

香港聯合交易所有限公司與證券及期貨事務監察委員會對本聆訊後資料集的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何意見，並明確表示概不就因本聆訊後資料集全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



LC Logistics, Inc. 乐舱物流股份有限公司

(「本公司」)

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

的聆訊後資料集

警告

本聆訊後資料集乃根據香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)及證券及期貨事務監察委員會(「證監會」)的要求而刊發，僅用作提供資訊予香港公眾人士。

本聆訊後資料集為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出重大變動。閣下閱覽本文件，即代表閣下知悉、接納並向本公司、本公司的聯席保薦人、保薦人兼整體協調人、整體協調人、顧問或包銷團成員表示同意：

- (a) 本文件僅為向香港公眾人士提供有關本公司的資料，概無任何其他目的。投資者不應根據本文件中的資料作出投資決定；
- (b) 在聯交所網站登載本文件或其補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、本公司的聯席保薦人、保薦人兼整體協調人、整體協調人、顧問或包銷團成員在香港或任何其他司法權區必須進行發售活動的責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；
- (c) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在最後正式的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 本聆訊後資料集並非最終的上市文件，本公司可能不時根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》作出更新或修訂；
- (e) 本文件並不構成向任何司法權區的公眾人士提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通知、通告、小冊子或廣告，亦非邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約，且不在於邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約；
- (f) 本文件不應被視為誘使認購或購買任何證券，亦不擬構成該等勸誘；
- (g) 本公司或其任何聯屬機構、其聯席保薦人、保薦人兼整體協調人、整體協調人、顧問或包銷團成員概無於任何司法權區透過刊發本文件而發售任何證券或徵求購買任何證券的要約；
- (h) 本文件所述的證券非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不獲接納；
- (i) 本公司並無亦不會將本文件所指的證券按1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州證券法例登記；
- (j) 由於本文件的派發或本文件所載任何資訊的發佈可能受到法律限制，閣下同意了解並遵守任何該等適用於閣下的限制；及
- (k) 本文件所涉及的上市申請並未獲批准，聯交所及證監會或會接納、發回或拒絕有關的公開發售及／或上市申請。

倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，有意投資者務請僅依據向香港公司註冊處處長登記的本公司招股章程作出投資決定；招股章程的文本將於發售期內向公眾人士提供。

重要提示

重要提示：閣下如對本文件的任何內容有任何疑問，應尋求獨立專業意見。


LC Logistics, Inc.
乐舱物流股份有限公司
(於開曼群島註冊成立的有限公司)

[編纂]

[編纂]的[編纂]數目：[編纂]股股份（視乎[編纂]行使與否而定）
[編纂]數目：[編纂]股股份（可予[編纂]）
[編纂]數目：[編纂]股股份（可予[編纂]及視乎[編纂]行使與否而定）
最高[編纂]：每股[編纂][編纂]港元，另加1%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00565%聯交所交易費及0.00015%會財局交易徵費（須於申請時以港元繳足，多繳款項可予退還）
面值：每股股份0.0001美元
[編纂]：[編纂]

聯席保薦人及[編纂]



[編纂]

香港交易及結算有限公司、香港聯合交易所有限公司及香港中央結算有限公司對本文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本文件全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容引致的任何損失承擔任何責任。

本文件副本連同本文件「附錄五—送呈香港公司註冊處處長及展示文件」所列明的文件已根據香港法例第32章公司（清盤及雜項條文）條例第342C條規定送呈香港公司註冊處處長登記。證券及期貨事務監察委員會及香港公司註冊處處長對本文件或任何其他上述文件的內容概不負責。

[編纂]預期將由[編纂]及[編纂]（為其本身及代表其他[編纂]）與我們於[編纂]以協議方式釐定。[編纂]預期將為[編纂][編纂]（香港時間）或前後，惟無論如何不遲於[編纂][編纂]（香港時間）。除非另有公佈，否則[編纂]將不高於每股[編纂][編纂]港元，且目前預期將不低於每股[編纂][編纂]港元。申請認購[編纂]的人士須於申請時支付最高[編纂]每股[編纂][編纂]港元，連同1%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00565%聯交所交易費及0.00015%會財局交易徵費，而倘最終釐定的[編纂]低於[編纂]港元，則多繳股款可予退還。倘[編纂]及[編纂]（為其本身及代表其他[編纂]）與我們因任何理由而未能於[編纂][編纂]（香港時間）前協定[編纂]，則[編纂]將不會進行並將告失效。

[編纂]及[編纂]（為其本身及代表其他[編纂]）可在本公司同意下，於遞交[編纂]申請截止當日上午前任何時間下調[編纂]數目及／或指示性[編纂]範圍至低於本文件所述水平（即每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元）。在此情況下，本公司將在不遲於遞交[編纂]申請截止當日上午於本公司網站 www.burnasia.cn 及聯交所網站 www.hkexnews.hk 刊登有關下調[編纂]數目及／或指示性[編纂]範圍的通知。進一步詳情載於本文件「[編纂]的架構—[編纂]的條件」及「如何申請[編纂]」。如於遞交[編纂]申請截止日期前已提交[編纂]申請，而[編纂]數目及／或指示性[編纂]範圍已下調，則有關申請其後可予撤回。

倘股份開始在聯交所買賣當日上午八時正之前出現若干理由，[編纂]及[編纂]（為其本身及代表[編纂]）可終止[編纂]於[編纂]項下[編纂]及促使申請人[編纂][編纂]的責任。該等理由載於本文件「[編纂]—[編纂]安排—[編纂]—[編纂]」一節。閣下務請參閱該節以了解進一步詳情。

在作出投資決定前，有意投資者應審慎考慮本文件所載的所有資料，包括但不限於本文件「風險因素」所載的風險因素。

[編纂]並無亦不會根據美國證券法或美國任何州證券法登記，且不得於美國境內或向美籍人士或代表美籍人士或為其利益[編纂]、出售、抵押或轉讓，惟豁免遵守美國證券法登記規定或毋須遵守該等規定的交易除外。[編纂]依據美國證券法S規例在美國境外以離岸交易方式[編纂]及出售。

重要通知

我們已就[編纂]採取全電子化申請程序。我們不會就[編纂]向公眾人士提供本文件或任何[編纂]的印刷本。

本文件於本公司網站 (www.burnasia.cn) 及聯交所網站 (www.hkexnews.hk) 可供閱覽。倘閣下需要本文件的印刷本，可從上述網址下載並打印。

[編纂]

重要提示

[編纂]

重要提示

[編纂]

預期時間表⁽¹⁾

[編纂]

預期時間表⁽¹⁾

[編纂]

預期時間表⁽¹⁾

[編纂]

預期時間表⁽¹⁾

[編纂]

目 錄

致投資者的重要通知

我們僅就[編纂]刊發本文件，除根據[編纂]的[編纂]外，本文件並不構成出售任何證券的[編纂]或購買任何證券的[編纂]招攬。本文件不得用作亦不構成在任何其他司法管轄區或任何其他情況下[編纂]或購買任何證券的[編纂]或[編纂]招攬。本公司並無採取任何行動以獲准在香港以外任何司法管轄區內[編纂][編纂]或派發本文件。在其他司法管轄區內派發本文件以及[編纂]及出售[編纂]須受限制，且除非已根據該等司法管轄區的適用證券法向有關證券監管機關登記或獲其授權或豁免，否則不得進行上述活動。

閣下僅應依賴本文件及[編纂]所載資料作出投資決定。我們並無授權任何人士向閣下提供有別於本文件所載內容的資料。閣下不應將任何並非載於本文件的資料或聲明視為已獲我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、我們或彼等各自的任何董事、高級職員或代表或參與[編纂]的任何其他人士或各方授權而加以依賴。

頁次

預期時間表.....	i
目錄.....	v
概要.....	1
釋義及縮寫詞.....	37
技術詞彙表.....	60
前瞻性陳述.....	63
風險因素.....	65
豁免嚴格遵守上市規則.....	104
有關本文件及[編纂]的資料.....	107
董事及參與[編纂]的各方.....	111
公司資料.....	115
行業概覽.....	118

目 錄

監管概覽.....	135
歷史、重組及公司架構.....	168
業務.....	202
與控股股東的關係.....	297
關連交易.....	302
股本.....	304
主要股東.....	306
董事及高級管理層.....	309
財務資料.....	330
未來計劃及[編纂].....	403
[編纂].....	408
[編纂]的架構.....	424
如何申請[編纂].....	438
附錄一 會計師報告.....	I-1
附錄二 未經審核備考財務資料.....	II-1
附錄三 本公司組織章程及開曼群島公司法概要.....	III-1
附錄四 法定及一般資料.....	IV-1
附錄五 送呈香港公司註冊處處長及展示文件.....	V-1

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

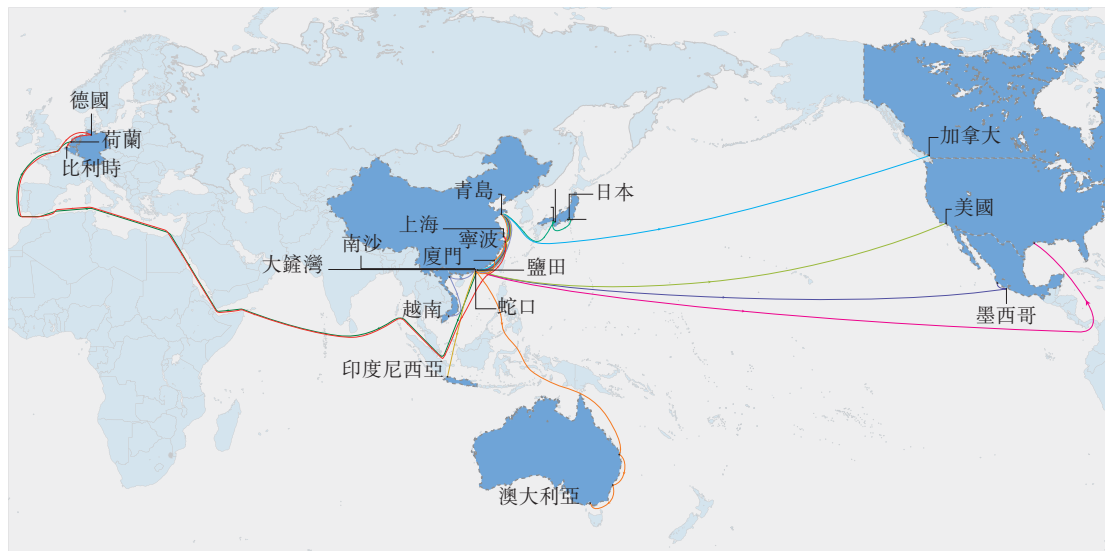
我們於整個物流過程中為客戶提供一體化物流服務，將客戶的貨物運送到目的地國家。客戶只需要與我們聯繫，便能享受我們打造的一體化跨境物流解決方案。我們已積累運輸相關資源，為我們提供了穩定可靠的跨境物流服務。憑藉自身的物流資產，以及與國內外第三方供應商建立的關係，我們的跨境物流服務覆蓋整個物流過程。我們的工作流程及服務始於物流解決方案諮詢。第一步是分析客戶的需求，隨後制訂適合他們需求的物流解決方案。根據客戶要求的服務，我們隨後將根據獲接受的報價及可用運力作出裝運安排。我們從客戶倉庫或其他指定地點提取貨物，然後應要求在港口提供臨時倉儲服務以在運輸前臨時儲存貨物。我們在啟運國提供標準清關服務。清關後，貨物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。

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。

下表載列我們於往績記錄期按船舶類型劃分的船舶出租服務的收入、毛利及毛利率概要：

	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		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			
船舶出租服務															
— 自有船舶	35,450	11,858	33.4%	63,964	15,234	23.8%	183,413	138,689	75.6%	26,846	18,781	70.0%	94,868	77,662	81.9%
— 租入船舶	—	—	—	43,352	13,496	31.1%	35,341	(4,566)	(12.9)%	13,507	1,819	13.5%	12,310	177	1.4%
船舶出租服務 — 合計 / 整體	<u>35,450</u>	<u>11,858</u>	<u>33.4%</u>	<u>107,316</u>	<u>28,730</u>	<u>26.8%</u>	<u>218,754</u>	<u>134,123</u>	<u>61.3%</u>	<u>40,353</u>	<u>20,600</u>	<u>51.0%</u>	<u>107,178</u>	<u>77,839</u>	<u>72.6%</u>

(人民幣千元，百分比除外)
(未經審核)

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%
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	<u>(3,282)</u>	<u>32,402</u>	<u>(109,121)</u>	<u>(21,068)</u>	<u>(22,751)</u>
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	<u>2,474</u>	<u>(2,794)</u>	<u>20,751</u>	<u>16,495</u>	<u>(4,355)</u>
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。

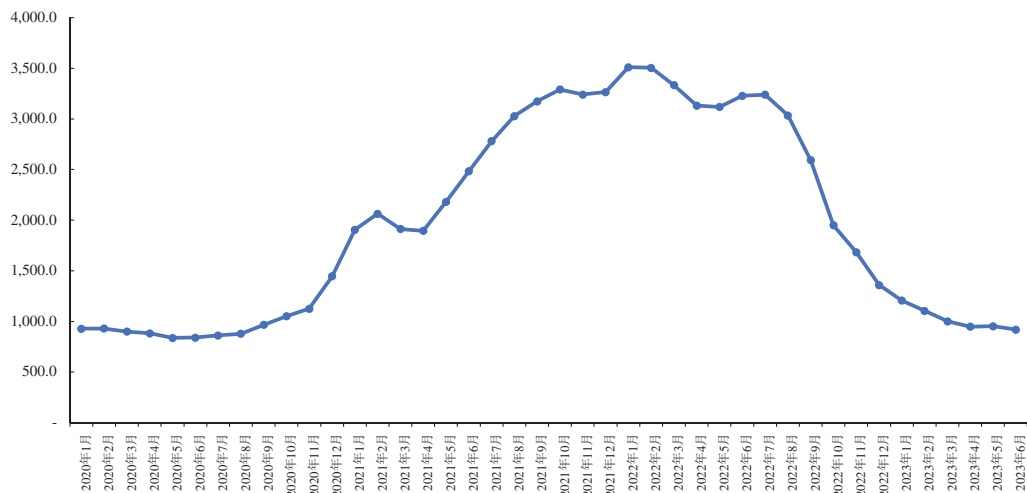
近期市場變化及若干管理層估計

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。

釋義及縮寫詞

於本文件內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義。若干其他詞彙的解釋載於本文件「技術詞彙表」一節。

「會計師報告」	指	安永會計師事務所編製的截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年4月30日止四個月的會計師報告，全文載於本文件附錄一；
「一致行動契據」	指	最終控股股東簽署的日期為2022年10月15日的一致行動契據，詳情載於「與控股股東的關係——一致行動契據」；
「會財局」	指	香港會計及財務匯報局；
「組織章程細則」或「細則」	指	於2023年8月23日有條件採納並將於[編纂]後生效的經修訂及重列本公司組織章程細則，其概要載於本文件「附錄三—本公司組織章程及開曼群島公司法概要」，經不時修訂、補充或以其他方式修改；
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；
「審核委員會」	指	董事會審核委員會；
「博亞澳大利亞」	指	BAL (AUSTRALIA) SHIPPING PTY LTD，一間於2022年8月11日在澳大利亞註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「寶亮」	指	寶亮航運有限公司（前稱寶明航運有限公司），一間於2020年11月4日在香港註冊成立的有限公司，其於2021年12月我們出售前由Skyfield Dragon Ltd.及博亞集團控股分別擁有55%及45%股權；

釋義及縮寫詞

「博亞國際海運」	指	博亞國際海運有限公司（前稱博亞國際集裝箱運輸有限公司），一間於2012年8月14日在香港註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「博亞廣州」	指	博亞廣州航運有限公司，一間於2023年3月15日在香港註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「博亞海南」	指	博亞海南航運有限公司，一間於2021年5月27日在香港註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「博亞青島」	指	博亞青島航運有限公司（前稱BAL QINGDAO SHIPPING ENTERPRISE CO., LIMITED），一間於2019年12月20日在香港註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「博亞山東」	指	博亞山東航運有限公司，一間於2023年3月15日在香港註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「博亞上海」	指	博亞（上海）航運有限公司，一間於2019年10月16日在香港註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「博亞新加坡」	指	博亞（新加坡）航運有限公司，一間於2021年7月6日在新加坡註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「寶星」	指	寶星航運有限公司（前稱博安集裝箱有限公司），一間於2018年1月22日在香港註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；

釋義及縮寫詞

「博亞美國物流」	指	BAL USA LOGISTIC INC.，一間於2022年7月7日在美國加利福尼亞州註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「博亞美國航運」	指	BAL (USA) SHIPPING INC.，一間於2021年7月19日在美國加利福尼亞州註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「博亞越南」	指	BAL (VIETNAM) SHIPPING COMPANY LIMITED，一間於2022年10月17日在越南註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「博安航運」	指	博安航運有限公司，一間於2018年12月17日在香港註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「董事會」	指	董事會；
「博亞集團控股」	指	博亞集團控股(香港)有限公司，一間於2015年6月3日在香港註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「營業日」	指	香港銀行一般向公眾開放辦理日常銀行業務的日子(非星期六、星期日或香港公眾假期)；
「英屬處女群島」	指	英屬處女群島；
「國家網信辦」	指	中國國家互聯網信息辦公室
「年複合增長率」	指	年複合增長率，按期末數值除以期初數值，將所得結果取一除以期間年數次方，再從其後所得值中減去一計算；

釋義及縮寫詞

「[編纂]」 指 如本文件附錄四「法定及一般資料—A.有關本公司的進一步資料—4.股東於2023年8月23日通過的書面決議案」所述，將本公司股份溢價賬的進賬[編纂]美元[編纂]而發行[編纂]股股份；

[編纂]

「Cassia Treasure」 指 Cassia Treasure Limited，一間於2022年7月19日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，由呂女士全資擁有；

[編纂]

釋義及縮寫詞

「中國」	指	中華人民共和國，惟就本文件而言且僅供地理參考，除文義另有所指外，本文件對「中國」的提述不適用於香港、澳門及台灣；
「緊密聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；
「企業管治守則」	指	上市規則附錄十四所載企業管治守則；
「公司法」或 「開曼公司法」	指	開曼群島法例第22章公司法（經修訂）；
「公司條例」	指	香港法例第622章公司條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改；
「公司（清盤及 雜項條文）條例」	指	香港法例第32章公司（清盤及雜項條文）條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改；
「公司」或「本公司」	指	乐舱物流股份有限公司，一間於2022年7月27日在開曼群島註冊成立的獲豁免有限公司；
「全面受制裁國家」	指	根據相關司法管轄區的制裁相關法律或法規受一般及全面的出口、進口、金融或投資禁運規限的任何國家或地區，目前為古巴、伊朗、朝鮮、敘利亞、俄羅斯／烏克蘭克里米亞地區、自稱的盧甘斯克人民共和國（「盧甘斯克人民共和國」）及頓涅茨克人民共和國（「頓涅茨克人民共和國」）地區，以及扎波羅熱及赫爾松地區；
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；

釋義及縮寫詞

「控股股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義，除非文義另有所指，否則指許先生、李女士、劉女士、Lecang Boundless、Lecang Fantasy、Grand Sailing、Lecang Altitude、Peace Seaworld、Lecang Shining、Spring Wealth、Lecang Flourishing及Glorious Sailing，而一名控股股東指各方或其中任何一方；
「核心關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會；
「彌償契據」	指	日期為2023年[●]的彌償契據，由我們的控股股東以本公司為受益人（為我們本身以及作為我們附屬公司的受託人）簽立，詳情請參閱「附錄四—法定及一般資料—E. 其他資料—1. 稅項及其他彌償保證」；
「董事」	指	本公司董事；
「企業所得稅法」	指	全國人大於2007年3月16日頒佈及於2008年1月1日生效的《中華人民共和國企業所得稅法》，經不時修訂、補充或以其他方式修改；
「僱員[編纂]投資」	指	由若干現有僱員通過青島博安作出的投資，有關詳情載於「歷史、重組及公司架構—[編纂]投資」；
「僱員[編纂]前投資者」	指	僱員[編纂]前投資的投資者，包括張曉靜女士、朱佳麗女士、張峰先生、馮文祥先生、符愷先生、孫瑤女士、丁素君女士、吉春峰先生、曾祥蒂先生、劉振飛先生、孫振林先生、于蘭女士及邵景文女士；
「極端情況」	指	香港政府發佈的超級颱風造成的極端情況；

釋義及縮寫詞

「弗若斯特沙利文」 指 弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司，我們的行業顧問，為獨立第三方；

「弗若斯特沙利文報告」 指 我們委託弗若斯特沙利文就本文件編製的獨立市場研究報告；

[編纂]

「Glorious Sailing」 指 Glorious Sailing Limited，一間於2022年7月20日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，由許先生(為最終控股股東及執行董事)擁有約79.53%，朱佳麗女士(為執行董事)擁有4.96%、張峰先生(為我們的高級管理層成員)擁有3.97%、丁素君女士(為我們的聯席公司秘書)擁有0.50%及其他10名本集團現有僱員(彼等除作為本集團僱員外，各自均為獨立第三方)擁有11.04%；

「Grand Sailing」 指 Grand Sailing Limited，一間於2022年7月14日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的控股股東之一，由許先生全資擁有；

「大中國區」 指 包括中國大陸、香港、澳門及台灣的地理區域；

[編纂]

「本集團」 指 本公司及其不時的附屬公司，或如文義另有所指，就本公司成為其現時附屬公司的控股公司之前的期間而言，指該等附屬公司(猶如彼等於相關時間為本公司的附屬公司)；

「海南融倉」 指 海南融倉供應鏈有限公司，一間於2022年4月24日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；

釋義及縮寫詞

「海南洋浦星洋」 指 海南洋浦星洋國際海運有限公司，一間於2020年9月21日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；

「港元」 指 香港法定貨幣港元；

[編纂]

「香港」 指 中國香港特別行政區；

[編纂]

「國際財務報告準則」 指 國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則、修訂本及相關詮釋；

釋義及縮寫詞

「獨立第三方」 指 董事作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，獨立於本公司及我們的關連人士的個人或公司；

[編纂]

「國際制裁」 指 所有適用於經濟制裁、出口管制、貿易禁運及對國際貿易及投資相關活動的更廣泛禁令及限制的法律及法規，包括由美國政府、歐盟及其成員國、聯合國或澳大利亞政府所採納的已施行及執行的法律及法規；

「國際制裁法律顧問」 指 霍金路偉律師行，我們就[編纂]有關國際制裁法律的法律顧問；

[編纂]

釋義及縮寫詞

「江蘇鑫博亞」 指 江蘇鑫博亞國際物流有限公司，一間於2012年5月21日在中國成立的有限公司，分別由山東樂艙、獨立第三方朱東先生及獨立第三方唐麗麗女士擁有15%、42.5%及42.5%；

[編纂]

「聯席保薦人」 指 中信證券(香港)有限公司及農銀國際融資有限公司；

「最後實際可行日期」 指 2023年8月28日，即本文件刊發前為確定其中所載若干資料的最後實際可行日期；

「樂艙(英屬處女群島)」 指 乐舱物流国际有限公司，一間於2022年8月5日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為本公司的直接全資附屬公司；

「樂艙(香港)」 指 樂艙控股(香港)有限公司，一間於2022年8月18日在香港註冊成立的有限公司，為本公司的間接全資附屬公司；

「樂艙企管」 指 山東樂艙企業管理服務有限公司，一間於2022年5月31日在中國成立的有限公司，為本公司的間接全資附屬公司；

釋義及縮寫詞

「樂艙(青島)」	指	樂艙(青島)物流供應鏈有限公司，一間於2022年10月8日在中國成立的有限公司，為本公司的間接全資附屬公司；
「樂艙科技」	指	青島樂艙科技有限公司，一間於2022年5月25日由山東樂艙當時的股東在中國成立的控股有限公司，由許先生擁有約42.87%、由劉女士擁有約9.60%、由李女士擁有約7.75%、由12名山東樂艙當時的個人股東擁有約37.33%(包括由劉軼先生擁有5.02%、由黃繼承先生擁有4.74%、由呂桂珍女士擁有4.59%、由張鑫鶴女士擁有4.27%、由劉琳女士擁有4.23%、由許曉玲女士擁有3.04%、由鄭丹先生擁有2.89%、由范風蘭女士擁有2.50%、由汪汪女士擁有2.22%、由陳鑫先生擁有2.13%、由傅達正先生擁有0.92%及由楊潔女士擁有0.76%)及由13名青島博安受益人擁有約2.45%(均為本集團現有僱員，包括由張曉靜女士擁有0.59%、由朱佳麗女士擁有0.59%、由張峰先生擁有0.47%、由馮文祥先生擁有0.25%、由符愷先生擁有0.18%、由孫瑤女士擁有0.13%、由丁素君女士擁有0.06%、由吉春峰先生擁有0.06%、由曾祥蒂先生擁有0.04%、由劉振飛先生擁有0.02%、由孫振林先生擁有0.02%、由于蘭女士擁有0.01%及由邵景文女士擁有0.01%)；
「LC Western」	指	LC WESTERN POST LOGISTIC INC，一間於2022年10月26日在美國新澤西州註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「Lecang Altitude」	指	Lecang Altitude Limited，一間於2022年7月19日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的控股股東之一，由Grand Sailing全資擁有；

釋義及縮寫詞

「Lecang Amazing」	指	Lecang Amazing Limited，一間於2022年7月19日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的股東，由洪研先生（上海絲金（我們的非全資附屬公司）的董事及主要股東）的配偶楊潔女士全資擁有；
「Lecang Blooming」	指	Lecang Blooming Limited，一間於2022年7月19日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的股東，由許曉玲女士（許先生的胞姊）全資擁有；
「Lecang Boundless」	指	Lecang Boundless Limited，一間於2022年7月14日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的控股股東之一，由許先生全資擁有；
「Lecang Champion」	指	Lecang Champion Limited，一間於2022年7月26日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的股東，由獨立第三方鄭丹先生全資擁有；
「Lecang Crystal」	指	Lecang Crystal Limited，一間於2022年7月22日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的股東，由朱駿晨先生（上海絲金（我們的非全資附屬公司）的董事及張家港樂昶（我們的間接非全資附屬公司）的董事）的配偶劉琳女士全資擁有；
「Lecang Fantasy」	指	Lecang Fantasy Limited，一間於2022年7月21日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的控股股東之一，由Lecang Boundless全資擁有；
「Lecang Flourishing」	指	Lecang Flourishing Limited，一間於2022年7月19日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的控股股東之一，由Spring Wealth全資擁有；
「Lecang Liberty」	指	Lecang Liberty Limited，一間於2022年7月22日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的股東，由獨立第三方黃繼承先生全資擁有；

釋義及縮寫詞

「Lecang Luxuriant」	指	Lecang Luxuriant Limited，一間於2022年7月22日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的股東，由獨立第三方汪汪女士全資擁有；
「Lecang Soar」	指	Lecang Soar Limited，一間於2022年7月22日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，由獨立第三方陳鑫先生全資擁有；
「樂艙航運」	指	樂艙航運有限公司，一間於2018年1月22日在香港註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「Lecang Shining」	指	Lecang Shining Limited，一間於2022年7月19日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的控股股東之一，由Peace Seaworld全資擁有；
「Lecang Vast Galaxy」	指	Lecang Vast Galaxy Limited，一間於2022年7月22日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的股東，由獨立第三方張鑫鶴女士全資擁有；
「Lecang Vast Star」	指	Lecang Vast Star Limited，一間於2022年7月22日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，由上海絲金董事傅達正先生全資擁有；

[編纂]

「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則，經不時修訂，補充或以其他方式修改；
--------	---	-------------------------------------

釋義及縮寫詞

「併購規定」	指	《關於外國投資者併購境內企業的規定》，由商務部、國有資產監督管理委員會、國家稅務總局、國家工商行政管理總局、中國證監會及國家外匯管理局於2006年8月8日聯合頒佈並於2006年9月8日生效，其後於2009年6月22日修訂，經不時修訂，補充或以其他方式修改；
「澳門」	指	中國澳門特別行政區；
「主板」	指	聯交所運作的證券交易所（不包括期權市場），獨立於聯交所GEM並與之並行運作；
「大綱」或「組織章程大綱」	指	於2023年8月23日採納並即時生效的經修訂及重列的組織章程大綱，其概要載於本文件「附錄三—本公司組織章程及開曼群島公司法概要」，經不時修訂、補充或以其他方式修改；
「少數股東」	指	山東樂艙的40名股東，各持有山東樂艙已發行股份總數不足0.5%；
「商務部」	指	中華人民共和國商務部；
「許先生」	指	許昕先生，為執行董事、首席執行官、總裁、董事會主席、我們的最終控股股東之一以及李女士的配偶；
「李女士」	指	李艷女士，為執行董事、副總裁、我們的最終控股股東之一以及許先生的配偶；
「劉女士」	指	劉泉香女士，為我們的最終控股股東之一、我們的[編纂]投資者之一、李女士的母親及許先生的岳母，其詳情載於「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」；

釋義及縮寫詞

「劉女士的投資」	指	由劉女士作出的投資，有關詳情載於「歷史、重組及公司架構—[編纂]投資」；
「劉琳女士的投資」	指	由劉琳女士作出的投資，有關詳情請參閱「歷史、重組及公司架構—[編纂]投資」。劉琳女士為上海絲金董事朱駿晨先生的配偶；
「呂女士」	指	呂桂珍女士，許先生的母親及李女士的婆母，為山東樂齡的前董事；
「汪汪女士的投資」	指	由獨立第三方汪汪女士作出的投資，有關詳情載於「歷史、重組及公司架構—[編纂]投資」；
「新三板」	指	全國中小企業股份轉讓系統；
「寧波博亞」	指	寧波博亞國際物流有限公司，一間於2017年1月11日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「全國人大」	指	中華人民共和國全國人民代表大會；
「外國資產控制辦公室」	指	美國財政部外國資產控制辦公室；

[編纂]

釋義及縮寫詞

[編纂]

「中國人民銀行」	指	中國人民銀行，為中國的中央銀行；
「PCW」	指	PCW Limited，一間於2022年6月28日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的股東，由我們的[編纂]投資者之一及獨立第三方王瑋先生全資擁有，有關詳情請參閱「歷史、重組及公司架構—[編纂]投資」；
「PCW (HK)」	指	PCW (Hong Kong) International Limited，一間於2022年7月14日在香港註冊成立的有限公司，由PCW Investment全資擁有；
「PCW Investment」	指	PCW Investment Limited，一間於2022年6月29日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為本公司的全資附屬公司；
「PCW的投資」	指	由獨立第三方PCW作出的投資，有關詳情請參閱「歷史、重組及公司架構—[編纂]投資」；
「Peace Seaworld」	指	Peace Seaworld Limited，一間於2022年7月14日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的控股股東之一，由李女士全資擁有；

釋義及縮寫詞

[編纂]

- 「Power Bright」 指 Power Bright Limited，一間於2022年7月19日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的股東，由獨立第三方劉軼先生全資擁有；
- 「中國法律顧問」 指 通商律師事務所，我們有關中國法律的法律顧問；

[編纂]

釋義及縮寫詞

「青島博安」	指	青島博安企業管理諮詢合夥企業（有限合夥），一間於2015年6月25日在中國成立的有限合夥企業，分別由青島集諒（青島博安的普通合夥人及由許先生控制的公司）、許先生、朱佳麗女士（我們的執行董事）、張峰先生（我們的高級管理層成員）、丁素君女士（我們的聯席公司秘書）及另外10名有限合夥人（全部為本集團現有僱員）（彼等除作為本集團僱員外，各自均為獨立第三方）擁有約5%、74.94%、4.86%、3.89%、0.49%及10.82%股權；
「青島博亞」	指	青島博亞國際物流有限公司，一間於2018年3月30日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「青島集諒」	指	青島集諒企業管理諮詢有限公司，一間於2015年5月25日在中國成立的有限公司，由我們的最終控股股東許先生、李女士及劉女士分別擁有60%、25%及15%；
「青島萬豪」	指	青島萬豪國際船舶管理有限公司，一間於2019年4月15日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「受國際制裁地區」	指	根據相關司法管轄區的制裁相關法律或法規受一般及全面禁運或更嚴厲的出口、進口、金融或投資限制規限的任何國家或地區；
「S規例」	指	美國證券法S規例；
「人民幣」	指	中國法定貨幣；

釋義及縮寫詞

「相關司法管轄區」	指	任何與本公司相關且有制裁相關法律或法規限制（其中包括）其國民及／或在該司法管轄區註冊成立或位於該司法管轄區的實體直接或間接向有關法律或法規所針對的若干國家、政府、個人或實體提供資產或服務或以其他方式進行交易的司法管轄區。就本文件而言，相關司法管轄區包括美國、歐盟、聯合國、英國及澳大利亞；
「相關人士」	指	本公司及其投資者及股東以及可能直接或間接參與批准其股份的[編纂]、[編纂]及[編纂]的人士（包括聯交所及相關集團公司）；
「相關地區」	指	香港及俄羅斯（不包括克里米亞）；
「薪酬委員會」	指	董事會薪酬委員會；
「重組」	指	本集團為籌備[編纂]而進行的重組，有關詳情載述於「歷史、重組及公司架構—重組」；
「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國國家外匯管理局；
「受制裁目標」	指	(i)根據相關司法管轄區的制裁相關法律或法規發佈的任何目標人士或實體名單上指定的任何人士或實體； (ii)由受國際制裁的國家的政府擁有或控制的任何人士或實體；或(iii)因與(i)或(ii)所述的人士或實體的擁有權、控制權或代理關係而成為相關司法管轄區法律或法規項下制裁的目標的任何人士或實體；
「受制裁人士」	指	外國資產控制辦公室的特別指定國民及被封鎖人士名單或美國、歐盟、聯合國或澳大利亞存置的其他受限制人士名單上所列的若干人士及身份；

釋義及縮寫詞

「全國人大常委會」	指	全國人民代表大會常務委員會；
「特別指定國民」	指	特別指定國民名單上所列人士及實體；
「特別指定國民名單」	指	外國資產控制辦公室存置的特別指定國民及被封鎖人士名單，其載有受其制裁及被限制與美國人士進行交易的人士及實體；
「二級制裁活動」	指	由本公司進行且可能導致相關司法管轄區對相關人士實施制裁（包括指定為受制裁目標或施加處罰）的若干活動，即使本公司並非在該相關司法管轄區註冊成立或位於該相關司法管轄區，且與相關司法管轄區並無任何其他關係；
「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會；
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改；
「山東樂艙」	指	山東樂艙網國際物流股份有限公司（前稱山東博亞國際物流有限公司、青島創鑫國際貨運代理有限公司及青島創鑫貨運代理有限公司），一間於2004年11月16日在中國成立的有限公司，於2015年11月27日改制為股份有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「上海樂易」	指	上海樂易物流有限公司，一間於2020年10月10日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；

釋義及縮寫詞

「上海涵運」	指	上海涵運網絡科技有限責任公司（前稱上海涵運網絡科技股份有限公司），一間於2015年3月23日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「上海融倉」	指	上海融倉供應鏈有限公司，一間於2018年4月19日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「上海絲金」	指	上海絲金國際運輸有限公司，一間於1996年1月8日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「股份」	指	本公司股本中每股面值0.0001美元的普通股；
「股東」	指	股份的持有人；
「深圳樂艙跨境供應鏈」	指	深圳樂艙跨境供應鏈科技有限公司，一間於2022年5月10日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；
「深圳樂艙國際物流」	指	深圳樂艙國際物流有限公司，一間於2021年6月23日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；

[編纂]

「Spring Wealth」	指	Spring Wealth Limited，一間於2022年7月14日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的控股股東之一，由劉女士全資擁有；
「國家稅務總局」	指	中華人民共和國國家稅務總局；

釋義及縮寫詞

[編纂]

「國務院」 指 中華人民共和國國務院；

[編纂]

「聯交所」 指 香港聯合交易所有限公司，香港交易及結算所有限公司的全資附屬公司；

「附屬公司」 指 具有上市規則賦予該詞的涵義；

「主要股東」 指 具有上市規則賦予該詞的涵義；

「往績記錄期」 指 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；

[編纂]

「美元」 指 美國法定貨幣美元；

「美國」 指 美利堅合眾國、其領土、屬地及受其司法管轄的所有地區；

「美籍人士」 指 S規例定義的美籍人士；

「美國證券法」 指 1933年美國《證券法》，經不時修訂、補充或以其他方式修改；

「增值稅」 指 增值稅；除非另有說明，否則本文件中的所有金額均不包括增值稅；

「我們」 指 本公司或本集團（視乎文義所指）；

釋義及縮寫詞

[編纂]

「Wind Blue」	指	Wind Blue Limited，一間於2022年7月19日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，為我們的股東，由獨立第三方范風蘭女士全資擁有；
「廈門樂艙」	指	廈門樂艙國際物流有限公司，一間於2022年4月27日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司；及
「張家港樂昶」	指	張家港樂昶網絡科技有限公司，一間於2021年2月4日在中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司。

除文義另有所指外，本文件中對「2020年」、「2021年」及「2022年」的提述分別指我們截至該年度12月31日止的財政年度。

本文件所載的若干金額及百分比數字已作約整。因此，若干表格內所示的總數未必為其之前數字的算術總和。

為方便參考，本文件所載中國法律及法規、政府機關、機構、自然人或其他實體（包括若干附屬公司）的名稱均具有中英文版本，如有歧義，概以中文版本為準。公司名稱及其他中文詞彙的英文翻譯僅供識別用。

就本文件而言，對中國「省份」的提述包括中央政府直接管轄的省或市以及省級自治區。

技術詞彙表

於本文件內，除非文義另有所指，否則本文件內就本集團及其業務所用若干詞彙的解釋及定義應具有下文所載的涵義。該等詞彙及其涵義未必總是與其標準行業涵義或用法一致。

「AI」	指	人工智能
「提單」	指	作為海上貨物運輸合約，承運人接收貨物憑證的法律文件及物權憑證
「區塊鏈」	指	於業務網絡中協助紀錄交易及追蹤資產的共享且無法竄改的賬簿
「燃油」	指	船用燃油
「承運人」	指	本人或者委託他人以其名義與托運人訂立海上貨物運輸合約的人
「租用」	指	就固定時間或指定航次按固定費率租用船舶作特定用途
「中國出口集裝箱 運價平均綜合指數」	指	一年期間以中國主要港口為起點的12條集裝箱運輸航線最新運價綜合指數的平均值，由上海航運交易所編製
「船級」	指	一種確認船舶結構及設施符合船級社所規定要求的認證，被視為船舶安全性和可靠性的憑證
「收貨人」	指	根據提單有權接收貨物的人士
「集裝箱」	指	專為貨運設計的防風雨箱體
「集裝箱支線船」	指	小型集裝箱船舶，運力最多為3,000TEU

技術詞彙表

「跨境物流」	指	全球各國之間的产品轉移
「清關」	指	通過海關及相關機構進行進出口申報及獲得放行的過程
「載重量」	指	貨物的重量加上燃油和消耗品（生產過程中消耗的主要原材料以外的貨物，如油脂）的重量
「堆場」	指	用於堆砌集裝箱的堆場
「GMV」	指	商品總值
「IMO」	指	國際海事組織，頒佈國際航運標準的聯合國機構
「IoT」	指	物聯網
「ISM規則」	指	國際安全管理規則，由IMO頒佈的、適用於國際航線船舶及航運公司（船舶管理公司、光船租賃及船東）的船舶安全管理及營運及污染防治的國際規則
「節」	指	等於每小時一海里的速度單位，即1.852公里／小時
「中型多用途船」	指	載重量為10,000至20,000噸的航海船舶，為運輸多種貨物而建造，包括散貨、件雜貨及集裝箱
「NVOCC」	指	無船承運人
「無線射頻辨識系統」	指	無線射頻辨識系統，應用電磁場轉移電子儲存的資料，有助於辨識及追蹤附帶於物品上的標籤
「托運人」	指	由其或以其名義或代表其與承運人訂立海上貨物運輸合約的人士
「倉位」	指	集裝箱佔用的船舶上的空間

技術詞彙表

「裝卸工」	指	指定為港口運營提供貨物裝卸及其他相關運營活動的港口運營商
「TEU」	指	二十英呎當量單位，是指長度為20英呎、高度為八英呎六英寸、寬度為八英呎的集裝箱體積的標準計量單位
「船舶出租」	指	一種租賃形式，船東向承租人提供一艘有人駕駛的船舶，承租人在合約期內租用該船舶從事約定的服務，並支付租金
「前100船隊運營商」	指	Alphaliner公佈的截至最近一個月按集裝箱運力排名的前100船隊運營商
「超大型集裝箱船舶」	指	運力為14,000至24,000TEU，並將所有貨物裝在拖車大小的多式聯運集裝箱中的貨船

前瞻性陳述

本文件載有前瞻性陳述。非過往事實之陳述（包括有關我們對未來的意向、信念、預期或預測之陳述）為前瞻性陳述。

本文件載有與本公司及我們附屬公司有關的若干前瞻性陳述及資料，該等陳述及資料乃基於管理層的信念以及管理層所作假設及其目前可得資料。用於本文件時，由於「旨在」、「預計」、「相信」、「可能」、「預期」、「今後」、「有意」、「或會」、「必須」、「計劃」、「預測」、「尋求」、「應該」、「將」、「將會」等詞彙及該等詞彙的反義詞及其他類似表述與本集團或我們的管理層有關，故擬用作識別前瞻性陳述。該等陳述反映出管理層當前對未來事件、營運、流動資金及資本來源的觀點，其中若干觀點可能不會實現或可能會改變。該等陳述會受若干風險、不確定因素及假設的影響，包括本文件所述的其他風險因素。閣下務須留意，倚賴任何前瞻性陳述涉及已知及未知風險及不確定因素。本公司面臨的風險及不確定因素可能會影響前瞻性陳述的準確程度，包括但不限於下列方面：

- 我們的業務前景；
- 我們經營所在行業及市場的未來發展、趨勢及狀況；
- 我們的策略、計劃、目標及目的及成功實施該等策略、計劃、目標及目的的能力；
- 我們經營所在市場的整體經濟、政治及經營狀況；
- 我們經營所在行業及市場的監管環境及整體前景變動；
- 我們的財務狀況、經營業績及表現；
- 全球金融市場及經濟危機的影響；
- 我們降低成本及提供具競爭力價格的能力；
- 我們吸引客戶及打造品牌形象的能力；
- 我們的股息政策；

前瞻性陳述

- 我們吸引及挽留高級管理層及主要僱員的能力；
- 我們業務的規模及性質以及未來發展的潛力；
- 資本市場的發展；
- 我們競爭對手的行動及發展；
- 利率、匯率、股票價格、數量、運營、利潤、風險管理及整體市場趨勢的變動或波動；
- 本文件「業務」及「財務資料」章節中有關價格走勢、經營、利潤、整體市場趨勢及風險管理的若干陳述；及
- 本文件中並非過往事實的其他陳述。

本文件亦載有市場數據和基於若干假設作出的預測。市場可能不會以基於市場數據預測的速度增長，或根本不會增長。市場未能以預測的速度增長或會對我們的業務及[編纂]造成重大不利影響。此外，鑒於中國經濟和跨境物流行業瞬息萬變的特徵，對市場增長前景或未來狀況的相關預測或估計存在重大不確定性。若基於市場數據作出的任何假設被證明不正確，則實際結果可能與基於該等假設作出的預測相異。閣下不應過度依賴該等前瞻性陳述。

我們不保證本文件前瞻性陳述中所述交易及事件將以描述的方式發生，或根本不會發生。若干因素（包括但不限於本文件「風險因素」中所載的風險及不確定因素）可能導致實際結果與前瞻性陳述中所載的資料有實質性差異。閣下應完整閱讀本文件並理解未來實際結果可能與我們的預期有實質性差異。本文件中作出的前瞻性陳述僅涉及截至該等陳述編製日期（或若獲取自第三方研究或報告，則截至各研究或報告的相關日期）的事件。由於我們的經營環境瞬息萬變，可能不時出現新的風險和不確定因素，因此，閣下不應倚賴前瞻性陳述作為對未來事件的預測。除法律要求者外，我們不承擔更新任何前瞻性陳述以反映有關陳述編製日期後的事件或情況的義務（即使我們當時的情況可能已發生變化）。

風險因素

閣下在決定投資我們的股份前，應審慎考慮本文件所載一切資料，包括下文所述的風險及不確定因素。我們的業務、財務狀況及經營業績或會因該等風險而受到重大不利影響。我們股份的成交價或會因任何該等風險而大幅下跌，而閣下或會損失全部或部分投資。我們目前並不知悉或下文並無明示或暗示或我們認為並不重大的其他風險及不確定因素亦可能有損我們的業務、財務狀況及經營業績。閣下應就特定情況下的預期投資向相關顧問尋求專業意見。

與我們業務及行業有關的風險

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。

跨境物流服務行業具有高度波動性及週期性。根據弗若斯特沙利文的資料，影響跨境物流服務行業的因素可能包括(i)全球運輸產品需求的變化；(ii)全球及區域經濟及政治狀況；(iii)全球及區域貿易發展；(iv)貿易限制、制裁、抵制以及貿易及勞資糾紛；(v)海運及其他運輸方式的變化；(vi)貨幣匯率；及(vii)極端天氣狀況。

此外，跨境物流服務行業具有週期性，供需平衡波動。例如，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的需求突然激增。可用的船舶運力未能與大幅增加的需求匹配，從而導致運費大幅上漲。然而，自2022年下半年以來，由於更多運力已釋放至市場，中國出口集裝箱運價平均綜合指數已大幅下跌超過50%。物流服務提供商需要時間來應對需求變化，因為從下達購買集裝箱船、火車或飛機訂單到交付有關資產的交貨時間通常需要數年。倘我們無法快速及妥善應對行業波動，我們的財務表現可能會嚴重惡化。由於運價自2022年下半年至2023年大幅下降，與2021年及2022年相比，我們預計於2023年的收入、毛利及淨利潤可能大幅減少。

我們無法控制上述影響跨境物流服務行業的因素，亦無法預測行業狀況變化的性質、時間及程度。有關因素出現任何變動均可能導致海運費大幅下降，進而可能大幅降低我們的收入並降低我們的盈利能力。

風險因素

我們可能無法維持我們的歷史增長。

於2020年、2021年及2022年，我們的收入分別為人民幣781.5百萬元、人民幣4,195.4百萬元及人民幣4,607.9百萬元，而同期的毛利率分別為8.2%、10.9%及11.8%。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自營跨境海運服務。該收入及毛利率增長僅反映我們的過往表現，未必反映我們未來的財務表現，而未來的財務表現在很大程度上取決於我們(i)獲得新訂單、(ii)控制成本及支出的能力以及(iii)應對客戶不斷變化的需求及要求的能力、激烈的市場競爭以及COVID-19對區域及全球經濟，以及我們的行業、燃油價格及其他直接或間接成本的影響。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服務，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年該期間的人民幣453.8百萬元。此外，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，我們的船舶出租服務毛利率分別為33.4%、26.8%、61.3%、51.0%及72.6%。我們無法向閣下保證我們的船舶出租服務可於日後維持高毛利率，特別是倘我們未能於市場運價相對較高時釐定船舶出租服務合約的定價條款。

我們的財務表現及未來增長亦受市場變動影響。由於市場狀況的變化並非在我們的控制範圍內，我們需要及時相應地調整我們的服務供應策略。於2023年及直至最後實際可行日期，我們並未提供任何自營跨境海運服務。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。因此，我們可能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。此外，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。倘市場出現進一步重大不利變動，而我們的業務調整或適應措施無效，則該等變動可能導致我們的財務表現大幅惡化。

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。

我們主要經營中國與全球各國之間的跨境物流服務。COVID-19疫情已對區域及全球經濟產生嚴重的負面影響。近年來，區域及全球經濟增長放緩。COVID-19疫情是否會導致經濟長期低迷尚不確定。甚至在COVID-19疫情之前，全球宏觀經濟環境已面臨各種挑戰，如2014年以來歐洲經濟放緩、英國脫歐影響的不確定性以及持續的全球貿易糾紛及關稅糾紛。

風險因素

此外，包括美國及中國在內的一些世界主要經濟體的央行及財政當局所採取的貨幣及財政政策的長期影響存在相當大的不確定性，可能導致區域及全球經濟繼續呈下行趨勢。區域經濟狀況對全球經濟狀況、國內經濟及政治政策的變化以及預期整體經濟增長率較為敏感。

目前尚不清楚該等挑戰及不確定性能否得到有效管理或解決，以及其可能對全球政治及經濟狀況產生的長期影響。任何經濟下行或放緩或負面的商業情緒均可能對我們的行業產生間接潛在影響。因此，我們的業務運營及財務表現可能會受到不利影響。

我們需要大量營運資金來維持我們的業務。

我們需要大量營運資金以支付（其中包括）向第三方支付的海運費、自營跨境海運服務的船舶租賃成本、港口費、集裝箱成本及燃油成本。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，我們分別錄得現金及現金等價物人民幣50.7百萬元、人民幣190.0百萬元、人民幣340.0百萬元及人民幣147.7百萬元。此外，我們以代價約人民幣95.8百萬元購買四艘總運力為4,109TEU的二手集裝箱船舶，並訂立協議訂購兩艘一手超大型集裝箱船舶，每艘運力為14,700TEU，總代價為281.0百萬美元。倘我們無法維持足夠水平的營運資金以維持我們的業務運營，我們的財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

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。

自2020年初以來，全球越來越多的國家及地區均已爆發COVID-19（一種已知可引起呼吸系統疾病的高度傳染性疾病）。於2020年3月，世界衛生組織宣佈COVID-19疫情為大流行。為遏制COVID-19，許多國家的政府已採取一系列預防措施，主要包括對企業的復工限制、交通管制、旅行禁令、對新建及現有物業開發地盤動工時間表的管理及控制，以及隔離受影響地區。因此，世界各地主要港口的工作場所及商業場所均被封鎖。此外，COVID-19相關的旅行及邊境限制，以及國際航班的大範圍停飛，已大幅影響船舶運營商進行船員變動的能力。海員於船員合約到期時可能因全球的限制性隔離規定而無法登船或離船。限制性措施可能會嚴重影響及限制經濟活動的水平，而隨著主要行業業務的中斷，可能會對整體商業情緒及環境造成重大不利影響，進而可能導致我們業務運營所在國家的整體經濟增長放緩。

風險因素

就我們的跨境物流服務，我們已經歷COVID-19疫情帶來的影響，例如運輸材料短缺、運往海外的消費品的工廠產量下降及我們業務多個方面的營運人員短缺。

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。

跨境物流服務行業競爭激烈。我們的跨境物流服務涵蓋各類服務。因此，我們可能會與行業中眾多服務提供商競爭。具體而言，現有多個提供跨境物流服務的市場參與者。我們經營所在的各個司法管轄區亦可能出現新的進入者。該等市場參與者展開競爭以吸引及挽留消費者及商家。該等市場參與者可能擁有比我們更多的財務、技術、研發、營銷、配送及其他資源。彼等亦可能擁有更悠久的經營歷史、更大的客戶群或更廣泛及更深入的市場覆蓋範圍。因此，我們的競爭對手可能能夠比我們更迅速有效地應對新的或不斷變化的機會、技術、標準或用戶需求，並有能力展開或承受重大監管變化及行業演變。此外，當我們拓展至其他地域市場時，我們將面臨來自可能同樣進入到我們目前所經營或將經營地域市場的國內外新競爭對手的競爭。

任何競爭的大幅增加或會對我們的收入及盈利能力以及我們的業務及前景造成重大不利影響。我們無法向閣下保證我們的服務將持續與競爭對手的服務有所區別，並保持及改善我們與跨境物流服務行業中各參與者的關係，或增加或甚至維持我們現有的市場份額。倘我們未能有效競爭，我們或會失去市場份額，且我們的財務狀況及經營業績可能會惡化。

此外，許多跨境物流服務行業的服務提供商近年來紛紛整合，以組建具有更高議價能力及更為大型的企業，因此而產生更大的競爭壓力。若此整合趨勢持續，整合後的企業可能會擁有更高的議價能力，進而產生進一步的競爭壓力。跨境物流服務行業中的新合夥關係及戰略聯盟亦能改變市場動態，並對我們的業務及競爭定位造成不利影響。倘我們不具備必要的資源及技能，我們可能會隨著競爭的加劇而失去市場份額。

風險因素

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。

我們的客戶對跨境物流服務的需求很大程度上取決於彼等的業務表現。因此，我們客戶的行業、業務表現或戰略的不利發展或所受影響可能對我們的業務運營及財務狀況產生重大不利影響。此外，我們供應鏈解決方案的成功實施及我們的相關財務業績取決於客戶的表現。倘客戶在我們代其購買貨品後拖欠付款，我們可能因未能收取貨款及貨品市價下跌而蒙受損失。倘客戶的業務運營出現任何不利發展或任何其他原因導致對我們服務的需求減少，我們的業務、財務狀況及經營業績將受到不利影響。

我們的業務須遵守複雜的條約、地方法律及法規。

跨境物流服務行業受到高度監管，我們的運營須遵守若干國際公約、條約以及我們的物流資產運營所在司法管轄區及我們的物流資產註冊所在司法管轄區現行有效的國家及地方法律法規。該等公約、條約、法律及法規管轄範圍包括海上作業、環境保護、有害物質的排放及管理以及人類健康安全等領域。例如，國際及國內貨物運輸須遵守多項法規，包括許可及財務安全要求、進出口法規、安全要求、包裝要求及通知要求。此外，倘船舶不適合繼續航行或有對船舶、其船員或環境構成不合理風險的缺陷，船舶可能遭港口國管制人員扣留。該等法規及要求可能會根據新的立法及監管舉措而發生變化，要求改變運營實踐或影響對跨境物流服務的需求或影響提供跨境物流服務的成本，從而可能會影響跨境物流服務行業的經濟狀況。

隨著相關條約及法規不斷演變，可能需要更多支出以確保我們的業務符合相關條約及法規。此外，我們無法控制客戶的活動，這可能導致違反若干有關物流活動的法律法規。倘發生有關違規行為，我們可能會捲入訴訟或其他法律程序、產生費用及開支，並對我們的業務、聲譽、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

風險因素

倘我們經營所在市場的跨境物流需求下降，我們的業務、經營業績及前景可能會受到重大不利影響。

我們無法向閣下保證，我們未來的服務量不會因經濟下行、政治形勢變化、經濟關係惡化或可能在我們可控範圍外的其他因素而減少或未能如我們預期般迅速增加。在我們提供跨境物流服務的主要國家的經濟、金融及政治狀況的不利變化將對我們的業務產生不利影響。尤其是，我們是一間在中國運營的公司，我們的業務與源自中國的進出口活動密切相關。因此，倘中國經濟放緩影響其與其他國家的貿易，可能會對我們的業務、經營業績及未來前景產生重大不利影響。此外，包括涉及對中國或我們合約對手方的貿易限制、制裁、抵制及貿易糾紛亦可能對我們的經營業績產生重大不利影響。

此外，我們越來越專注於為電子商務商戶提供服務。然而，該等電子商務商戶未來的經營業績將取決於影響中國電子商務行業發展的諸多因素，而我們未必能控制有關因素，如(i)電子商務商戶開展業務所在國家電子商務消費者的信任及信心程度，以及消費者人口結構、消費者品味及偏好的變化；(ii)電子商務商戶提供的產品的選擇、價格及受歡迎程度以及促銷活動；(iii)替代零售渠道或商業模式是否能更好地滿足消費者的需求；及(iv)與線上購物相關的履約、付款及其他配套服務的發展。電子商務受歡迎程度的任何下降均可能對電子商務商戶的業務前景產生不利影響，進而可能對我們客戶的業務產生不利影響，從而最終可能對我們的收入及業務前景產生不利影響。

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。

我們的業務表現取決於我們對租入或租出船舶的運力及期限的有效管理。我們通過租入船舶或自有船舶而獲得運力，此對於我們開展業務至關重要。運力管理需要成本考慮及複雜的規劃，其基於(其中包括)對市場趨勢的假設及預期，而有關假設及預期亦不時改變。倘我們無法準確預測市場趨勢，我們可能會因市場波動而面臨運力不匹配情況。此外，我們租入或租出船舶的期限亦需要成本考慮及複雜的規劃。若干情況(例如前承租人延遲還船、船東未能及時向我們交付船舶或不可抗力因素)可能導致

風險因素

租期期限與完成航程所需的期限出現不匹配情況。倘發生有關情況且我們未能有效管理我們的運力及／或我們租入或租出船舶的期限，我們的經營業績及財務表現可能會受到不利影響。

我們可能無法獲取足夠的貨艙來滿足客戶的需求。

我們通常根據一系列安排自承運人獲得貨艙。根據相關協議，我們在協議期間可購買指定航線上的貨艙，並協定貨運量。倘我們有意獲得較根據協議所獲得容量更多的貨艙，該額外貨艙將按最新市價購入，且概不保證我們將能獲得該額外貨艙。此外，除先前所協定者外，我們供應商提供的貨艙均為先到先得，概不保證貨艙供應。我們無法保證將能夠於客戶的預期時限內以具成本效益的方式購買貨艙。於往績記錄期，我們曾在運力緊張時遇到貨艙短缺的情況。由於我們已與客戶磋商解決短缺問題，該等貨艙短缺並無導致向客戶作出任何賠償。我們無法保證上述情況不會於日後再次發生。倘我們無法自我們的供應商獲取足夠的貨艙滿足客戶需求，尤其是在旺季，我們於業內的聲譽可能遭受損失。

中國與其他國家或地區的政治關係（尤其是中美之間持續緊張）可能影響我們的業務運營。

我們的業務受全球政治及經濟環境影響。有關環境的任何衰退或變化均可能影響我們的業務，並增加我們的運營成本及降低利潤率，導致我們的業務、經營業績及盈利能力受到重大不利影響。具體而言，美國政府自2018年7月起一直對中國貨品實施進口關稅及／或限制，中國亦持續對美國貨品實施類似措施以作為回應。圍繞任何現有或新關稅及／或貿易限制的不確定性以及中美緊張局勢為全球經濟帶來的持續影響，可能會對跨境物流服務需求產生長期影響。倘若中美緊張局勢持續升級，可能會對我們的業務及經營業績造成負面影響。

倘我們無法有效管理擴張，我們的業務前景及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們擴張計劃的成功實施可能會受到多項因素的影響，包括充足資金的可用性、與我們行業相關的政府政策、經濟狀況、新市場的進入門檻、我們保持現有競爭優勢的能力、我們與客戶的關係以及替代品及新的市場進入者的威脅。概不保證擴張計劃能夠及時成功實施。倘我們的經營環境發生任何重大不利變化或倘我們無法預測新市場的任何不利狀況或障礙，導致我們未能實施擴張計劃的任何部分，我們服務能力的

風險因素

增長將受到負面影響，因而導致我們未來的能力受到限制。因此，我們獲取未來服務訂單的能力將受到限制，繼而對我們的前景產生不利影響。我們的經營環境發生任何重大不利變化導致我們未能全面實施擴張計劃亦可能使我們的財務狀況及前景受到不利影響。

此外，如本文件「業務—發展策略」及「未來計劃及[編纂]」所述，我們的業務戰略及未來計劃的成功實施(i)基於當前普遍情況以及若干情況會否發生的基準及假設；及(ii)取決於多項因素，包括資金的可用性、對我們服務的需求增加、我們擴大業務的能力以及留住及聘用稱職的管理層及僱員的能力。部分因素性質上並非我們所能控制且具有不確定性，如中國、美國及世界其他地區的整體市場狀況，以及跨境物流服務行業政府政策或監管制度的變化。概不保證我們的業務戰略及未來計劃能夠成功實施。未能或延遲實施任何或所有該等戰略及計劃均可能對我們的盈利能力及前景產生重大不利影響。

我們面臨與我們全球擴張相關的風險。

我們正在繼續將我們的業務擴展到更多的國際市場。然而，在一個新的地理區域提供服務可能涉及多項風險及挑戰。概不保證我們將從該等擴張工作中取得成功或獲得任何回報。

在全球範圍內的持續擴張使我們面臨以下風險：

- 我們的服務難以於具有不同業務交易歷史的不同地域市場中獲得市場認可；
- 在我們投入較少銷售及營銷資源的若干其他國家，難以實現快速的營銷增長；
- 由於語言障礙、距離、人員配備、用戶行為及消費能力、文化差異、業務基礎設施限制以及規管全球運營公司的法律而導致運營管理困難；
- 應用其他司法管轄區的法律法規；
- 與國外業務及收入相關的潛在不利稅務後果；
- 複雜的外匯波動及相關問題；

風險因素

- 信貸風險及更高水平的付款欺詐；
- 部分國家的政治及經濟不穩定；
- 限制貨幣流動；及
- 部分國家對我們的知識產權的保護減少或無效。

由於該等障礙，我們可能會發現進入其他地域市場屬不可能或成本過高，或可能會延遲進入其他地域市場，這可能會阻礙我們發展業務的能力。

倘我們未能採用新技術來滿足不斷變化的客戶要求或新興行業標準，我們的業務可能會受到重大不利影響。

為跟上跨境物流服務行業的最新發展及趨勢，及應對客戶不斷變化的需求及偏好，我們需要不時升級現有技術，投入新技術及引入新服務，這可能會產生大量支出，並可能受到許可或其他監管要求的約束。

倘我們無法預測或適應跨境物流服務行業的最新技術發展或市場趨勢，我們可能無法滿足客戶的期望及不斷變化的需求，而對我們服務的需求可能會下降。而且，倘我們的競爭對手對客戶偏好的變化更為敏感或對行業新興技術的反應更為積極，則我們的跨境物流服務的競爭力或會降低。此外，我們無法保證將能夠收回與升級現有技術及購買新技術相關的支出。再者，快速的技術改進有時可能導致設備提前過時或冗餘，並產生減值費用。任何該等情況均可能對我們的經營業績、財務狀況及增長前景產生不利影響。

互聯網服務系統故障可能會對我們的運營構成不利影響。

我們的互聯網服務系統為一站式系統，供客戶就跨境物流服務下單以及管理訂單。我們的互聯網服務系統允許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。我們的服務極為依賴我們與客戶溝通以及管理信息及指示的能力，以使我們能夠在客戶規定的時間內有效執行工作。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

風險因素

易由我們的互聯網服務系統完成或處理。請參閱「業務—我們的互聯網服務系統」。倘我們未能維護、保護及完善我們的互聯網服務系統，我們可能處於競爭劣勢並失去客戶。

此外，現有流程的持續自動化以及第三方技術和雲網絡容量的使用需適應和調整，這可能會增加我們面臨的網絡安全風險。因與客戶或其他跨境物流服務行業從業者的系統互動出現故障、病毒、未經授權訪問、損耗、互聯網服務提供商的故障或其他不可預見因素導致IT系統出現任何故障，可能會對我們的經營表現構成不利影響。因此，如損失未獲充分投保，亦可能會對我們的財務業績構成重大影響。儘管難以確定任何特定中斷或攻擊會直接造成何種損害（如有），但如對我們操作系統和技術基礎設施的性能、可靠性、安全性和可用性造成重大影響而不能令客戶滿意，可能會損害我們的聲譽，削弱我們留住現有客戶或吸引新客戶的能力，並使我們面臨法律訴訟及政府行動。有關損害可能會對我們的財務狀況、經營業績及增長前景造成重大不利影響。

我們的互聯網服務系統可能無法按照計劃發展。

作為我們策略的一部分，我們擬投入大量資源升級及發展我們的互聯網服務系統，以應付服務量預期增長及提升我們服務的競爭力。特別是，我們計劃(i)升級及推廣我們的現有網站；(ii)升級及維護我們的現在技術系統；(iii)投資自動化技術；(iv)投資大數據分析；(v)設立智能客戶服務系統；(vi)設立智能工作流程系統；及(vii)升級我們的智能風險控制平台。請參閱「未來計劃及[編纂]」。然而，我們無法向閣下保證，我們將順利開發互聯網服務系統以符合客戶預期。若我們的互聯網服務系統未能滿足我們的需求或實現計劃增長，我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景可能受到不利影響。

跨境物流服務行業人力短缺可能導致港口擁堵。

跨境物流服務行業中的勞資糾紛或罷工可能導致人力短缺，從而可能中斷或阻礙我們的業務運營。與跨境物流服務行業的其他運營商一樣，我們依賴第三方僱員（如港口的裝卸工人）進行部分日常營運。有關該等外部勞工的勞工行動或其他勞工動亂可能阻止或阻礙我們的正常經營活動，而倘未能及時解決，可能會導致我們的收入減少。我們不可能預測或控制該等行動。例如，2020年長灘港和洛杉磯港的港口擁堵即因罷

風險因素

工引發。有關港口擁堵情況導致出現不尋常的等泊期。例如，根據弗若斯特沙利文的資料，自2021年1月至2022年年中，中國－美洲航線的平均延誤超過五天。我們無法向閣下保證日後不會發生此類罷工。

燃油成本變動及燃油供應中斷可能會降低我們的盈利能力。

燃油價格波動及燃油供應中斷可能會降低盈利能力。在跨境物流服務行業中，燃油屬重大成本。因此，燃油價格上漲可能會增加我們的成本。若我們未能將該成本轉嫁予客戶，我們的盈利能力可能會受到不利影響。燃油成本可能大幅波動，且受諸多我們無法控制的經濟及政治因素影響，主要包括產油地區的政治動盪及地緣政治局勢。

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。

跨境物流服務行業競爭激烈。我們於往績記錄期已經且日後可能會繼續就新船舶訂立新造船合約，以補充我們現有的船隊，滿足我們客戶的需求，並保持我們的市場地位。2022年6月，我們簽訂協議訂購兩艘一手超大型集裝箱船舶，運力皆為14,700TEU。該等船舶預計將於2025年左右交付。該等新船舶可能因多種因素而延遲交付，包括(i)設備、材料或熟練勞動力短缺、(ii)訂購的材料和設備的交付或造船廠的建設出現計劃外的延誤、(iii)設備未達質量及／或性能標準、(iv)設備供應商或造船廠遇到財務或經營困難、(v)意料之外的實際或意圖更改訂單、(vi)未能獲得所需的許可或批准、(vii)在訂單與交付之間出現意料之外的成本增加、(viii)設計或工程變更、(ix)停工或其他勞資糾紛以及(x)惡劣天氣狀況或任何其他不可抗力事件。重大的成本超支或延誤可對我們的業務、財務狀況、現金流及經營業績造成重大不利影響。此外，未能按時完成項目可能導致該船舶延遲產生收入，繼而可能對盈利能力及財務狀況造成不利影響。

此外，我們對船舶的投資可能會產生大量債務及現金流出。為維持我們的競爭地位，我們需要繼續在維護及購買船舶方面投入大量財務資源，這可能導致本集團產生重大債務及現金流出。倘我們對船舶的投資不成功或低於我們的預期，我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景可能會因後續債務及現金流出而受到不利影響。

風險因素

我們面臨與購買二手船舶及向第三方租賃船舶相關的風險。

我們於往績記錄期購買二手船舶以擴大我們的船隊。於2023年7月，我們簽訂協議備忘錄，購買另一艘二手船舶，以進一步擴大我們的運力。二手船舶可能存在我們在購買時未發現的潛在缺陷。該等缺陷可能隨後導致大量維修開支或航程中斷。此外，二手船舶未必具備我們租用新船舶所能具備的所有功能。倘我們購買的二手船舶存在缺陷及／或性能低於我們的預期，我們可能需要大量時間並花費大量資源來更換或升級有關船舶。倘我們需要更換或升級我們的二手船舶，我們亦面臨因該等船舶的潛在檢修而導致的航運延誤、營運中斷甚至訴訟的風險。一旦發生任何該等事件，我們的服務量、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

截至2023年4月30日，我們亦租入一艘船舶作為我們船隊的一部分。倘船舶租賃市場的開支增加，當我們延展該等現有租約或以新租約取而代之時，與擁有更多自有船舶或簽訂更長期租約的競爭對手相比，我們可能會更直接地產生更高的成本。這可能對我們業務運營的競爭力及整體財務業績產生不利影響。

我們的船隊老化可能導致未來經營成本增加，這可能對我們的盈利能力產生不利影響。

一般而言，維持船舶處於良好運行狀態的成本隨著船齡的增長而增加。隨著我們的船舶老化，我們將承擔更多的成本。由於發動機技術的改進，與最近建造的船舶相比，較舊的船舶通常燃油效益較低且維護成本更高。貨物保險費率隨著船齡的增長而增加，使租船人不太偏好舊船。與船齡相關的政府法規及安全或其他設備標準亦可能規定我們就船舶改造或添置新設備增加開銷。有關法規及標準亦可能限制我們的船舶可能從事的活動類型。我們無法向閣下保證，隨著我們的船舶老化，市場狀況將證明該等支出是合理的，或使我們能夠在船舶剩餘使用年限期間通過運營船舶獲利。

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。

我們已經購買或促使相關交易對手購買保險以防範若干潛在的風險和責任。我們在全球及地方運營層面投購各種保單，保險覆蓋第三方責任、火災損失、運輸風險、財產損失及損壞以及工人的傷亡賠償，上述各項通常均獲得投保。更多詳情請參閱「業務－保險」。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已就船舶計劃航經高風險

風險因素

地區的情況購入綁架及贖金保險以及租金損失保險。此外，我們的供應商一般投購了各種保單，涵蓋運輸中的貨物及集裝箱。然而，我們無法保證我們的保險範圍足以防止我們遭受任何損失，亦無法保證能夠及時根據現有的保單成功索賠損失。倘我們遭受任何非保單涵蓋範圍內的損失，或賠償金額遠少於實際損失，我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到重大不利影響。

倘我們未能有效吸引新客戶或未能維持與現有客戶的關係，我們的業務及經營業績可能會受到不利影響。

我們的持續成功需要我們維持與現有客戶的關係並發展新的客戶關係。我們無法保證我們的客戶未來或會按當前水平繼續使用我們的服務。我們可能無法維持或拓展與現有客戶的關係，或無法取得帶來利潤的新客戶。於我們現有合約屆滿後，我們無法向閣下保證我們的客戶將能按優惠條款續約或根本無法續約，亦無法保證我們能夠吸引新客戶。倘我們失去一名或多名重要客戶，將會加劇不利影響。

於往績記錄期，我們於2020年、2021年及2022年以及截至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／期間的總收入約19.0%、9.6%、10.3%及29.9%，而我們於同期向最大客戶的銷售額則分別佔我們各年度／期間的總收入約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。概不保證我們日後不會依賴少數主要客戶，以致我們將會從相對較少的客戶產生大部分收入。無法留住或替代我們任何主要客戶可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

難以預測我們客戶的需求可能會對我們的利潤率及經營業績造成不利影響。

我們業務的客戶滿意度取決於我們滿足不可預測的客戶需求和要求的能力。我們有一大部分收入來自行業客戶，這些行業的運輸模式取決於實時生產計劃。因此，取得收入的時間在很大程度上受到我們無法控制的因素影響，例如消費者對零售商品的需求突然變化、貿易關稅變動、產品發佈及／或製造生產延遲。

風險因素

市況波動可能會導致承運人和其他服務提供商加價時我們獲得較少或未獲事先通知的情況。如出現加價，我們通常無法在相同財政年度將有關升幅轉嫁予我們的客戶。因此，我們的利潤率及經營業績可能會受到不利影響。

在提供供應鏈解決方案時，我們可能因代表客戶持有進口商品的所有權而面臨更大的存貨風險，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

自2023年2月起，我們已開始提供供應鏈解決方案，並已與中國客戶訂立進口代理協議，以提供進口代理服務，據此，我們獲聘向外國供應商採購商品並提供物流服務以將商品進口至中國。在客戶結清該等商品的總價、進口代理費、稅項及其他相關費用前，我們擁有進口商品。因此，倘我們的客戶未能及時結清相關款項，我們可能因進口商品的累計過剩存貨而面臨更大的存貨風險。過多的存貨水平可能會增加我們的存貨持有成本、存貨過時或撤銷的風險。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們面臨有關收購、投資及結盟的風險。

我們可能會不時投資並進行收購和結盟。例如，於2019年，我們為促進跨境物流服務而收購上海絲金。有關舉措可能會涉及重大風險及不確定因素，包括分散管理層目前運營的精力、超出預期負債及開支以及我們在盡職調查時沒有發現的尚未識別事宜。這些新項目存在固有風險，可能不會成功。此外，於投資或收購完成後，我們為實現協同效益可能會分配大量資源將新業務整合至我們的現有業務。整合過程涉及風險及不確定因素，其中部分風險及不確定因素不受我們控制，且無法保證我們將能實現預期利益、協同效應、成本節約或效益。

第三方服務提供商營運成本增加或未能與其保持合作夥伴關係可能會對我們的業務造成不利影響。

我們依賴若干第三方服務提供商，例如船運公司、拖車運輸公司、鐵路公司、倉儲服務提供商、報關代理公司、船舶租賃公司、集裝箱供應商及燃油供應商向我們的客戶提供服務。我們的大部分第三方服務提供商受日益嚴苛的法律所規限，該等法律可能會直接或間接對我們的業務造成重大不利影響。中國、美國及其他國家未來對跨

風險因素

境物流服務行業的監管發展可能會對其運營產生不利影響並增加上游供應商的營運成本，進而可能會增加我們的物流服務成本。倘我們無法將有關成本轉嫁予客戶，我們的業務及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們的第三方服務提供商的財務穩健性、經營能力及實力以及我們可獲得運力分配如有變動，可能會對我們產生不可預測的影響。例如，在運力或供應量下降、價格波動或船期表更有限、沉船或其他事故或貿易通道或港口擁堵的共同作用下，我們執行服務並保持盈利的能力可能會進一步受到不利影響。此外，若干政府給予的紓困措施亦可能會影響我們第三方服務提供商的財務穩健性及提供服務的能力，這種情況我們無法預測。

我們對該等服務提供商所提供服務的質量控制有限。倘彼等未能在交付時間、運輸過程及貨物裝卸流程方面滿足我們客戶的期望，可能會導致交付延誤或運輸過程貨物損壞，我們的業務及聲譽可能會受到損害。此外，該等服務提供商或其僱員的任何違法行為、嚴重不當行為或不合規行為亦可能會對我們的業務及聲譽造成不利影響。

我們的經營業績受季節性波動影響。

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。另一方面，在每年的特定時期客戶的物流服務需求會相對較小。倘我們於任何有關期間錄得的收入低於預期，不論是由於經濟狀況普遍惡化或我們無法控制的其他因素，未必能抵銷我們的開支，這將對該期間的經營業績及財務狀況造成不成比例的不利影響。

倘我們無法為我們的業務擴張獲取充足資金，我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景可能會受到不利影響。

跨境物流服務行業的參與者一般需要大量資本開支進行業務擴張。我們能否安排融資視乎多個因素而定，部分因素並不受我們控制，具體包括整體經濟及資本市場狀況、銀行或其他貸款人的信貸可獲得性、取得政府的必要批准、投資者對我們的信心、跨境物流服務行業的一般狀況、我們的經營及財務表現，以及任何法律及監管限

風險因素

制等。我們無法向閣下保證我們能按可接受的條款取得未來融資或根本無法取得融資。若我們無法獲得融資或無法按我們可接受的條款獲得融資，我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景可能會受到不利影響。

我們的債項可能會對我們的流動性及盈利能力造成不利影響。

我們作為跨境物流服務提供商會產生重大債項，尤其是在融資購入物流資產時產生的債項。截至2023年4月30日，我們的尚未償還銀行及其他借款總額為人民幣62.8百萬元，資產負債比率為6.5%。我們按期償還債項及維持流動性的能力將在很大程度上視乎我們未來的經營表現及現金流量，而這又取決於多項因素，如市場對跨境物流服務的需求。我們無法向閣下保證我們將於未來繼續產生足夠現金流量償還我們的債務。倘我們未能及時支付部分或所有有關債項，我們可能需與貸款人重新商談，或取得額外股權或債務融資。無法保證該等替代措施可按令人滿意的條款或在未有違反當時存有的融資交易的條款及條件的情況下實施。因此，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

我們截至2020年12月31日錄得流動負債淨額。概無保證我們日後將會錄得流動資產淨額。

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。我們截至2020年12月31日的流動負債淨額狀況主要是由於截至同日的貿易商應付款項以及計息銀行及其他借款增加。概無保證我們日後將能夠錄得流動資產淨額，尤其是考慮到用於支付（其中包括）兩艘一手超大型集裝箱船舶的代價的大量營運資金。倘我們錄得流動負債淨額，我們可能面臨流動資金不足並可能無法償還短期債務。任何有關事件可對我們的業務及經營業績有重大不利影響。

利率上升可能會對我們的經營業績造成不利影響。

一如眾多其他跨境物流服務行業參與者，我們可能依賴銀行借款為購置船舶或航運集裝箱提供資金。我們貸款的利率上升可能會導致我們的利息開支大幅增加，對財務成本構成不利影響，從而可能會對我們的業務及盈利能力構成影響。無法保證將可透過訂立該等交易有效降低我們的利率風險，甚至根本無法降低利率風險。倘結構不當，若干衍生金融工具或會增加我們的利率波動風險。

風險因素

我們可能面臨與我們的貿易應收款項相關的信貸風險。

我們的貿易應收款項主要指我們應收第三方客戶的未償還款項。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，我們的貿易應收款項的賬面值分別為人民幣117.3百萬元、人民幣311.3百萬元、人民幣149.1百萬元及人民幣119.4百萬元，我們的貿易應收款項減值分別為人民幣5.2百萬元、人民幣6.4百萬元、人民幣15.8百萬元及人民幣21.1百萬元。詳情請參閱「財務資料－合併財務狀況表若干項目說明－貿易應收款項」。由於我們無法控制的多種因素，我們可能無法收回所有該等貿易應收款項。例如，倘我們與任何客戶的關係惡化或終止，或倘任何客戶因任何原因而在運營中遇到任何困難或業務或財務表現下降，我們的客戶可能會延遲付款或拖欠付款。因此，我們可能無法向彼等完全收回欠款，或根本無法收回。儘管我們已就貿易應收款項錄得虧損撥備，但倘我們無法管理與貿易應收款項相關的信貸風險，我們的現金流量及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們面臨來自預付款項及其他應收款項的信貸風險。

我們的預付款項及其他應收款項主要包括預付款項、保證金及出售集裝箱應收代價。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，我們的預付款項及其他應收款項分別為人民幣14.6百萬元、人民幣327.6百萬元、人民幣426.5百萬元及人民幣612.3百萬元。截至2021年12月31日，我們錄得預付款項及其他應收款項人民幣327.6百萬元，主要是由於我們錄得出售集裝箱的應收代價。截至2022年12月31日，我們的預付款項及其他應收款項增加至人民幣426.5百萬元，主要由於就購買集裝箱船舶預付款項人民幣377.2百萬元所致。截至2023年4月30日，我們的預付款項及其他應收款項進一步增加至人民幣612.3百萬元，主要由於(i)非流動預付款項增加，乃由於就購買船舶集裝箱支付的預付款項增加；及(ii)預付[編纂]開支增加。概不保證我們的預付款項、保證金及出售集裝箱應收代價的對手方將履行其義務或及時履行其義務，且我們面臨與我們的預付款項及其他應收款項有關的減值風險。於2020年及2021年，我們就其他應收款項確認的減值虧損分別為人民幣44,000元及人民幣0.9百萬元。於2022年，我們就其他應收款項回撥確認的減值虧損為人民幣0.6百萬元。於截至2023年4月30日止四個月，我們就其他應收款項確認的減值虧損為人民幣0.3百萬元。

我們無法向閣下保證，倘相關對手方延遲或甚至違約履行其義務，我們將能夠按時或完全收回全部或任何預付款項及其他應收款項。因此，當我們釐定收回相關到期款項的機會甚微時，我們就預付款項及其他應收款項作出減值虧損撥備。我們對預付款項及其他應收款項的可收回性進行評估，其依據包括我們的過往結算記錄、我

風險因素

們與相關對手方的關係、付款條件、市場趨勢以及在某種程度上的宏觀經濟及監管環境，其中涉及我們的管理層運用各種判斷、假設及估計。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，我們分別就預付款項及其他應收款項作出減值撥備人民幣0.6百萬元、人民幣1.5百萬元、人民幣0.8百萬元及人民幣1.2百萬元。由於我們管理層的估計及相關假設乃根據我們於釐定撥備時可獲得的資料作出，因此不能保證我們的預期或估計於未來仍然準確。倘我們不能如期收回款項，我們可能需要對預付款項及其他應收款項提減值撥備，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

我們的商譽及其他無形資產減值可能會對我們呈報的經營業績產生負面影響。

於往績記錄期，我們錄得的商譽主要與我們收購上海絲金的75%股權有關。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，分配至上海絲金現金產生單位的商譽賬面值保持穩定於人民幣8.6百萬元。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，我們分別錄得無形資產（主要為軟件）賬面淨值人民幣2.8百萬元、人民幣2.2百萬元、人民幣2.1百萬元及人民幣2.0百萬元。

我們初步按超出所轉讓代價總額的部分計量商譽。於初始確認後，我們按成本減累計減值虧損計量商譽。商譽每年進行減值測試，倘有事件或情況變化表明賬面值可能減值，則更頻繁地進行減值測試。我們初步按成本計量無形資產。於企業合併中收購的無形資產的成本為收購日期的公允價值。當有跡象顯示無形資產可能出現減值時，將評估無形資產減值。若我們確定商譽及無形資產出現減值，則我們須於商譽及無形資產釐定為減值期間在財務報表中撇減賬面值或錄入盈利。這將對我們的經營業績造成重大不利影響。

我們可能無法履行有關合約負債的責任，這可能會對我們的經營業績及流動資金狀況產生重大不利影響。

我們的合約負債主要包括跨境物流服務客戶的預收服務費。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，我們分別錄得合約負債人民幣7.8百萬元、人民幣39.3百萬元、人民幣19.6百萬元及人民幣9.2百萬元。若我們無法履行有關合約負債的義務，例如未能將貨物交付到客戶與我們協定的目的地，則我們可能須退還客戶支付的相應部分款項，這可能對我們的現金流量及流動資金狀況造成不利影響。此

風險因素

外，我們可能無法將該等合約負債轉換為收入，從而可能對我們的業務表現及經營業績造成不利影響。未能履行我們有關的合約負債的責任亦可能對我們與該等客戶的關係造成不利影響，從而可能對我們日後的聲譽及經營業績造成不利影響。

有關牌照、登記及批准的要求增加以及日益嚴格的法律可能會導致我們的業務中斷並增加我們的營運成本。

跨境物流服務行業受貨物運輸、清關、倉儲及集裝箱堆場業務的特定監管法律所規管。為從事該等業務，須自監管機構取得各種登記、批准及牌照。例如，截至最後實際可行日期，我們已取得中國及美國的NVOCC資格及中國的《國際班輪運輸經營資格登記證》。我們若干牌照及許可的有效期限須續期並及時更新當中登記的相關信息。隨著對我們跨境物流服務的牌照及許可的要求不斷提高，無法確定未來遵守有關牌照及許可的批准或續期條件的成本及難度。因此，倘相關政府部門頒佈新的法律法規，要求取得對我們不利的額外批准或牌照，我們的營運可能會受到中斷，而我們的財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

第三方或政府部門對我們使用租賃物業權利的質疑或未能續訂現有租約，可能會對我們的業務營運造成不利影響。

我們租賃物業中有部分出租人未向我們提供其物業所有權證或證明彼等有權將該等物業出租予我們的其他文件。倘我們的出租人並非物業所有者且彼等未獲得所有者或其出租人的同意，我們的租約可能無效。倘發生上述情況，我們可能須與業主或有權出租物業的當事方重新磋商租約，而新租約的條款可能對我們更不利。訂立租約時，若干租賃物業亦已設置抵押。倘抵押權人取消抵押品贖回權並將物業轉讓給另一方，則該租約可能對物業受讓人沒有約束力。此外，我們存在租賃物業的租賃權益尚未按照中國法律規定在相關中國政府部門進行租賃備案登記的情況，倘我們在收到相關中國政府部門的任何通知後未能補救，可能使我們面臨潛在的罰款。此外，若我們租賃物業的實際用途與土地使用權證上登記的用途不一致，或我們的租賃物業位於劃撥土地上，主管部門可要求出租人歸還土地，並對出租人處以罰款；若出租該等物業

風險因素

未經政府部門同意或未上繳所得款項（如適用），主管部門可沒收出租該等物業的收益，並對出租人處以罰款。在此情況下，相關租賃協議可能被視為違反法律，因而被視為無效。此外，中國消防安全監管法規及規範制度可能會因地而異，且部分內部監管指引可能不會及時發佈。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的所有須根據中國法律向消防安全部門備案的租賃物業已根據中國法律向相關消防安全部門妥善備案。然而，我們無法向閣下保證，我們在中國的所有租賃物業將符合中國相關法律及監管規則及標準規定的所有消防要求。因此，我們對租賃物業的使用可能會受到影響。若我們對物業的使用受到監管機構的質疑或受到火災事故影響，我們可能會被迫從受影響的運營地點遷移。

據我們所知，政府部門、物業所有者或任何其他第三方概無就我們於該等物業的租賃權益或使用該等物業考慮發起或發起重大索賠或訴訟。然而，我們無法向閣下保證，我們使用該等租賃物業將來不會受到質疑。若我們對物業的使用受到質疑，我們可能會被處罰款並被迫搬遷受影響的業務。此外，我們可能會與對我們所租賃物業享有權利或利益的業主或第三方發生糾紛。我們無法向閣下保證能夠及時按我們可以接受的條款找到合適的替換地點，甚至根本無法找到合適的替換地點，亦不能保證我們不會因第三方質疑我們對該等物業的使用而面臨重大責任。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

我們可能因未在中國登記租賃協議而受到處罰。

截至最後實際可行日期，我們在中國的20項租賃物業的租賃協議尚未向中國相關土地和房地產管理局登記及備案。有關主管部門可能要求我們在指定時限內完成租賃登記，如在遵守該等規定方面有任何延誤，其可能就每份該等租賃協議處以人民幣1,000元至人民幣10,000元不等的罰款。詳情請參閱「業務－物業－租賃物業」。我們無法向閣下保證相關主管部門不會因未登記該等租賃協議而施加處罰。任何該等處罰均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們的系統及網絡存在任何安全漏洞或受到任何攻擊、我們或第三方實際或被認為未遵守適用的網絡安全及數據保護法律法規或隱私政策，均可能損害我們的聲譽並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

在我們的業務過程中，我們可能會不時通過我們運營的互聯網服務系統及公司網站從我們的客戶、僱員及第三方收集及使用個人數據，例如地址、電話號碼等信息。儘管我們的數據安全措施不斷改進，但仍可能由於僱員失誤、失職、系統錯誤或漏洞或其他原因而使我們的數據安全遭到破壞。任何意外或故意的安全漏洞或其他未經授

風險因素

權訪問我們的系統及平台均可能導致客戶及其他第三方機密數據洩露並用於非法目的，而我們可能會因此類信息丟失或遭濫用而承擔責任、面臨潛在訴訟或負面宣傳，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

與網絡安全相關的法律法規在中國相對較新且不斷演變，其解釋及執行存在很大的不確定性。2021年6月10日，全國人民代表大會常務委員會頒佈《中華人民共和國數據安全法》，自2021年9月起實施，規定對可能影響國家安全的數據處理活動的安全審查程序。2021年12月28日，國家網信辦及其他十二個中國監管部門聯合修訂發佈《網絡安全審查辦法》（「網絡安全審查辦法」），已自2022年2月15日起實施。網絡安全審查辦法要求，「關鍵信息基礎設施運營者」採購網絡產品和服務以及「網絡平台運營者」開展數據處理活動，影響或者可能影響國家安全的，應當向網絡安全審查辦公室申請網絡安全審查。此外，2021年11月14日，國家網信辦發佈《網絡數據安全管理條例（徵求意見稿）》（「網絡數據安全條例草案」），從個人數據保護、重要數據安全、數據出境安全管理、網絡平台運營者義務等方面，對數據處理者通過互聯網進行數據處理活動作出具體要求。網絡數據安全條例草案明確規定，數據處理者在香港上市影響或者可能影響國家安全的，數據處理者應當按照中國相關法律法規申請網絡安全審查。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」。網絡數據安全條例草案僅為徵求公眾意見而發佈，其執行條款及預期的通過或生效日期可能會發生變化，存在很大的不確定性。未來的監管變化是否會對像我們這樣的公司施加額外的限制亦仍然不確定。在現階段，我們無法預測新的網絡安全及數據安全監管制度的影響（如有），我們將密切關注及評估規則制定過程中的任何進展。倘網絡數據安全條例草案的頒佈版本強制或任何中國監管部門要求我們辦理網絡安全審查許可或採取其他具體行動，我們將面臨能否及時獲得甚或根本無法獲得許可的不確定性。一旦未能辦理或延遲辦理該等流程，我們可能受到政府執法行動及調查、罰款、處罰、暫停我們的不合規業務或吊銷我們的營業執照及許可證等懲處，這可能會對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

風險因素

我們可能無法防止他人未經授權使用我們的知識產權，這可能會損害我們的業務及競爭地位。

我們認為我們的商標、版權、專利、域名、技術訣竅、專有技術及類似的知識產權（我們擁有所有權或合法使用權）對我們的成功至關重要，且我們綜合利用知識產權法及合約安排（包括與我們的僱員及他人簽訂的保密、發明轉讓及競業禁止安排）保護我們的專有權利。儘管採取了上述措施，但我們的知識產權仍可能受到挑戰、被作廢、規避或盜用，或有關知識產權可能不足以為我們帶來競爭優勢。例如，我們以「山東樂艙網國際物流股份有限公司」的名稱經營業務，且截至最後實際可行日期，我們擁有13項軟件著作權、25項註冊商標、一個實用新型專利及七個域名，董事認為這對我們的業務乃屬重要。然而，倘第三方濫用我們的品牌名稱，或倘我們無法發現、阻止及防止我們僱員的不法行為及不當行為，或倘我們未能有效保護我們的品牌及商標，我們的聲譽可能會受到損害，且我們的業務及財務表現亦可能會受到重大不利影響。

此外，無法保證我們的專利申請將獲得批准、任何已發佈的專利將充分保護我們的知識產權或有關專利不會受到第三方的挑戰或被司法部門認定為無效或不可執行。再者，由於我們行業的技術變革速度快，我們的部分業務可能會依賴第三方開發或許可的技術，我們可能無法以合理的條款從該等第三方獲得或繼續獲得許可及技術，甚或根本無法獲得。

我們可能遭到知識產權侵權索賠，而索賠的辯護成本可能很高，並可能擾亂我們的業務及運營。

我們無法確定我們的運營或我們業務的任何方面並無或不會侵犯或以其他方式違反第三方持有的專利、版權或其他知識產權。我們曾經且未來可能會不時受到與他人知識產權相關的法律訴訟及索賠。此外，我們的解決方案或服務、第三方商家在我們業務中提供的解決方案或服務可能侵犯其他第三方的知識產權。此外，可能存在我們不知道我們的解決方案或服務可能無意侵犯的現有專利。我們無法向閣下保證，據稱與我們的技術平台或業務的部分方面相關的專利持有人（如存在任何此類持有人）不會尋求在中國、美國或任何其他司法管轄區對我們執行此類專利。另外，中國專利的應用及詮釋以及在中國授予專利的程序及標準仍在不斷演變及存在不確定性，我們無法向閣下保證中國法院或監管部門會同意我們的分析。倘我們被認定侵犯了他人的知識產權，我們可能須對我們的侵權活動承擔責任或可能被禁止使用有關知識產

風險因素

權，且我們可能產生許可費用或被迫開發我們自己的替代品。再者，我們可能會產生巨額費用，並可能被迫將管理層的時間及其他資源從我們的業務及運營中抽離，以對該等第三方侵權索賠（不論是否有法律理據）進行辯護。對我們提出的侵權或許可索賠一旦成立，則可能會導致重大的金錢責任，並可能限制或禁止我們使用相關知識產權而嚴重擾亂我們的業務及運營。

我們可能無法識別載有危禁貨物的轉介托運。

入境一國的集裝箱及貨物通常需要清關。我們可能無法對此進行控制，而且對客戶托運的貨物，除非相關報關單中申報，否則我們亦毫不知情。我們已實施有關處理貨物及集裝箱的相關操作標準。然而，我們實際處理的集裝箱及貨物可能與報關單中描述的有所不同。倘存在任何不一致或客戶存在違法行為，而我們未能確定其性質，則該等集裝箱及貨物可能最終被海關扣押，或導致任何意外事故，我們可能因違反當地法律受到調查並被當局罰款。在此情況下，我們的聲譽、業務及經營業績可能受到重大不利影響。

一旦無法培養或留住我們的主要管理團隊成員或合格僱員，則可能對我們的運營產生不利影響。

我們認為，我們的成功在很大程度上主要歸功於我們的執行董事、首席執行官、總裁兼董事會主席許昕先生、我們的執行董事兼副總裁李艷女士、朱佳麗女士及余臻榮先生（均為我們的執行董事），以及副總裁兼高級管理團隊成員孫宏陽先生的貢獻。彼等的專長及經驗詳情載於「董事及高級管理層」。我們在業務的諸多重要方面均依賴我們的主要管理人員，包括銷售及營銷、維護客戶關係及管理我們的運營。我們亦依賴我們經驗豐富的管理團隊以確保我們業務運營的順利開展。倘我們的任何主要人員停止為我們服務，而我們又未能及時招聘及留住適當的替代人員，我們的業務及運營可能受到不利影響。

我們計劃僱用更多合格僱員支持我們的業務運營及計劃的擴張。我們未來的成功在很大程度上取決於我們吸引、培養及留住合資格人士的能力，尤其是在跨境物流服務行業或我們進軍的其他領域擁有專長的技術及運營人員。我們的管理及運營系統、物流基礎設施、客戶服務中心及其他後台功能的有效運作亦取決於我們的管理層及僱員的辛勤工作及優秀表現。然而，我們無法向閣下保證，我們將能夠培養或留住實現戰略目標所需的合格員工或其他高技能僱員。

風險因素

我們可能不時成為索賠、訴訟、法律或行政糾紛以及其他訴訟的當事方，這可能對我們的聲譽、業務及經營業績產生不利影響。

由於我們經營所在的行業存在涉及財產損失或損壞甚至人員傷亡的海上事故的固有風險，我們可能不時與我們的僱員及服務提供商發生糾紛並面臨索賠。倘我們的客戶對我們的服務不滿意，亦可能發生糾紛。索賠可能包括因提供不合格服務而引起的賠償索賠、與延遲付款或付款不足有關的糾紛及與人身傷害及勞動賠償有關的索賠。任何該等訴訟本質上均不可預測，並可能裁定須對其他方支付過多的違約金或賠償。截至最後實際可行日期，我們並無正在進行的重大法律訴訟。我們可能會面臨可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響的判決或達成和解。

倘我們涉及任何法律訴訟，我們管理層的時間及精力可能會從我們的業務運營中轉移到尋求法律訴訟或進行辯護，我們的保險公司亦可能增加我們的保費。再者，任何最初並不重要的訴訟、仲裁、法律或合約糾紛、調查或行政訴訟可能因多種因素（如案件的事實及情況、損失的可能性、所涉金額及相關當事方）而升級及變得對我們重要。倘對我們作出任何判決或裁決，或倘我們與任何第三方達成和解，我們可能須支付重大損害賠償金、承擔其他責任，甚或暫停或終止相關業務合約。同樣地，涉及我們或我們僱員的任何索賠、糾紛、法律訴訟或調查可能會導致損害賠償或責任，以及法律及其他成本，並可能導致管理層分心。訴訟、仲裁、法律或合約糾紛、調查或行政訴訟引起的負面宣傳可能損害我們的聲譽並對我們的品牌形象產生不利影響，從而可能對我們的運營及財務表現產生不利影響。倘我們未能及時就任何法律訴訟提出索賠或進行辯護，或未能以商業上合理的條款解決有關法律訴訟，或我們的保單未充分涵蓋我們可能就該等法律訴訟承擔的賠償責任，我們的業務及經營業績可能受到不利影響。

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。

美國和其他司法管轄區或組織，包括歐盟、英國、聯合國及澳大利亞，已經透過行政命令、立法或其他政府手段，實施了對相關國家或目標行業界別、公司或個人團體及／或相關國家內的組織進行經濟制裁的措施。

風險因素

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無受到任何制裁。儘管我們已實施內部控制措施以盡量降低我們面臨國際制裁的風險，但制裁法律及法規不斷演變，受制裁人士名單也會定期加入新的人士及實體。此外，有關當局可能實施新的規定或限制，如此可能會加大對我們業務的審查力度，或致使我們的一項或多項業務活動被視為違反制裁。我們無法保證我們未來的業務將不存在制裁風險，或我們的業務將符合美國或任何其他司法管轄區當局的期望及要求。倘美國、歐盟、英國、聯合國、澳大利亞或任何其他司法管轄區當局認定我們日後任何活動違反彼等實施的制裁或構成制裁本集團的理據，則我們的業務及聲譽可能受到不利影響。有關我們與受國際制裁地區的業務營運的詳情，請參閱本文件「業務－與受國際制裁地區的業務活動」一節。

我們的業務可能遭受政治及經濟制裁以及地緣政治及貿易保護措施影響。

我們的運營可能因國家之間的政治及經濟關係惡化以及相關政府部門進行的制裁及出口管制受到負面影響。例如美國及其他司法管轄區或組織（包括歐盟、聯合國及澳大利亞）已透過行政命令、通過法例或其他政府方式，實施措施對若干國家或地區或該等其他國家或地區內的目標行業、公司或個人團體及組織實施經濟制裁。有關法律及法規可能經常變動，其詮釋及執行涉及高度不確定性，而這可能受國家安全問題加劇或不受我們控制的政治及／或其他因素所推動。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無受到任何制裁。

隨著我們的業務持續擴充，我們將進入新地區並與更多供應商及客戶建立業務關係。我們無法向閣下保證，我們或我們的供應商及客戶日後不會遭受有關限制。對我們或我們的供應商及客戶的任何潛在限制，以及任何相關查詢或調查或任何其他政府行動，可能干擾我們的服務及業務運營，導致負面宣傳、耗費管理大量管理時間及注意力，令我們遭受罰款、處分或責令。任何上述事件可能對我們的業務、財務狀況及經營業績有重大不利影響。

風險因素

我們的財產可能會被海事索賠人查封或扣押，這可能導致收入及現金流量的重大損失。

船舶的船員、貨物及服務供應商、貨物托運人及其他各方可能有權因未清償的債務、索賠或損害賠償而對我們的財產享有海事留置權。在許多司法管轄區，海事留置權人可通過止贖程序查封或扣押船舶等財產強制執行其留置權。我們的財產被查封或扣押可能需要我們支付大筆資金才能解除扣留或扣押，其後亦可能導致盈利及現金流量出現重大損失。我們無法向閣下保證我們將不會遇到此類事件。

我們可能會就物流資產面臨意外的維護費用。

我們的大部分物流資產需定期進行維護。例如，我們定期聘請造船廠將船舶進乾塢，以符合法規及提供維修及維護服務。倘發生事故或其他不可預見的損壞，船舶亦可能須在海上進乾塢或維修。意外的進乾塢或維修可能需要我們使用備用船舶、購買額外的燃油及在一段時間內運營效率較低、體積較小的船舶。維修成本難以準確預測，且金額可能較大。此外，船舶停運維護的時間取決於多種因素，包括監管期限、市場狀況、造船廠可用性及客戶要求，因此船舶停運的時間可能比預期更長，這可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及現金流量產生不利影響。

我們的運營易受天氣、自然災害、海上事故、洩漏事件及其他物理及操作風險影響，包括氣候變化引起的風險。

作為跨境物流服務提供商，我們的運營易因天氣、自然災害及其他氣候驅動事件而中斷，例如不斷上升的氣溫、海平面及風暴嚴重程度、海上惡劣天氣、颶風、颱風、海嘯、洪水及地震，以及海上事故、石油或其他洩漏，或其他環境災難。氣候變化已經增加並可能繼續增加此類事件的頻率、嚴重性及不確定性。此類事件會干擾我們按時提供預定服務的能力，從而導致與此類事件相關的費用增加及潛在的業務損失。此外，惡劣的天氣及自然災害可能會干擾我們的碼頭運營，並可能對我們的物流資產造成嚴重損壞。我們的物流資產及其貨物亦面臨機械故障、碰撞及人為失誤等運營風險。

風險因素

一旦發生任何此類事件，則可能導致物流資產、貨物的損壞或損失、維護費用增加、我們的僱員或人員死亡或受傷、污染或運營放緩或暫停。該等事件可能使我們面臨聲譽受損及由此產生的損害賠償責任及可能的處罰。受影響的物流資產亦可能停運，因此無法用於創收活動。

在戰時或緊急情況下，政府可能會徵用我們的財產，導致我們的收入減少。

在世界許多地區，政府可能會徵用船舶等商業財產在戰時或其他緊急情況下使用。然而，財產擁有人可能不會從政府獲得賠償，亦可能不受保險保障。倘政府徵用我們的一艘或多艘船舶，或以低於市場價格的價格租用船舶，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到不利影響。

海盜等犯罪行為可能對我們的業務及經營業績產生不利影響。

海盜等犯罪行為是跨境物流業務運營中可能面臨的風險。針對商業運輸船舶的罪行的頻率近年來顯著增加。隨著我們海運網絡的擴大，我們的船舶未來可能會在罪行頻發的地區航行。以海盜為例，海盜襲擊我們的任何船舶均可能導致船員死亡或被綁架或我們的船舶或所運貨物被盜、損壞或毀壞。我們的保險可能不足以涵蓋此類事件造成的損失，這可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

我們的風險管理及內部控制系統以及我們可用的風險管理工具可能無法完全保護我們免受業務中固有的各種風險。

我們已建立內部控制系統，例如組織框架以及旨在監控及控制與我們的業務運營相關的潛在風險領域的政策及程序。然而，由於我們風險管理系統的設計及實施存在固有局限性，倘外部環境發生重大變化或發生異常事件，我們的風險管理系統可能無法充分有效識別、管理及預防所有風險。

此外，儘管我們努力預測有關問題，但我們的新業務計劃可能會帶來我們目前未知的額外風險。倘我們的風險管理系統未能按預期發現我們新業務中的潛在風險或因其他原因存在缺陷及漏洞，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

風險因素

我們的風險管理亦取決於我們僱員的有效落實。無法保證我們僱員的落實將始終起到預期的作用，或有關落實不會涉及任何人為失誤、錯誤或故意不當行為。倘我們未能及時落實我們的政策及程序，或未能識別影響我們業務的風險，以有足夠的時間為此類事件制定應急計劃，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響，尤其是在維持我們由政府授予的相關批准及牌照方面。

我們的環境、社會及管治目標及計劃可能會發生變化，且可能無法實現。

我們致力以負責任及可持續的方式經營我們的船舶，並已於本文件披露多項環境、社會及管治目標及計劃。這些目標及計劃包括但不限於減少我們的溫室氣體及其他排放、提高我們的能效、過渡到零排放船舶以及提高我們的安全及保安標準。然而，我們的環境、社會及管治目標及計劃乃基於我們目前的假設、預期及估計，而該等假設、預期及估計可能會因各種因素（如市況、行業趨勢、監管發展、技術發展、替代燃料（如甲醇）的供應及成本、客戶偏好、持份者反饋、運營挑戰及不可預見的事件）而改變。因此，我們可能會不時修訂、更新、修改或終止部分或全部環境、社會及管治目標及計劃，而我們可能無法在預期時限內實現或根本無法實現該等目標及計劃。任何該等變動或失敗均可能對我們的聲譽、競爭力、盈利能力以及獲取資金、保險保障及吸引並留住人才的能力造成不利影響。該等變動或失敗亦可能使我們面臨法律、監管或合約責任、制裁或處罰，或來自我們的持份者（如投資者、客戶、僱員、監管機構、社區、評級機構、行業協會、船級社或環境及社會機構）的更多審查、批評或訴訟。我們的環境、社會及管治目標及計劃應與相關風險及不確定因素一併考慮。不應過度依賴我們的環境、社會及管治目標及計劃。

與在中國經營業務有關的風險

中國或全球經濟、政治或社會狀況或政府政策變化可能對我們的業務及運營產生重大不利影響。

我們很大一部分業務位於中國。因此，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能在很大程度上受到中國整體政治、經濟及社會狀況以及中國整體經濟持續增長的影響。

中國經濟在很多方面不同於大多數發達國家的經濟，包括政府參與程度、發展水平、增長率、外匯管制及資源配置。中國政府通過實施產業政策在規範行業發展方面發揮重要作用。中國政府亦通過配置資源、控制外幣債務的支付、制定貨幣政策以

風險因素

及為特定行業或企業提供優惠待遇等方式，對中國經濟增長實施重大控制。中國政府已採取多種措施鼓勵經濟增長，引導資源配置。其中一些措施可能對中國整體經濟有利，但可能對我們產生負面影響。

此外，全球宏觀經濟環境亦正面臨挑戰。例如，英國退出歐盟（通常稱為「脫歐」）的影響以及由此產生的對英國及歐盟的政治及經濟前景的影響尚不確定。脫歐可能對歐洲及全球經濟及市場狀況產生不利影響，並可能導致全球金融及外匯市場不穩定。目前尚不清楚該等挑戰及不確定性是否會得到遏制或解決，以及對全球政治及經濟狀況可能帶來何種長期影響。

順應快速發展的跨境數據傳輸及數據安全法律及法規格局可能困難重重，這可能會影響我們的業務運營。

根據於2017年6月1日生效的《中華人民共和國網絡安全法》，關鍵信息基礎設施的運營者在中華人民共和國境內運營中收集和產生的個人信息和重要數據應當在境內存儲。因業務需要，確需向境外提供的，應當按照國家網信部門會同國務院有關部門制定的辦法進行安全評估；法律、行政法規另有規定的，依照其規定。

於2021年9月1日生效的《關鍵信息基礎設施安全保護條例》規定，關鍵信息基礎設施，是指公共通信和信息服務、能源、交通、水利、金融、公共服務、電子政務、國防科技工業等重要行業和領域的，以及其他一旦遭到破壞、喪失功能或者數據洩露，可能嚴重危害國家安全、國計民生、公共利益的重要網絡設施、信息系統等。

於2021年9月1日生效的《中華人民共和國數據安全法》規定，各地區、各部門對本地區、本部門工作中收集和產生的數據及數據安全負責。工業、電信、交通、金

風險因素

融、自然資源、衛生健康、教育、科技等主管部門承擔本行業、本領域數據安全監管職責。國家對與維護國家安全和利益、履行國際義務相關的屬於管制物項的數據依法實施出口管制。

於2021年12月28日頒佈並於2022年2月15日生效的《網絡安全審查辦法》規定，掌握超過一百萬用戶個人信息的「關鍵信息基礎設施運營者」或「網絡平台運營者」赴國外上市，必須向網絡安全審查辦公室申報網絡安全審查。網絡安全審查辦公室設在國家網信辦，負責制定網絡安全審查相關制度規範，組織網絡安全審查。

我們在業務運營過程中收集和使用數據，但由於(i)相關法律及法規並無明確規定「關鍵信息基礎設施運營者」的範圍及納入出口管制範圍的數據及(ii)直至現時為止，我們尚未被任何法律法規或行政主管部門認定為關鍵信息基礎設施運營者，我們業務運營中收集和使用的數據的收集和使用是否涉及違反上述規定存在不確定性。倘隨後證明我們收集和使用的數據在管制範圍內，則我們需要按照相關法規的要求對其進行監管，否則我們可能面臨主管部門的處罰。

我們可能會被要求繳納額外的社會保險或住房公積金，或被徵收滯納金或罰款。

在中國營運的公司須參與各項僱員福利計劃，包括社會保險、住房公積金及其他福利付款責任。繳納金額應等於僱員薪金（包括獎金及津貼）的指定比例，直至達到我們經營業務所在地的地方政府不時訂明的上限。鑒於不同地區的經濟發展水平不同，中國地方政府並未貫徹實施僱員福利計劃的規定。相關政府部門可能會審查僱主是否已足額支付所需的僱員福利款項，未能足額支付款項的僱主可能會被處以滯納金、罰款及／或其他處罰。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，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。根據相關中國法律法規，中國有關部門可能要求我們於規定期限內繳付未繳的社會保險供款，且每延誤一天則可能須支付相等於未繳供款額0.05%的滯納金。倘若我們未能於規定期限內償還未繳社會保險供款，我們可能須繳納相當於未繳供款額一至三倍的罰款。倘若我們未能於規定期限內繳付住房公積金供款，我們或會遭相關人民法院責令繳付有關款項。截至本文件日期，我們並無收到相關政府部門就該等未繳供款發出的任何通知、投訴

風險因素

或付款要求。然而，我們無法向 閣下保證我們未來不會遭到相關政府部門責令整改有關不合規情況，也無法向 閣下保證，現時並無且將來不會就根據國家級、省級或地方級所實施的相關法律法規繳付社會保險金及住房公積金接獲任何僱員投訴。我們也可能為遵守國家級、省級或地方級部門實施的相關法律法規而產生額外開支。倘若出現上述任何情況，我們的財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

中國法律制度的不確定性可能會對我們造成不利影響。

我們主要通過中國附屬公司及中國的綜合聯屬實體開展業務。我們在中國的運營受中國法律及法規規管。我們的中國附屬公司及中國的綜合聯屬實體須遵守適用於中國外商投資的法律及法規。中國法律制度乃基於成文法的民法制度。與普通法制度不同，過往法院判決可作為參考，但先例價值有限。中國法律制度發展迅速，多項法律、法規及規則的解釋可能存在不一致，且該等法律、法規及規則的執行涉及不確定性。

我們可能不時訴諸行政及法院程序以執行我們的合法權利。中國的任何行政及法院程序可能曠日持久，導致巨額成本以及分散資源及管理層注意力。由於中國行政及法院機關在詮釋及執行法定及合約條款方面擁有重大酌情權，故與較成熟的法律制度相比，評估行政及法院程序的結果以及我們享有的法律保護水平可能更為困難。該等不確定因素可能會妨礙我們執行已訂立合約的能力，並可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。此外，中國法律制度部分基於政府政策及內部規則，其中部分政策及內部規則並未及時公佈或根本未公佈，但可能具有追溯效力。因此，我們未必總能察覺任何潛在違反該等政策及規則的情況。我們合約、財產及程序權利的不可預測性可能會對我們的業務產生不利影響，並阻礙我們繼續經營業務的能力。

閣下在根據外國法律在中國向我們及我們的管理層送達法律程序文件、執行判決或提起原訴訟時可能會遇到困難。

我們為一間中國公司，且我們的許多業務在中國進行。因此，可能無法在中國境外向我們的絕大部分董事及行政人員送達法律程序文件。此外，中國並無就認可和執

風險因素

行開曼群島及多個其他司法管轄區法院的民事判決訂立條約。因此，開曼群島或其他司法管轄區法院就不受具約束力仲裁條文所規限的任何事項在中國的判決中可能難以或無法獲認可和執行。

於2006年7月14日，中國最高人民法院與香港訂立《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》或2006年安排。根據2006年安排，任何指定中國法院或任何指定香港法院在具有書面管轄協議的民商事案件中作出的須支付款項的具有執行力的終審判決，任何當事人可以向相關中國法院或香港法院申請認可和執行。於2019年1月18日，中國最高人民法院與香港訂立《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》或新安排，旨在建立一個更清晰及確定的機制，以在香港與中國之間就更廣泛的民商事案件認可和執行判決。新安排終止就雙邊認可和執行訂立選擇法院協議的規定。新安排將僅於中國最高人民法院頒佈司法解釋及在香港完成相關立法程序後生效。新安排將於生效後取代2006年安排。因此，於新安排生效前，倘爭議各方未訂立書面選擇法院協議，可能難以或無法在中國執行香港法院作出的判決。

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。

我們須遵守廣泛的國家、省級及地方政府法規、政策及控制。中央政府機關及省級及地方機關及機構監管中國行業的許多方面，包括(其中包括及除特定行業相關法規外)以下方面：(i)跨境物流服務的運營；(ii)交通及運輸相關服務；(iii)提供運輸服務、金融服務、零售服務及經營高科技業務；(iv)環境法律法規；(v)安全法律法規；(vi)設立或變更外商投資企業的股東；(vii)外匯；(viii)稅項、關稅及費用；(ix)海關；及(x)土地規劃及土地使用權。

與該等法律及法規相關的負債、成本、義務及要求可能導致我們的營運中斷或影響我們的財務狀況及經營業績。例如，根據有關聯公司之間的轉讓定價規定，關聯方交易應符合公平原則。倘關聯方交易未能符合公平原則，相關稅務部門有權按若干程

風險因素

序作出調整。概不保證主管稅務部門不會就我們轉讓定價安排的適合性提出質疑或監管該安排的相關法規或標準日後不會有所變動。倘主管稅務部門之後認定我們採納的轉讓價格及條款並不符合適用轉讓定價規則及法規，該部門可能會要求我們重新評估轉讓價格、重新分配收入及／或調整應課稅收入。任何有關重新分配或調整可能會導致我們的整體稅項負債增加，並對我們的業務、營運及財務業績造成不利影響。

此外，無法保證相關政府機構不會更改有關法律或法規或實施額外或更嚴格的法律或法規。遵守有關法律或法規可能令我們須承擔重大資本開支或其他義務或責任。法律規定經常變動及受詮釋所規限，我們無法預測遵守該等規定的最終成本或其對我們營運的影響。我們可能須作出重大開支或修改我們的業務慣例以遵守現有或未來的法律及法規，這可能會增加我們的成本並嚴重限制我們經營業務的能力。

匯率波動可能對我們的經營業績及 閣下的投資價值產生重大不利影響。

我們面臨有關功能貨幣以外貨幣貶值或升值的若干外匯風險。人民幣兌換為包括港元及美元在內的外幣，乃按照中國人民銀行設定的匯率兌換。難以預測市場力量或政府政策日後可能如何影響人民幣與港元、美元或其他貨幣之間的匯率。人民幣兌換為港元、美元及其他貨幣的價值受中國政治和經濟狀況以及中國外匯政策變動等所影響。我們無法向 閣下保證日後人民幣兌港元及美元的價值不會大幅升值或貶值。

我們主要以人民幣開展業務，若干交易以美元進行，其次以其他貨幣進行。我們面臨的外匯風險來自以美元及其他外幣進行的有關若干交易。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，我們分別有人民幣25.4百萬元、人民幣179.7百萬元、人民幣294.5百萬元及人民幣145.9百萬元以美元及其他外幣計值的現金及現金等價物。我們功能貨幣為非人民幣的海外附屬公司的經營業績及財務狀況亦受到匯率波動的影響。於往績記錄期各年末，該等海外附屬公司的資產及負債及其損益表已換算為人民幣。所產生的匯兌差額於我們的其他全面收入綜合報表中確認。於2020年及

風險因素

2021年，我們錄得換算海外業務的匯兌虧損分別為人民幣4.4百萬元及人民幣5.5百萬元。於2022年，我們錄得換算海外業務的匯兌收益人民幣85.9百萬元。於截至2023年4月30日止四個月，我們錄得換算海外業務的匯兌虧損人民幣2.9百萬元。我們無法保證我們日後不會經歷匯率的重大變動，從而影響我們的經營報表以及以外幣計值的資產及負債價值。人民幣的任何大幅升值或貶值均可能對我們的收入、盈利及財務狀況以及股份的價值及應付股息造成重大不利影響。例如，倘我們需要將收到的港元及美元兌換為人民幣以支付我們的經營開支，則人民幣兌港元及美元升值將對我們將自兌換收取的人民幣金額產生不利影響。相反，人民幣兌港元及美元大幅貶值可能會導致我們盈利的港元或美元等值大幅減少，從而可能對我們的股份價格造成不利影響。

迄今為止，我們並無維持任何特定對沖政策或外幣遠期合約以降低外幣匯兌風險。儘管我們日後可能決定訂立對沖交易，惟可供使用的該等對沖及其效用可能有限，我們未必能充分對沖風險，或可能完全無法對沖風險。此外，我們的匯兌虧損可能被中國外匯管制法規（其限制我們將人民幣兌換為外幣的能力）擴大。倘我們面臨該等外匯匯率的大幅波動，而我們無法採取任何具體的外匯管制措施以降低該等風險，則我們的經營業績及財務表現將受到不利影響。

我們可能依賴中國附屬公司就股權支付的股息及其他分派來滿足我們可能出現的任何現金及融資需求，倘中國附屬公司向我們付款的能力受到任何限制，則可能對我們開展業務的能力產生重大不利影響。

我們乃控股公司，且我們部分依賴我們於中國的經營附屬公司就股權支付的股息及其他分派來滿足我們的現金及融資需求，包括向股東支付股息及其他現金分派、償還我們可能產生的任何債務及支付經營開支所需的資金。

根據中國法律及法規，我們的中國附屬公司受不同的股息政策所規限。我們的中國附屬公司須撥出其每年10%的累計稅後利潤，以為法定盈餘儲備提供資金。此儲備不得用作分派股息，直至該儲備的累計金額超過該中國附屬公司註冊股本的50%。由

風險因素

於該等中國法律及法規，我們的中國附屬公司以股息方式向我們轉移其部分資產淨值的能力受到限制。我們的中國附屬公司向我們支付股息的能力受到任何限制，可能導致我們增長、作出有利於我們業務的投資或收購、支付股息或其他為我們的業務提供資金或經營我們業務的能力受到不利限制。

政府對貨幣兌換的管控可能限制我們有效利用收入的能力並影響閣下的投資價值。

中國政府對人民幣兌換為外幣進行管控，在若干情況下將貨幣匯出中國亦受到管制。根據我們目前的公司架構，我們於開曼群島的公司可能依賴來自中國附屬公司的股息付款來滿足我們可能出現的任何現金及融資需求。根據現行中國外匯法規，經常賬項目付款（例如利潤分派以及貿易及服務相關外匯交易）可在遵守若干程序規定的情況下以外幣支付，而毋須經國家外匯管理局事先批准。因此，我們在中國的外商獨資附屬公司能以外幣向我們支付股息，而毋須取得國家外匯管理局的事先批准，惟條件是向中國境外匯出該等股息須符合中國外匯監管的若干程序，如身為中國居民的股東或企業股東的最終股東須進行海外投資登記。然而，倘人民幣兌換為外幣並匯出中國以支付資本性支出（例如償還外幣貸款），則須經主管政府部門或指定銀行批准或登記。中國政府日後亦可能酌情限制經常賬交易兌換外幣的權限。倘外匯管制體系妨礙我們獲取充足的外幣以滿足外幣需要，則我們未必能以外幣向股東支付股息。

與[編纂]有關的風險

在[編纂]之前，股份並無公開市場，閣下可能無法以等於或高於閣下支付的價格轉售股份，或者根本無法轉售。

於[編纂]完成前，股份並無公開市場。概無保證於[編纂]完成後，股份會形成或維持活躍的交易市場。[編纂]是本公司與[編纂]及[編纂]（為其本身及代表[編纂]）協商的結果，可能並不代表股份於[編纂]完成後的交易價格。於[編纂]完成後，[編纂]可能隨時跌破[編纂]。

風險因素

股份的[編纂]價格及成交量可能波動，可能導致閣下遭受重大損失。

此外，我們股份的[編纂]價格可能會波動並且可能會因我們無法控制的因素（包括香港、中國、美國和世界其他地方的證券市場的總體市場狀況）而出現大幅波動。尤其是主要在中國運營業務並在香港上市的其他公司的業績和市場價格波動，可能會影響我們股份的價格和交易量的波動。一些設在中國的公司已經在香港上市，有些公司正在準備在香港上市。其中一些公司經歷了大幅波動，包括首次公開發售後股價大幅下跌。這些公司的證券在發售時或發售後的交易表現可能會影響投資者對在香港上市的中國公司的整體情緒，從而可能影響我們股份的交易表現。無論我們的實際經營業績如何，這些廣泛的市場和行業因素可能對我們股份的市場價格和波動性產生重大影響，並可能導致閣下對我們股份的投資遭受損失。

實際出售或預期[編纂]大量股份或可供[編纂]的股份，特別是由董事、高級管理人員和主要股東進行的出售，可能對[編纂]產生不利影響。

我們未來股份的大量[編纂]，特別是由董事、高級管理人員和主要股東進行的出售，或對該等出售的認知或預期，可能會對[編纂]在香港[編纂]以及我們在未來以我們認為合適的時間和價格籌集股本的能力產生負面影響。

我們主要股東所持有的股份須受若干禁售期規限，禁售期從我們股份開始在聯交所買賣之日開始。我們無法向閣下保證，我們的主要股東不會出售任何彼等目前或日後可能擁有的股份。此外，我們股份的若干現有股東不受禁售協議規限。該等股東在市場上[編纂]股份以及這些股份可供日後[編纂]可能會對[編纂]產生負面影響。

閣下將面臨即時及重大攤薄，並可能在未來遭遇進一步攤薄。

由於股份[編纂]高於緊接[編纂]前我們股份的每股有形賬面淨值，因此[編纂]的股份買家將面臨即時攤薄。倘若我們將來發行額外的股份，[編纂]的股份買家的持股比例可能被進一步攤薄。

風險因素

我們無法向閣下保證我們將在未來宣派及分派任何數額的股息，閣下可能須依靠我們股價上漲來獲得投資回報。

我們目前打算保留大部分（甚至全部的）可用資金和任何未來收益，以資助我們業務的發展和增長。因此，我們尚未採取有關未來股息的股息政策。因此，閣下不應將對我們股份的投資作為任何未來股息收入的來源而加以依賴。

董事會可酌情決定是否派付中期股息及向股東建議派付末期股息，但派付股息須受開曼群島法律的若干限制所規限，即本公司只可從利潤及／或股份溢價賬戶中派發股息，但在任何情況下，如派發股息會導致本公司無法償還在日常業務過程中到期的債務，則不得以股份溢價派發股息。此外，我們的股東可通過普通決議案宣派股息，但股息不得超過董事會建議的數額。即使董事會決定宣派並支付股息，未來股息（如有）的分派時間、金額和形式將取決於（其中包括）我們的未來經營業績和現金流量、我們的資本需求和盈餘、我們從附屬公司收到的分派金額（如有）、我們的財務狀況、合約限制和董事會認為相關的其他因素。因此，閣下對我們股份的投資回報將可能完全取決於日後我們股價上漲。概無保證我們的股價將會上漲或甚至無法保證維持閣下購買股份時的價格。閣下可能無法獲得對我們股份的投資回報，甚至可能會損失閣下對我們股份的全部投資。

我們不保證從本文件所載的各種政府出版物獲得的某些事實、預測和其他統計數據的準確性或完整性。

本文件（尤其「行業概覽」一節）載列與配送服務市場有關的資料及統計數據。該等資料和統計數據來自我們委託的或可公開查閱的第三方報告以及其他公開可得來源。我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或參與[編纂]的任何其他人士或各方均未獨立核實來自官方政府來源的該等資料，亦不對其準確性發表聲明。該等資料的收集方法可能有缺陷或無效，或者公佈的資料與市場慣例之間可能存在差異，這可能導致統計數據不準確或無法與其他經濟體的統計數據進行比

風險因素

較。因此，閣下不應過分依賴該等資料。此外，我們無法向閣下保證，該等資料與其他地方提供的類似統計數據按相同基準陳述或編製或具有相同的準確性。無論如何，閣下應仔細考慮對該等資料或統計數據的重視程度。

閣下應仔細閱讀整份文件，不應依賴新聞報道或其他媒體有關我們和[編纂]的任何資料。

我們強烈提醒閣下不要依賴新聞報道或其他媒體有關我們和[編纂]的任何資料。在本文件發佈之前，已有新聞和媒體對我們和[編纂]進行了報道。該等新聞和媒體報道可能包含本文件中沒有出現的若干資料，包括若干經營和財務資料以及預測、估值和其他資料。我們未曾授權在新聞或媒體上披露任何該等資料，也不對任何該等新聞或媒體報道或任何該等資料或出版物的準確性或完整性承擔任何責任。我們對任何該等資料或出版物的適當性、準確性、完整性或可靠性不作任何聲明。倘若任何該等資料與本文件所載資料不一致或有衝突，我們對此不負任何責任，閣下不應依賴該等資料。

控股股東對本公司有重大影響力，其利益可能與其他股東的利益不一致。

控股股東對我們的業務和運營有重大影響力，包括與管理和政策、收購相關的決策、擴張計劃、業務整合、出售我們全部或大部分資產、董事提名、股息或其他分派以及其他重大公司行為相關的事宜。緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使且不計根據[編纂]股份計劃將予發行的股份），控股股東將共同實益擁有我們發行在外股本中約[編纂]%投票權。控股股東對本公司表決權的集中和重大影響力，可能會阻礙、推遲或阻止本公司控制權的變更，從而剝奪其他股東在出售本公司時就其股份獲得溢價的機會，並降低股份價格。此外，控股股東的利益可能與其他股東的利益不同。根據上市規則、我們的組織章程細則及其他適用法律法規，控股股東將繼續有能力對我們施加重大影響力，並促使我們進行交易或採取或不採取行動或作出決策，而該等交易、行動或決策與我們其他股東的最佳利益相衝突。

風險因素

[編纂][編纂]的股份的[編纂]和[編纂]之間將有幾個營業日的時間間隔。股份持有人在股份開始[編纂]前的一段時間內，面臨股份的[編纂]有可能下跌的風險。

股份的[編纂]預期將於[編纂]釐定。但是，股份在交割前不會在聯交所開始[編纂]，交割日預計為[編纂]後的若干香港營業日。因此，在此期間，投資者可能無法[編纂]或[編纂]股份。因此，由於不利的市場條件或其他不利的事態發展，股份持有人面臨股份[編纂]可能在交易開始前就下跌的風險，這些不利的市場條件或事態發展可能在出售時間和交易開始時間之間發生。

豁免嚴格遵守上市規則

為籌備[編纂]，本公司已申請在以下方面豁免嚴格遵守上市規則的相關條文：

管理層留駐香港

根據上市規則第8.12條，發行人須有足夠的管理層留駐香港，即在一般情況下，發行人最少須有兩名執行董事通常居於香港。

由於我們的核心業務運營主要位於中國及在中國境內開展，我們並無足夠的管理層留駐香港，以滿足上市規則第8.12條的規定。我們的總部、高級管理層、業務運營及資產均位於中國，管理層留駐中國最能夠履行職能。我們在實際上有困難及在商業上無必要將兩名執行董事調派到香港。我們已向聯交所申請，且聯交所[已授出]豁免嚴格遵守上市規則第8.12條的相關規定，惟須符合(其中包括)下列條件：

- (a) 我們已根據上市規則第3.05條委任兩名授權代表，許先生(我們的執行董事、首席執行官、總裁兼董事會主席)及我們的聯席公司秘書何燕群女士，將作為本公司與聯交所的主要溝通渠道。何女士常居香港。雖然許先生居於中國，但其持有有效的訪港旅遊證件，並可在該等旅遊證件到期時續期。根據聯交所的要求，各授權代表可於合理時間內與聯交所在香港會面，並可通過電話、傳真及／或電郵輕易通訊。各授權代表已獲授權代表我們與聯交所溝通。本公司已根據公司條例第16部登記，且何女士亦已獲授權代表本公司接獲香港法律程序文件及通知；
- (b) 聯交所擬就任何事宜聯絡董事時，兩名授權代表均可隨時迅速聯絡我們的所有董事(包括獨立非執行董事)。並非常居香港的董事均持有或可申請訪港的有效旅遊證件，且可在需要時於合理期間內與聯交所會面。各董事已向我們的授權代表提供其手提電話號碼、傳真號碼及／或電郵地址(如適合)。倘一名董事預期外遊，彼將盡力向授權代表提供其住宿地點的電話號碼或通過手提電話保持開放的溝通渠道，且各董事及授權代表亦已向聯交所提供手提電話號碼、辦公室電話號碼、傳真號碼及／或電郵地址(如適合)；

豁免嚴格遵守上市規則

- (c) 本公司已根據上市規則第3A.19條委任東興證券(香港)有限公司為我們的合規顧問(「合規顧問」)，彼將可隨時聯繫我們的授權代表、董事、高級管理層及本公司其他高級職員，並作為本公司授權代表以外聯交所與我們的額外溝通渠道；及
- (d) 聯交所與我們董事之間的任何會議可通過我們的授權代表或合規顧問安排，或直接於合理時間內與董事安排。倘我們的授權代表及／或合規顧問有任何變動，本公司將根據上市規則知會聯交所。

聯席公司秘書

根據上市規則第3.28條及第8.17條以及聯交所指引信HKEX-GL 108-20，本公司秘書必須具備履行公司秘書職務所需的知識及法律經驗，並符合下列其中一項規定：(i)為香港公司治理公會會員，律師或大律師(定義見香港法例第159章《法律執業者條例》)或專業會計師(定義見香港法例第50章《專業會計師條例》)；或(ii)為一名聯交所認為在學術或專業資格或有關經驗方面，足以履行公司秘書職務的人士。

我們已委任丁素君女士(「丁女士」)及何燕群女士(「何女士」)為聯席公司秘書。丁女士主要負責我們的企業管治事宜、根據適用的監管規定進行信息披露、投資者關係管理及與相關主管監管部門進行溝通。董事認為，經考慮丁女士自2017年起擔任山東樂艙董事會秘書及其於本集團公司管治事宜方面具有經驗，彼被視為擔任本公司公司秘書的合適人選。此外，由於我們的總部及主要業務運營位於中國，董事認為有必要委任丁女士為公司秘書，其居於中國有利於處理有關本集團的日常公司秘書事務。然而，丁女士不具備上市規則第3.28條規定的資格，不能單獨滿足上市規則第3.28條及第8.17條規定的上市發行人公司秘書的任職要求。因此，本公司已委任何女士，其身為香港公司治理公會及英國特許公司治理公會會員。彼具備上市規則第3.28條規定的資格，擔任另一位聯席公司秘書，持續與丁女士密切合作並提供支持。

豁免嚴格遵守上市規則

因此，我們已就委任丁女士為我們的聯席公司秘書向聯交所申請，且聯交所[已授出]豁免嚴格遵守上市規則第3.28條及第8.17條的規定，條件是丁女士於[編纂]起計三年期間將一直獲我們的聯席公司秘書何女士協助。董事認為，憑藉其在公司秘書實務方面的資格及經驗，何女士是合資格人選，適合在[編纂]起三年期間內向丁女士提供協助，使丁女士能夠獲得相關經驗（按上市規則第3.28(2)條的規定）以妥善履行其職責。此外，丁女士將遵守上市規則第3.29條規定的年度專業培訓規定，並將在[編纂]起三年期間內提升有關上市規則的知識。本公司將進一步確保丁女士獲得相關培訓及支持，以提升其對上市規則及聯交所[編纂]發行人公司秘書職責的理解。

倘及當何女士不再提供相關協助或本公司於[編纂]起計三年期間嚴重違反上市規則時，有關豁免將立即撤回。在三年期屆滿前，我們將聯絡聯交所，以便其評估丁女士在三年期間擁有何女士的協助後是否已取得上市規則第3.28條界定的相關經驗，從而無需進一步豁免。

有關丁女士及何女士的履歷詳情載於本文件「董事及高級管理層」。

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

董事及參與[編纂]的各方

董事

姓名	地址	國籍
----	----	----

執行董事

許昕先生	中國 山東省青島市 市南區 燕兒島路8號3701室	中國
------	------------------------------------	----

李艷女士	中國 山東省青島市 市南區 燕兒島路8號3701室	中國
------	------------------------------------	----

朱佳麗女士	中國山東省青島市 市北區永吉路57號 8號樓2205室	中國
-------	-----------------------------------	----

余臻榮先生	中國上海市浦東新區 張楊路1515弄 9號樓3501室	中國
-------	-----------------------------------	----

獨立非執行董事

顧琳博士	中國 上海市虹口區 東體育會路1071號1609室	中國
------	---------------------------------	----

杜海波先生	中國 河南省鄭州市 鄭東新區 九如東路6號 永威翰林居 8號樓2單元64室	中國
-------	--	----

齊銀良先生	中國 北京市密雲區 溪水花園 一區1號樓2單元102	中國
-------	-------------------------------------	----

有關我們董事及高級管理層成員的進一步詳情，請參閱「董事及高級管理層」。

董事及參與[編纂]的各方

參與[編纂]的各方

聯席保薦人

中信證券(香港)有限公司
香港
金鐘道88號太古廣場一期18樓

農銀國際融資有限公司
香港
干諾道中50號
中國農業銀行大廈11樓

[編纂]

董事及參與[編纂]的各方

本公司法律顧問

香港及美國法律：
盛德律師事務所
香港
中環
金融街8號
國際金融中心二期39樓

中國法律：
通商律師事務所
中國北京市
朝陽區
建國門外大街1號
國貿寫字樓2座12-14層

開曼群島法律：
康德明律師事務所
香港
中環
康樂廣場8號
交易廣場第一座
29樓

國際制裁法律：
霍金路偉律師行
香港
金鐘道88號
太古廣場一座11樓

聯席保薦人及[編纂]的法律顧問

香港及美國法律：
安理國際律師事務所
香港
中環
交易廣場第三座九樓

中國法律：
北京市競天公誠律師事務所
中國北京市
朝陽區
建國路77號
華貿中心
3號寫字樓34層

核數師兼申報會計師

安永會計師事務所
註冊會計師
註冊公眾利益實體核數師
香港
鰂魚涌
英皇道979號
太古坊一座27樓

董事及參與[編纂]的各方

行業顧問

弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司

中國

北京市

朝陽區

建國門外大街1號

國貿寫字樓2座

24層2401-02單元

合規顧問

東興證券(香港)有限公司

香港

九龍

柯士甸道西1號

環球貿易廣場

68樓6805-6806A室

[編纂]

公司資料

註冊辦事處	Conyers Trust Company (Cayman) Limited Cricket Square Hutchins Drive P.O. Box 2681 Grand Cayman KY1-1111 Cayman Islands
總部及中國主要營業地點	中國 山東省青島市 市南區香港中路37號 華夏基石(中國)企業總部基地9樓
香港主要營業地點	香港 灣仔 皇后大道東248號 大新金融中心40樓全層
公司網站	www.burnasia.cn (該網站所載資料不構成本文件一部分)
聯席公司秘書	丁素君女士 中國上海 浦東新區源深路200號 何燕群女士 (香港公司治理公會及特許公司治理公會會員) 香港 灣仔 皇后大道東248號 大新金融中心40樓
授權代表	許昕先生 中國 山東省 青島市 市南區 燕兒島路8號 3701室 何燕群女士 香港 灣仔 皇后大道東248號 大新金融中心40樓

公司資料

審核委員會

杜海波先生 (主席)
顧琳博士
齊銀良先生

薪酬委員會

齊銀良先生 (主席)
許昕先生
顧琳博士

提名委員會

許昕先生 (主席)
齊銀良先生
顧琳博士

[編纂]

主要往來銀行

東亞銀行(中國)有限公司青島分行
中國
山東省
青島市市南區
香港西路67號甲

中國銀行股份有限公司大連路支行
中國
上海市
楊浦區
大連路688號1層03號單元

公司資料

香港上海滙豐銀行有限公司

滙豐銀行總行大廈

香港

中環

皇后大道中1號

行業概覽

本節及本文件其他章節所載的資料及統計數據摘自我們委託弗若斯特沙利文編製的弗若斯特沙利文報告以及各種官方政府刊物及其他公開可得刊物。我們就[編纂]委託弗若斯特沙利文編製弗若斯特沙利文報告，其為獨立行業報告。來自官方政府來源的資料並未由我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、任何彼等各自的董事及顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方獨立核驗，並未就其準確性發表任何聲明。

資料來源

本節包含來自我們委託編製的弗若斯特沙利文報告的資料，我們認為有關資料可加深對行業的了解。弗若斯特沙利文為一間全球顧問公司和獨立第三方。弗若斯特沙利文創立於1961年，其服務包括為多個行業提供市場調研。我們同意就編製有關報告向弗若斯特沙利文支付總費用人民幣800,000元，我們認為該等費用與市場費率一致。我們認為支付該等費用概不會造成弗若斯特沙利文報告得出的結論有失公允。

於編製弗若斯特沙利文報告時，弗若斯特沙利文已進行一手及二手研究，前者包括與主要行業參與者及專家進行訪談，後者則包括查閱公司報告、獨立研究報告及基於弗若斯特沙利文研究數據庫的數據。弗若斯特沙利文亦假設：中國經濟在預測期內可能會保持穩定增長；中國社會、經濟及政治環境在預測期內可能會保持穩定；相關市場驅動因素可能會繼續推動全球跨境物流解決方案行業的增長；及並無出現可能會急劇地或從根本上影響市場的極端不可抗力事件或行業法規。

全球進出口貿易及跨境電子商務行業概覽

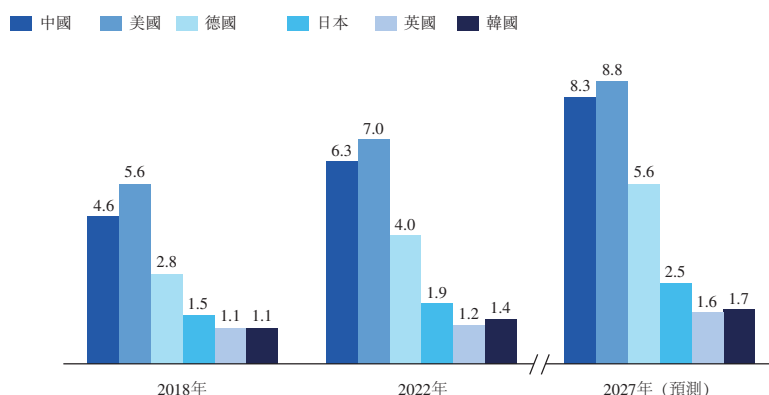
全球進出口貿易概覽

受惠於全球經濟增長及消費者的購買力增加，過去數年全球進出口貿易不斷擴張。下列圖表載列全球各主要經濟體於所示年度的進出口總值。

行業概覽

按全球重大經濟體劃分的進出口價值明細 十億美元；2018年至2027年（預測）

年複合增長率	中國	美國	德國	日本	英國	韓國
2018年至2022年	7.9%	5.6%	9.5%	6.3%	2.3%	5.5%
2022年至2027年（預測）	5.8%	4.7%	7.2%	5.4%	5.1%	3.8%



資料來源：中國國家統計局、經濟分析局、日本海關、韓國央行、弗若斯特沙利文報告

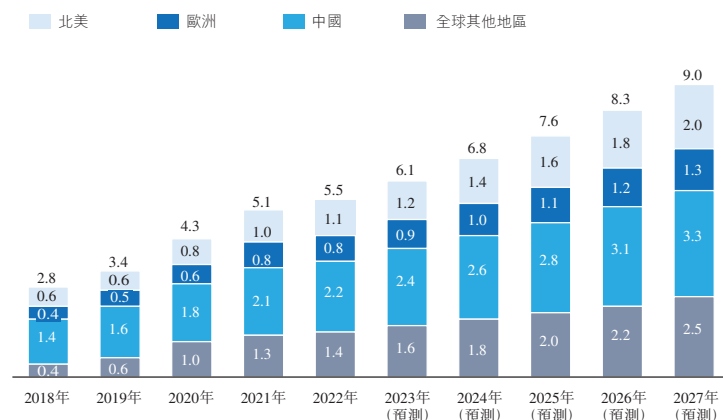
全球電子商務市場概覽

隨著互聯網技術日漸普及，近年來全球電子商務市場急速發展。2020年爆發COVID-19改變了顧客的購物習慣，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。

下列圖表載列於所示年度的全球電子商務市場規模。

全球電子商務市場 萬億美元；2018年至2027年（預測）

年複合增長率	總計	北美	歐洲	中國	全球其他地區
2018年至2022年	18.3%	16.1%	18.7%	11.6%	37.4%
2022年至2027年（預測）	10.6%	12.6%	10.7%	8.5%	11.7%



附註：市場規模指電子商務平台產生的GMV總和

資料來源：eMarketer及弗若斯特沙利文報告

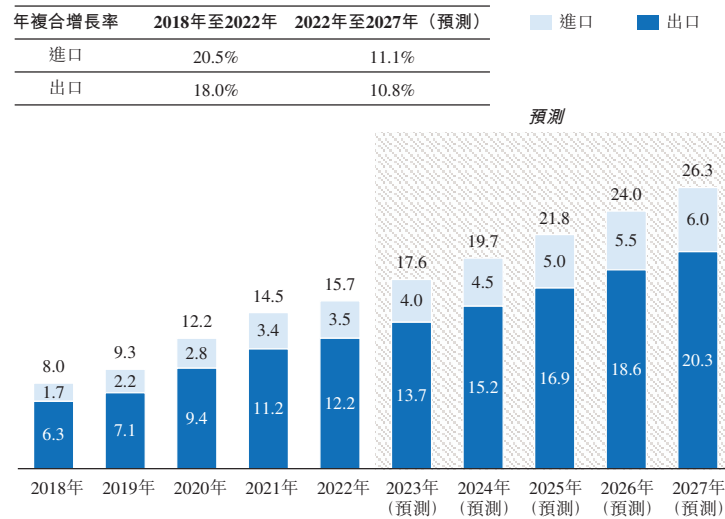
行業概覽

中國跨境電子商務市場

在跨境服務、海外物流、手機支付解決方案發展及監管環境便利化的推動下，中國跨境電子商務市場的市場規模出現巨大增長。按GMV計算，過去數年中國整體跨境電子商務市場當中以跨境電子商務出口市場佔據主導地位，主要因為中國的勞動成本及製造成本相對較低。在技術顛覆的帶動下，預期中國的出口產品類別將由低端產品擴展到高端產品。全球及中國跨境電子商務市場的當前規模及預期增長主要與線上消費者的消費意願及購買力有關。

下圖載列中國跨境電子商務市場於所示年度的市場規模。

按類別劃分的中國跨境電子商務市場明細
人民幣萬億元；2018年至2027年（預測）



附註：市場規模指所有跨境電子商務平台的GMV總和。

資料來源：弗若斯特沙利文報告（弗若斯特沙利文對Amazon、Wish、AliExpress及eBay等主要跨境電商平台的專家進行訪談，並審閱第三方組織發佈的報告後估計）

行業概覽

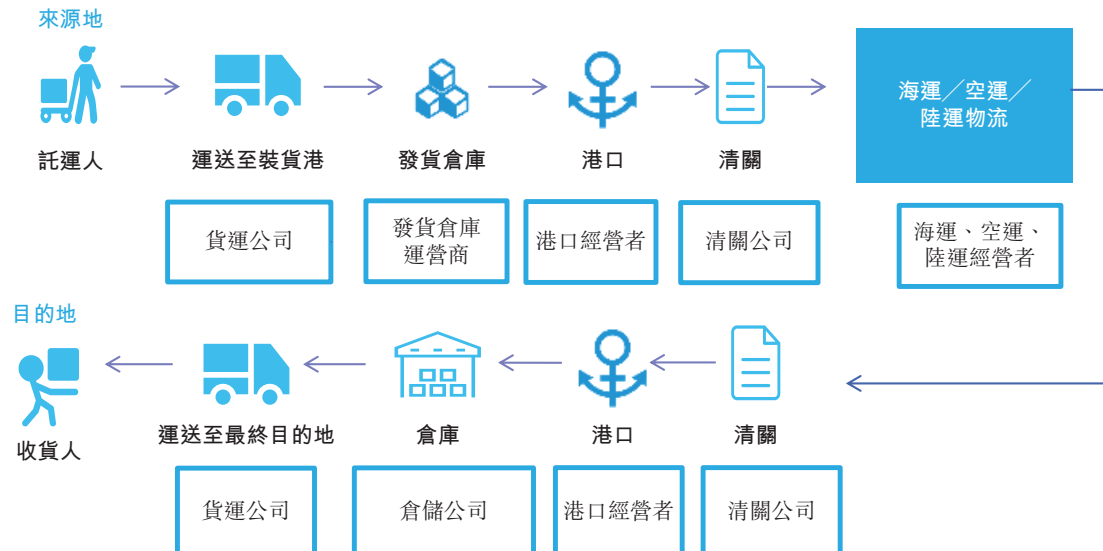
中國品牌進軍海外市場的分析

中國品牌進軍海外可以分作三個階段，即新興階段、擴張階段及蓬勃發展階段。在新興階段，大多數中國品牌純粹將產品出口，使銷售渠道延伸至海外市場，但欠缺管理跨境物流的經驗或知識。在擴張階段，許多中國品牌開始建立倉庫及配送中心，甚至參與運營物流綜合結點。在蓬勃發展階段，中國品牌傾向在海外建設生產工廠，以減低跨境運輸的風險，並可迅速回應市場需求。處於蓬勃發展階段的中國品牌更有可能與在整合倉儲、船舶、運輸等物流資源方面擁有較強能力的跨境物流服務提供商合作，為該等中國品牌提供一體化跨境物流解決方案。該等解決方案可讓處於蓬勃發展階段的中國品牌有效降低物流成本，且更好地控制長途跨境運輸的風險。

全球跨境物流服務市場

概覽

跨境物流服務主要是指一系列服務，以便托運人將貨物交付予通常位於不同國家的收貨人。下圖顯示跨境物流服務的價值鏈。



資料來源：弗若斯特沙利文報告

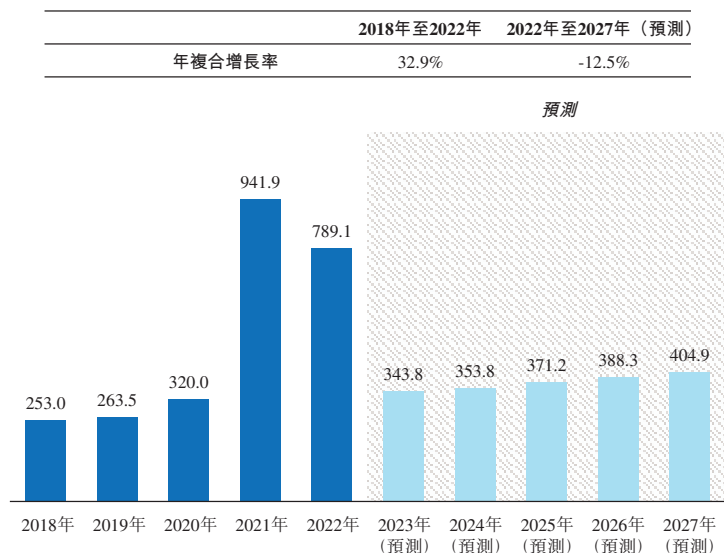
行業概覽

跨境物流服務市場的市場規模

全球跨境物流服務市場的市場規模

下圖為所示年度全球跨境物流服務市場的市場規模。

全球跨境物流服務市場
十億美元；2018年至2027年（預測）



附註：市場規模指跨境物流服務提供商產生的收入總和。

資料來源：Drewry、國際民航組織航空運輸報告、Freightos 波羅的海貨運指數及弗若斯特沙利文報告

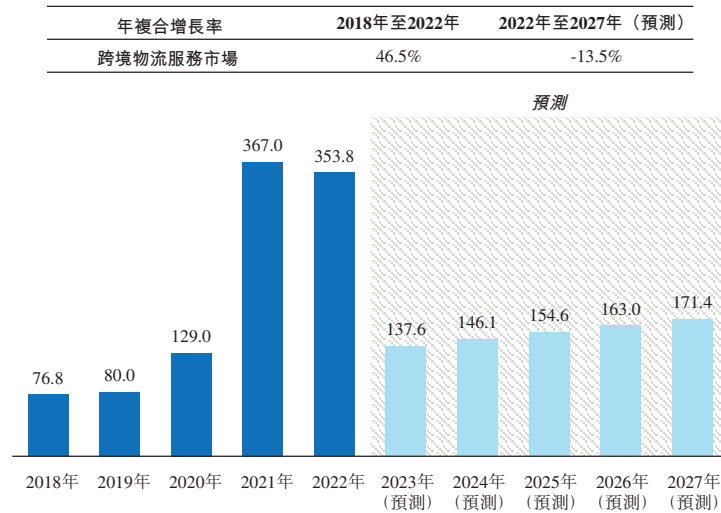
全球跨境物流服務的市場規模受跨境物流服務市場的運輸量及現行運價影響。全球跨境物流服務的市場規模在過去幾年（尤其是2020年至2021年）大幅增長。2020年，COVID-19疫情爆發，引起運力短缺及港口擁堵，導致2020年至2021年跨境物流服務運價大幅上漲。隨著COVID-19疫情的限制逐步解除，市場上的跨境運輸能力正在釋放。因此，預計2023年全球跨境物流服務市場將較2021年及2022年大幅縮減，但仍將高於2019年疫情前的水平，並於2023年至2027年穩定增長。

行業概覽

中國跨境物流服務市場的市場規模

下圖為所示年度中國跨境物流服務市場的市場規模。

中國跨境物流服務市場
十億美元；2018年至2027年（預測）



附註：市場規模指中國跨境物流服務提供商產生的收入總和。

資料來源：Drewry及弗若斯特沙利文報告

在中國品牌在全球快速擴張及數字化物流服務效率提升的推動下，中國的跨境物流服務市場平穩增長。由於COVID-19爆發，跨境物流服務的價格顯著上漲。由於COVID-19期間跨境物流量保持相對穩定而價格大幅上揚，於2021年中國跨境物流服務市場規模大幅增至3,670億美元。隨著COVID-19疫情對中國跨境物流服務市場的影響已逐漸減弱，中國跨境物流服務市場於2022年縮減至3,538億美元，預計2023年將進一步縮減，但仍將高於2019年疫情前的水平，並於2023年至2027年穩定增長。全球及中國跨境物流服務市場的當前規模及預期發展趨勢主要與當前和預計的出口貨運量及跨境運價有關。

行業概覽

2023年至2027年運輸量及運價討論

與2021年及2022年相比，預計2023年全球及中國跨境物流服務市場將大幅縮減，但仍將高於2019年疫情前的水平，並於2023年至2027年穩定增長。下表載列於所示年度全球及中國跨境物流服務市場，以及同期各海運及空運的運價及運輸量明細：

全球跨境物流服務市場

	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年 (預測)	2024年 (預測)	2025年 (預測)	2026年 (預測)	2027年 (預測)	18年至 22年 年複合 增長率	22年至 27年 年複合 增長率 (預測)
全球海運運價 (美元/TEU)	880.0	900.0	1,250.0	3,950.0	3,337.8	1,255.0	1,275.1	1,292.9	1,308.4	1,321.5	39.6%	-16.9%
全球跨境海運貨運 量(百萬TEU)	192.0	202.0	193.0	207.0	200.8	207.6	214.5	221.3	228.2	235.0	1.1%	3.2%
全球空運運價 (美元/噸)	2,160.0	2,150.0	2,600.0	3,500.0	3,622.5	2,336.5	2,091.2	2,143.5	2,194.9	2,245.4	13.8%	-9.1%
全球跨境空運貨運 量(百萬噸)	38.9	38.0	30.3	35.5	32.8	35.6	38.4	39.7	40.9	42.0	-4.1%	5.0%
全球跨境物流服務 市場(十億美元)	253.0	263.5	320.0	941.9	789.1	343.8	353.8	371.2	388.3	404.9	32.9%	-12.5%

中國跨境物流服務市場

	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年 (預測)	2024年 (預測)	2025年 (預測)	2026年 (預測)	2027年 (預測)	18年至 22年 年複合 增長率	22年至 27年 年複合 增長率 (預測)
中國海運運價 (美元/TEU)	907.7	901.5	1,579.7	4,566.0	4,794.2	1,580.0	1,614.8	1,647.1	1,676.7	1,703.5	51.6%	-18.7%
中國跨境海運貨運 量(百萬TEU)	62.8	67.0	65.4	70.9	69.1	71.7	74.5	77.2	80.0	82.7	2.4%	3.7%
中國空運運價 (美元/噸)	3,313.4	3,267.3	4,227.7	5,883.7	3,430.7	3,533.6	3,632.5	3,727.0	3,816.4	3,900.4	0.9%	2.6%
中國跨境空運貨運 量(百萬噸)	6.0	6.0	6.1	7.4	6.6	6.9	7.1	7.4	7.6	7.8	2.7%	3.4%
中國跨境物流服務 市場(十億美元)	76.8	80.0	129.0	367.0	353.8	137.6	146.1	154.6	163.0	171.4	46.5%	-13.5%

行業概覽

根據弗若斯特沙利文的資料，預計跨境物流服務的運輸量將穩定增長。具體而言，2022年至2027年，全球集裝箱運輸量和全球空運量將保持穩定增長，年複合增長率分別約為3.2%和5.0%。就全球集裝箱運輸而言，監管機構已延長碼頭運營時間，增加臨時堆放在泊位的集裝箱的高度限制，以增加碼頭的垂直存儲空間，並鼓勵托運人更快地將集裝箱運出碼頭。全球空運方面，跨境航班也在逐步恢復，緩解了空運運力的不足。

2023年至2027年運價預計會有所波動。2020年COVID-19疫情爆發，引起運力不足及港口擁堵，導致2020年至2021年跨境物流服務運價大幅上漲。隨著COVID-19疫情的限制逐步解除，市場上的跨境運輸能力正在釋放。此外，勞動力供應的改善使港口擁堵得以緩解。因此，中國出口集裝箱運價平均綜合指數自2022年8月以來一直在下降。根據弗若斯特沙利文的資料，近月的運價下跌表明跨境物流服務市場正在恢復正常。

根據弗若斯特沙利文的資料，儘管運價下跌，但由於以下原因，運價不大可能跌至低於2019年疫情前的水平。首先，全球電子商務市場將繼續快速增長。隨著消費者的購物習慣從傳統的線下購物轉向線上渠道，預計2022年至2027年全球電子商務市場將以10.5%的年複合增長率增長。全球電子商務市場的興起將繼續刺激對跨境物流服務的需求。其次，運價下行導致集裝箱運輸停航增加。船運公司將繼續進行運力調整以適應需求波動。預計運價在短期內會波動，但從長遠來看，其不太可能降至低於2019年疫情前的水平。

全球海運市場

跨境海運服務因相對便捷經濟，在跨境商品流動方面擔當關鍵角色。過去數年，全球跨境海運市場穩定增長。全球零售及電子商務市場暴漲預期將帶動出口量及跨境運輸需求，從而刺激對該行業的巨大需求。在全球跨境海運市場所有貿易航線中，以下貿易航線極其重要：

- (i) 亞洲－北美貿易航線，因為近年來越來越多產能由西方國家轉移至東亞地區，反映跨境物流的出口量不斷增加；

行業概覽

- (ii) 亞洲－拉美貿易航線，因為過去數年亞洲已廣泛擴大了其在拉美地區內的貿易活動；
- (iii) 亞洲－歐洲貿易航線，因為亞洲與歐洲國家之間電子商務渠道的商貿活動日益繁盛；及
- (iv) 亞洲區內貿易航線，因為諸多支持政策及條約積極推動亞洲區內貿易航線的國際貿易，從而進一步促進了亞洲物流服務市場的擴張。

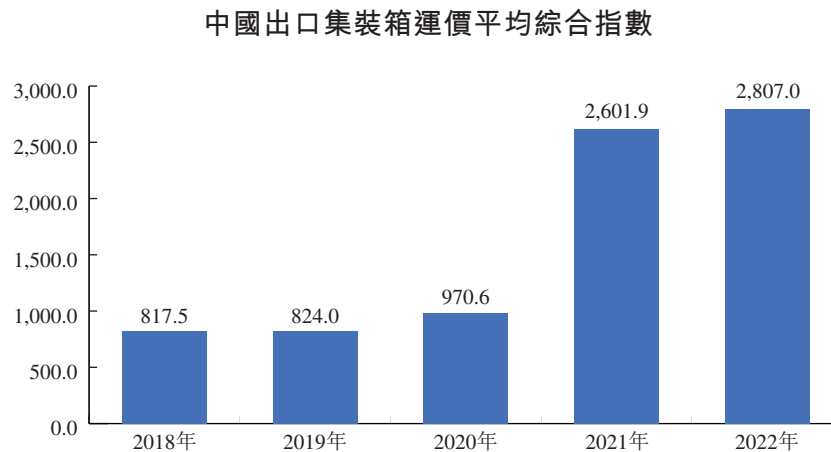
下表載列於所示年度按百萬TEU計的全球海運市場及主要貿易航線集裝箱運輸量：

	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年 (預測)	2024年 (預測)	2025年 (預測)	2026年 (預測)	2027年 (預測)
	(百萬TEU)									
全球海運	192.0	202.0	193.0	207.0	200.8	207.6	214.5	221.3	228.2	235.0
亞洲－北美貿易航線	28.3	28.7	27.7	32.7	31.9	33.4	34.9	36.4	37.9	39.5
亞洲－拉美貿易航線	2.5	2.5	2.4	2.8	2.7	2.8	2.9	3.0	3.2	3.3
亞洲－歐洲貿易航線	24.3	24.7	23.0	26.3	25.7	26.6	27.5	28.5	29.4	30.3
亞洲區內貿易航線	27.0	24.0	26.0	34.0	32.7	34.3	36.0	37.7	39.4	41.1

資料來源：Clarkson、Alphaliner、Datamyne及弗若斯特沙利文報告

中國出口集裝箱運價指數

下圖載列於所示年度的中國出口集裝箱運價平均綜合指數：



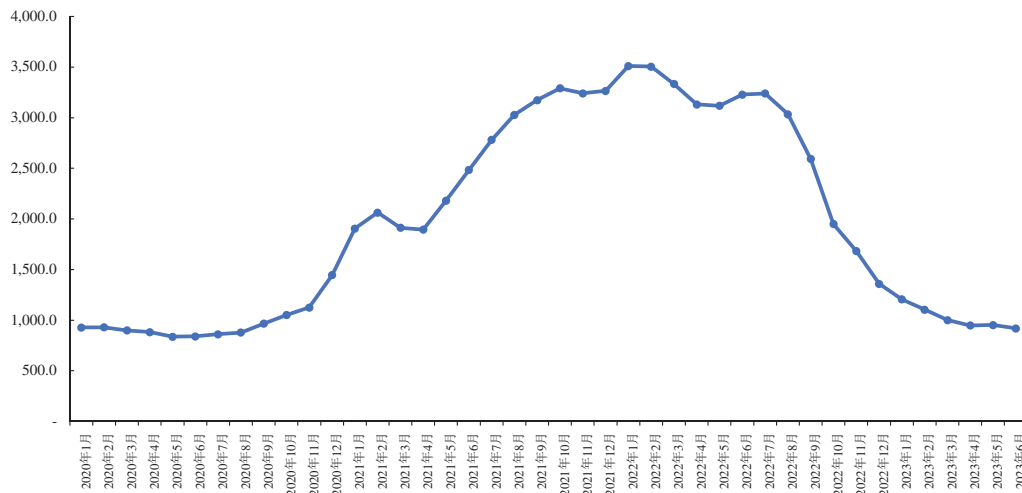
資料來源：中華人民共和國交通運輸部

行業概覽

中國出口集裝箱運價平均綜合指數由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。大幅增加主要是由於COVID-19疫情及相關限制措施導致跨境物流行業運力不足及港口運營效率低。

此外，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

中國出口集裝箱運價平均綜合指數自2022年底以來有所下降，由2022年的2,807.0(按年度月平均計算)大幅下降至2023年6月的918.9(2021年及2022年6月則分別為每月2,483.6及3,228.4)，但仍高於疫情前的水平，於2019年6月為808.6。

2022年海運改革法案(「2022年海運改革法案」)

於2022年6月16日，美國總統將2022年海運改革法案簽署成為法律，該法案修訂了1984年航運法。2022年海運改革法案增加了聯邦海事委員會(「聯邦海事委員會」)的權力，通過透明、高效及公平的海事體系以管理國際海運及促進美國出口活動增長。海運改革法案旨在(i)擴大保障範圍，打擊報復及阻止不公平的商業行為；(ii)對有關滯留及滯期費以及船舶艙位的禁止承運人行為作出澄清；(iii)通過聯邦海事委員會建立航運交易登記制；(iv)擴大處罰權限，包括退款；及(v)提高(其中包括)滯留及滯期費投訴程序的效率。2022年海運改革法案對市場運價的影響有限。此外，禁止無理拒收貨倉在一定程度上可延長航運期，就海運運價而言被視為正面的推動。

行業概覽

中國跨境物流服務市場的競爭格局

15大中國跨境物流服務提供商

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（民營及國有）合計僅持有12.2%市場份額。通過自營的重資產、完善的信息系統及海運／空運訂艙的議價能力，領先公司擁有強大的跨境端到端服務交付能力。預計更多跨境物流服務提供商將提升成本管控能力、發展集中物流體系，以增強跨境物流服務能力。

下圖載列2022年15大中國跨境物流服務提供商。

2022年中國跨境物流服務收入排名						
排名	公司	成立年份	總部	收入 (百萬美元)	市場份額	背景
1	I	2002	北京	14,787.7	4.2%	中國領先的綜合物流服務提供商及集成商，於上海證券交易所及香港聯交所上市。公司I提供個人化物流解決方案及一站式物流服務。
2	J	2000	香港	8,627.6	2.4%	香港聯交所上市公司。公司J為領先的物流服務提供商，主要提供一體化物流服務及國際貨運代理服務（空運、海運、公路、鐵路及多模式）。
3	港中旅華貿國際物流	1984	上海	3,282.9	0.9%	上海證券交易所上市公司。該公司是一間領先的綜合國際第三方物流服務及國際物流解決方案提供商。
4	A	2009	深圳	2,600.0	0.7%	非上市國際物流集團。公司A主要向跨境電子商務賣家提供端到端跨境空運服務及海外倉儲服務。
5	K	1990	山東	2,000.0	0.6%	主要提供船舶代理服務的非上市公司。公司K擁有超過100個國際代理網絡，其主要航線包括歐洲、地中海、黑海、美國及加拿大。
6	B	2009	山東	1,826.4	0.5%	提供海運及空運服務的上市跨境物流公司，包括零散物流服務、合約物流服務及特殊供應鏈服務。
7	中創物流股份有限公司	2006	山東	1,763.9	0.5%	提供跨境海運服務的上市公司，包括貨運代理、堆場業務、船舶代理、國內航運及大型物品物流。
8	L	1997	香港	1,550.0	0.4%	非上市物流服務提供商，經營從空運、海運及陸運到倉儲、物流、存貨管理、信息及諮詢服務的全面對點運輸服務。
9	中菲行國際物流集團	1971	台灣	1,473.8	0.4%	台灣證券交易所上市公司，致力於提供國際物流服務及全面物流解決方案，擁有超過150個辦事處、超過80個合約業務及超過200個戰略合作夥伴代理。
10	D	2008	浙江	1,200.0	0.3%	非上市國際貨運代理及無船承運人。公司D的業務涵蓋貨運代理、船舶代理、倉儲、拖車、報關及清關以及散貨。
11	C	1990	上海	1,000.0	0.3%	提供端到端跨境供應鏈解決方案（包括海運及空運）的非上市公司。公司C主要專注於亞洲—北美貿易航線。
12	F	1998	北京	900.0	0.3%	非上市跨境物流公司，主要向具備國內收集服務的跨境電子商務賣家提供一體化端到端物流服務。
13	E	2001	上海	850.0	0.2%	非上市跨境物流服務提供商，主要基於自有散貨船隊、罐式集裝箱、拖車、節點及倉庫提供海運服務。
14	G	1993	江蘇	804.3	0.2%	上市跨境物流公司，主要為製造企業提供國際貨運代理及一體化供應鏈解決方案。
15	本集團	2004	山東	652.9	0.2%	本集團為中國一間民營跨境海運物流服務提供商。業務主要覆蓋跨境物流服務及船舶出租服務。
總計				43,319.4	12.2%	

附註：美元兌人民幣匯率為6.72。

資料來源：弗若斯特沙利文報告、上市公司的年報及招股章程，以及弗若斯特沙利文與領先市場參與者的專家訪談。

行業概覽

上圖中未具名的競爭對手包括福建縱騰網絡有限公司、海程邦達供應鏈管理股份有限公司、德威國際貨運代理有限公司、東南物流集團、北京燕文物流股份有限公司、上海環世物流(集團)有限公司、江蘇飛力達國際物流股份有限公司、深圳市遞四方速遞有限公司、中國外運股份有限公司、嘉里物流、嘉宏航運及鴻安船務有限公司。

十大中國民營跨境物流服務提供商

下圖載列2022年十大中國民營跨境物流服務提供商。

2022年跨境物流服務提供商（中國民營公司）收入排名						
排名	公司	成立年份	總部	收入 (百萬美元)	市場份額	背景
1	A	2009	深圳	2,600.0	0.7%	公司A是非上市國際物流集團，主要向跨境電子商務賣家提供端到端跨境空運服務及海外倉儲服務。
2	B	2009	山東	1,826.4	0.5%	公司B是上市跨境物流公司，提供海運及空運服務，包括碎片化物流服務、合約物流服務及特別供應鏈服務。
3	中創物流股份有限公司	2006	山東	1,763.9	0.5%	該公司是提供跨境海運服務（包括貨運代理、堆場運營、船舶代理、國內航運及大型物品物流）的上市公司。
4	D	2008	浙江	1,200.0	0.3%	公司D是非上市國際貨運代理及無船承運人。公司K的業務涵蓋貨運代理、船舶代理、倉儲、拖車、報關及清關以及散貨。
5	C	1990	上海	1,056.4	0.3%	公司C是提供端到端跨境供應鏈解決方案（包括海運及空運）的非上市公司。公司J主要專注於亞洲—北美貿易航線。
6	F	2001	上海	900.0	0.3%	公司F是非上市跨境物流服務提供商，主要基於自有散貨船隊、罐式集裝箱、拖車、節點及倉庫提供海運服務。
7	E	1998	北京	850.0	0.2%	公司E是非上市跨境物流公司，主要向具備國內收集服務的跨境電子商務賣家提供一體化端到端物流服務。
8	G	1993	江蘇	804.3	0.2%	公司G是上市跨境物流公司，主要為製造企業提供國際貨運代理及一體化供應鏈解決方案。
9	本集團	2004	山東	652.9	0.2%	本集團為中國一間非上市跨境海運物流服務提供商。業務主要覆蓋跨境物流服務及船舶出租服務。
10	H	2004	深圳	640.0	0.2%	公司H是非上市公司，專注向跨境電子商務賣家提供一體化跨境空運服務。
總計				12,237.5	3.5%	

附註：美元兌人民幣匯率為6.72。

資料來源：弗若斯特沙利文報告、上市公司的年報及招股章程，以及弗若斯特沙利文與領先市場參與者的專家訪談。

行業概覽

十大中國跨境海運物流服務提供商

下圖載列2022年十大中國跨境海運物流服務提供商。

2022年中國跨境海運物流服務提供商收入排名					
排名	公司	成立年份	總部	收入（百萬美元）	市場份額
1	I	2002	北京	7,387.2	2.2%
2	J	2000	香港	2,800.0	0.8%
3	中創物流股份有限公司	2006	山東	1,763.9	0.5%
4	B	2009	山東	1,500	0.5%
5	港中旅華貿國際物流	1984	上海	1,464.3	0.4%
6	K	1990	山東	1,050.0	0.3%
7	L	1997	香港	920.0	0.3%
8	D	2008	浙江	840.0	0.3%
9	C	1990	上海	800.0	0.2%
10	本集團	2004	山東	652.9	0.2%
	總計			19,178.3	5.8%

附註：美元兌人民幣匯率為6.72。

資料來源：弗若斯特沙利文報告、上市公司的年報及招股章程，以及弗若斯特沙利文與領先市場參與者的專家訪談。

五大中國民營跨境海運物流服務提供商

下圖載列2022年五大中國民營跨境海運物流服務提供商。

2022年跨境海運物流服務提供商（中國民營公司）收入排名				
排名	公司	收入（百萬美元）	市場份額	自營跨境海運服務能力
1	中創物流股份有限公司	1,763.9	0.5%	無
2	B	1,500	0.5%	無
3	D	840.0	0.3%	無
4	C	800.0	0.2%	無
5	本集團	652.9	0.2%	有
	總計	5,556.8	1.7%	

附註：美元兌人民幣匯率為6.72。

資料來源：弗若斯特沙利文報告、上市公司的年報及招股章程，以及弗若斯特沙利文與領先市場參與者的專家訪談。

行業概覽

中國跨境物流服務市場的主要增長動力

中國品牌加速海外擴張催生多元化跨境物流服務需求

在中國完善的價值鏈背景下，隨著商業模式日趨成熟，愈來愈多中國品牌在全球各地不同地域市場擴展業務。對於重視發貨時效但又擔心物流管理成本的新進入市場者，端到端物流服務提供商可以通過提供按需要交付服務來縮短交貨時間。另外，端到端物流服務提供商可以提供增值服務，例如複雜的運營、管理及規劃。對於已發展成熟且具備倉庫或配送中心等海外基礎設施的品牌，定制化及碎片化的跨境物流服務能迎合他們以高品質及穩定的購物體驗滿足購買者的需求。

COVID-19疫情大幅促進中國跨境物流服務

加快海外市場擴展

中國政府迅速應對COVID-19疫情，並實施了一系列政策以控制其傳播。與產能緊張、物流滯後的海外經濟狀況相比，憑藉中國經濟的能力和韌性，中國出口商更有可能抓住海外市場的機遇。

消費習慣轉變

由於社交距離政策及零售店被迫大規模關閉，COVID-19疫情嚴重阻礙了線下消費。因此，消費者的購物行為已從線下廣泛轉變為線上。COVID-19疫情為市場參與者創造了優化線上基礎設施及物流服務的機會，以滿足消費者不斷變化的需求。

政府頒佈的扶持政策

政府監管是跨境電子商務市場及相關物流服務市場發展的基石之一。中國政府提出「雙循環」措施，即「加快形成國內國際雙循環相互促進的新發展格局」，以帶動經濟發展。設立綜合保稅區、免徵增值稅、消費稅等政策，廣泛推動了中國跨境電子商務市場和跨境物流服務市場在進出口貿易規模上的增長。

行業概覽

數字化為物流效率提供重要推動力

區塊鏈、IoT、無線射頻辨識系統及AI等數字技術應用於優化整個跨境物流過程的規劃、採購及追蹤。此外，由於在嚴格的衛生規定下幾乎完全不能進行面對面的人工物流操作及交易，COVID-19疫情加速了跨境物流轉向數字化。跨境物流服務提供商建立綜合平台，連接物流各個關鍵環節，使交付服務更加透明及高效。

中國跨境物流服務市場的發展趨勢

更深入地採用數據可視化及雲技術

整個跨境物流過程中涉及數據可視化和雲技術的數字化，預計將成為提高效率的關鍵。它通過追蹤跨境物流的每個階段，評估、整合及可視化實時物流及運營概況，在消費者、零售商或商家與供應商之間共同運營物流平台。交付及運輸過程的透明度及可視性使公司能優化運營績效，並讓客戶在整個物流過程中監察他們的訂單，從而得到客戶信任及提高最終用戶的忠誠度。因此，吸引了更多跨境零售商及商家選擇一體化跨境物流服務提供商的物流服務。

競爭激烈引致集中度日增

長遠而言，我們預期跨境物流服務市場的競爭格局將會更集中。領先的跨境物流服務提供商傾向自營重要的貿易航線，並建立現場備貨點及倉庫，務求提供穩定及標準化的服務，從而增強其整合及控制貨運、倉儲及交付資源的競爭優勢。此外，領先的市場參與者將通過併購活動不斷擴大其市場份額。

平台化及一體化跨境物流服務提升企業競爭優勢

由於產品線分散及客戶群不同，品牌所有者需要目的地分散、貨量小而交付頻率高的貨運。貨運和代理需求正由滿箱轉向零箱，反映平台化及一體化跨境物流服務的市場利潤豐厚。平台化物流服務是根據包括自營及第三方航運網絡在內的廣泛運輸資源，根據行業細分、客戶密度、距離、回應程度以及產品的價值和數量，為客戶服

行業概覽

務。此外，一體化跨境物流服務使品牌所有者、零售商及製造商能夠提高其物流的透明度及效率。平台化及一體化的跨境物流服務有助企業在競爭中取得商業成功。

對跨境物流服務穩定性及安全性的要求提升

由於國際環境瞬息萬變，跨境物流服務提供商按可預測的成本向客戶履行準時交付的承諾至關重要。同時，涉及B2B或B2C電子商務賣家的跨境發貨人類別越來越多，不僅需要大規模或重複性的行業運輸，亦需要高度可變及特定訂單構成批量的電子商務交易。此類量少但頻密的訂單必須依靠成熟可靠的跨境物流服務，以便發貨人為客戶就整體成本及運輸時間提供高度的確定性。

增加於自有固定資產的投資，加強履行能力

長遠而言，越來越多的行業參與者預計將增加對船舶和倉庫等固定資產的投資，以提高跨境海運能力的精準度和穩定性。擁有自有跨境海運和倉儲能力的服務提供商，能夠更好地在第一時間掌握物流信息，為客戶提供最具性價比的價格，令追求穩定和高質量物流服務的客戶持續增加。

中國跨境物流服務市場的進入壁壘

全面的網絡及行業資源

廣泛的地域覆蓋範圍、在重要貿易航線上充足的貨運能力以及整合的端到端資源，是跨境物流服務提供商保持領先地位的支柱。全面的網絡及行業資源可提供靈活多樣的物流解決方案，滿足客戶不斷變化的需求。此外，全面的網絡及行業資源使領先的跨境物流服務提供商能夠在電子商務等龐大垂直領域把握機遇。新進入者無法以有限的能力及資源建立如此全面的網絡。

自營跨境海運

自營跨境海運有助跨境物流服務提供商提高運營效率以及客戶黏性和滿意度。此外，與嚴重依賴第三方的傳統或新興市場參與者相比，自營跨境海運令領先參與者從穩定的運輸成本及運力中受益。新市場進入者將需要大量資本資源為其經營自營跨境海運提供資金，並承擔重資產的採購成本。

行業概覽

管理運營數字化

跨境物流服務提供商需要有良好的行業專業知識，並配備數字化系統，以大幅提升管理效率，從而很大程度上減低營運風險。因此，整個物流鏈中的領先市場參與者可以利用先進的數字化信息系統使運營更順暢，服務更具競爭力。由於缺乏強大的資本投入及行業專業知識，新市場進入者可能難以在跨境物流服務的各個階段建立信息系統，以滿足客戶的各種需求。

穩固的客戶關係

跨境物流服務的可持續需求來自長久合作及多元化的客戶群。具體而言，龐大的客戶群及穩固的客戶關係保證了訂單規模及頻率不斷提高，使市場參與者能夠充分利用資源及基礎設施。此外，憑藉較高的運營效率及顯著的品牌知名度，領先的市場參與者比新進入者更容易吸引客戶。

行業專業知識及授權認證

跨境物流服務市場高度複雜。市場參與者需要處理各種授權許可及資格。跨境物流服務提供商必須掌握報關、倉儲管理、貨運及貨代業務能力，克服潛在障礙及降低不確定性。跨國家運營航線所須的多重許可及資格要求可能是新進入者的主要障礙。

成本分析

影響跨境物流服務業成本的主要因素包括集裝箱船租賃費率，全球燃油價格及全球跨境海運費率。

集裝箱船租賃費及全球跨境海運費率於2021年大幅增加。由於COVID-19疫情持續，各大港口管理遞增貨運量的能力有限，導致全球跨境海運服務能力分佈不均。自2018年至2022年，全球跨境海運費率由每TEU約880.0美元增加至每TEU 3,318.0美元，年複合增長率約39.3%。

在COVID-19疫情於2020年引發的全球燃油價格大幅下跌以及隨後的全球經濟活動減少後，全球燃油價格有持續上漲的趨勢，包括船用汽油、低硫燃油及高硫燃油的價格增長。

監管概覽

概覽

本集團主要從事提供一體化跨境物流服務。我們的運營須遵守中國政府、相關國際組織和香港政府頒佈的法規。於往績記錄期，本集團的業務運營主要位於中國，故須遵守相關中國法律和法規並受政府監督。本集團使用的船舶須遵守各項公約。我們的跨境物流服務亦須遵守國際海事組織(IMO)等各類監管機構不時頒佈的規則和法規。本集團亦於香港開展受若干香港規則和法規規管的業務和運營。

有關我們中國業務的法律法規

我們在中國的業務須遵守相關法律法規和政府的監管。本節載列可能對我們的業務產生重大影響的主要相關法律、法規、規則及政策的概述，特別是與以下各項相關者：(i)國際海運及交通運輸；(ii)電信；(iii)環境保護；(iv)知識產權；(v)外商投資及境外投資；(vi)海關；(vii)國內公司海外證券發售及上市；(viii)僱傭與社會保障；(ix)稅務；(x)數據安全；(xi)外匯管制；(xii)房屋租賃及(xiii)國際法律法規。

有關國際海運及交通運輸的法律法規

國際海運法規

根據全國人民代表大會常務委員會(「全國人大常委會」)於1983年9月2日頒佈，於2021年4月29日修訂，並於2021年9月1日起實施的《中華人民共和國海上交通安全法》，中國籍船舶、在中華人民共和國管轄海域設置的海上設施、船運集裝箱，以及國家海事管理機構確定的關係海上交通安全的重要船用設備、部件和材料，應當符合有關法律、行政法規、規章以及強制性標準和技術規範的要求，經船舶檢驗機構檢驗合格，取得相應證書、文書。船舶應當按照標準定額配備足以保證船舶安全的合格船員。船舶、設施儲存、裝卸、運輸危險貨物，必須具備安全可靠的設備和條件，遵守國家關於危險貨物管理和運輸的規定。船舶裝運危險貨物，必須向主管機關辦理申報手續，經批准後，方可進出港口或裝卸。

監管概覽

根據國務院於2001年12月11日頒佈，於2019年3月2日最新修訂並實施的《中華人民共和國國際海運條例》（「**國際海運條例**」），以及中華人民共和國交通部（現「**交通運輸部**」）於2003年1月20日頒佈，經中華人民共和國交通運輸部（「**交通運輸部**」）於2019年11月28日最新修訂並實施的《中華人民共和國國際海運條例實施細則》（「**國際海運條例實施細則**」），國際船舶運輸業務通常分為有自有／經營船運輸人及無船承運人業務。任何以自有／經營船舶經營國際航運業務的中國企業法人均須取得交通運輸部頒發的《國際船舶運輸經營許可證》，而任何經營無船承運業務的實體須取得交通運輸部頒發的《無船承運業務經營資格登記證》。國際航運服務經營者須就經營國際班輪運輸業務向交通運輸部申請辦理國際班輪運輸業務資格登記手續。新開或停開國際班輪運輸航線，或者變更國際班輪運輸船舶或班期，應當提前15日予以公告，並應當自行為發生之日起15日內向交通運輸部備案。中國國際船舶運輸經營者增加運營船舶，包括以光船租賃方式租用船舶增加運營船舶的，應當於投入運營前15日向交通運輸部備案，取得備案證明文件。

根據交通運輸部辦公廳於2019年5月14日發佈並實施的《關於國際船舶運輸及內地與港澳間海上運輸業務相關審批備案事項的通知》（交辦水函[2019]681號），境內註冊企業從事國際集裝箱船（不含從事國際集裝箱班輪運輸的船舶，下同）、普通貨船運輸業務，應至少擁有一艘與經營範圍相適應的船舶，並在相關經營活動開始後15日內，向註冊所在地省級交通運輸主管部門備案企業相關信息（包括公司名稱、註冊地、法人代表、聯繫方式等）及其擁有和經營的船舶情況（包括中英文船名、IMO號、船旗、建造時間、TEU、總噸等）。境內註冊企業新增集裝箱船、普通貨船投入國際船舶運輸的，應當在船舶投入運營後15日內，向註冊所在地省級交通運輸主管部門備案

監管概覽

(包括中英文船名、IMO號、船旗、建造時間、TEU、總噸等)。企業或船舶不再從事國際集裝箱船、普通貨船運輸的，應當在相關經營活動終止後15日內，向註冊所在地省級交通運輸主管部門備案。

根據國務院於2019年2月27日發佈並實施的《國務院關於取消和下放一批行政許可事項的決定》(國發[2019]6號)及交通運輸部於2019年3月27日發佈並實施的《交通運輸部關於公佈十項交通運輸行政許可事項取消下放後事中事後監管措施的公告》，國務院決定取消「國際集裝箱船、普通貨船運輸業務審批」後的事中事後監管措施。取消審批後，改為備案，相關備案工作由省級交通運輸主管部門實施。

運價

根據國際海運條例及其實施細則，運價分為公佈運價及協議運價，二者均須於交通運輸部備案。公佈運價是指國際船舶運輸經營者和無船承運人運價本上載明的運價，其自交通運輸部受理備案之日起滿30日生效；協議運價是指國際船舶運輸經營者與貨主、無船承運人約定的運價，其自交通運輸部受理備案之日起滿24小時生效。根據交通運輸部於2013年10月15日頒佈，並於2013年11月15日實施的《交通運輸部關於國際集裝箱班輪運價精細化報備實施辦法的公告》，上海航運交易所被指定為集裝箱運價備案的受理機構。

集裝箱

根據國務院於1993年2月14日頒佈，於2019年3月2日最新修訂並實施的《中華人民共和國船舶和海上設施檢驗條例》，集裝箱的所有人或者經營者，必須向船檢局設置或者指定的船舶檢驗機構申請下列檢驗：(1)製造集裝箱時，申請製造檢驗；(2)使用中的集裝箱，申請定期檢驗。集裝箱經檢驗合格後，船舶檢驗機構應當按照規定簽發相應的檢驗證書。

監管概覽

根據海關總署於2000年1月11日頒佈，於2023年3月9日最新修訂，並於2023年4月15日實施的《進出境集裝箱檢驗檢疫管理辦法》，進境、出境和過境的實箱及空箱（均須為國際標準化組織所規定的集裝箱），必須接受檢驗檢疫。海關總署主管全國進出境集裝箱的檢驗檢疫管理工作。主管海關負責所轄地區進出境集裝箱的檢驗檢疫和監督管理工作。集裝箱進出境前、進出境時或過境時，承運人、托運人或其代理人（以下簡稱報檢人），必須向海關報檢。海關按照有關規定對報檢集裝箱實施檢驗檢疫。過境應檢集裝箱，由進境口岸海關實施查驗，離境口岸海關不再檢驗檢疫。進境集裝箱報檢人應當向進境口岸海關報檢，未經海關許可，不得提運或拆箱。

運輸貨物

根據交通運輸部於2018年7月31日頒佈，並於2018年9月15日實施的《船舶載運危險貨物安全監督管理規定》，載運危險貨物的船舶應當經國家海事管理機構認可的船舶檢驗機構檢驗合格，取得相應的檢驗證書和文書，並保持良好狀態。船舶載運危險貨物進出港口，應當在進出港口24小時前（航程不足24小時的，在駛離上一港口前），向海事管理機構辦理船舶載運危險貨物申報手續，提交申請書和交通運輸部有關規章要求的證明材料，經海事管理機構批准後，方可進出港口。

船舶登記

根據國務院於1994年6月2日頒佈，於2014年7月29日最新修訂並實施的《中華人民共和國船舶登記條例》，依據中華人民共和國法律設立的主要營業所在中華人民共和國境內的企業法人的船舶應當進行登記。船舶經依法登記，取得中華人民共和國國籍，方可懸掛中華人民共和國國旗航行；未經登記的，不得懸掛中華人民共和國國旗航行。船舶所有人申請船舶所有權登記，應取得船舶所有權登記證書。

監管概覽

無船承運人業務

根據國際海運條例及其實施細則，無船承運人業務指無船承運人以承運人的身份接受託運人的貨載，簽發自己的提單或其他運輸單證，向托運人收取運費，通過國際船舶運輸經營者完成國際海上貨物運輸，承擔承運人責任的國際海上運輸經營活動，包括無船承運人為完成上述業務圍繞其所承運的貨物開展的下列活動：(1)以承運人身份與托運人訂立國際貨物運輸合同；(2)以承運人身份接收貨物、交付貨物；(3)簽發提單或其他運輸單證；(4)收取運費及其他服務報酬；(5)向國際船舶運輸經營者或者其他運輸方式經營者為所承運的貨物訂艙和辦理托運；(6)支付運費或者其他運輸費用；(7)集裝箱拆箱、集拼箱業務；及(8)其他相關的業務。

根據國際海運條例及其實施細則，所有無船承運人須向國務院交通主管部門登記載運提單及備案運費(包括公佈運價及協議運價)，並交納保證金。倘無船承運人申請登記其載運提單，其須向交通運輸部備案申請及向其提交相關材料。收到申請人的材料後，交通運輸部將根據相關法規審查申請。倘申請獲批准，載運提單將作登記，並發出《無船承運業務經營資格登記證》。如無船承運人使用兩種或以上類型的載運提單，全部類型的載運提單均須登記。如已登記的載運提單出現變更，則須於使用新載運提單日期前15天向交通運輸部備案新載運提單樣本。

根據交通運輸部辦公廳於2019年5月14日發佈並實施的《關於國際船舶運輸及內地與港澳間海上運輸業務相關審批備案事項的通知》，從事無船承運人業務的企業須於相關經營活動開始後15天內向註冊所在地省級運輸機關備案其基本資料(包括公司名稱、註冊地點、法定代表、聯絡信息等)。倘無船承運人終止無船承運人業務，其須向註冊所在地省級運輸機關辦理終止經營的備案。

監管概覽

根據國務院於2019年2月27日發佈並實施的《國務院關於取消和下放一批行政許可事項的決定》(國發[2019]6號)及交通運輸部於2019年3月27日發佈並實施的《交通運輸部關於公佈十項交通運輸行政許可事項取消下放後事中事後監管措施的公告》，國務院決定取消無船承運人業務審批，改為備案，相關備案工作由省級交通運輸主管部門實施。各省級交通運輸主管部門可使用部級水路運輸建設綜合管理信息系統的統一流程辦理備案等相關業務。

國際班輪運輸業務

根據國際海運條例及其實施細則，國際班輪運輸業務是指以自有或者經營的船舶，或者以共同派船、艙位互換、聯合經營等方式，在固定的港口之間提供的定期國際海上貨物或旅客運輸。國際船舶運輸經營者經營進出中國港口的國際班輪運輸業務，應當向交通運輸部提出申請。國務院交通主管部門應當自收到經營國際班輪運輸業務申請之日起30日內審核完畢。予以登記的，頒發《國際班輪運輸經營資格登記證》。

國際貨物運輸代理

根據國務院於1995年6月29日頒佈並實施的《中華人民共和國國際貨物運輸代理業管理規定》，國際貨物運輸代理業是指接受進出口貨物收貨人、發貨人的委託，以委託人的名義或者以自己的名義，為委託人辦理國際貨物運輸及相關業務並收取服務報酬的行業。申請設立國際貨物運輸代理企業，申請人應當向擬設立國際貨物運輸代理企業所在地的地方對外貿易主管部門提出申請，由地方對外貿易主管部門提出意見後，轉報國務院對外貿易經濟合作主管部門審查批准。國務院對外貿易經濟合作主管部門應當自收到申請設立國際貨物運輸代理企業的申請書和其他文件之日起45天內決定批准或者不批准；對批准設立的國際貨物運輸代理企業，頒發批准證書。

監管概覽

根據中華人民共和國商務部於2005年3月2日頒佈，於2016年8月18日最新修訂並實施的《國際貨運代理企業備案（暫行）辦法》，凡經國家工商行政管理部門依法註冊登記的國際貨物運輸代理企業及其分支機構（「國際貨代企業」），應當向商務部或商務部委託的機構辦理備案。備案機關應自收到國際貨代企業提交的申請材料之日起5日內辦理備案手續，在《國際貨運代理企業備案表》上加蓋備案印章。

道路運輸

根據國務院於2004年4月30日頒佈，於2022年3月29日最新修訂，並於2022年5月1日起實施的《中華人民共和國道路運輸條例》，道路運輸經營分為道路旅客運輸經營和道路貨物運輸經營（「貨運經營」）。申請從事貨運經營的，應當依法向市場監督管理部門辦理有關登記手續後，向政府交通運輸主管部門提出申請。交通運輸主管部門予以許可的，向申請人頒發道路運輸經營許可證，並向申請人投入運輸的車輛配發車輛營運證。

根據交通運輸部於2005年6月16日頒佈，於2022年9月26日最新修訂並實施的《道路貨物運輸及站場管理規定》，道路貨物運輸經營，是指為社會提供公共服務、具有商業性質的道路貨物運輸活動。道路貨物運輸包括道路普通貨運、道路貨物專用運輸、道路大型物件運輸和道路危險貨物運輸，其中道路貨物專用運輸，是指使用集裝箱、冷藏保鮮設備、罐式容器等專用車輛進行的貨物運輸。申請從事道路貨物運輸經營的，應當依法向市場監督管理機關辦理有關登記手續後，向縣級道路運輸管理機構提出申請。道路運輸管理機構對符合法定條件的道路貨物運輸經營申請作出准予行政許可決定的，向被許可人頒發《道路運輸經營許可證》，在《道路運輸經營許可證》上註明經營範圍。

監管概覽

有關電信的法律法規

根據國務院於2000年9月25日頒佈，於2016年2月6日最新修訂並實施的《中華人民共和國電信條例》(「**電信條例**」)，電信業務經營按照電信業務分類，實行許可制度。經營電信業務，必須取得國務院信息產業主管部門或者省、自治區、直轄市電信管理機構頒發的電信業務經營許可證。電信業務分為基礎電信業務和增值電信業務。增值電信業務，是指利用公共網絡基礎設施提供的電信與信息服務的業務。經營增值電信業務，業務覆蓋範圍在一個省、自治區、直轄市行政區域內的，須經省、自治區、直轄市電信管理機構審查批准，取得《增值電信業務經營許可證》。

根據國務院於2001年12月11日頒佈，於2022年3月29日修訂，並於2022年5月1日起實施的《外商投資電信企業管理規定》，外商投資電信企業可以經營增值電信業務，但經營增值電信業務(包括基礎電信業務中的無線尋呼業務)的外商投資電信企業的外方投資者在企業中的出資比例，最終不得超過50%。

有關環境保護的法律法規

根據全國人民代表大會常務委員會於1982年8月23日頒佈，於2017年11月4日最新修訂，並於2017年11月5日實施的《中華人民共和國海洋環境保護法》，在中華人民共和國管轄海域，任何船舶及相關作業不得違反本法規定向海洋排放污染物、廢棄物和壓載水、船舶垃圾及其他有害物質。載運具有污染危害性貨物進出港口的船舶，其承運人、貨物所有人或者代理人，必須事先向海事行政主管部門申報。經批准後，方可進出港口、過境停留或者裝卸作業。所有船舶均有監視海上污染的義務，在發現海上污染事故或者違反本法規定的行為時，必須立即向就近的依照本法規定行使海洋環境監督管理權的部門報告，惟國家另有規定則另作別論。

監管概覽

根據全國人民代表大會常務委員會於1987年9月5日頒佈，於2018年10月26日最新修訂並實施的《中華人民共和國大氣污染防治法》，船舶檢驗機構對船舶發動機及有關設備進行排放檢驗。經檢驗符合國家排放標準的，船舶方可運營。遠洋船舶靠港後應當使用符合大氣污染物控制要求的船舶用燃油。

根據國務院於2009年9月9日頒佈，於2018年3月19日最新修訂並實施的《防治船舶污染海洋環境管理條例》，以及交通運輸部於2017年5月23日最新修訂並實施的《中華人民共和國船舶及其有關作業活動污染海洋環境防治管理規定》，船舶應當取得並隨船攜帶相應的防治船舶污染海洋環境的證書、文書。船舶所有人、經營人或者管理人應當制定防治船舶及其有關作業活動污染海洋環境的應急預案，並報海事管理機構備案。船舶在中華人民共和國管轄海域向海洋排放的船舶垃圾、生活污水、含油污水、含有毒有害物質污水、廢氣等污染物以及壓載水，應當符合法律、行政法規、中華人民共和國締結或者參加的國際條約以及相關標準的要求。載運污染危害性貨物進出港口的船舶，其承運人、貨物所有人或者代理人，應當向海事管理機構提出申請，經批准方可進出港口或者過境停留。

有關知識產權的法律法規

商標

根據全國人民代表大會常務委員會於1982年8月23日頒佈，於2019年4月23日最新修訂，並於2019年11月1日實施的《中華人民共和國商標法》及國務院於2003年8月3日頒佈，於2014年4月29日最新修訂，並於2014年5月1日實施的《中華人民共和國商標法實施條例》，中國的註冊商標包括商品商標、服務商標、集體商標和證明商標。國家知識產權局商標局辦理商標註冊，註冊商標的有效期為十年，有效期滿後，需要繼續使用的，可辦理續展手續，每次續展註冊的有效期為10年。

監管概覽

專利

根據全國人民代表大會常務委員會於1984年3月12日頒佈，於2020年10月17日最新修訂並於2021年6月1日實施的《中華人民共和國專利法》（「**專利法**」）、國務院於1992年12月21日頒佈，於2010年1月9日最新修訂並於2010年2月1日實施的《中華人民共和國專利法實施細則》，中國專利分為三類：發明專利、實用新型專利及外觀設計專利。發明專利權的有效期為20年，實用新型專利權的有效期為10年，外觀設計專利權的有效期為15年，均自申請日起計算。任何個人或實體未經專利權人許可，實施其專利或進行任何其他活動而侵犯其專利權的，應賠償專利權人，並可由有關行政機關予以處分、沒收違法所得、處以罰款；構成犯罪的，依法追究刑事責任。此外，根據專利法，任何單位或者個人將在中國完成的發明或者實用新型向外國申請專利的，應當事先報經國家知識產權局進行保密審查。

域名

根據工業和信息化部於2017年8月24日頒佈並於2017年11月1日實施的《互聯網域名管理辦法》，工業和信息化部是全國域名服務的主要監管機構。域名註冊通過依照有關規定設立的域名註冊服務機構辦理。域名註冊服務實行「先申請先註冊」的原則。域名註冊服務機構提供域名註冊服務，應當要求域名註冊申請者提供域名持有者真實、準確、完整的身份信息等域名註冊信息。域名註冊完成後，域名註冊申請者即成為其所註冊域名的持有者。

軟件著作權

根據國務院1991年6月4日頒佈，於2013年1月30日最新修訂，並於2013年3月1日實施的《計算機軟件保護條例》，計算機軟件必須由開發者獨立開發，並已固定在某種有形物體上。中國公民、法人或其他組織對其所開發的軟件，不論是否發表，依照本條例享有著作權。軟件著作權人可以向國務院著作權行政管理部門認定的軟件登記機構辦理登記。軟件登記機構發放的登記證明文件是登記事項的初步證明。

監管概覽

與外商投資及境外投資有關的法律及法規

外商投資負面清單

外國投資者在中國的投資活動主要受由中華人民共和國商務部（「**商務部**」）及中華人民共和國國家發展和改革委員會（「**國家發改委**」）於2021年12月27日頒佈並自2022年1月1日起實施的《外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2021年版）》（「**負面清單**」），以及由商務部及國家發改委於2022年10月26日頒佈並自2023年1月1日起實施的《鼓勵外商投資產業目錄（2022年版）》（「**鼓勵目錄**」）約束。負面清單統一系列出股權要求、高管要求等外商投資准入方面的特別管理措施。負面清單之外的領域，按照內外資一致原則實施管理。鼓勵目錄列出鼓勵外商投資的行業。根據負面清單及鼓勵目錄，鼓勵外商投資的行業涉及非船舶營運的共同運輸，而國際貨運代理業務不包括在負面清單及鼓勵目錄中。

與外商投資企業有關的法律

根據全國人大常委會於1993年12月29日頒佈、於2018年10月26日最新修訂並實施的《中華人民共和國公司法》（「**公司法**」），在中國境內設立的有限責任公司和股份有限公司均具有法人地位。有限責任公司及股份有限公司的股東責任以股東認繳的出資額或認購的股份為限。公司法亦適用於外商投資企業。如外商投資法律有其他規定，該等規定亦適用。

於2020年1月1日前，外商獨資企業的成立程序、審批程序、註冊資本規定、外匯限制、會計慣例、稅務、勞工事宜及所有其他相關事宜須受全國人大常委會於1986年4月12日頒佈、於2016年9月3日最新修訂，並於2016年10月1日實施的《中華人民共和國外資企業法》（「**外資企業法**」），以及中華人民共和國對外貿易經濟合作部（現稱商務部）於1990年12月12日頒佈，於2014年2月19日最新修訂，並於2014年3月1日實施的《中華人民共和國外資企業法實施細則》所規管。設立外商投資企業毋須實施國家規

監管概覽

定的准入特別管理措施的，外資企業法第六條、第十條及第二十條規定的審批事項須遵守備案管理規定。國家規定的准入特別管理措施應由國務院頒佈或經國務院批准頒佈。

全國人大常委會、國務院分別於2019年3月15日頒佈《中華人民共和國外商投資法》(「外商投資法」)，於2019年12月26日頒佈《外商投資法實施條例》，並於2020年1月1日起實施。外商投資法及其實施條例生效後，同時廢除外資企業法、《中華人民共和國中外合資經營企業法》和《中華人民共和國中外合作經營企業法》及其相應實施條例。根據外商投資法及其實施條例的規定，在外商投資法生效日期之前根據上述三部法律成立的外商投資企業，可以在外商投資法生效後五年內保持其原有的組織形式，而國務院應制定具體實施辦法。

根據商務部和國家市場監督管理總局於2019年12月30日頒佈並於2020年1月1日實施的《外商投資信息報告辦法》，外國投資者直接或者間接在中國境內進行投資活動，應由外國投資者或者外商投資企業向商務主管部門報送投資信息。外國投資者或者外商投資企業應當及時報送投資信息，遵循真實、準確、完整原則，不得進行虛假或誤導性報告，不得有重大遺漏。

根據商務部與國務院的其他部門於2006年8月8日頒佈，於2009年6月22日由商務部最新修改並實施的《關於外國投資者併購境內企業的規定》，外國投資者購買境內非外商投資企業(以下稱「境內公司」)股東的股權或認購境內公司增資，使該境內公司變更設立為外商投資企業，應經審批機關批准，向登記管理機關辦理變更登記或設立登記。中國境內公司或自然人為實現以其實際擁有的境內公司權益在境外上市而直接或間接控制的境外公司在境外上市交易，應經國務院證券監督管理機構批准。

監管概覽

根據工業和信息化部於2015年6月19日發佈並實施的《工業和信息化部關於放開在線數據處理與交易處理業務(經營類電子商務)外資股比限制的通告》(工信部通[2015]196號)，在全國範圍內放開在線數據處理與交易處理業務(經營類電子商務)的外資股比限制，外資持股比例可至100%。

有關境外投資的法律法規

根據國家發改委於2017年12月26日頒佈並於2018年3月1日實施的《企業境外投資管理辦法》規定，投資主體開展境外投資，應當履行境外投資項目核准、備案等手續，報告有關信息，配合監督檢查。涉及敏感國家和地區的项目或涉及敏感行業的境外投資項目需經國家發改委批准。投資主體通過其控制的境外企業開展大額非敏感類項目的，投資主體應當在項目實施前通過網絡系統提交大額非敏感類項目情況報告表，將有關信息告知國家發展改革委。對於完全是投資主體通過其控制的境外企業開展的境外投資項目(不涉及投資主體直接投入資產、權益或提供融資、擔保)，對其中的非敏感類項目，中方投資額3億美元以下的，無需備案也無需告知。非敏感類項目，是指不涉及敏感國家和地區且不涉及敏感行業的項目。境外投資項目(上述者除外)實行備案管理。國家發改委頒佈的《境外投資敏感行業目錄(2018年版)》(自2018年3月1日起實施)詳細列出了目前的敏感行業。

根據商務部於2014年9月6日頒佈並於2014年10月6日實施的《境外投資管理辦法》規定，境外投資指在中華人民共和國境內依法設立的企業通過新設、併購及其他方式在境外擁有非金融企業或取得既有非金融企業所有權、控制權、經營管理權及其他權益的行為。商務部和省級商務主管部門按照企業境外投資的不同情形，分別實行備案和核准管理。企業境外投資涉及敏感國家和地區、敏感行業的，實行核准管理。企業其他情形的境外投資，實行備案管理。企業投資的境外企業開展境外再投資，在完成境外法律手續後，企業應當向商務主管部門報告。

監管概覽

根據國家外匯管理局於2009年7月13日頒佈並於2009年8月1日實施的《境內機構境外直接投資外匯管理規定》及國家外匯管理局於2015年2月13日頒佈，於2015年6月1日實施，並於2019年12月30日部分廢止的《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》規定，取得有關境外投資的批准後，中國企業境外直接投資應當向註冊地的銀行申請辦理外匯登記。

與海關有關的法律法規

根據全國人大常委會於1987年1月22日頒佈，於2021年4月29日最新修訂並實施的《中華人民共和國海關法》，除另有規定外，可以由進出口貨物收發貨人自行辦理報關納稅手續，也可以由進出口貨物收發貨人委託海關准予註冊登記的報關企業辦理報關納稅手續。進出口貨物收發貨人、報關企業從事報關業務的，應當依法向海關備案。進口貨物的收貨人、出口貨物的發貨人應當向海關如實申報，交驗進出口許可證件和有關單證。

根據於2021年11月19日頒佈，於2022年1月1日起實施的《中華人民共和國海關報關單位備案管理規定》，進出口貨物的收發貨人以及從事報關的報關企業須依法向相關海關行政部門進行備案手續。

有關境內企業境外發行證券和上市的法律及法規

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「境外上市試行辦法」)，規定自2023年3月31日起，中國境內企業間接境外發行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改進和改革中國境內企業境外發行和上市的現有監管制度，並將規範中國境內企業的直接和間接境外發行和上市。

根據境外上市試行辦法，境內企業間接境外發行上市，是指以中國境內公司的股份、資產、應收款項或其他類似權益為基礎的境外發行上市。境內企業境外間接發行上市的認定，應當遵循實質重於形式的原則。發行人符合下列情形的，認定為境內企

監管概覽

業境外間接發行上市並應向中國證監會備案：(i)來自中國境內企業最近一個財政年度的收入、利潤總額、總資產或淨資產佔發行人集團層面經審計收入、利潤總額、總資產或淨資產的50%以上；(ii)業務經營活動的主要場所位於境內或主要在境內開展，負責業務經營管理的高級管理人員多數為中國公民或經常居住地位於境內。提交境外首次公開發行申請的發行人須在申請後三個營業日內向中國證監會備案。於2023年3月31日前已有效提交境外發行申請但尚未獲得境外監管機構或證券交易所批准發行上市的發行人，無論如何須於其境外發行上市前提交及完成中國證監會備案（如適用）。

於緊隨重組完成後，本公司將持有山東樂艙98.9%的股權。山東樂艙為一間於中國註冊成立的公司，是我們的主要運營附屬公司的控股公司。本公司的高級管理團隊全部為中國公民。因此，我們的中國法律顧問確認，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。

有關僱傭與社會保障的法律法規

根據全國人大常委會於1994年7月5日頒佈，於2018年12月29日最新修訂並實施的《中華人民共和國勞動法》、於2007年6月29日頒佈，於2012年12月28日最新修訂並於2013年7月1日實施的《中華人民共和國勞動合同法》及國務院於2008年9月18日頒佈並實施的《中華人民共和國勞動合同法實施條例》規定，用人單位與勞動者建立勞動關係需訂立勞動合同。工資不得低於用人單位所在地的最低工資標準。用人單位必須建立、健全職業安全衛生制度，嚴格執行國家職業安全衛生規程和標準，對勞動者進行職業安全衛生教育。用人單位必須為勞動者提供符合國家規定的職業安全衛生條件和必要的勞動防護用品。對從事有職業危害作業的勞動者應當定期進行健康檢查。

監管概覽

全國人大常委會於2010年10月28日頒佈，於2018年12月29日最新修訂並實施的《中華人民共和國社會保險法》、國務院於1999年1月22日頒佈，於2019年3月24日最新修訂並實施的《社會保險費徵繳暫行條例》、國務院於1994年4月3日頒佈，於2019年3月24日最新修訂並實施的《住房公積金管理條例》等有關社會保險的中國適用法律規定，僱主須代表僱員繳納多項社會保障基金（包括基本養老保險、失業保險、基本醫療保險、工傷保險、生育保險）及住房公積金。有關款項支付予地方行政機關，未繳納的僱主或會面臨罰款及責令於規定時限內補足。

有關稅務的法律法規

企業所得稅

根據全國人大常委會於2007年3月16日頒佈，於2018年12月29日最新修訂並實施的《中華人民共和國企業所得稅法（2018修正）》（「**企業所得稅法**」）及國務院於2007年12月6日頒佈，於2019年4月23日最新修訂並實施的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》（「**企業所得稅法條例**」），將對國內企業、外商投資企業以及在中國設立生產及經營設施的外國企業統一按稅率25%徵收所得稅。該等企業分為居民企業和非居民企業。居民企業指依照中國法律成立的企業或依照外國法律成立但實際管理機構在中國境內的企業。非居民企業指依照外國法律成立且實際管理機構不在中國境內，但有來源於中國境內收入的企業（無論是否在中國境內設立機構場所）。企業所得稅法及企業所得稅法條例規定實行統一企業所得稅稅率25%。然而，倘非居民企業未在中國境內設立機構或辦事處，或雖設立機構或辦事處但在中國取得的有關收入與所設機構或辦事處並無實際聯繫，則適用企業所得稅稅率為10%。

監管概覽

增值稅

根據國務院於1993年12月13日頒佈，於2017年11月19日最新修訂並實施的《中華人民共和國增值稅暫行條例》(中華人民共和國國務院令第691號)及財政部於1993年12月15日頒佈，於2011年10月28日最新修訂並於2011年11月1日實施的《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則》(中華人民共和國財政部令第65號)(與《中華人民共和國增值稅暫行條例》統稱「增值稅法」)，在中國境內銷售貨物或者加工、修理修配勞務，銷售服務、無形資產、不動產以及進口貨物的納稅人，為增值稅的納稅人，應當按照增值稅法繳納增值稅。除增值稅法另行訂明外，增值稅納稅人銷售服務或無形資產的稅率為9%或6%。

根據財政部和國家稅務總局於2016年3月23日發佈並於2016年5月1日實施、於2017年7月1日、2017年12月25日及2019年3月20日修訂的《財政部、國家稅務總局關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》，消費服務業的全部營業稅納稅人，自2016年5月1日起，由繳納營業稅改為繳納增值稅。如果試點納稅人在納入營改增試點之日前已經按照有關政策規定享受了營業稅稅收優惠，在剩餘稅收優惠政策期限內，按照相關規定享受有關增值稅優惠。

有關其他稅項規定及政策，請參閱本文件附錄一的會計師報告。

有關轉讓定價的法律法規

根據2016年6月29日生效的《國家稅務總局關於完善關聯申報和同期資料管理有關事項的公告》，實行查賬徵收的居民企業和在中國境內設立機構、場所並據實申報繳納企業所得稅的非居民企業向稅務機關報送年度企業所得稅納稅申報表時，應當就其與關聯方之間的業務往來進行關聯申報，附送企業年度關聯業務往來報告表。

監管概覽

根據國家稅務總局於2017年3月17日發行及2017年5月1日施行的《特別納稅調查調整及相互協商程序管理辦法》，稅務機關通過關聯申報審核、同期資料管理和利潤水平監控等手段，對企業實施特別納稅調整監控管理。企業從稅務機關收到特別納稅調整風險提示或者發現自身存在特別納稅調整風險的，可以自行調整補稅。企業自行調整補稅的，稅務機關仍可按照有關規定實施特別納稅調查調整。根據我國對外簽署的稅收協定的有關規定，國家稅務總局可以依據企業申請或者稅收協定締約對方稅務主管當局請求啟動相互協商程序，與稅收協定締約對方稅務主管當局開展協商談判，避免或者消除由特別納稅調整事項引起的國際重複徵稅。

有關數據安全的法律法規

根據全國人大常委會於2016年11月7日頒佈並於2017年6月1日實施的《中華人民共和國網絡安全法》及國務院於2021年7月30日頒佈並於2021年9月1日實施的《關鍵信息基礎設施安全保護條例》，關鍵信息基礎設施的運營者在中華人民共和國境內運營中收集和產生的個人信息和重要數據應當在境內存儲。因業務需要，確需向境外提供的，應當按照國家網信部門會同國務院有關部門制定的辦法進行安全評估。關鍵信息基礎設施，是指公共通信和信息服務、能源、交通、水利、金融、公共服務、電子政務、國防科技工業等重要行業和領域的，以及其他一旦遭到破壞、喪失功能或者數據洩露，可能嚴重危害國家安全、國計民生、公共利益的重要網絡設施、信息系統等。

根據全國人大常委會於2021年6月10日頒佈並於2021年9月1日實施的《中華人民共和國數據安全法》，國家對與維護國家安全和利益、履行國際義務相關的屬於管制物項的數據依法實施出口管制。關鍵信息基礎設施的運營者在中華人民共和國境內運

監管概覽

營中收集和產生的重要數據的出境安全管理，適用《中華人民共和國網絡安全法》的規定；其他數據處理者在中華人民共和國境內運營中收集和產生的重要數據的出境安全管理辦法，由國家網信部門會同國務院有關部門制定。

根據國家網信辦與國務院的其他部門於2020年4月13日頒佈，於2021年12月28日最新修訂，於2022年2月15日實施的《網絡安全審查辦法》（「**網絡安全審查辦法**」），關鍵信息基礎設施運營者（「**關鍵信息基礎設施運營者**」）採購網絡產品和服務，影響或可能影響國家安全的，應當進行網絡安全審查。根據網絡安全審查辦法第十條，以下（但不限於）風險因素重點為：(i)產品和服務使用後帶來的關鍵信息基礎設施被非法控制、遭受干擾或者破壞的風險；(ii)產品和服務供應中斷對關鍵信息基礎設施業務連續性的危害；(iii)產品和服務的安全性、開放性、透明性、來源的多樣性、供應渠道的可靠性以及因為政治、外交、貿易等因素導致供應中斷的風險；(iv)產品和服務提供者遵守中國法律、行政法規、部門規章情況；(v)核心數據、重要數據或者大量個人信息被竊取、洩露、毀損以及非法利用、非法出境的風險；及(vi)關鍵信息基礎設施、核心數據、重要數據或大量個人信息被國外政府影響、控制、惡意利用的風險，以及網絡信息安全風險。

截至最後實際可行日期，本公司並無受任何中國政府機構分類為關鍵信息基礎設施運營者，因此無需申請網絡安全審查。截至同日，本公司並未就業務營運或本次[**編纂**]造成的國家安全風險收到國家網信辦或任何其他中國政府部門的任何問詢、通知、警告，亦未受到任何中國政府部門就此作出的任何調查、懲罰或處罰。此外，對於網絡安全審查辦法第十條所載因素，(i)本公司並無被任何相關部門認定為關鍵信息基礎設施運營者，因此，我們的中國法律顧問認為，網絡安全審查辦法第十條第(i)至(iv)項不適用於本公司；(ii)截至最後實際可行日期，基於公開查詢及據本公司董事所知，本公司所處理的數據概無被納入相關部門公佈的重要數據或核心數據的有效目錄。此外，本公司已制定數據保護管理制度，並投入大量資源以確保數據安全。於往績記錄期，本公司並無發生數據洩露。因此，我們的中國法律顧問認為，截至最後實際可行

監管概覽

日期，網絡安全審查辦法第十條第(v)項下「核心數據、重要數據或大量個人信息被竊取、洩露、毀損或非法利用、非法出境的風險」對本公司而言發生的可能性極低；及(iii)根據我們中國法律顧問於2022年11月24日與中國網絡安全審查技術與認證中心進行的諮詢，因香港為中國一部分，在香港上市不應被視為國外上市，因此，第十條第(vi)項不適用於本公司。基於上文所述，我們的中國法律顧問認為，基於網絡安全審查辦法第十條所載因素，我們的業務運營或上市被視為影響國家安全的可能性極低。

根據網絡安全審查辦法，掌握超過一百萬用戶個人信息的網絡設施及信息系統運營者赴國外上市之前，必須向網絡安全審查辦公室申報網絡安全審查。由於截至最後實際可行日期本公司僅持有約一萬用戶的個人信息，本公司在外國證券交易所上市前毋須進行網絡安全審查。

根據國家網信辦於2021年11月14日發佈的《網絡數據安全管理條例(徵求意見稿)》(「**網絡數據安全條例草案**」)，在中國境內利用網絡開展數據處理活動，以及網絡數據安全的監督管理應受網絡數據安全條例草案的約束。此外，數據處理者赴香港上市，影響或者可能影響國家安全的，應申報網絡安全審查。截至最後實際可行日期，本公司並無參與及牽涉任何網信辦進行的網絡安全審查調查，亦無就此接獲任何警告或受到處罰。此外，本公司已就數據安全及個人信息保護採取內部措施，確保符合相關法律法規。此外，網絡數據安全條例草案並無規定會影響國家安全的具體數據處理活動，且截至最後實際可行日期，本公司並無獲任何中國政府部門通知被歸類為關鍵信息基礎設施運營者。因此，本公司現時毋須申報網絡安全審查。隨著我們業務的持續增長，我們將密切監察與網絡安全、數據隱私及個人信息保護相關的新監管規定，以確保我們的業務符合最新的監管政策，並根據適用法律法規執行我們的安全審查程序。我們將就數據安全方面的新法規的任何發展及要求，與相關中國政府部門保持持續溝通，並及時採取必要措施以確保合規。

基於以上所述，我們的中國法律顧問認為，假設網絡數據安全條例草案以目前的形式全面採納及實施，本公司將能夠在所有重大方面遵守網絡安全審查辦法及網絡數據安全條例草案，且網絡數據安全條例草案將不會對我們的業務運營或上市產生任何重大不利影響。

監管概覽

有關外匯管理的法律法規

根據國務院於1996年1月29日頒佈，於2008年8月5日最新修訂並實施的《中華人民共和國外匯管理條例》，境內機構、境內個人的外匯收入可以調回境內或者存放境外；調回境內或者存放境外的條件等，由國家外匯管理局根據國際收支狀況和外匯管理的需要作出規定。經常項目外匯收入可以保留或者賣給經營結匯、售匯業務的金融機構。境內機構、境內個人向境外直接投資或者從事境外有價證券、衍生產品發行、交易，應當按照國家外匯管理局的規定辦理登記。需要事先經有關主管部門批准或者備案的，應當在外匯登記前辦理批准或者備案手續。人民幣匯率實行以市場供求為基礎的、有管理的浮動匯率制度。

根據國家外匯管理局於2015年2月13日發佈、於2015年6月1日實施，並於2019年12月30日部分廢除的《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》，境內直接投資項下外匯登記核准和境外直接投資項下外匯登記核准將由銀行直接核查及處理。國家外匯管理局及其分支機構通過銀行對直接投資外匯登記實施間接監管。

根據國家外匯管理局於2015年3月30日發佈並於2015年6月1日實施的《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》（「19號文」），允許外商投資企業將外匯資本金所得人民幣資金用於股權投資。根據19號文，外商投資企業資本金賬戶中經外匯局辦理貨幣出資權益確認（或經銀行辦理貨幣出資入賬登記）的外匯資本金可根據企業的實際經營需要在銀行辦理結匯。外商投資企業外匯資本金意願結匯比例暫定為100%。國家外匯管理局可根據國際收支形勢適時對上述比例進行調整。然而，19號文和國家外匯管理局於2016年6月9日發佈並實施的《國家外匯管理局關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》規定，外商投資企業不得將其外匯資本金所得人民幣資金用於企業經營範圍之外的支出、證券投資或除銀行保本型產品之外的其他投資理財、向非關聯企業發放貸款或建設、購買非自用房地產。

監管概覽

國家外匯管理局於2019年10月23日發佈並實施的《國家外匯管理局關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》，在投資性外商投資企業可依法依規以資本金開展境內股權投資的基礎上，允許非投資性外商投資企業在不違反現行外商投資准入特別管理措施（負面清單）且境內所投項目真實、合規的前提下，依法以資本金進行境內股權投資。

根據國家外匯管理局於2020年4月10日發佈並於2020年6月1日實施的《國家外匯管理局關於優化外匯管理支持涉外業務發展的通知》，符合條件的企業將資本金、外債和境外上市等資本項目收入用於境內支付時，無需事前向銀行逐筆提供真實性證明材料，惟其使用的資本須屬真實及遵守條文，並且符合使用有關資本賬戶收入的現行行政法規。有關銀行須按照相關規定進行抽查。

根據國家外匯管理局於2014年7月4日頒佈並實施的《國家外匯管理局關於境內居民通過特殊目的公司境外投融資及返程投資外匯管理有關問題的通知》，「特殊目的公司」指境內居民（含境內機構和境內居民個人）以投融資為目的，以其合法持有的境內企業資產或權益，或者以其合法持有的境外資產或權益，在境外直接設立或間接控制的境外企業。境內居民以境內外合法資產或權益向特殊目的公司出資前，應向外匯局申請辦理境外投資外匯登記手續。境內居民以境內合法資產或權益出資的，應向註冊地外匯局或者境內企業資產或權益所在地外匯局申請辦理登記；境內居民以境外合法資產或權益出資的，應向註冊地外匯局或者戶籍所在地外匯局申請辦理登記。

有關其他稅項規定及政策，請參閱本文件附錄一的會計師報告。

監管概覽

有關房屋租賃的法律法規

根據住房和城鄉建設部於2010年12月1日頒佈並於2011年2月1日實施的《商品房屋租賃管理辦法》(住房和城鄉建設部令第6號)的相關規定，房屋租賃合同訂立後30日內，房屋租賃當事人應當到租賃房屋所在地房地產主管部門辦理房屋租賃登記備案；違反前述規定的，由房地產主管部門責令限期改正，單位逾期不改正的，處以人民幣1,000元以上，人民幣10,000元以下罰款。

有關我們業務的國際法律法規

本集團使用的船舶受多項國際法律、法規及規則約束，一般可以分類為：(i)國際公約及規則；(ii)船旗國法規；(iii)港口國法規；(iv)船級社規則；及(v)海上貨物運輸公約。

國際公約及規則

公約

本集團使用的船舶必須遵守各項公約，包括下文所載者：(i)《國際海上人命安全公約》(「**SOLAS**公約」)；(ii)《國際防止船舶造成污染公約》(「**MARPOL**公約」)；(iii)《海員培訓、發證和值班標準國際公約》(「**STCW**公約」)；(iv)《海事勞工公約》(「**MLC**公約」)；(v)《國際海上避碰規則》(「**COLREGS**」)；及(vi)《國際船舶載重線公約》(「**ILLC**」)。

上述公約已獲大多數國家納入或制訂成本國或地方法律。在成員國註冊或進入成員國領海的船舶須遵守該等公約，惟視乎該等公約納入彼等各自國內或地方法律的程度而定。

若干公約的某些主要內容載列如下：

SOLAS公約涉及商船的安全。該公約列明船舶的建造、設備及營運的最低標準。船舶須達成有關標準方可取得各種指定的認證。

監管概覽

MARPOL公約涉及防止及減少船舶因日常營運或意外事故而污染海洋環境。該公約規管船舶排出的各類污染物，包括油污、廢水、垃圾、有毒液體物質、有害物質及廢氣。

STCW公約就在國際航線航行的船舶上工作的海員訂立有關培訓、發證和值班的最低標準。船舶需配備足夠的高級船員及船員，而有關船員必須具備指定水平的航海時間，各人亦必須接受相應的訓練及認證，以便在船舶上執行其各自的職務。

MLC公約確定並規定海員的基本權利，無論個別成員國的發展程度如何。

COLREGS規定就在公海航線航行的船舶訂立航道方面的規則。該公約載述有關駕駛及航行、在有限能見度時操作船舶等規則。

ILLC是為保證船舶安全航行，就載重線的乾舷限制和乾舷核定訂立規則。

規則

船舶須遵守各監管機構（例如國際海事組織）不時採納的規則及規例，例如：(i)《國際安全管理規則》（「ISM規則」）；(ii)《國際船舶與港口設施保安守則》（「ISPS規則」）。

ISM規則加強有關船舶安全營運及防止污染等岸上管理的責任。本集團擁有的所有船舶均須遵守ISM規則。

ISPS規則旨在減少船舶受到恐怖主義活動利用的機會。

本集團的船舶行走國際航程時會到訪不同國家。有關船舶進入他國領海內需要遵守沿海國的法例、規例及規則。

船旗國法規

船舶必須於某個國家註冊及懸掛註冊國家（「船旗國」）的旗幟航行。此舉賦予船舶國籍，並按此推論，即使船舶位於他國的領海內，船上事務仍受船旗國的法例管轄。

監管概覽

船旗國對懸掛其旗幟航行的船舶擁有司法管轄權及行使監察控制權。有關司法管轄權及監察控制權涉及根據適用的國際公約及全國性法例，檢查、核實及發出安全及防止污染文件。

本集團擁有的船舶乃於巴拿馬註冊。除國際公約外，本集團擁有的船舶亦需遵守中國的適用法例、規例及規定。

港口國法規

如上文所述，船舶必須遵守在船舶所航行水域擁有主權的國家或司法管轄區的法律。當船舶在港口往來時，必須遵守其運行所在水域的相關適用當地法規。包括有關污染、領航、壓艙及靠泊／拋錨的規定。

船級社規則及規例

船級社是制訂及實施有關海事相關設施（包括船舶及離岸建築）的設計、建造及檢驗的技術準則的非政府組織。船級社亦監督及檢驗船舶及建築，以確保船舶及建築遵守該等準則。

全球有多個船級社。有部分是國際船級社協會（「IACS」）的成員。

目前，每艘遠洋商船均須嚴格遵守認可船級社的規則及規例。船級社按其規則對每艘新船舶的設計、建造、測試及營運給予評定級別。船級社於完成有關檢驗後如對結果感到滿意，將發出級別證書。對於航行中的船舶，船級社會進行相關檢驗以確保有關船舶仍然遵守該等規則。

船舶會根據其結構完整性及設計結合船舶的用途進行分類。分類規則主要涵蓋船身、機器、設備及電器的完整性及強度等各方面。

船舶獲得認可船級社認證保持船級狀態通常是獲得承保的先決條件。

監管概覽

海上貨物運輸公約

(i)《海牙規則》(「《海牙規則》」)；(ii)《海牙—維斯比規則》(「《海牙—維斯比規則》」)；及(iii)《漢堡規則》(「《漢堡規則》」)。

《海牙規則》全稱為《統一提單的若干法律規定的國際公約》，是關於提單法律規定的第一部國際公約。1924年8月25日在比利時首都佈魯塞爾簽訂，1931年6月2日起生效。對承運人的義務、責任期間、賠償限額、免責事由等事項進行規定。

《海牙—維斯比規則》全稱為《關於修訂統一提單若干法律規定的國際公約的協議書》，1968年2月通過，並於1977年6月生效。該公約對《海牙規則》進行修訂，擴大了適用範圍，提高了承運人的賠償限額，增加了關於集裝箱運輸的規定以滿足國際經貿發展的要求。

《漢堡規則》，全稱為《聯合國海上貨物運輸公約》，1978年3月6日至1978年3月31日在德國漢堡舉行由聯合國主持的由78國代表參加的海上貨物運輸大會上通過，於1992年11月1日生效，進一步完善了海上貨物運輸規則，致力在船東及貨主的利益衝突中取得平衡。

世界主流航運國家通過成為海上貨物運輸公約的締約國、或借鑒公約內容將其轉化為國內法、或通過提單首要條款(Paramount Clause)適用公約的方式，使得公約得以在國際海上貨物運輸領域廣泛適用。

制裁法律與法規

我們的國際制裁法律顧問霍金路偉律師行已提供下列各司法管轄區所施加的制裁制度概要。本概要並非旨在呈列與美國、歐盟、聯合國及澳大利亞制裁有關的所有法律及法規。

監管概覽

美國

財政規例

外國資產控制辦公室乃負責管理針對國家、實體及個別人士的美國制裁計劃的主要機構。「主要」美國制裁適用於「美國人士」或涉及與美國聯繫的活動（例如美國貨幣的基金轉移，即使由非美國人士進行），以及「次級」美國制裁適用於境外非美國人士的活動，即使交易與美國並無聯繫。一般而言，美國人士界定為根據美國法例有組織的實體（如公司及彼等的美國附屬公司）；任何美國實體的國內及海外分支（針對伊朗及古巴的制裁亦適用於美國公司的海外附屬公司或其他由美國人士擁有或控制的非美國實體）；美國公民或永久居留外國人（「綠卡」持有人），不論彼等身處何方；身處美國的個別人士；及美國分支或非美國公司的美國附屬公司。

視乎制裁計劃及／或參與方，美國法例亦或須美國公司或美國人士「封鎖」（凍結）為受制裁國家、實體或個別人士的利益而擁有、控制或持有且位於美國或由美國人士擁有或控制範圍內的任何資產／物業權益。於有關封鎖後，不得從事或落實有關資產／物業權益的任何交易－不得付款、獲益、提供服務或其他交易或其他類型的履約（就合約／協議而言）－根據外國資產控制辦公室授權或發牌則除外。

外國資產控制辦公室全面制裁計劃目前適用於古巴、伊朗、朝鮮、敘利亞及俄羅斯／烏克蘭的克里米亞地區以及自稱盧甘斯克人民共和國（「盧甘斯克人民共和國」）及頓涅茨克人民共和國（「頓涅茨克人民共和國」）的地區（外國資產控制辦公室針對蘇丹的全面制裁計劃於2017年10月12日終止）。外國資產控制辦公室亦禁止與認定為特別指定國民名單的人士及實體進行幾乎所有業務交易。特別指定國民名單上的一方（界定為個別或合共直接或間接擁有50%或以上的權益）所擁有的實體亦遭封鎖，不論該實體是否明示於特別指定國民名單上。此外，當非美國人士的交易由美國人士或在美國境內實施被禁止時，則美國公民無論身處何方均不得批准、資助、促成或擔保由該非美國公民進行的任何交易。

聯合國

根據《聯合國憲章》第七章，聯合國安全理事會（「聯合國安理會」）可採取行動維持或恢復國際和平及安全。制裁措施涵蓋廣泛且不使用武力的執法方案。自1966年起，聯合國安理會已建立30項制裁制度。

監管概覽

聯合國安理會制裁以多種不同形式進行，以達成各項目標。該等措施介乎全面經濟及貿易制裁以至更具針對性的措施，例如禁運武器、禁止旅遊及財務或商品限制。聯合國安理會利用制裁支持和平過渡、阻止違憲變動、限制恐怖主義、保障人權及推動核不擴散。

目前有14項制裁制度進行中，集中於支持政治衝突和解、核不擴散及反恐。每項制度由一個制裁委員會規管，委員會主席由一個聯合國安理會非常任理事國擔任。現有十個監察群組、團隊及小組，支援制裁委員會的工作。

聯合國制裁通常由聯合國安理會根據《聯合國憲章》第七章實施。聯合國安理會的決定對聯合國的成員國具有約束力，並凌駕於聯合國成員國的其他責任。

歐盟

根據歐盟制裁措施，沒有「全面」禁止在制裁措施所針對的司法管轄區開展業務或與之開展業務。歐盟制裁措施一般不會禁止或在其他方面限制任何人士或實體與受歐盟制裁國家的對手方開展業務（涉及非管制或非限制項目），例如向受限於制裁措施的司法管轄區出口、銷售、轉讓或供應若干管制或受限制產品（不論直接或間接）或供在該司法管轄區內使用，只要對手方並非受制裁人士，亦無從事禁止活動，惟不得向受制裁人士提供資金及經濟資源。

英國及英國海外領土

截至2021年1月1日，英國不再為歐盟成員國。歐盟法律（包括歐盟制裁措施）繼續適用於英國，直至2020年12月31日。歐盟制裁措施亦由英國按制度基準擴大至適用於英國海外領土，包括開曼群島。自2021年1月1日開始，英國實施自主制裁計劃，並已將自主制裁體系的適用範圍拓寬至英國海外領土。

澳大利亞

源自制裁法的澳大利亞限制及禁止廣泛適用於身處澳大利亞的任何人士、世界各地任何澳大利亞籍人士、於海外註冊成立並由澳大利亞籍人士或身處澳大利亞的人士擁有或控制的公司，及／或使用澳大利亞旗船隻或飛機運送受聯合國制裁的貨品或交易服務的任何人士。

監管概覽

有關我們香港業務的法律法規

普通法

(a) 合約責任

儘管我們從事提供跨境物流服務，我們對客戶的權利及義務一般受我們與客戶訂立的合約條款所管轄。該等合約受制於《管制免責條款條例》(香港法例第71章)，據此，任何限制因各方疏忽所引致的財物損失或損害賠償責任的免責條款，僅於符合合理性測試的情況下方為有效。

我們作為客戶的船運公司時，運輸合約通常按我們的提單所載標準條款訂立。其中一條標準條款規定，我們作為承運人的責任受《海牙—維斯比規則》所管轄。《海牙—維斯比規則》是一套監管有關海上運輸合約貨物的裝載、搬運、積載、運輸、保管、照料和卸載的權利及義務的國際規則。承運人須妥善及謹慎地裝載、搬運、積載、運輸、保管、照料和卸載所承運的貨物，並作出應有的審慎以令船舶處於適航狀態，妥善配備船員、設備，並供應船舶，安排貨艙、冷藏艙(如有)及載有貨物的船舶的所有其他部分適於其接載、運輸及保存，並且為安全。同時，該規則載列了承運人的責任限制(惟承運人須能夠說明其已按合理標準的專業及謹慎行事)，並施加對承運人提起法律程序的訴訟時限。

我們作為客戶的貨運代理人時，我們可代表客戶與各承運人訂立合約。根據代理法的一般原則，如一名代理人為其主事人訂立合約，該主事人可根據合約單獨起訴或應訴，而代理人毋須承擔個人責任。該原則受制於多項條件，包括代理人遵照主事人的指示，並在主事人的授權範圍內行事。

(b) 侵權責任

當我們以承運人的身份提供跨境物流服務時，我們對貨主及有權管有貨物的人士負有謹慎責任。倘由於我們的疏忽導致貨物丟失或損毀，我們可能須向他們承擔疏忽侵權責任。倘我們交錯貨主，我們可能須承擔侵佔性侵權責任。當我們作為代理人交付貨物時，根據代理法的一般原則，倘由於我們的錯誤行為或疏忽，造成第三方有任何損失或損害，我們可能須承擔個人責任。

監管概覽

(c) 作為受託人的責任

不論本集團是作為承運人或代理人，當我們接管客戶的貨物時，即產生委託保管關係，據此，我們成為貨物的有償受託人。我們作為受託人的權利及義務受與客戶訂立的合約條款所管轄。倘我們自他人（亦是另一方的代理人）處接管，我們成為分委託保管關係中的分受託人。在這種情況下，我們對分託付人及託付人均負有合理照顧貨物的謹慎責任。

除普通法律義務外，本集團於香港的業務亦受多項法律規管。以下載列與我們的香港業務有關的主要法律法規概覽：

《商船（安全）（危險貨物及海洋污染物）規例》

《商船危險貨物規例》（香港法例第413H章）（「《商船規例》」）的規定適用於在香港水域內運輸及轉運危險貨物的船舶。《商船規例》在香港實行「國際海運危險貨物規則」（「《海運危險貨物規則》」），而《海運危險貨物規則》規範及規管專用詞彙、包裝、標籤、標籤牌、標記、積載、分隔、處理及緊急應變方法，以確保安全運輸及航運危險貨物。

《商船規例》第8(1)(a)條規定，除非已向船東或船長提交危險貨物聲明，當中列明正確的專業名稱、聯合國危險貨物編號及危險貨物的類別，否則不得將有包裝的貨物提供由任何船舶運輸或帶上任何船舶。申報危險貨物亦須包括包裝編別及類別，包裝貨品總數量及《海運危險貨物規則》要求的其他資料。

根據《商船規例》第8(7)及8(8)條，代運人不提交危險貨物聲明或提交虛假聲明，或就並無危險貨物聲明的任何有包裝的危險貨物，而該船東或船長接受該貨物以將其運輸，或接收或收取該貨物上船，則即屬犯罪。

《商船規例》第11至13條規定，危險貨物須按照《海運危險貨物規則》進行包裝、標記、標籤、積載、分隔開及繫固。根據《商船危險貨物規例》第9條，須向船東或其代理人或船長提供已簽署的裝貨證明書。倘危險貨物未按照《海運危險貨物規則》進行包裝、標記、標籤、積載、分隔開及繫固而被船東裝上任何船舶以由該船舶運輸，或船東知道或應知道貨物包裝的方式難以抵受海上運輸的一般風險，則船東即屬犯罪。

監管概覽

根據《商船規例》第16(1A)條，船舶接收包裝危險貨物上船須擁有由海事處處長發出的合規文件，證明船上用以裝載有關貨物的艙位，符合SOLAS公約附件第II-2章第19條適用於該貨物類別的條文。

《商船條例》

《商船條例》(香港法例第281章)(「《商船條例》」)及其附屬條例規定在香港水域用作商業用途的每艘船舶均須遵守有關註冊及領牌規定。《商船條例》涉及沒收船舶及扣留船舶。

根據《商船條例》第3條，每艘從香港航行出外貿易的船或每艘在香港水域被用作任何商業用途的船，均須領有註冊證明書或擁有權證明書或在香港以外地區授予的其他文件，而該文件在效力上與註冊證明書或臨時註冊證明書類似或相同。根據《商船條例》第108條及第109條，在若干情況下，海事處處長可能會扣留船舶直至其符合法律規定。倘若船舶未經主管當局放行而行駛出海或企圖行駛出海，該船的船長、船東或代理人、派遣船舶出海的任何人士，以及曾參與該罪行或對該罪行知情的任何代理人或人士即屬犯罪，可處罰款50,000港元及監禁2年。

《商船(註冊)條例》

《商船(註冊)條例》(香港法例第415章)(「《商船(註冊)條例》」)第11條規定，如有代表人已就該船舶獲委任且該船舶的過半數權益由一名或超過一名合資格人士擁有或該船舶由一個身為合資格人士的法人團體在轉管租約下經營，則該船舶屬可註冊的船舶。由於合資格人士包括香港的法人團體及註冊非香港公司，故《商船(註冊)條例》適用於本集團。《商船(註冊)條例》第24條規定，船舶予以註冊後，註冊官即須發給符合指明格式的註冊證明書，其內須載有關於該船舶的資料，該等資料已記入註冊記錄冊內。

船舶註冊處處長負責根據《商船(註冊)條例》註冊或暫時註冊船舶。註冊記錄冊須載列船舶、船東及其各自於船舶、轉管租約承租人、抵押權人及代表人利益的詳情。

監管概覽

《商船(安全)條例》

《商船(安全)條例》(香港法例第369章)(「《商船(安全)條例》」)規定對香港水域船隻的安全作業及設備進行規管及管制。《商船(安全)條例》規定(其中包括)：

1. 每艘運載多於12名乘客的船舶須按《商船(安全)條例》所規定的方式每隔不多於12個月接受檢驗一次；
2. 運載多於12名乘客的每艘船隻的羅經須不時妥為校正且須提供遮蔽處以保護甲板乘客；
3. 在香港水域內的船舶不得在水線下多於一層甲板運載乘客且運載的乘客人數不得超出乘客定額證明書所許可的人數；
4. 任何香港註冊船舶不得在船上設有錨或錨鏈，除非該錨或錨鏈已予以標記及就此獲發證明書；及
5. 任何香港註冊船舶，除非根據載重線條例持有有效的證明書，否則不得行駛出海或企圖行使出海。

《商船(碰撞損害法律責任及救助)條例》

《商船(碰撞損害法律責任及救助)條例》(香港法例第508章)(「《商船(碰撞損害法律責任及救助)條例》」)管限與碰撞損害及救助行動有關的法律。該條例透過將1989年國際救助公約納入香港條例令香港與國際法律保持一致。

《商船(碰撞損害法律責任及救助)條例》第3條規定，凡因兩艘或多於兩艘船隻的過失而對該等船隻中的一艘、其貨物或運費或船上任何財產造成損害或損失，則對該等損害或損失作出補救的法律責任須與每艘船隻的過失程度相稱。《商船(碰撞損害法律責任及救助)條例》第4條規定，凡任何在船隻上的人因該船隻及任何其他船隻的過失而喪失生命或身體受傷，則有關船隻的擁有人須共同和各別承擔法律責任。

《海上保險條例》

《海上保險條例》(香港法例第329章)(「《海上保險條例》」)旨在保障建造中的船舶，或船舶下水，或任何與海上冒險類似的冒險，均由海上保單承保。根據《海上保險

監管概覽

條例》第3條，任何合法的海上冒險均可作為海上保險合約的標的。尤其下述情況均屬於海上冒險：凡任何船舶貨品或其他動產（「可保財產」）是冒海上危險的；凡可保財產的擁有人或其他對可保財產具有權益或就可保財產須負責的人，由於海上危險而可能招致他對第三者負上法律責任。「海上危險」(maritime perils)指由海上航行導致或附帶引起的危險，亦即海險、火災、戰禍、海盜、游盜、盜竊、掠獲、扣押、由君主及人民所作的限制和扣留、投棄、船上人員不當行為，以及任何類似的或保單所指定的其他危險。

《稅務條例》

由於本集團在香港經營業務，故我們須根據《稅務條例》(香港法例第112章)（「《稅務條例》」）遵守利得稅制度。《稅務條例》為對香港物業、入息及利潤徵收稅項的條例。《稅務條例》規定（其中包括），凡任何人（包括法團、合夥、受託人及團體）在香港經營任何行業、專業或業務，而從該行業、專業或業務獲得於香港產生或得自香港的利潤（售賣資本資產所得的利潤除外），則須就所有利潤繳納稅項。截至最後實際可行日期，法團的標準利得稅稅率如下：不超過2,000,000港元的應評稅利潤按8.25%的稅率課稅，應評稅利潤超過2,000,000港元的部分按16.5%的稅率課稅（即兩級制稅率）。兩級制稅率的應用僅限於就一個評估年度集團實體中指定的一個實體。不應用兩級制稅率的法團的標準利得稅稅率為應評稅利潤按16.5%的稅率課稅。《稅務條例》亦載有有關（其中包括）獲准扣稅的支出及費用、虧損抵銷及折舊免稅額的條文。

於2018年7月頒佈《2018年稅務（修訂）（第6號）條例》（「修訂條例」），以引入法律框架，將相聯人士之間貨物及服務供應的定價應如何釐定及落實編纂為成文法則。已編纂為成文法則的國際轉讓定價規則有（其中包括）關於相聯人士之間的條款的獨立交易原則、關於將非香港居民人士的收入或虧損歸因於有關人士的獨立分開的企業原則，以及有關總體檔案、分部檔案及國別報告的三層轉讓定價文件。

根據修訂條例，凡有人如按非獨立交易條款的基础被徵稅，原會獲得香港稅務利益（「獲益人」），該人的收入會獲上調，而其虧損則會下調。獲益人的收入或虧損，須在猶如已訂定或施加獨立交易條款（而非該實際條款）的情況下計算。如獲益人未能證明致使稅務局評稅主任信納，其報稅表所申報的該人士的收入或虧損的款額，屬獨立交易款額，則稅務局評稅主任須估算出一個數額，作為獨立交易款額，並在顧及該估算數額後根據稅務條例第50AAF條，(a)對該人士作出評稅或補加評稅；或(b)就該人士發出虧損計算表，或就該人士修改虧損計算表，以致計算所得的虧損款額較小。2019年7月，稅務局進一步發佈稅務條例釋義及執行指引第58號、第59號及第60號，以載列修訂條例的解釋。

歷史、重組及公司架構

我們的歷史及發展

歷史

我們的歷史可追溯至2004年，當時許先生（我們的控股股東、執行董事、首席執行官、總裁兼董事會主席）在中國成立山東樂艙。自山東樂艙成立以來，我們已從貨運代理公司成長為一體化跨境物流服務提供商。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。我們以客戶為中心，緊跟客戶需求和行業趨勢，我們不斷豐富業務內容和擴展業務區域。按2022年收入計，我們於中國跨境物流服務市場排名第15，市場份額約為0.2%。

業務發展里程碑

以下載列本集團的主要業務發展里程碑。

年份	里程碑事件
2004年	我們的主要運營附屬公司山東樂艙於2004年11月在山東青島成立。
2012年	我們於2012年12月獲中華人民共和國交通運輸部頒授無船承運人資格。
2015年	我們於2015年為跨境海運服務設立互聯網電子商務系統「lcang.com」。
2016年	山東樂艙自2016年8月起在新三板掛牌。
2017年	我們於2017年6月獲認證為新三板創新層企業。 我們於2017年6月成為國際航運企業聯盟的會員企業。 我們於2017年12月獲中國電子商務協會B2B行業分會提名為2017中國B2B百強企業之一。 我們於2017年12月成為青島市非上市公眾公司協會會員單位。

歷史、重組及公司架構

年份	里程碑事件
2018年	<p>我們於2018年1月榮獲中國航務週刊及中國貨運大獎組委會頒發2017互聯網創新大獎。</p> <p>我們於2018年6月購入首艘船舶BOYA，其容量為735TEU。</p>
2019年	<p>我們於2019年4月收購上海絲金的75%股權。</p> <p>我們於2019年5月獲上海航運交易所中國出口集裝箱運價指數編製委員會頒發委員證書。</p> <p>我們於2019年10月榮獲中國新三板年度風雲榜組委會頒發新三板最佳公司創新獎。</p> <p>我們於2019年12月在挖貝網及挖貝新三板研究院舉辦的2019挖貝新三板年終評選中獲評選為年度消費升級領軍企業。</p>
2020年	<p>我們於2020年10月獲青島市非上市公眾公司協會認證為副理事長單位。</p>
2021年	<p>我們於2021年1月開始籌備開展自營服務。</p> <p>我們於2021年5月設立中美跨境海運。</p> <p>我們於2021年6月成為鄧白氏註冊企業。</p>
2022年	<p>山東樂艙自2022年4月起自願終止於新三板掛牌。</p>

歷史、重組及公司架構

我們的公司發展

本公司

本公司於2022年7月27日根據開曼公司法在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，並成為本集團的控股公司及[編纂]實體。詳情請參閱「一重組」。

我們的主要運營附屬公司

於往績記錄期及截至最後實際可行日期，我們一直通過多家附屬公司開展業務。於往績記錄期，我們的主要運營附屬公司包括主要控股公司及／或為本集團的資產、收入及利潤作出重大貢獻的附屬公司。我們各主要運營附屬公司的主營業務以及註冊成立或成立地點和日期載列如下：

公司名稱	註冊成立或 成立地點	主營業務	註冊成立或 成立日期
山東樂倉	中國	提供跨境物流服務	2004年11月16日
博亞國際海運	香港	提供跨境運輸服務	2012年8月14日
上海絲金	中國	提供跨境物流服務	1996年1月8日
寧波博亞	中國	提供跨境物流服務	2017年1月11日

本公司及主要運營附屬公司的主要股權變動

本公司

本公司於2022年7月27日根據開曼公司法在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。截至註冊成立日期，本公司的法定股本為50,000美元，分為500,000,000股每股面值為0.0001美元的普通股。有關本公司於註冊成立後的股權變動詳情，請參閱「一重組—境外重組」。

有關本公司其後作為重組一部分的股權變動，請參閱「一重組—境外重組」。

歷史、重組及公司架構

山東樂艙

成立及初始股權變動

山東樂艙於2004年11月16日在中國成立為有限公司，初始註冊資本為人民幣100,000元並以現金繳足。截至成立日期，山東樂艙由執行董事兼控股股東之一許先生擁有90%股權，並由呂女士擁有10%股權。

於2004年11月16日至2015年6月1日期間進行一系列增加註冊股本後，山東樂艙的股本增至人民幣15,000,000元，並分別由許先生及呂女士擁有約92.87%及7.13%股權。

於2015年7月21日，許先生以代價人民幣10,500,000元向青島集諒（一間由許先生控制的公司）轉讓山東樂艙的70%股權，該代價經參照於有關轉讓時山東樂艙的已繳足註冊資本後釐定，並於2016年5月5日全數結清。於有關轉讓時，青島集諒分別由許先生及李女士擁有75%及25%股權。同日，許先生以代價人民幣3,430,000元向青島博安（一間由許先生控制的有限合夥企業）轉讓山東樂艙約22.87%的股權，該代價經參照於有關轉讓時山東樂艙的已繳足註冊資本後釐定，並於2016年3月31日全數結清。青島博安是於2015年6月25日在中國成立的有限合夥企業，截至最後實際可行日期分別由青島集諒（青島博安的普通合夥人及由許先生控制的公司）、許先生、朱佳麗女士（我們的執行董事）、張峰先生（我們的高級管理層成員）、丁素君女士（我們的聯席公司秘書）及另外10名有限合夥人（全部為本集團現有僱員）擁有約5%、74.94%、4.86%、3.89%、0.49%及10.82%股權。更多詳情請參閱「-[編纂]投資」。於該等股權轉讓完成後，山東樂艙分別由青島集諒、青島博安及呂女士擁有70%、約22.87%及約7.13%股權。

於新三板掛牌及自新三板摘牌

於2015年11月27日，為籌備山東樂艙的股份於新三板掛牌，山東樂艙從有限公司改制為股份有限公司，而山東樂艙的註冊資本隨後於2015年12月18日增至人民幣22,000,000元，分為22,000,000股每股面值人民幣1.00元的股份，並已悉數繳足。於有關增資完成後，山東樂艙分別由許先生、青島集諒、青島博安及呂女士擁有約30.88%、47.73%、15.59%及5.8%股權。於2016年8月8日，山東樂艙股份於新三板掛牌，股份簡稱為「樂艙網」（股份代號：838349）。

於2017年6月30日至2018年5月31日期間進行一系列增加註冊股本後，山東樂艙的註冊股本進一步由人民幣22,000,000元增至人民幣42,618,000元。

歷史、重組及公司架構

新三板是中國非上市股份進行場外轉讓的交易平台，僅向合資格投資者開放。我們認為於新三板掛牌的股份的流動性較低，一般會令本公司難以公開募集資金來持續支持我們的業務發展和戰略需要。考慮到我們的業務發展和長遠戰略規劃需要，包括我們決心在經營所屬行業中提升競爭力，我們需要通過在國際認可的證券交易所[編纂]來提升企業形象，並進一步吸引股權投資，以盡量提高股東利益，山東樂艙的當時股東於2022年3月25日舉行股東大會，提呈一項決議，議決山東樂艙自願自新三板摘牌（「決議」）。於該股東大會上，(i)持有山東樂艙41,922,670股股份（佔已發行股份總數約98.37%）的當時股東投票贊成決議；(ii)持有山東樂艙182,000股股份（佔已發行股份總數約0.43%）的當時股東投票反對決議；及(iii)持有山東樂艙513,330股股份（佔已發行股份總數的約1.20%）的當時股東並無出席該股東大會。因此，決議獲通過，山東樂艙於2022年4月8日申請自願使其股份不再於新三板掛牌（「自新三板摘牌」），該申請於2022年4月19日獲新三板批准。其後，山東樂艙於2022年4月21日（「新三板摘牌日期」）自新三板摘牌。緊接自新三板摘牌之前，山東樂艙共有128名股東，其股權載列如下：

股東姓名／名稱	股份數目	概約持股百分比
青島集諒 ^(附註1)	12,820,300	30.08%
許先生	7,643,475	17.93%
青島博安 ^(附註1)	5,145,000	12.07%
其他股東 ^(附註2)	17,009,225	39.92%
總計	42,618,000	100.00%

附註：

1. 屬許先生控制的實體。
2. 其他股東包括125名山東樂艙的股東。除呂女士（擁有4.54%權益）、許曉玲女士（許先生的胞姊，擁有3.01%權益）、傅達正先生（為上海絲金的董事及主要股東，擁有0.92%權益）及楊潔女士（為上海絲金的董事及主要股東洪研先生的配偶，擁有0.75%權益）外，山東樂艙的餘下121名其他股東各自均為獨立第三方。

由於自新三板摘牌，山東樂艙的股份不可再於公開交易平台上交易或轉讓。山東樂艙的當時股東可(i)向山東樂艙當時的其他股東或第三方出售其股份，代價由雙方協定或(ii)繼續持有山東樂艙股份。此外，作為根據適用中國法律就自新三板摘牌向少數異議股東提供的保障措施，山東樂艙當時的控股股東許先生及李女士向合資格少數股東（該等少數股東有權於山東樂艙股東大會上投票，但並無出席股東大會或並無就決

歷史、重組及公司架構

議投贊成票) 授出購回權，其後，彼等可向許先生及李女士(或彼等指定的第三方) 提出書面要求，以經參考(i) 彼等的原投資價；及(ii) 緊接2022年3月9日前(即山東樂艙董事會批准決議當日) 山東樂艙連續20個交易日的平均收市價後磋商的價格於山東樂艙公告的期限內(即自新三板摘牌日期起60個曆日) 購回彼等所持的山東樂艙股份，並須於新三板摘牌日期起90個曆日內完成(「股份購回」)。截至2022年7月21日，許先生已向山東樂艙的72名少數股東購回合共816,874股股份，約佔山東樂艙已發行股份總數的1.92%，有關代價是經參照(i) 各少數股東支付的原投資價；及(ii) 緊接2022年3月9日前(即山東樂艙董事會批准決議當日) 山東樂艙連續20個交易日的平均收市價後釐定，並已結清。山東樂艙的40名股東(即合共持有山東樂艙已發行股份約1.06%的少數股東) 並無與任何當時的山東樂艙股東或第三方達成商業協議，以出售其股份以實現撤資山東樂艙或根據重組出售其股份，因而決定繼續持有山東樂艙股份。山東樂艙的餘下16名股東根據重組出售其股份，並於重組完成後成為我們的股東。

董事相信自新三板摘牌及申請[編纂]將有利於我們的業務發展，原因如下：(i) 聯交所作為國際金融市場的領先參與者，可為我們提供直接進入國際資本市場的機會，同時提升我們的集資能力和渠道並擴大我們的股東基礎；(ii) 於聯交所[編纂]將進而幫助我們吸引和激勵必要人才以支持我們快速增長，同時為業務挽留主要管理人員並持續提高我們的運營效率，以及提升我們的企業管治；及(iii) [編纂]將使我們能進一步建立企業形象、獲得國際認可、提高品牌知名度，從而提升我們吸引國際客戶、業務合作夥伴及戰略投資者的能力，並深化我們的全球業務佈局。

據中國法律顧問所確認，自新三板摘牌已妥為完成，並已取得所有適用批准。董事確認，在山東樂艙股份於新三板掛牌期間，(i) 山東樂艙一直在各重大方面遵照所有適用的中國證券法律法規以及新三板規則和規例經營業務；(ii) 山東樂艙、其董事、監事及附屬公司並無受到新三板或中國證監會的行政處罰；及(iii) 並無任何事宜需提請聯交所及本公司股東關注。

歷史、重組及公司架構

僅基於聯席保薦人於下列情況下進行合理的盡職調查後所知：(a)在聯席保薦人的中國法律顧問的協助下，審閱我們在新三板上市直至自新三板摘牌期間於新三板網站上發佈的相關文件及公告；(b)在聯席保薦人的中國法律顧問的協助下，審閱由獨立搜索代理對山東樂艙進行的背景搜索結果；(c)對本公司進行盡職調查，以了解自新三板摘牌的原因，並確認是否存在與新三板上市及自新三板摘牌相關的不合規事件；及(d)在聯席保薦人的中國法律顧問的協助下，審閱我們的中國法律顧問編製的中國法律意見，而根據有關意見，山東樂艙於我們在新三板上市直至自新三板摘牌期間並無受到新三板或中國證監會的行政處罰，以及基於聯席保薦人的盡職調查不存在任何失實陳述或遺漏，聯席保薦人並無注意到任何情況會使彼等對上述董事的確認產生懷疑。

汪汪女士及劉琳女士於自新三板摘牌後作出的後續投資

自新三板摘牌後，獨立第三方汪汪女士於2022年5月5日以代價人民幣10,125,000元向江西汪氏蜜蜂園有限公司（「汪氏蜜蜂園」，為山東樂艙的前股東及獨立第三方）收購937,500股股份，約佔山東樂艙已發行股份總數的2.20%，而有關代價是參照山東樂艙緊接2022年3月9日前（即山東樂艙董事會批准建議在新三板自願停牌的日期）的連續20個交易日的平均收市價後經訂約雙方公平磋商釐定，並於2022年5月13日全數結清。汪女士為汪氏蜜蜂園的第二大股東，並為汪氏蜜蜂園控股股東的女兒。

於2022年5月20日，劉琳女士以代價人民幣9,409,120元向邱榮浩先生（為山東樂艙的前股東及獨立第三方）收購1,680,200股股份，約佔山東樂艙已發行股份總數的3.94%，而有關代價是參照邱榮浩先生當時通過新三板報價及交易所購買的山東樂艙股份而支付的代價後經訂約雙方公平磋商釐定，並於2022年5月28日全數結清。劉琳女士為朱駿晨先生的配偶，朱先生則為上海絲金（本公司的非全資附屬公司）的董事，因此為本公司的關連人士。

有關汪汪女士及劉琳女士的進一步詳情，請參閱本節「一[編纂]投資」。

歷史、重組及公司架構

根據重組進行的股份轉讓及註冊資本變更

作為重組的一部分，山東樂艙進行了若干股份轉讓及註冊資本變更。由於重組，於2022年10月10日，山東樂艙由本公司間接擁有。詳情請參閱「一重組」。

博亞國際海運

博亞國際海運於2012年8月14日在香港註冊成立為有限公司，法定股本為10,000港元。於2013年11月29日，博亞國際海運的法定股本由10,000港元增加至20,000,000港元。於2015年7月23日，為擴展我們的跨境物流服務，博亞集團控股(本公司的間接非全資附屬公司)向Reputable Capital Overseas Limited(一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由一名獨立第三方最終控制)收購博亞國際海運的全部股份，代價為2,499,000美元，經參考博亞國際海運截至2015年5月31日的總資產淨值後釐定，並已於2015年7月21日悉數結清。有關收購完成後，博亞國際海運成為我們的非全資附屬公司，其財務業績自此綜合入賬至本集團的財務報表。

上海絲金

上海絲金於1996年1月8日在中國成立為中外合資有限責任公司，初始註冊資本為1,200,000美元，並於2007年4月18日改制為境內公司，註冊資本為人民幣9,960,000元。於2019年4月19日，為擴展我們跨境物流服務的市場份額並進一步擴大我們互聯網系統的服務覆蓋面，山東樂艙分別向傅達正先生及洪研先生收購上海絲金的41.25%及33.75%股權，總代價為人民幣9,750,000元，乃由各方於有關轉讓時參照上海絲金的總資產淨值後經公平磋商釐定，並於2019年6月12日全數結清。作為有關收購協議的一部分，傅達正先生及楊潔女士於其後通過新三板收購合共709,000股山東樂艙股份，總代價為人民幣5,325,609.19元並於2019年6月21日全數結清。於上述收購及股權轉讓完成後，(i)上海絲金成為本公司的非全資附屬公司，其財務業績亦自此綜合入賬至本集團的財務報表；及(ii)傅達正先生及楊潔女士成為山東樂艙的股東，彼等分別於山東樂艙當時已發行股份總數的約0.92%及0.75%中擁有權益。自2019年4月19日起及截至最後實際可行日期，上海絲金分別由山東樂艙、傅達正先生(上海絲金的董事)及洪研先生(上海絲金的董事以及楊潔女士(我們的股東Lecang Amazing的實益擁有人)的配偶)擁有75%、13.75%及11.25%股權。

歷史、重組及公司架構

寧波博亞

寧波博亞為於2017年1月11日在中國成立的有限公司，註冊股本為人民幣5,000,000元。於成立後，寧波博亞分別由山東樂艙及由本集團前僱員曹翔先生最終控制的寧波大道中和企業管理合夥企業（有限合夥）（「中和企業」）擁有70%及30%股權。由於中和企業擬分拆其於寧波博亞的權益，且於寧波博亞成立時並無按照承諾投入人民幣1,500,000元的註冊股本，故於2019年10月11日，山東樂艙以零代價向中和企業收購寧波博亞的30%註冊股本。於2019年10月11日完成有關收購後，寧波博亞成為山東樂艙的全資附屬公司及本公司的間接非全資附屬公司。

董事確認，本公司於往績記錄期及直至最後實際可行日期並無進行任何主要收購或主要出售事項。

歷史、重組及公司架構

附註：

1. 我們的最終控股股東、執行董事兼副總裁李女士是許先生的配偶。
2. 青島博安為於2015年6月25日在中國成立的有限合夥企業，截至最後實際可行日期分別由青島集諒（青島博安的普通合夥人及由許先生控制的公司）擁有約5%股權、許先生擁有74.94%股權、朱佳麗女士（我們的執行董事）擁有4.86%股權、張峰先生（我們的高級管理層成員）擁有3.89%股權、丁素君女士（我們的聯席公司秘書）擁有0.49%股權及另外10名有限合夥人（全部均為本集團的現有僱員）擁有10.82%股權。
3. 劉軼先生、黃繼承先生、張鑫鶴女士、鄭丹先生、范風蘭女士、汪汪女士、陳鑫先生及戴鎖洪先生各自為獨立第三方。
4. 呂女士為許先生的母親及李女士的婆母。
5. 劉琳女士為朱駿晨先生的配偶，朱先生則為上海絲金（山東樂艙的非全資附屬公司）的董事。有關劉琳女士的詳情，請參閱「[編纂]投資—有關我們的[編纂]投資者的資料」。
6. 許曉玲女士為許先生的胞姊。
7. 傅達正先生為上海絲金（山東樂艙的非全資附屬公司）的主要股東及董事。
8. 楊潔女士為洪研先生的配偶，洪先生則為上海絲金（山東樂艙的非全資附屬公司）的主要股東及董事。
9. 少數股東指山東樂艙的40名股東，彼等各自為獨立第三方並持有山東樂艙已發行股份總數的少於0.5%。
10. 上海涵運主要提供跨境物流服務。
11. 上海絲金主要提供跨境物流服務。
12. 青島萬豪主要提供船舶管理、營銷及運營支持服務。截至最後實際可行日期，青島萬豪分別由山東樂艙及青島弘毅企業管理合夥企業（有限合夥）擁有51%及49%股權，而青島弘毅企業管理合夥企業（有限合夥）則由楊積生及陳姝亦（各自為獨立第三方）控制。
13. 博亞集團控股是本公司若干從事海運運營及船舶出租業務的附屬公司的投資控股公司。
14. 寧波博亞主要提供跨境物流服務。
15. 深圳樂艙國際物流主要提供跨境物流服務。
16. 廈門樂艙主要提供跨境物流服務。
17. 海南洋浦星洋自成立以來未開展任何業務。
18. 上海樂易主要從事道路貨物運輸業務。
19. 張家港樂昶自成立以來未開展任何業務。
20. 博亞國際海運主要提供跨境運輸服務。
21. 博亞上海主要從事船舶運營及出租業務。

歷史、重組及公司架構

22. 博安航運、寶星、博亞青島及樂艙航運各自主要從事船舶出租業務。
23. 海南融倉自成立以來並無開展業務。
24. 博亞海南自成立以來並無進行業務。
25. 青島博亞主要提供跨境物流服務。
26. 深圳樂艙跨境供應鏈主要提供跨境物流服務。
27. 博亞新加坡為本公司的投資控股公司。
28. 博亞美國航運主要於美國提供客戶服務。
29. 江蘇鑫博亞主要從事貨運代理業務，並由山東樂艙、朱東先生及唐麗麗女士（均為獨立第三方）分別擁有51%、24.5%及24.5%。考慮到我們專注於跨境物流及相關服務以及考慮到江蘇鑫博亞股東之間的不同業務策略、發展方向及期望，我們於2021年12月向朱東先生及唐麗麗女士出售江蘇鑫博亞的36%股權，並於上述出售完成後保留15%股權，因此朱東先生及唐麗麗女士日後可持續為本集團帶來貨運代理業務協同效益。江蘇鑫博亞於有關出售完成後不再為山東樂艙的附屬公司。
30. 寶亮由獨立第三方Skyfield Dragon Ltd.擁有55%及由博亞集團控股擁有45%。鑒於我們未能收購寶亮的多數股權或長遠控制寶亮，為實現我們的投資回報，我們於2021年12月將我們於寶亮的所有股權出售予Skyfield Dragon Ltd.。
31. 經董事確認，於本集團進行出售前，江蘇鑫博亞及寶亮均概無面臨任何重大不合規事件、申索、訴訟或法律程序（不論實際或威脅）。
32. 由於四捨五入，持股比例相加未必等於100%。

境內重組

成立樂艙企管並收購山東樂艙已發行股份總數29.38%

樂艙企管為一間於2022年5月31日在中國成立的有限公司，作為本集團在中國的中間控股公司，註冊資本為人民幣5,000,000元，有關註冊資本於2022年8月23日悉數繳足。於成立當日，樂艙企管由樂艙科技全資擁有，而樂艙科技為一間於2022年5月25日在中國成立的有限公司，並由山東樂艙11名當時股東擁有，包括由劉軼先生、黃繼承先生、張鑫鶴女士、劉琳女士、鄭丹先生、范風蘭女士、汪汪女士、陳鑫先生、傅達正先生、楊潔女士及戴鎖洪先生分別擁有約16.90%、15.97%、14.37%、13.42%、9.74%、8.42%、7.49%、7.19%、3.11%、2.55%及0.84%。

歷史、重組及公司架構

於2022年6月20日，樂艙企管自山東樂艙11名個人股東（即劉軼先生、黃繼承先生、張鑫鶴女士、劉琳女士、鄭丹先生、范風蘭女士、汪汪女士、陳鑫先生、傅達正先生、楊潔女士、戴鎖洪先生）收購合共12,522,248股股份，佔山東樂艙已發行股份總數約29.38%。除本公司關連人士傅達正先生（上海絲金董事兼主要股東）、楊潔女士（上海絲金董事兼主要股東洪研先生的配偶）及劉琳女士（上海絲金董事朱駿晨先生的配偶）外，山東樂艙的其餘八名個人股東各自為獨立第三方。有關收購事項的代價經訂約各方公平磋商並參考山東樂艙截至2022年3月31日的賬面淨值後釐定，且已於2022年8月31日悉數結付。

許先生對劉女士的股權轉讓

為了一方面向許先生表示支持，另一方面為許先生的岳母劉女士提供機會，讓其投資於山東樂艙及分享我們業務的成功，許先生於2022年7月10日向劉女士作出以下轉讓：(i) 2,087,078股股份，佔山東樂艙已發行股份總數約4.90%，代價為人民幣3,180,289.46元；及(ii)青島集諒（山東樂艙的當時股東，於有關轉讓前由許先生及李女士分別擁有75%及25%）15%股權，代價為人民幣1,462,635元。有關代價經訂約雙方公平磋商並參考山東樂艙截至2022年3月31日的賬面淨值後釐定，且已於2022年8月23日悉數結付。

山東樂艙現有股東對樂艙科技進行增資

於2022年7月25日，山東樂艙四名股東（即許先生、劉女士、呂女士及許曉玲女士），以及青島集諒及青島博安的實益擁有人（包含許先生、李女士、劉女士及其他13名本集團現有僱員）對樂艙科技的註冊資本出資合共人民幣695,539元。於有關增資完成後，樂艙科技的註冊資本由人民幣293,826元增至人民幣989,365元。有關青島博安的進一步詳情，請參閱本節「我們的公司發展—本公司及主要運營附屬公司的主要股權變動—山東樂艙」。

收購山東樂艙已發行股份總數的54.60%

於2022年8月5日，樂艙企管自山東樂艙五名股東（即青島集諒、青島博安、劉女士、呂女士及許曉玲女士）收購合共23,269,103股股份，佔山東樂艙已發行股份總數約54.60%。有關股東各自為本公司關連人士。該收購事項的代價經訂約各方公平磋商並參考山東樂艙截至2022年3月31日的賬面淨值後釐定，且已於2022年9月1日悉數結

歷史、重組及公司架構

付。於有關收購事項完成後，山東樂艙由樂艙企管、許先生、PCW (HK)及並無根據重組出售於山東樂艙的股份或參與股份購回的少數股東(各少數股東均為獨立第三方，並持有山東樂艙已發行股份總數少於0.5%，且並無於山東樂艙享有任何特殊權利)分別擁有約83.98%、14.96%、0.0002%及1.06%。

根據中國公司法，由於股份公司董事的股份轉讓受限，作為重組的一部分，許先生於2022年8月5日辭任山東樂艙董事、董事長及總經理。於其辭任後，許先生與樂艙企管於2022年8月5日訂立附時間期限的股份轉讓協議，以及表決權委託協議及收益權歸屬協議(統稱「**相關協議**」)，據此，(i)許先生同意，其將向樂艙企管轉讓6,373,171股股份，佔山東樂艙於2023年2月5日已發行股份總數的約14.96% (「**相關股份**」)，代價為人民幣9,711,437.97元，乃經訂約各方公平磋商並參考山東樂艙截至2022年3月31日的賬面淨值後釐定；(ii)於轉讓相關股份前，許先生同意自2022年8月5日起將轉讓相關股份的表決權及收益(包括股息、其他分派以及其他經濟利益)權委託予樂艙企管。因此，根據附時間期限的股份轉讓協議，許先生於2023年2月5日將相關股份轉讓予樂艙企管，代價已於2023年2月6日結清。於簽署有關協議後，樂艙企管控制山東樂艙約98.94%的表決權，並於完成相關轉讓後成為持有山東樂艙已發行股份總數約98.94%的股東。

誠如我們的中國法律顧問所告知，相關協議均已獲全面授權並正式簽署，對該等協議的訂約方構成約束力，並屬合法、可強制執行及有效，且相關協議的條款不與任何中國法律或法規相抵觸，而相關協議以及於2023年2月5日(即許先生辭任山東樂艙董事、董事長及總經理六個月後的日期)許先生向樂艙企管轉讓相關股份，並無違反中國公司法，亦不構成規避相關中國法律。

歷史、重組及公司架構

樂艙企管增資

於2022年8月24日，樂艙科技（樂艙企管的唯一股東）出資人民幣50,000,000元，當中人民幣940,000元及人民幣49,060,000元分別注入樂艙企管的註冊資本及資本儲備。有關增資完成後，樂艙企管的註冊資本由人民幣5,000,000元增加至人民幣5,940,000元。

PCW於山東樂艙及樂艙企管的投資

於2022年8月4日，PCW (HK) (PCW全資擁有的公司) 向許先生收購了100股股份，佔山東樂艙已發行股份總數約0.0002%，代價為人民幣1,247元（或其美元等值），有關代價經雙方公平磋商並參考緊接2022年3月9日（即山東樂艙董事會批准擬議的自願於新三板摘牌當日）前山東樂艙連續20個交易日的平均收市價後釐定，且已於2022年8月30日悉數結付。

於2022年9月27日，PCW (HK) 認購樂艙企管1%的註冊資本，代價為人民幣8,132,808元（或其美元等值），有關代價經雙方公平磋商並參考由獨立專業估值師評估的樂艙企管截至2022年8月31日的總資產淨值後釐定，且已於2022年10月20日悉數支付。

有關收購事項及出資完成後，PCW (HK) 於山東樂艙的100股股份（佔山東樂艙已發行股份總數約0.0002%）及樂艙企管1%的註冊資本中擁有權益。PCW (HK) 為一間於香港註冊成立的有限公司，於有關轉讓時由PCW全資擁有。PCW由獨立第三方及[編纂]投資者王琿先生全資擁有。有關PCW (HK) 及王琿先生的詳情，請參閱「[編纂]投資—有關我們的[編纂]投資者的資料」。

境外重組

本公司註冊成立

本公司於2022年7月27日在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，作為本集團的控股公司及[編纂]主體。截至其註冊成立日期，本公司的法定股本為50,000美元，分為500,000,000股每股面值0.0001美元的普通股。於其註冊成立日期，一股股份按面值配發及發行予初始認購人（一名獨立第三方），其後按面值轉讓至Lecang Shining（一間由李女士（我們其中一名最終控股股東）最終控制的公司）。為了反映山東樂艙重組前於

歷史、重組及公司架構

境外層級的當時的持股架構，本公司於同日向山東樂艙當時各股東的離岸控股公司，就其各自於山東樂艙的相應股權，配發及發行42,164,521股股份。於股份配發及發行完成後，本公司的股權載列如下：

股東名稱	持有 股份數目	於配發及發行 完成後股權的 概約百分比
Lecang Altitude ⁽¹⁾	12,649,387	30.00%
Lecang Fantasy ⁽²⁾	1,415,965	3.36%
Glorious Sailing ⁽³⁾	5,042,100	11.96%
Lecang Shining ⁽⁴⁾	3,269,387	7.75%
Lecang Flourishing ⁽⁵⁾	4,048,710	9.60%
Power Bright ⁽⁶⁾	2,116,907	5.02%
Lecang Liberty ⁽⁷⁾	2,000,000	4.74%
Cassia Treasure ⁽⁸⁾	1,933,700	4.59%
Lecang Vast Galaxy ⁽⁹⁾	1,800,000	4.27%
Lecang Crystal ⁽¹⁰⁾	1,784,841	4.23%
Lecang Blooming ⁽¹¹⁾	1,283,025	3.04%
Lecang Champion ⁽¹²⁾	1,220,000	2.89%
Wind Blue ⁽¹³⁾	1,054,000	2.50%
Lecang Luxuriant ⁽¹⁴⁾	937,500	2.22%
Lecang Soar ⁽¹⁵⁾	900,000	2.14%
Lecang Vast Star ⁽¹⁶⁾	390,000	0.93%
Lecang Amazing ⁽¹⁷⁾	319,000	0.76%
總計	42,164,522	100.00%

附註：

- Lecang Altitude為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由Grand Sailing全資擁有，而Grand Sailing由許先生全資擁有。
- Lecang Fantasy為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由Lecang Boundless Limited全資擁有，而Lecang Boundless Limited則由許先生全資擁有。
- Glorious Sailing由許先生、朱佳麗女士（我們的執行董事）、張峰先生（我們的高級管理層成員）、丁素君女士（我們的聯席公司秘書）及本集團其他10名現有僱員分別擁有約79.53%、4.96%、3.97%、0.50%及11.04%。除許先生外，Glorious Sailing的各股東均為[編纂]投資者，其詳情載於「—有關我們的[編纂]投資者的資料」。
- Lecang Shining為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由Peace Seaworld全資擁有，而Peace Seaworld則由李女士全資擁有。
- Lecang Flourishing為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由Spring Wealth全資擁有，而Spring Wealth則由劉女士全資擁有。

歷史、重組及公司架構

6. Power Bright為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由獨立第三方劉軼先生全資擁有。
7. Lecang Liberty為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由獨立第三方黃繼承先生全資擁有。
8. Cassia Treasure為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由呂女士全資擁有。
9. Lecang Vast Galaxy為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由獨立第三方張鑫鶴女士全資擁有。
10. Lecang Crystal為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由劉琳女士（本公司非全資附屬公司上海絲金的董事朱駿晨先生的配偶）全資擁有。
11. Lecang Blooming為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由許先生的胞姊許曉玲女士全資擁有。
12. Lecang Champion為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由獨立第三方鄭丹先生全資擁有。
13. Wind Blue為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由獨立第三方范風蘭女士全資擁有。
14. Lecang Luxuriant為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由獨立第三方汪汪女士全資擁有。
15. Lecang Soar為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由獨立第三方陳鑫先生全資擁有。
16. Lecang Vast Star為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由傅達正先生（本公司非全資附屬公司上海絲金的主要股東兼董事）全資擁有。
17. Lecang Amazing為一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，由楊潔女士（本公司非全資附屬公司上海絲金的主要股東兼董事洪研先生的配偶）全資擁有。

樂艙（英屬處女群島）註冊成立

樂艙（英屬處女群島）於2022年8月5日在英屬處女群島註冊成立為有限公司，為本集團在英屬處女群島的中間控股公司。於其註冊成立日期，一股樂艙（英屬處女群島）的股份按面值配發及發行予本公司，其後樂艙（英屬處女群島）由本公司全資擁有。

樂艙（香港）註冊成立

樂艙（香港）於2022年8月18日在香港註冊成立為有限公司，為本集團在香港的中間控股公司。於其註冊成立日期，一股樂艙（香港）的股份按面值配發及發行予樂艙（英屬處女群島），其後樂艙（香港）由樂艙（英屬處女群島）全資擁有。

歷史、重組及公司架構

本公司與PCW之間的換股

於2022年10月7日，PCW與本公司訂立換股協議，據此，PCW向本公司轉讓一股PCW Investment的股份（相當於PCW Investment的全部已發行股本），作為本公司向PCW發行426,004股股份（相當於我們已發行股本約1.00%）的代價。換股完成後，PCW Investment成為本公司的全資附屬公司，而PCW (HK) (PCW Investment的全資附屬公司) 則成為本公司的間接全資附屬公司。PCW為一間在英屬處女群島註冊成立的有限公司，由王瑀先生（為一名獨立第三方及我們的[編纂]投資者）全資擁有。有關PCW的詳情，請參閱「[編纂]投資—有關我們的[編纂]投資者的資料」。

一致行動安排

於2022年10月15日，我們的最終控股股東許先生、李女士及劉女士簽立一致行動契據，據此許先生、李女士及劉女士各自同意及確認，自彼等成為本集團股權的登記擁有人、最終控制人及／或實益擁有人之日起至彼等中任何人不再為我們的控股股東之日止，彼等一直並將繼續為一致行動人士。進一步詳情請參閱「與控股股東的關係」。

成立樂艙（青島）以及樂艙（青島）出資及收購樂艙企管的股權

樂艙（青島）為我們在中國的中間控股公司，其於2022年10月8日在中國成立為有限公司，註冊資本為人民幣5,000,000元，根據樂艙（青島）的組織章程細則須予繳足。自其成立以來，樂艙（青島）一直由樂艙（香港）全資擁有。

於2022年10月9日，樂艙（青島）向樂艙企管注資人民幣80,000,000元，以認購樂艙企管註冊資本約93.02%。出資額乃經訂約各方公平磋商及參考樂艙企管於該出資前的當時註冊資本後釐定，並已於2022年10月14日悉數結清。於2022年10月10日，樂艙（青島）以代價人民幣62,287,680.30元向樂艙科技收購樂艙企管註冊資本約6.91%。該代價乃經訂約各方公平磋商及參考(i)獨立專業估值師得出的樂艙企管截至2022年8月31日的總資產淨值；及(ii)PCW (HK)及樂艙（青島）各自的出資額後釐定，並已於2022年10月19日悉數結清。有關出資及收購完成後，樂艙企管自此由樂艙（青島）擁有99.93%及由PCW (HK)擁有0.07%。

歷史、重組及公司架構

[編纂]投資

本公司吸引了多輪[編纂]投資者的投資（「[編纂]投資」），詳情載列如下：

	僱員[編纂]投資 ⁽⁵⁾		劉琳女士的投資 ⁽⁶⁾		汪汪女士的投資 ⁽⁷⁾		劉女士的投資 ⁽⁸⁾		PCW的投資 ⁽⁹⁾	
初始投資協議日期	2015年7月26日	2017年7月1日	2018年7月10日	2022年5月20日	2022年7月29日	2022年5月5日	2022年7月10日	2022年8月4日	2022年9月26日	
[編纂]投資者名稱	朱佳麗女士、 張曉靜女士、 符愷先生、 馮文祥先生、 孫璐女士及 吉春峰先生	馮文祥先生	朱佳麗女士、 張曉靜女士、 張峰先生、 孫璐女士、 丁素君女士、 吉春峰先生、 曾祥蒂先生、 劉振飛先生、 邵景文女士、 于蘭女士及 孫振林先生 ⁽⁵⁾	劉琳女士	劉琳女士	汪汪女士	劉泉香女士		PCW	
就初始投資已付代價金額及 代價基準 ⁽⁵⁾⁻⁽⁹⁾	人民幣 300,000元	人民幣 50,000元	人民幣 1,191,800元	人民幣 9,411,575元	人民幣 10,125,000元	人民幣 4,642,924.46元	人民幣 8,134,055元			
就初始投資悉數結清代價日期	截至2015年 10月9日	2019年7月2日	截至2018年 9月7日	2022年5月28日	2022年7月29日	2022年5月13日	2022年8月23日	2022年8月30日	2022年10月20日	

歷史、重組及公司架構

	僱員[編纂]投資 ⁽⁵⁾	劉琳女士的投資 ⁽⁶⁾	汪汪女士的投資 ⁽⁷⁾	劉女士的投資 ⁽⁸⁾	PCW的投資 ⁽⁹⁾
緊隨重組完成後於本公司的概約持股比例	Glorious Sailing持有11.84% ⁽⁴⁾	Lecang Crystal持有4.19%	Lecang Luxuriant持有2.20%	Lecang Flourishing持有9.51%	PCW持有1.00%
緊隨[編纂]及[編纂]完成後於本公司的概約持股比例(假設[編纂]未獲行使)	Glorious Sailing持有[編纂]% ⁽⁴⁾	Lecang Crystal持有[編纂]%	Lecang Luxuriant持有[編纂]%	Lecang Flourishing持有[編纂]%	PCW持有[編纂]%
根據[編纂]投資支付的每股成本 ⁽¹⁾	人民幣[編纂]元	人民幣[編纂]元	人民幣[編纂]元	人民幣[編纂]元	人民幣[編纂]元
較指示性[編纂]範圍[編纂]的折讓 ⁽²⁾	[編纂]%	[編纂]%	[編纂]%	[編纂]%	[編纂]%
[編纂]	用於本集團一般營運資金需求。截至最後實際可行日期，我們已動用全部青島博安投資所得款項淨額。	不適用	不適用	不適用	用於本集團一般營運資金需求。截至最後實際可行日期，我們並無動用PCW的投資的任何所得款項淨額。

歷史、團隊及公司架構

	僱員[編纂]投資 ⁽⁵⁾	劉琳女士的投資 ⁽⁶⁾	汪汪女士的投資 ⁽⁷⁾	劉女士的投資 ⁽⁸⁾	PCW的投資 ⁽⁹⁾
特殊權利		不適用			
[編纂]	除(1)劉女士，連同Spring Wealth及Lecang Flourishing，根據上市規則第10.07條作為控股股東須遵守的出售股份限制(有關進一步詳情，請參閱「[編纂]」一根據上市規則向聯交所作出的承諾—控股股東作出的承諾)；以及(2)各PCW及僱員[編纂]投資者已同意將不會由[編纂]起計六個月結束前的任何時間直接或間接出售其所持的任何股份，概無其他[編纂]投資者受任何禁售規限。				
[編纂]投資的戰略利益	董事認為，僱員[編纂]投資者的投資顯示出彼等對本集團業務營運及前景充滿信心，並對我們的長期可持續發展予以肯定。此外，通過給予僱員[編纂]投資者參與本公司股權投資的機會，本集團可從優化其績效效率所產生的動力中獲益。	董事認為，劉琳女士及汪汪女士的投資顯示出彼等對本集團業務營運及前景充滿信心，並對本集團的表現、優勢及長期可持續發展予以肯定。	董事認為，劉女士的投資顯示出其對本集團在許先生領導下的業務營運及前景充滿信心。	董事認為(i)本集團將受益於PCW為我們的發展及日常營運提供的額外資金，以及王爭先生在財務及會計方面的知識及經驗；及(ii)PCW的投資擴大了我們的股東基礎，並顯示出王先生對本集團的發展能力及前景充滿信心。	

歷史、重組及公司架構

附註：

- (1) 每股股份的概約成本按各[編纂]投資者於初始投資中支付的代價金額除以[編纂]後其所持股份數目計算(假設[編纂]未獲行使)。
- (2) [編纂]的折讓乃基於假設[編纂]為每股[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍[編纂]港元至[編纂]港元的[編纂])計算。
- (3) 孫振林先生(我們的現有僱員)於2021年12月從其配偶收購青島博安0.20%的合夥權益。
- (4) 為反映在境外重組前，僱員[編纂]投資者當時通過青島博安間接持有的山東樂輪股權，Glorious Sailing(我們的股東)認購5,042,100股股份，相當於本公司緊隨重組完成後已發行股份總數約11.84%。Glorious Sailing由許先生、朱佳麗女士(我們的執行董事)、張峰先生(我們的高級管理層成員)、丁素君女士(我們的聯席公司秘書)、張曉靜女士、馮文祥先生、符愷先生、孫瑤女士、吉春峰先生、曾祥蒂先生、劉振飛先生、孫振林先生、于蘭女士及邵景文女士分別擁有約79.53%、4.96%、3.97%、0.50%、4.96%、2.08%、1.49%、0.49%、0.34%、0.20%、0.20%、0.10%及0.10%。
- (5) 僱員[編纂]投資的初始投資包括僱員[編纂]投資者分別於2015年7月26日、2017年7月1日及2018年7月10日對青島博安合夥權益的多輪收購。青島博安於重組前為山東樂輪當時的股東，並由許先生控制。有關青島博安的進一步詳情，請參閱「我們的公司發展—本公司及主要運營附屬公司的主要股權變動—山東樂輪」。代價於訂約各方經參照僱員[編纂]投資者持有的青島博安合夥權益及青島博安當時持有的山東樂輪股權後按公平原則磋商釐定。
- (6) 劉琳女士的投資的初始投資包括向邱榮浩先生(為山東樂輪的前股東及獨立第三方)收購山東樂輪已發行股份總數約3.94%，代價為人民幣9,409,120元，乃於訂約各方經參照邱榮浩先生通過新三板的報價及交易收購山東樂輪股份所支付的代價後按公平原則磋商釐定，以及向戴鎮洪先生收購樂輪科技約0.25%的股權，代價為人民幣2,455元，乃於訂約各方經參照樂輪科技的繳足註冊資本後按公平原則磋商釐定。戴鎮洪先生為山東樂輪的前股東及獨立第三方，於重組前擁有104,641股股份，相當於山東樂輪已發行股份總數約0.25%。
- (7) 汪女士的投資的初始投資指向汪氏蜜蜂園收購山東樂輪已發行股份總數約2.20%，代價為人民幣10,125,000元，乃於訂約各方經參照緊接2022年3月9日(即山東樂輪董事會批准自願停止於新三板報價建議的日期)前山東樂輪連續20個交易日的平均收市價後按公平原則磋商釐定。汪氏蜜蜂園為山東樂輪的前股東及獨立第三方。
- (8) 劉女士的投資的初始投資包括許先生轉讓山東樂輪已發行股份總數約4.90%以及許先生轉讓青島集諒15%的股權，代價於訂約各方經參照山東樂輪截至2022年3月31日的賬面淨值後按公平原則磋商釐定。青島集諒於重組前為山東樂輪當時的股東，並由許先生控制。
- (9) PCW的投資的初始投資包括向許先生收購山東樂輪已發行股份總數約0.0002%，代價為人民幣1,247元(或美元等值金額)，乃於訂約各方經參照緊接2022年3月9日(即山東樂輪董事會批准自願停止於新三板報價建議的日期)前山東樂輪連續20個交易日的平均收市價後按公平原則磋商釐定，以及PCW(HK)對樂輪企管出資的1.00%，代價為人民幣8,132,808元(或美元等值金額)，乃於訂約各方經參照樂輪企管截至2022年8月31日的資產淨值總額(經獨立專業估值師評估)後按公平原則磋商釐定。

歷史、重組及公司架構

有關我們的[編纂]投資者的資料

[編纂]投資者的背景資料載列如下：

[編纂]投資者	背景
朱佳麗女士	朱佳麗女士為我們的執行董事兼首席財務官，於2004年11月加入本集團。有關朱女士履歷資料的進一步詳情，請參閱「董事及高級管理層」。
張曉靜女士	張曉靜女士於2004年11月加入本集團，並先後擔任山東樂艙商務部經理及青島博亞營銷部經理。彼自2020年5月起擔任博亞國際海運營銷部（近洋海運）總監，主要負責監督近洋海運運營、關稅管理、艙位分配以及國內外客戶管理。除擔任本集團僱員外，張女士為獨立第三方。
符愷先生	符愷先生於2011年10月加入本集團，並自2011年10月起擔任山東樂艙上海分公司的物流銷售部經理，主要負責監督我們的貨主自備箱跨境物流業務。除擔任本集團僱員外，符先生為獨立第三方。
馮文祥先生	馮文祥先生於2004年11月加入本集團，並擔任山東樂艙技術部經理。彼自2022年3月起擔任山東樂艙船舶運營部副經理，主要負責船舶管理。除擔任本集團僱員外，馮先生為獨立第三方。
孫瑤女士	孫瑤女士於2011年7月加入本集團，並自2022年3月起擔任山東樂艙集裝箱管理部經理，主要負責集裝箱管理。除擔任本集團僱員外，孫女士為獨立第三方。

歷史、重組及公司架構

[編纂]投資者

背景

吉春峰先生	吉春峰先生於2004年11月加入本集團，並曾擔任山東樂齡的場地經理。彼自2015年7月起擔任博亞國際海運集裝箱管理部的技術員，主要負責中國青島黃島場地整體現場管理、集裝箱檢驗、維護及集裝箱溫度監測。除擔任本集團僱員外，吉先生為獨立第三方。
張峰先生	張峰先生為我們的副總裁，於2017年6月加入本集團。有關張先生履歷資料的進一步詳情，請參閱「董事及高級管理層」。
丁素君女士	丁素君女士為我們的聯席公司秘書，於2017年7月加入本集團。有關丁女士履歷資料的進一步詳情，請參閱「董事及高級管理層」。
曾祥蒂先生	曾祥蒂先生於2017年2月加入本集團，並擔任寧波博亞物流銷售部銷售人員，主要負責優勢航線及物流鏈相關產品的營銷推廣以及商業單據（包括報價、交付、收款）。除擔任本集團僱員外，曾先生為獨立第三方。
劉振飛先生	劉振飛先生於2014年1月加入本集團，並曾擔任山東樂齡的銷售經理，主要負責經銷及銷售的整體管理。彼自2019年9月起擔任上海涵運青島分公司的物流銷售部經理，主要負責上海涵運青島分公司的經銷以及銷售及營銷的整體管理。除擔任本集團僱員外，劉先生為獨立第三方。

歷史、重組及公司架構

[編纂]投資者

背景

邵景文女士

邵景文女士於2016年1月加入本集團，並自2021年12月起擔任博亞國際海運商務部（近洋海運）主管，主要負責與目的地港口代理溝通，協助解決近洋海運的突發事件，處理和整理業務數據及對船舶進行利潤評估。除擔任本集團僱員外，邵女士為獨立第三方。

于蘭女士

于蘭女士於2016年8月加入本集團，並自2022年9月起擔任山東樂艙財務部高級財務主任，主要負責博亞國際海運的財務事宜。除擔任本集團僱員外，于女士為獨立第三方。

孫振林先生

孫振林先生於2021年6月加入本集團，並擔任山東樂艙信息技術部經理，主要負責本集團技術研發團隊管理及信息化建設。除擔任本集團僱員外，孫先生為獨立第三方。

劉琳女士

劉琳女士為朱駿晨先生（其為上海絲金（本公司的非全資附屬公司）的董事及張家港樂昶（本公司的非全資附屬公司）的董事）的配偶。劉女士在通過公開市場交易投資於上海證券交易所及深圳證券交易所上市公司方面擁有逾七年經驗。其個人投資組合範圍涵蓋不同行業，包括科技、消費者及高端製造行業。有關劉琳女士的投資的進一步詳情，請參閱「一重組」。

歷史、重組及公司架構

[編纂]投資者

背景

汪汪女士

汪汪女士為江西汪氏蜜蜂園有限公司（「汪氏蜜蜂園」）的第二大股東，以及為汪氏蜜蜂園控股股東的女兒。她的投資組合涵蓋養蜂、製藥及商業行業。汪女士及汪氏蜜蜂園均為獨立第三方。我們通過汪氏蜜蜂園（山東樂艦的前股東）的介紹與汪女士認識。有關汪汪女士的投資的進一步詳情，請參閱「一重組」。

劉女士

劉女士為李女士的母親及許先生的岳母。自1978年9月至2005年4月，彼曾擔任中國廣東省樂昌市長來鎮居委會供銷社的銷售人員，並已自2005年4月起退任。

PCW

PCW是一間於英屬處女群島註冊成立的有限責任投資控股公司，由獨立第三方王瑀先生全資擁有。王先生為獨立稅務顧問及投資者，擁有於畢馬威及安永獲得的多個行業的稅務諮詢和稅務監管合規服務方面的豐富經驗。王先生透過其過往的專業經驗及可行性研究及評估，對全球跨境物流行業產生興趣，並對本集團的業績及前景抱有信心，從而令他對本集團進行投資。PCW通過PCW (HK)（為PCW Investment的直接全資附屬公司）投資於本集團，而PCW Investment由PCW直接全資擁有。有關PCW的投資的進一步詳情，請參閱「一重組」。PCW及王先生均為獨立第三方，我們通過許先生（我們的控股股東）的介紹結識王先生。許先生及王先生為中國青島的中學同學。

歷史、重組及公司架構

[編纂]

Glorious Sailing由許先生及僱員[編纂]投資者分別擁有約79.53%及20.47%，因此為本公司的核心關連人士。劉琳女士為朱駿晨先生（上海絲金（本公司的非全資附屬公司）的董事）及張家港樂昶（本公司的非全資附屬公司）的董事）的配偶，因此為本公司的核心關連人士。劉女士為我們的最終控股股東之一。因此，Glorious Sailing（僱員[編纂]投資者透過其於我們的股份中擁有權益）、Lecang Crystal（由劉琳女士全資擁有）及Lecang Flourishing（由劉女士全資擁有）持有的股份將不會計入[編纂]後的[編纂]。

由於汪汪女士及王瑀先生並非本公司的核心關連人士，且汪汪女士的投資及PCW的投資並無由本公司任何核心關連人士直接或間接提供資金，因此，Lecang Luxuriant（由汪汪女士全資擁有）及PCW（由王瑀先生全資擁有）各自持有的股份將於[編纂]後計入[編纂]。

緊隨[編纂]及[編纂]完成後，並假設[編纂]或根據[編纂]股份計劃可能授出的任何購股權未獲行使，合共約[編纂]%的已發行股份（包括現有股東（包括Power Bright、Lecang Liberty、Lecang Vast Galaxy、Lecang Champion、Wind Blue、Lecang Luxuriant、Lecang Soar及PCW）持有的已發行股份的約[編纂]%及於[編纂]中將[編纂]我們的股份的公眾股東持有的已發行股份的約[編纂]%）將於[編纂]後計入[編纂]。

遵守臨時指引及指引信

經董事確認，基於(i)[編纂]（即我們的股份於聯交所[編纂]的首日）將不早於[編纂]投資完成後120個整日；及(ii)並無就[編纂]投資向[編纂]投資者授出特別權利，聯席保薦人認為，各項[編纂]投資均符合聯交所發出的《有關[編纂]投資的臨時指引》以及指引信HKEx-GL43-12。聯交所發出的指引信HKEx-GL44-12不適用於[編纂]投資，因為並無發行可換股工具。

歷史、重組及公司架構

附註：

1. 有關各[編纂]投資者的詳細背景資料，請參閱本節上文「有關我們的[編纂]投資者的資料」。
2. Glorious Sailing分別由許先生（我們的最終控股股東及執行董事）擁有約79.53%股權、朱佳麗女士（我們的執行董事）擁有4.96%股權、張峰先生（我們的高級管理層成員）擁有3.97%股權、丁素君女士（聯席公司秘書）擁有0.50%股權及本集團另外10名現有僱員（除作為本集團僱員外，各自為獨立第三方）擁有11.04%股權。
3. 劉軼先生、黃繼承先生、張鑫鶴女士、鄭丹先生、范風蘭女士、汪汪女士、陳鑫先生及王瑀先生各自為獨立第三方。因此，Power Bright、Lecang Liberty、Lecang Vast Galaxy、Lecang Champion、Wind Blue、Lecang Luxuriant、Lecang Soar及PCW各自持有的股份將於[編纂]後計入[編纂]。
4. 呂女士為許先生的母親及李女士的婆母。
5. 劉琳女士為朱駿晨先生的配偶，朱先生則為上海絲金（本公司的非全資附屬公司）的董事。
6. 許曉玲女士為許先生的胞姊。
7. 傅達正先生為上海絲金（本公司的非全資附屬公司）的主要股東及董事。
8. 楊潔女士為洪研先生的配偶，洪先生則為上海絲金（本公司的非全資附屬公司）的主要股東及董事。
9. 少數股東指山東樂艙的40名股東，截至最後實際可行日期，彼等各自為獨立第三方（趙成斌先生除外，其為朱佳麗女士（我們的執行董事）的姨父）並持有山東樂艙已發行股份總數的少於0.5%。
10. 上海涵運主要提供跨境物流服務。
11. 上海絲金主要提供跨境物流服務。
12. 青島萬豪主要提供船舶管理、營銷及運營支持服務。截至最後實際可行日期，青島萬豪分別由山東樂艙及青島弘毅企業管理合夥企業（有限合夥）擁有51%及49%股權，而青島弘毅企業管理合夥企業（有限合夥）則由楊積生及陳姝亦（各自為獨立第三方）控制。
13. 博亞集團控股是本公司若干從事跨境海運運營及船舶出租業務的附屬公司的投資控股公司。
14. 寧波博亞主要提供跨境物流服務。
15. 深圳樂艙國際物流主要提供跨境物流服務。
16. 廈門樂艙主要提供跨境物流服務。
17. 海南洋浦星洋自成立以來未開展任何業務。
18. 上海樂易主要從事道路貨物運輸業務。
19. 張家港樂昶自成立以來未開展任何業務。
20. 博亞國際海運主要提供跨境運輸服務。
21. 博亞上海主要從事船舶運營及出租業務。
22. 博安航運、寶星、博亞青島及樂艙航運各自主要從事船舶出租業務。
23. 海南融倉自成立以來並無開展業務。

歷史、重組及公司架構

24. 博亞海南自成立以來並無開展業務。
25. 青島博亞主要提供跨境物流服務。
26. 深圳樂艙跨境供應鏈主要提供跨境物流業務。
27. 上海融倉自成立以來並無開展業務。
28. 博亞新加坡為本公司的投資控股公司。
29. 博亞美國航運主要於美國提供客戶服務。
30. 博亞美國物流主要從事提供提單處理及目的港代理服務。
31. 博亞澳大利亞自註冊成立以來並無開展業務運營。
32. 博亞越南自註冊成立以來並無開展業務運營。
33. LC Western主要從事提供倉儲服務。截至最後實際可行日期，LC Western由博亞美國物流擁有80%及由Western Post (USA) Inc.擁有20%。
34. 博亞山東自註冊成立以來並無開展業務。
35. 博亞廣州自註冊成立以來並無開展業務。
36. 由於四捨五入，持股比例相加未必等於100%。

增加法定股本

於2023年8月23日，我們的法定股本藉增設額外19,500,000,000股股份由50,000美元增加至2,000,000美元，且於該增加後，本公司的法定股本為2,000,000美元，分為每股面值0.0001美元的20,000,000,000股股份。

[編纂]

根據股東於2023年8月23日通過的書面決議案，待本公司的股份溢價賬因[編纂]而錄得進賬後，董事獲授權將本公司股份溢價賬之進賬款額總計[編纂]美元撥充[編纂]，並動用有關金額按面值繳足合共[編纂]股股份，以向通過有關決議案當日名列本公司股東名冊的股份持有人就當時現有相關本公司股權按比例配發及發行股份（盡可能不涉及零碎部分，以免配發及發行零碎股份）。

歷史、重組及公司架構

附註：

1. 有關各[編纂]投資者的詳細背景資料，請參閱「一有關我們的[編纂]投資者的資料」。
2. Glorious Sailing分別由許先生（我們的最終控股股東及執行董事）擁有約79.53%股權、朱佳麗女士（我們的執行董事）擁有4.96%股權、張峰先生（我們的高級管理層成員）擁有3.97%股權、丁素君女士（聯席公司秘書）擁有0.50%股權及本集團另外10名現有僱員（除作為本集團僱員外，各自為獨立第三方）擁有11.04%股權。
3. 劉軼先生、黃繼承先生、張鑫鶴女士、鄭丹先生、范風蘭女士、汪汪女士、陳鑫先生及王瑀先生各自為獨立第三方。因此，Power Bright、Lecang Liberty、Lecang Vast Galaxy、Lecang Champion、Wind Blue、Lecang Luxuriant、Lecang Soar及PCW各自持有的股份將於[編纂]後計入[編纂]。
4. 呂女士為許先生的母親及李女士的婆母。
5. 劉琳女士為朱駿晨先生的配偶，朱先生則為上海絲金（本公司的非全資附屬公司）的董事。
6. 許曉玲女士為許先生的胞姊。
7. 傅達正先生為上海絲金（本公司的非全資附屬公司）的主要股東及董事。
8. 楊潔女士為洪研先生的配偶，洪先生則為上海絲金（本公司的非全資附屬公司）的主要股東及董事。
9. 少數股東指山東樂艙的40名股東，截至最後實際可行日期，彼等各自為獨立第三方（趙成斌先生除外，其為朱佳麗女士（我們的執行董事）的姨父）並持有山東樂艙已發行股份總數的少於0.5%。
10. 上海涵運主要提供跨境物流服務。
11. 上海絲金主要提供跨境物流服務。
12. 青島萬豪主要提供船舶管理、營銷及運營支持服務。截至最後實際可行日期，青島萬豪分別由山東樂艙及青島弘毅企業管理合夥企業（有限合夥）擁有51%及49%股權，而青島弘毅企業管理合夥企業（有限合夥）則由楊積生及陳姝亦（各自為獨立第三方）控制。
13. 博亞集團控股是本公司若干從事跨境海運運營及船舶出租業務的附屬公司的投資控股公司。
14. 寧波博亞主要提供跨境物流服務。
15. 深圳樂艙國際物流主要提供跨境物流服務。
16. 廈門樂艙主要提供跨境物流服務。
17. 海南洋浦星洋自成立以來未開展任何業務。
18. 上海樂易主要從事道路貨物運輸業務。
19. 張家港樂昶自成立以來未開展任何業務。
20. 博亞國際海運主要提供跨境運輸服務。
21. 博亞上海主要從事船舶運營及出租業務。
22. 博安航運、寶星、博亞青島及樂艙航運各自主要從事船舶出租業務。
23. 海南融倉自成立以來並無開展業務。

歷史、重組及公司架構

24. 博亞海南自成立以來並無開展業務。
25. 青島博亞主要提供跨境物流服務。
26. 深圳樂艙跨境供應鏈主要提供跨境物流服務。
27. 上海融倉自成立以來並無開展業務。
28. 博亞新加坡為本公司的投資控股公司。
29. 博亞美國航運主要於美國提供客戶服務。
30. 博亞美國物流主要從事提供提單處理及目的港代理服務。
31. 博亞澳大利亞自註冊成立以來並無開展業務運營。
32. 博亞越南自註冊成立以來並無開展業務運營。
33. LC Western主要從事提供倉儲服務。截至最後實際可行日期，LC Western由博亞美國物流擁有80%及由Western Post (USA) Inc.擁有20%。
34. 博亞山東自註冊成立以來並無開展業務。
35. 博亞廣州自註冊成立以來並無開展業務。
36. 由於四捨五入，持股比例相加未必等於100%。

中國監管要求

我們的中國法律顧問已確認，上述有關本集團中國公司的所有股權轉讓及註冊資本增加已妥為合法完成及結算，且我們已取得所有必要的政府批准及許可，而所涉及的政府程序均符合適用的中國法律法規。我們的中國法律顧問亦確認，我們已就執行重組取得相關中國監管機構的所有必要批准。

併購規則

根據商務部與國務院的其他部門於2006年8月8日聯合頒佈並於2006年9月8日生效及於2009年6月22日由商務部最新修改並實施的《關於外國投資者併購境內企業的規定》(以下簡稱「併購規定」)，外國投資者購買境內非外商投資企業(以下稱「境內公司」)股東的股權或認購境內公司增資，使該境內公司變更設立為外商投資企業；或者，外國投資者設立外商投資企業，並通過該企業協議購買境內企業資產且運營該資產，或，外國投資者協議購買境內企業資產，均應遵守中國法律法規。在如下情況下需取得商務部批准，包括但不限於(1)境內自然人或境內企業通過其控制的境外公司收購其關聯的中國境內企業；(2)外國投資者以境外公司的股權為對價收購中國境內企

歷史、重組及公司架構

業；及(3)設立由境內自然人或境內企業直接或間接控制的境外特殊目的公司，以將該等境內自然人或境內公司實際擁有的境內企業權益進行境外上市。此外，根據併購規定，特殊目的公司的股份在境外上市亦需要取得中國證監會的批准。

鑒於(1)中國證監會目前尚未發佈任何關於擬[編纂]事項是否受併購規定約束的明確規則或解釋；(2) PCW (HK)於2022年9月27日對樂艙企管進行增資時與本集團沒有關聯關係，且該投資符合中國法律法規規定；及(3)樂艙(青島)對樂艙企管進行增資和股權併購時樂艙企管已經是一間外商投資企業，因此本次[編纂]不涉及商務部和中國證監會的批准。然而，併購規定將如何解釋或實施，以及包括中國證監會在內的相關政府機構是否會得出與我們的中國法律顧問相同的結論，仍存在不確定性。

國家外匯管理局37號文

根據國家外匯管理局於2014年7月4日頒佈並實施的《國家外匯管理局關於境內居民通過特殊目的公司境外投融資及返程投資外匯管理有關問題的通知》(「**國家外匯管理局37號文**」)，特殊目的公司指境內居民(含境內機構和境內居民個人)以投融資為目的，以其合法持有的境內企業資產或權益，或者以其合法持有的境外資產或權益，在境外直接設立或間接控制的境外企業。境內居民以境內外合法資產或權益向特殊目的公司出資前，應向國家外匯管理局申請辦理境外投資外匯登記手續。境內居民以境內合法資產或權益出資的，應向註冊地外匯局或者境內企業資產或權益所在地外匯局申請辦理登記；境內居民以境外合法資產或權益出資的，應向註冊地外匯局或者戶籍所在地外匯局申請辦理登記。

各最終控股股東(即許先生、李女士及劉女士)以及我們股東的最終實益擁有人(即劉軼先生、黃繼承先生、呂女士、張鑫鶴女士、劉琳女士、許曉玲女士、鄭丹先生、范風蘭女士、汪汪女士、陳鑫先生、傅達正先生、楊潔女士、張曉靜女士、朱佳麗女士、張峰先生、馮文祥先生、符愷先生、孫瑤女士、丁素君女士、吉春峰先生、曾祥蒂先生、劉振飛先生、孫振林先生、于蘭女士及邵景文女士)已分別於2022年9月29日辦理完成國家外匯管理局37號文登記。

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">• 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	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"> • 跨境海運 • 到達後清關 • 到達後倉儲及其他增值服務 • 尾程配送 	
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 ⁽¹⁾	0.4	-	-	-	-	-	-	2,422 ⁽²⁾	0.6
總計	781,524	100.0	4,195,393	100.0	4,607,929	100.0	2,011,085	100.0	453,795	100.0

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。

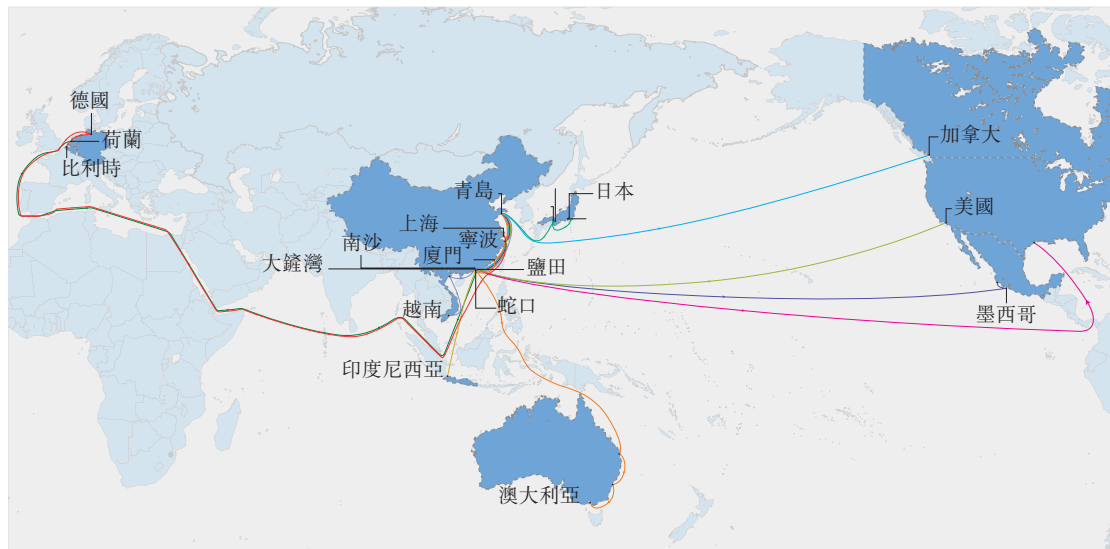
業 務

- *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
跨境物流服務										
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
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，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				
跨境物流服務					
— 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	<u>743,475</u>	<u>2,149,101</u>	<u>1,786,125</u>	<u>750,607</u>	<u>319,991</u>
總計	<u><u>743,475</u></u>	<u><u>4,088,077</u></u>	<u><u>4,389,175</u></u>	<u><u>1,970,732</u></u>	<u><u>344,195</u></u>

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		
	船舶 數量	運力 TEU	佔 總運力 百分比 %	船舶 數量	運力 TEU	佔 總運力 百分比 %	船舶 數量	運力 TEU	佔 總運力 百分比 %	船舶 數量	運力 TEU	佔 總運力 百分比 %	
自有船舶													
– 在跨境物流服務下部署	-	-	-	2	2,324	9.2	-	-	-	2	2,324	9.9	-
– 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	7.6	4
小計	4	4,109	100.0	4	4,109	16.2	4	4,109	31.4	4	4,109	17.5	4
租入船舶													
– 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	6.9	1
小計	-	-	-	5	21,195	83.8	3	8,986	68.6	7	19,375	82.5	1
總計	4	4,109	100.0	9	25,304	100.0	7	13,095	100.0	11	23,484	100.0	5
													5,727
													100.0

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 ⁽¹⁾				-	-	-	-	-
— 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 支線船	2002	735					
— 部署在跨境物流服務下的時間比例 ⁽¹⁾				-	-	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 支線船	2002	1,618					
— 部署在跨境物流服務下的時間比例 ⁽¹⁾				-	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 支線船	2000	706					
— 部署在跨境物流服務下的時間比例 ⁽¹⁾				-	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%

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 ⁽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。

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¹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

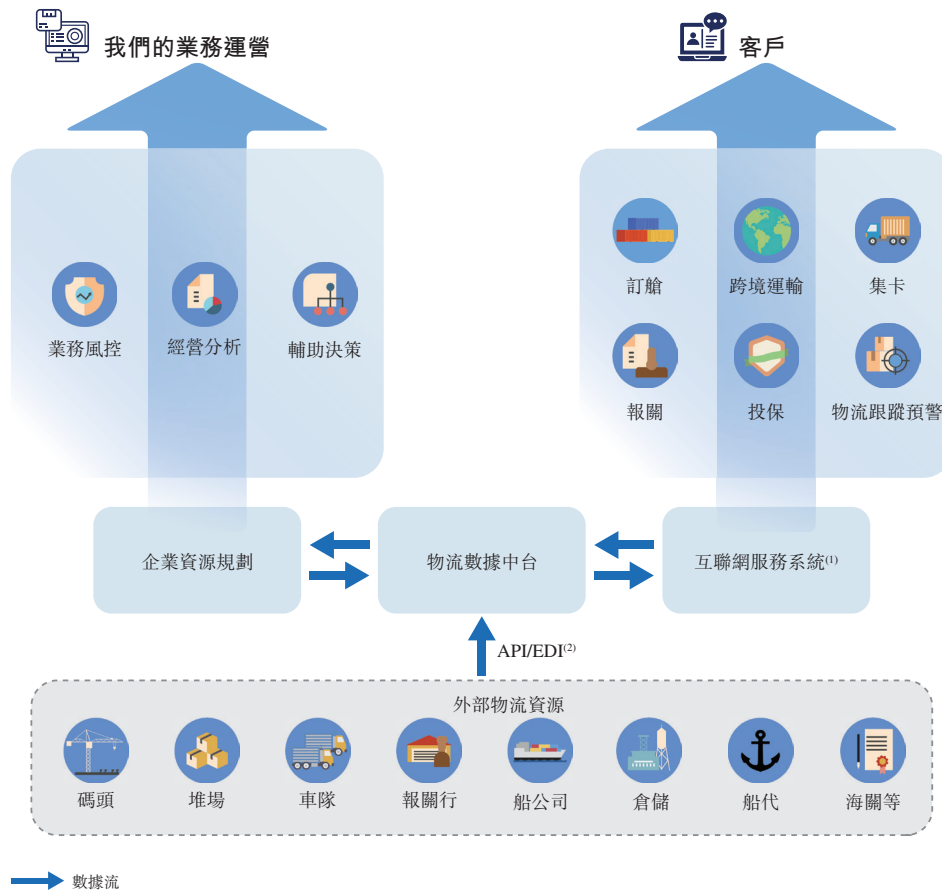
我們於2015年開始搭建互聯網服務系統，並於同年投入運營。我們認為，我們的競爭優勢之一是我們能通過我們的互聯網服務系統向客戶提供一體化跨境物流服務，從而在效率及便利方面提升服務體驗並為我們的客戶創造價值。

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。

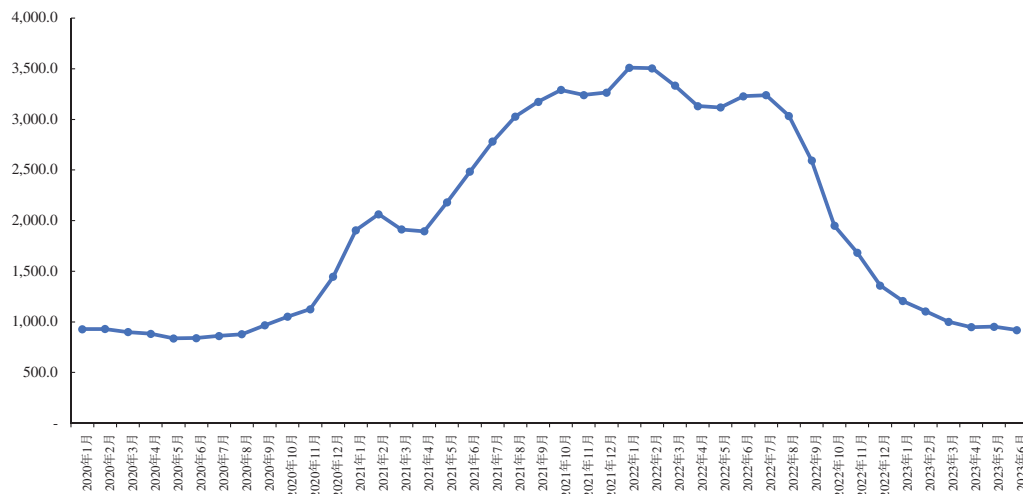
相反，其中一個主要相關風險是跨境物流服務行業具有固有的波動性和不可預測性，因此市場參與者如利用市場新造船費率及／或租船費率的任何潛在增長，需要具有對跨境物流服務行業的敏銳了解，以快速應對有關波動，並衡量市場氣氛會否真正好轉。缺乏適當的市場敏銳度及經驗的跨境物流服務公司可能無法精準地評估市場脈搏，以在市場上升時把握潛在市場機會，或在市場潛在下滑時緩解其影響。此外，概不保證新造船完工後會有足夠跨境物流服務需求，這可能對市場參與者構成重大風險。有關詳情，請參閱「風險因素－新造船項目面臨可能導致我們的新造船合約延誤、成本超支或取消的風險，並可能導致巨額債項及現金流出」。

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
總計	148,636.1	19.0			

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
總計	403,200.3	9.6			

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
總計	475,086.9	10.3			

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
總計	135,640.1	29.9			

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
總計	314,871.1	43.9			

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
總計	888,875.0	23.8			

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
總計	1,129,180.7	27.8			

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
總計	95,068.7	28.0			

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

總計	329
-----------	------------

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_x)排放、氮氧化物(NO_x)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 ⁽¹⁾	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
廢氣排放	2020年⁽¹⁾	2021年	2022年
SO _x 排放(公噸)	0.0000414	168.38	291.90
NO _x 排放(公噸)	0.000292	3,256.32	6,195.88
NMVOC排放(公噸) ⁽²⁾	—	137.33	261.23

業 務

廢棄物排放	2020年 ⁽¹⁾	2021年	2022年
<i>船舶運營產生的廢棄物⁽³⁾</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 ⁽¹⁾	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 ⁽¹⁾ (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管理關鍵績效指標：

健康和安全管理關鍵績效指標

	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「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	— ⁽¹⁾

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	— ⁽¹⁾
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	— ⁽¹⁾
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	— ⁽¹⁾
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	— ⁽¹⁾
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	— ⁽¹⁾
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	— ⁽¹⁾
上海涵運	無船承運人	上海市交通委員會	2023年 3月31日	— ⁽¹⁾
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	— ⁽¹⁾
寧波博亞	無船承運人	浙江省交通運輸廳	2021年 5月28日	— ⁽¹⁾
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	— ⁽¹⁾
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	— ⁽¹⁾
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	— ⁽¹⁾

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	— ⁽¹⁾
青島博亞	無船承運人	山東省交通運輸廳	2023年 2月8日	— ⁽¹⁾
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	— ⁽¹⁾
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	— ⁽¹⁾
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	— ⁽¹⁾
廈門樂艙	國際貨運代理企業 備案	廈門市商務局	不適用	— ⁽¹⁾
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

與控股股東的關係

概覽

許先生、李女士及劉女士為家族成員，許先生及李女士為配偶，而劉女士則為許先生的岳母。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。Lecang Fantasy由Lecang Boundless全資擁有，而Lecang Boundless則由許先生全資擁有。Lecang Altitude由Grand Sailing全資擁有，而Grand Sailing由許先生全資擁有。Lecang Shining由Peace Seaworld全資擁有，而Peace Seaworld則由李女士全資擁有。Lecang Flourishing由Spring Wealth全資擁有，而Spring Wealth由劉女士全資擁有。Glorious Sailing由許先生（為Glorious Sailing的唯一董事）擁有約79.53%、朱佳麗女士（為我們的執行董事）擁有4.96%、張峰先生（為我們的高級管理人員）擁有3.97%、丁素君女士（為我們的聯席公司秘書）擁有0.50%及其他10名本集團現有僱員擁有11.04%，各為獨立第三方。根據一致行動契據，許先生（Lecang Fantasy及Lecang Altitude的最終實益擁有人及Glorious Sailing的最終控制人）、李女士（Lecang Shining的最終實益擁有人）及劉女士（Lecang Flourishing的最終實益擁有人）分別通過Lecang Boundless、Lecang Fantasy、Grand Sailing、Lecang Altitude、Peace Seaworld、Lecang Shining、Spring Wealth、Lecang Flourishing及Glorious Sailing控制本公司股東大會超過30%投票權的行使。因此，根據上市規則，許先生、李女士、劉女士、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。

Lecang Boundless、Lecang Fantasy、Grand Sailing、Lecang Altitude、Peace Seaworld、Lecang Shining、Spring Wealth、Lecang Flourishing及Glorious Sailing各自為投資控股公司。我們的最終控股股東之一許先生為我們的執行董事、首席執行官、總裁及我們的董事會主席。我們的最終控股股東之一李女士為我們的執行董事及副總裁。有關許先生及李女士的更多背景資料，請參閱「董事及高級管理層—董事會—執行董事」。我們的最終控股股東之一劉女士是我們的[編纂]投資者之一。有關劉女士的更多背景資料，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」。

與控股股東的關係

一致行動契據

於2022年10月15日，我們的最終控股股東許先生、李女士及劉女士簽立一致行動契據，據此，許先生、李女士及劉女士各自均同意及確認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：(a)彼等已並將繼續為一致行動人士，同意就本集團任何成員公司的所有重大管理事務、投票及／或商業決策(包括但不限於財務及營運事務)作出決策、實行及同意前相互協商並在彼等之間達成共識；(b)彼等已並將繼續以董事及／或股東身份(倘適用)於本集團任何成員公司於所有董事會及股東大會以及討論會上就所有決議案一致投贊成票或反對票；及(c)彼等已並將繼續相互合作，以獲得、維持及鞏固對本集團的控制及管理。

業務劃分

各董事及控股股東均確認，截至最後實際可行日期，彼等或彼等各自的任何緊密聯繫人並無於我們業務之外的任何業務中擁有權益，而該業務構成競爭或可能直接或間接構成競爭而須根據上市規則第8.10條予以披露。

獨立於控股股東及其緊密聯繫人

基於下列理由，我們認為，我們於[編纂]後能夠獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人(本集團除外)經營業務：

管理獨立

我們的董事會由四名執行董事和三名獨立非執行董事組成。截至最後實際可行日期，除許先生擔任Lecang Boundless、Lecang Fantasy、Grand Sailing、Lecang Altitude、Lecang Shining、Lecang Flourishing及Glorious Sailing(各自為控股股東)的董事及李女士擔任Peace Seaworld的董事(作為控股股東)以外，我們的董事或高級管理團隊成員並無在我們的控股股東或其各自的緊密聯繫人中擔任任何職位。

與控股股東的關係

儘管許先生及李女士如上文所示擔任重疊職位，彼等於本集團履行職責時一直並將繼續得到本集團各個獨立董事會及／或高級管理團隊的支持。此外，Lecang Boundless、Lecang Fantasy、Grand Sailing、Lecang Altitude、Peace Seaworld、Lecang Shining、Spring Wealth、Lecang Flourishing及Glorious Sailing僅為投資控股公司，並無其他業務經營。因此，我們認為我們的董事會整體及高級管理層成員能夠獨立履行其在本集團的職責，且本集團能夠獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人管理我們的業務。

各董事知悉彼作為董事的受信職責，規定彼須（其中包括）以本公司的裨益及最佳利益行事，且彼作為董事的職務與其個人利益不得有任何衝突。倘本集團與任何董事或彼等各自的緊密聯繫人因進行任何交易而產生任何潛在利益衝突，則有利害關係的董事須就相關交易於本公司相關董事會會議中放棄表決，且不得計入法定人數內。此外，我們擁有獨立的高級管理團隊，以獨立於控股股東開展本集團的業務運營。

基於以上理由，董事認為，於[編纂]後，本集團可以獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人管理業務。

營運獨立

我們可獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人全權就我們自身業務營運作出所有決定並開展有關業務營運，且於[編纂]後亦將繼續如此行事。本集團能夠在不倚賴控股股東及其各自的緊密聯繫人的情況下營運。

營運所需牌照

我們持有所有相關牌照，以獨立於控股股東及／或其各自的緊密聯繫人營運當前業務。

客戶、供應商及業務夥伴渠道

我們擁有獨立於控股股東及彼等各自的緊密聯繫人的多元客戶群。於往績記錄期，我們的客戶通常包括製造商、貿易公司及貨運代理，彼等獨立於控股股東。此外，我們擁有獨立供應商及其他業務夥伴渠道。

與控股股東的關係

營運設施及管理

截至最後實際可行日期，本公司經營及維護業務營運所需的物業、設施及設備獨立於我們的控股股東及其各自的緊密聯繫人。

僱員

截至最後實際可行日期，我們所有全職僱員的招聘工作均獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人，並主要通過內部轉介以及外界來源（例如招聘網站及第三方招聘者）引進。

財務獨立

應付或應收控股股東或其緊密聯繫人而並非在日常業務中產生的所有貸款、墊款及結餘將於[編纂]前悉數償還或結算。我們於[編纂]後不會有任何由控股股東及其各自的緊密聯繫人就本集團借款而提供或向其提供的股份質押及擔保。

此外，我們有本身的內部監控及會計制度、會計及財務部門、負責現金收支的獨立財資部門及取得第三方融資的獨立渠道。因此，董事認為本集團能夠保持財務獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人。

企業管治措施

各控股股東均已確認其充分理解本身有責任以股東整體的最佳利益行事，並全面知悉須遵守上市規則第8.10條。董事相信，本公司設有適當的企業管治措施以管理現有或潛在利益衝突。特別是，為進一步避免潛在利益衝突，我們已實施以下措施：

- (a) 作為我們籌備[編纂]的一部分，我們已修訂組織章程細則，以遵守上市規則。特別是，我們的組織章程細則規定（除非另有規定），董事不得就批准本身或其任何緊密聯繫人擁有重大利益的任何合約或安排或任何其他建議的任何決議案表決，該董事亦不得計入出席相關會議的法定人數；

與控股股東的關係

- (b) 我們承諾董事會執行董事與獨立非執行董事的人數應平衡。我們[已委任]三名獨立非執行董事，且我們相信獨立非執行董事具備充足經驗，且並無任何業務或其他關係可能對其獨立判斷造成重大影響，並將能夠提供公正、客觀的意見以保障公眾股東的利益。有關獨立非執行董事的詳情，請參閱「董事及高級管理層—董事會—獨立非執行董事」。
- (c) 我們已設立內部控制機制，以識別利益衝突及關連交易。擁有重大權益的董事須就與我們的利益存在衝突或潛在衝突的事宜作出全面披露，並放棄出席有關該董事或其聯繫人擁有重大權益事宜的董事會會議，惟過半數獨立非執行董事特別要求該董事出席或參與有關董事會會議則除外。倘獨立非執行董事被要求審閱本集團與控股股東之間的任何利益衝突情況，控股股東及／或本公司須向獨立非執行董事提供一切必要資料，而本公司須於其年度報告或以公告方式披露獨立非執行董事的決策（包括控股股東向其推薦的業務機會不獲採納的原因）；
- (d) 我們已委任東興證券（香港）有限公司為合規顧問，其將就遵守適用法律及上市規則（包括有關董事職務及企業管治的各種規定）向我們提供意見及指引；及
- (e) [編纂]後，倘本公司與控股股東或其聯繫人訂立關連交易，本公司將遵守上市規則。此外，據上市規則所規定，獨立非執行董事須每年審閱任何關連交易，並於我們的年度報告中確認該等交易乃於我們的日常及一般業務過程中按正常的商業條款或不遜於向獨立第三方提供或獨立第三方提供的條款訂立，條款屬公平合理，且符合股東的整體利益。

關連交易

概覽

根據上市規則第十四A章，我們的董事、主要股東及最高行政人員或我們附屬公司的董事、主要股東及最高行政人員（我們的非重要附屬公司的董事、主要股東及最高行政人員除外）、於[編纂]前12個月內曾擔任我們的董事或我們附屬公司的董事的任何人士或彼等各自的任何聯繫人將於[編纂]後成為本公司的關連人士。因此，根據上市規則第十四A章，我們與該等關連人士的交易將於[編纂]後構成本公司的關連交易。

董事確認，於[編纂]後，我們的間接非全資附屬公司與本公司相關關連人士之間的下列交易將繼續進行，其將構成上市規則第十四A章項下的持續關連交易。

全面豁免遵守申報、年度審核、公告及獨立股東批准的持續關連交易

由上海絲金的一名董事兼主要股東及其聯繫人提供的個人擔保

傅達正先生（「傅先生」，為上海絲金的董事、法定代表及主要股東，於上海絲金擁有13.75%股權）及其配偶已就上海絲金獲得作為其一般營運資金的貸款（截至2023年7月31日，總額為人民幣10.0百萬元）（「貸款」）向上海絲金（我們的間接非全資附屬公司）提供個人擔保（「個人擔保」）。該等貸款中，人民幣4.0百萬元將於2023年9月到期，人民幣3.0百萬元將於2023年11月到期，而餘下人民幣3.0百萬元將於2024年3月到期。貸款詳情披露於本文件「財務資料－債務－計息銀行及其他借款」及附錄一會計師報告附註27。

貸款以上海市中小微企業政策性融資擔保基金管理中心（「該中心」）以及傅先生（以上海絲金法定代表的身份）及其配偶提供的融資擔保取得。該中心為上海市人民政府成立的事業單位，主要負責上海中小微企業政策性融資擔保基金的運營，以支持具發展潛力並在上海經營業務的中小微企業的發展。

董事預期貸款不會於[編纂]前結清，而個人擔保將持續至貸款結清為止。董事認為，貸款乃在該中心的支持下以較市場上其他現有貸款融資更優惠的條款獲得。提早償還貸款、取代或解除個人擔保並不符合本集團的利益，因其需要銀行同意，且可能

關連交易

涉及重新磋商貸款的條款及條件，如此將對本集團造成不必要的負擔。根據貸款提供的現有條款，鑒於同一銀行提供的信貸融資通常需要借款人提供擔保或抵押品，該等條款較同一銀行將提供毋須任何擔保的新貸款或續期貸款更為優惠，因此提早取代或解除貸款項下的個人擔保對本集團而言將不具成本效益。

傅達正先生為上海絲金（我們的間接非全資附屬公司）的董事及主要股東，因此就上市規則而言為本公司附屬公司層面的關連人士。其配偶作為本公司關連人士的聯繫人，就上市規則而言亦為本公司附屬公司層面的關連人士。因此，根據上市規則第十四A章，傅達正先生及其配偶提供的個人擔保於[編纂]後將構成本公司的持續關連交易。

由於本集團毋須就傅達正先生及其配偶提供的所有個人擔保向彼等提供反擔保或支付任何費用，董事認為個人擔保乃按一般商業條款或對本集團而言更佳的條款訂立，且個人擔保並非以本集團資產作抵押，根據上市規則第14A.90條，個人擔保將獲豁免遵守申報、年度審核、公告及獨立股東批准的規定。

股 本

緊接[編纂]及[編纂]完成前以及緊隨[編纂]及[編纂]完成後本公司已發行及將予發行的繳足或入賬列作繳足的法定及股本（並無計及[編纂]獲行使或根據[編纂]股份計劃可能將予授出的任何購股權）的描述如下：

	面值 (美元)
法定股本：	
[編纂]股 每股0.0001美元的股份	[編纂]
已發行及將予發行、繳足或入賬列作繳足：	
42,590,526股 截至本文件日期已發行的股份	4,259.0526
[編纂]股 根據[編纂]將予發行的股份	[編纂]
[編纂]股 根據[編纂]將予發行的股份	[編纂]
[編纂]股 合計	[編纂]

假設

上表假設[編纂]成為無條件且已根據[編纂]及[編纂]發行股份。概無計及因[編纂]或根據[編纂]股份計劃可能將予授出的任何購股權獲行使而可能將予配發及發行的任何股份或根據下文所述授予董事以發行或購回股份的一般授權而可能將予發行或獲我們購回的任何股份。

地位

[編纂]將為本公司股本中的普通股，將與本文件所述已發行或將予發行的所有股份在各方面享有同等權利，具體而言，將全面享有於本文件日期後的記錄日期就股份宣派、作出或派付的所有股息或其他分派，惟根據[編纂]享有的權利除外。

配發及發行新股以及購回股份的一般授權

待[編纂]成為無條件後，董事已獲授一般授權以行使本公司一切權利配發及發行股份，並購回股份。有關該等一般授權的詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料—A.有關本公司的進一步資料」。

股 本

須召開股東大會及類別股東大會的情況

於[編纂]完成後，本公司將僅有一類股份（即普通股），所有股份享有同等地位。

根據開曼公司法，獲豁免公司毋須依法召開任何股東大會或類別股東大會。召開股東大會或類別股東大會乃公司組織章程細則所規定。因此，本公司將根據細則規定召開股東大會，其概要載於本文件附錄三「本公司組織章程及開曼群島公司法概要」。

[編纂]股份計劃

本公司已有條件採納[編纂]股份計劃。[編纂]股份計劃的主要條款概述於本文件附錄四「法定及一般資料—D.[編纂]股份計劃」。

主要股東

據董事所知，緊接[編纂]及[編纂]完成前以及緊隨[編纂]及[編纂]完成後（並無計及因[編纂]或根據[編纂]股份計劃可能將予授出的任何購股權獲行使而可能將予發行的任何股份），下列人士將於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部條文須向我們披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有本公司附有投票權的已發行股份10%或以上權益。

股東名稱	權益性質	截至本文件日期及 緊接[編纂]及[編纂] 完成前持有的股份 ⁽¹⁾		緊隨[編纂]及[編纂] 完成後持有的股份 ⁽¹⁾	
		股份數目	概約百分比	股份數目	概約百分比
許先生 ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾⁽⁸⁾	受控法團權益	26,425,549 股股份(L)	62.05%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%
	配偶權益	26,425,549 股股份(L)	62.05%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%
Lecang Boundless ⁽³⁾⁽⁴⁾	受控法團權益	1,415,965 股股份(L)	3.32%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%
Lecang Fantasy ⁽³⁾⁽⁴⁾	實益擁有人	1,415,965 股股份(L)	3.32%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%
Grand Sailing ⁽³⁾⁽⁵⁾	受控法團權益	12,649,387 股股份(L)	29.70%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%
Lecang Altitude ⁽³⁾⁽⁵⁾	實益擁有人	12,649,387 股股份(L)	29.70%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%
李女士 ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁶⁾	受控法團權益	26,425,549 股股份(L)	62.05%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%
	配偶權益	26,425,549 股股份(L)	62.05%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%
Peace Seaworld ⁽³⁾⁽⁶⁾	受控法團權益	3,269,387 股股份(L)	7.68%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%
Lecang Shining ⁽³⁾⁽⁶⁾	實益擁有人	3,269,387 股股份(L)	7.68%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%

主要股東

股東名稱	權益性質	截至本文件日期及 緊接[編纂]及[編纂] 完成前持有的股份 ⁽¹⁾		緊隨[編纂]及[編纂] 完成後持有的股份 ⁽¹⁾	
		股份數目	概約百分比	股份數目	概約百分比
劉女士 ⁽³⁾⁽⁷⁾	受控法團權益	26,425,549 股股份(L)	62.05%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%
Spring Wealth ⁽³⁾⁽⁷⁾	受控法團權益	4,048,710 股股份(L)	9.51%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%
Lecang Flourishing ⁽³⁾⁽⁷⁾	實益擁有人	4,048,710 股股份(L)	9.51%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%
Glorious Sailing ⁽⁸⁾	實益擁有人	5,042,100 股股份(L)	11.84%	[編纂] 股股份(L)	[編纂]%

附註：

- (1) 字母「L」表示該人士於股份的好倉。
- (2) 李女士為許先生的配偶。根據證券及期貨條例，許先生及李女士被視為於彼此擁有權益的股份中擁有權益。
- (3) 根據一致行動契據，許先生、李女士及劉女士各自均同意及確認自彼等成為本集團股權的註冊擁有人及／或實益擁有人當日直至彼等任何一方不再為控股股東當日：(a)彼等已並將繼續為一致行動人士，同意就本集團任何成員公司所有重大管理事務、表決及／或商業決策（包括但不限於財務及營運事宜）作出決定、執行及同意前相互協商並在彼等之間達成一致共識；(b)彼等已並將繼續以董事及／或股東身份（視情況而定）於本集團任何成員公司於所有董事會及股東大會以及討論會上就所有決議案一致投贊成票或反對票；及(c)彼等已並將繼續相互合作，以獲得、維持及鞏固對本集團的控制權及管理。請參閱「與控股股東的關係——一致行動契據」。根據證券及期貨條例，最終控股股東連同彼等各自持有或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）均被視為於Lecang Fantasy、Lecang Altitude、Lecang Shining、Lecang Flourishing及Glorious Sailing直接持有的股份總額中擁有權益。
- (4) Lecang Fantasy由Lecang Boundless全資擁有，而Lecang Boundless則由許先生全資擁有。根據證券及期貨條例，許先生及Lecang Boundless各自被視為於Lecang Fantasy所持股份中擁有權益。
- (5) Lecang Altitude由Grand Sailing全資擁有，而Grand Sailing則由許先生全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，許先生及Grand Sailing各自被視為於Lecang Altitude直接持有的股份中擁有權益。
- (6) Lecang Shining由Peace Seaworld全資擁有，而Peace Seaworld則由李女士全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，李女士及Peace Seaworld各自被視為於Lecang Shining直接持有的股份中擁有權益。

主要股東

- (7) Lecang Flourishing由Spring Wealth全資擁有，而Spring Wealth則由劉女士全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，劉女士及Spring Wealth各自被視為於Lecang Flourishing直接持有的股份中擁有權益。
- (8) Glorious Sailing由許先生（我們的控股股東兼執行董事）、朱佳麗女士（我們的執行董事）、張峰先生（我們的高級管理層成員）、丁素君女士（聯席公司秘書）及其他10名本集團現有僱員（彼等除作為本集團僱員外，各自均為獨立第三方）分別擁有約79.53%、4.96%、3.97%、0.50%及11.04%權益。根據證券及期貨條例，許先生被視為於Glorious Sailing持有的股份中擁有權益。

倘[編纂]獲悉數行使且並無計及因[編纂]股份計劃授出的任何購股權獲行使而可能將予發行的任何股份，許先生、李女士、劉女士、Lecang Boundless、Lecang Fantasy、Grand Sailing、Lecang Altitude、Peace Seaworld、Lecang Shining、Spring Wealth、Lecang Flourishing及Glorious Sailing各自於股份中的實益權益將分別約為[編纂]%、[編纂]%、[編纂]%、[編纂]%、[編纂]%、[編纂]%、[編纂]%、[編纂]%、[編纂]%、[編纂]%、[編纂]%及[編纂]%

除本節所披露者外，董事概不知悉緊隨[編纂]及[編纂]完成後（並無計及因[編纂]或根據[編纂]股份計劃可能將予授出的任何購股權獲行使而可能將予發行的任何股份），任何人士將於任何股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部條文須向我們披露的實益權益或淡倉，或將直接或間接擁有本公司附有投票權的已發行股份10%或以上權益。董事概不知悉有任何安排可能於隨後日期導致本公司控制權出現變動。

董事及高級管理層

董事會

董事會目前由七名董事組成，包括四名執行董事及三名獨立非執行董事。董事會的權力及職責包括召開股東大會並在股東大會匯報董事會的工作、釐定業務及投資計劃、編製年度財務預算及決算報告、制定利潤分配方案及行使細則所賦予的其他權力、職能及職責。我們與各位執行董事[已訂立]服務協議。我們與各位獨立非執行董事[亦已訂立]委任函。

下表載列有關董事會成員及本集團高級管理層的若干資料：

董事會成員

姓名	年齡	於本集團的 現有職位	加入 本集團 的日期	獲委任 為董事 的日期	於本集團的 角色及職責	與其他 董事或 高級管理層 的關係
許昕先生	44歲	執行董事、 首席執行官、 總裁兼 董事會主席	2004年 11月16日	2022年 7月27日	負責本集團戰 略的制定及 經營管理的 決策	李女士的 配偶
李艷女士	37歲	執行董事兼 副總裁	2007年 8月17日	2022年 10月20日	負責協助本集 團戰略的制 定及經營管 理的決策	許先生的 配偶

董事及高級管理層

姓名	年齡	於本集團的 現有職位	加入 本集團 的日期	獲委任 為董事 的日期	於本集團的 角色及職責	與其他 董事或 高級管理層 的關係
朱佳麗女士	42歲	執行董事兼 首席財務官	2004年 11月16日	2022年 10月20日	負責本集團財 務及會計事 務的全面監 督及管理	無
余臻榮先生	48歲	執行董事	2021年 1月15日	2022年 10月20日	負責為本集團 的管理提供 戰略意見	無
顧琳博士	49歲	獨立非執行 董事	2021年 1月15日	2023年 8月23日	負責為本集團 的運營及管 理提供獨立 意見	無
杜海波先生	53歲	獨立非執行 董事	2021年 1月15日	2023年 8月23日	負責為本集團 的運營及管 理提供獨立 意見	無
齊銀良先生	40歲	獨立非執行 董事	2022年 1月20日	2023年 8月23日	負責為本集團 的運營及管 理提供獨立 意見	無

董事及高級管理層

高級管理層成員

姓名	年齡	於本集團的 現有職位	加入 本集團 的日期	獲委任 為高級 管理層的 日期	於本集團的 角色及職責	與其他 董事或 高級管理層 的關係
孫宏陽先生	43歲	副總裁	2022年 3月23日	2022年 3月23日	負責本集團的 投資、融資 及整體資本 運作	無
張峰先生	54歲	副總裁	2017年 6月26日	2017年 6月26日	負責主管本集 團的近洋海 運業務	無
葉濤先生	48歲	副總裁	2021年 8月6日	2021年 8月6日	負責主管本集 團的遠洋海 運操作以及 自營跨境海 運的整體運 營和管理	無

執行董事

許昕先生，44歲，於2022年7月27日獲委任為我們的董事並於2022年10月20日調任為我們的執行董事、首席執行官、總裁兼董事會主席，主要負責本集團戰略的制定及經營管理的決策。

許先生在全球航運及物流行業擁有超過20年的經驗。許先生於2002年10月至2007年12月擔任青島博安集裝箱有限公司（由許先生控制的公司，主要從事集裝箱銷售、租賃及維護）的法定代表人、董事兼總經理，主要負責公司的整體管理。許先生於2004年創立本集團，於2004年11月至2022年8月擔任山東樂艙的董事兼總經理，並

董事及高級管理層

於2015年10月至2022年8月擔任山東樂艙的董事會主席。自2023年2月起，許先生一直擔任山東樂艙的董事。自2015年5月起，許先生一直擔任青島集諒(由許先生控制的公司，主要從事管理諮詢服務)的法定代表人兼董事，主要負責公司的整體管理。許先生亦一直擔任本公司若干附屬公司的董事。

許先生於1998年6月畢業於中國的青島港灣職業技術學院，獲得港口與船舶電氣文憑，並於2004年7月畢業於中國的中國海洋大學，獲得計算機文憑。彼於2010年9月在中國的中歐國際工商學院獲得高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位。自2022年12月起，彼一直在中國的長江商學院修讀企業家學者項目。

此外，許先生於2016年12月獲山東省人力資源和社會保障廳授予「第八屆山東青年創業獎提名獎」。

李艷女士，37歲，於2022年10月20日獲委任為我們的執行董事兼副總裁。李女士主要負責協助本集團戰略的制定及經營管理的決策。

李女士在全球航運及物流行業擁有超過15年的經驗。李女士於2007年9月至2022年8月在山東樂艙曾任副總經理以及自2022年8月起曾任山東樂艙的總經理及董事會主席等多個職務。彼自2015年10月起一直擔任山東樂艙的董事，主要負責協助總經理制定公司戰略及管理本集團的決策。自2015年5月起，李女士一直擔任青島集諒(由許先生控制的公司，主要從事管理諮詢服務)的總經理，主要負責公司的整體管理。李女士亦一直擔任本公司若干附屬公司的董事。

李女士於2007年7月畢業於中國的青島港灣職業技術學院，獲得國際貨運與報關文憑，並於2013年1月畢業於中國的同濟大學，獲得工商管理文憑。彼於2018年11月在中國的中歐國際工商學院獲得高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位。

董事及高級管理層

朱佳麗女士，42歲，於2022年10月20日獲委任為我們的執行董事兼首席財務官，主要負責本集團財務及會計事務的全面監督及管理。

朱女士在全球航運及物流業及會計方面擁有約18年的經驗。朱女士於2004年11月加入本集團。於2004年11月至2005年5月，朱女士在本集團擔任集裝箱管理操作員，負責集裝箱管理工作。於2005年6月至2011年5月，彼先後擔任集裝箱管理部副經理及集裝箱管理部經理，負責管理本集團的集裝箱管理部。朱女士自2011年6月起擔任山東樂艙財務部經理，自2015年10月起擔任山東樂艙的董事及自2022年1月起擔任山東樂艙的財務總監，負責監督及管理山東樂艙的財務事宜。朱女士亦一直擔任本公司若干附屬公司的董事。

朱女士於2000年6月畢業於中國的青島港灣職業技術學院，獲得機電一體化文憑，及於2002年12月畢業於中國的山東大學，獲得英語文憑。彼於2014年通過了中國的國家會計專業技術中級資格考試。

余臻榮先生，48歲，於2022年10月20日獲委任為我們的執行董事。余先生於2021年1月加入本集團，擔任山東樂艙的董事，主要負責對本集團管理提供戰略意見。

余先生在企業諮詢服務方面有超過26年的經驗。在加入本集團之前，於1997年8月至2002年4月，余先生任職於安達信(上海)企業諮詢有限公司(一間主要從事諮詢服務的公司)。於2002年5月至2006年11月，彼任職於畢博(上海)企業管理諮詢有限公司(一間主要從事提供企業管理諮詢服務的公司)。於2006年11月至2011年7月，余先生在國際商業機器(中國)有限公司(一間主要從事提供全面的企業信息技術服務的公司)擔任合夥人。於2011年7月至2014年12月，彼在金浦產業基金投資管理有限公司(一間主要從事資本投資的公司)擔任執行董事，負責主管投資及投資後管理。於2015年1月至2020年5月，余先生任職於熱風投資有限公司及上海熱風時尚企業發展有限公司，負責整體公司管理，其最後職位為聯席總裁。

董事及高級管理層

余先生於1997年7月畢業於中國的上海交通大學，獲得工業外貿和計算機科學及應用雙學士學位。彼亦於2010年9月在中國的中歐國際工商學院獲得高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位。

獨立非執行董事

顧琳博士，49歲，於2023年8月23日獲委任為我們的獨立非執行董事。彼自2021年1月起擔任山東樂艙的獨立董事，主要負責為本集團的運營及管理提供獨立意見。

顧博士在教育行業擁有超過19年的經驗。顧博士於2003年至2006年在中國上海交通大學擔任講師，從事教學、指導研究生及進行學術研究。自2006年起，顧博士在中國上海交通大學擔任副教授，從事教學、指導研究生及進行學術研究。自2019年9月至2022年10月，顧博士擔任逸美德科技股份有限公司（一間於新三板掛牌（股份代碼：873792）的公司，主要從事研發、生產、銷售和服務集成）的獨立董事，負責為運營及管理提供獨立意見。自2020年10月起，顧博士擔任上海博隆裝備技術股份有限公司（一間提供以氣力輸送為核心的粉粒體物料處理系統解決方案的專業供應商）的獨立董事，負責為運營及管理提供獨立意見。

顧博士於1998年7月畢業於中國的哈爾濱工業大學，獲得機械電子工程碩士學位，並於2002年10月獲得機械製造及其自動化博士學位。彼於2014年4月獲得上海證券交易所授予的獨立董事資格證書。

董事及高級管理層

杜海波先生，53歲，於2023年8月23日獲委任為我們的獨立非執行董事。彼自2021年1月起擔任山東樂艙的獨立董事，主要負責為本集團的運營及管理提供獨立意見。杜先生在審計方面有豐富的工作經驗，彼曾經或正在以下實體擔任多個職務：

實體名稱	主營業務	職位	職責	服務年期
靈寶縣審計局	政府審計部門	審計員	靈寶縣基礎設施和農林水務部門的會計及內部審計	1989年9月至 1990年8月
靈寶縣審計師事務所	審計服務	副所長	事務所的業務管理	1990年8月至 1993年4月
河南審計事務所	審計服務	部門主管、副所長和辦公室主任	事務所的管理及業務經營	1993年5月至 1999年11月
河南正永會計師事務所有限公司	審計服務、財務會計諮詢	董事長	公司的整體管理及業務經營	1999年 12月至今
河南正永創業諮詢有限公司	企業管理諮詢、財務管理諮詢、企業營銷諮詢、規劃設計	董事長	公司的整體管理及業務經營	2005年 4月至今

董事及高級管理層

實體名稱	主營業務	職位	職責	服務年期
河南正永工程諮詢有限公司	工程造價諮詢	董事長	公司的整體管理及業務經營	2010年 6月至今
鄭州糧食批發市場有限公司	組織糧油等農產品及製成品的交易、結算、交付、買賣及倉儲	董事	促進和改進公司的戰略	2018年 12月至今
黛瑪詩時尚服裝有限公司	服裝生產及銷售	董事	促進和改進公司的戰略	2019年1月至今
河南能源集團有限公司	能源、化工、金融、裝備製造、物流、有色金屬、建築、電力、水泥、運輸、教育、房地產及租賃行業的投資與管理	董事	促進和改進公司的戰略	2018年12月至今

董事及高級管理層

此外，杜先生在上市公司擔任多個董事職務，載列如下：

實體名稱	主營業務	上市地點和 股份代號	職位	職責	服務年期
新鄉化纖股份 有限公司	生產及銷售氨綸 和黏膠纖維	深圳證券交易所 (股份代碼： 000949)	獨立董事	監督公司董事會 並提供獨立 意見	2014年7月至 2020年7月
百禾傳媒股份 有限公司	演出經營及經紀	新三板(股份代 碼：834614)	獨立董事	監督公司董事會 並提供獨立 意見	2015年7月至 2022年4月
卡森國際股份 有限公司	製造業、房地產 發展、旅遊業	聯交所主板 (股份代號： 496)	獨立非執行董 事	監督公司董事會 並提供獨立 意見	2015年 11月至今
新天科技股份 有限公司	水、電、氣、 熱等智能公用 事業的物聯網 解決方案	深圳證券交易所 (股份代碼： 300259)	獨立董事	監督公司董事會 並提供獨立 意見	2016年11月至 2022年12月
河南雙匯投資 發展股份 有限公司	牲畜養殖、種畜 生產、種畜經 營、家禽養 殖、飼料生 產、牲畜屠 宰、豬屠宰、 家禽屠宰、食 品生產和食品 銷售	深圳證券交易所 (股份代碼： 000895)	獨立董事	監督公司董事會 並提供獨立 意見	2018年 8月至今

董事及高級管理層

實體名稱	主營業務	上市地點和 股份代號	職位	職責	服務年期
徐輝設計股份 有限公司	建設工程設計、 建築智能化系 統設計、國土 空間規劃、建 設工程監督、 房屋建築和市 政基礎設施項 目總承包	新三板(股份代 碼：873730)	獨立董事	監督公司董事會 並提供獨立 意見	2018年 9月至今
河南四方達超硬 材料股份 有限公司	超級研磨劑及相 關產品的開 發、生產和 銷售	深圳證券交易所 (股份代碼： 300179)	獨立董事	監督公司董事會 並提供獨立 意見	2021年1月至今
河南思維自動化 設備股份有限 公司	鐵路運輸安全保 障技術研究與 應用軟件開發	上海證券交易所 (股份代碼： 603508)	獨立董事	監督公司董事會 並提供獨立意 見	2023年8月至今

雖然如上文所披露，杜先生目前在其他四家聯交所或深圳證券交易所上市公司及一間新三板掛牌公司擔任董事職務，但我們的董事認為，杜先生能夠投入足夠時間履行其作為獨立非執行董事的職責及責任，鑒於(i)除了在河南正永會計師事務所有限公司、河南正永創業諮詢有限公司及河南正永工程諮詢有限公司擔任董事長外，彼在其他三家私營企業及五家上市或掛牌公司的職位主要要求彼為該等公司促進及改進戰略或監督及提供獨立意見，而不是分配大量時間參與該等公司各自業務的日常管理及運營；(ii)如上述上市公司的年報所披露，彼在最近一個財政年度出席該等上市公司的董事會會議及董事委員會會議，證明彼有能力投入足夠時間履行其對每家上市公司的職責；(iii)經杜先生確認，彼所擔任董事職務的上市公司並無質疑或投訴其在該等公司所投入的時間；(iv)彼通過在其他上市公司擔任董事職務獲得豐富的管理經驗，並積累大量的企業管治知識，預計這將有助於彼妥善履行獨立非執行董事的職責及責任；(v)杜

董事及高級管理層

先生在本集團的角色屬於非執行性質，彼不會參與本集團的日常業務管理，因此彼擔任本集團的獨立非執行董事不需要全職參與；及(vi)彼已確認，儘管彼目前在其他五家上市或掛牌公司擔任獨立董事職務，但彼將有足夠時間履行其作為獨立非執行董事的職責。

杜先生為北京正永投資管理諮詢有限公司(一間主要從事投資諮詢服務的公司，現已停業)的董事。經杜先生確認，於其任期內，由於該公司已停業，其營業執照已於2013年11月19日被吊銷，原因僅為長期不營業以及不按時向中國相關工商主管當局提交年度報告。杜先生確認：(i)該公司在被吊銷營業執照之前具有償付能力；(ii)彼並無任何導致該公司營業執照被吊銷的錯誤行為；及(iii)其並不知悉任何已經或可能因該公司營業執照被吊銷而對其提起的實際或潛在索償。

杜先生於1989年6月畢業於中國的鄭州大學，獲得審計學文憑，並於2005年9月在中國的中歐國際工商學院獲得高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位。彼於1993年12月獲得河南省註冊會計師協會頒發的註冊會計師資格，並於1999年12月獲得河南省人民政府頒發的高級會計師職稱。

齊銀良先生，40歲，於2023年8月23日獲委任為我們的獨立非執行董事。彼自2022年1月起擔任山東樂艙的獨立董事，主要負責為本集團的運營及管理提供獨立意見。

董事及高級管理層

齊先生在信息技術及商業管理諮詢服務方面擁有超過17年的經驗。彼在以下實體擔任過多個職位及董事職務：

實體名稱	主營業務	職位	職責	服務年期
上海航交信息技術諮詢有限公司	主要從事組織國際海運和國內沿海貨運、運輸船舶租賃買賣以及其他運輸船舶買賣相關服務的國有實體	交易部及總裁辦公室科員	配合總經理制訂公司戰略並處理航運事務	2006年7月至 2012年2月
上海海際信息科技 有限公司	運營航運信息與數據媒體平台	董事兼總經理	公司整體業務戰略和營銷	2012年 3月至今
浙江自貿區海際海事 諮詢服務有限公司	信息技術及商業管理諮詢服務	董事	制定公司業務計劃、投資提案、以及年度財務預算	2020年 3月至今
廣東海際信息科技 有限公司	信息技術及企業管理諮詢服務	董事及董事會主席	公司整體管理	2020年 5月至今
寧波海際企業管理 諮詢有限公司	企業管理、信息及財務諮詢服務	董事兼總經理	公司整體管理	2021年 8月至今

董事及高級管理層

此外，齊先生於以下上市公司擔任董事職務：

實體名稱	主營業務	上市地點 和股份代號	職位	職責	服務年期
福建海通發展 股份有限公司	國內沿海、長江 和珠江三角洲 中下游散貨運輸	上海證券交易 所(股份代碼： 603162)	獨立董事	向公司管理層 提供獨立意見 和判斷	2021年8月至今

雖然如上文所披露，齊先生目前在四家私營企業及一間上海證券交易所上市公司擔任董事職務，但我們的董事認為，鑒於以下原因，齊先生能夠投入足夠時間履行其作為獨立非執行董事的職責及責任：(i)除齊先生在上海海際信息科技有限公司負責整體業務戰略和營銷及於浙江自貿區海際海事諮詢服務有限公司負責制定業務計劃、投資提案、年度財務預算外，彼在其他公司的職位主要要求彼監督整體管理或提供獨立意見，而不是分配大量時間參與該等公司各自業務的日常運營及發展；(ii)彼自2022年1月加入山東樂艙以來出席山東樂艙的董事會會議，證明彼有能力投入足夠時間履行彼對山東樂艙的職責；(iii)彼通過在其他企業擔任董事職務獲得豐富的管理經驗，並積累大量的企業管理知識，預計這將有助於彼妥善履行獨立非執行董事的職責及責任；(iv)齊先生在本集團的角色屬於非執行性質，彼不會參與本集團的日常業務管理，因此彼擔任本集團的獨立非執行董事不需要全職參與；及(v)彼已確認，儘管彼目前在其他五家公司擔任董事職務，但彼將有足夠時間履行其作為獨立非執行董事的職責。

齊先生於2006年7月自中國的上海海事大學文理學院畢業，獲行政管理學學士學位。齊先生於2016年4月獲中國共產主義青年團上海市委員會和上海市人力資源和社會保障局授予「上海市青年五四獎章」、於2017年7月獲中共上海市陸家嘴金融貿易區綜合委員會和共青團上海市陸家嘴金融貿易區綜合工作委員會授予「陸家嘴金融城2017年度十大傑出青年」，並於2018年9月獲上海國際航運研究中心授予「中國航運青年傑出人物」稱號。

董事及高級管理層

除本節披露者外，於緊接本文件日期前三年內，概無我們的董事於上市公司擔任任何其他董事職務。並無有關任何我們的董事與其他董事和高級管理層人員的關係的其他信息須根據上市規則第13.51(2)條或附錄一A第41(3)段予以披露。

除本節披露者外，經董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，截至最後實際可行日期，並無有關委任我們的董事的其他事項需提請股東注意，亦無有關我們董事的信息須根據上市規則第13.51(2)(h)至(v)條予以披露。

高級管理層

執行董事和其他高級管理層成員負責本集團日常運營及業務管理。

有關許昕先生、李艷女士、朱佳麗女士以及余臻榮先生的履歷詳情，請參閱「一執行董事」。本集團高級管理層亦包括以下成員：

孫宏陽先生，43歲，於2022年3月加入本集團，自此擔任副總裁。彼自此主要負責本集團投資、融資以及整體資本運作。

於加入本集團之前，孫先生於財務擁有逾22年經驗。於2000年至2003年，孫先生先後擔任上海紐福克斯汽車配件有限公司（主要從事生產汽車配件的公司）的會計及財務主管，主要負責會計核算、編製綜合報表及財務分析報告。於2004年1月至2006年7月，彼擔任上海稽富比動力設備有限公司（主要從事製造動力設備的公司）的財務經理，主要負責公司財務管理和資金管理。於2006年8月至2012年4月，孫先生擔任寶馬彈簧（上海）有限公司（主要從事製造汽車配件的公司）的中國區財務經理，主要負責公司財務管理和資金管理。於2012年5月至2015年6月，孫先生擔任馬丁傳動件（上海）有限公司（主要從事製造機械傳動件的公司）的中國區財務總監，主要負責中國地區公司的財務管理和資金管理。於2015年7月至2017年6月，彼任職於卡森國際控股有限公司（主要從事製造、物業及旅遊業的公司，於聯交所主板上市（股份代號：0496）），其最後職位為執行董事兼首席財務官，負責集團財務管理、投融資、併購及公司主要事項決策。於2017年8月至2020年5月，彼擔任上海景域園林建設發展有限公司（主要從

董事及高級管理層

事園林承包建造的公司)的副總裁，負責公司財務管理、融資以及併購。於2020年5月至2022年3月，彼擔任浙江卡森實業集團有限公司(主要從事投資控股及進／出口貿易的公司)的副總經理，主管公司投資管理。

孫先生於2000年7月自河南財政稅務高等專科學校畢業，專修經濟信息管理及計算機應用，並於2010年12月取得香港中文大學高級財會人員專業會計碩士學位。彼於2018年11月獲得中國的中歐國際工商學院高級管理人員工商管理碩士(EMBA)學位。孫先生於2010年9月獲中國註冊會計師協會認可為中國註冊會計師，並於2015年6月獲澳大利亞會計師公會認可為澳大利亞註冊會計師(CPA Aust.)。

張峰先生，54歲，於2017年6月加入本集團，自此擔任副總裁。彼自此主要負責主管本集團近洋海運業務。

張先生於中國貨運物流行業擁有逾27年經驗。於加入本集團之前，張先生於1996年3月至2017年6月任職宏海箱運船務有限公司(一間集裝箱航運公司，其股份於泰國證券交易所上市，股票代碼：RCL)，其最後職位為青島分公司的副總經理，彼主要負責監督中國區銷售及營銷。

張先生於1996年6月在中國通過函授課程取得北京大學經濟管理學士學位。

葉濤先生，48歲，於2021年8月加入本集團，自此擔任副總裁。彼自此主要負責主管本集團遠洋海運操作及自營跨境海運的整體經營及管理。

葉先生於中國貨運物流行業擁有逾26年經驗。於加入本集團之前，彼於1997年7月至2000年2月擔任美國總統輪船(中國)有限公司(主要從事歐美遠洋集裝箱航運的公司)的操作員，先後分別負責母公司美國總統輪船有限公司上海港口的碼頭貨物運營，以及上海及長江流域的集裝箱管理。於2000年2月至2016年1月，彼先後擔任多個職位，包括在南美輪船(中國)船務有限公司(主要提供貨物運輸相關口岸服務及為智利南美輪船公司(Compañía Sud Americana de Vapores S.A.)及北歐亞貨櫃航運有限公司(Norasia Container Lines Limited)(母集團的兩個遠洋航運品牌)的自有或經營的船舶運

董事及高級管理層

營的公司)上海操作部總經理、中國區操作部總經理及大中國區操作部總經理，主要負責公司大中國區航運、碼頭、貨物及集裝箱的整體管理。於2016年2月至2019年4月，彼先後分別擔任赫伯羅特船務(中國)有限公司和赫伯羅特企業管理服務(蘇州)有限公司的操作部高級經理，主要負責管理母公司赫伯羅特股份公司於大中國區(包括香港、澳門及台灣)所有船舶及貨物相關業務。於2019年4月至2021年3月，彼擔任上海創元集裝箱倉儲有限公司(前稱上海創元國際物流有限公司)(主要從事集裝箱倉儲及運輸的公司)的常務副總經理，主要負責營銷及市場推廣、集裝箱倉儲及維護、倉庫貨物流轉及其他相關業務的管理工作。自2019年6月起，彼擔任上海馥源鴻實業發展有限公司(主要從事日用品和體育用品的公司)的監事，負責監督公司管理層。

葉先生於1997年6月取得中國的上海海事大學(前稱上海海運學院)國際運輸管理學士學位，並於2009年2月於中國的上海大學國際工商與管理學院的管理科學與工程學碩士課程畢業。

聯席公司秘書

丁素君女士，32歲，於2022年10月20日獲委任為我們的聯席公司秘書。丁女士於2017年7月加入本集團擔任山東樂艙的董事會秘書，自此一直負責我們的公司管治事宜、根據適用的監管規定進行信息披露、投資者關係管理，以及與相關主管監管部門溝通。

丁女士於法律、合規和公司秘書事宜方面擁有逾八年經驗。於加入本集團之前，自2015年6月至2016年5月，彼擔任上海時光科技股份有限公司(一間股份曾於新三板掛牌(證券代碼：833857)的公司，主要從事技術開發、諮詢和網絡服務)的法律及信息披露事宜負責人，負責法律事宜及信息披露事宜。於2016年5月至2017年7月，彼

董事及高級管理層

擔任上海企源科技股份有限公司（一間股份曾於新三板掛牌（證券代碼：833132）的公司，主要從事軟件和信息技術服務）的法律主管及主管證券相關事宜的代表，負責法律及融資事宜。

丁女士於2015年6月自中國的遼寧師範大學畢業，獲得法律學（經濟法）學士學位。彼現正於中國的上海財經大學攻讀工商管理碩士學位。於2015年8月，彼取得中華人民共和國司法部授予的法律職業資格證書。彼分別於2016年10月和2016年5月取得深圳證券交易所和上海證券交易所授予的秘書資格證書。彼分別於2016年3月和2016年11月自中國證券業協會取得證券從業資格證和自中國證券投資基金業協會取得基金從業資格證。於2017年4月，彼取得新三板授予的全國中小企業股份轉讓系統掛牌公司董事會秘書資格證書。於2020年7月，彼取得上海證券交易所授予的獨立董事資格證書。於2021年11月，彼亦獲新三板頒授「金牌董秘」稱號。

何燕群女士，於2022年10月20日獲委任為我們的聯席公司秘書。何女士於公司秘書領域擁有豐富經驗，一直為於香港及海外註冊成立的上市及私人公司提供公司秘書服務。彼為方圓企業服務集團（香港）有限公司（該公司主要從事提供公司秘書服務）副總裁，並協助多家聯交所上市公司履行公司秘書職責。

何女士現時擔任堃博医疗控股有限公司（股份代號：2216）、基石藥業（股份代號：2616）、固生堂控股有限公司（股份代號：2273）、力天影業控股有限公司（股份代號：9958）、奈雪的茶控股有限公司（股份代號：2150）、中國華南職業教育集團有限公司（股份代號：6913）、上坤地產集團有限公司（股份代號：6900）、成實外教育有限公司（股份代號：1565）、杭州泰格醫藥科技股份有限公司（股份代號：3347）、江蘇瑞科生物技術股份有限公司（股份代號：2179）及日照港裕廊股份有限公司（股份代號：6117）的公司秘書或聯席公司秘書，上述所有公司均於聯交所主板上市。

何女士持有樸茨茅斯大學商業及金融學士學位以及香港公開大學（現稱香港都會大學）企業管治碩士學位。彼亦為香港公司治理公會及英國特許公司治理公會的會員。

董事及高級管理層

董事委員會

董事會已成立審核委員會、薪酬委員會和提名委員會，並向三個委員會轉授各種職責，協助董事會履行職務，並監督特定業務領域。

審核委員會

我們已根據上市規則第3.21條於2023年8月23日成立了審核委員會，並已制訂符合上市規則附錄十四所載企業管治守則第2部分第D.3段（「企業管治守則」）規定的書面職權範圍。審核委員會包括三名成員，即杜海波先生、顧琳博士及齊銀良先生。杜海波先生為審核委員會主席以及具有上市規則第3.10(2)條所規定合適專業資格或相關財務管理專業知識的獨立非執行董事。

審核委員會的主要職責包括但不限於(i)對本集團財務申報、風險管理和內部控制系統的成效提供獨立意見以協助董事會工作、(ii)監督審計程序，制訂並審閱政策，以及(iii)履行董事會指派的其他職務和責任。

薪酬委員會

我們已根據上市規則第3.25條於2023年8月23日成立了薪酬委員會，並已制訂符合企業管治守則第2部分第E.1段規定的書面職權範圍。薪酬委員會包括三名成員，即齊銀良先生、許先生及顧琳博士。齊銀良先生為薪酬委員會主席。

薪酬委員會的主要職責包括但不限於(i)就全體董事和高級管理層薪酬的政策和架構，以及設立正式透明的薪酬政策制定程序，向董事提出建議；(ii)就董事和高級管理層薪酬待遇，向董事會提出建議；(iii)參照董事會不時議決的董事會企業方針和目標，審批管理層的薪酬建議；及(iv)根據上市規則第十七章審閱及／或批准有關股份計劃的事宜。

董事及高級管理層

提名委員會

我們已根據上市規則第3.27A條於2023年8月23日成立了提名委員會，並已制訂符合企業管治守則第2部分第B.3段規定的書面職權範圍。提名委員會包括三名成員，即許先生、齊銀良先生及顧琳博士。許先生為提名委員會主席。

提名委員會的主要職責包括但不限於(i)檢討董事會的架構、人數及組成、(ii)評估獨立非執行董事的獨立性；以及(iii)就委任董事相關事宜向董事會提出建議。

董事會多樣化政策

董事會採納了董事會多樣化政策，其中載列實現董事會多樣化的方針。本公司認同並接受擁有多樣化董事會的好處，並將董事會層面日益多樣化視為支持本公司實現戰略目標和可持續發展的基本要素。本公司在實現董事會多樣化時，會考慮多項因素，包括但不限於性別、年齡、文化和教育背景、種族、專業經驗、技能、知識和服務年資。本公司將基於用人唯賢的方針委任董事會成員，並經適當考慮董事會多樣化的好處，按客觀標準考慮候選人。

董事會具有知識、技能和經驗的均衡組合，包括整體戰略決策、全球航運和物流服務、會計及審計、教育及學術研究、企業及業務管理諮詢、機械電子工程以及信息技術。董事會成員已取得各類專業的學位，包括工商管理、產業外貿、計算機科學和應用、精密機械和儀器製造工程、電子機械工程、機械製造和自動化、審計及行政管理。此外，董事年齡介於37歲至53歲。

董事認同性別多樣化尤其重要，而因應目前的董事會組成（兩名女性董事和五名男性董事），董事會層面的性別多樣化有待改進。即使如此，為發展符合性別多樣化目標的董事會未來接班人儲備，本集團將(i)繼續採用用人唯賢的委任原則，並參照總體董事會多樣化原則；(ii)在招聘中高級員工時計及性別多樣化的好處，從而採取措施，促進本集團各級員工性別多樣化；以及(iii)增撥資源培訓我們認為具備適當經驗、技能和知識的女性員工，使彼等具備就戰略需要和經營業務所在行業而言，擔任董事會成員的必要特質和能力，務求在數年內提升彼等進入董事會。

董事及高級管理層

提名委員會負責確保董事會成員多樣化。於[編纂]後，提名委員會將不時審視董事會多樣化政策以及實施情況，監察其持續成效，我們亦會每年在企業管治報告披露董事會多樣化政策的實施情況，包括為實施董事會多樣化政策而設置的任何可計量目標，以及實現這些目標的進度。

企業管治

我們認同，將良好企業管治元素納入管理架構和內部控制程序，是實現有效問責的重要一環。

我們已採納企業管治守則所載列的守則條文。我們一直認為，董事會應包括執行董事和獨立非執行董事的均衡組合，使董事會具備較大獨立元素，有效行使獨立判斷。

根據上市規則附錄十四所載企業管治守則B部分第C.2.1段，主席和行政總裁的職責應予區分，且不應由同一人擔任。許先生兼任本公司董事會主席及首席執行官職務。董事會認為，同一人兼任董事會主席及首席執行官職務，有助本公司在制訂業務戰略和執行業務計劃時回應更快、效率更高、成效更大。此外，鑒於許先生的廣泛行業經驗和本集團過往發展中的重要作用，董事會認為，許先生在[編纂]後繼續兼任董事會主席及首席執行官，對本集團業務前景有利，而且執行董事和獨立非執行董事組成的董事會運作，已充分保持權力和權限均衡。

董事和高級管理層的薪酬

董事和高級管理層成員以薪金、津貼和其他實物利益(如退休金計劃供款)等形式收取薪酬。

截至2022年12月31日止三個年度各年以及截至2023年4月30日止四個月，本集團向董事支付或應付的薪酬總額(包括袍金、薪金、津貼和實物利益、績效獎金，以及退休金計劃供款及社會福利)分別約為人民幣1,007,000元、人民幣2,496,000元、人民幣3,705,000元及人民幣917,000元。除本段披露者外，於截至2022年12月31日止三個年度各年以及截至2023年4月30日止四個月，本集團任何成員公司並無已付或應付予董事的其他款項。

董事及高級管理層

截至2022年12月31日止三個年度各年以及截至2023年4月30日止四個月，本集團向五名最高薪酬人士支付或應付的薪酬總額（包括薪金、津貼及實物福利、績效獎金，以及退休金計劃供款及社會福利）分別約為人民幣1,428,000元、人民幣3,989,000元、人民幣6,287,000元及人民幣1,339,000元。

截至2022年12月31日止三個年度各年以及截至2023年4月30日止四個月，我們概無向董事或五名最高薪酬人士支付薪酬以作為彼等加入本集團或加入本集團後的獎勵或離任職位的補償。此外，於相同期間，概無董事放棄或同意放棄任何薪酬。

根據目前生效的安排，本集團估計截至2023年12月31日止年度應付董事的薪酬總額（包括薪金、住房津貼、退休福利計劃供款、其他津貼和實物利益）最高約為人民幣2.88百萬元。

於[編纂]後，董事會將參照薪酬委員會的建議，審視並決定董事及高級管理層的薪酬和補償待遇。薪酬委員會將計及類似公司支付的薪金、董事投入的時間及職責，以及本集團的表現。

合規顧問

我們已遵照上市規則第3A.19條，委任東興證券（香港）有限公司為合規顧問，為本公司提供顧問服務。我們預期合規顧問將（其中包括）在以下情況以盡職審慎和技能向本公司提出意見：

- 於刊發任何監管公告、通函或財務報告前；
- 倘擬進行的交易（包括股份發行和股份購回）可能屬須予披露或關連交易；
- 倘我們擬以有別於本文件詳述的方式動用[編纂][編纂]，或倘業務活動、發展或業績偏離本文件所載任何預測、估計或其他信息；及
- 聯交所就我們股份價格或成交量的異常波動，對我們進行查詢。

合規顧問的任期將自[編纂]起至我們派發[編纂]後開始的首個完整財政年度的財務業績年度報告之日為止。

財務資料

閣下應將以下討論及分析與本文件附錄一會計師報告所載合併財務報表連同有關附註一併閱讀。我們的合併財務報表乃根據國際財務報告準則編製。

以下討論與分析包括反映我們對未來事件及財務業績現時觀點的前瞻性陳述。該等陳述乃基於我們根據我們的經驗及對過往趨勢、現時狀況及預期未來發展的理解以及我們認為在該等情況下屬適當的其他因素所作的假設及分析而作出。然而，實際結果及發展是否符合我們的預期及預測乃視乎我們無法控制或預測的多項風險及不確定因素而定。在評估我們的業務時，閣下應審慎考慮本文件所載包括「風險因素」及「業務」章節在內的全部資料。

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%。我們立足於跨境物流服務，輔之以船舶出租服務。我們通過船舶出租業務積累船舶運營相關的資源及能力，進一步強化我們提供跨境物流服務的能力。

於2020年至2022年，我們的業務營運大幅增長。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，主要由於自營跨境物流服務開始及進一步發展。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。於2023年，由於市場狀況，我們調整我們的服務供應策略並相應地調整我們的業務重心，暫停提供自營跨境物流服務。因此，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。

影響經營業績的主要因素

我們的業務、經營業績及財務表現受到推動全球進出口貿易、跨境電子商務行業及跨境物流服務市場的一般因素所影響，包括全球化的繁榮發展程度、中國與其他國家之間的經濟關係及中國的整體經濟狀況。此外，我們的經營業績直接受到以下因素的影響。

財務資料

我們跨境物流服務的市場需求

於2020年至2022年，我們絕大部分收入來自跨境物流服務，分別佔2020年、2021年及2022年總收入約95.1%、97.4%及95.3%。於2023年，由於市場狀況，我們相應調整我們的業務重心。來自跨境物流服務的收入百分比由截至2022年4月30日止四個月的98.0%下降至截至2023年4月30日止四個月的75.8%。我們的業務受到跨境物流服務需求波動的影響。全球經濟活動的變化（尤其是在大中國區）可能會對我們的跨境物流服務需求產生重大影響。此外，政治及貿易糾紛（包括我們無法控制的事件導致的任何不利政治或監管情況）可能會對國際或地區貿易量產生不利影響，進而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

近年來，越來越多的中國品牌開始尋求國際增長，並關注物流效率及成本。我們的一體化跨境物流服務通過提供按需派送服務及增值服務（如完善的營運、管理及規劃）來有效縮短交貨時間，以滿足客戶的要求。此外，COVID-19疫情已使消費者的購物行為從線下廣泛轉變為線上，為我們帶來機會不斷優化物流服務，以滿足客戶不斷變化的需求。

跨境物流服務需求過往受到季節性影響。根據弗若斯特沙利文的資料，客戶的貨運需求很大程度上受季節性影響，中國—美洲及中國—歐洲航線的傳統高峰期為每年第三季度，這是由於境外賣家籌備聖誕及新年假期。中國—亞洲航線的傳統高峰期為第四季度以及農曆新年前。由於存在有關波動，故此不能依賴單一財政年度內不同期間或不同財政年度的不同期間之間的經營業績比較作為我們業績的指標。

自營跨境海運服務的經營及發展

我們的跨境物流服務包括由我們經營或由第三方提供的跨境海運服務。我們實現盈利的能力部分取決於我們經營及發展靈活且具成本效益的自營跨境海運服務的能力。請參閱「業務—跨境物流服務」。

於2020年至2022年，我們的業務大幅增長。尤其是，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。我們於2021年開始提供自營跨境海運服務，使我們能夠提供穩定的服務，並根據市場狀況變化靈活調整我們的運能規劃。於2021年及2022年，自營跨境海運服務的收入分別為人民幣1,939.0百萬元及人民幣2,603.1百萬元。

財務資料

在我們的跨境物流服務下，於2021年及2022年，自營跨境海運服務的毛利率分別為19.1%及14.1%，高於第三方提供的海運服務的毛利率。在我們的自營跨境海運服務下，我們可以在運輸安排中更好地利用我們自己的運輸能力，並提高我們的毛利率。此外，我們可以節省過去向第三方船公司支付的海運費，並更有效地控制整體成本。

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已於2022年12月抵達墨西哥目的地。截至2023年4月30日止四個月及直至最後實際可行日期，我們並無提供任何自營跨境物流服務。我們將於市場狀況利好時恢復提供有關服務。

我們持續提供高效一體化跨境物流服務的能力

我們提供高效一體化跨境物流服務的能力基於我們在多個服務方面取得的成功，主要包括以下的因素：

- **投資於關鍵物流資產。**截至2023年4月30日，我們經營的船隊由四艘自有船舶及一艘租入船舶組成，總運力為5,727TEU。為進一步開發我們的能力及提高提供一體化跨境物流服務的效率，我們計劃在中國、美國及墨西哥投資於關鍵物流設施，如倉庫、集裝箱堆場及拖車。
- **深化與第三方服務提供商的關係。**為了滿足客戶不斷變化的需求，我們與不同的第三方服務提供商合作，按客戶所需的服務組合，提供定制的物流解決方案。第三方服務提供商主要包括船運公司、拖車運輸公司、倉儲公司及報關代理公司。我們與業內知名的船運公司建立了長久的合作關係。我們與該等船運公司的合作夥伴關係，讓我們能夠以優惠的市場價格取得足夠運力。我們亦與多家海外第三方公司合作，以提供到貨後的客戶清關、當地倉儲、地面運輸及其他增值服務。我們通常與該等服務提供商保持穩定的長期關係。
- **優化航線佈局。**我們根據市場需求靈活調整以自營方式提供及由第三方提供跨境海運服務的航線選擇。有關我們經營的跨境海運服務的詳情，請參閱「自營跨境海運服務的經營及發展」。我們的服務組合覆蓋跨境物流關鍵區域，包括北美、拉丁美洲、歐洲、澳大利亞的「遠洋」國家以及亞洲的「近洋」國家。我們迅速應對市場需求，並選擇我們相信更具盈利能力的航線。

財務資料

我們管理成本及提高盈利的能力

我們提高盈利的能力部分取決於我們管理成本的能力。於往績記錄期，我們的銷售成本主要包括(i)向第三方支付的海運費；(ii)自營跨境海運服務的船舶租賃成本；(iii)港口費；(iv)集裝箱成本；及(v)燃油成本，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，分別合共佔我們銷售成本的89.4%、94.0%、93.0%、93.1%及81.5%。尤其是，燃油成本以自營方式提供跨境海運服務所產生，受已消耗燃油量及現行燃油費率影響。自我們於2021年開始以自營方式提供跨境海運服務以來，截至2021年及2022年12月31日止年度，我們分別產生燃油成本人民幣162.4百萬元及人民幣392.8百萬元，佔相應期間的銷售成本約4.3%及9.7%。2021年至2022年的燃油成本增加乃由於2022年全球燃料價格上漲，導致我們以自營方式提供跨境海運服務的毛利率由2021年的19.1%減少至2022年的14.1%。截至2023年4月30日止四個月，由於市場狀況，我們並無提供任何自營跨境海運服務且並無產生任何燃油成本。詳情請參閱「風險因素－燃油成本變動及燃油供應中斷可能會降低我們的盈利能力」。

為有效管理跨境物流及船舶出租服務的成本，我們秉持保持靈活性的經營策略，通過選擇最佳船舶租賃期（尤其是在運價下降時）以避免運力過剩。此外，我們於2021年開始以自營方式提供跨境海運服務，使我們於管理成本方面取得靈活性。就航線及資源規劃而言，我們比較及審查我們船舶的航速、航程時間及燃油價格。我們會在可選選項之間比較燃料價格，並為船舶加油選擇合適的港口。我們亦提高港口運營效率，以減少船舶在港口的靠泊時間。我們可能不時審查我們的營運效率及成本管理策略，以提高我們的盈利能力。

我們尋找及完善戰略合作夥伴關係及進行收購的能力

我們已建立並打算繼續尋求戰略合作夥伴關係，以增強我們的地理覆蓋範圍及服務能力。我們旨在整個物流過程中實現具有成本效益的交付，以將貨物交付至目的地。我們與海外倉和境外運輸服務的提供商合作，以補充境外存儲和尾程配送能力。在美國和德國，我們對合作夥伴的海外倉享有優先使用的權利。

我們尋找及完成收購的能力或有助我們擴展業務及提高盈利能力。展望未來，我們可能持續在我們的服務網絡中選擇性地收購我們認為對我們的能力具有戰略性及互補性的公司，例如物流公司，與我們的業務實現強大的協同作用。

財務資料

呈列基準

歷史財務資料已根據國際財務報告準則編製，包括所有經國際會計準則理事會（「國際會計準則理事會」）批准的準則及詮釋。為編製整個往績記錄期的歷史財務資料，本集團已提早採納自2022年1月1日起開始的會計期間生效的所有國際財務報告準則，連同相關過渡條文。

根據本文件「歷史、重組及公司架構－重組」所載的重組，本公司於2022年10月19日成為本集團現時旗下公司的控股公司。由於重組主要涉及加設新控股公司，而並無導致任何經濟實質變動，故往績記錄期的歷史財務資料是作為現有公司的延續而呈列，猶如重組於往績記錄期開始時已經完成。

本集團於往績記錄期的合併損益表、全面收入表、權益變動表及現金流量表包括本集團現時旗下的所有公司的業績及現金流量，猶如現有集團架構於整個往績記錄期一直存在。本集團於截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日的合併財務狀況表包括本集團現時旗下的所有公司的合併資產及負債，猶如現有集團架構於各個日期一直存在。概無因重組而作出調整以反映公平值，或確認任何新資產或負債。

有關歷史財務資料呈列及編製基準的更多資料，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註2。

重大會計政策及估計

本文件附錄一中的會計師報告載有附註2.4中的若干重大會計政策，該等會計政策對於了解我們的財務狀況和經營業績至關重要。在應用我們的會計政策時，我們的管理層須對收入、開支、資產及負債的報告金額及其隨附的披露以及或然負債的披露作出判斷、估計及假設。我們的估計及判斷乃基於過往經驗及其他因素，包括對在有關情況下視為合理的未來事件的預期。實際結果可能有別於估計數字。經我們的管理層持續審閱的估計及判斷詳情載於本文件附錄一會計師報告附註3。

財務資料

合併損益表

下表載列我們於所示期間的合併損益表概要（單行項目以絕對金額及佔收入的百分比列示）：

	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	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)			
收入	781,524	100.0	4,195,393	100.0	4,607,929	100.0	2,011,085	100.0	453,795	100.0
銷售成本	(717,738)	(91.8)	(3,738,556)	(89.1)	(4,062,629)	(88.2)	(1,752,118)	(87.1)	(340,058)	(74.9)
毛利	63,786	8.2	456,837	10.9	545,300	11.8	258,967	12.9	113,737	25.1
其他收入及收益淨額	9,819	1.3	23,731	0.7	9,507	0.2	2,994	0.1	3,345	0.7
銷售及分銷開支	(9,839)	(1.3)	(14,686)	(0.4)	(18,608)	(0.4)	(5,905)	(0.3)	(5,812)	(1.3)
行政開支	(28,914)	(3.7)	(49,816)	(1.2)	(87,141)	(1.9)	(17,218)	(0.9)	(19,827)	(4.4)
其他開支	(84)	(0.0) ⁽¹⁾	(4,154)	(0.1)	(3,396)	(0.1)	(2,783)	(0.1)	(762)	(0.2)
財務成本	(3,809)	(0.5)	(8,033)	(0.2)	(4,827)	(0.1)	(1,947)	(0.1)	(2,165)	(0.5)
持作出售資產減值虧損	-	-	-	-	(36,450)	(0.8)	-	-	-	-
金融資產減值虧損	(1,135)	(0.1)	(2,116)	(0.1)	(8,843)	(0.2)	(147)	0.0 ⁽¹⁾	(5,560)	(1.2)
應佔聯營公司損益	281	0.0 ⁽¹⁾	5,960	0.1	(159)	(0.0) ⁽¹⁾	(53)	(0.0) ⁽¹⁾	(11)	(0.0) ⁽¹⁾
除稅前利潤	30,105	3.9	407,723	9.7	395,383	8.6	233,908	11.6	82,945	18.2
所得稅（開支）／抵免	(2,565)	(0.4)	(15,685)	(0.4)	(9,076)	(0.2)	(5,591)	(0.2)	1,045	0.3
年內／期內利潤	<u>27,540</u>	<u>3.5</u>	<u>392,038</u>	<u>9.3</u>	<u>386,307</u>	<u>8.4</u>	<u>228,317</u>	<u>11.4</u>	<u>83,990</u>	<u>18.5</u>
以下各方應佔：										
母公司擁有人	25,521	3.2	384,085	9.1	380,944	8.3	223,597	11.2	83,012	18.3
非控股權益	2,019	0.3	7,953	0.2	5,363	0.1	4,720	0.2	978	0.2
	<u>27,540</u>	<u>3.5</u>	<u>392,038</u>	<u>9.3</u>	<u>386,307</u>	<u>8.4</u>	<u>228,317</u>	<u>11.4</u>	<u>83,990</u>	<u>18.5</u>

附註：

(1) 少於0.05%。

財務資料

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]
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

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

於往績記錄期，我們主要從跨境物流服務產生收入，其次為船舶出租服務。下表載列我們於所示期間按業務條線劃分的收入明細：

	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	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)			
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	3.3	324,824	7.0	182,528	9.1	940	0.2
租入船舶	-	-	1,798,962	42.9	2,278,226	49.5	1,037,597	51.6	23,264	5.1
	-	-	1,938,976	46.2	2,603,050	56.5	1,220,125	60.7	24,204	5.3
— 由第三方提供										
跨境海運服務	743,475	95.1	2,149,101	51.2	1,786,125	38.8	750,607	37.3	319,991	70.5
跨境物流服務—小計	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										
— 自有船舶	35,450	4.5	63,964	1.5	183,413	4.0	26,846	1.3	94,868	20.9
— 租入船舶	-	-	43,352	1.1	35,341	0.7	13,507	0.7	12,310	2.7
船舶出租服務—小計	35,450	4.5	107,316	2.6	218,754	4.7	40,353	2.0	107,178	23.6
其他	2,599 ⁽¹⁾	0.4	-	-	-	-	-	-	2,422 ⁽²⁾	0.6
總計	781,524	100.0	4,195,393	100.0	4,607,929	100.0	2,011,085	100.0	453,795	100.0

附註：

- 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我們的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，並於出售後持有15%的權益。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江蘇鑫博亞的15%權益。
- 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。

財務資料

跨境物流服務

我們通過在整個物流過程中為客戶提供物流服務以將貨物運送至目的地而產生收入，主要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。我們按客戶期望的服務組合參考市價整體收取我們的物流服務費。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，來自跨境物流服務的收入分別佔我們總收入的95.1%、97.4%、95.3%、98.0%及75.8%。跨境物流服務的收入主要受以下因素影響：

- **服務量**。我們的服務量主要取決於(i)我們資源的可用性，包括我們的自有資源，如人力、自有船舶及集裝箱以及我們的供應商提供的資源；及(ii)市場需求。
- **每TEU平均價格**。每TEU價格由市場帶動。我們的跨境物流服務採用市場導向定價模式，並考慮了以下因素：(i)航線；(ii)集裝箱可用性；(iii)交易量；(iv)艙位可用性；(v)裝運體積／重量；(vi)運輸距離及時間長度；(vii)緊急情況；(viii)現行市場利率；(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)目的港的裝載要求。

一般而言，當市場上有大量航運需求時，每TEU的價格會上漲。例如，於2020年，由於COVID-19疫情爆發，運力、運營及勞動力供應受到嚴重影響，市場對跨境物流服務的需求急增，導致TEU平均價格上漲。

我們的跨境海運為跨境物流的關鍵環節，由我們自營或由第三方提供。有關安排使我們的營運具有靈活性。於往績記錄期，我們通過與第三方船運公司合作從由第三方提供的跨境海運服務中產生收入，業務涵蓋廣泛的目的地。2021年，我們透過利用租入船舶及自有船舶開始以自營方式提供跨境海運服務，使我們在資源規劃及成本管理方面更具靈活性。截至2023年4月30日止四個月及直至最後實際可行日期，我們因應市場狀況暫停提供此服務。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2022年及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%、38.1%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2022年及2023年4月30日止四個月跨境物流服務收入的零、47.4%、59.3%、61.9%及7.0%。

財務資料

下表載列我們於所示期間按目的地大洲劃分的跨境物流服務收入明細：

	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	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)			
以自營方式提供跨境 海運服務										
中國－美洲	-	-	1,665,761	40.7	2,042,557	46.5	900,273	45.7	24,204	7.0
中國－歐洲	-	-	174,596	4.3	-	-	-	-	-	-
中國－澳大利亞	-	-	94,327	2.3	205,385	4.7	184,687	9.4	-	-
中國－亞洲	-	-	4,292	0.1	355,108	8.1	135,165	6.8	-	-
	-	-	1,938,976	47.4	2,603,050	59.3	1,220,125	61.9	24,204	7.0
由第三方提供跨境 海運服務	743,475	100.0	2,149,101	52.6	1,786,125	40.7	750,607	38.1	319,991	93.0
總計	<u>743,475</u>	<u>100.0</u>	<u>4,088,077</u>	<u>100.0</u>	<u>4,389,175</u>	<u>100.0</u>	<u>1,970,732</u>	<u>100.0</u>	<u>344,195</u>	<u>100.0</u>

我們不同航線的收入主要受服務量及每TEU的價格帶動，每TEU的價格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。我們不同航線的收入亦受我們的航線規劃及資源規劃影響。就自營航線而言，於往績記錄期，我們主要經營中國－美洲航線，分別佔我們2021年及2022年自營跨境海運總收入的85.9%及78.5%。於截至2023年4月30日止四個月，由於市場狀況，我們並無提供任何自營跨境物流服務。

我們2021年至2022年自營跨境物流服務所產生的收入有所增加，其為以下各項的綜合影響：

- **中國－美洲航線。**我們自營中國－美洲航線的收入由2021年的人民幣1,665.8百萬元增加22.6%至2022年的人民幣2,042.6百萬元，有關增加主要是由於(i)服務量由2021年的58,751TEU增加5.7%至2022年的62,082TEU，以及(ii)每TEU平均價格由2021年的人民幣28,400元增加15.8%至2022年的人民幣32,900元，其主要受亞洲－美洲海運需求增加的推動。

財務資料

- *中國－歐洲航線*。於2021年及2022年，我們自營中國－歐洲航線的收入分別為人民幣174.6百萬元及零。2022年，我們並無經營任何中國－歐洲航線，考慮到中國－歐洲航線船期較長，導致集裝箱及其他資源的周轉緩慢，使我們將資源集中於其他目的地。2021年的服務量為6,120TEU，同年的平均價格為人民幣28,500元。
- *中國－澳大利亞航線*。我們自營中國－澳大利亞航線的收入由2021年的人民幣94.3百萬元大幅增長117.8%至2022年的人民幣205.4百萬元，有關增加主要由於服務量由2021年的2,904TEU增加132.8%至2022年的6,761TEU。每TEU平均價格由2021年的人民幣32,500元輕微下降至2022年的人民幣30,400元，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現行市場費率有所下降。
- *中國－亞洲航線*。我們的自營中國－亞洲航線的收入由2021年的人民幣4.3百萬元大幅增加至2022年的人民幣355.1百萬元，有關增加主要是由於(i)服務量由2021年的469TEU大幅增加至2022年的31,207TEU，以及(ii)受亞洲內海運需求增加推動，每TEU平均價格由2021年的人民幣9,200元增加23.9%至2022年的人民幣11,400元。

於截至2023年4月30日止四個月，我們來自自營跨境物流服務的收入較至2022年同期大幅減少，原因是由於市場狀況，我們並無提供任何自營跨境物流服務。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。

船舶出租服務

就我們的船舶出租服務而言，我們的收入來自出租自有船舶及租入船舶的租金，租期在1個月至兩年之間。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%。來自船舶出租服務的收入主要受我們租出的船舶數量、租期及租金影響。

財務資料

銷售成本

下表載列我們於所示期間按業務條線劃分的銷售成本明細（以絕對金額及佔銷售成本的百分比列示）：

	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	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比
	(人民幣千元，百分比除外)									
	(未經審核)									
跨境物流服務										
—以自營方式提供跨境海運服務										
船舶租賃成本	-	-	736,112	19.7	1,029,513	25.3	429,472	24.5	-	-
港口費	-	-	248,413	6.6	391,546	9.6	177,464	10.1	-	-
集裝箱成本	-	-	351,396	9.4	266,614	6.6	173,510	9.9	4,016	1.2
燃油成本	-	-	162,443	4.3	392,835	9.7	137,612	7.9	-	-
貨物運輸成本	-	-	10,491	0.3	83,089	2.0	49,653	2.8	-	-
折舊及攤銷	-	-	16,690	0.5	24,370	0.6	5,120	0.3	5,921	1.7
其他	-	-	42,412	1.1	48,726	1.2	25,422	1.4	1,547	0.5
	-	-	1,567,957	41.9	2,236,693	55.0	998,253	56.9	11,484	3.4
—由第三方提供跨境海運服務										
海運費	563,547	78.5	1,876,411	50.2	1,590,794	39.2	668,336	38.2	239,930	70.5
港口費	71,843	10.0	126,818	3.4	97,628	2.4	41,846	2.4	28,581	8.4
集裝箱成本	6,124	0.9	13,812	0.4	7,542	0.2	3,837	0.2	4,530	1.3
貨物運輸成本	32,940	4.6	52,315	1.4	23,298	0.6	9,936	0.6	11,420	3.4
折舊及攤銷	1,987	0.2	5,309	0.1	2,444	0.1	390	0.0 ⁽¹⁾	1,974	0.6
其他	15,647	2.2	17,348	0.5	19,599	0.4	9,767	0.6	10,392	3.1
	692,088	96.4	2,092,013	56.0	1,741,305	42.9	734,112	42.0	296,827	87.3
跨境物流服務—小計	692,088	96.4	3,659,970	97.9	3,977,998	97.9	1,732,365	98.9	308,311	90.7
船舶出租服務	23,592	3.3	78,586	2.1	84,631	2.1	19,753	1.1	29,340	8.6
其他	2,058	0.3	-	-	-	-	-	-	2,407	0.7
總計	717,738	100.0	3,738,556	100.0	4,062,629	100.0	1,752,118	100.0	340,058	100.0

財務資料

我們的銷售成本主要於提供跨境物流服務時產生，其主要包括：

- (i) 海運費，主要指由第三方船運公司提供跨境海運服務時就貨艙空間收取的費用，海運費由有關公司收取；
- (ii) 船舶租賃成本，主要指以自營方式提供跨境海運服務時支付的船舶租入費用，其主要受我們租入的船舶數量、租期及租金的影響；
- (iii) 港口費，主要指集裝箱裝卸服務的服務費及船舶靠港時向碼頭運營商支付的靠泊費；
- (iv) 集裝箱成本，指集裝箱租賃成本、集裝箱儲存費及其他集裝箱相關成本，並主要受我們租賃的集裝箱數目、集裝箱種類以及集裝箱租價影響；及
- (v) 燃油成本，以自營方式提供跨境海運服務所產生，受已消耗燃油及現行燃油費率影響。

截至2023年4月30日止四個月，自營跨境海運服務的銷售成本主要包括同期有關存放集裝箱的集裝箱費用及集裝箱的折舊及攤銷。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。

我們提供船舶出租服務的銷售成本主要包括維修及保養成本、船員成本、自有船舶的折舊及我們租入及用於船舶出租服務的船舶的租賃及檢修成本。

財務資料

毛利及毛利率

我們的毛利指我們的收入減銷售成本。毛利率指毛利除以收入，並以百分比列示。下表載列於所示期間按業務條線劃分的毛利及毛利率明細：

	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	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)			
跨境物流服務										
— 以自營方式提供										
跨境海運服務										
自有船舶	-	-	50,152	35.8%	140,317	43.2%	95,512	52.3%	不適用 ⁽¹⁾	不適用 ⁽¹⁾
租入船舶	-	-	320,867	17.8%	226,040	9.9%	126,360	12.2%	不適用 ⁽¹⁾	不適用 ⁽¹⁾
	-	-	371,019	19.1%	366,357	14.1%	221,872	18.2%	12,720	52.6%
— 由第三方提供跨										
境海運服務	51,387	6.9%	57,088	2.7%	44,820	2.5%	16,495	2.2%	23,164	7.2%
跨境物流服務—										
小計／整體	51,387	6.9%	428,107	10.5%	411,177	9.4%	238,367	12.1%	35,884	10.4%
船舶出租服務										
— 自有船舶	11,858	33.4%	15,234	23.8%	138,689	75.6%	18,781	70.0%	77,662	81.9%
— 租入船舶	-	-	13,496	31.1%	(4,566)	(12.9%)	1,819	13.5%	177	1.4%
船舶出租服務—										
小計／整體	11,858	33.4%	28,730	26.8%	134,123	61.3%	20,600	51.0%	77,839	72.6%
其他	541	20.8%	-	-	-	-	-	-	14	0.6%
總計／整體	<u>63,786</u>	8.2%	<u>456,837</u>	10.9%	<u>545,300</u>	11.8%	<u>258,967</u>	12.9%	<u>113,737</u>	25.1%

附註：

- (1) 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，並錄得來自滯期及滯留費的若干雜項收入。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，且並無呈列按船舶類型劃分的毛利及毛利率。

財務資料

跨境物流服務

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（包括自營運輸船舶租賃成本、第三方船運公司收取的海運費、港口費、燃油成本及集裝箱成本）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。就我們的自營跨境海運而言，我們利用自有船舶的自營服務的毛利一般高於利用租入船舶的自營服務的毛利，主要是由於利用我們的自有船舶節省了船舶租賃成本。

跨境物流服務的毛利率由2020年的6.9%增加至2021年的10.5%，其受以下各項的綜合影響：

- 以自營方式提供跨境海運服務。我們於2021年開始以自營方式提供跨境海運服務，為跨境物流服務收入貢獻47.4%，毛利率達19.1%；及
- 由第三方提供跨境海運服務。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%。該減少主要是由於市場運價上漲導致海運費大幅增加。我們亦分配更多資源發展自營跨境海運服務。

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)考慮到海運費因市場波動而增加，我們未能及時調整價格；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。

財務資料

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%，其受以下各項的綜合影響：

- *以自營方式提供跨境海運服務。*我們以自營方式提供跨境海運服務的毛利率由2021年的19.1%減少至2022年的14.1%。該減少主要是由於(i)受到市場需求增加帶動，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。

就使用的船舶類型而言，我們利用自有船舶的自營跨境海運的毛利率由2021年的35.8%增加至2022年的43.2%。該增加主要是由於我們於2021年及2022年購買集裝箱以支持我們的服務，節省了集裝箱成本，從而減少了租賃集裝箱的需求。我們使用租入船舶的自營跨境海運的毛利率由2021年的17.8%下降至2022年的9.9%，該減少主要是由於船舶租賃成本及燃油成本的增幅超過所節省的集裝箱成本。

- *由第三方提供跨境海運服務。*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%，其受以下各項的綜合影響：

- *以自營方式提供跨境海運服務。*我們以自營方式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18.2%增加至截至2023年4月30日止四個月的52.6%。於截至2023年4月30日止四個月，以自營方式提供跨境海運服務項下的收入指我們就集裝箱在超過免租期後沒有被提貨及／或被客戶超時持有收取的滯期及滯留費；而期內銷售成本主要與有關存放集裝箱的集裝箱費用及集裝箱的折舊及攤銷有關。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。因此，截至2023年4月30日止四個月實現較高毛利率並不能代表我們的自營跨境物流服務，且無法與2022年同期直接比較。
- *由第三方提供跨境海運服務。*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%。該增加主要是由於海運費減少，與市場運價一致。我們亦分配更多資源至由第三方提供跨境海運服務。

財務資料

市場運價下降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)考慮到海運費因市場波動而減少，我們未能及時調整價格；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下降更為敏感，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%。因此，市場運費下降的整體影響導致由第三方提供跨境海運服務的毛利率於截至2023年4月30日止四個月有所上升，重回與2020年相約的水平。

下表載列我們於所示期間按目的地大洲劃分的跨境物流服務毛利及毛利率明細：

	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	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	(人民幣千元，百分比除外)									
	(未經審核)									
以自營方式提供跨境										
海運服務										
中國－美洲	-	-	320,572	19.2%	285,042	14.0%	163,067	18.1%	12,720	52.6%
中國－歐洲	-	-	37,574	21.5%	-	-	-	-	-	-
中國－澳大利亞	-	-	11,239	11.9%	(6,657)	(3.2%)	14,166	7.7%	-	-
中國－亞洲	-	-	1,634	38.1%	87,972	24.8%	44,639	33.0%	-	-
	-	-	371,019	19.1%	366,357	14.1%	221,872	18.2%	12,720	52.6%
由第三方提供跨境										
海運服務	51,387	6.9%	57,088	2.7%	44,820	2.5%	16,495	2.2%	23,164	7.2%
總計／整體	<u>51,387</u>	6.9%	<u>428,107</u>	10.5%	<u>411,177</u>	9.4%	<u>238,367</u>	12.1%	<u>35,884</u>	10.4%

財務資料

我們以自營方式提供跨境海運服務下不同航線的毛利率可能受我們的資源規劃及若干目的地發生的特定事件影響。

受以下各項的綜合影響，自2021年至2022年，我們以自營方式提供跨境海運服務的毛利率有所下降：

- *中國－美洲航線*。我們自營的中國－美洲航線的毛利率由2021年的19.2%減少至2022年的14.0%。該減少主要是由於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年購買新集裝箱以支持我們的服務，藉此減少對租賃集裝箱的需求，導致集裝箱成本減少所抵銷。
- *中國－歐洲航線*。由於中國－歐洲航期較長，考慮到集裝箱及其他資源周轉緩慢，因此我們將資源集中於其他目的地，而並無經營任何中國－歐洲航線。2021年，我們自營的中國－歐洲航線的毛利率為21.5%。
- *中國－澳大利亞航線*。我們自營的中國－澳大利亞航線的毛利率由2021年的毛利率11.9%大幅減少至2022年的毛損率3.2%，主要是由於(i)市場需求減少導致2022年最後一個季度相關船舶的利用率低；(ii)我們其中一艘船舶遭遇技術困難導致船舶靠港時間延長，港口費增加，及(iii)燃油成本增加，部分因我們利用更多於2021年及2022年購買的自有集裝箱導致2022年集裝箱成本減少而有所抵銷。
- *中國－亞洲航線*。我們自營的中國－亞洲航線的毛利率由2021年的38.1%大幅減少至2022年的24.8%。該減少主要是由於我們於2022年租賃船舶運營中國－亞洲航線導致船舶租賃成本增加，而我們於2021年僅使用自有船舶小規模運營我們的中國－亞洲航線。

船舶出租服務

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。

財務資料

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，其與現行市場費率一致。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。我們預計短期內不會就使用租入船舶的船舶出租服務錄得負值毛利率，原因為(i)我們已努力通過優化相關租入船舶的船員來降低運營成本；(ii)我們預計不會於短期內或相關船舶的剩餘租期內進行任何重大維修及保養；及(iii)我們的相關營運成本(如船員工資及船員部署成本)以及相關船舶的維修及保養成本於2022年後普遍下降，與相關市場價格的變動一致。我們將繼續優化根據船舶出租服務部署的租入船舶的性能。首先，我們將密切監控船舶租入價格的變動，以合理的價格租賃船舶。其次，我們將通過考慮潛在的維修及維護成本進行全面的成本收入分析。倘出現任何影響我們盈利能力的市場波動，我們將即時作出調整以控制成本或提高價格水平。

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。

財務資料

其他收入及收益

其他收入及收益主要包括(i)出售物業、廠房及設備的收益，其主要包括出售集裝箱的收益；(ii)政府補貼，其主要指中國地方政府授出的無條件現金獎勵；(iii)利息收入，其主要包括來自銀行存款的利息收入及其他利息收入；及(iv)出售聯營公司收益。下表載列於所示期間其他收入及收益的明細（以絕對金額及佔其他收入及收益總額的百分比列示）：

	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	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比
	(人民幣千元，百分比除外)									
	(未經審核)									
出售物業、廠房及設備的 收益	7,834	79.8	18,442	77.8	-	-	1,294	43.2	-	-
出售一間附屬公司的收益	-	-	1,724	7.3	-	-	-	-	-	-
政府補貼	410	4.2	81	0.3	571	6.0	245	8.2	84	2.5
利息收入	889	9.1	177	0.7	2,081	21.9	1,434	47.9	90	2.7
匯兌收益	201	2.0	-	-	6,803	71.6	-	-	2,765	82.7
出售聯營公司收益	100	1.0	3,277	13.8	-	-	-	-	-	-
以公允價值計量且其變動 計入損益的金融資產的 公允價值收益	-	-	-	-	-	-	-	-	316	9.4
其他	385	3.9	30	0.1	52	0.5	21	0.7	90	2.7
總計	9,819	100.0	23,731	100.0	9,507	100.0	2,994	100.0	3,345	100.0

財務資料

銷售及分銷開支

我們的銷售及分銷開支主要包括我們銷售及營銷團隊的薪金及福利以及差旅開支。下表載列於所示期間銷售及分銷開支的明細（以絕對金額及佔銷售及分銷開支的百分比列示）：

	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	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)			
薪金及福利	7,245	73.6	11,975	81.6	17,618	94.7	5,585	94.6	5,217	89.7
差旅開支	1,718	17.5	2,103	14.3	305	1.6	24	0.4	98	1.7
其他 ⁽¹⁾	876	8.9	608	4.1	685	3.7	296	5.0	497	8.6
總計	<u>9,839</u>	<u>100.0</u>	<u>14,686</u>	<u>100.0</u>	<u>18,608</u>	<u>100.0</u>	<u>5,905</u>	<u>100.0</u>	<u>5,812</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 其他主要包括辦公開支、通訊開支及其他雜項開支。

行政開支

我們的行政開支主要包括(i)行政員工薪金及福利；(ii)[編纂]；(iii)諮詢費用；(iv)折舊及攤銷；及(v)辦公開支及差旅開支。

財務資料

下表載列於所示期間行政開支的明細（以絕對金額及佔行政開支的百分比列示）：

	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	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比
	(人民幣千元，百分比除外)									
	(未經審核)									
薪金及福利	14,220	49.1	31,301	62.9	35,953	41.3	9,138	53.1	8,642	43.6
[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
諮詢費用	1,464	5.1	3,184	6.4	8,001	9.2	2,842	16.5	760	3.8
折舊及攤銷	3,271	11.3	3,084	6.2	7,953	9.1	1,958	11.4	2,915	14.7
辦公開支及差旅開支	6,213	21.5	6,743	13.5	7,173	8.2	2,094	12.2	1,941	9.8
其他 ⁽¹⁾	3,746	13.0	5,504	11.0	5,591	6.4	1,186	6.8	1,767	8.9
總計	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附註：

(1) 其他主要包括銀行費用、酬酢開支及研發開支。

其他開支

於2020年及2021年以及截至2022年4月30日止四個月，我們的其他開支主要指外匯虧損。於2022年以及截至2023年4月30日止四個月，我們的其他開支主要指與出售集裝箱有關的非流動資產處置虧損。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，我們的其他開支分別為人民幣0.1百萬元、人民幣4.2百萬元、人民幣3.4百萬元、人民幣2.8百萬元及人民幣0.8百萬元。

財務資料

財務成本

財務成本包括銀行及其他借款利息開支以及租賃負債利息開支。下表載列我們於所示期間財務成本的明細（以絕對金額及佔財務成本的百分比列示）：

	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	
	佔總額		佔總額		佔總額		佔總額		佔總額	
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	
	(人民幣千元，百分比除外)									
	(未經審核)									
銀行及其他借款										
利息開支	3,431	90.1	7,599	94.6	4,372	90.6	1,750	89.9	1,920	88.7
租賃負債利息開支	378	9.9	434	5.4	455	9.4	197	10.1	245	11.3
總計	3,809	100.0	8,033	100.0	4,827	100.0	1,947	100.0	2,165	100.0

持作出售資產減值虧損

持作出售資產減值虧損指就我們擬處置的集裝箱作出的減值。2022年12月，我們訂立了一項協議，據此，我們計劃於2023年12月前向獨立第三方買家出售若干集裝箱。由於將相關集裝箱的賬面值撇減至其公允價值減預期銷售成本，我們於2022年錄得持作出售資產減值虧損人民幣36.5百萬元。有關我們持作出售資產的詳情，請參閱「一合併財務狀況表若干項目說明—持作出售資產」。

金融資產減值虧損

金融資產減值虧損主要包括我們在日常業務過程中產生以貿易應收款項及其他應收款項列賬的減值費用。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，我們的金融資產減值虧損分別為人民幣1.1百萬元、人民幣2.1百萬元、人民幣8.8百萬元、人民幣0.1百萬元及人民幣5.6百萬元。

財務資料

應佔聯營公司損益

於往績記錄期，應佔聯營公司損益主要與我們應佔聯營公司權益的利潤有關，載於本文件附錄一會計師報告附註17。於2020年及2021年，我們的應佔聯營公司利潤分別為人民幣0.3百萬元及人民幣6.0百萬元。於2022年以及截至2022年及2023年4月30日止四個月，我們應佔聯營公司虧損分別為人民幣0.2百萬元、人民幣53,000元及人民幣11,000元。

所得稅開支／抵免

下表載列於所示期間我們的所得稅開支／抵免明細：

	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)				
即期稅項：					
中國大陸	611	11,684	8,598	5,383	692
香港	1,797	3,887	857	302	821
遞延稅項	157	114	(379)	(94)	(2,558)
年內／期內所得稅開支／(抵免)總額	<u>2,565</u>	<u>15,685</u>	<u>9,076</u>	<u>5,591</u>	<u>(1,045)</u>

我們須按實體基準就於本集團成員公司所處及經營所在的司法管轄區中產生或取得的利潤繳納所得稅。截至最後實際可行日期，我們與我們目前經營所在司法管轄區的相關稅務機關並無任何重大且未解決的所得稅糾紛。於2020年、2021年及2022年以及截至2022年4月30日止四個月，我們的實際稅率(按所得稅開支除以除稅前利潤計算)分別為8.5%、3.8%、2.3%及2.4%。我們錄得所得稅抵免人民幣1.0百萬元，主要是由於就金融資產計提虧損撥備、租賃負債及確認附屬公司未動用稅項虧損的暫時性差異產生的同期確認的遞延稅項資產。

財務資料

開曼群島

開曼群島現時並不會就個人或企業利潤、收入、收益或增值徵稅。

英屬處女群島

我們的英屬處女群島附屬公司及其向非英屬處女群島居民支付的所有股息、利息、租金、特許權使用費、補償金及其他款項，以及非英屬處女群島居民就我們的英屬處女群島附屬公司的任何股份、債務義務或其他證券實現的任何資本收益，獲豁免於英屬處女群島所得稅條例下的所有規定。

香港

根據現行《香港稅務條例》（「《稅務條例》」），香港附屬公司一般須就其在香港經營業務產生的應課稅收入按16.5%的稅率繳納香港利得稅。自2018年起實行兩級利得稅稅率制度，一間公司所賺取的首個2.0百萬港元應課稅利潤將按現行稅率的一半（8.25%）徵稅，而其餘利潤將繼續按16.5%稅率徵稅。根據反拆分措施，每個集團僅能提名集團內的一個公司享受累進稅率。

我們於香港的主要營運附屬公司博亞國際海運（「博亞」）曾在其利得稅申報中向稅務局（「稅務局」）提交免稅申請：

- 於2020年課稅年度，我們認為，博亞提供的跨境物流服務產生的利潤在香港毋須徵收利得稅，原因為該等利潤根據《稅務條例》第14(1)條並非於香港產生或得自香港。
- 於2021年課稅年度，博亞提供的跨境海運服務產生的利潤在香港免繳利得稅，原因為該等利潤符合《稅務條例》第23B條的免稅條件。

我們的香港稅務專家鄭鄭稅務有限公司認為，博亞有技術性依據，可根據可用資料在香港就上述利得稅收入提出免稅申請。截至最後實際可行日期，我們已提交2022年課稅年度的報稅表。我們在準備稅務申報時並無發現任何重大問題。

財務資料

於2020年課稅年度，倘不提出免稅申請，我們於香港的估計應付稅項僅為2.1百萬港元。在稅務局就我們的免稅申請作出最終決策前，我們的管理團隊和相關人員須投入時間、精力及精神處理稅務局就有關免稅申請提出的任何查詢。考慮到我們的業務規模及與批准免稅申請所需的潛在資源相比，該金額相對不重大，博亞根據符合審慎原則的成本效益分析，於2022年9月撤回2020年課稅年度根據《稅務條例》第14(1)條的免稅申請。我們的香港稅務專家認為，在稅務審查過程中撤回申請實屬常見，且因有關撤回而遭受懲罰的風險甚微。於2022年10月，我們已繳納因撤銷免稅申請而產生的稅款。倘我們受到稅務局的處罰，根據香港稅務專家的意見，我們可能面臨最高約6.3百萬港元的罰款，即2020年課稅年度應付稅項的三倍。然而，考慮到(i)本集團已撤回免稅申請並已於2022年10月繳納稅款，及(ii)直至最後實際可行日期，2020年課稅年度根據《稅務條例》第14(1)條的免稅申請毋須接受稅務局的查詢，我們的香港稅務專家認為，我們受到處罰的風險甚微。控股股東將全數彌償本集團與上述免稅申請有關的任何罰款（倘產生）。

中國

根據企業所得稅法及《企業所得稅法實施條例》，於往績記錄期，我們中國附屬公司的所得稅稅率為25%。根據適用於小微企業的相關法規，於往績記錄期，我們的若干中國附屬公司享有20%的優惠稅率及應課稅收入的折扣。此外，我們的間接非全資附屬公司上海涵運於2018年被認定為高新技術企業，因此有權享有優惠所得稅稅率15%。

經營業績討論

截至2023年4月30日止四個月與截至2022年4月30日止四個月的比較

收入

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77.4%至截至2023年4月30日止四個月的人民幣453.8百萬元，主要是由於我們跨境物流服務分部的收入減少，部分被船舶出租服務分部增加所抵銷。

財務資料

跨境物流服務。我們來自跨境物流服務的收入由截至2022年4月30日止四個月人民幣1,970.7百萬元減少82.5%至截至2023年4月30日止四個月的人民幣344.2百萬元，主要受以下各項的綜合影響：

- *以自營方式提供跨境海運服務*。我們以自營方式提供跨境海運服務的收入由截至2022年4月30日止四個月的人民幣1,220.1百萬元減少至截至2023年4月30日止四個月的人民幣24.2百萬元，原因是由於市場狀況，我們於截至2023年4月30日止四個月並無提供任何自營跨境物流服務。截至2023年4月30日止四個月的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。
- *由第三方提供跨境海運服務*。由第三方提供跨境海運服務的收入由截至2022年4月30日止四個月的人民幣750.6百萬元減少至截至2023年4月30日止四個月的人民幣320.0百萬元。該減少主要是由於(i)每TEU的平均價格由截至2022年4月30日止四個月的人民幣8,500元減少至截至2023年4月30日止四個月的人民幣4,100元，主要是由於市場運價下降，及(ii)服務量由截至2022年4月30日止四個月的88,086TEU減少至截至2023年4月30日止四個月的78,862TEU，主要是由於2022年初的利好市場狀況。

船舶出租服務。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於船舶出租服務板塊的運力。我們來自船舶出租服務的收入由截至2022年4月30日止四個月的人民幣40.4百萬元大幅增加至截至2023年4月30日止四個月的人民幣107.2百萬元。該增加主要是由於(i)截至2023年4月30日止四個月，我們使用更多集裝箱船舶提供船舶出租服務，該等船舶於2022年同期用於提供自營跨境物流服務；及(ii)主要是由於較後期間生效的服務合約的租船費率較高，而該等服務合約主要於2022年訂立，當時市場費率相對較高。

財務資料

其他。我們於2023年2月開始實施供應鏈解決方案，據此，我們擔任客戶的進口代理截至2023年4月30日止四個月，自進口貨品貿易產生收入人民幣2.4百萬元。

銷售成本

我們的銷售成本由截至2022年4月30日止四個月的人民幣1,752.1百萬元減少80.6%至截至2023年4月30日止四個月的人民幣340.1百萬元。

跨境物流服務。跨境物流服務的相關銷售成本由截至2022年4月30日止四個月的人民幣1,732.4百萬元減少82.2%至截至2023年4月30日止四個月的人民幣308.3百萬元。有關減少主要是由於：

- (i) 以自營方式提供的跨境海運服務的銷售成本減少人民幣986.8百萬元，主要是我們於截至2023年4月30日止四個月並無提供任何自營跨境物流服務。同期，我們主要產生有關存放集裝箱的集裝箱費用以及集裝箱的折舊及攤銷；及
- (ii) 由第三方提供的跨境海運服務減少人民幣437.3百萬元，主要由於第三方船公司向我們收取的海運費由截至2022年4月30日止四個月的人民幣668.3百萬元減少至截至2023年4月30日止四個月的人民幣239.9百萬元，此乃由於服務量及現行市場運價下跌所致。

船舶出租服務。與船舶出租服務相關的銷售成本由截至2022年4月30日止四個月的人民幣19.8百萬元增加48.0%至截至2023年4月30日止四個月的人民幣29.3百萬元，原因是我們於期內部署另外兩艘集裝箱船舶於船舶出租服務，該等船舶於2022年同期用於提供自營跨境物流服務。

其他。我們於2023年2月開始供應鏈解決方案，並於截至2023年4月30日止四個月產生購買進口貨物相關的銷售成本人民幣2.4百萬元。

毛利及毛利率

我們的毛利由截至2022年4月30日止四個月的人民幣259.0百萬元減少至截至2023年4月30日止四個月的人民幣113.7百萬元。我們的毛利率由截至2022年4月30日止四個月的12.9%增加至截至2023年4月30日止四個月的25.1%。

財務資料

跨境物流服務。跨境物流服務的毛利由截至2022年4月30日止四個月的人民幣238.4百萬元減少至截至2023年4月30日止四個月的人民幣35.9百萬元。我們因應市場狀況，於後期暫停提供自營跨境物流服務，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%下降至截至2023年4月30日止四個月的10.4%。

- *以自營方式提供跨境海運服務*。我們以自營方式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18.2%增加至截至2023年4月30日止四個月的52.6%。於截至2023年4月30日止四個月，以自營方式提供跨境海運服務項下的收入指我們就集裝箱在超過免租期後沒有被提貨及／或被客戶超時持有我們向客戶收取的滯期及滯留費；而期內銷售成本主要與有關存放集裝箱的集裝箱費用以及集裝箱的折舊及攤銷有關。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。因此，截至2023年4月30日止四個月實現較高毛利率並不能代表我們的自營跨境物流服務，且無法與2022年同期直接比較。
- *由第三方提供跨境海運服務*。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%。該增加主要是由於海運費減少，與市場運價一致。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服務的毛利率重回與2020年相約的水平。

船舶出租服務。船舶出租服務的毛利由截至2022年4月30日止四個月的人民幣20.6百萬元增加至截至2023年4月30日止四個月的人民幣77.8百萬元。船舶出租服務的毛利率由截至2022年4月30日止四個月的51.0%上升至截至2023年4月30日止四個月的72.6%，主要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的租船費率較高，而該等服務合約主要於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。

財務資料

其他。我們於2023年2月開始供應鏈解決方案服務，並於截至2023年4月30日止四個月產生邊際毛利人民幣14,000元及進口貨物貿易的毛利率為0.6%。由於我們於2023年2月剛開始供應鏈解決方案，因此我們有意地限制進口貨物種類。我們力求逐步擴大服務範圍以涵蓋更多類型的商品，並探討提高進口代理費。

其他收入及收益

我們的其他收入及收益由截至2022年4月30日止四個月的人民幣3.0百萬元增加至截至2023年4月30日止四個月的人民幣3.3百萬元，主要由於截至2023年4月30日止四個月確認外匯收益人民幣2.8百萬元，主要由於我們以美元結算貿易應付款項時的匯率波動所致。該增加部分被(i)於截至2022年4月30日止四個月確認出售物業、廠房及設備收益人民幣1.3百萬元及(ii)利息收入由截至2022年4月30日止四個月的人民幣1.4百萬元減少至截至2023年4月30日止四個月的人民幣90,000元所抵銷。

銷售及分銷開支

我們的銷售及分銷開支於截至2022年及2023年4月30日止四個月維持相對穩定，分別為人民幣5.9百萬元及人民幣5.8百萬元。由於我們的收入減少，銷售及分銷開支佔我們總收入的比例由截至2022年4月30日止四個月的0.3%增加至截至2023年4月30日止四個月的1.3%。

行政開支

我們的行政開支由截至2022年4月30日止四個月的人民幣17.2百萬元增加15.1%至截至2023年4月30日止四個月的人民幣19.8百萬元，主要由於截至2023年4月30日止四個月產生[編纂]人民幣3.8百萬元。該增加部分被諮詢費減少所抵銷，我們於截至2022年4月30日止四個月就進行自新三板摘牌產生。由於我們的收入減少，行政開支佔總收入的比例由截至2022年4月30日止四個月的0.9%增加至截至2023年4月30日止四個月的4.4%。

其他開支

我們的其他開支由截至2022年4月30日止四個月的人民幣2.8百萬元減少至截至2023年4月30日止四個月的人民幣0.8百萬元，主要由於截至2023年4月30日止四個月並無外匯虧損，而截至2022年4月30日止四個月外匯虧損則為人民幣2.7百萬元。我們於截至2023年4月30日止四個月錄得外匯收益淨額人民幣2.8百萬元，有關金額確認為其他收入及收益。

財務資料

財務成本

我們的財務成本由截至2022年4月30日止四個月的人民幣1.9百萬元增加至截至2023年4月30日止四個月的人民幣2.2百萬元，主要由於銀行及其他借款利息開支增加。

金融資產減值虧損

我們的金融資產減值虧損由截至2022年4月30日止四個月的人民幣0.1百萬元增加至截至2023年4月30日止四個月的人民幣5.6百萬元，主要由於賬齡超過一年的貿易應收款項增加導致我們的貿易應收款項減值撥備增加。我們採用簡化方法計量貿易應收款項的預期信貸虧損。撥備率乃根據相似虧損模式的不同客戶群組別的逾期天數計算，反映概率加權結果、貨幣時間價值以及與特定過往事件、當前狀況及未來經濟狀況預測有關的合理及有依據的資料。

應佔聯營公司虧損

於截至2022年及2023年4月30日止四個月，我們應佔聯營公司虧損分別為人民幣53,000元及人民幣11,000元，乃來自樂艙網國際物流（無錫）有限公司。

所得稅開支／抵免

我們於截至2022年4月30日止四個月錄得所得稅開支人民幣5.6百萬元及於2023年同期錄得所得稅抵免人民幣1.0百萬元。截至2023年4月30日止四個月的所得稅抵免乃主要由於就金融資產計提虧損撥備、租賃負債及確認附屬公司未動用稅項虧損的暫時性差異產生的同期確認的遞延稅項資產。

期內利潤

我們期內的利潤由截至2022年4月30日止四個月的人民幣228.3百萬元減少63.2%至截至2023年4月30日止四個月的人民幣84.0百萬元，主要是由於該期間收入減少。

財務資料

截至2022年12月31日止年度與截至2021年12月31日止年度的比較

收入

由於兩個業務分部均錄得增長，我們的收入由2021年的人民幣4,195.4百萬元增加9.8%至2022年的人民幣4,607.9百萬元。

跨境物流服務。我們來自跨境物流服務的收入由2021年的人民幣4,088.1百萬元增加7.4%至2022年的人民幣4,389.2百萬元，主要受以下各項的綜合影響：

- *以自營方式提供跨境海運服務*。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。該增加主要是由於服務量由2021年的68,244TEU增加至2022年的100,050TEU，部分被每TEU平均價格由2021年的人民幣28,400元減少至2022年的人民幣26,000元所抵銷。
- *由第三方提供跨境海運服務*。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。該減少主要是由於(i)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。每TEU的平均價格保持相對穩定，2021年及2022年分別為人民幣6,900元及人民幣7,000元。

船舶出租服務。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於船舶出租服務板塊的運力。我們來自船舶出租服務的收入由2021年的人民幣107.3百萬元增加103.9%至2022年的人民幣218.8百萬元，主要由於根據於2022年簽訂的新合約，日均租船費率增加，其與高於2021年的2022年現行市場費率一致。

銷售成本

我們的銷售成本由2021年的人民幣3,738.6百萬元增加8.7%至2022年的人民幣4,062.6百萬元。

財務資料

跨境物流服務。跨境物流服務的相關銷售成本由2021年的人民幣3,660.0百萬元增加8.7%至2022年的人民幣3,978.0百萬元，與該分部的收入增長基本一致。有關增加主要是由於：

- (i) 以自營方式提供的跨境海運服務的銷售成本增加人民幣668.7百萬元，主要由於我們自2021年上半年開始提供自營跨境海運服務，我們產生更多船舶租賃成本、港口費及燃油成本，且該業務實現了顯著增長；部分被以下所抵銷：
- (ii) 由第三方提供的跨境海運服務減少人民幣350.7百萬元，主要由於第三方公司向我們收取的海運費由2021年的人民幣1,876.4百萬元減少至2022年的人民幣1,590.8百萬元，與我們分配更多資源發展自營跨境海運服務的策略導致的服務量減少大致相同。

於2021年，以自營方式提供及由第三方提供跨境海運服務相關的銷售成本分別佔總銷售成本的41.9%及56.0%。於2022年，以自營方式提供及由第三方提供跨境海運服務相關的銷售成本分別佔總銷售成本的55.0%及42.9%。

船舶出租服務。與船舶出租服務相關的銷售成本由2021年的人民幣78.6百萬元增加7.6%至2022年的人民幣84.6百萬元，主要由於(i)一般維護的船舶檢修成本增加。我們根據船舶狀況及租賃時間表定期產生船舶檢修成本；及(ii)租入船舶的船舶租賃成本增加。

毛利及毛利率

我們的毛利由2021年的人民幣456.8百萬元增加至2022年的人民幣545.3百萬元。我們的毛利率由2021年的10.9%略微增加至2022年的11.8%。

跨境物流服務。跨境物流服務的毛利由2021年的人民幣428.1百萬元減少至2022年的人民幣411.2百萬元。跨境物流服務的毛利率由2021年的10.5%下降至2022年的9.4%，其受以下各項的綜合影響：

- *以自營方式提供跨境海運服務*。我們以自營方式提供跨境海運服務的毛利率由2021年的19.1%減少至2022年的14.1%。該減少主要是由於(i)受到市場需求增加帶動，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

財務資料

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*。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%。

船舶出租服務。船舶出租服務的毛利由2021年的人民幣28.7百萬元大幅增加至2022年的人民幣134.1百萬元。船舶出租服務的毛利率由2021年的26.8%大幅上升至2022年的61.3%，主要由於日均租船費率由2021年的約人民幣73,000元增至2022年的約人民幣191,000元，其與2022年現行市場費率較2021年上升一致。

其他收入及收益

我們的其他收入及收益由2021年的人民幣23.7百萬元減少至2022年的人民幣9.5百萬元，主要由於2022年並無出售物業、廠房及設備收益、出售聯營公司收益以及出售一間附屬公司收益，部分被外匯收益由2021年的零增加至2022年的人民幣6.8百萬元（主要由於我們以美元結算貿易應收款項時的匯率波動所致）所抵銷。

銷售及分銷開支

我們的銷售及分銷開支由2021年的人民幣14.7百萬元增加26.5%至2022年的人民幣18.6百萬元，主要由於(i)支付予我們銷售人員的平均薪酬增加，尤其是由於銷售增加而支付的獎金；及(ii)增加人手以支持我們的業務，導致薪金及福利增加。銷售及分銷開支佔總收入的比例於2021年及2022年保持穩定，為0.4%。

行政開支

我們的行政開支由2021年的人民幣49.8百萬元增加74.9%至2022年的人民幣87.1百萬元，主要由於(i)於2022年產生[編纂]人民幣[編纂]百萬元；(ii)折舊及攤銷增加人民幣4.9百萬元，主要是由於辦公室租賃相關的使用權資產攤銷所致；(iii)諮詢費用由2021年的人民幣3.2百萬元增加人民幣4.8百萬元至2022年的人民幣8.0百萬元，主要由於2022年就進行自新三板摘牌而聘請專業服務提供商所致；及(iv)為支持我們的業務增長，我們的行政人員人數增加以及支付予行政人員的平均薪酬增加，從而導致薪金及福利增加人民幣4.7百萬元。行政開支佔總收入的比例由2021年的1.2%增加至2022年的1.9%。

財務資料

其他開支

我們的其他開支由2021年的人民幣4.2百萬元減少至2022年的人民幣3.4百萬元，主要由於2022年並無外匯虧損，而2021年外匯虧損則為人民幣4.0百萬元。我們於2022年錄得外匯收益淨額人民幣6.8百萬元，有關金額確認為其他收入及收益。其他開支減少部分被與出售集裝箱有關的出售非流動資產虧損增加人民幣2.8百萬元所抵銷。

財務成本

我們的財務成本由2021年的人民幣8.0百萬元減少至2022年的人民幣4.8百萬元，主要由於銀行及其他借款利息開支因銀行及其他借款結餘減少而減少。

持作出售資產減值虧損

我們的持作出售資產減值虧損指就我們擬出售的集裝箱作出的減值。於2022年12月，我們訂立了一項協議，據此，我們計劃於2023年12月前向一名獨立第三方買家出售若干集裝箱。由於將相關集裝箱的賬面值撇減至其公允價值減預期銷售成本，我們於2022年錄得持作出售資產減值虧損人民幣36.5百萬元。

金融資產減值虧損

我們的金融資產減值虧損由2021年的人民幣2.1百萬元增加至2022年的人民幣8.8百萬元，主要由於我們的貿易應收款項減值撥備增加。我們採用簡化方法計量貿易應收款項的預期信貸虧損。撥備率乃根據具有相似虧損模式的不同客戶群組別的逾期天數計算，反映概率加權結果、貨幣時間價值以及與特定過往事件、當前狀況及未來經濟狀況預測有關的合理及有依據的資料。

應佔聯營公司損益

於2021年，我們應佔聯營公司利潤為人民幣6.0百萬元。於2022年，我們應佔聯營公司虧損為人民幣0.2百萬元，主要受我們於2021年12月出售寶亮的45%股權所影響，而我們於2021年從中產生利潤。

財務資料

所得稅開支

我們的所得稅開支由2021年的人民幣15.7百萬元減少至2022年的人民幣9.1百萬元，主要由於2022年免稅收入增加所致。我們的實際稅率由2021年的3.8%減少至2022年的2.3%，主要由於我們在香港經營的航線在香港水域以外所產生的利潤並不包括在香港的應評稅利潤內，而於2022年，我們的自營跨境海運服務淨利潤（構成跨境物流服務產生的淨利潤的主要部分）均在香港水域以外產生。

年內利潤

我們的利潤由2021年的人民幣392.0百萬元略微減少1.5%至2022年的人民幣386.3百萬元，主要是由於(i)產生[編纂]導致2022年的行政開支增加，及(ii)於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2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度的比較

收入

我們的收入由2020年的人民幣781.5百萬元大幅增加436.8%至2021年的人民幣4,195.4百萬元，主要由於跨境物流服務的增長所致。

*跨境物流服務。*我們來自跨境物流服務的收入由2020年的人民幣743.5百萬元大幅增加增加至2021年的人民幣4,088.1百萬元，其受以下各項的綜合影響：

- *以自營方式提供跨境海運服務。*於2021年，我們利用租入船舶及自有船舶開始以自營方式提供跨境海運服務，產生收入人民幣1,939.0百萬元。
- *由第三方提供跨境海運服務。*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。該增加主要是由於(i)服務量由2020年的212,371TEU增加至2021年的312,025TEU；及(ii)受市場需求推動，每TEU的平均價格由2020年的人民幣3,500元大幅增加至2021年的人民幣6,900元。

*船舶出租服務。*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於船舶出租服務板塊的運力。我們來自船舶出租服務的收入由2020年的人民幣35.5百萬元增加202.3%至2021年的人民幣107.3百萬元，主要由於(i)日均租船費率增加；(ii) 2020年添置兩艘自有船舶，該兩艘船舶於2020年全年未投入全面運作但於2021年全年投入全面運作；及(iii)我們於2021年租出一艘新租入船舶產生的收入。

財務資料

銷售成本

我們的銷售成本由2020年的人民幣717.7百萬元大幅增加420.9%至2021年的人民幣3,738.6百萬元。

跨境物流服務。與跨境物流服務相關的銷售成本由2020年的人民幣692.1百萬元大幅增加至2021年的人民幣3,660.0百萬元，與分部的收入增長基本一致。跨境物流服務的銷售成本增加主要由於：

- (i) 以自營方式提供跨境海運服務相關的銷售成本增加人民幣1,568.0百萬元，主要由於我們自2021年開始提供自營跨境海運服務後，產生額外的船舶租賃成本及燃油成本，以及更多的港口費及集裝箱成本；
- (ii) 由第三方提供跨境海運服務相關的銷售成本增加人民幣1,399.9百萬元，這主要是因為第三方船公司向我們收取的海運費由2020年的人民幣563.5百萬元增加至2021年的人民幣1,876.4百萬元（與全球COVID-19疫情令供需出現變化從而導致市場費率的上升一致），以及服務量增加所致。

於2020年，我們的銷售成本全部與第三方提供的跨境海運服務相關。於2021年，以自營方式提供及由第三方提供跨境海運服務相關的銷售成本分別佔總銷售成本的41.9%及56.0%。

船舶出租服務。有關船舶出租服務的銷售成本由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，與有關分部的收入增幅基本一致，主要由於(i)船員成本、備件成本及其他營運自有船舶的成本增加，符合市場趨勢；(ii)我們自有船舶的船舶維修費用；及(iii)租入船舶的船舶租賃成本。

財務資料

毛利及毛利率

我們的毛利由2020年的人民幣63.8百萬元大幅增加616.0%至2021年的人民幣456.8百萬元。我們的毛利率由2020年的8.2%增加至2021年的10.9%。該增加主要由於以下各項的綜合影響：

跨境物流服務。跨境物流服務的毛利由2020年的人民幣51.4百萬元增加至2021年的人民幣428.1百萬元。跨境物流服務的毛利率由2020年的6.9%增至2021年的10.5%，其受以下各項的綜合影響：

- *以自營方式提供跨境海運服務*。我們於2021年開始以自營方式提供跨境海運服務，為跨境物流服務收入貢獻47.4%，毛利率達19.1%；及
- *由第三方提供跨境海運服務*。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%。有關減少主要是由於市場運價上漲導致海運費大幅增加。我們亦分配更多資源發展自營跨境海運服務。

船舶出租服務。船舶出租服務的毛利由2020年的人民幣11.9百萬元增加至2021年的人民幣28.7百萬元。船舶出租服務的毛利率由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年日均租船費率分別約為人民幣35,000元及人民幣73,000元。

其他收入及收益

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，主要由於(i)出售物業、廠房及設備的收益由2020年的人民幣7.8百萬元增加至2021年的人民幣18.4百萬元，主要由於COVID-19疫情導致的供應短缺令我們集裝箱出售價格增加所致；(ii)出售聯營公司的收益由2020年的人民幣0.1百萬元增加至2021年的人民幣3.3百萬元，主要由於2021年12月出售於寶亮的45%股權。

財務資料

銷售及分銷開支

我們的銷售及分銷開支由2020年的人民幣9.8百萬元增加50.0%至2021年的人民幣14.7百萬元，主要由於我們的銷售人員人數增加導致薪金及福利增加，以及由於銷量增加，向我們的銷售人員支付的平均薪酬（特別是獎金）增加。我們的銷售及分銷開支佔總收入的比例由2020年的1.3%下降至2021年的0.4%，主要由於我們的收入於2021年大幅增長。

行政開支

我們的行政開支由2020年的人民幣28.9百萬元增加72.3%至2021年的人民幣49.8百萬元，主要由於我們的行政人員人數增加以支持我們的業務擴張，導致薪金及福利增加。行政開支佔總收入的比例由2020年的3.7%減少至2021年的1.2%，主要由於我們的收入於2021年大幅增長。

其他開支

我們的其他開支由2020年的人民幣0.1百萬元增加至2021年的人民幣4.2百萬元，主要由於2021年的外匯虧損人民幣4.0百萬元，而這是由於我們以美元結算貿易應收款項時匯率波動所致。

財務成本

我們的財務成本由2020年的人民幣3.8百萬元增加至2021年的人民幣8.0百萬元，主要由於銀行及其他借款利息因銀行及其他借款結餘增加而增加。

金融資產減值虧損

我們的金融資產減值虧損由2020年的人民幣1.1百萬元增加至2021年的人民幣2.1百萬元，主要由於我們的貿易應收款項減值撥備增加。

應佔聯營公司利潤

我們應佔聯營公司利潤由2020年的人民幣0.3百萬元增加至2021年的人民幣6.0百萬元，主要與寶亮的利潤增加有關。

財務資料

所得稅開支

我們的所得稅開支由2020年的人民幣2.6百萬元大幅增加503.8%至2021年的人民幣15.7百萬元，反映我們業務增長導致的除稅前利潤增加。我們的實際稅率由2020年的8.5%減少至2021年的3.8%，主要由於我們在香港經營的航線在香港水域以外所產生的利潤並不包括在香港的應評稅利潤內，而於2021年，我們自營跨境海運服務的淨利潤在香港水域以外產生。

年內利潤

我們的利潤由2020年的人民幣27.5百萬元大幅增加至2021年的人民幣392.0百萬元，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，原因為我們自2021年上半年開始提供自營跨境海運服務而令收入增加及銷售成本佔總收入的比重減少；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；部分被(iii)我們的行政開支由2020年的人民幣28.9百萬元增加至2021年的人民幣49.8百萬元(如上所述)所抵銷。

流動資金及資本資源

於往績記錄期，我們主要通過經營活動所得現金及銀行借款為資本支出及營運資金需求提供資金。未來，我們預期繼續依賴經營所得現金流量、[編纂][編纂]及其他債務為我們的營運資金需求提供資金。

現金流量

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)

財務資料

	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)	
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>

經營活動所得現金流量淨額

於截至2023年4月30日止四個月，我們的經營活動所得現金淨額為人民幣44.8百萬元，主要由於我們的除稅前利潤為人民幣82.9百萬元，經以下各項調整：(i)非現金項目，主要包括物業、廠房及設備折舊人民幣12.5百萬元及貿易應收款項減值人民幣5.2百萬元；及(ii)營運資金變動，主要包括貿易應付款項減少人民幣76.1百萬元及其他應付款項及應計費用減少人民幣19.7百萬元，部分被貿易應收款項減少人民幣24.5百萬元所抵銷。

於2022年，我們的經營活動所得現金淨額為人民幣585.3百萬元，主要由於我們的除稅前利潤為人民幣395.4百萬元，經以下各項調整：(i)非現金項目，主要包括持作出售資產減值人民幣36.5百萬元及物業、廠房及設備折舊人民幣34.6百萬元；及(ii)營運資金變動，主要包括貿易應收款項減少人民幣152.7百萬元、預付款項及其他應收款項減少人民幣27.1百萬元、其他應付款項及應計費用增加人民幣47.2百萬元以及存貨減少人民幣10.4百萬元，部分被貿易應付款項減少人民幣116.7百萬元所抵銷。

於2021年，我們的經營活動所得現金淨額為人民幣504.9百萬元，主要由於我們的除稅前利潤為人民幣407.7百萬元，經以下各項調整：(i)非現金項目，主要包括物業、廠房及設備折舊人民幣27.0百萬元；及(ii)營運資金變動，主要包括(i)貿易應付款項增加人民幣326.7百萬元，反映了我們業務營運的擴張；及(ii)其他應付款項及應計費用增加人民幣58.2百萬元，部分被以下項目抵銷：(i)貿易應收款項增加人民幣212.8百萬元，有關增加與我們的業務擴張一致；及(ii)預付款項及其他應收款項增加人民幣70.0百萬元。

財務資料

於2020年，我們的經營活動所得現金淨額為人民幣50.9百萬元，主要由於我們的除稅前利潤為人民幣30.1百萬元，經以下各項調整：(i)非現金項目，主要包括物業、廠房及設備折舊人民幣6.1百萬元；及(ii)營運資金變動，主要包括貿易應付款項增加人民幣28.8百萬元，部分被貿易應收款項增加人民幣16.9百萬元所抵銷。

投資活動所用現金流量淨額

於截至2023年4月30日止四個月，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣210.0百萬元，主要由於購買物業、廠房及設備項目以及持作出售資產人民幣213.8百萬元所致，其主要用作購買集裝箱船舶，惟部分被出售物業、廠房及設備項目（主要為出售集裝箱）人民幣11.0百萬元所抵銷。

於2022年，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣347.0百萬元，主要由於購買物業、廠房及設備項目人民幣620.5百萬元所致，其主要用作購買集裝箱，惟部分被出售物業、廠房及設備項目（主要為出售集裝箱）人民幣277.6百萬元所抵銷。

於2021年，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣395.2百萬元，主要由於購買物業、廠房及設備項目所致，其主要用作購買集裝箱人民幣695.9百萬元，部分被出售物業、廠房及設備項目（主要為出售集裝箱）人民幣298.4百萬元所抵銷。

於2020年，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣31.6百萬元，主要由於購買物業、廠房及設備項目所致，其主要用作購買集裝箱及一艘船舶人民幣45.4百萬元，以及於聯營公司的投資人民幣8.6百萬元，部分被出售物業、廠房及設備項目人民幣25.9百萬元所抵銷。

融資活動(所用)／所得現金流量淨額

於截至2023年4月30日止四個月，我們的融資活動所用現金淨額為人民幣22.8百萬元，主要由於重組產生的視作分派人民幣9.7百萬元及償還計息銀行及其他借款人民幣8.1百萬元。

於2022年，我們的融資活動所用現金流量淨額為人民幣109.1百萬元，主要由於償還計息銀行及其他借款人民幣95.1百萬元以及重組後出資人民幣61.8百萬元所致，部分被計息銀行及其他借款所得款項人民幣52.3百萬元所抵銷。

於2021年，我們的融資活動所得現金淨額為人民幣32.4百萬元，主要由於計息銀行及其他借款所得款項人民幣118.1百萬元所致，部分被償還計息銀行及其他借款人民幣72.2百萬元所抵銷。

財務資料

於2020年，我們的融資活動所用現金淨額為人民幣3.3百萬元，主要由於償還計息銀行及其他借款人民幣26.3百萬元及支付利息人民幣3.4百萬元，部分被計息銀行及其他借款所得款項人民幣28.9百萬元所抵銷。

流動資產／負債

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	截至
	2020年	2021年	2022年	2023年 4月30日	2023年 7月31日
	(人民幣千元)				(未經審核)
流動資產					
存貨	3,327	17,039	6,598	3,187	1,778
持作出售資產	–	–	86,557	80,815	81,690
貿易應收款項	117,312	311,287	149,140	119,445	96,724
應收關聯方款項	205	122	631	157	162
預付款項及其他應收款項	14,458	317,792	49,276	39,941	39,949
可收回所得稅	–	–	118	41	–
以公允價值計量並計入損益的金融資產	–	3,300	6,368	14,390	16,697
現金及銀行結餘	50,669	190,006	339,991	152,615	139,405
流動資產總值	185,971	839,546	638,679	410,591	376,405
流動負債					
貿易應付款項	143,613	453,118	336,390	260,268	238,261
其他應付款項及應計費用	23,768	83,373	126,793	91,649	53,995
應付關聯方款項	297	3,097	9,711	–	42
計息銀行及其他借款	30,625	67,097	27,514	26,629	25,932
應付稅項	3,592	16,567	1,263	2,285	1,182
租賃負債	2,845	2,915	3,399	4,345	4,462
流動負債總額	204,740	626,167	505,070	385,176	323,874
流動(負債)／資產淨值	(18,769)	213,379	133,609	25,415	52,530

財務資料

我們的流動資產淨值由截至2023年4月30日的人民幣25.4百萬元增加至截至2023年7月31日的人民幣52.5百萬元，主要由於其他應付款項及應計費用減少人民幣37.7百萬元，其主要原因是結算購買集裝箱的應付款項及貿易應付款項減少人民幣22.0百萬元。

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，主要由於現金及銀行結餘由截至2022年12月31日的人民幣340.0百萬元減少至截至2023年4月30日的人民幣152.6百萬元，乃由於截至2023年4月30日止四個月用於分期付款購買兩艘超大型船舶的現金所致。

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，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。上述流動資產增加部分被貿易應付款項增加人民幣309.5百萬元所抵銷。

資產淨值

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。

財務資料

合併財務狀況表若干項目說明

物業、廠房及設備

我們的物業、廠房及設備主要包括集裝箱、集裝箱船舶、汽車以及裝飾及改良。下表載列截至所示日期我們物業、廠房及設備的賬面淨值：

	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)			
集裝箱	24,679	163,889	292,668	278,004
集裝箱船舶	88,741	84,708	89,537	87,908
汽車	852	3,482	4,837	5,868
傢俬及裝置	116	308	1,106	1,388
電子設備	473	855	942	1,017
裝飾及改良	1,135	7,179	11,248	13,520
總計	115,996	260,421	400,338	387,705

我們的物業、廠房及設備由截至2020年12月31日的人民幣116.0百萬元增加至截至2021年12月31日的人民幣260.4百萬元，主要由於為了支持以自營方式提供跨境海運服務而增加集裝箱，以及因資本化船舶檢修而使裝飾及改良增加。

我們的物業、廠房及設備由截至2021年12月31日的人民幣260.4百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣400.3百萬元，主要由於增加集裝箱以進一步支持我們的業務擴張，尤其以自營方式提供跨境海運服務。

我們的物業、廠房及設備由截至2022年12月31日的人民幣400.3百萬元減少至截至2023年4月30日的人民幣387.7百萬元，主要由於期內計提折舊所致。

我們已個別估計及釐定截至2023年4月30日的我們的物業、廠房及設備的可收回金額。董事認為，截至同日並無必要作出減值。

財務資料

下表載列往績記錄期各期初及期末集裝箱數量的對賬：

	截至12月31日止年度			截至
	2020年	2021年	2022年	2023年 4月30日 止四個月
	(人民幣千元)			
截至1月1日的集裝箱期初餘額	22,517	24,679	163,889	292,668
年內／期內添置 ⁽¹⁾	23,576	687,813	298,136	28
轉至持作出售資產	—	—	(124,126)	—
年內／期內出售：				
— 出售集裝箱的已收／ 應收代價	(25,848)	(544,568)	(34,257)	(4,340)
— 出售集裝箱的收益／虧損	7,835	18,286	(2,265)	(759)
年內／期內出售	(18,013)	(526,282)	(36,522)	(5,099)
年內／期內折舊	(1,987)	(21,770)	(23,818)	(7,888)
匯兌調整	(1,414)	(551)	15,109	(1,705)
截至12月31日或4月30日的 集裝箱期末餘額	<u>24,679</u>	<u>163,889</u>	<u>292,668</u>	<u>278,004</u>

附註：

(1) 指集裝箱的採購成本，即採購代價。

我們確認為物業、廠房及設備的集裝箱金額由截至2020年12月31日的人民幣24.7百萬元增加至截至2021年12月31日的人民幣163.9百萬元，並進一步增至截至2022年12月31日的人民幣292.7百萬元。我們確認為物業、廠房及設備的集裝箱金額減少至截

財務資料

至2023年4月30日的人民幣278.0百萬元。為滿足客戶的需求並維持我們的市場地位，我們擁有不同規格及功能的集裝箱，以提供不同的運輸服務。一般而言，我們考慮客戶的需要、物流資源規劃及集裝箱狀況，不時採購及出售集裝箱。我們密切監控集裝箱購買價及租賃價，以進行物流資源規劃。於2020年，我們出售長期使用的集裝箱，並為我們的運營購買新集裝箱。於2021年，雖然集裝箱的市場價格相對較高，但為支持我們於同年開始的自營跨境海運物流服務及航運活動增加，以致集裝箱需求增加，我們採購了更多集裝箱以滿足客戶需求。同年，我們於完成服務後不久在集裝箱價格居高不下時出售若干集裝箱，以管理集裝箱價格波動的風險。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，並主要於2022年下半年及截至2023年4月30日止四個月出售若干集裝箱，以應對航運活動的預期減少及進行流動資金管理。於往績記錄期，我們的集裝箱賣方主要為集裝箱租賃公司，而集裝箱的買方主要為物流公司及航運公司，彼等均為獨立第三方。下表載列我們於往績記錄期購買及出售集裝箱的概要：

	截至12月31日止年度			截至
	2020年	2021年	2022年	2023年
				4月30日
				止四個月
集裝箱採購數量	1,170	17,002	9,816	1
採購代價(人民幣千元)	23,576	687,813	298,136	28
集裝箱的出售數量	1,224	13,307	1,226	214
出售代價(人民幣千元)	25,848	544,568	34,257	4,340
出售的集裝箱的平均持有期(天)	639	155	238	506

於2020年、2021年及2022年以及截至2023年4月30日止四個月，每個集裝箱的平均購買價分別約為人民幣20,000元，人民幣40,000元、人民幣30,000元及人民幣28,000元。於2020年、2021年及2022年以及截至2023年4月30日止四個月，每個集裝箱的平均出售代價分別約為人民幣21,000元，人民幣41,000元、人民幣28,000元及人民幣20,000元。集裝箱的購買價及出售代價乃經參考集裝箱市場價格磋商後釐定。2021年平均購買價及出售代價增加主要是由於同年航運活動活躍而集裝箱需求增加所致。

財務資料

2022年及截至2023年4月30日止四個月平均購買價及出售代價減少主要是由於集裝箱市場價格下跌所致。每筆交易的購買價及出售代價亦受集裝箱類型、箱齡、品牌、狀況及位置影響。例如，較新及品牌集裝箱購買價及出售代價高於陳舊及非品牌集裝箱。

於2020年、2021年及2022年以及截至2023年4月30日止四個月，我們出售的集裝箱的平均持有期分別約為直至各自出售日期計639天、155天、238天及506天。於2020年、2021年及2022年以及截至2023年4月30日止四個月，我們出售的集裝箱的平均箱齡分別約為12.9年、2.2年、3.3年及9.4年。與2020年相比，我們於2021年及2022年的平均持有期及箱齡較短，主要由於我們鑒於集裝箱價格波動而做出風險管理決定，出售若干以高價購買的集裝箱。於2022年12月，我們亦訂立協議，據此，我們計劃於2023年12月前向獨立第三方買家出售有關4,000個集裝箱，以管理及優化我們的流動資金。因此，我們將確認為物業、廠房及設備的集裝箱人民幣124.1百萬元轉入截至2022年12月31日持作出售資產。由於集裝箱市場價格下跌，我們於2022年錄得持作出售資產減值損失人民幣36.4百萬元。有關詳情，請參閱「一持作出售資產」。截至2023年4月30日止四個月出售的集裝箱的平均持有期較長，因為我們出售若干舊集裝箱。

使用權資產

我們的使用權資產指用作辦公場所的長期租賃樓宇的賬面值。租期介乎於一年至三年。

我們的使用權資產由截至2020年12月31日的人民幣4.1百萬元增加9.8%至截至2021年12月31日的人民幣4.5百萬元，原因是我們於山東訂立新租賃協議以擴展業務。我們的使用權資產由截至2021年12月31日的人民幣4.5百萬元增加77.8%至截至2022年12月31日的人民幣8.0百萬元，原因是我們於上海訂立新租賃協議以擴展業務。我們的使用權資產由截至2022年12月31日的人民幣8.0百萬元增加23.8%至截至2022年12月31日的人民幣9.9百萬元，主要由於我們為上海絲金租賃辦公室訂立新租賃協議。

我們已個別估計及釐定截至2023年4月30日的我們的使用權資產的可收回金額。董事認為，截至同日並無必要作出減值。

財務資料

商譽

我們錄得的商譽主要與我們於2019年4月30日收購上海絲金的75%股權有關。就減值測試而言，透過企業合併獲得的商譽會分配至上海絲金現金產生單位，其可收回金額乃根據使用價值計算釐定，有關計算使用根據管理層批准的五年期財務預算的現金流量預測得出。於2020年、2021年及2022年以及2023年4月30日，應用於現金流量預測的除稅前貼現率分別為14.3%、14.6%、14.7%及14.7%。於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，用於估計五年期後現金流量的增長率分別為3.0%、2.3%、2.3%及2.3%。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，分配至上海絲金現金產生單位的商譽賬面值保持穩定於人民幣8.6百萬元。

關鍵假設

管理層認為，計算使用價值關鍵假設的任何合理變動將不會導致上海絲金現金產生單位的賬面值超過可收回金額。於往績記錄期計算上海絲金現金產生單位的使用價值時使用的假設如下：

- *預算收入*。預算銷售金額乃基於過往數據及管理層對未來市場的預期。
- *預算毛利率*。用於釐定分配至預算毛利率價值的基準為緊接預算年度前一年實現的平均毛利率。
- *長遠增長率*。用於釐定分配至年度收入增長率價值的基準為緊接預算年度前一年實現的年度收入，並因預期效率改善及預期市場發展而上升。
- *貼現率*。貼現率為除稅前貼稅率，並反映與相關單位有關的特定風險。

財務資料

分配至上海絲金的年度收入增長率及除稅前貼現率的關鍵假設的價值與外部資料來源一致。

	截至12月31日			截至
	2020年	2021年	2022年	2023年 4月30日
長期增長率	3.0%	2.3%	2.3%	2.3%
貼現率	14.3%	14.6%	14.7%	14.7%

對關鍵假設變動的敏感度

在所有其他假設保持不變的情況下，我們的管理層通過減少1%長期增長率或增加1%除稅前貼現率進行敏感度測試。對各上海絲金現金產生單位可收回金額（淨空）的影響如下：

	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)			
淨空	15,034	18,084	7,154	7,154
長期增長率的影響	(2,021)	(2,087)	(1,595)	(1,595)
增加除稅前貼現率的影響	(3,241)	(3,383)	(2,593)	(2,593)

截至2023年4月30日，商譽已進行減值測試。董事認為，與截至2022年12月31日完成商譽減值評估時所採用者相比，所採納的關鍵假設並無重大變動。董事認為，截至2023年4月30日並無減值撥備。

有關上海絲金現金產生單位使用價值計算所用假設的更多資料，請參閱本文件附錄一會計師報告附註15。

財務資料

持作出售資產

截至2022年12月31日以及2023年4月30日，我們錄得持作出售資產人民幣86.6百萬元及人民幣80.8百萬元，即我們擬出售的集裝箱的金額。於2022年12月，我們訂立協議，據此我們計劃於2023年12月前向獨立第三方買家出售相關4,000個集裝箱。該等待售集裝箱的賬面值已撇減至公允價值減預期銷售成本。因此，我們於2022年錄得持作出售資產減值虧損人民幣36.5百萬元。我們的持作出售資產由截至2022年12月31日的人民幣86.6百萬元減少至截至2023年4月30日的人民幣80.8百萬元，主要是由於於截至2023年4月30日止四個月交付若干集裝箱。

貿易應收款項

我們的貿易應收款項主要指我們應收第三方客戶的未支付款項。我們一般授予客戶30至60天的信貸期。下表載列我們截至所示日期的貿易應收款項(扣除減值撥備)：

	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)			
貿易應收款項	122,490	317,660	164,979	140,503
減值	(5,178)	(6,373)	(15,839)	(21,058)
	<u>117,312</u>	<u>311,287</u>	<u>149,140</u>	<u>119,445</u>

我們的貿易應收款項由截至2020年12月31日的人民幣117.3百萬元增加至截至2021年12月31日的人民幣311.3百萬元，主要由於整體業務量及收入增長。我們截至2022年12月31日的貿易應收款項減少至人民幣149.1百萬元，主要是由於2022年最後一個季度的業務活動和運價下降。我們的貿易應收款項由截至2022年12月31日的人民幣149.1百萬元減少至截至2023年4月30日的人民幣119.4百萬元，主要由於期內業務活動減少所致。

財務資料

下表載列我們於往績記錄期各期末基於發票日期及扣除減值撥備後的貿易應收款項的賬齡分析。

	截至12月31日			截至2023年
	2020年	2021年	2022年	4月30日 ⁽¹⁾
	(人民幣千元)			
一個月內	93,377	261,424	42,050	49,564
一至三個月	24,940	51,464	58,631	9,981
三至六個月	700	775	30,185	34,232
六至12個月	143	262	34,027	19,789
超過一年	3,330	3,735	86	26,937
	<u>122,490</u>	<u>317,660</u>	<u>164,979</u>	<u>140,503</u>
減值	<u>(5,178)</u>	<u>(6,373)</u>	<u>(15,839)</u>	<u>(21,058)</u>
總計	<u>117,312</u>	<u>311,287</u>	<u>149,140</u>	<u>119,445</u>

附註：

- (1) 就截至2023年4月30日的貿易應收款項結餘而言，我們分別就賬齡為一個月內、一至三個月、三至六個月、六至12個月及超過一年的貿易應收款項作出減值人民幣0.3百萬元、人民幣0.2百萬元、人民幣2.5百萬元、人民幣4.3百萬元及人民幣13.7百萬元。除應收客戶X的貿易應收款項外，截至2023年4月30日賬齡超過一年的所有其他貿易應收款項已悉數撥備。

就貿易應收款項預期信貸虧損的撥備而言，撥備矩陣初步基於本集團過往觀察所得違約率而釐定。我們將調整矩陣，借以按針對債務人及經濟環境的前瞻性資料調整過往信貸虧損經驗。過往觀察所得違約率於各報告日期予以更新，並會分析前瞻性估計變動。

我們一般於三個月內收回貿易應收款項。自2022年底以來，鑒於市場狀況，我們與客戶之間確認發票金額所需時間變得更長。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，賬齡超過三個月的貿易應收款項分別佔我們貿易應收款項總額的3.4%、1.5%、39.0%及57.6%。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，賬齡超過一年的貿易應收款項分別佔2.7%、1.2%、0.1%及19.2%。

財務資料

截至2022年12月31日，賬齡超過三個月的貿易應收款項大幅增加，而截至2023年4月30日，賬齡超過一年的貿易應收款項大幅增加，主要是與一名客戶（「客戶X」）有關。截至2022年12月31日以及2023年4月30日，應收客戶X的貿易應收款項為人民幣34.3百萬元及人民幣34.0百萬元。截至同日，我們應付客戶X的貿易應付款項分別為人民幣23.2百萬元及人民幣22.8百萬元。經計及應收客戶X的貿易應收款項及應付客戶X的貿易應付款項的各自金額，截至2022年12月31日以及2023年4月30日，我們就減值虧損計提撥備人民幣11.1百萬元及人民幣11.2百萬元，即應收客戶X的款項的風險敞口淨額。考慮到(i)我們已與客戶X保持持續溝通，並已採取後續措施以進行對賬及結算與客戶X的貿易結餘；(ii)據董事所知，客戶X仍在進行其正常業務營運；(iii)待客戶X結清應付我們的貿易應收款項時，我們可預扣應付客戶X的貿易應付款項；及(iv)於2023年4月30日後及直至2023年7月31日，我們已收取客戶X的貿易應收款項約人民幣2.4百萬元，董事認為，從商業角度而言，我們已就應收客戶X的貿易應收款項作出充足撥備。聯席保薦人已與本公司管理層及申報會計師進行討論，以從會計角度了解我們計提減值撥備的基準，聯席保薦人並未注意到任何事項會導致彼等對上文所述計提減值撥備的基準產生疑問。

不包括截至2022年12月31日以及2023年4月30日已個別減值的應收客戶X的貿易應收款項，賬齡超過三個月的貿易應收款項總額由截至2021年12月31日的人民幣4.8百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣30.6百萬元以及截至2023年4月30日的人民幣46.9百萬元，主要歸因於若干其他客戶延遲結算。有關延遲結算乃由於自2022年第四季度以來市場低迷導致對賬及結算過程延長。我們持續監控未償付結餘。我們力求對貿易應收款項維持嚴格控制，且高級管理層每月審查逾期結餘。截至2023年7月31日，我們已收回截至2023年4月30日應收客戶X的貿易應收款項人民幣2.4百萬元；而截至2023年4月30日賬齡超過三個月的餘下貿易應收款項中的人民幣22.2百萬元或47.3%已隨後結算。我們就截至往績記錄期各期末賬齡超過一年的貿易應收款項作出全額撥備。除應收客戶X並已個別評估的貿易應收款項外，於往績記錄期各期末，我們的其他貿易應收款項並無重大可收回性問題。董事認為已按類別基準就其他客戶的貿易應收款項計提充足的減值撥備。由於我們的貿易應收款項與眾多不同類型的客戶有關，以及截至2023年4月30日，我們前五大貿易應收款項的金額僅佔貿易應收款項總額的24.4%，故並無重大信貸集中風險。

截至2023年7月31日，我們截至2023年4月30日的貿易應收款項人民幣79.0百萬元或66.2%已隨後結算。具體而言，截至同日，截至2023年4月30日賬齡為一個月內的貿易應收款項中的人民幣45.6百萬元已於其後結清；截至2023年4月30日賬齡為一至三個月的貿易應收款項中的人民幣8.7百萬元已於其後結清；截至2023年4月30日賬齡為

財務資料

三至六個月的貿易應收款項中的人民幣21.3百萬元已於其後結清；截至2023年4月30日賬齡為六至12個月的貿易應收款項中的人民幣0.7百萬元已於其後結清；截至2023年4月30日賬齡超過一年的貿易應收款項中的人民幣2.7百萬元已於其後結清。

下表載列我們於所示期間的貿易應收款項周轉天數：

	截至12月31日止年度			截至2023年
	2020年	2021年	2022年	4月30日 止四個月
貿易應收款項周轉天數 ⁽¹⁾	51.1	18.6	18.2	35.5

附註：

- (1) 期內貿易應收款項周轉天數等於期初及期末貿易應收款項結餘的平均數除以有關期間的收入，再乘以有關期間的天數（即2020年、2021年及2022年為365天，截至2023年4月30日止四個月為120天）。

貿易應收款項周轉天數反映我們收回現金款項所需之平均時間。我們的貿易應收款項周轉天數由2020年的51.1天減少至2021年的18.6天，原因是我們於2021年加強信貸催收並實施更嚴格的信貸控制。我們於2021年及2022年的貿易應收款項周轉天數維持相對穩定，分別為18.6天及18.2天。我們的貿易應收款項周轉天數由2022年的18.2天增加至截至2023年4月30日止四個月的35.5天，主要是由於與我們的自營跨境物流服務及船舶出租服務相比，我們於期內主要提供第三方提供的跨境物流服務，而該等服務的信貸期較長。

財務資料

預付款項及其他應收款項

我們的預付款項及其他應收款項主要包括(i)預付款項，主要用於支付購買集裝箱船舶、租入船舶、海運費及提供跨境物流服務的其他預付款項；(ii)預付[編纂]；(iii)保證金，即我們向第三方船運公司支付的保證金、支付予保理公司的融資保證金及集裝箱租賃保證金；(iv)出售集裝箱應收代價；(v)應收股息；(vi)其他可收回稅項；(vii)出售聯營公司寶亮及附屬公司江蘇鑫博亞的應收代價；及(viii)其他，包括僱員應急零用現金及代業務合作夥伴支付的開支。下表載列我們截至所示日期的預付款項及其他應收款項：

	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)			
預付款項	3,834	50,126	406,543	587,272
預付[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
保證金	6,364	16,579	9,145	9,617
出售集裝箱應收代價	–	246,523	1,392	–
應收股息	–	835	835	835
其他可收回稅項	1,674	185	482	635
出售聯營公司及附屬公司 的應收代價 ⁽¹⁾	–	9,956	–	–
其他	3,265	4,880	1,718	6,755
	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>
減值撥備	(551)	(1,472)	(849)	(1,190)
	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>

附註：

- (1) 該金額包括(i)於2021年12月有關出售寶亮的45%權益的應收代價人民幣7.3百萬元及(ii)有關出售江蘇鑫博亞的應收代價人民幣2.7百萬元。我們於出售寶亮前持有45%權益。鑒於我們未能收購寶亮的多數股權並為實現我們的投資回報，我們於2021年12月將我們於寶亮的所有股權出售予Skyfield Dragon Ltd. (寶亮的另一名股權持有人)。

財務資料

我們繼續精簡資產組合，以獲取與船舶營運相關的資源及能力。我們擁有不同規格及功能的集裝箱，以提供不同的運輸服務，以滿足客戶的需求並維持我們的市場地位。於2021年，為迎合客戶多元化的需求，我們購買集裝箱以支持我們的跨境物流服務。同年，我們及時評估市場狀況及集裝箱價格呈現下行趨勢的風險，出售若干集裝箱。截至2021年12月31日，代價尚未悉數支付，因此我們錄得出售集裝箱應收代價人民幣246.5百萬元。

為擴展我們的船隊，我們於2022年6月訂立協議訂購兩艘一手超大型集裝箱船舶，運力皆為14,700TEU。該等船舶將幫助我們在運價及船舶租賃價格波動時保持靈活。總合約價為281百萬美元。根據該等協議，我們將分四期結算合約價。截至2023年4月30日，我們已結清首期及第二期付款（佔總合約價30%）。

我們的預付款項及其他應收款項由截至2020年12月31日的人民幣[編纂]百萬元增加至截至2021年12月31日的人民幣[編纂]百萬元，主要由於(i)出售集裝箱應收代價人民幣246.5百萬元，原因是我們於2021年出售若干集裝箱；以及(ii)就租入船舶及海運費支付的預付款項增加人民幣46.3百萬元。

我們的預付款項及其他應收款項由截至2021年12月31日的人民幣[編纂]百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣[編纂]百萬元，主要由於就購買集裝箱船舶預付款項人民幣377.2百萬元所致，部分被出售集裝箱應收代價減少所抵銷，這是由於截至2022年12月31日有關款項已結清。

我們的預付款項及其他應收款項由截至2022年12月31日的人民幣[編纂]百萬元增加至截至2023年4月30日的人民幣[編纂]百萬元，主要由於(i)非流動預付款項增加，乃由於就購買兩艘一手超大型集裝箱船舶支付的預付款項增加；及(ii)預付[編纂]增加。

截至2023年7月31日，我們截至2023年4月30日的預付款項及其他應收款項人民幣15.1百萬元或2.5%已隨後結算。截至2023年7月31日，仍未結清的預付款項及其他應收款項主要與購買集裝箱船舶預付款項有關。與購買集裝箱船舶有關的預付款項預期將於兩艘集裝箱船舶交付後（預計分別於2025年8月及10月交付）確認為物業、廠房及設備。

我們已個別估計及釐定截至2023年4月30日我們就購買集裝箱船舶的非流動預付款項的可收回金額人民幣572.4百萬元。董事認為，截至同日並無必要作出減值。

財務資料

存貨

我們的存貨主要包括燃油及消耗品，如潤滑油。下表載列我們於所示日期的存貨：

	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)			
燃油 ⁽¹⁾	–	15,919	4,403	997
消耗品及其他	3,327	1,120	2,195	2,190
	<u>3,327</u>	<u>17,039</u>	<u>6,598</u>	<u>3,187</u>

附註：

(1) 截至2020年12月31日，燃油結餘為零，原因為我們於2020年並無提供自營跨境海運服務。

我們的存貨由截至2020年12月31日的人民幣3.3百萬元增加至截至2021年12月31日的人民幣17.0百萬元，主要由於燃油增加，與我們的業務增長及截至2021年12月31日租入船舶數量的增加一致。我們的存貨由截至2021年12月31日的人民幣17.0百萬元減少至截至2022年12月31日的人民幣6.6百萬元，主要是由於截至2022年12月31日的運營船舶數量減少。於2022年12月31日後及直至最後實際可行日期，自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，我們並無提供任何自營跨境海運服務。截至2022年12月31日的燃油餘額指自營跨境海運服務租入船舶中剩餘的燃油，其中(i)人民幣2.1百萬元隨後於返程中被消耗，並已按應計基準於2022年銷售成本確認；及(ii)人民幣2.3百萬元於我們於2023年1月歸還船舶時由船東作出賠償。我們的存貨由截至2022年12月31日的人民幣6.6百萬元減少至截至2023年4月30日的人民幣3.2百萬元，主要是由於燃油減少。截至2023年4月30日的燃油餘額指我們租出的船舶中剩餘的燃油，該船舶是我們在提供船舶出租服務後收回船舶時收購的。

截至2023年7月31日，我們截至2023年4月30日的存貨人民幣2.1百萬元或64.7%隨後已被消耗。董事認為，由於燃油及消耗品預期將在日常過程中提供船舶出租服務時消耗或使用，故不存在有關存貨的可收回性問題。

財務資料

以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產

下表載列截至所示日期以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產明細：

	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)			
非上市股權投資	–	3,300	6,368	6,684
理財產品	–	–	–	7,706
總計	<u>–</u>	<u>3,300</u>	<u>6,368</u>	<u>14,390</u>

我們的非上市股權投資指我們對一間有限合夥進行了若干投資，該合夥企業主要投資於在江蘇省從事新能源業務的非上市公司。該投資分類為以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產，按第3層級公允價值計量。我們採用基於資產的方法計量投資的公允價值，其中重大不可觀察輸入數據為資產淨值的經調整賬面值。截至2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，我們以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產分別為人民幣3.3百萬元、人民幣6.4百萬元及人民幣6.7百萬元。

截至2023年4月30日，我們的理財產品投資額為人民幣7.7百萬元。該等投資分類為以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產，按第1層級公允價值計量。我們的流動資金可能不時高於我們日常營運所需的水平。為更好地利用我們的現金盈餘，我們可能會在考慮(i)營運資金需求；(ii)我們的流動資金狀況；及(iii)投資的期限及性質後進行低風險投資以賺取回報。我們所投資的理財產品由中國信譽良好的商業銀行發行。本金額及投資回報為無抵押、無擔保，並根據相關投資組合（主要包括貨幣市場工具及債券等固定回報證券）的表現按可變回報率計息。

我們已對理財產品的投資採取內部控制措施，以確保適當地申請、監控及退出我們有關盈餘現金管理的投資。一般而言，我們將僅投資於我們的投資政策所界定的中低風險產品。我們投資金額不多於人民幣5.0百萬元的理財產品須由本集團實體各自的財務負責人審批，而投資金額超過人民幣5.0百萬元及不多於人民幣15.0百萬元須由首席執行官及負責投資、融資及資本運作的副總裁審批。任何金額超過人民幣15.0百萬元的建議投資須經董事會（包括獨立非執行董事）批准。[編纂]後該等投資須遵守上市規則第十四章的規定。我們的首席執行官許先生擁有超過20年行業經驗，並獲得高級

財務資料

管理人員工商管理碩士(EMBA)學位。我們負責投資、融資及資本運作的副總裁孫宏陽先生為中國註冊會計師協會認可的中國註冊會計師及澳洲會計師公會認可的澳大利亞執業會計師(CPA Aust.)，於提供會計及財務意見方面擁有22年經驗。有關彼等各自的管理專業知識，請參閱「董事及高級管理層」。

就分類為第3層級公允價值計量的金融資產估值而言，我們已實施以下內部政策，以確保第3級金融資產公允價值估計的合理性，包括：(i)審閱投資協議的條款；(ii)審閱財務人員呈列的相關投資的公允價值計量評估；及(iii)審慎考慮所有相關資料輸入數據。董事得悉證監會於2017年5月15日發佈「有關董事在企業交易估值方面的責任指引」。就此，董事確認：(i)彼等在作出投資決定時已以適當的謹慎、技能及勤勉行事並監督受委代表；及(ii)彼等符合合理努力並具備可合理預期董事在執行有關董事就有關公司所執行的職能時會具備的知識、技能以及經驗的人所達到的標準。

聯席保薦人已就我們對第3級金融資產的公允價值估計(i)與本公司管理層進行討論，以了解有關金融資產的重大方面；(ii)審閱本文件附錄一所載會計師報告附註38；(iii)審閱與有關金融資產相關協議的主要條款；及(iv)取得本公司及申報會計師對彼等就有關金融資產所做一般工作的了解。基於上文所述，聯席保薦人並無察覺任何會導致彼等對有關金融資產的調查及盡職調查的充分性產生疑問的重大事項。

有關我們金融資產公允價值計量的進一步詳情，包括公允價值層級、估值方法、重大不可觀察輸入數據及公允價值計量的敏感度，於本文件附錄一所載會計師報告附註38披露，由申報會計師根據香港會計師公會頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告」進行報告。申報會計師對本集團於往績記錄期的整體歷史財務資料的意見載於本文件附錄一第I-1頁。

財務資料

貿易應付款項

我們的貿易應付款項主要與應付供應商款項有關，包括海運費、港口費及燃油成本。我們的貿易應付款項由截至2020年12月31日的人民幣143.6百萬元增加至截至2021年12月31日的人民幣453.1百萬元，反映我們業務營運的擴張。我們的貿易應付款項由截至2021年12月31日的人民幣453.1百萬元減少至截至2022年12月31日的人民幣336.4百萬元，主要是由於業務活動及運價於2022年最後一個季度均有所減少。我們的貿易應付款項進一步減少至截至2023年4月30日的人民幣260.3百萬元，主要是由於2023年業務活動持續減少。

截至2023年7月31日，我們截至2023年4月30日的貿易應付款項人民幣68.5百萬元或26.3%隨後已結清。

下表載列截至所示日期，我們貿易應付款項基於發票日期的賬齡分析：

	截至12月31日			截至2023年 4月30日
	2020年	2021年	2022年	
	(人民幣千元)			
一年內	141,863	452,050	335,838	259,780
超過一年	1,750	1,068	552	488
總計	143,613	453,118	336,390	260,268

下表載列於所示期間我們的平均貿易應付款項周轉天數：

	截至12月31日止年度			截至2023年 4月30日 止四個月
	2020年	2021年	2022年	
貿易應付款項 周轉天數 ⁽¹⁾	65.6	29.1	35.5	105.3

附註：

- (1) 期內貿易應付款項周轉天數等於期初及期末貿易應付款項結餘的平均數除以有關期間的銷售成本，再乘以有關期間的天數，即2020年、2021年及2022年為365天，截至2023年4月30日止四個月為120天。

於往績記錄期，自發票日期起計，我們的供應商授予我們的信貸期約為30至60天。

財務資料

我們的貿易應付款項周轉天數由2020年的65.6天減少至2021年的29.1天，主要由於以自營方式提供跨境海運服務導致船舶出租費增加，而船東通常要求我們支付預付款項。於2021年，供應商授予我們的信貸期亦由於市場狀況而減少。

於2021年及2022年，我們的貿易應付款項周轉天數為29.1天及35.5天，與我們授予供應商的信用期大致相同。

我們的貿易應付款項周轉天數由2022年的35.5天增加至截至2023年4月30日止四個月月的105.3天，主要是由於我們正與若干服務提供商確認發票金額，導致貿易應付款項的結算延遲。自2022年底以來，鑒於市場狀況，我們與客戶之間確認發票金額所需時間變得更長。

其他應付款項及應計費用

其他應付款項及應計費用主要包括(i)購買集裝箱的應付款項；(ii)合約負債，主要反映就跨境物流服務向客戶收取的預收服務費；(iii)應付工資及福利，指應計薪金及花紅；(iv)應付[編纂]；(v)保證金，即提供跨境物流服務從客戶收到的保證金；(vi)從交易對手收到的其他合約保證金以確保其遵守相關協議；(vii)出租船舶從客戶收到的預收款；(viii)出售集裝箱的預收款；(ix)潛在合作的預收款；及(x)應付一間附屬公司的非控股股東款項。下表載列截至所示日期我們的其他應付款項及應計費用：

	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)			
購買集裝箱的應付款項	–	6,084	45,432	34,053
合約負債	7,769	39,265	19,585	9,164
應付工資及福利	3,398	11,795	11,615	7,537
應付[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
保證金	1,765	4,610	6,000	6,668
應付代價	99	2,582	–	–
其他應付稅項	69	1,005	405	360
其他合約保證金 ⁽¹⁾	5,400	5,250	5,960	4,582
出租船舶從客戶收到的 預收款	–	7,781	12,395	5,749

財務資料

	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)			
出售集裝箱的預收款	–	–	4,387	2,815
潛在合作的預收款 ⁽²⁾	–	–	10,099	–
應付一間附屬公司的 非控股股東款項 ⁽³⁾	584	4,360	–	9,600
其他	4,684	641	3,724	2,679
總計	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) 指為確保交易對手遵守相關協議而收取的其他合約保證金。
- (2) 指於2022年12月31日入賬由獨立第三方就共同購買船舶的潛在合作作出的付款。由於合作並未進行，該等墊款已於2023年3月退還予獨立第三方。
- (3) 指上海絲金的股東及董事傅達正先生及洪研先生為支持上海絲金的營運而向其提供的短期免息墊款。傅達正先生及洪研先生的所有墊款將於[編纂]前結清。

下表載列截至所示日期，我們合約負債的賬齡分析：

	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)			
一個月內	6,783	38,397	18,777	8,855
一至三個月	986	868	808	309
總計	7,769	39,265	19,585	9,164

財務資料

由於我們或會要求客戶在貨物到達目的港前付款，故我們的合約負債主要受我們船期表影響。合約負債由截至2020年12月31日的人民幣7.8百萬元大幅增加至截至2021年12月31日的人民幣39.3百萬元，主要是由於相關時間的業務活動增加。截至2022年12月31日，我們的合約負債減少至人民幣19.6百萬元，乃由於與2021年12月相比，2022年12月的業務活動有所較少。截至2023年4月30日，我們的合約負債進一步減少至人民幣9.2百萬元，乃由於截至2023年4月30日止四個月的業務活動減少。

截至2023年7月31日，我們截至2023年4月30日的所有合約負債隨後已確認為收入。

我們的其他應付款項及應計費用由截至2020年12月31日的人民幣[編纂]百萬元增加至截至2021年12月31日的人民幣[編纂]百萬元，主要由於(i)合約負債增加人民幣31.5百萬元，反映以自營方式提供跨境海運服務的客戶預付服務費增加；及(ii)由於我們的管理及營運人員人數增加以及我們員工的平均薪金及福利增加，導致應付工資及福利增加人民幣8.4百萬元。

我們的其他應付款項及應計費用由截至2021年12月31日的人民幣[編纂]百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣[編纂]百萬元，主要由於(i)購買集裝箱的應付款項因我們購買額外的集裝箱支持我們的服務及精簡我們的資產組合而增加人民幣39.3百萬元，以及由於市場狀況變化，我們於2022年獲得較好的支付條款；以及(ii)應付[編纂]開支增加，及(iii)獨立第三方就潛在合作共同購買船舶作出的付款人民幣10.1百萬元計入其他應付款項及應計費用，其後因合作並無進行而於2023年3月退還予獨立第三方，部分被合約負債減少人民幣19.7百萬元（主要由於我們所提供的服務）所抵銷。

我們的其他應付款項及應計費用由截至2022年12月31日的人民幣[編纂]百萬元減少至截至2023年4月30日的人民幣[編纂]百萬元，主要是由於(i)採購集裝箱的應付款項減少人民幣11.4百萬元，原因為我們於期內結清部分費用；(ii)由於商業活動減少，合約負債減少人民幣10.4百萬元；及(iii)潛在合作的預收款減少，原因為我們於2023年3月向獨立第三方退還上述與潛在合作有關的預付款項。

財務資料

債務

我們的債務包括計息銀行及其他借款、應付關聯方款項及租賃負債。下表載列我們截至所示日期的債務：

	截至12月31日			截至	截至
	2020年	2021年	2022年	2023年 4月30日	2023年 7月31日
	(人民幣千元)				(未經審核)
計息銀行及其他借款	44,153	90,040	66,930	62,825	59,741
應付關聯方款項 ⁽¹⁾	265	3,096	9,711	–	–
租賃負債	4,430	5,031	7,989	9,399	8,710
總計	48,848	98,167	84,630	72,224	68,451

附註：

(1) 僅包括非貿易相關結餘。

計息銀行及其他借款

下表載列截至所示日期我們計息銀行及其他借款的本金額：

	截至12月31日			截至	截至
	2020年	2021年	2022年	2023年 4月30日	2023年 7月31日
	(人民幣千元)				(未經審核)
即期					
銀行貸款—有抵押	12,000	10,004	10,000	10,000	10,000
其他貸款—有抵押	–	5,095	–	–	–
其他長期貸款即期部分 —有抵押	18,625	51,998	17,514	16,629	15,932
	30,625	67,097	27,514	26,629	25,932
非即期					
其他貸款—有抵押	13,528	22,943	19,384	15,997	12,789
其他貸款—無抵押	–	–	20,032	20,199	21,020
	13,528	22,943	39,416	36,196	33,809
總計	44,153	90,040	66,930	62,825	59,741

財務資料

我們的銀行及其他借款一般須於兩年內償還。我們的其他借款主要指於2022年延長與一名集裝箱供應商的付款時間表，據此，我們獲准於2024年12月31日按每年4.35%的利率結算應付款項人民幣19.7百萬元。有關詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註2。

我們的未償還銀行及其他借款總額由截至2020年12月31日的人民幣44.2百萬元增加至截至2021年12月31日的人民幣90.0百萬元，主要由於我們的業務擴張導致融資活動增加，以用於支持我們的營運資金。我們的未償還銀行及其他借款總額由截至2021年12月31日的人民幣90.0百萬元減少至截至2022年12月31日的人民幣66.9百萬元，並進一步減少至截至2023年4月30日的人民幣62.8百萬元及截至2023年7月31日的人民幣59.7百萬元，乃由於我們償還其他貸款。我們計劃取得額外的銀行借款及其他借款用於營運資金。

截至2020年及2021年12月31日，我們的若干銀行及其他借款中分別有人民幣13.8百萬元及人民幣80.0百萬元由我們的控股股東許先生及李女士提供擔保。截至2022年12月31日，我們的控股股東提供的有關擔保已全部解除。

截至2020年12月31日，我們不超過人民幣5.0百萬元的若干銀行及其他借款由我們的控股股東許先生及李女士以及一名獨立第三方提供擔保，其為位於青島的一間融資擔保公司。應我們的貸款人的要求，我們委聘該公司在支付擔保費後向我們的貸款人提供額外擔保。截至2021年12月31日，我們的控股股東及獨立第三方提供的有關擔保已全部解除。

截至2020年、2021年及2022年12月31日、2023年4月30日及2023年7月31日，我們不超過人民幣2.0百萬元、人民幣10.0百萬元、人民幣10.0百萬元、人民幣10.0百萬元及人民幣10.0百萬元的若干銀行及其他借款分別由傅達正先生（上海絲金的董事、法定代表及於當中擁有13.75%股權的主要股東）、其配偶及一名獨立第三方（為上海市人民政府設立的公共機構，主要負責營運上海市中小微企業政策性融資擔保基金，以支持上海市具有增長潛力及業務運營的中小微企業的發展）提供擔保。由上海絲金獲得的貸款由傅達正先生（作為上海絲金的法定代表）及其配偶提供擔保。截至2023年7月31日向上海絲金提供的借款人民幣10.0百萬元中，人民幣4.0百萬元將於2023年9月到期，人民幣3.0百萬元將於2023年11月到期，餘下人民幣3.0百萬元將於2024年3月到期。我們的董事預期有關貸款不會在[編纂]前結清，而擔保會持續至有關貸款結算為止。更多詳情另請參閱「關連交易－全面豁免遵守申報、年度審核、公告及獨立股東批准的持續關連交易」。

財務資料

截至2020年、2021年及2022年12月31日、2023年4月30日及2023年7月31日，我們已抵押集裝箱船舶賬面值為人民幣49.2百萬元、人民幣51.7百萬元、人民幣34.0百萬元、人民幣33.5百萬元及人民幣34.2百萬元，為銀行及其他借款提供人民幣23.3百萬元、人民幣21.4百萬元、人民幣36.9百萬元、人民幣32.6百萬元及人民幣28.7百萬元擔保。截至2021年12月31日，我們已抵押應收款項人民幣58.7百萬元為銀行及其他借款提供擔保。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度、截至2023年4月30日止四個月以及截至2023年7月31日止七個月，我們的銀行借款的實際年利率分別為3.8%至4.6%、3.7%至3.9%、3.7%、3.7%及3.7%。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度、截至2023年4月30日止四個月以及截至2023年7月31日止七個月，我們的其他借款的實際年利率分別為10.0%、8.0%至9.1%、4.4%至11.8%、4.4%至11.8%及4.4%至11.8%。該等利率在市場利率範圍內。

我們的銀行借款協議載有商業銀行貸款慣有的標準條款、條件及契諾。董事確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無在取得銀行借款方面遇到任何困難、拖欠銀行借款或違反契諾的情況。

截至2023年7月31日，我們並無任何未動用銀行融資。

應付關聯方款項

截至2020年、2021年及2022年12月31日、2023年4月30日及2023年7月31日，我們的非貿易性質的應付關聯方款項分別為人民幣0.3百萬元、人民幣3.1百萬元、人民幣9.7百萬元、零及零。截至最後實際可行日期，所有非貿易性質的應付關聯方結餘已經結清。有關應付關聯方款項的更多詳情，請參閱本節「一關聯方交易」。

財務資料

租賃負債

租賃負債指租賃協議項下未償還租賃付款的現值。下表載列截至所示日期的租賃負債：

	截至12月31日			截至2023年	截至2023年
	2020年	2021年	2022年	4月30日	7月31日
			(人民幣千元)		(未經審核)
即期	2,845	2,915	3,399	4,345	4,462
非即期	1,585	2,116	4,590	5,054	4,248
總計	4,430	5,031	7,989	9,399	8,710

截至2020年、2021年及2022年12月31日、2023年4月30日及2023年7月31日，我們的租賃負債分別為人民幣4.4百萬元、人民幣5.0百萬元、人民幣8.0百萬元、人民幣9.4百萬元及人民幣8.7百萬元。該等租賃負債主要與我們辦公處所的租賃合約有關。

或然負債

截至2023年7月31日（即就債務聲明而言的最後實際可行日期），我們並無任何重大或然負債、擔保或任何針對本公司任何成員公司的重大、未決或威脅提起的訴訟或申索。董事確認，自2023年7月31日起直至最後實際可行日期，本公司的或然負債並無任何重大變動。

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
	2020年	2021年	2022年	4月30日 或截至該日 止四個月
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⁾

財務資料

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／期間的計息借款總額及應付關聯方款項除以總權益再乘以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。
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。

毛利率

有關我們毛利率的更多詳情，請參閱本節「一 經營業績討論」。

經調整EBITDA比率(非國際財務報告準則計量)

我們的經調整EBITDA比率(非國際財務報告準則計量)由2020年的5.4%增加至2021年的10.6%，主要反映(i)我們的盈利能力增加；(ii)物業、廠房及設備折舊因購買船舶及集裝箱而增加；及(iii)我們的財務成本增加。我們於2021年及2022年的經調整EBITDA比率(非國際財務報告準則計量)維持相對穩定，分別為10.6%及10.0%。我們的經調整EBITDA比率(非國際財務報告準則計量)由截至2022年4月30日止四個月的12.1%增至截至2023年4月30日止四個月的22.7%，主要由於截至2023年4月30日止四個月的船舶出租服務產生的收入導致毛利率增加。有關我們經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量)的更多詳情，請參閱本節「一 非國際財務報告準則計量」。

流動比率

流動比率由截至2020年12月31日的0.9倍上升至截至2021年12月31日的1.3倍，主要反映了貿易應收款項以及現金及銀行結餘有所增加。我們的流動比率於截至2021年及2022年12月31日穩定維持於1.3倍。我們的流動比率於截至2023年4月30日略為下降至1.1倍，主要是由於現金及銀行結餘減少。

財務資料

資產負債比率

我們的資產負債比率由截至2020年12月31日的41.7%降至截至2021年12月31日的19.3%，主要由於總權益大幅增加所致，原因是我們截至2021年12月31日止年度的淨利潤大幅增加。截至2022年12月31日，此項比率因權益增加而進一步降至8.6%。截至2023年4月30日，我們的資產負債比率下降至6.5%，主要是由於期內結清應付關聯方款項。

權益回報率

我們的權益回報率由2020年的29.1%上升至2021年的133.2%，主要反映我們的利潤增長。我們的權益回報率由2021年的133.2%下降至2022年的56.3%，主要由於我們的權益增加所致。

總資產收益率

我們的總資產收益率由2020年的9.7%上升至2021年的53.7%，主要反映我們的利潤增長。我們的總資產收益率由2021年的53.7%下降至2022年的30.0%，主要由於我們的總資產增加所致。

資本開支及承擔

資本開支

我們於往績記錄期的資本開支包括添置物業、廠房及設備以及無形資產。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，我們的資本開支分別為人民幣45.4百萬元、人民幣696.0百萬元、人民幣620.8百萬元、人民幣31.0百萬元及人民幣213.9百萬元。

隨著業務持續增長，我們預計未來的資本開支將會增加，主要用於廠房及設備。我們預期未來資本開支將透過經營所得現金、銀行借款及[編纂][編纂]撥付。

資本承擔

我們的資本承擔主要涉及收購集裝箱船舶及已簽約但未撥備的對聯營公司的投資以及非上市股權投資。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，我們的資本承擔為人民幣3.5百萬元、人民幣2.6百萬元、人民幣1,512.1百萬元及人民幣1,365.4百萬元。

財務資料

關聯方交易

於往績記錄期，我們與關聯方進行多項交易。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，應付關聯方款項分別為人民幣0.3百萬元、人民幣3.1百萬元及人民幣9.7百萬元及零，而應收關聯方款項則分別為人民幣0.2百萬元、人民幣0.1百萬元及人民幣0.6百萬元及人民幣0.2百萬元。有關關聯方交易的詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註36。所有應付及應收關聯方貸款、墊款、非貿易性質結餘預計將於[編纂]前結清。董事認為，於往績記錄期，與關聯方的交易乃經與相關訂約方公平磋商後按一般商業條款訂立。董事亦認為，我們於往績記錄期的關聯方交易不會令我們的過往業績失實，或使我們的過往業績無法反映我們的未來表現。

資產負債表外承擔及安排

截至最後實際可行日期，我們並無訂立任何資產負債表外承擔或安排。

財務風險披露

利率風險

我們面臨的利率風險主要與本文件附錄一附註27所列的其他借款有關。我們並無利用衍生金融工具對沖利率風險。我們使用固定利率管理利息成本。

外匯風險

由於我們大部分經營單位的銷售及採購均以相關經營單位的功能貨幣計值，因此我們的交易貨幣風險極小。我們透過密切監察匯率的變動管理外匯風險。

信貸風險

我們面臨的信貸風險涉及貿易應收款項及應收票據、計入預付款項及其他應收款項的金融資產、應收關聯方款項以及現金及現金等價物。

就來自第三方的貿易應收款項而言，我們擁有大量客戶，由於貿易應收款項的客戶群相當分散，故並無信貸集中風險。此外，我們持續監控應收款項餘額。就計入預付款項及其他應收款項的金融資產而言，由於過往違約風險較低，我們預期並無重大信貸風險。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，我們評估應

財務資料

收關聯公司貿易相關款項的預期信用損失率較低，因該等關聯公司在短期內履行合同約定的現金流義務的能力甚強。我們亦預期與應收關聯公司非貿易相關款項有關的信貸風險較低，因其在短期內履行合同約定的現金流義務的能力甚強。就現金及銀行結餘而言，由於我們的銀行存款主要存放於國有銀行和其他大中型上市銀行，我們預期並無重大信貸風險，亦不預期會產生因該等交易對手方違約而導致的任何重大損失。

流動資金風險

我們的目標為通過利用計息其他借款維持資金持續性與靈活性之間的平衡。現金流量持續受到密切監控。

COVID-19疫情及對我們業務的影響

有關COVID-19疫情對我們業務及財務表現影響的詳情，請參閱「業務—COVID-19疫情的影響」。

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。

營運資金充足性

董事認為，考慮到[編纂]估計[編纂]及我們可得的資金來源（包括預期由經營活動產生的現金），我們擁有充足的營運資金可應付現時需求以及自本文件日期起計未來12個月的需求。

財務資料

可供分派儲備

截至2023年4月30日，本公司並無任何可供分派儲備。

[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]開支總額為人民幣[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)非[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。

未經審核備考經調整綜合有形資產淨值

有關本集團未經審核備考經調整綜合有形資產淨值的詳情，請參閱本文件附錄二。

財務資料

無重大不利變動

董事已確認，直至本文件日期，我們自2023年4月30日（即最近期經審核財務報表的編製日期）以來的財務或交易狀況或前景並無重大不利變動，且自2023年4月30日以來並無發生可能對本文件附錄一會計師報告所示資料造成重大影響的事件。

上市規則第13.13至13.19條規定的披露事項

董事確認，截至最後實際可行日期，並無須遵守上市規則第13.13至13.19條披露規定的情況。

未來計劃及[編纂]

未來計劃

有關我們未來計劃的詳細說明，請參閱「業務—發展策略」。

[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]佣金及我們就[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，並根據以下分配滿足我們不斷擴大的業務運營需求。我們計劃在該等國家建立物流設施，因為該等國家是我們服務網絡的主要目的地，服務量較大。
 - i. 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於設立倉庫，以推進多樣化服務組合並高效滿足客戶需求，包括(i)[編纂]百萬港元用於美國洛杉磯及紐約地區；(ii)[編纂]百萬港元用於中國上海。該等新倉庫將進一步提高我們的倉儲能力，以在裝運前及到達後儲存貨物。
 - ii. 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於在美國洛杉磯及紐約設立集裝箱堆場，以便集裝箱裝卸、堆存、裝載及退還，以及提供車架儲存場地。
 - iii. 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於在美國洛杉磯及紐約購買及運營拖車，以加強供應鏈的聯繫及進一步保證我們的高績效。該等新拖車將令我們能夠自行提供海外目的地地面運輸服務，並按時完成尾程配送。

未來計劃及[編纂]

- iv. 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於軟件系統，包括(i)倉庫管理系統，我們藉此實現數字化及智能化倉庫管理，並提升運營效率及風險控制能力；(ii)訂單管理系統，我們藉此動態管理及追蹤訂單，並及時提供最新信息；及(iii)運輸管理系統，我們藉此通過狀況、動態及軌跡的可視化，優化拖車分配。

我們將使用該等地點的額外物流設施，以更高效率服務客戶及及時交付貨物。有關分配乃根據往績記錄期的收入貢獻及該等國家的跨境物流服務市場預期未來增長而作出。於往績記錄期，中國－美洲航線為我們的主要收入來源，並將於可預見的未來繼續作為主要收入來源。於2021年及2022年，我們的自營中國－美洲航線收入分別佔2021年及2022年自營跨境海運收入的約85.9%及78.5%。因此，我們將[編纂]的大部分[編纂]用於提升我們在美洲的倉儲、集裝箱堆場及地面運輸資源。

- 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，包括營運及客戶服務、銷售及營銷以及財務及行政職能。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。我們計劃擴大我們在該等國家的業務覆蓋範圍及全球網絡，以提供必要的物流支援功能並促進與潛在客戶的業務發展。我們經考慮有關國家跨境物流服務市場的未來增長，以及為進一步加強附屬公司而需進行的額外工作的必要性而作出有關分配。
- 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。為現有網站及技術系統所作出分配經考慮我們業務的快速增長，以及為提升效率而進行的跨境物流行業數字化流程後作出。採用數字技術及升級互聯網服務系統的目標詳情載列如下：

未來計劃及[編纂]

- i. 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於升級現有網站，包括樂艙網及絲金國際官方網站。我們旨在優化樂艙網的線上賬戶系統、客戶互動界面及線上追蹤體驗。我們亦計劃擴展樂艙網銷售門戶網站的功能，特別是為了滿足電商客戶對準時及安全交付的特定需求。我們旨在擴大絲金國際官方網站提供的服務範圍。例如，我們計劃允許客戶進行陸運、倉儲及報關的實時線上訂單。我們亦計劃建立會員積分特色系統，客戶可通過該系統申領獎勵及折扣。
 - ii. 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於升級及維護現有技術系統，包括我們的ERP系統及移動應用程序，從而提升工作效率及提高服務質量。為支持電商客戶的擴展，我們計劃為電商相關跨境物流服務建立ERP系統。我們亦計劃整合本集團內的業務、財務及OA系統，使數據可在不同部門之間順暢共享。此外，我們將建立船舶證書及相關文件的文件共享及管理系統，以便我們能夠有效地追蹤所有有關文件並統一管理。
- 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。

我們已確定以下潛在收購目標的標準：(i) 目標應已建立全球運營網絡；(ii) 其業務應與我們的業務經營產生強大的協同效應，如物流公司；及(iii) 該收購應有助於我們提高於跨境物流服務市場的競爭力及盈利能力。我們可能收購的目標公司所屬的行業較為分散，因此根據國家或區域的大小，可能收購的目標公司的數量可能從幾百到幾千家不等。根據弗若斯特沙利文的資料，市場上有若干符合選擇要求的目標公司，估計目標公司可能超過5,000家。我們認為市場上有充足符合上述標準的潛在目標。

未來計劃及[編纂]

儘管收購目標應已建立全球網絡，但我們可能會選擇收購其區域業務或資產，而非整個全球業務，以與我們的業務經營產生協同效應。倘[編纂][編纂]部分不足以支付擬進行的投資或收購，我們將使用自有經營所得資金補足所欠金額。

- 預計約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於在中國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運輸能力的拖車車主相連接。我們計劃設立拖車運輸服務匹配平台，以支持我們現有的跨境物流服務業務條線並加強我們在跨境物流服務市場中的競爭力。通過此平台，我們尋求快速整合市場上的可用拖車資源，並分析其各自的運輸能力。拖車運輸服務匹配平台將監測客戶查詢和拖車可用性，以提高拖車的使用率。平台向附近有需要的客戶派遣拖車，以確保穩定的地面運輸能力。依靠拖車運輸服務匹配平台的智能特性，我們旨在提供比其他平台更優惠的價格及更早可用性的拖車選擇，以吸引新客戶。

誠如我們的中國法律顧問所告知，拖車運輸服務匹配平台的運營要求我們取得通過互聯網平台進行道路運輸的經營許可證。我們亦須遵守《互聯網信息服務管理辦法》，並具備保留完整追蹤記錄及進行信息交互處理以支持相關線上服務的能力。據中國法律顧問所確認，我們已就開展拖車運輸服務匹配業務取得通過互聯網平台進行道路運輸的經營許可證及增值電信業務經營許可證。我們的董事確認，且中國法律顧問認為，根據現行法律框架，只要現行法律框架不變，我們已取得開展拖車運輸服務匹配的必要牌照。我們亦具備保留完整追蹤記錄及進行信息交互處理的能力。

- 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。

倘[編纂]定於比估計[編纂]範圍[編纂]較高或較低的水平，上述[編纂][編纂]的分配將按比例調整。

未來計劃及[編纂]

倘[編纂]獲悉數行使，假設[編纂]為每股[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍的[編纂]），我們將收取[編纂]約[編纂]百萬港元。倘[編纂]獲行使，我們擬按比例將額外[編纂]用於上述用途。

倘[編纂]的[編纂]並無立即用於上述用途，我們僅會將該等[編纂]存入(i)香港或中國的持牌商業銀行，及／或(ii)香港的其他認可金融機構（定義見證券及期貨條例）或中國受類似規例及監管的金融機構的短期計息賬戶。

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

以下為本公司的申報會計師香港執業會計師安永會計師事務所發出為供載入本文件而編製的有關乐舱物流股份有限公司的報告全文。

[待插入事務所信頭]

致乐舱物流股份有限公司列位董事、中信證券(香港)有限公司及農銀國際融資有限公司就歷史財務資料出具的會計師報告

序言

我們就乐舱物流股份有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱「貴集團」)的歷史財務資料作出報告，有關歷史財務資料載於第I-4至I-87頁，其中包括 貴集團於截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度各年以及截至2023年4月30日止四個月(「相關期間」)的合併損益表、全面收入表、權益變動表及現金流量表、 貴集團於2020年、2021年及2022年12月31日及2023年4月30日的合併財務狀況表、 貴公司於2022年12月31日及2023年4月30日的財務狀況表，以及主要會計政策概要及其他解釋資料(統稱「歷史財務資料」)。第I-4至I-86頁所載的歷史財務資料為本報告的組成部分，本報告乃為供載入於 貴公司日期為[●]年[●]月[●]日有關 貴公司股份在香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)主板[編纂]的文件(「文件」)內而編製。

董事就歷史財務資料須承擔的責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註2.1及2.2分別所載的呈列基準及編製基準編製真實而中肯的歷史財務資料，並對其認為為使歷史財務資料的編製不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所必需的內部控制負責。

申報會計師的責任

我們的責任是對歷史財務資料發表意見，並將我們的意見向 閣下報告。我們已按照香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港投資通函呈報準則第200號投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告執行我們的工作。該準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行工作以對歷史財務資料是否不存在任何重大錯誤陳述獲取合理保證。

我們的工作涉及執程序以獲取有關歷史財務資料所載金額及披露的證據。所選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致歷史財務資料存在重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，申報會計師考慮與該實體根據歷史財務資料附註2.1及2.2分別所載的呈列基準及編製基準編製真實而中肯的歷史財務資料相關的內部控制，以設計在多種情況下屬適當的程序，但目的並非對該實體內部控制的有效性發表意見。我們的工作亦包括評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計的合理性，以及評價歷史財務資料的整體呈列方式。

我們相信，我們所獲得的證據能充足及適當地為我們的意見提供基礎。

意見

我們認為，就會計師報告而言，歷史財務資料已根據歷史財務資料附註2.1及2.2分別所載的呈列基準及編製基準，真實而中肯地反映了 貴集團於2020年、2021年及2022年12月31日及2023年4月30日及 貴公司於2022年12月31日及2023年4月30日的財務狀況以及 貴集團於各相關期間的財務表現及現金流量。

審閱中期比較財務資料

我們已審閱 貴集團中期比較財務資料，包括截至2022年4月30日止四個月的合併損益表、全面收入表、權益變動表及現金流量表及其他解釋資料（「中期比較財務資料」）。 貴公司董事負責根據歷史財務資料附註2.1及2.2分別所載的呈列基準及編製基準編製及呈列中期比較財務資料。我們的責任是基於我們的審閱對中期比較財務資料發表結論。我們已根據香港會計師公會頒佈的《香港審閱應聘服務準則》第2410號*實體的獨立核數師對中期財務資料的審閱*進行審閱。審閱工作包括主要向負責財務及會計事宜的人員作出查詢，並實施分析和其他審閱程序。由於審閱的範圍遠較按照《香港審計準則》進行審計的範圍為小，所以不能保證我們會注意到在審計中可能會被發現的所有重大事項。因此，我們不會發表任何審計意見。基於我們的審閱，我們並沒有發現任何事項，使我們相信中期比較財務資料（就會計師報告而言）在所有重大方面沒有按照歷史財務資料附註2.1及2.2分別所載的呈列基準及編製基準編製。

就聯交所證券上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例下事項出具的報告

調整

在編製歷史財務資料時，並無對第I-4頁中所界定的相關財務報表作出調整。

股息

謹提述歷史財務資料附註11，當中說明 貴公司並無就相關期間派付任何股息。

貴公司並無歷史財務報表

於本報告日期， 貴公司自其註冊成立日期起並無編製法定財務報表。

[●]

執業會計師

香港

[編纂]

I 歷史財務資料

編製歷史財務資料

下文所載歷史財務資料構成本會計師報告的一部分。

歷史財務資料所依據 貴集團於相關期間的財務報表已由安永會計師事務所根據香港會計師公會頒佈的《香港審計準則》審核（「相關財務報表」）。

除另有指明外，歷史財務資料以人民幣（「人民幣」）呈列，且所有數值已約整至最接近的千位數（人民幣千元）。

附錄一

會計師報告

合併損益表

	附註	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
		2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
收入	5	781,524	4,195,393	4,607,929	2,011,085	453,795
銷售成本		<u>(717,738)</u>	<u>(3,738,556)</u>	<u>(4,062,629)</u>	<u>(1,752,118)</u>	<u>(340,058)</u>
毛利		63,786	456,837	545,300	258,967	113,737
其他收入及收益淨額	5	9,819	23,731	9,507	2,994	3,345
銷售及分銷開支		(9,839)	(14,686)	(18,608)	(5,905)	(5,812)
行政開支		(28,914)	(49,816)	(87,141)	(17,218)	(19,827)
其他開支		(84)	(4,154)	(3,396)	(2,783)	(762)
財務成本	7	(3,809)	(8,033)	(4,827)	(1,947)	(2,165)
持作出售資產減值虧損		-	-	(36,450)	-	-
金融資產減值虧損		(1,135)	(2,116)	(8,843)	(147)	(5,560)
應佔聯營公司損益		281	5,960	(159)	(53)	(11)
除稅前溢利	6	30,105	407,723	395,383	233,908	82,945
所得稅(開支)/抵免	10	<u>(2,565)</u>	<u>(15,685)</u>	<u>(9,076)</u>	<u>(5,591)</u>	<u>1,045</u>
年內/期內溢利		<u>27,540</u>	<u>392,038</u>	<u>386,307</u>	<u>228,317</u>	<u>83,990</u>
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		<u>2,019</u>	<u>7,953</u>	<u>5,363</u>	<u>4,720</u>	<u>978</u>
		<u>27,540</u>	<u>392,038</u>	<u>386,307</u>	<u>228,317</u>	<u>83,990</u>
母公司普通權益持有人應佔 每股盈利 基本及攤薄	12	<u>不適用</u>	<u>不適用</u>	<u>不適用</u>	<u>不適用</u>	<u>不適用</u>

附錄一

會計師報告

合併全面收入表

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	附註 2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
年內／期內溢利	27,540	392,038	386,307	228,317	83,990
其他全面(虧損)／收入					
於其後期間可能重新分類至 損益的其他全面收入：					
匯兌差額：					
換算海外業務的匯兌差額	(4,352)	(5,466)	85,920	19,940	(2,857)
	<u>(4,352)</u>	<u>(5,466)</u>	<u>85,920</u>	<u>19,940</u>	<u>(2,857)</u>
於其後期間可能重新分類至 損益的其他全面收入淨額	<u>(4,352)</u>	<u>(5,466)</u>	<u>85,920</u>	<u>19,940</u>	<u>(2,857)</u>
於其後期間不會重新分類至 損益的其他全面收入：					
指定為以公允價值計量且 其變動計入其他全面收入的 權益投資：					
公允價值變動	-	-	141	-	846
所得稅影響	-	-	(35)	-	(212)
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>106</u>	<u>-</u>	<u>634</u>
於其後期間不會重新分類至 損益的其他全面收入淨額	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>106</u>	<u>-</u>	<u>634</u>
年內／期內其他全面(虧損)／ 收入，扣除稅項	<u>(4,352)</u>	<u>(5,466)</u>	<u>86,026</u>	<u>19,940</u>	<u>(2,223)</u>
年內／期內全面收入總額	<u><u>23,188</u></u>	<u><u>386,572</u></u>	<u><u>472,333</u></u>	<u><u>248,257</u></u>	<u><u>81,767</u></u>
以下各方應佔：					
母公司擁有人	21,320	378,677	466,055	243,325	80,813
非控股權益	1,868	7,895	6,278	4,932	954
	<u><u>23,188</u></u>	<u><u>386,572</u></u>	<u><u>472,333</u></u>	<u><u>248,257</u></u>	<u><u>81,767</u></u>

附錄一

會計師報告

合併財務狀況表

	附註	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
非流動資產					
預付款項及其他應收款項	22	128	9,820	377,181	572,405
物業、廠房及設備	13	115,996	260,421	400,338	387,705
使用權資產	14	4,076	4,504	8,028	9,905
商譽	15	8,572	8,572	8,572	8,572
無形資產	16	2,831	2,248	2,127	2,030
對聯營公司的投資	17	6,355	3,416	181	170
指定為以公允價值計量且其變動計入 其他全面收入的權益投資	18	-	2,250	2,391	3,237
遞延稅項資產	28	2,632	2,809	3,010	5,407
非流動資產總值		140,590	294,040	801,828	989,431
流動資產					
存貨	19	3,327	17,039	6,598	3,187
持作出售資產	20	-	-	86,557	80,815
貿易應收款項	21	117,312	311,287	149,140	119,445
應收關聯方款項	36	205	122	631	157
預付款項及其他應收款項	22	14,458	317,792	49,276	39,941
可收回所得稅		-	-	118	41
以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產	23	-	3,300	6,368	14,390
現金及銀行結餘	24	50,669	190,006	339,991	152,615
流動資產總值		185,971	839,546	638,679	410,591
流動負債					
貿易應付款項	25	143,613	453,118	336,390	260,268
其他應付款項及應計費用	26	23,768	83,373	126,793	91,649
應付關聯方款項	36	297	3,097	9,711	-
計息銀行及其他借款	27	30,625	67,097	27,514	26,629
應付稅項		3,592	16,567	1,263	2,285
租賃負債	14	2,845	2,915	3,399	4,345
流動負債總額		204,740	626,167	505,070	385,176
流動(負債)/資產淨值		(18,769)	213,379	133,609	25,415
資產總值減流動負債		121,821	507,419	935,437	1,014,846
非流動負債					
計息銀行及其他借款		13,528	22,943	39,416	36,196
租賃負債		1,585	2,116	4,590	5,054
遞延稅項負債		-	395	252	303
非流動負債總額		15,113	25,454	44,258	41,553
資產淨值		106,708	481,965	891,179	973,293

附錄一

會計師報告

	附註	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
權益					
母公司擁有人應佔權益					
股本	29	-	-	29	29
儲備	30	99,020	475,973	878,880	959,693
		99,020	475,973	878,909	959,722
非控股權益		7,688	5,992	12,270	13,571
權益總額		<u>106,708</u>	<u>481,965</u>	<u>891,179</u>	<u>973,293</u>

附錄一

會計師報告

合併權益變動表

	母公司普通股權益持有人應佔												
	已發行股本 人民幣千元	附註29	股份溢價賬 人民幣千元	資本儲備 人民幣千元	附註30(a)	以公允價值 計量且其變動 計入其他全面 收入的金融 資產的公允 價值儲備 人民幣千元	附註30(b)	法定盈餘 公積金 人民幣千元	附註30(c)	外匯 波動儲備 人民幣千元	保留溢利 人民幣千元	總計 人民幣千元	非控股權益 人民幣千元
於2020年1月1日	-	-	-	46,295	(184)	30	3,162	28,397	77,700	4,594	82,294		
年內溢利	-	-	-	-	-	-	-	25,521	25,521	2,019	27,540		
年內其他全面虧損： 換算海外業務的匯兌差額	-	-	-	-	-	-	(4,201)	-	(4,201)	(151)	(4,352)		
年內全面收入總額	-	-	-	-	-	-	(4,201)	25,521	21,320	1,868	23,188		
收購一間非業務性質的附屬公司	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,226	1,226		
於2020年12月31日及2021年1月1日	-	-	-	46,295	(184)	30	(1,039)	53,918	99,020	7,688	106,708		
年內溢利	-	-	-	-	-	-	-	384,085	384,085	7,953	392,038		
年內其他全面虧損： 換算海外業務的匯兌差額	-	-	-	-	-	-	(5,408)	-	(5,408)	(58)	(5,466)		
年內全面收入總額	-	-	-	-	-	-	(5,408)	384,085	378,677	7,895	386,572		

附錄一

會計師報告

母公司普通權益持有人應佔		資本儲備	股份溢價賬	已發行股本	法定盈餘公積金	外匯波動儲備	保留溢利	總計	非控股權益	權益總額
以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的金融資產的公允價值儲備		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
附註29		附註30(a)			附註30(b)					
收購非控股權益	-	(1,724)	-	-	-	-	-	(1,724)	(3,897)	(5,621)
出售一間附屬公司	-	-	-	-	-	-	-	-	(5,694)	(5,694)
劃撥至法定盈餘公積金	-	-	-	-	1,410	-	(1,410)	-	-	-
於2021年12月31日及2022年1月1日	-	44,571	-	-	1,440	(6,447)	436,593	475,973	5,992	481,965
年內溢利	-	-	-	-	-	-	380,944	380,944	5,363	386,307
年內其他全面收入：	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的權益投資的公允價值變動	-	-	-	105	-	-	-	105	1	106
換算海外業務的匯兌差額	-	-	-	-	-	85,006	-	85,006	914	85,920
年內全面收入總額	-	-	-	105	-	85,006	380,944	466,055	6,278	472,333
發行股份	29	-	8,390	-	-	-	-	8,419	-	8,419
重組產生的視同分派*	-	-	-	-	-	-	-	(71,538)	-	(71,538)
劃撥至法定盈餘公積金	-	-	-	-	714	-	(714)	-	-	-
於2022年12月31日	29	(26,967)	8,390	(79)	2,154	78,559	816,823	878,909	12,270	891,179

附錄一

會計師報告

	母公司普通股權益持有人應佔									
	已發行股本	股份溢價賬	資本儲備	以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的金融資產的公允價值儲備	法定盈餘公積金	外匯波動儲備	保留溢利	總計	非控股權益	權益總額
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2021年12月31日及2022年1月1日期內溢利	-	-	44,571	(184)	1,440	(6,447)	436,593	475,973	5,992	481,965
期內其他全面收入：	-	-	-	-	-	-	223,597	223,597	4,720	228,317
以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的權益投資的公允價值變動	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
換算海外業務的匯兌差額	-	-	-	-	-	19,728	-	19,728	212	19,940
期內全面收入總額	-	-	-	-	-	19,728	223,597	243,325	4,932	248,257
於2022年4月30日(未經審核)	-	-	44,571	(184)	1,440	13,281	660,190	719,298	10,924	730,222

附錄一

會計師報告

		母公司普通權益持有人應佔							
		以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的金融資產的公允價值儲備		法定盈餘公積金		外匯波動儲備		權益總額	
		資本儲備	價值儲備	公積金	波動儲備	保留溢利	總計	非控股權益	權益總額
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
		附註30(a)	附註30(b)	附註30(c)					
已發行股本	附註29								
於2022年12月31日及2023年1月1日	29	8,390	(79)	2,154	78,559	816,823	878,909	12,270	891,179
期內溢利	-	-	-	-	-	83,012	83,012	978	83,990
期內其他全面收入：									
以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的權益投資的公允價值變動	-	-	627	-	-	-	627	7	634
換算海外業務的匯兌差額	-	-	-	-	(2,826)	-	(2,826)	(31)	(2,857)
期內全面收入總額	-	-	627	-	(2,826)	83,012	80,813	954	81,767
附屬公司非控股股東出資	-	-	-	-	-	-	-	347	347
於2023年4月30日	29	8,390	548	2,154	75,733	899,835	959,722	13,571	973,293

* 貴集團就收購航運業務而向現時組成 貴集團的附屬公司當時的股東支付的該等代價人民幣71,538,000元作為視作分派並確認為扣減資本儲備。

附錄一

會計師報告

合併現金流量表

	附註	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
		2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
經營活動所得現金流量						
除稅前溢利		30,105	407,723	395,383	233,908	82,945
就以下各項作出調整：						
財務成本	7	3,809	8,033	4,827	1,947	2,165
利息收入	5	(889)	(177)	(2,081)	(1,434)	(90)
應佔聯營公司損益	17	(281)	(5,960)	159	53	11
出售物業、廠房及設備(收益)/虧損	6	(7,834)	(18,442)	2,816	(1,294)	750
出售一間附屬公司收益	5	-	(1,724)	-	-	-
以公允價值計量且其變動計入損益的 金融資產公允價值虧損/(收益)		-	-	232	-	(316)
出售聯營公司收益	5	(100)	(3,277)	-	-	-
匯兌(收益)/虧損		(293)	811	1,424	705	257
物業、廠房及設備折舊	6、13	6,056	26,986	34,566	8,214	12,465
使用權資產折舊	6、14	2,044	2,564	4,434	1,246	1,714
無形資產攤銷	6、16	913	642	375	147	130
預付款項及其他應收款項減值	6、22	44	921	(623)	(684)	341
貿易應收款項減值	6、21	1,091	1,195	9,466	830	5,219
持作出售資產減值		-	-	36,450	-	-
		<u>34,665</u>	<u>419,295</u>	<u>487,428</u>	<u>243,638</u>	<u>105,591</u>
存貨(增加)/減少		(972)	(13,712)	10,441	(27,785)	3,411
貿易應收款項(增加)/減少		(16,935)	(212,834)	152,681	52,546	24,476
預付款項及其他應收款項減少/(增加)		2,306	(69,975)	27,084	(46,645)	7,602
貿易應付款項增加/(減少)		28,766	326,677	(116,728)	(6,301)	(76,122)
其他應付款項及應計費用增加/(減少)		1,485	58,220	47,237	(6,639)	(19,746)
應付關聯方款項增加/(減少)		32	(31)	-	-	-
應收關聯方款項增加		-	-	-	-	(38)
受限制現金減少/(增加)		850	(1)	1	1	-
已抵押存款減少		200	-	-	-	-
		<u>50,397</u>	<u>507,639</u>	<u>608,144</u>	<u>208,815</u>	<u>45,174</u>
已收利息	5	889	177	2,081	1,434	62
已付稅項		(378)	(2,873)	(24,878)	(4,000)	(414)
		<u>50,908</u>	<u>504,943</u>	<u>585,347</u>	<u>206,249</u>	<u>44,822</u>
經營活動所得現金流量淨額		<u>50,908</u>	<u>504,943</u>	<u>585,347</u>	<u>206,249</u>	<u>44,822</u>

附錄一

會計師報告

	附註	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
		2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
投資活動所得現金流量						
購買物業、廠房及設備項目		(45,353)	(695,949)	(620,521)	(30,719)	(213,845)
購買無形資產	16	-	(59)	(254)	(240)	(33)
收購一間非業務性質的附屬公司		(5,213)	-	-	-	-
出售物業、廠房及設備項目 以及持作出售資產		25,866	298,444	277,593	197,987	11,016
出售一間附屬公司		-	(2,510)	-	-	-
對一間聯營公司的投資		(8,591)	-	-	-	-
向關聯方墊款		(7,449)	(9,388)	(512)	-	-
向關聯方墊款的還款	36	7,262	9,471	3	-	512
出售以公允價值計量且其變動 計入損益的金融資產		1,800	-	-	-	-
購買以公允價值計量且其變動 計入損益的金融資產		-	(7,400)	(3,300)	-	(7,678)
出售對聯營公司的投資		100	12,176	-	-	-
投資活動(所用)/所得現金流量淨額		(31,578)	(395,215)	(346,991)	167,028	(210,028)
融資活動所得現金流量						
重組產生的視同分派		-	-	(61,827)	-	(9,711)
發行股份		-	-	8,419	-	-
附屬公司非控股股東出資		-	-	-	-	347
收購非控股權益		-	(5,621)	-	-	-
計息銀行及其他借款所得款項		28,880	118,116	52,345	3,000	3,000
償還計息銀行及其他借款		(26,303)	(72,229)	(95,135)	(20,855)	(8,148)
已付利息		(3,431)	(7,599)	(4,372)	(1,750)	(877)
受限制現金增加		-	-	-	-	(4,936)
租賃付款的本金部分	14	(2,281)	(3,096)	(5,454)	(1,464)	(2,426)
來自關聯方的墊款	36	12,781	8,795	90	1	-
來自關聯方的墊款的還款	36	(12,928)	(5,964)	(3,187)	-	-
融資活動(所用)/所得現金流量淨額		(3,282)	32,402	(109,121)	(21,068)	(22,751)

附錄一

會計師報告

	附註	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
		2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
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／期初現金及現金等價物		32,147	50,669	190,005	190,005	339,991
匯率變動影響(淨額)		2,474	(2,794)	20,751	16,495	(4,355)
年末／期末現金及現金等價物		<u>50,669</u>	<u>190,005</u>	<u>339,991</u>	<u>558,709</u>	<u>147,679</u>
現金及現金等價物結餘分析						
現金及銀行結餘	24	50,669	190,006	339,991	558,709	152,615
減：受限制現金	24	—	1	—	—	4,936
合併財務狀況表及現金流量表 所列的現金及現金等價物		<u>50,669</u>	<u>190,005</u>	<u>339,991</u>	<u>558,709</u>	<u>147,679</u>

附錄一

會計師報告

貴公司的財務狀況表

	附註	12月31日 2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
非流動資產			
對附屬公司的投資	40	8,390	8,390
非流動資產總值		8,390	8,390
流動資產			
預付款項及其他應收款項		29	29
現金及銀行結餘		—	4
流動資產總值		29	33
流動負債			
其他應付款項及應計費用		—	277
流動負債總額		—	277
資產淨值		8,419	8,146
權益			
股本	29	29	29
儲備		8,390	8,117
權益總額		8,419	8,146

II 歷史財務資料附註

1. 公司資料

貴公司是一間於2022年7月27日在開曼群島註冊成立的有限責任公司。貴公司的註冊地址為 Cricket Square, Hutchins Drive, P.O. Box 2681, Grand Cayman KY1-1111, Cayman Islands。

貴公司為一間投資控股公司。於相關期間，貴公司的附屬公司主要從事提供一體化跨境物流服務及其他服務。

貴公司及其現時組成 貴集團的附屬公司已進行文件「歷史、重組及公司架構」一節「重組」一段所載的重組。除重組外，貴公司自其註冊成立起並無開展任何業務或運營。

於本報告日期，貴公司於其附屬公司擁有直接或間接權益，該等附屬公司均為私人有限責任公司（或（倘在香港境外註冊成立）與在香港註冊成立的私人公司具大致類似特點），其詳情載列如下：

名稱	附註	註冊成立／ 成立地點及 日期及營業地點	註冊 股本面值	貴公司 應佔權益 百分比	主要業務
直接持有：					
樂艙物流國際有限公司 （「樂艙（英屬處女群島）」）	(3)	英屬處女群島 2022年8月5日	50,000美元	100%	投資控股
PCW Investment Limited （「PCW Investment」）	(3)	英屬處女群島 2022年6月29日	50,000美元	100%	投資控股
間接持有：					
樂艙控股（香港）有限公司 （「樂艙（香港）」）	(3)	香港 2022年8月18日	1港元	100%	投資控股
PCW (Hong Kong) International Limited（「PCW (HK)」）	(3)	香港 2022年7月14日	1港元	100%	投資控股
樂艙（青島）物流供應鏈有限公司 （「樂艙（青島）」）**	(3)	中國／中國大陸 2022年10月8日	人民幣 5,000,000元	100%	投資控股
山東樂艙企業管理服務有限公司 （「樂艙企管」）	(3)	中國／中國大陸 2022年5月31日	人民幣 86,000,000元	100%	投資控股
山東樂艙網際國際物流股份 有限公司（「山東樂艙」）*	(9)	中國／中國大陸 2004年11月16日	人民幣 42,618,000元	99%	提供跨境物流服務
上海涵運網絡科技 有限責任公司（「上海涵運」）*	(1)	中國／中國大陸 2015年3月23日	人民幣 20,000,000元	99%	提供跨境物流服務
寧波博亞國際物流有限公司 （「寧波博亞」）*	(1)	中國／中國大陸 2017年1月11日	人民幣 5,000,000元	99%	提供跨境物流服務
博亞集團控股（香港）有限公司 （「博亞集團控股」）*	(6)	香港 2015年6月3日	2,800,000 美元	99%	投資控股
海南洋浦星洋國際海運 有限公司（「海南洋浦星洋」）*	(1)	中國／中國大陸 2020年9月21日	人民幣 20,000,000元	99%	尚未開始營運
深圳樂艙國際物流有限公司 （「深圳樂艙國際物流」）*	(2)	中國／中國大陸 2021年6月23日	人民幣 5,000,000元	99%	提供跨境物流服務

附錄一

會計師報告

名稱	附註	註冊成立／ 成立地點及 日期及營業地點	註冊 股本面值	貴公司 應佔權益 百分比	主要業務
間接持有：					
上海絲金國際運輸有限公司 (「上海絲金」)*	(7)	中國／中國大陸 1996年1月8日	人民幣 7,470,000元	74%	提供跨境物流服務
青島萬豪國際船舶管理有限公司 (「青島萬豪」)*	(1)	中國／中國大陸 2019年4月15日	人民幣 6,000,000元	50%	提供船舶管理及 其他服務
博安航運有限公司(「博安航運」)*	(5)	香港 2018年12月17日	10,000港元	99%	船舶出租業務
深圳樂艙跨境供應鏈科技 有限公司 (「深圳樂艙跨境供應鏈」)*	(3)	中國／中國大陸 2022年5月10日	人民幣 5,000,000元	99%	提供跨境物流業務 及電子商務服務
海南融倉供應鏈有限公司 (「海南融倉」)*	(3)	中國／中國大陸 2022年4月24日	人民幣 1,000,000元	99%	尚未開始營運
寶星航運有限公司 (「寶星」)*	(5)	香港 2018年1月22日	20,000,000 美元	99%	船舶出租業務
樂艙航運有限公司 (「樂艙航運」)*	(5)	香港 2018年1月22日	10,000港元	99%	船舶出租業務
上海樂易物流有限公司 (「上海樂易」)*	(1)	中國／中國大陸 2020年10月10日	人民幣 2,000,000元	99%	道路貨物運輸業務
青島博亞國際物流有限公司 (「青島博亞」)*	(1)	中國／中國大陸 2018年3月30日	800,000美元	99%	提供跨境物流服務
博亞青島航運有限公司 (「博亞青島」)*	(5)	香港 2019年12月20日	10,000港元	99%	船舶出租業務
博亞(上海)航運有限公司 (「博亞上海」)*	(1)	香港 2019年10月16日	1港元	99%	船舶運營及 出租業務
博亞國際海運有限公司 (「博亞國際海運」)*	(8)	香港 2012年8月14日	1港元	99%	提供跨境運輸服務
張家港樂昶網絡科技有限公司 (「張家港樂昶」)*	(2)	中國／中國大陸 2021年2月4日	人民幣 2,000,000元	99%	尚未開始營運
廈門樂艙國際物流有限公司 (「廈門樂艙」)*	(3)	中國／中國大陸 2022年4月27日	人民幣 5,000,000元	99%	提供跨境物流服務
BAL (USA) SHIPPING INC. (「博亞美國航運」)*	(2)	美國 2021年7月19日	100,000美元	99%	在美國提供客戶 服務
博亞新加坡航運有限公司 (「博亞新加坡」)*	(2)	新加坡 2021年7月6日	10,000 新加坡元	99%	投資控股
博亞海南航運有限公司 (「博亞海南」)*	(2)	香港 2021年5月27日	630,000美元	99%	尚未開始營運
上海融倉供應鏈有限公司 (「上海融倉」)*	(3)	中國／中國大陸 2018年4月19日	人民幣 10,000,000元	99%	尚未開始營運
BAL (AUSTRALIA) SHIPPING PTY LTD (「BAL Australia」)*	(3)	澳大利亞 2022年8月11日	100澳元	99%	尚未開始營運
BAL USA LOGISTIC INC. (「BAL USA Logistic」)*	(3)	美國 2022年7月7日	100,000美元	99%	提供代理服務

附錄一

會計師報告

名稱	附註	註冊成立／ 成立地點及 日期及營業地點	註冊 股本面值	貴公司 應佔權益 百分比	主要業務
間接持有：					
BAL (VIETNAM) SHIPPING COMPANY LIMITED (「BAL Vietnam」)*	(3)	越南 2022年10月17日	2,338,000,000 越南盾	99%	尚未開始營運
LC WESTERN POST LOGISTIC INC (「LC Western」)*	(3)	美國 2022年10月26日	480,000美元	79%	提供倉儲服務
博亞廣州航運有限公司 (「博亞廣州」)	(4)	香港 2023年3月15日	10,000港元	99%	尚未開始營運
博亞山東航運有限公司 (「博亞山東」)	(4)	香港 2023年3月15日	10,000港元	99%	尚未開始營運

* 該等公司為 貴公司非全資附屬公司的附屬公司，因此，因 貴公司對其具有控制權，故該等公司入賬作為附屬公司。

** 樂艙（青島）根據中國法律註冊為外商獨資企業。

- (1) 由於該等公司不受相關規則及法規項下的任何法定審計規定所規限，故並無就該等實體編製或刊發截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年4月30日止四個月的經審核財務報表。
- (2) 由於該等公司不受相關規則及法規項下的任何法定審計規定所規限，故並無就該等實體編製或刊發截至2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年4月30日止四個月的經審核財務報表。
- (3) 由於該等公司不受相關規則及法規項下的任何法定審計規定所規限，故並無就該等實體編製或刊發截至2022年12月31日止年度以及截至2023年4月30日止四個月的經審核財務報表。
- (4) 由於該等公司不受相關規則及法規項下的任何法定審計規定所規限，故並無就該等實體編製或刊發截至2023年4月30日止四個月的經審核財務報表。
- (5) 根據私人實體的香港財務報告準則（「私人實體的香港財務報告準則」）編製的截至2020年及2021年12月31日止年度的法定財務報表已由在香港註冊的執業會計師駿業會計師事務所有限公司審核。根據私人實體的香港財務報告準則編製的截至2022年12月31日止年度的法定財務報表已由在香港註冊的執業會計師鄭鄭會計師事務所有限公司審核。由於該等公司不受相關規則及法規項下的任何法定審計規定所規限，故並無就該等實體編製或刊發截至2023年4月30日止四個月的經審核財務報表。
- (6) 由於該公司不受相關規則及法規項下的任何法定審計規定所規限，故並無就該實體編製及刊發截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年4月30日止四個月的經審核財務報表。
- (7) 由於該公司不受相關規則及法規項下的任何法定審計規定所規限，故並無就該實體編製及刊發截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年4月30日止四個月的經審核財務報表。
- (8) 根據私人實體的香港財務報告準則編製的截至2020年12月31日止年度的法定財務報表已由在香港註冊的執業會計師駿業會計師事務所有限公司審核。根據私人實體的香港財務報告準則編製的截至

2021年及2022年12月31日止年度的法定財務報表已由在香港註冊的執業會計師鄭鄭會計師事務所有限公司審核。由於該等公司不受相關規則及法規項下的任何法定審計規定所規限，故並無就該等實體編製或刊發截至2023年4月30日止四個月的經審核財務報表。

- (9) 根據中國公認會計原則編製的截至2020年12月31日止年度的合併財務報表已由致同會計師事務所審核。根據中國公認會計原則編製的截至2021年12月31日止年度的合併財務報表已由河南昭源會計師事務所審核。根據中國公認會計原則編製的截至2022年12月31日止年度的合併財務報表已由安永華明會計師事務所(特殊普通合夥)上海分所審核。

由於所有在中國註冊的集團公司並無官方英文名稱，故 貴公司管理層已盡最大努力將該等公司的中文名稱翻譯成有關英文名稱。

2.1 呈列基準

根據重組(如文件「歷史、重組及公司架構」一節中「重組」一段所更詳盡闡述)， 貴公司於2022年10月19日成為 貴集團現時旗下公司的控股公司。由於重組主要涉及加設新控股公司，而並沒有導致任何經濟實質轉變，故相關期間的歷史財務資料是作為現有公司的延續而呈列，猶如重組於相關期間開始時已經完成。

貴集團於相關期間的合併損益表、全面收入表、權益變動表及現金流量表包括 貴集團現時旗下的所有公司的業績及現金流量，猶如現有集團架構於整個相關期間一直存在。 貴集團於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日的合併財務狀況表包括 貴集團現時旗下的所有公司的合併資產及負債，猶如現有集團架構於各個日期一直存在。概無因重組而作出調整以反映公允價值，或確認任何新資產或負債。

重組前由控股股東以外的各方於附屬公司及／或業務持有的股權及相關變動應用合併會計原則呈列為股本中的非控股權益。

所有集團內交易及結餘已於合併賬目時抵銷。

2.2 編製基準

歷史財務資料已根據國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)編製，包括所有經國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)批准的準則及詮釋。為編製整個相關期間的歷史財務資料， 貴集團已提早採納於2023年1月1日開始的會計期間生效的所有國際財務報告準則，連同相關過渡條文。

除指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收入(「以公允價值計量且其變動計入其他全面收入」)的權益投資及以公允價值計量且其變動計入損益(「以公允價值計量且其變動計入損益」)的金融資產已按公允價值計量外，歷史財務資料已根據歷史成本法編製。

2.3 已頒佈但尚未生效的國際財務報告準則

貴集團並未於歷史財務資料中應用下列已頒佈但尚未生效的經修訂國際財務報告準則。國際財務報告準則列表僅包括適用於 貴集團的國際財務報告準則。

國際財務報告準則第10號及 國際會計準則第28號(修訂本)	投資者與其聯營公司或合營企業之間的資產出售 或投入 ²
國際會計準則第1號(修訂本)	負債分類為流動或非流動(「2020年修訂」) ^{1,3}
國際會計準則第1號(修訂本)	附帶契諾的非流動負債(「2022年修訂」) ¹
國際財務報告準則第16號(修訂本)	售後租回中的租賃負債 ¹
國際會計準則第12號(修訂本)	國際稅收改革－第二支柱示範規則 ⁴
國際會計準則第7號及國際財務報告準則 第7號(修訂本)	供應商融資安排 ¹

1. 於2024年1月1日或之後開始的年度期間生效
2. 尚未釐定強制生效日期，但可供採納
3. 由於2022年修訂，2020年修訂的生效日期推遲至2024年1月1日或之後開始的年度期間
4. 立即生效或於2023年1月1日或之後開始的年度期間生效，但不適用於2023年12月31日之前的任何中期期間

貴集團現正評估該等經修訂國際財務報告準則於首次應用後的影響。迄今之結論為，採納該等準則概不會對 貴集團的財務狀況及財務表現產生重大影響。

2.4 主要會計政策概要

附屬公司

附屬公司是指由 貴公司直接或間接控制的實體(包括結構性實體)。

當 貴集團對參與投資對象業務的浮動回報承擔風險或享有權利以及能透過對投資對象的權力(即 貴集團獲賦予現有以主導投資對象相關活動的既存權利)影響該等回報時，即取得控制權。

於一般情況下均存在多數投票權形成控制權之推定。倘 貴公司直接或間接擁有少於投資對象大多數的投票權或類似權利，則 貴集團於評估其是否擁有對投資對象的權力時會考慮一切相關事實及情況，包括：

- (a) 與投資對象的其他投票權持有人的合約安排；
- (b) 其他合約安排所產生的權利；及
- (c) 貴集團的投票權及潛在投票權。

附屬公司的業績按已收及應收股息計入 貴公司的損益。 貴公司對附屬公司的投資按成本減任何減值虧損呈列。

倘有事實及情況表明上文的附屬公司會計政策所述之三項控制權條件的其中一項或多項有變， 貴集團會重新評估其是否控制投資對象。一間附屬公司的擁有權權益出現變動但並無失去控制權，則按權益交易入賬。

倘 貴集團失去對一間附屬公司的控制權，則其會終止確認(i)該附屬公司的資產(包括商譽)及負債、(ii)任何非控股權益的賬面值及(iii)於權益內記錄的累計匯兌差額；及確認(i)所收代價的公允價值、(ii)所保留任何投資的公允價值及(iii)損益中任何因此產生的盈餘或虧損。依照 貴集團已直接出售相關資產或負債的相同基準， 貴集團早前於其他全面收入內確認的應佔部分將重新分類為損益或保留溢利(視何者適用而定)。

對聯營公司的投資

聯營公司指 貴集團持有其通常不少於20%股本表決權的長期權益並可對其發揮重大影響力的實體。重大影響力為可參與投資對象的財務及營運政策決定，而非控制或共同控制該等政策。

貴集團對聯營公司的投資乃以 貴集團按權益會計法應佔資產淨值減任何減值虧損於合併財務狀況表列賬。

貴集團應佔聯營公司收購後業績及其他全面收入分別計入合併損益表及合併全面收入表。此外，倘於聯營公司的權益直接確認出現變動，則 貴集團會於合併權益變動表確認其應佔任何變動（倘適用）。貴集團與其聯營公司間交易的未變現收益及虧損將以 貴集團對聯營公司的投資為限對銷，惟倘未變現虧損為所轉讓資產減值的憑證。收購聯營公司所產生的商譽已作為一部分包括在 貴集團對聯營公司的投資內。在所有其他情況下，如果失去對聯營公司的重大影響，貴集團將以公允價值計量和確認任何剩餘投資。聯營公司在失去重大影響時的賬面價值與剩餘投資和處置收益的公允價值之間的任何差額，均確認為損益。

非共同控制下的企業合併及商譽

企業合併乃以收購法列賬。轉讓代價乃以收購日期的公允價值計量，該公允價值為 貴集團轉讓的資產於收購日期的公允價值、 貴集團向被收購方前擁有人承擔的負債，及 貴集團發行以換取被收購方控制權的股本權益的總和。於各企業合併中， 貴集團選擇是否以公允價值或被收購方可識別資產淨值的應佔比例，計量於被收購方的非控股權益，即於被收購方中賦予持有人在清盤時按比例分佔資產淨值的現有所有權權益。非控股權益的所有其他組成部分均按公允價值計量。收購相關成本於產生時列為開支。

當所收購的一組活動及資產包括一項資源投入及一項實質過程，而兩者對創造產出的能力有重大貢獻， 貴集團認為其已收購一項業務。

當 貴集團收購一項業務時，會根據合約條款、於收購日期的經濟環境及相關條件，評估須承擔的金融資產及負債，以作出適合的分類及標示，其中包括將被收購方主合約中的嵌入式衍生工具進行分離。

如企業合併分階段進行，先前持有的股本權益按其於收購日期的公允價值重新計量，產生的任何損益在損益表中確認。收購方將轉讓的任何或然代價按收購日期的公允價值確認。分類為資產或負債的或然代價按公允價值計量，其公允價值變動確認為當期損益。分類為權益的或然代價不重新計量，其之後的結算在權益中入賬。

商譽初步按成本計量，即已轉讓代價、就非控股權益確認的金額及 貴集團先前持有的收購對象股權的任何公允價值總額，超逾與所收購可識別資產及所承擔負債的差額。如代價及其他項目總額低於所收購資產淨值的公允價值，於再評估後其差額將於損益內確認為議價收購收益。

於首次確認後，商譽按成本減任何累計減值虧損計量。商譽須每年進行減值測試，倘有事件發生或情況改變顯示賬面值有可能減值，則測試會更頻密進行。 貴集團於12月31日進行商譽的年度減值測試。為進行減值測試，因企業合併而收購的商譽，自收購日期被分配至預期可從合併產生的協同效益中獲益的 貴集團各個現金產生單位或現金產生單位組別，而不論 貴集團其他資產或負債是否已分配予該等單位或單位組別。

減值乃通過評估與商譽有關的現金產生單位(或一組現金產生單位)的可收回金額釐定。當現金產生單位(或一組現金產生單位)的可收回金額低於賬面值時，減值虧損便予以確認。已就商譽確認的減值虧損不得於其後期間回撥。

倘商譽被分配至某個現金產生單位(或某組現金產生單位)並且該單位的部分業務被出售，則在釐定出售該業務的收益或虧損時，與所出售業務相關的商譽將包括於該業務的賬面值內。在此情況下出售的商譽根據所出售業務的相關價值與現金產生單位的保留部分計量。

公允價值計量

貴集團於各相關期間末按公允價值計量其金融資產。公允價值為於計量日期在市場參與者間進行的有序交易中出售資產所收取或轉移負債所支付的價格。公允價值計量乃假設出售資產或轉移負債的交易於資產或負債的主要市場進行，或在未有主要市場的情況下，則假設於資產或負債的最有利市場進行。主要或最有利市場必須為貴集團可進入的市場。資產或負債的公允價值乃基於市場參與者為資產或負債定價時所用的假設計量(假設市場參與者以符合彼等最佳經濟利益的方式行事)。

非金融資產的公允價值計量計及一名市場參與者透過以最大限度使用該資產達致最佳用途，或透過將資產出售予將以最大限度使用該資產達致最佳用途的另一名市場參與者而產生經濟利益的能力。

貴集團使用適用於不同情況且具備足夠可用數據以計量公允價值的估值方法，以盡量使用相關可觀察輸入數據及盡量減少使用不可觀察輸入數據。

於歷史財務資料計量或披露公允價值的所有資產及負債，均根據對公允價值計量整體而言屬重大的最低級別輸入數據在下述公允價值等級內進行分類：

- | | | |
|-----|---|---------------------------------------|
| 第一級 | — | 按相同資產或負債於活躍市場的報價(未經調整) |
| 第二級 | — | 按對公允價值計量而言屬重大的可觀察(直接或間接)最低級別輸入數據的估值方法 |
| 第三級 | — | 按對公允價值計量而言屬重大的不可觀察最低級別輸入數據的估值方法 |

就經常於歷史財務資料確認的資產及負債而言，貴集團於各相關期間末透過(按對公允價值計量整體而言屬重大的最低別級輸入數據)重新評估分類，釐定等級中各個級別間是否出現轉移。

非金融資產減值

如有跡象顯示資產出現減值，或須對資產進行年度減值測試(存貨、遞延稅項資產及金融資產除外)，則會估計該項資產的可收回金額。資產的可收回金額按資產或現金產生單位的使用價值與其公允價值減出售成本的較高者計算，並就個別資產釐定。在對現金產生單位進行減值測試時，倘能按合理一致基準分配，則部分公司資產的賬面值分配至個別現金產生單位，否則將分配至最小現金產生單位。

減值虧損僅於資產賬面值超逾可收回金額時確認。於評估使用價值時，估計未來現金流量以反映當時市場對貨幣時間價值的估計及該項資產的特有風險的貼現率貼現至現值。任何減值虧損均於其產生期間自損益內與減值資產功能一致的該等開支分類內扣除。

於各相關期間末，均會評估是否有跡象顯示過往已確認的減值虧損可能不再存在或可能減少。如出現該跡象，則會估計可收回金額。除商譽外，過往已確認的資產減值虧損，僅於釐定該項資產的可收回金額所採用的估計出現變化時回撥，但有關金額不得超逾假設過往年度並無就該項資產確認減值虧損而應釐定的賬面值（已扣除任何折舊／攤銷）。回撥減值虧損於其產生期間計入損益，除非資產以重估金額列賬，在此情況下，回撥減值虧損按照重估資產的相關會計政策入賬。

關聯方

有關方符合以下條件時，則視為與 貴集團有關聯：

- (a) 該方為下列人士或其家族之近親
 - (i) 控制或共同控制 貴集團；
 - (ii) 對 貴集團施以重大影響；或
 - (iii) 是 貴集團或其母公司的主要管理層成員；

或

- (b) 該方為適用以下任何條件的實體：
 - (i) 該實體與 貴集團是同一集團的成員公司；
 - (ii) 其中一個實體是另一實體（或另一實體的母公司、附屬公司或同系附屬公司）的聯營公司或合營企業；
 - (iii) 該實體與 貴集團為同一第三方的合營企業；
 - (iv) 其中一個實體是第三方實體的合營企業且另一實體是該第三方實體的聯營公司；
 - (v) 該實體是 貴集團或與 貴集團關聯的實體就僱員福利而設的離職後福利計劃；
 - (vi) 該實體受(a)項所述人士控制或共同控制；
 - (vii) (a)(i)項所述人士對該實體施以重大影響或是該實體（或其母公司）的主要管理層成員；及
 - (viii) 該實體或其所屬集團的任何成員公司向 貴集團或 貴集團的母公司提供主要管理人員服務。

物業、廠房及設備以及折舊

物業、廠房及設備（除在建工程外）按成本減累計折舊及任何減值虧損入賬。物業、廠房及設備項目的成本包括其購買價及將資產達致其運作狀況及運往所在地作擬定用途的任何直接應佔成本。

物業、廠房及設備項目投入運作後產生的開支（如維修及保養）一般於產生期間自損益扣除。在符合確認條件的情況下，重大檢查的開支於資產的賬面值資本化為重置資產。倘物業、廠房及設備的主要部分須分段重置，則 貴集團將該等部分確認為具特定可使用年期的個別資產，並相應折舊。

折舊按各項物業、廠房及設備的估計可使用年期以直線法計算，以攤銷成本至其剩餘價值。就此而言，所採用的主要年率如下：

1.	集裝箱	10%
2.	集裝箱船舶	7%至13%
3.	汽車	19%至24%
4.	傢俬及裝置	19%至32%
5.	電子設備	19%至32%
6.	裝飾及改良	29%至33%

如物業、廠房及設備項目各部分的可使用年期各有不同，該項目的成本乃按合理基準在各部分之間進行分配，而每部分則各自計算折舊。剩餘價值、可使用年期及折舊方法至少會於各財政年結日進行審核及調整（如適用）。

物業、廠房及設備項目（包括已首次確認的任何重大部分）於出售時或預期日後不會因使用或出售而帶來經濟利益時終止確認。在終止確認該項資產的同一年度，於損益確認的出售或報廢的任何盈虧為有關資產的出售所得款項淨額與其賬面值間的差額。

持作出售的非流動資產

倘若非流動資產的賬面值將主要通過銷售交易（而非通過持續使用）收回，則該等非流動資產分類為持作出售。在此情況下，資產或出售組別必須可以現狀即時出售，惟出售該等資產或出售組別僅受限於一般和慣常條款且必須有極大可能售出。

分類為持作出售的非流動資產（除投資物業和金融資產外）按其賬面值與公允價值減出售成本的較低者計量。分類為持作出售的物業、廠房及設備和無形資產不予折舊或攤銷。

無形資產（商譽除外）

單獨取得的無形資產在初步確認時以成本計量。在企業合併中收購的無形資產成本為收購日期的公允價值。無形資產的可使用年期可評估為有限或無限。年期有限的無形資產其後於可使用經濟年內攤銷，並於有跡象顯示無形資產可能出現減值時評估減值。可使用年期有限的無形資產的攤銷年期及攤銷方法至少於各財政年結日檢討一次。

軟件

軟件按成本減任何減值虧損列賬，並按直線法按其估計可使用年期為五年攤銷。

研究及開發成本

所有研發成本於產生時自損益表中扣除。

當進行開發新產品的項目時，只有當貴集團能證實完成無形資產的技術屬可行使其可供使用或出售、具有完成產品的意圖和有使用或出售資產的能力、資產將會帶來日後經濟利益的方法、完成項目的可動用資源，以及於開發期間內能可靠地計量有關開支的能力，所產生的開支才會撥充資本及遞延入賬。不符合以上條件之產品開發開支於產生時支銷。

租賃

貴集團於合約開始時評估合約是否為租賃或包含租賃。倘合約賦予權利於一段時間內控制已識別資產的用途以換取代價，則合約為租賃或包含租賃。

貴集團作為承租人

貴集團對所有租賃（惟短期租賃及低價值資產租賃除外）採取單一確認及計量方法。貴集團確認租賃負債以作出租賃付款，而使用權資產指使用相關資產的權利。

(a) 使用權資產

使用權資產乃於租賃開始日期（即相關資產可供使用的日期）確認。使用權資產按成本減任何累計折舊及任何減值虧損計量，並就任何重新計量租賃負債作出調整。使用權資產成本包括已確認租賃負債金額、初步已產生直接成本及於開始日期或之前作出的租賃付款減任何已收取租賃獎勵。使用權資產於資產租期及估計可使用年期（以較短者為準）按直線法折舊，年期如下：

租賃辦公大樓	1至3年
--------	------

倘租賃資產的所有權於租期結束時轉移至貴集團或成本反映購買權的行使情況，則使用資產估計可使用年期計算折舊。

(b) 租賃負債

於租賃開始日期按租賃期內將作出的租賃付款現值確認租賃負債。租賃付款包括定額付款（含實質定額款項）減任何租賃獎勵應收款項、取決於指數或利率的可變租賃款項以及預期根據剩餘價值擔保支付的金額。租賃付款亦包括貴集團合理確定行使的購買選擇權的行使價及在租期反映貴集團行使終止租賃選擇權時，有關終止租賃的罰款。不取決於指數或利率的可變租賃付款在出現觸發付款的事件或條件的期間內確認為開支。

於計算租賃付款的現值時，由於租賃內含不易釐定的利率，故貴集團使用其租賃開始日期的增量借款率計算。於開始日期後，租賃負債金額的增加反映了利息的增長，其減少則關乎所作出的租賃付款。此外，倘存在修改、租期變動、租賃付款變動（如由指數或利率變動引起的未來租賃付款變動）或購買相關資產權利的評估變動，則重新計量租賃負債的賬面值。

(c) 短期租賃及低價值資產租賃

貴集團對其樓宇及設備的短期租賃（即租期為開始日期起12個月或以下且不包含購買權的租賃）應用短期租賃確認豁免。其亦對視作低價值的辦公室設備及筆記本電腦租賃應用低價值資產租賃確認豁免。

短期租賃及低價值資產租賃的租賃付款於租期內按直線法確認為開支。

貴集團作為出租人

當貴集團作為出租人，其於租賃開始（或當存在租賃修改）時，將各租賃分為經營租賃或融資租賃。

貴集團未轉移資產所有權附帶的絕大部分風險及回報的租賃乃分類為經營租賃。當合約包含租賃及非租賃組成部分時，貴集團按相對獨立的銷售價格將合約中的代價分配至各個組成部分。由於經營性質，租金收入於租期內按直線法入賬，並計入損益的收入。磋商及安排經營租賃產生的初步直接成本乃加於租賃資產的賬面值上，並於租期內按租賃收入相同基準確認。或然租金乃於賺取期間確認為收入。

將相關資產所有權附帶的絕大部分風險及回報轉移至承租人的租賃均以融資租賃入賬。

售後租回交易

貴集團的轉讓資產不符合國際財務報告準則第15號的規定作為資產出售入賬及 貴集團繼續確認所轉讓資產並確認等同於轉讓所得款項的金融負債。 貴集團應用國際財務報告準則第9號入賬金融負債。

投資及其他金融資產

首次確認及計量

金融資產於初步確認時分類為隨後按攤銷成本計量、以公允價值計量且其變動計入其他全面收入及以公允價值計量且其變動計入損益。

金融資產於初步確認時的分類視乎金融資產合約現金流量的特徵及 貴集團管理該等資產的業務模式。除並無重大融資成分或 貴集團並未就此應用不調整重大融資成分影響實際權宜方法的貿易應收款項外， 貴集團初步按其公允價值加（倘並非以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產）交易成本計量金融資產。如下文「收入確認」所載政策，並無重大融資成分或 貴集團並未就此應用實際權宜方法的貿易應收款項按國際財務報告準則第15號釐定的交易價格計量。

為使金融資產按攤銷成本或以公允價值計量且其變動計入其他全面收入分類及計量，需產生純粹為支付本金及未償還本金利息（「純粹支付本金及利息」）的現金流量。現金流量並非純粹支付本金及利息的金融資產，不論其業務模式如何，均以公允價值計量且其變動計入損益分類及計量。

貴集團管理金融資產的業務模式指為產生現金流量管理金融資產的方式。業務模式釐定現金流量會否來自收取合約現金流量、出售金融資產或以上兩者。按攤銷成本分類及計量的金融資產按持有金融資產目的為收取合約現金流量的業務模式持有，而以公允價值計量且其變動計入其他全面收入分類及計量的金融資產按目的為持有以收取合約現金流量及出售的業務模式持有。不屬於上述業務模式持有的金融資產以公允價值計量且其變動計入損益分類及計量。

所有以常規方式購買及出售的金融資產均於交易日（即 貴集團承諾購買或出售資產之日）確認，以常規方式購買或出售指需在市場規例或慣例規定的期限內交付資產的金融資產購買或出售。

後續計量

金融資產的後續計量視乎以下分類：

按攤銷成本計量的金融資產（債務工具）

按攤銷成本計量的金融資產隨後使用實際利率法計量，並可予減值。收益及虧損於資產終止確認、修改或減值時於損益中確認。

指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的權益投資

於初步確認後，倘權益投資符合國際會計準則第32號金融工具：呈列項下的股權定義，且並非持作買賣， 貴集團可選擇不可撤回地將該權益投資分類為指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的權益投資。分類乃按個別工具基準而釐定。

該等金融資產的收益及虧損永不回流損益表及全面收入表。倘股息付款權已確立，而股息相關經濟利益很可能流向 貴集團，且股息金額能可靠計量，則股息會於損益表及全面收入表確認

為其他收入，惟倘 貴集團受惠於該等所得款項作為收回部分金融資產成本則作別論，在此情況下，有關收益會入賬為其他全面收入。指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的權益投資無須進行減值評估。

以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產

以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產乃於財務狀況表按公允價值列賬，而公允價值變動淨額則於損益確認。

終止確認金融資產

金融資產（或（如適用）一項金融資產的一部分或一組類似金融資產的一部分）主要在下列情況下被終止確認（即自 貴集團合併財務狀況表中移除）：

- 收取該項資產所得現金流量的權利已屆滿；或
- 貴集團已轉讓其收取該項資產所得現金流量的權利，或已根據一項「轉付」安排，在並無嚴重延遲的情況下，負責向第三方全數支付所收取現金流量，以及(a) 貴集團已轉讓該項資產的絕大部分風險及回報；或(b) 貴集團並無轉讓或保留該項資產絕大部分風險及回報，但已轉讓該項資產的控制權。

當 貴集團已轉讓其收取該項資產所得現金流量的權利或已訂立一項轉付安排，則其將評估其是否保留擁有該項資產的風險及回報，或其保留該等風險及回報的程度。倘其並無轉讓或保留該項資產的絕大部分風險及回報，且並無轉讓該項資產的控制權， 貴集團繼續按 貴集團的持續參與程度確認該轉讓資產。在此情況下， 貴集團亦確認相關負債。已轉讓的資產及相關負債按反映 貴集團已保留的權利及責任的基準計量。

通過對所轉讓資產提供擔保方式繼續參與的，按該項資產的原賬面值與 貴集團或須償還的代價數額上限之較低者計量。

金融資產減值

貴集團就所有並非以公允價值計量且其變動計入損益持有的債務工具確認預期信貸虧損（「預期信貸虧損」）撥備。預期信貸虧損乃以根據合約應付的合約現金流量與 貴集團預期收取的所有現金流量之間的差額為基準，按原有實際利率相近的差額貼現。預期現金流量將包括來自銷售所持有抵押品或其他信用增級的現金流量，此乃合約條款不可或缺的部分。

一般方法

預期信貸虧損於兩個階段進行確認。對於自初步確認後並無顯著增加的信貸風險，預期信貸虧損就可能於未來12個月內（12個月預期信貸虧損）出現的違約事件計提撥備。對於自初步確認後有顯著增加的信貸風險，須在信貸虧損風險預期的剩餘年期計提虧損撥備，不論違約事件於何時發生（全期預期信貸虧損）。

於各相關期間末， 貴集團評估自初步確認後金融工具的信貸風險是否顯著增加。進行評估時， 貴集團將於報告日期金融工具發生之違約風險與初步確認日金融工具發生之違約風險進行比較， 貴集團會考慮無須付出不必要的成本或努力而可得之合理且可支持的資料，包括歷史及前瞻性資料。 貴集團認為合約付款逾期超過30日時信貸風險顯著增加。

貴集團將合約付款逾期30日的金融資產視作違約。然而，於若干情況下，當內部或外部資料顯示 貴集團不可能在 貴集團採取任何信貸提升安排前全數收回未償還合約金額時， 貴集團亦可能認為該金融資產違約。當沒有收回合約現金流量的合理預期時，金融資產予以撇銷。

按攤銷成本計量的金融資產在一般方法下可能會發生減值，並且除了貿易應收款項採用簡化方法（以下詳述）外，它們在以下階段分類用於預期信貸虧損計量。

- | | | |
|------|---|---|
| 第一階段 | — | 金融工具自初步確認以來信貸風險未顯著增加，且其虧損撥備相等於12個月預期信貸虧損 |
| 第二階段 | — | 金融工具自初步確認後信貸風險顯著增加，但並非信貸減值金融資產且其虧損撥備相等於全期預期信貸虧損 |
| 第三階段 | — | 於報告日期信貸減值的金融資產（但不是購買或原始信貸減值），其虧損撥備相等於全期預期信貸虧損 |

簡化方法

對於不包含重大融資成分的貿易應收款項，貴集團採用簡化方法進行預期信貸虧損計量。根據簡化方法，貴集團不會追蹤信貸風險的變化，而是於各報告日期基於全期預期信貸虧損確認虧損撥備。貴集團已根據其歷史信貸虧損經驗建立撥備矩陣，並根據債務人及經濟環境的前瞻性因素作出調整。

金融負債

初步確認及計量

金融負債於初步確認時分類為貸款及借款或應付款項（視何者適用而定）。

所有金融負債初步按公允價值確認，及如為貸款及借款以及應付款項，則扣除直接應佔交易成本。

貴集團的金融負債包括貿易應付款項、其他應付款項及應計費用、應付關聯方款項以及計息銀行及其他借款。

後續計量

金融負債的後續計量視乎以下分類：

按攤銷成本計量的金融負債

於初步確認後，金融負債其後以實際利率法按攤銷成本計量，惟貼現的影響不重大除外，而在該情況下則按成本列賬。在終止確認負債時及於按實際利率進行攤銷過程中，收益及虧損會在損益確認。

計算攤銷成本時將計及收購時的任何折讓或溢價，以及組成實際利率一部分的費用或成本。實際利率攤銷計入損益的財務成本。

終止確認金融負債

金融負債於負債義務解除、取消或屆滿時終止確認。

倘一項現有金融負債被來自同一貸款方以大部分條款不同的另一項金融負債所取代，或一項現有負債的條款被大幅修改，則該項置換或修改視作終止確認原有負債及確認新負債處理，而相關賬面值之間的差額會於損益確認。

抵銷金融工具

倘現存在可依法強制執行的權利抵銷所確認金額且有意按淨額基準清償或同時變現資產及清償負債，則金融資產及金融負債予以抵銷，並於財務狀況表內呈報淨額。

存貨

存貨按成本與可變現淨值兩者中的較低者入賬。成本按個別識別基準計量。可變現淨值為於一般業務過程中的估計售價，減估計的完成成本及估計作出銷售所需的成本。

現金及現金等價物

就合併現金流量表而言，現金及現金等價物包括手頭現金、活期存款，以及可隨時轉換為已知數額現金、價值變動風險極微及一般自購入後三個月內到期的短期高流通性投資，減須按要求償還並構成 貴集團現金管理一部分的銀行透支。

就合併財務狀況表而言，現金及現金等價物包括用途不受限制的手頭現金及銀行現金。

撥備

倘因過往事件產生法定或推定現有義務及日後可能需要有資源流出以履行義務，則確認撥備，前提是能可靠估計有關義務涉及的金額。

倘貼現的影響重大，則已確認的撥備金額為預期將須用以履行義務的未來支出於各相關期間末的現值。因時間流逝而產生的貼現現值增加計入損益的財務成本。

所得稅

所得稅包括即期及遞延稅項。與在損益以外確認的項目相關的所得稅於損益以外確認，即於其他全面收入或直接於權益確認。

即期稅項資產及負債按預期將自稅務機關收回或付予稅務機關的金額，並根據截至各相關期間末已實施或實質上已實施的稅率（及税法）計算，且考慮 貴集團運營所在國家的現行詮釋及慣例。

遞延稅項採用負債法就各相關期間末資產及負債的稅基與財務報告所列的賬面值兩者間的所有暫時差額計提撥備。

遞延稅項負債乃就所有應課稅暫時差額而確認，惟下列情況除外：

- 遞延稅項負債乃因初步確認商譽或一項交易（並非企業合併）的資產或負債而產生，並於交易時不影響會計溢利或應課稅損益；及
- 就與對附屬公司及聯營公司的投資有關的應課稅暫時差額而言，暫時差額的撥回時間可予控制，而該等暫時差額於可見將來可能不會撥回。

遞延稅項資產乃就所有可扣稅暫時差額以及未動用稅項抵免及未動用稅項虧損的結轉予以確認。遞延稅項資產乃於有應課稅溢利可動用以抵銷可扣稅暫時差額以及未動用稅項抵免及未動用稅項虧損的結轉的情況下予以確認，惟下列情況除外：

- 與可扣稅暫時差額有關的遞延稅項資產乃因在一項並非企業合併的交易中初步確認資產或負債而產生，並於交易時不影響會計溢利或應課稅損益；及
- 就與對附屬公司及聯營公司的投資有關的可扣稅暫時差額而言，遞延稅項資產僅於暫時差額於可見將來有可能撥回及有應課稅溢利可動用以抵銷暫時差額的情況下，方予確認。

貴集團會於各相關期間末檢討遞延稅項資產的賬面值，並在不再可能有足夠應課稅溢利以動用全部或部分遞延稅項資產時，相應扣減該賬面值。未確認的遞延稅項資產會於各相關期間末重新評估，並在可能獲得足夠應課稅溢利可供全部或部分遞延稅項資產轉回的情況下予以確認。

遞延稅項資產及負債按照於各相關期間末已實施或實質上實施的稅率（及税法），以預期於變現資產或償還負債的期間內適用的稅率計量。

遞延稅項資產及遞延稅項負債僅限於 貴集團擁有可依法強制執行的權利抵銷即期稅項資產及即期稅項負債，且遞延稅項資產及遞延稅項負債與由同一稅務機關對同一納稅實體或不同納稅實體（其有意以淨額結算即期稅項負債及資產或變現資產以及一併結算負債）於未來各期間（期間遞延稅項負債或資產的大部分款項預期將結算或收回）徵收有關所得稅時可予抵銷。

政府補貼

政府補貼於能合理確定將收到補貼，且所有附帶條件將獲遵守的情況下按其公允價值確認。倘補貼與開支項目相關，則有關補貼於其擬補償的成本支銷期間內按系統基準確認為收入。

收入確認

來自客戶合約的收入

來自客戶合約的收入乃於貨品或服務的控制權轉移至客戶時確認，該金額反映 貴集團預期將就交換該等貨品或服務有權獲得的代價。

當合約中的代價包含可變金額時，代價金額於 貴集團向客戶轉移貨品或服務而有權獲得交換時估計。可變代價於合約開始時估計並受到約束，直至與可變代價相關的不確定因素其後得到解決時，確認的累計收入金額極有可能不會發生重大收入回撥。

當合約中包含融資部分，該融資部分為客戶提供超過一年的貨品或服務轉讓融資的重大利益時，收入按應收款項的現值計量，使用貼現率貼現，該貼現率將反映在 貴集團與客戶在合約開始時的單獨融資交易中。當合約中包含融資部分，該融資部分為在 貴集團提供了一年以上的重大財務利益時，合約項下確認的收入包括按實際利率法在合約負債上加算的利息開支。就客戶付款至轉移承諾貨品或服務的期限為一年或更短的合約而言，交易價格採用國際財務報告準則第15號中實際權宜之計，不會對重大融資部分的影響作出調整。

以下為 貴集團收入流的會計政策說明：

- (a) 來自跨境物流服務相關業務的收入於完成履約義務時於一段時間內確認，包括於各相關期間末完成航運的應佔收入。
- (b) 來自銷售貨品的收入於資產的控制權轉移至客戶時（一般於交付產品時）確認。
- (c) 其他收入
來自船舶租賃的收入於租船期內以直線法確認。
- (d) 其他收入

利息收入按應計基準使用實際利率法（通過應用將估計未來現金流入於金融工具的預計年期或較短期間（如適用）內準確貼現至該金融資產的賬面淨值的貼現率）確認。

股息收入於股東收取付款的權利確立、與股息相關的經濟利益可能將流入 貴集團且股息金額能夠可靠計量時確認。

合約負債

於 貴集團轉移相關貨品或服務前，在收到客戶的款項或應收客戶款項到期（以較早者為準）時，確認合約負債。當 貴集團履行合約（即將相關貨品或服務的控制權轉移至客戶）時，合約負債確認為收入。

僱員福利

退休金計劃

貴集團根據強制性公積金計劃條例為合資格參加強制性公積金退休福利計劃（「強積金計劃」）的香港僱員設有一項定額供款強積金計劃。供款乃按僱員基本薪金百分比計算，並於依照強積金計劃的規則繳納供款時在損益表中扣除。強積金計劃的資產乃與 貴集團資產分開，由獨立管理基金持有。貴集團所作的僱主供款於向強積金計劃作出供款時全數歸僱員所有。

貴集團於中國大陸運營的附屬公司的僱員須參加由地方市政府營辦的中央退休金計劃。於中國大陸運營的附屬公司須按其薪金成本的若干百分比向中央退休金計劃供款。根據中央退休金計劃規則，有關供款於應付時在損益扣除。

借貸成本

因收購、建造或生產合資格資產（即需要大量時間方可供作擬定用途或銷售的資產）而直接產生的借貸成本，乃撥作該等資產成本的一部分。當該等資產大致上完成並可供作擬定用途或銷售時，該等借貸成本不再撥作資本。待作為合資格資產支出的特定借貸的暫時投資所賺取的投資收入從可撥作資本的借貸成本中減除。所有其他借貸成本於產生期間列作開支。借貸成本包括利息及實體就借取資金所產生的其他成本。

股息

末期股息於股東大會獲股東批准時確認為負債。

外幣

歷史財務資料以貴公司的功能貨幣人民幣呈列，因為貴集團的主要運營在中國大陸進行。貴集團內各實體自行釐定其各自的功能貨幣，而納入各實體的財務報表的項目均以該功能貨幣計量。貴集團實體記錄的外幣交易初步按交易日期其各自的現行功能貨幣匯率入賬。以外幣計量的貨幣資產及負債，按有關功能貨幣於各相關期間末的適用匯率換算。因結算或換算貨幣項目產生的差額均於損益確認。

以外幣按歷史成本計量的非貨幣項目，採用初始交易日期的匯率換算。以外幣按公允價值計量的非貨幣項目，採用計量公允價值當日的匯率換算。換算按公允價值計量的非貨幣項目所產生的收益或虧損與確認該項目公允價值變動的盈虧的處理方法一致（即於其他全面收入或損益確認公允價值盈虧的項目的匯兌差額，亦分別於其他全面收入或損益確認）。

於終止確認涉及預付代價的非貨幣資產或非貨幣負債時，為確定相關資產、開支或收入於初步確認時的匯率，初始交易日為貴集團初步確認預付代價產生的非貨幣資產或非貨幣負債的日期。倘支付或收取多筆預付款，則貴集團釐定支付或收取每一筆預付代價的交易日。

若干海外附屬公司的功能貨幣為人民幣以外的貨幣。於各相關期間末，該等實體的資產及負債按各相關期間末的現行匯率換算為人民幣，其損益及其他全面收入表則按與於交易日期現行匯率相若的匯率換算為人民幣。

因此而產生的匯兌差額，於其他全面收入確認並於外匯波動儲備累計。出售海外業務時，該項海外業務相關的其他全面收入的組成部分會在損益表及全面收入表確認。

因收購海外業務而產生的任何商譽，以及因收購而對資產及負債賬面值作出的任何公允價值調整，均被視為海外業務的資產及負債，並按收市價換算。

3. 重大會計判斷及估計

編製貴集團的財務報表時，管理層須作出會影響所呈報收入、開支、資產及負債的報告金額與其隨附披露及或然負債披露的判斷、估計及假設。有關該等假設及估計的不明朗因素可能導致受到影響的資產或負債的賬面值於未來作出重大調整。

對下個財政年度資產及負債的賬面值作出重大調整均具有重大風險的重大判斷、估計及假設概述如下。

商譽減值

貴集團最少每年一次釐定商譽是否出現減值。此需要估計獲分配商譽的現金產生單位的使用值。估計使用值需要貴集團估計現金產生單位的預期未來現金流量，並選擇合適的貼現率以計算該等現金流量的現值。於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，商譽的賬面值分別為人民幣8,572,000元、人民幣8,572,000元、人民幣8,572,000元及人民幣8,572,000元。進一步詳情載於歷史財務資料附註15。

非金融資產減值(商譽除外)

貴集團於各報告期末評估所有非金融資產(包括使用權資產)是否存在任何減值跡象。其他非金融資產在有跡象顯示賬面值可能無法收回時進行減值測試。當資產或現金產生單位的賬面值超過其可收回金額(即其公平值減出售成本與其使用價值兩者中的較高者)時，即存在減值。公平值減出售成本乃根據類似資產公平交易中具約束力的銷售交易的可用數據或可觀察市場價格減出售資產的增量成本計算。當進行使用價值計算時，管理層須估計資產或現金產生單位的預期未來現金流量，並選擇合適的貼現率以計算該等現金流量的現值。

貿易應收款項預期信貸虧損撥備

貴集團使用撥備矩陣計算貿易應收款項的預期信貸虧損。撥備率乃基於具有類似虧損模式(如按地理、客戶類型及評分劃立)的不同客戶分部組合逾期天數釐定。

撥備矩陣初步基於貴集團過往觀察所得違約率而釐定。貴集團將調整矩陣，藉以按前瞻性資料調整過往信貸虧損經驗。舉例而言，倘預測經濟環境(即通脹率)預期將於未來一年惡化並可導致違約數目增加，則會調整過往違約率。於各報告日期，過往觀察所得違約率將予更新，並會分析前瞻性估計變動。

對過往觀察所得違約率、預測經濟環境及預期信貸虧損之間的關連性進行的評估屬重大估計。預期信貸虧損金額對情況變化及預測經濟環境相當敏感。貴集團過往信貸虧損經驗及預測經濟環境亦未必能代表客戶日後的實際違約情況。有關貴集團貿易應收款項預期信貸虧損的資料於歷史財務資料附註21中披露。

租賃—估算增量借貸利率

貴集團無法輕易釐定租賃內所隱含的利率，因此，使用增量借貸利率(「增量借貸利率」)計量租賃負債。增量借貸利率為貴集團於類似經濟環境中為取得與使用權資產價值相近的資產，而以類似抵押品於類似期間借入所需資金應支付的利率。因此，增量借貸利率反映了貴集團「應支付」的利率，當無可觀察的利率時(如就並無訂立融資交易的附屬公司而言)或當須對利率進行調整以反映租賃的條款及條件時(如當租賃並非以附屬公司的功能貨幣訂立時)，則須作出利率估計。當可觀察輸入數據可用時，貴集團使用可觀察輸入數據(如市場利率)估算增量借貸利率並須作出若干實體特定的估計(如附屬公司的獨立信貸評級)。

所得稅

管理層於釐定所得稅撥備時須就若干交易的日後稅務處理方式作出重大判斷。貴集團會審慎評估交易的稅務影響，並相應地作出稅項撥備。有關交易的稅務處理方式會定期重新考慮以計及所有稅務法例的變動。

遞延稅項資產

遞延稅項資產乃就所有可扣稅暫時差額以及未動用稅項抵免及未動用稅項虧損的結轉予以確認，而遞延稅項資產乃於有應課稅溢利可動用以抵銷可扣稅暫時差額以及未動用稅項抵免及未動用稅項虧損的結轉的情況下予以確認。要釐定可予確認的遞延稅項資產金額，管理層須根據日後應課稅溢利的可能時間及數額，結合未來的稅務計劃策略作出重大判斷。進一步詳情載於歷史財務資料附註28。

集裝箱船舶及集裝箱的估計可使用年限及剩餘價值

貴集團的主要運營資產為集裝箱船舶及集裝箱。管理層釐定其集裝箱船舶及集裝箱的估計可使用年限、剩餘價值及相關折舊開支。管理層參照 貴集團業務模式、資產管理政策、行業慣例、船舶的預期使用量、預期維修及保養，以及隨著船舶市場的變化或改進而引致的技術或商業過時來估計集裝箱船舶及集裝箱的可使用年限。

管理層於各計量日期參考所有相關因素（包括活躍市場上現時鋼鐵廢料的使用價值）釐定集裝箱船舶及集裝箱的估計剩餘價值。倘集裝箱船舶及集裝箱的可使用年限或剩餘價值與過往估計不同，折舊費用則會改變。

4. 經營分部資料

就管理而言，貴集團按其產品及服務組織業務單位，並僅有一個可呈報經營分部。管理層監察 貴集團各經營分部的整體業績，以作出有關資源分配及表現評估的決策。

地域資料

(a) 來自外部客戶的收入

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
大中國區	711,121	4,030,172	4,236,275	1,858,924	346,617
其他	70,403	165,221	371,654	152,161	107,178
	<u>781,524</u>	<u>4,195,393</u>	<u>4,607,929</u>	<u>2,011,085</u>	<u>453,795</u>

上述收入資料以各地理區域的出境貨物為基礎。

(b) 非流動資產

集裝箱船舶及集裝箱（計入物業、廠房及設備）主要用於全球各地域市場的貨物航運。因此，無法按地域範圍呈報集裝箱船舶及集裝箱的位置，故集裝箱船舶、集裝箱及在建船舶和集裝箱以未分配的非流動資產呈列。

有關一名主要客戶的資料

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，持續經營業務的收入分別約為零、零、人民幣76,804,000元、人民幣40,353,000元（未經審核）及人民幣48,689,000元，乃來自單一客戶的船舶租賃收入分部。

附錄一

會計師報告

5. 收入、其他收入及收益

有關分析如下：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
來自客戶合約的收入	746,074	4,088,077	4,389,175	1,970,732	346,617
來自其他來源的收入					
船舶租賃收入	35,450	107,316	218,754	40,353	107,178
	<u>781,524</u>	<u>4,195,393</u>	<u>4,607,929</u>	<u>2,011,085</u>	<u>453,795</u>

來自客戶合約的收入

(i) 分拆收入資料

	跨境物流服務 人民幣千元	其他 人民幣千元	總計 人民幣千元
截至2020年12月31日止年度			
貨品或服務類型			
跨境物流服務	743,475	–	743,475
銷售貨品	–	2,599	2,599
來自客戶合約的收入總額	<u>743,475</u>	<u>2,599</u>	<u>746,074</u>
收入確認時間			
隨時間轉移的服務	743,475	–	743,475
於某一時間點轉移的貨品	–	2,599	2,599
來自客戶合約的收入總額	<u>743,475</u>	<u>2,599</u>	<u>746,074</u>
地域市場			
大中國區	691,071	2,599	693,670
其他	52,404	–	52,404
來自客戶合約的收入總額	<u>743,475</u>	<u>2,599</u>	<u>746,074</u>
截至2021年12月31日止年度			
貨品或服務類型			
跨境物流服務	4,088,077	–	4,088,077
來自客戶合約的收入總額	<u>4,088,077</u>	<u>–</u>	<u>4,088,077</u>

附錄一

會計師報告

	跨境物流服務 人民幣千元	其他 人民幣千元	總計 人民幣千元
收入確認時間			
隨時間轉移的服務	4,088,077	—	4,088,077
來自客戶合約的收入總額	<u>4,088,077</u>	<u>—</u>	<u>4,088,077</u>
地域市場			
大中國區	4,010,271	—	4,010,271
其他	77,806	—	77,806
來自客戶合約的收入總額	<u>4,088,077</u>	<u>—</u>	<u>4,088,077</u>
截至2022年12月31日止年度			
貨品或服務類型			
跨境物流服務	4,389,175	—	4,389,175
來自客戶合約的收入總額	<u>4,389,175</u>	<u>—</u>	<u>4,389,175</u>
收入確認時間			
隨時間轉移的服務	4,389,175	—	4,389,175
來自客戶合約的收入總額	<u>4,389,175</u>	<u>—</u>	<u>4,389,175</u>
地域市場			
大中國區	4,140,022	—	4,140,022
其他	249,153	—	249,153
來自客戶合約的收入總額	<u>4,389,175</u>	<u>—</u>	<u>4,389,175</u>
截至2022年4月30日止四個月 (未經審核)			
貨品或服務類型			
跨境物流服務	1,970,732	—	1,970,732
來自客戶合約的收入總額	<u>1,970,732</u>	<u>—</u>	<u>1,970,732</u>
收入確認時間			
隨時間轉移的服務	1,970,732	—	1,970,732
來自客戶合約的收入總額	<u>1,970,732</u>	<u>—</u>	<u>1,970,732</u>

附錄一

會計師報告

	跨境物流服務 人民幣千元	其他 人民幣千元	總計 人民幣千元
地域市場			
大中國區	1,835,521	–	1,835,521
其他	135,211	–	135,211
來自客戶合約的收入總額	<u>1,970,732</u>	<u>–</u>	<u>1,970,732</u>
截至2023年4月30日止四個月			
貨品或服務類型			
跨境物流服務	344,195	–	344,195
貨品銷售	–	2,422	2,422
來自客戶合約的收入總額	<u>344,195</u>	<u>2,422</u>	<u>346,617</u>
收入確認時間			
隨時間轉移的服務	<u>344,195</u>	<u>–</u>	<u>344,195</u>
於某一時間點轉移的貨品	–	2,422	2,422
來自客戶合約的收入總額	<u>344,195</u>	<u>2,422</u>	<u>346,617</u>
地域市場			
大中國區	298,888	2,422	301,310
其他	45,307	–	45,307
來自客戶合約的收入總額	<u>344,195</u>	<u>2,422</u>	<u>346,617</u>

下表顯示於相關期間已確認的收入金額，有關金額於各相關期間初計入合約負債：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
於年初／期初計入 合約負債的 已確認收入：					
跨境物流服務	<u>5,920</u>	<u>7,769</u>	<u>39,625</u>	<u>39,625</u>	<u>19,585</u>

附錄一

會計師報告

(ii) 履約義務

有關 貴集團履約義務的資料概述如下：

跨境物流服務

經營一體化跨境物流服務業務的收入隨時間確認，有關收入按年末／期末單個已完成航程時間比例釐定。

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日止四個月分配至剩餘履約義務（未履行或部分未履行）的交易價格金額如下：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
預期將確認為收入的 金額：					
一年內：	7,769	39,625	19,585	29,387	9,164

分配至履約義務的所有交易價格金額預期將於一年內確認為收入。上文披露的金額並不包括受約束的可變代價。

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
其他收入及收益					
出售物業、廠房及設備收益	7,834	18,442	-	1,294	-
出售一間附屬公司收益	-	1,724	-	-	-
政府補貼	410	81	571	245	84
利息收入	889	177	2,081	1,434	90
匯兌收益	201	-	6,803	-	2,765
出售聯營公司收益	100	3,277	-	-	-
以公允價值計量且其變動計入 損益的金融資產的公允價值收益	-	-	-	-	316
其他	385	30	52	21	90
	<u>9,819</u>	<u>23,731</u>	<u>9,507</u>	<u>2,994</u>	<u>3,345</u>

附錄一

會計師報告

6. 除稅前溢利

貴集團除稅前溢利於扣除／（計入）下列各項後得出：

附註	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
所提供服務的成本	711,093	3,714,919	4,025,832	1,744,835	329,411
已出售存貨的成本	2,058	–	–	–	2,407
物業、廠房及設備折舊	13 6,056	26,986	34,566	8,214	12,465
使用權資產折舊	14(a) 2,044	2,564	4,434	1,246	1,714
無形資產攤銷	16 913	642	375	147	130
持作出售資產減值	–	–	36,450	–	–
金融資產減值淨額					
— 貿易應收款項	21 1,091	1,195	9,466	830	5,219
— 其他應收款項	22 44	921	(623)	(684)	341
以公允價值計量且其變動計入損益 的金融資產的公允價值虧損／ (收益)	–	–	232	–	(316)
匯兌(收益)／虧損	(201)	4,036	(6,803)	2,658	(2,765)
利息收入	(889)	(177)	(2,081)	(1,434)	(90)
出售物業、廠房及設備(收益)／虧 損	(7,834)	(18,442)	2,816	(1,294)	750
出售一間附屬公司收益	–	(1,724)	–	–	–
出售聯營公司收益	(100)	(3,277)	–	–	–
[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
僱員福利開支(不包括董事及 最高行政人員的薪酬(附註8))：					
工資、薪金及其他津貼	18,754	35,464	51,525	16,733	15,725
退休金計劃供款及社會福利	1,704	5,315	8,324	2,717	2,463
	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附錄一

會計師報告

7. 財務成本

持續經營業務的財務成本分析如下：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
銀行及其他借款利息	3,431	7,599	4,372	1,750	1,920
租賃負債利息開支 (附註14(b))	378	434	455	197	245
	<u>3,809</u>	<u>8,033</u>	<u>4,827</u>	<u>1,947</u>	<u>2,165</u>

8. 董事及最高行政人員的薪酬

若干董事就彼等獲委任為現時組成 貴集團的附屬公司的董事而向該等附屬公司收取薪酬。誠如該等附屬公司的財務報表所記錄，該等董事各自的薪酬載列如下：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
袍金	-	100	150	51	51
其他酬金：					
薪金、津貼及實物利益	793	1,629	2,293	702	714
績效花紅	152	600	1,044	160	80
退休金計劃供款及社會福利	62	167	218	70	72
	<u>1,007</u>	<u>2,496</u>	<u>3,705</u>	<u>983</u>	<u>917</u>

(a) 獨立非執行董事

於相關期間末後，杜海波先生、顧琳先生及齊銀良先生於2023年8月23日獲委任為 貴公司的獨立非執行董事。

附錄一

會計師報告

於相關期間已付予獨立非執行董事的袍金如下：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
獨立非執行董事					
杜海波先生	–	50	50	17	17
顧琳先生	–	50	50	17	17
齊銀良先生	–	–	50	17	17
	<u>–</u>	<u>100</u>	<u>150</u>	<u>51</u>	<u>51</u>

(b) 執行董事

2020年

	袍金 人民幣千元	薪金、津貼 及實物利益 人民幣千元	績效花紅 人民幣千元	退休金 計劃供款及 社會福利 人民幣千元	薪酬總額 人民幣千元
執行董事：					
李艷女士	–	299	32	25	356
朱佳麗女士	–	113	60	8	181
余臻榮先生	–	–	–	–	–
	<u>–</u>	<u>412</u>	<u>92</u>	<u>33</u>	<u>537</u>
最高行政人員：					
許昕先生	–	381	60	29	470
	<u>–</u>	<u>793</u>	<u>152</u>	<u>62</u>	<u>1,007</u>

2021年

	袍金 人民幣千元	薪金、津貼 及實物利益 人民幣千元	績效花紅 人民幣千元	退休金 計劃供款及 社會福利 人民幣千元	薪酬總額 人民幣千元
執行董事：					
李艷女士	–	721	200	58	979
朱佳麗女士	–	256	200	36	492
余臻榮先生	–	–	–	–	–
	<u>–</u>	<u>977</u>	<u>400</u>	<u>94</u>	<u>1,471</u>
最高行政人員：					
許昕先生	–	652	200	73	925
	<u>–</u>	<u>1,629</u>	<u>600</u>	<u>167</u>	<u>2,396</u>

附錄一

會計師報告

2022年

	袍金 人民幣千元	薪金、津貼 及實物利益 人民幣千元	績效花紅 人民幣千元	退休金 計劃供款及 社會福利 人民幣千元	薪酬總額 人民幣千元
執行董事：					
李艷女士	–	1,320	694	54	2,068
朱佳麗女士	–	360	180	38	578
余臻榮先生	–	–	–	–	–
	–	1,680	874	92	2,646
最高行政人員：					
許昕先生	–	613	170	126	909
	–	2,293	1,044	218	3,555

截至2022年4月30日止四個月(未經審核)

	袍金 人民幣千元	薪金、津貼 及實物利益 人民幣千元	績效花紅 人民幣千元	退休金 計劃供款及 社會福利 人民幣千元	薪酬總額 人民幣千元
執行董事：					
李艷女士	–	441	100	16	557
朱佳麗女士	–	120	40	13	173
余臻榮先生	–	–	–	–	–
	–	561	140	29	730
最高行政人員：					
許昕先生	–	141	20	41	202
	–	702	160	70	932

附錄一

會計師報告

截至2023年4月30日止四個月

	袍金 人民幣千元	薪金、津貼 及實物利益 人民幣千元	績效花紅 人民幣千元	退休金 計劃供款及 社會福利 人民幣千元	薪酬總額 人民幣千元
執行董事：					
李艷女士	–	290	50	17	357
朱佳麗女士	–	122	–	13	135
余臻榮先生	–	–	–	–	–
	–	412	50	30	492
最高行政人員：					
許昕先生	–	302	30	42	374
	–	714	80	72	866

於相關期間，概無董事或最高行政人員放棄或同意放棄任何薪酬的安排。

9. 五名最高薪酬僱員

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日止四個月的五名最高薪酬僱員分別包括3名、2名、2名、2名及2名董事，有關董事薪酬的詳情載於上文附註8。有關並非貴公司董事及最高行政人員的餘下2名、3名、3名、3名及3名最高薪酬僱員分別於截至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日止四個月的薪酬詳情如下：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
薪金、津貼及實物利益	271	868	2,769	1,208	479
績效花紅	58	1,039	317	150	32
退休金計劃供款及社會福利	92	178	224	75	97
	421	2,085	3,310	1,433	608

附錄一

會計師報告

薪酬介於以下範圍的非董事及非最高行政人員的最高薪酬僱員人數如下：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 僱員人數	2021年 僱員人數	2022年 僱員人數	2022年 僱員人數 (未經審核)	2023年 僱員人數
零至1,000,000港元	2	3	–	3	3
1,000,001港元至 1,500,000港元	–	–	3	–	–
總計	2	3	3	3	3

10. 所得稅

貴集團須就 貴集團成員公司於所在及運營的司法管轄區內或由該司法管轄區產生的溢利按實體基準繳付所得稅。

根據開曼群島的規則及法規， 貴公司無須於該司法管轄區繳納任何所得稅。

貴集團於香港註冊成立的附屬公司須就於相關期間在香港產生的任何估計應課稅溢利按16.5%的稅率繳納香港利得稅。

貴集團於中國大陸運營的附屬公司須於相關期間按25%的稅率繳納中國企業所得稅（「企業所得稅」），惟下列附屬公司除外：上海涵運、寧波博亞、海南洋浦星洋、張家港樂昶、上海博為、青島博亞、青島萬豪、江蘇鑫博亞、上海絲金、深圳樂艙跨境供應鏈、廈門樂艙、上海融倉及上海樂易。上海涵運被認定為高新技術企業（「高新技術企業」），享有稅率15%。寧波博亞、海南洋浦星洋、張家港樂昶、上海博為、青島博亞、青島萬豪、江蘇鑫博亞、上海絲金、深圳樂艙跨境供應鏈、廈門樂艙、上海融倉及上海樂易享有小微企業的優惠稅率政策，並於相關期間有權享有優惠稅率20%，惟寧波博亞則除外，自2021年的稅率為25%。

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
即期稅項：					
中國大陸	611	11,684	8,598	5,383	692
香港	1,797	3,887	857	302	821
遞延稅項 (附註28)	157	114	(379)	(94)	(2,558)
年內／期內稅項支出總額	2,565	15,685	9,076	5,591	(1,045)

附錄一

會計師報告

按 貴公司及其大多數附屬公司所在司法管轄區的法定稅率計算的除稅前溢利的適用稅項開支與按實際稅率計算的所得稅開支的對賬如下：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
除稅前溢利	30,105	407,723	395,383	233,908	82,945
按法定稅率計算的稅項	7,527	101,930	98,846	58,477	20,736
附屬公司適用不同稅率的影響	(2,821)	(30,720)	(30,940)	(18,126)	(7,679)
不可扣稅開支	401	895	476	229	22
無須繳付稅項的收入(a)	(2,501)	(56,463)	(59,424)	(35,025)	(14,443)
未確認的稅項虧損及可扣稅暫時 差額	4	28	78	23	316
聯營公司應佔損益	(45)	15	40	13	3
按 貴集團實際稅率計算的 稅項支出	<u>2,565</u>	<u>15,685</u>	<u>9,076</u>	<u>5,591</u>	<u>(1,045)</u>

- (a) 貴集團的香港附屬公司的航運業務的溢利並非源自香港或於香港產生，獲豁免繳納香港利得稅並反映為無須繳付稅項的收入。

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，應佔聯營公司稅項分別為人民幣(45,000)元、人民幣15,000元、人民幣40,000元、人民幣13,000元及人民幣3,000元。應佔稅項計入合併損益表及全面收入表中的「聯營公司的投資收入」。

11. 股息

自註冊成立日期起，貴公司並無派付或宣派股息。

12. 母公司普通權益持有人應佔每股盈利

誠如歷史財務資料附註2.1所披露，由於重組及 貴集團於相關期間的呈列基準，就歷史財務資料而言，納入每股盈利資料被認為無意義，因此並無呈列。

附錄一

會計師報告

13. 物業、廠房及設備

	集裝箱 人民幣千元	集裝箱船舶 人民幣千元	汽車 人民幣千元	傢俬及裝置 人民幣千元	電子設備 人民幣千元	裝飾及改良 人民幣千元	總計 人民幣千元
2020年12月31日							
於2020年1月1日							
成本	33,262	41,681	1,886	846	1,740	1,714	81,129
累計折舊	(11,075)	(1,577)	(1,158)	(597)	(1,439)	(296)	(16,142)
匯兌調整	330	345	-	-	-	11	686
賬面淨值	<u>22,517</u>	<u>40,449</u>	<u>728</u>	<u>249</u>	<u>301</u>	<u>1,429</u>	<u>65,673</u>
於2020年1月1日							
添置	23,576	20,399	330	44	290	714	45,353
收購一間非業務性質的附屬公司	-	35,884	-	-	-	-	35,884
出售	(18,013)	-	-	(1)	(18)	-	(18,032)
年內計提的折舊(附註6)	(1,987)	(2,600)	(206)	(176)	(100)	(987)	(6,056)
匯兌調整	(1,414)	(5,391)	-	-	-	(21)	(6,826)
於2020年12月31日 經扣除累計折舊	<u>24,679</u>	<u>88,741</u>	<u>852</u>	<u>116</u>	<u>473</u>	<u>1,135</u>	<u>115,996</u>
於2020年12月31日							
成本	38,825	97,964	2,216	889	2,012	2,428	144,334
累計折舊	(13,062)	(4,177)	(1,364)	(773)	(1,539)	(1,283)	(22,198)
匯兌調整	(1,084)	(5,046)	-	-	-	(10)	(6,140)
賬面淨值	<u>24,679</u>	<u>88,741</u>	<u>852</u>	<u>116</u>	<u>473</u>	<u>1,135</u>	<u>115,996</u>
2021年12月31日							
於2021年1月1日							
成本	38,825	97,964	2,216	889	2,012	2,428	144,334
累計折舊	(13,062)	(4,177)	(1,364)	(773)	(1,539)	(1,283)	(22,198)
匯兌調整	(1,084)	(5,046)	-	-	-	(10)	(6,140)
賬面淨值	<u>24,679</u>	<u>88,741</u>	<u>852</u>	<u>116</u>	<u>473</u>	<u>1,135</u>	<u>115,996</u>

附錄一

會計師報告

	集裝箱 人民幣千元	集裝箱船舶 人民幣千元	汽車 人民幣千元	傢俬及裝置 人民幣千元	電子設備 人民幣千元	裝飾及改良 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2021年1月1日							
添置	687,813	-	4,069	256	649	9,246	702,033
出售一間附屬公司	-	-	(1,242)	(5)	(48)	(130)	(1,425)
出售	(526,282)	(135)	(79)	(12)	(17)	-	(526,525)
年內計提的折舊 (附註6)	(21,770)	(1,867)	(118)	(47)	(202)	(2,982)	(26,986)
匯兌調整	(551)	(2,031)	-	-	-	(90)	(2,672)
於2021年12月31日							
經扣除累計折舊	<u>163,889</u>	<u>84,708</u>	<u>3,482</u>	<u>308</u>	<u>855</u>	<u>7,179</u>	<u>260,421</u>
於2021年12月31日							
成本	200,356	97,829	6,206	1,133	2,644	11,674	319,842
累計折舊	(34,832)	(6,044)	(2,724)	(825)	(1,789)	(4,395)	(50,609)
匯兌調整	(1,635)	(7,077)	-	-	-	(100)	(8,812)
賬面淨值	<u>163,889</u>	<u>84,708</u>	<u>3,482</u>	<u>308</u>	<u>855</u>	<u>7,179</u>	<u>260,421</u>
2022年12月31日							
於2022年1月1日							
成本	200,356	97,829	6,206	1,133	2,644	11,674	319,842
累計折舊	(34,832)	(6,044)	(2,724)	(825)	(1,789)	(4,395)	(50,609)
匯兌調整	(1,635)	(7,077)	-	-	-	(100)	(8,812)
賬面淨值	<u>163,889</u>	<u>84,708</u>	<u>3,482</u>	<u>308</u>	<u>855</u>	<u>7,179</u>	<u>260,421</u>
於2022年1月1日							
添置	298,136	-	2,773	929	508	9,868	312,214
出售	(36,522)	-	(186)	(8)	(12)	-	(36,728)
轉至持作出售資產 (附註20)	(124,126)	-	-	-	-	-	(124,126)
期內計提的折舊 (附註6)	(23,818)	(2,996)	(1,232)	(123)	(409)	(5,988)	(34,566)
匯兌調整	15,109	7,825	-	-	-	189	23,123
於2022年12月31日							
經扣除累計折舊	<u>292,668</u>	<u>89,537</u>	<u>4,837</u>	<u>1,106</u>	<u>942</u>	<u>11,248</u>	<u>400,338</u>
於2022年12月31日							
成本	325,009	97,829	8,793	2,054	3,140	21,542	458,367
累計折舊	(45,815)	(9,040)	(3,956)	(948)	(2,198)	(10,383)	(72,340)
匯兌調整	13,474	748	-	-	-	89	14,311
賬面淨值	<u>292,668</u>	<u>89,537</u>	<u>4,837</u>	<u>1,106</u>	<u>942</u>	<u>11,248</u>	<u>400,338</u>

附錄一

會計師報告

	集裝箱 人民幣千元	集裝箱船舶 人民幣千元	汽車 人民幣千元	傢俬及裝置 人民幣千元	電子設備 人民幣千元	裝飾及改良 人民幣千元	總計 人民幣千元
2023年4月30日							
於2023年1月1日							
成本	325,009	97,829	8,793	2,054	3,140	21,542	458,367
累計折舊	(45,815)	(9,040)	(3,956)	(948)	(2,198)	(10,383)	(72,340)
匯兌調整	13,474	748	—	—	—	89	14,311
賬面淨值	<u>292,668</u>	<u>89,537</u>	<u>4,837</u>	<u>1,106</u>	<u>942</u>	<u>11,248</u>	<u>400,338</u>
於2023年1月1日							
添置	28	—	1,590	374	243	5,009	7,244
出售	(5,099)	—	(29)	—	—	—	(5,128)
期內計提的折舊 (附註6)	(7,888)	(1,108)	(530)	(92)	(168)	(2,679)	(12,465)
匯兌調整	(1,705)	(521)	—	—	—	(58)	(2,284)
於2023年4月30日							
經扣除累計折舊	<u>278,004</u>	<u>87,908</u>	<u>5,868</u>	<u>1,388</u>	<u>1,017</u>	<u>13,520</u>	<u>387,705</u>
於2023年4月30日							
成本	319,938	97,829	10,354	2,428	3,383	26,551	460,483
累計折舊	(53,703)	(10,148)	(4,486)	(1,040)	(2,366)	(13,062)	(84,805)
匯兌調整	11,769	227	—	—	—	31	12,027
賬面淨值	<u>278,004</u>	<u>87,908</u>	<u>5,868</u>	<u>1,388</u>	<u>1,017</u>	<u>13,520</u>	<u>387,705</u>

於2022年12月31日及2023年4月30日，考慮到市場狀況波動，貴集團管理層評估及識別長期資產（主要包括物業、廠房及設備、購買集裝箱船舶的預付款以及使用權資產）存在減值跡象。現金產生單位（包括該等長期資產）於資產負債表日期的可收回金額乃根據使用價值計算，並使用涵蓋相應經營期間的現金流量預測釐定。應用於現金流量預測的貼現率介乎12.5%至14.7%，而所用長遠增長率介乎2%至2.3%。所用貼現率為稅前貼現率，並反映與相關單位有關的特定風險。貴公司董事認為，可收回金額所依據的主要假設的任何合理可能變動將不會導致各現金產生單位的賬面值超過其可收回金額。

根據評估結果，貴集團董事認為現金產生單位的可收回金額高於其賬面值，且於2022年12月31日、2023年4月30日或於有關期間並無確認減值。

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，貴集團賬面淨值分別約為人民幣49,166,000元、人民幣51,736,000元、人民幣33,955,000元及人民幣33,468,000元的若干集裝箱船舶已抵押，以擔保授予貴集團的其他借款（附註34）。

14. 租賃

貴集團作為承租人

貴集團就多項樓宇、船舶及集裝箱訂有租賃合約。樓宇租賃期一般介乎1至3年。一般而言，貴集團不得在貴集團以外轉讓及轉租租賃資產。船舶及集裝箱的租賃期通常為12個月或以下。貴集團已選擇不就該短期租賃合約確認使用權資產。概無存在施加任何限制或契諾的情況。

(a) 使用權資產

於各相關期間，貴集團使用權資產賬面值及變動如下：

	12月31日		4月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
年初／期初	4,076	4,076	4,504	8,028
添置	2,044	3,435	7,958	3,591
出售一間附屬公司	–	(443)	–	–
已計提折舊(附註6)	(2,044)	(2,564)	(4,434)	(1,714)
年末／期末賬面值	<u>4,076</u>	<u>4,504</u>	<u>8,028</u>	<u>9,905</u>

(b) 租賃負債

於各相關期間，租賃負債賬面值及變動如下：

	12月31日		4月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
年初／期初賬面值	4,289	4,430	5,031	7,989
新增租賃	2,044	3,435	7,957	3,591
出售一間附屬公司	–	(172)	–	–
年內／期內確認的利息增加	378	434	455	245
付款	(2,281)	(3,096)	(5,454)	(2,426)
年末／期末賬面值	<u>4,430</u>	<u>5,031</u>	<u>7,989</u>	<u>9,399</u>

	12月31日		4月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
根據下列項目分析：				
流動部分	2,845	2,915	3,399	4,345
非流動部分	<u>1,585</u>	<u>2,116</u>	<u>4,590</u>	<u>5,054</u>

租賃負債的到期分析於歷史財務資料附註39中披露。

附錄一

會計師報告

(c) 與租賃相關於損益確認的金額如下：

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
租賃負債利息	378	434	455	245
使用權資產折舊費用	2,044	2,564	4,434	1,714
與短期租賃有關的開支 (計入行政開支)	—	1,022,154	1,220,697	10,205
於損益確認的總額	<u>2,422</u>	<u>1,025,152</u>	<u>1,225,586</u>	<u>12,164</u>

租賃的現金流出總額於歷史財務資料附註32(c)披露。

貴集團作為出租人

貴集團根據經營租賃安排將若干集裝箱船舶出租予第三方。集裝箱船舶的租賃期介乎1個月至2年。

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，貴集團確認的租金收入金額分別為人民幣35,450,000元、人民幣107,316,000元、人民幣218,754,000元及人民幣107,168,000元。

於相關期間，貴集團與租戶的不可撤銷經營租賃項下於未來期間的應收未貼現租賃付款如下：

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
一年內	26,376	49,418	133,872	61,373
一年後但兩年內	941	13,322	—	—
	<u>27,317</u>	<u>62,740</u>	<u>133,872</u>	<u>61,373</u>

於2022年12月31日及2023年4月30日，考慮到市場狀況波動，貴集團管理層評估及識別長期資產（主要包括物業、廠房及設備、購買集裝箱船舶的預付款以及使用權資產）存在減值跡象。詳情請參閱附註13。

15. 商譽

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
年初／期初成本及賬面淨值	8,572	8,572	8,572	8,572
收購一間附屬公司	—	—	—	—
年末／期末成本及賬面淨值	<u>8,572</u>	<u>8,572</u>	<u>8,572</u>	<u>8,572</u>

商譽減值測試

透過企業合併獲得的商譽會分配至以下現金產生單位作減值測試：

上海絲金現金產生單位

上海絲金現金產生單位的可收回金額乃根據使用價值計算釐定，有關計算使用根據管理層批准的五年期財務預算的現金流量預測得出。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，應用於現金流量預測的貼現率為14.3%、14.6%、14.7%及14.7%。於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，用於推斷五年期後現金流量的增長率分別為3%、2.3%、2.3%及2.3%。

貴集團管理層認為，計算使用價值的關鍵假設任何合理可能變動將不會導致賬面值超過上海絲金現金產生單位的可收回金額。

分配至各現金產生單位的商譽賬面值如下：

	商譽賬面值			
	2020年	12月31日	2022年	4月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
上海絲金	8,572	8,572	8,572	8,572

於相關期間計算上海絲金現金產生單位的使用價值時使用了假設。下文描述管理層進行商譽減值測試時所依據的各項關鍵假設：

預算收入 — 預算銷售金額乃基於過往數據及管理層對未來市場的期望。

預算毛利率 — 用於釐定預算毛利率價值的基準為緊接預算年度前一年實現的平均毛利率。

長遠增長率 — 用於釐定年度收入增長率價值的基準為緊接預算年度前一年實現的年度收入，並因預期效率改善及預期市場發展而上升。

貼現率 — 所用的貼現率為除稅前貼現率，並反映與相關單位有關的特定風險。

分配至上海絲金的年度收入增長率及除稅前貼現率的關鍵假設的價值與外部資料來源一致。

	12月31日			
	2020年	2021年	2022年	4月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
長遠增長率	3.0%	2.3%	2.3%	2.3%
貼現率	14.3%	14.6%	14.7%	14.7%

附錄一

會計師報告

關鍵假設變動的敏感度

在所有其他假設保持不變的情況下，貴公司管理層通過減少1%長遠增長率或增加1%貼現率進行敏感度測試。對上海絲金現金產生單位可收回金額高於其賬面值（淨空）之金額的影響如下：

	12月31日			4月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
淨空	15,034	18,084	7,154	7,154
長遠增長率的影響	(2,021)	(2,087)	(1,595)	(1,595)
增加貼現率的影響	(3,241)	(3,383)	(2,593)	(2,593)
	<u>15,034</u>	<u>18,084</u>	<u>7,154</u>	<u>7,154</u>

考慮到根據評估仍有足夠的淨空，貴公司管理層認為，上述關鍵參數的合理可能變動不會導致於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日上海絲金現金產生單位的賬面值超過其可收回金額。

商譽已於2023年4月30日進行減值測試。貴公司董事認為，與於2022年12月31日完成商譽減值評估時所採用者相比，所採納的關鍵假設並無重大變動，並認為於2023年4月30日並無減值撥備。

16. 無形資產

	12月31日			4月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
軟件				
年初／期初：				
成本	6,418	6,418	6,477	6,731
累計攤銷	(2,674)	(3,587)	(4,229)	(4,604)
賬面淨值	<u>3,744</u>	<u>2,831</u>	<u>2,248</u>	<u>2,127</u>
年初／期初賬面值	3,744	2,831	2,248	2,127
添置	–	59	254	33
年內／期內已計提攤銷(附註6)	(913)	(642)	(375)	(130)
年末／期末賬面值	2,831	2,248	2,127	2,030
年末／期末：				
成本	6,418	6,477	6,731	6,764
累計攤銷	(3,587)	(4,229)	(4,604)	(4,734)
賬面淨值	<u>2,831</u>	<u>2,248</u>	<u>2,127</u>	<u>2,030</u>

附錄一

會計師報告

17. 對聯營公司的投資

	12月31日		4月30日	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
分佔資產淨值	6,355	3,416	181	170

貴集團的聯營公司明細如下：

2020年12月31日

名稱	註冊股本 名義價值	註冊地和 營業地	所有權權益	投票權比例	分佔盈利	主要活動
上海融倉供應鏈有限公司(b)	人民幣 10,000,000元	中國／ 中國大陸	40%	40%	40%	尚未開始營運
寶亮航運有限公司(a)	900,000美元	香港	45%	45%	45%	船舶出租服務

2021年12月31日

名稱	註冊股本 名義價值	註冊地和 營業地	所有權權益	投票權比例	分佔盈利	主要活動
上海融倉供應鏈有限公司(b)	人民幣 10,000,000元	中國／ 中國大陸	40%	40%	40%	尚未開始營運
樂艙網國際物流(無錫) 有限公司	人民幣 5,000,000元	中國／ 中國大陸	40%	40%	40%	提供跨境物流 服務

2022年12月31日

名稱	註冊股本 名義價值	註冊地和 營業地	所有權權益	投票權比例	分佔盈利	主要活動
樂艙網國際物流(無錫) 有限公司	人民幣 5,000,000元	中國／ 中國大陸	40%	40%	40%	提供跨境物流 服務

附錄一

會計師報告

2023年4月30日

名稱	註冊股本 名義價值	註冊地和 營業地	所有權權益	投票權比例	分佔盈利	主要活動
樂艙網國際物流(無錫)有限公司	人民幣 5,000,000元	中國/ 中國大陸	40%	40%	40%	提供跨境物流 服務

(a) 於2021年12月28日，貴公司與SKYFIELD DRAGON LTD訂立協議出售其於寶亮航運有限公司的45%權益。

(b) 於2022年7月27日，貴公司以零代價向王建華女士收購上海融倉供應鏈有限公司的60%股權，以進行集團整合，以擴大業務。於收購日期，上海融倉並不構成國際財務報告準則第3號所界定的業務。該交易作為一項資產收購入賬。先前持有的上海融倉權益(40%)以公允價值重新計量，公允價值與賬面值之間的差額人民幣5,000元計入損益。

下表說明個別並非屬重大的 貴集團聯營公司的綜合財務資料：

	12月31日			4月30日
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
分佔聯營公司年內／期內溢利	281	5,960	(159)	(11)
分佔聯營公司全面收入總額	281	5,960	(159)	(11)
貴集團於聯營公司投資的賬面值總額	<u>6,355</u>	<u>3,416</u>	<u>181</u>	<u>170</u>

貴集團與聯營公司的其他應收款項結餘於附註36披露。

18. 指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的權益投資

	12月31日			4月30日
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
指定為以公允價值計量且其變動 計入其他全面收入的權益投資				
以公允價值計量的非上市權益投資	<u>-</u>	<u>2,250</u>	<u>2,391</u>	<u>3,237</u>

由於 貴集團認為上述權益投資具有戰略性質，故該等投資不可撤銷地指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收入。

附錄一

會計師報告

19. 存貨

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
燃油	–	15,919	4,403	997
消耗品及其他	3,327	1,120	2,195	2,190
	<u>3,327</u>	<u>17,039</u>	<u>6,598</u>	<u>3,187</u>

20. 持作出售資產

	12月31日 2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
年初／期初賬面值	–	86,557
轉自物業、廠房及設備 (附註13)	124,126	–
出售	–	(5,238)
確認減值虧損	(36,450)	–
匯兌調整	(1,119)	(504)
	<u>86,557</u>	<u>80,815</u>
年末／期末	<u>86,557</u>	<u>80,815</u>

持作出售資產減值撥備的變動情況如下：

	12月31日 2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
年初／期初	–	36,450
出售	–	(660)
確認減值虧損 (附註6)	36,450	–
	<u>36,450</u>	<u>–</u>
年末／期末	<u>36,450</u>	<u>35,790</u>

於2022年12月，貴集團訂立協議，據此，貴集團計劃於2023年12月前向獨立第三方買家出售有關的4,000個集裝箱。貴集團已將相關資產分類為持作出售，因為其賬面值將主要透過出售交易而非透過持續使用收回。待售資產按其賬面值與公平值減出售成本兩者中的較低者計量。截至2023年4月30日止四個月，並無出售持作出售資產的收益或虧損。

21. 貿易應收款項

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
貿易應收款項	122,490	317,660	164,979	140,503
減值	(5,178)	(6,373)	(15,839)	(21,058)
	<u>117,312</u>	<u>311,287</u>	<u>149,140</u>	<u>119,445</u>

附錄一

會計師報告

貴集團與其客戶的貿易條款主要以信貸方式進行。信貸期一般為30至60天。每名客戶均有最高信貸限額。貴集團力求對其未償還應收款項維持嚴格控制，並由高級管理層定期審閱逾期結餘。鑒於上述情況以及貴集團的貿易應收款項涉及大量不同客戶，故並無重大信貸集中風險。貴集團並無就其貿易應收款項結餘持有任何抵押品或其他信貸增強措施。貿易應收款項為不計息。

於各相關期間末，根據發票日期就貿易應收款項的賬齡分析如下：

	12月31日			4月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
1個月內	93,377	261,424	42,050	49,564
1至3個月	24,940	51,464	58,631	9,981
3至6個月	700	775	30,185	34,232
6至12個月	143	262	34,027	19,789
超過1年	3,330	3,735	86	26,937
	<u>122,490</u>	<u>317,660</u>	<u>164,979</u>	<u>140,503</u>

貿易應收款項減值虧損撥備變動情況如下：

	12月31日			4月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
年初／期初	4,087	5,178	6,373	15,839
減值虧損淨額 (附註6)	<u>1,091</u>	<u>1,195</u>	<u>9,466</u>	<u>5,219</u>
年末／期末	<u>5,178</u>	<u>6,373</u>	<u>15,839</u>	<u>21,058</u>

貴集團於各報告日期使用撥備矩陣進行減值分析，以計量預期信貸虧損。撥備率乃基於具有類似虧損模式的多個客戶群的逾期天數計算。該計算反映了概率加權結果、貨幣時間價值以及於報告日期可獲得的有關過往事件、當前狀況及未來經濟狀況預測的合理及可靠資料。

附錄一

會計師報告

以下為 貴集團採用撥備矩陣計量的貿易應收款項的信貸風險敞口資料：

2020年12月31日

	逾期時長					總計
	少於1個月	1至3個月	3至6個月	6至12個月	超過1年	
預期信貸虧損率(%)	1.21	2.49	7.57	30.77	100	4.23
賬面總額(人民幣千元)	93,377	24,940	700	143	3,330	122,490
預期信貸虧損(人民幣千元)	1,130	621	53	44	3,330	5,178

2021年12月31日

	逾期時長					總計
	少於1個月	1至3個月	3至6個月	6至12個月	超過1年	
預期信貸虧損率(%)	0.69	1.36	6.71	28.63	100	2.01
賬面總額(人民幣千元)	261,424	51,464	775	262	3,735	317,660
預期信貸虧損(人民幣千元)	1,810	701	52	75	3,735	6,373

2022年12月31日

	逾期時長					總計
	少於1個月	1至3個月	3至6個月	6至12個月	超過1年	
預期信貸虧損率(%)	0.62	1.43	6.68	48.26	100	3.64
賬面總額(人民幣千元)	42,050	58,072	26,800	3,705	86	130,713
預期信貸虧損(人民幣千元)	261	828	1,790	1,788	86	4,753

2023年4月30日

	逾期時長					總計
	少於1個月	1至3個月	3至6個月	6至12個月	超過1年	
預期信貸虧損率(%)	0.68	1.84	7.42	42.05	100	9.22
賬面總額(人民幣千元)	49,564	9,981	34,232	10,258	2,443	106,478
預期信貸虧損(人民幣千元)	338	184	2,540	4,314	2,443	9,819

於2022年以及截至2023年4月30日止四個月，貴集團就與客戶有關的貿易應收款項確認全期預期信貸虧損，並根據管理層對個別應收款項可收回性的評估按特定基準計量全期預期信貸虧損，預期信貸虧損金額分別為人民幣11,086,000元及人民幣11,239,000元。

附錄一

會計師報告

22. 預付款項及其他應收款項

	12月31日		4月30日	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
預付款項(a)	3,834	50,126	406,543	587,272
出售集裝箱應收代價	–	246,523	1,392	–
按金	6,364	16,579	9,145	9,617
應收股息	–	835	835	835
其他可收回稅項	1,674	185	482	635
應收代價	–	9,956	–	–
其他	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
減值撥備	(551)	(1,472)	(849)	(1,190)
	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
分析如下：				
即期部分	14,458	317,792	49,276	39,941
非即期部分	128	9,820	377,181	572,405

(a) 預付款項主要為購買船舶的預付款項，並於2022年12月31日及2023年4月30日呈列為非流動資產。

於2022年12月31日及2023年4月30日，考慮到市場狀況波動，貴集團管理層評估及識別長期資產（主要包括物業、廠房及設備、購買集裝箱船舶的預付款以及使用權資產）存在減值跡象。詳情請參閱附註13。

其他應收款項為無抵押、免息及無固定還款期。

其他應收款項及按金減值虧損撥備的變動情況如下：

	12月31日		4月30日	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
年初／期初	507	551	1,472	849
確認／(撥回) 減值虧損	44	921	(623)	341
年末／期末	551	1,472	849	1,190

附錄一

會計師報告

23. 以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
以公允價值計量的非上市權益投資	–	3,300	6,368	6,684
理財產品	–	–	–	7,706
	–	3,300	6,368	14,390

上述權益投資被分類為以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產，原因為 貴集團選擇不以公允價值計量且其變動計入其他全面收入作確認。

理財產品由中國大陸的銀行發行。其被強制分類為以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產，因為其合約現金流量並非僅為本金及利息的付款。

24. 現金及銀行結餘

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
現金及銀行結餘	50,669	190,006	339,991	152,615
減：受限制現金	–	1	–	4,936
現金及現金等價物	50,669	190,005	339,991	147,679

於2021年12月31日，受限制現金因臨時行政問題而受到限制。於2023年4月30日，受限制現金因用於開立信用證而受到限制。

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
現金及銀行結餘：				
以人民幣計價	25,274	10,281	45,495	6,716
以美元計價	25,395	179,724	294,495	145,845
以日元計價	–	–	1	–
以歐元計價	–	–	–	52
以港元計價	–	–	–	2
	50,669	190,005	339,991	152,615

人民幣不可自由兌換為其他貨幣，惟根據中國內地外匯管理條例，以及結匯、售匯及付匯管理規定， 貴集團獲准透過獲授權進行外匯交易業務的銀行將人民幣兌換為其他貨幣。

銀行存款按每日銀行存款利率的浮動利率賺取利息。銀行結餘存放於近期並無違約記錄而信譽良好的銀行。於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，現金及現金等價物的賬面值與其公允價值相若。

附錄一

會計師報告

25. 貿易應付款項

於相關期間末按發票日期計算的貿易應付款項及應付票據賬齡分析如下：

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
一年內	141,863	452,050	335,838	259,780
逾一年	1,750	1,068	552	488
	<u>143,613</u>	<u>453,118</u>	<u>336,390</u>	<u>260,268</u>

貿易應付款項為不計息，一般於30至60日內結算。

26. 其他應付款項及應計費用

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
合約負債(a)	7,769	39,265	19,585	9,164
按金	1,765	4,610	6,000	6,668
工資和福利應付款項	3,398	11,795	11,615	7,537
購買集裝箱應付款項	–	6,084	45,432	34,053
應付代價	99	2,582	–	–
其他應付稅項	69	1,005	405	360
其他	10,668	18,032	43,756	33,867
	<u>23,768</u>	<u>83,373</u>	<u>126,793</u>	<u>91,649</u>

附註：

(a) 合約負債明細如下：

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
向客戶收取的短期墊款				
跨境物流服務	<u>7,769</u>	<u>39,265</u>	<u>19,585</u>	<u>9,164</u>
合約負債總額	<u>7,769</u>	<u>39,265</u>	<u>19,585</u>	<u>9,164</u>

合約負債包括就跨境物流服務向客戶收取的短期墊款的付款，其將於一年內達成履約責任時確認為收入。

附錄一

會計師報告

27. 計息銀行及其他借款

	2020年12月31日		2021年12月31日		2022年12月31日		2023年4月30日					
	實際利率	到期日	實際利率	到期日	實際利率	到期日	實際利率	到期日				
	(%)	人民幣千元	(%)	人民幣千元	(%)	人民幣千元	(%)	人民幣千元				
即期												
銀行貸款—有擔保	3.75-4.59	2021年	12,000	3.65-3.85	2022年	10,004	3.65-3.7	2023年	10,000	3.65-3.7	2023年至 2024年	10,000
其他貸款—有擔保	-	-	-	8.00	2022年	5,095	-	-	-	-	-	-
其他長期貸款的 即期部分												
—有擔保	10.00	2021年	18,625	8.90-9.05	2022年	51,998	11.81	2023年	17,514	11.81	2023年至 2024年	16,629
			30,625			67,097			27,514			26,629
非即期												
其他貸款—有擔保	10.00	2022年	13,528	8.90-9.05	2023年	22,943	11.81	2024年	19,384	11.81	2024年	15,997
其他貸款—無擔保			-			-	4.35	2024年	20,032	4.35	2024年	20,199
			13,528			22,943			39,416			36,196
			44,153			90,040			66,930			62,825

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
分析如下：				
銀行貸款及透支應償還款項：				
一年內或按要求提供		12,000	10,004	10,000
		<u>12,000</u>	<u>10,004</u>	<u>10,000</u>
其他借款應償還款項：				
一年內		18,625	57,093	17,514
第二年内		13,528	22,943	39,416
		<u>32,153</u>	<u>80,036</u>	<u>56,930</u>
		<u>44,153</u>	<u>90,040</u>	<u>62,825</u>

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日以美元計價的借款分別為人民幣32,153,000元、人民幣80,036,000元、人民幣56,930,000元及人民幣52,825,000元，除此以外，貴集團其餘借款均以人民幣計價。

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，貴集團的銀行及其他借款全部以固定利率計息。

附錄一

會計師報告

於2020年及2021年12月31日，若干銀行及其他借款分別最多人民幣13,809,000元及人民幣80,036,000元由控股股東作出擔保。控股股東提供的擔保已於2021年12月31日全部解除。

於2020年12月31日，若干銀行及其他借款最多人民幣5,000,000元由控股股東及獨立第三方作出擔保，其已於截至2021年12月31日止年度償還，而有關擔保亦已相應地全面解除。

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，若干銀行及其他借款分別最多人民幣12,000,000元、人民幣10,004,000元、人民幣10,000,000元及人民幣10,000,000元由附屬公司的一名非控股股東及其配偶，以及一名獨立第三方作出擔保，擔保將不會於[編纂]後解除。截至2023年4月30日的相關借款人民幣10,000,000元中，人民幣4,000,000元將於2023年9月到期，人民幣3,000,000元將於2023年11月到期，餘下人民幣3,000,000元將於2024年3月到期。貴集團董事預期貸款不會於[編纂]前結清，而擔保將持續至貸款結清為止。

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，貴集團已抵押集裝箱船舶的賬面值為人民幣49,166,000元、人民幣51,736,000元及人民幣33,955,000元及人民幣33,468,000元，為銀行及其他借款提供人民幣23,345,000元、人民幣21,357,000元及人民幣36,898,000元及人民幣32,626,000元的擔保。於2021年12月31日，貴集團已抵押應收款項人民幣58,679,000元以為銀行及其他借款提供擔保。

28. 遞延稅項

遞延稅項負債及資產於相關期間的變動情況如下：

遞延稅項資產

	租賃負債 人民幣千元	按公允價值 計量且其變動 計入損益的 金融資產 產生的公允 價值調整 人民幣千元	應計費用 人民幣千元	以公允價值 計量且其 變動計入 其他全面 收入的權益 投資公允 價值調整 人民幣千元	可用於 抵銷未來 應課稅 溢利的虧損 人民幣千元	金融 資產減值 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2020年1月1日	945	-	-	63	2,604	901	4,513
年內(從損益扣除)/ 計入損益的 遞延稅項	(35)	-	-	-	(297)	23	(309)
於2020年12月31日及 2021年1月1日	910	-	-	63	2,307	924	4,204
年內計入損益/(從損益扣除) 的遞延稅項	258	-	-	-	(880)	618	(4)
出售附屬公司(附註31)	-	-	-	-	-	(104)	(104)

附錄一

會計師報告

	租賃負債 人民幣千元	按公允價值 計量且其變動 計入損益的 金融資產 產生的公允 價值調整 人民幣千元	應計費用 人民幣千元	以公允價值 計量且其 變動計入 其他全面 收入的權益 投資公允 價值調整 人民幣千元	可用於 抵銷未來 應課稅 溢利的虧損 人民幣千元	金融 資產減值 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2021年12月31日及 2022年1月1日	1,168	-	-	63	1,427	1,438	4,096
從其他全面收入扣除的 遞延稅項	-	-	-	(35)	-	-	(35)
期內計入損益／(從損益扣除) 的遞延稅項	433	58	1,058	-	(324)	(324)	901
於2022年12月31日及 2023年1月1日	1,601	58	1,058	28	1,103	1,114	4,962
從其他全面收入扣除的 遞延稅項	-	-	-	(28)	-	-	(28)
期內計入損益／ (從損益扣除)的 遞延稅項	497	(58)	(10)	-	1,858	827	3,114
於2023年4月30日	<u>2,098</u>	<u>-</u>	<u>1,048</u>	<u>-</u>	<u>2,961</u>	<u>1,941</u>	<u>8,048</u>

附錄一

會計師報告

遞延稅項負債

	來自企業 合併的公允 價值調整 人民幣千元	使用權資產 人民幣千元	按公允價值 計量且其變動 計入損益的 金融資產 產生的公允 價值調整 人民幣千元	以公允價值 計量且其變動 計入其他 全面收入的 權益投資 公允價值調整 人民幣千元	總額 人民幣千元
於2020年1月1日	817	907	–	–	1,724
年內計入損益的遞延稅項	<u>(88)</u>	<u>(64)</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>(152)</u>
於2020年12月31日及 2021年1月1日	729	843	–	–	1,572
年內(計入損益)/從損益扣除的 遞延稅項	<u>(88)</u>	<u>198</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>110</u>
於2022年12月31日及 2022年1月1日	641	1,041	–	–	1,682
年內(計入損益)/從損益扣除的 遞延稅項	<u>(88)</u>	<u>610</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>522</u>
於2022年12月31日及 2023年1月1日	<u>553</u>	<u>1,651</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>2,204</u>
從其他全面收入扣除的遞延稅項 期內(計入損益)/從損益扣除的 遞延稅項	<u>–</u> <u>(29)</u>	<u>–</u> <u>564</u>	<u>–</u> <u>21</u>	<u>184</u> <u>–</u>	<u>184</u> <u>556</u>
於2023年4月30日	<u><u>524</u></u>	<u><u>2,215</u></u>	<u><u>21</u></u>	<u><u>184</u></u>	<u><u>2,944</u></u>

就呈列而言，若干遞延稅項資產及負債已於合併財務狀況表中抵銷。以下為就財務報告而言的遞延稅項結餘分析：

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
於合併財務狀況表確認的遞延稅項資產淨值	<u>2,632</u>	<u>2,809</u>	<u>3,010</u>	<u>5,407</u>
於合併財務狀況表確認的遞延稅項負債淨值	<u>–</u>	<u>(395)</u>	<u>(252)</u>	<u>(303)</u>

附錄一

會計師報告

以下項目未確認遞延稅項資產：

	12月31日		4月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
稅項虧損	546	1,189	3,987	5,031

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，貴集團於中國內地產生的稅項虧損分別為人民幣13,412,000元、人民幣12,151,000元、人民幣11,717,000元及人民幣18,047,000元，將於一至五年內到期，以抵銷發生虧損的實體於未來的應課稅溢利。

根據中國企業所得稅法，在中國內地成立的外商投資企業向外國投資者宣派的股息須繳納10%的預扣稅。該規定自2008年1月1日起生效，並適用於2007年12月31日之後的盈利。倘中國內地與外國投資者所屬司法管轄區之間訂有稅務協定，則可按較低預扣稅率繳稅。就貴集團而言，適用稅率為5%。因此，貴集團須就於中國內地成立的附屬公司就2008年1月1日起產生的盈利所分派的股息繳納預扣稅。

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，並無就貴集團於中國內地所成立附屬公司須繳納預扣稅的未匯款盈利應付的預扣稅確認遞延稅項。貴公司董事認為，貴集團的資金將保留於中國內地以擴展貴集團的運營，因此該等附屬公司不大可能在可見將來分派該等盈利。於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，與中國內地附屬公司投資相關且並未就其確認遞延稅項負債的暫時差額總金額分別合共約人民幣53,918,000元、人民幣436,593,000元、人民幣816,836,000元及人民幣899,517,000元。

29. 股本

股份

	2022年12月31日	2023年4月30日
	美元	美元
法定：		
500,000,000股面值0.0001美元的普通股	50,000	50,000
	<u>50,000</u>	<u>50,000</u>
	2022年12月31日	2023年4月30日
	人民幣千元	人民幣千元
已發行及繳足：		
42,590,526股面值0.0001美元的普通股	29	29
	<u>29</u>	<u>29</u>

貴公司於2022年7月27日在開曼群島註冊成立，法定股本為50,000.00美元，分為500,000,000股每股面值0.0001美元的股份。

於其註冊成立日期，一股股份按面值配發及發行予一名初始認購人（一名獨立第三方），其後按面值轉讓至Lecang Shining Limited（一間由李女士最終控制的公司）。為了反映山東樂艙重組前於境外層級的當時持股架構，貴公司於同日向山東樂艙當時各股東的離岸控股公司，就其各自於山東樂艙的相應股權，配發及發行42,164,521股股份。

於2022年10月7日，PCW Limited (「PCW」) 與 貴公司訂立換股協議，據此，PCW向 貴公司轉讓一股PCW Investment的股份(相當於PCW Investment的全部已發行股本)，作為 貴公司向PCW發行426,004股股份(相當於我們已發行股本約1.00%)的代價。換股完成後，PCW Investment成為 貴公司的全資附屬公司，而PCW (HK) (PCW Investment的全資附屬公司) 則成為 貴公司的間接全資附屬公司。

30. 儲備

貴集團於相關期間的儲備金額及其變動於合併權益變動表呈列。

(a) 資本儲備

貴集團的資本儲備指重組完成前 貴集團現時旗下公司的當時控股公司的已發行股本及 貴集團現時旗下若干附屬公司權益持有人的注資。

(b) 以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的金融資產的公允價值儲備

以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的金融資產的公允價值儲備即指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的權益投資的未變現公允價值收益或虧損。

(c) 法定盈餘公積金

根據中國公司法及在中國成立的附屬公司的組織章程細則， 貴集團須按中國會計準則釐定的稅後純利的10%提取法定盈餘公積金，直至公積金結餘達到其註冊資本的50%。在相關中國法規及 貴集團組織章程細則所載若干限制的規限下，法定盈餘公積金可用於抵銷虧損，或轉換以增加股本，惟有關轉換後的結餘不得少於 貴集團註冊資本的25%。公積金不得用作其設立目的以外的用途，亦不得作為現金股息分派。

31. 出售附屬公司

2021年12月31日

貴集團於年內以現金代價人民幣5,400,000元向一名非控股股東出售其於江蘇鑫博亞國際物流的36%權益。所出售資產淨值及出售虧損與出售時的現金流出的對賬如下：

	附註	人民幣千元
所出售資產淨值：		
物業、廠房及設備	13	1,425
使用權資產		443
遞延稅項資產	28	104
現金及現金等價物		5,264
以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產		4,100
貿易應收款項及應收票據		17,664
預付款項及其他應收款項		4,146
其他流動資產		1,051
貿易應付款項		(17,172)
流動負債		(184)
其他應付款項及應計費用		(4,076)
應付稅項		(534)
其他流動負債		(439)
租賃負債		(172)
		<u>11,620</u>

附錄一

會計師報告

	附註	人民幣千元
非控股權益		(5,694)
所出售 貴集團應佔資產淨值：		5,926
出售一間附屬公司收益		1,724
		<u>7,650</u>
由以下項目清償：		
現金		2,754
預付款項及其他應收款項		2,646
貴集團保留股權的公允價值		2,250
		<u>7,650</u>

就出售一間附屬公司的現金及現金等價物的流出淨額分析如下：

	人民幣千元
現金代價	2,754
所出售現金及銀行結餘	(5,264)
	<u>(2,510)</u>

32. 合併現金流量表附註

(a) 主要非現金交易

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，貴集團就作為辦公空間的租賃安排的使用權資產及租賃負債的非現金增加分別為人民幣2,044,000元、人民幣3,435,000元、人民幣7,957,000元及人民幣3,591,000元。

於截至2022年12月31日止年度，貴集團與集裝箱供應商BORT MARINE ENGINEERING PTE. LTD. 訂立協議，按4.35%的利率延長應付款項人民幣19,680,000.00元的付款時間，於2024年12月31日到期。

於2022年8月5日，許先生與樂艙企管訂立附時間期限的股份轉讓協議、表決權委託協議及收益權歸屬協議，據此(i)許先生同意於2023年2月5日將6,373,171股股份（約佔山東樂艙已發行股份總數的14.96%）（「相關股份」）轉讓予樂艙企管，現金代價為人民幣9,711,000元，代價已於2023年2月6日結清；(ii)於轉讓相關股份前，許先生同意自2022年8月5日起將相關股份的表決權及收益權（包括收取股息、其他分派及其他經濟利益）委託予樂艙企管。

附錄一

會計師報告

(b) 融資活動產生的負債變動

	計息 其他借款 人民幣千元	租賃負債 人民幣千元	應付關聯方 款項 人民幣千元
於2020年1月1日	18,204	4,289	412
融資活動所得現金流量	2,577	(2,281)	(147)
非融資活動所得現金流量	–	–	32
收購一間非業務性質的附屬公司	23,372	–	–
已付利息	(3,431)	–	–
利息開支	3,431	378	–
新增租賃	–	2,044	–
	<u>44,153</u>	<u>4,430</u>	<u>297</u>
於2020年12月31日	<u>44,153</u>	<u>4,430</u>	<u>297</u>
融資活動所得現金流量	45,887	(3,096)	2,831
非融資活動所得現金流量	–	–	(31)
已付利息	(7,599)	–	–
利息開支	7,599	434	–
新增租賃	–	3,435	–
出售	–	(172)	–
	<u>90,040</u>	<u>5,031</u>	<u>3,097</u>
於2021年12月31日	<u>90,040</u>	<u>5,031</u>	<u>3,097</u>
融資活動所得現金流量	(42,790)	(5,454)	(3,097)
非現金交易	19,680	–	9,711
已付利息	(4,372)	–	–
利息開支	4,372	455	–
新增租賃	–	7,957	–
	<u>66,930</u>	<u>7,989</u>	<u>9,711</u>
於2022年12月31日	<u>66,930</u>	<u>7,989</u>	<u>9,711</u>

附錄一

會計師報告

	計息 其他借款 人民幣千元	租賃負債 人民幣千元	應付 關聯方款項 人民幣千元
(未經審核)			
於2021年12月31日	90,040	5,031	3,097
融資活動所得現金流量	(17,855)	(1,464)	1
已付利息	(1,750)	–	–
利息開支	1,750	197	–
新增租賃	–	5,017	–
於2022年4月30日	72,185	8,781	3,098
於2022年12月31日	66,930	7,989	9,711
融資活動所得現金流量	(5,148)	(2,426)	(9,711)
已付利息	(877)	–	–
利息開支	1,920	245	–
新增租賃	–	3,591	–
於2023年4月30日	62,825	9,399	–

(c) 租賃現金流出總額

計入現金流量表的租賃現金流出總額如下：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
經營活動內	–	1,034,601	1,216,166	441,464	12,447
融資活動內	2,281	3,096	5,454	1,464	2,426
	2,281	1,037,697	1,221,620	442,928	14,873

33. 或然負債

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，財務報表內並無重大或然負債。

34. 資產抵押

於各相關期間末，貴集團就其若干銀行及其他借款所抵押的資產詳情如下：

	截至12月31日止年度			截至4月30日 止四個月
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
物業、廠房及設備	49,166	51,736	33,955	33,468
貿易應收款項	–	58,679	–	–
	49,166	110,415	33,955	33,468

35. 承擔

	截至12月31日止年度			截至4月30日
	2020年	2021年	2022年	止四個月
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	2023年
已訂約但未計提：				人民幣千元
集裝箱船舶	—	—	1,508,722	1,361,951
對聯營公司的投資	3,545	2,600	—	—
非上市權益投資	—	—	3,400	3,400
	<u>3,545</u>	<u>2,600</u>	<u>1,512,122</u>	<u>1,365,351</u>

36. 關聯方交易

(a) 關聯方姓名／名稱及與 貴集團的關係

關聯方姓名／名稱	與 貴集團的關係
許昕（「許昕先生」）	控股股東
李艷（「李艷女士」）	控股股東
朱佳麗（「朱佳麗女士」）	貴集團董事
寧波九州伯樂供應鏈管理服務有限公司 （「寧波九州伯樂供應鏈管理服務有限公司」）(i)	貴集團聯營公司
上海融倉供應鏈有限公司 （「上海融倉供應鏈有限公司」）(ii)	貴集團的聯營公司
青島安佳聯網絡科技有限公司 （「青島安佳聯網絡科技有限公司」）	受一名董事近親控制的公司
青島弘毅企業管理合夥企業（有限合夥） （「青島弘毅企業管理合夥企業（有限合夥）」）	受一名控股股東近親控制的公司
樂艙網國際物流（無錫）有限公司 （「樂艙網國際物流（無錫）有限公司」）	貴集團的聯營公司
寶亮航運有限公司（「寶亮航運有限公司」）(iii)	貴集團的聯營公司
青島樂艙科技有限公司 （「青島樂艙科技有限公司」）	受一名控股股東控制的公司

- (i) 於2020年9月21日，寧波九州伯樂供應鏈管理服務有限公司註銷登記。
- (ii) 於2022年7月27日，本公司以零代價向王建華女士收購上海融倉供應鏈有限公司的60%股權，以進行集團整合，從而擴大業務。
- (iii) 於2021年12月28日，本公司與SKYFIELD DRAGON LTD簽訂協議，出售其於寶亮航運有限公司的45%權益。

附錄一

會計師報告

(b) 除財務報表附註32(a)所詳述的交易外，貴集團於相關期間與關聯方有下列交易：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
向關聯方墊款					
李艷女士	60	3	-	-	-
許昕先生	35	-	-	-	-
朱佳麗女士	-	-	50	-	-
上海融倉供應鏈有限公司	-	4,770	-	-	-
青島弘毅企業管理合夥企業 (有限合夥)	-	119	-	-	-
青島安佳聯網絡科技有限公司	7,242	4,496	-	-	-
寶亮航運有限公司	112	-	-	-	-
青島樂艙科技有限公司	-	-	462	-	-
	<u>7,449</u>	<u>9,388</u>	<u>512</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
向關聯方墊款的還款					
李艷女士	60	-	3	-	-
許昕先生	52	-	-	-	-
朱佳麗女士	-	-	-	-	50
上海融倉供應鏈有限公司	-	4,770	-	-	-
青島弘毅企業管理合夥企業 (有限合夥)	-	1	-	-	-
寶亮航運有限公司	112	-	-	-	-
青島安佳聯網絡科技有限公司	7,038	4,700	-	-	-
青島樂艙科技有限公司	-	-	-	-	462
	<u>7,262</u>	<u>9,471</u>	<u>3</u>	<u>-</u>	<u>512</u>
來自關聯方的墊款					
上海融倉供應鏈有限公司	3,012	3,060	-	-	-
許昕先生	22	24	90	1	-
青島安佳聯網絡科技有限公司	8,764	-	-	-	-
寶亮航運有限公司	983	5,711	-	-	-
	<u>12,781</u>	<u>8,795</u>	<u>90</u>	<u>1</u>	<u>-</u>

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
來自關聯方的墊款的還款					
許昕先生	21	1	114	-	-
寧波九州伯樂供應鏈管理服務 有限公司	400	-	-	-	-
上海融倉供應鏈有限公司	3,012	-	3,072	-	-
青島安佳聯網絡科技有限公司	8,764	-	1	-	-
寶亮航運有限公司	731	5,963	-	-	-
	<u>12,928</u>	<u>5,964</u>	<u>3,187</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
付予青島安佳聯網絡科技 有限公司的互聯網服務費	<u>75</u>	<u>167</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
來自青島安佳聯網絡科技 有限公司的利息收入	261	-	-	-	-
來自樂艙網國際物流(無錫) 有限公司的收入	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>38</u>
	<u>261</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>38</u>

該等交易乃根據所涉訂約方相互協定的條款及條件而進行。

(c) 與關聯方的未償付結餘

	12月31日		4月30日	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
應收關聯方款項：				
貿易相關				
樂艙網國際物流(無錫)有限公司	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>38</u>

附錄一

會計師報告

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
應收關聯方款項：				
非貿易相關				
青島弘毅企業管理合夥企業(有限合夥)	1	119	119	119
李艷女士	-	3	-	-
朱佳麗女士	-	-	50	-
青島安佳聯網絡科技有限公司	204	-	-	-
青島樂艙科技有限公司	-	-	462	-
	<u>205</u>	<u>122</u>	<u>631</u>	<u>157</u>
應付關聯方款項：				
貿易相關				
青島安佳聯網絡科技有限公司	32	1	-	-
應付關聯方款項：				
非貿易相關				
上海融倉供應鏈有限公司	12	3,072	-	-
許昕先生	1	24	9,711	-
寶亮航運有限公司	252	-	-	-
	<u>297</u>	<u>3,097</u>	<u>9,711</u>	<u>-</u>

應付及應收關聯方款項將於[編纂]前悉數結清。

(d) 與關聯方的其他交易

於2020年、2021年12月31日，貴集團為數人民幣18,809,000元、人民幣80,036,000元的借款分別由許昕先生及李艷女士作出擔保。控股股東提供的擔保已於2021年12月31日全部解除。

(e) 貴集團主要管理人員的薪酬

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
薪酬、津貼及實物利益	953	2,168	4,146	1,714	1,234
績效花紅	188	1,483	1,536	363	112
退休金計劃供款及社會福利	98	284	484	162	206
付予主要管理人員的酬金總額	<u>1,239</u>	<u>3,935</u>	<u>6,166</u>	<u>2,239</u>	<u>1,552</u>

有關董事酬金的進一步詳情載於歷史財務資料附註8。

附錄一

會計師報告

37. 按類別劃分的金融工具

各金融工具類別的賬面值如下：

2020年12月31日

金融資產

	按攤銷 成本計量的 金融資產 人民幣千元
計入預付款項及其他應收款項的金融資產	9,078
貿易應收款項 (附註21)	117,312
應收關聯方款項 (附註36)	205
現金及現金等價物 (附註24)	50,669
	<u>177,264</u>

金融負債

	按攤銷 成本計量的 金融資產 人民幣千元
計入其他應付款項及應計費用的金融負債	10,766
計息銀行及其他借款 (附註27)	44,153
應付關聯方款項 (附註36)	297
貿易應付款項 (附註25)	143,613
	<u>198,829</u>

2021年12月31日

金融資產

	指定為以 公允價值計量 且其變動計入 其他全面收入 的權益投資 人民幣千元	以公允價值 計量且其變動 計入損益的 金融資產 人民幣千元	按攤銷 成本計量 的金融資產 人民幣千元
計入預付款項及其他應收款項的金融資產	-	-	277,301
以公允價值計量且其變動計入損益的 金融資產 (附註23)	-	3,300	-
以公允價值計量且其變動計入其他 全面收入的權益投資 (附註18)	2,250	-	-
貿易應收款項 (附註21)	-	-	311,287
應收關聯方款項 (附註36)	-	-	122
現金及現金等價物 (附註24)	-	-	190,005
	<u>2,250</u>	<u>3,300</u>	<u>778,715</u>

附錄一

會計師報告

金融負債

	按攤銷 成本計量的 金融資產 人民幣千元
計入其他應付款項及應計費用的金融負債	18,917
計息銀行及其他借款 (附註27)	90,040
應付關聯方款項 (附註36)	3,097
貿易應付款項 (附註25)	453,118
	<u>565,172</u>

2022年12月31日

金融資產

	指定為以公允 價值計量且其 變動計入其他 全面收入的 權益投資 人民幣千元	以公允價值 計量且其變動 計入損益的 金融資產 人民幣千元	按攤銷 成本計量的 金融資產 人民幣千元
計入預付款項及其他應收款項的金融資產	-	-	19,432
以公允價值計量且其變動計入損益的 金融資產 (附註23)	-	6,368	-
以公允價值計量且其變動計入其他全面收入 的權益投資 (附註18)	2,391	-	-
貿易應收款項 (附註21)	-	-	149,140
應收關聯方款項 (附註36)	-	-	631
現金及現金等價物 (附註24)	-	-	339,991
	<u>2,391</u>	<u>6,368</u>	<u>509,194</u>

金融負債

	按攤銷 成本計量的 金融資產 人民幣千元
計入其他應付款項及應計費用的金融負債	72,404
計息銀行及其他借款 (附註27)	66,930
應付關聯方款項 (附註36)	9,711
貿易應付款項 (附註25)	336,390
	<u>485,435</u>

附錄一

會計師報告

2023年4月30日

金融資產

	指定為以公允 價值計量且其 變動計入其他 全面收入的 權益投資 人民幣千元	以公允價值 計量且其變動 計入損益的 金融資產 人民幣千元	按攤銷成本 計量的 金融資產 人民幣千元
計入預付款項及其他應收款項的金融資產 以公允價值計量且其變動計入損益的 權益投資 (附註23)	-	-	16,017
以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的 權益投資 (附註18)	3,237	-	-
貿易應收款項 (附註21)	-	-	119,445
應收關聯方款項 (附註36)	-	-	157
現金及現金等價物 (附註24)	-	-	147,679
	<u>3,237</u>	<u>14,390</u>	<u>283,298</u>

金融負債

	按攤銷成本計量的 金融資產 人民幣千元
計入其他應付款項及應計費用的金融負債 計息銀行及其他借款 (附註27)	59,356
貿易應付款項 (附註25)	62,825
	<u>260,268</u>
	<u>382,449</u>

38. 金融工具的公允價值及公允價值層級

貴集團金融工具（賬面值合理地與公允價值相若者除外）的賬面值及公允價值如下：

	賬面值				公允價值			
	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
金融資產								
以公允價值計量且其變動 計入損益的金融資產	-	3,300	6,368	14,390	-	3,300	6,368	14,390
指定為以公允價值計量且其變動 計入其他全面收入的權益投資	-	2,250	2,391	3,237	-	2,250	2,391	3,237
	<u>-</u>	<u>5,550</u>	<u>8,759</u>	<u>17,627</u>	<u>-</u>	<u>5,550</u>	<u>8,759</u>	<u>17,627</u>

附錄一

會計師報告

管理層已評估現金及現金等價物、貿易應收款項、貿易應付款項、計入預付款項及其他應收款項的金融資產、按金、計入其他應付款項及應計費用的金融負債、計息其他借款，以及應收／應付關聯方款項的公允價值與其賬面值大致相若，因為該等工具的短期到期性質。

金融資產及負債的公允價值以該工具於自願訂約方（而非強迫或清盤出售）之間當前交易中的可交易金額入賬。下列方法及假設乃用於估計公允價值：

分類為以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產的非上市權益投資的公允價值採用基於資產的方法進行估計，其中重大不可觀察輸入數據為資產淨值的經調整賬面值。資產淨值的經調整賬面值大幅增加將導致以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產的公允價值大幅增加。倘集團持有的分類為以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產的權益投資的公允價值增加／減少10%，則截至2022年12月31日止年度以及截至2023年4月30日止四個月的利潤將分別減少／增加約人民幣637,000元及人民幣669,000元。其他非上市投資的公允價值乃基於市場報價。

指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的非上市權益投資的公允價值已通過採用市場法進行估計，該估值法使用相同行業若干可比較公司的市價相對賬面值的比率（「市賬率」），以得出非上市股權的指標價值。估值已計及該投資缺乏市場流動性的折讓。董事相信此估值技術產生的估計公允價值（於合併財務狀況表入賬）及相關公允價值變動（於其他全面收入入賬）為合理，亦為各相關期間末的最恰當價值。

下文所載為金融工具於2022年12月31日以及2023年4月30日估值所用的重大不可觀察輸入數據連同量化敏感度分析的概要：

描述	不可觀察 輸入數據	輸入數據範圍		不可觀察輸入數據 與公允價值的關係
		2022年12月31日	2023年4月30日	
指定為以公允價值計量 且其變動計入其他 全面收入的權益投資	缺乏市場 流動性的折讓 （「DLOM」）	37.85%	37.85%	DLOM越高， 公允價值越低

DLOM指 貴集團釐定市場參與者於有關投資定價時考慮的溢價及折讓金額。

倘 貴集團持有的指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的權益投資的公允價值增加／減少10%，則截至2022年12月31日止年度以及截至2023年4月30日止四個月的全面收入總額將增加／減少約人民幣11,000元及人民幣243,000元。

附錄一

會計師報告

公允價值層級

下表說明 貴集團金融工具的公允價值計量層級：

按公允價值計量的資產：

2020年12月31日

	公允價值計量採用以下基準			總計 人民幣千元
	於活躍 市場報價 (第一級) 人民幣千元	重大可觀察 輸入數據 (第二級) 人民幣千元	重大不可觀察 輸入數據 (第三級) 人民幣千元	
指定為以公允價值計量且其變動 計入其他全面收入的權益投資	-	-	-	-

2021年12月31日

	公允價值計量採用以下基準			總計 人民幣千元
	於活躍 市場報價 (第一級) 人民幣千元	重大可觀察 輸入數據 (第二級) 人民幣千元	重大不可觀察 輸入數據 (第三級) 人民幣千元	
以公允價值計量且其變動 計入損益的金融資產	-	-	3,300	3,300
指定為以公允價值計量且其變動 計入其他全面收入的權益投資	-	2,250	-	2,250
	-	2,250	3,300	5,550

2022年12月31日

	公允價值計量採用以下基準			總計 人民幣千元
	於活躍 市場報價 (第一級) 人民幣千元	重大可觀察 輸入數據 (第二級) 人民幣千元	重大不可觀察 輸入數據 (第三級) 人民幣千元	
以公允價值計量且其變動 計入損益的金融資產	-	-	6,368	6,368
指定為以公允價值計量且其變動 計入其他全面收入的權益投資	-	-	2,391	2,391
	-	-	8,759	8,759

附錄一

會計師報告

2023年4月30日

	公允價值計量採用以下基準			總計 人民幣千元
	於活躍市場	重大可觀察	重大不可觀察	
	報價	輸入數據	輸入數據	
	(第一級)	(第二級)	(第三級)	
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	
以公允價值計量且其變動計入 損益的金融資產	7,706	–	6,684	14,390
指定為以公允價值計量且其變動 計入其他全面收入的權益投資	–	–	3,237	3,237
	<u>7,706</u>	<u>–</u>	<u>9,921</u>	<u>17,627</u>

除截至2022年12月31日止年度指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收入的權益投資的公允價值計量自第二級轉出並轉入第三級外，於相關期間，金融資產及金融負債在第一級與第二級之間並無公允價值計量的轉移，亦無其他轉入第三級或自第三級轉出。

於相關期間，第三級內公允價值計量變動如下：

	12月31日			4月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
以公允價值計量且其變動計入 損益及以公允價值計量 且其變動計入其他 全面收入的權益投資：				
年初／期初	–	–	3,300	8,759
購買	–	3,300	3,300	–
於利潤確認的收益總額	–	–	(232)	316
於其他全面收入確認的收益總額	–	–	141	846
自第二級轉出(a)	–	–	2,250	–
年末／期末	<u>–</u>	<u>3,300</u>	<u>8,759</u>	<u>9,921</u>

(a) 自第二級轉移至第三級的原因是無法獲得可觀察的非上市投資近期交易。

附錄一

會計師報告

	匯率上升／(下降) %	除稅前溢利 增加／(減少) 人民幣千元
2023年4月30日		
倘人民幣兌美元貶值	(5.0)	1,665
倘人民幣兌美元升值	5.0	(1,665)
	<u>5.0</u>	<u>(1,665)</u>

(c) 信貸風險

貴集團面臨與其貿易應收款項及應收票據、計入預付款項及其他應收款項的金融資產、應收關聯方款項以及現金及現金等價物有關的信貸風險。

由於現金及現金等價物均存放於國有銀行和其他大中型上市銀行，貴集團預期並無與現金及現金等價物有關的重大信貸風險。管理層預期不會產生因該等交易對手方違約風險而導致的任何重大損失。

貴集團應用國際財務報告準則第9號訂明的簡化方法計提預期信貸虧損撥備，其允許對貿易應收款項計提全期預期信貸虧損撥備。為計量預期信貸虧損，貿易應收款項已根據共同信貸風險特性及逾期天數分類。預期信貸虧損亦列入前瞻性資料。於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，貴集團已評估應收關聯方貿易相關款項的預期信貸虧損率較低，因為該等關聯方在短期內履行合約現金流量義務的能力甚強。因此，於相關期間就應收關聯方貿易相關款項確認概無減值撥備。

就來自第三方的貿易應收款項而言，貴集團擁有大量客戶，由於貴集團貿易應收款項的客戶群相當分散，故並無信貸集中風險。此外，應收款項餘額受到持續監控。

貴集團預期，並無與計入預付款項及其他應收款項的金融資產有關的重大信貸風險，因為其過往違約風險較低。

貴集團預期與應收關聯方非貿易相關款項相關的信貸風險較低，因為該等關聯方在短期內履行合約現金流量義務的能力甚強。貴集團已根據12個月預期信貸虧損法評估應收關聯方非貿易相關款項的預期信貸虧損率並不重大，並認為其風險不大，因此虧損撥備並非重大。

最大風險敞口及年末階段分類

下表顯示於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日，基於貴集團信貸政策的信貸素質及最大風險敞口（主要基於逾期資料，除非有其他無須花費不必要成本或精力的可用資料）及年末階段分類。

附錄一

會計師報告

於2020年12月31日

	12個月預期 信貸虧損		全期預期信貸虧損		總計 人民幣千元
	第一階段	第二階段	第三階段	簡化方法	
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	
貿易應收款項*	-	-	-	122,490	122,490
計入預付款項及其他應收 款項的金融資產					
— 正常**	9,629	-	-	-	9,629
應收關聯方款項**	205	-	-	-	205
現金及現金等價物					
— 未逾期	50,669	-	-	-	50,669
	<u>60,503</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>122,490</u>	<u>182,993</u>

於2021年12月31日

	12個月預期 信貸虧損		全期預期信貸虧損		總計 人民幣千元
	第一階段	第二階段	第三階段	簡化方法	
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	
貿易應收款項*	-	-	-	317,660	317,660
計入預付款項及其他應收 款項的金融資產					
— 正常**	278,773	-	-	-	278,773
應收關聯方款項**	122	-	-	-	122
現金及現金等價物					
— 未逾期	190,005	-	-	-	190,005
	<u>468,900</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>317,660</u>	<u>786,560</u>

於2022年12月31日

	12個月預期 信貸虧損		全期預期信貸虧損		總計 人民幣千元
	第一階段	第二階段	第三階段	簡化方法	
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	
貿易應收款項*	-	-	34,266	130,713	164,979
計入預付款項及其他應收 款項的金融資產					
— 正常**	20,281	-	-	-	20,281
應收關聯方款項**	631	-	-	-	631
現金及現金等價物					
— 未逾期	339,991	-	-	-	339,991
	<u>360,903</u>	<u>-</u>	<u>34,266</u>	<u>130,713</u>	<u>525,882</u>

附錄一

會計師報告

於2023年4月30日

	12個月預期		全期預期信貸虧損			總計 人民幣千元
	信貸虧損		第三階段 人民幣千元	簡化方法 人民幣千元		
	第一階段 人民幣千元	第二階段 人民幣千元				
貿易應收款項*	-	-	34,025	106,478		140,503
計入預付款項及其他應收款項的金融資產						
— 正常**	17,207	-	-	-		17,207
應收關聯方款項**	157	-	-	-		157
現金及現金等價物						
— 未逾期	147,679	-	-	-		147,679
	<u>165,043</u>	<u>-</u>	<u>34,025</u>	<u>106,478</u>		<u>305,546</u>

* 就 貴集團應用減值簡化方法的貿易應收款項而言，基於撥備矩陣的資料於歷史財務資料附註21中披露。

** 倘計入預付款項及其他應收款項的金融資產及應收關聯方款項並未逾期，且概無資料顯示金融資產的信貸風險自初步確認以來顯著增加，則其信貸素質將被視為「正常」。否則，金融資產的信貸素質將被視為「呆賬」。

(d) 流動資金風險

貴集團的目標為通過利用計息其他借款維持資金持續性與靈活性之間的平衡。現金流量持續受到密切監控。

貴集團於各相關期間末基於合約未貼現款項的到期概況如下：

2020年12月31日

	少於三個月 或按要求 人民幣千元	超過三個月 及一年內 人民幣千元	超過一年 人民幣千元	總計 人民幣千元
	貿易應付款項 (附註25)	143,613	-	-
其他應付款項及應計費用	10,766	-	-	10,766
計息銀行及其他借款	4,571	30,165	14,498	49,234
租賃負債	743	2,177	1,826	4,746
應付關聯方款項 (附註36)	297	-	-	297
	<u>159,990</u>	<u>32,342</u>	<u>16,324</u>	<u>208,656</u>

附錄一

會計師報告

2021年12月31日

	少於三個月 或按要求 人民幣千元	超過三個月 及一年內 人民幣千元	超過一年 人民幣千元	總計 人民幣千元
貿易應付款項 (附註25)	453,118	–	–	453,118
其他應付款項及應計費用	18,917	–	–	18,917
計息銀行及其他借款	19,228	49,764	25,405	94,397
租賃負債	812	2,437	3,453	6,702
應付關聯方款項 (附註36)	3,097	–	–	3,097
	<u>495,172</u>	<u>52,201</u>	<u>28,858</u>	<u>576,231</u>

2022年12月31日

	少於三個月 或按要求 人民幣千元	超過三個月 及一年內 人民幣千元	超過一年 人民幣千元	總計 人民幣千元
貿易應付款項 (附註25)	336,390	–	–	336,390
其他應付款項及應計費用	72,404	–	–	72,404
計息銀行及其他借款	8,688	23,983	41,935	74,606
租賃負債	1,182	3,545	4,740	9,467
應付關聯方款項 (附註36)	9,711	–	–	9,711
	<u>428,375</u>	<u>27,528</u>	<u>46,675</u>	<u>502,578</u>

2023年4月30日

	少於三個月 或按要求 人民幣千元	超過三個月 及一年內 人民幣千元	超過一年 人民幣千元	總計 人民幣千元
貿易應付款項 (附註25)	260,268	–	–	260,268
其他應付款項及應計費用	59,356	–	–	59,356
計息銀行及其他借款	5,545	24,031	36,471	66,047
租賃負債	1,227	3,467	5,945	10,639
	<u>326,396</u>	<u>27,498</u>	<u>42,416</u>	<u>396,310</u>

(e) 資本管理

貴集團資本管理的主要目標為保障 貴集團持續經營及維持穩健資本比率的能力，以支持其業務並為股東創造最大價值。

貴集團因經濟狀況變動管理其資本架構，並就此作出調整。為維持或調整資本架構，貴集團可能調整向股東支付的股息、向股東退還資本或發行新股份。

附錄一

會計師報告

貴集團採用資產負債比率監察資本情況，而資產負債比率乃以計息借款及應付關聯方款項總和除以權益總額計算得出。於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年4月30日的資產負債比率如下：

	2020年 人民幣千元	12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
計息銀行及其他借款 (附註27)	44,153	90,040	66,930	62,825
應付關聯方款項 (附註36)	297	3,097	9,711	—
權益總額	106,708	481,965	891,179	973,293
資產負債比率	41.7%	19.3%	8.6%	6.5%

40. 附屬公司的權益

	12月31日 2022年 人民幣千元	4月30日 2023年 人民幣千元
附屬公司的權益 (按成本計量)	8,390	8,390
	8,390	8,390

貴公司附屬公司的詳情披露於公司資料。

樂艙 (英屬處女群島) 於2022年8月5日在英屬處女群島註冊成立為有限公司，為 貴集團在英屬處女群島的中間控股公司。於其註冊成立日期，一股樂艙 (英屬處女群島) 的股份按面值配發及發行予 貴公司，其後樂艙 (英屬處女群島) 由 貴公司全資擁有。

PCW Investment於2022年6月29日在英屬處女群島註冊成立為有限公司，為 貴公司的全資附屬公司，投資金額為人民幣8,390,000元。於2022年10月7日，PCW與 貴公司訂立換股協議，據此，PCW向 貴公司轉讓一股PCW Investment的股份 (相當於PCW Investment的全部已發行股本)，作為 貴公司向PCW發行426,004股股份 (相當於我們已發行股本約1.00%) 的代價。換股完成後，PCW Investment成為 貴公司的全資附屬公司。PCW在英屬處女群島註冊成立為有限公司，並由王瑋先生全資擁有。

41. 相關期間後事件

[於2023年7月， 貴集團簽訂協議備忘錄，以8,650,000美元的價格購買另一艘運力為13,802噸的二手船舶。]

42. 其後財務報表

貴公司、 貴集團或 貴集團現時旗下任何公司均無就2023年4月30日後的任何期間編製經審核財務報表。

附錄二

未經審核備考財務資料

以下資料並不構成本文件附錄一所載的本公司申報會計師安永會計師事務所（香港執業會計師）發出的會計師報告的一部分，載列僅供參考。未經審核備考財務資料應與本文件「財務資料」及附錄一所載會計師報告一併閱讀。

A. 未經審核備考經調整綜合有形資產淨值

以下本集團未經審核備考經調整有形資產淨值乃根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）第4.29段及參考香港會計師公會頒佈的會計指引第7號「編製備考財務資料以供載入投資通函」而編製，僅作說明用途，並載於本文旨在說明[編纂]對截至2023年4月30日本集團綜合有形資產淨值的影響，猶如[編纂]已於2023年4月30日進行。

本集團未經審核備考經調整有形資產淨值已經編製，僅作說明用途，而且由於其假設性質使然，未必如實反映倘[編纂]已於2023年4月30日或任何未來日期完成情況下本集團的財務狀況。其乃基於本文件附錄一所載會計師報告內所載我們截至2023年4月30日的綜合有形資產淨值而編製，並已作出下述調整。未經審核備考經調整綜合有形資產淨值並不組成本文件附錄一所載會計師報告的一部分。

	截至2022年		本集團未經審核		未經審核備考經調整	
	12月31日		備考經調整		每股有形資產淨值	
本集團經審核	[編纂]估計		有形資產淨值		人民幣元	港元
有形資產淨值	[編纂]		人民幣千元		(附註3)	(附註4)
	人民幣千元	人民幣千元				
	(附註1)	(附註2)				
根據[編纂]每股股份[編纂]港元計算	[949,120]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
根據[編纂]每股股份[編纂]港元計算	[949,120]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) 截至2023年4月30日本公司擁有人應佔有形資產淨值乃按從權益總額人民幣973.3百萬元中剔除非控股權益人民幣13.6百萬元、商譽人民幣8.6百萬元及無形資產人民幣2.0百萬元後計算得出。
- (2) [編纂]估計[編纂]乃根據[編纂]每股股份[編纂]港元或每股股份[編纂]港元計得，並經扣除[編纂]費用及本公司應付的其他相關開支（不包括[編纂]開支約人民幣[編纂]元，該款項已計入本集團於2023年4月30日前的合併全面收入表），且並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份。[編纂]估計[編纂]乃按1.0港元兌人民幣[0.9160]元的匯率由港元換算為人民幣。
- (3) 未經審核備考經調整每股有形資產淨值按緊隨[編纂]完成後[編纂]股已發行股份計算，且並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份。
- (4) 未經審核備考經調整每股有形資產淨值乃按1.0港元兌人民幣[0.9160]元的匯率換算為港元。
- (5) 概無作出調整藉以反映本集團於2023年4月30日後任何經營業績或訂立的其他交易。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

下文載列本公司組織章程大綱及細則若干條文以及開曼公司法若干方面的概要。

本公司於2022年7月27日在開曼群島根據開曼群島公司法（經修訂）（「公司法」）註冊成立為獲豁免有限公司。本公司章程文件包括其組織章程大綱（「大綱」）及其組織章程細則（「細則」）。

1. 組織章程大綱

- (a) 大綱列明（其中包括）本公司股東承擔的責任限於彼等各自持有股份於當時的未繳金額（如有），而本公司的成立宗旨並無限制（包括作為一間投資公司），而根據公司法第27(2)條規定，本公司將擁有，且能夠全面行使自然人的全部功能，而不論是否符合公司利益，以及鑒於本公司作為獲豁免公司，除為促進本公司在開曼群島以外地區的業務外，本公司將不會在開曼群島與任何人士、商號或公司進行交易。
- (b) 本公司可藉特別決議案修改其大綱所指明的有關任何宗旨、權力或其他事宜。

2. 組織章程細則

細則於2023年8月23日獲有條件採納並於[編纂]起生效。以下為細則中若干條文概要：

(a) 股份

(i) 股份類別

本公司股本包括普通股。

(ii) 更改現有股份或類別股份權利

根據公司法規定，倘任何時候本公司股本分為不同類別股份，則股份或任何類別股份所附有全部或任何特別權利可（除非該類別的發行條款另有規定）經由該類別已發行股份面值不少於四分之三的持有人書面同意，或經由該類別股份持有人在另行召開的股東大會上通過特別決議案批准而更改、修訂或廢除。關於

股東大會的細則條文作出必要修訂後，適用於各另行召開的股東大會，惟所需法定人數（包括續會）須為兩名持有該類別已發行股份面值不少於三分之一的人士或其受委代表。該類別股份的各持有人均有權就其所持的每股股份投一票。

除非有關股份發行條款所附權利另有明確規定，否則任何股份或類別股份持有人享有的任何特別權利，不得因進一步設立或發行與其享有同等權益的股份而被視為已予更改。

(iii) 更改股本

本公司可透過其股東的普通決議案：

- (i) 藉增設新股份增加其股本；
- (ii) 將其所有或任何資本合併為面值較其現有股份為大的股份；
- (iii) 按本公司於股東大會或董事可能作出的決定，將其股份劃分為多個類別，並賦予該等股份任何優先、遞延、合資格或特別權利、特權、條件或限制；
- (iv) 將其股份或其中任何股份再拆細為面值較大綱所規定者為低的股份；
或
- (v) 註銷於決議案通過日期尚未獲承購的任何股份，並按所註銷股份面值削減股本數額。

本公司可能透過特別決議案以任何方式削減其股本或任何股本贖回儲備或其他不可分派儲備。

(iv) 股份轉讓

所有股份轉讓均可以通用或普通形式或由香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）規定的形式或由董事會可能批准的其他形式的轉讓文據進行，且必須親筆簽署；或倘轉讓人或承讓人為結算所或其代名人，則須以親筆或機印簽署，或以董事會可能不時批准的有關其他方式簽立。

儘管有上述規定，只要任何股份於聯交所[編纂]，該等[編纂]股份的擁有權可根據適用於該等[編纂]股份的法律以及適用於或應當適用於該等[編纂]股份的聯交所規則及規例證明和轉讓。有關其[編纂]股份的股東名冊（不論是股東名冊總冊或股東名冊分冊）可以不可閱形式記錄公司法第40條規定的詳細資料，但前提是該等記錄須符合適用於該等[編纂]股份的法律以及適用於或應當適用於該等[編纂]股份的聯交所規則及規例。

轉讓文據須由轉讓人及承讓人雙方或彼等的代表簽立，惟董事會可免除承讓人簽立轉讓文據。在有關股份以承讓人名義於股東名冊登記前，轉讓人仍應被視為股份持有人。

董事會可按其絕對酌情決定權隨時將任何登記於股東總冊的股份移往任何股東分冊，或將任何登記於任何股東分冊的股份移往股東總冊或任何其他股東分冊。

除非本公司已獲支付由董事釐定的費用（不超過聯交所可能釐定應付的最高金額）、轉讓文據已妥為加蓋印章（如適用），且只涉及一類股份，並連同有關股票及董事會可能合理要求顯示轉讓人轉讓權利的有關其他證明（以及倘轉讓文據由部分其他人士代為簽立，則授權該名人士進行）送達相關股份登記處或註冊辦事處或存置股東總冊的其他地點，否則董事會可拒絕承認任何轉讓文據。

根據聯交所規定在任何報章以廣告形式或以其他方式發出通告後，可於董事會可能決定的時間及期間內暫停辦理及停止辦理股份過戶登記手續。於任何年度，停止辦理過戶登記手續不得超過足三十(30)日期間。倘經股東以普通決議案批准，任何年度內的三十(30)日期間可再延長或延長不超過三十(30)日的期間。

受以上所限，繳足股份不受任何轉讓限制，亦不受任何以本公司為受益人的留置權限制。

(v) 本公司購回本身股份的權力

公司法及細則賦予本公司可在若干限制的規限下購回本身股份的權力，且董事會在代表本公司行使該項權力時受限於聯交所不時頒佈的任何適用規定。

董事會可接受無償交回的任何繳足股份。

(vi) 本公司任何附屬公司擁有本公司股份的權力

細則並無有關附屬公司擁有本公司股份的條文。

(vii) 催繳股款及沒收股份

董事會可不時向股東催繳有關彼等各自所持股份的任何未繳付股款（不論按股份面值或以溢價方式計算）。催繳股款可一次付清或分期追收。倘任何應付催繳股款或分期股款於指定付款日期或之前仍未繳付，則欠款人士須按董事會可能同意接受的利率（不超過年息百分之二十(20%)）支付由指定付款日期至實際付款日期止期間有關款項的利息，但董事會可豁免支付全部或部分利息。董事會如認為適當，可從任何願意預繳股款的股東收取（以現金或現金等值）有關其所持任何股份的全部或部分未催繳及未付股款或應付分期股款，且本公司可就預繳的全部或任何款項按董事會可能釐定的利率（如有）支付利息。

若股東於指定付款日期並無支付任何催繳股款，董事會可向其發出不少於十四(14)日的通知，要求其支付仍未支付的催繳股款，連同任何已累計及將累計至實際付款日期止的利息，以及聲明，若截至指定時間或之前仍未付款，則有關催繳股款的股份會被沒收。

若不遵守任何有關通知的要求，則所發出通知涉及的任何股份可於其後在支付通知所規定款項前隨時由董事會藉決議案予以沒收。有關沒收將包括有關被沒收股份的所有已宣派但於沒收前仍未實際支付的股息及紅利。

股份被沒收人士將不再為有關被沒收股份股東，惟仍有責任向本公司支付於沒收當日其應就該等股份應付本公司的全部款項，連同（倘董事會酌情要求）由沒收當日至實際付款日期按董事會可能釐定的利率（不超過年息百分之二十（20%））計算的有關利息。

(b) 董事

(i) 委任、退任及免職

在每屆股東週年大會上，當時在任的三分之一董事（或倘董事人數並非三的倍數，則為最接近但不少於三分之一）須輪值告退，惟各董事至少須每隔三年在股東週年大會上輪值退任一次。輪值退任的董事應包括有意退任而無意膺選連任的任何董事。任何其他退任的董事乃自上次連任或委任起計任期最長的董事，惟倘有數名人士於同日出任或連任董事，則將行退任的董事（除非彼等另有協議）須由抽籤決定。

董事或替任董事均毋須持有本公司任何股份以符合資格。此外，細則並無關於董事於達到任何年齡限制時退任的條文。

董事會有權委任任何人士為董事，以填補董事會臨時空缺或增加現有董事會人數。任何由此委任的董事，僅可任職至其獲委任後的第一屆本公司股東週年大會，並其後合資格膺選連任。

本公司可透過普通決議案將任何任期未滿的董事（包括董事總經理或其他執行董事）撤職（惟此舉不影響該董事就其與本公司所訂任何合約遭違反而提出任何索償），而本公司股東亦可透過普通決議案委任他人接任。除非本公司於股東大會上另行決定，否則董事人數不得少於兩名。董事人數並無上限。

董事在以下情況下須離職：

(aa) 彼向本公司提交書面通知辭職；

(bb) 彼變得神志不清或身故；

- (cc) 彼未特別告假而連續六(6)個月缺席董事會會議，且董事會決議解除其職務；
- (dd) 彼破產或收到針對彼作出的接管令或暫停付款或與其債權人訂立債務重整協議；
- (ee) 彼遭法律禁止擔任董事；或
- (ff) 彼根據任何法律條文不得繼續擔任董事或根據細則被罷免。

董事會可委任其一名或多名成員為本公司董事總經理、聯席董事總經理或副董事總經理或擔任任何其他職位或行政職位，任期及條款可由董事會決定，而董事會亦可撤銷或終止任何此等委任。董事會可將其任何權力、權限及酌情權轉授由董事會認為合適的一名或多名董事及其他人士組成的委員會，並可不時因任何人士或目的全部或部分撤回有關轉授或撤回對任何該等委員會的委任及解散任何該等委員會，惟每個以此方式成立的委員會在行使獲轉授權力、權限及酌情權時，須遵守董事會可能不時對其施行的任何規定。

(ii) 配發及發行股份及認股權證的權力

在公司法以及大綱及細則條文的規限下，及在任何股份或類別股份持有人所獲賦予任何特別權利的情況下，任何可能發行的股份(a)具有或附有董事可能決定有關股息、投票權、退還資本或其他方面的權利或有關限制，或(b)條款為應本公司或股份持有人選擇有責任贖回。

董事會可按其釐定的條款發行賦予其持有人權利認購本公司資本中的任何類別股份或證券的認股權證或可換股證券或類似性質的證券。

在公司法及細則條文及(如適用)聯交所規則的規限下，且在不影響任何股份或任何類別股份當時所附任何特別權利或限制的情況下，本公司所有未發行股份均由董事會處置。董事會可按其絕對酌情權決定，按其認為適當的時間、代價以及條款及條件向其認為適當的人士發售、配發、就此授出購股權或以其他方式處置股份，惟不得以面值的折讓價發行股份。

於作出或授出任何配發、提呈發售、就此授出購股權或處置股份時，倘董事會認為如不辦理註冊聲明或其他特別手續而向登記地址位於任何個別地區或多個地區的股東或其他人士配發、提呈發售或就此授出購股權或處置股份即屬或可能屬違法或不可行，則本公司或董事會無責任作出上述行動。因上文所述而受影響的股東在任何情況下概不屬於或被視為另一類別股東。

(iii) 處置本公司或其任何附屬公司資產的權力

細則並無有關處置本公司或其任何附屬公司資產的明確條文。然而，董事可行使及作出本公司可行使或進行或批准而細則或公司法並無規定須由本公司於股東大會上行使或進行的一切權力、行動及事宜。

(iv) 借款權力

董事會可行使本公司一切權力籌集或借入款項、將本公司全部或任何部分業務、財產及資產以及未催繳股本進行按揭或押記，並在公司法規限下發行本公司債權證、債券及其他證券（不論作為本公司或任何第三方任何債項、負債或責任的全部或附屬抵押）。

(v) 酬金

董事的一般酬金由本公司於股東大會上釐定，該等酬金（除經投票的決議案另有指示外）將按董事會協定的比例及方式分派，倘未能達成協議，則由各董事平分，惟任職時間僅為應付酬金相關期間內部分時間的任何董事，則按其任職時間比例收取酬金。董事亦有權獲預付或償付因出席任何董事會會議、委員會會議或股東大會或就本公司任何類別股份或債權證舉行的個別會議或以其他方式執行董事職務而合理預期將會產生或已產生的一切差旅、酒店及附帶開支。

倘任何董事應本公司要求就任何目的前往海外或駐居海外，或履行董事會認為超逾董事日常職責的服務，則可獲付由董事會釐定的額外酬金，而該額外酬金應作為董事任何一般酬金的額外或代替酬金。獲委任為董事總經理、聯席董事

總經理、副董事總經理或其他行政人員的執行董事，應收取董事會不時決定的有關酬金、其他福利及津貼。上述酬金可作為董事酬金以外的額外報酬或代替酬金。

董事會可為本公司僱員（此詞在本段及下段均包括可能或曾經擔任本公司或其任何附屬公司任何行政職位或任何受薪職務的董事或前任董事）及前僱員及其供養人士或上述任何一類或多類人士設立或共同或聯同其他公司（為本公司附屬公司或與其有業務聯繫的公司）設立退休金、醫療津貼或撫恤金、人壽保險或其他福利的任何計劃或基金，由本公司負責供款。

董事會可在須遵守或毋須遵守任何條款或條件的情況下支付、訂立協議支付或給予可撤回或不可撤回的退休金或其他福利予僱員及前僱員及其供養人士或任何上述人士，包括該等僱員或前僱員或其供養人士根據任何前段所述計劃或基金享有或可享有者以外的退休金或其他福利（如有）。在董事會認為適宜的情況下，任何上述退休金或福利可在僱員實際退休前及預期退休時，或在實際退休時或實際退休後隨時授予僱員。

董事會可議決將當時計入任何儲備或資金（包括股份溢價賬及損益賬）的任何進賬金額的全部或任何部分（無論其是否可供分派）撥充資本，方式是將有關金額用於繳付下列人士將獲配發的未發行股份的股款：(i)於根據已於股東大會上經股東採納或批准的任何股份獎勵計劃或僱員福利計劃或其他與該等人士有關之安排而授出的任何認股權或獎勵獲行使或權利獲歸屬時，本公司及／或其聯屬人士（指透過一間或多間中間公司直接或間接控制本公司或受本公司控制或共同控制的任何個人、法團、合夥企業、團體、合股公司、信託、非法團團體或其他實體（本公司除外）的僱員（包括董事）；或(ii)任何信託的任何受託人（本公司就運營已於股東大會上經股東採納或批准的任何股份獎勵計劃或僱員福利計劃或其他與該等人士有關之安排而將向其配發及發行股份）。

(vi) 離職補償或付款

根據細則，凡向任何董事或前任董事支付任何款項作為離職補償或其退任代價或相關付款（並非合約規定須付予董事者），必須由本公司於股東大會批准。

(vii) 為董事提供貸款及貸款抵押

倘及在香港法例第622章《公司條例》禁止的情況下，本公司不得直接或間接向董事或其緊密聯繫人作出任何貸款（猶如本公司為在香港註冊成立的公司）。

(viii) 披露於與本公司或其任何附屬公司所訂立合約的權益

董事可於擔任董事職務期間兼任本公司任何其他受薪職位或崗位（惟不可擔任本公司核數師），有關任職期間及條款由董事會決定。除按照或根據細則的任何酬金外，董事亦可獲支付有關額外酬金。董事可擔任或出任由本公司發起的任何公司或本公司可能擁有權益的任何其他公司的董事或其他高級職員或於當中擁有權益，而毋須向本公司或股東交代其因出任該等其他公司的董事、高級職員或股東或於當中擁有權益而收取的任何酬金、利潤或其他利益。董事會亦可促使按其在各方面認為適當的方式行使本公司持有或擁有任何其他公司股份所賦予的投票權，包括行使投票權以贊成任命董事或任何董事為該等其他公司董事或高級職員的任何決議案，或投票或規定向該等其他公司的董事或高級職員支付酬金。

任何董事或建議委任或候任董事不應因其職位而失去有關其職位或崗位任期或與利潤有關的合約，或以賣方、買方或任何其他身份與本公司訂立合約的資格；任何董事以任何方式於其中有利益關係的任何該等合約或任何其他合約或安排亦不得因此被撤銷；有此利益關係的任何董事毋須因其董事職務或由此而建立的受託關係，向本公司或股東交代其由任何該等合約或安排所獲得的酬金、利潤或其他利益。倘董事知悉其於本公司所訂立或擬訂立合約或安排中有任何直接或間接的利益關係，必須於首次考慮訂立該合約或安排的董事會會議上申明其利益性質（倘董事知悉其當時利益關係），或於任何其他情況下，則須於知悉此項利益關係後的首次董事會會議上申明其利益性質。

董事不得就有關批准其或其任何緊密聯繫人享有重大權益的任何合約或安排或其他建議的任何董事會決議案投票（亦不得計入法定人數），惟此項限制不適用於任何下列事項，即：

- (aa) 向以下人士提供任何抵押或彌償保證：
 - (aaa) 董事或其緊密聯繫人，就該董事或任何該等人士因應本公司或其任何附屬公司的要求或為本公司或其任何附屬公司的利益而借出的款項或引致或承擔的責任；或
 - (bbb) 第三方，就董事或其緊密聯繫人（不論單獨或共同）按某項擔保或彌償保證或提供抵押而承擔有關本公司或其任何附屬公司的全部或部分債項或責任；
- (bb) 有關提呈發售本公司或本公司發起或擁有權益的任何其他公司的股份或債權證或其他證券以供認購或購買的任何建議，而董事或其緊密聯繫人因參與發售的包銷或分包銷而於其中擁有或將擁有權益；
- (cc) 有關本公司或其附屬公司僱員利益的任何建議或安排，包括：
 - (aaa) 採納、修訂或執行董事或其緊密聯繫人可能有利益的任何僱員股份計劃或任何股份激勵或購股權計劃；或
 - (bbb) 採納、修訂或執行同時涉及董事、其緊密聯繫人及本公司或其任何附屬公司的僱員的養老基金或退休、死亡或傷殘福利計劃，而該等計劃並無給予任何董事或其緊密聯繫人任何與該等計劃或基金有關的類別人士通常沒有的特權或利益；
- (dd) 董事或其緊密聯繫人僅因持有本公司股份或債權證或其他證券的權益而與本公司股份或債權證或其他證券的其他持有人以相同方式擁有權益的任何合約或安排。

(c) 董事會議事程序

董事會可舉行會議以處理事務、休會及以其認為適當的方式規範會議。任何會議上提出的事項，須由大多數票決定。倘出現相同票數，則會議主席可額外投票或投決定票。

(d) 修訂章程文件及本公司名稱

本公司可於股東大會上透過特別決議案廢除、更改或修訂細則。細則訂明，更改大綱條文、修訂細則或更改本公司名稱，均須藉特別決議案批准。

(e) 股東大會

(i) 特別及普通決議案

本公司的特別決議案須在股東大會（須根據細則正式發出通告）上獲親身出席並有權投票的股東或（倘有關股東為法團）其正式授權代表或（若允許委任代表）其受委代表以不少於四分之三的大多數票通過。

根據公司法，於通過任何特別決議案後十五(15)日內，須將有關特別決議案副本送呈開曼群島公司註冊處處長。

普通決議案於細則的定義是指在股東大會（須根據細則正式發出通告）上獲親身出席並有權投票的本公司股東或（若為法團）其正式授權代表或（若允許委任代表）其受委代表以簡單多數票通過的決議案。

(ii) 表決權及要求投票表決的權利

在有關任何股份當時所附任何有關投票的特別權利或限制規限下，於任何股東大會上以投票方式表決時，每位親身或以受委代表出席的股東或（若股東為法團）其正式授權代表，每持有一股繳足股份可投一票，惟於催繳股款或分期繳款前已繳足或入賬列為繳足的股份就上述情況而言不得作繳足股款論。凡有權投一票以上的股東毋須盡投其票或以同一方式盡投其票。

於任何股東大會上，該大會所提呈表決的決議案均以投票方式進行表決，除非大會主席以真誠允許純粹有關程序或行政事宜的決議案以舉手方式表決，而在此情況下，每名親身（或倘股東為法團，則由其正式授權代表）出席或委派受委代表出席的股東即有一票，惟倘屬結算所（或其代名人）的股東委任多於一名代表，每名受委代表在舉手表決時均有一票。投票可透過董事或大會主席可能釐定的電子方式或其他方式作出（不論以舉手或投票方式表決）。

身為股東的任何法團可透過其董事或其他管治機構的決議授權其認為適合的人士擔任本公司任何股東大會或任何類別股東大會的代表。

獲授權人士有權代表法團行使如法團為個別股東時可行使的同等權力，且就細則而言，若獲授權人士出席任何有關大會，則須視為該法團親自出席。

倘認可結算所（或其代名人）為本公司股東，則其可授權其認為合適的一名或多名人士作為其代表，出席本公司任何會議或本公司任何類別股東會議，惟倘超過一名人士獲授權，則該項授權須列明每名獲授權人士所代表股份數目及類別。根據本條文獲授權人士被視為正式授權而並無進一步事實證據以及有權代表認可結算所（或其代理人）行使相同權力，猶如有關人士為結算所（或其代理人）持有的本公司股份登記持有人，包括發言及投票的權利，及有權於獲允許以舉手方式表決時個別以舉手方式表決。

所有股東均有權於股東大會上發言及投票，惟根據聯交所規則須就批准所考慮事項放棄投票的股東除外。

倘本公司知悉，根據聯交所規則，任何股東須就本公司任何特定決議案放棄投票或就本公司任何特定決議案只可投贊成或反對票時，任何該股東或代表該股東所投而違反相關規定或限制的投票不會計入票數內。

(iii) 股東週年大會及股東特別大會

本公司須於各個財政年度舉行一次本公司股東週年大會，該股東大會必須於本公司財政年度末後六(6)個月內舉行，除非較長的期間並不違反聯交所規則。

股東特別大會可應於遞呈請求當日持有不少於有權於股東大會上投票的本公司繳足股本十分之一的一位或以上股東要求予以召開(按一股一票基準)。有關請求須以書面形式向董事會或秘書提出，述明要求董事會召開股東特別大會以處理請求內訂明的任何事項或決議案。該大會須於遞呈該請求後2個月內舉行。如於遞呈請求書日期起21日內董事會未能召開該大會，請求人自身可以同一方式召開大會，請求人因董事會未能召開大會而產生的所有合理開支須由本公司補償予請求人。

儘管有本細則所載任何規定，任何股東大會或任何類別會議可通過電話、電子或其他通訊設施舉行，致使所有參與會議的人士能相互溝通，而參與有關會議應構成出席者論。

(iv) 會議通告及將予進行議程

召開股東週年大會須發出不少於二十一(21)個完整日的通告。召開所有其他股東大會則須發出不少於十四(14)個完整日的通告。通告並不包括送達或當作送達通告當日，亦不包括發出通告當日，且通告須列明會議時間及地點以及會上將予審議的決議案詳情，倘有特別事項，則列明有關事項的一般性質。

此外，每次股東大會均須向所有本公司股東(惟按照細則條文或所持股份發行條款無權接獲該等本公司通告的有關股東除外)以及(其中包括)本公司當時的核數師發出通知。

任何根據細則由任何人士發出或收取的通告均須以專人送交任何本公司股東或以郵寄方式送達該股東的登記地址，或根據聯交所規定於報章刊登廣告。通告亦可由本公司以電子方式送達或交付至任何股東，惟須遵守開曼群島法律及聯交所規則。

凡在股東特別大會及股東週年大會處理的所有事項，均被視為特別事項，惟下列在股東週年大會處理的各項事項則被視為普通事項：

- (aa) 宣派及批准派發股息；
- (bb) 考慮及採納賬目及資產負債表以及董事會與核數師報告；
- (cc) 選舉董事以替代退任董事；
- (dd) 委任核數師及其他高級職員；及
- (ee) 釐定董事及核數師酬金。

(v) 大會及另行召開類別大會的法定人數

除非於大會處理事項時一直維持足夠法定人數，否則不得於任何股東大會上處理任何事項，惟未達法定人數亦可委任主席。

股東大會的法定人數為兩名親身（或若股東為法團，則其正式授權代表）或委派代表或僅就法定人數而言，由結算所指定的兩名人員作為授權代表或受委代表出席並有權投票的股東。有關為批准修訂某類別權利而另行召開的類別大會（包括續會），所需法定人數為兩名持有該類別已發行股份面值不少於三分之一的人士或其受委代表。

(vi) 受委代表

有權出席本公司大會並在會上投票的本公司任何股東有權委任另一名人士作為其受委代表，代其出席及投票。持有兩股或以上股份的股東可委任一名以上受委代表代其出席本公司股東大會或類別大會並於會上投票。受委代表毋須為本公司股東，並且有權代表身為個別人士的股東及彼作為有關股東受委代表可行使的相同權力。此外，受委代表有權代表法團股東行使其所代表的股東可行使的相同權力，猶如其為個人股東。股東可親身（或若股東為法團，則其正式授權代表）或委派受委代表投票。

(f) 賬目及核數

董事會須安排真實賬目，記錄本公司收支款項、收支事項，以及本公司財產、資產、信貸及負債及公司法規定或足以真實及公平地反映本公司事務並解釋其交易所需的所有其他事宜。

會計記錄須保存於註冊辦事處或董事會決定的其他一個或多個地點，並可經常供任何董事查閱。除法例所賦予或董事會或本公司在股東大會上授權外，任何股東（董事除外）概無權查閱本公司任何會計記錄或賬冊或文件。然而，獲豁免公司應於稅務資訊局根據開曼群島稅務資訊局法送達命令或通知後，於其註冊辦事處以電子形式或任何其他媒介提供其賬簿副本或其任何部分。

每份須於股東大會上向本公司提呈的資產負債表及損益賬（包括法例規定附加的每份文件），連同董事會報告印刷本及核數師報告副本，須於股東大會舉行日期前不少於二十一(21)日及於股東週年大會通告的相同時間寄交按照細則條文每位有權收取本公司股東大會通告的人士。然而，本公司可改為向該等人士發出摘錄自本公司年度賬目的財務報表概要及董事會報告，惟須符合所有適用法例，包括聯交所規定。任何有關人士可透過向本公司發出書面通知，要求本公司，除財務報表概要外，另寄發本公司年度財務報表及有關董事會報告的完整印刷本。

於每年股東週年大會或其後的股東特別大會上，股東應以普通決議案委任核數師以審核本公司賬目，該核數師任期直至下屆股東週年大會為止。此外，股東可於核數師的任期屆滿前隨時在任何股東大會上藉普通決議案將其罷免並可在大會上藉普通決議案委任另一名核數師代其履行餘下任期。核數師酬金須由本公司於股東大會上通過的普通決議案釐定及批准或按照股東以普通決議案決定的方式釐定。

本公司財務報表須由核數師按照公認核數準則審核，該公認核數準則可為開曼群島以外國家或司法管轄區的公認核數準則。核數師須按照公認核數準則編製有關書面報告，並於股東大會上向股東提呈核數師報告。

(g) 股息及其他分派方式

本公司可於股東大會上以任何貨幣宣派向股東派付的股息，惟所宣派股息不得超過董事會建議的數額。

細則規定，股息可自本公司已變現或未變現利潤或董事釐定再無需要的利潤劃撥的任何儲備宣派及派付。在普通決議案批准下，股息亦可根據公司法自股份溢價賬或經授權可用作派發股息的任何其他基金或賬目宣派及派付。

除任何股份所附權利或發行條款另有規定外，(i)所有股息須按派息股份的繳足股款宣派及派付，惟就此而言，凡在催繳前已就股份所繳足股款將不會視為股份繳足股款；及(ii)所有股息須按派息期間任何一段或多段時間的繳足股款按比例分攤及派付。倘任何股東現時欠付本公司催繳股款或其他款項，董事可自派付予彼等的任何股息或其他款項或與股份有關的款項中扣除彼等結欠的全部數額(如有)。

董事會或本公司於股東大會議決就本公司股本派付或宣派股息時，董事會可另行議決(a)全部或部分股息以配發入賬列為繳足股份的方式支付，惟有權獲派股息的股東有權選擇以現金代替配發方式領取全部或部分股息，或(b)有權獲派股息的股東有權選擇以獲配發入賬列為繳足股份的方式領取全部或董事會認為適當的部分股息。

應董事會建議，本公司亦可藉普通決議案議決，以配發入賬列為繳足股份方式全數派發本公司任何特定股息，而毋須授予股東任何選擇收取現金股息以代替配發的權利。

本公司向股份持有人以現金派付的任何股息、利息或其他應付款項可以支票或股息單的形式支付，並郵寄往持有人登記地址，或倘屬聯名持有人，則寄往就股份名列本公司股東名冊首位持有人地址，或寄往持有人或聯名持有人可能以書面指示的任何有關人士及有關地址。除持有人或聯名持有人另有指示外，每張有關支票或股息單的抬頭人須為持有人，或倘屬聯名持有人，則為就有關股份名列股東名冊首位的持有人，郵誤風險概由彼等自行承擔，而當付款銀行支付支票或股息單後，即代表本公司已充分解除責任。兩名或以上聯名持有人的任何一名人士可發出該等聯名持有人就所持股份的任何股息或其他應付款項或可分配財產的有效收據。

倘董事會或本公司於股東大會上已議決派付或宣派股息，董事會可繼而議決以分派任何類別指定資產的方式支付全部或部分股息。

所有於宣派一年後未獲認領的股息或紅利，可由董事會用作投資或其他用途，收益撥歸本公司所有，直至獲認領為止，而本公司不會就此成為有關款項的受託人。所有於宣派六年後仍未獲認領的股息或紅利，可由董事會沒收，撥歸本公司所有。

本公司就或有關任何股份應付的股息或其他款項概不附帶利息。

(h) 查閱公司記錄

除非根據細則而暫停辦理股份過戶登記，否則根據細則，在香港存置的股東名冊及股東分冊必須於辦公時間內在註冊辦事處或根據公司法存置股東名冊的該等其他地點免費供股東查閱最少兩(2)個小時，而任何其他人士在繳付最多2.50港元或董事會訂明的有關較低金額的費用後亦可查閱，倘在存置股東名冊分冊的辦事處查閱，則須先繳付最多1.00港元或董事會指明的較低金額費用。

(i) 少數股東被欺詐或壓制時可行使權利

細則並無有關少數股東在被欺詐或壓制時可行使權利的條文。然而，開曼群島法律載有保障本公司股東的若干補救方法，其概述於本附錄第3(f)段。

(j) 清盤程序

除非公司法另有規定，有關本公司被法院頒令清盤或自動清盤的決議案須為特別決議案。

在清盤當時任何類別股份所附有關可供分配剩餘資產的任何特別權利、特權或限制的規限下：

- (i) 倘本公司清盤而可供分派予本公司股東的資產超過足夠償還清盤開始時的全部繳足股本，則超額資產將根據該等股東分別所持已繳足股份的數額按比例平等分配；及

- (ii) 倘本公司清盤而可供分派予股東的資產不足以償還全部繳足股本，則該等資產的分派將盡可能令股東按開始清盤時分別持有已繳足或應已繳足股本按比例承擔損失。

倘本公司清盤（不論為自動清盤或遭法院頒令清盤），清盤人可在獲得特別決議案授權及公司法規定的任何其他批准的情況下，將本公司全部或任何部分資產以實物形式分派予股東，而不論該等資產應包括一類財產或應包括不同種類財產，就此而言，清盤人可如前述分發的任何一類或多類財產釐定其認為公平的有關價值，並可決定股東或不同類別股東之間的分派方式。清盤人可在獲得同樣授權的情況下，將任何部分資產歸屬予清盤人在獲得同樣授權的情況下認為適當並為股東利益而設立的信託的受託人，惟不得強逼股東接受任何負有債務的股份或其他財產。

(k) 認購權儲備

細則規定，倘公司法未予禁止及在遵守公司法的情況下，若本公司已發行可認購股份的認股權證，而本公司採取的任何措施或進行的任何交易會導致該等認股權證認購價下降至低於股份面值，則須設立認購權儲備，用以繳足認股權證獲行使時認購價與股份面值的差額。

3. 開曼群島公司法

本公司根據公司法在開曼群島註冊成立，因此在開曼群島法律規限下經營業務。下文所載乃開曼公司法若干條文概要，儘管此舉並非意圖涵蓋所有適用約制及例外情況，或成為對開曼公司法及稅項所有事項的完整概覽（此等條文可能與利益當事人更為熟悉的司法管轄區相當規定有差異）：

(a) 公司經營

作為一間獲豁免公司，本公司經營必須主要在開曼群島以外進行。本公司須每年將其週年申報表向開曼群島公司註冊處處長備案，並繳付根據其法定股本數額而定的一筆費用。

(b) 股本

公司法規定若一間公司不論為現金或為其他目的以溢價發行股份，應將相等於該等股份溢價總額的數額轉入一個稱為「股份溢價賬」的賬目。對於公司根據任何安排而作為收購或註銷任何其他公司股份的代價而配發及以溢價發行股份的溢價，該公司可選擇不按上述條文處理。

公司法規定，股份溢價賬可由公司根據其組織章程大綱及細則條文（如有）用於 (a) 向股東作出分派或派付股息；(b) 繳足公司將以繳足紅股形式發行予股東的未發行股份；(c) 贖回及購回股份（在公司法第37條條文的規限下）；(d) 撇銷公司開辦開支；及 (e) 撇銷公司因發行任何股份或債權證而產生的開支或已付佣金或許可折讓。

除非在緊隨建議作出分派或派付股息日期後公司將有能力償還日常業務過程中到期的債項，否則不得動用股份溢價賬向股東作出任何分派或派付任何股息。

公司法規定，倘獲其組織章程細則授權，則在獲開曼群島大法院（「法院」）確認後，股份有限公司或設有股本的擔保有限公司可藉特別決議案以任何方式削減其股本。

(c) 就購買公司或其控股公司股份提供財務資助

開曼群島並無公司就購買或認購其本身或其控股公司股份向他人提供財務資助的法定限制。因此，倘公司董事於審慎履行其職責並真實行事時認為適當提供有關資助乃屬恰當並符合公司利益，則公司可提供財務資助。有關資助必須按公平原則進行。

(d) 公司及其附屬公司購買股份及認股權證

股份有限公司或設有股本的擔保有限公司倘根據其組織章程細則獲得授權，則可發行由公司或股東選擇可贖回或須贖回股份，而公司法明確規定，在公司組織章程細則條文規限下，修改任何股份所附權利屬合法，以規定該等股份將予贖回或須如此贖回。此外，倘在其組織章程細則授權下，公司可購買其本身股份，包括任何可贖回

股份。然而，倘組織章程細則並無授權購買的方式及條款，則公司不能購買其任何本身股份，除非購買方式及條款已先行獲公司以普通決議案授權。除非股份已繳足，否則公司任何時候均不可贖回或購買其股份。倘在公司贖回或購買其任何股份將導致公司再無任何已發行股份（持有作庫存股份的股份除外），則公司不得進行上述贖回或購買。除非公司緊隨建議撥款日期後仍有能力清還在日常業務過程中到期的債項，否則公司從股本中撥款以贖回或購買本身的股份屬違法。

按照公司組織章程大綱及細則規定，除非公司董事在購買前議決以公司名義持有該等股份作庫存股份，否則公司購買的股份應當作註銷。倘公司股份作庫存股份持有，則公司須因持有該等股份而被載入股東名冊，然而，儘管上文有所規定，但公司不就任何目的被視作一名股東，亦不得就庫存股份行使任何權利，而就有關權利的任何宣稱行使均屬無效。在公司的任何股東大會上，庫存股份均不得直接或間接投票，且就公司組織章程細則或公司法而言，均不得計入任何特定時候釐定的已發行股份總數。

公司並無被禁止購買其認股權證及可受限於及根據有關認股權證文據或證書的條款及條件購買其認股權證。開曼群島法律並無規定公司的組織章程大綱或細則須載有容許該項購買的特定條文，且公司董事可依據其組織章程大綱載列的一般權力買賣及處理各項個人財產。

根據開曼群島法律，附屬公司可持有其控股公司股份，並在若干情況下可收購該等股份。

(e) 股息及分派

公司法允許，待通過償債能力測試及在公司組織章程大綱及細則條文（如有）的規限下，公司可從股份溢價賬中派付股息及分派。除上述者外，並無有關支付股息的法定條文。根據在開曼群島被視為具說服力的英國判例法，股息僅可從利潤中撥付。

概不得就庫存股份宣派或派付股息，亦不得就庫存股份以現金或其他方式作出公司資產的其他分派（包括於清盤時向股東分派任何資產）。

(f) 保障少數股東及股東的訴訟

預期法院一般會依從英國判例法先例，允許少數股東針對公司提出集體訴訟或以公司名義提出引申訴訟，以質疑(a)公司的越權行為或非法行為、(b)公司的控制者對公司少數股東所作而構成欺詐的行為及(c)須符合特定(或特別)大多數股東通過的決議案以違規方式通過。

如公司並非銀行且其股本已分拆為股份，則法院可根據持有公司不少於五分之一已發行股份的股東申請，委派調查員調查公司事務並按法院指定的方式向法院報告結果。

公司任何股東可請求法院發出清盤令，而倘法院認為公司清盤乃屬公平公正，則可發出清盤令或(作為清盤令的替代)(a)頒令規管日後公司進行的事務，(b)頒令要求公司停止進行或不得繼續進行遭入稟股東投訴的行為或作出入稟股東投訴其沒有作出的行為，(c)頒令授權入稟股東按法院可能指示的條款以公司名義及代表公司提出民事訴訟，或(d)頒令規定由其他股東或由公司本身購買公司任何股東股份，如由公司本身購買，則須相應削減公司股本。

一般而言，股東對公司的索償，須根據適用於開曼群島的一般合約法或侵權法，或根據公司組織章程大綱及細則規定作為股東所具有的個別權利而提出。

(g) 出售資產

公司法對董事出售公司資產的權力並無載有特別限制。然而，作為一般法律事項，公司每一名高級人員(包括董事、董事總經理及秘書)在行使其權力及履行其職責時必須誠實真誠行事，以公司的最佳利益為目的，並以合理審慎人士於可資比較情況下應有的謹慎、勤勉及技巧行事。

(h) 會計及核數規定

公司須促使妥善存置有關下述事項的正確賬冊記錄：(i)公司所有收支款項及有關收支事項；(ii)公司所有銷貨與購貨；及(iii)公司資產與負債。

若未能按需要保存能夠真實公允地反映本公司狀況及闡釋所進行交易的賬冊，則公司不應被視為已妥善保存賬冊。

獲豁免公司須待接收稅務資訊局根據開曼群島的稅務資訊局法例發出的法令或通知後，按該法令或通知所規定，以電子形式或任何其他媒介於其註冊辦事處提供其賬冊副本或其部分。

(i) 外匯管制

開曼群島並無任何外匯管制規定或貨幣限制。

(j) 稅項

根據開曼群島稅務優惠法，本公司已獲得承諾：

- (1) 於開曼群島制定有關就利潤、收入、收益或增值徵稅的任何法律，概不適用於本公司或其業務；及
- (2) 本公司毋須就本公司股份、債權證或其他債務繳納上述稅項或屬遺產稅或繼承稅性質的稅項。

對本公司所作承諾自2022年8月15日起計為期二十年。

開曼群島現時並無就利潤、收入、收益或增值向個人或法團徵收任何稅項，亦無屬繼承稅或遺產稅性質的稅項。除不時可能因在開曼群島司法管轄區內訂立若干文據或將文據帶入開曼群島而須支付的若干適用印花稅外，開曼群島政府不大可能對本公司徵收其他重大稅項。開曼群島已於2010年與英國訂立雙重徵稅公約，惟並無另行訂立任何雙重徵稅公約。

(k) 轉讓印花稅

開曼群島公司轉讓股份無須在開曼群島繳納印花稅，惟在開曼群島持有土地權益者除外。

附錄三

本公司組織章程及開曼群島公司法概要

(l) 向董事貸款

公司法並無明文規定禁止公司向其任何董事提供貸款。

(m) 查閱公司記錄

註冊辦事處通知乃公共記錄。現任董事及替換董事(倘適用)姓名名單可由任何人士提供予公司註冊處處長備查，並支付相關費用。按揭登記冊可供債權人及股東查閱。

根據公司法，本公司股東一般無權查閱本公司股東名冊或公司記錄或索取副本，惟根據本公司細則所載彼等可享有該等權利。

(n) 股東名冊

獲豁免公司可在董事不時認為適當的開曼群島境內或境外地點存置股東名冊總冊及任何分冊。股東名冊須載有公司法第40條所要求的詳情。根據公司法所規定或准許，股東名冊分冊須與股東名冊總冊存置的方式一致。公司須於存置公司股東名冊總冊的地點存置不時正式記錄的任何分冊副本。

公司法並無規定獲豁免公司向開曼群島公司註冊處處長提交任何股東名單，因此股東姓名及地址並非公開資料，亦不供公眾查閱。然而，獲豁免公司須待稅務資訊局根據開曼群島稅務資訊局法例送達法令或通知後，以電子形式或任何其他媒介於其註冊辦事處提供須予提供的股東名冊，包括任何股東名冊分冊。

(o) 董事及高級職員登記冊

本公司須在其註冊辦事處存置董事及高級職員登記冊，該登記冊並不供公眾查閱。該登記冊副本須送交開曼群島公司註冊處處長備案，董事及高級職員倘有任何變動，須於三十(30)日內通知註冊處處長。

(p) 實益擁有權名冊

獲豁免公司須在其註冊辦事處存置實益擁有權名冊，以記錄直接或間接最終擁有或控制公司25%或以上股權或投票權或有權委任或罷免公司大多數董事的人士的詳情。實益擁有權名冊並非公開文件，僅供開曼群島指定主管機關查閱。然而，此項規定並不適用於其股份於認可交易所上市的獲豁免公司，而認可交易所包括聯交所。因此，只要本公司股份於聯交所[編纂]，本公司毋須遵守存置實益擁有權名冊的規定。

(q) 清盤

公司可(a)根據法院頒令強制、(b)自動或(c)在法院監督下清盤。

法院在多個特定情況下(包括公司股東已通過特別決議案要求法院將公司清盤或公司無法償還債務或法院認為將本公司清盤乃屬公平公正等情況)有權頒令清盤。倘公司股東(作為出資人)以公司清盤屬公平公正為理由提出呈請書時，法院有司法管轄權作出若干其他頒令替代清盤令，例如頒令規管公司日後進行的事務、頒令授權呈請人按法院可能指示的條款以公司的名義及代表公司提起民事訴訟，或頒令規定由其他股東或由公司本身購買公司任何股東股份。

當一間公司(有限期公司除外)因未能支付債務而經特別決議案議決或在股東大會上經普通決議案議決自動清盤時，則公司可自動清盤。倘公司自動清盤，該公司須自自動清盤決議案通過日期或上述期限屆滿或上述情況發生日期起停止經營業務(除非此對其清盤有利)。

為進行公司清盤程序及就此輔助法院，可委任一名或多名正式清盤人，而法院可在其認為適當的情況下臨時或以其他方式委任該名人士擔任有關職位，倘超過一名人士獲委任擔任有關職位，則法院須聲明正式清盤人須採取或獲授權採取的任何行動是否由全部或任何一名或多名該等人士進行。法院亦可決定在正式清盤人獲委任時是否需要提供任何擔保及擔保的內容；倘並無委任正式清盤人或在有關該職位出缺期間，則公司所有財產將由法院保管。

當公司事務全部結束後，清盤人必須編製清盤報告及賬目，顯示清盤過程及售出的公司財產，其後召開公司股東大會以便向公司提呈賬目及加以說明。召集該最後股東大會須按公司的組織章程細則授權的任何形式向各出資人發出最少21日的通知並刊登憲報。

(r) 重組

法例規定，進行重組及合併須在為此而召開的大會上，(i)獲得佔出席大會債權人百分之七十五(75%)價值的大多數債權人贊成或(ii)獲得佔出席大會股東或類別股東百分之七十五(75%)價值的股東或類別股東贊成，視乎情況而定，且其後獲法院批准。持反對意見的股東有權向法院表示申請批准的交易對股東所持股份並無提供合理價值，但如無證據顯示管理層有欺詐或不誠實行為，法院應不會僅因上述理由而否決交易。

公司法亦載有法定條文規定公司可向法院提交委任重組人員的呈請，理由是公司(a)無法或可能無法償還公司法第93條所界定的債務；及(b)其擬根據公司法、外國法律或通過達成一致重組，向其債權人(或多類債權人)提出妥協或安排。有關呈請無須經股東決議或按公司章程的明確權力，可由公司董事代為行事。法院可於聆訊該等呈請後(其中包括)頒令委任重組人員或作出法院認為適當的任何其他命令。

(s) 收購

倘公司就另一間公司股份作出要約，而於要約後四(4)個月內不少於百分之九十(90%)的持有人接納要約，則要約人可於上述四(4)個月屆滿後兩(2)個月內以規定方式隨時發出通知，要求對要約持反對意見的股東按照要約條款轉讓其股份。持反對意見的股東可於該通知發出後一(1)個月內向法院提出申請反對轉讓。有關持反對意見的股東負有證明法院應行使其酌情權的舉證責任。除非有證據證明要約人與接納要約的股份持有人有欺詐或失信的行為，或兩者串通，藉此以不公平手段逼退少數股東，否則法院行使其酌情權的可能性不大。

(t) 彌償保證

開曼群島法律對於公司組織章程細則內可能規定關於對高級職員及董事作出彌償保證的範圍並無限制，除非法院認為任何有關條文有違公共政策（例如表示對犯罪的後果作出的彌償保證）。

(u) 經濟實質規定

根據於2019年1月1日生效的開曼群島國際稅務合作（經濟實質）法案（「經濟實質法」），「相關實體」須滿足經濟實質法所載的經濟實質測試。「相關實體」包括於開曼群島註冊成立的獲豁免公司（如本公司），然而，其並不包括身為開曼群島境外稅務居民的實體。因此，只要本公司為開曼群島境外（包括香港）的稅務居民，即毋須滿足經濟實質法所載的經濟實質測試。

4. 一般事項

本公司有關開曼群島法律的特別法律顧問康德明律師事務所已向本公司發送一份意見函件，概述開曼群島公司法的若干方面。誠如本文件附錄五「展示文件」一節所述，該函件連同公司法副本可供備查。任何人士如欲取得開曼群島公司法詳細概要，或有關開曼群島公司法與其較為熟悉的任何司法管轄區法例間差異的意見，應徵求獨立法律意見。

A. 有關本公司的進一步資料

1. 本公司註冊成立

本公司於2022年7月27日在開曼群島根據開曼公司法註冊成立為獲豁免有限公司。本公司已在香港設立其主要營業地點，地址為香港灣仔皇后大道東248號大新金融中心40樓全層，並於2022年11月7日根據公司條例第16部在香港公司註冊處註冊為非香港公司。何燕群女士已獲委任為本公司授權代表，代本公司於香港接收法律程序文件及通告。

由於本公司於開曼群島註冊成立，故運營須遵守開曼公司法、組織章程大綱及細則以及開曼群島適用法律。組織章程大綱及細則若干條文及開曼公司法相關方面的概要載於本文件附錄三「本公司組織章程及開曼群島公司法概要」。

2. 本公司股本變動

截至本公司註冊成立日期，本公司法定股本為50,000美元，分為500,000,000股每股0.0001美元的股份。於其註冊成立後，合共42,164,522股股份按以下方式按面值配發及發行：

- (a) 一股股份予一名為獨立第三方的初步認購人，而該股份已轉讓予由李女士（我們的控股股東及執行董事）最終控制的Lecang Shining；
- (b) 3,269,386股股份予Lecang Shining；
- (c) 4,048,710股股份予Lecang Flourishing；
- (d) 2,116,907股股份予Power Bright；
- (e) 2,000,000股股份予Lecang Liberty；
- (f) 1,933,700股股份予Cassia Treasure；
- (g) 1,800,000股股份予Lecang Vast Galaxy；
- (h) 1,784,841股股份予Lecang Crystal；

- (i) 1,283,025股股份予Lecang Blooming；
- (j) 1,220,000股股份予Lecang Champion；
- (k) 1,054,000股股份予Wind Blue；
- (l) 937,500股股份予Lecang Luxuriant；
- (m) 900,000股股份予Lecang Soar；
- (n) 390,000股股份予Lecang Vast Star；
- (o) 319,000股股份予Lecang Amazing；
- (p) 5,042,100股股份予Glorious Sailing；
- (q) 12,649,387股股份予Lecang Altitude；及
- (r) 1,415,965股股份予Lecang Fantasy。

根據股東於2023年8月23日通過的書面決議案，我們的法定股本透過增設額外[編纂]股股份由50,000美元增至[編纂]美元，而在上述增加後，本公司的法定股本為[編纂]美元，分為每股0.0001美元的[編纂]股股份。

緊隨[編纂]及[編纂]完成後且不計及於行使[編纂]或根據[編纂]股份計劃可能授出的任何購股權後可予發行的任何股份，本公司的已發行股本將為[編纂]美元（分為[編纂]股股份），所有均為繳足或入賬列作繳足，而[編纂]股股份仍未發行。

除「－2.本公司股本變動」所披露及下文「－4.股東於2023年8月23日通過的書面決議案」所述者外，本公司自註冊成立以來並無任何股本變動。

3. 附屬公司股本變動

我們的附屬公司載列於會計師報告，會計師報告全文載列於本文件附錄一。

緊接本文件日期前兩年內，我們附屬公司的股本發生下列變動：

樂艙企管

於2022年8月24日，樂艙企管的註冊資本由人民幣5百萬元增至人民幣5.94百萬元。

於2022年9月27日，樂艙企管的註冊資本由人民幣5.94百萬元增至人民幣6百萬元。

於2022年10月9日，樂艙企管的註冊資本由人民幣6百萬元增至人民幣86百萬元。

青島博亞

於2023年2月23日，青島博亞的註冊資本由0.8百萬美元增至1.8百萬美元。

有關上文所述的詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構—重組」。

4. 股東於2023年8月23日通過的書面決議案

根據於2023年8月23日股東通過的書面決議案，其中包括：

- (a) 我們批准及採納即時生效的大綱及有條件採納將於[編纂]後生效的細則；
- (b) 透過增設額外19,500,000,000股在各方面與現有股份享有同等權益的股份並即時生效，本公司法定股本由50,000美元（分為500,000,000股股份）增至2,000,000美元（分為20,000,000,000股股份）；
- (c) 在[編纂]指定的日期及時間或之前，(aa)聯交所批准已發行股份及根據[編纂]及[編纂]將予配發及發行的股份及本文件所述將予發行的股份（包括根據行使[編纂]及根據[編纂]股份計劃可能授出的任何購股權可予配發及發行

的任何額外股份) [編纂]及[編纂]；(bb)[編纂]已獲正式釐定；及(cc)[編纂]於[編纂]項下的責任成為無條件且並未根據有關協議的條款(或本文件內訂明的任何條件)終止：

- (i) [編纂]獲批准且董事獲授權根據[編纂]配發及發行[編纂]；
- (ii) [編纂]獲批准且董事獲授權於行使[編纂]後配發及發行股份；
- (iii) [編纂]股份計劃的規則已獲批准及採納，其主要條款載於本附錄下文「一D.[編纂]股份計劃」，且董事獲授權全權酌情授出購股權以[編纂]其項下的股份以及因行使根據[編纂]股份計劃授出的購股權而配發、發行及[編纂]股份；
- (iv) 在本公司股份溢價賬因本公司根據[編纂]發行[編纂]而錄得進賬的條件下，授權董事將本公司股份溢價賬的進賬金額[編纂]美元[編纂]，並應用該金額按面值悉數繳足合共[編纂]股股份，以就彼等於本公司的當時現有相關股權按比例配發及發行予於通過該等決議案日期名列本公司股東名冊的股份持有人(盡可能不涉及零碎部分，以免配發及發行零碎股份)；
- (v) 除根據供股或根據任何以股代息計劃或根據細則以配發及發行股份代替全部或部分股份股息的同類安排或根據股東在股東大會授出的特定授權外，向董事授出一般無條件授權，可配發、發行及[編纂](包括作出要約或協議的權力，或授出將會或可能需配發及發行股份的證券)總面值不超過於緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行股份數目20%的未發行股份(但未計及因[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配發及發行的任何股份)，該授權將於本公司

下屆股東週年大會結束，或組織章程細則或任何適用法例規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿，或股東在股東大會以普通決議案撤回或修訂上述授權（以較早者為準）時屆滿；

- (vi) 授予董事一般無條件授權，可行使本公司一切權力，在聯交所或本公司證券可能[編纂]並獲證監會及聯交所認可的任何其他獲准的證券交易所，購回最多佔緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行股份數目10%的有關股份數目（但未計及因[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配發及發行的任何股份），該授權將於本公司下屆股東週年大會結束，或組織章程細則或任何適用法例規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿，或股東在股東大會以普通決議案撤回或修訂上述授權時（以較早者為準）屆滿；及
- (vii) 擴大上文(v)段所述的一般無條件授權，將我們的董事根據該一般授權可配發及發行或有條件或無條件同意配發及發行的已發行股份數目加入本公司根據上文(vi)段所述購回股份授權所購回的已發行股份總數。

5. 重組

為籌備[編纂]，本集團旗下公司進行重組及本公司成為本集團的控股公司。有關重組的進一步詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構—重組」。

6. 本公司購回本身證券

本節載有聯交所規定須納入本文件有關本公司購回本身證券的資料。

(a) 上市規則條文

上市規則准許以聯交所作為第一上市地的公司在聯交所購回其股份，惟受若干限制規限。

(i) 股東批准

上市規則規定以聯交所作為第一上市地的公司的所有建議股份購回（如為股份，則必須繳足）須事先獲股東於股東大會通過普通決議案以一般授權或特別批准個別交易的方式批准。

附註：根據股東於2023年8月23日通過的書面決議案，董事獲授一般無條件授權（「購回授權」），授權本公司隨時在聯交所或本公司證券可能[編纂]並就此獲證監會及聯交所認可的任何其他證券交易所購回總數不超過本文件所述已發行及將予發行股份總數10%的股份，直至本公司下屆股東週年大會結束，或任何適用法律或細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿，或此項授權經股東於股東大會以普通決議案撤銷或更改為止（以最早者為準）。

(ii) 資金來源

本公司須動用根據大綱及細則、上市規則及開曼公司法可合法作購回用途的資金進行購回。上市公司不得以現金以外的代價或根據聯交所買賣規則不時訂明者以外的結算方式在聯交所購回本身股份。

(iii) 核心關連人士

上市規則禁止本公司在知情情況下在聯交所向「核心關連人士」（包括本公司或任何附屬公司董事、最高行政人員或主要股東或任何彼等的緊密聯繫人）購回股份，而核心關連人士不得在知情情況下向本公司出售其股份。

(b) 購回理由

董事相信，董事獲股東授予一般授權使本公司能夠在市場購回股份符合本公司及股東的整體最佳利益。該等購回（視乎當時市況及資金安排）或會增加本公司的每股股份資產淨值及／或每股盈利，並僅於董事認為有關購回對本公司及股東有利時方會進行。

(c) 購回的資金

購回股份時，本公司僅可動用根據大綱及細則、上市規則及開曼群島適用法律可合法取得作此用途的資金。

按照現時的計劃，股份購回將以本公司利潤、本公司股份溢價金額或為購回而新發行股份所得款項提供資金，若須就購回時應付的超出擬購回股份面值的任何溢價計提撥備，則以本公司利潤或本公司股份溢價賬的進賬額（或同時運用二者）提供資金。在開曼公司法規限下，購回股份亦可以資本提供資金。

基於本文件「財務資料」所披露的本集團目前財務狀況，並考慮本公司目前營運資金狀況，董事認為，倘購回授權獲全面行使，其可能會對本集團的營運資金及／或資本負債狀況（與本文件所披露的狀況相比）造成重大不利影響。然而，倘行使購回授權會對董事不時認為適合本集團的營運資金需求或資本負債水平造成重大不利影響，則董事不會建議行使購回授權。

(d) 股本

按緊隨[編纂]後已發行[編纂]股股份為基準（不計及因[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配發及發行的任何股份），全面行使購回授權將導致本公司於截至下列時間為止（以最早者為準）的期間購回最多[編纂]股股份：

- (i) 本公司下屆股東週年大會結束；
- (ii) 任何適用法律或細則規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿；或
- (iii) 購回授權經股東於股東大會以普通決議案撤銷或更改之日。

(e) 一般資料

概無董事或（經作出一切合理查詢後據彼等所深知）彼等任何緊密聯繫人（定義見上市規則）目前均無意在購回授權獲行使的情況下向本公司或我們的附屬公司出售任何股份。

董事已向聯交所承諾，在適用的情況下，彼等將根據上市規則及開曼群島適用法律行使購回授權。

倘根據購回授權購回股份導致股東所佔本公司投票權的權益比例增加，則該項增加將根據公司收購、合併及股份回購守則（「收購守則」）被視為收購。因此，一名股東或一組一致行動的股東（視乎股東權益增加的水平）可取得或鞏固本公司的控制權，並可能因任何該增加而須根據收購守則規則26提出強制收購建議。除本節所披露者外，董事並不知悉因根據購回授權進行購回而產生與收購守則有關的任何後果。董事目前無意在有關情況下行使權力以購回股份。

倘購回授權於緊隨[編纂]及[編纂]完成後獲悉數行使（但不計及因[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），根據購回授權將予購回的股份總數將為[編纂]股股份，即基於上述假設計算的股份總數的10%。我們控股股東於當中擁有權益的已發行股份總數的百分比將增至緊隨購回授權獲悉數行使後本公司已發行股本的約[編纂]%。任何將導致公眾持股數量減至低於我們當時已發行股份規定百分比的股份購回，僅在獲得聯交所批准豁免遵守上市規則第8.08條有關[編纂]的上市規則規定後，方可進行。然而，董事現時無意行使購回授權以致[編纂]不足上市規則指定百分比。

概無本公司核心關連人士已通知本集團其目前有意向本公司出售股份，或已承諾在購回授權獲行使時不會向本公司出售股份。

B. 有關我們業務的進一步資料

1. 重大合約概要

本集團成員公司於本文件日期前兩年內已訂立以下屬重大的合約（並非於日常業務過程中訂立的合約）：

- (a) 山東樂艙網國際物流股份有限公司、朱東先生、唐麗麗女士與江蘇鑫博亞國際物流有限公司所訂立日期為2021年12月20日的股權轉讓協議，據此，山東樂艙網國際物流股份有限公司同意將江蘇鑫博亞國際物流有限公司的18%及18%股權分別轉讓予朱東先生及唐麗麗女士，代價分別為人民幣2,700,000元及人民幣2,700,000元；
- (b) SKYFIELD DRAGON LTD. (作為轉讓人) 與博亞集團控股(香港)有限公司(作為受讓人)所訂立日期為2021年12月28日的股權轉讓協議，據此，SKYFIELD DRAGON LTD.同意將博亞青島航運有限公司的10%股權轉讓予博亞集團控股(香港)有限公司，代價為795,000美元；
- (c) 王建華女士、山東樂艙網國際物流股份有限公司與海南融倉供應鏈有限公司所訂立日期為2022年6月13日的股權轉讓協議，據此，王建華女士及山東樂艙網國際物流股份有限公司同意分別將上海融倉供應鏈有限公司的60%及40%股權無償轉讓予海南融倉供應鏈有限公司；
- (d) 傅達正先生(作為轉讓人)與山東樂艙企業管理服務有限公司(作為受讓人)所訂立日期為2022年6月20日的股份轉讓協議，據此，傅先生同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的390,000股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣594,282元；
- (e) 劉琳女士(作為轉讓人)與山東樂艙企業管理服務有限公司(作為受讓人)所訂立日期為2022年6月20日的股份轉讓協議，據此，劉女士同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的1,680,200股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣2,560,288.76元；

附錄四

法定及一般資料

- (f) 劉軼先生（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年6月20日的股份轉讓協議，據此，劉先生同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的2,116,907股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣3,225,742.89元；
- (g) 張鑫鶴女士（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年6月20日的股份轉讓協議，據此，張女士同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的1,800,000股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣2,742,840元；
- (h) 戴鎖洪先生（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年6月20日的股份轉讓協議，據此，戴先生同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的104,641股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣159,451.96元；
- (i) 楊潔女士（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年6月20日的股份轉讓協議，據此，楊女士同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的319,000股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣486,092.2元；
- (j) 汪汪女士（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年6月20日的股份轉讓協議，據此，汪女士同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的937,500股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣1,428,562.5元；
- (k) 范風蘭女士（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年6月20日的股份轉讓協議，據此，范女士同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的1,054,000股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣1,606,085.2元；

附錄四

法定及一般資料

- (l) 鄭丹先生（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年6月20日的股份轉讓協議，據此，鄭先生同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的1,220,000股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣1,859,036元；
- (m) 陳鑫先生（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年6月20日的股份轉讓協議，據此，陳先生同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的900,000股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣1,371,420元；
- (n) 黃繼承先生（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年6月20日的股份轉讓協議，據此，黃先生同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的2,000,000股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣3,047,600元；
- (o) 許昕先生（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年8月5日的附時間期限的股份轉讓協議，據此，許昕先生同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的6,373,171股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣9,711,437.97元；
- (p) 許昕先生與山東樂艙企業管理服務有限公司所訂立日期為2022年8月5日的表決權委託協議，據此，許昕先生同意不可撤銷地委託山東樂艙企業管理服務有限公司，以作為山東樂艙網國際物流股份有限公司6,373,171股股份的股東獨家、酌情及無償地行使投票權；
- (q) 許昕先生與山東樂艙企業管理服務有限公司所訂立日期為2022年8月5日的收益權歸屬協議，據此，許昕先生同意不可撤銷地將山東樂艙網國際物流股份有限公司6,373,171股股份相應的收取股息權利、收益權及其他經濟及財產權轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司；

附錄四

法定及一般資料

- (r) 青島集諒企業管理諮詢有限公司（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年8月5日的股份轉讓協議，據此，青島集諒企業管理諮詢有限公司同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的12,820,300股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣19,535,573.10元；
- (s) 青島博安企業管理諮詢合夥企業（有限合夥）（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年8月5日的股份轉讓協議，據此，青島博安企業管理諮詢合夥企業（有限合夥）同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的5,145,000股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣7,839,951元；
- (t) 劉泉香女士（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年8月5日的股份轉讓協議，據此，劉女士同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的2,087,078股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣3,180,289.46元；
- (u) 呂桂珍女士（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年8月5日的股份轉讓協議，據此，呂女士同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的1,933,700股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣2,946,572.06元；
- (v) 許曉玲女士（作為轉讓人）與山東樂艙企業管理服務有限公司（作為受讓人）所訂立日期為2022年8月5日的股份轉讓協議，據此，許女士同意將山東樂艙網國際物流股份有限公司的1,283,025股股份轉讓予山東樂艙企業管理服務有限公司，代價為人民幣1,955,073.5元；

附錄四

法定及一般資料

- (w) 青島樂艙科技有限公司與山東樂艙企業管理服務有限公司所訂立日期為2022年8月22日的增資協議，據此，青島樂艙科技有限公司同意注資人民幣50,000,000元，其中人民幣940,000元作為山東樂艙企業管理服務有限公司的註冊資本，人民幣49,060,000元作為山東樂艙企業管理服務有限公司的資本儲備；
- (x) 青島樂艙科技有限公司、PCW (Hong Kong) International Limited與山東樂艙企業管理服務有限公司所訂立日期為2022年9月26日的增資協議，據此，PCW (Hong Kong) International Limited同意注資人民幣8,132,808元，以收購山東樂艙企業管理服務有限公司1%的股權；
- (y) PCW Limited與樂艙物流股份有限公司所訂立日期為2022年10月7日的股份互換協議，據此，PCW Limited同意將PCW Investment Limited的100%已發行股本轉讓予樂艙物流股份有限公司，以交換426,004股樂艙物流股份有限公司股份作為代價；
- (z) 青島樂艙科技有限公司、PCW (Hong Kong) International Limited、樂艙(青島)物流供應鏈有限公司與山東樂艙企業管理服務有限公司所訂立日期為2022年10月9日的增資協議，據此，樂艙(青島)物流供應鏈有限公司同意注資人民幣80,000,000元，以收購山東樂艙企業管理服務有限公司93.02%的股權；
- (aa) 青島樂艙科技有限公司(作為轉讓人)與樂艙(青島)物流供應鏈有限公司(作為受讓人)所訂立日期為2022年10月10日的股權轉讓協議，據此，青島樂艙科技有限公司同意將山東樂艙企業管理服務有限公司的6.91%股權轉讓予樂艙(青島)物流供應鏈有限公司，代價為人民幣62,287,680.30元；
- (bb) 彌償保證契據；及
- (cc) [編纂]。

2. 本集團知識產權

(a) 商標

截至最後實際可行日期，本集團已註冊下列董事認為對我們業務屬重大的商標：

編號	商標	註冊編號	類別	註冊所有人	註冊地點	註冊日期	屆滿日期
1		23236812	39	山東樂艙	中國	2018年3月14日	2028年3月13日
2		20139796	39	上海涵運	中國	2017年7月21日	2027年7月20日
3		20139795	36	上海涵運	中國	2017年7月21日	2027年7月20日
4		20139794	35	上海涵運	中國	2017年7月21日	2027年7月20日
5		20139793	42	上海涵運	中國	2017年7月21日	2027年7月20日
6		20139762	35	上海涵運	中國	2017年7月21日	2027年7月20日
7		17364145	42	上海涵運	中國	2016年8月14日	2026年8月13日
8		17363988	39	上海涵運	中國	2016年9月7日	2026年9月6日
9		17363704	36	上海涵運	中國	2016年9月7日	2026年9月6日
10		17363569	35	上海涵運	中國	2016年8月14日	2026年8月13日
11		68183754	36	上海涵運	中國	2023年5月7日	2033年5月6日
12		68183791	42	上海涵運	中國	2023年5月7日	2033年5月6日
13		68184902	12	上海涵運	中國	2023年5月7日	2033年5月6日
14		68184941	37	上海涵運	中國	2023年5月7日	2033年5月6日
15		68190480	7	上海涵運	中國	2023年5月7日	2033年5月6日
16		68183772	39	上海涵運	中國	2023年5月7日	2033年5月6日
17		68190536	37	上海涵運	中國	2023年5月7日	2033年5月6日
18		68193282	6	上海涵運	中國	2023年5月7日	2033年5月6日

附錄四

法定及一般資料

編號	商標	註冊編號	類別	註冊所有人	註冊地點	註冊日期	屆滿日期
19		68196896	26	上海涵運	中國	2023年5月7日	2033年5月6日
20		68198013	12	上海涵運	中國	2023年5月14日	2033年5月13日
21		68175174	42	上海涵運	中國	2023年7月14日	2033年7月13日
22		68181314	9	上海涵運	中國	2023年7月14日	2033年7月13日
23		68193305	7	上海涵運	中國	2023年7月14日	2033年7月13日
24		306082821	35及39	本公司	香港	2022年10月14日	2032年10月13日
25	  	306082830	35及39	本公司	香港	2022年10月14日	2032年10月13日

(b) 專利

截至最後實際可行日期，本集團已註冊下列董事認為對本集團業務屬重大的專利：

編號	專利	類型	專利號碼	註冊持有人	註冊地點	註冊日期	有效期
1	一種船用集裝箱快速 鎖定與解鎖裝置	實用新型	ZL201920207926.6	青島博亞	中國	2019年 11月29日	2019年 2月19日至 2029年 2月18日

附錄四

法定及一般資料

(c) 版權

截至最後實際可行日期，本集團已註冊下列董事認為對本集團業務屬重大的版權：

編號	版權	類型	註冊編號	註冊持有人	註冊地點	註冊日期
1	海運物流運價管理系統V1.0	計算機軟件版權	2018SR564269	山東樂艙	中國	2018年7月18日
2	船公司船務管理系統V1.0	計算機軟件版權	2018SR559201	山東樂艙	中國	2018年7月17日
3	外貿公司業務管理系統V1.0	計算機軟件版權	2018SR559288	山東樂艙	中國	2018年7月17日
4	船公司箱務管理系統V1.0	計算機軟件版權	2018SR558865	山東樂艙	中國	2018年7月17日
5	基於微信小程序海運物流 銷售服務系統V1.0	計算機軟件版權	2019SR1106534	上海涵運	中國	2019年10月31日
6	基於微信小程序海運物流 直客服務系統V1.0	計算機軟件版權	2019SR1106809	上海涵運	中國	2019年10月31日
7	涵運樂艙貨代操作SAAS管理 軟件[簡稱：樂艙網貨代操作 系統]V1.0	計算機軟件版權	2016SR084345	上海涵運	中國	2016年4月22日
8	智慧物流線上接單運營系統 V1.0	計算機軟件版權	2020SR1664676	上海涵運	中國	2020年11月27日

附錄四

法定及一般資料

編號	版權	類型	註冊編號	註冊持有人	註冊地點	註冊日期
9	樂艙網船公司在線訂艙系統V1.0	計算機軟件版權	2021SR1977217	上海涵運	中國	2021年12月2日
10	樂艙網基於AI技術自動錄單系統V1.0	計算機軟件版權	2021SR1994678	上海涵運	中國	2021年12月3日
11	樂艙網船公司ACI、AMS、ENS艙單申報系統V1.0	計算機軟件版權	2021SR1979800	上海涵運	中國	2021年12月2日
12	樂艙網船公司集裝箱跟蹤系統V1.0	計算機軟件版權	2021SR1987365	上海涵運	中國	2021年12月3日
13	樂艙網船公司訂艙、艙單、SI數據接口系統V1.0	計算機軟件版權	2021SR1987364	上海涵運	中國	2021年12月3日

(d) 域名

截至最後實際可行日期，本集團已註冊下列董事認為對本集團業務屬重大的域名：

編號	域名	註冊持有人	註冊日期	屆滿日期
1	burnasia.cn	山東樂艙	2005年10月26日	2024年10月26日
2	bal.cn	山東樂艙	2006年7月10日	2030年7月10日
3	lcang.com	上海涵運	2014年2月18日	2024年2月19日
4	lclog.cn	上海涵運	2022年10月20日	2025年10月20日
5	lclog.net	上海涵運	2022年10月20日	2025年10月20日
6	sijin.com	上海絲金	1999年11月26日	2025年11月26日
7	lcang56.cn	張家港樂昶	2018年12月19日	2024年12月19日

C. 有關我們董事及主要股東的進一步資料

1. 董事

(a) 權益披露 — 董事及本公司最高行政人員於本公司及其相聯法團股份、相關股份及債權證的權益及淡倉

緊隨[編纂]完成後，假設[編纂]未獲行使，董事或本公司最高行政人員於本公司或我們的相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份及債權證中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部規定須知會本公司及聯交所的權益或淡倉（包括根據證券及期貨條例有關條文被當作或視作擁有的權益或淡倉）或根據證券及期貨條例第352條須記錄於該條所指登記冊的權益或淡倉或須於股份[編纂]後根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則須知會本公司及聯交所的權益或淡倉將如下：

(i) 於本公司之權益

董事姓名	權益性質	擁有權益的股份數目 ⁽¹⁾	權益概約百分比
許先生 ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾⁽⁷⁾⁽⁸⁾	受控法團權益	[編纂]股股份(L)	[編纂]%
	配偶權益	[編纂]股股份(L)	[編纂]%
李女士 ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾⁽⁶⁾⁽⁷⁾	受控法團權益	[編纂]股股份(L)	[編纂]%
	配偶權益	[編纂]股股份(L)	[編纂]%

附註：

- (1) 字母「L」表示該人士於股份的好倉。
- (2) 李女士為許先生的配偶。根據證券及期貨條例，許先生及李女士被視為於各自擁有權益的股份中擁有權益。
- (3) 根據一致行動契據，許先生、李女士及劉女士各自均同意及確認（其中包括）自彼等成為本集團股權的註冊擁有人及／或實益擁有人當日直至彼等任何一方不再為控股股東當日：(a)彼等已並將繼續為一致行動人士，同意就本集團任何成員公司所有重大管理事務、表決及／或商業決策（包括但不限於財務及營運事宜）作出決定、執行及同意前相互協商並在彼等之間達成一致共識；(b)彼等已並將繼續以董事及／或股東身份（視情況而定）於本集團任何成員公司於所有董事會及股東大會以及討論會上就所有決議案一致投贊成票或反對票；及(c)彼等已並將繼續相互合作，以獲

得、維持及鞏固對本集團的控制權及管理。請參閱「與控股股東的關係——一致行動契據」。根據證券及期貨條例，最終控股股東連同彼等各自持有或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）均被視為於Lecang Fantasy、Lecang Altitude、Lecang Shining、Lecang Flourishing及Glorious Sailing直接持有的股份總額中擁有權益。

- (4) Lecang Fantasy由Lecang Boundless全資擁有，而Lecang Boundless則由許先生全資擁有。根據證券及期貨條例，許先生及Lecang Boundless各自被視為於Lecang Fantasy所持股份中擁有權益。
- (5) Lecang Altitude由Grand Sailing全資擁有，而Grand Sailing則由許先生全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，許先生被視為於Lecang Altitude直接持有的股份中擁有權益。
- (6) Lecang Shining由Peace Seaworld全資擁有，而Peace Seaworld則由李女士全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，李女士被視為於Lecang Shining直接持有的股份中擁有權益。
- (7) Lecang Flourishing由Spring Wealth全資擁有，而Spring Wealth則由劉女士全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，劉女士及Spring Wealth各自被視為於Lecang Flourishing直接持有的股份中擁有權益。
- (8) Glorious Sailing由許先生（我們的控股股東兼執行董事）、朱佳麗女士（我們的執行董事）、張峰先生（我們的高級管理層成員）、丁素君女士（我們的聯席公司秘書）及其他10名現有僱員（彼等各自均為獨立第三方）分別擁有約79.53%、4.96%、3.97%、0.50%及11.04%權益。根據證券及期貨條例，許先生被視為於Glorious Sailing持有的股份中擁有權益。

(b) 服務協議及委任函的詳情

我們的執行董事[已]各自與本公司[訂立]服務協議，自[編纂]起計為期三年，可由任何一方向另一方發出不少於三個月的書面通知終止。

我們的獨立非執行董事[已]各自與本公司[訂立]委任函，自[編纂]起計為期三年，可由任何一方向另一方發出不少於三個月的書面通知終止。

(c) 董事薪酬

於截至2022年12月31日止三個年度以及截至2023年4月30日止四個月，支付或應付董事的酬金總額（包括袍金、薪酬、津貼及其他實物利益、績效花紅以及退休金計劃供款及社會福利）分別約為人民幣1,007,000元、人民幣2,496,000元、人民幣3,705,000元及人民幣917,000元。詳情請參閱本文件附錄一會計師報告附註8。

根據現時生效的安排，截至2023年12月31日止年度，董事酬金總額（包括薪酬、津貼及其他實物利益、績效花紅以及退休金計劃供款及社會福利）估計不多於人民幣2.88百萬元。

2. 主要股東

(a) 主要股東於股份的權益

除本文件「主要股東」所披露者外，據董事所知，緊隨[編纂]完成後，假設[編纂]未獲行使，概無人士（董事及本公司最高行政人員除外）將於我們的股份或相關股份中擁有或被視為或當作擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部規定須予披露的權益及／或淡倉，或直接或間接於本集團10%或以上的已發行附投票權股份中擁有權益。

(b) 本集團其他成員公司的權益

截至最後實際可行日期，據董事所知，下列人士（本公司董事或首席執行官除外）有權於本集團其他成員公司的任何股東大會上行使或控制行使10%或以上的表決權：

本集團		
成員公司名稱	股東姓名／名稱	股權百分比
上海絲金	傅達正先生	13.75%
上海絲金	洪研先生	11.25%
青島萬豪	青島弘毅企業管理合夥企業（有限合夥）	49.00%
LC Western	WESTERN POST (US) INC.	20.00%

3. 已收代理費或佣金

除「[編纂]及開支」所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，並無就發行或出售本集團任何成員公司的任何股本而獲授任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款。

4. 免責聲明

除本文件所披露者外：

- (a) 概無董事或本公司最高行政人員於本公司或其任何相聯法團（定義見證券及期貨條例）的股份、相關股份或債權證中，擁有於股份[編纂]後隨即根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部將須知會本公司及聯交所的任何權益或淡倉，或根據證券及期貨條例第352條將須登記於該條所述登記冊的任何權益或淡倉，或根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則將須知會本公司及聯交所的任何權益或淡倉；
- (b) 概無董事或下文「一E.其他資料—8.專家資格及同意書」項下所述的專家在本公司的發起中，或於緊接本文件日期前兩年內由本集團任何成員公司收購、出售或租賃或本集團任何成員公司擬收購、出售或租賃的任何資產中，擁有任何直接或間接權益；
- (c) 概無董事於本文件日期仍然存續且就本集團整體業務而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益；
- (d) 概無董事與本集團任何成員公司訂立任何現有或擬定服務合約（不包括於一年內屆滿或僱主可於一年內不作賠償（法定賠償除外）而終止的合約）；
- (e) 未經計及[編纂]項下可獲接納的股份，於緊隨[編纂]及[編纂]完成後，且假設[編纂]未獲行使，董事概不知悉任何人士（董事或本公司高級行政人員除外）於股份或本公司相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司披露的權益或淡倉，或於本集團任何其他成員公司附帶投票權的已發行股份中直接或間接擁有10%或以上的權益；及

- (f) 據董事所知，截至最後實際可行日期，概無董事、彼等各自的緊密聯繫人（定義見上市規則）或擁有已發行股份總數5%以上權益的本公司股東於本集團五大客戶或五大供應商中擁有任何權益。

D. [編纂]股份計劃

本公司根據當時股東於2023年8月23日通過的書面決議案有條件採納了[編纂]股份計劃，其主要條款概要如下。

(a) [編纂]股份計劃的目的

[編纂]股份計劃乃根據上市規則第十七章編製的一項股份激勵計劃，旨在表彰及獎勵對本集團曾經作出或可能已作出貢獻的合資格參與者（定義見下文(b)段）。[編纂]股份計劃將向合資格參與者提供一個於本公司擁有個人權益的機會，以達致下列目標：

- (i) 激勵合資格參與者為本集團的利益而盡量提升其表現效率；及
- (ii) 吸引及挽留合資格參與者或以其他方式與合資格參與者保持持續的業務關係，而該等合資格參與者的貢獻乃對或將對本集團的長遠發展有利。

(b) [編纂]股份計劃的合資格參與者

董事會可酌情決定向本公司或其任何附屬公司的任何董事及僱員（包括根據[編纂]股份計劃獲授購股權以與本公司及／或其任何附屬公司訂立僱傭合約的人士）（統稱「合資格參與者」）授出購股權，以按下文(f)段釐定的行使價認購董事會可能釐定的相關數目新股份。

承授人於接納購股權後須向本公司支付1.00港元，作為獲授購股權的代價。

(c) 接納購股權要約

本公司於相關接納日期或之前收到由承授人正式簽署構成接納購股權的一式兩份要約文件連同以本公司為受益人的1.00港元的匯款作為其授出購股權代價後，購股權即被視為已授出及已獲承授人接納及已生效。有關匯款或付款於任何情況下均不獲退還。就任何授出可認購股份的購股權要約而言，參與者接納購股權所涉及的股份數目

附錄四

法定及一般資料

可少於要約授出購股權所涉及的股份數目，惟接納的股份數目須為股份在聯交所買賣的一手單位或其完整倍數，且有關數目在構成接納購股權的一式兩份要約文件中清楚列明。倘授出購股權的要約於任何規定的接納日期未獲接納，則視為已被不可撤銷地拒絕。

在(l)、(m)、(n)、(o)及(p)各段的規限下，承授人可於向本公司發出書面通知表明據此行使購股權及行使所涉及的股份數目後，行使全部或部分購股權（惟獲悉數行使的情況除外）均須以股份當時於聯交所買賣一手單位的完整倍數行使。每份有關通知必須隨附所發出通知中涉及的股份行使價總額的匯款或付款。於收到通知以及匯款後21天內及（如適用）收到本公司核數師或認可獨立財務顧問（視乎情況而定）根據(r)段發出的證書後，本公司須向承授人配發及發行入賬列作繳足的相關股份數目，並向承授人發出有關該等獲配發股份的股票。

任何購股權須待股東於股東大會上批准本公司法定股本的任何必要增加後，方可行使。

購股權的歸屬期不得少於12個月。在以下任何情況下，購股權可有更短歸屬期：

- (a) 倘授出購股權乃是為了繼承或取代或交換由本公司或其任何附屬公司所收購或本公司或其任何附屬公司與之合併的一間公司之前授出的獎勵或作出未來獎勵的權利或責任；
- (b) 倘因購股權獲行使而發行的股份最短持有期不少於12個月且根據合資格參與者與本公司的薪酬安排而向其交付，包括就非僱員董事年薪而交付予非僱員董事的股份；
- (c) 倘對新合資格參與者簽約或全額授出購股權；
- (d) 倘購股權須遵守績效歸屬條件；
- (e) 倘因行政或合規原因分批授出購股權；
- (f) 倘在12個月或更長時間內平均歸屬購股權；

- (g) 倘購股權的總歸屬和持有期超過12個月；或
- (h) 倘在退任、離任、留任安排、死亡、傷殘或本公司控制權變動的情況下董事會可能全權酌情決定購股權加速歸屬。

(d) 股份數目上限

根據[編纂]股份計劃及本公司任何其他股份計劃可能授出的購股權所涉及的股份數目上限合共不得超過緊隨[編纂]完成後已發行股份總數的10%（「計劃上限」），即[編纂]股股份（假設[編纂]未獲行使）。截至根據[編纂]股份計劃授出購股權的日期，可授出的購股權所涉及的股份數目上限為有關股份數目減以下的總數：

- (i) 悉數行使[編纂]股份計劃或本公司任何其他股份計劃下尚未註銷或行使的購股權時將予發行的股份數目；
- (ii) 因[編纂]股份計劃或本公司任何其他股份計劃下的任何購股權或根據本公司任何其他股份計劃授出的任何獎勵獲行使而已經發行及配發的股份數目；及
- (iii) 根據[編纂]股份計劃或本公司任何其他股份計劃已授出及獲接納但其後已註銷的購股權所涉及的股份數目。

待遵照上市規則第17.03C(1)及17.03C(2)條及／或上市規則不時訂明的其他規定由股東於股東大會上批准後，董事會可不時將計劃上限更新至截至股東於股東大會上批准之日（「新批准日期」）已發行股份數目的10%（「新計劃上限」）。於股東批准上次更新（或採納[編纂]股份計劃）之日起計任何三年期間內的任何更新須經股東批准，惟須遵守以下規定：

- (i) 任何控股股東及彼等的聯繫人（或倘並無控股股東，則本公司董事（不包括獨立非執行董事）及最高行政人員以及彼等各自的聯繫人）須於本公司股東大會上放棄投票贊成相關決議案；及

(ii) 本公司須遵守上市規則第13.39(6)及(7)、13.40、13.41及13.42條的規定，

其後，截至根據[編纂]股份計劃授出任何購股權的日期，可授出的購股權所涉及的股份數目上限為新計劃上限減以下的總數：

- (i) 根據[編纂]股份計劃或本公司任何其他股份計劃悉數行使於新批准日期或之後已授出但尚未註銷或行使的購股權時將予發行的股份數目；
- (ii) 因於新批准日期或之後[編纂]股份計劃或本公司任何其他股份計劃下的任何購股權或根據本公司任何其他股份計劃授出的任何獎勵獲行使而已經發行及配發的股份數目；及
- (iii) 根據[編纂]股份計劃或本公司任何其他股份計劃於新批准日期已授出及獲接納但其後已註銷的購股權所涉及的股份數目。

待遵照上市規則第17.03C(3)條及／或上市規則不時訂明的其他規定由股東於股東大會上批准後，董事會可向董事會明確指定的合資格參與者授出超逾計劃上限的購股權。

倘本公司的資本架構出現下文(r)段所述的任何變動(不論透過資本化發行、供股、股份拆細或合併或削減本公司股本的方式)，則計劃上限須以本公司核數師或認可獨立財務顧問確認為合適、公平及合理的形式作出調整。

(e) 向任何一名個人授出購股權的數目上限

按照[編纂]股份計劃及上市規則條文及受其所規限，董事會有權(但非必須)按其可能認為適當的有關條件(包括但不限於歸屬期及／或根據績效指標(定義見下文(k)段)評估而於購股權可行使前須於指定表現期間達到的任何表現目標)，於計劃期間(見下文(j)段)內任何營業日隨時向董事會可絕對酌情挑選的任何合資格參與者要約授出購股權。

附錄四

法定及一般資料

倘董事會決定根據[編纂]股份計劃向合資格參與者授出購股權，而當與直至有關授出日期（包括該日）止的十二個月期間根據[編纂]股份計劃或本公司其他股份計劃向該人士授出的所有購股權及獎勵（不包括根據該等計劃條款已失效的任何購股權及獎勵）所涉及的已發行及將予發行的股份數目合併計算時，超逾要約日期已發行股份數目的1%：

- (i) 則授出該購股權須受以下各項規限：(a)由本公司遵照上市規則第17.03D及17.06條及／或上市規則不時訂明的有關其他規定向股東刊發通函；及(b)經股東在股東大會上批准及／或遵照上市規則不時訂明的其他規定，而該合資格參與者及其緊密聯繫人（或倘合資格參與者為關連人士，則為其聯繫人）須放棄投票；及
- (ii) 除非上市規則另有規定，就計算股份的認購價而言，董事會議決向該合資格參與者建議授出購股權的董事會會議日期應被當作授出日期。

董事會須按其可能不時釐定的形式向該合資格參與者提供要約文件（或（如屬其他情況）隨附要約文件的文件並列明）（其中包括）：

- (aa) 合資格參與者的姓名、地址及職業；
- (bb) 向合資格參與者授出購股權的日期（須為營業日）；
- (cc) 購股權要約必須獲接納的日期；
- (dd) 根據(c)段所述，一項購股權被視為獲授出及獲接納的日期；
- (ee) 授出購股權所涉及的股份數目；
- (ff) 因行使購股權而獲發行股份的認購價及支付有關價格的方式；
- (gg) 承授人發出行使購股權通知的日期；
- (hh) 接納購股權的方法，該方法（除非董事會另行決定）載列於(c)段；及

附錄四

法定及一般資料

- (ii) 董事會認為屬公平合理且並非與[編纂]股份計劃及上市規則不一致而與購股權要約有關的該等其他條款及條件（包括但不限於歸屬期及／或根據績效指標（定義見下文(k)段）評估而於購股權可行使前須於指定表現期間達到的任何表現目標）。

(f) 股價

根據[編纂]股份計劃授出任何特定購股權所涉股份的認購價須由董事會全權酌情決定（可作出下文(r)段所述的任何調整），惟該價格須至少為（以較高者為準）：

- (i) 於授出日期（須為營業日）聯交所每日報價表所載的股份收市價；及
- (ii) 緊接授出日期前五個營業日聯交所每日報價表所載的股份平均收市價。

(g) 向本公司董事、最高行政人員或主要股東或彼等各自的任何聯繫人授出購股權

向本公司董事、最高行政人員或主要股東（定義見上市規則）或彼等各自的任何聯繫人（定義見上市規則）授出任何購股權，須經獨立非執行董事（身為購股權承授人的獨立非執行董事除外）批准。

倘董事會擬向主要股東或任何獨立非執行董事或彼等各自的聯繫人（定義見上市規則）授出購股權，致使於直至有關授出日期（包括該日）止十二個月期間根據[編纂]股份計劃或本公司其他股份計劃向該人士授出的所有購股權及獎勵（不包括根據該等計劃條款已失效的任何購股權及獎勵）所涉及之已發行及將予發行的股份數目合計佔於授出日期已發行股份超過0.1%或上市規則可能不時規定的有關其他百分比，除上述獨立非執行董事批准外，還須待根據上市規則第17.04(4)條經股東在股東大會上批准及／或遵守上市規則不時訂明的有關其他規定後，始可進一步授出購股權。本公司亦須向股東發出一份通函，當中載有以下資料：

- (i) 將授予各選定合資格參與者的購股權數目及條款詳情（包括上市規則第17.03(5)至17.03(10)條及第17.03(19)條所規定的資料），必須於我們的股東大會以及授予日期（應為董事會提議向該合資格參與者授予擬發行購股權的董事會會議日期）之前釐定；

- (ii) 獨立非執行董事（不包括作為購股權承授人的任何獨立非執行董事）對授出條款是否公平合理以及該等授出是否符合本公司及本公司股東整體利益的意見，以及彼等就投票向獨立股東的推薦建議；
- (iii) 上市規則第17.02(2)(c)條規定的資料；及
- (iv) 上市規則第2.17條規定的資料。

(h) 授出購股權的時間限制

在本公司獲悉內幕消息後，直至根據上市規則及證券及期貨條例第XIVA部的規定刊發前，概不得授出購股權。特別是，在下列較早者之前一個月開始且於有關年度、半年、季度或中期（視情況而定）業績實際刊發之日止期間內，不得授出任何購股權：

- (i) 批准我們的年度業績或我們的半年、季度或其他中期業績的董事會會議日期（即根據上市規則首次通知聯交所的日期）（不論是否根據上市規則規定）；及
- (ii) 本公司公佈年度業績或半年、季度或其他中期業績公告的截止日（不論是否根據上市規則規定），

如董事獲授購股權，則不得於以下期間授出購股權：

- (i) 在緊接年度業績公佈日期之前的60天內，或（如較短者）從相關財政年度結束起直至業績公佈日期止期間；及
- (ii) 緊接季度業績（如有）及半年業績刊發日期前30天期間，或（如較短者）由相關季度或半年期間結束起直至業績刊發日期止期間。

(i) 權利屬承授人個人所有

除了為承授人及該承授人的任何家庭成員的利益（包括用於遺產規劃或稅務規劃目的）而轉讓予載體（例如信託或私人公司）以繼續滿足[編纂]股份計劃並遵守上市規則的其他規定，在此情況下，必須從聯交所獲得豁免，授予購股權的購股權及要約屬承授人個人所有，不得轉讓或出讓。承授人不得以任何方式出售、轉讓、押記、抵押、增設產權負擔或增設或就其所持購股權或就授出股購權作出或試圖作出的任何要約以任何第三方為受益人的任何（法定或實益）權益（但承授人可以提名一名代名人，以其名義登記我們根據[編纂]股份計劃發行的股份）。任何違反上述規定的行為應使本公司有權取消授予該承授人的任何未行使購股權或其任何部分。

(j) [編纂]股份計劃的購股權行使時間及期限

購股權可在購股權被視為授出及接納日期後及自該日期起計10年屆滿前的任何時間，根據[編纂]股份計劃的條款行使。可行使購股權的期間將由董事會全權酌情決定，惟在授出10年後不得行使購股權。[編纂]超過10年後不得授出任何購股權。[編纂]股份計劃自[編纂]起計為期10年（「計劃期間」）有效，惟受限於本公司於股東大會或董事會提早終止。

(k) 績效目標

承授人可能需要達到我們董事會隨後可能在授予中指定的任何績效目標，方可行使根據[編纂]股份計劃授出的任何購股權。績效目標應在規定的績效期內，按照以下一項或多項全公司或附屬公司、部門、運營單位、業務範圍、項目、地域或個人績效衡量標準（「績效衡量標準」）進行評估：現金流；收益；每股收益；市場增值或經濟增值；利潤；資產收益率；股本回報率；投資回報；銷售額；收入；股份價格；股東總回報；客戶滿意度指標；以及我們董事會可能不時釐定的其他目標。每項目標均可在絕對及／或相對基礎表達，可以基於內部目標、本公司的過往業績及／或其他公司過往或當前業績進行比較或以其他方式進行比較，且在使用基於收益的衡量標準下，可能使用或採用與資本、股東權益及／或流通股、投資或資產或淨資產相關的比較。董事會可隨時酌情決定修改或調整績效衡量標準，並制定績效衡量標準應遵守的任何特殊規則及條件。

(l) 終止僱傭或身故時的權利

倘購股權承授人不再為本公司或我們任何附屬公司的僱員：

- (i) 除因下文(m)段規定的理由而身故、重病、受傷、殘障或終止僱傭以外的任何原因，承授人可以自截至終止受僱日期起計一個月期間內行使最多為承授人截至終止受僱日期有權行使的購股權(以尚未行使者為限)；或
- (ii) 倘承授人身故、重病、受傷或殘障，則其個人代理人可於承授人終止受僱日期後12個月期間行使購股權，不論是否代通知支付工資，均以本公司或相關附屬公司的最後一個實際工作天日期為準，否則購股權將失效。

(m) 解僱時的權利

倘購股權承授人因嚴重行為失當或(就本集團僱員而言，倘董事會認定屬實)因僱員根據普通法或任何適用法律或按照承授人與本集團的服務合約有權終止僱傭的任何其他原因、或被裁定任何涉及其操守或誠信的刑事罪行而不再為本公司或其任何附屬公司的僱員，則其購股權於終止僱傭當日後失效及不得行使。

(n) 收購時的權利

倘向所有股東(或除收購人及／或任何由收購人控制的人士及／或任何與收購人一致行動的人士(定義見收購守則)以外之所有股東)提出全面收購要約，而全面收購要約於有關購股權的購股權有效期內成為或宣佈為無條件，則購股權的承授人有權在收購要約成為或宣佈為無條件日期後14日內隨時悉數行使購股權(以尚未行使者為限)。

(o) 清盤時的權利

倘本公司向其股東發出通告召開股東大會以考慮及酌情批准將本公司自動清盤之決議案，本公司須立即向所有承授人發出有關通知，而每位承授人(或其法定遺產代理人)有權最遲於建議召開上述本公司股東大會之日前兩個營業日前任何時間，向本公司發出書面通知，並附寄通知所述有關股份認購價總額之匯款或付款支票，以行使其全部或任何購股權(以尚未行使者為限)，而本公司須盡快，及在任何情況下最遲於緊接擬召開股東大會日期前之營業日，向承授人配發入賬列作繳足的有關股份，並登記該承授人為其持有人。

(p) 本公司與其股東或債權人達成和解或安排時的權利

倘本公司與其股東或債權人擬達成和解或安排，以根據本公司註冊成立所在司法管轄區之法例實施本公司重組計劃或與任何其他公司合併，本公司須於向其股東或債權人發出召開考慮有關計劃或安排之會議通知之日，向購股權所有承授人發出有關通知，而任何承授人其後均可向本公司發出書面通知，並附寄通知所述有關股份認購價總額的匯款或付款支票（本公司須於不遲於擬召開大會日期前兩個營業日接獲該通知），以行使全部或該通知書所指定數目之購股權；而本公司須盡快，及在任何情況下不遲於緊接擬召開大會日期前之營業日，以入賬列作繳足方式向承授人配發及發行因行使購股權而將予發行的股份，並登記該承授人為有關股份持有人。

自有關大會日期起，所有承授人行使各自購股權之權利將立即終止。在有關和解或安排生效後，所有購股權（以尚未行使者為限）將告失效及終止。倘因任何原因該和解或安排未能生效、被終止或已告失效，承授人行使各自購股權（以尚未行使者為限）的權利須自和解或安排終止之日起全部恢復，並可予行使，猶如該和解或安排未曾由本公司提出。

(q) 股份的地位

因行使購股權而將予配發的股份不會附帶投票權、股息權或其他權利，直至承授人（或由承授人提名的任何其他人士）完成有關股份之股東登記為止。根據上述規定，因根據本公司組織章程細則的規定行使購股權而配發及發行的股份與發行日期其他已發行繳足股份在所有方面具有相同權利，擁有相同之投票權、股息權、轉讓權及其他權利，包括附帶的清盤產生的權利以及有關於發行日期或之後支付或作出的任何股息或其他分派的權利。為免生疑問，因行使購股權而發行的股份無權享有股份於配發日期前之記錄日期所附帶的任何權利。

(r) 資本變動的影響

倘於任何購股權可行使或尚未行使時本公司之資本架構發生任何變動，不論透過資本化發行、供股、股份合併、拆細或削減本公司股本或其他方式，則任何尚未行使之購股權項下股份數目及／或每份未行使購股權的每股認購價，均須作出本公司核數師或經授權獨立財務顧問應本公司或任何承授人要求向整體或指定承授人書面確認屬公平合理的相應變動（如有），惟任何該等變動須按承授人所佔本公司股本的相同比例，假設該承授人於緊接該等調整前行使其持有的全部購股權可認購的股份（約整至最接近的股份整數）所佔本公司股本的比例相同（根據聯交所於2020年11月6日發出的補充指引及聯交所不時發出之有關上市規則的任何進一步指引及詮釋及／或上市規則不時作出的其他規定而詮釋），承授人若行使所有購股權，其應付的行使價總額須盡量維持與變動前相約（但不得超過變動前）；再者，倘該等變動的影響將導致每股股份以低於其面值的價格發行，則不會進行有關變動。發行證券作為交易之代價將不會視為須作出任何該等變動的情況。本公司核數師或認可獨立財務顧問（視情況而定）於本段的身份為專家而非仲裁人，且彼等發出的證書在並無證實有錯誤的情況下將為最終及具決定性，並對本公司及承授人具約束力。

(s) 購股權失效

購股權須於下列時間（以最早者為準）自動失效及不可行使（以尚未行使者為限）：

- (i) 董事會可能釐定之購股權屆滿日期；
- (ii) (l)、(m)、(n)、(o)或(p)段所述之任何期限屆滿；
- (iii) 上文(p)段所述之本公司安排計劃生效日期；
- (iv) 根據(o)段，本公司開始清盤當日；
- (v) 承授人因從本公司或其任何附屬公司辭任，或因嚴重行為失當，或被裁定任何涉及其操守或誠信之刑事罪行，或（就本集團僱員而言，倘董事會認定屬實）已成為無力償債、破產或已與其債權人全面地達成債務重整協議，或因僱員根據普通法或任何適用法律或按照承授人與本集團的服務合約有權

終止僱傭的任何其他理由等一項或以上的理由而終止僱傭或其合約被終止當日。董事會因本段上述一個或以上理由而終止或不終止僱用承授人的決議屬最終定論；或

- (vi) 於承授人違反上文(i)段的規定後董事會須行使本公司權利隨時註銷購股權當日或根據下文(u)段的規定購股權被註銷當日。

除上文(s)段所規定者外，概無因行使[編纂]股份計劃項下任何購股權而發行的購股權或股份受任何回補機制規限。

(t) [編纂]股份計劃的變動

[編纂]股份計劃的任何方面均可透過董事會決議修訂，惟以下情況除外：

- (i) 倘初始授出購股權經由董事會、薪酬委員會、獨立非執行董事及／或股東（視情況而定）批准，則對授予承授人之購股權之條款作出任何改變必須經董事會、薪酬委員會、獨立非執行董事及／或股東（視情況而定）批准，惟根據[編纂]股份計劃的條款自動生效的改變除外；及
- (ii) 對[編纂]股份計劃的條款及條件作出任何性質重大的變動或就有關上市規則第17.03條所載事宜的條文作出有利於合資格參與者的變動或董事及[編纂]股份計劃管理人的權力倘因[編纂]股份計劃的條款變動而有任何改變，必須得到股東於股東大會上的批准。

[編纂]股份計劃的經修訂條款仍須符合上市規則第十七章的規定。

(u) 註銷購股權

根據上文(i)段，註銷任何已授出但尚未行使的購股權須經相關購股權的承授人書面批准。為免生疑問，倘任何購股權乃根據(m)段註銷，則毋須獲得有關批准。

(v) 終止[編纂]股份計劃

本公司可透過股東大會或董事會決議案隨時終止運作[編纂]股份計劃，在此情況下不得進一步授出購股權，惟[編纂]股份計劃的條文將繼續有效，以便在計劃終止前授出或根據[編纂]股份計劃條文可能須行使的任何購股權可繼續行使。在計劃終止前已授出但在計劃終止時尚未行使的購股權繼續有效，並可根據[編纂]股份計劃行使。

(w) 董事會管理

[編纂]股份計劃由董事會管理。董事會就[編纂]股份計劃涉及之所有事項或其詮釋或影響(本章另有規定者除外)所作出之決定為最終決定，對所有各方均具約束力。

(x) [編纂]股份計劃的條件

[編纂]股份計劃將根據及有待下列事項作實後生效：

- (i) 股東通過必要的決議案以批准及採納[編纂]股份計劃的規則；
- (ii) 聯交所批准根據[編纂]股份計劃將授出的購股權獲行使而可能發行的股份[編纂]及[編纂]；
- (iii) [編纂]項下的[編纂]義務成為無條件(包括(如相關)因[編纂]豁免任何有關條件)，且[編纂]並無根據其條款及條件或其他條文予以終止；及
- (iv) 股份開始於聯交所[編纂]。

倘上文(x)段的條件在採納日期後十二個曆月內未能達成：

- (i) [編纂]股份計劃將即時釐定；
- (ii) 根據[編纂]股份計劃及任何授出[編纂]授出或同意授出之任何購股權將不再有效；及
- (iii) 任何人士根據或就[編纂]股份計劃或據此授出之任何購股權均無任何權利或利益或須負上任何責任。

(y) 於年報及中期報告作出的披露

本公司將會按照不時生效的上市規則於年報及中期報告披露[編纂]股份計劃的詳情，包括購股權數目、授出之日期、行使價、行使期、歸屬期間以及於年報／中期報告相關的財政年度／期間上市規則不時規定的其他資料。

(z) [編纂]股份計劃的現況

截至最後實際可行日期，概無根據[編纂]股份計劃授出或同意將予授出購股權。

本公司已向聯交所申請批准根據[編纂]股份計劃授出的購股權獲行使而可能發行的股份（即合共[編纂]股股份）[編纂]及[編纂]。

E. 其他資料

1. 稅項及其他彌償保證

控股股東與本公司已訂立以本公司（為其本身及作為各附屬公司的受託人）為受益人的彌償保證契據，以就（其中包括）(i)本公司任何成員公司於[編纂]或之前根據香港法例第111章遺產稅條例或香港或香港以外任何司法管轄區的類似法例規定可能產生的任何遺產稅責任；(ii)本集團任何成員公司就（其中包括）於[編纂]或之前賺取、累計或收取的任何收入、利潤或收益而可能承擔的其他稅項，包括「財務資料－合併損益表節選項目說明－所得稅開支」所披露的於[編纂]後因撤回免稅申請而產生的任何額外要求或處罰，以及本公司任何成員公司於[編纂]或之前因相關司法管轄區的任何適用法律或法規而產生的任何其他稅項責任；及(iii)於[編纂]後可能因「業務－僱員－薪酬及福利」所披露的社會保險及住房公積金供款不足而導致的任何索賠、罰款或其他債務以共同及個別基準提供彌償保證，惟(a)於附錄一所載本集團經審核合併財務報表中已就有關稅項、法律程序或違規事件作出充足撥備或儲備；(b)有關稅項責任原應不會產生，但因本集團任何成員公司在未取得控股股東事先書面同意或許可的情況下的任何作為或遺漏或延遲而於[編纂]後產生，除非有關作為或遺漏乃於本集團的日常業務過

程中進行或同意進行，或根據於[編纂]或之前所訂立具法律約束力義務進行或同意進行；及(c)僅因任何有關當局對法律或法規或其解釋或慣例進行的追溯變更於[編纂]後生效而產生或引起的損失者則除外。

2. 訴訟

截至最後實際可行日期，本集團成員公司概無牽涉任何重大訴訟或仲裁且據董事所知，本集團任何成員公司並無未決或威脅提出或被威脅提出的重大訴訟或索償。

3. 聯席保薦人

聯席保薦人各自符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準。聯席保薦人將就擔任[編纂]保薦人收取費用合共1.4百萬美元。

聯席保薦人已代表本公司向聯交所申請批准本文件所述全部已發行及將予發行的股份(包括根據[編纂]獲行使而可能發行的任何股份及根據[編纂]股份計劃可能授出的任何購股權)[編纂]及[編纂]。已作出一切必要安排令股份獲准納入[編纂]。

4. 開辦費用

有關本公司註冊成立而由本公司產生及已付的開辦費用為人民幣26,000元。

5. 無重大不利變動

董事確認，本集團的財務或交易狀況自2023年4月30日(即本集團最近期經審核綜合財務資料編製日期)以來並無重大不利變動。

6. 發起人

本公司並無發起人。於緊接本文件日期前兩年內，概無亦不擬就[編纂]及本文件所述的有關交易向任何發起人支付、配發或給予現金、證券或其他利益。

7. 股份持有人的稅務

(a) 香港

出售、購買及轉讓於本公司香港股東名冊分冊登記的股份須繳納香港印花稅，對買賣雙方徵稅的現行稅率為代價或獲出售或轉讓股份的公平值（以較高者為準）的0.13%。於香港[編纂]股份所產生或衍生的利潤亦可能須繳納香港利得稅。

(b) 開曼群島

根據現行開曼群島法律，於開曼群島轉讓股份毋須繳納印花稅。

(c) 諮詢專業顧問

倘有意股份持有人對持有或出售或[編纂]股份的稅務影響有任何疑問，建議諮詢其專業顧問。謹此強調，本公司、董事或參與[編纂]的其他各方概不就股份持有人持有或出售或[編纂]股份或行使股份附帶的任何權利所引致的任何稅務影響或負債承擔責任。

8. 專家資格及同意書

以下為於本文件內提供意見或建議的專家的資格：

名稱	資格
中信證券(香港)有限公司	根據證券及期貨條例可進行第4類(就證券提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
農銀國際融資有限公司	根據證券及期貨條例可進行第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
安永會計師事務所	執業會計師及註冊公眾利益實體核數師

名稱	資格
康德明律師事務所	開曼群島律師
通商律師事務所	本公司有關中國法律的法律顧問
霍金路偉律師行	本公司有關國際制裁法律的法律顧問
弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司	行業顧問
安永(中國)企業諮詢有限公司	轉讓定價顧問
鄭鄭稅務有限公司	香港稅務顧問

名列上文的專家各自已就刊發本文件發出同意書，同意以本文件所載形式及內容轉載其報告、函件、意見、意見概要及／或引述其名稱，且迄今並無撤回該等同意書。

9. 專家於本公司的權益

名列上文「—8.專家資格及同意書」的人士概無於任何股份或本集團任何成員公司的股份中擁有實益權益或其他權益或擁有認購或提名他人認購本集團任何成員公司的任何股份或證券的任何權利或購股權（無論是否可依法強制執行）。

10. 約束力

倘根據本文件提出申請，則本文件具有使所有相關人士均必須遵守公司（清盤及雜項條文）條例第44A條及第44B條的所有適用條文（罰則除外）的效力。

11. 其他事項

(a) 於緊接本文件日期前兩年內：

- (i) 除本文件「歷史、重組及公司架構」所披露者外，本公司或其任何附屬公司概無發行或同意發行任何繳足或部分繳足股份或借貸資本以換取現金或非現金代價；

- (ii) 概無本公司或其任何附屬公司的股份或借貸資本附有購股權或有條件或無條件同意附有購股權；
 - (iii) 概無就發行或出售本公司或其任何附屬公司的任何股份或借貸資本而授出或同意授出佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款；及
 - (iv) 概無就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司或其任何附屬公司的任何股份而支付或應付佣金；
- (b) 概無發行或同意發行本公司或其任何附屬公司的創辦人、管理層或遞延股份或任何債權證；
- (c) 於本文件日期前12個月內，本集團業務並無受到任何可能或經已對本集團財務狀況造成重大影響的干擾；
- (d) 本公司的股東名冊總冊將由[編纂]於開曼群島存置，而本公司的股東名冊分冊將由[編纂]於香港存置。除我們的董事另行同意外，股份的所有過戶及其他所有權文件均必須提交本公司香港證券登記處辦理登記手續，而不可於開曼群島提交。本公司已作出一切所需安排，以使股份可獲納入[編纂]；
- (e) 本集團旗下公司現時概無在任何證券交易所[編纂]，亦無在任何交易系統買賣，且本集團目前並無尋求或擬尋求批准本公司的股份或借貸資本在任何其他證券交易所[編纂]或[編纂]；
- (f) 我們的董事已獲告知，根據開曼公司法，本公司使用中文名稱連同其英文名稱並不違反開曼公司法；
- (g) 本公司並無發行在外的可換股債務證券或債權證；
- (h) 概無豁免或同意豁免未來股息的安排；及
- (i) 概無任何限制會影響從香港境外匯入利潤或將資本調入香港。

12. 雙語文件

本文件的中英文版本乃根據香港法例第32L章公司（豁免公司及招股章程遵從條文）公告第4條規定的豁免而分開刊發。

本文件中英文版本如有歧義，概以英文版本為準。

A. 送呈香港公司註冊處處長文件

隨本文件副本一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件包括：

- (a) [編纂]副本；
- (b) 本文件附錄四「法定及一般資料—E.其他資料—8. 專家資格及同意書」所述的書面同意書；及
- (c) 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—1. 重大合約概要」所述的各份重大合約副本。

B. 展示文件

以下文件將於本文件日期起計14天（包括當天）止期間於聯交所網站（www.hkexnews.hk）及本公司網站（www.burnasia.cn）刊登：

- (a) 組織章程大綱及組織章程細則；
- (b) 安永會計師事務所編製的會計師報告，其全文載於本文件附錄一；
- (c) 安永會計師事務所就未經審核備考財務資料編製的報告，其全文載於本文件附錄二；
- (d) 本集團截至2022年12月31日止三個年度以及截至2023年4月30日止四個月的經審核綜合財務報表；
- (e) 我們有關中國法律的法律顧問通商律師事務所就本集團若干一般公司事宜及業務運營發出日期為本文件日期的法律意見；
- (f) 我們有關開曼群島法律的法律顧問康德明律師事務所編製的意見函，當中概述本文件附錄三所述開曼群島公司法的若干內容；
- (g) 我們有關國際制裁法律的法律顧問霍金路偉律師行就與本集團於相關地區的銷售的制裁分析編製的國際制裁備忘錄；

- (h) 弗若斯特沙利文報告；
- (i) 我們的香港稅務顧問鄭鄭稅務有限公司有關本集團不同業務線利潤的香港利得稅影響的報告；
- (j) 我們的轉讓定價顧問安永（中國）企業諮詢有限公司有關本集團的轉讓定價及相關交易分析的報告；
- (k) 本文件附錄四「法定及一般資料—E.其他資料—8.專家資格及同意書」所述的書面同意書；
- (l) 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—1. 重大合約概要」所述的重大合約；
- (m) 本文件附錄四「法定及一般資料—C. 有關我們董事及主要股東的進一步資料—1.董事—(b)服務協議及委任函的詳情」所述的服務協議及委任函；
- (n) [編纂]股份計劃的規則；及
- (o) 開曼公司法。