
概 要

本概要旨在為閣下提供本文件所載資料的概覽。由於屬概要性質，本節未必包含所有閣下認為重要的資料。閣下決定投資於[編纂]之前，應閱讀本文件的全部內容(包括財務報表及隨附附註)。任何投資均涉及風險。本文件「風險因素」一節載列投資於[編纂]的部分特定風險。閣下決定投資於[編纂]之前，應細心閱讀該節。

概覽

我們為一家總部位於中國的綜合航運服務提供商。我們致力於為客戶提供海運業價值鏈上全面的一站式航運解決方案。我們在提供船舶管理及航運服務方面取得成功。

我們的歷史可追溯至2012年，即我們開始向客戶提供船舶管理服務之時。歷經多年發展，我們已將自身打造成船舶管理服務提供商，在向航運業(如船東、船舶運營商及金融機構)主要利益相關者提供全面優質船舶管理解決方案方面擁有良好的往績記錄。我們為客戶提供一流而全面的船舶管理服務。我們提供的服務通常包括船舶的日常營運、技術管理、船員管理、維修及保養以及監管管理及合規，而於往績記錄期間，我們管理各類船舶，例如乾散貨船、油輪、化學品船、客船、雜貨船及集裝箱船。根據弗若斯特沙利文報告，按2021年管理的第三方擁有的船舶數量計，我們佔全球所有船舶管理服務提供商總市場份額的約1.3%。

憑藉我們航運管理能力的堅實基礎，我們已於2017年將服務範圍拓寬至航運服務。我們於往績記錄期間通過由我們的控制船舶及租入船舶組成的船隊提供航運服務，主要由乾散貨船組成。憑藉我們龐大且多樣化的乾散貨船船隊，我們能夠為客戶運輸各種重要的乾散貨，如鐵礦石、煤炭、糧食、鋼材、原木、水泥、化肥、鎳礦及鋁土礦。除乾散貨外，我們亦能分別通過我們所控制的油輪及化學品船運輸瀝青、石化產品及熔融硫磺。根據弗若斯特沙利文報告，憑藉(i)我們整個控制船隊約1.26百萬dwt及(ii)控制乾散貨船隊約1.15百萬dwt的綜合運力，我們於2021年佔全球所有乾散貨航運公司總市場份額的約0.1%。於2022年9月30日，我們控制的船隊及我們控制的乾散貨船隊的總運力分別為約1.0百萬dwt及0.9百萬dwt。

概 要

我們全面、輕資產的船舶管理服務業務板塊及值得信賴的龐大船舶供應商網絡以及我們航運服務業務板塊具有戰略平衡的船隊資產組合，使我們能夠不斷擴大業務規模，迅速應對市況，提高盈利能力並更好地服務客戶。因此，我們於往績記錄期間獲得顯著增長。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9月30日止九個月，我們的總收入分別約為135.6百萬美元、178.9百萬美元、372.7百萬美元、264.7百萬美元及285.3百萬美元，相當於2019年至2020年增加約32.0%、2020年至2021年進一步增加約108.3%以及截至2021年9月30日止九個月至截至2022年9月30日止九個月增加約7.8%。

我們的業務

作為一家綜合航運服務提供商，我們主要向客戶提供航運服務及船舶管理服務。憑藉我們所提供的服務，我們主要定位於海運業價值鏈的中上游。

於往績記錄期間，我們通過由我們的控制船舶及租入船舶組成的船隊提供航運服務。我們控制船舶的船隊主要包括我們自營或與業務夥伴聯營，或我們通過光船租賃或融資租賃安排長期租賃的乾散貨船。另一方面，我們的租入船舶由我們主要根據定期期租及航次期租(TCT)向船舶供應商租用的乾散貨船組成。

我們的船隊於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日分別包括16艘、15艘、22艘及21艘控制船舶，且我們截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月分別訂立合共超過60項、160項、200項及90項租入船舶合約。下表載列往績記錄期間我們按控制及租入船舶劃分的航運服務業務板塊產生的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
租入船舶	64,454	59.2	95,351	67.0	257,185	79.4	188,591	81.6	162,223	66.5
控制船舶	44,401	40.8	47,028	33.0	66,557	20.6	42,603	18.4	81,574	33.5
總計：	<u>108,855</u>	<u>100.0</u>	<u>142,379</u>	<u>100.0</u>	<u>323,742</u>	<u>100.0</u>	<u>231,194</u>	<u>100.0</u>	<u>243,797</u>	<u>100.0</u>

概 要

下表載列往績記錄期間我們按控制及租入船舶劃分的航運服務業務板塊產生的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	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
	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%
租入船舶	4,116	6.4	4,179	4.4	31,582	12.3	23,952	12.7	20,138	12.4
控制船舶	<u>7,185</u>	<u>16.2</u>	<u>3,478</u>	<u>7.4</u>	<u>20,577</u>	<u>30.9</u>	<u>13,587</u>	<u>31.9</u>	<u>25,328</u>	<u>31.0</u>
合計：	<u><u>11,301</u></u>	<u><u>10.4</u></u>	<u><u>7,657</u></u>	<u><u>5.4</u></u>	<u><u>52,159</u></u>	<u><u>16.1</u></u>	<u><u>37,539</u></u>	<u><u>16.2</u></u>	<u><u>45,466</u></u>	<u><u>18.6</u></u>

(未經審核)

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度各年以及截至2022年9月30日止九個月，我們每年租入船舶合約的總運力分別約為3.7百萬dwt、10.6百萬dwt、14.6百萬dwt及6.9百萬dwt。於2019年、2020年及2021年12月31日以及截至2022年9月30日止九個月，我們控制船隊的總運力分別約為0.8百萬dwt、0.8百萬dwt、1.2百萬dwt及1.0百萬dwt。

有關我們船隊利用率的進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的船隊 — 控制船舶 — 船隊利用率」。

於往績記錄期間，我們亦向客戶提供船舶管理服務。我們的船舶管理業務服務主要包括提供船舶管理服務，據此我們提供航海船舶的船舶管理解決方案。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別管理94艘、133艘、203艘及206艘船舶，其中74艘、114艘、176艘及179艘為第三方擁有的船舶。我們管理的船舶類型及尺寸不同，於新加坡、香港、中國、巴拿馬、馬紹爾群島及利比里亞等全球主要航運樞紐船旗國登記。

於往績記錄期間，我們的客戶主要包括(i)船東、(ii)融資租賃公司、(iii)造船廠、(iv)乾散貨貿易商及(v)航運及物流公司。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，向五大客戶提供服務所得收入分別佔往績記錄期間各年度／期間

概 要

總收入約20.9%、18.7%、25.6%及19.7%，而最大客戶所得收入分別佔往績記錄期間各年度／期間我們總收入約7.7%、5.0%、7.0%及5.8%。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 客戶」一節。

下表載列往績記錄期間我們按主要客戶類型劃分的收入明細：

	2019年		截至12月31日止年度 2020年		2021年		截至2022年9月30日 止九個月	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
航運服務								
— 商品所有者及貿易商	23,088	21.2	83,865	58.9	211,822	65.4	120,717	49.5
— 航運服務公司	85,767	78.8	58,514	41.1	111,920	34.6	123,080	50.5
小計：	108,855	100.0	142,379	100.0	323,742	100.0	243,797	100.0
船舶管理服務								
— 船東	25,053	93.7	35,136	96.1	43,371	88.5	34,002	81.9
— 造船廠	—	—	—	—	435	0.9	1,392	3.4
— 其他 ^(附註)	1,699	6.3	1,414	3.9	5,190	10.6	6,120	14.7
小計：	26,752	100.0	36,550	100.0	48,996	100.0	41,514	100.0
總計：	135,607		178,929		372,738		285,311	

附註： 其他一般包括旅遊公司、建築公司、海洋工程公司等，彼等一般擁有船舶以進行業務營運。

於往績記錄期間，我們的供應商主要包括(i)船舶供應商、(ii)潤滑油及備件等船舶物料供應商、(iii)燃料供應商、(iv)保險公司、(v)船級社、及(vi)維修及保養服務提供商。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，五大供應商所作採購分別約佔往績記錄期間各年度／期間我們總採購成本的13.7%、15.2%、9.5%及16.0%，而最大供應商所作採購分別約佔往績記錄期間各年度／期間我們總採購成本的5.4%、6.3%、2.5%及3.8%。有關進一步資料，請參閱本文件「業務 — 供應商」一節。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，上海燁倫航運有限公司、供應商L及供應商H身為我們於往績記錄期間五大供應商的同時，亦為我們於往績記錄期間的客戶。同樣，客戶E、客戶L及客戶O身為我們於往績記錄期間五大客戶的同時，亦為我們於往績記錄期間的供應商。務請參閱本文件「業務 — 客戶與供應商的重疊」一節。

我們於營運期間所承擔因索賠而產生的責任可能視乎(其中包括)以下各項而有所不同：(i)我們與客戶簽訂的租船類型；及(ii)是否涉及租入船舶或控制船舶。鑒於我們所承擔的責任，於往績記錄期間，我們已投購多種類型的保險，相關保險涵蓋(其中包括)對船舶的

概 要

實際損害，以及船東就有關航運業務的第三方責任須承擔的法律及法定責任。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的航運服務 — 承擔的法律責任」及「業務 — 保險」各節。

我們的競爭優勢

我們的董事相信，以下競爭優勢促成我們的成功，並將繼續成為我們增長的主要驅動力。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的競爭優勢」一段。

- 作為於中國提供綜合船舶管理解決方案的領先第三方船舶管理服務提供商，我們已準備就緒從穩健的行業增長中受益。
- 透過我們值得信賴的龐大船舶供應商網絡及具有戰略平衡的資產組合船隊，我們能夠以靈活的安排提供全面的船舶組合，滿足客戶的需求，並增強我們在行業中的競爭力。
- 我們已建立高素質且多元化的客戶群。
- 我們透過提供優質及可靠的服務令客戶滿意，並實現可持續發展。
- 我們擁有具備深刻的行業洞察力及豐富經驗的高素質且敬業的管理團隊。

本集團的競爭格局

根據弗若斯特沙利文報告，中國海運市場乃一個競爭激烈的市場，資本密集且高度分散，2021年全球有超過20,000名市場參與者通過國際航線往來中國運送貨物。市場競爭主要基於供求關係，我們根據價格、船舶位置、大小、船齡、船舶狀況及我們的市場聲譽來競爭船舶及租船合約。鑒於我們經營所在的市場高度分散，擁有更多資源的競爭對手可進入乾散貨航運業並通過合併或收購經營更大的船隊，且彼等可能能夠提供比我們所能提供的更低的租船費率及更高質量的船舶。根據弗若斯特沙利文報告，中國船舶管理市場以競爭激烈為特點。遵守船舶運營合規要求所產生的直接及間接成本普遍上漲，船東需要資源豐厚的船舶管理服務提供商的支持，以應對風險管理、安全與質量、應急及日常需求等方面的要求。因此，船舶管理服務提供商必須提高質量並擴大其服務範圍，以爭取客戶的業務。

概 要

我們的業務策略

為進一步發展我們的業務並繼續我們的增長，我們將實施以下業務策略：(i)繼續擴大及多樣化我們的船隊，戰略重點為維持租入與控制船舶的適當平衡；(ii)通過鞏固我們的現有市場份額及建立全球市場辦事處擴大我們的船舶管理能力；及(iii)在我們的業務運營中採用數字技術並實施先進資訊科技系統。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的業務策略及未來計劃」一段。

財務資料及營運數據概要

下表載列我們於各所示年度／期間合併財務資料中的節選財務資料。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料」一節。

合併全面收益表節選項目

下表載列我們於所示期間的合併全面收益表的概要。

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 (未經審核)	2022年 千美元
收入	135,607	178,929	372,738	264,728	285,311
銷售成本	(119,553)	(166,202)	(315,088)	(223,605)	(231,191)
毛利	<u>16,054</u>	<u>12,727</u>	<u>57,650</u>	<u>41,123</u>	<u>54,120</u>
銷售、一般及行政開支	(4,484)	(5,708)	(17,215)	(6,217)	(8,457)
經營溢利	11,445	5,546	40,322	35,355	51,893
除所得稅前溢利	8,923	1,394	41,186	35,570	57,268
所得稅開支	<u>(489)</u>	<u>(670)</u>	<u>(1,181)</u>	<u>(1,072)</u>	<u>(1,834)</u>
年／期內溢利	<u>8,434</u>	<u>724</u>	<u>40,005</u>	<u>34,498</u>	<u>55,434</u>
以下各項應佔溢利：					
— 本公司股東	7,747	451	33,617	28,513	53,999
— 非控股權益	<u>687</u>	<u>273</u>	<u>6,388</u>	<u>5,985</u>	<u>1,435</u>
	<u>8,434</u>	<u>724</u>	<u>40,005</u>	<u>34,498</u>	<u>55,434</u>

概 要

非香港財務報告準則計量

非香港財務報告準則計量並非香港財務報告準則下的標準計量方法。為補充我們根據香港財務報告準則呈列的合併財務報表，我們亦使用非香港財務報告準則計量（即經調整純利）（非香港財務報告準則計量），其並非根據香港財務報告準則規定或呈列。儘管經調整純利（非香港財務報告準則計量）為投資者提供一個評估我們營運表現的額外財務計量方法，使用經調整純利（非香港財務報告準則計量）存在若干限制。此外，我們所呈列的經調整純利（非香港財務報告準則計量）未必可與其他公司所呈列類似名目的計量相比。閣下不應視其為獨立於或可代替我們根據香港財務報告準則所呈報經營業績或財務狀況的分析。我們將經調整純利（非香港財務報告準則計量）定義為經加上(i)以股份為基礎的報酬及(ii)[編纂]開支而進行調整的年／期內溢利。下表載列我們於往績記錄期間各年的經調整後純利（非香港財務報告準則計量）：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
年／期內溢利	8,434	724	40,005	34,498	55,434
加：[編纂]開支 ⁽¹⁾	—	—	1,377	531	1,319
加：以股份為基礎的報酬 ⁽²⁾	—	—	5,635	—	—
非香港財務報告準則計量：					
年／期內經調整純利	<u>8,434</u>	<u>724</u>	<u>47,017</u>	<u>35,029</u>	<u>56,753</u>

附註：

- (1) [編纂]開支與本公司的[編纂]有關。
- (2) 於截至2021年12月31日止年度產生的以股份為基礎的報酬來自授予本公司若干董事並已於有關財政年度歸屬的股份。由於該項目屬非現金性質，故進行調整。

概 要

我們的純利由截至2019年12月31日止年度的約8.4百萬美元減少至截至2020年12月31日止年度的約0.7百萬美元，相當於減少約91.4%。此乃主要由於以下各項的綜合影響導致我們於2020年的盈利能力下降：(i)由於我們的船隊擴張及租入船舶合約增加，我們的租賃費成本、船員派遣開支、燃料成本及港口費增加及(ii)面臨全球經濟放緩，尤其是全球COVID-19疫情的初期乾散貨的需求下降，導致2020年日均BDI下降。

我們的純利由截至2020年12月31日止年度的約0.7百萬美元增加至截至2021年12月31日止年度的約40.0百萬美元，相當於增加約5,425.6%。此乃主要由於以下各項的綜合影響使我們於2021年的盈利能力提高：(i)2020年COVID-19疫情首次爆發後，市場對航運服務的高需求以及市場可用船舶供應不足推動市場租船費率於2021年創下多年新高，這使航運公司(如本集團)得以資本化及獲得更高的利潤，及(ii)由於我們的船隊擴張及租入船舶合約增加，我們的銷售成本溫和增長，而由於上述航運服務需求增加及運力供應減少，我們於截至2021年12月31日止年度的收益則大幅增加，並超過銷售成本增速。

我們的純利由截至2021年9月30日止九個月的約34.5百萬美元增加至截至2022年9月30日止九個月的約55.4百萬美元，相當於增加約60.7%。此乃主要由於以下各項的綜合影響使我們於截至2022年9月30日止九個月的盈利能力提高：(i)因出售一艘控制船舶SEACON BRAZIL而於截至2022年9月30日止九個月確認出售物業、廠房及設備淨收益約5.4百萬美元，及(ii)由於我們於2021年下半年收購聯營公司及於2022年8月出售新一海55，我們於截至2022年9月30日止九個月分佔聯營公司及合營企業的純利增加。

有關本集團於往績記錄期間純利波動之相關原因的詳細討論，請參閱「財務資料 — 經營業績之比較」。

概 要

合併資產負債表節選項目

下表載列我們於所示日期合併資產負債表的若干項目：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
非流動資產	127,346	101,110	165,773	234,124
流動資產	28,935	51,330	64,673	63,414
資產總值	156,281	152,440	230,446	297,538
非控股權益	492	911	4,087	4,227
總權益／資產淨值	3,759	5,292	51,407	105,487
非流動負債	80,422	60,840	93,062	134,425
流動負債	72,100	86,308	85,977	57,626
負債總額	152,522	147,148	179,039	192,051
流動資產／(負債)淨額	(43,165)	(34,978)	(21,304)	5,788

我們的流動負債淨額由2019年12月31日的43.2百萬美元減少至2020年12月31日的35.0百萬美元。於2021年12月31日，我們的流動負債淨額進一步減少至21.3百萬美元。於2022年9月30日，我們的流動負債淨額扭轉為流動資產淨值狀況約5.8百萬美元。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 流動資金及資本資源 — 流動資產及流動負債」一節。

我們於往績記錄期間錄得流動負債淨額，主要是由於(i)為進一步擴充船隊而訂立租賃安排或對控制船舶融資，以致租賃負債及銀行借款的流動部分相對較高，及(ii)貿易及其他應付款項，主要因應付關聯方款項所致，而應付關聯方款項主要指結欠郭先生於當中擁有權益且並無構成本集團一部分的若干公司（「郭氏的控股公司」）的其他應付款項，於2019年、2020年及2021年12月31日的金額分別為約34.8百萬美元、33.9百萬美元及26.8百萬美元，該款項為非貿易性質，一般包括(i)郭氏的控股公司代我們結付的若干控制船舶的購買價款

概 要

及(ii)與郭氏的控股公司的往來賬戶結餘。該等應付關聯方款項於最後可行日期已悉數結算。

由於我們的盈利能力改善以致我們自經營活動產生現金流入及逐漸結清欠付關聯方款項，我們從2021年12月31日約21.3百萬美元的淨流動負債狀況扭轉為2022年9月30日約5.8百萬美元的淨流動資產狀況，主要由於我們的盈利能力提高產生更多的經營現金流入，以及我們持續努力償還貿易及其他應付款項(尤其是就結算應付關聯方款項作出的付款約25.2百萬美元)。

我們分別於2019年12月31日、2020年12月31日、2021年12月31日及2022年9月30日錄得資產淨值約3.8百萬美元、5.3百萬美元、51.4百萬美元及105.5百萬美元。我們的資產淨值由2019年12月31日的約3.8百萬美元增加至2020年12月31日的約5.3百萬美元乃主要由於(i)因作為重組的一部分出售由青島洲際之星先前持有的於青島海洲星船員服務有限公司的投資而確認視作向股東出資約0.9百萬美元；及(ii)截至2020年12月31日止年度確認純利約0.7百萬美元，但該純利被同期向Seacon Enterprise非控股權益宣派約0.1百萬美元股息所部分抵銷。於2021年12月31日，我們的資產淨值進一步增加至約51.4百萬美元，主要由於(i)我們於2021年的盈利能力有所改善且我們於截至2021年12月31日止年度錄得純利40.0百萬美元；(ii)因郭先生於2021年11月分別向趙勇先生及賀罡先生轉讓本公司2%及1%的股權而確認以股份為基礎的薪酬的公允價值約5.6百萬美元及(iii)視作向股東出資約3.7百萬美元。該增加部分被同期宣派予Seacon Enterprise非控股權益的股息約3.2百萬美元所抵銷。於2022年9月30日，我們的資產淨值進一步增加至約105.5百萬美元，主要歸因於(i)我們於2022年的盈利能力有所改善且我們於截至2021年12月31日止年度錄得純利55.4百萬美元；及(ii)Star Wealth Ltd的債務約0.9百萬美元獲本公司股東豁免。該增加被(i)同期宣派予Seacon Enterprise非控股權益的股息約1.3百萬美元；及(ii)重組產生的合併儲備約0.8百萬美元所部分抵銷。

概 要

合併現金流量表節選項目

下表載列我們於所示日期合併現金流量表的選定現金流量數據。

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 (未經審核)	2022年 千美元
經營活動所得現金淨額	9,559	24,473	88,147	49,604	57,164
投資活動所得／(所用) 現金淨額	500	2,027	(6,004)	(6,012)	(6,087)
融資活動所用現金淨額	(9,849)	(24,015)	(61,515)	(33,850)	(49,472)
現金及現金等價物匯率變動 影響	(8)	(8)	(18)	(31)	(74)
現金及現金等價物增加淨值	210	2,485	20,628	9,742	1,605
年／期初現金及現金等價物	1,741	1,943	4,420	4,420	25,030
年／期末現金及現金等價物	1,943	4,420	25,030	14,131	26,561

主要財務比率概述

下表載列我們於所示日期或於所示期間的主要財務比率。有關我們的財務比率計算基準的進一步資料，請參閱「財務資料 — 主要財務比率」一節。

	於12月31日／ 截至12月31日止年度			於 9月30日 ／截至 9月30日止 九個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
股本回報率	206.1%	8.5%	65.4%	51.2%
總資產回報率	5.0%	0.3%	14.6%	18.1%
流動比率	0.4	0.6	0.8	1.1
速動比率	0.3	0.5	0.7	0.9
淨負債權益比率	2,638.7%	1,475.7%	183.8%	131.2%

概 要

我們的股本回報率由截至2019年12月31日止年度的約206.1%下降至截至2020年12月31日止年度的約8.5%，主要由於全球經濟放緩導致我們的純利減少，尤其是2020年初全球COVID-19疫情初期對乾散貨的需求減少，日均BDI由2019年的1,365點下降至2020年的1,068點，同時我們船舶的運營成本(如COVID-19檢疫措施產生的港口費)及我們航運服務業務營運增長有所增加。我們的股本回報率由截至2020年12月31日止年度的約8.5%增加至截至2021年12月31日止年度的約65.4%，主要由於2021年財務狀況改善導致我們的純利大幅增加及更大範圍的經濟復甦及市場情緒改善以及2021年市場租船費率及運費達到多年峰值的情況下，航運服務需求急劇增加。我們的股本回報率由截至2021年12月31日止年度的約65.4%下降至截至2022年9月30日止九個月的約51.2%，主要是由於保留盈利大幅增加所致。

我們的淨負債權益比率由2019年12月31日的約2,638.7%下降至2020年12月31日的約1,475.7%，主要歸因於我們的借款及租賃負債減少以及現金及現金等價物及保留盈利增加的綜合影響。於2021年12月31日，我們的淨負債權益比率進一步下降至約183.8%，主要由於我們的借款減少以及我們的權益總額因2021年盈利能力的顯著改善而增加。於2022年9月30日，我們的淨負債權益比率進一步降至約131.2%，主要由於我們的權益總額因截至2022年9月30日止九個月盈利能力有所改善而大幅增加。

概 要

營運數據及矩陣

下表載列於往績記錄期間我們按船舶大小劃分的毛利明細。

	截至12月31日止年度			截至
				9月30日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	(千美元)	(千美元)	(千美元)	(千美元)
乾散貨船				
— 好望角型	1,595	3,297	9,115	1,703
— 巴拿馬型	2,839	2,217	6,814	11,008
— 超大型	1,011	1,370	6,832	7,419
— 超級極限型	1,410	(1,973)	6,092	4,896
— 大靈便型	1,232	521	428	(663)
— 靈便型	1,504	1,036	24,468	18,520
油輪及化學品船	<u>1,710</u>	<u>1,189</u>	<u>(1,590)</u>	<u>2,583</u>
總計：	<u>11,301</u>	<u>7,657</u>	<u>52,159</u>	<u>45,466</u>

截至2020年12月31日止年度，我們就超級極限型船舶錄得毛損約2.0百萬美元，主要由於(其中包括)因COVID-19疫情爆發導致2020年初市場情緒不佳，從而致使我們的超級極限型控制船舶錄得虧損交易。截至2021年12月31日止年度，我們亦就油輪及化學品船錄得毛損約1.6百萬美元，主要由於(i)2021年接收新船的費用較高，包括消耗的額外燃料、準備零部件及材料以及船員登船的額外工資及(ii)2021年石油產品的市場情緒低迷，這反映於波羅的海成品油運價指數。我們的靈便型船舶毛利由截至2020年12月31日止年度的約1.0百萬美元大幅增加至截至2021年12月31日止年度的約24.5百萬美元。此乃由於截至2021年12月31日止年度，我們的租入船舶及控制船舶主要由靈便型船舶組成，這意味着於2021年航運服務需求高及BDI出現多個高峰的特殊市場條件下，我們的靈便型船舶產生的毛利大幅增加。我們於截至2022年9月30日止九個月錄得與大靈便型船舶有關的毛損約0.7百萬美元，乃由於租賃相關船舶後市場突然低迷導致我們就其中一艘租入船舶錄得虧損交易。

概 要

下表載列於往績記錄期間我們按根據TCT船舶、航次租賃及包運合約所運輸主要產品類型劃分的貨運量明細。由於定期期租的性質使然，租船客戶可在租賃期內酌情決定運輸貨物，因此無法核對定期期租的貨運量。

	截至12月31日止年度			截至 9月30日 止九個月
	2019年 (千噸)	2020年 (千噸)	2021年 (千噸)	2022年 (千噸)
煤炭	2,494	3,345	4,225	3,059
石油產品	88	212	80	236
礦物	2,225	8,085	7,281	4,856
穀物	987	404	446	185
工業材料 <small>(附註)</small>	467	342	317	397
水泥製品	615	458	861	285
鋼材	351	427	242	153
普通貨物	203	64	22	143
化肥產品	133	22	91	225
原木	—	—	20	10
總計：	<u>7,563</u>	<u>13,359</u>	<u>13,585</u>	<u>9,549</u>

附註： 工業材料包括各種石油產品及化合物，如硫磺、棕櫚油、鹽、尿素、乙二醇等。

概 要

下表載列於往績記錄期間我們按船舶大小劃分的控制船舶定期租賃等值收益明細。定期租賃等值收益指我們的控制船舶定期租賃收益與我們的控制船舶航次租賃收益的總額(扣除燃油費、滯期費、港口費等相關成本)除此類船舶的總運營天數。

	截至12月31日止年度			截至 9月30日 止九個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
	(美元/日)	(美元/日)	(美元/日)	(美元/日)
乾散貨船				
— 好望角型	11,899	12,071	19,050	23,674
— 巴拿馬型	11,990	12,100	18,102	31,322
— 超大型	10,504	10,283	13,985	19,005
— 超級極限型	9,395	6,925	12,737	20,817
— 靈便型	5,680	4,403	8,194	7,134
油輪及化學品船	7,164	5,984	9,848	13,846

下表載列於往績記錄期間我們每日毛利及每日船舶成本的明細。

	截至12月31日止年度			截至 9月30日 止九個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
	(美元/日)	(美元/日)	(美元/日)	(美元/日)
每日毛利				
— 租入船舶	716	579	3,385	2,661
— 控制船舶	2,774	782	5,278	6,484
每日船舶成本 ^(附註)				
— 租入船舶	10,503	12,639	24,178	18,775
— 控制船舶	14,370	9,788	11,795	14,400

附註：每日船舶成本指特定船舶直接應佔的銷售成本除以我們於任何特定年度/期間控制或租入船舶的適用天數。

概 要

下表載列於往績記錄期間我們的長期租賃船舶成本及船舶天數明細。

	截至12月31日止年度			截至
	2019年	2020年	2021年	9月30日 止九個月 2022年
長期租賃船舶成本 ^(附註1)				
(千美元)	—	—	2,961	4,417
船舶天數 ^(附註2)	—	—	186	273

附註：

1. 長期租賃船舶指我們於年／期內根據船舶租賃合約向供應商租用且租期為一年或以上的租入船舶。
2. 船舶天數指我們於年／期內根據船舶租賃合約租入我們的長期租賃船舶的總天數。

重大風險因素概要

我們的運營涉及若干風險，其中部分非我們所能控制。通常與我們的業務及行業相關的部分風險包括：(i)乾散貨船的租船費不穩定及航運服務的盈利能力對BDI（其為市場租船費率的主要基準指標）的波動敏感，(ii)我們面臨與獲得適當運力相關的風險，如租入船舶及購買船舶，(iii)船用燃料價格上漲或會削弱我們的盈利能力，並對我們的業務經營產生不利影響，(iv)我們需要大量營運資金及財務資源以維持我們的業務經營及擴張計劃，及(v)我們可能無法留住現有客戶或吸引新客戶。有關進一步詳情，請參閱本文件「風險因素」一節。

[編纂]

	基於[編纂] 10%後[編纂] 每股[編纂]	基於[編纂] 每股[編纂]港元 (低端)	基於[編纂] 每股[編纂]港元 (高端)
市值 ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元	[編纂]港元
本公司擁有人應佔 未經審核備考經調整 綜合每股有形資產 淨值 ⁽²⁾⁽³⁾	[編纂]港元	[編纂]港元	[編纂]港元

概 要

附註：

- (1) 市值之計算乃基於緊隨[編纂]及[編纂]完成後預期將發行的[編纂]股股份(並無計及根據[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何股份、根據購股權計劃授出的購股權獲行使而發行的任何股份或根據本文件「股本 — 發行股份的一般授權」及「股本 — 購回股份的一般授權」各段所載授予董事的一般授權而發行或購回的任何股份)。
- (2) 未經審核備考經調整綜合每股有形資產淨值乃經對本文件附錄二A「未經審核備考財務資料」一節所述者進行有關調整及基於緊隨[編纂]及[編纂]完成後預期將發行的[編纂]股股份(並無計及根據[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何股份、根據購股權計劃授出的購股權獲行使而發行的任何股份或根據本文件「股本 — 發行股份的一般授權」及「股本 — 購回股份的一般授權」各段所載授予董事的一般授權而發行或購回的任何股份)後計算得出。
- (3) 有關詳情，請參閱本文件附錄二A「未經審核備考財務資料」一節。

股息

於往績記錄期間，本公司並無宣派任何股息。於最後可行日期，我們並無任何股息政策。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 股息政策」一段。

[編纂]

假設[編纂]未獲行使，按照[編纂]每股股份[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍的中位數)，估計根據[編纂]發行[編纂]的[編纂](經扣除本公司自[編纂]總額應付的估計[編纂]佣金、費用及估計開支)將約為[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)。我們目前擬將根據[編纂]發行[編纂]用作以下用途：

- 約[編纂]港元(相等於約[編纂]美元)或[編纂]%，預計將用於擴充及優化我們的船隊，其中：
 - 約[編纂]港元(相等於約[編纂]美元)或[編纂]%，預計將用於擴大並優化我們的控制船隊；及
 - 約[編纂]港元(相等於約[編纂]美元)或[編纂]%，預計將用於擴大我們租入船隊的規模；

概 要

- 約[編纂]港元(相等於約[編纂]美元)或[編纂]%，預計將用於(i)通過於上海、希臘、菲律賓及日本等戰略位置租用辦公場所設立新辦事處加強我們的船舶管理能力，及(ii)擴大我們目前於青島、寧波及福州的現有船舶管理運營業務；
- 約[編纂]港元(相等於約[編纂]美元)或[編纂]%，預計將用於在業務營運中採用數碼科技並實施先進的資訊科技；及
- 約[編纂]港元(相等於約[編纂]美元)或[編纂]%，預計將用作一般營運資金。

有關進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

[編纂]開支

我們將承擔的[編纂]開支估計約為[編纂]美元([編纂]港元)，相當於[編纂]總額約[編纂]%(按[編纂]每股[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍的中位數)及假設[編纂]未獲行使)，其中(i)[編纂]相關開支，包括[編纂]佣金及其他開支約為[編纂]美元([編纂]港元)及(ii)非[編纂]相關開支約為[編纂]美元([編纂]港元)，包括(a)法律顧問及申報會計師費用及開支約[編纂]美元([編纂]港元)及(b)其他費用及開支約[編纂]美元([編纂]港元)。

我們於往績記錄期間產生[編纂]開支約3.4百萬美元(26.7百萬港元)，其中約2.7百萬美元(21.2百萬港元)入賬為開支及約0.7百萬美元(5.5百萬港元)將於[編纂]後直接確認為權益扣減。

我們估計，本公司將產生額外[編纂]開支約[編纂]美元([編纂]港元)(包括[編纂]佣金約[編纂]美元([編纂]港元))，其中約[編纂]美元([編纂]港元)預期於損益中扣除及約[編纂]美元([編纂]港元)預期將於[編纂]後直接確認為權益扣減。

上述[編纂]開支為最新的可行估計，僅供參考，實際金額可能與此估計有所不同。我們的董事預計此類開支不會對我們截至2022年12月31日止年度的經營業績產生重大不利影響。

概 要

我們的控股股東

於緊接[編纂]及[編纂]前，郭先生、Jin Qiu、Shining Friends、Jovial Alliance及Jin Chun共同行使本公司的77%已發行股本的控制權。於緊隨[編纂]及[編纂]完成後（不計及因行使[編纂]或根據購股權計劃可能授出的購股權而可能配發及發行的任何股份），郭先生、Jin Qiu、Shining Friends、Jovial Alliance及Jin Chun所控制的已發行股本百分比將攤薄至[編纂]%且彼等將共同有權於緊隨[編纂]完成後於本公司股東大會上直接或間接行使或控制行使30%或以上投票權。因此，郭先生、Jin Qiu、Shining Friends、Jovial Alliance及Jin Chun於緊隨[編纂]後被視為我們的一組控股股東。有關詳情，請參閱「與控股股東的關係」。

我們已與其中一名控股股東的聯繫人訂立若干持續關連交易。詳情請參閱「豁免嚴格遵守上市規則」及「關連交易」。

[編纂]投資

於2021年12月，施藝先生收購青島洲際之星的3%股權。詳情請參閱「歷史、重組及公司架構 — [編纂]投資」。

購股權計劃

我們已有條件採納購股權計劃。有關購股權計劃的詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料 — D.購股權計劃」。

法律程序

於最後可行日期，我們涉及與我們若干控制船舶及租入船舶有關的正在進行的訴訟及仲裁程序。進一步詳情請參閱「業務 — 法律程序」。

除本文件「業務 — 法律程序」一節所披露者外，董事確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無牽涉任何針對我們或任何董事提起且已經或可能合理預計對我們的業務造成重大財務或經營影響的訴訟或仲裁程序或行政程序。董事進一步確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們亦於所有重大方面遵守我們經營所在司法權區的所有相關法律及法規。

概 要

COVID-19疫情的影響

董事確認，儘管COVID-19疫情造成全球供應鏈中斷，但亦為我們增加市場機會。根據弗若斯特沙利文報告，於2020年COVID-19疫情的初步影響後，封控規定放寬及經濟逐步恢復促使散貨船運輸的需求旺盛，使得2021年BDI飆升。

於2022年第一季度，COVID-19疫情捲土重來，包括在中國各省高傳染性的奧密克戎變種病毒，地方政府對商業及社會活動實施各種限制。除若干客戶因2022年初上海封城以致其暫停業務營運而在向我們付款方面出現輕微延期外，我們的董事認為，疫情捲土重來不會對我們的業務或市場狀況產生重大或持續的不利影響。董事預計，COVID-19疫情近期將不會對綜合航運公司的市場狀況及本集團的營運造成重大不利影響。

有關COVID-19疫情對我們業務影響的進一步詳情，請參閱「業務 — COVID-19疫情對我們業務的影響」一節。

近期發展

我們船隊組成的變動

截至最後可行日期，我們控制船隊的所有權狀況及／或組成發生以下變動：

- 我們已於2022年10月訂立協議，新建造一艘新乾散貨船，建議運力為40,000 dwt，預計於2024年完成。
- GOLDEN CAMELLIA由我們於2021年10月自一家融資租賃公司以光船租賃(包括提前購買選擇權)方式租入。我們已於2022年10月告知船東我們有意行使購買選擇權，並於同日訂立協議向獨立第三方出售GOLDEN CAMELLIA。於2023年1月完成後，GOLDEN CAMELLIA的法定所有權已由船東轉讓予我們，繼而由我們轉讓予獨立第三方。
- 一艘運力約為85,000 dwt的新乾散貨船SEACON NOLA已建成，且該船舶已於2023年1月交付予我們。

概 要

於往績記錄期間後我們的業務及經營業績

截至2022年12月31日止年度，我們控制船舶的平均利用率約為91.4%，而於此期間，我們租入船舶的平均利用率約為99.4%。有關我們船舶利用率的計算基準的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 控制船隊 — 船隊利用率」一段。

本集團截至2022年12月31日及截至該日止年度的未經審核初步財務資料

根據我們截至2022年12月31日止年度的未經審核初步財務資料，我們於2022年的收入較2021年減少約3.7%，主要是由於(i)我們自租入船舶獲得的航運服務收入減少，原因為我們於2022年簽訂的租入船舶合約較2021年有所減少；及(ii)日均BDI減少，這意味著我們能夠自客戶獲取的租賃費有所減少。根據我們截至2022年12月31日止年度的未經審核初步財務資料，我們於2022年的毛利較2021年增加8.3%，主要是由於(i)按管理費收費的船舶所佔船舶管理服務收入增加；及(ii)因於2021年下半年開始大部分造船監理項目導致造船監理項目收入佔比增加。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄二B「截至2022年12月31日止年度未經審核初步財務資料」一節。有關我們截至2022年12月31日的合併資產負債表、截至2022年12月31日止年度的合併全面收益表以及「附錄二 B — 截至2022年12月31日止年度未經審核初步財務資料」所載相關附註的未經審核財務資料經由申報會計師根據香港會計師公會發佈的應用指引第730號「有關年度業績初步公告的核數師指引」協定，與本集團截至2022年12月31日止年度的未經審核合併財務報表所載金額一致。申報會計師就此進行的工作並不構成根據香港會計師公會頒佈的《香港核數準則》、《香港審閱工作準則》或《香港核證工作準則》而進行的核證工作，因此申報會計師並未對未經審核初步財務資料作出核證。

展望未來，董事預期，我們控制的船舶帶動的業務將會持續增長，主要是由於我們的控制船隊引進四艘新油輪（即GOLDEN CAMELLIA、GOLDEN DAHLIA、GOLDEN DAISY及GOLDEN LAVENDER），我們預期此舉能夠利用俄烏衝突期間石油產品需求及價格上升的機會。與BDI一樣，我們在評估油輪的租船費率是否符合當前市況時，參考波羅的海成品油運價指數（「BCTI」），該指數由運輸汽油及石油產品的清潔油輪行駛的主要航線的平均租船費率組成。根據弗若斯特沙利文報告，由於大量貿易商拒絕購買來自俄羅斯的石

概 要

油，導致全球供應短缺，國際油價飆升。繼2022年2月俄烏沖突後，BCTI由2022年2月28日約731點上升到2022年12月22日2,143點的峰值。於最後可行日期，BCTI為847點。儘管BCTI於2022年12月達到峰值，但與俄烏沖突開始前相比，BCTI仍保持在相對高位，董事認為，這將為我們近期從我們的油輪獲得更高的收益提供相當大的推動力。

BDI對我們財務表現的影響

海運行業是高度週期性的行業，其特點是市場租船費及運費的高度波動。此種週期性受到船舶運力供求變化以及大宗商品供需變化的影響，而大宗商品的供需變化往往受到廣泛的宏觀經濟因素的影響。當對航運服務的需求較低時，造船業就會放緩，閒置或標記為報廢的船舶數量會增加。當由於市場經濟的變化而對航運服務的需求增加時，如供應不能迅速滿足相關需求的增加，租船費及運費會上升，造船業復甦，最終導致供給量增加，從而最終推動市場租船費率回落。海運業的波動同時與商業週期的波動密切相關，大宗商品需求的減少將意味着對運輸服務的需求降低，這可能迫使航運公司減少建造船舶，並報廢部分未投入使用的船舶。同樣，乾散貨航運業亦面臨高度的週期性，相關週期性於BDI中反映，BDI在往績記錄期間及其後表現出相當大的波動性。進一步詳情，請參閱「風險因素」一節中「乾散貨船的租船費不穩定及航運服務的盈利能力對BDI(其為市場租船費率的主要基準指標)的波動敏感」一段。

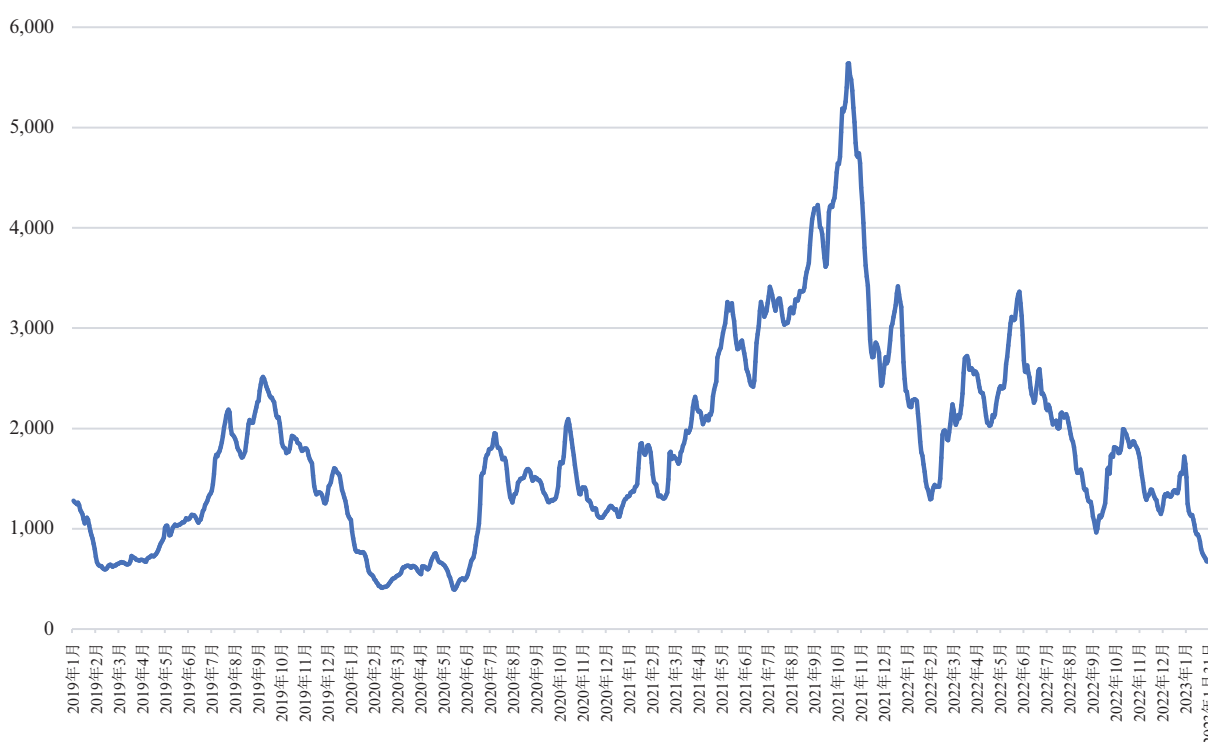
海運業固有的週期性對其市場參與者而言機會與風險並存。與海運業的週期性相關的市場機會的例子包括：當租船費用達到高峰時，航運公司能夠透過向客戶收費獲取更高的租船費用。然而，同樣地，高漲的租船費率可能為該等主要租入運力的航運公司帶來風險，因為船舶供應商收取的租船費率亦將處於高漲的水準，因此可能會削減航運公司的潛在利潤。另一個市場機會為，市場參與者可利用海運業的週期性，以較低的價格購買資產或以相對較低的市場租價租入運力，其後於市場情緒好轉時以較高的價格租出該等船舶。相反，一個主

概 要

要的相關風險是海運業本身並不穩定且不可預測，因此，如欲利用市場新造船費率及／或租船費率的任何潛在增長，市場參與者必須對海運業有敏銳的瞭解，以便迅速應對有關波動，並衡量市場情緒是否有實質性上升。不具備適當的市場洞察力及經驗的航運公司與市場參與者可能無法敏銳地評估市場的脈搏，以便在市場好轉期間把握任何潛在的商機，或緩解潛在市場下滑的影響。此外，概不能保證在新造船隻建造完成後對航運服務有足夠的需求，這可能會對市場參與者構成重大風險。有關進一步詳情，請參閱「風險因素」一節「新造船項目存在可能導致延遲、成本超支或取消新造船合約的風險，且概不保證造船項目完成後將會有充足的航運服務需求」一段。

BDI為總部位於倫敦的波羅的海交易所有限公司每日發佈的航運及貿易指數。BDI指數衡量煤炭及鋼鐵等乾散貨在世界各地的運輸成本，或更具體地說，衡量對運力的需求與乾散貨船供給之間的關係。航運公司及海運業的其他市場參與者在衡量所提供的租船費率是否與當時的市況一致時往往參考BDI。下圖載列BDI各自於往績記錄期間及直至2023年1月31日的歷史波動。

於往績記錄期間及直至2023年1月31日BDI的歷史波動



於往績記錄期間，我們的租船費率通常隨著BDI的變動而波動，而BDI一般影響我們的財務表現。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，BDI於393點至5,650點的區間內波動，日均分別約為1,365點、1,068點、2,943點及2,070點，我們於同期的純利分別約為8.4百萬美元、0.7百萬美元、40.0百萬美元及55.4百萬

概 要

美元。鑒於我們的租船費率通常隨著BDI波動，而BDI通常構成我們的供應商向我們收取及我們向我們的客戶收取的費用主要基準，我們能夠利用BDI於2020年年底及整個2021年呈現的不斷上升趨勢，其於2022年上半年維持相對較高水平，因此於往績記錄期間錄得尤為強勁的財務業績，尤其是截至2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月。概不保證我們未來的財務業績將按與2021年相同的水平增長。更多詳情請參閱「風險因素」一節中「我們的歷史增長率、收入及利潤率(尤其是因COVID-19疫情導致需求激增而產生的航運服務收入)或不能代表其未來增長率、收入及利潤率」一段。

於2021年12月31日後及直至2022年10月31日，BDI暴跌至2022年8月31日的965點的低位，然後反彈至2022年10月31日的1,463點。根據弗若斯特沙利文報告，該下降主要是由於以下原因引起的負面市場情緒：(i)由於2022年第二季度及第三季度房地產及製造行業表現疲軟，中國對主要乾散貨鋼材的需求減少，與2021年同期相比錄得大幅下降；(ii)由於極端天氣條件、地緣政治爭端及疫情導致農業貿易政策及出口模式發生變化，穀物及農產品的出口及整體運費下降；及(iii)美聯儲於2022年近期一系列加息帶來的市場不確定性。BDI其後於2022年10月31日升至1,463點，並於2022年12月23日(即就截至2022年12月31日止年度的BDI數據而言的年內最新可用日期)進一步增加至1,515點，表明自2022年8月31日的低位溫和回升。然而，自此之後，截至2023年1月31日，BDI已跌至681點。根據弗若斯特沙利文報告，BDI表現出一定程度的季節性，原因為BDI於第一季度通常較低，主要是由於春節期間對航運服務的需求較低。於最後可行日期，BDI已回升至約990點。

儘管於2021年12月31日後，BDI近期有所下降，但董事認為，有關下降對我們的整體業務營運或財務表現並無重大影響，原因是我們截至2022年9月30日止九個月的收益及毛利高於2021年同期，且有關下降僅為暫時性，因為截至2022年10月31日，BDI已迅速達到1,463點，並於2022年12月23日進一步增加到1,515點，這體現BDI的週期性，其特點是在整個特定年度有多個週期性的高峰和低谷。這可由BDI於截至2022年12月31日止年度的高峰和低谷之間存在相當大的偏差予以進一步佐證，BDI於2022年5月23日達到峰值3,369點，並於2022年8月31日達到低谷965點，年內日均值約為1,937點。雖然截至2022年12月31日止年度的日均值低於截至2021年12月31日止年度的日均值2,943點，但截至2022年12月31日止年度

概 要

的日均值仍顯著高於分別於截至2019年及2020年12月31日止年度的日均值1,365點及1,068點，我們的董事認為這將繼續為未來穩定的財務業績奠定堅實的基礎，儘管與我們於2021年出色的經營業績所錄得的速度或規模不同。

為緩解海運業的週期性及潛在的市場低迷，我們已採取各種緩解措施，例如一般根據短期定期期租及TCT租船，原因為此類租船的期限較短，使我們得以保持更高程度的靈活性並及時應對任何意外低迷。此外，在市場租船費率處於高位期間，我們會努力根據較長期限的定期期租租出我們控制的船舶，以確保我們在任何潛在的市場低迷中以相對較高的水平獲得穩定及長期的收入。我們還採用排序策略，倘預期市場情緒及市場費率於不久將來會下降，我們傾向於以背靠背的方式獲得業務，即首先我們將參考當時的市場費率事先獲取並「鎖定」客戶事先應付予我們的租賃費或運費，其後向供應商採購及租入合適的船舶，從而緩解市場租船費率突然下降的影響，原因為我們能夠透過確保租船時的租船費率低於向客戶收取的租船費率，更好地把控潛在利潤率並在租船時計入潛在利潤率。有關我們排序策略的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 租入船隊 — 租船及從客戶獲得業務的順序」一段。

海運業重大事件的影響

俄烏戰爭

自2022年2月以來的俄烏衝突曠日持久，儘管2022年2月衝突爆發後直至最後可行日期對乾散貨行業的總體影響小於油輪行業，預期將於2022年餘下時間內繼續對海運業造成不確定性。鑒於俄羅斯及烏克蘭是乾散貨大宗商品的主要出口國（其中俄羅斯主要出口煤炭、穀物、鋼產品及化肥，而烏克蘭出口穀物、鐵礦石和鋼產品），兩國之間持續的緊張局勢阻礙該等大宗商品的出口，並增加了全球航運成本。儘管我們能夠利用市場租船費率上漲的機會，因為由於黑海周邊貿易模式的擾動，於2022年2月衝突爆發後直至最後可行日期，運力下降，航運時間較長，但俄羅斯與烏克蘭之間曠日持久的衝突將繼續給未來的海運航運帶來不確定性。

概 要

擴大對俄羅斯燃料禁令的範圍亦推高船用燃料的成本及可用性，並促使船東使用替代燃料。此外，有關俄烏衝突及隨之實施的制裁的不確定性可能導致全球燃料價格進一步上漲。雖然我們的油輪船隊能夠從油價上漲中獲益，但我們可能同時面臨燃油成本負擔加劇的情況。董事預計，由於俄烏沖突曠日持久，油價上漲，我們來自油輪的收益近期將增加。

燃油費用對我們的財務業績產生的影響

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9月30日止九個月，我們的燃料開支分別約為16.2百萬美元、28.7百萬美元、36.5百萬美元、27.3百萬美元及31.0百萬美元，分別佔同期銷售成本約13.5%、17.3%、11.6%、12.2%及13.4%。有關我們於往績記錄期間燃油費用波動對除稅前純利的假設敏感度分析的詳情，請參閱「財務資料 — 影響我們經營業績的關鍵因素 — 燃油費用」一段。

我們的燃油費用亦可能因租賃方式的種類而出現重大變動。倘我們根據定期租賃（即定期期租及TCT）將船舶出租予客戶，我們不負責提供船用燃油，而倘我們根據航次租賃及包運合約將船舶出租予客戶，我們須負責提供船用燃油。根據我們客戶對任何特定租船方式的偏好，我們的燃油費用於任何特定年度都可能出現大幅波動。

台灣海峽兩岸緊張局勢日益加劇

於2022年8月，由於美國眾議院議長南希·佩洛西訪台，兩岸關係緊張加劇。作為對此次訪問的回應，中國政府於2022年8月4日至2022年8月10日在台灣周邊海域（包括台灣海峽）進行了一系列軍事演習，台灣海峽是船隻往返東南亞及東北亞的主要通道。董事認為，2022年8月期間的兩岸緊張局勢並無對我們於往績記錄期間後直至最後可行日期的業務營運及財務狀況產生任何重大影響，因為我們的船舶通常避免駛經任何涉及軍事演習的地區。

美聯儲加息

為緩和失控的通貨膨脹，美聯儲於2022年9月將聯邦基金目標利率上調至3.00%至3.25%，標誌著年內第四次加息，較2022年7月的上一次加息躍升四分之三。於往績記錄期間後及直至最後可行日期，美聯儲於2022年11月將聯邦基金利率進一步上調至3.75%至4.00%、2022年12月上調至4.25%至4.50%及2023年2月上調至4.50%至4.75%。董事預期，

概 要

美聯儲近期一連串的加息將對我們日後的債務產生重大影響，因為我們的融資租賃安排及銀行貸款通常按基於LIBOR的浮動利率計息，而後者可能會應美聯儲加息而波動。

美國海運改革法

於2022年6月，新的海運改革法在美國簽署成為法律。該立法旨在打壓國際海運成本，緩解供應鏈積壓導致消費者價格不斷上漲，並使美國農民及出口商更難將商品運往全球市場的情況，及透過具有競爭力的海洋運輸系統促進美國出口增長，並避免海洋承運人向託運人收取過高的滯留及滯期費。特別是，法律改革引入禁止承運人的不公平及／或不合理行為，拒絕運輸服務或任何其他針對美國托運人的不公平或歧視性方法，以及不公平或歧視性作法，特別是與任何商品組別或運輸類型有關，或與關稅或收費有關。例如，該立法要求美國聯邦海事委員會(i)調查關於普通海洋承運人收取的滯留費及滯期費的投訴，(ii)確定該等費用是否合理，及(iii)命令退還不合理收費。根據弗若斯特沙利文報告且我們的董事會贊同，這項法律改革對市場的影響微乎其微，因為其不會對海運業造成重大有意義的結構性變化，而是對行業中的建議作法進行改革。鑒於上述情況並考慮到(i)海運改革法僅影響涉及美國的航線，及(ii)往績記錄期間我們與往返美國的航線有關的滯期費微不足道，董事認為，海運改革法並無對我們於往績記錄期間後及直至最後可行日期的業務營運及財務狀況產生重大影響。

無重大不利變動

董事確認，自2022年9月30日及直至本文件日期，除本文件「業務 — 法律程序」一節所披露者外，(i)我們營運所在的市況或行業及環境概無重大不利變動而對我們的財務或營運狀況造成重大不利影響；(ii)本集團的財務或經營狀況或前景概無重大不利變動，及(iii)概無發生任何將對本文件附錄一的會計師報告所列資料造成重大影響的事件。