／許可證內容	有效期／備案（發證）日期
國際班輪運輸經營資格登記證	MOC-ML00198	交通運輸部	進出中國港口國際集裝箱班輪運輸	2007年2月26日
中華人民共和國國際船舶運輸經營許可證	MOC-MT00292	交通運輸部	國際集裝箱航運	2018年7月25日
台灣海峽兩岸間水路運輸許可證	ML0033	交通運輸部	台灣海峽兩岸間海上集裝箱班輪貨物運輸	2020年1月16日至2023年1月15日
國際貨運代理企業備案表	10041063	商務部	運輸方式：海運、空運、陸運 貨物類型：一般貨物、過境運輸貨物 服務項目：攬貨。託運、定艙、倉儲中轉、集裝箱拼裝拆箱、結算運雜費、報關、報驗、保險、相關短途運輸、運輸諮詢	2021年11月3日
國際船舶代理經營資格登記證	MOC-VA02330	交通運輸部水運局	上海口岸從事國際船舶代理業務	2017年7月4日
國際船舶代理企業備案	中船代協備案函[2015]第0108號	中國船舶代理及無船承運人協會	國際船舶代理	2015年5月1日
國際船舶代理企業備案	國際船代備案函[2020]第0571號	中國船舶代理及無船承運人協會	國際船舶代理	2021年1月4日
國際船舶代理企業備案	中船代協備案函[2020]第0487號	中國船舶代理及無船承運人協會	國際船舶代理	2020年10月1日

牌照／許可證名稱	編號	授予機構	牌照／許可證內容	有效期／備案（發證）日期
國際船舶代理企業備案	中船代協備案函[2019]第0287號	中國船舶代理及無船承運人協會	國際船舶代理	2019年8月1日
國際船舶代理企業備案	中船代協備案函[2018]第0247號	中國船舶代理及無船承運人協會	國際船舶代理	2018年7月1日
國際船舶代理企業備案	中船代協備案函[2017]第0199號	中國船舶代理及無船承運人協會	國際船舶代理	2017年5月1日
國際船舶代理企業備案	中船代協備案函[2015]第0229號	中國船舶代理及無船承運人協會	國際船舶代理	2015年10月1日
國際船舶代理企業備案	中船代協備案函[2015]第0206號	中國船舶代理及無船承運人協會	國際船舶代理	2015年9月1日
國際船舶代理企業備案	中船代協備案函[2015]第0200號	中國船舶代理及無船承運人協會	國際船舶代理	2015年8月1日
國際班輪運輸經營資格登記證	MOC-ML00292	交通運輸部	進出中華人民共和國港口的國際集裝箱班輪運輸	2020年12月15日

船舶資質

牌照／許可證名稱	編號	授予機構	牌照／許可證內容	有效期
台灣海峽兩岸間船舶營運證（適用於海上直航）	JZ00089(1)	交通運輸部	台灣海峽兩岸間海上集裝箱班輪貨物運輸，掛港為：廣州－虎門－深圳－惠州－珠海－香港－汕頭－基隆－台中－高雄－廣州	2021年12月7日至2022年12月6日
台灣海峽兩岸間船舶營運證（適用於海上直航）	JZ00732	交通運輸部	台灣海峽兩岸間海上集裝箱班輪貨物運輸，掛港為：廣州－虎門－深圳－惠州－珠海－香港－汕頭－基隆－台中－高雄－廣州	2021年12月13日至2022年12月12日
台灣海峽兩岸間船舶營運證（適用於海上直航）	JZ00088	交通運輸部	台灣海峽兩岸間海上集裝箱班輪貨物運輸，掛港為：廣州－虎門－深圳－惠州－珠海－香港－汕頭－基隆－台中－高雄－廣州	2021年12月7日至2022年12月6日
台灣海峽兩岸間船舶營運證（適用於海上直航）	JZ00424	交通運輸部	台灣海峽兩岸間海上集裝箱班輪貨物運輸，掛港為：寧波－上海－高雄－台中－台北－基隆	2021年7月30日至2022年7月29日

附註：

1. 該牌照／許可證乃與我們的其中一艘自有船舶有關。

法律訴訟及不合規事項

法律訴訟

集裝箱航運業具有海洋及其他意外的固有風險，可能導致財產損失及人身傷亡。因此，我們在經營業務過程中不時牽涉與運輸貨物相關(如貨物損壞或丟失或延遲交付及撞船等)的索賠的訴訟及仲裁。有關更多詳情，請參閱本文件「風險因素」一節。

據中國法律顧問告知，截至最後實際可行日期，本集團成員公司概無涉及任何重大未決訴訟、仲裁或行政程序，及董事並不知悉任何針對本集團提起而對我們的經營業績及財務狀況造成重大不利影響的未決或面臨威脅的訴訟、仲裁或行政程序。

不合規事項

除以下過往不合規事項外，董事並不知悉本集團於往績記錄期間及截至最後實際可行日期有違反適用法律法規的任何重大不合規情況：

還未完全交付的稅款、滯納金

我們確認，本公司於往績記錄期間向十家境外集裝箱租賃公司(「**出租人**」)租賃集裝箱並支付租金。

根據《**中華人民共和國企業所得稅法**》、《**中華人民共和國增值稅暫行條例**》、《**國家稅務總局關於稅收協定執行若干問題的公告**》(國家稅務總局公告[2018]11號)以及《**中華人民共和國稅收徵收管理法**》的相關規定，海外集裝箱出租方作為非居民企業，就其來源於中國境內的租金收入，應由我們履行企業所得稅及增值稅的扣繳義務，否則稅務機關有權追徵少繳稅款、滯納金。然而，由於我們的所有收益均來自國際運輸業務，本公司適用的增值稅率為零，因此，本公司僅負有預扣及代扣代繳所得稅的義務。

於往績記錄期間及於往績記錄期間之前兩年，我們未就上述向境外公司支付的租金向稅務主管部門進行稅務的申報備案以及履行代扣代繳義務。

未就支付境外集裝箱租金履行稅務申報及代扣代繳義務的原因如下：本公司員工未準確理解稅務規定。我們認為境外集裝箱租賃費可以享受相關免稅政策。因此，我們認為不需要向中國稅務主管部門履行相應的稅務申報及代扣代繳義務。然而，出租人的國家／地區並無與中國簽署任何雙邊稅務豁免協議，因此，該等境外集裝箱租賃費無法享受任何免稅政策。

於2022年1月25日，根據本公司的自查，對於未與中國簽署雙邊稅收豁免協議的出租人的國家／地區，本公司已就支付予該等國家或地區出租人的租金向稅務主管部門提交相關文件，未繳稅項及已付予稅務主管部門的滯納金總額約為人民幣1.6百萬元，包括約人民幣1.2百萬元的未繳稅項及人民幣0.4百萬元的滯納金。

根據《**中華人民共和國稅收徵收管理法**》，本公司因上述不合規事項被處以的最高罰款金額可能約為人民幣7.39百萬元。

於2022年5月12日，稅務主管部門發出書面確認(i)本公司已通過2022年1月25日的自查繳納未繳稅項及滯納金約人民幣1.6百萬元，(ii)該事件已通過本集團自查自理解決，及(iii)自2019年1月起，概無錄得因違反稅務法律法規被處以的罰款。

根據2022年5月23日與稅務主管部門的訪談，稅務主管部門確認本公司在自查中已作出更正並已繳納未繳稅費及滯納金約人民幣1.6百萬元。目前，該事項已告完成。截至2022年5月23日，本公司在此方面並無稅務主管部門的處罰記錄。

我們已採取的加強內部稅務申報管理的措施有：(i)增加專職人員跟進公司稅務申報及處理；組織培訓相關人員以加強對稅務法律法規和政策的學習；(ii)加強與稅務主管部門的溝通，對更新的稅務法律法規、政策及時與稅務主管部門溝通；及按照主管部門指導意見處理本公司稅務事宜。

因此，根據上文所述，我們的中國法律顧問認為，稅務主管部門因該等事項對本公司作出處罰的風險極低。

經計及上述稅務不合規事件的性質及理由、中國法律顧問的意見、本集團已採取的糾正行動及採納的內部控制措施，以及根據盡職調查結果，聯席保薦人並無注意到合理導致其對上市規則第3.08及3.09條項下董事的適宜性產生疑問的情況，原因為(i)該不合規情況由本集團自願向相關機關報告，且董事並無任何不誠實或欺詐行為；(ii)本集團在切實可行的情況下繼續盡力糾正該不合規情況，並已採取上述措施，以避免類似事件再次發生；及(iii)各董事均已參加培訓並知悉根據上市規則作為上市發行人董事的要求及義務。

通過第三方人力資源服務供應商繳納社會保險費及住房公積金

目前中國大部分城市的購房、購車資格以及子女受教育資格都以於當地繳納一定年限的社會保險及住房公積金為前提。考慮到上述需求以及本公司操作之便利，本公司有需要為員工繳納其居住地的社會保險及住房公積金。因此，本公司委託具備相關資格及豐富行業經驗的第三方人力資源服務供應商為員工繳納其居住地的社會保險及住房公積金。此安排並未嚴格遵守適用的中國法律法規。根據我們的相關中國附屬公司與有關第三方人力資源服務供應商訂立的協議，有關人力資源服務供應商須按時為我們的相關員工足額繳納社會保險費及住房公積金。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們或我們的中國附屬公司概無因該等代理安排而受到任何行政罰款或處罰或收到任何僱員發起並由勞動仲裁機構發出的勞動仲裁通知。儘管如此，我們將第三方代繳安排覆蓋的員工總人數嚴格控制於現有規模基礎之下。同時，我們計劃根據監管機構的相關要求及實際情況，逐步由本公司及中國附屬公司在員工居住地為其開立社會保險及住房公積金賬戶並完成繳納，減少第三方代繳安排。

鑒於上述通過第三方人力資源服務供應商繳納社會保險費及住房公積金的安排，根據中國法律法規，我們可能會因未能履行作為僱主繳納社保及住房公積金的義務而被中國有關當局責令限期繳納或補足滯納金及／或罰款或被責令改正。請參閱本文件「風險因素－有關我們業務及行業的風險－未能按照中國的勞動法律及法規為及代表僱員繳付社會保險費及住房公積金，可能會對我們的財務狀況及經營業績產生不利影響」。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們或我們的中國附屬公司概無因該等代理安排收到任何僱員的勞動仲裁通知。此外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的中國附屬公司並不知悉任何僱員對其提出投訴，亦無與僱員發生有關社會保險費及住房公積金的任何勞資糾紛。

截至2019年、2020年及2021年12月31日，涉及社會保險安排的僱員人數為42名、45名及51名，涉及住房公積金安排的僱員人數為42名、45名及49名。我們向該第三方人力資源服務供應商繳納的社會保險費及住房公積金供款金額分別約為人民幣2.4百萬元、人民幣1.5百萬元及人民幣3.7百萬元。董事確認，於同期並無任何供款不足，據中國法律顧問告知，我們需要就相關不合規行為而補交供款及遭受行政罰款的風險相對較小或補交供款及行政罰款的金額較低，故將不會就該等金額或與潛在處罰或罰款有關的任何金額作出撥備。

於往績記錄期間，我們僅委聘一家第三方人力資源服務提供商。董事確認，該第三方人力資源服務供應商與本公司或我們的附屬公司、股東、董事、高級管理層或我們各自的任何聯繫人並無任何過往或現有關係(包括但不限於業務、僱傭、家族、融資、信託或其他方面)。

於報告期內，根據中國法律法規，我們需要支付的社會保險、相關逾期罰款及住房公積金的總額約為人民幣8.8百萬元，可能牽涉的最高罰款約為人民幣14.7百萬元。

經董事確認，我們委託第三方繳納社會保險和住房公積金的原因如下：(1)基於操作便利性，上海立聯東莞分公司委託第三方處理其兩名員工的社會保險和公積金事宜；(2)中聯航運聘用員工的居住地在上海，而中聯航運公司註冊地在海南，中聯航運員工希望可以在居住地上海繳納社會保險及住房公積金，而中聯航運無法以本公司名義為員工在註冊地海南以外的居住地繳納供款。為滿足員工這一訴求，中聯航運便委託第三方公司為該等員工在上海繳納社會保險及住房公積金。

我們認為，委託第三方繳納社會保險和住房公積金的便利性如下：(1)上海立聯東莞分公司兩名員工均為業務人員，沒有當地的財務、行政人員處理繳納社會保險和住房公積金事宜，委託第三方處理可以節省其人力成本及時間成本；(2)中聯航運委託第三方為員工在上海繳納社會保險和住房公積金，可以滿足員工的訴求，對員工有利。

我們確認，自2022年1月起，我們已經就本集團的社會保險和住房公積金不合規事宜完成整改，具體如下：上海立聯國際船務代理有限公司東莞分公司兩名員工的社會保險及住房公積金均由本公司繳納，而不再委託第三方公司繳納；本公司部分員工的社會保險和住房公積金由本公司繳納，而不再委託第三方公司繳納，剩餘員工的勞動關係也轉移至本集團內其他主體並由該等主體在當地繳納社會保險和住房公積金。

主要依據為：(1)根據《國家稅務總局辦公廳關於穩妥有序做好社會保險費徵管有關工作的通知》(稅總辦發[2018]142號)及《人力資源社會保障辦公廳關於貫徹落實國務院常務會議精神切實做好穩定社保費徵收工作的緊急通知》(人社廳函[2018]246號)等規定，稅務主管部門及人力資源主管部門不得「自行開展以前年度的欠費清查」或「對企業歷史欠費進行集中清繳」；(2)根據本公司中國法律顧問對本公司住所地社會保險主管部門以及住房公積金主管部門的訪談，主管部門已知悉本公司委託第三方公司為部分員工繳納社會保險及住房公積金的行為，但其告知本公司如未收到員工的投訴或舉報，一般情況下不會就該等情況主動調查、追繳或給予處罰；(3)洋浦經濟開發區社會保險服務中心於2022年2月18日出具《證明》，證明於2019年10月至2021年1月期間未發現本公司存在不符合社會保險相關規定的情況；海南省社會保險服務中心於2022年6月30日出具《證明》，證明於2022年1月至2022年6月期間未發現本公司存在社會保險違法違規行為；洋浦住房公積金管理局於2022年6月30日出具《住房公積金繳納證明》，證明截至證明出具當日，本公司未出現被該局處罰的情況；(4)雖然本公司及

上海立聯東莞分公司未以自身名義為員工繳納社會保險及住房公積金，但第三方公司為員工繳納社會保險及住房公積金的成本均由本公司及上海立聯東莞分公司承擔，員工實際利益並未受到損害，與相關員工也不存在糾紛。截至本文件日期，所有仍供職於本公司的相關僱員已確認知悉及同意委託第三方代繳社會保險及住房公積金，與本公司／上海立聯東莞分公司不存在任何糾紛。截至本文件日期，所有仍供職於本公司的相關僱員亦已承諾不會就上述事宜要求本公司／上海立聯東莞分公司補繳社會保險和住房公積金、向有關部門投訴反饋或追究本公司和／或上海立聯東莞分公司其他法律責任。

內部控制及風險管理

我們在運營中面臨各種風險。有關我們所面臨的各種運營風險及不確定因素的討論，請參閱本文件「風險因素」一節。董事會有責任確保本集團維持健全而有效的內部控制，以始終保障股東的投資及本集團的資產。我們已採用一系列內部控制政策及程序，旨在實現有效和高效的運營、可靠的財務報告以及遵守適用法律法規。我們內部控制制度的主要內容包括以下各項：

不合規事項的內部控制及糾正措施

我們已採取下列內部控制措施以糾正及防止該等不合規情況再發生。

- 我們承諾應政府主管部門的要求，盡快採取切實措施，減少委託第三方機構繳納社會保險費及住房公積金供款的做法；

- 我們已指派我們的人力資源部門每月審查及監察僱員社會保險費及住房公積金的申報及供款情況；及

- 我們將定期諮詢中國法律顧問有關相關中國法律法規的意見，以提高意識及緊貼相關監管發展的最新情況，並於其後根據相關法律及法規糾正及撤回相關安排。

未來，我們將積極鼓勵及為僱員作出社會保險費及住房公積金供款，且我們將按照相關監管機關的要求及時為僱員提供有關供款。

財務報告風險管理

我們已制定一套與財務報告風險管理有關的政策，例如財務系統管理和內部審計管理。我們亦制定實施有關政策的程序，以及我們的財務部門遵照有關程序擬備及審查我們的管理賬目。我們要求財務部門的員工具備必要的資質與經驗。此外，我們為財務部門員工提供培訓，以確保彼等了解我們的相關政策及程序。

監管合規風險管理

[**編纂**]後，我們可能面臨上市規則的不合規風險。我們將繼續設有我們運營所需的證書、許可證及備案清單，並將根據我們向地方當局的諮詢及外部顧問的建議不時更新此清單。我們已採納多項政策以確保遵守上市規則，包括但不限於與企業管治、關連交易、須予公佈交易、內幕消息及董事進行證券交易有關的方面。我們已成立審核委員會，並制定符合上市規則附錄十四所載企業管治守則及企業管治報告守則C.3的書面職權範圍。審核委員會及我們的一名執行董事將監督我們的內部控制措施的實施，以從遵守適用規則及法規的角度更好地監控我們的日常運營。我們將會委任合規顧問就與上市規則有關的合規事宜向我們提供意見。所有董事及僱員將需要至少每年參加一次培訓，以令彼等了解有關最新監管要求及我們的最新政策。我們亦會聘請法律顧問就遵守香港及中國大陸的適用法律及法規向我們提供意見。

運營風險管理

我們的高級管理層負責監督我們的運營及評估我們業務的運營風險。彼等負責執行我們的內部政策及程序，並向我們的執行董事匯報發現的任何違規行為。

市場風險管理

本公司面臨與中國宏觀經濟環境變化、政府政策及市場變量和利率變動以及其他市場變化相關的一般市場風險。我們的執行董事及高級管理層負責識別及評估潛在市場風險，並不時制定政策以減輕該等市場風險。本公司的整體風險控制政策及程序已涵蓋此類風險。

截至2021年12月31日止年度，我們已委聘內部控制顧問，審查我們主要業務流程相關的內部控制的成效、識別漏洞及改善機會、提供補救行動推薦建議及檢查該等補救措施的實施情況。於內部控制顧問進行審查過程中，識別若干內部控制事宜，且我們已採取相應內部控制措施以改善該等事宜。內部控制顧問識別的屬重中之重的事項包括與以下各項有關者(i)利益申報管理制度；(ii)高級管理層的薪酬；(iii)董事委員會的組成情況；(iv)資料管理；(v)內部審計；(vi)風險管理及控制；(vii)董事保險；(viii)網絡安全；(ix)採購管理；(x)信息技術系統；(xi)現金流量管理；及(xii)關連交易管理。

下文載列內部控制顧問的重大結果及採取的具體措施：

領域	**內部控制顧問建議採取的措施**
(i)　利益申報管理制度	設立防利益衝突政策及制度，並定期舉行防利益衝突培訓，適用於董事會及高級管理層，並對造成利益衝突的行動及交易以及預防及解決潛在及現有利益衝突的機製作出明確界定。 要求董事會、其專業委員會及高級管理層在履職時簽署利益衝突申報書，並於其後定期簽署，及令未涉事董事(如獨立董事)審閱董事會、高級管理層及其他人士的個人交易以及彼等的申報書。 設定申報、調查及跟蹤違反利益衝突政策情況的程序，並應界定對違反政策情況將採取的措施，促進妥善處理違反利益衝突政策及道德規範的情況，在本公司內部處理及通報違反政策的情況。 利益衝突政策應由全體董事、高級職員及僱員定期審閱更新、傳閱及進行確認。

領域	內部控制顧問建議採取的措施
(ii)　高級管理層的薪酬	盡快建立管理層薪酬管理制度。薪酬委員會應制定並監督行政人員薪酬計劃以及績效評估計劃，根據預刊發標準對管理層的表現進行定期公開考核，並根據考核結果由更高級別管理層共同釐定管理層薪酬。
(iii)　董事委員會的組成情況	確定提名及遴選獨立董事的規則，具體規則可參閱相關大陸及香港法律法規條文；確定董事委員會轄下各專業務員會(包括薪酬、提名及審核委員會)的主席及成員，並在確定獨立董事後盡快制定及實施各專業委員會的正式議事規則；法律事務員工及律師可能對上述議事規則進行審閱，並提交董事會，以盡快發佈並實施。
(iv)　資料管理	遵照香港聯交所對上市公司的規定，建立正式的企業披露管理制度和程序，明確界定我們需要披露的重大信息及遵循具體披露程序，在授權情況下作出披露。 披露管理制度和程序應包含對關聯方及關聯方交易信息披露的規定及按照上市公司的要求準確、完整披露的規定。 按照香港聯交所對上市公司的披露規定擬備「財務報表披露核對表」(其應由熟悉香港會計準則的財務管理人員進行審核)，並及時、完整及準確披露關聯方信息。
(v)　內部審計	至少每年審查及檢查風險管理及內部控制制度(包括但不限於財務控制、運營控制及合規控制以及風險管理功能)的有效性，並按照上市規則規定建立內部審計管理制度。

領域	內部控制顧問建議採取的措施
(vi) 風險管理及控制	建立全面的風險管理體系及設立風險管理制度，按照上市規則的規定，至少每年審查及檢查該等制度(包括但不限於財務監控、運營監控及合規監控以及風險管理功能)的有效性。
(vii) 董事保險	與外部律師事務所／律師合作，根據上市要求制定適當的投保計劃。
(viii) 網絡安全	盡快建立相應的管理制度，與外包供應商溝通，加強數據管控，避免數據外洩的可能。
(ix) 採購管理	完善採購管理制度，明確年度採購成本計劃管理、供應商管理、招投標管理及採購申請管理等重要流程規範。
(x) 信息技術系統	與Allegro系統供應商合作查找出錯原因並修復系統邏輯以與財務發佈邏輯保持一致。
(xi) 現金流量管理	1. 建立正式的籌資管理制度，規範籌資事項(包括銀行借款、股權融資等)的申請和審批，以及籌資方案的制定和審批； 2. 建立股權投資管理制度，規範投資方案審批、投資計量、投資決策／方案審批、股權投資定期監察、股權投資退出及股權投資會計管理；及 3. 建立擔保、抵押及質押管理制度，規範擔保、抵押及質押的設立、提出及風險評估等流程。

領域	內部控制顧問建議採取的措施
(xii) 關連交易管理	建立詳細的關聯方交易管理制度，當中應包括以下內容： 1. 關聯方及關聯交易的定義及其範圍； 2. 關聯方申報及關聯方名單管理； 3. 關連交易管理、核查及問責； 4. 關連交易的決策權限及決策程序； 5. 關連交易的披露；及 6. 關聯方定期對賬程序。 負責部門應定期與股東及其他相關人員進行溝通，了解關聯方變動的最新情況，並相應更新關聯方名單。股東申報或法務部發現新的關聯方時，應確認新識別的關聯方，並審核關聯方名單的變動信息。經更新的關聯方名單及時遞交相關部門，確保及時識別關聯交易，以進行合約審批及財務報告編製。

推薦建議中的大部分措施主要涉及落實或完善上市事項有關的內部政策。我們已採納內部控制顧問的推薦建議，且內部控制顧問已就我們採取的該等行動完成內部控制制度跟進程序，並無識別任何重大內部控制制度漏洞。根據內部控制顧問出具的日期為2022年1月的報告，我們已全面落實與審查結果有關的所有建議變動。

此外，作為風險管理措施一部分，我們已實施具體措施，打擊貪污及賄賂。我們要求僱員(尤其是涉及採購、分銷及銷售的僱員)及其他較容易出現貪污及賄賂的業務職能人員遵守我們的合規要求，並向本公司作出必要聲明及保證。我們已經並將定期為董事、高級管理人員及銷售員工提供反腐敗及反賄賂合規培訓，以加強彼等對適用法律法規的了解及合規性。我們已設立監督制度，接受就僱員的不合規行為向管理層投訴及舉報。

概覽

截至最後實際可行日期，港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥直接持有我們已發行股本總數的36%、35%及9%。港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥均為在中國成立的有限合夥企業，而泰而信船務為彼等的普通合夥人，有權管理其業務並就彼等各自作出投資決策。泰而信船務則由陳女士擁有80%。因此，陳女士、泰而信船務、港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥合計持有我們已發行股本總數的80%，因此根據上市規則為本公司的一組控股股東。

緊隨**[編纂]**完成後，陳女士、泰而信船務、港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥將共同持有我們經擴大已發行股本合計約**[編纂]**%(假設**[編纂]**未獲行使)，並將於緊隨**[編纂]**完成後繼續為我們的控股股東。

業務劃分

各控股股東、董事及彼等各自的緊密聯繫人並無從事與我們的業務構成或可能構成直接或間接競爭的業務或於當中擁有任何權益，儘管控股股東於其中擁有權益的聯合物流經營國際貨運代理業務，原因載列下文。

聯合物流

聯合物流為一家於2000年7月17日在中國成立的有限公司。截至最後實際可行日期，我們的其中一名控股股東泰而信船務擁有聯合物流的60%股權，我們的其中一名控股股東陳女士擔任聯合物流的法定代表人及執行董事。於聯合物流的剩餘40%股權最終由深圳市華建聯實業發展有限公司擁有，其為持有我們控股股東之一港寧有限合夥約30.56%權益的有限合夥人。深圳市華建聯實業發展有限公司主要從事投資活動，由沈雪女士(陳女士的私人朋友)最終全資擁有，彼在航運及物流行業擁有豐富的經驗。就董事所深知，除上文所披露其於港寧有限合夥的權益外，深圳市華建聯實業發展有限公司及沈雪女士各自與本公司、我們的附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人概無過往或現時的任何關係(業務、僱傭、家庭、信託、融資、資金流或其他關係)。

聯合物流主要從事遠洋航線的國際貨運代理業務。以下所載為聯合物流根據中國公認會計原則基於其未經審計管理賬目的財務資料：

	截至12月31日止年度		
	2019年	**2020年**	**2021年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
收益	45,052	89,666	652,171
除税前利潤╱(虧損)淨額	(3,081)	289	7,589
除税後利潤╱(虧損)淨額	(3,105)	279	6,078

剔除聯合物流的原因

於2020年5月，本集團收購上海中和的全部股權。根據上海立聯、西部物流、瀚華投資、王軍及陳鴻鑫於2020年5月8日訂立的股權轉讓協議，西部物流、瀚華投資、王軍及陳鴻鑫同意向上海立聯轉讓上海中和49%、46%、3%及2%權益，代價分別為人民幣9,512,027元、人民幣8,929,658元、人民幣582,369元及人民幣388,246元。代價總額人民幣19,412,300元乃經考慮上海中和截至2019年12月31日止年度的經審計財務業績後公平磋商釐定。下表載列上海中和根據中國公認會計原則基於其截至2018年及2019年12月31日止年度的經審計財務報表以及截至2020年5月31日止五個月的未經審計管理賬目的財務資料：

	截至12月31日止年度		截至5月31日止五個月
	2018年	**2019年**	**2020年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
收益	182,393	9,526	3,240
除税前利潤淨額	2,034	1,402	926
除税後利潤淨額	1,456	1,362	917

於2019年12月31日，上海中和的經審計資產淨值及上海中和擁有人應佔權益分別約為人民幣16.8百萬元及人民幣16.8百萬元。

上海中和持有多項牌照，包括交通運輸部水運局頒發的《國際船舶代理經營資格登記證》，據此，上海中和可在上海港從事國際船舶代理業務。鑒於上海中和的有關資格，我們認為收購上海中和為本集團於必要時發展輔助服務的良機。

西部物流為本公司的前股東，於2013年5月至2019年3月及於2019年3月至2019年12月分別持有本公司45%及36%的權益。西部物流主要從事集裝箱的倉儲、清關、清洗、維修及保養，以及集裝箱貨物的倉儲、拼箱和拆箱業務。瀚華投資主要從事投資管理，並為控股股東之一港碩有限合夥(前稱瀚華有限合夥)的前有限合夥人。於2019年10月，瀚華投資將其於瀚華有限合夥的27.68%及29.37%合夥權益轉讓予泰而信船務及廣州亞勝。上述轉讓完成後，瀚華有限合夥更名為港碩有限合夥。有關西部物流及港碩有限合夥以及彼等先前於本公司的股權的進一步詳情，請參閱本文件「歷史、重組及公司架構－本公司成立及主要股權變動」一節。王軍及陳鴻鑫均為上海中和當時的高級管理層及獨立第三方。就我們的董事所深知，除本集團收購上海中和及西部物流先前於本公司的股權以及瀚華投資曾為港碩有限合夥(前稱瀚華有限合夥)的前有限合夥人(各情況如本節及(如適用)本文件「歷史、重組及公司架構－本公司成立及主要股權變動」一節所披露)外，王軍及陳鴻鑫各自與本公司、我們的附屬公司、其股東、董事或高級管理層或任何彼等各自的聯繫人概無過往或現時的任何關係(業務、僱傭、家庭、信託、融資、資金流或其他關係)。

收購上海中和完成後，上海中和成為本公司的全資附屬公司，主要從事專為本公司及附屬公司提供國際船舶代理服務。上海中和向本集團其他成員公司提供國際船舶代理服務屬本集團內部交易，對本集團的整體綜合財務報表並無影響。完成對上海中和的收購後，本集團通過上海中和提供國際貨運代理服務(作為我們輔助性服務的一部分)，涉及我們預訂貨艙。於往績記錄期間，本集團自國際貨運代理服務產生的收入並不重大，於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月分別約為零、人民幣1.8百萬元、人民幣1.1百萬元及人民幣0.6百萬元，分別約佔本集團收入的零、0.3%、0.0%及0.0%。考慮到國際貨運代理服務的業務性質不同及對本集團收入的貢獻不重大，本集團將繼續專注於集裝箱航運核心業務，且不再提供[**編纂**]前的國際貨運代理服務。董事認為本集團與聯合物流所運營業務有清晰劃分及無重大競爭，原因如下：

- **業務性質不同**：本集團主要從事集裝箱航運服務，包括航線運營以及船舶管理及運營。本集團的國際貨運代理服務為我們集裝箱航運服務的輔助性服務，我們協助航運及貨運代理客戶向我們預訂貨艙或提供按需要求的其他附加服務。相比而言，聯合物流不擁有或經營船舶。彼等通過使用第三方航空公司(對於空運貨運代理服務而言)及航運公司(對於海運貨運代理服務而言)為客戶安排點到點的貨物交付，於碼頭與指定地址之間運輸貨物以及辦理清關，處於集裝箱運輸供應鏈的不同環節。因此，本集團與聯合物流從事集裝箱運輸供應鏈的不同分部，且由於本集團向聯合物流提供裝運及貨倉，本集團與聯合物流之間存在協作關係。鑒於本集團國際貨運代理服務的輔助性質，僅按需為我們的航運及貨運代理客戶提供服務，該等國際貨運代理服務產生的收入對本集團而言並不重大。由於本集團擬專注於我們的集裝箱航運業務，且不再提供[**編纂**]前的國際貨運代理服務，本集團並無亦不會與聯合物流競爭。

- **牌照規定不同**：上述兩項業務代表海運價值鏈的不同部分，於中國所須遵守的牌照或備案規定不同。國際集裝箱航運運營商(例如本集團)須取得國際班輪運輸經營資格登記證及國際船舶運輸經營許可證。另一方面，國際貨運代理企業(例如聯合物流)須於商務部或商務部委託的機構完成有關備案。

- **客戶及供應商不同**：我們集裝箱航運服務的客戶主要包括BCO及全球各地的國際貨運代理公司，而聯合物流的客戶包括代表其自身的航運客戶行事的貨運代理客戶及直接客戶。就供應商而言，本集團的供應商包括航運集裝箱、船舶租賃及船用燃油供應商，而聯合物流的供應商包括獨立第三方航運公司及倉庫及本集團。本集團與聯合物流業務的客戶與供應商並無重合。

- **地理位置不同**：於2021年1月1日至最後實際可行日期，本集團通過運營近洋航線及遠洋航線於全球26個國家和地區靠港提供跨境服務，而聯合物流於中國提供國際貨運代理服務。

- **管理層不同**：聯合物流已單獨部署管理團隊管理其業務，我們的董事或高級管理層成員概無參與聯合物流的日常管理及運營。此外，聯合物流由陳女士個人資金出資，並由陳女士獨立管理。因此，聯合物流獨立於本集團經營業務。

鑒於我們的主營業務與聯合物流的業務之間的業務劃分清晰，董事認為，聯合物流的業務不會或預期不會直接或間接與我們的業務競爭。

鑒於(i)我們擬專注於我們的集裝箱航運主營業務，且不再提供[**編纂**]前的國際貨運代理服務；(ii)本集團的國際貨運代理服務屬輔助性質，其產生的收益相比本集團的收益並不重大；(iii)聯合物流的業務現時並不構成我們主營業務的一部分，且我們現時並無計劃開發聯合物流的業務；及(iv)負責聯合物流的管理及營運的董事及高級管理層與本集團的董事及高級管理層並無重疊，且聯合物流的業務發展將會令我們的管理層從我們主營業務營運及發展中分散時間、精力及資源，董事認為將聯合物流納入本集團並不合適。

作為我們業務戰略的一環，我們擬增強「端到端」服務能力，發展我們的陸上物流業務，包括對物流公司及物流設施的戰略投資及／或收購以及建立內陸網點。詳情請參閱本文件「未來計劃及[**編纂**]用途－[**編纂**]用途」一節。倘日後我們的物流業務涵蓋國際貨運代理業務，以致聯合物流的業務與本集團的業務競爭或可能競爭，我們可能會收購聯合物流。根據不競爭協議(定義見下文)，我們的控股股東已授予我們根據不競爭協議的條款酌情決定收購其於聯合物流的權益的選擇權。收購的決定及條款將由我們的獨立非執行董事作出及釐定。倘我們考慮收購聯合物流，該收購將不會以[**編纂**]籌集[**編纂**]撥付，且我們將遵守上市規則的所有適用規定。有關收購聯合物流的選擇權詳情，請參閱下文「不競爭協議」分節。

上市規則第8.10條

截至最後實際可行日期，我們的控股股東、董事及其各自聯繫人並未在與我們的主營業務構成競爭或可能構成競爭的任何業務(本集團業務除外)中直接或間接擁有須另行根據上市規則第8.10條作出披露的權益。

為確保日後不會出現競爭，各控股股東已為本公司利益訂立不競爭協議，以確保彼等將不會並將促使其各自緊密聯繫人不會直接或間接參與可能與我們的業務構成競爭的任何業務，或持有該等業務的任何權利或權益，或以其他方式參與該等業務，詳情請參閱下文「不競爭協議」分節。

獨立於控股股東及彼等各自的緊密聯繫人

經考慮以下因素後，董事認為，在[**編纂**]完成後本集團可獨立於控股股東及彼等各自的緊密聯繫人開展業務，詳情載列如下：

業務及營運獨立

我們的業務營運獨立於控股股東。我們已獲得業務所需的相關資格、執照及許可、獨立運營場所、域名及電子信息系統。我們的業務運營所需的所有必要物業及船舶均獨立於我們的控股股東及彼等各自的緊密聯繫人。

我們已自行建立組織架構，設有獨立部門，職責分明。截至最後實際可行日期，我們的全職僱員主要通過獨立的招聘方式(如招聘網站、招聘活動、廣告、招聘機構及內部推介)進行招聘。我們亦已制訂全面的內部監控程序，以促進業務的有效營運。我們已採用一套企業管治手冊，包括股東大會的職權範圍及董事會會議的職權範圍，均根據相關法律、法規及條例制定。

與控股股東的持續關連交易

於往績記錄期間，我們向聯合物流提供集裝箱航運服務。據董事所深知，截至2021年12月31日止三個年度各年，聯合物流分別委聘14名航運服務提供商(本集團除外)，本集團應佔的聯合物流銷售成本分別佔其截至2021年12月31日止三個年度各年銷售成本總額的約0.54%、1.63%及91.5%。

儘管聯合物流是我們於往績記錄期間提供集裝箱航運服務的五大客戶之一，但本集團的業務並不依賴聯合物流的業務。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們向聯合物流銷售的金額分別約為人民幣0.2百萬元、人民幣1.4百萬元、人民幣578.3百萬元及人民幣191.9百萬元，分別佔本集團收入的約0.1%、0.2%、9.0%及7.0%。聯合物流擁有成熟的客戶網絡，其客戶對遠洋航線的貨運代理服務有服務需求。截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，對聯合物流的銷售額增加主要由於我們開通跨太平洋及中國－歐洲航線，滿足聯合物流的服務需求及客戶需求。更多詳情請參閱本文件「業務－我們的客戶、銷售及定價－我們的客戶」一節。

儘管聯合物流是我們截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月的單一最大客戶，但我們擁有龐大而多元化的客戶群，於往績記錄期間，我們的大部分收入來自獨立第三方，佔我們相應期間總收入的約91.0%及93.0%。尤其是，我們亦服務其他BCO及貨運代理，我們與其建立了長久的業務關係。我們可以獨立接觸該等客戶、供應商以及其他業務合作夥伴。雖然我們期望在[**編纂**]後繼續向聯合物流提供集裝箱航運服務，但我們會努力擴大我們的客戶群及產品範圍以進一步吸引新客戶。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－戰略」一節。因此，董事認為我們並不依賴聯合物流。

除本文件「關連交易」一節所載本集團日常業務過程中與聯合物流進行的持續關連交易外，董事預期於或緊隨[**編纂**]後本集團與控股股東或彼等各自的緊密聯繫人將不會進行任何其他持續關連交易。持續關連交易將根據本集團、控股股東及彼等各自的緊密聯繫人的定價政策按一般商業條款進行，且不會損害彼等任何一方的利益。因此，預計有關持續關連交易將不會影響我們的業務及營運的獨立性。

基於上述，董事認為本公司獨立於控股股東營運。

財務獨立

截至最後實際可行日期，我們概無任何應付或應收控股股東或彼等的緊密聯繫人的貸款、墊款及結餘(並非於日常業務過程中產生)，控股股東概無就本集團作出資產抵押或財務擔保。

我們自身擁有獨立於控股股東及彼等各自的緊密聯繫人的內部監控以及財務與會計部門和有關系統。本集團將根據自身業務需要及財務狀況獨立履行會計職能及作出財務決策。此外，我們就現金收付設有獨立的內部監控及獨立的財務職能。因此，我們認為我們能夠在財務上獨立於控股股東及彼等各自的緊密聯繫人。

管理獨立

董事會由八名董事組成，包括一名執行董事、四名非執行董事及三名獨立非執行董事。董事及高級管理層成員擁有擔任本公司董事或高級管理層的相關管理及／或行業相關經驗。有關我們董事的進一步詳情，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」一節。

除下文所披露者外，概無董事或高級管理層成員於我們的控股股東或彼等的緊密聯繫人擔任任何職務。

名稱	**於本公司擔任的職務**	**於控股股東及／或彼等的緊密聯繫人擔任的職務**
張依均女士	非執行董事	港碩有限合夥的授權代表

我們認為董事及高級管理層能夠獨立於控股股東履行彼等於本公司的職責，因此，本公司於[**編纂**]後能夠獨立於控股股東管理其業務，原因如下：

(a) 執行董事陳洪輝先生截至最後實際可行日期並無擔任及於[**編纂**]後亦不會擔任控股股東及／或其緊密聯繫人的任何董事、行政或管理職位。陳洪輝先生將負責監督本集團的日常營運及管理；

(b) 非執行董事張依均女士，出任港碩有限合夥(我們的控股股東之一)的授權代表，彼於截至最後實際可行日期並無及於[**編纂**]後亦不會參與本集團的日常營運及管理。預期非執行董事將在制定發展計劃方面發揮戰略性作用

(特別是本集團與控股股東及其各自的緊密聯繫人可能進一發揮步協同作用)。各非執行董事將確保彼等將就上述目的對本集團貢獻充足的時間及精力；

(c) 我們已委任三名獨立非執行董事，佔董事會人數不少於三分之一，以監督本公司事務以及本公司及股東的整體利益；

(d) 根據公司章程，就董事或其任何緊密聯繫人(或如上市規則有規定，其其他聯繫人)於當中擁有任何重大權益的任何合約或安排或任何其他提案而言，有關董事應就決議案放棄投票，且就投票而言不計入法定人數內；

(e) 各董事均知悉其作為董事的受託責任，有關責任要求(其中包括)彼為本公司利益及最佳利益行事，並且不允許彼作為董事的職責與其個人利益發生任何衝突；及

(f) 控股股東與我們之間概無重疊任職的高級管理人員。

基於上述理由，董事認為，本公司擁有其自身的管理團隊，且管理層在[**編纂**]後將獨立於我們的控股股東及／或彼等各自的緊密聯繫人。

不競爭協議

為確保受限制業務(定義見下文)與控股股東的業務有清晰劃分，控股股東已與本公司於[●]訂立不競爭協議(「**不競爭協議**」)，據此，各控股股東已(其中包括)無條件及不可撤銷地向本公司承諾(為本公司本身及本集團其他成員公司的利益)，我們的控股股東不會並在其權力範圍內將促使其聯繫人(本集團除外)不會直接或間接從事、參與或協助從事或參與(無論單獨或聯同其他人士或公司)與集裝箱航運業務直接或間接從事競爭或可能競爭的任何業務，以及與本公司或本集團任何其他成員公司不時開展的上述業務相關的其他業務(「**受限制業務**」)，惟以下情況除外：

(i) 持有開展或從事任何受限制業務的公司的股份或於該等股份中擁有權益，惟(a)在持有股份的情況下，有關股份乃於一家證券交易所上市；(b)我們的控股股東與其聯繫人合共持有(不論直接或間接)的股份總數不超過所涉公

司已發行股份的10%；及(c)我們的控股股東及其聯繫人並無控制有關公司董事會大多數成員的組成且不得合共持有有關公司的最大份額股份；或

(ii) 於下文所述情況下接受任何商機(定義見下文)。

各控股股東亦於不競爭協議內承諾，如果其或任何聯繫人(本集團除外)獲悉擁有、投資、參與、發展、經營或從事任何受限制業務的任何商機(「**商機**」)，其應並應促使其聯繫人(本集團除外)在獲悉商機後首先即時以書面方式將該商機轉介予本公司，方式為識別目標公司或業務、商機性質、投資或收購成本以及本公司認為就是否尋求此等商機而言屬合理必要的所有其他詳情。凡有關是否接受該商機的決策均由我們的獨立非執行董事決定。我們的控股股東或其任何聯繫人(本集團除外)僅可在本公司發出獨立非執行董事簽署的書面確認函確認本公司已決定不接受商機或本公司未能在30日內回覆後，方可接受商機。

如果我們的控股股東或其聯繫人所把握的有關商機在任何性質、條款或條件方面出現重大變動，則其應並應促使其聯繫人將按此修訂後的商機以猶如新商機般轉介予本公司。

各控股股東已於不競爭協議內承諾，如果其或其任何聯繫人(本集團除外)有意將受限制業務向第三方轉讓、出售、租賃或授予特許權(統稱「**處置**」)，在有關法律法規或與第三方的合約安排的規限下，其將並將促使其聯繫人(本集團除外)按同等條款給予本集團有關該等業務及權益的優先購買權：

(i) 我們的控股股東將及將促使其聯繫人須在不遲於進行上述任何處置之時向本集團提供書面通知(「**處置通知**」)。為免生疑問，我們的控股股東及其聯繫人(本集團除外)在向本集團提供處置通知的同時或之後，有權向其他第三方提供資料及／或處置通知；

(ii) 本集團須在收到處置通知後30日內向我們的控股股東或其聯繫人作出書面回覆；

(iii) 如果本集團有意行使該優先購買權，則有關條款將按公平市價確定；及

(iv) 我們的控股股東及其任何聯繫人(本集團除外)不得將該等業務及權益處置給任何第三方，除非本集團以書面方式拒絕購買該等業務及權益，或在本集團收到處置通知後30日內，我們的控股股東或其聯繫人未收到來自本集團的行使該等優先購買權的通知，或本集團無法提供等同於或優於其他第三方向我們的控股股東或其任何聯繫人(本集團除外)提供的收購條款。為免生疑問，我們的控股股東或其任何聯繫人(本集團除外)給予任何第三方的處置條款不得優於給予本集團的處置條款。

各控股股東已於不競爭協議內承諾，在不違反適用法律法規及遵守與第三方的協議的前提下，本集團有權收購我們的控股股東或其任何聯繫人(本集團除外)經營的任何在受限制業務範圍內的業務(包括聯合物流的股權)，或通過上述商機已取得的任何業務或權益(「**購買選擇權**」)。本集團有權隨時行使購買選擇權，我們的控股股東或其任何聯繫人(本集團除外)應根據以下條款給予本集團購買選擇權：收購的商業條款完全經由獨立非執行董事組成的委員會在徵求獨立專家的意見後形成，且該等商業條款應基於各方之間的磋商，符合本集團的一般商業慣例，屬公平合理且符合本集團整體利益，並遵照與我們的控股股東及其聯繫人的磋商。然而，如果第三方根據適用法律及法規及／或之前訂立的具有法律約束力的文件(包括但不限於公司章程及股東協議)享有優先購買權，則本集團的購買選擇權須受限於該等第三方權利。在該情況下，我們的控股股東將並將促使其聯繫人(本集團除外)盡力說服該第三方放棄其優先購買權。

企業管治措施

本公司將採納以下措施，以管理本集團與控股股東及彼等的緊密聯繫人之間的現有或潛在的利益衝突(如有)：

(a) 獨立非執行董事將每年審閱不競爭協議及其遵守情況；

(b) 各控股股東已承諾向本公司提供所有必要資料以供獨立非執行董事就不競爭協議的執行及合規情況進行年度審閱；

(c) 各控股股東已向本公司承諾，其將允許本集團的授權代表或核數師合理取得對其與第三方的交易屬必要且將有助於本集團判斷控股股東及彼等各自的聯繫人是否遵守不競爭協議項下承諾的財務及公司資料；

(d) 本公司將於年報及／或以公告方式披露有關遵守及執行不競爭協議的所作決定及／或經獨立非執行董事審閱的事宜；

(e) 各控股股東已向本公司承諾其將提供有關遵守不競爭協議項下承諾的確認書並同意將有關確認載入我們的年報及公告內；

(f) 我們堅信董事會應由執行董事、非執行董事及獨立非執行董事均衡組成。我們已委任獨立非執行董事，彼等具備充足經驗，且沒有可能嚴重妨礙彼等作出獨立判斷的任何業務或其他關係，並能提供公正的外部意見，以保障公眾股東的利益。有關獨立非執行董事的進一步詳情，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」一節；

(g) 倘出現利益衝突(如有關與我們的控股股東及／或其其他聯繫人的交易的決議案)，與控股股東有關連的相關董事應於有關董事會會議上就該等事宜放棄投票且不得計入法定人數內。此外，於考慮關連交易及競爭業務時，獨立非執行董事將審閱有關交易，並如有需要，我們將委聘額外獨立諮詢師向獨立非執行董事提供意見；

(h) 倘在股東層面出現與控股股東有關的任何潛在利益衝突，控股股東及其緊密聯繫人應在本公司股東大會上就有關決議案放棄投票；

(i) 董事(包括獨立非執行董事)將有權在合適情況下向外部人士徵詢獨立專業意見，費用由本公司支付；

(j) 本公司將監察本集團與關連人士的潛在或擬進行交易，並確保遵守上市規則第十四A章的規定，包括(如適用)公告、申報、年度審閱及獨立股東批准規定；

(k) 獨立非執行董事將按照上市規則的規定，每年審閱任何關連交易(包括持續關連交易)，並於年報確認該等交易是在日常及一般業務過程中按正常商業條款或不遜於我們提供予獨立第三方或自其獲得的條款訂立，並按公平合理條款訂立，且符合股東整體利益；

(l) 我們已委任浤博資本有限公司為合規顧問，以就遵守適用法律及上市規則(包括有關董事職責及內部控制的各項規定)向本集團提供意見及指引；

(m) 我們的審核委員會將每年對上述內部控制措施的成效進行檢討；

(n) 我們的總裁辦將不時就我們的法律合規及風險管理向董事會進行調查及提供意見；及

(o) 我們的提名委員會將不時審閱董事履行董事職責的獨立性，以確保有效管理利益衝突。

概覽

我們已與關連人士訂立若干協議，其詳情載於下文。本節所披露的交易於[**編纂**]後將構成上市規則第十四A章項下的持續關連交易。

我們的關連人士

[**編纂**]後，我們在一般及日常業務過程中與之進行交易的以下各方將成為我們的關連人士：

名稱	關連關係
廣州港及其聯繫人	廣州港為本公司的主要股東。因此，根據上市規則第十四A章，廣州港及其聯繫人為本公司的關連人士。
聯合物流	聯合物流由我們的一名控股股東泰而信船務擁有60%權益，因此，根據上市規則第十四A章，聯合物流為泰而信船務的聯繫人及本公司的關連人士。
中聯船務代理股份有限公司（「中聯船務台灣」）	中聯船務台灣由周佰智先生（「**周先生**」）擁有55%權益，彼為本公司前董事，自2022年1月13日起辭任本公司董事職務。因此，根據上市規則第十四A章，截至2023年1月12日（即自周先生辭任日期起計12個月屆滿當日），中聯船務台灣為周先生的聯繫人及本公司的關連人士。

我們的持續關連交易

(A) 獲全面豁免遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易

1. 向廣州港採購駁船服務

於2022年[●]，本公司(為我們本身及代表附屬公司)與廣州港(為其本身及代表其聯繫人)訂立總框架協議(「**廣州港總框架協議**」)，據此，廣州港及其聯繫人同意向本集團提供南沙港與珠江三角洲之間的駁船服務(「**駁船服務**」)，期限自**[編纂]**起至2024年12月31日(包括該日)止。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們向廣州港船務有限公司(廣州港的全資附屬公司)支付的駁船服務費總額分別約為人民幣0.3百萬元、人民幣0.7百萬元、人民幣2.3百萬元及人民幣0.8百萬元。

根據廣州港總框架協議，本集團就駁船服務應付的服務費經公平磋商後釐定，並根據按固定單價(包括運費及港口運營費)計算的實際服務量(即承運集裝箱總數)計算。就應付廣州港及其聯繫人的固定單價而言，本集團將遵守以下定價政策：

(i) 就港口運營費而言，採納交通運輸部及國家發改委頒佈的《港口收費計費辦法》的強制性國家規定價格；

(ii) 不時參考廣州港公佈的價格，考慮廣州港及其聯繫人向其他獨立第三方收取的費用；及

(iii) 考慮市場上可資比較服務的市價，參考承運集裝箱的規格(包括承運集裝箱的尺寸及容量、承運貨物的性質及類型以及卸載貨物的目的港)。我們將獲取並參考提供類似服務的至少兩名其他獨立第三方的報價，以確保廣州港及其聯繫人向本集團提供的駁船服務價格屬公平合理，並按正常商業條款或不遜於其他獨立供應商就類似服務提供的條款釐定。

董事估計，截至2024年12月31日止三個年度各年，根據廣州港總框架協議，本集團就駁船服務應付的最高年度服務費分別不會超過年度上限約人民幣2.0百萬元、人民幣2.2百萬元及人民幣2.4百萬元。於釐定上述年度上限時，董事已計及以下在該等情況下被視為屬合理及公正的因素：

(i) 往績記錄期間維持相對穩定的歷史交易金額；

(ii) 基於以下情況，因我們在南沙港停靠的船舶航運量增加，本集團對駁船服務的需求預期增加：

(a) 我們計劃擴大整體運力，包括截至最後實際可行日期我們已訂購的12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶，其中，截至最後實際可行日期已交付四艘船舶，當中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付，截至最後實際可行日期，我們亦計劃購置六艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付；及

(b) 我們的年度總航運量預期將由截至2021年12月31日止年度的約470,000 TEU分別增加至截至2022年及2023年12月31日止年度的約660,000 TEU及800,000 TEU；及

(iii) 經計及COVID-19疫情後我們面臨的運費及船用燃油價格的波動，為應對我們應付運費(作為駁船服務費的一部分)的估計市場波動提供的緩衝。

截至最後實際可行日期，廣州港為本公司的主要股東，因而根據上市規則為本公司的關連人士。因此，廣州港總框架協議項下擬進行的駁船服務交易於[**編纂**]後將構成上市規則第十四A章項下本公司的持續關連交易。

由於上市規則下有關駁船服務交易年度上限的各項適用百分比率預計低於5%，且年度代價少於3.0百萬港元，廣州港總框架協議項下的駁船服務交易構成上市規則第14A.76(1)條項下符合最低豁免水平的交易並將獲豁免遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定。

(B) 須遵守申報、年度審閱及公告規定惟獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易

1. 向廣州港採購船務代理服務

根據廣州港總框架協議，廣州港及其聯繫人同意就本集團停泊在廣州港的船舶向本集團提供船務代理服務，包括但不限於處理停泊及港內安排、監督貨物裝卸及其他船舶服務，如船員更換、船舶維修及保養(「**船務代理服務**」)，期限自**[編纂]**起至2024年12月31日(包括該日)止。

廣州港是中國最大的國有航運和物流企業集團之一，在船運業內擁有豐富的經驗及卓越的能力。作為本集團與廣州港之間長期且密切業務關係的一環，本集團已委聘廣州港中聯國際船務代理有限公司(「**廣州港中聯船務代理**」)(廣州港最終持有51%權益的實體)在廣州就本集團的船舶運營提供船務代理服務，此對本集團核心業務而言至關重要。經考慮廣州港中聯船務代理熟悉我們的業務需要及其服務質量，董事認為廣州港總框架協議項下擬進行船務代理服務交易可為我們在運營方面提供業務及運營便利，且符合本集團及股東的整體利益。

於往績記錄期間，本集團就船務代理服務已向廣州港中聯船務代理支付的服務費總額載列如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
本集團已支付的服務費總額	1,171	1,518	7,938	446

董事估計，本集團於截至2024年12月31日止三個年度各年根據廣州港總框架協議就船務代理服務應付的最高年度服務費將不超過以下所載年度上限：

	截至12月31日止年度		
	2022年	**2023年**	**2024年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
本集團應付的服務費總額	6,719	7,391	8,130

根據廣州港總框架協議，本集團就船務代理服務應付的服務費經公平磋商後釐定，並根據相關港口的船舶類型及數量、貨運量和停靠次數以及船舶的航線計算。本集團將遵守以下定價政策：

(i) 就港口運營費而言，採納交通運輸部及國家發改委頒佈的《港口收費計費辦法》的強制性國家規定價格；

(ii) 不時參考廣州港公佈的價格，考慮廣州港及其聯繫人向其他獨立第三方收取的費用；

(iii) 考慮廣州港及其聯繫人就提供船務代理服務產生的運營成本(包括但不限於相關港口收取的港口運營費及集裝箱裝卸費)，其款項將由我們償付；及

(iv) 考慮市場上可資比較服務的市價。我們將獲取並參考提供類似服務的至少兩名其他獨立第三方的報價，以確保廣州港及其聯繫人向本集團提供的船務代理服務的價格屬公平合理，並按正常商業條款或不遜於其他獨立供應商就類似服務提供的條款釐定。

在達致上述年度上限時，董事已考慮以下因素：

(i) 於往績記錄期間有關服務的歷史交易金額及增長趨勢；及

(ii) 由於以下情況，截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度各年我們對船務代理服務需求的預期增長：

(a) 我們船隊在廣州港停靠的頻次預期增加，因為我們計劃增加航線數量，而在廣州停靠的航線將由截至最後實際可行日期的三條增加至截至2023年12月31日止年度的四條，新增中國－菲律賓航線。根據旺季及淡季的實際航運量，我們亦預期於未來三年運營更多從中國至東盟及印度(停靠廣州)的航次；及

(b) 經考慮我們計劃擴大整體運力，包括截至最後實際可行日期我們已訂購的12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶，其中，截至最後實際可行日期已交付四艘船舶，當中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付，截至最後實際可行日期，我們亦計劃購置六艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付；及我們的年度總航運量預期將由截至2021年12月31日止年度的約470,000 TEU分別增加至截至2022年及2023年12月31日止年度的約660,000 TEU及800,000 TEU，我們在廣州港停靠的船舶所需的集裝箱裝卸服務預期增加。

截至最後實際可行日期，廣州港中聯船務代理由廣州港物流(本公司的主要股東)及深圳中聯國際船務代理有限公司(其由中聯運通集團最終擁有51%權益)分別擁有51%及49%權益。中聯運通集團與本公司及其關連人士並無關連。深圳中聯國際船務代理有限公司的餘下49%權益由本公司附屬公司凱怡物流有限公司擁有。廣州港為本公司的主要股東，因此，根據上市規則為本公司的關連人士。因此，廣州港總框架協議項下擬進行的船務代理服務交易於[**編纂**]後將構成上市規則第十四A章項下本公司的持續關連交易。

由於上市規則項下有關船務代理服務交易年度上限的最高適用百分比率預計將高於0.1%但低於5%，廣州港總框架協議項下的船務代理服務交易須遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守獨立股東批准規定。

2. 向廣州港採購碼頭運營服務

根據廣州港總框架協議，廣州港及其聯繫人同意在廣州各碼頭提供碼頭運營服務，包括但不限於集裝箱倉儲服務、轉運、貨物裝卸及儲存(「**碼頭運營服務**」)，期限自**[編纂]**起至2024年12月31日(包括該日)止。

於往績記錄期間，本集團就碼頭運營服務已向廣州港及其聯繫人支付的服務費總額載列如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
本集團已支付的服務費總額	6,818	8,660	27,517	19,114

如上文所闡述，廣州港在航運業擁有豐富的經驗及卓越的能力。廣州港營運的廣州相關碼頭為華南地區的主要碼頭。廣州港及其聯繫人是廣州相關碼頭的碼頭運營服務的獨家服務提供商。因此，碼頭運營服務在我們的日常及一般營業過程中進行，對於本集團核心業務而言至關重要。經計及本集團已與廣州港及其聯繫人建立長期關係，這層關係為本集團的碼頭運營服務構建了所需的熟悉度及服務體系，廣州港總框架協議項下擬進行的碼頭運營服務交易可為我們在運營方面提供業務及運營便利，且符合本集團及股東的整體利益。

董事估計，本集團於截至2024年12月31日止三個年度各年根據廣州港總框架協議就碼頭運營服務應付的最高年度服務費將不超過以下年度上限：

	截至12月31日止年度		
	2022年	**2023年**	**2024年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
本集團應付的服務費總額	31,868	35,054	38,560

根據廣州港總框架協議，本集團就碼頭運營服務應付的服務費經公平磋商後釐定，並根據相關港口的貨運數量、貨物量及規格以及停靠次數以及本集團要求的服務類型及範圍計算。本集團將遵守以下定價政策：

(i) 就港口運營費而言，採納交通運輸部及國家發改委頒佈的《港口收費計費辦法》的強制性國家規定價格；及

(ii) 由於廣州港及其聯繫人為廣州有關港口的碼頭運營服務獨家服務提供商，故無可獲得的市價。我們將參考廣州港不時公佈的價格，考慮廣州港及其聯繫人向其他獨立第三方收取的費用，以確保廣州港及其聯繫人向本公司提供的條款不遜於向獨立第三方提供的條款。

在達致上述年度上限時，董事已考慮以下因素：

(i) 於往績記錄期間有關服務的歷史交易金額及增長趨勢；

(ii) 廣州港及其聯繫人就碼頭運營服務收取的現行價格，包括我們於2022年經歷服務價格上漲；

(iii) 由於以下情況，截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度各年我們對碼頭運營服務需求的預期增長：

(a) 我們船隊在廣州停靠的頻次預期增加，因為我們計劃增加航線數量，而在廣州停靠的航線將由截至最後實際可行日期的三條增加至截至2023年12月31日止年度的四條，新增中國－菲律賓航線。根據旺季及淡季的實際航運量，我們亦預期在未來三年運營更多從中國至東盟及印度(停靠廣州)的航次；及

(b) 經考慮我們計劃擴大整體運力，包括截至最後實際可行日期我們已訂購的12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶，其中，截至最後實際可行日期已交付四艘船舶，當中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024

年12月交付，截至最後實際可行日期，我們亦計劃購置六艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付；及我們的年度總航運量預期將由截至2021年12月31日止年度的約470,000 TEU分別增加至截至2022年及2023年12月31日止年度的約660,000 TEU及800,000 TEU，我們在廣州港停靠的船舶所需的集裝箱裝卸服務預期增加；及

(iv) 考慮COVID-19疫情導致各港口及碼頭運營中斷及擁堵後集裝箱裝卸費及倉儲費等運營成本的波動，為應對碼頭運營服務費用的估計市場波動而預留的緩衝。

截至最後實際可行日期，廣州港為本公司的主要股東，因而根據上市規則為本公司的關連人士。因此，廣州港總框架協議項下擬進行的碼頭運營服務交易於[**編纂**]後將構成上市規則第十四A章項下本公司的持續關連交易。

雖然廣州港總框架協議項下的三類交易(即駁船服務、船務代理服務及碼頭運營服務)將全部由本集團與廣州港及其聯繫人進行，(i)該等交易將根據本集團與廣州港及其聯繫人按公平原則分別磋商及達成的個別實施協議進行；(ii)廣州港及其聯繫人根據廣州港總框架協議將分別向本集團提供的駁船服務、船務代理服務及碼頭運營服務具有不同性質及用途，並受本集團不時需求所規限；及(iii)該等交易與本公司現有主要業務一致，且將不會致使本公司大量參與新業務活動。鑒於上文所述，董事會認為，根據上市規則第14A.81條，廣州港總框架協議項下的三類交易不得合併計算。

由於上市規則項下有關碼頭運營服務交易年度上限的最高適用百分比率預計將高於0.1%但低於5%，廣州港總框架協議項下的碼頭運營服務交易須遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守獨立股東批准規定。

3. 中聯船務台灣船務代理服務框架協議

於2022年[●]月[●]日，本公司(為我們本身及代表附屬公司)與中聯船務台灣訂立船務代理服務框架協議(「**中聯船務台灣船務代理服務框架協議**」)，據此，中聯船務台灣同意在台灣地區向本集團提供船務代理服務，期限自**[編纂]**起至2023年1月31日(包括該日)止。

於往績記錄期間，本集團就船務代理服務向中聯船務台灣支付的服務費總額載列如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
本集團已支付的服務費總額	18,446	26,528	27,180	3,502

為確保本集團船舶在台灣地區港口的順利營運，本集團自2015年起委聘中聯船務台灣作為其在台灣地區的獨家船務代理。本集團對中聯船務台灣提供的船務代理服務以及中聯船務台灣提供予本集團的價格及條款不遜於其他獨立供應商所提供的價格及條款感到滿意。考慮到中聯船務台灣對當地市場的了解及擁有的專業知識以及本集團與中聯船務台灣之間穩定的業務關係，我們相信與其他供應商相比，與中聯船務台灣就我們於台灣地區的要求及需要有更好的溝通。因此，董事認為，中聯船務台灣船務代理服務框架協議項下擬進行的交易將在我們營運過程中為我們提供業務及營運便利，符合本集團及股東的整體利益。

董事估計本集團截至2022年12月31日止年度及截至2023年1月31日止一個月根據中聯船務台灣船務代理服務框架協議應付的最高年度服務費將不超過下文所載年度上限：

	截至2022年12月31日止年度	**截至2023年1月31日止一個月**
	人民幣千元	*人民幣千元*
本集團應付的服務費總額	27,634	2,303

本集團根據中聯船務台灣船務代理服務框架協議應付的服務費將經公平磋商後釐定，並根據港口船舶類型及數量、貨運數量及停靠次數、船舶的航線以及所處理集裝箱及提單數量計算。服務費應與相同或可資比較服務的現行市價一致。為釐定現行市價，我們將參考至少兩名提供類似服務的其他獨立第三方供應商的報價，以確保中聯船務台灣所收取的服務費屬公平合理，並按一般商業條款或不遜於獨立第三方供應商提供的條款釐定。我們亦會考慮與提供船務代理服務有關的預期運營成本(包括相關港口收取的港口營運費、人工成本及行政成本)，其款項將由我們償付。

在達致上述年度上限時，董事已考慮以下因素：

(i) 於往績記錄期間有關服務的歷史交易金額及增長趨勢；

(ii) 由於以下情況，截至2022年12月31日止年度及截至2023年1月31日止月份我們對船務代理服務需求的預期增長：

(a) 我們船隊在台灣地區停靠的頻次預期增加，因為我們計劃增加在台灣地區中轉的航線數量，如跨太平洋及中國－歐洲航線；及

(b) 經考慮我們計劃擴大整體運力，包括截至最後實際可行日期我們已訂購的12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶，其中，截至最後實際可行日期已交付四艘船舶，當中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付，截至最後實際可行日期，我們亦計劃購置六艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付；及我們的年度總航運量預期將由截至2021年12月31日止年度的約470,000 TEU分別增加至截至2022年及2023年12月31日止年度的約660,000 TEU及800,000 TEU。我們亦預期於未來三年在台灣地區加大力度收集跨太平洋及中國－歐洲航線的轉運貨物，我們在台灣地區停靠或中轉的船舶所需的集裝箱裝卸服務及提單服務預期增加；及

(iii) 為新台幣兑人民幣的估計匯率波動(鑒於往績記錄期間人民幣兑新台幣升值)而預留緩衝。

截至最後實際可行日期，中聯船務台灣由周先生(過去12個月內擔任本公司前董事，其辭任自2022年1月13日起生效)擁有55%權益。中聯船務台灣的餘下45%權益由為獨立第三方的三名個人擁有。因此，中聯船務台灣船務代理服務框架協議項下擬進行的交易於[**編纂**]後將構成上市規則第十四A章項下本公司的持續關連交易。自2023年1月12日起，中聯船務台灣將不再為本公司的關連人士，自此，中聯船務台灣與本集團之間將訂立的任何交易將不再構成本公司的持續關連交易。

由於上市規則項下有關年度上限的最高適用百分比率預計將高於0.1%但低於5%，中聯船務台灣船務代理服務框架協議項下的交易須遵守上市規則第十四A章的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守獨立股東批准規定。

(C) 須遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易

1. 集裝箱航運服務框架協議

於2022年[●]，本公司(為我們本身及代表附屬公司)與聯合物流簽訂集裝箱航運服務框架協議(「**集裝箱航運服務框架協議**」)，據此，本集團同意向聯合物流及其附屬公司提供集裝箱航運服務，期限自**[編纂]**起至2024年12月31日(包括該日)止。

於往績記錄期間，本公司向聯合物流提供集裝箱航運服務。聯合物流於截至2021年12月31日止年度就集裝箱航運服務支付予本集團的費用總額增加主要由於同期開闢跨太平洋及中國－歐洲航線，其滿足聯合物流的服務需要及客戶需求。

於往績記錄期間，聯合物流就集裝箱航運服務支付予本集團的服務費總額載列如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
聯合物流支付的服務費總計	230	1,390	578,336	191,877

於往績記錄期間，我們向聯合物流提供集裝箱航運服務，經公平磋商後，聯合物流按協定的運費向本集團下達訂單。聯合物流為國際貨運代理公司。因此，我們根據集裝箱航運服務框架協議向聯合物流提供的服務於我們的日常及一般營業過程中進行。此外，本集團根據現有協議向聯合物流提供的條款並無優於向為獨立第三方的其他客戶所提供者，且我們將按預先確定的運費向聯合物流收取費用，該利潤率水平不低於向我們其他獨立客戶所提供者。因此，董事認為，集裝箱航運服務框架協議項下擬進行交易符合本集團及股東的整體利益。

董事估計，於截至2024年12月31日止三個年度各年聯合物流根據集裝箱航運服務框架協議向本集團應付的最高年度服務費將不超過以下年度上限：

	截至12月31日止年度		
	2022年	2023年	2024年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
聯合物流應付的服務費總計	563,200	528,000	528,000

根據集裝箱航運服務框架協議，聯合物流應付本集團的服務費將經公平磋商後釐定並根據本公司就向所有客戶提供集裝箱航運服務採用的定價政策及指引計算，通常與本集團就類似集裝箱航運服務按正常商業條款向其他獨立第三方客戶收取的服務費一致。在釐定服務費時，將參考以下因素：(i)所承載貨物的體積、尺寸及規格；(ii)所承載貨物的性質及要求；及(iii)聯合物流所要求的服務範

圍，以確保該等價格不遜於我們向獨立第三方客戶提供的類似服務的價格。一般而言，對於需要由冷藏集裝箱、專用集裝箱裝運等特殊要求的貨物，我們會收取較高的集裝箱航運服務費。我們亦將考慮本集團提供集裝箱航運服務產生的預期運營成本(包括人工成本及行政成本)以及其他獨立服務提供商就市場上的類似服務收取的當時通行市價。

在達致上述年度上限時，董事已考慮以下因素：

(i) 於往績記錄期間該等服務的歷史交易金額及增長趨勢，尤其是截至2021年12月31日止年度我們的跨太平洋及中國－歐洲航線對集裝箱航運服務的需求；

(ii) 預期截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度各年本集團集裝箱航運服務供應增加，乃由於：

(a) 預期跨太平洋及中國－歐洲航線數量增加。例如，我們計劃於2022年開通寧波－青島－美國航線；及

(b) 考慮到我們擴大整體運力的計劃，包括我們截至最後實際可行日期已訂購的12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶，其中，截至最後實際可行日期已交付四艘船舶，當中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付，截至最後實際可行日期，我們亦計劃購置六艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付；及預期我們的年度總航運量由截至2021年12月31日止年度的約470,000 TEU分別增加至截至2022年及2023年12月31日止年度的約660,000 TEU及800,000 TEU。我們預期供應量的增加將滿足聯合物流對我們跨太平洋及中國－歐洲航線集裝箱航運服務日益增長的需求；及

(iii) 截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度各年的估計運費及應對運費估計市場波動的緩衝額，當中已計及我們於COVID-19疫情爆發後出現的運費及船用燃油價格的波動。

截至最後實際可行日期，聯合物流由我們的一名控股股東泰而信船務擁有60%權益。聯合物流餘下40%的股權由深圳市華建聯實業發展有限公司擁有，該公司為於我們的一名控股股東港寧有限合夥持有約30.56%權益的有限合夥。深圳市華建聯實業發展有限公司由與本集團並無其他關係的一名個人最終全資擁有。因此，根據上市規則，聯合物流為泰而信船務的聯繫人及本公司的關連人士。因此，集裝箱航運服務框架協議項下擬進行的交易於[**編纂**]後將構成上市規則第十四A章項下本公司的持續關連交易。

由於上市規則項下有關年度上限的最高適用百分比率預計將高於5%，集裝箱航運服務框架協議項下的交易須遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定。

申請豁免

「－(B)須遵守申報、年度審閱及公告規定惟獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易」所述的交易構成上市規則項下的持續關連交易，須遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守獨立股東批准規定。

「－(C)須遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易」所述的交易構成上市規則項下我們的持續關連交易，須遵守上市規則第十四A章項下的申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定。

就該等持續關連交易而言，我們已根據上市規則第14A.105條向聯交所申請，而聯交所[已]就「－(B)須遵守申報、年度審閱及公告規定惟獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易」所披露的持續關連交易豁免我們嚴格遵守上市規則第十四A章項下公告規定；及就「－(C)須遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易」所披露的持續關連交易豁免我們嚴格遵守上市規則第十四A章項下的公告及獨立股東批准規定，惟須視乎各財政年度的持續關連交易總額不超過相關年度上限(見上文所載者)所載相關數額的條件達成與否而定。除就嚴格遵守公告及獨立股東批准規定尋求上述豁免外，我們將遵守上市規則第十四A章項下的相關規定。

倘若以上所述協議項下擬進行交易的任何條款有改動或倘若本公司日後與任何關連人士訂立任何新協議，除非我們從聯交所另行申請並取得豁免，否則我們將全面遵守上市規則第十四A章項下的相關規定。

董事意見

董事(包括獨立非執行董事)認為，「－(B)須遵守申報、年度審閱及公告規定惟獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易」以及「－(C)須遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易」中披露的所有持續關連交易，已經且將會：(i)於我們的日常及一般業務過程中進行；(ii)按正常商業條款或更佳條款進行；及(iii)按照公平合理的相應條款，並以符合本公司及股東整體利益的方式進行。

董事(包括獨立非執行董事)亦認為，本節「－(B)須遵守申報、年度審閱及公告規定惟獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易」以及「－(C)須遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易」所披露持續關連交易的年度上限屬公平合理，且符合我們股東的整體利益。

聯席保薦人意見

經管理層對本節所述訂立各不獲豁免持續關連交易的建議年度上限及理由的討論後，聯席保薦人認為，(i)「－(B)須遵守申報、年度審閱及公告規定惟獲豁免遵守獨立股東批准規定的持續關連交易」以及「－(C)須遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易」所披露持續關連交易已經且將會於日常及一般業務過程中按正常商業條款或更佳條款訂立，且屬公平合理並符合本公司及股東整體利益；及(ii)該等持續關連交易的建議年度上限屬公平合理且符合本公司及股東整體利益。

董事

董事會負責管理及經營我們的業務，並對管理及經營我們的業務擁有一般權力。[**編纂**]後，董事會由八名董事組成，包括一名執行董事、四名非執行董事及三名獨立非執行董事。董事的任期通常為三年，且有關董事符合資格於任期屆滿時重選連任。

下表載列有關董事的若干資料：

姓名	年齡	職務	職責	獲委任為董事的日期	加入本集團的時間	與其他董事的關係
陳洪輝先生	54歲	董事長、執行董事兼首席執行官	負責本公司的整體工作	2021年11月	2005年9月	無
楊柳先生	59歲	非執行董事	參與本公司重大決策，為董事會提供專業意見及判斷	2021年11月	2020年2月	無
張依均女士	29歲	非執行董事	參與本公司重大決策，為董事會提供專業意見及判斷	2021年11月	2020年1月	無
陳長征先生	42歲	非執行董事	參與本公司重大決策，為董事會提供專業意見及判斷	2022年1月	2022年1月	無

姓名	年齡	職務	職責	獲委任為董事的日期	加入本集團的時間	與其他董事的關係
陳頌華先生	44歲	非執行董事	參與本公司重大決策，為董事會提供專業意見及判斷	2021年11月	2021年8月	無
李連君先生	59歲	獨立非執行董事	監督並向董事會提供獨立意見及判斷	2022年1月	2022年1月	無
陳宏先生	66歲	獨立非執行董事	監督並向董事會提供獨立意見及判斷	2022年1月	2022年1月	無
王艷女士	49歲	獨立非執行董事	監督並向董事會提供獨立意見及判斷	2022年1月	2022年1月	無

陳洪輝先生，54歲，為本公司董事長、執行董事兼首席執行官。彼負責本公司的整體工作。陳洪輝先生於2005年9月加入本公司，自2005年9月起擔任董事、自2018年1月起擔任本公司的執行董事兼首席執行官及自2020年1月起擔任董事長。

陳洪輝先生亦自2013年10月起擔任中聯航運香港唯一董事、自2020年4月起擔任中聯國際航運(廣州)有限公司執行董事及自2021年2月起擔任深圳騰拓董事長兼總經理。

陳洪輝先生在集裝箱運輸業務方面擁有逾30年的經驗。於加入本公司前，陳洪輝先生先後自1990年7月至1998年9月任職於蛇口集裝箱碼頭有限公司及其附屬公司。陳洪輝先生亦自1998年10月至2019年11月擔任中聯運通集團總經理兼總裁，在該公司彼主要負責整體經營及管理。

陳洪輝先生於1990年9月畢業於大連海事大學(前稱大連海運學院)，獲交通運輸管理工程學士學位，並於2009年12月獲交通管理工程碩士學位。彼於2012年9月獲中歐國際工商學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位。

楊柳先生，59歲，為本公司非執行董事。彼負責參與本公司重大決策，為董事會提供專業意見及判斷。楊先生於2020年2月加入本公司。

於加入本公司前，楊先生先後自1994年9月至1999年4月擔任Motorola Solutions Inc.高級電子工程師、自1999年5月至2000年2月擔任Nokia of America Corporation技術人員、自2000年7月至2005年1月擔任Intersil Corporation產品應用工程師、自2004年12月至2006年8月擔任Linear Technology Corporation高級應用工程師、自2006年7月至2017年12月擔任Semtech Corporation中國設計及應用中心主任及全球營銷總監。

楊先生於1982年7月畢業於成都電訊工程學院，獲電子工程學士學位。彼分別於1988年12月及1996年12月獲伊利諾伊大學電氣工程及計算機科學專業理學碩士學位及哲學博士學位，並於2012年7月獲中歐國際工商學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位。

張依均女士，29歲，為本公司非執行董事。彼負責參與本公司重大決策，為董事會提供專業意見及判斷。張女士(冼美潔女士之女)由港碩有限合夥提名，並於2020年1月加入本公司。

張女士亦自2020年4月起先後擔任誠展(清遠)鞋業有限公司首席執行官助理、報價總監、副總經理及首席執行官，及自2017年9月起擔任Prosperous LLC總經理。

張女士於2016年12月畢業於佩珀代因大學，獲領導與組織變革管理專業理學碩士學位，並於2020年7月獲組織領導教學法專業教育博士學位。

陳長征先生，42歲，為本公司的非執行董事。彼負責參與本公司的重大決策，向董事會提供專業意見及判斷。陳長征先生於2022年1月加入本公司。

陳長征先生亦自2011年2月起先後擔任華光海運控股有限公司的油輪主管、運營／技術經理及商業高級經理及運營及業務發展總監。在此之前，陳長征先生於2003年6月至2010年6月期間在華光海運控股有限公司的船舶上任職。

陳長征先生於2000年7月畢業於上海海事大學(前稱上海海運學院)，取得航海學學士學位。彼於2017年11月取得中歐國際工商學院的高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位。

陳頌華先生，44歲，為本公司非執行董事。彼負責參與本公司重大決策，為董事會提供專業意見及判斷。陳頌華先生於2021年8月加入本公司。

陳頌華先生先後自2006年7月起擔任廣州港職員及辦公室主任助理，自2021年7月起擔任廣州港物流及廣州港物流有限公司鐵路分公司副總經理。

於加入本公司前，陳頌華先生自2016年8月至2018年12月擔任廣州南沙海港集裝箱碼頭有限公司總務部經理，及自2020年1月至2021年7月擔任廣州南沙海港集裝箱碼頭有限公司及廣州港南沙港務有限公司總務部主任。

陳頌華先生於2001年7月畢業於廣東商學院，獲經濟學學士學位。彼於2015年1月獲武漢理工大學工程學碩士學位。陳頌華先生於2019年11月獲中國人力資源和社會保障部授予經濟師資格。

李連君先生，59歲，為董事會獨立非執行董事。彼負責監督並向董事會提供獨立意見及判斷。李先生於2022年1月加入本公司。

李先生亦自2004年起擔任禮德齊伯禮律師行有限責任合夥(前身為Richards Butler律師事務所、Richards Butler & Reed Smith LLP及Reed Smith Richards Butler聯營律師事務所)的合夥人。在此之前，他曾在1993年1月至2002年4月期間擔任Sinclair Roche & Temperley香港辦事處的中國海事事務顧問。李先生自2002年起為英國特許仲裁員協會高級會員，亦為香港律師會、香港國際仲裁中心、新加坡海事仲裁院小組仲裁員、中國國際經濟貿易仲裁委員會、中國海事仲裁委員會及北京、南京、武漢及唐山仲裁委員會仲裁員。李先生亦自2016年4月至2022年3月擔任香港海運港口局成員。

李先生畢業於大連海事大學(原校名大連海運學院)，於1984年7月及1989年1月分別獲得工學學士學位及國際經濟法研究生畢業文憑。在1984年7月至1989年1月期間，於大連海事大學航海系、航政及海運管理工程系擔任海商法助理講師。彼亦於1990年12月獲世界海事大學海事管理碩士學位，於1993年1月獲斯德哥爾摩大學比較法學碩士學位，並於1991年1月至1992年12月同時在斯德哥爾摩大學法學院海運及運輸研究所擔任研究助理。彼於1999年9月獲曼徹斯特城市大學的法律研究生文憑(普通法專業考試)及於2000年6月獲香港大學法學專業證書。李先生於2002年5月及2002年9月分別取得香港及英國律師資格。

陳宏先生，66歲，為董事會獨立非執行董事。彼負責監督並向董事會提供獨立意見及判斷。陳宏先生於2022年1月加入本公司。

陳宏先生在集裝箱運輸業務方面擁有逾20年經驗。於加入本公司前，陳宏先生先後自1993年4月至2006年12月擔任Jardine Matheson & Co., Ltd.高級經理、自2007年1月至2016年4月擔任阿聯船務代理(香港)有限公司總經理、自2009年8月至2016年4月擔任United Arab Shipping Agency Company (Asia) Pte. Limited總經理及自2016年5月至2017年3月擔任阿聯船務代理(香港)有限公司企業發展經理。

陳宏先生於1979年11月畢業於香港理工學院，以良好成績獲商學高級文憑。陳宏先生於1985年3月獲The Chartered Institute of Transport授予會員資格。

王艷女士，49歲，為董事會獨立非執行董事。彼負責監督並向董事會提供獨立意見及判斷。王女士於2022年1月加入本公司。

王女士亦自2021年11月起擔任上海痕跡投資管理有限公司副總裁兼首席財務官。

於加入本公司前，王女士先後自1996年7月至1999年11月在江蘇蘇豪國際集團股份有限公司(前稱江蘇絲綢進出口集團股份公司)處理財務工作、自1999年11月至2000年11月任職於空氣化工產品(南京)氣體有限公司(前稱艾爾氣體(南京)有限公司)財務部、自2000年12月至2003年11月擔任南京愛立信熊貓通信有限公司成本管理部成本經理、自2003年12月至2017年9月任職於諾基亞通信(上海)有限公司(前稱上海西門子移動通信有限公司)及自2017年10月至2021年10月擔任上海柏薈醫療科技集團股份有限公司(先前曾於全國中小企業股份轉讓系統掛牌，其後於2018年8月27日摘牌(股票代碼：872060))副總裁兼首席財務官。

王女士於1996年7月畢業於北京商學院，獲會計學學士學位。彼於2003年6月獲南京大學中荷國際工商管理教育中心工商管理碩士學位。王女士於1997年9月獲中國財政部授予會計專業技術(會計師)資格及於2013年8月獲中國財政部及上海市註冊會計師協會授予註冊會計師資格。

監事

根據中國公司法，所有股份公司均須成立監事會，負責監督董事會及高級管理層的履職盡責情況、公司財務表現、內部控制管理及風險管理。監事會包括兩名於股東大會選舉出的股東代表監事，及一名由僱員選舉出的職工代表監事。監事的任期通常為三年，且有關監事符合資格於任期屆滿時重選連任。

下表載列有關監事的若干資料：

姓名	年齡	職務	職責	獲委任為監事的日期	加入本集團的時間
諶學東先生	54歲	職工代表監事	負責監督董事會及本公司高級管理層	2021年10月	2017年9月
林玲女士	49歲	股東代表監事	負責監督董事會及本公司高級管理層	2021年11月	2019年7月
楊建龍先生	46歲	股東代表監事	負責監督董事會及本公司高級管理層	2021年11月	2020年1月

諶學東先生，54歲，職工代表監事。彼負責監督董事會及本公司高級管理層。諶先生於2017年9月加入本公司擔任船管部經理。

加入本公司前，諶先生自1990年8月至2008年12月先後擔任青島海運總公司船員、三副、二副、大副、船長、總經理助理、安全技術部經理，並於2009年至2017年獲青島惠亞船舶管理有限公司借調擔任「FAR EAST CHEER」輪及「MAPLE LEAF 25」輪的輪值船長。

諶先生於1990年7月畢業於大連海事大學(前稱大連海運學院)，獲得航海類專業學士學位。

林玲女士，49歲，為本公司股東代表監事。彼負責監督董事會及本公司高級管理層。林女士於2019年7月加入本公司。

林女士亦先後自2004年9月起擔任廣州港財務與會計部會計辦公室主管及財務與會計部主任，自2019年5月起擔任廣州港物流財務主管。

於加入本公司前，林女士已先後自2010年3月至2012年12月擔任廣州港股份有限公司石油化工港務分公司及廣東港航環保科技有限公司(前稱廣州港珠江防污有限公司)財務與會計主管、廣州港股份有限公司石油化工港務分公司財務與會計部經理及廣州港珠江防污有限公司財務主任、自2015年3月至2015年12月擔任廣州港船務有限公司財務主管及財務與會計部經理。

林女士於1994年6月畢業於武漢交通科技大學，主修金融與會計專業並完成大學專科課程。彼通過在線教育於2006年3月取得中國人民大學會計學學士學位。林女士於2001年5月獲中華人民共和國財政部授予中級會計師資格。

楊建龍先生，46歲，為本公司股東代表監事。彼負責監督董事會及本公司高級管理層。楊先生於2020年1月加入本公司。

楊先生亦自2021年8月起擔任深圳市聯合物流發展有限公司上海分公司財務經理。

於加入本公司前，楊先生自2003年2月至2017年7月擔任深圳市景華峰國際貨運代理有限公司上海分公司財務經理。

楊先生於1999年7月畢業於山東礦業學院，獲經濟學學士學位。

根據上市規則第13.51(2)條作出的其他披露

本公司董事長、執行董事兼首席執行官陳洪輝先生，於下列公司解散前擔任該公司的董事及經理：

相關公司名稱	註冊成立地點	主營業務活動	解散方式／狀況	解散理由	解散日期	陳洪輝先生的職位
深圳錦葵國際物流有限公司	中國	國際物流	註銷	未開展經營	2020年9月22日	法定代表人、執行董事兼總經理

本公司董事陳長征先生，於下列公司解散前擔任該公司的董事：

相關公司名稱	註冊成立地點	主營業務活動	解散方式／狀況	解散理由	解散日期	陳長征先生的職位
Aladdin Capital Limited	香港	無	解散	無實際業務	2021年4月1日	董事

本公司董事陳宏先生，於下列公司解散前擔任該等公司的董事或管理人員：

相關公司名稱	註冊成立地點	主營業務活動	解散方式／狀況	解散理由	解散日期	陳宏先生的職位
阿聯輪船(上海)有限公司	中國	船舶代理	註銷	因經營環境變更而通過股東決議自願註銷登記	2020年4月30日	董事
寧波中外運阿聯船舶代理有限公司	中國	船舶代理	註銷	因經營環境變更而通過股東決議自願註銷登記	2018年11月15日	副董事長
上海中外運阿聯船舶代理有限公司	中國	船舶代理	註銷	因經營環境變更而通過股東決議自願註銷登記	2017年4月25日	董事
上海怡定和國際船務代理有限公司	中國	船舶代理	註銷	因經營環境變更而通過股東決議自願註銷登記	2013年12月31日	高管

本公司監事楊建龍先生，於下列公司解散前擔任該公司的法定代表人：

相關公司名稱	註冊成立地點	主營業務活動	解散方式／狀況	解散理由	解散日期	楊先生的職位
東坡區韓師傅建材經營部	中國	五金配件、外貿服裝	註銷	公司表現欠佳導致業務停止	2021年4月29日	法定代表人

陳洪輝先生、陳長征先生、陳宏先生及楊建龍先生各自確認，據彼等所深知，(i)上述已解散公司於緊接解散前具備償債能力，而且並無未付的索償或負債；(ii)其並無就有關解散收取中國相關部門發出的任何有關處罰、行動或法律程序的通知；及(iii)其並無獲悉任何因有關解散而導致的已經或將會針對其本人的任何實際或潛在申索。

截至最後實際可行日期，除本文件「附錄六－法定及一般資料」一節所披露陳洪輝先生於股份的權益外，各董事及監事概無於股份中擁有任何權益(定義見證券及期貨條例第XV部)。

除本節所披露者外，各董事及監事(i)截至最後實際可行日期並無於本公司或本集團其他成員公司擔任其他職務；(ii)截至最後實際可行日期與本公司任何董事、監事、高級管理層或主要或控股股東並無其他關係；(iii)於最後實際可行日期前三年內並無於其證券於香港或海外任何證券市場上市的任何其他上市公司擔任任何董事職務；及(iv)並無有關董事及監事的其他事項須提請股東垂注，亦無有關董事及監事的其他資料須根據上市規則第13.51(2)(h)至(v)條予以披露。

高級管理層

高級管理層負責我們業務的日常運營及管理，包括陳洪輝先生、Lars Solbø Christiansen先生、丁偉先生及黃健育先生。

下表載列有關高級管理層成員的資料：

姓名	年齡	職務	職責	獲委任為高級管理層的日期	加入本集團的時間
陳洪輝先生	54歲	董事長、執行董事兼首席執行官	負責本公司的整體工作	2021年11月	2005年9月
Lars Solbø Christiansen先生	63歲	聯席首席執行官	負責本公司的整體工作	2021年11月	2021年11月
丁偉先生	41歲	執行副總裁兼董事會秘書	負責協助總裁主持本公司的日常工作及董事會秘書事宜	2021年11月(執行副總裁)／2022年1月(董事會秘書)	2015年3月
黃健育先生	61歲	副總裁兼首席運營官	負責營運、規劃及營銷	2021年11月	2021年3月

陳洪輝先生，為本公司首席執行官。有關陳洪輝先生的履歷，請參閱上文「－董事」一段。

Lars Solbø Christiansen先生，63歲，為本公司聯席首席執行官。彼負責本公司的整體工作。Christiansen先生於2021年11月加入本公司。

Christiansen先生亦自2021年3月起擔任Laschada ApS的董事及自2019年5月起擔任Cycling Without Age的董事會成員。

加入本公司前，Christiansen先生先後擔任A.P. Møller-Mærsk A/S實習生、國際銷售、營銷及銷售經理(歐洲)及部門主管、擔任IKEA AB運輸經理、自2001年1月至2002年1月擔任ILVA A/S採購及物流總監、自2002年2月至2005年6月擔任領導力知識中心總經理／管理顧問、自2006年4月至2017年5月擔任UASC (S.A.G.)副總裁及首席貿易官以及自2017年6月至2020年6月擔任Hapag-Lloyd AG高級董事總經理。

Christiansen先生於1999年2月獲得赫爾大學工商管理碩士學位。Christiansen先生自2020年10月至2021年9月獲得歐洲工商管理學院授予的講師資格。

丁偉先生，41歲，為本公司執行副總裁兼董事會秘書。彼負責協助總裁主持本公司的日常工作，主管採購、總裁辦公室、船管部、IT部、中聯國際航運、國內代理、海外自營公司及其他聯屬公司的工作，以及總裁安排的其他任務。丁先生於2015年3月加入本公司，曾先後自2015年3月至2018年7月擔任副總經理以及自2018年7月起擔任執行副總裁。

丁先生亦自2016年9月起擔任上海立聯的唯一董事及自2018年8月起擔任上海立聯的總經理。

於加入本公司前，丁先生先後自2004年7月至2006年9月擔任深圳聯合國際船舶代理有限公司船舶調度員及總經理秘書、自2006年10月至2009年5月擔任中聯運通集團上海分公司人力資源及行政經理，及自2009年5月至2015年2月擔任上海中和物流發展部總經理、總經理助理、執行副總經理及總經理。

丁先生於2004年7月畢業於大連海事大學，獲海商法學士學位，並於2012年12月獲工商管理碩士學位。

丁先生曾於下列公司解散前擔任該等公司的董事或管理人員：

相關公司名稱	註冊成立地點	主營業務活動	解散方式／狀況	解散理由	解散日期	丁先生的職位
上海中和國際物流有限公司深圳分公司	中國	國際物流	解散	休業	2019年7月24日	法定代表人
湖北煜江物流有限公司	中國	國際貨物運輸代理、船舶代理	解散	業務重組	2021年9月13日	法定代表人、執行董事及總經理

丁先生確認，據其所深知，(i)上述各間已解散公司於緊接解散前具備償債能力，而且並無未付的索償或負債；(ii)其並無就有關解散接獲中國相關部門發出的任何有關處罰、行動或法律程序的通知；及(iii)其並無獲悉任何因有關解散而導致的已經或將會針對其本人提出的任何實際或潛在申索。

黃健育先生，61歲，為本公司副總裁兼首席運營官。彼負責營運、規劃及營銷。黃先生於2021年3月加入本公司。

黃先生亦自2019年4月起擔任China United Shipping Pte. Ltd.總經理。

於加入本公司前，黃先生自1988年3月至2016年10月先後擔任萬海航運股份有限公司(一家於台灣證券交易所上市的公司，股份代號：2615)銷售部職員、銷售部副總經理、規劃部副總經理、銷售部總經理、規劃部總裁助理、規劃部總經理、規劃部副總裁助理、規劃部副總裁、營銷部副總裁、營銷部副總裁、總裁辦高級副總裁以及自2012年12月至2019年3月擔任Wan Hai International Pte. Ltd.的執行董事。

黃先生於1983年6月畢業於國立成功大學，獲企業管理學士學位。

據董事經作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，除本節所披露者外，並無有關委任高級管理層成員的其他事項須提請股東垂注，且於最後實際可行日期前三年內亦無高級管理層成員於其證券於香港或海外任何證券市場上市的任何其他上市公司擔任任何董事職務。

聯席公司秘書

胡佳先生，39歲，為本公司聯席公司秘書之一。胡先生於2019年9月加入本公司，曾自2019年9月至2020年5月擔任操作部箱管科經理、於2020年6月至2021年4月擔任營銷部一科經理及自2021年4月起擔任總裁辦副主任。

於加入本公司前，胡先生先後自2005年7月至2010年4月任職於上海海豐國際船舶代理有限公司(上海新海豐集裝箱運輸有限公司的前身)、自2010年5月至2019年1月擔任上海新海豐集裝箱運輸有限公司箱管部經理及經理以及自2019年1月至2019年9月擔任景陽(上海)集裝箱租賃有限公司銷售經理。

胡先生於2005年7月畢業於上海海事大學，獲國際經濟與貿易(電子商務)學士學位，並於2011年4月獲工商管理碩士學位。胡先生於2014年11月獲上海市人力資源和社會保障局授予中級經濟師資格。

莊旭輝先生，為本公司聯席公司秘書之一。莊先生目前為粵海製革有限公司(一家在聯交所上市的公司，股份代號：1058)的公司秘書。莊先生擁有超過17年的專業及內部公司秘書工作經驗。彼於2004年12月在香港大學獲得會計與金融學工商管理學士學位。彼獲授予香港會計師公會註冊會計師資格。

董事委員會

審核委員會

審核委員會由三名董事組成，即王艷女士、張依均女士及陳宏先生。王艷女士擔任審核委員會主席。

審核委員會的主要職責包括：

(i) 提議委任、重新委任或罷免外聘核數師並向董事會提出建議並批准外聘核數師的薪酬及聘用條款；

(ii) 檢討及監察外聘核數師的獨立性及客觀性以及審計過程的有效性，在審計開始前與核數師討論審計的性質、範疇、方法及相關申報責任，制訂及實施有關委任外聘核數師提供非審計服務的政策；

(iii) 監察本公司財務報表、年度報告及賬目、中期報告及季度報告(如有)的真實性、準確性及完整性，並審閱財務報表及報告所載有關財務報告的重大意見；

(iv) 審查本公司財務監控系統，負責內部審計部門與外聘核數師的溝通，擔任本公司與外聘核數師的主要代表並監察二者之間的關係；

(v) 負責釐定關連人士名單、全面檢討關連交易及定期檢討本公司關連交易的整體形勢；及

(vi) 董事會授權或相關法律法規要求的其他事項。

薪酬委員會

薪酬委員會由三名董事組成，即李連君先生、陳洪輝先生及王艷女士。李連君先生擔任薪酬委員會主席。

薪酬委員會的主要職責包括：

(i) 就有關董事與本公司高級管理層薪酬的全面政策及架構以及制定正式及透明的程序以制定有關薪酬政策向董事會提出建議；

(ii) 為執行董事及高級管理層制定明確薪酬待遇，包括非金錢福利、退休金權利及賠償(包括離職或終止僱傭或委任的賠償)，及就非執行董事的薪酬向董事會提出建議；

(iii) 制定行政措施評估本公司高級管理層的表現，設立評估項目及釐定評估目標；

(iv) 檢討相關董事與高級管理層的職責履行情況及評估彼等的年度表現；

(v) 討論本公司有關薪金、福利及獎懲的政策與計劃，就有關方面向董事會提出建議並監督該等政策與計劃的實施情況；及

(vi) 董事會授權或相關法律法規要求的其他事項。

提名委員會

提名委員會由三名董事組成，即陳洪輝先生、李連君先生及陳宏先生。陳洪輝先生擔任提名委員會主席。

提名委員會的主要職責包括：

(i) 制定甄選董事與本公司高級管理層的標準、程序及方法，並將其提交予董事會審議；

(ii) 至少每年定期檢討董事會的架構、成員人數及組成及其相關資質(包括技能、知識及經驗等)，並就建議改動董事會以配合本公司的策略向董事會提出建議；

(iii) 物色合資格擔任董事的人員，就董事、總經理、董事會秘書及管理層面任何其他成員的候選人進行審查並提出建議；

(iv) 綜合評估董事及高級管理層的技能、知識及經驗並檢討獨立非執行董事的獨立性；

(v) 檢討董事會多元化政策、為實施該政策設立的可計量目標及達致該等目標的進度；及

(vi) 董事會授權或相關法律法規要求的其他事項。

遵守企業管治守則

本公司執行董事陳洪輝先生於[**編纂**]後將繼續擔任主席及行政總裁。上市規則附錄十四企業管治守則的守則條文第C.2.1條列明，主席及行政總裁的角色應有區分，且不應由一人同時兼任。陳洪輝先生在航運和物流行業擁有豐富經驗，自本公司成立以來便於本公司任職，負責本集團的總體管理和戰略發展、包括財務事項在內的本集團的重要決策以及為本集團提供方向。董事會認為，陳洪輝先生於[**編纂**]後應繼續擔任本公司行政總裁，此項安排有利於提升本公司決策及執行程序的效率。除陳洪輝先生外，Lars Solbø Christiansen先生將於[**編纂**]後擔任本公司的聯席行政總裁。此外，本公司透過董事會及獨立非執行董事設有適當制衡機制。鑒於上文所述，董事會認為偏離企業管治守則的守則條文第C.2.1條就本公司而言屬適當。

董事會多元化政策

[**編纂**]後，本公司將採納董事會多元化政策(「**董事會多元化政策**」)，其中載列實現董事會多元化的方針。董事會多元化政策指出本公司應致力於確保董事會成員從技能、經驗及多元化方面實現適當平衡，以提升董事會表現的質量。根據董事會多元化政策，我們尋求透過考慮多種因素實現董事會多元化，包括但不限於性別、年齡、文化及教育背景、經驗(專業或其他)、獨立性、技能及知識。在考慮董事會多元化政策及其他因素的同時，我們將根據候選人對董事會的價值及潛在貢獻甄選潛在董事會候選人。本公司亦將不時考慮本身商業模式及特定需要。所有董事會委任均將根據任人唯賢原則進行，並將在充分考慮多元化對董事會的裨益後依據客觀標準考量候選人。

董事會由八名成員組成，包括一名執行董事、四名非執行董事及三名獨立非執行董事。董事擁有平衡的經驗組合，包括經營管理、營銷、法律、行政管理及會計領域。另外，各董事的年齡介於29至66歲。張依均女士(為董事)及林玲女士(為監事)在彼等各自領域擁有實際經驗，對管理層團隊的性別多元化作出貢獻，並在管理本公司時為董事會帶來女性視角的寶貴意見。審慎考慮後，董事會認為根據現有商業模式以及董事及管理層團隊的背景，董事會的組成滿足董事會多元化政策下的原則。

[**編纂**]後，董事會多元化政策的有效實施將在一定程度上取決於股東對個別候選人合適性的獨立判斷，以及彼等對董事會性別多元化程度的看法。考慮到性別多元化的意義，我們的提名委員會將致力於透過內部晉升、推薦、僱傭職業介紹所或其他合理方式物色合適的女性董事候選人，並向董事會提出建議以供考慮。為確保董事會的性別多元化，提名委員會將繼續及不時為董事會物色合適的男女董事候選人。

提名委員會負責確保董事會成員的多元化。[**編纂**]後，提名委員會將不時檢討董事會多元化政策及其實施情況以確保該政策持續有效，監察及每年在企業管治報告中報告董事會多元化政策的實施情況。

董事、監事及高級管理層的薪酬

我們以薪金、退休金、住房公積金、醫療保險及其他社會保險的形式向董事、監事及高級管理層提供薪酬。董事、監事及高級管理層的薪酬經參考同行業市場基準及本公司經營狀況釐定。

下表載列截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度各年以及截至2022年3月31日止三個月支付予董事、監事及五名最高薪酬人士(包括董事)的薪酬總額。

單位：人民幣百萬元

	截至2019年12月31日止年度	截至2020年12月31日止年度	截至2021年12月31日止年度	截至2022年3月31日止三個月
董事	0.963	1.939	6.529	1.179
監事	–	–	0.201	0.176
五名最高薪酬人士	3.845	4.954	13.649	3.355

根據於最後實際可行日期有效的安排，我們預計截至2022年12月31日止年度將支付及授予董事及監事的薪酬總額約為人民幣6.93百萬元。於往績記錄期間，本公司並無向亦無承諾向任何董事、監事或五名最高薪酬人士支付酬金作為加入本公司或於加入本公司後的獎勵，而除相關法律法規所規定者外，並無向亦無承諾向任何董事或時任董事、監事或時任監事以及有關個人因於本公司及／或其任何附屬公司離職或辭任與本公司或其任何附屬公司事務管理有關的其他任何職務而作出補償。於往績記錄期間，並無任何董事或監事放棄酬金。除上文所披露者外，於往績記錄期間，並無本公司或其任何附屬公司已付或應付予董事及監事的其他金額。

合規顧問

根據上市規則第3A.19及19A.05條，我們已委任淙博資本有限公司擔任合規顧問。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將在下列情況下向我們提供建議：

- 在任何監管公告、通函或財務報告刊發前；
- 擬進行交易(可能是須予公佈交易或關連交易(定義見上市規則))時，包括股份發行及股份回購；
- 當我們提議以不同於本文件所詳述的方式使用**[編纂]**的[**編纂**]時或我們的業務活動、發展或業績偏離本文件中任何預測、估計或其他資料時；及
- 當聯交所就股份的價格或成交量的異常變動作出查詢時。

根據上市規則第19A.06條，合規顧問應及時告知我們上市規則的任何修訂或補充及適用於我們的任何新訂或經修訂香港法例、規例或守則。

合規顧問的任期應自**[編纂]**起至我們就**[編纂]**後開始的首個完整財政年度的財務業績派發年報之日止，有關任命可經雙方協議予以延期。

主要股東

截至最後實際可行日期，以下人士直接或間接持有或有權行使我們10%或以上股本的控制權：

股東姓名／名稱	權益性質	股份類別	直接或間接持有的股份數目	股權概約百分比
陳女士	受控法團權益*(附註1及3)*	內資股	200,000,000	80%
陳洪輝先生	配偶權益*(附註2)*	內資股	200,000,000	80%
泰而信船務*(附註3)*	受控法團權益*(附註1及3)*	內資股	200,000,000	80%
港寧有限合夥*(附註3)*	實益擁有人	內資股	90,000,000	36%
港碩有限合夥*(附註3)*	實益擁有人	內資股	87,500,000	35%
廣州港	受控法團權益*(附註4)*	內資股	50,000,000	20%
廣州港物流*(附註4)*	實益擁有人	內資股	50,000,000	20%

附註：

(1) 截至最後實際可行日期，港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥分別持有90,000,000股內資股、87,500,000股內資股及22,500,000股內資股。港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥均由泰而信船務(作為彼等各自的普通合夥人)控制。泰而信船務則由陳女士及陳女士的母親袁鳳鳳女士分別擁有80%及20%權益。根據證券及期貨條例，陳女士被視為於泰而信船務根據證券及期貨條例擁有權益的合共200,000,000股內資股中擁有權益。

(2) 本公司的執行董事、董事長兼首席執行官陳洪輝先生為陳女士的配偶。根據證券及期貨條例，陳洪輝先生被視為於陳女士持有的200,000,000股內資股中擁有權益。

(3) 泰而信船務為港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥各自的普通合夥人，分別持有港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥約27.78%、70.63%及0.20%合夥權益。港寧有限合夥的有限合夥人包括(i)深圳市華建聯實業發展有限公司，作為有限合夥人持有港寧有限合夥約30.56%合夥權益，由獨立第三方沈雪女士全資擁有；(ii)中聯泰聯有限合夥，作為有限合夥人持有港寧有限合夥約13.89%合夥權益，分別由泰而信船務(作為普通合夥人)及本公司其他24名僱員(均作為有限合夥人持有中聯泰聯有限合夥不足5%合夥權益)擁有約36.63%及63.37%權益；(iii)獨立第三方鄭艷娟女士，作為有限合夥人持有港寧有限合夥約13.89%合夥權益；及(iv)陳洪輝先生的妹妹陳洪珊女士，作為有限合夥人持有港寧有限合夥約13.89%合夥權益。港碩有限合夥的有限合夥人為廣州亞勝，作為有限合夥人持有港碩有限合夥約29.37%合夥權益，由張依均女士的母親冼美潔女士全資擁有。中聯有限合夥的有限合夥人包括(i)丁偉先生(我們的高級管理層成員之一)，作為有限合夥人持有中聯有限合夥約40.53%合夥權益；及(ii)本公司其他18名僱員，均作為有限合夥人持有中聯有限合夥不足10%合夥權益。根據證券及期貨條例，泰而信船務被視為於港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥持有的合共200,000,000股內資股中擁有權益。

(4) 廣州港物流是上海證券交易所上市公司廣州港(股票代碼：601228)的全資附屬公司。根據證券及期貨條例，廣州港被視為於廣州港物流持有的50,000,000股內資股中擁有權益。

據董事所深知及盡悉，以下人士在緊隨**[編纂]**完成後，將在我們的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3分部須向本公司和香港聯交所披露的權益或淡倉，或將直接或間接擁有附帶權利可在所有情況下在本公司任何股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上權益：

			緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使）			緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]獲悉數行使）		
股東姓名／名稱	**權益性質**	**股份類別**	**直接或間接持有的股份數目**	**佔相關類別股份的股權概約百分比**	**佔全部已發行股本的股權概約百分比*(附註1)***	**直接或間接持有的股份數目**	**佔相關類別股份的股權概約百分比**	**佔全部已發行股本的股權概約百分比*(附註2)***
陳女士	受控法團權益*(附註3及5)*	內資股	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%
陳洪輝先生	配偶權益*(附註5)*	內資股	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%
泰而信船務*(附註5)*	受控法團權益*(附註3及5)*	內資股	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%
港寧有限合夥*(附註5)*	實益擁有人	內資股	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%
港碩有限合夥*(附註5)*	實益擁有人	內資股	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%
廣州港	受控法團權益*(附註6)*	內資股	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%
廣州港物流*(附註6)*	實益擁有人	內資股	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**%

附註：

(1) 按緊隨**[編纂]**後已發行股份總數**[編纂]**股(假設**[編纂]**未獲行使)計算。

(2) 按緊隨**[編纂]**後已發行股份總數**[編纂]**股(假設**[編纂]**獲悉數行使)計算。

(3) 截至最後實際可行日期，港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥分別持有**[編纂]**內資股、**[編纂]**內資股及**[編纂]**內資股。港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥均由泰而信船務(作為彼等各自的普通合夥人)控制。泰而信船務則由陳女士及陳女士的母親袁鳳鳳女士分別擁有80%及20%權益。根據證券及期貨條例，陳女士被視為於泰而信船務根據證券及期貨條例擁有權益的合共**[編纂]**內資股中擁有權益。

(4) 本公司的執行董事、董事長兼首席執行官陳洪輝先生為陳女士的配偶。根據證券及期貨條例，陳洪輝先生被視為於陳女士持有的**[編纂]**內資股中擁有權益。

(5) 泰而信船務為港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥各自的普通合夥人，分別持有港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥約27.78%、70.63%及0.20%合夥權益。港寧有限合夥的有限合夥人包括(i)深圳市華建聯實業發展有限公司，作為有限合夥人持有港寧有限合夥約30.56%合夥權益，由獨立第三方沈雪女士全資擁有；(ii)中聯泰聯有限合夥，作為有限合夥人持有港寧有限合夥約13.89%合夥權益，分別由泰而信船務(作為普通合夥人)及本公司其他24名僱員(均作為有限合夥人持有中聯泰聯有限合夥不足5%合夥權益)擁有約36.63%及63.17%權益；(iii)獨立第三方鄭艷娟女士，作為有限合夥人持有港寧有限合夥約13.89%合夥權益；及(iv)陳洪輝先生的妹妹陳洪珊女士，作為有限合夥人持有港寧有限合夥約13.89%合夥權益。港碩有限合夥的有限合夥人為廣州亞勝，作為有限合夥人持有港碩有限合夥約29.37%合夥權益，由張依均女士的母親冼美潔女士全資擁有。中聯有限合夥的有限合夥人包括(i)丁偉先生(我們的高級管理層成員之一)，作為有限合夥人持有中聯有限合夥約40.53%合夥權益；及(ii)本公司其他18名僱員，均作為有限合夥人持有中聯有限合夥不足10%合夥權益。根據證券及期貨條例，泰而信船務被視為於港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥持有的合共200,000,000股內資股中擁有權益。

(6) 廣州港物流是上海證券交易所上市公司廣州港(股票代碼：601228)的全資附屬公司。根據證券及期貨條例，廣州港被視為於廣州港物流持有的50,000,000股內資股中擁有權益。

除本文件所披露者外，董事並不知悉任何人士在緊隨**[編纂]**完成(及根據**[編纂]****[編纂]**任何額外H股)後，將在我們的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3分部須向本公司和香港聯交所披露的權益或淡倉，或將直接或間接擁有附帶權利在所有情況下在本公司任何股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上權益。董事並不知悉任何可能在期後日期導致本公司控制權改變的安排。

本節列示**[編纂]**完成前及**[編纂]**完成後我們股本的若干相關資料。

緊接[編纂]前

截至最後實際可行日期，本公司的註冊股本為人民幣250.0百萬元，包括250,000,000股每股面值人民幣1.00元的內資股。

[編纂]完成後

緊隨**[編纂]**後並假設**[編纂]**未獲行使，本公司的股本將如以下所示：

股份說明	股份數目	佔[編纂]後經擴大已發行股本的概約百分比
內資股	[編纂]	[編纂]%
根據**[編纂]**將發行的H股	[編纂]	[編纂]%
總計	[編纂]	100.00%

緊隨**[編纂]**後並假設**[編纂]**獲悉數行使，本公司的股本將如以下所示：

股份說明	股份數目	佔[編纂]後經擴大已發行股本的概約百分比
內資股	[編纂]	[編纂]%
根據**[編纂]**將發行的H股	[編纂]	[編纂]%
總計	[編纂]	100.00%

股份類別

[編纂]完成後，股份將包括內資股及H股。內資股及H股是本公司股本中的所有普通股。除了部分合資格中國國內機構投資者、滬港通及深港通下的合格中國投資者以及根據中國相關法律法規或經任何主管部門批准有權持有我們的H股的其他人士外，H股一般不能由中國法人或自然人認購或在其之間交易。H股只能以港元認購及交易。內資股只能以人民幣認購。

根據我們的公司章程，內資股及H股被視為不同類別的股份。內資股及H股的區別，以及關於類別權利、向股東寄發通知及財務報告、解決爭議、在不同股東登記冊上登記股份、股份轉讓方式、委任股息接收代理及須召開股東大會及類別股東會議的情況的規定，均載於我們的公司章程，並在本文件「附錄五－公司章程概要」中概述。根據我們的公司章程，除非在股東大會上藉特別決議及經受影響的股東在另行召開的股東會議上批准，否則任何類別股東所擁有的權利不得被更改或廢除。被視為更改或廢除類別股東權利的情況列於本文件「附錄五－公司章程概要」。

地位

除本文件所述者外，內資股及H股彼此間在所有其他方面均享有同等地位，特別是在宣派、派付或作出股息或分派方面享有同等地位。H股的所有股息將由我們以港元支付，而內資股的所有股息將由我們以人民幣支付。

內資股轉換為H股

根據中國證監會發佈的《H股公司境內未上市股份申請「全流通」業務指引》，H股公司申請將內資股轉換為H股到香港聯交所上市流通，應當按照「股份有限公司境外公開募集股份及上市(包括增發)審批」行政許可程序向中國證監會提出申請。H股公司可單獨或在申請境外再融資時一併提出「全流通」申請。尚未上市的境內股份有限公司可在申請境外首次公開發售上市時一併提出「全流通」申請。

股　本

根據國務院證券監管部門的規定和公司章程，我們的內資股可以轉換為H股，該等經轉換H股可在境外證券交易所上市或交易，但在轉換及交易該等經轉換股份之前，必須妥為完成必要的內部批准程序，並取得中國證監會等中國相關監管部門的批准。此外，相關轉換、交易和及上市在所有方面均應符合國務院證券監管部門規定的法規及有關境外證券交易所的法規、規定和程序。

我們目前擬於未來[**編纂**]後申請「全流通」。倘向中國證監會提出申請，我們須按照中國證監會的要求提交申請報告、申請H股「全流通」所涉及未上市股份股東的授權文件、股份收購合規說明及其他文件。

若有任何內資股將轉換為H股並作為H股在聯交所[**編纂**]及[**編纂**]，相關轉換、[**編纂**]及[**編纂**]將需要中國相關監管部門（包括中國證監會）的批准以及聯交所的批准。根據下文所披露內資股轉H股的程序，我們可申請將全部或任何部分內資股作為H股在聯交所[**編纂**]，以確保在向聯交所發出通知和交付股份以在[**編纂**]上登記後迅速完成轉換過程。由於我們在聯交所[**編纂**]後，任何新增股份的[**編纂**]通常被聯交所視為純粹的行政事宜，因此在我們在香港[**編纂**]時，不需要作出事先[**編纂**]申請。轉換後的股份在境外證券交易所[**編纂**]及[**編纂**]，不需要類別股東表決通過。

根據中國證監會及深圳證券交易所聯合發佈的《H股「全流通」業務實施細則》，於獲得所有所需批准後，相關內資股將從中國證券登記結算有限責任公司（「**中國結算**」）內剔除。中國結算應以其自身的名義將股份記存於中國證券登記結算（香港）有限公司（「**中國結算香港**」）。然後，中國結算香港以其自身名義將該等證券記存於香港結算，並通過香港結算對證券發行人行使權利。受中國證券公司委託，中國結算將通過中國結算香港與香港證券公司完成證券及資金交收，然後根據中國結算香港的交收結果與境內結算參與者完成交收。本公司會將有關股份重新登記在於香港存置的[**編纂**]並指示[**編纂**]發出H股股票。在我們的[**編纂**]登記必須符合以下條件：(i) [**編纂**]向聯交所致函確認有關H股已在[**編纂**]妥為登記，並已正式派發H股股票；及(ii) H股獲准在聯交所買賣符合不時生效的上市規則、《[**編纂**]一般規則》以及《[**編纂**]運作程序規則》。於經轉換股份在我們的[**編纂**]重新登記前，有關股份將不會作為H股[**編纂**]。

截至最後實際可行日期，董事並不知悉有任何內資股持有人有意將其全部或部分內資股轉換為H股。

[編纂]前已發行股份的轉讓

中國公司法規定，對於公司的公開發售，公開發售前發行的股份，自公開發售的股份在任何證券交易所上市之日起一年內不得轉讓。因此，本公司於**[編纂]**前發行的股份受此法定限制的規限，自**[編纂]**起一年內不得轉讓。

未在境外證券交易所上市的股份登記

根據中國證監會發佈的《關於境外上市公司非境外上市股份集中登記存管有關事宜的通知》，境外上市公司應在上市後15個營業日內，將其內資股登記存管在中國證券登記結算有限責任公司，並將內資股集中登記存管結果與H股發售及上市情況一併書面報告予中國證監會。

閣下應將以下討論及分析與本文件「附錄一－會計師報告」所載的綜合財務報表(包括其附註)及本文件其他章節所呈列的節選歷史財務資料一併閱讀。我們的綜合財務報表乃根據香港財務報告準則編製。

以下討論及分析載有涉及風險及不確定因素的前瞻性陳述。該等陳述乃基於我們對歷史趨勢、現時狀況及預期未來發展的經驗及理解，以及我們認為於有關情況下應考慮的其他因素所作假設及分析得出。然而，我們的實際結果可能與前瞻性陳述中的預測結果有重大差異。可能導致未來結果與前瞻性陳述中預測的結果存在重大差異的因素包括但不限於本文件「風險因素」、「前瞻性陳述」章節及其他章節所討論的因素。

概覽

我們是中國一家領先的集裝箱航運企業。根據德路里的資料，以運力計算，截至最後實際可行日期，我們在總部位於中國大陸的集裝箱航運公司中排名第五，且在總部位於中國大陸且同時提供近洋和遠洋航運服務的集裝箱航運公司中排名第二。我們在全球航運公司的行業排名從2020年10月2日的第95名提升至最後實際可行日期的第23名，令我們成為該期間全球百強中排名提升最快的集裝箱航運公司。

截至最後實際可行日期，我們經營著一支由34艘船舶組成的船隊，其中28艘為租賃船舶。截至最後實際可行日期，我們的綜合網絡覆蓋了57條航線，包括亞洲區內、亞洲－歐洲、跨太平洋及亞洲－印度次大陸和中東航線。於2021年1月1日至最後實際可行日期，我們的集裝箱航運服務覆蓋了全球26個國家和地區的62個港口。此外，我們與主要的港口運營商維持著密切的關係，大部分該等港口位於距離主要城市中心40公里以內。我們亦已與全球集裝箱航運行業的其他主要利益相關者達成了戰略合作以提升服務覆蓋、提高運營效率及集裝箱周轉率。

由於上述原因，我們表現出強勁增長往績記錄。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們產生的收入分別約為人民幣401.1百萬元、人民幣612.2百萬元、人民幣6,402.6百萬元、人民幣337.5百萬元及人民幣2,732.4百萬元，淨利潤約為人民幣20.4百萬元、人民幣87.2百萬元、人民幣2,161.1百萬元、人民幣97.2百萬元及人民幣705.4百萬元，淨利潤率分別約為5.1%、14.2%、33.8%、28.8%及25.8%。

影響我們經營業績的主要因素

我們認為，以下是影響我們經營業績的主要因素：

集裝箱航運業週期

集裝箱航運業的財務表現歷史上具有高度週期性。此乃因集裝箱運力供應及集裝箱航運服務的需求變動所致。歷史上看，我們的航運量、運費費率、船舶購買成本及租船費很大程度受行業週期影響，該等因素對我們經營業績(包括收入及盈利能力)造成影響。根據德路里的資料，於過往三十載，航運業歷經幾個週期。航運業於1990年代初加速發展，但於1990年代後期由於市場上運力供應過剩加之因亞洲金融危機導致需求減小而遭受重創。受中國加入世貿組織推動，航運業於2000年代初重回蓬勃發展。隨著新造船舶過多加之2008年的全球金融危機，航運市場再次出現低迷。行業起起伏伏近10年，直至2019年。

根據德路里的資料，於2020年第一季度，全球供應鏈中斷加上之後的封鎖導致貨運需求，尤其是2020年第二季度的跨太平洋航線的貨運需求大幅減少。2020年下半年需求激增，為業務增長創造了機會。由於封鎖期間購物者的線上購物數量激增，加上航運集裝箱公司之間相對固定的可用性及運力，導致航運服務需求激增，使該等公司能夠收取更高的貨運費率並提高其盈利能力。德路里2022年第二季度在《Container Forecaster》中公佈的供需指數預計於2023年前將繼續居高不下。這意味著市況對集裝箱航運公司利好。董事認為，行業正在適應這種新的變化及挑戰。

我們每TEU的平均收入由截至2019年12月31日止年度的每TEU約430美元增至截至2020年12月31日止年度的每TEU約504美元，並進一步增至截至2021年12月31日止年度的每TEU約2,030美元。該平均收入亦由截至2021年3月31日止三個月的每TEU約815美元增至截至2022年3月31日止三個月的每TEU 2,696美元。截至2021年12月31日止年度，有關增長部分是由於全球供應鏈中斷，供應鏈中斷預計將於2022年年底緩解，進而可能對我們日後相對較高的毛利率產生不利影響。更多詳情請參閱本文件「行業概覽」一節。

雖然我們預計未來我們的經營業績將繼續受到集裝箱航運業週期的重大影響，但董事估計，一旦供應鏈中斷開始緩解，(i)租賃船舶供應情況將改善，使租船費及運營的銷售成本均降低；(ii)港口運營效率將提升，使裝卸集裝箱所需時間更短，周轉率提高；及(iii)運費將略微降低，但不會降至COVID-19疫情前的水平，因為目前對集裝箱航運服務的需求較高。儘管如此，董事相信，(i)我們的業務核心長期專注於亞洲市場，供應鏈中斷緩解時，將繼續推動我們的增長；及(ii)我們預計由於電商的盛行，市場需求將維持在較高水平，這將繼續推動航運量增長。基於該等原因，我們仍然相信我們的業務將在2023年後的數年內維持盈利。

亞洲經濟發展及亞洲區內貿易活動

根據德路里的資料，亞洲區內是最大的集裝箱航運市場，2021年約佔全球航運量的15.5%，2015年至2021年的複合年增長率約為3.8%。航運集裝箱貿易增長與亞洲國家的GDP增長相關，主要由經濟產出、消費增長及世界貿易模式的改變所驅動。預計集裝箱航運市場，特別是亞洲區內市場，將受益於RCEP的簽署，東盟自貿協定的升級，供應鏈向東南亞的轉移，東盟國家中產階級人口數量增加，及由中國商人主導的跨境電商領域的蓬勃發展。

根據德路里的資料，亞洲區內航線作為全球最大且增長最快的集裝箱航運市場之一，一直是我們於往績記錄期間的重點。我們的亞洲區內航線將繼續是我們的主要增長引擎之一，我們預計亞洲區內貿易量的未來趨勢將受經濟週期、政治環境以及經濟關係變化等因素的影響。

亞洲－歐洲及跨太平洋航線的沿線發展

亞洲－歐洲航線亦於全球航運貿易中至關重要。該等航線的航運量佔2020年全球總量的約10.6%。亞洲－歐洲的航運量由2012年的約13.3百萬 TEU增加至2019年的約16.3百萬 TEU，複合年增長率約為2.9%。2020年航運量下降約5.4%，其後截至2021年10月31日止十個月，因需求上升增加約9.2%。截至2021年12月31日止年度，我們的亞洲－歐洲航線產生的收入佔我們總收入的約38.6%。

作為最大的東西向航線之一，歐洲市場的需求，加上對通貨膨脹的擔憂及可能復發的COVID-19，可能導致貿易量以溫和的速度增長。與跨太平洋地區相比，這裡的需求恢復可能較慢，但增長速度有望迎頭趕上。

跨太平洋航線是全球航運貿易中最重要的航線之一，佔2020年全球總航運量的約13.3%。由亞洲至北美的航運量由2013年的約15.6百萬TEU增加至2020年的約21.8百萬TEU，複合年增長率約為4.9%。於截至2021年12月31日止年度，我們的跨太平洋航線產生的收入佔我們總收入的約32.8%。

過去幾年該航線的流量一定程度上因中美貿易戰及COVID-19而受到干擾。然而，由於COVID-19導致服務中斷，消費者將購買力轉向商品，電商使零售額迅速增長。於2020年，電商在美國零售業中的應用增長約32.0%。

我們的航運量及運力

我們的航運量會影響我們獲取收入及盈利能力，這在不同航線之間存在顯著差異。我們的管理層將TEU運量作為關鍵參數之一來評估我們的績效，使用實時跟蹤系統來提高我們的績效。此外，我們的管理層長期監控TEU運量，以部署合適的運力以滿足預期市場需求。雖然我們的航運量主要取決於我們每條航線對集裝箱航運服務的需求，但其亦受以下因素的影響：(i)我們的客戶服務水平，這會影響我們留住及吸引客戶的能力；(ii)我們以具有成本效益的方式保證運力的能力，以及有效部署運力以滿足有關需求的能力；(iii)我們的運營效率；及(iv)我們在需求不斷增長的市場中建立及運營現有服務項目及新服務項目的能力。

我們的總運量受限於我們的船隊運力。因此，我們擴大船隊運力以適應航運網絡擴張同時保持高利用率的能力會影響我們的業務表現。截至最後實際可行日期，我們經營的船隊共有34艘船舶，總運力為85,578 TEU，其中28艘為租賃船舶。這種靈活的船隊結構使我們能夠快速應對市場並節約成本。同時，為提升我們的整體運力及優化船隊成本結構，於往績記錄期間，除我們的兩艘自有船舶外，我們已訂購12艘運力介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶。截至最後實際可行日期，四艘訂購船舶已交付，其中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付。我們亦計劃使用**[編纂][編纂]**購買或建造更多船舶。更多詳情請參閱本文件「未來計劃及[**編纂**]用途」一節。通過有效管理我們自有與租賃船舶的比例，我們相信能夠進一步改善船隊結構及盈利能力，並在集裝箱航運行業週期有效引領自身發展。我們的航運量也受我們參與戰略合作、共享船舶安排及互換艙位安排的影響。

運費費率

運費費率機制與航運供需掛鉤。集裝箱航運公司及託運人磋商確定反映市場可用船舶與貨物平衡的運費費率。我們的運費費率與市場費率大致一致，我們對這些運費費率的影響有限。我們採用每TEU的平均收入作為運費費率指標及衡量我們業績的主要參數之一。集裝箱航運公司普遍經歷運費費率波動。運費費率變化很大的原因包括以下因素：

- 集裝箱航運服務需求增長及船舶供應增長的變化，共同導致全球集裝箱航運供需及運力利用率出現變化；
- 船舶大型化趨勢，帶來結構性運力過剩時期；
- 特定航線的競爭變化：新入行企業；承運人的退出；承運人擴大份額的舉措；
- 船用燃油價格及其他運營成本；
- 聯盟及共享船舶安排的發展以及運力與需求匹配的能力；
- 貨物及集裝箱類型；
- 服務供應：點對點或港對港；其他物流服務；及
- 現貨或合約市場的相對重要性。

此外，與我們計算平均運費費率的方式相比，市場運費費率分析亦可能涉及(i)出境航程及入境航程收取的費率(這可能明顯不同)；(ii)不同集裝箱單位(即TEU或FEU)收取的費率(這將明顯不同)；(iii)不同類型運輸貨物的費率；及(iv)特定航線(例如上海與洛杉磯之間的航線)收取的費率(因為不同跨太平洋航線收取的運費費率可能存在顯著差異)之計算。

下表概述我們於往績記錄期間就航線收取的平均運費：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	美元／TEU	*美元／TEU*	*美元／TEU*	*美元／TEU*	*美元／TEU*
亞洲區內	345	444	723	802	919
亞洲－印度次大陸和中東	991	904	1,635	1,321	1,822
亞洲－歐洲	-	-	5,031	346	7,378
跨太平洋	-	-	5,440	-	5,600

可資比較市場運費費率

為分析我們在亞洲區內航線、亞洲－印度次大陸和中東航線、亞洲－歐洲航線和跨太平洋航線的平均運費費率波動情況，我們將內部運費費率與德路里提供的以下資料進行比較：

					截至12月31日止年度 選定航線20英尺集裝箱的月平均運費費率		
	航運量單位	貨物類型	航程方向	選定可資比較航線	2019年	2020年	2021年
					美元／TEU	*美元／TEU*	*美元／TEU*
亞洲區內	TEU	幹貨	出境	上海至林查班	137	266	728
				上海至胡志明	186	282	653
				上海至雅加達	275	345	936
亞洲－印度次大陸和中東	TEU	幹貨	出境	上海至那瓦舍瓦	566	1,128	2,761
				鹽田至那瓦舍瓦	577	1,128	2,831
亞洲－歐洲	TEU	幹貨	出境	上海至鹿特丹	1,093	1,455	6,674
				鹽田至鹿特丹	1,226	1,570	5,376
跨太平洋	TEU	幹貨	出境	上海至洛杉磯	1,458	2,248	7,006
				鹽田至洛杉磯	1,412	2,180	7,490

我們認為，幹貨出境TEU收取的市場運費費率與我們的內部數據最為相當，因為我們的大多數集裝箱為TEU，而不是FEU，而幹貨佔我們航運量的大部分。此外，一般情況下，由於入境航程的裝卸費會因多種原因出現波動，僅依據出境航程作出的比較可能更具代表性。

船舶成本、租船費及船用燃油價格

船舶建造及購買成本、租船費及船用燃油成本為我們的銷售成本中對週期波動最為敏感的組成部分。船舶折舊乃按25年攤銷計算。因此，船舶成本對我們的經營業績有長期重大影響。船價受到數項因素影響，主要包括集裝箱航運業週期、造船廠的產能及鋼材等原材料價格。船價亦對我們於購買船舶年度的資本開支造成重大影響。再者，倘我們出售我們的船舶，我們根據買賣價格或會錄得重大資本收益或虧損。

截至最後實際可行日期，28艘租賃船舶中，27艘的租期在12個月以上。倘市場租船費上升或下降，我們在對有關租約進行續約或與新租船方訂立新租約時，可能較訂立長期租約的競爭對手更為直接地產生更高或更低的成本。

船用燃油成本主要受原油價格影響，而近年來原油價格波動較大。船用燃油價格波動直接影響我們的經營成本，對我們的盈利能力具有重大影響。然而，在計算我們向客戶收取的運費時，我們亦會考慮燃料成本的任何變動，以將增加的部分轉嫁給客戶，以維持我們的盈利能力。我們目前並未訂立協議對沖船用燃油價格波動。

下表載列的敏感度分析表示關鍵因素假設波動對我們財務表現的影響：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
運費費率減少10%				
收入影響	(40,115)	(61,221)	(640,256)	(273,243)
税前利潤影響	(40,115)	(61,221)	(640,256)	(273,243)
税前利潤影響(%)	-157.5%	-52.6%	-28.7%	-37.2%
船舶折舊成本增加10%				
船舶折舊	3,919	2,628	6,137	5,839
成本影響	392	263	614	584
税前利潤影響	(392)	(263)	(614)	(584)
税前利潤影響(%)	-1.5%	-0.2%	0.0%	-0.1%

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
租船費率增加10%				
船舶短期租賃	87,959	111,595	953,616	525,966
成本影響	8,796	11,159	95,362	52,597
税前利潤影響	(8,796)	(11,159)	(95,362)	(52,597)
税前利潤影響(%)	-34.5%	-9.6%	-4.3%	-7.2%
燃料價格增加10%				
船用燃油及潤滑油成本	47,255	67,016	544,046	276,560
成本影響	4,726	6,702	54,405	27,656
税前利潤影響	(4,726)	(6,702)	(54,405)	(27,656)
税前利潤影響(%)	-18.6%	-5.8%	-2.4%	-3.8%

季節性

我們的業務歷來具有季節性。根據德路里的資料，全球集裝箱航運業務的需求具有高度季節性，每年第三季度為亞洲－歐洲及跨太平洋航線的航運高峰，因為海外賣家為聖誕節及新年假期做準備。亞洲區內航線的傳統旺季通常為第四季度及春節前。然而，船舶及集裝箱折舊、與港口運營相關的費用、船舶租用及船用燃油費用等成本一般不會隨季節調整。因此，我們的毛利率反映我們的航運量及我們收取的運費費率的波動。

2021年，由於COVID-19疫情、港口擁堵及集裝箱週轉緩慢導致旺季有效運力下降。根據德路里的資料，洛杉磯港口的平均等待時間於2021年11月達到了約190個小時的歷史最高水平，並於2022年1月快速降至60個小時左右。港口生產力下降以及堆場、倉儲、貨運能力／勞動力短缺可能會增加我們於10月及11月在亞洲－歐洲航線及跨太平洋航線的船舶等待時間，從而增加我們的銷售成本，這可能會影響我們2021年第四季度的利潤率。

呈列基準

我們於2005年9月1日在中國註冊成立，並於2021年12月10日根據中國法律轉制為股份有限公司。請參閱本文件「歷史、重組及公司架構」。

我們的歷史財務資料乃按照香港會計師公會頒佈的所有適用香港財務報告準則(其包括所有香港財務報告準則、香港會計準則及詮釋)而編製。我們的歷史財務資料已按歷史成本編製，惟按公允價值計量的金融資產除外。有關歷史財務資料呈列及編製基準的更多詳情，請參閱本文件「附錄一－會計師報告」附註2。

重大會計政策、關鍵估計及判斷

有關對了解我們財務狀況及經營業績屬重要的重大會計政策、關鍵估計及判斷詳情載列於本文件「附錄一－會計師報告」附註2。

重大會計政策

收入確認

收入於產品或服務的控制權轉移予客戶時確認。視乎合約的條款及合約適用的法律，貨品及服務的控制權可能隨時間或於某個時間點轉移。

以下為對本集團收入流會計政策的描述：

(a) 經營集裝箱運輸業務所得貨運收入隨時間確認，該收入按每艘船舶完成航程的時間比例釐定。

(b) 其他業務所得收入於提供服務時確認。

在與客戶訂立合約後，本集團取得自客戶收取代價的權利並承擔向客戶轉移貨品或提供服務的履約責任。該等權利及履約責任是否共同產生淨資產或淨負債，乃視乎餘下權利與履約責任之關係而定。倘餘下權利之計量超逾餘下履約責任之計量，則合約為資產並確認為合約資產。相反，倘餘下履約責任之計量超逾餘下權利之計量，則合約為負債並確認為合約負債。

貿易及其他應收款項以及合約資產

貿易應收款項乃於日常業務過程中提供服務而應向客戶收取的款項。倘貿易及其他應收款項以及合約資產預計在一年或以內收回(或在業務正常經營週期範圍內之更長時間)，則分類為流動資產。否則，該等貿易及其他應收款項以及合約資產則呈列為非流動資產。

貿易應收款項按無條件代價金額確認初始價值，除非該等金額包括重大融資部分，則按公允價值確認。本集團持有貿易及其他應收款項以及合約資產旨在收取合約現金流量，因此其後使用實際利率法按攤銷成本計量。有關本集團貿易及其他應收款項以及合約資產的會計處理的進一步詳情，請參閱附註24，而有關本集團減值政策之詳情，請參閱附註3.1。

即期及遞延所得稅

期內所得稅開支或抵免指根據各司法權區的適用所得稅率按即期應課稅收入支付的稅項，而有關所得稅率根據暫時性差額及未動用稅務虧損所致的遞延稅項資產及負債變動作出調整。

即期所得稅

即期所得稅支出根據本公司附屬公司營運及產生應課稅收入的國家於資產負債表當日已頒佈或實質已頒佈的稅法計算，我們就適用稅法詮釋所規限的情況定期評估報稅表的狀況。我們在適當情況下根據預期將向稅務機關支付的稅款計提撥備。

遞延所得稅

對於資產及負債的稅基與其在綜合財務報表中的賬面值之間產生的暫時性差額，使用負債法對遞延所得稅計提全額撥備。然而，若遞延所得稅自初步確認商譽所得，則不會予以確認。若遞延所得稅來自在交易(業務合併除外)中對資產或負債的初步確認，而在交易時不影響會計或應課稅利潤或虧損，亦不會將遞延所得稅記賬。遞延所得稅使用報告期末前已頒佈或實質已頒佈的稅率(及稅法)釐定，並預期於變現相關遞延所得稅資產或結算遞延所得稅負債時應用。

僅於可能有未來應課稅金額將可供使用以動用暫時性差額及虧損的情況下，方會確認遞延稅項資產。

並未就境外業務投資的賬面值與稅基之間的暫時性差額確認遞延稅項負債及資產，該情況下本公司可控制暫時性差額的撥回時間，而差額在可預見將來很可能不會撥回。

遞延稅項資產及負債於擁有有法定可強制性執行權利抵銷即期稅項資產及負債以及遞延稅項結餘與同一稅務機關有關的情況下抵銷。

即期稅項資產及稅項負債於實體擁有法定可強制性執行權利抵銷及計劃按淨額基準結算，或在變現資產的同時清償負債時予以抵銷。

流動及遞延稅項於損益內確認，惟與於其他全面收益或直接於權益確認的項目相關者除外。於此情況下，稅項亦分別於其他全面收益或直接於權益中確認。

撥備

於本集團因過往事件而負有現時法定或推定責任，可能須動用資源以履行有關責任且相關金額可可靠估計時，確認法律申索、服務保證及履行良好義務的撥備。並無就未來經營虧損確認撥備。

倘存在多項相似責任，則會整體考慮責任類別以釐定履行責任時須動用資源的可能性。即使同一類別責任中的任何一個項目流出資源的可能性很小，亦應確認撥備。

撥備按我們對報告期末履行當前責任所需產生開支的最佳估計的現值計量。用於確定現值的貼現率反映當前市場對貨幣時間價值及責任特有風險的評估。因時間推移而增加的撥備確認為利息開支。

關鍵估計及判斷

編製財務報表需使用會計估計，顧名思義，會計估計將甚少與實際估計相同。在應用本集團會計政策時，我們亦需行使判斷。

估計及判斷持續接受評估，並以過往經驗及其他因素作為基礎，包括可能對實體產生財務影響及在有關情況下被認為屬合理的未來事件預期。

貿易及其他應收款項及合約資產減值

本集團應用香港財務報告準則第9號的簡化方法計量預期信貸虧損，即對所有貿易應收款項及合約資產使用整個存續期的預期虧損撥備。對於其他應收款項，管理層根據歷史結算記錄和以往經驗按組合基準對可回收性進行定期評估，並根據前瞻性資料進行調整。

我們通常會評估其他應收款項，自初始確認以來信貸風險是否顯著增加，如果沒有，我們會採用在每個報告日期後十二個月內可能發生違約事件導致十二個月預期信貸虧損方法來評估。

集裝箱船舶及集裝箱的估計可使用年期及剩餘價值

本集團的主要經營資產為集裝箱船舶及集裝箱。我們釐定集裝箱船舶及集裝箱的估計可使用年期、剩餘價值及有關折舊開支。我們參照本集團業務模式、資產管理政策、行業慣例、船舶的預期使用量、預期維修及保養，以及隨著船舶市場的變化或改進而引致的技術或商業過時來估計集裝箱船舶及集裝箱的可使用年期。

我們於各計量日期參考所有相關因素(包括活躍市場上現時鋼鐵廢料的使用價值)釐定集裝箱船舶及集裝箱的估計剩餘價值。倘集裝箱船舶及集裝箱的可使用年期或剩餘價值與過往估計不同，折舊費用則會改變。本集團船舶及集裝箱的可使用年期符合行業慣例。

截至2019年、2020年、2021年12月31日以及2022年3月31日，我們的船舶的平均剩餘使用壽命分別約為72、60、35及32個月，而我們的集裝箱的平均剩餘使用壽命分別約為60、88、101及100個月。

截至2019年、2020年、2021年12月31日以及2022年3月31日，倘我們估計可使用年期延長／縮短10.0%，而所有其他變量保持不變，則集裝箱船舶及集裝箱的年／期內估計折舊開支將分別減少／增加約人民幣509,000元／人民幣623,000元、人民幣408,000元／人民幣499,000元、人民幣4,344,000元／人民幣5,310,000元及人民幣3,512,000元／人民幣4,292,000元。

截至2019年、2020年、2021年12月31日以及2022年3月31日，倘我們估計剩餘價值增加／減少10%，而所有其他變量保持不變，則集裝箱船舶及集裝箱的年內估計折舊開支將分別減少或增加約人民幣52,000元／人民幣52,000元、人民幣39,000元／人民幣39,000元、人民幣332,000元／人民幣332,000元及人民幣336,000元／人民幣336,000元。

所得稅及預扣稅

本集團須繳納多個司法權區的所得稅及預扣稅。在釐定所得稅及預扣稅的撥備時，本集團須作出重大判斷。在日常業務過程中，多項交易及計算均難以確定最終稅額。倘該等事宜的最終稅務結果與初始記錄的金額有所不同，則該等差額將影響作出相應釐定期內的即期稅項及遞延稅項撥備。

當管理層認為可能有若干暫時差異或稅項虧損可用以抵銷未來的應課稅利潤時，則會確認與該等暫時差異及稅項虧損相關的遞延稅項資產。實際應用的結果或有不同。

年／期末未完航次集裝箱航運收入確認

集裝箱航運收入是每航次的一項履約責任，乃按期間相關基準(即運輸期限)確認。本集團隨時間確認集裝箱航運收入，有關收入經參考報告期末已完成的各單獨航次的航運詳情(如運費費率、離港日期及到港日期)，按其時間比例釐定。倘估計航行日總數與估計不同，其將對下一個報告期的運費收入造成影響。

倘年／期末來自未完航次的運費收入較我們對截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月的估計減少／增加10%，收入將於本期分別減少或增加約人民幣577,100元、人民幣1,199,000元、人民幣52,324,000元及人民幣20,209,000元。

我們對年末未完航次集裝箱航運收入的估計若發生變化，將對各期確認的收入及航次開支產生重大影響。

綜合損益表

下表載列於所示期間的綜合損益表概要：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022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*	*%*
							(未經審計)			
收入	401,145	100.0	612,208	100.0	6,402,556	100.0	337,473	100.0	2,732,432	100.0
銷售成本	(340,604)	(84.9)	(438,603)	(71.6)	(4,041,865)	(63.1)	(201,182)	(59.6)	(1,943,296)	(71.1)
毛利	**60,541**	**15.1**	**173,605**	**28.4**	**2,360,691**	**36.9**	**136,291**	**40.4**	**789,136**	**28.9**
行政開支	(47,864)	(11.9)	(69,081)	(11.3)	(157,456)	(2.5)	(27,668)	(8.2)	(37,470)	(1.4)
金融及合約資產減值撥回／(虧損)淨額	383	0.1	(1,446)	(0.2)	(2,658)	(0.0)	(456)	(0.1)	(1,164)	0.0
其他收入	12,193	3.0	15,179	2.5	19,020	0.3	4,049	1.2	1,668	0.1
其他收益／(虧損)淨額	1,714	0.4	(6,921)	(1.1)	6,488	0.1	455	0.1	(17,543)	(0.6)
經營利潤	**26,967**	**6.7**	**111,336**	**18.2**	**2,226,085**	**34.8**	**112,671**	**33.4**	**734,627**	**26.9**
財務收入	112	0.0	167	0.0	443	0.0	40	0.0	340	0.0
財務成本	(1,364)	(0.3)	(1,412)	(0.2)	(9,844)	(0.2)	(1,298)	(0.4)	(5,066)	(0.2)
財務成本淨額	(1,252)	(0.3)	(1,245)	(0.2)	(9,401)	(0.1)	(1,258)	(0.4)	(4,726)	(0.2)
應佔合營企業及聯營公司(虧損)／利潤	(252)	(0.1)	6,244	1.0	13,659	0.2	2,862	0.8	3,668	0.1
所得稅前利潤	**25,463**	**6.3**	**116,335**	**19.0**	**2,230,343**	**34.8**	**114,275**	**33.9**	**733,569**	**26.8**
所得稅開支	(5,015)	(1.3)	(29,141)	(4.8)	(69,199)	(1.1)	(17,051)	(5.7)	(28,214)	(1.0)
年／期內利潤	**20,448**	**5.1**	**87,194**	**14.2**	**2,161,144**	**33.8**	**97,224**	**28.8**	**705,355**	**25.8**
以下各項應佔利潤：										
本公司擁有人	20,448	5.1	87,219	14.2	2,161,440	33.8	97,248	28.8	705,607	25.8
非控股權益	–	–	(25)	(0.0)	(296)	(0.0)	(24)	0.0	(252)	0.0
總計	**20,448**	**5.1**	**87,194**	**14.2**	**2,161,144**	**33.8**	**97,224**	**28.8**	**705,355**	**25.8**

經營業績主要組成部分說明

收入

收入乃扣除增值税呈列。於往績記錄期間，我們的收入主要來自集裝箱航運。下表載列所示期間按業務分部劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022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*	*%*
							(未經審計)			
集裝箱航運	401,145	100.0	610,342	99.7	6,400,916	100.0	337,257	99.9	2,732,373	100.0
其他[1]	–	–	1,866	0.3	1,640	0.0	216	0.1	59	0.0
總計	**401,145**	**100.0**	**612,208**	**100.0**	**6,402,556**	**100.0**	**337,473**	**100.0**	**2,732,432**	**100.0**

附註：

(1) 主要包括其他集裝箱物流服務的收入。

下表載列所示期間按航線劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022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*	*%*
							(未經審計)			
亞洲－歐洲	–	–	–	–	2,467,870	38.6	11,722	3.5	838,994	30.7
跨太平洋	–	–	–	–	2,101,609	32.8	–	–	965,196	35.3
亞洲區內	311,919	77.8	459,188	75.0	1,294,521	20.2	238,549	70.7	474,629	17.4
亞洲－印度次大陸和中東	89,039	22.2	145,497	23.8	497,723	7.8	79,139	23.4	429,053	15.7
其他[1]	187	0.0	7,523	1.2	40,833	0.6	8,063	2.4	24,560	0.9
總計	**401,145**	**100.0**	**612,208**	**100.0**	**6,402,556**	**100.0**	**337,473**	**100.0**	**2,732,432**	**100.0**

附註：

(1) 其他包括於往績記錄期間支線及截至2021年12月31日止年度一條開往巴西的航線(其不歸類為跨太平洋航線)產生的收入。

有關收入確認的詳情，請參閱本節「重大會計政策、關鍵估計及判斷－重大會計政策－收入確認」分節及本文件附錄一會計師報告附註2。截至2021年12月31日止年度，我們從我們的亞洲－歐洲及跨太平洋航線中產生高額收入，乃由於我們於截至2021年12月31日止年度推出該等遠洋航線以滿足年內不斷增長的需求。來自亞洲區內航線以及亞洲－印度次大陸和中東航線的收入於往績記錄期間增加主要是由於市場需求(及運費)增長，以及我們擴大業務經營以滿足有關需求，從而使得該等航線的航運量顯著增加。

銷售成本

我們的銷售成本主要包括(i)設備及貨運成本；(ii)航程成本；及(iii)船舶成本。下表載列所示期間按性質劃分的銷售成本明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*%*	*人民幣千元*	*%*
設備及貨運成本										
－集裝箱租賃成本	14,499	4.3	16,528	3.7	1,340,442	33.2	13,663	6.8	553,955	28.5
－貨運成本	106,778	31.3	153,427	35.0	762,813	18.8	58,724	29.2	367,623	18.9
小計	**121,277**	**35.6**	**169,955**	**38.7**	**2,103,255**	**52.0**	**72,387**	**36.0**	**921,578**	**47.4**
航程成本										
－船用燃油成本	47,255	13.9	67,016	15.3	544,046	13.5	42,603	21.2	276,560	14.2
－港口費	21,698	6.4	36,602	8.3	152,946	3.8	10,946	5.4	50,576	2.6
－船務代理及其他航程成本	38,632	11.3	31,875	7.3	98,968	2.4	8,318	4.1	50,391	2.6
小計	**107,585**	**31.6**	**135,493**	**30.9**	**795,960**	**19.7**	**61,867**	**30.7**	**377,527**	**19.4**
船舶成本										
－船舶租賃成本	87,959	25.8	111,595	25.4	953,616	23.6	53,559	26.6	525,966	27.2
－船員成本	8,347	2.5	4,502	1.0	9,134	0.2	1,273	0.6	4,254	0.2
－船舶保險費用	1,805	0.5	844	0.2	5,689	0.1	836	0.4	772	0.0
－維修、保養及其他	2,946	0.9	2,170	0.6	3,016	0.1	198	0.1	2,871	0.1
小計	**101,057**	**29.7**	**119,111**	**27.2**	**971,455**	**24.0**	**55,866**	**27.8**	**533,863**	**27.5**

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*%*	*人民幣千元*	*%*
折舊	8,622	2.5	8,223	1.9	168,158	4.2	10,895	5.4	107,701	5.6
其他(1)	2,063	0.6	5,821	1.3	3,037	0.1	167	0.1	2,627	0.1
總計	**340,604**	**100.0**	**438,603**	**100.0**	**4,041,865**	**100.0**	**201,182**	**100.0**	**1,943,296**	**100.0**

附註：

(1) 其他包括商譽減值虧損淨額以及稅項及附加費。

設備及貨物運輸成本是往績記錄期間我們銷售成本的最大組成部分，於截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月分別佔我們銷售成本總額約35.6%、38.7%、52.0%、36.0%及47.4%。截至2019年12月31日止年度至截至2020年12月31日止年度我們的設備及貨運成本溫和增加是由於我們的航運量由140,635 TEU增加至182,495 TEU，因而推高貨運成本，這與我們期間的收入增長一致。

我們的設備及貨物運輸成本由截至2020年12月31日止年度的約人民幣170.0百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣2,103.3百萬元，主要是由於我們集裝箱保有量的規模擴大(由22,361 TEU增加至138,313 TEU)，從而導致集裝箱租賃成本大幅增加。作出該擴大我們集裝箱保有量的規模的決定是為了支持我們向歐洲及北美市場拓展航線。這亦與我們的航運量從182,495 TEU增長至467,609 TEU一致。同時隨著我們遠洋航線業務的發展，集裝箱回空成本亦隨著航線距離加長而上漲。此外，我們與安通合作相關的固定集裝箱租賃成本及可變集裝箱租賃成本分別約為人民幣51.4百萬元及人民幣1,236.7百萬元，分別約佔2021年總銷售成本的1.3%及30.6%。該等成本亦由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣72.4百萬元急劇增加至約人民幣921.6百萬元，主要是由於我們集裝箱保有量的規模增加(由34,783 TEU增加至151,840 TEU)，從而導致集裝箱租賃成本大幅增加。該增加亦與同期我們的航運量由61,321 TEU增至150,512 TEU一致。與安通有關的固定集裝箱租賃成本及可變集裝箱租賃成本分別約為人民幣32.1百萬元及人民幣499.5百萬元，分別佔截至2022年3月31日止三個月總銷售成本約2.0%及26.0%。

航程成本是銷售成本的另一大主要組成部分，於截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月分別佔我們銷售成本總額約31.6%、30.9%、19.7%、30.7%及19.4%。該成本主要與航程的時長、航次的數量以及經停港口的數量呈正相關。截至2020年12月31日止年度我們的船舶成本溫和增加與為服務主要來自亞洲和印度次大陸港口的更多客戶而部署的航運船舶數量增加(由五艘增至八艘)一致，這亦與期內我們的收入增長一致。

航程成本由截至2020年12月31日止年度的約人民幣135.5百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣796.0百萬元，主要是由於我們擴展亞洲－歐洲及跨太平洋航線而令航程增加，使得部署的船舶增加(由8艘增加至35艘)。該等航線的航程較我們其他航線的航程為長。此外，主要由於我們運營船舶數目由8艘增加至35艘，我們同期的船用燃油成本由約人民幣67.0百萬元增至約人民幣544.0百萬元。同期，該等航線的航運量分別由零及零增至77,263 TEU及60,744 TEU。相關成本亦因類似原因由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣61.9百萬元激增至約人民幣377.5百萬元。我們運營的船舶數目亦於同期由11艘增加至30艘。

船舶成本也是往績記錄期間銷售成本的主要組成部分，於截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月分別佔我們銷售成本總額約29.7%、27.2%、24.0%、27.8%及27.5%。該成本主要與我們租賃船舶的數量、船型以及船舶租賃價格呈正相關。截至2020年12月31日止年度，我們的船舶成本適度增加，與我們船隊中租船數量的增加(從4艘增加到7艘)一致。

我們的船舶成本由截至2020年12月31日止年度約人民幣119.1百萬元增加至截至2021年12月31日止年度約人民幣971.5百萬元，主要是由於我們的船隊擴大，在同一時期，我們的租船數量從7艘增加到33艘。在33艘租入船舶中，其中12艘根據我們與安通的合作租賃，截至2021年12月31日止年度的成本約為人民幣953.6百萬元。我們的船舶成本由截至2021年3月31日止三個月約人民幣55.9百萬元增加至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣533.9百萬元，這主要是由於同期我們的租賃船舶從10艘增加到28艘，擴大了我們的船隊。於同期，我們與安通合作相關的固定船舶租賃成本約為人民幣154.6百萬元。

折舊主要與我們的自有集裝箱及船舶折舊有關，該折舊與集裝箱及船舶數量、初始建造或購買成本呈正相關。於往績記錄期間，我們的銷售成本的上述組成部分的波動一般與我們的收入增長、航運量波動及因業務擴張而使用的船舶變動相一致。

下表載列所示期間按業務分部劃分的銷售成本明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022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*	*%*
							(未經審計)			
集裝箱航運	340,604	100.0	438,603	100.0	4,041,865	100.0	201,182	100.0	1,943,296	100.0
其他(1)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
總計	**340,604**	**100.0**	**438,603**	**100.0**	**4,041,865**	**100.0**	**201,182**	**100.0**	**1,943,296**	**100.0**

附註：

(1) 主要包括其他集裝箱物流服務的銷售成本。

雖然於往績記錄期間我們自其他產生收入，但與其他有關的大部分成本幾乎為員工成本，在行政開支項下入賬。

毛利及毛利率

截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們的毛利分別約為人民幣60.5百萬元、人民幣173.6百萬元、人民幣2,360.7百萬元、人民幣136.3百萬元及人民幣789.1百萬元，同期的毛利率分別約為15.1%、28.4%、36.9%、40.4%及28.9%。下表載列所示期間我們按業務分部劃分的毛利及毛利率：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022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*	*%*
							(未經審計)			
集裝箱航運	60,541	15.1	171,739	28.1	2,359,051	36.9	136,075	40.3	789,077	28.9
其他(1)	–	–	1,866	100.0	1,640	100.0	216	100.0	59	100.0
總毛利／整體毛利率	**60,541**	**15.1**	**173,605**	**28.4**	**2,360,691**	**36.9**	**136,291**	**40.4**	**789,136**	**28.9**

附註：

(1) 主要包括其他集裝箱物流服務的利潤及利潤率。

下表載列所示期間按航線劃分的毛利／(毛損)及毛利率／(毛損率)明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	毛利／(毛損)	毛利率／(毛損率)	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*	*%*
							(未經審計)			
亞洲區內	46,989	15.1	128,209	27.9	481,826	37.2	114,614	48.0	178,822	37.7
亞洲－印度次大陸和中東	14,013	15.7	44,024	30.3	232,992	46.8	14,717	18.6	184,833	43.1
亞洲－歐洲	–	–	–	–	897,518	36.4	3,994	34.1	264,150	31.5
跨太平洋	–	–	–	–	737,545	35.1	–	–	155,605	16.1
其他	(461)	(246.5)	1,372	18.2	10,810	26.5	2,966	36.8	5,726	23.3
	60,541	**15.1**	**173,605**	**28.4**	**2,360,691**	**36.9**	**136,291**	**40.4**	**789,136**	**28.9**

按航線劃分的毛利率，乃按各航線的收入減各特定航線直接應佔銷售成本及間接銷售成本(包括集裝箱租賃成本、集裝箱折舊、集裝箱維護、修理開支及其他相關集裝箱成本)計算，並按單獨航線的收入比例分配至單獨航線。例如，於截至2021年12月31日止年度及於截至2022年3月31日止三個月，跨太平洋航線的毛利率分別約為35.1%及16.1%。該毛利率差異主要由於到北美的出境航程確認的收入主要於2021年第四季度產生，而經營該航線的銷售成本亦分配至入境航程。該入境航程於2022年第一季度發生，由於在多數情況下，跨太平洋航線的入境航程會裝載空箱，故沿跨太平洋航線並無產生太多收入。

我們的毛利於往績記錄期間增加，主要是由於我們的收入增加。我們的毛利率由截至2019年12月31日止年度的約15.1%增加至截至2020年12月31日止年度的約28.4%，主要是由於運費上漲，這與市場需求激增及運力短缺令市場運費費率大幅上漲一致。我們的毛利率進一步增至截至2021年12月31日止年度的約36.9%，主要是由於在收入端，市場運費費率水平同比大幅上漲，同時我們擴展遠洋航線及我們有能力收取更高的運費，以應對由於COVID-19疫情而導致的亞洲－歐洲及跨太平洋航線服務需求的激增。同時在成本端，我們的船舶及集裝箱折舊為直線法折舊，我們船舶租賃的相關費用大部分以中長期租船合約鎖定，而我們與港口運營相關的費用、船用燃

油費用等運營開支在短期內也一般不會隨運費波動的浮動調整。我們的毛利率由截至2021年3月31日止三個月的約40.4%下降至截至2022年3月31日止三個月的約28.9%，主要由於同期船用燃油及燃料等相關成本大幅增加。

其他收入

我們的其他收入主要包括政府補助及其他補助。政府補助及其他補助是我們於往績記錄期間的其他收入的最大組成部分，主要包括(i)納稅申報獲得的財務支持；(ii)航線補貼及(iii)COVID-19補貼，分別佔我們截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月的其他收入總額的約62.7%、71.0%、78.0%、65.0%及67.6%。於往績記錄期間，我們的政府補助及其他補助佔我們其他收入的比例持續增加是由於我們的航線及吞吐量增加。

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
				(未經審計)	
其他收入					
政府補助及其他補助	7,642	10,772	14,845	2,630	1,127
其他(1)	4,551	4,407	4,175	1,419	541
	12,193	15,179	19,020	4,049	1,668

附註：

(1) 主要包括行業補貼、諮詢服務及市場研究服務。

其他收益／(虧損)－淨額

我們的其他收益／(虧損)主要包括(i)出售物業、廠房及設備項目的收益／(虧損)，主要與我們出售集裝箱及船舶有關；及(ii)匯兑收益／(虧損)，主要與我們在不同市場間的經營貨幣變動有關。下表載列於所示期間的其他收入及收益：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
				(未經審計)	
其他收益／(虧損)－淨額					
先前於合營企業持有的股權的重估收益	–	–	8,732	–	–
出售合營企業收益	–	–	892	303	–
出售物業、廠房及設備的收益／(虧損)	950	(1,341)	(26)	–	4
持作按公允價值計入損益的金融資產之收益／(虧損)	214	209	284	54	(16,610)
匯兑收益／(虧損)	951	(5,278)	(2,587)	207	(937)
其他[1]	(401)	(511)	(807)	(109)	–
	1,714	(6,921)	6,488	455	(17,543)

附註：

(1) 主要包括集裝箱租賃的稅款滯納金。詳情請參閱本文件「業務－法律訴訟及不合規事項－不合規事項」一節。

行政開支

我們的行政開支主要包括僱員福利開支、市場開發開支以及折舊及攤銷。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，我們的行政開支佔收入百分比分別約為11.9%、11.3%、2.5%、8.2%及1.4%。下表載列我們於所示期間的行政開支明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022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*	*%*
							(未經審計)			
僱員福利開支	29,469	61.6	47,302	68.5	119,857	76.1	21,298	77.0	29,185	77.9
業務開發開支	2,928	6.1	5,288	7.6	11,142	7.1	1,559	5.6	1,864	5.0
折舊及攤銷	4,391	9.2	6,774	9.8	9,071	5.7	1,923	7.0	2,429	6.5
交通及差旅開支	3,261	6.8	2,275	3.3	3,806	2.4	836	3.0	901	2.4
專業費用	1,375	2.9	1,313	1.9	4,363	2.8	465	1.7	762	2.0
其他[(1)]	6,440	13.4	6,129	8.9	9,217	5.9	1,587	5.7	2,329	6.2
總計	**47,864**	**100.0**	**69,081**	**100.0**	**157,456**	**100.0**	**27,668**	**100.0**	**37,470**	**100.0**

附註：

(1) 主要包括辦公、通訊及公用事業開支。

僱員福利開支為往績記錄期間行政開支的最大組成部分，於截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月分別佔我們行政開支總額約61.6%、68.5%、76.1%、77.0%及77.9%。往績記錄期間僱員福利開支不斷增加主要是由於我們團隊的人員增加以配合業務擴張。於往績記錄期間，業務開發開支為我們行政開支的另一大組成部分。業務開發開支持續增加與我們的業務增長一致，而業務增長乃由於我們不斷與更多客戶建立業務關係。

財務收入／(成本)

我們的財務收入主要包括銀行利息收入。我們的財務成本主要包括(i)銀行借款的利息開支；(ii)租賃負債的利息開支；及(iii)其他借款的利息開支(主要包括集裝箱售後回租的利息開支)。下表載列所示期間的財務收入及成本明細：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
銀行利息收入	112	167	443	40	340
財務成本					
銀行借款利息支出	(1,246)	(1,113)	(4,148)	(155)	(1,514)
租賃負債利息支出	(118)	(299)	(6,497)	(460)	(4,240)
其他借款利息支出	–	–	(3,184)	(683)	(781)
	(1,364)	(1,412)	(13,829)	(1,298)	(6,535)
資本化金額	–	–	3,985	–	1,469
總計	**(1,252)**	**(1,245)**	**(9,401)**	**(1,258)**	**(4,726)**

所得稅開支

下表載列我們於所示期間的所得稅開支明細：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
				(未經審計)	
即期稅項					
年內利潤的即期稅項	4,989	30,199	78,862	17,410	31,596
過往期間即期稅項調整	78	16	(11,136)	–	–
即期稅項開支總額	5,067	30,215	67,726	17,410	31,596
遞延稅項資產(增加)／減少	(791)	(9,588)	(27,580)	4,013	(20,190)
遞延稅項負債增加／(減少)	739	8,514	29,053	(4,372)	16,808
遞延稅項福利總額	(52)	(1,074)	1,473	(359)	(3,382)
所得稅開支	**5,015**	**29,141**	**69,199**	**17,051**	**28,214**

本集團應課稅利潤主要來自母公司中聯航運股份有限公司及中聯航運香港(本公司的全資附屬公司)。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，按實際稅項開支除以所得稅前利潤計算，我們的實際稅率分別約為19.7%、25.0%、3.1%、14.9%及3.8%。

母公司中聯航運股份有限公司須根據中國企業所得稅法按25%的標準稅率繳納企業所得稅。自2021年1月1日起，母公司中聯航運股份有限公司(於中國海南省註冊)按15%的海南優惠所得稅率計算所得稅。我們亦於2021年確認約人民幣11.1百萬元的過往期間即期稅項調整來自優惠稅率。本公司採用25%計算其截至2020年12月31日止年度的中國稅項撥備，經完成2020年度納稅申報及於2021年5月獲得當地稅務局批准後，中聯航運股份有限公司採用15%的優惠稅率計算其2020年的所得稅。法定稅率及優惠稅率引致的差額於2021年收益表確認為經調整項目。

中聯航運香港就年內來自或產生於香港的估計應課稅利潤以16.5%的稅率計提所得稅撥備。本集團實際稅率降低主要由於香港水域以外產生的淨利潤免繳所得稅。

於2021年，本集團開始通過中聯航運經營亞洲－歐洲及跨太平洋航線。根據香港與其他司法權區簽訂的全面雙重徵稅協定／安排及運輸收入協定，本集團經營位於香港水域以外的香港航線所產生的淨利潤在香港以外其他司法權區可豁免繳納稅項。儘管港美航運協定於2021年1月1日終止，本公司的全資附屬公司中聯航運香港通過向美國國稅局提交1120-F表「外國公司的美國所得稅申報表」的納稅申報仍可享受中美協定。直至最後實際可行日期，第三方已完成稅務申報提交。我們正在等待通過稅務軟件收到美國國稅局的受理確認書。預計將於2022年12月前完成。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已履行全部稅項責任，且並無任何未決稅項爭議。

經營業績

截至2022年3月31日止三個月與截至2021年3月31日止三個月相比

收入

我們的收入由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣337.5百萬元大幅增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣2,732.4百萬元，主要反映在航運量增長及近期新航線開通的推動下，我們集裝箱航運的收入增長。

按業務分部劃分的收入

集裝箱航運所得收入由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣337.3百萬元大幅增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣2,732.4百萬元，主要由於我們的航運量及運費增加以及新航線開通。其他所得收入維持相對穩定，於截至2021年3月31日止三個月及截至2022年3月31日止三個月分別最低為約人民幣0.2百萬元及約人民幣59,000元。

按航線劃分的收入

我們亞洲區內航線所得收入由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣238.5百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣474.6百萬元，這主要由於該等航線的航運量增加。我們的亞洲區內航線的航運量由截至2021年3月31日止三個月的46,454 TEU增加至截至2022年3月31日止三個月的77,063 TEU，即使同期我們將航線數量由30條減少至28條。

我們亞洲－歐洲航線所得收入由截至2021年3月31日止三個月的人民幣11.7百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣839.0百萬元，是由於該等航線於2021年2月方始開通。

我們跨太平洋航線所得收入由截至2021年3月31日止三個月的零增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣965.2百萬元，是由於該等航線於2021年7月方始開通。

我們亞洲－印度次大陸和中東航線所得收入由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣79.1百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣429.1百萬元，主要由於該等航線的航運量增加。亞洲－印度次大陸和中東航線的航運量由截至2021年3月31日止三個月的9,415 TEU增加至截至2022年3月31日止三個月的34,758 TEU。

銷售成本

我們的銷售成本由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣201.2百萬元大幅增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣1,943.3百萬元，這與我們的收入增長一致。

按業務分部劃分的銷售成本

集裝箱航運的銷售成本由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣201.2百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣1,943.3百萬元，主要由於經營規模擴大。

按性質劃分的銷售成本

我們的設備及貨物運輸成本由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣72.4百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣921.6百萬元，主要是由於我們集裝箱保有量的規模擴大（由34,783 TEU增加至151,840 TEU），從而導致集裝箱租賃成本由約人民幣13.7百萬元大幅增加至約人民幣554.0百萬元。該增加亦與同期我們的航運量由61,321 TEU增至150,512 TEU一致（誠如我們的貨物成本由約人民幣58.7百萬元增加至約人民幣367.6百萬元所反映）。

航程成本(包括船用燃油、港口費及航運代理開支)由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣61.9百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣377.5百萬元，主要是由於我們擴展至亞洲－歐洲及跨太平洋航線而令遠洋航程增加，而遠洋航程的每次航程總體成本高於近洋航程(誠如船用燃油成本由約人民幣42.6百萬元增至約人民幣276.6百萬元所反映)。

我們的船舶成本由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣55.9百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣533.9百萬元，主要是由於我們的船隊擴張，同期租賃船舶由10艘增至28艘(如我們的船舶租賃成本由約人民幣53.6百萬元增加至人民幣526.0百萬元所反映)。

我們的折舊成本由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣10.9百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣107.7百萬元，主要由於我們新造集裝箱及長期租賃船舶數量從1艘增加至10艘，而根據香港財務報告準則，對該等長期租賃船舶計提折舊。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣136.3百萬元大幅增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣789.1百萬元。然而，同期我們的毛利率由約40.4%下降至28.9%，主要由於運營成本(如與船用燃油及燃料相關的成本)增加。

按業務分部劃分

集裝箱航運的毛利由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣136.1百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣789.1百萬元，主要由於集裝箱航運產生的收入增加。集裝箱航運的毛利率由截至2021年3月31日止三個月的約40.3%下降至截至2022年3月31日止三個月的約28.9%，主要由於相關運營成本增加(包括船用燃油成本增加)。

其他的毛利由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣216,000元減至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣59,000元，而由於未產生相關成本，截至2021年及2022年3月31日止三個月的毛利率約為100.0%。

按航線劃分

來自亞洲區內航線的毛利從截至2021年3月31日止三個月的約人民幣114.6百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣178.8百萬元，主要是由於自該區域航運服務產生的收益增加，而成本增加與我們的收益增長及部署船舶從10艘增至14艘一致。亞洲區內航線的毛利率由截至2021年3月31日止三個月的約48.0%下降至截至2022年3月31日止三個月的約37.7%，主要由於集裝箱租賃成本、船用燃油成本及船舶租賃成本增加。

來自亞洲－歐洲航線的毛利從截至2021年3月31日止三個月的約人民幣4.0百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣264.2百萬元，主要是由於自該區域航運服務產生的收益增加，而成本增加與我們的收益增長及部署船舶從1艘增至6艘一致。亞洲－歐洲航線的毛利率保持相對穩定，由截至2021年3月31日止三個月的約34.1%下降至截至2022年3月31日止三個月的約31.5%，主要由於船用燃油成本增加。

來自跨太平洋航線的毛利從截至2021年3月31日止三個月的零增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣155.6百萬元，原因是該等航線於2021年7月方始開通。截至2022年3月31日止三個月，跨太平洋航線的毛利率為16.1%。

來自亞洲－印度次大陸和中東的毛利從截至2021年3月31日止三個月的約人民幣14.7百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣184.8百萬元，主要是由於自該區域航運服務產生的收益增加，而成本增加與我們的收益增長及部署船舶從零艘增至4艘一致。亞洲－印度次大陸和中東航線的毛利率由截至2021年3月31日止三個月的約18.6%上升至截至2022年3月31日止三個月的約43.1%，主要由於同期該等航線的平均運費費率由約每TEU 1,321美元增至每TEU 1,822美元。

行政開支

我們的行政開支由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣27.7百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣37.5百萬元，主要由於我們增加員工人數以支持我們的業務擴張及實施加薪以留住我們的人員，令我們的僱員福利開支增加。

金融及合約資產減值虧損淨額

我們的金融及合約資產減值虧損淨額由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣0.5百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣1.2百萬元。

其他收入

我們的其他收入由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣4.0百萬元減至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣1.7百萬元，主要由於我們收到的政府補助減少。

其他收益／(虧損)

截至2021年3月31日止三個月我們的其他收益約為人民幣0.5百萬元，而截至2022年3月31日止三個月我們錄得其他虧損約人民幣17.5百萬元，主要由於按公允價值計入損益的金融資產虧損所致。

財務(收入)及成本

我們的財務收入由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣40,000元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣0.3百萬元。我們的財務成本由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣1.3百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣5.1百萬元，主要是由於租期超過一年的租賃船舶數量增加引致金融負債增加，及銀行借款的利息開支增加。

應佔合營企業及聯營公司利潤

我們應佔合營企業及聯營公司利潤由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣2.9百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣3.7百萬元，主要由於本集團聯營公司深圳中聯國際船務代理有限公司的淨利潤。

所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣17.1百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣28.2百萬元，反映了由於我們的業務增長令稅前利潤增加。我們的實際稅率由截至2021年3月31日止三個月的約14.9%下降至截至2022年3月31日止三個月的約3.8%，主要由於我們在香港水域以外運營的香港航線產生的利潤不計入香港應課稅利潤，截至2022年3月31日止三個月我們遠洋航線的大部分淨利潤乃產生自香港水域之外。

期內利潤

由於上述原因，我們的期內利潤由截至2021年3月31日止三個月的約人民幣97.2百萬元增至截至2022年3月31日止三個月的約人民幣705.4百萬元。

截至2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度相比

收入

我們的收入由截至2020年12月31日止年度的約人民幣612.2百萬元大幅增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣6,402.6百萬元，主要反映在航運量及運費費率約顯著增長及新航線開通的推動下，我們集裝箱航運的收入增長。

按業務分部劃分的收入

集裝箱航運所得收入由截至2020年12月31日止年度的約人民幣610.3百萬元大幅增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣6,400.9百萬元，主要由於航運量及運費費率約增加以及新航線開通。其他所得收入維持相對穩定，於截至2020年12月31日止年度及截至2021年12月31日止年度分別為約人民幣1.9百萬元及約人民幣1.6百萬元。

按航線劃分的收入

我們亞洲區內航線所得收入由截至2020年12月31日止年度的約人民幣459.2百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣1,294.5百萬元，這主要由於市場需求增加及我們擴大業務運營以滿足該等需求，使得此類航線的航運量大幅增加。我們的亞洲區內航線的航運量由截至2020年12月31日止年度的157,892 TEU增加至截至2021年12月31日止年度的281,413 TEU，同比增長約78.2%，於同期我們的航線數量由32條增加至36條。

我們亞洲－歐洲航線所得收入由截至2020年12月31日止年度的零增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣2,467.9百萬元，是由於我們於該年度推出該等航線以滿足不斷增長的業務增長需求。

我們跨太平洋航線所得收入由截至2020年12月31日止年度的零增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣2,101.6百萬元，是由於我們於該年度推出該等航線以滿足不斷增長的業務增長需求。

我們亞洲－印度次大陸和中東航線所得收入由截至2020年12月31日止年度的約人民幣145.5百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣497.7百萬元，主要由於每TEU的平均收入增加及航運量大幅增加。亞洲－印度次大陸和中東航線的航運量由截至2020年12月31日止年度的24,603 TEU增加至截至2021年12月31日止年度的47,848 TEU。

銷售成本

我們的銷售成本由截至2020年12月31日止年度的約人民幣438.6百萬元大幅增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣4,041.9百萬元，這與我們的收入增長一致。

按業務分部劃分的銷售成本

集裝箱航運的銷售成本由截至2020年12月31日止年度的約人民幣438.6百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣4,041.9百萬元，主要由於經營規模擴大。

按性質劃分的銷售成本

我們的設備及貨物運輸成本由截至2020年12月31日止年度的約人民幣170.0百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣2,103.3百萬元，主要是由於我們集裝箱保有量的規模增加(由22,361 TEU增加至138,313 TEU)，從而導致集裝箱租賃成本大幅增加。作出該決定是為了支持我們向歐洲及北美市場拓展航線。我們的航運量從182,495 TEU增長至467,609 TEU。同時隨著我們遠洋航線業務的發展，集裝箱回空成本亦隨著航線距離加長而上漲。此外，我們與安通合作相關的固定集裝箱租賃成本及可變集裝箱租賃成本分別約為人民幣51.4百萬元及人民幣1,236.7百萬元，分別約佔2021年總銷售成本的1.3%及30.6%。

航程成本(包括船用燃油、港口費及航運代理開支)由截至2020年12月31日止年度的約人民幣135.5百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣796.0百萬元，主要是由於我們擴展亞洲－歐洲及跨太平洋航線而令航程增加，使得部署的船舶增加(由8艘增加至35艘)。該等航線的航程較我們其他航線的航程長。此外，主要由於我們運營船舶數目由8艘增加至35艘，我們同期的船用燃油成本由約人民幣67.0百萬元增至約人民幣544.0百萬元。同期，該等航線的航運量分別由零及零增至77,263 TEU及60,744 TEU。

我們的船舶成本由截至2020年12月31日止年度的約人民幣119.1百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣971.5百萬元，主要是由於我們的船隊擴張，同期租賃船舶由七艘增至33艘。在33艘租賃船舶中，其中12艘根據我們與安通的合作租賃，截至2021年12月31日止年度，所產生的相關成本約為人民幣953.6百萬元。

我們的折舊成本由截至2020年12月31日止年度的約人民幣8.2百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣168.2百萬元，主要由於我們長期租賃船舶數量從零艘增加至十艘，而根據會計準則，我們對該等長期租賃船舶計提折舊。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由截至2020年12月31日止年度的約人民幣173.6百萬元大幅增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣2,360.7百萬元。我們的毛利率由截至2020年12月31日止年度的約28.4%增至截至2021年12月31日止年度的約36.9%，主要是由於我們擴展較近洋航線運費更高的遠洋航線業務。此外，我們的運費費率通常與現行市場水平一致，而成本則毋須作出類似市場調整。有關毛利率的進一步討論，請參閱本節「經營業績主要組成部分說明－毛利及毛利率」分節。

按業務分部劃分

集裝箱航運的毛利由截至2020年12月31日止年度的約人民幣171.7百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣2,359.1百萬元，主要由於運費的增速超過我們的銷售成本的增速。集裝箱航運的毛利率由截至2020年12月31日止年度的約28.1%增至截至2021年12月31日止年度的約36.9%，主要由於相同原因。其他的毛利由截至2020年12月31日止年度的約人民幣1,866百萬元減少至截至2021年12月31日止年度的約人民幣1,640百萬元，由於2020年及2021年未產生相關成本，截至2020年及2021年12月31日止年度的毛利率約為100.0%。

按航線劃分

來自亞洲區內的毛利從截至2020年12月31日止年度的約人民幣128.2百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣481.8百萬元，主要是由於自該區域航運服務產生的收益增加，而成本增加與我們的收益增長及部署船舶從13艘增至20艘一致。我們的毛利率從約27.9%上升至37.2%是由於我們於該區域的運費費率有所上升。該運費費率乃參考該區域的現行市價收取。我們就亞洲區內航線收取的平均運費費率從每TEU約人民幣2,900元增至每TEU人民幣4,600元。該增幅與該區域選定航線的可資比較市場運費費率增幅相當。

截至2021年12月31日止年度，來自亞洲－歐洲航線的毛利約為人民幣897.5百萬元，毛利率約為36.4%。有關毛利及毛利率主要由於因應全球對沿有關航線集裝箱運輸服務的需求，我們向客戶收取較高的運費。於年內，我們向亞洲－歐洲航線收取的平均運費約為每TEU 5,031美元。作為參考，截至2021年12月31日止年度，選定亞洲－歐洲航線的可資比較市場運費費率介於約每TEU 5,376美元至每TEU 6,674美元。

截至2021年12月31日止年度，來自跨太平洋航線的毛利約為人民幣737.5百萬元，毛利率約為35.1%。有關毛利及毛利率主要由於因應全球對沿有關航線集裝箱運輸服務的需求，我們向客戶收取較高的運費。於年內，我們向跨太平洋航線收取的平均運費約為每TEU 5,440美元。作為參考，截至2021年12月31日止年度，選定跨太平洋航線的可資比較市場運費費率介於約每TEU 7,006美元至每TEU 7,490美元。

來自亞洲－印度次大陸和中東的毛利從截至2020年12月31日止年度的約人民幣44.0百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣233.0百萬元，主要是由於自該區域航運服務產生的收益增加，而成本增加與我們的收益增長及部署船舶從一艘增至四艘一致。我們的毛利率從約30.3%上升至46.8%是由於我們於該區域的運費大幅增長。運費費率乃參考該區域的現行市價收取。我們就亞洲－印度次大陸和中東航線收取的平均運費費率從每TEU約904美元增至每TEU 1,635美元。該增幅與該區域選定航線的可資比較市場運費費率增幅相當。

行政開支

我們的行政開支由截至2020年12月31日止年度的約人民幣69.1百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣157.5百萬元，主要由於我們增加員工人數以支持我們的業務擴張及實施加薪以留住我們的人員，令我們的僱員福利開支增加。

金融及合約資產減值虧損淨額

我們的金融及合約資產減值虧損淨額由截至2020年12月31日止年度的約人民幣1.4百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣2.7百萬元。

其他收入

我們的其他收入由截至2020年12月31日止年度的約人民幣15.2百萬元大幅增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣19.0百萬元，主要由於我們收到的政府補助增加。

其他收益／(虧損)

截至2020年12月31日止年度我們的其他虧損約為人民幣6.9百萬元，而截至2021年12月31日止年度我們錄得其他收益約人民幣6.5百萬元，主要由於先前持有的合營企業股權的重估收益人民幣8.7百萬元及我們的匯兑虧損因美元貶值而由約人民幣5.3百萬元減少至約人民幣2.6百萬元。

財務(收入)及成本

我們的財務收入由截至2020年12月31日止年度的約人民幣0.2百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣0.4百萬元。我們的財務成本由截至2020年12月31日止年度的約人民幣1.4百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣9.8百萬元，主要是由於租期超過一年的租賃船舶數量由截至2020年12月31日止年度的一艘增至截至2021年12月31日止年度的十艘引致金融負債增加及銀行借款的利息開支增加。

應佔合營企業及聯營公司利潤

我們應佔合營企業及聯營公司利潤由截至2020年12月31日止年度的約人民幣6.2百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣13.7百萬元，主要由於怡聯有限合夥企業的利潤增加。

所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2020年12月31日止年度的約人民幣29.1百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣69.2百萬元，反映了由於我們的業務增長令稅前利潤增加。我們的實際稅率由截至2020年12月31日止年度的約25.0%減至截至2021年12月31日止年度的約3.1%，主要由於我們在香港水域以外運營的香港航線產生的淨利潤不計入香港應課稅利潤及我們遠洋航線的大部分淨利潤乃產生自香港水域之外。

期內利潤

由於上述原因，我們的期內利潤由截至2020年12月31日止年度的約人民幣87.2百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣2,161.1百萬元。

截至2020年12月31日止年度與截至2019年12月31日止年度相比

收入

我們的收入由截至2019年12月31日止年度的約人民幣401.1百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣612.2百萬元，主要反映在航運量及運費費率顯著增長的推動下，我們集裝箱航運的收入增長。

按業務分部劃分的收入

集裝箱航運所得收入由截至2019年12月31日止年度的約人民幣401.1百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣610.3百萬元，主要是由於市場需求(及運費費率)增長，以及我們擴大業務經營以滿足有關需求，從而使得該等航線的航運量顯著增加。其他所得收入由截至2019年12月31日止年度的零增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣1.9百萬元，因為我們於截至2019年12月31日止年度未提供有關服務。

按航線劃分的收入

我們亞洲區內航線所得收入由截至2019年12月31日止年度的約人民幣311.9百萬元增長約47.2%至截至2020年12月31日止年度的約人民幣459.2百萬元，這主要由於市場需求(以及運費費率)增加令此類航線的航運量增加。我們的亞洲區內航線的航運量由截至2019年12月31日止年度的127,782 TEU增長至截至2020年12月31日止年度的157,892 TEU。我們的每TEU平均收入於同期亦由每TEU約人民幣2,400元增長至每TEU約人民幣2,900元。

我們亞洲－印度次大陸和中東航線所得收入由截至2019年12月31日止年度的約人民幣89.0百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣145.5百萬元，主要由於航運量增加。這類航線的航運量由截至2019年12月31日止年度的12,853 TEU大幅增長至截至2020年12月31日止年度的24,603 TEU。

銷售成本

我們的銷售成本由截至2019年12月31日止年度的約人民幣340.6百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣438.6百萬元，這與我們的整體業務增長一致。

按業務分部劃分的銷售成本

集裝箱航運的銷售成本由截至2019年12月31日止年度的約人民幣340.6百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣438.6百萬元，主要由於我們現有航線及運力擴張。截至2019年及2020年12月31日止年度，我們並無就其他方面錄得任何銷售成本。

按性質劃分的銷售成本

設備及貨運成本由截至2019年12月31日止年度的約人民幣121.3百萬元增加約40.1%至截至2020年12月31日止年度的約人民幣170.0百萬元，主要由於航運集裝箱數量於同期由11,619 TEU同比增長約92.5%至22,361 TEU，及我們的航運量增加(由140,635 TEU增加至182,495 TEU)，從而推高我們的貨運成本。航程成本由截至2019年12月31日止年度的約人民幣107.6百萬元增長約25.9%至截至2020年12月31日止年度的約人民幣135.5百萬元，主要是由於同期的航運量增加，我們的船用燃油成本等航程成本也隨之上升。船舶成本由截至2019年12月31日止年度的約人民幣101.1百萬元增長約17.9%至截至2020年12月31日止年度的約人民幣119.1百萬元，主要是由於我們同期的租賃船舶由四艘增至七艘。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由截至2019年12月31日止年度的約人民幣60.5百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣173.6百萬元。我們的毛利率由截至2019年12月31日止年度的約15.1%增至截至2020年12月31日止年度的約28.4%，主要是由於(i)運費費率上漲，這與市場需求激增及運力短缺令市場費率大幅上漲一致；及(ii)相對穩定的成本(主要包括集裝箱裝卸及租賃、船舶租賃及船用燃油成本)。

按業務分部劃分

集裝箱航運的毛利由截至2019年12月31日止年度的約人民幣60.5百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣171.7百萬元，主要是由於我們的航運量增加、航線擴展及收入增加以及我們通過集裝箱實現的規模經濟效應。集裝箱航運的毛利率由截至2019年12月31日止年度的約15.1%增至截至2020年12月31日止年度的約28.1%，主要由於相同原因。

其他的毛利由截至2019年12月31日止年度的零增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣1.9百萬元。由於2019年未產生相關收入及2020年未產生相關成本，其他的毛利率由截至2019年12月31日止年度的零增至截至2020年12月31日止年度的約100.0%。

按航線劃分

來自亞洲區內的毛利從截至2019年12月31日止年度的約人民幣47.0百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣128.2百萬元，主要是由於自該區域航運服務產生的收益增加，而成本增加與我們的收益增長及部署船舶從五艘增至八艘一致。我們的毛利率從約15.1%上升至27.9%是由於我們於該區域的運費費率有所增長。運費費率乃參考該區域的現行市場費率收取。我們就亞洲區內航線收取的平均運費從每TEU約345美元增至每TEU 444美元。該增幅與該區域選定航線的可資比較市場運費費率增幅相當。

來自亞洲－印度次大陸和中東的毛利從截至2019年12月31日止年度的約人民幣14.0百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣44.0百萬元，主要是由於自該區域航運服務產生的收益大幅增加，反映航運量從12,853 TEU大幅增長至24,603 TEU。

由於我們從僅依賴租賃艙位轉換為利用我們的船隊運營該等航線，使該增幅超過相關成本，從而改善了我們的成本架構。我們的毛利率從約15.7%上升至30.3%主要是由於相同原因。另一方面，我們就亞洲－印度次大陸和中東航線收取的平均運費費率從每TEU約991美元減至每TEU 904美元。雖然於往績記錄期間該等航線的可比市場運費費率持續上漲，但我們截至2020年12月31日止年度的平均運費費率有所下降，以吸引更大的客戶群及市場份額，從而令該年度航運量及所得收入增加。

行政開支

我們的行政開支由截至2019年12月31日止年度的約人民幣47.9百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣69.1百萬元，其中，僱員福利開支從約人民幣29.5百萬元增長至約人民幣47.3百萬元，主要由於我們增加員工人數以支持我們的業務擴張及實施加薪以留住我們的人員，故我們的僱員福利開支增加。

金融及合約資產減值撥回／(虧損)淨額

我們的金融及合約資產減值撥回淨額由截至2019年12月31日止年度的約人民幣0.4百萬元減至截至2020年12月31日止年度的減值虧損淨額約人民幣1.4百萬元。

其他收入

我們的其他收入由截至2019年12月31日止年度的約人民幣12.2百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣15.2百萬元，主要是由於航運量及靠港次數增加令政府補助及其他補助增加。

其他收益／(虧損)

我們於截至2019年12月31日止年度錄得其他收益約人民幣1.7百萬元，而於截至2020年12月31日止年度錄得其他虧損約人民幣6.9百萬元，主要由於匯率變動造成的損失及老舊航運集裝箱的出售虧損所致。

財務(收入)及成本

我們的財務收入保持相對穩定，截至2019年12月31日止年度約為人民幣0.1百萬元及截至2020年12月31日止年度約為人民幣0.2百萬元。我們截至2019年及2020年12月31日止年度的財務成本亦保持相對穩定，均約為人民幣1.4百萬元。

應佔合營企業及聯營公司利潤╱(虧損)

截至2019年12月31日止年度，我們錄得應佔合營企業及聯營公司虧損約為人民幣0.3百萬元，而我們於截至2020年12月31日止年度錄得應佔利潤約人民幣6.2百萬元。怡聯主要經營提供船務代理、企業資本投資及投資諮詢服務。經2020年年初商業磋商後，中聯航運香港自一名第三方個人(怡聯的原唯一普通合夥人，其在船務代理方面具有豐富經驗)收購怡聯90.4%股份，僅旨在獲取投資收入而不對其業務構成控制。根據有限合夥協議，中聯航運香港及該第三方個人(作為怡聯的共同普通合夥人)共同決定該公司的重要業務營運且無法構成對怡聯的控制，因此怡聯被視為合營企業。

所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2019年12月31日止年度的約人民幣5.0百萬元大幅增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣29.1百萬元，反映了由於業務增長令稅前利潤增加。我們的實際稅率相應地由截至2019年12月31日止年度的約19.7%增至截至2020年12月31日止年度的約25.0%，主要由於本集團在2020年盈利水平較2019年有所提升，部分虧損附屬公司扭虧為盈導致整體實際稅率增加。

期內利潤

由於上述原因，我們的年內利潤由截至2019年12月31日止年度的約人民幣20.4百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣87.2百萬元。

流動資金及資本資源

於往績記錄期間，我們主要通過經營活動所得現金及銀行借款為資本支出及營運資金需求提供資金。截至2019年、2020年、2021年12月31日以及2022年3月31日，我們分別有現金及現金等價物約人民幣84.3百萬元、人民幣129.0百萬元、人民幣1,267.2百萬元及人民幣1,593.9百萬元。我們定期監控現金流量及現金結餘，並竭力維持可滿足我們的營運資金需求的最佳流動資金。

現金流量

下表載列於所示期間我們綜合現金流量表的節選現金流量數據：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
				(未經審計)	
經營活動所得現金淨額	35,395	166,302	3,047,116	141,607	657,860
投資活動所得／(所用)現金淨額	14,008	(90,491)	(1,891,488)	(128,493)	(102,921)
融資活動所得／(所用)現金淨額	(14,271)	(26,850)	(11,450)	29,309	(226,259)
現金及現金等價物增加淨額	**35,132**	**48,961**	**1,144,178**	**42,423**	**328,680**
年初現金及現金等價物	47,311	84,304	128,965	128,965	1,267,239
匯率變動的影響淨額	1,861	(4,300)	(5,904)	(692)	(2,056)
年末現金及現金等價物	**84,304**	**128,965**	**1,267,239**	**170,696**	**1,593,863**

經營活動所得現金淨額

我們的經營活動現金流入主要來自就集裝箱航運服務向客戶收取的款項。我們的經營活動現金流出主要為向供應商付款。

截至2022年3月31日止三個月，我們的經營活動所得現金淨額約為人民幣657.9百萬元。該現金流入淨額主要由於(i)除税前利潤約人民幣733.6百萬元，經調整以反映非現金項目，主要包括折舊及攤銷約人民幣110.1百萬元；及(ii)貿易應付款項增加約人民幣199.7百萬元，主要由於開通的航線數量不斷增加。該現金流入淨額部分被以下各項所抵銷：(i)貿易應收款項增加約人民幣133.9百萬元以及合約資產增加約人民幣26.4

百萬元，上述增加乃由於航運交付完成的數量增加，與我們的業務擴展一致；及(ii)合約負債減少人民幣200.3百萬元，原因為已收大量預付款項。

截至2021年12月31日止年度，我們的經營活動所得現金淨額約為人民幣3,047.1百萬元。該現金流入淨額主要由於(i)除税前利潤約人民幣2,230.3百萬元，經調整以反映非現金項目，主要包括折舊及攤銷約人民幣177.2百萬元；及(ii)期內開通的航線數量不斷增加導致貿易應付款項增加約人民幣867.3百萬元；及(iii)期內未完航次集裝箱收入增加導致合約負債增加約人民幣243.7百萬元。該現金流入淨額部分被貿易應收款項增加約人民幣152.4百萬元以及合約資產增加約人民幣83.0百萬元所抵銷，上述增加乃由於航運交付完成的數量增加，與我們的業務擴展一致。

截至2020年12月31日止年度，我們的經營活動所得現金淨額約為人民幣166.3百萬元。該現金流入淨額主要由於(i)除税前利潤約人民幣116.3百萬元，經調整以反映非現金項目，包括折舊及攤銷約人民幣15.0百萬元及應佔聯營公司及合營企業利潤約人民幣6.2百萬元；及(ii)其他應付款項增加約人民幣20.8百萬元。該現金流入淨額部分被存貨增加約人民幣8.7百萬元所抵銷，上述增加乃由於我們增加船用燃油以支持運營。

截至2019年12月31日止年度，我們的經營活動所得現金淨額約為人民幣35.4百萬元。該現金流入淨額主要由於(i)除税前利潤約人民幣25.5百萬元，經調整以反映非現金項目，包括折舊及攤銷約人民幣13.0百萬元；及(ii)其他應付款項增加約人民幣4.7百萬元。該現金流入淨額部分被貿易應收款項以及合約資產增加約人民幣4.7百萬元所抵銷。

投資活動(所用)／所得現金淨額

我們的投資活動現金流出主要包括購買物業、廠房及設備付款。我們的投資活動現金流入主要包括出售物業、廠房及設備所得款項。

截至2022年3月31日止三個月，我們的投資活動所用現金淨額約為人民幣102.9百萬元，主要由於購買物業、廠房及設備約人民幣102.9百萬元，主要用於購買船舶及集裝箱。

截至2021年12月31日止年度，我們的投資活動所用現金淨額約為人民幣1,891.5百萬元，主要由於購買物業、廠房及設備約人民幣1,581.3百萬元，主要用於購買船舶及集裝箱。截至2021年12月31日止年度，我們訂造6艘船舶並至少支付首期費用，同時訂造34,000個集裝箱。

截至2020年12月31日止年度，我們的投資活動所用現金淨額約為人民幣90.5百萬元，主要由於購買物業、廠房及設備約人民幣61.3百萬元，及收購附屬公司付款約人民幣19.1百萬元。

截至2019年12月31日止年度，我們的投資活動所得現金淨額約為人民幣14.0百萬元，主要由於我們於年內出售若干船舶產生出售物業、廠房及設備約人民幣18.3百萬元。

融資活動所用現金淨額

我們的融資活動現金流入主要包括銀行借款所得款項。我們主要將融資活動的現金用於償還銀行借款及派付股息。

截至2022年3月31日止三個月，我們的融資活動所用現金淨額約為人民幣226.3百萬元，主要由於償還借款約人民幣141.1百萬元。

截至2021年12月31日止年度，我們的融資活動所用現金淨額約為人民幣11.5百萬元，主要由於租賃付款的本金部分約人民幣117.2百萬元及派付股息約人民幣54.8百萬元。其部分被其他借款及短期銀行借款所得款項約人民幣193.2百萬元所抵銷。

截至2020年12月31日止年度，我們的融資活動所用現金淨額約為人民幣26.9百萬元，主要由於派付股息約人民幣20.3百萬元。

截至2019年12月31日止年度，我們的融資活動所用現金淨額約為人民幣14.3百萬元，主要由於派付股息約人民幣10.9百萬元。

流動資產淨值

下表載列截至所示日期我們的流動資產、流動負債及流動資產淨值：

	截至12月31日			截至3月31日	截至6月15日
	2019年	2020年	2021年	2022年	2022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*
流動資產					
存貨	3,657	12,323	177,501	200,967	260,256
合約資產	5,771	11,985	94,585	120,997	141,075
貿易應收款項	33,014	27,352	178,488	311,372	145,828
預付款項、按金及其他應收款項	6,981	8,119	114,234	131,894	157,638
按公允價值計入損益的金融資產	–	3,000	–	–	–
受限制銀行存款	1,107	1,000	–	–	–
現金及現金等價物	84,304	128,965	1,267,239	1,593,863	1,133,136
流動資產總值	134,834	192,744	1,832,047	2,359,093	1,837,933
流動負債					
貿易及其他應付款項	64,200	96,588	1,035,586	1,222,144	1,017,184
合約負債	948	3,013	246,680	46,420	113,149
即期稅項負債	10,154	34,374	57,107	81,463	37,857
短期借款	–	–	145,000	5,000	15,000
長期借款的即期部分	2,431	2,572	4,853	4,921	24,000
租賃負債的即期部分	1,454	37,982	196,424	211,913	1,754,928
應付股息	18,000	–	–	–	216,000
流動負債總額	97,187	174,529	1,685,650	1,571,861	3,178,118
流動資產／(負債)淨額	**37,647**	**18,215**	**146,397**	**787,232**	**(1,340,185)**

截至2022年6月15日，我們的流動負債淨額約為人民幣1,340.2百萬元，包括流動資產約人民幣1,838.0百萬元及流動負債約人民幣3,178.1百萬元，較截至2022年3月31日的流動資產淨值約人民幣787.2百萬元減少約人民幣2,127.4百萬元。此乃主要由於確認(i)2022年3月31日後長期合作協議項下的船舶租賃(鑒於租期超過一年，故確認租賃負債)；與(ii)截至2022年3月31日框架協議中短期租賃項下的船舶租賃(與短期租賃相關的船舶租賃開支未於租賃負債確認)的租賃負債，令租賃負債的即期部分增加約人民幣1,543.0百萬元。有關進一步詳情及兩份協議的比較，請參閱本文件「業務－我們的供應商及戰略合作夥伴－我們與安通的關係」一節。由於截至2022年3月31日止三個月經營活動產生的現金淨額約為人民幣657.9百萬元，我們認為，截至2022年12月31日止年度，通過經營活動產生的現金將保持強勁並滿足經營、投融資套現活動需求。此外，截至2022年6月15日，我們擁有約150.0百萬美元的未動用銀行融資，將緩解現金流風險。

截至2022年3月31日，我們的流動資產淨值約為人民幣787.2百萬元，包括流動資產約人民幣2,359.1百萬元及流動負債約人民幣1,571.9百萬元，較截至2021年12月31日的流動資產淨值增加約人民幣640.8百萬元，主要由於現金及現金等價物增加約人民幣326.6百萬元，反映業務擴張、貿易應收款項增加人民幣132.9百萬元及短期借款減少人民幣140.0百萬元令現金流量增加。

截至2021年12月31日，我們的流動資產淨值約為人民幣146.4百萬元，包括流動資產約人民幣1,832.0百萬元及流動負債約人民幣1,685.7百萬元，較截至2020年12月31日的流動資產淨值約人民幣18.2百萬元增加約人民幣128.2百萬元，主要由於現金及現金等價物增加約人民幣1,138.3百萬元，反映了業務擴張令收款增加。其部分被2021年為支持開闢遠洋航線而增加集裝箱租賃令貿易及其他應付款項大幅增加約人民幣939.0百萬元。截至2021年12月31日止年度，我們的經營性現金流約為人民幣3,047.1百萬元。為了迅速捕捉航運市場的機會，我們在同期訂造自有船舶及集裝箱。投資活動所用現金淨額約為人民幣1,891.5百萬元，反映了我們為業務擴張所作的投入。

截至2020年12月31日，我們的流動資產淨值約為人民幣18.2百萬元，包括流動資產約人民幣192.7百萬元及流動負債約人民幣174.5百萬元，較截至2019年12月31日的流動資產淨值約人民幣37.6百萬元減少約人民幣19.4百萬元，主要由於貿易及其他應付款項增加約人民幣32.4百萬元。其部分被現金及現金等價物增加約人民幣44.7百萬元所抵銷。

截至2019年12月31日，我們的流動資產淨值約為人民幣37.6百萬元，包括流動資產約人民幣134.8百萬元及流動負債約人民幣97.2百萬元。

營運資金充足性

經計及經營活動所得現金流量、銀行借款及可用銀行融資以及**[編纂][編纂]**淨額，董事認為，經過審慎周詳問詢後，我們有充足的營運資金，可滿足現時及自本文件刊發日期起計至少未來12個月的現金需求。

若干資產負債表項目

物業、廠房及設備

我們的物業、廠房及設備主要包括(i)樓宇；(ii)船舶；(iii)集裝箱及(iv)在建資產(即在造船舶及集裝箱)。下表載列截至所示日期我們物業、廠房及設備的賬面淨值明細：

	截至12月31日			截至3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
樓宇	52,981	52,981	52,981	52,981
集裝箱船舶	30,632	30,632	85,463	85,226
集裝箱	17,139	19,811	1,089,984	1,265,588
在建資產	2,001	36,969	455,986	352,518
其他(1)	10,929	12,075	15,415	15,636
減：累計折舊	(27,474)	(29,923)	(82,111)	(121,827)
總計	**86,208**	**122,545**	**1,617,718**	**1,650,122**

附註：

(1) 其他包括汽車、計算機、辦公及其他設備及辦公室裝修。

我們的物業、廠房及設備賬面淨值由截至2019年12月31日的約人民幣86.2百萬元增加至截至2020年12月31日的約人民幣122.5百萬元，主要由於在建資產增加，原因為我們於2020年年底開始建造我們的自有航運集裝箱。截至2021年12月31日，我們的物業、廠房及設備賬面淨值進一步增加至約人民幣1,617.7百萬元，乃由於(i)我們添置在建資產約人民幣1,507.2百萬元，其中價值約人民幣1,082.7百萬元的航運集裝箱已完工並加入我們的航運集裝箱資產；(ii)我們有六艘新的在造船舶，金額約為人民幣175.9百萬元；及(iii)我們有逾6,700個在造航運集裝箱，金額約為人民幣278.3百萬元。我們的物業、廠房及設備賬面淨值增至截至2022年3月31日的約人民幣1,650.1百萬元，主要由於相同原因。

使用權資產

我們的使用權資產主要反映租期一年以上的船舶租賃及辦公室租賃。截至租賃開始日期，我們確認使用權資產及相應租賃負債。我們的使用權資產由截至2019年12月31日的約人民幣3.4百萬元增至截至2020年12月31日的約人民幣37.3百萬元，並進一步增至截至2021年12月31日的約人民幣243.5百萬元，主要反映我們期限超過一年的租賃船舶數目不斷增加，截至2021年12月31日，我們共有八艘租賃船舶租期超過一年，而2019年主要按短期租用租賃船舶。我們的使用權資產增至截至2022年3月31日的約人民幣337.9百萬元，原因為根據過渡協議及長期合作協議將要租賃的12艘船舶將被確認為本集團的使用權資產。

無形資產

我們的無形資產主要與下列各項有關：(i)商譽，乃由於截至2020年12月31日止年度收購附屬公司所致；及(ii)計算機軟件，其中一項簽訂的合約為尚未開發完成的系統。我們的無形資產的估計使用年限為三至十年，其中Allegro作為我們業務所使用的主要經營軟件，估計使用年限約為十年，及其他電腦軟件(例如財務管理工具、防火墻及辦公工具)估計使用年限為三至五年。我們的無形資產由截至2019年12月31日的約人民幣1.1百萬元增至截至2020年12月31日的約人民幣13.9百萬元，主要由於收購Allegro，其後減少至截至2021年12月31日的約人民幣13.1百萬元，乃由於Allegro折舊。我們的無形資產保持相對穩定，截至2022年3月31日約為人民幣13.5百萬元。

存貨

我們的存貨主要包括船用燃油及潤滑油。我們的存貨由截至2019年12月31日的約人民幣3.7百萬元增加至截至2020年12月31日的約人民幣12.3百萬元，並進一步增加至截至2021年12月31日的約人民幣177.5百萬元及截至2022年3月31日的約人民幣201.0百萬元，這與我們的業務增長、船舶數量增加、航線時長的增加、船型的改變及運營擴張相一致。於往績記錄期間，我們的平均存貨週轉天數保持相對較低，截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月分別約為四天、七天、八天及九天。由於我們的存貨供日常消耗，以使我們能夠為客戶提供服務，與出售的商品有所不同，董事認為，我們的存貨週轉天數波動被認為並不重大。儘管如此，影響因素可能包括船舶的狀況、合適加油港的位置、航線及船用燃油價格。

截至2022年6月15日，我們截至2022年3月31日的存貨中的約人民幣189.2百萬元或約94.1%其後已耗用。

貿易應收款項及合約資產

我們的貿易應收款項指我們提供服務而應收客戶的款項，主要包括完成每次往返航程時我們貨運服務的應收款項。我們的合約資產以於會計期末前就尚未完成的航次應收客戶的未結金額入賬，其中收入已按完成比例予以確認。下表載列截至所示日期我們的貿易應收款項及合約資產：

	截至12月31日			截至年3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貿易應收款項	33,346	28,948	180,407	314,336
合約資產	5,823	12,134	95,093	121,509
減：虧損撥備	(384)	(1,745)	(2,427)	(3,476)
總計	**38,785**	**39,337**	**273,073**	**432,369**

於往績記錄期間，我們的貿易應收款項週轉天數保持相對穩定，與通常一個月的信用期政策接近，截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月分別為29天、18天、6天及8天。我們的貿易應收款項由截至2019年12月31日的約人民幣33.3百萬元減少至截至2020年12月31日的約人民幣28.9百萬元，這反映我們近洋航線擴張的收款性質。該等貿易應收款項其後增加至截至2021年12月31日的約人民幣180.4百萬元及其後增加至截至2022年3月31日的約人民幣314.3百萬元，主要反映我們整體業務量的擴張以及運營的遠洋航線數目增加，令港口操作費的收款期延長。於往績記錄期間，我們的合約資產周轉日期保持相對穩定，分別為3天、5天、3天及4天。

我們已實施系統的信用評估政策，以評估客戶的信用記錄及財務狀況。我們要求客戶向我們提供銀行出具的信用評級及歷史財務報表，我們在必要時對客戶的經營情況進行實時評估。我們每週審查貿易應收款項結餘，並跟進客戶的逾期貿易應收款項。截至2021年12月31日，我們並無因未收回款項而需核銷的任何重大壞賬。

截至2022年6月15日，我們截至2022年3月31日的貿易應收款項中的約人民幣251.8百萬元或約80.1%其後已結算，及我們截至2022年3月31日的合約資產中的約人民幣121.5百萬元或約100.0%於航次完成後確認為貿易應收款項。

我們的合約資產由截至2019年12月31日的約人民幣5.8百萬元增加至截至2020年12月31日的約人民幣12.1百萬元，並進一步增加至截至2021年12月31日的約人民幣95.1百萬元及其後增加至截至2022年3月31日的約人民幣121.5百萬元，主要反映航行時間更長的航線(大部分為遠洋航線)的數目增加，導致期末前航次尚未完成。

截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日，貿易應收款項及合約資產基於有關發票或即期票據日期的賬齡分析如下：

	截至12月31日			截至3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
3個月內	32,922	26,777	172,163	287,896
4至6個月	424	991	7,758	25,887
7至12個月	–	532	23	90
1年以上	–	648	463	463
貿易應收款項總額	33,346	28,948	180,407	314,336
減：減值撥備	(332)	(1,596)	(1,919)	(2,964)
總計	**33,014**	**27,352**	**178,488**	**311,372**
平均貿易應收款項週轉天數(1)	29	18	6	8

附註：

(1) 各期間的平均貿易應收款項週轉天數等於該期間貿易應收款項的期初及期末結餘平均數除以該期間的總收入再乘以該期間的天數。

預付款項、按金及其他應收款項

我們預付款項、按金及其他應收款項主要包括(i)船舶租金及其他集裝箱航運業務成本(如港口操作費)預付款項；(ii)可收回增值稅及(iii)按金。下表載列截至所示日期我們的預付款項、其他應收款項及其他資產明細：

	截至12月31日			截至3月31日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非流動：				
購買樓宇及軟件預付款項	–	–	8,733	30,471
流動：				
應收股息	–	–	10,882	16,782
船舶租金及其他集裝箱航運業務成本預付款項	3,576	3,644	48,562	29,817
可收回增值稅	797	1,472	7,222	10,546
按金	3,828	4,160	7,484	9,487
應收關聯方款項	110	754	13,499	18,192
資本化[**編纂**]	–	–	[**編纂**]	[**編纂**]
其他(1)	2,223	1,774	16,234	26,003
	10,534	**11,804**	**118,879**	**136,657**
減：減值撥備	(3,553)	(3,685)	(4,645)	(4,763)
總計	**6,981**	**8,119**	**122,967**	**162,365**

附註：

(1) 其他包括預付合營夥伴航程成本

我們預付款項、其他應收款項及其他資產的流動部分由截至2019年12月31日的約人民幣7.0百萬元增加至截至2020年12月31日的約人民幣8.1百萬元，主要由於業務量增長令可收回增值稅增加及向集裝箱製造商支付定金令按金增加。該等部分預付款項、按金及其他應收款項進一步增至截至2021年12月31日的約人民幣123.0百萬元，主要由於為業務擴張租賃船舶作出的預付款項及預付港口款項等增加。該預付款項、按金及其他應收款項增至截至2022年3月31日的約人民幣162.4百萬元，主要由於資本化[**編纂**]增加。截至2022年3月31日，「其他」亦增加，主要由於預付合營夥伴航程成本增加。截至2021年12月31日，我們預付款項、按金及其他應收款項的非流動部分包括物業的定金約人民幣8.3百萬元及船代系統預付款約人民幣0.4百萬元。截至2022年3月31日，我們的預付款項、按金及其他應收款項的非流動部分包括二手船舶定金約人民幣30.5百萬元。

截至2022年6月15日，我們截至2022年3月31日的預付款項、按金及其他應收款項約人民幣37.7百萬元或約27.6%已於隨後結算。

按公允價值計入損益的金融資產

我們按公允價值計入損益的金融資產指於理財產品的投資，由國有或信譽良好的國家商業銀行(均為並無重大信貸風險的高信貸質素金融機構)進行管理。本集團投資的理財產品為可隨時贖回的短期投資。銀行會提供並每月或按更為頻繁的基準定期更新預期回報率。下表載列於往績記錄期間各年度末按公允價值計入損益的金融資產明細：

	金融資產金額	發行人	年期	預期回報率
	(人民幣千元)			
截至2019年12月31日	–	不適用	不適用	不適用
截至2020年12月31日	3,000	中國知名銀行	保本及浮動收益的7日循環貸款	1.65%-2.69%
截至2021年12月31日	–	–	不適用	不適用
截至2022年3月31日	–	–	不適用	不適用

經計及該等預期回報率，我們確認本集團有意於未來作出類似投資。

根據本集團的庫務政策，以其金融資產的業務模式及金融資產合約的現金流量特徵為基準，本集團將金融資產分類為：(i)按攤銷成本計量的金融資產；(ii)按公允價值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產；及(iii)按公允價值計入當期損益計量的金融資產。根據本集團的財務策略，經計及本集團的現金流量管理及財務風險管理，本集團嚴格遵照其企業管治規定審慎評估金融資產投資並作出批准。本集團的財務部門定期評估並監控金融資產的後續計量價值，並向本集團管理層遞交金融資產的後期管理計劃，以獲取相對穩定的投資收益並及時調整本集團戰略投資策略。

本集團通過本文件附錄一會計師報告第I-39至I-43頁所載估值方法投資按公允價值列賬的多種金融工具。本集團的政策為在發生導致轉讓的情況下確認截至事件或變動發生當日的公允價值層級的轉入及轉出。年內經常性公允價值計量的第1、第2及第3層級之間並無發生轉讓。公允價值使用估值技術設定，包括(i)相似工具的市場報價或交易商報價；及(ii)用於釐定餘下金融工具公允價值的其他技術（如二項式模型、貼現現金流量分析及市場法等）。

該等估值技術在用於估值前經獨立獲認可的國際業務估值師認證，並進行校正，確保輸出數據可反映市場狀況。估值師建立的估值模型充分利用市場輸入數據並盡可能不依賴於我們自有的特定數據。然而，應注意到部分輸入數據需要管理層作出估計及假設，且我們將定期審查並作出調整（如屬必要）。倘任何估計及假設出現變動，則可能導致其他按公允價值計入損益的金融負債的公允價值發生變動。

就金融工具的估值而言，董事根據接獲的專業意見採納以下程序：(i)檢討相關協議的條款；(ii)委聘獨立業務估值師，提供必要的金融及非金融資料，以便估值師執行估值程序及就相關假設與估值師進行討論；(iii)審慎考慮所有資料，尤其是需要管理層作出評估及估計的非市場相關資料輸入數據；及(iv)審閱估值師編製的估值工作文件及結果。

根據上述程序，董事認為，估值師所作的估值分析屬公平合理，且本集團的財務報表已妥為編製。

聯席保薦人已就第三級公允價值計量進行以下獨立盡職調查工作：(i)與本公司進行盡職調查工作，以瞭解金融負債估值的主要基準及假設，並審閱估值所用的詳細財務模型；(ii)與申報會計師討論就估值進行的審計程序；及(iii)審閱附錄一會計師報告的相關附註及估值師提供的相關文件。根據上文所述聯席保薦人進行的盡職調查工作，並經考慮董事及申報會計師所進行的工作，聯席保薦人並無發現任何事項令聯席保薦人對估值師及本公司進行的估值產生質疑。

投資策略及內部控制

本集團有關金融工具的投資策略及政策乃基於以下各項考慮，如(i)潛在投資的戰略價值，例如，我們釐定收購不良資產會產生若干戰略價值，原因為此舉可能對我們與安通的合作創造更多裨益；及(ii)潛在投資的潛在財務獎勵。

就批准投資及金融工具決策的內部控制機制而言，我們的內部政策允許可在並無獲得董事會批准的情況下就風險較低的相對少數投資作出財務決策。就金融工具(即規模及風險與不良資產相似者)的重大投資而言，仍須取得董事會的批准。根據2021年內部控制報告提出的推薦建議，我們在監督及制定相關投資決策時實施標準化機制。此外，我們依賴財務管理團隊及員工的專業知識，其中大部分擁有相關學士學位及相關工作經驗。再者，我們亦就收購不良資產及管理任何相關風險委聘一間外部資產管理公司。

貿易及其他應付款項

我們的貿易應付款項主要與應付供應商款項(包括集裝箱租金、港口裝卸費、船用燃油費、艙位租賃及船舶租金)有關。下表載列截至所示日期我們的貿易及其他應付款項明細：

	截至12月31日			截至3月31日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貿易應付款項				
集裝箱租賃	1,368	2,027	593,957	794,209
港口裝卸費	10,848	16,891	141,355	69,585
船用燃油費	3,396	10,192	52,646	94,904
艙位租賃	16,167	5,295	13,939	32,263
船舶租賃	5,079	2,769	8,678	48,835
其他(1)	11,385	21,998	115,852	86,286
	48,244	59,172	926,427	1,126,082
其他應付款項	15,956	37,416	109,159	96,062
總計	**64,200**	**96,588**	**1,035,586**	**1,222,144**

附註：

(1) 主要包括航程成本、集裝箱堆場服務費及佣金。

我們的貿易應付款項由截至2019年12月31日的約人民幣48.2百萬元增加至截至2020年12月31日的約人民幣59.2百萬元，並進一步增加至截至2021年12月31日的約人民幣926.4百萬元，反映我們業務運營擴張，截至2021年12月31日大幅增加乃歸因於期內遠洋航線數目增加，導致租賃集裝箱數目大幅增加，加之我們為相關遠洋航線租賃的船舶增加。此外，在截至2021年12月31日的應付集裝箱租金約人民幣594.0百萬元中，我們與安通的合作項下可變集裝箱租金的貿易應付款項約為人民幣570.0百萬元，我們與安通的合作項下固定集裝箱租金的貿易應付款項約為人民幣17.6百萬元，應付其他供應商的集裝箱租金貿易款項約為人民幣6.4百萬元。由於類似原因，截至2022年3月31日我們的貿易應付款項增至人民幣1,126.1百萬元。於往績記錄期間，我們的供應商通常向我們授予不同的信用期。集裝箱租賃供應商、船用燃油供應商及港口授予我們的信用期約為30天，而我們就船舶成本及船舶租賃訂立預付安排。對於船舶租賃，我們於前一個月的15號支付預付款。我們貿易應付款項週轉天數由截至2019年12月31日止年度的約51天減少至截至2020年12月31日止年度的約44天，主要是由於年內租賃船舶數量增加，以及我們必須提前支付預付款。隨後我們貿易應付款項週轉天數穩定維持在截至2021年12月31日止年度的約44天及截至2022年3月31日止三個月的48天。該增加主要由於我們與安通的合作(付款期更長)項下應付安通的可變集裝箱租金增加。

下表載列截至所示日期我們貿易應付款項的賬齡分析：

	截至12月31日			截至3月31日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
少於1年	47,334	58,151	926,193	1,125,425
1年以上	910	1,021	234	657
總計	48,244	59,172	926,427	1,126,082
平均貿易應付款項週轉天數(1)	51	44	44	48

附註：

(1) 各期間的平均貿易應付款項週轉天數等於該期間貿易應付款項的期初及期末結餘平均數除以該期間的銷售成本總額再乘以該期間的天數。

截至2022年6月15日，我們截至2022年3月31日的貿易應付款項中的約人民幣877.7百萬元或約77.9%其後已結算。

合約負債

我們的合約負債指於會計期間末未完成航次相應的預收款項。該款項由截至2019年12月31日的約人民幣0.9百萬元增加至截至2020年12月31日的約人民幣3.0百萬元，其後大幅增至截至2021年12月31日的約人民幣246.7百萬元，反映我們的業務範圍及遠洋航線擴展。截至2022年3月31日我們的合約負債減至約人民幣46.4百萬元，主要由於已收預付款項較2021年12月31日減少。

截至2022年6月15日，我們截至2022年3月31日的合約負債約人民幣46.4百萬元或約100%隨後已確認為收入。

出售上海煜江

上海煜江為一家於2015年10月29日在中國成立的有限公司，主要在沿長江支流從事集裝箱航運及幹散貨航運業務(內河運輸)。緊接出售事項前，上海煜江由本公司、郭慶喜先生、煜江(上海)會務合夥企業(有限合夥)(均為獨立第三方)及上海中和(本公司全資附屬公司)分別擁有35%、22.5%、22.5%及20%權益。於往績記錄期間，來自上海煜江的應佔合營企業的利潤分別為零、約人民幣0.3百萬元、人民幣20,000元及人民幣12,000元。

為專注我們提供近洋及遠洋航運服務的主要業務，於2021年12月1日，本公司及上海中和與上海苣諾企業管理諮詢中心(「**上海苣諾**」，由郭慶喜先生全資擁有100%權益)訂立股權轉讓協議，據此，本公司及上海中和均同意轉讓，而上海苣諾同意收購上海煜江的15%及20%股權，代價分別為人民幣942,857.14元及人民幣1,257,142.86元。

截至2021年12月1日，該代價已結清。出售事項的工商管理部門登記已於2021年12月21日完成。該出售事項後，本公司持有上海煜江的20%股權，上海煜江繼續為本公司的合營企業。基於我們對上海煜江業務運營的了解及其盈利能力的評估，我們相信作為我們投資組合的一部分長期持有該等股權有利於本集團的利益。

於往績記錄期間，煜江(上海)會務合夥企業(有限合夥)並無參與任何重大訴訟、仲裁或索償，且董事亦不知悉有任何重大訴訟、仲裁或索償。我們亦確認，上海苣諾或其最終實益所有人均未與本公司、其附屬公司、股東、董事或高級管理人員或其各自的任何關聯方存在任何過去或現在的關係(包括但不限於業務、僱傭、家庭、信託、融資、資金流或其他關係)。

債務及或然負債

除本文件「概要－近期發展」一節所披露者外，自2022年3月31日起及直至本文件日期，我們的債務並無任何重大變動。截至2022年6月15日(即確定債務的最後實際可行日期)，除本文件另有披露者外，我們並無任何其他已發放但未償還的貸款或任何已同意發放的貸款、銀行透支、貸款及其他類似債務、承兑負債或承付信貸、債權證、按揭、抵押、租購承擔、擔保或其他重大或然負債。

債務

我們的債務主要包括銀行借款、其他借款及租賃負債。截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日及2022年6月15日（即確定債務的最後實際可行日期），我們的債務如下。

債務	截至12月31日			截至3月31日	截至6月15日
	2019年	2020年	2021年	2022年	2022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* *(未經審計)*
非即期					
銀行借款					
－有抵押	18,428	15,856	–	–	–
其他借款					
－有抵押	–	–	38,953	37,551	130,648
租賃負債	2,048	844	50,218	129,273	2,750,755
即期					
銀行借款					
－有抵押	2,431	2,572	130,000	–	–
其他借款					
－有抵押	–	–	4,853	4,921	24,000
銀行借款					
－無抵押	–	–	15,000	5,000	15,000
租賃負債的即期部分	1,454	37,982	196,424	211,913	1,754,928
總計	**24,361**	**57,254**	**435,448**	**388,658**	**4,675,330**

銀行借款

於往績記錄期間，我們的銀行借款均以人民幣計值。截至2019年、2020年及2021年12月31日、2022年3月31日及2022年6月15日，我們的銀行借款按介乎約5.7%至約4.6%的年利率計息。截至2019年、2020年及2021年12月31日、2022年3月31日及2022年6月15日，我們的銀行借款分別約為人民幣20.8百萬元、人民幣18.4百萬元、人民幣130.0百萬元、零及零，由樓宇抵押。截至2022年6月15日，無抵押貸款為銀行借款，為正常交易提供資金。

截至2022年6月15日，我們擁有約151.2百萬美元的未動用銀行融資。

我們的銀行借款協議載有我們慣常獲得商業銀行貸款的標準條款、條件及契諾。董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並未在獲得銀行借款方面遇到困難，拖欠銀行借款或違反契諾。鑒於我們的信貸歷史及當前的信貸狀況，我們認為，我們日後不會在獲得額外銀行借款方面遇到任何重大困難。

其他借款

其他借款指集裝箱或船舶售後租回安排的借款，按約5.1%至7.6%的年利率計息，以我們的自有航運集裝箱及船舶作抵押。

租賃負債

截至2022年6月15日，我們(作為船舶及辦公樓的承租人)的未償還非即期租賃負債約為人民幣2,750.8百萬元及即期部分約人民幣1,754.9百萬元。我們的租賃負債由截至2020年12月31日的約人民幣38.8百萬元增加至截至2021年12月31日的約人民幣246.6百萬元及截至2022年3月31日的人民幣341.2百萬元，主要反映了租賃船舶數量增加。

或然負債

截至最後實際可行日期，我們並無任何重大或然負債、擔保或可能對我們的業務、財務狀況或經營業績產生重大不利影響的任何其他重大、待決或受威脅訴訟或申索。

資本承擔及資本支出

資本承擔

下表載列於所示期間我們的資本承擔：

	截至12月31日			截至3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
已訂約但未撥備				
－集裝箱	8,003	13,804	–	–
－船舶	–	–	820,400	2,926,508
－樓宇	–	–	52,249	51,828
－投資一家聯營公司	–	–	2,000	2,000
總計	**8,003**	**13,804**	**874,649**	**2,980,336**

我們的資本承擔與購買廠房及設備(包括集裝箱、船舶及樓宇)有關的已訂約但尚未支付的資本支出有關。截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們已分別就600個、1,700個、34,000個及零個新航運集裝箱下達訂單。我們預計截至2022年6月15日將產生約人民幣2,594.6百萬元的資本承擔，主要包括對船舶的承擔。

資本支出

截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2022年3月31日止三個月，我們的資本支出分別約為人民幣5.6百萬元、人民幣66.3百萬元、人民幣1,567.7百萬元及人民幣80.0百萬元。我們於往績記錄期間的資本支出包括添置物業、廠房及設備以及無形資產。我們預計，2022年及2023年的資本支出將繼續增加。我們擬通過綜合利用**[編纂][編纂]**及經營活動所得現金為計劃資本支出提供資金。我們的實際資本支出可能有別於上文所載金額，原因包括未來現金流量、經營業績及財務狀況、市場的經濟狀況及監管環境變動。此外，由於我們尋求新機遇擴大業務，我們可能不時產生額外資本支出。

資產負債表外承擔及安排

截至最後實際可行日期，我們並無任何資產負債表外承擔或安排。

關聯方交易

於往績記錄期間，我們與關聯方訂立多項交易。有關我們關聯方交易的詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註36。所有貸款、墊款、應付及應收關聯方款項預期將於**[編纂]**前結清。董事認為，我們於往績記錄期間與關聯方的交易乃經公平磋商並按正常商業條款進行。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日，本集團關聯方交易的非貿易結餘分別為零、人民幣297,000元、人民幣13,476,000元及人民幣18,137,000元。董事估計，該非貿易結餘約人民幣10.1百萬元將於**[編纂]**前結清，而剩餘將於2024年悉數結清。截至2022年3月31日，我們向上海煜江提供財務擔保人民幣1,815,000元。董事估計，截至2022年3月31日的財務擔保將於2023年年底前解除。董事亦認為，我們於往績記錄期間的關聯方交易不會扭曲我們的歷史業績或使我們的歷史業績不能反映我們未來的表現。

主要財務比率

下表載列截至所示日期或於所示期間我們的主要財務比率。

	截至12月31日／截至該日止年度			截至3月31日／截至該日止三個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
權益回報率[1](%)	17.6	56.3	174.0	108.6[6]
總資產回報率[2](%)	9.3	28.2	97.1	65.1[6]
流動比率[3](倍)	1.4	1.1	1.1	1.5
速動比率[4](倍)	1.3	1.0	1.0	1.4
資本負債率[5](%)	21.7	29.0	19.0	13.0

附註：

(1) 權益回報率按年內本公司股東應佔利潤除以總權益年初及年末餘額的算術平均數再乘以100%計算。

(2) 總資產回報率按年內本公司股東應佔利潤除以總資產年初及年末餘額的算術平均數再乘以100%計算。

(3) 流動比率按流動資產總值除以流動負債總額計算。

(4) 速動比率按流動資產總值減去存貨再除以流動負債總額計算。

(5) 資本負債率按總債務(包括長期借款、短期借款及租賃負債)除以總權益再乘以100%計算。

(6) 按年化基準計算。

權益回報率

我們的權益回報率由2019年的17.6%增加至2020年的56.3%，其後增加至截至2021年12月31日止年度的174.0%，主要反映了我們的淨利潤顯著增長。該比率下降至截至2022年3月31日止三個月的108.6%，主要由於保留盈利大幅增加令權益增加。

總資產回報率

我們的總資產回報率由2019年的9.3%上升至2020年的28.2%，其後上升至截至2021年12月31日止年度的97.1%，主要由於我們利潤的增速快於總資產的增速。該比率略微下降至截至2022年3月31日止三個月的65.1%，原因是保留盈利大幅增加。

流動比率

我們的流動比率由截至2019年12月31日的1.4倍下降至截至2020年12月31日的1.1倍，主要反映了貿易應付款項及短期借款增加。於2020年12月31日至2021年12月31日，我們的流動比率保持相對穩定在1.1倍。該比率上升至截至2022年3月31日的1.5倍，反映本集團的短期借款減少。

速動比率

我們的速動比率由截至2019年12月31日的1.3倍下降至截至2020年12月31日的1.0倍，主要反映了貿易應付款項及短期借款增加。於2020年12月31日至2021年12月31日，我們的速動比率保持相對穩定在1.0倍。該比率上升至截至2022年3月31日的1.4倍，反映本集團的短期借款減少。

資本負債率

我們的資本負債率由截至2019年12月31日的21.7%上升至截至2020年12月31日的29.0%，主要反映了貿易應付款項及短期借款增加。其後我們的資本負債率降至截至2021年12月31日的19.0%，主要由於我們權益總額的增加超過債務總額的增加。該比率下降至截至2022年3月31日的13.0%，原因是本集團的短期借款減少。

財務風險的定量及定性披露

我們在日常業務過程中面臨各種財務風險，包括外幣風險、信貸風險、流動資金風險及利率風險。我們的整體風險管理策略專注於金融市場的不可預測性，尋求最大限度減少對我們的財務表現造成的潛在不利影響。高級管理層負責進行風險管理。詳情請參閱本文件「附錄一－會計師報告」附註3。

外幣風險

我們的貨幣資產、負債及交易主要以人民幣計值。我們並無面臨來自以相關集團實體功能貨幣以外的貨幣計值的貨幣資產及負債的重大外幣風險。

信貸風險

我們僅與知名及信譽良好的第三方進行交易。我們的政策要求所有欲以信貸條款進行交易的客戶均需進行信貸驗證程序。此外，應收結餘及合約資產受到持續監控。

流動資金風險

我們通過每週和每月計劃預期現金流和必要的融資來源，持續監控我們的現金流量狀況。有關我們按不同到期日組別劃分的金融負債的詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註3。

利率風險

我們面臨的市場利率變動風險主要與我們的計息銀行及其他借款以及租賃負債有關。我們並無使用衍生金融工具對沖利率風險。我們旨在通過減少現金流量或公允價值的未來波動同時平衡該風險控制措施的成本，降低利率風險。進一步詳情請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註3。

股息

截至2019年12月31日止年度，已宣派股息約人民幣28.9百萬元，已派付股息約人民幣10.9百萬元。截至2020年12月31日止年度，已宣派股息約人民幣2.3百萬元，已派付股息約人民幣20.3百萬元。截至2021年12月31日止年度，已宣派及派付股息約人民幣54.8百萬元。除此之外，於往績記錄期間，我們並無建議、派付或宣派股息。於往績記錄期間之後，本公司股東於2022年6月初批准人民幣600.0百萬元之股息，其中人民幣384.0百萬元於當月派付及人民幣216.0百萬元於2022年7月派付。經計及我們的經營業績、財務狀況、現金需求及可用情況以及其當時可能認為相關的其他因素後，董事會日後可能宣派股息。宣派及派付任何股息以及股息金額將須符合我們的章程文件以及中國公司法。此外，董事可能不時就本公司發行在外的股份派付中期股息，及授權以本公司依法可用的資金派付。我們未來宣派股息未必可反映我們的過往股息宣派情況，且將由董事會酌情決定。

可分派儲備

截至2022年3月31日，根據香港財務報告準則，本公司有約人民幣336.2百萬元的保留利潤作為可用於向股東分派的儲備。

未經審計[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表

有關我們未經審計[**編纂**]經調整合併有形資產淨值的詳情，請參閱本文件附錄二。

[編纂]

我們的[**編纂**]主要包括[**編纂**]、就法律顧問、申報會計師及其他專業顧問提供[**編纂**]及[**編纂**]相關服務支付予彼等的專業費用。[**編纂**]的預計[**編纂**]總額(基於[**編纂**][**編纂**]的中位數並假設[**編纂**]未獲行使)約為人民幣[**編纂**]百萬元(相當於約[**編纂**]百萬港元)。其中,[**編纂**]約為人民幣[**編纂**]百萬元及非[**編纂**](包括法律顧問、會計師及境外任何盡職調查工作費用及開支約人民幣[**編纂**]百萬元及其他費用及開支人民幣[**編纂**]百萬元)約為人民幣[**編纂**]百萬元。於往績記錄期間,約人民幣[**編纂**]百萬元(相當於約[**編纂**]百萬港元)於截至2022年3月31日的綜合財務狀況表中確認為預付款項、按金及其他應收款項,成功[**編纂**]後將自權益扣除。我們預期產生額外[**編纂**]約人民幣[**編纂**]百萬元(相當於約[**編纂**]百萬港元),其中約人民幣[**編纂**]百萬元(相當於約[**編纂**]百萬港元)將直接產生自發行股份及預期將於[**編纂**]後直接確認為權益的減項,餘下約人民幣[**編纂**]百萬元(相當於約[**編纂**]百萬港元)將支銷。

就將[**編纂**]資本化為預付款項、按金及其他應收款項的會計準則而言,根據香港會計準則第32.37號及第38號,股權交易的交易成本入賬為權益扣減,前提是有關成本為將撤銷的股權交易直接應佔的增量成本。與一項以上交易共同相關的交易成本(如同時發售若干股份和其他股份在證券交易所上市的成本)使用與類似交易統一的合理分配基礎分配至該等交易。發行新股份直接應佔的開支入賬為權益扣減。截至目前,本公司尚未申請「全流通」,現有內資股未在香港聯交所買賣,故我們截至2021年12月31日產生的交易成本應從權益中扣除,而不應於損益支銷。

近期發展及無重大不利變動

有關於往績記錄期間之後發生的其他變動,請參閱「概要 — 近期發展」一節。

經審慎周祥考慮後,董事確認,自2022年3月31日起及直至本文件日期,我們的財務及經營狀況或前景並無出現重大不利變動,及自2022年3月31日起並無發生任何事件對會計師報告(全文載於本文件附錄一)所載資料造成重大影響。

根據上市規則須作出的披露

我們確認，截至最後實際可行日期，概無任何情況須根據上市規則第13.13至13.19條的規定作出披露。

未來計劃

有關我們未來計劃的具體說明，請參閱「業務－戰略」一節。

[編纂]用途

假設**[編纂]**為每股[**編纂**][**編纂**]港元(即本文件所述**[編纂]**的中位數)，經扣除我們應付有關**[編纂]**的[**編纂**]及佣金以及其他預計開支後(假設**[編纂]**未獲行使)，我們估計將收取的**[編纂][編纂]**約為[**編纂**]百萬港元。

我們擬將**[編纂][編纂]**作下列用途：

- 約[**編纂**]%(或[**編纂**]百萬港元)預期將用於擴大船隊規模，優化船隊結構。為滿足預期需求並進一步優化我們的船隊結構，於往績記錄期間，除兩艘自有船舶外，我們訂購了12艘運力均介乎1,900 TEU至7,000 TEU的船舶。截至最後實際可行日期，四艘訂購船舶已交付，其中兩艘為二手船舶，兩艘為新造船舶，其餘船舶預計將於2023年2月至2024年12月交付。我們亦計劃購置六艘運力為1,900 TEU至7,000 TEU的新造船舶，將於2025年交付。董事估計，到2025年，我們的船隊將擁有約45艘船舶(其中約20艘自有船舶及約25艘租賃船舶)，總運力約為160,000 TEU。隨著我們努力擴大我們的船隊運力，我們亦期望增加船員以支持我們的船隊擴張，這將由我們的內部財務資源提供資金。有關將補充到我們船隊的船舶的運力及預計交付時間的詳情如下：

指定航線	**運力** *(TEU)*	**預計交付** *(年份)*
訂購及在造新船舶		
亞洲區內／跨太平洋	1,900	2023年
亞洲區內／跨太平洋	1,900	2023年
亞洲區內／跨太平洋	2,400	2023年
亞洲區內／跨太平洋	2,400	2023年
亞洲區內／跨太平洋／亞洲—印度次大陸和中東	2,700	2023年
亞洲區內／跨太平洋／亞洲—印度次大陸和中東	2,700	2023年
跨太平洋／亞洲—歐洲／亞洲—印度次大陸和中東	7,000	2024年
跨太平洋／亞洲—歐洲／亞洲—印度次大陸和中東	7,000	2024年

指定航線	運力 *(TEU)*	預計交付 *（年份）*
訂購新船舶		
亞洲區內／跨太平洋	1,900	2025年
亞洲區內／跨太平洋	1,900	2025年
亞洲區內／跨太平洋	1,900	2025年
亞洲區內／跨太平洋	1,900	2025年
跨太平洋／亞洲—歐洲／亞洲—印度次大陸和中東	7,000	2025年
跨太平洋／亞洲—歐洲／亞洲—印度次大陸和中東	7,000	2025年
已訂購及交付二手船舶		
亞洲區內／跨太平洋／亞洲—印度次大陸和中東	2,800	2022年
亞洲區內／跨太平洋／亞洲—印度次大陸和中東	2,800	2022年
已訂購及交付新船舶		
亞洲區內／跨太平洋	1,900	2022年
亞洲區內／跨太平洋	1,900	2022年

在將加入我們船隊的船舶中，(i)我們已訂購十艘新造船舶，其中四艘運力均為1,900 TEU，總成本為715.9百萬港元；兩艘運力均為2,400 TEU，總成本為505.8百萬港元；兩艘運力均為2,700 TEU，總成本為662.5百萬港元；及兩艘運力均為7,000 TEU，總成本為1,275.1百萬港元，其中兩艘新造船舶已於最後實際可行日期交付；及(ii)我們計劃日後再購買六艘船舶，其中四艘運力均為1,900 TEU，估計總成本為941.9百萬港元；及兩艘運力均為7,000 TEU，估計總成本為1,287.3百萬港元。該等新船舶的總成本將約為5,388.5百萬港元，其中約[**編纂**]百萬港元將以分配[**編纂**]支付。此外，我們已訂購兩艘運力為2,800 TEU的二手船舶，總成本約為792.8百萬港元。用於擴大船隊的投資及內部資源分配如下：

	以[編纂] [編纂] 撥付 的金額 *（百萬港元）*	**由內部 資源撥付 的金額** *（百萬港元）*
新船舶		
(i) 訂購、在造及／或已交付；及		
(ii) 日後將訂購	[**編纂**]	3,808.0

	以[編纂][編纂]撥付的金額 *（百萬港元）*	由內部資源撥付的金額 *（百萬港元）*
已訂購及交付二手船舶	–	792.8
每年就每艘加入我們船隊的船舶向船員管理公司付款，估計每艘船舶約7.0百萬港元	–	126.0

- 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於發展陸上物流業務，提升「端到端」的服務能力，包括：

  - o 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於戰略投資及／或收購具有專業運營能力、擁有數字化基因、具有成長性及與本公司業務運營有協同性的物流公司（如物流服務供應商及電商供應鏈服務平台），逐步擴大並完善我們的物流服務範圍。截至最後實際可行日期，我們尚未確定任何具體收購目標，亦未採用具體時間表或預期資本支出計劃來實施任何收購。然而，我們將保持我們有關就少數或控股股權的戰略投資及／或收購選擇公開化。就篩選標準而言，該等物流公司應具備鞏固及與我們的業務運營相輔相成的能力。該等公司產生的預期年度利潤應不低於人民幣5.0百萬元，各自的收入應不低於人民幣10.0百萬元。我們將著重考慮位於長江三角洲、珠江三角洲、環渤海地區、胡志明市、海防市、曼谷、林查班及洛杉磯的目標公司。根據德路里的資料，擴展至「端到端」物流業務的潛在收購目標可能包括提供火車運輸、倉儲及派送、快遞、清關、第三方物流、包裝、中介、鐵路運輸及空運等服務的公司。該等行業較航運業的本地化程度為高，亦更為分散，且可能的目標數目視乎國家或地區的大小亦可能由數以百計到數以千計不等。例如，按潛在目標計，德路里估計中國的該類目標可能達10,000家以上。根據該等估計，董事認為，就擴展我們的「端到端」物流服務業務而言，有大量可收購的潛在目標。運用[**編纂**]作此用途的時間表將視乎能否確定合適的目標、市場行情及戰略收購的恰當時機。

o 約[**編纂**]%(或[**編纂**]百萬港元)預期將用於在中國大陸、東南亞及北美等業務量佔比較大的港口，投資集裝箱堆場、倉庫、拖車、平板車等物流設施，包括：

- 約[**編纂**]%(或[**編纂**]百萬港元)預期將用於建設七個集裝箱堆場及三個倉庫。我們選擇在毗鄰與我們有重大航運業務往來的港口所在地擴建集裝箱堆場及倉庫。由於航運量較大，我們需要在該等地點使用集裝箱堆場，以便於進行貨物裝卸、提貨、併貨及分配。我們亦需要在該等地點設立倉庫，以便於存儲、管理及配送貨物。在該等戰略地點建立設施將有利於我們的運營，並助力我們擴展「端到端」服務組合，以更高效、準時地滿足託運人及收貨人的多模式交付服務需求。該部分擴張計劃通過增加約300名運營員工提供支持(由我們的內部財務資源提供資金)。用於該擴張的投資及內部資源分配如下：

	由[編纂]劃撥建設集裝箱堆場的資金 *(百萬港元)*	**由[編纂]劃撥建設倉庫的資金** *(百萬港元)*	**內部資源撥付的金額** *(百萬港元)*
物流設施地點			
上海	[**編纂**]	[**編纂**]	–
南沙	[**編纂**]	[**編纂**]	–
洛杉磯	[**編纂**]	[**編纂**]	–
胡志明市	[**編纂**]	[**編纂**]	–
海防市	[**編纂**]	[**編纂**]	–
曼谷	[**編纂**]	[**編纂**]	–
林查班	[**編纂**]	[**編纂**]	–
招聘和留存運營員工			
每年集裝箱堆場及倉庫合計300名員工	[**編纂**]	[**編纂**]	35.0

- 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於投資或收購洛杉磯的一家拖車公司；及

- 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於投資或收購洛杉磯的一家平板車公司；

o 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於拓展物流網絡，在中國大陸、美國及歐洲設立內陸網點（通過購買或租用辦公室）並招聘人員派駐內陸市中心及關鍵地理節點附近。與為支持集裝箱航運核心業務而設立的境外網點不同，設立該等內陸網點旨在支持我們的「端到端」服務能力。雖然我們的物流服務設施將設在港口附近，以提供所需的物流配套功能，但我們的內陸網點須位於毗鄰內陸市中心的位置，以促進與潛在客戶（尤其與BCO客戶）的業務開發，包括定期客戶關係管理以及更好地完成來自堆場及倉庫的客戶貨物的多模式運輸服務。用於內陸網點擴張的投資及內部財務資源分配如下：

	由[編纂]劃撥的資金 *（百萬港元）*	**每年內部資源撥付的金額** *（百萬港元）*
內陸網點		
重慶	[**編纂**]	–
成都	[**編纂**]	–
武漢	[**編纂**]	–
長沙	[**編纂**]	–
南京	[**編纂**]	–
西安	[**編纂**]	–
中山	[**編纂**]	–
杜伊斯堡	[**編纂**]	–
菲尼克斯	[**編纂**]	–
招聘和留存運營員工		
每年每個內陸網點約五名員工，合計45名員工	[**編纂**]	18.0

- 約[**編纂**]%(或[**編纂**]百萬港元)預期將用於擴大服務網絡至東南亞、南亞和中東地區、北美及歐洲，通過購買或租賃辦公室設立境外網點並招募人員。設立該等境外網點的主要目的是支持我們在全球集裝箱航運市場的核心業務。我們目前位於香港、胡志明市、曼谷、新加坡、巴生縣、漢堡及洛杉磯以及迪拜的現有境外網點(均位於連接重要沿海地區及經濟活躍地區的主要港口)主要服務於(i)與港口合作夥伴、其他行業參與者及客戶的業務開發；(ii)與其他行業參與者交流經驗及專業知識；及(iii)船舶出港及抵港時管理業務運營等主要功能。該擴張須通過每個境外網點約3至10人的運營員工團隊提供支持。此外，我們將在新加坡建立第二個運營中心，以支持我們的集裝箱航運業務(運營、管理、銷售及業務開發方面)及東南亞、亞洲至歐洲及北美不斷增長的貿易量。用於境外網點的投資及內部財務資源分配如下：

	由[編纂]劃撥的資金 *(百萬港元)*	**每年內部資源撥付的金額** *(百萬港元)*
境外網點位置		
東南亞		
－新加坡，作為我們的第二個運營中心	[**編纂**]	–
－馬尼拉	[**編纂**]	–
－雅加達	[**編纂**]	–
南亞和中東地區		
－孟買	[**編纂**]	–
－卡拉奇	[**編纂**]	–
－迪拜	[**編纂**]	–
北美地區		
－洛杉磯	[**編纂**]	–
－西雅圖	[**編纂**]	–
－奧克蘭	[**編纂**]	–

	由[編纂]劃撥的資金 *(百萬港元)*	每年內部資源撥付的金額 *(百萬港元)*
歐洲		
－漢堡	[**編纂**]	–
－鹿特丹	[**編纂**]	–
－安特衛普	[**編纂**]	–
－倫敦	[**編纂**]	–
總計	[**編纂**]	–
招聘和留存運營員工		
每年每個境外網點3至10名員工，合計90名員工	[**編纂**]	135.0

對該等境外網點覆蓋範圍(從目前的五個網點到規劃的17個網點)的考慮，亦包括有可能吸引更多客戶及加強本集團營銷力度的戰略利益，以維持未來的增長。根據擴張計劃，本集團計劃運營合共17個境外網點，以支持其核心業務，進行業務開發，與行業參與者交流經驗及專業知識，並管理其營運。尤其是，

- 新加坡將成為我們繼上海之後的第二個運營中心；
- 於2021年，隨着我們亞歐及跨太平洋航線的開通，考慮到該等特定城市此類市場的未來增長，有必要進一步加強有關分支機構，洛杉磯及漢堡的境外網點成立；
- 對於孟買、卡拉奇、迪拜、鹿特丹、安特衛普、倫敦、雅加達、馬尼拉、奧克蘭及西雅圖，該等地點是我們的航運路線一直停靠的港口，客戶服務目前由當地銷售代理處理。因此，面對該等港口沿線即將出現的增長機遇，我們擬在該等地點建立自營境外網點，以提供更好的客戶服務，優化我們的銷售及營銷工作。

此外，本集團境外網點的另一個功能是管理集裝箱。由於集裝箱管理成本佔集裝箱航運公司運營成本的一定比例，集裝箱管理不善可能會對航運公司的盈利能力產生不利影響。

就成本結構而言，董事估計，於上述擴張計劃(即擴張我們的船隊、提升「端到端」服務及建立內陸及境外網點)落實後，我們將可提升創收能力，但由於在新船舶及網點聘用運營員工以及相關公用事業費用及一般開支，行政開支將有所增加。董事亦估計，基於我們對市況的分析，由於預期年度折舊成本加上保險及船員的預期年度經營成本將少於租賃相同數目及類型船舶產生的年度估計船舶租賃成本，增加自有船舶預期將可節約成本。因此，董事認為我們的整體盈利能力不會受到重大不利影響。

- 約[**編纂**]%(或[**編纂**]百萬港元)預期將用於數字化建設，包括：

  - 約[**編纂**]%(或[**編纂**]百萬港元)預期將用於新建數字化的報價及一鍵訂艙平台系統，提供一站式物流服務，提高客戶體驗及忠誠度；

  - 約[**編纂**]%(或[**編纂**]百萬港元)預期將用於加強雲服務、服務器、軟件、網絡、安全設備、災備、存儲、數據庫、機房等IT基礎設施，以支持我們業務的快速增長及數字化。我們將收購或開發改進的數據分析工具及系統，提升我們的人工智能及商業智能能力。我們亦或會增聘IT人員為該等功能提供支持；

  - 約[**編纂**]%(或[**編纂**]百萬港元)預期將用於協同GSBN，建設、推廣及實施數字化平台，將通過與GSBN中的不同利益相關者及行業參與者合作，利用區塊鏈技術實現計費及相關交易文書的集中化及數字化。我們亦計劃將區塊鏈技術運用於提單、發票、裝箱單等運營環節中的商業票據；

  - 約[**編纂**]%(或[**編纂**]百萬港元)預期將用於建設新數據中心體系，將內部各個系統的數據歸集及通過電子數據交換(「**EDI**」)及應用程序編程接口(「**API**」)等連接外部合作夥伴。該等數據隨後將通過利用人工智能及商業智能能力進行進一步分析，以供管理及業務決策使用；

- 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於招募10至15名具有人工智能、商業智能、大數據、數字安全、數字化營銷、區塊鏈等專業知識的數字化專家團隊；及

- 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於開發或收購在線財務集中結算平台，收入類及成本類費用項目均進行數字化以方便在線支付及電子對賬，提高運營效率；及

• 約[**編纂**]%（或[**編纂**]百萬港元）預期將用於營運資金及其他一般企業用途。

倘**[編纂]**定為每股[**編纂**][**編纂**]港元（即本文件所述**[編纂]**的上限）及假設**[編纂]**未獲行使，我們將收取額外[**編纂**]約[**編纂**]百萬港元。倘**[編纂]**定為每股[**編纂**][**編纂**]港元（即本文件所述**[編纂]**的下限）及假設**[編纂]**未獲行使，我們收取的[**編纂**]將減少約[**編纂**]百萬港元。倘所定**[編纂]**高於或低於估計**[編纂]**中位數的水平，則上述[**編纂**]的分配將按比例予以調整。

倘**[編纂]**獲悉數行使，我們將取得額外[**編纂**](i) [**編纂**]百萬港元（假設**[編纂]**為每股[**編纂**][**編纂**]港元，即本文件所述**[編纂]**的上限），(ii) [**編纂**]百萬港元（假設**[編纂]**為每股[**編纂**][**編纂**]港元，即本文件所述**[編纂]**的中位數）及(iii) [**編纂**]百萬港元（假設**[編纂]**為每股[**編纂**][**編纂**]港元，即本文件所述**[編纂]**的下限）。倘**[編纂]**獲行使，因**[編纂]**獲行使而收取的額外[**編纂**]將會按比例相應用於上述用途。

倘[**編纂**]未即時用於上述用途，在適用法律法規允許的範圍內，我們將部分或全部[**編纂**]存放於香港及／或中國認可金融機構及／或持牌銀行作短期計息存款。倘**[編纂][編纂]**的實際用途與上述用途存在重大差異或[**編纂**]在上述用途間的分配發生重大變動，則我們將刊發正式公告。

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

以下第[I-1]至[I-3]頁為本公司申報會計師羅兵咸永道會計師事務所(香港執業會計師)發出的會計師報告全文，以供收錄於本文件。此會計師報告乃按照香港會計師公會頒佈的香港投資通函呈報準則第200號(「香港投資通函呈報準則第200號」)「投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告」的要求擬備，並以本公司董事及聯席保薦人為收件人。

[草擬本]

[羅兵咸永道會計師事務所抬頭]

致中聯航運股份有限公司列位董事、中國國際金融香港證券有限公司及花旗環球金融亞洲有限公司就歷史財務資料出具的會計師報告

序言

我們謹此就中聯航運股份有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱為「貴集團」)的歷史財務資料作出報告(載於[第I-4至I-105頁])，包括於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年3月31日的綜合財務狀況表、 貴公司於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年3月31日的財務狀況表以及截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度各年及截至2022年3月31日止三個月(「往績記錄期間」)的綜合全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表及重要會計政策概要和其他解釋性資料的摘要(統稱為「歷史財務資料」)。[第I-4至I-105頁]所載的歷史財務資料為本報告的組成部分，其擬備以供收錄於 貴公司日期為[日期]有關 貴公司在香港聯合交易所有限公司主板進行[**編纂**]股份的文件(「文件」)內。

董事就歷史財務資料須承擔的責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註2.1所載的編製基準擬備真實而中肯的歷史財務資料，並對其認為為使歷史財務資料的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所必需的內部控制負責。

申報會計師的責任

我們的責任是對歷史財務資料發表意見，並將我們的意見向　閣下報告。我們已按照香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「*投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告*」進行我們的工作。該準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行我們的工作以對歷史財務資料是否不存在任何重大錯誤陳述獲取合理保證。

我們的工作涉及執行程序以獲取有關歷史財務資料所載金額及披露的證據。所選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致歷史財務資料存在重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，申報會計師考慮與該實體根據歷史財務資料附註2.1所載的編製基準擬備真實而中肯的歷史財務資料相關的內部控制，以設計適當的程序，但目的並非對該實體內部控制的有效性發表意見。我們的工作亦包括評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計的合理性，以及評價歷史財務資料的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的證據能充足及適當地為我們的意見提供基礎。

意見

我們認為，就會計師報告而言，該等歷史財務資料已根據歷史財務資料附註2.1所載的編製基準，真實而中肯地反映了　貴公司於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年3月31日的財務狀況以及　貴集團於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年3月31日的綜合財務狀況及　貴集團於往績記錄期間的綜合財務表現及綜合現金流量。

審閱追加期間的比較財務資料

我們已審閱　貴集團追加期間的比較財務資料，其中包括截至2021年3月31日止三個月的綜合全面收益表、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」)。　貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註2.1所載的編製基準，呈列及擬備追加期間的比較財務資料。我們的責任是根據我們的審閱，對追加期間的比較財務資料作出結論。我們已根據香港會計師公會頒佈的香港審閱準則第2410

號「*由實體的獨立審計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，故不能令我們可保證我們將知悉在審計中可能被發現的所有重大事項。因此，我們不會發表審計意見。按照我們的審閱，我們並無發現任何事項令我們相信，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歷史財務資料附註2.1所載的編製基準擬備。

根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)及公司(清盤及雜項條文)條例下事項出具的報告

調整

在擬備歷史財務資料時，並無對載於[第I-4頁]中所界定的相關財務報表作出調整。

股息

我們參閱歷史財務資料附註16，其中載有關於中聯航運股份有限公司就往績記錄期間派付股息的資料。

我們參閱附註37(b)，其中載有關於中聯航運股份有限公司於往績記錄期間之後及直至本文件日期宣派及派付股息的資料。

[羅兵咸永道會計師事務所]
執業會計師
香港
[日期]

I 貴集團歷史財務資料

編製歷史財務資料

下文所載歷史財務資料為本會計師報告的組成部分。

歷史財務資料所依據的 貴集團於往績記錄期間的財務報表(「相關財務報表」)已由羅兵咸永道會計師事務所根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則進行審計。

歷史財務資料乃以人民幣(「人民幣」)呈列。除另有指明外，所有數值均約整至最接近的千位數(人民幣千元)。

綜合全面收益表

		截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
		2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	附註	*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*
					(未經審計)	
收入	*5*	401,145	612,208	6,402,556	337,473	2,732,432
銷售成本	*8*	(340,604)	(438,603)	(4,041,865)	(201,182)	(1,943,296)
毛利		**60,541**	**173,605**	**2,360,691**	**136,291**	**789,136**
行政開支	*8*	(47,864)	(69,081)	(157,456)	(27,668)	(37,470)
金融及合約資產減值撥回╱(虧損)淨額		383	(1,446)	(2,658)	(456)	(1,164)
其他收入	*6*	12,193	15,179	19,020	4,049	1,668
其他收益╱(虧損)—淨額	*7*	1,714	(6,921)	6,488	455	(17,543)
經營利潤		**26,967**	**111,336**	**2,226,085**	**112,671**	**734,627**
財務收入	*11*	112	167	443	40	340
財務成本	*11*	(1,364)	(1,412)	(9,844)	(1,298)	(5,066)
財務成本淨額	*11*	(1,252)	(1,245)	(9,401)	(1,258)	(4,726)
應佔合營企業及聯營公司(虧損)╱利潤	*13*	(252)	6,244	13,659	2,862	3,668
所得稅前利潤		**25,463**	**116,335**	**2,230,343**	**114,275**	**733,569**
所得稅開支	*14*	(5,015)	(29,141)	(69,199)	(17,051)	(28,214)
年╱期內利潤		**20,448**	**87,194**	**2,161,144**	**97,224**	**705,355**

		截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
		2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	附註	*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*
					(未經審計)	
以下各項應佔利潤：						
貴公司擁有人		20,448	87,219	2,161,440	97,248	705,607
非控股權益		–	(25)	(296)	(24)	(252)
其他全面收益╱(虧損)						
可能重新分類至損益的項目						
換算海外業務產生匯兑差額		592	(2,484)	(20,361)	309	(7,701)
年╱期內其他全面收益╱(虧損)，扣除税項		**592**	**(2,484)**	**(20,361)**	**309**	**(7,701)**
年╱期內全面收益總額，扣除税項		**21,040**	**84,710**	**2,140,783**	**97,533**	**697,654**
以下人士應佔年內全面收益總額：						
貴公司擁有人，扣除税項		21,040	84,735	2,141,078	97,557	697,910
非控股權益，扣除税項		–	(25)	(295)	(24)	(256)
貴公司普通權益持有人應佔利潤的每股盈利：						
每股基本及攤薄盈利（人民幣元）	*15*	0.08	0.35	8.65	0.39	2.82

綜合財務狀況表

		於12月31日			於3月31日
	附註	**2019年**	**2020年**	**2021年**	**2022年**
		人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
資產					
非流動資產					
物業、廠房及設備	*17*	86,208	122,545	1,617,718	1,650,122
使用權資產	*18*	3,366	37,320	243,460	337,932
無形資產	*19*	1,064	13,909	13,083	13,502
遞延稅項資產	*21*	1,011	2,060	1,600	5,393
使用權益法入賬的投資	*13*	3,194	20,473	40,566	44,333
按公允價值計入其他全面收益的金融資產	*22*	–	–	5,100	–
按公允價值計入損益的金融資產	*23*	–	–	300,000	283,390
預付款項、按金及其他應收款項	*25*	–	–	8,733	30,471
非流動資產總值		**94,843**	**196,307**	**2,230,260**	**2,365,143**
流動資產					
存貨	*26*	3,657	12,323	177,501	200,967
合約資產	*24*	5,771	11,985	94,585	120,997
貿易應收款項	*24*	33,014	27,352	178,488	311,372
預付款項、按金及其他應收款項	*25*	6,981	8,119	114,234	131,894
按公允價值計入損益的金融資產	*23*	–	3,000	–	–
限制性銀行存款	*27*	1,107	1,000	–	–
現金及現金等價物	*27*	84,304	128,965	1,267,239	1,593,863
流動資產總值		**134,834**	**192,744**	**1,832,047**	**2,359,093**
資產總值		**229,677**	**389,051**	**4,062,307**	**4,724,236**

		於12月31日			於3月31日
	附註	**2019年**	**2020年**	**2021年**	**2022年**
		人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
負債					
非流動負債					
長期借款	*32*	18,428	15,856	38,953	37,551
租賃負債	*18*	2,048	844	50,218	129,273
遞延稅項負債	*21*	–	66	1,213	1,624
非流動負債總額		**20,476**	**16,766**	**90,384**	**168,448**
流動負債					
貿易及其他應付款項	*31*	64,200	96,588	1,035,586	1,222,144
合約負債		948	3,013	246,680	46,420
即期稅項負債		10,154	34,374	57,107	81,463
短期借款	*32*	–	–	145,000	5,000
長期借款的即期部分	*32*	2,431	2,572	4,853	4,921
租賃負債的即期部分	*18*	1,454	37,982	196,424	211,913
應付股息	*16*	18,000	–	–	–
流動負債總額		**97,187**	**174,529**	**1,685,650**	**1,571,861**
負債總額		**117,663**	**191,295**	**1,776,034**	**1,740,309**
權益					
股本	*28*	–	–	250,000	250,000
實收資本	*29*	50,000	50,000	–	–
其他儲備	*30*	18,864	29,560	69,558	66,718
保留盈利		43,150	116,772	1,963,842	2,664,592
貴公司擁有人應佔資本及儲備		**112,014**	**196,332**	**2,283,400**	**2,981,310**
非控股權益		–	1,424	2,873	2,617
權益總額		**112,014**	**197,756**	**2,286,273**	**2,983,927**
負債總額及權益總額		**229,677**	**389,051**	**4,062,307**	**4,724,236**

貴公司財務狀況表

		於12月31日			於3月31日
	附註	**2019年**	**2020年**	**2021年**	**2022年**
		人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
資產					
非流動資產					
物業、廠房及設備	*17*	73,146	67,253	62,978	61,599
使用權資產	*18*	53	34,988	208,843	161,241
無形資產	*19*	1,058	689	1,577	1,530
遞延稅項資產	*21*	1,029	1,862	1,708	5,124
於附屬公司的投資	*12*	3,190	5,881	345,229	323,404
使用權益法入賬的投資	*13*	1,050	1,701	10,228	11,119
非流動資產總值		**79,526**	**112,374**	**630,563**	**564,017**
流動資產					
存貨	*26*	2,823	12,317	34,485	20,200
合約資產	*24*	5,516	11,985	30,698	16,370
貿易應收款項	*24*	34,038	43,401	352,690	301,172
預付款項、按金及其他應收款項	*25*	73,207	191,643	551,817	733,054
限制性銀行存款	*27*	1,000	1,000	–	–
現金及現金等價物	*27*	48,121	70,262	112,172	112,903
流動資產總值		**164,705**	**330,608**	**1,081,862**	**1,183,699**
資產總值		**244,231**	**442,982**	**1,712,425**	**1,747,716**
負債					
非流動負債					
長期借款	*32*	18,428	15,856	–	–
租賃負債	*18*	30	2	48,648	31,107
非流動負債總額		**18,458**	**15,858**	**48,648**	**31,107**

	附註	於12月31日			於3月31日
		2019年	2020年	2021年	2022年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
流動負債					
貿易及其他應付款項	*31*	121,487	199,984	589,833	715,600
合約負債		580	290	342,661	107,295
即期稅項負債		9,229	33,350	51,958	81,286
長期借款的即期部分	*32*	2,431	2,572	–	–
租賃負債的即期部分	*18*	25	36,371	162,970	132,200
應付股息	*16*	18,000	–	–	–
流動負債總額		**151,752**	**272,567**	**1,147,422**	**1,036,381**
負債總額		**170,210**	**288,425**	**1,196,070**	**1,067,488**
權益					
股本	*28*	–	–	250,000	250,000
實收資本	*29*	50,000	50,000	–	–
其他儲備	*30*	15,956	29,059	89,137	93,994
保留盈利		8,065	75,498	177,218	336,234
權益總額		**74,021**	**154,557**	**516,355**	**680,228**
負債總額及權益總額		**244,231**	**442,982**	**1,712,425**	**1,747,716**

綜合權益變動表

	貴公司權益持有人應佔							
	實收資本	股份酬金儲備	法定公積金	匯兑儲備	安全基金儲備	保留盈利	非控股權益	權益總額
	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*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2019年1月1日結餘	**50,000**	**–**	**10,677**	**2,301**	**1,704**	**55,100**	**–**	**119,782**
年內利潤	–	–	–	–	–	20,448	–	20,448
其他全面收益	–	–	–	592	–	–	–	592
年內全面收益總額	–	–	–	**592**	**–**	**20,448**	**–**	**21,040**
已撥備股息	–	–	–	–	–	(28,863)	–	(28,863)
以股份支付的僱員酬金	–	55	–	–	–	–	–	55
撥款至法定公積金	–	–	1,809	–	–	(1,809)	–	–
計提安全基金儲備	–	–	–	–	3,501	(3,501)	–	–
動用安全基金儲備	–	–	–	–	(1,775)	1,775	–	–
於2019年12月31日結餘	**50,000**	**55**	**12,486**	**2,893**	**3,430**	**43,150**	**–**	**112,014**
於2020年1月1日結餘	**50,000**	**55**	**12,486**	**2,893**	**3,430**	**43,150**	**–**	**112,014**
年內利潤	–	–	–	–	–	87,219	(25)	87,194
其他全面虧損	–	–	–	(2,484)	–	–	–	(2,484)
年內全面收益／(虧損)總額	–	–	–	**(2,484)**	**–**	**87,219**	**(25)**	**84,710**
收購一家附屬公司	–	–	–	–	–	–	1,449	1,449
已撥備股息	–	–	–	–	–	(2,312)	–	(2,312)
以股份支付的僱員酬金	–	1,895	–	–	–	–	–	1,895
撥款至法定盈餘儲備	–	–	8,107	–	–	(8,107)	–	–
計提安全基金儲備	–	–	–	–	3,829	(3,829)	–	–
動用安全基金儲備	–	–	–	–	(651)	651	–	–
於2020年12月31日結餘	50,000	1,950	20,593	409	6,608	116,772	1,424	197,756

	貴公司權益持有人應佔									
	實收資本	股本	股份溢價	股份酬金儲備	法定公積金	匯兑儲備	安全基金儲備	保留盈利	非控股權益	權益總額
	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*	*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*
於2021年1月1日結餘	**50,000**	**–**	**–**	**1,950**	**20,593**	**409**	**6,608**	**116,772**	**1,424**	**197,756**
年內利潤	–	–	–	–	–	–	–	2,161,440	(296)	2,161,144
其他全面收益	–	–	–	–	–	(20,362)	–	–	1	(20,361)
年內全面收益總額	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(20,362)**	**–**	**2,161,440**	**(295)**	**2,140,783**
收購一家附屬公司	–	–	–	–	–	–	–	–	1,744	1,744
已撥備股息	–	–	–	–	–	–	–	(54,824)	–	(54,824)
以股份支付的僱員酬金	–	–	–	814	–	–	–	–	–	814
撥款至法定公積金	–	–	–	–	40,902	–	–	(40,902)	–	–
計提安全基金儲備	–	–	–	–	–	–	5,717	(5,717)	–	–
動用安全基金儲備	–	–	–	–	–	–	(65)	65	–	–
改制為股份公司	(50,000)	250,000	56,796	(2,151)	(41,653)	–	–	(212,992)	–	–
於2021年12月31日結餘	**–**	**250,000**	**56,796**	**613**	**19,842**	**(19,953)**	**12,260**	**1,963,842**	**2,873**	**2,286,273**

	貴公司權益持有人應佔									
	實收資本	股本	股份溢價	股份酬金儲備	法定公積金	匯兑儲備	安全基金儲備	保留盈利	非控股權益	權益總額
	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*	*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*
於2022年1月1日結餘	**–**	**250,000**	**56,796**	**613**	**19,842**	**(19,953)**	**12,260**	**1,963,842**	**2,873**	**2,286,273**
期內利潤	–	–	–	–	–	–	–	705,607	(252)	705,355
其他全面虧損	–	–	–	–	–	(7,697)	–	–	(4)	(7,701)
期內全面收益總額	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(7,697)**	**–**	**705,607**	**(256)**	**697,654**
以股份支付的僱員酬金	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
計提安全基金儲備	–	–	–	–	–	–	4,869	(4,869)	–	–
動用安全基金儲備	–	–	–	–	–	–	(12)	12	–	–
於2022年3月31日結餘	**–**	**250,000**	**56,796**	**613**	**19,842**	**(27,650)**	**17,117**	**2,664,592**	**2,617**	**2,983,927**

	貴公司權益持有人應佔									
	實收資本	股本	股份溢價	股份酬金儲備	法定公積金	匯兑儲備	安全基金儲備	保留盈利	非控股權益	權益總額
	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*	*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*
於2021年1月1日結餘	**50,000**	**–**	**–**	**1,950**	**20,593**	**409**	**6,608**	**116,772**	**1,424**	**197,756**
期內利潤	–	–	–	–	–	–	–	97,248	(24)	97,224
其他全面收益	–	–	–	–	–	309	–	–	–	309
期內全面收益總額	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**309**	**–**	**97,248**	**(24)**	**97,533**
收購一家附屬公司	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
已撥備股息	–	–	–	–	–	–	–	(54,824)	–	(54,824)
以股份支付的僱員酬金	–	–	–	138	–	–	–	–	–	138
計提安全基金儲備	–	–	–	–	–	–	1,429	(1,429)	–	–
動用安全基金儲備	–	–	–	–	–	–	(1)	1	–	–
於2021年3月31日結餘（未經審計）	**50,000**	**–**	**–**	**2,088**	**20,593**	**718**	**8,036**	**157,768**	**1,400**	**240,603**

綜合現金流量表

		截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	附註	**2019年**	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
					(未經審計)	
經營活動						
經營業務所得現金淨額	*33*	38,755	172,130	3,091,667	152,659	663,961
已收利息		112	167	443	40	340
已付所得稅		(3,472)	(5,995)	(44,994)	(11,092)	(6,441)
經營活動所得現金淨額		**35,395**	**166,302**	**3,047,116**	**141,607**	**657,860**
投資活動						
購買物業、廠房及設備		(5,640)	(61,339)	(1,581,291)	(124,125)	(102,895)
收購附屬公司的付款，扣除收購所得現金	*35*	–	(19,068)	(1,640)	–	–
於合營企業的投資		(700)	(10,426)	(9,718)	–	(30)
按公允價值計入損益的金融資產的付款		(91,780)	(104,090)	(382,757)	(48,557)	–
按公允價值計入損益的金融資產的所得款項		91,994	101,299	86,041	44,189	–
按公允價值計入其他全面收益的金融資產的投資		–	–	(5,100)	–	–
出售物業、廠房及設備		18,321	1,818	77	–	4
出售合營企業，扣除收購所得現金		–	5	2,900	–	–
自一家合營企業收取的股息		1,813	1,310	–	–	–
投資活動所得／(所用)現金淨額		**14,008**	**(90,491)**	**(1,891,488)**	**(128,493)**	**(102,921)**

		截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	附註	**2019年**	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
					(未經審計)	
融資活動						
已付利息		(1,246)	(1,113)	(9,844)	(1,298)	(5,066)
借款所得款項		–	–	193,209	108,209	–
償還借款		(2,298)	(2,431)	(21,980)	(18,596)	(141,145)
已付股息		(10,863)	(20,312)	(54,824)	(54,824)	–
已付[**編纂**]		–	–	(1,845)	–	(11,373)
租賃付款的本金部分		(864)	(3,101)	(117,176)	(4,182)	(68,675)
已抵押銀行存款減少		1,000	107	1,000	–	–
其他		–	–	10	–	–
融資活動(所用)／所得現金淨額		**(14,271)**	**(26,850)**	**(11,450)**	**29,309**	**(226,259)**
現金及現金等價物增加淨額		**35,132**	**48,961**	**1,144,178**	**42,423**	**328,680**
年／期初現金及現金等價物		47,311	84,304	128,965	128,965	1,267,239
匯率變動的影響淨額		1,861	(4,300)	(5,904)	(692)	(2,056)
年／期末現金及現金等價物		**84,304**	**128,965**	**1,267,239**	**170,696**	**1,593,863**

II 歷史財務資料附註

1 一般資料

中聯航運有限公司(「前身公司」)為於2005年9月1日在中華人民共和國(「中國」)根據中國公司法註冊成立的有限責任公司。前身公司由深圳聯合國際船舶代理有限公司及深圳市中誠實業發展有限公司聯合創辦。於2021年12月，前身公司根據中國公司法改制為股份有限公司，並更名為中聯航運股份有限公司(「貴公司」)。 貴公司的註冊辦事處地址為中國海南省儋州市洋浦經濟開發區吉浦路新浦大廈403A號。

貴公司及其附屬公司(統稱為「貴集團」)主要從事在全球範圍提供集裝箱航運服務及其他物流服務。於2022年3月31日，廣州港寧企業管理合夥企業(有限合夥)(「港寧有限合夥」)、深圳港碩創業投資合夥企業(有限合夥)(「港碩有限合夥」)及中聯聯合投資(海南)合夥企業(有限合夥)(前稱中聯聯合投資(廣州)合夥企業(有限合夥)(「中聯有限合夥」))分別直接持有 貴公司的36%、35%及9%所有權權益。港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥均為於中國成立的有限合夥企業，泰而信(海南)控股有限公司(前稱深圳市泰而信船務代理有限公司)(「泰而信船務」)為其普通合夥人。而泰而信船務由陳媛女士擁有80%的權益。因此，陳媛女士，泰而信船務、港寧有限合夥、港碩有限合夥及中聯有限合夥合共持有 貴公司的80%所有權權益，因此為 貴公司的一組控股股東。

2 重大會計政策概要

編製歷史財務資料所用的重大會計政策載於下文。除非另有所指，否則該等政策已於所示所有年度及期間貫徹應用。

2.1 編製基準

(i) 遵守香港財務報告準則

根據香港會計師公會(「香港會計師公會」)刊發的香港財務報告準則編製的歷史財務資料載於下文。

編製符合香港財務報告準則的歷史財務資料須運用若干關鍵會計估計。管理層於運用 貴集團會計政策時亦須作出判斷。涉及較高之判斷難度或複雜度，或假設及估計對歷史財務資料屬重大的領域於附註4中披露。

(ii) 歷史成本法

歷史財務資料按歷史成本法編製，惟按公允價值計量的金融資產除外。

(iii) 貴集團採納的新訂及經修訂準則

編製歷史財務資料時， 貴集團已於所示所有年度及期間貫徹採納所有適用新訂及經修訂香港財務報告準則，尚未生效的任何新訂或詮釋除外。

(iv) 尚未採納的新訂準則及詮釋

貴集團並無提早採納以下新訂準則、現有準則的修訂本及對現有準則的詮釋：

		於以下日期或之後開始的會計期間生效
香港財務報告準則第17號	保險合約	2023年1月1日
香港會計準則第1號（修訂本）	負債分類為流動或非流動	2023年1月1日
香港會計準則第1號及香港財務報告準則實務報告第2號（修訂本）	會計政策披露	2023年1月1日
香港會計準則第8號（修訂本）	會計估計的定義	2023年1月1日
香港會計準則第12號（修訂本）	與單一交易所產生與資產及負債有關之遞延稅項	2023年1月1日
香港詮釋第5號（2020年）	香港詮釋第5號（2020年）財務報表的呈列－借款人對載有按要求償還條款的定期貸款的分類	2023年1月1日
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的資產出售或注資	待定

管理層正對該等準則對 貴集團歷史財務資料產生的影響進行評估。採納上述準則，目前預計不會對 貴集團的歷史財務資料產生重大影響。

2.2 綜合及權益會計處理原則

(i) 附屬公司

附屬公司指 貴集團對其具有控制權的所有實體。當 貴集團因參與該實體而承擔可變回報的風險或享有可變回報的權利，並有能力通過其權力指示該實體之活動而影響此等回報時， 貴集團即控制該實體。附屬公司在控制權轉移至 貴集團之日起悉數綜合入賬。附屬公司在控制權終止之日起停止綜合入賬。

貴集團採用收購會計法將業務合併入賬（參閱附註2.3）。

公司間交易、結餘及 貴集團公司間交易未變現收益均予以抵銷。未變現虧損亦予以抵銷，惟該交易提供證據顯示已轉讓資產出現減值除外。附屬公司的會計政策已於必要時作出調整，以確保與 貴集團所採納有關政策一致。

於附屬公司業績及權益中擁有的非控股權益分別在綜合損益表、全面收益表、權益變動表及資產負債表內單獨列賬。

(ii) 聯營公司

聯營公司指 貴集團對其有重大影響而無控制權或共同控制權的所有實體。一般情況下， 貴集團持有20%至50%的投票權。於初步按成本確認後，於聯營公司的投資採用權益會計法（見下文(iv)）入賬。

(iii) 合營安排

根據香港財務報告準則第11號合營安排，於合營安排的投資分類為合營業務或合營企業。分類視乎各投資者的合約權利及責任，而非合營安排的法律架構。

於初步按成本在綜合資產負債表確認後，於合營企業的權益採用權益法(見下文(iv))入賬。

(iv) 權益法

根據權益會計法，投資初步按成本確認，其後進行調整以於損益確認 貴集團分佔被投資方收購後利潤或虧損並於其他全面收益確認 貴集團分佔被投資方其他全面收益的變動。已收或應收聯營公司及合營企業股息確認為投資賬面值減少。

倘 貴集團分佔權益入賬投資的虧損等於或超過其於該實體的權益(包括任何其他無抵押長期應收款項)，則 貴集團不會確認進一步虧損，除非其已代表另一實體承擔責任或作出付款。

貴集團與其聯營公司及合營企業之間交易的未變現收益按 貴集團於該等實體的權益予以對銷。除非交易提供證據顯示所轉讓資產出現減值，否則未變現虧損亦予以對銷。

權益入賬投資的賬面值根據附註2.9所述政策進行減值測試。

(v) 擁有權權益變動

貴集團將其與非控股權益進行而不構成喪失控制權的交易視為與 貴集團權益擁有人之間進行的交易。擁有權權益變動會導致控股及非控股權益賬面值調整，以反映各自於附屬公司的相關權益。非控股權益調整金額與已付或已收代價的任何差額，乃於 貴公司擁有人應佔權益內確認為獨立儲備。

倘 貴集團因喪失控制權、共同控制權或重大影響力而終止綜合入賬或按權益入賬一項投資時，任何於實體之保留權益按其公允價值重新計量，而賬面值變動則於損益確認。就其後入賬列作聯營公司、合營企業或金融資產之保留權益而言，該公允價值為初始賬面值。此外，先前於其他全面收益就該實體確認之任何金額按猶如 貴集團已直接出售有關資產或負債之方式入賬，可能意味先前於其他全面收益確認之金額重新分類至損益或轉撥至適用香港財務報告準則所指明／許可之另一權益類別。

倘於一家合營企業或聯營公司之擁有權權益減少但保留共同控制權或重大影響力，則先前於其他全面收益確認之金額僅有一定比例份額獲重新分類至損益(如適用)。

2.3 業務合併

貴集團採用收購會計法將所有業務合併入賬，不論是否已收購權益工具或其他資產。收購一家附屬公司所轉讓的代價包括：

- 所轉讓資產的公允價值
- 被收購業務前擁有人所產生負債
- 貴集團發行的股本權益

- 或然代價安排產生的任何資產或負債的公允價值，及
- 附屬公司任何先前存在股權的公允價值。

在業務合併中所購買的可識別資產以及所承擔的負債及或然負債，初步以彼等於收購日期的公允價值計量(少數例外情況除外)。 貴集團按逐項收購基準以公允價值或非控股權益分佔被收購實體可識別資產淨值的比例確認於被收購實體的任何非控股權益。

收購相關成本於產生時支銷。

以下金額：

- 已轉讓代價，
- 被收購實體的任何非控股權益金額，及
- 任何先前於被收購實體的股權於收購日期的公允價值

超出所收購可識別資產淨值公允價值的差額入賬列作商譽。倘該等金額低於所收購業務可識別資產淨值的公允價值，則差額直接於損益確認為議價購買。

倘現金代價的任何部分遞延結算，則未來應付金額將貼現至交換日期的現值。所用貼現率為實體的增量借款利率，即根據可資比較條款及條件可自獨立融資人獲得類似借款的利率。或然代價分類為權益或金融負債。分類為金融負債的金額其後按公允價值重新計量，而公允價值變動於綜合收益表確認。

如業務合併分階段進行，收購方之前在被收購方持有的股權於收購日期的賬面值，按收購日期的公允價值重新計量。重新計量產生的任何收益或虧損於綜合收益表確認。

2.4 獨立財務報表

於附屬公司的投資按成本扣除減值列賬。成本包括投資直接應佔成本。附屬公司的業績由 貴公司按已收及應收股息入賬。

如股息超過宣派股息年內附屬公司的全面收益總額，或如獨立財務報表內的投資賬面值超出綜合財務報表中被投資方資產淨值(包括商譽)的賬面值，則須於收取該等投資的股息後對附屬公司投資作減值測試。

2.5 分部報告

經營分部按照向主要經營決策者提供的內部報告貫徹一致的方式報告。

主要經營決策者負責分配資源及評估經營分部的表現，已確定為 貴集團制定戰略決策的執行董事。

2.6 外幣換算

– 功能及呈列貨幣

貴集團各實體的財務報表所列項目均以該實體營運所在的主要經濟環境所使用的貨幣(「功能貨幣」)計量。財務報表以人民幣呈列，人民幣為 貴公司的功能貨幣及 貴集團的呈列貨幣。

– *交易及結餘*

外幣交易採用交易或項目重新計量的估值當日的匯率換算為功能貨幣。結算此等交易以及換算以外幣計值的貨幣資產及負債產生的外匯收益及虧損在綜合收益表中確認。

與借款有關的外匯收益及虧損於損益中的「財務成本淨額」內呈列。所有其他外匯收益及虧損乃按淨額基準在損益內的「其他收益／(虧損)淨額」呈列。

以外幣按公允價值計量的非貨幣項目按釐定公允價值當日的匯率換算。按公允價值列賬的資產及負債的換算差額呈報為公允價值收益或虧損的一部分。例如，非貨幣資產及負債(如按公允價值計入損益持有的權益)的換算差額於損益內確認為公允價值收益或虧損的一部分，而非貨幣資產(如分類為按公允價值計入其他全面收益入賬的權益)的換算差額則於其他全面收益確認。

– *集團公司*

功能貨幣與呈列貨幣不同的部分　貴集團實體(當中沒有惡性通貨膨脹經濟的貨幣)的業績及財務狀況按如下方法換算為呈列貨幣：

- 貴集團實體的每份財務狀況表內的資產及負債按該資產負債表日期的收市匯率換算；
- 每份全面收益表內的收入及開支按平均匯率換算(除非此匯率並非交易日期現行匯率的累計影響的合理約數，在此情況下，收入及開支按交易日期的匯率換算)；及
- 所有由此產生的匯兑差額在其他全面收益中確認。

於綜合入賬時，換算海外實體任何投資淨額以及指定為該等投資之對沖項目的借款及其他金融工具產生之匯兑差額於其他全面收益確認。於出售境外業務或償還投資淨額的任何借款時，相關匯兑差額重新分類至損益，作為出售收益或虧損之一部分。

購買境外業務產生的商譽及公允價值調整視為該境外業務的資產及負債，並按期末匯率換算。

– *出售境外業務及部分出售*

對於境外業務的出售(即出售　貴集團在境外業務中的全部權益，或出售涉及喪失對擁有境外業務的附屬公司的控制權、出售涉及喪失對擁有境外業務的合營企業的共同控制權，或出售涉及喪失對擁有境外業務的聯營公司的重大影響力)，就該項業務累計計入權益的歸屬於　貴公司擁有人的所有貨幣換算差額均重新分類至損益。

對於並不導致　貴集團喪失對擁有境外業務的附屬公司的控制權的部分出售，　貴集團在累計貨幣換算差額中的比例份額重新歸屬於非控股權益且不在損益中確認。對於所有其他部分出售(即　貴集團在聯營公司或合營企業中的所有權權益的減少並不導致　貴集團喪失重大影響力或共同控制權)，　貴集團在累計匯兑差額中的比例份額重新分類至損益。

2.7 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按歷史成本減折舊列賬。歷史成本包括購買該等項目直接應佔的開支。

在建資產概無計提折舊。

後續成本僅在與該項目有關的未來經濟利益很可能將流入 貴集團，而該項目的成本能可靠計量時，方計入資產的賬面值或確認為一項單獨資產(如適用)。作為單獨資產列賬的任何組成部分的賬面值於被取代時取消確認。所有其他維修及維護則於產生的報告期間在損益內扣除。

折舊使用直線法計算，以將其成本或重估金額(扣除剩餘價值)分配至其估計使用年期，方法如下：

樓宇	30年
集裝箱船舶(包括進塢零部件)	2至10年
集裝箱	9年
汽車	4年
電腦、辦公及其他設備	3至5年
辦公室裝修	3至10年

購置船舶後，須於下次船舶進塢時識別須予替換的零部件(進塢零部件)，相關成本於截至下一個估計進塢日期止期間計提折舊。後續船舶進塢產生的成本予以資本化並於截至下一個估計進塢日期止期間計提折舊。折舊期屆滿前產生重大進塢成本時，先前進塢的餘下成本乃即時撇銷。

資產的剩餘價值及可使用年期在各報告期末進行檢討並作出適當調整。

若資產的賬面值高於其估計可收回金額，其賬面值即時撇減至可收回金額(附註2.9)。

出售的收益及虧損按所得款項與賬面值之差額釐定。該等款項計入損益。

2.8 無形資產

商譽

商譽按附註2.3所述者計量。收購附屬公司的商譽計入無形資產。商譽不予攤銷，惟每年進行減值測試，或當發生事件或出現情況變動表明可能發生減值時，進行更頻密的減值測試，並按成本減去累計減值虧損列示。出售實體的收益及虧損包括與出售實體相關商譽的賬面值。

軟件

無形資產只有在預期通過使用項目取得的未來經濟利益能夠流入 貴集團且其成本能夠可靠計量時，方可予以確認。單獨取得的無形資產於初始確認時按成本計量。

使用壽命有限的無形資產在其估計可使用經濟年限內(約3至10年)採用直線法攤銷。於各資產負債表日期，對無形資產的減值跡象或估計未來收益的變動進行審核。倘出現有關跡象，將對無形資產進行分析，以評估其賬面金額是否可完全收回。倘賬面值超過可收回金額，則確認減值虧損。

2.9 非金融資產減值

具有無限可使用年期的商譽及無形資產毋須攤銷，惟須每年進行減值測試，或當有事件出現或情況改變顯示可能出現減值時，進行更頻密的減值測試。其他資產於發生事件或情況變動顯示賬面值可能無法收回時進行減值測試。減值虧損按資產賬面值超出其可收回金額之差額確認。可收回金額為資產公允價值減出售成本與使用價值兩者中的較高者。就評估減值而言，資產按獨立可識別現金流入的最低水平分組，有關現金流入在很大程度上獨立於其他資產或資產組別(現金產生單位)的現金流入。除商譽外，已發生減值的非金融資產在各報告期末均就減值撥回的可能性進行檢討。

2.10 投資及其他金融資產

– ***分類***

貴集團將其金融資產分類為以下計量類別：

- 其後按公允價值(透過其他全面收益(「其他全面收益」)或損益)計量，及
- 按攤銷成本計量。

分類視乎實體管理金融資產的業務模式及現金流量的合約條款而定。

就按公允價值計量的資產而言，收益及虧損將計入損益或其他全面收益。就並非持作買賣的權益工具投資而言，則取決於 貴集團是否於初步確認時不可撤銷地選擇將股本投資按公允價值計入其他全面收益(按公允價值計入其他全面收益)入賬。

當且僅當管理該等資產的業務模式發生變化時， 貴集團方對債務投資進行重新分類。

– ***確認及終止確認***

金融資產之日常買賣乃於交易日(即 貴集團承諾購買或出售資產當日)確認。倘自金融資產收取現金流量之權利已到期或已轉讓，且 貴集團已轉讓所有權之絕大部分風險及回報，則終止確認金融資產。

– ***計量***

於初始確認時， 貴集團按其公允價值另加(倘金融資產並非按公允價值計入損益(按公允價值計入損益)計量)收購金融資產直接應佔的交易成本計量金融資產。按公允價值計入損益列賬之金融資產的交易成本於損益中支銷。

於釐定金融資產的現金流量是否純粹支付本金及利息時，會對具有嵌入式衍生工具的金融資產作整體考慮。

債務工具

債務工具的後續計量視乎 貴集團管理資產的業務模式及資產的現金流量特徵而定。 貴集團將其債務工具劃分為三個計量類別：

- 攤銷成本：倘持有資產目的為收取合約現金流量，而有關現金流量僅為支付本金及利息，則按攤銷成本計量。來自該等金融資產的利息收入採用實際利率法計入財務收入。因終止確認而產生的任何收益或虧損與匯兑收益及虧損一併直接於損益確認及呈列為其他收益／(虧損)。減值虧損於綜合收益表內以單獨項目呈列。

- 按公允價值計入其他全面收益：倘持有資產目的為收取合約現金流量及銷售金融資產，且資產產生的現金流量僅為支付本金及利息，則按公允價值計入其他全面收益計量。賬面值變動計入其他全面收益，惟減值收益或虧損、利息收入及匯兑收益及虧損則於損益確認。於終止確認金融資產時，先前於其他全面收益確認之累計收益或虧損由權益重新分類至損益並於其他收益／(虧損)確認。來自該等金融資產之利息收入採用實際利率法計入財務收入。外匯收益及虧損於其他收益／(虧損)呈列，而減值開支則於綜合收益表內呈列為單獨項目。

- 按公允價值計入損益：不符合攤銷成本或按公允價值計入其他全面收益標準計量之資產乃按公允價值計入損益計量。其後按公允價值計入損益計量之債務投資之收益或虧損於損益確認，並在產生年度於其他收益／(虧損)呈列。

股本工具

貴集團其後按公允價值計量所有股本投資。若 貴集團管理層已選擇於其他全面收益呈列股本投資之公允價值收益及虧損，則於終止確認投資後不會將公允價值收益及虧損重新分類至損益。當 貴集團確立收取投資股息之權利時，有關股息繼續於損益確認為其他收入。

按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動適時於綜合收益表內的其他收益／(虧損)確認。按公允價值計入其他全面收益計量股本投資之減值虧損(及減值虧損撥回)不會與公允價值其他變動分開呈報。

－ 減值

貴集團按前瞻性基準評估與其按攤銷成本列賬的債務工具有關的預期信貸虧損。減值方法之運用取決於信貸風險有否顯著增加。

就貿易應收款項及合約資產而言， 貴集團採用香港財務報告準則第9號所允許之簡化方法，該方法要求於初步確認應收款項時確認預期全期虧損，有關進一步詳情，請參閱附註3.1。

按攤銷成本計量的其他金融資產減值會按12個月預期信貸虧損或全期預期信貸虧損計量，視乎自初步確認以來信貸風險是否顯著增加而定。倘自初步確認以來應收款項的信貸風險大幅增加，減值將按全期預期信貸虧損計量。

2.11 抵銷金融工具

當有法定可執行權利對銷已確認金額且有意按淨額基準結算，或擬同時變現資產及清償負債時，則會將金融資產與負債對銷，並將有關淨額列入綜合資產負債表內。法定可執行權利不得取決於未來事件，而須在日常業務過程中及在 貴公司或交易對手違約、無力償債或破產的情況下執行。

2.12 財務擔保合約

財務擔保合約於發行擔保時確認為金融負債。有關負債初步按公允價值計量，其後則按以下較高者計量：

- 根據香港財務報告準則第9號金融工具項下的預期信貸虧損模式釐定的金額，及
- 初步確認的金額減根據香港財務報告準則第15號客戶合約收益的原則確認的累計收入金額（如適用）。

財務擔保的公允價值按債務工具下的合約付款與在並無擔保下須作出的付款之間的現金流量差額現值，或就承擔責任而可能須付予第三方的估計金額釐定。

倘按無償方式就聯營公司的貸款或其他應付款項作出擔保，則有關公允價值乃按出資入賬，並確認為投資成本的一部分。

2.13 存貨

存貨為按成本與可變現淨值兩者中之較低者列賬。成本按先入先出基準計算。燃料的可變現淨值為董事／管理層估計將自使用變現的預期金額。

2.14 貿易及其他應收款項以及合約資產

貿易應收款項乃於日常業務過程中提供服務而應向客戶收取的款項。倘貿易及其他應收款項以及合約資產預計在一年或以內收回（或在業務正常經營週期內之更長時間），則分類為流動資產。否則，該等貿易及其他應收款項以及合約資產呈列為非流動資產。

貿易應收款項按無條件代價金額確認初始價值，除非該等金額包括重大融資部分，則按公允價值確認。 貴集團持有貿易及其他應收款項以及合約資產旨在收取合約現金流量，因此其後使用實際利率法按攤銷成本計量。有關 貴集團貿易及其他應收款項以及合約資產的會計處理的進一步詳情，請參閱附註24，而有關 貴集團減值政策之詳情，請參閱附註3.1。

2.15 現金及現金等價物以及受限制現金

就現金流量表而言，現金及現金等價物包括手頭現金、金融機構活期存款、可隨時轉換為已知數額現金且價值變動的風險並不重大的其他短期高流通性投資。

受限制使用的銀行存款於「受限制現金」列賬。現金及現金等價物不包括受限制現金。

2.16 實收資本／股本

普通股分類為權益。發行新股直接產生的增量成本於扣除稅項後在權益中作為所得款項的減項列示。

2.17 貿易及其他應付款項

該等金額表示於財政年度結束前向 貴集團提供商品及服務且尚未支付的負債。有關金額為無抵押及通常於確認30天內支付。貿易及其他應付款項呈列為流動負債，除非付款於報告期後12個月內並無到期。彼等初步按其公允價值確認，其後使用實際利率法按攤銷成本計量。

2.18 借款

借款初步按公允價值(扣除已產生的交易成本)確認。借款其後按攤銷成本計量。所得款項(扣除交易成本)與贖回金額之間的任何差額於借款年度採用實際利率法在損益中確認。倘融資很可能部分或全部被提取，則設立貸款融資時支付的費用確認為貸款的交易成本。在此情況下，費用遞延至貸款提取為止。如無證據證明融資很可能部分或全部被提取，則該費用資本化為流動資金服務的預付款項，並於有關的融資年度攤銷。

除非 貴集團可無條件延遲償還負債至報告期結束後至少12個月，否則借款分類為流動負債。

2.19 借款成本

直接歸屬於收購、興建或生產合資格資產的一般及特定借款成本於需要完成或籌備該資產以作擬定用途或出售的期間內撥充資本。合資格資產指須經過一段較長時間處理以作其擬定用途或銷售的資產。

特定借款用作合資格資產開支前作為臨時投資所賺取的投資收入，會自合資格撥充資本的借款成本中扣除。

其他借款成本在其產生年度支銷。

2.20 即期及遞延所得稅

年內所得稅開支或抵免指根據各司法權區的適用所得稅率按即期應課稅收入支付的稅項，而有關所得稅率根據暫時性差額及未動用稅務虧損所致的遞延稅項資產及負債變動作出調整。

即期所得稅

即期所得稅支出根據 貴公司附屬公司營運及產生應課稅收入的國家於資產負債表當日已頒佈或實質已頒佈的稅法計算，管理層就適用稅法詮釋所規限的情況定期評估報稅表的狀況。管理層在適當情況下根據預期將向稅務機關支付的稅款計提撥備。

遞延所得稅

對於資產及負債的稅基與其在綜合財務報表中的賬面值之間產生的暫時性差額，使用負債法對遞延所得稅計提全額撥備。然而，若遞延稅項負債自初步確認商譽所產生，則不會予以確認。若遞延所得稅來自在交易(業務合併除外)中對資產或負債的初步確認，而在交易時不影響會計處理或應課稅利潤或虧損，亦不會將遞延所得稅入賬。遞延所得稅使用報告期末前已頒佈或實質已頒佈的稅率(及稅法)釐定，並預期於變現相關遞延所得稅資產或結算遞延所得稅負債時應用。

僅於可能有未來應課稅金額將用於抵銷暫時性差額及虧損的情況下，方會確認遞延稅項資產。

並未就境外業務投資的賬面值與稅基之間的暫時性差額確認遞延稅項負債及資產，該情況下該公司可控制暫時性差額的撥回時間，而差額在可預見將來很可能不會撥回。

遞延稅項資產及負債於擁有法定可強制性執行權利抵銷即期稅項資產及負債以及遞延稅項結餘與同一稅務機關有關的情況下抵銷。即期稅項資產及稅項負債於實體擁有法定可強制性執行權利抵銷及計劃按淨額基準結算，或在變現資產及清償負債的同時予以抵銷。

流動及遞延稅項於損益內確認，惟與於其他全面收益或直接於權益確認的項目相關者除外。於此情況下，稅項亦分別於其他全面收益或直接於權益中確認。

2.21 僱員福利

短期責任

有關工資及薪金(包括非貨幣福利及累計病假)的負債預期將於年度結束後12個月內悉數償付，年度僱員所提供的相關服務將就彼等截至報告期末止提供的服務予以確認，並按清償負債時預期將予支付的金額計量。負債於資產負債表內呈列為即期僱員福利責任。

離職後責任

貴集團設有多項離職後計劃，包括定額供款退休金計劃以及離職後醫療計劃。

退休金責任

對於定額供款計劃， 貴集團以強制性、合約性或自願性方式向公開或私人管理的退休保險計劃供款。 貴集團作出供款後，即無進一步付款義務。供款在應付時確認為職工福利費用。預付供款以現金退款或可減少未來付款為限確認為資產。

概無被沒收的供款(即僱員在有關供款全數歸屬前退出該計劃，由僱主代僱員處理的供款)，以抵銷定額供款計劃的現有供款。

辭退福利

辭退福利指 貴集團於正常退休日期前終止僱傭或僱員為換取該等福利接受自願離職的應付款項。 貴集團於以下日期(以較早者為準)確認辭退福利：(a) 貴集團不得撤回所提供的該等福利時；及(b)實體確認屬香港會計準則第37號範圍內且涉及辭退福利付款的重組成本時。倘作出要約鼓勵自願離職，則辭退福利按預期接受要約的僱員人數計量。報告期末超過12個月到期的福利貼現至其現值。

2.22 以股份為基礎付款

向僱員提供的以股份為基礎的薪酬福利透過僱員股份計劃提供。有關該等計劃的資料載於附註30。

僱員股份計劃

根據僱員股份計劃，向僱員授出的股份公允價值於有關服務期間(即股份歸屬期)內確認為開支。公允價值於股份授出日期計量並於以股份為基礎付款儲備中的權益內確認。預期將歸屬的股份數目乃根據非市場歸屬條件估計。於各報告期末修訂該等估計，並於損益及以股份為基礎付款儲備內確認相關調整。

2.23 撥備

於 貴集團因過往事件而負有現時或推定責任，可能須動用資源以履行有關責任且相關金額可可靠估計時，確認法律申索、服務保證及履行良好義務的撥備。並無就未來經營虧損確認撥備。

倘存在多項相似責任，則會整體考慮責任類別以釐定履行責任時須動用資源的可能性。即使同一類別責任中的任何一個項目流出資源的可能性很小，亦應確認撥備。

撥備按管理層對報告期末履行當前責任所需產生開支的最佳估計的現值計量。用於確定現值的貼現率為反映當前市場對貨幣時間價值及責任特有風險的評估的稅前貼現率。因時間推移而增加的撥備確認為利息開支。

2.24 收入確認

收入於產品或服務的控制權轉移予客戶時確認。視乎合約的條款及合約適用的法律，貨品及服務的控制權可能隨時間或於某個時間點轉移。

以下為對 貴集團收入流會計政策的描述：

(a) 經營集裝箱運輸業務所得貨運收入隨時間確認，該收入按每艘船舶完成航程的時間比例釐定。

(b) 其他物流業務所得收入於提供服務時確認。

在與客戶訂立合約後， 貴集團取得自客戶收取代價的權利並承擔向客戶轉移貨品或提供服務的履約責任。該等權利及履約責任共同導致淨資產或淨負債，乃視乎餘下權利與履約責任之關係而定。倘餘下權利之計量超逾餘下履約責任之計量，則合約為資產並確認為合約資產。相反，倘餘下履約責任之計量超逾餘下權利之計量，則合約為負債並確認為合約負債。

2.25 每股盈利

每股基本盈利

- 貴公司擁有人應佔利潤(不包括普通股以外的任何服務權益成本)
- 除以財政年度發行在外普通股的加權平均數(就年／期內已發行普通股的花紅部分作出調整，惟不包括庫存股份)。

每股攤薄盈利

每股攤薄盈利會調整釐定每股基本盈利所用的數字，以計及下列各項：

- 與潛在攤薄普通股有關的利息及其他財務成本的除所得稅後影響，及
- 假設潛在攤薄普通股獲悉數轉換後發行在外的額外普通股的加權平均數。

2.26 股息收入

股息收入於確立收取付款權利時確認。

2.27 租賃

於租賃資產可供 貴集團使用之日，租賃確認為使用權資產及相應負債。

合約可能包括租賃及非租賃部分。 貴集團根據其相對獨立的價格將合約代價分攤至租賃及非租賃部分。然而，就 貴集團作為承租人的不動產租賃而言，其已選擇不分開租賃及非租賃部分而以單一租賃部分將其入賬。

租賃產生的資產及負債初步以現值計量。租賃負債包括下列租賃付款的淨現值：

- 固定付款(包括實質性固定付款)，減任何應收的租賃激勵
- 基於指數或利率的可變租賃付款，於開始日期使用指數或利率初步計量
- 剩餘價值擔保下的 貴集團預期應付款項
- 購買選擇權的行使價格(倘 貴集團合理確定行使該選擇權)，及

就合理確定延期選擇權作出的租賃付款亦計入負債計量。

租賃付款採用租賃內含利率進行貼現。倘無法可靠釐定該利率(該情況一般存在於 貴集團租賃中)，則使用承租人的增量借款利率，即個別承租人在類似條款、抵押及條件的類似經濟環境中借入獲得與使用權資產具有類似價值資產所需資金所須支付的利率。

為釐定增量借款利率， 貴集團：

- 在可能情況下，使用個別承租人最近獲得的第三方融資為起始點作出調整，以反映自獲得第三方融資以來融資條件的變動
- 使用累加法，首先就租賃的信貸風險調整無風險利率，及
- 對租約作出特別調整，例如期限、國家、貨幣及抵押

倘個別承租人可獲取與租賃具有相似付款模式的易觀察攤銷貸款利率(通過近期融資或市場數據)，則 貴集團實體使用該利率作為釐定增量借款利率的起始點。

貴集團未來可能根據指數或利率增加可變租賃付款額，而有關指數或利率在生效前不會計入租賃負債。當根據指數或利率對租賃付款作出的調整生效時，租賃負債根據使用權資產進行重新評估及調整。

租賃付款於本金及財務成本之間作出分配。財務成本在租賃期間於損益扣除，藉以令各期間的負債餘額的期間利率一致。

使用權資產按成本計量，包括以下各項：

- 租賃負債的初始計量金額
- 於開始日期或之前作出的任何租賃付款，減所收取的任何租賃激勵

- 任何初始直接成本，及
- 修復費用

使用權資產一般於資產可使用年期或租期(以較短者為準)內以直線法折舊。倘 貴集團合理確定行使購買選擇權，則使用權資產於相關資產的可使用年期內予以折舊。而 貴集團重估於物業、廠房及設備內呈列的土地及樓宇時，並無對 貴集團持有使用權的樓宇行使購買選擇權。

與設備及汽車短期租賃及所有低價值資產租賃相關的付款以直線法於損益內確認為開支。短期租賃指租期為12個月或以下及無購買選擇權的租賃。低價值資產包括集裝箱、IT設備及小型辦公室傢具。

經營租賃的租賃收入(貴集團為出租人)於租期內按直線法在收入內確認。

2.28 股息分派

就於報告期末或之前已宣派但於報告期末並未分派的任何股息金額(即已適當授權及不再由實體酌情決定的股息)計提撥備。

2.29 政府補助

倘可合理保證 貴集團符合所有附帶條件且將獲得補助時，則按公允價值確認政府補助。

有關成本的政府補助將獲遞延，並在需要與其擬補償的成本相匹配的年度於損益確認。

有關購買物業、廠房及設備的政府補助作為遞延收入計入非流動負債，並按相關資產的預期年期以直線法計入損益。

2.30 利息收入

按公允價值計入損益的金融資產所得的利息收入計入該等資產的公允價值收益／(虧損)淨額，見下文附註7。

使用實際利率法計算之按攤銷成本及按公允價值計入其他全面收益的金融資產的利息收入於損益確認為其他收入的一部分。

持作現金管理目的之金融資產所賺取的利息收入列報為財務收入，見下文附註11。任何其他利息收入則計入其他收入。

利息收入按實際利率乘以金融資產賬面總額計算，而其後發生信貸減值的金融資產除外。就發生信貸減值的金融資產而言，對金融資產賬面淨值應用實際利率(扣減虧損撥備後)計算。

3 財務風險管理

3.1 財務風險因素

貴集團的業務活動面臨多項財務風險：市場風險(包括外匯風險及現金流及公允價值利率風險)、信貸風險及流動資金風險。 貴集團的整體風險管理方案的重心放在金融市場的不可預測性，力求盡量降低對 貴集團財務業績的潛在不利影響。

(a) 市場風險

(i) 外匯風險

貴集團在全球營運，面臨不同非功能貨幣產生的外匯風險。外匯風險產生自以有關集團實體功能貨幣之外的貨幣計值的未來商業交易以及已確認資產及負債。

貴集團乃透過定期審查 貴集團外匯風險淨額來管理外匯風險。於往績記錄期間， 貴集團並無對沖外匯波動。 貴集團於中國的附屬公司面臨外匯風險。

因此， 貴集團面臨的實際外匯風險乃主要與以非功能貨幣計值的銀行結餘、應收及應付結餘及借款(統稱「非功能貨幣項目」)有關。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月，在所有其他可變因素維持不變的情況下，倘非功能貨幣增值／貶值10%，由於換算該等非功能貨幣項目， 貴集團年內的除稅後利潤將分別增加／減少約人民幣689,000元、人民幣2,016,000元、人民幣46,759,000元、人民幣23,652,000元及人民幣76,369,000元，而於2019年、2020年及2021年12月31日以及2021年及2022年3月31日的權益將分別增加／減少約人民幣689,000元、人民幣2,016,000元、人民幣46,759,000元、人民幣23,652,000元及人民幣76,369,000元。

(ii) 現金流及公允價值利率風險

貴集團的利率風險主要產生自計息借款。按浮動利率發行的借款令 貴集團面臨現金流利率風險，而按固定利率發行的借款令 貴集團面臨公允價值利率風險。 貴集團並未使用任何利率掉期對沖其利率風險。

倘全部借款的利率上升／下降100個基點，而所有其他可變因素維持不變，則截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月期間的除所得稅前利潤將分別減少／增加人民幣209,000元、人民幣184,000元、人民幣1,450,000元、人民幣600,000元及人民幣50,000元，主要原因為按浮動利率計息的借款的利息開支增加／減少。

貴集團定期監督其利率風險，確保不會出現重大利率波動的過度風險敞口。

貴集團借款就利率變動及合約重新訂價日期於報告期末所承擔風險如下：

	於12月31日			於3月31日	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
				(未經審計)	
浮動利率借款	20,859	18,428	145,000	60,000	5,000
固定利率借款－					
重定價日或到期日：					
少於1年	–	–	4,853	4,735	4,921
1至5年	–	–	23,407	22,838	23,736
5年以上	–	–	15,546	21,113	13,815
	20,859	18,428	188,806	108,686	47,472

(b) 信貸風險

信貸及交易對手風險主要產生自現金及現金等價物、存於銀行及金融機構的存款、透過船務代理或經紀與銀行、金融機構及航運公司交易的金融資產、貿易及其他應收款項及合約資產以及按攤銷成本計量的金融資產。

貴集團僅從中國國有銀行及信貸評級良好的海外銀行中選擇金融機構，以規限信貸風險。管理層預期該等對手方並未因未履約而產生重大虧損。

貴集團根據貿易客戶(包括關聯方)、合營企業及航運公司的信用質素、財務狀況、過往經驗及其他因素對其進行評估及評級。各經營單位的管理層制定個別風險限額。

貿易應收款項及合約資產

貴集團應用香港財務報告準則第9號的簡化方法計量預期信貸虧損，即對所有應收賬款及合約資產確認整個存續期的預期損失撥備。

為計量預期信貸虧損， 貴集團按照相同的信貸風險特徵和逾期天數對貿易應收款項和合約資產分組。合約資產與未開票的在制產品有關，其風險特徵實質上與同類合約的貿易應收款項相同。因此， 貴集團認為，貿易應收款項的預期信貸虧損率與合約資產的預期信貸虧損率接近。

預期虧損率乃基於各年結日前特定期間銷售款的付款情況及本期間相應歷史信貸虧損得出。歷史虧損率經調整以反映影響客戶結算應收款能力的宏觀經濟因素的當前及前瞻性資料。 貴集團認為其銷售貨物及服務所在國家的國內生產總值及工業品出廠價格指數是最為相關的因素，因此按該等因素的預期變動調整歷史虧損率。

據此，於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日貿易應收款項及合約資產的虧損撥備確認如下：

貴集團

2019年12月31日	**90天以內**	**90天以上180天以內**	**180天以上360天以內**	**360天以上**	**總計**
	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*
預期虧損率	0.90%	8.49%	–	–	
賬面總額－貿易應收款項	32,922	424	–	–	33,346
賬面總額－合約資產	5,823	–	–	–	5,823
虧損撥備	**(348)**	**(36)**	**–**	**–**	**(384)**

2020年12月31日	**90天以內**	**90天以上180天以內**	**180天以上360天以內**	**360天以上**	**總計**
	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*
預期虧損率	1.23%	12.01%	93.98%	100.00%	
賬面總額－貿易應收款項	26,777	991	532	648	28,948
賬面總額－合約資產	12,134	–	–	–	12,134
虧損撥備	**(478)**	**(119)**	**(500)**	**(648)**	**(1,745)**

2021年12月31日	**90天以內**	**90天以上180天以內**	**180天以上360天以內**	**360天以上**	**總計**
	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*
預期虧損率	0.53%	6.78%	43.48%	100.00%	
賬面總額－貿易應收款項	172,163	7,758	23	463	180,407
賬面總額－合約資產	95,093	–	–	–	95,093
虧損撥備	**(1,428)**	**(526)**	**(10)**	**(463)**	**(2,427)**

2022年3月31日	**90天以內**	**90天以上180天以內**	**180天以上360天以內**	**360天以上**	**總計**
	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*
預期虧損率	0.42%	4.86%	31.86%	100.00%	
賬面總額－貿易應收款項	287,896	25,887	90	463	314,336
賬面總額－合約資產	121,509	–	–	–	121,509
虧損撥備	**(1,725)**	**(1,259)**	**(29)**	**(463)**	**(3,476)**

貴公司

2019年12月31日	**90天以內**	**90天以上180天以內**	**180天以上360天以內**	**360天以上**	**總計**
	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*
預期虧損率	0.90%	8.49%	–	–	
賬面總額－貿易應收款項	33,955	424	–	–	34,379
賬面總額－合約資產	5,566	–	–	–	5,566
虧損撥備	(355)	(36)	–	–	(391)

2020年12月31日	**90天以內**	**90天以上180天以內**	**180天以上360天以內**	**360天以上**	**總計**
	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*
預期虧損率	1.23%	12.01%	–	–	
賬面總額－貿易應收款項	43,615	367	–	–	43,982
賬面總額－合約資產	12,134	–	–	–	12,134
虧損撥備	(686)	(44)	–	–	(730)

2021年12月31日	**90天以內**	**90天以上180天以內**	**180天以上360天以內**	**360天以上**	**總計**
	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*
預期虧損率	0.53%	6.78%	–	–	
賬面總額－貿易應收款項	354,224	386	–	–	354,610
賬面總額－合約資產	30,863	–	–	–	30,863
虧損撥備	(2,059)	(26)	–	–	(2,085)

2022年3月31日	**90天以內** *人民幣千元*	**90天以上180天以內** *人民幣千元*	**180天以上360天以內** *人民幣千元*	**360天以上** *人民幣千元*	**總計** *人民幣千元*
預期虧損率	0.42%	4.86%	–	–	
賬面總額－貿易應收款項	297,467	5,212	–	–	302,679
賬面總額－合約資產	16,439	–	–	–	16,439
虧損撥備	(1,323)	(253)	–	–	(1,576)

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2021年及2022年3月31日貿易應收款項及合約資產的虧損撥備與年初虧損撥備的對賬如下：

貴集團

	貿易應收款項					**合約資產**				
	於12月31日			**於3月31日**		**於12月31日**			**於3月31日**	
	2019年 *人民幣千元*	**2020年** *人民幣千元*	**2021年** *人民幣千元*	**2021年** *人民幣千元* *(未經審計)*	**2022年** *人民幣千元*	**2019年** *人民幣千元*	**2020年** *人民幣千元*	**2021年** *人民幣千元*	**2021年** *人民幣千元* *(未經審計)*	**2022年** *人民幣千元*
於年／期初	(853)	(332)	(1,596)	(1,596)	(1,919)	(31)	(52)	(149)	(149)	(508)
年／期內於損益確認的虧損撥備增加／(減少)	529	(1,217)	(670)	(147)	(1,041)	(21)	(97)	(389)	(57)	3
年內撇銷不可收回的應收款項	–	–	266	–	–	–	–	–	–	–
匯兑差額	(8)	(47)	81	(8)	(4)	–	–	30	–	(7)
於年／期末	(332)	(1,596)	(1,919)	(1,751)	(2,964)	(52)	(149)	(508)	(206)	(512)

貴公司

	貿易應收款項					合約資產				
	於12月31日			於3月31日		於12月31日			於3月31日	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元(未經審計)*	*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(未經審計)*	*人民幣千元*
於年／期初	(378)	(341)	(581)	(581)	(1,920)	(31)	(50)	(149)	(149)	(165)
年／期內於損益確認的減損撥備增加／(減少)	37	(240)	(1,339)	(506)	413	(19)	(99)	(16)	(57)	96
於年／期末	(341)	(581)	(1,920)	(1,087)	(1,507)	(50)	(149)	(165)	(206)	(69)

其他按攤銷成本計量的金融資產

其他按攤銷成本計量的金融資產包括其他應收款項。

貴集團就按攤銷成本計量的其他金融資產採用三階段模型評估預期信貸虧損。 貴集團在初始確認資產時考慮違約概率以及信貸風險是否在各報告期內持續顯著增加。為評估信貸風險是否顯著增加， 貴集團將資產於報告日期發生違約的風險與初始確認日期的違約風險進行比較。

支持 貴集團的預期信貸虧損模型的假設概要如下：

類別	貴集團類別定義	確認預期信貸虧損撥備的基準
第一階段	違約風險偏低及擁有強大能力滿足合約現金流量的對手方。	12個月預期信貸虧損。倘資產的預期存續期少於12個月，則預期虧損按其預期存續期計量
第二階段	支付合約款項／按要求償還的款項逾期超過30天的應收款項。	整個存續期的預期信貸虧損
第三階段	對手方於到期後90天內未能支付合約款項／按要求償還的款項的應收款項。	整個存續期的預期信貸虧損

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2021年及2022年3月31日按攤銷成本計量的其他金融資產的虧損撥備與年初虧損撥備的對賬如下：

貴集團

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
				(未經審計)	
於年／期初	(3,428)	(3,553)	(3,685)	(3,685)	(4,645)
年／期內於損益確認的虧損撥備增加	(125)	(132)	(1,599)	(252)	(115)
年／期內撇銷不可收回的應收款項	–	–	627	–	–
匯兑差額	–	–	12	(1)	(3)
於年／期末	(3,553)	(3,685)	(4,645)	(3,938)	(4,763)

貴公司

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
				(未經審計)	
於年／期初	(3,428)	(3,721)	(5,332)	(5,332)	(6,526)
年／期內於損益確認的虧損撥備(增加)／減少	(293)	(1,611)	(1,743)	524	(2,166)
年／期內撇銷不可收回的應收款項	–	–	549	–	–
於年／期末	(3,721)	(5,332)	(6,526)	(4,808)	(8,692)

(c) 流動資金風險

審慎的流動資金風險管理指維持充足的現金及可透過充足的信貸額度融資取得資金以符合營運資金要求。

下表列示由各資產負債表日至合約到期日的剩餘期間按照相關到期組別劃分的 貴集團金融負債分析。下表披露的金額為合約未貼現現金流量。

	1年內	1至2年	2至5年	5年以上	總計
	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*
於2019年12月31日					
短期借款	–	–	–	–	–
長期借款的即期部分	3,545	–	–	–	3,545
長期借款	–	3,545	10,634	7,680	21,859
貿易及其他應付款項，不包括應付相關工資及稅款	54,625	–	–	–	54,625
租賃負債	1,591	1,532	594	–	3,717
應付股息	18,000	–	–	–	18,000
	77,761	5,077	11,228	7,680	101,746
於2020年12月31日					
短期借款	–	–	–	–	–
長期借款的即期部分	3,545	–	–	–	3,545
長期借款	–	3,545	10,634	4,135	18,314
貿易及其他應付款項，不包括應付相關工資及稅款	75,822	–	–	–	75,822
租賃負債	39,305	757	107	–	40,169
	118,672	4,302	10,741	4,135	137,850
於2021年12月31日					
短期借款	146,667	–	–	–	146,667
長期借款的即期部分	7,845	–	–	–	7,845
長期借款	–	7,845	23,556	15,883	47,284
貿易及其他應付款項，不包括應付相關工資及稅款	971,635	–	–	–	971,635
租賃負債	203,124	50,809	474	–	254,407
	1,329,271	58,654	24,030	15,883	1,427,838

	1年內	1至2年	2至5年	5年以上	總計
	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*
於2022年3月31日					
短期借款	5,046	–	–	–	5,046
長期借款的即期部分	7,811	–	–	–	7,811
長期借款	–	7,832	23,433	13,898	45,163
貿易及其他應付款項，不包括應付相關工資及稅款	1,174,300	–	–	–	1,174,300
租賃負債	222,510	94,643	39,068	–	356,221
	1,409,667	102,475	62,501	13,898	1,588,541

附註： 借款利息乃按2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日持有的借款計算。浮動利率利息乃使用2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日的現行利率估計。

下表為 貴集團於相關資產負債表日期在可調用的最早時間段為關聯方提供的對外最高財務擔保金額的分析：

	1年以內	1至2年	2至5年	5年以上	合計
	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*
於2021年12月31日					
財務擔保	1,815	–	–	–	1,815

	1年以內	1至2年	2至5年	5年以上	合計
	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*
於2022年3月31日					
財務擔保	1,815	–	–	–	1,815

3.2 資本管理

(a) 風險管理

貴集團的資本管理政策旨在：

- 保障其能夠持續營運，以為股東繼續帶來回報及為其他利益相關人士帶來利益；及
- 維持最佳資本結構以減低資金成本。

為維持或調整資本架構， 貴集團可能調整向股東支付的股息金額、發行新股份或出售資產以削減債務。

貴公司根據資產負債率監督資本。該比率乃按淨債務除以資本總額計算。淨債務乃按債務總額減現金及現金等價物計算。資本總額乃按財務狀況表所示的權益總額加淨債務計算。

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日的淨負債對權益比率如下：

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
借款總額	20,859	18,428	188,806	47,472
租賃負債	3,502	38,826	246,642	341,186
減：現金及現金等價物	(84,304)	(128,965)	(1,267,239)	(1,593,863)
流動性投資	–	(3,000)	–	–
淨債務	(59,943)	(74,711)	(831,791)	(1,205,205)
權益總額	112,014	197,756	2,286,273	2,983,927
資本總額	52,071	123,045	1,454,482	1,778,722
淨負債對權益比率	不適用	不適用	不適用	不適用

貴公司董事認為， 貴集團的資本風險較低。

3.3 公允價值估計

(a) 金融資產及負債

(i) 公允價值層級

下表按估值法分析按公允價值入賬的金融工具。不同層級界定如下：

- 相同資產或負債的活躍市場報價(未經調整)(第一級)；
- 除包含於第一級的報價外，可直接(即價格)或間接(即源自價格)觀察得出的資產或負債輸入參數(第二級)；及
- 並非根據可觀察市場資料而得出的資產或負債輸入參數(即不可觀察輸入參數)(第三級)。

下表按計量公允價值所用估值技術之輸入參數的層級，呈列 貴集團於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日按公允價值計量的金融資產及負債：

	第一級	**第二級**	**第三級**	**總計**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
按公允價值計入損益的金融資產				
2020年12月31日	–	–	3,000	3,000
2021年12月31日	–	–	300,000	300,000
2022年3月31日	–	–	283,390	283,390
按公允價值計入其他全面收益的金融資產				
2021年12月31日	–	–	5,100	5,100

在活躍市場中交易的金融工具公允價值基於資產負債表日的市場報價計算。倘報價可隨時或定期從交易市場、交易商、經紀、產業集團、定價服務機構或監管機構獲得，且該等報價公平呈現實際定期發生的市場交易，則該市場視為活躍市場。 貴集團所持有金融資產採用的市場報價為現行買價。該類工具屬第一級。第一級工具主要包括分類為按公允價值計入其他全面收益的金融資產的上市股權投資。

並非在活躍市場買賣的金融工具公允價值利用估值技術釐定。該等估值技術最大限度地使用可獲得的可觀察市場數據，從而盡量減輕對公司特定估計的依賴。倘按公允價值計量工具的所需所有重大參數均可觀察，則該項工具屬第二級。

倘一個或多個重大參數並非根據可觀察市場數據釐定，則該項工具屬第三級。

貴集團的政策為於導致轉撥的事件或情況改變的日期，確認公允價值層級之間的轉撥。經常性公允價值計量於年內並無發生第一級、第二級及第三級之間的轉移。

(ii) 評估技術及程序

貴集團有一個團隊負責評估用於財務報告的第三級金融工具。

該團隊按個案基準進行投資的評估工作。該團隊每年至少要使用一次估值技術來確定 貴集團第三級工具的公允價值。必要時將聘請外部估值專家。

評估金融工具所用的具體估值技術包括：

- 市場報價或交易商對同類工具的報價。
- 二項式模型、貼現現金流量分析及市場法等其他技術被用於釐定其餘金融工具之公允價值。

以下金融資產及負債的公允價值與其各自的賬面值相若：貿易及其他應收款項及合約資產、按攤銷成本計量的金融資產、現金及現金等價物、限制性銀行存款、貿易及其他應付款項、租賃負債、長短期借款。

(iii) 使用重大不可觀察輸入數據的公允價值計量(第三級)

下表列載截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月的第三級項目的變動。

	按公允價值計入損益的短期財務投資	**不良資產組合**	**非上市投資**	**總計**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2019年1月1日的年初結餘	–	–	–	–
收購	91,780	–	–	91,780
公允價值變動	214	–	–	214
出售／結算	(91,994)	–	–	(91,994)
於2019年12月31日的年末結餘	–	–	–	–

	按公允價值計入損益的短期財務投資 *人民幣千元*	不良資產組合 *人民幣千元*	非上市投資 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
於2020年1月1日的年初結餘	–	–	–	–
收購	104,090	–	–	104,090
公允價值變動	209	–	–	209
出售／結算	(101,299)	–	–	(101,299)
於2020年12月31日的年末結餘	3,000	–	–	3,000

	按公允價值計入損益的短期財務投資 *人民幣千元*	不良資產組合 *人民幣千元*	非上市投資 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
於2021年1月1日的年初結餘	3,000	–	–	3,000
收購	82,757	300,000	5,100	387,857
公允價值變動	284	–	–	284
出售／結算	(86,041)	–	–	(86,041)
於2021年12月31日的年末結餘	–	300,000	5,100	305,100

	按公允價值計入損益的短期財務投資 *人民幣千元*	不良資產組合 *人民幣千元*	非上市投資 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
於2021年1月1日的年初結餘	3,000	–	–	3,000
收購	48,557	–	–	48,557
公允價值變動	54	–	–	54
出售／結算	(44,189)	–	–	(44,189)
於2021年3月31日的期末結餘（未經審計）	7,422	–	–	7,422

	按公允價值計入損益的短期財務投資 *人民幣千元*	不良資產組合 *人民幣千元*	非上市投資 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
於2022年1月1日的年初結餘	–	300,000	5,100	305,100
收購	–	–	–	–
公允價值變動	–	(16,610)	–	(16,610)
轉讓*(附註13)*	–	–	(5,100)	(5,100)
於2022年3月31日的期末結餘	–	283,390	–	283,390

(iv) 估值輸入數據及與公允價值的關係

說明	公允價值				重大不可觀察輸入數據	輸入數據範圍				不可觀察輸入數據與公允價值的關係
	於12月31日			於3月31日		於12月31日			於3月31日	
	2019年	2020年	2021年	2022年		2019年	2020年	2021年	2022年	
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*						
按公允價值計入損益的短期財務投資	–	3,000	–	–	預期回報率	2.68%至3.12%	1.65%至3.45%	0.5%至2.86%	–	預期回報率越高，公允價值越高
不良資產組合	–	–	300,000	283,390	預期波幅	不適用	不適用	40.8%	36.5%	預期波幅越高，公允價值越低
					出售折讓	不適用	不適用	11.0%	10%	出售折讓越高，公允價值越低
非上市投資	–	–	5,100	–	缺乏市場流通性折讓（「缺乏市場流通性折讓」）	不適用	不適用	30%	不適用	缺乏市場流通性折讓越高，公允價值越低

短期財務投資為國有或信譽良好的全國性商業銀行發行的人民幣理財產品，於2019年、2020年及2021年12月31日的預期年回報率介於2.68%至3.12%、1.65%至3.45%及0.5%至2.86%。所有該等理財產品並非保本型，因此，其合約現金流量不能僅為支付本金及利息。因此彼等按公允價值計入損益計量。概無該等投資逾期。

就按公允價值計入損益的短期財務投資而言，管理層估計，倘所用的預期回報率上升／下降5%，則截至2020年12月31日的估計賬面值將增加／減少人民幣2,500元。

就不良資產組合而言，管理層估計，倘使用的預期波幅較管理層的估計上升／下降5%，截至2021年12月31日及2022年3月31日的估計賬面金額則分別減少／增加人民幣55,000元及人民幣3,000元。

就不良資產組合而言，管理層估計，倘所用的出售折讓上升／下降5%，則截至2021年12月31日及2022年3月31日的估計賬面值將減少／增加人民幣1,870,000元及人民幣1,556,000元。

就非上市投資而言，管理層估計，倘所用的缺乏市場流通性折讓上升／下降5%，則截至2021年12月31日的估計賬面值將減少／增加人民幣109,000元。

4 關鍵估計及判斷

編製財務報表需使用會計估計，顧名思義，會計估計將甚少與實際估計相同。在應用 貴集團會計政策時，管理層亦需行使判斷。

估計及判斷持續接受評估，並以過往經驗及其他因素作為基礎，包括認為在有關情況下屬合理及可能對實體產生財務影響的未來事件預期。

(a) 貿易及其他應收款項及合約資產減值

貴集團應用香港財務報告準則第9號的簡化方法計量預期信貸虧損，即對所有貿易應收款項及合約資產確認整個存續期的預期虧損撥備。對於其他應收款項，管理層根據歷史結算記錄和以往經驗按組合基準對可回收性進行定期評估，並根據前瞻性資料進行調整。

管理層通常會評估其他應收款項，自最初確認以來信貸風險是否顯著增加，如果沒有，管理層會採用在每個報告日期後十二個月內可能發生違約事件導致十二個月預期信貸虧損方法來評估。

(b) 集裝箱船舶及集裝箱的估計可使用年期及剩餘價值

貴集團的主要經營資產為集裝箱船舶及集裝箱。管理層釐定集裝箱船舶及集裝箱的估計可使用年期、剩餘價值及有關折舊開支。管理層參照 貴集團業務模式、資產管理政策、行業慣例、船舶的預期使用量、預期維修及保養，以及隨著船舶市場的變化或改進而引致的技術或商業過時來估計集裝箱船舶及集裝箱的可使用年期。

管理層於各計量日期參考所有相關因素(包括活躍市場上現時鋼鐵廢料的使用價值)釐定集裝箱船舶及集裝箱的估計剩餘價值。倘集裝箱船舶及集裝箱的可使用年期或剩餘價值與過往估計不同，折舊費用則會改變。

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日，倘管理層估計可使用年期延長／縮短10%，而所有其他變量保持不變，則集裝箱船舶及集裝箱的年／期內估計折舊開支將分別減少／增加人民幣509,000元／人民幣623,000元、人民幣408,000元／人民幣499,000元、人民幣4,344,000元／人民幣5,310,000元及人民幣3,512,000元／人民幣4,292,000元。

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日，倘管理層估計剩餘價值增加／減少10%，而所有其他變量保持不變，則集裝箱船舶及集裝箱的年／期內估計折舊開支將分別減少或增加人民幣52,000元／人民幣52,000元、人民幣39,000元／人民幣39,000元、人民幣332,000元／人民幣332,000元及人民幣336,000元／人民幣336,000元。

(c) 所得稅及預扣稅

貴集團須繳納多個司法權區的所得稅及預扣稅。在釐定所得稅及預扣稅的撥備時， 貴集團須作出重大判斷。在日常業務過程中，多項交易及計算均難以確定最終稅額。倘該等事宜的最終稅務結果與初始記錄的金額有所不同，則該等差額將影響作出相應釐定年內的即期及遞延稅項撥備。

當管理層認為可能有若干暫時差異或稅項虧損可用以抵銷未來的應課稅利潤時，則會確認與該等暫時差異及稅項虧損相關的遞延稅項資產。實際應用的結果或有不同。

(d) 年末未完集裝箱航運收入確認

集裝箱航運收入是每航次的一項履約責任，乃按期間相關基準(即運輸期限)確認。 貴集團隨時間確認集裝箱航運收入，有關收入經參考報告期末已完成的各單獨航次的航運詳情(如運費費率、離港日期及到港日期)，按其時間比例釐定。倘估計航行日總數與估計不同，其將對下一個報告期的運費收入造成影響。

倘年末來自未完航次的運費收入較管理層對截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月的估計減少／增加10%，收入將於本期分別減少或增加人民幣577,000元、人民幣1,199,000元、人民幣52,324,000元、人民幣2,493,000元及人民幣20,209,000元。

管理層對年末未完航次集裝箱航運收入的估計若發生變化，將對本期確認的收入及航次開支產生重大影響。

5 收入及分部資料

收入

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
				(未經審計)	
於某一時段確認的客戶合約收入：					
集裝箱航運	401,145	610,342	6,400,916	337,257	2,732,373
於某一時點確認的客戶合約收入：					
其他*	–	1,866	1,640	216	59
	401,145	612,208	6,402,556	337,473	2,732,432

* 其他主要包括貨運代理收入。

有關主要客戶的資料

於所示年度及期間，概無單一客戶對 貴集團的總收入貢獻超過10%。

營運分部

執行董事已被確認為 貴集團的主要經營決策者(「主要經營決策者」)，負責審閱 貴集團的內部報告，以評估表現及分配資源。執行董事視 貴集團業務為單一經營分部，並據此審閱財務資料。

向主要經營決策者提供的其他資料(連同分部資料)的計量方式與該等財務報表所應用者一致。概無向主要經營決策者提供任何獨立的分部資產及分部負債資料，乃由於主要經營決策者不會使用此資料分配資源或評估經營分部的表現。

貴集團的收入及業績按可呈報及經營分部的分析如下。

	截至2021年12月31日止年度		
	集裝箱航運	其他	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
收益表			
總收入	6,400,916	1,640	6,402,556
客戶合約收入：			
於某一時段	6,400,916	–	6,400,916
於某一時點	–	1,640	1,640
經營利潤／(虧損)	2,228,862	(2,777)	2,226,085
財務收入	443	–	443
財務成本	(9,663)	(181)	(9,844)
應佔合營企業及聯營公司利潤	–	13,659	13,659
除所得稅前利潤	2,219,642	10,701	2,230,343
所得稅開支	(69,199)	–	(69,199)
年內利潤	2,150,443	10,701	2,161,144
出售物業、廠房及設備虧損淨額	(23)	(3)	(26)
折舊及攤銷	176,885	344	177,229
添置非流動資產*	1,896,458	50,436	1,946,894

* 金融資產及遞延稅項資產除外。

	截至2020年12月31日止年度		
	集裝箱航運	其他	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
收益表			
總收入	610,342	1,866	612,208
客戶合約收入：			
於某一時段	610,342	–	610,342
於某一時點	–	1,866	1,866
經營利潤	111,050	286	111,336
財務收入	167	–	167
財務成本	(1,412)	–	(1,412)
應佔合營企業利潤	–	6,244	6,244
除所得稅前利潤	109,805	6,530	116,335
所得稅開支	(29,122)	(19)	(29,141)
年內利潤	80,683	6,511	87,194
出售物業、廠房及設備(虧損)／收益淨額	(1,371)	30	(1,341)
折舊及攤銷	14,997	–	14,997
添置非流動資產	109,483	22,040	131,523

	截至2019年12月31日止年度		
	集裝箱航運	其他	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
收益表			
總收入	401,145	–	401,145
客戶合約收入：			
於某一時段	401,145	–	401,145
經營利潤	26,967	–	26,967
財務收入	112	–	112
財務成本	(1,364)	–	(1,364)
應佔合營企業利潤	–	(252)	(252)
除所得稅前利潤	25,715	–	25,463
所得稅開支	(5,015)	–	(5,015)
年內利潤	20,700	(252)	20,448
出售物業、廠房及設備虧損淨額	(950)	–	(950)
折舊及攤銷	13,013	–	13,013
添置非流動資產	9,660	697	10,357

	截至2022年3月31日止三個月		
	集裝箱航運	其他	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
收益表			
總收入	2,732,373	59	2,732,432
客戶合約收入：			
於某一時段	2,732,373	–	2,732,373
於某一時點	–	59	59
經營利潤／(虧損)	753,833	(19,206)	734,627
財務收入	340	–	340
財務成本	(4,949)	(117)	(5,066)
應佔合營企業及聯營公司利潤	–	3,668	3,668
除所得稅前利潤／(虧損)	749,224	(15,655)	733,569
所得稅開支	(28,140)	(74)	(28,214)
期內利潤／(虧損)	721,084	(15,729)	705,355
出售物業、廠房及設備收益淨額	4	–	4
折舊及攤銷	110,026	104	110,130
添置非流動資產	243,370	1,914	245,284

	截至2021年3月31日止三個月（未經審計）		
	集裝箱航運	其他	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
收益表			
總收入	337,257	216	337,473
客戶合約收入：			
於某一時段	337,257	–	337,257
於某一時點	–	216	216
經營利潤／(虧損)	113,534	(863)	112,671
財務收入	40	–	40
財務成本	(1,290)	(8)	(1,298)
應佔合營企業及聯營公司利潤	–	2,862	2,862
除所得稅前利潤	112,284	1,991	114,275
所得稅開支	(17,003)	(48)	(17,051)
期內利潤	95,281	1,943	97,224
出售物業、廠房及設備虧損淨額	–	–	–
折舊及攤銷	12,722	96	12,818
添置非流動資產	126,394	1	126,395

地域資料

(i) 收入

貴集團於以下主要地區開展業務。來自集裝箱運輸及物流的運費收入，依據每個地域的出口貨物分析。

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
亞洲區內	311,919	459,188	1,294,521	238,549	474,629
亞洲－印度次大陸和中東	89,039	145,497	497,723	79,139	429,053
亞洲－歐洲	–	–	2,467,870	11,722	838,994
跨太平洋	–	–	2,101,609	–	965,196
其他	187	7,523	40,833	8,063	24,560
總收入	401,145	612,208	6,402,556	337,473	2,732,432

(ii) 非流動資產

除金融工具及遞延所得稅資產(「地區非流動資產」)外， 貴集團非流動資產包括物業、廠房及設備、無形資產、使用權資產、使用權益法入賬的投資及其他非流動資產。

集裝箱船舶及集裝箱(包括物業、廠房及設備以及使用權資產)主要用於全球各地區市場的貨物航運。因此，無法按地區呈報集裝箱船舶及集裝箱的位置，故集裝箱船舶、集裝箱及在造船舶及集裝箱以未分配的非流動資產呈列。

其餘地區非流動資產按業務經營／資產所在地呈列。

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
未分配	29,033	104,030	1,798,897	1,947,152
其餘資產				
－中國大陸	58,180	58,263	78,643	65,482
－中國大陸以外地區	8,989	31,954	51,120	63,726

(iii) 有關客戶合約的資產及負債

貴集團已確認下列有關客戶合約的資產及負債：

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
合約資產				
－集裝箱航運	5,823	12,134	95,093	121,509
－其他	–	–	–	–
虧損撥備	(52)	(149)	(508)	(512)
合約資產總值	5,771	11,985	94,585	120,997
合約負債				
－集裝箱航運	948	3,013	246,680	46,420
－其他	–	–	–	–
合約負債總額	948	3,013	246,680	46,420

(iv) 就合約負債確認之收入

下表列示於所示年度及期間確認的與結轉合約負債有關之收入金額：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
				(未經審計)	
於年初計入合約負債結餘之已確認收入					
－集裝箱航運	1,678	948	3,013	3,013	246,680
－其他	–	–	–	–	–
	1,678	948	3,013	3,013	246,680

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日，未履行的履約責任的交易價格金額相當於各年結日的合約負債。管理層預計於2022年3月31日的合約負債結餘的100%將在下一財政年度確認為收入(約人民幣46,420,000元)。

6 其他收入

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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*
				(未經審計)	
政府補助及其他補助(i)	7,642	10,772	14,845	2,630	1,127
其他	4,551	4,407	4,175	1,419	541
	12,193	15,179	19,020	4,049	1,668

(i) 政府補助及其他補助

政府補助主要包括收取自當地政府的補貼及退稅。該等補貼並無附帶未達成條件或其他或然事項。

7 其他收益／(虧損)－淨額

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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*
				(未經審計)	
先前於合營企業持有的股權重估收益(附註35)	–	–	8,732	–	–
出售合營企業收益	–	–	892	303	–
持作按公允價值計入損益的金融資產之收益／(虧損)	214	209	284	54	(16,610)
匯兑收益／(虧損)	951	(5,278)	(2,587)	207	(937)
出售物業、廠房及設備收益／(虧損)	950	(1,341)	(26)	–	4
其他	(401)	(511)	(807)	(109)	–
	1,714	(6,921)	6,488	455	(17,543)

8 按性質劃分的開支(包括銷售成本及行政開支)

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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*
				(未經審計)	
設備及貨運成本	121,277	169,955	2,103,255	72,387	921,578
船舶成本(i)	101,057	119,111	971,455	55,866	533,863
航程成本(ii)	107,585	135,493	795,960	61,867	377,527
使用權資產折舊(附註18)	871	4,410	122,257	9,287	69,662
僱員福利開支(附註9)	29,469	47,302	119,857	21,298	29,185
物業、廠房及設備折舊(附註17)	11,717	8,875	53,117	3,141	39,988
業務開發開支	2,928	5,288	11,142	1,559	1,864
交通及差旅費	3,261	2,275	3,806	836	901
法律及專業費用	502	633	3,566	279	762
通訊及公用事業	1,693	1,992	2,617	404	257
稅項及附加費	272	318	2,309	166	2,616
攤銷(附註19)	425	1,712	1,855	390	480
辦公開支	1,117	790	1,225	384	314
核數師薪酬					
– 核數	773	640	740	167	–
– 非核數服務	100	40	57	19	–
[**編纂**]開支	–	–	–	–	[**編纂**]
商譽減值虧損淨額(附註19)	–	4,498	–	–	–
安全基金儲備	1,775	651	65	1	11
其他	3,646	3,701	6,038	799	1,255
銷售成本及行政開支總額	388,468	507,684	4,199,321	228,850	1,980,766

附註：

(i) 船舶成本主要包括與短期船舶租賃成本、船員成本及保險費用有關的開支。

(ii) 航程成本主要包括燃油成本、港口費及船舶代理開支。

9 僱員福利開支

員工成本(包括董事、監事及主要管理人員的酬金)的分析載列如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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*
				(未經審計)	
工資及薪金	21,927	35,922	103,414	17,834	24,137
養老金及社會保險	3,278	1,624	5,630	1,251	2,109
住房公積金	1,428	1,826	2,313	524	745
福利及其他開支	2,781	6,035	7,686	1,551	2,194
以股份為基礎的付款	55	1,895	814	138	–
	29,469	47,302	119,857	21,298	29,185

附註： 貴集團的僱員須參與由地方市政府管理及運營的定額供款退休計劃。 貴集團於中國大陸的附屬公司按以市政府協定的僱員平均工資的特定百分比計算的資金(有一定的上限)向該計劃供款，為僱員的退休福利撥資。

除每月供款外， 貴集團再無其僱員的退休及其他退休後福利付款義務。

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日， 貴集團並無獲得任何沒收的供款以減少 貴集團的未來供款。

10 董事及監事酬金

(a) 董事、最高行政人員及監事的酬金

各董事、最高行政人員及監事的酬金詳情如下：

	截至2019年12月31日止年度					
姓名	袍金	薪金	酌情花紅	津貼及實物福利	僱員退休福利計劃供款	總計
	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*	*人民幣千元*
董事						
陳洪輝先生	–	21	–	–	1	22
周佰智先生	–	504	409	–	28	941
彭禮顏先生	–	–	–	–	–	–
梁錦華先生	–	–	–	–	–	–
石洪升先生	–	–	–	–	–	–
田旻華先生	–	–	–	–	–	–
監事						
Cai Yiwei女士[*2]	–	–	–	–	–	–
Nie Lihua女士	–	–	–	–	–	–
林玲女士[*1]	–	–	–	–	–	–
	–	525	409	–	29	963

	截至2020年12月31日止年度					
姓名	袍金	薪金	酌情花紅	津貼及實物福利	僱員退休福利計劃供款	總計
	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*	*人民幣千元*
董事						
陳洪輝先生	–	698	–	–	15	713
周佰智先生	–	669	520	–	37	1,226
彭禮顏先生	–	–	–	–	–	–
張依均女士[*3]	–	–	–	–	–	–
楊柳先生[*3]	–	–	–	–	–	–
梁錦華先生[*4]	–	–	–	–	–	–
石洪升先生[*4]	–	–	–	–	–	–
田旻華先生[*4]	–	–	–	–	–	–
監事						
Nie Lihua女士[*4]	–	–	–	–	–	–
林玲女士[*1]	–	–	–	–	–	–
楊建龍先生[*3]	–	–	–	–	–	–
	–	1,367	520	–	52	1,939

	截至2021年12月31日止年度					
姓名	袍金	薪金	酌情花紅	津貼及實物福利	僱員退休福利計劃供款	總計
	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*	*人民幣千元*
董事						
陳洪輝先生	–	1,677	1,954	–	15	3,646
周佰智先生[*1]	–	657	2,150	–	76	2,883
彭禮顏先生[*6]	–	–	–	–	–	–
張依均女士[*1]	–	–	–	–	–	–
楊柳先生[*1]	–	–	–	–	–	–
陳頌華先生[*5]	–	–	–	–	–	–
監事						
諶學東先生	–	61	116	–	24	201
林玲女士[*1]	–	–	–	–	–	–
楊建龍先生[*1]	–	–	–	–	–	–
	–	2,395	4,220	–	115	6,730

	截至2021年3月31日止三個月（未經審計）					
姓名	袍金	薪金	酌情花紅	津貼及實物福利	僱員退休福利計劃供款	總計
	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*	*人民幣千元*
董事						
陳洪輝先生	–	179	734	–	4	917
周佰智先生*[1]	–	170	1,218	–	33	1,421
彭禮顏先生*[6]	–	–	–	–	–	–
張依均女士*[1]	–	–	–	–	–	–
楊柳先生*[1]	–	–	–	–	–	–
監事						
林玲女士*[1]	–	–	–	–	–	–
楊建龍先生*[1]	–	–	–	–	–	–
	–	349	1,952	–	37	2,338

	截至2022年3月31日止三個月					
姓名	袍金	薪金	酌情花紅	津貼及實物福利	僱員退休福利計劃供款	總計
	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*	*人民幣千元*
董事						
陳洪輝先生	–	614	473	–	41	1,128
周佰智先生*[8]	–	23	–	–	28	51
張依均女士*[1]	–	–	–	–	–	–
楊柳先生*[1]	–	–	–	–	–	–
陳頌華先生*[5]	–	–	–	–	–	–
陳長徵先生*[7]	–	–	–	–	–	–
李連君先生*[7]	–	–	–	–	–	–
陳宏先生*[7]	–	–	–	–	–	–
王艷女士*[7]	–	–	–	–	–	–
監事						
諶學東先生*[5]	–	139	–	–	37	176
林玲女士*[1]	–	–	–	–	–	–
楊建龍先生*[1]	–	–	–	–	–	–
	–	776	473	–	106	1,355

*1： 於2019年委任。

*2： 於2019年辭任。

*3： 於2020年委任。

*4： 於2020年辭任。

*5： 於2021年委任。

*6： 於2021年辭任。

*7： 於2022年委任。

*8： 於2022年辭任。

附註：

(i) 董事及監事的退休福利

於所示年度及期間， 貴集團並無就董事或監事有關管理 貴集團或其附屬公司事務的其他服務向董事或監事支付或應付任何退休福利。

(ii) 董事及監事的終止福利

於所示年度及期間，並無向董事或監事支付任何款項作為提前終止委聘的補償。

(iii) 就董事及監事提供服務向第三方提供的代價

於所示年度及期間，並無就董事擔任 貴公司的董事提供服務向董事或監事前僱主支付任何款項。

(iv) 有關受益人為董事、受控制實體企業及有關董事及監事的關連實體的貸款、類貸款及其他交易的資料。

於所示年度及期間，並無受益人為董事及監事、受控制實體企業及有關董事的關連實體的貸款、類貸款及其他交易。

(v) 董事及監事於交易、安排或合約中的重大權益

於年度／期間末或於年度／期間任何時間，並無存在 貴集團身為訂約方有關 貴集團業務而 貴集團董事及監事直接或間接持有重大權益的重大交易、安排及合約。

(b) 五名最高薪酬人士

貴集團截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月五名最高薪酬人士分別包括1名、2名、2名以及2名及1名董事。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月應付餘下4名、3名、3名以及3名及4名人士的酬金如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
				(未經審計)	
基本薪金、住房津貼、購股權、其他津貼及實物福利	2,528	2,303	2,215	573	1,361
獎金	376	712	4,905	2,653	866
	2,904	3,015	7,120	3,226	2,227

薪酬範圍如下：

	人數				
	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
				(未經審計)	
1港元至1,000,000港元	3	1	–	1	3
1,000,001港元至2,000,000港元	1	2	1	2	1
2,000,001港元至3,000,000港元	–	–	1	–	–
3,000,001港元至4,000,000港元	–	–	–	–	–
4,000,001港元至5,000,000港元	–	–	1	–	–
	4	3	3	3	4

11 財務收入及成本

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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*
				(未經審計)	
財務收入					
銀行利息收入	112	167	443	40	340
財務成本					
銀行借款利息支出	(1,246)	(1,113)	(4,148)	(155)	(1,514)
租賃負債利息支出	(118)	(299)	(6,497)	(460)	(4,240)
其他借款利息支出	–	–	(3,184)	(683)	(781)
	(1,364)	(1,412)	(13,829)	(1,298)	(6,535)
資本化金額	–	–	3,985	–	1,469
	(1,364)	(1,412)	(9,844)	(1,298)	(5,066)
財務成本淨額	(1,252)	(1,245)	(9,401)	(1,258)	(4,726)

截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，為撥付在建資產而借入的借款成本(附註17)的平均資本年化率分別約為4.92%及4.75%。

12 附屬公司

貴集團附屬公司

貴集團於2019年、2020年、2021年12月31日及2022年3月31日的主要附屬公司載列如下。除非另有所指，否則該等附屬公司擁有僅包括 貴集團直接持有的普通股的股本，且所持所有權權益比例相等於 貴集團持有的表決權。註冊成立或成立國家亦為其主要營業地點。

實體名稱	註冊成立地點及法人實體類別	主營業務及地點	已發行／實繳股本	貴集團於以下日期持有的所有權權益百分比					非控股權益於以下日期持有的所有權權益百分比				
				12月31日			3月31日	於本報告日期	12月31日			3月31日	
				2019年	2020年	2021年	2022年		2019年	2020年	2021年	2022年	附註
				%	%	%	%	%	%	%	%	%	
中聯航運(香港)有限公司	香港，有限責任公司	航運物流	1,500,000股普通股 1,500,000港元	100	100	100	100	100	不適用	不適用	不適用	不適用	(c)(i)
上海立聯國際船務代理有限公司	中國，有限責任公司	船務代理	人民幣 20,000,000元	100	100	100	100	100	不適用	不適用	不適用	不適用	(a)(i)(c)(ii)
China United Shipping Pte. Ltd.	新加坡，有限責任公司	船務代理	150,000股普通股 150,000新加坡元	100	100	100	100	100	不適用	不適用	不適用	不適用	(c)(iii)
CU Lines (Vietnam) Co., Ltd.	越南，有限責任公司	船務代理	普通股 100,000美元	100	100	100	100	100	不適用	不適用	不適用	不適用	(c)(iv)
中聯國際航運(廣州)有限公司	中國，有限責任公司	於中國從事其他水路運輸輔助業務	人民幣 50,000,000元	不適用	100	100	100	100	不適用	不適用	不適用	不適用	(a)(ii) (c)(v)
中聯倉儲物流(廣州)有限公司	中國，有限責任公司	倉儲及物流	人民幣 3,000,000元	不適用	100	100	100	100	不適用	不適用	不適用	不適用	(a)(iii) (c)(vi)
上海中和國際物流有限公司(「中和」)(附註35)	中國，有限責任公司	航運物流	人民幣 12,000,000元	不適用	100	100	100	100	不適用	不適用	不適用	不適用	(c)(v)
深圳騰拓資本股權投資管理有限公司(「騰拓」)(附註35)	中國，有限責任公司	於中國從事併購融資業務	人民幣 5,000,000元	不適用	65	65	65	65	不適用	35	35	35	(c)(v)
舟山中聯國際船務代理有限公司	中國，有限責任公司	船務代理	人民幣 5,000,000元	不適用	100	–	–	–	不適用	不適用	–	–	(a)(iv) (c)(v)
CULines (Europe) Management GmbH	德國，有限責任公司	於德國從事公司管理業務	25,000股普通股 25,000歐元	不適用	不適用	100	100	100	不適用	不適用	不適用	不適用	(b)
CULines (Europe) GmbH & Co. Kg	德國，有限合夥企業	船務代理	17,000歐元	不適用	不適用	70	70	70	不適用	不適用	30	30	(a)(v)(b)
CULines Holdings Corporation	美利堅合眾國，有限責任公司	於美國從事公司管理業務	10,000股無面值普通股	不適用	不適用	100	100	100	不適用	不適用	不適用	不適用	(a)(v)(b)
CULines Shipping Service Agency (USA), Inc.	美利堅合眾國，有限責任公司	船務代理	10,000股普通股	不適用	不適用	75.01	75.01	75.01	不適用	不適用	24.99	24.99	(a)(v)(b)

實體名稱	註冊成立地點及法人實體類別	主營業務及地點	已發行／實繳股本	貴集團於以下日期持有的所有權權益百分比					非控股權益於以下日期持有的所有權權益百分比					附註
				12月31日			3月31日	於本報告日期	12月31日			3月31日		
				2019年	2020年	2021年	2022年		2019年	2020年	2021年	2022年		
				%	%	%	%	%	%	%	%	%		
United Supply Chain Service, Inc.	美利堅合眾國，有限責任公司	供應鏈服務	1,000,000股普通股	不適用	不適用	100	100	100	不適用	不適用	不適用	不適用		(a)(v)(b)
中聯集運有限公司	香港，有限責任公司	航運物流	10,000,000股普通股 10,000,000港元	不適用	不適用	100	100	100	不適用	不適用	不適用	不適用		(b)
CU LINES (MALAYSIA) SDN. BHD.	馬來西亞，有限責任公司	船務代理	680,000股普通股 680,000馬幣	不適用	不適用	100	100	100	不適用	不適用	不適用	不適用		(b)
怡聯有限合夥企業（「怡聯」）(附註35)	香港，有限合夥企業	商務服務	450,000美元	不適用	不適用	95.4	95.4	95.4	不適用	不適用	4.6	4.6		(b)
凱怡物流有限公司	香港，有限責任公司	船務代理	2股普通股 2港元	不適用	不適用	95.4	95.4	95.4	不適用	不適用	4.6	4.6		(b)
深圳市招聯共盈投資中心(有限合夥)	中國，有限合夥企業	商務服務	人民幣330,010,000元	不適用	不適用	99.997	99.997	99.997	不適用	不適用	0.003	0.003		(b)(d)

附註：

(a) (i) 於2021年，上海立聯國際船務代理有限公司的實收資本因 貴公司注資而從人民幣2,000,000元增加至人民幣20,000,000元。

(ii) 於2020年4月， 貴公司成立全資附屬公司中聯國際航運(廣州)有限公司，註冊資本為人民幣50,000,000元。截至2022年3月31日， 貴公司並無實繳出資額。

(iii) 於2020年9月，中聯國際航運(廣州)有限公司成立附屬公司中聯倉儲物流(廣州)有限公司，註冊資本為人民幣3,000,000元。截至2022年3月31日，中聯國際航運(廣州)有限公司並無實繳出資額。

(iv) 於2021年12月，舟山中聯國際船務代理有限公司已註銷登記。

(v) 截至2022年3月31日，該等公司尚未收到注資。

(b) 由於該等公司為新成立或根據彼等註冊成立所在地法律規定毋須發佈經審計財務報表，故該等公司並無發佈經審計財務報表。

(c) 該等公司於所示年度及期間的法定核數師如下：

(i) 截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度的財務報表由羅兵咸永道會計師事務所審核。

(ii) 截至2019年12月31日止年度的財務報表由瑞華會計師事務所審核，截至2020年12月31日止年度的財務報表由中審眾環會計師事務所(特殊普通合夥)上海自貿區分所審核。

(iii) 截至2019年及2020年12月31日止年度的財務報表由Brandon Soh & Associates PAC審核。

(iv) 截至2019年及2020年12月31日止年度的財務報表由I.T.O Auditing Company Ltd審核。

(v) 截至2020年及2021年12月31日止年度的財務報表由中審眾環會計師事務所(特殊普通合夥)上海自貿區分所審核。

(vi) 截至2021年12月31日止年度的財務報表由中審眾環會計師事務所(特殊普通合夥)上海自貿區分所審核。

(d) 於2021年10月， 貴公司與一名第三方深圳市平盈投資有限公司訂立有限合夥協議，成立深圳市招聯共盈投資中心(有限合夥)(「招聯共盈」)。

於附屬公司的投資－貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於附屬公司的投資	3,190	6,651	345,999	345,999
減：減值撥備	–	(770)	(770)	(22,595)
	3,190	5,881	345,229	323,404

13 使用權益法入賬的投資

實體名稱	營業地點／註冊成立國家	於以下日期所有權權益百分比				關係性質	計量方法	於以下日期所報公允價值*				於以下日期的賬面值			
		12月31日			3月31日			12月31日			3月31日	12月31日			3月31日
		2019年	2020年	2021年	2022年			2019年	2020年	2021年	2022年	2019年	2020年	2021年	2022年
上海煜江船務有限公司	中國	35	55	20	20	合營企業	權益法	不適用	不適用	不適用	不適用	1,050	2,671	1,027	2,039
運達代理股份有限公司	香港	50	不適用	不適用	不適用	合營企業	權益法	不適用	不適用	不適用	不適用	1,344	不適用	不適用	不適用
廣州暢聯實業投資有限公司*(i)*	中國	49	49	不適用	不適用	合營企業	權益法	不適用	不適用	不適用	不適用	800	–	不適用	不適用
恰聯 *(附註35)*	香港	不適用	90.4	不適用	不適用	合營企業	權益法	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	15,406	不適用	不適用
青島中港聯國際船務代理有限公司*(ii)*	中國	不適用	50	不適用	不適用	合營企業	權益法	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	2,396	不適用	不適用
CU Lines (Thailand) Co., Ltd.	泰國	不適用	不適用	49	49	合營企業	權益法	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	3,384	3,354
廣州中聯箱盟信息科技有限公司	中國	不適用	不適用	40	40	聯營公司	權益法	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	–	–
海南迅聯航運有限公司	中國	不適用	不適用	46	46	合營企業	權益法	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	9,200	9,079
深圳中聯國際船務代理有限公司	中國	不適用	不適用	49	49	聯營公司	權益法	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	26,955	24,761
上海觀祇信息科技有限公司*(ii)*	中國	不適用	不適用	不適用	8.63	聯營公司	權益法	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	5,100

* 該等公司為私營實體－無可報公允價。

(i) 於2021年12月，廣州暢聯實業投資有限公司已註銷。

(ii) 於2022年3月，本公司全資附屬公司中聯國際航運（廣州）有限公司，於上海觀祇信息科技有限公司擁有董事會席位。

(ii) 於2021年3月，青島中港聯國際船務代理有限公司的50%股權已被 貴集團出售。

貴集團應佔合營企業資產、負債及業績概述如下：

	於12月31日			於3月31日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非流動資產	671	14,924	13,178	17,442
流動資產	12,345	30,975	130,245	153,656
流動負債	(9,822)	(25,426)	(102,857)	(126,765)
應佔資產淨值	3,194	20,473	40,566	44,333
收入	38,411	59,922	105,553	23,618
費用	(38,663)	(53,678)	(91,894)	(19,950)
應佔合營企業及聯營公司（虧損）／利潤	(252)	6,244	13,659	3,668
應佔合營企業及聯營公司全面收益總額	(252)	6,244	13,659	3,668

14 所得稅開支

(a) 所得稅開支

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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*
				（未經審計）	
即期稅項					
年內利潤的即期稅項	4,989	30,199	78,862	17,410	31,596
過往年度即期稅項調整	78	16	(11,136)	–	–
即期稅項開支總額	5,067	30,215	67,726	17,410	31,596
遞延稅項資產（增加）／減少	(791)	(9,588)	(27,580)	4,013	(20,190)
遞延稅項負債增加／（減少）	739	8,514	29,053	(4,372)	16,808
遞延稅項福利總額	(52)	(1,074)	1,473	(359)	(3,382)
所得稅開支	5,015	29,141	69,199	17,051	28,214

附註： 已根據 貴集團營運所在國家的現行適用稅率計提稅項撥備，該等稅率介乎15%至25%。

中國企業所得稅的法定稅率為25%，母公司享受減按15%稅率的稅收優惠待遇。

香港利得稅乃按來自或產生於香港的估計應課稅利潤以16.5%的稅率計提撥備。

(b) 所得稅開支與初步應付稅項的數字對賬：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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
				(未經審計)	
除所得稅開支前利潤	25,463	116,335	2,230,343	114,275	733,569
按適用稅率計算的稅項	6,366	29,084	557,586	28,659	183,392
計算應課稅收益時不可扣減／(應課稅)金額的稅務影響：					
－員工商業保險	–	57	89	–	–
－以股份為基礎的付款	14	473	218	35	–
－商譽減值虧損淨額	–	1,125	–	–	–
－應佔合營企業虧損／(利潤)	63	(1,561)	(3,437)	(715)	(917)
－毋須繳納香港利得稅的收入	(4,189)	(5,976)	(1,105,369)	(1,975)	(532,108)
－不可扣減的香港利得稅開支*(附註)*	2,691	5,247	680,287	1,941	399,406
－其他	239	1,196	161	961	8
小計	5,184	29,645	129,535	28,906	49,781
優惠稅率、境內外實體不同稅率之影響	(247)	(520)	(49,200)	(11,855)	(21,567)
過往年度／期間即期稅項調整	78	16	(11,136)	–	–
所得稅開支	5,015	29,141	69,199	17,051	28,214

附註： 海運業務的香港特區利得稅按相關實體源自香港的收入徵收，在香港運營的香港水域以外的航線產生的利潤不計入香港應課稅利潤。

15 每股盈利

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
				(未經審計)	
貴公司權益持有人應佔 貴集團持續經營業務利潤（人民幣千元）	20,448	87,219	2,161,440	97,248	705,607
普通股數目（千股）	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000
基本及攤薄每股盈利（人民幣元）	0.08	0.35	8.65	0.39	2.82

附註： 於改制為股份有限公司前已發行普通股的加權平均數乃在假設於2021年12月改制為股份有限公司後註冊資本已按相同轉換比率1:5（250,000,000股股份除以50,000,000股股份（假設每股人民幣1元）（附註29））悉數轉換為股本的情況下釐定。

16 股息

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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*
				(未經審計)	
已宣派股息	28,863	2,312	54,824	54,824	–

17 物業、廠房及設備

貴集團

	樓宇	集裝箱船舶	集裝箱	汽車	計算機、辦公室及其他設備	辦公室翻新	在建資產	總計
	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*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
成本								
於2019年1月1日	52,981	49,325	16,905	1,331	1,790	6,271	–	128,603
添置	–	1,766	–	552	330	657	2,001	5,306
出售	–	(20,459)	(45)	–	(21)	–	–	(20,525)
匯兑差額	–	–	279	–	1	18	–	298
於2019年12月31日	52,981	30,632	17,139	1,883	2,100	6,946	2,001	113,682

	樓宇	集裝箱船舶	集裝箱	汽車	計算機、辦公室及其他設備	辦公室翻新	在建資產	總計
	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*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
累計折舊								
於2019年1月1日	2,860	11,136	5,856	795	1,065	433	–	22,145
折舊費(附註8)	1,769	6,439	1,685	186	212	1,426	–	11,717
出售	–	(6,452)	(42)	–	(21)	–	–	(6,515)
匯兑差額	–	–	116	–	1	10	–	127
於2019年12月31日	4,629	11,123	7,615	981	1,257	1,869	–	27,474
賬面淨值								
於2019年12月31日	48,352	19,509	9,524	902	843	5,077	2,001	86,208
成本								
於2020年1月1日	52,981	30,632	17,139	1,883	2,100	6,946	2,001	113,682
添置	–	–	–	947	263	128	50,024	51,362
轉讓	–	–	11,960	–	–	–	(12,942)	(982)
收購一家附屬公司	–	–	–	330	162	43	–	535
出售	–	–	(7,966)	(201)	(494)	–	–	(8,661)
匯兑差額	–	–	(1,322)	–	(8)	(24)	(2,114)	(3,468)
於2020年12月31日	52,981	30,632	19,811	2,959	2,023	7,093	36,969	152,468
累計折舊								
於2020年1月1日	4,629	11,123	7,615	981	1,257	1,869	–	27,474
折舊費(附註8)	1,769	3,341	1,993	369	440	963	–	8,875
出售	–	–	(5,421)	(201)	(490)	–	–	(6,112)
匯兑差額	–	–	(309)	–	(5)	–	–	(314)
於2020年12月31日	6,398	14,464	3,878	1,149	1,202	2,832	–	29,923
賬面淨值								
於2020年12月31日	46,583	16,168	15,933	1,810	821	4,261	36,969	122,545
成本								
於2021年1月1日	52,981	30,632	19,811	2,959	2,023	7,093	36,969	152,468
添置	–	55,447	–	592	1,427	1,770	1,507,189	1,566,425
轉讓	–	–	1,082,659	–	–	–	(1,082,659)	–
出售	–	–	–	(109)	(251)	–	–	(360)
匯兑差額	–	(616)	(12,486)	–	(5)	(84)	(5,513)	(18,704)
於2021年12月31日	52,981	85,463	1,089,984	3,442	3,194	8,779	455,986	1,699,829

	樓宇	集裝箱船舶	集裝箱	汽車	計算機、辦公室及其他設備	辦公室翻新	在建資產	總計
	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*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
累計折舊								
於2021年1月1日	6,398	14,464	3,878	1,149	1,202	2,832	–	29,923
折舊費(附註8)	1,769	6,843	41,689	750	988	1,078	–	53,117
出售	–	–	–	(95)	(192)	–	–	(287)
匯兑差額	–	(39)	(552)	–	(1)	(50)	–	(642)
於2021年12月31日	8,167	21,268	45,015	1,804	1,997	3,860	–	82,111
賬面淨值								
於2021年12月31日	44,814	64,195	1,044,969	1,638	1,197	4,919	455,986	1,617,718
成本								
於2022年1月1日	52,981	85,463	1,089,984	3,442	3,194	8,779	455,986	1,699,829
添置	–	–	–	–	284	4	78,835	79,123
轉讓	–	–	180,308	–	–	–	(180,357)	(49)
出售	–	–	–	–	(57)	–	–	(57)
匯兑差額	–	(237)	(4,704)	–	(2)	(8)	(1,946)	(6,897)
於2022年3月31日	52,981	85,226	1,265,588	3,442	3,419	8,775	352,518	1,771,949
累計折舊								
於2022年1月1日	8,167	21,268	45,015	1,804	1,997	3,860	–	82,111
折舊費(附註8)	442	6,016	32,790	195	252	293	–	39,988
出售	–	–	–	–	(56)	–	–	(56)
匯兑差額	–	(15)	(196)	–	–	(5)	–	(216)
於2022年3月31日	8,609	27,269	77,609	1,999	2,193	4,148	–	121,827
賬面淨值								
於2022年3月31日	44,372	57,957	1,187,979	1,443	1,226	4,627	352,518	1,650,122

附註：

(a) 於2019年、2020年、2021年12月31日及2022年3月31日，銀行借款人民幣20,859,000元、人民幣18,428,000元、人民幣130,000,000元及零分別以賬面值為人民幣48,352,000元、人民幣46,583,000元、人民幣44,814,000元及零的樓宇作抵押，其他借款零、零、人民幣43,806,000元及人民幣42,472,000元分別以賬面值為零、零、人民幣42,146,000元及人民幣40,494,000元的集裝箱作抵押。

(b) 於截至2021年12月31日止年度及截至2022年3月31日止三個月，利息開支人民幣3,985,000元及人民幣1,469,000元於建設期資本化為成本(附註11)。

貴公司

	樓宇 *人民幣千元*	集裝箱船舶 *人民幣千元*	集裝箱 *人民幣千元*	汽車 *人民幣千元*	計算機、辦公室及其他設備 *人民幣千元*	辦公室翻新 *人民幣千元*	在建資產 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
成本								
於2019年1月1日	52,981	43,789	–	772	1,612	5,685	–	104,839
添置	–	1,766	–	–	255	131	–	2,152
出售	–	(20,459)	–	–	(21)	–	–	(20,480)
於2019年12月31日	52,981	25,096	–	772	1,846	5,816	–	86,511
累計折舊								
於2019年1月1日	2,860	5,600	–	772	900	134	–	10,266
折舊費	1,769	6,439	–	–	183	1181	–	9,572
出售	–	(6,452)	–	–	(21)	–	–	(6,473)
於2019年12月31日	4,629	5,587	–	772	1,062	1,315	–	13,365
賬面淨值								
於2019年12月31日	48,352	19,509	–	–	784	4,501	–	73,146
成本								
於2020年1月1日	52,981	25,096	–	772	1,846	5,816	–	86,511
添置	–	–	–	–	51	–	301	352
轉讓	–	–	–	–	–	–	(301)	(301)
於2020年12月31日	52,981	25,096	–	772	1,897	5,816	–	86,562
累計折舊								
於2020年1月1日	4,629	5,587	–	772	1,062	1,315	–	13,365
折舊費	1,769	3,341	–	–	280	554	–	5,944
於2020年12月31日	6,398	8,928	–	772	1,342	1,869	–	19,309
賬面淨值								
於2020年12月31日	46,583	16,168	–	–	555	3,947	–	67,253
成本								
於2021年1月1日	52,981	25,096	–	772	1,897	5,816	–	86,562
添置	–	–	–	–	894	761	484	2,139
轉讓	–	–	–	–	–	–	–	–
出售	–	–	–	–	(9)	–	–	(9)
於2021年12月31日	52,981	25,096	–	772	2,782	6,577	484	88,692
累計折舊								
於2021年1月1日	6,398	8,928	–	772	1,342	1,869	–	19,309
折舊費	1,769	3,335	–	–	625	685	–	6,414
出售	–	–	–	–	(9)	–	–	(9)
於2021年12月31日	8,167	12,263	–	772	1,958	2,554	–	25,714
賬面淨值								
於2021年12月31日	44,814	12,833	–	–	824	4,023	484	62,978

	樓宇 *人民幣千元*	集裝箱船舶 *人民幣千元*	集裝箱 *人民幣千元*	汽車 *人民幣千元*	計算機、辦公室及其他設備 *人民幣千元*	辦公室翻新 *人民幣千元*	在建資產 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
成本								
於2022年1月1日	52,981	25,096	–	772	2,782	6,577	484	88,692
添置	–	–	–	–	94	–	254	348
轉讓	–	–	–	–	–	–	(49)	(49)
出售	–	–	–	–	(50)	–	–	(50)
於2022年3月31日	52,981	25,096	–	772	2,826	6,577	689	88,941
累計折舊								
於2022年1月1日	8,167	12,263	–	772	1,958	2,554	–	25,714
折舊費	442	834	–	–	200	202	–	1,678
出售	–	–	–	–	(50)	–	–	(50)
於2022年3月31日	8,609	13,097	–	772	2,108	2,756	–	27,342
賬面淨值								
於2022年3月31日	44,372	11,999	–	–	718	3,821	689	61,599

18 租賃

(i) 於財務狀況表確認的款項

財務狀況表列示下列與租賃有關的款項：

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2019年 *人民幣千元*	**2020年** *人民幣千元*	**2021年** *人民幣千元*	**2022年** *人民幣千元*
使用權資產				
集裝箱船舶	–	34,961	239,520	333,916
樓宇	3,366	2,359	3,940	4,016
	3,366	37,320	243,460	337,932
租賃負債				
即期	(1,454)	(37,982)	(196,424)	(211,913)
非即期	(2,048)	(844)	(50,218)	(129,273)
	(3,502)	(38,826)	(246,642)	(341,186)

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
使用權資產				
集裝箱船舶	–	34,961	208,290	160,741
樓宇	53	27	553	500
	53	34,988	208,843	161,241
租賃負債				
即期	(25)	(36,371)	(162,970)	(132,200)
非即期	(30)	(2)	(48,648)	(31,107)
	(55)	(36,373)	(211,618)	(163,307)

貴集團

	集裝箱船舶	**樓宇**	**總計**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2019年1月1日			
成本	–	–	–
累計折舊	–	–	–
賬面淨值	–	–	–
截至2019年12月31日止年度			
年初賬面淨值	–	–	–
添置	–	4,247	4,247
出售	–	–	–
折舊費	–	(871)	(871)
匯兑差額	–	(10)	(10)
年末賬面淨值	–	3,366	3,366
於2019年12月31日			
成本	–	4,247	4,247
累計折舊	–	(881)	(881)
賬面淨值	–	3,366	3,366
截至2020年12月31日止年度			
年初賬面淨值	–	3,366	3,366
添置	37,874	618	38,492
出售	–	–	–
折舊費	(2,913)	(1,497)	(4,410)
匯兑差額	–	(128)	(128)
年末賬面淨值	34,961	2,359	37,320

	集裝箱船舶 *人民幣千元*	樓宇 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
於2020年12月31日			
成本	37,874	4,631	42,505
累計折舊	(2,913)	(2,272)	(5,185)
賬面淨值	34,961	2,359	37,320
截至2021年12月31日止年度			
年初賬面淨值	34,961	2,359	37,320
添置	324,540	4,188	328,728
出售	–	–	–
折舊費	(119,626)	(2,631)	(122,257)
匯兑差額	(355)	24	(331)
年末賬面淨值	239,520	3,940	243,460
於2021年12月31日			
成本	361,918	8,765	370,683
累計折舊	(122,398)	(4,825)	(127,223)
賬面淨值	239,520	3,940	243,460
於2022年1月1日			
成本	361,918	8,765	370,683
累計折舊	(122,398)	(4,825)	(127,223)
賬面淨值	239,520	3,940	243,460
截至2022年3月31日止三個月			
期初賬面淨值	239,520	3,940	243,460
添置	163,427	835	164,262
折舊費	(68,895)	(767)	(69,662)
匯兑差額	(136)	8	(128)
期末賬面淨值	333,916	4,016	337,932
於2022年3月31日			
成本	487,281	7,885	495,166
累計折舊	(153,365)	(3,869)	(157,234)
賬面淨值	333,916	4,016	337,932

貴公司

	集裝箱船舶 *人民幣千元*	樓宇 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
於2019年1月1日			
成本	–	–	–
累計折舊	–	–	–
賬面淨值	–	–	–

	集裝箱船舶 *人民幣千元*	樓宇 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
截至2019年12月31日止年度			
年初賬面淨值	–	–	–
添置	–	76	76
折舊費	–	(23)	(23)
匯兑差額	–	–	–
年末賬面淨值	–	53	53
於2019年12月31日			
成本	–	76	76
累計折舊	–	(23)	(23)
賬面淨值	–	53	53
截至2020年12月31日止年度			
年初賬面淨值	–	53	53
添置	37,874	–	37,874
出售	–	–	–
折舊費用	(2,913)	(26)	(2,939)
匯兑差額	–	–	–
年末賬面淨值	34,961	27	34,988
於2020年12月31日			
成本	37,874	76	37,950
累計折舊	(2,913)	(49)	(2,962)
賬面淨值	34,961	27	34,988
截至2021年12月31日止年度			
年初賬面淨值	34,961	27	34,988
添置	280,324	601	280,925
出售	–	–	–
折舊費用	(106,995)	(75)	(107,070)
匯兑差額	–	–	–
年末賬面淨值	208,290	553	208,843
於2021年12月31日			
成本	318,198	677	318,875
累計折舊	(109,908)	(124)	(110,032)
賬面淨值	208,290	553	208,843
於2022年1月1日			
成本	318,198	677	318,875
累計折舊	(109,908)	(124)	(110,032)
賬面淨值	208,290	553	208,843

	集裝箱船舶 *人民幣千元*	樓宇 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
截至2022年3月31日止三個月			
期初賬面淨值	208,290	553	208,843
折舊費	(47,549)	(53)	(47,602)
匯兑差額	–	–	–
期末賬面淨值	160,741	500	161,241
於2022年3月31日			
成本	280,324	601	280,925
累計折舊	(119,583)	(101)	(119,684)
賬面淨值	160,741	500	161,241

(ii) 於全面收益表確認的款項

全面收益表列示下列與租賃有關的款項：

貴集團

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
使用權資產折舊費					
集裝箱船舶	–	2,913	119,626	8,740	68,895
樓宇	871	1,497	2,631	547	767
利息支出(計入財務成本)	117	299	6,497	460	4,240
與短期租賃有關的開支(計入銷售成本及行政開支)	100,265	123,192	1,017,118	60,959	557,984
與上文未列示為短期租賃的低價值資產租賃有關的開支(計入銷售成本及行政開支)	3,614	6,460	40,486	4,285	22,504
與未計入租賃負債的可變租賃付款有關的開支(計入銷售成本)	–	–	1,236,692	2,011	499,477

(iii) 貴集團的租賃業務及其入賬方法

貴集團租賃各類辦公室、集裝箱及船舶。租賃合約的固定期限一般為兩個月至十二年，但可按下文(v)所述具有延期選擇權。

租賃條款按個別基準協商，且包含多種不同條款及條件。除出租人所持租賃資產的擔保權益外，租賃協議並無施加任何契諾。租賃資產不得用作借款的抵押品。

(iv) 可變租賃付款

2021年， 貴集團與一家第三方公司安通控股股份有限公司及其附屬公司(統稱「安通集團」)訂立多份短期集裝箱租賃合約。上述集裝箱租賃包含與具體航線產生的利潤／虧損有關的可變付款條款。視乎若干公式而定的可變租賃付款於觸發該等付款條件產生年度的損益內確認。隨著航程的進展，可變性將得以解決，付款將變為固定。

訂有有關可變租賃合約的 貴集團內的航線所有航線的營運利潤增長10%將令截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月的租賃付款總額分別增加約人民幣零元、人民幣零元、人民幣123,669,000元、人民幣201,000元及人民幣49,948,000元。

(v) 延長及終止選擇權

在 貴集團的多項物業及設備租賃中均設定有延長及終止選擇權，其在管理 貴集團運營中所使用的資產方面可最大限度地提高經營靈活性。所持有的大部分延期及終止選擇權僅能由 貴集團行使，而並非由各出租人行使。

19 無形資產

貴集團

	商譽 *人民幣千元*	軟件 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
於2019年1月1日			
成本	–	2,476	2,476
累計攤銷	–	(1,320)	(1,320)
賬面淨值	–	1,156	1,156
截至2019年12月31日止年度			
年初賬面淨值	–	1,156	1,156
添置	–	333	333
攤銷費用	–	(425)	(425)
年末賬面淨值	–	1,064	1,064
於2019年12月31日			
成本	–	2,809	2,809
累計攤銷	–	(1,745)	(1,745)
賬面淨值	–	1,064	1,064
截至2020年12月31日止年度			
年初賬面淨值	–	1,064	1,064
收購附屬公司(附註35)	4,498	95	4,593
添置	–	14,840	14,840
轉撥自在建資產	–	982	982
出售	–	(611)	(611)
匯兑差額	–	(749)	(749)
減值費用	(4,498)	–	(4,498)
攤銷費用	–	(1,712)	(1,712)
年末賬面淨值	–	13,909	13,909

	商譽 *人民幣千元*	軟件 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
於2020年12月31日			
成本	4,498	16,273	20,771
累計攤銷及減值	(4,498)	(2,364)	(6,862)
賬面淨值	–	13,909	13,909
截至2021年12月31日止年度			
年初賬面淨值	–	13,909	13,909
添置	–	1,315	1,315
匯兑差額	–	(286)	(286)
攤銷費用	–	(1,855)	(1,855)
年末賬面淨值	–	13,083	13,083
於2021年12月31日			
成本	–	17,246	17,246
累計攤銷及減值	–	(4,163)	(4,163)
賬面淨值	–	13,083	13,083
於2022年1月1日			
成本	–	17,246	17,246
累計攤銷及折舊	–	(4,163)	(4,163)
賬面淨值	–	13,083	13,083
截至2022年3月31日止三個月			
期初賬面淨值	–	13,083	13,083
添置	–	900	900
轉撥自在建資產	–	49	49
匯兑差額	–	(50)	(50)
攤銷費用	–	(480)	(480)
期末賬面淨值	–	13,502	13,502
於2022年3月31日			
成本	–	18,133	18,133
累計攤銷及折舊	–	(4,631)	(4,631)
賬面淨值	–	13,502	13,502

商譽減值測試

管理層在附註35所載的兩個經營分部層面對商譽進行監察。

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
				(未經審計)	
中和	不適用	3,728	不適用	不適用	不適用
騰拓	不適用	770	不適用	不適用	不適用
	不適用	4,498	不適用	不適用	不適用

就商譽減值測試而言， 貴集團根據使用價值計算釐定其可收回金額。截至2020年12月31日止年度入賬減值費用人民幣4,498,000元。

貴集團每年測試商譽是否出現減值，於2020年報告期間，現金產生單位(現金產生單位)的可收回金額按照需要使用假設計算的相關資產或資產組別(包括商譽)的賬面值釐定。該等計算方法使用根據管理層所批准涵蓋三年期的財政預算計算的現金流量預測。超出三年期的現金流量使用估計增長率推算。該等增長率與各現金產生單位運營所在行業的特定行業報告中包含的預測一致。

貴公司

	計算機軟件
	人民幣千元
於2019年1月1日	
成本	2,476
累計攤銷	(1,320)
賬面淨值	1,156
截至2019年12月31日止年度	
年初賬面淨值	1,156
添置	326
攤銷費用	(424)
年末賬面淨值	1,058
於2019年12月31日	
成本	2,801
累計攤銷	(1,743)
賬面淨值	1,058

	計算機軟件 *人民幣千元*
截至2020年12月31日止年度	
年初賬面淨值	1,058
添置	161
轉撥自在建資產	301
出售	(611)
攤銷費用	(220)
年末賬面淨值	689
於2020年12月31日	
成本	1,634
累計攤銷及減值	(945)
賬面淨值	689
截至2021年12月31日止年度	
年初賬面淨值	689
添置	1,312
攤銷費用	(424)
年末賬面淨值	1,577
於2021年12月31日	
成本	2,946
累計攤銷及減值	(1,369)
賬面淨值	1,577
於2022年1月1日	
成本	2,946
累計攤銷及減值	(1,369)
賬面淨值	1,577
截至2022年3月31日止三個月	
期初賬面淨值	1,577
添置	–
轉撥自在建資產	49
攤銷費用	(96)
期末賬面淨值	1,530
於2022年3月31日	
成本	2,995
累計攤銷及減值	(1,465)
賬面淨值	1,530

20 按類別劃分的金融工具

貴集團持有下列金融工具：

	於12月31日			於3月31日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
金融資產				
按攤銷成本列賬的金融資產				
－ 貿易應收款項*(附註24)*	33,014	27,352	178,488	311,372
－ 按攤銷成本列賬的其他金融資產*(附註25)*	2,333	2,528	43,454	65,700
－ 現金及現金等價物*(附註27)*	84,304	128,965	1,267,239	1,593,863
－ 限制性銀行存款*(附註27)*	1,107	1,000	–	–
按公允價值計入其他全面收益的金融資產*(附註22)*	–	–	5,100	–
按公允價值計入損益的金融資產*(附註23)*	–	3,000	300,000	283,390
	120,758	162,845	1,794,281	2,254,325
金融負債				
按攤銷成本列賬的負債				
－ 貿易及其他應付款項，不包括薪資及應付稅項*(附註31)*	54,625	75,822	971,635	1,174,300
－ 借款*(附註32)*	20,859	18,428	188,806	47,472
－ 租賃負債*(附註18)*	3,502	38,826	246,642	341,186
－ 應付股息	18,000	–	–	–
	96,986	133,076	1,407,083	1,520,486

有關 貴集團面臨的與金融工具相關的各種風險討論，請參閱附註3。報告期末， 貴集團面臨的最大信貸風險為上述各類金融資產的賬面值。

21 遞延所得稅資產／(負債)

貴集團

年／期內遞延所得稅乃根據負債法按15%至25%的稅率就暫時差額悉數計算。

年／期內，遞延所得稅資產及負債(於同一徵稅區內抵銷結餘前)的變動如下：

遞延所得稅資產

	呆賬撥備	稅項虧損	租賃負債	按公允價值計入損益的金融資產	總計
	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*
於2019年1月1日	959	–	–	–	959
計入綜合收益表	27	–	764	–	791
於2019年12月31日及2020年1月1日	986	–	764	–	1,750
計入綜合收益表	372	332	8,884	–	9,588
於2020年12月31日及2021年1月1日	1,358	332	9,648	–	11,338
(扣除自)／計入綜合收益表	(510)	(75)	28,165	–	27,580
於2021年12月31日及2022年1月1日	848	257	37,813	–	38,918
計入綜合收益表	564	712	16,422	2,492	20,190
於2022年3月31日	1,412	969	54,235	2,492	59,108

遞延所得稅負債

	物業、廠房及設備折舊	使用權資產	貸款利息資本化	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2019年1月1日	–	–	–	–
扣除自綜合收益表	–	739	–	739
於2019年12月31日及2020年1月1日	–	739	–	739
收購附屬公司	91	–	–	91
(計入)／扣除自綜合收益表	(25)	8,539	–	8,514
於2020年12月31日及2021年1月1日	66	9,278	–	9,344
收購附屬公司	134	–	–	134
扣除自綜合收益表	17	28,040	996	29,053
於2021年12月31日及2022年1月1日	217	37,318	996	38,531
收購附屬公司	–	–	–	–
扣除自綜合收益表	44	16,397	367	16,808
於2022年3月31日	261	53,715	1,363	55,339

貴公司

遞延所得稅資產

	呆賬撥備	租賃負債	附屬公司減值	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2019年1月1日	959	–	–	959
計入綜合收益表	69	14	–	83
於2019年12月31日及2020年1月1日	1,028	14	–	1,042

	呆賬撥備 *人民幣千元*	租賃負債 *人民幣千元*	附屬公司減值 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
計入綜合收益表	488	9,079	–	9,567
於2020年12月31日及2021年1月1日	1,516	9,093	–	10,609
(扣除自)／計入綜合收益表	(224)	22,649	–	22,425
於2021年12月31日及2022年1月1日	1,292	31,742	–	33,034
計入／(扣除自)綜合收益表	248	(7,246)	3,274	(3,724)
於2022年3月31日	1,540	24,496	3,274	29,310

遞延所得稅負債

	物業、廠房及設備折舊 *人民幣千元*	使用權資產 *人民幣千元*	貸款利息資本化 *人民幣千元*	總計 *人民幣千元*
於2019年1月1日	–	–	–	–
扣除自綜合收益表	–	13	–	13
於2019年12月31日及2020年1月1日	–	13	–	13
扣除自綜合收益表	–	8,734	–	8,734
於2020年12月31日及2021年1月1日	–	8,747	–	8,747
扣除自綜合收益表	–	22,579	–	22,579
於2021年12月31日及2022年1月1日	–	31,326	–	31,326
扣除自綜合收益表	–	7,140	–	7,140
於2022年3月31日	–	24,186	–	24,186

倘有法定可執行權利將即期稅項資產與即期稅項負債抵銷，且遞延所得稅資產及負債均涉及同一稅務機關向同一課稅實體或不同課稅實體徵收的所得稅及有意以淨額基準結算，則遞延所得稅資產與負債可相互抵銷。

以下為作出適當抵銷後列示於綜合資產負債表之金額：

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
遞延所得稅資產：				
－將於12個月內收回	1,299	11,107	31,169	34,512
－將於12個月後收回	451	231	7,749	24,596
被遞延稅項負債抵銷	(739)	(9,278)	(37,318)	(53,715)
	1,011	2,060	1,600	5,393
遞延所得稅負債：				
－將於12個月內收回	288	9,152	32,106	35,009
－將於12個月後收回	451	192	6,425	20,330
被遞延稅項資產抵銷	(739)	(9,278)	(37,318)	(53,715)
	–	66	1,213	1,624

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
遞延所得稅資產：				
－將於12個月內收回	1,034	10,609	25,737	21,121
－將於12個月後收回	8	–	7,297	8,189
被遞延稅項負債抵銷	(13)	(8,747)	(31,326)	(24,186)
	1,029	1,862	1,708	5,124
遞延所得稅負債：				
－將於12個月內收回	6	8,747	24,029	19,781
－將於12個月後收回	7	–	7,297	4,405
被遞延稅項資產抵銷	(13)	(8,747)	(31,326)	(24,186)
	–	–	–	–

於2019年、2020年、2021年12月31日及2022年3月31日，未確認遞延所得稅負債分別為人民幣2,967,000元、人民幣3,533,000元、人民幣149,394,000元及人民幣198,366,000元，與若干海外附屬公司未分派利潤應付的所得稅及預扣稅有關，由於董事認為撥回有關暫時性差額的時間可予控制，且該等暫時性差額將不會於可見將來撥回。該等海外附屬公司於2019年、2020年、2021年12月31日及2022年3月31日的未分配利潤總額分別為人民幣34,911,000元、人民幣42,567,000元、人民幣1,759,659,000元及人民幣2,336,375,000元。

22 按公允價值計入其他全面收益的金融資產

(i) 按公允價值計入其他全面收益的金融資產分類：

按公允價值計入其他全面收益的金融資產包括：

- 並非持作買賣之股本證券，而 貴集團於初步確認時不可撤回地選擇於此類別確認。此等屬策略性投資， 貴集團認為此分類更具關聯性。
- 合約現金流量純粹為支付本金及利息的債券，且該組別業務模式的目標以收取合約現金流量及出售金融資產的方式實現。

(ii) 按公允價值計入其他全面收益的股權投資

按公允價值計入其他全面收益的股權投資包括以下個別投資：

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非流動資產				
非上市投資*(附註a)*	–	–	5,100	–
	–	–	5,100	–

附註：

(a) 非上市投資指於一家主要從事集裝箱卡車管理的陸上運輸平台公司的股權。

23 按公允價值計入損益的金融資產

(i) 按公允價值計入損益的金融資產分類：

貴集團將下述金融資產分類為按公允價值計入損益的金融資產：

- 不符合按攤銷成本計量或按公允價值計入其他全面收益的債務工具；
- 持作買賣的權益投資；及
- 實體並無選擇透過其他全面收益確認公允價值收益或虧損的權益工具。

(ii) 強制按公允價值計入損益的金融資產包括以下各項：

	於12月31日			於3月31日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非流動資產				
不良資產組合*(a)*	–	–	300,000	283,390
流動資產				
短期財務投資*(b)*	–	3,000	–	–
	–	3,000	300,000	283,390

附註：

(a) 於2021年12月， 貴公司附屬公司招聯共盈與中國信達資產管理股份有限公司福建分公司(「信達」)訂立債務轉讓協議，據此，信達以代價人民幣300,000,000元(不包括相關稅項及手續費)將不良資產組合轉讓予招聯共盈。該不良資產組合為與本金約人民幣977,800,000元的兩筆不良債務相關的所有權利，相關債務以安通控股股份有限公司的89,350,000股受限制股份作質押。於2021年12月31日及2022年3月31日，不良資產組合的公允價值為人民幣300,000,000元及人民幣283,390,000元。

(b) 短期財務投資為國有或信譽良好的國有商業銀行發行的人民幣理財產品，於2019年、2020年、2021年12月31日的預期年回報率分別介於2.68%至3.12%、1.65%至3.45%、0.5%至2.86%。所有該等理財產品並非保本型，因此，其合約現金流量不能僅為支付本金及利息。因此彼等按公允價值計入損益計量。概無該等投資逾期或減值。

24 貿易應收款項及合約資產

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貿易應收款項	33,346	28,948	180,407	314,336
虧損撥備*(附註3.1)*	(332)	(1,596)	(1,919)	(2,964)
貿易應收款項總額	33,014	27,352	178,488	311,372
合約資產	5,823	12,134	95,093	121,509
虧損撥備*(附註3.1)*	(52)	(149)	(508)	(512)
合約資產總值	5,771	11,985	94,585	120,997

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貿易應收款項	34,379	43,982	354,610	302,679
虧損撥備*(附註3.1)*	(341)	(581)	(1,920)	(1,507)
貿易應收款項總額	34,038	43,401	352,690	301,172
合約資產	5,566	12,134	30,863	16,439
虧損撥備*(附註3.1)*	(50)	(149)	(165)	(69)
合約資產總值	5,516	11,985	30,698	16,370

附註： 與關聯方的貿易應收款項為無抵押，且信貸期與第三方客戶相若。 貴集團貿易應收款項的一般信貸期為30日以內。貿易應收款項主要包括航運相關的應收款項。於2019年、2020年、2021年12月31日及2022年3月31日，貿易應收款項按相關發票或即期票據日期計算的賬齡分析如下：

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
3個月內	32,922	26,777	172,163	287,896
4至6個月	424	991	7,758	25,887
7至12個月	–	532	23	90
1年以上	–	648	463	463
貿易應收款項總額	33,346	28,948	180,407	314,336
減：減值撥備	(332)	(1,596)	(1,919)	(2,964)
	33,014	27,352	178,488	311,372

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
3個月內	33,955	43,615	354,224	297,467
4至6個月	424	367	386	5,212
貿易應收款項總額	34,379	43,982	354,610	302,679
減：減值撥備	(341)	(581)	(1,920)	(1,507)
	34,038	43,401	352,690	301,172

貿易應收款項及合約資產的減值撥備變動載於附註3.1。

計提及沖銷應收款項減值撥備已於綜合收益表反映。倘預期無法收回額外現金，一般會核銷已計提的撥備賬款項。

由於 貴集團擁有大量遍佈世界各地的客戶，故管理層認為貿易應收款項的信貸風險並不集中。

25 預付款項、按金及其他應收款項

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非流動				
購買樓宇及軟件預付款項	–	–	8,733	30,471
流動				
船舶租金及其他集裝箱航運業務成本預付款項	3,576	3,644	48,562	29,817
應收關聯方款項	110	754	13,499	18,192
資本化[**編纂**]	–	–	[**編纂**]	[**編纂**]
應收股息	–	–	10,882	16,782
可收回增值稅	797	1,472	7,222	10,546
按金	3,828	4,160	7,484	9,487
其他	2,223	1,774	16,234	26,003
	10,534	11,804	118,879	136,657
減：減值撥備*(附註3.1)*	(3,553)	(3,685)	(4,645)	(4,763)
	6,981	8,119	122,967	162,365

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動				
應收附屬公司款項	67,293	188,842	522,919	693,247
資本化[**編纂**]	–	–	[**編纂**]	[**編纂**]
可收回增值税	616	1,080	6,738	10,118
按金	3,454	3,513	6,165	7,582
船舶租金及成本預付款項	3,397	2,266	3,734	2,360
應收關聯方款項	110	50	1,977	965
其他	2,058	1,224	1,814	1,644
	76,928	196,975	558,343	741,746
減：減值撥備*(附註3.1)*	(3,721)	(5,332)	(6,526)	(8,692)
	73,207	191,643	551,817	733,054

於2019年、2020年、2021年12月31日及2022年3月31日，預付款項、按金及其他應收款項的賬面值主要以美元計值，且與其公允價值相若。

其他應收款項的減值撥備變動載於附註3.1。

計提及沖銷應收款項減值撥備已於綜合收益表反映。倘預期無法收回額外現金，一般會核銷已計提的撥備賬款項。

26 存貨

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
船用燃油及潤滑油	3,657	12,323	177,501	200,967
減：減值撥備	–	–	–	–
	3,657	12,323	177,501	200,967

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
船用燃油及潤滑油	2,823	12,317	34,485	20,200
減：減值撥備	–	–	–	–
	2,823	12,317	34,485	20,200

於截至2019年、2020年、2021年12月31日止年度及截至2021年及2022年3月31日止三個月，確認為銷售成本的存貨分別約為人民幣47,255,000元、人民幣67,016,000元、人民幣544,046,000元、人民幣42,603,000元及人民幣276,560,000元。

27 現金及現金等價物

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
限制性銀行存款*(附註a)*	1,107	1,000	–	–
銀行結餘及現金	84,304	128,965	1,267,239	1,593,863
銀行存款以及現金及現金等價物總額	85,411	129,965	1,267,239	1,593,863
減：				
限制性銀行存款－流動	1,107	1,000	–	–
現金及現金等價物	84,304	128,965	1,267,239	1,593,863

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
限制性銀行存款*(附註a)*	1,000	1,000	–	–
銀行結餘及現金	48,121	70,262	112,172	112,903
銀行存款以及現金及現金等價物總額	49,121	71,262	112,172	112,903
減：				
限制性銀行存款－流動	1,000	1,000	–	–
現金及現金等價物	48,121	70,262	112,172	112,903

附註：

(a) 限制性銀行存款主要用於擔保銀行借款。

(b) 銀行存款以及現金及現金等價物的賬面值以下列貨幣計值：

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
美元	31,905	83,955	971,693	1,294,253
人民幣	46,063	36,344	143,626	105,636
港元	647	133	18,313	57,469
其他貨幣	6,796	9,533	133,607	136,505
	85,411	129,965	1,267,239	1,593,863

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
美元	15,099	49,202	63,512	82,526
人民幣	34,022	22,060	48,660	30,377
	49,121	71,262	112,172	112,903

28 股本

貴集團及 貴公司

	股份數目	**股份面值**
	(千股)	*人民幣千元*
法定及已發行		
改制時普通股	250,000	250,000
於2021年12月31日及2022年3月31日	250,000	250,000

	股份數目	**股本**	**總計**
	(千股)	*人民幣千元*	*人民幣千元*
已發行及繳足			
於2020年12月31日	–	–	–
改制為股份公司時發行普通股	250,000	250,000	250,000
於2021年12月31日	250,000	250,000	250,000

於2021年12月， 貴公司根據中國公司法改制為股份有限公司。 貴公司於改制基準日2021年6月30日的資產淨值人民幣306.79百萬元(包括實收資本約人民幣50.00百萬元、保留盈利約人民幣212.99百萬元、以股份為基礎的薪酬儲備約人民幣2.15百萬元及法定公積金約人民幣41.65百萬元)轉換為250,000,000股每股面值人民幣1.00元的普通股。所轉換資產淨值超出普通股面值的部分計入 貴公司的儲備－股份溢價。

29 實收資本

貴集團及 貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
已註冊、已發行及繳足：	50,000	50,000	不適用	不適用

30 儲備

貴集團

	法定公積金	**安全基金儲備**	**換算儲備**	**以股份為基礎的薪酬儲備**	**總計**
	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*
於2019年1月1日的結餘	10,677	1,704	2,301	–	14,682
匯兑差額	–	–	592	–	592
其他全面收益總額	–	–	592	–	592
提取法定公積金	1,809	–	–	–	1,809
以股份為基礎的付款開支	–	–	–	55	55
計提安全基金儲備	–	3,501	–	–	3,501
使用安全基金儲備	–	(1,775)	–	–	(1,775)
於2019年12月31日的結餘	12,486	3,430	2,893	55	18,864

	法定公積金	安全基金儲備	換算儲備	以股份為基礎的薪酬儲備	總計
	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*
於2020年1月1日的結餘	12,486	3,430	2,893	55	18,864
匯兑差額	–	–	(2,484)	–	(2,484)
其他全面虧損總額	–	–	(2,484)	–	(2,484)
提取法定公積金	8,107	–	–	–	8,107
以股份為基礎的付款開支	–	–	–	1,895	1,895
計提安全基金儲備	–	3,829	–	–	3,829
使用安全基金儲備	–	(651)	–	–	(651)
於2020年12月31日的結餘	20,593	6,608	409	1,950	29,560

	法定公積金	安全基金儲備	換算儲備	以股份為基礎的薪酬儲備	股份溢價	總計
	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*	*人民幣千元*
於2021年1月1日的結餘	20,593	6,608	409	1,950	–	29,560
匯兑差額	–	–	(20,362)	–	–	(20,362)
其他全面虧損總額	–	–	(20,362)	–	–	(20,362)
提取法定公積金	40,902	–	–	–	–	40,902
以股份為基礎的付款開支	–	–	–	814	–	814
計提安全基金儲備	–	5,717	–	–	–	5,717
使用安全基金儲備	–	(65)	–	–	–	(65)
改制為股份公司	(41,653)	–	–	(2,151)	56,796	12,992
於2021年12月31日的結餘	19,842	12,260	(19,953)	613	56,796	69,558

	法定公積金	安全基金儲備	換算儲備	以股份為基礎的薪酬儲備	總計
	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*
於2021年1月1日的結餘	20,593	6,608	409	1,950	29,560
匯兑差額	–	–	309	–	309
其他全面收益總額	–	–	309	–	309
以股份為基礎的付款開支	–	–	–	138	138
計提安全基金儲備	–	1,429	–	–	1,429
使用安全基金儲備	–	(1)	–	–	(1)
於2021年3月31日的結餘（未經審計）	20,593	8,036	718	2,088	31,435

	法定公積金	安全基金儲備	換算儲備	以股份為基礎的薪酬儲備	股份溢價	總計
	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*	*人民幣千元*
於2022年1月1日的結餘	19,842	12,260	(19,953)	613	56,796	69,558
匯兑差額	–	–	(7,697)	–	–	(7,697)
其他全面虧損總額	–	–	(7,697)	–	–	(7,697)
以股份為基礎的付款開支	–	–	–	–	–	–
計提安全基金儲備	–	4,869	–	–	–	4,869
使用安全基金儲備	–	(12)	–	–	–	(12)
於2022年3月31日的結餘	19,842	17,117	(27,650)	613	56,796	66,718

貴公司

	法定公積金	安全基金儲備	以股份為基礎的薪酬儲備	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2019年1月1日的結餘	10,677	1,704	–	12,381
提取法定公積金	1,809	–	–	1,809
以股份為基礎的付款開支	–	–	40	40
計提安全基金儲備	–	3,501	–	3,501
使用安全基金儲備	–	(1,775)	–	(1,775)
於2019年12月31日的結餘	12,486	3,430	40	15,956

	法定公積金	安全基金儲備	以股份為基礎的薪酬儲備	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2020年1月1日的結餘	12,486	3,430	40	15,956
提取法定盈餘儲備	8,107	–	–	8,107
以股份為基礎的付款開支	–	–	1,818	1,818
計提安全基金儲備	–	3,829	–	3,829
使用安全基金儲備	–	(651)	–	(651)
於2020年12月31日的結餘	20,593	6,608	1,858	29,059

	法定公積金	安全基金儲備	以股份為基礎的薪酬儲備	股份溢價	總計
	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*
於2021年1月1日的結餘	20,593	6,608	1,858	–	29,059
提取法定公積金	40,902	–	–	–	40,902
以股份為基礎的付款開支	–	–	532	–	532
計提安全基金儲備	–	5,717	–	–	5,717
使用安全基金儲備	–	(65)	–	–	(65)
改制為股份公司	(41,653)	–	(2,151)	56,796	12,992
於2021年12月31日的結餘	19,842	12,260	239	56,796	89,137

	法定公積金	安全基金儲備	以股份為基礎的薪酬儲備	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2021年1月1日的結餘	20,593	6,608	1,858	29,059
以股份為基礎的付款開支	–	–	138	138
計提安全基金儲備	–	1,429	–	1,429
使用安全基金儲備	–	(1)	–	(1)
於2021年3月31日的結餘（未經審計）	20,593	8,036	1,996	30,625

	法定公積金	安全基金儲備	以股份為基礎的薪酬儲備	股份溢價	總計
	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*
於2022年1月1日的結餘	19,842	12,260	239	56,796	89,137
計提安全基金儲備	–	4,869	–	–	4,869
使用安全基金儲備	–	(12)	–	–	(12)
於2022年3月31日的結餘	19,842	17,117	239	56,796	93,994

儲備的性質及用途

(a) 法定公積金

根據中國公司法及 貴公司的公司章程， 貴公司須將其根據中國會計準則(「中國會計準則」)釐定之淨利潤的10%分配至法定公積金，直至該法定公積金達到 貴公司註冊資本的50%為止。法定公積金可用作抵銷過往年度的虧損(如有)。

(b) 以股份為基礎的薪酬儲備

於2019年7月， 貴集團設立2019年僱員股份計劃(「2019年計劃」)。 貴集團若干名僱員通過現金付款人民幣14,734,000元持有 貴公司股東中聯有限合夥99.8%的合夥份額，之後間接持有 貴公司8.98%的股權。2019年計劃的歸屬條件為 貴公司成功進行[**編纂**]。 貴集團根據股權工具於授出日期的公允價值與自授出日期起的僱員出資間的差額於預期歸屬期間確認僱員股份酬金。

於2020年10月，泰而信船務及若干僱員成立中聯泰聯投資(海南)合夥企業(有限合夥)(前稱中聯泰聯投資(廣州)合夥企業(有限合夥))並自一名獨立第三方收購股份，因而持有 貴公司股東港寧有限合夥13.89%的合夥份額，隨之間接持有 貴公司5%的股權。2020年計劃無服務期。 貴集團根據股權工具於授出日期的公允價值與付款間的差額確認以股份為基礎的付款金額，並即刻將其計入2020年的全面收益表。

於2020年10月， 貴集團設立2020年僱員股份計劃(「2020年計劃」)。 貴集團數名僱員通過現金付款人民幣8,100,000元持有中聯泰聯投資(海南)合夥企業(有限合夥)67.54%的合夥份額，因而持有 貴公司股東港寧有限合夥9.89%的合夥份額，隨之間接持有 貴公司3.38%的股權。2020年計劃的歸屬條件為 貴公司成功進行[**編纂**]。 貴集團根據股權工具於授出日期的公允價值與自授出日期起的僱員出資間的差額於預期歸屬期間確認僱員股份酬金。

基於市場估值模型估計的2019年計劃及2020年計劃權益工具於授出日期的公允價值分別為每股人民幣0.67元及每股人民幣1.09元，於改制為股份有限公司前已發行普通股的加權平均數乃在假設於2021年12月改制為股份有限公司後註冊資本已按相同轉換比率1:5(250,000,000股股份除以50,000,000股股份(假設每股人民幣1元)(附註29))悉數轉換為股本的情況下釐定。於往績記錄期間授出的購股權數目變動如下：

	截至12月31日止年度			**截至3月31日止三個月**	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022年**
	股份數目	*股份數目*	*股份數目*	*股份數目*	*股份數目*
				(未經審計)	
於期／年初	–	22,455,000	30,897,500	30,897,500	30,377,500
期／年內已授出	22,455,000	20,942,500	–	–	–
已行使	–	(12,500,000)	–	–	–
期／年內已沒收	–	–	(520,000)	–	–
年／期末尚未行使	22,455,000	30,897,500	30,377,500	30,897,500	30,377,500

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年3月31日止三個月， 貴集團確認的股份酬金開支如下：

	於12月31日			**於3月31日**	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022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*
				(未經審計)	
僱員股份酬金	55	1,895	870	138	–
年內沒收	–	–	(56)	–	–

(c) 安全基金儲備

根據由財政部及國家安全生產監督管理總局發出的財企[2012]16號《企業安全生產費用提取和使用管理辦法》， 貴集團須建立生產安全基金。

年內的應計費用將被轉移到 貴公司擁有人應佔權益下的安全基金儲備中。在符合特定的使用條件下，相關費用將由安全基金儲備轉移到銷售成本確認。根據香港財務報告準則，相關費用應在發生時根據相關會計政策確認。

(d) 換算儲備

換算儲備包括所有由換算海外業務財務報表產生之匯兑差額及於滿足若干條件下構成 貴集團海外業務投資淨額部分之貨幣項目之匯兑差額。

31 貿易及其他應付款項

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貿易應付款項	48,244	59,172	926,427	1,126,082
其他應付款項				
－應付薪金及員工福利	6,687	16,990	54,506	30,880
－按金	5,757	6,824	18,849	25,897
－其他應付稅項	2,888	3,776	9,445	16,964
－應計[**編纂**]	–	–	[**編纂**]	[**編纂**]
－軟件採購應付款項	–	8,510	3,242	2,108
－應付一名關聯方款項	–	–	–	112
－集裝箱採購應付款項	–	–	4,026	–
－其他	624	1,316	5,940	7,489
	15,956	37,416	109,159	96,062
	64,200	96,588	1,035,586	1,222,144

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貿易應付款項	111,493	178,429	538,242	670,653
其他應付款項				
－應付薪金及員工福利	3,198	11,828	24,165	12,895
－按金	1,609	1,004	1,974	1,971
－其他應付稅項	2,498	3,073	3,575	4,343
－應付附屬公司款項	1,585	4,590	6,567	6,575
－應計[**編纂**]	–	–	[**編纂**]	[**編纂**]
－其他	1,104	1,060	2,159	6,551
	9,994	21,555	51,591	44,947
	121,487	199,984	589,833	715,600

*附註：*貿易應付款項為無抵押，通常須於確認後30天內支付。

由於貿易應付款項的短期性質，故其賬面值被視為與其公允價值相同。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年3月31日，貿易應付款項基於有關發票或即期票據日期的賬齡分析如下：

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
少於1年	47,334	58,151	926,193	1,125,425
1年以上	910	1,021	234	657
	48,244	59,172	926,427	1,126,082

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
少於1年	110,764	178,074	538,070	670,473
1年以上	729	355	172	180
	111,493	178,429	538,242	670,653

32 借款

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非即期				
有抵押				
銀行借款*(i)*	18,428	15,856	–	–
其他借款	–	–	38,953	37,551
	18,428	15,856	38,953	37,551
即期				
有抵押				
銀行借款*(i)*	2,431	2,572	130,000	–
其他借款	–	–	4,853	4,921
	2,431	2,572	134,853	4,921
無抵押				
銀行借款	–	–	15,000	5,000
借款總額	20,859	18,428	188,806	47,472

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非即期				
有抵押				
銀行借款*(i)*	18,428	15,856	–	–
其他借款	–	–	–	–
	18,428	15,856	–	–
即期				
有抵押				
銀行借款*(i)*	2,431	2,572	–	–
其他借款	–	–	–	–
	2,431	2,572	–	–
無抵押				
銀行借款	–	–	–	–
借款總額	20,859	18,428	–	–

於年／期末，借款的實際利率如下：

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
銀行借款	5.69%	5.69%	4.65%	4.59%
其他借款	–	–	7.63%	7.38%

於年／期末， 貴集團須償還的借款如下：

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
銀行借款				
1年內	2,431	2,572	145,000	5,000
1至2年	2,572	2,721	–	–
2至5年	8,643	9,143	–	–
5年以上	7,213	3,992	–	–
其他借款				
1年內	–	–	4,853	4,921
1至2年	–	–	5,221	5,316
2至5年	–	–	18,186	18,420
5年以上	–	–	15,546	13,815
	20,859	18,428	188,806	47,472

(i) 有抵押負債及已被抵押作為擔保的資產

銀行借款以 貴集團提供的樓宇(附註17)及銀行存款(附註27)作抵押，其他借款以 貴集團提供的集裝箱(附註17)作抵押。

(ii) 遵守貸款契諾

貴集團於所示年度及期間已遵守其借款融通的財務契諾。

(iii) 公允價值

借款的賬面值與其公允價值相若。

(iv) 風險敞口

貴集團因即期及非即期借款而產生的風險敞口詳情載於附註3.1。

33 綜合現金流量表附註

(i) 營運所得現金

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
所得稅前利潤	25,463	116,335	2,230,343	114,275	733,569
金融資產及合約資產減值(撥回)／虧損淨額	(383)	1,446	2,658	456	1,164
折舊及攤銷	13,013	14,997	177,229	12,818	110,130
非現金僱員福利開支－以股份為基礎的付款	55	1,895	814	138	–
商譽減值	–	4,498	–	–	–
分佔聯營公司及合營企業利潤	252	(6,244)	(13,659)	(2,862)	(3,668)
財務成本－淨額	210	6,296	9,560	1,244	5,066
出售合營企業收益淨額	–	–	(9,624)	(303)	–
按公允價值計入損益的金融資產虧損淨額	–	–	–	–	16,610
出售物業、廠房及設備的(收益)／虧損淨額	(950)	1,341	26	–	(4)
其他	213	511	807	109	–

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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*
				(未經審計)	
營運資金變動前的經營利潤	37,873	141,075	2,398,154	125,875	862,867
貿易應收款項(增加)／減少	(723)	9,386	(152,352)	(23,627)	(133,929)
合約資產增加	(3,954)	(6,266)	(82,959)	(8,555)	(26,416)
其他經營資產減少／(增加)	1,681	7,211	(78,822)	(36,376)	(13,101)
存貨增加	(353)	(8,666)	(165,178)	(14,405)	(23,466)
貿易應付款項增加	242	6,563	867,255	58,475	199,655
合約負債(減少)／增加	(730)	2,035	243,667	63,306	(200,260)
其他經營負債增加／(減少)	4,719	20,792	61,902	(12,034)	(1,389)
營運所得現金	38,755	172,130	3,091,667	152,659	663,961

(ii) 債務淨額之對賬

本節載列於所呈列各年度債務淨額之分析及債務淨額之變動。

	於12月31日			於3月31日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
現金及現金等價物*(附註27)*	84,304	128,965	1,267,239	1,593,863
流動性投資*(a)*	–	3,000	–	–
借款	(20,859)	(18,428)	(188,806)	(47,472)
租賃負債*(附註18)*	(3,502)	(38,826)	(246,642)	(341,186)
債務淨額	59,943	74,711	831,791	1,205,205

	融資活動負債		其他資產		
	借款	租賃	現金及現金等價物	流動性投資	總計
	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*
於2019年1月1日的債務淨額	(23,157)	–	47,311	–	24,154
融資現金流量	2,298	864	35,132	–	38,294
新訂租約	–	(4,247)	–	–	(4,247)
其他變動	–	(118)	–	–	(118)
匯兑調整	–	(1)	1,861	–	1,860
於2019年12月31日的債務淨額	(20,859)	(3,502)	84,304	–	59,943

	融資活動負債		其他資產		
	借款	租賃	現金及現金等價物	流動性投資	總計
	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*
於2020年1月1日的債務淨額	(20,859)	(3,502)	84,304	–	59,943
融資現金流量	2,431	3,101	48,961	3,000	57,493
新訂租約	–	(38,492)	–	–	(38,492)
其他變動	–	(299)	–	–	(299)
匯兑調整	–	366	(4,300)	–	(3,934)
於2020年12月31日的債務淨額	(18,428)	(38,826)	128,965	3,000	74,711
於2021年1月1日的債務淨額	(18,428)	(38,826)	128,965	3,000	74,711
融資現金流量	(171,229)	117,176	1,144,178	(3,000)	1,087,125
新訂租約	–	(328,728)	–	–	(328,728)
匯兑調整	851	3,736	(5,904)	–	(1,317)
於2021年12月31日的債務淨額	(188,806)	(246,642)	1,267,239	–	831,791
於2021年1月1日的債務淨額	(18,428)	(38,826)	128,965	3,000	74,711
融資現金流量	(89,613)	4,182	42,423	4,422	(38,586)
新訂租約	–	(2,270)	–	–	(2,270)
匯兑調整	(645)	(229)	(692)	–	(1,566)
於2021年3月31日的債務淨額（未經審計）	(108,686)	(37,143)	170,696	7,422	32,289
於2022年1月1日的債務淨額	(188,806)	(246,642)	1,267,239	–	831,791
融資現金流量	141,145	68,675	328,680	–	538,500
新訂租約	–	(164,262)	–	–	(164,262)
匯兑調整	189	1,043	(2,056)	–	(824)
於2022年3月31日的債務淨額	(47,472)	(341,186)	1,593,863	–	1,205,205

附註：

(a) 流動性投資包括按公允價值計入損益的短期財務投資。

34 承擔事項

(i) 資本承擔

	於12月31日			於3月31日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
已訂約但未計提撥備				
集裝箱船舶	–	–	820,400	2,926,508
集裝箱	8,003	13,804	–	–
樓宇	–	–	52,249	51,828
於一家聯營公司的投資	–	–	2,000	2,000
	8,003	13,804	874,649	2,980,336

(ii) 租賃承擔－ 貴集團為承租人

根據不可撤銷的短期租賃及低價值租賃而須於下列年度支付的未來最低租金開支總額：

	於2019年12月31日			
	集裝箱	集裝箱船舶	樓宇	總計
－1年內	3,226	24,347	284	27,857
－1至5年	5,552	–	–	5,552
－5年以上	30	–	–	30
	8,808	24,347	284	33,439

	於2020年12月31日			
	集裝箱	集裝箱船舶	樓宇	總計
－1年內	9,259	31,626	38	40,923
－1至5年	28,433	–	–	28,433
－5年以上	8,290	–	–	8,290
	45,982	31,626	38	77,646

	於2021年12月31日			
	集裝箱	集裝箱船舶	樓宇	總計
－1年內	20,149	426,736	73	446,958
－1至5年	72,553	–	–	72,553
－5年以上	66,089	–	–	66,089
	158,791	426,736	73	585,600

	於2022年3月31日			
	集裝箱	集裝箱船舶	樓宇	總計
－1年內	25,865	100,147	28	126,040
－1至5年	91,684	–	–	91,684
－5年以上	68,886	–	–	68,886
	186,435	100,147	28	286,610

35 收購附屬公司

(i) 收購一家附屬公司－騰拓

於2020年5月31日， 貴集團與多名第三方訂立了若干購買協議，據此，第三方將騰拓的65%股權轉讓予 貴集團，總代價為人民幣3,461,000元。

所收購淨資產的詳情如下：

	人民幣千元
收購代價	3,461
如下所示的所收購淨資產的公允價值	(2,691)
總商譽	770

因收購事項而確認的資產及負債如下：

	公允價值 *人民幣千元*
其他流動資產	3,000
其他應收款項	72
現金及現金等價物	1,102
其他應付款項	(34)
所收購可識別淨資產總值	4,140
減：非控股權益	(1,449)
	2,691
以現金結算的收購代價	(3,461)
所收購現金及現金等價物	1,102
收購產生的現金流出淨額	(2,359)

收入及利潤貢獻

於自2020年6月1日起至2020年12月31日止期間， 貴集團就所收購業務錄得收入零及淨虧損人民幣71,000元。

倘收購事項於2020年1月1日發生，截至2020年12月31日止年度的綜合備考收入及利潤應分別為人民幣612,802,000元及人民幣87,406,000元。

該等金額已使用附屬公司的業績計算，並就下列各項作出調整：

貴集團與附屬公司之間的會計政策差異及假設物業、廠房及設備以及無形資產的公允價值調整已自2020年1月1日應用而將會計提的額外折舊及攤銷，連同後續稅務影響。

(ii) 收購一家附屬公司－中和

於2020年5月22日， 貴集團與多名第三方訂立了若干購買協議，據此，第三方將中和的全部股權轉讓予 貴集團，總代價為人民幣19,412,000元。

所收購淨資產的詳情如下：

	人民幣千元
收購代價	19,412
如下所示的所收購淨資產的公允價值	(15,684)
總商譽	3,728

因收購事項而確認的資產及負債如下：

	公允價值 *人民幣千元*
物業、廠房及設備	535
無形資產	95
其他非流動資產	2,337
貿易及其他應收款項及合約資產	10,609
現金及現金等價物	2,703
遞延所得稅負債	(91)
貿易及其他應付款項及合約負債	(504)
所收購可識別淨資產總值	15,684
減：非控股權益	–
	15,684
以現金結算的收購代價	(19,412)
所收購現金及現金等價物	2,703
收購產生的現金流出淨額	(16,709)

收入及利潤貢獻

所收購業務於自2020年5月23日起至2020年12月31日止期間為 貴集團貢獻收入人民幣1,839,000元及淨利潤人民幣819,000元。

倘收購事項於2020年1月1日發生，截至2020年12月31日止年度的綜合備考收入及利潤應分別為人民幣613,425,000元及人民幣87,727,000元。

該等金額已使用附屬公司的業績計算，並就下列各項作出調整：

貴集團與附屬公司之間的會計政策差異及假設物業、廠房及設備以及無形資產的公允價值調整已自2020年1月1日應用而將會計提的額外折舊及攤銷，連同後續稅務影響。

(iii) 收購一家附屬公司－怡聯

根據合夥協議， 貴集團及一名獨立第三方均為怡聯的普通合夥人。於2021年11月， 貴集團與怡聯的另一名普通合夥人訂立購買協議，據此，該另一名普通合夥人將怡聯的5%股權轉讓予 貴集團，總代價為2,313,000港元。

所收購淨資產的詳情如下：

	人民幣千元
收購代價	1,896
於收購日期先前所持股權的公允價值	34,282
如下所示的所收購淨資產的公允價值	(36,178)
總商譽	–

因收購事項而確認的資產及負債如下：

	公允價值 *人民幣千元*
使用權益法入賬的投資	27,049
貿易及其他應收款項	11,893
現金及現金等價物	256
遞延所得稅負債	(135)
貿易及其他應付款項	(1,141)
所收購可識別淨資產總值	37,922
減：非控股權益	(1,744)
	36,178
以現金結算的收購代價	(1,896)
所收購現金及現金等價物	256
收購產生的現金流出淨額	(1,640)

收入及利潤貢獻

於自2021年12月1日起至2021年12月31日止期間， 貴集團就所收購業務錄得收入零及淨虧損人民幣108,000元。

倘收購事項於2021年1月1日發生，截至2021年12月31日止年度的綜合備考收入及利潤應分別為人民幣6,402,556,000元及人民幣2,162,220,000元。

該等金額已使用附屬公司的業績計算，並就下列各項作出調整：

貴集團與附屬公司之間的會計政策差異及假設物業、廠房及設備以及無形資產的公允價值調整已自2021年1月1日應用而將會計提的額外折舊及攤銷，連同後續稅務影響。

36 關聯方交易

(i) 股東

名稱	註冊地點	業務性質	於以下日期佔所有權權益的百分比			
				12月31日		3月31日
			2019年	2020年	2021年	2022年
			%	%	%	%
深圳西部聯合物流有限公司*(a)*	深圳	倉儲	36	–	–	–
中聯有限合夥*(a)*	廣州	諮詢	9	9	9	9
港寧有限合夥*(b)*	廣州	投資諮詢服務	–	36	36	36
港碩有限合夥	深圳	風險投資	35	35	35	35
廣州港物流有限公司	廣州	貨運代理	20	20	20	20

附註：

(a) 於2019年2月， 貴公司9%的權益由深圳西部聯合物流有限公司轉讓予中聯有限合夥。

(b) 於2020年1月， 貴公司36%的權益由深圳西部聯合物流有限公司轉讓予港寧有限合夥。

(ii) 關聯方名稱及與關聯方的關係

名稱	與 貴集團的關係
上海煜江船務有限公司	合營企業
CU Lines (Thailand) Co., Ltd.	合營企業
青島中港聯國際船務代理有限公司	合營企業
廣州暢聯實業投資有限公司	合營企業
怡聯有限合夥企業	合營企業
海南迅聯航運有限公司	合營企業
深圳中聯國際船務代理有限公司	聯營公司
中聯船務代理股份有限公司	由 貴公司董事控制的企業*
廣州港股份有限公司	廣州港物流有限公司的母公司
深圳聯合物流發展有限公司	由泰而信船務控制的企業

* 自董事於2022年1月13日辭任後，中聯船務代理股份有限公司不再為 貴公司關聯方。

(iii) 關聯方交易

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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*
				(未經審計)	
提供服務					
集裝箱航運	230	1,390	578,336	2,427	203,583
其他	340	623	509	85	–
購買服務					
設備及貨運成本	11,732	21,376	42,464	6,566	20,847
航程成本	14,954	16,074	22,460	1,588	4,428

(iv) 主要管理層薪酬

主要管理層包括董事(執行及非執行董事)、副總裁及首席運營官。就僱員服務已付及應付主要管理層的薪酬如以下所示：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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*
				(未經審計)	
工資及薪金	1,910	3,026	4,088	765	1,705
獎金	537	1,031	7,188	3,514	1,339
退休金及社會保險及住房公積金	168	165	319	93	86
以股份為基礎的付款	22	54	55	12	–
	2,637	4,276	11,650	4,384	3,130

(v) 財務擔保

為一家合營企業的貸款提供的擔保的相關資料如下：

			擔保下可能產生的最大負債			
借款人名稱	關係性質	擔保或抵押性質	年／期初單獨／合共 *人民幣千元*	年／期末單獨／合共 *人民幣千元*	年／期內 *人民幣千元*	財政年度內為履行擔保或解除抵押而支付的金額／總金額或產生的負債／總負債
於2021年12月31日：						
貸款：						
上海煜江船務有限公司	合營企業	擔保	–	1,815	1,815	–
於2022年3月31日：						
貸款：						
上海煜江船務有限公司	合營企業	擔保	1,815	1,815	1,815	–

(vi) 關聯方結餘

	於12月31日			於3月31日
	2019年	**2020年**	**2021年**	**2022年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
應收關聯方款項				
貿易應收款項	12,273	5,885	40,369	96,277
其他應收款項	110	754	24,381	34,974
	12,383	6,639	64,750	131,251
應付關聯方款項				
貿易應付款項	1,208	2,046	8,197	16,858
合約負債	–	3	35,951	355
其他應付款項	–	–	100	112
	1,208	2,049	44,248	17,325

37 資產負債表日期／報告期後事項

(a) 於2022年6月， 貴集團與安通訂立合作協議，在此之前於2022年4月訂立過渡協議。根據合作協議， 貴集團將租賃船舶及集裝箱用於指定航線，租賃期為34個月。

(b) 人民幣600,000,000元的股息於2022年6月獲 貴公司股東批准，總金額人民幣384,000,000元及人民幣216,000,000元已分別於2022年6月及2022年7月派付。

III 期後財務報表

貴公司或 貴集團任何現時旗下公司並無就2022年3月31日之後的任何期間編製經審計財務報表。

除上文附註37(b)所披露者外， 貴公司或其附屬公司概無就2022年3月31日之後的任何期間宣派其他股息或作出其他分派。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

香港稅項

股息稅

根據香港稅務局的現行實務，在香港，我們無須就派付股息繳納稅項。

資本利得稅及利得稅

在香港，無須就出售H股繳納資本利得稅。但是，在香港從事任何行業、專業或業務的人士出售H股所得交易收益如果源自或產生自香港的前述行業、專業或業務，則須繳納香港利得稅。當前對法團徵收的最高稅率為16.5%，法團以外業務的最高稅率為15%。某些類別的納稅人(例如，金融機構、保險公司及證券交易商)很可能被視為產生交易收益而非資本收益，除非該等納稅人可證明其持有投資證券是為了長期投資。

在聯交所出售H股產生的交易收益將被視為源自或產生自香港。因此，在香港從事證券買賣或交易業務的人士於聯交所出售H股所產生的交易收益，須承擔繳納香港利得稅的責任。

印花稅

香港印花稅目前依照H股代價或市值(以較高者為準)按從價稅率0.13%收取，於每次買賣香港證券(包括H股)時分別向買方及賣方徵收(換言之，目前涉及H股的一般買賣交易應繳合共0.26%的印花稅)。此外，H股轉讓文書現時須支付5.00港元的固定稅款。倘一方為非香港居民，且沒有支付其應繳的從價稅，則未付稅款將基於轉讓文書(如有)評定，並由受讓人支付。如未能於到期日或之前繳納印花稅，則可能被處以最高十倍應繳稅額的罰款。

遺產稅

根據《2005年收入(取消遺產稅)條例》，2006年2月11日或之後去世人士的遺產在香港不再被徵收遺產稅。

本公司於香港的稅項

本公司將須就於香港產生或源自香港的收益按現行稅率16.5%繳納香港利得稅。實際上，本公司自其附屬公司所得股息收入將毋須繳付香港利得稅。

與稅收有關的中國法律法規

證券持有人稅項

股息涉及的稅項

個人投資者

根據全國人大常委會於2018年8月31日最新修訂並於2019年1月1日生效的《中華人民共和國個人所得稅法》(「**《個人所得稅法》**」)及國務院於2018年12月18日最新修訂並於2019年1月1日施行的《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》，中國企業分派股息須按20%的統一稅率繳納個人所得稅。對於非中國居民的外籍個人，倘在中國境內從中國企業收取股息，通常須繳納20%的個人所得稅，除非獲國務院稅務機關特別豁免或按適用稅務條約獲減稅則除外。

根據國家稅務總局於2011年6月28日頒佈並於同日生效的《國家稅務總局關於國稅發[1993]045號文件廢止後有關個人所得稅徵管問題的通知》(國稅函[2011]348號)，在香港發行股份的境內非外商投資企業於派付股息時可按10%的稅率預扣個人所得稅。對於身為協議國家居民而收取股息的H股個人持有人，倘其居民身份所屬國家已與中國訂立稅率低於10%的稅收協議，則香港上市的非外商投資企業可代表該等持有人辦理享受較低稅收優惠待遇的權利申請，一旦獲稅務機關批准，於預扣稅款中多扣繳的款項將予退還。對於身為協議國家居民而收取股息的H股個人持有人，倘其國家已與中國訂立稅率高於10%但低於20%的稅收協議，則非外商投資企業須根據該稅收協議的協議稅率預扣，無須辦理申請。對於身為境外居民而收取股息的H股個人持有人，倘其國家並無與中國訂立任何稅收協議或屬其他情況，則非外商投資企業須預扣稅率為20%的稅款。

根據財政部和國家稅務總局於1994年5月13日頒佈並於同日生效的《財政部、國家稅務總局關於個人所得稅若干政策問題的通知》(財稅字[1994]20號)，外國個人從外商投資企業取得的股息及紅利收入暫免徵個人所得稅。

企業投資者

根據全國人大常委會於2018年12月29日最新修訂並實施的《企業所得稅法》及國務院於2007年12月6日頒佈並於2008年1月1日施行並於2019年4月23日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，倘非居民企業在中國境內並無機構或場所，或在中國境內有機構或場所，但其來自中國境內的收入與上述機構或場所無實際聯繫，則一般須就來自中國的收入(包括自一家於香港發行股份的中國居民企業取得的股息)繳納10%的企業所得稅。對非居民企業應繳納的前述所得稅，實行源泉扣繳，以支付人為扣繳義務人，稅款由扣繳義務人從支付予非居民企業的款項中扣繳。

國家稅務總局於2008年11月6日頒佈並實施的《關於中國居民企業向境外H股非居民企業股東派發股息代扣代繳企業所得稅有關問題的通知》(國稅函[2008]897號)進一步闡明，中國居民企業派發2008年及以後年度股息時，必須就派付予境外H股非居民企業股東的股息按稅率10%預扣企業所得稅。此外，國家稅務總局於2009年7月24日頒佈並生效的《國家稅務總局關於非居民企業取得B股等股票股息徵收企業所得稅問題的批覆》(國稅函[2009]394號)進一步規定，任何其股份在海外證券交易所上市的中國居民企業必須就派付予非居民企業的2008年及以後年度的股息按稅率10%代扣代繳企業所得稅。上述稅率可根據中國與相關國家或地區訂立的稅務條約或協議(如適用)進一步更改。

根據國家稅務總局與中華人民共和國香港特別行政區政府於2006年8月21日簽署的《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》(「**《安排》**」)，中國政府可就中國公司向香港居民(包括自然人和法律實體)支付的股息徵稅，但該稅項不得超過中國公司應付股息總額的10%。如果一名香港居民在一家中國公司直接持有25.0%或以上股權，則該稅項不得超過該中國公司應付股息總額的5%；於2019年12月6日生效的《〈內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷

漏稅的安排〉第五議定書》加入了享有條約優惠資格的標準。儘管安排可能存在其他規定，倘相關收益在考慮到所有相關事實及條件後，被合理視為將根據本安排產生任何直接或間接利益的安排或交易的其中一個主要目的，則將不會在該情況下給予該標準下的條約優惠，惟倘根據該情況給予優惠符合安排的相關目標及目的則除外。稅收協議股息條款的執行須符合《國家稅務總局關於執行稅收協定股息條款有關問題的通知》等中國稅收法律法規的規定。

稅收條約

居住在已經與中國簽有避免雙重徵稅條約或調整的司法管轄區的非居民投資者可享有從中國公司收取股息的中國企業所得稅減免。中國現時與多個國家和地區(包括香港、澳門、澳大利亞、加拿大、法國、德國、日本、馬來西亞、荷蘭、新加坡、英國及美國)簽有避免雙重徵稅條約或安排。根據有關稅收條約或安排有權享有優惠稅率的非中國居民企業須向中國稅務機關申請退還超過協議稅率的企業所得稅，且退款申請有待中國稅務機關批准。

股份轉讓所得涉及的稅項

個人投資者

根據《個人所得稅法》及其實施條例，出售中國居民企業股本權益所變現的收益須按20%的稅率繳納所得稅。

根據國家稅務總局於1998年3月20日頒佈並生效的《關於個人轉讓股票所得繼續暫免徵收個人所得稅的通知》(財稅字[1998]61號)，自1997年1月1日起，個人轉讓上市公司股票所得繼續暫免徵收個人所得稅。在最新修訂的《個人所得稅法》中，國家稅務總局並未明確規定是否繼續豁免對個人轉讓上市公司股票所得徵稅。

然而，財政部、國家稅務總局及中國證監會於2009年12月31日聯合發佈並實施的《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的通知》(財稅[2009]167號)，規定對個人在上海證券交易所、深圳證券交易所轉讓從上市公司公開發行和轉讓市場取得的上市公司股票所得，繼續免徵個人所得稅，但該等部門於2010年11月10日聯合頒佈並實施的《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的補充通知》(財稅[2010]70號)中所界定的相關限售股份除外。截至最後實際可行日期，前述條文未明確規定是否就非中國居民個人轉讓中國居民企業於海外證券交易所上市的股份所得徵收個人所得稅。就本公司所知，實踐操作中，中國稅務機關實際上尚未就非中國居民個人轉讓中國居民企業於海外證券交易所上市的股份所得徵收所得稅。

企業投資者

根據《企業所得稅法》及其實施條例，倘非居民企業在中國境內並無機構或場所，或在中國境內有機構或場所，但其來自中國境內的收入與上述機構或場所無實際聯繫，則非居民企業須就來自中國境內的收入(包括來自出售中國居民企業股權所得的收益)繳納10%的企業所得稅。對非居民企業應繳納的前述所得稅，實行源泉扣繳，以支付人為扣繳義務人，稅款由扣繳義務人在每次支付或者到期應支付時，從支付或者到期應支付予非居民企業的款項中扣繳。預扣稅可根據適用稅收條約或避免雙重徵稅的協議減免。

中國印花稅

根據於2011年1月8日最新修訂的《中華人民共和國印花稅暫行條例》以及財政部於1988年9月29日頒佈並於1988年10月1日生效的《中華人民共和國印花稅暫行條例施行細則》，中國印花稅只適用於在中國境內簽訂或領受的、在中國境內具法律約束力且受中國法律保護的特定應稅憑證，因此就中國上市公司股份轉讓徵收的印花稅的規定，不適用於非中國投資者在中國境外購買及處置H股。

遺產稅

截至最後實際可行日期，中國境內尚未開徵遺產稅。

滬港通稅收政策

根據財政部、國家稅務總局及中國證監會於2014年10月31日頒佈並於2014年11月17日生效的《關於滬港股票市場交易互聯互通機制試點有關稅收政策的通知》(財稅[2014]81號)(「**滬港股票互聯互通稅收政策**」)，自2014年11月17日起至2017年11月16日，內地個人投資者轉讓通過滬港通投資香港聯交所上市股票所產生的差價所得暫免徵收個人所得稅。根據財政部、國家稅務總局及中國證監會於2017年11月1日頒佈並於2017年11月17日生效的《關於繼續執行滬港股票市場交易互聯互通機制有關個人所得稅政策的通知》(財稅[2017]78號)，自2017年11月17日起至2019年12月4日，將繼續暫免徵收上述個人所得稅。根據財政部、國家稅務總局及中國證監會於2019年12月4日頒佈的《關於繼續執行滬港、深港股票市場交易互聯互通機制和內地與香港基金互認有關個人所得稅政策的公告》(財政部公告[2019]第93號)，自2019年12月5日起至2022年12月31日，將繼續暫免徵收上述個人所得稅。根據現行政策，對內地個人投資者通過滬港通買賣香港聯交所上市股票所產生的差價所得暫免徵收營業稅；為免生疑問，由於營業稅乃由增值稅代替，上述營業稅指增值稅(「**增值稅**」)。對於內地個人投資者及內地證券投資基金通過滬港通投資香港聯交所上市H股取得的股息紅利，H股公司將按20%的稅率代扣個人所得稅。對於內地個人投資者及內地證券投資基金通過滬港通投資香港聯交所上市非H股股票取得的股息紅利，中國證券登記結算有限責任公司(「**中國結算**」)將按20%的稅率代扣個人所得稅。個人投資者可通過出示繳稅文件向中國結算主管稅務機關申請有關已在境外繳納預扣稅的稅收抵免。

根據滬港股票互聯互通稅收政策，對內地企業投資者通過滬港通投資香港聯交所上市股票取得的轉讓差價所得及股息紅利所得(計入收入總額)依法徵收企業所得稅，或根據現行政策對內地企業投資者通過滬港通買賣聯交所上市股票所產生的差價所得免徵營業稅；為免生疑問，由於營業稅乃由增值稅代替，上述營業稅指增值稅。具體

而言，對於持有H股至少連續12個月的內地居民企業所取得的股息所得，將依法豁免徵收企業所得稅。對於內地企業投資者所取得的股息紅利所得，H股公司對內地企業投資者不代扣股息紅利所得稅。應納稅款由企業自行申報繳納。內地企業投資者自行申報繳納企業所得稅時，對香港聯交所非H股上市公司已代扣及代繳的股息所得稅，可依法申請稅收抵免。

根據滬港股票互聯互通稅收政策，通過滬港通買賣或繼承香港聯交所上市股票或將有關股份作為禮物饋贈的內地投資者須根據香港現行稅法繳納印花稅。中國結算及香港中央結算有限公司可代表彼此收取上述印花稅。

深港通稅收政策

2016年11月25日，中國證監會與證監會批准深圳證券交易所、香港聯交所、中國結算及香港中央結算有限公司正式啟動深港通，深港通下的股票交易於2016年12月5日開始。

根據財政部、國家稅務總局及中國證監會於2016年11月5日頒佈並於2016年12月5日生效的《關於深港股票市場交易互聯互通機制試點有關稅收政策的通知》(財稅[2016]127號))及《關於繼續執行滬港、深港股票市場交易互聯互通機制和內地與香港基金互認有關個人所得稅政策的公告》(財政部公告2019年第93號)，自2016年12月5日起至2022年12月31日止，暫免徵收個人所得稅。對內地企業投資者通過深港通投資香港聯交所上市股票取得的轉讓差價所得，計入其收入總額，依法徵收企業所得稅。對內地個人投資者通過深港通投資香港聯交所上市H股取得的股息紅利，H股公司按照20%的稅率代扣個人所得稅。個人投資者在國外已繳納的預扣稅，可持有效扣稅憑證到中國證券登記結算有限責任公司的主管稅務機關申請稅收抵免。

對內地證券投資基金通過深港通投資香港聯交所上市股票取得的股息紅利所得，按照上述規定計徵個人所得稅。對內地企業投資者通過深港通投資香港聯交所上市股票取得的股息紅利所得，計入其收入總額，依法計徵企業所得稅。其中，內地居民企業連續持有H股滿12個月取得的股息紅利所得，依法免徵企業所得稅。內地企業取得的前述股息紅利所得，H股公司不代扣股息紅利所得稅款，應納稅款由企業自行申報繳納。

內地企業投資者自行申報繳納企業所得稅時，對香港聯交所非H股上市公司已代扣代繳的股息紅利所得稅，可依法申請稅收抵免。

內地投資者通過深港通買賣、繼承、贈與香港聯交所上市股票，按照香港現行稅法規定繳納印花稅。中國證券登記結算有限責任公司及香港結算可互相代收上述稅款。

本公司在中國的主要稅項

企業所得稅

根據《企業所得稅法》及國務院於2019年4月23日頒佈並生效的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》(「《**企業所得稅法條例**》」)，將對國內企業、外商投資企業以及在中國設立生產及經營設施的外國企業統一按稅率25%徵收所得稅。該等企業分為居民企業和非居民企業。居民企業指依照中國法律於中國境內成立的企業或依照外國法律成立但實際管理機構在中國境內的企業。非居民企業指依照外國法律成立且實際管理機構不在中國境內，但有來源於中國境內收入的企業(無論是否在中國境內設立機構場所)。《企業所得稅法》及《企業所得稅法條例》規定境內企業及外商投資企業實行統一企業所得稅稅率25%。然而，倘非居民企業未在中國境內設立機構或辦事處，或雖設立機構或辦事處但在中國取得的有關收入與所設機構或辦事處並無實際聯繫，則適用企業所得稅稅率為10%。

增值稅

根據國務院於2017年11月19日最新修訂並生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例》(中華人民共和國國務院令第691號)及財政部於2011年10月28日最新修訂並於2011年11月1日生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則》(中華人民共和國財政部令第65號)(與《中華人民共和國增值稅暫行條例》統稱「**增值稅法**」),在中國境內銷售貨物或者加工、修理修配勞務,銷售服務、無形資產、不動產以及進口貨物的納稅人,為增值稅的納稅人,應當按照增值稅法繳納增值稅。除增值稅法另行訂明外,增值稅納稅人銷售服務或無形資產的稅率為9%或6%。

根據財政部和國家稅務總局於2016年3月23日頒佈並於2016年5月1日生效、於2017年7月1日、2017年12月25日及2019年3月20日修訂的《財政部、國家稅務總局關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》,消費服務業的全部營業稅納稅人,自2016年5月1日起,由繳納營業稅改為繳納增值稅。如果試點納稅人在納入營改增試點之日前已經按照有關政策規定享受了營業稅稅收優惠,在剩餘稅收優惠政策期限內,按照相關規定享受有關增值稅優惠。

城市維護建設稅

根據全國人大常委會於2020年8月11日頒佈並於2021年9月1日生效的《中華人民共和國城市維護建設稅法》,在中華人民共和國境內繳納增值稅、消費稅的企業和個人,為城市維護建設稅的納稅人,應當依照本法規定繳納城市維護建設稅。納稅人所在地在市區的,稅率為7%;納稅人所在地在縣城、鎮的,稅率為5%;納稅人所在地不在市區、縣城或鎮,稅率為1%。

外匯

人民幣是中國的法定貨幣，目前受到外匯管制，無法完全自由兑換成外匯。經中國人民銀行授權，國家外匯管理局有權行使管理與外匯相關的所有事宜的職能，包括實施外匯管制規定。

根據國務院於2008年8月5日最新修訂且生效的《中華人民共和國外匯管理條例》，境內機構、境內個人的外匯收入可以調回境內或者存放境外；調回境內或者存放境外的條件、期限等，由國家外匯管理局根據國際收支狀況和外匯管理的需要作出規定。經常項目外匯收入可以保留或者賣給經營結匯、售匯業務的金融機構。境內機構、境內個人向境外直接投資或者從事境外有價證券、衍生產品分派、發行、交易，應當按照國家外匯管理局的規定辦理登記。需要事先經有關主管部門批准或者備案的，應當在外匯登記前辦理批准或者備案手續。人民幣匯率實行以市場供求為基礎的、有管理的浮動匯率制度。

根據中國人民銀行於1996年6月20日頒佈並於1996年7月1日生效的《結匯、售匯及付匯管理規定》(銀發[1996]210號)，對經常項目下的外匯兑換不施加其他限制，但對資本項目下的外匯交易施加現有限制。

根據中國相關法律法規，中國企業需要外匯進行經常項目交易時，可無須經外匯管理機關批准，通過在指定外匯銀行開設外匯賬戶即可進行支付，但須提供有效的交易收據與憑證。需要外匯向股東分配利潤的外商投資企業及根據有關規定需要以外匯向股東支付股息的中國企業，可根據其董事會或股東大會關於利潤分配的決議，從指定外匯銀行開設的外匯賬戶進行支付或在指定外匯銀行兑換與支付。

根據國務院於2014年10月23日頒佈並生效的《關於取消和調整一批行政審批項目等事項的決定》(國發[2014]50號)，決定取消國家外匯管理局及其分支機構對境外上市外資股項下境外募集資金調回結匯審批。

根據國家外匯管理局於2014年12月26日頒佈並生效的《關於境外上市外匯管理有關問題的通知》(匯發[2014]54號)，境內公司應在境外上市發行結束之日起15個工作日內向其註冊所在地的國家外匯管理局地方分局辦理境外上市登記；境內公司境外上市募集資金可調回境內或存放境外，資金用途應與招股説明文件或其他公開披露的文件所列相關內容一致。境內公司(銀行類金融機構除外)應當憑境外上市業務登記憑證，針對其首發(或增發)、回購業務，在境內銀行開立專用外匯賬戶，辦理相關業務的資金匯兑與劃轉。

根據國家外匯管理局於2015年2月13日頒佈並於2015年6月1日生效並於2019年12月30日部分廢除的《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》(匯發[2015]13號)，境內直接投資項下外匯登記核准和境外直接投資項下外匯登記核准將由銀行直接核查及處理。國家外匯管理局及其分支機構通過銀行對直接投資外匯登記實施間接監管。

根據國家外匯管理局於2015年3月30日頒佈並於2015年6月1日生效的《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》(「**19號文**」)，允許外商投資企業將外匯資本金所得人民幣資金用於股權投資。根據19號文，外商投資企業資本金賬戶中經外匯局辦理貨幣出資權益確認(或經銀行辦理貨幣出資入賬登記)的外匯資本金可根據企業的實際經營需要在銀行辦理結匯。外商投資企業外匯資本金意願結匯比例暫定為100%。國家外匯管理局可根據國際收支形勢適時對上述比例進行調整。然而，國家外匯管理局於2016年6月9日頒佈並生效的《國家外匯管理局關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》規定，外商投資企業不得將其外匯資本金所得人民幣資金用於企業經營範圍之外的支出、證券投資或除銀行保本型產品之外的其他投資理財、向非關聯企業發放貸款或建設、購買非自用房地產。

根據國家外匯管理局於2017年1月26日頒佈並生效的《關於進一步推進外匯管理改革完善真實合規性審核的通知》(匯發[2017]3號)，進一步擴大境內外匯貸款結匯範圍，允許具有貨物貿易出口背景的境內外匯貸款辦理結匯；允許內保外貸項下資金調回境內使用；允許自由貿易試驗區內境外機構境內外匯賬戶結匯；實施本外幣全口徑境外放款管理，境內機構辦理境外放款業務，本幣境外放款餘額與外幣境外放款餘額合計最高不得超過其上年度經審計財務報表中所有者收益的30%。

國家外匯管理局於2019年10月23日頒佈並生效的《關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》(匯發[2019]28號)取消了非投資性外商投資企業資本金境內股權投資限制及境內資產變現賬戶資金結匯使用限制，放寬外國投資者保證金使用和結匯限制。允許試點地區符合條件的企業將資本金、外債和境外上市等資本項下收入用於境內支付時，無需事前向銀行逐筆提供真實性證明材料，其資金使用應當真實合規，並符合現行資本項目收入使用管理規定。

根據國家外匯管理局於2020年4月10日頒佈並於2020年6月1日生效的《國家外匯管理局關於優化外匯管理支持涉外業務發展的通知》(匯發[2020]8號)，符合條件的企業將資本金、外債和境外上市等資本項目收入用於境內支付時，無需事前向銀行提供真實性證明材料，惟其資金使用須真實合規並符合現行資本項目收入使用管理規定。有關銀行須按照相關規定進行抽查。

中國的法律體系

中國的法律體系以《中華人民共和國憲法》(「**《憲法》**」)為基礎，由成文法律、行政法規、地方性法規、自治條例、單行條例、部門規章、地方政府規章、特別行政區法律及中國政府為簽署方的國際條約和其他規範性文件構成。法院判例並不構成有法律約束力的先例，但可用作司法參考和指引。根據《憲法》和《中華人民共和國立法法》(「**《立法法》**」)，全國人大及其常務委員會獲授權行使國家的立法權力。全國人大有權制定和修改規管國家機關、民事、刑事及其他事項的基本法律。全國人大常務委員會制定和修改除須由全國人大制定的法律以外的其他法律，在全國人大閉會期間，對全國人大制定的法律進行部分補充和修改，但是相關補充和修改不得與該等法律的基本原則相抵觸。國務院是最高國家行政機關，有權根據《憲法》和法律制定行政法規。各省、自治區和直轄市的人民代表大會及其各自的常務委員會可根據各自行政區的具體情況和實際需要制定地方性法規，但是該等法規不得與《憲法》、法律和行政法規相抵觸。設區市的人民代表大會及其常務委員會根據本市的具體情況和實際需要，在不與《憲法》、法律、行政法規和本省、自治區的地方性法規相抵觸的前提下，可以對城鄉建設與管理、環境保護、歷史文化保護等方面的事項制定地方性法規。

法律對設區的市制定地方性法規的事項另有規定的，從其規定。設區市的地方性法規須報省、自治區的人民代表大會常務委員會批准後施行。省、自治區的人民代表大會常務委員會審查報請批准的地方性法規的合法性，並在與《憲法》、法律、行政法規和相關省或自治區的地方性法規不抵觸的情況下，在四個月內予以批准。省、自治區的人民代表大會常務委員會在對報請批准的設區市的地方性法規進行審查時，發現其同本省、自治區的人民政府的規章相抵觸的，應當作出處理決定。民族自治地方的人民代表大會有權依照當地民族的政治、經濟和文化的特點，制定自治條例和單行條例。

國務院各部委、中國人民銀行、國家審計署和具有行政管理職能的國務院各直屬機構，可根據法律和國務院的行政法規、決定、命令，在各自部門的管轄權限內制定部門規章。部門規章規定的事項應當屬於執行法律或者國務院的行政法規、決定、命令的事項。省、自治區、直轄市和設區的市、自治州的人民政府，可根據法律、行政法規和本省、自治區和直轄市的地方性法規，制定規章。

《憲法》具有最高的法律效力，一切法律、行政法規、地方性法規、自治條例和單行條例、規章都不得同憲法相抵觸。法律的效力高於行政法規、地方性法規、規章。行政法規的效力高於地方性法規、規章。地方性法規的效力高於本級和下級地方政府規章。省、自治區的人民政府制定的規章的效力高於本行政區域內的設區的市、自治州的人民政府制定的規章。

全國人大有權改變或者撤銷其常務委員會制定的不適當的法律，有權撤銷全國人大會常務委員會批准的違背《憲法》和《立法法》規定的自治條例和單行條例。全國人大常務委員會有權撤銷同《憲法》和法律相抵觸的行政法規，有權撤銷同《憲法》、法律和行政法規相抵觸的地方性法規，有權撤銷省、自治區、直轄市的人民代表大會常務委員會批准的違背《憲法》和《立法法》規定的自治條例和單行條例。國務院有權改變或者撤銷不適當的部門規章和地方政府規章。省、自治區、直轄市的人民代表大會有權改變或者撤銷其常務委員會制定的和批准的不適當的地方性法規。省、自治區的人民政府有權改變或者撤銷下一級人民政府制定的不適當的規章。

根據於1981年6月10日通過的《全國人民代表大會常務委員會關於加強法律解釋工作的決議》，凡關於法律、法令條文本身需要進一步明確界限或作補充規定的，由全國人大常務委員會進行解釋或用法令加以規定。凡屬於法院審判工作中適用法律、法令的問題，由最高人民法院解釋。凡屬於檢察院檢察工作中具體應用法律、法令的

問題，由最高人民檢察院進行解釋。不屬於審判和檢察工作中的其他法律、法令如何具體應用的問題，由國務院及主管部門進行解釋。國務院及其部委也有權對其頒佈的行政法規及部門規章進行解釋。凡屬於地方性法規如何具體應用的問題，由省、自治區、直轄市人民政府主管部門進行解釋。

中國的司法體系

根據《憲法》、《中華人民共和國人民法院組織法(2018修訂)》和《中華人民共和國人民檢察院組織法(2018修訂)》，中國人民法院分為最高人民法院、地方各級人民法院以及各專門人民法院。地方各級人民法院分為基層人民法院、中級人民法院和高級人民法院三級。基層人民法院可以根據地區、人口和案件情況設立若干人民法庭。最高人民法院是國家最高審判機關。最高人民法院監督地方各級人民法院和專門人民法院的審判工作，上級人民法院監督下級人民法院的審判工作。中國人民檢察院分為最高人民檢察院、地方各級人民檢察院以及軍事檢察院等專門人民檢察院。最高人民檢察院是最高檢察機關。最高人民檢察院領導地方各級人民檢察院和專門人民檢察院的工作，上級人民檢察院領導下級人民檢察院的工作。

人民法院採用兩審終審制度，即人民法院的二審判決或裁定乃終審判決或裁定。當事人可就地方人民法院一審判決或裁定提出上訴，人民檢察院可根據法律規定程序向人民法院提出抗訴。若在規定時間內，當事人並未提出上訴而人民檢察院也未提出抗訴的，則該人民法院的判決或裁定為終審判決或裁定。中級人民法院、高級人民法院和最高人民法院作出的二審判決或裁定為終審判決或裁定。最高人民法院的一審判決或裁定也是終審判決或裁定。然而，若最高人民法院或上級人民法院發現任何下級人民法院已生效的判決、裁定、調解書確有錯誤的，或各級人民法院院長發現其法院作出的已生效的判決、裁定、調解書確有錯誤的，可根據審判監督程序再審該案件。

全國人大常委會於2021年12月24日最新修訂並於2022年1月1日生效的《中華人民共和國民事訴訟法》(以下簡稱「**《中國民事訴訟法》**」)對提出民事訴訟的條件、人民法院的司法管轄權、民事訴訟的程序以及民事判決或裁定的執行程序均進行了規定。在中國境內進行民事訴訟的各方須遵守《中國民事訴訟法》的相關規定。民事訴訟一般由被告住所地人民法院管轄，合同各方也可以明文協議選擇民事訴訟的管轄法院，但是擁有司法管轄權的人民法院須為在原告或被告住所地、合同履行地或合同簽訂地或標的物所在地等與爭議有實際聯繫的地點的人民法院。同時，上述選擇在任何情況下均不得違反級別管轄和專屬管轄的規定。

外國人、無國籍人、外國企業或外國組織在人民法院起訴、應訴，同中華人民共和國公民、法人和其他組織有同等的訴訟權利及義務。若某外國法院限制中國公民、法人或其他組織的訴訟權利，則中國的法院可對該外國的公民、企業或組織實行對等的限制。外國人、無國籍人、外國企業或外國組織在人民法院起訴、應訴，需要委託律師代理訴訟的，必須委託中國的律師。根據中華人民共和國締結或者參加的國際條約，或者按照互惠原則，人民法院和外國法院可以相互請求，代為送達文書、調查取證以及進行其他訴訟行為。外國法院請求協助的事項有損於中國的主權、安全或者社會公共利益的，人民法院不予執行。

發生法律效力的民事判決、裁定，當事人必須履行。若民事訴訟的任何一方拒絕履行人民法院作出的判決或裁定，則另一方在兩年內可向人民法院申請執行相關判決或裁定。若在規定期限內，該方仍未履行法院發出執行許可的判決，則法院可根據另一方的申請對該方強制執行。

人民法院作出的生效判決或裁定，若被執行人或其財產不在中國領域內，當事人請求執行的，可以由當事人直接向有管轄權的外國法院申請承認和執行，也可以由人民法院依照中國締結或者參加的國際條約的規定，或者按照互惠原則，請求外國法院承認和執行。同理，外國法院作出的需要中國人民法院承認和執行的生效判決或裁定，除非人民法院認為該判決或裁定的承認或執行會違反中國的基本法律原則、國家

主權或國家安全或社會公共利益，可以由當事人直接向中國有管轄權的中級人民法院申請承認和執行，也可以由外國法院依照該國與中國締結或者參加的國際條約的規定，或者按照互惠原則，請求人民法院承認和執行。

公司法、特別規定及必備條款

在中國註冊成立並尋求在香港聯交所上市的股份有限公司主要須遵守下列中國法律和法規：

(i) 《中華人民共和國公司法》(「**公司法**」)，該法於1993年12月29日經全國人大常務委員會頒佈，於1994年7月1日生效，並分別於1999年12月25日、2004年8月28日、2005年10月27日及2013年12月28日修訂，最新修訂本已於2018年10月26日起施行；

(ii) 《國務院關於股份有限公司境外募集股份及上市的特別規定》(「**特別規定**」)於1994年7月4日經國務院第二十二次常務委員會會議通過並於1994年8月4日頒佈及施行。特別規定包括股份有限公司境外發行股份及上市事宜規定；

(iii) 《到境外上市公司章程必備條款》(證委發[1994]21號)(「**必備條款**」)，必備條款由原國務院證券委員會和原國家經濟體制改革委員會頒佈，載明境外上市的股份有限公司的公司章程必須具備的條款。因此，必備條款已載於公司章程，其概要載於本文件「附錄五－公司章程概要」一節；及

(iv) 國務院頒佈的於2019年10月17日生效的《國務院關於調整適用在境外上市公司召開股東大會通知期限等事項規定的批覆》(國函[2019]97號)(「**股東大會通知期限批覆**」)，同意在中國境內註冊並在境外上市的公司召開股東大會的通知期限、股東提案權和召開程序的要求統一適用中國公司法相關規定，不再適用特別規定第二十條至第二十二條的規定。

下文所載為適用於本公司的中國公司法、特別規定及必備條款的主要條文概要。

總則

股份有限公司為依照公司法設立的企業法人，其註冊資本分為等面值股份。股東以其所持股份為限承擔責任，公司則以其所擁有全部資產的全數金額為限承擔責任。

股份有限公司應按照法律及行政法規開展業務。公司可以向其他有限責任公司、股份有限公司投資，並以該出資額為限對所投資公司承擔責任。除法律另有規定外，股份有限公司不得成為對被投資企業債務承擔共同及連帶責任的出資人。

設立

公司的設立，可以採取發起設立或者募集設立的方式。設立公司，應當有兩人以上二百人以下為發起人，其中須有半數以上的發起人在中國境內有住所。發起設立的公司，其註冊資本為在公司登記機關登記的全體發起人認購的股本總額。在發起人認購的股份繳足前，不得向他人募集股份。公司採取募集方式設立的，註冊資本為在公司登記機關登記的實收股本總額。法律、行政法規以及國務院決定對公司註冊資本實繳、註冊資本最低限額另有規定的，從其規定。

以發起設立方式設立公司的，發起人應當書面認足公司章程規定其認購的股份，並按照公司章程規定繳納出資。以非貨幣財產出資的，應當依法辦理其財產權的轉移手續。發起人不依照前款規定繳納出資的，應當按照發起人協議承擔違約責任。發起人認足公司章程規定的出資後，應當選舉董事會和監事會，由董事會向相關工商行政管理部門報送公司章程以及法律、行政法規規定的其他文件，申請設立登記。

以募集設立方式設立公司的，發起人認購的股份不得少於公司股份總數的35%；但是，法律、行政法規另有規定的，從其規定。發起人向社會公開募集股份，必須公告文件，並製作認股書。認股書應當由認股人填寫認購股數、金額、住所，並簽名、蓋章。發行股份的股款繳足後，必須經依照中國法律設立的驗資機構驗資並出具證明。發起人應當自股款繳足之日起30日內主持召開公司創立大會。創立大會由發起人、認股人組成。發行的股份超過文件規定的截止期限尚未募足的，或者發行股份的股款繳足後，發起人在30日內未召開創立大會的，認股人可以按照所繳股款並加算銀行同期存款利息，要求發起人返還。發行股份股款繳足後三十天內召開創立大會，會議日期將在大會召開十五天前通知各認股人或者予以公告。創立大會只可在持有公司50%以上表決權的發起人、認股人出席方可召開。在創立大會上，處理的事項包括：審議發起人關於公司籌辦情況的報告，通過採納發起人制定的章程草案，並選舉該公司的董事會、監事會成員，對公司的設立費用進行審核，對發起人用於抵作股款的財產的作價進行審核，發生不可抗力或者經營條件發生重大變化直接影響公司設立的，可以作出不設立公司的決議。大會的所有決議案必須經出席會議的認股人所持表決權最少半數通過。

公司的發起人須承擔以下責任：

(i) 如公司不能成立，對設立行為所產生的債務和費用負連帶責任；

(ii) 如公司不能成立，認股人已繳納的股款，負返還股款並加算銀行同期存款利息的連帶責任；及

(iii) 在公司設立過程中，由於發起人的過失致使公司利益受到損害的，應當對公司承擔賠償責任。

根據國務院於1993年4月22日頒佈並生效的《股票發行與交易管理暫行規定》(僅適用於在國內發行及買賣股份及其相關活動)，如公司申請公開發行股票，則公司的發起人須保證文件沒有虛假、嚴重誤導性陳述或者重大遺漏，並保證對其承擔連帶責任。

股本

公司的發起人可以使用現金或使用可以用貨幣估價並可以依法轉讓的非貨幣財產(如實物、知識產權、土地使用權等)作價出資。

對作為出資的非貨幣財產應當評估作價，核實財產，不得高估或者低估作價。

公司可以發行記名股票或不記名股票。不過，公司向發起人、法人發行的股票，應當為記名股票，並應當記載該發起人、法人的名稱或者姓名，不得另立戶名或者以代表人姓名記名。

依據特別規定和必備條款，向境外投資人募集並在境外上市的股份，應採取記名股票形式，以人民幣標明面值，以外幣認購。

經國務院證券管理部門批准，公司可以在境外公開募集股份，具體辦法由國務院作出具體規定。根據特別規定，公司經中國證券委批准，可在有關發行H股的包銷協議中，在包銷數額之外，同意保留不多於擬發行H股總數15%的股份。公司股票發售價格可以按票面金額，也可以超過票面金額，但不得低於票面金額。

增加股本

根據公司法，如股份有限公司發行新股，股東大會須就新股類別及數目、新股發行價格、新股發行的起止日期及向原有股東擬發行新股的類別及數目通過決議案。公司經國務院證券監管機構核准公開發行新股時，須公告新股文件及財務會計報告，並製作認股書。公司發行新股募足股款後，必須向公司登記機關辦理變更登記，並公告。

減少股本

在註冊資本最低規定的限制下，公司可依據下列由公司法規定的程序減少其股本：

(i) 公司須編製資產負債表及財產清單；

(ii) 減少註冊資本必須經股東大會批准；

(iii) 公司須於有關批准減少股本的決議案獲通過後十天內通知其債權人減少股本事宜，並須於三十天內在報紙上公告；

(iv) 公司債權人可於法定期限內要求公司償還債務，或就債務提供相應的擔保；及

(v) 公司須向有關工商行政管理機關申請就減少註冊股本辦理登記手續。

購回股份

根據公司法，股份有限公司不得購回其股份，惟就下列其中一項目的而作出者除外：(i)減少其註冊資本；(ii)與持有其股份的其他公司合併；(iii)授出股份以執行僱員持股計劃或股權激勵計劃；(iv)向反對股東大會有關與其他公司合併或分立的決議案的股東購買股份；(v)將股份用於轉換上市公司發行的可換股公司債券；及(vi)購回股份屬上市公司維護其公司價值及保護股東權益所必需。

因上文第(i)及(ii)項所載原因購回股份須經股東大會通過的決議案批准。公司購回股份屬上文第(iii)、(v)或(vi)項所規定任何情形的，須依照公司的公司章程的規定或股東大會的授權，經三分之二以上的董事出席的公司董事會會議決議。

於根據第(i)項購回股份後，有關股份須自購回之日起10日內註銷。股份購回屬上文第(ii)或(iv)項所規定情形的，須於六個月內轉讓或註銷。於第(iii)、(v)或(vi)項規定的任何情形下購回股份後公司持有的股份總數，不得超過公司已發行股份總數的10%，並須於三年內轉讓或註銷。

上市公司購回股份，須根據證券法的規定履行信息披露義務。股份購回屬上文第(iii)、(v)或(vi)項所規定任何情形的，須採用公開集中交易方式。

股份轉讓

股東持有的股份可根據相關法律法規轉讓。根據公司法，股東轉讓其股份，須在依法設立的證券交易場所進行或按照國務院規定的其他方式進行。股東大會召開前20日內或公司釐定分派股息的基準日前五日內，不得進行因記名股份轉讓而發生的股東名冊的變更登記。然而，法律對上市公司股東名冊變更登記另有規定的，從其規定。根據必備條款，股東大會召開前30日內或公司釐定分派股息的基準日前五日內，不得進行因股份轉讓而發生的股東名冊的變更登記。

根據公司法，公開發行股份前已發行的股份，自股份有限公司股份在證券交易所上市之日起一年內不得轉讓。董事、監事及高級管理層須向公司申報所持有的公司股份及其任何變動。在任期間每年轉讓的股份不得超過其所持公司股份總數的25%。彼等於公司股份上市之日起一年內或辭任公司職務後六個月內不得轉讓其所持公司股份。

股東

公司股東的股東權利和義務載於其章程，章程對各股東均具約束力。根據公司法，股東的權利包括：

(i) 親身或委託代理人出席股東大會，並按所持股份數目行使其表決權；

(ii) 根據公司法及章程規定，在依法設立的證券交易所進行股份轉讓；

(iii) 查閱公司章程、股東名冊、公司債券存根、股東大會會議記錄、董事會會議決議、監事會會議決議、財務會計報告，對公司的經營提出建議或者質詢；

(iv) 如股東大會上採納的決議案或董事會違反任何法律或行政法規，又或有損股東的合法權益，則可向人民法院提出申請，要求停止非法侵權行為；

(v) 按其所持股份數目收取股息；

(vi) 於公司結束時按持有股份比例取得剩餘財產；及

(vii) 擁有章程中所規定的任何其他股東權利。

股東的義務包括：遵守章程的規定，就其所認購的股份支付股金，按彼等同意認購的股份的認購款項承擔公司的債務和責任，以及章程中所規定的任何其他股東義務。

股東大會

股東大會是公司的權力機構，依照公司法行使權力。

股東大會行使下列權力：

(i) 決定公司的經營方針及投資方案；

(ii) 選舉或更換非由職工代表擔任的董事、監事，決定有關董事、監事的報酬事項；

(iii) 審議批准董事會報告；

(iv) 審議批准監事會報告；

(v) 審議批准公司的年度財務預算及決算方案；

(vi) 審議批准公司的利潤分配方案及彌補虧損方案；

(vii) 對公司增加或減少註冊資本作出決議；

(viii) 對發行公司債券作出決議；

(ix) 對公司合併、分立、解散、清算或者變更公司形式作出決議；

(x) 修改公司的公司章程；及

(xi) 公司章程規定的其他職權。

股東大會須每年召開一次。有下列情形之一，須在兩個月內召開臨時股東大會：

(i) 董事人數不足公司法規定的人數或公司的公司章程所定人數的三分之二時；

(ii) 公司未彌補的虧損達實收股本總額三分之一時；

(iii) 單獨或合計持有公司股份10.0%或以上的股東提出要求時；

(iv) 董事會認為必要時；

(v) 監事會提議召開時；或

(vi) 公司章程規定的其他情形。

股東大會由董事會召集，董事長主持。

召開股東大會會議，應當將會議召開的時間、地點和審議的事項於會議召開二十日前通知各股東；臨時股東大會應當於會議召開十五日前通知各股東。

單獨或者合計持有公司百分之三以上股份的股東，可以在股東大會召開十日前提出臨時提案並書面提交董事會；董事會應當在收到提案後兩日內通知其他股東，並將該臨時提案提交股東大會審批。臨時提案的內容應當屬於股東大會職權範圍，並有明確議題和具體決議事項。

股東大會不得對前兩款通知中未列明的事項作出決議。

出席股東大會的股東，每持一股份擁有一表決權。但是，公司持有的本公司股份沒有表決權。

根據公司法及必備條款，股東大會的決議案須經出席會議的股東所持表決權過半數通過。然而，股東大會就下列事項作出的決議案須經出席會議的股東所持表決權的三分之二以上通過：(i)公司增、減股本和發行任何種類股票、認股權證和其他類似證券；(ii)發行公司債券；(iii)公司合併、分立、解散、清算或者變更公司形式；(iv)公司章程的修改；(v)股東大會以普通決議案通過認為會對公司產生重大影響的、需要以特別決議案通過的其他事項。

股東可以通過載明行使表決權範圍的書面委託書授權委託代理人出席股東大會。

公司法中沒有關於股東大會法定股東出席人數的具體規定。但特別規定及必備條款載明，公司須於建議召開年度股東大會日期二十日前收到持有代表公司投票權50.0%的股份之股東出席會議的回覆，方可召開股東大會。如達不到該50.0%的規定，公司應

於收取回信最後一日起計五日內將會議擬審議的事項、會議日期及地點以公告形式再次通知股東，經公告通知，公司可召開股東大會。倘類別股東的權利有改變或廢除，必備條款規定須舉行類別股東大會。就此而言，內資股及境外上市外資股持有人被視為不同類的股東。

董事

公司須設董事會，其中成員應為五至十九人。根據公司法，董事任期每屆不得超過三年。董事可連選連任。

董事會須於每年度至少召開兩次會議，會議通知應於有關會議召開前至少十日發出。若召開董事會特別會議，董事會可以另定通知方式及通知時限。

根據公司法，董事會行使下列職權：

(i) 召集股東大會並向股東大會報告工作；

(ii) 執行股東大會的決議；

(iii) 決定公司的經營計劃及投資方案；

(iv) 制訂公司的年度財務預算方案、決算方案；

(v) 制訂公司的利潤分配方案及彌補虧損方案；

(vi) 制訂公司增加或減少註冊資本方案及發行公司債券方案；

(vii) 擬訂公司合併、分立、解散或變更公司形式的方案；

(viii) 決定公司內部管理機構的設置；

(ix) 聘任或解聘公司總經理，並根據總經理的提名，聘任或解聘公司的副總經理、財務負責人及決定其報酬事項；

(x) 制訂公司的基本管理制度；及

(xi) 公司章程規定的其他職權。

此外，必備條款中規定，董事會職權還包括制訂公司的公司章程修改方案。

董事會會議須由半數以上的董事出席方可舉行。董事會作出決議必須經全體董事的半數以上通過。

董事如不能出席董事會會議，可以書面授權書(須列明授權範圍)委託其他董事代為出席。

如董事會的決議案違反法律、行政法規或公司的公司章程而導致公司遭受嚴重損失，參與決議案的董事須對公司負賠償責任。但經證明在表決時曾表明異議並記載於會議記錄的董事可以免除該等責任。

監事

公司須設監事會，其成員不得少於三人，監事每屆任期為三年，可連選連任。監事會由股東代表及適當比例的公司職工代表組成。董事、高級管理人員不得兼任監事。

監事會行使下列權力：

(i) 檢查公司財務狀況；

(ii) 對董事及高級管理人員執行公司職務進行監督，對確定有違反法律、行政法規、公司的公司章程或者股東大會決議的董事、高級管理人員提出罷免的建議；

(iii) 當董事、高級管理人員的行為損害公司的利益時，要求董事、高級管理人員予以糾正；

(iv) 提議召開臨時股東大會，在董事會不履行公司法規定的召集和主持股東大會會議職責時召集和主持股東大會；

(v) 向股東大會提出議案；

(vi) 根據公司法的規定對董事、高級管理人員提起訴訟；及

(vii) 公司的公司章程規定的其他職權。

特別規定中要求(其中包括)公司監事對公司負有誠信的義務，並應忠實履行職務，維護公司利益，並不得利用在公司的地位及職權牟取私利。

監事亦有權出席董事會會議。

經理及高級管理人員

公司的經理由董事會任免，並須向董事會負責。經理可行使下列權力：

(i) 主持公司的生產、經營及管理工作，安排實施董事會決議；

(ii) 安排實施公司年度經營計劃及投資方案；

(iii) 擬訂公司內部管理結構設置方案；

(iv) 制定公司的基本管理制度；

(v) 制定公司的具體規章；

(vi) 提議聘任及解聘副經理及財務總監，決定聘任或者解聘除應由董事會決定聘任或者解聘以外的負責管理人員；及

(vii) 董事會或公司的公司章程授予的其他職權。

特別規定規定公司其他高級管理人員包括財務總監、董事會秘書及公司的公司章程規定的其他人員。

公司的公司章程對公司的股東、董事、監事、經理及其他高級管理人員有約束力。

董事、監事、經理與高級管理人員的職責

根據必備條款及特別規定，公司的董事、監事、經理及高級管理人員須遵守有關法例、法規及公司的公司章程，忠誠履行其職務，以及保障公司權益。公司的董事、監事、經理及高級管理人員亦須負責為公司守秘，除經有關法例及法規或股東許可外，不可洩露公司機密資料。

董事、監事、經理及高級管理人員倘有在履行職務時違反任何法例、法規或公司的公司章程而導致公司出現任何損失，則須向公司承擔個人責任。

根據特別規定及必備條款，公司的董事、監事、經理及高級管理人員須向公司負有忠誠義務，並須忠誠履行其職務、保障公司權益，且不得利用其於公司的職務謀取其本身利益。

財務及會計

公司須依照法律、行政法規及有關政府當局制定的規定建立公司的財務及會計制度，於每一年度結束時編製財務報告，並依法予以審核及驗證。

公司的財務報告應在召開年度股東大會至少二十日前置備於公司供股東查閱。以公開募集方式成立的公司須公告其財務報告。

公司分配年度稅後利潤時，應提取稅後利潤的10.0%撥入法定公積金，但法定公積金累計金額達公司註冊資本50.0%時，可不再提取。

公司的法定公積金若不足以彌補上年度虧損，在依照前述規定提取法定公積金之前，應先用當年利潤彌補虧損。

彌補虧損及提取公積金後所餘稅後利潤應根據股東持有的股份數目按比例分配，但公司章程另有規定者除外。

公司的資本公積金包括：公司股份發行溢價及有關政府機構規定視為資本公積金的其他款項。

公司的公積金可作下列用途：

(i) 彌補公司虧損；

(ii) 擴大公司生產經營；及

(iii) 增加公司資本。

只倘法定公積金轉為註冊資本時，所留存的法定公積金餘額不得少於公司註冊資本的25%。

會計師的委任與解聘

依據特別規定，公司應聘用一家獨立的合資格會計師事務所，審計公司的年度報告，並覆核及檢查公司的其他財務報告。

公司聘用會計師事務所的聘期，自公司本次股東年會結束時起至下次股東年會結束時止。

公司聘用、解聘或者不再續聘會計師事務所由股東大會作出決定，並報國務院證券主管機構備案。公司如解聘或者不再續聘會計師事務所，應當按照特別規定事先通知會計師事務所，而會計師事務所有權於股東大會上向股東陳述意見。會計師事務所提出辭聘的，應當向股東大會說明公司有無不當事情。

利潤分配

特別規定訂明公司向境外上市外資股持有人支付股息及其他款項，須以人民幣計價及宣佈，並以外幣支付。根據必備條款，公司應通過收款代理人向股東支付外幣。

修改公司章程

就公司章程作出的任何修訂必須按照公司的公司章程所列的法例、行政法規及程序進行。如修改任何因遵守必備條款而載於的公司章程的條款，須經國務院授權的公司審批部門及中國證監會批准後才生效。涉及公司登記的事項，應當依法向公司登記機關辦理變更登記。

終止及清算

公司可以無力清償到期債務為理由提出公司破產申請。由人民法院宣告公司破產後，股東、有關機構及有關專業人員須由人民法院安排成立清算組，對公司進行破產清算。

根據公司法，公司有下列情形之時，應解散：

(i) 公司的公司章程規定的營業期限屆滿或公司的公司章程規定的其他解散事由出現；

(ii) 股東大會決議解散公司；

(iii) 因公司合併或分立需要解散；

(iv) 依法被吊銷營業執照、責令關閉或者被撤銷；或

(v) 因公司經營管理發生嚴重困難，繼續存續會使股東利益受到重大損失，且通過其他途徑不能解決的，人民法院根據持有公司全部股份表決權10%以上的股東的請求解散公司。

如公司於以上(i)、(ii)、(iv)或(v)項的情況下解散，須在十五日內成立清算組。清算組成員由董事或者股東大會確定。若清算組不能在規定時間內成立，債權人可向人民法院提出申請成立。

清算組應自成立之日起十日內通知債權人，並於六十日內在報紙上至少公告三次。

清算組在清算期間有權：

(i) 清理公司資產，編製資產負債表及資產清單；

(ii) 通知及公告債權人；

(iii) 處理與清算任何公司未了結的業務；

(iv) 清繳所欠稅款以及清算過程中產生的稅款；

(v) 清理公司債權及債務；

(vi) 處理公司清償債務後的剩餘資產；及

(vii) 代表公司參與民事訴訟活動。

公司財產在分別支付清算費用、職工的工資、社會保險費用和法定補償金，繳納所欠稅款，清償公司債務後的剩餘財產，按照股東持有的股份比例分配。

清算期間，公司存續，但不得開展與清算無關的經營活動。清算組如發現公司資產不足清償債務的，應當依法向人民法院申請宣告破產。公司經人民法院裁定宣告破產後，清算組應當將清算事務移交給人民法院。

公司清算結束後，清算組應把清算報告報股東大會或人民法院確認，並報送公司登記機關申請註銷公司登記，以及公告公司終止。

清算組成員須忠誠履行職務並遵守相關法律。清算組成員不得利用職權收受賄賂或者其他非法收入，不得侵佔公司財產。清算組成員因故意或者重大過失給公司或者債權人造成損失的，應當承擔賠償責任。

境外上市

公司的股份一定要獲得國務院之證券主管部門批准後方可在境外上市，並且一定要遵守國務院規定的步驟進行上市。

依據特別規定，中國證監會批准公司發行境外上市外資股與內資股的計劃後，公司董事會可自中國證監會批准當日起十五個月內實施分別發行的安排。

股票的遺失

如股票採用記名形式，而被盜、遺失或者滅失，股東可以按照《中華人民共和國民事訴訟法》的有關規定，向人民法院申請宣告該等股票失效。在取得此項宣告後，股東可向公司申請補發新的股票。

必備條款載有關於遺失H股股票的另一種程序。

暫停及終止上市

公司法已刪除有關暫停及終止上市的規定。《中華人民共和國證券法》(2019年修訂)(「**中國證券法**」)亦已刪除有關暫停上市的規定。倘已上市證券符合證券交易所規定的退市情形，證券交易所應根據業務規則終止其上市及交易。

倘證券交易所決定將證券退市，其須立即進行公佈並向國務院證券監管機構進行備案。

合併與分立

公司法規定，公司可透過吸收合併或透過成立全新的合併實體進行合併。若公司採取吸收合併方式，則被吸收的公司將會解散；若公司採取成立全新的合併實體方式，則兩家公司均會解散。

公司進行合併必須簽訂合併協議，以及由有關公司各自擬定本身的資產負債表及資產清單。該等公司必須在決議合併後十日內通知其債權人，並在決議合併後三十日內在報紙上公告。

當一家公司分立為兩家公司，彼等的各自資產須作分開，並須編妥獨立的財務賬目及資產清單。當公司的股東批准公司分立，公司應在通過股東決議分立後十日內通知所有債權人，並在三十日內在報紙上公告。

必備條款關於公司合併及分立的公告要求有所不同，要求公司應在合併或分立的決議之日起三十日內在報紙上至少公告三次。

證券法律及法規

中國已頒佈多項有關股份發行及交易以及信息披露方面的法規。1992年10月，國務院成立證券委員會及中國證監會。證券委員會負責協調起草證券法規、制定證券相關政策、規劃證券市場發展，指導、協調及監督中國所有證券相關的機構，並管理中國證監會。中國證監會是證券委員會的監管部門，負責起草證券市場的監管規定、監督證券公司、監管中國公司在國內外公開發售證券、監管證券交易、編製證券相關的統計資料，並進行有關研究及分析。1998年4月，國務院合併了這兩個部門，並對中國證監會進行了改革。

《股票發行與交易管理暫行條例》涉及公開發售權益性證券的申請和批准程序、權益性證券的交易、上市公司的收購、上市權益性證券的保管、清算和過戶、有關上市公司的信息披露、調查和處罰及爭議解決。

1995年12月25日，國務院頒佈並實行《國務院關於股份有限公司境內上市外資股的規定》。該等法規主要涉及境內上市外資股的發行、認購、交易和股息宣派及其他分派和境內上市外資股的股份有限公司的信息披露等問題。

中國證券法於1999年7月1日開始生效，並分別於2004年8月28日、2005年10月27日、2013年6月29日、2014年8月31日及2019年12月28日修訂，分為14章，內容包括證券發行、證券交易、證券上市、上市公司的收購等。

中國證券法第224條規定，境內企業如將其證券直接或間接在境外發行或將其證券在境外市場上市買賣必須遵守國務院相關條文規定。目前，發行和買賣境外發行的證券(包括H股)主要受國務院和中國證監會頒佈的行政法規和部門規章及其他規範性文件監管。

仲裁及仲裁裁決的執行

全國人大常務委員會於1994年8月31日頒佈《中華人民共和國仲裁法》(「**仲裁法**」)，該法於1995年9月1日生效並先後於2009年8月27日及2017年9月1日修訂。仲裁法規定，中國仲裁協會制定仲裁規則前，仲裁委員會可以根據仲裁法及民事訴訟法制定仲裁暫行規定。倘當事人各方協議以仲裁作為解決爭議方法時，如一方向人民法院起訴，該人民法院將拒絕受理該案件，但仲裁協議無效則除外。

必備條款規定，香港上市公司的公司章程須包含仲裁條款，而《上市規則》亦規定公司與各董事或監事訂立的合同，均須載入仲裁條款。該等規定表明：(i)境外上市外資股持有人與公司之間；(ii)境外上市外資股持有人與內資股持有人之間；或(iii)境外上市外資股持有人與公司的董事、監事或其他管理人員之間，基於公司章程、中國公司法或其他相關法律與行政法規規定的權利義務發生的涉及公司事務的爭議或權利主張，相關當事人各方須把該項爭議或權利主張在中國國際經濟貿易仲裁委員會(「**中國國際經濟貿易仲裁委員會**」)或香港國際仲裁中心(「**香港國際仲裁中心**」)進行仲裁。有關股東界定的爭議和有關公司股東名冊的爭議可以不用仲裁方式來解決。倘申請仲裁的一方選擇在香港國際仲裁中心仲裁爭議或權利主張，則任何一方可根據香港國際仲裁中心的證券仲裁規則申請在深圳進行仲裁。

根據仲裁法和民事訴訟法，仲裁實行一裁終局的制度，對仲裁當事人各方均有約束力。倘其中一方未能遵守仲裁裁決，則裁決另外一方可向人民法院申請強制執行該仲裁決定。倘仲裁程序違法(包括但不限於仲裁庭的組成或仲裁的程序違反法定程序，或仲裁委員會無權仲裁或裁決事項不屬於仲裁協議的範圍)，經人民法院組成合議庭審查核實，應當裁定撤銷該裁決。

一方尋求向另一方強制執行中國涉外仲裁機構的裁決，而被執行方或其財產並非在中華人民共和國領域內，可由當事人向對相關執行事宜具管轄權的海外法院申請承認和執行該裁決。同樣，中國法院可根據互惠原則或中國已簽訂或加入的國際條約，承認及執行由海外仲裁機構作出的仲裁裁決。

1986年12月2日全國人大常務委員會通過決議，中國加入於1958年6月10日通過的《承認及執行外國仲裁裁決公約》(「**紐約公約**」)。紐約公約規定，紐約公約的各簽訂國對紐約公約的另一簽訂國作出的所有仲裁裁決均予承認及執行，但各國保留在若干情況下(包括違反該國公共政策的情況)拒絕強制執行的權利。全國人大常務委員會於中國加入該公約時同時宣稱：(i)中國僅會在互惠原則的基礎上對在另一締約國領土內作出的仲裁裁決的承認和執行適用該公約；及(ii)紐約公約僅可適用於根據中國法律視為契約性與非契約性商事法律關係所引起的爭議。

香港和中國最高人民法院之間就相互執行仲裁裁決安排達成一致意見。由中國最高人民法院於1999年6月18日通過了《關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的安排》並於2000年2月1日生效。該安排依據紐約公約宗旨作出。按照該安排，香港承認的內地仲裁機構作出的裁決可在香港執行，香港的仲裁機構按照《香港仲裁條例》作出的裁決亦可在中國內地執行。內地法院認定在內地執行香港仲裁機構作出的裁決將違反內地社會公共利益的，或者香港法院決定在香港執行該仲裁裁決違反香港的公共政策，可不予執行該裁決。

司法判決及其執行

根據最高人民法院於2008年7月3日頒佈、於2008年8月1日施行的《最高人民法院關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》，內地法院和香港特別行政區法院在具有書面管轄協議的民商事案件中作出的須支付款項的具有執行力的終審判決，當事人可以根據本安排向內地人民法院或者香港特別行政區法院申請認可和執行。「書面管轄協議」，是指當事人為解決與特定法律

關係有關的已經發生或可能發生的爭議，以書面形式明確約定內地人民法院或香港法院具有唯一管轄權的協議。由此，對於符合上述規定若干條件的內地或香港法院的終審判決，當事人可以向內地或香港法院申請予以認可和執行。

香港與中國公司法之間的重大差異概要

香港註冊成立公司適用的香港法例為公司條例及公司(清盤及雜項條文)條例，輔以香港適用的普通法及衡平法規則。作為在中國成立並尋求在聯交所將股份上市的股份有限公司，本公司受中國公司法及根據中國公司法頒佈的所有其他規則和條例規管。

以下載列香港註冊成立公司適用的公司條例與根據中國公司法註冊成立的股份有限公司適用的中國公司法之間的若干重大差異的概要。然而，本概要並非兩者的詳盡比較。

註冊成立公司

根據公司條例，擁有股本的公司由香港公司註冊處處長註冊成立，並於其註冊成立後成為獨立法人。公司可註冊成立為公眾公司或私人公司。根據公司條例，香港註冊成立私人公司的公司章程須載有限制股東轉讓股份權利的條文。公眾公司的公司章程毋須載列有關條文。

根據中國公司法，股份有限公司可以發起設立方式或募集設立方式註冊成立。於2018年10月26日生效的新修訂中國公司法並無有關股份有限公司最低註冊資本的條文，惟法律、行政法規及國務院決定載有關於股份有限公司實繳註冊資本及最低註冊資本的獨立條文，故有關公司須跟從該等條文。

香港法例並無訂明有關香港公司最低資本的規定。

股本

根據香港法例，香港公司的董事可事先經股東批准(如需要)，發行公司新股。中國公司法規定，本公司增加註冊資本須經股東大會以及中國有關政府及監管機關批准。

根據中國公司法，股份可以貨幣或非貨幣資產形式(根據有關法律或行政法規不得用作出資的資產除外)認購。倘以現金以外方式出資，必須對出資資產進行評估及核實，並按照法律兑換為股份。用於出資的非貨幣資產不應被高估或低估價值。法律或行政法規另有規定的，從其規定。根據香港法例，香港公司不受該等限制。

持股和股份轉讓的限制

根據中國法律，本公司以人民幣計值及認購的內資股僅可由國家、中國法人、自然人、合資格境外機構投資者或合資格境外戰略投資者認購及買賣。以人民幣計值並以外幣認購的海外上市H股僅可由香港、澳門、台灣地區或中國境外任何國家及地區的投資者或合資格境內機構投資者認購及買賣。然而，合資格機構投資者及個人投資者可通過參與滬港通和深港通買賣港股通和滬股通(或深股通)股票。

根據中國公司法，股份有限公司發起人不得於公司成立之日起一年內轉讓所持股份。公司[**編纂**]之前發行的股份自股份於證券交易所[**編纂**]之日起一年內不可轉讓。股份有限公司董事、監事及高級管理人員在各自任期內每年轉讓的股份不得超過其所持公司股份總數的25%，且彼等所持公司股份於股份[**編纂**]後一年內及彼等離職後半年內均不可轉讓。公司章程可對董事、監事及高級管理人員轉讓所持公司股份設定其他限制。除根據上市規則對公司發行股份的六個月禁售期及對控股股東出售股份的12個月禁售期外，香港法例對持股及股份轉讓並無限制。

購買股份的財務資助

雖然中國公司法不禁止或限制股份有限公司或其附屬公司提供財務資助幫助購買其或其控股公司的股份，但必備條款載有若干對公司及其附屬公司提供該等財務資助的特別限制，該等限制與公司條例的有關限制類似。

類別股東權利的變動

中國公司法雖並無作出關於類別股東權利變動的具體規定，但規定國務院可頒佈有關其他類別股份的獨立法規。必備條款載有關於視為類別股東權利變動的情況和必須就此遵從的批准程序的詳細條文。相關條文已加載於公司章程，其概要載於本文件「附錄五－公司章程概要」。

根據公司條例，類別股份所附權利概不得修改，除非(i)在獨立召開的會議上經有關類別股份持有人通過特別決議案批准，(ii)經持有的表決權佔有關類別股份總投票權至少75%的持有人書面同意，或(iii)倘公司章程載有關於權利變動的條文，則從其規定。

我們已根據上市規則及必備條款按與香港法例所規定者相若的方式將保障類別股份權利的條文納入公司章程。公司章程將境外上市股份及內資股的持有人定義為不同股份類別股東。類別股東投票的特別程序不適用於以下情形：(1)經股東大會通過特別決議案批准，公司間隔12個月單獨或同時發行內資股及境外上市外資股，並且擬發行的內資股及境外上市外資股數目不超過該類已發行在外股份的20%；(2)公司成立時發行內資股及境外上市外資股的計劃自國務院證券監管機構批准之日起15個月內完成；及(3)經國務院或國務院證券監管機構批准後，公司內資股股東將其持有的股份轉讓給境外投資人，並在境外證券交易所上市交易的。

董事、高級管理層及監事

不同於公司條例，中國公司法並無有關申報董事於重大合約擁有的權益、限制公司向董事提供若干利益及董事債務擔保以及未經股東批准不得提供離職補償的任何規定。然而，必備條款載有關於具利益關係合約的若干限制，並列明董事可收取離職補償的情況。

監事會

根據中國公司法，股份有限公司的董事及高級管理人員須受監事會的監督。在香港註冊成立的公司並無設立監事會的強制規定。必備條款規定，各監事在行使職權時，有責任真誠地以公司最大利益為出發點行事，以及以一個合理的謹慎的人在相似情形下所應表現的謹慎、勤勉和技能為其所應為的行為。

少數股東的派生訴訟

根據香港法例，倘董事控制股東大會多數表決權，從而有效阻止公司以自身名義控告違反責任的董事，則少數股東可代表全體股東就董事違反對公司的受信責任提出派生訴訟。中國公司法給予股份有限公司股東權利，倘股份有限公司董事及高級管理層違反責任，並令公司蒙受損失，則連續180天以上單獨或合計持有公司1%以上股份的股東，可書面請求監事會向人民法院提出訴訟。倘監事違反責任並令公司蒙受損失，上述股東可書面請求董事會向人民法院提出訴訟。倘監事會或董事會收到上述股東書面請求後拒絕提出訴訟或自收到請求之日起30天內未有提出訴訟，或情況緊急，不立即提出訴訟或會使公司遭受難以彌補的損害，則上述股東有權為公司利益以其自身名義直接向人民法院提出訴訟。

必備條款亦規定董事、監事及高級管理層違反對公司所負義務時，公司有權採取的其他補救措施。

少數股東保障

根據香港法例，如有股東投訴在香港註冊成立的公司的處事方式不公平而損害其利益，該股東可向法院呈請就該公司的財產或事務委任財產接管人或經理人，或發出適當頒令規範該公司事務。此外，在若干情況下，香港財政司司長可委任享有廣泛法定權力的督察員對在香港註冊成立之公司的事務進行調查。中國公司法規定，倘公司經營管理發生嚴重困難，繼續存續會使股東利益受到重大損失，通過其他途徑不能解決的，持有公司全部股東表決權百分之十以上的股東，可以請求人民法院解散公司。然而，除法例及規例或上市規則所規定者外，必備條款規定，控股股東在行使表決權時不得損害整體股東或該公司部分股東的利益，不可免除董事、監事應當真誠地以公司最大利益為出發點行事的責任，亦不得批准董事、監事剝奪公司財產或剝奪其他股東的個人權益。

股東大會通知

根據中國公司法，年度股東大會及臨時股東大會通知須於有關會議日期前分別不少於20天及15天發給股東。就香港註冊成立的公司而言，舉行年度股東大會的基本通知期為21天，其他情況則為14天。

股東大會法定人數

根據公司條例，除非公司的公司章程另有規定，否則股東大會的法定人數須最少為兩名股東。就只有一名股東的公司而言，法定人數必定為一名股東。中國公司法對出席股東大會的法定人數並無任何要求。

表決權

根據公司條例，股東大會普通決議案須以過半數票通過，股東大會特別決議案則須以不少於75%的票數通過。根據中國公司法，通過任何決議案須出席股東大會的股東所持表決權過半數贊成票通過，惟倘提議修改公司的公司章程、增減註冊資本、合併、分立、解散或變更公司形式，則須出席股東大會的股東所持表決權三分之二以上贊成票通過。

財務披露

根據中國公司法，股份有限公司須在年度股東大會前20天於公司備妥財務報告供股東查閱。此外，公開發行股份的股份有限公司須公佈財務報告。公司條例規定，於香港註冊成立的公司須不遲於公司年度股東大會前21天，向各股東寄發提交大會的財務報表、核數師報告及董事會報告。必備條款及其法規規定，除依照中國公認會計原則編製財務報表外，公司亦須依照國際或海外上市地會計準則編製及審核財務報表，而財務報表亦須載有關於與根據中國公認會計原則編製之財務報表的重大差別(如有)的財務影響聲明。就本會計年度分配稅後利潤以上述兩種財務報表所列稅後利潤的較低者為準。公司須於每個會計年度刊發兩次財務報告。中期財務報告須於每個會計年度首六個月結束後的60天內刊發，而年度財務報告則須於每個會計年度結束後120天內刊發。

特別規定規定，在中國境內外披露的資料內容不得相互矛盾，如根據中國境內及境外有關法律、法規及有關證券交易所規定披露的數據有所不同，則亦須同時披露該等差異。

有關董事及股東的資料

中國公司法規定，股東有權查閱公司的公司章程、股東大會會議記錄、股東名冊、公司債券票根、董事會會議記錄、監事會會議記錄和財務及會計報告，這與香港法例賦予香港公司股東的權利相若。

收款代理

根據中國公司法及香港法例，股息在宣派後成為應付股東負債。根據香港法例，追討債項的訴訟時效為六年，而根據中國法律則為三年。必備條款要求有關公司委任根據《受託人條例》(香港法例第29章)註冊的信託公司為收款代理，以代表有關股份持有人收取公司就其股份宣派的股息及所有其他款項。

公司重組

於香港註冊成立的公司可以多種方式進行重組，如根據公司(清盤及雜項條文)條例第237條進行自願清盤時將公司全部或部分業務或財產轉讓予另一家公司，或根據公司條例第13部第2分部由公司與債權人或公司與股東達成經法院批准的和解或安排。根據中國法律，股份有限公司合併、分立、解散或變更公司形式，須經股東於股東大會批准。

爭議仲裁

在香港，股東(作為一方)與在香港註冊成立的公司或其董事(作為另一方)之間的爭議可通過法院的法律訴訟解決。必備條款規定，有關爭議應按申請仲裁者的選擇向香港國際仲裁中心或中國國際經濟貿易仲裁委員會提交仲裁。

法定扣減

根據中國公司法，股份有限公司分配當年稅後利潤時，應當提取利潤的10.0%列入法定公積金。香港法例則並無相關規定。

公司補救措施

根據中國公司法，董事、監事、高級管理人員執行公司職務時違反法律、行政法規或者公司章程的規定，給公司造成損失的，應當承擔賠償責任。此外，上市規則要求上市公司的公司章程載有香港法例規定的類似公司補救措施(包括取消有關合約及向董事、監事或高級管理層追索利潤)。

股息

在若干情況下，公司有權在應付股東的任何股息或其他分派中預扣及向相關稅務機構支付任何按中國法律應繳的稅項。根據香港法例，提出訴訟追討債務(包括追討股息)的限期為六年，而根據中國法律，相關限期為三年。

受信責任

在香港，普通法中有董事受信責任的概念。根據中國公司法及特別規定，董事、監事及高級管理層負有忠實和勤勉義務。根據必備條款，董事、監事及高級管理層未經股東大會在知情的情況下同意，不得從事任何與公司利益構成競爭的活動。

暫停辦理股東登記

公司條例要求公司在一年內暫停公司股東登記以辦理股份過戶登記手續的時間不得超過30日(在若干情況下可延長至60日)，而根據必備條款規定，在股東大會日期前30日內或為分派股息設定的基準日前五日內不得進行因股份轉讓而發生的股東名冊的變更登記。

修改公司章程

中國發行人不得容許或促使對其公司章程作出違背中國公司法、必備條款及上市規則的任何修訂。

本附錄載有公司章程主要條文摘要，並將於公司H股股份在香港聯交所[編纂][編纂]之日起生效。本附錄主要旨在向潛在[編纂]提供公司章程的概覽，其未必包括對潛在[編纂]可能屬重要的全部資料。

股份

股份發行

公司在任何時候均設置普通股。公司根據需要，經國務院授權的公司審批部門批准，可以設置其他種類的股份。

公司發行的股票，均為有面值股票，每股面值人民幣一元。

公司股份的發行，實行公開、公平、公正的原則，同種類的每一股份應當具有同等權利。

經國務院證券監督管理機構批准，公司可以向境內投資人和境外投資人發行股票。

經國務院證券監督管理機構批准的公司發行內資股和境外上市外資股的計劃，公司董事會可以作出分別發行的實施安排。公司分別發行內資股和境外上市外資股的計劃，可以自國務院證券監督管理機構批准之日起十五個月內分別實施。

股份增減和回購

公司根據經營和發展的需要，依照法律、法規及公司章程的規定，經股東大會特別決議，可以採用下列方式增加註冊資本：

(i) 向社會公眾發行股份；

(ii) 非公開發行股份；

(iii) 向現有股東配售新股；

(iv) 向現有股東派送新股；

(v) 以公積金轉增股本；

(vi) 法律、行政法規規定以及相關監管機構批准的其他方式。

公司增資發行新股，按照公司章程的規定批准後，根據國家有關法律、行政法規規定、公司[**編纂**]地上市規則規定的程序辦理。

公司減少註冊資本時，必須編製資產負債表及財產清單。

公司應當自作出減少註冊資本決議之日起10日內通知債權人，並於30日內在報紙上公告。債權人自接到通知書之日起30日內，未接到通知書的自公告之日起45日內，有權要求公司清償債務或者提供相應的償債擔保。

公司減少資本後的註冊資本，不得低於法定的最低限額。

公司在下列情況下，可以依照法律、行政法規、上市規則、部門規章和公司章程的規定，收購本公司的股份：

(i) 減少公司註冊資本；

(ii) 與持有本公司股票的其他公司合併；

(iii) 將股份用於員工持股計劃或者股權激勵；

(iv) 股東因對股東大會作出的公司合併、分立決議持異議，要求公司收購其股份的；

(v) 將股份用於轉換上市公司發行的可轉換為股票的公司債券；

(vi) 上市公司為維護公司價值及股東權益所必需；

(vii) 法律、行政法規許可和監管機構批准的其他情況。

公司因上述第(i)項、第(ii)項、第(iv)項或第(vii)項的原因並經國家有關主管機構批准，收購本公司股份的，可以向全體股東按照相同比例發出購回要約、在證券交易所通過公開交易方式購回、在證券交易所外以協議方式購回，及法律、行政法規、公司股份[**編纂**]地上市規則規定和有關主管部門核准的其他形式；因第(iii)項、第(v)項或第(vi)項的原因收購本公司股份的，應採取公開的集中交易方式進行。因第(i)項至第(ii)項的原因收購本公司股份的，應當經股東大會決議；因第(iii)項、第(v)項或第(vi)項的原因收購本公司股份的，應當經三分之二以上董事出席的董事會會議決議。

公司依法購回股份後，上述第(i)項情形的，應當在收購之日起10日內註銷；屬於第(ii)項、第(iv)項情形的，應當在6個月內轉讓或註銷；屬於第(iii)項、第(v)項、第(vi)項情形的，公司合計持有的本公司股份數不得超過本公司已發行股份總額的10%，並應當在三年內轉讓或註銷。

公司依法註銷購回股份後，應向原公司登記機關申請辦理註冊資本變更登記並作出相關公告。

被註銷股份的票面總值應當從公司的註冊資本中核減。

公司在證券交易所外以協議方式購回股份時，應當事先經股東大會按公司章程的規定批准。經股東大會以同一方式事先批准，公司可以解除或者改變經前述方式已訂立的合同，或者放棄其合同中的任何權利。

前款所稱購回股份的合同，包括但不限於同意承擔購回股份義務和取得購回股份權利的協議。公司不得轉讓購回其股份的合同或者合同中規定的任何權利。

購買公司股份的財務資助

公司或者其附屬公司在任何時候均不應當以任何方式，對購買或者擬購買公司股份的人提供任何財務資助。前述購買股份的人，包括因購買股份而直接或者間接承擔義務的人。

公司或者其子公司在任何時候均不應當以任何方式，為減少或者解除前述義務人的義務向其提供財務資助。

下列行為不視為前兩段禁止的行為：

(i) 公司提供的有關財務資助是誠實地為了公司利益，並且該項財務資助的主要目的不是為購買股份，或者該項財務資助是公司某項總計劃中附帶的一部分；

(ii) 公司依法以其財產作為股利進行分配；

(iii) 以股份的形式分配股利；

(iv) 依據公司章程減少註冊資本、購回股份、調整股權結構等；

(v) 公司在其經營範圍內，為其正常的業務活動提供貸款(但是不應當導致公司的淨資產減少，或者即使構成了減少，但該項財務資助是從公司的可分配利潤中支出的)；

(vi) 公司為職工持股計劃提供款項(但是不應當導致公司的淨資產減少，或者即使構成了減少，但該項財務資助是從公司的可分配利潤中支出的)。

上文所稱「財務資助」，包括（但不限於）下列方式：

(i) 饋贈；

(ii) 擔保（包括由保證人承擔責任或者提供財產以保證義務人履行義務）、補償（但是不包括因公司本身的過錯所引起的補償）、解除或者放棄權利；

(iii) 提供貸款或者訂立由公司先於他方履行義務的合同，以及該貸款、合同當事方的變更和該貸款、合同中權利的轉讓等；

(iv) 公司在無力償還債務、沒有淨資產或者將會導致淨資產大幅度減少的情形下，以任何其他方式提供的財務資助。

上文所稱「承擔義務」，包括義務人因訂立合同或者作出安排（不論該合同或者安排是否可以強制執行，也不論是由其個人或者與任何其他人共同承擔），或者以任何其他方式改變了其財務狀況而承擔的義務。

股東

股東名冊

公司應當設立股東名冊，登記以下事項：

(i) 各股東的姓名（名稱）、地址（住所）及職業或性質；

(ii) 各股東所持股份的類別及其數量；

(iii) 各股東所持股份已付或者應付的款項；

(iv) 各股東所持股份的編號；

(v) 各股東登記為股東的日期；

(vi) 各股東終止為股東的日期。

股東名冊為證明股東持有公司股份的充分證據；但是有相反證據的除外。

股東名冊的各部分應當互不重疊。在股東名冊某一部分註冊的股份的轉讓，在該股份註冊存續期間不得註冊到股東名冊的其他部分。

股東名冊各部分的更改或更正，應當根據股東名冊各部分存放地的法律進行。

股份轉讓

所有境外上市外資股的轉讓皆應採用一般或普通格式或任何其他為董事會接受的格式的書面轉讓文據(包括香港聯交所不時規定的標準轉讓格式或過戶表格)；書面轉讓文件可以手簽，或(如轉讓人或受讓人為公司)蓋上公司的印章。如本公司股份的轉讓人或受讓人為香港法例所定義的認可結算所(以下簡稱「**認可結算所**」)或其代理人，書面轉讓文件可用機器印刷形式簽署。

所有股本已繳清的在香港[**編纂**]的境外上市外資股，皆可根據公司章程自由轉讓；但是除非符合下列條件，否則董事會可拒絕承認任何轉讓文據，並無需申述任何理由：

(i) 與任何股份所有權有關的或會影響股份所有權的轉讓文件及其他文件，均須登記，並須就登記按上市規則規定的費用標準向公司支付費用，且該費用均不應超過聯交所在其上市規則中不時規定的最高費用；

(ii) 轉讓文據只涉及香港[**編纂**]的境外上市外資股；

(iii) 轉讓文據已付應繳的印花稅；

(iv) 應當提供有關的股票，以及董事會所合理要求的證明轉讓人有權轉讓股份的證據；

(v) 如股份擬轉讓予聯名持有人，則聯名持有人之數目不得超過4位；

(vi) 有關股份並無附帶任何公司的留置權；及

(vii) 任何股份均不得轉讓予未成年人或精神不健全或其它法律上無行為能力的人士。

若董事會拒絕登記股份轉讓，公司應在轉讓申請正式提出之日起兩個月內，給轉讓人和承讓人一份拒絕登記該股份轉讓的通知。所有轉讓文據應備置於公司法定地址或董事會不時指定的地址。

發起人持有的公司股份，自公司成立之日起一年內不得轉讓。

公司董事、監事及高級管理人員應當向公司申報所持有的股份及其變動情況，在任職期間每年轉讓的股份不得超過其所持有股份總數的25%；所持股份自股份上市交易之日起一年內不得轉讓。上述人員離職後半年內，不得轉讓其所持有的公司股份。若此款轉讓限制涉及H股，則還需遵守上市規則的相關規定。

股東的權利及義務

公司股東為依法持有公司股份並且其姓名(名稱)登記在股東名冊上的人。

股東按其持有股份的種類和份額享有權利，承擔義務；持有同一種類股份的股東，享有同等權利，承擔同種義務。

公司各類別股東在以股利或其他形式所作的任何分派中享有同等權利。

公司普通股股東享有下列權利：

(i) 依照其所持有的股份份額領取股利和其他形式的利益分配；

(ii) 依法請求、召集、主持、參加或者委派股東代理人參加股東會議，並按持股份額行使表決權；

(iii) 對公司的業務經營活動進行監督管理，提出建議或者質詢；

(iv) 依照法律、行政法規及公司章程的規定轉讓、贈予或質押其所持有的股份；

(v) 依照公司章程的規定獲得有關信息，包括：

1. 在繳付合理費用後得到股東的名冊副本；

2. 在繳付了合理費用後有權查閱和複印：

(1) 股東的名冊副本；

(2) 公司董事、監事和高級管理人員的個人有關資料，包括：

(a) 現在及以前的姓名、別名；

(b) 主要地址(住所)；

(c) 國籍；

(d) 專職及其他全部兼職的職業、職務；

(e) 身份證明文件及其號碼。

(3) 公司已發行股本狀況的報告；

(4) 公司最近一期的經審計的財務報表，及董事會、審計師及監事會報告；

(5) 公司的特別決議；

(6) 公司自上一財政年度以來公司購回自己每一類別股份的數目及面值、為此支付的費用總額、及就每一類別購回的證券支付的最高和最低價的報告(按內資股及外資股進行細分)；

(7) 股東大會的會議記錄(僅供股東審閱)；

(8) 公司債券存根、股東大會會議記錄(僅供股東查閱)、股東大會的特別決議、董事會會議決議、監事會會議決議；

(9) 已呈交中國工商行政管理局或其他主管機關備案的最近一期的年度報告(週年申報表)副本。

公司應將前述除第(2)項外(1)至(9)項文件及其他適用文件按上市規則的要求備置於公司的香港地址，以供公眾人士及H股股東免費查閱。

如果所查閱和複印的內容涉及公司的商業秘密及內幕信息以及有關人員個人隱私的，公司可以拒絕提供。

(vi) 公司終止或者清算時，按其所持有的股份份額參加公司剩餘財產的分配；

(vii) 單獨或者合計持有公司3.0%以上股份的股東，有權在股東大會召開10日前提出臨時議案並書面提交董事會；

(viii) 法律、行政法規、部門規章或公司章程所賦予的其他權利。

公司普通股股東承擔下列義務：

(i) 遵守法律、行政法規和公司章程；

(ii) 依其所認購股份和入股方式繳納股金；

(iii) 以其所持股份為限對公司承擔責任；

(iv) 在公司核准登記後，除法律、法規規定的情形外，不得抽回出資；

(v) 法律、行政法規及公司章程規定應當承擔的其他義務。

股東除了股份的認購人在認購時所同意的條件外，除非另有規定，不承擔其後追加任何股本的責任。

除法律、行政法規或者公司股份[**編纂**]地的上市規則所要求的義務外，控股股東不得因行使其表決權在下列問題上作出有損於全體或者部分股東的利益的決定：

(i) 免除董事、監事應當真誠地以公司最大利益為出發點行事的責任；

(ii) 批准董事、監事(為自己或者他人利益)以任何形式剝奪公司財產，包括(但不限於)任何對公司有利的機會；

(iii) 批准董事、監事(為自己或者他人利益)剝奪其他股東的個人權益，包括(但不限於)任何分配權、表決權，但不包括根據公司章程提交股東大會通過的公司改組。

股東大會

股東大會分為年度股東大會和臨時股東大會。股東大會由董事會召集。年度股東大會每年召開一次，應當於上一會計年度結束後的6個月內舉行。

臨時股東大會應在必要時召開。董事會應在任何下列情形發生之日起2個月以內召開臨時股東大會：

(i) 董事人數不足公司法規定的人數或者少於公司章程要求的人數的2/3時；

(ii) 公司未彌補的虧損達實收股本總額的1/3時；

(iii) 持有公司10.0%以上股份的股東以書面形式要求召開時；

(iv) 董事會認為必要或者監事會提議召開時；

(v) 兩名以上獨立非執行董事提議召開時；

(vi) 法律、行政法規、部門規章、公司股票[**編纂**]地的證券法規或公司章程規定的其他情形。

在涉及(iii)、(iv)、(v)項時，應把召集請求人所提出的會議議題列入臨時股東大會議程。

股東大會的通知應符合下列要求：

(i) 以書面形式作出；

(ii) 指定會議的地點、日期和時間；

(iii) 說明會議將討論的事項；

(iv) 向股東提供為使股東對將討論的事項作出明智決定所需要的資料及解釋；此原則包括(但不限於)在公司提出合併、購回股份、股本重組或者其他改組時，應當提供擬議中的交易的條款(如果有的話)，並對其起因和後果作出認真的解釋；

(v) 如公司任何董事、監事、總經理和其他高級管理人員與將討論的事項有重要利害關係，應當披露其利害關係的性質和程度；如果將討論的事項對該董事、監事、總經理和其他高級管理人員作為股東的影響有別於對其他同類別股東的影響，則應當說明其區別；

(vi) 載有任何擬在會議上提議通過的特別決議的全文；

(vii) 以明顯的文字說明：有權出席和表決的股東有權委任一位或者一位以上的股東代理人代為出席和表決，該股東代理人不必是公司的股東；

(viii) 載明會議投票代理委託書的送達時間和地點。

因意外遺漏未向某有權得到通知的人送出會議通知或者該等人沒有收到會議通知，會議及會議作出的決議並不因此無效。

股東代理人

任何有權出席股東會議並有權表決的股東，有權委任一人或者數人(該人可以不是股東)作為其股東代理人，代為出席和表決。該股東代理依照該股東的委託，可以行使下列權利：

(i) 該股東在股東大會上的發言權；

(ii) 自行或者與他人共同要求以投票方式表決；

(iii) 以舉手或投票方式行使表決權，但是委任的股東代理人超過一人時，該等股東代理人只能以投票方式行使表決權。

股東應當以書面形式委託代理人，由委託人簽署或者由其以書面形式委託的代理人簽署；委託人為法人的，應當加蓋法人印章或者由其董事或者正式委任的代理人簽署。

表決代理委託書至少應當在該委託書委託表決的有關會議召開前24小時，或者在指定表決時間前24小時，備置於公司住所或者召集會議的通知中指定的其他地方。表決代理委託書由委託人授權他人簽署的，授權簽署的授權書或者其他授權文件應當經過公證。經公證的授權書或者其他授權文件，應當和表決代理委託書同時備置於公司住所或者召集會議的通知中指定的其他地方。

委託人為法人的，由其法定代表人或者董事會、其他決策機構決議授權的人作為代表出席公司的股東大會。

表決前委託人已經去世、喪失行為能力、撤回委任、撤回簽署委任的授權或者有關股份已被轉讓的，只要公司在有關會議開始前沒有收到該等事項的書面通知，由股東代理人依委託書所作出的表決仍然有效。

股東大會職權及決議事項

股東大會是公司的權力機構，依法行使職權。

股東大會行使下列職權：

(i) 決定公司的經營方針和投資計劃；

(ii) 選舉和更換董事、非由職工代表擔任的監事，決定有關董事、監事的報酬事項；

(iii) 審議、批准董事會的報告；

(iv) 審議、批准監事會的報告；

(v) 審議、批准公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；

(vi) 審議、批准公司的年度財務預算方案和決算方案；

(vii) 對公司增加或減少註冊資本作出決議；

(viii) 對公司發行債券作出決議；

(ix) 對公司合併、分立、解散、清算或者變更公司形式等事項作出決議；

(x) 修改公司章程，批准《股東大會議事規則》《董事會議事規則》和《監事會議事規則》；

(xi) 審議單獨或合計持有公司有表決權的股份3.0%以上的股東的提案；

(xii) 決定聘用、續聘或解聘會計師事務所；

(xiii) 審議批准公司章程第五十八條規定的對外擔保事項；

(xiv) 審議公司在一年內購買、出售重大資產或者擔保金額超過公司最近一期經審計總資產50%的事項；

(xv) 審議批准變更募集資金用途事項；

(xvi) 審議股權激勵計劃；

(xvii) 審議公司及公司併表子公司以下交易事項：

非關連交易事項：公司購買或出售資產，對外投資(含委託理財、對子公司投資等，設立或者增資全資子公司除外)，提供財務資助(含委託貸款)，提供擔保(指公司為他人提供的擔保，含對控股子公司的擔保)，租入或租出資產，簽訂管理方面的合同(含委託經營、受託經營等)，贈與或受贈資產(受贈現金資產除外)，債權或債務重組，研究與開發項目的轉移，簽訂許可協議、放棄權利(含放棄優先購買權、優先認繳出資權利等)以及其他交易，但公司下列活動不屬於前述規定的事項：1.購買與日常經營相關的原材料、燃料和動力(不含資產置換中涉及購買、出售此類資產)；2.出售產品、商品等與日常經營相關的資產(不含資產置換中涉及購買、出售此類資產)；3.雖進行前述規定的交易事項但屬於公司的主營業務活動。公司發生的交易(提供擔保、提供財務資助除外)達到下列標準的：

1. 交易涉及的資產總值(同時存在賬面值和評估值的，以高者為準)佔公司最近一期經審計總資產的50%以上；

2. 交易標的(如股權)在最近一個會計年度相關的營業收入佔公司最近一個會計年度經審計營業收入的50%以上，且絕對金額超過人民幣500.0百萬元；

3. 交易標的(如股權)在最近一個會計年度相關的淨利潤佔公司最近一個會計年度經審計淨利潤的50%以上，且絕對金額超過人民幣500.0百萬元；

4. 交易的成交金額(含承擔債務和費用)佔公司最近一期經審計淨資產的50%以上，且絕對金額超過人民幣500.0百萬元；

5. 交易產生的利潤佔公司最近一個會計年度經審計淨利潤的50%以上，且絕對金額超過人民幣50.0百萬元；

6. 超過公司章程規定的董事會審議權限的交易。

上述指標計算中涉及的數據如為負值，取其絕對值計算。公司單方面獲得利益的交易，包括受贈現金資產、獲得債務減免等，可免於按照上述的規定履行股東大會審議程序。

公司購買、出售資產交易，應當以資產總值和成交金額中的較高者作為計算標準，按交易類型連續十二個月內累計金額達到最近一期經審計總資產50%的，經出席會議的股東所持表決權的三分之二以上通過。

(xviii) 股東大會審批的財務資助事項屬於下列情形之一的：

1. 被資助對象最近一期經審計的資產負債率超過70%；

2. 單次財務資助金額或者連續十二個月內提供財務資助累計發生金額超過公司最近一期經審計淨資產的10%；

3. 公司章程規定的其他情形。

資助對象為公司綜合財務報表範圍內且持股比例超過50%的控股子公司，免於適用上述規定。

(xix) 審議公司與關連人發生的交易金額(提供擔保除外)佔公司最近一期經審計淨資產絕對值10%以上的交易，且超過人民幣100.0百萬元；

(xx) 審議公司因公司章程第二十六條第(一)、(二)項規定的情形收購本公司股份的回購方案；

(xxi) 法律、行政法規、部門規章及公司章程規定由股東大會決定的其他事項；

(xxii) 公司股票[**編纂**]地的證券交易所的上市規則所要求的其他事項。

股東大會可按照謹慎授權原則，將部分由股東大會行使的職權授予董事會行使，授權內容應當明確具體，但不得將法定由股東大會行使的職權授予董事會行使。

股東大會決議分為普通決議和特別決議。股東大會作出普通決議，應當由出席股東大會的股東(包括股東代理人)所持表決權的過半數通過。股東大會作出特別決議，應當由出席股東大會的股東(包括股東代理人)所持表決權的三分之二以上通過。

下列事項由股東大會以普通決議通過：

(i) 董事會和監事會的工作報告；

(ii) 董事會擬定的利潤分配方案和彌補虧損方案；

(iii) 董事會和監事會成員的任免(職工代表監事除外)及其報酬和支付方法；

(iv) 公司年度財務預、決算報告，資產負債表、利潤表及其他財務報表；

(v) 聘請或更換為公司審計的會計師事務所；

(vi) 除法律、行政法規規定或者公司章程規定應當以特別決議通過以外的其他事項。

下列事項由股東大會以特別決議通過：

(i) 公司增加或者減少股本，發行任何種類股票、認股證和其他類似證券；

(ii) 公司發行公司債券；

(iii) 公司的分立、合併、解散和清算；

(iv) 變更公司形式；

(v) 公司在一年內購買、出售重大資產或擔保金額超過公司最近一期經審計總資產50%的事項；

(vi) 公司章程的修改；

(vii) 審議並實施股權激勵計劃；

(viii) 回購本公司的股票；

(ix) 法律、行政法規或公司章程規定的，以及股東大會以普通決議通過認為會對公司產生重大影響的、需要以特別決議通過的其他事項；

(x) 上市規則所要求的其他需以特別決議通過的事項。

類別股東表決的特別程序

持有不同種類股份的股東，為類別股東。

類別股東依據法律、行政法規和公司章程的規定，享有權利和承擔義務。

下列情形應當視為變更或者廢除某類別股東的權利：

(i) 增加或者減少該類別股份的數目，或者增加或減少與該類別股份享有同等或者更多的表決權、分配權、其他特權的類別股份的數目；

(ii) 將該類別股份的全部或者部分換作其他類別，或者將另一類別的股份的全部或者部分換作該類別股份或者授予該等轉換權；

(iii) 取消或者減少該類別股份所具有的、取得已產生的股利或者累積股利的權利；

(iv) 減少或者取消該類別股份所具有的優先取得股利或者在公司清算中優先取得財產分配的權利；

(v) 增加、取消或者減少該類別股份所具有的轉換股份權、選擇權、表決權、轉讓權、優先配售權、取得公司證券的權利；

(vi) 取消或者減少該類別股份所具有的，以特定貨幣收取公司應付款項的權利；

(vii) 設立與該類別股份享有同等或者更多表決權、分配權或者其他特權的新類別；

(viii) 對該類別股份的轉讓或所有權加以限制或者增加該等限制；

(ix) 發行該類別或者另一類別的股份認購權或者轉換股份的權利；

(x) 增加其他類別股份的權利和特權；

(xi) 公司改組方案會構成不同類別股東在改組中不按比例地承擔責任；

(xii) 修改或者廢除本章所規定的條款。

受影響的類別股東，無論原來在股東大會上是否有表決權，在涉及上述(ii)至(viii)、(xi)至(xii)項的事項時，在類別股東會上具有表決權，但有利害關係的股東在類別股東會上沒有表決權。

類別股東會的決議，應當經根據公司章程第九十條由出席類別股東會議的有表決權的2/3以上的股權表決通過，方可作出。

除其他類別股份股東外，內資股股東和境外上市外資股股東視為不同類別股東。下列情形不適用類別股東表決的特別程序：

(i) 經股東大會以特別決議批准，公司每間隔12個月單獨或者同時發行內資股、境外上市外資股，並且擬發行的內資股、境外上市外資股的數量各自不超過該類已發行在外股份的20%的；

(ii) 公司設立時發行內資股、境外上市外資股的計劃，自國務院證券監督管理機構批准之日起15個月內完成的；

(iii) 經國務院證券監督管理機構批准，公司內資股股東將其持有的股份轉讓給境外投資人，並在境外證券交易所[**編纂**]交易的。

董事、監事及高級管理人員

董事

董事由股東大會選舉或更換，任期3年。董事任期屆滿，可連選連任，但獨立非執行董事連任時間不得超過9年。

董事任期從就任之日起計算，至本屆董事會任期屆滿時為止。董事任期屆滿未及時改選，在改選出的董事就任前，原董事仍應當依照法律、行政法規、部門規章和公司章程的規定，履行董事職務。

董事無須持有公司股份。

董事連續兩次未能親自出席，也不委託其他董事出席董事會會議，視為不能履行職責，董事會應當建議股東大會予以撤換。

董事可以在任期屆滿以前提出辭職。董事辭職應向董事會提交書面辭職報告。董事會將在2個營業日內披露有關情況。

如因董事的辭職導致公司董事會低於法定最低人數時，在改選出的董事就任前，原董事仍應當依照法律、行政法規、部門規章和公司章程規定，履行董事職務。

除前款所列情形外，董事辭職自辭職報告送達董事會時生效。

董事會

公司設董事會，董事會由8名董事組成。任何時候獨立非執行董事不得少於3人並應佔董事會總人數的三分之一以上。

董事會對股東大會負責，行使下列職權：

(i) 召集股東大會會議，向股東大會提出提案或議案，提請股東大會通過有關事項，並向股東大會報告工作；

(ii) 執行股東大會的決議；

(iii) 決定公司的經營計劃和投資方案；

(iv) 制訂公司的年度財務預算方案和決算方案；

(v) 制訂公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；

(vi) 制訂公司增加或者減少註冊資本的方案、發行股票的方案以及發行公司債券或其他證券及上市的方案；

(vii) 擬訂公司重大資產收購和出售、回購本公司股票或合併、分立、解散及變更公司形式的方案；

(viii) 決定公司內部管理機構的設置；

(ix) 聘任或者解聘公司總經理、董事會秘書；根據總經理的提名，聘任或者解聘公司副總經理和財務總監等其他高級管理人員；

(x) 決定前述高級管理人員薪酬事項；

(xi) 制定公司的基本管理制度；

(xii) 制訂公司章程的修改方案；

(xiii) 向股東大會提請聘請或更換會計師事務所；

(xiv) 聽取公司總經理及其他高級管理人員的工作匯報並檢查總經理及其他高級管理人員的工作；

(xv) 在股東大會授權範圍內，決定公司的對外投資、收購出售資產、資產抵押、對外擔保事項、委託理財、關連交易等事項；

(xvi) 按照上市規則的規定需董事會決策的投資、收購或出售資產、融資、關連交易等事項；

(xvii) 決定公司因公司章程第二十六條第(三)項、第(五)項規定的情形回購本公司股份；

(xviii) 除公司法和公司章程規定由股東大會決議的事項外，決定公司的其他重大事務；

(xix) 法律法規、上市規則、公司章程或股東大會授予的其它職權。

超過股東大會授權董事會範圍的事項，應當提交股東大會審議。

董事會作出前款決議事項，除第(vi)、(vii)、(xii)項必須由三分之二以上的董事表決同意外，其餘應由半數以上的董事表決同意。

董事會會議應當由過半數的董事出席方可舉行。

每名董事有一票表決權。董事會作出決議，除法律、行政法規和公司章程另有規定外，必須經全體董事的過半數通過。

董事會應當對會議所議事項的決定做成會議記錄，出席會議的董事和記錄員應當在會議記錄上簽名。董事應當對董事會的決議承擔責任。董事會的決議違反法律、行政法規或者公司章程，致使公司遭受嚴重損失的，參與決議的董事對公司負賠償責任；但經證明在表決時曾表明異議並記載於會議記錄的，該董事可以免除責任。

監事會

公司設監事會。監事會由3名監事組成，其中一人任監事會主席。監事任期3年，可以連選連任。

監事會成員由2名股東代表和1名職工代表組成。其中，職工代表監事由公司職工代表大會、職工大會或者以其他形式民主選舉產生。

監事會向股東大會負責，並行使下列職權：

(i) 對董事、總經理和其他高級管理人員在執行職務時違反法律、行政法規和公司章程的行為進行監督，對違反法律、行政法規、公司章程或者股東大會決議的董事、高級管理人員提出罷免的建議；

(ii) 當董事、高級管理人員的行為損害公司的利益時，要求其予以糾正；

(iii) 檢查公司的財務；

(iv) 核對董事會擬提交股東大會的財務報告、營業報告和利潤分配方案等財務資料，發現疑問的，可以公司名義委託註冊會計師、執業審計師幫助複審；

(v) 提議召開臨時股東大會，在董事會不履行公司法規定的召集和主持股東大會職責時召集和主持股東大會；

(vi) 向股東大會提出提案；

(vii) 代表公司與董事交涉或者對董事起訴；

(viii) 提議召開董事會臨時會議；

(ix) 依照公司法第一百五十一條的規定，對董事、高級管理人員提起訴訟；

(x) 法律、行政法規及公司章程規定的其他職權。

監事列席董事會會議。

監事會每6個月至少召開一次定期會議。監事可以提議召開臨時監事會會議。

監事會的決議，應當由2/3以上監事會成員表決通過。

總經理

公司設總經理1人，由董事會聘任或解聘。

總經理對董事會負責，行使下列職權：

(i) 主持公司的生產經營管理工作，組織實施董事會決議，並向董事會報告工作；

(ii) 組織實施公司年度經營計劃和投資方案；

(iii) 擬訂公司的基本管理制度和內部管理機構設置方案；

(iv) 制定公司具體規章；

(v) 依據公司章程及公司有關的內控制度提請董事會聘任或者解聘副總經理、財務總監等其他高級管理人員；

(vi) 依據公司章程及公司有關的內控制度決定聘任或者解聘除應由董事會聘任或者解聘以外的負責管理人員；

(vii) 提議召開董事會臨時會議；

(viii) 在董事會授權的範圍內，決定公司的其他事項；

(ix) 決定必須由董事會、股東大會決策以外的投資、收購或出售、融資等項目；

(x) 公司章程和董事會授予的其他職權。

總經理以外的其他高級管理人員協助總經理工作，並可根據總經理的委託行使總經理的部分職權。

董事會秘書

公司設董事會秘書。董事會秘書為公司的高級管理人員。公司董事會秘書應當是具有必備的專業知識和經驗的自然人，由董事長提名、董事會聘任或解聘。其主要職責是：

(i) 保證公司有完整的組織文件和記錄；保存、管理股東的資料；協助董事處理董事會的日常工作；

(ii) 組織籌備董事會會議和股東大會，準備會議材料，安排有關會務，負責會議記錄，保障記錄的準確性，作好並保管會議文件和記錄，主動掌握有關決議的執行情況。對實施中的重要問題，應向董事會報告並提出建議；

(iii) 作為公司與證券監管部門的聯絡人，負責組織準備和及時遞交監管部門所要求的報告和文件，負責接受監管部門下達的有關任務並組織完成；

(iv) 負責協調和組織公司信息披露事宜，建立健全有關信息披露的制度，參加公司所有涉及信息披露的有關會議，及時知曉公司重大經營決策及有關信息資料；

(v) 保證公司的股東名冊妥善設立，保證有權得到公司有關記錄和文件的人及時得到有關記錄和文件；

(vi) 履行董事會授予的其他職權以及法律法規、公司股票上市地的證券交易所要求具有的其他職權。

資格

有下列情況之一的，不得擔任公司的董事、監事、總經理或者其他高級管理人員：

(i) 無民事行為能力或者限制民事行為能力；

(ii) 因貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產或者破壞社會主義市場經濟秩序罪，被判處刑罰，執行期滿未逾5年，或者因犯罪被剝奪政治權利，執行期滿未逾5年；

(iii) 擔任破產清算的公司、企業的董事或者廠長、經理，對該公司、企業的破產清算負有個人責任的，自該公司、企業破產清算完結之日起未逾3年；

(iv) 擔任因違法被吊銷營業執照、責令關閉的公司、企業的法定代表人，並負有個人責任的，自該公司、企業被吊銷營業執照之日起未逾3年；

(v) 個人所負數額較大的債務到期未清償；

(vi) 因觸犯刑法被司法機關立案調查，尚未結案；

(vii) 法律、行政法規規定不能擔任企業領導；

(viii) 非自然人；

(ix) 被有關主管機構裁定違反有關證券法規的規定，且涉及有欺詐或者不誠實的行為，自該裁定之日起未逾5年；

(x) 公司股票上市地的有關法律法規所指定的情況。

義務

公司董事、監事、總經理和其他高級管理人員在履行職責時，必須遵守誠信原則，不應當置自己於自身的利益與承擔的義務可能發生衝突的處境。此原則包括(但不限於)履行下列義務：

(i) 真誠地以公司最大利益為出發點行事；

(ii) 在其職權範圍內行使職權，不得越權；

(iii) 親自行使所賦予他的酌量處理權，不得受他人操縱；非經法律、行政法規允許或者得到股東大會在知情的情況下的同意，不得將其酌量處理權轉給他人行使；

(iv) 對同類別的股東應當平等，對不同類別的股東應當公平；

(v) 除公司章程另有規定或者由股東大會在知情的情況下另有批准外，不得與公司訂立合同、交易或者安排；

(vi) 未經股東大會在知情的情況下同意，不得以任何形式利用公司財產為自己謀取利益；

(vii) 不得利用職權收受賄賂或者其他非法收入，不得以任何形式侵佔公司的財產，包括(但不限於)對公司有利的機會；

(viii) 未經股東大會在知情的情況下同意，不得接受與公司交易有關的佣金；

(ix) 遵守公司章程，忠實履行職責，維護公司利益，不得利用其在公司的地位和職權為自己謀取私利；

(x) 未經股東大會在知情的情況下同意，不得以任何形式與公司競爭；

(xi) 不得挪用公司資金，不得將公司資產或者資金以其個人名義或者以其他名義開立賬戶存儲；不得違反公司章程的規定，未經股東大會或董事會同意，將公司資金借貸給他人或者以公司財產為公司的股東或者其他個人提供擔保；

(xii) 未經股東大會在知情的情況下同意，不得洩露其在任職期間所獲得的涉及本公司的機密信息；除非以公司利益為目的，否則不得利用該信息；但是，在下列情況下，可以向法院或者其他政府主管機構披露該信息：

1. 法律有規定；

2. 公眾利益有要求；

3. 該董事、監事、總經理和其他高級管理人員本身的利益有要求。

本條所述人員違反本條規定所得的收入，應當歸公司所有；給公司造成損失的，應當承擔賠償責任。

職責

公司董事、監事、總經理和其他高級管理人員違反對公司所負的義務時，除法律、行政法規規定的各種權利、補救措施外，公司有權採取以下措施：

(i) 要求有關董事、監事、總經理和其他高級管理人員賠償由於其失職給公司造成的損失；

(ii) 撤銷任何由公司與有關董事、監事、總經理和其他高級管理人員訂立的合同或者交易，以及由公司與第三人(當第三人明知或者理應知道代表公司的董事、監事、總經理和其他高級管理人員違反了對公司應負的義務)訂立的合同或者交易；

(iii) 要求有關董事、監事、總經理和其他高級管理人員交出因違反義務而獲得的收益；

(iv) 追回有關董事、監事、總經理和其他高級管理人員收受的本應為公司所收取的款項，包括(但不限於)佣金；

(v) 要求有關董事、監事、總經理和其他高級管理人員退還因本應交予公司的款項所賺取的、或者可能賺取的利息；

(vi) 通過法律程序裁定讓董事、監事、總經理和其他高級管理人員因違反義務所獲得的財物歸公司所有。

披露與本公司合同中的權益

公司董事、監事、總經理和其他高級管理人員，直接或者間接與公司已訂立的或者計劃中的合同、交易、安排有重要利害關係時(公司與董事、監事、總經理和其他高級管理人員的聘任合同除外)，不論有關事項在正常情況下是否需要董事會批准同意，均應當盡快向董事會披露其利害關係的性質和程度。

除非有利害關係的公司董事、監事、總經理和其他高級管理人員按照公司章程要求向董事會做了披露，並且董事會在不將其計入法定人數，亦未參加表決的會議上批准了該事項，公司有權撤銷該合同、交易或者安排，但在對方是對有關董事、監事、總經理和其他高級管理人員違反其義務的行為不知情的善意當事人的情形下除外。

公司董事、監事、總經理和其他高級管理人員的相關人與某合同、交易、安排有利害關係的，有關董事、監事、總經理和其他高級管理人員也應被視為有利害關係。

如果公司董事、監事、總經理和其他高級管理人員在公司首次考慮訂立有關合同、交易、安排前以書面形式通知董事會，聲明由於通知所列的內容，公司日後達成的合同、交易、安排與其有利害關係，則在通知闡明的範圍內，有關董事、監事、總經理和其他高級管理人員視為做了本章前條所規定的披露。

向董事、監事、總經理和其他高級管理人員提供貸款或擔保

公司不得直接或者間接向本公司和其控股股東的董事、監事、總經理和其他高級管理人員提供貸款、貸款擔保；亦不得向前述人員的相關人提供貸款、貸款擔保。

前款規定不適用於下列情形：

(i) 公司向其子公司提供貸款或者為子公司提供貸款擔保；

(ii) 公司根據經股東大會批准的聘任合同，向公司的董事、監事和其他高級管理人員提供貸款、貸款擔保或者其他款項，使之支付為了公司目的或者為了履行其公司職責所發生的費用；

(iii) 如公司的正常業務範圍擴展至包括提供貸款、貸款擔保，公司可以向有關董事、監事和其他高級管理人員及其相關人提供貸款、貸款擔保，但提供貸款、貸款擔保的條件應當是正常商務條件。

公司違反前條規定提供貸款的，不論其貸款條件如何，收到款項的人應當立即償還。違反上述規定所提供的貸款擔保，不得強制公司執行；但下列情況除外：

(i) 向公司或者其控股股東的董事、監事、總經理和其他高級管理人員的相關人提供貸款時，提供貸款人不知情的；

(ii) 公司提供的擔保物已由提供貸款人合法地售予善意購買者的。

借貸權

公司章程未對董事可行使借貸權的方式或授予該權力的方式作出具體規定，惟董事會應有權為本公司制定債券發行及股份上市議案，債券發行須經股東在股東大會上以特別決議批准。

財務會計制度

公司依照法律、行政法規和國家有關部門制定的規定，制定公司的財務會計制度。

公司的財務報表除應當按中國會計準則及法規編製外，還應當按國際或者境外上市地會計準則編製。如按兩種會計準則編製的財務報表有重要出入，應當在財務報表附註中加以註明。

公司在分配有關會計年度的稅後利潤時，以前述兩種財務報表中稅後利潤數較少者為準。

利潤分配

公司分配當年稅後利潤時，應當提取利潤的10.0%列入公司法定公積金。公司法定公積金累計額為公司註冊資本的50.0%以上的，可以不再提取。

公司的法定公積金不足以彌補以前年度虧損的，在依照前款規定提取法定公積金之前，應當先用當年利潤彌補虧損。

公司從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東大會決議，還可以從稅後利潤中提取任意公積金。

公司彌補虧損和提取公積金後所餘稅後利潤，為可供股東分配的利潤，由公司根據公司股東大會決議按股東持有的股份比例分配。

股東大會違反前款規定，在公司彌補虧損和提取法定公積金之前向股東分配利潤的，股東必須將違反規定分配的利潤退還公司。

公司持有的本公司股份不參與分配利潤。

資本公積金包括下列款項：

(i) 超過股票面額發行所得的溢價款；

(ii) 國務院財政主管部門規定列入資本公積金的其他收入。

法定公積金轉為資本時，所留存的該項公積金將不少於轉增前公司註冊資本的25%。股東在催繳股款前已繳付的任何股份的股款，均可享有利息，但股份持有人無權就預繳股款收取於其後宣派的股利。

委任會計師事務所

公司應當聘用符合國家有關規定的、獨立的會計師事務所，審計公司的年度財務報表，並審核公司的其他財務報告。公司聘用會計師事務所的聘期，自公司本次年度股東大會結束時起至下次年度股東大會結束時止。

公司聘用、解聘或者不再續聘會計師事務所由股東大會作出決定。經公司聘用的會計師事務所享有下列職權：

(i) 隨時查閱公司的賬簿、記錄或者憑證，並有權要求公司的董事、總經理或者其他高級管理人員提供有關資料和說明；

(ii) 要求公司採取一切合理措施，從其子公司取得該會計師事務所為履行職務而必需的資料和說明；

(iii) 出席股東會議，得到任何股東有權收到的會議通知或者與會議有關的其他信息，在任何股東會議上就涉及其作為公司的會計師事務所的事宜發言。

公司應向聘用的會計師事務所提供真實、完整的會計憑證、會計賬簿、財務會計報告及其他會計資料，不得拒絕、隱匿、謊報。

會計師事務所的報酬或者確定報酬的方式由股東大會決定。

公司的合併、分立

公司合併或者分立，應當由公司董事會提出方案，按公司章程規定的程序通過後，依法辦理有關審批手續。反對公司合併、分立方案的股東，有權要求公司或者同意公司合併、分立方案的股東，以公平價格購買其股份。公司合併、分立決議的內容應當作成專門文件，供股東查閱。

對境外上市外資股股東，前述文件還應當以郵件方式送達。

公司合併，應當由合併各方簽訂合併協議，並編製資產負債表及財產清單。公司應當自作出合併決議之日起10日內通知債權人，並於30日內在報紙上公告。債權人自接到通知書之日起30日內，未接到通知書的自公告之日起45日內，有權要求公司清償債務或者提供相應的擔保。

公司分立，其財產作相應的分割。

公司分立，應當編製資產負債表及財產清單。公司應當自作出分立決議之日起10日內通知債權人，並於30日內在報紙上公告。

公司的解散及清算

公司因下列原因解散：

(i) 股東大會特別決議解散；

(ii) 因公司合併或者分立需要解散；

(iii) 依法被吊銷營業執照、責令關閉或者被撤銷；

(iv) 公司違反法律、行政法規被依法責令關閉；

(v) 公司經營管理發生嚴重困難，繼續存續會使股東利益受到重大損失，通過其他途徑不能解決的，持有公司全部股東表決權10.0%以上的股東，可以請求人民法院解散公司；

(vi) 因不能清償到期債務被依法宣告破產；

(vii) 公司章程規定的營業期限屆滿或者公司章程規定的其他解散事由出現。

公司因前款第(vii)項情形解散的，可以通過修改公司章程而存續。

如董事會決定公司進行清算(因公司宣告破產而清算的除外)，應當在為此召集的股東大會的通知中，聲明董事會對公司的狀況已經做了全面的調查，並認為公司可以在清算開始後12個月內全部清償公司債務。

股東大會進行清算的決議通過之後，公司董事會的職權立即終止。

清算組應當遵循股東大會的指示，每年至少向股東大會報告一次清算組的收入和支出，公司的業務和清算的進展，並在清算結束時向股東大會作最後報告。

修改公司章程

公司根據法律、行政法規及公司章程的規定，可以修改公司章程。

修改公司章程應按下列程序：

(i) 董事會首先通過修改公司章程的決議並擬訂章程修正案；

(ii) 董事會召集股東大會，於會上就章程修正案進行表決；

(iii) 股東大會特別決議通過章程修正案；

(iv) 公司將章程修正案或修改後的公司章程報公司登記機關備案。

公司章程的修改，涉及必備條款內容的，經國務院授權的公司審批部門批准後生效；涉及公司登記事項的，應當依法辦理變更登記。

爭議的解決

本公司遵從下述爭議解決規則：

(i) 凡境外上市外資股股東與公司之間，境外上市外資股股東與公司董事、監事、總經理或者其他高級管理人員之間，境外上市外資股股東與內資股股東之間，基於公司章程、公司法及其他有關法律、行政法規所規定的權利義務發生的與公司事務有關的爭議或者權利主張，有關當事人應當將此類爭議或者權利主張提交仲裁解決。

前述爭議或者權利主張提交仲裁時，應當是全部權利主張或者爭議整體；所有由於同一事由有訴因的人或者該爭議或權利主張的解決需要其參與的人，如果其身份為公司或公司股東、董事、監事、總經理或者其他高級管理人員，應當服從仲裁。

有關股東界定、股東名冊的爭議，可以不用仲裁方式解決。

(ii) 申請仲裁者可以選擇中國國際經濟貿易仲裁委員會按其仲裁規則進行仲裁，也可以選擇香港國際仲裁中心按其證券仲裁規則進行仲裁。申請仲裁者將爭議或者權利主張提交仲裁後，對方必須在申請者選擇的仲裁機構進行仲裁。

如申請仲裁者選擇香港國際仲裁中心進行仲裁，則任何一方可以按香港國際仲裁中心的證券仲裁規則的規定請求該仲裁在深圳進行。

(iii) 以仲裁方式解決因(一)項所述爭議或者權利主張，適用中華人民共和國(不含香港特別行政區、澳門特別行政區及台灣地區)的法律；但法律、行政法規另有規定的除外。

(iv) 仲裁機構作出的裁決是終局裁決，對各方均具有約束力。

(v) 對於董事、高級管理人員與公司達成的任何包含本條爭議解決規則的協議，公司既代表其本身亦代表每名股東。

(vi) 任何提交的仲裁均須視為授權仲裁庭進行公開聆訊及公佈其裁決。

1. 有關本公司的其他資料

A. 註冊成立

本公司於2005年9月1日根據中國公司法在中國註冊成立並於2021年12月10日改制為股份有限公司。我們的註冊辦事處地址為海南省三亞市洋浦經濟開發區吉浦路新浦大廈403A室。本公司已於香港九龍觀塘創業街15號萬泰利廣場32樓A室設立香港營業地點，並已於2022年5月30日根據公司條例第16部在香港註冊為非香港公司。莊旭輝先生已獲委任為本公司的授權代表，以在香港接收法律程序文件。本公司在香港接收法律程序文件的地址與其上文載列於香港的主要營業地點相同。

由於我們在中國註冊成立，我們的運營、公司架構及公司章程均須遵守相關中國法律法規。我們公司章程的相關條文概要載於本文件附錄五。中國法律及法規若干相關方面的概要載於本文件附錄四。

B. 本公司的股本變動

我們於截至成立為股份公司之日的註冊資本為人民幣250,000,000元，包括250,000,000股每股面值人民幣1.00元的已發行內資股，已於2021年12月10日前繳足。

緊隨**[編纂]**完成後，假設**[編纂]**未獲行使，我們的註冊股本將增至人民幣[**編纂**]元，分為[**編纂**]股內資股及[**編纂**]股H股(已繳足或入賬列作繳足)，分別佔我們擴大後股本的約[**編纂**]%及約[**編纂**]%。

除上文所披露者外，自本公司成立以來，我們的股本並無變動。

C. 股份購回限制

有關本公司股份購回限制的詳情，請參閱本文件「附錄五－公司章程概要」。

D. 於2022年1月13日舉行的本公司股東特別大會上通過的股東決議案

在本公司於2022年1月13日舉行的股東特別大會上，股東通過（其中包括）下列決議案：

(a) 本公司於**[編纂]**完成後發行每股面值人民幣1.00元的H股，最高佔本公司總股本的[**編纂**]%（未計及於**[編纂]**獲行使後可予發行的H股），而該等H股將於香港聯交所[**編纂**]；

(b) 授予涉及不超過上述已發行H股數目[**編纂**]%的**[編纂]**；

(c) 待**[編纂]**完成後，公司章程已獲批准及採納，惟僅於**[編纂]**生效，而董事會或其授權人已獲授權根據香港聯交所及相關中國或外國監管部門的任何意見修訂公司章程；及

(d) 授權董事會及其授權人全權處理與發行H股及[**編纂**]有關的事宜。

E. 公司重組

為籌備**[編纂]**，我們進行了重組，詳情請參閱本文件「歷史、重組及公司架構－重組」一節。

2. 有關本公司附屬公司的其他資料

A. 附屬公司

我們的附屬公司名單載於會計師報告，其全文載於本文件附錄一。

B. 附屬公司的股本變動

以下載列我們附屬公司於緊接本文件日期前兩年內的股本變動：

上海立聯

於2021年5月6日，上海立聯的註冊資本由人民幣2,000,000元增至人民幣20,000,000元。

除上文及「歷史、重組及公司架構」一節所披露者外，於本文件日期前兩年內，我們任何附屬公司的股本概無變動。

3. 有關我們業務的其他資料

A. 重大合約概要

我們於本文件日期前兩年內已訂立下列重大或可能屬重大的合約（並非於日常業務過程中訂立的合約），其各自的副本已送呈香港公司註冊處處長登記：

(a) 招聯有限合夥與中國信達資產管理股份有限公司福建省分公司訂立的日期為2021年12月7日的債務轉讓協議，據此，兩筆不良貸款的所有權利（包括強制執行其抵押物的權利）已轉讓予招聯有限合夥，自2021年12月14日起生效，其詳情載於「豁免嚴格遵守上市規則－往績記錄期後收購事項－收購不良資產及可能收購安通股份」一節；

(b) 不競爭協議，其詳情載於「與控股股東的關係－不競爭協議」一節；

(c) **[編纂]**，其詳情載於「**[編纂]**」一節。

B. 知識產權

(a) 專利

截至最後實際可行日期，我們並無註冊或申請我們認為對我們的業務屬重要或可能屬重要的任何專利。

(b) 域名

截至最後實際可行日期，我們已註冊下列我們認為對我們的業務屬重要或可能屬重要的域名：

序號	域名	域名擁有人	註冊日期	到期日
1	culines.com	本公司	2021年2月5日	2024年1月24日
2	chinaconcord.com	上海中和	2021年11月1日	2024年1月24日

(c) 軟件著作權

截至最後實際可行日期，我們並無註冊或申請我們認為對我們的業務屬重要或可能屬重要的任何軟件著作權。

(d) 商標

截至最後實際可行日期，我們已註冊下列我們認為對我們的業務屬重要或可能屬重要的商標：

序號	擁有人	商標	註冊編號	註冊地點	國際分類	到期日
1	本公司	CULINES	24326557	中國	35	2029年3月6日
2	本公司	CULINES	24324649	中國	39	2029年3月6日
3	本公司	C U Lines	12525450	中國	39	2024年10月6日
4	本公司	CULines	12525442	中國	39	2024年10月6日
5	中聯航運香港	CULINES	305779603	香港	12、39	2031年10月21日
6	中聯航運香港	CULINES	305779568	香港	12、39	2031年10月21日

4. 有關董事、監事、主要行政人員及主要股東的其他資料

A. 服務合約的詳情

根據上市規則第19A.54及19A.55條，各董事及監事已與本公司訂立服務合約，內容有關（其中包括），(i)遵守相關法律法規，(ii)遵守公司章程，及(iii)本公司的仲裁條款。

除上文所披露者外，概無董事或監事已與或擬與本公司任何股東訂立服務合約，於一年內屆滿或可由僱主於一年內終止而毋須作出賠償（法定賠償除外）的合約除外。

B. 董事及監事的薪酬

除「董事、監事及高級管理層－董事、監事及高級管理層的薪酬」一節所披露者外，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度各年，概無董事或監事自本公司收取其他薪酬或實物福利。

C. 主要股東的權益披露

除本文件「主要股東」所披露者外，緊隨**[編纂]**（及根據**[編纂][編纂]**任何額外H股）完成後，董事概不知悉任何人士將於我們的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3分部須向本公司及香港聯交所披露的權益或淡倉，或將直接或間接於附帶權利可於所有情況下在本集團任何股東大會上表決的任何類別股本面值10.0%或以上中擁有權益。

D. 披露董事、監事或主要行政人員於本公司或其任何相聯法團的股份、相關股份及債權證中擁有的權益

緊隨**[編纂]**完成後，除下表所披露者外，概無董事、監事或本公司主要行政人員於本公司或其任何相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份及債權證中擁有：

(a) 根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及香港聯交所的任何權益或淡倉（包括根據證券及期貨條例相關條文當作或視作擁有的權益及淡倉），或根據證券及期貨條例第352條須於該條所指登記冊登記的任何權益或淡倉；或

(b) 根據上市規則附錄十所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則須知會本公司及香港聯交所的任何權益或淡倉。

董事、監事或主要行政人員姓名	權益性質	股份類別	直接或間接持有的股份數目	股權概約百分比
陳洪輝先生	配偶權益*(附註1)*	內資股	[**編纂**]	[**編纂**]

附註：

(1) 本公司的執行董事、董事長兼首席執行官陳洪輝先生為陳女士的配偶。根據證券及期貨條例，陳洪輝先生被視為於陳女士持有的[**編纂**]股內資股中擁有權益。

E. 免責聲明

除本文件「業務」及「主要股東」章節及本附錄「4.有關董事、監事、主要行政人員及主要股東的其他資料－D.披露董事、監事或主要行政人員於本公司或其任何相聯法團的股份、相關股份及債權證中擁有的權益」一段所披露者外：

(a) 概無董事、監事或本附錄「5.其他資料－F.專家資格」一段所述任何人士於本公司發起過程中，或於緊接本文件日期前兩年內本公司所收購或出售或租入或本公司擬收購或出售或租入的任何資產中擁有任何直接或間接權益。

(b) 概無董事或監事為預期於H股在聯交所[**編纂**]後即於股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須向本公司及香港聯交所披露的權益之公司的董事或僱員。

(c) 除有關[**編纂**]外，概無董事、監事或本附錄「5.其他資料－F.專家資格」一段所述任何人士在於本文件日期存續且就本公司整體業務而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益。

(d) 概無董事或監事知悉任何人士(並非董事、監事或本公司主要行政人員)將於緊隨**[編纂]**完成後，於本公司的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3分部的條文須向本公司及香港聯交所披露的權益或淡倉。

(e) 就董事所知，董事、監事、彼等各自的緊密聯繫人(定義見上市規則)或任何股東(就董事所知，擁有本公司已發行股本5%以上的權益)並無於本公司五大客戶或五大供應商中擁有任何權益。

5. 其他資料

A. 遺產稅

董事已獲告知，本集團任何成員公司不大可能須承擔中國法律項下的重大遺產稅責任。

B. 訴訟

截至最後實際可行日期，本集團任何成員公司概無牽涉任何重大訴訟、仲裁或申索，且據董事所知，本集團任何成員公司亦無任何尚未了結或面臨威脅的重大訴訟、仲裁或申索。

C. 聯席保薦人

各聯席保薦人信納上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準。

聯席保薦人已代表我們向聯交所申請批准本文件所述將予發行的H股**[編纂]**及買賣。本公司已同意向各名聯席保薦人支付500,000美元的費用，以作為與**[編纂]**有關的聯席保薦人。

D. 發起人

本公司的發起人為港寧有限合夥、港碩有限合夥、廣州港物流及中聯有限合夥。有關詳情，請參閱本文件「歷史、重組及公司架構」一節。

除**[編纂]**及本文件「歷史、重組及公司架構」及「關連交易」章節所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，概無就**[編纂]**或本文件所述的相關交易向任何發起人支付、配發或給予或建議支付、配發或給予任何現金、證券或其他利益。

E. 開辦開支

本公司的開辦開支約為人民幣1.02百萬元，由本公司承擔。

F. 專家資格

於本文件提供意見的專家之資格(定義見上市規則)如下：

名稱	資格
中國國際金融香港證券有限公司	根據證券及期貨條例從事第1類(證券交易)、第2類(期貨合約交易)、第4類(就證券提供意見)、第5類(就期貨合約提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
花旗環球金融亞洲有限公司	根據證券及期貨條例從事第1類(證券交易)、第2類(期貨合約交易)、第4類(就證券提供意見)、第5類(就期貨合約提供意見)、第6類(就機構融資提供意見)及第7類(提供自動化交易服務)受規管活動的持牌法團
羅兵咸永道會計師事務所	《專業會計師條例》(第50章)下的執業會計師及《財務匯報局條例》(第588章)下的註冊公眾利益實體核數師
北京德恒律師事務所	中國法律顧問
德路里海事服務(上海)有限公司	獨立行業顧問

G. 專家同意書

本附錄「5.其他資料－F.專家資格」一段所列各名專家已就刊發本文件發出其各自的同意書，同意按照本文件所載形式及涵義載入其報告及／或函件及／或意見及／或建議及／或提述其名稱，且並未撤回其同意書。

上述所列的專家概無於本集團任何成員公司擁有任何股權或（不論是否可依法強制執行）認購或提名人士認購本集團任何成員公司證券的權利。

H. 約束力

倘根據本文件提出申請，本文件即具效力，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。

I. 概無重大不利變動

董事確認，自2021年12月31日（即編製本公司最新經審計綜合財務報表的日期）起，本公司的財務或交易狀況並無發生重大不利變動。

J. 其他事項

除本文件所披露者外：

(a) 於緊接本文件刊發日期前兩年內：

(i) 除本文件「歷史、重組及公司架構」一節所披露者外，概無發行或同意發行或建議全部或部分繳足本公司或其任何附屬公司的股份或借貸資本，以獲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資本概無附有購股權或有條件或無條件同意附有購股權；

(iii) 除本文件「[**編纂**]」一節所披露者外，概無就發行或出售本公司或其任何附屬公司的任何股份或借貸資本而授予或同意授予任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款；及

(iv) 除本文件「[**編纂**]」一節所披露者外，概無就認購、同意認購、促使他人認購或同意促使他人認購本公司任何股份或債權證而已付或應付任何佣金。

(b) 本公司或我們的任何附屬公司概無發起人、管理層或遞延股份或債權證。

(c) 本文件刊發日期前最後12個月內，本公司業務概無出現可能或已經對本公司的財務狀況造成重大影響的任何中斷。

(d) 本公司概無發行在外的可換股債券或債權證。

(e) 概無放棄或同意放棄未來股息的安排。

(f) 概未行使任何優先購買權或轉讓認購權且並無相關程序。

(g) 本集團任何成員公司概無為期一年以上且對我們業務屬重大的廠房租用或租購合約。

(h) 本公司的股本及債券(如有)目前概無於任何其他證券交易所上市，亦無在任何交易系統買賣，亦無且不擬尋求在香港聯交所以外的任何證券交易所[**編纂**]或批准[**編纂**]。

(i) 本公司現時無意申請中外合資股份有限公司的地位，且預期不會受中國中外合資經營企業法約束。

(j) 本公司已作出一切所需安排以使H股獲准納入[**編纂**]進行結算及交收。

K. 雙語文件

本文件的中英文版本乃根據香港法例第32L章公司(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第4條規定的豁免而分別刊發。

1. 送呈香港公司註冊處處長的文件

送呈香港公司註冊處處長進行登記的本文件隨附文件如下：

(a) **[編纂]**；

(b) 本文件「附錄六－法定及一般資料－3.有關我們業務的其他資料－A.重大合約概要」所述的各重大合約；及

(c) 本文件「附錄六－法定及一般資料－5.其他資料－G.專家同意書」所述的同意書。

2. 展示文件

以下文件將於本文件日期起14日期間於聯交所網站(**www.hkexnews.hk**)及我們的網站(**www.culines.com**)刊發：

(a) 公司章程；

(b) 羅兵咸永道會計師事務所出具的會計師報告，全文載於本文件附錄一；

(c) 羅兵咸永道會計師事務所就未經審計**[編纂]**財務資料出具的報告，全文載於本文件附錄二；

(d) 本集團截至2019年、2020年及2021年12月31日止三個年度以及截至2022年3月31日止三個月的經審計綜合財務報表；

(e) 本文件「附錄六－法定及一般資料－3.有關我們業務的其他資料－A.重大合約概要」所述的重大合約；

(f) 本文件「附錄六－法定及一般資料－5.其他資料－G.專家同意書」所述的同意書；

(g) 中國法律顧問根據中國法律就本集團的若干方面出具的法律意見；

(h) 中國公司法、必備條款及特別規定連同其非官方英文翻譯；

(i) 本文件「附錄六－法定及一般資料－4.有關董事、監事、主要行政人員及主要股東的其他資料－A.服務合約的詳情」所指的董事及監事的服務合約；及

(j) 德路里海事服務(上海)有限公司編製的行業報告，報告概要載於本文件「行業概覽」。