

---

## 業 務

---

### 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。

我們已大量投資開發我們的自有船舶及集裝箱組合，以支持我們的運營。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，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。依賴於我們的自有船舶資產，我們能夠根據市場情況和船舶價格靈活調配船舶，提高運營效率。我們的自有船舶使我們能在運價及船舶租賃價格波動時保持靈活性，以及使我們能擴展我們的船隊。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。為完成運輸終端的倉儲中轉和尾程配送，我們與多家海外供應鏈公司達成了穩定的合作關係。通過整合合作方的倉儲資源和運輸網絡，我們能夠確保貨物的安全到港，並及時地完成配送。

---

## 業 務

---

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，並於同年投入運營。2019年，我們收購上海絲金，進一步提升了我們互聯網服務系統的服務覆蓋範圍。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，掌握及滿足了客戶、供應商的需求。通過我們的互聯網服務系統，客戶能夠在線進行查價、下單、訂艙、預警、對賬和狀態追蹤的服務全過程。線上標準化的操作及可視化的貨物追蹤給予客戶簡單便捷的服務體驗。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，從而有效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。

隨著我們業務規模和服務範圍的不斷發展，我們於往績記錄期的首三年錄得穩健的財務表現。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。此外，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。然而，由於市場運價自2022年下半年以來大幅下降，且我們已於2022年12月31日後暫停提供自營跨境海運，我們的收入由截至2022年4月30日止四個月的人民幣2,011.1百萬元減少至2023年同期的人民幣453.8百萬元。我們的毛利亦由截至2022年4月30日止四個月的人民幣259.0百萬元減少至2023年同期的人民幣113.7百萬元。

---

## 業 務

---

### 競爭優勢

跨境物流資源整合者，提供一體化跨境物流解決方案。

我們是一間中國民營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%。有賴於我們近20年的行業經驗，我們積累了優質且穩定的境內外第三方物流服務提供商的合作資源，同時加強了資源整合能力，使我們能夠提供一體化跨境物流服務。

我們的一體化解決方案覆蓋了跨境物流的各個主要環節，包括攬件、倉儲分揀、清關、跨境海運、倉儲中轉及尾程配送。基於多年的行業經驗以及對客戶需求的洞察，我們獲得了提升跨境物流各個主要環節服務質量及運營效率的專業能力和資源整合能力。我們與優質的境內外第三方物流服務提供商建立了長期且穩定的合作關係，包括海運、貨運代理、陸運、倉儲、報關及保險服務提供商，形成了以我們為入口和核心的一體化物流服務體系。客戶只需要與我們聯繫，便能享受我們所打造的一體化跨境物流解決方案。我們為不同行業的客戶解決了普遍面對的跨境物流鏈條長、流程複雜的問題，讓跨境運輸貨物變得更簡單便捷。

我們通過積累以下運輸相關資源，確保服務穩定可靠：

- 於2021年及2022年的自營跨境海運提供了穩定可靠的運力保障，以相對較低的成本，更好地滿足跨境物流客戶的需求。我們提供自營跨境海運服務，覆蓋全球目的地，主要包括美國、加拿大、墨西哥、荷蘭、澳大利亞、日本、越南及印度尼西亞等國家。我們的非全資附屬公司博亞國際海運於2021年推出中國與美國之間的自營跨境海運服務。自營跨境海運讓我們可以根據市場趨勢靈活調節運力佈局，更好地掌握市場變化帶來的機遇。於2021年及2022年，我們通過自營跨境海運運輸的貨物為68,244TEU和100,050TEU，分別佔我們各年全部服務量的17.9%和28.1%。

---

## 業 務

---

- 我們擁有超過15年的集裝箱運管經驗，並擁有大量不同規格和功能的集裝箱。我們可提供冷藏集裝箱、超高集裝箱、特種集裝箱等多種選項，以滿足客戶的多樣化及特殊性服務需求。擁有自己的集裝箱意味着我們對集裝箱的使用、維修及成本上有更好的控制，能夠更穩定地及以更具競爭力的價格提供集裝箱。我們亦能夠實時監察集裝箱的最新狀態，迅速回應客戶對集裝箱的問題。
- 我們與海外倉儲和境外運輸服務的提供商合作完成跨境物流的境外存儲和尾程配送環節。在美國和德國，我們對合作夥伴的本地倉享有優先使用的權利。我們選擇的合作方在本地或全球擁有倉儲、運輸和貨運資源。受益於合作方的倉儲資源和運輸網絡，我們能夠確保貨物的安全到港，並及時地完成配送。

**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。**

依賴於我們的資源整合能力，我們的一體化跨境物流解決方案覆蓋了跨境物流的各個主要環節，包括攬件、倉儲分揀、清關、跨境運輸、倉儲中轉及尾程配送。客戶可根據對於運力和預計運輸時間的需求，聯絡我們進行攬件和裝運。我們亦能幫助客戶臨時存儲貨物並完成出口清關，以待進行跨境海運。待貨物到達目的國後，我們將幫助客戶完成進口清關，並依賴於我們的地面運輸資源，有效完成尾程配送。在這個過程中，客戶能夠自由選擇由我們提供全部主要環節或是任何部分主要環節的服務。

我們的服務組合覆蓋跨境物流的重點區域，主要覆蓋北美洲、拉丁美洲、歐洲及澳大利亞的「遠洋」國家，以及亞洲各個「近洋」國家。為提升我們的運力，我們於2021年開始自營跨境海運服務。我們亦提供由第三方運營的跨境海運服務，通過其船舶資源涵蓋了更廣的運輸範圍。依賴於自有船舶，我們能根據市場和船舶價格的變化，靈活設置相關船舶租期，提高運營效率。我們的自有船舶使我們能在運價及船舶租賃價格波動時保持靈活性。

---

## 業 務

---

依賴於豐富的跨境海運經驗，我們掌握了快速洞察市場，抓住客戶需求的能力。我們的服務組合以客戶為中心，滿足客戶不同的重點需求，包括價格穩定性、運力或特定的運輸需求。我們的服務覆蓋物流全鏈條，具備規模效率的優勢，有助我們降低成本及保持盈利。此外，由於客戶能夠自由選擇他們所需的服務組合，因此客戶可以獲得更好的服務體驗，並有助增加客戶黏性。

我們的業務模式十分靈活。我們可以通過自有船舶、租入船舶或是與第三方船運公司合作執行跨境海運。我們可以根據市場情況，戰略預判市場走勢，快速地分配我們的運輸資源。根據客戶需求，我們可能會向需求較高的目的地分配更多資源或在必要時開闢新的航線。靈活的業務模式有助我們確保運營效率、運力的穩定性，並有效控制我們的運營風險，促進了我們於往績記錄期的穩定表現。

**廣泛的互聯網服務能力，給予客戶簡單便捷的服務體驗。**

我們通過我們的跨境物流互聯網服務系統提供一體化跨境物流服務，為客戶與我們的業務帶來價值：

- **對於客戶：**跨境物流運輸鏈路較長、環節較多，這需要與電商平台、電商賣家、消費者、運輸供應商、及／或各國海關的密切合作。實現運輸信息的全流程覆蓋，以及準確、可視化的信息交互協作，是為客戶提供優質物流服務的前提與基礎。客戶可以通過該系統在線下單，並在系統完成從服務費查詢、船期查詢、海運訂艙、艙單確認、提單確認、物流跟蹤預警、在線對賬、電子發票下載及貨物跟蹤等服務全流程。標準化的線上操作及可視化的追蹤流程給予客戶簡單便捷的服務體驗。此外，經過審核的供應商可以通過我們的互聯網服務系統發佈運價，客戶也可以通過我們的互聯網服務系統及時獲取服務資訊並在線下單。我們的互聯網服務系統的智能算法能夠整合海關艙單、截單及船期信息、實時跟蹤船舶、碼頭堆場及集裝箱動態，對運輸時間異常提供警示，提升服務質量。

---

## 業 務

---

- **對於我們：**我們在互聯網服務系統中實現了自動化、數字化、智能化。在運營環節，互聯網服務系統協助我們調整我們的服務供應策略，有效提高了我們的運營效率。在市場營銷環節，我們可實現及時洞察客戶與市場需求，設計、優化服務安排。我們也可以基於對於客戶需求的深入理解，主動挖掘客戶的潛在需求，並主動向客戶介紹合適的解決方案，提高客戶的物流效率。

通過我們的互聯網服務系統，我們能夠有效地應對碎片化的跨境物流服務需求，滿足跨境電商等中小客戶因高頻補貨而對服務數字化及可視化日益上升的要求。同時，我們的互聯網服務系統已具備撮合供應及需求的能力，一方面吸引更多客戶，另一方面吸引第三方供應商提供服務。這樣的能力為我們將來整合以升級至更全面的互聯網服務平台建立了重要的基礎，有助我們持續吸引客戶，掌握未來行業發展機遇。

我們的自研互聯網服務系統由樂艙網、絲金國際官方網站以及樂艙微信小程序組成。我們的互聯網服務系統以樂艙物流數據資源中台為核心，並推進內部ERP系統數據和外部第三方數據同步，掌握及滿足了客戶、供應商的需求。我們的互聯網服務系統已成為我們主要的客戶接口，支持我們向客戶提供的及時支援和服務的不斷創新。於2018年，我們運營樂艙網的子公司上海涵運正式通過「國家高新技術企業」認證。

我們通過互聯網服務系統完成的訂單持續增長。我們的互聯網服務系統的註冊企業用戶的數量自截至2020年12月31日的5,140名增長至截至2023年4月30日的12,593名。截至最後實際可行日期，我們的互聯網服務系統共擁有註冊企業用戶12,779名。截至2023年4月30日止四個月，以訂單量計算，我們已有超過75.0%的業務數量通過互聯網服務系統完成。

我們經驗豐富的研發團隊搭建了我們的互聯網服務系統。我們的研發團隊負責人孫振林先生在互聯網服務系統的開發和維護上具有豐富的經驗。我們在青島、煙台和上海均設有研發中心。截至2023年4月30日，我們的研發團隊總人數為15人，均擁有豐富的軟件研發經驗。我們對服務及信息管理系統建設高度重視，對信息系統架構進行持續投入。

---

## 業 務

---

擁有穩定增長的客戶資源、順應行業發展趨勢拓展新客源。

**客戶數量穩定增長。**我們自2004年成立以來，歷經多年發展已經建立了良好的品牌優勢，並積累了優質的客戶資源。我們通過長期、專業和深入的合作，與客戶建立了穩定的業務合作關係。我們的客戶數自2020年至2022年間穩定增長。此外，我們單個客戶平均貢獻的收入在往績記錄期內也持續上升。於2020年、2021年及2022年以及截至2023年4月30日止四個月，我們單個客戶平均貢獻的收入分別約為人民幣307,000元、人民幣1,451,000元、人民幣1,500,000元及人民幣261,000元，2020年至2022年的年複合增長率約為121.0%。

**積極拓展跨境電商客戶。**除傳統客戶外，我們順應中國跨境電商行業的高速增長趨勢，重點發展跨境電商客戶。我們根植於中國，深入了解跨境電商客戶的需求。該類客戶主要在各大跨境電商平台經營業務，對於跨境運輸及可視化追蹤服務需求較高。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。我們目前已經擁有一支具有資深行業背景的跨境電商客戶服務團隊，使我們能抓住電商行業快速發展的先機，鞏固我們的市場地位。

經驗豐富的管理團隊。

**經驗豐富的管理團隊。**我們的主要高管團隊平均擁有超過15年的行業經驗。其中：

- 我們的執行董事、首席執行官、總裁兼董事會主席許昕先生在全球航運及物流行業擁有超過20年行業經驗，對行業有深入的理解。許先生於2004年創立本集團，並負責集團的戰略決策及管理。許先生主修港口與船舶電氣和計算機，並於2010年獲得中歐國際工商學院的高級管理人員工商管理碩士學位(EMBA)。許先生目前就讀長江商學院企業家學者項目。

---

## 業 務

---

- 我們的執行董事及副總裁李艷女士在全球航運及物流行業擁有超過15年行業經驗。李女士曾擔任多個職位，包括於2022年8月起擔任山東樂艙董事長、於2007年至2022年8月擔任山東樂艙副總經理，並於2015年起擔任董事，負責協助制定有關本集團運營及管理的戰略及決策。李女士主修國際貨運及報關，並於2018年獲得中歐國際工商學院的高級管理人員工商管理碩士學位(EMBA)。
- 我們的執行董事及財務總監朱佳麗女士負責全面監督與管理本集團的財務及會計事宜。朱女士擁有近18年的全球航運、物流業及會計方面的經驗。
- 我們的執行董事余臻榮先生負責為本集團管理層提供戰略建議。余先生在企業諮詢方面擁有超過26年的經驗。

在我們的高管團隊的帶領下，我們能掌握市場機遇並實現快速可持續增長。請參閱「董事及高級管理層」。

**扁平化的管理體系。**我們採用扁平化的管理體系，使決策權延伸至業務團隊的第一線，從而提高我們的管理效率。我們能夠根據市場情況及時作出運營策略的調整，減少風險敞口，並提升盈利能力。由於我們的管理體系具備較高的數字化程度，我們的信息技術系統能在短時間內將業務運營的重點信息傳遞到高管團隊，迅速對重大事項作出決策。此外，我們的員工能根據市場環境變化，對於日常業務運營的事項作出快速的反應。

### 發展策略

**加大戰略資源投入，深化全球化業務佈局。**

**加大戰略資源投入。**我們將持續擴大我們的業務覆蓋範圍，以更好地滿足跨境物流客戶的需求。面對不斷提升的服務需求量，我們將加大物流資源投入，包括倉儲、集裝箱堆場以及車隊，持續提升我們的服務能力及客戶體驗。為提高我們的倉儲能力，我們計劃在中國主要港口（即上海、寧波、深圳、廈門及青島）以及海外目的地城

---

## 業 務

---

市（即洛杉磯、紐約、鹿特丹及曼薩尼約）建立自有倉庫。此外，我們計劃在該等海外目的地城市建立集裝箱堆場，以便利集裝箱的裝卸、儲存及歸還。我們亦將提升我們在海外目的地城市的地面運輸能力，包括購買額外拖車以提高我們的地面運輸效率。我們亦將在關鍵物流節點上持續擴張跨境運輸運力，包括優化我們船隊的結構，特別是在跨境電商貿易相對集中的地點。我們亦計劃與物流公司合作，以擴大我們的服務目的地及服務量。

**深化全球化業務佈局。**截至最後實際可行日期，我們已經在香港、美國、越南、澳大利亞、新加坡及其他地區開設分支機構。我們將持續關注進出口增長所帶來的行業機遇。在中國，我們計劃進一步深化在重點口岸城市和電商興盛的內陸城市的根基。在海外，我們準備繼續拓展包括北美洲、拉丁美洲、歐洲、澳大利亞、東南亞等關鍵目標發展市場。結合跨境電商貿易趨勢和市場動態，我們將從擴展服務的地理覆蓋範圍、人才招聘及在當地投資合作等多方面把握相關機遇。

### 聚焦跨境電商客戶，進一步整合跨境物流資源。

我們將順應市場發展的趨勢聚焦跨境電商客戶，從以下方面整合跨境物流資源：

- **運輸節點。**針對跨境電商客戶的相關需求，我們將適度在中國境內外關鍵的運輸節點通過新建、併購或者租賃等手段靈活分配倉儲設施、集裝箱堆場和車隊等物流資源，以保證我們服務的穩定性及完整性，並應客戶要求，提高運輸時效。
- **服務內容。**我們將根據跨境電商客戶的特徵，拓展不同的服務內容，加強為跨境電商而設的服務及解決方案，包括：(i)針對中國跨境電商客戶提供跨境海運專線，以及(ii)聚焦運送中大件貨物的物流服務需求。
- **團隊規模。**我們將持續擴大跨境電商物流服務團隊的規模，以提供跨境電商賣家專業和即時的服務。我們將不斷加強與跨境電商平台以及獨立網站等跨境電商賣家的合作。

---

## 業 務

---

- **電商生態系統。**我們將與電商生態系統中其他企業開展合作，包括電商平台及電子支付公司。合作範圍包括拖車地面運輸、報關、目的國清關和目的國倉儲中轉及尾程配送。我們預計該合作能夠深化我們對於行業的洞見，有助於我們更好地理解跨境電商賣家的需求，提前整合能夠滿足這些需求的相關跨境物流資源。同時，通過為大型電商平台提供物流服務，我們將獲得更多訂單，拓展客戶資源。

### 升級一站式互聯網服務系統，提升資源整合能力。

我們將致力於進一步升級我們的互聯網服務系統的功能，提高運營效率和服務質量。通過對樂艙網和絲金國際官方網站、樂艙微信小程序和我們ERP系統的升級，我們將提供給客戶更穩定和快速的服務，並減少運營成本。同時，我們將進一步擴展互聯網服務系統的業務板塊，給客戶更廣泛的選擇，例如拖車服務、拖車運輸服務匹配及倉庫管理系統和解決方案。

我們亦將通過該系統實時掌握國際物流需求，調整本集團自身的運輸安排。通過大量在線交易的積累，我們能夠取得大量物流服務數據、結算數據、費用結算數據、客戶收付款記錄等綜合大數據。結合智能化技術的不斷發展，我們可通過對數據的分析建模，進行精準營銷、提供數字化的標準服務。我們旨在提升人工智能(AI)水平並擴展機器人流程自動化(RPA)，以實現各種業務場景下的自動化。我們的目標是實現智能化跨境物流服務，從而提高客戶忠誠度並保持我們的市場地位。

### 提升獲客能力，豐富現有客戶群體。

我們計劃從以下方面提升我們的獲客能力，豐富現有客戶群體：

- 我們將通過強化直接獲客的能力，提升我們的直接客戶比例，並增加跨境電商客戶的數量。例如，我們計劃與各地跨境電商協會合作，冠名參加各地跨境電商展會，我們亦會與跨境電商代運營公司合作，給予資源支持，建立互惠互利的關係。

---

## 業 務

---

- 我們將強化線上渠道營銷，以重點拓展可以為我們帶來更大貨運量的客戶。例如，我們計劃通過知名公眾號、自營公眾號以及社交生活App等視頻宣傳我們的服務。
- 我們將針對新興行業，根據行業時效以及走貨需求，制定對應解決方案，利用公司已有的國際航運企業聯盟(International Shipping Enterprise Alliance)資質，以重點拓展新興行業及吸引跨國企業。
- 此外，我們計劃與跨境物流行業的其他公司合作擴展我們的服務。例如，我們計劃與船公司合作，共同經營海運。

通過以上手段，我們計劃不斷強化獲客能力。通過多元化的客戶群體，我們將更好地應對任何行業變化，增加我們業務的穩定性。

### 我們的服務

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。下表載列我們兩大業務條線之間的簡要比較：

	跨境物流服務	船舶出租服務
服務範圍	我們提供以下可由我們自身直接提供或通過我們委聘的第三方服務提供商提供的服務： <ul style="list-style-type: none"><li>• 物流解決方案諮詢</li><li>• 裝運安排</li><li>• 地面運輸</li><li>• 啟運前倉儲</li><li>• 啟運前清關</li></ul>	我們以定期租約出租各類型集裝箱船舶

## 業 務

	跨境物流服務	船舶出租服務
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 跨境海運</li> <li>• 到達後清關</li> <li>• 到達後倉儲及其他增值服務</li> <li>• 尾程配送</li> </ul>	
客戶	貨運代理公司及貨物所有人，如製造商和外貿公司	主要為船運公司
收入來源	服務費	租金

下表按業務條線載列我們的收入明細：

	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	
	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比
	<i>(人民幣千元，百分比除外)</i>									
	<i>未經審核</i>									
跨境物流服務	743,475	95.1	4,088,077	97.4	4,389,175	95.3	1,970,732	98.0	344,195	75.8
船舶出租服務	35,450	4.5	107,316	2.6	218,754	4.7	40,353	2.0	107,178	23.6
其他	2,599 <sup>(1)</sup>	0.4	-	-	-	-	-	-	2,422 <sup>(2)</sup>	0.6
<b>總計</b>	<b>781,524</b>	<b>100.0</b>	<b>4,195,393</b>	<b>100.0</b>	<b>4,607,929</b>	<b>100.0</b>	<b>2,011,085</b>	<b>100.0</b>	<b>453,795</b>	<b>100.0</b>

附註：

- (1) 於2020年，我們自商品貿易產生少量收入，主要包括通過江蘇鑫博亞進行工業材料及設備貿易。由於我們決定專注於跨境物流及相關服務，我們於2021年12月出售該實體的36%權益。由於我們可能繼續尋求與江蘇鑫博亞的合作機會，並於適當時候利用企業協同效應擴展我們的業務，於出售後我們仍保留該實體的15%權益。
- (2) 於截至2023年4月30日止四個月，我們來自其他的收入指於2023年2月開始的供應鏈解決方案項下進口貨物貿易產生的收入。

---

## 業 務

---

### 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。我們的服務覆蓋跨境物流的各個主要環節，包括攬件、倉儲分揀、清關、跨境海運、倉儲中轉及尾程配送。客戶只需要與我們聯繫，便可享受我們制訂的一體化跨境物流解決方案。

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。我們的自營跨境海運連接中國和包括美國、加拿大、墨西哥、荷蘭、澳大利亞、日本、越南及印度尼西亞在內的海外國家。我們亦安排由第三方船運公司提供跨境海運，所覆蓋的目的地更廣至全球各國。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。

我們已積累涵蓋物流全流程的運輸相關資源，以確保我們的跨境物流服務穩定可靠。我們與國內外的第三方服務供應商建立了長期穩定的合作關係，包括拖車運輸公司、倉儲公司及報關代理公司，我們負責於整個物流過程為其進行協調。我們的客戶主要為貨運代理公司及貨物所有人（如製造商和外貿公司）。

於2019年4月19日，為擴大我們的跨境物流服務市場份額及進一步提升我們互聯網系統的服務覆蓋範圍，我們收購了上海絲金的75%股權。上海絲金主要從事提供跨境物流服務，並擁有絲金國際網站，其主要為上海出發的跨境運輸提供線上服務，並允許客戶在線預訂船位、跟蹤預訂狀態、查詢及確認提單、進行賬目對賬及申請發票。詳情請參閱「業務－我們的互聯網服務系統－樂艙網、絲金國際網站與樂艙微信小程序的比較」。

## 業 務

### 我們的工作流程及服務

作為綜合服務提供商，我們的跨境物流服務涵蓋整個運輸過程。以下載列我們工作流程及我們服務的說明：



以下載列我們工作流程及我們服務的關鍵步驟：

- **物流解決方案諮詢。**我們服務的第一步是分析客戶的需求，如預算、提貨地點、目的地、交貨時間及貨物性質，隨後制訂適合他們需求的物流解決方案。根據我們客戶要求的服務，我們將查看我們的可用運力及時間表，或者與第三方船運公司聯絡以查看他們的可用運力及服務時間表，並向客戶提供報價。
- **裝運安排。**一旦我們客戶接受報價並向我們發送相關貨物文件，我們將根據我們的自營海運服務安排運貨或者根據運輸量及運力向相關第三方船運公司下達訂艙單。我們將與客戶確認訂艙情況並向他們發送相關的運貨明細和文件。
- **地面運輸。**我們可根據客戶的要求提供拖車運輸服務，將貨物從客戶倉庫或其他指定地點運送到港口。或者我們客戶可通過自有途徑將貨物運送至港口。此類拖車運輸服務由我們直接提供或通過我們委聘的第三方拖車運輸公司提供。
- **啟運前倉儲。**若客戶要求，我們會提供倉儲服務，幫助客戶在運輸前臨時儲存貨物，讓他們更靈活地管理運輸時間表。該等服務通過我們委聘的第三方倉儲公司提供。我們考慮倉庫位置、倉庫條件及配套設施等因素，為客戶選擇最合適倉庫。

---

## 業 務

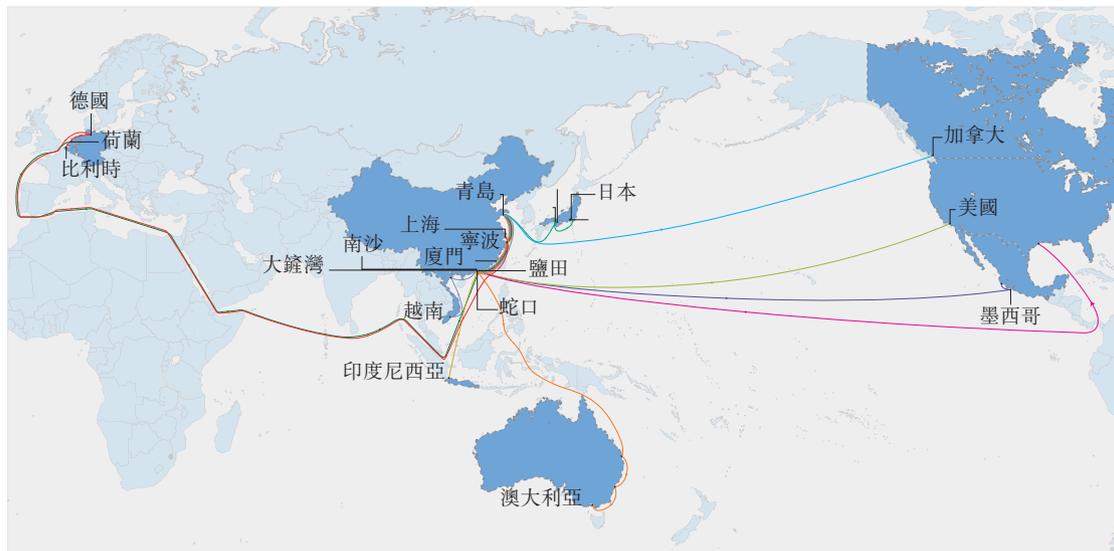
---

- *啟運前清關*。我們提供啟運前在啟運國的標準清關服務。我們委聘第三方報關代理公司幫助我們處理清關。
- *跨境海運*。在啟運國完成清關後，貨物將被裝上集裝箱船舶並運往目的地國家。在我們運營的跨境海運下，在到達目的港之前，我們會向港口運營商發送相關指示及詳情，包括集裝箱的數量和尺寸、集裝箱類型、貨物類型及船舶詳情。海運由我們直接進行或通過我們委聘的第三方船運公司進行。
- *到達後清關*。我們於貨物到達目的地國家後通過第三方服務提供商提供清關服務。於清關完成後，如果不需要其他服務，我們會通知收貨人到港口提貨。
- *到達後倉儲及其他增值服務*。若客戶要求，我們在目的地國家提供倉儲服務以及其他增值服務，包括提取、包裝、貼標識和貼標籤，以滿足客戶的業務需求。該等服務通過我們委聘的第三方倉儲公司提供。於2022年10月底，我們的附屬公司博亞美國物流與Western Post (USA) Inc.在新澤西州成立合營企業，以擴大我們的海外倉儲能力並全面提升我們提供增值服務的能力。
- *尾程配送*。若客戶要求，我們會在目的地國家提供拖車運輸服務或鐵路運輸服務，將貨物運送到客戶指定地點。該等服務由我們委聘的第三方拖車運輸或鐵路公司提供。

## 業 務

### 我們的跨境物流服務網絡

我們已建立完善的跨境物流服務網絡。於2021年，我們開始提供自營跨境海運服務。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。以下地圖呈列我們經營的跨境海運按國家劃分的主要目的地：



此外，我們亦安排由第三方船運公司提供的跨境海運，藉此能覆蓋全球更廣泛的目的地。

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「與受國際制裁地區的業務活動」各節。

## 業 務

我們擁有靈活的業務模式。跨境海運為跨境物流的關鍵環節，由我們自己經營或由第三方提供。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。客戶可根據其運輸要求選擇以自營方式提供或由第三方提供的跨境海運服務。對於跨境海運以外的服務，我們的運營亦符合統一標準，以確保提供始終如一的優質服務。下表載列我們的跨境物流服務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
<b>跨境物流服務</b>										
一以自營方式提供										
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	-	-
一由第三方提供										
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
<b>總計</b>	<b>212,371</b>	<b>3.5</b>	<b>380,269</b>	<b>10.8</b>	<b>355,663</b>	<b>12.3</b>	<b>127,587</b>	<b>15.5</b>	<b>78,862</b>	<b>4.1</b>

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，2021年，跨境海運服務需求激增，特別是中國—美洲航線。作為現有的市場參與者，我們能夠在此期間抓住市場機遇，主要歸因於(i)我們在運營、出租及管理船舶方面的經驗、相關資源以及我們提供跨境物流服務及執行相關任務的能力，(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)加大力度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。因此，儘管受COVID-19疫情影響導致港口擁堵及港口運營低效率，但我們的跨境海運服務量有所增加。

---

## 業 務

---

特別是，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，主要是由於(i)市場需求增加，(ii)我們與貨運代理及船運公司的長期業務關係使我們能夠獲得航運資源以及(iii)招聘專門負責有序管理及擴展由第三方提供的跨境海運服務的員工。此外，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。儘管當時市場供應有限，我們仍能夠通過利用短期租賃及優先在亞洲交付船舶以提高利用率，及時為自營跨境海運獲得船舶資源，主要由於我們與航運經紀的長期關係以及我們有能力根據我們的評估以合理的價格獲得有關租船，以提升我們的競爭力。我們亦擁有自有船舶，以確保船位滿足客戶及市場需求。

我們於2022年戰略性地為自營跨境海運分配更多資源及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，我們的自營跨境海運服務量低於同年由第三方提供的跨境海運服務量，主要是由於(i)我們於2021年才開始提供自營跨境海運服務，因此我們將需要大量時間及資源來增加自營跨境海運的服務能力；及(ii)在我們自營跨境海運的運輸能力進一步增強之前，我們仍需借助由第三方提供跨境海運服務來滿足客戶需求，這亦使我們能夠提供至自營跨境海運未覆蓋的目的地的航線。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年初當時有利的市場狀況。

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。

---

## 業 務

---

於往績記錄期內，我們以自營方式提供跨境海運服務的每TEU平均價格普遍高於由第三方提供跨境海運服務的每TEU平均價格，原因是於往績記錄期，我們的自營跨境物流服務全部涵蓋跨境海運。海運的海運費通常介乎每TEU約人民幣10,000元至每TEU約人民幣35,000元。相反，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，如地面運輸及清關。該等服務每TEU的平均價格通常較低，介乎每TEU約人民幣100元及每TEU約人民幣2,000元。

我們以自有船舶提供的跨境海運的每TEU平均價格由2021年的約人民幣31,400元減少至2022年的約人民幣16,600元。有關減少主要是由於我們在2022年以自有船舶提供的服務量中約有78.0%運往亞洲，而我們在2021年以自有船舶提供的約90%服務量均運往歐美。由於往歐美的海運距離較往亞洲遠，往歐美海運服務的每TEU平均價格普遍高於往亞洲海運服務的每TEU平均價格。

我們以租入船舶提供的跨境海運的每TEU平均價格保持穩定，於2021年及2022年分別為約人民幣28,200元及約人民幣28,300元。

我們跨境物流服務的財務表現，尤其是收入，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由市場需求決定。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。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(i)服務量由2020年的212,371TEU增加至2021年的312,025TEU；及(ii)每TEU平均價格由2020年的人民幣3,500元大幅增加至2021年的人民幣6,900元。2021年，我們利用租入船舶及自有船舶開始自營跨境海運，並產生收入人民幣1,939.0百萬元。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，導致服務量由2021年的312,025TEU減少至2022年的255,613TEU。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。我們由第三方提供的跨境海運的收入由截至2022年4月30日止四個月的人民幣750.6百萬元減少至

## 業 務

2023年同期的人民幣320.0百萬元。該減少主要是由於市場運價下降及服務量由截至2022年4月30日止四個月的88,086TEU減少至2023年同期的78,862TEU。詳情請參閱「財務資料－經營業績討論」。

下表載列我們的跨境物流服務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收入明細：

	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
	(人民幣千元)				
	未經審核				
<b>跨境物流服務</b>					
— 以自營方式提供跨境海運服務	–	1,938,976	2,603,050	1,220,125	24,204
自有船舶	–	140,014	324,824	182,528	940
租入船舶	–	1,798,962	2,278,226	1,037,597	23,264
— 由第三方提供跨境海運服務	743,475	2,149,101	1,786,125	750,607	319,991
<b>總計</b>	<b>743,475</b>	<b>4,088,077</b>	<b>4,389,175</b>	<b>1,970,732</b>	<b>344,195</b>

詳情請參閱「財務資料－合併損益表節選項目說明－收入－按業務條線劃分的收入」。

## 業 務

下表載列我們於所示期間按目的地所在大洲劃分的跨境物流服務的服務量及每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	
	平均價格		平均價格		平均價格		平均價格		平均價格	
	人民幣		人民幣		人民幣		人民幣		人民幣	
	TEU	千元	TEU	千元	TEU	千元	TEU	千元	TEU	千元
以自營方式提供										
跨境海運服務										
中國－美洲	-	-	58,751	28.4	62,082	32.9	24,137	37.3	-	-
中國－歐洲	-	-	6,120	28.5	-	-	-	-	-	-
中國－澳大利亞	-	-	2,904	32.5	6,761	30.4	6,131	30.1	-	-
中國－亞洲	-	-	469	9.2	31,207	11.4	9,233	14.6	-	-
	-	-	68,244	28.4	100,050	26.0	39,501	30.9	-	-
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

我們於2021年開展自營跨境海運。我們的自營中國－美洲航線、中國－澳大利亞航線及中國－亞洲航線服務量於2021年至2022年間有所增加。鑒於該等地區的需求於2021年至2022年間增加，我們迅速利用我們的資源滿足客戶需求。由於歐洲海運的航期較長，我們於2022年並無運營任何中國－歐洲航線，考慮到美洲、澳大利亞及亞洲的市場需求較高，我們可因此將資源集中於該等目的地。自營中國－美洲航線及中國－亞洲航線的每TEU平均價格於2021年至2022年間上漲，主要是由於同期市場價格上漲。自營中國－澳大利亞航線的每TEU平均價格於2021年至2022年間下跌，主要是由於我們於2022年最後一個季度提供一趟前往澳大利亞的服務，而當時澳大利亞跨境物流服務的市場費率有所下降。

在由第三方提供的跨境海運服務下，我們的服務量及每TEU平均價格均於2020年至2021年間有所增加。該增加主要是由於COVID-19疫情令跨境物流行業的運力不足，導致市場需求及當時市場運價上升。我們由第三方提供跨境海運服務的服務量於

---

## 業 務

---

2021年至2022年間減少，主要是由於我們將資源集中於自營跨境海運服務。我們由第三方提供跨境海運服務的每TEU平均價格於2021年及2022年維持穩定，分別為約人民幣6,900元及約人民幣7,000元。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，主要是由於當時有利的市場狀況。由第三方提供的跨境海運服務的每TEU平均價格由截至2022年4月30日止四個月的約人民幣8,500元下降至2023年同期的約人民幣4,100元，主要是由於市場運價下降。

我們的跨境海運服務涉及集裝箱貨物從港口到港口的海上運輸。我們的跨境海運服務由我們的自營海運服務直接提供，或者由我們委聘的第三方船運公司提供。

### *以自營方式提供跨境海運服務*

2021年，我們開始通過自有或租用的集裝箱船舶提供跨境海運服務。我們自行運營該等集裝箱船舶。

我們的自營海運網絡覆蓋北美、拉丁美洲、歐洲、澳大利亞、東亞及東南亞，觸達美國、加拿大、墨西哥、澳大利亞、荷蘭、日本、越南及印度尼西亞等國家。於2021年及2022年，我們通過自營跨境海運運輸的貨物為68,244TEU及100,050TEU，分別佔各年度全部跨境運輸量的17.9%及28.1%。

### *由第三方船運公司提供跨境海運服務*

我們已取得相關NVOCC資格且能夠通過第三方船運公司運輸我們客戶的貨物。我們通常根據我們客戶的實際運輸需求採購海運集裝箱艙位，且並無與任何船運公司訂立租賃集裝箱艙位的任何明確承諾。

我們已與行業知名船運公司建立長期關係，令我們可以用優惠的市場價格取得充足運力。

### *我們的船隊*

截至2023年4月30日，我們的船隊有四艘自有船舶及一艘租入船舶。同時，我們的船舶總運力為5,727TEU，其中4,109TEU來自我們的自有船舶，1,618TEU來自我們的租入船舶。

## 業 務

### 我們船隊的運力

下表載列我們於所示日期按服務類型劃分的自有及租入船舶數量以及其相應運力：

	截至12月31日						截至4月30日					
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年		2023年	
	船隻 數量	運力 TEU	佔 總運力 百分比 %	船隻 數量	運力 TEU	佔 總運力 百分比 %	船隻 數量	運力 TEU	佔 總運力 百分比 %	船隻 數量	運力 TEU	佔 總運力 百分比 %
<b>自有船舶</b>												
– 在跨境物流服務下部署	-	-	-	2	2,324	9.2	-	-	-	-	-	-
– 在船舶出租服務下出租	4	4,109	100.0	2	1,785	7.1	4	4,109	31.4	2	1,785	71.7
小計	4	4,109	100.0	4	4,109	16.2	4	4,109	31.4	4	4,109	71.7
<b>租入船舶</b>												
– 在跨境物流服務下部署	-	-	-	4	19,577	77.4	2	7,368	56.3	6	17,757	75.6
– 在船舶出租服務下出租	-	-	-	1	1,618	6.4	1	1,618	12.4	1	1,618	28.3
小計	-	-	-	5	21,195	83.8	3	8,986	68.6	7	19,375	82.5
<b>總計</b>	<b>4</b>	<b>4,109</b>	<b>100.0</b>	<b>9</b>	<b>25,304</b>	<b>100.0</b>	<b>7</b>	<b>13,095</b>	<b>100.0</b>	<b>11</b>	<b>23,484</b>	<b>100.0</b>
										<b>5</b>	<b>5,727</b>	<b>100.0</b>

## 業 務

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。於2020年，我們於年初擁有兩艘自有船舶，其後於2020年3月及4月再購買兩艘船舶以支持我們的業務運營。截至2021年12月31日，我們擁有四艘自有船舶，其中兩艘在跨境物流服務下部署，另外兩艘在船舶出租服務下部署。截至2022年12月31日，我們擁有四艘自有船舶，全部在船舶出租服務下部署。截至2023年4月30日，我們擁有四艘自有船舶，全部在船舶出租服務下部署。

### 我們自有船舶的利用率

於往績記錄期，我們擁有四艘自有船舶。於2020年，我們將全部自有船舶部署在船舶出租服務下。於2021年，我們開始提供自營跨境海運服務。其後，我們於2021年在跨境物流服務下部署了兩艘自有船舶，並於2022年在跨境物流服務下部署了三艘自有船舶。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 支線船	1996	1,050					
— 部署在跨境物流服務下的時間比例 <sup>(1)</sup>				-	-	-	-	-
— 部署在船舶出租服務下的時間比例 <sup>(2)</sup>				100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
BOYA	集裝箱 支線船	2002	735					
— 部署在跨境物流服務下的時間比例 <sup>(1)</sup>				-	-	10.0%	-	-
— 部署在船舶出租服務下的時間比例 <sup>(2)</sup>				100.0%	100.0%	90.0%	100.0%	100.0%
BAL PEACE	集裝箱 支線船	2002	1,618					
— 部署在跨境物流服務下的時間比例 <sup>(1)</sup>				-	76.1%	46.5%	100.0%	-
— 部署在船舶出租服務下的時間比例 <sup>(2)</sup>				100.0%	23.9%	53.5%	-	100.0%
BAL STAR	集裝箱 支線船	2000	706					
— 部署在跨境物流服務下的時間比例 <sup>(1)</sup>				-	5.2%	76.9%	100.0%	-
— 部署在船舶出租服務下的時間比例 <sup>(2)</sup>				100.0%	94.8%	23.1%	-	100.0%

## 業 務

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。

### 我們租入船舶的利用率

就租入船舶而言，我們將其部署在跨境物流服務及船舶出租服務下。我們根據客戶對跨境物流的需求量及船舶租賃價格水平作出決定。於2020年，我們並無租入船舶。於2021年，鑒於市場需求增加，我們主要租入船舶以支持我們的跨境物流服務。於2021年，我們租入14艘船舶，其中12艘部署在跨境物流服務下，兩艘部署在船舶出租服務下。於2022年，由於2022年上半年市場需求進一步增加，我們租入更多船舶以支持我們的業務擴張。完成跨境物流服務的船舶數量由2021年的8艘增加至2022年的17艘。該增加主要是由於我們完成了更多的中國－亞洲航線，而中國－亞洲航線的距離相對較短。因此，我們能夠於2022年完成更多航次。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	3
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

## 業 務

我們的大部分自有及租入船舶為中小型船舶。我們的自有船舶在跨境物流服務業務條線下部署以提供跨境海運服務，或在船舶出租服務業務條線下出租以產生租金。有關我們船舶出租服務的詳情，請參閱「我們的服務—船舶出租服務」。

就租入船舶而言，我們通常與船舶出租公司訂立租賃協議，以擴展我們的經營。截至2023年4月30日，我們擁有一艘租期為六個月的船舶。我們通常在租賃協議到期前一至兩個月開始與相關船舶出租公司協商重續租賃協議，並可能根據運輸需求不時尋求租用市場上其他船舶出租公司的替代船舶。由於我們擁有大量船舶資源，故截至最後實際可行日期，我們並無重續兩項屆滿的租船協議。於2023年4月30日後，我們並無租入任何新船舶。我們正在密切留意船舶租入價，並致力以合理的價格租入船舶。截至最後實際可行日期，我們擁有一艘租入船舶。

### 我們船舶的利用率

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 <sup>(1)</sup>	78.8%	96.1%	92.5%	97.9%	93.8%
租入船舶 <sup>(2)</sup>	—	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。

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

---

## 業 務

---

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。

### 購買超大型集裝箱船舶

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。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。

造船協議的主要條款概述如下：

- 服務範圍： 江南造船(集團)有限責任公司(「建造商」)及中國船舶工業貿易有限公司(連同建造商，合稱「賣方」)將按照協議中詳述的規格建造、下水、裝備和完成一艘集裝箱船舶，並在完成及試航後向我們出售及交付該船舶。
- 賣方的責任： 船舶將根據勞氏船級社發佈於協議簽署日期生效及強制適用於該船舶的規則和規例建造，並將遵守協議規格中詳述的規則和規例。
- 我們的責任： 我們同意按協議規定的價格向賣方購買及收取上述船舶。

---

## 業 務

---

船舶登記： 船舶須於交付及驗收時由我們自費登記。

支付： 我們應分四期向賣方支付船舶價款，其中(i)將於收到協議所述退款保證後三個銀行工作日（即中國的銀行營業日）內支付價款的20%作為首期付款，(ii)將於2022年12月31日或之前支付價款的10%作為第二期付款，(iii)將於船舶第一節龍骨鋪放後的三個銀行工作日內支付價款的10%作為第三期付款，及(iv)將於交付船舶的同時支付價款的60%作為第四期的尾款。

截至最後實際可行日期，我們已就購買兩艘船舶向賣方支付合共84.3百萬美元，即協議項下的首兩期款項（即船舶價格的30%）。我們預期使用外部借款結清所有剩餘價格（即196.7百萬美元）。根據弗若斯特沙利文的資料，該等船舶預期將用作外部借款的抵押品，此屬一貫安排且符合行業慣例。

於我們收到船舶後，我們預期於每個完整財政年度就每艘船舶產生額外折舊費用約人民幣25.0百萬元、保險開支約人民幣5.0百萬元，以及並不重大的維護及檢修撥備，因為有關船舶是全新。為了說明我們需要承擔的額外債務相關的影響，假設兩艘船舶已於2023年4月30日交付且我們已通過外部借款結清所有剩餘價格，我們截至同日的債務及資產負債比率<sup>1</sup>將分別為人民幣1,434.2百萬元及146.4%。

附註：

1. 按各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。

---

## 業 務

---

- 付款方式： 我們將根據協議以電匯方式向賣方支付首三期款項。就第四期的尾款而言，我們須於預定交付船舶日期前至少十天向賣方支付一筆不可撤銷的現金押金，為期30天，並涵蓋該期的金額。若船舶未能於上述的30天期限結束或之前實現交付，我們有權於到期日收回按金另加應計利息。當獲通知新的計劃交付日期時，我們仍將根據協議再次支付現金按金。
- 交付： 船舶應於2025年8月30日或之前由賣方在建造商的船廠在海上安全交付給我們，交付可根據協議延期。
- 當協議各方同時向另一方交付按照協議準備的交付及驗收協議，以確認賣方交付船舶及我們驗收船舶時，船舶即完成交付。
- 於船舶交付驗收後，我們隨即擁有該船舶，並須於完成船舶交付驗收後七日內將船舶移出建造商的處所，否則我們須向賣方支付合理的船舶停泊費用。
- 船舶所有權及風險： 船舶所有權及風險僅在如上文所述交付後轉移至我們。直至有關交付完成前，船舶及其設備的所有權將始終歸賣方所有，並由賣方承擔全部風險。
- 招標： 倘於完成後，我們無正當理由但沒有收取船舶，則賣方有權就船舶的交付進行招標。

---

## 業 務

---

由我們取消和撤銷： 我們有權根據協議中明確允許我們行使取消權及／或撤銷權的任何條文行使取消權及／或撤銷權，並應以傳真或電郵通知賣方。具體而言，倘(i)船舶的實際航速比保證航速22節低1節以上；(ii)船舶主發動機的實際燃料消耗量超過保證燃料消耗量的10%以上(即燃料消耗量超過169.29克／千瓦)；(iii)船舶實際載重量於設定條件下比保證載重量155,000公噸低超過2,500公噸；(iv)集裝箱的容量不足為280TEU集裝箱或以上；或(v)根據協議規定在交付船舶時出現過長延誤，我們可能會取消或撤銷協議。該協議並無載列我們於出現該等情況時行使取消權及／或撤銷權的時限。有關取消及／或撤銷將於賣方接獲有關通知日期起生效。接獲通知後，賣方應在45個銀行工作日內以美元向我們全額退還我們就該船舶向賣方支付的全部款項，除非賣方根據協議通過提起仲裁對我們的取消或撤銷提出異議。

賣方向我們退還該等款項後，根據協議及任何適用法律賣方對我們的所有義務、職責及責任以及我們對賣方的所有權利及索償，應立即獲完全免除及豁免。賣方向我們退款將構成賣方對我們的唯一責任，以代替協議及任何適用法律項下及／或與之相關的任何其他補救措施。

除根據協議規定使我們有權撤銷或取消上述協議的事件或情況外，概無其他事件或情況導致我們有權根據協議本身或任何適用法律撤銷或取消協議。

---

## 業 務

---

保險： 自船舶首節鋪放龍骨當日起，直至船舶完工、交付予我們並獲我們驗收，賣方應自費為船舶全額投保以承擔建造商的風險。賣方的投保責任於船舶交付予我們並獲我們驗收後立即停止及終止。

爭議及仲裁： 倘訂約方就因本協議或本協議的任何規定而產生或與本協議有關的任何事項發生任何爭議，且訂約方無法自行解決，有關爭議應根據英格蘭法律及倫敦海事仲裁員協會（「LMAA」）當時現行的仲裁規則在英國倫敦通過LMAA仲裁解決。任何一方均可通過向另一方發出書面通知要求就任何有關爭議進行仲裁。

儘管有上述規定，但如就船舶建造、機械及設備或其材料或工藝質量產生任何爭議或意見分歧，則可經訂約方同意後向船級社提交有關爭議。在此情況下，船級社的意見為最終意見，對訂約方具有約束力。

轉讓： 除非事先取得另一方的書面同意，否則訂約方不得將協議轉讓予任何其他個人、商號、公司或法團。

該兩艘船預計將於2025年前後交付。超大型集裝箱船舶具有良好的適應性，使我們能夠擴大我們的船隊。依賴於自有運輸資產，我們可以根據市況和船舶價格的變化，靈活調配船舶。

### 船舶管理

我們管理船隊以支持業務運營的有效開展和擴展。我們監督自有船舶，以確保其適航並遵守相關法律法規。就我們的自有船舶而言，我們認為堅持嚴格的標準以確保船舶適航並符合所有必要的安全及監管標準對我們的業務運營至關重要。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。根據我們的政策及協定，我們須每兩至三年對我們的自有船舶進行全面檢查，以確保所有設備狀況良好。

---

## 業 務

---

當我們的自有船舶完成航程後停泊在港口時，我們亦會安排員工檢查船舶狀況並根據需要進行維護。此外，我們的船員可能會在運輸過程中對發現的缺陷進行臨時維修及保養。

我們藉助信息技術系統管理自有船舶。例如，我們利用信息技術系統來追蹤我們自有船舶的位置，並獲取實時天氣信息和預測、附近地區的海盜活動警報以及有關各個港口的信息，以便我們能夠提前計劃，降低潛在風險。我們亦使用信息技術系統監控自有船舶的狀態並與其船員溝通。信息技術系統使我們能夠有效地追蹤船舶的位置、航速及燃料消耗情況，以便我們向客戶報告其狀態。

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。我們亦會審視船舶的過往表現以及船東的能力及聲譽。我們與業內知名船運公司建立了長期合作關係，這使我們能夠從各種船舶資源中獲得足夠的運力。我們密切監察船舶租賃價格，力求以最優價格租賃船舶，且通常並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。當市場波動時，我們會嘗試為租入的船舶設定一個較短且靈活的租期，以避免市場大幅下滑。當租船費率處於高位時，我們盡量確保以長租形式將船舶出租予第三方，以從船舶出租服務獲得穩定收入。在運輸過程中，我們要求船員提供每日報告，報告內容涵蓋租入船舶的位置、航速、燃料消耗情況及其他狀況，以確保令人滿意的表現。

### **我們的集裝箱**

我們購買及租賃集裝箱以滿足業務運營的需要。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，我們擁有及租賃的集裝箱總量分別為2,413TEU、37,438TEU、25,470TEU及24,424TEU。我們會根據對市況和集裝箱價格風險的評估靈活調整集裝箱組合。截至2023年4月30日，按TEU計算，我們約95%的集裝箱為自有及約5%是從集裝箱供應商租入。截至2023年4月30日，我們的自有集裝箱平均箱齡約為兩年半。我們的自有集裝箱主要為乾貨集裝箱。我們還擁有自有冷藏集裝箱、超高集裝箱及特殊用途集裝箱，以滿足我們客戶的需求。我們亦有多種租用集裝箱，包括冷藏集裝箱及乾貨集裝箱。

---

## 業 務

---

憑藉自有集裝箱，我們能夠直接為我們的客戶提供集裝箱，而無需根據每項訂單情況逐單從第三方船運公司採購及租賃集裝箱。這有助於我們取得穩定的集裝箱供應並以更具競爭力的價格及更良好的服務體驗為我們的客戶提供服務。此外，我們能夠跟蹤我們管理的集裝箱的最新狀況並及時向客戶報告。

我們設有專責團隊負責以具成本效益的方式管理集裝箱，以滿足客戶的需求及減低使用集裝箱的成本。我們相信，通過我們的管理工作，我們能夠提高集裝箱的利用率，隨時隨地為有需要的客戶提供集裝箱。

於往績記錄期，我們收購、處置及更換集裝箱以優化我們的集裝箱組合並改善我們的現金流量，導致我們的集裝箱數量出現波動。於2020年，我們處置了長期使用的集裝箱並就業務運營購買新的集裝箱。於2021年，鑒於我們增加對集裝箱的需求以支持我們於同年開始的自營跨境海運物流服務，以及由於航運活動增加，儘管集裝箱的市場價格相對較高，我們仍購入更多集裝箱以滿足客戶的需求。同年，為了控制集裝箱價格波動的風險，我們在履行服務後不久及在集裝箱價格保持高位時處置了若干集裝箱。我們於2022年上半年繼續購買集裝箱以滿足我們的運營需求，而由於預計航運活動將有所減少，我們主要於2022年下半年出售若干集裝箱。截至2023年4月30日止四個月，鑒於航運活動減少，我們繼續處置若干集裝箱，從而減低集裝箱儲存費。詳情請參閱「財務資料－合併財務狀況表若干項目說明－物業、廠房及設備」。

### **我們的地面運輸**

我們聘請海外第三方拖車運輸公司向我們的客戶提供地面運輸服務。該等公司擁有豐富的本地資源完成尾程配送。

我們還在中國擁有自有拖車及駕駛員，向要求我們從指定地點提取貨物並將貨物交付至港口的客戶提供地面運輸服務。於2021年，我們購入多輛拖車以提供地面運輸。憑藉自有拖車及駕駛員，我們不斷提升地面運力以滿足我們客戶的需求及迅速處理訂單。

---

## 業 務

---

### 我們的定價政策

我們就跨境物流服務採用市場定價模式。我們在確定價格時通常會考慮以下因素：(i)運輸航線；(ii)可用集裝箱；(iii)交易量；(iv)可用船舶艙位；(v)運輸量／重量；(vi)運輸距離及時間；(vii)緊急程度；(viii)現行市場價格；(ix)季節性因素；(x)與客戶的業務關係；(xi)我們的運營成本；及(xii)目的地港口的裝貨要求。定價條款將由我們的銷售及市場部釐定。

### 進口代理服務及供應鏈解決方案

由於我們的跨境物流服務易受當前市況影響，我們認為，與2021年及2022年相比，我們於2023年的財務表現將有所下降，但仍將遠高於2020年的水平。根據弗若斯特沙利文的資料，預計全球集裝箱運輸量將於2023年至2027年間穩定增長。我們將繼續根據市場狀況靈活地部署跨境物流服務及船舶出租服務的船舶及其他資源。我們亦將計劃提升關鍵物流節點的運力，以維持我們的競爭力及穩定的運輸量。此外，我們將積極利用我們累積的跨境物流資源及整合能力尋求及探索新收入來源的機會。我們的輕資產供應鏈解決方案預計將成為我們新的業務增長點。依託我們靈活的業務模式及努力，我們旨在保持穩定的運輸量及運營盈利。

由於供應鏈解決方案及跨境物流服務於業務運營方面有重疊，供應鏈解決方案乃跨境物流服務的自然業務延伸。根據弗若斯特沙利文的資料，跨境物流服務供應商向客戶提供供應鏈解決方案並不罕見。自2023年2月起，我們已與中國的客戶訂立進口代理協議，以提供進口代理服務，據此，我們受委聘向外國供應商採購貨品，並提供將貨物進口到中國的物流服務。截至最後實際可行日期，此項新服務限於進口來自美國的紙製品。每次進口貨物時，客戶須與我們訂立獨立的進口代理協議。進口代理協議的主要條款概述如下：

期限： 進口代理協議一般為期一年。

---

## 業 務

---

- 服務範圍： 根據該等協議，我們將擔任客戶的進口代理，該等客戶將為擬進口貨物的終端買家。我們將代表客戶與外國供應商簽訂銷售協議，以採購及進口每份進口代理協議中指定的貨品，並在此過程中向客戶提供進口相關服務，包括開立信用證、付款及結算外幣交易以及辦理報關。
- 客戶的責任： 我們的客戶應確保將進口的貨物符合相關法律法規和海關法規。
- 倘客戶需要修改銷售協議，須及時通知我們與外國供應商另行簽訂補充協議。僅由客戶與外國供應商簽訂的任何補充協議或對原銷售協議的修訂均屬無效，客戶須承擔由此引起的一切損失及責任。
- 我們的責任： 我們將在進口流程中向客戶提供進口相關服務並可能指定第三方處理有關流程的若干方面，如報關及存放的相關程序。
- 進口貨物的所有權： 我們擁有進口貨物，並有權於客戶結清有關貨品總價、進口代理費、稅項及其他相關費用前處置貨品。
- 倘客戶選擇分批接收貨品，彼須預先向我們支付每批貨款，而我們將於收到相關貨款後分批發貨。
- 訂金： 於我們與外國供應商簽訂銷售協議前，客戶須以電匯方式向我們支付訂金，訂金將為進口貨物總價的10%。收到訂金後，我們將於五個工作日內簽署銷售協議並提供銀行開立的信用證。

---

## 業 務

---

倘市場下跌及／或人民幣貶值達到規定程度，我們有權以書面形式要求提高訂金金額。

我們依賴訂金及進口貨物的所有權的規定來降低客戶因未付款或延遲付款而產生的風險。倘我們的客戶未根據進口代理協議向我們付款，我們將向第三方轉售貨品並沒收所有訂金。

進口貨款支付：

客戶應於相關信用證到期前三天內結清進口貨物的總價。因客戶未能及時支付款項而產生的利息及違約金由客戶承擔。

進口代理費：

我們按進口貨物總價的協定百分比（目前為0.6%）收取進口代理費。由於我們於2023年2月才開始提供供應鏈解決方案，因此我們有意限制進口貨物的種類。隨著我們逐漸擴大服務範圍以涵蓋更多種類的貨物，我們的目標為提高進口代理費的百分比。

倘進口代理協議於簽立後終止而信用證已開立，客戶須承擔已產生的相關費用（包括但不限於銀行手續費），並向我們支付按進口貨物總價的另一協定百分比計算的進口代理費。

稅項：

客戶應根據國家海關法規向我們支付稅款或稅金，然後由我們代客戶向海關支付。

因客戶未按時繳納稅款及其他相關費用而產生的滯納金由客戶承擔。

貨品存放：

訂約雙方應與雙方同意的倉庫簽訂單獨倉存協議，以存放進口貨物。客戶可通過出示我們的出庫訂單提取貨品並承擔倉存費用。

---

## 業 務

---

終止： 協議可經訂約雙方同意終止。倘客戶逾期付款超過30天，我們有權終止協議並要求客戶賠償以彌補由此產生的所有損失。

自我們於2023年2月開始提供供應鏈解決方案服務以來，於截至2023年4月30日止四個月，我們產生進口貨物貿易收入人民幣2.4百萬元。截至最後實際可行日期，我們已與三名客戶（主要為供應鏈及國際貿易公司）簽訂合共20份進口代理協議。截至同日，其中九份進口代理協議已履行，相應合約總值為1.1百萬美元，餘下將予履行的進口代理協議合約總值為5.7百萬美元。

該業務安排對我們及客戶均有利。對我們而言，這有助於為我們計劃正式推出供應鏈解決方案做好準備，即我們將代表需要進行跨境採購或銷售的買家採購貨品，並在後續的存放及交付過程中提供支持。對我們的客戶及其他可能成為我們客戶的終端買家而言，倘若沒有熟悉流程及能夠熟練處理相關工作的進口代理在整個流程中提供協助，海運進口流程、清關及倉儲環節可能相當複雜。由於我們在跨境物流業務方面積累了豐富經驗，而跨境物流業務與進出口流程緊密相關，我們相信我們對進口流程所有關鍵方面的了解將有助於為該等終端買家簡化進口流程。在建立供應鏈解決方案的過程中，我們預期將投資資源（如資金及人力資源），並受益於現有跨境物流業務可能提供的額外支持。展望未來，我們也可能會考慮通過合併我們的海運服務來擴展這項新業務，以便我們處理進口流程的更多方面，為客戶和我們創造協同效益。我們預期這項新業務將有助於我們於未來產生收入及實現盈利。

### 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。我們根據從第三方租入船舶的租金價格及我們自有船舶的供應情況向客戶提供船舶。我們出租船舶的租期通常介乎一個月至兩年。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。

---

## 業 務

---

我們的客戶主要為船運公司。我們來自船舶出租服務業務條線的收入主要為租金。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年4月30日止四個月，該業務條線的收入分別為人民幣35.5百萬元、人民幣107.3百萬元、人民幣218.8百萬元、人民幣40.4百萬元及人民幣107.2百萬元。

### 我們的租賃組合

截至最後實際可行日期，我們已出租五艘船舶，整體運力為5,727TEU。該等船舶為小型船舶，每艘運力不超過1,700TEU。有關我們船舶的詳情，請參閱「我們的服務—跨境物流服務—我們的船隊」。我們通常於租期屆滿前與承租人協商延長租期。我們的船舶按我們的銷售及市場部釐定的固定日租出租。

### 我們的定價政策

我們就船舶出租服務採用市場定價模式。我們在確定價格時通常會考慮以下因素：(i)現行市場價格；(ii)市場船舶供應及需求；(iii)船舶類型；(iv)船齡；(v)租期；(vi)可用船舶；(vii)與客戶的業務關係；及(viii)我們的租入成本。

### 我們的互聯網服務系統

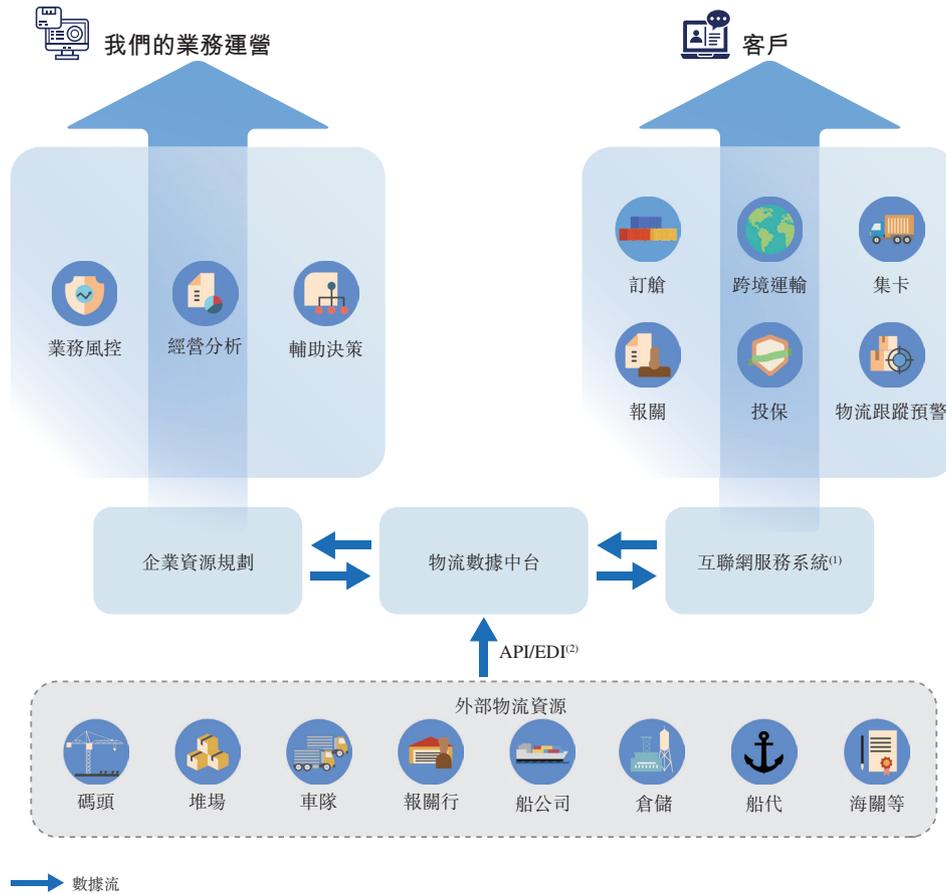
我們於2015年開始搭建互聯網服務系統，並於同年投入運營。我們認為，我們的競爭優勢之一是我們能通過我們的互聯網服務系統向客戶提供一體化跨境物流服務，從而在效率及便利方面提升服務體驗並為我們的客戶創造價值。

### 概覽

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客戶得以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

## 業 務

途中出現的任何異常情況及時發出警告。我們互聯網服務系統的所有服務器均位於中國。以下示意圖載列我們互聯網服務系統的數據同步流程：



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。

於往績記錄期，我們的互聯網服務系統的註冊企業用戶數量不斷增加。註冊企業用戶數量由截至2020年12月31日的5,140名增加至截至2023年4月30日的12,593名。截至最後實際可行日期，我們的互聯網服務系統有12,779名註冊企業用戶。

### 互聯網服務系統的運作

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。例如，提貨單及發票等文件可進行數字化處理。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

## 業 務

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。

就銷售及營銷而言，我們的互聯網服務系統作為一個線上進入點，幫助我們吸引互聯網上的客戶流量。我們在若干熱門搜索引擎上投放關鍵詞廣告，以向在互聯網上尋求物流服務的潛在客戶推廣我們的服務。我們認為，長遠而言，這可幫助我們吸引客戶並建立更廣泛的客戶基礎。

### 樂艙網、絲金國際網站與樂艙微信小程序的比較

#### 所收集的

數據類型	樂艙網	絲金國際網站	樂艙微信小程序
定位	樂艙網為從任何啟運港啟程的跨境運輸提供線上服務。	絲金國際網站主要為從上海啟程的跨境運輸提供線上服務，因為此網站由上海絲金設立，該公司於上海開展業務運營並持續經營業務。	樂艙微信小程序為客戶提供線上查詢入口以查詢運輸信息。
功能	樂艙網讓客戶可在線預訂船舶艙位、跟蹤預訂狀態、管理提貨單、進行對賬及申請發票。	絲金國際網站讓客戶可在線預訂船舶艙位、跟蹤預訂狀態、查詢及確認提貨單、進行對賬及申請發票。	樂艙微信小程序讓客戶可查詢運費、運輸時間表及訂單狀態。

---

## 業 務

---

樂艙網、絲金國際網站及樂艙微信小程序收集用戶個人信息，包括客戶電話號碼以及姓名、地址及訂單相關詳情。由於本公司僅持有約一萬名用戶的個人信息，因此在境外證券交易所上市前不須進行網絡安全審查。請參閱「監管概覽－有關我們中國業務的法律法規－有關數據安全的法律法規」。樂艙網、絲金國際及樂艙微信小程序用於線上數據處理及交易管理，兩者均屬電子商務運營，且根據電信條例所附電信目錄均屬第二類增值電信業務。我們的中國法律顧問確認，經營電子商務業務不屬於負面清單的範圍，也不屬於鼓勵目錄的範圍。因此，運營上述線上平台不屬於負面清單及鼓勵目錄的範圍。

樂艙網、絲金國際網站及樂艙微信小程序用於線上數據處理及交易管理。我們不會通過任何該等系統收款。經我們的中國法律顧問確認，樂艙網、絲金國際網站及樂艙微信小程序僅需根據互聯網信息服務管理辦法進行ICP備案，且我們於往績記錄期及直至最後實際可行日期一直遵守有關規定。由於樂艙微信小程序與樂艙網使用相同網址，因此兩者只須進行一份ICP備案。樂艙網及絲金國際網站最新的ICP備案續期分別於2023年1月及2018年12月完成。

### 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。於2020年，我們於2020年1月下旬暫時關閉所有辦公室，並於2020年2月恢復運作。於2022年，由於國內多個省份出現多輪COVID-19疫情，我們的上海辦公室於2022年4月暫時關閉。我們於2022年6月初在上海恢復正常運作。

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，例如為僱員提供口罩及消毒劑，並規定僱員每日強制性量度體溫。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。如有僱員及／或供應商的僱員感染或疑似感染COVID-19，我們須向相關政府部門呈報，並將該等僱員送院診治。

---

## 業 務

---

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。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。此外，海員於船員合約到期時因限制性隔離規定而無法登船或離船。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。例如，我們開始提供從中國到海外目的地的海運服務，以捕捉市場對中國輸出全球市場的原材料及貨品的需求。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。

---

## 業 務

---

### 近期市場變化及若干管理層估計

#### 跨境物流服務行業的週期性

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。當跨境物流服務需求低迷，造船業增長放緩，閒置或標記為廢船的船舶數量增加。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，造船業恢復增長，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」。

跨境物流服務行業固有的週期性為其市場參與者提供了機會並帶來了風險。與跨境物流服務行業週期性相關的市場機會的例子包括跨境物流公司能夠在運價達到峰值時通過向其客戶收取費用提高運價。然而，同樣地，提高運價亦可能對經常租船以提高其運力的跨境物流服務公司構成風險，因為船舶供應商收取的租船費率亦將提高，這可能會削減跨境物流服務公司的潛在利潤。另一個市場機會是，市場參與者可以較低價格購買資產或以相對較低市場租船費率租船提高運力，其後在市場氣氛改善時以較高租船費率出租船舶，以利用跨境物流服務行業的週期性。

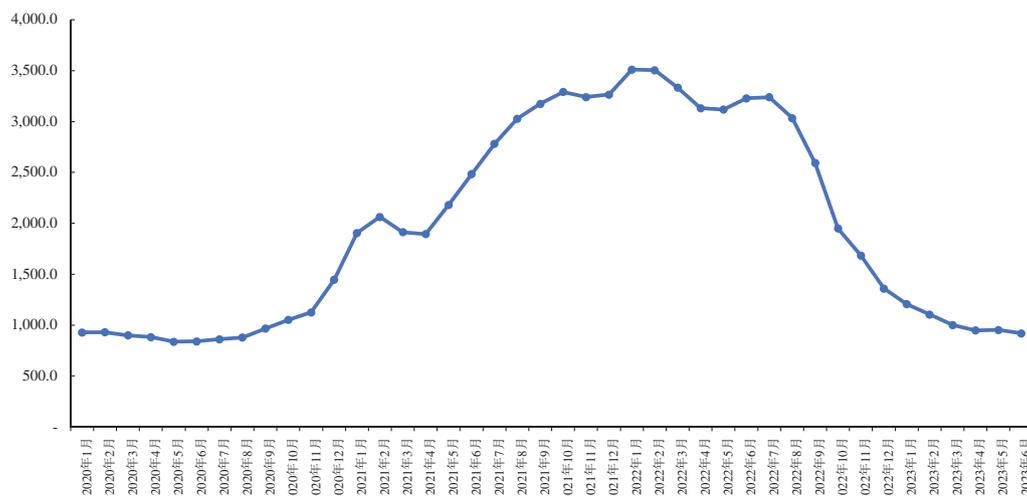
相反，其中一個主要相關風險是跨境物流服務行業具有固有的波動性和不可預測性，因此市場參與者如利用市場新造船費率及／或租船費率的任何潛在增長，需要具有對跨境物流服務行業的敏銳了解，以快速應對有關波動，並衡量市場氣氛會否真正好轉。缺乏適當的市場敏銳度及經驗的跨境物流服務公司可能無法精準地評估市場脈搏，以在市場上升時把握潛在市場機會，或在市場潛在下滑時緩解其影響。此外，概不保證新造船完工後會有足夠跨境物流服務需求，這可能對市場參與者構成重大風險。有關詳情，請參閱「風險因素－新造船項目面臨可能導致我們的新造船合約延誤、成本超支或取消的風險，並可能導致巨額債項及現金流出」。

## 業 務

### 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

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。隨著COVID-19疫情緩和，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，根據弗若斯特沙利文的資料，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」。

---

## 業 務

---

### 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，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後，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並將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運輸或我們的自營跨境海運服務。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。

---

## 業 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），而於2023年，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，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、毛利及淨利潤與2021年及2022年相比將錄得大幅下降。有關詳情請參閱「風險因素－我們可能無法維持我們的歷史增長」。

### 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，及(ii)本集團的長期盈利能力較疫情前的經營業績大幅改善後，本集團將保持盈利及可持續發展。

首先，我們擁有靈活的業務模式，使我們能夠根據市場狀況靈活調配船舶及物流資源以適應我們的服務供應策略。我們通過自有或租入船舶或與第三方船運公司合作提供跨境物流服務。當運力緊張，運價即會上升。在此情況下，我們調配自有或租入

---

## 業 務

---

船舶提供跨境海運而非與第三方船運公司合作，以從上升的運價中產生更多收入。我們的租入船舶通常租入一段短時間，以避免市場風險（尤其是運價波動）。於2023年4月30日後，我們並無租入任何新船舶。鑒於運價下降，我們認為船舶租金將會相應下降。

此外，為應對自2022年底以來的運價下降及市場不明朗因素的上升，我們部署資源以於2023年及直至最後實際可行日期提供由第三方提供的跨境海運服務及船舶出租服務，同時繼續密切監察現行運價、積極評估客戶需求及保持靈活性以於市場條件對我們有利時開展自營跨境海運服務。我們正密切監察船舶租入價格，旨在以最優價格租入船舶。在我們與第三方船運公司的合作方面，我們僅在客戶下達訂單時委聘第三方船運公司。因此，我們相信靈活的業務模式讓我們可保持跨境物流服務的運營穩定性及控制相關市場風險。我們靈活的業務模式也讓我們可使船舶出租服務保持穩定及產生盈利。我們出租自有或從第三方租入的船舶。我們根據對於市場趨勢的戰略性預測靈活決定租期。例如，我們於2022年以固定價格出租自有船舶超過一年（當時市場租金較高），確保我們在租賃租金出現下降前保持穩定收入。

其次，我們相信我們將能夠維持穩定的運輸量。根據弗若斯特沙利文的資料，預計全球電子商務市場將於2022年至2027年間按約10.5%的年複合增長率持續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年至2027年全球跨境物流的穩定增長，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。我們於往績記錄期內積累的客戶數量不斷增長，亦與客戶建立了穩定的業務關係。鑒於電子商務行業迅速發展，我們亦將會分配額外資源以吸引更多電子商務客戶。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。因此，我們相信我們的服務量將保持可持續。

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，自本文件日期起計未來12個月內，我們擁有充足的營運資金，包括充足的現金及流動性資產。

---

## 業 務

---

### 美國海運改革法案

於2022年6月，2022年海運改革法案（「2022年海運改革法案」）在美國簽署成為法律。該立法旨在降低國際海運成本並緩解供應鏈積壓，而這些成本及積壓導致消費者價格上漲，並使美國農民和出口商更難將其貨物運輸到全球市場，該立法亦表達透過具競爭力的海洋運輸系統及避免海運承運人向托運人收取過多滯留及滯期費，從而促進美國出口增長的目標。尤其是，該法律改革禁止承運人針對美國托運人的不公平及／或不合理行為、拒絕運輸服務或任何其他不公平或歧視措施，以及不公平或歧視行為，尤其是與任何商品組別或運輸類別有關的行為，或與關稅或收費有關的行為。例如，該立法要求美國聯邦海事委員會（「**聯邦海事委員會**」）(i)調查有關普通海運承運人收取的滯留及滯期費的投訴，(ii)確定該等收費是否合理，及(iii)就不合理收費下令退款。根據弗若斯特沙利文報告，且我們的董事同意，2022年海運改革法案對跨境物流服務市場的影響有限，因為其不會引起重大且顯著的結構性變化，而是對該行業的建議慣例進行改革。

自跨境物流服務下前往美國的航線開通以來，我們一直嚴格遵守聯邦海事委員會的規定，包括對所有相關合約進行備案，並提前30天公佈就該等航線的運價和附加費作出的任何調整，以確保我們與該等航線相關的業務合規。2022年海運改革法案生效後，我們採取了以下措施以確保我們的運營遵守該等新規則：

- (1) 在2022年海運改革法案生效後，我們與和我們有業務關係的美國碼頭運營商及目的港代理溝通，以討論滯期費的發票事宜，並在適當情況下作出調整，確保所有相關發票及費用明細將符合2022年海運改革法案的規定。
- (2) 就2022年海運改革法案規定的新收費投訴程序而言，我們及時在我們的網站公佈進口至美國的滯期費明細、爭議解決程序及我們的聯絡方式，以確保我們費用明細合規透明，並規範爭議解決程序，以提高與客戶的溝通效率及提高客戶滿意度。

---

## 業 務

---

- (3) 根據2022年海運改革法案對承運人的舉證責任和發票明細的規定，我們加強了對前往美國的航線的文件要求。我們亦加強集裝箱管理系統，以改善與碼頭、堆場及代理的數據對接。在此過程中，我們確保各物流節點的數據準確以及我們的收費合理合規。
- (4) 我們並無拒絕美國出口商對出口艙位的任何需求，且願意增加來自美國的出口貨物的預訂量。

截至最後實際可行日期，依賴我們採取的該等措施，我們完全遵守2022年海運改革法案。2022年海運改革法案及我們採取的措施並無對我們的業務運營及財務狀況產生重大不利影響。

### 我們的客戶

我們的客戶一般包括製造商及貿易公司及貨運代理。

於往績記錄期，我們於截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年4月30日止四個月向五大客戶的銷售額分別佔我們各年度／期間總收入的約19.0%、9.6%、10.3%及29.9%，而我們於同期向最大客戶的銷售額分別佔我們各年度／期間總收入的約5.9%、2.1%、2.3%及10.7%。截至2023年4月30日止四個月，我們向最大客戶的銷售額佔該期間總收入的10%以上，主要是由於該期間的收入減少。我們已與往績記錄期各期間的五大客戶建立一至九年的業務關係。

## 業 務

下表載列往績記錄期各期間五大客戶的詳情：

### 截至2020年12月31日止年度

客戶	銷售額 (人民幣千元)	佔總收入 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	背景	所提供的 主要服務
客戶A	46,243.9	5.9	2015年	一間於中國成立的公司，從事（其中包括）船運代理、供應鏈管理、貨運代理、貨物裝卸、報關及報驗。	跨境物流服務
客戶B	30,644.2	3.9	2014年	一間於中國成立的貨物運輸公司。	跨境物流服務
客戶C	28,619.4	3.7	2017年	一間於中國成立的公司，從事國際航運、貨物進出口及國際貨運代理。	跨境物流服務
客戶D	24,136.4	3.1	2018年	一間於中國成立的公司，從事國際貨運代理、集裝箱租賃、港口裝卸、報關、報驗及NVOCC業務。	跨境物流服務
客戶E	18,992.2	2.4	2019年	一間於中國成立的公司，從事貨運代理、報關、裝卸、技術服務、供應鏈管理、倉儲及國際船運支援服務。	跨境物流服務
<b>總計</b>	<b>148,636.1</b>	<b>19.0</b>			

## 業 務

### 截至2021年12月31日止年度

客戶	銷售額 (人民幣千元)	佔總收入 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	背景	所提供的 主要服務
客戶B	90,044.9	2.1	2014年	一間於中國成立的貨物運輸公司。	跨境物流服務
客戶F	82,866.4	2.0	2021年	一間於中國成立的國際快遞公司。	跨境物流服務
客戶G	80,556.7	1.9	2019年	一間於中國成立的公司，從事(其中包括)國際貨運代理及國際船運支援服務。	跨境物流服務
客戶H	78,839.3	1.9	2021年	一間於中國成立的國際物流服務提供商。	跨境物流服務
客戶I	70,893.0	1.7	2021年	一間於中國成立的國際物流服務提供商。	跨境物流服務
<b>總計</b>	<b>403,200.3</b>	<b>9.6</b>			

### 截至2022年12月31日止年度

客戶	銷售額 (人民幣千元)	佔總收入 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	背景	所提供的 主要服務
客戶J	105,036.6	2.3	2014年	一間於中國成立的國際物流服務提供商。	跨境物流服務
客戶G	104,187.2	2.3	2019年	一間於中國成立的公司，從事(其中包括)國際貨運代理及國際船運支援服務。	跨境物流服務
客戶K	98,901.6	2.1	2020年	一間於中國成立的國際物流服務提供商。	跨境物流服務
客戶B	89,779.4	1.9	2014年	一間於中國成立的貨物運輸公司。	跨境物流服務
客戶L	77,182.1	1.7	2021年	一間於中國成立的國際物流服務提供商。	跨境物流服務
<b>總計</b>	<b>475,086.9</b>	<b>10.3</b>			

## 業 務

截至2023年4月30日止四個月

客戶	銷售額 (人民幣千元)	佔總收入 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	背景	所提供的 主要服務
客戶M	48,689.2	10.7	2022年	一間於台灣成立的 海洋運輸公司。	船舶租賃服務
客戶N	33,145.8	7.3	2021年	一間於中國成立的公司， 從事(其中包括)國際貨運 代理及國際航運服務。	跨境物流服務
客戶O	20,218.6	4.5	2020年	一間於塞浦路斯成立的 運輸及物流服務提供商。	船舶租賃服務
客戶P	17,920.0	3.9	2022年	一間於香港成立的 海運服務提供商。	船舶租賃服務
客戶B	15,666.5	3.5	2014年	一間於中國成立的 貨物運輸公司。	跨境物流服務
<b>總計</b>	<b>135,640.1</b>	<b>29.9</b>			

董事確認，我們於往績記錄期各期間的五大客戶均為獨立第三方，且我們的董事、彼等各自的緊密聯繫人或任何股東(據董事所知，其截至最後實際可行日期擁有我們5%以上的股本)概無於往績記錄期各期間的任何五大客戶中直接或間接擁有任何權益。

董事確認，就彼等所知，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無與客戶產生任何重大糾紛或就運輸過程中的任何重大受損貨物或我們服務的任何延遲或中斷進行賠償。

---

## 業 務

---

### 與客戶的協議的主要條款

我們通常與客戶簽署涵蓋各類條款的主服務協議，其中包括訂約方、合約期、服務範圍、費用、付款方式及訂約各方的權利及義務。本集團與客戶通常訂立的協議的主要條款概述如下：

合約期： 通常為一至兩年，除非雙方根據協議終止。

服務範圍： 跨境物流服務，包括攬件、倉儲分揀、清關、跨境海運、倉儲中轉及／或尾程配送。

費用： 費用由服務範圍、貨運量或重量、運輸距離及緊急程度決定。

付款方式： 付款通常根據與我們客戶的相關協議或訂單結算。我們通常要求客戶(i)根據我們簽發的提單付款；(ii)在貨物抵達目的地港口前付款；及／或(iii)定期付款。我們的客戶可根據該三種付款方式直接與我們或通過相關第三方(如物流安排中涉及的配送代理及運輸代理)結算付款。根據弗若斯特沙利文的資料，結算模式符合行業慣例。

在根據簽發提單付款的情況下，我們的客戶或代表托運人行事的代理通常向我們預付服務費，包括裝貨港口操作費、貨運費及其他運輸相關費用。目的地港口收費及費用(包括文件費及港口操作費)由目的地港口的收貨人支付。

---

## 業 務

---

在根據貨物抵達目的地港口前付款的情況下，我們的客戶或代表托運人行事的代理通常在裝貨港口預付手續費及相關費用。我們的服務費、貨運費及其他費用由收貨人在貨物抵達目的地港口時支付。

此外，我們的客戶可根據相關協議的條款定期向我們支付服務費。

終止：協議可經訂約雙方書面同意或事先發出書面通知終止。倘一方擬提前通知終止協議，則須根據有關協議以書面形式通知另一方。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無與客戶有任何重大終止情況。

### 銷售及營銷

我們的銷售及營銷人員主要負責推廣我們的服務、與我們的客戶溝通及處理其問詢及訂單。截至2023年4月30日，我們擁有73名銷售及營銷人員。我們絕大部分的銷售及營銷人員均位於中國。

我們的銷售及營銷人員將根據客戶的需求不時向彼等提供有關我們服務、航線、航運時間表及費用報價的最新信息供其選擇。倘客戶聯繫我們的銷售及營銷人員，銷售及營銷人員將與彼等討論其對預算、取貨地點、目的地、交付時間、貨物性質及附加服務等需求並與彼等確認航運計劃及費用的詳情。

我們亦透過我們的互聯網服務系統推廣我們的服務。該互聯網服務系統是一種一站式系統，客戶可在該系統上線上訂購跨境物流服務並管理其訂單。其作為一個進入點，幫助我們吸引互聯網上的客戶流量。我們在若干熱門搜索引擎上投放關鍵詞廣告，以向在互聯網上尋求物流服務的潛在客戶推廣我們的服務。我們認為，長遠而言，這可幫助我們吸引客戶並建立更廣泛的客戶基礎。有關我們線上服務平台的詳情，請參閱「我們的互聯網服務系統」。

---

## 業 務

---

### 付款條款

我們向客戶提供不同的付款條款，包括提貨前付款、簽發提單前付款及定期付款。我們主要給予客戶30至60天的信貸期。我們根據業務關係的長短和深度、其信用狀況及業務量釐定給予客戶及托運人的信貸期。

### 保修及運輸途中受損的貨物

船運公司一般會為運輸過程中的潛在損壞購買保險。我們亦為客戶的潛在損害索賠投保。於往績記錄期，並無發生因運輸途中貨物損壞而對我們的業務運營及財務狀況造成重大不利影響的情況。

### 我們的供應商

我們的供應商一般包括船運公司、拖車運輸公司、鐵路公司、倉儲服務提供商、報關代理公司、船舶出租公司、集裝箱供應商及燃油供應商。

於往績記錄期，我們於截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年4月30日止四個月對五大供應商的採購額分別佔我們各年度／期間總採購額的約43.9%、23.8%、27.8%及28.0%，而於同期對最大供應商的採購額佔我們各年度／期間總採購額的約18.1%、5.5%、8.4%及7.7%。我們已與往績記錄期各期間的五大供應商建立一至九年的業務關係。

## 業 務

下表載列往績記錄期各期間五大供應商的詳情：

### 截至2020年12月31日止年度

供應商	採購額 (人民幣千元)	佔總 採購額的 百分比 (%)	業務關係 開始年份	背景	所採購的主要 產品／服務
供應商A	129,876.1	18.1	2018年	一間於新加坡註冊成立的船舶代理公司。	跨境物流及其他服務
供應商B	63,597.1	8.9	2014年	一間於中國成立的船運公司。	跨境物流及其他服務
供應商C	40,838.2	5.7	2019年	一間於中國成立的國際船舶代理公司。	跨境物流及其他服務
供應商D	40,648.6	5.7	2016年	一間於中國成立的國際船舶代理公司。	跨境物流及其他服務
供應商E	39,911.1	5.5	2018年	一間於中國成立的國際船舶代理公司。	跨境物流及其他服務
<b>總計</b>	<b>314,871.1</b>	<b>43.9</b>			

### 截至2021年12月31日止年度

供應商	採購額 (人民幣千元)	佔總 採購額的 百分比 (%)	業務關係 開始年份	背景	所採購的主要 產品／服務
供應商A	204,544.1	5.5	2018年	一間於新加坡註冊成立的船舶代理公司。	跨境物流及其他服務
供應商D	187,028.8	5.0	2016年	一間於中國成立的國際船舶代理公司。	跨境物流及其他服務
供應商B	184,292.9	4.9	2014年	一間於中國成立的船運公司。	跨境物流及其他服務
供應商F	161,492.3	4.3	2021年	一間總部位於美國的運輸服務提供商	跨境物流及其他服務
供應商G	151,516.9	4.1	2021年	一間於馬紹爾群島註冊成立的船舶出租公司。	船舶出租
<b>總計</b>	<b>888,875.0</b>	<b>23.8</b>			

## 業 務

### 截至2022年12月31日止年度

供應商	採購額 (人民幣千元)	佔總 採購額的 百分比 (%)	業務關係 開始年份	背景	所採購的主要 產品／服務
供應商H	340,053.0	8.4	2019年	一間於中國成立的海運及國內航運管理服務提供商。	跨境物流及其他服務； 船舶出租
供應商F	218,389.2	5.4	2021年	一間總部位於美國的運輸服務提供商。	跨境物流及其他服務
供應商E	217,780.4	5.4	2018年	一間於中國成立的國際船舶代理公司。	跨境物流及其他服務
供應商D	213,034.4	5.2	2016年	一間於中國成立的國際船舶代理公司。	跨境物流及其他服務
供應商I	139,923.7	3.4	2021年	一間於利比里亞註冊成立從事國際業務的離岸公司。	船舶出租
<b>總計</b>	<b>1,129,180.7</b>	<b>27.8</b>			

### 截至2023年4月30日止四個月

供應商	採購額 (人民幣千元)	佔總 採購額的 百分比 (%)	業務關係 開始年份	背景	所採購的主要 產品／服務
供應商C	26,117.0	7.7	2019年	一間於中國成立的國際船舶代理公司。	跨境物流及其他服務
供應商E	19,638.9	5.8	2018年	一間於中國成立的國際船舶代理公司。	跨境物流及其他服務
供應商J	17,735.0	5.2	2022年	一間於中國成立的國際運輸及國內進出口服務提供商。	跨境物流及其他服務
供應商D	15,869.0	4.7	2016年	一間於中國成立的國際船舶代理公司。	跨境物流及其他服務
供應商B	15,708.8	4.6	2014年	一間於中國成立的船運公司。	跨境物流及其他服務
<b>總計</b>	<b>95,068.7</b>	<b>28.0</b>			

於2021年，我們開始提供由我們經營的跨境海運服務，導致中國－美洲航線大幅增加。為配合該等業務擴張，我們於2021年通過航運經紀及／或其官方網站與供應商F（一間位於美國的當地運輸服務提供商）及供應商G（一間船舶租賃公司，我們向其租用多艘船舶）聯繫並委聘該公司而其於同年成為我們的五大供應商之一。由於我們擁

---

## 業 務

---

有足夠的船舶資源，我們策略性地決定短期租賃船舶以規避市場風險及依賴單一供應商。我們於2022年以更好的價格委聘另一間供應商租賃船舶，並終止我們與供應商G的租賃安排。此外，由於我們的船舶出租服務於2022年大幅增加，供應商H（一間跨境物流服務提供商，我們自其租用多艘船舶以滿足不斷增長的需求）成為同年我們的最大供應商。

董事確認，我們於往績記錄期各期間的五大供應商均為獨立第三方，且我們的董事、彼等各自的緊密聯繫人或任何股東（據董事所知，其截至最後實際可行日期擁有我們5%以上的股本）概無於往績記錄期各期間的任何五大供應商中直接或間接擁有任何權益。

董事確認，就彼等所知，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無在及時獲得我們業務所需的供應方面遇到任何重大困難，亦無與主要供應商產生任何重大糾紛。

### **與供應商的協議的主要條款**

我們通常與第三方跨境海運服務提供商簽署涵蓋各類條款的主服務協議，其中包括訂約方、合約期、服務範圍、費用、付款方式及訂約各方的權利及義務。本集團與供應商通常訂立的協議的主要條款概述如下：

- 合約期： 無固定期限或固定期限為一至兩年，除非根據協議明確終止，否則可自動連續續期一至兩年。
- 服務範圍： 海運服務、貨物分揀、清關、倉儲及／或陸運。
- 費用： 費用由服務範圍、裝運安排、報關要求、倉庫規模及使用時間以及陸運安排決定。

---

## 業 務

---

付款方式： 所有應付款項將根據協議訂明的付款安排支付，包括開具發票後付款及／或定期付款。

在開具發票後付款的情況下，我們通常在收到供應商的發票後付款。於我們付款後，供應商將向我們發貨。

此外，我們可根據相關協議的條款向供應商定期支付服務費。

### 轉讓定價安排

#### 概覽

我們主要在中國及香港成立附屬公司，以提供跨境物流服務和船舶出租服務。我們的附屬公司履行不同職能，包括但不限於貨運代理服務、自營海運服務、裝運安排及提供集裝箱。

#### 跨境物流服務

於往績記錄期，本集團內跨境物流服務的相關業務流程概述如下：

1. 我們的部分中國附屬公司與客戶訂立貨運代理服務協議或運輸協議。該等中國附屬公司（即山東樂艙、青島博亞、寧波博亞、深圳樂艙國際物流、廈門樂艙及深圳樂艙跨境供應鏈）統稱為「中國物流附屬公司」。
2. 我們的香港附屬公司博亞國際海運（「博亞」）提供跨境海運服務。根據客戶要求，中國物流附屬公司向博亞預訂船舶倉位並向其支付服務費。博亞其後根據中國物流附屬公司的指示為客戶運輸貨物。
3. 此外，中國物流附屬公司向博亞提供營銷支持服務及運營支持服務，例如吸引新客戶及在運輸過程中與客戶協調。作為該等服務的回報，博亞亦向中國物流附屬公司支付服務費。

---

## 業 務

---

### 船舶出租服務

於往績記錄期，本集團內船舶出租服務的相關業務流程概述如下：

1. 博亞向我們的若干香港附屬公司，即寶星、博安航運、博亞青島及樂艙航運（統稱為「香港船公司」）租賃船舶。博亞使用從香港船公司租用的船舶進行跨境海運。在租賃期內，博亞向香港船公司支付租金。
2. 此外，我們的其中一間中國附屬公司（即青島萬豪）向香港船公司提供船舶管理、營銷及運營支持服務，並向其收取相關服務費。

### 互聯網服務系統安排

於往績記錄期，本集團互聯網服務系統運營的相關業務流程概述如下：

1. 博亞及中國物流附屬公司通過上海涵運開發的互聯網服務系統開展業務。博亞及中國物流附屬公司其後就在互聯網服務系統上作出的安排向上海涵運支付服務費。

### 轉讓定價分析

由於我們在本集團附屬公司之間進行服務交易，我們需釐定該等交易的價格。有關定價安排稱為轉讓定價。根據中國及香港的相關規定，轉讓定價安排必須符合獨立交易原則的要求。為此，我們已委聘獨立轉讓定價顧問安永（中國）企業諮詢有限公司（「轉讓定價顧問」，為一間位於中國的國際專業會計事務所），以從公平合規的角度審閱我們的轉讓定價安排。轉讓定價顧問審閱我們的集團內交易，以確定跨境物流服務、船舶出租服務及互聯網服務系統安排下該等交易（「所涵蓋交易」）的價格及利潤水平是否符合公平交易原則的價格及利潤基準。有關分析根據經濟合作與發展組織（頒佈世界貿易政策的政府間組織）發佈的《跨國企業與稅務機關轉讓定價指引》（「經合組織轉讓定價指引」）進行，該指引與中國及香港的轉讓定價規定一致。

---

## 業 務

---

轉讓定價顧問根據所涵蓋交易的性質及特徵選擇評估方法。轉讓定價顧問就跨境物流服務及船舶出租服務選擇交易淨利潤法（「交易淨利潤法」），並就互聯網服務系統安排選擇可比非受控價格法（「可比非受控價格法」）。交易淨利潤法將所涵蓋交易的淨利潤率與獨立方之間可比交易的淨利潤率進行比較。可比非受控價格法將所涵蓋交易下所收取的價格與獨立方之間可比交易的價格進行比較。根據轉讓定價顧問的審閱，轉讓定價顧問認為所涵蓋交易於往績記錄期的加權平均價格及利潤水平處於彼等各自的公平交易原則利潤範圍內，因此我們的定價安排符合經合組織轉讓定價指引。

董事確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並不知悉任何香港及中國稅務機關就我們的集團內交易及轉讓定價安排作出而尚未了結的任何查詢、審計、調查或質疑。

### 合規

為確保持續遵守適用的轉讓定價法規，我們已採納以下措施，以確保我們持續遵守香港和中國的相關轉讓定價法律法規：

- (i) 我們應每年委聘外部稅務顧問以就轉讓定價事宜向我們提供意見，並應根據外部稅務顧問編製的分析選擇最合適的轉讓定價方法以及價格及利潤水平指標。我們應根據有關分析結果通過制訂財務預算來制定有關交易的轉讓定價政策；
- (ii) 我們將向高級管理層提供培訓，內容關於相關司法管轄區內有關轉讓定價法律法規的最新消息；
- (iii) 董事及首席財務官應審閱所有申報表格，然後才提交至相關稅務機關；
- (iv) 董事及首席財務官將確保轉讓定價安排與各方的價值貢獻一致；
- (v) 董事將審閱重大公司間交易的條款，並定期監察我們的轉讓定價政策，以確保交易按公平交易原則進行；及

---

## 業 務

---

- (vi) 首席財務官將把各方價值貢獻的相關支持文件記錄存檔以進行風險管理，包括但不限於責任規劃、往來書信、相關工作的表現及結果評估。

有關本集團轉讓定價相關風險的進一步詳情，請參閱「風險因素—與在中國經營業務有關的風險—我們須遵守可能要求我們修改現有業務慣例並增加成本的中國法律及法規」。

### 季節性

根據弗若斯特沙利文的資料，客戶的物流服務需求極受季節性影響，中國—美洲及中國—歐洲航線的傳統旺季為每年的第三季度，原因為海外賣方須為聖誕節和新年假期作準備。根據弗若斯特沙利文的資料，中國—亞洲航線的傳統旺季為第四季度且於中國新年之前。

### 知識產權

截至最後實際可行日期，我們擁有13項軟件著作權、25個註冊商標，1個實用新型專利及7個域名，董事認為這對我們的業務乃屬重要。有關我們知識產權的進一步詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料—B.有關我們業務的進一步資料—2.本集團知識產權」。

董事確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無面臨對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響的知識產權侵權事件，且我們並無涉及任何與侵犯知識產權有關的糾紛或訴訟或獲悉任何未決或面臨威脅的任何有關索償。

### 物業

#### 自有物業

截至最後實際可行日期，我們並無擁有任何物業。

#### 租賃物業

截至最後實際可行日期，我們在中國租賃20處物業，總建築面積約為5,508.95平方米，位於青島、上海、寧波、廈門、大連及深圳，主要用作辦公場所，以及在美國租賃一處物業，總建築面積約為194.45平方米，位於加利福尼亞州阿納海姆市，主要用作一般辦公場所。

## 業 務

截至最後實際可行日期，有關我們位於中國的20項租賃物業的租賃協議尚未於中國相關土地及房地產管理局登記及備案，原因為相關出租人未能為我們提供必要的文件以向地方政府機構登記租賃協議，而此情況非我們所能控制。誠如我們的中國法律顧問所告知，未能辦理租賃協議的登記及備案將不會影響租賃協議的有效性或導致我們須騰出租賃物業。然而，相關機關可能要求我們於規定時間內辦理租賃登記並可能因任何延遲遵守有關要求就每份有關租賃協議徵繳介乎人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款。考慮到(i)截至最後實際可行日期，我們並無就未能對有關租賃協議辦理登記及備案所引致的潛在處罰或強制行動而遭受任何機關處罰或收到任何機關的任何通知；(ii)經董事確認，倘有關部門指示我們完成該等租賃協議的登記及備案，我們將遵循指示；及(iii)倘我們未能根據指示完成有關租賃協議的登記及備案，我們將不會重續租賃協議並尋找替代租賃場所，我們的中國法律顧問認為，我們受到主管部門的監管行動或處罰的可能性甚微。考慮到(i)我們受到主管部門的監管行動或處罰的風險甚微；及(ii)與我們於往績記錄期的收入相比，我們潛在處罰的金額並不重大，董事認為該等事件將不會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生任何重大影響。

倘我們不重續該20份租賃協議，我們將能夠及時找到替代場所。我們估計所有該等搬遷的總成本約為人民幣4.0百萬元，包括物業裝修及搬遷開支。我們認為，有關搬遷（倘發生）不會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們已加強與物業租賃有關的內部控制措施。我們要求所有出租人在訂立租賃協議前提供必要的租賃登記及備案文件。我們亦要求出租人配合我們完成租賃登記及就此進行備案。我們指派管理團隊的指定員工審閱出租人提供的文件。彼等亦負責定期審查新租賃文件及跟進登記及備案情況。指定員工須定期向管理部門主管匯報。我們亦為管理團隊提供培訓，使彼等熟悉有關物業租賃的法律規定。

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們目前在中國使用且根據中國法律須向消防安全部門備案的所有租賃物業均已根據中國法律向相關消防安全部門妥善備案。

## 業 務

### 僱員

截至2023年4月30日，我們合共有329名全職僱員。我們大部分的僱員均位於中國。下表載列截至2023年4月30日按職能及地點劃分的僱員數目及明細：

### 職能

#### 中國

管理	28
運營及客服	147
銷售及營銷	72
財務及管理	63
信息技術	15

#### 香港

運營及客服	2
-------	---

#### 美國

運營及客服	1
銷售及營銷	1

<b>總計</b>	<b>329</b>
-----------	------------

### 與員工的關係

董事認為我們與僱員保持良好的關係。董事確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，除本節下文就社會保險及住房公積金供款另有披露外，我們已在所有重大方面遵守所有適用的勞動法律及法規。

董事確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無與僱員發生任何重大糾紛或因勞資糾紛而對我們的營運造成任何干擾，亦無在招聘及挽留有經驗的員工或技術人員方面遇到任何困難。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的僱員並無成立工會。

### 培訓

我們為新招聘的僱員提供入職培訓，幫助他們了解我們的企業文化。我們亦籌備一個師徒制項目，讓更有經驗的僱員幫助我們新招聘的僱員，以提高他們在日常運營方面的技能及知識。我們亦不時舉辦培訓會議，以提升僱員的技能。

---

## 業 務

---

### 薪酬及福利

我們通常向僱員支付固定工資、津貼及績效獎金。一般而言，我們會根據每名僱員的資歷、經驗及能力以及當時的市場薪酬水平確定僱員的工資。根據適用的中國法律法規，我們須為僱員繳納強制性社會保險費，以提供退休、醫療、工傷、生育及失業福利以及住房公積金。

我們於往績記錄期並未足額繳納社會保險及住房公積金供款，於2020年、2021年及2022年以及截至2023年4月30日止四個月所欠金額分別為人民幣0.5百萬元、人民幣0.3百萬元、人民幣0.4百萬元及人民幣0.2百萬元。我們並未足額繳納社會保險及住房公積金供款，主要是由於(i)我們並無根據僱員薪金的調整及時調整社會保險及住房公積金供款；(ii)部分僱員曾於其他地方作出有關供款及不會作出重複的供款；(iii)新入職僱員於月中加入或離開本集團，而我們並無就該月份作出供款；及(iv)負責此事務的員工並未完全了解我們運營所在的若干地區的不同監管要求。我們可能會被主管部門要求按照規定期限補繳所欠金額。我們將被要求支付的最高金額為所欠金額。倘未於指定期間繳納款項，主管當局可處以介乎欠款金額一倍至三倍金額的罰款。根據相關中國法律法規，倘未按規定繳納住房公積金全額，由住房公積金管理中心責令限期繳納欠款。逾期仍不繳納的，可以申請中國法院強制執行。倘我們被主管部門要求補繳社會保險及住房公積金所欠金額，我們須於規定期限內繳納所要求的金額。

對於我們的所有中國主要運營附屬公司，我們已獲得當地社會保險及住房公積金主管部門的書面確認，均表示相關附屬公司或分辦事處(i)已依照有關法律法規的規定妥善開立社會保險及住房公積金賬戶；及(ii)並無受到任何重大行政處罰。據中國法律顧問告知，有關確認乃由主管部門出具。截至最後實際可行日期，我們從未收到中國有關部門要求我們補繳社會保險及住房公積金或對我們進行任何行政處罰的通知，我們亦不知悉在社會保險及住房公積金方面有任何重大僱員投訴或與僱員發生任何重大勞資糾紛。鑒於以上所述，中國法律顧問認為我們因有關事項而受到處罰的風險極低，且董事認為此類事項不會對我們的業務運營或財務表現產生重大不利影響。

## 業 務

我們已加強內部控制措施，包括指派人力資源部門定期審視及監察社會保險及住房公積金申報及供款情況，並已採取行動，旨在將來為附屬公司全體僱員繳納全額供款。為加強日後對相關中國法律及法規的合規，我們將定期諮詢中國法律顧問對於相關中國法律法規的意見，以了解有關社會保險及住房公積金的中國法律法規的最新發展。我們將向負責員工提供培訓，使彼等熟悉相關法律法規。我們亦將定期審查我們的社會保險及住房公積金供款，並諮詢外部法律顧問，以確保遵守有關社會保險及住房公積金的適用中國法律法規。

## 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。

根據弗若斯特沙利文的資料，我們亦投購不同類型的保險，以涵蓋我們自有及租入船舶的潛在損失，並根據行業慣例提供充足的保險保障。該等保險包括：(i)保障與賠償責任保險，涵蓋貨物損失、人員傷亡、油污、殘骸打撈及第三方責任；(ii)租船人綜合保險，涵蓋貨物損失及第三方責任；(iii)船身保險，涵蓋船身及設備損壞、碰撞責任及火災損失；(iv)海盜贖金保險，涵蓋運輸至高風險地區；及(v)標準租金損失保險。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。

有關更多資料，請參閱「風險因素—與我們業務及行業有關的風險—我們的投保範圍可能不足以涵蓋業務運營的所有相關損失」一節。

## 業 務

### 環境、社會及企業管治

我們身為企業公民，須致力確保履行企業社會責任，此亦是推動本集團長遠發展的關鍵因素。因此，我們將環境、社會及管治（「**環境、社會及管治**」）事宜與企業管理及運營結合，並致力在[編纂]後遵守環境、社會及管治匯報要求。

我們已建立環境、社會及管治治理結構及相關制度。我們的環境、社會及管治制度由董事會主席監督。董事會全面負責制定及審閱本集團的環境、社會及管治願景、策略、政策及目標，以及定期分析、評估及協調有關環境、社會及管治的表現。董事會共同負責制定及建立環境、社會及管治相關機制及政策。董事會監督及批准重大環境、社會及管治事項、識別業務發展計劃中的潛在風險，並根據所作建議作出決策。我們的管理層負責監測環境、社會及管治風險並推動環境、社會及管治相關工作的實施。我們的管理層亦定期向董事會報告有關情況，並就環境、社會及管治事宜與持份者進行溝通。我們亦已委聘獨立第三方顧問作為我們的環境、社會及管治顧問（「**環境、社會及管治顧問**」），以評估本集團的環境、社會及管治風險並於必要時向董事會提供專業意見。如有需要，環境、社會及管治顧問亦會在審議期間向董事會提供專業的環境、社會及管治建議及支持。

我們亦已根據上市規則附錄二十七制訂環境、社會及管治政策。我們專注於環境管理、安全管理、社會事項及企業管治等範疇。因此，我們已制訂環境、社會及管治相關指引，包括(i)有關環境、社會及管治事項的適當風險治理，例如與氣候有關的風險與機遇；(ii)環境、社會及管治管理指引；及(iii)制訂管理措施的指引。在關於環境保護的環境、社會及管治指引下，我們將會減少產生有害化學物質及廢氣排放。關於社會責任及企業管治的環境、社會及管治指引旨在確保我們遵守適用法律法規、為承擔社會責任的理念作出貢獻，並提升僱員的工作安全與健康。

此外，於[編纂]後，我們擬招聘具有環境、社會及管治背景的僱員，以增強我們的環境、社會及管治能力。此外，我們將加強董事、高級管理層及員工的環境、社會及管治培訓計劃，以提升彼等在環境、社會及管治事宜方面的熟練程度。[編纂]後，我們將逐步成立環境、社會及管治委員會，負責監督及管理環境、社會及管治相關風險及事宜，包括制定環境、社會及管治政策及策略、監察環境、社會及管治議題、檢討及評估可持續發展表現、設定指標及目標、編製環境、社會及管治報告，並向董事會提出建議。我們亦計劃成立一個環境、社會及管治工作小組，由承擔各種環境、社會及管治職能的部門以及環境及安全、人力資源、供應鏈相關部門的代表組成，以協助董事會及環境、社會及管治委員會執行環境、社會及管治策略。

---

## 業 務

---

### 重要性評估

我們認為，進行重要性評估對本集團的長期發展至關重要，使本集團能夠妥善分析及考慮重大環境、社會及管治議題評估的重要性，同時也作為制定短期及長期可持續發展策略的參考。因此，我們致力於與持份者建立緊密的溝通關係，並在日常運營中持續保持這種聯繫。未來，我們將與持份者建立定期溝通機制，與他們保持長期互動。為更好地了解持份者的需求及期望，我們將透過分析內部及外部評估的重大結果進行重要性評估，以反映相關重大環境、社會及管治議題對業務及持份者的影響。

[編纂]後，我們將根據聯交所「環境、社會及管治匯報指南」進行全面的重要性評估，並將使用以下方法識別、評估及管理重大環境、社會及管治議題：

- 根據本集團的發展、可持續發展會計準則委員會（「可持續發展會計準則委員會」）標準、同行及行業特點，識別可能影響本集團業務或相關持份者的潛在重大環境、社會及管治議題；
- 邀請內部和外部持份者通過問卷調查參與重要性評估，以表達彼等對每個潛在重大議題的關注；及
- 分析已收到的調查並優先考慮潛在的重大議題。

我們希望未來能夠更全面地了解持份者的期望和建議，以及如何將這些期望和建議體現在管理決策中，為我們制定長期的環境、社會及管治戰略奠定基礎，並為今後有效地配置資源提供參考。

### 識別、評估及管理風險

根據本公司的風險管理制度，本集團將採納以下方針，以識別、評估和管理重大環境、社會及管治事項及風險：

**識別：**總經理及管理層成員負責識別本公司層面的風險及機遇及其控制措施。各部門主管負責識別其部門的風險及機遇及其控制措施。本公司組織管理層及各部門舉行會議，以識別及確定管理制度各個環節所涉及的風險及機遇。此外，我們採用控制及風險自我評估方法，通過風險及機遇評估分析表持續評估及管理環境、社會及管治

## 業 務

以及氣候相關風險。我們將會密切監察運營所在地點的環境、社會及氣候變化狀況，並在必要時制訂相關政策和措施來應對有關發展情況，從而盡量減低風險。

我們識別及確認了實體氣候風險、轉型氣候風險、貨物管理風險及能源管理風險等各項潛在風險。

**評估：**我們負責檢討環境、社會及管治常規、協調環境、社會及管治工作、根據可能性和嚴重程度評估潛在的環境、社會及管治風險與機遇，並確保本集團遵守相關法律法規；

我們已考慮反映我們管理環境、社會及氣候相關風險的量化資料，當中主要包括溫室氣體排放、硫氧化物(SO<sub>x</sub>)排放、氮氧化物(NO<sub>x</sub>)排放、非甲烷揮發性有機化合物(NMVOC)排放及資源消耗。溫室氣體排放包括辦公室運營及船舶運營產生的溫室氣體排放。我們根據上市規則附錄二十七所載規定及國際標準化組織制定的ISO14064-1標準，在環境、社會及管治顧問的協助下進行溫室氣體排放清單的編製。於2020年、2021年及2022年，我們對辦公室地點以及本集團擁有或租入的船舶監察以下指標，以評估及管理我們業務運營產生的環境及氣候相關風險。環境、社會及管治顧問已協助我們收集與我們業務營運實質相關的環境、社會及管治數據，具體如下：

溫室氣體排放	2020年 <sup>(1)</sup>	2021年	2022年
範圍1(直接排放)			
(公噸二氧化碳當量)	7.61	140,164.88	263,411.26
範圍2(間接排放)			
(公噸二氧化碳當量)	22.66	25.75	57.22
總溫室氣體排放			
(公噸二氧化碳當量)	30.27	140,190.63	263,468.48
密度			
(公噸二氧化碳當量／ 人民幣百萬元收入)	0.04	33.42	57.18
<b>廢氣排放</b>	<b>2020年<sup>(1)</sup></b>	<b>2021年</b>	<b>2022年</b>
SO <sub>x</sub> 排放(公噸)	0.0000414	168.38	291.90
NO <sub>x</sub> 排放(公噸)	0.000292	3,256.32	6,195.88
NMVOC排放(公噸) <sup>(2)</sup>	—	137.33	261.23

## 業 務

廢棄物排放	2020年 <sup>(1)</sup>	2021年	2022年
<i>船舶運營產生的廢棄物<sup>(3)</sup></i>			
無害廢棄物 (立方米)	98.39	112.15	77.89
生活污水 (立方米)	1,250.64	1,497.64	1,611.26
有害廢棄物 (立方米)	0.56	0.08	3.17
<i>辦公室運營產生的廢棄物</i>			
無害廢棄物 (公噸)	5.18	8.43	12.68
有害廢棄物 (電池、碳粉匣) (公噸)	0.0128	0.0208	0.0312
資源消耗量	2020年 <sup>(1)</sup>	2021年	2022年
辦公室運營用電量 (兆瓦時)	37.15	44.31	97.81
車輛及船舶油耗 (公噸)	2.08	44,070.12	82,927.93
辦公室運營耗水量 (公噸)	583.32	945.00	1,415.32

附註：

- (1) 我們於2020年並無以自營方式提供跨境海運服務。
- (2) NMVOC排放是由於船舶運營而產生。
- (3) 僱員於自有船舶運營中產生的廢棄物亦包括在內。

上表的溫室氣體排放數據涵蓋我們營運產生的範圍1及範圍2排放，而我們的船舶營運為範圍1排放的主要來源。就範圍3排放而言，大部分排放為間接排放，並源自於以下活動，其中包括：(i)採購貨品及分包商的排放，(ii)港口活動的排放（如裝卸貨物），(iii)造船及船舶保養以及(iv)運送僱員產生的排放。本公司深知減少範圍3排放的重要性，並積極採取措施以達致該目標。具體而言，作為我們對可持續發展及負責任的商業慣例的承諾的一部分，我們計劃在環境、社會及管治顧問的協助下開始相關數據收集及計算。

**管理：**我們已確立風險管理框架及內部控制系統，以識別及分析本集團面臨的風險、採取管理措施以減低風險，並在必要時制訂新措施。

## 業 務

### 潛在風險

### 潛在影響及管理

實體氣候風險（例如極端天氣事件及全球氣溫上升，包括急性氣候風險（例如颱風及水災）及慢性風險（如極端高溫））

實體氣候風險可能會損壞船塢、貨船、貨物及數據中心等基礎建設及設施，導致維護及運營成本增加。極端天氣亦可能導致船舶偏離原定航線，令其難以如期到達船塢，最終影響本集團員工的人身安全及日常營運，甚至可能造成經濟損失。我們將會密切留意天氣預報及船舶狀況，包括各種安全參數。

極端天氣狀況日趨頻繁等氣候相關問題亦可能令僱員健康與安全面臨風險。儘管如此，經濟損失及安全事故可通過加強對急性極端天氣的應急守則而減至最低。我們亦針對極端天氣情況制訂應急方案，迅速通知僱員及其他人員採取相關措施保障安全。

轉型氣候風險（如政策及監管風險）

轉型氣候風險可能會引致政策及監管風險。中國正密集出台有關綠色運輸的政策及法規。若我們未能及時加強合規管理和推動轉型，我們將會面臨越來越大的監管壓力。我們將追蹤關於氣候變化的最新法律法規，並將其納入我們的管理策略。

能源管理

能源管理效能不足將會導致能源過量消耗，繼而使運營成本因不必要耗能而增加。我們業務運營中使用的燃料是溫室氣體排放的主要來源。因此，定期進行船身清潔、維護及檢查可防止燃料洩漏，從而減低不必要耗能。我們將會定期進行溫室氣體排放及船隻航行情況的實時監察，評估船舶運力單位燃料耗量。

根據我們的評估，預期如適當實施上述適當的風險緩解措施，由於極端天氣情況導致的潛在自然風險以及因氣候相關法規及政策變動而導致的潛在過渡性風險對我們的業務而言將不屬重大。我們將繼續採取積極措施應對與氣候相關的風險，包括監控自然和過渡性風險的幅度變化，通過將排放量降至最低及跟蹤我們與氣候相關的指標

## 業 務

和目標以改善我們的環境表現，以及開展進一步的氣候風險和機遇的研究（包括短期、中期及長期的情景評估），以密切評估及管理我們的運營中與氣候相關的風險。

據董事所深知，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無注意到任何嚴重違反有關環境、社會及管治規定的相關法律法規以及我們自有的政策。展望未來，我們將繼續確保遵守有關規定，以避免對我們的業務、財務狀況、經營業績及公眾聲譽帶來任何負面影響。

### 環境合規關鍵績效指標

於往績記錄期，環境、社會及管治顧問已協助我們審閱環境合規關鍵績效指標，詳情載於下表。我們的環境合規關鍵績效指標乃根據我們的未經審核管理賬目計算。

	截至12月31日		
	2020年	2021年	2022年
環境合規成本 <sup>(1)</sup> (人民幣百萬元)	> 1.08	> 1.70	> 3.14
環境違規的罰款及行政處罰	—	—	—
因溢油導致的生態環境事故數目	—	—	—

附註：

- (1) 該等成本指我們為減輕船舶營運對環境的影響而對船舶進行定期維護及日常服務的成本，其中主要組成部分包括與(i)用於盡量減少壓艙水排放對環境的影響的壓艙水處理系統；(ii)使用環保船身防污漆；及(iii)處置船舶上產生的廢棄物有關的成本。

## 業 務

### 環境、社會及企業管理

#### 目標

我們從可持續發展角度出發，致力通過監測資源消耗量及污染物排放（包括範圍1排放）水平，務求使我們對環境的影響程度降至最低。我們的目標是實現IMO所定的短期、中期及長期目標。

根據IMO的強制性規定，我們將於2023年降低年度營運碳強度指標(CII)（為必須應用的年度折減系數，以使特定船舶的營運碳強度在規定的評級水平內持續降低），使之較2019年的CII降低5%。於2024年至2026年，我們預期每年將CII降低2%。2026年至2030年的CII評級將根據2024年至2026年的數據評估釐定。

短期而言，我們致力於2023年前達到IMO新訂的現有船舶能效指數(EEXI)（用於指定船舶與參考值相比的能源效率）及現有船舶年度營運CII的要求。中期而言，我們計劃於2030年前實現範圍1排放及溫室氣體排放密度較2022年水平減少20%。長遠而言，我們的目標是於2040年前將範圍1排放及溫室氣體排放密度較2022年水平減少40%，並於2050年前實現碳中和。我們的燃油消耗強度和溫室氣體排放密度目標如下：

	2022年	2030年目標	2040年目標	2050年目標
單位產量燃油消耗 (收入) (噸燃料／人民幣百萬元)	18.00	較2022年 減少20%	較2022年 減少40%	實現90% 燃料替代
溫室氣體排放密度 (噸二氧 化碳當量／人民幣百萬元)	57.18	較2022年 減少20%	較2022年 減少40%	實現碳中和
範圍1排放密度 (噸二氧 化碳當量／人民幣百萬元)	57.16	較2022年 減少20%	較2022年 減少40%	實現碳中和

#### 我們達成排放目標的計劃

我們的溫室氣體排放主要來自直接排放（範圍1）。因此，我們應主要集中於減少溫室氣體排放（範圍1）以達成該等目標。為減少燃料排放並實現減排目標，我們制定了多項行動計劃，同時保持財務可持續性。

---

## 業 務

---

### 船舶升級計劃及使用清潔燃料以減少範圍1排放

我們將通過在所有船隊全面應用甲醇燃料實施使用傳統化石能源以外的可再生能源，並進行節能技術改造。相較於傳統船舶用燃油，甲醇的氮氧化物、硫或顆粒物排放量較低。有報告指出，使用甲醇燃料較重燃油減少約20%的溫室氣體排放。據估計，與重燃油相比，使用甲醇燃料每天將減少約50.81公噸二氧化碳當量溫室氣體排放。此外，我們計劃於2030年前安裝碳捕集與封存，並旨在實現根據IMO溫室氣體排放要求的40%減排率。

我們計劃在2030年之前逐步淘汰較舊的船舶（尤其是EEXI高且對其進一步投資技術升級及改造屬不可行及／或在商業上不明智的船舶）。2030年後，我們將逐步改造相關設備，全面實現以甲醇作為唯一燃料。我們計劃在2035年後，當相關技術的應用變得更加普遍和經濟實惠以及甲醇作為替代燃料更容易取得時，將具備甲醇燃料預留設計的新型船舶改造為使用甲醇為唯一燃料來源，從而實現減排。我們亦已訂約購買兩艘14,700TEU的新船舶，預計於2025年前交付。該兩艘新船舶配備脫硫塔及軸帶發電機，估計成本為人民幣46.93百萬元。脫硫塔和軸帶發電機將能清除廢氣中的硫氧化物及減少燃油發動機的整體運行時間，從而節省燃油及減少該等船舶的空氣污染物排放及溫室氣體排放。該兩艘新船舶亦將使用合適的燃料，以符合IMO溫室氣體排放要求，並有效控制溫室氣體排放。據我們基於對行業的了解所知，我們估計兩艘新船舶各自的現行改造成本將約為人民幣195百萬元。

我們將於2030年及2040年通過船舶升級計劃及於該等年度使用清潔燃料來實現我們的目標。隨著甲醇等清潔替代燃料的技術應用越來越普遍和經濟實惠，我們預計到2050年前將逐步過渡到零排放船舶並實現碳中和。我們預計，隨著相關技術更趨成熟並在造船及供應行業得到更廣泛應用，未來整體成本可能會降低。總體而言，我們致力於採取各種措施，包括使用清潔燃料、在船舶上安裝碳捕集與封存和技術改造，並不斷探索其他可能的措施，以在2050年前實現碳中和。

## 業 務

### 能源效率及減排措施

我們在船舶、運營、燃油和員工等各方面實施多項減排及降低排放廢氣的措施，盡量減少我們在日常運營中對環境及海洋的影響，旨在最終實現我們的短期、中期及長期目標。我們的舉措包括採取節能運營措施（如清潔船體及使用特殊船體油漆以減少阻力、優化航線以減少燃料消耗和污染，同時保持船舶性能）。

為實現短期目標，我們委任第三方為我們的船舶計量EEXI，確保船舶符合能源效率標準限值。我們在有需要時使用高質量船身防污漆，盡量減少船體污染及阻力，以及不時清潔螺旋槳以提高航行效率。我們通過逐步對具備合適技術設計的船舶改用優質燃油、在適當的情況下逐步減少使用混合油以及通過更有效的燃燒降低航行阻力，力求持續加強燃油管理。我們定期為員工（特別是船員）舉辦有關環保的培訓，藉此提高他們的環保意識，推廣養成節約能源的良好習慣，減少運營中的資源消耗。為實現中長期目標，我們以加大對各種船舶設備的維護力度為目標（如適用），以確保其以最佳效率運行，減少浪費燃油、潤滑油及其他消耗品等能源資源。我們認為，長遠而言，這將提高資源和能源的利用效率。

在運營過程中，我們密切監控船舶航線，並在開航前根據天氣狀況、海流、海況及到達時間等因素優化航線。我們根據貨物情況調整船舶裝載量（包括縱傾及壓載水），以達到最佳運行條件。我們就船舶油耗向巴拿馬海事局提交年度報告以供合規審查。

如我們在有關期間未能達成CII評級目標，我們將不斷升級技術基礎設施或逐步淘汰我們的船舶，確保船舶的營運碳強度在規定的評級水平內持續降低。

### 總結

總括而言，我們的主要舉措包括以下各項：

1. 船隊現代化：逐步淘汰較舊的船舶並以更新、更大的船舶取代，以提高運營效率。該等船舶擁有更先進的技術基礎設施，能夠適應未來可能出現的各種環境解決方案。日後當我們收購新船舶時，我們將考慮我們的環境、社會及管治目標，並確保該等船舶具備能夠支持我們的環境、社會及管治舉措的技術設計及基礎設施。例如，我們已訂約購買的兩艘14,700TEU的新船舶為「甲醇燃料預留」船舶，我們能夠在未來對該等船舶進行改造以使

## 業 務

用甲醇作為更清潔的燃料來源。使用甲醇作為燃料可大幅減少二氧化碳排放。然而，目前甲醇作為船舶燃料來源的供應有限，且該技術的應用處於相對初期階段。我們認為，甲醇具有作為替代傳統化石燃料成為未來船舶燃料的潛力。我們預計，長遠而言，未來該等替代燃料的全球供應及分銷將有助於我們過渡至零排放船舶。我們將密切關注該領域的發展，並評估我們實現環境、社會及管治目標的選擇。

2. 經濟速度策略：利用實時可用的全球天氣預測和港口擁堵更新信息以及其他相關海事情報，實施以恆定和最佳速度優化航線的策略，以在不影響交付時間或運營效率的情況下減少燃料消耗。
3. 硫淨化器安裝：在新船舶上安裝硫淨化器，以減少排放並遵守環境法規。
4. 軸帶發電機安裝：在新船舶上安裝軸帶發電機，以提供可靠高效的電力來源，減少燃料消耗，並提高發電效率。通過使用軸帶發電機，船舶可減少或關閉通常提供電力的輔助發動機，從而節省燃料並降低溫室氣體以及氮氧化物、硫氧化物及顆粒物等其他污染物排放。這也可以提高船舶的能源效率並符合環境法規和標準。
5. 碳捕集與封存安裝：在新船舶上安裝碳捕集與封存，以減少40%排放並符合IMO溫室氣體排放要求。

該等行動通過降低燃料成本及（如相關）碳稅帶來長期財務利益，並有助於整體財務可持續性。我們將適時委聘海運行業的環境、社會及管治顧問，以指導我們實現環境、社會及管治目標的方法，並在必要時作出適當修改。

我們已對我們的燃料開支進行財務影響評估，於2021年及2022年，該等開支分別佔我們總營運成本的約4.3%及9.7%。根據我們的評估，目前的燃料開支對本集團的財務影響相對較低。展望未來，我們計劃通過採取上述措施來提高油耗效率及減少範圍1及溫室氣體排放。就本集團整體而言，鑒於我們預期將按計劃分階段（短期、中期及長期）達成環境、社會及管治目標，我們目前預計不會產生任何將對我們的營運、財務狀況或前景造成重大不利影響的財務影響。

---

## 業 務

---

### 環境保護管理

我們的業務須遵守各種環境法律法規，與我們業務相關的石油、空氣、污水及其他類型的污染受有關法律法規約束。具體而言，我們須遵守中國環境法律法規。請參閱「監管概覽－有關我們中國業務的法律法規－有關環境保護的法律法規」。我們重視環境保護，致力按環保基準進行研發活動，並使用環保技術和產品。於往績記錄期，我們並無因違反環境規定而被處以重大罰款或面臨法律行動。

我們嚴格按照國際公約和各港口的區域要求管理及控制氣體排放。所有營運船舶均配備符合國際公約的防污設備，並已取得國際防止生活污水污染證書(ISPP)及國際防油污證書(IOPP)。根據國際海事組織及當地法律法規的最新要求，我們不斷改進升級所有營運船舶的污染物處理設備及排放管理措施。我們已進行國際海事組織《船舶能效管理計劃》的《燃油消耗數據採集計劃》，以確保符合中國海事局頒佈的《船舶與海上設施法定檢驗規則》的規定。此外，我們已建立完善的環境管理體系，對不同類型污染物採取有效處置措施，確保各類污染物的排放符合國際及當地法律法規，以防發生環境污染事件。

我們對運送化學物及危險品實施特殊管理。我們將根據地方政府制定有關污染和環境保護標準的規定，就載運具有污染危害性貨物取得海事行政主管部門批准。根據我們管理化學物及危險品的規定，倘貨物經核准為一般化學品，客戶須提供非危險品保函正本，貨物將視為普通貨物驗收。倘貨物經核准為危險品，將進行危險品提貨。客戶須於船舶靠港至少七個工作日前將所需文件（如危險品托運信息表及出境危險貨物包裝使用鑒定結果單）發送至港口單證客戶服務部，以識別客戶的危險品。於收到危險品批覆後，港口單證客戶服務部將通知客戶線上訂艙。倘有合理理由相信危險品已危及或可能危及其他財產及人身安全，我們有權採取相應的預防及／或處置措施。

---

## 業 務

---

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的船舶均符合國際海事組織規例及《國際防止船舶造成污染公約》的排放要求。於往績記錄期，我們每年遵守環境法律法規的成本就本集團而言並不重大，而我們預計每年遵守適用環境事宜的成本將隨著全球環境、社會及管治意識及相關規定不斷發展及我們業務的增長而有所增加，但我們目前預計任何有關增加將不會對我們的業務運營、財務狀況或前景產生重大不利影響。我們將繼續監察我們的燃油消耗水平，以降低能源消耗及提高燃油效率。

### **船舶安全管理**

我們已制定船舶安全管理手冊，以確保我們的經營船舶進行定期檢查及維護。船舶安全管理手冊要求所有經營船舶在運作時保持適航條件並遵守相關法律法規。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，概無發生對我們的業務運營或財務狀況造成重大不利影響的船舶安全事故。

此外，我們的船舶已符合行業及安全相關標準及規定，並已取得《無線電安全證書》、《貨船設備安全證書》及《國際船舶載重線證書》等有關證書，以確保船隻的安全作業及高品質。根據《船舶安全檢查記錄》，我們記錄並檢查船舶駕駛室、甲板、機艙、無線電操作室等各處的健康及安全相關情況，確保船舶的所有設備及設施符合相關健康及安全要求及標準。

### **貨物管理**

我們已制定單證及客戶服務部管理手冊，以加強我們的貨物管理。手冊以ISO9001標準及相關規定為基礎，結合單證及客戶服務部的實際情況制定，明確了單證及客服部在售前階段、銷售階段及售後服務階段應遵守的原則及標準，以確保貨物運輸及交付的運作。根據《化學品、危險貨物管理規定》，倘客戶委託我們運送危險品，彼等須就危險品及運輸安排提供《危險品訂艙委託單》、《物質安全數據表》及《第三方檢驗報告》等所需文件。運營部應立即將文件轉交船運公司，以核實該等貨物是否

---

## 業 務

---

可運送。一經確認，我們將促使船運公司作出適當安排，以確保運輸過程中的安全。此外，我們已制定防止及處置虛報及隱瞞危險品的規定，以進一步規範危險品運輸流程，確保海上貨物運輸安全。倘發生任何事故，我們會採取相應的預防及／或處置措施。與危險品有關的任何成本、風險、損失及責任，不論其發生或性質，均應由客戶承擔。

### **排放物及廢棄物管理**

本集團對排放海上廢棄物加以管控，禁止隨意丟棄海上廢棄物及排放超出標準的廢棄物。我們持續通過明確制訂污染物管理方法、溫室氣體控制措施以及事故應急守則來改善環境管理制度，從而確保遵守國際、中國及地方層面的法律法規。我們已根據船舶管理手冊制定船舶防污指引，以確保船舶防污設備符合相關規則及規例的要求。我們已遵守國際防止污染公約，我們的船舶持有以下有效證書及記錄：(i)《國際防止油污證書》；(ii)《國際防止空氣污染證書》；(iii)《國際防止生活污水污染證書》；(iv)《船舶油污應急計劃》；(v)《垃圾管理計劃》；(vi)《油類記錄簿》；及(vii)《垃圾記錄簿》。我們為船舶制定了「含油污水排放程序」，其中包括配備防污設備及文件。這包括設置受污染油儲罐、安裝標準排放配件，以及油水分離設備或過濾系統。處理後的含油污水排放符合中華人民共和國海事局出具的《國內航行海船法定檢驗技術規則》標準，其濃度低於15 ppm。我們安裝了15ppm的監測警告裝置，並順利通過了中國船級社(CCS)的檢驗，獲得「國際防止油污證書」。我們的溢油應急措施列出了發生意外或操作性溢油事故時僱員應採取的緊急措施、考慮採取的措施以及向本集團提交的報告。僱員應記錄溢油事故及應對措施的完整過程，確認溢油範圍，說明受溢油影響的其他船舶或第三方財產的詳情並提交海事聲明，並且就即時進展與本公司保持聯繫。

為減少運營過程中的船舶污染物，我們致力使用低硫燃油，以減少氣體污染物排放，提升運輸能源效益，並從源頭減低燃料消耗、氣體污染物及溫室氣體排放。

---

## 業 務

---

本集團亦將會採取措施處理船舶運行期間產生的污水，並且監察以下範疇的排放數據，以避免危害海洋生物：(i)船舶廢棄物及污水；(ii)含油污水、含有毒有害物質污水；(iii)廢氣及其他污染物，以及船舶向海洋排放的壓載水。我們的廢棄物管理結合收集、區分及識別廢棄物的程序，然後才處理及排放廢棄物。就陸上及海上的無害廢棄物而言，我們盡可能回收循環再用，以減少廢棄物的產生量。對於船舶運行期間產生的污水，我們採取措施處理及監控排放數據，以避免危害海洋生物。我們的生活污水在排放前經過初步處理，處理設備已通過中國船級社(CCS)認證。倘設備損壞，我們將把未經處理的生活污水送到港口接收設施處理。對於船舶運營過程中產生的油污，我們的含油污水經過中國船級社(CCS)認證的油水分離器處理。過濾後的水只排放在12海里以外的區域，而不排放在特殊區域。過濾後的油污儲存在船上的廢油罐中，並與油渣一起送到港口接收設施進行處理。同時，我們禁止排放可能消耗臭氧層的物質，包括維護維修機器的過程中的排放。船舶營運產生的固體廢物通常包括陸上辦公廢物、海洋生活廢物和廚餘。為管理該等廢物，我們根據IMO海洋環境保護委員會2016年第70屆會議上採用的有害物質和固體廢物管理要求，制定了固體廢物管理計劃。我們在遵守接收國法律法規的前提下，分別收集海洋生活垃圾和廚餘後，交付港口接收設施處理。一旦產生任何消耗臭氧層的物質，我們將把該等物質送到岸邊的接收設施進行專業處理，而不會自行處理該等物質。我們將會識別廢棄物可否重用及其性質，以確定該廢棄物是否可向海洋排放。

### 能源管理

我們的目標是以環保方式操作及管理辦公室電力設備。我們積極節省能源以減低每年的運營耗電量，例如我們嘗試採用LED照明取代傳統螢光燈，以減少辦公室耗能。我們定期檢查及維護照明系統和空調系統，確保維持高水平的能源效益。我們定期檢查物業的用電情況，並將在相關設施故障及導致用電異常時立刻進行維修。我們亦會向僱員提供環境保護培訓，以提高他們對能源消耗的意識，從而減低辦公室耗電。

---

## 業 務

---

燃油是集裝箱運輸業務的主力能源。我們積極探索燃油高質量應用、監察燃油使用情況、落實節油措施及進行岸電改造。此外，我們通過使用低硫燃油以減少氣體污染物排放，從而提高航運能源效益及減少燃料消耗，從源頭上減少氣體污染物和溫室氣體排放。我們已制定低硫燃油使用規定，並指派一名船長作為於船舶上實施該規定的全面負責人。為提高燃油管理及控制的有效性，我們已建立一系列文件，包括防止船舶造成空氣污染規則及《油類記錄簿》，記錄燃油種類、日期、時間、船舶位置及燃油庫存等詳情。此外，我們已收集耗油數據，並根據國際海事組織《船舶能效管理計劃》規定的《燃油消耗數據採集計劃》設立耗油情況動態監測系統。另外，我們亦將會努力分析高耗油的原因，並通過比較船舶運力單位燃料耗量來淘汰高耗油的舊船舶。此外，我們自2020年起一直嚴格遵守有關規定，即進入內河控制區的中國船舶不得使用硫含量超過0.1% m/m的船用燃料，並且計劃未來逐步轉用低硫燃油。

### 水資源管理

我們深明清潔用水是寶貴資源，因此我們承擔社會責任，持續減少用水。我們定期檢查儲水缸和水龍頭以防止漏水或滴水，如發現任何問題，我們將立刻安排維修。我們致力通過多項行動和活動加強及培養僱員對於節約水源的意識，例如在辦公室擺放標示，提醒僱員在辦公室內減少耗水量。

### 僱傭管理

就社會責任而言，我們致力向僱員提供公平及關愛的工作環境。我們設有具透明度的薪酬及解僱、平等機會和反歧視政策。我們已制定僱員手冊，規範招聘及僱員晉升流程，並明確界定僱員休息及休假權利的申報流程。我們與僱員簽訂勞動合約以保障僱員的權益。我們為僱員提供平等機會，並嚴格禁止任何形式的歧視。我們以用人唯才為基礎聘用僱員，向僱員提供平等機會及公平薪酬。整體而言，我們根據每名僱員的資格、經驗、職位和年資釐定僱員薪金。我們已制訂年度檢討制度來評估僱員表現，而這成為我們決定加薪及晉升的基準。我們通過實現男女同工同酬來保障女性員工的權利，並實施女性員工產假規定。我們相信，僱員獲得的薪金及福利與我們各經

## 業 務

營業務所在地區的市場標準相比均具備競爭力。此外，我們亦根據《中華人民共和國勞動法》及《中華人民共和國勞動合同法》的相關規定提供僱員福利，如婚假、喪假、社會保險及住房公積金。我們亦會向僱員提供有關行業及監管發展的培訓計劃。例如，我們為僱員制定岸基培訓計劃，培訓內容主要涵蓋船體設備的使用及功能、防污設備、救生設備及消防設備的操作、監管要求以及公司安全管理制度。通過培訓，僱員可了解更多有關消防、救生、通訊、船體及設備的檢驗要求，以及不同船旗國的規定。僱員亦變得更加熟悉本公司的管理制度及規例，並能熟練使用本公司軟件及了解新生效法律法規。

截至2023年4月30日，我們有329名僱員，詳情如下：

僱員分類	僱員人數
<i>按性別分類</i>	
男性僱員	141
女性僱員	188
<i>按年齡層分類</i>	
30歲以下僱員	96
30歲至50歲僱員	215
50歲以上僱員	18
<i>按專業知識分類</i>	
大專以下	210
學士學位	106
碩士學位	13
總計	329

### 職業健康及僱員安全管理

我們已在經營區域採取數項安全措施，包括：(i)職業安全健康教育；(ii)根據國家規定提供安全健康的工作場所，配備必要的勞工保護裝備；及(iii)定期為從事職業危害操作的工人進行健康檢查。

根據我們的安全管理手冊，我們已制定安全、健康及環境保護相關政策。我們提供船舶運行的安全實踐及安全工作環境。我們不斷提升岸上及船上人員的安全管理

## 業 務

技能。我們確保船舶安全運行及防污染措施符合強制性規則及規例以及組織推薦的規則、指南及標準，以達到海上安全及人身健康、防止人員傷亡、避免對環境（尤其是海洋環境）及財產造成損害的目標。

我們組織相關部門定期識別、評估及控制危害來源，並已確立涵蓋事故管理以至工傷呈報及調查的標準程序。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已在所有重大方面遵守有關工作場所安全的中國法律法規，且並未注意到有任何事故對我們的運營造成重大不利影響。

我們分配充足資源及精力來加強和提升安全管理，從而為僱員提供安全和健康的工作環境。鑒於出現COVID-19疫情，我們已通過在全公司實施僱員自我保護政策，包括向僱員提供防護面罩及消毒用品，盡力提供安全的工作環境。此外，我們注重僱員安全，提供應急箱及消防設備等防護裝備，並在工作場所展示逃生路線圖。未來，我們將會繼續分配充足資源及精力來加強和提升安全管理，從而為僱員提供安全和健康的工作環境，亦會檢討我們的安全管理表現。

下表載列於往績記錄期的健康和安​​全關鍵績效指標：

### 健康和安​​全關鍵績效指標

	截至12月31日		截至4月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
童工及強制勞工事件				
發生率	—	—	—	—
工亡	—	—	—	—
職業病事件發生率	—	—	—	—
工傷	—	—	—	—

## 業 務

### 供應鏈管理

根據我們的內部供應商管理制度，我們在選擇供應商時優先考慮履行環境及企業社會責任的供應商。我們的部分供應商亦分別獲得其職業健康與安全管理體系、質量管理體系及環境管理體系的ISO45001、ISO9001及ISO14001認證。我們亦加強對供應商環保及安全生產管理系統的審核，積極推動綠色採購。購買船舶時，我們將考慮船舶的環境特點（是否已安裝環保設備及系統），例如替換航海電力系統、軸發電機、硫淨化器及壓載水管理系統，使我們提高服務質量的同時保護環境。

我們擁有32家主要供應商（為交易金額超過人民幣30百萬元的供應商），一般包括船運公司、拖車運輸公司、鐵路公司、倉儲服務提供商、報關代理公司、船舶出租公司、集裝箱供應商及燃油供應商。下表列示主要供應商的地區分佈：

地區	主要供應商數量
中國大陸	11
德國	5
新加坡	4
香港	3
馬紹爾群島共和國	2
利比里亞	3
迪拜	1
愛爾蘭	1
墨西哥	1
加拿大	1

### 法律程序及合規

我們在日常業務過程中可能會不時面臨法律程序、調查及索賠。截至最後實際可行日期，我們並無涉及任何未決或據我們所知威脅向我們或任何董事提起而可能對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的訴訟、仲裁或行政程序。

---

## 業 務

---

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，除「一僱員」所披露者外，我們已在所有重大方面遵守我們經營所在司法管轄區的適用法律及法規。

### 與受國際制裁地區的業務活動

美國、歐盟、英國、聯合國及澳大利亞等若干國家或組織針對受相關司法管轄區實施各種形式制裁計劃的國家或地區內的若干行業或領域實施經濟制裁及貿易限制。

於往績記錄期，我們(i)從事向一間俄羅斯實體（不包括克里米亞）銷售集裝箱及提供上述集裝箱的運輸服務的交易，及(ii)在香港設有經營實體、附屬公司及聯屬公司（「香港經營實體」）。就第(i)項而言，我們涉及俄羅斯（不包括克里米亞）的交易僅限於上文所述向上述俄羅斯實體銷售及運輸集裝箱。我們於2022年2月7日將最後一批集裝箱交付至指定地點，且我們已於2021年12月收到最後一批集裝箱的相關付款，以上事件均發生在美國財政部確定對俄羅斯聯邦經濟中的海運行業實施制裁之前。我們亦已與上述俄羅斯實體訂立終止協議，以停止業務關係。我們並無於盧甘斯克人民共和國、頓涅茨克人民共和國、克里米亞、赫爾松及札波羅熱地區進行任何業務往來或擁有任何業務。

就第(ii)項而言，本公司已確認，於往績記錄期內，該等香港經營實體已與香港交易對手訂立若干交易。我們從事提供跨境物流服務、集裝箱採購及銷售以及船舶租賃。本公司已確認，其於香港的交易對手均未被列入外國資產控制辦公室存置的特別指定國民和被封鎖人員名單或歐盟、澳大利亞及聯合國存置的相關受限制人士名單。

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，鑒於(i)俄羅斯實體並非特別指定國民或者由特別指定國民或任何受制裁目標擁有，且本集團於2022年2月7日交付最後一批集裝箱並於2021年12月收到尾款，以上事件均發生在美國財政部於2022年5月31日確定對俄羅斯聯邦經濟中的海運行業實施制裁之前，因此本集團涉及俄羅斯的交易並不構成任何一級或二級制裁活動。根據我們的確認，除本集團涉及俄羅斯的交易以美元計值外，該等所述交易與美國、歐盟、英國或澳大利亞並無任何聯繫；及(ii)我們位於相關地區的客戶、發貨人及船舶（租入及自有）均未被列入外國資產控制辦公室存置的特別指定國民和被封鎖人員名單，故我們於往績記錄期涉及相

---

## 業 務

---

關地區的業務營運並非指引信HKEX-GL101-19項下的受制裁活動。此外，鑒於本文件所載的[編纂]範圍及預期[編纂]，我們的國際制裁法律顧問認為，各方參與[編纂]將不會涉及對有關各方（包括本公司、我們的潛在投資者、股東、聯交所及[編纂]及集團公司）實施任何適用的國際制裁，因此，本公司、潛在投資者及股東，以及可能直接或間接參與批准股份[編纂]、[編纂]及[編纂]的人士（包括聯交所、[編纂]及相關集團公司）面臨受制裁的風險較低。

我們的國際制裁法律顧問已執行其認為必要的程序，並依賴我們嚴格遵守本集團針對經濟制裁的管理措施對我們位於相關地區的所有客戶、發貨人及船舶（租入及自有）進行篩選，在評估我們於往績記錄期與相關地區有關的過往業務活動的制裁風險後，我們的國際制裁法律顧問並無發現我們明顯違反國際制裁的情況。因此，我們的國際制裁法律顧問並無建議我們報告於往績記錄期與相關地區有關的過往業務活動，包括向外國資產控制辦公室作出自願自我披露，截至本文件日期，該等報告並非必要。

董事確認，我們目前無意從事直接或間接涉及全面受制裁國家的任何業務。我們不會蓄意或故意與任何受制裁人士或在任何全面受制裁國家開展任何業務，以致我們違反國際制裁，且我們不會將[編纂][編纂]直接或間接用於資助或促進與全面受制裁國家或受制裁目標的活動或業務，或使其受益。董事將持續監察[編纂][編纂]及通過聯交所籌集的任何其他資金的用途，以確保該等資金不會直接或間接用於資助或促進與全面受制裁國家或受制裁人士進行的活動或業務或使其受益而違反國際制裁。

### 概要

根據我們目前的理解及我們的國際制裁法律顧問的意見，我們認為，於往績記錄期，我們並無面臨可能對我們涉及俄羅斯（不包括克里米亞）的過往交易或我們的香港經營實體在香港的業務產生重大不利影響的制裁風險。另請參閱「風險因素－我們可能會向某些正在或將會受到美國、歐盟、聯合國、英國、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」。

---

## 業 務

---

鑒於本文件所載的[編纂]範圍及預期[編纂]，我們的國際制裁法律顧問認為，各方參與[編纂]將不會涉及對有關各方（包括本公司及我們的附屬公司、本公司及我們的附屬公司各自的董事及僱員、本公司或我們的附屬公司的投資者、股東以及聯交所及其相關集團公司）實施任何適用的國際制裁。

### 我們的內部控制程序

我們已採納經加強的內部控制及風險管理措施，我們認為該等措施使我們能夠監控及評估我們的業務以應對經濟制裁風險。於最後實際可行日期，我們已全面實施或擬實施以下內部控制及風險管理措施：

- [編纂]後，我們將設立並維持一個獨立的銀行賬戶，該賬戶將僅用於存放及調配[編纂][編纂]或通過聯交所籌集的任何其他資金；
- 為進一步加強我們現有的內部風險管理職能，我們的法律及合規部門負責監控我們面臨的制裁風險及相關內部控制程序的實施。我們的法律及合規部門至少每六個月舉行一次會議，以監控我們面臨的制裁風險，並審查我們就制裁篩查實施的程序；
- 我們在決定應否著手開展受國際制裁地區或受制裁人士的任何商業機會前評估制裁風險。根據我們的內部控制程序，我們的法律及合規部門需要審查及批准來自受國際制裁地區或受制裁人士的客戶、發貨人或潛在客戶或潛在發貨人的所有相關業務交易文件。尤其是，我們正在建立一個篩查程序，以識別本集團的潛在交易對手方是否為美國、歐盟、聯合國、英國、英國海外領土或澳大利亞所存置的各項受限制人士及國家名單上的個人或實體，包括但不限於受外國資產控制辦公室實施任何制裁（有關名單可公開查閱）的任何政府、個人或實體。未能通過內部審核的交易（無論是在引進客戶時或在交易過程中）均不會進行。同時，我們的法律及合規部門應每半年審查現有客戶名單，以確保本集團不會與制裁名單上的國家、地區、實體或個人進行交易。倘發現任何潛在制裁風險或可疑交易，我們可能會向具備所需國際制裁事宜專業知識及經驗且信譽良好的外部法律顧問尋求意見；

---

## 業 務

---

- 董事將持續監控[編纂][編纂]以及通過聯交所籌集的任何其他資金的用途，以確保該等資金不會直接或間接用於資助或促進與受制裁國家或受制裁人士進行的活動或業務或使其受益而違反國際制裁；
- 我們的法律及合規部門將定期審查有關制裁事宜的內部控制政策及程序。當我們的法律部門認為有必要時，我們將聘請在制裁事宜方面具備必要專業知識和經驗的外部法律顧問提供建議和意見；及
- 我們將進一步委聘外部法律顧問向董事、高級管理層及其他相關人員提供有關國際制裁的合規培訓，以協助彼等評估我們日常運營中的潛在制裁風險，尤其是進行有關本集團業務的對手方的篩查程序，以確保彼等都並非受制裁人士。我們的外部法律顧問將向我們的董事、高級管理層及其他相關人員提供最新的受制裁國家名單，而彼等將在內部發佈有關資料。具體而言，我們的內部法律顧問負責監督並確保遵守制裁規定。

我們的國際制裁法律顧問已審閱及評估該等內部控制措施，並認為根據我們的業務活動及風險評估，該等措施（如適當及嚴格執行）對本公司遵守適用的國際制裁法律及我們向聯交所作出的承諾而言屬充足及有效。

經計及上述我們的國際制裁法律顧問的建議，我們的董事認為，我們的措施提供一個合理充足且有效的內部控制框架，以協助我們識別和監控與制裁法律有關的任何重大風險，從而保護股東及我們的利益。

### 內部控制及風險管理

我們有各種內部指引、書面政策及程序，以監控及減輕日常營運所產生的風險。董事及高級管理層負責制定及監督我們的內部控制及風險管理系統的實施及有效性，該等系統旨在確保我們持續遵守與我們的業務運營及／或企業管治相關的適用法律、法規及規則，並防止任何不合規事件再次發生。

為籌備[編纂]，我們委聘獨立內部控制顧問（「**內部控制顧問**」）於2022年6月對本集團進行內部控制審核。在審核過程中，內部控制顧問識別出多項調查結果及建議，我們其後對此採取了相應的補救措施。內部控制顧問於2022年8月至2022年10月期間

---

## 業 務

---

進行跟進審核，並評估內部控制措施的執行情況。根據內部控制顧問進行的獨立工作，本集團已實施建議的所有主要內部控制措施。跟進審核期間並無發現重大漏洞。我們認為我們的內部控制系統及現行程序在全面性、實用性及有效性方面屬充分。

### 財務報告

我們已就財務報告風險管理設有多項會計政策，如財務報告管理、內部審計、投資管理及預算管理。我們亦設有實施該等政策的程序，而我們的財務部門則根據該等程序審閱我們的管理賬目。我們亦為財務部門僱員提供定期培訓，以確保彼等了解我們的財務管理及會計政策，並在日常營運中貫徹執行。

我們已根據上市規則附錄十四成立由全體獨立非執行董事組成的審核委員會，並設定其書面職權範圍。審核委員會的主要職責包括(其中包括)監督我們的財務報告、內部控制及風險管理系統，並確保我們的財務報告符合上市規則及相關法律規定。

### 營運風險管理

營運風險主要來自內部控制及系統不足或失效、人為錯誤、信息技術系統故障或外部事件。有關進一步詳情，請參閱「風險因素」。我們認為營運風險是我們業務的固有風險，並相信可通過適當的營運政策及程序來控制或降低該等風險。

我們的董事及高級管理層監督我們的整體營運。董事負責管理及控制營運風險，並定期調查內部控制系統及程序以及整體營運風險管理的質量及有效性。為防止營運失誤造成的損失及維護我們的聲譽，我們已採取以下措施識別、評估、監察、控制及降低營運風險，並加強我們的營運風險管理：

- 維持全面的企業管治架構，明確界定董事會、高級管理層、營運管理委員會及各部門的職責；
- 維持風險管理系統，以確保不同部門及委員會在履行風險管理職責時具有獨立性；

---

## 業 務

---

- 維持並持續改進我們的營運程序及內部控制系統，並利用我們的信息技術系統監察及控制各程序的表現；
- 為僱員提供培訓，以提高彼等就不合規情況的意識；
- 每年審閱、評估及調整我們的內部控制程序及風險管理系統，以應對我們業務流程的發展以及監管要求；
- 採納行為守則，對僱員的不當行為採取一致的紀律措施；及
- 為違規及異常行為或事件提供舉報渠道。

此外，我們已制定內部控制及風險管理政策，以防範我們的供應鏈解決方案新業務所產生的風險。在我們與外國供應商簽訂銷售合約之前，我們要求客戶按協定百分比向我們支付按金。在若干情況下，我們亦有權要求增加按金金額。我們擁有進口貨物的所有權，直至客戶支付該等貨物的總價、進口代理費、稅項及其他相關費用。我們依賴上述措施以防範商業及營運風險。此外，我們要求客戶確保擬進口貨物符合相關法律法規和海關法規。

### 國際制裁風險管理

鑒於航運業務的性質，我們經常與來自全球各地的實體建立業務關係，因此會增加與受若干國家及／或地區制裁的人士及實體開展業務的風險。我們已採取經加強的內部控制及風險管理措施，而我們認為該等措施使我們能夠監控及評估我們的業務，以應對潛在經濟制裁風險。詳情請參閱「一 與受國際制裁地區的業務活動 – 我們的內部控制程序」。

誠如我們的國際制裁法律顧問所告知，彼等已執行其認為必要的程序、審閱我們針對經濟制裁的管理措施並已收到我們管理層確認我們(i)已進行調查，以確保交易對手方(包括客戶及供應商)並非美國財政部外國資產控制辦公室(包括但不限於特別指定國民及被封鎖人士(「特別指定國民」)名單)、聯合國及其他官方網站登記的受制裁人士或實體；(ii)已對本集團運輸的貨物進行檢查，以確保該等貨物不屬於任何受制裁的貨物類別；(iii)已對貨物及相關文件(如提單、原產地證書、發票、裝貨單、保險證明及最後停靠港口清單(如適用))進行檢查，以確保貨物不屬於任何受制裁的貨物類

---

## 業 務

---

別，且該等貨物並非運往受制裁的司法管轄區；(iv)已獲得客戶／托運人的證明，證明其已根據相關出口管制及／或制裁法律及法規獲得所有所需授權，以將其貨物轉移至我們的船舶營運目的地；及(v)並無在知情的情況下與作為特別指定國民或由一個或多個特別指定國民持有50%股權的一方進行交易，且根據我們對上述(i)至(v)項的準確性的確認，國際制裁法律顧問認為，且聯席保薦人同意，我們面臨的制裁風險較低，且我們的內部控制措施(如適當及嚴格執行)對我們遵守適用的國際制裁法律而言屬充足及有效。

### 環境、社會及管治相關風險管理

我們已採取以下內部控制措施以降低我們的環境、社會及管治相關風險：

- 我們已制定環境、社會及管治政策，該政策已獲管理層批准併發放予相關員工進行實施。董事會及管理層主要負責評定及評估我們的環境、社會及管治以及氣候相關風險及機遇，以及檢視現有策略以監察本集團日常業務營運中的排放，包括實施必要的措施以減輕潛在及相關風險。董事會亦檢視排放相關事宜，包括與減排及目標設定有關的進度；
- 我們已制定僱員手冊，其中規定工作場所的減排程序及處理規定。新員工必須參加相關的入職培訓，以了解員工手冊中的規定；
- 我們亦已採納供應商管理政策，其中規定符合環境保護及企業社會責任要求的供應商將獲優先考慮。該政策已獲管理層批准並發放予相關員工執行；
- [編纂]後，我們將根據上市規則報告規定每年發佈一份環境、社會及管治報告。這將使我們的董事會能夠分析和披露有關我們的減排的重要方面；及
- 我們的管理層亦會定期審閱當地法律法規的最新情況，並在有任何修訂時及時向董事會報告。相應地，我們亦會向相關部門發出通知以供實施。

## 業 務

### 監管風險管理

[編纂]後，我們可能面臨不遵守上市規則的風險。我們已委任東興證券(香港)有限公司為我們的合規顧問，自[編纂]起生效，以就持續遵守上市規則及香港其他適用證券法律及法規向我們提供意見。董事已參加有關香港法律的法律顧問就公司條例及上市規則項下公眾[編纂]董事的持續義務、職責及責任方面所提供的培訓。我們亦將在管理層認為適當的情況下不時尋求法律意見。我們會定期審閱內部政策、手冊及指南，如有任何更新，經修訂的版本將分發予相關僱員以供實施。

### 牌照及許可證

董事確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已取得對我們的業務及營運而言屬重大的所有批准、許可證、同意、牌照及登記，且截至最後實際可行日期均為有效。我們不時重續所有此類重大許可證及牌照，以在所有重大方面遵守相關法律法規。董事認為，重續此類牌照及許可證不存在任何重大法律障礙。

截至最後實際可行日期，我們已取得以下董事認為對我們的業務而言屬重大的牌照及許可證：

持有人	牌照及許可證名稱	頒發機關	授出／備案	
			日期	屆滿日期
山東樂艙	質量管理體系認證證書	山東世通國際認證有限公司(一間獲中國合格評定國家認可委員會認證的獨立註冊認證服務提供商)	2022年 6月15日	2025年 6月11日
山東樂艙	無船承運人	山東省交通運輸廳、青島港交通運輸廳及航務管理局	2019年 10月21日	— <sup>(1)</sup>

## 業 務

持有人	牌照及許可證名稱	頒發機關	授出／備案	
			日期	屆滿日期
山東樂艙	國際貨運代理企業 備案	青島市商務局	2018年 6月7日	— <sup>(1)</sup>
山東樂艙上海 分公司	國際貨運代理企業 備案	上海市商務委員會	2015年 12月28日	— <sup>(1)</sup>
山東樂艙上海 分公司	無船承運人	上海市交通委員會	2020年 10月23日	— <sup>(1)</sup>
山東樂艙寧波 分公司	無船承運人	浙江省交通運輸廳	2020年 10月12日	— <sup>(1)</sup>
上海涵運	國際貨運代理企業 備案	上海市商務委員會	2019年 7月23日	— <sup>(1)</sup>
上海涵運青島 分公司	國際貨運代理企業 備案	青島市商務局	不適用	— <sup>(1)</sup>
上海涵運	無船承運人	上海市交通委員會	2023年 3月31日	— <sup>(1)</sup>
寧波博亞	國際貨運代理企業 備案	寧波市商務局	2022年 7月25日	— <sup>(1)</sup>
寧波博亞	無船承運人	浙江省交通運輸廳	2021年 5月28日	— <sup>(1)</sup>
深圳樂艙國際 物流	無船承運人	廣東省交通運輸廳	2021年 7月29日	— <sup>(1)</sup>
深圳樂艙國際 物流	國際貨運代理企業 備案	深圳市商務局	2021年 9月22日	— <sup>(1)</sup>
深圳樂艙跨境 供應鏈	國際貨運代理企業 備案	深圳市商務局	不適用	— <sup>(1)</sup>

## 業 務

持有人	牌照及許可證名稱	頒發機關	授出／備案	
			日期	屆滿日期
青島博亞	國際貨運代理企業 備案	青島市商務局	2018年 4月10日	— <sup>(1)</sup>
青島博亞	無船承運人	山東省交通運輸廳	2023年 2月8日	— <sup>(1)</sup>
上海樂易	道路運輸經營許可證	上海市嘉定區交通運輸管理局	2021年 12月31日	2025年 12月30日
張家港樂昶	增值電信業務經營 許可證	江蘇省通信管理局	2022年 7月26日	2026年 5月19日
張家港樂昶	道路運輸經營許可證	張家港市交通運輸局	2022年 12月15日	2023年 12月31日
上海絲金	報關單位註冊登記 證書	上海車站海關	2020年 7月10日	長期
上海絲金	無船承運人	上海市交通委員會	2019年 7月16日	— <sup>(1)</sup>
上海絲金	國際貨運代理企業 備案	上海市商務局	2018年 6月29日	— <sup>(1)</sup>
博亞國際海運	國際班輪運輸經營 資格登記證	交通運輸部	2018年 5月18日	— <sup>(1)</sup>
廈門樂艙	國際貨運代理企業 備案	廈門市商務局	不適用	— <sup>(1)</sup>
廈門樂艙	無船承運人	福建省交通運輸廳	2022年 10月20日	—
深圳樂艙跨境 供應鏈青島 分公司	銷售預包裝食品 (包括冷藏及冷凍 食品)備案	青島市市南區行政 審批服務局	2022年 11月18日	—

## 業 務

持有人	牌照及許可證名稱	頒發機關	授出／備案	
			日期	屆滿日期
深圳樂艙跨境供 應鏈	無船承運人	廣東省交通運輸廳	2022年 10月28日	-
山東樂艙	進出口貨物 收發貨人備案	青島海關	2023年 1月31日	-

附註：

- (1) 有關登記或備案並無屆滿日期。

## 獎項及榮譽

下表載列我們於往績記錄期的主要獎項及榮譽：

獲獎年份	獎項	授予機構
2019年	新三板最佳公司創新獎	中國新三板年度風雲榜組委會
2019年	委員證書	中國出口集裝箱運價指數編製委員會