

## 財務資料

閣下應將本節與會計師報告所載的合併財務報表(包括隨附附註)一併閱讀。合併財務報表均按香港財務報告準則(「香港財務報告準則」)編製。閣下應細閱整份會計師報告，而不應僅依賴本節中所載的資料。

以下討論及分析載有若干前瞻性陳述，反映目前對未來事項及財務表現的看法。該等陳述乃以我們基於對歷史趨勢的經驗及理解、現況及預期未來發展，以及我們認為在有關情況下屬合適的其他因素所作的假設及分析為依據。然而，實際結果及發展會否達致預期及預測的水平，則取決於多項風險及我們無法控制的不明朗因素。可導致或促成該等差異的因素包括本文件「前瞻性陳述」、「風險因素」及「業務」各節所討論者。

以下討論及分析亦載有若干經四捨五入調整的數額及百分比數字。因此，若干表格所載總額數字未必為其相應數字的算術總和，且所有列示的貨幣金額僅為概約金額。

### 概覽

我們為一家總部位於中國的綜合航運服務提供商，並已在提供航運服務及船舶管理服務方面取得成功。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，我們佔全球總市場份額約1.3%。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。

於往績記錄期間，我們主要向客戶提供航運服務及船舶管理服務。就我們的航運服務業務而言，我們通過控制船舶的船隊及租入船舶提供航運服務。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根據融資租賃安排租入的乾散貨船。另一方面，我們的租入船舶包括主要根據定期租賃(定期期租及TCT)向船舶供應商租賃的乾散貨船。

---

## 財務資料

---

於往績記錄期間，我們亦向客戶提供船舶管理服務。我們的船舶管理服務業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。

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，而我們於相應期間的純利分別約為8.4百萬美元、0.7百萬美元、40.0百萬美元、34.5百萬美元及55.4百萬美元。經扣除截至2021年12月31日止年度及截至2021年及2022年9月30日止九個月的非經常性[編纂]開支分別約1.4百萬美元、0.5百萬美元及1.3百萬美元及截至2021年12月31日止年度的以股份為基礎的報酬約5.6百萬美元，我們於期內的經調整純利(非香港財務報告準則計量)分別約為47.0百萬美元、35.0百萬美元及56.8百萬美元。有關進一步詳情，請參閱本節「非香港財務報告準則計量」。

### 呈列基準

我們於往績記錄期間之合併財務資料(包括本公司及其附屬公司之財務報表)乃根據香港財務報告準則(包括香港會計師公會頒佈的準則及詮釋)編製。本集團旗下各公司之間的公司間交易、結餘及交易的未變現盈利／虧損均於合併時對銷。就編製及呈列往績記錄期間的歷史財務資料而言，我們已於往績記錄期間採納所有適用之新訂及經修訂香港財務報告準則，惟於2022年9月30日尚未生效的任何新準則或詮釋除外。有關本文件所載財務資料的呈列及編製基準的更多資料，請參閱本文件附錄一會計師報告附註2。

根據重組，洲際船務集團先前持有的若干公司逐步轉移至本集團。鑒於郭先生持有洲際船務集團80%的權益，該公司於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度從事相同航運服務的核心業務，洲際船務集團直至2021年12月31日的資產、負債及經營業績已計入並按合併會計法基準綜合入賬至本集團的財務報表。由於洲際船務集團的股權並未根據重組轉讓予本集團，洲際船務集團的財務業績自2021年12月31日起不再綜合入賬至本集團的財務報表，以及洲際船務集團於2021年12月31日的淨負債狀況其後被視為本集團財務報表中一項於2021年12月31日的股東出資。

## 財務資料

鑒於洲際船務集團於2021年12月31日的負債淨額約為1.4百萬美元，洲際船務集團的財務資料與本集團於2021年12月31日的財務資料分拆後有效導致增加本集團的資產淨值，因此於本集團在2021年12月31日的財務報表中確認為「視作股東出資」(「視作出資」)。於2021年12月31日，視作注資中洲際船務集團的資產及負債載列如下：

	於2021年 12月31日 千美元
貿易及其他應收款項	27,215
— 本集團及其他關聯方	26,485
— 第三方	730
預付款項及其他流動資產	14
現金及現金等價物	1,237
貿易及其他應付款項	(29,836)
— 本集團及其他關聯方	(26,545)
— 第三方	<u>(3,291)</u>
	<u>(1,370)</u>

貿易及其他應付款項約29.8百萬美元主要指洲際船務集團應付星洲集團有限公司的未償款項(大部分為非貿易性質)，而貿易及其他應收款項約27.2百萬美元主要指本集團應付洲際船務集團的款項(大部分為非貿易性質)。該等貿易及其他應收款項以及貿易及其他應付款項的淨影響已計入我們於2021年12月31日的合併資產負債表列賬作視作注資，且洲際船務集團自2021年12月31日起不再為本集團的一部分。

---

## 財務資料

---

### 重大會計政策、判斷及估計

我們的部分會計政策要求我們應用與會計項目相關的估計及假設以及複雜判斷。我們在應用會計政策時所採用的估計及假設以及所作出的判斷會對我們的財務狀況及經營業績造成重大影響。該等估計及假設乃根據我們的歷史經驗、對我們目前業務及業務狀況的了解及評估，以及董事根據其認為合理的可得資料對未來作出的預期。我們預計該等估計及假設於可預見未來不會有任何重大變動。

在審閱我們的合併財務報表時，閣下應考慮(i)我們的重大會計政策；(ii)影響該等政策應用的判斷及其他不確定因素；及(iii)所呈報業績對條件及假設變動的敏感度。對了解我們的財務狀況及經營業績屬重要的重大會計政策、估計及判斷，包括會計政策及披露的任何變動，於本文件附錄一會計師報告附註1及4詳述。

### 重大會計政策

#### 收入確認

收入於或當服務控制權轉移至客戶時確認。根據合約條款及適用於合約之法律，服務控制權可能隨時間或於某時間點轉移。我們的收入來自船舶管理業務的經營。船舶管理業務收入隨時間確認，乃按直線法釐定。

我們的收入亦來自航運活動。航運收入來自各種租賃安排，確認為航運服務收入及租金收入。就不包含租賃的租賃而言，航運服務收入隨時間確認，乃根據航次從裝貨至卸貨的時間比例法釐定。就包含租賃的租賃而言，我們將租賃合約的租賃部分的租金收入及租賃合約的非租賃部分的航運服務收入分開核算。

倘客戶無權控制船舶的使用，則我們確認租賃安排是否包含租賃。就包含租賃的租賃安排而言，我們亦可提供技術管理服務及船員派遣服務，因此該安排可同時包含租賃及非租賃部分(即航運服務，包括技術管理服務及船員派遣服務)。租賃部分及非租賃部分的代價乃參考獨立市價(以現有市場數據作為基準)分配，並相應地確認為租金收入及服務收入。

---

## 財務資料

---

### 物業、廠房及設備

我們的物業、廠房及設備主要由船舶以及其他物業、廠房及設備(如運輸設備、樓宇及辦公設備)組成。船舶按歷史成本減累計折舊及減值虧損列賬。歷史成本包括收購項目應佔直接支出。船舶以直線法按預計可使用年限並考慮估計剩餘價值後計提折舊如下：

- 船舶 25年
- 乾船塢 2.5年

購買船舶後會確認須於下次乾塢時更換的船舶部件，其成本於下個估計乾塢日期的期間內折舊。其後乾船塢所產生的成本撥作資本，並於下個估計乾塢日期的期間內折舊。倘於折舊期間屆滿前產生重大乾塢成本，則上次乾塢的剩餘成本即時撇銷並於損益確認。

### 租賃

#### 我們作為承租人

我們主要向供應商租賃船舶，以及在中國、日本、香港及新加坡租賃部分辦公樓。租賃於租賃資產可供我們使用當日確認為使用權資產及相應租賃負債。各租賃付款於負債與融資成本之間分配。融資成本於租期內在損益內扣除，以使負債餘額的利率於各期間固定。

租賃條款按個別基準協商且包括廣泛的不同條款與條件。除出租人所持租賃資產的抵押權益外，租賃協議並無任何契約。租賃資產不得用作借款的擔保品。

短期租賃指租賃期為12個月或以內的無購買選擇權租賃。我們對短期租賃及具有低價值的相關資產(如辦公室設備)租賃應用租賃確認豁免。與船舶短期租賃相關的付款及所有低價值資產的租賃按直線法於損益中確認為開支。

---

## 財務資料

---

### 我們作為出租人

我們主要根據各種租賃安排出租船舶。

出租人須將各個租賃分類為經營租賃或融資租賃。倘租賃轉讓其相關資產擁有權的絕大部分風險與回報，則分類為融資租賃。倘租賃並無轉讓其相關資產擁有權的絕大部分風險及回報，則分類為經營租賃。

經營租賃的租金收入在相關租賃期內按直線法於損益中確認。對金額較大的初始直接成本於產生時予以資本化，在整個租賃期間內按照與確認租金收入相同的基準於損益確認。其他金額較小的初始直接成本於產生時計入當期損益。

租賃安排項下租賃應收款項確認為合併資產負債表內「貿易應收款項」。

### 外幣換算

本集團旗下各實體之財務報表所包括之項目，均以該實體營運所在之主要經濟環境之貨幣（「功能貨幣」）計量。我們位於香港、新加坡、日本以及除中國以外的其他國家的附屬公司的功能貨幣以美元計值，而位於中國的附屬公司的功能貨幣為人民幣。

外幣交易均按交易當月的第一天的匯率換算為功能貨幣。因上述交易結算及按年末匯率換算以外幣計值的貨幣資產及負債而產生的外匯匯兌收益及虧損，均於損益內確認。

### 影響我們經營業績的關鍵因素

我們的經營業績一直並將繼續受到若干因素的影響，其中許多因素可能超出我們的控制範圍，包括「風險因素」一節所載的因素及下文所載的因素。

---

## 財務資料

---

### 市場波動

我們的業務受到全球貿易及乾散貨物及石化產品需求的影響，特別是支持此類乾散貨物及石化產品需求的市況。倘該等行業的市況下降，或倘全球貿易氣氛因經濟增長放緩及經濟衰退而受到抑制，則對我們服務的需求可能會下降。此外，全球海運行業是一個充滿活力及波動的行業，近年來，由於國家之間的政治緊張局勢及貿易保護主義的抬頭，市場租賃費及運費、燃油價格及船員開支的波動影響了該行業。除造成我們的主要成本及收入流的波動外，政治及貿易爭端可能對國際或地區貿易量產生不利影響，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響，並影響我們未來的擴張戰略。

除全球貿易氣氛變動及爆發政治緊張局面導致對我們航運服務的需求產生波動外，我們在獲供應充足的租賃船舶方面亦可能面臨波動。由於COVID-19疫情的爆發，世界各國政府紛紛採取隔離措施，導致全球供應鏈網絡中斷。近期爆發的俄烏衝突亦令全球供應鏈網絡受阻，特別是依賴石油和天然氣的行業。雖然全球供應鏈網絡的中斷推高運輸服務所得收入，並為我們創造了新的機會，但隨著各國和各主要行業不斷作出反應和發展，以應對COVID-19疫情及俄烏衝突等重大地緣政治衝突，目前難以評估或預測對我們服務的需求和我們未來財務表現可能受影響的程度。

### 租船費率

乾散貨物航運行業具有週期性，租船費率波動性較大。租船費率的波動源於船舶運力供需的變動，以及主要乾散貨物商品供需的變動。由於我們的運力很大一部分來自我們從船舶供應商處租用的租入船舶，因此我們面臨着BDI的週期性和波動性。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波動介乎393點至5,650點，日均值分別約為1,365點、1,068點、2,943點及2,070點。於最後可行日期，BDI為990點。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年9月30日及2022年9月30日止九個月，我們的租船成本分別為約53.3百萬美元、60.8百萬美元、176.7百萬美元、128.0百萬美元及108.6百萬美元，分別佔同期銷售成本的約44.6%、36.6%、56.1%、57.2%及47.0%。

## 財務資料

由於市場租船費率或會波動，我們可能調整租船及從客戶獲得業務的順序，具體取決於我們對市場租船費率於不久之將來是否可能下降或上升的評估。倘若預期市場費率於不久之將來可能會上升，我們通常先嘗試獲取租入船舶，以便我們有充足的運力可利用我們向客戶收取的租船費率上漲。相反，則我們努力在緊接租入合適的船舶之前，先向客戶獲取業務，以便我們能夠緩解市場租船費率突然下降的影響，從而確保一定的盈利水平。有關我們租入船舶的租船排序策略的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 租入船隊」。

由於我們的租賃費成本易受市場租船費率的影響，以下敏感度分析說明假設所有其他因素保持不變，於往績記錄期間租賃費成本假設波動對我們除稅前純利的影響以及我們租入船舶所收取的租金將按相同程度波動。假設截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月的波動約為10%、20%及30%。董事認為，將假設波動率定在10%、20%及30%就以下敏感度分析而言屬合理：

### 往績記錄期間租賃費成本的假設波動對我們除稅前純利的影響

	+/- 10%	+/- 20%	+/- 30%
	(千美元)	(千美元)	(千美元)
<b>租賃費成本變動</b>			
2019年	+/-1,111.5	+/-2,223.0	+/-3,334.5
2020年	+/-3,454.3	+/-6,908.6	+/-10,362.9
2021年	+/-8,050.2	+/-16,100.4	+/-24,150.6
截至2022年9月30日止九個月	+/-5,359.2	+/-10,718.4	+/-16,077.6

### 船員派遣開支

船員派遣開支是銷售成本的主要組成部分之一，直接影響我們的運營成本及盈利能力。於往績記錄期間，我們將船員的採購外判予船員派遣代理，並向該等船員派遣代理支付船員派遣開支，該等機構反過來負責我們船員的工資。有關進一步詳情，請參閱「業務 — 船舶管理營運 — 船員外判」。由於海員的工資於過去數年因慣常的按年遞增工資及COVID-19疫情帶來的隔離及封鎖措施，增加船員換班難度而穩步上升，因此，於往績記錄期間，我們支付予船員派遣代理的船員派遣開支均有所增加。截至2019年、2020年及2021

## 財務資料

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，我們分別產生船員派遣開支為約25.1百萬美元、33.3百萬美元、47.8百萬美元、31.6百萬美元及40.9百萬美元，分別佔同期銷售成本的約21.0%、20.0%、15.2%、14.1%及17.7%。

以下敏感度分析說明，假設所有其他因素保持不變，我們船員派遣開支的假設波動對我們於往績記錄期間除稅前純利的影響。假設截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月的波動分別約為10%、20%及30%。董事認為，將假設波動率定在10%、20%及30%就以下敏感度分析而言屬合理：

### 往績記錄期間我們船員派遣開支的假設波動對我們除稅前純利的影響

	+/- 10%	+/- 20%	+/- 30%
	(千美元)	(千美元)	(千美元)
<b>除稅前純利變動</b>			
2019年	+/-2,510.9	+/-5,021.8	+/-7,532.7
2020年	+/-3,333.5	+/-6,667.0	+/-10,000.5
2021年	+/-4,783.7	+/-9,567.4	+/-14,351.1
截至2022年9月30日止九個月	+/-4,088.1	+/-8,176.2	+/-12,264.3

### 燃油費用

燃油費用佔我們運營費用的很大一部分。因此，燃料價格或燃料消耗模式的變動可能會對我們的經營業績產生重大影響。雖然我們試圖通過盡可能在開航前以優惠價格購買船用燃料來控制成本，定期審查不同市場的燃料價格，並在我們的船舶訪問燃油價格較低的加油港時為該等船舶購買船用燃料，則燃油價格在歷史上一直不穩定並受到許多我們無法控制的經濟及政治因素（如近期的俄烏衝突）的影響。我們目前並無訂立協議來對衝燃油價格的波動。

我們的燃油消耗受各種因素影響，包括部署的船隻數量、航線、船隻大小、船隻速度、船隻效率及運輸的貨物重量。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%。

## 財務資料

以下敏感度分析說明，假設所有其他因素保持不變，燃油費用的假設波動對我們於往績記錄期間除稅前純利的影響。假設截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月的波動分別約為10%、20%及30%。董事認為，將假設波動率定在10%、20%及30%就以下敏感度分析而言屬合理：

### 往績記錄期間燃油費用的假設波動對我們除稅前純利的影響

	+/- 10%	+/- 20%	+/- 30%
	(千美元)	(千美元)	(千美元)
<b>除稅前純利變動</b>			
2019年	+/-1,616.6	+/-3,233.2	+/-4,849.8
2020年	+/-2,871.1	+/-5,742.2	+/-8,613.3
2021年	+/-3,646.8	+/-7,293.6	+/-10,940.4
截至2022年9月30日止九個月	+/-3,102.3	+/-6,204.6	+/-9,306.9

### 運力

我們的運力會影響我們的創收及盈利能力。我們的運力主要受以下因素影響：(i)市場上可供租賃的船舶總數；(ii)我們以經濟高效的方式確保產能的能力，以及有效部署產能以滿足此類需求的能力；及(iii)我們的運營效率。我們的總運力受到我們船隊中船隻數量及其各自運力的限制。因此，我們擴大船隊容量以適應航運網絡擴張的能力對我們的業務績效至關重要。這種靈活的船隊結構使我們能夠快速響應市場並節約成本。有關我們船隊構成的更多詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的船隊」。

### 外部融資及利率

於往績記錄期間，我們的資本需求很大一部分依賴於外部融資來源，用於向我們的船舶供應商支付租船費及購買船舶。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，我們的借款分別為約58.8百萬美元、50.0百萬美元、32.8百萬美元及73.0百萬美元。該等外部融資來源主要包括銀行貸款及融資租賃安排。未能獲得外部融資將影響我們租船及購買新船舶的能力，從而影響我們的經營業績及船隊優化，並影響我們未來的擴張戰略。

除我們獲得外部融資的能力外，借款利率的波動對我們的財務狀況亦有重大影響。於往績記錄期間，我們的融資成本中有很大一部分是由銀行及其他借款以及租賃負債的利息

## 財務資料

構成，可變利率計息的利率因當時的現行市況及基準利率(如倫敦銀行同業拆借利率)而異。利率的任何提高都可能導致我們的財務成本增加，從而對我們的經營業績產生不利影響。

### 經營業績概要

下表概述於往績記錄期間的合併全面收益表，詳情載於本文件附錄一的會計師報告。

	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	<u>(119,553)</u>	<u>(166,202)</u>	<u>(315,088)</u>	<u>(223,605)</u>	<u>(231,191)</u>
毛利	16,054	12,727	57,650	41,123	54,120
銷售、一般及行政開支	(4,484)	(5,708)	(17,215)	(6,217)	(8,457)
金融資產減值撥回/ (虧損)淨額	106	(120)	205	(26)	(157)
其他收入	47	161	51	32	2,119
其他(虧損)/收益淨額	<u>(278)</u>	<u>(1,514)</u>	<u>(369)</u>	<u>433</u>	<u>4,268</u>
經營溢利	11,445	5,546	40,322	35,355	51,893
融資成本淨額	(2,775)	(3,910)	(3,450)	(2,538)	(4,575)
分佔以權益法入賬的聯營公司 及合營企業溢利/(虧損)淨額	<u>253</u>	<u>(242)</u>	<u>4,314</u>	<u>2,753</u>	<u>9,950</u>
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><b>8,434</b></u>	<u><b>724</b></u>	<u><b>40,005</b></u>	<u><b>34,498</b></u>	<u><b>55,434</b></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>
總計：	<u><b>8,434</b></u>	<u><b>724</b></u>	<u><b>40,005</b></u>	<u><b>34,498</b></u>	<u><b>55,434</b></u>

## 財務資料

### 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），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 <sup>(1)</sup>	—	—	1,377	531	1,319
加：以股份為基礎的報酬 <sup>(2)</sup>	—	—	5,635	—	—
<b>非香港財務報告準則計量：</b>					
<b>年／期內經調整純利</b>	<b><u>8,434</u></b>	<b><u>724</u></b>	<b><u>47,017</u></b>	<b><u>35,029</u></b>	<b><u>56,753</u></b>

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。

## 財務資料

### 合併全面收益表節選項目說明

#### 收入

於往績記錄期間，我們的收入主要來自提供(i)航運服務及(ii)船舶管理服務。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。下表載列我們於往績記錄期間按主要業務板塊劃分的收入明細：

	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	%								
航運服務	108,855	80.3	142,379	79.6	323,742	86.9	231,194	87.3	243,797	85.4
船舶管理服務	26,752	19.7	36,550	20.4	48,996	13.1	33,534	12.7	41,514	14.6
總計	<u>135,607</u>	<u>100.0</u>	<u>178,929</u>	<u>100.0</u>	<u>372,738</u>	<u>100.0</u>	<u>264,728</u>	<u>100.0</u>	<u>285,311</u>	<u>100.0</u>

#### 航運服務

於往績記錄期間，我們主要通過我們的船隊向客戶提供航運服務，船隊包括租入船舶及控制船舶。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，我們源自航運服務的收入分別約為108.9百萬美元、142.4百萬美元、323.7百萬美元、231.2百萬美元及243.8百萬美元。下表載列於往績記錄期間按租入船舶及控制船舶劃分的航運服務業務板塊收入明細：

	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	%								
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>

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，控制船舶產生的收入分別約為44.4百萬美元、47.0百萬美元、66.6百萬美元、42.6百萬美元及81.6百萬美元，分別佔航運服務業務板塊總收入約40.8%、33.0%、20.6%、18.4%及33.5%。

## 財務資料

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，租入船舶產生的收入分別約為64.5百萬美元、95.4百萬美元、257.2百萬美元、188.6百萬美元及162.2百萬美元，分別佔航運服務業務板塊總收入約59.2%、67.0%、79.4%、81.6%及66.5%。

### 船舶管理服務

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，我們源自船舶管理服務業務板塊的收入分別約為26.8百萬美元、36.6百萬美元、49.0百萬美元、33.5百萬美元及41.5百萬美元，分別佔同期總收入約19.7%、20.4%、13.1%、12.7%及14.6%。

有關往績記錄期間收入波動的討論，請參閱本節「經營業績之比較」分節。

### 銷售成本

下表載列我們於所示期間的銷售成本明細：

	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)	%								
	(未經審核)											
租船成本	53,339	44.6	60,807	36.6	176,683	56.1	128,018	57.3	108,631	47.0		
船員派遣開支	25,109	21.0	33,332	20.1	47,836	15.2	31,623	14.1	40,881	17.7		
燃油費用	16,167	13.5	28,711	17.3	36,468	11.6	27,255	12.2	31,023	13.4		
折舊	8,474	7.1	14,225	8.6	16,818	5.3	11,182	5.0	21,221	9.2		
港口費	4,774	4.0	11,934	7.2	13,919	4.4	10,583	4.7	8,753	3.8		
潤滑油及備件成本	2,458	2.1	4,557	2.7	5,562	1.8	4,328	1.9	5,347	2.3		
僱員福利開支	2,617	2.2	1,352	0.8	4,055	1.3	1,792	0.8	4,545	2.0		
造船監理服務費	2	0.0	2,013	1.2	3,592	1.1	1,968	0.9	2,308	1.0		
保險	1,589	1.3	2,271	1.4	2,581	0.8	1,759	0.8	2,555	1.1		
船舶接管費用	670	0.6	118	0.1	980	0.3	738	0.3	709	0.3		
船舶證書及檢驗相關費用	434	0.4	1,165	0.7	914	0.3	655	0.3	1,313	0.6		
維修費	914	0.8	2,231	1.3	1,374	0.4	900	0.4	566	0.2		
遞延資產攤銷	94	0.1	631	0.4	964	0.3	642	0.3	627	0.3		
其他	2,912	2.4	2,855	1.7	3,342	1.1	2,162	1.0	2,712	1.2		
總計：	<u>119,553</u>	<u>100.0</u>	<u>166,202</u>	<u>100.0</u>	<u>315,088</u>	<u>100.0</u>	<u>223,605</u>	<u>100.0</u>	<u>231,191</u>	<u>100.0</u>		

## 財務資料

我們的銷售成本主要包括(i)租船成本(主要包括與向船舶供應商租賃船舶有關的開支)、(ii)船員派遣開支(指我們向協助我們物色船員的船員派遣代理支付的費用)、(iii)燃油費、(iv)港口費、(v)折舊、(vi)潤滑油及備件成本、(vii)僱員福利開支、(viii)造船監理服務費及(ix)保險開支。其他包括各類開支，主要指溝通費用、停租、港口代理費、船員及海員往返船舶差旅費、淡水費、船員及海員隔離費及檢測費。於往績記錄期間，我們銷售成本的上列組成部分的波動與我們的收入增長及船隊規模大體一致。

有關於往績記錄期間我們銷售成本波動的討論，請參閱本節「經營業績之比較」分節。

### 毛利及毛利率

下表載列我們於往績記錄期間主要業務板塊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)	%
	(未經審核)									
航運服務	11,301	10.4	7,657	5.4	52,159	16.1	37,539	16.2	45,466	18.6
船舶管理服務	4,753	17.8	5,070	13.9	5,491	11.2	3,584	10.7	8,654	20.8
總計	<u>16,054</u>	<u>11.8</u>	<u>12,727</u>	<u>7.1</u>	<u>57,650</u>	<u>15.5</u>	<u>41,123</u>	<u>15.5</u>	<u>54,120</u>	<u>19.0</u>

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，我們的整體毛利分別約為16.1百萬美元、12.7百萬美元、57.7百萬美元、41.1百萬美元及54.1百萬美元，而我們的整體毛利率分別約為11.8%、7.1%、15.5%、15.5%及19.0%。

### 航運服務

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，航運服務業務板塊的毛利分別約為11.3百萬美元、7.7百萬美元、52.2百萬美元、37.5百萬美元及45.5百萬美元，其毛利率分別約為10.4%、5.4%、16.1%、16.2%及18.6%。

## 財務資料

下表載列於往績記錄期間按租入船舶及控制船舶劃分的我們航運服務業務板塊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)	%
控制船舶	7,185	16.2	3,478	7.4	20,577	30.9	13,587	31.9	25,328	31.0
租入船舶	4,116	6.4	4,179	4.4	31,582	12.3	23,952	12.7	20,138	12.4
合計：	<u>11,301</u>	<u>10.4</u>	<u>7,657</u>	<u>5.4</u>	<u>52,159</u>	<u>16.1</u>	<u>37,539</u>	<u>16.2</u>	<u>45,466</u>	<u>18.6</u>

我們控制船舶的毛利率波動性一般相對高於我們的租入船舶，因為我們控制船舶的成本相對固定。我們租入船舶的毛利率一般會隨著市場租船費率波動，因為我們通常根據短期租約（一般為期三個月或更短）租入該等船舶，這意味著我們租入船舶的毛利率相對不易受市場租船費率波動的影響。

我們控制船舶的毛利率由截至2019年12月31日止年度的約16.2%降至截至2020年12月31日止年度的7.4%，乃由於日均BDI由2019年的1,365點降至2020年的1,068點，以致我們自客戶獲得的平均租賃費減少，而我們控制船舶的營運成本保持相對穩定。相比之下，受COVID-19疫情及日均BDI下降所影響，我們租入船舶的毛利率保持相對穩定，由6.4%微降至4.4%。

我們控制船舶的毛利率由截至2020年12月31日止年度的7.4%大幅上升至截至2021年12月31日止年度的30.9%。我們控制船舶的毛利率大幅上升主要是由於日均BDI由2020年的約1,068點大幅上升至2021年的約2,943點，以致我們自客戶獲得的平均租賃費大幅增加，而我們控制船舶的營運成本保持相對固定。另一方面，我們租入船舶的毛利率亦由截至2020年12月31日止年度的4.4%大幅上升至截至2021年12月31日止年度的12.3%，乃由於我們能夠透過先租入運力，再利用市場租賃費及運費不斷上漲的時期，有效地部署我們的排序策略，從而利用費率上漲以更高的租船費率出租相關運力。有關我們租賃船舶及運力的排序策略的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 租入船隊」。

## 財務資料

於截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們控制船舶的毛利率保持相對穩定，分別為31.9%及31.0%。同樣，於截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們租入船舶的毛利率亦保持相對穩定，分別為12.7%及12.4%。

下表載列我們於往績記錄期間按與客戶訂立的租賃類型劃分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 千美元	毛利率 %	毛利 千美元	毛利率 %	毛利 千美元	毛利率 %	毛利 千美元 (未經審核)	毛利率 %	毛利 千美元	毛利率 %
航次租賃	2,525	4.3	4,465	4.5	11,697	7.6	10,438	8.8	5,163	5.7
包運合約	134	14.2	144	6.4	6,125	8.9	6,243	12.4	3,878	10.3
定期期租	6,653	25.0	5,943	24.7	22,378	38.8	14,732	37.4	25,351	32.1
TCT	1,989	8.6	(2,895)	(17.0)	11,959	27.6	6,126	26.6	11,074	30.2
<b>總計</b>	<b>11,301</b>	<b>10.4</b>	<b>7,657</b>	<b>5.4</b>	<b>52,159</b>	<b>16.1</b>	<b>37,539</b>	<b>16.2</b>	<b>45,466</b>	<b>18.6</b>

我們按租船類型劃分的毛利率主要取決於租船所使用船舶的類型(如控制船舶或租入船舶)。一般而言，我們來自定期期租的毛利率相對較高且一般與BDI的走勢一致，原因為此類租賃所用的大部分船舶為控制船舶，其毛利率通常高於租入船舶，而航次租賃及包運合約的毛利率則相對較低，原因為我們一般使用租入船舶進行此類租賃。因此，請參閱上文於往績記錄期間按控制船舶及租入船舶劃分之毛利及毛利率的波動分析。

---

## 財務資料

---

具體而言，我們的航次租賃的毛利率由截至2021年9月30日止九個月的約8.8%下降至2022年同期的5.7%，主要原因是在2021年末至2022年初，我們的控制船隊引進四艘新油輪，這涉及因(i)接收新船舶的費用增加，包括額外消耗的燃料、備件及材料的準備以及船員上船的額外工資；及(ii)俄烏衝突期間燃油成本上升導致燃料成本增加及與該等油輪相關的各租船在此期間錄得相當大的毛損。為多元化我們的船隊、把握更多市場機遇及爭取更廣泛的客戶，我們於2021年下半年至2022年初開始進行更多的油輪光船租賃業務。作為油輪行業相對較新的加入者及為提高我們油輪的盈利能力，我們於截至2022年9月30日止九個月與客戶L(全球認可的航運公司及全球最大的航運及船舶營運公司之一)訂立船舶合營安排，以更好地營運我們的油輪。客戶L是我們截至2022年9月30日止九個月的五大客戶之一。根據該船舶合營安排，我們向客戶L出租四艘控制油輪(「合營船舶」)，由客戶L代表我們於僅由上述船舶組成的合營船舶內營運合營船舶。我們所收取作為回報的定期租賃費乃基於營運合營船舶所賺取的淨收入扣除營運合營船舶涉及的所有直接成本(如燃料成本及港口費)及客戶L就營運合營船舶收取的管理費後計算得出。據弗若斯特沙利文告知，海運行業的航運公司採用船舶合營安排屬慣常做法。

此外，於截至2020年12月31日止年度，我們的TCT錄得毛利率-17.0%，主要歸因於我們採用控制船舶進行此類TCT。鑒於我們控制船舶的成本相對固定，2020年COVID-19疫情造成的初步影響下，市場氣氛不佳令租船費降低，意味著我們自客戶獲得的收入不足以涵蓋控制船舶的成本，從而導致毛損。儘管如此，截至2020年12月31日止年度，我們來自定期期租及航次租賃的毛利率受到的影響較小，原因為(i)我們定期期租的租期一般較TCT長，因此向客戶收取的租船費受市場租船費率下跌的影響較小；及(ii)我們大部分航次租賃涉及租入船舶，該等船舶由我們以期限相對較短的租約租入，因此來自航次租賃的毛利率受市場租船費率波動的影響較小。來自TCT的毛利及毛利率分別由截至2021年9月30日止九個月的約6.1百萬美元及26.6%增加至截至2022年9月30日止九個月的約11.1百萬美元及30.2%。鑑於截至2022年9月30日止九個月，我們根據TCT提供航運服務的大部分收入及毛利乃透過我們控制船舶進行，我們能夠利用2022年上半年不斷增長的BDI，並在此期間錄得相對較高的毛利及毛利率水平，因為我們控制船舶的成本相對固定。

## 財務資料

### 船舶管理服務

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，船舶管理服務業務板塊的毛利分別約為4.8百萬美元、5.1百萬美元、5.5百萬美元、3.6百萬美元及8.7百萬美元，其毛利率分別約為17.8%、13.9%、11.2%、10.7%及20.8%。

下表載列於往績記錄期間按包幹制收費及管理費方式收費劃分的我們船舶管理服務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								
	(千美元)	%								
包幹制	2,322	10.1	2,889	9.0	3,349	7.8	2,288	7.6	4,140	12.5
管理費方式	<u>2,431</u>	<u>63.6</u>	<u>2,181</u>	<u>49.4</u>	<u>2,142</u>	<u>34.6</u>	<u>1,295</u>	<u>38.5</u>	<u>4,504</u>	<u>54.8</u>
合計：	<u><u>4,753</u></u>	<u><u>17.8</u></u>	<u><u>5,070</u></u>	<u><u>13.9</u></u>	<u><u>5,491</u></u>	<u><u>11.2</u></u>	<u><u>3,584</u></u>	<u><u>10.7</u></u>	<u><u>8,654</u></u>	<u><u>20.8</u></u>

有關我們於往績記錄期間毛利及毛利率波動的討論，請參閱本節「經營業績之比較」分節。

## 財務資料

### 銷售、一般及行政開支

下表載列我們於往績記錄期間的銷售、一般及行政開支明細：

	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)	%
僱員福利開支	1,348	30.0	2,050	36.1	9,042	52.5	1,546	24.9	2,474	29.3
經紀費	1,353	30.2	1,923	33.7	4,154	24.1	2,242	36.1	2,460	29.1
[編纂]開支	—	—	—	—	1,377	8.0	531	8.5	1,319	15.6
折舊及攤銷	360	8.0	556	9.7	483	2.8	349	5.6	498	5.9
業務發展及招待費	282	6.3	137	2.4	407	2.4	394	6.3	473	5.6
辦公開支	290	6.5	194	3.4	287	1.7	129	2.1	281	3.3
差旅開支	104	2.3	145	2.5	218	1.3	101	1.6	134	1.6
專業費用	129	2.9	77	1.3	218	1.3	133	2.1	53	0.6
廣告費	36	0.8	7	0.1	183	1.1	173	2.8	69	0.8
公共事業費	54	1.2	47	0.8	60	0.3	51	0.8	79	0.9
核數師薪酬	9	0.2	7	0.1	23	0.1	15	0.2	13	0.2
其他	519	11.6	565	9.9	763	4.4	553	8.9	604	7.1
總計：	<u>4,484</u>	<u>100.0</u>	<u>5,708</u>	<u>100.0</u>	<u>17,215</u>	<u>100.0</u>	<u>6,217</u>	<u>100.0</u>	<u>8,457</u>	<u>100.0</u>

我們的銷售、一般及行政開支主要包括(i)僱員福利開支、(ii)支付予船舶經紀的經紀費、(iii)折舊及攤銷、(iv)招待費及(v)[編纂]開支。其他主要指員工宿舍的租金、頒發予本公司的合規文件(DOC)等證書的費用，以及電子郵件和通訊費。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，我們的銷售、一般及行政開支分別約為4.5百萬美元、5.7百萬美元、17.2百萬美元、6.2百萬美元及8.5百萬美元。

有關往績記錄期間銷售、一般及行政開支波動的討論，請參閱本節「經營業績之比較」分節。

## 財務資料

### 其他收入

其他收入主要包括(i)政府補助；(ii)船舶日常磨損產生的保險申索費；及(iii)合約賠償金，主要指於指定船舶交付日期前終止船舶租賃合約的客戶向我們支付的賠償金。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，其他收入分別約為47,000美元、161,000美元、51,000美元、32,000美元及2.1百萬美元。政府補助指中國、新加坡及日本地方政府當局向我們提供的政府補貼，主要用於(i)在COVID-19疫情期間提供救濟；及(ii)提供業務支持。

### 其他收益及(虧損)淨額

下表載列我們於往績記錄期間的其他收益／(虧損)明細：

	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)
匯兌收益／(虧損)淨額	(163)	(545)	(242)	(79)	(108)
銀行手續費	(133)	(140)	(258)	(208)	(464)
法律訴訟撥備	—	—	(803)	(4)	(680)
持作出售資產減值(虧損)	—	(1,244)	—	—	—
出售物業、廠房及設備的收益淨值	65	—	3	—	5,508
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的公允價值收益／(虧損)淨額	(3)	368	920	723	(2)
其他	(44)	47	11	11	14
<b>總計</b>	<b>(278)</b>	<b>(1,514)</b>	<b>(369)</b>	<b>443</b>	<b>4,268</b>

## 財務資料

其他收益及(虧損)主要包括外匯收益或虧損、銀行手續費、法律訴訟撥備、持作出售資產減值及有關金融資產的公允價值收益或虧損淨額。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們錄得其他虧損分別約為0.3百萬美元、1.5百萬美元及0.4百萬美元。截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們分別錄得其他收益約0.4百萬美元及4.3百萬美元。匯兌收益或虧損指主要由於人民幣兌美元匯率波動而產生的匯兌差額收益或虧損。持作出售資產減值指與我們隨後於2021年售出的兩艘控制船舶有關的計提撥備。出售物業、廠房及設備的收益淨值主要指我們出售控制船舶的淨收益。

有關於往績記錄期間我們其他虧損波動的討論，請參閱本節「經營業績之比較」分節。

### 融資成本

下表載列我們於往績記錄期間的融資成本明細：

	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)
融資成本					
— 借款利息	1,650	2,249	1,934	1,368	3,067
— 租賃負債利息	<u>1,127</u>	<u>1,664</u>	<u>1,517</u>	<u>1,170</u>	<u>1,512</u>
支銷融資成本	2,777	3,913	3,451	2,538	4,579
融資收入	<u>(2)</u>	<u>(3)</u>	<u>(1)</u>	<u>—</u>	<u>(4)</u>
總計	<u><u>2,775</u></u>	<u><u>3,910</u></u>	<u><u>3,450</u></u>	<u><u>2,538</u></u>	<u><u>4,575</u></u>

我們的融資收入主要包括銀行賬戶存款的利息。我們的融資成本主要包括銀行借款利息及租賃負債利息。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，我們的融資成本分別約為2.8百萬美元、3.9百萬美元、3.5百萬美元、2.5百萬美元及4.6百萬美元。有關借款支付利息主要包括就銀行借款及融資租賃安排所支付的利息。有關租賃負債支付的利息主要來自我們就我們控制船舶與船舶供應商所訂立的光

---

## 財務資料

---

船租賃。有關我們的借款及融資租賃安排的詳情，分別見下文本節「債務」一段及「業務 — 我們的船隊 — 有關我們控制船舶的融資安排 — 融資租賃安排」一段。

有關我們於往績記錄期間融資成本波動的討論，請參閱本節「經營業績之比較」分節。

### 分佔聯營公司及合營企業的溢利及虧損淨額

分佔聯營公司及合營企業的溢利及虧損淨額指分佔聯營公司溢利及虧損淨額總額（歸屬於我們於該等聯營公司及合營企業的權益）。我們的聯營公司為我們於往績記錄期間持有少數股東權益的香港新一海、海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號。香港新一海、海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號均主要從事提供航運服務。有關我們聯營公司的進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的船隊 — 共有船舶」。我們的合營企業為MSM Ship。MSM Ship主要從事提供船舶管理服務。

截至2019年12月31日止年度，我們錄得分佔聯營公司及合營企業的純利約為0.3百萬美元。截至2020年12月31日止年度，由於香港新一海於同期錄得虧損，我們錄得分佔聯營公司及合營企業的虧損淨額約0.2百萬美元。截至2021年12月31日止年度，由於(i)我們於截至2021年12月31日止年度分別獲得海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號49.5%的所有權權益；(ii)香港新一海於截至2021年12月31日止年度錄得純利，而於2020年錄得淨虧損；及(iii)於2021年底海洲六號出售船舶所得收益，因此我們錄得分佔聯營公司及合營企業的純利約4.3百萬美元。截至2021及2022年9月30日止九個月，我們錄得分佔聯營公司及合營企業的溢利約為2.8百萬美元及10.0百萬美元。期內分佔聯營公司及合營企業的溢利增加主要是由於2021年下半年收購的海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的分佔純利貢獻、期內香港新一海盈利能力提高，以及分佔於2022年8月通過拍賣而出售的新一海55銷售所得款項。

## 財務資料

### 所得稅開支

下表載列我們於往績記錄期間的所得稅開支明細：

	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)
即期所得稅：					
— 香港利得稅	94	520	398	278	190
— 中國企業所得稅 (「企業所得稅」)	—	1	28	—	39
— 日本所得稅	—	31	500	700	978
— 新加坡所得稅	—*	91	302	113	578
遞延所得稅	<u>395</u>	<u>27</u>	<u>(47)</u>	<u>(19)</u>	<u>49</u>
<b>總計</b>	<b><u>489</u></b>	<b><u>670</u></b>	<b><u>1,181</u></b>	<b><u>1,072</u></b>	<b><u>1,834</u></b>

我們須就產生自或源自本集團經營所在國家／地區的溢利繳納所得稅。

### 開曼群島

本公司乃根據開曼群島法律註冊成立為公司法下的獲豁免有限公司，且於往績記錄期間於開曼群島無需繳納任何所得稅。

### 英屬處女群島

我們於英屬處女群島註冊成立的附屬公司獲豁免遵守英屬處女群島所得稅法的所有條文，包括任何有關附屬公司所支付的所有股息、利息、租金、特許權使用費、報酬及其他款項，以及任何有關附屬公司的任何股份相關的變現資本收益。

### 馬紹爾群島

我們於馬紹爾群島註冊成立的附屬公司無需就收入或資本收益於馬紹爾群島納稅。此外，任何股息支付均無需繳納馬紹爾群島預扣稅。

### 利比里亞

我們於利比里亞註冊成立的附屬公司毋須就收入或資本收益繳稅，原因為其收入並非源自或產生自利比里亞司法權區。

---

## 財務資料

---

### 新加坡

我們於新加坡註冊成立的附屬公司或新加坡稅務居民須按17%的法定稅率繳納所得稅。然而，根據1947年新加坡所得稅法第13F條，本集團於往績記錄期間產生的航運收入獲豁免繳納所得稅。

於往績記錄期間，我們從事船舶管理業務的附屬公司部分獲豁免繳納企業稅。於2019評稅年度，應用部分稅項豁免計劃，以致就首300,000新加坡元正常應稅收入而言，首10,000新加坡元正常應稅收入的75%及餘下290,000新加坡元正常應稅收入的50%獲豁免繳納企業稅。餘下應稅收入(扣除部分稅項豁免後)將按17%稅率徵稅。自2020評稅年度起，部分稅項豁免計劃適用於首200,000新加坡元正常應稅收入，公司正常應稅收入的首10,000新加坡元的75%，及餘下190,000新加坡元的50%獲豁免繳納企業稅。

### 日本

我們於日本註冊成立的附屬公司或日本稅務居民須就估計溢利按累進稅率繳納利得稅。

### 香港

我們於香港註冊成立的附屬公司或香港稅務居民須繳納根據利得稅兩級制計算的利得稅。根據利得稅兩級制，合資格法團首2百萬港元溢利按8.25%之稅率徵稅，而超過2百萬港元之溢利則按16.5%徵稅。不符合利得稅兩級制資格的法團的溢利將繼續按16.5%之劃一稅率徵稅。然而，由於我們香港附屬公司從事的航運業務所得溢利並非來自或產生自香港，故我們航運業務所得之溢利獲豁免於香港繳納利得稅。

### 中國

根據企業所得稅法及企業所得稅法實施條例，我們大部分中國附屬公司須就往績記錄期間產生的應課稅收入按法定稅率25%繳納企業所得稅。

我們的若干中國附屬公司根據有關企業所得稅規則及規例被認定為「小型微利企業」，並按企業所得稅優惠稅率納稅。年應納稅所得額不超過人民幣1百萬元的一部分，減按25%計入應納稅所得額，並按20%的稅率預繳企業所得稅。對年應納稅所得額超過人民幣1百萬元但不超過人民幣3百萬元的一部分，減按50%計入應納稅所得額，按20%的稅率預繳企業所得稅。

## 財務資料

根據財政部、稅務總局公告2021年第12號及公告2022年第13號，年應納稅所得額不超過人民幣1百萬元的一部分，減按12.5%計入應納稅所得額，對小型微利企業應繳納的所得稅優惠，按20%的稅率預繳企業所得稅。超過人民幣1百萬元但不超過人民幣3百萬元的年應納稅所得額，減按25%計入應納稅所得額，按20%的稅率預繳企業所得稅。

下表列示我們的除所得稅前溢利及所得稅開支對比使用本集團經營所在司法權區現行稅率計算所得的理論金額：

	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)
除所得稅前溢利	8,923	1,394	41,186	35,570	57,268
按適用稅率計算的稅款	1,485	280	7,083	6,473	10,312
不可扣稅開支	—	30	241	29	27
分佔聯營公司及合營企業溢利的稅務影響	(42)	40	(712)	(468)	(1,692)
免稅收益淨額	(954)	320	(5,431)	(4,962)	(6,813)
所得稅開支	489	670	1,181	1,072	1,834

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，我們錄得所得稅開支分別約0.5百萬美元、0.7百萬美元、1.2百萬美元、1.1百萬美元及1.8百萬美元。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，我們的實際稅率分別約為5.5%、48.0%、2.9%、3.0%及3.2%。截至2020年12月31日止年度的實際稅率大幅增加主要是由於(i)我們的若干從事提供船舶管理服務的附屬公司的除所得稅前溢利增加；及(ii)航運服務業務板塊產生的大部分獲豁免繳納所得稅的虧損所致。我們截至2021年12月31日止年度的實際稅率下降主要是由於我們的航運服務業務部門產生的稅前利潤增加，而該部門通常獲豁免繳稅。截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的實際稅率保持穩定，分別約為3.0%及3.2%。

---

## 財務資料

---

於最後可行日期，我們已履行所有所得稅義務，與我們目前經營所在司法權區的相關稅務機關並無任何重大未解決的所得稅問題或爭議。有關提交利得稅報稅表的非重大不合規事件詳情，請參閱「業務 — 法律合規 — 香港非重大不合規事件」。

### 經營業績之比較

#### 截至2020年12月31日止年度與截至2019年12月31日止年度比較

#### 收入

我們的收入由2019年的約135.6百萬美元增加約43.3百萬美元或31.9%至2020年的約178.9百萬美元。有關增加乃主要由於以下各項的綜合影響所致：

- **航運服務**：收入由2019年的約108.9百萬美元增加約33.5百萬美元或30.8%至2020年的約142.4百萬美元，乃主要由於以下各項導致運力增加：(i)2019年收購及／或光船租賃9艘控制船舶，及(ii)得益於2020年下半年航運服務需求日益增長，租入船舶合約數目由2019年超過60項增加至2020年超過160項。由於我們於2020年的租入船舶合約較2019年大幅增加，我們的租入船舶所得收入由2019年的約64.5百萬美元增加至2020年的約95.4百萬美元，增幅約為47.9%，超過我們的控制船舶所得收入增長，而控制船舶所得收入由2019年的約44.4百萬美元增加至2020年的約47.0百萬美元，增幅為5.9%。我們的航運服務於2019年至2020年的收入增加部分被以下各項所抵銷：(i)日均BDI由2019年的1,365點減少至2020年的1,068點以致租船費率減少，這主要是由於在COVID-19疫情帶來的初步影響期間，特別是在2020年上半年，國際貿易量及航運需求下降；及(ii)我們的化學品船及油輪收入由2019年的約11.9百萬美元減少至2020年的約6.1百萬美元，這主要是由於2020年我們的一艘油輪並無續訂光船租賃；及
- **船舶管理服務**：收入由2019年的約26.8百萬美元增加約9.8百萬美元或36.6%至2020年的約36.6百萬美元，乃主要由於(i)在管第三方自有船舶總數由2019年的74艘船舶增加至2020年的114艘船舶；及(ii)我們按服務費普遍較高的包幹制收取管理費的在管船舶數目增加。

---

## 財務資料

---

### 銷售成本

我們的銷售成本由2019年的約119.6百萬美元增加約46.6百萬美元或39.0%至2020年的約166.2百萬美元。有關增加與我們的業務增長基本一致，乃主要由於(i)我們於2020年租入船舶合約的數量較2019年增加，以致我們的租賃費成本從2019年的約53.3百萬美元增至2020年的60.8百萬美元；(ii)我們控制船隊的擴張及我們的船員派遣開支由2019年的25.1百萬美元增加至2020年的33.3百萬美元，原因為我們按包幹制收取管理費的在管船舶數目增加，而該包幹制通常要求我們提供船員派遣服務；(iii)我們的燃油成本由2019年的約16.2百萬美元增至2020年的28.7百萬美元，亦由於2020年租入船舶合約的數量較2019年增加；及(iv)港口費由2019年的約4.8百萬美元增至2020年的11.9百萬美元，整體由於COVID-19隔離措施導致我們船舶在港口停泊的天數增加。

### 毛利及毛利率

由於上文所述，我們的毛利由2019年的約16.1百萬美元減少約3.3百萬美元或20.7%至2020年的約12.7百萬美元。我們的整體毛利率由2019年的約11.8%減少至2020年的7.1%。有關減少乃主要由於以下各項的綜合影響所致：

- **航運服務**：我們航運服務的毛利由2019年的約11.3百萬美元減少約3.6百萬美元或32.2%至2020年的約7.7百萬美元。該減少主要是由於我們控制船舶的毛利率由16.2%降至7.4%以致我們航運服務的毛利率由10.4%降至5.4%所致，此乃由於與我們銷售成本的增加相比，收入的增長較小，這主要是由於全球經濟放緩，尤其是在2020年初COVID-19疫情的早期階段對乾散貨的需求減少，加上我們船舶的

---

## 財務資料

---

運營成本(如由於COVID-19隔離措施而導致的港口費)增加及我們航運服務的業務營運增長。COVID-19疫情爆發初期，全球經濟活動減少，導致對乾散貨的需求減少，進而對此類乾散貨的航運服務需求，導致我們向客戶收取的租船費率大幅下降。該現象反映為日均BDI由2019年的1,365點降至2020年的1,068點，以致我們自客戶獲得的平均租賃費普遍減少。加上我們船舶的營運成本增加(如船員及港口隔離措施導致在港船舶的周轉時間增加，以致船員派遣費用及港口費增加)，2020年年初的收入流入減少及產生的成本增加對我們航運服務業務分部的整體盈利能力產生極大影響。

相比之下，受COVID-19疫情及日均BDI下降影響，我們租入船舶的毛利率保持相對穩定，由6.4%小幅降至4.4%。與租入船舶相比，我們控制船舶的毛利率減幅相對較大，因為我們控制船舶的成本相對固定，因此2020年日均BDI較2019年減少意味著我們通常向客戶收取的租賃費較2019年為少，從而影響了我們控制船舶的毛利率。另一方面，我們租入船舶的成本及收入通常會隨著市場租船費率波動，原因是我們一般以短租期(一般為三個月或更短)租用此類船舶，這意味著我們的租入船舶毛利率相對不易受市場租船費率波動的影響。因此，與2019年相比，於2020年我們租入船舶的毛利率僅略有下降，這主要是由於2020年COVID-19疫情初步爆發期間市場情緒不佳所致。因此，鑒於上述者，我們航運服務的毛利率亦由2019年的10.4%減少至2020年的5.4%；及

- **船舶管理服務**：我們船舶管理服務的毛利由2019年的約4.8百萬美元增加約0.3百萬美元或6.7%至2020年的約5.1百萬美元，乃主要由於與2020年我們在管船舶數目較2019年有所增加而導致的銷售成本增加相比，我們收入的增長幅度更大。我們船舶管理服務的毛利率由2019年的17.8%減少至2020年的13.9%，乃主要由於我們船舶管理團隊的擴張以及我們員工平均薪資水平的增加導致勞工成本增加。具體而言，我們包幹制及管理費方式項下的船舶管理服務的毛利率分別由約10.1%下降至9.0%及由約63.6%下降至49.4%。於2020年，我們按包幹制提供的船舶管理服務的盈利能力隨著船員派遣費用的增加而下降，乃由於COVID-19疫情爆發期間的船員隔離措施增加了我們於按包幹制收費的該等船舶管理合約下須承擔的成本，從而削減了我們在該等合約中的利潤率。

---

## 財務資料

---

### 銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支由2019年的約4.5百萬美元增加約1.2百萬美元或27.3%至2020年的約5.7百萬美元，主要由於(i)我們的僱員福利開支由2019年的約1.3百萬美元增加至2020年的約2.1百萬美元，因為我們增加了行政人員的員工人數以支援船舶管理業務的增長；及(ii)支付予船舶經紀的經紀費由2019年的1.4百萬美元增至2020年的1.9百萬美元，整體與我們航運服務業務板塊的收入增長一致。

### 金融資產的減值撥回及虧損淨額

我們於2019年確認金融資產減值撥回淨值約106,000美元，同時於2020年確認金融資產減值虧損淨額約120,000美元，乃主要由於：(i)2020年12月31日的應收賬款餘額較2019年12月31日有所增加；及(ii)2020年貿易應收款項的減值撥備增加。

### 其他收入

我們的其他收入由2019年的約47,000美元增加約114,000美元或242.6%至2020年的約161,000美元，乃主要由於COVID-19疫情導致2020年期間授予我們的政府補助及補貼增加。

### 其他虧損淨額

我們於2020年錄得其他虧損約1.5百萬美元，較2019年約0.3百萬美元增加約1.2百萬美元或444.6%。其他虧損的有關增加乃主要由於(i)2020年確認持作出售資產減值約1.2百萬美元，隨後於2021年售出；及(ii)由於2020年人民幣兌美元升值，匯兌虧損由2019年的約0.2百萬美元增至2020年的0.5百萬美元。

我們於2020年錄得持作出售資產減值虧損，因為分類為持作出售的船隻在重新分類時以賬面值及公允價值減出售成本中較低者計量，導致我們於財務報表確認減值虧損約1.2百萬美元。

### 融資成本

我們的融資成本由2019年的約2.8百萬美元增加約1.1百萬美元或40.9%至2020年的約3.9百萬美元，乃主要由於2020年的銀行借款增加所致，其與2020年我們的控制船隊擴張相符。

---

## 財務資料

---

### 分佔聯營公司及合營企業的溢利及虧損淨額

我們於2019年錄得分佔聯營公司及合營企業純利約0.3百萬美元，而我們於2020年錄得分佔虧損淨額約0.3百萬美元，原因為香港新一海於2020年錄得虧損。

### 所得稅開支

我們的所得稅開支由2019年的約0.5百萬美元增加約0.2百萬美元或37.0%至2020年的約0.7百萬美元，乃主要由於(i)我們部分從事提供船舶管理服務的附屬公司除所得稅前溢利增加；及(ii)我們航運服務業務板塊於2020年產生的大部分獲豁免繳納所得稅的虧損所致。

### 年內溢利

由於上文所述，我們的年內溢利由2019年的約8.4百萬美元減少約7.7百萬美元或91.4%至2020年的約0.7百萬美元。

### 截至2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度比較

#### 收入

我們的收入由2020年的約178.9百萬美元增加約193.8百萬美元或108.3%至2021年的約372.7百萬美元。該增加主要是由於以下因素的綜合影響：

- **航運服務**：收入由2020年的約142.4百萬美元增加約181.4百萬美元或127.4%至2021年的約323.7百萬美元，主要原因是(i)得益於航運服務需求日益增長，我們租入船舶合約數目由2020年超過160項增加至2021年超過200項，從而令我們的運力有所提升；(ii)由於全球供應鏈網絡中斷與全球經濟於2020年COVID-19疫情的初步影響後逐步復甦的共同作用下導致2021年的航運服務需求增加；及(iii)日均BDI由2020年的1,068點增加至2021年的2,943點，從而令我們於2021年向客戶收取的租賃費大幅增加。由於我們於2021年的租入船舶合約較2020年大幅增加，我們的租入船舶所得收入由2020年的約95.4百萬美元增加至2021年的約257.2百萬美元，

---

## 財務資料

---

增幅約為169.7%，遠超我們的控制船舶所得收入增長，而控制船舶所得收入由2020年的約47.0百萬美元增加至2021年的約66.6百萬美元，增幅為約41.5%。我們於各類租賃項下的收入亦大幅增加，主要原因是於2020年初COVID-19疫情的初步影響之後，全球經濟不斷改善，市場乾散貨運及租賃費於2021年定期創下多年來的新高；及

- **船舶管理服務**：收入由2020年的約36.6百萬美元增加約12.4百萬美元或34.1%至2021年的約49.0百萬美元，主要原因是(i)我們的在管第三方自有船舶總數由2020年的114艘增加至2021年的176艘；及(ii)我們按包幹制收取管理費的在管船舶數目增加，而該包幹制通常要求收取較高服務費。

### 銷售成本

我們的銷售成本由2020年的約166.2百萬美元增加約148.9百萬美元或89.6%至2021年的約315.1百萬美元。該增長與我們的業務增長基本一致，主要由於(i)由於2021年租入船舶合約數目較2020年有所增加，我們的租賃費由2020年的約60.8百萬美元增加至2021年的176.7百萬美元及燃油費由2020年的約28.7百萬美元增加至2021年的36.5百萬美元；(ii)我們控制船隊的擴張及我們按包幹制收取管理費的在管船舶數目增加，而該包幹制通常要求我們提供船員派遣服務，導致我們的船員派遣開支由2020年的33.3百萬美元增至2021年的47.8百萬美元；及(iii)於2021年增加多艘控制船舶導致我們的整體營運成本增加。

### 毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由2020年的約12.7百萬美元增加約44.9百萬美元或353.0%至2021年的約57.7百萬美元。我們的整體毛利率由2020年的約7.1%升至2021年的15.5%。該增加主要是由於以下各項的綜合影響：

- **航運服務**：我們航運服務的毛利由2020年的約7.7百萬美元增加約44.5百萬美元或581.2%至2021年的約52.2百萬美元，主要原因為與我們的銷售成本增加相比，收入的增長較大。此乃主要由於2021年的航運服務需求增加，從而令我們於2021年向客戶收取的租賃費大幅增加。COVID-19疫情亦嚴重擾亂了全球供應鏈，因為隔離措施導致船舶滯留在港口，這從根本上阻礙了可用的運力。再加上2021年政府推出更廣泛的經濟刺激及紓困措施推動更廣泛的經濟復甦及市場氣氛轉好以致對航運服務的需求劇增，可用船舶供應不足及對航運服務的高需求推動市場租船費率於2021年創下多年新高，這使航運公司得以資本化及獲得更高的利潤。這尤其明顯表現於日均BDI由2020年的約1,068點增加至2021年的約2,943點。由於我們控制船舶的運營成本相對固定，提高BDI等市場租船費率使我們可以向客戶收取

---

## 財務資料

---

更多租賃費，這使得我們控制船舶的毛利率由2020年的7.4%大幅上升至2021年的30.9%。我們租入船舶的毛利率亦由2020年的4.4%增加至2021年的12.3%，原因為我們能夠透過首先租用運力及其後利用市場租賃費及運費上漲的時期，有效地部署我們的排序策略，以便利用相關上漲費率以更高的租船費率租出相關運力。有關我們租賃船舶及運力的排序策略的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 租入船隊」。因此，鑒於上述者，我們航運服務的毛利率亦由2020年的5.4%增加至2021年的16.1%；及

- **船舶管理服務**：我們船舶管理服務的毛利由2020年的約5.1百萬美元增加約0.4百萬美元或8.3%至2021年的約5.5百萬美元，乃主要由於與我們的銷售成本增加相比，收入的增長較大。我們船舶管理服務的毛利率由2020年的13.9%減少至2021年的11.2%，乃主要由於我們船舶管理團隊的擴張以及我們員工平均薪資水平的增加導致勞工成本增加。具體而言，我們包幹制及管理費方式項下的船舶管理服務的毛利率分別由約9.0%下降至7.8%及由約49.4%下降至34.6%。

### 銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支由2020年的約5.7百萬美元增加約11.5百萬美元或201.6%至2021年的約17.2百萬美元，乃主要由於(i)為支持我們的業務增長，我們於2021年的行政人員人數增加及已付花紅增加，以及2021年支付以股份為基礎的薪酬約5.6百萬美元，導致我們的僱員福利開支由2020年的約2.1百萬美元增加至2021年的約9.0百萬美元；及(ii)支付予船舶經紀的經紀費增加，整體與我們航運服務業務板塊的收入增長一致；及(iii)於2021年確認[編纂]開支約1.4百萬美元。

### 金融資產的減值撥回及虧損淨額

我們於2020年確認金融資產減值虧損淨額約120,000美元，而於2021年確認金融資產減值撥回淨值約205,000美元，乃主要由於我們於2021年加強收款活動，導致貿易及其他應收款項減值撥備減少。

---

## 財務資料

---

### 其他收入

我們的其他收入由2020年的約161,000美元減少約0.1百萬美元或68.3%至2021年的約51,000美元，乃主要由於停止2020年先前授予我們的COVID-19相關政府補助及補貼。

### 其他虧損

我們的其他虧損由2020年的約1.5百萬美元減少約1.1百萬美元或75.6%至2021年的約0.4百萬美元。有關其他虧損的減少乃主要由於2021年因出售我們兩艘控制船舶而對銷2020年錄得的持作出售資產減值約1.2百萬美元。

### 融資成本

我們的融資成本由2020年的約3.9百萬美元減少約0.5百萬美元或11.8%至2021年的約3.5百萬美元，乃主要由於2021年LIBOR利率低於2020年，令我們的借款和融資租賃安排的應付利息減少。

### 分佔聯營公司及合營企業的溢利及虧損淨額

我們於2020年錄得分佔聯營公司及合營企業的虧損淨額約0.2百萬美元，而我們於2021年錄得分佔純利約4.3百萬美元，原因為(i)我們於2021年收購海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的持股權益，其於有關年度對我們分佔該等公司的純利作出極大貢獻；及(ii)香港新一海於截至2021年12月31日止年度錄得純利而於2020年則錄得淨虧損。

### 所得稅開支

我們的所得稅開支由2020年的約0.7百萬美元增加約0.5百萬美元或76.3%至2021年的約1.2百萬美元，乃主要由於錄得的溢利增加，令我們2021年的應付稅項增加。

### 年內溢利

由於上文所述，我們的年內溢利由2020年的約0.7百萬美元大幅增加約39.3百萬美元或5,425.6%至2021年的約40.0百萬美元。

---

## 財務資料

---

### 截至2022年9月30日止九個月與截至2021年9月30日止九個月比較

#### 收入

我們的收入由截至2021年9月30日止九個月的約264.7百萬美元增加約20.6百萬美元或7.8%至截至2022年9月30日止九個月的約285.3百萬美元。該增加主要是由於以下因素的綜合影響：

- **航運服務**：收入由截至2021年9月30日止九個月的約231.2百萬美元增加約12.6百萬美元或5.5%至截至2022年9月30日止九個月的約243.8百萬美元，主要原因是(i)在2021年下半年至2022年初將五艘油輪引入我們的控制船隊，截至2022年9月30日止九個月貢獻的收入約為24.1百萬美元，而截至2021年9月30日止九個月的收入為零，及(ii)我們引入控制船隊的控制船舶於截至2021年12月31日止年度全年貢獻的收入更大。特別是，我們的控制船舶所得收入由截至2021年9月30日止九個月的約42.6百萬美元增加至截至2022年9月30日止九個月的約81.6百萬美元，增幅約為91.5%。另一方面，我們租入船舶的收入由截至2021年9月30日止九個月的約188.6百萬美元減少至截至2022年9月30日止九個月的約162.2百萬美元，減幅約為14.0%。此主要是由於(i)與2021年同期相比，我們於截至2022年9月30日止九個月簽訂的租入船舶合約較少，及(ii)日均BDI由截至2021年9月30日止九個月的2,764點下降至2022年同期的2,070點，這意味著我們能夠自客戶獲取的租賃費有所減少。然而，我們錄得控制船舶所得收入增長，原因為我們能夠受益於以較長的定期期租方式向我們的客戶出租控制船舶，從而於2021年下半年確保相對較高的租船費率，於此期間BDI錄得多年新高。例如，於2021年下半年，BDI維持在相對較高水平，其中2021年第三季度及第四季度的日均BDI分別約為3,732點及3,498點，而2021年第一季度及第二季度的日均BDI則分別約為1,739點及2,793點。截至2022年9月30日止九個月，我們的乾散貨船控制船隊的收入中約27.8%來自於2021年下半年取得及定價的定期期租，在此期間，日均BDI達到多年的峰值。另一方面，於2021年同期，我們的乾散貨船控制船隊的收入中僅約13.7%來自於2021年下半年簽訂及定價的定期期租。截至2022年9月30日止九個月的貢獻比例較大，高於2021年同期，主要是由於我們能夠從2021年下半年BDI處於較高水平時定價及訂立的定期期租中受益的時間更長。因此，儘管截至2022年9月30日止九個月的BDI較2021年同期相比普遍偏低，但我們於同期仍能夠就我們的控制船舶自客戶錄得較高的租賃費水平。因此，我們定期期租所得收入由截至2021年9月30日止九個月的約39.4百萬美元增加至截至2022年9月30日止九個月的約79.0百萬美元，增

---

## 財務資料

---

幅約為100.5%。2021年下半年的市場租船費率處於較高水平，固定及獲得更長期的定期租船可令我們緩解及抵銷截至2022年9月30日止九個月BDI的整體下降。該等通常使用我們控制船舶且期限較長的定期期租亦有助緩解同期租入船舶所產生收入下降的影響，原因為該類船舶的租賃期一般較短，因此更易受到該期間BDI波動及整體下降的影響。

- *船舶管理服務*：收入由截至2021年9月30日止九個月的約33.5百萬美元增加約8.0百萬美元或23.8%至截至2022年9月30日止九個月的約41.5百萬美元，主要原因是(i)截至2022年9月30日止九個月我們的在管第三方自有船舶總數較2021年同期有所增加；及(ii)提供造船監理服務所得收入由截至2021年9月30日止九個月的約1.3百萬美元增加至截至2022年9月30日止九個月的約4.2百萬美元，增幅約為225.7%，因為我們的大部分造船監理項目於2021年下半年開始，這為我們於截至2022年9月30日止九個月的收入作出了貢獻。

---

## 財務資料

---

### 銷售成本

我們的銷售成本由截至2021年9月30日止九個月約223.6百萬美元增加約7.6百萬美元或3.4%至截至2022年9月30日止九個月約231.2百萬美元。該增長與我們的業務增長基本一致，主要由於(i)我們的燃油費由截至2021年9月30日止九個月約27.3百萬美元增加至截至2022年9月30日止九個月的31.0百萬美元，主要由於俄烏衝突導致2022年年初船用燃料價格上漲所致；(ii)我們控制船隊的擴張，這要求我們適當地配備海員，導致我們的船員派遣開支由截至2021年9月30日止九個月的31.6百萬美元增至截至2022年9月30日止九個月的40.9百萬美元；及(iii)於2021年下半年及2022年年初增加了若干控制船舶，這增加了我們於截至2022年9月30日止九個月的整體營運成本及折舊開支。該增長部分被租船費成本由截至2021年9月30日止九個月的約128.0百萬美元下降至2022年相應期間的約108.6百萬美元所抵銷，此主要由於除日均BDI下降外來自船舶供應商的租入船舶合約減少。

### 毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由截至2021年9月30日止九個月約41.1百萬美元增加約13.0百萬美元或31.6%至截至2022年9月30日止九個月約54.1百萬美元。我們的整體毛利率由截至2021年9月30日止九個月約15.5%升至截至2022年9月30日止九個月的19.0%。該增加主要是由於以下各項的綜合影響：

- **航運服務**：我們航運服務的毛利由截至2021年9月30日止九個月約37.5百萬美元增加約7.9百萬美元或21.1%至截至2022年9月30日止九個月約45.5百萬美元，主要是由於與我們的銷售成本增加相比，收入的增長較大。該收入增長主要歸功於我們在2021年下半年至2022年初引入控制船舶船隊的新油輪帶來的收入貢獻，部分被我們租入船舶的毛利由約24.0百萬美元下降約15.9%至約20.1百萬美元所抵銷。尤其是，我們的控制船舶的收入錄得相對較大幅度增長，原因是我們能夠於2021年下半年當BDI錄得多年新高時獲得控制船舶的出租，從而使我們能夠於截至2022年9月30日止九個月自客戶獲得更高水平的控制船舶的租賃費，儘管與2021年同期相比，同期的BDI普遍較低。截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們控制船舶的毛利率保持穩定分別約為31.9%及31.0%。截至2021及2022年9月30日止九個月，我們租入船舶的毛利率亦保持穩定，分別約為12.7%及12.4%。我們於截至2022年9月30日止九個月的毛利及毛利率亦得益於來自定期租賃的毛利及毛利率增

---

## 財務資料

---

加。因此，鑒於上述者以及我們控制船舶(所獲毛利率通常高於租入船舶)所貢獻的收入大幅增加，我們航運服務的毛利率由截至2021年9月30日止九個月的16.2%增加至截至2022年9月30日止九個月的18.6%；及

- **船舶管理服務**：我們船舶管理服務的毛利由截至2021年9月30日止九個月的約3.6百萬美元增加約5.1百萬美元或141.5%至截至2022年9月30日止九個月的約8.7百萬美元，乃主要由於與我們的銷售成本增加相比，收入的增長較大。我們船舶管理服務的毛利率亦由截至2021年9月30日止九個月的約10.7%增加至截至2022年9月30日止九個月的20.8%，乃主要由於除了2021年下半年開始的大部分造船監理項目通常不涉及高水平的相關成本外，船舶數量大幅增加以及按管理費收取的船舶收入佔比增加，從而使我們的船舶管理服務業務分部於截至2022年9月30日止九個月的總體盈利能力較2021年同期有所改善。

### **銷售、一般及行政開支**

我們的銷售、一般及行政開支由截至2021年9月30日止九個月的約6.2百萬美元增加約2.2百萬美元或36.0%至截至2022年9月30日止九個月的約8.5百萬美元，主要由於(i)所確認[編纂]開支由截至2021年9月30日止九個月的約0.5百萬美元增至截至2022年9月30日止九個月的約1.3百萬美元；及(ii)僱員福利開支由截至2021年9月30日止九個月的約1.5百萬美元增加至2022年同期的2.5百萬美元，主要是由於我們於截至2022年9月30日止九個月增加了行政及營運人員的員工人數。

### **金融資產的減值虧損淨額**

金融資產的減值虧損淨額由截至2021年9月30日止九個月的約26,000美元增加至截至2022年9月30日止九個月的約157,000美元，乃由於2022年9月30日的貿易應收款項減值撥備增加(經考慮其長期賬齡狀況後按個別基準作出，虧損率為7.86%)所致。

---

## 財務資料

---

### **其他收入**

我們的其他收入由截至2021年9月30日止九個月的約32,000美元增加約6,521.9%至截至2022年9月30日止九個月的約2.1百萬美元，主要由於(i)於指定船舶交付日期前終止船舶租賃合約的客戶向我們支付的合約賠償金約2.0百萬美元；及(ii)授予我們的附屬公司寧波洲際船務用於業務支援的一次性政府補助增加所致。

### **其他收益及虧損**

我們於截至2021年9月30日止九個月錄得其他收益約0.4百萬美元，而於截至2022年9月30日止九個月錄得其他收益約4.3百萬美元，截至2021年及2022年9月30日止九個月增加約3.8百萬美元或863.4%。其他收益的增加乃主要由於截至2022年9月30日止九個月出售我們的一艘控制船舶SEACON BRAZIL導致截至2022年9月30日止九個月確認出售物業、廠房及設備收益淨額約5.4百萬美元。

### **融資成本**

我們的融資成本由截至2021年9月30日止九個月的約2.5百萬美元增加約2.0百萬美元或80.3%至截至2022年9月30日止九個月的約4.6百萬美元，乃主要由於我們的借款及租賃負債的應付利息增加，原因是我們(i)於截至2022年9月30日止九個月就SEACON FUZHOU及SEACON ATHENS訂立新融資租賃；及(ii)於2021年底至2022年初訂立五份新的光船租賃合約，導致租賃負債應付利息增加。

### **分佔聯營公司及合營企業的純利**

我們分佔聯營公司及合營企業的純利由截至2021年9月30日止九個月的約2.8百萬美元增加約7.2百萬美元或261.4%至截至2022年9月30日止九個月的約10.0百萬美元，主要是由於(i)我們於2021年下半年分別收購海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的持股權益，對我們分佔該等聯營公司的純利作出極大貢獻；(ii)與2021年同期相比，香港新一海於截至2022年9月30日止九個月錄得強勁財務表現；及(iii)於截至2022年9月30日止九個月，我們分佔新一海55銷售純利。

## 財務資料

### 所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2021年9月30日止九個月的約1.1百萬美元增加約0.8百萬美元或71.1%至截至2022年9月30日止九個月的約1.8百萬美元，乃主要由於截至2022年9月30日止九個月錄得的溢利較2021年同期高導致我們截至2022年9月30日止九個月的應付稅項增加所致。

### 期內溢利

由於上文所述，我們的期內溢利由截至2021年9月30日止九個月的約34.5百萬美元大幅增加約20.9百萬美元或60.7%至截至2022年9月30日止九個月的約55.4百萬美元。

### 合併資產負債表節選項目說明

#### 物業、廠房及設備

我們的物業、廠房及設備主要由船舶、樓宇、運輸設備及辦公設備組成。下表載列於所示日期我們物業、廠房及設備的賬面淨值明細：

	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)
船舶	56,041	46,300	53,459	89,931
樓宇	1,104	1,147	1,140	998
運輸設備	206	231	242	212
辦公設備及其他設備	<u>54</u>	<u>30</u>	<u>7</u>	<u>111</u>
<b>總計</b>	<b><u>57,405</u></b>	<b><u>47,708</u></b>	<b><u>54,848</u></b>	<b><u>91,252</u></b>

我們物業、廠房及設備的賬面淨值由2019年12月31日的約57.4百萬美元下降至2020年12月31日的約47.7百萬美元，乃主要由於我們在與獨立第三方訂立銷售合約後於2020年重新分類兩艘控制船舶為持作出售的資產而導致船舶減少。我們物業、廠房及設備的賬面淨值由2020年12月31日的約47.7百萬美元增加至2021年12月31日的約54.8百萬美元，乃主要由

## 財務資料

於船舶數量增加。物業、廠房及設備於2022年9月30日的賬面淨值進一步增至約91.3百萬美元，主要是由於2022年1月或前後收購SEACON FUZHOU及SEACON ATHENS。

### 使用權資產

我們的使用權資產主要包括我們從船舶供應商租用的船舶以及我們辦公室的建築租賃。我們的使用權資產由2019年12月31日的約47.5百萬美元減少至2020年12月31日的約33.4百萬美元，乃主要由於(i)2020年我們的一艘控制船舶的光船租賃屆滿；及(ii)與整個租賃期內光船租賃予我們的船舶有關的結餘攤銷。我們的使用權資產由2020年12月31日的約33.4百萬美元增加至2021年12月31日的約91.9百萬美元，乃主要由於2021年新增五艘控制船舶，此乃我們向供應商租賃的光船。我們的使用權資產於2022年9月30日進一步增至約98.3百萬美元，主要是由於在2021年12月31日後增加兩項光船租賃。

### 於聯營公司及合營企業的權益

我們持有與第三方的合營企業及聯營公司的權益。我們於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日的合營企業及聯營公司載列如下。

實體名稱	所有權權益(%)				所有權性質	賬面值(千美元)			
	於2019年 12月31日	於2020年 12月31日	於2021年 12月31日	於2022年 9月30日		於2019年 12月31日	於2020年 12月31日	於2021年 12月31日	於2022年 9月30日
MSM Ships	50%	50%	50%	50%	合營企業	—*	35	48	178
香港新一海	35%	35%	35%	35%	聯營公司	346	69	1,172	4,517
海洲六號	不適用	不適用	49.5%	49.5%	聯營公司	不適用	不適用	732	2,463
海洲七號	不適用	不適用	49.5%	49.5%	聯營公司	不適用	不適用	242	738
海洲八號	不適用	不適用	49.5%	49.5%	聯營公司	不適用	不適用	1,308	959
海洲九號	不適用	不適用	49.5%	49.5%	聯營公司	不適用	不適用	1,731	3,431
Seacon Tankers	49%	不適用	不適用	不適用	聯營公司	—*	不適用	不適用	不適用
						<b>346</b>	<b>104</b>	<b>5,233</b>	<b>12,286</b>

附註：「—\*」指金額低於1,000美元及「不適用」指於2019年、2020年及2021年12月31日或2022年9月30日我們並無持有相關實體的所有權權益。

我們合營企業及聯營公司的總賬面值由2019年12月31日約0.3百萬美元減少至2020年12月31日約0.1百萬美元，主要是由於香港新一海於2020年錄得虧損淨額。我們合營企業及聯營公司的總賬面值由2020年12月31日約0.1百萬美元大幅增加至2021年12月31日約5.2百萬美元，主要是由於我們於2021年收購海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的持股權益及香港新一海於2021年盈利能力有所改善所致。我們合營企業及聯營公司的總賬面值進一

---

## 財務資料

---

步增加至2022年9月30日約12.3百萬美元，主要是由於我們於截至2022年9月30日止九個月出售共有船舶海洲六號及新一海55以及海洲七號、海洲八號、海洲九號及香港新一海的盈利能力有所改善，令海洲六號及新一海55賬面值增加所致。

### 以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產

於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日，我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產分別約為2.0百萬美元、2.4百萬美元、3.3百萬美元及1.3百萬美元。以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產指我們根據與兩艘控制船舶的出租人訂立的收益／虧損分攤安排（「SEACON SINGAPORE及SEACON QINGDAO光船租賃協議」），分佔出售光船租賃項下兩艘控制船舶的收益／虧損之權利以及收取我們先前就該等兩艘船舶支付的按金的權利的總和。有關我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註之附註16。

於各報告期末，我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產波動的主要原因是兩艘控制船舶於相關期間的估計市場價值出現波動。尤其是，我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產由2021年12月31日的約3.3百萬美元減少至2022年9月30日的約1.3百萬美元，由於受該收益／虧損分攤安排約束的兩艘控制船舶之一（即SEACON SINGAPORE）於2022年5月出售，實際上減少我們於2022年9月30日以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產，原因為於出售SEACON SINGAPORE後僅有一艘受收益／虧損分攤安排約束的控制船舶（而非兩艘船舶）。

### 第3級公允價值計量

按第3級公允價值層級計量的SEACON SINGAPORE及SEACON QINGDAO光船租賃協議的公允價值評估需要無風險率、預期波幅、近期交易的市場資料等重大估計及其他假設。該等假設及估計的變動可能嚴重影響該等投資的相關公允價值。

我們的財務部門就財務報告目的對第3級金融工具進行估值。我們按個別基準對投資進行估值管理。我們的財務部門至少每年一次使用估值技術釐定第3級工具的公允價值並向高級管理層及董事報告。有關詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註3.3。

我們分類為第3級公允價值計量的SEACON SINGAPORE及SEACON QINGDAO光船租賃協議項下的金融資產指本集團分佔船舶出售收益／虧損的權利及收取退回按金的權利。

---

## 財務資料

---

根據證監會於2017年5月發佈的適用於聯交所上市公司董事的《有關董事在企業交易估值方面的責任指引》，在評估SEACON SINGAPORE及SEACON QINGDAO光船租賃協議的公允價值時，董事已採取以下主要行動：(i)在評估財務預測及假設時考慮可得資料，包括但不限於過往財務表現、市場前景、可資比較公司的狀況、經濟、政治及行業狀況，並就公允價值評估編製報告；(ii)與管理層及申報會計師就估值模型及方法進行檢討及討論；及(iii)與申報會計師討論彼等就第3級金融工具的估值所進行的工作，以就本集團於整個往績記錄期間的歷史財務資料作出報告。就SEACON SINGAPORE及SEACON QINGDAO光船租賃協議公允價值的估值而言，有關第3級公允價值計量所用重大不可觀察輸入數據的詳情及定量資料載於本文件附錄一所載會計師報告附註16。

申報會計師已根據香港會計師公會頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「就投資通函內過往財務資料出具的會計師報告」執行必要的審計程序，以就本文件附錄一內本集團於整個往績記錄期間的歷史財務資料發表意見。申報會計師對本集團於整個往績記錄期間的歷史財務資料的意見載於本文件附錄一第I-1頁至I-3頁。

獨家保薦人已進行相關盡職審查工作，包括(i)就SEACON SINGAPORE及SEACON QINGDAO光船租賃協議的公允價值估值所採用的估值方法、計算基準、主要假設及相關基本原理與首席財務官及已編製公允價值計量評估報告的財務部門展開討論；(ii)從管理層了解被歸類為第3級公允價值計量的金融資產估值的關鍵基準及假設；(iii)審閱本文件附錄一所載會計師報告內的有關附註；及(iv)從申報會計師了解彼等就第3級金融工具的估值所進行的工作，以便就本集團於整個往績記錄期間的歷史財務資料作出報告。經考慮管理層已完成之工作、申報會計師所進行的審核工作及上文所述之相關盡職審查後，獨家保薦人並無注意到任何表明管理層並未進行充分調查及盡職審查或潛在估值不合理的重大事項。

## 財務資料

### 存貨

我們的存貨主要包括潤滑油、備件及船用燃料。我們的存貨由2019年12月31日的約4.9百萬美元增加至2020年12月31日的約5.7百萬美元，並減少至2021年12月31日的約4.7百萬美元。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們的存貨波動相對較小，與我們業務增長基本一致。我們的存貨於2022年9月30日增至約10.0百萬美元，主要是由於船用燃料由2021年12月31日的3.9百萬美元增至2022年9月30日的約8.1百萬美元。該增長主要是因為(i)船用燃料價格因俄烏衝突於2022年初推動油價大幅上漲而普遍上升，及(ii)我們控制船舶SEACON AFRICA的定期租賃於2022年上半年內結束，其後根據航次租賃租出，這意味著我們通過航次租賃時負責租用燃料及儲存在SEACON AFRICA的船用燃料在2022年9月30日被確認為我們的存貨。

下表載列我們於所示期間存貨的平均周轉天數：

	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
存貨平均周轉天數 <sup>(附註)</sup>	10	12	6	9

附註：存貨的整體平均周轉天數乃按相關期間的期初及期末存貨結餘之算術平均數除以銷售成本再乘以相關期間的天數（即截至2021年12月31日止三個年度的365天或截至2022年9月30日止九個月的270天）計算得出。

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，我們的存貨周轉天數分別約為10、12、6及9天，且於往績記錄期間處於較低水平。我們的董事認為，我們的存貨周轉天數的波動並不重大，因為我們的存貨用於向客戶提供航運服務時的常規消耗，而非作為商品出售。

於2022年12月31日，我們於2022年9月30日的存貨中約8.5百萬美元或約84.5%隨後獲消耗或動用。

## 財務資料

### 預付款項及其他流動資產

我們的預付款項及其他流動資產主要包括短期租賃船舶及辦公室租金的預付款項、保險費的預付款項及備件的其他預付款項。其他主要包括船舶維修及保養工作的預付款項及貨運費預付款項。下表載列於所示日期我們的預付款項及流動資產明細：

	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)
就以下各項預付的款項：				
— 短期定期租賃的船舶及辦公室租賃	325	2,204	3,943	2,537
— 保險費	251	320	426	755
— 購買備件	—	15	516	225
— [編纂]開支	—	—	385	706
— 其他	118	413	864	300
<b>總計</b>	<b>694</b>	<b>2,952</b>	<b>6,134</b>	<b>4,523</b>

我們的預付款項及其他流動資產由2019年12月31日的約0.7百萬美元增加至2020年12月31日的約3.0百萬美元，乃主要由於我們在2020年透過租入船舶就提供航運服務而租用的船舶數量增加。截至2021年12月31日，我們的預付款項及其他流動資產進一步增加至約6.1百萬美元，乃主要由於(i)2021年我們透過租入船舶就提供航運服務而租用的船舶數量增加；及(ii)維修及保養工作以及備件的預付款增加。我們的預付款項及其他流動資產於2022年9月30日減少至約4.5百萬美元，主要是由於根據短期定期租賃為我們的船舶作出的預付款項減少。

## 財務資料

### 貿易及其他應收款項

我們的貿易應收款項指客戶對我們服務的未付款項。我們的其他應收款項主要包括應收其他方款項以及按金及擔保。下表載列於所示日期我們貿易及其他應收款項：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2022年 (千美元)
<b>貿易應收款項 — 航運服務</b>				
— 第三方	5,184	11,652	11,363	11,943
— 關聯方	—	217	32	—
減：減值撥備	<u>(2)</u>	<u>(30)</u>	<u>(25)</u>	<u>(146)</u>
<b>小計：</b>	<b><u>5,182</u></b>	<b><u>11,839</u></b>	<b><u>11,370</u></b>	<b><u>11,797</u></b>
<b>貿易應收款項 — 船舶管理服務</b>				
— 第三方	3,389	3,587	5,486	2,038
— 關聯方	74	827	121	319
減：減值撥備	<u>(1)</u>	<u>(11)</u>	<u>(17)</u>	<u>(6)</u>
<b>小計：</b>	<b><u>3,462</u></b>	<b><u>4,403</u></b>	<b><u>5,590</u></b>	<b><u>2,351</u></b>
<b>貿易應收款項總額：</b>	<b><u>8,644</u></b>	<b><u>16,242</u></b>	<b><u>16,960</u></b>	<b><u>14,148</u></b>
<b>其他應收款項</b>				
— 應收關聯方款項	5,518	5,148	3,623	521
— 付予關聯方的按金	—	11	50	—
— 應收第三方款項	458	—	—	—
— 按金及擔保	1,818	2,722	3,496	4,651
— 其他	1,788	2,955	1,478	1,740
減：減值撥備	<u>(81)</u>	<u>(115)</u>	<u>(65)</u>	<u>(87)</u>
<b>小計：</b>	<b><u>9,501</u></b>	<b><u>10,721</u></b>	<b><u>8,582</u></b>	<b><u>6,825</u></b>
<b>總計：</b>	<b><u>18,145</u></b>	<b><u>26,963</u></b>	<b><u>25,542</u></b>	<b><u>20,973</u></b>

## 財務資料

我們的貿易應收款項由2019年12月31日的約8.6百萬美元增加至2020年12月31日的約16.2百萬美元。於2021年12月31日，我們的貿易應收款項進一步增加至約17.0百萬美元，並於2022年9月30日減少至約14.1百萬美元。2019年至2021年，我們的貿易應收款項增加與我們於相應期間的收入增長基本一致。於2022年9月30日，我們的貿易應收款項減少至約14.1百萬美元，乃主要由於截至2022年9月30日止九個月根據一次性付款基準提供的船舶管理服務減少導致我們收取的管理費金額減少。下表載列於所示日期按發票日期呈列的貿易應收款項的賬齡分析：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2022年 (千美元)
三個月內	8,067	15,143	13,604	12,569
三至六個月	395	499	1,058	106
六至十二個月	185	610	853	1,598
一至兩年	—	31	1,465	5
兩至三年	—	—	22	22
<b>總計：</b>	<b><u>8,647</u></b>	<b><u>16,283</u></b>	<b><u>17,002</u></b>	<b><u>14,300</u></b>

賬齡為一至兩年的貿易應收款項由2020年12月31日的約31,000美元增至2021年12月31日的約1.5百萬美元。該增加主要是由於有關2020年向洲際船務集團提供船舶管理服務的應收洲際船務集團款項。根據重組，洲際船務集團的股權並未轉移至本集團。然而，由於洲際船務集團於往績記錄期間從事本集團的核心業務並於2021年12月31日被視為視作出售之前屬於合併範圍。因此，於2021年12月31日應收洲際船務集團的款項反映為貿易應收款項，導致截至2021年12月31日賬齡為一至二年的貿易應收款項與2020年相比顯著增加。我們賬齡為六至十二個月的貿易應收款項由2021年12月31日的約0.9百萬美元增加至2022年9月30日的約1.6百萬美元，此乃主要由於尚未收回應收其中一名客戶的應收款項約1.5百萬美元（該客戶在2022年初與其客戶（「轉租人」）發生糾紛）。由於此類糾紛，轉租人拒絕向客戶支付相關運費，這意味著客戶無法向我們支付結欠我們的相關運費。我們的董事認為，此類未收回的應收款項不存在可收回性問題，原因為(i)轉租人已向孟加拉國最高法院提供金額約為1.5百萬美元的支票，在我們並無從受影響客戶收取同一款項的情況下作為支付我們未收回運費的擔保，及(ii)下一次庭審定於2023年3月底前舉行，其後董事預計我們將收取上述支票下的款項。

## 財務資料

由於我們通常不向客戶授予任何信貸期限，所有貿易應收款項均被視為逾期。然而，貿易應收款項一般在三個月內收回，而比例相對較小的貿易應收款項是在過去三個月內到期。於2019年、2020年及2021年12月31日，賬齡超過三個月的貿易應收款項金額分別為約0.6百萬美元、1.1百萬美元及3.4百萬美元，其中同期應收洲際船務集團款項分別為約零、零及2.6百萬美元。於2021年12月31日，應收洲際船務集團款項約3.1百萬美元(包括賬齡不足一年的應收賬款約1.6百萬美元及賬齡介乎一至兩年的約1.5百萬美元)已個別釐定，並計提減值撥備約16,000美元。儘管來自洲際船務集團的長期應收款項數額較大，但鑒於洲際船務集團的財務狀況及信用狀況良好，我們的董事認為該等應收款項的風險較低，故我們擬於2022年清償該款項。應收其他客戶款項的減值撥備按組別基準計提，介乎0.03%至100%。

於2022年9月30日，洲際船務集團貿易應收款項及其他應收款項為約0.6百萬美元。

我們的其他應收款項由2019年12月31日的約9.6百萬美元增加至2020年12月31日的約10.8百萬美元，乃主要由於我們於2020年就提供船舶管理服務向客戶收取的按金及擔保增加。於2021年12月31日，我們的其他應收款項減少至約8.6百萬美元，乃主要由於2021年應收關聯方款項減少。我們的其他應收款項於2022年9月30日減至約6.8百萬美元，主要是由於結清應收關聯方重大結餘由2021年12月31日的約3.6百萬美元減少至2022年9月30日的約0.5百萬美元。下表載列我們於所示日期按發票日期呈列的其他應收款項的賬齡分析：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2022年 (千美元)
一年內	9,083	8,805	8,092	6,479
一至兩年	87	2,030	495	218
兩至三年	412	1	60	182
三年以上	—	—	—	33
<b>總計：</b>	<b><u>9,582</u></b>	<b><u>10,836</u></b>	<b><u>8,647</u></b>	<b><u>6,912</u></b>

## 財務資料

我們向客戶提供的付款期及信貸條款一般符合行業規範。我們通常須預付款，且並無向客戶授出任何信貸期。我們力求嚴格控制我們的未償還應收款項。我們的財務部門定期審查我們的未償還應收款項及逾期餘額。下表載列我們於所示期間貿易應收款項的平均周轉天數：

	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
貿易應收款項的平均 周轉天數 <sup>(附註)</sup>	<u>16</u>	<u>25</u>	<u>16</u>	<u>15</u>

附註：貿易應收款項的整體平均周轉天數乃按相關期間的期初及期末貿易應收款項結餘之算術平均數除以收入再乘以相關期間的天數(即截至2021年12月31日止三個年度的365天或截至2022年9月30日止九個月的270天)計算得出。

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，我們貿易應收款項的周轉天數分別約為16天、25天、16天及15天。我們貿易應收款項的周轉天數由2019年的16天增加至2020年的25天，乃主要由於在COVID-19疫情期間，客戶向我們付款需要耗時更長。我們貿易應收款項的周轉天數由2020年的25天減少至2021年的16天，主要是由於我們加強收款活動，加上客戶在自2020年首次COVID-19爆發恢復後逐漸調整其業務運營，因而更快地向我們作出付款。截至2022年9月30日止九個月我們的貿易應收款項週轉天數仍保持穩定為15天。

我們的管理層以前瞻性的方式確定貿易應收款項的減值撥備，預期全期虧損於初步確認資產時確認。撥備矩陣根據過往於具有類似信貸風險特徵的貿易應收款項預期年期內觀察所得的違約率而釐定，並根據前瞻性估計進行調整。於作出判斷時，我們的管理層已考慮可獲得的合理可靠前瞻性資料，如客戶經營業績的實際或預期重大變動、業務及客戶財務狀況的實際或預期重大不利變動，包括(其中包括)COVID-19疫情對客戶及我們經營所在地區的經濟影響。於各報告日期，管理層將更新過往觀察所得的違約率，並分析前瞻估計變動。

於2022年12月31日，我們於2022年9月30日未償還的貿易應收款項約為12.1百萬美元(或約85.5%)已於其後清償。

## 財務資料

董事相信，由於我們的客戶通常與我們保持著良好的往績記錄且信譽度極高，故我們不會面臨重大信用風險，且預計我們的貿易應收款項不會出現任何重大可收回性問題。此外，我們的會計人員持續監察客戶的經營及財務狀況，並主動跟進以確保可收回性。鑒於上文所述，董事認為，基於我們客戶的整體質素及信用實力，且鑒於我們貿易應收款項的結算率與其歷史模式一致，我們已計提充足的撥備，且預計我們的貿易應收款項不會出現任何重大可收回性問題。

### 貿易及其他應付款項

我們的貿易及其他應付款項指應付我們供應商的款項，包括支付予各海事服務供應商的服務費。下表載列我們於所示日期的貿易及其他應付款項：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2022年 (千美元)
<b>貿易應付款項</b>				
— 第三方	11,227	17,984	15,712	13,630
— 關聯方	<u>1,295</u>	<u>4,511</u>	<u>4,137</u>	<u>1,397</u>
<b>小計：</b>	<u>12,522</u>	<u>22,495</u>	<u>19,849</u>	<u>15,027</u>
<b>其他應付款項</b>				
— 應付關聯方款項	34,971	33,946	26,850	1,674
— 關聯方按金	8	60	154	159
— 應付第三方款項	—	472	—	—
— 按金及擔保	882	1,598	2,025	1,511
— 薪金及員工福利應付款項	1,155	664	2,524	229
— 法律程序撥備	—	—	784	1,088
— [編纂]開支	—	—	935	375
— 其他	<u>142</u>	<u>111</u>	<u>126</u>	<u>107</u>
<b>小計：</b>	<u>37,158</u>	<u>36,851</u>	<u>33,398</u>	<u>5,143</u>
<b>總計：</b>	<u><u>49,680</u></u>	<u><u>59,346</u></u>	<u><u>53,247</u></u>	<u><u>20,170</u></u>

## 財務資料

我們的貿易應付款項由2019年12月31日的約12.5百萬美元增加至2020年12月31日的約22.5百萬美元，乃主要由於期內擴大船舶服務業務分部。於2021年12月31日，我們的貿易應付款項減少至約19.8百萬美元，乃主要由於該期間我們較快向供應商作出結算所致。我們的貿易應付款項於2022年9月30日進一步減少至約20.2百萬美元，主要是由於在此期間我們較快向供應商作出結算所致。下表載列於所示日期按發票日期呈列的貿易應付款項的賬齡分析：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2022年 (千美元)
一年內	12,499	22,245	19,670	14,873
一至兩年	23	250	176	85
兩至三年	—	—	3	69
<b>總計</b>	<u>12,522</u>	<u>22,495</u>	<u>19,849</u>	<u>15,027</u>

於往績記錄期間，我們的供應商通常向我們授出不同的信貸期。授予我們的信貸期一般介乎30至60天或我們須作出預付款項。下表載列我們於所示期間貿易應付款項的平均周轉天數：

	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
應付款項的平均周轉 天數 <sup>(附註)</sup>	<u>38</u>	<u>38</u>	<u>25</u>	<u>20</u>

附註：貿易應付款項的整體平均周轉天數乃按相關期間的期初及期末應付款項結餘之算術平均數除以銷售成本再乘以相關期間的天數（即截至2021年12月31日止三個年度的365天或截至2022年9月30日止九個月的270天）計算得出。

---

## 財務資料

---

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，我們應付款項的周轉天數分別約為38、38、25天及20天。我們應付款項的周轉天數於2019年及2020年分別為38天及38天，維持相對穩定。我們應付款項的周轉天數由2020年的38天減少至2021年的25天，原因為我們及時向供應商付款。截至2022年9月30日止九個月我們的貿易應付款項週轉天數進一步減少至20天，乃主要由於我們努力加快結算貿易應付款項以加強與各供應商的業務關係。

於2022年12月31日，我們於2022年9月30日的貿易及其他應付款項的約13.6百萬美元或約90.4%隨後結清。

我們的其他應付款項主要包括(i)非貿易性質的應付關聯方款項；(ii)薪金及員工福利應付款項；及(iii)應付船舶供應商以取得租入船舶的按金及擔保。我們的其他應付款項自2019年12月31日約37.2百萬美元輕微減至2020年12月31日約36.9百萬美元，主要是由於應付關聯方款項以及薪金及員工福利應付款項減少，主要乃因支付予航運服務人員的花紅減少。我們的其他應付款項進一步減至2021年12月31日約33.4百萬美元，繼而減至2022年9月30日的5.1百萬美元，主要是由於應付關聯方款項減少。有關應付關聯方款項的結餘已於最後可行日期悉數結清。

### 租賃負債

我們的租賃負債主要包括就我們根據光船租賃租用的控制船舶支付予我們船舶供應商的租賃費。我們的租賃負債由2019年12月31日的約42.4百萬美元減少至2020年12月31日的約32.5百萬美元，乃主要由於(i)2020年根據光船租賃租用的一艘控制船舶減少；及(ii)於整個租賃期間向船舶供應商支付的款項。截至2021年12月31日，我們的租賃負債增加至約86.7百萬美元，乃主要由於2021年根據光船租賃向供應商租用的控制船舶數量增加。2022年9月30日我們的租賃負債進一步增至約92.0百萬美元，主要由於2021年12月31日後根據光船租賃向供應商租賃的控制船舶數量增加。

### 流動資金及資本資源

我們歷來主要透過我們營運所得現金、銀行借款及融資租賃安排為我們的營運提供資金。我們的現金需求主要與支付租賃船舶的款項、購買船舶、償還銀行貸款及融資租賃應付款項，以及結算各項營運開支有關。我們的流動資金將主要取決於我們從經營活動中產生現金流及獲得外部融資以償還到期債務的能力，以及我們未來的營運及資本支出需求。

## 財務資料

### 現金流

下表載列我們於往績記錄期間的合併現金流量表概要。

	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)
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)
現金及現金等價物增加淨值	<u>210</u>	<u>2,485</u>	<u>20,628</u>	<u>9,742</u>	<u>1,605</u>
現金及現金等價物匯率變動 影響	(8)	(8)	(18)	(31)	(74)
年初現金及現金等價物	<u>1,741</u>	<u>1,943</u>	<u>4,420</u>	<u>4,420</u>	<u>25,030</u>
年末現金及現金等價物	<u><u>1,943</u></u>	<u><u>4,420</u></u>	<u><u>25,030</u></u>	<u><u>14,131</u></u>	<u><u>26,561</u></u>

### 經營活動所得現金淨額

我們來自經營活動的現金流入主要來自收到客戶就我們的航運服務及船舶管理服務支付的款項。我們經營活動的現金流出主要包括向供應商付款及各項經營開支。

我們於2019年的經營活動所得現金淨額約為9.6百萬美元，乃主要反映經以下各項作出調整後我們除稅前溢利約8.9百萬美元：(i)部分非現金收益及支出，主要包括折舊及攤銷約8.9百萬美元及融資成本約2.8百萬美元；及(ii)影響我們經營現金流的部分營運資金項目的變動，主要包括貿易及其他應收款項的變動約8.4百萬美元；存貨的變動約2.5百萬美元以及墊款及合約負債變動約0.2百萬美元。

---

## 財務資料

---

我們於2020年的經營活動所得現金淨額約為24.5百萬美元，乃主要反映經以下各項作出調整後我們除稅前溢利約1.4百萬美元：(i)部分非現金收益及支出，主要包括折舊及攤銷約15.4百萬美元、融資成本約3.9百萬美元以及持作出售資產撥備約1.2百萬美元；及(ii)影響我們經營現金流的部分營運資金項目的變動，主要包括貿易及其他應付款項的變動約20.0百萬美元、貿易及其他應收款項的變動約13.6百萬美元以及墊款及合約負債的變動約2.9百萬美元。

我們於2021年的經營活動所得現金淨額約為88.1百萬美元，乃主要反映經以下各項作出調整後我們除稅前溢利約41.2百萬美元：(i)部分非現金收益及支出，主要包括折舊及攤銷約18.3百萬美元、以股份為基礎的報酬約5.6百萬美元、分佔聯營公司及合營企業的溢利約4.3百萬美元及融資成本約3.5百萬美元；及(ii)影響我們經營現金流的部分營運資金項目的變動，主要包括貿易及其他應付款項的變動約51.1百萬美元以及貿易及其他應收款項變動約27.2百萬美元。

經營活動所得現金淨額於截至2022年9月30日止九個月為約57.2百萬美元，這主要反映經調整下列各項後的除稅前溢利約57.3百萬美元，(i)若干非現金收益及開支，主要包括約22.3百萬美元的折舊及攤銷及約4.6百萬美元的融資成本；及(ii)影響我們經營現金流量的若干營運資金項目的變動，主要包括貿易及其他應付款項的變動約7.1百萬美元、存貨變動約5.4百萬美元以及貿易及其他應收款項變動約3.3百萬美元。

### **投資活動所得／(所用)現金淨額**

我們來自投資活動的現金流入主要包括出售物業、廠房及設備的所得款項、來自第三方及關聯方的還款以及來自合營企業及聯營公司的股息。我們的投資活動現金流出主要包括物業、廠房及設備的付款、支付使用權資產的按金以及應收第三方及關聯方款項。

---

## 財務資料

---

我們於2019年的投資活動所用現金淨額約為0.5百萬美元。此主要反映來自關聯方還款約18.3百萬美元、第三方還款約5.8百萬美元以及出售物業、廠房及設備所得款項約5.9百萬美元，部分由物業、廠房及設備付款以及其他非流動資產約16.0百萬美元以及向關聯方墊款約9.6百萬美元抵銷。

我們於2020年的投資活動產生現金淨額約為2.0百萬美元，主要反映關聯方還款約20.3百萬美元及第三方還款約1.1百萬美元，部分由向關聯方墊款約15.8百萬美元以及物業、廠房及設備付款以及其他非流動資產約3.5百萬美元抵銷。

我們在2021年的投資活動所用現金淨額約為6.0百萬美元，主要反映物業、廠房及設備以及其他非流動資產的付款約19.7百萬美元以及向關聯方墊款約4.8百萬美元，部分被出售物業、廠房及設備所得款項約7.3百萬美元、第三方還款約5.1百萬美元，關聯方還款約4.6百萬美元，以及來自合營企業及聯營公司的股息約1.5百萬美元所抵銷。

投資活動所用現金淨額於截至2022年9月30日止九個月為約6.1百萬美元，乃主要反映物業、廠房及設備以及其他非流動資產的付款約27.9百萬美元以及向關聯方墊款約8.0百萬美元，部分被出售物業、廠房及設備所得款項約15.8百萬美元及關聯方還款約9.1百萬美元抵銷。

### **融資活動所用現金淨額**

我們來自融資活動的現金流入主要包括銀行借款所得款項及應付關聯方款項。我們的融資活動現金流出主要包括償還借款、償還租賃、已付附屬公司非控股權益之股息、已付借款利息以及償還關聯方款項。

---

## 財務資料

---

我們於2019年的融資活動所用現金淨額約為9.8百萬美元，乃主要反映向關聯方還款約18.7百萬美元、償還租賃負債本金及利息約13.3百萬美元、償還借款約12.0百萬美元及已付借款利息約1.7百萬美元，部分被來自關聯方的墊款約23.4百萬美元及借款所得款項約12.6百萬美元所抵銷。

我們於2020年的融資活動所用現金淨額約為24.0百萬美元，乃主要反映償還關聯方款項約17.7百萬美元、償還租賃負債本金及利息約11.6百萬美元、償還借款約9.2百萬美元及已付借款利息約2.2百萬美元，部分被來自關聯方的墊款約12.7百萬美元及借款所得款項約2.7百萬美元所抵銷。

我們於2021年的融資活動所用現金淨額約為61.5百萬美元，乃主要反映償還關聯方款項約31.2百萬美元、償還借款約20.4百萬美元、償還租賃負債本金及利息以及使用權資產按金約23.6百萬美元、支付借款利息約1.9百萬美元，及視作分派約1.2百萬美元，部分被借款所得款項約16.5百萬美元及來自關聯方的墊款約3.8百萬美元所抵銷。

融資活動所用現金淨額於截至2022年9月30日止九個月為約49.5百萬美元，乃主要反映償還關聯方款項約32.4百萬美元、償還租賃負債的本金及利息以及使用權資產按金約20.0百萬美元及償還借款約9.0百萬美元，部分被來自關聯方的墊款約8.8百萬美元及借款所得款項約8.4百萬美元所抵銷。

## 財務資料

### 流動資產及流動負債

下表載列我們於往績記錄期間的流動資產及流動負債的詳情。

	於12月31日		於9月30日		於1月31日
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元	2023年 千美元 (未經審核)
<b>流動資產</b>					
以公允價值計量且 其變動計入當期損益的 金融資產	—	—	3,285	1,277	1,232
存貨	4,895	5,702	4,651	10,048	10,101
預付款項及其他流動資產	694	2,952	6,134	4,523	4,935
貿易及其他應收款項	18,145	26,963	25,542	20,973	26,069
其他非流動資產的即期 部分	3,258	3,903	—	—	—
受限制銀行存款	—	72	31	32	33
現金及現金等價物	1,943	4,420	25,030	26,561	22,633
分類為持作出售的資產	—	7,318	—	—	—
<b>流動資產總值</b>	<b>28,935</b>	<b>51,330</b>	<b>64,673</b>	<b>63,414</b>	<b>65,003</b>
<b>流動負債</b>					
墊款及合約負債	1,616	4,551	4,448	5,129	2,458
貿易及其他應付款項	49,680	59,346	53,247	20,170	29,856
流動稅項負債	94	737	1,840	1,745	1,596
借款	10,830	12,289	5,369	9,472	11,543
租賃負債	9,880	9,385	21,073	21,110	16,928
<b>流動負債總額</b>	<b>72,100</b>	<b>86,308</b>	<b>85,977</b>	<b>57,626</b>	<b>62,381</b>
<b>流動(負債)/資產淨值</b>	<b>(43,165)</b>	<b>(34,978)</b>	<b>(21,304)</b>	<b>5,788</b>	<b>2,622</b>

於2020年12月31日，我們錄得流動負債淨額約為35.0百萬美元，而於2019年12月31日則錄得流動負債淨額約43.2百萬美元，相當於減少約8.2百萬美元或19.0%，乃主要由於我們的貿易及其他應收款項連同我們的收入增長、現金及現金等價物以及分類為持作出售的資產(即兩艘船舶隨後於2021年出售)增加，導致我們的流動資產由2019年的約28.9百萬美元增加至2020年的51.3百萬美元。

---

## 財務資料

---

於2021年12月31日，我們錄得流動負債淨額約為21.3百萬美元，而於2020年12月31日則錄得流動負債淨額約35.0百萬美元，相當於進一步減少約13.7百萬美元或39.1%，乃主要由於現金及現金等價物由2020年的約4.4百萬美元增加至2021年的25.0百萬美元，加上我們欠付的貿易及其他應付款項以及借款減少，我們的流動負債由2020年的約86.3百萬美元減少至2021年的86.0百萬美元。

於2022年9月30日，我們錄得流動資產淨值約5.8百萬美元，而於2021年12月31日錄得流動負債淨額約21.3百萬美元。於2022年9月30日，我們將淨流動負債狀況扭轉為淨流動資產狀況，主要由於經營持續產生現金流入以及我們持續努力償還貿易及其他應付款項。我們於2023年1月31日的流動資產淨值減少至約2.6百萬美元，主要由於我們於2022年10月及2023年1月支付一艘在建新船舶的建造成本，導致我們的現金及現金等價物減少。

### 營運資金

展望未來，我們預期將透過使用經營活動的現金流、現金及現金等價物、銀行借款、融資租賃安排及[編纂]的估計[編纂]的組合資金，滿足我們的流動資金需求。於最後可行日期，我們已動用銀行融資1.3百萬美元。

經計及我們可用的財務資源，包括經營活動產生的現金流、現金及現金等價物、銀行借款、融資租賃安排以及[編纂]的估計[編纂]（經濟在[編纂]將最終[編纂]定為低於指示性[編纂]範圍下限最多10%後），董事與獨家保薦人一致認為，我們有足夠的營運資金滿足目前及本文件日期起未來12個月的需求。

## 財務資料

### 債務

我們的債務主要包括銀行借款及租賃負債。下表載列我們於所示日期的債務：

	於12月31日		於9月30日		於1月31日
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
					(未經審核)
<b>長期借款的非即期部分</b>					
— 有擔保	47,932	37,428	27,289	63,344	81,953
— 無擔保	—	291	187	208	220
<b>小計：</b>	<b>47,932</b>	<b>37,719</b>	<b>27,476</b>	<b>63,552</b>	<b>82,173</b>
<b>長期借款的即期部分</b>					
— 有擔保	10,830	12,289	5,295	9,472	10,996
— 無擔保	—	—	74	—	547
<b>小計：</b>	<b>10,830</b>	<b>12,289</b>	<b>5,369</b>	<b>9,472</b>	<b>11,543</b>
<b>租賃負債</b>					
— 流動	9,880	9,385	21,073	21,110	16,928
— 非流動	32,490	23,121	65,586	70,873	54,791
<b>小計：</b>	<b>42,370</b>	<b>32,506</b>	<b>86,659</b>	<b>91,983</b>	<b>71,719</b>
<b>總計：</b>	<b>101,132</b>	<b>82,514</b>	<b>119,504</b>	<b>165,007</b>	<b>165,435</b>

### 借款

截至2019年、2020年及2021年12月31日、2022年9月30日及2022年10月31日，我們的借款總額分別約為58.8百萬美元、50.0百萬美元、32.8百萬美元、73.0百萬美元及72.1百萬美元。我們的借款總額由2021年12月31日的約32.8百萬美元大幅增至2022年9月30日的約73.0百萬美元，主要由於我們就我們的控制船舶SEACON ATHENS及SEACON FUZHOU於2022年1月訂立的融資租賃及於2022年2月我們的控制船舶SEACON SHANGHAI的再融資。我們的借款總額由2022年9月30日的約73.0百萬美元增至2023年1月31日的約93.7百萬美元，主要由於我們就控制船舶SEACON NOLA

---

## 財務資料

---

於2023年1月訂立融資租賃。截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的借款分別約為58.8百萬美元、49.7百萬美元、32.6百萬美元及72.7百萬美元以船舶及房屋等物業作抵押。有關該等抵押借款的進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註24。

於最後可行日期，九艘控制船舶處於融資租賃安排。有關我們的融資租賃安排的更多詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的船隊 — 有關我們控制船舶的融資安排 — 融資租賃安排」。

我們的銀行貸款協議及融資租賃安排包含商業銀行貸款及融資租賃安排慣常的標準條款、條件及契諾。

### 租賃負債

截至2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日，我們的租賃負債分別約為42.4百萬美元、32.5百萬美元、86.7百萬美元及92.0百萬美元，主要指租期為一年或一年以上的長期光船租賃。進一步詳情，請參閱本節上文「合併資產負債表節選項目說明 — 租賃負債」。

鑑於我們的信用記錄及我們目前的信用狀況，董事認為我們日後在取得額外銀行借款及融資租賃方面不會遇到任何重大困難。

董事進一步確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無任何嚴重拖欠支付銀行借款及租賃負債或違反重大契諾的情況。

### 或然負債

於最後可行日期，除本文件「業務 — 法律程序」一節所披露者外，我們並無涉及任何懸而未決或(據我們所知)可能對我們業務或營運造成重大不利影響的法律程序。董事進一步確認，我們並無任何重大或然負債。

除本節「債務」一段披露者外，我們概無任何未償還債務或任何已發行及未償還或同意將予發行之貸款資本、銀行透支、貸款或其他類似債務、承兌負債(一般貿易票據除外)或承兌信貸、債權證、按揭、押記、融資租賃或租購承擔、擔保、重大契諾或其他重大或然負債。

## 財務資料

### 資本開支及承擔

#### 資本承擔

我們的資本承擔與就購買物業、廠房及設備已訂約但尚未產生的資本支出有關。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及2022年9月30日，我們的資本承擔分別約為57.0百萬美元、107.1百萬美元、216.4百萬美元及178.1百萬美元。

#### 資本支出

於往績記錄期間，我們的資本支出主要包括船舶。我們的預計資本支出將根據我們的業務計劃、市場條件、經濟及監管環境的任何未來變動而進行修訂。此外，我們可能會因尋求新商機擴大業務而不時產生額外的資本支出。有關進一步資料，請參閱「未來計劃及[編纂]」。

#### 物業權益

董事確認，於2022年9月30日，概無任何情況須根據上市規則第5.01至5.10條作出披露規定。於2022年9月30日，我們的物業權益並不構成我們物業活動的一部分，且概無構成非物業活動一部分的物業權益的賬面值佔我們總資產的15%或以上。

#### 主要財務比率

下表載列我們於往績記錄期間的主要財務比率：

	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 <sup>(1)</sup>	206.1%	8.5%	65.4%	51.2%
總資產回報率 <sup>(2)</sup>	5.0%	0.3%	14.6%	18.1%
流動比率 <sup>(3)</sup>	0.4	0.6	0.8	1.1
速動比率 <sup>(4)</sup>	0.3	0.5	0.7	0.9
淨負債權益比率 <sup>(5)</sup>	2,638.7%	1,475.7%	183.8%	131.2%

---

## 財務資料

---

附註：

1. 股本回報率乃按相關年度末本公司股東應佔溢利除以股本總額再乘以100%計算。
2. 總資產回報率乃按相關年度末本公司股東應佔溢利除以總資產再乘以100%計算。
3. 流動比率乃按相關年度末流動資產除以流動負債計算。
4. 速動比率乃按相關年度末流動資產總值(扣除存貨)除以流動負債計算。
5. 淨負債權益比率乃按年末計息銀行及其他借款(扣除現金及現金等價物)除以相關年度末權益總額計算，並以百分比表示。

### 股本回報率

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隔離措施產生的港口費)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以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。

### 總資產回報率

我們的總資產回報率由截至2019年12月31日止年度的約5.0%降至截至2020年12月31日止年度的約0.3%，乃主要由於2020年COVID-19疫情初期我們航運服務的盈利能力普遍下降，導致我們的純利減少所致。我們的總資產回報率由截至2020年12月31日止年度的約0.3%增至截至2021年12月31日止年度的約14.6%，乃主要由於我們2021年財務狀況改善導致純利大幅增加。我們的總資產回報率由截至2021年12月31日止年度的約14.6%增至截至

---

## 財務資料

---

2022年9月30日止九個月的約18.1%，乃主要由於截至2022年9月30日止九個月我們的財務狀況及盈利能力改善導致純利增加。

### 流動比率

於2019年及2020年12月31日，我們的流動比率相對較低，分別為0.4倍及0.6倍，乃主要由於我們與業務擴張計劃相關的船舶等長期資產的大量資本支出，導致2019年及2020年12月31日的現金及現金等價物水平較低。

我們的流動比率由2020年12月31日的約0.6倍增至2021年12月31日的約0.8倍，乃主要由於2021年我們的盈利能力有所改善導致我們的現金及現金等價物增加。流動比率進一步增至2022年9月30日的1.1倍，主要由於以下各項的綜合影響(i)我們動用出售控制船舶SEACON BRAZIL的所得款項結清負債，以致貿易及其他應付款項減少，從而使得流動負債減少，及(ii)主要包括燃油的存貨增加導致流動資產增加。

### 速動比率

於2019年及2020年12月31日，我們的速動比率相對較低，分別為0.3倍及0.5倍，乃主要由於我們與業務擴張計劃相關的船舶等長期資產的大量資本支出，導致2019年及2020年12月31日的現金及現金等價物水平較低。

我們的速動比率由2020年12月31日的約0.5倍增至2021年12月31日的約0.7倍，乃主要由於我們的盈利能力有所改善導致我們的現金及現金等價物增加。速動比率進一步增至2022年9月30日的0.9倍，主要由於我們動用出售控制船舶SEACON BRAZIL的所得款項結清負債，以致貿易及其他應付款項減少所致。

### 淨負債權益比率

我們的淨負債權益比率由2019年12月31日的約2,638.7%降至2020年12月31日的約1,475.7%，主要是由於我們的借款及租賃負債減少及權益總額增加的綜合影響所致。於2021年12月31日，我們的淨負債權益比率進一步降至約183.8%，這主要是由於我們在2021年的盈利能力顯著提高導致我們的借款減少以及現金及現金等價物以及我們的保留盈利增加。淨負債權益比率於2022年9月30日進一步減少至約131.2%，主要由於截至2022年9月30日止九個月我們的盈利能力改善導致總權益大幅增加。

## 財務資料

### 關聯方交易

作為我們正常業務過程的一部分，我們於往績記錄期間訂立多項關聯方交易。我們與關聯方的貿易應收款項主要指來自合營企業及聯營公司及郭氏的控股公司就我們提供船舶管理服務的服務費。我們應收關聯方的款項主要指我們與我們的關聯方之間的流動賬戶結餘。除應收郭氏的控股公司款項(產生自非經營活動)外，我們的應收關聯方款項屬貿易性質。有關應收關聯方款項已於最後可行日期悉數結付。下表載列本公司分別於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日應收關聯方款項產生的年終結餘。

	於12月31日			於
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
<b>貿易應收款項</b>				
— 合營企業及聯營公司	74	121	102	222
— 郭氏的控股公司	—	923	51	97
	<u>74</u>	<u>1,044</u>	<u>153</u>	<u>319</u>
<b>其他應收款項</b>				
應收以下各方款項：				
— 合營企業及聯營公司	868	1,218	259	—
— 郭氏的控股公司	3,707	3,178	3,364	521
— 其他關聯方	943	752	—	—
向下列各方支付按金：				
— 郭氏的控股公司	—	11	50	—
	<u>5,518</u>	<u>5,159</u>	<u>3,673</u>	<u>521</u>

下表載列本公司分別於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日的應收關聯方款項產生的年終結餘。我們的應付關聯方款項主要指(i)我們就關聯方提供船員派遣服

## 財務資料

務及材料採購應付關聯方的船員派遣開支及材料採購費；(ii)郭氏的控股公司為我們結付若干我們控制船舶的採購價；及(iii)我們與郭氏的控股公司之間流動賬戶結餘。除應付郭氏的控股公司款項(產生自非經營活動)外，我們的應付關聯方款項屬貿易性質。有關應付關聯方款項已於最後可行日期悉數結付。

	於12月31日			於
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	千美元	千美元	千美元	2022年
				千美元
<b>貿易應付款項</b>				
— 合營企業及聯營公司	—	—	367	—
— 郭氏的控股公司	1,295	4,511	3,770	1,397
	<u>1,295</u>	<u>4,511</u>	<u>4,137</u>	<u>1,397</u>
<b>其他應付款項</b>				
應付以下各方款項：				
— 合營企業及聯營公司	106	—	—	—
— 郭氏的控股公司	34,784	33,922	26,826	1,674
— 其他關聯方	81	24	24	—
來自下列各方支付按金：				
— 合營企業及聯營公司	8	3	21	17
— 郭氏的控股公司	—	57	133	140
— 其他關聯方	—	—	—	2
	<u>34,979</u>	<u>34,006</u>	<u>27,004</u>	<u>1,833</u>

下表載列我們分別於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日為本公司關聯方提供的擔保。我們為關聯方提供的擔保屬非貿易性質且已於2022年9月30日悉數結付。

	於12月31日			於
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	千美元	千美元	千美元	2022年
				千美元
合營企業及聯營公司	8,800	8,000	—	—
董事	674	729	—	—
郭氏的控股公司	1,116	1,777	596	—
	<u>10,590</u>	<u>10,506</u>	<u>596</u>	<u>—</u>

## 財務資料

下表載列分別於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日的本公司關聯方擔保的借款及租賃負債結餘。我們的關聯方擔保的借款及租賃負債屬非貿易性質，及有關結餘以及我們關聯方提供的擔保將於[編纂]之前悉數結付或解除。

	於12月31日			於
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	千美元	千美元	千美元	2022年
				千美元
借款	39,942	31,886	23,871	4,602
租賃負債	—	—	77,015	80,536
	<u>39,942</u>	<u>31,886</u>	<u>100,886</u>	<u>85,138</u>

我們與關聯方之間的擔保將於[編纂]之前解除。有關關聯方交易的進一步詳情，務請參閱本文件附錄一會計師報告附註31。

董事確認，該等交易(i)於正常及日常業務過程中進行，並按正常商業條款或不遜於我們獲獨立第三方授予的條款進行；及(ii)並無扭曲我們於往績記錄期間業績或使我們的歷史業績不能反映未來表現。

除本文件「關連交易」一節所載我們與我們的關連人士之間的持續關連交易外，本文件附錄一會計師報告附註31所載關聯方交易將於[編纂]後不再繼續。

### 有關財務及資本風險的定量及定性披露

我們的業務活動使我們面臨各種金融風險，主要包括外匯風險、信貸風險、流動性風險及公允價值利率風險。有關我們面臨的風險的詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註3。

### 資產負債表外承擔及安排

於往績記錄期間及直至最後可行日期，本集團並無訂立任何重大資產負債表外承擔及安排。

### 可供分派儲備

於最後可行日期，我們並無可供分派儲備。

---

## 財務資料

---

### 股息政策

於往績記錄期間，我們並無向股東宣派及／或派付任何股息。於最後可行日期，我們並無制定任何股息政策。

宣派股息須經董事會酌情決定以及遵守組織章程及適用法律及法規。董事會經考慮經營業績、財務狀況、現金需求及可用性以及其於當時認為相關的其他因素後，或會於日後宣派股息。本公司宣派的任何末期股息亦須於股東會議上經股東批准。

概不保證在任何特定期間會以任何特定的金額派付股息。於任何特定年度並無分派的任何可分派利潤均將被保留，並可於後續年度分派。

### 根據上市規則第13.13至13.19條披露

董事已確認，於最後可行日期，彼等並不知悉倘我們股份於聯交所[編纂]則須根據上市規則第13.13至13.19條規定作出披露規定的任何情況。

### 期後事件

本公司或其附屬公司並無就往績記錄期間後的任何期間編製經審核財務報表，亦無宣派股息或作出分派。於往績記錄期間後並無其他須根據香港財務報告準則作出調整或披露的重大事件。

有關往績記錄期間後發生的變動詳情，請參閱「概要 — 近期發展」一節。

### 無重大不利變動

除本文件「概要 — 近期發展 — 無重大不利變動」一節所披露者外，董事確認，直至本文件日期，我們的財務或交易狀況自2022年9月30日（即本公司最近期綜合經審核財務業績的編製日期）以來並無重大不利變動，且自2022年9月30日以來亦無重大影響會計師報告所載資料的事項。

---

## 財務資料

---

### **[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)(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。

### **未經審核備考經調整綜合有形資產淨值報表**

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。