
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]的部份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

我們是一家中國領先且成長最快的集裝箱航運企業。根據Alphaliner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名上升至最後實際可行日期的第22名。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，為全球客戶提供優質航運服務。

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，2020年全球約30.1%的集裝箱吞吐量來自中國大陸港口，全球十大港口中的六個位於中國大陸，我們在這6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，2020年全球生產的集裝箱中約90%在中國製造。於截至2021年9月30日止九個月，我們使用的集裝箱數量增長超過三倍。我們自有航運集裝箱佔運營的航運集裝箱總數的百分比從2020年12月31日的約8.1%增加至2021年9月30日的約32.2%。

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，有效滿足客戶對定制化、精品化航運服務的需求，形成大型聯盟航運公司所不具備的優勢。

我們的大部份船舶為運力小於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33艘船舶組成的、總運力為83,103 TEU的船隊，其中31艘為租

概 要

用船舶。截至最後實際可行日期，我們擁有一個由52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21個國家和地區的57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。這些港口大部份位於距離市中心40公里的範圍內。我們得到了接近於主流航運公司相同的泊位待遇。

我們整合了行業內領先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集裝箱承運人運營解決方案，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」的物流和派送需求，並增加多元化收益和交叉銷售機會，提升競爭力。知名戰略合作夥伴包括集裝箱航運公司（例如安通及Peter Dohle）。

我們的增長記錄強勁。截至2019年及2020年12月31日止年度以及截至2021年9月30日止九個月，我們的收入分別約為人民幣401.1百萬元、人民幣612.2百萬元及人民幣3,431.5百萬元，我們的淨利潤分別約為人民幣20.4百萬元、人民幣87.2百萬元及人民幣1,179.0百萬元，淨利潤率分別約為5.1%、14.2%及34.4%。

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。

概 要

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年及2020年12月31日止年度以及截至2021年9月30日止九個月，向五大客戶的銷售額分別約佔同期總收入的21.6%、16.7%及20.3%，而向最大客戶的銷售額分別約佔同期總收入的9.7%、5.9%及9.4%。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年及2020年12月31日止年度以及截至2021年9月30日止九個月，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%及56.9%，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%及24.0%。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，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）繼續保持親密合作關係。我們於2021年根據框架協議成為戰略合作夥伴，據此，我們以固定費率向安通租用船舶，並主要按可變費率向安通租用集裝箱，用於部份指定航線。通過該安排，我們在並無任何重大資本承擔的情況下得以快速擴大我們的遠洋航運服務。此安排亦成為我們於截至2021年9月30日止九個月的主要增長推動力之一。截至最後實際可行日期，我們根據本框架協議租賃12艘船舶。日後我們期望透過探索多種途徑進一步整合我們的運力及資源，致力於加強我們與安通的關係，以期在集裝箱航運行業蓬勃發展。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。

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)能夠把握巨大市場機會的領先中國大陸集裝箱航運公司；(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)創新和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。

概 要

我們的戰略

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國際供應鏈覆蓋，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9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2020年		2021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)		(未經審計)	
收入	401,145	100.0	612,208	100.0	371,934	100.0	3,431,477	100.0
銷售成本	(340,604)	(84.9)	(438,603)	(71.6)	(298,944)	(80.4)	(2,134,279)	(62.2)
毛利	60,541	15.1	173,605	28.4	72,990	19.6	1,297,198	37.8
年／期內利潤	20,448	5.1	87,194	14.2	34,341	9.2	1,178,996	34.4

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9月30日	截至11月30日
	2019年	2020年	2021年	2021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)	(未經審計)
流動資產	134,834	192,744	1,646,943	1,898,918
流動負債	(97,187)	(174,529)	(1,854,036)	(2,127,301)
流動資產淨值／ (負債淨額)	37,647	18,215	(207,093)	(228,383)

概 要

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9月30日止九個月	
	2019年 人民幣千元	2020年 人民幣千元	2020年 人民幣千元 (未經審計)	2021年 人民幣千元 (未經審計)
經營活動所得現金淨額	35,395	166,302	74,808	1,891,163
投資活動所得／(所用)現金淨額	14,008	(90,491)	(63,898)	(1,162,200)
融資活動(所用)／所得現金淨額	(14,271)	(26,850)	(24,030)	65,229
現金及現金等價物增加／(減少)淨額	35,132	48,961	(13,120)	794,192
年／期初現金及現金等價物	47,311	84,304	84,304	128,965
匯率變動的影響淨額	1,861	(4,300)	(2,600)	(4,144)
年／期末現金及現金等價物	84,304	128,965	68,584	919,013

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9月30日／ 截至該日 止九個月
	2019年	2020年	2021年
權益回報率 ⁽¹⁾ (%)	17.6	56.3	207.3
總資產回報率 ⁽²⁾ (%)	9.3	28.2	85.5
流動比率 ⁽³⁾ (倍)	1.4	1.1	0.9
速動比率 ⁽⁴⁾ (倍)	1.3	1.0	0.8
資本負債率 ⁽⁵⁾ (%)	21.7	29.0	39.2

概 要

附註：

- (1) 權益回報率按期內本公司股東應佔利潤除以總權益期初及期末餘額的算術平均數再乘以100%計算。截至2021年9月30日止九個月的權益回報率按期內本公司股東應佔利潤除以273再乘以365計算得出的數值佔總權益期初及期末餘額的算術平均數的百分比進行年化計算。
- (2) 總資產回報率按期內本公司股東應佔利潤除以總資產期初及期末餘額的算術平均數再乘以100%計算。截至2021年9月30日止九個月的資產回報率按期內本公司股東應佔利潤除以273再乘以365計算得出的數值佔總資產期初及期末餘額的算術平均數的百分比進行年化計算。
- (3) 流動比率按流動資產總額除以流動負債總額計算。
- (4) 速動比率按流動資產總額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除以總權益再乘以100%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，其中部份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)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；(iv)我們船隊的大部份由租賃船舶組成，船舶租賃開支可能對市場價格的波動有敏感性；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。

概 要

[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]股股份；(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	[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	[編纂]港元	[編纂]港元

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9月30日止九個月，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。詳情請參閱本文件「財務資料—股息」一節。

[編纂]

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即本文件所述[編纂]範圍的中位數），經扣除我們應付有關[編纂]的[編纂]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；
- 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）預期將用於擴大服務網絡至東南亞、南亞和中東地區、歐洲及北美，方式為設立新的境外網點及招募人員；

概 要

- 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。

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]、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)。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2021年9月30日的綜合財務狀況表中資本化為預付款項、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資本化，餘下約人民幣[編纂]百萬元 (相當於約[編纂]百萬港元) 將支銷。

概 要

近期發展

業務增長

隨著我們業務持續強勁增長，我們的船隊從截至2021年9月30日的26艘船舶增加至截至最後實際可行日期的33艘船舶，總運力從64,582 TEU增至83,103 TEU。我們船隊規模擴張反映亞洲－歐洲及跨太平洋航線不斷增長的需求，使我們自往績記錄期間末以來的收益增長顯著。於截至2021年12月31日止年度，我們的總運量相應增加至474,603 TEU。

收購不良資產

於2021年11月，本公司通過一家有限合夥企業，在公開投標中以代價人民幣300.0百萬元競得一項不良資產（「不良資產」）（「收購不良資產」）。不良資產指與債務人所欠未償還本金總額人民幣977.8百萬元中兩筆不良貸款有關的全部權利及強制執行其項下抵押物的權利。兩筆不良貸款的所有權利於2021年12月轉讓予上述有限合夥企業。兩筆不良貸款均由擔保人所提供擔保及質押抵押物（包括佔安通已發行股本總額約2.1%的股份）進行抵押。上文所述各債務人及擔保人均為獨立第三方。不良資產其後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。董事認為不良資產的有關代價屬合理，不良資產的市場價值有較大上升潛力。董事亦認為收購不良資產可讓我們擴充投資組合及優化股東回報。有關涉及的潛在風險，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」一節。

COVID-19疫情的影響

董事確認，儘管對全球供應鏈造成了破壞，COVID-19疫情令我們的市場機遇增多，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2021年第四季度在《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。

無重大不利變動

董事確認，自2021年9月30日及直至本文件日期，(i)市況或我們經營所在行業及環境並無重大不利變動，並未對我們的財務或經營狀況造成重大不利影響；(ii)本集團的財務或貿易狀況或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。