

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申請版本的內容概不負責，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申請版本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。

T.S. Lines Limited 德翔海運有限公司

(「本公司」)

(於香港註冊成立的有限公司)

的申請版本

警告

本申請版本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。

本申請版本為草擬本，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、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任何投資決定；
- (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、整體協調人、顧問或包銷團成員在香港或任何其他司法管轄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) 本申請版本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管轄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、通函、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) 本公司或本公司的任何聯屬公司、本公司的聯席保薦人、顧問或包銷團成員概無於任何司法管轄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)或美國任何州立證券法例註冊；
- (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。

本公司招股章程根據香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例與香港公司註冊處處長登記前，本公司不會向香港公眾人士提出要約或邀請。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與香港公司註冊處處長註冊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

閣下如對本文件的內容有任何疑問，應諮詢獨立專業意見。



T.S. Lines Limited 德翔海運有限公司

(於香港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(可予重新分配)
- [編纂]數目 : [編纂]股股份(可予重新分配及視乎[編纂]行使與否而定)
- 最高[編纂] : 每股股份[編纂]港元, 另加1.0%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, 多繳股款可予退還)
- [編纂] : [編纂]
- 聯席保薦人, [編纂]

J.P.Morgan
摩根大通

CMS  **招商證券國際**

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

香港交易及結算所有限公司、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而引致的任何損失承擔任何責任。

本文件連同本文件附錄五「送呈公司註冊處處長及展示文件-A.送呈公司註冊處處長的文件」所列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38D條的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上述任何其他文件的內容概不負責。

預期[編纂]將由[編纂]、[編纂](為其本身及代表[編纂])與本公司於[編纂]通過協議釐定, 預期將為[編纂](香港時間)或前後, 且無論如何不遲於[編纂](香港時間)。**[編纂]**將不會高於每股[編纂][編纂]港元, 且現時預期將不會低於每股[編纂][編纂]港元。倘因任何理由, 本公司、[編纂]及[編纂](為其本身及代表[編纂])未能於[編纂](香港時間)前協定最終[編纂], 則[編纂]將不會進行並將告失效。

[編纂]申請人須於申請時支付最高[編纂]每股[編纂][編纂]港元, 連同1.0%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, 倘最終釐定[編纂]低於每股[編纂][編纂]港元, 多繳股款可予退還。

[編纂]及[編纂](為其本身及代表[編纂])經我們同意後可於截止遞交[編纂]申請當日上午任何時間調低[編纂]數目及/或本文件所述的指示性[編纂]範圍。在此情況下, 調低[編纂]數目及/或指示性[編纂]範圍的通知, 將於不遲於遞交[編纂]申請截止當日上午在聯交所網站 www.hkexnews.hk 及本公司網站 www.tslines.com 刊登。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]」。倘[編纂]的申請於遞交[編纂]申請截止日期前提交, 而倘[編纂]數目及/或指示性[編纂]範圍經已調低, 有關申請其後可撤回。

倘股份開始在聯交所買賣當日上午八時正前出現若干理由, 則[編纂]及[編纂](為其本身及代表[編纂])可終止[編纂]根據[編纂][編纂]及促使申請人[編纂][編纂]的責任。有關理由載於本文件「[編纂]-[編纂]及開支-[編纂]-[編纂]」一節。

於作出投資決定前, 有意投資者務請考慮本文件所載一切資料, 包括但不限於本文件「風險因素」一節所載風險因素。

[編纂]並無亦不會根據[編纂]或美國任何州證券法律登記, 亦不得在美國境內或向美籍人士或代表或為美籍人士利益提呈發售、出售、質押或轉讓, 惟獲豁免遵守或毋須遵守[編纂]登記規定的交易除外, [編纂](1)僅可根據[編纂]的登記豁免向[編纂]界定的合資格機構買家及(2)根據[編纂]於美國境外以離岸交易[編纂]及出售。

[編纂]

[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

本文件由我們僅就[編纂]刊發，並不構成[編纂]出售或遊說[編纂]購買本文件根據[編纂]提呈[編纂]的[編纂]以外的任何證券。本文件不得用作亦不構成在任何其他司法管轄區或在任何其他情況下的[編纂]或遊說[編纂]認購或購買任何證券。概無採取任何行動以獲准在香港以外任何司法管轄區[編纂][編纂]或派發本文件。於其他司法管轄區派發本文件以及提呈[編纂]及出售[編纂]均受到限制，除非根據該等司法管轄區的適用證券法律在相關證券監管機構登記或獲授權或獲豁免，否則不得進行該等活動。

閣下應僅依賴本文件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與本文件所載者不符的資料。閣下不應將任何並非本文件所載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]、[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]的任何其他人士或任何其他一方授權而加以依賴。

	頁次
預期時間表	i
目錄	v
概要	1-A
釋義	11-A
技術詞彙表	28
前瞻性陳述	34
風險因素	36
豁免嚴格遵守上市規則	73
有關本文件及[編纂]的資料	75

目 錄

董事及參與[編纂]的各方	80
公司資料	86
行業概覽	89
監管概覽	99
歷史、重組及公司架構	124
業務	139-A
與控股股東的關係	214
關連交易	224
董事及高級管理層	249
股本	264
主要股東	267-A
財務資料	269
未來計劃及[編纂]	326
[編纂]	331
[編纂]的架構	345
如何申請[編纂]	356
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 組織章程細則概要	III-1
附錄四 法定及一般資料	IV-1
附錄五 送呈公司註冊處處長及展示文件	V-1

概 要

本概要為閣下提供本文件所載資料的概覽。由於其為概要，因此並非載有全部可能對閣下屬重要的資料。閣下在決定投資[編纂]前，應細閱整份文件。任何投資均涉及風險。部分有關投資[編纂]的特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下在決定投資[編纂]前，應細閱該節。

概覽

我們是一家專注於亞太地區且發展迅速並最具盈利能力的貨櫃航運公司之一。我們主要在亞太地區經營業務，根據德路里報告，按航運量計，亞太地區是最大且增長最快的地區之一。按船隊規模計，我們截至2023年3月1日在全球貨櫃航運公司中排名第20。2020年至2022年，與三家專注於亞太地區的上市貨櫃航運公司相比，我們錄得最高平均淨利潤率及最高平均股本回報率（「股本回報率」）。我們在過去九年的多個航運業周期中亦持續產生淨經營現金流入。

截至2022年12月31日，我們的貨櫃航運網絡覆蓋全球24個國家及地區、63個主要港口及42條航線服務。截至2022年12月31日，我們在亞太地區經營37條航線服務，覆蓋15個國家及地區。在亞太地區中，我們專注於提供由中國大灣區出發的頻繁服務，該地區開展業務已有二十年。例如：根據德路里報告，於2023年2月，按大灣區至日本、菲律賓及大洋洲的每條航線的服務量計算，我們皆是提供頻繁服務的三大參與者之一。此外，於2023年2月，按大灣區至日本及大洋洲各貿易航線的每週靠港次數計算，我們分別亦是提供廣泛港口覆蓋的三大參與者之一。我們認為，我們的頻繁服務為客戶提供更大的靈活性，以管理其物流需求，並實現更快的存貨周轉能力。我們已在大灣區建立長期據點，認為這對我們在亞太地區的未來發展至關重要，並視為未來持續盈利增長的重大機遇。根據香港貿易發展局的資料，大灣區是全球最大經濟體之一，包括廣東省九個城市以及香港及澳門特別行政區，2021年的國內生產總值合共達1.9萬億美元，也是強勁的高增值出口地區，與亞洲其他地區的貿易聯繫日益頻繁。

我們自家獨立營運航運網絡，另亦通過與其他承運人訂立的安排（包括聯營航線服務、艙位互換及艙位租賃）營運。通過聯營航線服務，我們與其他承運人各自指定特定數量的船舶，共同為特定貿易航線提供航運服務；而通過艙位租賃及艙位互換，我們可支付費用使用另一承運人船隻上一定數量的艙位或與其交換艙位。

此外，近年來，我們亦通過推出數條長途服務擴展我們的網絡，包括在亞洲—澳洲／新西蘭市場於2021年7月推出的獨立服務（其後於2022年3月更改為聯營航線服務）及於2022年1月推出的另一條獨立服務。我們認為該等服務補充我們的核心服務，使我們能夠為客戶提供更多元化的服務，並為業務擴展提供巨大機遇。截至2022年12月31日，我們經營12條獨立服務、19條聯營航線服務、10條通過艙位互換安排的服務及一條通過艙位租賃安排的服務。

2020年至2022年，我們產生41.8%的平均淨利潤率及80.4%的平均股本回報率，而三家專注於亞洲地區的上市航運公司則錄得31.7%至35.7%的平均淨利潤率及62.8%至75.0%的平均股本回報率。儘管航運業具有周期性質，我們亦連續九年（直至及包括2022年）持續產生淨經營現金流入。此亦證明我們實現可觀盈利的能力，同時可在行業下行周期時仍維持淨經營現金流入。

於往績記錄期間，我們的財務表現大幅增長。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們產生的收入分別為810.4百萬美元、1,837.4百萬美元及2,443.5百萬美元，毛利率分別為23.7%、50.7%及44.7%。

概 要

我們於往績記錄期間財務表現強勁，主要得益於自2020年年中開始上漲的市場運費，運費在2021年9月達到高峰但已開始並持續下降。自2020年以來，市場運費波動主要是由於港口擁堵及貨櫃設備短缺。根據德路里於2023年第一季公佈的貨櫃預測報告，預測全球平均運費（指加權平均運費，包括燃油費，涵蓋現貨及合約市場）於2023年及2024年將較2022年分別減少59.8%及65.3%，但仍較2019年分別高出29.0%及11.3%。過往，運費波動乃因貨櫃航運業的波動性及周期性所致。有關我們面對市場波動及經濟下行方面的風險的更多詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－全球貨櫃航運業的波動性及周期性可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響」。

概 要

我們的業務模式

我們從事提供貨櫃航運服務，船隊由自有船舶及租用船舶組成。我們自家獨立營運航運網絡，另亦通過與其他承運人訂立的安排（包括聯營航線服務、艙位互換及艙位租賃）營運服務。

我們主要與代表BCO客戶（即發貨人）的貨運代理訂立合約，其次是直接與BCO客戶訂立合約，以根據彼等的指示運送貨櫃貨物。我們的貨櫃航運服務主要包括在航運網絡內將貨櫃從起運港運往目的港。

我們的經營模式

我們採用班輪服務模式，通過指定的港口輪流經營定期航運服務。我們認為，我們的運營模式與眾不同，將穩定的核心運力投放在大灣區起程的主要服務，同時將其餘運力分配至其他地區。我們已發展一套靈活的運力分配機制，使我們能夠根據市場需求、運費及運營狀況的變化迅速調整定期班輪服務，並通過調整我們服務靠港或重新分配我們服務網絡的運力來實現目標。此機制有助我們迅速重新分配運力，從而提高利用率及最大限度地增加盈利能力。我們相信其為2014年至2022年連續九年能保持整體強勁盈利能力及持續淨經營現金流入的關鍵原因之一。

我們靈活的船隊

我們靈活的船隊亦為我們的經營模式作出貢獻。截至2022年12月31日，我們擁有合共50艘船舶，包括31艘自有船舶及19艘租用船舶，總運力為109,947 TEU。我們的船隊多由小型船舶組成，每艘船舶的運力低於2,000 TEU，可進入亞太地區的大多數港口，因此在部署方面較大型船舶更加多元化。我們力求維持自有船舶與短期（一年或以下）租賃船舶之間的最佳平衡，這使我們能夠更靈活地調整我們的船舶組合，並根據市場狀況快速調整運力，以最大限度地提高盈利能力或更好地應對不利的市場狀況。於往績記錄期間，我們的自有船舶及租用船舶的使用率（按船舶營運天數佔各期間總天數的百分比計算）約為100%。

截至最後實際可行日期，我們已訂購19艘船舶，包括13艘各介乎1,100至2,900 TEU的船舶及六艘7,000 TEU的船舶，並預期於2023年5月至2024年11月期間交付。我們已訂購的船舶預計將可靈活部署在多條貿易航線上。我們堅持以有規律的方式訂購新船舶及購置二手船舶，此乃由於我們通常在本身認為船舶價格相對較低時（我們認為船舶價格處於或接近市價低點或市場處於上升的早期階段）訂購或購置船舶。據我們的行業顧問德路里確認，我們的新建船舶及二手船舶的購入價通常與可比船舶在我們購船時的平均市價行情相近或是更低。我們相信該方法將長遠地為我們帶來顯著的成本優勢。

概 要

下表載列截至所示日期我們自有及租用船舶的數量及運力：

	截至12月31日								
	2020年			2021年			2022年		
	船舶數量	佔總運力		船舶數量	佔總運力		船舶數量	佔總運力	
運力 TEU		的百分比 %	運力 TEU		的百分比 %	運力 TEU		的百分比 %	
自有船舶	14	27,833	39.0	25	63,503	64.8	31	75,720	68.9
租用船舶	23	43,479	61.0	25	34,442	35.2	19	34,227	31.1
– 長期	7	16,434	23.0	11	17,622	18.0	14	29,016	26.4
– 短期	16	27,045	37.9	14	16,820	17.2	5	5,211	4.7
總計	37	71,312	100.0	50	97,945	100.0	50	109,947	100.0

我們的市場

於往績記錄期間，我們的貨櫃航運網絡主要包括亞太地區、跨太平洋市場及亞洲－歐洲市場。亞太地區可進一步分為六個細分市場：大中華－北亞、大中華－東南亞、大中華、北亞及東南亞、亞洲－澳洲／新西蘭及亞洲－印度次大陸市場。下表載列我們於所示期間按市場劃分的貨櫃航運服務產生的收入及相應百分比：

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
亞太地區	730,925	100.0	1,667,925	97.2	1,893,256	82.3
大中華－北亞	187,121	25.6	362,716	21.1	363,562	15.8

概 要

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
大中華－東南亞	348,071	47.6	592,486	34.5	476,007	20.7
大中華	64,540	8.8	98,065	5.7	91,466	4.0
北亞及東南亞	73,702	10.1	93,164	5.4	73,022	3.2
亞洲－澳洲／新西蘭	46,611	6.4	478,141	27.9	628,639	27.3
亞洲－印度次大陸	10,880	1.5	43,353	2.5	260,560	11.3
跨太平洋 ⁽¹⁾	-	-	48,464	2.8	354,411	15.4
亞洲－歐洲 ⁽¹⁾	-	-	-	-	43,336	1.9
其他 ⁽²⁾	-	-	-	-	10,575	0.5
總計	730,925	100.0	1,716,389	100.0	2,301,578	100.0

附註：

- (1) 為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務，而跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務分別於2023年2月及3月暫停。
- (2) 其他主要包括通過東南亞（巴生港）連接大中華（上海及蛇口）至中東（傑貝阿里）的貿易航線及通過中東（傑貝阿里及哈里發）連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線。

下表載列於所示期間我們按服務種類劃分的貨櫃航運服務產生的收入及相應百分比：

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
獨立服務	297,070	40.6	978,139	57.0	1,148,012	49.9
聯營航線服務	342,586	46.9	617,327	36.0	1,035,789	45.0
艙位互換安排	86,400	11.8	113,116	6.6	104,376	4.5
艙位租賃安排	4,870	0.7	7,807	0.5	13,401	0.6
總計	730,925	100.0	1,716,389	100.0	2,301,578	100.0

於往績記錄期間，獨立服務及聯營航線服務貢獻我們貨櫃航運服務的大部分收入。於2021年，獨立服務的收入佔貨櫃航運服務總收入的百分比有所增加，主要是因為我們通過終止我們運營的部分聯營航線服務，將船舶分配至來往亞洲－澳洲／新西蘭及跨太平洋市場的長途服務，導致聯營航線服務的收入佔貨櫃航運服務總收入的百分比減少。若干聯營航線服務的終止亦導致與其他承運人的艙位互換安排（我們以聯營航線服務中的艙位進行交換）所貢獻的貨櫃航運服務收入佔2021年貨櫃航運服務總收入的百分比減少。

於2022年，我們的聯營航線服務收入佔貨櫃航運服務總收入的百分比增加，主要是由於我們在亞洲－印度次大陸、泛太平洋及亞洲－歐洲市場推出新的長途服務，且該等服務的運費較短途服務高。因此，儘管我們的獨立服務收入仍然增加，但增長速度低於聯營航線服務收入的增長，導致其佔2022年貨櫃航運服務總收入的百分比下降。

概 要

我們的航運量

於往績記錄期間，截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的航運量分別為1,507,297 TEU、1,583,574 TEU及1,559,142 TEU。

下表載列於所示期間我們按市場劃分的航運量：

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	航運量	%	航運量	%	航運量	%
	(TEU, 百分比除外)					
亞太地區	1,507,297	100.0	1,571,974	99.3	1,470,045	94.3
大中華－北亞	401,337	26.6	447,856	28.3	421,127	27.0
大中華－東南亞	744,968	49.4	710,582	44.9	489,069	31.4
大中華	157,409	10.4	148,224	9.4	137,010	8.8
北亞及東南亞	154,857	10.3	110,238	7.0	74,563	4.8
亞洲－澳洲／新西蘭	38,734	2.6	142,971	9.0	210,851	13.5
亞洲－印度次大陸	9,992	0.7	12,103	0.8	137,425	8.8
跨太平洋⁽¹⁾	–	–	11,600	0.7	72,392	4.6
亞洲－歐洲⁽¹⁾	–	–	–	–	11,364	0.7
其他⁽²⁾	–	–	–	–	5,341	0.3
總計	1,507,297	100.0	1,583,574	100.0	1,559,142	100.0

附註：

- 為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務，而跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務分別於2023年2月及3月暫停。
- 其他主要包括通過東南亞（巴生港）連接大中華（上海及蛇口）至中東（傑貝阿里）的貿易航線及通過中東（傑貝阿里及哈里發）連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線。

我們的運費

運費為我們向託運人按我們承運每TEU收取的費用，包括燃油及其他附加費。

下表載列於所示期間按市場劃分的平均運費：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	(每TEU美元)		
亞太地區	485	1,061	1,288
大中華－北亞	466	810	863
大中華－東南亞	467	834	973
大中華	410	662	668
北亞及東南亞	476	845	979
亞洲－澳洲／新西蘭	1,203	3,344	2,981
亞洲－印度次大陸	1,089	3,582	1,896
跨太平洋⁽¹⁾	–	4,178	4,896
亞洲－歐洲⁽¹⁾	–	–	3,813

概 要

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	(每TEU美元)		
其他 ⁽²⁾	—	—	1,980
總計	485	1,084	1,476

附註：

- (1) 為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務，而跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務分別於2023年2月及3月暫停。
- (2) 其他主要包括通過東南亞（巴生港）連接大中華（上海及蛇口）至中東（傑貝阿里）的貿易航線及通過中東（傑貝阿里及哈里發）連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的平均運費分別為每TEU 485美元、每TEU 1,084美元及每TEU 1,476美元，2020年至2022年的複合年增長率為74.5%。於往績記錄期間，我們的運費持續增加，主要由市場費率變動所致。根據德路里報告，運費表現主要受航運供需帶動。由於需求增加，加上部分由於COVID-19令供應能力相對停滯不前，全球運費於2020年下半年開始上漲。德路里發佈的世界貨櫃運價指數於2021年9月達到高峰，為每FEU 10,377.2美元。自達到高峰以來，由於需求增長放緩以及供應鏈中斷及港口擁堵的緩解，運費開始並持續下降，從而增加了有效運力。截至2023年4月6日，德路里發佈的世界貨櫃運價指數達每FEU 1,709.8美元，較2012年至2019年的平均指數高出4.7%。

我們的客戶群

我們認為多元化的客戶群及貨物使我們能夠實現較高的運費。我們多元化的客戶群主要包括中小型客戶（包括貨運代理及BCO客戶），彼等通常擁有適度的運送需求，因此與較大型的客戶相比獲得較少的批量折扣，且更易於接受市場運費或是因供給量短缺或緊急運送需求時所產生之較高運費。此外，我們專注於運送高增值及時效性的貨物，包括消費類電子產品、高端機器、汽車產品及要求冷凍貨櫃的貨物（如易腐貨物）。根據德路里報告，該等貨物通常需要按時交付、特定的貨櫃條件及謹慎處理，因此通常比其他貨物要求更高運費。

此外，我們不時為大型藍籌客戶提供定制服務。我們已為該等客戶承接具有特定需求的大型項目，從而與該等客戶建立長期業務關係。

競爭

根據德路里報告，一般而言，貨櫃航運業的進入門檻非常高，主要因為其要求高昂的資本開支高、有關與合作夥伴、客戶及供應商的全球及區域網絡、船舶管理及營運能力，以及悠久的品牌及市場知名度。於2023年2月，十大承運人提供了亞太地區總運力的約58.7%，而亞太地區的競爭情況較其他地區更為激烈，因為該市場上有眾多區域承運人運營。亞太地區主要有三類貨櫃航運公司：(i)專注於長途運輸並服務亞太地區以支持長途運輸服務或作為服務延伸的全球運營商；(ii)專注於區域服務但在多個大洲擁有重要業務的全球運營商；及(iii)專注於亞太地區並以服務亞太地區為業務重心的貨櫃航運公司，例如我們。

概 要

我們是一家專注於亞太地區且發展迅速的貨櫃航運公司。我們主要通過廣泛的貨櫃航運網絡、全面的港口覆蓋、定期班輪服務及為客戶提供的優質服務與同業角力。

我們的優勢

我們認為，以下優勢有助我們取得成功，並使我們從其他貨櫃航運公司中脫穎而出。

- 卓越的盈利能力及淨經營現金流入產生能力
- 廣泛的亞太地區網絡，紮根不同市場
- 我們靈活的經營模式及符合環境保護規範的船隊
- 我們有規律且審慎的船舶採購推動成本優勢
- 以客戶為中心，銷售覆蓋面廣
- 擁有豐富的行業經驗及良好往績記錄的管理團隊

概 要

我們的策略

我們的使命是成為一家領先的優質貨櫃航運公司，為國際貿易推動靈活無縫的物流解決方案。為實現我們的使命，我們計劃採取以下策略。

- 強化我們在亞太地區的有利地位
- 調整船隊及貨櫃
- 持續推進業務數字化
- 加強與其他承運人的戰略合作，選擇性在港口運營方面進行戰略投資

主要風險因素

我們的業務運營及[編纂]面臨各種風險，其中許多風險超出我們的控制範圍。該等風險可分為：(i)與我們的業務及行業有關的風險；(ii)與在中國大陸及台灣經營業務有關的風險；及(iii)與[編纂]有關的風險。

我們認為，我們面臨的主要風險因素包括但不限於：

- 全球貨櫃航運業的波動性及周期性可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。
- 我們經營所在行業競爭激烈。倘我們未能有效競爭，我們的市場地位、增長前景及經營業績可能會受到不利影響，且股價或會大跌。
- 我們的過往增長率、收入及利潤率未必可作為未來表現的指標。
- 我們船隊中相當大一部分船舶為租用船舶，且貨櫃中相當大一部分為租賃貨櫃，這使我們對租船市場的波動十分敏感，因此，與租船及租賃貨櫃相關的成本不可預測，並可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及流動資金造成重大不利影響。
- 成本結構主要組成部分的波動可能對我們的盈利能力及財務狀況造成不利影響。
- 我們可能在租用或擁有足夠或可靠的船舶以支持我們的戰略方面面臨困難。
- 倘日後對我們服務的需求減少，我們的船隊可能會出現運力過剩。
- 任何航行船舶運營均存在諸多風險，倘我們無法成功應對該等風險，可能會對我們造成重大不利影響。
- 我們可能捲入訴訟、法律糾紛、索償或行政執法程序，而解決上述事件可能代價高昂且耗時良久。
- 遵守環境規定（包括氣候變化及溫室氣體限制）可能需要大量開支，從而影響我們的業務及經營業績。

有關進一步詳情，請參閱「風險因素」。

於往績記錄期間，我們與涉及相關地區的客戶訂立若干交易。我們從事於相關地區向若干客戶提供貨櫃航運服務。如我們的國際制裁法律顧問（彼等已執行其認為必要的程序並已審閱及依賴本公司的方法以篩查相關地區內的所有客戶、發貨人及船舶（租用及自有）以嚴格遵守本集團的制裁風險監督政策）所告知，於往績記錄期間，我們於相關地區的業務運營並無構成違反適用的國際制裁。有關更多詳情，請參閱本文件「風險因素－我們可能因我們向若干正在或即將受到美國、歐盟、聯合國、澳洲及其他相關制裁機構實施制裁的國家提供任何服務而受到不利影響」及「業務－與受國際制裁的地區進行的業務活動」章節。

概 要

控股股東

緊隨[編纂]完成後（不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份），本集團將擁有兩組控股股東，即：(i)陳氏家族集團，包括陳先生連同陳太太（陳先生的配偶）、陳劭翔先生（陳先生及陳太太的兒子）及陳依琦女士（陳先生及陳太太的女兒），以及彼等各自的全資投資控股公司，即TS Chen Holding、Search & Search、JC Righteous及Avermay，其將通過Maritime Legacy（一家由上述投資控股公司擁有的公司）以及Prevalence、Providence及AM Holding（各為一家由Maritime Legacy全資擁有的公司）合共持有本公司已發行股份總數約[編纂]%；及(ii)Sharafuddin實體，包括Sharafuddin先生及Vision Investments（一家由Sharafuddin先生全資擁有的公司），其將持有本公司已發行股份總數約[編纂]%。除彼等各自於本集團的權益外，(i)陳氏家族集團成員於德翔台灣及從事其他業務（如船舶代理服務、港口代理服務及教育行業）的公司持有權益；及(ii)Sharafuddin先生通過其創立的基金會持有主要於中東及非洲從事零售、旅遊、物流及倉儲、航空貨運、信息技術、製造、酒店及房地產以及金融服務行業等廣泛業務的其他公司的權益。有關控股股東的進一步詳情以及我們的業務與陳氏家族集

概 要

團及Sharafuddin實體控制的各別業務之間的業務劃分，請參閱「與控股股東的關係」。本集團已委聘由陳氏家族集團及Sharafuddin實體控制的個別公司提供航運代理及多項其他服務。有關本集團與控股股東控制的公司之間的持續關連交易的進一步詳情，請參閱「關連交易」。

主要財務資料概要

下文載列的過往財務資料概要乃摘錄自本文件附錄一會計師報告所載我們的經審核合併財務報表（包括隨附附註），以及本文件「財務資料」所載資料，並應與其一併閱讀。我們的財務資料乃根據香港財務報告準則編製。

綜合損益表

下表載列於所示期間的綜合損益表：

	截至12月31日止年度		
	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
收入	810,425	1,837,436	2,443,470
銷售成本	(618,325)	(905,970)	(1,352,130)
毛利	192,100	931,466	1,091,340
其他收入	7,106	163,212	11,630
其他收益／(虧損)淨額	8,224	1,302	(972)
行政及其他運營開支	(21,206)	(25,197)	(39,719)
經營溢利	186,224	1,070,783	1,062,279
財務成本淨額	(2,879)	(3,817)	14,618
分佔聯營公司利潤減虧損	681	19,320	8,888
除稅前利潤	184,026	1,086,286	1,085,785
所得稅開支	(68)	(8,605)	(11,278)
年內利潤	<u>183,958</u>	<u>1,077,681</u>	<u>1,074,507</u>
以下各項應佔：			
本公司權益股東	183,931	1,077,730	1,074,541
非控股權益	27	(49)	(34)
年內利潤	<u>183,958</u>	<u>1,077,681</u>	<u>1,074,507</u>

於往績記錄期間，我們的收入來自我們的貨櫃航運服務及其他貨櫃航運相關服務（主要包括滯期費、滯留費、艙位費及其他航運附加費）。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的收入分別為810.4百萬美元、1,837.4百萬美元及2,443.5百萬美元。於往績記錄期間，我們的收入持續增加主要是由於運費隨市場而上升。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的平均運費為每TEU 485美元、每TEU 1,084美元及每TEU 1,476美元，2020年至2022年的複合年增長率為74.5%。

概 要

於往績記錄期間，我們的銷售成本主要為(i)裝卸費、倉貯及供電等貨櫃處理費用，(ii)船用燃油成本，(iii)自有及長期租賃船舶及貨櫃折舊開支，(iv)貨櫃租賃及堆場費用，(v)一年或更短的短期租賃項下的租船租金，(vi)船員福利開支、維修費、零件成本及保險費等船舶運營成本，(vii)拖船服務費、引航費以及泊位及帶解纜費等港口費用，以及(viii)其他，主要包括佣金開支。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的銷售成本分別為618.3百萬美元、906.0百萬美元及1,352.1百萬美元，分別佔我們各期間總收入的76.3%、49.3%及55.3%。船舶建造和購買成本、船舶和貨櫃的租賃開支以及船用燃油成本均為我們成本結構中對周期性波動最敏感的關鍵組成部分。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們錄得純利分別184.0百萬美元、1,077.7百萬美元及1,074.5百萬美元。

綜合財務狀況表概要

下表載列截至所示日期的綜合財務狀況表節選資料，乃摘錄自本文件附錄一會計師報告：

	截至12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
流動資產			
船用燃油	10,319	25,229	25,215
合約資產	13,662	39,746	11,327
貿易及其他應收款項	132,667	193,513	104,925
現金及約當現金	175,026	868,087	1,320,129
流動資產總額	331,674	1,126,575	1,461,596
分類為持作出售的非流動資產	–	–	132,137
流動負債			
合約負債	4,300	5,012	4,784
貿易及其他應付款項	163,602	243,721	217,844
銀行借款	18,185	33,234	–
租賃負債	17,465	106,011	160,681
應付稅項	309	8,455	3,754
流動負債總額	203,861	396,433	387,063
流動資產淨額	127,813	730,142	1,206,670

截至2022年12月31日，我們的流動資產淨額為1,206.7百萬美元，主要包括(i)現金及約當現金1,320.1百萬美元及(ii)貿易及其他應收款項104.9百萬美元，部分被(i)貿易及其他應付款項217.8百萬美元及(ii)租賃負債160.7百萬美元所抵銷。

截至2021年12月31日，我們的流動資產淨額為730.1百萬美元，主要包括(i)現金及約當現金868.1百萬美元及(ii)貿易及其他應收款項193.5百萬美元，部分被(i)貿易及其他應付款項243.7百萬美元及(ii)租賃負債106.0百萬美元所抵銷。

截至2020年12月31日，我們的流動資產淨額為127.8百萬美元，主要包括(i)現金及約當現金175.0百萬美元及(ii)貿易及其他應收款項132.7百萬美元，部分被貿易及其他應付款項163.6百萬美元所抵銷。

有關進一步詳情，請參閱「財務資料－綜合財務狀況表主要項目說明」。

概 要

綜合現金流量表概要

下表載列於所示期間我們的現金流量：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
營運資金變動前的經營利潤	223,658	1,188,369	1,289,595
營運資金及已付所得稅變動	(26,645)	(17,882)	84,341
營業活動所產生現金淨額	197,013	1,170,487	1,373,936
營業活動所產生現金淨額	197,013	1,170,487	1,373,936
投資活動所用現金淨額	(90,763)	(471,279)	(175,883)
融資活動所用現金淨額	(16,542)	(1,201)	(744,768)
現金及約當現金增加淨額	89,708	698,007	453,285
年初的現金及約當現金	83,378	175,026	868,087
匯率變動影響	1,940	(4,946)	(1,243)
年末的現金及約當現金	175,026	868,087	1,320,129

主要財務比率

下表載列截至所示日期或於所示期間的主要財務比率：

	截至12月31日 / 截至該日止年度		
	2020年	2021年	2022年
權益回報率 ⁽¹⁾ (%)	63.5	118.0	59.7
總資產回報率 ⁽²⁾ (%)	32.5	73.5	42.8
流動比率 ⁽³⁾ (倍)	1.6	2.8	4.1
速動比率 ⁽⁴⁾ (倍)	1.6	2.8	4.1
資本負債率 ⁽⁵⁾ (%)	28.1	13.2	零

附註：

- (1) 權益回報率按期內本公司股東應佔利潤除以本公司權益股東應佔權益總額期初及期末餘額的算術平均數再乘以100%計算。
- (2) 總資產回報率按期內本公司股東應佔利潤除以總資產期初及期末餘額的算術平均數再乘以100%計算。
- (3) 流動比率按流動資產總額除以流動負債總額計算。
- (4) 速動比率按流動資產總額減去存貨再除以流動負債總額計算。
- (5) 資本負債率按總銀行借款除以權益總額再乘以100%計算。

概 要

[編纂]統計數據

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

附註：

- (1) 基於根據[編纂]將發行[編纂]股股份以及[編纂]未獲行使的假設計算。
- (2) 每股未經審核備考經調整有形資產淨值乃經作出本文件附錄二「未經審核備考財務資料」所述的調整，且基於根據[編纂]將予發行的[編纂]股股份以及[編纂]未獲行使的假設計算。

未來計劃及[編纂]

有關我們未來計劃及策略的詳情，請參閱「業務－我們的策略」。

我們估計經扣除我們就[編纂]應付的[編纂]、費用及估計開支後，我們將可自[編纂]收取[編纂]約[編纂]百萬港元，當中假設[編纂]為每股股份[編纂]港元（即本文件所述指示性[編纂]範圍的中位數）。

我們擬將[編纂][編纂]按下述金額作以下用途，惟可因應不斷變化的業務需求及市場狀況而變更：

- 約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於我們訂購的新船舶及我們訂立的船舶租賃合約。
 - 約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於我們訂購的新船舶。
 - 約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於我們訂立的船舶租賃合約。
- 約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於租用貨櫃。
- 約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用作營運資金及其他一般公司用途。

有關進一步詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]」。

股利

我們可以現金或我們認為合適的其他方式分派股利。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，本公司分別向其股東宣派及派付現金股利3.5百萬美元、10.5百萬美元及370.0百萬美元。此外，本公司發行紅股，將截至2021年12月31日止年度的保留利潤70.0百萬美元資本化。

概 要

我們現時並無固定派息率。日後宣派及派付任何股利將由董事會酌情決定，並將取決於（其中包括）我們的盈利、財務狀況、資本要求、債務水平、適用於派付股利的法定及合約限制以及董事會認為相關的其他考慮因素。此外，任何財政年度的末期股利須待股東批准，方可作實。

股利僅可自相關法律允許的可分配利潤中派付。倘利潤作為股利分派，則該部分利潤可能不會再次投資於我們的業務。概不保證我們將能夠按董事會計劃所載金額宣派或分派任何股利，或根本無法宣派或分派任何股利。此外，倘我們或我們任何附屬公司日後以我們或其本身名義產生債務，則規管債務的工具可能會限制我們派付股利的能力。過往股利分派記錄未必可作為釐定我們日後宣派或派付股利水平的參考或基準。進一步詳情請參閱「風險因素—與[編纂]有關的風險—我們日後可能不會宣派股份的股利」。

[編纂]開支

[編纂]開支指因[編纂]產生的專業費用、[編纂]及其他費用。我們預期將產生[編纂]開支總額約[編纂]港元（假設[編纂]並無獲行使及按[編纂]每股[編纂][編纂]港元（即[編纂]範圍的中位數）計算），其中約[編纂]百萬港元於截至2022年12月31日止年度已計入損益。[編纂]開支總額包括[編纂]費用約[編纂]港元（包括證監會交易徵費、聯交所交易費及會財局交易徵費）及非[編纂]費用約[編纂]百萬港元（主要包括(i)法律顧問及申報會計師費用約[編纂]港元；及(ii)其他費用及開支約[編纂]港元）。[編纂]開支總額中，預期或已有約[編纂]港元將計入損益，而直接歸屬於股份發行的約[編纂]港元預期將於[編纂]完成後自權益中扣除。估計我們的[編纂]開支總額佔[編纂][編纂]總額[編纂]%。上述[編纂]開支為最新的實際可行估計，僅供參考，實際金額可能與此估計有所不同。

近期發展

我們的業務

於2023年2月，我們通過在亞洲—印度次大陸市場的聯營航線服務推出一條新航線服務，涵蓋包括釜山、光陽、上海、寧波、蛇口、巴生港、尼赫魯港、穆恩德拉及喀拉蚩在內的港口，以增加我們在該地區的服務頻率。

截至2022年12月31日，我們擁有合共50艘船舶，包括31艘自有船舶及19艘租用船舶，總運力為109,947 TEU。我們於2023年3月收到一艘新船舶的交付。我們密切監控貨櫃航運市場狀況，包括2022年12月31日之後的現行市場運費，據此，我們並無於到期時續訂若干短期船舶租賃。截至最後實際可行日期，我們運營的船隊由41艘船舶組成，總運力為80,167 TEU，其中26艘為我們的自有船舶，15艘為租用船舶。

截至最後實際可行日期，我們已訂購19艘船舶，包括13艘各介乎1,100至2,900 TEU的船舶及六艘7,000 TEU的船舶，並預期於2023年5月至2024年11月期間交付。我們已訂購的船舶預期在多條貿易航線上具有部署的靈活性。

我們的行業

貨櫃航運業因供需波動而具有周期性。運費自2020年年中起急劇上漲，主要由於運力管理改善、隨後的需求激增、貨櫃設備短缺及供應鏈效率不足。[德路里發佈的世界貨櫃運價指數於2021年9月達到每FEU 10,377.2美元的高峰。自達到高峰後，運費因需求增長減緩、供應鏈中斷和港口擁塞問題有所緩解而開始持續下滑，從而使有效運

概 要

力增加。鑒於2023年的宏觀經濟前景疲弱，運費持續面臨下行壓力。截至2023年4月6日，德路里發佈的世界貨櫃運價指數達每FEU 1,709.8美元，較2012年至2019年的平均指數高出4.7%。請參閱「行業概覽—全球貨櫃航運業—運營模式—貨櫃航運業的周期性」。

根據德路里報告，貨櫃航運業具有周期性，承運人的盈利能力主要受市場需求及承運人的運力所影響。當承運人獲利時，他們傾向於投資新的船舶。當大多數承運人響應相同的市場趨勢並建造新船舶時，通常導致航運量過剩。因此，運力及需求的平衡將發生變化，進而導致承運人的盈利能力下降，而承運人通常會通過減少船舶投資應對。航運需求增長通常導致航運量、利用率增加及盈利能力提升，從而推動下一輪投資。此周期於2010年至2019年有所扭曲，當時承運人為實現規模經濟而建造更大的船舶，導致一段時間的持續航運量過剩。

就供應而言，預計貨櫃航運業在未來數年將經歷正常的周期性。然而，當全球經濟在COVID-19後恢復增長時，行業回復到2010年至2019年的長期產能過剩的可能不大。根據德路里報告，這主要是因為主要航線已經建立規模經濟，船舶規模的增長速度可能會放緩。

此外，根據德路里報告，按航運量計，與跨太平洋東行及亞洲—歐洲西行貿易航線等長途運費相比，過往亞洲內部（我們亞太地區的重要領域）的運費更為穩定。

我們應對當前行業發展的措施

在貨櫃航運業市場低迷的情況下，我們將考慮採取若干措施減輕由此產生的影響：

重新分配我們服務的船舶

我們可通過調整若干受到不利影響的長途服務的班次或暫時停止有關服務而重新分配我們服務的船舶，以及我們可(a)重新調配受影響長途服務的船舶，以支持亞太地區（包括大中華區—東南亞及亞洲—新西蘭市場）；或(b)當租用船舶的租約到期時，退還租用船舶及受影響長途服務的船舶。例如，在未來市場復甦前：

- 我們將亞洲—澳洲市場三條航線服務的班次由2022年11月的每月14次航程減少至2023年2月的每月九次航程；
- 我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲—歐洲市場的服務，而跨太平洋及亞洲—歐洲市場的所有服務分別於2023年2月及3月暫停；及

概 要

- 我們可能通過跳過若干港口或整個航程，在我們的某些服務中實行停航。

船舶及貨櫃船隊的運力管理

在市場低迷的情況下，我們可通過以下方法調整現有船舶及貨櫃船隊規模，以適應不斷變化的市場需求：

- 我們計劃出售部分自有船舶，並在租用船舶的租約到期時退還租用船舶。計劃於未來幾年交付的新船舶可替代我們出售的自有船舶及我們退還的租用船舶，新船舶的好處是帶來長期的成本效益、令船隊更年輕、更為環保，並符合環境法規，如IMO的規定；例如，我們於2023年2月、3月及4月訂立合約出售部分自有船舶，有關詳情載於下表：

船舶名稱	運力 (TEU)	合約日期	交付日期 / 預期交付日期
德翔橫濱輪	1,096	2023年2月3日	2023年3月24日
德翔上海輪	1,096	2023年2月3日	2023年3月31日
德翔門司輪	962	2023年2月3日	2023年4月18日
德翔馬尼拉輪	2,553	2023年2月20日	2023年3月23日
德翔杜拜輪	6,310	2023年3月4日	2023年3月22日
德翔孟買輪	5,683	2023年3月4日	2023年4月17日
德翔香港輪	1,578	2023年4月11日	2023年5月8日

此外，於2023年1月、2月及3月，我們退還部分租約到期的租用船舶。我們於下表載列進一步詳情：

船舶名稱	運力(TEU)	退還日期
SIRI BHUM	958	2023年1月31日
SHIMIN	5,047	2023年2月13日
LALIT BHUM	1,668	2023年2月28日
SUEZ CANAL	5,610	2023年3月10日

- 我們可能會臨時出租一些自有或租用的船舶。例如，我們於2022年11月及2022年12月出租兩艘租用船舶，兩者均以短期(六個月以下)出租；
- 根據我們的實際或預測需求，我們可在租約或租賃到期時退還我們的租用船舶及租賃貨櫃。例如，於2023年2月，當租賃到期時，我們退還約4,371 TEU的租賃貨櫃；及
- 我們可出售較舊的自有貨櫃。例如，我們於2023年2月出售41 TEU的自有貨櫃。

概 要

COVID-19疫情的影響

名為COVID-19的新型冠狀病毒株疫情對全球經濟造成重大不利影響。於往績記錄期間後，COVID-19疫情的影響雖然揮之不去，但已逐漸緩解。遏制疫情蔓延的措施（包括封鎖、旅行禁令、隔離措施、社交距離以及限制業務運營及其他相關限制）亦已普遍取消。

董事確認，截至最後實際可行日期，COVID-19疫情並無對我們的業務營運及財務績效造成重大不利影響，主要由於：(i)營運並無出現重大干擾；(ii)銷售及營銷活動並無重大干擾；及(iii)我們並無出現重大供應鏈中斷。

財務展望

我們於往績記錄期間財務表現強勁，主要得益於自2020年年中開始上漲的市場運費，運費在2021年9月達到高峰但已開始並持續下降。根據德路里於2023年第一季公佈的貨櫃預測報告，預測全球平均運費（指加權平均運費，包括燃油費，涵蓋現貨及合約市場）於2023年及2024年將較2022年分別減少59.8%及65.3%，但仍較2019年分別高出29.0%及11.3%。鑒於上述預測2023年的運費下降，董事認為本集團2023年的估計運費及收入將受到影響。

重組

作為我們重組的一部分，於2022年9月14日，本公司將我們於德翔台灣的44.2%股權轉讓予德翔船務代理（一家由陳氏家族集團全資擁有的公司），總代價為新台幣672,192,668元。該轉讓已於2022年9月14日合法完成並以現金結付。於該股權轉讓完成後，本集團已不再持有德翔台灣的任何權益。本公司已成立其台灣分公司，旨在支持我們與台灣和其他地區的貿易航線（不構成海峽兩岸貿易航線）有關的業務和運營需求。台灣分公司於2022年11月與辭任德翔台灣的僱員訂立僱傭協議。

股利

於2023年4月28日，董事已議決向於同日名列本公司股東名冊的股東宣派最多800百萬美元的中期現金股利，其中(i) 400百萬美元為須不遲於2023年5月支付；及(ii) 餘下金額（如有）將按董事進一步釐定及（如適用）由本公司於[編纂]前支付。

董事確認，本集團的財務或經營狀況或前景自2022年12月31日起至最後實際可行日期並無重大不利變動。

釋 義

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。

「Abundance Shipping」	指	Abundance Shipping Maritime Limited，一家於2021年6月18日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
「會計師報告」	指	我們申報會計師的會計師報告，全文載於本文件附錄一
「聯屬人士」	指	直接或間接控制有關特定人士或受其控制或與其受直接或間接共同控制的任何其他人士
「會財局」	指	會計及財務匯報局
「AM Holding」	指	AM Holding Limited，一家於2020年11月11日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，由Maritime Legacy全資擁有，並為我們的控股股東之一
「組織章程細則」或「細則」	指	本公司於[●]有條件採納的組織章程細則，將自[編纂]日期起生效（經不時修訂、補充或以其他方式修改），其概要載於本文件附錄三
「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
「Authority Shipping」	指	Authority Shipping Company Limited，一家於2020年12月2日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
「Avermay」	指	Avermay Holding Limited，一家於2022年6月13日在英屬維京群島註冊成立的有限公司，由陳依琦女士全資擁有，並為我們的控股股東之一
「BIS」	指	美國商務部工業與安全局

釋 義

「董事會」 指 本公司董事會

[編纂]

「Bravery Shipping」 指 Bravery Shipping Maritime Limited，一家於2021年6月18日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一

釋 義

「營業日」	指	香港銀行一般開門辦理業務的日子（星期六、星期日或公眾假期除外）
「英屬維京群島」	指	英屬維京群島
「複合年增長率」	指	複合年增長率

[編纂]

釋 義

[編纂]

- 「陳氏家族集團」 指 陳先生、陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士
- 「CICHK」 指 CICHK Investment Limited，一家於2022年6月7日在英屬維京群島註冊成立的有限公司，由獨立第三方周宜強先生全資擁有
- 「緊密聯繫人」 指 具有上市規則賦予該詞的涵義

釋 義

「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)
「本公司」	指	德翔海運有限公司(前稱德翔航運有限公司)，一家於2001年3月2日在香港註冊成立的有限公司
「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，受一般及全面出口、進口、金融或投資禁運所限制的任何國家或地區，目前為古巴、伊朗、北韓、敘利亞、俄羅斯／烏克蘭克里米亞地區、自行宣佈成立的盧甘斯克人民共和國(「 LPR 」)和頓涅茨克人民共和國(「 DPR 」)地區、扎波羅熱州及赫爾松地區
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義，除文義另有所指外，指Maritime Legacy、Prevalence、Providence、AM Holding、Vision Investments、TS Chen Holding、Search & Search、JC Righteous、Avermay、陳先生、陳太太、陳劭翔先生、陳依琦女士及Sharafuddin先生
「核心關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「Count Shipping」	指	Count Shipping Company Limited，一家於2022年8月15日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
「COVID-19」	指	由嚴重急性呼吸道綜合症冠狀病毒2型引致的病毒性呼吸道疾病
「Crane Movement」	指	Crane Movement Investment Limited，一家於2022年6月13日在英屬維京群島註冊成立的有限公司，由獨立第三方洪英正先生全資擁有

釋 義

「中國證監會」 指 中國證券監督管理委員會

釋 義

「不競爭契據」	指	由我們的控股股東簽立以本公司（為我們本身及作為附屬公司的受託人）為受益人的日期為[●]的不競爭契據，詳情載於本文件「與控股股東的關係－不競爭契據」一節
「Diamond Shipping」	指	Diamond Shipping Services (Pvt) Ltd.，一家於2008年8月1日在斯里蘭卡註冊成立的有限公司，由獨立第三方 Sri Lanka Shipping Co. Ltd. 擁有60%及由Sharafuddin先生控制40%
「Dignity Shipping」	指	Dignity Shipping Company Limited，一家於2020年9月8日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
「董事」	指	本公司董事，包括所有執行及獨立非執行董事
「德路里」	指	德路里航運諮詢有限公司，我們的行業顧問及獨立第三方
「德路里報告」	指	德路里提供的市場研究報告，該報告由本集團委託，內容有關（其中包括）本集團經營或有意經營的行業概覽
「Duk Sang」	指	Duk Sang T.S. Lines Co., Ltd.，一家於2007年8月20日在韓國註冊成立的有限公司，為本公司的間接非全資附屬公司
「Dux Shipping」	指	Dux Shipping Company Limited，一家於2022年8月15日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
「EAR」	指	美國《出口管制條例》(15 C.F.R第730-774部分)
「極端情況」	指	任何極端情況或事件，其發生將導致香港一般業務營運過程中斷及／或可能影響[編纂]或[編纂]

釋 義

[編纂]

釋 義

「Glory Shipping」 指 Glory Shipping Company Limited，一家於2018年3月26日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一

[編纂]

「本集團」或「我們」 指 本公司及我們的附屬公司，或如文義所指，就本公司成為我們現時附屬公司的控股公司前的時期，有關附屬公司或前身公司（視情況而定）經營的業務

「港元」 指 港元，香港的法定貨幣

「香港財務報告準則」 指 香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則（包括香港會計準則及其詮釋）

[編纂]

「香港」 指 中國香港特別行政區

[編纂]

釋 義

[編纂]

「獨立第三方」	指	據董事經作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，並非與本公司或我們的關連人士有關連的人士或公司
「Information Dynamics」	指	Information Dynamics LLC，一家於1994年9月10日在阿聯酋成立的有限公司，由Sharafuddin先生最終控制

[編纂]

「國際制裁」	指	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止及限制的所有適用法律及法規，包括由美國政府、歐盟及其成員國、聯合國或澳洲政府所採納及執行的法律及法規
--------	---	---

釋 義

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

[編纂]

釋 義

[編纂]

「JC Righteous」 指 JC Righteous Holding Limited，一家於2022年6月13日在英屬維京群島註冊成立的有限公司，由陳劭翔先生全資擁有，並為我們的控股股東之一

[編纂]

「聯席保薦人」 指 J.P. Morgan Securities (Far East) Limited及招商證券(香港)有限公司

「最後實際可行日期」 指 2023年4月20日，即刊發本文件前確定其中所載若干資料的最後實際可行日期

「LIBOR」 指 倫敦銀行同業拆息率

[編纂]

釋 義

[編纂]

「上市規則」	指	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(經不時修訂或補充)
「Magnificence Shipping」	指	Magnificence Shipping Maritime Limited，一家於2021年6月18日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
「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
「Maritime Legacy」	指	Maritime Legacy Limited，一家於2022年6月14日在英屬維京群島註冊成立的有限公司，由TS Chen Holding、Search & Search、Avermay及JC Righteous全資擁有，並為我們的控股股東之一
「交通運輸部」	指	中華人民共和國交通運輸部，是負責中國鐵路、公路、航空和水路運輸管理的機構
「航港局」	指	交通部航港局
「海洋水產部」	指	海洋水產部，一個韓國政府內閣級別的部門
「交通部」	指	台灣交通部
「陳先生」	指	陳德勝先生，董事會主席兼執行董事及控股股東之一
「陳劭翔先生」	指	陳劭翔先生，我們的執行董事及控股股東之一
「Sharafuddin先生」	指	General Sharafuddin Alsayed Mohd H S M Yousif Sharaf，我們的控股股東之一

釋 義

「吳先生」	指	吳尚鷹先生，本公司的前董事，其已於2023年2月9日辭任有關職位
「陳太太」	指	莊壯麗女士，我們的執行董事及控股股東之一
「陳依琦女士」	指	陳依琦女士，我們的控股股東之一
「Nobility Shipping」	指	Nobility Shipping Company Ltd，一家於2019年8月22日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
「全國人大」	指	中華人民共和國全國人民代表大會
「新台幣」	指	新台幣，台灣地區法定貨幣
「OFAC」	指	美國財政部外國資產控制辦公室

[編纂]

釋 義

[編纂]

- 「中國公司法」 指 《中華人民共和國公司法》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
- 「中國法律顧問」 指 海問律師事務所，我們有關中國法律的法律顧問
- 「Prevalence」 指 Prevalence Holding Limited，一家於2015年8月13日在薩摩亞註冊成立的有限公司，由Maritime Legacy全資擁有，並為我們的控股股東之一

[編纂]

- 「Primacy Shipping」 指 Primacy Shipping Company Limited，一家於2020年12月15日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
- 「一級制裁活動」 指 本公司在全面受制裁國家進行的任何活動，或(i)與受制裁目標進行的任何活動；或(ii)直接或間接惠及受制裁目標，或涉及受制裁目標的財產或財產權益的任何活動，而本公司於相關司法管轄區註冊成立或位於相關司法管轄區，或就相關活動而言以其他形式與該司法管轄區有所關聯，從而須受相關制裁法律及法規約束

釋 義

「Providence」	指	Providence Holding Limited，一家於2020年10月14日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，由Maritime Legacy全資擁有，並為我們的控股股東之一
「合資格機構買家」或「QIB」	指	第144A條所界定的合資格機構買家
「受國際制裁的地區」	指	受相關司法管轄區的制裁相關法律或法規項下的一般及全面禁運或更有限的出口、進口、金融或投資限制所規限的任何國家或地區
「相關司法管轄區」	指	與本公司有關的任何司法管轄區，而該司法管轄區設有制裁相關法律或法規，限制（其中包括）其國民及／或於該司法管轄區註冊成立或位於該司法管轄區的實體向該等法律或法規所針對的若干國家、政府、人士或實體直接或間接提供資產或服務，或以其他方式就該等國家、政府、個人或實體的資產進行交易。就本文件而言，相關司法管轄區包括美國、歐盟、聯合國、英國及澳洲
「相關人士」	指	本公司，連同我們的投資者及股東以及可能直接或間接參與批准我們股份的[編纂]、交易結算及交收的人士，包括聯交所及相關集團公司
「相關地區」	指	香港及緬甸
		[編纂]
「薪酬委員會」	指	董事會薪酬委員會

釋 義

「重組」	指	本集團為籌備[編纂]而進行的重組，詳情於本文件「歷史、重組及公司架構」一節描述
「人民幣」	指	人民幣元，中國大陸法定貨幣
「Royalty Shipping」	指	Royalty Shipping Limited，一家於2019年11月28日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一

[編纂]

「受制裁人士」	指	OFAC的《特別指定國民和被封鎖人員名單》或美國、歐盟、聯合國或澳洲存置的其他受限制方名單上列明的若干人士及身份
「受制裁目標」	指	任何屬以下類別的人士或實體：(i)被列入相關司法管轄區按制裁相關法律或法規發出的任何目標人士或實體名單；(ii)本身是受國際制裁國家的政府或由受國際制裁國家的政府擁有或控制；或(iii)因與(i)或(ii)所述人士或實體之間有擁有權、控制或代理關係，而屬相關司法管轄區的法律或法規項下的制裁目標
「SDN」	指	被列於SDN名單上的個人及實體
「SDN名單」	指	OFAC存置的《特別指定國民和被封鎖人員名單》，其中列出了受其制裁並被限制與美國人士交易的個人及實體
「Search & Search」	指	Search & Search Company Limited，一家於2022年6月13日在英屬維京群島註冊成立的有限公司，由陳太太全資擁有，並為我們的控股股東之一

釋 義

「次級制裁活動」	指	本公司所進行的可能導致相關司法管轄區對相關人士施加制裁（包括指定為受制裁目標或施加懲處）的若干活動，即使本公司的註冊成立地或所在地並非該相關司法管轄區及並無以其他形式與相關司法管轄區有所關聯
「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）
「Sharaf Kenya Agency」	指	Sharaf Shipping Agency (K) Ltd.，一家於2003年10月24日在肯亞成立的私人公司，分別由Sharafuddin先生最終控制的公司Oasis International Holdings Limited擁有70%、獨立第三方Panafrican Trade and Investments Ltd.擁有20%及獨立第三方Maha Holdings Ltd.擁有10%
「Sharaf Pakistan Agency」	指	Sharaf Shipping Agency (Pvt) Ltd.，一家於2006年11月24日在巴基斯坦成立的有限公司，受Sharafuddin先生最終控制
「Sharaf Tanzania Agency」	指	Sharaf Shipping Agency (T) Ltd.，一家於2003年10月17日在坦桑尼亞成立的私人有限公司，分別由Sharafuddin先生最終控制的公司Oasis International Holdings Limited擁有49%、獨立第三方Abdulrahman Omar Kinana擁有38.25%及獨立第三方Rahma Hussein Gulled擁有12.75%
「Sharafuddin實體」	指	Sharafuddin先生及Vision Investments
「股份」	指	本公司普通股
「股東」	指	股份持有人
「Sovereignty Shipping」	指	Sovereignty Shipping Company Limited，一家於2021年3月11日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一

釋 義

「Splendor Shipping」 指 Splendor Shipping Maritime Limited，一家於2021年6月18日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一

釋 義

[編纂]

「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「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
「台灣法律顧問」	指	國際通商法律事務所，我們有關台灣法律的法律顧問
「收購守則」	指	證監會發佈的《公司收購、合併及股份回購守則》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「往績記錄期間」	指	包括截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個財政年度的期間
「TS Chen Holding」	指	TS Chen Holding Limited，一家於2022年6月13日在英屬維京群島註冊成立的有限公司，由陳先生全資擁有，並為我們的控股股東之一
「德翔朝代」	指	德翔朝代有限公司，一家於2017年12月11日在香港註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
「TS Empire」	指	T.S. Empire Holding Limited，一家於2015年5月22日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
「德翔榮耀」	指	德翔榮耀有限公司，一家於2018年5月8日在香港註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一

釋 義

「TS Hanoi」	指	T.S. Container Lines Ha Noi Company Limited，一家於2016年10月14日在越南成立的有限公司，為本公司的直接非全資附屬公司
「TS India」	指	T.S. Lines (India) Private Limited，一家於2008年3月26日在印度成立的有限公司，由Sharafuddin先生控制60%及由本公司擁有40%
「TS Japan」	指	T.S. Lines (Japan) Limited，一家於2006年3月28日在日本成立的有限公司，為本公司的全資附屬公司
「TS Kingdom」	指	T.S. Kingdom Holding Limited，一家於2015年5月22日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
「TS Korea」	指	T.S. Lines Korea Co., Ltd.，一家於2010年10月22日在韓國成立的有限公司，為本公司的全資附屬公司
「德翔威望」	指	德翔威望有限公司，一家於2018年6月7日在香港註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
「TS Malaysia」	指	T.S. Container Lines (M) Sdn Bhd，一家於2005年2月24日在馬來西亞成立的有限公司，為本公司的全資附屬公司
「TS Panama」	指	T.S. Hong Kong Shipping Corp.，一家於2007年4月19日在巴拿馬註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一
「TS Philippines」	指	TSL Container Lines Philippines Inc.，一家於2022年6月3日在菲律賓共和國註冊成立的有限公司，為本公司的直接非全資附屬公司，由(i)本公司擁有50.97%；(ii)五名獨立第三方擁有49.02%；及(iii)一名TS Philippines前僱員（其於2023年2月辭去該職務）擁有0.01%

釋 義

「上海德聖」	指	上海德聖船務有限公司，一家於2008年11月10日在中國大陸成立的有限公司，為本公司的全資附屬公司
「德翔台灣」	指	德勝航運股份有限公司（前稱德翔海運股份有限公司），一家於2004年9月3日在台灣註冊成立的股份有限公司，由陳氏家族集團擁有88.4%
「TS Thailand」	指	T.S. Container Lines (Thailand) Co., Ltd.，一家於2006年4月20日在泰國成立的有限公司，由本公司及兩名獨立第三方分別擁有49%及51%
「TS UAE」	指	T.S. Lines UAE L.L.C.，一家於2012年5月3日在阿聯酋成立的有限公司，由Sharafuddin先生控制51%及由本公司擁有49%
「TS Vietnam」	指	T.S. Container Lines Vietnam Company Limited，一家於2014年5月13日在越南成立的有限公司，為本公司的全資附屬公司
「德翔船務代理」	指	德翔船務代理股份有限公司，一家於2000年11月29日在台灣註冊成立的股份有限公司，由(i)基穩實業股份有限公司（由陳太太擁有99.99%及由陳先生擁有0.01%）擁有39.5%；(ii)由無疆資本股份有限公司（由陳劭翔先生擁有99.99%及由陳先生擁有0.01%）擁有30%；(iii)由匯聚資本股份有限公司（由陳依琦女士擁有99.99%及由陳先生擁有0.01%）擁有30%；及(iv)由陳先生擁有0.5%
「阿聯酋」	指	阿拉伯聯合酋長國
「美元」	指	美元，美國法定貨幣
「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

釋 義

「美籍人士」 指 S規例所定義的美籍人士

[編纂]

「增值稅」 指 增值稅；除另有說明外，本文件中的所有金額均不含增值稅

「船東公司」 指 我們的船東（為本公司的間接附屬公司），即TS Panama、TS Empire、TS Kingdom、德翔朝代、Glory Shipping、德翔榮耀、德翔威望、Nobility Shipping、Royalty Shipping、Dignity Shipping、Authority Shipping、Primacy Shipping、Sovereignty Shipping、Abundance Shipping、Bravery Shipping、Magnificence Shipping、Splendor Shipping、Count Shipping、Viscount Shipping及Dux Shipping

「Viscount Shipping」 指 Viscount Shipping Company Limited，一家於2022年8月15日在馬紹爾群島註冊成立的有限公司，為我們的船東公司之一

「Vision Investments」 指 Vision Investments Limited，一家於2021年11月12日在根西成立的非蜂窩有限公司，由Sharafuddin先生全資擁有並為我們的控股股東之一

「Waterfront Maritime」 指 Waterfront Maritime Services DMCC，一家於2016年9月1日在阿聯酋成立的有限公司，由Sharafuddin先生控制50%及由獨立第三方Ben Lines Agencies Limited擁有50%

[編纂]

釋 義

「%」 指 百分比

於本文件中，除另有註明或文義另有所指外：

- 所有資料及數據均為截至最後實際可行日期的資料及數據；
- 若干金額及百分比數字(包括但不限於股權及營運數據)可能已作四捨五入調整。因此，若干表格所示總數不一定為之前所列數值的算術總和；
- 除另有指明外，所有有關本公司任何股權的提述均假設並無行使[編纂]。
- 本文件所載中國大陸及台灣法律法規、政府機關、機構、自然人或其他實體(包括我們的若干附屬公司)的名稱均具有中英文版本，如有任何歧義，概以中文版本為準。公司中文名稱及其他中文詞彙的英文翻譯僅供識別。

技術詞彙表

除文義另有所指外，本文件所用與本集團及我們業務有關的若干術語的解釋及定義應具有以下涵義。部分詞彙及其涵義可能不符合該等詞彙的標準行業涵義或用法。

「AFTA」或「東盟自由貿易協定」	指	東盟自由貿易協定，東南亞國家聯盟的貿易集團協議，支持所有東盟國家的本地貿易及製造業，並促進與區域及國際盟國的經濟一體化
「ASEAN」或「東盟」	指	東南亞國家聯盟，包括汶萊、柬埔寨、印度尼西亞、老撾、馬來西亞、緬甸、菲律賓、新加坡、泰國及越南
「亞太地區」	指	包括大中華、北亞、東南亞、印度次大陸及大洋洲的地區
「駁船」	指	一種長平底船，在運河及河流靠本身動力或另一艘船拖曳以運載貨物
「BCO」或「貨物受益人」	指	貨物受益人
「停航」	指	承運人跳過特定港口或預定航線的整個航程，亦稱為空班
「船用燃油」	指	船舶燃料
「承運人」	指	由其或以其名義與託運人訂立海上貨物運輸合約的人
「租船」	指	為特定目的以固定收費率在固定時期或指定航次租用船舶
「租用船舶」	指	我們主要根據定期租船合約從船舶供應商租用的船舶，我們通常無需自己管理這類租用船隻
「船級」	指	一種證明船舶的結構及設施符合船級社規定的船級證明，被視為船舶安全性及可靠性的證明

技術詞彙表

「船級社」	指	證明船舶是按照其規則建造、交付及維護的獨立組織
「收貨人」	指	有權按照正本提單提貨的人
「貨櫃」	指	專為貨物運輸而設計的防風雨貨箱
「貨櫃周轉率」	指	貨櫃每年可運行的完整業務周期數，計算方法為每個貨櫃的完整周期使用天數（從第一個出口裝運碼頭的「重櫃」日期起至下一個「重櫃」日期的平均天數）除以365天
「海峽兩岸貿易航線」	指	交通運輸部於1996年8月19日頒佈之《台灣海峽兩岸間航運管理辦法》、交通運輸部頒佈並於1996年10月31日生效的《交通部關於實施〈台灣海峽兩岸間航運管理辦法〉有關問題的通知》及於2008年12月10日發佈之《關於台灣海峽兩岸間海上直航實施事項的公告》規定的指定中國大陸港口與指定台灣港口之間的直航貿易航線，就上述目的涵蓋了72個指定中國大陸港口以及13個指定台灣港口。航運公司及彼等擁有或運營的船舶須分別持有交通運輸部核發的《台灣海峽兩岸間水路運輸許可證》和《台灣海峽兩岸間船舶營運證》，方可經營海峽兩岸貿易航線
「CSALS」	指	亞洲班輪服務船東委員會(Committee of Shipowners for Asian Liners Service)
「滯期費」	指	承運人就其客戶在碼頭、港口或倉庫內超過協定的免費使用天數而向客戶收取的貨櫃超期使用費用（通常按貨櫃單位計算）

技術詞彙表

「滯留費」	指	當承運人之客戶在港口、碼頭或倉庫外就延遲使用持有彼等的貨櫃超過協定的可用天數時，由承運人收取的費用（通常視乎貨櫃類型和尺寸按日數計算）
「公正交易法」	指	《壟斷監管及公正交易法》(Monopoly Regulation And Fair Trade Act)
「FEU」	指	40呎當量單位，為長度40呎、高度8呎6吋及闊度8呎貨櫃體積的標準計量單位
「船旗」	指	船舶的註冊國家或地區
「運費到付」	指	收貨人提貨時支付費用的運費條款
「預付運費」	指	託運人在收到正本提單時支付費用的運費條款
「共同海損」	指	海上航程中的所有利害關係人（主要包括船東及貨物所有人）按比例分擔在緊急情況下為保所有財產而自願犧牲部分船舶或貨物產生的損失
「千兆焦耳」	指	一千兆焦耳等於十億焦耳，為能源消耗的計量單位
「ILWU」	指	國際碼頭及倉庫工會，一個主要代表美國西海岸、夏威夷及加拿大不列顛哥倫比亞省碼頭工人的工會

技術詞彙表

「IMO」	指	國際海事組織，為頒佈國際航運標準的聯合國機構
「ISM規則」	指	國際安全管理規則，由IMO頒佈適用於國際航線船舶及航運公司（船隻管理公司、光船租賃公司及船東）的船隻安全管理及營運以及防止污染的國際規則
「ISPS規則」	指	《國際船舶和港口設施保安規則》，為《海上人命安全公約》（1974年/1988年）關於海上保安的修正案，包括船舶、港口和政府機構的最低保安安排
「聯營航線服務」	指	一組航運公司各自指定特定數量的船舶在一段時間內共同為特定貿易航線提供航運服務的安排
「KFTC」	指	韓國公平貿易委員會，總理授權下的部級中央行政機構，兼具準司法機構的職能
「班輪服務模式」	指	貨櫃航運服務模式，據此，承運人通過指定港口輪流經營定期航運服務
「物流」	指	以全面、系統的角度視從原材料供應到成品分銷整個供應鏈為單一過程。構成供應鏈的所有功能以一個實體進行管理，而不是單獨管理各功能
「引航」	指	為確保安全，於船隻及其他海運船舶上協助船長進出港口以及在港口水域內進行任何其他調動
「靠港」	指	船舶在預定航程中進行貨物操作或接收補給品或燃料的中途停留

技術詞彙表

「RCEP」或「區域全面經濟夥伴關係協定」	指	區域全面經濟夥伴關係協定。東盟10個成員國與其六個自由貿易協定夥伴(澳洲、中國、印度、日本、新西蘭及大韓民國)之間擬議的自由貿易協定(FTA)
「冷凍貨櫃」	指	一種用於多式聯運貨物的多式聯運貨櫃，具冷藏功能以運輸對溫度敏感、易腐爛的貨物，例如水果、蔬菜、肉類及其他類似物品
「滾裝船」	指	設計用於運送輪式貨物(如汽車、卡車、拖車等)的船舶，該船舶依賴在船上及離船驅動的自行推進式模塊化運輸
「航線服務」	指	於一條貿易航線內按特定掛港順序以固定班次提供的一項或多項貨櫃航運服務，用於貨櫃航運服務範疇
「託運人」	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
「航運量」	指	為以所運輸的TEU計的裝載貨櫃的數量(文義另有所指除外)；就承運人的航運量而言，亦包括承運人透過艙位互換或購買所運輸的貨物
「艙位」	指	貨櫃所佔用的船上空間
「艙位租賃」	指	一家貨櫃航運公司簽訂合約支付費用於特定時段內使用另一承運人船隻上一定數量的艙位的安排
「艙位互換」	指	一家貨櫃航運公司可從另一家貨櫃航運公司交換艙位的安排
「現貨價」	指	托運人為運輸貨物而支付的按當前貨運市場價格計算的運費

技術詞彙表

「碼頭裝卸公司」	指	指定以便利船舶裝卸營運及各種其他相關操作活動的碼頭裝卸服務提供商
「硫氧化物」	指	一組由硫和氧原子組成的分子，例如二氧化硫 (SO ₂) 和三氧化硫 (SO ₃)
「TEU」	指	二十呎當量單位，為長度20呎、高度8呎6吋及闊度8呎貨櫃體積的標準計量單位
「定期租船」	指	在合約期內，由船東向承租人提供配備人員的船舶，而承租人支付租金使用該船舶提供約定的服務的一種租船形式
「噸位」	指	衡量船舶載貨能力的指標，通常用於評估商業航運的費用
「貿易航線」	指	兩個不同地理區域之間的貨櫃運輸及服務
「跨太平洋」	指	亞洲－北美
「拖船」	指	在港口內或附近受聘的船舶，以拖曳或移動任何船舶
「VLSFO」	指	符合行業慣例燃油規格且硫含量不超過0.5%的低硫燃料油

前瞻性陳述

我們已於本文件載入前瞻性陳述。非歷史事實(包括意圖、信念、對未來之預期或預測的陳述)為前瞻性陳述。

我們已於本文件載入前瞻性陳述，其非歷史事實並與我們的意圖、信念、對未來事件之預期或預測以及未必發生的情況相關。儘管該等陳述經董事深思熟慮，並根據我們當時認為公平合理的基礎及假設作出，其無論如何均會涉及已知及未知風險、不確定因素及或會導致我們實際業績、表現或成就與前瞻性陳述所表述或暗示的日後業績、表現或成就存在重大差異的其他因素。部分風險載列於「風險因素」及本文件其他章節。在部分情況下，閣下可以透過「旨在」、「預計」、「相信」、「繼續」、「能夠」、「預期」、「有意」、「或會」、「可能」、「計劃」、「潛在」、「估計」、「預料」、「建議」、「尋求」、「應」、「將會」、「會」等詞語或類似表述或其否定式識別前瞻性陳述。該等前瞻性陳述包括但不限於有關下列各項的陳述：

- 有關我們業務及業務計劃所有方面的中國大陸及台灣的法律、規定及法規以及相關政府部門的規定、法規及政策的任何變動；
- 我們的業務及營運策略以及我們執行有關策略的能力；
- 我們控制或減少成本的能力；
- 我們識別及合併合適收購標的的能力；
- 航運行業的預期增長及變動；
- 我們與主要供應商或客戶維持良好關係的能力；
- 我們未來業務發展、經營業績及財務狀況；
- 航運行業的未來競爭環境；
- 我們股份公允價值的釐定；
- 我們的派息政策；
- 資本市場發展；

前瞻性陳述

- 匯率的波動及限制；及
- 本文件「風險因素」識別的風險。

根據適用法律、規則及法規規定，我們概無任何且概不就因新資料、未來事件或其他方面而更新或以其他方式修訂本文件所載前瞻性陳述承擔責任。基於該等及其他風險、不確定因素及假設，本文件討論的前瞻性事件及情況未必會如我們所預期般出現或根本不會出現。因此，閣下不應過於依賴任何前瞻性資料。所有載於本文件的前瞻性陳述受本節所載的警告聲明所規限。

於本文件，有關我們或董事意向的陳述或有關提述乃於截至本文件日期作出。任何該等資料可能因未來發展而出現變動。

風險因素

投資我們的股份涉及高度風險。在決定是否投資我們的股份前，有意投資者應審慎考慮下列風險因素，連同本文件內所載的所有其他資料。倘發生任何下列事件或倘該等風險或本公司目前尚未知悉的任何額外風險或目前視為並不重大的風險出現，本公司的業務、財務狀況、經營業績及／或履行其財務責任的能力可能會受到重大不利影響。股份的市價可能會由於任何該等事件或風險（或額外風險）大跌及閣下或會損失投資。下列風險呈列的次序未必反映彼等對我們業務、財務狀況及經營業績的潛在重大不利影響發生的可能性或相對大小。

與我們的業務及行業有關的風險

全球貨櫃航運業的波動性及周期性可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

全球貨櫃航運業可能具有高度波動性及周期性，並可能容易受到貨櫃航運服務的供應及需求波動影響。影響運力供應的因素可能包括(i)全球船隊的船舶數量和規模及船隊編製；(ii)新造船交付及舊船報廢；(iii)拆船；(iv)船舶部署及營運效率；及(v)港口容量及貨櫃設備可得性。影響貨櫃航運服務需求的因素可能包括(i)對貨櫃航運產品的需求變化；(ii)全球及區域經濟及政治狀況；(iii)全球及區域貿易的發展，包括製造中心遷移；(iv)貿易限制、制裁、抵制以及貿易爭端及勞資糾紛；(v)季節性；(vi)海運及其他運輸方式的變化，包括貨櫃貨物運輸距離的變化；及(vii)環境及其他監管發展。此外，由於供需經常波動，貨櫃航運業具有周期性。航運公司需要時間應對需求的變動，原因是下單造船與船舶交付之間的交付周期通常為兩至三年。例如，2020年下半年以來的運費飆升主要是由於供應鏈中斷及預期之外的需求增長。

影響貨櫃航運服務供需的因素通常超出我們的控制範圍，且行業狀況變化的性質、時間及程度不可預測。根據德路里報告，對貨櫃航運服務的任何供應及需求增加或減少、貨櫃可得性及內陸運輸效益均可導致我們的運費及航運量大幅波動，從而可能對我們的收入及盈利能力造成重大影響。例如，運費自2020年年中起急劇上漲，主要是由於供應鏈效率不足所致，此歸因於倉庫及內陸運輸業勞動力短缺，且我們通過閒置（航程間若干時段閒置）及停航（跳過特定港口或預定航線的整個航程）、暫停航線服務及船舶暫時閒置等多種方式改善運力管理，隨後的需求激增及貨櫃設備短缺，導致出現港口擁堵及貨櫃堆放的情況。德路里發佈的世界貨櫃運價指數於2021年9月達到最高價位，為每FEU 10,377.2美元。部分受益於運費上漲，我們的收入由2020年的810.4百萬美元增至2022年的2,443.5百萬美元，複合年增長率為44.5%。自達到高峰

風險因素

後，由於需求增長放緩以及供應鏈中斷及港口擁堵得以緩解，運費開始並持續下降，從而增加了有效運力。考慮到2023年的宏觀經濟前景疲弱，運費將繼續面臨下行壓力。截至2023年4月6日，德路里發佈的世界貨櫃運價指數為每FEU 1,709.8美元。倘運費持續下滑，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。

此外，季節性變化可能會影響我們的業務及財務狀況。我們營運的市場過往展現出需求的季節性變化，因此運費亦也展現出了季節性變化。視乎相關商品的季節性，我們經營所在的部分市場的航運高峰期可能有所不同。例如，我們於亞洲－澳洲／新西蘭市場的需求特別具季節性，高峰通常出現在下半年。亞太地區的傳統旺季通常為第四季及農曆新年之前。該季節性亦受COVID-19疫情等宏觀經濟及地緣政治因素的影響。由於我們業務存在季節性，我們的經營業績可能會在不同期間出現波動。由於全球趨勢（包括影響貨櫃航運業供需的趨勢、運費及季節性因素）持續變化，仍難以預測其對貨櫃航運業及我們業務的影響。倘我們無法充分預測及應對變動，則可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及流動資金造成重大不利影響。

我們經營所在行業競爭激烈。倘我們未能有效競爭，我們的市場地位、增長前景及經營業績可能會受到不利影響，且股價或會大跌。

根據德路里報告，我們經營所在的貨櫃航運業在各從業者及競爭對手結成的主要航運聯盟中競爭激烈。該等競爭對手的營運歷史較我們長，且規模一般較本公司更大。此外，進一步考慮到該等從業者的市場地位，該等公司亦可能擁有比我們更龐大的船隊、更多元化的服務種類、更廣泛的客戶群及更雄厚的財務資源。

風險因素

在若干市場（如亞太地區）我們須與大量小型承運人競爭。市場分散為我們帶來了額外的定價壓力，因為小型承運人的成本結構可能比我們更靈活，促使我們在頻次及增值服務等方面實現差異化。倘我們的一個或多個競爭對手通過合併、收購擴大其市場份額或在我們經營或有意進入的具吸引力的利基市場中獲得更好的地位，我們可能會因競爭加劇而失去市場份額。倘我們無法與該等競爭對手有效競爭，我們的市場地位、增長前景及經營業績可能會受到不利影響，從而可能導致我們的股價大跌。

我們的過往增長率、收入及利潤率未必可作為未來表現的指標。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的收入分別為810.4百萬美元、1,837.4百萬美元及2,443.5百萬美元，2020年至2022年的複合年增長率為44.5%。於該等期間，我們的毛利分別為192.1百萬美元、931.5百萬美元及1,091.3百萬美元，2020年至2022年的複合年增長率為78.4%。我們的毛利率分別為23.7%、50.7%及44.7%。

我們無法向閣下保證我們日後會取得類似業績或增長率。我們截至2021年及2022年12月31日止年度的業務增長部分受全球供應鏈中斷及日後可能無法持續的需求飆升所推動。根據德路里公佈的每周世界貨櫃指數，2012年至2019年間的平均運費為每FEU 1,632.3美元。德路里發佈的世界貨櫃運價指數於2021年9月達到最高價位，為每FEU 10,377.2美元。自達到最高價位以來，由於需求增長放緩以及供應鏈中斷及港口擁堵的緩解，運費開始並持續下降，從而增加了有效運力。考慮到2023年的宏觀經濟前景疲弱，運費繼續面臨下行壓力。截至2023年4月6日，德路里發佈的世界貨櫃運價指數為每FEU 1,709.8美元。倘運費持續下滑，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。我們的過往業績未必能反映我們未來的表現。我們的財務及經營業績可能不符合公開市場分析師或投資者的預期，這可能導致我們未來的股價下跌。我們的收入、開支及經營業績可能因我們無法控制的各種因素而有所不同，包括整體經濟狀況、貨櫃航運業周期、我們經營所在市場的貨物出口水平、受航運供需影響的運費、我們經營所在司法權區的法律及法規以及我們控制成本的能力所影響。閣下不應依賴我們的過往業績來預測我們股份的未來表現。

風險因素

我們船隊中相當大一部分船舶為租用船舶，且貨櫃中相當大一部分為租賃貨櫃，這使我們對租船市場的波動十分敏感，因此，與租船及租賃貨櫃相關的成本不可預測，並可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及流動資金造成重大不利影響。

我們船隊中相當大一部分船舶為租用船舶。截至2022年12月31日，在我們提供運輸服務的50艘船舶中，其中19艘為租用船舶。截至最後實際可行日期，我們擁有15艘租用船舶。我們的貨櫃中相當大一部分亦為租賃貨櫃。截至2022年12月31日，我們的租賃貨櫃容量為205,241 TEU，佔截至同日的貨櫃總容量80.8%。租船租金及貨櫃租賃費用的任何上漲均可能對我們的經營業績造成不利影響。

船舶租用費率主要取決於市場上的當前供需動態，尤其是短期租賃。根據德路里報告，船舶租用費率於2021年隨運費上漲而上升，並自2021年9月達到最高價位以來隨著運費下降趨勢而開始回落。船舶租用費率於2022年第四季大幅下降。截至最後實際可行日期，我們全部租用船舶的合約年期均超過一年。與訂立長期租約或擁有更多自有船舶的競爭對手相比，倘需求遞增時租船租金可能立即飆升。船舶租期較短可能會令我們的成本迅速增加。倘我們以長期租約租用的船舶取代一年或以下短期租約租用的船舶，則我們長期合約責任的本金額將會增加。無法保證我們以長期租約取代一年或以下短期租約或任何該等長期租約的條款會對我們有利。此外，如果日後船舶租用費率下降，我們的固定期限船舶租賃可能會阻礙我們後續利用更低的租船租金獲利。

倘我們日後無法按對我們有利的條款或根本不利的條款租用客戶所需類型及大小的船舶為其高效服務，則可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及流動資金造成重大不利影響。同樣，貨櫃租賃費率亦受貨櫃及貨櫃航運服務的供需變化以及所需貨櫃的特定類型影響。一般而言，與舊貨櫃相比，新貨櫃更可靠，因此，我們通常尋求租賃新貨櫃，期限通常為五年或十年。倘我們日後無法以可接受的價格租賃足夠類型及尺寸的貨櫃為客戶提供有效服務，則可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及流動資金造成重大不利影響。

風險因素

成本結構主要組成部分的波動可能對我們的盈利能力及財務狀況造成不利影響。

多年來，貨櫃航運業務的傳統特點一直是銷售成本相對較高，利潤率較低。因此，貨櫃航運業務成本結構的任何主要組成部分的大幅增加可能會對我們的盈利能力產生重大影響。以下概述按組成部分劃分的貨櫃航運業務成本增加對我們整體盈利能力的影響：

- **船舶價格。**船舶市場具有高度周期性，而價格受多種因素影響，主要包括貨櫃航運業周期、船廠產能及船舶原材料成分（如鋼材）的價格。當我們擴大船隊時，船舶價格對我們的資本開支有重大影響。截至最後實際可行日期，我們擁有26艘自有船舶及訂購了19艘船舶。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們產生船舶採購額90.8百萬美元、369.5百萬美元及237.1百萬美元。倘我們未能妥當控制購船時間，我們可能會較競爭對手支付更高的船舶價格，因而增加我們的銷售成本，進而降低我們的整體競爭力。
- **船舶租用費率。**截至2022年12月31日，我們船隊約31.1%的運力以租賃方式持有。截至最後實際可行日期，我們擁有15艘租用船舶，全部合約年期均超過一年。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的租船成本分別為83.7百萬美元、88.0百萬美元及108.4百萬美元，分別佔同期銷售成本的13.5%、9.7%及8.0%。倘租船租金上升，當我們延長該等現有租船合約或以新租船合約取而代之時，我們可能較訂立更長租船合約的競爭對手更即時產生更高的成本，此舉將會將對我們的貨櫃航運業務的競爭力及整體經營業績產生不利影響。此外，如果日後船舶租用費率下降，我們的固定期限船舶租賃可能會阻礙我們後續利用更低的租船租金獲利。
- **貨櫃租用費率。**截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們分別運營154,669 TEU、226,101 TEU及253,940 TEU的貨櫃。截至2022年12月31日，總貨櫃容量的80.8%來自租賃貨櫃。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，貨櫃租賃開支分別為25.5百萬美元、29.0百萬美元及81.5

風險因素

百萬美元，分別佔同期銷售成本的4.1%、3.2%及6.0%。貨櫃租賃費率受到生產成本影響，而生產成本可能受到鋼材等原材料的成本以及航運市場貨櫃供需影響。此外，由於我們所用貨櫃大多數為租賃形式，因此我們較易受到貨櫃租賃市場價格波動的影響。故此，貨櫃租賃費率增加可能對我們的業務和盈利能力造成不利影響。此外，倘未來的貨櫃租賃費率下降，我們的貨櫃固定租用期可能會阻礙我們後續利用更低的貨櫃租賃費率獲利。

- *船用燃油開支*。我們船舶所使用的燃料－船用燃油耗用成本佔我們銷售成本的絕大部分。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的船用燃油開支分別為90.2百萬美元、164.0百萬美元及312.9百萬美元，分別佔同期銷售成本的14.6%、18.1%及23.1%。船用燃油價格近年來大幅波動，並受到我們無法控制的因素的影響，例如原油供需、石油輸出國組織及其他油氣生產商的行動、地緣政治發展（包括產油國和地區的戰爭和動亂）以及環境問題。特別是，俄烏戰爭以及相關的快速發展和日益嚴峻的經濟制裁及出口管制預計將加劇通脹趨勢並進一步提高能源價格。由於我們的運費一般基於市價釐定，故我們或無法將船用燃油成本的全部或部分任何增幅轉嫁予客戶。因此，船用燃油價格上漲可能會對我們的盈利能力產生不利影響。

我們可能在租用或擁有足夠或可靠的船舶以支持我們的戰略方面面臨困難。

我們的船隊多由運力各為2,000 TEU以下的小型船舶組成，我們認為就經營效率及運力而言該等船舶最適合我們的業務之用。我們擬維持我們現有船隊船舶組合，同時購買更大型船舶以支持我們的戰略。截至最後實際可行日期，我們已訂立協議購買19艘新造船，每艘新造船的運力介乎1,100 TEU至7,000 TEU。然而，我們無法向閣下保證我們的船舶始終足以應付營運。例如，我們可能會延遲接收新造船，或難以按商業上合理的條款租船，或根本無法租船。

任何導致我們的船舶競爭力下降或表現不如預期的因素，例如市場上開發出更省燃油、更快船速、碳排放更少或其他功能更佳的船舶，均可能對我們的貨櫃航運業務造成重大壓力。更換或升級我們的船隊可能耗費相當長時間及大量資源。此外，我們的競爭對手可能會與我們競爭業內在尺寸、燃油效率或速度方面更受歡迎的船舶。倘

風險因素

我們無法以具吸引力的條款租用、購買或獲得該等船舶的融資，或根本無法租用、購買或獲得該等船舶的融資，將對我們的競爭力造成不利影響。由於我們無法參加若干聯盟並因此獲得足夠船舶予以調配，該風險會進一步加劇。在此情況下，我們的航運量、市場地位、經營業績及增長前景可能受到重大不利影響。

風險因素

我們未來的成功取決於我們實施戰略的能力。

我們的使命是成為一家領先的優質貨櫃航運公司，為國際貿易推廣靈活無縫的物流解決方案。為實現我們的使命，我們計劃採取多項戰略，包括強化我們在亞太地區的有利地位，以及選擇性地擴展具有強大盈利潛力的長途貿易航線。實際實施我們戰略的有關方面將取決於若干因素，包括我們挽留客戶的能力及我們獲得任何所需融資的能力。此外，我們可能需要增加僱員人數以及擴大運營及財務系統的範圍，以解決

風險因素

我們日趨複雜的業務。我們在實施戰略上投入的努力未必會成功。如發展長途航線的速度過快，我們可能會在業務低迷時遇到財務困難及航運量過剩風險。另一方面，如發展速度不夠快，我們的市場份額及潛在客戶可能會流向競爭對手。因此，無法實施戰略可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們可能無法挽留現有客戶或可能無法吸引目標新客戶。

我們的持續成功要求我們維持現有客戶並發展新關係。貨櫃航運服務的客戶包括貨運代理及BCO客戶。我們無法保證客戶日後會繼續使用我們的服務或以目前的水平使用我們的服務。由於競爭激烈，我們可能無法維持或擴大與現有客戶的關係或在有利可圖的基礎上獲得新客戶。我們與大多數客戶並無訂立長期協議，因此，倘我們無法挽留現有客戶或引入新客戶，我們的業務將受到不利影響。此外，我們面向多元化的客戶群，主要包括中小型客戶，而區域性或全球經濟波動可能會對這些客戶的業務及其對貨櫃航運服務的需求產生不利影響。此外，由於我們的部分客戶合約屬長期性質，倘市場運費上漲，我們可能無法調整合約協定的費率來利用該等上漲的運費，直至現有合約到期。現有合約到期後，我們無法向閣下保證，客戶會按有利條款續約，或根本不會續約，亦無法向閣下保證我們能夠吸引新客戶。倘我們流失一名或多名重要客戶，任何不利影響均會加劇。截至2022年12月31日止年度，我們的五大客戶佔我們貨運收入的5.6%。儘管我們認為我們目前擁有多元化的客戶群，但我們日後可能會依賴少數主要客戶（尤其是在特定行業），因此我們的大部分收入來自極少數客戶。倘無法挽留或取代現有客戶，則可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

任何航行船舶運營均存在諸多風險，倘我們無法成功應對該等風險，可能會對我們造成重大不利影響。

任何航行船舶運營均存在諸多風險，包括與潛在海難、機械故障、火災、撞船、貨物丟失或損壞、惡劣天氣條件（包括氣候變化導致的惡劣天氣事件）、加載、超載（包括危險及有害貨物或運輸可能影響我們聲譽的貨物）、如期完成、文件風險、維護及燃料質量及海盜有關的風險。有關往績記錄期間在業務經營中的事故（包括德翔高雄輪及德翔曼谷輪事件），請參閱「業務－法律及監管事宜－德翔曼谷輪事件」及「業

風險因素

務－環境保護、社會、工作場所安全及管治－工作場所安全－安全管理」以了解更多詳情。另外，海盜行為過往曾在世界各地影響過遠洋船舶貿易。潛在的海盜行為仍然是國際貨櫃航運業面臨的風險，需要保持警惕。進一步詳情請參閱本節「－海盜行為可能對我們的業務及經營業績造成不利影響」。此外，我們的船舶可能會受到走私犯試圖在船上私藏毒品及其他違禁品的影響。一經發現我們的船舶藏有違禁品，無論我們的船員是否知情，我們可能面臨政府或其他監管索賠或處罰以及我們的聲譽受損，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們無法保證未來不會發生可能導致財產損失、僱員傷亡的任何事件或事故。倘發生上述情況，我們或須為損失承擔責任，而我們在貨櫃航運業的聲譽亦將受損。我們亦可能面臨因環境及氣候相關的實體風險而可能產生的財務損失及非財務損害。我們亦面臨由於我們僱員的疏忽或魯莽行為而引起的索賠風險。我們亦可能遭遇業務經營中斷並可能於任何事件或意外發生後遭政府機關要求更改運營方式。此外，我們可能未就任何上述可能對我們產生重大不利影響的風險作出充分投保。有關我們的保險範圍的進一步詳情，請參閱本節「－我們的保險可能不足以彌補我們財產遭遇的或經營產生的風險或損失」。以上任何一項均可對我們的聲譽、業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們可能捲入訴訟、法律糾紛、索償或行政執法程序，而解決上述事件可能代價高昂且耗時良久。

全球貨櫃航運業務存在海事及其他事故的固有風險，可能導致財產損失以及人身傷害或生命損失。我們可能不時面對於一般業務過程中或因政府或監管執法行動產生的法律程序及索償。任何牽涉到我們的訴訟或法律程序均可能導致我們產生大量成本及分散管理層的精力及資源。

例如，我們須遵守我們經營所在各國家及地區的反壟斷法律及法規。於2022年4月11日，KFTC（韓國負責競爭政策及執行的政府機構）就控告包括我們及CSALS在內的共23家船公司涉嫌違反當時的《壟斷監管及公正交易法》（「《公正交易法》」）作出裁決，向我們徵收罰款附加費，並發出命令禁止有關韓國－東南亞貿易航線的貨櫃航運服務的任何串通行為。有關我們所涉及若干法律訴訟的進一步詳情，請參閱「業務－法律及監管事宜」。此外，原本並不重大的任何訴訟、法律糾紛、索償或行政執法程序

風險因素

均可能因案件的論據及案情變化、敗訴的可能性、所涉金額以及涉案各方等多項因素而升級及變得重大。我們的保險或無法涵蓋針對我們提出的索償並在財務上提供足夠款項以涵蓋解決有關索償的全部成本或無法以我們可接受的條款續期。

於最後實際可行日期，一名人士（獨立第三方）已在香港對吳先生提起一項法律訴訟，據此，該名人士指稱（其中包括）吳先生以信託形式代該名人士持有本公司若干股份，佔其於最後實際可行日期已發行股本總額的2.14%。請參閱「歷史、重組及公司架構－我們的公司發展－本公司」。上述糾紛存在固有的不確定性。無法保證法院的判決將有利於吳先生，或本集團或我們的任何董事將不會捲入法律訴訟。倘法院對吳先生作出不利裁決，則本公司的股權架構可能會發生變化。此外，法律糾紛或索賠引起的負面宣傳可能會對我們造成不利影響。因此，我們的業務及營運可能會受到重大不利影響。

遵守環境規定（包括氣候變化及溫室氣體限制）可能需要大量開支，從而影響我們的業務及經營業績。

出於對氣候變化的關注，許多政府機構已採納或正考慮根據國際公約及條約收緊地方法律法規來減少溫室氣體排放。2016年11月，《巴黎協定》生效，197個國家及地區承諾減少溫室氣體排放，並確定減排目標，這可能導致未來航運業受到額外監管，如採用限額及交易制度、碳稅、提高效率標準以及對可再生能源的激勵或強制措施。此外，一些非政府組織及機構投資者開展了有關氣候變化的運動，旨在通過向低碳或零碳經濟過渡來最大限度減少或消除溫室氣體排放。

遵守與氣候變化有關的法律、法規及義務，以及非政府組織及投資者施壓，可能會增加我們與運營及維護船舶相關的成本，要求我們建立新的排放控制、獲得與我們溫室氣體排放相關的補貼或繳納相關稅項，或制定及管理溫室氣體排放計劃。創收及戰略增長機會亦可能受到不利影響。此外，為應對有關低碳轉型全球趨勢及對環境、社會及管治事宜的認識，我們需要將可持續發展風險因素（包括與航運行業及我們業務相關且重要的相關氣候變化、健康與安全、商業道德及監管合規）納入我們的風險矩陣，減輕相關影響及探索環境風險管理的最佳實踐，以達致業務長期增長及可持續性。我們無法保證我們能夠有效地執行所有環境、社會及管治的管治協議，包括有效識別及減輕我們的環境、社會及管治相關風險，例如與航行船舶運營相關風險及無法

風險因素

遵守相關法律及法規的風險。如果我們未能及時解決環境、社會及管治合規問題，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。除上述措施外，我們亦將分配大量資源用於獲得必要許可或授權、滿足維護及檢驗要求、進行船舶改裝或運營變更、制定及實施應急準備程序及獲得環境風險保險保障等工作，以確保遵守其他現有及未來的法規。例如，IMO制定了限制排放的法規，而硫排放法規於2020年1月1日實施。為遵守IMO 2020規定，我們改用相對昂貴的VLSFO作為船用燃油。因此，於往績

風險因素

記錄期間，我們就環境保護、安全及應急管理產生計入損益的開支(包括合規成本)持續增加，於2020年、2021年及2022年分別為78.3百萬美元、134.4百萬美元及243.3百萬美元。

我們可能因我們向若干正在或即將受到美國、歐盟、聯合國、澳洲及其他相關制裁機構實施制裁的國家提供任何服務而受到不利影響。

美國及其他司法管轄區或組織(包括歐盟、聯合國及澳洲)已透過行政命令、通過立法或其他政府手段、對該等國家或該等國家內的目標行業、公司集團或個人及／或組織實施經濟制裁的措施。

於往績記錄期間，我們已與涉及相關地區的客戶訂立若干交易。我們從事於相關地區向若干客戶提供貨櫃航運服務。於往績記錄期間，相關地區受到多項制裁，但概無受到相關司法管轄區的制裁相關法律或法規項下的一般及全面出口、入口、金融或投資禁運所限(即該等地區均並非全面受制裁國家)。

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，惟制裁法律及法規仍在不斷變化，且新的人士及實體會定期被列入受制裁人士名單。此外，新的規定或限制可能生效，這可能會增加對我們業務的審查或導致我們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會面臨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、聯合國、英國、澳洲或任何其他司法管轄區當局認為我們任何未來的活動構成違反彼等實施的制裁或提供本集團被列入制裁的依據，則我們的業務及聲譽可能會受到不利影響。有關我們於受國際制裁的地區的業務運營，請參閱本文件「業務－與受國際制裁的地區進行的業務活動」一節。

風險因素

我們依賴第三方承包商及供應商以及我們的合作夥伴及代理提供的各種產品及服務，而我們的承包商、供應商、合作夥伴或代理的表現不理想或不盡人意可能對我們的業務產生重大不利影響。

我們委聘第三方承包商、合作夥伴及代理就我們的業務提供服務。一個重要的例子是我們向船東租用船舶，據此船東有義務隨船提供船員、保險及維護。另一個例子是我們依靠聯營航線服務中或與我們訂立艙位互換安排的承運人合作夥伴的艙位、船舶及服務向我們的客戶交付貨物，以及在特定地點由第三方代理擔任我們的當地代理。第三方承包商、合作夥伴及代理造成的干擾可能對我們的運營及聲譽造成重大不利影響。此外，倘我們的任何供應商（包括我們的陸路運輸供應商）停工，且無法獲得現成的替代供應來源，則可能對我們的運營造成重大不利影響。無法保證第三方承包商及供應商交付的產品及提供的服務令人滿意且符合規定的質量水平。此外，主要承包商或供應商可能會遇到財務或其他困難，例如自然災害、恐怖襲擊、信息技術系統故障或勞工停工，這可能會影響其按時或根本無法履行對我們的合約責任。承包商或供應商延遲或未能履行對我們的合約責任可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及流動資金造成重大不利影響。

我們的前景可能會受到**COVID-19**或其他不利公共衛生事態發展的不利影響。

2020年3月，世界衛生組織宣佈新型冠狀病毒**COVID-19**的爆發為全球大流行。**COVID-19**疫情對全球經濟產生了負面影響，擾亂了全球供應鏈，給金融市場造成了巨大的波動及干擾，推升了失業率，所有這些都可能加劇對第二波感染或未來發展的擔憂。此外，疫情導致許多企業暫時關閉，許多國家及社區為此實行了保持社交距離及居家防疫的規定。為遏制**COVID-19**，世界各地政府連續出台一系列措施，包括但不限於企業復工限制、交通管制、旅行禁令、對新舊物業開發地盤開工計劃實施管控及對

風險因素

受影響地區實施隔離。在我們經營業務的國家及地區，此類措施可能會嚴重影響及限制經濟活動水平，擾亂各大行業業務，可能會對整體商業氛圍及環境產生重大不利影響，進而導致整體經濟增長放緩。

此外，COVID-19疫情導致世界多個國家及地區的工業活動減少，工廠及港口碼頭等其他設施暫時關閉，導致貨物供應暫時減少，倉庫及碼頭出現擁堵及貨物積壓。貨物積壓亦會影響貨櫃及貨櫃運輸船舶的可用性，這亦會對行業造成干擾。就我們的業務運營而言，若我們的船舶不能及時有效在港口卸貨，我們的整體週轉率將下降，我們的回款速度將放緩，我們的經營業績將受到不利影響。2020年1月，中國大陸在春節假期實施封鎖，許多工人無法返回製造工廠，導致製造及出口長期下降。多個國家及地區的封城措施亦減少了商品消費，對全球貿易量及航運行業造成負面影響。此外，由於我們的船舶會前往有報告COVID-19病例的國家及地區的港口，我們的工作人員及運營會面臨風險。有關風險包括船舶貨物裝卸出現延誤、船員更換出現困難、防疫規定導致停租、船員感染後尋找替代船員時出現延誤及開支、隔離或旅行限制造成船廠人手不足導致入塢延遲，以及僱員遠程工作導致網絡安全威脅風險增加。對病毒的恐懼及防止病毒傳播的措施繼續對供需平衡施加越來越大的壓力，這亦可能給我們的客戶帶來財務壓力，增加我們就部分客戶面臨的信用風險。此類事件已經對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響，且可能繼續造成重大不利影響。此外，COVID-19疫情的上述影響及其他影響，均可能會加劇本文件中披露的許多其他風險因素。

於往績記錄期間，受COVID-19疫情影響，我們在向最終客戶交付貨物方面出現了一些延誤，原因為(i)貨櫃短缺；(ii) COVID-19疫情及相關隔離規定造成船組成員港口人手短缺；(iii)運往海外的消費品的工廠產量下降；(iv)為應對疫情而加強檢查、控制及監管措施，導致港口擁塞或港口運營效率降低；或(v)其他因素。

風險因素

鑒於上文所述，我們無法保證我們將來不會因COVID-19疫情影響而出現類似延誤或不利情況，這可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

倘我們購買的船舶未按時交付或交付時存在重大缺陷，我們的盈利能力及財務狀況可能會受到影響。

截至最後實際可行日期，我們已簽訂協議購買19艘新造船，包括13艘各介乎1,100至2,900 TEU的船舶及六艘7,000 TEU的船舶，該等船舶預期將於2023年5月至2024年11月交付。向我們交付該等船舶時出現任何延誤或造船廠完全未交付船舶均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。此外，交付的船舶若有任何重大缺陷，亦可能產生類似後果。

風險因素

新造船的交付可能會因以下原因而出現延誤：

- 停工或其他勞資糾紛或其他擾亂船廠運營的事件；
- 質量或工程問題；
- 政府法規或海事自律組織標準的變更；
- 缺乏原材料；
- 船廠破產或遭遇其他財務危機；
- 船廠訂單積壓；
- 船舶建造國的敵對行動、政治或經濟動盪；
- 天氣干擾或災難事件，例如大地震或火災；
- 我們要求更改原船舶規格；
- 鋼材等必要建材或主機、發電機及螺旋槳等設備的收貨出現短缺或延誤；
- 我們無法獲得必要許可證或批准；或
- 與船廠的糾紛。

此外，新造船的造船合約通常包含「不可抗力」條款，即若干事件的發生可能會延遲交付或可能終止合約。如船舶交付嚴重延遲或造船合約終止，我們的經營業績及財務狀況以及我們向股東支付股利的能力可能會受到不利影響。

此外，為擴大我們的自有船隊，我們可能會購買二手船作為委託建造新船的替代方案。我們於2020年、2021年及2022年購買了四艘、七艘及零艘二手船。二手船可能存在我們購買時不知曉的潛在缺陷。該等缺陷後續可能會引致大量維修開支或航程中斷。此外，二手船可能不具備我們委託建造新船時要求具備的所有功能，且可能無法滿足我們的運營需求，而可能會因進一步升級而產生額外開支。

風險因素

我們船隊的老化可能會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作狀態的成本會隨船舶年齡的增長而增加。截至2022年12月31日，我們自營船舶的平均船齡約為七年。隨著船舶的老化，船舶的燃油效率可能會降低，維護成本會增加，且由於設計及發動機技術進步，其先進程度將不如新近建造的船舶。由承租人支付的貨物保險費率也會隨船齡的增長而增加，令承租人對舊船的接受度降低。

與船齡相關的政府法規、安全或其他設備標準，可能會要求我們對船舶進行改造或添加新設備，且可能限制我們的船舶可從事的活動類別。我們無法保證，隨著我們船舶的老化，市場狀況將支持有關開支或令我們能在船舶剩餘使用壽命內以盈利方式運營我們的船舶。倘我們出售船舶，我們不確定船舶的售價是否會等於或超過其當時的賬面值。

我們的船舶可能受到損壞且我們可能面臨意外成本，這可能對我們的現金流及財務狀況產生不利影響。

我們的船舶若受到損壞，則可能需要維修。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的維修及保養費用分別為1.2百萬美元、4.8百萬美元及3.6百萬美元。維修成本無法預測，可能金額巨大。我們可能沒有足夠的保險來支付所有或任何此類成本或損失，且可能需要支付保險未涵蓋的費用。我們的船舶在維修及重新配置期間的盈利損失，以及該等維修的實際成本，將降低我們的盈利及減少我們可用於派息的現金數額。

貨櫃航運業受到高度監管，且有關法規可能會發生變化，從而可能影響我們的業務及經營業績。

貨櫃航運業受到高度監管，我們的運營受到眾多國際公約、條約以及我們船舶運營所在司法權區及我們船舶註冊所在司法權區現行國家及地方法律及法規的約束，包括中國大陸、香港、台灣及其他地區。該等規管海事作業、環境保護、有害物質排放及管理以及人類健康及安全等領域的法規、公約、條約、法律及法規正在演變，且在某些情況下須加以解釋。國際監管環境歷來受到國家或地區之間競爭及地緣政治不確定性的影響。各國家或地區可能實施限制我們貨櫃航運業務或增加合規成本的新條件或規定。我們無法向閣下保證我們能夠及時完全遵守任何該等法規或規定，而不會產生重大成本。我們在該等情況下的任何不合規行為均可能對我們的業務及經營業績造成不利影響。

風險因素

不斷變化的貿易格局、貿易流量及持續加劇的貿易失衡可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們承運的TEU可能會因世界不同地區之間貿易流量的均衡而有所變化。將貨物從淨出口地區運輸至淨進口地區（主要航段）時，每航次利用率通常較高。運輸空貨櫃可能會產生較大開支。我們擬通過利用聯營航線服務或艙位互換增加貨物及拓展我們陸路運輸活動及服務來管理各個方向貨運量失衡造成的貨櫃重新配置成本。倘我們無法成功將貨櫃容量需求與附近地點可用容量相匹配，我們可能會產生大量平衡成本，以將我們的貨櫃重新配置到其他有容量需求的區域。無法保證我們始終能成功減低各個方向貨運量失衡引致的成本，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。此外，世界貿易格局失衡加劇－淨進口地區對淨出口地區的貿易逆差上升－可能會加劇我們業務同一服務不同方向之間的失衡。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。

新增許可要求、檢驗程序、日益嚴格的進出口管制及新的安全法規可能會對我們的業務造成干擾及增加我們的運營成本。

貨櫃航運公司需要就其註冊成立、業務運營、船舶及不同市場的服務取得若干牌照及許可證。該等牌照及許可證需要定期審查、更換或續期。世界各地許多政府部門對該等牌照及許可證的頒發、更換及續期施加越來越嚴格的規定。我們無法保證我們申請或持有的牌照及許可證將根據該等監管審查獲頒發或批准並及時更換或續期。此外，無法確定日後遵守該等牌照及許可證檢驗、批准或續期條件的成本。倘我們無法及時通過審查或收到或取得經更換或續期的牌照及許可證，我們的業務可能會部分或全部中斷。

此外，全球貨櫃航運須遵守始發港及目的港以及任何轉運點的各類安全規定、海關檢驗及相關程序。此類檢驗程序可能導致貨櫃、貨物或船舶被扣押，造成貨櫃裝卸、轉運或交付延誤。進口商、出口商或在某些情況下承運人（如我們）亦可能會被施加關稅、罰款或其他處罰。

風險因素

此外，出於安全考慮，許多國家及地區實施越來越嚴格的進出口管制及安全法規。目前尚不清楚對現有安全程序的何種變更（如有）最終會被提出或實施，或任何此類變更將如何影響貨櫃航運業。該等變更可能會給承運人帶來額外財務及法律義務，在某些情況下可能會使通過貨櫃運輸某些類型的貨物變得不經濟或不切實可行。對貨櫃航運公司施加的任何額外成本均可能會減少貨櫃運輸貨物的數量，導致航運服務需求減少，從而對我們的業務及經營業績產生不利影響。

我們在有效管理聯營航線服務運營方面可能會遇到困難。

我們已與其他航運公司訂立多項合約安排，以共同經營服務。截至2022年12月31日，我們與20家承運人簽訂了聯營航線服務安排，而該等承運人均為獨立第三方。我們無法保證我們與聯營航線服務夥伴之間不會出現爭議，或聯營航線服務夥伴不會違反其對我們或合營企業的責任。特別是，我們的聯營航線服務夥伴可能會：

- 具有與我們不一致的經濟或商業利益；
- 採取與我們的指示或要求或與我們的目標或政策相反的行動；
- 不能或不願履行於相關合營協議下的義務；或
- 就合營協議的條款與我們產生爭議。

如爭議不能及時以令人滿意的方式解決，受影響合營企業的業務及經營業績可能會受到負面影響。如爭議在很長一段時間內未獲解決，合營亦可能面臨被終止的風險。此外，我們合營夥伴在其業務中遇到的任何財務、經營或其他困難亦可能妨礙其履行對合營企業的義務的能力，這可能對合營企業的經營業績產生不利影響。任何此類事件的發生均可能對我們的業務及經營業績產生不利影響。

風險因素

我們的業務及增長前景取決於我們繼續吸引及留住合資格人才（包括我們的高級管理人員）的能力。

我們的高級管理團隊成員擁有豐富的相關經驗，且為我們效力了很長時間。這支由我們的董事長兼首席執行官陳德勝先生及總裁涂鴻麟先生領導的高級管理團隊的經驗及穩定性對我們的成功至關重要。此外，我們的成功亦取決於我們吸引及留住一大批經驗豐富的貨櫃航運專才的能力。失去我們高級管理團隊任何成員的服務以及我們無法招聘及留住足夠數量經驗豐富的人員，均可能對我們的業務及增長前景產生重大不利影響。此外，截至最後實際可行日期，我們仍在進行重組，作為其中一部分，(i) 本集團已不再於德翔台灣持有任何權益；及(ii) 本公司的台灣分公司自2022年11月至2023年1月與辭任德翔台灣的249名僱員訂立僱傭協議。有關重組的進一步詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構－重組」。我們無法保證我們將能夠於重組完成後留住所有有關人員。因人員調動而產生的任何爭議均可能導致失去有關人員。

風險因素

倘我們無法為我們的業務擴張獲取充足資金，則或會對我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景產生不利影響。

貨櫃航運業的參與者（如本公司）進行業務擴張通常需要大量資金開支。我們安排融資的能力取決於多項因素，其中部分為我們所無法控制，包括整體經濟及資本市場狀況、銀行及其他貸款人提供的信貸額度、投資者對我們的信心、貨櫃航運業的整體表現，特別是我們經營及財務表現以及任何法律及監管限制。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。倘我們無法獲得融資或無法按我們能接受的條款取得融資，我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景或會受到不利影響。

風險因素

利率上升可能對我們的經營業績構成不利影響。

一如眾多其他貨櫃航運業參與者，我們可能會依賴銀行借款為購置以及租賃船舶及貨櫃的資本需求提供資金。於往績記錄期間，我們的銀行借款一般按三個月LIBOR加介乎每年1.07%至5.18%的若干基點的浮動利率計息。我們貸款的利率上升可能導致我們的利息開支大幅增加，對財務成本構成不利影響，從而可能對我們的業務及盈利能力構成影響。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。

我們可能面臨客戶延遲付款及／或欠付款項產生的信用風險，如此可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們的信用風險主要來自貿易應收款項及合約資產。截至2020年、2021年及2022年12月31日，貿易應收款項分別為119.8百萬美元、180.5百萬美元及84.3百萬美

風險因素

元，貿易應收款項指就服務應收客戶的未付款項。我們給予主要客戶的信用期方面（同時要求部分客戶預付款項），若干主要客戶獲授予最多30日的信用期。

我們可能面臨客戶延遲付款及／或欠付款項產生的信用風險，如此將會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。貿易應收款項的預期損失率乃按過往損失經驗及現有財務信息計算，並經調整以反映收集過往數據的期內的經濟狀況與現有狀況、以及我們對應收款項預計年期經濟狀況的看法的差異。根據此基準，截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們的貿易應收款項的損失撥備分別釐定為約65,000美元、13,000美元及4,000美元。有關信用風險的更多詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註22(a)。倘客戶延遲付款或欠付款項予我們，我們的流動性可能受到不利影響，而我們或須計提撥備。如此可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

不能收回合約資產可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們先確認合約資產，再基於完工百分比確認收入，從而有權無條件收取合約所載支付條款規定的代價。截至2020年、2021年及2022年12月31日，合約資產分別為13.7百萬美元、39.7百萬美元及11.3百萬美元。我們定期對合約資產進行審查，並於本集團預期不能收回到期款項時計提合約資產撥備。倘我們不能收回有關款項，我們的合約資產可能須予計入減損損失。概不保證將會及時對合約資產開票及隨後結算，或者開票及隨後結算。倘不能將合約資產轉為收入及收取應收客戶款項，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。

可能就其他應收款項、預付款項及按金計提減損損失。

我們的其他應收款項、預付款項及按金主要與(a)我們向德翔台灣初始股東提供的貸款，該款項已於2022年9月悉數結清；(b)與港口費用及保險有關的預付開支；及(c)與倉庫、港口及船隊管理有關的保證金有關。截至2020年、2021年及2022年12月31日，其他應收款項、預付款項及按金分別為12.9百萬美元、13.0百萬美元及20.7百萬美元。本集團預期信用損失模型的相關假設的概要載於本文件附錄一所載會計師報告附註22(a)。視乎未來業務運營及市況，我們可能就其他應收款項、預付款項及按金計提減損損失。倘出現此情況，我們的財務狀況可能受到不利影響。

風險因素

控股股東的利益與其他股東的利益可能構成衝突。

緊隨[編纂]完成後，我們的控股股東將擁有我們已發行股本的約[編纂]（假設[編纂]未獲行使）。因此，我們的控股股東將可透過直接或間接於股東大會上就對我們及我們的公眾股東而言屬重大的事宜進行表決，從而對我們的業務施加重大控制或影響，該等事宜包括但不限於與下列各項有關的事宜：

- 兼併或其他業務合併；
- 收購或處置資產；
- 發行任何額外股份或其他股權證券；
- 派發股利的時間及金額；及
- 本公司的管理。

我們的控股股東的利益未必與我們公眾股東的利益相同，甚至可能互相衝突。我們的控股股東可能會採取及施加對彼等有利的行動及影響力，而並不符合我們或我們公眾股東的利益。此外，我們不能向閣下保證控股股東將不會促使我們訂立或採取或未能採取或作出與本公司其他股東的最佳利益有所衝突的交易、其他行動或決定。

聲譽乃我們業務成功的關鍵。有關我們、我們的任何控股股東或其任何成員公司、董事或我們的管理層的負面消息或報導可能對我們的聲譽、業務及增長前景產生不利影響。

有關我們、我們的控股股東、董事、管理層、聯屬人士或任何共用品牌名稱的實體的任何負面消息或報導（即使被證明失實）均可能對我們的聲譽、業務及增長前景產生不利影響。我們無法向閣下保證，有關我們或我們任何聯屬人士或任何共用有關名稱的實體的負面報導將不會損害我們的品牌形象。鑒於我們處於一個專業化的市場行業，負面報導及口碑會迅速流傳並對我們與第三方的關係產生負面影響，而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。例如，德翔台灣（由我們若干控股股東及其他人士擁有的公司，且在往績記錄期間曾為我們的聯營公司）亦進行貨櫃航運業務。因此，德翔台灣的任何潛在負面消息或報導均可能對我們的聲譽、業務及增

風險因素

長前景造成不利影響。具體而言，德翔台灣為2016年3月在惡劣天氣狀況下在台灣北部附近發生導致漏油及貨櫃墜海的德翔台北輪沉船事故（「該事件」）的多宗待決法律程序的涉事方。

截至最後實際可行日期，德翔台灣牽涉有關該事件的下列法律程序（「待決法律程序」）：(i)於2016年3月及4月，台灣交通部（「交通部」）轄下的航港局（「航港局」）租用駁船和拖船移除德翔台北輪的殘骸，但德翔台灣早已安排駁船和拖船移除德翔台北輪的殘骸。然而，航港局仍就其因租用駁船和拖船所產生的成本新台幣4.6百萬元（相當於144,300美元）補還，針對德翔台灣發出行政命令。德翔台灣根據該行政命令向航港局作出悉數補還，並就交通部於2017年7月針對德翔台灣裁定的行政上訴決定提出行政命令上訴。德翔台灣其後於台北高等行政法院針對航港局提起行政訴訟，要求將有關行政命令及其後的行政上訴決定作廢。於2022年1月20日，台北高等行政法院判德翔台灣勝訴，並將有關行政命令及行政上訴決定作廢。航港局向最高行政法院提出上訴，截至最後實際可行日期，該案仍待決；(ii)於2018年3月9日，台灣新北市金山區漁會（「金山區漁會」，為逾9,000名漁民的代表）就其指稱因該事件所承受的收入損失新台幣178.8百萬元（相當於5.6百萬美元），於台灣台北地方法院針對德翔台灣提起民事訴訟。於2019年11月29日，台北地方法院裁定德翔台灣應向金山區漁會賠償損失，金額為新台幣162.5百萬元（相當於5.1百萬美元）連同5%的法定利息，並應承擔90%的訟費。於2019年12月24日，德翔台灣向台灣高等法院提出上訴。於2022年10月19日，台灣高等法院撤銷台北地方法院先前判令對德翔台灣賠償損失新台幣162.5百萬元及5%法定利息的判決。台灣高等法院進一步駁回金山區漁會的訴訟請求，並判令金山區漁會承擔一審（除已判決的部分）及二審的訴訟費用。金山區漁會於2022年12月1日向台灣最高法院提出上訴。於上訴程序中，德翔台灣與金山區漁會已相互提交了數項上訴狀及辯護書。截至最後實際可行日期，該案仍待決；及(iii)於2017年11月，台灣行政院農業委員會（「農業委員會」）於台灣高等法院針對德翔台灣提起民事訴訟，所涉總金額為新台幣469.8百萬元（相當於14.7百萬美元），包括生態恢復成本、生態破壞及生態評估成本，該訴訟其後於2018年1月移交台北地方法院審理。於2019年5月31日，台北地方法院判德翔台灣勝訴，並駁回農業委員會的訴訟請求。農業委員會向台灣高等法院提出上訴，雙方已相互提交了數項上訴狀及辯護書。截至最後實際可行日期，該案仍待決。

風險因素

如我們的台灣法律顧問所告知，由於我們並非待決法律程序的涉事方，且兼任德翔台灣董事的董事（即陳先生及陳太太）（「**涉事董事**」）並不涉及與該事件有關的任何法律或行政程序，因此並無跡象顯示該事件將對本集團及涉事董事造成任何追溯性法律後果。儘管我們並非待決法律程序的涉事方，亦無牽涉該事件且對其概無法律責任，我們無法保證任何在此方面的負面消息或報導將不會對控股股東或我們的聲譽，甚或我們的業務及前景構成影響。

鑒於該事件，儘管德翔台灣（其從本集團出售前僅為聯營公司）並非本集團成員公司，我們已採取有關航海事故及安全的各種措施。有關進一步詳情，請參閱「業務－環境保護、社會、工作場所安全及管治－環境保護－水油污染」。

經考慮(i)該事件屬於意外事故，且並無涉及欺詐或不誠實行為，或以其他方式對董事（包括涉事董事）的誠信提出任何疑慮；(ii)董事（包括涉事董事）並無面臨任何與該事件有關的法律或行政程序；(iii)德翔台灣在與該事件有關的所有待決法律程序中均獲得初步有利的法院判決；及(iv)本集團已實施足夠的內部控制措施以管理與該事件或其他航海事故類似的事務風險，董事認為，該事件將不會影響董事（包括涉事董事）根據上市規則第3.08及第3.09條擔任董事的合適性。基於董事的觀點及所進行的盡職工作，聯席保薦人認為，並無重大發現顯示對董事（包括涉事董事）根據第3.08及第3.09條就該事件的合適性造成任何潛在影響。

經考慮(i)上述因素以及待決法律程序的情況及對手方現時提供的證據；(ii)德翔台灣所涉及的全部三項法律訴訟截至最後實際可行日期的最高貨幣風險約為20.59百萬美元，包括索賠金額或判決金額連同相關法院費用，減德翔台灣已支付的航港局賠償，惟不包括5%的法定利息；(iii)就待決法律訴訟應付的最高賠償將由德翔台灣的保單全額支付；(iv)保險公司確認對德翔台灣就每項待決法律程序遭受的損害作出賠償；(v)截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，摘自經審核綜合財務報表的本集團純利分別為184.0百萬美元、1,077.7百萬美元及1,074.5百萬美元；及(vi)於往績記錄期間德翔台灣僅為本集團持有44.2%股權的聯營公司，且其財務業績並未併入本集團的綜合財務報表，董事認為，該事件將不會影響本公司根據上市規則第8.04及第8.05條的[編纂]資格。基於上述盡職調查工作，聯席保薦人同意董事的意見，認為該事件將不會影響本公司根據上市規則第8.04及第8.05條的[編纂]資格。

風險因素

我們的保險可能不足以彌補我們財產遭遇的或經營產生的風險或損失。

任何船舶的營運均涉及機械故障、撞船、火災、與漂浮物的碰撞、財產損失、貨物損失或損毀及因不同國家及地區的政治形勢、敵對狀況及罷工導致業務中斷等風險。此外，海難（包括漏油及其他環境災難）亦是貨櫃航運業的固有風險。我們為船隊購買船東及營運商一般所購買的保險。然而，我們不能向閣下保證目前的保險保障範圍已足夠。倘出現未受保損失或損失超過受保限額，則我們的經營業績、財務狀況及業務經營可能受到不利影響。即使我們的保險保障範圍足夠彌補我們的直接損失，我們可能無法及時獲取替代船隻或採取其他適當行動。此外，我們的索賠記錄可能影響保險公司於未來向我們收取的保費。我們也可能須支付按我們自身的索賠記錄及保賠協會（我們透過其取得責任保險保障範圍）所有其他會員的索賠記錄為基準計算的額外催繳款項或保費。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的總保費分別為1.9百萬美元、3.4百萬美元及3.1百萬美元。同期，我們向保險公司索賠的金額分別為1.2百萬美元、2.1百萬美元及4.4百萬美元。保險未涵蓋的任何損失均可能損害我們的業務及財務狀況。

勞資糾紛及勞工短缺可能妨礙或阻礙我們的業務營運。

與本行業的其他營運者一樣，我們依賴第三方人員（如我們所掛靠港口的裝卸工人以及我們大部分船上船員）進行部分日常營運。有關該等外部勞工的工業行動或其他勞工騷亂可能阻止或阻礙我們的正常經營活動，而倘未及時解決，可能導致我們收入的減少。我們不可能預測或控制該等行動。此外，我們經營所在的一個或更多地點可能出現勞工短缺。任何勞工短缺均可能對我們維持或擴大業務運營的能力起到妨礙或阻礙作用，從而對我們的業務營運及經營業績造成不利影響。

我們的IT系統過去並可能於未來面臨網絡安全風險及其他干擾，從而可能損害我們的經營能力並對業務造成不利影響。我們的IT系統故障可能對我們的業務及經營業績造成不利影響。

航運行業因其基本服務屬性而較部分其他行業遭受更為頻繁的網絡攻擊。我們在各個業務環節極大地依賴信息技術系統及第三方服務提供商。我們目前的信息技術框架主要包括客戶訊息管理系統、業務運營系統、財務系統及人員系統。尤其是，我們依賴現有的業務運營系統AFSYS系統，該系統是一個管理訂單、訂艙、貨櫃、船期等

風險因素

的航運運營系統，以管理貨櫃航運業務。我們亦收集、儲存及傳輸敏感數據，包括專有業務訊息及客戶業務訊息，以及客戶及僱員的個人識別訊息。儘管我們不斷努力投資於我們的信息技術系統及全系統數據安全程式，實施安全措施保護我們的數據及基礎設施免受入侵和其他網絡威脅以及使用內部程序及控制來保護系統安全和可用性，我們未來可能遭遇網絡安全風險，如計算機病毒、黑客攻擊、惡意軟體、拒絕服務攻擊、勒索軟件攻擊、網絡恐怖主義、繞開安全系統、瀆職、因僱員失誤而違約、未經授權發佈、試圖未經授權訪問數據、自然災害、通訊故障、數據或機密資料損壞或丟失、社交媒體黑客攻擊及洩漏以及違反屬於第三方的受保護數據，或其他發生在我們設施、船上或第三方地點的災難事件。

我們的系統或我們所依賴的第三方系統故障、遭入侵或未授權訪問可能導致丟失機密、敏感或專有訊息、服務或生產中斷或在其他方面影響我們經營業務的能力，並可能導致收入及溢利潛在下降、聲譽受損或承擔責任。

此外，雖然我們當前的信息技術系統過往並無發生過重大故障，不能保證我們以後將可成功保持我們任何或全部訊息系統每時每刻均暢順運作。此外，即使通過全面測試，仍不能保證將予應用的新系統將成功取代我們現有的系統，而不發生任何不兼容或其他問題。此外，其他航運公司開發的技術亦可能減低我們服務的吸引力或競爭力，且我們可能會無法緊跟技術發展，以便以更具效率的方式經營業務。任何此類事件都可能對我們的業務、經營業績及財務狀況構成不利影響。

我們並無參與航運行業的戰略聯盟，從而可能對我們的業務造成不利影響。

貨櫃航運業曾出現主要承運人數目下降，以及貨櫃承運人之間戰略聯盟持續，由此可令參與該等安排的航運公司更有效和更好地覆蓋市場，同時該聯盟內的承運人可能會受反壟斷的關注及密切監督。我們並非任何戰略聯盟的訂約方，故無法作為該聯盟成員而實現相關利益。倘於未來我們有意訂立戰略聯盟但未能如此，則我們可能無法實現該等聯盟產生的成本及其他協同效應。倘我們未能成功擴大或訂立對我們有利的戰略聯盟，則我們的業務可能會受到不利影響。

風險因素

我們的船舶可能被海事索償人扣留，從而導致收入與現金流量的重大損失。

船員、為船舶提供貨物與服務的供應商、貨物托運人及其他方可能因未獲償還的債務、索賠或損害賠償而享有對船舶的海事留置權。在許多司法管轄區，海事留置權人可以通過止贖程序扣押或扣留船舶以行使其留置權。扣押或扣留我們一艘或多艘船舶可能導致我們需支付或抵押巨額資金以解除扣押或扣留，並可能導致相關停租期期內盈利與現金流量的較大損失。如對租用船舶強制執行海事留置權，倘強制執行歸因於船主，我們並無需要在停租期間支付合約租船費。儘管海事留置權一般不會延伸至船舶上的貨物，但因強制執行船舶海事留置權而導致貨物運輸延誤或任何貨物廢棄將可能使我們面臨索賠、爭議及潛在責任。我們於往績記錄期間並無遇到該等事件，但無法保證該等事件日後將不會發生。截至最後實際可行日期，我們的船舶（包括自有船舶及租用船舶）均未受海事留置權約束。

風險因素

部分租賃物業存在所有權瑕疵，且並未向相關部門辦理登記手續。

我們存在租賃物業方面的多項所有權瑕疵。截至最後實際可行日期，於中國大陸一項租賃物業（總建築面積約44.66平方米）的出租人並無向我們提供有效所有權證或證明其有權向我們租賃物業的相關批准文件。因此，該租賃可能無效，或存在我們未必能夠繼續使用該物業的風險。我們無法向閣下保證，我們不會遭受有關該租賃物業而針對我們提出的任何質疑、訴訟或其他行動。倘任何租賃物業的所有權被推翻，我們或須遷移受影響物業中的業務。有關我們暫時不能使用任何或全部租賃物業的應急方案的詳情，請參閱「業務－土地及物業－租賃物業」。

此外，根據適用中國法律法規，物業租賃協議必須向相關住房行政管理部門登記。截至最後實際可行日期，中國大陸物業的七項租賃協議並未向中國大陸相關部門登記。我們無法保證我們日後將不會因未登記租賃協議而遭受任何處罰。中國法律顧問認為，未登記租賃協議將不會影響租賃協議的效力，但相關地方住房管理部門可要求我們於指定期間辦理登記手續，倘我們不作出糾正，我們可能就每項上述租賃物業被處以人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款。

風險因素

我們或須繳納額外社會保險基金及住房公積金供款，以及支付未繳供款及相關政府部門徵收的罰款。

根據中國社會保險法及住房公積金管理條例，我們須為僱員繳納社會保險基金及住房公積金供款。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在中國的附屬公司的若干分公司並無為僱員全數繳納社會保險基金及住房公積金供款。截至2020年、2021年及2022年12月31日，社會保險基金及住房公積金撥備的賬面值分別為人民幣0.2百萬元、人民幣0.6百萬元及人民幣0.7百萬元。截至最後實際可行日期，我們並無就繳納有關供款而接獲相關政府部門的任何通知或該等僱員提出的任何申索或要求。根據中國法律顧問的意見，相關中國政府部門可能要求我們於到期日前繳納未繳社會保險基金，並就到期日起計的欠繳金額按每日0.05%的費率繳納滯納金。倘我們不在指定期間內繳納欠繳社會保險供款，我們可能被處以未繳社會保險基金一倍至三倍的罰款。倘我們不按時繳納或短繳住房公積金，住房公積金管理中心將責令我們於指定期間繳納款項。未繳納滯納金的，可報請人民法院強制執行。

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，可能無法充分保護我們抵禦業務中的各種內在風險。

我們建立了風險管理及內部控制系統，包括相關的組織框架、政策、程序及風險管理方法，以管理我們的風險敞口，主要包括市場風險、信用風險、流動性風險、經營風險、合規風險及法律風險，及我們預期將繼續不時完善有關風險管理及內部控制系統。此外，我們面臨我們的僱員、船員、代理、客戶或其他第三方從事的欺詐或其他不當行為，從而令我們承受財務損失及政府機關的制裁以及嚴重損害我們的聲譽。有關我們風險管理的進一步詳情，請參閱「業務－內部控制及風險管理」。然而，我們的風險管理及內部控制系統未必總能發現及預防欺詐以及其他不當行為或完全有效地降低我們在所有市場環境中的風險敞口，或抵禦所有類型的風險，包括無法識別或無法預期的風險。

另外，[編纂]完成後，我們將成為一家[編纂]公司，而我們的內部控制將對我們的業務及財務業績的完整性至關重要。在可預見的未來，我們的[編纂]報告義務預期將對我們的管理、運營以及財務資源及系統帶來壓力。為了解決我們的內部控制問題，並總體上改善我們的內部控制及合規環境，我們採取了各種措施來改進我們的內

風險因素

部控制及程序，包括制定合規計劃、採用新政策以及向我們員工提供廣泛及持續的控制、程序及政策方面的培訓。此外，為籌備[編纂]，我們已採取其他措施以進一步加強內部控制，並計劃採取措施來進一步完善內部控制。倘我們在改進內部控制及管理信息系統方面遇到困難，我們可能會在實現改進目標方面產生額外的成本及管理時間。我們無法向閣下保證，為改進我們的內部控制而採取的措施將是有效的。因此，欺詐及其他不當行為可能發生及造成負面報導的風險仍將繼續存在。倘我們未來未能維持有效的內部控制，我們的業務、財務狀況、經營業績及聲譽可能會受到重大不利影響。

我們的風險管理能力受到我們可獲得的資訊、工具或技術的限制。倘我們的內部控制系統未能按預期檢測我們業務中的潛在風險，或因弱點及缺陷而承受風險，則我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們的風險管理及內部控制政策及程序的有效實施還取決於我們僱員的有效實施。無法保證僱員的有關實施始終按預期進行，或者有關實施不會受到人為失誤、錯誤或故意不當行為的影響。倘我們未能及時實施我們的政策及程序，或未能在足夠的時間內識別影響我們業務的風險，以就有關事件的突發作出計劃，則我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響，特別是維持有關機構授予我們的相關批准及許可方面。

與我們主要市場（尤其是亞太地區）有關的風險

倘日後對我們服務（特別是於亞太地區）的需求減少，我們的船隊可能會出現運力閒置。

根據德路里報告，自2020年11月以來，亞太地區的運費急遽增加。然而，高水平的運費未必持續。德路里發佈的世界貨櫃運價指數於2021年9月達到每FEU 10,377.2美元的高峰。自達到高峰後，運費因需求增長減緩、供應鏈中斷和港口擁塞問題有所緩解而開始持續下滑，從而使有效運力增加。截至2023年4月6日，德路里的世界貨櫃運價指數達到每FEU為1,709.8美元。由於航運公司在實際使用前數年建造新船以滿足預期需求，船舶可能在需求下降時交付，從而導致出現運力過剩的情況。截至最後實際可行日期，我們訂購了19艘新船舶，包括16艘各介乎1,100至2,900 TEU的船舶及六艘7,000 TEU的船舶，預期將於2023年5月至2024年11月交付。經計及我們將會購買的

風險因素

船舶的總運力，倘市場運費及市場需求持續下降，我們將面臨運力閒置的風險。多項因素均可能導致未來幾年的需求下降，而我們無法控制，包括宏觀經濟的任何嚴重或長期衰退情況或COVID-19爆發的長遠不利影響。對我們的服務的需求減少引致的船隊運力閒置，可能使我們降低向客戶收取的運費。倘出現任何該等情況，我們的業務前景及財務狀況可能受到重大不利影響。

倘我們經營所在市場的商品進出口水平下降，我們的業務、經營業績及前景可能會受到重大不利影響。

自我們成立以來，我們於亞太地區的服務構成業務運營的重要組成部分。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們在亞太地區分別經營43、33及37條航線服務。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們於亞太地區的總航運量分別為1,507,297 TEU、1,571,974 TEU及1,470,045 TEU，分別佔同期我們總航運量100.0%、99.3%及94.3%。

自2020年以來，由於新服務開通及考慮到不同市場（例如亞洲－澳洲／新西蘭及亞洲－印度次大陸市場）客戶需求的運力分配，按收入計，我們的中長途及長途服務對我們的業務貢獻更大。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在亞洲－澳洲／新西蘭市場的總航運量分別為38,734 TEU、142,971 TEU及210,851 TEU，分別佔同期我們總航運量的2.6%、9.0%及13.5%。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在亞洲－印度次大陸市場的總航運量分別為9,992 TEU、12,103 TEU及137,425 TEU，分別佔同期我們總航運量的0.7%、0.8%及8.8%。

我們無法向閣下保證，日後我們運營的地區的貿易量不會因經濟衰退、政治狀況變化、經濟關係惡化等因素或其他因素而減少或未能如我們預期般迅速增加。國際市場狀況及國際監管環境歷來受到國家間競爭及地緣政治不確定性的影響。我們提供大量貨櫃航運服務的任何國家或地區的經濟、金融及政治狀況、貿易政策及條約以及關稅的不利變動均會對我們的業務造成不利影響。例如，為應對影響長途服務的當前市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務，以待未來市場復甦。

尤其是，我們的業務與源自中國大陸的進出口活動息息相關。因此，倘中國大陸經濟放緩影響其與全球其他國家的貿易，則可能對我們的業務、經營業績及未來前景造成重大不利影響。例如，根據德路里報告，全球製造業逐漸由中國大陸轉往東南亞國家，導致我們調整了於亞太地區的運力。此外，任何涉及中國大陸的貿易限制、制裁、抵制及貿易爭端亦可能對我們的經營業績造成重大不利影響。例如，為應對美國

風險因素

政府實施的新貿易政策、條約及關稅，中國大陸及其他國家已作出積極反應。該等措施可能會進一步加劇甚至引發貿易糾紛。任何貿易糾紛升級，或可能發生升級或貿易糾紛的看法不僅可能對相關兩國的經濟產生負面影響，甚至會對全球經濟整體產生負面影響。有關我們在中國大陸及台灣的業務相關風險的進一步詳情，請參閱本節「一與中國大陸有關的風險」及「一與台灣有關的風險」。倘我們經營所在市場的貨物進出口水平減少，我們的業務、經營業績及前景可能會受到重大不利影響。

亞太地區或全球經濟的任何嚴重或長期下滑均可能對我們的業務及財務狀況造成重大不利影響。

迄今為止，COVID-19已對亞太地區及全球經濟造成嚴重負面影響。目前尚不知曉這是否會造成經濟長期下滑。即使於COVID-19爆發前，全球宏觀經濟環境已面臨諸多挑戰。例如，自2010年以來，中國經濟的增長率已放緩。此外，截至2021年12月31日止年度的業務增長（包括收入、純利及航運量的增長）乃部分由於倉庫及內陸運輸業勞工短缺，導致出現港口擁堵及貨櫃堆放的情況，令全球供應鏈中斷，而這情況未必持續。我們的收入及利潤可能於供應鏈中斷問題改善後大幅減少，特別是2020年、2021年及2022年的毛利率長遠而言未必能夠持續。此可能對我們的業務前景及財務狀況造成不利影響。美國及中國大陸等一些世界主要經濟體的央行及金融主管部門在2022年前採取的擴張性貨幣財政政策的長期影響亦存在較大不確定性。任何全球經濟放緩、金融市場動盪或國家及地區之間的重大經濟、貿易制裁或政治不確定性導致航運貨物需求下降，均可能導致對我們服務的一般需求下降。這將對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。亞太地區的經濟狀況可能對全球經濟狀況、國內經濟及政治政策變化以及亞太地區預期或覺察的整體經濟增長率敏感。全球或亞太地區經濟的任何嚴重或長期放緩均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們面臨與擴張計劃相關的風險。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們從亞太地區產生的與貨櫃航運服務有關的收入分別佔我們總收入的100.0%、97.2%及82.3%。近年來，我們亦通過推出多條新的長途服務將業務擴展至其他國際市場，包括在亞洲－澳洲／新西蘭

風險因素

市場，於2021年7月開展一條獨立服務（隨後於2022年3月轉為聯營航線服務）以及於2022年1月開展另一條獨立服務。無法保證我們會在該等擴張工作中取得成功或獲得任何回報。

除上文所述外，在全球範圍內持續擴張亦令我們面臨其他風險，例如：

- 我們的服務在具有不同商業慣例的不同地域市場難於獲得市場認可；
- 在我們投入較少銷售及營銷資源的若干其他國家及地區難於實現銷售增長；
- 因語言障礙、距離、人員配備、用戶行為及消費能力、文化差異、商業基礎設施限制及監管全球運營公司的法律而導致的運營管理困難；
- 其他司法權區不同法律法規的應用；
- 與外國業務及收入相關的潛在不利稅務後果；
- 外匯波動及相關問題；
- 信用風險及較高水平的支付欺詐；
- 一些國家及地區的政治及經濟不穩定；
- 貿易限制、制裁、抵制以及貿易及勞資糾紛；及
- 貨幣流動限制。

由於該等及其他障礙，我們可能會發現我們無法進入其他市場或進入其他市場的成本過高，或我們進入國外市場的時間可能會延遲，這可能會阻礙我們發展業務的能力。

在戰爭期間或緊急情況下，政府可能徵用我們的船舶，而導致我們的收入減少。

在世界許多地區（包括亞太地區），商船在戰時或其他緊急情況下可能被政府徵用。然而，船東未必可從政府取得補償或透過其保險取得足夠賠償。倘政府徵用我們一艘或多艘船舶，或以低於市價的租金租賃船舶，可能會對我們的貨櫃航運業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

風險因素

海盜行為可能對我們的業務及經營業績造成不利影響。

海運船舶的營運於全球許多地區（包括其服務構成我們業務運營重要部分的亞太地區）面臨海盜這一固有風險。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無經歷任何海盜事件。隨著我們擴張我們的服務網絡，於未來我們的船舶可能會在海盜事件頻生的地區航行。海盜攻擊我們的任何船舶可能導致人員傷亡、船員被綁架、船舶或船上的貨物失竊、損壞或損毀。我們未必能就有關事件造成的損失取得足夠的保險賠償，這可能會對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

於我們營運的市場發生天災、戰爭、流行病、恐怖襲擊及其他事件可能對我們的業務造成不利影響。

於我們營運的市場發生自然災害及其他天災、流行病、恐怖襲擊、戰爭以及其他超出我們控制的事件可能導致全球或區域性經濟不穩定，從而可能對我們的業務、經營業績、財政狀況、集資能力或未來增長造成不利影響。

除COVID-19外，爆發流行病，例如SARS、禽流感及甲型流感(H1N1)，可能導致我們的業務嚴重中斷，並對我們的收入與盈利能力產生負面影響。爆發流行病可能導致特定商品的需求下跌，繼而可能導致航運服務（包括我們的航運服務）需求下降，從而對我們的盈利能力造成不利影響。爆發流行病還可能使衛生或政府機構對我們的船舶採取檢疫及檢查措施或限制貨物進出受流行病影響的地區，從而導致我們的營運受到嚴重干擾。有關進一步詳情，請參閱本節「— 我們的前景可能會受到COVID-19或其他不利公共衛生事態發展的不利影響」。

與飛機及汽車類似，航運船舶亦可能成為恐怖襲擊的目標。對航運船舶的恐怖襲擊可能導致（其中包括）保險及保安成本增加以及貨物無法運往或運離某些地點等後果。政治不確定性或衝突及戰爭或爆發戰爭的可能性亦可對我們的業務造成損害及令其中斷，從而對我們的收入、經營成本及整體盈利能力造成重大影響。

我們的業務及財務業績可能受到與2022年俄烏衝突有關的地緣政治因素的不利影響

我們因應船用燃油成本和供應量變化作出應變的能力、全球供應鏈及航運路線的改變可能會受到與2022年俄烏衝突有關的地緣政治因素的不利影響。

風險因素

俄烏衝突可能對正在持續不斷演變的地緣政治關係產生廣泛影響，並可能會重新改變能源及其他商品以及航運業的全球貿易格局。長期不斷的衝突亦可能產生更深層次的經濟及政治後果，並可能重塑全球能源及其他商品貿易。擴大對俄羅斯石油的禁止可能會推高船用燃油成本和供應量，並可能促使船東使用替代燃料。

我們無法預測國家或地區之間的國際關係將如何發展。倘該等衝突持續、加劇或擴大，或導致持續的政治或經濟不穩定、恐怖活動，或導致政府進一步採取行動（如制裁或經濟或政治緊張局勢加劇或戰爭或武裝衝突），我們的業務及財務業績可能受到不利影響。

與中國大陸有關的風險

中國大陸的經濟、政治和社會條件及政府政策可能影響我們的業務。

我們的業務一定程度上依賴中國大陸相關貿易。因此，我們的經營業績及財務狀況將受中國大陸的經濟、政治及法律發展以及中國大陸與相關海外國家或地區之間政治關係的狀態的影響。

儘管中國大陸的經濟從計劃經濟向更加以市場為主導的經濟過渡已經有30多年。中國政府還通過資源配置、控制外幣債務的支付、制定貨幣政策及對特定行業或公司提供優惠待遇等措施，在很大程度上影響中國大陸經濟的增長。中國政府近年來實施的各項措施強調利用市場機制進行經濟改革，減少國家在生產性資產方面的所有權，以及強調在商業企業中建立完善的公司治理。該等經濟改革措施可能會進行適當的調

風險因素

整、修訂或在不同行業或地區之間存在實施不一致的情況。因此，其中部分措施可能對中國大陸的總體經濟有利，但可能對貨櫃航運業產生不利影響。

中國法律法規的詮釋及執行存在不確定性，閣下與我們所受到的法律保障可能受到限制。

我們的若干營運均在中國大陸進行，因此我們的若干活動受中國法律、規定及法規監管。我們的中國附屬公司一般須遵守適用於在中國大陸進行外商投資的法律、規定及法規。中國法律制度為基於成文法的大陸法系。過往的法院判決可援引作參考，但作為先例的價值有限。自1970年代末期起，中國政府大力加強中國法例及規例，為中國大陸多種形式的外商投資提供保障。於1979年，中國政府開始頒佈監管整體經濟事務的全面法律和法規制度。過去30年立法的整體影響顯著加強了對中國大陸不同形式的外資或私營投資的保障。有關法律和法規常常發生變動，其詮釋及執行存在不確定性。例如，我們可能須訴諸行政及法院程序來強制執行我們根據法律或合約享有的法律保障。然而，由於中國行政及法院部門在詮釋及執行法定及合約條款方面具有酌情權，評估行政及法院程序的結果以及我們享有的法律保障的水平可能存在困難。該等不確定性亦可能會妨礙我們執行所訂立合約的能力，因此該等不確定性可能會對我們的業務及經營造成重大不利影響。

閣下在中國大陸根據外國法律對我們送達法律程序文件、執行判決或提出原訴訴訟時可能會遇到困難。

我們的若干營運在中國大陸進行。因此，可能無法向我們送達非中國大陸的法律程序文件。而且，我們的中國法律顧問已告知我們，中國大陸並無與美國、英國及日本等司法管轄區簽訂承認及執行法院民事判決的條約。因此，可能難以或無法在中國大陸承認並強制執行美國及任何上述提及的其他司法管轄區法院就不受約束力仲裁條款規限的任何事宜所作出的判決。

與中國證監會新備案規定有關的風險

於2023年2月17日，中國證監會發佈一套由6個文件組成的法規，包括《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（「**新辦法**」）及5項配套指引，並自2023年3月31日起生效。根據新辦法第15條第一款，倘(i)境內企業最近一個財政年度的營業收入、利潤總額、總資產或者淨資產，任一指標佔發行人同期經審核綜合財務報表相關數據

風險因素

的比例達50%或以上；及(ii)經營活動的主要環節在中國境內開展或者主要場所位於中國境內，或者負責經營管理的高級管理層多數為中國公民或者經常居住地位於中國境內，則上市申請人在境外發行上市須向中國證監會辦理並完成相關備案手續。此外，新辦法第十五條第二款規定，釐定發行人是否須遵守新辦法的備案要求時，應遵循實質重於形式的原則（「原則」）。再者，根據監管規則適用指引一 境外發行上市類第1號（「指引第1號」）第四條，倘發行人不屬於新辦法第十五條(i)及(ii)規定情形，但在境外市場按照非本國（或地區）發行人有關規定要求提交發行上市申請，且披露的風險因素主要和中國境內相關的，證券公司及發行人的中國法律顧問應當按照原則並對發行人是否屬於備案範圍進行綜合論證與識別。

我們認為，我們並不屬於新辦法第十五條(i)及(ii)以及第15條第二款所規定的情形，因此不受新辦法項下的備案要求所規限，而我們不會向中國證監會提交備案。然而，由於新辦法及配套指引乃新發佈，故其將如何詮釋及實施仍存在不確定性。具體而言，原則受任何新法律、規則及法規或中國政府機關酌情決定與新辦法項下的備案要求有關的任何形式的詮釋及實施所規限。倘中國證監會全權酌情認為我們屬於新辦法第十五條第二款規定的情形而因此須辦理備案手續，但我們未有辦理有關手續，中國證監會可責令我們的中國附屬公司改正、發出警告並處以最高人民幣10,000,000元的罰款。此外，直接負責的主管人員和其他直接負責人員可能受到警告，並處以每人最高人民幣5,000,000元的罰款。

風險因素

政府對境外控股公司向中國實體提供貸款和直接投資的管制和監管可能延誤或阻礙我們向中國附屬公司提供貸款或作出額外出資，這可能限制我們有效利用[編纂][編纂]的能力。

在獲得政府部門批准的情況下及在限額範圍內，我們可向我們的中國附屬公司提供貸款。向我們的中國附屬公司（根據中國法律被視為外商投資企業）提供的任何貸款均須遵守中國法規及進行外債登記。進一步詳情請參閱「監管概覽－與本集團在中國的業務及營運有關的法律及法規－外匯」。在經政府主管部門辦理登記手續的情況下，我們亦可能決定以出資方式對我們的中國附屬公司進行直接投資。進一步詳情請參閱「監管概覽－與本集團在中國的業務及營運有關的法律及法規－外匯」。

鑒於中國法規對境外控股公司向中國實體提供貸款及直接投資所施加的各種規定，我們可能無法及時就日後向我們的中國附屬公司提供貸款或直接投資完成必要的政府登記或有關外商投資的信息報告，甚至根本無法完成。因此，我們在需要時向中國附屬公司提供即時財務支持的能力以及我們有效利用[編纂][編纂]的能力存在不確定性。

我們可能依賴中國附屬公司支付的股利及其他股本分派滿足我們的任何現金及融資需求，而我們的中國附屬公司向我們付款的能力如受到任何限制，可能對我們開展業務的能力造成重大不利影響。

我們是在香港註冊成立的公司，我們可能依賴中國附屬公司支付的股利及其他股本分派滿足我們的現金及融資需求，包括向我們的股東支付股利及其他現金分派或償還我們可能產生的任何債務所需資金。倘我們的中國附屬公司將來產生自身債務，管理債務的工具可能限制其向我們支付股利或作出其他分派的能力。根據中國法律法規，我們的中國附屬公司只能使用根據中國會計準則和法規釐定的累計除稅後利潤支付股利。此外，外商獨資企業每年至少要從其累計稅後利潤中提取10%（如有）作為一定的法定公積金，直至公積金總額達到其註冊資本的50%。該公積金不能作為股利向我們分派。此外，中國大陸註冊股本及資本儲備賬亦受提取限制。

風險因素

再者，為應對中國大陸持續的資本外流和人民幣兌美元貶值，中國人民銀行（「中國人民銀行」）和國家外匯管理局（「國家外匯管理局」）頒佈了一系列資本管制措施。倘我們的中國附屬公司向我們支付股利或進行其他類型付款的能力受到任何限制，可能令我們發展、進行對我們業務有利的投資或收購、向我們的投資者支付股利或向我們的供應商支付其他債務，或以其他方式為我們的業務提供資金和開展業務的能力受到重大不利限制。

此外，《中華人民共和國企業所得稅法》及其實施細則規定，中國公司向非中國居民企業支付的股利將適用最高10%的預扣稅稅率，除非根據中國中央政府與非中國居民企業為稅務居民的其他國家或地區政府之間的條約或安排另有豁免或減稅者除外。根據中國大陸與香港之間的稅收協定，倘香港企業直接持有中國企業至少25%的股權，則中國企業向該香港企業支付股利的預扣稅稅率可由香港企業的標準稅率10%降至5%。進一步詳情請參閱「監管概覽－與本集團在中國的業務及營運有關的法律及法規－稅項」。因此，倘本公司符合相關稅務規則及法規規定的條件，則其自我們的中國附屬公司收取的股利可享有5%的預扣稅稅率。然而，如果相關稅務機關認為我們的交易或安排的主要目的是享受優惠稅收待遇，則相關稅務機關日後可能會調整優惠預扣稅。因此，概不保證經調減的5%將適用於本公司自我們的中國附屬公司收取的股利。該預扣稅將減少我們可能自中國附屬公司收取的股利金額。

我們面臨有關非中國控股公司間接轉讓資產（包括中國居民企業的股權）的不確定性。

於2015年2月3日，國家稅務總局（「國家稅務總局」）發佈《關於非居民企業間接轉讓財產企業所得稅若干問題的公告》，或稱國家稅務總局7號文。國家稅務總局7號文對非中國居民企業間接轉讓中國居民企業的資產（包括股權）（「中國應課稅資產」）提供了全面的指引。進一步詳情請參閱「監管概覽－與本集團在中國的業務及營運有關的法律及法規－稅項」。倘有關交易被中國稅務機關認定為缺乏合理商業目的，中國稅務機關可能會認定我們的重組適用國家稅務總局7號文。因此，我們可能須繳納國家稅務總局7號文項下的稅項，並可能需要花費寶貴的資源來遵守國家稅務總局7號文或證明我們不應根據國家稅務總局7號文被徵稅，其將對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

風險因素

與台灣有關的風險

台灣與中國大陸之間關係的變動可能對我們的業務及股份市值造成不利影響。

本公司若干職能部門及部分高級管理層均位於台灣。台灣與中國大陸的關係有不確定性。海峽兩岸關係的任何變動均可能對我們的業務及股份的市值造成重大不利影響。

台灣對我們增加中國大陸及香港投資的限制。

根據《台灣地區與大陸地區人民關係條例》及《在大陸地區從事投資或技術合作審查原則》(「**審查原則**」)所授權，經濟部(「**經濟部**」)公佈了台灣民眾、法人、組織或其他機構(「**台灣投資者**」)不得向中國大陸投資或進行合作的業務清單。台灣投資者不得向中國大陸投資該清單所列的任何業務，其進而限制我們的台灣投資者(定義見下文)通過本公司向中國大陸投資有關業務。該清單未列出的項目被視為獲經濟部投資審議委員會(「**台灣投資審議委員會**」)事先批准或向台灣投資審議委員會進行投資後備案而准予投資的一般項目。根據《在大陸地區從事投資或技術合作許可辦法》及審查原則，當台灣投資者有意投資於中國大陸或向中國大陸個人或實體提供電腦程式技術、專利或版權，或將其中國大陸涉及經濟部認定為「**關鍵技術**」的投資轉讓予任何中國大陸個人或實體，其必須獲得台灣投資審議委員會的事先批准，惟倘向某中國大陸企業投資的總金額低於1百萬美元除外，在此情況下，僅需要在完成投資後六個月內向台灣投資審議委員會進行投資後備案，以茲記錄。

此外，《香港澳門關係條例》及《對香港澳門投資或技術合作審核處理辦法》(統稱「**《香港投資法規》**」)訂明，任何台灣投資者必須就其於香港企業的投資(包括收購一家香港企業的股權或股份或向一家香港企業提供任何超過一年的貸款)先向台灣投資審議委員會作出申請(倘向某一家香港企業作出的投資總金額不超過5百萬美元(以個人作出)或50百萬美元(以法定實體作出)則除外，則僅須向台灣投資審議委員會進行投資後備案(投資後六個月內)，以茲記錄)。

於2022年10月，陳先生、陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士(彼等為我們的控股股東及(陳依琦女士除外)我們的執行董事)以及吳先生(於有關時間為董事的間接股東)等人各作為台灣投資者，自願向台灣投資審議委員會就彼等於本公司及上海德聖過

風險因素

往未獲得事先批准或進行投資後備案的直接或間接投資作出報告。有關詳情，請參閱「監管概覽－與本集團在台灣的業務及營運有關的法律法規－在中國大陸的投資」。

我們若干業務均位於香港及中國大陸，而上述台灣法規限制台灣公司或個人在中國大陸的若干類型投資，並需就於中國大陸及香港的投資取得批准或作出申請（視情況而定）。因此，我們日後於中國大陸及香港的投資將受到上述適用於台灣投資者的台灣法規所影響。我們無法向閣下保證，我們的台灣投資者日後向台灣投資審議委員會作出的申請將永獲批准，且倘未獲批准，彼等可能需要出售其於本集團的持股量，以遵守投資金額限制。然而，我們無法向閣下保證，我們的台灣投資者將可及時且有序地出售於本公司的持股量，甚或完全無法出售有關持股量。倘彼等未能及時且有序地出售彼等於本公司的持股量，我們日後於香港及中國大陸作出投資的能力可能受限。此外，我們的台灣投資者對本公司持股量的任何削減均可導致我們股份的交易價波動或以其他方式對我們股份的交易價構成重大不利影響。

此外，我們並不知悉該等於中國大陸及香港投資的法律及政策將於何時或是否將被修訂，且我們無法向閣下保證該等台灣投資法律及政策將繼續准許台灣投資者日後在中國大陸及香港持有權益或在中國大陸及香港作出進一步投資。倘任何該等法律或政策變得更具限制性，我們的業務將受到不利影響。

閣下在台灣向我們及我們的管理層送達法律程序文件及執行判決時可能會遇到困難。

我們的台灣法律顧問已告知我們，就因[編纂]而產生或與之相關的任何法律訴訟或程序在任何法院（除台灣法院外）取得針對我們的任何最終判決，將由台灣法院強制執行，且無需進一步審查有關理據，惟僅當尋求執行的台灣法院信納下列各項：

- 根據台灣法律，作出判決的法院對相關事宜具有司法管轄權；
- 判決及作出判決的庭審程序不得違反台灣的公序良俗；
- 倘判我們未出席庭審而可作出判決的法院已作出判決，(i)根據該司法管轄區的法律法規，我們在該法院的司法管轄區內於合理時期內被通知到庭，或(ii)通過台灣的司法協助被通知到庭；及
- 台灣法院的判決獲作出判決的法院所屬司法管轄區對等認可。

風險因素

與[編纂]有關的風險

我們的股份此前並無公開市場，且未必能形成或維持交投活躍的市場。

於[編纂]前，我們的股份並無公開市場。於[編纂]完成後，聯交所將是股份公開交易的唯一市場。我們無法向閣下保證[編纂]後我們的股份將會形成或維持一個交投活躍的市場。此外，我們無法向閣下保證[編纂]後股份在公開市場的交易價會等於或高於[編纂]。股份[編纂]預期將由[編纂]及[編纂]（為其本身以及代表[編纂]及[編纂]）與我們協定，且不一定能反映[編纂]完成後的股份市價。倘[編纂]後我們的股份未能形成或維持一個交投活躍的市場，股份的市價及流動性可能會受到重大不利影響。

我們股份的價格及成交量或會波動，使閣下蒙受重大損失。

我們股份的價格及成交量或會波動，並可能受非我們所能控制的因素影響而大幅波動，有關因素包括香港、中國大陸、美國及世界其他地區證券市場的整體市況。尤其是以亞洲為基地的其他貨櫃航運公司的價格及成交量表現可能影響我們股份的價格及成交量。該等總體市場及行業因素或會嚴重影響我們股份的市價、成交量及波動，而與我們實際經營表現無關。

除市場及行業因素外，我們股份的價格及成交量亦可能由於特定的業務原因而大幅波動。尤其是，我們的收入、淨利潤及現金流量變化等因素均可能會令我們股份的市價大幅變動。該等因素中的任何一項均可能導致我們股份的成交量及價格大幅及突然變動。

由於我們的[編纂]在定價與買賣之日相隔數日，在我們的[編纂]開始買賣前一段時間內，我們[編纂]的持有人可能會面臨[編纂]價格下跌的風險。

我們股份的[編纂]預期將於[編纂]釐定。然而，我們的股份只有在交付後才會在聯交所開始交易，而交付日期預計為[編纂]後七個營業日。因此，投資者在此期間內可能無法出售或以其他方式交易我們的股份。因此，我們股份的持有人面臨出售至開始交易期間可能出現的不利市場狀況或其他不利事態發展導致我們股份的價格在開始交易前下跌的風險。

風險因素

出售或有待出售大量股份會對我們股份的交易價造成不利影響。

[編纂]完成後，在公開市場大量出售我們的股份或可能有此大量股份出售的猜測或會對我們股份的市價有不利影響，並可能會相當不利我們日後透過[編纂]我們股份集資的能力。

就[編纂]而言，控股股東已同意（其中包括）自我們的股份開始於聯交所買賣之日起的若干禁售期內將不會出售我們的股份。儘管我們目前並不知悉該等人士有意於禁售期屆滿後出售大量股份，但我們無法向閣下保證彼等將不會出售其目前或未來可能擁有的任何股份。

閣下將面臨即時大幅攤薄，且倘我們於日後發行額外股份，則可能面臨進一步攤薄。

股份的[編纂]高於[編纂]前初步發行予股東的每股有形資產賬面淨值。因此，根據最高[編纂][編纂]港元計算，在[編纂]中購買我們股份的買家的每股未經審核備考經調整有形資產賬面淨值[編纂]美元（[編纂]港元）將會面臨即時攤薄，而股東於[編纂]前所持股份的每股備考綜合有形資產賬面淨值將會錄得增長。此外，倘我們於未來增發股份，在[編纂]中購買我們股份的買家的持股百分比可能遭受進一步攤薄。

我們對將如何運用[編纂][編纂]具有重大酌情權，而閣下未必認同我們的運用方式。

我們的管理層可能以閣下未必認同或無法為我們的股東取得可觀回報的方式運用[編纂][編纂]。我們計劃將[編纂][編纂]用於（其中包括）我們訂購的新船舶及我們訂立的船舶租賃合約、租用貨櫃、營運資金以及資訊技術升級及數字化。進一步詳情請參閱「未來計劃及[編纂]」。然而，我們的管理層將有酌情權決定[編纂]的實際用途。閣下將資金委託予我們的管理層用於本次[編纂][編纂]的特定用途，而閣下須信賴我們管理層的判斷。

本文件中有關航運行業和市場的若干事實及其他統計數據未必完全可靠。

本文件內有關貨櫃航運業和市場的若干事實及其他統計數據，乃摘錄自多個來源及公開可獲數據。然而，我們無法保證該等來源的質量或可靠程度。該等資料並非由我們或任何我們的聯屬人士或顧問編製或獨立核實，因此我們不會對該等事實及統計數據的準確性作出聲明。由於收集方法可能有誤或未必有效，或公佈的資料與市場慣例之間存在差別及其他問題，本文件載列的事實及統計數據可能並不準確，或不能與

風險因素

其他經濟體的事實及統計數據作比較。因此，有意投資者應審慎考慮對該等事實或統計數據的依賴程度或重視程度。投資者應仔細閱讀整份文件，不應在並無審慎考慮本文件所載風險及其他資料的情況下考慮媒體所刊登報導中的任何特定陳述。

媒體或其他出版機構可能報導[編纂]及我們的業務，我們鄭重提醒閣下不要依賴其中所載的任何資料。

我們不會就媒體或其他出版機構所發佈資料的準確性或完整性承擔任何責任，亦不就任何該等資料的適當性、準確性、完整性或可靠性發表任何聲明，並鄭重提醒閣下不要依賴其中所載的任何資料。若媒體發佈的任何資料與本文件所載資料不一致或存在分歧，我們概不會承擔任何責任。因此，有意投資者應仔細閱讀整份文件，不應依賴報刊文章或其他媒體或研究分析報導的任何資料。有意投資者應僅依賴本文件及[編纂]所載的資料以決定是否向我們作出投資。

本文件所載前瞻性陳述涉及風險及不確定因素。

本文件載有若干前瞻性陳述及資料，並使用具前瞻涵義的詞彙，例如「相信」、「預計」、「估計」、「預測」、「旨在」、「有意」、「將」、「或會」、「計劃」、「考慮」、「預期」、「尋求」、「應」、「可能」、「將會」、「繼續」等及其他類似表述。務請閣下注意，依賴任何前瞻性陳述涉及風險及不確定因素，任何或所有該等假設均可能被證實並不準確，因此基於該等假設的前瞻性陳述亦可能並不正確。鑒於該等及其他風險及不確定因素，本文件所載前瞻性陳述不應被視為我們的計劃及目標將會實現的聲明或保證，該等前瞻性陳述應根據多項重要因素(包括本節所載者)加以考慮。根據上市規則的規定，無論由於新資料、未來事件或其他原因所致，我們不擬向公眾承擔更新或以其他方式修訂本文件的前瞻性陳述的任何責任。因此，閣下不應過分依賴任何前瞻性資料。本警示性聲明適用於本文件內的所有前瞻性陳述。

我們日後可能不會宣派股份的股利。

我們向股東實際分派的股利金額將取決於我們的盈利及財務狀況、營運需求、資本需求及董事可能認為相關的任何其他條件，並須獲得股東批准。概不保證於任何年度會宣派或分派任何金額的股利。

豁免嚴格遵守上市規則

為籌備[編纂]，本公司已尋求豁免嚴格遵守下列上市規則的相關規定。

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人員留駐香港，一般指發行人至少須有兩名執行董事常居於香港。

本公司有五名執行董事，當中四名當前且在可見之將來不會為了符合上市規則第8.12條之規定而常居於香港。本集團的業務營運及資產主要位於香港境外，調派執行董事到香港以符合上市規則第8.12條規定，或僅出於符合上市規則第8.12條規定的目的任命其他執行董事，對我們而言實屬困難，且從商業角度而言屬不必要。因此，基於我們已採取以下措施，我們已向聯交所申請，且聯交所[已]向我們授出有關遵守上市規則第8.12條的豁免：

- (a) 我們已根據上市規則第3.05條聘任執行董事周航敏先生（「周先生」）及公司秘書陳仲戟先生（「陳先生」），作為本公司與聯交所溝通的主要渠道。周先生及陳先生常居於香港。各授權代表可應聯交所要求於合理時間內於香港與聯交所會面及可隨時通過電話、傳真及電郵聯絡。兩名授權代表已各自獲授權代表我們與聯交所溝通；
- (b) 每當聯交所因任何事宜有意聯絡我們的董事會成員時，授權代表均可隨時迅速聯絡到我們的所有董事會成員（包括我們的獨立非執行董事）。並非常駐香港的董事持有或可申請有效訪港旅遊證件，並能夠在需要時在合理時間內與聯交所會面。全體董事已向我們的授權代表提供其手提電話號碼、傳真號碼及電郵地址（如適用）。倘董事計劃外遊，其將盡力向授權代表提供其住宿地點的電話號碼或通過其手提電話保持暢順溝通，且全體董事及授權代表已向聯交所提供其手提電話號碼、辦公室電話號碼、傳真號碼及電郵地址（如適用）；

豁免嚴格遵守上市規則

- (c) 我們已根據上市規則第3A.19條委任創陞融資有限公司為合規顧問（「合規顧問」），其可隨時聯絡本公司授權代表、董事、高級管理層及其他高級人員，並將充當除本公司授權代表以外與聯交所之間的額外溝通渠道；及
- (d) 聯交所與董事之間的會面可由授權代表或合規顧問安排，或在合理時限內直接與董事安排。我們將就授權代表及／或合規顧問的任何變動即時知會聯交所。

關連交易

我們已訂立若干交易，根據上市規則，該等交易將於[編纂]後構成本公司的持續關連交易。我們已向聯交所申請，且聯交所[已]授予我們就本文件內「關連交易－B. 須遵守申報、年度審閱及公告規定但獲豁免遵守通函及獨立股東批准的部分獲豁免持續關連交易」所披露的持續關連交易豁免嚴格遵守上市規則第14A章項下的公告、通函及獨立股東批准規定。有關詳情，請參閱本文件內「關連交易」。

[編纂]

豁免嚴格遵守上市規則

[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]

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	住址	國籍／地區
----	----	-------

執行董事

陳德勝先生	台灣 台北市 大安區 仁愛路三段53-3號 24樓	中國(台灣)
-------	---------------------------------------	--------

莊壯麗女士	台灣 台北市 大安區 仁愛路三段53-3號 24樓	中國(台灣)
-------	---------------------------------------	--------

涂鴻麟先生	台灣 新北市 新店區 北新路一段136號 19樓	中國(台灣)
-------	--------------------------------------	--------

周航敏先生	香港 西灣河 太康街 鯉景灣 觀景閣 11樓H室	中國(香港)
-------	---	--------

陳劭翔先生	台灣 台北市 仁愛路三段53-1號 14樓	中國(台灣)
-------	--------------------------------	--------

董事及參與[編纂]的各方

姓名	住址	國籍／地區
獨立非執行董事		
吳榮貴先生	台灣 台北市 文山區 興德路64巷 11號	中國(台灣)
張山輝先生	台灣 高雄市 左營區 新莊一路 296號	中國(台灣)
楊豐彥先生	台灣 台北市 信義區 松德路83號 3樓之1	中國(台灣)

有關董事的進一步資料，請參閱本文件「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

J.P. Morgan Securities (Far East) Limited

香港
干諾道中8號
遮打大廈28樓

招商證券(香港)有限公司

香港
中環
交易廣場一期48樓

[編纂]

董事及參與[編纂]的各方

[編纂]

董事及參與[編纂]的各方

本公司法律顧問

有關香港及美國法律：

安理國際律師事務所

香港

中環

交易廣場三座九樓

有關中國法律：

海問律師事務所

中國

北京市

朝陽區

東三環中路5號

財富金融中心20層

郵編：100020

有關台灣法律：

國際通商法律事務所

台灣

台北市

敦化北路168號15樓

郵遞區號：10548

有關韓國法律：

Kim & Chang

韓國

首爾市

鐘路區

社稷路8街39號

郵編：03170

有關國際制裁法：

霍金路偉律師行

香港

金鐘道88號

太古廣場一座11樓

董事及參與[編纂]的各方

聯席保薦人及[編纂]法律顧問

有關香港及美國法律：
史密夫斐爾律師事務所
香港
中環
皇后大道中15號
告羅士打大廈23字樓

有關中國法律：
金杜律師事務所
中國
上海市
徐匯區
淮海中路999號
上海環貿廣場寫字樓一期
16-18層
郵編：200031

核數師及申報會計師

畢馬威會計師事務所
執業會計師
香港
中環
遮打道10號
太子大廈8樓

行業顧問

德路里航運諮詢有限公司
35-41 Folgate Street
London E1 6BX
United Kingdom

[編纂]

公司資料

註冊辦事處	香港 九龍 偉業街108號 絲寶國際大廈9樓
台灣主要營業地點及總部	台灣 台北市 敦化北路167號 6樓 郵遞區號：105
公司網站	<u>www.tslines.com</u> (本網站所載資料並不構成本文件的一部分)
公司秘書	陳仲戟先生 香港 九龍 偉業街108號 絲寶國際大廈9樓
授權代表	周航敏先生 香港 西灣河 太康街 鯉景灣 觀景閣 11樓H室 陳仲戟先生 香港 九龍 偉業街108號 絲寶國際大廈9樓
審核委員會	張山輝先生(主席) 吳榮貴先生 楊豐彥先生

公司資料

薪酬委員會

楊豐彥先生 (主席)
吳榮貴先生
張山輝先生

提名委員會

陳德勝先生 (主席)
吳榮貴先生
張山輝先生
楊豐彥先生

[編纂]

合規顧問

創陞融資有限公司
香港
灣仔
告士打道128號
祥豐大廈
13樓B室

主要往來銀行

華南商業銀行股份有限公司香港分行
香港
灣仔
港灣道18號
中環廣場56樓
5601-03室

兆豐國際商業銀行股份有限公司中央分行
台灣
台北市
忠孝東路二段123號

公司資料

合作金庫商業銀行股份有限公司中山分行

台灣

台北市

中山區

南京東路2段2號

臺灣銀行和平方行

台灣

台北市

和平東路一段180號

行業概覽

本節及本文件其他部分所載的資料及統計數據摘自不同官方政府出版物、公開市場研究的可用來源及獨立供應商的其他來源，以及由德路里編製的獨立行業報告。我們委聘德路里就[編纂]編製獨立行業報告德路里報告。我們認為該等資料的來源為該等資料的適當來源，且我們已合理審慎地摘錄及轉載該等資料。我們並無理由相信該等資料屬虛假或具誤導性，或遺漏任何事實致使該等資料屬虛假或具誤導性。來自官方政府來源的資料並未經我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、任一[編纂]、其各自董事及顧問或參與[編纂]任何其他人士或各方獨立核實，對其準確性亦不發表任何聲明。

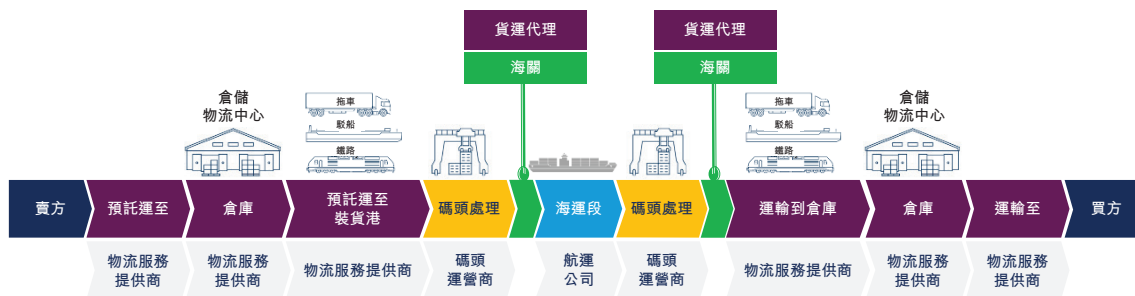
資料來源

與德路里就編製及使用德路里報告的合約金額為171,000美元，我們認為該費用與市場費率一致。德路里成立於1970年，是航運業的獨立且經驗豐富的顧問。德路里根據其內部數據庫、獨立第三方報告及知名行業組織的公開數據編撰其報告。德路里在必要時會訪問行內的公司，以收集及綜合有關市場、價格及其他相關資料的資訊。本文件所載資料，取自德路里認為可靠的來源，但我們無法保證所載資料的準確性或完整性。德路里報告中所載的預測及假設，因事件或多項事件無法合理預見(包括但不限於政府、個人、第三方及競爭對手的行動)，故本質上屬不確定。具體因素可能導致實際結果出現重大差異，包括航運業的固有風險、融資風險、勞工風險、設備及供應風險、監管風險及環境事宜等。

全球貨櫃航運業

自1950年代以來，貨櫃航運在全球經濟及世界貿易中發揮重要的作用。1991年，貨櫃航運貿易在海運總量中的市場佔有率達13.9%(按重量計)。市場佔有率迅速增加並於2000年達到20.0%，此後一直保持相對穩定。下文所述的典型貨櫃供應鏈物流包括貨櫃航運公司、港口及碼頭營運商以及物流服務提供商(例如拖車公司、鐵路公司、駁船營運商及倉儲公司)等參與者組成。

典型的貨櫃供應鏈物流



資料來源：德路里

自集裝箱化問世以來，其優勢為貨櫃航運業的發展作出了貢獻，包括更快捷和更靈活的貨物運輸、標準化的裝卸、更優異的安全性和更低的成本。

貨櫃航運業的進入門檻高，原因在於資本開支高、合作夥伴、客戶及供應商的全球及區域網絡、船舶管理及營運能力要求，以及長期品牌及市場意識的重要性。

運營模式

截至最後實際可行日期，全球有超過100家貨櫃航運公司，其中全球前10大航運公司約佔全球貨櫃運力的84.4%。下文載列貨櫃航運業若干主要參與者的概要。

行業概覽

- 貨櫃航運公司擁有船舶或向船舶提供商租用船舶，為貨物受益人(BCO)或貨運代理提供運輸服務，並收取海運費用。貨櫃航運公司主要可以分為全球運營商和區域運營商。
- 船舶提供商有超過500家，其中部分僅擁有但並不運營船舶，稱之為非運營船東。
- BCO是所運輸產品的最終擁有者。
- 貨運代理代表BCO協調所有相關方並辦理清關以及準備其他所需文件。
- 無船承運人是一種貨運代理形式，根據本身的提單或同等文件運輸貨物，但他們不經營任何船舶。他們向貨櫃航運公司購買運力並將其售予託運人。

貨櫃航運業的周期性

貨櫃航運業因供需波動而具有周期性。當貨櫃航運公司從貨櫃航運中賺取利潤時，便會傾向於增加船舶投資。然而，當大多數貨櫃航運公司因應相同的市場趨勢而增加新船舶投資時，可能會出現運力過剩。這影響了運力和需求之間的平衡，導致貨櫃航運公司的盈利能力下降，船舶投資減少。不斷增長的航運需求可能會導致更高的運力利用率和盈利能力，這可能會引發另一輪的船舶投資。截至2019年，隨著貨櫃航運公司增加其船舶的尺寸，運力過剩導致運價低迷。根據德路里公佈的每周世界貨櫃指數，2012年至2019年間的平均運費為每FEU 1,632.3美元。運費自2020年年中起急劇上漲，主要由於運力管理改善、隨後的需求激增、貨櫃設備短缺及供應鏈效率不足。德路里發佈的世界貨櫃運價指數於2021年9月達到每FEU 10,377.2美元的高峰。自達到高峰後，因需求增長減緩、供應鏈中斷和港口擁塞問題有所緩解，有效運力增加，從而使運費開始持續下滑。鑒於2023年的宏觀經濟前景疲弱，運費持續面臨下行壓力。截至2023年4月6日，德路里的世界貨櫃運價指數為每FEU 1,709.8美元，較2012年至2019年之間的平均指數高出4.7%。根據德路里於2023年第一季公佈的貨櫃預測報告，預測全球平均運費(指加權平均運費，包括燃油費，涵蓋現貨及合約市場)於2023年及2024年將較2022年分別減少59.8%及65.3%，但仍較2019年分別高出29.0%及11.3%。

世界貨櫃指數：每FEU的運費(美元)



資料來源：德路里

聯盟及行業整合

聯盟及行業整合令運力管理更嚴格及盈利能力提高。貨櫃航運業經歷了貨櫃航運公司之間的併購而得以整合。此外，貨櫃航運公司已結成聯盟以改善主要貿易航線的運力協調，同時從規模經濟中受惠。這些聯盟專注於核心的東西航線貿易(即跨太平洋、亞歐及跨大西洋)。這些聯盟的結構在過去數年出現了新的變化，最新三個航運聯盟於2017年4月生效，即：2M聯盟(由Maersk與MSC結成，最初與Zim合作)、Ocean Alliance(由CMA CGM、Evergreen及COSCO Shipping結成)以及THE Alliance(由Hapag-Lloyd、Yang Ming、ONE及HMM結成)。於2023年1月25日，Maersk及MSC宣佈2M聯盟將於2025年1月起停止運營。截至本文件日期，其他兩個聯盟保持不變。

聯營航線服務及艙位互換安排

聯營航線服務協議是貨櫃航運公司之間的協議，旨在使用指定數量的船舶運營服務。艙位互換協議是貨櫃航運公司之間的協議，以交換不同航線服務中部署的貨櫃船的若干數量艙位。除聯盟外，聯營航線服務和艙位互換安排亦是貨櫃航運公司之間常見的合作模式，可提高利用率並創造規模經濟。

行業概覽

數字化

數字化是貨櫃航運業的重要趨勢。貨櫃航運業正在經歷數字化的過渡。數碼技術用以提高貨櫃航運公司的服務質量、運營效率及競爭力。數碼技術亦可改善決策流程及增強監控、控制、質量保證及驗證等用途。因此，數字化是加強供應鏈韌性的關鍵措施。

行業概覽

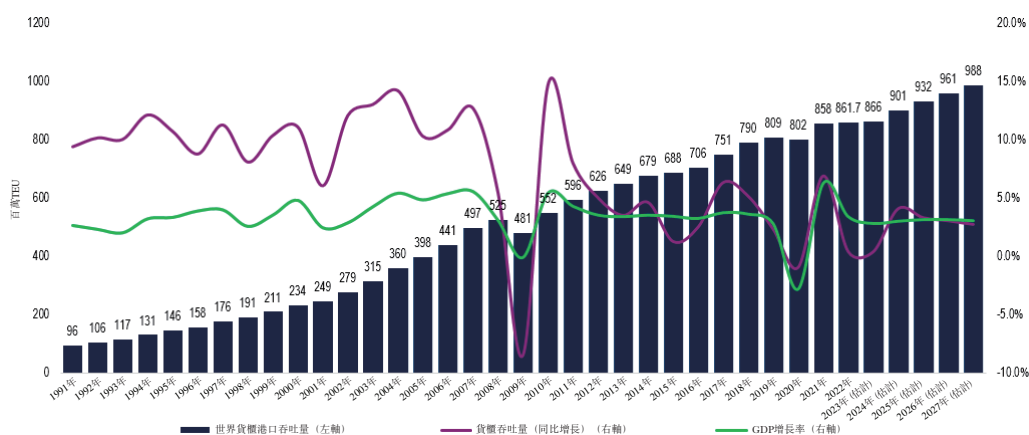
貨櫃航運的供求分析

需求分析

貨櫃港口吞吐量

在全球經濟及貿易推動下，世界貨櫃港口吞吐量從1991年的96.5百萬TEU增長到2022年的861.7百萬TEU，複合年增長率達7.3%。COVID-19疫情負面影響了全球經濟，導致2020年全球GDP下降3.0%，隨後於2021年則強勁復甦。根據國際貨幣基金組織2023年4月的估計，全球經濟預計將於2023年、2024年、2025年、2026年及2027年分別增長2.8%、3.0%、3.2%、3.2%及3.1%。貨櫃港口吞吐量與實際GDP增長高度相關。根據德路里於2023年第一季公佈的貨櫃預測報告，預計2022年至2027年世界貨櫃港口吞吐量將以2.8%的複合年增長率增長。

貨櫃港口吞吐量增長與實際GDP增長



資料來源：德路里、國際貨幣基金組織 (2023年1月)

亞太地區是過去30年規模最大及增長最快的地區之一。按TEU計，亞太地區(包括大中華、北亞、東南亞、印度次大陸及大洋洲)佔2022年全球貨櫃港口吞吐量的約60.0%。亞太地區貨櫃港口吞吐量於全球的市場佔有率由1991年的43.4%增長至2022年的60.0%。

貨櫃航運量

於2022年，全球貨櫃航運量達到235.8百萬TEU，自2017年來的複合年增長率為2.6%。亞洲區內貿易(大中華—北亞、大中華—東南亞、大中華與北亞以及東南亞)是最大規模市場之一，2022年在全球貨櫃航運量中的市場佔有率達15.4%，2017年至2022年期間的複合年增長率為2.7%。跨太平洋及亞歐是東西貿易的兩大航線，於2022年分別佔全球航運量的12.3%及9.1%，2017年至2022年的航運量增加，複合年增長率分別為1.6%及-1.4%。於所有主要貿易航線中，以貨櫃航運量計，亞洲區內貿易是增長最快的市場之一，主要是由於中產階級人口增長及該地區製造中心遷移所帶動，預計將持續促進亞洲區內貿易。

主要貿易航線的貨櫃航運量

貿易航線	2022年航運量 (百萬TEU)	2022年 市場佔有率	2017年至2022年 複合年增長率
主要東西貿易航線			
跨太平洋	29.0	12.3%	1.6%
亞歐	21.5	9.1%	-1.4%
跨大西洋(北歐)	5.3	2.2%	0.5%
亞洲—印度次大陸	6.3	2.7%	2.3%
選定南北貿易航線			
亞洲—大洋洲	4.3	1.8%	0.1%
主要區域貿易航線			
亞洲區內貿易 (不包括中國大陸內貿航線)	36.3	15.4%	2.7%
其他	133.1	56.5%	3.8%
世界總數	235.8	100.0%	2.6%

資料來源：德路里

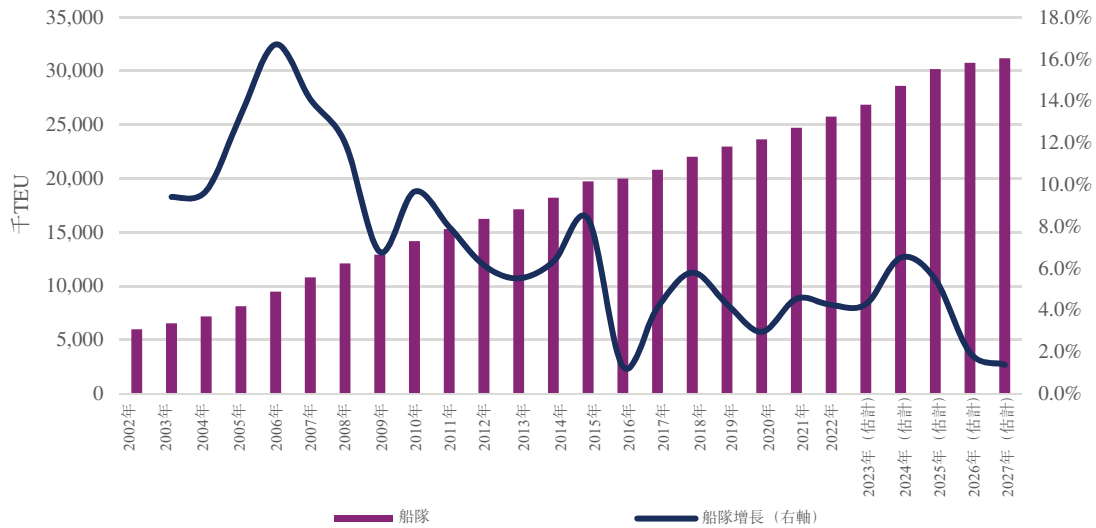
行業概覽

供應分析

貨櫃船隊發展

截至2023年1月1日，船隊共有5,808艘貨櫃船舶，總運力為25.8百萬TEU，當中並未計及拆毀的船舶及可能運載貨櫃的多用途船及滾裝船。截至同日，現有船隊的平均船齡為14.3年，而運力在100至2,000 TEU的船舶平均船齡為16.3年，此乃由於過去幾年對大型船舶的偏好日益增加。

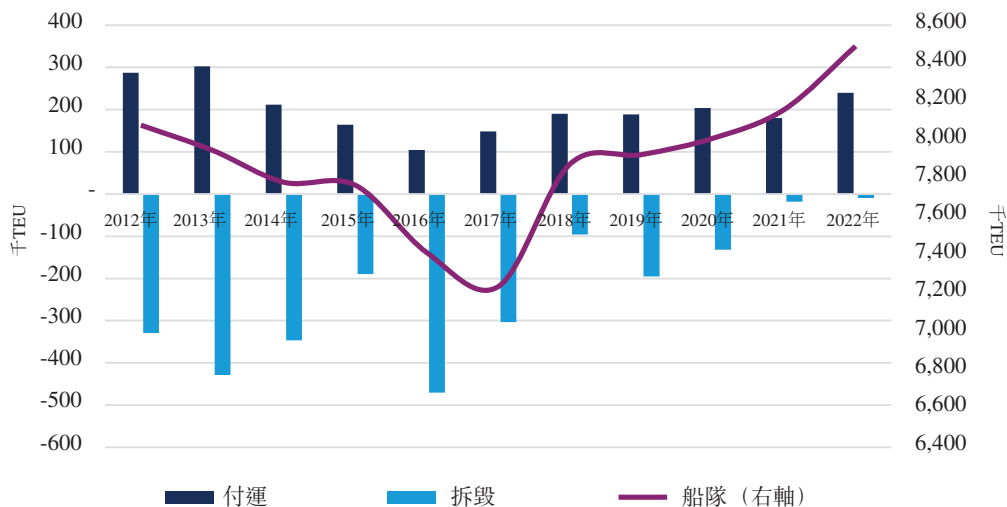
貨櫃船隊發展



資料來源：德路里

全球船隊運力從2011年的15.3百萬TEU增加至2022年的25.8百萬TEU，複合年增長率為4.8%，並預計將於2027年達到31.2百萬TEU，2022年至2027年的複合年增長率為3.9%。運力在10,000 TEU或以上的貨櫃船隊由2011年的1.3百萬TEU增至2022年的10.3百萬TEU，複合年增長率為20.4%。運力在100至5,300 TEU的貨櫃船隊由2011年的8.2百萬TEU增加至2022年的8.5百萬TEU，複合年增長率為0.4%。

貨櫃船隊發展：可運載100至5,300 TEU



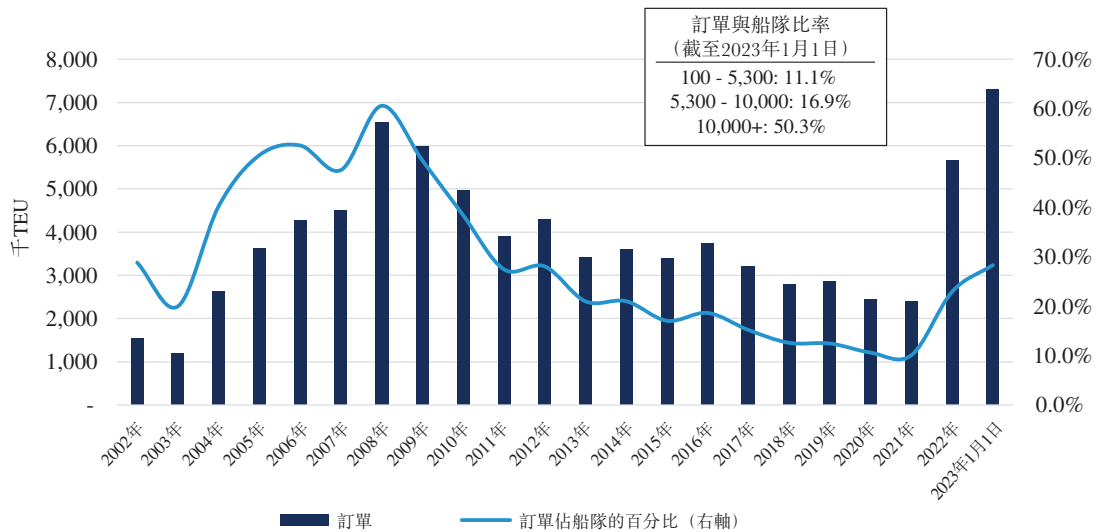
資料來源：德路里

行業概覽

貨櫃船訂單

2021年前過去十年的新貨櫃船訂單數量相對較少。訂單上的貨櫃船舶運力與現有貨櫃船隊總運力的比率（訂單與船隊比率）於2021年初為10.1%。由於在貨櫃運費大幅上漲以及對更多環保船舶的需求增加所推動下2021年及2022年的新訂單激增，截至2023年1月1日訂單與船隊比率升至28.3%。截至2023年1月1日，運力在100至5,300 TEU的訂單與船隊比率為11.1%，而運力在10,000 TEU或以上的大型貨櫃船的訂單與船隊比率則較高，為50.3%。截至2023年1月1日，72.7%的訂單運力（就延遲交付作調整之前）計劃將於2023年及2024年交付。

訂單與船隊比率發展



資料來源：德路里 (TEU數據及百分比為年初數據)

鑒於交付量有限且船舶現時船齡較大，預計100至5,300 TEU船舶的船隊增長將屬溫和，如下所述：

- 根據截至2023年1月1日的全球貨櫃船隊運力，100至5,300 TEU船舶的訂單與船隊比率為11.1%，預計將於2023年(6.5%)、2024年(3.8%)、2025年(0.7%)及2026年(0.2%)交付。
- 截至2023年1月1日，全球貨櫃船訂單與船隊的比率為28.3%，而5,300至10,000及10,000 TEU以上船舶的比率分別為16.9%及50.3%。
- 如下表所示，截至2023年初，現有船隊平均船齡為14.3年，100至2,000 TEU、2,000至3,000 TEU及3,000至5,300 TEU船舶平均船齡分別為16.3年、13.9年及14.8年，全部均比10,000 TEU以上的大型船舶更舊。較大的平均船齡顯示，未來100至5,300 TEU部分的舊船舶被拆除的可能性更高，這可能進一步限制該部分船舶的供應。

行業概覽

貨櫃船隊預定交付

船舶容量	預定付運年份								訂購的所有船舶		估現有船隊百分比	平均船齡	一般部署船程
	2023年 (估計)		2024年 (估計)		2025年 (估計)		2026年以後 (估計)						
TEU	數目	千TEU	數目	千TEU	數目	千TEU	數目	千TEU	數目	千TEU	按TEU計	船齡	
100-2,000	136	200	77	109	9	13	1	1	223	323	12.1%	16.3	短途
2,000-3,000	71	187	42	106	2	5	0	0	115	297	14.9%	13.9	區域貿易
3,000-5,300	46	164	31	106	11	38	4	14	92	322	8.4%	14.8	區域貿易
5,300-10,000	35	224	96	654	40	301	0	0	171	1,179	16.9%	14.4	長途
10,000-12,500	4	47	3	35	7	80	2	23	16	185	8.8%	7.7	長途
12,500-18,000	67	991	96	1,419	59	910	7	108	229	3,428	68.9%	7.5	長途
18,000+	29	688	16	375	7	164	14	336	66	1,563	48.9%	4.8	長途
總計	388	2,501	361	2,804	135	1,510	28	482	912	7,298	28.3%	14.3	

資料來源：德路里，截至2023年1月1日

小型老舊船舶拆解情況

拆解船舶將減少貨櫃船供應。過去十年，舊的小型船舶一直逐步被拆解。由於船齡較大，100-5,300 TEU貨櫃船隊每年均是被拆解最多的船型。由2012年至2022年，報廢船隊總數的63.5%至100%為100-5,300 TEU船舶，其中2021年拆解船隊中100%為100-5,300 TEU船舶。2021年及2022年的總拆解量極低，每年報廢的船隊運力少於0.1%。由於需求前景疲弱、新船交付以及運費及租船市場低迷（尤其是舊船及能源效率較低的船舶的拆除），預計拆解量將在2023年及隨後幾年增加。截至2023年1月1日，船齡為25年或以上的貨櫃船佔全球貨櫃船隊總運力的2.8%。截至同日，100至2,000 TEU的小型分部中船齡為25年或以上的船舶比例飆升至12.9%。該等船舶已超出一般工作年齡並可能會被拆除。根據德路里於2023年第一季公佈的貨櫃預測報告，預計2023年至2027年將分別拆除全球船隊運力的約1.6%、2.2%、2.4%、2.3%及2.3%（基於每年初的運力）。

國際海事組織(IMO)環境標準

更嚴格的IMO環境標準將限制船舶的供應並要求船舶符合環境保護規範。目前IMO法規包括壓載水管理及低硫燃料規定。IMO亦實行了脫碳措施，包括現有船舶能效指數(EEXI)及碳強度指標(CII)，由2023年1月1日起生效。所有該等規定很可能對航運公司產生重大影響。為符合IMO規定，貨櫃航運公司不得不優化船隊運營，具體方式包括使用低硫燃油、安裝脫硫塔或投資打造使用清潔能源（如液化天然氣、甲醇、液化石油氣或其他符合規定的燃料）的新船隊，或採取其他措施以優化船隊運營效率。航運公司亦可選擇改造或拆除不符合IMO規定的船舶。此外，歐盟立法機構已達成初步協議，自2024年起對航運業實施歐盟排放交易體系(ETS)，預計將於2023年獲得最終採納。歐盟排放交易體系一般會影響船舶進出歐盟港口的航運公司的營運、成本及合約協議。預計有關航運的環境法規於未來數年將更為嚴格。

供求平衡

在COVID-19疫情期間，全球供應鏈的中斷將運費推至歷史高位。由於全球實施封鎖，消費者支出從服務轉向商品，包括耐用消費品。因此，電子商務及貿易量快速增長。此外，財政刺激措施亦刺激了消費者需求。

就供應角度而言，貨櫃航運公司快速應對，在部分航線上實施了減運力、停航、減少部分貿易航線的服務等運力管理措施，運價得以穩定。此外，由於貨櫃碼頭、鐵路及貨車營運商、內陸倉庫以及配送中心人員短缺及COVID-19社交距離措施，貨櫃

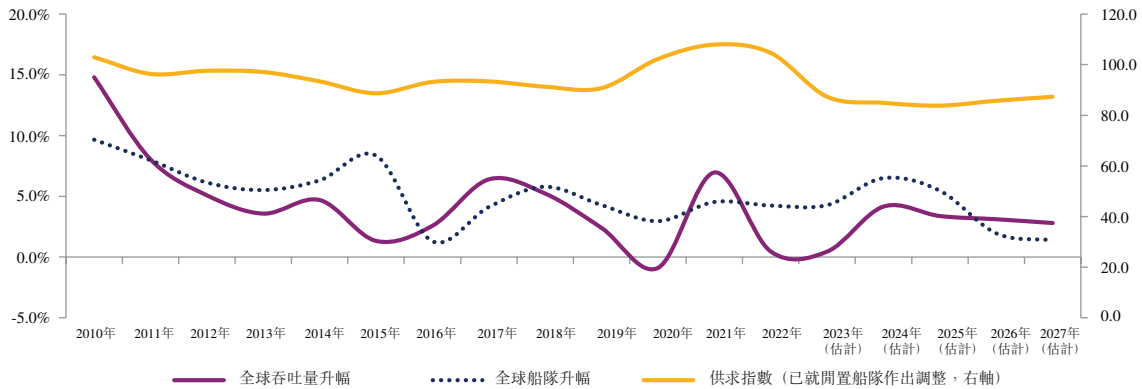
行業概覽

碼頭有效處理能力下降。貨櫃碼頭貨櫃場是供應鏈中最重要元素之一。貨櫃堆場擠塞會顯著降低泊位及閘口的生產力，繼而令港口擠塞。這會導致船舶的平均等待時間顯著增加，從而可能拖延或干擾航行時間表。由於擠塞情況，於2021年有效運力減少了21%。有效運力的下降於2022年第一季度開始放緩。

德路里估計，按2019年疫情前水平的港口處理能力為基礎計算，2021年貨櫃船的有效運力(市場上可用的艙位)降低了約21%，此乃承運人獲得高盈利的基礎。近期的運費下滑乃主要由於高通膨及黯淡的全球經濟前景以及因港口擁塞緩解及持續新船交付而增加的有效運力，導致貨運需求減緩。

行業概覽

貨櫃航運：供求平衡



附註：供求指數100代表供求平衡；供求指數高於100代表供不應求；供求指數低於100則代表供過於求。

資料來源：2023年第一季德路里貨櫃預測報告

貨櫃航運需求自2022年底以來有所減弱，並於2023年初保持低迷。這反映了2021年疫情導致商品消費和庫存補充轉變而出現需求異常激增後，需求正常化。目前的需求趨勢被認為是貿易的修正而非根本性的惡化。然而，隨著需求的穩定，未來數年新船舶大量湧入對供應端的壓力加大，將對貨櫃航運公司構成挑戰。運費在短期內可能會有所波動，但承運人仍可通過慢速航行（降低貨櫃船的速度）、增加拆船、閒置（航程間若干時段閒置）及停航（跳過特定港口或預定航線的整個航程）以及與造船廠磋商延遲新建船舶的交付時間表等措施調整運力。承運人可能會採取更嚴格的運力管理措施以應對運價和盈利能力的進一步下降。

主要相關貿易航線分析

全球貨櫃航運業由三種主要類型的貿易航線組成：東西向、南北向及區域內。主要的東西向貿易包括亞洲－北美（「跨太平洋」）、亞洲－歐洲及歐洲－北美（「跨大西洋」）、亞洲－中東及亞洲－印度次大陸。東西向貿易的特點是市場規模較大，部署中型至大型船舶。南北向貿易主要包括亞洲－非洲、亞洲－拉丁美洲及亞洲－大洋洲，一般使用中型船舶。區域內貿易通常由較小的船舶提供服務，提供快運服務。典型的主要區域內貿易為亞洲區內貿易及歐洲區內貿易。由於地理鄰近，亞洲區內貿易、亞洲－大洋洲及亞洲－印度次大陸可歸類為亞太地區貿易。我們主要經營亞太地區、跨太平洋市場及亞洲－歐洲市場的服務。

亞太地區

亞太地區是增長最快的貨櫃航運市場之一，主要受大量的製造活動以及持續成長的亞洲中產階級人口不斷增長的消費所推動。區域性自由貿易協定，例如區域全面經濟夥伴協定（「RCEP」）及中國－東盟自由貿易協定（「AFTA」），亦促進有關國家及地區之間的貿易量。

2022年亞太地區的貨櫃港口吞吐量達到517.3百萬TEU，佔全球港口吞吐量的60.0%。2022年，按貨櫃港口吞吐量計，全球前10大貨櫃港口中有9個位於亞洲，其中7個位於大中華區。東盟國家為新興市場並受惠於製造生產線轉移至東南亞國家。2017年至2022年，印度次大陸的貨櫃港口吞吐量以4.0%的複合年增長率增長。2017年至2022年，印度的貨櫃港口吞吐量以5.9%的複合年增長率增長，為印度次大陸貨櫃港口吞吐量增長的主要驅動力。澳洲及新西蘭於整個大洋洲貢獻了大部分的貨櫃港口吞吐量。受商品需求的上升趨勢及強勁的國內消費，以及港口吞吐量開始恢復正常，並於2022年增長0.9%所推動，彼等於2021年的港口吞吐量合計增長6.6%。

行業概覽

按國家或地區劃分的亞太地區貨櫃港口吞吐量(千TEU)

亞太地區	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2017年至2022年 複合年增長率	2022年至2027年 複合年增長率 (預測)
亞洲	406,567	427,481	438,694	438,110	463,288	470,183	3.0%	2.7%
大中華區	252,235	262,544	270,149	272,021	289,649	298,589	3.4%	不適用
中國大陸	219,963	230,980	239,797	242,846	258,900	269,277	4.1%	不適用
北亞	51,003	53,373	53,466	51,800	53,711	52,466	0.6%	不適用
東南亞	103,329	111,564	115,080	114,289	119,928	119,128	2.9%	不適用
印度次大陸	27,271	30,073	31,120	29,591	34,091	33,243	4.0%	6.2%
大洋洲	12,606	13,232	13,084	12,863	13,754	13,886	2.0%	2.3%
總計	446,444	470,787	482,898	480,564	511,134	517,312	3.0%	2.9%

資料來源：德路里，自德路里貨櫃預測報告的預測，2023年第一季度

附註：不適用是由於無法獲得亞洲範圍內子市場的預測數據所致。

行業概覽

大中華區是最重要的市場之一，擁有最密集的航線網絡。就亞太地區的航運服務而言，於2023年2月，超過80家貨櫃航運公司在大中華區港口經營超過400條航線服務。

掛靠大中華區的亞太地區貿易航線數據

按照貿易航線劃分的掛靠大中華區的亞太地區貿易航線	航線服務數量	周運力 (TEU)	配置船舶數量	船隊名義運力 (TEU)	船舶平均運力 (TEU)
亞洲區內					
大中華區－北亞	136	152,275	218	266,470	1,222
大中華區－東南亞	104	196,103	257	588,183	2,289
大中華區－北亞－東南亞	90	180,313	323	734,167	2,273
大中華區內 (不包括中國大陸內貿航線)	28	33,553	38	45,235	1,190
亞洲－印度次大陸					
大中華區－印度次大陸	32	107,336	157	651,771	4,151
亞洲－大洋洲					
大中華區－大洋洲	24	55,513	99	397,716	4,017
總計	414	725,093	1,092	2,683,542	2,457

資料來源：德路里、Alphaliner，於2023年2月。

亞太地區市場的貨櫃航運公司有三大類：(i)專注於長途運輸的全球運營商，通過服務亞太地區以支持長途運輸或作為服務延伸；(ii)專注於區域服務但在各大洲擁有重要業務的全球運營商；及(iii)專注於亞太地區的貨櫃航運公司，其業務重點為亞太地區服務。我們是專注於亞太地區的主要貨櫃航運公司之一。

全球貨櫃航運公司排名 (截至2023年3月1日)

排名	運營商	公司類型	運力 (TEU)	佔有率
1	MSC	專注長途	4,679,885	17.8%
2	Maersk	專注長途	4,198,646	16.0%
3	CMA CGM	專注長途	3,393,125	12.9%
4	中遠集團	專注長途	2,868,305	10.9%
5	Hapag Lloyd	專注長途	1,795,177	6.8%
6	Evergreen	專注長途	1,663,046	6.3%
7	ONE	專注長途	1,531,151	5.8%
8	HMM	專注長途	816,365	3.1%
9	YM Marine	專注長途	705,614	2.7%
10	Zim	專注長途	549,034	2.1%
.....				
20	本集團	專注亞太地區	105,195	0.4%

資料來源：Alphaliner

亞太地區按配置運力劃分的 貨櫃航運公司排名 (於2023年2月)

排名	公司名稱	公司類型	運力 (TEU)	運力佔有率
1	中遠	專注長途	284,269	8.3%
2	東方海外	專注長途	241,622	7.0%
3	Sealand	覆蓋全球	223,825	6.5%
4	Evergreen	專注長途	218,966	6.4%
5	萬海航運	專注亞太地區	202,850	5.9%
6	ONE	專注長途	191,721	5.6%
7	MSC	專注長途	185,797	5.4%
8	CNC	專注亞太地區	177,269	5.2%
9	CMA CGM	專注長途	147,017	4.3%
10	SITC	專注亞太地區	143,942	4.2%
11	KMTC	專注亞太地區	129,705	3.8%
12	HMM	專注長途	98,641	2.9%
13	Maersk	專注長途	97,113	2.8%
14	德翔海運	專注亞太地區	88,646	2.6%

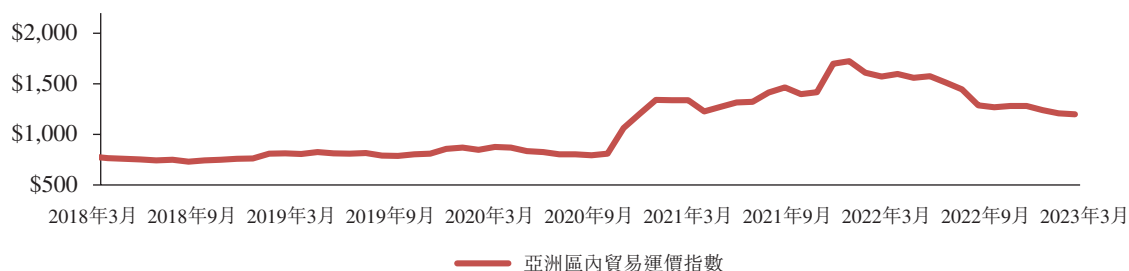
資料來源：德路里、Alphaliner。*專注亞太地區的貨櫃航運公司定義為亞太地區服務數量佔服務總數70%以上的公司。

於2022年，亞洲區內貿易市場的貨櫃航運量佔全球貨櫃航運量的15.4%，於2017年至2022年期間，按複合年增長率2.7%增長，高於全球2.6%的平均年增長率。亞洲區內貿易的運費在COVID-19出現之前保持穩定。於2017年至2019年期間，由於供需相對動態平衡，德路里亞洲區內貿易運價指數介乎每FEU 717美元至882美元之間。自2020年11月起，由於全球供應鏈中斷、貨櫃短缺、港口擠塞以及最重要的貨櫃航運公司將船舶重新分配到利潤更高的東－西貿易航線進一步削弱亞洲區內貿易市場配置的

行業概覽

運力，導致運價大幅上漲。在穩健的地區需求支持下，運價指數於2022年1月見頂後，於2023年3月調整至每FEU 1,330美元，仍高於2017年至2019年的水平。

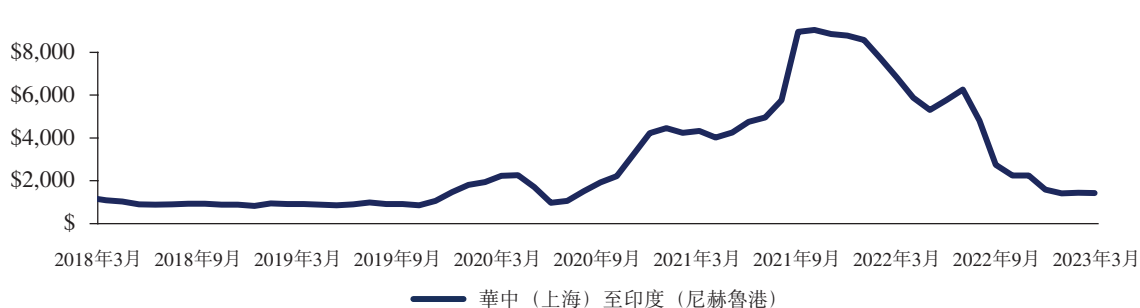
亞洲區內貿易運價指數(美元/FEU)



資源來源：德路里

於2021年，亞洲－印度次大陸貨櫃航運量佔世界貨櫃航運量的2.7%，於2017年至2021年期間按複合年增長率2.9%增長。於2017年至2019年期間，德路里華中(上海)至印度(尼赫魯港)平均運價介乎每FEU 570美元至1,290美元。由於貨櫃短缺以及船舶供應減少，運價自2020年下半年開始上漲，並於2021年10月達至最高位。由於需求疲軟，運費自2022年8月起大幅下降，並自2023年2月起開始穩定。於2023年3月，運價為每FEU 1,030美元。

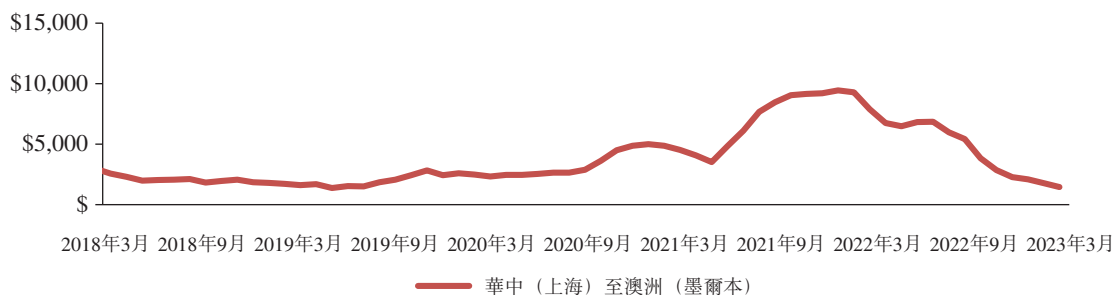
華中(上海)至印度(尼赫魯港)運價(美元/FEU)



資源來源：德路里

於2021年，亞洲－大洋洲航運量佔全球貨櫃航運量的1.9%。過去5年的航運量保持穩定，於2017年至2021年期間每年平均增長率為1.0%。於2017年至2019年期間，德路里華中(上海)－澳洲(墨爾本)平均運價介乎每FEU 1,090美元至3,060美元。受惠於大洋洲地區需求強勁以及運力削減，基準運價自2020年9月起開始上漲，並於2022年1月達至最高位。運費自2022年3月起逐漸下降，主要是由於運力增加。於2023年3月，運價為每FEU 1,190美元。

華中(上海)至澳洲(墨爾本)運價(美元/FEU)



資源來源：德路里

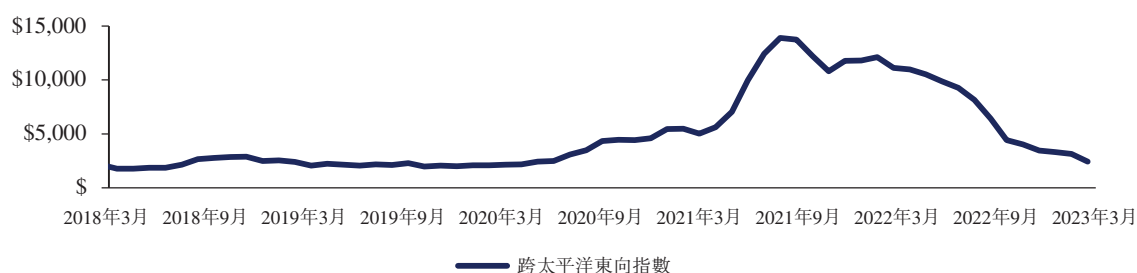
行業概覽

跨太平洋

於2021年，跨太平洋的航運量達31.2百萬TEU，佔全球航運量的13.2%。東向為主要航線，佔2021年跨太平洋航線總量的79.4%。受北美消費者對亞洲製造產品的強勁需求帶動，東行的貨櫃航運量在COVID-19疫情後迅速增長。於2017年至2019年期間，德路里跨太平洋東向運價指數介乎每FEU 1,697美元至2,885美元。該指數水平自2020年下半年開始大幅上升，並於2021年8月達至最高位。儘管貨櫃航運公司已投放更多運力於跨太平洋，美國港口的嚴重擠塞情況迫使許多承運人為了減少船期延遲並提高船期的可靠性而取消航程，由此，需求強勁和運力緊張支撐了運價。由於港口擁堵的緩解增加了有效運力，運費自2022年3月起逐漸下降。於2023年3月，運價為每FEU 2,443美元。

行業概覽

跨太平洋東向運價指數 (美元 / FEU)

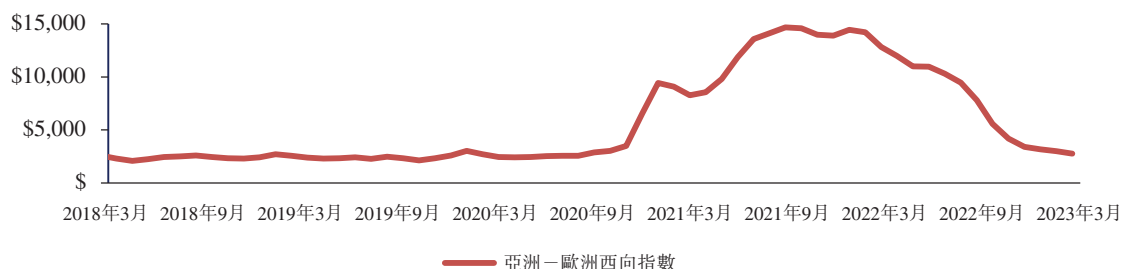


資源來源：德路里

亞洲－歐洲

於2021年，亞洲－歐洲航線約佔全球航運量的10.2%。亞洲－歐洲可進一步劃分為亞洲－北歐及亞洲－地中海。西向為主要航線，佔2021年亞洲－歐洲航線總航運量的69.0%。受到強勁需求帶動，2021年的西向航運量在前一年度收縮5.4%後增長約8.3%。歐洲貨櫃港口整體吞吐量於2020年下降3.1%之後，於2021年亦增長5.1%。於2017年至2019年期間，德路里亞洲－歐洲西向運價指數介乎每FEU 1,602美元至2,405美元。該指數水平自2021年1月開始急升，並於2021年9月達至最高位。亞洲生產中斷、貨櫃緊缺、供應鏈瓶頸及歐洲港口擁堵，加上歐洲的強大需求，支持運費上升。由於需求疲軟以及供應鏈瓶頸及港口擁堵的緩解，運費自2022年3月起逐漸下降。於2023年3月，運費為每FEU 2,295美元。

亞洲－歐洲西向運價指數 (美元 / FEU)



資源來源：德路里

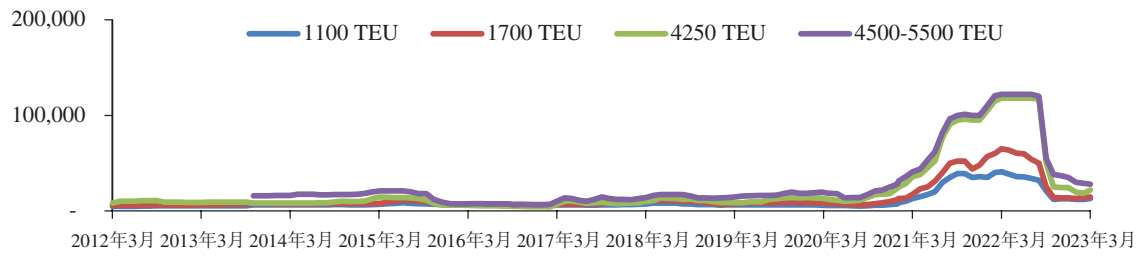
貨櫃航運資產價格、盈利及船用燃油價格

定期租船費率 (「期租費率」)

租船費率主要取決於市場當前的供求動態 (尤其是對於較短的租賃期)。COVID-19疫情對全球貨櫃處理能力帶來重大不利影響，導致全球許多主要港口效率低下，從而進一步減少了貨櫃船的有效供應，並大幅推高了租船費率。2021年，租船費率隨運費上漲而上漲。貨櫃運費自其於2021年9月的高峰開始下降，期租費率亦跟隨該趨勢。由於港口裝卸放緩和運費下降而令對貨櫃船的需求放軟，期租費率於2022年第四季大幅下降。根據德路里於2023年第一季公佈的貨櫃預測報告，2023年12個月的平均期租費率預計將較2022年減少70%至80%，就1,100 TEU船舶而言約達每天8,578美元、就1,700 TEU船舶而言約達每天9,877美元、就4,250 TEU船舶而言約達每天13,644美元，以及就4,500至5,500 TEU船舶而言約達每天20,587美元，高於2019年的水平。預計2024年的平均12個月期租費率將從2023年的水平進一步調整，大型船舶的費率將低於2019年的水平，而較小型船舶的費率將略高於2019年的水平。

行業概覽

按船舶大小劃分的一年期租費率(美元／天)



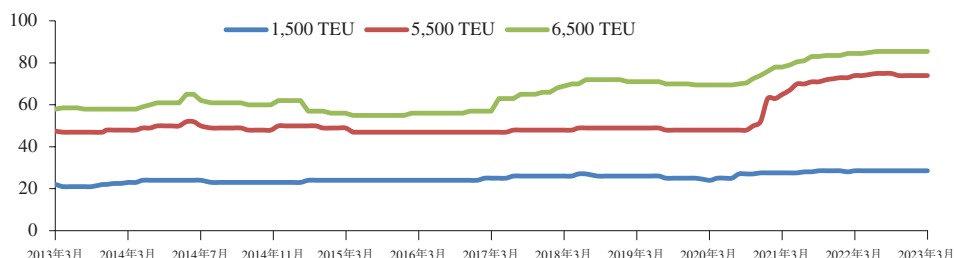
資料來源：德路里

行業概覽

船舶價格市場

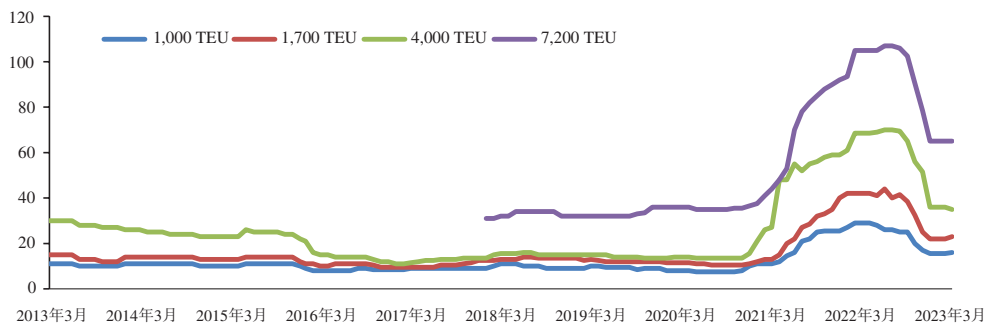
2012年至2020年，新造船價格和二手船舶價格一直處於低位。2021年以來，貨櫃船的新訂單大幅增加，導致全球造船能力受限。較高的租船市場價格也推動二手船舶市場價格走強。自2022年8月起，隨著租船費率的下降，二手船舶市場開始走弱。然而，自2020年以來，貨櫃船及其他船舶領域有大量新造船訂單。造船廠現時使用率高，支持新造船價格。

新造船價格(百萬美元)



資料來源：德路里

二手船舶價格(百萬美元)



資料來源：德路里

根據德路里於2023年第一季公佈的貨櫃預測，二手資產價格預計將於2023年及2024年下降。預計測於2023年，5年船齡的3,500 TEU船舶的平均價格為20.3百萬美元，相比之下，2022年的平均價格為57.3百萬美元。預計2024年的平均價格將進一步下降至14.7百萬美元，但仍較2019年高出5.2%。

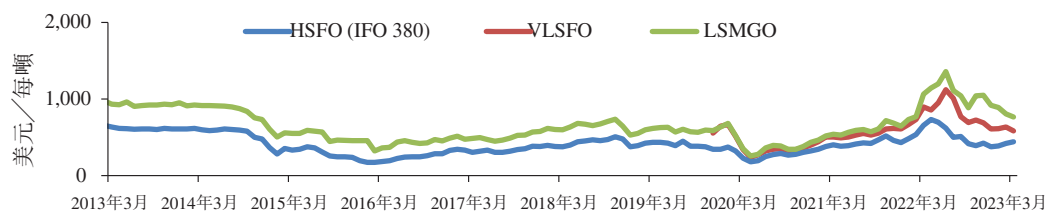
船用燃油價格分析

船用燃油價格與全球原油價格高度相關。船用燃油價格於2014年下半年至2020年保持在相對較低水平。由於COVID-19疫情導致全球油價下跌，船用燃油價格於2020年仍處於低位。受俄烏戰爭引發的能源危機形勢及石油需求回暖影響，2021年燃油價格逐漸回升，2022年上半年大幅上漲。自2022年年中起，由於對全球經濟的擔憂漸增，造成船用燃油價格暴跌。

IMO自2020年初起推出了一項新規定，以限制船舶使用最大硫含量為0.5%的燃油。倘船舶想要燃燒高硫燃油(HSFO，最大硫含量為3.5%)則需安裝脫硫塔。低硫船用輕油(LSMGO)因其最大硫含量通常為0.1%，亦被認為是低硫燃油。當VLSFO的市場價格顯著高於HSFO時，裝有脫硫塔的船舶將在船用燃油成本上享有成本優勢。

行業概覽

平均船用燃油價格(美元／噸)



附註：新加坡歷史平均船用燃油價格。

資料來源：德路里

監管概覽

概覽

本節概述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。

與本集團在香港的業務及營運有關的法律法規

普通法

(a) 合約

作為貨運班輪公司，我們為尋求在亞洲、印度次大陸、中東及太平洋地區運送貨物的客戶提供服務。於與各客戶訂立正式委聘後，合約條款將規管我們與客戶的關係。合約類型根據我們訂立每份合約時的能力而有所不同：

- (i) 倘我們受客戶委聘擔任海運貨物承運人，我們通常根據提單所載的標準條款及條件與客戶訂立合約，該等條款及條件受海牙威士比規則所規限（進一步詳情請參閱「國際法律及法規－國際公約、規則及守則」）；
- (ii) 倘我們按點對點基準與客戶進行委聘，聯合運輸合約（在多式運輸的情況下）的條款將規管合約關係；或
- (iii) 倘我們於海上運輸階段擔任主事人及作為客戶代理協商其他階段的一系列運輸合約，則提單及代理合約將規管合約關係。

我們亦向船舶的承運人或營運商提供船務代理服務。船務代理服務協議的條款規管我們與船舶承運人／營運商的關係。

亦有對我們業務而言屬重大的其他類型合約，包括但不限於租船合約、船舶共享協議、港口代理協議、有關貨櫃及船用燃油的協議。

(b) 委託保管

當貨物在船上或由我們持有時，我們會根據委託保管安排作為受託人保管及維護貨物，而貨物利益方則作為委託人。委託保管協議的條款通常會規管有關安排中的關係。作為受託人，我們有責任以合理的謹慎及技能保管及維護船舶上或由我們持有的貨物。

監管概覽

(c) 侵權法

除合約及委託保管外，根據普通侵權法，我們對因疏忽或因錯誤交付而導致的貨物損失或損壞對貨物利益方負有謹慎責任。

香港法例

(a) 《商船條例》(香港法例第281章) (「MSO」)

MSO主要規管(其中包括)香港海事處處長(「海事處處長」)的船舶註冊及發牌、沒收船舶及扣留船舶。MSO的條文並未完全涵蓋有關註冊的法律規定。其應與下文所述的其他條例一併閱讀(進一步詳情請參閱本節的「與本集團在香港的業務及營運有關的法律法規－香港法例－(d)《商船(註冊)條例》(香港法例第415章)」「MSRO」)。

(b) 《商船(安全)條例》(香港法例第369章) (「MSSO」)

MSSO令多項與香港船舶安全有關的國際公約及守則生效，其中包括《國際海上人命安全公約》(「SOLAS」)、《國際載重線公約》(「載重線公約」)及國際海事組織(「IMO」)頒佈的《國際海運危險貨物規則》(「IMDG」)(進一步詳情請參閱「國際法律及法規－國際公約、規則及守則」)。

IMO是聯合國下屬的國際組織，負責航運安全及防止船舶污染。自1967年起，香港成為IMO的附屬會員。

由於海事處處長獲MSSO授權扣留任何在香港註冊或香港水域的不安全船舶，我們有責任確保我們營運的船舶，其船體、設備及機械、救生設備及載重線均符合MSSO及MSSO第IX部制定的規例。

根據MSSO第IX部制定的條例之一是《商船(安全)(遇險訊號及避碰)規例》(香港法例第369N章) (「MSSSDPC規例N」)，涉及防止船舶碰撞。該法規令《1972年國際海上避碰規則》(「COLREGS」)生效(進一步詳情請參閱「國際法律及法規－國際公約、規則及守則」)。我們的船舶運營須遵守該規定。

監管概覽

(c) 《商船(防止及控制污染)條例》(香港法例第413章) (「MSPCPO」)

MSPCPO在香港實施《國際防止船舶造成污染公約》(「MARPOL」)及相關議定書。防止及控制船舶污染及其他相關事項均與我們的日常業務運營有關。

(d) 《商船(註冊)條例》(香港法例第415章) (「MSRO」)

MSRO及其附屬法規載有在香港註冊船舶以及船舶抵押的設立及註冊的詳情。就船舶註冊而言，MSRO應與MSO一併閱讀。

船舶在香港註冊後，即懸掛香港旗幟航行，即使有關船舶在香港水域以外航行，與船舶有關的事宜亦須受香港管轄。

(e) 《海上貨物運輸條例》(香港法例第462章) (「CGSO」)

CGSO在香港實施《海牙威士比規則》(「海牙威士比規則」)。海牙威士比規則規管承運人、托運人及貨物利益方的權利和責任(進一步詳情請參閱「國際法律及法規－國際公約、規則及守則」)。

除海牙威士比規則的條文外，CGSO規定了海牙威士比規則在香港的使用框架。CGSO第3條規定：(i)海牙威士比規則亦適用於用船舶進行而且付運港是在香港境內的海上貨物運輸，不論運輸是否在海牙威士比規則所指的兩個不同國家境內的港口之間進行，前提是該合約對發出提單或發出任何類似的所有權文件有明訂或隱含的規定；及(ii)海牙威士比規則亦適用於任何提單及其他不可轉讓文件，若其所載有或所證明的合約明訂規定該合約須受海牙威士比規則所管限。

CGSO與我們的業務非常相關，因為與客戶已訂立或將訂立的大量合約將以提單的形式訂立。

(f) 《運貨貨櫃(安全)條例》(香港法例第506章) (「FCSO」)

FCSO適用於任何在香港境內的貨櫃(不論是在香港或其他地方製造)。我們有責任確保我們在香港使用、租賃或擁有(作為受託人)的貨櫃符合FCSO的法定規定。其

監管概覽

中包括：(i)安全合格牌照的有效批准；(ii)貨櫃上顯示最大操作總質量的標記與安全合格牌照上的最大總質量的資料相符；及(iii)根據FCSO適當保養及檢查貨櫃。

FCSO由其他附屬法例組成，即《運貨貨櫃(安全)(要求批准貨櫃的申請)規例》、《運貨貨櫃(安全)(費用)規例》、《運貨貨櫃(安全)(關於獲授權人的安排)令》及《運貨貨櫃(安全)(檢驗程序)令》，令根據《1972年國際集裝箱安全公約》(「1972年CSC」)的貨櫃測試和批准的國際標準生效(進一步詳情請參閱「國際法律及法規－國際公約、規則及守則」)。

(g) 《商船(碰撞損害賠償責任及補救)條例》(香港法例第508章)(「MSCDLSO」)

MSCDLSO規管在船舶碰撞導致其中一艘或多艘船舶、其貨物或運費、或船上任何財產損害或損失或人身傷害或死亡時，船東的責任。MSCDLSO亦令《1989年國際救助公約》(「1989年救助公約」)生效，該公約載明有關救助作業的國際規則(進一步詳情請參閱「國際法律及法規－國際公約、規則及守則」)。

國際法律及法規

國際公約、規則及守則

該等國際公約、規則與我們的日常經營及我們營運的船舶有關。

(a) SOLAS

SOLAS規定船舶在建造、設備、消防安全、救生、無線電通信、航行、貨物運輸及作業等多個方面應達到的最低安全標準。

(b) 載重線公約

載重線公約涉及船舶可裝載的吃水限制方面的安全。遵守載重線公約降低船舶在裝載後與重量有關的風險。

(c) IMDG

IMDG規管包裝形式的危險貨物或物質的運輸，以提高船上運輸的安全並防止污染。

監管概覽

(d) COLREGS

COLREGS載有船舶航行規則，以防止在國際水域及與國際水域相連的所有水域中兩艘或多於兩艘的船舶發生碰撞。該等規則涵蓋：(i)操舵和航行；(ii)在夜間使用燈光；及(iii)聲音及燈光信號的使用。

(e) MARPOL

MARPOL制定防止和減少日常操作或事故造成的船舶對海洋造成污染的規定。屬於MARPOL範圍的污染類型介乎油、有毒液體物質、包裝形式的有害物質、污水、垃圾及空氣污染。

(f) 海牙威士比規則

海牙威士比規則是關於海上貨物運輸的承運人、托運人及貨物利益方之間的強制性法定權利及義務法律框架。本質上，海牙威士比規則僅涵蓋由提單（包括直接提單）或任何與海上貨物運輸有關的任何類似的所有權憑證所涵蓋的運輸合約，只要(i)該提單是在締約國家內發出；(ii)有關運輸是從締約國家境內的港口出發；或(iii)該提單所載有或所證明的合約規定該合約受規則或受使規則生效的任何國家法例所管限。

(g) 1972年CSC

1972年CSC規定貨櫃運輸、處理及維護的國際標準。貨櫃須遵守1972年CSC制定的測試程序和要求。1972年CSC亦通過規定國際安全法規，促進貨櫃的國際運輸。

(h) 1989年救助公約

1989年救助公約規定與救助作業有關的規則，即救助處於危險中的船舶、船上財產或貨物的行為。

1989年救助公約規管在救助作業中的救助人、船東及船長的職責。該公約亦規定(i)成功拯救一艘船舶或其貨物的救助人將獲得獎勵；及(ii)採取措施防止或盡量減少對環境損害的救助人，不論船舶或貨物是否獲救，亦會獲得獎勵。

監管概覽

(i) 《航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約》(「STCW」)

STCW為船長及船員設定最低資格，並以國際標準制定培訓、發證及當值的最低要求。值得一提的是，STCW適用於在訪問屬公約締約國的港口時懸掛非締約國旗幟的船舶。

(j) 國際安全管理守則(「ISM守則」)

IMO已採納ISM守則，以就船舶安全管理及操作及防止污染規定國際標準。

根據ISM守則，船東須(i)制定安全及環保政策；及(ii)指定一名或多名人士監察每艘船舶營運的安全及防止污染方面。船東及船長亦各自負責促進船舶的安全管理及操作及防止污染。

(k) 《國際船舶和港口設施保安規則》(「ISPS規則」)

IMO已採納ISPS規則，以提供一個國際框架，使各締約國、船舶及港口當局可合作發現和制止安全威脅。根據ISPS規則，船東須在每艘船舶上指定保安人員。

(l) 《海事勞工公約》(「MLC公約」)

MLC公約旨在保護海員的工作權利，包括：(i)在船舶上工作的最低要求；(ii)僱用條件；(iii)住宿、娛樂設施、食物及餐飲；及(iv)健康保護、醫療、福利及社會保障。

MLC公約於2015年獲中國大陸批准，並於2018年擴展至香港。

其他法規

(a) 船級社

船級社就船舶的安全及污染控制提供船舶認證。

船舶入級的目的是確保結構部件、船體、機械、設備及系統符合船級社的標準及規則，以維持船上的基本功能。入級程序包括對新船舶的設計方案進行技術審查、參加造船廠建造船舶、參加海上試航及其他與船舶相關的試航。一旦船級社證明船舶符合其標準及規則，即對該船舶進行入級。

監管概覽

船舶入級亦代表註冊船舶所在的國家主管部門（即船旗國主管部門）參與核實對國際及／或國家法規的遵守情況。

為維持船級，入級船舶須定期進行檢驗，以核實船舶是否符合該等標準及規則。該等檢驗包括：

- (i) 換證／特別檢驗：自入級證書日期（「週年日期」）起每5年進行船舶不同部分的詳盡檢驗及測試；
- (ii) 中間檢驗：在第二個週年日期前三個月至第三個週年日期後三個月之間對規則所指明的架構進行檢查及檢驗；
- (iii) 年度檢驗：於每個週年日期前三個月至其後三個月之間檢查船體、設備及機械；
- (iv) 底部／塢內檢驗：在船塢或水下檢查船體外部；
- (v) 尾管軸檢驗：螺旋槳軸及管軸及船尾軸承的檢驗；
- (vi) 鍋爐檢驗：鍋爐及導熱油爐的檢驗；及
- (vii) 就維持可能獲授予該等船舶的額外船級標記的其他檢驗，表明其符合若干額外自願標準（如有）。

全球有11個公認的船級社，彼等是國際船級社協會的成員。

我們須確保我們的船舶按相關船級社所規定的標準建造並接受檢驗。

(b) 國家港口條例

當我們的船舶駛往當地港口時，我們須就航行、錨泊、停泊、健康及衛生控制、污染等遵守當地港口部門或其他政府部門的法規及指示。

監管概覽

與本集團在台灣的業務及營運有關的法律法規

商業組織的形式

(a) 商業組織的主要形式

外國實體在台灣投資或開展業務所使用的主要商業組織形式包括在台灣註冊成立的公司（即附屬公司）、外國註冊成立公司的分支機構及代表辦事處。外國實體亦可通過與當地實體的其他類型業務關係開展業務，如合營企業、許可、分銷權或代理關係。

(b) 附屬公司與分公司的比較

從台灣法律（包括公司法、所得稅法及台灣財政部頒佈的相關裁定）觀點來看，附屬公司與分公司之間的主要區別為：(i)分公司毋須就匯回其總部的收入繳納21%的預扣稅，且毋須繳納5%的未分配溢利稅，(ii)分公司需要處理的行政事務較少，及承擔較低的維護成本，但(iii)分公司視為與其總部同一法律實體，因此無法與其總部的負債分開。分公司的台灣稅務負擔一般較附屬公司輕。就第(ii)項而言，分公司毋須設立董事會及舉行董事會及股東的會議，而以上對附屬公司而言乃屬必要。就第(iii)項而言，由於分公司不被視為獨立法人，而是其外國母公司的一部分，若分公司的資產不足以支付其負債，則該分公司的負債理論上將延續至其外國母公司。就具有獨立法人身份的附屬公司而言，除非附屬公司的外國母公司根據法律或合約與該附屬公司共同承擔責任，否則附屬公司的負債不得延續至外國母公司。

稅項

(a) 營業稅

營業稅為增值稅的一種形式，按貨品與服務的價值徵收。根據加值型及非加值型營業稅法，一般業務的現行增值稅為5%。除極少數例外情況外，增值稅適用於逐利實體（「逐利實體」）銷售大多數貨品及服務並由買方支付。有關出口貨品及服務的增值稅率為0%。進口貨品及服務的增值稅為5%，並由進口方支付。

監管概覽

(b) 所得稅

根據所得稅法，逐利實體所得稅適用於任何類別的逐利實體（不論何種業務形式），包括外商合法實體的公司、分公司及工作場所（儘管並無提供予工作場所的逐利實體登記），但合夥企業及獨資企業除外。離岸成立的逐利實體僅須繳納有關台灣所得收入的所得稅。離岸逐利實體的分公司不僅需要繳納有關台灣所得收入的所得稅，亦須繳納由分公司入賬的離岸收入的所得稅。

(c) 預扣稅

根據所得稅法及各類所得扣繳率標準，實體的負責人或會計主管人員（包括政府代理）須自若干付款預扣稅項。對外商實體的所有利息及特許權付款須繳納20%的預扣稅，而對外商實體的股利付款須繳納21%的預扣稅，惟具有適用稅項條約提供優惠預扣稅率者除外。

外匯管制

於台灣，外匯管制乃受管理外匯條例規管，由台灣中央銀行（「中央銀行」）管理。外匯收支或交易申報辦法規定，超過新台幣500,000元的每筆外匯匯款須通過銀行上報中央銀行。現行法規有利於與貿易相關的外匯交易。因此，從貨品和服務出口賺取的外幣現在可以由出口商保留及自由使用，而進口貨品和服務所需的所有外幣可以從指定的外匯銀行購買。除貿易外，在台灣註冊成立的公司及居民個人，分別可在未經中央銀行事先外匯批准的情況下，每個曆年將最多50,000,000美元（或等值）及5,000,000美元（或等值）的外幣匯出台灣以外。此外，台灣公司及居民個人，分別可在未經外匯批准的情況下，每個曆年將最多50,000,000美元（或等值）及5,000,000美元（或等值）外幣匯入台灣。儘管有上述規定，中央銀行可根據經濟金融形勢和維護外匯市場秩序的需要，要求每年超過一定金額的若干兌換須經中央銀行外匯審批。

監管概覽

一般而言，下列任何情況均須經中央銀行事先外匯審批：

- (a) 台灣公司或行號年度必要匯款累積結購或結售金額超過50,000,000美元（或等值）的必要匯款；或台灣團體或居民個人年度累積結購或結售金額超過5,000,000美元（或等值金額）的必要匯款。
- (b) 未滿二十周歲持身分證或「台灣地區相關居留證」或「外僑居留證」（有效期超過一年）的自然人，或單筆匯款超過新台幣500,000元（或等值）。
- (c) 非居民購買或出售外匯超過100,000美元的以下單筆匯款：
 - (i) 在台灣境內的承包工程收入；
 - (ii) 在台灣境內未決法律糾紛的擔保金及仲裁費；
 - (iii) 與依法取得或經主管機關批准取得在台灣境內自用不動產有關的款項；
 - (iv) 在台灣境內合法取得的遺產、保險金及撫卹金。
- (d) 其他必要匯款。

監管概覽

外籍人士

根據就業服務法（「就業服務法」）及外國人從事就業服務法第四十六條第一項第一款至第六款工作資格及審查標準，外籍人士在台灣工作時，即使僅在台灣短期工作，亦須取得工作許可證。對於將在台灣實際工作的分公司經理，亦需要工作許可證。申請工作許可證，僱主應符合以下要求：

(a) 就台灣附屬公司而言

- (i) 台灣成立不足一年：實收資本新台幣5,000,000元以上，年收入不少於新台幣10,000,000元，進出口交易不少於1,000,000美元或（代理）佣金不少於400,000美元；或
- (ii) 於台灣成立一年以上：最近一年或過去三年，平均年收入不少於新台幣10,000,000元，平均進出口交易額不少於1,000,000美元或平均（代理）佣金不少於400,000美元。

(b) 就外國公司的台灣分公司而言

- (i) 於台灣成立不足一年：營運資金超過新台幣5,000,000元，年收入不少於新台幣10,000,000元，進出口交易不少於1,000,000美元或（代理）佣金不少於400,000美元；或
- (ii) 於台灣成立一年以上：最近一年或過去三年，平均年收入不少於新台幣10,000,000元，平均進出口交易額不少於1,000,000美元或平均（代理）佣金不少於400,000美元。

監管概覽

僱用

於台灣，勞動基準法（「勞動基準法」）屬設定工作時間、加班費、休假及福利、遣散費等僱用條款及條件最低規定及標準的基準法。最低工資規定由勞動部（「勞動部」）確定。當前最低工資為每月新台幣25,250元，或每小時新台幣168元。僱主須為其僱員繳付以下社會保險(i)勞工退休金制度（根據勞動基準法（舊退休金制度）或勞工退休金條例（新退休金制度，更多詳情載於下文））；(ii)全民健康保險（根據全民健康保險法）；(iii)就業保險（主要為失業補助）（根據就業保險法）；及(iv)勞工保險（根據勞工保險條例）。

台灣目前運作兩種獨立的法定退休金制度－舊退休金制度與新退休金制度。新退休金制度為根據勞工退休金條例設立的計劃，於2005年7月1日生效，適用於2005年7月1日後聘用的僱員。於2005年7月1日之前聘用的僱員可選擇維持舊退休金制度（勞動基準法項下的一項計劃）或轉向新退休金制度。

儘管舊退休金制度乃基於中央退休金賬戶，然而，新退休金制度設立個人退休賬戶（「個人退休賬戶」）並規定供款計劃：僱主為每名僱員向個人退休賬戶至少供款僱員每月工資的6%，及當僱員由一名僱主轉向另外一名時，有關個人退休賬戶將伴隨僱員。僱員於達到60歲後退休時，將合資格享有其個人退休賬戶項下的福利。當新退休金制度保障的僱員變更僱用關係時，前僱主供款的金額繼續存置於同一個人退休賬戶。因此，根據新退休金制度，僱用關係轉移對已累計的退休金並無影響。

此外，台灣保護僱員（並無單方意定僱用關係）。僱主不可單方面終止僱用協議，除非彼等可明確證實符合勞動基準法所載的若干法定規定。於多數情況下，僱主須於終止僱用時向僱員支付法定遣散費。

台灣的所有僱員，包括外派人員，均受勞動基準法保障，惟於勞動部排除在外特定的行業或職業工作除外。勞動基準法亦適用於外派人員，除非彼等受僱於有限的排除在外的行業或職業。經理受勞動基準法保障，除非其為委任／授權經理，且符合法院確立的三個元素：(i)已簽署委任或授權協議（並非僱用協議）；(ii)獲公司董事會根據公司法委任擔任經理職位；或(iii)於經濟部投資審議委員會備案的公司的企業登記表登記為負責人／經理。倘上述三個要素任何之一無法確立，則仍可能但難以通過證明其履行職責時具有高度權力和自主權，從而確立個人為委任經理。

監管概覽

隱私法

個人資料保護法（「個人資料保護法」）（前稱電腦處理個人資料保護法）適用於所有自然人、企業及非企業實體及政府機構。

僅在以下情況下，方可蒐集、處理及利用個人資料：(i)資料蒐集者有特定目的；(ii)至少存在一項法定情況（例如，訂約方之間存在合約關係）；(iii)資料蒐集機構向資料主體提供充分的通知。所蒐集的個人資料必須在蒐集時確定的用途範圍內處理及／或使用。

公平交易法

公平交易法（「公平交易法」）旨在限制業務行為及不公平交易行為。就業務行為而言，公平交易法的監管範圍為規管壟斷、併購、一致行動（如業務結盟）、及返售價格維護方面違反競爭。就不公平業務行為而言，公平交易法力求嚴禁誤導廣告及標語、濫用商業機密、複製商業外觀及知識產權法領域的其他違反競爭行為。於公平交易法禁止濫用支配地位時，其規管於市場上具壟斷地位的公司及禁止的活動，包括（例如）通過不公平方式、不適當定價、在不公平情況下向交易對手方提供優惠待遇及其他濫用操守阻止其他從業者競爭。

知識產權

知識產權通過關於商標的法律給予保護。

根據商標法，商標為受普通消費者認可及可將商標擁有人的商品與他人的商品區分的標示。商標可包括任何文字、圖形、記號、顏色、語言、三維形狀及其任何聯合式。標記必須與眾不同且其不可因與其他標記類似以致給公眾造成困惑或誤導（包括未登記的知名國外商標）。

標記一經採納，刊載於商標公告。相應可於三(3)個月內備案。註冊標記自註冊日期起於十(10)年內受保護。然而，倘標記於至少三年並未使用，則註冊標記可由商標部門、當職人員或於權益方申請時註銷。申請額外續期商標登記10年必須於登記屆滿前六個月或之後六個月備案。

監管概覽

根據當前商標法，毋須自有關部門取得事先商標許可批准。然而，商標許可必須於商標部門登記。未能登記商標許可將導致商標許可方不能針對第三方辯護。

環境

根據環境影響評估法，於從事可能導致對環境不利影響的開發活動前，企業須開展環境影響評估及向主管部門遞交環境影響評估聲明（「聲明」）及環境影響評估報告（「報告」），以供審批。倘主管部門認為開發活動可能對環境造成重大影響，可能會要求企業進行第二階段評估。倘相關聲明及／或報告未獲批准，則不會發出開發活動許可。企業於進行開發活動時亦應遵循聲明及報告的內容與結論。主管部門或不時監控及審查有關活動。

企業（例如公司、工廠、礦山及採石場、替代污水處理企業、畜牧企業及中央主管部門指定的其他企業）的運營亦須遵守水污染防治法、空氣污染防治法、噪音管制法及廢棄物清理法等環境法律。該等法律及相關法規根據特別指定行業類別就廢水及廢物排放、廢氣處理、噪音等設立不同標準。企業須遵守相關法律法規訂明的標準及規定，否則，中央或地方政府或就違反處以罰款。

在中國大陸的投資

台灣地區與大陸地區人民關係條例（「關係條例」）涵蓋了廣泛的海峽兩岸的事項，包括文件備案、核證、僱用、繼承、交流、廣告、業務活動及民事與刑事程序。

2002年11月7日，台灣解除了與中國大陸貿易及投資的若干限制。2002年，台灣政府亦已取消了其對直接於中國大陸投資的限制。於2002年前，獲允許之投資或在中國大陸之技術合作須以間接方式投資，亦即透過第三方國家或地區投資，惟投資金額在1百萬美元以內者不受此規定之限制。

監管概覽

關係條例授權經濟部頒佈《在大陸地區從事投資或技術合作許可辦法》及《在大陸地區從事投資或技術合作審查原則》(統稱「《中國大陸投資法規》」)。其中，《中國大陸投資法規》載有台灣人民或法人可以或不得於中國大陸投資或與中國大陸合作的項目名單(「投資名單」)。目前，投資名單分為兩(2)類：一般類與禁止類。「禁止類」為由於(i)國際慣例、(ii)國家安全、(iii)主要基建項目及(iv)工業發展(如核心技術與主要組成部分)的原因禁止台灣人士投資或技術合作。未分類為禁止類的項目為「一般類」，可於經濟部台灣投資審議委員會事先批准的情況下允許投資。

投資法規規定，有意於中國大陸投資或進行技術合作的任何台灣人民、法人、組織或其他實體(「台灣投資者」)必須先向台灣投資審議委員會作出申請(倘向某一家中國大陸企業作出的投資總金額低於1百萬美元則除外，於此情況下，僅須向台灣投資審議委員會進行投資後備案(投資後六(6)個月內)，以茲記錄)。就最高投資總額而言，台灣投資審議委員會的審核原則確立如下：

- (i) 任何台灣個人於中國大陸的最高投資總額：每年新台幣5百萬元；
- (ii) 中小型企業：(A)其淨值或綜合淨值的60%或(B)新台幣80百萬元(以較高者為準)；
- (iii) 其他企業：其淨值或綜合淨值的60%(以較高者為準)。

上述最高投資總額或投資上限並不適用於(i)取得經濟部工業局發出的「企業運總部認定函」的企業，或(ii)跨國企業(「跨國企業」)的台灣附屬公司。跨國企業指一間企業(i)過往年度全球營收達100百萬美元、(ii)於兩個或以上國家擁有附屬公司或分公司、(iii)母公司／總部位於該等附屬公司或分公司實行有效控制及決策以從事跨國生產及運營及(iv)母公司／總部位於台灣境外，但於台灣擁有經濟實體的附屬公司或分公司。

監管概覽

任何從中國大陸回流入台灣的資金將從投資上限中扣除。

《香港澳門關係條例》及《對香港澳門投資或技術合作審核處理辦法》(統稱「**《香港投資法規》**」)訂明，任何台灣投資者必須就其於一家香港企業的投資(包括收購一家香港企業的股權或股份或向一家香港企業提供超過一年的貸款)先向台灣投資審議委員會作出申請(倘向某一家香港企業作出的投資總金額不超過5百萬美元(以個人作出)或50百萬美元(以法定實體作出)則除外，於此情況下，僅須向台灣投資審議委員會進行投資後備案(投資後六個月內)，以茲記錄)。

據台灣法律顧問告知，台灣投資者於我們位於中國大陸及香港附屬公司的直接或間接投資均須遵守上述《中國大陸投資法規》及《香港投資法規》。於2022年10月，陳先生、陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士(彼等為我們的控股股東及(陳依琦女士除外)我們的執行董事)以及吳先生(於有關時間為董事的間接股東)等人各作為台灣投資者，自願向台灣投資審議委員會就以下各項報告：(i)彼等於本公司及上海德聖的過往直接或間接進行且並無取得事前批准或投資後備案的投資。台灣投資審議委員會於2023年4月17日發佈臨時決定，就陳劭翔先生、陳依琦女士及洪先生各自於本公司及上海德聖的過往無取得事前批准或進行投資後備案的直接或間接投資分別處以行政罰款新台幣50,000元(適用法律規定的最低行政罰款金額)。陳劭翔先生、陳依琦女士及洪先生各自已於2023年4月支付彼等被施加的行政罰款。台灣投資審議委員會並無對陳先生、陳太太(彼等為我們的控股股東及執行董事)及吳先生(於有關時間為董事的間接股東)施加處罰。

於支付行政罰款後，作為台灣投資審議委員會要求的糾正措施，陳先生、陳太太、陳劭翔先生、陳依琦女士(彼等為我們的控股股東及(陳依琦女士除外)我們的執行董事)以及吳先生(於有關時間為董事的間接股東)(其中包括)均為台灣投資者，計劃於2023年5月提交申請，以供台灣投資審議委員會最終審批其各自於本公司及上海德聖的過往直接或間接進行且並無取得事前批准或投資後備案的投資。由於本集團成員公司並非台灣實體，其概不會遭處以《中國大陸投資法規》及《香港投資法規》項下的相關處罰。因此，台灣法律顧問表示，本集團成員公司(包括本公司及上海德聖)概不會就台灣投資者的上述投資遭處以《中國大陸投資法規》或《香港投資法規》項下的任何處罰。

監管概覽

與本集團在中國的業務及營運有關的法律及法規

以下為對本集團於中國營運屬重大的主要中國法律法規概要。

外商投資

在中國註冊成立的公司受由全國人民代表大會常務委員會（「全國人大常委會」）於1993年12月29日頒佈並於1994年7月1日生效的中國公司法規管。中國公司法於2018年10月26日經最新修訂並於同日生效。此外，中國的外商投資公司須遵守外商投資法律及法規，包括中國全國人大於2019年3月15日採納並於2020年1月1日生效的《中華人民共和國外商投資法》，以及中國國務院（「國務院」）於2019年12月26日採納並於2020年1月1日生效的《中華人民共和國外商投資法實施條例》（「實施條例」）。《外商投資法》及實施條例取代《中華人民共和國中外合資經營企業法》、《中華人民共和國外商投資企業法》、《中華人民共和國中外合作經營企業法》及其各自實施細則。

《中華人民共和國外商投資法》規定，對外商投資實行准入前國民待遇加負面清單制度，其中「准入前國民待遇」是指，給予外商投資者及其處於市場准入階段投資的待遇應不遜於給予境內投資者及其投資的待遇，而「負面清單」指外國投資者進入中國特定領域或行業的特別管理措施。負面清單以外的外商投資將享受國民待遇。2021年12月27日，國家發展和改革委員會（「國家發改委」）及商務部（「商務部」）聯合頒佈《外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2021年版）》（「負面清單」），於2022年1月1日生效。外國投資者不得投資負面清單中禁止外商投資的領域。投資負面清單中的限制性投資領域，須取得外商投資准入許可。除中國法律法規特別禁止或限制外，任何不屬於負面清單所列限制類或禁止類的產業，一般視為允許外商投資。《鼓勵外商投資產業目錄（2020年版）》由國家發改委及商務部於2020年12月27日聯合頒佈並於2021年1月27日生效。鼓勵類外商投資可享受政府提供的若干優惠待遇及獎勵。

監管概覽

國際海上交通

海上交通安全

全國人大常委會於2021年4月29日最新修訂並採納及於2021年9月1日生效的《中華人民共和國海上交通安全法》(「《海上交通安全法》」)，適用於中國管轄海域內的航行、靠泊、作業及其他有關海上交通安全的活動。根據《海上交通安全法》，船舶應當持有有效的船舶國籍證書和其他法定證書和文件，配備按有關規定出版的航海書籍和資料，懸掛有關國家、地區或者組織的旗幟，並註明船舶名稱、船舶識別號碼、登記港和載重線標記。此外，船舶應符合最低安全配員要求，並且船員持有符合規定證書。外籍船舶不得進入中國內海，惟按照《海上交通安全法》獲得港口許可或另行許可除外。

國際班輪運輸服務

根據國務院於2019年3月2日最新修訂並施行的《中華人民共和國國際海運條例》(「《國際海運條例》」)和中國交通運輸部(「交通運輸部」)於2019年11月28日最新修訂並施行的《中華人民共和國國際海運條例實施細則》，國際航運服務經營者經營進出中國港口的國際班輪運輸業務，須向交通運輸部申請辦理國際班輪運輸業務登記。新開或停開國際班輪運輸航綫，或變更國際班輪運輸船舶或班期，應當提前15日予以公告，並應當於15日內向交通運輸部備案。此外，國際班輪運輸經營者之間訂立涉及中國港口的班輪公會協議、運營協議或運價協議等，應當自協議訂立之日起15日內將協議副本向交通運輸部備案。

運價

根據《國際海運條例》及其實施細則，運價分為公佈運價和協議運價，兩者均須在生效前以規定格式向交通運輸部備案。公佈運價是指國際船舶運輸經營者和無船承運業務經營者運價本上載明的運價，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、無船承運業務經營者書面約定的運價，自交通

監管概覽

運輸部受理備案之時起滿24小時生效。根據交通運輸部於2013年10月15日最新修訂並於2013年11月15日生效的《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》，上海航運交易所獲指定為集裝箱運價備案受理機構。

國際船舶代理服務

根據《國際海運條例》、其實施細則及相關法律法規，外國投資者可在中國投資經營國際船舶代理服務。國際船舶代理經營者接受船舶所有人或者船舶承租人或船舶經營人的委託，可以經營下列業務：(i)辦理船舶進出港口手續，聯繫安排引航、靠泊和裝卸；(ii)代簽提單、運輸合同，代辦接受訂艙業務；(iii)辦理船舶、集裝箱以及貨物的報關手續；(iv)承攬貨物、組織貨載、辦理貨物、集裝箱的托運和中轉；(v)代收運費及代辦結算；(vi)組織客源及辦理有關海上旅客運輸業務；及(vii)其他相關業務。交通運輸部應定期在指定網站上公佈合資格國際船舶代理的名稱。國際船舶代理經營者應在業務投入運營後30天內向交通運輸部備案基本信息。

海峽兩岸間航運

根據交通運輸部於1996年8月19日頒佈及於1996年8月20日生效的《台灣海峽兩岸間航運管理辦法》及由交通運輸部頒佈並於1996年10月31日生效的《交通部關於實施〈台灣海峽兩岸間航運管理辦法〉有關問題的通知》，台灣海峽兩岸航運屬特殊管理的國內運輸。大陸或台灣的獨資航運公司以及大陸及台灣的合資航運公司才能從事兩岸航運業務。如航運公司或船舶經營台灣海峽兩岸雙向直航業務，應當事先向交通運輸部分開申請並取得《台灣海峽兩岸間水路運輸許可證》或《台灣海峽兩岸間船舶營運證》。《台灣海峽兩岸間水路運輸許可證》和《台灣海峽兩岸間船舶營運證》的有效期為一年。就於有效期屆滿後繼續經營台灣海峽兩岸間航運而言，相關航運公司或船舶應提前40天按照規定的申請程序提出書面申請。

監管概覽

集裝箱檢驗檢疫

根據中國海關總署於2018年4月28日最後修訂並於2018年5月1日生效的《進出境集裝箱檢驗檢疫管理辦法》，「進出境集裝箱」一詞是指國際標準化組織所規定的集裝箱，包括出境、進境和過境的實箱及空箱。集裝箱進出中國前、進出中國時或過境時，承運人、貨主或其代理人，必須向海關報告進行檢驗檢疫。

運輸危險貨物

根據交通運輸部於2018年7月31日最後修訂並於2018年9月15日生效的《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須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。船舶載運危險貨物應當在進出港口24小時前（或倘航程不足24小時，則在駛離上一港口前），向海事管理機構辦理船舶載運危險貨物申報手續。經海事管理機構批准後，方可進出港口。根據海上交通安全法，從事危險貨物儲存、裝卸及運輸作業的船舶及海上設施應當配備安全可靠的設備並處於良好狀態，遵守有關危險貨物管理及運輸的國家法規。

外匯

《中華人民共和國外匯管理條例》（「**國家外匯管理局法規**」）乃規管中國外匯的主要法規，由國務院於1996年1月29日頒佈，並於2008年8月5日最後修訂。根據**國家外匯管理局法規**及中國人民銀行於1996年6月20日頒佈並於1996年7月1日生效的《結匯、售匯及付匯管理規定》，經常項目付款（如盈利分配、支付利息以及貿易及服務相關外匯交易）可毋須取得**國家外匯管理局**（「**國家外匯管理局**」）事先批准而以外幣進行，惟須遵守若干程序規定。相反，如人民幣兌換為外幣並匯出中國以支付資本賬戶項目，如直接投資、償還外幣貸款、返還投資及於中國境外投資證券，則須取得適當政府部門的批准或向其登記。

監管概覽

國家外匯管理局發佈《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》(「**國家外匯管理局19號文**」)，於2015年6月1日起生效。國家外匯管理局19號文允許使用外匯資本金劃轉人民幣在中國開展境內股權投資，前提是在外商投資企業的業務範圍內使用並將被視為外商投資企業的再投資。

於2019年10月23日，國家外匯管理局頒佈《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》(「**國家外匯管理局28號文**」)，其於同日生效(第8.2條(於2020年1月1日生效)除外)。通知取消非投資外資企業以其資本金開展境內股權投資的限制。此外，取消境內資產變現賬戶資金結匯使用限制，放寬外國投資者保證金使用及結匯限制。允許試點地區符合條件的企業將資本金、外債及境外上市收入等資本項下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，其資金使用應當真實、符合適用規例，並符合現行資本項目收入管理法規。

僱傭及社會福利

僱傭

根據全國人大常委會於1994年7月5日頒佈，並分別於2009年8月27日及2018年12月29日修訂的《中華人民共和國勞動法》、全國人大常委會於2007年6月29日頒佈並於2012年12月28日最後修訂的《中華人民共和國勞動合同法》及國務院頒佈並於2008年9月18日生效的《中華人民共和國勞動合同法實施條例》，用人單位必須與全職員工簽訂書面勞動合同。用人單位應當嚴格遵守國家標準，對勞動者進行培訓，保障勞動者享有勞動權利和履行勞動義務。用人單位支付勞動者的工資不得低於當地最低工資標準。

監管概覽

社會保險及住房公積金

根據全國人大常委會於2010年10月28日頒佈並於2018年12月29日最後修訂的《中華人民共和國社會保險法》、國務院於1999年4月3日頒佈並於2019年3月24日最新修訂的《中華人民共和國住房公積金管理條例》、國務院於1999年1月22日頒佈並於2019年3月24日最後修訂的《社會保險費徵繳暫行條例》以及其他適用法律及法規，公司應當按照適用的費率為職工繳納基本養老保險、失業保險、生育保險、工傷保險、基本醫療保險和住房公積金。未能按要求及時或全額向地方行政部門繳納該等保險費，可能導致逾期償付或罰款。

租賃

根據中國住房和城鄉建設部於2010年12月1日頒佈並於2011年2月1日生效的《商品房屋租賃管理辦法》，租賃合同訂立後30日內，房屋租賃當事人應當到(房地產)主管部門辦理登記備案。對不符合備案要求，逾期不改正的企業，處以人民幣1,000元以上人民幣10,000元以下罰款。儘管有上述規定，根據《中華人民共和國民法典》，未依照相關法律法規及規則辦理租賃合同登記備案手續不影響合同的效力。

知識產權

商標

全國人大常委會於2019年4月23日最新修訂並於2019年11月1日生效的《中華人民共和國商標法》，保護包括商品商標、服務商標、集體商標和證明商標等註冊商標。商標註冊人對經批准使用商標的商品或服務享有商標專用權。國家知識產權局商標局處理商標註冊，及註冊商標的有效期為十年，自核准註冊之日起計算。

監管概覽

稅項

企業所得稅

根據全國人大常委會頒佈並於2018年12月29日生效的《中華人民共和國企業所得稅法(2018修正)》(「**企業所得稅法**」)及國務院頒佈並於2019年4月23日生效的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》(「**企業所得稅條例**」)，企業分為居民企業和非居民企業。居民企業是指依照中國法律成立，或者依照外國(地區)法律成立但實際管理機構在中國境內的企業。非居民企業是指依照外國(地區)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(不論是否通過在中國境內設立機構場所)。根據企業所得稅法及企業所得稅條例，企業所得稅的稅率為25%。倘非居民企業未在中國境內設立機構或場所，或者雖設立機構或場所但取得的收入與其所設機構或場所沒有實際聯繫，應當就其來源於中國境內的收入繳納企業所得稅，適用稅率為20%。

增值稅

根據國務院最後修訂並於2017年11月19日生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例》及中國大陸財政部於2011年10月28日最後修訂並於2011年11月1日生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則》(連同《中華人民共和國增值稅暫行條例》，統稱為「**增值稅法**」)，在中國境內銷售貨物或提供加工、修理修配勞務、銷售服務、無形資產或不動產或進口貨物的納稅人，為增值稅的納稅人，應當依照增值稅法繳納增值稅。除增值稅法所規定者外，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、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》的附件三《營業稅改徵增值稅試點過渡政策的規定》，納稅人提供的直接或者間接國際貨物運輸代理服務免徵增值稅。

監管概覽

股利預扣稅

企業所得稅法規定，自2008年1月1日起，向於中國並無設有機構或營業場所或設有機構或營業場所但有關收入並不與機構或營業場所實際相關的非中國居民企業投資者宣派股利（股利須源自中國境內）的適用所得稅稅率一般為10%。

根據《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》及其他適用中國法律的規定，倘香港居民企業被中國主管稅務機關認定為符合該項安排及其他適用法律的相關條件及規定，香港居民企業自中國居民企業收取的股利適用的預扣稅稅率可由10%減至5%。然而，根據於2009年2月20日頒佈的《國家稅務總局關於執行稅收協定股息條款有關問題的通知》，倘相關中國稅務機關酌情認定某公司因以獲取優惠的稅收地位為主要目的之架構或安排而自有關減免所得稅稅率獲益，該等中國稅務機關可調整優惠稅收待遇。

根據國家稅務總局於2018年2月3日頒佈並於2018年4月1日生效的《國家稅務總局關於稅收協定中「受益所有人」有關問題的公告》，在釐定申請人在稅收協定中有關股利、利息或特許權使用費的稅收待遇的「實益擁有人」身份時，將考慮若干因素，包括但不限於申請人是否有義務在十二個月內向第三國（地區）居民支付超過其收入的50%、申請人經營的業務是否構成實際經營活動，以及稅收協定締約對手方國家（地區）是否對有關收入不徵收任何稅項或不授予任何稅項豁免或按極低稅率徵稅，該等因素將根據具體案例的實際情況進行分析。該通知進一步規定，有意證明其「實益擁有人」身份的申請人必須向有關稅務局提交根據《國家稅務總局關於發佈〈非居民納稅人享受稅收協定待遇管理辦法〉的公告》的相關文件。

監管概覽

間接轉讓稅

於2015年2月3日，國家稅務總局頒佈《國家稅務總局關於非居民企業間接轉讓財產企業所得稅若干問題的公告》（「**國家稅務總局7號文**」）。根據國家稅務總局7號文，非中國居民企業「間接轉讓」資產（包括中國居民企業股權），如該安排並無合理商業目的及為了規避繳納中國企業所得稅而進行，則可能重新定性及視為直接轉讓中國應課稅資產。因此，該間接轉讓所得的收益可能須繳納中國企業所得稅。釐定交易安排是否有「合理商業目的」時，考慮的因素包括（其中包括）相關境外企業股權的主要價值是否直接或間接來自中國應課稅資產；相關境外企業的資產是否主要包括於中國的直接或間接投資或其收入是否主要來自中國；及直接或間接持有中國應課稅資產的境外企業及其附屬公司是否具有實際商業性質（由其實際功能及風險證明）。根據國家稅務總局7號文，倘付款人未能預扣任何或充足稅項，轉讓人須於法定期限內自行向稅務機關申報及支付有關稅項。逾期支付適用稅項將導致轉讓人產生違約利息。國家稅務總局7號文不適用於投資者通過公開證券交易所出售於公開證券交易所收購股份的交易。

境外上市

於2023年2月17日，中國證監會頒佈《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（「**境外上市試行辦法**」）及五項配套指引，並自2023年3月31日起生效，改革中國境內公司境外證券發行及上市的現行監管制度。境外上市試行辦法採用備案監管制度，規範中國境內公司在境外市場的直接及間接發行及上市。

根據境外上市試行辦法，任何中國境內公司直接或間接尋求在境外市場首次公開發行或上市，應當在境外提交發行上市申請文件後3個工作日內向中國證監會備案（「**備案程序**」）。根據境外上市試行辦法第十五條（「**第十五條**」），倘發行人同時符合以下兩個情形，則該發行人進行的境外證券發行及上市將被視為中國境內公司間接境外上市：(i)中國境內企業最近一個財政年度的營業收入、利潤總額、總資產或者淨資產，任一指標佔發行人同期經審核綜合財務報表相關數據的比例達50%或以上；及(ii)經營活動的主要環節在中國開展或者主要場所位於中國，或者大部分負責經營管理的高級管理層為中國公民或者經常居住地位於中國。第十五條進一步規定，釐定發行人是否須遵守境外上市試行辦法的備案要求時，應遵循實質重於形式的原則（「**原則**」）。

監管概覽

此外，根據監管規則適用指引—境外發行上市類第1號第四條，倘發行人不屬於第十五條(i)及(ii)規定情形，但在境外市場按照非本國(或地區)發行人有關規定要求提交發行上市申請，且披露的風險因素主要和中國相關的，證券公司及發行人的中國法律顧問應當按照原則並對發行人是否屬於備案範圍進行綜合論證與識別。

根據境外上市試行辦法，中國境內企業未履行備案程序的，由中國證監會責令改正，給予警告，並處以人民幣1,000,000元以上人民幣10,000,000元以下的罰款。對直接負責的主管人員和其他直接責任人員給予警告，並處以人民幣500,000元以上人民幣5,000,000元以下的罰款。境內企業的控股股東、實際控制人組織從事前款違法行為的，處以人民幣1,000,000元以上人民幣10,000,000元以下的罰款。對直接負責的主管人員和其他直接責任人員，給予警告，並處以人民幣500,000元以上人民幣5,000,000元以下的罰款。證券公司、證券服務機構未按照職責督促境內企業遵守境外上市試行辦法的，給予警告，並處以人民幣500,000元以上人民幣5,000,000元以下的罰款。對直接負責的主管人員和其他直接責任人員給予警告，並處以人民幣200,000元以上人民幣2,000,000元以下的罰款。

制裁法律法規

我們的國際制裁法律顧問霍金路偉律師行提供以下各自司法管轄區實施的制裁制度的摘要。本摘要無意完整列出與美國、歐盟、聯合國及澳洲制裁相關的法律法規。

美國

財政部規定

OFAC是負責管理美國針對目標國家、實體及個人的制裁計劃的主要機構。「一級」美國制裁適用於「美國人」或涉及美國關係的活動(例如，即使由非美國人進行的美元資金轉賬)，以及「二級」美國制裁域外適用於非美國人的活動，即使交易與美國沒有關係。一般而言，美國人被定義為根據美國法律成立的實體(例如公司及其美國附屬公司)；任何美國實體的國內外分支機構(對伊朗及古巴的制裁亦適用於美國公司的外國附屬公司或美國人擁有或控制的其他非美國實體)；美國公民或永久居民外國人(「綠卡」持有人，無論身處世界各地)；身處美國的個人；非美國公司的美國分公司或美國附屬公司。

監管概覽

根據制裁計劃及／或所涉各方，美國法律亦可能要求美國公司或美國人當任何資產／財產權益在美國或由美國人擁有或控制時，「阻止」(凍結)為受制裁國家、實體或個人擁有、控制或為其利益持有該資產／財產權益。此類凍結後，不得就資產／財產權益進行或實施任何交易－不得支付、提供利益、提供服務或其他交易或其他類型的履行(在合約／協議的情況下)－除非獲得OFAC的授權或許可。

OFAC的全面制裁計劃目前適用於古巴、伊朗、北韓、敘利亞、俄羅斯／烏克蘭的克里米亞地區，以及自行宣佈成立的盧甘斯克人民共和國(LPR)和頓涅茨克人民共和國(DPR)地區(OFAC針對蘇丹的全面制裁計劃於2017年10月12日終止)。OFAC亦禁止與SDN名單中確定的個人及實體進行絕大部分的業務往來。無論該實體是否明確列於SDN名單上，SDN名單上的一方擁有的實體(定義為單獨或合計50%或以上的直接或間接所有權權益)亦被凍結。此外，倘非美國人進行的任何交易被禁止由美國人執行或在美國境內進行，則美國人無論身在何處，都不得批准、資助、促使或擔保該非美國人進行的任何交易。

聯合國

聯合國安理會(「UNSC」)可以根據《聯合國憲章》第七章採取行動維護或恢復國際和平與安全。制裁措施包括不涉及使用武力的廣泛執法方案。自1966年以來，聯合國安理會已建立30項制裁制度。

聯合國安理會的制裁採取多種不同的形式，以實現各種目標。該等措施包括全面的經濟及貿易制裁以及更有針對性的措施，如軍火禁運、旅行禁令以及金融或商品限制。聯合國安理會實施制裁以支持和平過渡、阻止違憲變動、限制恐怖主義、保護人權及推動核不擴散。

目前有14項制裁制度，重點支持政治解決衝突、核不擴散及反恐。各個制度均由一名聯合國安理會非常任理事國擔任主席的制裁委員會管理，有十個監督小組、團隊及小組支持制裁委員會的工作。

聯合國制裁由聯合國安理會實施，通常根據《聯合國憲章》第七章行事。聯合國安理會的決定對聯合國成員國具有約束力，並凌駕於聯合國成員國的其他義務之上。

監管概覽

歐盟

根據歐盟的制裁措施，並無「全面」禁止在制裁措施所針對的司法管轄區內或與其開展業務的禁令。個人或實體與受歐盟制裁的國家的對手方開展業務（涉及非管製或非限制項目）通常不受禁止或受到其他限制，只要該對手方並非受制裁人士且並無從事違禁活動，例如向受制裁措施規限的司法管轄區出口、銷售、轉讓或提供若干受管制或受限制產品（直接或間接）或供其使用，惟不得向受制裁人士提供任何資金及經濟資源。

英國及英國海外屬地

自2021年1月1日起，英國不再是歐盟成員國。包括歐盟制裁措施在內的歐盟法律於2020年12月31日之前繼續適用於英國並在英國境內適用。英國按各個制度將歐盟制裁措施擴大至適用於英國海外屬地，包括開曼群島。自2021年1月1日起開始，英國實施自身的制裁計劃，並將其自主制裁制度擴大至適用於英國海外屬地並在英國海外屬地內實施。

澳洲

制裁法產生的澳洲限制及禁令廣泛適用於澳洲的任何人士、全球各地的任何澳洲人、由澳洲人或位於澳洲的人士擁有或控制的海外註冊公司，及／或使用懸掛澳洲國旗的船舶或飛機運輸或進行受聯合國制裁的貨物或服務的任何人士。

歷史、重組及公司架構

概覽

我們是亞洲區內市場發展迅速的貨櫃航運公司。我們的歷史追溯到2001年，當時陳先生（我們的首席執行官、董事會主席兼執行董事及控股股東，在航運業累超過40年豐富經驗）與陳太太（執行董事、控股股東及陳先生的配偶）與多個投資者共同成立了本公司，該等投資者包括一家在塞浦路斯成立並由Sharafuddin先生實益擁有的公司（其背景載於「與控股股東的關係」）（「Sharafuddin Co」）及吳先生（位於中國大陸、香港及台灣的航運代理營運商），旨在發展及經營香港、台灣與日本之間的貿易航線。經過多年的發展，我們已發展成為貨櫃航運公司，在亞洲區內市場及其他市場擁有40多條貿易航線。

我們的業務里程碑

以下為我們的重要業務發展及里程碑：

時間	里程碑事件
2001年	<ul style="list-style-type: none">成立本公司開關我們的香港、台灣與日本貿易航線
2002年	<ul style="list-style-type: none">將我們的貿易航線擴展至韓國、新加坡、馬來西亞及印尼
2003年	<ul style="list-style-type: none">開關我們的香港與胡志明貿易航線開關我們於香港、柬埔寨、泰國及胡志明的快運服務
2006年	<ul style="list-style-type: none">開關我們的中東、中國大陸與日本貿易航線於日本成立分公司
2007年	<ul style="list-style-type: none">將我們的貿易航線擴展至東非

歷史、重組及公司架構

時間	里程碑事件
2008年	<ul style="list-style-type: none">• 開闢我們的韓國與印尼貿易航線• 將我們的貿易航線擴展至孟加拉
2010年	<ul style="list-style-type: none">• 將我們的貿易航線擴展至澳洲並開始我們的跨太平洋服務
2011年	<ul style="list-style-type: none">• 將我們的貿易航線擴展至海防• 於中國大陸設立我們的分公司• 將我們的貿易航線擴展至仰光
2016年	<ul style="list-style-type: none">• 於越南設立我們的分公司
2017年	<ul style="list-style-type: none">• 自2017年起連續五年獲得香港海關頒發的海運貨物資料預報計劃金獎
2021年	<ul style="list-style-type: none">• 將我們的貿易航線擴展至新西蘭及加拿大
2022年	<ul style="list-style-type: none">• 將我們的貿易航線擴展至英國、荷蘭、德國、比利時及美國東岸

歷史、重組及公司架構

我們的公司發展

本公司

本公司於2001年3月2日在香港成立為有限公司及主要從事提供貨櫃航運服務。於其註冊成立之日，已按面值向各創辦人(即陳先生及陳太太)配發及發行一股股份。於2001年4月18日，本公司分別按認購價約2.7百萬美元、2.5百萬美元及1百萬美元向陳先生以及我們的投資者(即Sharafuddin Co及吳先生)配發及發行更多股份，於配發及發行完成後，本公司的股權結構如下：

股東名稱	概約股權 百分比
陳先生	43.55%
陳太太 ^(附註)	0.00%
Sharafuddin Co	40.32%
吳先生	16.13%
合計	<u>100%</u>

附註：陳太太於本公司持有一股普通股。

本公司其後於往績記錄期間開始(即2020年1月1日)前進行以下股份發行及股份轉讓：

- 於2002年1月30日，吳先生轉讓於本公司的8.06%股權予Cheng Min-Cheng先生(「Cheng先生」)(一名獨立第三方)，代價為500,000美元；
- 於2002年2月15日，本公司向Sharafuddin Co及聯興國際物流股份有限公司(「聯興物流」)(一間在台灣成立的公司，由洪英正先生(「洪先生」)控制)配發及發行股份，佔其經擴大已發行股本的約3.06%及2.44%，總認購價分別為200,000美元及160,000美元；
- 於2005年1月17日，Cheng先生轉讓其於本公司的全部股權(佔其當時已發行股本總額的7.62%)予吳先生，代價為500,000美元；

歷史、重組及公司架構

- 於2005年11月8日，本公司向其當時的現有股東（即陳先生、陳太太、Sharafuddin Co、吳先生及聯興物流）配發及發行合共9,060,000股股份，按彼等當時各自於本公司的股權比例計算的總認購價為9,060,000美元；
- 於2006年2月8日，Sharafuddin Co轉讓其於本公司的全部股權（佔其當時已發行股本總額的41.16%）予另一家由Sharafuddin先生實益擁有的公司，即Pentage Limited（「**Pentage**」），代價為6,428,963美元；
- 於2006年9月20日，Pentage轉讓其於本公司的全部股權（佔其當時已發行股本總額的41.16%）予T.S. Shipping Co., Ltd.（「**TS Shipping**」），代價為6,428,963美元。TS Shipping由陳太太合法擁有，陳太太代表Sharafuddin先生持有TS Shipping的全部已發行股份。緊接上述股份轉讓予TS Shipping前，本公司由陳氏家族集團實益擁有41.16%、由Sharafuddin先生實益擁有41.16%並由餘下股東實益擁有17.68%。作為並無參與日常營運及管理的本集團（於上市前為私人公司）被動投資者，Sharafuddin先生決定透過信託安排的方式擁有其於本集團的股權，據此，其可在不公開的情況下維持其實益擁有權。基於以上情況，Sharafuddin先生與陳太太訂立信託安排，其並無改變實益擁有權，是基於陳先生及其家人作為主要領導股東一直領導本集團的日常管理及營運（包括對外關係，如與客戶、業務夥伴及其他持份者溝通等），而Sharafuddin先生一直維持作為本集團被動投資者的角色。該信託安排於2021年12月28日TS Shipping將其於本公司的全部股權轉讓予Vision Investments（一家由Sharafuddin先生實益擁有的公司）時予以終止；
- 於2009年1月12日，本公司向其當時的現有股東（即陳先生、陳太太、TS Shipping、吳先生及聯興物流）配發及發行合共14,380,000股股份，按彼等當時各自於本公司的股權比例計算的總認購價為14,380,000美元；
- 於2009年12月17日，本公司向其當時的現有股東（吳先生除外）（即陳先生、陳太太、TS Shipping及聯興物流）配發及發行合共20,000,000股股份，按彼等當時各自於本公司的股權比例計算的總認購價為20,000,000美元；

歷史、重組及公司架構

- 於2015年8月14日，本公司向TS Shipping、Prevalence（一間由陳太太全資擁有的公司）、吳先生、Meng Sheng-Ling女士（陳先生表弟的配偶）（「Meng女士」）及聯興物流配發及發行合共20,000,000股股份（分別佔其經擴大已發行股本約12.6%、10.5%、2.6%、2.2%及0.7%），認購價分別為8,841,463美元、7,317,073美元、1,829,269美元、1,524,390美元及487,805美元；及
- 於2016年5月30日，Meng女士轉讓其於本公司的全部股權（佔其當時已發行股本總額的12.63%）予Prevalence，代價為1,829,269美元。

於上文所載股份轉讓及股份發行後，本公司於往績記錄期間開始（即2020年1月1日）時的股權結構如下：

股東名稱	概約股權百分比
陳先生	31.58%
Prevalence ⁽¹⁾	12.63%
陳太太 ⁽²⁾	0.00%
陳氏家族集團	44.21%
T.S. Shipping	44.21%
吳先生 ⁽³⁾	9.14%
聯興物流	2.44%
合計	100%

歷史、重組及公司架構

附註：

1. Prevalence為一間於薩摩亞註冊成立的公司，由陳太太全資實益擁有。
2. 截至2019年1月1日，陳太太持有本公司的7股普通股。
3. 於最後實際可行日期，一名人士（作為獨立第三方）已在香港法院對吳先生提起一項法律訴訟，據此，該名人士指稱（其中包括）吳先生以信託形式代該名人士持有本公司若干股份（「標的股份」），佔其於最後實際可行日期已發行股本總額的2.14%。鑒於標的股份的實益擁有權的不確定性，吳先生已同意不會收取本公司於2023年4月[28]日就標的股份宣派的中期股利及本公司就標的股份可能宣派的任何進一步股利，除非及直至吳先生於相關日期已獲具司法管轄權的法院最終裁定為標的股份的實益擁有人。有關該糾紛的潛在風險，請參閱「風險因素－我們可能捲入訴訟、法律糾紛、索償或行政執法程序，而解決上述事件可能代價高昂且耗時良久」。吳先生先前為本公司的董事，但已於2023年2月9日辭任有關職位。彼並無參與本集團的日常營運及管理。

於2020年12月23日，陳先生向Providence（一家由陳先生與陳太太的兒子陳劭翔先生全資實益擁有的公司）及AM Holding（一家由陳先生與陳太太的女兒陳依琦女士全資實益擁有的公司）各轉讓於本公司10%的股權，代價分別為7,000,000美元及7,000,000美元。同日，陳太太將本公司的7股股份轉讓予由其全資實益擁有的公司Prevalence，總代價為7美元。由陳先生、陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士組成的陳氏家族集團，基於家庭關係，就本公司而言為彼此的一致行動人士。上述轉讓完成時本公司的股權結構如下：

股東名稱	概約股權 百分比
陳先生	11.58%
Prevalence	12.63%
Providence	10%
AM Holding	10%
陳氏家族集團	44.21%
TS Shipping ^(附註)	44.21%
吳先生	9.14%
聯興物流	2.44%
合計	100%

附註：TS Shipping由陳太太全資擁有，陳太太於相關時間代表Sharafuddin先生持有TS Shipping的全部已發行股份。

歷史、重組及公司架構

為擬進行的[編纂]：

- (a) Sharafuddin先生同意陳太太不再代表其間接擁有本公司的股份。因此，TS Shipping於2021年12月28日將其於本公司的全部44.21%股權轉讓予Vision Investments（一家在根西註冊成立並由Sharafuddin先生實益擁有的公司），完成後，陳太太與Sharafuddin先生之間與TS Shipping股份有關的信託安排於2021年12月28日終止；及
- (b) 作為內部企業重組的一部分，聯興物流於2022年2月23日將其於本公司的全部2.44%股權轉讓予其創始人兼控股股東洪先生。

因此，本公司的股權結構如下：

股東名稱	概約股權 百分比
陳先生	11.58%
Prevalence	12.63%
Providence	10%
AM Holding	10%
陳氏家族集團	44.21%
Vision Investments ^(附註)	44.21%
吳先生	9.14%
洪先生	2.44%
合計	100%

附註：如上文所披露，TS Shipping於2021年12月28日將於本公司的44.21%股權轉讓予Vision Investments。於2021年12月28日至2022年4月10日期間，Vision Investments（一家在根西註冊成立的投資控股公司）全部已發行股份的法定所有權由First Court Limited（一家於根西註冊成立的專業受託人公司）就其遺產規劃目的而持有，而Sharafuddin先生於該期間持有Vision Investments全部已發行股份的實益擁有權。於2022年4月11日，First Court Limited將Vision Investments的全部已發行股份轉讓予Sharafuddin先生，於完成後上述代名人安排相應終止。Sharafuddin先生自2022年4月11日起成為Vision Investments的唯一股東。綜上所述，Sharafuddin先生自2021年12月28日起（該日期為該等股份轉讓予Vision Investments的日期）直至最後實際可行日期一直為上述本公司44.21%股權的唯一最終實益擁有人。

歷史、重組及公司架構

我們的附屬公司

截至最後實際可行日期，我們擁有30家在營附屬公司，包括(i)在日本、韓國、越南、馬來西亞及菲律賓等國家主要從事本集團的營銷及銷售活動以及當地聯絡服務的八家公司；及(ii)22家公司，其為本集團所擁有船舶的註冊船東（包括先前為船舶註冊船東的兩家投資控股公司）。

歷史、重組及公司架構

附註：

1. Duk Sang由本公司擁有80%及由Choi Young Soo先生(Duk Sang的董事及我們在韓國業務營運的業務夥伴)擁有20%。
2. TS Hanoi由本公司擁有70%及由Container Vietnam JSC (Viconship) (獨立第三方及我們在越南業務營運的業務夥伴)擁有30%。
3. 陳先生及吳先生於2022年8月23日將TS Malaysia全部股權轉讓予本公司。於有關轉讓前，陳先生及吳先生自本公司註冊成立以來一直代表本公司持有TS Malaysia全部股權。我們當時的人員於TS Malaysia註冊成立時無意中將陳先生及吳先生(而非本公司)登記為其註冊股東。為方便行政，陳先生及吳先生於直至上述轉讓前以信託方式為本公司持有TS Malaysia的該等股份。鑒於[編纂]，本公司認為其將直接持有TS Malaysia的擁有權，因此該信託安排於2022年8月23日轉讓完成後終止。
4. TS Philippines由(i)本公司擁有50.97%；(ii)五名獨立第三方(包括一家當地船務代理及該代理的三名董事／僱員分別持有TS Philippines約48.97%、0.01%、0.01%及0.01%的股權)擁有49.02%；及(iii)一名TS Philippines前董事(其於2023年2月辭去該職務)擁有0.01%。
5. 該等本公司的全資附屬公司包括本集團所擁有船舶的註冊船東及於最後實際可行日期前為船東的兩家投資控股公司，即德翔廣域有限公司(於香港註冊成立的(公司)及Marguess Shipping Company Limited (於馬紹爾群島註冊成立的(公司)。該等附屬公司於最後實際可行日期的詳情如下：

船東名稱

TS Panama
 TS Empire
 TS Kingdom
 德翔朝代
 Glory Shipping
 德翔榮耀
 德翔威望
 Nobility Shipping
 Royalty Shipping
 Dignity Shipping
 Authority Shipping
 Primacy Shipping
 Sovereignty Shipping
 Abundance Shipping
 Bravery Shipping
 Magnificence Shipping
 Splendor Shipping
 Count Shipping
 Viscount Shipping
 Dux Shipping

成立／註冊成立地點

巴拿馬
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島
 香港
 馬紹爾群島
 香港
 香港
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島
 馬紹爾群島

歷史、重組及公司架構

6. 緊接重組前，德翔台灣的股份由本公司持有44.2%及由七個台灣個人／實體（即陳先生、陳太太、吳先生、陳依琦女士、陳劭翔先生、陳興物流及獨立第三方張西銘先生，彼等分別持有德翔台灣已發行股份總數的20.7%、18.8%、7.7%、2.6%、2.2%、2.4%及1.4%）持有55.8%。
7. TS Thailand、TS India及TS UAE各自為本公司的聯營公司。
8. 陳先生、吳先生及Graham Norris先生（由Sharafuddin先生控制的公司的僱員）於2022年7月15日將彼等各自於TS Thailand的21%、7%及21%股權轉讓予本公司。於有關轉讓前，陳先生、吳先生及Graham Norris先生一直代表本公司持有TS Thailand合共49%的股權。我們當時的人員於TS Thailand註冊成立時無意中將陳先生、吳先生及Graham Norris先生（而非本公司）登記為其註冊股東。為方便行政，陳先生、吳先生及Graham Norris先生於直至上述轉讓前以信託方式為本公司持有TS Thailand的該等股份。本公司的各股東已確認，除文件所披露者外，彼並無就其於本集團的股權訂立任何信託安排。鑒於[編纂]，本公司認為其將直接持有TS Thailand的49%擁有權，因此該信託安排於2022年7月15日轉讓完成後終止。TS Thailand餘下的51%股權由兩名獨立第三方持有，彼等為本集團的業務夥伴。該等獨立第三方曾提供航運理貨服務（如我們的貨物抵達泰國後的狀況檢查），並已成為我們成立TS Thailand（作為於泰國業務發展的合營企業）的業務夥伴。
9. 有關吳先生持有的若干股權的進一步資料，請參閱「我們的公司發展－本公司－附註4」。

歷史、重組及公司架構

1. 出售我們於德翔台灣的股權

緊接重組前，德翔台灣的股份由本公司持有44.2%及由七個台灣個人／實體（即陳先生、陳太太、吳先生、陳依琦女士、陳劭翔先生、聯興物流及獨立第三方張西銘先生，彼等分別持有德翔台灣已發行股份總數的20.7%、18.8%、7.7%、2.6%、2.2%、2.4%及1.4%）持有55.8%。

為籌備[編纂]，於2022年9月14日，本公司將其於德翔台灣的44.2%股權轉讓予德翔船務代理（一家由陳氏家族集團全資擁有的公司），總代價為新台幣672,192,668元，乃經參考德翔台灣根據其未經審核管理賬目截至2022年6月30日的資產淨值釐定。轉讓已於2022年9月14日合法完成及結清。有關股權轉讓完成後，本集團不再持有德翔台灣任何權益。有關進一步詳情，請參閱「與控股股東的關係－獨立於控股股東」。

於2022年10月，本公司成立其台灣分公司，旨在支持我們有關台灣與其他地區之間的貿易航線（並不構成海峽兩岸貿易航線）的業務及營運需求。2022年11月至2023年1月，本公司的台灣分公司與249名辭任德翔台灣的僱員訂立僱傭協議。該等僱員包括在台灣與其他地點之間的貿易航線運營方面經驗豐富的規劃、海事、工程及營銷人員，而本集團於出售德翔台灣後招募彼等以支持我們在台灣的業務運營。截至最後實際可行日期，除上述249名僱員外，概無其他僱員已辭任德翔台灣並與本集團訂立僱傭協議。

歷史、重組及公司架構

2. 將本公司股份轉讓予股東的投資工具

於[●]，陳先生、陳太太、陳劭翔先生、陳依琦女士及洪先生與Maritime Legacy (由陳氏家族集團全資擁有的公司)、Crane Movement (由洪先生全資擁有的公司) 及 CICHK (由周宜強先生(「周先生」)全資擁有的公司) 訂立協議，據此：

- (a) 陳先生以[167,705,381]美元的代價將本公司已發行股份總數的約11.58% 轉讓予Maritime Legacy，該代價乃透過Maritime Legacy於[●]向TS Chen Holding (由陳先生全資擁有的公司) 配發及發行2,619股股份結算；
- (b) 陳太太以[182,911,827]美元的代價將Prevalence的全部已發行股份轉讓予Maritime Legacy，該代價乃透過Maritime Legacy於[●]向Search & Search (由陳太太全資擁有的公司) 配發及發行2,857股股份結算；
- (c) 陳劭翔先生以[144,823,300]美元的代價將Providence的全部已發行股份轉讓予Maritime Legacy，該代價乃透過Maritime Legacy於[●]向JC Righteous (由陳劭翔先生全資擁有的公司) 配發及發行2,262股股份結算；
- (d) 陳依琦女士以[144,823,300]美元的代價將AM Holding的全部已發行股份轉讓予Maritime Legacy，該代價乃透過Maritime Legacy於[●]向Avermay (由陳依琦女士全資擁有的公司) 配發及發行2,262股股份結算；及
- (e) 洪先生以[35,336,885]美元的代價將本公司已發行股份總數的約2.44%轉讓予Crane Movement，據此，根據Crane Movement的指示，本公司已發行股份總數的約2.12%轉讓予Crane Movement及本公司已發行股份總數的約0.32%轉讓予CICHK。該轉讓的代價乃透過Crane Movement向洪先生配發及發行1股股份結算。

歷史、重組及公司架構

上述轉讓的代價乃經參考本公司根據其未經審核綜合財務報表截至[2022年12月31日]其權益股東應佔的資產淨值[（即1,448,233,000美元）]而釐定。於上述股份轉讓完成後，本公司的股權架構（反映緊接重組前本公司的股權架構）如下：

股東姓名	完成後持有的股份數目	完成後於本公司的權益概約百分比
Maritime Legacy	16,207,302	11.58%
Prevalence	17,682,940	12.63%
Providence	14,000,000	10%
AM Holding	14,000,000	10%
陳氏家族集團 ^(附註)	61,890,242	44.21%
Vision Investment	61,890,242	44.21%
吳先生	12,804,882	9.14%
Crane Movement	2,966,634	2.12%
CICHK	448,000	0.32%
	<u>140,000,000</u>	<u>100%</u>

附註：Prevalence、Providence、AM Holding各自由Maritime Legacy全資擁有而Maritime Legacy由陳氏家族集團最終全資擁有。

上述股份轉讓於[●]完成。

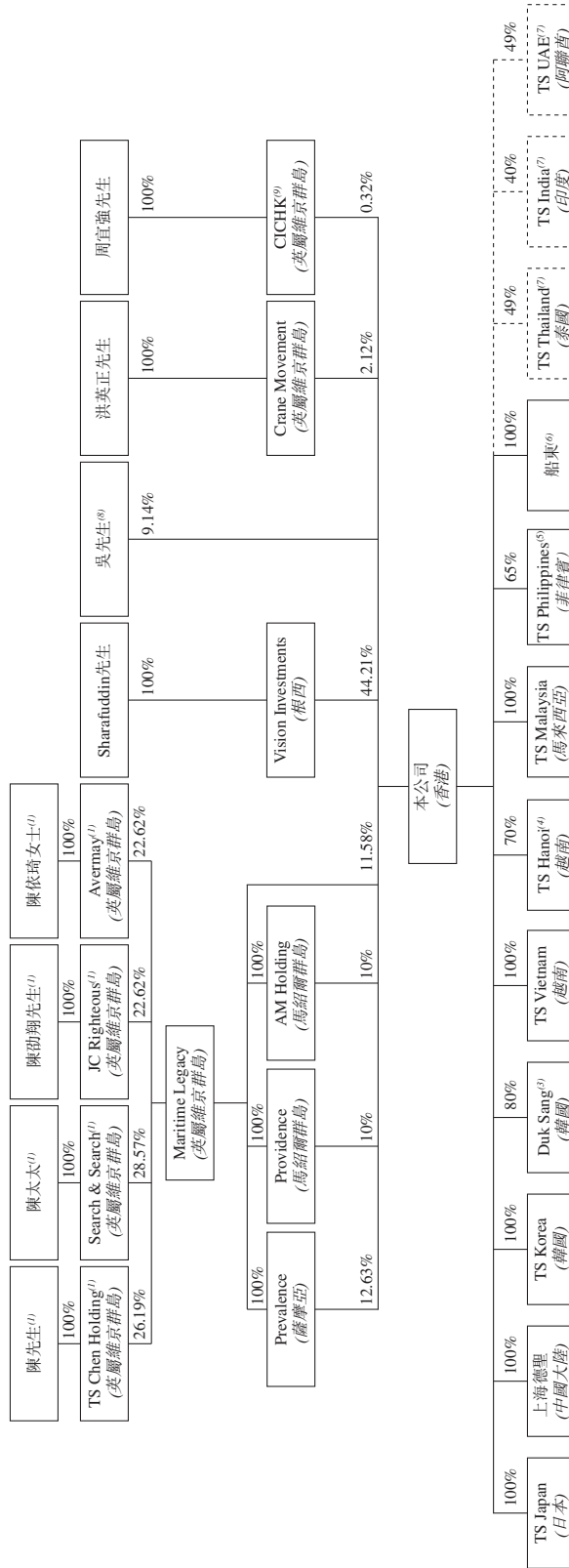
歷史、重組及公司架構

我們的中國法律顧問確認，毋須就重組取得中國大陸相關監管機構的事先批准。如我們的台灣法律顧問告知：(i)已於2022年9月取得台灣經濟部投資審議委員會有關出售德翔台灣股份的批准；(ii)已於2022年10月就本公司為其台灣分公司在台灣的營運匯出營運資金取得台灣經濟部的批准；及(iii)已於2022年10月就德翔香港成立其新的台灣分公司取得台灣經濟部的批准。我們的台灣法律顧問確認，除本文所披露者外，本集團無須就重組取得台灣地區相關監管機構的事先批准。就有關陳先生、陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士（彼等為我們的控股股東及（陳依琦女士除外）執行董事）以及洪先生及周先生（各自為獨立第三方）於本公司及上海德聖的直接或間接投資，重組項下的本公司股份轉讓導致該等投資的結構性變動。陳先生、陳太太、陳劭翔先生、陳依琦女士、洪先生及周先生須事先取得台灣經濟部台灣投資審議委員會的批准方可實施有關結構性變動，而我們的台灣法律顧問認為完成有關程序並無法律障礙。

歷史、重組及公司架構

重組後及緊接[編纂]前的股權及公司架構

下圖列示本集團於重組後及緊接[編纂]前的公司架構：



歷史、重組及公司架構

附註：

1. TS Chen Holding (陳先生全資擁有的公司)、Search & Search (陳先生的配偶陳太太全資擁有的公司)、JC Righteous (陳先生的兒子陳劭翔先生全資擁有的公司)及Avermay (陳先生的女兒陳依琦女士全資擁有的公司)就本公司而言為彼此的一致行動人士。
2. 本公司已就其於台灣的業務運營在台灣設立分公司。
3. 截至最後實際可行日期，Duk Sang由本公司擁有80%及由Choi Young Soo先生(Duk Sang的董事及我們在韓國業務營運的業務夥伴)擁有20%。
4. 截至最後實際可行日期，TS Hanoi由本公司擁有70%及由Container Vietnam JSC (Viconship) (獨立第三方及我們在越南業務營運的業務夥伴)擁有30%。
5. TS Philippines由(i)本公司擁有50.97%；(ii)五名獨立第三方擁有49.02%；及(iii)一名TS Philippines前董事(其於2023年2月辭去該職務)擁有0.01%。
6. 該等本公司的全資附屬公司包括本集團所擁有船舶的註冊船東及曾為註冊船東及曾為註冊船東的兩家投資控股公司，即德翔廣域有限公司(於香港註冊成立的公司)及Marguess Shipping Company Limited (於馬紹爾群島註冊成立的公司)。該等附屬公司於最後實際可行日期的詳情如下：

船東名稱

成立／註冊成立地點

TS Panama	巴拿馬
TS Empire	馬紹爾群島
TS Kingdom	馬紹爾群島
德翔朝代	香港
Glory Shipping	馬紹爾群島
德翔榮耀	香港
德翔威望	香港
Nobility Shipping	馬紹爾群島
Royalty Shipping	馬紹爾群島
Dignity Shipping	馬紹爾群島
Authority Shipping	馬紹爾群島
Primacy Shipping	馬紹爾群島
Sovereignty Shipping	馬紹爾群島
Abundance Shipping	馬紹爾群島
Bravery Shipping	馬紹爾群島
Magnificence Shipping	馬紹爾群島
Splendor Shipping	馬紹爾群島
Count Shipping	馬紹爾群島
Viscount Shipping	馬紹爾群島
Dux Shipping	馬紹爾群島

7. TS Thailand、TS India及TS UAE各自為本公司的聯營公司。

8. 有關吳先生持有的若干股權的進一步資料，請參閱「我們的公司發展－本公司－附註4」。

9. 周先生為持有聯興物流約13%權益的少數股東，而向CICHK轉讓股份乃為反映其透過聯興物流於本集團的實際權益，於根據其內部企業重組將該等股份轉讓予其創辦人及控股股東(即洪先生)前，其持有本公司全部已發行股份的約2.44%。

歷史、重組及公司架構

[編纂]

歷史、重組及公司架構

附註：

1. TS Chen Holding (陳先生全資擁有的公司)、Search & Search (陳先生的配偶陳太太全資擁有的公司)、JC Righteous (陳先生的兒子陳劭翔先生全資擁有的公司)及Avermay (陳先生的女兒陳依琦女士全資擁有的公司)就本公司而言為彼此的一致行動人士。
2. 於[編纂]完成後，由Maritime Legacy、Prevalence、Providence、AM Holding及Vision Investments (為我們的控股股東)以及吳先生(由[編纂]前12個月內為我們的董事)持有的股份將不會計入我們的[編纂]。就董事所知、所悉及所信，其他股東於[編纂]後持有的所有股份將計入我們的[編纂]。
3. 本公司已就其於台灣的業務運營在台灣設立分公司。
4. 截至最後實際可行日期，Duk Sang由本公司擁有80%及由Choi Young Soo先生(Duk Sang的董事及我們在韓國業務營運的業務夥伴)擁有20%。
5. 截至最後實際可行日期，TS Hanoi由本公司擁有70%及由Container Vietnam JSC (Viconship) (獨立第三方及我們在越南業務營運的業務夥伴)擁有30%。
6. TS Philippines由(i)本公司擁有50.97%；(ii)五名獨立第三方擁有49.02%；及(iii)TS Philippines的一名前董事(於2023年2月辭任該職位)擁有0.01%。
7. 該等本公司的全資附屬公司為本集團所擁有船舶的註冊船東。進一步詳情，請參閱上文「緊接[編纂]前的股權及公司架構」。
8. TS Thailand、TS India及TS UAE各自為本公司的聯營公司。
9. 有關吳先生持有的若干股權的進一步資料，請參閱「我們的公司發展—本公司—附註4」。

業 務

概覽

我們是一家專注於亞太地區且發展迅速並最具盈利能力的貨櫃航運公司之一。我們主要在亞太地區經營業務，根據德路里報告，按航運量計，其為最大亦是增長最快的地區之一。按船隊規模計，我們截至2023年3月1日在全球貨櫃航運公司中排名第20。2020年至2022年，與三家專注於亞太地區的上市貨櫃航運公司相比，我們錄得最高平均淨利潤率及最高平均股本回報率（「股本回報率」）。我們在過去九年的多個航運業周期中亦持續產生淨經營現金流入。

截至2022年12月31日，我們的貨櫃航運網絡覆蓋全球24個國家及地區、63個主要港口及42條航線服務。截至2022年12月31日，我們在亞太地區經營37條航線服務，覆蓋15個國家及地區。在亞太地區中，我們專注於提供由中國大灣區出發的頻繁服務，我們在該地區開展業務已有二十年。例如：根據德路里報告，於2023年2月，按大灣區至日本及大洋洲的每條航線的服務量計算，我們皆是提供頻繁服務的三大參與者之一。此外，於2023年2月，按大灣區至日本及大洋洲各貿易航線的每週靠港次數計算，我們分別亦是提供廣泛港口覆蓋的三大參與者之一。我們認為，我們的頻繁服務為客戶提供更大的靈活性，以管理其物流需求，並實現更快的存貨周轉能力。我們已在大灣區建立長期據點，認為這對我們在亞太地區的未來發展至關重要，並視為未來持續盈利增長的重大機遇。根據香港貿易發展局的資料，大灣區是全球最大經濟體之一，包括廣東省九個城市以及香港及澳門特別行政區，2021年的國內生產總值合共達1.9萬億美元，也是強勁的高增值出口地區，與亞洲其他地區的貿易聯繫日益頻繁。

我們自家獨立營運航運網絡，另亦通過與其他承運人訂立的安排（包括聯營航線服務、艙位互換及艙位租賃）營運。通過聯營航線服務，我們與其他承運人各自指定特定數量的船舶，共同為特定貿易航線提供航運服務；而通過艙位租賃及艙位互換，我們可支付費用並使用另一承運人船隻上一定數量的艙位或與其交換艙位。

此外，近年來，我們亦通過推出數條新的長途服務擴展我們的網絡，包括在亞洲—澳洲／新西蘭市場於2021年7月推出的獨立服務（其後於2022年3月更改為聯營航線服務）及於2022年1月推出的另一條獨立服務。我們認為該等服務補充我們的核心服務，使我們能夠為客戶提供更多元化的服務，並為業務擴展提供巨大機遇。下表載列於所示期間我們按市場劃分的貨櫃航運網絡的航運量及相應百分比（相對於我們的總航運量）：

業 務

	截至12月31日止年度						
	2020年		2021年		2022年		
	航運量	%	航運量	%	航運量	%	
			<i>(TEU, 百分比除外)</i>				
<i>亞太地區</i>	1,507,297	100.0	1,571,974	99.3	1,470,045	94.3	
大中華－北亞	401,337	26.6	447,856	28.3	421,127	27.0	
大中華－東南亞	744,968	49.4	710,582	44.9	489,069	31.4	
大中華	157,409	10.4	148,224	9.4	137,010	8.8	
北亞及東南亞	154,857	10.3	110,238	7.0	74,563	4.8	
亞洲－澳洲／新西蘭	38,734	2.6	142,971	9.0	210,851	13.5	
亞洲－印度次大陸	9,992	0.7	12,103	0.8	137,425	8.8	
<i>跨太平洋⁽¹⁾</i>	-	-	11,600	0.7	72,392	4.6	
<i>亞洲－歐洲⁽¹⁾</i>	-	-	-	-	11,364	0.7	
<i>其他⁽²⁾</i>	-	-	-	-	5,341	0.3	
總計	1,507,297	100.0	1,583,574	100.0	1,559,142	100.0	

業 務

附註：

- (1) 為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務，而跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務分別於2023年2月及3月暫停。
- (2) 其他主要包括通過東南亞（巴生港）連接大中華（上海及蛇口）至中東（傑貝阿里）的貿易航線及通過中東（傑貝阿里及哈里發）連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線。

我們於2001年由我們的主席陳先生創立。創立本集團前，於1981年11月至2000年1月，彼曾於萬海航運擔任多個職位，於該公司擔任總經理10年以上，最後職位為高級顧問，主要負責監督萬海航運的整體管理。陳先生是貨櫃航運業經驗最豐富的資深人士之一，於多個行業周期擁有逾35年的貨櫃航運管理經驗。我們由經驗豐富的高級管理層團隊領導，平均擁有25年的航運業經驗，其中大部分自我們成立以來就已加入集團。

過去二十年，陳先生與高級管理層團隊將本集團從一家僅有四條航線服務的航運公司發展成截至2022年12月31日擁有42條全球航線服務的亞太地區行業領先公司。我們的業務起始於2001年租用的一艘運力404 TEU的船舶，截至2022年12月31日我們已成功將船隊增加至50艘船舶，總運力為109,947 TEU。同期，我們亦創造可觀的股東價值。我們於2001年開展業務時的股本為10,000美元，經過20年的擴張，我們的股東權益於截至2022年12月31日達至22億美元。

2020年至2022年，我們產生41.8%的平均淨利潤率及80.4%的平均股本回報率，而三家專注於亞洲地區的上市航運公司則錄得31.7%至35.7%的平均淨利潤率及62.8%至75.0%的平均股本回報率。儘管航運業具有周期性質，我們亦連續九年（直至及包括2022年）持續產生淨經營現金流入。這表明我們實現可觀盈利的能力，同時可在行業下行周期時仍維持淨經營現金流入。

我們於往績記錄期間財務表現強勁，主要得益於自2020年年中開始上漲的市場運費，運費在2021年9月達到高峰但已開始並持續下降。自2020年以來，市場運費波動主要是由於港口擁堵及貨櫃設備短缺。根據德路里於2023年第一季公佈的貨櫃預測報告，預測全球平均運費（指加權平均運費，包括燃油費，涵蓋現貨及合約市場）於

業 務

2023年及2024年將較2022年分別減少59.8%及65.3%，但仍較2019年分別高出29.0%及11.3%。過往，運費波動乃因貨櫃航運業的波動性和周期性所致。有關我們面對市場波動及經濟下行方面的風險的更多詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－全球貨櫃航運業的波動性及周期性可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響」。

我們的經營模式

我們通過指定港口輪流經營定期航運服務，我們稱之為班輪服務模式。我們認為，我們將穩定的核心運力投放在大灣區起程的主要服務，同時將其餘運力分配至其他地區。我們已發展一套靈活的運力分配機制，使我們能夠根據市場需求、運費及運營狀況的變化迅速調整定期班輪服務，並通過調整我們服務靠港或重新分配服務網絡的運力來實現目標。例如，我們通常根據航運量估算、市場分析及運費的發展，為各港口制定運力分配計劃。我們根據當地市場的反饋，每週審視航運量估算及運費水平，並調整各港口的運力分配以實現更好的利用率。此機制有助我們迅速重新分配運力，從而提高利用率及最大限度地增加盈利能力。我們認為這是我們保持整體強勁的盈利能力及由2014年至2022年連續九年持續產生淨經營現金流入的主要原因之一。此外，為增加我們的貨櫃航運網絡覆蓋範圍及服務頻率，我們已與其他承運人訂立多項合作協議，該等協議通常規定貨櫃航運服務的聯合運營、艙位互換及在其他承運人營運之船舶的艙位租賃。截至2022年12月31日，我們運營12條獨立服務、19條聯營航線服務、10條通過艙位互換安排提供的服務及一條通過艙位租賃安排提供的服務。

業 務

我們靈活的船隊

我們靈活的船隊亦為我們的經營模式作出貢獻。截至2022年12月31日，我們擁有合共50艘船舶，包括31艘自有船舶及19艘租用船舶，總運力為109,947 TEU。我們的船隊多由小型船舶組成，每艘船舶的運力低於2,000 TEU，可進入亞太地區的大多數港口，因此相較於大型船舶能有更多元化的部署。我們力求在自有船舶與短期（一年或以下）租賃船舶之間取得最佳平衡，這使我們能夠更靈活地調整我們的船舶組合，並根據市場狀況快速調整運力，以最大限度地提高盈利能力或更好地應對不利的市場狀況。

截至最後實際可行日期，我們已訂購19艘船舶，包括13艘各介乎1,100至2,900 TEU的船舶及六艘7,000 TEU的船舶，並預期將於2023年5月至2024年11月期間交付。我們已訂購的船舶預計將可靈活部署在多條貿易航線上。我們堅持以有規律的方式訂購新船舶及購置二手船舶，此乃由於我們通常在本身認為船舶價格相對較低時（我們認為船舶價格處於或接近市價低點或市場處於上升的早期階段）訂購或購置船舶。就新建船舶而言，我們定期與主要船舶供應商溝通並監測相關市場指標，以了解市場趨勢。就二手船舶而言，我們每週收集二手船舶交易的市場資料，並與船舶經紀人及經銷商交換意見，以了解最新市場發展。據德路里確認，我們的新建船舶及二手船舶的購入價通常與可比船舶在我們購船時的平均市價行情相近或是更低。我們認為，此方式將長遠地為我們帶來顯著的成本優勢。

我們的客戶群

我們相信，我們多元化的客戶群和對貨物的獨特關注使我們能夠實現較高的運費。我們的多元化的客戶群包括中小型客戶（包括貨運代理及BCO客戶），彼等通常擁有適度的運送需求，因此與較大型的客戶相比通常要求較少的批量折扣，且更易於接受市場運費，或是因供給量短缺或緊急運送需求時所產生之較高運費。此外，我們專注於運送高增值及具時效性的貨物，包括消費類電子產品、高端機器、汽車產品及要求冷凍貨櫃的貨物（如易腐貨物）。根據德路里報告，該等貨物通常需要按時交付或有特定的貨櫃條件及需謹慎處理，因此通常比其他貨物有更高的運費。

此外，我們不時為大型藍籌客戶提供定制服務。我們已為該等客戶承接具有特定需求的大型項目，我們從而與上述客戶建立起長期業務關係。

業 務

我們的優勢

我們認為，以下優勢有助我們取得成功，並使我們從其他貨櫃航運公司中脫穎而出。

卓越的盈利能力及淨經營現金流入產生能力

2020年至2022年，與三家專注於亞太地區的上市貨櫃航運公司相比，我們錄得最高平均淨利潤率及最高平均股本回報率。2020年至2022年，我們產生41.8%的平均淨利潤率及80.4%的平均股本回報率，而三家專注於亞洲地區的上市航運公司則錄得31.7%至35.7%的平均淨利潤率及62.8%至75.0%的平均股本回報率。

儘管貨運航運業具有周期性質，我們亦連續九年（直至及包括2022年）持續產生淨經營現金流入。根據德路里報告，上述期間包括貨櫃航運業於2016年至2018年經歷的下行周期。此亦證明我們實現可觀盈利的能力，同時可在行業下行周期時仍維持淨經營現金流入。

廣泛的亞太地區網絡，紮根不同市場

我們是專注於亞太地區的快速增長的貨櫃航運公司之一。根據德路里報告，按航運量計，亞太地區是最大亦是增長最快的市場之一，此乃由於消費增長強勁，亞洲區內貿易聯繫不斷增加，加上跨境貿易及電子商務的快速增長。《區域性自由貿易協定》（如《區域全面經濟夥伴關係協定》（「RCEP」）及《中國－東盟自由貿易協定》（「AFTA」））亦促進相關國家及地區之間的貿易量。亞太地區是我們的核心市場，於2022年佔我們總航運量逾90%。截至2022年12月31日，我們在亞太地區經營廣泛的網絡，包括覆蓋15個國家及地區的37條貿易航線。我們在不同市場均有悠久的歷史，包括在中國大陸、台灣、香港、日本、韓國及東盟國家超過20年的業務歷史以及在澳洲超過12年的業務歷史。

在亞太地區中，我們專注於提供由中國大灣區出發的頻繁服務，我們在該地區開展業務已有二十年。例如：根據德路里報告，於2023年2月，按大灣區至日本、菲律賓及大洋洲的每條航線的服務量計算，我們皆是提供頻繁服務的三大參與者之一。此外，於2023年2月，按大灣區至日本及大洋洲的每條貿易航線的每週靠港次數計算，我們亦是提供廣泛港口覆蓋的三大參與者之一。具體而言，於2023年2月，我們透過獨立經營或聯營航線服務經營由大灣區至日本、菲律賓及大洋洲的六條、兩條及四條航線服務，按服務數量計算分別排名第二、第三及第二；我們透過獨立經營或聯營航線服務於大灣區和日本每週靠港53次，以及於大灣區和大洋洲每週靠港25次，排名第二。我們的頻繁服務、長遠發展及強大的客戶關係在該等核心貿易航線中形成強大的競爭壁壘。

業 務

我們靈活的經營模式及符合環境保護規範的船隊

我們將穩定的核心運力投放在大灣區起程的主要服務，同時將其餘運力分配至其他地區。我們已發展一套靈活的運力分配機制，使我們能夠根據市場需求迅速調整定期班輪服務，並通過調整服務靠港或重新分配服務網絡的運力來實現目標。此機制有助我們迅速重新分配運力，從而提高利用率及最大限度地增加盈利能力。我們認為這是我們保持整體強勁的盈利能力及由2014年至2022年連續九年持續產生淨經營現金流入的主要原因之一。

我們靈活的船隊亦為我們的經營模式作出貢獻。截至2022年12月31日，我們擁有合共50艘船舶，包括31艘自有船舶及19艘租用船舶，總運力為109,947 TEU。截至最後實際可行日期，我們運營的船隊由41艘船舶組成，總運力為80,167 TEU，其中26艘為我們的自有船舶，而15艘為租用船舶。我們的船隊多由小型船舶組成，每艘船舶的運力低於2,000 TEU，可進入亞太地區的大多數港口，因此相較於大型船舶，能有更多元化的部署。我們力求在自有船舶與短期（一年或以下）租賃船舶之間取得最佳平衡，這使我們能夠按多變的市場狀況更靈活地調整我們的船舶組合。為將我們的廢氣排放對環境造成的任何不利影響減至最低並控制我們的船用燃油成本水平，我們一般已在我們規模相對較大或船齡較新的自有船舶上安裝洗滌器，因為可明顯節省船用燃油成本。例如，截至最後實際可行日期，我們在31艘自有船舶中的18艘（我們較大型或較新的船舶）上安裝洗滌器，而我們截至同日所訂購的19艘新船中的12艘（包括2,900及7,000 TEU的船舶）預計將會安裝洗滌器。

我們的經營模式亦受到具少量與簡短匯報層級之扁平化組織架構所支援，致使高級管理層可密切關注市場發展，並迅速作出決策以應對市場及經營狀況的變化。

我們有規律且審慎的船舶採購推動成本優勢

我們堅持以有規律且審慎的方式訂購新船舶及購置二手船舶，此乃由於我們通常在本身認為船舶價格相對較低時（處於或接近市價周期低點或市場處於上升的早期階段）訂購或購置船舶。據德路里確認，我們新建船舶與二手船的購入價通常與可比船舶在我們購船時的平均市場價格行情相近或是更低。當船舶價格及長期租用費率較高時，我們選擇使用短期租用以擴大運力。我們認為此方式將長遠地為我們帶來顯著的成本優勢。

例如，我們自2015年至2019年購置12艘新建船舶，根據德路里的資料，購入價符合購置時的市價或處於市價下限。於2020年，我們購入四艘1,900 TEU的新建船舶，平均購入價為21.9百萬美元，根據德路里報告，購入價低於2020年一艘1,500 TEU船舶（其體積小於我們的四艘新建船舶）23百萬美元至26百萬美元市價範圍。此外，我們憑藉強大經營現金產生能力（可見於連續九年（直至及包括2022年）的淨經營現金流入），能夠以備用資金撥付船隊擴展經費，我們亦對投資新船舶的時間保留較大彈性，包括等待和把握合適機會，以較低成本收購船舶。

業 務

以客戶為中心，銷售覆蓋面廣

專注於中小型客戶。我們主要專注於中小型客戶（包括貨運代理及BCO客戶），彼等通常僅有適度的運送需求，因此與較大型的客戶相比通常要求較少的批量折扣，且更易於接受市場運費，或是因供給量短缺或緊急運送需求時所產生之較高運費。

直銷團隊。我們已建立廣泛的內部銷售網絡，主要由我們的本地銷售團隊組成，覆蓋我們於亞太地區的重要戰略市場。截至2022年12月31日，我們在全球共有20個辦事處，包括位於中國大陸及香港的10個辦事處、位於日本的兩個辦事處、位於韓國的兩個辦事處、位於越南的三個辦事處及位於馬來西亞的三個辦事處。我們認為，強大的本地業務有助我們緊貼市場發展，直接覆蓋更廣泛的中小型客戶群，並建立更好的客戶關係。

專注於高增值貨物。我們專注於運送高增值及具時效性的貨物，包括消費類電子產品、高端機器、汽車產品及要求冷凍貨櫃的貨物（如易腐貨物）。根據德路里報告，該等貨物通常需要按時交付或有特定的貨櫃條件及需謹慎處理，因此通常比其他貨物有更高的運費。

服務大型貨主的能力。我們不時為大型藍籌客戶提供定制服務。我們已為該等客戶承接具有特定需求的大型項目，我們從而與上述客戶建立起長期業務關係。

擁有豐富的行業經驗及良好往績記錄的管理團隊

我們由主席兼創始人陳先生及一群遠見、經驗、穩定性及創業精神兼備的高級管理層領導。我們的高級管理層成員平均擁有25年的貨櫃航運業經驗，其中大部分自我們成立以來就已加入集團。高級管理層成員在本集團的平均任期為18年。我們的扁平化組織架構使我們在規模大幅增長的情況下仍能維持活力和靈活性。

陳先生為貨櫃航運業內最具豐富經驗的資深人士之一，在此行業擁有超過35年的管理經驗。創立本集團前，於1981年11月至2000年1月，他曾於萬海航運擔任多個職位，於該公司擔任總經理10年以上，最後職位為高級顧問，主要負責監督萬海航運的整體管理。我們的總裁涂鴻麟先生在航運公司營運及管理方面擁有26年經驗，並自2001年公司成立起即加入我們，並協助本集團度過多個行業周期。

業 務

過去二十年，陳先生與高級管理層團隊將本集團從一家僅有四條航線服務的航運公司發展成截至2022年12月31日擁有42條全球航線服務的亞太地區行業領先公司。2020年至2022年，與三家專注於亞太地區的上市貨櫃航運公司相比，我們錄得最高平均淨利潤率及最高平均股本回報率。

我們的策略

我們的使命是成為一家領先的優質貨櫃航運公司，為國際貿易推動靈活無縫的物流解決方案。為實現我們的使命，我們計劃採取以下策略。

強化我們在亞太地區的有利地位

根據德路里報告，由於消費增長強勁，亞太地區內貿易聯繫不斷增加，加上跨境貿易及電子商務的快速增長，按航運量計，亞洲地區是全球貨櫃航運業中最大且增長最快的市場之一。《區域性自由貿易協定》(如《區域全面經濟夥伴關係協定》(「**RCEP**」)及《中國－東盟自由貿易協定》(「**AFTA**」))亦促進相關國家及地區之間的貿易量。亞太地區仍將是我們的核心市場，我們旨在通過部署更多船舶，同時將運力分配至其他服務，藉此提高盈利能力，從而鞏固我們在主要服務的領先地位。

於往績記錄期間，我們在亞太地區的大部分服務為短途服務。我們計劃通過部署將於2023年及2024年交付的新建船舶(其中大部分適合短途服務)來提高我們核心服務的服務頻率，並升級部署在亞太地區的相關船舶。我們亦透過獨立經營或透過聯營航線服務或艙位互換協議與其他承運人合作，物色機會推出覆蓋更多亞太地區港口的新班輪服務。為求實現最佳的艙位利用率及盈利能力，我們將密切監察並優化班輪服務的船期及輪換港口以及自有船舶及租用船舶的比例。我們亦於亞太地區經營長途服務，包括亞洲－澳洲／新西蘭及亞洲－印度次大陸市場。當日後出現機會時，我們可能選擇性在亞太地區經營具有強勁市場需求及盈利能力的額外長途服務。此外，為擴大我們的客戶群，優化客戶服務能力及提升客戶忠誠度，我們擬在亞太地區選定城市設立更多辦事處。

業 務

調整船隊及貨櫃

我們計劃以審慎的方式擴大自有船舶的數量，以(i)優化成本結構及(ii)通過(a)在市場需求支持時增加運力或(b)在市場需求疲軟或市場低迷的情況下，在租約到期時替換較舊的自有船舶或租用船舶，來調整運力。長遠而言，增加自有船舶的比例將有助降低成本水平，我們將繼續維持短期（一年或以下）租賃船舶的一定比例，以保留運力靈活性。由於貨櫃航運業具有周期性質而且快速變化，船舶租賃是一種讓我們微調船隊規模的彈性方式，因為我們可以選擇我們偏好的船舶種類及租期。例如，倘出現市場衰退，對貨櫃航運服務的需求下降，我們將調整船隊規模及運力，通過不增加租賃船舶及不續租現有租用船舶，或通過於租賃到期時以新船舶替換較舊的自有船舶及租用船舶，確保並無剩餘運力。倘出現強勁的市場需求，我們可能利用船舶租賃擴充運力。我們亦計劃通過在若干需求上升的服務上部署更大運力的新船舶以進一步優化我們的船隊分配，調用若干現有運力較低的船舶以發掘新服務，並使用與其他承運人的聯營航線服務或艙位互換安排以加強服務能力。

截至最後實際可行日期，我們已訂購19艘船舶，包括13艘各介乎1,100至2,900 TEU的船舶及六艘7,000 TEU的船舶，預計將於2023年5月至2024年11月期間交付。我們認為，我們訂購的13艘1,100至2,900 TEU的小型船舶（包括七艘1,100 TEU的船舶及六艘2,900 TEU的船舶）將是我們大部分短途及中長途服務的最佳尺寸。我們訂購的六艘7,000 TEU船舶將主要部署在長途服務，如亞洲－澳洲／新西蘭以及亞洲－印度次大陸市場的長途服務。截至最後實際可行日期，我們擁有15艘租用船舶，合約年期超過一年。

此外，我們計劃通過租賃及購置增加貨櫃數目，以支持我們未來的業務發展。截至最後實際可行日期，我們已租用運力為189,828 TEU的貨櫃，合約年期超過一年。另一方面，通過購置貨櫃增加自有貨櫃的比例以支持增長，我們相信，與租賃貨櫃相比，其將有助長遠降低成本水平。我們擬將[編纂][編纂]的一部分用於我們訂購的新船舶、我們訂立的船舶租賃合約及租用貨櫃。有關更多詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]」。

持續推進業務數字化

我們相信，在競爭激烈的貨櫃航運業中，卓越的運營、成本效益及高質量的服務是我們取得成功的關鍵。根據德路里報告，數字化是加強包括航運業在內的供應鏈韌性的關鍵措施，因為數字技術可以提高貨櫃航運公司的服務質量、運營效率和競爭力，並改善決策過程以及加強監測、控制、質量保證及驗證。因此，我們計劃通過部署先進的信息技術解決方案，投資數字轉型，以改進我們所有分公司及辦公室之間的協調及溝通。

業 務

隨著我們全球擴張業務，我們擬實施新一代內部運營系統，以確保網絡實現無縫協調。我們認為，透過單一整合平台監控所有關鍵流程，大型互動的新系統可向客戶提供更好的用戶體驗。新系統將支持我們的服務設計、定價、成本管理以及資源分配方面的多維度分析及決策，並為設備及船舶性能提供卓越的追蹤可見度。

為進一步實現目標，我們計劃繼續升級現有信息技術系統，包括現有內部運營系統、雲服務器、金融系統以及電子服務平台。此外，為支援數字化，我們將招聘及培訓內部信息技術專業人士，並持續升級總部以及分公司及辦公室的信息技術基礎建設。

加強與其他承運人的戰略合作，選擇性在港口運營方面進行戰略投資

我們已與多家領先的貨櫃航運公司就聯營航線服務、艙位互換及艙位租用安排建立合作關係。該合作夥伴關係通過增加服務頻率為我們在核心亞太地區的有利地位作出貢獻，並通過在新目標市場成功建立業務，同時優化我們的船隊利用率及最大限度降低風險，從而顯著擴大我們的服務網絡。因此，我們擬進一步擴大與現有及潛在合作夥伴的戰略合作，以進一步提高服務覆蓋範圍及能力，並在我們的服務中實現更大的規模經濟，以進一步優化成本水平。

在建立具備完善的客戶基礎同時成為亞太地區最廣泛的貨櫃航運網絡之一，我們亦將於若干互補業務探索具吸引力的投資機遇，如專用碼頭、貨櫃港口及選定港口倉庫。透過參與碼頭營運，我們可降低現有經營成本水平，產生新的收入來源，並通過提供更可靠的服務加強盈利能力。

我們的貨櫃航運業務

概覽

我們從事集提供貨櫃航運服務，船隊由自有船舶及租用船舶組成。我們主要服務亞太地區，包括大中華－北亞、大中華－東南亞、大中華、北亞及東南亞、亞洲－澳洲／新西蘭及亞洲－印度次大陸市場。除獨立營運外，我們亦通過與其他承運人訂立的安排（包括聯營航線服務、艙位互換及艙位租賃）經營航運網絡。

業 務

我們主要與代表BCO客戶（即發貨人）的貨運代理訂立合約，其次是直接與BCO客戶訂立合約，以根據彼等的指示運送貨櫃貨物。我們的貨櫃航運服務主要包括在航運網絡內將貨櫃從起運港運往目的港。在部分情況下，我們亦根據客戶的要求協助安排（其中包括）(i)通過鐵路、卡車或駁船將貨櫃從內陸起點運往港口，(ii)在港口將貨櫃裝載至貨櫃船，及(iii)在目的港卸載貨櫃，然後通過鐵路、卡車或駁船運往最終內陸目的地。供應鏈中的供應商包括港口運營商、貨櫃商、船用燃油商、租船公司和造船商。

我們的貨櫃航運服務一般包括以下程序：

- 我們的客戶於網上或經我們的分公司及全球代理預約，我們的報價主要按市場運費釐定；
- 確認訂單後，我們出具詳細列明運輸條款的提貨單，並由客戶安排內陸運輸公司到我們指定的堆場領取空貨櫃；
- 貨櫃裝滿後，內陸運輸公司將於限時內提取貨櫃並移送至貨櫃碼頭，並運載到我們預定的船舶；
- 我們負責根據預定時間表將該等貨櫃從出發地港口運送至目的地港口；及
- 貨櫃到達目的港後將會被卸載，並由內陸運輸公司交付給收件人。空貨櫃則會直接移至出口商倉庫再一次裝貨，或運送到倉庫留待日後使用。

我們制定了以下推出及運營新服務的程序：

推出新服務

- 通常我們的企劃部會先向海運部及營運部收集建議新服務的信息，例如航運量需求、運費、船舶每日成本、船用燃油消耗量、船用燃油價格及港口費用，以通過分析（其中包括）固定成本、艙位成本及可變成本，並建立損益模塊以比較可變成本與貨櫃收入，評估建議新服務的可行性。我們亦與管理層（包括主席、總裁、副總裁及相關部門的主管）舉行會議，內部討論建議新航線、每週航次、停靠港、執行計劃、選擇潛在聯營航線服務夥伴（如有需要）及其他資料。倘新服務涉及新市場的發展，我們一般會選擇當地代理，而我們的總部將向當地代理提供有關我們系統及政策的培訓；

業 務

- 在確定建議新服務的可行性後，我們將根據以下因素決定是否通過獨立服務、聯營航線服務還是通過其他安排進行運營：
 - 獨立服務／聯營航線服務：倘我們有足夠的運力滿足建議新服務的航運需求，我們將通過獨立服務運營。否則，我們會考慮聯營航線服務。我們一般傾向與現有的聯營航線服務夥伴合作提供建議的新服務。
 - 艙位互換：為提高我們現有服務的利用率，我們可能會探索與市場上經營其他類似航線的其他承運人進行艙位互換的機會，藉此我們亦可能增加我們服務的頻率。
 - 艙位租賃：倘市場需求無法支持獨立服務或聯營航線服務，或我們尚未收集到某個市場的足夠信息，我們將評估估計的航運量及運費以評定我們在市場上的潛在利潤，並通過艙位租賃進行運營。
- 我們將與港口運營商進行溝通，討論碼頭安排、報關、費率，以及是否有對外堆場、貨櫃修理廠、拖車／鐵路服務等方面的需求，並進行當地附加費調查及安排封條／提單交付；及
- 我們其後將根據運費及航運量分配運力。

運營新服務

- 客戶群：除透過當地的代理或分支機構開發新客戶外，我們還可以通過跟進會議及電話、提供廣告材料及更新網站介紹我們的服務，向現有客戶交叉銷售新服務；
- 船用燃油供應：我們將與船用燃油供應商討論船用燃油安排；
- 報告：我們需要向相關交通部門（包括中華人民共和國交通運輸部（中國大陸）、交通部航港局（台灣）、交通部（台灣）、日本港口運輸協會（日本）、基礎設施、交通、區域發展及通訊部門（澳洲））報告新服務的推出情況（如需要）；

業 務

- 港口清關：我們當地的代理／分支機構可以辦理港口清關手續，或可指定當地專業船務代理代辦港口清關手續；及
- 裝卸貨櫃：我們將對碼頭服務進行研究，比較泊位、收費、服務質量，以決定我們計劃委聘的碼頭運營商。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的分支機構已在所有重大方面就我們的營運自相關機關取得所有重大證書、牌照、批文及許可；且我們並無發現任何事項導致我們認為我們的當地代理並無在所有重大方面就彼等營運取得任何重大證書、牌照、批文或許可。

於往績記錄期間，我們的收入來自提供貨櫃航運服務及其他貨櫃航運相關服務（主要包括滯期費、滯留費、艙位費及其他航運附加費）。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們產生的收入分別為810.4百萬美元、1,837.4百萬美元及2,443.5百萬美元。有關進一步詳情，請參閱「財務資料－綜合損益表主要組成部分說明－收入」。下表載列於所示期間我們按業務線劃分的收入：

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
提供貨櫃航運服務	730,925	90.2	1,716,389	93.4	2,301,578	94.2
其他貨櫃航運 相關服務	79,500	9.8	121,047	6.6	141,892	5.8
總計	810,425	100.0	1,837,436	100.0	2,443,470	100.0

業 務

截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們分別經營43條、34條及42條航線服務。截至2021年12月31日，我們的服務線減少至34條，主要是由於我們推出了更多獨立服務以滿足2021年強勁的長途服務需求，而該服務的運費較高，因此，通過聯營航線服務、艙位互換安排及艙位租用安排提供的服務量相應減少，因更多船舶被部署於獨立服務。我們的服務由截至2021年12月31日的34條增加至截至2022年12月31日的42條，主要是由於我們於北亞及東南亞以及亞洲－印度次大陸市場額外推出服務。截至2022年12月31日，我們擁有12條獨立服務、19條聯營航線服務、10條通過艙位互換安排經營的服務及一條通過艙位租賃安排經營的服務。此等服務覆蓋中國大陸、台灣、香港、日本、南韓、越南、泰國、菲律賓、馬來西亞、新加坡、印度、巴基斯坦、斯里蘭卡、阿聯酋、澳洲、新西蘭、美國、加拿大、英國、荷蘭、德國、比利時、坦桑尼亞及肯亞的主要港口。我們尤為專注發展亞太地區。於2020年、2021年及2022年，我們的亞太地區總航運量分別為1,507,297 TEU、1,571,974 TEU及1,470,045 TEU，佔同期我們總航運量的100.0%、99.3%及94.3%。

我們的班輪服務

一般而言，我們採用班輪服務模式，據此在指定港口輪流經營定期航運服務。在設計班輪服務時，我們經考慮（其中包括）港對港的航運服務需求、運費水平及航行準備時間後，確定各服務的時間表及輪換港口，務求盡量提升各服務的航運量及盈利能力。

具體而言，我們專注於主要在亞太地區提供頻繁、高度多元化的貨櫃航運服務。我們的班輪服務特別適合對高時效性貨物需要定期航運服務的客戶，因為我們的服務提供準確的航運時間表，確保可按時交付貨物。我們全面的港口覆蓋使我們能夠在多個熱門目的地為多元化客戶群服務。截至2022年12月31日，我們每週340次靠港，覆蓋亞太地區的50個港口。此外，我們亦制定了靈活的運力分配機制，有助我們為迎合市場需求、運費及經營狀況變化迅速調整定期班輪服務。我們透過調整服務靠港或重新分配服務網絡的運力實現目標。此機制有助我們加強整體船舶利用率及以最大限度提高盈利能力。

我們亦擁有高度通用的航運網絡，據此我們可應付不同市場的多變市場需求。為達到此目的並維持最大的靈活彈性，我們經營獨立服務，並通過與其他承運人的聯營航線服務、艙位互換及艙位租賃安排與彼等合作。此外，我們近年來亦迅速擴展長途服務以把握市場缺口，特別基於COVID-19疫情期間服務不足的市場需求。例如，我們在亞洲－澳洲／新西蘭市場於2021年7月推出的獨立服務（其後於2022年3月更改為聯營航線服務）及於2022年1月推出的另一條獨立服務。我們認為，由於聯營航線服務使

業 務

我們的初始航運資源承諾及風險分擔更具靈活性，故與其他承運人的聯營航線服務是現階段擴展服務及滿足客戶需求的有益方法。當我們擁有足夠航運資源而我們認為能應付經營獨立服務的市場風險時，我們或會考慮推出新的獨立服務。

我們的市場

於往績記錄期間，我們的貨櫃航運網絡主要包括亞太地區、跨太平洋市場及亞洲－歐洲市場。亞太地區可進一步分為六個細分市場：大中華－北亞、大中華－東南亞、大中華、北亞及東南亞、亞洲－澳洲／新西蘭及亞洲－印度次大陸市場。下表載列於所示期間我們按市場劃分的貨櫃航運網絡的航運量及相應百分比（相對於我們的總航運量）：

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	航運量	%	航運量	%	航運量	%
	<i>(TEU, 百分比除外)</i>					
亞太地區	1,507,297	100.0	1,571,974	99.3	1,470,045	94.3
大中華－北亞	401,337	26.6	447,856	28.3	421,127	27.0
大中華－東南亞	744,968	49.4	710,582	44.9	489,069	31.4
大中華	157,409	10.4	148,224	9.4	137,010	8.8
北亞及東南亞	154,857	10.3	110,238	7.0	74,563	4.8
亞洲－澳洲／新西蘭	38,734	2.6	142,971	9.0	210,851	13.5
亞洲－印度次大陸	9,992	0.7	12,103	0.8	137,425	8.8
跨太平洋⁽¹⁾	-	-	11,600	0.7	72,392	4.6
亞洲－歐洲⁽¹⁾	-	-	-	-	11,364	0.7
其他⁽²⁾	-	-	-	-	5,341	0.3
總計	<u>1,507,297</u>	<u>100.0</u>	<u>1,583,574</u>	<u>100.0</u>	<u>1,559,142</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務，而跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務分別於2023年2月及3月暫停。
- (2) 其他主要包括通過東南亞（巴生港）連接大中華（上海及蛇口）至中東（傑貝阿里）的貿易航線及通過中東（傑貝阿里及哈里發）連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線。

業 務

下表載列於所示期間我們按市場劃分的貨櫃航運服務產生的收入及相應百分比：

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
亞太地區	730,925	100.0	1,667,925	97.2	1,893,256	82.3
大中華－北亞	187,121	25.6	362,716	21.1	363,562	15.8
大中華－東南亞	348,071	47.6	592,486	34.5	476,007	20.7
大中華	64,540	8.8	98,065	5.7	91,466	4.0
北亞及東南亞	73,702	10.1	93,164	5.4	73,022	3.2
亞洲－澳洲／新西蘭	46,611	6.4	478,141	27.9	628,639	27.3
亞洲－印度次大陸	10,880	1.5	43,353	2.5	260,560	11.3
跨太平洋⁽¹⁾	-	-	48,464	2.8	354,411	15.4
亞洲－歐洲⁽¹⁾	-	-	-	-	43,336	1.9
其他⁽²⁾	-	-	-	-	10,575	0.5
總計	<u>730,925</u>	<u>100.0</u>	<u>1,716,389</u>	<u>100.0</u>	<u>2,301,578</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務，而跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務分別於2023年2月及3月暫停。
- (2) 其他主要包括通過東南亞（巴生港）連接大中華（上海及蛇口）至中東（傑貝阿里）的貿易航線及通過中東（傑貝阿里及哈里發）連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線。

下表載列截至2022年12月31日我們的貨櫃航運服務的數量，包括獨立服務、聯營航線服務及通過艙位互換及艙位租賃安排的服務。

服務數量	亞太地區	跨太平洋 ⁽¹⁾	亞洲－歐洲 ⁽¹⁾	其他	總計
獨立服務	11	1	-	-	12
聯營航線服務	16	1	1	1	19
艙位互換安排	10	-	-	-	10
艙位租賃安排	-	-	-	1	1
總計	<u>37</u>	<u>2</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>42</u>

附註：

- (1) 為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務，而跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務分別於2023年2月及3月暫停。

業 務

截至2022年12月31日，我們的貨櫃航運網絡共覆蓋全球24個國家和地區、63個主要港口及42條航線服務。

截至2022年12月31日，我們貨櫃航運服務覆蓋：

- 中國大陸10個港口，每週108次靠港；
- 台灣三個港口，每週36次靠港；

業 務

- 香港一個港口，每週35次靠港；
- 日本八個港口，每週47次靠港；
- 南韓三個港口，每週18次靠港；
- 東盟國家九個港口，每週64次靠港；
- 印度次大陸六個港口，每週17次靠港；
- 阿聯酋兩個港口，每週三次靠港；
- 澳洲及新西蘭10個港口，每週15次靠港；
- 加拿大一個港口，每週一次靠港；
- 歐洲四個港口，每週四次靠港；
- 美國四個港口，每週四次靠港；及
- 東非兩個港口，每週兩次靠港。

亞太地區

我們對亞太地區的定義為包括我們經營所在的大中華－北亞、大中華－東南亞、大中華、北亞及東南亞、亞洲－澳洲／新西蘭及亞洲－印度次大陸市場。

我們於2001年開始在亞太地區提供貨櫃航運服務。根據德路里報告，我們截至2023年2月在主攻亞太地區的參與者中按部署能力計算在亞太地區排名第五。在亞太地區，截至2022年12月31日，我們在中國大陸、台灣、香港、日本、南韓、越南、泰國、菲律賓、馬來西亞、新加坡、印度、巴基斯坦、斯里蘭卡、澳洲及新西蘭的港口靠港。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們分別經營43條、33條及37條亞太地區服務，截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在亞太地區的總航運量分別為1,507,297 TEU、1,571,974 TEU及1,470,045 TEU。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們自亞太地區產生的收入分別約為730.9百萬美元、1,667.9百萬美元及1,893.3百萬美元，分別佔同期總收入約100.0%、97.2%及82.3%。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在亞太地區的平均運費為每TEU 485美元、每TEU 1,061美元及每TEU 1,288美元。

業 務

根據德路里報告，由於消費的強勁增長、亞洲內部貿易聯繫的增加以及跨境貿易及電子商務的快速增長，按航運量計，亞太地區是最大亦是增長最快的市場之一。《區域性自由貿易協定》(如《區域全面經濟夥伴關係協定》(「RCEP」)及《中國－東盟自由貿易協定》(「AFTA」))亦促進相關國家及地區之間的貿易量。於2017年至2022年，亞太地區貨櫃港口吞吐量按複合年增長率3.0%增長，並於2022年達到517.3百萬TEU，佔2022年全球貨櫃港口吞吐量的60.0%。

大中華－北亞

我們的大中華－北亞市場是指連接大中華與北亞的貿易航線。我們於2001年經營首條香港至日本及台灣服務，自此開始在大中華－北亞市場提供貨櫃航運服務。

截至2022年12月31日，我們在大中華－北亞市場經營合共九條航線服務，包括三條獨立服務、兩條聯營航線服務及四條通過艙位互換安排的服務，每週48次靠港。該等服務的航程介乎每程六日至14日。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在大中華－北亞市場的航運量分別為401,337 TEU、447,856 TEU及421,127 TEU，分別佔總貨櫃航運量的26.6%、28.3%及27.0%。2022年航運量減少主要因為我們將此市場的若干運力撥至收入和盈利能力表現較強的市場(如亞洲－澳洲／新西蘭、亞洲－印度次大陸及跨太平洋市場)。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在大中華－北亞市場的平均運費分別為每TEU 466美元、每TEU 810美元及每TEU 863美元。有關進一步詳情，請參閱「財務資料－綜合損益表主要組成部分說明－收入－運費」。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們在大中華－北亞市場分別擁有11條、11條及九條航線服務。

截至2022年12月31日，除大中華的港口外，我們在大中華－北亞市場的貨櫃航運網絡覆蓋北亞10個主要港口，包括東京、橫濱、大阪、神戶、門司、博多、名古屋、仁川、釜山及光陽。在香港－日本貿易航線方面，我們有四條往返香港與關東地

業 務

區的服務、三條往返香港與關西地區的服務以及一條往返香港與九州地區的服務。同樣，在上海－日本貿易航線方面，我們有兩條往返上海與關東地區的服務、三條往返上海與關西地區的服務以及一條往返上海與九州地區的服務，我們於2022年就上海－日本航線及香港－日本航線每週各自提供六次航程及八次航程。在日本－台灣貿易航線及南韓－台灣貿易航線方面，我們在日本－台灣貿易航線提供七條航線服務及南韓－台灣貿易航線提供四條航線服務。

我們在該市場享有領先的市場地位。例如，根據德路里報告，於2023年2月，我們透過獨立經營或聯營航線服務經營六條從大灣區到日本的服務，就服務數量而言排名第二，我們於上述六條航線服務中於大灣區及日本每週53次靠港，排名第二。

根據德路里報告，北亞的貨櫃吞吐量由2017年的51.0百萬TEU增加至2022年的52.5百萬TEU，日本及南韓是當中擁有成熟貨櫃市場的兩大國家。為持續發展大中華－北亞市場，我們計劃：(i)增加往返大灣區與日本等主要貿易航線的班次，同時進一步發展聯營航線服務及艙位互換安排；(ii)通過艙位互換及艙位租賃安排拓展業務並提升貨櫃利用率，例如是開發大中華與日本之間的往返航線；及(iii)進一步擴大往返日本與大灣區及往返台灣與日本的貿易航線。

大中華－東南亞

我們的大中華－東南亞市場是指連接大中華與東南亞的貿易航線。我們於2002年經營首條大中華至新加坡、馬來西亞及印尼的服務，自此開始在大中華－東南亞市場提供貨櫃航運服務。

截至2022年12月31日，我們在大中華－東南亞市場經營合共10條航線服務，包括兩條獨立服務、六條聯營航線服務及兩條通過艙位互換安排經營的服務，每週75次靠港。該等服務的航程介乎每程九日至49日。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的大中華－東南亞市場的總航運量分別為744,968 TEU、710,582 TEU及489,069 TEU，分別佔總貨櫃航運量的49.4%、44.9%及31.4%。2021年航運量減少主要是因為我們將大中華－東南亞市場的若干運力撥至需求增加及市場運費上升的亞洲－澳洲／新西蘭市場。2022年的航運量減少主要是因為我們將大中華－東南亞市場的若干運力撥至收入和盈利能力表現較強的市場（如亞洲－澳洲／新西蘭、亞洲－印度次大陸及跨太平洋市場）。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的大中華－東南亞市場平均運費分別為每TEU 467美元、每TEU 834美元及每TEU 973美

業 務

元。有關進一步詳情，請參閱「財務資料－綜合損益表主要組成部分說明－收入－運費」。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們在大中華－東南亞市場分別經營17條、13條及10條航線服務。

截至2022年12月31日，除大中華的港口外，我們在大中華－東南亞市場的貨櫃航運網絡覆蓋東南亞六個主要港口，包括馬尼拉、胡志明、曼谷、林查班、巴生港及檳城。截至2022年12月31日，我們提供四條沿香港、大灣區及馬尼拉貿易航線的服務，以滿足主要受市場電子商務帶動的強勁需求。此外，對比一些僅依靠泰國Laem Chabang而需要駁船及鐵路服務將貨物運往曼谷的其他承運人，我們選擇曼谷作為在泰國的服務港口之一，以增加網絡覆蓋、縮短貨物交付至曼谷的時間及節省內陸物流成本。再者，我們提供五條沿香港、大灣區及泰國貿易航線的服務，以及三條沿青島、上海、廈門及泰國貿易航線的服務，以滿足客戶需求。在越南，我們為胡志明提供四條航線服務，為需要頻繁往來大中華與越南及快速服務的水果貿易商提供服務。此外，我們在泰國、越南及馬來西亞設有分支機構，提供周到優良的客戶服務。我們成立菲律賓分支機構並於2023年第一季開始營運，為馬尼拉大都會的客戶提供更直接及更優良的服務。

我們在該市場享有領先地位。例如，根據德路里報告，於2023年2月，我們透過獨立經營或聯營航線服務經營兩條大灣區至菲律賓的服務，就服務數量而言排名第三。

根據德路里報告，東盟國家是亞太地區新興市場，受惠於生產線逐漸轉移至東南亞國家的趨勢。於2021年，越南、馬來西亞、泰國及菲律賓的吞吐量錄得從2020年因COVID-19引致的低水平大幅回升。東南亞貨櫃吞吐量從2017年的103.3百萬TEU增加至2022年的119.1百萬TEU。為持續發展大中華－東南亞市場，我們計劃：(i)增加選定貿易航線（如大中華至越南、泰國及馬來西亞的港口）的現有航運服務班次；(ii)探索經營大中華至柬埔寨及印尼貿易航線的機會；及(iii)於服務不足市場開發貿易航線，如大中華至南菲律賓的航線。

業 務

大中華

我們的大中華市場指大中華區內的貿易航線，主要包括往來台灣及香港的貿易航線，同時通過駁船及拖車服務涵蓋廣東省和大灣區（包括香港、澳門、廣州、深圳、珠海、佛山、惠州、東莞、中山、江門及肇慶）。我們於2001年經營首條香港至基隆及高雄服務，自此開始在大中華市場提供貨櫃航運服務。

截至2022年12月31日，我們在大中華市場經營一條獨立服務，每週四次靠港。該服務的航程為每程七日。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在大中華市場的航運量分別為157,409 TEU、148,224 TEU及137,010 TEU，分別佔總貨櫃航運量的10.4%、9.4%及8.8%。2021年及2022年大中華市場的航運量減少，主要因為香港港口擠塞所致。由於香港實施嚴格的冠狀病毒限制措施以遏制當地疫情，港口船舶上任何疑似或確診COVID-19病例均可能影響港口運營以及港口的貨櫃及船舶交通，導致港口擠塞。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的大中華市場平均運費分別為每TEU 410美元、每TEU 662美元及每TEU 668美元。有關進一步詳情，請參閱「財務資料－綜合損益表主要組成部分說明－收入－運費」。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們在大中華市場擁有一條航線服務。

截至2022年12月31日，我們在大中華市場的貨櫃航運網絡覆蓋區內四個主要港口，包括香港、基隆、台中及高雄。我們力求提供全面的港口覆蓋，為客戶提供更大的調度靈活彈性。此外，我們為香港至廣東省的服務提供拖車服務，並安排前往大灣區內多個港口的駁船和拖車服務。

根據德路里報告，於2022年，按貨櫃吞吐量計，在全球十大貨櫃港口中，九個位於亞太地區，包括七個位於大中華。大中華的貨櫃吞吐量由2017年的252.2百萬TEU增加至2022年的298.6百萬TEU，複合年增長率為3.4%。於2022年，大中華具有亞太地區最大的貨櫃吞吐量，市場份額佔亞太地區貨櫃吞吐量的57.7%。我們計劃繼續在大中華市場提供頻繁的服務以維持競爭力。

業 務

北亞及東南亞

我們的北亞及東南亞市場是指經大中華連接北亞與東南亞的貿易航線以及北亞及東南亞各自區域內的貿易航線。我們自2006年經營首條大阪、神戶、橫濱、東京、基隆及香港至林查班及曼谷的服務，自此開始在北亞及東南亞市場提供貨櫃航運服務。

截至2022年12月31日，我們於北亞及東南亞市場經營合共八條航線服務，包括三條獨立服務、兩條聯營航線服務及三條通過艙位互換安排經營的服務，每週99次靠港。該等服務的航程介乎每程14日至35日。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在北亞及東南亞市場的總航運量分別為154,857 TEU、110,238 TEU及74,563 TEU，分別佔總貨櫃航運量的10.3%、7.0%及4.8%。2021年北亞及東南亞市場的航運量有所下降，是由於2021年我們將此市場的若干運力撥至客戶需求強勁的跨太平洋市場。2022年的航運量減少主要是因為我們將此市場的若干運力撥至收入和盈利能力表現較強的市場（如亞洲－澳洲／新西蘭、亞洲－印度次大陸及跨太平洋市場）。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的北亞及東南亞市場平均運費分別為每TEU 476美元、每TEU 845美元及每TEU 979美元。有關進一步詳情，請參閱「財務資料－綜合損益表主要組成部分說明－收入－運費」。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們在北亞及東南亞市場分別經營13條、五條及八條航線服務。

截至2022年12月31日，我們北亞及東南亞市場的貨櫃航運網絡覆蓋區內27個主要港口，包括大阪、神戶、名古屋、橫濱、東京、門司、清水、基隆、台中、高雄、仁川、釜山、光陽、香港、廈門、南沙、蛇口、上海、青島、曼谷、林查班、胡志明、海防、巴生港、巴西古當、檳城及新加坡。我們提供往返日本、韓國及越南的直達服務，中途不經任何轉運，並且每周提供兩次往返日本、馬來西亞及新加坡的直達服務，中途不經任何轉運，確保按時交貨及力求滿足東南亞市場不斷飆升的需求。

根據德路里報告，北亞及東南亞的貨櫃吞吐量市場份額於2022年達到亞太地區的33.2%。北亞及東南亞的貨櫃吞吐量由2017年的154.3百萬TEU增加至2022年的171.6百萬TEU。為持續發展北亞及東南亞市場，我們計劃：(i)開始經營往返日本與泰國的直

業 務

達服務；(ii)將沿日本、馬來西亞及越南的貿易航線部署的1,800 TEU的較小型船舶換為介乎2,500 TEU至2,700 TEU的較大型船舶；及(iii)通過開設一條沿北亞、新加坡及馬來西亞的直達服務，進一步發展北亞及東南亞市場網絡。

亞洲－澳洲／新西蘭

我們的亞洲－澳洲／新西蘭市場是指連接亞洲與澳洲及新西蘭的貿易航線。我們於2010年經營首條寧波、上海、香港及蛇口至澳洲的服務，自此開始在亞洲－澳洲／新西蘭市場提供貨櫃航運服務。

截至2022年12月31日，我們在亞洲－澳洲／新西蘭市場經營合共四條航線服務，包括兩條獨立服務及兩條聯營航線服務，每週37次靠港。該等服務的航程為每程42日至56日。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在亞洲－澳洲／新西蘭市場的總航運量分別為38,734 TEU、142,971 TEU及210,851 TEU，分別佔總貨櫃航運量的2.6%、9.0%及13.5%。2020年至2022年航運量大幅增加，主要是由於開辦一條亞洲至澳洲的新服務及一條亞洲至新西蘭的新服務。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的亞洲－澳洲／新西蘭市場平均運費分別為每TEU 1,203美元、每TEU 3,344美元及每TEU 2,981美元。於2022年，我們的亞洲－澳洲／新西蘭市場平均運費下降，主要是由於市場競爭加劇。有關進一步詳情，請參閱「財務資料－綜合損益表主要組成部分說明－收入－運費」。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們在亞洲－澳洲／新西蘭市場分別經營一條、三條及四條航線服務。

截至2022年12月31日，我們在亞洲－澳洲／新西蘭市場的貨櫃航運網絡覆蓋區內18個主要港口，包括布里斯本、悉尼、墨爾本、阿得雷德、弗里曼特爾、奧克蘭、陶朗加、利特爾頓、威靈頓、內皮爾、蛇口、寧波、上海、青島、南沙、香港、高雄及林查班。我們通過頻繁的服務，連接亞洲－澳洲／新西蘭市場與大中華市場的主要港口。此外，我們提供大中華港口至新西蘭的直達服務，途中不經任何轉運，確保貨物及時交付。

我們在該市場享有領先的市場地位。例如，根據德路里報告，在2023年2月，我們透過獨立服務或聯營航線服務經營四條從大灣區到大洋洲的服務，就服務數量而言排名第二，以服務強勁的市場需求，我們於上述四條航線服務中於大灣區及大洋洲每週25次靠港，排名第二。

業 務

根據德路里報告，大洋洲國家整體港口吞吐量由2017年的12.6百萬TEU增加至2022年的13.9百萬TEU。為持續發展亞洲－澳洲／新西蘭市場，我們計劃：(i)經營連接亞洲至澳洲東部及澳洲西部的新服務；及(ii)探索與其他承運人互換艙位的機會，以增加航運服務班次。

亞洲－印度次大陸

我們的亞洲－印度次大陸市場是指連接北亞及東南亞以及印度次大陸的貿易航線。我們於2003年透過連接承運人安排，開始在亞洲－印度次大陸市場提供貨櫃航運服務，該等貿易航線往來北亞及／或東南亞至斯里蘭卡的可倫坡和印度的尼赫魯港。

截至2022年12月31日，我們在亞洲－印度次大陸市場擁有合共五條航線服務，包括四條聯營航線服務及一條通過艙位互換安排經營的服務，每週55次靠港。該等服務的航程介乎每程42日至56日。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在亞洲－印度次大陸市場的總航運量分別為9,992 TEU、12,103 TEU及137,425 TEU，分別佔總貨櫃航運量的0.7%、0.8%及8.8%。2020年至2022年的航運量大幅增加，主要是由於強大市場需求和運費較高導致我們專注發展該市場。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的亞洲－印度次大陸市場平均運費分別為每TEU 1,089美元、每TEU 3,582美元及每TEU 1,896美元。於2022年，我們的亞洲－印度次大陸市場平均運費減少，主要是由於我們的服務模式由艙位租賃轉為以聯營航線服務為主。由於艙位租賃安排一般根據客戶訂單作出，而聯營航線服務未必能在每個航程中佔滿所有艙位，因此艙位租賃的平均運費通常高於聯營航線服務的平均運費。有關進一步詳情，請參閱「財務資料－綜合損益表主要組成部分說明－收入－運費」。

截至2022年12月31日，我們在亞洲－印度次大陸市場的貨櫃航運網絡覆蓋區內18個主要港口，包括巴生港西、尼赫魯港、穆恩德拉、可倫坡、清奈、維沙卡帕特南、喀拉蚩、新加坡、馬尼拉、天津、青島、上海、寧波、蛇口、香港、高雄、釜山及光陽。

根據德路里報告，印度次大陸國家的貨櫃吞吐量由2017年的27.3百萬TEU增加至2022年的33.2百萬TEU。為持續發展亞洲－印度次大陸市場，我們計劃：(i)在我們全新7,000 TEU船舶預計將於2024年交付時探索其他聯營航線服務的機會；及(ii)探索與其他承運人互換艙位的機會，以增加航運服務班次。

業 務

跨太平洋

我們的跨太平洋市場是指連接亞洲及北美市場的貿易航線。就跨太平洋市場而言，由於該市場的客戶需求激增，我們自2021年9月起開始提供大中華及釜山至溫哥華的貨櫃航運服務。我們於2022年6月通過聯營航線服務開展亞洲至美國東岸的航運服務。然而，為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋市場的服務，而跨太平洋市場的所有服務已於2023年2月暫停。

截至2022年12月31日，我們在跨太平洋市場經營合共兩條航線服務，包括一條獨立服務及一條聯營航線服務，每週靠港18次。該等服務的航程介乎每程42日至77日。截至2021年及2022年12月31日止年度，我們在跨太平洋市場的總航運量為11,600 TEU及72,392 TEU，分別佔總貨櫃航運量的0.7%及4.6%。於2021年及2022年，我們在跨太平洋市場的平均運費分別為每TEU 4,178美元及每TEU 4,896美元。於2022年，我們在泛太平洋市場的平均運價增加，主要是由於我們於2022年6月開始亞洲至美國東海岸的服務，其運費高於我們自2021年9月開始的大中華及釜山至溫哥華的服務。根據德路里報告，跨太平洋東向運費由2020年下半年起開始急升並於2021年8月達到最高值。即使貨櫃航運公司已增加在跨太平洋市場的運力，但美國港口嚴重擁堵卻使大批承運人避開航線，以減少輪船延誤及提升船期可靠度。因此，運費在強大需求和供應不足的情況下得到支持。由於港口擁堵的緩解增加了有效運力，運費自2022年3月起逐漸下降。有關進一步詳情，請參閱「財務資料－綜合損益表主要組成部分說明－收入－運費」。遇上港口擠塞時，我們一般會更改港口停泊次序，以減少港口擠塞的影響。

截至2022年12月31日，我們在跨太平洋市場的貨櫃航運網絡覆蓋區內14個主要港口，包括傑克遜維爾、查爾斯頓、紐瓦克、諾福克、溫哥華、釜山、巴生港、高雄、香港、蛇口、南沙、上海、寧波及青島。此外，我們亦可能因應客戶要求，聯絡加拿大當地的鐵路服務供應商，安排將貨物進一步交付至多倫多及蒙特婁。

業 務

亞洲－歐洲

我們自2022年3月開始在亞洲－歐洲市場提供貨櫃航運服務。為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停亞洲－歐洲市場的服務，而亞洲－歐洲市場的服務已於2023年3月暫停。

截至2022年12月31日，我們通過聯營航線服務在亞洲－歐洲市場經營一條航線服務，每週八次靠港。該服務的航程為每程約70日。截至2022年12月31日止年度，我們在亞洲－歐洲市場的總航運量為11,364 TEU，佔總貨櫃航運量的0.7%。於2022年，我們在亞洲－歐洲市場的平均運費為每TEU 3,813美元。根據德路里報告，亞洲－歐洲市場運費由2021年1月起急升並於2021年9月達到最高值。亞洲生產中斷、貨櫃空箱短缺、供應鏈瓶頸及歐洲港口擁堵，加上歐洲的強大需求，都推動了運費上升。由於需求疲軟以及供應鏈瓶頸及港口擁堵有所緩解，運費自2022年3月起逐漸下降。有關進一步詳情，請參閱「財務資料－綜合損益表主要組成部分說明－收入－運費」。

截至2022年12月31日，我們在亞洲－歐洲市場的貨櫃航運網絡覆蓋八個主要港口，包括寧波、上海、廈門、蛇口，以及北歐四個港口，包括南安普頓、鹿特丹、漢堡及安特衛普。此外，我們在歐洲的首個停泊港為南安普敦，貨物可由此運送至倫敦，當地為歐洲電商貿易的關鍵地之一。

其他

我們的其他市場主要包括通過東南亞（巴生港）連接大中華（上海及蛇口）至中東（傑貝阿里）的貿易航線及通過中東（傑貝阿里及哈里發）連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線。截至2022年12月31日，我們在其他市場透過艙位互換安排經營一條聯營航線及一條航線服務，每週靠港10次。截至2022年12月31日止年度，我們在其他市場的總航運量為5,341 TEU，佔我們總貨櫃航運量不到1.0%。

業 務

我們的船隊

截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們船隊的總運力分別為71,312 TEU、97,945 TEU及109,947 TEU。我們的船隊多由小型船舶組成，各艘船舶的運力少於2,000 TEU，可靠泊亞太地區大部分港口，因而能有更靈活的部署。於往績記錄期間，我們的自有船舶及租用船舶的使用率（按船舶營運天數佔各期間總天數的百分比計算）約為100%。

下表載列截至所示日期我們自有船舶及租用船舶的數量及運力（包括長期（一年以上）及短期（等於或少於一年）租用）：

	截至12月31日								
	2020年			2021年			2022年		
	船舶數量	運力 TEU	佔總運力 的百分比 %	船舶數量	運力 TEU	佔總運力 的百分比 %	船舶數量	運力 TEU	佔總運力 的百分比 %
自有船舶	14	27,833	39.0	25	63,503	64.8	31	75,720	68.9
租用船舶	23	43,479	61.0	25	34,442	35.2	19	34,227	31.1
— 長期	7	16,434	23.0	11	17,622	18.0	14	29,016	26.4
— 短期	16	27,045	37.9	14	16,820	17.2	5	5,211	4.7
總計	37	71,312	100.0	50	97,945	100.0	50	109,947	100.0

我們的船隊亦在自有船舶與短期租賃的租用船舶之間取得平衡，這使我們能夠更靈活地調整我們的船舶組合，並根據市場狀況快速調整運力，連同我們的動態經營模式，以最大限度地提高盈利能力或更好地應對不利的市場狀況。於往績記錄期間，我們繼續收購自有船舶，原因是我們相信，因自有船舶不受任何明定租期及船舶租金波動所規限，故與租用船舶相比，長遠而言將為我們的業務擴展提供更穩定的支持。我們的長期租用船舶的數量由截至2020年12月31日的七艘分別增加到截至2021年及2022年同日的11艘及14艘，主要是由於自2020年以來船舶市場需求強勁，船主一般要求一年以上的期限，以確保獲得有利的租船費率。

於2020年至2022年，我們的航運量增加3.4%，低於2020年底至2022年底的船舶數量增長35.1%，主要是因為我們在長途服務中配置的運力及長途服務貢獻的航運量的比例均有所增加。亞洲－澳洲／新西蘭、亞洲－印度次大陸、跨太平洋以及亞洲－歐洲市場的長途服務貢獻的航運量由2020年佔我們總航運量的3.2%增加至2021年的

業 務

10.5%並進一步增加至2022年的27.7%。與短途服務相比，長途服務需要更多的日數才能完成一次航程，因此其每年的航運量通常低於短途服務。例如，截至2022年12月31日，亞洲－澳洲／新西蘭市場的服務航行時間介乎42日至56日之間，遠高於大中華區－北亞市場的每程6日至14日。此外，因倉庫及內陸運輸業勞動力短缺導致港口擁擠、貨櫃短缺及港口貨櫃堆積，令供應鏈效率低下，亦令每次航程的日數增加，航運量增長減少，並導致承運人考慮配置更多船舶以應對有關情況。

截至最後實際可行日期，我們經營的船隊共有41艘船舶，總運力為80,167 TEU，其中26艘為自有船舶及15艘為租用船舶。

下表載列截至2022年12月31日我們的船舶（包括自有船舶及租用船舶）按運力劃分的明細：

	截至2022年12月31日			
	船舶數量	估船舶總數 的百分比	運力 TEU	估總運力的 百分比 %
1,000 TEU以內	3	6.0	2,878	2.6
1,000至2,000 TEU	33	66.0	50,607	46.0
2,000至4,000 TEU	6	12.0	15,908	14.5
4,000 TEU以上	8	16.0	40,554	36.9
總計	50	100.0	109,947	100.0

船隊擴展方案及相關程序

儘管我們認為與船舶租賃相比，購買新船舶通常更具成本效益，但每當我們計劃提升運力時，我們將在船舶購買與船舶租賃之間作出權衡，並決定採用哪種方案。具體來說，我們將根據估計可使用年期估計交付後的平均每日運營成本（包括折舊、船員薪酬、船舶管理費、維護成本、消耗品、保險等），然後將其與市場上同類船舶5至10年的每日船舶租用費率趨勢進行比較。考慮到我們的業務模式及資產管理政策、行業慣例以及各船舶的預期用途、預期維修及保養以及因航運船舶市場變化或改進而產生的技術或商業過時等因素，船舶的估計可使用年期為21年。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註3(a)。假若新船舶在交付後的估計平均每日運營成本長期在一定程度上低於可比的市場每日租船費率，我們的管理團隊將向董事會提交新船舶訂購建議，以供決定。倘比較顯示船舶租賃更為有利，我們的總經理隨後將考慮可供選擇的船舶租賃。類似的研究及決策過程適用於購買二手船舶，方法是將二手船舶交付後的估計每日平均運營成本與可比的長期市場租船費率進行比較。

業 務

在短期船舶租賃方面，我們將考慮業務需要及未來市場租船費率的趨勢。例如，中國的出口通常在春節假期期間及之後經歷淡季，因此，我們通常在淡季開始前於租約到期時退還租用船舶，以避免運營損失或船舶閒置。一般來說，我們的總經理在與各業務部門討論後決定短期船舶租賃。

下表載列我們就訂購船舶、購置二手船舶及租用船舶所遵循的程序（包括控制機制及管理專才）的進一步詳情：

訂購船舶： 我們的企劃部將訂購新船舶的需求告知維修及保養部及船舶部（包括具備海洋工程及造船專業知識以及海洋科技及船舶營運管理技能的合資格及經驗豐富的人員）。然後，兩個部門尋求總經理及主席的批准，並獲得至少三家船廠的報價。維修及保養部以及船舶部直接或通過經紀人進行查詢。兩個部門（與我們的企劃部及法律部緊密合作）評估造船廠是否符合我們的要求。維修及保養部以及船舶部向總經理及主席提交報價以供選擇船廠。選定的船廠隨後與我們訂立合約，惟須經我們的法律部主管、總經理及主席批准。

購置二手船舶： 我們的二手船採購流程由主席、總經理、高級副總裁及副總裁組成的高級管理委員會監督。高級副總裁帶領一支由具備海洋工程及造船專業知識以及海洋科技及船舶營運管理技能的合資格及經驗豐富的人員組成的團隊，透過經紀人物色合適的二手船。我們委聘國際專業驗船師檢查船舶，彼等將編製並提交載有船舶狀況詳細評估的驗船報告，以供高級管理委員會批准。根據高級管理委員會的決定，該團隊與船舶賣方就價格及其他主要合約條款進行磋商。高級管理委員會其後尋求董事會批准以作決定。

業 務

租用船舶： 企劃部將評估是否需要租船，如需要，則指示租船部在必要時安排租船。租船部從經紀人獲得合適的船舶清單，並選擇符合我們規格的船舶。其隨後發起查詢並與船舶供應商協商條款。經磋商的條款提交副總裁審閱，再提交總經理確認，然後獲得主席的最終批准。

業 務

我們的船隊概況

以下各表載列截至所示日期各自有船舶若干信息的概要：

截至2020年12月31日：

自有船舶名稱	運力(TEU)	船旗	交付時間
1. 德翔曼谷輪	1,787	馬紹爾群島	2017年7月21日
2. 德翔香港輪	1,578	巴拿馬	2006年12月19日
3. 德翔高雄輪	1,787	馬紹爾群島	2017年11月21日
4. 德翔大阪輪	1,808	馬紹爾群島	2018年1月22日
5. 德翔釜山輪	1,787	香港	2019年12月27日
6. 德翔青島輪	1,808	香港	2019年10月28日
7. 德翔上海輪	1,096	香港	2019年8月29日
8. 德翔東京輪	1,787	馬紹爾群島	2017年9月8日
9. 德翔橫濱輪	1,096	香港	2019年11月13日
10. 德翔神戶輪	1,081	香港	2020年7月9日
11. 德翔馬尼拉輪	2,553	馬紹爾群島	2020年9月1日
12. 德翔寧波輪	4,253	馬紹爾群島	2020年12月4日
13. 德翔深圳輪	1,081	香港	2020年5月29日
14. 德翔新加坡輪	4,331	馬紹爾群島	2020年1月31日

業 務

截至2021年12月31日：

自有船舶名稱	運力(TEU)	船旗	交付時間
1. 德翔曼谷輪	1,787	馬紹爾群島	2017年7月21日
2. 德翔香港輪	1,578	巴拿馬	2006年12月19日
3. 德翔高雄輪	1,787	馬紹爾群島	2017年11月21日
4. 德翔大阪輪	1,808	馬紹爾群島	2018年1月22日
5. 德翔釜山輪	1,787	香港	2019年12月27日
6. 德翔青島輪	1,808	香港	2019年10月28日
7. 德翔上海輪	1,096	香港	2019年8月29日
8. 德翔東京輪	1,787	馬紹爾群島	2017年9月8日
9. 德翔橫濱輪	1,096	香港	2019年11月13日
10. 德翔神戶輪	1,081	香港	2020年7月9日
11. 德翔馬尼拉輪	2,553	馬紹爾群島	2020年9月1日
12. 德翔寧波輪	4,253	馬紹爾群島	2020年12月4日
13. 德翔深圳輪	1,081	香港	2020年5月29日
14. 德翔新加坡輪	4,331	馬紹爾群島	2020年1月31日
15. 德翔大連輪	2,741	馬紹爾群島	2021年12月3日
16. 德翔杜拜輪	6,310	馬紹爾群島	2021年9月27日
17. 德翔海防輪	1,756	馬紹爾群島	2021年3月9日
18. 德翔胡志明輪	2,693	香港	2021年9月15日
19. 德翔巴生輪	4,363	馬紹爾群島	2021年2月8日
20. 德翔光陽輪	1,756	馬紹爾群島	2021年7月19日
21. 德翔蘭加邦輪	1,756	馬紹爾群島	2021年1月7日
22. 德翔門司輪	962	馬紹爾群島	2021年7月15日
23. 德翔南沙輪	2,693	香港	2021年7月20日
24. 德翔孟買輪	5,683	馬紹爾群島	2021年4月8日
25. 德翔雪梨輪	4,957	馬紹爾群島	2021年3月24日

業 務

截至2022年12月31日：

自有船舶名稱	運力(TEU)	船旗	交付時間
1. 德翔曼谷輪	1,787	馬紹爾群島	2017年7月21日
2. 德翔香港輪	1,578	巴拿馬	2006年12月19日
3. 德翔高雄輪	1,787	馬紹爾群島	2017年11月21日
4. 德翔大阪輪 ⁽¹⁾	1,787	馬紹爾群島	2018年1月22日
5. 德翔釜山輪	1,787	香港	2019年12月27日
6. 德翔青島輪	1,808	香港	2019年10月28日
7. 德翔上海輪	1,096	香港	2019年8月29日
8. 德翔東京輪	1,787	馬紹爾群島	2017年9月8日
9. 德翔橫濱輪	1,096	香港	2019年11月13日
10. 德翔神戶輪	1,081	香港	2020年7月9日
11. 德翔馬尼拉輪	2,553	馬紹爾群島	2020年9月1日
12. 德翔寧波輪	4,253	馬紹爾群島	2020年12月4日
13. 德翔深圳輪	1,081	香港	2020年5月29日
14. 德翔新加坡輪	4,331	馬紹爾群島	2020年1月31日
15. 德翔大連輪	2,741	馬紹爾群島	2021年12月3日
16. 德翔杜拜輪	6,310	馬紹爾群島	2021年9月27日
17. 德翔海防輪	1,756	馬紹爾群島	2021年3月9日
18. 德翔胡志明輪	2,693	香港	2021年9月15日
19. 德翔巴生輪	4,363	馬紹爾群島	2021年2月8日
20. 德翔光陽輪	1,756	馬紹爾群島	2021年7月19日
21. 德翔蘭加邦輪	1,756	馬紹爾群島	2021年1月7日
22. 德翔門司輪	962	馬紹爾群島	2021年7月15日
23. 德翔南沙輪	2,693	香港	2021年7月20日
24. 德翔孟買輪	5,683	馬紹爾群島	2021年4月8日
25. 德翔雪梨輪	4,957	馬紹爾群島	2021年3月24日
26. 德翔名古屋輪	1,909	馬紹爾群島	2022年4月8日
27. 德翔廈門輪	1,909	馬紹爾群島	2022年7月8日
28. 德翔天津輪	1,909	馬紹爾群島	2022年8月22日
29. 德翔雅加達輪	1,909	馬紹爾群島	2022年9月23日
30. 德翔廣州輪	1,909	馬紹爾群島	2022年11月17日
31. 德翔蛇口輪	2,693	馬紹爾群島	2022年12月19日

附註：

(1) 由於2022年安裝洗滌器，德翔大阪輪的運力由1,808 TEU減少至1,787 TEU。

於往績記錄期間，我們根據運力需求及市場租金率租出部分自有及租用船舶。下表載列我們於往績記錄期間租出船舶的若干資料概要：

業 務

船舶名稱 (自有／租用)	運力 (TEU)	船旗	合約租期	每日合約 租用費率
1. PACANDA EX: MARCONNECTICUT (租用)	1,049	安提瓜和巴布達	最短期限： 2022年12月11日至2023年3月11日 最長期限： 2022年12月11日至2023年5月11日	12,000美元
2. CONSIGNIA (租用)	1,091	馬紹爾群島	最短期限： 2022年11月23日至2023年3月23日 最長期限： 2022年11月23日至2023年5月23日	11,850美元
3. 德翔大阪輪 (自有)	1,808	馬紹爾群島	最短期限： 2021年10月9日至2021年10月29日 最長期限： 2021年10月9日至2021年11月18日	110,000美元
4. 德翔青島輪 (自有)	1,808	香港	最短期限： 2021年8月31日至2021年9月20日 最長期限： 2021年8月31日至2021年10月10日	110,000美元
5. 德翔雪梨輪 (自有)	4,957	馬紹爾群島	最短期限： 2022年1月1日至2022年1月31日 最長期限： 2022年1月1日至2022年2月20日	150,000美元
6. 德翔孟買輪 (自有)	5,683	馬紹爾群島	最短期限： 2022年1月1日至2022年1月31日 最長期限： 2022年1月1日至2022年4月11日	145,000美元
7. 德翔雪梨輪 (自有)	4,957	馬紹爾群島	最短期限： 2021年10月1日至2021年10月31日 最長期限： 2021年10月1日至2022年1月9日	250,000美元
8. 德翔新加坡輪 (自有)	4,331	馬紹爾群島	最短期限： 2021年10月1日至2021年10月31日 最長期限： 2021年10月1日至2022年1月9日	160,000美元
9. 德翔孟買輪 (自有)	5,683	馬紹爾群島	最短期限： 2021年10月1日至2021年10月31日 最長期限： 2021年10月1日至2022年1月9日	270,000美元
10. SHIMIN (租用)	5,047	新加坡	最短期限： 2022年1月1日至2022年1月31日 最長期限： 2022年1月1日至2022年2月20日	150,000美元

業 務

船舶名稱 (自有／租用)	運力 (TEU)	船旗	合約租期	每日合約 租用費率
11. SHIMIN (租用)	5,047	新加坡	最短期限： 2021年8月28日至2021年10月9日 最長期限： 2021年8月28日至2022年1月5日	180,000美元
12. 德翔馬尼拉輪 (自有)	2,553	馬紹爾群島	最短期限： 2021年8月22日至2021年10月1日 最長期限： 2021年8月22日至2021年10月16日	150,000美元
13. 德翔雪梨輪 (自有)	4,957	馬紹爾群島	最短期限： 2021年7月1日至2021年7月31日 最長期限： 2021年7月1日至2021年10月9日	130,000美元
14. 德翔新加坡輪 (自有)	4,331	馬紹爾群島	最短期限： 2021年7月1日至2021年7月31日 最長期限： 2021年7月1日至2021年10月9日	120,000美元
15. 德翔孟買輪 (自有)	5,683	馬紹爾群島	最短期限： 2021年7月1日至2021年7月31日 最長期限： 2021年7月1日至2021年10月9日	135,000美元
16. 德翔雪梨輪 (自有)	4,957	馬紹爾群島	最短期限： 2021年6月1日至2021年7月1日 最長期限： 2021年6月1日至2021年9月1日	39,000美元
17. 德翔孟買輪 (自有)	5,683	馬紹爾群島	最短期限： 2021年4月8日至2021年7月1日 最長期限： 2021年4月8日至2021年9月1日	35,000美元
18. 德翔新加坡輪 (自有)	4,331	馬紹爾群島	最短期限： 2021年3月1日至2021年7月1日 最長期限： 2021年3月1日至2021年9月1日	27,000美元
19. SEGARA MAS (租用)	2,702	印尼	最短期限： 2021年1月24日至2021年2月21日 最長期限： 2021年1月24日至2021年3月5日	30,000美元

業 務

以下各表載列截至所示日期各租用船舶若干信息的概要：

業 務

截至2020年12月31日：

租用船舶名稱	運力(TEU)	船旗
1. JAN	1,577	安提瓜和巴布達
2. A FUKU	1,049	巴拿馬
3. A ROKU	1,708	巴拿馬
4. CONTSHIP UNO	1,118	利比里亞
5. HANSA AUGSBURG	1,740	利比里亞
6. HANSA DUBURG	1,740	馬耳他
7. HANSA FRESENBURG	1,740	利比里亞
8. HARRIER HUNTER	4,259	利比里亞
9. INTRA BHUM	958	泰國
10. LALIT BHUM	1,668	泰國
11. MAKHA BHUM	1,668	泰國
12. MARCLIFF	1,049	安提瓜和巴布達
13. MARCONNECTICUT	1,049	安提瓜和巴布達
14. MILLENNIUM BRIGHT	1,708	巴拿馬
15. MITRA BHUM	1,108	新加坡
16. PUTNAM	1,708	利比里亞
17. RUN CHANG	704	香港
18. SEGARA MAS	2,702	印尼
19. SENDANG MAS	2,702	印尼
20. SHIMIN	5,047	新加坡
21. THORSTAR	2,824	利比里亞
22. VEGA KAPPA	1,118	利比里亞
23. 德翔台中輪	2,535	台灣

業 務

截至2021年12月31日：

租用船舶名稱	運力(TEU)	船旗
1. JAN	1,577	安提瓜和巴布達
2. A FUKU	1,049	巴拿馬
3. A KIBO	1,708	巴拿馬
4. ACACIA WA	704	巴拿馬
5. CAPE FLINT	1,440	馬紹爾群島
6. CAPITAINE DAMPIER	1,730	新加坡
7. CONTSHIP UNO	1,118	利比里亞
8. EPONYMA	1,096	巴哈馬
9. HANSA AUGSBURG	1,740	利比里亞
10. HANSA DUBURG	1,740	馬耳他
11. HANSA FRESENBURG	1,740	利比里亞
12. LALIT BHUM	1,668	泰國
13. LANTAU BAY	1,049	安提瓜和巴布達
14. MARCLIFF	1,049	安提瓜和巴布達
15. MARCONNECTICUT	1,049	安提瓜和巴布達
16. MILLENNIUM BRIGHT	1,708	巴拿馬
17. MITRA BHUM	1,108	新加坡
18. NITHI BHUM	928	新加坡
19. OPTIMA	1,024	巴哈馬
20. OTANA BHUM	1,022	新加坡
21. PUTNAM	1,708	利比里亞
22. SIRI BHUM	958	泰國
23. SKY CHALLENGE	1,891	韓國
24. ULTIMA	1,103	巴哈馬
25. 德翔台中輪	2,535	台灣

業 務

截至2022年12月31日：

租用船舶名稱	運力(TEU)	船旗
1. SHIMIN	5,047	新加坡
2. SIRI BHUM	958	泰國
3. LALIT BHUM	1,668	泰國
4. SUEZ CANAL	5,610	利比里亞
5. INTRA BHUM	958	泰國
6. HYPERION	1,102	巴哈馬
7. CONSIGNIA	1,091	馬紹爾群島
8. OKEE PIPER EX: MARCLIFF	1,049	安提瓜和巴布達
9. PACANDA EX: MARCONNECTICUT	1,049	安提瓜和巴布達
10. OPTIMA	1,024	巴哈馬
11. HALCYON	1,102	巴哈馬
12. CONTSHIP UNO	1,118	利比里亞
13. SKY CHALLENGE	1,891	韓國
14. ULTIMA	1,103	巴哈馬
15. HANSA FRESENBURG ⁽¹⁾	1,738	利比里亞
16. HANSA DUBURG ⁽¹⁾	1,738	馬耳他
17. HANSA AUGSBURG ⁽¹⁾	1,738	利比里亞
18. MILLENNIUM BRIGHT	1,708	巴拿馬
19. 德翔台中輪	2,535	台灣

附註：

- (1) 由於安裝壓載水艙，HANSA FRESENBURG、HANSA DUBURG及HANSA AUGSBURG的運力於2022年由1,740 TEU減少至1,738 TEU。

截至2022年12月31日，我們自有船舶的平均船齡約為七年，其中我們一手船舶截至同日的平均船齡約為兩年。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們自船舶供應商產生的船舶採購額為90.8百萬美元、369.5百萬美元及237.1百萬美元，所有船舶供應商均為獨立第三方。截至最後實際可行日期，我們訂購了19艘新船舶，包括13艘各介乎1,100至2,900 TEU的船舶及六艘7,000 TEU的船舶，預計將於2023年5月至2024年11月期間交付。根據我們的新建船舶交付時間表，我們預期，我們將於未來數年內擁有船齡較短的船隊。根據我們的內部船舶購買指引，我們將考慮購買狀況良好的全新及二手船舶。我們通常購買速度至少為18海里／小時的船舶，及就二手船舶而言，則為平均船齡約為10年、保養及維修記錄良好、具燃油效率且船體、主引擎及導航設備狀況良好的船舶。我們採取有規律的逆周期方式訂購新船舶及購置二手船舶，此乃

業 務

由於我們通常在本身認為船舶價格相對較低時（處於或接近市價周期低點或市場處於上升的早期階段）訂購或購置船舶。就新建船舶而言，我們定期與主要船舶供應商溝通，並監察相關市場指標以了解市場動向。就二手船舶而言，我們每週收集二手船舶交易的市場信息，並與船舶經紀及經銷商交換意見，了解最新市場動態。根據德路里報告，新

業 務

建船舶及二手船舶的購入價通常與我們購船時的平均市價行情相近或是更低。當船舶價格及長期租用費率較高時，我們選擇使用短期租用以擴大運力。我們認為此方式將為我們帶來顯著的成本優勢，使我們長遠能夠維持低成本船隊。

我們擬將[編纂][編纂]的一部分用於我們訂購的新船舶及我們訂立的船舶租賃合約。有關更多詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]-[編纂]」。

船隊運力管理

我們計劃透過以下多項具體計劃管理包括我們訂購的新船舶在內的船舶運力：

- (a) 我們將繼續將船舶運力部署至亞太地區，根據德路里於2023年第一季公佈的貨櫃預測，該地區市場需求增長預計在未來數年高於全球平均數；
- (b) 我們計劃升級目前運營亞洲－澳洲／新西蘭以及亞洲－印度次大陸市場的中長途服務的小型船舶（介乎2,500 TEU至5,000 TEU），新增六艘7,000 TEU船舶。升級後，我們將在亞洲－澳洲／新西蘭以及亞洲－印度次大陸市場保留4,250 TEU至5,000 TEU的船舶，同時將2,500 TEU至2,900 TEU的船舶部署至運營亞太地區其他市場的服務，以於租約到期時更換目前運營服務的租用船舶；
- (c) 我們計劃以2,700 TEU船舶升級1,800 TEU船舶的以下服務：
 - 大中華－東南亞市場內涵蓋（其中包括）中國內地、香港及菲律賓的服務；
 - 北亞及東南亞市場內涵蓋（其中包括）中國內地、台灣、香港、日本、馬來西亞及新加坡的服務；
 - 大中華－東南亞市場內涵蓋（其中包括）大灣區內中國內地、香港及越南的服務；
 - 亞洲－澳洲／新西蘭市場內涵蓋（其中包括）中國內地、香港及新西蘭的服務；

升級後，1,800 TEU的船舶將用於取代目前運營亞太地區（亞洲－澳洲／新西蘭及亞洲－印度次大陸市場除外）服務的958 TEU至1,118 TEU的租用船舶。以新船舶升級及替換有關船舶可降低我們的單位經營成本。

業 務

- (d) 我們可透過出售自有船舶或在租約到期時退回租用船舶來管理我們的航運力增長，這亦是調整我們運力的方式。例如，自2023年初以來，我們簽訂出售部分自有船舶的合同，並在租約到期時退還若干租用船舶，詳情如下表所示：

自有船舶名稱	運力(TEU)	合約日期	交付日期 / 估計交付日期
德翔橫濱輪	1,096	2023年2月3日	2023年3月24日
德翔上海輪	1,096	2023年2月3日	2023年3月31日
德翔門司輪	962	2023年2月3日	2023年4月18日
德翔馬尼拉輪	2,553	2023年2月20日	2023年3月23日
德翔杜拜輪	6,310	2023年3月4日	2023年3月22日
德翔孟買輪	5,683	2023年3月4日	2023年4月17日
德翔香港輪	1,578	2023年4月11日	2023年5月8日

租用船舶名稱	運力(TEU)	退還日期
SIRI BHUM	958	2023年1月31日
SHIMIN	5,047	2023年2月13日
LALIT BHUM	1,668	2023年2月28日
SUEZ CANAL	5,610	2023年3月10日

我們訂購的新船可用於升級我們的船隊。根據運費市場、資產市場以及船舶的強度、性能、磨損以及未來維修及保養成本等狀況，我們可能會考慮更換船齡達15年的自有舊船，且根據德路里報告，這亦符合行業慣例。截至最後實際可行日期，我們擁有四艘船齡15年或以上的船舶。此外，IMO新規定碳強度指標(CII)要求船舶從運營角度降低碳強度。因此，貨櫃船運營商將不得不投資新技術並採用其他運營方式來減少碳排放，例如採用替代燃料、優化航線及速度，以及利用節能技術改造現有船舶。該規定亦可能增加對更省油船舶的需求，並加速船舶升級（即使船齡不足15年）。此外，截至最後實際可行日期，我們有15艘租用船舶，其租約可能於2025年到期。因此，我們認為新船訂單可以有效實現船舶升級並將租用船舶更換為新船舶的目的。

業 務

我們船隊擴張計劃的理由

我們擴大船隊規模的原因及基準

根據德路里報告，過去十年，全球貨櫃航運需求的增長乏力，預計未來幾年將繼續以低個位數增長。然而，全球貿易格局正在發生變化，亞洲內部貿易等區域貿易預計將呈現比傳統長途貿易更強勁的增長。例如，根據德路里報告，亞太地區貨櫃港口吞吐量從2017年至2022年的複合年增長率為3.0%，預計2022年至2027年的複合年增長率為2.9%。儘管市場運價波動，但估計未來幾年市場需求穩定增長，為我們收購新船的計劃提供支持。此外，我們出於多種原因訂購新船，根據德路里報告，這是業內承運人訂購船舶的常見理由：

- (a) 跟上市場增長並保持其在現有服務中的市場份額；
- (b) 經營新服務，尤其是運力更大、航程更長的大型船舶；
- (c) 提升經營效率及降低單位成本，原因是：
 - (i) 大型船舶的單位成本相比小型船舶普遍較低；
 - (ii) 同樣大小的新船通常比舊船消耗更少的燃料；及
 - (iii) 新船的燃油效率更高，因此與舊船相比，遵守IMO規定的難度更小。

貨櫃航運業不太可能回復到長期產能過剩

德路里認為，隨著全球經濟復甦，貨櫃航運業不太可能重回2010年至2019年的長期運力過剩局面，並預計該行業長遠而言將呈現正常的航運週期。由於2M的解散和及MSC的增長野心，主要的東西方貿易可能會出現短期波動。

業 務

過去10年，貨櫃航運業出現產能過剩，因為承運人紛紛建造更大的船舶以降低單位成本。根據德路里報告，除非顯著提高貨櫃處理效率以縮短港口停留時間，否則最大船舶尺寸不太可能進一步增加。根據新的IMO規定，港口時間是確定船舶碳強度的關鍵因素，德路里預計，倘港口產能沒有相應提高以更快地處理更大型的船舶，在不久的將來，最大船舶尺寸的發展不會再有升幅。訂單簿亦顯示，目前最大尺寸的細分市場並非最受歡迎的尺寸。於2023年2月，最大尺寸24,000 TEU (23,000 TEU至24,232 TEU) 船舶的訂單有66艘，次級15,000 TEU至17,000 TEU船舶的訂單有164艘。隨著最大船舶尺寸趨於平穩，德路里認為，過去十年全行業追求更大船舶以實現規模經濟的趨勢不會重演。

二手船的未來市場需求

船舶(包括二手船和新船)的市場需求可以從定期租船(「定期租船」)市場推斷。貨櫃船租期固定的定期租船市場一直是非常活躍的市場，流動性良好。根據德路里編製的公開租船資料，自2012年至2020年，定期租船市場租用的船舶數量在每年2,210至3,240艘之間。於2021年及2022年，定期租船費率飆升，船主延長租期，且由於所有船隻都被僱用，可供租用的船隻非常少。根據德路里報告，預計船舶供應和市場流動性隨後將恢復到正常水平。根據德路里報告，在定期租船市場：(i)新造船在談判租船費率方面具有更大的影響力；及(ii)中小型船舶(即10,000 TEU以下)比大型船舶(即10,000 TEU以上)的租用頻率更高。在貨櫃航運服務市場的船舶需求方面，業界將整個貨櫃船隊作為整體進行評估，不區分新造船或二手船。基於上述原因，本公司認為未來船舶市場需求活躍，流動性良好。有關貨櫃航運服務需求的更多詳情，請參閱「行業概覽－貨櫃航運的供求分析－需求分析」。

我們自有船舶的生命週期有數個關鍵階段，包括下訂單、船舶交付、部署到投入服務以及船舶退役拆解。在自有船舶的整個生命週期中，我們進行定期船舶維護。作為我們運力管理的一部分，我們可能會在自有船舶的生命週期內將其出售或出租。

業 務

船隊管理

於往績記錄期間，我們已委聘一家船隊管理公司Fleet Ship Management Inc.（「船隊管理公司A」，為獨立第三方）來管理我們的自有船舶和船上的船員，包括船員管理、技術管理、保險安排（如應我們的要求）、會計服務等。船隊管理公司A於1994年成立，總部位於香港，根據Lloyd's List Intelligence（一家專門為全球海事界提供資訊服務的專業公司）的資料，按其管理的船舶數量計，其於2022年為全球第二大專業船舶管理公司。船隊管理公司A為Fleet Management Limited的聯屬公司，而Fleet Management Limited的實益擁有人為Caravel Group。據船隊管理公司A確認，其管理超過600艘船舶，並於同年在全球12個國家設有27個辦事處。其客戶群涵蓋超過100名國際船東，包括來自中國、希臘、印度、日本、韓國、荷蘭、挪威、土耳其及美國等的財富500強公司。截至2020年、2021年及2022年12月31日，其所管理我們的船舶數量分別佔其所管理船舶總數的約2.5%、4.2%及4.8%。下表載列船舶管理協議的重要條款：

年期： 一年。

船員管理： 船舶管理公司A應：(i)篩選及委聘船員，包括為船員處理薪資安排、退休金管理及保險；(ii)確保符合船旗國法律以及船舶貿易的地點／港口／泊位有關人手配置水平、船員職級、資格及認證以及僱傭法規的適用規定，包括船員的稅項、社會保險、紀律及其他規定；及(iii)為船員提供培訓並監察其效率等。

技術管理： 船舶管理公司A應：(i)提供適任的人員監管船舶的維護及一般效益；(ii)按我們要求的標準安排及監管船舶的進塢、維修、更改及保養，以確保船舶遵守相關法律及規定；(iii)定期及適時安排必要庫存、備件及潤滑油的充足供應，費用由我們支付；(iv)於有需要時不時委任驗船師及技術顧問；及(v)根據《國際船舶安全營運和防止污染管理規則》（「ISM規則」）制定、實施及維持《國際船舶和港口設施保安守則》（「ISPS規則」）及安全管理系統。

業 務

- 會計服務：** 船隊管理公司A應設立符合我們要求的會計系統並向我們提供定期會計服務、每月供應報告及紀錄，並維持所有產生的成本及開支的紀錄以及雙方之間的賬戶結清必要或適用的數據。
- 年度管理費：** 年度管理費一般事先每月等額分期付款，而首期款項及交付前管理費應於船舶管理協議開始時支付。管理費須於船舶管理協議周年日進行年度檢討。
- 終止：** 任何一方均可在(其中包括)(i)另一方有任何重大違約；或(ii)另一方有任何其他違約而無於指明期間內作出補救時終止船舶管理協議。
- 續約：** 我們應於協議到期日前60日內知會船隊管理公司A我們重續協議的意向。

經德路里確認，為控制成本及風險管理，貨櫃航運公司將其自有船舶管理外包予船隊管理公司的情況並不罕見，而我們出於同樣的原因委聘船隊管理公司A。自2017年委聘船隊管理公司A前，我們自行管理自有船舶及船員。於我們決定外包船隊管理前，我們邀請多家服務供應商進行提案，在此期間我們結識船隊管理公司A。

通過邀請不同船隊管理公司進行報價，我們定期對管理費及運營成本作基準評估及審閱。船隊管理公司A的管理費及運營成本與其他服務供應商相比具有競爭力。在我們決定每年重續協議前，我們與船隊管理公司A就管理費進行磋商。管理費金額通常按每艘船舶均等收取，倘我們提供更多的船舶以供管理，船隊管理公司A會提供折扣。我們在按類似條款採購另一家服務供應商時並無遇到或預期會遇到任何困難。經船隊管理公司A確認，與我們進行交易的定價及其他條款與其向其他貨櫃航運公司提供類似服務的定價及其他條款大致相符。根據德路里的資料，考慮到船隊管理公司A提供的服務，船隊管理公司A向我們提供的定價大致符合市場價格。

業 務

為使我們的船舶管理服務供應商多元化，於2023年3月，我們委聘另一家船隊管理公司V.Ships Asia Group Pte. Ltd.（「船隊管理公司B」，獨立第三方）管理TS MAWEI、TS CHIBA及TS HAKATA。TS CHIBA及TS HAKATA預計將分別於2023年5月及6月交付予我們。船隊管理公司B於2011年成立，總部位於新加坡，為V. Group的附屬公司，根據Lloyd's List Intelligence的資料，按其管理的船舶數量計，其於2022年為全球第三大專業船舶管理公司。船隊管理公司B的大部分股份由Advent International Corporation管理的私募股權基金GPE VIII間接擁有。據船隊管理公司B確認，其管理超過550艘船舶，並於同年在全球30個國家設有60個辦事處。

由於兩家船隊管理公司的聲譽良好及管理大量船舶，我們認為彼等有能力為我們的新船舶提供服務。我們計劃主要根據彼等的定價、服務質量、能力及問責制等委聘兩家船隊管理公司及／或其他合適的船隊管理公司管理該等新船舶。根據本公司收到的費用報價，船舶管理公司就每艘船舶收取的船舶管理費每年介乎90,000美元至130,000美元。

船舶租賃

於往績記錄期間，就租用船舶而言，我們一般與租船公司訂立協議，除德翔台灣外，該等租船公司均為獨立第三方。此外，截至最後實際可行日期，我們全部租用船舶合約年期均超過一年。我們一般會在租賃協議屆滿前幾個月開始與相關租船公司進行租賃協議的續約談判，並可能不時從市場上其他租船公司尋求租賃替代船舶。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們租用船舶的船舶成本（主要包括與船舶短期租賃有關的費用）分別約為94.6百萬美元、155.9百萬美元及253.2百萬美元。

業 務

下表載列我們一般與船東訂立的船舶租賃安排的主要條款：

年期：	一年以下至三年。
租金：	通常收取日租且應由我們支付，並應根據相關租賃協議的條款每月分兩期支付予船東。
交付及重新交付：	船東應向我們交付船舶，我們須根據租賃協議的條款在規定時間前將船舶歸還予船東。
其他費用：	船東須提供並支付所有供應品、工資和移民領事費、航運和卸貨費、船員的岸上通行費，並須支付船舶保險，以及所有艙室、甲板、機房及其他必要儲備，保持船舶等級，使船舶在船體、機械及設備方面處於完全高效的狀態。船舶出租時，除另有協定外，我們須提供並支付所有燃料、港口費、引航費、拖船費、強制垃圾費、噸位費、代理費、佣金、領事費及所有其他慣常開支，但當船舶因船況原因入港，據此產生的一切費用概由船東承擔。
終止：	倘船舶在履行租賃協議期間連續停租超過14天至超過30天，我們可以選擇終止租賃協議，且船舶將前往我們選擇的安全港口卸貨(如需)。
續約：	協議並無載有任何續約條款，但可經訂約雙方達成共識時續約。

租用船舶的生命週期有數個關鍵階段，包括租船、交付、部署到投入服務以及在租約到期時重新交付船舶或續租。作為我們運力管理的一部分，我們可能會在租期內轉租租用船舶。倘船主不履行若干義務，包括因船主未能提供有效及最新的船舶及船員證書或批文或未能遵守相關法規而導致裝卸工人或其他工人不被允許工作，我們可能會停止租用船舶。

業 務

聯營航線服務、艙位互換安排及艙位租賃安排

為增加我們的貨櫃航運網絡覆蓋範圍及服務頻率，我們已與其他承運人訂立多項合作協議，該等協議通常規定貨櫃航運服務的聯合運營、艙位互換及其他承運人營運之船舶的艙位租賃。截至2022年12月31日，我們已與20家承運人訂立聯營航線服務安排、與六家承運人訂立艙位互換安排，並與一家承運人訂立艙位租賃安排，該等承運人均為獨立第三方。與我們合作的承運人為中國大陸、台灣、香港、新加坡、南韓及其他地區的貨櫃航運公司。截至最後實際可行日期，我們與我們在聯營航線服務、艙位互換及艙位租賃安排方面合作的承運人並無任何其他重大合作安排。

下表載列於所示期間我們按服務種類劃分的貨櫃航運網絡的航運量及相應百分比（相對於我們的總航運量）：

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	航運量	%	航運量	%	航運量	%
	<i>(TEU, 百分比除外)</i>					
獨立服務	590,968	39.2	804,562	50.7	811,902	52.1
聯營航線服務	731,897	48.5	636,213	40.2	655,897	42.1
艙位互換安排	175,861	11.7	135,626	8.6	83,793	5.4
艙位租賃安排	8,571	0.6	7,173	0.5	7,550	0.5
總計	<u>1,507,297</u>	<u>100.0</u>	<u>1,583,574</u>	<u>100.0</u>	<u>1,559,142</u>	<u>100.0</u>

於2021年及2022年，獨立服務貢獻的航運量繼續增加，主要是因為我們部分通過終止我們運營的部分聯營航線服務，將船舶分配至來往亞洲－澳洲／新西蘭及跨太平洋市場的長途獨立服務。聯營航線服務的終止亦導致與其他承運人的艙位互換安排減少（我們以聯營航線服務中的艙位進行交換）。

根據聯營航線服務協議，我們與合作夥伴指定特定數量的船舶在一段時間內（通常為六至12個月）共同為特定貿易航線提供航運服務。聯營航線服務安排項下的各合作夥伴承擔其自有船舶的運營成本及開支，並有權按其貢獻的運力比例獲得每艘指定船

業 務

船的貨櫃艙位。各合作夥伴應根據相關聯營航線服務協議，盡力保持處於其自家基本艙位及運重量分配範圍內。倘合作夥伴使用超出其配額的艙位及／或運重量，則應根據艙位互換安排就所超出艙位或運重量被徵費。聯營航線服務協議可在(其中包括)以下情況終止：(i)各方一致同意；(ii)任何一方重大違約；或(iii)任何一方出現可能對履約造成重大影響的控制權變動。聯營航線服務協議可於各訂約方達成共識時續約。

根據我們與其他承運人訂立的艙位互換安排，我們在特定時間段內(通常為12個月或以內)交換服務的若干貨櫃艙位。根據此安排，我們及其他承運人各自承擔並直接與各停泊港的碼頭運營商結算有關船舶裝卸貨櫃所產生的所有貨物費用以及在碼頭產生的所有其他費用。艙位承租人應根據相關艙位互換協議，確保船上所裝載的貨物時刻保持處於基本艙位及運重量分配範圍內。倘艙位承租人使用超出其配額的艙位及／或運重量，則艙位承租人應根據艙位互換協議，就超出艙位或運重量向艙位提供者付費。艙位提供者可免費使用艙位承租人未使用的任何艙位。艙位互換安排可在(其中包括)以下情況終止：(i)各方一致同意；(ii)任何一方重大違約；或(iii)任何一方出現任何其他違約事件而無於指明期間作出補救。艙位互換安排可於各訂約方達成共識時續約。

根據艙位租賃安排，我們訂約在特定時間段內使用並支付另一家承運人的船舶上一定數量的艙位。一般而言，我們將於使用艙位後就租賃艙位每月付費。艙位租賃安排可在(其中包括)以下情況終止：(i)各方一致同意；(ii)任何一方重大違約；或(iii)任何一方出現任何其他違約事件而無於指明期間作出補救。

業 務

根據德路里報告，聯營航線服務、艙位互換安排及艙位租賃安排就貨櫃航運公司而言屬常見做法，以優化運營並提升使用率。該等安排使我們能夠以較少的投資增加貨櫃航運網絡的覆蓋範圍、航運量及服務頻率。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們分別有16、11及19條聯營航線服務，該等航線大部分圍繞亞太地區，截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，總航運量分別為731,897 TEU、636,213 TEU及655,897 TEU。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們分別有15條、八條及10條通過艙位互換安排的服務，截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，總航運量分別為175,861 TEU、135,626 TEU及83,793 TEU。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們分別有兩條、零條及一條通過艙位租賃安排的服務，截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，總航運量為8,571 TEU、7,173 TEU及7,550 TEU。雖然截至2021年12月31日，我們概無任何貿易航線的艙位租賃安排，但我們於2021年內就兩條貿易航線作出該等安排。於2020年至2021年，我們的聯營航線服務、艙位互換安排及艙位租賃安排的航運量有所減少，主要是由於我們推出了更多獨立服務以滿足2021年強勁的長途服務需求，而該服務的運費較高，因此，隨著更多船舶部署於獨立服務，通過聯營航線服務、艙位互換安排及艙位租賃安排提供的服務數量相應減少。

我們的船員

截至2022年12月31日，有605名駐船船員於我們的自有船舶上工作。我們並未與該等駐船船員訂立僱傭協議。根據我們與船隊管理公司的安排，船隊管理公司負責聘用及培訓自有船舶的駐船船員。有關更多詳情，請參閱「我們的貨櫃航運業務－我們的船隊」。我們將負責每次航程中該等駐船船員的保障與賠償責任保險。我們將彌償船隊管理公司產生的船員成本，包括其薪金、津貼及社會保險。

特別是在中國船員方面，我們的中國法律顧問已告知我們，根據相關中國法律法規：(i)由於我們與上述安排下的船員之間不存在僱傭關係，因此，我們不被視為船員的僱主；及(ii)相關中國政府部門並無要求我們為中國船員作出社會保險基金及住房公積金供款。

業 務

貨櫃

下表載列截至所示日期按自有貨櫃及租用貨櫃劃分的貨櫃容量的明細（包括長期（一年以上）及短期（等於或少於一年）租用）：

	截至12月31日					
	2020年		2021年		2022年	
	容量 (TEU)	%	容量 (TEU)	%	容量 (TEU)	%
自有貨櫃	26,894	17.4	55,798	24.7	48,699	19.2
租用貨櫃	127,775	82.6	170,303	75.3	205,241	80.8
— 長期	118,529	76.6	161,703	71.5	202,582	79.8
— 短期	9,246	6.0	8,600	3.8	2,659	1.0
總計	154,669	100.0	226,101	100.0	253,940	100.0

我們主要向中國貨櫃製造商採購自有貨櫃。於2020年、2021年及2022年，我們在主要向中國航運貨櫃製造商購買貨櫃方面已產生約0.2百萬美元、109.5百萬美元及0.7百萬美元的費用。我們不時監控貨櫃價格。鑒於我們擁有若干過剩貨櫃容量以及我們通過出售二手貨櫃受益於相對較高二手貨櫃市場價格，我們於2022年上半年處置若干二手貨櫃。貨櫃的使用年期一般為10至12年。截至最後實際可行日期，我們的自有貨櫃的平均剩餘使用年期約為8.0年。當我們的貨櫃使用年期將近結束，我們通常會將有關貨櫃交至二手貨櫃交易商處置。

我們亦與多家貨櫃供應商訂立租賃協議。我們挑選聲譽良好且財務狀況強健的貨櫃供應商。此外，我們亦將考慮供應商的位置是否可滿足我們需求及交付時間是否適當。於2020年、2021年及2022年，我們的貨櫃租賃開支分別為25.5百萬美元、29.0百萬美元及81.5百萬美元。一般而言，新貨櫃比舊貨櫃更可靠，因此，我們通常僅租賃新製造的貨櫃，期限通常為五年。截至2022年12月31日，我們自有及租賃的貨櫃平均箱齡為4.2年。該等貨櫃絕大部分為標準貨櫃。此外，我們亦使用特種貨櫃，（包括溫控貨櫃）運輸新鮮食品。

業 務

下表載列我們與貨櫃出租人訂立的一般貨櫃租賃協議的主要條款：

期限：	通常五年。
租金：	根據相關租賃協議的條款，通常按日收取租金並由我們支付，直至每個貨櫃退還予出租人為止。
建置期及還箱期：	每份貨櫃租賃協議的建置期約四個月，還箱期約12個月。我們須於建置期提取協定數量的貨櫃，並於還箱期內停租貨櫃。
貨櫃重新交付：	貨櫃須根據租賃協議重新交付予出租人。我們負責與貨櫃重新交付有關的成本、費用及開支。
終止：	倘(其中包括)任何一方重大違約，則另一方可終止貨櫃租賃協議。
續約：	協議並無載有任何續約條款，但可經訂約雙方達成共識時續約。

業 務

下表載列我們截至2022年12月31日運載的貨物類型詳情，以及我們自有及租賃貨櫃的相關數量及貨運量。

貨櫃類型	貨物類型	數量	TEU
乾貨貨櫃	絕大部分一般貨物，包括網裝貨物、紙盒、箱、散貨、散裝貨物及傢俬	150,353	237,157
冷凍貨櫃	溫度控制的貨物，包括藥品、電子產品及易腐貨物	7,478	13,830
其他特別貨櫃	重貨物及過高及／或過闊的貨品，如機械、車輛及建築材料	1,740	2,953
總計		<u>159,571</u>	<u>253,940</u>

我們計劃將[編纂]的部分[編纂]用於租賃額外貨櫃。有關更多詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的貨櫃周轉率（按各貨櫃全周期使用日數（首次滿載出口進入碼頭的「整櫃」日期至下一個「整櫃」日期）除以365日計算得出）分別為8.9日、8.4日及6.2日。我們認為，理想情況下，貨櫃應保持高利用率水平。然而，由於目的港及國家或地區的貿易失衡，或與下達及所接獲訂單有關的各種原因，航運貨櫃空載返回或利用率較低的情況時有發生。我們擁有一支專門的管理團隊，負責以具成本效益的方式管理空箱，以在滿足需求的同時最大限度地減少我們的整體空箱運輸。例如，我們設有設備控制團隊以管理貨櫃運用，其可識別多餘或短缺貨櫃的位置及類型，並建議將有關貨櫃於適當時間移至理想地點的最佳路線。此外，我們按照需求及運營限制，不斷優化空貨櫃的流動，例如是艙位互換安排及艙位租賃安排。有關更多詳情，請參閱本節「—我們的貨櫃航運業務—聯營航線服務、艙位互換安排及艙位租賃安排」。我們亦出售船舶上的艙位，以運輸託運人擁有的空貨櫃。藉此，我們能夠降低與該等貿易失衡相關的成本，提高我們船舶的利用率，並在客戶需要貨櫃時隨時隨地向客戶可靠地供應。

業 務

我們的貨櫃管理系統亦涉及多項策略和技術，可減少運輸空載貨櫃所涉及的成本、精力和其他資源。例如，我們利用從獨立第三方IT技術提供商所收集的實時數據，令我們通過分析客戶及貨物模式了解全球貨櫃周轉量。有關進一步詳情，請參閱本節「— 信息技術」。我們亦利用銷售及營銷工作，更好地分析市場需求和趨勢，以確保貨櫃周轉能夠得到更有效的管理。

港口運營商

我們與主要港口運營商訂立碼頭服務安排，據此，港口運營商協助我們在船舶至貨車或卡車之間相互裝卸貨櫃，亦提供儲存和輔助服務。我們的港口使用權包括門戶及轉運樞紐，其中大部分有完善的基礎設施及先進的設備，以支持高質量的航運服務。此外，港口運營商為我們提供貨櫃貨運站和冷藏貨物、散貨以及危險及有害貨物的港口設施，以滿足客戶的需求。據德路里所確認，我們與港口運營商的合作模式被視為與常見行業做法一致。

下表載列截至所示日期我們貨櫃航運網絡內的港口數量：

	截至12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	港口數量		
亞太地區	49	40	50
大中華	15	15	14
北亞	13	11	11
東南亞	18	9	9
澳洲／新西蘭	3	5	10
印度次大陸	—	—	6
跨太平洋⁽¹⁾	—	1	5
亞洲－歐洲⁽¹⁾	—	—	4
其他⁽²⁾	—	—	4
總計	49	41	63

附註：

- (1) 為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務，而跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務分別於2023年2月及3月暫停。
- (2) 其他主要包括通過東南亞（巴生港）連接大中華（上海及蛇口）至中東（傑貝阿里）的貿易航線及通過中東（傑貝阿里及哈里發）連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線。

業 務

下表載列截至2022年12月31日止年度在我們貨櫃航運網絡的港口中，按船舶每週靠港次數計的十大港口，包括獨立服務、聯營航線服務、艙位互換安排及艙位租賃安排：

	<u>平均每週靠港次數</u>
香港	35
蛇口	28
上海	23
巴生港	20
青島	16
高雄	15
南沙	14
基隆	11
新加坡	11
馬尼拉	11

下表載列我們與不同港口運營商訂立的服務協議的主要條款：

期限：	通常一年，可自動重續或經協商重續。
運營範圍和責任：	該協議適用於若干服務的港口。與港口運營商訂立的大多數協議會訂明有關貨櫃裝卸的責任，但在港口監察貨櫃的責任可能因協議而異。
費用和付款：	因各港口運營商所定付款時間表而異，並根據貨櫃期限、大小和類型（不論是否空櫃）、貨物類型以及提供的服務而定。對延期停放港口的貨櫃，將徵收額外費用。對停留港口的船舶，亦可按停留時間收取費用。通常須於發票或發單日期起10至30日內支付所有費用。

業 務

遷置費用： 為利用港口運營商的設施，我們可選擇運送、儲存貨櫃至境內儲存設施並在該設施內進行監控。部分港口運營商可能免費提供該等服務，但部分港口運營商可能收取儲存費。

通知： 我們通常須提供航運時間表，預先列明有關貨櫃的相關資料。

船用燃油

我們的業務性質及經營需要消耗大量船用燃油。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們分別消耗了約261,779噸、323,412噸及417,478噸船用燃油，達90.2百萬美元、164.0百萬美元及312.9百萬美元，反映平均成本分別約為每噸344.7美元、每噸507.0美元及每噸749.5美元。往績記錄期間的每噸成本波動主要是由於該等期間原油價格波動。我們已與多家燃油供應商訂立協議。儘管供應商已同意應我們的要求向我們供應船用燃油，但該等協議並無訂明固定價格，燃油價格將基於採購訂單時的市場價格而釐定。於往績記錄期間，我們並無使用衍生工具對沖與船用燃油價格相關的風險敞口。我們可能在客戶合約內設置基於燃油調整因素（「**BAF**」）和緊急燃油附加費用（「**EBS**」）的計算方式作為參照因素，據此，我們可將船用燃油價格的任何突然漲幅成本轉嫁給客戶。**BAF**是因應船用燃油價格變動的可變附加費。此項費用通常與基準運費分開，並按季調整。**BAF**通常根據船用燃油價格變動按季調整。**EBS**是在實際市場船用燃油價格高於承運人原先預計價格的情況下所產生的緊急費用。

銷售、營銷及定價

銷售及營銷

我們於總部及若干海外市場當地有一支內部銷售團隊進行直銷，我們亦已與多名客戶建立長期關係。截至2022年12月31日，我們的銷售及營銷團隊由274名僱員組成，負責直接客戶覆蓋、進行市場研究及開拓可能的服務及定價。截至2022年12月31日，我們在全球共有20個辦事處，包括10個位於中國大陸及香港、兩個位於日本、兩個位於韓國、三個位於越南及三個位於馬來西亞。此外，我們的銷售及營銷團隊定期

業 務

審視市場上同行的服務，分析當地政策的變化，並進行市場研究以在分析該等資訊後調整我們的推廣策略。為擴大我們的業務，除拓展新客戶外，我們可能向現有客戶交叉銷售新航運服務。例如，我們向現有客戶營銷及推廣新長途服務，同時，我們可能就有關服務開發新客戶。

我們的銷售團隊將協助財務部門向已開票客戶收取款項，並收回任何額外成本，如艙位租金、貨櫃維護費及維修費。我們的銷售團隊負責每天(i)為每條航線服務分配貨櫃和艙位，以最大限度地提高我們的利用率；(ii)編製銷售及營運數據以供日後定價及服務分析；及(iii)處理客戶查詢及就具體的客戶查詢或回饋與總部溝通。我們的銷售人員的關鍵績效指標包括他們是否能夠增加客戶數量及維持和增加年度航運量目標。

定價機制及策略

我們訂有相對開放及靈活的定價政策且主要與市場狀況及現貨價相符一致，並應客戶報價要求列明我們的服務標準費率（通常根據TEU、貨物類型（如易腐爛或不易腐爛的貨物）、目的地及貿易航線等因素計算）。倘終端客戶要求若干特定的交付及儲存規定（如冷藏、或危險及有害貨物存儲），我們則會有所調整。我們一般就特別貨櫃收取運費溢價。就聯營航線服務、艙位互換及艙位租賃安排而言，我們的定價將就該等安排將產生的經營開支按成本加成基準釐定。

根據船舶和貨櫃的供應情況、季節性因素及市場狀況，我們會不時作出調整。該定價將由銷售及營銷團隊釐定。我們亦會根據銷售及營銷團隊進行的市場需求分析，向若干客戶提供折扣，特別是對於航運量相對較低的服務及新開發服務。我們的銷售及營銷團隊亦將負責在進行充分的市場調查後，為新開發的服務制定價格。

業 務

付款條款

我們一般為貨櫃航運服務提供兩種付款條款：預付運費和運費到付。根據預付運費條款，託運人通常在貨物到達目的港前預付運費、裝貨碼頭操作費及其他相關開支。目的港的費用及開支（包括文件費及碼頭操作費）由收貨人在目的港支付。根據運費到付條款，託運人通常只預付裝貨碼頭操作費，而運費及其他開支則由收貨人在目的港提貨時支付。我們一般要求運費預付條款，而於例外情況下，我們允許運費到付條款。我們一般不會於運費到付條款下授予信用期，但我們會視具體情況審查客戶的信用期請求，通常授予自開票日期起計少於30天的信用期。

保證及運輸途中的貨損

儘管我們已就任何相關損壞投購保單，且我們的客戶也會購買相關保險保障貨物，但我們仍制定了與運輸途中的貨損有關的任何報告或投訴處理指引。收貨人在收到貨櫃後將檢查其中的貨物並報告任何損壞情況。我們將進行進一步調查確定任何有關損壞的原因。隨後，我們因應調查結果及相關保費考慮採取進一步行動。在最終訴諸法律行動前，我們還將與相關各方進行談判以期達成友好解決方案。於往績記錄期間，並無貨物在運輸途中受損而對我們的業務營運及財務狀況造成重大不利影響的情況。

客戶

貨櫃航運服務的客戶主要包括(i)貨運代理，(ii)BCO客戶，及(iii)其他貨櫃航運公司。我們的BCO客戶主要為中小型企業，包括多元化消費產品、初級產品及機械產品製造商。儘管我們的大多數客戶通過貨運代理與我們訂立航運合約，但我們已與部分BCO客戶建立長期關係。此外，我們不時為大型藍籌客戶提供定制服務。我們已為該等客戶承接具有特定需求的大型項目，我們從而與上述客戶建立長期業務關係。我們的目標客戶一般包括在國際航運市場具卓越聲譽及良好信用記錄的客戶。我們擁有多樣化的客戶群。例如，截至2021年12月31日止年度，無單一客戶佔我們收入的5%以上。儘管我們擁有多元化的客戶群，我們繼續致力於通過銷售及營銷工作與主要客戶建立長期關係。

業 務

BCO客戶一般不與承運商簽訂長期協議，反之看重現貨市場，而短途航線服務的長期協議一般不包含最低運量承諾，根據德路里報告這是亞洲區內市場的慣常做法。我們積極參與BCO客戶發起的任何投標過程，以便我們能夠更好地推廣我們的服務。

於往績記錄期間，我們維持約100.0%的高船舶利用率（按船舶運營日數計算）。我們採用相對保守的方法來估計我們的未來利用率。我們預計，在擴大我們的船隊後，所有船舶的利用率將於2023年約為97.0%，於2024年上半年約為94.6%，於2024年下半年約為94.4%。我們預測2024年的利用率較低，此乃考慮到(i) 7,000 TEU的大型船舶可能需要更長的準備時間，這些船舶對我們的運營來說相對較新；及(ii)隨著我們的船舶逐漸老化，維護時間預計會增加。

業 務

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，來自五大客戶的收入分別約佔我們總收入的3.9%、5.2%及5.6%，而來自最大客戶的收入分別約佔我們總收入的1.2%、1.8%及1.7%。

下表載列我們於往績記錄期間的五大客戶的基本資料：

業 務

截至2020年								佔本集團
12月31日止年度	與本集團					提供的	總收入	
五大客戶	關係的年期	公司背景	業務地點	主要服務	信用期	付款方法	百分比	
							千美元	%
客戶A	16年	主要從事進出口貨品 國際運輸代理業務的公司	中國大陸	貨櫃航運	一個月	電匯	9,563	1.2
客戶B	20年	主要從事全球航運、 陸空運輸、倉儲、 電商物流、報關等的公司	中國大陸	貨櫃航運	一個月	電匯	6,733	0.8
客戶C	13年	主要從事提供報關、 船隊、倉儲和物流以及 其他綜合物流服務的公司	中國大陸	貨櫃航運	一個月	電匯	5,506	0.7
客戶D	20年	主要從事國際 運輸代理的公司	中國大陸	貨櫃航運	半個月	電匯	5,463	0.7
客戶E	21年	綜合物流公司	日本	貨櫃航運	兩天	電匯	4,663	0.6
總計							31,928	3.9

業 務

截至2021年							佔本集團	
12月31日止年度	與本集團			提供的			總收入	
五大客戶	關係的年期	公司背景	業務地點	主要服務	信用期	付款方法	交易金額	百分比
							千美元	%
客戶B	20年	主要從事全球航運、 陸空運輸、倉儲、 電商物流、報關等的公司	中國大陸	貨櫃航運	一個月	電匯	33,816	1.8
客戶A	16年	主要從事進出口貨品 國際運輸代理業務的公司	中國大陸	貨櫃航運	一個月	電匯	17,284	0.9
客戶D	20年	主要從事國際 運輸代理的公司	中國大陸	貨櫃航運	半個月	電匯	15,544	0.8
客戶F	21年	主要從事提供倉儲、 進出口、貨物、海運、 空運及卡車運輸 服務的物流公司	日本	貨櫃航運	一周	電匯	15,025	0.8
客戶G	12年	涵蓋物流行業的所有相關 業務(包括貨運代理) 的公司	中國大陸	貨櫃航運	30日	電匯	14,550	0.8
總計							96,219	5.2

業 務

截至2022年								
12月31日								
止年度	與本集團			提供的				佔本集團
五大客戶	關係的年期	公司背景	業務地點	主要服務	信用期	付款方法	交易金額	總收入
							千美元	百分比
								%
客戶B	20年	主要從事全球航運、陸空運輸、倉儲、電商物流、報關等的公司	中國大陸	貨櫃航運	一個月	電匯	40,876	1.7
客戶H	14個月	主要從事貨運代理及供應鏈管理的公司	新西蘭	貨櫃航運	14日	電子轉賬	30,903	1.3
客戶A	16年	主要從事進出口貨品國際運輸代理業務的公司	中國大陸	貨櫃航運	一個月	電匯	26,427	1.1
客戶I	18年	主要從事供應鏈管理、國內及國際貨運代理等的公司	中國大陸	貨櫃航運	半個月	電匯	21,453	0.9
客戶J	6年	從事海空運輸、三角點貿易、倉儲等的綜合物流公司	中國大陸	貨櫃航運	30日	電匯	18,108	0.8
總計							137,768	5.6

董事確認，於往績記錄期間的五大客戶均為獨立第三方，且概無董事、彼等各自的緊密聯繫人或任何股東（據董事所知，於最後實際可行日期擁有我們股本的5%以上）於往績記錄期間直接或間接擁有我們五大客戶的任何權益。

於往績記錄期間，據董事所知，本集團並無與客戶發生任何重大糾紛，或對航運過程中的任何重大貨物損壞或在航運服務遇到的任何重大延誤或中斷進行賠償。我們認為，客戶體驗及我們的聲譽對於提供服務而言極為重要。儘管我們沒有與任何主要

業 務

客戶訂立任何長期協議，但我們相信，我們與該等主要客戶的業務關係十分牢固，及我們對可靠及優質服務的承諾將使我們能夠進一步吸引新客戶，使客戶群多樣化。我們旨在採取靈活的待客策略，繼續擴大客戶群及產品種類以及加強與主要客戶的關係。

供應商

於往績記錄期間，我們的主要供應商包括碼頭貨櫃處理服務供應商、船舶進出港服務供應商、港口航運代理服務供應商、貨櫃供應商、船用燃油供應商、租船公司及船舶製造商。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，向五大供應商作出的採購額分別佔同期我們總採購額的約21.2%、20.4%及21.7%，及向最大供應商作出的採購額分別佔同期我們總採購額的約5.9%、5.3%及5.6%。下表載列於往績記錄期間本集團五大供應商的基本資料：

業 務

截至2020年		主要採購／					佔本集團	
12月31日止年度	與本集團	提供的產品／					採購總額	
五大供應商	關係年期	公司背景	業務地點	服務	信用期	付款方法	交易金額	百分比
							千美元	%
供應商A	17年	貨櫃碼頭公司	香港	碼頭／裝卸服務	60日	電匯	34,427	5.9
供應商B	20年	貨櫃碼頭公司	日本	碼頭／裝卸服務	60日	電匯	30,442	5.2
供應商C	20年	船用燃油供應商	香港	船用燃油	45日	電匯	23,409	4.0
供應商D	4年	船用燃油商	香港	船用燃油	45日	電匯	17,803	3.1
供應商E	20年	貨櫃碼頭公司	中國大陸	碼頭／裝卸服務	30日	電匯	17,288	3.0
總計							123,369	21.2

業 務

截至2021年							佔本集團	
12月31日止年度	與本集團				主要採購／			採購總額
五大供應商	關係年期	公司背景	業務地點	服務	信用期	付款方法	交易金額	百分比
							千美元	%
供應商D	5年	船用燃油商	香港	船用燃油	45日	電匯	43,082	5.3
供應商A	17年	貨櫃碼頭公司	香港	碼頭／裝卸服務	60日	電匯	35,705	4.4
供應商C	20年	船用燃油供應商	香港	船用燃油	45日	電匯	31,495	3.9
供應商B	20年	貨櫃碼頭公司	日本	碼頭／裝卸服務	60日	電匯	28,079	3.5
供應商E	20年	貨櫃碼頭公司	中國大陸	碼頭／裝卸服務	30日	電匯	26,894	3.3
總計							165,255	20.4
截至2022年							佔本集團	
12月31日止年度	與本集團				主要採購／			採購總額
五大供應商	關係年期	公司背景	業務地點	服務	信用期	付款方法	交易金額	百分比
							千美元	%
供應商D	5年	船用燃油商	香港	船用燃油	45日	電匯	72,441	5.6
供應商F	7年	船用燃油商	新加坡	船用燃油	45日	電匯	58,525	4.5
供應商G	5年	船隊管理公司	香港	船隊管理	90日	電匯	57,835	4.5
供應商C	20年	船用燃油商	香港	船用燃油	45日	電匯	54,682	4.2
供應商H	7年	船用燃油商	新加坡	船用燃油	45日	電匯	36,966	2.9
總計							280,448	21.7

業 務

董事確認，我們於往績記錄期間的五大供應商均為獨立第三方，且概無董事、彼等各自的緊密聯繫人或任何股東（據董事所知，於最後實際可行日期擁有我們股本的5%以上）於往績記錄期間直接或間接擁有我們五大供應商的任何權益。

我們根據多種因素選擇供應商，包括但不限於產品或服務質量、定價和交貨時間，以確保供應商提供的材料及物資符合我們用途所需的質量標準。我們通常通過市場調查來尋找潛在供應商，之後我們會與彼等聯繫，詢問相關材料及物資的價格，並獲得（其中包括）其營業執照、稅務登記證以及提供服務所需的任何其他執照和許可證副本。

詢價結果以及潛在供應商及承包商的相關文件通常提交總裁審批，以對將要選擇的供應商作出最終決定。獲選供應商將被錄入我們的批准名單，該名單由我們的採購團隊保存及定期更新。此外，我們還定期檢討及評估供應商及其產品質量，以確保持續滿足我們的生產及未來發展需要，符合我們的質量標準。

我們認為與供應商保持良好的業務關係非常重要，並在可能的情況下擴大供應商範圍，以避免船舶、貨櫃及船用燃油供應出現任何中斷。董事確認，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期：(i)我們在及時獲得業務所需的物資方面並無遭受任何重大困難；及(ii)我們與主要供應商並無任何重大糾紛。

主要供應商與客戶重疊

於往績記錄期間，我們的五大供應商與五大客戶之間並無重疊。同期，我們的五大客戶之一客戶A亦為我們的供應商。客戶A在中國大陸提供船務代理服務，包括代表我們結算港口相關費用，而我們向客戶A提供貨櫃航運服務。於往績記錄期間，我們五大供應商的其中之一供應商B亦為我們的客戶。供應商B在日本提供碼頭服務，我們則向供應商B提供貨櫃航運服務。

根據德路里報告，中國大陸及日本若干公司可能同時向承運人提供航運服務（如航運代理或碼頭裝卸服務），並由承運人提供貨櫃航運服務。於往績記錄期間，我們委聘第三方提供航運代理服務及碼頭服務，而我們亦向該等第三方提供貨櫃航運服務。據德路里確認，我們與該等第三方的交易符合該等第三方所在國家及地區的貨櫃航運業慣例。

業 務

下表載列於所示期間我們來自該名重疊客戶－供應商的總收入及向其採購金額：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元(百分比除外)		
來自重疊客戶－供應商的收入			
收入	12,076	20,593	26,427
佔我們總收入的百分比	1.5%	1.1%	1.1%
向重疊客戶－供應商的採購			
採購額	44,773	42,975	14,855
佔我們總採購的百分比	7.7%	5.3%	1.1%

於往績記錄期間，我們來自重疊客戶及供應商的收入微乎其微，分別佔我們於2020年、2021年及2022年的總收入的1.5%、1.1%及1.1%。我們向重疊客戶及供應商的採購於往績記錄期間持續減少，並於2022年降至1.1%，佔比甚微。因此，我們認為該等重疊對我們的業務而言並不重大，且對我們的業務、經營業績及財務狀況並無任何重大不利影響。

董事確認，我們向該名重疊客戶及供應商提供的貨櫃航運服務及我們向其採購均(i)在計及於相關時間的現行採購價及運費的充分考慮後訂立，(ii)於日常業務過程中按正常商業條款公平進行，及(iii)按不遜於並非客戶或供應商的其他第三方提供的價格。就董事所深知，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的其他主要客戶及主要供應商之間並無任何其他重疊。

業 務

獎項及認可

我們獲頒授多項獎項及認可，反映我們獲得高度尊重及超卓的行內成就。例如，我們於2017年至2021年均獲香港海關頒發海運貨物資料預報計劃金獎。

競爭

根據德路里報告，一般而言，貨櫃航運業的進入門檻非常高，主要因為其要求高昂的資本開支高、有關與合作夥伴、客戶及供應商的全球及區域網絡、船舶管理及營運能力，以及悠久的品牌及市場知名度。截至最後實際可行日期，全球有超過100家貨櫃航運承運人，其中全球十大承運人佔全球貨櫃運力約84.4%。

根據德路里報告，於2023年2月，十大承運人提供亞太地區總運力的約58.7%，而亞太地區的競爭情況較其他地區更為激烈，因為該市場上有眾多區域承運人運營。亞太地區主要有三類貨櫃航運公司：(i)專注於長途運輸並服務亞太地區以支持長途運輸服務或作為服務延伸的全球運營商；(ii)專注於區域服務但在多個大洲擁有重要業務的全球運營商；及(iii)專注於亞太地區並以服務亞太地區為業務重心的貨櫃航運公司，例如我們。亞太地區高度分散且競爭激烈，約有90家貨櫃航運公司經營500多條航線服務。然而，與跨太平洋東行及亞洲－歐洲西行貿易航線等長途運費相比，過往亞洲內部運費更為穩定。

我們是一家專注於亞太地區且發展迅速的貨櫃航運公司。我們是專注於亞太地區的主要貨櫃航運公司之一，按2023年2月的部署運力計算，我們的市場份額為2.6%。我們主要基於廣泛的貨櫃航運網絡、全面的港口覆蓋、定期班輪服務及為客戶提供的優質服務與同業角力。

有關更多詳情，請參閱本文件「行業概覽」。

季節性

根據德路里報告，全球貨櫃航運業務的需求具有很強的季節性。由於海外銷售商為聖誕節及新年假期作準備，每曆年第三季屬於跨太平洋、亞洲－澳洲／新西蘭及亞洲－歐洲市場的傳統旺季。至於亞洲－印度次大陸市場，由於穆斯林齋月假期，第二季為主要旺季，而12月是新年假期前的另一個小高峰。大中華－北亞、大中華－東南

業 務

亞、北亞及東南亞及大中華市場的傳統旺季為第四季及農曆新年之前。然而，若干年份可能會出現干擾，並出現貿易戰和及COVID-19等挑戰，這已導致且未來可能導致港口擠塞。

業 務

信息技術

我們目前的信息技術框架主要包括客戶資料管理系統、業務運營系統、財務系統及人員系統。

我們現有的業務運營系統為AFSYS系統，這是一個可管理訂單、訂艙、貨櫃、船期等的航運運營系統，並已使我們成功管理貨櫃航運業務。鑒於我們的增長及擴張，一家業務解決方案及軟件服務提供商正在協助我們不時升級AFSYS系統。根據相關協議，我們須每年向解決方案及軟件服務提供商支付維護費。

作為我們業務策略的一部分，我們擬實施新一代內部運營系統、提升現有信息技術系統、招聘及培訓內部信息技術專才，並持續升級總部和分支辦事處的信息技術基礎。有關更多詳情，請參閱本節「我們的策略－持續推進業務數字化」。

保險

作為貨櫃航運服務供應商，我們在一般營業過程面臨多方面的內在風險，如船舶機械故障、碰撞、財產損失、貨物損失或損壞、由於全球政治環境、敵對行動（包括戰爭和恐怖主義）、海嘯或其他自然災害、罷工及人員傷亡導致業務中斷。此外，若干海洋災害，包括漏油和其他環境事故，亦可能導致我們承擔責任。為減輕我們的整體風險及與此有關的意外責任，我們已投購各種保單，以保障我們自有和租用的船舶、船員、貨物和其他財產所涉及的風險。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的保費總額分別為1.9百萬美元、3.4百萬美元及5.1百萬美元。同期，我們分別向保險公司索賠1.2百萬美元、2.1百萬美元及4.4百萬美元。我們認為，現時所訂立保險承保範圍類別符合相關行業標準，足夠保證我們進行正常業務經營。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的保險可能不足以彌補我們財產遭遇的或經營產生的風險或損失。」

船體及機械保險

我們為自有船舶投購船體及機械保險。船舶及機械保險主要保障船體及機械的部分或全部損失、共同海損、撞船、因撞船而引起的責任及救助。我們每艘自有船舶的保障至少達市場公允價值（價值會定期檢討）。

業 務

保障及賠償保險

我們為自有及租用船隻投購不同類型的保賠險。保賠險一般就船東或承租人（視情況而定）因以下事項產生的索賠提供保障：(i)因一名承運人負責的貨物運輸產生的第三者申索（包括貨物丟失或損壞），(ii)使用透過艙位交換或艙位租賃安排從其他船東取得的貨櫃艙位所產生貨物損失而引致的申索，(iii)清除貨船殘骸，(iv)燃油及其他物質的污染，(v)船舶操作過程中船員受傷或死亡引致船東的賠償責任，(vi)承租人負責的出租人船舶船體及機械的損壞賠償及(vii)主管當局罰款及其他有關費用。就貨物損失而言，我們的保賠險通常延長至運輸開始前14天至完成後14天的期限。倘任何貨物的價值乃參照提單的一個單位或其他方式宣稱超過2,500美元，並且有關聲明的效果剝奪承運人原本有權享有的任何限制權，則保險範圍僅涵蓋每件貨物最高2,500美元。我們的保賠險通常承保因石油或任何其他物質的排出或溢出而產生的任何責任、成本或費用，但不會承保任何先前自陸上傾倒、儲存或處置設施運載至船舶上的任何危險廢物的排出或溢出或有排出或溢出危機而引起的責任、成本或費用。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無提交任何重大保賠險申索。

貨櫃及貨櫃底盤車保險

我們現時投購了貨櫃全損保險，覆蓋不同地區，保障財產損失及損害以及第三方責任。我們亦有為其貨櫃底盤車購買保險，為財產損失及損害以及第三方責任提供保障。

僱員

截至2022年12月31日，我們於中國大陸、香港、台灣、日本、韓國及多個東盟國家擁有合共871名全職僱員。

業 務

下表載列截至所示日期按職能劃分的全職僱員人數及百分比：

	截至2022年12月31日	
	僱員人數	佔僱員總人數 百分比%
管理	70	8.0
營運	253	29.0
銷售及營銷	274	31.5
財務	101	11.6
行政	37	4.2
信息技術	21	2.4
其他	115	13.2
文件編製人員 ⁽¹⁾	100	11.5
法律	7	0.6
秘書及助理	5	0.7
審計	3	0.4
總計	871	100.0

附註：

- (1) 文件編製人員主要負責在我們經營所在的各個地區編製提單、與貨櫃處理有關的文書工作及其他客戶服務。

業 務

下表載列截至所示日期按業務地點劃分的全職僱員人數及百分比：

	截至2022年12月31日	
	僱員人數	佔僱員總人數 百分比%
香港	86	9.9
中國大陸	273	31.3
台灣 ⁽¹⁾	249	28.6
日本	75	8.6
韓國	41	4.7
馬來西亞	68	7.8
越南	79	9.1
總計	871	100.0

附註：

- (1) 自2022年11月至2023年1月，本公司台灣分公司與249名從德翔台灣辭任的僱員訂立僱傭協議。有關進一步詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構－重組－出售德翔台灣」。

我們認為，我們的僱員是助力本集團取得成功的寶貴資產。我們基於多項因素招聘僱員，例如其在全球貨櫃航運業的行業經驗、其教育背景及我們的空缺職位需求。我們一般會根據僱員各自的職位及職責，向其支付固定薪資及其他津貼。

我們與全職僱員訂立個人僱傭合約，列明工資、僱員福利、受僱範圍及終止僱傭理由等事宜。截至最後實際可行日期，我們的僱員概無透過任何工會或集體談判協議協商其僱傭條款。

我們會為僱員提供培訓，以提高其技術技能，增進其對行業質量標準、職業健康及安全標準以及對適用法律及法規的了解。我們亦委聘了船隊管理公司負責(其中包括)選拔及聘用船員、安排船員的工資、退休金及保險、監督船員的表現、為船員提供培訓，包括安全管理、海上事故及應急措施。

我們認為，我們與僱員維持著良好工作關係。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們概未遇到任何重大勞資糾紛、停工或罷工事件，亦未遇到導致本集團營運中斷的任何工作安全相關事故。

業 務

我們通過嚴格遵守我們營運所在地區有關補償及解僱、平等機會、多元化、反歧視及其他福利的法律及法規（如台灣《性別工作平等法》及《勞動基準法》），致力為全體僱員提供一個公平、多元化及包容的工作場所。根據相關法律規定，我們的僱員招聘、薪酬及福利、晉升以及解僱取於僱員的工作能力。我們尊重每名僱員的權益，竭力確保全體僱員能夠在不受歧視及騷擾的工作環境工作，且不論僱員年齡、性別、種族、國籍、殘疾、家庭狀況、婚姻狀況或任何其他與工作能力無關因素，讓全體僱員享有平等機會。

為保障僱員權益，我們的內部僱傭政策訂明有關薪金磋商、調整及支付的規定，以及終止僱傭合約的條件及程序。

我們亦提供僱員福利，作為其薪酬待遇的一部分，我們認為此舉符合行業慣例。例如，我們於中國大陸的僱員享有相關法律法規規定的住房公積金和社會保險（包括退休金、基本醫療保險、生育保險、工傷保險及失業保險）。

土地及物業

自置物業

截至最後實際可行日期，我們在中國大陸擁有13項總建築面積約為3,334.9平方米的物業（用作辦公用途），以及在香港擁有13項總可銷售面積約為1,052.0平方米的物業（用作辦公用途）。我們在南韓擁有一項總建築面積約為1,372.0平方米的物業（用作辦公用途）。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已就我們擁有的所有物業取得一切權屬證書。

租賃物業

截至最後實際可行日期，我們在台灣租賃兩項總建築面積約為3,341.8平方米的物業、在中國大陸租賃七項總建築面積約為1,501.6平方米的物業（用作辦公用途）及五項總建築面積約為604.4平方米的物業（用作僱員住宿用途）、在日本租賃兩項建築面積約為779.9平方米的物業、在南韓租賃兩項建築面積約為948.2平方米的物業、在越南租賃三項總建築面積約為355.1平方米的物業、在馬來西亞租賃兩項總建築面積約為264.0平方米的物業，以及在菲律賓租賃一項總建築面積約為482.7平方米的物業。該等租賃物業主要用作辦公用途，租期各異，約為九個月至五年不等。我們認為現時的租賃物業足以配合近期需要，亦可按商業上合理的條款取得額外空間，以配合未來需要。我們預計在重續屆滿租賃方面並非過於困難。

業 務

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無在重續租賃物業的租約方面遇到任何困難。董事確認，上述物業的租賃開支個別對本集團而言並不重大。

截至最後實際可行日期，我們在中國大陸的一項總建築面積約為44.66平方米的租賃物業的出租人並未向我們提供有效的業權證書或相關授權文件，以證明彼等有權向我們租賃該等物業。因此，該租約可能無效，或存在我們可能無法繼續使用該物業的風險。有關更多詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－部分租賃物業存在所有權瑕疵，且並未向相關部門辦理登記手續」。倘我們暫時不能使用任何或所有租賃辦公室用地，我們認為，在中國大陸有充足的替代物業供應，我們可以很容易地找到繼續經營的地方。另外，鑒於我們的辦公室不進行任何生產、製造或實體零售活動，我們的僱員可繼續遠程履行其主要職責。此外，我們在其他地點的辦公室可充分支持我們在受影響租約下的業務運營。就住宅用途的租賃物業而言，我們認為中國大陸有足夠的替代物業供應，我們可以為僱員找到住房。因此，我們的業務運營並不依賴上述租賃，且我們認為無需制定應急搬遷計劃。

截至最後實際可行日期，我們在中國大陸的七項物業租賃協議未向中國大陸相關部門登記。我們的中國法律顧問認為，未登記租賃協議不會影響租賃協議的有效性，但相關地方住房管理部門可要求我們在指定時限內完成登記，而倘我們沒有糾正，我們可能就以上每項租賃物業被處以人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款。有關進一步詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－部分租賃物業存在所有權瑕疵，且並未向相關部門辦理登記手續」。

上述租賃物業乃用作上市規則第5.01(2)條所界定的非物業活動。根據上市規則第5.01A條，倘物業權益的賬面值少於我們總資產的15%，本文件可獲豁免遵守須載入非物業活動的物業權益估值的規定。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6條的相似豁免亦適用於公司（清盤及雜項條文）條例第38(1)條及附表3第34(2)段項下的規定。截至最後實際可行日期，我們並無非物業活動的單一物業權益賬面值佔我們總資產15%或以上，因此我們毋須在本文件內載入任何物業估值報告。

業 務

環境保護、社會、工作場所安全及管治

我們相信，將環境、社會及管治事項（「**ESG**」）融入公司策略及營運之中，對我們業務的持續發展至關重要。董事會深知到妥善管理可能對業務產生重大影響的ESG相關事項的重要性，故負責最終監督我們的ESG事項。董事會亦肩負制定、實施及審閱我們的ESG願景及方向、政策和目標、識別、評估及管理ESG相關重大風險，以及監控我們ESG表現的重要職責。

我們已識別多項ESG相關風險，如(i)與航行船舶運作有關的風險，包括涉及潛在海洋災害、機械故障、碰撞、貨物遺失或損壞以及惡劣天氣情況（包括氣候變化導致的惡劣天氣事件）的風險；(ii)未有遵守相關法律及法規的風險，包括環保要求以及新訂安全法規，從而可能導致我們的業務中斷並增加經營成本。有關進一步詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－遵守環境規定（包括氣候變化及溫室氣體限制）可能需要大量開支，從而影響我們的業務及經營業績」。對於已識別的ESG相關風險，我們制定了多項內部政策及指引以減輕風險，並就相關的重大ESG事項委任不同團隊，以執行相關ESG政策、措施及舉措。我們將繼續提升我們的管理方針，藉以減輕及盡量降低有關風險。

為提升ESG管治，我們擬於[編纂]後建立ESG專職管治架構，支持董事會執行相關ESG政策、措施及舉措，並收集ESG數據以編製ESG報告。我們承諾於[編纂]後遵守ESG報告要求，並承諾根據上市規則附錄二十七制定專屬ESG政策。

我們已參考國際可持續發展報告標準（例如永續會計準則委員會(SASB)標準），識別出與我們的業務營運相關的重大ESG議題。有關議題包括空氣污染和溫室氣體排放、水和油污染、健康和 safety、應急管理和商業道德。有關更多詳情，請參閱「環境保護、社會、工作場所安全及管治－環境保護」及「環境保護、社會、工作場所安全及管治－工作場所安全」。我們將不時審查相關ESG議題的重要性，以確保充分應對此類ESG議題所帶來的潛在風險及機遇。為致力管理有關ESG議題及相關風險，我們已於整個營運過程中採取環保、安全及應急管理措施。於2020年、2021年及2022年，計入損益的環保、安全及應急管理的開支（包括合規成本）分別約為78.3百萬美元、134.4百萬美元及243.3百萬美元。IMO自2020年初起推出了一項新規定，以限制船舶使用最大硫含量為0.5%的燃油。為遵守IMO 2020規定，我們改用相對昂貴的VLSFO作為船用燃油。因此，於往績記錄期間，我們就環境保護、安全及應急管理產生計入損益的開支持續增加。我們預期來年新建船舶獲交付時，期內將會就遵守適用的環境保護法律法規產生更高成本。

有關我們的風險管理及內部控制政策以及與商業道德有關的措施的進一步詳情，請參閱本節「內部控制及風險管理」。

業 務

環境保護

我們的營運須遵守中國大陸、台灣、香港及其他地區的環境法律及法規，其規管與我們業務有關的污水、油、氣體及其他類型污染。特別是，我們須遵守國際海事組織（「**IMO**」）的環境法律及法規。有關進一步詳情，請參閱「監管概覽」。我們通過實施一系列環保措施，務求確保自有船舶的營運符合所有適用環境法律及法規。對於租用船舶，我們的承租人亦應確保船舶的運營及管理符合**IMO**要求。

我們的業務營運受相關環境法律及法規的嚴格監管。於往績記錄期間，我們概無違反對我們的營運造成重大影響的環境法規。我們自有及租用船舶及船用燃油均符合環境要求。彼等已取得與環境保護及防止污染相關的有效證書，例如國際防止空氣污染證書（「**IAPP證書**」）及防止船舶污染國際公約（「**MARPOL**」）項下國際防止污水污染證書以及符合**ISM**規則的合規文件（「**合規文件**」）。展望未來，不斷演變的環境及氣候相關法律及法規或會導致我們的合規成本上升。例如，**IMO**引入更嚴格的環境標準及脫碳舉措，例如自2023年1月1日起生效的現有船舶能效指數（**EEXI**）及碳強度指標（**CII**）。我們將繼續關注**IMO**及其他相關機構法規的發展。

有關進一步詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－遵守環境規定（包括氣候變化及溫室氣體限制）可能需要大量開支，從而影響我們的業務及經營業績」。

此外，我們可能出於其他環境及氣候相關的實質風險而蒙受財務損失及非財務損失。有關進一步詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－任何航行船舶運營均存在諸多風險，倘我們無法成功應對該等風險可能會對我們造成重大不利影響」。面對潛在環境及氣候相關風險，我們已制定緊急應變計劃及程序，以減低極端天氣帶來的風險。我們會為我們的船舶及時提供不同地區的最新天氣狀況，以規劃更安全航線。我們的營運部門會評估氣象公司的資料，藉以監測惡劣天氣的影響並向我們的船舶提供建議。如出現颱風及暴雨等惡劣天氣導致港口暫停作業，我們亦會即時向船長作出建議，以減少商業損失及確保安全。通過採取各種減低風險措施，我們力求提升業務各環節的韌性，盡量減少我們對環境造成的影響。

空氣污染及溫室氣體排放

根據德路里報告，船舶會因燃料燃燒排放硫及溫室氣體。這些氣體對人類或地球有害。**IMO**自2020年初起推出了一項新規定，以限制船舶使用最大硫含量為0.5%的燃油。

業 務

我們會竭盡所能將氣體排放對環境造成的不利影響降至最低。鑒於氣候變化帶來前所未有的挑戰，我們的目標是以2008年作為基準年並在2030年前將碳強度降低40%，並按照IMO規定在2050年前降低70%。在收購新船時，我們已考慮到船舶的能源效率，我們大部分較大型的新船均已安裝洗滌器，而其餘並無洗滌器的船舶亦已根據IMO規定使用低硫燃料。我們在所有新船舶（運力為1,100 TEU的船舶除外）上安裝洗滌器。在新船舶上安裝洗滌器的成本低於在舊船舶上安裝的成本，因為舊船舶安裝洗滌器需要暫停運營，而在新船舶建造過程中可以很容易地進行安裝。此外，將較高的洗滌器安裝成本與較低的估計燃料成本進行比較時，小型船舶的船用燃油成本節省並不明顯。由於舊船舶退役前的營運時間較短，故船用燃油成本節省相當有限。安裝洗滌器使我們能夠減少船舶排放硫氧化物及其他污染物，並使用更經濟的高硫燃油，從而提高我們的成本效益。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在船舶採購方面涉及金額分別為90.8百萬美元、369.5百萬美元及237.1百萬美元，有助於我們努力實現碳強度目標。我們會繼續監察目標進度，並加強行動計劃，以為低碳經濟做出貢獻。

再者，我們已獲得IAPP證書，列明我們的船舶已根據MARPOL接受調查，並符合其要求。IAPP證書向每艘船舶發出，每五年須進行續期。我們會密切留意每張IAPP證書的到期日，並於到期日前申請續期。此外，我們已採用各種先進設計及其他措施，以提高能源效益，以及減少溫室氣體排放及排放物的空氣污染物。

提升能源效益及減碳：

- 引入氣象導航以優化服務，實現節能減碳
- 根據不同港口的要求，在沿海地區降低航速從而減少碳排放
- 採用船舶能效管理計劃（SEEMP）能源效益管理
- 在新購置船舶採用節能船體設計及機械
- 密切監控船速及燃料消耗表現
- 使用較低全球暖化潛勢(GWP)的製冷劑
- 操作船舶時根據IMO能源效益運行指標(EEOI)的規定減少使用燃料

預防污染：

- 根據IMO規則使用低硫燃料
- 設有定期監察機制，確保排放維持於若干水平
- 逐步向船舶推出有害物質清單(IHM)認證

業 務

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們就自有船舶消耗船用燃油分別約11.3百萬千兆焦耳（「千兆焦耳」）、14.6百萬千兆焦耳及17.7百萬千兆焦耳。此外，我們的自有船舶產生硫氧化物約451.2千噸、669.5千噸及979.2千噸。有關溫室氣體排放，截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們自有船舶燃燒燃料產生的範疇1排放分別約為823.8千噸二氧化碳當量、1,017.1千噸二氧化碳當量及1,361.8千噸二氧化碳當量。

業 務

水油污染

作為MARPOL（於1978年首次被採納且多年來持續修訂更新）的一部分，我們須遵守IMO為防止廢水及油污產生污染而制定的規則，且我們已獲得國際防止油污證書及國際防止生活污水污染證書，顯示我們的船舶已根據MARPOL接受調查，並符合其要求。

我們亦設有必要的監察及預防措施，避免我們的業務經營引起的不利環境影響。

- 廢水處理。我們已於船上安裝生活廢水處理裝置，以遵守排放標準。
- 廢物管理。我們已制訂《安全管理手冊》中的《垃圾管理計劃》，載列不同類型廢物的處理方法，並確保遵守MARPOL。我們亦為不同種類的廢物（如塑膠、廚餘、生活廢物、經營廢物、焚化灰燼及貨物殘餘）收集容器，並根據《垃圾管理計劃》放置於船上的適當位置。我們亦使用焚化爐減少可燃廢物的數量。此外，我們已實施船隊廢物管理計劃及定期堆填處置船隊廢物的規定。
- 預防水污染。我們已在自有船舶安裝壓載水處理系統，以符合《IMO壓載水管理公約》的D2標準，減低侵略性海洋物種移入大海的風險。我們亦於我們的船舶使用環境友善及無毒船身油漆，有助保護海洋生物。
- 預防漏油。我們嚴格遵守ISM環境操作程序並跟從《船上油污應急計劃》(SOPEP)指引及演習，確保在發生漏油等緊急事件時有適當管理及應對。我們亦定期於岸上卸載廢油。此外，我們已實施舷外閥封管理防止漏油，並已安裝油水分離器將不慎抽出受污染的艙底水的風險減至最低。此外，我們已草擬防止漏油的培訓手冊並委聘外部專業人士向船員提供有關手冊的培訓。手冊已載列防止漏油意外的基本措施，如以油漆顏色為各管路和閥門作出識別標記、檢查及維護設備以及設立應急小組。

業 務

德翔台灣（我們的前聯營公司）為2016年3月在惡劣天氣條件下在台灣北部附近發生導致漏油及貨櫃墜海的德翔台北輪沉船事故（「該事件」）的多宗待決法律程序的涉事方。鑒於該事件，儘管德翔台灣（於其從本集團出售前僅為聯營公司）並非本集團成員公司，我們已採取台灣交通部航港局建議的措施，包括遵守有關船長、船員與我們之間的溝通及協調機制的相關ISM規則。我們亦已加強內部控制措施。我們已採取有關航海事故及安全的各種措施。具體而言，我們已成立一支由10名高級職員組成的團隊，以監督航海安全管理，其中七名員工已取得相關部門頒發的必要資格證書，負責航海事故及安全管理。我們亦已(i)反覆向船長強調安全及環境保護的重要性；(ii)持續向船員傳播重要新聞及安全／監管的最新消息；(iii)註冊天氣新聞服務，以減低意外風險；(iv)更換我們船舶上的舊綁紮物料以減低任何貨物墜海的風險；及(v)註冊衛星通訊服務，讓船員與家人聯絡並減低職場疲勞。我們亦已建立系統來確保船舶營運安全。根據系統，我們已明確界定團隊中每名成員的責任，以及確保運營安全所需制定的規則及程序。我們亦已實施事故報告程序及事故調查程序。

我們亦已實施緊急措施，以管理、報告及調查任何與溢油／洩漏、火災、人身傷害、船舶碰撞、航海事故、環境污染及船舶故障有關的潛在事件。我們的應急管理措施遵循相關ISM規則制定的類似程序。我們的航海技術團隊定期舉行應急演習，並會在進行有關演習後分析應急計劃的有效性。例如，我們遵循ISM規則及為僱員提供定期培訓。我們亦已聘請優質且聲譽良好的船舶管理公司來管理我們的船舶。

業 務

僱員福利

我們相信僱員是最具價值的資產，並將他們的福祉視為我們業務經營的基礎。我們已制訂並實施一套人力資源政策，以確保我們僱員的權利及權益以及其健康和安。僱員獲年度身體檢查及團體保險等福利。根據相關法律及法規，我們須為僱員對多項僱員社會福利計劃供款。該等計劃包括養老保險、醫療保險、工傷保險、失業保險及生育保險。於往績記錄期間，我們已根據相關法律及法規，全數繳付僱員福利款項。有關進一步詳情，請參閱本節「一 僱員」。

工作場所安全

安全管理

我們已遵守規管運輸安全及環保的國際公約。國際公約中，ISM規則對安全管理及經營船舶並防止污染的國際標準作出規定。ISM規則要求國際航運管理公司持有合規文件，亦要求每艘從事國際貿易的船舶持有安全管理證書，以證實貨櫃航運公司及其船舶安全管理根據許可安全管理系統進行營運。我們所有船舶持有為期五年的有效的合規文件及安全管理證書，並須按ISM規則規定進行定期驗證。

為遵守IMO發佈的四大支柱（即《國際海上人命安全公約》(SOLAS)、MARPOL、《海員培訓、發證和值班標準國際公約》(STCW)及《2006年海事勞工公約》(MLC2006)）圍繞安全、防止污染、海員培訓及資格的航運管理條文以及航海業的勞工法，我們已就設立安全管理系統創立相應程序。

我們已制訂《安全管理手冊》，其中載有我們就處理緊急情況的船舶安全管理政策，並確保安全航行、保護海員免受傷害及生命危險、防止海上環境污染及財務損失、提供良好的生活及工作空間並確保海員的權利及福利。有關政策張貼於我們辦公室合適位置的牆上及我們管理的船舶上。手冊亦規定船長的責任及權力、船上操作計劃的制訂、應急準備及責任以及不合規及傷亡申及分析。我們亦已制定有關船上環境操作、廢氣清潔系統操作、處理危險品程序及漏油緊急處理等方面的一系列程序，確保我們的EHS政策獲全面實施。

業 務

我們已採取多項安全措施：

- 我們設有程序，確保船長具有適當的指揮資格，完全熟悉我們的安全管理系統，並獲得必要的支援。我們亦已設立程序，確保新員工及調至新安全任務的員工可恰當地熟悉其職責。
- 我們已識別潛在船上緊急情況，並設立應對程序及演習計劃為應急行動作準備。
- 我們的安全管理系統已包括程序，確保不合規事項、意外及危險情況獲呈報、調查及分析，以改善安全預防措施。
- 我們承諾制訂及實施《船舶航行安全手冊》，載列航程計劃、天氣導航、航道及速度、惡劣天氣導航等規定，以防止航行安全意外發生。我們亦計劃為船員安排有關《船舶航行安全手冊》的培訓以提升其安全意識。

於往績記錄期間，我們在適用健康及安全法律及法規方面並無任何重大不合規事件，而我們在業務運營方式發生兩宗重大事故。於2021年4月，德翔高雄輪上的一名健全海員在航行時被發現失蹤，我們通知越南海上救援協調中心協助搜索並設法救援，惟未能尋獲該健全海員，我們進一步對導致事故的事發順序進行調查，調查顯示沒有違規，船舶按要求配備足夠的人員，一經確定健全海員失蹤後便作出相應的應急措施。調查亦顯示，沒有違反任何與環境、健康及安全相關的規定。我們與失蹤海員的家屬達成和解金額人民幣930,000元，金額已悉數結清。根據和解，失蹤海員的家屬免除並解除德翔高雄輪的船長、德翔高雄輪及我們（其中包括）就失蹤事件有關的所有責任。截至最後實際可行日期，並無因是次事故而對我們提起或未決或威脅我們的訴訟或法律程序。我們將繼續致力加強安全管理，確保嚴格遵守相關法律法規，並將事故風險降至最低。有關其他事故（即德翔曼谷輪事件）的詳情，請參閱本節「法律及監管事宜－德翔曼谷輪事件」。

業 務

檢查、維修及保養

根據ISM規則，我們每年為我們的自有船舶及租用船舶安排內部年度審核。通過我們的對船舶安全管理系統的年度審核，我們識別不合規事項或觀察結果，分析所識別問題的直接原因及根本原因。我們亦根據將審核結果制訂即時修正行動或改善行動，以確保我們的安全管理系統有效實施及持續提升。

為維持我們船舶的安全營運，經認可的驗船師會根據授予相關船級的要求進行定期和臨時檢查。主要檢查包括以下各項：

- 港口國控制檢查與船旗國年度安全檢查 — 由相關政府官員登船進行該等安全檢查。檢查人員應於登船時收到船長關於不合規事項、事故或危險事件的報告。港口國控制檢查在船舶到達港口時進行，而船旗國年度安全檢查則每年在船舶註冊國進行。
- 公司員工登船檢查 — 對於登船檢查，我們的海事及技術部門會根據ISM規則的要求至少每六個月登船一次。
- 船上自查 — 船員亦須進行例行檢查，以確保其作業船舶的安全。於有關自查中發現的任何細微缺陷均應立即進行修理，然後於自查日誌中記錄。

一般而言，臨時檢查程序的程度取決於檢查時船舶的狀況和進行此項檢查的原因。一旦發現違規或缺陷，應根據我們技術部門提供的專業意見進行整改。此外，根據若干地區和國際港口國管制諒解備忘錄，我們的船舶須接受港口國的檢查，並在必要時立即進行修理，以符合相關國際法規。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的修理及保養費用分別約為1.2百萬美元、4.8百萬美元及3.6百萬美元。

與受國際制裁的地區進行的業務活動

若干國家或組織（包括美國、歐盟、英國、聯合國及澳洲）對相關司法管轄區實施各種形式的制裁計劃的國家或地區內的若干行業或部門維持經濟制裁及貿易限制。

業 務

於往績記錄期間，我們已與涉及相關地區的客戶訂立若干交易。於往績記錄期間，我們從事於香港向若干客戶提供貨櫃航運服務並從與相關地區有關的交易中產生收入。於往績記錄期間，相關地區受到多項制裁，但概無受到相關司法管轄區的制裁相關法律或法規項下的一般及全面出口、入口、金融或投資禁運所限（即該等地區均並非全面受制裁國家）。

如我們的國際制裁法律顧問（彼等已執行其認為必要的程序並已審閱及依賴本公司的方法以篩查相關地區內的所有客戶、發貨人及船舶（租用及自有）以嚴格遵守本集團的制裁風險監督政策）所指出，我們於往績記錄期間涉及相關地區的業務營運並非指引信HKEX-GL101-19項下的受制裁活動，此乃由於(i)本集團與由一名SDN擁有的一名緬甸客戶的交易（「授權交易」）乃根據OFAC的緬甸第四號一般許可獲授權，並不構成任何一級或二級受制裁活動。根據本公司的確認，除授權交易以美元計值外，授權交易與美國、歐盟、英國或澳洲並無任何關係；(ii)除授權交易外，我們位於相關地區的客戶、發貨人或船舶（租用及自有）均未列入OFAC存置的特別指定國民和被封鎖人員名單或歐盟、澳洲及聯合國存置的相關受限制方名單；及(iii)除授權交易外，向客戶提供的服務與美國、歐盟、英國或澳洲並無任何關係，且不構成一級或二級受制裁活動。此外，鑒於[編纂]的範圍及本文件所載的預期[編纂]，我們的國際制裁法律顧問認為，各方參與[編纂]將不會使其牽涉任何適用的國際制裁，包括本公司、潛在投資者、股東、聯交所及其[編纂]及集團公司，因此對本公司、潛在投資者及股東以及可能直接或間接參與批准我們的股份[編纂]、交易及結算的人士（包括[編纂]、其[編纂]及相關集團公司）面臨制裁的風險很低。

於往績記錄期間，經執行其認為必要的程序並已審閱及依賴本公司的方法以篩查相關地區內的所有客戶、發貨人及船舶（租用及自有）以嚴格遵守本集團的制裁風險監督政策後，我們的國際制裁法律顧問在評估我們與相關地區有關的過往業務活動的制裁風險後並無發現我們明顯違反國際制裁的情況。因此，截至本文件日期，我們的國際制裁法律顧問並無建議報告我們於往績記錄期間與相關地區有關的過往業務活動，包括自願向OFAC作出自我披露，而該報告並非必要。

業 務

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]直接或間接用作撥付或促成與全面受制裁國家或受制裁目標所進行或為其利益而進行的活動或業務。董事將持續監察[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作撥付或促成與全面受制裁國家或受制裁人士所進行或為其利益而進行的違反國際制裁的活動或業務。

概要

據我們目前的瞭解及我們的國際制裁法律顧問的意見，我們認為我們並無面臨可能對往績記錄期間涉及相關地區的過往間接交易產生重大不利影響的制裁風險。亦請參閱「我們可能因我們向若干正在或即將受到美國、歐盟、聯合國、澳洲及其他相關制裁機構實施制裁的國家提供任何服務而受到不利影響」。

鑒於[編纂]的範圍及本文件所載的預期[編纂]，我們的國際制裁法律顧問認為，各方參與[編纂]將不會使其牽涉任何適用的國際制裁，包括本公司及我們的附屬公司、本公司及我們附屬公司各自的董事及僱員、本公司或我們附屬公司的投資者、股東以及聯交所及其相關集團公司。

我們的承諾及內部控制程序

我們已向聯交所承諾，我們將不會使用[編纂][編纂]以及通過聯交所籌集的任何其他資金，直接或間接撥付或促成與任何全面受制裁國家或任何其他受美國、歐盟、聯合國、英國、英國海外屬地或澳洲制裁的政府、個人或實體（包括但不限於OFAC存置的SDN名單或美國、歐盟、聯合國、英國、英國海外屬地及澳洲存置的其他受限制人士名單上明確列出的任何政府、個人或實體）所進行或為其利益而進行的活動或業務。此外，我們已承諾不會將[編纂][編纂]用於支付因終止或轉讓任何違反國際制裁的合約而造成的任何損失。另外，我們已承諾不會從事或訂立任何日後可能導致我們、

業 務

聯交所、[編纂]、[編纂]或我們的股東及投資者違反美國、歐盟、聯合國、英國、英國海外屬地或澳洲的國際制裁法律或成為其制裁目標的業務。倘我們認為本集團在受國際制裁的地區或與受制裁人士訂立的交易將使本集團或我們的股東及投資者面臨被制裁的風險，我們亦將在聯交所及本集團各自的網站上及在我們的年度報告或中期報告中披露(i)在受國際制裁的地區或與受制裁人士的任何新活動的詳情；(ii)我們監控業務面臨制裁風險作出的努力；及(iii)受國際制裁的地區及受制裁人士的任何新活動的狀況及預期計劃。倘我們違反該等向聯交所作出的承諾，我們可能面臨股份於聯交所[編纂]的風險。

此外，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。我們於最後實際可行日期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，我們的營銷部門負責監控我們面臨的制裁風險及我們實施相關內部控制程序的情況。我們的營銷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；
- 我們在決定是否應在受國際制裁地區或與受制裁人士開展業務之前評估制裁風險。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、英國海外屬地或澳洲所存置的各種受限制方及國家名單上的個人或實體，包括但不限於OFAC實施的任何公開制裁名單上的任何政府、個人或實體。未通過內部審核的交易，無論在訂立時或交易過程中無法通過，均不會進行。同時，我們的營銷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，我們可能會向具備必要專業知識及國際制裁事宜經驗的知名外部法律顧問尋求意見；

業 務

- 董事將持續監察[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作撥付或促成與受制裁國家或受制裁人士所進行或為其利益而進行的違反國際制裁的活動或業務；
- 法律及合規部將定期審查有關制裁事宜的內部控制政策及程序。當我們的法律及合規部門認為有必要時，我們將聘請在制裁事宜方面具有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營運中的潛在制裁風險，尤其是對本集團業務對手方進行篩查程序，以確保彼等均並非受制裁人士。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該等資料。具體而言，我們的內部法律顧問負責監督及確保遵守制裁。指定的HQ會計師亦會協助篩查過程。

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）對本公司而言屬充分及有效，以遵守適用的國際制裁法律及我們向聯交所作出的承諾。

經考慮我們的國際制裁法律顧問的上述建議，我們的董事認為，我們的措施提供了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，從而保障股東及我們的利益。

知識產權

截至最後實際可行日期，我們擁有五個註冊商標及八個域名。請參閱本文件附錄四「法定及一般資料」中的「B. 有關我們業務的進一步資料 – 2. 本集團的知識產權」。

業 務

牌照及許可證

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已在各重大方面自相關機關取得業務營運所需的所有重要證書、牌照、批文及許可證。最為重要的牌照為中國交通運輸部於2005年5月4日核發予我們的國際班輪運輸經營資格登記證（編號：MOC-ML 00091），批准我們無限期從事進出中國多個港口的國際貨櫃班輪航運業務。我們須不時重續部分有關證書、牌照、批文及許可證，且我們目前預期該等重續不會遇到任何重大困難或法律阻礙。

除上述主要牌照外，我們亦於中國持有多項船舶代理註冊，僅用於本集團的貨櫃航運業務。

法律及監管事宜

貨櫃航運業務具有海事及其他意外的固有風險，可能導致財產損失及人身傷亡。因此，我們在經營業務過程中不時牽涉與運輸貨物相關（如貨物損壞或丟失或延遲交付、撞船及海上事故等）的索賠的訴訟及仲裁。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們可能捲入訴訟、法律糾紛、索償或行政執法程序，而解決上述事件可能代價高昂且耗時良久」。

德翔曼谷輪事件

於2019年3月24日夜間時分，德翔曼谷輪航行至曼谷昭拍耶河以北，在名為Hua LukKhlong Toei昭拍耶河的地方調頭，以便將船舶航行返回昭拍耶河以南。在其轉彎操作中，德翔曼谷輪的水流產生波浪，造成一艘載有渡輪船長及乘客的小型渡輪傾覆。該事故導致一名乘客身故，渡輪船長受傷及渡輪沉沒（「德翔曼谷輪事件」）。司法部長辦公室以因疏忽航行而導致他人死亡或受傷為由在南曼谷刑事法院起訴德翔曼谷輪船長。於2019年7月25日，曼谷南部刑事法院基於上述違法行為判處德翔曼谷輪船長監禁一年、緩刑兩年及罰款20,000泰銖。

我們於2019年7月與死者家屬達成和解，金額為1.5百萬泰銖（相當於約48,900美元），並於2019年6月與渡輪受傷船長達成另一項和解，金額為184,100泰銖（相當於約5,900美元），金額已悉數結清。根據和解，死者家屬免除並解除德翔曼谷輪船長、德

業 務

翔曼谷輪及我們的所有責任，其中包括德翔曼谷輪事件而導致任何受傷或死亡及對家屬造成的任何損害；渡輪船長免除並解除德翔曼谷輪船長、德翔曼谷輪及我們的所有責任，其中包括包括德翔曼谷輪事件對渡輪造成的任何傷害及損壞。

德翔曼谷輪事件後，全體船員舉行安全會議。船舶在港區作業時，全體船員須嚴格注意船舶周圍環境。我們亦定期與船員及船長分享航海相關的最新發展、建議及案例研究，包括德翔曼谷輪事件，以提高彼等對航海安全的意識，並避免發生任何類似事故。

截至最後實際可行日期，除上文所述者外，我們並無收到任何索償、罰款或處罰，亦無成為有關德翔曼谷輪事件的任何法律訴訟的一方。

KFTC事件

於2022年4月11日，韓國公正交易委員會(Korea Fair Trade Commission) (「**KFTC**」，負責南韓競爭政策及執法的政府機構) 發佈一項決定，指控合共23家船公司(包括我們)與Committee of Shipowners for Asian Liners Service (「**CSALS**」) 涉嫌違反《壟斷監管及公正交易法》(Monopoly Regulation And Fair Trade Act) (「**公正交易法**」)，對我們處以附加罰金3,996.0百萬韓元(相當於約3.6百萬美元)，須於2022年7月15日之前繳付，而我們已於到期日前妥為支付以避免滯納金。KFTC正式確認收到罰金。除該附加罰金外，KFTC並發出命令，禁止任何與南韓—東南亞貿易航線的貨櫃航運服務有關的串通行為(「**KFTC決定**」)。KFTC的決定基於其調查結果，即自2003年10月起直至2018年12月，23家船公司涉嫌(i)透過CSALS／亞洲運費協議組織地方行動委員會(Intra-Asia Discussion Agreement Local Action Committee) (「**IADA LAC**」) 就南韓—東南亞貿易航線舉行多次會議及(ii)就貨櫃運費訂立並執行多項協議，包括(其中包括)最低運費、運費上調幅度及採納各種附加費等，因而違反公正交易法第19(1)條。KFTC指我們涉嫌於2005年8月至2018年2月期間違規。KFTC在其決定中並無加入任何其他罰款或命令，例如移交刑事調查。於2022年5月18日，我們對KFTC決定提出反對並要求全額退還罰金，而KFTC於2022年7月8日以與2022年4月作出的原決定基本相同或類似的理由予以駁回。我們已於2022年8月12日就原決定及反對遭駁回向主管法院首爾高等法院提出上訴／申訴(「**KFTC事件**」)。

如我們在KFTC事件中的南韓法律顧問Kim & Chang所告知，我們反對的主要論點包括(其中包括) (i)我們已於2010年7月22日明確退出IADA(包括如LAC等的所有子委員會)，從而退出與任何其他船公司的任何／所有協議(如在是次退出前我們為任何現有協議的其中一方)，因此我們退出IADA前的任何行為的法定時效期限七年已屆

業 務

滿；(ii)於2010年7月22日退出IADA後，我們僅參加了CSALS/IADA LAC舉辦的有限數量的會議。事實上，即使我們遵循KFTC有關我們出席率的調查結果，自2010年7月22日至2018年2月28日（KFTC就申通行為制定的結束日期）期間為韓國－東南亞貿易航線舉行的170次會議中，我們僅出席了其中15次；及(iii)我們的參與僅限為被動觀察員，原因為(a)我們受CSALS強烈鼓勵及間接強迫參加會議，及(b)我們並無積極參與IADA LAC及／或CSALS任何一方的決策過程，且僅於韓國航運公司作出有關涉嫌串謀行為的決定後才獲通知作出的決定，因此，指稱我們於2010年7月22日後參與任何串謀協議（如有）並不準確，而認為我們於2010年7月22日之前通過IADA LAC有限度參與所指稱的串謀協議亦屬不正確，原因為(i)我們於2008年12月之前並無一家韓國附屬公司直接在韓國開展業務，而於2008年12月前，我們在韓國的業務由在所有權方面與我們無關的韓國代理經營，及最後因為(ii)涉嫌串通活動已根據《海洋運輸法》向海洋水產部（「**海洋水產部**」）報告，以確認其在相關法律法規下的合法性；及(iii)由於我們的業務及服務僅限於南韓－台灣貿易航線而非南韓－東南亞貿易航線，故將我們納入整體南韓－東南亞貿易航線貨櫃貨運服務費率串謀的參與者是缺乏依據及毫無根據。

如Kim & Chang所告知，KFTC事件並無引致額外制裁的重大威脅，特別是來自KFTC、其他政府機構及／或任何南韓任何法院；尤其是，除非出現特殊情況（即恢復南韓－東南亞貿易航線貨櫃貨運服務費率的任何串謀行動及我們明確參與任何串謀行動），否則我們預期KFTC不會作出任何額外制裁。如Kim & Chang所告知，根據相關法律及法規，KFTC可應韓國監查院(Board of Audit and Inspection of Korea)／中小企業及初創企業部(Ministry of SMEs and Start-ups)／公共採購服務部(Public Procurement Service)（檢察總長）的要求轉介此事件作刑事調查，儘管截至最後實際可行日期，我們並不知悉任何有關轉介。截至最後實際可行日期，除上述KFTC程序外，我們在南韓並無就KFTC事件而面臨任何其他民事、刑事或行政行動或法律程序，或任何調查。

經考慮(i)Kim & Chang的法律意見；(ii)該等法律訴訟程序的事實及KFTC目前提出的證據；(iii)上文所述我們的主要論點；(iv)就該事件我們已作出約3.6百萬美元的撥備作為罰金附加費；及(v)海洋水產部（主管南韓的海運、水產及海洋相關事務的政府部門）表示，我們的牌照及其他航運公司的牌照不會因此次事件而被吊銷，我們相信上述法律訴訟程序（在最壞情況下KFTC決定不作推翻）將不會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成任何重大不利影響。

除KFTC事件中所指控的協議（我們完全否認）外，我們並無就貨櫃運費訂立任何其他協議。然而，為降低遇到任何類似法律程序（如KFTC事件）的風險，我們已在內

業 務

部、管理層會議上以及通過培訓及其他適當機會提出要求，不得與其他承運人就運費或運力問題進行對話，並應避免與其他承運人參與可能涉及運費或運力話題的活動。於2020年、2021年及2022年，韓國－東南亞貿易航線（於KFTC事件中獲指控的相關貿易航線）所得收入分別為7.0百萬美元、10.0百萬美元及12.0百萬美元，佔我們同期總收入極小部分（少於1.0%）。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，KFTC事件概無對我們在南韓－東南亞貿易航線的服務造成重大營運影響。

菲律賓行政調查

於2020年7月，我們的菲律賓當地代理（「**菲律賓代理**」）收到菲律賓競爭委員會的競爭執行辦公室（「**PCEO**」）發出的傳票，要求其提交（其中包括）其由2015年1月至今的年度報告、組織架構及經審核財務報表以及其所代表的所有航運公司的代理協議，包括與我們訂立的代理協議。根據該傳票，該要求涉及就可能存在菲律賓競爭法（「**PCA**」）第14(a)(1)條所禁止的反競爭行為，對國際航運公司向當地進出口商徵收的費用進行全面行政調查（「**菲律賓行政調查**」）。

於2021年4月，菲律賓代理收到PCEO發出的書面通知，告知當地代理是菲律賓行政調查的持續調查對象，且該辦公室尚未對是否發生所指稱的違規行為發表意見。

於2021年5月，菲律賓代理人收到PCEO發出的傳票，要求其就2015年1月至2021年4月30日期間來自東南亞及東北亞國家所有港口的所有菲律賓貨櫃提交(i)有關我們每個貨櫃尺寸及類型的運費及附加費的每日費率數據，以及(ii)我們貨櫃航運服務的交易數據。菲律賓代理已根據PCEO的要求提交所要求的材料及資料，而直至最後實際可行日期，菲律賓代理及我們均未收到PCEO的任何進一步要求。

我們認為菲律賓行政調查與我們的歷史運費調整有關，該調整主要是由於菲律賓港口擁堵，並基於商業上的合理理由作出。國際承運人通常根據若干市場狀況（包括港口擁堵情況）而調整運費。

業 務

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無捲入任何實際或待決的法律、仲裁或行政程序，包括任何破產或接管程序，致令我們相信會對我們的業務、經營業績、或財務狀況構成重大不利影響。

我們已委任法律專家監督我們的整體法律合規情況。我們亦不時為僱員提供有關監管規定的培訓，而且與相關監管機關保持緊密聯繫，以持續得知可能對業務及營運造成重大影響的重大監管變動。

我們須在日常業務營運過程中遵守各類法律及法規。請參閱「監管概覽」。

內部控制及風險管理

內部控制

內部控制及風險管理對成功經營及日常業務營運至關重要，並能協助本集團達成其業務目標。除協助達成業務目標，內部控制亦充當預警系統，通報任何可能妨礙達成有關業務目標的障礙。董事會負責評估及釐定本集團達成策略目標時所願意承受的風險性質及程度，並確保本集團設立及維持合適及有效的風險管理及內部監控系統。

我們的內部控制政策載列持續識別、評估、評價及監察戰略目標相關主要風險的框架。

以下概述我們已實施及計劃實施的內部控制政策、措施及程序：

- 我們已採取業務營運方面的多項措施及程序，亦為新僱員提供有關該等措施及程序的培訓。我們亦一直監察該等措施及程序實施的情況。
- 我們奉行對外聯絡工作人員反賄賂、反貪污、反洗黑錢、出口管制及制裁法律的嚴格政策。我們要求僱員遵守我們的合規要求。我們已為董事及高級管理人員提供並將定期提供反貪污及反賄賂合規培訓，以提高彼等對適

業 務

用法律法規的了解及合規性。我們亦為主管階層的合適員工提供持續反洗黑錢培訓。我們已建立監管制度，允許僱員的不合規行為向管理層提交投訴及報告。

- 董事（負責監察本集團企業管治）在合規顧問協助下亦將於[編纂]後定期審閱我們遵守所有相關法律及法規的情況。
- 我們已成立審核委員會，其負責(i)審閱並監督財務申報過程及本集團的內部控制系統、風險管理以及內部審計；(ii)就財務、風險管理及內部控制事宜向董事會提供建議及意見；及(iii)履行董事會可能指派的其他職責及責任。有關更多詳情，請參閱「董事及高級管理層－董事委員會－審核委員會」。
- 我們認為，董事及高級管理層成員具備為風險管理及內部控制提供良好企業管治監督的必要知識及經驗。

風險管理

我們認同風險管理是業務營運成功的關鍵一環。我們面對的主要營運風險包括整體市況、全球貨櫃航運市場監管環境及我們與其他貨櫃航運公司競爭的能力方面的變化。請參閱「風險因素」。我們亦面對各類市場風險。具體而言，我們面臨日常業務過程中出現的信用、流動性、利率及貨幣風險。請參閱「財務資料－財務風險的定量及定性披露」。

我們已採納一套完善的風險管理政策，其中載列持續識別、評估、評價及監察戰略目標相關主要風險的風險管理框架。我們採取前瞻性動措施，通過自上而下及自下而上兩種方式識別風險。

- 自上而下方式：從董事會成員或高級管理層的戰略觀點去識別風險。
- 自下而上方式：在業務活動層面中識別風險，此舉有助專注於主要業務部門的風險評估。

我們經初步識別風險後進行的風險分析載列如下。

業 務

- 根據發生風險的可能性及潛在影響確定風險評級。
- 風險評估結果包括：已識別的風險、發生風險的可能性及應當列明的潛在風險。
- 根據風險評級對有關風險作出優先排序。
- 根據優先排序結果採取特定風險控制策略以應對已識別風險。
- 在風險評估中識別的主要風險可能會不時變更。應當持續評估主要風險，重點在於可能出現的變化，並監測有關控制措施是否需要作出調整。

我們持續評估、評價及監察戰略目標相關主要風險的程序載列如下。

- 內部審核程序是根據風險評估為基礎，並由審核委員會每年批核。
- 進行內部審核評估藉此對各個業務部門作出風險評估及控制測試。此舉可合理確保已採取足夠的監控及管治。
- 如發現及懷疑出現欺詐或違規行為，則會進行調查。為全體僱員及其他有關的第三方設立清晰的舉報機制，旨在鼓勵他們提出嚴肅關注任何失當行為或舞弊行為。
- 我們的內部審核部門對風險管理及內部控制系統進行審核，藉以評估其是否運作正常，並提出改善建議。內部審核部門須定期向審核委員會匯報其調查結果。
- 審核委員會經審閱及考慮內部審核部門提交的風險管理調查結果後，會向董事會提交報告，並向董事會確認該制度的有效性。審核委員會有權在有必要時尋求專業意見。
- 董事會須就風險管理及內部控制系統的設計、實施及監察的管理進行監督，而管理層須向董事會確認該等系統的成效。

業 務

- 如任何風險報告的資料成為或可能成為內幕消息，相關部門或內部審核部門將根據我們的內幕消息政策及時呈報有關內幕消息。

國際制裁

鑒於航運業務的性質，我們經常與全球各地實體建立業務關係，因而引致與受美國、聯合國、歐盟、英國及澳洲等國家制裁的人士及實體進行業務的風險上升。我們已訂立協約，確保我們不會與任何受制裁人士或實體訂立合約關係。

在與任何潛在供應商及客戶訂立合約前，我們會進行背景搜查，查核潛在供應商或客戶是否列於外國資產控制辦公室、聯合國或其他官方網站所存置登記冊的受制裁實體。我們亦定期追查該等受制裁實體名單及／或有關監管機關不時發佈的新制裁和政策的最新消息，並複查自有客戶及供應商數據庫有否作出有關更新。此外，我們通常在與供應商及客戶訂立的每份合約中載列有關制裁的條款，規定有關供應商及客戶須自行承擔參與受制裁活動而引致的一切損失。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，根據聯交所發出的指引信HKEX-GL101-19，我們的業務交易不構成任何受制裁活動。

COVID-19疫情的影響

名為COVID-19的新型冠狀病毒株疫情，對全球經濟造成重大不利影響。為應對COVID-19疫情，全球多國政府已實施一系列遏止疫情擴散的措施，包括封鎖、旅行禁令、隔離措施、社交距離以及業務運營限制及其他相關限制。該等措施引致工廠暫時關閉及港口碼頭等其他設施產能受限，對全球貨櫃航運造成重大波動及干擾。對抵達不同港口的船舶採取強制檢疫控制措施，亦可能引致每次航運周轉延長以及船員輪班工作變動，因而使船舶營運成本增加。儘管如上文所述，但COVID-19亦為航運公司帶來新機遇。封城改變了消費者的消費習慣，導致對貨櫃航運服務的需求增加。根據德路里報告，運力管理改善，以及其後需求激增、貨櫃短缺及供應鏈低效率將運價提高，運價於2021年9月達到高峰。

國際貨幣基金組織於2023年4月估計，預計全球經濟於2023年及2024年將分別增長2.8%及3.0%。COVID-19對我們的業務營運主要方面造成的主要影響載列如下。

業 務

- 日常營運。由於COVID-19疫情引致貨櫃航運服務中斷，大中華－東南亞市場於2021年第四季表現並不理想，我們從大中華－東南亞市場增撥船舶至亞洲－澳洲／新西蘭市場，同時自2021年9月起開展大中華及釜山至溫哥華的貨櫃航運服務，原因是澳洲、新西蘭及加拿大對貨櫃航運服務的需求增加。此外，為應對COVID-19疫情，我們已施行一項疾病防範計劃，減低僱員及在船舶上工作的船員感染COVID-19的風險。已實施的措施部分包括工作間通風、每日一次監測體溫、船舶內部分區域只限指定人員按實際需要進入，規定保存登船船員活動日誌及禁止離開停泊港口的船舶等。在各辦事處工作的非船員僱員方面，我們已實施多項措施，如辦公範圍每日消毒、加強訪客登記及監測體溫、每日監測僱員體溫及健康情況，以及出現病徵或從中高風險地區返回的僱員強制居家檢疫等。如有任何船舶船員確診COVID-19，我們將諮詢當地港口代理及當地主管機關安排船員離船。我們亦將參考當地隔離法規。倘船舶船員隔離時間過長，我們亦將考慮以來自鄰近國家的船員替代彼等，將對我們時間表的干擾減至最低。截至最後實際可行日期，我們並不知悉我們的船舶上有任何懷疑或確診的活躍COVID-19個案。截至最後實際可行日期，我們維持正常營運，而自COVID-19疫情爆發以來概無出現任何重大中斷。
- 銷售及營銷活動。於COVID-19疫情期間，交通減少及社交距離政策某程度上對我們的銷售及營銷活動造成影響。我們已採取彈性在家工作政策，確保我們的銷售及營銷活動並緩減COVID-19疫情的影響。截至最後實際可行日期，我們維持正常營運，而自COVID-19疫情爆發以來，銷售及營銷活動概無出現任何重大中斷。
- 供應鏈。COVID-19疫情引致的交通減少以及對製造業及物流網絡造成的干擾，曾對我們的供應商製造及運輸貨櫃、船舶、船用燃油以及我們營運所需其他用品的能力造成一定程度的影響。經考量潛在交付之阻塞或延誤，我們已預先從供應商進口足量船用燃油，以支持現時營運。儘管如此，截至最後實際可行日期，大多數供應商已恢復正常營運，而我們自COVID-19疫情爆發以來概無出現任何重大用品中斷或短缺。

業 務

- 財務表現。我們於往績記錄期間的整體財務表現理想，主要由於運費上升，其次是由於COVID-19疫情期間貨櫃航運服務的需求不斷增加。

於往績記錄期間後，COVID-19疫情的影響雖然揮之不去，但已逐漸緩解。遏制疫情蔓延的措施（包括封鎖、旅行禁令、隔離措施、社交距離以及業務運營限制及其他相關限制）亦已在全球範圍內調整為較寬鬆的形式。

董事確認，截至最後實際可行日期，COVID-19疫情並無對我們的業務營運及財務表現造成任何重大不利影響，主要由於：(i)營運並無出現重大中斷；(ii)銷售及營銷活動並無出現無重大中斷；及(iii)我們並無出現重大供應鏈中斷。我們無法預見COVID-19疫情將於何時完全受控，或者COVID-19日後會否對我們的業務造成重大不利影響。

對COVID-19疫情的普遍關注及隱憂，可能對我們業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響，而且我們無法非常肯定地估計COVID-19疫情的最終影響及持續時間（包括對我們的業務、經營業績及財務狀況造成多大程度的不利影響）。我們不能向閣下保證，COVID-19疫情不會繼續升級或者對我們的經營業績、財務狀況或前景造成重大不利影響。有關更多詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的前景可能會受到COVID-19或其他不利公共衛生事態發展的不利影響」。

與控股股東的關係

概覽

緊隨[編纂]完成後（不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份），本集團將擁有兩組控股股東，即：(i)陳氏家族集團，包括陳先生連同陳太太（陳先生的配偶）、陳劭翔先生（陳先生及陳太太的兒子）及陳依琦女士（陳先生及陳太太的女兒），以及彼等各自的全資投資控股公司，即TS Chen Holding、Search & Search、JC Righteous及Avermay，其將通過Maritime Legacy（一家由上述投資控股公司擁有的公司）以及Prevalence、Providence及AM Holding（各為一家由Maritime Legacy全資擁有的公司）合共持有本公司已發行股份總數約[編纂]%；及(ii)Sharafuddin實體，包括Sharafuddin先生及Vision Investments（一家由Sharafuddin先生全資擁有的公司），其將持有本公司已發行股份總數約[編纂]%

獨立於控股股東

業務劃分及不競爭

本集團主要從事提供貨櫃航運服務。截至最後實際可行日期，鑒於以下因素，我們的控股股東並無於與我們的主要業務構成競爭或可能構成競爭的業務（本集團業務除外）中直接或間接擁有須另行根據上市規則第8.10條作出披露的任何權益。

陳氏家族集團成員

除彼等各自於本集團的權益外，陳氏家族集團成員於從事其他業務（如航運代理服務及港口代理服務）的公司中持有直接或間接權益，而該等業務與本集團業務並無競爭。截至最後實際可行日期，陳氏家族集團成員持有(i)於兩家航運代理的權益，即於德翔船務代理的全部股權及於Chinatop Logistics (Shenzhen) Co., Ltd.（於會計師報告附註23披露的本公司關係人）的控股公司漢峰船務有限公司（「漢峰」）的20%股權（連同德翔船務代理，統稱「陳氏投資航運代理」）（於最後實際可行日期，漢峰餘下股份由一名獨立第三方持有50%、由涂鴻麟先生（我們的執行董事）持有10%、由周航敏先生（我們的執行董事）持有10%、由黃仁傑先生（本公司高級副總裁）持有10%）；及(ii)德翔台灣（一家主要業務為於海峽兩岸貿易航線（中國大陸與台灣之間的指定港口）提供貨櫃航運服務的公司）的88.4%股權。

與控股股東的關係

(i) 陳氏投資航運代理

我們認為，基於以下因素，本集團進行的主要業務活動與陳氏投資航運代理的航運代理業務之間存在明確的業務劃分：

- **不同業務重點：**本集團主要從事提供貨櫃航運服務，包括運輸航線運營以及船舶的管理及運營。相比之下，陳氏投資航運代理的航運代理業務並無擁有或經營船舶，及其主要涉及代表航運公司在港口或海港提供處理貨物的服務，如安排海關及貨物文件、組織船舶的抵港或離港、安排船舶或貨運代理的港口服務。貨運代理主要涉及就航運物流（例如選擇航運方式或船公司）向其客戶（即貨主）提供建議並組織其裝運，但不涉及通過船舶經營實際貨物運輸。
- **不同主要客戶：**我們貨櫃航運服務的客戶主要包括國際貨運代理公司，而陳氏投資航運代理的客戶主要包括航運公司。陳氏投資航運代理的貨運代理服務客戶主要為貨主，其並非本集團貨櫃航運業務的主要客戶，且該等服務不構成陳氏投資航運代理提供的主要服務類別。就董事所知、所悉及所信，本集團的業務與陳氏投資航運代理的主要客戶並無重疊。
- **不同許可要求：**本集團的貨櫃航運業務與陳氏投資航運代理的航運代理業務須根據適用法律及法規遵守不同許可或申報要求。就我們的貨櫃航運業務而言，貨櫃航運業務經營者須取得中國大陸國際班輪運輸經營資格登記證等許可，而陳氏投資航運代理的航運代理業務則不受此等要求所限。
- **不同核心管理團隊：**陳氏投資航運代理依賴其各自獨立於本集團管理團隊的管理團隊。儘管陳太太及陳劭翔先生為德翔船務代理的董事，陳先生為TS UAE的董事，而陳先生及陳太太為德翔台灣的董事，彼等主要負責監督彼等各自的策略發展，而非參與彼等的日常業務營運。概無陳氏家族集團成員於漢峰（陳氏家族集團僅持有20%股權的公司）擔任任何行政職務。截至最後實際可行日期，概無董事或高級管理層成員在該等航運代理的日常管理及營運中擔任任何行政角色。

經考慮本集團及上述陳氏投資航運代理之間不同業務重點及主要客戶，董事認為本集團提供的服務與陳氏投資航運代理提供的航運代理服務之間並無潛在競爭。

與控股股東的關係

鑒於我們的主要業務與陳氏投資航運代理的航運代理業務之間有明確的業務劃分，董事認為航運代理業務既不構成我們主要業務（即貨櫃航運）的一部分，亦不符合本集團的整體戰略方向，且其發展將分散我們管理層的時間、精力及用於經營及發展我們的主要業務的資源。此外，本集團與陳氏投資航運代理各自的所有權架構存在重大差異。尤其是，Sharafuddin先生（本公司的控股股東）並非任何陳氏投資航運代理的股東。因此，董事認為本集團將陳氏投資航運代理的航運代理業務納入本集團並不合適。就我們董事所知、所悉及所信，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，陳氏投資航運代理在各重大方面均無任何嚴重違反適用法律及法規的情況。

(ii) 德翔台灣

於出售前（作為重組的一部分），我們持有德翔台灣的44.21%權益，該公司於出售前入賬列作我們的聯營公司。有關出售完成後，我們已不再持有德翔台灣的任何權益。

我們認為，本集團進行的主要業務活動與德翔台灣經營的業務之間存在地域劃分：

- **德翔台灣**：其專注於提供海峽兩岸貿易航線（中國大陸與台灣的指定港口之間）的貨櫃航運服務。海峽兩岸貿易航線指《台灣海峽兩岸間航運管理辦法》（「**海峽兩岸航運辦法**」）規定的指定中國大陸港口與指定台灣港口之間的直航貿易航線，而香港並非該等指定港口之一。
- **本集團**：我們專注於為其他地區（例如亞洲其他地區、澳洲／新西蘭、中東及泛太平洋）的貿易航線提供貨櫃航運服務。由於未獲准經營海峽兩岸貿易航線，我們並無為其提供貨櫃航運服務，原因如下文所闡述。

海峽兩岸航運辦法下的牌照規定

本集團未獲准獨立或通過聯營航線服務或艙位互換安排經營任何海峽兩岸貿易航線。根據海峽兩岸航運辦法，倘航運公司或船舶經營中國大陸及台灣指定港口之間的雙向直航業務，航運公司或該船舶須分別取得由交通運輸部頒發的《台灣海峽兩岸間水路運輸許可證》及《台灣海峽兩岸間船舶營運證》。就此而言，其亦規定只有大陸或台

與控股股東的關係

灣的獨資航運公司以及大陸及台灣的合資航運公司可以營運海峽兩岸貿易航線。概無本集團成員公司取得上述牌照以營運海峽兩岸貿易航線，因此我們無法提供德翔台灣所提供的主要服務或就海峽兩岸貿易航線經營任何船舶。有關上述中國監管規定的進一步詳情，請參閱「監管概覽」。

海峽兩岸貿易航線

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，德翔台灣營運七條海峽兩岸貿易航線，即根據海峽兩岸航運辦法從指定中國大陸港口開往指定台灣港口的貿易航線。除該等海峽兩岸貿易航線外，德翔台灣亦於直至截至2021年12月31日止年度營運五條並非海峽兩岸貿易航線的亞洲－印度次大陸貿易航線。

為使德翔台灣僅專注於營運海峽兩岸貿易航線及為精簡我們的企業結構，自2022年1月1日起，德翔台灣停止營運而本集團開始營運該五條亞洲－印度次大陸貿易航線。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，德翔台灣與本集團於營運亞洲－印度次大陸貿易航線方面並無重疊。截至最後實際可行日期，由德翔台灣營運的各貿易航線均為海峽兩岸貿易航線。

鑒於我們並無且並未獲准營運任何海峽兩岸貿易航線，我們未能處理由海峽兩岸航運辦法下的任何指定台灣港口到任何指定中國大陸港口（作為貨物最終目的地）的航運，反之亦然。客戶需求按相關貨物的指定地理位置（即貨物擬運往的目的地）而非客戶的身份界定。因此，本集團及德翔台灣的目標客戶將根據該等客戶對相關貨物的出發地點及最終目的地的需求而有所區別，因此，由本集團及德翔台灣各自提供的航運服務具有清晰的地域劃分。

為免生疑問，就海峽兩岸貿易航線而言，香港並非海峽兩岸航運辦法下的指定港口，因此我們可營運台灣與香港之間的貿易航線。就台灣與香港（作為貨物的最終目的地）之間的航運服務而言，我們僅營運一條貿易航線（代號：THK），往來高雄與香港，途經基隆及台中。德翔台灣僅營運一條以香港作為中轉港口的貿易航線（代號：THK3）（為海峽兩岸貿易航線），往來高雄、基隆、台中、香港及蛇口。

與控股股東的關係

德翔台灣並無獨立營運該等香港－台灣航運服務，但僅提供該等航運服務作為包括香港為中轉港的額外海峽兩岸貿易航線（即貿易航線THK3）的一部分。根據一般市場慣例，德翔台灣一直向我們租用艙位，據此：(i)德翔台灣向我們取得該等艙位，使台灣與香港之間的貿易航線（即貿易航線THK）得以運營；及(ii)德翔台灣並非使用該等艙位以自行營運貿易航線THK，而是使用該艙位與獨立第三方進行後續艙位互換，使德翔台灣得以營運往來台灣（經香港）與蛇口的額外海峽兩岸貿易航線（即貿易航線THK3）。香港被上述獨立第三方列為其經營的貿易航線THK3的中轉港口（已向相關政府部門登記），而德翔台灣可能不會根據上文所述的艙位互換安排更改該貿易航線的港口。就其在貿易航線上的功能而言，香港與貿易航線THK3上的其他港口並無重大差異。有關上述安排，請參閱「關連交易－B.須遵守申報、年度審閱及公告規定但獲豁免遵守通函及獨立股東批准的部分獲豁免持續關連交易－2. 本集團向德翔台灣提供德翔台灣艙位租賃」。

儘管我們提供往來台灣與香港的航運服務，且我們可以在香港裝卸貨物以繼續運送至中國大陸或台灣，但我們認為該等服務不會對本集團與德翔台灣之間的業務劃分造成重大影響，原因如下：

- 除貿易航線THK3外，概無由德翔台灣營運的海峽兩岸貿易航線包括香港作為中轉港口。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，德翔台灣從香港提供的航運服務產生的收入僅分別為約4.0百萬美元、8.9百萬美元及4.7百萬美元，約佔德翔台灣總收入的3.02%、2.47%及4.70%。從我們的角度而言，往來香港與台灣的航運服務並非我們的主要業務重點，且於往績記錄期間，該等服務並未對我們的收入產生重大貢獻。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，本集團提供的往來香港與台灣的航運服務產生的收入僅分別為約23.9百萬美元、32.6百萬美元及17.0百萬美元，佔我們總收入的約3.06%、1.82%及0.72%。
- 德翔台灣租用的貿易航線THK3年度運力上限為25,500 TEU，而截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，德翔台灣自香港的實際航運量僅分別為10,836 TEU、14,649 TEU及7,111 TEU。與我們截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度分別約為1.5百萬TEU、1.6百萬TEU及1.6百萬TEU的年度總航運量相比，該航運量並不重大。

與控股股東的關係

- 客戶或貨主通常對其發貨有時間要求。由於本集團及德翔台灣在提供台灣－香港航運服務上有不同的時間表，本集團及德翔台灣的客戶於時間上相應存在不同需求，因此，我們預期本集團與德翔台灣的目標客戶之間的重疊有限。

與控股股東的關係

出售我們於德翔台灣的股權的原因

我們並無經營海峽兩岸貿易航線，且我們目前無意於[編纂]後經營。[編纂]後，本公司將成為一家[編纂]公司，擁有各種股東，股東基礎可能不時變動。根據《台灣海峽兩岸間航運管理辦法》（「海峽兩岸航運辦法」），僅大陸或台灣的獨資航運公司以及大陸及台灣的合資航運公司可經營海峽兩岸貿易航線。鑒於截至最後實際可行日期本集團由Sharafuddin先生（其並非中國大陸或台灣投資者）最終擁有44.21%，且我們將於[編纂]後成為一家擁有多元化股東基礎且可能不時變動的[編纂]公司，概不確定我們是否能夠及將能夠滿足上述中國監管要求以營運海峽兩岸貿易航線。據我們的中國法律顧問所告知，海峽兩岸航運辦法項下的上述規定仍不確定，並須予詮釋。我們的中國法律顧問已就海峽兩岸航運辦法的相關規定於2022年6月15日及2022年9月8日通過官方熱線向交通運輸部（負責審批海峽兩岸航運辦法項下海峽兩岸貿易航線運營的主管部門）進行匿名電話諮詢，但該等諮詢被拒絕。據我們的中國法律顧問所告知，倘交通運輸部對資金來源以及所有直接及／或間接持有德翔台灣股份／權益的個人進行檢查和調查，以釐定德翔台灣是否符合海峽兩岸航運辦法的要求，本集團過往於德翔台灣的股權可能會被視為違反海峽兩岸航運辦法（考慮到Sharafuddin先生（其並非中國大陸或台灣投資者）於出售德翔台灣前間接持有德翔台灣的權益），在此情況下，交通運輸部可能會對德翔台灣發出警告，且在極端情況下可能沒收德翔台灣自該違規產生的非法收益。儘管上文所述，據我們的中國法律顧問所告知，本集團或董事將不會因身為德翔台灣的現任或前任股東或董事而受到交通運輸部就上述海峽兩岸航運辦法項下的不合規情況的任何行政處罰。考慮到上述監管考量以及經營海峽兩岸貿易航線所涉及的地緣政治因素及潛在不確定因素，我們認為，我們（對於[編纂]後將成為一家[編纂]公司）專注於其他地區的貿易航線（海峽兩岸貿易航線除外）及將德翔台灣從本集團中剔除符合本公司及股東的整體利益。過往，德翔台灣僅為本公司的聯營公司（而非附屬公司）且並非本集團的一部分，且截至最後實際可行日期，我們已不再於德翔台灣擁有任何權益。儘管存在上述監管不確定性，即使假設德翔台灣的歷史股權結構存在監管影響，我們的中國法律顧問（從中國法律角度）及台灣法律顧問（從台灣法律角度）確認，此舉不會對本集團或董事造成任何處罰或對本集團或董事整體造成任何重大不利影響。除上文所述者外，我們認為德翔台灣並無任何嚴重違反適用法律法規的情況。

與控股股東的關係

Sharafuddin實體

除通過Vision Investments於本集團擁有權益外，Sharafuddin先生為若干基金會的創始人兼監護人，而該等基金會的受益人包括其家族成員。該等基金會亦於其他主要在中東及非洲從事零售、旅遊、信息技術、製造、酒店、房地產及金融服務等行業廣泛業務的公司中持有直接及間接權益，該等業務與本集團的業務並無競爭。

此外，Sharafuddin先生間接持有：(i) Sharaf Pakistan Agency (一家於巴基斯坦成立，並主要於巴基斯坦從事航運代理服務的公司) 的全部股權；(ii) Waterfront Maritime (一家於阿聯酋成立，並主要於加拿大從事航運代理服務的公司) 的50%股權；(iii) TS India (一家於印度成立，並主要於印度從事航運代理服務的公司) 的60%股權；(iv) TS UAE (一家於阿聯酋成立，並主要於阿聯酋從事航運代理服務的公司) 的51%股權；(v) Diamond Shipping (一家於斯里蘭卡成立，並主要於斯里蘭卡從事航運代理服務的公司) 的40%股權；及(vi) 其他主要服務中東及非洲(即本集團主要業務不專注的地區) 航運代理的權益(統稱「**Sharafuddin**投資航運代理」)。有關本集團與Sharafuddin投資航運代理之間的持續關連交易的進一步詳情，請參閱「關連交易」一節。與上文詳述的陳氏投資航運代理與本集團之間的劃分類似，我們亦認為，基於本集團與Sharafuddin投資航運代理之間的業務性質、主要客戶、許可要求及核心管理團隊的差異，本集團進行的主要業務活動與Sharafuddin投資航運代理進行的航運代理業務之間存在明確的業務劃分。經考慮本集團及上述Sharafuddin投資航運代理的不同業務重點及主要客戶，董事認為本集團提供的服務與Sharafuddin投資航運代理提供的航運代理服務之間並無潛在競爭。

鑒於我們的主要業務與Sharafuddin投資航運代理的航運代理業務之間有明確的業務劃分，董事認為，航運代理業務既不構成我們主要業務的一部分，亦不符合本集團的整體戰略方向，且其發展將分散我們管理層的時間、精力及用於經營及發展我們的主要業務的資源。此外，Sharafuddin先生為本集團的被動投資者，本集團與Sharafuddin投資航運代理各自的所有權架構存在重大差異。尤其是，陳氏家族集團各成員(本公司的控股股東)並非Sharafuddin投資航運代理的股東。因此，董事認為本集團將Sharafuddin投資航運代理的航運代理業務納入本集團並不合適。就董事所知、所悉及所信，Sharafuddin投資航運代理於往績記錄期間及直至最後實際可行日期並無任何嚴重違反適用法律法規的情況。

與控股股東的關係

管理獨立

董事會由五名執行董事及三名獨立非執行董事組成。陳先生（我們的創始人、首席執行官兼控股股東）、陳太太（控股股東）及陳劭翔先生（控股股東）各自均為我們的執行董事之一。下表概述陳先生、陳太太及陳劭翔先生於本集團及控股股東（及彼等各自的緊密聯繫人）擔任的職位：

名稱	於本集團擔任的職務	於控股股東或彼等 緊密聯繫人擔任的職務
陳先生	執行董事、首席執行官兼 董事會主席	<ul style="list-style-type: none">Maritime Legacy及TS Chen Holding的董事德翔台灣的董事
陳太太	執行董事	<ul style="list-style-type: none">Search & Search及Prevalence的董事德翔船務代理（由陳太太擁有99.99%及由陳先生擁有0.01%的基穩實業股份有限公司的直接非全資附屬公司）的董事及主席德翔台灣的董事
陳劭翔先生	執行董事	<ul style="list-style-type: none">JC Righteous及Providence的董事德翔船務代理（由陳劭翔先生擁有99.99%及由陳先生擁有0.01%的無疆資本股份有限公司的直接非全資附屬公司）的董事

儘管如上所示，陳先生、陳太太及陳劭翔先生擔任重疊角色，但在履行其於本集團的職責時，彼一直並將繼續獲得獨立於上述公司的董事會成員或高級管理層整體的支持。此外，Maritime Legacy、TS Chen Holding、Search & Search、JC Righteous、Prevalence及Providence僅為投資控股公司，並無從事其他業務活動。倘陳先生、陳太太及陳劭翔先生任何一位須就可能導致與本公司產生潛在利益衝突的任何事項缺席任何董事會會議，則餘下董事將具備足夠的專業知識及經驗以全面考慮任何有關事宜。儘管陳先生、陳太太及陳劭翔先生各自於德翔船務代理或德翔台灣中擔任職務，但董事認為，由於以下原因，董事會能夠獨立於德翔船務代理或德翔台灣以管理我們的業務：

- (a) 德翔船務代理或德翔台灣不會與我們的核心業務競爭，且我們已制定足夠的企業管治措施以管理現有及潛在的利益衝突。因此，在大多數情況下，陳先生、陳太太及陳劭翔先生各自擔任的雙重角色將不會影響彼等作為執行董事在履行彼等對本公司的受信責任時所需的公正程度；

與控股股東的關係

- (b) 根據上市規則，我們有三名獨立非執行董事，佔董事會人數的三分之一。獨立非執行董事將代表董事會層面的獨立元素，並將(其中包括)審閱及監察本集團與控股股東或彼等各自的聯繫人可能不時訂立的關連交易，以保障本公司及股東的整體利益；
- (c) 倘本集團與任何我們的董事或彼等各自的聯繫人將予訂立的任何交易產生潛在利益衝突，則有利益關係的董事須於有關該等交易的相關董事會會議上放棄投票並不應計入法定人數，其他董事將就有關事宜進行投票及決定。我們相信，我們的所有董事(包括獨立非執行董事)均具備維持董事會有效運作的必要資格、誠信及經驗，並在發生利益衝突時遵守其受信責任。有關董事的相關經驗及資歷的概要，請參閱本文件「董事及高級管理層－董事會」一節；及
- (d) 除此處所披露者外，我們的日常營運將由我們的整個高級管理層團隊管理及監督，該團隊包括三名執行董事(即陳先生、涂鴻麟先生及陳劭翔先生)以及我們的高級副總裁黃仁傑先生。

在此基礎上，陳先生、陳太太及陳劭翔先生均確認其參與上述公司將不會影響其作為本集團董事的整體職責。因此，我們認為董事會整體及高級管理層成員能夠獨立履行其於本集團的職責，且本集團有能力獨立於控股股東及彼等各自的緊密聯繫人以管理我們的業務。

Sharafuddin先生通過Vision Investments為本公司的投資者，並無於本公司或本集團其他成員公司擔任任何董事或管理職務。

各董事均知悉其作為本公司董事的受信責任，其要求(其中包括)彼須為本公司的利益及最佳利益行事，且不允許其作為董事的職責與其個人利益之間存在任何衝突。倘本集團與董事或彼等各自的聯繫人將予訂立的任何交易產生潛在利益衝突，則有利益關係的董事須於本公司有關該等交易的相關董事會會議上放棄投票並不應計入法定人數。此外，我們擁有獨立的高級管理層團隊，以獨立執行本集團的業務決策。

經考慮上述因素，董事信納彼等能夠獨立履行其於本公司的職責，且董事認為，我們有能力於[編纂]完成後獨立於控股股東及彼等各自的緊密聯繫人以管理我們的業務。

與控股股東的關係

營運獨立

我們具備足夠的資金、設施、場所及僱員以營運獨立於控股股東及彼等的緊密聯繫人的業務。我們亦有獨立渠道接觸客戶及供應商以及獨立的管理團隊，包括由各個別部門組成的組織架構，各部門具有特定職責範圍以營運我們的業務。本集團亦已設立一套內部控制程序以促進我們的業務有效營運。

於往績記錄期間，我們分別聘請德翔船務代理、Sharaf Pakistan Agency、Sharaf Kenya Agency、Sharaf Tanzania Agency、Waterfront Maritime、TS India、TS UAE及Diamond Shipping提供航運代理服務，為此，我們分別產生了約3.86百萬美元、12.12百萬美元及17.65百萬美元，分別佔我們截至2022年12月31日止三個年度總銷售成本的0.62%、1.34%及1.31%。儘管我們預期於[編纂]後將繼續分別聘請德翔船務代理、Sharaf Pakistan Agency、Sharaf Kenya Agency、Sharaf Tanzania Agency、Waterfront Maritime、TS India、TS UAE及Diamond Shipping提供航運代理服務，但我們的董事認為，由於市場上可按可資比較條款識別類似的航運代理，因此並無重大依賴控股股東提供該等服務。有關本集團與控股股東或彼等各自的聯繫人就上述委聘航運代理的持續關連交易的詳情已載於本文件「關連交易」一節。所有該等交易將按公平基準及一般商業條款進行。

陳氏家族集團的成員（即陳劭翔先生及陳依琦女士）持有漢峰（於往績記錄期間，我們的航運代理服務供應商之一）合共20%股權，及我們於漢峰的採購佔我們截至2022年12月31日止三個年度各年總銷售成本的0.33%、0.40%及0.22%。我們預期於[編纂]後將繼續聘請漢峰（其於[編纂]後將不構成本公司的關連人士）以提供航運代理服務。鑒於(i)該等安排按正常商業條款訂立；(ii)倘若上述任何航運代理停止為本集團提供服務，市場上仍有類似的航運代理；及(iii)尤其是，漢峰並非由陳氏家族集團控制的公司，因此我們的董事認為，就上述委聘航運代理而言，我們營運獨立於控股股東概無重大不利影響。

過往，(i)德翔台灣（截至最後實際可行日期為一家由陳氏家族集團擁有88.4%的公司）與本集團一直互相租用船舶；(ii)德翔台灣一直向本集團租賃艙位，以就涵蓋中國大陸另一個港口的海峽兩岸貿易航線艙位與第三方進行對外艙位互換。本集團一直就我們並無經營直航航線的目的（即中國大陸與台灣之間）向德翔台灣租賃艙位，以便我們可利用該等艙位接駁包含我們所經營之若干長途貿易航線之一部分的貿易航線；及(iii)本集團一直向德翔台灣租賃貨櫃及提供銷售及營銷服務。有關該等安排的進一步詳情，請參閱「關連交易」。除租船予德翔台灣外，我們預期將繼續進行該等安

與控股股東的關係

排，以作為我們的正常業務運營的一部分。董事認為，鑒於(i)有關協議乃屬一般商業條款而釐定；(ii)倘德翔台灣不再將船舶或艙位租予我們，市場上仍有類似船舶或艙位可供租用；及(iii)於往績記錄期間，本集團自該等安排產生的收入對本集團而言並不重大，因此，該等協議將不會對我們營運獨立於控股股東造成重大不利影響。此外，作為重組的一部分，本集團已在台灣成立一家本公司的分公司，旨在支持我們有關台灣與其他地區之間的貿易航線（並不構成海峽兩岸貿易航線）的業務及營運需求。為滿足本集團的業務及營運需求，本公司的台灣分公司於2022年11月至2023年1月與德翔台灣的249名離職員工簽訂僱傭協議，而該等員工已於2023年1月相應完成調任台灣分公司的事宜。截至最後實際可行日期，除上述249名僱員外，我們並無且不計劃聘請任何其他德翔台灣的僱員。本集團的業務團隊有別於德翔台灣，並獨立於德翔台灣營運。就我們所知、所悉及所信，上述僱員調任並無且預期將不會導致德翔台灣海峽兩岸貿易航線的營運造成任何重大影響，考慮到(i)停止營運亞洲－印度次大陸貿易航線後，德翔台灣的業務範圍減少至營運若干海峽兩岸貿易航線；及(ii)德翔台灣擁有經驗豐富的僱員以支持其日常營運，包括其營銷活動、貿易航線及船舶的管理以及財務及行政事宜。於往績記錄期間，德翔台灣取得許可的若干航運管理IT系統乃與本集團共享，而本集團無需支付任何費用，因服務費並不重大（該IT服務的詳情載於「關連交易—A. 完全豁免遵守申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定的持續關連交易—2. Information Dynamics向本集團提供IT服務」）。於往績記錄期間，德翔台灣很大部分的僱員在銷售及營銷、營運、財務、信息技術、行政及其他職能部門向本集團提供服務，而並無直接分配至本集團的成本，原因為(i)於2022年9月出售德翔台灣的44.21%權益前，該等員工於往績記錄期間的相應薪酬份額44.21%已反映於本集團綜合損益及其他全面收入表中的分佔聯營公司利潤減虧損；及(ii)該等薪酬的餘下55.79%部分於往績記錄期間對本集團而言並不重大（佔我們於2020年的淨利潤3%以下以及我們於2021年及2022年的淨利潤1%以下），而在本集團與德翔台灣之間分配該等成本並不重大或並無意義。於最後實際可行日期，本集團與德翔台灣並無人員共享，且我們預期日後不會有任何此類共享安排。除上文所述外，於往績記錄期間，本集團與德翔台灣之間並無分享人員、職能、資源或設施。

與控股股東的關係

基於以上情況，上述交易的出現於[編纂]後將不會影響我們營運獨立於控股股東及彼等各自的緊密聯繫人。

因此，我們的董事對我們將能夠獨立於控股股東及彼等各自的緊密聯繫人運作及營運表示滿意。

財務獨立

我們自設的財務部門擁有一支負責本集團財務控制及會計的財務人員團隊，且我們不會依賴控股股東以履行有關職能。

任何並非於日常業務過程中產生及非貿易性質的應付及／或應收控股股東的金額將於[編纂]前悉數結清。此外，本公司預期於[編纂]後概無本集團貸款或債務將由本公司任何關連人士擔保或抵押。

因此，我們的董事認為本集團能夠保持財務獨立於控股股東。

不競爭契據

陳氏家族集團各成員及德翔台灣[已]訂立以本公司作為受益人的不競爭契據，據此，(i)陳氏家族集團各成員已向本公司作出承諾，除通過其於本集團的權益外，其將不會並將盡最大努力促使其各自的緊密聯繫人不會進行、從事、投資、參與任何與本集團任何成員公司為我們經營的主要貿易航線所進行的貨櫃航運業務構成競爭的業務（「受限制業務」），或以其他方式擁有該業務的權益；及(ii)只要德翔台灣仍為陳氏家族集團的緊密聯繫人，德翔台灣將不會進行、委聘、投資、參與任何受限制業務或以其他方式於其中擁有權益。為免生疑問，受限制業務不會包括涉及在海峽兩岸貿易航線（來往台灣及香港之間的貿易航線，其為海峽兩岸貿易航線的一部分）提供貨櫃航運服務。

與控股股東的關係

儘管有上述限制，陳氏家族集團各成員（或其緊密聯繫人）及德翔台灣仍可進行任何下列各項：

- 在本公司首先獲提供或本公司可獲得進行、從事、投資、參與該受限制業務或以其他方式於當中擁有權益的機會，而本公司經董事會（包括我們的獨立非執行董事及有利益衝突的成員須放棄投票）作出決定並在遵守適用的法律和法規的前提下已拒絕有關機會後，進行、投資、參與該受限制業務或以其他方式於當中擁有權益，前提是陳氏家族集團任何成員（或其任何緊密聯繫人）或德翔台灣其後從事、投資、參與該受限制業務或以其他方式於當中擁有權益的主要條款於任何重大方面不優於提供予本公司者或本公司可獲得者；
- 於一家進行任何受限制業務且其股份在聯交所或任何其他證券交易所上市的公司（本公司除外）的股份或其他證券中合共擁有不超過30%的權益，前提是陳氏家族集團的相關成員及（及其緊密聯繫人）及德翔台灣（共同或單獨）不得控制該公司董事會，且陳氏家族集團的相關成員及（及其緊密聯繫人）及德翔台灣（共同或單獨）並非該公司的單一最大股東；及
- 於一家在聯交所或任何其他證券交易所上市的公司（本公司除外）的股份或其他證券中合共擁有權益，前提是該公司所進行或從事的任何受限制業務（及其相關資產）佔該公司少於30%的綜合營業額或綜合資產（據該公司最新經審核賬目所示）。

不競爭契據將自[編纂]起生效，且倘(a)陳氏家族集團成員及／或其各自的緊密聯繫人不再合共持有本公司全部已發行股本的30%或以上（不論直接或間接）或以其他方式不再為我們的控股股東；或(b)股份不再在聯交所[編纂]，則將自動失效。

與控股股東的關係

企業管治措施

我們的董事認同良好企業管治對保護我們股東的權益的重要性。我們已採取以下措施以維持良好企業管治標準及避免本集團與控股股東之間潛在的利益衝突：

- (a) 我們已設立內部控制機制以識別關連交易。於[編纂]後，倘我們與控股股東或彼等任何聯繫人訂立關連交易，則本公司將遵守適用的上市規則；
- (b) 本公司[已]委任三名獨立非執行董事以確保對我們董事會的決策過程有效行使獨立判斷及為我們的股東提供獨立意見；
- (c) 我們的獨立非執行董事將每年審閱本集團與控股股東之間是否存在任何利益衝突（「年度審閱」）；
- (d) 控股股東將承諾在合理可行的範圍內提供所有必要資料（包括所有相關財務、營運及市場資料）以及任何其他獨立非執行董事要求的必要資料，以供年度審閱；
- (e) 我們將根據上市規則的要求於我們的年報或以公告方式披露經獨立非執行董事審閱事宜的決定；
- (f) 倘我們的董事合理要求獨立專業人士提供意見，則委聘有關獨立專業人士的費用將由我們支付；
- (g) 我們已委任創陞融資有限公司為合規顧問，以於上市規則所規定的期間內就遵守上市規則（包括有關企業管治的多項規定）向我們提供意見及指引；及
- (h) 我們將委任香港法律顧問在[編纂]後不時就遵守上市規則（包括有關企業管治的多項規定）向我們提供意見及指引。

基於上文所述，我們的董事信納已採取足夠的企業管治措施以管理本集團與控股股東之間可能出現的利益衝突，並於[編纂]後保護我們少數股東的利益。

關連交易

概覽

本集團於日常一般業務過程中與關連人士訂立多項持續交易。

於[編纂]後，本集團於一般及日常業務過程中與之訂立若干交易的以下實體（如下文所述，該等交易將於[編纂]後繼續）將成為本公司的關連人士：

- **陳氏家族集團的聯繫人：**由陳先生及其家族成員（即陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士）組成的陳氏家族集團為我們的控股股東。因此，根據上市規則第14A章，陳氏家族集團成員及彼等各自的聯繫人為關連人士。
- **Sharafuddin先生的聯繫人：**Sharafuddin先生為我們的控股股東之一。因此，根據上市規則第14A章，Sharafuddin先生及其聯繫人為關連人士。

根據上市規則第14A章，於[編纂]後，有關交易將構成持續關連交易，詳情載列如下：

編號	交易性質	關連關係	有關豁免的 適用上市規則	所尋求的豁免
全面獲豁免持續關連交易				
1.	本集團向Bravo International提供Bravo航運服務	陳氏家族集團的聯繫人	14A.76(1)(c)	不適用
2.	Information Dynamics向本集團提供IT服務	Sharafuddin先生的聯繫人	14A.76(1)(c)	不適用
部分獲豁免持續關連交易				
1.	德翔台灣向本集團提供船舶租賃服務	陳氏家族集團的聯繫人	14A.76(2)(a)	豁免遵守年度審閱及公告規定
2.	本集團向德翔台灣提供德翔台灣艙位租賃	陳氏家族集團的聯繫人	14A.76(2)(a)	豁免遵守年度審閱及公告規定

關 連 交 易

編號	交易性質	關連關係	有關豁免的 適用上市規則	所尋求的豁免
3.	德翔台灣向本集團提供德翔香港艙位租賃	陳氏家族集團的聯繫人	14A.76(2)(a)	豁免遵守年度審閱及公告規定
4.	本集團向德翔台灣提供銷售及營銷服務	陳氏家族集團的聯繫人	14A.76(2)(a)	豁免遵守年度審閱及公告規定
5.	德翔船務代理向本集團提供台灣代理服務	陳氏家族集團的聯繫人	14A.76(2)(a)	豁免遵守年度審閱及公告規定
6.	本集團向德翔台灣提供貨櫃租賃	陳氏家族集團的聯繫人	14A.76(2)(a)	豁免遵守年度審閱及公告規定
7.	Diamond Shipping、Sharaf Pakistan Agency、Waterfront Maritime、TS India、TS UAE、Sharaf Kenya Agency及Sharaf Tanzania Agency向本集團提供Sharafuddin代理服務	Sharafuddin先生的聯繫人	14A.76(2)(a)	豁免遵守年度審閱及公告規定

關連交易

A. 完全豁免遵守申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定的持續關連交易

1. 本集團向Bravo International提供Bravo航運服務

於[●]，本公司（為其本身及代表其附屬公司）與Bravo International（為其本身及代表其附屬公司）訂立代理服務框架協議（「**Bravo航運服務框架協議**」），據此，本集團同意在華南地區、台灣及日本向Bravo International提供港到港航運服務及其他輔助服務（「**Bravo航運服務**」）。Bravo航運服務框架協議的期限自[編纂]起至2025年12月31日，在符合上市規則第14A章規定及所有其他適用法律法規下，經訂約雙方同意可予續期。

定價政策

Bravo International就Bravo航運服務向本集團應付的費用，將根據按貨運量及船舶航線釐定的費率計算。Bravo航運服務的費率乃經考慮(i)與提供此類服務相關的預期營運成本；及(ii)獨立服務供應商就市場上類似服務收取的當時市價而釐定。

交易的理由

我們過往一直為Bravo International提供Bravo航運服務。由於(i) Bravo International與我們之間的長期業務關係，而且我們熟悉Bravo International的標準及要求；及(ii) Bravo航運服務框架協議項下的服務費及其他條款公平合理，我們認為繼續向Bravo International提供相關服務從中獲得收入來源，對本集團有利。

Bravo航運服務框架協議項下擬進行的交易按一般或更優的商業條款以及公平合理條款進行，且符合本公司及股東的整體利益。

歷史交易金額

於截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們向Bravo International提供的Bravo航運服務交易金額分別約為138,000美元、287,000美元及278,000美元。

關連交易

於截至2020年12月31日止年度至截至2022年12月31日止年度的歷史交易金額增加，主要是由於平均運費增加。

年度上限

董事估計，於截至2025年12月31日止三個年度各年，Bravo International就Bravo航運服務向我們應付的最高服務費將分別不超過323,000美元、339,000美元及339,000美元。於達致上述年度上限時，董事已考慮(i)往績記錄期間的歷史交易金額；(ii)貨運量的估計年增長率；及(iii)計及本集團未來三年航運量的預期增長下，Bravo航運服務的現有及預期需求。上述各年度的建議年度上限高於往績記錄期間的歷史交易金額，主要是由於(i)2020年年中至2022年全球運費普遍上漲；及(ii)本公司預期Bravo航運服務的數量於2023年至2025年將出現適度有機增長。

上市規則的涵義

Bravo International為Chen Chin-Hsing先生及Chen Wei-Hsiang先生的佔多數控制權的公司(定義見上市規則)，兩人均為(i)陳先生、陳太太及陳劭翔先生(各自為我們的控股股東及執行董事)；及(ii)陳依琦女士(我們的控股股東之一)的親戚。因此，就上市規則而言，Bravo International及其附屬公司為本公司的關連人士。因此，於[編纂]後，Bravo航運服務框架協議項下的交易將構成本公司的持續關連交易。

由於按上市規則第14A章Bravo航運服務協議年度上限的每項適用百分比率預期按年低於5%及總代價低於3百萬港元，因此Bravo航運服務協議項下的交易為上市規則第14A.76(1)(a)條的最低限度限額內，故將完全獲豁免遵守上市規則第14A章的申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准的規定。

2. Information Dynamics向本集團提供IT服務

德翔台灣與Information Dynamics訂立日期為2011年1月18日的IT服務許可協議(「原協議」)，據此，Information Dynamics同意向德翔台灣授予若干航運管理IT系統(「IT服務」)的許可。於[●]，本公司(為其本身及代表其附屬公司)與Information Dynamics及德翔台灣訂立原協議補充協議(經修訂，「IT服務許可協議」)，據此，德翔台灣根據原協議的權利及義務獲轉讓及更替予本公司。IT服務許可協議的期限將於2025年12月31日屆滿。

關連交易

定價政策

本集團就獲提供的IT服務向Information Dynamics應付的費用，將參考(i)每月用戶許可費用；(ii)年度數據庫維護費用；及(iii)每位用戶的每週業務需求規範（「**BRS**」）費用而釐定。IT服務的收費安排乃經考慮獨立第三方就可資比較服務提供的費率而釐定。

交易的理由

過往，Information Dynamics一直向德翔台灣提供IT服務，而德翔台灣一直免費與我們分享相關服務，原因是服務費較低。於重組後，我們擬從Information Dynamics直接取得相關服務的許可。鑒於(i) Information Dynamics向航運業客戶提供相關服務的經驗；(ii)我們對於Information Dynamics航運管理IT系統的熟悉程度；及(iii)IT服務許可協議所載服務費及其他條款屬公平合理，我們認為本集團委聘Information Dynamics提供IT服務對本集團有利。

IT服務許可協議項下擬進行的交易按一般或更優的商業條款以及公平合理條款進行，且符合本公司及股東的整體利益。

歷史交易金額

於往績記錄期間並無有關IT服務的歷史交易金額，原因是本集團獲德翔台灣免費分享從Information Dynamics獲得許可的IT服務。

年度上限

我們的董事估計，於截至2025年12月31日止三個年度各年，我們每年就IT服務向Information Dynamics應付的最高服務費將分別不超過500,000美元、500,000美元及500,000美元。在達致上述年度上限時，董事已考慮(i)計及本集團未來三年的預期增長及發展、數碼成熟度及資源分配下，對IT服務的現有及預期需求；及(ii)預期於2024年遷移至新的航運管理IT系統（現正由本集團開發）。

關連交易

上市規則的涵義

Information Dynamics由我們的控股股東之一Sharafuddin先生間接全資擁有。就上市規則而言，Information Dynamics及其附屬公司為Sharafuddin先生的聯繫人，因此為本公司的關連人士。因此，於[編纂]後，IT服務許可協議項下的交易將構成本公司的持續關連交易。

由於按上市規則第14A章IT服務許可協議年度上限的每項適用百分比率預期按年低於0.1%，因此IT服務許可協議項下的交易為上市規則第14A.76(1)(c)條的最低限度限額內，故將獲完全豁免遵守上市規則第14A章的申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准的規定。

關連交易

[凍結頁面 特意留白]

關連交易

B. 須遵守申報、年度審閱及公告規定但獲豁免遵守通函及獨立股東批准的部分獲豁免持續關連交易

1. 德翔台灣向本集團提供船舶租賃服務

於2022年[●]，本公司（為其本身及代表其附屬公司）與德翔台灣就德翔台灣向本集團提供船舶租賃服務（「船舶租賃服務」）訂立總協議（「船舶租賃總協議」），期限自[編纂]起至2025年12月31日，在符合上市規則第14A章規定及所有其他適用法律法規下，經訂約雙方同意可予續期。

定價政策

作為一般原則，根據船舶租賃總協議，有關將提供的船舶租賃服務的個別船舶租用的價格及條款按對本集團不遜於向獨立第三方提供的價格及條款於日常業務過程按一般商業條款公平協商釐定。根據上文披露的一般原則，本集團就船舶租賃服務應付的租賃費用應參考：(i)所需船舶的數量、類型及租期；及(ii)基於行業報告公佈的標準船舶租用指數的可比較類型船舶的當前市場費率而釐定。

交易的理由

過往，本集團一直向德翔台灣租用一艘船舶經營各種貿易航線，因此我們將能夠在不同貿易航線的運輸能力方面滿足不同的市場需求，並使用合適能力的船舶經營貿易航線。基於相同原因，為避免我們的正常業務運作受任何干擾，我們認為繼續該等船舶租用安排對本集團乃屬有利。

關連交易

歷史交易金額

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們就船舶租賃服務向德翔台灣支付的費用分別約為2,720,000美元、8,733,000美元及23,178,000美元。

上述該等金額的波動乃由於租用船舶數量增加及租船租金上漲所致。

年度上限

董事估計，截至2025年12月31日止三個年度，我們應付德翔台灣的最高年度船舶租賃費用將分別不超過16,000,000美元、16,000,000美元及16,000,000美元。上述最高租賃費用金額乃參考(i)過往交易金額；(ii)不同航線的預期業務量；(iii)本集團與德翔台灣訂立的現有船舶租用協議及(iv)截至2023年、2024年及2025年12月31日止三個年度的相應船舶要求而釐定。與往績記錄期間的歷史交易金額相比，相關建議年度上限增加主要是由於(i)自2021年以來現行市場租船費率大幅增加；及(ii)截至2022年12月31日止年度我們應付德翔台灣租船費用因本集團與德翔台灣簽署短期船舶租用協議而增加。截至2023年至2025年12月31日止年度，本集團與德翔台灣簽署長期船舶租用協議，當中規定我們應付的租船費用低於上述截至2022年12月31日止年度的短期船舶租用協議項下收取的費用，因此導致建議年度上限減少。

上市規則的涵義

德翔台灣為陳先生及其家族成員（即陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士）佔多數控制權的公司（定義見上市規則）。因此，德翔台灣為上述控股股東的聯繫人，故此就上市規則而言成為本公司的關連人士。因此，於[編纂]後，船舶租賃總協議項下的交易將構成本公司的持續關連交易。

由於按上市規則第14A章船舶租賃總協議年度上限的一項或多項適用百分比率預期按年高於0.1%但低於5%，因此船舶租賃總協議項下的交易構成本公司的持續關連交易，須遵守上市規則第14A章的申報、年度審閱及公告的規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准的規定。

2. 本集團向德翔台灣提供德翔台灣艙位租賃

於2022年[●]，本公司（為其本身及代表其附屬公司）與德翔台灣就本公司（或其附屬公司）為來往台灣及香港的貿易航線向德翔台灣提供艙位租賃（「德翔台灣艙位租賃」）訂立總協議（「德翔台灣艙位租賃總協議」），期限自[編纂]起至2025年12月31日，在符合上市規則第14A章規定及所有其他適用法律法規下，經訂約雙方同意可予續期。

關連交易

定價政策

根據德翔台灣艙位租賃總協議訂立的個別艙位租賃的租賃費用乃參考行業報告內公佈的標準船舶租用指數計算得出。

交易的理由

過往，根據一般市場慣例，德翔台灣一直向本集團就來往台灣與香港貿易航線租用艙位。德翔台灣一直向我們租用該等艙位，並以該等艙位進一步向獨立第三方換取其在台灣（經香港）與中國大陸的一個額外港口（即蛇口）之間的海峽兩岸貿易航線的艙位。有關德翔台灣與第三方之間的該等艙位互換安排的進一步詳情，請參閱「與控股股東的關係－獨立於控股股東」。截至最後實際可行日期，德翔台灣並無就上述目的就來往台灣與香港以外的任何貿易航線向本集團租用艙位。我們根據該安排透過向德翔台灣租出多餘艙位而產生收入。基於相同原因，我們認為本集團繼續進行相關艙位租賃安排作為正常業務運營一部分乃對本集團有利。

歷史交易金額

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們向德翔台灣就德翔台灣艙位租賃收取的費用金額分別為約2,746,000美元、25,649,000美元及14,475,000美元。上述金額波動乃主要由於艙位租賃租金上漲的變動所致。

年度上限

董事估計，截至2025年12月31日止三個年度，根據德翔台灣艙位租賃總協議項下就德翔台灣艙位租賃應收德翔台灣年度費用最高金額分別不會超過18,000,000美元、16,000,000美元及16,000,000美元。上述估計最高租賃費用金額乃經參考(i)歷史交易金額；(ii)不同貿易航線的預期業務量；及(iii)截至2023年、2024年及2025年12月31日止三個年度的相應艙位要求釐定。截至2025年12月31日止三個年度的建議年度上限較截至2021年12月31日止年度的歷史交易金額有所減少，主要是由於(i)自2022年年中以來，全球整體貨櫃航運服務需求放緩使租船費率面臨下行壓力，導致艙位費率下降；及(ii)截至2025年12月31日止三個年度的經濟前景導致艙位需求減少。

關連交易

上市規則的涵義

德翔台灣為陳先生及其家族成員（即陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士）佔多數控制權的公司（定義見上市規則）。因此，德翔台灣為上述控股股東的聯繫人，故此就上市規則而言為本公司的關連人士。因此，於[編纂]後，德翔台灣艙位租賃總協議所載交易將構成本公司持續關連交易。

由於按上市規則第14A章德翔台灣艙位租賃總協議年度上限的一項或多項適用百分比率預期按年高於0.1%但低於5%，因此德翔台灣艙位租賃總協議所載交易構成本公司持續關連交易，須遵守上市規則第14A章的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准的規定。

3. 德翔台灣向本集團提供德翔香港艙位租賃

於2022年[●]，本公司（為其本身及代表其附屬公司）與德翔台灣就德翔台灣向本公司（或其附屬公司）提供艙位租賃（「德翔香港艙位租賃」）訂立總協議（「德翔香港艙位租賃總協議」），期限自[編纂]起至2025年12月31日，在符合上市規則第14A章規定及所有其他適用法律法規下，經訂約雙方同意可予續期。

定價政策

根據德翔香港艙位租賃總協議訂立的個別艙位租賃的租賃費用乃參考行業報告內公佈的標準船舶租用指數計算得出。

交易的理由

過往，根據一般市場慣例，本集團一直從德翔台灣租用艙位，以滿足台灣與本集團並無經營任何台灣直通貿易航線目的地（如印度港口）之間的貨運需求。就此而言，本集團一直就連接台灣與中國大陸若干港口（如蛇口）之間的貿易航線從德翔台灣租用艙位，使貨物可繼續運送至相關最終目的地。基於相同原因，我們認為本集團繼續進行相關艙位租賃安排作為正常業務運營一部分乃對本集團有利。為免生疑問，本集團將不會就經營海峽兩岸貿易航線（即中國大陸與台灣的指定港口之間）租用艙位。就本集團與德翔台灣的業務如何劃分的詳情，請參閱「與控股股東的關係－獨立於控股股東」。

關連交易

歷史交易金額

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們向德翔台灣支付的艙位租賃費用金額分別為零、約12,074,000美元及2,848,000美元。於往績記錄期間，我們僅於2021年及2022年產生艙位租賃費用，乃由於我們如上文「交易的理由」一段所述就長途貨運開展艙位租賃安排。

年度上限

董事估計，截至2025年12月31日止三個年度，根據德翔香港艙位租賃總協議應付德翔台灣年度艙位租賃費用最高金額分別不會超過2,500,000美元、2,500,000美元及2,500,000美元。上述估計最高租賃費用金額乃經參考(i)歷史交易金額；(ii)不同貿易航線的預期業務量；及(iii)截至2023年、2024年及2025年12月31日止三個年度的相應艙位要求釐定。與截至2025年12月31日止三個年度的建議年度上限相比，我們於2021年從德翔台灣租用艙位的歷史交易金額較高，主要是由於我們於2021年從德翔台灣租用的若干長途貿易航線的艙位租船費用較高，但德翔台灣於2022年停止運營有關長途貿易航線，因此我們自2022年起不再租用有關貿易航線的艙位。

上市規則的涵義

德翔台灣為陳先生及其家族成員（即陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士）佔多數控制權的公司（定義見上市規則）。因此，德翔台灣為上述控股股東的聯繫人，故此就上市規則而言為本公司的關連人士。因此，於[編纂]後，德翔香港艙位租賃總協議所載交易將構成本公司持續關連交易。

由於按上市規則第14A章德翔香港艙位租賃總協議年度上限的一項或多項適用百分比率預期按年高於0.1%但低於5%，因此德翔香港艙位租賃總協議所載交易構成本公司持續關連交易，須遵守上市規則第14A章的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准的規定。

4. 本集團向德翔台灣提供銷售及營銷服務

於2022年[●]，本公司（為其本身及代表其附屬公司）與德翔台灣訂立銷售及營銷服務協議（「銷售及營銷服務協議」），據此，我們同意就德翔台灣的貨櫃航運業務向其提供銷售及營銷服務（「銷售及營銷服務」）。銷售及營銷服務協議的期限自[編纂]起至2025年12月31日，在符合上市規則第14A章規定及所有其他適用法律法規下，經訂約雙方同意可予續期。

關連交易

定價政策

銷售及營銷服務的服務費乃根據德翔台灣就我們的銷售及營銷服務所促使或所產生貨運收取的總運費按固定費率計算得出。相關費率乃經計及其他獨立服務供應商就市場上類似服務收取的當時市場費率釐定。本集團將在可獲得及可行情況下，就相關地區市場上的類似服務向獨立第三方服務供應商獲取費用報價，並評估德翔台灣應付費率對本集團而言是否不遜於獨立第三方向本集團收取的費率。

交易的理由

過往，鑒於我們在貨運公司之間所建立的網絡，德翔台灣一直委聘我們提供銷售及營銷服務。考慮到銷售及營銷服務協議所載服務費及其他條款屬公平合理，我們認為本集團繼續向德翔台灣提供相關服務以產生額外收入來源乃對本集團有利。

根據銷售及營銷服務協議擬進行的交易乃按一般或更優的商業條款及公平合理條款進行，且符合本公司及股東的整體利益。

歷史交易金額

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們就銷售及營銷服務向德翔台灣收取的服務費分別為約1,907,000美元、2,112,000美元及934,000美元。上述金額波動乃由於對德翔台灣的航運服務的需求改變。

年度上限

董事估計，截至2025年12月31日止三個年度，我們就銷售及營銷服務應收德翔台灣服務費最高金額分別不會超過2,500,000美元、2,500,000美元及2,500,000美元。計算上述年度上限時，董事已而考慮(i)於往績記錄期間的歷史交易金額；及(ii)不同貿易航線的預期業務量。

關連交易

上市規則的涵義

德翔台灣為陳先生及其家族成員（即陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士）佔多數控制權的公司（定義見上市規則）。因此，德翔台灣為上述控股股東的聯繫人，故此就上市規則而言為本公司的關連人士。因此，於[編纂]後，銷售及營銷服務協議所載交易將構成本公司持續關連交易。

由於按上市規則銷售及營銷服務協議年度上限的一項或多項適用百分比率（盈利比率除外）預期按年高於0.1%但低於5%，因此銷售及營銷協議所載交易構成本公司持續關連交易，須遵守上市規則第14A章的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准的規定。

5. 德翔船務代理向本集團提供台灣代理服務

於2022年[●]，本公司（為其本身及代表其附屬公司）與德翔船務代理（為其本身及代表其附屬公司）訂立代理服務框架協議（「台灣代理服務框架協議」），據此，德翔船務代理同意在台灣內向本集團提供航運代理服務及其他輔助服務，包括但不限於港口代理、班輪代理、內陸代理、營銷及銷售以及貨櫃運輸管理（「台灣代理服務」）。德翔船務代理代理服務框架協議的期限自[編纂]起至2025年12月31日，在符合上市規則第14A章規定及所有其他適用法律法規下，經訂約雙方同意可予續期。

定價政策

台灣代理服務的服務費是按我們從德翔船務代理處理的航運中收到的總運費淨額（受限於最低佣金）的固定比率、處理出口及轉運的固定費用（不包括所有相關附加費、支出及其他雜費）以及德翔船務代理代表本集團收取的貨櫃滯期費／滯留費之固定佣金費率作計算。該費率乃經考慮其他獨立服務供應商就市場上類似服務收取的當時市場費率而釐定。在就台灣代理服務與德翔船務代理訂立個別航運代理合約前，在可獲得及可行情況下，本集團將就相關地區市場上的類似服務向獨立第三方服務供應商獲取收費報價，並評估德翔船務代理收取的費率對本集團而言是否不遜於獨立第三方向本集團所收取的費率。

關連交易

交易的理由

過往，我們自2001年一直委聘德翔船務代理提供航運代理服務。由於(i) 德翔船務代理在臺灣航運業的業務網絡；(ii) 德翔船務代理與我們之間的長期業務關係以及德翔船務代理熟悉我們的要求及需要；及(iii) 台灣代理服務框架協議項下的服務費及其他條款公平合理，我們認為繼續委聘德翔船務代理提供該等服務以避免我們的正常業務運作受到任何干擾，對本集團乃屬有利。

台灣代理服務框架協議項下擬進行的交易按一般或更優的商業條款及公平合理條款進行，且符合本公司及股東的整體利益。

歷史交易金額

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們就台灣代理服務向德翔船務代理支付的服務費分別約為2,145,000美元、4,802,000美元及4,977,000美元。

截至2020年12月31日止年度至截至2021年12月31日止年度的歷史交易金額增加，主要由於(i) COVID-19疫情導致運費及開支增加；(ii) 市場對我們在台灣的貨櫃航運服務需求普遍增加；及(iii) 我們於往績記錄期間擴展貿易航線以為更多港口提供服務。

年度上限

董事估計，截至2025年12月31日止三個年度各年，我們就台灣代理服務向德翔船務代理應付的服務費最高金額將分別不超過9,320,000美元、9,320,000美元及9,320,000美元。在達致上述年度上限時，董事已考慮(i) 往績記錄期間的歷史交易金額；(ii) 預計於台灣靠港的頻率增加及貨物航運量增長下，我們對德翔船務代理航運代理服務的現有及預期需求；及(iii) 本集團進一步發展長途航線的策略。與往績記錄期間的歷史交易金額相比，相關建議年度上限增加主要由於(i) 2020年年中至2022年全球運費普遍上漲；及(ii) 因亞太地區長途貿易航線（如我們自2021年起開始的經擴展的亞洲－澳洲／新西蘭貿易航線）擴展業務導致應付我們的估計服務費用有所增加。

關連交易

上市規則的涵義

德翔船務代理由陳先生及其家人（即陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士（各自為我們的控股股東之一））全資擁有。因此，就上市規則而言，德翔船務代理及其附屬公司為上述控股股東的聯繫人，故為本公司的關連人士。因此，於[編纂]後，台灣代理服務框架協議項下的交易將構成本公司的持續關連交易。

由於按上市規則第14A章台灣代理服務框架協議年度上限的一項或多項適用百分比率預期按年高於0.1%但低於5%，因此台灣代理服務協議項下的交易構成本公司的持續關連交易，須遵守上市規則第14A章的申報、年度審閱及公告的規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准的規定。

6. 本集團向德翔台灣提供貨櫃租賃

於2022年[●]，本公司（為其本身及代表其附屬公司）與德翔台灣就本集團向德翔台灣提供貨櫃租賃（包括與德翔台灣共享航運管理軟件系統）訂立總協議（「貨櫃租賃總協議」），期限自[編纂]起至2025年12月31日，在符合上市規則第14A章規定及所有其他適用法律法規下，經訂約雙方同意可予續期。

定價政策

根據貨櫃租賃總協議訂立的個別貨櫃租賃的租金乃按成本加成法計算，並考慮(i)本集團就貨櫃產生的維護成本（包括貨櫃保險）；(ii)我們產生的航運管理軟件系統的許可費用（參考航運量計算）；及(iii)我們按上述成本及費用的5%收取的管理費。

交易的理由

過往，本集團一直向德翔台灣出租貨櫃以經營其貿易航線，因此本集團能夠在多餘貨櫃不用於航運時產生收入。基於相同原因，我們認為繼續該等貨櫃租賃於未來對本集團乃屬有利。

關連交易

歷史交易金額

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們自德翔台灣收取的貨櫃租金分別為約7,011,000美元、14,817,000美元及5,426,000美元。

截至2021年12月31日止三個年度的上述貨櫃租賃租金增加主要是由於德翔台灣的業務量及貨櫃需求增加。

年度上限

董事估計，截至2025年12月31日止三個年度各年，我們就貨櫃租賃應收德翔台灣的租金最高金額將分別不會超過4,000,000美元、4,000,000美元及4,000,000美元。在達致上述年度上限時，董事已考慮(i)往績記錄期間的歷史交易金額；及(ii)本集團在計算2022年貨櫃租金時撇除就貨櫃產生的回空成本，導致2022年之後的租金金額預期減少。

上市規則的涵義

德翔台灣為陳先生及其家族成員（即陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士）佔多數控制權的公司（定義見上市規則）。因此，德翔台灣為上述控股股東的聯繫人，故此就上市規則而言成為本公司的關連人士。因此，於[編纂]後，貨櫃租賃總協議項下的交易將構成本公司的持續關連交易。

由於按上市規則第14A章貨櫃租賃總協議年度上限的一項或多項適用百分比率預期按年高於0.1%但低於5%，因此貨櫃租賃總協議項下的交易構成本公司的持續關連交易，須遵守上市規則第14A章的申報、年度審閱及公告的規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准的規定。

關連交易

7. Diamond Shipping、Sharaf Pakistan Agency、Waterfront Maritime、TS India、TS UAE、Sharaf Kenya Agency及Sharaf Tanzania Agency向本集團提供Sharafuddin代理服務

於2022年[●]，本公司（為其本身及代表其附屬公司）與Diamond Shipping、Sharaf Pakistan Agency、Waterfront Maritime、TS India、TS UAE、Sharaf Kenya Agency及Sharaf Tanzania Agency（統稱「Sharafuddin代理」）（為彼等本身及代表彼等的附屬公司）訂立代理服務總框架協議（「Sharafuddin代理服務總框架協議」），據此，Sharafuddin代理同意在斯里蘭卡、巴基斯坦、加拿大、印度、阿聯酋、肯亞及坦桑尼亞（統稱「服務國家」）向本集團提供航運代理服務及其他輔助服務，包括但不限於班輪代理、港口及內陸代理、營銷及銷售、船舶管理、貨櫃運輸管理及行政服務（「Sharafuddin代理服務」）。Sharafuddin代理服務總框架協議的期限自[編纂]起至2025年12月31日，在符合上市規則第14A章規定及所有其他適用法律法規下，經訂約雙方同意可予續期。

定價政策

斯里蘭卡的Sharafuddin代理服務的服務費是按我們從Diamond Shipping處理的貨物中收到的總運費的固定百分比、處理出口及轉運的固定費用（不包括所有相關附加費、支出及其他雜費）計算。

巴基斯坦、肯亞及坦桑尼亞的Sharafuddin代理服務的服務費是按我們貨物總運費淨額（受限於最低佣金）的固定比率、處理出口及轉運的固定費用（不包括所有附加費、其他手續費及雜費）計算。

加拿大的Sharafuddin代理服務的服務費是按我們從Waterfront Maritime處理的貨物中收到的總運費淨額的固定比率、處理出口及轉運的固定費用（不包括所有相關附加費、支出及其他雜費）以及Waterfront Maritime代表本集團收取的貨櫃滯期費／滯留費之固定佣金費率計算。

印度的Sharafuddin代理服務的服務費是按我們從TS India處理的貨物中收到的總運費淨額的固定比率、處理出口及轉運的固定費用（不包括所有相關附加費、支出及其他雜費）以及TS India代表本集團收取的貨櫃滯期費／滯留費、貨櫃裝卸收集及設備管理費之固定佣金費率計算。

關連交易

阿聯酋的Sharafuddin代理服務的服務費是按最高進口價格、我們從TS UAE處理的貨物中收到的總運費的固定比率、處理出口及轉運的固定費用（不包括所有相關附加費、支出及其他雜費）以及TS UAE代表本集團收取的貨櫃滯期費／滯留費之固定佣金費率計算。

該Sharafuddin代理服務的費率乃經考慮獨立服務供應商就市場上類似服務收取的當時市價而釐定。

在就Sharafuddin代理服務與Sharafuddin代理簽訂個別航運代理合約前，在可獲得及可行情況下，本集團將就相關地區市場上的類似服務向獨立第三方服務供應商獲取收費報價，並評估Sharafuddin代理收取的費率對本集團而言是否不遜於獨立第三方向本集團所收取的費率。

交易的理由

過往，我們一直委聘Sharafuddin代理提供Sharafuddin代理服務。由於(i)對我們在服務國家的貨櫃航運服務需求不斷增加；(ii)Sharafuddin代理在服務國家航運業的業務網絡；(iii)本集團的Sharafuddin代理與我們之間的長期業務關係；(iv)Sharafuddin代理熟悉我們的運作、銷售活動、要求及需求；(v)Sharafuddin代理向本集團提供的Sharafuddin代理服務的水平；及(vi)Sharafuddin代理服務總框架協議項下的服務費及其他條款公平合理，我們認為繼續委聘Sharafuddin代理提供該等服務以避免我們的正常業務運作受到任何干擾，對本集團乃屬有利。

Sharafuddin代理服務總框架協議項下擬進行的交易按一般或更優的商業條款及公平合理條款進行，且符合本公司及股東的整體利益。

關連交易

歷史交易金額

於截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們向Sharafuddin代理提供的Sharafuddin代理服務的概約服務費如下：

服務國家	截至12月31日止年度		
	2020年 (美元)	2021年 (美元)	2022年 (美元)
斯里蘭卡	零	零	17,000
巴基斯坦	579,000	2,988,000	2,693,000
加拿大	零	零	5,966,000
印度	1,134,000	4,325,000	3,888,000
阿聯酋	零	零	109,000
肯亞	零	零	5,000
坦桑尼亞	零	零	2,000
總計	1,713,000	7,313,000	12,680,000

截至2021年12月31日止兩個年度，本公司的業務重心從斯里蘭卡航運市場轉出，故在此期間並無歷史交易金額。2022年，鑒於市場需求，本集團重啟在斯里蘭卡的業務，故我們於2022年開始再次就斯里蘭卡的Sharafuddin代理服務產生服務費。

於截至2020年12月31日止年度至截至2021年12月31日止年度巴基斯坦及印度的Sharafuddin代理服務的歷史交易金額增加，主要是由於巴基斯坦及印度相關貿易航線的運費增加。我們於2022年12月開始在肯亞及坦桑尼亞經營貿易航線，因此，我們於2022年開始於肯亞及坦桑尼亞產生Sharafuddin代理服務的費用。

截至2020年及2021年12月31日止年度於加拿大並無歷史交易金額，而本集團將貿易航線擴展至加拿大，且Waterfront Maritime於同年開始向本集團提供加拿大的Sharafuddin代理服務。

年度上限

董事估計，於截至2025年12月31日止三個年度，我們就Sharafuddin代理服務向Sharafuddin代理應付的服務費最高金額將分別不超過24,389,000美元、25,496,000美元及26,576,000美元。

關連交易

在達致上述年度上限時，董事已考慮(i)往績記錄期間的歷史交易金額；及(ii)預計於服務國家靠港的頻率增加及貨物航運量增長下，我們對Sharafuddin代理服務的現有及預期需求。

與往績記錄期間的歷史交易金額相比，相關建議年度上限增加主要由於(i) 2020年年中至2022年全球運費普遍上漲；及(ii)因亞太地區長途貿易航線（如亞洲－印度次大陸貿易航線）擴展業務導致應付我們的估計服務費用有所增加。

上市規則的涵義

Diamond Shipping及Sharaf Tanzania Agency各為我們的控股股東之一Sharafuddin先生的30%受控公司（定義見上市規則）。Sharaf Kenya Agency為我們的控股股東之一Sharafuddin先生控制大多數股權的公司（定義見上市規則）。Sharaf Pakistan Agency由我們的控股股東之一Sharafuddin先生間接全資擁有。Waterfront Maritime由我們的控股股東之一Sharafuddin先生間接擁有50%。TS India由我們的控股股東之一Sharafuddin先生間接擁有60%。TS UAE由我們的控股股東之一Sharafuddin先生間接擁有51%。就上市規則而言，Diamond Shipping、Sharaf Pakistan Agency、Waterfront Maritime、TS India、TS UAE、Sharaf Kenya Agency及Sharaf Tanzania Agency以及彼等各自的附屬公司為Sharafuddin先生的聯繫人，因此為本公司的關連人士。

因此，於[編纂]後，Sharafuddin代理服務總框架協議項下的交易將構成本公司的持續關連交易。

由於按上市規則第14A章Sharafuddin代理服務總框架協議年度上限的一項或多項適用百分比率預期按年高於0.1%但低於5%，因此Sharafuddin代理服務總框架協議項下的交易構成本公司的持續關連交易，須遵守上市規則第14A章的申報、年度審閱及公告的規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准的規定。

關連交易

[凍結頁面 特意留白]

關 連 交 易

[凍結頁面 特意留白]

關連交易

[凍結頁面 特意留白]

關連交易

[凍結頁面 特意留白]

關 連 交 易

[凍結頁面 特意留白]

關連交易

豁免申請

上文「一B. 須遵守申報、年度審閱及公告規定但須獲豁免遵守通函及獨立股東批准的部分獲豁免持續關連交易」所述的交易按上市規則構成我們的持續關連交易，須遵守申報、年度審閱及公告規定，但獲豁免遵守上市規則的通函及獨立股東批准規定。

就該等持續關連交易，根據上市規則第14A.105條，我們已申請且聯交所[已]授予豁免，豁免我們嚴格遵守上市規則第14A章項下的公告規定，但須符合每個財政年度的持續關連交易總金額不得超過各年度相關金額的上限（如上文所述）。

董事的觀點

董事（包括獨立非執行董事）認為，上文「一B. 須遵守申報、年度審閱及公告規定但須獲豁免遵守通函及獨立股東批准的部分獲豁免持續關連交易」所述的所有持續關連交易已經及將會(i)在我們日常及一般業務過程中；(ii)按一般或更優的商業條款及公平合理且符合本公司及股東整體利益的各別條款；及(iii)在相關建議年度上限屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益的情況下訂立。

聯席保薦人的觀點

基於(i)本集團提供的相關文件及資料，(ii)參與了盡職調查及與我們的管理層討論；及(iii)本公司及董事相關陳述及確認，聯席保薦人認為(i)上文「一B. 須遵守申報、年度審閱及公告規定但獲豁免遵守通函及獨立股東批准的部分獲豁免持續關連交易」所述的持續關連交易已經及將會(i)在我們日常及一般業務過程中；(ii)按一般或更優的商業條款及公平合理且符合本公司及股東整體利益的各別條款；及(iii)在相關建議年度上限屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益的情況下訂立。

董事及高級管理層

董事會

董事會由八名董事組成，包括五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上匯報董事會的工作、釐定業務及投資計劃、編製年度財政預算及財務報告、制定有關溢利分派方案及行使細則所賦予的其他權力、職能及職責。我們[已]與各執行董事訂立服務協議。我們亦[已]與各獨立非執行董事訂立委任函。

下表載列有關董事的若干資料：

姓名	年齡	於本公司的 現有職位	加入本集團的 日期	獲委任為董事 的日期	角色及職責	與其他董事或 高級管理層的 關係
<i>執行董事</i>						
陳德勝先生	[71]歲	執行董事、 首席執行官 兼董事會主席	2001年3月2日	2001年3月2日	制定本集團的 整體業務方針、 戰略發展及管理， 並監督董事會	陳太太的配偶及 陳劭翔先生的 父親
莊壯麗女士	[68]歲	執行董事	2001年3月2日	2006年11月3日	監督本集團的 戰略發展及 財務事務	陳先生的配偶及 陳劭翔先生的 母親
涂鴻麟先生	[50]歲	執行董事 兼總裁	2015年5月13日	2015年5月13日	監督本集團的 運營及日常管理	無
周航敏先生	[53]歲	執行董事 兼總經理	2001年4月16日	2008年10月6日	監督本公司 於香港的運營 及日常管理	無
陳劭翔先生	[39]歲	執行董事 兼副總裁	2022年 9月27日	2022年9月27日	監督本集團的 策劃、營銷及 海運部門， 並制定本集團 中長期戰略 及投資	陳先生及陳太太 的兒子

董事及高級管理層

姓名	年齡	於本公司的 現有職位	加入本集團的 日期	獲委任為董事 的日期	角色及職責	與其他董事或 高級管理層的 關係
<i>獨立非執行董事</i>						
吳榮貴先生	[72]歲	獨立非執行董事	2023年 [●]月[●]日	2023年 [●]月[●]日	監察並向董事會 提供獨立意見	無
張山輝先生	[70]歲	獨立非執行董事	2023年 [●]月[●]日	2023年 [●]月[●]日	監察並向董事會 提供獨立意見	無
楊豐彥先生	[70]歲	獨立非執行董事	2023年 [●]月[●]日	2023年 [●]月[●]日	監察並向董事會 提供獨立意見	無

執行董事

陳德勝先生，[71]歲，於2001年3月創立本集團。陳先生於2001年3月2日獲委任為董事，並於2023年4月25日獲調任為執行董事、首席執行官兼董事會主席。彼負責制定本集團的整體業務方針、戰略發展及管理，並監督董事會。彼目前在本集團多家附屬公司擔任董事職務。陳先生為控股股東兼執行董事陳太太的丈夫，以及控股股東兼執行董事陳劭翔先生和控股股東陳依琦女士的父親。

陳先生在航運行業擁有逾[41]年經驗。創立本集團前，於1981年11月至2000年1月，彼曾於萬海航運股份有限公司（「萬海航運」，一家主要在台灣從事貨櫃航運的公司）擔任多個職位，彼於該公司擔任總經理超過10年，最後職位為高級顧問。彼主要負責監督萬海航運的整體管理。自2021年4月起，彼一直擔任財團法人中國驗船中心董事，該中心為一家非政府、非營利組織，主要在台灣進行船舶的船級檢驗、法定檢驗、技術諮詢、獨立檢驗及ISO 9001認證。

董事及高級管理層

陳先生於1975年6月取得國立政治大學的工商管理學士學位。

莊壯麗女士，[68]歲，於2001年3月加入本集團。陳太太於2006年11月3日獲委任為董事並於2023年4月25日獲調任為執行董事。彼負責監督本集團的戰略發展及財務事務。陳太太為創始人、首席執行官、董事會主席、控股股東兼執行董事陳先生的妻子，以及控股股東兼執行董事陳劭翔先生和控股股東陳依琦女士的母親。

陳太太在航運行業擁有逾[22]年經驗。加入本集團前，於1972年8月至1975年1月，陳太太任職於裕昌紙器股份有限公司（一家台灣紙漿和造紙公司）。於1975年4月至1984年8月，彼任職於名坊紙業股份有限公司（一家台灣紙漿和造紙公司）。自2000年11月起，彼一直擔任德翔船務代理（一家由陳先生及其家族成員（即陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士）全資擁有的航運代理公司）的董事兼主席，主要負責監督戰略發展及管理。

陳太太於1972年7月畢業於國立基隆高級商工職業學校，主修商業。

涂鴻麟先生，[50]歲，於2015年5月13日加入本集團並獲委任為董事，並於2023年4月25日獲調任為執行董事。涂先生於本集團曾擔任多個職位，現職本公司執行董事兼總裁。彼負責監督本集團的運營及日常管理。

涂先生在航運行業擁有逾[27]年經驗。加入本集團前，於1996年7月至2001年6月，彼曾於萬海航運擔任多個職位，最後職位為海外代表，主要負責管理該公司在不同地區（包括新加坡、馬來西亞及中國）的海外銷售職能。

涂先生於1994年6月取得台灣東吳大學的商學（國際商務）學士學位。彼亦於2008年6月取得國立臺灣海洋大學的商學（航運管理）碩士學位。彼於2009年2月獲台灣教育部頒發教學證書。

董事及高級管理層

周航敏先生，[53]歲，於2001年4月加入本集團，擔任總經理，並於2008年10月6日獲委任為董事及於2023年4月25日獲調任為執行董事。彼負責監督本公司於香港的運營及日常管理。

周先生在航運行業擁有逾[27]年經驗。加入本集團前，於1995年5月至2001年5月，他曾擔任萬海航運(香港)股份有限公司(萬海航運的香港附屬公司)的銷售部經理。自2007年3月起，他一直擔任漢峰船務有限公司(一家專注於更廣泛的珠三角地區船務代理公司)董事，主要負責該公司的非執行職能。於2014年2月至2022年1月，他擔任漢德國際貿易有限公司(一家香港貿易公司)董事，主要負責該公司的非執行職能。於2019年3月至2022年1月，他擔任匯德空運物流有限公司(一家中國大陸及香港的空運公司)董事，主要負責該公司的非執行職能。

周先生於1995年12月在香港取得香港中文大學的統計學學士學位。

陳劭翔先生，[39]歲，於2022年9月27日加入本集團擔任董事兼副總裁並於2023年4月25日獲調任為執行董事。陳劭翔先生負責監督本集團的策劃、營銷及海運部，並制定本集團中長期戰略及投資。他目前於本集團多家附屬公司擔任董事職務。陳劭翔先生為創始人、首席執行官、控股股東、執行董事兼董事會主席陳先生和控股股東兼執行董事陳太太的兒子，以及控股股東陳依琦女士的胞兄／弟。

陳劭翔先生在航運行業擁有逾[15]年經驗。加入本集團之前，他自2008年7月起，在德翔台灣相繼擔任多種職務，最後職位為自2018年7月起擔任副總裁。於2008年7月至2009年6月，他擔任德翔台灣海外代理的審計師，主要負責管理海外代理的審計工作。於2009年7月至2014年7月，他擔任德翔台灣企劃部的企劃專員，主要負責服務設計及財務分析以及代理管理。於2014年7月至2018年7月，他擔任德翔台灣的初級副總裁兼企劃部部長，主要負責戰略規劃、服務設計、代理管理及合作夥伴關係聯絡。自2008年8月起，他亦一直擔任德翔船務代理董事，主要負責監督戰略發展及管理。

董事及高級管理層

陳劭翔先生於2007年7月取得英國倫敦政治經濟學院(London School of Economics & Political Science)的管理學士學位。彼亦於2008年10月取得英國倫敦大學貝葉斯商學院(Bayes Business School，前稱倫敦大學卡斯商學院(Cass Business School))的能源、貿易及金融碩士學位。

獨立非執行董事

吳榮貴先生，[72]歲，於2023年[●]月獲委任為獨立非執行董事。彼負責監察並向董事會提供獨立意見。

吳先生在教育及航運行業擁有逾[46]年經驗。加入本集團前，於1977年12月至1978年10月，他曾擔任台灣行政院主計處進出口物價審議委員會研究員，主要負責編製第一份進口及出口物價指數以供公布。於1978年8月至2002年1月，他曾擔任國立臺灣海洋大學訓導處訓導長、海運學院航運管理學系主任等多個職位，最後職位為教授。於1998年9月至2001年7月，他曾擔任台灣交通部航政司司長，主要負責海事、港口和民用航空部門的管理。於2002年2月至2005年1月，他曾擔任台北海洋科技大學

董事及高級管理層

(前稱中國海事商業專科學校) 校長，主要負責學校管理。於2005年2月至2016年1月，他曾擔任台北城市科技大學行銷與物流管理系教授兼商管學院院長。於2016年9月至2019年6月，吳先生曾擔任建新國際股份有限公司(一家主要在台灣從事港口碼頭、卡車運輸及倉儲服務的公司，其股份於台灣證券交易所上市(股票代碼：8367)) 獨立董事，主要負責監察並向董事會提供獨立意見。於2008年8月至2018年6月，他擔任陽明海運股份有限公司(一家主要在台灣從事海運服務的公司，其股份於台灣證券交易所上市(股票代碼：2609)) 的董事。

吳先生於1973年6月取得國立臺灣海洋大學的航運管理學士學位。他於1977年6月取得中國文化大學(一所位於台灣的大學) 的經濟學碩士學位。他亦於1983年8月取得美國夏威夷大學馬諾阿本校(University of Hawaii at Manoa) 的經濟學博士學位。

張山輝先生，[70]歲，於2023年[●]月獲委任為獨立非執行董事。他負責監察並向董事會提供獨立意見。

張先生擁有逾[35]年的會計經驗。加入本集團前，於1988年7月至1989年12月，他創立並擔任張山輝會計師事務所(一家台灣會計師行) 負責人及首席會計師。於1990年1月至1997年12月，他曾擔任欣鼎聯合會計師事務所(一家台灣會計師行) 合夥人，主要負責監督並管理該事務所高雄分所的運營。於1998年1月至2010年12月，他曾擔任誠品聯合會計師事務所(一家台灣會計師行) 合夥人，主要負責監督並管理該事務所高雄分所的運營。自2011年1月起，他一直擔任建智聯合會計師事務所(一家台灣會計師行) 高雄分所的合夥人兼負責人，一直主要負責管理該事務所高雄分所的運營。

自1999年4月起，張先生曾先後擔任興勤電子工業股份有限公司(一家主要在台灣從事生產及銷售熱敏電阻器、變阻器和電子部件的公司，其股份於台灣證券交易所上市(股票代碼：2428)) 的監事及董事。於2008年6月至2014年6月，他曾擔任高雄銀行股份有限公司(一家總部設於高雄市的商業銀行，其股份於台灣證券交易所上市(股票代碼：2836)) 監事。於2008年6月至2014年6月，他曾擔任永記造漆工業股份有限公

董事及高級管理層

司(一家台灣油漆製造廠，其股份於台灣證券交易所上市(股票代碼：1726))董事。自2007年2月起，張先生一直擔任金聯成資源科技股份有限公司(一家主要在台灣從事回收鉛酸蓄電池及鋰電池的公司)的監事。自2011年4月起，彼一直擔任臺灣汎生製藥廠股份有限公司(一家台灣製藥公司)監事。於2015年10月至2019年11月，彼曾擔任台灣藝術股份有限公司(一家主要在台灣從事藝術品銷售和展覽、開發遊客藝術村以及其他藝術和文化活動的公司，其股份於台灣興櫃股票市場上市(股票代碼：8479))獨立董事，主要負責監督並向董事會提供獨立意見。

張先生於1975年6月取得國立政治大學的工商管理學士學位。彼亦於1988年9月獲台灣財政部頒發註冊會計師資格。張先生於2012年6月獲台灣財政部核定為績優稅務代理人。

楊豐彥先生，[70]歲，於2023年[●]月獲委任為獨立非執行董事。彼負責監察並向董事會提供獨立意見。

楊先生在銀行及金融行業擁有逾[44]年經驗。加入本集團前，於1979年4月至2012年7月，彼曾擔任臺灣銀行(一家台灣商業銀行)的多個職位，最後職位為執行副行長，主要負責監督及管理該銀行的整體運營。於2006年6月至2010年11月、2010年11月至2016年9月及2012年7月至2016年9月，彼曾分別擔任華南商業銀行股份有限公司(一家台灣商業銀行)監事、董事兼總裁，主要負責該銀行的整體運營。於2016年9月至2018年2月，彼曾擔任兆豐國際商業銀行股份有限公司(一家台灣商業銀行)總裁兼董事，及兆豐金融控股股份有限公司(一家台灣金融公司，其股份於台灣證券交易所上市(股票代碼：2886))總經理兼董事，主要負責該銀行的整體運營。自2020年6月起，彼一直擔任國揚實業股份有限公司(一家台灣建築公司，其股份於台灣證券交易所上市(股票代碼：2505))的獨立董事兼審核委員會及薪酬委員會主席，主要負責監督並向董事會提供獨立意見。

董事及高級管理層

楊先生於1975年6月取得國立臺灣大學的工商管理學士學位。彼亦於1978年12月通過台灣的金融人員高等考試。

高級管理層

除我們的執行董事外，下表載列高級管理層的主要資料：

姓名	年齡	於本公司的 現有職位	加入本集團 的日期	獲委任為 高級管理層 的日期	角色及職責	與其他董事或 高級管理層 的關係
黃仁傑先生	[51]歲	高級副總裁	2022年 9月27日	2022年 9月27日	監督並管理 本集團的 陸上作業、 貨櫃維護 及銷售	無

高級管理層負責我們業務的日常營運及管理。有關執行董事的履歷資料，請參閱上文「－董事會－執行董事」。

黃仁傑先生，[51]歲，於2022年9月加入本公司擔任高級副總裁。彼主要負責監督並管理本集團的陸上作業、貨櫃維護及銷售。

黃先生在航運行業擁有逾[27]年經驗。加入本集團前，於1996年7月至2001年5月，彼擔任萬海航運貨櫃碼頭項目經理，主要負責新碼頭的建設協調和運營設置。自2001年5月起，彼先後擔任德翔台灣的多個職位，如運營部經理及副總裁，最後職位為高級副總裁。自2018年10月起，黃先生一直擔任台源國際控股股份有限公司（一家主要在新加坡從事投資東南亞國家的全球物流的公司）董事，主要負責該公司的審查及背書投資決定。

董事及高級管理層

黃先生於1994年6月取得國立陽明交通大學的運輸工程與管理學士學位。

除上文所披露者外，概無董事於緊接本文件日期前三年於上市公司擔任任何其他董事職務。

除上文所披露者外，據董事經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，根據上市規則第13.51(2)條(b)至(v)段，概無有關董事的資料須予披露，亦概無有關任何董事的任何其他事項須提請股東垂注。

除上文所披露者外，董事及高級管理層與任何其他董事、高級管理層、主要股東或控股股東概無個人關係。

公司秘書

陳仲戟先生，50歲，於2022年5月加入本集團擔任財務總監，並於2022年9月27日獲委任為公司秘書。

陳先生擁有逾[26]年的審計、會計及企業融資經驗。加入本集團前，於1997年5月至2001年2月，彼曾於致同會計師事務所(一家香港會計師行)擔任多個職位，最後職位為高級審計監察師，主要負責提供審計服務。於2001年2月至2005年2月，彼曾於安永會計師事務所(一家香港會計師行)擔任多個職位，最後職位為經理，主要負責香港和中國大陸上市及非上市公司的審計工作。於2005年3月至2006年3月，彼曾擔任天津發展控股有限公司(一家主要從事供應電力、自來水及熱能的公司，其股份於聯交所主板上市(股份代號：882))集團財務經理，主要負責財務事宜。於2006年8月至2007年5月，彼曾擔任天津力神電池股份有限公司(一家主要在中國大陸從事專門鋰離子電池的技術開發、製造和銷售的公司)財務總監兼公司秘書，主要負責財務職能及公司秘書事宜。於2007年7月至2015年5月，彼曾擔任興業合金材料集團有限公司(前稱興業銅業國際集團有限公司，一家主要從事製造及銷售高精度銅板帶的公司，其股份於聯交所主板上市(股份代號：505))首席財務官兼公司秘書，主要負責該集團的整體財務管理及公司秘書職能。於2015年4月至2020年5月，彼曾擔任迪諾斯環保科技控股有限

董事及高級管理層

公司（一家主要在中國大陸從事設計、開發、製造和銷售板式脫硝催化劑，以及提供環保諮詢服務的公司，其股份於聯交所主板上市（股份代號：1452））首席財務官兼聯席公司秘書，主要負責財務管理。於2020年8月至2021年7月，彼曾擔任力圖控股有限公司（前稱貴聯控股國際有限公司，一家主要從事印刷及製造香煙包裝及相關材料的公司，其股份於聯交所主板上市（股份代號：1008））首席財務官兼公司秘書，主要負責該集團的整體財務管理及公司秘書職能。

此外，陳先生過往及現時於以下上市公司擔任獨立非執行董事職務：

公司名稱	主營業務	上市地點及股份代號	服務年期
山東新華製藥股份有限公司	開發、製造及銷售原料藥、醫藥製劑及化工产品	聯交所主板（股份代號：719）及深圳證券交易所（股份代碼：756）	2014年5月至 2018年6月
均安控股有限公司	土木工程	聯交所主板 （股份代號：1559）	2015年3月至 2016年9月
宏光半導體有限公司 （前稱宏光照明控股有限公司）	設計、開發及製造二極管（LED）燈珠和LED照明產品以及分包服務	聯交所主板 （股份代號：6908）	2016年12月至今
北大資源（控股）有限公司	房地產開發	聯交所主板 （股份代號：618）	2017年3月至 2021年9月
方正控股有限公司	信息產品	聯交所主板 （股份代號：418）	2017年3月至今
榮智控股有限公司	地基及地盤平整的分包商	聯交所主板 （股份代號：6080）	2017年9月至今
香港航天科技集團有限公司 （前稱恒達科技控股有限公司）	研發、製造及銷售印刷電路板組裝（PCBA）及全裝配電子產品	聯交所主板 （股份代號：1725）	2018年7月至 2021年7月

董事及高級管理層

陳先生於1997年9月取得澳洲堪培拉大學(University of Canberra)的商學(會計)學士學位。彼自2001年7月起為澳洲會計師公會會員，並自2015年3月起為香港會計師公會資深會員。

董事委員會

董事會[已]成立審核委員會、薪酬委員會及提名委員會，並將各種職責授予該等委員會，以協助董事會履行職務並監督本集團活動的特定範疇。

審核委員會

我們[已]成立審核委員會，其書面職權範圍符合上市規則第3.21條及上市規則附錄十四所載企業管治守則(「企業管治守則」)第D.3段。審核委員會由張山輝先生、吳榮貴先生及楊豐彥先生組成。張山輝先生為審核委員會主席。

審核委員會的主要職務為(i)檢討並監督本集團的財務報告程序及內部控制系統、風險管理及內部審核；(ii)就財務、風險管理及內部控制事宜向董事會提供意見及建議；及(iii)履行董事會可能指派的其他職務及職責。

薪酬委員會

我們[已]成立薪酬委員會，其書面職權範圍符合上市規則第3.25條及上市規則附錄十四所載企業管治守則第E.1段。薪酬委員會由楊豐彥先生、吳榮貴先生及張山輝先生組成。楊豐彥先生為薪酬委員會主席。

薪酬委員會的主要職務包括但不限於(i)制訂及檢討我們有關董事及高級管理層薪酬的政策及架構以及建立發展薪酬相關政策的正式及具透明度的程序，並就此向董事會提供意見；(ii)釐定各董事及高級管理層的具體薪酬待遇條款；及(iii)參考董事不時議決的企業目標及宗旨，檢討並審批表現掛鈎薪酬。

董事及高級管理層

提名委員會

我們[已]成立提名委員會，其書面職權範圍符合上市規則附錄十四所載企業管治守則第B.3段。提名委員會由陳德勝先生、吳榮貴先生、張山輝先生及楊豐彥先生組成。陳德勝先生為提名委員會主席。

提名委員會的主要職務為(i)定期檢討董事會的架構、規模及組成，並就董事會組成的任何建議變動向董事會提出推薦建議；(ii)識別、挑選候任董事人選或就此向董事會提出推薦建議，並確保董事會成員多元化；(iii)對董事（包括獨立非執行董事）所作出的貢獻及其為履行職務所投放的時間充裕性進行審查；(iv)評估獨立非執行董事的獨立性；及(v)就委任、重新委任及罷免董事以及董事的繼任計劃等相關事宜向董事會提出推薦建議。

企業管治

本公司旨在實現高標準的企業管治，這對發展及保障股東利益至關重要。為此，本公司預期於[編纂]後將遵守企業管治守則及相關上市規則。

主席及首席執行官

於[編纂]後，執行董事之一陳先生將繼續擔任主席及首席執行官的職責。上市規則附錄十四所載企業管治守則守則條文C.2.1條列明，主席及首席執行官的角色應有區分，且不得由同一人擔任。董事會認為，陳先生於[編纂]後應繼續擔任首席執行官的職責，憑藉其對本集團事務的認識，此安排將提高決策效率及執行流程。另外，本公司已通過董事會及獨立非執行董事制定適當的制衡機制。鑒於上述原因，董事會認為，偏離企業管治守則守則條文C.2.1條就本公司情況而言屬適當。

董事及高級管理層

董事會多元化政策

董事會已採納董事會多元化政策，該政策載列達致董事會多元化的方法。本公司認同並重視擁有多元化董事會的裨益，並視董事會層面日益多元化為支持本公司達致戰略目標及可持續發展的關鍵因素。本公司通過考慮多項因素尋求達致董事會多元化，包括但不限於才能、技能、性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、獨立性、知識及服務年資。我們將基於其才幹以及可能為董事會帶來的貢獻，同時考慮我們自身的業務模式及不時的具體需求，甄選潛在董事會候選人。所有董事會委任將以用人唯才為基礎，各人選將經充份顧及董事會多元化的裨益，根據客觀條件予以考慮。

董事會在多個行業具有均衡的知識、技能和經驗組合，包括但不限於航運、金融和教育行業。董事會成員具有工商管理、航運管理及統計學等多個專業學位。我們有三名來自會計、教育及航運行業等不同行業背景的獨立非執行董事。另外，董事年齡跨度較大，介乎[39]歲至[72]歲不等。

關於董事會的性別多元化，我們認同性別多元化尤其重要。董事會目前由一名女性董事及八名男性董事組成。我們已經並將會繼續採取步驟，在本公司各層面(包括但不限於董事會及高級管理層層面)促進並加強性別多元化。董事會多元化政策規定，[編纂]後，董事會在選擇委任合適的董事會候選人並就此提出推薦建議時，應旨在盡可能逐步提高女性成員的比例。我們亦將確保在招聘中高級員工時具有性別多元化，以便我們未來擁有一批女性高級管理層及董事會潛在繼任者。我們的目標是參考各持份者的期望以及國際和當地推薦的最佳做法，保持適當的多元性別平衡。

提名委員會負責確保董事會成員的多元化。[編纂]後，提名委員會將不時檢討董事會多元化政策及其執行情況，以監察其持續有效性，我們亦將會每年於企業管治報告中披露董事會多元化政策的執行情況，包括為執行董事會多元化政策而設定的任何可衡量目標及實現該等目標的進度。

董事及高級管理層

董事及高級管理層薪酬

董事及高級管理層成員以袍金、薪金以及其他福利及退休計劃供款的方式自本集團收取酬金。

截至2022年12月31日止三個年度各年，向董事支付的薪酬總額(包括袍金、薪金、津貼及實物利益、酌情花紅及退休計劃供款)分別約為136,000美元、165,000美元及302,000美元。除上文所披露者外，截至2022年12月31日止三個年度各年，本集團任何成員公司並無已經或應向董事支付其他金額。

截至2022年12月31日止三個年度各年，本集團五名最高薪人士包括四名並非董事的僱員。截至2022年12月31日止三個年度各年，向有關人士(但不包括任何董事及最高行政人員)支付的薪金、其他福利、酌情花紅及退休計劃供款總額分別約為306,000美元、371,000美元及406,000美元。

截至2022年12月31日止三個年度各年，我們概無向董事或五名最高薪人士支付任何薪酬，作為吸引加入我們或加入我們後的獎勵或離職補償。另外，概無董事於同期已經放棄或同意放棄任何薪酬。

根據現行安排，截至2023年12月31日止年度的董事薪酬(包括袍金、薪金、津貼、實物利益及退休計劃供款)總額估計將不高於約1,000,000美元。

董事會將檢討並釐定董事及高級管理層的薪酬及薪酬待遇，並將於[編纂]後獲取薪酬及考核委員會的推薦建議，有關意見將考慮可比公司支付的薪金、董事須付出的時間及職責以及本集團的表現。

競爭

我們若干董事(即陳先生及陳劭翔先生)於航運代理業務中擁有權益。我們認為，如「與控股股東的關係－獨立於控股股東」一節所述，本集團進行的主要業務活動與航運代理業務之間有明確的業務劃分。各董事確認，截至最後實際可行日期，除本集團的業務外，彼並無在直接或間接與我們的業務構成競爭或可能構成競爭而根據上市規則第8.10條須予披露的業務中擁有任何權益。

董事及高級管理層

獨立非執行董事可能會不時在更廣泛的貨櫃航運業內的私營及公眾公司董事會任職。然而，由於該等獨立非執行董事並非我們的控股股東或行政管理團隊成員，我們認為彼等作為該等公司董事所擁有的權益將不會令我們無法獨立於彼等可能不時擔任董事職務的其他公司經營業務。

合規顧問

我們已根據上市規則第3A.19條委任創陞融資有限公司為合規顧問。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將在以下情況向本公司提供意見：

- 任何監管公告、通函及財務報告刊發之前；
- 倘擬進行可能構成須予知會或關連交易的交易，包括股份發行及股份購回；
- 倘本公司擬以有別於本文件所詳列的方式使用[編纂][編纂]，或倘我們的業務活動、發展或業績與本文件任何預測、估計或其他資料有偏差；及
- 倘聯交所根據上市規則第13.10條就股份價格或交易量的不尋常變動向本公司作出查詢。

委任期將於[編纂]開始，直至本公司派發我們[編纂]後起計首個完整財政年度的財務業績的年度報告之日結束。

股 本

本公司所有已發行股份均為繳足普通股。根據公司條例，自2014年3月3日起，在香港註冊成立的公司不再有法定股本，且已發行股份不再存在面值概念。因此，本公司並無法定股本，而我們的股份亦無面值。

截至最後實際可行日期，本公司的已發行及繳足股本為[140,000,000美元]。

以下為緊接[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為繳足或入賬列為繳足的股本（並無計及於[編纂]獲行使時可能發行的任何股份）之說明：

已發行及將予發行，繳足或入賬列為繳足：

截至本文件日期已發行股份	[140,000,000]
根據[編纂]將予發行的股份	[編纂]
根據[編纂]將予發行的股份	<u>[編纂]</u>
總數	<u><u>[編纂]</u></u>

假設

上表假設[編纂]成為無條件以及根據[編纂]及[編纂]發行股份。其並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份或我們根據授予董事發行或購回股份的一般授權而可予發行或購回的任何股份（如下文所述）。

地位

[編纂]將為本公司股本中的普通股，並將在所有方面與本文件所述全部已發行或將予發行的股份具有相同權利，尤其是在所有方面與就本文件日期後的記錄日期宣派、作出或支付的所有股利或其他分派享有同等地位。

股 本

配發及發行股份的一般授權

待[編纂]成為無條件後，董事已獲授予一般授權以配發、發行及處置本公司股本中的股份，惟已發行股份總數不得超過下列各項的總和：

- (1) 緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行股份總數的20%（並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份）；及
- (2) 本公司根據下文所述授予董事購回股份的一般授權所購回的股份總數（如有）。

董事除根據此一般授權獲授權發行股份外，可根據供股、以股代息計劃或類似安排配發、發行或處置股份。

此一般授權將繼續生效，直至下列時間（以最早者為準）為止：

- (i) 本公司下屆股東週年大會結束時；或
- (ii) 細則或任何適用法律規定須舉行本公司下屆股東週年大會的期限屆滿時；或
- (iii) 股東於股東大會上以普通決議案修訂或撤銷該一般授權的日期。

有關此一般授權的進一步資料載於本文件附錄四「法定及一般資料－A.有關本集團的進一步資料－5.我們的股東於[●]通過的書面決議案」。

購回股份的一般授權

待[編纂]成為無條件後，董事已獲授予一般授權，以行使本公司一切權力購回不超過緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行股份總數10%的股份（不包括因[編纂]獲行使而可能配發及發行的股份）。

此授權僅涉及在聯交所或股份[編纂]所在的任何其他證券交易所（並就此獲證監會及聯交所認可）且符合上市規則的購回。有關上市規則的概要載於本文件附錄四「法

股 本

定及一般資料 – A.有關本集團的進一步資料 – 7.本公司回購自有證券」。此一般授權將繼續生效，直至下列時間（以最早者為準）為止：

- (i) 本公司下屆股東週年大會結束時；或
- (ii) 細則或任何適用法律規定須舉行本公司下屆股東週年大會的期限屆滿時；
或
- (iii) 股東於股東大會上以普通決議案修訂或撤銷該一般授權的日期。

有關此一般授權的進一步資料載於本文件附錄四「法定及一般資料 – A.有關本集團的進一步資料 – 5. 我們的股東於[●]通過的書面決議案」。

須舉行股東大會的情況

根據公司條例及組織章程細則，本公司可不時透過普通股東決議案(i)增加資本；(ii)將其全部或任何股份轉換為較多或較少數量的現有股份；(iii)將股份分拆為多個類別；(iv)拆細股份；及(v)註銷任何尚未獲承購的股份。此外，本公司可透過股東特別決議案削減其股本。詳情請參閱本文件附錄三「組織章程細則概要 – 資本變動」。

此外，經持有股份或任何類別股份總表決權不少於75%的持有人以書面同意或經股份持有人於股東大會或該類別股份持有人於另行召開的股東大會通過特別決議案批准，股份或該類別股份所附帶的所有或任何特別權利（惟發行條款另有規定則除外）均可予以更改或廢除。有關詳情，請參閱本文件附錄三「組織章程細則概要 – 權利修訂」。

主要股東

就董事所知，以下人士於緊接及緊隨[編纂]以及[編纂]完成前及完成後（不計及因[編纂]行使而可能發行的任何股份）將於我們的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3分部的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已發行表決權股份的10%或以上權益：

股東姓名／名稱	權益性質	緊接[編纂]及 [編纂]完成前， 截至本文件日期 所持有的股份 ⁽¹⁾		緊隨[編纂]及[編纂] 完成後所持有的股份	
		數目	百分比	數目	百分比
Prevalence ⁽²⁾	實益擁有人	[17,682,940]股股份(L)	[12.63]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
Maritime Legacy ⁽²⁾	實益擁有人	[16,207,302]股股份(L)	[11.58]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
	受控法團權益	[45,682,940]股股份(L)	[32.63]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
Providence ⁽²⁾	實益擁有人	[14,000,000]股股份(L)	[10]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
AM Holding ⁽²⁾	實益擁有人	[14,000,000]股股份(L)	[10]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
TS Chen Holding ⁽²⁾	受控法團權益	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
陳先生 ⁽²⁾	受控法團權益	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
	配偶權益				
Search & Search ⁽²⁾	受控法團權益	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
陳太太 ⁽²⁾	受控法團權益	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
	配偶權益				[編纂]
JC Righteous ⁽²⁾	受控法團權益	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
陳勁翔先生 ⁽²⁾	受控法團權益	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
Chen Wei女士 ⁽²⁾	配偶權益	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
Avermay ⁽²⁾	受控法團權益	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
陳依琦女士 ⁽²⁾	受控法團權益	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
Liu Ting-Jui先生 ⁽²⁾	配偶權益	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
Vision Investments ⁽³⁾	實益擁有人	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
Sharafuddin先生 ⁽³⁾	受控法團權益	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]

主要股東

股東姓名／名稱	權益性質	緊接[編纂]及 [編纂]完成前， 截至本文件日期 所持有的股份 ⁽¹⁾		緊隨[編纂]及[編纂] 完成後所持有的股份	
		數目	百分比	數目	百分比
Zubaida M Taherwali女士 ⁽³⁾	配偶權益	[61,890,242]股股份(L)	[44.21]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
吳先生	實益擁有人	[12,804,882]股股份(L)	[9.14]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]
吳黃月瓊女士 ⁽⁴⁾	配偶權益	[12,804,882]股股份(L)	[9.14]%	[編纂]股股份(L)	[編纂]

主要股東

附註：

- (1) 字母「L」表示該名人士於我們的股份中的好倉。
- (2) Prevalence、Providence及AM Holding各自由Maritime Legacy全資擁有。Maritime Legacy由TS Chen Holding（陳先生全資擁有的公司）擁有26.19%、由Search & Search（陳太太全資擁有的公司）擁有28.57%、由JC Righteous（陳劭翔先生全資擁有的公司）擁有22.62%及由Avermay（陳依琦女士全資擁有的公司）擁有22.62%。基於家庭關係，陳先生、陳太太、陳劭翔先生及陳依琦女士就本公司而言為彼此的一致行動人士。根據證券及期貨條例，陳先生、陳太太、陳劭翔先生、陳依琦女士、TS Chen Holding、Search & Search、JC Righteous及Avermay各自被視為於Maritime Legacy、Prevalence、Providence及AM Holding持有的股份中擁有權益。Chen Wei女士為陳劭翔先生的配偶，而Liu Ying-Jui先生為陳依琦女士的配偶。根據證券及期貨條例，陳太太及Liu Ying-Jui先生被視為於陳劭翔先生及陳依琦女士分別擁有權益的股份中擁有權益。
- (3) Vision Investments由Sharafuddin先生全資擁有，因此，根據證券及期貨條例，Sharafuddin先生被視為於Vision Investments持有的股份中擁有權益。Zubaida M Taherwali女士為Sharafuddin先生的配偶，因此被視為於Sharafuddin先生擁有權益的股份中擁有權益。
- (4) 吳黃月瓊女士為吳先生的配偶，因此被視為於吳先生擁有權益的股份中擁有權益。

倘[編纂]獲悉數行使，(i) Prevalence、Maritime Legacy、Providence、AM Holding、TS Chen Holding、陳先生、Search & Search、陳太太、JC Righteous、陳劭翔先生、Chen Wei女士、Avermay、陳依琦女士、Liu Ting-Jui先生、Vision Investments、Sharafuddin先生及Zubaida M Taherwali女士各自的權益將約為[編纂]；及(ii)吳先生及吳黃月瓊女士各自於我們股份的權益將分別約為[編纂]。

除上文所披露者外，我們的董事並不知悉任何其他人士於緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），將於本公司的股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須向我們披露的任何權益及／或淡倉，或直接或間接擁有的附帶權利於任何情況下於本公司或任何本集團的其他成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上權益。

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綜合財務報表（包括其附註）及本文件其他章節所呈列的節選歷史財務資料一併閱讀。我們的綜合財務報表乃根據香港財務報告準則編製。

以下討論及分析載有涉及風險及不確定因素的前瞻性陳述。該等陳述乃基於我們對歷史趨勢、現時狀況及預期未來發展的經驗及理解，以及我們認為於有關情況下認為合適的其他因素所作假設及分析得出。然而，我們的實際結果可能與前瞻性陳述中的預測結果有重大差異。可能導致未來結果與前瞻性陳述中預測的結果存在重大差異的因素包括但不限於本文件「風險因素」、「前瞻性陳述」章節及其他章節所討論的因素。

概覽

我們是一家專注於亞太地區的快速增長且最具盈利能力的貨櫃航運公司之一。我們主要在亞太地區經營業務，根據德路里報告，按航運量計，亞太地區是最大且增長最快的地區之一。按船隊規模計，我們截至2023年3月1日在全球貨櫃航運公司中排名第20。2020年至2022年，與三家專注於亞太地區的上市貨櫃航運公司相比，我們錄得最高平均淨利潤率及最高平均股本回報率。我們在過去九年的多個航運業周期中亦持續產生淨經營現金流入。截至2022年12月31日，我們在亞太地區經營37條航線服務，覆蓋15個國家及地區。在亞洲地區中，我們專注於由中國大灣區出發的短途服務並提供頻繁的服務，該地區開展業務已有二十年。

於往績記錄期間，我們的財務表現大幅增長。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們產生的收入分別為810.4百萬美元、1,837.4百萬美元及2,443.5百萬美元，毛利率分別為23.7%、50.7%及44.7%。

呈列基準

本公司於2001年3月2日成立為私人有限公司。有關進一步詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構」。

我們的歷史財務資料乃按照香港會計師公會頒佈的所有適用香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）（此統稱包括所有適用個別香港財務報告準則、香港會計準則（「香港會計準則」）及詮釋）而編製。我們的歷史財務資料乃按歷史成本基準編製。

財務資料

影響我們經營業績的主要因素

我們的經營業績已並將繼續受到多個因素影響，當中許多因素超出我們的控制範圍，包括「風險因素」一節及下文所載的該等因素。

市場波動

貨櫃航運業的財務業績歷來一向高度波動，主要受貨櫃航運服務供需變化所影響，具體取決於全球和區域經濟。根據德路里報告，於2022年，全球貨櫃航運量達到235.8百萬TEU，自2017年起按複合年增長率2.6%上升。因此，倘全球或區域貿易或氣氛局勢因經濟增長放緩和衰退等原因受到不利影響，則對我們服務的需求或會下降。另外，貨櫃航運業波動不定，近年來亦因種種原因（如全球船舶總數和規模及其部署、鋼材及其他船舶原材料價格、對貨櫃船運輸產品的需求變化、環境和其他監管發展、國家或地區之間的政治不確定性以及貿易保護主義的崛起）而受到市場租船費和運費、船用燃油價格和船員開支的波動所影響。除了造成我們主要成本和收入波動外，政治和貿易爭端也可對國際或區域貿易量產生不利影響。有關我們面對市場波動及經濟下行方面的風險的更多詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－全球貨櫃航運業的波動性及周期性可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響」及「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－亞太地區或全球經濟的任何嚴重或長期下滑均可能對我們的業務及財務狀況造成重大不利影響」。

根據德路里報告，COVID-19的爆發導致了2020年第二季與全球經濟下滑相稱的全球需求暴跌，後因電子商務飛速發展，2020年下半年全球需求激增。此外，隨著全球各國政府採取隔離措施，全球供應鏈網絡（包括貨櫃航運業）因COVID-19疫情的發生而受到中斷。因此，對航運服務需求的激增，加上貨櫃航運公司運力有限，導致了貨櫃航運公司的運費上漲且盈利能力有所提高。例如，根據德路里公佈的每周世界貨櫃運價指數，2012年至2019年間的平均運費為每FEU 1,632.3美元，並自2020年年中起急劇飆升及於2021年9月達到每FEU 10,377.2美元的高峰。自達到高峰後，運費因需求增長減緩、供應鏈中斷和港口擁塞問題有所緩解而開始持續下滑，從而使有效運力增加。截至2023年4月6日，德路里的世界貨櫃運價指數達到每FEU為1,709.8美元。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們所得收入分別為810.4百萬美元、1,837.4百萬美元及2,443.5百萬美元，毛利率分別為23.7%、50.7%及44.7%。

財務資料

其次，港口擠塞及貨櫃周轉緩慢已導致港口生產力下降以及貨櫃場、倉儲、貨運能力和勞動力短缺，這或會增加我們的船舶裝卸的等待時間，從而在某些情況下導致航運量、收入和盈利能力的損失。有關COVID-19對我們的影響的更多詳情，請參閱「風險因素－與我們業務及行業有關的風險－我們的前景可能會受到COVID-19或其他不利公共衛生事態發展的不利影響」。另外，俄烏衝突亦已中斷全球供應鏈網絡，尤以依賴石油和天然氣的行業為主。儘管全球供應鏈網絡的該等因素亦令我們的收入和盈利能力有所增加，並為我們創造了新機遇，惟目前難以評估或預測其可能對我們服務的需求及我們日後的財務業績或會造成多大程度的影響。

我們經營業務所在市場的經濟發展

我們戰略性地聚焦亞太地區。根據德路里報告，由於消費的強勁增長、亞洲內部貿易聯繫的增加以及跨境貿易及電子商務的快速增長，按航運量計，亞太地區為世界上最大的貨櫃航運地區及增長最快的市場之一。區域性自由貿易協定（如《區域全面經濟夥伴關係協定》（「RCEP」）及《中國－東盟自由貿易協定》（「AFTA」））亦促進相關國家及地區之間的貿易量。亞太地區是我們的核心市場，並佔我們2022年的總航運量超過90%。

我們近年來亦通過開通多條新長途服務擴展網絡，包括一條於2021年7月開通的獨立服務（隨後於2022年3月改為聯營航線服務），以及另一條於2022年1月在亞洲－澳洲／新西蘭市場開通的獨立服務。上述市場日後的航運量和盈利能力可影響我們的業務、經營業績及前景，而我們預期這將受到相關市場的經濟周期、進出口政策、政治形勢變化和經濟關係等因素所影響。有關我們經營業務所在市場的經濟發展或會如何影響我們業務的更多詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－倘我們經營所在市場的商品進出口水平下降，我們的業務、經營業績及前景可能會受到重大不利影響」及「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們面臨與擴張計劃相關的風險」。

財務資料

運費

運費通常會反映航運的供需狀況。我們的運費與市場費率大致相符。然而，市場運費可因多種原因而有所波動，其中包括：

- 全球貨櫃航運供需及運力利用率的變化；
- 船舶大型化趨勢，促成結構性運力過剩時期；
- 特定服務競爭的變化；
- 船用燃油價格及其他運營成本；
- 聯盟和船舶共享安排的發展情況；
- 貨物及貨櫃類型；
- 服務項目，包括點對點或港口到港口服務及其他物流服務；及
- 現貨或合約市場的相對重要性。

例如，於2021年，我們的平均運費在亞太地區有所激增，由2020年的每TEU 485美元上升至2021年的每TEU 1,061美元。根據德路里報告，主要受全球供應鏈中斷、貨櫃短缺、港口擠塞以及最重要的貨櫃航運公司將船舶重新分配到利潤更高的東西貿易航線所推動，亞太地區的運費自2020年11月起大幅上漲，進一步削弱亞太地區的供應能力。具體而言，在亞太地區內，我們在亞洲－澳洲／新西蘭以及亞洲－印度次大陸市場的平均運費將近翻了三倍，分別由2020年的每TEU 1,203美元及每TEU 1,089美元上升至2021年的每TEU 3,344美元及每TEU 3,582美元。於往績記錄期間，我們在收入及盈利能力的升幅主要是因運費飆升所致。航運市場是高度周期性的行業。自2020年年中以來，多項因素推動運費上漲。德路里發佈的世界貨櫃運價指數於2021年9月達到最高價位，為每FEU 10,377.2美元。自達到最高價位以來，由於需求增長放緩以及供應鏈中斷及港口擁堵的緩解，運費開始並持續下降，從而增加了有效運力。考慮到2023年的宏觀經濟前景疲弱，運費繼續面臨下行壓力。截至2023年4月6日，德路里發佈的世界貨櫃運價指數為每FEU 1,709.8美元。

財務資料

成本結構

船舶建造和購買成本、船舶和貨櫃的租賃開支以及船用燃油成本均為我們成本結構中對周期性波動最敏感的關鍵組成部分。我們將租賃期為12個月或更短的船舶和貨櫃的短期租賃認列為租賃期限內的開支。對於租賃期為超過12個月的船舶和貨櫃，其將獲認列為使用權資產，並通過折舊支銷。我們的折舊開支主要歸因於(i)我們長期租賃船舶和貨櫃的折舊，而該等船舶和貨櫃在未到期的租賃期限內折舊；及(ii)我們自有船舶和貨櫃的折舊，而該等船舶和貨櫃在估計可使用年限內折舊。因此，船舶和貨櫃的租用費用及收購成本均對我們的經營業績有長遠影響。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的折舊開支分別為34.7百萬美元、120.9百萬美元及242.1百萬美元，分別佔我們銷售成本的5.6%、13.3%及17.9%。

租船費率波動主要反映船舶運力和貨櫃航運服務的供需變化。短期租船費率一般會不時波動。市場租船費率的變化以及我們租賃的船舶數量將影響我們的租船租金成本。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的租船租金成本分別為83.7百萬美元、88.0百萬美元及108.4百萬美元，分別佔我們同期總銷售成本的13.5%、9.7%及8.0%。同樣地，貨櫃租賃費亦受貨櫃及貨櫃航運服務的供需變化以及所需要的個別貨櫃類型所規限。整體而言，新貨櫃較舊貨櫃更為可靠，故我們通常會租用新貨櫃，租期一般為期五或十年。於2020年、2021年及2022年，我們的貨櫃租賃開支分別為25.5百萬美元、29.0百萬美元及81.5百萬美元。

船舶建造和購買成本主要受貨櫃航運業周期、造船廠產能及鋼材等原材料價格等眾多因素所影響。當我們通過收購船舶擴大船隊時，船舶建造和購買成本會對我們的資本支出有重大影響。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在購買船舶方面已產生90.8百萬美元、369.5百萬美元及237.1百萬美元的金額。此外，倘我們出售自有船舶，我們或會錄得重大資本收益或虧損，此乃按購買及銷售價格為準。截至2022年12月31日，我們擁有31艘自有船舶。截至最後實際可行日期，我們已訂購19艘新船。

船用燃油開支佔我們運營開支的很大部分。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的船用燃油開支分別為90.2百萬美元、164.0百萬美元及312.9百萬美元，分別佔我們同期銷售成本的14.6%、18.1%及23.1%。於往績記錄期間，每噸成本的波動主要由於原油價格在該等期間有所波動所致。儘管我們通過盡可能在航程前

財務資料

以優惠價格購買船用燃油、定期檢討不同市場的船用燃油價格，並在船舶到訪提供較低船用燃油價格的加油港時為船舶購買船用燃油，然而船用燃油價格歷來一向動盪不穩，且受到俄烏衝突等非我們所能控制的眾多經濟和政治因素影響。我們目前並未訂立任何對沖船用燃油價格波動的協議。因此，我們的船用燃油開支將繼續受到有關波動所影響，同時亦受我們日後業務增長水平所影響。

下表載列敏感性分析，說明影響於所示期間財務業績的關鍵因素的假設波動的影響：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	<i>千美元，百分比除外</i>		
運費下降10%			
對收入的影響	(73,093)	(171,639)	(230,158)
對除稅前利潤的影響	(73,093)	(171,639)	(230,158)
對除稅前利潤的影響(%)	(39.7)	(15.8)	(21.2)
船舶折舊成本上升10%			
船舶折舊	24,195	98,816	184,829
對成本的影響	2,420	9,882	18,483
對除稅前利潤的影響	(2,420)	(9,882)	(18,483)
對除稅前利潤的影響(%)	(1.3)	(0.9)	(1.7)
租船費上升10%			
船舶短期租賃	83,663	87,977	108,431
對成本的影響	8,366	8,798	10,843
對除稅前利潤的影響	(8,366)	(8,798)	(10,843)
對除稅前利潤的影響(%)	(4.5)	(0.8)	(1.0)

財務資料

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元，百分比除外		
貨櫃租賃費上升10%			
貨櫃短期租賃	19,768	18,221	31,502
對成本的影響	1,977	1,822	3,150
對除稅前利潤的影響	(1,977)	(1,822)	(3,150)
對除稅前利潤的影響(%)	(1.1)	(0.2)	(0.3)
船用燃油價格上升10%			
船用燃油成本	90,234	163,981	312,881
對成本的影響	9,023	16,398	31,288
對除稅前利潤的影響	(9,023)	(16,398)	(31,288)
對除稅前利潤的影響(%)	(4.9)	(1.5)	(2.9)

航運量及運力

我們的收入及盈利能力亦受我們航運量及其在具有不同利潤率水平的多個市場上的分佈所影響。為得出各服務最能實踐的航運量和盈利能力，我們在設計班輪服務時會考慮港口到港口的航運服務需求、運價水平及航程籌備時間等，從而就各服務釐定時間表及港口輪換，以期最大限度地提高各服務的航運量和盈利能力。我們的航運量取決於對我們貨櫃航運服務的需求，而貨櫃航運服務則受多個關鍵因素所影響，如(i)我們的服務質量，這會影響我們留住和吸引客戶的能力；(ii)我們能否以具成本效益的方式確保運力，並有效部署運力以滿足需求；(iii)我們的運營效率；及(iv)我們能否維持或擴大現有市場和新市場。

在運費各異的不同市場中的航運量分佈亦會影響我們的盈利能力。例如，我們對亞洲－澳洲／新西蘭、亞洲－印度次大陸、跨太平洋以及亞洲－歐洲市場的長途服務所貢獻的航運量，已由2020年佔我們總航運量的3.2%增加至2021年的10.5%，並進一步增加至2022年的27.7%。有關長途服務所貢獻的航運量佔比提高亦令我們的盈利能力有所提升。

財務資料

我們的航運量亦受船隊運力所限制。因此，我們能否維持或擴大船隊運力以應對業務擴展，同時保持高空間利用率對我們的業務和財務業績至關重要。截至2022年12月31日，我們共有50艘船舶，其中包括31艘自有船舶和19艘租用船舶，總運力為109,947 TEU。我們自有船舶和短期（一年或以下）租賃船舶的船隊為我們提供了更大的靈活性，以調整船舶組合並根據市場情況迅速調整運力，從而在我們的運營模式配合下，以最大限度地提高盈利能力或更好地應對不利的市場條件。截至最後實際可行日期，我們已訂購19艘船舶，包括13艘各介乎1,100至2,900 TEU的船舶及六艘7,000 TEU的船舶，有關船舶預計於2023年5月至2024年11月間交付。

季節性

我們的業務歷來均具季節性性質。在我們目前運營所在的一些市場中，航運高峰期可能會在一定程度上有所不同，具體取決於相關商品的季節性。例如，對我們亞洲—澳洲／新西蘭市場的整體需求呈高度季節性，高峰一般落在下半年。我們亞太地區的傳統旺季通常是在第四季期間和農曆新年之前。

外部融資及利率

於往績記錄期間，我們的資金需求均依賴外部融資，以購買或租賃物業及設備，包括貨櫃及船舶。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們的銀行借款分別為106.8百萬美元、191.8百萬美元及零。該等外部融資來源主要包括銀行借款。我們的借款利率波動會對我們的財務狀況產生重大影響。於往績記錄期間，我們的銀行借款一般按三個月LIBOR加介乎1.07%至5.18%的若干基點的浮動利率計息。我們的銀行借款利息由2020年的2.7百萬美元下降34.0%至2021年的1.8百萬美元，主要歸因於2021年的三個月LIBOR下降。我們的銀行借款利息增加36.2%至2022年的2.4百萬美元，主要是由於LIBOR增加。利率的任何上調均可導致我們的財務成本增加，繼而對我們的經營業績產生不利影響。

財務資料

重大會計政策以及會計判斷及估計

編製符合香港財務報告準則的歷史財務資料，需要管理層作出對會計政策應用，以及資產、負債、收入和支出的報告數額構成影響的判斷、估計和假設。估計及相關假設乃基於過往經驗及我們認為在不同情況下為合理的多項其他因素，其結果構成在無法依循其他途徑即時得知資產與負債的賬面值時所作出判斷的基礎。實際結果可能有別於該等估計。重大會計政策以及重大估計、假設及判斷於下文說明。有關我們的會計政策、會計判斷及估計的進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註2及3。

重大會計政策

收入及其他收益

如收入源自日常業務過程提供服務，則收入分類為收益。

收入於按所承諾而我們預期有權收取的對價將服務的控制權轉讓予客戶時認列，但不包括代表第三方收取的該等款項。收入不包括增值稅或其他銷售稅，並經扣除任何貿易折扣。我們的部分收入及其他收益認列政策載列如下。

貨櫃航運服務

來自貨櫃航運服務的收入於履行履約責任後的一段時間認列，包括於報告期末未完成航程的收入分成。滯留費及滯期費於客戶最後退回或領取貨櫃前的一段時間認列。

其他貨櫃航運相關服務

來自其他貨櫃航運相關服務的收入於提供服務後的一段時間認列。

股利

來自未上市投資的股利收入於確定股東收取款項的權利時認列。

財務資料

利息收入

利息收入於其應計時按實際利率法以準確貼現金融資產預計期限內估計未來現金收入至金融資產賬面總值的利率認列，即以實際利率計算資產賬面總值。如為已發生信用減損的金融資產，則使用實際利率計算資產的攤銷成本（即賬面總值減損失撥備）。

貨櫃租金收入及租船租金收入－船舶

貨櫃租金收入及租船租金收入－船舶於合約期涵蓋的期間按等額分期確認。

貿易及其他應收款項

如我們有無條件權利收取對價，則認列應收款項。如僅須待時間過去便可收取應付對價，則收取對價的權利為無條件。如在我們有無條件權利收取對價前認列收入，則金額呈列為合約資產。

貿易應收款項初步按交易價計量，隨後以實際利率法按攤銷成本列賬，並包括信用損失備抵。

信用損失及資產減損

金融工具信用損失

我們對以下各項認列預期信用損失（「**預期信用損失**」）的損失撥備：(i)按攤銷成本計量的金融資產，包括現金及約當現金、為收取合約現金流而持有的貿易應收款項及其他應收款項（僅為本金及利息付款），以及(ii)香港財務報告準則第15號客戶合約收入界定的合約資產。有關預期信用損失評估的進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註2(g)(i)。

其他非流動資產減損

我們在各報告期末審視內部及外部信息來源，以確定下列資產可能出現減損或過往已認列減損損失不再存在或可能減少的跡象：(i)不動產、廠房及設備（包括使用權資產）及(ii)無形資產。如出現任何有關跡象，則估計資產的可收回金額。有關其他非流動資產減損的進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註2(g)(ii)。

財務資料

所得稅

報告期間內所得稅包括即期稅項及遞延稅項資產及負債變動。即期稅項及遞延稅項資產及負債變動於損益認列，惟與在其他全面收入認列或直接於權益認列有關者除外，在此情況下，有關稅項金額分別在其他全面收入認列或直接於權益認列。即期稅項為按報告期間內應課稅收入的預期應付稅項（以報告期末已頒佈或實質上已頒佈的稅率計算）以及就過往期間應付稅項的任何調整。遞延稅項資產及負債分別來自可扣稅及應課稅暫時性差異，即因資產及負債分別就財務報告及稅基而言賬面金額之間的差異而產生。遞延稅項資產亦會因未動用稅項虧損及未動用稅項抵免而產生。有關所得稅會計政策的進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註2(o)。

不動產、廠房及設備

不動產、廠房及設備（包括使用權資產）按成本減累計折舊及減損損失列賬。

報廢或出售不動產、廠房及設備項目時產生的收益或損失按出售所得款項淨額與項目賬面值之間的差額確定，並於報廢或出售當日於損益內認列。

不動產、廠房及設備按成本減去其估計殘值（如有），以其估計耐用年限採用直線法計算折舊。

如不動產、廠房及設備項目各部分的耐用年限不同，該項目的成本或估值按合理基準分配給各部分，且各部分各自折舊。資產耐用年限及其殘值（如有）將予以每年審閱。

作為承租人租賃資產

於訂立合約時，我們會評估合約是否為或包含租賃。倘合約為換取對價而給予在一段時間內控制可識別資產使用的權利，則該合約為租賃或包含租賃。如客戶有權主導可識別資產的使用及從可識別資產的使用中獲取絕大部分經濟收益，則為已轉讓控制權。

我們於租賃開始日期認列使用權資產及租賃負債，惟租期為十二個月以內的短期租賃及低價值資產租賃除外。我們在訂立低價值資產租賃時決定是否按個別租賃情況將租賃資本化。未予資本化的租賃的相關租賃款項於租期內按系統基準認列為開支。

財務資料

有關作為承租人租賃資產會計政策的進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註2(f)。

負債準備及或然負債

如我們因過往事件而負有法律或推定責任，可能須流出經濟利益以履行有關責任且相關金額能可靠估計，則認列負債準備。如貨幣時間值重大，則負債準備按履行責任預計所需支出的現值列賬。

如毋須涉及經濟效益的流出，或無法對有關數額作出可靠的估計，則會將責任披露為或然負債，但如流出經濟效益的可能性極低則除外。須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定存在與否的可能責任，亦會披露為或然負債，但如流出經濟效益的可能性極低則除外。

倘結算負債準備所需支出部分或全部預期由第三方補償，任何預期補償金額在基本確定能夠收到時作為資產單獨認列。該補償所認列的金額不超過負債準備的賬面值。

虧損合約

當為履行合約責任所產生的不可避免成本超逾預期可自該合約收取的經濟利益，即為存在虧損合約。虧損合約的撥備按終止合約的預期成本與合約存續的淨成本中較低者的現值計量。

會計判斷及估計

船舶的估計可使用年期

航運船舶在考慮估計剩餘價值後，按其估計剩餘可使用年期以直線法折舊。於釐定船舶可使用年期時，須作出重大判斷及估計。

於釐定本集團船舶的可使用年期時，本集團考慮其業務模式及資產管理政策、行業慣例以及各船舶的預期用途、預期維修及保養以及因航運船舶市場改變或改進而產生的技術或商業過時等因素。就計入航運船舶成本的資本化進塢成本而言，本集團參考船舶進塢周期至下一次進塢的預期期間來估計該等成本的可使用年期。

財務資料

倘航運船舶的估計可使用年期或剩餘價值有別於先前估計，則未來期間的折舊開支將會變動。

收入確認

我們提供航運貨櫃及相關服務產生的收入按航次完成百分比隨時間確認。該方法基於歷史趨勢，而航次日數的不確定性將導致收入估計的不確定性。

綜合損益表

下表載列於所示期間的綜合損益表：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
收入	810,425	1,837,436	2,443,470
銷售成本	(618,325)	(905,970)	(1,352,130)
毛利	192,100	931,466	1,091,340
其他收入	7,106	163,212	11,630
其他收益淨額	8,224	1,302	(972)
行政及其他運營開支	(21,206)	(25,197)	(39,719)
經營溢利	186,224	1,070,783	1,062,279
財務成本	(2,879)	(3,817)	14,618
分佔聯營公司利潤減虧損	681	19,320	8,888
除稅前利潤	184,026	1,086,286	1,085,785
所得稅開支	(68)	(8,605)	(11,278)
年內利潤	<u>183,958</u>	<u>1,077,681</u>	<u>1,074,507</u>
以下各項應佔：			
本公司權益股東	183,931	1,077,730	1,074,541
非控股權益	27	(49)	(34)
年內利潤	<u>183,958</u>	<u>1,077,681</u>	<u>1,074,507</u>

財務資料

綜合損益表主要組成部分說明

收入

於往績記錄期間，我們的收入來自我們的貨櫃航運服務及其他貨櫃航運相關服務（主要包括滯期費、滯留費、艙位費及其他航運附加費）。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的收入分別為810.4百萬美元、1,837.4百萬美元及2,443.5百萬美元。下表載列於所示期間我們按業務劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
提供貨櫃航運服務	730,925	90.2	1,716,389	93.4	2,301,578	94.2
其他貨櫃航運相關服務	79,500	9.8	121,047	6.6	141,892	5.8
總計	<u>810,425</u>	<u>100.0</u>	<u>1,837,436</u>	<u>100.0</u>	<u>2,443,470</u>	<u>100.0</u>

貨櫃航運服務

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們貨櫃航運服務的收入分別為730.9百萬美元、1,716.4百萬美元及2,301.6百萬美元。於往績記錄期間，我們經營廣泛的貨櫃航運網絡，包括亞太地區、跨太平洋市場及亞洲－歐洲市場。

財務資料

下表載列於所示期間我們按市場劃分貨櫃航運服務產生的收入明細：

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
亞太地區	730,925	100.0	1,667,925	97.2	1,893,256	82.3
大中華－北亞	187,121	25.6	362,716	21.1	363,562	15.8
大中華－東南亞	348,071	47.6	592,486	34.5	476,007	20.7
大中華	64,540	8.8	98,065	5.7	91,466	4.0
北亞及東南亞	73,702	10.1	93,164	5.4	73,022	3.2
亞洲－澳洲／新西蘭	46,611	6.4	478,141	27.9	628,639	27.3
亞洲－印度次大陸	10,880	1.5	43,353	2.5	260,560	11.3
跨太平洋⁽¹⁾	–	–	48,464	2.8	354,411	15.4
亞洲－歐洲⁽¹⁾	–	–	–	–	43,336	1.9
其他⁽²⁾	–	–	–	–	10,575	0.4
總計	730,925	100.0	1,716,389	100.0	2,301,578	100.0

附註：

- (1) 為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務，而跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務分別於2023年2月及3月暫停。
- (2) 其他主要包括經東南亞(巴生港)連接大中華(上海及蛇口)及中東(傑貝阿里)的貿易航線及通過中東(傑貝阿里及哈里發)連接印度(尼赫魯港及穆恩德拉)至東非(蒙巴薩及三蘭港)的貿易航線。

貨櫃航運服務的收入通常取決於航運量及運費。

航運量

我們的航運量於截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度分別為1,507,297 TEU、1,583,574 TEU及1,559,142 TEU。

財務資料

下表載列於所示期間我們按市場劃分的航運量：

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	航運量	%	航運量	%	航運量	%
	(TEU, 百分比除外)					
亞太地區	1,507,297	100.0	1,571,974	99.3	1,470,045	94.3
大中華－北亞	401,337	26.6	447,856	28.3	421,127	27.0
大中華－東南亞	744,968	49.4	710,582	44.9	489,069	31.4
大中華	157,409	10.4	148,224	9.4	137,010	8.8
北亞及東南亞	154,857	10.3	110,238	7.0	74,563	4.8
亞洲－澳洲／新西蘭	38,734	2.6	142,971	9.0	210,851	13.5
亞洲－印度次大陸	9,992	0.7	12,103	0.8	137,425	8.8
跨太平洋 ⁽¹⁾	–	–	11,600	0.7	72,392	4.7
亞洲－歐洲 ⁽¹⁾	–	–	–	–	11,364	0.7
其他 ⁽²⁾	–	–	–	–	5,341	0.3
總計	1,507,297	100.0	1,583,574	100.0	1,559,142	100.0

附註：

- (1) 為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務，而跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務分別於2023年2月及3月暫停。
- (2) 其他主要包括經東南亞（巴生港）連接大中華（上海及蛇口）及中東（傑貝阿里）的貿易航線及通過中東（傑貝阿里及哈里發）連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線。

亞太地區

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們於亞太地區的航運量分別為1,507,297 TEU、1,571,974 TEU及1,470,045 TEU。於2022年，我們的航運量減少，主要是由於我們將更多運力分配至收入和盈利能力表現較強的跨太平洋及亞洲－歐洲市場，該等市場屬長途服務，與短途服務相比需要更多時間完成航程，因此航運量普遍下降。

大中華－北亞市場

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，大中華－北亞市場的航運量分別為401,337 TEU、447,856 TEU及421,127 TEU，分別佔總貨櫃航運量26.6%、28.3%及27.0%。2022年航運量下降，主要是由於我們將該市場的若干運力分配至收入和盈利能力表現較強的市場，例如亞洲－澳洲／新西蘭、亞洲－印度次大陸及跨太平洋市場。

財務資料

大中華－東南亞市場

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，大中華－東南亞市場的總航運量分別為744,968 TEU、710,582 TEU及489,069 TEU，分別佔總貨櫃航運量49.4%、44.9%及31.4%。2021年航運量下降，主要是由於我們配置大中華－東南亞市場若干運力以支持亞洲－澳洲／新西蘭市場（該市場需求上升，市場運費較高）。2022年航運量下降，主要是由於我們將大中華－東南亞市場的若干運力分配至收入和盈利能力表現較強的市場，例如亞洲－澳洲／新西蘭、亞洲－印度次大陸及跨太平洋市場。

大中華市場

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，大中華市場的航運量分別為157,409 TEU、148,224 TEU及137,010 TEU，分別佔總貨櫃航運量10.4%、9.4%及8.8%。2021年及2022年大中華市場的航運量下降，主要由於香港港口擠塞所致。由於香港實施嚴格新型冠狀病毒限制措施以遏止本地爆發，倘港口出現任何COVID-19疑似或確診活躍個案均可能影響港口運作及港口貨櫃及船舶交通，造成港口擠塞。

北亞及東南亞市場

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，北亞及東南亞市場的總航運量分別為154,857 TEU、110,238 TEU及74,563 TEU，分別佔總貨櫃航運量10.3%、7.0%及4.8%。2021年北亞及東南亞市場的航運量下降，乃由於我們於2021年自該市場配置若干運力以支持跨太平洋市場（該市場客戶需求強勁）。2022年航運量下降，主要是

財務資料

由於我們將該市場的若干運力分配至收入和盈利能力表現較強的市場，例如亞洲－澳洲／新西蘭、亞洲－印度次大陸及跨太平洋市場。

亞洲－澳洲／新西蘭市場

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，亞洲－澳洲／新西蘭市場的總航運量分別為38,734 TEU、142,971 TEU及210,851 TEU，分別佔總貨櫃航運量2.6%、9.0%及13.5%。於2020年至2022年出現的顯著增加，主要是由於於2021年開通一項由亞洲往澳洲的新服務以及一項由亞洲往新西蘭的新服務，以及我們將若干運力分配至收入和盈利能力表現較強的市場，例如亞洲－澳洲／新西蘭市場。

亞洲－印度次大陸市場

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，亞洲－印度次大陸市場的總航運量分別為9,992 TEU、12,103 TEU及137,425 TEU，分別佔總貨櫃航運量0.7%、0.8%及8.8%。於2020年至2022年的大幅增加主要是由於市場需求強勁及運費相對較高，因而我們專注於該市場的發展。

跨太平洋市場

就跨太平洋市場而言，我們於2021年9月開展由大中華及釜山往溫哥華的貨櫃航運服務。我們於2022年6月通過聯營航線服務開展由亞洲往美國東岸的航運服務。截至2021年及2022年12月31日止年度，我們於跨太平洋市場的總航運量分別為11,600 TEU及72,392 TEU，分別佔總貨櫃航運量0.7%及4.7%。然而，為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋市場的服務，而跨太平洋市場的所有服務分別已於2023年2月暫停。

亞洲－歐洲市場

2022年3月，我們於亞洲－歐洲市場開展貨櫃航運服務。於2022年，我們於亞洲－歐洲市場的航運量為11,364 TEU，佔總貨櫃航運量0.7%。為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停亞洲－歐洲市場的服務，而亞洲－歐洲市場的服務已於2023年3月暫停。

財務資料

運費

運費為我們就所付運的各TEU向付運人收取的價格，包括燃油及其他附加費。

下表載列於所示期間按市場劃分的平均運費：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	(每TEU美元)		
亞太地區	485	1,061	1,288
大中華－北亞	466	810	863
大中華－東南亞	467	834	973
大中華	410	662	668
北亞及東南亞	476	845	979
亞洲－澳洲／新西蘭	1,203	3,344	2,981
亞洲－印度次大陸	1,089	3,582	1,896
跨太平洋⁽¹⁾	–	4,178	4,896
亞洲－歐洲⁽¹⁾	–	–	3,813
其他⁽²⁾	–	–	1,980
總計	485	1,084	1,476

附註：

- (1) 為應對影響長途服務的市場狀況，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務，而跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務分別於2023年2月及3月暫停。
- (2) 其他主要包括經東南亞(巴生港)連接大中華(上海及蛇口)及中東(傑貝阿里)的貿易航線及通過中東(傑貝阿里及哈里發)連接印度(尼赫魯港及穆恩德拉)至東非(蒙巴薩及三蘭港)的貿易航線。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的平均運費為每TEU 485美元、每TEU 1,084美元及每TEU 1,476美元，2020年至2022年的複合年增長率為74.5%。於往績記錄期間，我們的運費持續增加，主要受市場費率變動驅動。根據德路里報告，運費表現基本上由航運供需驅動。由於需求增加加上部分歸因於COVID-19的相對停滯的供應能力，全球運費於2020年下半年開始上漲。德路里發佈的世界貨櫃運

財務資料

價指數於2021年9月達到最高價位，為每FEU 10,377.2美元。自達到最高價位以來，由於需求增長放緩以及供應鏈中斷及港口擁堵的緩解，運費開始並持續下降，從而增加了有效運力。

尤其是，根據德路里報告，亞太地區的運費自2020年11月起持續急升，此乃由於受全球供應鏈中斷、貨櫃短缺、港口擠塞以及最重要的是，貨櫃航運公司將船舶重新分配至利潤更高的東西貿易航線，進一步降低了亞太地區的供應能力所致。亞洲區內運費於2022年初達到最高價位，此後一直下降。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們在亞太地區的平均運費為每TEU 485美元、每TEU 1,061美元及每TEU 1,288美元，2020年至2022年的複合年增長率為63.0%。

於往績記錄期間，在亞太地區內，亞洲－澳洲／新西蘭及亞洲－印度次大陸市場的運費相對較高。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，亞洲－澳洲／新西蘭市場的平均運費分別為每TEU 1,203美元、每TEU 3,344美元及每TEU 2,981美元。於2022年，我們的亞洲－澳洲／新西蘭市場的平均運費下跌主要是由於市場競爭加劇。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，亞洲－印度次大陸市場的平均運費分別為每TEU 1,089美元、每TEU 3,582美元及每TEU 1,896美元。於2022年，亞洲－印度次大陸市場的平均運費有所減少，主要是由於我們的服務模式由艙位租賃轉為以聯營航線服務為主。由於艙位租賃安排一般根據客戶訂單作出，而聯營航線服務未必能在每個航程中佔滿所有艙位，因此艙位租賃的平均運費通常高於聯營航線服務的平均運費。

跨太平洋東向運費自2020年下半年起開始急增，於2021年8月達到峰值，其後整體下降。儘管貨櫃航運公司已在跨太平洋市場投放更多運力，但美國港口（尤其是東岸港口）的嚴重擁堵迫使許多承運人為減少船舶延誤及提高船期可靠性而放棄航次。因此，運費在強勁的需求和供應不足的驅動下激增。我們於2021年9月在跨太平洋市場開通相關長途服務，我們跨太平洋市場的平均運費於2021年為每TEU 4,178美元，而於2022年的平均運費則為每TEU 4,896美元。

財務資料

亞洲－歐洲市場的運費自2021年1月開始上漲，並於2021年9月達到峰值。歐洲出現空貨櫃短缺、供應鏈出現瓶頸及港口擠塞，連帶歐洲需求強勁，均致使運費上升。我們於2022年3月在亞洲－歐洲市場開通長途服務，我們於亞洲－歐洲市場的平均運費於2022年為每TEU 3,813美元。

其他貨櫃航運相關服務

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，其他貨櫃航運相關服務產生的收入分別為79.5百萬美元、121.0百萬美元及141.9百萬美元。於往績記錄期間，該等收入來自收取滯期費、滯留費、向德翔台灣出租艙位的艙位費及其他航運附加費。當我們的客戶在碼頭、港口或倉庫內持有我們的貨櫃以供延遲使用超過協定的可用天數時，我們收取通常按貨櫃單位計算的滯期費。當我們的客戶在碼頭、港口或倉庫外持有我們的貨櫃以供延遲使用超過協定的可用天數時，我們收取通常按天數計算並取決於貨櫃的類型和尺寸的滯留費。

銷售成本

於往績記錄期間，我們的銷售成本主要為(i)裝卸費、倉貯及供電等貨櫃處理費用，(ii)船用燃油成本，(iii)自有及長期租賃船舶及貨櫃折舊開支，(iv)貨櫃租賃及堆場費用，(v)一年或更短的短期租賃項下的租船租金，(vi)船員福利開支、維修費、零件成本及保險費等船舶運營成本，(vii)拖船服務費、引航費以及泊位及帶解纜費等港口費用，以及(viii)其他，主要包括佣金開支。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的銷售成本分別為618.3百萬美元、906.0百萬美元及1,352.1百萬美元。

下表載列於所示期間按性質劃分的銷售成本明細：

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
貨櫃處理費用	246,141	39.8	301,469	33.3	353,045	26.1
船用燃油	90,234	14.6	163,981	18.1	312,881	23.1
折舊	34,700	5.6	120,930	13.3	242,106	17.9

財務資料

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
貨櫃租賃及堆場費用	87,705	14.2	95,095	10.5	156,389	11.6
租船租金	83,663	13.5	87,977	9.7	108,431	8.0
船舶運營成本	18,274	3.0	47,077	5.2	65,417	4.9
港口費用	40,897	6.6	41,979	4.6	54,432	4.0
其他	16,711	2.7	47,462	5.2	59,429	4.4
銷售成本總額	618,326	100.0	905,972	100.0	1,352,130	100.0

毛利及毛利率

由於上述原因，截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的毛利分別為192.1百萬美元、931.5百萬美元及1,091.3百萬美元，我們的毛利率分別為23.7%、50.7%及44.7%。毛利率增加主要歸因於平均運費上漲速度高於銷售成本上漲速度。

其他收入

於往績記錄期間，其他收入來自德翔台灣及其他第三方的貨櫃租金及租船租金。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，其他收入分別為7.1百萬美元、163.2百萬美元及11.6百萬美元。我們來自船舶的租船租金收入由2020年的零元增加至2021年的148.2百萬美元，其後減少至2022年的5.9百萬美元，主要反映我們向德翔台灣租船的租金，租船租金的波幅一般取決於我們優先考慮的船舶運力需求，以及對我們而言屬具吸引力的市場船舶租賃費率。租出船舶是我們靈活維持船隊規模以應對市況不斷轉變的方法之一。

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元		
其他收入			
貨櫃租金收入	7,106	14,984	5,770
租船租金收入 — 船舶	—	148,228	5,860
總計	7,106	163,212	11,630

財務資料

其他收益／虧損淨額

於往績記錄期間，其他收益或虧損淨額主要與以下各項有關(i)出售不動產、廠房及設備(主要包括舊貨櫃)的收益或虧損，(ii)不動產、廠房及設備的減損損失，主要是分類為持作出售非流動資產的船舶賬面價值與公允價值扣除預計直接銷售成本後的差額，(iii)與我們以不同貨幣錄得的收入有關的外匯收益或虧損淨額，(iv)出售德翔台灣的虧損及(v)其他。截至2020年及2021年12月31日止年度，其他收益淨額分別為8.2百萬美元及1.3百萬美元，而截至2022年12月31日止年度，其他虧損淨額為1.0百萬美元。

下表載列於所示期間其他收益或虧損淨額明細：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
出售不動產、廠房及設備 (虧損)／收益	(90)	7,342	17,803
不動產、廠房及設備的減損損失	-	-	(6,105)
外匯收益／(虧損)淨額	6,851	(6,454)	(12,853)
出售聯營公司的虧損	-	-	(1,473)
其他	1,463	414	1,656
其他收益／(虧損)淨額總計	8,224	1,302	(972)

行政及其他運營開支

於往績記錄期間，我們的行政及其他運營開支主要包括(i)僱員福利開支、(ii)折舊及攤銷、(iii)辦公室開支(主要包括辦公室用品及公用設施)、(iv)專業費用(主要包括審計費及法律服務費)及(v)其他(主要包括稅項、交通及差旅開支以及商務招待費)。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的行政及其他運營開支分別為21.2百萬美元、25.2百萬美元及39.7百萬美元。

財務資料

下表載列於所示期間的行政及其他運營開支明細：

	截至12月31日止年度					
	2020年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
僱員福利開支	14,934	70.4	17,986	71.4	27,101	68.2
折舊及攤銷	2,225	10.5	2,262	9.0	3,223	8.1
辦公室開支	1,649	7.8	2,168	8.6	2,311	5.8
專業費用	641	3.0	609	2.4	5,309	13.4
其他	1,757	8.3	2,172	8.6	1,775	4.5
總計	21,206	100.0	25,197	100.0	39,719	100.0

財務成本淨額

於往績記錄期間，我們的財務成本淨額包括銀行借款及租賃負債利息，而我們的財務收入淨額包括銀行利息收入。截至2020年及2021年12月31日止年度，財務成本分別為2.9百萬美元及3.8百萬美元。截至2022年12月31日止年度，財務收入為14.6百萬美元。

下表載列於所示期間的財務成本明細：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
銀行利息收入	(281)	(363)	(23,182)
銀行借款利息	2,703	1,783	2,429
租賃負債利息	457	2,397	6,135
	2,879	3,817	(14,618)

財務資料

分佔聯營公司利潤減虧損

於往績記錄期間，分佔聯營公司利潤減虧損主要來自我們於(i)TS India及(ii)TS Thailand (該等公司均主要從事船務代理服務及貨櫃航運服務)、(iii)德翔台灣(主要從事海峽兩岸貿易航線的貨櫃航運服務)及(iv)TS UAE (主要從事船務代理服務)的權益。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，分佔聯營公司利潤減虧損分別為0.7百萬美元、19.3百萬美元及8.9百萬美元。

所得稅開支

我們須按實體基準就產生自或源自附屬公司註冊成立及運營所在司法管轄區的利潤繳納所得稅。於往績記錄期間，我們通常按現行法定公司所得稅稅率16.5%就香港的應課稅收入納稅，並按其他相關國家及地區通行的相關當前稅率繳納。截至2020年12月31日止年度，我們並無錄得香港利得稅撥備，原因是結轉稅項虧損同年超出我們的香港應課稅利潤。

下表載列於所示期間的所得稅開支明細：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
即期稅項 — 香港利得稅			
年內撥備	—	8,542	3,754
即期稅項 — 香港以外地區			
年內撥備	68	63	156
總計	<u>68</u>	<u>8,605</u>	<u>3,910</u>

財務資料

經營業績

截至2022年12月31日止年度與截至2021年12月31日止年度比較

收入

我們的收入由截至2021年12月31日止年度的1,837.4百萬美元增加33.0%至截至2022年12月31日止年度的2,443.5百萬美元，主要反映我們來自貨櫃航運服務的收入主要因運費增加而增加。

貨櫃航運服務

我們的貨櫃航運服務所得收入由截至2021年12月31日止年度的1,716.4百萬美元增加34.1%至截至2022年12月31日止年度的2,301.6百萬美元，主要由於運費增加。我們的平均運費由截至2021年12月31日止年度的每TEU 1,084美元增加至截至2022年12月31日止年度的每TEU 1,476美元，與市場費率變動總體上一致，及部分歸因於我們將長途服務擴充至亞洲－澳洲／新西蘭、亞洲－印度次大陸及跨太平洋市場。我們的航運量由截至2021年12月31日止年度的1,583,574 TEU輕微減少至截至2022年12月31日止年度的1,559,142 TEU，主要是因為我們在長途服務中配置的運力及長途服務貢獻的航運量的比例均有所增加（例如亞洲－澳洲／新西蘭、亞洲－印度次大陸及跨太平洋市場），其與短途服務相比需要更多的日數才能完成一次航程，因此普遍降低了航運量。

亞太地區

亞太地區所得收入由截至2021年12月31日止年度的1,667.9百萬美元增加13.5%至截至2022年12月31日止年度的1,893.3百萬美元，主要是由於我們的平均運費由截至2021年12月31日止年度的每TEU 1,061美元增加21.4%至截至2022年12月31日止年度的每TEU 1,288美元，與市場費率變動總體上一致，以及我們增加來自長途服務（如運費較高的亞洲－澳洲／新西蘭以及亞洲－印度次大陸市場）的航運量比例。例如：來自亞洲－澳洲／新西蘭以及亞洲－印度次大陸市場的航運量比例由佔截至2021年12月31日止年度總航運量的9.8%增加至佔截至2022年12月31日止年度總航運量的22.3%。

跨太平洋市場

跨太平洋市場所得收入由截至2021年12月31日止年度的48.5百萬美元大幅增加至截至2022年12月31日止年度的354.4百萬美元，此乃由於於2021年9月推出並於2022年繼續該等長途服務。

財務資料

亞洲－歐洲市場

亞洲－歐洲市場所得收入由截至2021年12月31日止年度的零增加至截至2022年12月31日止年度的43.3百萬美元，此乃由於於2022年3月推出該等長途服務。

其他貨櫃航運相關服務

其他貨櫃航運相關服務所得收入由截至2021年12月31日止年度的121.0百萬美元增加17.2%至截至2022年12月31日止年度的141.9百萬美元，主要反映由於港口擠塞以及我們長途服務滯期費及滯留費率較高而導致的滯期費及滯留費上漲。

銷售成本

我們的銷售成本由截至2021年12月31日止年度的906.0百萬美元增加49.2%至截至2022年12月31日止年度的1,352.1百萬美元，此乃主要由於以下原因所致。

船用燃油成本由截至2021年12月31日止年度的164.0百萬美元增加90.8%至截至2022年12月31日止年度的312.9百萬美元，主要是由於(i)平均船用燃油成本增加，與市場價格增加大致一致，而根據德路里報告，該增加主要是由於俄烏衝突引起的能源危機形勢以及石油需求回暖，及(ii)船用燃油消耗量增加，原因是亞洲－澳洲／新西蘭、亞洲－印度次大陸市場及跨太平洋市場等長途服務按絕對金額計算的航運量增加及於總航運量的佔比增加。平均船用燃油成本由截至2021年12月31日止年度的每噸507.0美元增至截至2022年12月31日止年度的每噸749.5美元。船用燃油消耗量由截至2021年12月31日止年度的323,412噸增加至截至2022年12月31日止年度的417,478噸。

折舊開支由截至2021年12月31日止年度的120.9百萬美元大幅增至截至2022年12月31日止年度的242.1百萬美元，主要是由於長期租賃船舶及貨櫃數量以及其平均租船費率及自有船舶數目增加。例如：我們的自有船舶及長期租賃船舶數量分別由截至2021年12月31日的25艘及11艘增至截至2022年12月31日的31艘及14艘。我們的租賃貨櫃容量由截至2021年12月31日的170,303 TEU增加至截至2022年12月31日的205,241 TEU。長期租賃船舶及貨櫃的平均租船費率上漲與市場趨勢大致一致。

財務資料

貨櫃租賃及堆場費用由截至2021年12月31日止年度的95.1百萬美元增加64.5%至截至2022年12月31日的156.4百萬美元，主要反映租賃貨櫃數目增加，與我們的業務擴張大致一致。我們的租賃貨櫃容量由截至2021年12月31日的170,303 TEU增加至截至2022年12月31日的205,241 TEU。

貨櫃處理費用由截至2021年12月31日止年度的301.5百萬美元增加17.1%至截至2022年12月31日止年度的353.0百萬美元，主要由於裝卸費用因以下原因增加：(i)按絕對金額計算的航運量及於總航運量的佔比於長途服務有所增加（例如收取較高裝卸費用的亞洲－澳洲／新西蘭及跨太平洋市場）及(ii)平均裝卸費用增加，部分歸因於COVID-19疫情導致勞動力短缺。

租船租金開支由截至2021年12月31日止年度的88.0百萬美元增加23.2%至截至2022年12月31日止年度的108.4百萬美元，主要是由於短期（一年或以下）租賃船舶的租船費率增加。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由截至2021年12月31日止年度的931.5百萬美元增加17.2%至截至2022年12月31日止年度的1,091.3百萬美元。我們的毛利率由截至2021年12月31日止年度的50.7%減少至截至2022年12月31日止年度的44.7%，主要歸因於銷售成本上漲速度高於平均運費上漲速度，主要是由於(i)長途服務增加而產生更多船用燃油，(ii)我們的折舊開支增加，主要是由於長期租賃船舶及貨櫃數量以及其平均租船費率及自有船舶數目增加及(iii)市場運費因自2021年9月高峰以來需求增長放緩以及供應鏈中斷及港口擁堵的緩解而開始並持續下降，部分亦受我們於亞洲－印度次大陸市場的服務模式由艙位租賃轉為以聯營航線服務為主所影響，由於市場競爭加劇，整體上導致亞洲－澳洲／新西蘭市場的平均運費較低。

其他收入

我們的其他收入由截至2021年12月31日止年度的163.2百萬美元大幅減少至截至2022年12月31日止年度的11.6百萬美元，反映(i)租船租金收入由截至2021年12月31日止年度的148.2百萬美元減少至截至2022年12月31日止年度的5.9百萬美元，主要是由於我們向德翔台灣出租的船舶數量因重組後需求下降而有所減少及(ii)貨櫃租金收入由截至2021年12月31日止年度的15.0百萬美元減少至截至2022年12月31日止年度的5.8百萬美元，主要是由於我們向德翔台灣出租的貨櫃數量因對其需求下降而有所減少。

財務資料

其他收益／(虧損)淨額

其他收益淨額於截至2021年12月31日止年度為1.3百萬美元，而截至2022年12月31日止年度錄得其他虧損淨額1.0百萬美元，主要由於(i)我們的呈報貨幣美元兌我們記錄為收入的其他貨幣升值，致使外匯虧損淨額12.9百萬美元及(ii)不動產、廠房及設備的減損損失6.1百萬美元，主要為我們於2023年出售分類為持作出售的非流動資產的船舶的賬面價值與公允價值扣除預計直接銷售成本後的差額，部分被出售不動產、廠房及設備(主要包括舊貨櫃)的收益增加17.8百萬美元所抵銷。

行政及其他運營開支

我們的行政及其他運營開支由截至2021年12月31日止年度的25.2百萬美元增加57.6%至截至2022年12月31日止年度的39.7百萬美元，主要是由於(i)僱員福利開支由截至2021年12月31日止年度的18.0百萬美元增加至截至2022年12月31日止年度的27.1百萬美元，其主要是由於我們的行政人員及其薪酬及花紅增加所致，及(ii)專業費用由截至2021年12月31日止年度的0.6百萬美元增加至截至2022年12月31日止年度的5.3百萬美元，其主要是由於我們擬進行的[編纂]所致。

財務成本

我們的財務成本淨額於截至2021年12月31日止年度為3.8百萬美元，而財務收入淨額於截至2022年12月31日止年度為14.6百萬美元，主要由於銀行利息收入由截至2021年12月31日止年度的0.4百萬美元增加至截至2022年12月31日止年度的23.2百萬美元，其主要是由於定期存款增加，該增加主要是因銀行利率上升以及我們於2022年營業活動產生的現金及約當現金增加，部分被我們的租賃負債利息由截至2021年12月31日止年度的2.4百萬美元增加至截至2022年12月31日止年度的6.1百萬美元(主要是由於租賃負債因長期租賃船舶數量增加、租船費率增加及租賃貨櫃數目增加而有所上升)所抵銷。

分佔聯營公司利潤減虧損

分佔聯營公司利潤減虧損由截至2021年12月31日止年度的19.3百萬美元減少54.0%至截至2022年12月31日止年度的8.9百萬美元，主要由於德翔台灣的貢獻由截至2021年12月31日止年度的17.3百萬美元減少至截至2022年12月31日止年度的6.8百萬美元，其主要是由於我們於2022年9月完成出售德翔台灣(作為重組的一部分)後，德翔台灣不再為我們的聯營公司。

財務資料

所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2021年12月31日止年度的8.6百萬美元增加31.1%至截至2022年12月31日止年度的11.3百萬美元，主要是由於暫時性差異的來源7.4百萬美元，主要反映我們於2022年根據會計及稅務處理出售的本集團附屬公司之間船舶折舊的差異以及使用未動用的稅項虧損，部分被我們在香港的應課稅利潤減少所抵銷，其主要是由於為打擊COVID-19疫情而收緊邊境管制措施（包括香港與廣東省之間的跨境貨運服務中斷），這對我們來自香港的出口貨櫃航運服務造成不利影響。

年內利潤

由於上述原因，我們的期內利潤由截至2021年12月31日止年度的1,077.7百萬美元輕微減少至截至2022年12月31日止年度的1,074.5百萬美元。

財務資料

[凍結頁面 特意留白]

財務資料

[凍結頁面 特意留白]

財務資料

截至2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度比較

收入

我們的收入由截至2020年12月31日止年度的810.4百萬美元顯著增加至截至2021年12月31日止年度的1,837.4百萬美元，主要反映我們來自貨櫃航運服務的收入主要因運費增加而增加。

財務資料

貨櫃航運服務

我們的貨櫃航運服務所得收入由截至2020年12月31日止年度的730.9百萬美元顯著增加至截至2021年12月31日止年度的1,716.4百萬美元，主要由於運費及（次要而言）航運量增加。我們的平均運費由2020年的每TEU 485美元顯著增加至2021年的每TEU 1,084美元，與市場費率變動總體上一致。我們的航運量從2020年的1,507,297 TEU增加至2021年的1,583,574 TEU。

亞太地區

亞太地區所得收入由截至2020年12月31日止年度的730.9百萬美元顯著增加至截至2021年12月31日止年度的1,667.9百萬美元，主要是由於(i)我們的平均運費由2020年的每TEU 485美元大幅增加至2021年的每TEU 1,061美元，與市場費率變動總體上一致；及(ii)我們增加來自長途服務（如運費較高的亞洲－澳洲／新西蘭市場）的航運量比例。例如：來自亞洲－澳洲／新西蘭市場的航運量比例由佔截至2020年12月31日止年度總航運量的2.6%增加至佔截至2021年12月31日止年度總航運量的9.0%。

跨太平洋市場

跨太平洋市場所得收入由截至2020年12月31日止年度的零增加至截至2021年12月31日止年度的48.5百萬美元，此乃由於我們於2021年9月在該市場推出服務。我們在跨太平洋市場的平均運費於2021年為每TEU 4,178美元，而我們的航運量為11,600 TEU。

其他貨櫃航運相關服務

其他貨櫃航運相關服務所得收入由截至2020年12月31日止年度的79.5百萬美元增加52.3%至截至2021年12月31日止年度的121.0百萬美元，主要反映由於港口擠塞以及我們長途服務滯期費及滯留費率較高而導致的滯期費及滯留費上漲，以及德翔台灣的艙位費增加。

銷售成本

我們的銷售成本由截至2020年12月31日止年度的618.3百萬美元增加46.5%至截至2021年12月31日止年度的906.0百萬美元，此乃由於以下原因所致。

財務資料

折舊開支由2020年的34.7百萬美元顯著增加至2021年的120.9百萬美元，主要由於(i)長期租賃船舶的折舊開支增加，主要因(a)我們的租用船舶數目由截至2020年12月31日的23艘增加至截至2021年12月31日的25艘及(b)2021年的租船費率增加所致，及(ii)我們的自有船舶折舊開支增加，主要反映自有船舶數目由截至2020年12月31日的14艘增至截至2021年12月31日的25艘。

船用燃油成本由2020年的90.2百萬美元增加81.7%至2021年的164.0百萬美元，主要由於(i)平均船用燃油成本增加，與市場價格增加大致一致，根據德路里報告，市場價格於2020年因為COVID-19疫情導致全球油價下降而維持較低水平，並於2021年逐漸復甦，及(ii)船用燃油消耗量增加，原因是亞洲－澳洲／新西蘭及跨太平洋市場等多條新長途服務按絕對金額計算的航運量增加及於總航運量的佔比增加。此外，由於船用燃油消耗增加，我們須於我們的船舶進入澳洲／新西蘭及溫哥華目的地的船用燃油價格收費較高的加油港口時購買船用燃油。平均船用燃油成本由2020年的每噸344.6美元增加至2021年的每噸507.1美元。船用燃油消耗量由2020年的261,779噸增加至2021年的323,412噸。

租船租金開支由2020年的83.7百萬美元增加5.2%至2021年的88.0百萬美元，主要是由於短期(一年或以下)租賃船舶的租船費率增加。

貨櫃處理費用由2020年的246.1百萬美元增加22.5%至2021年的301.5百萬美元，主要由於在亞洲－澳洲／新西蘭市場開通多條新長途服務導致裝卸費用上升，以及配置於該裝卸費用較高的市場所貢獻的航運量所佔比例提高。

貨櫃租賃及堆場費用由2020年的87.7百萬美元增加8.4%至2021年的95.1百萬美元，主要反映租賃貨櫃數目增加，與我們的業務擴張大致一致。我們的租賃貨櫃容量由截至2020年12月31日的127,775 TEU增加至截至2021年12月31日的170,303 TEU。

船舶經營成本由2020年的18.3百萬美元顯著增加至2021年的47.1百萬美元，主要由於(i)船員於2021年的薪金因COVID-19疫情導致勞動力短缺而增加，使船員的福利開支增加，以及(ii)自有船舶數目由截至2020年12月31日的14艘增至截至2021年12月31日的25艘。

財務資料

其他開支由2020年的16.7百萬美元顯著增加至2021年的47.5百萬美元，主要反映因推出長途服務及航運量整體增長導致就我們的貨櫃航運服務向航運代理支付的佣金開支增加。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由截至2020年12月31日止年度的192.1百萬美元大幅增加增加至截至2021年12月31日止年度的931.5百萬美元。我們的毛利率由截至2020年12月31日止年度的23.7%增加至截至2021年12月31日止年度的50.7%，主要歸因於平均運費上漲速度高於銷售成本上漲速度。

其他收入

我們的其他收入由截至2020年12月31日止年度的7.1百萬美元大幅增加增加至截至2021年12月31日止年度的163.2百萬美元，反映(i)租船租金收入由2020年的零增加至2021年的148.2百萬美元，以及(ii)貨櫃租金收入由2020年的7.1百萬美元增加至2021年的15.0百萬美元，主要由於我們增加了短期租賃船舶予德翔台灣及第三方的數量，以利用較高的船舶租賃費率。

其他收益淨額

其他收益淨額由截至2020年12月31日止年度的8.2百萬美元減少84.2%至截至2021年12月31日止年度的1.3百萬美元，主要由於我們的呈報貨幣美元兌我們記錄為收入的其他貨幣升值，導致產生外匯虧損淨額6.5百萬美元，部分被2021年出售不動產、廠房及設備(主要包括我們的舊貨櫃)的收益7.3百萬美元所抵銷。

行政及其他運營開支

我們的行政及其他運營開支由截至2020年12月31日止年度的21.2百萬美元增加18.8%至截至2021年12月31日止年度的25.2百萬美元，主要由於僱員福利開支由2020年的14.9百萬美元增加至2021年的18.0百萬美元，主要因僱員加薪及花紅獎勵所致。

財務成本

我們的財務成本由截至2020年12月31日止年度的2.9百萬美元增加32.6%至截至2021年12月31日止年度的3.8百萬美元，主要由於租賃負債利息由2020年的0.5百萬美元增加至2021年的2.4百萬美元，而該增加則主要歸因於長期租賃船舶數目增加、租船費率增加及我們的租賃貨櫃數目增加致使租賃負債有所增加。

財務資料

分佔聯營公司利潤減虧損

分佔聯營公司利潤減虧損由截至2020年12月31日止年度的0.7百萬美元顯著增加至截至2021年12月31日止年度的19.3百萬美元，主要由於我們於2020年並無錄得任何分佔德翔台灣的利潤減虧損，原因是其產生負債淨額。

所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2020年12月31日止年度的68,000美元顯著增加至截至2021年12月31日止年度的8.6百萬美元，反映由於我們的業務增長及因稅項虧損的消耗而終止稅項虧損導致我們的除稅前利潤增加。

年內利潤

由於上述原因，我們的年內利潤由截至2020年12月31日止年度的184.0百萬美元大幅增加至截至2021年12月31日止年度的1,077.7百萬美元。

財務資料

[凍結頁面 特意留白]

財務資料

[凍結頁面 特意留白]

財務資料

綜合財務狀況表主要項目說明

下表載列截至所示日期綜合財務狀況表節選資料，乃摘錄自本文件附錄一會計師報告：

	截至12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
非流動資產總值	354,962	1,120,240	1,179,629
流動資產總值	331,674	1,126,575	1,461,596
資產總值	686,636	2,246,815	2,641,225
流動負債總額	203,861	396,433	387,063
非流動負債總額	102,506	402,708	235,332
負債總額	306,367	799,141	622,395
流動資產淨值	127,813	730,142	1,206,670
資產淨值	380,269	1,447,674	2,150,967
股本	70,000	140,000	140,000
儲備	309,814	1,307,084	2,010,505
本公司權益股東應佔權益總額	379,814	1,447,084	2,150,505
非控股權益	455	590	462
權益總額	380,269	1,447,674	2,150,967

財務資料

下表載列截至所示日期的流動資產、流動負債及流動資產淨值：

	截至12月31日			截至
	2020年	2021年	2022年	3月31日
	千美元	千美元	千美元	千美元
				(未經審核)
流動資產				
船用燃油	10,319	25,229	25,215	22,473
合約資產	13,662	39,746	11,327	4
貿易及其他應收款項	132,667	193,513	104,925	123,314
現金及約當現金	175,026	868,087	1,320,129	1,317,696
流動資產總值	331,674	1,126,575	1,461,596	1,463,487
分類為持作出售之非流動資產	–	–	132,137	[●]
流動負債				
合約負債	4,300	5,012	4,784	5,169
貿易及其他應付款項	163,602	243,721	217,844	198,861
銀行借款	18,185	33,234	–	–
租賃負債	17,465	106,011	160,681	143,233
應付稅項	309	8,455	3,754	2,968
流動負債總額	203,861	396,433	387,063	350,231
流動資產淨值	127,813	730,142	1,206,670	1,113,256

財務資料

截至2023年3月31日，我們的流動資產淨值為1,113.3百萬美元，主要包括(i)現金及約當現金1,317.7百萬美元及(ii)貿易及其他應收款項123.3百萬美元，部分被(i)貿易及其他應付款項198.9百萬美元及(ii)租賃負債143.2百萬美元所抵銷。

截至2022年12月31日，我們的流動資產淨值為1,206.7百萬美元，主要包括(i)現金及約當現金1,320.1百萬美元及(ii)貿易及其他應收款項104.9百萬美元，部分被(i)貿易及其他應付款項217.8百萬美元及(ii)租賃負債160.7百萬美元所抵銷。

截至2021年12月31日，我們的流動資產淨值為730.1百萬美元，主要包括(i)現金及約當現金868.1百萬美元及(ii)貿易及其他應收款項193.5百萬美元，部分被(i)貿易及其他應付款項243.7百萬美元及(ii)租賃負債106.0百萬美元所抵銷。

截至2020年12月31日，我們的流動資產淨值為127.8百萬美元，主要包括(i)現金及約當現金175.0百萬美元及(ii)貿易及其他應收款項132.7百萬美元，部分被貿易及其他應付款項163.6百萬美元所抵銷。

不動產、廠房及設備

我們的不動產、廠房及設備主要包括(i)船舶、(ii)貨櫃、(iii)租賃物業裝修、(iv)傢俬及設備、(v)汽車、(vi)土地及樓宇以及(vii)使用權資產（主要包括我們的船舶、貨櫃及其他租賃不動產）。下表載列截至所示日期我們不動產、廠房及設備的賬面淨值明細：

	截至12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
船舶	256,402	517,225	501,810
貨櫃	20,957	119,847	99,036
租賃物業裝修	136	85	37
傢俬及設備	312	245	378
汽車	158	123	119
土地及樓宇	3,800	3,433	3,204
使用權資產	48,929	358,016	394,874
總計	330,694	998,974	999,458

財務資料

我們的不動產、廠房及設備由截至2020年12月31日的330.7百萬美元大幅增加至截至2021年12月31日的999.0百萬美元，主要歸因於(i)使用權資產由截至2020年12月31日的48.9百萬美元增加至截至2021年12月31日的358.0百萬美元，主要反映(a)合約年期超過一年的租用船舶數目增加及租船費率增加；及(b)新租賃合約年期為十年的貨櫃、(ii)船舶由截至2020年12月31日的256.4百萬美元增加至截至2021年12月31日的517.2百萬美元，反映自有船舶數目由截至2020年12月31日的14艘增加至截至2021年12月31日的25艘，及(iii)貨櫃由截至2020年12月31日的21.0百萬美元增加至截至2021年12月31日的119.8百萬美元，主要由於(a)購買新貨櫃，與我們的業務增長一致及(b)每個貨櫃的成本增加，以適應對相對昂貴的冷凍貨櫃不斷增長的需求，兩者亦部分歸因於港口擠塞導致的貨櫃短缺。

截至2022年12月31日，我們的不動產、廠房及設備保持穩定於999.5百萬美元，主要歸因於使用權資產由截至2021年12月31日的358.0百萬美元增加至截至2022年12月31日的394.9百萬美元，主要反映(i)合約期限超過一年的租賃船舶數目增加及租船費率增加及(ii)合約期限為十年的新租賃貨櫃，部分被以下所抵銷：(i)船舶由截至2021年12月31日的517.2百萬美元減少至截至2022年12月31日的501.8百萬美元，主要反映我們轉撥至分類為持作出售的非流動資產55.7百萬美元，因我們計劃於2022年出售九艘船舶的承諾，及(ii)貨櫃由截至2021年12月31日的119.8百萬美元減少至截至2022年12月31日的99.0百萬美元，主要由於出售舊貨櫃所致。

使用權資產

我們的使用權資產主要包括(i)持作自用的租賃土地及樓宇(餘下租期介乎10至50年)的所有權權益，即我們為向其前登記擁有人收購該等物業權益所預先作出的一次性付款，有關付款除須基於應付相關政府機關的應課差餉租值的付款外，毋須根據條款持續作出付款、(ii)租賃作自用的物業，即租期內應付租賃付款現值加上於開始日期或之前作出的任何租賃付款，以及任何所產生的初始直接成本、(iii)貨櫃、(iv)船舶及(v)汽車。下表載列截至所示日期我們使用權資產的賬面淨值明細：

財務資料

	截至12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
於持作自用的租賃土地及樓宇的所有 權權益，餘下租期介乎10至50年	18,339	17,319	15,398
租賃作自用的物業	560	1,740	3,437
船舶	11,833	187,655	197,328
貨櫃	18,139	151,277	178,679
汽車	58	25	32
總計	48,929	358,016	394,874

財務資料

我們的使用權資產由截至2020年12月31日的48.9百萬美元大幅增加至截至2021年12月31日的358.0百萬美元，主要歸因於(i)租用船舶由截至2020年12月31日的11.8百萬美元增加至截至2021年12月31日的187.7百萬美元，主要是由於(a)合約年期超過一年的租用船舶數目由截至2020年12月31日的七艘增加至截至2021年12月31日的11艘及(b)租船費率有所增加，及(ii)租賃貨櫃由截至2020年12月31日的18.1百萬美元增加至截至2021年12月31日的151.3百萬美元，主要由於新租賃約22,000個合約年期為十年的貨櫃。

我們的使用權資產進一步增加10.3%至截至2022年12月31日的394.9百萬美元，主要歸因於(i)租賃貨櫃由截至2021年12月31日的151.3百萬美元增加至截至2022年12月31日的178.7百萬美元，主要由於新租賃約2,800個合約年期為十年的貨櫃及(ii)租用船舶由截至2021年12月31日的187.7百萬美元增加至截至2022年12月31日的197.3百萬美元，主要是由於(a)合約年期超過一年的租用船舶數目由截至2021年12月31日的11艘增加至截至2022年12月31日的14艘及(b)租船費率有所增加。

購置船舶的預付款項

我們購置船舶的預付款項由截至2020年12月31日的22.4百萬美元大幅增加至截至2021年12月31日的100.2百萬美元，主要反映我們於有關期間購置船舶。基於相同理由，我們購置船舶的預付款項進一步增加74.3%至截至2022年12月31日的174.6百萬美元。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們分別購買了四艘、七艘及零艘二手船（尚未交付），並分別訂購了四艘、21艘及20艘新船（尚未交付）。

於聯營公司的權益

我們於聯營公司的權益由截至2020年12月31日的1.9百萬美元大幅增加至截至2021年12月31日的21.1百萬美元，主要是由於我們於德翔台灣的權益增加主要歸因於其2021年的純利。我們於聯營公司的權益減少74.1%至截至2022年12月31日的5.5百萬美元，主要是由於2022年9月完成出售德翔台灣作為重組一部分後，德翔台灣不再為我們的聯營公司。

財務資料

船用燃油

我們的船用燃油由截至2020年12月31日的10.3百萬美元大幅增加至截至2021年12月31日的25.2百萬美元，主要由於(i)船用燃油價格上漲及(ii)我們的船隊擴張至截至2021年12月31日的50艘船舶。截至2022年12月31日，我們的船用燃油保持穩定於25.2百萬美元。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們的單位船用燃油成本分別為每噸372.8美元、每噸570.5美元及每噸606.4美元，而我們的船用燃油分別為24,924噸、39,490噸及37,374噸。

船用燃油周轉天數通常與我們服務的平均長度相關。平均船用燃油周轉天數的計算方法為我們的船用燃油庫存期初與期末餘額的算術平均值除以該期間的銷售成本總和再乘以365天。我們的平均船用燃油周轉天數由2020年的5.8天增加至2021年的7.2天，這總體上與在此期間我們長途服務的擴張一致，隨後減少至2022年的6.8天，主要由於我們的銷售成本增加。有關我們於2022年的銷售成本較2021年增加的詳情，請參閱本節「－經營業績－截至2022年12月31日止年度與截至2021年12月31日止年度比較－銷售成本」。

截至2023年3月31日，我們截至2022年12月31日的船用燃油中的25.2百萬美元或100.0%其後已耗用。

合約資產

我們在根據合約所載付款條款無條件獲得對價前基於完成百分比認列收入時認列合約資產。我們的合約資產主要反映截至我們可根據合約條款認列收入前的相關日期所提供服務的規模，並由截至2020年12月31日的13.7百萬美元增加至截至2021年12月31日的39.7百萬美元，主要歸因於我們的業務擴展，特別是該期間的長途服務（平均需要較長時間完成服務），並減少至截至2022年12月31日的11.3百萬美元，主要是由於我們的航運量（尤其是我們的長途服務）及我們的平均運費於2022年底有所下降。截至2023年3月31日，我們已結清截至2022年12月31日的合約資產11.3百萬美元或100.0%。

貿易及其他應收款項

我們流動資產項下的貿易及其他應收款項包括(i)貿易應收賬款（扣除與應收客戶的未償還款項有關的損失撥備），及(ii)其他應收款項、預付款項及按金，主要與(a)我們向德翔台灣初始股東提供貸款5.2百萬美元，以於德翔台灣成立時為其注資提供資

財務資料

金，該款項已於2022年9月悉數結清；(b)與港口費用及保險有關的預付開支；及(c)與港口及船隊管理有關的保證金有關。下表載列截至所示日期我們貿易及其他應收款項的明細：

	截至12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
貿易應收賬款，扣除損失撥備	119,763	180,496	84,266
其他應收款項、預付款項及按金	12,904	13,017	20,659
貿易及其他應收款項的流動部分	132,667	193,513	104,925
購置船舶的非流動預付款項	22,391	100,194	174,602
總計	155,058	293,707	279,527

我們流動資產項下的貿易及其他應收款項由截至2020年12月31日的132.7百萬美元增加45.9%至截至2021年12月31日的193.5百萬美元，與我們於往績記錄期間的收入增長整體一致。我們的貿易及其他應收款項減少45.8%至截至2022年12月31日的104.9百萬美元，主要由於貿易應收賬款由截至2021年12月31日的180.5百萬美元減少至截至2022年12月31日的84.3百萬美元，主要由於我們的平均運費於2022年底前有所下降，部分被其他應收款項、預付款項及按金由截至2021年12月31日的13.0百萬美元增加至截至2022年12月31日的20.7百萬美元所抵銷，主要是由於應收利息增加，其乃主要因為我們定期存款增加及銀行利率增加。

有關非流動資產項下的貿易及其他應收款項的詳情，請參閱本節「— 綜合財務狀況表主要項目說明 — 購置船舶的預付款項」。

財務資料

下表載列截至所示日期貿易應收賬款基於發票日期及扣除損失撥備的賬齡分析：

	截至12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
1個月內	105,072	172,229	81,980
超過1個月至2個月	6,063	4,788	1,080
超過2個月至3個月	230	225	82
3個月以上	8,398	3,254	1,124
總計	119,763	180,496	84,266

我們通常就我們的貨櫃航運服務提供兩種付款條款：運費預付及運費到付。根據運費到付條款，部分付運人僅預付裝貨碼頭裝卸費，而運費及其他費用由收貨人在目的港口提取貨物時支付。我們一般不會根據運費到付條款授出信貸期，但我們會按個別情況審核客戶的信貸期要求，並通常授出自開票日期起計少於30天的信貸期。進一步詳情請參閱「業務－銷售、營銷及定價－付款條款」。

我們擁有龐大客戶群及多元化基礎。我們對所有需要超過一定信貸金額的客戶進行個別信貸評估，評估重點關注彼等過往到期付款記錄及現時付款能力，並考慮客戶特定相關資料以及與客戶經營所在經濟環境相關資料。我們力求嚴格控制我們的未償還應收款項，且我們的財務部門定期審查我們的未償還應收款項及逾期結餘。我們按相等於全期預期信用損失的金額就貿易應收款項計量損失撥備。由於我們的過往信用損失經驗並無顯示不同客戶分部的虧損模式存在顯著差異，故我們不會在不同客戶群之間基於逾期狀況進一步區分損失撥備。

平均貿易應收款項周轉天數按期初及期末貿易應收款項結餘的算術平均值除以該期間的收入再乘以365天計算。我們截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度的平均貿易應收款項周轉天數分別為40.8天、29.8天及19.8天，與我們給予客戶的信貸期一致。我們的貿易應收款項周轉天數由2020年的40.8天減少至2021年的29.8天，並進一步減少至2022年的19.8天，主要由於(i)我們的平均運費於2022年底有所下降及(ii)我們改善了我們的收債方式、縮短授予新客戶的信貸期及提高與信貸期較短的客戶的銷售比例。

截至2023年3月31日，我們截至2022年12月31日的貿易應收款項的84.3百萬美元或100.0%已結清。

財務資料

現金及約當現金

截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們的現金及約當現金分別為175.0百萬美元、868.1百萬美元及1,320.1百萬美元，主要歸因於營業活動所產生現金淨額。

合約負債

我們在(i)客戶在我們認列來自貨櫃航運服務的收入前支付不可退還對價及(ii)我們在認列來自貨櫃航運服務的收入前擁有收取不可退還對價的無條件權利時認列合約負債。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們的合約負債分別為4.3百萬美元、5.0百萬美元及4.8百萬美元，主要反映截至我們可根據合約條款認列收入前相關日期自貨櫃航運服務已收取的不可退還對價規模。

貿易及其他應付款項

貿易及其他應付款項包括(i)應付我們船舶及貨櫃供應商的貿易應付款項，以及與船舶及貨櫃租賃、船用燃油費、艙位租賃及港口裝卸費用有關的應付款項、(ii)其他應付款項及應計費用(主要包括(a)主要與我們的[編纂]開支及行政開支有關的應付開支，(b)主要與增值稅有關的其他流動負債及(c)就我們取得的船舶代理服務及其他配套服務的應付佣金)、(iii)主要向貨運代理收取的保證金，以保證其對我們的合約義務，以及向若干保留我們的貨櫃的BCO客戶收取的保證金，以保證其退還、清潔或維修貨櫃的義務及(iv)有關KFTC事件的訴訟撥備。由於KFTC的決定以2003年10月至2018年12月的調查結果為前提，我們自2019年起開始為該事件作出撥備。下表載列截至所示日期的貿易及其他應付款項明細：

	截至12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
貿易應付款項	146,931	221,820	189,059
其他應付款項及應計費用	5,308	7,442	9,680
已收按金	7,775	10,871	19,105
訴訟撥備	3,588	3,588	—
總計	163,602	243,721	217,844

財務資料

我們的貿易及其他應付款項由截至2020年12月31日的163.6百萬美元增加49.0%至截至2021年12月31日的243.7百萬美元，主要由於貿易應付款項由截至2020年12月31日的146.9百萬美元增加至截至2021年12月31日的221.8百萬美元，主要反映我們應付船舶及貨櫃供應商的應付款項增加，以及與船舶及貨櫃租賃、船用燃油費、艙位租賃及港口裝卸費用有關的應付款項增加，這與我們的業務增長一致。

我們的貿易及其他應付款項其後減少10.6%至截至2022年12月31日的217.8百萬美元，主要是由於(i)貿易應付款項由截至2021年12月31日的221.8百萬美元減少至截至2022年12月31日的189.1百萬美元，主要是由於2022年底航運量下降導致港口裝卸費用減少及(ii)訴訟撥備由截至2021年12月31日的3.6百萬美元減至截至2022年12月31日的零，主要由於我們於2022年就KFTC事件支付罰款附加費，部分被已收佣金由截至2021年12月31日的10.9百萬美元增加至截至2022年12月31日的19.1百萬美元所抵銷，主要由於我們的定期存款增加及銀行利率上升。

下表載列截至所示日期基於發票日期的貿易應付款項賬齡分析：

	截至12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
1個月內	116,121	143,465	142,480
超過1個月至3個月	24,148	76,828	40,903
3個月以上	6,662	1,527	5,676
總計	146,931	221,820	189,059

於往績記錄期間，我們的供應商通常授予我們介乎60至90天的不同信用期，或我們須作出預付款項。平均貿易應付款項周轉天數按期初及期末貿易應付款項結餘的算術平均值除以該期間的銷售成本總額再乘以365天計算。我們於2020年的平均貿易應付款項周轉天數為74.7天，並在2021年維持穩定於74.3天。我們的平均貿易應付款項周轉天數其後減少至2022年的55.5天，主要由於銷售成本增加。有關我們於2022年的銷售成本較2021年增加的詳情，請參閱本節「—經營業績—截至2022年12月31日止年度與截至2021年12月31日止年度比較—銷售成本」。

財務資料

截至2023年3月31日，我們截至2022年12月31日的貿易應付款項的189.0百萬美元或100.0%已結清。

銀行借款

進一步詳情請參閱本節「－債務－銀行借款」。

租賃負債

進一步詳情請參閱本節「－債務－租賃負債」。

流動資金及資本資源

現金流量

下表載列於所示期間我們綜合現金流量表的節選現金流量數據：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
營業活動所產生現金淨額	197,013	1,170,487	1,373,936
投資活動所用現金淨額	(90,763)	(471,279)	(175,883)
融資活動所用現金淨額	(16,542)	(1,201)	(744,768)
現金及約當現金增加淨額	89,708	698,007	453,285
於1月1日的現金及約當現金	83,378	175,026	868,087
匯率變動影響	1,940	(4,946)	(1,243)
於12月31日的現金及約當現金	<u>175,026</u>	<u>868,087</u>	<u>1,320,129</u>

營業活動所產生現金淨額

截至2022年12月31日止年度，我們的營業活動所產生現金淨額為1,373.9百萬美元。該現金流入淨額乃主要由於(i)除稅前利潤1,085.8百萬美元，經調整以反映非現金項目，包括主要與我們的船舶及貨櫃有關的折舊及攤銷236.9百萬美元及(ii)貿易及其他應收款項減少88.6百萬美元，主要反映我們的平均運費於2022年底前有所下降。

財務資料

截至2021年12月31日止年度，我們的營業活動所產生現金淨額為1,170.5百萬美元。該現金流入淨額乃主要由於(i)除稅前利潤1,086.3百萬美元，經調整以反映非現金項目，包括主要與我們的船舶及貨櫃有關的折舊及攤銷123.3百萬美元及(ii)貿易及其他應付款項增加84.6百萬美元，主要反映我們有關船舶收購、船舶及貨櫃租賃、船用燃油費、艙位租賃及港口裝卸費用的應付款項增加。該現金流入淨額部分被貿易及其他應收款項增加61.8百萬美元所抵銷，主要反映我們的收入增長。

截至2020年12月31日止年度，我們的營業活動所產生現金淨額為197.0百萬美元。該現金流入淨額乃主要由於(i)除稅前利潤184.0百萬美元，經調整以反映非現金項目，包括主要與我們的船舶及貨櫃有關的折舊及攤銷36.9百萬美元及(ii)貿易及其他應付款項增加39.2百萬美元，主要反映我們有關船舶收購、船舶及貨櫃租賃、船用燃油費、艙位租賃及港口裝卸費用的應付款項增加。該現金流入淨額部分被貿易及其他應收款項減少55.9百萬美元所抵銷，主要反映我們的收入增長。

投資活動所用現金淨額

截至2022年12月31日止年度，我們的投資活動所用現金淨額為175.9百萬美元，主要由於購買不動產、廠房及設備238.5百萬美元，主要反映收購船舶及貨櫃，部分被(i)已收利息收入23.2百萬美元(主要反映銀行利息收入)及(ii)與我們出售德翔台灣有關的出售聯營公司所得款項所抵銷。

截至2021年12月31日止年度，我們的投資活動所用現金淨額為471.3百萬美元，主要是由於購買不動產、廠房及設備479.0百萬美元，主要反映收購船舶及貨櫃，部分被出售不動產、廠房及設備所得款項7.4百萬美元所抵銷，主要反映出售我們的舊貨櫃。

截至2020年12月31日止年度，我們的投資活動所用現金淨額為90.8百萬美元，主要是由於購買不動產、廠房及設備91.2百萬美元，主要反映收購船舶。

財務資料

融資活動所用現金淨額

截至2022年12月31日止年度，我們的融資活動所用現金淨額為744.8百萬美元，主要歸因於(i)已付中期股利370百萬美元、(ii)償還銀行借款191.8百萬美元，及(iii)已付租賃租金的資本部分174.4百萬美元，主要與我們的租用船舶及貨櫃租賃有關。

截至2021年12月31日止年度，我們的融資活動所用現金淨額為1.2百萬美元，主要歸因於(i)已付租賃租金的資本部分71.5百萬美元，主要與我們的租用船舶及貨櫃租賃有關、(ii)償還銀行借款26.8百萬美元，及(iii)已付中期股利10.5百萬美元，部分被新造銀行借款價款111.8百萬美元所抵銷。

截至2020年12月31日止年度，我們的融資活動所用現金淨額為16.5百萬美元，主要歸因於(i)償還銀行借款62.0百萬美元，及(ii)已付租賃租金的資本部分17.4百萬美元，主要與我們的租用船舶及貨櫃租賃有關，部分被新造銀行借款價款69.5百萬美元所抵銷。

營運資金充足性

我們於未來12個月的流動資金及資本資源需求主要與我們購買或租用不動產及設備(包括貨櫃及船舶)有關。我們相信，結合通過營業活動所產生現金流量、債務融資、[編纂][編纂]及自資本市場中不時籌得的其他資金，將可滿足我們的流動資金需求。除我們已取得或可能取得的銀行借款外，我們現時並無任何重大外部債務融資的計劃。截至2023年3月31日，我們的現金及約當現金為1,317.7百萬美元。經考慮上述我們可動用的財務資源，及在並無不可預見的情況下，董事認為我們擁有充足的營運資金達到我們現時及未來的現金需求(即自刊發本文件日期起計未來至少12個月)。

然而，於自本文件日期起計未來12個月內，我們就超出預計現金需要籌集額外資金的能力受多種不確定因素影響，包括未來的營運業績、未來的業務計劃、財務狀況及現金流量以及我們、客戶和貸款人經營所在市場的經濟、政治及其他條件。

財務資料

債務

債務

我們的債務主要包括銀行借款及租賃負債。下表載列截至所示日期的債務明細：

	截至12月31日			截至
	2020年	2021年	2022年	3月31日
	千美元	千美元	千美元	千美元
				(未經審核)
非流動				
銀行借款	88,656	158,553	—	—
租賃負債	13,850	244,155	227,964	199,939
流動				
銀行借款	18,185	33,234	—	—
租賃負債	17,465	106,011	160,681	143,233
總計	138,156	541,953	388,645	343,172

銀行借款

截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們的銀行借款分別為106.8百萬美元、191.8百萬美元及零，主要用於為收購及租用船舶及貨櫃的資金需求提供資金。於往績記錄期間，我們的銀行借款一般按三個月LIBOR加介乎1.07%至5.18%的若干基點的浮動利息利率計息。我們的銀行借款利息由2020年的2.7百萬美元減少34.0%至2021年的1.8百萬美元，主要由於2021年三個月LIBOR減少。銀行借款利息增加36.2%至2022年的2.4百萬美元，主要由於LIBOR增加。我們已於2022年提前償還所有銀行借款，並計劃通過營業活動所得現金以及[編纂][編纂]滿足我們未來的資金需求。

截至2020年、2021年及2022年12月31日，銀行融資174.4百萬美元、305.9百萬美元及104.9百萬美元由我們已質押船舶作擔保，總賬面值分別為244.3百萬美元、359.6百萬美元及125.6百萬美元。截至2023年3月31日，銀行融資86.9百萬美元由我們已質押船舶（總賬面值為96.7百萬美元）作擔保及200.0百萬港元的銀行融資以物業按揭作擔保。另外，截至2020年及2021年12月31日，我們的銀行借款由陳先生（控股股東及執行董事）抵押及擔保。所有該等擔保均已終止。本公司預期於[編纂]後概無本集團貸款或債務將由本公司任何關連人士（包括陳先生）擔保或抵押。

財務資料

下表載列截至所示日期的銀行借款到期情況：

	截至12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
1年內	18,185	33,234	–
1年以上但2年內	18,185	66,468	–
2年以上但5年內	50,407	57,577	–
5年以上	20,064	34,508	–
銀行借款總額	106,841	191,787	–

我們的銀行借款協議載有標準條款、條件及商業銀行貸款慣用之契約。董事確認，我們於往績記錄期間及直至最後實際可行日期並未在獲得銀行借款方面遇到任何困難、拖欠銀行借款或違反契諾。鑒於我們的信貸歷史及當前的信貸狀況，我們認為，我們日後在獲得額外銀行借款方面不會遇到任何重大困難。

租賃負債

我們的租賃負債包括為業務營運租賃的物業，主要包括租船及貨櫃及我們用作辦公室的物業。進一步詳情請參閱「業務－我們的貨櫃航運業務－我們的船隊」及「業務－我們的貨櫃航運業務－貨櫃」。我們的租賃負債由截至2020年12月31日的31.3百萬美元大幅增加至截至2021年12月31日的350.2百萬美元，並進一步增加11.0%至截至2022年12月31日的388.6百萬美元。我們的租賃負債增加主要反映(i)我們合約年期超過一年的租用船舶及貨櫃數目增加及(ii)船舶及貨櫃租賃費率上升。

或然負債

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們概無任何或然負債。

財務資料

資本承擔及資本支出

資本承擔

我們的資本承擔主要與已訂約但尚未支付的與購買船舶有關的資本支出有關。截至2020年、2021年及2022年12月31日，資本承擔分別為126.2百萬美元、913.5百萬美元及685.1百萬美元，主要反映我們於往績記錄期間分期付款收購的船舶。有關我們收購船舶及貨櫃的進一步詳情，請參閱本節「一 綜合財務狀況表主要項目說明 — 不動產、廠房及設備」。

資本支出

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，我們的資本支出分別為91.2百萬美元、479.0百萬美元及238.5百萬美元。我們於往績記錄期間的資本支出包括購買不動產、廠房及設備（如船舶和貨櫃）的付款。我們擬通過結合銀行借款、營業活動所產生現金以及[編纂][編纂]為計劃資本支出提供資金。我們的實際資本支出可能有別於上文所載金額，原因包括未來現金流量、營運業績及財務狀況、市場的經濟狀況及監管環境變動等各項因素。此外，由於我們尋求新機遇擴大業務，我們可能不時產生額外資本支出。

資產負債表外承諾及安排

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們概無資產負債表外安排。

關係人交易

於往績記錄期間，我們與關係人訂立多項交易。我們的關係人主要包括(i)我們的控制股東實益擁有的公司及(ii)我們的聯營公司。有關我們的關係人交易及結餘的進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註23。我們與關係人的交易主要涉及(i)就貨櫃航運代理服務產生或收取的佣金、(ii)代表本集團收取的貨運及裝卸服務收入、(iii)代表本集團已付／應付貨運服務費及已付的裝卸服務費，主要反映航運代理收取的貨櫃處理費用、港口費用及佣金開支、(iv)代表聯營公司已付的貨運及裝卸服務費、

財務資料

(v)與向德翔台灣提供艙位租賃有關的貨櫃航運服務產生的收入、(vi)主要與向德翔台灣提供船舶租賃有關的租船租金收入或船舶開支，及(vii)與向德翔台灣租賃貨櫃有關的貨櫃租金收入。下表載列於所示期間的關係人交易明細：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
由控股股東控制或由具有重大影響力的關聯公司的控股股東部分擁有：			
— 已付／應付佣金	4,752	11,419	16,660
— 已收／應收佣金	—	—	360
— 代表本集團收取的貨運及裝卸服務收入	127,113	245,807	293,380
— 代表本集團已付／應付貨運服務費及已付裝卸服務費	41,890	62,162	134,920
— 自提供貨櫃航運服務產生的收入	—	—	4,096
— 租船租金開支 — 船舶	—	—	10,301
— 貨櫃租金收入	—	—	1,511
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
聯營公司：			
— 已付／應付佣金	2,639	5,556	5,069
— 已收／應收佣金	1,907	2,112	574
— 代表本集團收取的貨運及裝卸服務收入	80,718	152,278	164,163
— 代表本集團已付／應付貨運服務費及已付裝卸服務費	36,202	51,270	32,204
— 代表聯營公司所收取貨運及裝卸服務收入	93,386	285,788	40,548
— 代表聯營公司已付的運費及裝卸服務費	52,023	38,001	8,431
— 提供貨櫃航運服務所得收入	2,746	25,649	10,379
— 租船租金收入 — 船舶	—	138,564	4,650
— 租船租金開支 — 船舶	2,720	8,733	12,877
— 貨櫃租金收入	7,011	14,817	3,915
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>

董事認為，我們於往績記錄期間與關係人的交易乃經相關各方公平磋商並按正常商業條款進行。董事亦認為，我們於往績記錄期間的關係人交易不會扭曲我們的歷史業績或使我們的歷史業績不能反映我們的未來表現。

財務資料

主要財務比率

下表載列截至所示日期或於所示期間的主要財務比率：

	截至12月31日／截至該日止年度		
	2020年	2021年	2022年
權益回報率 ⁽¹⁾ (%)	63.5	118.0	59.7
總資產回報率 ⁽²⁾ (%)	32.5	73.5	42.8
流動比率 ⁽³⁾ (倍)	1.6	2.8	4.1
速動比率 ⁽⁴⁾ (倍)	1.6	2.8	4.1
資本負債率 ⁽⁵⁾ (%)	28.1	13.2	零

附註：

- (1) 權益回報率按期內本公司股東應佔利潤除以本公司權益股東應佔權益總額期初及期末餘額的算術平均數再乘以100%計算。
- (2) 總資產回報率按期內本公司股東應佔利潤除以總資產期初及期末餘額的算術平均數再乘以100%計算。
- (3) 流動比率按流動資產總額除以流動負債總額計算。
- (4) 速動比率按流動資產總額減去存貨再除以流動負債總額計算。
- (5) 資本負債率按銀行借款總額除以權益總額再乘以100%計算。

權益回報率

我們的權益回報率由2020年的63.5%增加至2021年的118.0%，主要反映我們的淨利潤大幅增加。我們的權益回報率其後減少至2022年的59.7%，主要由於2021年淨利潤的大幅增加導致2022年本公司權益股東應佔權益總額期初及期末結餘的算術平均數增加。

總資產回報率

我們的總資產回報率由2020年的32.5%增加至2021年的73.5%，主要是由於我們的淨利潤增長超越我們總資產的增長。我們的總資產回報率其後減少至2022年的42.8%，主要由於(a)購置船舶的預付款項及(b)營業活動產生的現金及約當現金增加，導致我們總資產的增長超過我們的淨利潤增長。

財務資料

流動比率

我們的流動比率由截至2020年12月31日的1.6倍上升至截至2021年12月31日的2.8倍，主要是由於我們的現金及約當現金以及貿易及其他應收款項增加，主要因業務擴展所致。我們的流動比率其後增加至截至2022年12月31日的4.1倍，主要由於(i)銀行借款因還款而減少及(ii) 2022年底航運量下降導致港口裝卸費用減少，令貿易及其他應付款項減少。

速動比率

我們的速動比率由截至2020年12月31日的1.6倍上升至截至2021年12月31日的2.8倍，主要是由於我們的現金及約當現金以及貿易及其他應收款項增加，主要因業務擴展所致。我們的速動比率其後增加至截至2022年12月31日的4.1倍，主要由於(i)銀行借款因還款而減少及(ii) 2022年底航運量下降導致港口裝卸費用減少，令貿易及其他應付款項減少。

資本負債率

我們的資本負債率由截至2020年12月31日的28.1%下降至截至2021年12月31日的13.2%，主要是由於我們的淨利潤大幅增加，股本總額增長超越我們債務總額的增長。由於我們於2022年償還所有銀行借款，我們的資本負債率其後減少至截至2022年12月31日的零。

財務風險的定量及定性披露

我們在日常業務過程中面臨各種財務風險，包括信用風險、流動性風險、利率風險及貨幣風險。我們的整體風險管理策略專注於金融市場的不可預測性，尋求最大限度降低對財務表現造成的潛在不利影響。我們載列管理該等風險的方法概要。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註22。

信用風險

信用風險是指交易對方違反合約義務導致我們遭受財務損失的風險。我們的信用風險主要來自貿易應收款項及合約資產。我們面臨的現金及約當現金產生的信用風險有限，因為交易對方為信用評級良好的銀行及金融機構，而我們認為其信用風險較低。

我們擁有龐大而互不關聯的客戶群。因此，集中信用風險的能力有限。我們對所有需要超過一定金額信用的客戶進行單獨信用評估。該等評估側重於客戶的過往到期付款記錄及當前的付款能力，並考慮客戶的特定資料以及與客戶經營所在經濟環境有關的資料。貿易應收款項自開票日期起計30天內到期。我們按相等於全期預期信用損失的金額計量貿易應收款項的損失撥備。由於我們的歷史信用損失經驗並無顯示不同

財務資料

客戶分部的損失模式有顯著差異，故我們不會在不同客戶群之間進一步區分基於逾期狀況的損失撥備。由於我們僅向信譽良好的客戶提供服務，故我們評估損失撥備為並不重大。

流動性風險

我們的政策為定期監察流動性需求，以確保我們維持充足的現金儲備及來自主要金融機構的充足承諾融資額度，以滿足我們的短期及長期流動性需求。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註22(b)。

利率風險

利率風險是指金融工具的公允價值或未來現金流量因市場利率變動而波動的風險。我們的利率風險主要來自銀行借款。按浮動利率發放的借款使我們面臨現金流量利率風險。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註22(c)。

貨幣風險

我們面臨的貨幣風險主要來自銷售及採購，這產生以外幣（即交易相關業務的功能貨幣以外的貨幣）計值的應收款項、應付款項及現金餘額。產生該風險的貨幣主要為人民幣、日圓、美元及新台幣。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註22(d)。

股利及股利政策

我們可以現金或我們認為合適的其他方式分派股利。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，本公司分別向其股東宣派及派付現金股利3.5百萬美元、10.5百萬美元及370.0百萬美元。此外，本公司發行紅股，將截至2021年12月31日止年度的保留利潤70.0百萬美元資本化。我們現時並無固定派息率。日後宣派及派付任何股利將由董事會酌情決定，並將取決於（其中包括）我們的盈利、財務狀況、資本要求、債務水平、適用於派付股利的法定及合約限制以及董事會認為相關的其他考慮因素。此外，任何財政年度的末期股利須待股東批准，方可作實。

財務資料

股利僅可自相關法律允許的可分配利潤中派付。倘利潤作為股利分派，則該部分利潤可能不會再次投資於我們的業務。概不保證我們將能夠按董事會計劃所載金額宣派或分派任何股利，或根本無法宣派或分派任何股利。此外，倘我們或我們任何附屬公司日後以我們或其本身名義產生債務，則規管債務的工具可能會限制我們派付股利的能力。過往股利分派記錄未必可作為釐定我們日後宣派或派付股利水平的參考或基準。

可分派儲備

截至2022年12月31日，我們的保留盈利為1,308.2百萬美元，即我們截至同日的可分派儲備。

未經審核備考經調整綜合有形資產淨值報表

有關我們未經審核備考經調整綜合有形資產淨值的進一步詳情，請參閱本文件附錄二「未經審核備考財務資料」。

[編纂]開支

[編纂]開支指因[編纂]產生的專業費用、[編纂]及其他費用。我們預期將產生[編纂]開支總額約[編纂]港元（假設[編纂]並無獲行使及按[編纂]每股[編纂][編纂]港元（即[編纂]範圍的中位數）計算），其中[編纂]港元於截至2022年12月31日止年度已計入損益。[編纂]開支總額包括[編纂]費用約[編纂]港元（包括證監會交易徵費、聯交所交易費及會財局交易徵費）及非[編纂]費用約[編纂]港元（主要包括(i)法律顧問及申報會計師費用約[編纂]百萬港元；及(ii)其他費用及開支約[編纂]港元）。[編纂]開支總額中，預期或已有約[編纂]港元將計入損益，而直接歸屬於股份發行的約[編纂]港元預期將於[編纂]完成後自權益中扣除。估計我們的[編纂]開支總額佔[編纂][編纂]總額[編纂]。上述[編纂]開支為最新的實際可行估計，僅供參考，實際金額可能與此估計有所不同。

近期發展及並無重大不利變動

有關於往績記錄期間後發生的近期發展，請參閱「概要－近期發展」。

財務資料

董事經審慎考慮後認列，直至本文件日期，我們的財務及貿易狀況或前景自2022年12月31日起概無重大不利變動，且自2022年12月31日以來，概無發生任何事件將對會計師報告所載資料（全文載於本文件附錄一）造成重大影響。

根據上市規則須作出的披露

我們確認，截至最後實際可行日期，概無任何情況須根據上市規則第13.13至13.19條的規定作出披露。

未來計劃及[編纂]

未來計劃

有關我們未來計劃及策略的詳細說明，請參閱「業務－我們的策略」。

[編纂]

經扣除我們就[編纂]應付的[編纂]、費用及估計開支後，假設[編纂]為每股股份[編纂]港元（即本文件所述指示性[編纂]範圍的中位數），我們估計將收到的[編纂][編纂]約為[編纂]港元。倘[編纂]定為每股股份[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍上限），則[編纂][編纂]將增加約[編纂]港元。倘[編纂]定為每股股份[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍下限），則[編纂][編纂]將減少約[編纂]港元。

假設[編纂]為指示性[編纂]範圍的中位數，我們目前擬將該等[編纂]用作下列用途：

- 約[編纂]或[編纂]港元將用於我們訂購的新船舶及我們訂立的船舶租賃合約。
- 約[編纂]或[編纂]港元將用於我們訂購的新船舶。

我們計劃有條不紊地擴充我們的自有船舶數目以優化成本結構及視乎貨櫃航運的市場狀況，增加我們的運力或於租用期到期時取代租用船舶。

截至最後實際可行日期，我們已訂購19艘船舶，包括13艘每艘介乎1,100至2,900 TEU的船舶及六艘7,000 TEU船舶，預計將於2023年5月至2024年11月期間交付。截至最後實際可行日期，我們訂購的19艘新船舶直至2024年12月31日的餘下付款總額預計為[4,968.1]百萬港元，我們計劃通過(i)[編纂][編纂]港元結算購買付款或償還購買船舶的任何銀行借款以及(ii)內部產生的現金及／或外部融資[編纂]港元提供資金，分別佔餘下購買付款總額的[編纂]及[編纂]。

我們認為，我們訂購的13艘介乎1,100至2,900 TEU的小型船舶（包括七艘介乎1,100 TEU的船舶及六艘2,900 TEU的船舶）將是我們提供大

未來計劃及[編纂]

部分短途及中長途服務的最佳船型。我們訂購的六艘7,000 TEU船舶將主要用於亞洲－澳洲／新西蘭以及亞洲－印度次大陸市場的長途運輸服務。

我們於下文載列截至最後實際可行日期我們所訂購及將予交付的新船舶詳情：

新船舶名稱	運力(TEU)	預計交付時間	指定市場	售價／付款情況
	主要提供短途服務的船舶		亞太地區	
1. TS CHIBA	1,100	2023年5月		21.7百萬美元／ 已付8.7百萬美元
2. TS INCHEON	1,100	2023年5月		21.7百萬美元／ 已付8.7百萬美元
3. TS HAKATA	1,100	2023年6月		21.7百萬美元／ 已付8.7百萬美元
4. TS JOHOR	1,100	2023年8月		21.8百萬美元／ 已付6.5百萬美元
5. TS LIANYUNGANG	1,100	2023年8月		21.7百萬美元／ 已付6.5百萬美元
6. TS PENANG	1,100	2023年10月		21.7百萬美元／ 已付4.3百萬美元

未來計劃及[編纂]

新船舶名稱	運力(TEU)	預計交付時間	指定市場	售價／付款情況
主要提供短途及中長途服務的船舶			亞太地區	
7. TS TACOMA	2,900	2023年6月		38.5百萬美元／ 已付15.4百萬美元
8. TS VANCOUVER	2,900	2023年6月		38.5百萬美元／ 已付15.4百萬美元
9. TS MELBOURNE	2,900	2023年7月		39.0百萬美元／ 已付11.7百萬美元
10. TS COLOMBO	2,900	2023年8月		39.0百萬美元／ 已付15.6百萬美元
11. TS MUNDRA	2,900	2023年9月		38.5百萬美元／ 已付11.5百萬美元
12. TS CHENNAI	2,900	2023年9月		38.5百萬美元／ 已付11.5百萬美元
13. TS SURABAYA	1,100	2023年12月		21.8百萬美元／ 已付4.4百萬美元
主要提供長途服務的船舶			亞洲－澳洲／ 新西蘭和及 亞洲－印度 次大陸市場	
14. TS HAMBURG	7,000	2024年3月		74.6百萬美元／ 已付7.5百萬美元
15. TS KARACHI	7,000	2024年4月		77.9百萬美元／ 已付15.6百萬美元
16. TS NEW YORK	7,000	2024年4月		74.6百萬美元／ 已付7.5百萬美元
17. TS LONDON	7,000	2024年6月		77.9百萬美元／ 已付15.6百萬美元
18. TS ROTTERDAM	7,000	2024年7月		74.6百萬美元／ 已付14.9百萬美元
19. TS LONG BEACH	7,000	2024年10月		74.6百萬美元／ 已付7.5百萬美元

未來計劃及[編纂]

下表載列截至最後實際可行日期各自有船舶的若干信息：

自有船舶名稱	運力(TEU)	船齡	剩餘可使用年期 及報廢計劃	短途／中長途／ 長途服務	指定市場
1. 德翔曼谷輪	1,787	5.8年	15.2年／ 將於2038年報廢	短途及長途	跨太平洋／ 亞太地區
2. 德翔香港輪	1,578	17.3年	3.7年／ 將於2027年報廢	短途	亞太地區
3. 德翔高雄輪	1,787	5.4年	15.6年／ 將於2038年報廢	短途	亞太地區
4. 德翔大阪輪 ⁽²⁾	1,787	5.2年	15.8年／ 將於2039年報廢	短途	亞太地區
5. 德翔釜山輪	1,787	3.3年	17.7年／ 將於2040年報廢	短途	亞太地區
6. 德翔青島輪 ⁽²⁾	1,787	3.5年	17.5年／ 將於2040年報廢	短途	亞太地區
7. 德翔東京輪	1,787	5.6年	15.4年／ 將於2038年報廢	短途	亞太地區
8. 德翔神戶輪	1,081	2.8年	18.2年／ 將於2041年報廢	短途	亞太地區
9. 德翔寧波輪	4,253	17.3年	3.7年／ 將於2027年報廢	短途及中長途	亞太地區
10. 德翔深圳輪	1,081	2.9年	18.1年／ 將於2041年報廢	短途	亞太地區
11. 德翔新加坡輪	4,331	13.3年	7.7年／ 將於2031年報廢	中長途及長途	亞太地區／ 亞洲－歐洲
12. 德翔大連輪	2,741	16.3年	4.7年／ 將於2028年報廢	短途	亞太地區
13. 德翔海防輪	1,756	7.3年	13.7年／ 將於2037年報廢	短途	亞太地區
14. 德翔胡志明輪	2,693	1.6年	19.4年／ 將於2042年報廢	短途	亞太地區
15. 德翔巴生輪	4,363	16.3年	4.7年／ 將於2028年報廢	短途及中長途	亞太地區
16. 德翔光陽輪	1,756	5.3年	15.7年／ 將於2039年報廢	短途	亞太地區
17. 德翔蘭加邦輪	1,756	7.3年	13.7年／ 將於2037年報廢	短途及長途	跨太平洋／ 亞太地區
18. 德翔南沙輪	2,693	1.8年	19.2年／ 將於2042年報廢	短途	亞太地區

未來計劃及[編纂]

自有船舶名稱	運力(TEU)	船齡	剩餘可使用年期 及報廢計劃	短途／中長途／ 長途服務	指定市場
19. 德翔雪梨輪	4,957	10.3年	10.7年／ 將於2034年報廢	短途及中長途	亞太地區
20. 德翔名古屋輪	1,909	1.0年	20年／ 將於2043年報廢	短途	亞太地區
21. 德翔雅加達輪	1,909	0.6年	20.4年／ 將於2043年報廢	短途	亞太地區
22. 德翔廈門輪	1,909	0.8年	20.2年／ 將於2043年報廢	短途	亞太地區
23. 德翔天津輪	1,909	0.7年	20.3年／ 將於2043年報廢	短途	亞太地區
24. 德翔廣州輪	1,909	0.4年	20.6年／ 將於2043年報廢	短途	亞太地區
25. 德翔蛇口輪	2,693	0.3年	20.7年／ 將於2043年報廢	中長途	亞太地區
26. TS MAWEI	1,182	0.1年	20.9年／ 將於2044年報廢	短途	亞太地區

附註：

- (1) 各船舶的指定用途將以自用為主。我們亦可視乎我們對運力的需求及市場租船費率出租部分船舶。
- (2) 由於安裝洗滌器，德翔大阪輪及德翔青島輪的運力於2022年及2023年分別由1,808 TEU減少至1,787 TEU。

目前市況下新船舶訂單的理由

我們計劃以有紀律的方式擴大自有船舶的數量，原因為新船舶訂單有多個用途，包括(i)優化運營成本結構及(ii)通過以下方式調整運力：(a)在市場需求支持下增加運力；或(b)在市場需求疲軟或市場低迷的情況下，替換舊的自有船舶或在租用船舶的租約到期時替換租用船舶。

一方面，倘我們計劃以新船舶替換舊的自有船舶或在租用船舶的租約到期時替換租用船舶，船舶總數或總運力的增加不一定等於新船舶提供的相同數量。此亦適用於預期市場運費及客戶需求正經歷不利趨勢的市場低迷情況。另一方面，倘我們決定不替換任何或所有我們的自有船舶或在租用船舶的租約到期時替換租用船舶，則在市場需求支持下，新船舶可增加我們的運力。

未來計劃及[編纂]

我們的BCO客戶主要為中小型企業，我們通常不會與其訂立任何長期安排。我們計劃利用有效的船隊運力管理，以在市場低迷的情況下適應不斷變化的市場需求，而並非依賴預先承諾客戶需求。例如，如上文所述，我們計劃升級我們若干較舊的自有船舶，並在租用船舶的租約到期時以新船舶替換租用船舶。

根據德路里報告，亞太地區貨櫃港口吞吐量預計將於2023年至2027年按2.7%的複合年增長率增長。根據德路里於2023年第一季發佈的貨櫃預測報告，預測全球平均運費（指加權平均運價，包括燃油費、碼頭操作費及多式聯運費（如適用），且涵蓋現貨及合約市場）於2023年及2024年將較2022年分別減少59.8%及65.3%，但仍較2019年分別高出29.0%及11.3%。

新船舶的會計處理及融資

在交付新船舶前，我們通常使用營業活動所得的現金流量，按照與造船廠訂立的協議所列的付款時間表為付款提供資金。在交付有關船舶後，我們將取得該等已質押船舶的有抵押銀行借款，該等銀行借款按照本文件附錄一所載會計師報告附註2(m)所述的會計政策，採用實際利率法按攤銷成本列賬。我們並無就船舶收購訂立任何其他融資安排。

- 一 約[編纂]或[編纂]港元將用於我們訂立的船舶租賃合約。

截至最後實際可行日期，我們擁有15艘租用船舶，合約年期超過一年。截至最後實際可行日期，直至2024年12月31日的餘下船舶租賃

未來計劃及[編纂]

合約付款預計為[697.7]百萬港元，我們計劃通過(i)[編纂][編纂]港元以及(ii)內部產生的現金[編纂]港元提供資金，分別佔餘下船舶租用付款總額的[編纂]及[編纂]。

我們載列截至最後實際可行日期的租用船舶詳情：

船舶名稱	運力		每日合約	
	(TEU)	合約期限	租船費率	市場
1. TS TAICHUNG	2,535	最低期限：2022年9月1日 至2025年6月1日 最高期限：2022年9月1日 至2025年12月1日	40,000美元	其他
2. INTRA BHUM	958	最低期限：2022年1月2日 至2023年5月1日 最高期限：2022年1月2日 至2023年5月20日	28,500美元	北亞及 東南亞市場
3. HYPERION	1,102	最低期限：2022年1月7日 至2023年5月6日 最高期限：2022年1月7日 至2023年7月6日	28,000美元	大中華— 北亞市場
4. CONSIGNIA	1,091	最低期限：2022年2月25日 至2023年8月24日 最高期限：2022年2月25日 至2023年10月24日	29,000美元	轉租
5. OKEE PIPER	1,049	最低期限：2021年10月30日 至2023年10月29日 最高期限：2021年10月30日 至2023年12月29日	25,350美元	北亞及 東南亞市場

未來計劃及[編纂]

船舶名稱	運力		每日合約	
	(TEU)	合約期限	租船費率	市場
6. PACANDA EX: MARCONNECTICUT	1,049	最低期限：2021年11月1日 至2023年11月1日 最高期限：2021年11月1日 至2024年1月1日	25,350美元	轉租
7. OPTIMA	1,024	最低期限：2022年3月18日 至2024年1月1日 最高期限：2022年3月18日 至2024年1月25日	27,000美元	大中華－ 東南亞市場
8. SKY CHALLENGE	1,891	最低期限：2021年11月2日 至2024年5月1日 最高期限：2021年11月2日 至2024年7月1日	27,000美元	大中華－ 東南亞市場
9. CONTSHIP UNO	1,118	最低期限：2022年3月4日 至2024年5月3日 最高期限：2022年3月4日 至2025年3月3日	26,000美元	大中華－ 北亞市場
10. HALCYON	1,102	最低期限：2022年5月29日 至2024年5月28日 最高期限：2022年5月29日 至2024年7月28日	33,000美元	北亞及 東南亞市場
11. HANSA FRESENBURG ⁽²⁾	1,738	最低期限：2021年9月10日 至2024年9月9日 最高期限：2021年9月10日 至2024年11月9日	28,500美元	大中華－ 東南亞市場
12. ULTIMA	1,103	最低期限：2021年10月15日 至2024年9月14日 最高期限：2021年10月15日 至2024年10月14日	20,000美元	大中華－ 東南亞市場
13. HANSA DUBURG ⁽²⁾	1,738	最低期限：2021年9月17日 至2024年9月16日 最高期限：2021年9月17日 至2024年11月16日	28,000美元	大中華－ 北亞市場
14. HANSA AUGSBURG ⁽²⁾	1,738	最低期限：2021年10月8日 至2024年10月7日 最高期限：2021年10月8日 至2024年12月7日	28,000美元	亞洲－ 澳洲/ 新西蘭市場
15. MILLENNIUM BRIGHT	1,708	最低期限：2022年4月10日 至2025年4月9日 最高期限：2022年4月10日 至2025年5月9日	34,000美元	大中華－ 東南亞市場

附註：

- (1) 該等服務僅指截至最後實際可行日期我們的租用船舶的部署，因為我們的船舶可在不同服務之間互換，並不一定只限於單一特定服務或市場。
- (2) 由於安裝壓載水艙，HANSA FRESENBURG、HANSA DUBURG及HANSA AUGSBURG的運力於2022年由1,740 TEU減少至1,738 TEU。

未來計劃及[編纂]

- 約[編纂]或[編纂]港元將用於租用貨櫃。

截至最後實際可行日期，我們已租用189,828 TEU的貨櫃，合約年期超過一年。截至最後實際可行日期，直至2024年12月31日的餘下貨櫃租金付款預計為[629.8]百萬港元，我們計劃通過(i)[編纂][編纂]港元以及(ii)內部產生的現金[編纂]港元提供資金，分別佔餘下貨櫃租金總額的[編纂]及[編纂]。

- 約[編纂]或[編纂]港元將用於營運資金及其他一般公司用途。

倘所定[編纂]水平高於或低於本文件所述指示性[編纂]範圍的中位數，則上述[編纂][編纂]的分配將按比例予以調整。

倘[編纂]獲悉數行使（假設[編纂]為每股股份[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍的中位數）），我們將收到[編纂]約[編纂]港元。倘[編纂]權獲悉數行使，我們擬按上述比例將額外[編纂]用於上述用途。

倘[編纂][編纂]未即時用於上述用途及在相關法律法規允許的情況下，僅將存入獲授權及持牌的商業銀行或金融機構（定義見證券及期貨條例或相關司法權區的其他適用法律）的短期活期存款。

倘上述擬定[編纂]有任何重大變動，我們將會發出適當公告。

[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]

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]

以下第I-1至I-54頁為本公司申報會計師畢馬威會計師事務所（香港執業會計師）發出的報告全文，以供載入本文件。



致德翔海運有限公司列位董事、J.P. Morgan Securities (Far East) Limited及招商證券（香港）有限公司就歷史財務資料出具的會計師報告

緒言

我們就第I-4至I-54頁所載的德翔海運有限公司（「貴公司」）及其附屬公司（統稱為「貴集團」）的歷史財務資料作出報告，該等歷史財務資料包括 貴集團的綜合財務狀況表及 貴公司於2020年、2021年及2022年12月31日的財務狀況表、截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度各年（「有關期間」）的綜合損益及其他全面收入表、綜合權益變動表及綜合現金流量表以及主要會計政策概要及其他說明資料（統稱為「歷史財務資料」）。第I-4至I-54頁所載的歷史財務資料構成本報告的一部分，以供載入 貴公司於[●]就 貴公司股份於香港聯合交易所有限公司主板[編纂]而編製的文件（「文件」）。

董事就歷史財務資料須承擔之責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註1所載編製及呈列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需的內部控制負責。

申報會計師之責任

我們的責任為就歷史財務資料發表意見，並向閣下匯報。我們根據香港會計師公會（「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之會計師報告」開展工作。該準則規定我們須遵守道德守則並計劃及執行工作，以就歷史財務資料是否不存在重大錯誤陳述作出合理保證。

我們的工作涉及執程序以獲取與歷史財務資料金額及披露事項有關的證據。選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估歷史財務資料由於欺詐或錯誤而導致重大錯誤陳述的風險。於作出該等風險評估時，申報會計師考慮與實體根據歷史財務資料附註1所載編製及呈列基準編製真實而中肯的歷史財務資料相關的內部控制，以設計適當的程序，但目的並非對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的會計政策的恰當性及所作出的會計估計的合理性，以及評價歷史財務資料的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的證據能充分及恰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，歷史財務資料乃按照歷史財務資料附註1所載編製及呈列基準，真實、公平地反映 貴公司及 貴集團於2020年、2021年及2022年12月31日的財務狀況以及 貴集團於有關期間的財務業績及現金流。

根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則及公司（清盤及雜項條文）條例須呈報事項

調整

於編製歷史財務資料時，概無對第I-4頁界定的相關財務報表作出調整。

股利

我們提述歷史財務資料附註22(c)，當中載有 貴公司就有關期間派付的股利的資料。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道10號

太子大廈8樓

[●]

歷史財務資料

下文所載之歷史財務資料構成會計師報告的一部分。

貴集團於有關期間的綜合財務報表（歷史財務資料的基礎）已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》審核（「**相關財務報表**」）。

附錄一

會計師報告

綜合損益及其他全面收入表
(以美元列示)

	附註	截至12月31日止年度		
		2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
收入	4	810,425	1,837,436	2,443,470
銷售成本		(618,325)	(905,970)	(1,352,130)
毛利		192,100	931,466	1,091,340
其他收入	5	7,106	163,212	11,630
其他收益／(虧損)淨額	5	8,224	1,302	(972)
行政及其他運營開支		(21,206)	(25,197)	(39,719)
經營溢利		186,224	1,070,783	1,062,279
財務成本淨額	6(a)	(2,879)	(3,817)	14,618
分佔聯營公司利潤減虧損	14	681	19,320	8,888
除稅前利潤	6	184,026	1,086,286	1,085,785
所得稅開支	7(a)	(68)	(8,605)	(11,278)
年內利潤		<u>183,958</u>	<u>1,077,681</u>	<u>1,074,507</u>
以下各項應佔：				
貴公司權益股東		183,931	1,077,730	1,074,541
非控股權益		27	(49)	(34)
年內利潤		<u>183,958</u>	<u>1,077,681</u>	<u>1,074,507</u>
每股盈利				
基本及攤薄(美元)	10	<u>1.31</u>	<u>7.70</u>	<u>7.68</u>
年內利潤		<u>183,958</u>	<u>1,077,681</u>	<u>1,074,507</u>
其他全面收入				
其後或會重新分類至損益之項目：				
換算海外業務所產生的匯兌差額(零稅務影響)		(92)	737	259
分佔聯營公司其他全面收入(不包括換算 海外業務所產生的匯兌差額)(零稅務影響)		-	(558)	-
於出售聯營公司後將匯兌儲備重新分類至損益 (無稅務影響)		-	-	(1,473)
		(92)	179	(1,214)
年內全面收入總額		<u>183,866</u>	<u>1,077,860</u>	<u>1,073,293</u>
以下各項應佔：				
貴公司權益股東		183,851	1,077,725	1,073,421
非控股權益		15	135	(128)
年內全面收入總額		<u>183,866</u>	<u>1,077,860</u>	<u>1,073,293</u>

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

綜合財務狀況表

(以美元列示)

	附註	於12月31日		
		2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
非流動資產				
不動產、廠房及設備	11	330,694	998,974	999,458
無形資產	12	4	2	112
購置船舶的預付款項	16	22,391	100,194	174,602
於聯營公司的權益	14	1,873	21,070	5,457
		<u>354,962</u>	<u>1,120,240</u>	<u>1,179,629</u>
流動資產				
船用燃油		10,319	25,229	25,215
合約資產	16	13,662	39,746	11,327
貿易及其他應收款項	16	132,667	193,513	104,925
現金及約當現金	17	175,026	868,087	1,320,129
		<u>331,674</u>	<u>1,126,575</u>	<u>1,461,596</u>
分類為持作出售之非流動資產	15	–	–	132,137
		<u>331,674</u>	<u>1,126,575</u>	<u>1,593,733</u>
流動負債				
合約負債	18	4,300	5,012	4,784
貿易及其他應付款項	18	163,602	243,721	217,844
銀行借款	19	18,185	33,234	–
租賃負債	20	17,465	106,011	160,681
應付稅項	21(a)	309	8,455	3,754
		<u>203,861</u>	<u>396,433</u>	<u>387,063</u>
流動資產淨額		<u>127,813</u>	<u>730,142</u>	<u>1,206,670</u>
資產總額減流動負債		<u>482,775</u>	<u>1,850,382</u>	<u>2,386,299</u>
非流動負債				
銀行借款	19	88,656	158,553	–
租賃負債	20	13,850	244,155	227,964
遞延稅項負債	21(b)	–	–	7,368
		<u>102,506</u>	<u>402,708</u>	<u>235,332</u>
資產淨額		<u>380,269</u>	<u>1,447,674</u>	<u>2,150,967</u>
資本及儲備				
股本	22	70,000	140,000	140,000
儲備		309,814	1,307,084	2,010,505
貴公司權益股東應佔權益總額		<u>379,814</u>	<u>1,447,084</u>	<u>2,150,505</u>
非控股權益		<u>455</u>	<u>590</u>	<u>462</u>
權益總額		<u>380,269</u>	<u>1,447,674</u>	<u>2,150,967</u>

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

貴公司財務狀況表

(以美元列示)

	附註	於12月31日		
		2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
非流動資產				
不動產、廠房及設備	11	57,593	464,973	481,197
無形資產		–	–	111
於聯營公司的投資	14	9,342	9,342	41
於附屬公司的投資	13	20,263	21,263	21,566
		<u>87,198</u>	<u>495,578</u>	<u>502,915</u>
流動資產				
船用燃油		9,291	22,529	20,483
合約資產	16	13,662	39,746	11,327
貿易及其他應收款項	16	313,105	628,639	505,423
現金及約當現金	17	112,640	651,539	1,036,989
		<u>448,698</u>	<u>1,342,453</u>	<u>1,574,222</u>
流動負債				
合約負債	18	347	223	211
貿易及其他應付款項	18	137,579	216,264	240,898
銀行借款	19	1,494	5,200	–
租賃負債	20	16,948	105,272	159,241
應付稅項	21(a)	–	8,171	2,657
		<u>156,368</u>	<u>335,130</u>	<u>403,007</u>
流動資產淨額		<u>292,330</u>	<u>1,007,323</u>	<u>1,171,215</u>
資產總額減流動負債		<u>379,528</u>	<u>1,502,901</u>	<u>1,674,130</u>
非流動負債				
銀行借款	19	3,132	18,200	–
租賃負債	20	13,741	243,138	225,897
		<u>16,873</u>	<u>261,338</u>	<u>225,897</u>
資產淨額		<u>362,655</u>	<u>1,241,563</u>	<u>1,448,233</u>
資本及儲備				
股本	22	70,000	140,000	140,000
保留盈利		292,655	1,101,563	1,308,233
權益總額		<u>362,655</u>	<u>1,241,563</u>	<u>1,448,233</u>

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

綜合權益變動表

(以美元列示)

	附註	貴公司權益股東應佔				非控股 權益	權益總額
		股本	匯兌儲備	保留利潤	總計		
		(附註22(b)) 千美元	(附註22(d)) 千美元	千美元	千美元		
於2020年1月1日		70,000	53	129,410	199,463	440	199,903
年內利潤		-	-	183,931	183,931	27	183,958
年內其他全面收入		-	(80)	-	(80)	(12)	(92)
年內全面收入總額		-	(80)	183,931	183,851	15	183,866
已付中期股利	22(c)	-	-	(3,500)	(3,500)	-	(3,500)
於2020年12月31日		<u>70,000</u>	<u>(27)</u>	<u>309,841</u>	<u>379,814</u>	<u>455</u>	<u>380,269</u>
於2021年1月1日		70,000	(27)	309,841	379,814	455	380,269
年內利潤		-	-	1,077,730	1,077,730	(49)	1,077,681
年內其他全面收入		-	553	(558)	(5)	184	179
年內全面收入總額		-	553	1,077,172	1,077,725	135	1,077,860
紅股	22(c)	70,000	-	(70,000)	-	-	-
已付中期股利	22(c)	-	-	(10,455)	(10,455)	-	(10,455)
於2021年12月31日		<u>140,000</u>	<u>526</u>	<u>1,306,558</u>	<u>1,447,084</u>	<u>590</u>	<u>1,447,674</u>

附錄一

會計師報告

	貴公司權益股東應佔				非控股 權益	權益總額	
	附註	股本	匯兌儲備	保留利潤			總計
	(附註22(b))	(附註22(d))					
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	
於2022年1月1日		140,000	526	1,306,558	1,447,084	590	1,447,674
年內利潤		–	–	1,074,541	1,074,541	(34)	1,074,507
年內其他全面收入		–	(1,120)	–	(1,120)	(94)	(1,214)
年內全面收入總額		–	(1,120)	1,074,541	1,073,421	(128)	1,073,293
已付中期股利	22(c)	–	–	(370,000)	(370,000)	–	(370,000)
於2022年12月31日		140,000	(594)	2,011,099	2,150,505	462	2,150,967

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

[凍結頁面 特意留白]

附錄一

會計師報告

綜合現金流量表

(以美元列示)

	附註	截至12月31日止年度		
		2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
營業活動				
除稅前利潤		184,026	1,086,286	1,085,785
就以下項目作出調整：				
折舊及攤銷	6(c)	36,930	123,259	236,881
不動產、廠房及設備的減損損失	5	—	—	6,105
出售不動產、廠房及設備的虧損／(收益)	5	90	(7,342)	(17,803)
出售聯營公司的虧損	5	—	—	1,473
分佔聯營公司利潤減虧損	14	(681)	(19,320)	(8,888)
財務成本	6(a)	3,160	4,180	8,564
利息收入	6(a)	(281)	(363)	(23,182)
外匯虧損		414	1,669	660
營運資金變動前的經營利潤		223,658	1,188,369	1,289,595
營運資金變動：				
船用燃油(增加)／減少		(931)	(14,910)	14
貿易及其他應收款項(增加)／減少		(55,874)	(61,758)	87,443
合約資產(增加)／減少		(8,768)	(26,084)	28,419
貿易及其他應付款項增加／(減少)		39,215	84,617	(22,696)
合約負債(減少)／增加		(123)	712	(228)
經營所得現金		197,177	1,170,946	1,382,547
已付所得稅		(164)	(459)	(8,611)
營業活動所產生現金淨額		197,013	1,170,487	1,373,936
投資活動				
購買不動產、廠房及設備的付款		(91,184)	(479,036)	(238,515)
出售不動產、廠房及設備所得款項		143	7,394	17,930
購買無形資產的付款		(3)	—	(120)
出售聯營公司所得款項		—	—	21,640
已收利息收入		281	363	23,182
投資活動所用現金淨額		(90,763)	(471,279)	(175,883)
融資活動				
已付利息	17(b)	(2,703)	(1,783)	(2,429)
已付租賃租金之資本部分	17(b)	(17,380)	(71,512)	(174,417)
已付租賃租金之利息部分	17(b)	(457)	(2,397)	(6,135)
新造銀行借款價款	17(b)	69,480	111,767	—
償還銀行借款	17(b)	(61,982)	(26,821)	(191,787)
已付中期股利		(3,500)	(10,455)	(370,000)
融資活動所用現金淨額		(16,542)	(1,201)	(744,768)
現金及約當現金增加淨額		89,708	698,007	453,285
於1月1日的現金及約當現金		83,378	175,026	868,087
匯率變動影響		1,940	(4,946)	(1,243)
於12月31日的現金及約當現金	17(a)	175,026	868,087	1,320,129

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

歷史財務資料附註

(除非另有指明，否則均以美元列示)

1 歷史財務資料的編製及呈列基準

德翔海運有限公司(「貴公司」)為一家於2001年3月2日在香港註冊成立的私人有限公司。其註冊辦事處及主要營業地點位於香港九龍偉業街108號絲寶國際大廈9樓。

截至本報告日期，董事認為 貴公司的共同控股方為陳德勝先生(連同其直系親屬)及General Sharafuddin Alsayed Mohd HSM Yousif Sharaf。

貴公司的主要業務為提供貨櫃航運服務及投資控股。貴公司及其附屬公司(統稱「貴集團」)主要從事提供貨櫃航運服務。

歷史財務資料按照所有適用香港財務報告準則(「香港財務報告準則」)(此統稱包括香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的所有適用的獨立香港財務報告準則、香港會計準則(「香港會計準則」)及詮釋)編製。

歷史財務資料亦符合香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)證券上市規則的適用披露條文。

附註2所採納及所載的會計政策已貫徹應用於歷史財務資料所呈列的所有期間。

香港會計師公會已頒佈若干新訂及經修訂香港財務報告準則。為編製及呈報 貴集團及 貴公司於有關期間的歷史財務資料， 貴集團及 貴公司已於整個有關期間一致採用所有適用香港財務報告準則。貴公司並無採納任何已頒佈但尚未於有關期間生效的新訂或經修訂準則或詮釋，其載列於附註27。

各有關期間的綜合財務報表包括 貴公司及其附屬公司以及 貴集團於聯營公司的權益。編製歷史財務資料時採用的計量基準載於附註2(a)。

貴公司截至2020年12月31日止年度的經審核法定財務報表乃根據香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則編製，並由執業會計師香港華強會計師事務所審核，而 貴公司根據香港財務報告準則編製的截至2021年12月31日止年度的經審核法定財務報表已由畢馬威會計師事務所審核。

本文件所載的歷史財務資料並不構成 貴公司截至2020年、2021年及2022年12月31日止任何財政年度的法定年度財務報表。根據香港公司條例(第622章)第436條須予披露的有關該等法定財務報表的進一步資料如下：

貴公司核數師已就截至2020年及2021年12月31日止年度的該等財務報表作出報告。核數師報告並無保留意見；並無提述核數師通過強調若干過往年度調整而提請注意的任何事項(除了於截至2021年12月31日止年度作出的過往年度調整)；並無載有根據香港公司條例(第622章)第406(2)、407(2)或(3)條作出的聲明。貴公司的核數師尚未報告截至2022年12月31日止年度的年度法定財務報表。

由於 貴公司先前為一家私人公司，因此無需且並未向公司註冊處處長提交財務報表。

貴公司附屬公司之具有法定要求之財務報表乃根據適用於實體註冊成立或成立所在國家及地區相關會計規則及法規擬備。

附錄一

會計師報告

於本報告日期，貴公司於下列附屬公司（均為私營公司）擁有直接權益：

直接持有的附屬公司名稱	註冊成立／ 成立及業務地點	註冊成立／ 成立日期	已發行及 繳足資本詳情	擁有權比例	主要業務	附註
T.S. Hong Kong Shipping Corp.	巴拿馬共和國	2007年4月18日	10,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
T.S. Empire Holding Limited	馬紹爾群島共和國 (「馬紹爾群島」)	2015年5月22日	50,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
T.S. Kingdom Holding Limited	馬紹爾群島	2015年5月22日	50,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
上海德聖船務有限公司	中國大陸， 有限責任公司	2008年11月10日	人民幣 68,333,798元	100%	提供船務代理服務	(i)、(iii) 1
T.S. Lines Korea Co., Ltd.	大韓民國（「韓國」）	2010年10月22日	100,000,000 韓元	100%	提供船務代理服務	(ii)
T.S. Container Lines Vietnam Company Limited	越南	2014年5月13日	6,678,000,000 越南盾	100%	提供船務代理服務	(iii) 2
T.S. Container Lines Ha Noi Company Limited	越南	2016年10月14日	6,675,000,000 越南盾	70%	提供船務代理服務	(iii) 3
德翔朝代有限公司	香港特別行政區 (「香港特區」)	2017年12月1日	7,500,000美元	100%	船舶租賃	(iii) 4、6
Glory Shipping Company Limited	馬紹爾群島	2018年3月26日	50,000美元	100%	投資控股	(ii)
T.S. Lines (Japan) Limited	日本	2006年3月28日	50,000,000日圓	100%	提供船務代理服務	(ii)
德翔榮耀有限公司	香港特區	2018年5月8日	50,000美元	100%	船舶租賃	(iii) 4、6
德翔威望有限公司	香港特區	2018年6月7日	50,000美元	100%	船舶租賃	(iii) 4、6

附錄一

會計師報告

直接持有的附屬公司名稱	註冊成立／ 成立及業務地點	註冊成立／ 成立日期	已發行及 繳足資本詳情	擁有權比例	主要業務	附註
Nobility Shipping Company Ltd	馬紹爾群島	2019年8月22日	50,000美元	100%	投資控股	(ii)
德翔廣域有限公司	香港特區	2019年9月11日	50,000美元	100%	船舶租賃	(iii) 5、6
Royalty Shipping Limited	馬紹爾群島	2019年11月28日	50,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
Dignity Shipping Company Limited	馬紹爾群島	2020年9月8日	400,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
Authority Shipping Company Limited	馬紹爾群島	2020年12月2日	600,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
Primacy Shipping Company Limited	馬紹爾群島	2020年12月5日	400,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
Duk Sang T.S. Lines Co., Ltd	韓國	2007年8月20日	500,000,000韓元	80%	提供船務代理服務	(i)、(ii)
Sovereignty Shipping Company Limited	馬紹爾群島	2021年3月11日	600,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
Splendor Shipping Maritime Limited	馬紹爾群島	2021年6月18日	100,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
Abundance Shipping Maritime Limited	馬紹爾群島	2021年6月18日	100,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
Bravery Shipping Maritime Limited	馬紹爾群島	2021年6月18日	100,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
Magnificence Shipping Maritime Limited	馬紹爾群島	2021年6月18日	100,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
T.S. Container Lines (M) Sdn Bhd	馬來西亞	2005年2月24日	500,000令吉	100%	提供船務代理服務	(iii) 7
Count Shipping Company Limited	馬紹爾群島	2022年8月15日	50,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
Dux Shipping Company Limited	馬紹爾群島	2022年8月15日	50,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
Marquess Shipping Company Limited	馬紹爾群島	2022年8月15日	50,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
Viscount Shipping Company Limited	馬紹爾群島	2022年8月15日	50,000美元	100%	船舶租賃	(ii)
TSL Container Lines (Philippines) Inc	菲律賓共和國	2022年6月3日	11,000,000披索	50.97%	提供船務代理服務	(ii)

附註：

- (i) 該等實體之英文翻譯僅供識別。
- (ii) 於本報告日期，由於該等實體於2021年或2022年新註冊成立或自成立之日以來並進行任何業務，或者屬投資控股公司及毋須受註冊成立所在司法管轄區相關規則及法規的法定審計規定的運營公司，故概無就該等實體編製法定財務報表。
- (iii)
 - 1. 上海德聖船務有限公司截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度的法定財務報表已由利安達會計師事務所審核。
 - 2. T.S. Container Lines Vietnam Company Limited截至2020年及2021年12月31日止年度的法定財務報表已由AFC Vietnam Auditing Co., Ltd.審核。
 - 3. T.S. Container Lines Ha Noi Company Limited截至2020年12月31日止年度的法定財務報表由Nexia STT Co., Ltd – An Phat分公司審核，而截至2021年12月31日止年度的法定財務報表由AFC Vietnam Auditing Co., Ltd – Ha Thanh分公司審核。
 - 4. 該等實體截至2020年12月31日止年度的法定財務報表已由香港華強會計師事務所審核：
 - a. 德翔朝代有限公司
 - b. 德翔榮耀有限公司
 - c. 德翔威望有限公司
 - 5. 德翔廣域有限公司於2019年9月11日（註冊成立日期）至2020年12月31日止期間的法定財務報表已由香港華強會計師事務所審核。
 - 6. 該等實體截至2021年12月31日止年度的法定財務報表已由畢馬威會計師事務所審核：
 - a. 德翔朝代有限公司
 - b. 德翔榮耀有限公司
 - c. 德翔威望有限公司
 - d. 德翔廣域有限公司
 - 7. T.S. Container Lines (M) Sdn Bhd截至2020年及2021年12月31日止年度的法定財務報表已由SCW & Co.審核。

目前 貴集團旗下所有公司均已採納12月31日為其財政年度結算日。

[凍結頁面 特意留白]

2 重大會計政策

(a) 計量基準及使用估計及判斷

編製此財務報表所用計量基準為歷史成本法，惟分類為持作出售的非流動資產則按賬面值與公允價值減去銷售成本兩者中的較低者列賬（見附註2(t)）。

編製符合香港財務報告準則的歷史財務資料需要管理層作出判斷、估計及假設，而該等判斷、估計及假設會影響政策的應用以及資產、負債、收入及支出的匯報數額。有關估計及相關假設乃基於過往經驗及在相關情況下被認為屬合理的多項其他因素，其結果構成對無法輕易從其他來源確定的資產及負債賬面值的判斷基礎。實際結果可能有別於此等估計。

該等估計及相關假設會持續檢討。倘修訂會計估計僅影響作出修訂的期間，則會於修訂估計的相關期間認列，倘修訂會影響當前及未來期間，則會於作出修訂的期間及未來期間認列有關修訂。

在應用香港財務報告準則時，管理層所作出對財務報表有重大影響的判斷以及估計不確定性的主要來源的討論載於附註3。

(b) 附屬公司及非控股權益

附屬公司指 貴集團控制的實體。當 貴集團會從其與一實體間的往來中接觸到或有權得到其可變回報並有能力通過管轄實體的權力影響該回報，則 貴集團對該實體有控制權。評估 貴集團是否擁有控制權時，僅考慮 貴集團及其他各方所持實質權利。

於附屬公司的投資自控制權開始當日起至控制權終止當日期間於歷史財務資料綜合入賬。集團內公司間結餘、交易及現金流量以及集團內公司間交易產生的任何未變現利潤於編製歷史財務資料時悉數抵銷。集團內部交易之未變現虧損之抵銷方法與未變現收益相同，但抵銷僅限於並未減值證據之部分。

非控股權益指並非 貴公司直接或間接應佔一間附屬公司之權益，而 貴集團並未與該等權益持有人協定任何額外條款，並因而導致 貴集團整體須就該等符合金融負債定義之權益負上合約責任。就各業務合併而言， 貴集團可選擇按公允價值或非控股權益佔附屬公司可識別淨資產的比例計量任何非控股權益。

非控股權益於綜合財務狀況表的權益呈列，但與 貴公司權益股東應佔權益分開呈列。 貴集團業績內呈列的非控股權益於綜合損益及其他全面收入表內列作非控股權益與 貴公司權益股東之間就報告期間損益總額及全面收入總額的分配。根據附註2(l)或2(m)視乎該負債性質而定，非控股權益持有人提供之貸款及須向該等持有人承擔之其他合約責任於綜合財務狀況表列作金融負債。

貴集團於附屬公司的權益如發生變動但不會造成失去控制權，則該變動乃按權益交易方式入賬，即僅調整在綜合權益內的控股及非控股權益金額，以反映其相關權益的變動，但不調整商譽亦不認列收益或虧損。

倘 貴集團失去附屬公司的控制權，將列作出售其於該附屬公司的全部權益，因此產生的收益或虧損於損益中認列。任何於失去控制權當日仍保留於該前附屬公司的權益乃按公允價值認列，而此金額被視為金融資產於初始認列時的公允價值，或（如適用）於聯營公司或合營企業的投資於初始認列時的成本。

於 貴公司的財務狀況表內，於附屬公司的投資按成本減去減損損失列賬（見附註2(g)），除非該投資分類為持作出售（見附註2(t)）。

附錄一

會計師報告

(c) 聯營公司

聯營公司指 貴集團或 貴公司對其管理層有重大影響力（而非控制或共同控制），包括參與財務及經營決策的實體。

於聯營公司的投資是按權益法記入歷史財務資料，但分類為持作出售（或計入分類為持作出售的出售組合）的投資除外。根據權益法，投資初步按成本入賬，並就 貴集團所佔投資對象收購當日可識別資產淨額的公允價值超出投資成本的部分（如有）作出調整。投資成本包括購買價格、直接歸屬於收購投資之其他成本及對構成 貴集團股權投資一部分的聯營公司之任何直接投資。其後該項投資因應 貴集團在收購後應佔該投資對象資產淨額的變動及任何投資相關的減損損失而作出調整（見附註2(g)(ii)）。於各報告日期， 貴集團評估是否存在投資減損的客觀證據。收購日期超出成本的任何部份、 貴集團應佔投資對象的收購後除稅後業績及報告期間的任何減損損失於損益表認列，而 貴集團應佔投資對象其他綜合收入內的收購後除稅後項目則於其他綜合收益表認列。

當 貴集團應佔聯營公司的損失超過其應佔權益，則 貴集團的權益將減至零，並會終止認列進一步虧損，惟 貴集團已產生法律或推定責任或已代表投資對象作出償付除外。就此而言， 貴集團的權益為根據權益法計算的投資賬面值，連同實質上構成 貴集團於聯營公司的淨投資一部分的任何其他長期權益（在將預期信用損失模型應用於有關其他長期權益之後（如適用））（見附註2(g)(i)）。

貴集團與其聯營公司之間交易所產生的未變現損益，均按 貴集團於投資對象所佔的權益比率抵銷，惟倘未變現虧損顯示已轉讓資產出現減損，則該等未變現虧損會即時於損益中認列。

倘於聯營公司的投資成為於合營企業的投資，則保留利益不予重新計量。反之，有關投資繼續以權益法核算。

於所有其他情況下，倘 貴集團不再對聯營公司有重大影響力，則按出售於該投資對象的全部權益入賬，所產生的收益或虧損於損益中認列。任何在失去重大影響當日仍保留於該前投資對象的權益按公允價值認列，而此金額被視為初始認列金融資產的公允價值。

於 貴公司的財務狀況表內，於聯營公司的投資按成本減去減損損失列賬（見附註2(g)），除非該投資分類為持作出售（見附註2(t)）。

(d) 不動產、廠房及設備

不動產、廠房及設備（包括使用權資產）按成本減累計折舊及減損損失列賬（見附註2(g)）。

報廢或出售不動產、廠房及設備項目時產生的收益或虧損按出售所得款項淨額與項目賬面值之間的差額確定，並於報廢或出售當日於損益內認列。

不動產、廠房及設備按成本減去其估計殘值（如有），以其估計耐用年限採用直線法計算折舊。就此目的所使用的主要年率如下：

– 使用權資產	在未到期的租期內折舊
– 船舶	5% – 33%
– 貨櫃	15% – 100%
– 租賃物業裝修	高於20%且在未到期的租期內折舊
– 傢俬及設備	20% – 33.33%
– 汽車	20%
– 座落於永久業權土地上的樓宇	3.33%

當不動產、廠房及設備項目的各部分具有不同可使用年期，則該項目的成本或估值將按合理基準分配至各個部分，而且各部分將單獨計提折舊。資產之可使用年期及其剩餘價值（如有）會每年進行檢討。

(e) 無形資產

貴集團收購的無形資產按成本減累計攤銷（僅限於估計可使用年期有限的無形資產）及減損損失（見附註2(g)）列賬。

具有有限可使用年期的無形資產按直線法於資產的估計可使用年期內攤銷並自損益扣除。具有有限可使用年期的軟件自可供使用當日起予以攤銷，其估計可使用年期為1至5年。

攤銷期間及方法均於每年進行檢討。

(f) 作為承租人租賃資產

於訂立合約時，貴集團會評估合約是否為或包含租賃。倘合約為換取對價而給予在一段時間內控制可識別資產使用的權利，則該合約為租賃或包含租賃。倘客戶有權主導可識別資產的使用及從可識別資產的使用中獲取絕大部分經濟收益，則為已轉讓控制權。

於租賃開始日期，貴集團認列使用權資產及租賃負債，惟租期為12個月或以內的短期租賃及低價值資產租賃除外。貴集團在訂立低價值資產租賃時決定是否按個別租賃情況將租賃資本化。未予資本化的租賃的相關租賃款項於租期內按系統基準認列為開支。

當租賃被資本化時，租賃負債按租期內應付租賃款項之現值初始認列，並使用租賃所隱含的利率貼現，或倘利率不可輕易釐定，則使用相關增量借款利率貼現。於初始認列後，有關租賃負債以攤銷成本計量且利息開支使用實際利率法計算。不取決於指數或利率的可變租賃款項並未包括於租賃負債之計量中，並因此於其產生之會計期間列入損益。

於租賃被資本化時認列的使用權資產初步按成本計量，包括租賃負債之初始金額加於開始日期或之前作出之任何租賃款項，以及所產生之任何初始直接成本。倘適用，使用權資產的成本亦包括拆除及移除相關資產，或還原相關資產或該資產所在地點而產生的估算成本，貼現至其現值，並扣減任何所收租賃優惠。使用權資產其後按成本減累計折舊及減損損失列賬（見附註2(d)及2(g)(i)）。

可退還租金按金的初始公允價值與使用權資產分開入賬。初始公允價值與按金名義價值之間的任何差異均作為額外租賃付款入賬，並計入使用權資產成本。

倘指數或利率變動引起的未來租賃付款發生變動，或貴集團對剩餘價值擔保預期應付金額的估計發生變動，或倘因重新評估貴集團是否將合理地確定行使購買、延期或終止選擇權而產生的變動，租賃負債會重新計量。以此方式重新計量租賃負債時，對使用權資產的賬面值進行相應的調整，或倘使用權資產的賬面值已減至零，則計入損益。

當租賃範疇發生變化或租賃合約原先並無規定的租賃對價發生變化（「租賃修訂」），且未作為單獨的租賃入賬時，則亦要對租賃負債進行重新計量。在此情況下，租賃負債根據經修訂的租賃付款及租賃期限，使用經修訂的貼現率在修訂生效日重新計量。惟一的例外為因COVID-19疫情而直接產生的租金優惠，且符合香港財務報告準則第16號租賃第46B段所載的條件。於該等情況下，貴集團利用實務變通方法不評估租金優惠是否為租賃修訂，並將對價變動認列為負的可變租賃付款，在觸發租金優惠的事件或條件發生的期間計入當期損益。

於綜合財務狀況表及貴公司的財務狀況表中，長期租賃負債的即期部分按應於報告期後十二個月內結清的合約付款現值釐定。

(g) 信用損失及資產減損

(i) 金融工具信用損失

貴集團對以下各項認列預期信用損失（「預期信用損失」）的損失撥備：(i)按攤銷成本計量的金融資產，包括現金及約當現金、為收取合約現金流而持有的貿易應收款項及其他應收款項（僅為本金及利息付款），以及(ii)香港財務報告準則第15號客戶合約收益界定的合約資產。

預期信用損失的計量

預期信用損失為信用損失的概率加權估值。信用損失以所有預期現金差額（即 貴集團按合約應收之現金流量與 貴集團預期可收取現金流量之間的差額）的現值計量。

倘貼現影響重大，則預期現金差額採用以下貼現率貼現：

- 固定利率金融資產、貿易及其他應收款項以及合約資產：初始認列釐定時的實際利率或其近似值；
- 浮動利率金融資產：當前實際利率。

於估計預期信用損失時考慮的最長期間為 貴集團承受信用風險的最長合約期間。

在計量預期信用損失時， 貴集團考慮合理及有理據而無需付出過多的成本或努力獲得的資料。包括過往事件、當前狀況及未來經濟狀況預測等資料。

預期信用損失按下列任何一種基準計量：

- 12個月預期信用損失：預計該等為報告日期後12個月內可能違約事件導致的虧損；及
- 全期預期信用損失：預計該等應用預期信用損失模式的項目在整個預期存續期內所有可能發生的違約事件而導致的虧損。

貿易應收款項的損失撥備一般按相等於全期預期信用損失金額計量。該等金融資產的預期信用損失基於 貴集團過往信用損失經驗進行估算，並按在報告日期適用於債務人的特定因素以及對當前及預測整體經濟狀況的評估進行調整。

就所有其他金融工具而言， 貴集團會以相等於12個月預期信用損失的金額認列損失撥備，除非自初始認列後該金融工具的信用風險顯著增加，在此情況下，損失撥備會以相等於全期預期信用損失的金額計量。

信用風險大幅增加

在評估金融工具的信用風險自初始認列後是否顯著增加時， 貴集團將於報告日期評估金融工具的違約風險與於初始認列日期評估的違約風險作比較。在進行此重新評估時， 貴集團認為，當(i)借款人不可能在 貴集團無追索權（例如：實現擔保）（如持有）下向 貴集團悉數支付其信貸義務；或(ii)金融資產逾期90日時即發生違約風險。 貴集團會考慮合理及有理據的定量及定性資料，包括過往經驗及無需付出過多的成本或努力獲得的前瞻性資料。

尤其是，在評估自初始認列後信用風險是否大幅增加時，將考慮以下資料：

- 未能在合約到期日支付本金或利息；
- 金融工具外部或內部信用測評的實際或預期顯著惡化（如有）；
- 債務人經營業績的實際或預期顯著惡化；及
- 技術、市場、經濟或法律環境現有或預測變化對債務人履行其對 貴集團義務的能力造成重大不利影響。

根據金融工具的性质，信用風險是否大幅增加的評估按個別或集體基準進行。當評估以集體基準進行時，會按照金融工具的共同信用風險特徵（例如逾期狀態及信用風險評級）分類。

預期信用損失於各報告日期進行重新計量，以反映自初始認列後金融工具信用風險的變化。預期信用損失金額的任何變化於損益中認列為減損收益或虧損。貴集團認列所有金融工具的減損收益或虧損，並通過損失撥備賬對其賬面值進行相應調整。

計算利息收入的基準

根據附註2(q)(iv)認列之利息收入乃基於金融資產之總賬面值計算，除非該金融資產出現信用減損，在此情況下，利息收入乃基於金融資產之攤銷成本（即總賬面值減損失撥備）計算。

於各報告日期，貴集團評估金融資產是否出現信用減損。當一項或多項對金融資產的估計未來現金流量造成不利影響的事件發生時，金融資產將出現信用減損。

金融資產出現信用減損的證據包括以下可觀察事件：

- 債務人出現重大財政困難；
- 違約，例如拖欠或逾期事件；
- 借款人可能破產或進行其他財務重組；或
- 科技、市場、經濟或法律環境出現重大變動，並對債務人產生不利影響。

撤銷政策

倘日後實際上無法收回款項，貴集團則會撤銷（部分或全部）金融資產或合約資產的總賬面值。該情況通常出現在貴集團確定債務人沒有資產或可產生足夠現金流量的收入來源來償還應撤銷的金額。

其後收回之先前撤銷的資產認列為收回發生期間損益中的減損撥回。

(ii) 其他非流動資產減損

於各報告期末，內部及外部資料來源會予以檢討，以識別以下資產已出現減損跡象，或先前已認列之減損損失已不存在或可能已減少：

- 不動產、廠房及設備，包括使用權資產；
- 無形資產；及
- 貴公司財務狀況表中對附屬公司及聯營公司的投資。

如出現任何該減損跡象，則估計該資產的可收回金額。

— 計算可收回金額

資產之可收回金額即公允價值減出售成本與使用價值之較高者。在評估使用價值時，會採用反映當時市場對貨幣之時間值及資產特定風險評估之除稅前貼現率，將估計未

來現金流量貼現至現值。倘資產不可在大致上獨立於其他資產之情況下產生現金流入，則可收回金額以能獨立地產生現金流入之最小組別資產（即現金產生單位）釐定。公司資產的部分賬面值分配予個別現金產生單位（倘分配能在合理及一致的基礎上進行），或分配予最小組別的現金產生單位。

— 認列減損損失

當資產或所屬現金產生單位的賬面值高於其可收回金額時，便會於損益中認列減損損失。有關現金產生單位的已認列減損損失會予以分配，以按比例減少該現金產生單位（或單位組別）中的資產賬面值，但一項資產的賬面值將不會減至低於其個別公允價值減出售成本（如可計量）或其使用價值（如能釐定）。

— 撥回減損損失

倘用以釐定可收回金額之估計出現有利變動，將撥回減損損失。所撥回的減損損失僅限於在過往報告期間沒有認列減損損失時應認列的資產賬面值。撥回的減損損失在認列撥回的報告期間內計入損益。

(h) 船用燃油

船用燃油乃提供航運服務所需燃料，按成本與可變現淨值較低者列賬。成本乃按先入先出法釐定。船用燃油的賬面值於消耗時於損益認列。

(i) 貿易及其他應收款項

應收款項於 貴集團有無條件收取對價的權利時認列。倘代價到期付款前僅需待時間推移，則收取對價為無條件之權利。倘收入於 貴集團有無條件權利收取對價前認列，則金額呈列為合約資產（見附註2(j)）。

貿易應收款項初始按交易價計量，隨後以實際利率法按攤銷成本列賬，並包括信用損失撥備（見附註2(g)(i)）。

(j) 合約資產及合約負債

合約資產乃於 貴集團有權無條件根據合約所載付款條款收取對價前認列收入時（見附註2(q)）認列。合約資產按附註2(g)(i)所載政策就預期信用損失獲評估，並於對價權利成為無條件時重新分類至應收款項（見附註2(i)）。

合約負債於 貴集團認列相關收入前，客戶支付不可退還的對價時認列（見附註2(q)）。倘 貴集團有無條件權利在 貴集團認列相關收入前收取不可退還對價，則合約負債亦會獲認列。於此情況下，相應的應收款項亦將獲認列（見附註2(i)）。

就與客戶訂立的單一合約而言，以合約資產淨額或合約負債淨額呈列。就多種合約而言，不相關合約的合約資產及合約負債不以淨值基準呈列。

(k) 現金及約當現金

現金及約當現金包括銀行及手頭現金，銀行及其他金融機構之活期存款，以及可隨時轉換為已知金額現金，並於購入起計三個月內到期且幾乎不受價值變動風險影響之短期高流動性投資。為了準備綜合現金流量表，貴公司需將被要求償還並且為 貴集團現金管理的一部分的銀行透支列為現金及約當現金。現金及約當現金乃根據附註2(g)(i)所載的政策評估預期信用損失。

(l) 貿易及其他應付款項

貿易及其他應付款項初始按公允價值認列，其後則按攤銷成本列賬，如貼現影響並不重大，則按發票金額列賬。

(m) 計息借款

計息借款初始按公允價值減交易成本計量。初始認列後，計息借款按採用實際利息法的攤銷成本列賬。利息開支根據 貴集團借款成本的會計政策認列（見附註2(s)）。

(n) 僱員福利

(i) 短期僱員福利及向定額供款退休計劃供款

薪金、年度花紅、有薪年假、向定額供款退休計劃供款及非貨幣福利成本，乃於僱員提供有關服務之報告期間計算。倘延遲付款或結算而造成重大影響，則此等數額會以其現值列賬。

貴集團根據香港強制性公積金計劃條例為根據香港僱傭條例司法管轄區內僱用但之前未被納入定額福利退休計劃的僱員設立強制性公積金計劃（「強積金計劃」）。強積金計劃為一項由獨立受託人管理的定額供款退休計劃。根據強積金計劃，僱主及其僱員各自須向該計劃作出相當於僱員有關入息5%之供款，而有關入息上限為每月30,000港元。貴集團之退休福利計劃項下並無任何被沒收供款可用於減少現有供款水平。

(ii) 離職福利

離職福利於 貴集團不能再撤回該等福利時以及於其認列重組成本所涉及離職福利付款時，於上述兩者之間較早發生時認列。

(o) 所得稅

報告期間內所得稅包括即期稅項及遞延稅項資產及負債變動。即期稅項及遞延稅項資產及負債變動於損益認列，惟與其他全面收入認列或直接於權益認列有關者除外，在此情況下，有關稅項金額分別在其他全面收入認列或直接於權益認列。

即期稅項為按報告期間內應課稅收入的預期應付稅項（以報告期末已頒佈或實質上已頒佈的稅率計算）以及就過往期間應付稅項的任何調整。

遞延稅項資產及負債分別來自可扣稅及應課稅暫時性差異，即因資產及負債分別就財務報告及稅基而言賬面金額之間的差異而產生。遞延稅項資產亦會因未動用稅項虧損及未動用稅項抵免而產生。

除若干有限的例外情況外，所有遞延稅項負債及所有遞延稅項資產（以未來可能有應課稅利潤可予抵銷之資產為限）均予以認列。支持認列由可抵扣暫時性差異所產生遞延稅項資產之未來應課稅利潤包括因撥回目前存在之應課稅暫時性差異而產生之數額；惟該等撥回之差異必須與同一稅務機關及同一應課稅實體有關，並預期在可抵扣暫時性差異預計撥回之同一期間或遞延稅項資產所產生稅項虧損可向後期或向前期結轉之期間內撥回。在判斷現有應課稅暫時性差異是否足以支持認列因未動用稅項虧損及稅項抵免所產生的遞延稅項資產時，亦會採用相同準則，即如該等差額與相同稅務機關及相同應課稅實體有關，並預期在稅項虧損或稅項抵免可被動用的同一期間內撥回的情況下，始會計入有關差異。

認列遞延稅項資產及負債的少數例外情況乃指該等因不可扣稅的商譽（如有）、初始認列但並不影響會計處理及應課稅利潤的資產或負債（惟其不屬於企業合併）而產生的暫時性差異，及與於附屬公司投資有關的暫時性差異（如為應課稅差異，只限於貴集團可控制撥回時間，並且不大可能在可見未來撥回的差異，或如為可予扣減差異，則只限於可能在未來撥回的差異）。

已認列之遞延稅項金額乃按照資產及負債賬面值之預期變現或清償方式，以於報告期末實施或實際上已實施之稅率計量。遞延稅項資產及負債均無作貼現計算。

遞延稅項資產之賬面值會在各報告期末評估，倘貴集團預期不再可能獲得足夠應課稅利潤以抵扣相關之稅務利益，則會調減該遞延稅項資產之賬面值。倘日後可能獲得足夠之應課稅利潤，則有關調減額會撥回。

股利分派產生之額外所得稅於支付相關股利之負債獲認列時予以認列。

即期稅項結餘及遞延稅項結餘與其變動乃分開呈列，且不予抵銷。倘貴公司或貴集團有可依法強制執行的權利以即期稅項資產抵銷即期稅項負債，並且符合以下額外條件，則即期稅項資產得以抵銷即期稅項負債及遞延稅項資產得以抵銷遞延稅項負債：

- 倘為即期稅項資產及負債，貴公司或貴集團擬按淨額基準結算或同時變現資產及結算負債；或
- 倘為遞延稅項資產及負債，則該等資產與負債須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應課稅實體；或
 - 不同的應課稅實體，而該等實體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債或資產需要結算或可以收回的期間內，按淨額基準變現即期稅項資產及結算即期稅項負債，或同時變現該等資產及結算該等負債。

(p) 撥備、或然負債及虧損合約

(i) 撥備及或然負債

當貴集團或貴公司因過往事件而負有法律或推定責任，可能須流出經濟利益以履行有關責任且相關金額能可靠估計，則認列負債撥備。如貨幣時間值重大，則負債準備按履行責任預計所需支出的現值列賬。

如毋須涉及經濟利益的流出，或無法對有關數額作出可靠的估計，則會將責任披露為或然負債，但如流出經濟利益的可能性極低則除外。須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定存在與否之可能責任，亦會披露為或然負債；但流出經濟利益之可能性極低則除外。

倘結算負債準備所需支出部分或全部預期由第三方補償，任何預期補償金額在基本確定能夠收到時作為資產單獨認列。該補償所認列的金額不超過負債撥備的賬面值。

(ii) 虧損合約

倘貴集團為履行合約責任所產生的不可避免成本超逾預期可自該合約收取的經濟利益，即為存在虧損合約。虧損合約的撥備按終止合約的預期成本與合約存續的淨成本中較低者的現值計量。

(q) 收入及其他收益

貴集團將其日常業務過程中源自提供服務的收入分類為利益。

收入於按所承諾而 貴集團預期有權收取的對價將服務的控制權轉讓予客戶時認列，但不包括代表第三方收取的該等款項。收入不包括增值稅或其他銷售稅，並經扣除任何貿易折扣。

貴集團的收入及其他收益認列政策的進一步詳情如下：

(i) 貨櫃航運服務

來自貨櫃航運服務的收入於履行履約責任後的一段時間認列，包括於報告期末未完成航程的收入分成。滯期費及滯留費於客戶最後退回或領取貨櫃前的一段時間認列。

(ii) 其他貨櫃航運相關服務

其他貨櫃航運相關服務的收入於提供服務後的一段時間認列。

(iii) 股利

非上市投資的股利收入於股東收取付款的權利確立時認列。

(iv) 利息收入

利息收入於其應計時按實際利率法以準確貼現金融資產預計期限內估計未來現金收入至其賬面總值的利率認列，即以實際利率計算資產賬面總值。如為已發生信用減損的金融資產，則使用實際利率計算資產的攤銷成本（即賬面總值減損失撥備）（見附註2(g)(i)）。

(v) 貨櫃租金收入及租船租金收入 – 船舶

貨櫃租金收入及租船租金收入 – 船舶於合約期涵蓋的期間按等額分期認列。

(r) 外幣折算

報告期間內的外幣交易按交易日之外匯匯率換算。以外幣計值的貨幣資產及負債按報告期末通行之外匯匯率換算。外匯收益及虧損於損益中認列。

以歷史成本計量之非貨幣資產及負債，按交易日適用之匯率換算。交易日為 貴集團初始認列該等非貨幣資產或負債之日期。

海外業務的業績按與交易日匯率相若的匯率換算為美元。財務狀況表項目按報告期末的收盤匯率換算為美元。由此產生的匯兌差額於其他全面收入中認列，並於匯兌儲備中的權益下獨立累計。

出售外國業務後，有關外國業務之累計匯兌差額將於出售損益獲認列時從權益重新分類至損益。

(s) 借款成本

直接歸屬於用作購置或需要一段相當長時間建造方可達到其擬定用途的資產的借款成本予以資本化為該資產成本之一部分。其他借款成本均於產生期間支銷。

當產生資產開支、產生借款成本及就其擬定用途須準備資產的活動時，則借款成本開始資本化為合資格資產成本之一部分。當使合資格資產達到其擬定用途所需的絕大部分活動中斷或已完成時，借款成本的資本化亦會被中斷或停止。

(t) 持作出售之非流動資產

倘非流動資產的賬面值很有可能將透過出售交易而非透過持續使用收回，該非流動資產分類為持作出售，而該資產於其現況下可供出售。

緊接分類為持作出售前，非流動資產之計量根據分類前的會計政策作出更新。其後，於初步分類為持作出售及直至出售時，非流動資產（不包括下文所闡釋的若干資產）按其賬面值及公允價值減出售成本之較低者確認。就 貴集團的財務報表而言，此計量政策的主要例外情況為遞延稅項資產及金融資產（不包括於聯營公司的權益）。該等資產即使持作出售，亦將繼續按照附註2所載的政策進行計量。

初步分類為持作出售及其後於持作出售時重新計量的減損損失於損益中確認。只要非流動資產仍被分類為持作出售，則該非流動資產不予折舊或攤銷。

(u) 關係人

(a) 倘屬以下人士，即該人士或該人士的近親與 貴集團有關聯：

- (i) 對 貴集團擁有控制權或共同控制權；
- (ii) 對 貴集團擁有重大影響力；或
- (iii) 為 貴集團或 貴集團母公司的主要管理人員。

(b) 倘符合下列任何條件，則實體與 貴集團有關聯：

- (i) 該實體與 貴集團屬同一集團的成員公司（即各母公司、附屬公司及同系附屬公司彼此間有關聯）。
- (ii) 其中一個實體為另一實體的聯營公司或合營企業（或為另一實體所屬集團的成員公司的聯營公司或合營企業）。
- (iii) 雙方均為同一第三方的合營企業。
- (iv) 其中一個實體為第三方實體的合營企業，而另一實體為該第三方實體的聯營公司。
- (v) 該實體為 貴集團或與 貴集團有關聯的實體就僱員利益設立的離職福利計劃。
- (vi) 該實體受(a)所識別人士控制或受共同控制。
- (vii) 於(a)(i)所識別人士對該實體有重大影響力或屬該實體（或該實體的母公司）的主要管理人員。
- (viii) 向 貴集團或 貴集團母公司提供主要管理人員服務的實體或其所屬集團的任何成員公司。

一名人士的近親指預期在與有關實體進行交易時可影響該人士或受該人士影響的家庭成員。

(v) 分部報告

經營分部及財務報表所報告的各分部項目的金額與就分配資源予 貴集團不同業務及地區以及評估該等業務及地區的表現而定期向 貴集團最高行政管理層提供的財務資料相同。

3 會計判斷及估計

附註23載有關金融工具的若干假設及風險因素資料。其他估計不確定性之主要來源載列如下：

(a) 船舶的估計可使用年期

航運船舶在考慮估計剩餘價值後，按其估計剩餘可使用年期以直線法折舊。於釐定船舶可使用年期時，須作出重大判斷及估計。

於釐定 貴集團船舶的可使用年期時， 貴集團考慮其業務模式及資產管理政策、行業慣例以及各船舶的預期用途、預期維修及保養以及因航運船舶市場改變或改進而產生的技術或商業過時等因素。就計入航運船舶成本的資本化進場成本而言， 貴集團參考船舶進場周期至下一次進場的預期期間來估計該等成本的可使用年期。

倘航運船舶的估計可使用年期或剩餘價值有別於先前估計，則未來期間的折舊開支將會變動。

(b) 收入確認

貴集團提供航運貨櫃及相關服務產生的收入按航次完成百分比隨時間確認。該方法基於歷史趨勢，而航次日數的不確定性將導致收入估計的不確定性。

4 收入及分部報告

(a) 收入

貴集團的主要業務為提供貨櫃航運及相關服務。有關組成 貴集團各實體主要業務活動的進一步詳情於附註1披露。

(i) 收入細分

客戶合約收入按主要服務線劃分如下：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
香港財務報告準則第15號範圍內來自客戶合約之收入			
按主要服務線劃分			
— 提供貨櫃航運服務	730,925	1,716,389	2,301,578
— 其他貨櫃航運相關服務	79,500	121,047	141,892
	<u>810,425</u>	<u>1,837,436</u>	<u>2,443,470</u>

上述所有收入隨時間認列。

按地理市場劃分的客戶合約收入分類於附註4(b)披露。

貴集團擁有多元化的客戶基礎，截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，概無客戶的交易超過 貴集團收入的10%。

附錄一

會計師報告

(b) 分部報告

該分部的經營業績均由實體的首席營運決策者定期審閱，以決定有關分部的資源分配及評估其表現，從而獲得各別的財務資料。貴集團僅識別出一個報告分部，主要與提供貨櫃航運及相關服務有關。

地區資料

貴集團的非流動資產主要以船舶為主。貴公司董事認為，基於貴集團的業務性質及成本分配方式，根據香港會計師公會頒布的香港財務報告準則第8號經營分部按特定地區分配船舶、經營利潤及相關資本支出並無意義。該等船舶主要用於不同地理市場進行運輸。因此，地區資料僅針對來自外部客戶的收入呈列。

根據安排航運的船務代理所在地區按地理區域劃分的收入資料如下：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
香港特區	92,193	224,904	185,058
中國大陸	226,927	764,213	1,061,583
台灣	64,192	116,337	152,916
菲律賓	105,436	141,415	130,892
日本	136,942	216,259	219,531
澳洲	14,557	74,650	133,840
泰國	59,887	105,285	105,158
其他國家或地區	110,291	194,373	454,492
	<u>810,425</u>	<u>1,837,436</u>	<u>2,443,470</u>

貴集團概無任何原始預定期限超過一年的剩餘履約責任。

5 其他收入及收入／(虧損)淨額

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
其他收入			
貨櫃租金收入	7,106	14,984	5,770
租船租金收入－船舶	—	148,228	5,860
	<u>7,106</u>	<u>163,212</u>	<u>11,630</u>

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
其他收入／(虧損)淨額			
出售不動產、廠房及設備的(虧損)／收益	(90)	7,342	17,803
不動產、廠房及設備的減損損失(附註15)	—	—	(6,105)
外匯收益／(虧損)淨額	6,851	(6,454)	(12,853)
出售聯營公司的虧損	—	—	(1,473)
其他	1,463	414	1,656
	<u>8,224</u>	<u>1,302</u>	<u>(972)</u>

6 除稅前利潤

除稅前利潤已扣除／(計入)：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
(a) 財務成本淨額			
銀行利息收入	(281)	(363)	(23,182)
銀行借款利息	2,703	1,783	2,429
租賃負債利息(附註11(b))	457	2,397	6,135
	<u>2,879</u>	<u>3,817</u>	<u>(14,618)</u>
(b) 員工成本			
定額供款退休計劃的供款*	391	889	1,436
薪金、工資及其他福利			
— 行政及其他運營開支*	14,543	17,097	25,665
— 銷售成本	10,500	24,321	36,545
	<u>25,434</u>	<u>42,307</u>	<u>63,646</u>

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
(c) 其他項目			
核數師酬金*	45	210	210
使用權資產折舊 (附註11)	18,734	81,609	175,257
不動產、廠房及設備折舊 (使用權資產除外) (附註11)	18,187	41,648	61,618
無形資產攤銷 (附註12)	9	2	6
消耗船用燃油成本	90,234	163,981	312,881
[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

* 計入「行政及其他運營開支」

7 綜合損益及其他全面收入表內的所得稅

(a) 綜合損益及其他全面收入表內的所得稅指：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
即期稅項 — 香港利得稅			
年內撥備	—	8,542	3,754
即期稅項 — 香港以外地區			
年內撥備	68	63	156
	68	8,605	3,910
遞延稅項			
暫時性差異的來源	—	—	7,368
	68	8,605	11,278

由於結轉稅項虧損超過 貴集團於香港的應課稅利潤，故截至2020年12月31日止年度並無就香港利得稅作出撥備。

截至2021年及2022年12月31日止年度，香港利得稅撥備按該等年度估計應課稅利潤的16.5%計算。

於其他司法管轄區註冊成立的附屬公司的稅項以相關國家或地區適用的現行稅率計算。

附錄一

會計師報告

(b) 按適用稅率計算的稅項開支與會計利潤的對賬表：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
除稅前利潤	184,026	1,086,286	1,085,785
按相關司法管轄區利潤之適用稅率計算之			
除稅前利潤之名義稅項	29,740	152,174	98,352
毋須課稅收入之稅務影響	(127,491)	(294,612)	(395,061)
不可扣稅開支之稅務影響	100,816	151,794	306,578
動用過往年度並無認列的稅項虧損	(2,346)	(288)	-
其他	(651)	(463)	1,409
	68	8,605	11,278

8 董事酬金

參考香港公司條例第381(1)條及公司（披露董事利益資料）條例第2部披露的董事酬金如下：

截至2020年12月31日止年度

	董事袍金	薪金、津貼 及實物利益	酌情花紅	退休 計劃供款	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
陳德勝先生	-	-	-	-	-
陳莊壯麗女士	-	-	-	-	-
周航敏先生	-	81	50	5	136
涂鴻麟先生	-	-	-	-	-
吳尚鷹先生 ⁽ⁱ⁾	-	-	-	-	-
	-	81	50	5	136

附錄一

會計師報告

截至2021年12月31日止年度

	董事袍金	薪金、津貼 及實物利益	酌情花紅	退休 計劃供款	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
陳德勝先生	-	-	-	-	-
陳莊壯麗女士	-	-	-	-	-
周航敏先生	-	83	77	5	165
涂鴻麟先生	-	-	-	-	-
吳尚鷹先生 ⁽ⁱ⁾	-	-	-	-	-
	<u>-</u>	<u>83</u>	<u>77</u>	<u>5</u>	<u>165</u>

截至2022年12月31日止年度

	董事袍金	薪金、津貼 及實物利益	酌情花紅	退休 計劃供款	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
陳德勝先生	-	-	-	-	-
陳莊壯麗女士	-	39	-	2	41
周航敏先生	-	86	77	5	168
涂鴻麟先生	-	50	-	2	52
吳尚鷹先生 ⁽ⁱ⁾	-	-	-	-	-
陳劭翔先生 ⁽ⁱⁱ⁾	-	39	-	2	41
	<u>-</u>	<u>214</u>	<u>77</u>	<u>11</u>	<u>302</u>

附註：

(i) 吳尚鷹先生於2023年2月9日辭任 貴公司董事。

(ii) 陳劭翔先生於2022年9月27日獲委任為 貴公司董事。

於有關期間， 貴集團並無向董事或載列於下文附註9的任何五位最高薪酬人士支付或應付任何薪酬，作為吸引其加入 貴公司或 貴集團或加入時的獎金或作為離職賠償。概無董事於有關期間放棄任何酬金。

9 最高酬金人士

於貴集團五位最高酬金人士中，其中一名於本報告日期為貴公司董事，其酬金披露於附註8。餘下個別人士的酬金總額如下：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
薪金及其他酬金	191	198	260
酌情花紅	97	160	130
退休計劃供款	18	13	16
	<u>306</u>	<u>371</u>	<u>406</u>

於附註8所披露的上述非董事最高酬金人士截至本報告日期之酬金在以下範圍內：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	人數	人數	人數
零港元至1,000,000港元	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>

10 每股盈利

每股基本盈利乃根據截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度貴公司普通股股東應佔利潤分別183,931,000美元、1,077,730,000美元及1,074,541,000美元以及於2022年12月31日已發行普通股140,000,000股計算，猶如於截至2021年12月31日止年度的70,000,000股紅股發行已於有關期間初完成。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，概無發行潛在攤薄普通股。

附錄一

會計師報告

11 不動產、廠房及設備

(a) 賬面值的對賬

貴集團

	船舶	貨櫃	租賃 物業裝修	傢俬 及設備	汽車	土地 及樓宇	使用權 資產	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
成本：								
於2020年1月1日	215,102	62,648	423	2,294	338	3,944	58,476	343,225
匯兌調整	-	-	28	47	14	246	1,270	1,605
添置	85,455	237	40	131	-	-	27,902	113,765
出售	-	(486)	-	-	-	-	(486)	(972)
於2020年12月31日	300,557	62,399	491	2,472	352	4,190	87,162	457,623
於2021年1月1日	300,557	62,399	491	2,472	352	4,190	87,162	457,623
匯兌調整	-	-	(11)	(26)	6	(364)	334	(61)
添置	291,695	109,458	16	64	-	-	390,459	791,692
出售	-	(7,340)	(3)	(13)	-	-	(12,439)	(19,795)
於2021年12月31日	592,252	164,517	493	2,497	358	3,826	465,516	1,229,459
於2022年1月1日	592,252	164,517	493	2,497	358	3,826	465,516	1,229,459
匯兌調整	-	-	(46)	(81)	(18)	(705)	(2,009)	(2,859)
添置	162,676	601	-	288	56	486	213,263	377,370
出售	-	(23,831)	(159)	(65)	(48)	-	(16,326)	(40,429)
轉撥至分類為持作 出售的非流動資產 (附註15)	(187,796)	-	-	(50)	-	-	-	(187,846)
於2022年12月31日	567,132	141,287	288	2,589	348	3,607	660,444	1,375,695

附錄一

會計師報告

	船舶	貨櫃	租賃 物業裝修	傢俬 及設備	汽車	土地 及樓宇	使用權 資產	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
累計折舊及減損損失								
於2020年1月1日	30,886	37,014	281	2,017	146	330	19,030	89,704
匯兌調整	-	-	20	37	8	23	501	589
年內折舊支出	13,269	4,681	54	106	40	37	18,734	36,921
出售時撥回	-	(253)	-	-	-	-	(32)	(285)
於2020年12月31日	<u>44,155</u>	<u>41,442</u>	<u>355</u>	<u>2,160</u>	<u>194</u>	<u>390</u>	<u>38,233</u>	<u>126,929</u>
於2021年1月1日	44,155	41,442	355	2,160	194	390	38,233	126,929
匯兌調整	-	-	(4)	(21)	4	(34)	97	42
年內折舊支出	30,872	10,518	60	124	37	37	81,609	123,257
出售時撥回	-	(7,290)	(3)	(11)	-	-	(12,439)	(19,743)
於2021年12月31日	<u>75,027</u>	<u>44,670</u>	<u>408</u>	<u>2,252</u>	<u>235</u>	<u>393</u>	<u>107,500</u>	<u>230,485</u>
於2022年1月1日	75,027	44,670	408	2,252	235	393	107,500	230,485
匯兌調整	-	-	(30)	(63)	(11)	(252)	(861)	(1,217)
年內折舊開支	39,869	21,313	32	89	53	262	175,257	236,875
出售時撥回	-	(23,732)	-	(37)	(48)	-	(16,326)	(40,302)
減損損失 (附註15)	6,105	-	(159)	-	-	-	-	6,105
轉撥至分類為持作 出售的非流動資產 (附註15)	<u>(55,679)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(30)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(55,709)</u>
於2022年12月31日	<u>65,322</u>	<u>42,251</u>	<u>251</u>	<u>2,211</u>	<u>229</u>	<u>403</u>	<u>265,570</u>	<u>376,237</u>
賬面淨值：								
於2020年12月31日	<u>256,402</u>	<u>20,957</u>	<u>136</u>	<u>312</u>	<u>158</u>	<u>3,800</u>	<u>48,929</u>	<u>330,694</u>
於2021年12月31日	<u>517,225</u>	<u>119,847</u>	<u>85</u>	<u>245</u>	<u>123</u>	<u>3,433</u>	<u>358,016</u>	<u>998,974</u>
於2022年12月31日	<u>501,810</u>	<u>99,036</u>	<u>37</u>	<u>378</u>	<u>119</u>	<u>3,204</u>	<u>394,874</u>	<u>999,458</u>

附錄一

會計師報告

貴公司

	貨櫃	傢俬及設備	汽車	使用權 資產	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
成本：					
於2020年1月1日	62,648	1,353	134	38,861	102,996
添置	237	–	–	27,704	27,941
出售	(486)	–	–	(486)	(972)
於2020年12月31日	62,399	1,353	134	66,079	129,965
於2021年1月1日	62,399	1,353	134	66,079	129,965
添置	109,458	25	–	388,497	497,980
出售	(7,340)	(3)	–	(12,439)	(19,782)
於2021年12月31日	164,517	1,375	134	442,137	608,163
於2022年1月1日	164,517	1,375	134	442,137	608,163
添置	601	219	–	210,240	211,060
出售	(23,831)	–	–	(14,768)	(38,599)
於2022年12月31日	141,287	1,594	134	637,609	780,624
累計折舊：					
於2020年1月1日	37,014	1,327	48	12,350	50,739
年內折舊開支	4,681	12	21	17,204	21,918
出售時撥回	(253)	–	–	(32)	(285)
於2020年12月31日	41,442	1,339	69	29,522	72,372
於2021年1月1日	41,442	1,339	69	29,522	72,372
年內折舊開支	10,518	14	23	79,992	90,547
出售時撥回	(7,290)	–	–	(12,439)	(19,729)
於2021年12月31日	44,670	1,353	92	97,075	143,190

附錄一

會計師報告

	貨櫃	傢俬及設備	汽車	使用權 資產	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
於2022年1月1日	44,670	1,353	92	97,075	143,190
年內折舊開支	21,313	13	19	173,392	194,737
出售時撥回	(23,732)	-	-	(14,768)	(38,500)
於2022年12月31日	<u>42,251</u>	<u>1,366</u>	<u>111</u>	<u>255,699</u>	<u>299,427</u>
賬面淨值：					
於2020年12月31日	<u>20,957</u>	<u>14</u>	<u>65</u>	<u>36,557</u>	<u>57,593</u>
於2021年12月31日	<u>119,847</u>	<u>22</u>	<u>42</u>	<u>345,062</u>	<u>464,973</u>
於2022年12月31日	<u>99,036</u>	<u>228</u>	<u>23</u>	<u>381,910</u>	<u>481,197</u>

附錄一

會計師報告

(b) 使用權資產

所有使用權資產均按折舊成本列賬。

貴集團

按相關資產類別劃分的使用權資產賬面淨值分析列載如下：

	附註	於12月31日		
		2020年	2021年	2022年
		千美元	千美元	千美元
於持作自用的租賃土地及樓宇的所有				
權權益，餘下租期介乎10至50年	(i)	18,339	17,319	15,398
租賃作自用的物業	(ii)	560	1,740	3,437
船舶	(iii)	11,833	187,655	197,328
貨櫃	(iii)	18,139	151,277	178,679
汽車		58	25	32
		<u>48,929</u>	<u>358,016</u>	<u>394,874</u>

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，貴集團使用權資產的添置分別為27,902,000美元、390,459,000美元及213,263,000美元。該等金額主要與船舶及貨櫃有關的新租賃協議項下的資本化應付租賃付款有關。

於損益中認列的有關租賃的開支項目分析如下：

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
按相關資產類別劃分的使用權資產折舊開支：			
租賃土地及樓宇的所有權權益，餘下租期			
介乎10至50年	1,273	1,329	1,050
租賃作自用的物業	659	687	994
船舶	10,926	67,944	144,810
貨櫃	5,824	11,596	28,354
汽車	52	53	49
	<u>18,734</u>	<u>81,609</u>	<u>175,257</u>
租賃負債利息 (附註6(a))	457	2,397	6,135
與低價值資產租賃有關的開支 (不包括低價值資產的短期租賃)	510	397	871
有關短期租賃的開支	<u>104,918</u>	<u>106,198</u>	<u>139,933</u>

貴公司

按相關資產類別劃分的使用權資產賬面淨值分析列載如下：

	附註	於12月31日		
		2020年	2021年	2022年
		千美元	千美元	千美元
於持作自用的租賃土地及樓宇的所有				
權權益，餘下租期介乎10至50年	(i)	6,585	6,130	5,903
船舶	(iii)	11,833	187,655	197,328
貨櫃	(iii)	18,139	151,277	178,679
		<u>36,557</u>	<u>345,062</u>	<u>381,910</u>

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度，貴公司使用權資產的添置分別為27,704,000美元、388,497,000美元及210,240,000美元。該等金額主要與船舶及貨櫃有關的新租賃協議項下的資本化應付租賃付款有關。

(i) 於持作自用的租賃土地及樓宇的所有權權益

貴集團及 貴公司擁有用作辦公用途的樓宇的物業權益。貴集團已預先支付一次性付款以自前登記擁有人收購該等物業權益，且根據土地租賃條款並無仍將進行的付款，惟根據相關政府部門設定的應課稅價值除外。該等付款不時變動，並應付予相關政府機關。

(ii) 租賃作自用的物業

貴集團已通過租賃協議獲得使用若干物業作為辦公室的權利。該等租賃的初始期通常為1至5年，且不包括可變租賃付款。

貴集團訂立的租賃不包括續訂租賃的權利。所有租約均於到期時重新協商。

(iii) 船舶及貨櫃

貴集團及 貴公司以1至10年的租約租賃若干船舶及貨櫃。部分租賃包括於合約期結束後續租的選項。於可行情況下，貴集團及 貴公司尋求包括 貴集團及 貴公司可行使的有關延展選擇權。倘該等租賃不能合理確定行使延展選擇權，於延展期間的應付未來租金不計入租賃負債的計量。

12 無形資產

貴集團

	軟件
	千美元
成本：	
於2020年1月1日	40
匯兌調整	2
添置	3
出售	(11)
	34
於2020年12月31日	34
	34
於2021年1月1日	34
匯兌調整	(2)
	32
於2021年12月31日	32
	32
於2022年1月1日	32
匯兌調整	(5)
添置	120
	147
於2022年12月31日	147

	軟件
	千美元
累計攤銷：	
於2020年1月1日	31
匯兌調整	1
年內攤銷支出	9
出售時撥回	(11)
	<u>30</u>
於2020年12月31日	30

於2021年1月1日	30
匯兌調整	(2)
年內攤銷支出	2
	<u>2</u>
於2021年12月31日	30

於2022年1月1日	30
匯兌調整	(1)
年內攤銷支出	6
	<u>6</u>
於2022年12月31日	35

賬面淨值：	
於2020年12月31日	4
	<u><u>4</u></u>
於2021年12月31日	2
	<u><u>2</u></u>
於2022年12月31日	112
	<u><u>112</u></u>

年內攤銷支出計入綜合損益及其他全面收入表內的「行政及其他運營開支」。

13 投資附屬公司

貴公司截至本報告日期的附屬公司名單於附註1披露。於有關期間，該等附屬公司概無擁有 貴集團重大非控股權益。

14 於聯營公司的權益

下表載列聯營公司之詳情，其均為非上市公司實體，故無法獲得其市場報價。

貴集團及 貴公司

公司名稱	註冊成立/ 成立及經營地點	已發行及繳足 股本數量	擁有權比例			主要業務
			2020年	2021年	2022年	
T.S. Lines (India) Privated Limited	印度	100,000 印度盧比	40%	40%	40%	提供船務代理服務
T.S. Container Lines (Thailand) Co., Ltd.	泰國	6,000,000泰銖	49%	49%	49%	提供船務代理服務
T.S. Lines UAE L.L.C.	阿拉伯聯合酋長國	40,274美元	49%	49%	49%	提供船務代理服務
德勝航運股份有限公司 (前稱德翔海運股份有限公司) (附註)	台灣	新台幣 300,000,000元	44%	44%	零	提供貨櫃航運及管理服務

附註：截至2022年12月31日止年度，貴集團以現金代價新台幣672,192,668元（相當於22,602,000美元）將其於聯營公司德勝航運股份有限公司的權益出售予 貴公司控股股東兼董事陳德勝先生。緊接是次出售前 貴集團應佔資產淨值為22,602,000美元。此外，1,473,000美元的匯兌儲備重新分類至損益及計入「其他虧損淨額」。是次出售完成後，貴集團不再持有於德勝航運股份有限公司的任何權益。

所有上述聯營公司均使用權益法於歷史財務資料入賬且非個別重大，而在 貴公司財務狀況表的於聯營公司的投資乃按成本減任何累計減損損失列賬。

聯營公司財務資料概要

非個別重大聯營公司的匯總資料披露如下：

貴集團

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
個別而言並不重大的聯營公司在綜合財務狀況表內的賬面總額	1,873	21,070	5,457

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
貴集團應佔該等聯營公司的總額			
－ 經營溢利減虧損	681	19,320	8,888
－ 其他全面收入	—	(558)	—
全面收入總額	<u>681</u>	<u>18,762</u>	<u>8,888</u>

當 貴集團分佔若干聯營公司的虧損超出其於該等聯營公司的權益時， 貴集團終止確認該等聯營公司的進一步虧損。於2020年、2021年及2022年12月31日， 貴集團尚未確認的虧損總額分別為104,000美元、217,000美元及246,000美元。於該等未確認虧損中，26,000美元、113,000美元及29,000美元分別與截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度有關。

15 分類為持作出售的非流動資產

截至2022年12月31日止年度， 貴集團承諾計劃出售若干船舶（包括相關傢俬及設備）。董事認為，該等船舶的出售預計將於報告期末起十二個月內完成。

因此，賬面總值為132,137,000美元的該等船舶以及若干傢俬及設備已於截至2022年12月31日止年度分類為持作出售的非流動資產。由於若干船舶的賬面值低於各自的公允價值減出售成本，故在此分類前已確認減損損失6,105,000美元。

附錄一

會計師報告

16 貿易及其他應收款項及合約資產

貴集團

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
貿易應收賬款，扣除損失撥備	119,763	180,496	84,266
其他應收款項、預付款項及按金	12,904	13,017	20,659
貿易及其他應收款項的流動部分	132,667	193,513	104,925
購置船舶的非流動預付款項	22,391	100,194	174,602
	155,058	293,707	279,527
合約資產	13,662	39,746	11,327
	168,720	333,453	290,854

於2022年12月31日，貴公司[編纂]開支中符合資格於[編纂]時從權益中扣除且資本化為預付款項的部分為[編纂]。

於2020年、2021年及2022年12月31日，除上述各項及收購船舶的預付款項被分類為非流動資產外，計入其他應收款項，預期將逾一年後收回或認列為開支的預付款項及按金分別為2,151,000美元、3,321,000美元及4,212,000美元。

於2020年、2021年及2022年12月31日的貿易應收款項中，應收貴集團聯營公司的結餘為7,023,000美元、33,334,000美元及1,295,000美元，乃無抵押、免息及自開票日期起30天內到期。

於2020年、2021年及2022年12月31日的貿易應收款項中，應收控股股東控制的公司及有重大影響力的控股股東部分持有的關聯公司的結餘為17,409,000美元、34,400,000美元及14,479,000美元，乃無抵押、免息及自開票日期起30天內到期。

貴集團於2020年及2021年12月31日的其他應收款項中，應收貴公司股東的結餘為5,668,000美元及5,056,000美元，乃無抵押、免息及可按要求收回。

賬齡分析

截至各有關期間末，貴集團的貿易應收賬款基於發票日期及扣除損失撥備的賬齡分析如下：

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
1個月內	105,072	172,229	81,980
1個月以上至2個月	6,063	4,788	1,080
2個月以上至3個月	230	225	82
3個月以上	8,398	3,254	1,124
	119,763	180,496	84,266

貴集團的貿易應收賬款通常自開票日期起計30日內到期。有關貴集團信貸政策及來自貿易應收賬款的信用風險的進一步詳情載於附註23(a)。

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
貿易應收賬款，扣除損失撥備	150,971	256,101	75,639
其他應收款項、預付款項及按金	162,134	372,538	429,784
	313,105	628,639	505,423
合約資產	13,662	39,746	11,327
	<u>326,767</u>	<u>668,385</u>	<u>516,750</u>

於2022年12月31日，貴公司[編纂]開支中符合資格於[編纂]時從權益中扣除且資本化為預付款項的部分為[編纂]。

於2020年、2021年及2022年12月31日，除上述各項外，計入其他應收款項，預期將逾一年後收回或認為開支的預付款項及按金分別為229,000美元、228,000美元及202,000美元。

貴公司於2020年、2021年及2022年12月31日的貿易應收款項中，應收貴公司附屬公司結餘為79,096,000美元、105,771,000美元及26,748,000美元，該等結餘為無抵押、免息及自開票日期起計30日內到期。

貴公司於2020年、2021年及2022年12月31日的貿易應收款項中，應收貴公司聯營公司的結餘為7,023,000美元、33,334,000美元及1,295,000美元，該等結餘為無抵押、免息及自開票日期起計30日內到期。

貴公司於2020年、2021年及2022年12月31日的貿易應收款項中，應收控股股東控制的公司及控股股東部分持有並對其有重大影響力的關聯公司的結餘為17,409,000美元、34,400,000美元及14,479,000美元，該等結餘為無抵押、免息及自開票日期起計30日內到期。

貴公司於2020年及2021年12月31日的其他應收款項中，應收貴公司股東的結餘為5,668,000美元及5,056,000美元，該等結餘為無抵押、免息及可按要求收回。

貴公司於2020年、2021年及2022年12月31日的其他應收款項中，應收貴公司附屬公司的結餘為153,488,000美元、364,661,000美元及371,361,000美元，該等結餘為無抵押、免息及自開票日期起計30日內到期。

賬齡分析

截至報告期末，貴公司的貿易應收賬款基於發票日期及扣除損失撥備的賬齡分析如下：

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
1個月內	146,636	253,824	74,897
1個月以上至2個月	4,328	16	187
2個月以上至3個月	1	2,258	-
3個月以上	6	3	555
	<u>150,971</u>	<u>256,101</u>	<u>75,639</u>

貴公司的貿易應收賬款通常自開票日期起計30日內到期。

附錄一

會計師報告

17 現金及約當現金以及其他現金流量資料

(a) 現金及約當現金包括：

貴集團

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
銀行及手頭現金	175,026	868,087	1,320,129

於2020年、2021年及2022年12月31日，銀行現金22,072,000美元、43,583,000美元及7,087,000美元存於中國大陸的銀行。匯款須遵守中國大陸政府頒佈的外匯管制相關規則及法規。

貴公司

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
銀行及手頭現金	112,640	651,539	1,036,989

(b) 融資活動所產生負債之對賬：

下表載列 貴集團融資活動產生負債的變動詳情（包括現金及非現金變動）。融資活動產生的負債為於綜合現金流量表內分類為融資活動產生現金流量的現金流量或未來現金流量的負債。

貴集團

	銀行借款 (附註19) 千美元	租賃負債 (附註20) 千美元	總計 千美元
於2020年1月1日	99,343	21,225	120,568
融資現金流量之變動：			
新造銀行借款價款	69,480	–	69,480
償還銀行借款	(61,982)	–	(61,982)
已付租賃租金之資本部分	–	(17,380)	(17,380)
已付租賃租金之利息部分	–	(457)	(457)
已付利息	(2,703)	–	(2,703)
融資現金流量之變動總額	4,795	(17,837)	(13,042)
匯兌調整	–	(432)	(432)
其他變動：			
年內訂立新租賃而增加的租賃負債	–	27,902	27,902
利息開支 (附註6(a))	2,703	457	3,160
其他變動總額	2,703	28,359	31,062
於2020年12月31日	106,841	31,315	138,156
於2021年1月1日	106,841	31,315	138,156

附錄一

會計師報告

	銀行借款 (附註19) 千美元	租賃負債 (附註20) 千美元	總計 千美元
融資現金流量之變動：			
新造銀行借款價款	111,767	-	111,767
償還銀行借款	(26,821)	-	(26,821)
已付租賃租金的資本部分	-	(71,512)	(71,512)
已付租賃租金的利息部分	-	(2,397)	(2,397)
已付利息	(1,783)	-	(1,783)
融資現金流量之變動總額	<u>83,163</u>	<u>(73,909)</u>	<u>9,254</u>
匯兌調整	-	(96)	(96)
其他變動：			
年內訂立新租賃而增加的租賃負債	-	390,459	390,459
利息開支 (附註6(a))	1,783	2,397	4,180
其他變動總額	<u>1,783</u>	<u>392,856</u>	<u>394,639</u>
於2021年12月31日	<u>191,787</u>	<u>350,166</u>	<u>541,953</u>
於2022年1月1日	191,787	350,166	541,953
融資現金流量之變動：			
償還銀行借款	(191,787)	-	(191,787)
已付租賃租金的資本部分	-	(174,417)	(174,417)
已付租賃租金的利息部分	-	(6,135)	(6,135)
已付利息	(2,429)	-	(2,429)
融資現金流量之變動總額	<u>(194,216)</u>	<u>(180,552)</u>	<u>(374,768)</u>
匯兌調整	-	(367)	(367)
其他變動：			
年內訂立新租賃而增加的租賃負債	-	213,263	213,263
利息開支 (附註6(a))	2,429	6,135	8,564
其他變動總額	<u>2,429</u>	<u>219,398</u>	<u>221,827</u>
於2022年12月31日	<u>-</u>	<u>388,645</u>	<u>388,645</u>

(c) 租賃現金流出總額

計入綜合現金流量表中的租賃金額包括以下：

貴集團

	截至12月31日止年度		
	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
於經營現金流量內	105,428	106,595	140,804
於融資現金流量內	17,837	73,909	180,552
	<u>123,265</u>	<u>180,504</u>	<u>321,356</u>

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

附錄一

會計師報告

該等金額與下列有關：

貴集團

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
已付租賃租金	123,265	180,504	321,356

18 貿易及其他應付款項以及合約負債

貴集團

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
貿易應付款項	146,931	221,820	189,059
其他應付款項及應計費用	5,308	7,442	9,680
已收按金	7,775	10,871	19,105
訴訟撥備	3,588	3,588	–
	163,602	243,721	217,844
合約負債	4,300	5,012	4,784
	167,902	248,733	222,628

貴集團所有貿易及其他應付款項預期於一年內結清。

合約負債指提供貨櫃航運及相關服務的預收款項。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度各年初計入 貴集團合約負債的金額於各年度認為收入分別為4,423,000美元、4,300,000美元及5,012,000美元。

貴集團於2020年、2021年及2022年12月31日的貿易應付款項中，應收 貴集團聯營公司的結餘為18,582,000美元、58,357,000美元及3,802,000美元，乃為無抵押、免息及自開票日期起計30天內到期。

於2020年及2021年12月31日，訴訟撥備指可能違反韓國當時的《壟斷監管及公正交易法》有關的潛在法律索賠。截至2022年12月31日止年度，該法律申索已全部解決。

截至各有關期間末， 貴集團應付貿易款項（已計入貿易及其他應付款項）基於發票日期的賬齡分析如下：

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
1個月內	116,121	143,465	142,480
1個月以上至3個月	24,148	76,828	40,903
3個月以上	6,662	1,527	5,676
	146,931	221,820	189,059

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
貿易應付款項	130,347	206,697	192,267
其他應付款項及應計費用	3,450	5,305	39,626
已收按金	194	674	9,005
訴訟撥備	3,588	3,588	—
	137,579	216,264	240,898
合約負債	347	223	211
	137,926	216,487	241,109

貴公司所有貿易及其他應付款項預期於一年內結清。

合約負債指提供貨櫃航運及相關服務的預收款項。截至2020年、2021年及2022年12月31日止各年度初計入 貴公司合約負債的金額認為收入為252,000美元、347,000美元及223,000美元。

貴公司於2020年、2021年及2022年12月31日的貿易應付款項中，應付 貴公司附屬公司的結餘為48,068,000美元、50,142,000美元及57,328,000美元，該等結餘為無抵押、免息及自開票日期起計30日內到期。

貴公司於2020年、2021年及2022年12月31日的貿易應付款項中，應收 貴公司聯營公司的結餘為18,582,000美元、58,357,000美元及3,802,000美元，該等結餘為無抵押、免息及自開票日期起計30天內到期。

於2020年及2021年12月31日，訴訟撥備指可能違反當時的韓國《壟斷監管及公正交易法》有關的潛在法律索賠。該法律申索已於截至2022年12月31日止年度全部解決。

截至各有關期間末， 貴公司應付貿易款項(已計入貿易及其他應付款項)基於發票日期的賬齡分析如下：

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
1個月內	123,147	199,136	138,418
1個月以上至3個月	6,346	6,163	42,126
3個月以上	854	1,398	11,723
	130,347	206,697	192,267

19 銀行借款

貴集團

於各有關期間末，貴集團的銀行借款已抵押及擔保且償還情況如下：

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
1年內	18,185	33,234	—
1年以上但2年內	18,185	66,468	—
2年以上但5年內	50,407	57,577	—
5年以上	20,064	34,508	—
	88,656	158,553	—
	106,841	191,787	—

上述所有銀行借款均由貴公司控股股東兼董事陳德勝先生擔保。所有擔保已於2023年4月前解除。

於2020年及2021年12月31日，貴集團的銀行借款年利率分別介乎1.17%至3.01%及1.07%至1.33%。

於2020年、2021年及2022年12月31日，貴集團船舶賬面總值分別244,297,000美元、359,641,000美元及96,704,000美元已被抵押作金額分別為174,440,000美元、305,938,000美元及86,910,000美元的銀行融資的擔保。

於2020年及2021年12月31日，由聯營公司擁有賬面值為13,747,000美元及12,751,000美元的船舶被抵押用於貴集團的銀行融資。

於2022年12月31日，由控股股東控制的公司擁有賬面值為12,603,000美元的船舶被抵押用於貴集團的銀行融資。

貴集團所有銀行融資均須遵守與金融機構訂立的貸款安排中常見的契諾。倘貴集團或其附屬公司違反契諾，提取的額度可按要求償還。貴集團定期監察其遵守該等契諾的情況。有關貴集團流動性風險管理的進一步詳情載於附註23(b)。

於2020年及2021年12月31日，概無與提取的額度有關的契諾遭違反。

附錄一

會計師報告

貴公司

於各有關期間末，貴公司已作抵押及擔保並須償還的銀行借款如下：

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
1年內	1,494	5,200	—
1年以上但2年內	1,494	5,200	—
2年以上但5年內	1,638	13,000	—
5年以上	—	—	—
	3,132	18,200	—
	4,626	23,400	—

貴公司所有銀行借款均由貴公司控股股東兼董事陳德勝先生擔保。所有擔保已於2023年4月前解除。

於2020年及2021年12月31日，貴公司的銀行借款年利率分別介乎1.17%至1.43%及1.07%至1.13%。

貴公司所有銀行融資均須遵守與金融機構訂立的貸款安排中常見的契諾。倘貴公司違反契諾，提取的額度可按要求償還。

於2020年及2021年12月31日，概無與提取的額度有關的契諾遭違反。

20 租賃負債

貴集團

下表列示貴集團於各有關期間末的租賃負債的餘下合約到期情況：

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
1年內	17,465	106,011	160,681
1年以上但2年內	3,733	91,089	94,110
2年以上但5年內	9,428	88,610	64,532
5年以上	689	64,456	69,322
	13,850	244,155	227,964
	31,315	350,166	388,645

附錄一

會計師報告

貴公司

下表列示 貴公司於各有關期間末的租賃負債的餘下合約到期情況：

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
1年內	16,948	105,272	159,241
1年以上但2年內	3,661	90,505	92,962
2年以上但5年內	9,391	88,132	63,685
5年以上	689	64,501	69,250
	13,741	243,138	225,897
	30,689	348,410	385,138

附錄一

會計師報告

21 綜合財務狀況表內的所得稅

(a) 綜合財務狀況表內的即期稅項指：

貴集團

	於12月31日		
	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
年內香港利得稅撥備	-	8,542	3,754
已繳暫時性利得稅	-	(371)	(213)
	-	8,171	3,541
於香港境外應繳稅項	309	284	213
	309	8,455	3,754

貴公司

	於12月31日		
	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
年內香港利得稅撥備	-	8,542	2,870
已繳暫時性利得稅	-	(371)	(213)
	-	8,171	2,657

(b) 確認的遞延稅項資產／(負債)

於綜合財務狀況表確認的遞延稅項資產／(負債)的組成部分及於各有關期間內的變動如下：

貴集團

	折舊少於 相關折舊撥備 千美元	未使用 稅項虧損 千美元	總計 千美元
於2020年1月1日	(9,223)	9,223	-
於損益中(扣除)／計入	(4,293)	4,293	-
於2020年12月31日	(13,516)	13,516	-
於2021年1月1日	(13,516)	13,516	-
於損益中(扣除)／計入	(6,186)	6,186	-
於2021年12月31日	(19,702)	19,702	-
於2022年1月1日	(19,702)	19,702	-
於損益中計入／(扣除)	8,487	(15,855)	(7,368)
於2022年12月31日	(11,215)	3,847	(7,368)

(c) 未認列遞延稅項

貴集團

於2020年12月31日，貴集團並無就累計稅項虧損1,122,000美元認列遞延稅項資產，因為在相關稅務司法管轄區不太可能將可動用未來應課稅利潤以抵銷虧損。該等稅項虧損將於5年內屆滿。

貴集團於各有關期間末並無任何其他重大暫時性差異。

貴公司

貴公司於各有關期間末並無任何其他重大暫時性差異。

附錄一

會計師報告

22 資本、儲備及股利

(a) 貴公司的資本及儲備組成部分

貴集團的綜合權益各組成部分的年初及年末結餘對賬載於綜合權益變動表內。有關 貴公司權益個別組成部分於有關期間的變動詳情列載如下：

貴公司

	股本	保留利潤	總計
	附註22(b)		
	千美元	千美元	千美元
於2020年1月1日	70,000	124,240	194,240
年內利潤及綜合收益總額	–	171,915	171,915
已付中期股利 (附註22(c))	–	(3,500)	(3,500)
於2020年12月31日及2021年1月1日	70,000	292,655	362,655
年內利潤及綜合收益總額	–	889,363	889,363
已付中期股利 (附註22(c))	–	(10,455)	(10,455)
紅股發行 (附註22(c))	70,000	(70,000)	–
於2021年12月31日及2022年1月1日	140,000	1,101,563	1,241,563
年內利潤及綜合收益總額	–	576,670	576,670
已付股利 (附註22(c))	–	(370,000)	(370,000)
於2022年12月31日	<u>140,000</u>	<u>1,308,233</u>	<u>1,448,233</u>

(b) 股本

	股份數目 (千股)	千美元
已發行及繳足普通股：		
於2020年1月1日、2020年12月31日及2021年1月1日	70,000	70,000
紅股發行 (附註22(c))	70,000	70,000
於2021年12月31日、2022年1月1日及2022年12月31日	<u>140,000</u>	<u>140,000</u>

根據香港公司條例第135條， 貴公司的普通股並無面值。

普通股持有人有權收取不時宣派的股利，並有權於 貴公司會議上就每股股份投一票。就 貴公司的剩餘資產而言，所有普通股享有同等地位。

(c) 股利

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
已宣派及已派付中期股利(千美元)	3,500	10,455	370,000
普通股數目(千股)	70,000	140,000	140,000
每股普通股股利(美分)	5.00	7.47	264.29

貴公司於截至2021年12月31日止年度，按每1股現有股份派1紅股的基準發行紅股，將保留利潤70,000,000美元資本化。

(d) 儲備的性質及目的

匯兌儲備

匯兌儲備包括換算香港境外業務的財務報表產生的所有外匯差額。貴公司根據附註2(r)所載會計政策處理儲備。

(e) 資本管理

貴集團及貴公司在管理資本時的主要目標為保障貴集團及貴公司能夠可持續經營，透過將服務的價格訂於與風險相稱的水平及按合理成本籌措融資，使其能繼續為股東提供回報及為其他持份者提供利益。

貴集團及貴公司積極並定期檢討及管理其資本架構，以在可能伴隨較高借貸水平帶來的較高股東回報與穩健資本狀況所帶來的優勢及保障之間取得平衡，並因應經濟狀況的轉變對資本架構作出調整。

貴公司或其任何附屬公司概無受限於外界施加的資本要求。

23 財務風險管理及金融工具公允價值

貴集團的日常業務過程中面臨信用風險、流動性風險、利率風險及貨幣風險。

貴集團面臨的該等風險以及貴集團用以管理該等風險的財務風險管理政策及實踐如下。

(a) 信用風險

信用風險是指交易對方違反合約義務導致 貴集團遭受財務虧損的風險。 貴集團的信用風險主要來自貿易應收款項及合約資產。 貴集團面臨的現金及約當現金產生的信用風險有限，因為交易對方為信用評級良好的銀行及金融機構，而 貴集團認為其信用風險較低。

貿易應收款項及合約資產

貴集團擁有龐大且概無關連的客戶群。因此，集中信用風險的能力有限。

貴集團按相等於全期預期信用損失的金額計量貿易應收款項的損失撥備。由於 貴集團的歷史信用損失經驗並無顯示不同客戶分部的虧損模式有顯著差異，故 貴集團不會在不同客戶群之間進一步區分基於逾期狀況的損失撥備。

下表提供 貴集團面臨信用風險及貿易應收款項以及合約資產的預期信用損失的資料：

	於2020年12月31日		
	預期損失率	賬面總值	損失撥備
		千美元	千美元
即期(未逾期)	0%	118,734	–
逾期1至30日	0%	6,063	–
逾期31至60日	0%	230	–
逾期60日以上	0-100%	8,463	65
		<u>133,490</u>	<u>65</u>
	於2021年12月31日		
	預期損失率	賬面總值	損失撥備
		千美元	千美元
即期(未逾期)	0%	211,975	–
逾期1至30日	0%	4,788	–
逾期31至60日	0%	225	–
逾期60日以上	0-100%	3,267	13
		<u>220,255</u>	<u>13</u>

附錄一

會計師報告

	於2022年12月31日		
	預期損失率	賬面總值	損失撥備
		千美元	千美元
即期(未逾期)	0%	93,307	–
逾期1至30日	0%	1,080	–
逾期31至60日	0%	82	–
逾期60日以上	0%-100%	1,128	4
		<u>95,597</u>	<u>4</u>

預期損失率乃按過往虧損經驗及可得財務資料計算。該等比率經調整以反映收集過往數據的期內的經濟狀況與現有狀況、以及貴集團對應收款項預計年期及合約資產經濟狀況的看法的差異。

由於貴集團僅向信譽良好的客戶授信，故貴集團評估損失撥備為非重大。

(b) 流動性風險

貴集團的政策為定期監察流動性需求，確保維持充足的現金儲備及來自主要金融機構的充足承諾融資額度，以滿足短期及長期流動性需求。

下表列示貴集團於2020年、2021年及2022年12月31日的金融負債的餘下合約到期日，乃根據合約未貼現現金流量(包括使用合約利率或(倘屬浮動)根據各日期當時的利率計算的利息付款)及貴集團可能被要求付款的最早日期計算得出。

	於2020年12月31日					於12月31日 的賬面值
	合約未貼現現金流出					
	1年內 或按要求	1年以上 但2年內	2年以上 但5年內	5年以上	總計	
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
貿易及其他應付款項	160,014	–	–	–	160,014	160,014
租賃負債	17,787	3,920	9,654	718	32,079	31,315
銀行借款	19,199	19,158	52,047	20,301	110,705	106,841
	<u>197,000</u>	<u>23,078</u>	<u>61,701</u>	<u>21,019</u>	<u>302,798</u>	<u>298,170</u>

附錄一

會計師報告

	於2021年12月31日					於12月31日 的賬面值
	合約未貼現現金流出					
	1年內 或按要求	1年以上 但2年內	2年以上 但5年內	5年以上	總計	
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
貿易及其他應付款項	240,133	-	-	-	240,133	240,133
租賃負債	109,299	93,325	91,754	66,208	360,586	350,166
銀行借款	35,169	69,259	58,969	34,945	198,342	191,787
	<u>384,601</u>	<u>162,584</u>	<u>150,723</u>	<u>101,153</u>	<u>799,061</u>	<u>782,086</u>
	於2022年12月31日					於12月31日 的賬面值
	合約未貼現現金流量					
	1年內 或按要求	1年以上 但2年內	2年以上 但5年內	5年以上	總計	
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
貿易及其他應付款項	217,844	-	-	-	217,844	217,844
租賃負債	164,784	96,440	68,269	71,005	400,498	388,645
	<u>382,628</u>	<u>96,440</u>	<u>68,269</u>	<u>71,005</u>	<u>618,342</u>	<u>606,489</u>

(c) 利率風險

利率風險是指金融工具的公允價值或未來現金流量因市場利率變動而波動的風險。貴集團利率風險主要來自銀行借款。浮動利率借款使貴集團面臨現金流量利率風險。貴集團受管理層監察的利率情況載於下文(i)。

(i) 利率情況

下表詳列貴集團於2020年、2021年及2022年12月31日的借款利率情況：

	於12月31日					
	2020年		2021年		2022年	
	實際利率 %	千美元	實際利率 %	千美元	實際利率 %	千美元
定息借貸：						
租賃負債	1.52% – 2.07%	31,315	1.13% – 2.07%	350,166	1.13% – 6.525%	388,645
浮動利率借款：						
銀行借款	1.17% – 3.01%	106,841	1.07% – 1.33%	191,787	不適用	-
借款總額		138,156		541,953		388,645

(ii) 敏感性分析

於2020年、2021年及2022年12月31日，估計利率普遍增加／減少50個基點，而所有其他變量保持不變，則貴集團的除稅後利潤及保留盈利將分別減少／增加約534,000美元、959,000美元及零美元。

上述敏感度性分析顯示假設利率於各有關期間末發生變動，貴集團的除稅後利潤及保留盈利將發生即時變動。就貴集團於各有關期間末面臨持有的浮動利率非衍生工具產生的現金流量利率風險而言，對貴集團除稅後利潤的影響乃根據該利率變動對利息開支的年化影響進行估計。

(d) 貨幣風險

貴集團面臨的貨幣風險主要來自銷售及採購，這產生以外幣（即交易相關業務的功能貨幣以外的貨幣）計值的應收款項、應付款項及現金餘額。產生該風險的外幣主要為人民幣（「人民幣」）、日圓（「日圓」）、美元（「美元」）及新台幣（「新台幣」）。

附錄一

會計師報告

(i) 面臨的貨幣風險

下表詳列 貴集團於各有關期間末面臨的由已認列的以其相關實體功能貨幣以外的貨幣計值的資產或負債產生的貨幣風險。就呈報目的而言，面臨風險的金額以各有關期間末的現貨價換算的美元列示。

	於2020年12月31日的外匯風險(以美元列示)			
	人民幣 千美元	日圓 千美元	美元 千美元	新台幣 千美元
貿易及其他應收款項	11,690	36,970	29,144	9,970
現金及約當現金	4,490	9,737	15,478	-
貿易及其他應付款項	(1,750)	(121)	(18,941)	(1,163)
已認列資產及負債產生的風險淨值	<u>14,430</u>	<u>46,586</u>	<u>25,681</u>	<u>8,807</u>
	於2021年12月31日的外匯風險(以美元列示)			
	人民幣 千美元	日圓 千美元	美元 千美元	新台幣 千美元
貿易及其他應收款項	28,139	27,952	78,891	20,377
現金及約當現金	4,669	39,555	41,119	-
貿易及其他應付款項	(4,264)	(1,395)	(116,711)	(1,250)
已認列資產及負債產生的風險淨值	<u>28,544</u>	<u>66,112</u>	<u>3,299</u>	<u>19,127</u>

附錄一

會計師報告

	於2022年12月31日的外匯風險(以美元列示)			
	人民幣	日圓	美元	新台幣
	千美元	千美元	千美元	千美元
貿易及其他應收款項	27,179	34,207	16,652	4,145
現金及約當現金	436	4,017	5,630	–
貿易及其他應付款項	(3)	–	(22,008)	–
已認列資產及負債產生的風險淨值	<u>27,612</u>	<u>38,224</u>	<u>274</u>	<u>4,145</u>

(ii) 敏感性分析

下表載列倘於各有關期間末實體面臨重大風險的外匯匯率於該日期出現變動，假設所有其他可變風險因素保持不變，貴集團的除稅後利潤將產生的即時變動。

	於2020年12月31日		於2021年12月31日		於2022年12月31日	
	外匯匯率	對除稅後利潤及保留盈利的影響	外匯匯率	對除稅後利潤及保留盈利的影響	外匯匯率	對除稅後利潤及保留盈利的影響
	上升／(下跌)	千美元	上升／(下跌)	千美元	上升／(下跌)	千美元
人民幣	5%	722	5%	1,427	5%	1,381
	(5%)	(722)	(5%)	(1,427)	(5%)	(1,381)
日圓	5%	2,329	5%	3,306	5%	1,911
	(5%)	(2,329)	(5%)	(3,306)	(5%)	(1,911)
美元	5%	1,284	5%	165	5%	14
	(5%)	(1,284)	(5%)	(165)	(5%)	(14)
新台幣	5%	440	5%	956	5%	207
	(5%)	(440)	(5%)	(956)	(5%)	(207)

上表中呈列的分析結果指對貴集團各實體就各自功能貨幣除稅後利潤及保留盈利的即時影響匯總，並按各有關期間末的匯率換算為美元(僅作呈列目的)。

敏感性分析假設已採用匯率變動重新計量貴集團於各有關期間末所持有使貴集團面臨外幣風險的該等金融工具。該分析不包括由外國業務的財務報表換算成貴集團呈列貨幣所導致的差異。

(e) 公允價值

貴集團按攤銷成本入賬的金融工具的賬面值，與其於2020年、2021年及2022年12月31日的公允價值無重大差異。

24 重大關係人交易

除歷史財務資料其他地方披露的該等關係人交易及結餘外，貴集團於有關期間與其關係人訂立以下重大交易。

於有關期間，董事認為下列公司為貴集團的關係人：

關係人名稱	關係
T.S. Lines (India) Private Limited	聯營公司
T.S. Container Line (Thailand) Company Limited	聯營公司
T.S. Lines (UAE) L.L.C.	聯營公司
德勝航運股份有限公司(前稱德翔海運股份有限公司)	附註(i)
T.S. Shipping Agency Co., Ltd.	由控股股東控制的公司
Chinatop Logistics (Shenzhen) Co., Ltd.	附註(ii)
Sharaf Shipping Agency (Pvt) Ltd.	由控股股東控制的公司
Diamond Shipping Services (Pvt) Ltd.	由控股股東控制的公司
Waterfront Maritime Service DMCC	由控股股東控制的公司
顛泰企業有限公司	由股東控制的公司
聯興國際物流股份有限公司	由股東控制的公司

附註(i)：德勝航運股份有限公司先前為貴集團的聯營公司，並於截至2022年12月31日止年度出售此聯營公司後已成為一家由貴公司控股股東控制的公司。

附註(ii)：Chinatop Logistics (Shenzhen) Co., Ltd. 先前由控股股東控制，由控股股東於該實體出售部分股權後自截至2022年12月31日止年度成為控股股東擁有重大影響力公司的關聯公司。

(a) 主要管理人員酬金

所有主要管理人員均為貴集團董事及其酬金於附註8披露。

(b) 與關係人的交易

	截至12月31日止年度		
	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
由控股股東控制或由具有重大影響力的控股股東部分擁有的公司：			
— 已付／應付佣金	4,752	11,419	16,660
— 已收／應收佣金	—	—	360
— 代表貴集團所收取貨運及裝卸服務收入	127,113	245,807	293,380
— 代表貴集團已付／應付貨運服務費及已付裝卸服務費	41,890	62,162	134,920
— 來自提供貨櫃航運服務的收入	—	—	4,096
— 租船租金開支 — 船舶	—	—	10,301
— 貨櫃租金收入	—	—	1,511
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>

	截至12月31日止年度		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
聯營公司：			
— 已付／應付佣金	2,639	5,556	5,069
— 已收／應收佣金	1,907	2,112	574
— 代表 貴集團所收取貨運及裝卸服務收入	80,718	152,278	164,163
— 代表 貴集團已付／應付貨運服務費及已付裝卸服務費	36,202	51,270	32,204
— 代表聯營公司收取的貨運及裝卸服務收入	93,386	285,788	40,548
— 代表聯營公司已付的運費及裝卸服務費	52,023	38,001	8,431
— 提供貨櫃航運服務所得收入	2,746	25,649	10,379
— 租船租金收入－船舶	—	138,564	4,650
— 租船租金開支－船舶	2,720	8,733	12,877
— 貨櫃租金收入	7,011	14,817	3,915

所有上述關係人交易均根據雙方協定定價作出。

附錄一

會計師報告

25 承諾事項

於各有關期間末，於歷史財務資料未撥備的未履行資本承擔如下：

	於12月31日		
	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元
船舶			
已訂約但未計提撥備	126,209	913,546	685,138

26 或然負債

於2020年、2021年及2022年12月31日，貴集團概無任何重大或然負債。

27 於有關期間已頒佈但尚未生效之修訂本、新訂準則及詮釋的潛在影響

直至歷史財務資料刊發日期，香港會計師公會已頒佈於有關期間尚未生效且並無於歷史財務資料中採納的多項新訂或經修訂準則。該等修訂包括以下可能與貴集團有關者。

	於以下日期或之後 開始的會計期間生效
香港財務報告準則第17號－保險合約	2023年1月1日
香港會計準則第1號－財務報表呈報及香港財務報告準則實務聲明 第2號之修訂－作出重大判斷：會計政策的披露	2023年1月1日
香港會計準則第8號之修訂－會計政策－會計估計及錯誤的變動：會計估計的定義	2023年1月1日
香港會計準則第12號之修訂－所得稅－與單一交易產生的 資產及負債有關的遞延稅項	2023年1月1日
香港會計準則第1號之修訂－財務報表呈報：負債分類為流動或非流動	2024年1月1日
香港詮釋第5號（經修訂）－財務報表呈報－借款人對載有按要求償還條款的 的有期貨款的分類	2024年1月1日
香港財務報告準則第10號及香港會計準則第28號之修訂－投資者與其聯營 公司或合營企業的資產出售或注資	待確定日期

貴集團正評估該等修訂於首次應用期間預期帶來的影響。迄今為止，貴集團認為採用上述修訂本、新訂準則及詮釋不大可能對貴集團構成重大影響。

28 有關期間後的非調整事項

- (a) 如附註15所披露，截至2022年12月31日止年度，貴集團承諾計劃於十二個月內出售若干船舶（包括相關傢俬及設備）。於2022年12月31日後，當中若干船舶（包括相關傢俬及設備）已出售予獨立第三方，總代價為[98,225,000]美元。
- (b) 於2022年12月31日後，本公司董事已議決宣派最高為800,000,000美元的中期股利。

29 期後財務報表

貴公司或貴集團及其附屬公司概無就2022年12月31日後的任何期間編製任何經審核財務報表。

附錄二

未經審核備考財務資料

本附錄所載資料並不構成載於本文件附錄一由本公司申報會計師畢馬威會計師事務所（香港執業會計師）編製的會計師報告的一部分，載入本文件僅供說明用途。

未經審核備考財務資料應與本文件「財務資料」一節及本文件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報表

以下本集團未經審核備考經調整綜合有形資產淨值報表根據上市規則第4.29段編製，載於下文以說明[編纂]對截至2022年12月31日本公司權益股東應佔綜合有形資產淨值的影響，猶如其已於2022年12月31日進行。

未經審核備考經調整綜合有形資產淨值報表僅為說明用途而編製及基於其假設性質，未必能真實反映在假設[編纂]於2022年12月31日或任何未來日期完成的情況下本集團的綜合有形資產淨值。

	截至2022年 12月31日 本公司權益 股東應佔 綜合有形 資產淨值 ⁽¹⁾	[編纂] 估計[編纂] ⁽²⁾	本公司權益 股東應佔 未經審核 備考經調整 綜合有形資產 淨值	本公司權益股東應佔 每股股份未經審核備考 經調整有形資產淨值	
	千美元	千美元 ⁽⁴⁾	千美元	美元 ⁽³⁾	(等值港元) ⁽⁴⁾
按[編纂]每股					
[編纂]港元計算	2,150,393	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
按[編纂]每股					
[編纂]港元計算	2,150,393	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) 截至2022年12月31日本公司權益股東應佔綜合有形資產淨值，乃按截至2022年12月31日本公司權益股東應佔綜合權益總額2,150,505,000美元（經扣除無形資產112,000美元）計算得出，其乃摘錄自本文件附錄一所載會計師報告。

- (2) [編纂]估計[編纂]乃基於將予發行的[編纂]股股份，分別按估計[編纂]每股[編纂]港元（即[編纂]的下限）及每股[編纂]港元（即[編纂]的上限）計算，經扣除本集團應付的估計[編纂]費及其他估計相關開支（不包括於2022年12月31日前已支銷的[編纂]費用[編纂]）且並未計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份。
- (3) 本公司權益股東應佔每股股份未經審核備考經調整有形資產淨值乃於作出上述調整後基於緊隨[編纂]完成（假設[編纂]於2022年12月31日完成及未計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份）後已發行的[編纂]股股份計算。
- (4) 僅供說明用途，[編纂]的估計[編纂]由港元兌換為美元，且本公司權益股東應佔每股股份未經審核備考經調整有形資產淨值按1.00美元兌7.8499港元的匯率從美元兌換為港元。並不表示港元金額已經、本可或可能按該匯率或任何其他匯率兌換為美元，反之亦然。
- (5) 概無對本公司權益股東應佔未經審核備考經調整有形資產淨值作出調整，以反映於2022年12月31日後的任何經營業績或訂立的其他交易，包括於[編纂]前最高為800,000,000美元的中期股利。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

本附錄載列組織章程細則的摘要。下文所列資料乃摘要形式，因此未包含對潛在投資者可能屬重要的所有資料。組織章程細則可於本文件附錄五「送呈公司註冊處處長及展示文件」查閱。

本公司於[●]有條件採納組織章程細則，其將於[編纂]日期起生效。組織章程細則賦予或准許之權力受公司條例、公司（清盤及雜項條文）條例、其他條例及附屬法例及上市規則的條文規限。以下為組織章程細則若干規定的概要：

資本變動

本公司可不時透過普通決議案以公司條例第170條所載的任何一種或多種方式改變其股本，包括但不限於：

- (a) 根據公司條例配發及發行新股份以增加其股本；
- (b) 倘增加股本的資金或其他資產乃由本公司股東提供，則不以配發及發行新股份的方式增加其股本；
- (c) 將其利益資本化（不論是否配發及發行新股份）；
- (d) 配發及發行紅股（不論是否增加其股本）；
- (e) 將其全部或任何股份轉換為更大或更小數目的現有股份；
- (f) 將其股份分拆為多類別股份，並予其分別附加任何優先、遞延、有保留或特別權利、特權或條件；惟倘本公司發行不附投票權之股份，則須要在有關股份之稱謂中加上「無投票權」一詞；倘股本包括具不同投票權之股份，則須在各類別股份（具最優先投票權之股份除外）之稱謂中加上「受限制投票權」或「受局限投票權」一詞；

- (g) 註銷下列股份：
- (i) 於有關注銷的決議案通過當日尚未獲任何人士承購或同意承購的股份；或
 - (ii) 已沒收的股份；及
- (h) 就發行及配發不附帶任何投票權之股份作出規定。

本公司可以法律允許的任何方式藉特別決議案削減股本。

權利修訂

受限於公司條例條文的規定，當時發行之任何類別股份附有的所有或任何特別權利（除非該類別股份的發行條款另有規定），可經由持有不少於四分之三的該類別已發行股份的持有人書面批准，或經由該類別股份的持有人在另行召開的股東大會上通過的特別決議案批准，於任何時候及清盤進行期間之前予以修訂或廢除，而組織章程細則中關於股東大會的所有條文在加以必要的變通後，適用於所有該等會議，惟(a)會議所需法定人數不得少於持有或由受委代表持有三分之一的該類別股份持有人的總投票權的兩名人士，及(b)任何親自或由受委代表出席的該類別股份持有人均可要求進行投票。

前述章程細則的條文適用於任何類別股份中部分股份所附特別權利被更改或廢除之情況，猶如該類別股份中以不同方式處理之各組股份構成權利將被修改之單獨類別。

除非有關股份所附帶之權利或發行條款另有明文規定，否則賦予股份或類別股份持有人的特別權利，不得因進一步設立或發行與其享有同等權益之股份而被視為予以修改。

股份轉讓

股東轉讓彼等之繳足股款股份的權利不應受限制（聯交所許可除外），亦不附帶任何留置權。

任何本公司股份的轉讓文據均須以書面且採用慣常通用的形式或董事會可以接受的相關其他形式作出，且由出讓人或其代表和受讓人或其代表簽立。轉讓文據僅可採

用親筆簽名方式，或倘出讓人或受讓人是在香港法例第571章證券及期貨條例或任何其他替代條例所指的認可結算所（或其代名人），出讓文據可採用親筆簽名、機印簽名或董事會不時批准的相關其他簽名方式。出讓人應繼續為有關股份之持有人，直至受讓人姓名／名稱登記在登記冊作為有關股份之持有人為止。組織章程細則中的任何條文並不禁止董事會承認獲分配人為其他人的利益而放棄任何股份的分配或臨時分配。

每份轉讓文據及其他有關或影響本公司股份所有權的文件均須提交本公司當時的註冊辦事處（或董事會為此目的而指定的其他地點）登記，並須同時呈交待轉讓股份之股票，以及董事就轉讓股份事宜所要求之其他證明。

所有須予登記的轉讓文據，均應由本公司保留，除非懷疑涉及詐欺之情形外，否則董事拒絕登記的任何轉讓文據須應要求退還予提交有關轉讓文據之人士。

就股份轉讓及任何授予遺囑認證書、遺產管理證明書、結婚證書或死亡證書、授權書或其他有關或影響股份所有權之文件的登記，或在登記冊登記任何影響股份所有權之事項，均須向本公司繳納董事不時要求或規定之收費（如有），惟不得超過聯交所不時規定或允許的最高收費。

股東大會

除年內舉行的任何其他會議外，本公司於各財政年度須另舉行一次股東大會作為股東週年大會。股東週年大會須於各財政年度結束後六個月內於董事釐定之地點舉行。

董事可於其認為適當時，以及應根據公司條例所作出的請求時，召開股東特別大會。

股東大會的通知

受限於公司條例第578條的規定，召開股東週年大會須至少提前21日（或上市規則所規定的更長期間）發出書面通知，而召開任何其他股東大會則須至少提前14日（或上市規則所規定的更長期間）發出書面通知。

即使本公司召開大會的通知期短於組織章程細則或公司條例規定者，倘能獲得以下同意，仍視為大會已正式召集：

- (a) 倘所召集的大會為股東週年大會，須獲得全體有權出席大會及投票的股東同意；及
- (b) 倘屬任何其他大會，須獲得有權出席及投票的多數股東同意，其合共持有不少於賦予該權利之股份的95%。

倘因意外遺漏而沒有向任何有權接收會議通知的任何人士發出該通知或（倘委任代表文書隨通知一併寄出）因意外遺漏而沒有向有權接收該通知的任何人士發出該委任代表文書，或因有權接收該通知的任何人士未接獲會議通知或該委任代表文書，均不會使該會議上的議程無效。

受限於公司條例第576及578條的規定，通知須指明會議地點、日期及時間。召開股東週年大會之通知須指明此為股東週年大會，而為通過特別決議案而召開之會議的通知，須指明擬提出的決議案為特別決議案。每一該等通知均須以合理顯著方式聲明，凡有權出席及投票的股東，均有權委派一名或以上代表，代其出席會議並投票，代表不必是本公司股東。

於會議上投票

受限於公司條例條文、組織章程細則以及任何類別（或多於一個類別）股份當時附帶有關投票的任何特別權利、特權或限制的規定，每位親身出席（倘屬個人）或委派正式授權的代表出席（倘屬法團）任何股東大會的股東，倘以舉手方式投票，僅可投一票；倘以投票方式投票，則有權就其持有的每股繳足股份投一票。

以投票方式投票時，股東可親自或委派代表或（倘為法團股東）正式授權代表投票。擁有一票以上投票權的股東，不必投出其全部票數或以相同方式投出全部票數。

倘屬聯名持有人，由較優先的聯名持有人所作出的投票，不論是親身或委派代表作出均將被接受，其餘聯名持有人的投票將不獲受理。持有人的優先次序按其在股東名冊內就該等股份的排名先後次序而定。

倘一名股東根據上市規則須就任何決議案放棄投票權或僅限投票贊成或反對任何決議案，則該股東或其代表違反有關規定或限制進行的任何投票，將不會被計入。

董事無須為股東

董事無須持有任何股份。非本公司股東的董事仍有權出席本公司所有股東大會並在會上發言。

借款權利

董事可行使本公司的所有借款權力，及可行使本公司將本公司全部或任何部分業務、財產及資產（現在或未來）以及未催繳股本予以按揭或押記的所有權力，以及可行使本公司發行債權證、債權股證、債券及其他證券的所有權力，而不論是純粹為該等證券而發行，或作為本公司或任何第三方之債項、債務或義務之抵押擔保而發行。

董事的委任、罷免及退休

本公司可通過普通決議案不時委任任何人士擔任董事，以填補臨時空缺或增加董事會股東人數。

除非符合下述條件，否則任何人士（根據組織章程細則將退任的董事除外）均無資格根據最後一段在任何股東大會上當選董事：

- (a) 該人士為董事會所推薦重選；或
- (b) 該人士由有權出席會議及於會上投票的一名股東（被提名人士除外）以書面通知提名，而提名通知須在會議通知寄發之翌日起至會議指定舉行日期前七日止的七日期間（或董事不時釐定的較長期間）送交當時獲委任為本公司履行本公司秘書職責的人士。提名通知須附上由被提名候選人簽署表示願意接受委任或再委任的通知。

在不損害本公司於股東大會根據組織章程細則任何條文委任任何人士為董事之權力下，董事會有權隨時及不時委任任何其他人士為董事，以填補臨時空缺或增添董事會席位，惟獲委任的董事人數不得超過根據組織章程細則所釐定的最高人數（如有）。凡以此方式獲委任的任何董事的任期僅直至本公司下屆股東週年大會為止，屆時可合資格膺選連任，但不會被計入須在該各屆股東週年大會上輪值告退的董事或董事人數內。

本公司可於根據公司條例召開及舉行的任何股東大會上通過普通決議案於任期屆滿前罷免任何董事，即使組織章程細則或該董事與本公司達成之任何協議有任何規定亦然（惟不得損害該董事因未按有關協議條款終止該協議而引致之損害提出申索之權利）；倘本公司認為適當，亦可藉通過普通決議案委任另一人取代被罷免的董事。據此選出的任何人士的任期均僅至所取代董事若未被罷免時所剩的任期止。

董事須因以下事實而離職：

- (a) 倘其根據公司條例或公司（清盤及雜項條文）條例的任何條文不再作為董事或被法律或法院命令禁止作為董事職位；
- (b) 倘其破產或接獲接管令（或如屬公司，則為清盤令）或其與其債權人全面作出任何安排或和解；
- (c) 倘其（或可能）精神紊亂，而由具有司法管轄權的（不論香港或其他地方）法院就其精神紊亂下達拘留令或委任接管人、財產保佐人或其他人士（不論名稱為何）就其財產或事務行使權力；
- (d) 倘在並未獲得董事會特別請假的情況下，連續六個月缺席董事會會議，且其替任董事（如有）於該期間並未代其出席會議，而董事會因其缺席而決議案將其停職；
- (e) 倘通過向其送達經所有其他董事簽名的書面通知將其罷免；
- (f) 倘其向本公司發出通知，知會其擬辭任的意願，在該情形下，其須於該通知送達本公司時或該通知所指明的較晚時間離職；
- (g) 倘其根據公司條例通過普通決議案被免職；或
- (h) 倘其被裁定犯下可控罪的罪行。

倘董事因任何理由停職，其將不再為董事會委任的任何委員會或下屬委員會成員。

董事的酬金及開支

董事有權就其服務收取由本公司在股東大會上不時釐定的酬金，而該等酬金（除經投票的決議案另有指示者外）應按董事會同意的比例及方式在董事間分派，或倘無協議，則平均分派，惟任何董事任職時間不足整段有關酬金支付期間者，僅可按任職時間比例收取酬金。除支付董事袍金外，上述規定並不適用於在本公司擔任任何受薪職務或職位的董事。

董事有權獲得因其履行或就其董事職責產生的合理差旅費、酒店及其他開支，包括其為往返出席董事會會議、委員會會議、股東大會或其他會議產生的旅費開支，以及為從事本公司的業務或履行其董事職責產生的其他費用。

任何董事為本公司履行任何特別或額外服務或按照本公司要求履行任何特別或額外服務，董事會可給予特別酬金。該等特別酬金可在該等董事一般酬金（如有）以外支付，或可代替一般酬金，並可（在不影響一般酬金支付的情況下）以薪金、佣金、利潤分成或董事會可能決定的其他方式一次性支付。

董事權益

倘董事或與該董事有關連的任何實體以任何方式（無論直接或間接）在與本公司訂立的交易、安排或合約或建議交易、安排或合約中擁有權益，則該董事須於首次（若當時已知悉存在利益關係）考慮訂立該交易、安排或合約的董事會議上申報其利益或關連實體利益的性質及範圍；或在任何其他情況下，該董事在合理切實可行範圍內應盡快並且無論如何須於其得知擁有該等權益後的首次董事會議上申報其權益性質及範圍。該權益申報應按照公司條例、組織章程細則以及本公司就申報董事權益不時有效的任何其他規定作出。對與董事有關連的實體的提述須遵照公司條例第486條詮釋。

一名董事於董事會議上向所有董事發出述及其為特定公司或商號的股東或董事並被視為於在通知日期後可能與該公司或商號達成或進行的任何合約、交易、安排或買賣中擁有權益的一般書面通知，應被視為與上述達成或進行的任何合約、交易、安排或買賣有關的充分權益申報（倘有關申報乃根據公司條例的條文所作出）。

董事可：

- (a) 於任職董事期間兼任本公司任何其他職務或受薪職位（審計師除外），任期及條款由董事釐定，並可因此而獲支付董事釐定的額外酬金，作為按照或根據任何組織章程細則所規定的酬金以外的酬金或代替該等酬金；
- (b) 以其本身或其商號以專業身份（審計師身份除外）為本公司行事，而其或其商號有權獲發專業服務酬金，猶如其並非董事；及
- (c) 繼續擔任或出任由本公司創辦或本公司以股東或其他方式擁有權益的任何公司的董事或其他高級職員職務或於其持有權益，且其無須就擔任該等其他公司的董事或高級職員或擁有於該等其他公司的權益所收取之任何酬金或其他利益向本公司交代。董事亦可行使本公司所持有或擁有的任何其他公司股份所賦予或作為有關其他公司董事以其認為在各方面適合的方式可行使的投票權（包括就委任彼等或彼等當中的任何人士擔任有關公司的董事、董事總經理、聯席董事總經理、副董事總經理或高級職員的任何決議案行使投票權投贊成票）及任何董事可以上文所述方式投票贊成行使該等投票權進行投票，即使其可能或即將獲委任為該公司的董事或高級職員，並因其將會或可能以上文所述方式行使該等投票權而持有權益。

受限於公司條例條文的規定，任何董事或候任董事概不應因其職位而失去與本公司訂立合約的資格，而本公司本身或代表與董事或與董事以任何方式在其中持有權益的商號或公司訂立的任何合約、交易或安排亦不應因此而成為無效；參加訂約或擁有利益的任何董事亦無須僅因擔任董事職位或由此建立的受託關係而向本公司交代其因任何該等合約、交易或安排所獲得的溢利、酬金或其他利益，惟該董事須按組織章程細則適當披露於任何合約、交易或安排中的利益性質及程度。

董事不得就據其所知與其自身或其緊密聯繫人有重大利益關係的合同或交易或安排或建議的董事會決議案投票（亦不得計入法定人數），倘董事作出投票亦當作無效（亦不得計入有關決議案的法定人數），惟此項限制不適用於下列一項或多項事宜，且董事可就下列一項或多項事宜有關的任何決議案投票並計入法定人數：

- (a) 本公司就董事或其任何緊密聯繫人應本公司或其任何附屬公司要求或為本公司或其任何附屬公司之利益借出款項或引致或承擔責任而向該董事或其任何聯繫人提供任何抵押或彌償保證；
- (b) 就董事或其任何緊密聯繫人在擔保或彌償保證下或透過提供抵押而單獨或共同承擔全部或部分責任的本公司或其任何附屬公司的債務或義務，由本公司向第三方提供任何抵押或彌償保證；
- (c) 涉及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在發售的包銷或分包銷中以參與者身份擁有或將會擁有權益；
- (d) 與董事或其緊密聯繫人僅以高級人員、行政人員或股東身份直接或間接擁有權益或董事或其緊密聯繫人實益擁有其股份之任何其他公司有關之任何建議，惟該董事連同其緊密聯繫人合共並非實益擁有該公司（或董事或其緊密聯繫人獲得有關權益之任何第三方公司）任何股本類別之已發行股份或投票權達5%或以上；
- (e) 關乎本公司或其附屬公司之僱員利益的任何建議或安排，包括下述各項：
 - (i) 採納、修訂或實施董事或其緊密聯繫人據此可獲得福利的任何僱員股份計劃或任何股份激勵或購股權計劃；或
 - (ii) 採納、修訂或實施涉及董事、其緊密聯繫人以及本公司或其任何附屬公司僱員的養老金或退休、死亡或傷殘福利計劃，但並沒有為董事或其緊密聯繫人提供上述計劃或基金的相關類別人士一般不可享有的任何特權或優惠；及

- (f) 董事或其緊密聯繫人僅因其於本公司股份或債權證或其他證券所擁有的權益，按與本公司的股份或債權證或其他證券的持有人相同的方式擁有權益的任何合同或安排。

如於任何董事會會議上出現有關一位董事（會議主席除外）是否擁有重大權益或有關任何董事（主席除外）的投票資格或是否應計入法定人數的問題，而該問題不能透過自願同意放棄投票或不計入法定人數而獲解決，則該問題須提呈會議主席決定，而主席對有關董事所作決定為最終及不可推翻，除非有關董事未有如實向董事會披露有關董事或其緊密聯繫人所知悉的權益性質或程度，則另作別論。如前述任何問題乃關乎會議主席或其緊密聯繫人，則該問題須經董事會決議案決定（就此目的而言，主席不得被計入法定人數且不得就此投票），該決議案須為最終及不可推翻，惟未向董事會如實披露該主席所知悉的該主席的權益性質或範圍者除外。

受限於公司條例條文的規定，本公司可透過普通決議案暫停或放寬組織章程細則的條文，或者批准因為違反組織章程細則而未獲得妥為授權的交易。

股利

受限於公司條例條文的規定，本公司可通過普通決議案，根據股東各自於溢利享有的權利及權益，向股東派付股利，並可釐定派付有關股利的時間，惟有關股利金額不得超過董事建議的金額。股利只能從本公司的溢利或其他可分配儲備中支付。

除非及倘組織章程細則或任何股份附帶的權利或其發行條款另有規定，所有股利的分攤及派付（就派付股利期間並無全部繳足股款的股份而言）均應按就該等股份在派付股利期間任何一段或多段時間內所繳付的款額的比例而作出。在催繳股款之前就股份繳付的款額不得視作就股份所繳付的款額。

董事可在其認為合適情況下不時通過決議案，向股東分派董事認為合理之中期股利。倘本公司股本於任何時間分成不同類別，董事可通過決議案，就本公司的股本中賦予其持有人遞延或非優先權利的或賦予其持有人對股利享有優先或特別權利的股份，派付該等中期股利，倘董事真誠行事，董事對因就向任何遞延或無優先權股份支付中期股利，而致使優先股持有人遭受之任何損害，概不承擔任何責任。倘董事認為合理，可通過決議案每半年或按其決定之其他適當期間，派付任何可按固定比率支付之股利。

董事會可向股東提供選擇收取入賬列為繳足的額外股份的權利，以代替部分或全部現金股利。相關配發基準由董事會釐定，而董事會須向股東發出書面通知，說明該等股東獲賦予的選擇權利，並須連同該通知送交選擇表格，以及訂明為使填妥的選擇表格有效而須遵循的程序及遞交地點及最後日期及時間。所配發的股份將在各方面與當時已發行的繳足股份享有同等權益，惟僅參與於派付或宣派相關股利之前或同時所支付、作出、宣派或宣佈的相關股利或任何其他分派、紅利或權利除外。

董事為支付全部或部分股利，可將本公司任何資產以實物形式在股東之間作出分配，特別是本公司享有權益之其他公司的任何股份或證券，凡在派付時出現困難的，董事會可以其認為適當的方式予以解決，特別是發行不足一股股份的股票、不予計算不足一股股份的股權或將其上下調整至整數，並可以指定該等特定資產或其任何部分的派付價值，並可以決定在據此指定的價值的基礎上向任何股東支付現金以便調整所有各方的權利，亦可以在董事會認為適當時把任何該等特定資產委託受託人持有，並可以委任任何人士代表有權收取股利的人士簽署任何必要的轉讓文據和其他文件，且該委任將為有效。如有需要時，應根據公司條例規定將合約存檔，董事會可指定任何人士代表有權收取股利的人士簽署該合約，且該委任將為有效。

彌償保證

受限於公司條例條文的規定，每名董事、公司秘書或本公司其他高級職員，應有權從本公司資產獲彌償其因履行職務或進行與履行職務有關的其他活動而招致或產生的所有費用、收費、開支、損失及負債。

清盤

倘本公司清盤，償付所有債權人後的剩餘資產應按股東所持股份的已繳股本比例分派予股東，及倘剩餘資產不足以償還全部已繳股本，則該等資產的分派將盡量按股東所持股份的已繳股本比例分擔虧損。清盤受可能按特別條款或條件發行的任何股份的持有人權利所限制。

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

[凍結頁面 特意留白]

A. 有關本集團的進一步資料

1. 本公司的註冊成立

本公司於2001年3月2日根據公司條例在香港註冊成立為私人有限公司。我們的註冊辦事處位於香港九龍觀塘偉業街108號絲寶國際大廈9樓。股東於2023年[●]月[●]日通過書面決議案批准及採納組織章程細則（自2023年[●]月[●]（即[編纂]日期）起生效）後，本公司自2023年[●]月[●]日（即[編纂]日期）起將公司地位變更為[編纂]公司。

由於本公司於香港註冊成立，故須遵守公司條例、公司（清盤及雜項條文）條例、組織章程細則及香港的適用法律。細則若干條文的概要載於本文件附錄三。

2. 本公司股本的變化

除「歷史、重組及公司架構」及下文「5.我們的股東於[●]年[●]月[●]日通過的書面決議案」所披露者外，於緊接本文件刊發前兩年內，本集團任何成員公司的股本概無變動。

3. 我們附屬公司的詳情

我們附屬公司的詳情載於會計師報告附註1，會計師報告全文載於本文件附錄一。

下文載列我們非全資附屬公司截至最後實際可行日期的若干資料：

非全資附屬公司	其他非集團股東	非集團股東的 持股比例
Duk Sang	Duk Sang的董事	20.0%
TS Hanoi	獨立第三方	30.0%
TS Philippines	五名獨立第三方及一名 TS Philippines的前董事 (於2023年2月辭任該職位)	49.02%

4. 我們附屬公司的股本變更

我們的附屬公司載於會計師報告，會計師報告全文載於本文件附錄一。

除「歷史、重組及公司架構」中所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，我們附屬公司的股本並沒有發生變更。

5. 我們的股東於[●]年[●]月[●]日通過的書面決議案

根據我們的股東於[●]年[●]月[●]日通過的書面決議案，其中包括：

- (a) 我們已批准及採納的組織章程細則將於[編纂]日期起生效；
- (b) (aa)聯交所批准已發行股份及根據[編纂]、[編纂]及本文件所述將予配發及發行之股份(包括因行使[編纂]而可能配發及發行之股份)[編纂]及[編纂]；
(bb)[編纂]已正式釐定；及(cc)[編纂]於[編纂]項下的責任成為無條件，且並無根據該協議的條款(或本文件所指明的任何條件)在各情況下於[編纂]所指明的日期及時間或之前終止；
 - (i) [編纂]已獲批准，且我們的董事已獲授權根據[編纂]配發及發行[編纂]；
 - (ii) [編纂]已獲批准，且我們的董事已獲授權於行使[編纂]時配發及發行股份；

- (iii) 我們的董事已獲授予一般無條件授權，以發行、配發及處理（包括提出要約或協議或授出將會或可能需要配發及發行股份的證券的權力），惟不包括根據供股或根據任何以股代息計劃或類似安排配發及發行股份以代替根據細則或根據股東於股東大會上授予的特定授權配發及發行股份的全部或部分股利，未發行股份不超過緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行股份總數的20%（但不計及因行使[編纂]而可能配發及發行的任何股份），該等授權將繼續有效，直至本公司下屆股東週年大會結束，或細則或任何適用法律規定本公司下屆股東週年大會須予舉行的期限屆滿，或直至股東於股東大會上以普通決議案撤銷或修訂為止，以較早發生者為準；

- (iv) 我們的董事已獲授予一般無條件授權，授權彼等行使本公司一切權力，在聯交所或本公司證券可能[編纂]的任何其他獲證監會及聯交所就此認可的認可證券交易所回購最多相當於緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行股份數10%的股份（但不計及根據行使[編纂]而可能配發及發行的任何股份），該等授權將繼續有效，直至本公司下屆股東週年大會結束，或細則或任何適用法律規定本公司下屆股東週年大會須予舉行的期限屆滿，或直至股東於股東大會上以普通決議案撤銷或修訂為止，以較早發生者為準；及

- (v) 上文第(v)段所述的一般無條件授權的範圍已擴大，在我們的董事根據該一般授權可配發及發行或同意有條件或無條件配發及發行的已發行股份數目上，增加相當於本公司根據上文第(v)段所述回購股份的授權所回購的已發行股份總數的金額。

6. 重組

為籌備[編纂]，組成本集團的公司進行了重組。有關重組的進一步詳情，請參閱本文件「歷史、重組及公司架構」。

7. 本公司回購自有證券

本節包括聯交所要求在本文件中列入的有關本公司回購自有證券的資料。

(a) 上市規則的規定

上市規則允許以聯交所為第一上市地的公司在聯交所購買其股份，但須受若干限制。

(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所有擬回購的證券（如為股份，則須繳足）須事先獲股東於股東大會上以普通決議案批准，方式為一般授權或就個別交易的特定批准。

附註：

根據我們的股東於[●]年[●]月[●]日通過的書面決議案，我們的董事獲授予一般無條件授權（「回購授權」），授權本公司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回購股份。在本公司下屆股東週年大會結束、適用法律或細則規定本公司下屆股東週年大會須予召開的期限屆滿或本公司股東在股東大會上以普通決議案將該授權撤銷或修訂（以較早發生者為準）之前，隨時可以發行不超過本文所述已發行及將予發行股份總數10%的股份。

(ii) 資金來源

回購的資金必須來自根據細則、上市規則及香港的適用法律可合法撥作此用途的資金。上市公司不得在聯交所以現金以外的代價或以聯交所不時制定的交易規則以外的結算方式回購其本身股份。

(iii) 核心關連人士

上市規則禁止本公司在聯交所於知情情況下從「核心關連人士」(包括本公司或任何附屬公司的董事、最高行政人員或主要股東或任何彼等的緊密聯繫人) 回購股份，核心關連人士不得於知情情況下向本公司出售其股份。

(b) 回購的原因

我們的董事認為，我們的董事獲得股東的一般授權，使本公司能夠在市場上回購股份，符合本公司及我們的股東的整體最佳利益。根據當時的市場情況及資金安排，該等回購可能會導致本公司每股資產淨值及／或每股收益增加，並且只有在我們的董事認為該等回購將有利於本公司及我們的股東時方會進行。

(c) 回購的資金來源

在回購股份時，本公司只能根據細則、上市規則及香港的適用法律，運用可合法用於此目的的資金。

根據本文件所披露的本集團目前的財務狀況，並考慮到本公司目前的營運資金狀況，我們的董事認為，倘回購授權獲悉數行使，與本文件所披露的狀況相比，其可能不會對本集團的營運資金及／或資產負債狀況造成重大不利影響。然而，我們的董事不建議行使回購授權，以致在有關情況下將會對我們的董事認為本集團不時適合本集團的營運資金及／或資產負債狀況產生重大不利影響。

(d) 股本

按緊隨[編纂]後已發行的[編纂]股股份(但不計及我們因行使[編纂]而可能發行的股份)計算，悉數行使回購授權，將導致本公司於直至下列期間回購最多[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) 回購授權獲我們的股東於股東大會上以普通決議案撤銷或修訂之日(以較早發生者為準)。

(e) 一般事項

我們的董事或(就彼等作出一切合理查詢後所知)彼等之任何緊密聯繫人(定義見上市規則)，目前概無任何意圖在回購授權獲行使後向本公司或我們的附屬公司出售任何股份。

我們的董事已向聯交所承諾，只要適用，彼等將根據上市規則及香港的適用法律行使回購授權。

倘由於根據回購授權回購股份，股東在本公司投票權中的權益比例增加，則就香港公司收購、合併及股份回購守則(「收購守則」)而言，該等增加將被視為收購。因此，一名股東或一群一致行動的股東(定義見收購守則)，視乎股東權益增加的程度而定，可取得或鞏固對本公司的控制權並可能因任何該等增加而必須根據收購守則第26條提出強制性要約。除上文所披露者外，我們的董事並不知悉根據回購授權進行回購會導致根據收購守則產生的任何後果。我們的董事目前無意行使權力回購股份至此程度。

倘回購授權於緊隨[編纂]及[編纂]完成後獲悉數行使（惟並未計及我們因行使[編纂]而可能發行的股份），則根據回購授權將予回購的股份總數將為[編纂]股，即根據上述假設計算的股份總數的10%。緊隨回購授權悉數行使後，我們控股股東的合共持股百分比將增加至本公司已發行股本的約[編纂]%。任何回購股份導致[編纂]持有的股份數目減至低於當時已發行股份的規定百分比，只有在聯交所批准豁免上市規則第8.08條有關[編纂]的上市規則規定的情況下，方可進行。然而，我們的董事目前無意行使回購授權，以致在此情況下按上市規則所規定的[編纂]不足。

本公司核心關連人士均未通知本集團，其目前有意向本公司出售股份，或承諾在回購授權獲行使的情況下不會出售股份。

B. 有關我們業務的進一步資料

1. 重大合約概要

本集團成員公司在本文件日期前兩年內簽訂的下列合約（非日常業務過程中的合約）屬或可能屬重大合約：

- (a) 日期為2022年8月8日及由德翔海運有限公司與德翔船務代理股份有限公司訂立的購股協議，據此，德翔海運有限公司同意出售，而德翔船務代理股份有限公司同意購買德勝航運股份有限公司（前稱德翔海運股份有限公司）13,262,195股普通股，代價為新台幣672,192,668元；
- (b) 不競爭契據；及
- (c) [編纂]。

附錄四

法定及一般資料

2. 本集團的知識產權

(a) 商標

截至最後實際可行日期，本公司為下列商標的註冊擁有人，而我們的董事認為該商標對我們的業務屬重大：

編號	商標	登記編號	級別	註冊地	註冊擁有人		
					姓名／名稱	註冊日期	到期日
1.		302297809	6、12、39	香港	本公司	2012年6月28日	2032年6月27日
2.		11267624	39	中國	上海德聖	2014年2月28日	2024年2月27日
3.	德翔海運	11260894	39	中國	上海德聖	2014年4月21日	2024年4月20日
4.		5551543	39	日本	TS Japan	2013年1月25日	2033年1月25日
5.		41-0270882	39	韓國	TS Korea	2013年10月14日	2023年10月14日
6.		01548673	39	台灣	本公司	2012年11月16日	2032年11月15日

(b) 域名

截至最後實際可行日期，本集團為下列域名的註冊擁有人，而我們的董事認為該域名對我們的業務屬重大：

編號	域名	註冊擁有人姓名／名稱	註冊日期	到期日
1.	www.tslines.com	本公司	2001年5月2日	2023年5月2日
2.	www.tslines.com.hk	本公司	2003年2月4日	2025年2月12日
3.	tslines.com.cn	上海德聖(廣州分公司)	2006年5月24日	2025年6月24日
4.	www.tslines.jp	TS Japan	2013年1月31日	2024年1月31日
5.	www.tslines.co.kr	Duk Sang	2008年4月23日	2023年4月23日
6.	www.tslines.com.vn	TS Vietnam	2014年12月4日	2027年12月4日
7.	www.tslines.com.my	TS Malaysia	2005年3月7日	2023年3月7日
8.	www.bkk-tslines.com	TS Thailand	2021年6月7日	2023年6月8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 – 本公司董事及最高行政人員於本公司及其相聯法團的股份、相關股份及債權證中的權益及淡倉

緊隨[編纂]及[編纂]完成後，假設[編纂]未獲行使，本公司董事或最高行政人員將於本公司或其相聯法團（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須根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部知會本公司及聯交所（包括根據證券及期貨條例的該等條文被當作或視為擁有的權益或淡倉），或根據證券及期貨條例第352條，一旦我們的股份上市，須記入該條例所述的登記冊，或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如下：

(i) 於本公司的權益

董事姓名	權益性質	所持股份數量 ⁽¹⁾	概約持股百分比
陳先生	受控制法團權益 ⁽²⁾ 配偶權益 ⁽³⁾	[編纂]股 股份(L)	[編纂]%
陳太太	受控制法團權益 ⁽²⁾ 配偶權益 ⁽³⁾	[編纂]股 股份(L)	[編纂]%
陳劭翔先生	受控制法團權益 ⁽²⁾	[編纂]股 股份(L)	[編纂]%

附註：

- (1) 字母「L」代表該人士於我們股份的好倉。
- (2) Maritime Legacy由Search & Search擁有28.57%、TS Chen Holding擁有26.19%、JC Righteous擁有22.62%及Avermay擁有22.62%。
- (3) 陳太太為陳先生的配偶。

附錄四

法定及一般資料

(ii) 於本公司相聯法團的權益

董事姓名	相聯法團名稱	權益性質	所持股份 數量 ⁽¹⁾	概約持股 百分比
陳先生	Maritime Legacy	受控制法團權益	5,238股股份	26.19%
	TS Chen Holding	實益擁有人	1股股份	100%
陳太太	Maritime Legacy	受控制法團權益	5,714股股份	28.57%
	Search & Search	實益擁有人	1股股份	100%
陳劭翔先生	Maritime Legacy	受控制法團權益	4,524股股份	22.62%
	JC Righteous	實益擁有人	1股股份	100%

(b) 服務協議及委任函的詳情

我們各執行董事[已與]本公司訂立服務協議，自獲委任或調任為執行董事日期起計為期三年，任何一方可向另一方送達不少於三個月的書面通知予以終止。

我們各獨立非執行董事[已與]本公司訂立委任函，自獲委任日期起計為期三年，任何一方可向另一方送達不少於三個月的書面通知予以終止。

(c) 董事薪酬

我們的各執行董事，即陳先生、陳太太、涂鴻麟先生、周航敏先生及陳劭翔先生，有權獲得年度薪酬42,000美元。截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度各年，支付予董事的薪酬總額(包括袍金、薪金、津貼及實物利益以及退休計劃供款)分別約為136,000美元、165,000美元及302,000美元。詳情請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註8。

附錄四

法定及一般資料

我們的各獨立非執行董事，即吳榮貴先生、張山輝先生及楊豐彥先生，已獲委任，任期均為三年。我們擬向彼等各自支付董事袍金每年42,000美元。除董事袍金外，預期獨立非執行董事概不因擔任獨立非執行董事職位而收取任何其他薪酬。

根據現行有效的安排，截至2023年12月31日止年度支付予董事的薪酬總額（包括袍金、薪金、津貼及實物利益以及退休計劃供款）估計不會超過約1,000,000美元。

2. 主要股東

(a) 主要股東於本公司的權益

除「主要股東」所披露者外，據董事所深知，緊隨[編纂]及[編纂]完成後，概無人士（本公司董事及最高行政人員除外）將會，假設[編纂]未獲行使，於我們的股份或相關股份中擁有或被視為或被當作擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須予披露的權益及／或淡倉，或將直接或間接於本公司10%或以上的已發行附表決權股份中擁有權益。

(b) 本集團其他成員公司主要股東的權益

截至最後實際可行日期，據董事所深知，下列人士（除本公司董事或最高行政人員外）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已發行附表決權股份10%或以上：

<u>本集團成員公司</u>	<u>股東名稱</u>	<u>所持權益概約百分比</u>
Duk Sang	Choi Young Soo先生	20.0%
TS Hanoi	Container Vietnam JSC (Viconship)	30.0%
TS Philippines	Ben Line Agencies Philippines, Inc.	48.97%

3. 已收代理費或佣金

除本文件所披露者外，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予任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款。

4. 免責聲明

- (a) 除本節所披露者外，董事或本公司最高行政人員概無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股份[編纂]後根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所的權益或淡倉，或根據證券及期貨條例第352條須在該條所述登記冊登記的權益或淡倉，或根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則須知會本公司及聯交所的權益或淡倉；
- (b) 董事或下文「—D.其他資料—8.專家資格及同意書」所述的專家概無於本公司的創辦中或於本集團任何成員公司於緊接本文件日期前兩年內購入或出售或租用或擬購入或出售或租用的任何資產中擁有任何直接或間接權益；
- (c) 董事概無於在本文件日期仍屬有效且整體而言對本集團業務屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益；
- (d) 除本節所披露者外，董事概無與本集團任何成員公司訂立或擬訂立任何服務合約（不包括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) 不計及根據[編纂]可能獲認購的股份，董事並不知悉任何人士（董事或本公司最高行政人員除外）將於緊隨[編纂]完成後在我們的股份或本公司的相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部規定須向本公司披露的權益或淡倉，或直接或間接於本集團任何成員公司10%或以上的已發行附表決權股份中擁有權益；及
- (f) 據我們的董事所知，截至最後實際可行日期，除本文件「業務—供應商」及「業務—客戶」所披露者外，我們的董事、彼等各自的緊密聯繫人（定義見上市規則）或於本公司擁有已發行股份總數逾5%權益的股東概無在本集團五大客戶或五大供應商擁有任何權益。

D. 其他資料

1. 遺產稅

董事獲告知，本公司或我們的任何附屬公司不大可能承擔重大的遺產稅責任。

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待決或對其構成威脅的重大訴訟或索償。

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[編纂]。

聯席保薦人已代表本公司向聯交所提出申請批准本文件所述全部已發行及將予發行的股份[編纂]及[編纂]（包括因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份）。已作出一切必要安排令股份獲准納入[編纂]。

4. 開辦費用

我們並無產生任何與本公司註冊成立有關的重大開辦費用。

5. 無重大不利變動

除本文件所披露者外，董事確認，本集團的財務或交易狀況自2022年12月31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、分配或給予現金、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將須繳納香港印花稅，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允價值（以較高者為準）的0.13%。於香港買賣股份所產生或衍生的利潤亦可能須繳納香港利得稅。

(b) 諮詢專業顧問

有意股份持有人如對持有或出售或買賣股份的稅項規定有任何疑問，建議諮詢專業顧問。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買賣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

以下為在本文件內提供意見或建議的專家的資格：

名稱	資格
J.P. Morgan Securities (Far East) Limited	可從事證券及期貨條例項下第1類（證券交易）、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（定義見證券及期貨條例）
招商證券（香港）有限公司	可從事證券及期貨條例項下第1類（證券交易）、第2類（期貨合約交易）、第4類（就證券提供意見）、第6類（就機構融資提供意見）及第9類（資產管理）受規管活動的持牌法團（定義見證券及期貨條例）

名稱	資格
畢馬威會計師事務所	執業會計師；根據會計及財務匯報局條例註冊的公眾利益實體核數師
海問律師事務所	本公司有關中國法律的法律顧問
國際通商法律事務所	本公司有關台灣法律的法律顧問
Kim & Chang	本公司有關韓國法律的法律顧問
霍金路偉律師行	本公司有關國際制裁法的法律顧問
德路里	行業顧問

名列上文的專家各自已就本文件的刊發發出書面同意書，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「－D.其他資料－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，則本文件具有效力，使所有相關人士須受公司（清盤及雜項條文）條例第44A條及第44B條的所有適用條文（罰則條文除外）約束。

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，本公司或我們的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) 本公司或我們任何附屬公司的股份或借貸資本並不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我們任何附屬公司的任何股本而授出佣金、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我們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我們任何附屬公司的創辦人、管理人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已經對本集團財務狀況造成重大影響的干擾；
- (d) 本公司的股東名冊將由[編纂]於香港存置。除董事另行同意外，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股份過戶登記處辦理登記手續。本公司已作出一切所需安排，確保股份可獲納入[編纂]；
- (e) 本集團旗下公司現時概無在任何證券交易所上市，亦無在任何交易系統買賣；

- (f) 概無作出放棄或同意放棄未來股利的安排；
- (g) 本公司並無發行在外的可換股債務證券或債權證；及
- (h) 概無可影響從香港境外匯入利潤或將資本調入香港的限制。

12. 雙語文件

本文件的中英文版本乃根據香港法例第321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任何歧義，概以英文版本為準。

A. 送呈公司註冊處處長的文件

送呈香港公司註冊處處長進行登記的本文件隨附文件如下：

- (a) [編纂]副本；
- (b) 本文件附錄四「法定及一般資料－D.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日內（包括該日）於聯交所網站 www.hkexnews.hk 及本公司網站 www.tslines.com 刊發：

- (a) 組織章程細則；
- (b) 畢馬威會計師事務所出具的會計師報告，全文載於本文件附錄一；
- (c) 畢馬威會計師事務所就未經審核備考財務資料出具的報告，全文載於本文件附錄二；
- (d) 本集團截至2020年、2021年及2022年12月31日止三個年度的經審核綜合財務報表；
- (e) 我們的中國法律顧問海問律師事務所就本集團於中國的業務營運出具的法律意見；
- (f) 我們的台灣法律顧問國際通商法律事務所就本集團於台灣的業務營運出具的法律意見；
- (g) 我們的韓國法律顧問Kim & Chang就本集團於韓國的業務營運出具的法律意見；
- (h) 我們的國際制裁法法律顧問霍金路偉律師行出具的備忘錄；

附錄五

送呈公司註冊處處長及展示文件

- (i) 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」所述的各重大合約副本；
- (j) 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」所指的服務合約；
- (k) 本文件附錄四「法定及一般資料－D.其他資料－8.專家資格及同意書」所述的書面同意書；及
- (l) 德路里報告。