

財務資料

閣下應將以下討論及分析與本文件「附錄——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%。

財務資料

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。隨著新造船隻過多加之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。

財務資料

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。

財務資料

跨太平洋航線是全球航運貿易中最重要航線之一，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。

財務資料

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。

財務資料

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：

	航運量 單位	貨物 類型	航程 方向	選定可資 比較航線	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		
					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。

財務資料

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 3月31日 止三個月			
	截至12月31日止年度			
	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)
稅前利潤影響	(40,115)	(61,221)	(640,256)	(273,243)
稅前利潤影響(%)	-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
稅前利潤影響	(392)	(263)	(614)	(584)
稅前利潤影響(%)	-1.5%	-0.2%	0.0%	-0.1%

財務資料

	截至			
	3月31日			
	截至12月31日止年度			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
稅前利潤影響	(8,796)	(11,159)	(95,362)	(52,597)
稅前利潤影響(%)	-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
稅前利潤影響	(4,726)	(6,702)	(54,405)	(27,656)
稅前利潤影響(%)	-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。

財務資料

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。

財務資料

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。

財務資料

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。

財務資料

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。

財務資料

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。

財務資料

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	%
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

財務資料

經營業績主要組成部分說明

收入

收入乃扣除增值稅呈列。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	%
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	%
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。

財務資料

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

財務資料

	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%。

財務資料

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。

財務資料

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	%
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
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。

財務資料

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) 人民幣千元	毛利率／ (毛損率) %	毛利 人民幣千元	毛利率 %	毛利 人民幣千元	毛利率 %	毛利 人民幣千元	毛利率 %	毛利 人民幣千元	毛利率 %
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
	<u>60,541</u>	<u>15.1</u>	<u>173,605</u>	<u>28.4</u>	<u>2,360,691</u>	<u>36.9</u>	<u>136,291</u>	<u>40.4</u>	<u>789,136</u>	<u>28.9</u>

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

財務資料

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 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
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
	<u>12,193</u>	<u>15,179</u>	<u>19,020</u>	<u>4,049</u>	<u>1,668</u>

附註：

(1) 主要包括行業補貼、諮詢服務及市場研究服務。

財務資料

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)匯兌收益／(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 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	2022年 人民幣千元
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)
匯兌收益／(虧損)	951	(5,278)	(2,587)	207	(937)
其他 ⁽¹⁾	(401)	(511)	(807)	(109)	—
	<u>1,714</u>	<u>(6,921)</u>	<u>6,488</u>	<u>455</u>	<u>(17,543)</u>

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。

財務資料

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	%
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。

財務資料

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 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
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)

財務資料

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 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
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11.1百萬元之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。

財務資料

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。

財務資料

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）。

財務資料

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%。

財務資料

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。

財務資料

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。

財務資料

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。

財務資料

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。

財務資料

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%。

財務資料

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。

財務資料

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兌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。

財務資料

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。

財務資料

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。

財務資料

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。

財務資料

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，以吸引更多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。

財務資料

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。

財務資料

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)除稅前利潤約人民幣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

財務資料

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)除稅前利潤約人民幣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)除稅前利潤約人民幣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)除稅前利潤約人民幣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。

財務資料

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。

財務資料

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)

財務資料

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。

財務資料

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（即在造船廠及集裝箱）。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 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
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廠，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。

財務資料

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、防火牆及辦公工具）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。

財務資料

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 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
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。

財務資料

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
	2019年	2020年	2021年	3月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	2022年
				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。

財務資料

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
	2019年	2020年	2021年	3月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	2022年
				人民幣千元
非流動：				
購買樓宇及軟件預付款項	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>8,733</u>	<u>30,471</u>
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⁾	<u>2,223</u>	<u>1,774</u>	<u>16,234</u>	<u>26,003</u>
	<u>10,534</u>	<u>11,804</u>	<u>118,879</u>	<u>136,657</u>
減：減值撥備	<u>(3,553)</u>	<u>(3,685)</u>	<u>(4,645)</u>	<u>(4,763)</u>
總計	<u>6,981</u>	<u>8,119</u>	<u>122,967</u>	<u>162,365</u>

附註：

(1) 其他包括預付合營夥伴航程成本

財務資料

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 (人民幣千元)	發行人	年期	預期回報率
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

財務資料

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。

財務資料

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。

財務資料

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
	<u>48,244</u>	<u>59,172</u>	<u>926,427</u>	<u>1,126,082</u>
其他應付款項	<u>15,956</u>	<u>37,416</u>	<u>109,159</u>	<u>96,062</u>
總計	<u>64,200</u>	<u>96,588</u>	<u>1,035,586</u>	<u>1,222,144</u>

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。

財務資料

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 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
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。

財務資料

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苜諾企業管理諮詢中心（「上海苜諾」，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，而上海苜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，上海苜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、承兌負債或承付信貸、債權證、按揭、抵押、租購承擔、擔保或其他重大或然負債。

財務資料

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	截至
	2019年	2020年	2021年	3月31日	6月15日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 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。

財務資料

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
	2019年	2020年	2021年	3月31日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	2022年 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。

財務資料

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。

財務資料

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
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。

財務資料

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。

財務資料

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。

財務資料

[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。

經審慎周詳考慮後，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。

財務資料

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。