

## 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。

## 概 要

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 (TEU)	2020年 (TEU)	2021年 (TEU)	2021年 (TEU)	2022年 (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 <sup>(1)</sup>	–	–	341	118	–
<b>總計</b>	<b>140,635</b>	<b>182,495</b>	<b>467,609</b>	<b>61,321</b>	<b>150,512</b>

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。

---

## 概 要

---

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。

## 概 要

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		2020年		2021年		2022年				
	船舶數量	運力 TEU	佔總運力 的百分比 %	船舶數量	運力 TEU	佔總運力 的百分比 %	船舶數量	運力 TEU	佔總運力 的百分比 %	船舶數量	運力 TEU	佔總運力 的百分比 %			
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
<b>總計</b>	<b>5</b>	<b>3,971</b>	<b>100.0</b>	<b>8</b>	<b>9,486</b>	<b>100.0</b>	<b>35</b>	<b>86,786</b>	<b>100.0</b>	<b>11</b>	<b>14,517</b>	<b>100.0</b>	<b>30</b>	<b>73,620</b>	<b>100.0</b>

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。

---

## 概 要

---

### 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

---

## 概 要

---

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，以及聲譽卓越的戰略合作夥伴。

## 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。

## 概 要

### 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	%
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)
<b>毛利</b>	<b>60,541</b>	<b>15.1</b>	<b>173,605</b>	<b>28.4</b>	<b>2,360,691</b>	<b>36.9</b>	<b>136,291</b>	<b>40.4</b>	<b>789,136</b>	<b>28.9</b>
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)
<b>經營利潤</b>	<b>26,967</b>	<b>6.7</b>	<b>111,336</b>	<b>18.2</b>	<b>2,226,085</b>	<b>34.8</b>	<b>112,671</b>	<b>33.4</b>	<b>734,627</b>	<b>26.9</b>
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
<b>所得稅前利潤</b>	<b>25,463</b>	<b>6.3</b>	<b>116,335</b>	<b>19.0</b>	<b>2,230,343</b>	<b>34.8</b>	<b>114,275</b>	<b>33.9</b>	<b>733,569</b>	<b>26.8</b>
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)
<b>年／期內利潤</b>	<b>20,448</b>	<b>5.1</b>	<b>87,194</b>	<b>14.2</b>	<b>2,161,144</b>	<b>33.8</b>	<b>97,224</b>	<b>28.8</b>	<b>705,355</b>	<b>25.8</b>
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
<b>總計</b>	<b>20,448</b>	<b>5.1</b>	<b>87,194</b>	<b>14.2</b>	<b>2,161,144</b>	<b>33.8</b>	<b>97,224</b>	<b>28.8</b>	<b>705,355</b>	<b>25.8</b>

## 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。下表載列所示期間按航線劃分的收入、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		
	毛利 / 毛利率 /														
	收入	(毛損)	(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	人民幣		人民幣	人民幣		人民幣	人民幣		人民幣	人民幣		人民幣	人民幣		
千元	千元	%	千元	千元	%	千元	千元	%	千元	千元	%	千元	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 <sup>(1)</sup>	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
	<b>401,145</b>	<b>60,541</b>	<b>15.1</b>	<b>612,208</b>	<b>173,605</b>	<b>28.4</b>	<b>6,402,556</b>	<b>2,360,691</b>	<b>36.9</b>	<b>337,473</b>	<b>136,291</b>	<b>40.4</b>	<b>2,732,432</b>	<b>789,136</b>	<b>28.9</b>

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。

## 概 要

### 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 美元/TEU	2020年 美元/TEU	2021年 美元/TEU	2021年 美元/TEU	2022年 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。

## 概 要

### 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：

	2019年		截至12月31日止年度				截至3月31日止三個月			
	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	%
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
<b>小計</b>	<b>121,277</b>	<b>35.6</b>	<b>169,955</b>	<b>38.7</b>	<b>2,103,255</b>	<b>52.0</b>	<b>72,387</b>	<b>36.0</b>	<b>921,578</b>	<b>47.4</b>
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
<b>小計</b>	<b>107,585</b>	<b>31.6</b>	<b>135,493</b>	<b>30.9</b>	<b>795,960</b>	<b>19.7</b>	<b>61,867</b>	<b>30.7</b>	<b>377,527</b>	<b>19.4</b>
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
<b>小計</b>	<b>101,057</b>	<b>29.7</b>	<b>119,111</b>	<b>27.2</b>	<b>971,455</b>	<b>24.0</b>	<b>55,866</b>	<b>27.8</b>	<b>533,863</b>	<b>27.5</b>
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
<b>總計</b>	<b>340,604</b>	<b>100.0</b>	<b>438,603</b>	<b>100.0</b>	<b>4,041,865</b>	<b>100.0</b>	<b>201,182</b>	<b>100.0</b>	<b>1,943,296</b>	<b>100.0</b>

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

---

## 概 要

---

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。

## 概 要

### 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、船舶購置成本、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
	2019年	2020年	2021年	止三個月
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	2022年 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	<b>112,014</b>	<b>197,756</b>	<b>2,286,273</b>	<b>2,983,927</b>

---

## 概 要

---

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。

## 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3月31日
	2019年	2020年	2021年	止三個月
	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)
<b>現金及現金等價物增加淨額</b>	<b>35,132</b>	<b>48,961</b>	<b>1,144,178</b>	<b>328,680</b>
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)
<b>年／期末現金及現金等價物</b>	<b>84,304</b>	<b>128,965</b>	<b>1,267,239</b>	<b>1,593,863</b>

### 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 <sup>(1)</sup> (%)	17.6	56.3	174.0	108.6 <sup>(6)</sup>
總資產回報率 <sup>(2)</sup> (%)	9.3	28.2	97.1	65.1 <sup>(6)</sup>
流動比率 <sup>(3)</sup> (倍)	1.4	1.1	1.1	1.5
速動比率 <sup>(4)</sup> (倍)	1.3	1.0	1.0	1.4
資本負債率 <sup>(5)</sup> (%)	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。

## 概 要

- (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 <sup>(1)</sup>	[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 <sup>(2)</sup>	[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。

---

## 概 要

---

### 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。

---

## 概 要

---

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。

---

## 概 要

---

### 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。

---

## 概 要

---

### 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。

---

## 概 要

---

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。