
概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此屬概要，其並無載列對閣下而言可能重要的所有資料。閣下決定投資於[編纂]前應閱讀本文件全文。任何投資均涉及風險。投資於[編纂]的部分特定風險載於本文件「風險因素」。閣下決定投資於[編纂]前應細閱該節。

概覽

成立於2004年，我們從貨運代理公司成長為中國一體化跨境海運物流服務提供商。中國跨境物流服務市場分散，按2022年收入計，前15大服務提供商合計僅持有12.2%市場份額。按2022年收入計，我們排名第15，市場份額約為0.2%。我們在成立初期即開始了在中國的重點口岸佈局，在東部沿海城市設立了多個分支機構，開展跨境物流服務業務。我們以客戶為中心，緊跟客戶需求和市場發展，我們不斷豐富業務內容和擴展業務區域。

我們立足於跨境物流服務，並通過我們的船舶出租業務積累船舶運營相關資源及能力，強化我們提供跨境物流服務的能力。我們的服務已覆蓋跨境物流過程的各個主要環節，包括攬件、倉儲分揀、清關、跨境海運、倉儲中轉及尾程配送。跨境海運為跨境物流的關鍵環節。我們提供由我們運營或由第三方提供的跨境海運服務。就以自營方式提供跨境海運服務而言，我們部署自有船舶或租入船舶直接向客戶提供服務。就由第三方提供的跨境海運服務而言，我們與第三方船運公司合作為客戶採購艙位。

跨境物流服務行業具有高度週期性，並具有市場運價大幅波動的特點。此外，整體宏觀經濟環境的波動通常會對跨境物流服務行業產生重大影響。有關詳情，請參閱「行業概覽－全球跨境物流服務市場－跨境物流服務市場的市場規模－2023年至2027年運輸量及運價討論」。此外，於往績記錄期及之後，我們已投入龐大資本購買船舶。我們購買船舶及集裝箱涉及大量前期資本開支且存在我們可能無法於需要時產生或籌集足夠資金以滿足該等資金要求的風險。有關詳情，請參閱「風險因素－我們需要大

概 要

量營運資金來維持我們的業務」。鑒於目前市況波動，我們的營運及前景可能會在未來兩三年出現大幅波動及不確定因素。尤其是，倘市況顯著惡化，我們的跨境物流服務及船舶出租業務產生的收入以及我們的盈利能力預期將會下降，主要是由於市場運價可能下降，且對船舶的需求將減少，這會影響我們的兩條業務條線。

截至2023年4月30日，我們已購入四艘二手集裝箱船舶，以獲取船舶運營相關資源及能力。2022年6月，為進一步擴展我們的船隊，實現規模經濟，提高我們的競爭力及盈利能力，我們已簽訂兩份造船協議訂購兩艘運力皆為14,700TEU的一手超大型集裝箱船舶，總代價為281.0百萬美元，由於這類船舶具有良好的適應性，預計於2025年交付後，將可以在各條主要航線上運營。於2023年7月，我們簽訂協議備忘錄，購買另一艘運力為13,802噸的二手船舶，以進一步擴大我們的運力並在當前市場低迷的情況下利用有利的船舶價格。該艘船舶於2023年8月交付。面對客戶的多樣化需求，我們已採購不同規格和功能的集裝箱，以實現多種運輸服務。有關詳情，請參閱「業務－我們的船隊」及「業務－我們的集裝箱」。此外，我們已與多家海外供應鏈公司達成了穩定的合作關係以整合其倉儲資源和運輸網絡，支持倉儲中轉和尾程配送的過程。

隨著互聯網技術的快速發展，跨境物流客戶對線上服務的要求不斷提高。我們於2015年創建樂艙網作為跨境海運服務的互聯網服務系統，並於2019年收購上海絲金，進一步提升了我們的服務覆蓋範圍。我們的互聯網服務系統以樂艙物流數據中台為核心，並推進內部ERP系統數據和外部第三方數據同步，因此掌握及滿足了客戶、供應商的需求。此外，我們的互聯網服務系統協助我們及時洞察客戶與市場需求及調整我們的服務供應策略，從而提高了我們的運營效率，有助我們提升服務方案、持續吸引客戶，掌握未來行業發展趨勢。

隨著互聯網服務日漸普及，近年來全球電子商務市場急速發展。COVID-19的爆發也顯著改變了海外消費者的購物習慣，由傳統線下購物改為通過線上渠道及平台購物，加快推動消費模式的轉變，帶動全球電子商務市場的進一步發展及擴張。我們在維繫傳統客戶的同時，也順應中國跨境電商行業的高速增長趨勢，積極拓展跨境電商

概 要

客戶。借助於我們的互聯網服務系統和對跨境物流的專業理解，我們為跨境電商客戶提供專業的運輸及可視化追蹤服務。我們的一體化跨境物流服務符合中國品牌出海的行業趨勢，能夠有效滿足跨境電商客戶的運輸需求。

由於市場狀況的變化並非在我們的控制範圍內，我們需要及時調整我們的服務供應策略並相應地調整我們的業務重心，即我們可能需要根據市況不時靈活及謹慎地分配我們兩條業務線之間的運輸資源。例如，我們於2021年及2022年市場運價上漲時開始自營跨境物流服務，以抓住航運供應短缺帶來的市場機會。因此，於2021年及2022年，我們能夠實現收入及毛利的大幅增長，主要是由於我們利用當時有利的市場條件擴展至該等服務供應。我們的收入由2020年的人民幣781.5百萬元增加至2021年的人民幣4,195.4百萬元，並進一步增加至2022年的人民幣4,607.9百萬元；及我們的毛利由2020年的人民幣63.8百萬元增加至2021年的人民幣456.8百萬元，並進一步增加至2022年的人民幣545.3百萬元。我們的毛利率亦由2020年的8.2%增加至2021年的10.9%，並進一步增加至2022年的11.8%。然而，由於市場運價自2022年下半年以來大幅下降，我們已暫停提供自營跨境物流服務。我們通過自營跨境物流服務的最後一批貨物於2022年12月抵達墨西哥目的地。於2023年直至最後實際可行日期，我們並無提供自營跨境物流服務，我們認為這不會對我們的業務模式造成重大變化（我們作為跨境物流服務提供商的基本業務保持不變），而是調整我們的服務供應策略並及時調整現時業務重心以應對市場狀況的重大變化。根據弗若斯特沙利文的資料，鑒於近期市場狀況的劇烈轉變，有關業務重心的及時調整在物流服務行業並不少見；例如，物流服務行業的其他同業公司亦已於2023年縮減其自營跨境海運服務或類似業務的規模。我們將繼續監察現行市場運價，積極評估客戶需求，並對在條件對我們有利時提供自營跨境海運服務保持開放態度。我們的收入及毛利由截至2022年4月30日止四個月的人民幣2,011.1百萬元及人民幣259.0百萬元分別減少至2023年同期的人民幣453.8百萬元及人民幣113.7百萬元；我們的毛利率在兩個期間之間由12.9%增加至25.1%，主要是由於毛利率較高的船舶出租服務產生的收入比例增加。

我們將無法如過往一樣透過我們的自營跨境海運服務維持我們的增長。於2022年，我們錄得自營跨境海運收入人民幣2,603.1百萬元，佔同年跨境物流服務收入的59.3%。我們於2022年亦錄得自營跨境海運毛利人民幣366.4百萬元，毛利率為14.1%。自營跨境海運的毛利率通常較第三方提供的跨境海運的毛利率高，於2022年，我們跨境物流服務的整體毛利率為9.4%。由於我們於2023年迄今已暫停提供自營跨境海運，並將於市場狀況有利時恢復，由於市場狀況超出我們的控制範圍，故我們今年

概 要

可能不會自該業務條線產生任何可觀收入。此外，僅出於說明目的，基於假設2023年餘下時間的現行市況將仍然不利於我們提供任何自營跨境海運服務，我們預計2023年我們跨境物流服務的整體毛利率將較2022年略有下降，並回復至2020年的水平，即6.9%，當時我們尚未開展任何自營跨境海運服務。

截至2023年4月30日止四個月，我們跨境物流服務的整體毛利率為10.4%，較2022年同期的12.1%略有下降。此外，2022年我們的跨境物流服務總量為355,663TEU，包括由第三方提供的跨境海運服務量為255,613TEU及自營跨境海運服務量為100,050TEU，分別佔我們整體服務量的71.9%及28.1%。截至2023年4月30日止四個月，我們由第三方提供的跨境海運服務量為78,862TEU，低於2022年同期的88,086TEU，主要是由於2022年初市況良好，而我們的自營跨境海運服務量為零。因此，我們預期2023年的跨境物流服務總量將低於2022年的跨境物流服務總量。因此，與2021年及2022年的異常強勁表現相比，我們預計2023年的收入、毛利及淨利潤將大幅下降。

我們的業務

我們憑藉一體化的服務能力、靈活的業務模式、以及互聯網服務系統，為客戶提供一站式跨境物流解決方案。於往績記錄期，我們有兩大業務條線，即跨境物流服務及船舶出租服務。

我們通過跨境物流服務將貨物運送至客戶指定的目的地。我們的跨境物流服務涵蓋物流全流程，包括物流解決方案諮詢、裝運安排、地面運輸、啟運前倉儲、啟運前清關、跨境海運、到達後清關、到達後倉儲及其他增值服務及尾程配送。我們向客戶（包括貨運代理公司及貨物所有人）收取服務費。

概 要

此外，我們通過船舶出租服務出租我們擁有或自第三方租入的集裝箱船舶。我們向客戶（主要為船運公司）收取租金。在保證我們的一體化跨境物流服務具有充足的運力後，我們參考市場條件及租船費率制定靈活的業務計劃以利用我們在船舶出租服務方面的運力。

跨境物流服務

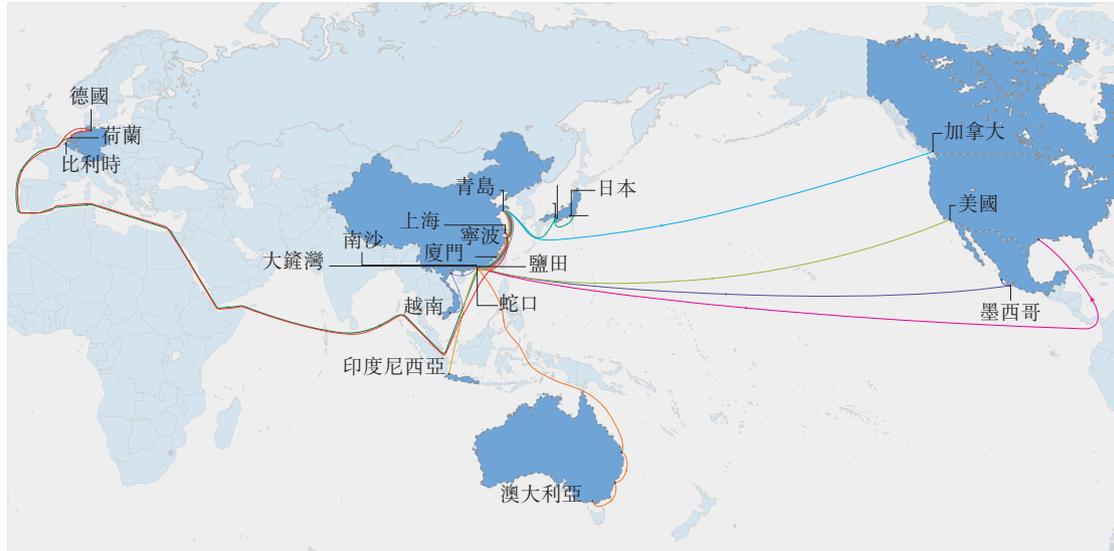
我們於整個物流過程中為客戶提供一體化物流服務，將客戶的貨物運送到目的地國家。客戶只需要與我們聯繫，便能享受我們打造的一體化跨境物流解決方案。我們已積累運輸相關資源，為我們提供了穩定可靠的跨境物流服務。憑藉自身的物流資產，以及與國內外第三方供應商建立的關係，我們的跨境物流服務覆蓋整個物流過程。我們的工作流程及服務始於物流解決方案諮詢。第一步是分析客戶的需求，隨後制訂適合他們需求的物流解決方案。根據客戶要求的服務，我們隨後將根據獲接受的報價及可用運力作出裝運安排。我們從客戶倉庫或其他指定地點提取貨物，然後應要求在港口提供臨時倉儲服務以在運輸前臨時儲存貨物。我們在啟運國提供標準清關服務。清關後，貨物將被裝上集裝箱船舶並運往目的地國家。到達目的地國家後，我們按客戶需求提供清關服務、倉儲及其他增值服務。若客戶要求，我們能提供當地運輸以完成尾程配送。我們的服務由我們直接提供（我們於2021年開始直接提供服務）或通過第三方提供。

我們的地理覆蓋範圍

我們擁有全球物流網絡。我們的服務網絡覆蓋北美、拉丁美洲、歐洲、澳大利亞、東亞及東南亞的主要目的地。我們的跨境海運是跨境物流的重要環節，由我們或第三方船運公司運營。於往績記錄期，我們的自營跨境物流服務均涵蓋跨境海運，而第三方提供的跨境物流服務並非全部均涵蓋跨境海運。我們於自營及第三方提供的跨境物流服務下向客戶提供相同範圍的服務。大部分使用第三方提供服務的客戶使用跨境海運，而其他客戶選擇自其他地方取得海運，並在物流過程中使用我們提供的其他服務，該等服務的每TEU價格通常較低。因此，第三方提供的跨境物流服務的每TEU平均價格通常較低。我們自營中國和海外國家之間的跨境海運服務，包括於往績記錄期的(i)加拿大的溫哥華、卡爾加里、埃德蒙頓、哈利法克斯、蒙特利爾、薩斯卡通、多倫多及溫尼伯，(ii)美國的洛杉磯、休斯敦、芝加哥、達拉斯、底特律、孟菲斯、西

概 要

雅圖、奧克蘭及懷尼米港港口，(iii)墨西哥的曼薩尼約、拉薩羅卡德納斯及墨西哥城，(iv)洪都拉斯的聖羅倫索，(v)德國的漢堡，(vi)荷蘭的鹿特丹，(vii)比利時的澤布呂赫，(viii)澳大利亞的布里斯班、悉尼及墨爾本，(ix)越南的胡志明市及海防，(x)日本的東京、大阪、神戶及橫濱，及(xi)印度尼西亞的雅加達。我們按國家劃分的主要目的地如以下地圖所呈列：



我們亦安排由第三方船運公司提供跨境海運，藉此能覆蓋全球更廣泛的目的地。我們會繼續專注提供由中國到海外國家的對外跨境物流服務。

於往績記錄期，我們的服務並非固定於若干目的地，我們的跨境物流服務觸達全球多個地點及港口，以滿足客戶的需求。全球物流網絡可能使我們面臨因美國、歐盟、英國及其他司法管轄區或組織實施的經濟制裁而產生的制裁風險。我們的國際制裁法律顧問已執行其認為必要的程序，據彼等告知，於往績記錄期，我們於相關地區的業務運營並未構成違反適用的國際制裁。有關更多詳情，請參閱「風險因素－我們可能會向某些正在或將會受到美國、歐盟、英國、聯合國、澳大利亞及其他相關制裁機構實施制裁的國家進行銷售，並因此受到不利影響」及「業務－與受國際制裁地區的業務活動」各節。

概 要

經營業績

我們的跨境物流服務收入主要受服務量及每TEU的價格帶動，前者取決於我們的可用資源及市場需求，而後者則因我們通常遵循以市場為基礎的定價模式而受市場需求影響。因此，於往績記錄期，我們的收入受到服務量及每TEU價格變動的影響。下表載列按以自營方式提供跨境海運服務或由第三方提供跨境海運服務分類的服務量及每TEU平均價格明細：

	截至12月31日止年度						截至4月30日止四個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
	每TEU		每TEU		每TEU		每TEU		每TEU	
	服務量	平均價格	服務量	平均價格	服務量	平均價格	服務量	平均價格	服務量	平均價格
	TEU	人民幣千元	TEU	人民幣千元	TEU	人民幣千元	TEU	人民幣千元	TEU	人民幣千元
跨境物流服務										
—以自營方式提供										
跨境海運服務	-	-	68,244	28.4	100,050	26.0	39,501	30.9	-	-
自有船舶	-	-	4,463	31.4	19,606	16.6	7,299	25.0	-	-
租入船舶	-	-	63,781	28.2	80,444	28.3	32,202	32.2	-	-
—由第三方提供										
跨境海運服務	212,371	3.5	312,025	6.9	255,613	7.0	88,086	8.5	78,862	4.1
總計	212,371	3.5	380,269	10.8	355,663	12.3	127,587	15.5	78,862	4.1

附註：每TEU平均價格等於相關期間產生的收入除以同期所運輸的TEU。

根據弗若斯特沙利文的資料，儘管2020年全球供應鏈出現明顯中斷，但由於國際貿易復甦及全球電子商務市場的快速增長，2021年中國對跨境物流服務需求突然激增。作為現有的市場參與者，我們能夠憑藉(i)我們在運營、出租及管理船舶方面的經驗及相關資源，(ii)我們在需求上升時通過廣泛聯繫的業務合作夥伴獲得船舶及預訂船舶艙位的能力，及(iii)招募具有跨境海運經驗的人才來管理我們的船舶並提高運營效率以及設立新辦事處（如我們的深圳辦事處）以擴大我們的服務範圍及客戶網絡的能力抓住市場機遇。

概 要

為應對激增的市場需求，我們於2021年開始以自營方式提供跨境海運服務。儘管整個行業的船舶資源有限，我們仍能夠通過利用短期租賃、自有船舶及與業務合作夥伴建立的關係為我們的跨境物流服務獲得船舶。

服務量變動

由第三方提供的跨境海運服務量由2020年的212,371TEU增加至2021年的312,025TEU。於2022年，我們為自營跨境海運分配更多資源，以經營市場需求較高的航線（即中國－亞洲及中國－美洲航線）。因此，我們由第三方提供的跨境海運服務量由2021年的312,025TEU減少至2022年的255,613TEU，而自營跨境海運服務量則由2021年的68,244TEU增加至2022年的100,050TEU。於2022年12月31日後及截至最後實際可行日期，我們並無提供自營跨境海運。因此，我們截至2023年4月30日止四個月的自營跨境海運服務量為零。由第三方提供的跨境海運服務量於該期間為78,862TEU，低於2022年同期的88,086TEU，主要是由於2022年初有利的市場狀況。

每TEU平均價格變動

根據弗若斯特沙利文的資料，儘管中國及全球的跨境海運物流服務量於2021年因需求激增而有所增長，可用的船舶運力未能與大幅增長的需求匹配，從而導致運價大幅上漲。中國出口集裝箱運價平均綜合指數的年度月平均值由2020年的970.6大幅上升至2021年的2,601.9，並進一步上升至2022年的2,807.0。與市場運價一致，我們每TEU的整體平均價格由2020年的約人民幣3,500元大幅增加至2021年的約人民幣10,800元。有關大幅增加主要是由於我們於2021年開始自營跨境海運。由於我們於2022年進一步擴大自營跨境海運服務並增加其服務量，我們每TEU的整體平均價格由2021年的約人民幣10,800元略微增加至2022年的人民幣12,300元。由於我們於截至2023年4月30日止四個月並無提供自營跨境海運，我們於該期間每TEU的整體平均價格下降至約人民幣4,100元，其低於2022年同期由第三方提供的跨境海運服務的每TEU平均價格人民幣8,500元，主要是由於市場運價下降。

下表載列我們於往績記錄期按船舶類型劃分的跨境物流服務的收入、毛利及毛利率概要：

	2020年			截至12月31日止年度			2022年			截至4月30日止四個月			2023年		
	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	收入	毛利	毛利率
跨境物流服務															
以自營方式提供															
跨境海運服務															
— 自有船舶	-	-	-	140,014	50,152	35.8%	324,824	140,317	43.2%	182,528	95,512	52.3%	940	不適用 ⁽²⁾	不適用 ⁽²⁾
— 租入船舶	-	-	-	1,798,962	320,867	17.8%	2,278,226	226,040	9.9%	1,037,597	126,360	12.2%	23,264	不適用 ⁽²⁾	不適用 ⁽²⁾
由第三方提供															
跨境海運服務															
	743,475	51,387	6.9%	2,149,101	57,088	2.7%	1,786,125	44,820	2.5%	750,607	16,495	2.2%	319,991	23,164	7.2%
跨境物流服務 - 合計 / 整體	743,475	51,387	6.9%	4,088,077	428,107	10.5%	4,389,175	411,177	9.4%	1,970,732	238,367	12.1%	344,195	35,884	10.4%

(未經審核)

(人民幣千元，百分比除外)

附註：

- 於截至2023年4月30日止四個月，來自自營跨境海運服務的收入指當我們的集裝箱在超過免租期後沒有被提貨及／或被客戶超時持有時，我們向客戶收取的滯期及滯留費。我們於截至2023年4月30日止四個月收取的滯期及滯留費收入與我們的墨西哥及加拿大自營航線有關，相應運輸已於2022年12月31日前完成。於2022年12月31日前，有關滯期及滯留費的金額由我們與客戶協商，其後於截至2023年4月30日止四個月達成協議。我們隨後基於該協議向客戶單獨開具賬單並確認收入，因為與滯期及滯留費有關的不確定因素其後已獲解決，能收取滯期及滯留費的可能性很高，且該等費用不會發生重大撥回。
- 截至2023年4月30日止四個月，我們並無提供任何自營跨境物流服務，並錄得如上文附註1所述的若干雜項收入。相應銷售成本主要包括有關存放集裝箱的集裝箱費用及集裝箱的折舊及攤銷。因此，相關成本無法分配至各類船舶。

概 要

跨境物流服務收入

於往績記錄期，我們的跨境物流服務收入來自結合以自營方式提供及由第三方提供的跨境海運。於往績記錄期，以自營方式提供及由第三方提供的跨境海運收入佔比有所波動，且由於運價及租船成本的變動，預期該波動將持續。

第三方提供的跨境海運分別佔我們於2020年、2021年及2022年以及截至2023年4月30日止四個月跨境物流服務收入的100.0%、52.6%、40.7%及93.0%；而我們以自營方式提供的跨境海運服務分別佔我們於2020年、2021年及2022年以及截至2023年4月30日止四個月跨境物流服務收入的零、47.4%、59.3%及7.0%。

以自營方式提供的跨境海運服務收入

我們以自營方式提供跨境海運服務的收入由2021年的人民幣1,939.0百萬元增加至2022年的人民幣2,603.1百萬元。有關增加主要是由於服務量由2021年的68,244TEU增加至2022年的100,050TEU。

截至2023年4月30日止四個月，來自自營跨境海運的收入為人民幣24.2百萬元（佔我們跨境物流服務總收入的7.0%）指當我們的集裝箱在超過免租期後沒有被提貨及／或被客戶超時持有時，我們向客戶收取的滯期及滯留費。我們於截至2023年4月30日止四個月收取的滯期及滯留費收入與我們的墨西哥及加拿大自營航線有關，相應運輸已於2022年12月31日前完成。於2022年12月31日前，有關滯期及滯留費的金額由我們與客戶協商，其後於截至2023年4月30日止四個月達成協議。我們隨後基於該協議向客戶單獨開具賬單並確認收入，因為與滯期及滯留費有關的不確定因素其後已獲解決，能收取滯期及滯留費的可能性很高，且該等費用不會發生重大撥回。

由第三方提供跨境海運服務的收入

我們由第三方提供跨境海運服務的收入由2020年的人民幣743.5百萬元增加至2021年的人民幣2,149.1百萬元。有關增加主要是由於服務量增加及每TEU平均價格大幅增加。

概 要

我們由第三方提供跨境海運服務的收入由2021年的人民幣2,149.1百萬元減少至2022年的人民幣1,786.1百萬元。有關減少主要是由於我們分配更多資源發展自營跨境海運服務的策略，導致服務量減少。

截至2023年4月30日止四個月，人民幣320.0百萬元（佔我們跨境物流服務總收入的93.0%）來自第三方提供的跨境海運。由於市場狀況，我們於同期並無提供任何自營跨境物流服務。

跨境物流服務每TEU產生的收入

於往績記錄期，我們的自營跨境海運服務每TEU產生的收入通常高於由第三方提供的跨境海運服務每TEU產生的收入，主要是由於(i)於往績記錄期，自營跨境物流服務均涵蓋跨境海運，而由第三方提供的部分跨境物流服務僅涵蓋運輸過程中的其他服務，該等服務的每TEU平均價格通常較低；及(ii)於往績記錄期，我們的大部分自營跨境海運服務涵蓋每TEU平均價格較高的深海航線（如中國—美洲航線），而由第三方提供的跨境物流服務則涵蓋更廣泛的目的地。

跨境物流服務的毛利率

於往績記錄期，我們的毛利率受跨境物流服務的表現影響。我們的跨境物流服務毛利率主要受每TEU價格、我們運營及第三方提供的跨境海運服務的收入貢獻、運營成本結構以及主要成本組成部分波動的影響。自營跨境海運的毛利率通常較第三方提供的跨境海運的毛利率高，原因是(i)我們將更多內部資源分配至自營跨境海運；及(ii)與我們以自營方式提供跨境海運服務所產生的額外成本相比，向第三方船運公司支付的海運費讓我們節省得更多。

跨境物流服務的毛利率由2020年的6.9%增加至2021年的10.5%。有關增加主要是由於於2021年開始以自營方式提供跨境海運服務，其於2021年的毛利率較高，為19.1%。由第三方提供跨境海運服務的毛利率由2020年的6.9%減少至2021年的2.7%，

概 要

主要是由於市場運價上漲導致海運費大幅增加。市場運價上漲影響按我們向客戶收取每TEU平均價格計的收入以及按由第三方提供跨境海運服務的海運費計的銷售成本。市場運價的波動對銷售成本的影響通常較對收入的影響更大，因為(i)考慮到該等成本增加以應對市場波動，我們未必總能及時調整價格；及(ii)除跨境海運外，我們亦向客戶提供其他物流服務，如地面運輸及其他增值服務，來自該等服務的收入通常與市場運費波動沒有直接關連且對市場運費波動較不敏感。同時，我們的銷售成本對市場運費上升更為敏感，因為海運費構成由第三方提供跨境海運服務銷售成本的重要部分。有關海運費成本佔由第三方提供跨境海運服務收入的比例由2020年的75.8%上升至2021年的87.3%。因此，市場運費上升的整體影響導致由第三方提供跨境海運服務的毛利率於2021年有所下降。

我們跨境物流服務的毛利率由2021年的10.5%減少至2022年的9.4%。有關減少主要是由於我們以自營方式提供的跨境海運服務的毛利率由2021年的19.1%減少至2022年的14.1%，主要是由於(i)我們使用租入船舶的自營服務的船舶租賃成本增加，與現行市場費率一致；(ii) 2022年全球燃料價格上漲導致燃油成本增加，部分被我們於2021年及2022年購買集裝箱以支持我們的服務而節省的集裝箱成本所抵銷，從而減少了租賃集裝箱的需求。由第三方提供跨境海運服務的毛利率於2021年及2022年維持相對穩定，分別為2.7%及2.5%。

跨境物流服務的毛利率由截至2022年4月30日止四個月的12.1%減少至截至2023年4月30日止四個月的10.4%。有關減少主要是由於我們於2023年因應市況暫停提供自營跨境物流服務，令該等服務貢獻的收入減少所致。由第三方提供跨境海運服務的毛利率由截至2022年4月30日止四個月的2.2%增加至截至2023年4月30日止四個月的7.2%，主要是由於海運費減少，與市場運價一致。誠如上文所述，市場運價的波動對銷售成本的影響通常較對收入的影響更大。海運費成本佔由第三方提供跨境海運服務收入的比例由截至2022年4月30日止四個月的89.0%減少至2023年同期的75.0%。此外，我們亦分配更多資源至由第三方提供跨境海運服務。截至2023年4月30日止四個月，由第三方提供跨境海運的毛利率重回與2020年相若的水平。有關詳情，請參閱「財務資料－經營業績討論」。

概 要

根據弗若斯特沙利文的資料，自中國及全球各地解除COVID-19相關限制以來，可用的船舶運力有所增加，以滿足跨境海運的需求。因此，跨境海運的運價自2022年底以來大幅下降。於2023年及直至最後實際可行日期，由於我們因應市場狀況調整服務供應策略，我們並無提供任何自營跨境海運服務。與2021年及2022年的異常強勁表現相比，我們預計2023年的收入、毛利及淨利潤將大幅下降。有關進一步資料，請參閱本節「— 近期發展」。

船舶出租服務

我們通過出租由我們擁有或從第三方租入的各類船舶向我們的客戶提供船舶出租服務。船舶出租指在特定期間內向客戶出租船舶及船員。我們負責提供擁有有效營業執照及保險的適航船舶、由合資格第三方外包的合資格且負責操縱船舶的船員，以及所需的維修及維護；而我們的客戶負責支付租金、燃油費開支及港口費用並確定其運輸航線。

概 要

於往績記錄期，船舶出租服務亦為我們的收入帶來較小貢獻。於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年4月30日止四個月，來自船舶出租服務的收入分別佔我們總收入的4.5%、2.6%、4.7%、2.0%及23.6%，主要受我們租出的船舶數量、租期及租金影響。

我們的船舶出租服務毛利率由2020年的33.4%減少至2021年的26.8%，主要由於我們與該等服務有關的銷售成本由2020年的人民幣23.6百萬元大幅增加至2021年的人民幣78.6百萬元，而我們未能將有關成本增加轉移至客戶身上，主要由於我們於2020年簽訂的長期服務合約鎖定了我們就兩艘船舶向客戶收取的船舶租賃費用，與2021年的市場費率相比較低。其中一份合約於2020年12月訂立並於2022年1月完成，另一份合約於2020年4月訂立並於2021年5月完成。於2020年及2021年，我們租出船舶的日均租船費率（按船舶出租服務收入除以船舶營運及能夠產生收入的天數計算）分別約為人民幣35,000元及人民幣73,000元。

我們的船舶出租服務毛利率由2021年的26.8%增加至2022年的61.3%，主要由於根據於2022年簽訂的新服務合約，日均租船費率由2021年的約人民幣73,000元增至2022年的約人民幣191,000元，與2022年高於2021年的現行市場費率一致。於2022年，我們使用租入船舶的船舶出租服務錄得負毛利率12.9%，主要由於(i)於2022年進行約兩個月的維修及保養，期間並無產生收入，及(ii)根據於2021年4月簽訂的服務合約向客戶收取的船舶租賃費用較低，而我們的經營成本（如船員工資及船員部署成本）於2022年全年有所增加。

我們的船舶出租服務毛利率由截至2022年4月30日止四個月的51.0%增加至截至2023年4月30日止四個月的72.6%，主要是由於日均租船費率由截至2022年4月30日止四個月的約人民幣120,000元增加至2023年同期的約人民幣190,000元，原因為於截至2023年4月30日止四個月生效的服務合約主要於2022年訂立，當時市場費率相對較高。例如，我們最大的自有船舶的服務合約於2022年6月訂立並於2023年5月完成。

概 要

我們的船舶

於往績記錄期，根據市況及租船費率情況，我們通常在為我們的一體化跨境物流服務獲得足夠的運輸能力後，將我們的運輸能力用於船舶出租服務。我們可能根據市況不時調整兩條業務線之間的運輸資源分配。下表載列於所示期間我們部署在跨境物流服務及船舶出租服務下的自有船舶的時間比例：

自有船舶	船舶類型	建造年份	運力 (TEU)	截至12月31日止年度			截至4月30日止 四個月	
				2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
BAL BOAN	集裝箱	1996	1,050					
— 部署在跨境物流服務下的時間比例 ⁽¹⁾	支線船			-	-	-	-	-
— 部署在船舶出租服務下的時間比例 ⁽²⁾				100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
BOYA	集裝箱	2002	735					
— 部署在跨境物流服務下的時間比例 ⁽¹⁾	支線船			-	-	10.0%	-	-
— 部署在船舶出租服務下的時間比例 ⁽²⁾				100.0%	100.0%	90.0%	100.0%	100.0%
BAL PEACE	集裝箱	2002	1,618					
— 部署在跨境物流服務下的時間比例 ⁽¹⁾	支線船			-	76.1%	46.5%	100.0%	-
— 部署在船舶出租服務下的時間比例 ⁽²⁾				100.0%	23.9%	53.5%	-	100.0%
BAL STAR	集裝箱	2000	706					
— 部署在跨境物流服務下的時間比例 ⁽¹⁾	支線船			-	5.2%	76.9%	100.0%	-
— 部署在船舶出租服務下的時間比例 ⁽²⁾				100.0%	94.8%	23.1%	-	100.0%

附註：

- (1) 部署在跨境物流服務下的時間比例按該等船舶在跨境物流服務下部署的天數除以於相關期間該等船舶投入運營且能產生收入的天數計算。
- (2) 部署在船舶出租服務下的時間比例按該等船舶在船舶出租服務下部署的天數除以於相關期間該等船舶投入運營且能產生收入的天數計算。

概 要

下表載列於所示期間我們跨境物流服務及船舶出租服務項下開始及完成部署的租入船舶數量的變動情況：

	截至12月31日止年度			截至4月30日 止四個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	期初租入船舶	-	-	5	5
有關期間內的變動					
— 跨境物流服務下開始部署的租入船舶	-	12	15	5	-
— 船舶出租服務下開始部署的租入船舶	-	2	1	1	1
— 跨境物流服務下完成部署的租入船舶	-	8	17	3	2
— 船舶出租服務下完成部署的租入船舶	-	1	1	1	1
期末租入船舶	-	5	3	7	1

詳情請參閱「業務 — 我們的服務 — 跨境物流服務 — 我們的船隊」。

下表載列所示期間我們自有船舶及租入船舶的利用率：

	截至12月31日止年度			截至4月30日 止四個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
自有船舶 ⁽¹⁾	78.8%	96.1%	92.5%	97.9%	93.8%
租入船舶 ⁽²⁾	-	99.5%	96.4%	97.8%	100.0%

附註：

- (1) 我們自有船舶的利用率按於相關期間該等船舶投入運營且能產生收入的天數除以我們擁有該等船舶的天數計算。我們認為，當船舶停泊在造船廠進行維修或保養，或停泊在錨地進行海上維修及保養或一般閒置時，我們將其視為非投入運營且無法產生收入。
- (2) 我們租入船舶的利用率按於相關期間該等船舶投入運營且能產生收入的天數除以我們租入該等船舶的天數計算。我們認為，當(i)定期租賃船舶停泊進行一般閒置時；及當(ii)光船租賃船舶停泊在造船廠進行維修或保養，或停泊在錨地進行海上維修及保養或一般閒置時，我們將其視為非投入運營且無法產生收入。

概 要

我們於2020年並無租入船舶。2020年我們的自有船舶利用率低於往績記錄期的後期，主要是由於2020年對我們的船舶出租服務需求較低，導致租船間隔期相對較長。於2022年，我們的自有及租入船舶的利用率亦分別低於2021年，主要是由於2022年我們對若干自有及租入船舶進行了必要的維修及保養工作。截至2023年4月30日止四個月，我們的自有船舶利用率低於2022年同期，主要是由於2023年該期間我們對若干自有船舶進行了必要的維修及保養工作。截至2023年4月30日止四個月，我們的租入船舶利用率高於2022年同期，主要是由於2022年該期間我們對若干租入船舶進行了必要的維修及保養工作。

我們管理船隊以支持業務運營的有效開展和擴展。我們已採納有關船舶維修及保養的政策及協定，以確保船舶處於適航狀態並遵守相關法律法規。對於我們的租入船舶，我們在租入船舶之前對船舶狀況進行全面檢查。我們密切監察船舶租賃價格，力求以最優價格租賃船舶，且通常無就租入及租出船舶設定預設期限。我們根據市場狀況及租船費率策略性地釐定租期。運力管理需要成本考慮及複雜的規劃，其基於（其中包括）我們對市場趨勢的觀察、假設及預期。任何運力錯配均可能對我們的業務運營及財務狀況造成不利影響。有關船舶管理的風險，請參閱「風險因素－我們可能會就物流資產面臨意外的維護費用」及「風險因素－倘我們無法有效管理我們租入或租出船舶的運力及／或期限，我們的財務業績及經營業績可能會受到不利影響」。

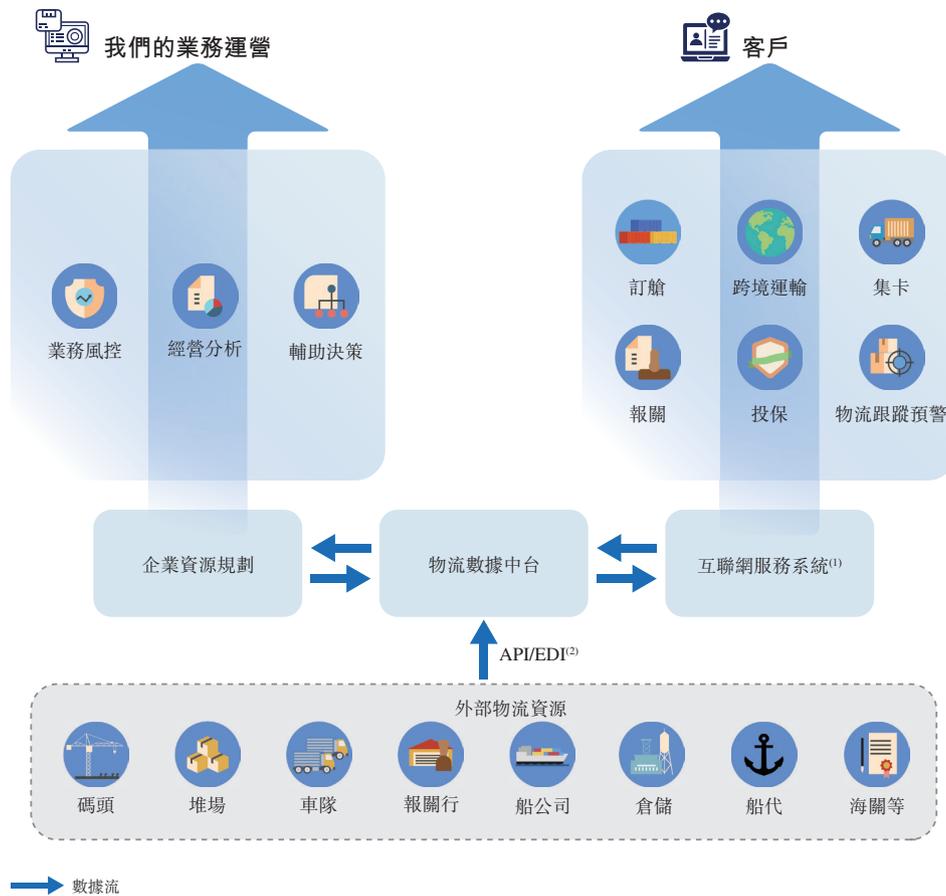
為進一步擴展我們的船隊，實現規模經濟，提高我們的競爭力和盈利能力，我們已簽訂兩份造船協議訂購兩艘運力皆為14,700TEU的一手超大型集裝箱船舶。該等船舶預計將於2025年左右交付。購買超大型船舶具有較高進入壁壘，因為買方須具有穩固的整體信譽和能力以運營該容量級別的船舶。鑒於我們於往績記錄期經營深海航線的經驗，我們相信該兩艘船舶將能夠補充現有船隊並使我們能夠大幅降低我們的每TEU銷售成本、向客戶提供具競爭力的價格並在當前波動的市場狀況下提高我們的可持續性。當對跨境物流服務的需求較高時，我們可能會部署該兩艘船舶在多條主要航線，以提供自營跨境物流服務。當市況出現波動時，由於該等船舶具有良好的適應性及規模經濟，我們可能會考慮租出該等船舶以維持穩定的盈利能力。於2023年7月，我們簽訂協議備忘錄，以8.7百萬美元的購買價購買一艘運力為13,802噸的二手船舶，以進一步擴大我們的運力並在當前市場低迷的情況下利用有利的船舶價格。該艘船舶於2023年8月交付。

概 要

我們的互聯網服務系統

我們認為，我們的競爭優勢之一是我們能通過我們的互聯網服務系統向客戶提供一體化跨境物流服務，從而在效率及便利方面提升服務體驗並為我們的客戶創造價值。

我們的互聯網服務系統（主要包括樂艙網、樂艙微信小程序及絲金國際網站）是我們客戶可訂購我們跨境物流服務及管理其訂單的一站式系統。我們的互聯網服務系統使得客戶線上自主處理多個傳統線下程序（包括核查運輸價格、預訂船舶艙位、跟蹤訂單狀況、管理提貨單及發票以及對賬）。我們的互聯網服務系統的數據與我們內部ERP系統、外部第三方數據以及樂艙物流數據資源中台同步。我們還通過互聯網服務系統的智能算法協調發貨。該智能系統監控船期表、船舶狀態及可用港口，並就運輸途中出現的任何異常情況及時發出警告。以下示意圖載列我們互聯網服務系統的數據同步流程：



概 要

附註：

- (1) 我們的客戶通過樂艙網、絲金國際網站及樂艙微信小程序連接至我們的互聯網服務系統。
- (2) EDI (電子數據交換) 將來自外部實體文件的數據集成，並將資料處理為電子格式。API (應用程序界面) 使用雲技術促進數據實時流動。

作為數字化系統，我們的互聯網服務系統將傳統的線下紙質記錄及溝通方式轉變為線上數據，以便於查閱及分析。這有助於我們服務的標準化、提升運營效率並降低人力成本。通過我們的互聯網服務系統，我們的客戶服務人員能及時與客戶溝通及回覆他們的查詢。截至2023年4月30日止四個月，以訂單量計算，我們有超過75.0%的交易由我們的互聯網服務系統完成或處理。

我們的競爭優勢

我們相信以下優勢幫助了我們的發展和成功：

- 跨境物流資源整合者，提供一體化跨境物流解決方案；
- 通過多樣化的服務組合，以及靈活的業務模式，確保運營效率並優化客戶體驗；
- 廣泛的互聯網服務能力，給予客戶簡單便捷的服務體驗；
- 擁有穩定增長的客戶資源、順應行業發展趨勢拓展新客源；及
- 經驗豐富的管理團隊。

我們的發展策略

我們計劃實施以下戰略：

- 加大戰略資源投入，深化全球化業務佈局；
- 聚焦跨境電商客戶，進一步整合跨境物流資源；
- 升級一站式互聯網服務系統，提升資源整合能力；及
- 提升獲客能力，豐富現有客戶群體。

概 要

本集團的市場地位及競爭格局

全球跨境物流服務市場的規模在過去幾年大幅增長。在中國品牌在全球快速擴張及通過數字化物流安排提升效率的推動下，中國的跨境物流服務市場亦快速發展。根據弗若斯特沙利文的資料，中國的跨境物流服務市場是一個競爭激烈、資本密集且高度分散的市場，按2022年收入計，前15大服務提供商合計僅持有12.2%市場份額，其中我們排名第15，市場份額約為0.2%。市場上的競爭主要基於供應及需求，我們根據價格、船舶地點、規模、船齡、船舶狀況及我們的市場聲譽競爭船舶及租賃合約。在我們經營所在的高度分散的市場中，擁有更多資源的競爭對手可能能夠提供比我們更低的租金和更高質量的船舶。

保險

作為一間物流服務提供商，我們在日常業務過程中面臨諸多固有風險，例如由於自然災害、政治動盪、敵對行動或其他原因導致的貨物丟失或損壞、財產損失、車輛碰撞及業務中斷。我們購買的保險涵蓋(其中包括)集裝箱、第三方責任、運輸風險、財產損失及損壞以及工人傷亡賠償。此外，我們投購租船人責任保險，以承擔客戶就所運輸貨物向我們提出的索賠，而我們須對有關貨物的損壞或損失承擔責任，我們一般不對客戶貨物的任何損壞或損失承擔責任，除非此類損壞或損失是由於我們的疏忽造成。我們亦投購不同類型的保險，包括保障與賠償責任保險、租船人綜合保險、船身保險、海盜贖金保險及租金損失保險，以涵蓋我們自有及租入船舶的潛在損失。此外，作為承運人，我們通過倫敦船東互保協會投保，保護我們免受因運輸延誤而產生的責任。尤其是，客戶僅可在運輸延遲導致所運輸貨物質量的直接損害且客戶能夠證明延遲與承運人直接相關時，方可向我們索賠因運輸延遲導致的損失，然後我們將向倫敦船東互保協會提交該等索賠。倘運輸延誤導致所運輸貨物的商業價值受損或貶值，則客戶將無法就該等延誤向我們提出索賠。考慮到我們目前的運營及行業的標準商業慣例，董事認為我們的保險範圍充足並符合行業規範。詳情請參閱「業務－保險」。

概 要

財務資料概要

合併損益表節選項目

下表載列我們於所示期間的合併損益表概要：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			(未經審核)	
收入	781,524	4,195,393	4,607,929	2,011,085	453,795
銷售成本	(717,738)	(3,738,556)	(4,062,629)	(1,752,118)	(340,058)
毛利	63,786	456,837	545,300	258,967	113,737
除稅前利潤	30,105	407,723	395,383	233,908	82,945
年內／期內利潤	27,540	392,038	386,307	228,317	83,990
以下各方應佔：					
母公司擁有人	25,521	384,085	380,944	223,597	83,012
非控股權益	2,019	7,953	5,363	4,720	978

非國際財務報告準則計量

我們將經調整淨利潤（非國際財務報告準則計量）定義為通過加回[編纂]調整的相應期間利潤。我們不包括該項目，主要是因為[編纂]與本公司的[編纂]有關。我們將經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）界定為經扣除利息收入的年內／期內利潤，並加回(i)[編纂]（與本公司[編纂]有關）；(ii)財務成本；(iii)所得稅開支／抵免及(iv)折舊及攤銷（屬非現金性質）。我們相信，該等計量方法為投資者及其他人士提供有用資料，使彼等能夠以與我們的管理層相同的方式了解及評估我們的合併經營業績。該等非國際財務報告準則計量用作一種分析工具存在局限性，閣下不應將其脫離按照國際財務報告準則所申報的經營業績或財務狀況而獨立看待，將其視為可替代對按照國際財務報告準則所申報的經營業績或財務狀況所作之分析，或認為其優於按照國際財務報告準則所申報的經營業績或財務狀況。此外，該等非國際財務報告準則財務計量的定義或會與其他公司所用類似定義不同，亦未必可與其他公司的其他同類計量項目比較。

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			(未經審核)	
年內／期內利潤	27,540	392,038	386,307	228,317	83,990
加：					
[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
經調整淨利潤（非國際 財務報告準則計量）	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

概 要

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年	2021年	2022年 (人民幣千元)	2022年	2023年
				(未經審核)	
減：					
利息收入	889	177	2,081	1,434	90
加：					
物業、廠房及設備折舊	6,056	26,986	34,566	8,214	12,465
使用權資產折舊	2,044	2,564	4,434	1,246	1,714
無形資產攤銷	913	642	375	147	130
財務成本	3,809	8,033	4,827	1,947	2,165
所得稅開支／抵免	2,565	15,685	9,076	5,591	(1,045)
經調整EBITDA (非國際 財務報告準則計量)	42,038	455,771	459,974	244,028	103,131

於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年4月30日止四個月，我們分別錄得淨利潤人民幣27.5百萬元、人民幣392.0百萬元、人民幣386.3百萬元、人民幣228.3百萬元及人民幣84.0百萬元。2020年至2021年的淨利潤大幅增加，主要是由於(i)我們的毛利由2020年的人民幣63.8百萬元增加至2021年的人民幣456.8百萬元，原因為我們的收入及毛利率增加，因為我們自2021年上半年開始提供自營跨境海運服務；及(ii)我們的其他收入及收益由2020年的人民幣9.8百萬元增加至2021年的人民幣23.7百萬元。我們於2022年的淨利潤較2021年略有減少。該減少主要是由於(i)主要因產生[編纂]而導致2022年的行政開支增加；及(ii)2022年錄得與我們將予出售的集裝箱有關的持作出售資產減值虧損。截至2023年4月30日止四個月，我們的淨利潤較2022年同期有所減少，主要是由於市場狀況導致業務活動減少，導致收入減少。詳情請參閱「財務資料－合併損益表節選項目說明」。

概 要

合併財務狀況表節選項目

下表載列截至各所示日期我們合併財務狀況表的流動資產及流動負債：

	截至12月31日			截至2023年
	2020年	2021年	2022年	4月30日
	(人民幣千元)			
流動資產	185,971	839,546	638,679	410,591
非流動資產	140,590	294,040	801,828	989,431
流動負債	204,740	626,167	505,070	385,176
非流動負債	15,113	25,454	44,258	41,553
流動(負債)／資產淨值	(18,769)	213,379	133,609	25,415
資產淨值	106,708	481,965	891,179	973,293
非控股權益	7,688	5,992	12,270	13,571

截至2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，我們分別錄得流動資產淨值人民幣213.4百萬元、人民幣133.6百萬元及人民幣25.4百萬元。截至2020年12月31日，我們錄得流動負債淨額人民幣18.8百萬元。

我們的流動資產淨值由截至2022年12月31日的人民幣133.6百萬元減少至截至2023年4月30日的人民幣25.4百萬元，主要是由於現金及銀行結餘減少，乃由於截至2023年4月30日止四個月用於分期付款購買新船舶的現金所致。

我們的流動資產淨值由截至2021年12月31日的人民幣213.4百萬元減少至截至2022年12月31日的人民幣133.6百萬元，主要由於出售集裝箱的應收代價減少，因為該款項已於截至2022年12月31日結清，導致預付款項及其他應收款項的即期部分由截至2021年12月31日的人民幣317.8百萬元減少至截至2022年12月31日的人民幣49.3百萬元。

我們於截至2021年12月31日錄得流動資產淨值人民幣213.4百萬元，截至2020年12月31日則錄得流動負債淨額人民幣18.8百萬元。有關變動主要由於出售集裝箱應收代價令預付款項及其他應收款項增加人民幣303.3百萬元、貿易應收款項增加人民幣194.0百萬元以及現金及銀行結餘增加人民幣139.3百萬元。

我們的資產淨值於整個往績記錄期有所增加。我們的資產淨值由截至2020年12月31日的人民幣106.7百萬元增加至截至2021年12月31日的人民幣482.0百萬元，主要

概 要

歸因於我們於2021年的年內利潤人民幣392.0百萬元。截至2022年12月31日，我們的資產淨值進一步增加至人民幣891.2百萬元，主要歸因於我們於2022年的年內利潤人民幣386.3百萬元及於2022年確認為其他全面收入的換算海外業務的匯兌收益人民幣85.9百萬元。2022年的增幅部分被2022年重組產生的視作分派人民幣71.5百萬元所抵銷。我們的資產淨值由截至2022年12月31日的人民幣891.2百萬元增加至截至2023年4月30日的人民幣973.3百萬元，主要歸因於期內產生的利潤人民幣84.0百萬元。

詳情請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－流動資產／負債」。

合併現金流量表概要

下表載列於所示期間我們的合併現金流量表概要：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元)				
	(未經審核)				
經營活動所得現金流量					
淨額	50,908	504,943	585,347	206,249	44,822
投資活動(所用)／所得					
現金流量淨額	(31,578)	(395,215)	(346,991)	167,028	(210,028)
融資活動(所用)／所得					
現金流量淨額	(3,282)	32,402	(109,121)	(21,068)	(22,751)
現金及現金等價物增加／ (減少)淨額	16,048	142,130	129,235	352,209	(187,957)
年初／期初之現金及 現金等價物	32,147	50,669	190,005	190,005	339,991
外幣匯率變動之影響淨額	2,474	(2,794)	20,751	16,495	(4,355)
年末／期末之現金及 現金等價物	<u>50,669</u>	<u>190,005</u>	<u>339,991</u>	<u>558,709</u>	<u>147,679</u>

請參閱「財務資料－流動資金及資本資源」。

概 要

股息

由於我們是一間根據開曼群島法律註冊成立的控股公司，任何未來股息的派付及金額亦將視乎我們自附屬公司收取的可用股息。我們派付的任何股息將按照董事會的建議由董事會全權酌情決定，考慮因素包括我們的實際及預期經營業績、現金流量及財務狀況、整體業務狀況及業務戰略、預期營運資金需求和未來擴張計劃、法律、監管及其他合約限制以及董事會認為適用的其他因素。股東可在股東大會上批准宣派任何股息，惟不得超過董事會建議的金額。我們目前並無股息政策或預定股息率。

本公司自註冊成立以來並無派付或宣派任何股息。

主要財務比率

下表載列於往績記錄期的若干主要財務比率：

	截至12月31日或截至該日止年度			截至2023年 4月30日或 截至該日止 四個月
	2020年	2021年	2022年	
毛利率 ⁽¹⁾	8.2%	10.9%	11.8%	25.1%
經調整EBITDA比率 ⁽²⁾ (非國際財務報告 準則計量)	5.4%	10.6%	10.0%	22.7%
流動比率 ⁽³⁾	0.9	1.3	1.3	1.1
資產負債比率 ⁽⁴⁾	41.7%	19.3%	8.6%	6.5%
權益回報率 ⁽⁵⁾	29.1%	133.2%	56.3%	不適用 ⁽⁷⁾
總資產回報率 ⁽⁶⁾	9.7%	53.7%	30.0%	不適用 ⁽⁷⁾

附註：

1. 毛利率乃按毛利除以各年度／期間收入再乘以100%計算。
2. 經調整EBITDA比率(非國際財務報告準則計量)乃按經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量)除以收入再乘以100%計算。
3. 流動比率乃按流動資產除以流動負債計算。
4. 資產負債比率乃按各年度／期間的計息借款及應付關聯方款項總額除以總權益再乘以100%計算。
5. 權益回報率乃按年內利潤除以各年初及年末總權益的平均值再乘以100%計算。

概 要

6. 總資產回報率乃按年內利潤除以各年初及年末總資產的平均值再乘以100%計算。
7. 並無就不完整年度呈列該等比率。

自2020年至2021年，我們的權益回報率及總資產回報率分別由29.1%上升至133.2%及由9.7%上升至53.7%。有關上升主要是由於我們的利潤增加。請參閱「財務資料－主要財務比率」。

重大風險因素概要

我們認為投資股份涉及若干風險及不確定因素，其中部分風險及不確定因素超出我們的控制範圍。我們面臨的部分主要風險包括(i)跨境物流服務行業的週期性可能會對我們的業務及經營業績產生重大不利影響。市場參與者(包括我們)需要及時應對行業波動，以把握市場機遇並降低市場風險。舉例而言，於2023年及直至最後實際可行日期，我們根據市場狀況調整服務供應策略而並無提供任何自營跨境海運服務。我們對服務供應策略的調整未必有效，並可能導致財務表現嚴重惡化；(ii)我們可能無法維持我們的歷史增長。任何市場低迷(如2022年下半年至2023年市場運價大幅下降)均可能導致我們於2023年的收入、毛利及淨利潤大幅減少，從而令我們於2021年及2022年的財務表現未來可能不再適用。我們的收入及毛利的歷史增長很大程度上受我們擴展至自營跨境海運服務所推動，而我們於2023年及直至最後實際可行日期並未提供該服務；(iii)區域或全球經濟放緩或出現不利發展可能會對我們的服務需求及整體業務產生不利影響；(iv)我們需要大量營運資金及財務資源來維持我們的業務；(v)我們的前景可能會受到COVID-19或其他不利公共衛生發展的不利影響；(vi)我們面臨激烈的競爭，這可能對我們的經營業績及市場份額產生不利影響；(vii)我們業務的成功取決於客戶的業務表現以及其對我們服務的持續需求；(viii)我們的業務須遵守複雜的條約、地方法律及法規；(ix)倘我們經營所在市場對跨境物流的需求下降，我們的業務、經營業績及前景可能會受到重大不利影響；(x)倘我們無法有效管理我們租入或租出船舶的運力及／或期限，我們的財務業績及經營業績可能會受到不利影響；及(xi)我們可能會向某些正在或將會受到美國、歐盟、英國、聯合國、澳大利亞及其他相關制裁機構實施制裁的國家進行銷售，並因此受到不利影響。

概 要

[編纂]統計數據

下表統計數字的基準是假設[編纂]已完成，且已根據[編纂]發行[編纂]股新股：

	根據[編纂] [編纂]港元計算	根據[編纂] [編纂]港元計算
股份市值 ⁽¹⁾	[編纂]百萬港元	[編纂]百萬港元
每股股份未經審核備考經調整 有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) 股份市值乃根據緊隨[編纂]完成後假設將予發行[編纂]股股份計算，並無計及因[編纂]或根據[編纂]股份計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能發行的任何股份。
- (2) 每股股份未經審核備考經調整有形資產淨值乃按緊隨[編纂]完成後已發行[編纂]股股份計算得出，且不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份。每股股份未經審核備考經調整有形資產淨值乃按1.0港元兌人民幣[0.9160]元的匯率兌換為港元。

[編纂]開支

根據[編纂]每股[編纂]港元，假設[編纂]未獲行使，估計與[編纂]相關的[編纂]總額為人民幣[編纂]百萬元([編纂]百萬港元)，佔[編纂]總額約[編纂]%。我們的[編纂]開支總額包括(i)[編纂]開支人民幣[編纂]百萬元([編纂]百萬港元)，及(ii)[編纂]開支人民幣[編纂]百萬元([編纂]百萬港元)，當中包括(a)我們應付法律顧問及申報會計師的費用人民幣[編纂]百萬元([編纂]百萬港元)及(b)其他費用及開支(包括保薦人費用及其他專業人士的費用)人民幣[編纂]百萬元([編纂]百萬港元)。於往績記錄期，我們產生[編纂]開支人民幣[編纂]百萬元，其中人民幣[編纂]百萬元及人民幣[編纂]百萬元分別於2022年及截至2023年4月30日止四個月的合併損益表確認，以及人民幣[編纂]百萬元於我們截至2023年4月30日的合併財務狀況表中確認為預付款項，並預期於[編纂]後自權益中扣除。於往績記錄期後，我們預期[編纂]完成前後將進一步產生[編纂]開支人民幣[編纂]百萬元([編纂]百萬港元)，其中人民幣[編纂]百萬元([編纂]百萬港元)預期

概 要

於合併損益表確認為開支，人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元）預期於[編纂]後自權益中扣除。於往績記錄期後將產生的[編纂]開支包括(i)[編纂]開支人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元），及(ii)[編纂]開支人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元），當中包括(a)我們應付法律顧問及申報會計師的費用人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元）及(b)其他費用及開支人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元）。上述[編纂]開支乃最新的實際可行估計且僅供參考，實際金額可能有別於此估計。

[編纂]

假設[編纂]為每股[編纂]港元（即本文件所述指示性[編纂]範圍的[編纂]）及假設[編纂]未獲行使，經扣除估計[編纂]及我們就[編纂]應付的其他估計[編纂]開支，我們估計將自[編纂]收取[編纂]約[編纂]百萬港元。

我們擬按下文所載用途及金額使用[編纂][編纂]：

- 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於在未來兩年建立物流設施，包括倉庫、集裝箱堆場、購買拖車及投資倉庫、訂單及運輸管理軟件系統，以提升我們的一體化跨境物流服務，尤其是針對跨境電子商務商戶，並滿足我們不斷擴大的業務運營需求。
- 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於擴大我們的業務覆蓋範圍及全球網絡。我們計劃通過租賃辦公室及招聘僱員，在我們認為具有高增長潛力的其他國家或地區內的主要港口城市及電商發達的內陸城市設立分支機構和合資公司來擴展我們的一體化跨境物流服務網絡。具體而言，在未來兩年，我們計劃擴大美國洛杉磯、澳大利亞墨爾本、新加坡及越南胡志明市附屬公司的業務運營並在墨西哥曼薩尼約成立合資公司。
- 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於採用數字技術及升級互聯網服務系統，以提供一體化跨境物流服務。

概 要

- 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於戰略投資及／或收購與我們業務互補的業務或資產，儘管截至最後實際可行日期，我們並無承諾或協議進行任何收購或投資。
- 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於建立拖車運輸服務匹配平台，將需要拖車運輸服務提供商的客戶與具有該運輸能力的拖車車主相連接。通過此平台，我們尋求整合市場上的可用拖車資源，並吸引可能需要跨境物流服務的潛在客戶，以進一步擴大我們的客戶群和推廣我們的服務。
- 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於一般企業用途及營運資金需求。

請參閱「未來計劃及[編纂]」。

我們的控股股東

緊隨[編纂]及[編纂]完成後（不考慮因[編纂]或根據[編纂]股份計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能發行的任何股份），我們的最終控股股東，即許先生、李女士及劉女士，根據一致行動契據將有權通過彼等控制的投資控股公司行使本公司已發行股本總額約[編纂]%的投票權。因此，根據上市規則，許先生、李女士及劉女士以及彼等控制的投資控股公司（即Lecang Boundless、Lecang Fantasy、Grand Sailing、Lecang Altitude、Peace Seaworld、Lecang Shining、Spring Wealth、Lecang Flourishing及Glorious Sailing）構成我們的一組控股股東。

根據一致行動契據，我們的最終控股股東（即許先生、李女士及劉女士）各自均同意及確認（其中包括）自彼等成為註冊擁有人、最終控制人及／或本集團股權的實益擁有人當日直至彼等任何一方不再為控股股東當日，彼等已並將繼續為一致行動人士。詳情請參閱「與控股股東的關係——一致行動契據」。

[編纂]投資

我們已吸引若干[編纂]投資者為我們的業務發展籌集資金。有關[編纂]投資者的身份及背景的進一步詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構——[編纂]投資——有關我們的[編纂]投資者的資料」。

概 要

近期發展

購買船舶

於2023年7月，我們簽訂協議備忘錄，以8.7百萬美元的購買價購買一艘運力為13,802噸的二手船舶，以進一步擴大我們的運力並在當前市場低迷的情況下利用有利的船舶價格。該艘船舶於2023年8月交付。其為中型多用途船，建於2008年。鑒於目前的市況，由於我們的船舶出租服務自2022年下半年以來已產生相對穩定的收入及毛利，因此我們計劃部署該船舶提供我們的船舶出租服務。

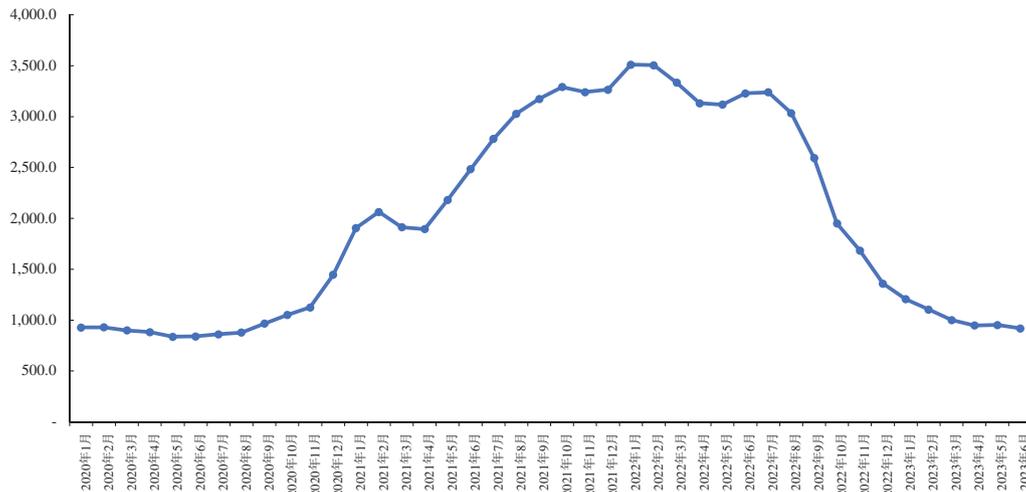
近期市場變化及若干管理層估計

跨境物流服務行業具有高度週期性，並具有市場運價大幅波動的特點。該週期性受船舶運力及待運輸貨物的供需變化影響，而這通常受到廣泛的宏觀經濟因素支持。當市場情況變化導致對跨境物流服務的需求增加，且倘供應無法快速跟上該等需求增幅，則租船費率和運價上升，最終使供應增加，降低市場租船費率及運價。跨境物流服務行業的波動也與業務週期的波動密切相關，即當業務週期下降，運輸服務的需求下降。有關詳情，請參閱「風險因素－跨境物流服務行業的週期性可能會對我們的業務及經營業績產生重大不利影響」。

中國出口集裝箱運價平均綜合指數及市場運價

中國出口集裝箱運價平均綜合指數是由上海航運交易所編製的運價指數，該指數計量從中國出發的若干航線的定期集裝箱運輸成本。於衡量所提供的運費是否符合現行市況時，跨境物流服務行業的市場參與者一般參考中國出口集裝箱運價平均綜合指數。下圖載列於往績記錄期及直至2023年6月30日的月度中國出口集裝箱運價平均綜合指數：

中國出口集裝箱運價平均綜合指數
(2020年1月－2023年6月)



資料來源：中華人民共和國交通運輸部

概 要

於往績記錄期，運價一般隨中國出口集裝箱運價平均綜合指數的變動而波動，這通常會影響我們的財務表現。由於自2021年以來中國對跨境物流服務的需求突然激增，2021年及2022年的運價急劇增加。中國出口集裝箱運價平均綜合指數的年度月平均值由2020年的970.6大幅增加至2021年的2,601.9，並進一步增加至2022年的2,807.0。然而，中國出口集裝箱運價平均綜合指數自2022年下半年以來已大幅下降50%以上，於2023年6月按月計大幅下降至918.9，而於2021年及2022年6月分別為2,483.6及3,228.4。儘管如此，該指數仍高於疫情前的水平，於2019年6月為808.6。根據弗若斯特沙利文的資料，儘管預計運價於2023年將出現波動，但從長遠來看，由於全球電子商務市場快速增長、中國進出口貿易逐步恢復和可持續發展以及船運公司為適應需求波動而作出運力調整，其不太可能下降至低於2019年的疫情前水平。有關進一步詳情，請參閱「行業概覽－跨境物流服務市場的市場規模－2023年至2027年運輸量及運價討論」。

鑒於近期市場變動作出的業務調整

自2022年下半年以來，市場運價已大幅下降，這告知我們，如果我們在該市場環境下提供自營跨境物流服務，我們的利潤率將大幅受損。因此，於2023年直至最後實際可行日期，我們並無提供任何自營跨境海運服務。有關業務重心的調整乃基於(i)當運價大幅下降時以自營方式提供的跨境海運服務的盈利能力的不確定性，(ii)於往績記錄期的首三年，由第三方提供的跨境海運服務的收入及毛利率相對較穩定，及(iii)當市場波動時，本公司傾向於降低風險及審慎經營而作出。截至2023年4月30日止四個月，由第三方提供的跨境海運服務量為78,862TEU。同期，我們出租五艘船舶，而自有船舶和租入船舶的利用率分別為93.8%和100.0%。截至最後實際可行日期，我們亦出租四艘自有船舶及一艘租入船舶，以根據於2023年到期的租賃安排產生船舶出租服務收入。我們將繼續監察現行運價，積極評估客戶需求，並對在市場條件對我們有利時提供自營跨境海運服務保持開放態度。

於過渡期間，我們僅通過第三方部署且目前預計繼續通過第三方部署我們的資源以提供跨境海運服務及提供船舶出租服務。隨著我們因應當前市況而調整營運重心，我們會根據有關重心的調整對內部資源及外部安排作出動態而謹慎的調整。就內部而言，我們根據實際需要靈活分配集裝箱用於第三方提供的跨境海運服務或我們的自營

概 要

跨境海運服務。此外，我們自營跨境海運服務的現有員工（由十名專責僱員組成的團隊）擁有足夠知識及專業知識，能夠在過渡期間支持我們由第三方提供的跨境海運服務。該等員工亦會監察市場運價，並將做好準備在市場條件有利時恢復提供自營跨境海運服務。

預計於2023年就自營跨境海運服務產生的承諾成本及開支

儘管我們暫停提供自營跨境海運服務，但我們將產生承諾成本及開支，包括集裝箱折舊、集裝箱儲存費以及自營跨境海運服務的現有員工的薪金。截至2023年12月31日止年度，我們的集裝箱折舊估計不低於約人民幣17.0百萬元（無現金流量影響），而集裝箱儲存費及相關員工薪金預期並不重大（基於截至2023年4月30日止四個月產生的有關成本人民幣5.6百萬元及我們假設2023年並無自營跨境海運服務，僅作業務評估用途）。我們認為該等承諾成本及開支對我們整體的業務及經營業績並不重大。

此外，由於我們僅在恢復自營跨境海運服務時產生船舶租賃成本、港口費、燃油成本及貨物運輸成本，我們預計於2023年過渡期內不會產生該等成本。我們於過渡期間並無閒置船員。我們為自有船舶僱用的船員於自有船舶用於自營跨境海運服務或船舶出租服務時調配，而於往績記錄期，我們的大部分自有船舶用於船舶出租服務。因此，當我們不自行提供跨境海運服務時，該等船員按船舶出租服務使用。我們僅根據光船租賃安排為船舶出租服務的租入船舶僱用船員。因此，我們並無過多或閒置的租入船舶船員。就外部而言，我們仔細監察未完成的合約義務，以確保我們合規，並積極與我們的合約方進行討論以作出雙方同意的變更，以避免不必要的成本。儘管我們不斷努力就不斷變化的市場環境調整我們的服務供應策略，但由於上述市場趨勢及我們應對市場變化的業務適應措施，我們預計本集團於2023年的收入、毛利及淨利潤將錄得大幅下降。

儘管近期市場變化，我們業務的可持續性

儘管上述情況，董事認為，且聯席保薦人同意，經計及(i)本集團擁有自有船舶及物流資源，可根據市場狀況靈活調整短期或長期服務供應策略以產生正現金流量及溢利，及(ii)隨著我們不斷積累航運資源和專業知識、客戶群以及與業務合作夥伴的

概 要

關係，本集團的長期盈利能力較疫情前的經營業績大幅改善。根據弗若斯特沙利文的資料，全球電子商務市場預計將持續快速增長以及中國與其他經濟體之間貿易活動的可持續發展，這將支持2022年到2027年全球跨境物流流量的穩定增長，預期年複合增長率為3.2%，且長遠而言，運價不太可能下降至低於疫情前水平。此外，自2023年2月起，我們已開始提供供應鏈解決方案，作為跨境物流服務的自然業務延伸。我們亦計劃與物流公司合作，以擴展我們的服務目的地及服務量。

考慮到我們可得的財務資源，包括現金及現金等價物以及潛在外部融資來源，我們的董事認為，自本文件日期起計至少未來12個月內，我們擁有充足的營運資金滿足我們現時的要求。詳情請參閱「業務－近期市場變化及若干管理層估計」。

跨境物流服務行業固有的週期性為其市場參與者（包括我們）提供了機會並帶來了風險。任何市場低迷（如2022年下半年至2023年市場運價大幅下降）均可能導致我們於2023年的收入、毛利及淨利潤大幅減少，從而令我們於2021年及2022年的財務表現未來可能不再適用。為應對不斷變化的市場環境，我們需要應對行業波動，以捕捉市場機遇並防範市場風險。我們對服務供應策略的調整未必有效，並可能導致財務表現嚴重惡化。有關詳情，請參閱「風險因素－跨境物流服務行業的週期性可能會對我們的業務及經營業績產生重大不利影響」及「風險因素－我們可能無法維持我們的歷史增長」。

COVID-19疫情的影響

COVID-19疫情對全球經濟造成不利影響並導致全球供應鏈中斷。在中國，政府已實施嚴格的COVID-19預防措施，包括封控、關閉工作場所、限制流動以及強制性檢疫規定，從而對中國製造業的生產進度造成不利影響。鑒於中國的COVID-19疫情預防措施，我們已實行多項措施，努力防止COVID-19在我們的設施中傳播。此外，僱員將遵照相關地方政府的規定，進行COVID-19檢測及戴上口罩。

COVID-19疫情亦對全球跨境物流行業產生了影響。由於COVID-19爆發，2020年全球實施的限制措施對運力、港口運營以及跨境物流的勞動力供應造成不利影響。舉例而言，COVID-19隔離措施限制了港口的可用員工，因而降低了港口運營效率。

概 要

港口亦出現擁堵加上貨物長時間延遲到港。因此，由於可用的員工和船舶有限，服務有所減少，導致跨境物流行業的運力和供應不足。於2021年及2022年，我們因COVID-19疫情及港口擁堵導致的平均延誤時間分別為每受影響航次約14.6天及每受影響航次約11.2天，於2021年及2022年，延誤期間產生的額外租船成本分別約為20.5百萬美元及14.0百萬美元。由於港口擁堵，我們中國－美國航線下前往美國西部的航線受到的影響最大，於2021年及2022年，延誤時間分別為每受影響航次約22.2天及每受影響航次約23.8天，於2021年及2022年，延誤期間產生的額外租船成本分別為約18.5百萬美元及13.2百萬美元。港口擁堵產生的額外成本按租入船舶的日租費及因港口擁堵而延遲的天數計算。由於供需失衡，中國出口集裝箱運價平均綜合指數由2020年的970.6大幅增加至2021年的2,601.9，並進一步增加至2022年的2,807.0，顯示市場運價大幅增加。我們的收入亦由2020年的人民幣781.5百萬元增加至2021年的人民幣4,195.4百萬元，並進一步增加至2022年的人民幣4,607.9百萬元。此外，COVID-19疫情改變了消費者的購物習慣。疫情已導致消費者行為轉向網上購物，從而提振了中國的電子商務行業，並帶動了對出口中國產品的跨境物流服務的需求。跨境物流服務需求的增長在一定程度上帶動了我們業務的增長。我們認為，消費者行為轉向網上購物可能對跨境物流服務行業產生長期積極影響。

考慮到上述情況，我們認為COVID-19疫情對我們於往績記錄期的業務表現產生了積極影響。自2022年底以來，COVID-19疫情對全球跨境物流行業的影響有所減弱。港口擁堵有所緩解向市場釋放運力，且全球跨境物流服務運價有所下降。我們將繼續監察疫情發展，並因應任何未來變化採取適當行動。請參閱「業務—COVID-19疫情的影響」。

有關境內企業境外發行證券和上市的新備案規定

於2023年2月17日，中國證監會發佈《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》及《關於境內企業境外發行上市備案管理安排的通知》(統稱「境外上市試行辦

概 要

法」)，規定自2023年3月31日起，中國境內企業間接境外發行證券和上市須遵守中國證監會的備案規定。境外上市試行辦法將全面完善和改革中國境內企業境外發行和上市的現行監管制度，並將規範中國境內企業直接和間接境外發行和上市。

根據境外上市試行辦法，尋求境外市場證券發行或上市（不論直接或間接）的中國境內企業須向中國證監會辦理備案手續並向中國證監會申報相關資料。誠如我們的中國法律顧問所告知，由於本次[編纂]構成境外上市試行辦法的境內公司的間接境外[編纂][編纂]，我們須向中國證監會備案。於2023年7月19日，中國證監會已公開通知我們，彼等已確認向其提交的本公司境外[編纂][編纂]信息，因此，我們已完成申請股份於聯交所[編纂]及[編纂]的中國證監會備案。根據我們的中國法律顧問的意見，股份於聯交所[編纂]毋須取得中國證監會的其他批准。有關詳情，請參閱「監管概覽－有關我們中國業務的法律法規－有關境內企業境外發行證券和上市的法律及法規」。

無重大不利變動

除本節「近期發展」所披露者外，董事已確認，自2023年4月30日（即本集團最近期經審核綜合財務資料的編製日期）以來及直至本文件日期，我們的財務或交易狀況並無重大不利變動，且並無發生可能對本文件附錄一會計師報告所載綜合財務資料造成重大影響的事件。