

---

## 業 務

---

### 概覽

我們是一家專注於亞太地區的貨櫃航運公司，以利用有利市場條件的戰略性方式運營我們的服務網絡，從而確保持續發展及競爭優勢。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，亞太地區是過去30年最大亦是增長最快的地區之一。按船隊規模計，我們截至2024年1月1日在專注於亞太地區的貨櫃航運公司中排名第六及在全球貨櫃航運公司中排名第21。儘管主要由於市場低迷，我們於2023年錄得淨利潤大幅減少，但相較於三家專注於亞太地區的上市貨櫃航運公司，我們於2019年至2023年產生最高的平均股本回報率（「股本回報率」）。過去10年，即使在是在該期間最具挑戰性的2023年，我們仍然在多個航運業周期中保持韌性和多樣性，並持續產生正經營現金流。

截至2023年12月31日，我們的貨櫃航運網絡覆蓋全球19個國家及地區、49個主要港口及43條航線服務。截至2023年12月31日，我們在亞太地區經營40條航線服務，覆蓋16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12月，按大灣區至日本、印度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12月，按大灣區至日本、菲律賓、印度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，我們亦擁有高度多樣化的經營模式，使我們能夠通過多種方式適應不同市場的動態市場需求，例如推出新服務以抓住上升的市場機會或減少服務頻率或暫停服務以應對市場需求下降。例如，作為對我們核心服務的補充，我們根據現行市場條件戰略性地擴展並主動調整若干貿易航線。由於COVID-19期間客戶需求激增，我們分別於2021年9月及2022年12月開始在跨太平洋及亞洲－歐洲市場提供服務。為解決影響

## 業 務

跨太平洋及亞洲－歐洲市場長途服務的市場狀況（由於運費持續下降，部署小型船舶的利潤下降甚至產生虧損），我們分別於2023年2月及3月暫停了跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務。我們隨後將受影響的船舶部署到亞太地區的市場。

我們目前認為中東及東非地區有著重大增長機會。於2023年11月，我們以聯營航線服務的方式推出由大中華至東非（蒙巴薩及三蘭港）的新服務。於2024年4月，我們以聯營航線服務的方式推出由大中華至中東（傑貝阿里及蘇哈爾）的新服務及以艙位租賃安排的方式推出由東亞至中東（傑貝阿里及達曼）的新服務。

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					
	2021年		2022年		2023年	
	航運量	%	航運量	%	航運量	%
	<i>(TEU, 百分比除外)</i>					
<b>亞太地區</b>	1,571,974	99.3	1,470,045	94.3	1,433,097	97.7
大中華－北亞	447,856	28.3	421,127	27.0	398,900	27.2
大中華－東南亞	710,582	44.9	489,069	31.4	528,193	36.0
大中華	148,224	9.4	137,010	8.8	134,696	9.2
北亞及東南亞	110,238	7.0	74,563	4.8	113,992	7.8
亞洲－大洋洲	142,971	9.0	210,851	13.5	103,512	7.1
亞洲－印度次大陸	12,103	0.8	137,425	8.8	153,804	10.5
<b>跨太平洋<sup>(1)</sup></b>	11,600	0.7	72,392	4.7	-	-
<b>亞洲－歐洲<sup>(1)</sup></b>	-	-	11,364	0.7	11	0.0
<b>其他<sup>(2)</sup></b>	-	-	5,341	0.3	33,323	2.3
<b>總計</b>	<u>1,583,574</u>	<u>100.0</u>	<u>1,559,142</u>	<u>100.0</u>	<u>1,466,431</u>	<u>100.0</u>

## 業 務

附註：

- (1) 為應對影響跨太平洋及亞洲－歐洲市場長途服務的市場狀況（鑒於運費持續下降，部署尺寸較小的船舶變得利潤較低或甚至出現虧損），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。有關更多詳情，請參閱本節「－我們的貨櫃航運業務－我們的市場－跨太平洋」及「－我們的貨櫃航運業務－我們的市場－亞洲－歐洲」。
- (2) 其他主要包括連接大中華至中東（傑貝阿里）的貿易航線、連接大中華至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線及連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）、中東（傑貝阿里及哈里發）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36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26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2023年12月31日擁有43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2023年12月31日我們已成功將船隊增加至43艘船舶（不包括我們出租的任何船舶），總運力為89,818 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2023年12月31日達至18億美元。

儘管主要由於市場低迷，我們於2023年錄得淨利潤大幅減少，但相較於三家專注於亞太地區的上市航運公司錄得介乎38.1%至54.3%的平均股本回報率，我們於2019年至2023年產生57.1%的最高平均股本回報率。過去10年，即使是在該期間最具挑戰性的2023年，我們仍然在多個航運業周期中保持韌性和多樣性，並持續產生正經營現金流。

我們於2021年及2022年財務表現強勁，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。世界貨櫃運價指數於2023年10月底達到每FEU 1,341.60美元的最低點，隨後回升。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。我們的收入由截至2022年12月31日止年度的2,443.5百萬美元減少64.2%至截至2023年12月31日止年度的874.6百萬美元，主要是由於我們的運費下降，部分是由於航運量輕微下降。過往，運費波動乃因貨櫃航運業的

---

## 業 務

---

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。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2023年12月31日，我們運營10條獨立服務、20條聯營航線服務及13條通過艙位互換安排提供的服務。

### 我們的船隊

根據德路里報告，按截至2024年1月1日的自有船舶計，我們在全球前25大的貨櫃航運公司中擁有最年輕的船舶。截至2023年12月31日，我們自有船舶的平均船齡約為每艘船舶3.7年。部署新船舶對降低我們的單位運營成本起著至關重要的作用，從而增強我們在市場上的競爭優勢。

我們根據現行市況積極管理我們的運力。我們可以通過多種方式管理我們的額外運力，例如出售自有船舶、在租約到期時歸還租用船舶或出租自有船舶或租用船舶。截至2023年12月31日，我們擁有合共43艘船舶（不包括我們出租的任何船舶），包括32艘自有船舶及11艘租用船舶，總運力為89,818 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。

## 業 務

截至最後實際可行日期，我們已訂購五艘7,000 TEU的船舶，其中三艘預期將於2024年6月至2024年11月期間交付，而其餘兩艘預期將分別於2026年及2027年交付。根據我們的新造船交付時間表，我們預計未來幾年我們將擁有更年輕的船隊。我們已訂購的船舶預計將可靈活部署在多條貿易航線上。我們堅持以有規律且審慎的方式訂購新船舶及購置二手船，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）或當我們需要根據經過深思熟慮的長期船舶組合管理計劃升級我們的船舶時訂購或購置船舶。就新造船而言，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。就二手船而言，我們每週收集二手船交易的市場資料，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，我們的新造船及二手船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。

為積極優化我們的船舶組合以應對不利的市場狀況，自2023年初起，我們已處置10艘自有船舶，並歸還12艘租約已到期的租用船舶。同期，我們部署了12艘新造船，以替換和升級我們處置的部分自有船舶和我們歸還的租用船舶，實現了長期成本效益的利益，並變得更加環保及符合IMO規定等環境法規。

### 我們的客戶群

我們相信，我們多元化的客戶群和對運送高增值及時效性的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。雖然我們的大多數客戶通過貨運代理與我們訂立運輸合約，但我們已與部分BCO客戶建立長期關係。總體而言，我們認為，BCO客戶在欣賞我們的服務質量後更傾向於與我們訂立長期合約。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。

#### 強大的股東價值創造能力

我們致力於為股東創造價值。具體而言，儘管主要由於市場低迷，我們於2023年錄得淨利潤大幅減少，但相較於三家專注於亞太地區的上市航運公司錄得介乎38.1%至54.3%的平均股本回報率，我們於2019年至2023年產生57.1%的最高平均股本回報率。過去10年，即使是在該期間最具挑戰性的2023年，我們仍然在多個航運業周期中保持韌性和多樣性，並持續產生正經營現金流。

儘管貨運航運業具有周期性質，但我們直至2023年（包括2023年）連續10年持續產生正經營現金流。根據德路里報告，上述期間包括貨櫃航運業於2016年至2018年經歷的下行周期及自2023年以來我們所經歷充滿挑戰的時期。此亦證明我們持續維持正經營現金流的能力。

#### 集中於亞太地區的廣泛網絡，紮根不同市場

我們是一家專注於亞太地區的貨櫃航運公司，以利用有利市場條件的戰略性方式運營我們的服務網絡，從而確保持續發展及競爭優勢。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」））亦促進亞洲相關國家及地區之間的貿易量。有賴我們在東南亞及印度次大陸市場的成熟網絡，持續的供應鏈重組也使我們受益。亞太地區是我們的核心市場，於2023年佔我們總航運量逾90%。截至2023年12月31日，我們在亞太地區經營40條航線服務，覆蓋16個國家及地區。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22年的業務歷史以及在澳洲超過13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12月，按大灣區至日本、印度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12月，按大灣區至日本、菲律賓、印度及大洋洲的每條貿易航線的每

---

## 業 務

---

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12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、印度及大洋洲的五條、五條及三條航線服務，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47次，於大灣區和菲律賓每週靠港10次，於大灣區及印度每週靠港21次以及於大灣區和大洋洲每週靠港19次，就於相關地區靠港次數而言分別排名第二、第三、第三、第三。我們的頻繁服務、長遠發展及穩健的客戶關係在該等核心貿易航線中形成強大的競爭壁壘。

### 我們靈活的經營模式支持可持續發展

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。

此外，我們亦擁有高度靈活的運營模式，使我們能夠通過多種方式適應不同市場的動態市場需求，例如推出新服務以抓住上升的市場機會或減少服務頻率或暫停服務以應對市場需求下降。例如，作為對我們核心服務的補充，我們根據現行市場條件戰略性地擴展並主動調整若干貿易航線。由於COVID-19期間客戶需求激增，我們分別於2021年9月及2022年12月開始在跨太平洋及亞洲－歐洲市場提供服務。為解決影響跨太平洋及亞洲－歐洲市場長途服務的市場狀況（由於運費持續下降，部署小型船舶的利潤下降甚至產生虧損），我們分別於2023年2月及3月暫停了跨太平洋及亞洲－歐洲市場的所有服務。我們將受影響的船舶部署到亞太地區的市場。

我們目前認為中東及東非地區有著重大增長機會。於2023年11月，我們以聯營航線服務的方式推出由大中華至東非（蒙巴薩及三蘭港）的新服務。於2024年4月，我們以聯營航線服務的方式推出由大中華至中東（傑貝阿里及蘇哈爾）的新服務及以艙位租賃安排的方式推出由東亞至中東（傑貝阿里及達曼）的新服務。

## 業 務

根據德路里報告，按截至2024年1月1日的自有船舶計，我們在全球前25大的貨櫃航運公司中擁有最年輕的船舶。截至2023年12月31日，我們自有船舶的平均船齡約為每艘船舶3.7年。部署新船舶對降低我們的單位運營成本起著至關重要的作用，從而增強我們在市場上的競爭優勢。

我們的船隊亦為我們的經營模式作出貢獻。截至2023年12月31日，我們擁有合共43艘船舶（不包括我們出租的任何船舶），包括32艘自有船舶及11艘租用船舶，總運力為89,818 TEU。截至最後實際可行日期，我們運營的船隊由44艘船舶組成（不包括我們出租的任何船舶），總運力為106,379 TEU，其中35艘為我們的自有船舶，九艘為租用船舶。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租用船舶之間保持靈活，以因應多變的市場狀況調整我們的船舶組合。於往績記錄期間，我們增加了自有船舶的數量，我們認為，因自有船舶不受任何明定期或租船費率波動所規限，故與租用船舶相比，自有船舶長遠而言將為我們的業務提供更穩定的支持，並在長遠而言較租用船舶更能幫助實現較低的成本水平。為了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。安裝洗滌器使我們能夠減少船舶的硫氧化物及其他污染物的排放，並使用更經濟的HSFO，從而提高我們的成本效益。例如，截至最後實際可行日期，我們在運力為80,552 TEU（佔我們自有船舶總運力的83.0%）的38艘自有船舶中的28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五艘新船中的兩艘7,000 TEU的船舶預計於交付時已安裝洗滌器。於2024年3月，按船舶運力計，安裝洗滌器的行業平均水平為43.3%。

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，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）或當我們需要根據經過深思熟慮的長期船舶組合管理計劃升級我們的船舶時訂購或購置船舶。就新造船而言，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

---

## 業 務

---

解最新市場趨勢。就二手船而言，我們每週收集二手船交易的市場資料，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，我們新造船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艘新造船，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的新造船，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造船）23百萬美元至26百萬美元市價範圍。於2024年4月，我們訂購兩艘7,000 TEU的新造船，計劃自2026年起部署在亞洲－印度次大陸、亞洲－大洋洲及／或中東市場。此外，我們憑藉強大的經營現金產生能力，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。

### 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2023年12月31日，我們在全球共有22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、位於馬來西亞的三個辦事處、位於阿聯酋的一個辦事處及位於菲律賓的一個辦事處。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。我們亦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

---

### 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26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19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36年的管理經驗。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27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。

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2023年12月31日擁有43條全球航線服務的亞太地區行業領先公司。

### 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並探索其他市場機遇

根據德路里報告，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，按航運量計，亞太地區是過去30年全球貨櫃航運業中最大亦是增長最快的市場之一。《區域性自由貿易協定》(如RCEP及AFTA)亦促進亞洲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，我們旨在通過船舶配置優化及升級至更大更新的船舶，同時將其餘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。

---

## 業 務

---

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2024年交付的新造船來提高我們核心服務的頻率，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。

此外，我們計劃在其他表現出強勁、持久的需求並提供長期盈利能力的市場探索機遇。目前，我們看到中東及東非等若干市場的潛在增長，且我們正在考慮與其他承運人合作運營額外服務。例如，於2023年11月，我們以聯營航線服務的方式推出由大中華至東非（蒙巴薩及三蘭港）的新服務。於2024年4月，我們以聯營航線服務的方式推出由大中華至中東（傑貝阿里及蘇哈爾）的新服務及以艙位租賃安排的方式推出由東亞至中東（傑貝阿里及達曼）的新服務。

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。我們在不同地點的分行銷售團隊計劃將獲得更多BCO客戶，從而提升我們的市場佔有率及增加BCO貨物的比例，並減輕運費波動的影響，因為一般而言，我們認為直接與BCO客戶（而非通過貨運代理）交易時可建立客戶忠誠度，且BCO客戶在讚賞我們的服務質量後亦更傾向於與我們訂立長期合約。

### 繼續優化及升級我們的船舶及貨櫃組合

我們計劃繼續優化及升級我們的船舶及貨櫃組合，以進一步改善我們的成本結構。例如，隨著時間的推移，我們將交付的新造船可進一步增加我們自有船舶在整個船舶組合中的比例，長遠而言將有助於降低我們的成本水平。當有市場需求支持時，新造船亦可以增加我們的運力，或通過替換舊船來升級我們的船隊。

此外，船舶租賃是我們調整船隊規模的靈活方式，因為我們可以在有市場需求支持時選擇我們偏好的船舶類型和租期，或在我們有過剩運力的情況下在租約到期時歸還船舶。此外，當我們擁有過剩運力時，我們亦可處置自有船舶。通過上述方式，我們可以動態應對不斷變化的市場狀況，同時改善我們的成本結構。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。

---

## 業 務

---

例如，為積極優化我們的船舶組合以應對不利的市場狀況，自2023年初起，我們已處置10艘自有船舶，並歸還12艘租約已到期的租用船舶。同期，我們部署了12艘新造船，以替換和升級我們處置的部分自有船舶和我們歸還的租用船舶，實現了長期成本效益的利益，並變得更加環保及符合IMO規定等環境法規。截至最後實際可行日期，我們已訂購五艘7,000 TEU的船舶，其中三艘預期將於2024年6月至2024年11月期間交付，而其餘兩艘預期將分別於2026年及2027年交付。

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181,817 TEU的貨櫃，合約年期超過一年。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。我們亦計劃購買額外的特殊貨櫃，以滿足不斷增長的BCO客戶群的多樣化需求。我們擬將[編纂][編纂]的一部分用於購買新船及貨櫃、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]—[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。因此，我們計劃通過部署先進的信息技術解決方案，持續投資數字轉型，以改進我們所有分公司及辦公室之間的協調及溝通。

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、人力資源系統以及電子服務平台。此外，認識到人工智能(AI)、物聯網(IoT)及其他先進技術所帶來的巨大好處，我們致力於增加在該等領域的投資。我們目前正在與一家信譽良好的第三方技術提供商建立合作夥伴關係，證明我們於此方面的投入。該戰略聯盟旨在將AI驅動的客服機器人集成到我們的服務框架中，此舉有望

---

## 業 務

---

顯著改善我們的客戶互動和回應時間。再者，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。

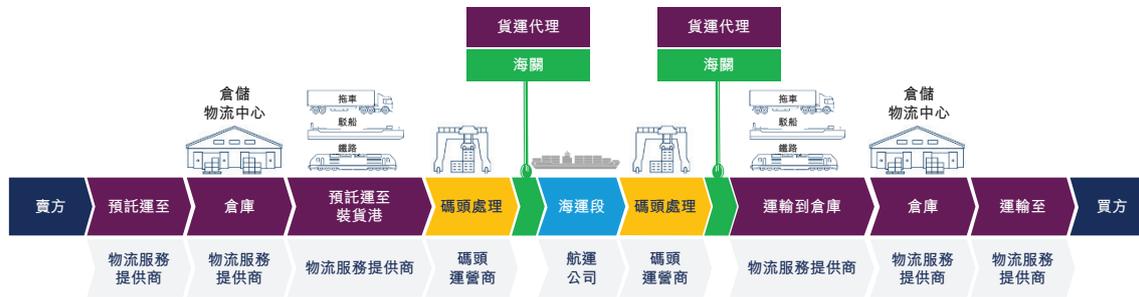
## 我們的貨櫃航運業務

### 我們的業務模式

貨櫃貨物的運輸首先需要從發貨人處運輸貨物。貨櫃貨物以各種方式（包括鐵路、卡車或駁船）從始發地運往港口。貨櫃貨物其後由在始發港裝載貨櫃的貨櫃船運往不同航運網絡下的目的港。於目的港卸貨後，貨櫃貨物通過各種方式運往其最終內陸目的地。根據德路里的資料，貨櫃航運為全球貿易的重要組成部分，因其提供其中一種運輸大量貨物最具成本效益的方式。

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、駁船運營商及倉儲公司）等參與者。

## 業 務



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－大洋洲及亞洲－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。

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。

我們的客戶獲取策略乃基於提供可靠及優質的航運服務，以滿足客戶多樣化及不斷變化的需求。我們通過專責及專業銷售團隊頻繁走訪，積極向潛在及現有客戶推廣我們的服務，該團隊接受過培訓以了解我們客戶的業務並提供量身定制的解決方案。我們亦參與需要大規模及長期航運合約的大型藍籌客戶的競爭性招標。我們通過提供卓越的服務質量以及定制的條款及條件保護其貨物。為擴展我們的業務，除開發新客戶外，我們可能會向現有客戶交叉銷售新的航運服務。

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；

---

## 業 務

---

- 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；
- 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。

---

## 業 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（包括中國交通運輸部（中國大陸）、交通部航港局（台灣）、國土交通省（日本）以及基礎設施、交通、區域發展及通訊部門（澳洲））報告新服務的推出情況；
- 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。

## 業 務

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2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們產生的收入分別為1,837.4百萬美元、2,443.5百萬美元及874.6百萬美元。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					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
提供貨櫃航運服務	1,716,389	93.4	2,301,578	94.2	801,727	91.7
其他貨櫃航運 相關服務	121,047	6.6	141,892	5.8	72,875	8.3
<b>總計</b>	<b>1,837,436</b>	<b>100.0</b>	<b>2,443,470</b>	<b>100.0</b>	<b>874,602</b>	<b>100.0</b>

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們分別經營34條、42條及43條航線服務。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－印度次大陸市場推出額外服務。截至2022年及2023年12月31日，我們分別經營42條及43條航線服務，保持相對穩定。截至2023年12月31日，我們擁有10條獨立服務、20條聯營航線服務及13條通過艙位互換安排經營的服務。此等服務覆蓋中國大陸、台灣、香港、日本、韓國、印尼、越南、柬埔寨、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、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2021年、2022年及2023年，我們的亞太地區總航運量分別為1,571,974 TEU、1,470,045 TEU及1,433,097 TEU，佔同期我們總航運量的99.3%、94.3%及97.7%。

---

## 業 務

---

### 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2023年12月31日，我們每週靠港354次，覆蓋亞太地區的45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，並通過聯營航線服務、艙位互換及艙位租賃安排與其他承運人合作。我們認為，由於聯營航線服務使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管理服務及滿足客戶需求的有利方法。當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。

## 業 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－大洋洲及亞洲－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					
	2021年		2022年		2023年	
	航運量	%	航運量	%	航運量	%
	(TEU, 百分比除外)					
<b>亞太地區</b>	1,571,974	99.3	1,470,045	94.3	1,433,097	97.7
大中華－北亞	447,856	28.3	421,127	27.0	398,900	27.2
大中華－東南亞	710,582	44.9	489,069	31.4	528,193	36.0
大中華	148,224	9.4	137,010	8.8	134,696	9.2
北亞及東南亞	110,238	7.0	74,563	4.8	113,992	7.8
亞洲－大洋洲	142,971	9.0	210,851	13.5	103,512	7.1
亞洲－印度次大陸	12,103	0.8	137,425	8.8	153,804	10.5
<b>跨太平洋<sup>(1)</sup></b>	11,600	0.7	72,392	4.6	–	–
<b>亞洲－歐洲<sup>(1)</sup></b>	–	–	11,364	0.7	11	0.0
<b>其他<sup>(2)</sup></b>	–	–	5,341	0.3	33,323	2.3
<b>總計</b>	<b>1,583,574</b>	<b>100.0</b>	<b>1,559,142</b>	<b>100.0</b>	<b>1,466,431</b>	<b>100.0</b>

附註：

- (1) 為應對影響跨太平洋及亞洲－歐洲市場長途服務的市場狀況（鑒於運費持續下降，部署尺寸較小的船舶變得利潤較低或甚至出現虧損），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。有關更多詳情，請參閱本節「－我們的貨櫃航運業務－我們的市場－跨太平洋」及「－我們的貨櫃航運業務－我們的市場－亞洲－歐洲」。
- (2) 其他主要包括連接大中華至中東（傑貝阿里）的貿易航線、連接大中華至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線及連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）、中東（傑貝阿里及哈里發）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					
	2021年		2022年		2023年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%
<b>亞太地區</b>	1,667,925	97.2	1,893,256	82.3	772,716	96.4
大中華－北亞	362,716	21.1	363,562	15.8	194,139	24.2
大中華－東南亞	592,486	34.5	476,007	20.7	247,909	30.9
大中華	98,065	5.7	91,466	4.0	61,368	7.7
北亞及東南亞	93,164	5.4	73,022	3.2	54,422	6.8
亞洲－大洋洲	478,141	27.9	628,639	27.3	99,364	12.4
亞洲－印度次大陸	43,353	2.6	260,560	11.3	115,514	14.4
<b>跨太平洋<sup>(1)</sup></b>	48,464	2.8	354,411	15.4	–	–
<b>亞洲－歐洲<sup>(1)</sup></b>	–	–	43,336	1.9	16	0.0
<b>其他<sup>(2)</sup></b>	–	–	10,575	0.5	28,995	3.6
<b>總計</b>	<b>1,716,389</b>	<b>100.0</b>	<b>2,301,578</b>	<b>100.0</b>	<b>801,727</b>	<b>100.0</b>

附註：

- (1) 為應對影響跨太平洋及亞洲－歐洲市場長途服務的市場狀況（鑒於運費持續下降，部署尺寸較小的船舶變得利潤較低或甚至出現虧損），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。有關更多詳情，請參閱本節「－我們的貨櫃航運業務－我們的市場－跨太平洋」及「－我們的貨櫃航運業務－我們的市場－亞洲－歐洲」。
- (2) 其他主要包括連接大中華至中東（傑貝阿里）的貿易航線、連接大中華至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線及連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）、中東（傑貝阿里及哈里發）至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線。

## 業 務

下表載列截至2023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	其他	總計
獨立服務	10	–	10
聯營航線服務	18	2	20
艙位互換安排	12	1	13
<b>總計</b>	<b>40</b>	<b>3</b>	<b>43</b>

截至2023年12月31日，我們的貨櫃航運網絡共覆蓋全球19個國家和地區、49個主要港口及43條航線服務。

截至2023年12月31日，我們貨櫃航運服務覆蓋：

- 中國大陸10個港口，每週靠港115次；
- 台灣三個港口，每週靠港33次；
- 香港一個港口，每週靠港29次；
- 日本七個港口，每週靠港42次；
- 韓國三個港口，每週靠港23次；
- 東盟國家12個港口，每週靠港81次；
- 印度次大陸六個港口，每週靠港22次；
- 阿聯酋兩個港口，每週靠港三次；
- 澳洲三個港口，每週靠港九次；及
- 東非兩個港口，每週靠港四次。

### 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－大洋洲及亞洲－印度次大陸市場。

## 業 務

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12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六。在亞太地區，截至2023年12月31日，我們在中國大陸、台灣、香港、日本、韓國、印尼、越南、柬埔寨、泰國、菲律賓、馬來西亞、新加坡、印度、巴基斯坦、斯里蘭卡及澳洲的港口靠港。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們分別經營33條、37條及40條亞太地區航線服務，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們在亞太地區的總航運量分別為1,571,974 TEU、1,470,045 TEU及1,433,097 TEU。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們自亞太地區產生的收入分別約為1,667.9百萬美元、1,893.3百萬美元及772.7百萬美元，分別佔同期總收入約97.2%、82.3%及96.4%。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們在亞太地區的平均運費分別為每TEU 1,061美元、每TEU 1,288美元及每TEU 539美元。

根據德路里報告，由於消費的強勁增長、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，按航運量計，亞太地區是過去30年最大亦是增長最快的市場之一。《區域性自由貿易協定》(如RCEP及AFTA)亦促進相關國家及地區之間的貿易量。於2018年至2023年，亞太地區貨櫃港口吞吐量按複合年增長率2.6%增長，並於2023年達到535.3百萬TEU，佔2023年全球貨櫃港口吞吐量的61.6%。

### 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2023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，包括二條獨立服務、兩條聯營航線服務及五條通過艙位互換安排的服務，每週靠港42次。該等服務的航程介乎每程六日至14日。截至2021年、2022年及2023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447,856 TEU、421,127 TEU及398,900 TEU，分別佔總貨櫃航運量的28.3%、27.0%及27.2%。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－大洋洲、亞洲－印度次大陸及跨太平洋市場)。2023年的航運量下跌主要是由於為應對不利的市場狀況，我們根據2023年新造船的預定交付情況，通過出租船舶、在租約到期時歸還租用船舶並出售自有船舶來管理我們的運力，這導致我們的運力下降，從而導致航運量下降。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們在大中華－北亞市場

---

## 業 務

---

的平均運費分別為每TEU 810美元、每TEU 863美元及每TEU 487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2021年、2022年及2023年12月31日，我們在大中華－北亞市場分別擁有11條、九條及九條航線服務。

截至2023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，我們有五條往返香港與關東地區的服務、六條往返香港與關西地區的服務以及兩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，我們有三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2023年就上海－日本航線及香港－日本航線每週分別提供七次航程及七次航程。在日本－台灣貿易航線及韓國－台灣貿易航線方面，我們在日本－台灣貿易航線提供六條航線服務及韓國－台灣貿易航線提供三條航線服務。

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12月，我們透過獨立經營或聯營航線服務經營五條從大灣區到日本的服務，就服務數量而言排名第二，我們透過獨立經營或聯營航線服務於上述五條航線服務中於大灣區及日本每週靠港47次，就於相關地區靠港次數而言排名第二。

根據德路里報告，北亞的貨櫃吞吐量由2018年的53.4百萬TEU增加至2023年的53.6百萬TEU，日本及韓國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；(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；及(iv)以從其他服務中往下級聯的較大型船舶取替較小型船舶，並擴展我們的聯營航線服務。

### 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。

## 業 務

截至2023年12月31日，我們在大中華－東南亞市場經營合共七條航線服務，包括兩條獨立服務、四條聯營航線服務及一條通過艙位互換安排經營的服務，每週靠港52次。該等服務的航程介乎每程兩日至21日。截至2021年、2022年及2023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710,582 TEU、489,069 TEU及528,193 TEU，分別佔總貨櫃航運量的44.9%、31.4%及36.0%。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－大洋洲、亞洲－印度次大陸及跨太平洋市場）。2023年的航運量增加主要是因為我們部署於2023年交付的新船舶，並於2023年下半年推出新服務，例如從大中華到施亞努、曼谷、林查班、胡志明、八打雁及馬尼拉的服務及從大中華到雅加達及泗水的服務，從而增加航運量。儘管如此，2023年的航運量增加部分被2023年運力減少所抵銷，因此，航運量減少主要是由於我們管理運力，包括出租船舶、在租約到期時歸還租用船舶及出售自有船舶。截至2021年、2022年及2023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 834美元、每TEU 973美元及每TEU 469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2021年、2022年及2023年12月31日，我們在大中華－東南亞市場分別經營13條、10條及七條航線服務。

截至2023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八個主要港口，包括馬尼拉、胡志明、海防、施亞努、曼谷、林查班、八打雁及蘇比克灣。截至2023年12月31日，我們提供三條沿香港、大灣區及馬尼拉貿易航線的服務。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，我們提供六條沿香港、大灣區及泰國貿易航線的服務，以及四條沿青島、上海、廈門、寧波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年第一季開始其營運，為馬尼拉大都會的客戶提供更直接及更優良的服務。

---

## 業 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12月，我們透過獨立經營或聯營航線服務於大灣區至菲律賓每週靠港10次，就於相關地區靠港次數而言排名第三。

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2018年的111.6百萬TEU增加至2023年的122.1百萬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；及(ii)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。

### 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2023年12月31日，我們在大中華市場經營一條獨立服務，每週靠港四次。該服務的航程為每程七日。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們在大中華市場的航運量分別為148,224 TEU、137,010 TEU及134,696 TEU，分別佔總貨櫃航運量的9.4%、8.8%及9.2%。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。於2023年，我們在大中華市場的航運量保持相對穩定。截至2021年、2022年及2023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 662美元、每TEU 668美元及每TEU 456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2021年、2022年及2023年12月31日，我們在大中華市場擁有一條航線服務。

---

## 業 務

---

截至2023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2023年，按貨櫃吞吐量計，在全球十大貨櫃港口中，九個位於亞洲，包括七個位於大中華。大中華的貨櫃吞吐量由2018年的262.5百萬TEU增加到2023年的310.6百萬TEU，複合年增長率為3.4%。於2023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58.0%。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。

### 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2023年12月31日，我們於北亞及東南亞市場經營合共13條航線服務，包括四條獨立服務、四條聯營航線服務及五條通過艙位互換安排經營的服務，每週靠港147次。該等服務的航程介乎每程14日至35日。至2021年、2022年及2023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110,238 TEU、74,563 TEU及113,992 TEU，分別佔總貨櫃航運量的7.0%、4.8%及7.8%。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—大洋洲、亞洲—印度次大陸及跨太平洋市場）。2023年的航運量增加主要是因為我們部署於2023年交付的新船舶，並推出新服務，例如從釜山到檳城及胡志明以及從釜山到雅加達及泗水的服務，從而增加航運量。儘管如此，2023年的航運量增加部分被2023年運力減少所抵銷，從而導致航運量下降，這主要是由於我們管理運力，包括出租船舶、在租約到期時歸還長期租用船舶及出售自有船舶。截至2021年、2022年及2023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 845美元、每TEU 979美元及每TEU 477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2021年、2022年及2023年12月31日，我們在北亞及東南亞市場分別經營五條、八條及13條航線服務。

---

## 業 務

---

截至2023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33個主要港口，包括大阪、神戶、名古屋、橫濱、東京、門司、基隆、台中、高雄、仁川、釜山、光陽、香港、廈門、南沙、蛇口、寧波、上海、大連、青島、天津、欽州、曼谷、林查班、馬尼拉、雅加達、泗水、胡志明、海防、巴生港、巴西古當、檳城及新加坡。我們每週提供一次往返日本、韓國及越南的直達服務，中途不經任何轉運，每週提供一次往返日本、馬來西亞及新加坡的直達服務，中途不經任何轉運，並且每週提供五次往返韓國、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2023年達到亞太地區的32.8%。北亞及東南亞的貨櫃吞吐量由2018年的164.9百萬TEU增加至2023年的175.7百萬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－大洋洲

我們的亞洲－大洋洲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－大洋洲市場提供貨櫃航運服務。我們於2023年8月暫停前往新西蘭的服務，主要是由於運費持續下降使我們的獨立服務在經濟上不合理。

截至2023年12月31日，我們在亞洲－大洋洲市場經營合共三條航線服務，包括一條獨立服務及兩條聯營航線服務，每週靠港25次。該等服務的航程為每程42日。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們在亞洲－大洋洲市場的總航運量分別為142,971 TEU、210,851 TEU及103,512 TEU，分別佔總貨櫃航運量的9.0%、13.5%及7.1%。2021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。2023年的運輸量減少主要是因為我們於2023年4月暫停一條前往澳洲的獨立服務以及於2023年8月暫停唯一一條前往新西蘭的服務，此乃由於運費持續下降，導致我們的獨立服務在經濟上不合理。由於我們靈活的運力分配機制，我們其後於2023年第四季度恢復一條前往澳洲的獨立服務，快速應對運費上漲及市場需求增加，這主要因碼頭工會罷工導致澳洲港口擁堵及運輸延遲所致。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的亞洲－大洋洲市場平均運費分

---

## 業 務

---

別為每TEU 3,344美元、每TEU 2,981美元及每TEU 960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2021年、2022年及2023年12月31日，我們在亞洲－大洋洲市場分別經營三條、四條及三條航線服務。

截至2023年12月31日，我們在亞洲－大洋洲市場的貨櫃航運網絡覆蓋區內10個主要港口，包括布里斯本、悉尼、墨爾本、蛇口、寧波、上海、青島、南沙、香港及高雄。我們通過頻繁的服務，連接亞洲－大洋洲市場與大中華市場的主要港口。

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12月，我們透過獨立服務或聯營航線服務經營三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，我們透過獨立服務或聯營航線服務於上述三條航線服務中於大灣區及大洋洲每週靠港19次，就於相關地區靠港次數而言排名第三。

根據德路里報告，大洋洲國家整體港口吞吐量預計於2023年至2028年將以3.5%的複合年增長率增長。為發展大洋洲市場，我們計劃：(i)經營連接亞洲至東澳洲及西澳洲的新服務；及(ii)以較大型船舶取替較小型船舶。

### 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2023年12月31日，我們在亞洲－印度次大陸市場擁有合共七條航線服務，包括六條聯營航線服務及一條通過艙位互換安排經營的服務，每週靠港70次。該等服務的航程介乎每程35日至49日。截至2021年、2022年及2023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12,103 TEU、137,425 TEU及153,804 TEU，分別佔總貨櫃航運量的0.8%、8.8%及10.5%。2021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。2023年的航運量進一步增加主要是因為我們推出從東亞到東印度的新服務。截至2021年、2022年及2023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 3,582美元、每TEU 1,896美元及每TEU 751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」。

## 業 務

截至2023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19個主要港口，包括胡志明、巴生西港、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，於2023年12月，我們透過獨立服務或聯營航線服務經營五條從大灣區到印度的服務，就服務數量而言排名第三，以服務強勁的市場需求，我們透過獨立服務或聯營航線服務於上述五條航線服務中於大灣區及印度每週靠港21次，就於相關地區靠港次數而言排名第三。

根據德路里報告，印度次大陸國家的貨櫃吞吐量由2018年的30.1百萬TEU增加至2023年的35.1百萬TEU，複合年增長率為3.2%，預計2023年至2028年將以5.4%的複合年增長率增長。為持續發展亞洲－印度次大陸市場，我們計劃：(i)在我們全新的7,000 TEU船舶預計將於2024年交付時以7,000 TEU的船舶替代介乎2,500 TEU至5,000 TEU的較小型船舶；及(ii)探索聯營航線服務及與其他承運人互換艙位的機會，以增加航運服務班次。

### 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。根據德路里報告，於2022年12月，跨太平洋市場的平均船舶規模約為9,000 TEU。倘跨太平洋運費維持在高水平時，尺寸較小的船舶會進入市場，因為彼等亦能實現盈利。然而，當運費下降至某點時，尺寸較小的船舶的利潤將會下降或甚至出現虧損，因為其單位成本通常高於大型船舶。為應對影響於跨太平洋市場服務的運費下降問題，我們於2022年12月決定暫停跨太平洋市場的服務（一般為通過我們1,800至6,000 TEU的船舶運營），而跨太平洋市場的所有服務已於2023年2月暫停。

於2023年2月暫停前，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、2022年及2023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、72,392 TEU及零，分別佔總貨櫃航運量的0.7%、4.6%及零。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們在跨太平洋市場的平均運費分別為每TEU 4,178美元、每TEU 4,896美元及零。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

## 業 務

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。

於2023年2月暫停前，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。

### 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。根據德路里報告，於2022年12月，亞洲－歐洲市場的平均船舶規模約為16,000 TEU。倘亞洲－歐洲運費維持在高水平時，尺寸較小的船舶會進入市場，因為彼等亦能實現盈利。然而，當運費下降至某點時，12,000 TEU以下的船舶的利潤將會下降或甚至出現虧損，因為其單位成本通常高於大型船舶。為應對影響於亞洲－歐洲市場服務的運費下降問題，我們於2022年12月決定暫停亞洲－歐洲市場的服務（通過德翔新加坡輪運營，其運力為4,331 TEU），而亞洲－歐洲市場的服務已於2023年3月暫停。

於2023年3月暫停前，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，每週靠港八次。該服務的航程為每程約70日。截至2022年及2023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及11 TEU，分別佔總貨櫃航運量的不到1.0%。截至2022年及2023年12月31日止年度，我們在亞洲－歐洲市場的平均運費分別為每TEU 3,813美元及每TEU 1,455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」。

---

## 業 務

---

於2023年3月暫停前，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連接大中華至中東(傑貝阿里)的貿易航線、連接大中華至東非(蒙巴薩及三蘭港)的貿易航線及連接印度(尼赫魯港及穆恩德拉)、中東(傑貝阿里及哈里發)至東非(蒙巴薩及三蘭港)的貿易航線。截至2023年12月31日，我們在其他市場經營兩條聯營航線服務及一條通過艙位互換安排的服務，每週靠港21次。截至2022年及2023年12月31日止年度，我們在其他市場的總航運量為5,341 TEU及33,323 TEU，分別佔我們總貨櫃航運量不到1.0%及2.3%。

### 我們的船隊

我們根據現行市況積極管理我們的運力。我們可以通過多種方式管理我們的額外運力，例如出售我們的自有船舶、在租約到期時歸還租用船舶或出租我們的自有船舶或租用船舶。

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們船隊的總運力(不包括我們出租的任何船舶)分別為97,945 TEU、109,947 TEU及89,818 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(不包括我們出租的任何船舶)接近100%。根據德路里報告，我們自有船舶的使用率(按船舶營運天數佔相關期間我們擁有船舶擁有權的總天數的百分比計算)及我們租用船舶的使用率(按船舶營運天數佔相關期間出租天數的百分比計算)的計算方法符合行業慣例。

## 業 務

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）（不包括我們出租的任何船舶）：

	截至12月31日								
	2021年			2022年			2023年		
	船舶數量	估總運力		船舶數量	估總運力		船舶數量	估總運力	
		運力	的百分比		運力	的百分比		運力	的百分比
	TEU	%		TEU	%		TEU	%	
自有船舶	25	63,503	64.8	31	75,720	68.9	32	68,897	76.7
租用船舶	25	34,442	35.2	19	34,227	31.1	11	20,921	23.3
— 長期	11	17,622	18.0	14	29,016	26.4	3	8,879	9.9
— 短期	14	16,820	17.2	5	5,211	4.7	8	12,042	13.4
<b>總計</b>	<b>50</b>	<b>97,945</b>	<b>100.0</b>	<b>50</b>	<b>109,947</b>	<b>100.0</b>	<b>43</b>	<b>89,818</b>	<b>100.0</b>

我們的船舶組合多樣化，包括自有船舶及租用船舶，這使我們能夠更靈活地調整我們的船舶組合，並根據市場狀況及我們的經營模式快速調整運力。於往績記錄期間，我們增加自有船舶的數量，原因是我們認為，因自有船舶不受任何明定租期及租船費率波動所規限，故與租用船舶相比，自有船舶長遠而言將為我們的業務提供更穩定的支持，並在長遠而言幫助我們實現較低的成本水平。

於2021年至2023年，我們自有船舶的數量及運力增加乃由於新造船交付，部分被於往績記錄期間出售自有船舶所抵銷。於2021年至2023年，我們的租用船舶數量及運力減少，乃由於我們於租約到期時歸還了若干租用船舶。

截至最後實際可行日期，我們經營的船隊共有44艘船舶（不包括我們出租的任何船舶），總運力為106,379 TEU，其中35艘為自有船舶及九艘為租用船舶。

## 業 務

下表載列截至2023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（不包括我們出租的任何船舶）：

	截至2023年12月31日			
	船舶數量	佔船舶總數 的百分比	運力 TEU	佔總運力的 百分比 %
1,000至2,000 TEU	30	69.8	46,209	51.4
2,000至4,000 TEU	9	20.9	25,432	28.3
4,000 TEU以上	4	9.3	18,177	20.2
<b>總計</b>	<b>43</b>	<b>100.0</b>	<b>89,818</b>	<b>100.0</b>

### 添置船舶及相關程序

我們可以通過購買或租用來增加船舶。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年或25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，方法是將二手船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歸還租用船舶，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。
-------	---

---

## 業 務

---

- 購置二手船： 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。
- 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

我們自有船舶的生命週期有數個關鍵階段，包括下單、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。

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 <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup>	2,693	馬紹爾群島	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。

(2) 德翔南沙輪的船旗於2022年9月由香港更改為馬紹爾群島。

## 業 務

截至2023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. 德翔高雄輪	1,787	馬紹爾群島	2017年11月21日
3. 德翔大阪輪 <sup>(1)</sup>	1,787	馬紹爾群島	2018年1月22日
4. 德翔釜山輪	1,787	香港	2019年12月27日
5. 德翔青島輪 <sup>(1)</sup>	1,787	馬紹爾群島	2019年10月28日
6. 德翔東京輪	1,787	馬紹爾群島	2017年9月8日
7. 德翔神戶輪	1,081	香港	2020年7月9日
8. 德翔寧波輪	4,253	馬紹爾群島	2020年12月4日
9. 德翔深圳輪	1,081	香港	2020年5月29日
10. 德翔新加坡輪	4,331	馬紹爾群島	2020年1月31日
11. 德翔大連輪	2,741	馬紹爾群島	2021年12月3日
12. 德翔胡志明輪	2,693	香港	2021年9月15日
13. 德翔光陽輪	1,756	馬紹爾群島	2021年7月19日
14. 德翔南沙輪 <sup>(2)</sup>	2,693	馬紹爾群島	2021年7月20日
15. 德翔雪梨輪	4,957	馬紹爾群島	2021年3月24日
16. 德翔名古屋輪	1,909	馬紹爾群島	2022年4月8日
17. 德翔廈門輪	1,909	馬紹爾群島	2022年7月8日
18. 德翔天津輪	1,909	馬紹爾群島	2022年8月22日
19. 德翔雅加達輪	1,909	馬紹爾群島	2022年9月23日
20. 德翔廣州輪	1,909	馬紹爾群島	2022年11月17日
21. 德翔蛇口輪	2,693	馬紹爾群島	2022年12月19日
22. 德翔馬尾輪	1,182	馬紹爾群島	2023年3月6日
23. 德翔千葉輪	1,182	馬紹爾群島	2023年8月3日
24. 德翔仁川輪	1,182	馬紹爾群島	2023年7月7日
25. 德翔溫哥華輪	2,954	馬紹爾群島	2023年7月25日
26. 德翔博多輪	1,182	馬紹爾群島	2023年8月15日
27. 德翔他科馬輪	2,954	馬紹爾群島	2023年8月17日
28. 德翔墨爾本輪	2,954	馬紹爾群島	2023年9月8日
29. 德翔連雲港輪	1,182	馬紹爾群島	2023年8月22日
30. 德翔柔佛輪	1,182	馬紹爾群島	2023年11月3日
31. 德翔清奈輪	2,954	馬紹爾群島	2023年11月9日
32. 德翔蒙德拉輪	2,954	馬紹爾群島	2023年10月8日
33. 德翔檳城輪	1,182	馬紹爾群島	2023年11月21日

附註：

- (1) 由於安裝洗滌器，德翔大阪輪及德翔青島輪的運力分別於2022年及2023年由1,808 TEU減少至1,787 TEU。
- (2) 德翔南沙輪於截至2023年12月31日出租。有關更多詳情，請參閱下表所載列我們於往績記錄期間出租船舶的若干資料概要。

## 業 務

下表載列截至最後實際可行日期每艘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	6.8年	14.2年 / 將於2038年報廢	短途	大中華 - 北亞市場
2. 德翔高雄輪	1,787	6.5年	14.5年 / 將於2038年報廢	短途	大中華 - 東南亞市場
3. 德翔大阪輪 <sup>(2)</sup>	1,787	6.3年	14.7年 / 將於2039年報廢	短途	大中華 - 東南亞市場
4. 德翔釜山輪	1,787	4.4年	16.6年 / 將於2040年報廢	短途	北亞及東南亞市場
5. 德翔青島輪 <sup>(2)</sup>	1,787	4.6年	16.4年 / 將於2040年報廢	短途	北亞及東南亞市場
6. 德翔東京輪	1,787	6.7年	14.3年 / 將於2038年報廢	短途	大中華 - 東南亞市場
7. 德翔神戶輪	1,081	3.9年	17.1年 / 將於2041年報廢	短途	北亞及東南亞市場
8. 德翔寧波輪	4,253	18.4年	2.6年 / 將於2027年報廢	中長途	亞洲 - 印度次大陸市場
9. 德翔深圳輪	1,081	4.0年	17.0年 / 將於2041年報廢	短途	北亞及東南亞市場
10. 德翔新加坡輪	4,331	14.4年	6.6年 / 將於2031年報廢	中長途	其他
11. 德翔大連輪 <sup>(6)</sup>	2,741	17.4年	3.6年 / 將於2028年報廢	中長途	轉租
12. 德翔胡志明輪	2,693	2.7年	18.3年 / 將於2042年報廢	中長途	其他
13. 德翔光陽輪	1,756	6.4年	14.6年 / 將於2039年報廢	中長途	其他

## 業 務

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	
				長途服務	指定市場
14. 德翔南沙輪 <sup>(6)</sup>	2,693	2.8年	18.2年／將於2042年報廢	短途	轉租
15. 德翔雪梨輪	4,957	11.4年	9.6年／將於2034年報廢	中長途	亞洲－大洋洲市場
16. 德翔名古屋輪	1,909	2.1年	22.9年／將於2047年報廢	短途	北亞及東南亞市場
17. 德翔雅加達輪	1,909	1.7年	23.3年／將於2047年報廢	短途	北亞及東南亞市場
18. 德翔廈門輪	1,909	1.9年	23.1年／將於2047年報廢	短途	大中華－東南亞市場
19. 德翔天津輪	1,909	1.7年	23.3年／將於2047年報廢	短途	大中華－東南亞市場
20. 德翔廣州輪	1,909	1.5年	23.5年／將於2047年報廢	短途	北亞及東南亞市場
21. 德翔蛇口輪	2,693	1.4年	23.6年／將於2047年報廢	中長途	其他
22. 德翔馬尾輪	1,182	1.2年	23.8年／將於2048年報廢	短途	大中華－東南亞市場
23. 德翔千葉輪	1,182	0.8年	24.2年／將於2048年報廢	短途	北亞及東南亞市場
24. 德翔仁川輪	1,182	0.9年	24.1年／將於2048年報廢	短途	北亞及東南亞市場
25. 德翔溫哥華輪	2,954	0.8年	24.2年／將於2048年報廢	中長途	亞洲－印度次大陸市場
26. 德翔博多輪	1,182	0.8年	24.2年／將於2048年報廢	短途	北亞及東南亞市場
27. 德翔他科馬輪	2,954	0.8年	24.2年／將於2048年報廢	短途	北亞及東南亞市場

## 業 務

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	
28. 德翔連雲港輪	1,182	0.7年	24.3年／將於2048年報廢	短途	北亞及東南亞市場
29. 德翔墨爾本輪	2,954	0.7年	24.3年／將於2048年報廢	中長途	其他
30. 德翔蒙德拉輪	2,954	0.6年	24.4年／將於2048年報廢	短途	北亞及東南亞市場
31. 德翔柔佛輪	1,182	0.5年	24.5年／將於2048年報廢	短途	大中華－東南亞市場
32. 德翔清奈輪	2,954	0.5年	24.5年／將於2048年報廢	中長途	亞洲－大洋洲市場
33. 德翔檳城輪	1,182	0.5年	24.5年／將於2048年報廢	短途	北亞及東南亞市場
34. 德翔可倫坡輪	2,954	0.3年	24.7年／將於2049年報廢	中長途	其他
35. 德翔泗水輪	1,182	0.3年	24.7年／將於2049年報廢	短途	大中華－東南亞市場
36. 德翔上海輪 <sup>(3)(6)</sup>	7,092	0.2年	24.8年／將於2049年報廢	中長途	轉租
37. 德翔基隆輪 <sup>(4)</sup>	7,092	0.1年	24.9年／將於2049年報廢	中長途	亞洲－印度次大陸市場
38. 德翔香港輪 <sup>(5)</sup>	7,092	0.1年	24.9年／將於2049年報廢	中長途	亞洲－印度次大陸市場

*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。
- (3) 該船舶名稱原先定為德翔鹿特丹輪，隨後於其交付後將更名為德翔上海輪。我們擁有與德翔上海輪同名的船舶，該船舶於2023年出售。

## 業 務

- (4) 該船舶名稱原先定為德翔喀拉蚩輪，隨後於其交付後將更名為德翔基隆輪。
- (5) 該船舶名稱原先定為德翔漢堡輪，隨後於其交付後將更名為德翔香港輪。我們擁有與德翔香港輪同名的船舶，該船舶於2023年出售。
- (6) 德翔大連輪、德翔南沙輪及德翔上海輪於截至最後實際可行日期出租。

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	指定用途	售價／付款情況
1. 德翔杜拜輪 <sup>(1)</sup>	7,000	2024年6月	計劃出租，並正在與另一承運人就一份短期租約進行磋商，租約到期後，我們計劃於2024年底在連接中東的聯營航線服務中部署	74.6百萬美元／已付29.8百萬美元
2. KOTA CALLAO <sup>(2)</sup>	7,000	2024年8月	計劃出租，並正在與另一承運人就一份長期租約進行磋商	77.9百萬美元／已付31.2百萬美元
3. KOTA VALPARAISO <sup>(3)</sup>	7,000	2024年11月	計劃出租，並正在與另一承運人就一份長期租約進行磋商	74.6百萬美元／已付14.9百萬美元

## 業 務

新船舶名稱	運力(TEU)	預計交付時間	指定用途	售價／付款情況
4. 待定	7,000	2026年6月	亞洲－印度次大陸市場、 亞洲－大洋洲及／或 中東市場	88.8百萬美元／ 已付零元
5. 待定	7,000	2027年4月	亞洲－印度次大陸市場、 亞洲－大洋洲及／或 中東市場	88.8百萬美元／ 已付零元

*附註：*

- (1) 該船舶名稱原先定為德翔紐約輪，隨後將於其交付後更名為德翔杜拜輪。我們擁有與德翔杜拜輪同名的船舶，該船舶於2023年出售。
- (2) 該船舶名稱原先定為德翔倫敦輪，隨後將於其交付後更名為KOTA CALLAO。
- (3) 該船舶名稱原先定為德翔長島輪，隨後將於其交付後更名為KOTA VALPARAISO。

## 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：

**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，前稱: MARCLIFF	1,049	安提瓜和巴布達
9. PACANDA，前稱: 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 <sup>(1)</sup>	1,738	利比里亞
16. HANSA DUBURG <sup>(1)</sup>	1,738	馬耳他
17. HANSA AUGSBURG <sup>(1)</sup>	1,738	利比里亞
18. MILLENNIUM BRIGHT	1,708	巴拿馬
19. 德翔台中輪	2,535	台灣

**截至2023年12月31日：**

租用船舶名稱	運力(TEU)	船旗
1. OPTIMA	1,024	巴哈馬
2. HALCYON	1,102	巴哈馬
3. SKY CHALLENGE	1,891	韓國
4. ULTIMA	1,103	巴哈馬
5. HANSA FRESENBURG <sup>(1)</sup>	1,738	利比里亞
6. HANSA DUBURG <sup>(1)</sup>	1,738	馬耳他
7. HANSA AUGSBURG <sup>(1)</sup>	1,738	利比里亞
8. MILLENNIUM BRIGHT	1,708	巴拿馬
9. WHITE DRAGON	1,708	新加坡
10. 中谷濟南輪	4,636	中國
11. TEH TAICHUNG，前稱德翔台中輪	2,535	馬紹爾群島

## 業 務

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。

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(TEU)	合約租期	每日合約 租船費率	市場
1. ULTIMA	1,103	最短期限：2021年10月15日至2024年9月15日 最長期限：2021年10月15日至2024年10月15日	20,000美元	大中華－北亞市場
2. HALCYON	1,102	最短期限：2022年5月29日至2024年5月29日 最長期限：2022年5月29日至2024年7月29日	33,000美元	大中華－北亞市場
3. HANSA FRESENBURG <sup>(2)</sup>	1,738	最短期限：2021年9月10日至2024年9月10日 最長期限：2021年9月10日至2024年11月10日	28,500美元	大中華市場
4. HANSA DUBURG <sup>(2)</sup>	1,738	最短期限：2021年9月17日至2024年9月17日 最長期限：2021年9月17日至2024年11月17日	28,000美元	大中華－ 東南亞市場
5. HANSA AUGSBURG <sup>(2)</sup>	1,738	最短期限：2021年10月8日至2024年10月8日 最長期限：2021年10月8日至2024年12月8日	28,000美元	大中華－ 東南亞市場
6. MILLENNIUM BRIGHT	1,708	最短期限：2022年4月10日至2025年4月10日 最長期限：2022年4月10日至2025年6月10日	34,000美元	北亞及東南亞市場
7. TEH TAICHUNG	2,535	2023年5月16日至2025年9月1日	40,000美元	大中華－北亞市場
8. 中谷濟南輪	4,636	最短期限：2023年10月10日至2024年6月10日 最長期限：2023年10月10日至2024年8月10日	30,800美元	亞洲－ 印度次大陸市場

## 業 務

船舶名稱	運力(TEU)	合約租期	每日合約	
			租船費率	市場
9. CSL MANHATTAN <sup>(3)</sup>	5,043	最短期限：2024年1月16日至2024年4月9日 最長期限：2024年1月16日至2024年7月30日	17,500美元	轉租
10. ESL DACHAN BAY	5,605	最短期限：2024年3月29日至2025年3月29日 最長期限：2024年3月29日至2026年3月29日	34,500美元	亞洲－ 印度次大陸市場

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。
- (3) CSL MANHATTAN於截至最後實際可行日期出租。

於往績記錄期間，我們根據運力需求及市場租船費率出租部分自有及租用船舶。下表載列我們於往績記錄期間出租船舶的若干資料概要：

船舶名稱(自有／租用)	運力		合約租期	每日合約 租船費率
	(TEU)	船旗		
1. OKEE Piper (租用)	1,049	安提瓜和巴布達	最短期限： 2023年5月30日至2023年10月31日 最長期限： 2023年5月30日至2023年11月5日	13,500美元
2. CONSIGNIA (租用)	1,091	馬紹爾群島	最短期限： 2023年5月27日至2023年8月25日 最長期限： 2023年5月27日至2023年9月2日	12,800美元
3. OPTIMA (租用)	1,024	巴哈馬	最短期限： 2023年6月22日至2023年10月25日 最長期限： 2023年6月22日至2023年11月25日	13,500美元
4. 德翔南沙輪(自有)	2,693	馬紹爾群島	最短期限： 2023年10月17日至2024年4月17日 最長期限： 2023年10月17日至2024年6月17日	17,600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 租船費率
5. PACANDA，前稱 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
6. 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
7. 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
8. 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
9. 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
10. 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
11. 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
12. 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
13. 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
14. 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 租船費率
15. 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
16. 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
17. 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
18. 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
19. 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
20. 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
21. 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
22. 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
23. 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

下表載列截至最後實際可行日期我們出租船舶的若干資料概要：

船舶名稱(自有／租用)	船舶名稱 運力 (TEU)	船旗	合約租期	每日合約 租船費率
1. 德翔大連輪(自有)	2,741	馬紹爾群島	最短期限：2024年5月13日至2025年5月13日 最長期限：2024年5月13日至2025年9月13日	17,250美元
2. 德翔南沙輪(自有)	2,693	馬紹爾群島	最短期限：2023年10月17日至2024年4月17日 最長期限：2023年10月17日至2024年6月17日	17,600美元
3. CSL MANHATTAN(租用)	5,043	利比里亞	最短期限：2024年2月26日至2024年5月16日 最長期限：2024年2月26日至2024年6月15日	22,950美元
4. 德翔上海輪(自有)	7,092	馬紹爾群島	最短期限：2024年3月27日至2025年3月26日 最長期限：2024年3月27日至2026年3月26日	49,500美元

截至2023年12月31日，我們自有船舶的平均船齡約為3.7年。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們自船舶供應商產生的船舶採購額分別為369.5百萬美元、237.1百萬美元及335.6百萬美元，所有船舶供應商均為獨立第三方。截至最後實際可行日期，我們已訂購五艘7,000 TEU的船舶，其中三艘預期將於2024年6月至2024年11月期間交付，而其餘兩艘預期將分別於2026年及2027年交付。根據我們的新造船交付時間表，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。我們通常購買速度至少為18海里／小時的船舶，及就二手船而言，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，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。就新造船而言，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。就二手船而言，我們每週收集二手船交易的市場信息，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，新造船及二手船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。

---

## 業 務

---

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]」。

### 船舶運力管理

我們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) 我們可能會部署新船舶以升級尺寸較小或較舊的船舶，或部署在我們推出的新服務中。通過升級，被取替的船舶可能會被級聯至其他服務，以取替尺寸更小或更舊的船舶，這有助於降低我們的單位運營成本。我們載列以下部分示例，說明我們自2023年以來的新船舶部署。
- 我們於2024年4月在亞洲—印度次大陸市場部署兩艘新船舶德翔基隆輪及德翔香港輪，各自的運力為7,092 TEU，取替運力分別為4,331 TEU及4,253 TEU的德翔新加坡輪及德翔寧波輪。德翔新加坡輪其後往下級聯至新推出往來東亞及中東的聯營航線服務，而我們計劃出租德翔寧波輪。
  - 我們在新的聯營航線服務中部署五艘於2023年交付的2,900 TEU的新船舶，包括2023年7月在北亞及東南亞市場的一條聯營航線服務、分別於2023年8月及於2023年9月在亞洲—印度次大陸市場的兩條聯營航線服務、2023年10月在大中華—東南亞市場的一條聯營航線服務及2023年11月往來東亞及東非的一條聯營航線服務。此外，於2024年3月，我們部署一艘於2024年1月交付的2,900 TEU的新船舶，以取替大中華—北亞市場的一艘1,800 TEU船舶。被取替的1,800 TEU船舶被級聯以取替於北亞及東南亞市場的一艘1,100 TEU船舶，而該1,100 TEU的船舶被進一步級聯至其他服務。
  - 我們向亞太地區大中華—北亞、大中華—東南亞及北亞以及東南亞市場的服務部署七艘於2023年交付的1,182 TEU的新船舶，以取替我們在租約到期後歸還的租用船舶。

有關截至最後實際可行日期，我們訂購及將交付的新船舶部署的進一步詳情，請參閱「—我們的貨櫃航運業務—我們的船隊—我們的船隊概況」。

## 業 務

(b) 為應對貨櫃航運業的任何市場低迷，我們已採取多項措施以減輕由此產生的影響：

(i) 我們可通過調整若干受到不利影響的服務的頻率或暫時停止服務來重新分配我們服務中的船舶，並且我們可以(A)考慮不同市場的需求波動調整船舶部署。例如，我們於2023年重新部署受影響的長途服務的船舶，以支持亞太地區（包括大中華－東南亞及北亞－東南亞市場），(B)將我們的大型船舶出租，或(C)通過跳過某些港口或整個航程，在我們的部分服務中實施空航。例如：

- 我們將亞洲－澳洲市場的三條航線服務頻率從2022年11月的每月11次航程減少至2023年2月的每月八次航程；
- 我們分別於2023年2月及3月暫停跨太平洋及亞洲－歐洲市場的服務；及
- 我們於2023年8月暫停前往新西蘭的獨立服務；及
- 於2024年3月，我們將2024年3月交付的其中一艘7,000 TEU新造船租予承運人，並同時向同一承運人租用一艘5,605 TEU船舶。我們將租用的5,605 TEU船舶部署在亞洲－印度次大陸市場，與我們在該市場經營類似尺寸船舶的聯營航線服務合作夥伴保持一致。

(ii) 我們透過出售自有船舶或在租約到期時歸還租用船舶來管理我們的運力。例如，自2023年初以來，我們出售部分自有船舶，並在租約到期時歸還若干租用船舶，詳情載於下表：

自有船舶名稱	運力(TEU)	交付日期
德翔橫濱輪	1,096	2023年3月24日
德翔上海輪	1,096	2023年3月31日
德翔門司輪	962	2023年4月18日
德翔馬尼拉輪	2,553	2023年3月23日
德翔杜拜輪	6,310	2023年3月22日
德翔孟買輪	5,683	2023年4月17日
德翔香港輪	1,578	2023年5月10日
德翔海防輪	1,756	2023年7月6日

## 業 務

自有船舶名稱	運力(TEU)	交付日期
德翔林查班輪	1,756	2023年8月29日
德翔巴生輪	4,363	2023年9月8日

附註：

- (1) 出售該等自有船舶所產生的總收益為34.4百萬美元，相當於截至協議日期每艘船舶銷售價格超過賬面淨值的差額總和，扣除應付予相關經紀人的佣金。

租用船舶名稱	運力(TEU)	歸還日期
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
INTRA BHUM	958	2023年4月30日
HYPERION	1,102	2023年5月6日
ORTOLAN EPSILON	987	2023年7月6日
DEVON	1,118	2023年7月18日
CONSIGNIA	1,091	2023年9月6日
CONTSHIP UNO	1,118	2023年9月30日
OKEE PIPER	1,049	2023年10月29日
PACANDA	1,049	2023年10月31日

我們訂購的新船可用於升級我們的船隊。我們預期我們的平均運營成本將因以新船舶取代舊船舶而降低，因為(i)大型船舶的單位成本相比小型船舶普遍較低，及(ii)較新的船舶普遍較類似大小的舊船舶消耗更少燃料。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，我們擁有七艘船齡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10艘租用船舶，其租約可能於2025年底到期。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

### 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駐船船員，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2023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660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2021年、2022年及2023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4.2%、4.8%及3.3%。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) 管理我們的自有船舶和駐船船員，包括船員管理、技術管理等。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2023年為全球第四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。我們在知悉船隊管理公司B的母公司V. Group為2022年在管船舶數量方面全球排名前五的船隊管理公司之一的情況下與其接洽。下表載列我們與船舶管理公司B訂立的船舶管理協議的主要條款：

**年期：** 一年。

**船員管理：** 船舶管理公司B應：(i) 篩選及委聘船員，包括處理薪資安排、退休金管理及其他強制性費用(如適用)；(ii) 確保符合船旗國法律對船員職級、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B應：(i) 確保船舶符合船旗國法律的要求；(ii) 確保遵守ISPS規則及ISM規則；(iii) 提供適任的人員監管船舶的維護及整體效益；(iv) 按與我們同意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；(v) 安排提供必要庫存、備件、飲食、供應及服務；及(vi) 於有需要時不時委任驗船師及技術顧問。

---

## 業 務

---

- 年度管理費：** 年度管理費須於每個曆月中旬按月等額分期支付，首期於船舶管理協議開始時支付。管理費須每年檢討。
- 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：** 該協議並無規定任何自動或續約期限。我們將與船舶管理公司B進行談判，以尋求在期限結束前至少兩個月續約協議。我們預計與船舶管理公司B續約協議不會有任何重大障礙。

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，除德勝航運外，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，我們其中八艘租用船舶合約年期超過一年。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2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們租用船舶的船舶成本（主要包括租船租金成本（包括就短期（一年或以下）租用船舶支出的租船租金成本及就長期租用船舶資本化的租船租金成本））分別約為155.9百萬美元、253.2百萬美元及168.1百萬美元。

---

## 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：

<b>年期：</b>	一年以下至三年。
<b>租金：</b>	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。
<b>交付及重新交付：</b>	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。
<b>其他費用：</b>	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。
<b>終止：</b>	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)。
<b>續約：</b>	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2023年12月31日，我們已與22家承運人訂立聯營航線服務安排並與九家承運人訂立艙位互換安排，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、韓國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					
	2021年		2022年		2023年	
	航運量	%	航運量	%	航運量	%
	<i>(TEU, 百分比除外)</i>					
獨立服務	804,562	50.7	811,902	52.1	710,293	48.5
聯營航線服務	636,213	40.2	655,897	42.1	647,126	44.1
艙位互換安排	135,626	8.6	83,793	5.4	108,811	7.4
艙位租賃安排	7,173	0.5	7,550	0.5	201	0.0
<b>總計</b>	<b>1,583,574</b>	<b>100.0</b>	<b>1,559,142</b>	<b>100.0</b>	<b>1,466,431</b>	<b>100.0</b>

於2022年，獨立服務貢獻的航運量增加，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—大洋洲及跨太平洋市場的長途獨立服務。於2022年，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）。於2023年，獨立服務貢獻的航運量減少，主要是因為我們於2023年4月暫停了一條前往澳洲的獨立服務（儘管其後於2023年第四季度恢復），並於2023年8月暫停了唯一一條前往新西蘭的航線服務，原因是運費持續下降，使我們的獨立服務在經濟上不合理。於2023年，我們的聯合航線服務貢獻的航運量減少，主要是因為我們減少運力以應對不利的市場狀況，從而暫停我們在跨太平洋及亞洲—歐洲市場的聯營航線服務以及亞太地區的部分聯營航線服務，部分被通過聯營航

## 業 務

線服務推出的新服務（如通過聯營航線服務推出的從東亞到東印度的服務，我們於當中部署了於2023年交付的部分新造船）所抵銷。於2023年，我們的艙位互換安排貢獻的航運量增加，主要是因為我們於2023年推出新的聯營航線服務，當中我們使用艙位與其他承運人進行交換。於2023年，艙位租賃安排貢獻的航運量減少，主要是因為我們通過艙位租賃安排將從東亞至中東的服務改為一條聯營航線服務。

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舶的貨櫃艙位。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，我們在特定期間內（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，我們訂約在特定期間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

---

我們與其他承運人的安排的關鍵風險主要包括合約糾紛、違反及違約，其可能導致法律責任、財務損失或運營中斷。倘承運人違反合約，我們可根據合約尋求補救措施。此外，我們亦可以在市場上尋找替代業務合作夥伴。於往績記錄期間，我們通常與我們的業務合作夥伴保持良好關係。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－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」。

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2021年、2022年及2023年12月31日，我們分別有11條、19條及20條聯營航線服務，該等航綫大部分圍繞亞太地區，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，總航運量分別為636,213 TEU、655,897 TEU及647,126 TEU。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們分別有八條、10條及13條通過艙位互換安排的服務，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，總航運量分別為135,626 TEU、83,793 TEU及108,811 TEU。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們分別有零條、一條及零條通過艙位租賃安排的服務，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，總航運量為7,173 TEU、7,550 TEU及201 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。

### 我們的船員

截至2023年12月31日，有630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賃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					
	2021年		2022年		2023年	
	容量 (TEU)	%	容量 (TEU)	%	容量 (TEU)	%
自有貨櫃	55,798	24.7	48,699	19.2	71,677	30.9
租賃貨櫃	170,303	75.3	205,241	80.8	160,600	69.1
— 長期	161,703	71.5	202,582	79.8	159,670	68.7
— 短期	8,600	3.8	2,659	1.0	930	0.4
<b>總計</b>	<b>226,101</b>	<b>100.0</b>	<b>253,940</b>	<b>100.0</b>	<b>232,277</b>	<b>100.0</b>

我們主要向中國貨櫃製造商採購自有貨櫃。於2021年、2022年及2023年，我們在主要向中國航運貨櫃製造商購買貨櫃方面已分別產生約109.5百萬美元、0.7百萬美元及59.3百萬美元的費用。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7.6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。租賃貨櫃的容量減少乃由於我們於2023年歸還租賃貨櫃，因為我們添置更多自有貨櫃以取代租賃貨櫃從而長遠節省成本及部分由於市場狀況疲弱。我們於2023年租約到期時歸還約46,698 TEU的租賃貨櫃。

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2021年、2022年及2023年，我們的貨櫃租賃開支分別為29.8百萬美元、59.9百萬美元及53.0百萬美元。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2023年12月31日，我們自有及租賃的貨櫃平均箱齡為4.1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，直至每個貨櫃歸還予出租人為止。
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。

下表載列我們截至2023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	141,380	213,678
冷凍貨櫃	溫度控制的貨物，包括藥品、電子產品及易腐貨物	8,461	15,604
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	1,758	2,995
總計		<u>151,599</u>	<u>232,277</u>

---

## 業 務

---

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2021年、2022年及2023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8.4程、6.2程及6.6程。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。

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，並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與常見行業做法一致。

## 業 務

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		
	2021年	2022年	2023年
	港口數量		
<b>亞太地區</b>	40	50	45
大中華	15	14	14
北亞	11	11	10
東南亞	9	9	12
大洋洲	5	10	3
印度次大陸	–	6	6
<b>跨太平洋<sup>(1)</sup></b>	1	5	–
<b>亞洲 – 歐洲<sup>(1)</sup></b>	–	4	–
<b>其他<sup>(2)</sup></b>	–	4	4
<b>總計</b>	<b>41</b>	<b>63</b>	<b>49</b>

附註：

- (1) 為應對影響跨太平洋及亞洲 – 歐洲市場長途服務的市場狀況（鑒於運費持續下降，部署尺寸較小的船舶變得利潤較低或甚至出現虧損），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。有關更多詳情，請參閱本節「我們的貨櫃航運業務 – 我們的市場 – 跨太平洋」及「我們的貨櫃航運業務 – 我們的市場 – 亞洲 – 歐洲」。
- (2) 其他主要包括連接大中華至中東（傑貝阿里）的貿易航線、連接大中華至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線及連接印度（尼赫魯港及穆恩德拉）、中東（傑貝阿里及哈里發）至東非（蒙巴薩及三蘭港）的貿易航線。

---

## 業 務

---

下表載列截至2023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	29
蛇口	29
上海	27
巴生港	23
青島	15
寧波	14
新加坡	14
高雄	14
釜山	13
南沙	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：

<b>期限：</b>	通常一年，可自動重續或經協商重續。
<b>運營範圍和責任：</b>	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。
<b>費用和付款：</b>	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2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們分別消耗了約323,412噸、417,478噸及325,198噸船用燃油，達164.0百萬美元、312.9百萬美元及187.7百萬美元，反映平均成本分別約為每噸507.0美元、每噸749.5美元及每噸577.3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2023年12月31日，我們的銷售及營銷團隊由267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2023年12月31日，我們在全球共有22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、三個位於馬來西亞、一個位於阿聯酋及一個位於菲律賓。此外，我們的銷售及營銷團隊定期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。

## 業 務

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。

### 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。

---

## 業 務

---

### 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。於2021年、2022年及2023年各年，我們前30名客戶的客戶留存率(按本期仍為我們客戶的上一期間客戶數量除以於該上一期間所有客戶的數量計算)為100%。

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，我們維持接近100.0%的高船舶利用率。我們採用相對保守的方法來估計我們的未來利用率。根據我們的船舶運力管理計劃，我們預計，所有船舶的利用率將於2024年及2025年分別約為100.0%。有關更多詳情，請參閱本節「我們的貨櫃航運業務－我們的船隊－船舶運力管理」。

## 業 務

截至2021年、2022年及2023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5.2%、5.6%及3.7%，而來自最大客戶的收入分別約佔我們總收入的1.8%、1.7%及1.1%。

下表載列我們於往績記錄期間各年的五大客戶的基本資料：

截至2021年 12月31日止年度 五大客戶	與本集團 關係的年期	公司背景	業務地點	提供的 主要服務			信用期	付款方法	交易金額	佔本集團 總收入 百分比
								千美元	%	
Shenzhen Shining Ocean International Logistics Co., Ltd.	21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	
China Ocean Shipping Agency Company Limited	17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	
Chinatrans International Limited	21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A	22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	
T.V.L. Global Logistics Co., Ltd.	13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 五大客戶	與本集團 關係的年期	公司背景	業務地點	提供的			交易金額	佔本集團 總收入 百分比
				主要服務	信用期	付款方法		
							千美元	%
Shenzhen Shining Ocean International Logistics Co., Ltd. 客戶B	21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B	2年	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
China Ocean Shipping Agency Company Limited	17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
Longsail Supply Chain Co., Ltd.	19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
China Transport Shipping (Shanghai) Co., Ltd.	7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

## 業 務

截至2023年

12月31日

止年度 五大客戶	與本集團 關係的年期	公司背景	業務地點	提供的				交易金額 <i>千美元</i>	佔本集團 總收入 百分比 <i>%</i>
				主要服務	信用期	付款方法			
Seaway Holdings Pty Ltd 及其附屬公司	13年	主要從事船務代理、貨運代理、 物流、冷藏、空運、聯運及 倉儲設施的公司及其 附屬公司	澳洲	貨櫃航運	不適用	電子轉賬	9,328	1.1	
Shenzhen Shining Ocean International Logistics Co., Ltd.	21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	7,240	0.8	
China Ocean Shipping Agency Company Limited	17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	5,385	0.6	
客戶C	17年	主要從事海空運代理、報關經紀 及倉儲存貨管理服務的公司	日本	貨櫃航運	一個月	電匯	5,322	0.6	
客戶B	2年	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	4,825	0.6	
總計							32,100	3.7	

董事確認，於往績記錄期間各年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）於往績記錄期間各年直接或間接擁有我們五大客戶的任何權益。

## 業 務

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、港口船務代理服務供應商、貨櫃供應商、船用燃油供應商、租船公司及船舶製造商。截至2021年、2022年及2023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20.4%、21.7%及21.9%，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5.3%、5.6%及5.6%。下表載列於往績記錄期間各年本集團五大供應商的基本資料：

截至2021年 12月31日止年度	與本集團 關係年期	公司背景	業務地點	主要採購/ 提供的產品/ 服務	信用期	付款方法	交易金額	佔本集團 採購總額 百分比
五大供應商							千美元	%
KPI Oceanconnecthk Ltd	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	18年	貨櫃碼頭公司	香港	碼頭/裝卸服務	60日	電匯	35,705	4.4
Chimbusco Pan Nation Petro- Chemical Co., Ltd	21年	船用燃油 貿易公司	香港	船用燃油	45日	電匯	31,495	3.9
供應商B	21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C	21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

## 業 務

截至2022年								
12月31日止年度	與本集團				主要採購／			佔本集團
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	採購總額
							千美元	%
KPI Oceanconnecthk Ltd	5年	船用燃油商	香港	船用燃油	45日	電匯	72,441	5.6
Toyota Tsusho Petroleum Pte.Ltd.	11年	船用燃油商	新加坡	船用燃油	45日	電匯	58,525	4.5
供應商D	6年	船隊管理公司	香港	船隊管理	90日	電匯	57,835	4.5
Chimbusco Pan Nation Petro-Chemical Co., Ltd	21年	船用燃油商	香港	船用燃油	45日	電匯	54,682	4.2
供應商E	8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
截至2023年								
12月31日止年度	與本集團				主要採購／			佔本集團
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	總收入
							千美元	%
供應商D	6年	船隊管理公司	香港	船隊管理	90日	電匯	51,247	5.6
Chimbusco Pan Nation Petro-Chemical Co., Ltd	21年	船用燃油商	香港	船用燃油	45日	電匯	51,040	5.6
KPI Oceanconnecthk Ltd	5年	船用燃油商	香港	船用燃油	45日	電匯	47,432	5.2
供應商A	18年	貨櫃碼頭公司	香港	碼頭／裝卸服務	60日	電匯	26,799	2.9
供應商F	5年	船舶租賃公司	日本	租用船舶	預先付款	電匯	23,861	2.6
總計							200,380	21.9

---

## 業 務

---

董事確認，我們於往績記錄期間各年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）於往績記錄期間各年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，我們的五大客戶的兩名客戶（China Ocean Shipping Agency Company Limited（「**China Ocean Shipping**」）及Seaway Holdings Pty Ltd及其附屬公司（「**Seaway**」）亦為我們的供應商。China Ocean Shipping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China Ocean Shipping提供貨櫃航運服務。Seaway在澳洲及新西蘭各地提供船務代理服務，而我們向Seaway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。

## 業 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（如船務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船務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。

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		
	2021年	2022年	2023年
	千美元（百分比除外）		
<b>來自重疊客戶－供應商的收入</b>			
收入	25,973	41,341	16,337
佔我們總收入的百分比	1.4%	1.7%	1.9%
<b>向重疊客戶－供應商的採購</b>			
採購額	53,342	56,353	36,394
佔我們總採購的百分比	6.6%	4.4%	4.0%

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2021年、2022年及2023年的總收入的1.4%、1.7%及1.9%。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2023年降至4.0%，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2023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84.3%。

根據德路里報告，於2023年12月，十大承運人提供亞太地區總運力的約60.4%，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80多家貨櫃航運公司經營接近400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，過往亞洲區內運費更為穩定。

我們是一家專注於亞太地區的貨櫃航運公司，以利用有利市場條件的戰略性方式運營我們的服務網絡，從而確保持續發展及競爭優勢。我們是專注於亞太地區的主要貨櫃航運公司之一，按2023年12月的部署運力計算，我們的市場份額為2.3%。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」。

---

## 業 務

---

### 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－大洋洲及亞洲－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。

### 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，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2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的保費總額分別為3.4百萬美元、5.1百萬美元及5.3百萬美元。同期，我們分別向保險公司索賠2.1百萬美元、4.4百萬美元及1.9百萬美元。我們認為，現時所訂立保險

---

## 業 務

---

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）。

### 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)使用透過艙位互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，我們的保賠險涵蓋與擬於或正於或已經於船舶上運輸貨物有關的責任，包括與以船舶以外的運輸工具運輸貨物相關的損失、短缺、損壞或其他責任，船舶部分承擔聯運提單或轉運提單下所產生的責任。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。任何金額超過2,500美元的貨物損失應由承運人承擔。經德路里確認，我們的貨物保險覆蓋範圍符合市場慣例。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。

## 業 務

### 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2023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916名全職僱員。

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2023年12月31日	
	僱員人數	佔僱員總人數 百分比%
管理	72	7.9
營運	274	29.9
銷售及營銷	267	29.2
財務	119	13.0
行政	40	4.4
信息技術	22	2.4
其他	122	13.3
文件編製人員 <sup>(1)</sup>	109	11.9
法律	6	0.7
秘書及助理	5	0.6
審計	2	0.2
<b>總計</b>	<b>916</b>	<b>100.0</b>

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2023年12月31日	
	僱員人數	佔僱員總人數 百分比%
香港	73	8.0
中國大陸	269	29.4
台灣 <sup>(1)</sup>	251	27.4
日本	76	8.3
韓國	39	4.3
馬來西亞	67	7.3
越南	75	8.2
菲律賓	66	7.2
<b>總計</b>	<b>916</b>	<b>100.0</b>

附註：

- (1) 自2022年11月至2023年1月，本公司台灣分公司香港商德翔台灣分公司與249名從德勝航運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－出售我們於德勝航運的股權」。

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）及一項可銷售面積約為12.5平方米的停車位（用作停車用途）。我們在韓國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3,342.0平方米的物業、在中國大陸租賃六項總建築面積約為1,501.6平方米的物業（用作辦公用途）及10項總建築面積約為1,082.1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、在韓國租賃兩項建築面積約為948.2平方米的物業、在越南租賃四項總建築面積約為688.1平方米的物業、在馬來西亞租賃三項總建築面積約為678.0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，我們在中國大陸的三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。

### 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。

我們已識別多項可能對我們資產及營運產生重大影響的ESG相關（包括氣候）風險。參考氣候相關財務信息披露工作組(TCFD)提出的建議，已識別可能對我們的資產及營運產生重大影響的氣候相關風險（包括物理風險及轉型風險）。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

---

## 業 務

---

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。我們應對氣候相關風險的緩解措施載列如下：

- 物理風險：
  - 透過加強安全協議、定期維護及天氣監測以加強船隊的應變能力，盡量減少潛在損害及營運中斷，以應對極端天氣事件不斷升級的影響
  - 為人員提供防暑降溫用品，確保海員在炎熱天氣情況下的健康和安全
  - 優化路線規劃和供應鏈物流，以維持效率並降低成本，從而應對海平面上升帶來的風險
  
- 轉型風險：
  - 不時檢討新的氣候相關法律法規的影響，以確保合規及避免法律處罰及營運中斷
  - 投資低碳技術及改造現有設備以符合更環保的標準，從而管理技術風險及營運開支
  - 密切關注市場趨勢及客戶偏好，以適應公司的業務模式，確保公司在瞬息萬變的市場環境中保持競爭力及相關性

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C2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「一環境保護、社會、工作場所安全及管治－環境保護」及「一環境保護、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

---

## 業 務

---

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、安全及应急管理措施。於2021年、2022年及2023年，計入損益的環保、安全及应急管理的開支(包括清潔燃料成本及合規成本)分別約為134.4百萬美元、243.3百萬美元及119.2百萬美元。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、安全及应急管理產生計入損益的開支持續增加。我們預期來年新造船獲交付時，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「一 內部控制及風險管理」。

此外，我們與供應商保持緊密聯繫，以確保其符合我們的ESG標準。供應商須取得與其提供的服務或產品相關的認證。例如，我們的船舶獲發合規文件(「合規文件」)，以證明我們及我們的供應商遵守船舶管理的SMS守則。在營運及碼頭管理方面，我們不要求供應商遵守額外的健康及安全標準，但其設施、營運及工作須根據並須遵守當地的健康及安全法規。我們與供應商之間的管轄法律條款已於相互協議中訂明。貨櫃方面，我們從通過ISO9001、ISO14001或ISO4500認證的工廠採購貨櫃，以確保供應商符合健康及安全要求。我們擬在後續的行為守則或其他正式的ESG政策中制定我們對供應商的要求，以確保與供應商進行更有效的溝通。

倘任何供應商並未持有有效許可證或執照，或有重大不合規或不道德行為導致重大環境或社會影響，我們將要求供應商立即採取糾正及緩解措施，倘其未能採取該等行動或倘我們並未發現任何改善，我們可能會與供應商終止關係。

### 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

---

## 業 務

---

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。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（「**CIH**」）。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2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們在船舶採購方面涉及金額分別為369.5百萬美元、237.1百萬美元及335.6百萬美元，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

---

## 業 務

---

### 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

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們就自有船舶消耗船用燃油分別約14.6百萬千兆焦耳（「千兆焦耳」）、17.7百萬千兆焦耳及13.6百萬千兆焦耳。此外，我們的自有船舶產生硫氧化物約669.5千噸、979.2千噸及1,085.7千噸。有關溫室氣體排放，截至2021年、2022年及2023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1,017.1千噸二氧化碳當量、1,361.8千噸二氧化碳當量及1,046.1千噸二氧化碳當量。根據CDP發佈的技術說明，就按行業劃分的範疇3類別的相關性而言，運輸行業的溫室氣體排放主要來自範疇1排放。鑒於我們的業務性質，我們從境內活動購買的電力及相應的範疇2排放被視為較不重大。就範疇3排放而言，我們將在[編纂]後制定工作計劃及時間表，以計量價值鏈中的範疇3排放（如適用）。儘管我們的範疇1排放因營運需要而於往績記錄期間有所增加，但我們一直密切監察IMO不斷變化的要求，例如能效設計指數（「EEDI」）、EEXI及年度營運CII，以持續提高我們自有船舶的燃油效率，並長遠降低我們的碳強度。

新船舶EEDI是推廣使用更節能的設備及引擎的重要技術措施，其規定新船舶設計需要滿足船型參考水平的要求。於往績記錄期間，我們有八艘新造船（兩艘於2021年交付，六艘於2022年交付及12艘於2023年交付）。我們於往績記錄期間的所有新造船均低於規定的EEDI（克—二氧化碳／噸—海里），表明我們的新船舶根據高於基準的能源效率設計及建造，這有助於我們實現降低碳強度的目標。由於IMO將每五年為不同的船舶類型制定更嚴格的EEDI要求，我們將繼續在我們未來的新造船中採用更具創新性及節能的設計及技術，以滿足逐步收緊的要求，這將最終支持我們實現較低的碳強度。

除通過EEDI管理新船舶的燃油效率外，我們亦於2022年開始採用EEXI，以符合IMO的要求。EEXI是IMO推出的一項措施，旨在通過技術提升改善現有船舶的碳強度，減少船舶的碳排放，以達到所需的EEXI。我們已根據IMO規定，按船舶類型、船舶容量及推進原理釐定每艘船舶所需的EEXI。我們所有的船舶均已獲得EEXI認證，

---

## 業 務

---

超過相關EEXI要求，表明我們現有船舶的技術和設計符合節能標準，這將有助於我們實現降低碳強度的目標，並確保我們按計劃實現碳強度目標。除了通過測量船舶達到的EEXI以提高船舶的燃油效率外，我們亦自2023年起開始採用IMO要求的營運CII及CII評級。我們將向相關認證機構報告每艘船舶的年度及月度燃油消耗量及航行距離，並由專責負責人密切監控每艘船舶的CII評級，我們的大部分船舶已達到規定的C級或以上，其中八艘達到A級CII，表明我們大多數船舶的年度營運碳強度較低。對於評級相對較低的船舶，我們將制定並實施糾正措施計劃（如船速優化、天氣航線、壓載優化等），並提高該等船舶的碳強度和CII評級，從而改善整體碳強度。我們將繼續遵守IMO的要求，並正致力在未來制定更詳細的減碳計劃，以確保碳強度目標的可實現性。

除碳強度目標外，我們亦正在為各種重要的ESG議題制定定性及定量目標，旨在持續提升我們的環境及安全表現以及我們對氣候相關風險及機遇、健康、安全事宜及勞工慣例的管理。我們將在為有關目標制定及實施工作計劃後，持續監察及檢討該等目標的表現，以確保該等目標可實現及如期進展。

### 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

---

## 業 務

---

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。

德勝航運(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，儘管德勝航運(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。

---

## 業 務

---

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。

### 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​​全。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。

## 業 務

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。

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

---

## 業 務

---

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。

### 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2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的修理及保養費用分別約為4.8百萬美元、3.6百萬美元及7.0百萬美元。

---

## 業 務

---

### 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。

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南第4.4章項下的受制裁活動，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(包括聯交所、其[編纂]及相關集團公司)面臨制裁的風險很低。

---

## 業 務

---

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。

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[編纂]的任何其他資金的[編纂]，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「風險因素－與我們業務及行業相關的風險－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。

## 業 務

### 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、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[編纂]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

---

## 業 務

---

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；

- 董事將持續監察[編纂][編纂]以及通過聯交所[編纂]的任何其他資金的[編纂]，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。

---

## 業 務

---

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，我們擁有六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」。

### 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。此外，於若干國家及地區，我們需要向相關交通部門（包括中國交通運輸部（中國大陸）、交通部航港局（台灣）、國土交通省（日本）以及基礎設施、交通、區域發展及通訊部門（澳洲））報告新服務的推出情況。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務代理註冊，僅用於本集團的貨櫃航運業務。

## 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」。

### KFTC事件

於2022年4月11日，韓國公正交易委員會(Korea Fair Trade Commission)（「**KFTC**」，負責韓國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，禁止任何與韓國－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**」）就韓國－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事件中的韓國法律顧問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

## 業 務

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韓國－台灣貿易航線而非韓國－東南亞貿易航線，故將我們納入整體韓國－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／或任何韓國任何法院；尤其是，除非出現特殊情況(即恢復韓國－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，我們在韓國並無就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(主管韓國的海運、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。

---

## 業 務

---

截至最後實際可行日期，除KFTC事件中所指控的協議（我們完全否認）外，我們並無就我們經營所在其他地區的貨櫃運費訂立任何其他協議，且我們在我們經營業務所在的其他地區並無面臨任何與KFTC事件類似的調查或訴訟。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2021年、2022年及2023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10.0百萬美元、12.0百萬美元及5.9百萬美元，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事件概無對我們在韓國－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」）（為獨立第三方）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2021年4月30日的年度報告、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。

---

## 業 務

---

於2023年1月1日前，我們委聘菲律賓代理處理與我們於菲律賓的銷售及營銷以及港口代理有關的所有事宜，其後我們繼續委聘菲律賓代理處理除呂宋島以外的菲律賓其他地區的所有該等事宜。我們與菲律賓代理於2022年6月共同成立TS Philippines，以加強我們在菲律賓的市場地位及知名度，並實現我們在菲律賓的航運量所產生的成本效益。於2023年2月，我們將我們於TS Philippines的股權提高至約65%，並開始承擔與我們於呂宋島的銷售及營銷以及港口代理有關的所有事宜。菲律賓代理為獨立第三方，我們與其並無其他業務、僱傭、家庭、融資或其他關係。我們與菲律賓代理（包括附屬公司、股東、董事、高級管理層及彼等各自的聯繫人）之間亦無其他利益重疊。

據我們的菲律賓法律顧問所告知，PCEO不大可能導致我們及／或PCA的菲律賓代理被發現違規，且PCEO不太可能施加任何處罰，主要因為(i)我們及菲律賓代理並無與菲律賓任何其他提供菲律賓貨櫃航運服務的航運公司訂立任何類型或形式的合約、安排或諒解；(ii)我們及菲律賓代理各自獨立及內部釐定其菲律賓市場的運費及附加費，且雙方並無與其他市場參與者進行討論；(iii)我們及菲律賓代理並無向市場公佈或共享運費，相反，我們嚴格要求客戶將運費嚴格保密；及(iv)除運費及附加費外，我們及菲律賓代理亦不會共享任何非公開的競爭敏感信息，例如與價格策略、客戶、生產成本、數量、營業額、銷售、產能、產品質量、營銷計劃、風險、投資、技術及創新有關的信息。因此，並無足夠的事實或法律依據（相當於實質性證據）支持我們及菲律賓代理與競爭對手訂立反競爭協議的指控。

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。此外，經考慮我們的菲律賓法律顧問的法律意見，我們認為菲律賓行政調查不會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成任何重大不利影響。

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。

---

## 業 務

---

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。董事會負責建立我們的內部控制系統並檢討其有效性。我們定期檢討及加強內部控制系統。

我們已制定內部控制政策，協助確保實現業務目標。

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。

---

## 業 務

---

- 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。董事會負責評估及釐定其在實現本集團戰略目標時願意承擔的風險性質及程度，並確保本集團建立及維持適當及有效的風險管理及內部控制系統。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。前瞻性措施包括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。

- 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。

---

## 業 務

---

- 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。
- 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。

---

## 業 務

---

### 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，根據指南第4.4章，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。於往績記錄期間，本集團既受惠於COVID-19疫情，同時亦受其影響。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。

- 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年第四季表現受到不利影響。此外，由於COVID-19疫情期間港口擁堵，我們在若干市場的航運量亦有所下降。例如，我們在大中華市場的航運量從2021年的148,224 TEU減少至2022年的137,010 TEU。
- 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。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。

## 業 務

- 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。

財務表現。根據德路里報告，運力管理的改善以及隨後的需求激增、貨櫃短缺及供應鏈效率低下已推動運費上漲，並於2021年9月達到頂峰。我們於2021年及2022年的整體財務表現強勁，並於同期錄得收入及盈利能力增長，主要由於運費上升，部分是由於COVID-19疫情期間貨櫃航運服務的需求不斷增加。我們在亞太地區的平均運費由2021年的每TEU 1,061美元增加至2022年的每TEU 1,288美元。然而，隨著COVID-19疫情的影響持續減弱，本集團的平均運費由2022年的1,476美元下降至2023年的547美元，對本集團的財務表現造成不利影響。

於2022年後，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。

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」。