

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

Seacon Shipping Group Holdings Limited

洲際船務集團控股有限公司

(「本公司」)

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

的聆訊後資料集

警告

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

本聆訊後資料集為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出重大變動。閣下閱覽本文件，即代表閣下知悉、接納並向本公司、本公司的獨家保薦人、獨家整體協調人、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、本公司的任何獨家保薦人、獨家整體協調人、顧問或包銷團成員在香港或任何其他司法權區必須進行發售活動的責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；
- (c) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在最後正式的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 本文件並非最終的上市文件，本公司可能不時根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則作出更新或修訂；
- (e) 本文件並不構成向任何司法權區的公眾提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通知、通告、小冊子或廣告，亦非邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約，且不旨在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、本公司的獨家保薦人、獨家整體協調人、顧問或包銷團成員概無於任何司法權區透過刊發本文件而發售任何證券或徵求購買任何證券的要約；
- (h) 本文件所述的證券非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不獲接納；
- (i) 本公司並無亦不會將本文件所指的證券按1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州立證券法例註冊；
- (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。

倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，準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提供。

重要提示

重要提示：閣下如對本文件任何內容有任何疑問，應徵詢獨立專業意見。



Seacon Shipping Group Holdings Limited

洲際船務集團控股有限公司

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

[編纂]

[編纂]的[編纂]：[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)
[編纂]：不超過每股[編纂]港元及預期不低於每股[編纂]港元，另加1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00015%會財局交易徵費及0.00565%聯交所交易費(須於申請時以港元繳足，且多繳股款可予退還)(倘[編纂]後，[編纂]定為低於指示性[編纂]範圍下限10%，[編纂]將為每股[編纂]港元)
面值：每股股份0.01港元
[編纂]：[編纂]

獨家保薦人



中泰國際融資有限公司

[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引致的任何損失承擔任何責任。

本文件副本連同本文件附錄五「送呈香港公司註冊處處長及展示文件—送呈香港公司註冊處處長文件」分節所訂明的文件，已按照公司(清盤及雜項條文)條例(香港法例第32章)第342C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。

[編纂]並無及將不會根據美國證券法或向美國任何州證券監管機構登記，且不得於美國境內或向任何美籍人士或以其名義或為其利益提呈發售、出售、抵押或轉讓，惟根據美國證券法的登記規定獲豁免或不受其規管的交易除外。[編纂]可能將根據[編纂]於美國境外以離岸交易方式提呈發售、出售或交付。

預期[編纂]將由[編纂](為其本身及代表[編纂])與本公司於[編纂]以協議方式釐定。[編纂]預期為[編纂]或前後，或本公司與[編纂](為其本身及代表[編纂])協定的相關較後時間，惟無論如何不遲於[編纂]。除非另有公佈，否則[編纂]將不超過每股[編纂]港元，且預期將不低於每股[編纂]港元(可[編纂])。投資者於申請[編纂]時須支付每股[編纂]的最高指示性[編纂]，連同1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00015%會財局交易徵費及0.00565%聯交所交易費，而倘最終釐定的[編纂]低於每股[編纂]港元，則多繳股款可予退還。

[編纂](為其本身及代表[編纂])經本公司同意後可於遞交[編纂]申請截止日期上午或之前隨時調低本文件所述指示性[編纂]範圍及/或[編纂]數目。在此情況下，本公司將於遞交[編纂]申請截止日期當日上午前在本公司網站[www.seacon.com]及聯交所網站www.hkexnews.hk刊登調低[編纂]數目及/或指示性[編纂]範圍的公告。我們屆時將在可行情況下盡快公佈安排詳情。有關進一步資料，請參閱本文件「[編纂]的架構及條件」及「如何申請[編纂]」各節。

倘於[編纂]日期上午八時正(香港時間)前出現若干理由，則[編纂](為其本身及代表香港[編纂])可終止[編纂]於[編纂]項下的責任。請參閱「[編纂]—[編纂]及開支—[編纂]—終止理由」一節。

於作出投資決定前，有意投資者應審慎考慮本文件所載全部資料，包括本文件「風險因素」一節所載風險因素。

任何網站所載的資料均不構成本文件的一部分。

[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]

目 錄

致有意投資者的重要提示

本文件由本公司僅就[編纂]及[編纂]而刊發，並非出售或招攬購買[編纂]以外任何證券的要約。本文件不得用作亦不構成在任何其他司法權區或任何其他情況下的出售或招攬購買要約。我們並無採取任何行動以獲准在香港以外的任何司法權區[編纂]或派發本文件。在其他司法權區派發本文件及提呈與銷售[編纂]均受到限制，除非根據該等司法權區的適用證券法向有關證券監管機關登記或獲其授權或豁免，否則不得進行上述事宜。

閣下應僅倚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有別於本文件所載的資料。閣下切勿將並非載於本文件的任何資料或聲明視為已獲得我們、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、獨家保薦人、[編纂]、我們或彼等各自的任何董事、高級職員、僱員、夥伴、代理人或代表或參與[編纂]的任何其他各方授權而加以依賴。

	頁次
預期時間表	[iii]
目錄	[vi]
概要	[1]
釋義	[28]
技術詞彙表	[50]
前瞻性陳述	[54]
風險因素	[56]
豁免嚴格遵守上市規則	[88]
有關本文件及[編纂]的資料	[94]
董事及參與[編纂]的各方	[99]
公司資料	[104]

目 錄

	頁次
行業概覽	[107]
監管概覽	[129]
歷史、重組及公司架構	[160]
業務	[191]
與控股股東的關係	[337]
關連交易	[359]
董事及高級管理層	[369]
主要股東	[387]
[編纂]	[390]
股本	[399]
財務資料	[403]
未來計劃及[編纂]	[471]
[編纂]	[477]
[編纂]的架構及條件	[490]
如何申請[編纂]	[502]
附錄一 — 會計師報告	[I-1]
附錄二A — 未經審核備考財務資料	[IIA-1]
附錄二B — 截至2022年12月31日止年度未經審核初步財務資料	[IIB-1]
附錄三 — 本公司章程文件及開曼群島公司法概要	[III-1]
附錄四 — 法定及一般資料	[IV-1]
附錄五 — 送呈香港公司註冊處處長及展示文件	[V-1]

概 要

本概要旨在為閣下提供本文件所載資料的概覽。由於屬概要性質，本節未必包含所有閣下認為重要的資料。閣下決定投資於[編纂]之前，應閱讀本文件的全部內容(包括財務報表及隨附附註)。任何投資均涉及風險。本文件「風險因素」一節載列投資於[編纂]的部分特定風險。閣下決定投資於[編纂]之前，應細心閱讀該節。

概覽

我們為一家總部位於中國的綜合航運服務提供商。我們致力於為客戶提供海運業價值鏈上全面的一站式航運解決方案。我們在提供船舶管理及航運服務方面取得成功。

我們的歷史可追溯至2012年，即我們開始向客戶提供船舶管理服務之時。歷經多年發展，我們已將自身打造成船舶管理服務提供商，在向航運業(如船東、船舶運營商及金融機構)主要利益相關者提供全面優質船舶管理解決方案方面擁有良好的往績記錄。我們為客戶提供一流而全面的船舶管理服務。我們提供的服務通常包括船舶的日常營運、技術管理、船員管理、維修及保養以及監管管理及合規，而於往績記錄期間，我們管理各類船舶，例如乾散貨船、油輪、化學品船、客船、雜貨船及集裝箱船。根據弗若斯特沙利文報告，按2021年管理的第三方擁有的船舶數量計，我們佔全球所有船舶管理服務提供商總市場份額的約1.3%。

憑藉我們航運管理能力的堅實基礎，我們已於2017年將服務範圍拓寬至航運服務。我們於往績記錄期間通過由我們的控制船舶及租入船舶組成的船隊提供航運服務，主要由乾散貨船組成。憑藉我們龐大且多樣化的乾散貨船船隊，我們能夠為客戶運輸各種重要的乾散貨，如鐵礦石、煤炭、糧食、鋼材、原木、水泥、化肥、鎳礦及鋁土礦。除乾散貨外，我們亦能分別通過我們所控制的油輪及化學品船運輸瀝青、石化產品及熔融硫磺。根據弗若斯特沙利文報告，憑藉(i)我們整個控制船隊約1.26百萬dwt及(ii)控制乾散貨船隊約1.15百萬dwt的綜合運力，我們於2021年佔全球所有乾散貨航運公司總市場份額的約0.1%。於2022年9月30日，我們控制的船隊及我們控制的乾散貨船隊的總運力分別為約1.0百萬dwt及0.9百萬dwt。

概 要

我們全面、輕資產的船舶管理服務業務板塊及值得信賴的龐大船舶供應商網絡以及我們航運服務業務板塊具有戰略平衡的船隊資產組合，使我們能夠不斷擴大業務規模，迅速應對市況，提高盈利能力並更好地服務客戶。因此，我們於往績記錄期間獲得顯著增長。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的總收入分別約為135.6百萬美元、178.9百萬美元、372.7百萬美元、264.7百萬美元及285.3百萬美元，相當於2019年至2020年增加約32.0%、2020年至2021年進一步增加約108.3%以及截至2021年9月30日止九個月至截至2022年9月30日止九個月增加約7.8%。

我們的業務

作為一家綜合航運服務提供商，我們主要向客戶提供航運服務及船舶管理服務。憑藉我們所提供的服務，我們主要定位於海運業價值鏈的中上游。

於往績記錄期間，我們通過由我們的控制船舶及租入船舶組成的船隊提供航運服務。我們控制船舶的船隊主要包括我們自營或與業務夥伴聯營，或我們通過光船租賃或融資租賃安排長期租賃的乾散貨船。另一方面，我們的租入船舶由我們主要根據定期期租及航次期租(TCT)向船舶供應商租用的乾散貨船組成。

我們的船隊於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日分別包括16艘、15艘、22艘及21艘控制船舶，且我們截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月分別訂立合共超過60項、160項、200項及90項租入船舶合約。下表載列往績記錄期間我們按控制及租入船舶劃分的航運服務業務板塊產生的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
	(未經審核)									
租入船舶	64,454	59.2	95,351	67.0	257,185	79.4	188,591	81.6	162,223	66.5
控制船舶	44,401	40.8	47,028	33.0	66,557	20.6	42,603	18.4	81,574	33.5
總計：	<u>108,855</u>	<u>100.0</u>	<u>142,379</u>	<u>100.0</u>	<u>323,742</u>	<u>100.0</u>	<u>231,194</u>	<u>100.0</u>	<u>243,797</u>	<u>100.0</u>

概 要

下表載列往績記錄期間我們按控制及租入船舶劃分的航運服務業務板塊產生的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%
	(未經審核)									
租入船舶	4,116	6.4	4,179	4.4	31,582	12.3	23,952	12.7	20,138	12.4
控制船舶	<u>7,185</u>	<u>16.2</u>	<u>3,478</u>	<u>7.4</u>	<u>20,577</u>	<u>30.9</u>	<u>13,587</u>	<u>31.9</u>	<u>25,328</u>	<u>31.0</u>
合計：	<u><u>11,301</u></u>	<u><u>10.4</u></u>	<u><u>7,657</u></u>	<u><u>5.4</u></u>	<u><u>52,159</u></u>	<u><u>16.1</u></u>	<u><u>37,539</u></u>	<u><u>16.2</u></u>	<u><u>45,466</u></u>	<u><u>18.6</u></u>

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度各年以及截至2022年9月30日止九個月，我們每年租入船舶合約的總運力分別約為3.7百萬dwt、10.6百萬dwt、14.6百萬dwt及6.9百萬dwt。於2019年、2020年及2021年12月31日以及截至2022年9月30日止九個月，我們控制船隊的總運力分別約為0.8百萬dwt、0.8百萬dwt、1.2百萬dwt及1.0百萬dwt。

有關我們船隊利用率的進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的船隊 — 控制船舶 — 船隊利用率」。

於往績記錄期間，我們亦向客戶提供船舶管理服務。我們的船舶管理業務服務主要包括提供船舶管理服務，據此我們提供航海船舶的船舶管理解決方案。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別管理94艘、133艘、203艘及206艘船舶，其中74艘、114艘、176艘及179艘為第三方擁有的船舶。我們管理的船舶類型及尺寸不同，於新加坡、香港、中國、巴拿馬、馬紹爾群島及利比里亞等全球主要航運樞紐船旗國登記。

於往績記錄期間，我們的客戶主要包括(i)船東、(ii)融資租賃公司、(iii)造船廠、(iv)乾散貨貿易商及(v)航運及物流公司。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，向五大客戶提供服務所得收入分別佔往績記錄期間各年度／期間

概 要

總收入約20.9%、18.7%、25.6%及19.7%，而最大客戶所得收入分別佔往績記錄期間各年度／期間我們總收入約7.7%、5.0%、7.0%及5.8%。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 客戶」一節。

下表載列往績記錄期間我們按主要客戶類型劃分的收入明細：

	2019年		截至12月31日止年度		2021年		截至2022年9月30日	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	止九個月 千美元	%
航運服務								
— 商品所有者及貿易商	23,088	21.2	83,865	58.9	211,822	65.4	120,717	49.5
— 航運服務公司	85,767	78.8	58,514	41.1	111,920	34.6	123,080	50.5
小計：	108,855	100.0	142,379	100.0	323,742	100.0	243,797	100.0
船舶管理服務								
— 船東	25,053	93.7	35,136	96.1	43,371	88.5	34,002	81.9
— 造船廠	—	—	—	—	435	0.9	1,392	3.4
— 其他 ^(附註)	1,699	6.3	1,414	3.9	5,190	10.6	6,120	14.7
小計：	26,752	100.0	36,550	100.0	48,996	100.0	41,514	100.0
總計：	135,607		178,929		372,738		285,311	

附註： 其他一般包括旅遊公司、建築公司、海洋工程公司等，彼等一般擁有船舶以進行業務營運。

於往績記錄期間，我們的供應商主要包括(i)船舶供應商、(ii)潤滑油及備件等船舶物料供應商、(iii)燃料供應商、(iv)保險公司、(v)船級社、及(vi)維修及保養服務提供商。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，五大供應商所作採購分別約佔往績記錄期間各年度／期間我們總採購成本的13.7%、15.2%、9.5%及16.0%，而最大供應商所作採購分別約佔往績記錄期間各年度／期間我們總採購成本的5.4%、6.3%、2.5%及3.8%。有關進一步資料，請參閱本文件「業務 — 供應商」一節。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，上海燁倫航運有限公司、供應商L及供應商H身為我們於往績記錄期間五大供應商的同時，亦為我們於往績記錄期間的客戶。同樣，客戶E、客戶L及客戶O身為我們於往績記錄期間五大客戶的同時，亦為我們於往績記錄期間的供應商。務請參閱本文件「業務 — 客戶與供應商的重疊」一節。

我們於營運期間所承擔因索賠而產生的責任可能視乎(其中包括)以下各項而有所不同：(i)我們與客戶簽訂的租船類型；及(ii)是否涉及租入船舶或控制船舶。鑒於我們所承擔的責任，於往績記錄期間，我們已投購多種類型的保險，相關保險涵蓋(其中包括)對船舶的

概 要

實際損害，以及船東就有關航運業務的第三方責任須承擔的法律及法定責任。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的航運服務 — 承擔的法律責任」及「業務 — 保險」各節。

我們的競爭優勢

我們的董事相信，以下競爭優勢促成我們的成功，並將繼續成為我們增長的主要驅動力。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的競爭優勢」一段。

- 作為於中國提供綜合船舶管理解決方案的領先第三方船舶管理服務提供商，我們已準備就緒從穩健的行業增長中受益。
- 透過我們值得信賴的龐大船舶供應商網絡及具有戰略平衡的資產組合船隊，我們能夠以靈活的安排提供全面的船舶組合，滿足客戶的需求，並增強我們在行業中的競爭力。
- 我們已建立高素質且多元化的客戶群。
- 我們透過提供優質及可靠的服務令客戶滿意，並實現可持續發展。
- 我們擁有具備深刻的行業洞察力及豐富經驗的高素質且敬業的管理團隊。

本集團的競爭格局

根據弗若斯特沙利文報告，中國海運市場乃一個競爭激烈的市場，資本密集且高度分散，2021年全球有超過20,000名市場參與者通過國際航線往來中國運送貨物。市場競爭主要基於供求關係，我們根據價格、船舶位置、大小、船齡、船舶狀況及我們的市場聲譽來競爭船舶及租船合約。鑒於我們經營所在的市場高度分散，擁有更多資源的競爭對手可進入乾散貨航運業並通過合併或收購經營更大的船隊，且彼等可能能夠提供比我們所能提供的更低的租船費率及更高質量的船舶。根據弗若斯特沙利文報告，中國船舶管理市場以競爭激烈為特點。遵守船舶運營合規要求所產生的直接及間接成本普遍上漲，船東需要資源豐厚的船舶管理服務提供商的支持，以應對風險管理、安全與質量、應急及日常需求等方面的要求。因此，船舶管理服務提供商必須提高質量並擴大其服務範圍，以爭取客戶的業務。

概 要

我們的業務策略

為進一步發展我們的業務並繼續我們的增長，我們將實施以下業務策略：(i)繼續擴大及多樣化我們的船隊，戰略重點為維持租入與控制船舶的適當平衡；(ii)通過鞏固我們的現有市場份額及建立全球市場辦事處擴大我們的船舶管理能力；及(iii)在我們的業務運營中採用數字技術並實施先進資訊科技系統。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的業務策略及未來計劃」一段。

財務資料及營運數據概要

下表載列我們於各所示年度／期間合併財務資料中的節選財務資料。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料」一節。

合併全面收益表節選項目

下表載列我們於所示期間的合併全面收益表的概要。

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 (未經審核)	2022年 千美元
收入	135,607	178,929	372,738	264,728	285,311
銷售成本	(119,553)	(166,202)	(315,088)	(223,605)	(231,191)
毛利	<u>16,054</u>	<u>12,727</u>	<u>57,650</u>	<u>41,123</u>	<u>54,120</u>
銷售、一般及行政開支	(4,484)	(5,708)	(17,215)	(6,217)	(8,457)
經營溢利	11,445	5,546	40,322	35,355	51,893
除所得稅前溢利	8,923	1,394	41,186	35,570	57,268
所得稅開支	<u>(489)</u>	<u>(670)</u>	<u>(1,181)</u>	<u>(1,072)</u>	<u>(1,834)</u>
年／期內溢利	<u>8,434</u>	<u>724</u>	<u>40,005</u>	<u>34,498</u>	<u>55,434</u>
以下各項應佔溢利：					
— 本公司股東	7,747	451	33,617	28,513	53,999
— 非控股權益	<u>687</u>	<u>273</u>	<u>6,388</u>	<u>5,985</u>	<u>1,435</u>
	<u>8,434</u>	<u>724</u>	<u>40,005</u>	<u>34,498</u>	<u>55,434</u>

概 要

非香港財務報告準則計量

非香港財務報告準則計量並非香港財務報告準則下的標準計量方法。為補充我們根據香港財務報告準則呈列的合併財務報表，我們亦使用非香港財務報告準則計量（即經調整純利）（非香港財務報告準則計量），其並非根據香港財務報告準則規定或呈列。儘管經調整純利（非香港財務報告準則計量）為投資者提供一個評估我們營運表現的額外財務計量方法，使用經調整純利（非香港財務報告準則計量）存在若干限制。此外，我們所呈列的經調整純利（非香港財務報告準則計量）未必可與其他公司所呈列類似名目的計量相比。閣下不應視其為獨立於或可代替我們根據香港財務報告準則所呈報經營業績或財務狀況的分析。我們將經調整純利（非香港財務報告準則計量）定義為經加上(i)以股份為基礎的報酬及(ii)[編纂]開支而進行調整的年／期內溢利。下表載列我們於往績記錄期間各年的經調整後純利（非香港財務報告準則計量）：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
				(未經審核)	
年／期內溢利	8,434	724	40,005	34,498	55,434
加：[編纂]開支 ⁽¹⁾	—	—	1,377	531	1,319
加：以股份為基礎的報酬 ⁽²⁾	—	—	5,635	—	—
非香港財務報告準則計量：					
年／期內經調整純利	<u>8,434</u>	<u>724</u>	<u>47,017</u>	<u>35,029</u>	<u>56,753</u>

附註：

(1) [編纂]開支與本公司的[編纂]有關。

(2) 於截至2021年12月31日止年度產生的以股份為基礎的報酬來自授予本公司若干董事並已於有關財政年度歸屬的股份。由於該項目屬非現金性質，故進行調整。

概 要

我們的純利由截至2019年12月31日止年度的約8.4百萬美元減少至截至2020年12月31日止年度的約0.7百萬美元，相當於減少約91.4%。此乃主要由於以下各項的綜合影響導致我們於2020年的盈利能力下降：(i)由於我們的船隊擴張及租入船舶合約增加，我們的租賃費成本、船員派遣開支、燃料成本及港口費增加及(ii)面臨全球經濟放緩，尤其是全球COVID-19疫情的初期乾散貨的需求下降，導致2020年日均BDI下降。

我們的純利由截至2020年12月31日止年度的約0.7百萬美元增加至截至2021年12月31日止年度的約40.0百萬美元，相當於增加約5,425.6%。此乃主要由於以下各項的綜合影響使我們於2021年的盈利能力提高：(i)2020年COVID-19疫情首次爆發後，市場對航運服務的高需求以及市場可用船舶供應不足推動市場租船費率於2021年創下多年新高，這使航運公司(如本集團)得以資本化及獲得更高的利潤，及(ii)由於我們的船隊擴張及租入船舶合約增加，我們的銷售成本溫和增長，而由於上述航運服務需求增加及運力供應減少，我們於截至2021年12月31日止年度的收益則大幅增加，並超過銷售成本增速。

我們的純利由截至2021年9月30日止九個月的約34.5百萬美元增加至截至2022年9月30日止九個月的約55.4百萬美元，相當於增加約60.7%。此乃主要由於以下各項的綜合影響使我們於截至2022年9月30日止九個月的盈利能力提高：(i)因出售一艘控制船舶SEACON BRAZIL而於截至2022年9月30日止九個月確認出售物業、廠房及設備淨收益約5.4百萬美元，及(ii)由於我們於2021年下半年收購聯營公司及於2022年8月出售新一海55，我們於截至2022年9月30日止九個月分佔聯營公司及合營企業的純利增加。

有關本集團於往績記錄期間純利波動之相關原因的詳細討論，請參閱「財務資料 — 經營業績之比較」。

概 要

合併資產負債表節選項目

下表載列我們於所示日期合併資產負債表的若干項目：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
非流動資產	127,346	101,110	165,773	234,124
流動資產	28,935	51,330	64,673	63,414
資產總值	156,281	152,440	230,446	297,538
非控股權益	492	911	4,087	4,227
總權益／資產淨值	3,759	5,292	51,407	105,487
非流動負債	80,422	60,840	93,062	134,425
流動負債	72,100	86,308	85,977	57,626
負債總額	152,522	147,148	179,039	192,051
流動資產／(負債)淨額	(43,165)	(34,978)	(21,304)	5,788

我們的流動負債淨額由2019年12月31日的43.2百萬美元減少至2020年12月31日的35.0百萬美元。於2021年12月31日，我們的流動負債淨額進一步減少至21.3百萬美元。於2022年9月30日，我們的流動負債淨額扭轉為流動資產淨值狀況約5.8百萬美元。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 流動資金及資本資源 — 流動資產及流動負債」一節。

我們於往績記錄期間錄得流動負債淨額，主要是由於(i)為進一步擴充船隊而訂立租賃安排或對控制船舶融資，以致租賃負債及銀行借款的流動部分相對較高，及(ii)貿易及其他應付款項，主要因應付關聯方款項所致，而應付關聯方款項主要指結欠郭先生於當中擁有權益且並無構成本集團一部分的若干公司（「郭氏的控股公司」）的其他應付款項，於2019年、2020年及2021年12月31日的金額分別為約34.8百萬美元、33.9百萬美元及26.8百萬美元，該款項為非貿易性質，一般包括(i)郭氏的控股公司代我們結付的若干控制船舶的購買價款

概 要

及(ii)與郭氏的控股公司的往來賬戶結餘。該等應付關聯方款項於最後可行日期已悉數結算。

由於我們的盈利能力改善以致我們自經營活動產生現金流入及逐漸結清欠付關聯方款項，我們從2021年12月31日約21.3百萬美元的淨流動負債狀況扭轉為2022年9月30日約5.8百萬美元的淨流動資產狀況，主要由於我們的盈利能力提高產生更多的經營現金流入，以及我們持續努力償還貿易及其他應付款項(尤其是就結算應付關聯方款項作出的付款約25.2百萬美元)。

我們分別於2019年12月31日、2020年12月31日、2021年12月31日及2022年9月30日錄得資產淨值約3.8百萬美元、5.3百萬美元、51.4百萬美元及105.5百萬美元。我們的資產淨值由2019年12月31日的約3.8百萬美元增加至2020年12月31日的約5.3百萬美元乃主要由於(i)因作為重組的一部分出售由青島洲際之星先前持有的於青島海洲星船員服務有限公司的投資而確認視作向股東出資約0.9百萬美元；及(ii)截至2020年12月31日止年度確認純利約0.7百萬美元，但該純利被同期向Seacon Enterprise非控股權益宣派約0.1百萬美元股息所部分抵銷。於2021年12月31日，我們的資產淨值進一步增加至約51.4百萬美元，主要由於(i)我們於2021年的盈利能力有所改善且我們於截至2021年12月31日止年度錄得純利40.0百萬美元；(ii)因郭先生於2021年11月分別向趙勇先生及賀罡先生轉讓本公司2%及1%的股權而確認以股份為基礎的薪酬的公允價值約5.6百萬美元及(iii)視作向股東出資約3.7百萬美元。該增加部分被同期宣派予Seacon Enterprise非控股權益的股息約3.2百萬美元所抵銷。於2022年9月30日，我們的資產淨值進一步增加至約105.5百萬美元，主要歸因於(i)我們於2022年的盈利能力有所改善且我們於截至2021年12月31日止年度錄得純利55.4百萬美元；及(ii)Star Wealth Ltd的債務約0.9百萬美元獲本公司股東豁免。該增加被(i)同期宣派予Seacon Enterprise非控股權益的股息約1.3百萬美元；及(ii)重組產生的合併儲備約0.8百萬美元所部分抵銷。

概 要

合併現金流量表節選項目

下表載列我們於所示日期合併現金流量表的選定現金流量數據。

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 (未經審核)	2022年 千美元
經營活動所得現金淨額	9,559	24,473	88,147	49,604	57,164
投資活動所得／(所用)					
現金淨額	500	2,027	(6,004)	(6,012)	(6,087)
融資活動所用現金淨額	(9,849)	(24,015)	(61,515)	(33,850)	(49,472)
現金及現金等價物匯率變動					
影響	(8)	(8)	(18)	(31)	(74)
現金及現金等價物增加淨值	210	2,485	20,628	9,742	1,605
年／期初現金及現金等價物	1,741	1,943	4,420	4,420	25,030
年／期末現金及現金等價物	1,943	4,420	25,030	14,131	26,561

主要財務比率概述

下表載列我們於所示日期或於所示期間的主要財務比率。有關我們的財務比率計算基準的進一步資料，請參閱「財務資料 — 主要財務比率」一節。

	於12月31日／ 截至12月31日止年度			於 9月30日 ／截至 9月30日止 九個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
股本回報率	206.1%	8.5%	65.4%	51.2%
總資產回報率	5.0%	0.3%	14.6%	18.1%
流動比率	0.4	0.6	0.8	1.1
速動比率	0.3	0.5	0.7	0.9
淨負債權益比率	2,638.7%	1,475.7%	183.8%	131.2%

概 要

我們的股本回報率由截至2019年12月31日止年度的約206.1%下降至截至2020年12月31日止年度的約8.5%，主要由於全球經濟放緩導致我們的純利減少，尤其是2020年初全球COVID-19疫情初期對乾散貨的需求減少，日均BDI由2019年的1,365點下降至2020年的1,068點，同時我們船舶的運營成本(如COVID-19檢疫措施產生的港口費)及我們航運服務業務營運增長有所增加。我們的股本回報率由截至2020年12月31日止年度的約8.5%增加至截至2021年12月31日止年度的約65.4%，主要由於2021年財務狀況改善導致我們的純利大幅增加及更大範圍的經濟復甦及市場情緒改善以及2021年市場租船費率及運費達到多年峰值的情況下，航運服務需求急劇增加。我們的股本回報率由截至2021年12月31日止年度的約65.4%下降至截至2022年9月30日止九個月的約51.2%，主要是由於保留盈利大幅增加所致。

我們的淨負債權益比率由2019年12月31日的約2,638.7%下降至2020年12月31日的約1,475.7%，主要歸因於我們的借款及租賃負債減少以及現金及現金等價物及保留盈利增加的綜合影響。於2021年12月31日，我們的淨負債權益比率進一步下降至約183.8%，主要由於我們的借款減少以及我們的權益總額因2021年盈利能力的顯著改善而增加。於2022年9月30日，我們的淨負債權益比率進一步降至約131.2%，主要由於我們的權益總額因截至2022年9月30日止九個月盈利能力有所改善而大幅增加。

概 要

營運數據及矩陣

下表載列於往績記錄期間我們按船舶大小劃分的毛利明細。

	截至12月31日止年度			截至 9月30日 止九個月
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2022年 (千美元)
乾散貨船				
— 好望角型	1,595	3,297	9,115	1,703
— 巴拿馬型	2,839	2,217	6,814	11,008
— 超大型	1,011	1,370	6,832	7,419
— 超級極限型	1,410	(1,973)	6,092	4,896
— 大靈便型	1,232	521	428	(663)
— 靈便型	1,504	1,036	24,468	18,520
油輪及化學品船	<u>1,710</u>	<u>1,189</u>	<u>(1,590)</u>	<u>2,583</u>
總計：	<u>11,301</u>	<u>7,657</u>	<u>52,159</u>	<u>45,466</u>

截至2020年12月31日止年度，我們就超級極限型船舶錄得毛損約2.0百萬美元，主要由於(其中包括)因COVID-19疫情爆發導致2020年初市場情緒不佳，從而致使我們的超級極限型控制船舶錄得虧損交易。截至2021年12月31日止年度，我們亦就油輪及化學品船錄得毛損約1.6百萬美元，主要由於(i)2021年接收新船的費用較高，包括消耗的額外燃料、準備零部件及材料以及船員登船的額外工資及(ii)2021年石油產品的市場情緒低迷，這反映於波羅的海成品油運價指數。我們的靈便型船舶毛利由截至2020年12月31日止年度的約1.0百萬美元大幅增加至截至2021年12月31日止年度的約24.5百萬美元。此乃由於截至2021年12月31日止年度，我們的租入船舶及控制船舶主要由靈便型船舶組成，這意味着於2021年航運服務需求高及BDI出現多個高峰的特殊市場條件下，我們的靈便型船舶產生的毛利大幅增加。我們於截至2022年9月30日止九個月錄得與大靈便型船舶有關的毛損約0.7百萬美元，乃由於租賃相關船舶後市場突然低迷導致我們就其中一艘租入船舶錄得虧損交易。

概 要

下表載列於往績記錄期間我們按根據TCT船舶、航次租賃及包運合約所運輸主要產品類型劃分的貨運量明細。由於定期期租的性質使然，租船客戶可在租賃期內酌情決定運輸貨物，因此無法核對定期期租的貨運量。

	截至12月31日止年度			截至 9月30日 止九個月
	2019年 (千噸)	2020年 (千噸)	2021年 (千噸)	2022年 (千噸)
煤炭	2,494	3,345	4,225	3,059
石油產品	88	212	80	236
礦物	2,225	8,085	7,281	4,856
穀物	987	404	446	185
工業材料 (附註)	467	342	317	397
水泥製品	615	458	861	285
鋼材	351	427	242	153
普通貨物	203	64	22	143
化肥產品	133	22	91	225
原木	—	—	20	10
總計：	7,563	13,359	13,585	9,549

附註： 工業材料包括各種石油產品及化合物，如硫磺、棕櫚油、鹽、尿素、乙二醇等。

概 要

下表載列於往績記錄期間我們按船舶大小劃分的控制船舶定期租賃等值收益明細。定期租賃等值收益指我們的控制船舶定期租賃收益與我們的控制船舶航次租賃收益的總額(扣除燃油費、滯期費、港口費等相關成本)除此類船舶的總運營天數。

	截至12月31日止年度			截至 9月30日 止九個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
	(美元／日)	(美元／日)	(美元／日)	(美元／日)
乾散貨船				
— 好望角型	11,899	12,071	19,050	23,674
— 巴拿馬型	11,990	12,100	18,102	31,322
— 超大型	10,504	10,283	13,985	19,005
— 超級極限型	9,395	6,925	12,737	20,817
— 靈便型	5,680	4,403	8,194	7,134
油輪及化學品船	7,164	5,984	9,848	13,846

下表載列於往績記錄期間我們每日毛利及每日船舶成本的明細。

	截至12月31日止年度			截至 9月30日 止九個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
	(美元／日)	(美元／日)	(美元／日)	(美元／日)
每日毛利				
— 租入船舶	716	579	3,385	2,661
— 控制船舶	2,774	782	5,278	6,484
每日船舶成本 (附註)				
— 租入船舶	10,503	12,639	24,178	18,775
— 控制船舶	14,370	9,788	11,795	14,400

附註： 每日船舶成本指特定船舶直接應佔的銷售成本除以我們於任何特定年度／期間控制或租入船舶的適用天數。

概 要

下表載列於往績記錄期間我們的長期租賃船舶成本及船舶天數明細。

	截至12月31日止年度			截至 9月30日 止九個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
長期租賃船舶成本 ^(附註1)				
(千美元)	—	—	2,961	4,417
船舶天數 ^(附註2)	—	—	186	273

附註：

1. 長期租賃船舶指我們於年／期內根據船舶租賃合約向供應商租用且租期為一年或以上的租入船舶。
2. 船舶天數指我們於年／期內根據船舶租賃合約租入我們的長期租賃船舶的總天數。

重大風險因素概要

我們的運營涉及若干風險，其中部分非我們所能控制。通常與我們的業務及行業相關的部分風險包括：(i)乾散貨船的租船費不穩定及航運服務的盈利能力對BDI（其為市場租船費率的主要基準指標）的波動敏感，(ii)我們面臨與獲得適當運力相關的風險，如租入船舶及購買船舶，(iii)船用燃料價格上漲或會削弱我們的盈利能力，並對我們的業務經營產生不利影響，(iv)我們需要大量營運資金及財務資源以維持我們的業務經營及擴張計劃，及(v)我們可能無法留住現有客戶或吸引新客戶。有關進一步詳情，請參閱本文件「風險因素」一節。

[編纂]

	基於[編纂] 10%後[編纂] 每股[編纂]	基於[編纂] 每股[編纂]港元 (低端)	基於[編纂] 每股[編纂]港元 (高端)
市值 ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元	[編纂]港元
本公司擁有人應佔 未經審核備考經調整 綜合每股有形資產 淨值 ⁽²⁾⁽³⁾	[編纂]港元	[編纂]港元	[編纂]港元

概 要

附註：

- (1) 市值之計算乃基於緊隨[編纂]及[編纂]完成後預期將發行的[編纂]股股份(並無計及根據[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何股份、根據購股權計劃授出的購股權獲行使而發行的任何股份或根據本文件「股本 — 發行股份的一般授權」及「股本 — 購回股份的一般授權」各段所載授予董事的一般授權而發行或購回的任何股份)。
- (2) 未經審核備考經調整綜合每股有形資產淨值乃經對本文件附錄二A「未經審核備考財務資料」一節所述者進行有關調整及基於緊隨[編纂]及[編纂]完成後預期將發行的[編纂]股股份(並無計及根據[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何股份、根據購股權計劃授出的購股權獲行使而發行的任何股份或根據本文件「股本 — 發行股份的一般授權」及「股本 — 購回股份的一般授權」各段所載授予董事的一般授權而發行或購回的任何股份)後計算得出。
- (3) 有關詳情，請參閱本文件附錄二A「未經審核備考財務資料」一節。

股息

於往績記錄期間，本公司並無宣派任何股息。於最後可行日期，我們並無任何股息政策。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 股息政策」一段。

[編纂]

假設[編纂]未獲行使，按照[編纂]每股股份[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍的中位數)，估計根據[編纂]發行[編纂]的[編纂](經扣除本公司自[編纂]總額應付的估計[編纂]佣金、費用及估計開支)將約為[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)。我們目前擬將根據[編纂]發行[編纂]用作以下用途：

- 約[編纂]港元(相等於約[編纂]美元)或[編纂]%，預計將用於擴充及優化我們的船隊，其中：
 - 約[編纂]港元(相等於約[編纂]美元)或[編纂]%，預計將用於擴大並優化我們的控制船隊；及
 - 約[編纂]港元(相等於約[編纂]美元)或[編纂]%，預計將用於擴大我們租入船隊的規模；

概 要

- 約[編纂]港元(相等於約[編纂]美元)或[編纂]%，預計將用於(i)通過於上海、希臘、菲律賓及日本等戰略位置租用辦公場所設立新辦事處加強我們的船舶管理能力，及(ii)擴大我們目前於青島、寧波及福州的現有船舶管理運營業務；
- 約[編纂]港元(相等於約[編纂]美元)或[編纂]%，預計將用於在業務營運中採用數碼科技並實施先進的資訊科技；及
- 約[編纂]港元(相等於約[編纂]美元)或[編纂]%，預計將用作一般營運資金。

有關進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

[編纂]開支

我們將承擔的[編纂]開支估計約為[編纂]美元([編纂]港元)，相當於[編纂]總額約[編纂]%(按[編纂]每股[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍的中位數)及假設[編纂]未獲行使)，其中(i)[編纂]相關開支，包括[編纂]佣金及其他開支約為[編纂]美元([編纂]港元)及(ii)非[編纂]相關開支約為[編纂]美元([編纂]港元)，包括(a)法律顧問及申報會計師費用及開支約[編纂]美元([編纂]港元)及(b)其他費用及開支約[編纂]美元([編纂]港元)。

我們於往績記錄期間產生[編纂]開支約3.4百萬美元(26.7百萬港元)，其中約2.7百萬美元(21.2百萬港元)入賬為開支及約0.7百萬美元(5.5百萬港元)將於[編纂]後直接確認為權益扣減。

我們估計，本公司將產生額外[編纂]開支約[編纂]美元([編纂]港元)(包括[編纂]佣金約[編纂]美元([編纂]港元))，其中約[編纂]美元([編纂]港元)預期於損益中扣除及約[編纂]美元([編纂]港元)預期將於[編纂]後直接確認為權益扣減。

上述[編纂]開支為最新的可行估計，僅供參考，實際金額可能與此估計有所不同。我們的董事預計此類開支不會對我們截至2022年12月31日止年度的經營業績產生重大不利影響。

概 要

我們的控股股東

於緊接[編纂]及[編纂]前，郭先生、Jin Qiu、Shining Friends、Jovial Alliance及Jin Chun共同行使本公司的77%已發行股本的控制權。於緊隨[編纂]及[編纂]完成後（不計及因行使[編纂]或根據購股權計劃可能授出的購股權而可能配發及發行的任何股份），郭先生、Jin Qiu、Shining Friends、Jovial Alliance及Jin Chun所控制的已發行股本百分比將攤薄至[編纂]%且彼等將共同有權於緊隨[編纂]完成後於本公司股東大會上直接或間接行使或控制行使30%或以上投票權。因此，郭先生、Jin Qiu、Shining Friends、Jovial Alliance及Jin Chun於緊隨[編纂]後被視為我們的一組控股股東。有關詳情，請參閱「與控股股東的關係」。

我們已與其中一名控股股東的聯繫人訂立若干持續關連交易。詳情請參閱「豁免嚴格遵守上市規則」及「關連交易」。

[編纂]投資

於2021年12月，施藝先生收購青島洲際之星的3%股權。詳情請參閱「歷史、重組及公司架構 — [編纂]投資」。

購股權計劃

我們已有條件採納購股權計劃。有關購股權計劃的詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料 — D.購股權計劃」。

法律程序

於最後可行日期，我們涉及與我們若干控制船舶及租入船舶有關的正在進行的訴訟及仲裁程序。進一步詳情請參閱「業務 — 法律程序」。

除本文件「業務 — 法律程序」一節所披露者外，董事確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無牽涉任何針對我們或任何董事提起且已經或可能合理預計對我們的業務造成重大財務或經營影響的訴訟或仲裁程序或行政程序。董事進一步確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們亦於所有重大方面遵守我們經營所在司法權區的所有相關法律及法規。

概 要

COVID-19疫情的影響

董事確認，儘管COVID-19疫情造成全球供應鏈中斷，但亦為我們增加市場機會。根據弗若斯特沙利文報告，於2020年COVID-19疫情的初步影響後，封控規定放寬及經濟逐步恢復促使散貨船運輸的需求旺盛，使得2021年BDI飆升。

於2022年第一季度，COVID-19疫情捲土重來，包括在中國各省高傳染性的奧密克戎變種病毒，地方政府對商業及社會活動實施各種限制。除若干客戶因2022年初上海封城以致其暫停業務營運而在向我們付款方面出現輕微延期外，我們的董事認為，疫情捲土重來不會對我們的業務或市場狀況產生重大或持續的不利影響。董事預計，COVID-19疫情近期將不會對綜合航運公司的市場狀況及本集團的營運造成重大不利影響。

有關COVID-19疫情對我們業務影響的進一步詳情，請參閱「業務 — COVID-19疫情對我們業務的影響」一節。

近期發展

我們船隊組成的變動

截至最後可行日期，我們控制船隊的所有權狀況及／或組成發生以下變動：

- 我們已於2022年10月訂立協議，新建造一艘新乾散貨船，建議運力為40,000 dwt，預計於2024年完成。
- GOLDEN CAMELLIA由我們於2021年10月自一家融資租賃公司以光船租賃(包括提前購買選擇權)方式租入。我們已於2022年10月告知船東我們有意行使購買選擇權，並於同日訂立協議向獨立第三方出售GOLDEN CAMELLIA。於2023年1月完成後，GOLDEN CAMELLIA的法定所有權已由船東轉讓予我們，繼而由我們轉讓予獨立第三方。
- 一艘運力約為85,000 dwt的新乾散貨船SEACON NOLA已建成，且該船舶已於2023年1月交付予我們。

概 要

於往績記錄期間後我們的業務及經營業績

截至2022年12月31日止年度，我們控制船舶的平均利用率約為91.4%，而於此期間，我們租入船舶的平均利用率約為99.4%。有關我們船舶利用率的計算基準的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 控制船隊 — 船隊利用率」一段。

本集團截至2022年12月31日及截至該日止年度的未經審核初步財務資料

根據我們截至2022年12月31日止年度的未經審核初步財務資料，我們於2022年的收入較2021年減少約3.7%，主要是由於(i)我們自租入船舶獲得的航運服務收入減少，原因為我們於2022年簽訂的租入船舶合約較2021年有所減少；及(ii)日均BDI減少，這意味著我們能夠自客戶獲取的租賃費有所減少。根據我們截至2022年12月31日止年度的未經審核初步財務資料，我們於2022年的毛利較2021年增加8.3%，主要是由於(i)按管理費收費的船舶所佔船舶管理服務收入增加；及(ii)因於2021年下半年開始大部分造船監理項目導致造船監理項目收入佔比增加。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄二B「截至2022年12月31日止年度未經審核初步財務資料」一節。有關我們截至2022年12月31日的合併資產負債表、截至2022年12月31日止年度的合併全面收益表以及「附錄二B — 截至2022年12月31日止年度未經審核初步財務資料」所載相關附註的未經審核財務資料經由申報會計師根據香港會計師公會發佈的應用指引第730號「有關年度業績初步公告的核數師指引」協定，與本集團截至2022年12月31日止年度的未經審核合併財務報表所載金額一致。申報會計師就此進行的工作並不構成根據香港會計師公會頒佈的《香港核數準則》、《香港審閱工作準則》或《香港核證工作準則》而進行的核證工作，因此申報會計師並未對未經審核初步財務資料作出核證。

展望未來，董事預期，我們控制的船舶帶動的業務將會持續增長，主要是由於我們的控制船隊引進四艘新油輪（即GOLDEN CAMELLIA、GOLDEN DAHLIA、GOLDEN DAISY及GOLDEN LAVENDER），我們預期此舉能夠利用俄烏衝突期間石油產品需求及價格上升的機會。與BDI一樣，我們在評估油輪的租船費率是否符合當前市況時，參考波羅的海成品油運價指數（「BCTI」），該指數由運輸汽油及石油產品的清潔油輪行駛的主要航線的平均租船費率組成。根據弗若斯特沙利文報告，由於大量貿易商拒絕購買來自俄羅斯的石

概 要

油，導致全球供應短缺，國際油價飆升。繼2022年2月俄烏沖突後，BCTI由2022年2月28日約731點上升到2022年12月22日2,143點的峰值。於最後可行日期，BCTI為847點。儘管BCTI於2022年12月達到峰值，但與俄烏沖突開始前相比，BCTI仍保持在相對高位，董事認為，這將為我們近期從我們的油輪獲得更高的收益提供相當大的推動力。

BDI對我們財務表現的影響

海運行業是高度週期性的行業，其特點是市場租船費及運費的高度波動。此種週期性受到船舶運力供求變化以及大宗商品供需變化的影響，而大宗商品的供需變化往往受到廣泛的宏觀經濟因素的影響。當對航運服務的需求較低時，造船業就會放緩，閒置或標記為報廢的船舶數量會增加。當由於市場經濟的變化而對航運服務的需求增加時，如供應不能迅速滿足相關需求的增加，租船費及運費會上升，造船業復甦，最終導致供給量增加，從而最終推動市場租船費率回落。海運業的波動同時與商業週期的波動密切相關，大宗商品需求的減少將意味着對運輸服務的需求降低，這可能迫使航運公司減少建造船舶，並報廢部分未投入使用的船舶。同樣，乾散貨航運業亦面臨高度的週期性，相關週期性於BDI中反映，BDI在往績記錄期間及其後表現出相當大的波動性。進一步詳情，請參閱「風險因素」一節中「乾散貨船的租船費不穩定及航運服務的盈利能力對BDI(其為市場租船費率的主要基準指標)的波動敏感」一段。

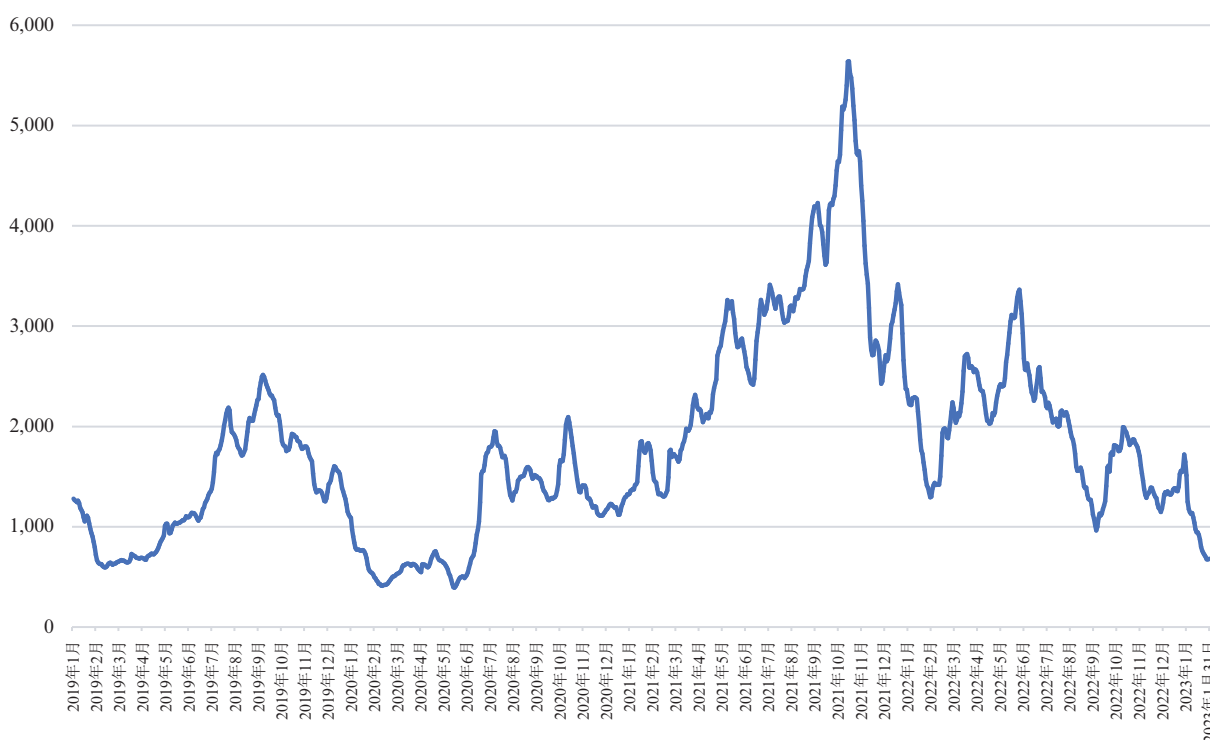
海運業固有的週期性對其市場參與者而言機會與風險並存。與海運業的週期性相關的市場機會的例子包括：當租船費用達到高峰時，航運公司能夠透過向客戶收費獲取更高的租船費用。然而，同樣地，高漲的租船費率可能為該等主要租入運力的航運公司帶來風險，因為船舶供應商收取的租船費率亦將處於高漲的水準，因此可能會削減航運公司的潛在利潤。另一個市場機會為，市場參與者可利用海運業的週期性，以較低的價格購買資產或以相對較低的市場租價租入運力，其後於市場情緒好轉時以較高的價格租出該等船舶。相反，一個主

概 要

要的相關風險是海運業本身並不穩定且不可預測，因此，如欲利用市場新造船費率及／或租船費率的任何潛在增長，市場參與者必須對海運業有敏銳的瞭解，以便迅速應對有關波動，並衡量市場情緒是否有實質性上升。不具備適當的市場洞察力及經驗的航運公司與市場參與者可能無法敏銳地評估市場的脈搏，以便在市場好轉期間把握任何潛在的商機，或緩解潛在市場下滑的影響。此外，概不能保證在新造船船建造完成後對航運服務有足夠的需求，這可能會對市場參與者構成重大風險。有關進一步詳情，請參閱「風險因素」一節「新造船項目存在可能導致延遲、成本超支或取消新造船合約的風險，且概不保證造船項目完成後將會有充足的航運服務需求」一段。

BDI為總部位於倫敦的波羅的海交易所有限公司每日發佈的航運及貿易指數。BDI指數衡量煤炭及鋼鐵等乾散貨在世界各地的運輸成本，或更具體地說，衡量對運力的需求與乾散貨船供給之間的關係。航運公司及海運業的其他市場參與者在衡量所提供的租船費率是否與當時的市況一致時往往參考BDI。下圖載列BDI各自於往績記錄期間及直至2023年1月31日的歷史波動。

於往績記錄期間及直至2023年1月31日BDI的歷史波動



於往績記錄期間，我們的租船費率通常隨著BDI的變動而波動，而BDI一般影響我們的財務表現。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，BDI於393點至5,650點的區間內波動，日均分別約為1,365點、1,068點、2,943點及2,070點，我們於同期的純利分別約為8.4百萬美元、0.7百萬美元、40.0百萬美元及55.4百萬

概 要

美元。鑒於我們的租船費率通常隨著BDI波動，而BDI通常構成我們的供應商向我們收取及我們向我們的客戶收取的費用主要基準，我們能夠利用BDI於2020年年底及整個2021年呈現的不斷上升趨勢，其於2022年上半年維持相對較高水平，因此於往績記錄期間錄得尤為強勁的財務業績，尤其是截至2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月。概不保證我們未來的財務業績將按與2021年相同的水平增長。更多詳情請參閱「風險因素」一節中「我們的歷史增長率、收入及利潤率(尤其是因COVID-19疫情導致需求激增而產生的航運服務收入)或不能代表其未來增長率、收入及利潤率」一段。

於2021年12月31日後及直至2022年10月31日，BDI暴跌至2022年8月31日的965點的低位，然後反彈至2022年10月31日的1,463點。根據弗若斯特沙利文報告，該下降主要是由於以下原因引起的負面市場情緒：(i)由於2022年第二季度及第三季度房地產及製造行業表現疲軟，中國對主要乾散貨鋼材的需求減少，與2021年同期相比錄得大幅下降；(ii)由於極端天氣條件、地緣政治爭端及疫情導致農業貿易政策及出口模式發生變化，穀物及農產品的出口及整體運費下降；及(iii)美聯儲於2022年近期一系列加息帶來的市場不確定性。BDI其後於2022年10月31日升至1,463點，並於2022年12月23日(即就截至2022年12月31日止年度的BDI數據而言的年內最新可用日期)進一步增加至1,515點，表明自2022年8月31日的低位溫和回升。然而，自此之後，截至2023年1月31日，BDI已跌至681點。根據弗若斯特沙利文報告，BDI表現出一定程度的季節性，原因為BDI於第一季度通常較低，主要是由於春節期間對航運服務的需求較低。於最後可行日期，BDI已回升至約990點。

儘管於2021年12月31日後，BDI近期有所下降，但董事認為，有關下降對我們的整體業務營運或財務表現並無重大影響，原因是我們截至2022年9月30日止九個月的收益及毛利高於2021年同期，且有關下降僅為暫時性，因為截至2022年10月31日，BDI已迅速達到1,463點，並於2022年12月23日進一步增加到1,515點，這體現BDI的週期性，其特點是在整個特定年度有多個週期性的高峰和低谷。這可由BDI於截至2022年12月31日止年度的高峰和低谷之間存在相當大的偏差予以進一步佐證，BDI於2022年5月23日達到峰值3,369點，並於2022年8月31日達到低谷965點，年內日均值約為1,937點。雖然截至2022年12月31日止年度的日均值低於截至2021年12月31日止年度的日均值2,943點，但截至2022年12月31日止年度

概 要

的日均值仍顯著高於分別於截至2019年及2020年12月31日止年度的日均值1,365點及1,068點，我們的董事認為這將繼續為未來穩定的財務業績奠定堅實的基礎，儘管與我們於2021年出色的經營業績所錄得的速度或規模不同。

為緩解海運業的週期性及潛在的市場低迷，我們已採取各種緩解措施，例如一般根據短期定期期租及TCT租船，原因為此類租船的期限較短，使我們得以保持更高程度的靈活性並及時應對任何意外低迷。此外，在市場租船費率處於高位期間，我們會努力根據較長期限的定期期租租出我們控制的船舶，以確保我們在任何潛在的市場低迷中以相對較高的水平獲得穩定及長期的收入。我們還採用排序策略，倘預期市場情緒及市場費率於不久將來會下降，我們傾向於以背靠背的方式獲得業務，即首先我們將參考當時的市場費率事先獲取並「鎖定」客戶事先應付予我們的租賃費或運費，其後向供應商採購及租入合適的船舶，從而緩解市場租船費率突然下降的影響，原因為我們能夠透過確保租船時的租船費率低於向客戶收取的租船費率，更好地把控潛在利潤率並在租船時計入潛在利潤率。有關我們排序策略的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 租入船隊 — 租船及從客戶獲得業務的順序」一段。

海運業重大事件的影響

俄烏戰爭

自2022年2月以來的俄烏衝突曠日持久，儘管2022年2月衝突爆發後直至最後可行日期對乾散貨行業的總體影響小於油輪行業，預期將於2022年餘下時間內繼續對海運業造成不確定性。鑒於俄羅斯及烏克蘭是乾散貨大宗商品的主要出口國（其中俄羅斯主要出口煤炭、穀物、鋼產品及化肥，而烏克蘭出口穀物、鐵礦石和鋼產品），兩國之間持續的緊張局勢阻礙該等大宗商品的出口，並增加了全球航運成本。儘管我們能夠利用市場租船費率上漲的機會，因為由於黑海周邊貿易模式的擾動，於2022年2月衝突爆發後直至最後可行日期，運力下降，航運時間較長，但俄羅斯與烏克蘭之間曠日持久的衝突將繼續給未來的海運航運帶來不確定性。

概 要

擴大對俄羅斯燃料禁令的範圍亦推高船用燃料的成本及可用性，並促使船東使用替代燃料。此外，有關俄烏衝突及隨之實施的制裁的不確定性可能導致全球燃料價格進一步上漲。雖然我們的油輪船隊能夠從油價上漲中獲益，但我們可能同時面臨燃油成本負擔加劇的情況。董事預計，由於俄烏衝突曠日持久，油價上漲，我們來自油輪的收益近期將增加。

燃油費用對我們的財務業績產生的影響

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的燃料開支分別約為16.2百萬美元、28.7百萬美元、36.5百萬美元、27.3百萬美元及31.0百萬美元，分別佔同期銷售成本約13.5%、17.3%、11.6%、12.2%及13.4%。有關我們於往績記錄期間燃油費用波動對除稅前純利的假設敏感度分析的詳情，請參閱「財務資料 — 影響我們經營業績的關鍵因素 — 燃油費用」一段。

我們的燃油費用亦可能因租賃方式的種類而出現重大變動。倘我們根據定期租賃（即定期期租及TCT）將船舶出租予客戶，我們不負責提供船用燃油，而倘我們根據航次租賃及包運合約將船舶出租予客戶，我們須負責提供船用燃油。根據我們客戶對任何特定租船方式的偏好，我們的燃油費用於任何特定年度都可能出現大幅波動。

台灣海峽兩岸緊張局勢日益加劇

於2022年8月，由於美國眾議院議長南希·佩洛西訪台，兩岸關係緊張加劇。作為對此次訪問的回應，中國政府於2022年8月4日至2022年8月10日在台灣周邊海域（包括台灣海峽）進行了一系列軍事演習，台灣海峽是船隻往返東南亞及東北亞的主要通道。董事認為，2022年8月期間的兩岸緊張局勢並無對我們於往績記錄期間後直至最後可行日期的業務營運及財務狀況產生任何重大影響，因為我們的船舶通常避免駛經任何涉及軍事演習的地區。

美聯儲加息

為緩和失控的通貨膨脹，美聯儲於2022年9月將聯邦基金目標利率上調至3.00%至3.25%，標誌著年內第四次加息，較2022年7月的上一次加息躍升四分之三。於往績記錄期間後及直至最後可行日期，美聯儲於2022年11月將聯邦基金利率進一步上調至3.75%至4.00%、2022年12月上調至4.25%至4.50%及2023年2月上調至4.50%至4.75%。董事預期，

概 要

美聯儲近期一連串的加息將對我們日後的債務產生重大影響，因為我們的融資租賃安排及銀行貸款通常按基於LIBOR的浮動利率計息，而後者可能會應美聯儲加息而波動。

美國海運改革法

於2022年6月，新的海運改革法在美國簽署成為法律。該立法旨在打壓國際海運成本，緩解供應鏈積壓導致消費者價格不斷上漲，並使美國農民及出口商更難將商品運往全球市場的情況，及透過具有競爭力的海洋運輸系統促進美國出口增長，並避免海洋承運人向託運人收取過高的滯留及滯期費。特別是，法律改革引入禁止承運人的不公平及／或不合理行為，拒絕運輸服務或任何其他針對美國托運人的不公平或歧視性方法，以及不公平或歧視性作法，特別是與任何商品組別或運輸類型有關，或與關稅或收費有關。例如，該立法要求美國聯邦海事委員會(i)調查關於普通海洋承運人收取的滯留費及滯期費的投訴，(ii)確定該等費用是否合理，及(iii)命令退還不合理收費。根據弗若斯特沙利文報告且我們的董事會贊同，這項法律改革對市場的影響微乎其微，因為其不會對海運業造成重大有意義的結構性變化，而是對行業中的建議作法進行改革。鑒於上述情況並考慮到(i)海運改革法僅影響涉及美國的航線，及(ii)往績記錄期間我們與往返美國的航線有關的滯期費微不足道，董事認為，海運改革法並無對我們於往績記錄期間後及直至最後可行日期的業務營運及財務狀況產生重大影響。

無重大不利變動

董事確認，自2022年9月30日及直至本文件日期，除本文件「業務 — 法律程序」一節所披露者外，(i)我們營運所在的市況或行業及環境概無重大不利變動而對我們的財務或營運狀況造成重大不利影響；(ii)本集團的財務或經營狀況或前景概無重大不利變動，及(iii)概無發生任何將對本文件附錄一的會計師報告所列資料造成重大影響的事件。

釋 義

於本文件內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下所載涵義。

「會計師報告」	指	本公司會計師報告，全文載於本文件附錄一
「聯屬人士」	指	直接或間接控制該指定人士或受該指定人士直接或間接控制或與該指定人士共同受直接或間接控制的任何其他人士
「會財局」	指	香港會計及財務匯報局
「Akai Holding」	指	Akai Holding Pte. Ltd.，一間於2019年12月13日在新加坡註冊成立的獲豁免私人股份有限公司，由陳先生全資擁有
「章程細則」或 「公司章程」	指	本公司於2023年3月2日有條件採納並將於[編纂]時生效的經修訂及重述的組織章程細則，其概要載於本文件附錄三，經不時修訂、補充或修改
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「審核委員會」	指	董事會的審核委員會
「董事會」	指	董事會
「營業日」	指	香港的銀行一般開門辦理正常銀行業務的任何日子（星期六、星期日或香港公共假期除外）
「英屬處女群島」	指	英屬處女群島
「英屬處女群島法律顧問」	指	有關英屬處女群島法律的法律顧問毅柏律師事務所
[編纂]	指	[編纂]

釋 義

「開曼公司法」或 「公司法」	指 開曼群島公司法(經修訂)，經不時修訂、補充或修改
[編纂]	指 [編纂]
[編纂]	指 [編纂]
[編纂]	指 [編纂]
[編纂]	指 [編纂]
[編纂]	指 [編纂]
[編纂]	指 [編纂]
[編纂]	指 [編纂]
「中國」	指 中華人民共和國，及僅就本文件而言，除文義另有所指外， 不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣
「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	洲際船務集團控股有限公司，一間於2021年10月22日根據開曼群島法例註冊成立的獲豁免有限公司
「全面受制裁國家」	指	古巴、伊朗、北韓、敘利亞及俄羅斯／烏克蘭克里米亞地區以及自稱盧甘斯克人民共和國及自稱頓涅茨克人民共和國地區
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「關連交易」	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及於本文中，指本公司控股股東(即郭先生、Jin Chun、Jin Qiu、Jovial Alliance及Shining Friends或彼等任何一方)
「核心關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「企業管治守則」	指	上市規則附錄十四所載的企業管治守則
「COVID-19」	指	被確認為2019年末全球疫情源頭的新型冠狀病毒
「CZK Holding」	指	CZK HOLDING LTD.，一間於2021年10月19日在英屬處女群島註冊成立的股份有限公司，由我們的股東之一陳先生直接全資擁有
「彌償契據」	指	我們的控股股東各自以本公司(如該契據所述，為其本身及作為其附屬公司各自的受託人)為受益人所簽立日期為2023年3月2日的彌償契據，詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料 — E.其他資料 — 2.稅項及其他彌償保證」

釋 義

「不競爭契據」	指	我們的控股股東各自以本公司（如該契據所述，為其本身及作為其附屬公司各自的受託人）為受益人就若干不競爭承諾所簽立日期為2023年3月2日的不競爭契據，詳情載於本文件「與控股股東的關係 — 不競爭承諾」一段
「董事」	指	本公司董事
[編纂]	指	使最終[編纂]定為最多低於指示性[編纂]範圍下限10%的調整
「英國法律顧問」	指	英士律師行，我們有關英格蘭及威爾斯法律的法律顧問
「環境、社會及 管治委員會」	指	董事會的環境、社會及管治委員會
「極端情況」	指	根據香港政府勞工處於2019年6月發佈的經修訂「颱風及暴雨警告下工作守則」，極端情況包括但不限於如香港政府所宣佈的因超強颱風引致的公共交通服務嚴重受阻、廣泛地區水浸、嚴重山泥傾瀉或大規模停電
「弗若斯特沙利文」	指	弗若斯特沙利文國際有限公司，一間獨立的市場研究及諮詢公司
「弗若斯特沙利文報告」	指	我們委託並由弗若斯特沙利文獨立編製的行業報告，其概要載於本文件「行業概覽」一節
[編纂]	指	[編纂]及[編纂]
「Golden Bridge」	指	Golden Bridge Ships Limited，一間於2018年10月22日在香港註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Golden Camellia」	指	Golden Camellia Limited，一間於2021年9月13日在香港註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Golden Dahlia」	指	Golden Dahlia Limited，一間於2021年9月13日在香港註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司

釋 義

「Golden Daisy」	指	Golden Daisy Limited，一間於2021年9月13日在香港註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Golden Lavender」	指	Golden Lavender Limited，一間於2021年9月13日在香港註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Golden Lotus」	指	Golden Lotus Ltd，一間於2021年11月24日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Golden Orchid」	指	Golden Orchid Ltd.，一間於2017年4月6日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Golden River」	指	Golden River Ships Limited，一間於2018年10月22日在香港註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Golden Violet」	指	Golden Violet Ltd (前稱Estar Shipping Ltd)，一間於2021年11月3日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
[編纂]	指	[編纂]
「本集團」或「我們」	指	本公司、其附屬公司或(如文義所需)就本公司成為其目前附屬公司的控股公司以前期間而言，則指該等附屬公司，猶如該等公司於相關時間已為本公司附屬公司，以及彼等或彼等的前身所經營的業務(視情況而定)
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
「香港會計師公會」	指	香港會計師公會
[編纂]	指	[編纂]

釋 義

[編纂]	指 [編纂]
「香港」	指 中國香港特別行政區
「香港法律顧問」	指 伍穎珊女士，香港大律師
「香港新一海」	指 香港新一海55有限公司，一間於2018年4月10日在香港註冊成立的有限公司，及為本公司的聯營公司，其分別由Seacon Shipping及獨立第三方香港舟山一海海運有限公司擁有35%及65%
「香港增洲」	指 香港增洲有限公司，一間於2013年1月15日在香港註冊成立的有限公司及由星洲集團全資擁有並為我們的關連人士
[編纂]	指 [編纂]
「港元」	指 香港法定貨幣港元
[編纂]	指 [編纂]
[編纂]	指 [編纂]
「香港收購守則」或 「收購守則」	指 證監會頒佈的公司收購、合併及股份回購守則，經不時修訂、補充或以其他方式修改
[編纂]	指 [編纂]

釋 義

[編纂]	指 [編纂]
「獨立第三方」	指 據董事作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，並非上市規則所指本公司關連人士的人士或實體
[編纂]	指 [編纂]
[編纂]	指 [編纂]
「國際制裁」	指 有關經濟制裁、出口管制、貿易禁令以及國際貿易及投資相關活動其他禁令及限制的所有適用法律及法規，包括由美國、歐盟及其成員國、聯合國、英國及其海外領土或澳大利亞所採納、管理及強制執行者
「國際制裁法律顧問」	指 霍金路偉律師行，我們有關國際制裁法的法律顧問
[編纂]	指 [編纂]

釋 義

[編纂]	指 [編纂]
[編纂]	指 [編纂]
「日本法律顧問」	指 City-Yuwa Partners，我們有關日本法律的法律顧問
「Jasper Shipping」	指 Jasper Shipping Ltd (前稱Sky Height Shipping Ltd)，一間於2021年2月19日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Jin Chun」	指 JIN CHUN HOLDING LTD.，一間於2021年10月19日在英屬處女群島註冊成立的股份有限公司，並由我們的控股股東之一郭先生直接全資擁有
「Jin Qiu」	指 JIN QIU HOLDING LTD.，一間於2021年12月15日在英屬處女群島註冊成立的股份有限公司，並由我們的控股股東之一Shining Friends直接全資擁有
「Jovial Alliance」	指 Jovial Alliance Limited，一間於2021年12月8日在英屬處女群島註冊成立的股份有限公司，並由我們的控股股東之一郭先生直接全資擁有
「日圓」	指 日本法定貨幣日圓
「Junyue Holding」	指 Junyue Holding Pte. Ltd.，一間於2019年12月12日在新加坡註冊成立的獲豁免私人股份有限公司，由郭先生全資擁有
「Kaimei Holding」	指 KAIMEI HOLDING LTD.，一間於2021年12月15日在英屬處女群島註冊成立的股份有限公司，並由我們的主要股東之一Oceanic Flame直接全資擁有

釋 義

「最後可行日期」	指	2023年2月28日，即於本文件刊發前確定當中所載若干資料的最後可行日期
「利比里亞」	指	利比里亞共和國
「利比里亞法律顧問」	指	Pierre, Tweh & Associates, Inc.，我們有關利比里亞法律的法律顧問
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則（經不時修訂、補充或以其他方式修改）
「主板」	指	由聯交所營運的證券交易所（不包括期權市場），獨立於聯交所GEM並與其並行運作
「馬紹爾群島」	指	馬紹爾群島共和國
「馬紹爾群島法律顧問」	指	Norton Rose Fulbright US LLP，我們有關馬紹爾群島法律的法律顧問
「大綱」或「組織章程大綱」	指	本公司於2023年3月2日有條件採納並於[編纂]時生效的經修訂及重述的組織章程大綱，其概要載於本文件附錄三，經不時修訂、補充或修改
「財政部」	指	中華人民共和國財政部
「商務部」	指	中華人民共和國商務部
「陳先生」	指	陳澤凱先生，我們的主要股東之一及執行董事
「郭先生」	指	郭金魁先生，我們的主要股東之一、董事會主席及執行董事

釋 義

「賀罡先生」	指	賀罡先生，我們的執行董事及首席財務官
「施藝先生」	指	施藝先生，[編纂]投資的投資者
「趙勇先生」	指	趙勇先生，我們的執行董事及船舶管理總裁
「MSM Ship」	指	MSM Ship Management Pte. Ltd.，一間於2019年9月30日在新加坡註冊成立的私人股份有限公司及為本公司的聯營公司，其分別由Seacon Ships Management (SG)及獨立第三方Ocean Wealth Enterprise Pte. Ltd.擁有50%及50%
「提名委員會」	指	董事會的提名委員會
「香港萬通船舶管理」	指	香港萬通船舶管理有限公司，一間於2021年11月1日在香港註冊成立的有限公司及為本公司間接全資附屬公司
「Oceanic Flame」	指	OCEANIC FLAME LIMITED，一間於2021年12月7日在英屬處女群島註冊成立的股份有限公司，且其全部已發行股份由Tricor Equity Trustee(作為受託人)代表陳先生及其家庭成員的利益持有，為我們的主要股東之一
「外國資產控制辦公室」	指	美國財政部外國資產控制辦公室
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]

釋 義

[編纂]	指	[編纂]
「巴拿馬」	指	巴拿馬共和國
「巴拿馬法律顧問」	指	Morgan & Morgan，我們有關巴拿馬法律的法律顧問
「Passion Wealth」	指	PASSION WEALTH LTD.，一間於2021年11月24日在英屬處女群島註冊成立的股份有限公司，並由我們的股東之一賀罡先生直接全資擁有
「中國法律顧問」	指	上海市錦天城律師事務所，我們有關中國法律的法律顧問
「[編纂]投資」	指	施藝先生根據[編纂]投資協議於青島洲際之星的投資，詳情請參閱「歷史、重組及公司架構 — [編纂]投資」
「[編纂]投資協議」	指	施藝先生與陳先生就施藝先生投資青島洲際之星所訂立日期為2021年10月6日的投資協議
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]

釋 義

「一級制裁活動」	指	本公司在全面受制裁國家的任何活動，或本公司(i)與受制裁目標的活動；或(ii)直接或間接惠及或涉及受制裁目標的財產或財產權益，而本公司在相關司法權區註冊成立或位於該司法權區，或就相關活動與該司法權區有關連，從而遵從相關制裁法律和法規
[編纂]	指	[編纂]
「相關司法權區」	指	與本公司相關的任何司法權區，其制裁相關法律或法規(其中包括)限制其國民及／或在該司法權區註冊成立或位於該司法權區的實體，直接或間接向有法律或法規所針對的部分國家、政府、個人或實體提供資產或服務，或以其他方式進行交易
「相關人士」	指	本公司，連同其投資者及股東，以及可能直接或間接參與批准股份上市、交易、結算和交收的人士(包括聯交所及相關集團公司)
「相關地區」	指	埃及、香港、緬甸、俄羅斯(不包括克里米亞)、土耳其及烏克蘭(不包括克里米亞、自稱的盧甘斯克人民共和國及頓涅茨克人民共和國地區)
「薪酬委員會」	指	董事會的薪酬委員會
「重組」	指	本集團為籌備[編纂]而進行的重組，其詳情載於「歷史、重組及公司架構 — 重組」
「風險管理委員會」	指	董事會的風險管理委員會
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「Ruigao Holding」	指	RUIGAO HOLDING LTD.，一間於2021年11月24日在英屬處女群島註冊成立的股份有限公司，並由我們的股東之一趙勇先生直接全資擁有
「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國國家外匯管理局

釋 義

「國家外匯管理局 37號文」	指	國家外匯管理局於2014年7月4日頒佈的《國家外匯管理局關於境內居民通過特殊目的公司境外投融資及返程投資外匯管理有關問題的通知》
「國家工商行政管理 總局」	指	中華人民共和國國家工商行政管理總局(自2018年3月起稱為中華人民共和國國家市場監督管理總局)
「受制裁目標」	指	(i)根據相關司法權區的制裁相關法律或法規所發佈任何目標人士或實體清單所指定的任何人士或實體；(ii)相關司法權區維持執行各種形式的制裁計劃的國家或地區政府所管有或控制的任何人士或實體；或(iii)因與(i)或(ii)所述人士或實體的所有權、控制或代理關係而成為相關司法權區的法律或法規的制裁目標的任何人士或實體
「國家稅務總局」	指	中華人民共和國國家稅務總局
「海洲六號」	指	海洲六號有限公司，一間於2012年9月7日在香港註冊成立的有限公司及為本公司的聯營公司，其分別由Seacon Shipping及獨立第三方香港舟山一海海運有限公司擁有49.5%及50.5%
「海洲七號」	指	海洲七號有限公司，一間於2012年9月7日在香港註冊成立的有限公司及為本公司的聯營公司，其分別由Seacon Shipping及獨立第三方香港舟山一海海運有限公司擁有49.5%及50.5%
「海洲八號」	指	海洲八號有限公司，一間於2012年9月7日在香港註冊成立的有限公司及為本公司的聯營公司，其分別由Seacon Shipping及獨立第三方香港舟山一海海運有限公司擁有49.5%及50.5%

釋 義

「海洲九號」	指	海洲九號有限公司，一間於2012年9月7日在香港註冊成立的有限公司及為本公司的聯營公司，其分別由Seacon Shipping及獨立第三方香港舟山一海海運有限公司擁有49.5%及50.5%
「Seacon Africa」	指	Seacon Africa Ltd，一間於2021年3月31日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Brazil」	指	Seacon Brazil Ltd，一間於2019年4月18日在利比里亞註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Enterprise」	指	Seacon Enterprise Pte. Ltd.，一間於2017年4月19日在新加坡註冊成立的私人股份有限公司，並為本公司的間接非全資附屬公司，分別由Seacon Marine (SG)及Wealthy & Glory Marine Pte. Ltd.擁有60%及40%。Wealthy & Glory Marine Pte. Ltd.由Seacon Enterprise董事王光福先生全資擁有。Wealthy & Glory Marine Pte. Ltd.是Seacon Enterprise的主要股東，因此，王光福先生為Seacon Enterprise的主要股東。Wealthy & Glory Marine Pte. Ltd.及王光福先生均為我們的關連人士
「Seacon Hamburg」	指	Seacon Hamburg Ltd，一間於2022年8月10日在利比里亞註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Kobe」	指	Seacon Kobe Ltd，一間於2021年1月20日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「洲際物流(日本)」	指	洲際物流株式會社，一間於2021年5月25日在日本註冊成立的股份有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Manila」	指	Seacon Manila Ltd，一間於2021年2月23日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Marine (BVI)」	指	SEACON MARINE LTD.，一間於2021年10月27日在英屬處女群島註冊成立的股份有限公司，並為本公司的直接全資附屬公司

釋 義

「Seacon Marine (SG)」	指	Seacon Marine Pte. Ltd.，一間於2020年1月20日在新加坡註冊成立的私人股份有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Marine Technical」	指	Seacon Marine Technical Pte. Ltd.，一間於2020年6月17日在新加坡註冊成立的私人股份有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「青島洲際海事諮詢」	指	青島洲際海事諮詢有限公司，一間於2020年6月15日在中國成立的有限公司，並為本公司的間接非全資附屬公司
「Seacon Ningbo」	指	Seacon Ningbo Ltd，一間於2019年6月5日在利比里亞註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Nola」	指	Seacon Nola Ltd，一間於2022年8月10日在利比里亞註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Osaka」	指	Seacon Osaka Ltd，一間於2021年1月20日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Peru」	指	Seacon Peru Ltd，一間於2019年5月27日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Qingdao」	指	Seacon Qingdao Ltd，一間於2019年4月8日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「青島洲際星航運」	指	青島洲際星航運有限公司，一間於2022年5月10日在中國成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Rizhao」	指	Seacon Rizhao Ltd，一間於2021年2月3日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Santos」	指	Seacon Santos Ltd，一間於2022年8月10日在利比里亞註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司

釋 義

「Seacon Shanghai」	指	Seacon Shanghai Ltd，一間於2019年6月11日在利比里亞註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Shipping」	指	Seacon Shipping Pte. Ltd.，一間於2020年1月29日在新加坡註冊成立的私人股份有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「洲際海運(青島)」	指	洲際海運(青島)有限公司，一間於2021年12月29日在香港註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「洲際船務集團」	指	洲際船務集團有限公司(前稱香港洲際船務集團有限公司及香港星洲集團有限公司)，一間於2013年2月1日在香港註冊成立的有限公司，由星洲集團全資擁有並為我們的關連人士
「日本洲際海運」	指	洲際海運ジャパン株式会社，一間於2018年10月25日在日本註冊成立的股份有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Ships Europe」	指	SEACON SHIPS MANAGEMENT (EUROPE) SA，一間於2022年4月19日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接非全資附屬公司，由Seacon Ships Group (HK)及一名獨立第三方China Maritime General Services Co., Limited分別擁有51%及49%
「福建洲際星船務」	指	福建洲際星船務有限公司，一間於2021年11月3日在中國成立的有限公司，並為本公司的間接非全資附屬公司
「Seacon Ships Group (BVI)」	指	SEACON SHIPS MANAGEMENT GROUP (BVI) LTD.，一間於2021年10月27日在英屬處女群島註冊成立的股份有限公司，並為本公司的直接全資附屬公司
「Seacon Ships Group (HK)」	指	Seacon Ships Management Group (HK) Limited，一間於2021年11月8日在香港註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司

釋 義

「Seacon Ships Management (Fuzhou)」	指	Seacon Ships Management (Fuzhou) Co., Limited，一間於2022年9月14日在香港註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Ships Management Group」	指	Seacon Ships Management Group Ltd，一間於2019年12月18日在馬紹爾群島註冊成立的公司，由Sunny Star全資擁有並為我們的關連人士
「香港洲際船舶管理」	指	香港洲際船舶管理有限公司(前稱海洲船舶管理有限公司)，一間於2012年12月14日在香港註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「香港洲際船舶管理青島代表處」	指	香港洲際船舶管理有限公司青島代表處，由香港洲際船舶管理於2016年10月17日在中國成立的代表處
「Seacon Ships Management (Ningbo)」	指	Seacon Ships Management (Ningbo) Ltd.，一間於2021年5月12日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Ships Management (SG)」	指	Seacon Ships Management Pte. Ltd.，一間於2019年5月14日在新加坡註冊成立的私人股份有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「寧波洲際船務」	指	洲際船務(寧波)有限公司，一間於2021年3月25日在中國成立的有限公司，並為本公司的間接非全資附屬公司
「青島洲際之星」	指	青島洲際之星船務有限公司，一間於2013年4月12日在中國成立的有限公司，並為本公司的間接非全資附屬公司，由上海洲際之星及施藝先生分別擁有97%及3%
「青島洲際之星(上海)」	指	青島洲際之星船務有限公司上海分公司，一間由青島洲際之星於2018年12月21日在中國成立的分公司

釋 義

「上海洲際之星」	指	上海洲際之星海事科技有限公司，一間於2021年12月21日在中國成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「浙江洲際之星」	指	浙江洲際之星船務有限公司，一間於2018年6月27日在中國成立的有限公司，並為本公司的間接非全資附屬公司
「浙江洲際之星(青島)」	指	浙江洲際之星船務有限公司青島分公司，一間由浙江洲際之星於2020年2月18日在中國成立的分公司
「Seacon Singapore」	指	Seacon Singapore Ltd，一間於2019年4月8日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「星洲集團」	指	星洲集團有限公司，一間於2013年1月24日在馬紹爾群島註冊成立的公司，分別由郭先生及陳先生擁有80%及20%並為我們的關連人士
「Seacon Star Marine Consultant」	指	Seacon Star Marine Consultant Pte. Ltd.(前稱Seacon Maritime Pte. Ltd.)，一間於2013年6月3日在新加坡註冊成立的私人股份有限公司，為我們的關連人士。於重組前，其分別由香港洲際船舶管理及杲先鋒先生(為獨立第三方)擁有51%及49%。於重組後，其分別由我們的關連人士洲際船務集團及杲先鋒先生(為獨立第三方)擁有51%及49%
「Seacon Tankers」	指	Seacon Tankers Shipmanage Pte. Ltd.(前稱Seacon Xin Yuan Shipping Pte. Ltd.)，一間於2019年7月17日在新加坡註冊成立的私人股份有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Tokyo」	指	Seacon Tokyo Ltd，一間於2022年8月10日在利比里亞註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「Seacon Vancouver」	指	Seacon Vancouver Ltd，一間於2022年8月10日在利比里亞註冊成立的有限公司，並為本公司的間接全資附屬公司

釋 義

「Seacon Victory」	指	Seacon Victory Ltd，一間於2015年4月8日在馬紹爾群島註冊成立的公司，並為本公司的間接全資附屬公司
「二級制裁活動」	指	本公司可能招致相關司法權區針對相關人士而施加制裁(包括指定為受制裁目標或處以懲罰)的若干活動，即使本公司並非在相關司法權區註冊成立或位於相關司法權區，且與相關司法權區並無任何其他關係
「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章《證券及期貨條例》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「新加坡元」	指	新加坡法定貨幣新加坡元
「股份」	指	本公司股本中每股面值0.01港元的普通股
「股份獎勵計劃」	指	本公司於2022年2月22日採納，於2022年4月11日修訂及於2023年1月20日註銷的股份獎勵計劃，見「歷史、重組及公司架構 — 重組」
「股份獎勵信託」	指	Seacon Shipping股份獎勵信託，根據本公司(作為委託人)與Tricor Trust (Hong Kong)(作為受託人)所訂立日期為2022年2月22日及於2022年4月11日修訂之結算契據設立之全權信託，隨後於2023年2月3日終止
「股東」	指	我們的股份持有人
「購股權計劃」	指	本公司於2023年3月2日以我們的董事、高級管理層、僱員及該計劃所界定的其他合資格參與者為受益人有條件採納的購股權計劃，其主要條款及條件概要載於本文件附錄四「法定及一般資料 — D.購股權計劃」
「Shining Friends」	指	SHINING FRIENDS LIMITED，一間於2021年12月7日在英屬處女群島註冊成立的股份有限公司，且其全部已發行股份由Tricor Equity Trustee(作為受託人)代表郭先生及其家庭成員利益持有，為我們的控股股東之一

釋 義

「新加坡」	指	新加坡共和國
「新加坡法律顧問」	指	Avant Law LLC，我們有關新加坡法律的法律顧問
[編纂]	指	[編纂]
「獨家保薦人」或 「保薦人」	指	中泰國際融資有限公司，一間根據證券及期貨條例可從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
「Star Wealth」	指	Star Wealth Ltd，一間於2016年8月23日在馬紹爾群島註冊成立的公司，其於2022年1月6日解散前為星洲集團的直接全資附屬公司
[編纂]	指	[編纂]
「聯交所」或「香港聯交所」	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，而在本文件中指本公司主要股東
「Sunny Star」	指	Sunny Star Shipping Ltd.，一間於2019年12月12日在英屬處女群島註冊成立的股份有限公司，其分別由郭先生及陳先生擁有80%及20%並為我們的關連人士
「CZK信託」	指	CZK信託，根據陳先生(作為委託人及保護人)與Tricor Equity Trustee(作為受託人)就陳先生繼承計劃目的所訂立日期為2021年12月6日之結算契據設立之全權信託，其受益人為陳先生及其家庭成員

釋 義

「J&Y信託」	指	J&Y信託，根據郭先生（作為委託人及保護人）與Tricor Equity Trustee（作為受託人）就郭先生繼承計劃目的所訂立日期為2021年12月6日之結算契據設立之全權信託，其受益人為郭先生及其家庭成員
「往績記錄期間」	指	截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月
「Tricor Equity Trustee」	指	Tricor Equity Trustee Limited，一間於英屬處女群島註冊成立的有限公司，獲委任為J&Y信託及CZK信託的受託人，請參閱「歷史、重組及公司架構」
「Tricor Trust (Hong Kong)」	指	Tricor Trust (Hong Kong) Limited，一間於香港註冊成立的有限公司，獲委任為股份獎勵信託存續期間的受託人，請參閱「歷史、重組及公司架構」
「美國證券法」	指	1933年美國《證券法》（經修訂）及據其頒佈的規則及規例
[編纂]	指	[編纂]
[編纂]	指	[編纂]
「美國」	指	美利堅合眾國、其領土、屬地及受其司法管轄權管轄的所有地區
「美元」	指	美國法定貨幣美元
[編纂]	指	[編纂]
「%」	指	百分比

釋 義

為方便參考，中國或日本的法律法規、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)的英文名稱為其中文或日文名稱的翻譯，載於本文件中僅供識別之用。倘中文／日文名稱與其英文翻譯有不一致之處，以中文／日文名稱為準。

技術詞彙表

本技術詞彙表載有本文件所用與我們業務有關的詞彙。因此，該等詞彙及其涵義未必與其業內標準涵義或用法一致。

「波羅的海乾散貨運價指數」或「BDI」	指	主要乾散貨路線的多種乾散貨物的每日平均國際航運價格指數，由倫敦波羅的海交易所有限公司發佈，該指數綜合了好望角型、巴拿馬型及超級極限型船舶租船費率（即波羅的海好望角型船運價指數(BCI)、波羅的海巴拿馬型船運價指數(BPI)及波羅的海超級極限型船運價指數(BSI)）的平均租船費
「光船租賃」	指	不包括管理或技術維護的光船租賃安排，而其中租船人完全佔有及完全控制船舶
「BIMCO」	指	波羅的海國際航運公會，一個代表船東的國際航運協會，為世界上最大的船東、租船人、船舶經紀及代理人的直接成員組織
「燃料」	指	用於船舶的燃料，內含柴油或重燃油
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「好望角型」	指	運力約為100,000 dwt或以上的船舶
「租入船舶」	指	我們主要根據定期期租及航次期租(TCT)以及偶爾根據航次租賃自船舶供應商租入的船舶，我們通常無需管理有關租入船舶
「船舶租賃合約」	指	租賃船舶的合約
「租賃費」	指	租船人根據船舶租賃合約就使用船舶而向船東支付的金額
「船級社」	指	認證船舶已依照有關機構規則建造、交付及保養的獨立機構
「包運合約」	指	包運合約，於指定期間內有一系列航次（而非單次航次）的一種船舶租賃合約，而運費乃根據船東及租船人所訂合約事先釐定
「COLREGS」	指	國際海上避碰規則

技術詞彙表

「控制船舶」	指	我們(i)自營；(ii)與我們的業務合作夥伴聯營；(iii)根據融資租賃安排向融資租賃公司租賃；及(iv)根據光船租賃向船舶供應商租賃的船舶
「滯期費」	指	船舶承租人未能在約定的裝卸時間內於船舶裝卸貨物的情況下，由船舶承租人向船東支付的預先釐定罰款
「速遣費」	指	倘承租人於約定的裝卸時間前完成於船舶裝卸貨物，則船東應付承租人的預先釐定獎勵
「乾散貨」	指	沒有包裝或容器的貨物；通常以散裝形式放入船艙內運送，並無加上標記，亦無記錄數量
「乾塢」	指	可供船舶移上岸以進行檢查、保養及／或修理水下部件的設施或場所
「dwt」	指	載重噸的縮寫，以公噸或長噸表示的船舶運力(包括貨物、燃料、淡水、船員及補給品)計算單位
「定時定期租賃」	指	船東於指定期間出租船舶的安排，據此船東須提供及支付船員費用及船舶的其他固定成本(如保險、維修及保養)，而租船人可隨意選擇港口及指示船舶目的地，並且一般須支付所有燃料、港口費及其他與航次直接相關的費用。定時定期租賃下租賃費一般於租賃期間按每日基準收取，並按一般慣例定期預付
「方便旗」	指	船舶根據不同於其船東法律的國家(即船旗國)法律註冊的一種商業慣例
「船旗國」	指	船舶註冊所在國家
「大靈便型」	指	運力為約40,000 dwt至約50,000 dwt的船舶
「靈便型」	指	運力為約10,000 dwt至約40,000 dwt的船舶

技術詞彙表

「國際海事組織」	指	國際海事組織，頒佈船務國際貿易準則的聯合國機構
「ISM規則」	指	國際船舶安全營運及防止污染的安全管理規則
「ISPS規則」	指	國際船舶和港口設施保安規則，SOLAS公約修訂本
「裝卸時間」	指	允許船舶承租人從船舶裝卸貨物的時間
「LIBOR」	指	倫敦銀行同業拆借利率
「MARPOL公約」	指	國際防止船舶污染公約
「MLC」	指	海事勞工公約
「停租」	指	船舶暫時未能履行其於定期期租及航次期租下所需服務的期間，或兩次租賃相隔的期間
「巴拿馬型」	指	運力為約70,000 dwt至約100,000 dwt的船舶
「港口費」	指	對港口的船舶、貨物及乘客所徵收的各類性質費用及稅項的總稱。該等費用可分為三類：(i)有關船舶的費用，如船舶噸位稅、船舶港口稅、領航費及拖航費，(ii)有關貨物的費用，如貨物港口稅、裝卸費及貨物處理費及(iii)其他開支，如船舶修理費用及船員墊款等
「SOLAS公約」	指	國際海上人命安全公約
「STCW」	指	國際海員培訓、發證及值班標準公約
「裝卸工」	指	管理從船上裝卸貨物的人或公司
「超級極限型」	指	運力為約50,000 dwt至約58,000 dwt的船舶

技術詞彙表

「TCT」	指 航次期租或基於航次的定期租賃的縮寫，具有時間及航次兩種屬性的定期租賃，據此租賃通常針對某次航行或航程，正如航次租賃，但需支付租賃費（並非運費），正如典型的定期期租
「定期租賃」	指 定期期租及航次期租
「超大型」	指 運力為約60,000 dwt至約66,000 dwt的船舶
「航次租賃」	指 租賃船舶的安排，據此船東按貨物由裝貨港口運送至卸貨港口的基準獲支付。船東一般負責支付營運成本及航次成本，而租船人則一般負責裝載或卸載港口的任何延誤費用

前 瞻 性 陳 述

本文件載有前瞻性陳述，而由於其性質使然，有關陳述乃受到重大風險及不明朗因素所規限。前瞻性陳述主要載於本文件「概要」、「風險因素」、「行業概覽」、「業務」、「財務資料」及「未來計劃及[編纂]」各節。該等陳述有關涉及已知及未知風險、不明朗因素及其他因素之事項，包括本文件「風險因素」一節所列者，而其可能會致令我們的實際業績、表現或成就與前瞻性陳述所表達或隱含的表現或成就大相徑庭。該等前瞻性陳述包括但不限於有關下列各項之陳述：

- 我們的業務前景；
- 我們經營或計劃經營的行業及市場的未來事件及發展、趨勢及狀況；
- 我們的業務策略及實現該等策略的計劃；
- 我們有關未來營運、盈利能力、流動資金及資本資源的目標及預期；
- 我們經營所在行業及市場的整體經濟、政治及業務狀況；
- 我們展開或可能展開業務的行業及市場的監管環境及整體前景的變動；
- 我們降低成本的能力；
- 我們的股息政策；
- 我們的業務量、業務性質、業務潛力及未來業務發展；
- 資本市場發展；
- 我們競爭對手的行動及發展；及
- 利率、外匯匯率、股票價格、交易量、營運、利潤率、風險管理及整體市場趨勢的變動或波動。

前 瞻 性 陳 述

「旨在」、「預見」、「相信」、「可以」、「估計」、「預期」、「展望」、「有意」、「或會」、「可能」、「計劃」、「預計」、「建議」、「尋求」、「應」、「目標」、「將會」、「會」等字眼及此類詞彙的反義詞以及其他類似表達如與我們有關，則擬識別各種前瞻性陳述。該等前瞻性陳述反映我們現時對未來事件的看法，而並非對未來表現的保證。實際結果可能會因若干不明朗因素及因素而與前瞻性陳述所載的資料大相逕庭，包括但不限於：

- 與我們的業務或營運的任何方面有關的法律、規則及規例的任何變動；
- 整體經濟、市場及商業條件，包括經濟增長的可持續性；
- 利率、外匯匯率、股票價格或其他費率或價格的變動或波動；
- 我們可能尋求的商業機會及擴展；及
- 本文件所述的風險因素以及本公司無法控制的其他因素。

根據適用法律、規則及法規之規定，無論是否因出現新資料、未來事件或基於其他原因，我們均並無任何責任更新或另行修訂本文件所載的前瞻性陳述。由於該等及其他風險、不明朗因素及假設，本文件所討論的前瞻性事件及情況未必會如我們預期般發生，甚至根本不會發生。因此，閣下不應過度依賴任何前瞻性資料。本節所載的警告聲明以及本文件「風險因素」一節所討論的風險及不明朗因素均適用於本文件所載的所有前瞻性陳述。

風 險 因 素

潛在投資者應審慎考慮本文件所載的所有資料，尤其應考慮及評估與投資本公司有關的下列風險後，方才作出任何與本公司有關的投資決定。閣下應特別注意本公司乃於開曼群島註冊成立，且本集團部分經營於香港境外進行，而其法律及監管環境在若干方面可能會與香港有所不同。下文所述的任何風險及不確定性或會對我們的業務、經營業績、財務狀況或我們股份的[編纂]造成重大不利影響，並可能導致閣下損失全部或部分投資。

與我們業務有關的風險

乾散貨船的租船費不穩定及航運服務的盈利能力對BDI(其為市場租船費率的主要基準指標)的波動敏感

海運行業，特別是乾散貨航運行業，在租船費率方面具有周期性及波動性，此受到全球經濟狀況、乾散貨供求以及可得乾散貨船的航運能力等因素的影響。BDI是波羅的海交易所有限公司公佈的乾散貨船每日平均租船費率指數，是反映乾散貨船租金波動的主要基準。由於我們從客戶那裡收到的租賃費及運費以及向我們的船舶供應商支付的費用根據BDI確定，我們面臨乾散貨航運行業的週期性以及BDI及乾散貨運輸船租費率波動的風險。於往績記錄期間，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月BDI在393點至5,650點之間波動，日均分別約為1,365點、1,068點、2,943點及2,070點。於2023年1月31日，BDI為681點。於最後可行日期，BDI回彈至約990點。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們的租賃費成本分別為約53.3百萬美元、60.8百萬美元、176.7百萬美元及108.6百萬美元，分別佔同期銷售成本的約44.6%、36.6%、56.1%及47.0%，而截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月，租入船舶分別貢獻約64.5百萬美元、95.4百萬美元、257.2百萬美元及162.2百萬美元的航運服務業務收入，分別佔同期航運服務業務總收入的約59.2%、67.0%、79.4%及66.5%。BDI的任何大幅下降或重大波動亦將對我們從客戶獲得的租賃費產生不利影響，從而影響我們的盈利能力及現金流量。

風 險 因 素

於往績記錄期間，我們向船舶供應商租用大量船舶。截至2021年12月31日止年度，我們合共簽訂超過[200]艘租入船舶合約，而我們大部分船舶以三個月或以下的短期租賃形式租用。由於我們租入的船舶是由我們以相對短期的租賃方式租用，我們必須不斷續訂或尋找新的租約，這使我們容易受到市場租船費率波動的影響。我們無法向閣下保證，未來租船費率的下降將使我們運營租入船舶能夠盈利。相反，如果船舶租賃市場的租賃費有所增加，我們可能會比擁有更多船舶的競爭對手或簽訂更長租期的競爭對手產生更高的成本。由於市場租船費率或會波動，我們可能調整租船及從客戶獲得業務的順序，具體取決於我們對市場租船費率於不久之將來是否可能下降或上升的評估。有關進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 租船及從客戶獲得業務的順序」一節。除我們的租入船舶外，我們亦通過我們的控制船舶向客戶提供運輸服務。由於固定管理費用佔我們經營受控制船舶的成本的一大部分，因此無法保證我們向客戶收取的租船租金能夠覆蓋我們的成本，並使我們經營受控制船舶能夠盈利。倘我們經營船舶無法盈利，我們的現金流量及有效履行資本承諾的能力可能會受到不利影響，從而影響我們的財務狀況及經營業績。

我們面臨與獲得適當運力相關的風險，如租入船舶及購買船舶

於往績記錄期間，我們透過我們的控制船隊及租入船舶提供航運服務。於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別訂立合共超過60項、160項、200項及90項租入船舶合約。我們擬繼續租用合適的租入船舶，以確保我們有足夠的運力。此外，我們購買二手船，以於往績記錄期間擴大我們的控制船隊。二手船可能存在我們在購買時未意識到的潛在缺陷。該等缺陷可能會導致大量維修費用或航程中斷。此外，二手船可能不具備我們租用新船所能具備的所有功能。

倘我們無法及時租入船舶，我們可能沒有足夠的運力滿足客戶的需求。此外，如果我們購買的二手船存在缺陷及／或性能低於我們的預期，我們可能需要相當長的時間及投入大量資源來更換或升級上述船隻。一旦發生上述任何事件，我們的運量、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

風 險 因 素

船用燃料價格上漲或會削弱我們的盈利能力，並對我們的業務經營產生不利影響

根據定期期租及航次期租，船用燃料費一般由我們的客戶承擔，而根據航次租賃及包運合約此類成本一般由我們承擔。由於我們於往績記錄期間根據航次租賃及包運合約向我們的客戶提供航運服務，因此我們面臨船用燃料價格的市場波動風險。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別錄得燃油費約16.2百萬美元、28.7百萬美元、36.5百萬美元及31.0百萬美元，分別佔我們同期總銷售成本的約13.5%、17.3%、11.6%及13.4%。

以美元計價的船用燃料成本根據當前全球原油價格波動。全球原油價格受到我們無法控制的各種因素影響，如全球供需狀況的變化、影響主要產油國的地域性政治事件、政府政策及全球經濟活動水平。該等因素的任何變動均可能導致船用燃油價格的實質性上漲，這可能導致我們的成本增加。倘我們無法將成本增加部分轉嫁予我們的客戶，並且無法成功管理我們面臨的燃油價格波動風險，我們的財務狀況、經營業績及前景可能會受到重大不利影響。

我們需要大量營運資金及財務資源以維持我們的業務經營及擴張計劃

我們需要大量營運資金以不時開展我們的日常業務經營，以支付(其中包括)租船成本、燃料成本、勞動力成本新購船舶的購買成本及其他成本。於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日，我們的現金及現金等價物分別約為1.9百萬美元、4.4百萬美元、25.0百萬美元及26.6百萬美元。倘若我們未能保持足夠財務資源水平以維持業務經營，則我們的財務狀況及經營業績可能會蒙受不利影響。

此外，除滿足高企的營運資金需求及為我們的業務經營提供資金外，我們或會需要額外資金以支持我們的擴張計劃及應對未來不時出現的業務挑戰。我們自外部來源獲取融資的能力取決於若干因素，包括總體經濟及資本市場狀況、銀行或其他貸款人的信貸可用程度以及投資者對我們的信心，而當中許多因素乃超逾我們控制範圍。我們無法保證我們將能夠或以我們可接受條款獲取額外融資，或完全不能取得。倘若未能獲取外部融資，或其條款對我們不利，則我們的業務發展、經營業績及財務狀況或會蒙受不利影響。

風 險 因 素

我們可能無法留住現有客戶或吸引新客戶

我們的持續成功要求我們維持我們的現有客戶並發展新關係。我們無法保證我們的客戶於未來或以當前水平繼續使用我們的服務。由於具高度波動性的海運行業的激烈競爭，我們可能無法維持或擴大我們與現有客戶的關係或在盈利的基礎上獲得新客戶。於現有合約到期後，我們無法向閣下保證我們的客戶能夠以有利的條款重續合約，或根本不會，亦無法保證我們能夠吸引新客戶。倘我們失去一個或多個我們的重要客戶，任何不利影響將會加劇。

於往績記錄期間各年度／期間，我們自我們的五大客戶分別取得28.3百萬美元、33.5百萬美元、95.4百萬美元及56.2百萬美元，分別佔我們同期總收入的約20.9%、18.7%、25.6%及19.7%。儘管我們的董事認為我們目前擁有廣泛且多元化的客戶群，但並不保證我們未來不會依賴少數主要客戶，令我們自相對較少的客戶取得我們的大部分收入。任何無法留住或更換主要客戶的情況均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

我們就我們的服務組合而將船員招聘外包予船員派遣代理，而我們可能對其無完全控制權

於往績記錄期間，我們將船員招聘外包予船員派遣代理。詳情參閱「業務—外判安排」。儘管此等安排可降低經營成本，但亦削弱我們對服務質量的直接控制。我們可能會在船員派遣代理方面面臨操作上的困難，如其能否提供有經驗及優秀的船員以滿足客戶需求。此外，該等船員派遣代理亦或會由於罷工或勞工短缺、自然災害、成本增加或其他不受其控制的問題而面臨自身經營中斷。倘若我們的船員派遣代理未能履行其職責或未能遵照所有適用法律及法規運作，或會對我們的船員供應產生負面影響或導致我們的經營中斷，因為我們可能無法及時物色到新船員派遣代理。倘罷免或終止任何不符合要求的船員派遣代理，我們須物色新供應商，而倘我們未能及時物色到合適的船員派遣代理，則將造成延誤並對我們的經營產生不利影響。倘若船員派遣代理出現欺詐或不當行為，我們亦可能面臨重大責任，並被追究損害賠償、罰款或處罰，從而可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及聲譽產生不利影響。

風 險 因 素

合格水手及船員的短缺可能會對我們的業務及財務狀況產生不利影響

我們需要合格及有經驗的水手及船員提供我們的航運服務以及船舶管理服務。在為我們的船舶配備船員時，我們將該項職能外判予船員派遣代理，彼等為我們提供專業及技術熟練的船員，彼等接受過專業培訓，能夠在我們的船舶上執行勞動。有關進一步詳情，請參閱「業務—外判安排」。隨着全球海運業的持續增長，對熟練人員的需求不斷增加，導致此類人員的短缺。此外，由於COVID-19疫情，整個航運業在進行船員更換方面遇到困難，這可能會妨礙我們僱用合格人員的能力。無法根據需要獲得合格人員可能會嚴重損害我們的經營能力，或增加我們的經營成本，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

船舶經紀向我們提供的有關潛在客戶及供應品的資料可能不準確

於往績記錄期間，我們利用船舶經紀識別並向船舶供應商獲取潛在客戶及合適的船舶。該等船舶經紀亦為我們在選擇客戶及供應商時評估交易對手風險的信息來源。有關更多詳情，請參閱「業務 — 供應商 — 船舶經紀」一節。概不保證船舶經紀介紹的客戶及供應商具有良好的信用或交易記錄，亦不能保證船舶經紀所提供該等潛在客戶及供應商的資料為準確及最新的資料，且船舶經紀介紹的客戶及供應商可能會違反或撤銷與我們的租船協議。倘船舶經紀介紹給我們的客戶不履行或撤銷與我們的租船協議，或不能及時足額向我們支付租船費並履行租船協議規定的義務，或船舶經紀介紹給我們的供應商不能及時或根本不向我們交付船舶，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

我們按包幹制從船舶管理服務中獲得可觀收入，而倘我們未能估計或控制執行船舶管理服務的成本，我們可能會蒙受損失

於往績記錄期間，我們按包幹制從提供船舶管理服務中獲得可觀的收入。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們按包幹制從管理服務合約中產生的收入分別佔船舶管理服務分部總收入的約85.7%、87.9%、87.4%及80.2%。

風險因素

於往績記錄期間，就我們在管的若干船舶而言，我們按預定的固定總價收取船舶管理費，即所提供的船舶管理服務的「全包」費用。該等船舶管理費不會隨我們實際產生的船舶管理成本而變化。我們將向客戶收取的船舶管理費悉數確認為收入，並將我們就提供服務而產生的實際成本確認為銷售成本。我們的盈利能力取決於我們在執行船舶管理服務時估計或控制成本的能力。倘我們收取的船舶管理費金額不足以償付我們產生的所有船舶管理服務成本，我們無權向客戶收取差額。因此，我們可能無法維持預期的盈利能力，甚至可能會蒙受損失。倘我們無法提高船舶管理費以悉數償付我們產生的船舶管理成本，我們可能會尋求削減成本以減少損失。然而，我們未必能成功通過節約成本舉措減輕此類損失，而我們的節約成本工作可能會對我們的船舶管理服務質量產生負面影響，繼而進一步降低客戶繼續採購我們的船舶管理服務的意願。

我們於往績記錄期間錄得流動負債淨額

於2019年、2020年及2021年12月31日，我們錄得流動負債淨額分別約43.2百萬美元、35.0百萬美元及21.3百萬美元，主要由於我們在長期資產上的大量資本支出，如與業務擴張計劃有關的控制船舶於往績記錄期間以短期借貸及租賃融資撥資。我們的流動負債淨額狀況可能使我們面臨流動資金風險，且不能保證我們的流動負債淨額狀況於日後將得以改善。倘我們繼續錄得流動負債淨額，則我們業務經營的營運資金可能受限。倘我們未能從營運中產生足夠收入，或倘我們未能維持足夠現金及融資資源，我們可能並無足夠現金流為業務營運及資本開支提供資金，且我們的業務及財務狀況可能受到不利影響。

我們因被分類為其他非流動資產的貿易及其他應收款項及預付款項而面臨信貸風險。未能及時或完全收取或收回我們的貿易及其他應收款項，或甚至根本無法收回，可能會對我們的業務、財務狀況、流動資金及前景造成重大不利影響

我們的現金流及盈利能力取決於我們的客戶是否及時支付運費、船舶租賃費及船舶管理費。就我們的航運服務業務板塊而言，對於以定期期租方式出租予客戶的船舶，我們一般要求客戶在租期內按月預付下一期的租賃費。對於根據航次租賃及包運合約出租予客戶的船舶，我們通常要求客戶在貨物在始發港裝船後數日內支付大部分或全部運費。我們的長期船舶管理合約的管理費由客戶按月、按季或按年支付。我們通常不向客戶授予任何信貸期限。於往績記錄期間，我們的客戶主要包括(i)船東、(ii)融資租賃公司、(iii)造船廠、(iv)乾

風險因素

散貨貿易商及(v)航運及物流公司。我們已於各報告期末審核該等應收款項的可收回性，以確保就不可收回金額作出足夠減值虧損，並分別就2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日的貿易及其他應收款項的減值計提84,000美元、156,000美元、107,000美元及239,000美元撥備。我們於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月的貿易應收款項周轉天數分別約為16、25、16及15天。有關進一步詳情請參閱「財務資料 — 合併資產負債表節選項目說明 — 貿易及其他應收款項」。我們的預付款項獲分類為非流動資產，主要包括(i)購買乾船塢及設備的預付款項；(ii)購買船舶的預付款項；及(iii)與我們光船租賃租入的船舶有關的使用權資產預付款項。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的非即期預付款項結餘分別約為1.8百萬美元、3.2百萬美元、13.5百萬美元及29.8百萬美元。

我們無法保證，倘客戶延遲甚至不履行其付款義務，我們將能夠在裝貨完成後或在卸貨完成及最終確定航行相關費用後，及時或完全收回所有或任何貿易及其他應收款項，我們亦不能保證，倘相關訂約方延遲或不履行其義務，我們將能夠要求退還預付款項。因此，我們可能無法全額或根本無法收到有關客戶或訂約方的款項，且我們可能需對貿易及其他應收款項進行減值撥備或作出預付款項及其他應收款項撥備。儘管我們不斷審查及識別任何長期未付貿易應收款項，並已著手主動及定期與客戶溝通付款事宜，惟有關措施可能不足以防範重大信貸風險，亦不能保證我們的客戶會於到期時結算付款。發生此類事件將對我們的財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

未能履行我們在合約責任方面的義務可能對我們的經營業績、流動資金及財務狀況造成重大不利影響

我們的合約負債指年／期末未完成航次租賃及定期租賃或未提供船舶管理服務相應的預收款項。於2019年、2020年、2021年12月31日及2022年9月30日，我們的墊款及合約負債結餘分別約為1.6百萬美元、4.6百萬美元、4.4百萬美元及5.1百萬美元。概不保證我們將能履行我們在合約責任方面的義務，因為完成航次租賃、定期租賃或提供船舶管理服務可能受

風險因素

多項因素規限，如事故、惡劣天氣、意外延誤或海盜事件。倘我們未能履行合約責任方面的義務，合約負債的金額將不予確認為收益，我們可能須退還客戶支付的預付款項。因此，我們的經營業績、流動資金及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們日後或會向關鍵人員授予股份獎勵，這可能會導致以股份為基礎的報酬開支增加，從而可能導致現有股東的股權攤薄，並對我們的財務表現產生負面影響

我們相信，授予以股份為基礎的報酬對我們吸引及保留關鍵人員的能力至關重要。郭先生於2021年11月將本公司2%和1%的股權轉讓予趙勇先生及賀罡先生，當中不牽涉任何代價或服務限制，導致截至2021年12月31日止年度以股份為基礎的報酬約5.6百萬美元確認為開支及儲備。為進一步激勵關鍵人員向我們的運營作出貢獻，我們可能會在未來授出更多以股份為基礎的報酬。就該等以股份為基礎的報酬發行股份可能會攤薄現有股東的股權。我們以股份為基礎的報酬有關的費用亦可能大幅增加，可能對我們的財務表現造成不利影響。

我們的控制船舶及業務經營須遵守環境法律及法規，而此或會對我們的業務產生不利影響

我們的控制船舶須遵守其經營所在國的環境法律及法規。進一步詳情請參閱「監管概覽」。此等環境法律及法規涉及(其中包括)使用及處理危險材料、清理空氣排放物及環境污染物，尤其是與空氣污染、石油污染及海洋污染有關的法律法規。相關法律及法規已迅速持續發展且預期將持續發展，導致若干船舶的使用在未有符合法規情況下可能須終止。該等規定或會對我們的控制船舶施加大量的持續合規成本及經營限制，尤其是新投入服務的船舶在其整個服役期間均須符合環保要求。遵守相關的環境法律及法規可能會增加我們的費用，限制我們持續或擴大業務規模的能力，從而或會對我們的業務及經營業績產生不利影響。倘若推行更嚴厲的環境法規，我們或會須承擔額外費用以符合此等要求或更換我們的控制船舶，而此可能對我們的業務營運及財務業績產生不利影響。

倘我們的業務營運未能遵守適用於我們的任何環境要求，我們可能面臨(其中包括)重大的環境損害責任、行政及民事處罰、刑事指控或制裁，甚至我們的運營被終止或暫停，從而導致我們的經營業績及聲譽受到重大損害。此外，環境法通常對石油及有害物質泄漏或排放的補救規定嚴格的連帶責任，這可能使我們承擔責任，而不考慮我們是否疏忽或過失。根

風 險 因 素

據當地、國家及外國法律以及國際條約及公約，倘我們的船舶排放石油或其他有害物質，我們可能承擔重大責任，包括補救費用及自然資源損害以及第三方損害、人身傷害及財產損失索賠。於往績記錄期間及最後可行日期，我們並無收到任何關於未能遵守相關環境規定的重大申索。然而，倘若我們未能根據相關環境法律及法規充分有效經營我們的設施，我們或會面臨處罰或承擔責任，且我們的聲譽亦可能受到負面影響。若我們未能有效管理或完全未能管理我們的環境合規風險，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能會受到重大不利影響。

倘若我們未能更新或維持經營及管理我們船隊所需的許可證或認證，我們的業務經營或會蒙受影響

我們須根據船舶所在司法管轄區規定獲取各類許可證及認證。進一步詳情參閱「監管概覽」及「業務 — 牌照、許可證及批准」。無法保證在不遵守任何條款或條件的情況下，或根據任何監管行動，我們不會被暫停、撤銷或終止我們的主要牌照、許可證或批准。儘管我們過去在更新或獲得我們的主要牌照、許可證和批准方面並無遇到任何困難，概不保證我們能夠及時或在將來更新此類牌照、許可證及批准。我們亦無法保證，不會對牌照、許可證及批准附加任何可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生不利影響的變更、修改或附加條件。任何未能在未來更新或維持我們的主要牌照、許可證及批准的行為均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

此外，船舶通常須由知名國際船級社進行評級。為確保我們的控制船舶獲國際船級社妥為評級，我們必須根據各船級社規定具體標準通過年度、期間及換證檢驗。此等檢驗對於維持及更新我們控制船舶的船級狀況至關重要。我們的控制船舶亦在每次抵港及離港時均或會接受檢查。若未能通過此等檢查的任何一項，我們控制船舶的證書或會遭吊銷。於往績記錄期間，我們成功通過船級社、船旗國監督及各港口國監督對我們的所有控制船舶進行的每次檢驗及檢查。然而，概無保證我們的控制船舶經營在未來能通過此等檢驗及檢查。任何未能通過此類檢驗及檢查的情況將導致證書遭吊銷，而此反過來或會導致我們違反相關的租賃協議，進而或會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

風 險 因 素

我們的保險範圍或會不足以覆蓋有關我們業務經營的風險

於經營船隊時，我們面臨固有風險及我們未能控制的外部因素，譬如碰撞及其他海上災難或事故、環境污染事件、漏油、擱淺、火災、爆炸、貨物及財產損失或損壞、海盜行為或恐怖主義襲擊。我們的業務亦可能因機械故障、人為錯誤、政治行動、罷工、惡劣天氣狀況及其他並非我們所能控制的情況或事件（如近期於2021年3月連接地中海及紅海的主要通道蘇伊士河因貨櫃船Ever Given擱淺而受阻）而中斷。任何此等相關情況或事件的實現或發生可能導致收入損失或成本增加。

我們為控制船舶投保船體及機械險以及保護及彌償險。進一步詳情，參閱「業務—保險」。然而，概不保證所有風險均已投保或充分投保，亦未能保證任何申索將獲支付，或我們將能夠在未來以商業可行的費率為任何此等風險購買足額保險。譬如，我們目前獲取保單並不覆蓋因撤銷船舶租賃合約或對我們的控制船舶的其他約定而產生的風險，磨損造成的船舶損害，因恐怖襲擊造成的損失或損害，以及放射性及化學污染，船東及／或我們船舶上的船員故意或嚴重不當行為等。我們亦無為控制船舶提供的航運服務因貿易風險（如延誤、政治動亂、罷工、船舶扣押、船員遺棄、船員疾病、傳染病、偷渡者、毒品查獲等）而產生損失或收入購買保險。倘我們因控制船舶的航運服務未投保或投保不足而蒙受損失，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到重大不利影響。

實施更嚴格的环境法律及法規亦或會導致針對環境破壞或污染風險的保險費用增加或無法獲得保險。我們的保險單載有若干標準的免賠額、限制及除外責任，包括對部分因戰爭行為、恐怖襲擊、惡意行為、核力量及故意不當行為或欺詐造成的損失的限制及除外責任。倘若對我們提出申索，我們的控制船舶或會面臨扣押或其他司法程序。

我們面臨與工作安全及事故發生有關的風險

我們的業務過程中或會發生工傷及事故。我們的僱員及船員在控制船舶裝卸貨物時經常須操作重型機械，如起重機，因此面臨工傷或事故的風險。於往績記錄期間及直至截至最後可行日期，我們在經營過程中並無面臨任何工傷事件或事故而導致對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。然而，概不保證將來不會發生任何此類事件或事故而可能導致財產損失、人身傷害，甚至導致我們的僱員或船員身故。就此等事件而言，其發生可能導致財產損失或破壞，人身傷害或身故，以及法律責任，且我們或會遭追究損失責任。此

風 險 因 素

外，我們亦面臨著可能由於僱員或船員履行服務時疏忽或魯莽而引起的申索。我們亦可能遇到業務中斷情況，並可能因發生事故後進行政府調查或實施安全措施而被要求改變我們的經營方式。上述任何情況都可能對我們的聲譽、業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

倘我們未能有效管理我們業務經營存貨的增加，我們可能會面臨存貨報廢的風險

我們的存貨主要包括向客戶提供航運服務過程中耗用的潤滑油、備件及船用燃料。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的存貨結餘分別約為4.9百萬美元、5.7百萬美元、4.7百萬美元及10.0百萬美元。進一步詳情，請參閱「財務資料 — 合併資產負債表節選項目說明 — 存貨」。我們旨在根據向客戶提供航運服務的預測用量維持存貨水平。概不能保證我們能夠一直為我們的業務維持適當的存貨水平。未能管理我們的存貨水平或準確預測用量可能會導致我們的存貨報廢並對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

我們的控制船舶隨時間推移而折舊，且經營成本隨船舶老化日趨高漲

隨著我們的控制船舶老化，其價值亦在貶值。通常而言，相關船舶產生的收入及現金流減少，且其價值或會更容易面臨減值風險。於2022年9月30日，我們的控制船隊由21艘船舶組成，綜合運力約為1.0百萬dwt，平均船齡為約7.5年。隨著我們的控制船隊老化，我們將產生更多的成本。由於(其中包括)發動機技術的改進，與較新建造的船舶相比，較舊的船舶通常燃油效率較低，維護成本較高。保險費率通常會隨着船舶的使用年限而增加，這使得租船方不太喜歡較舊的船舶。與船齡相關的國際守則及契約亦可能要求為我們的控制船舶改裝或添加新設備支付費用，並可能限制我們的控制船舶可從事的活動類型。我們無法保證，隨着我們船舶老化，其狀況將證明該等支出屬合理支出，或使我們能夠在控制船舶剩餘使用壽命期間盈利。

風險因素

我們現有的控制船舶及在建船舶均面臨淘汰風險，尤其是若發生意料之外的事件而縮短船舶生命週期，而此或會引發減值費用或增加折舊費。此等事件包括但不限於監管環境變動、客戶偏好變化、新技術、以及船舶技術、安全或環境問題。倘若我們未能使用較新船舶替代舊的控制船舶，則我們維持或增加收入及現金流的能力將減弱。上述任何情況都可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們在航運服務業務方面的經營歷史有限

我們於2017年開始提供航運服務。由於我們在航運服務業務方面的經營歷史較短，故閣下應根據我們作為一家於競爭激烈的市場中經營此類業務的經驗有限的公司可能面臨的風險、費用及挑戰來考慮我們的前景。我們可能會遇到早期業務經常遇到的風險及困難，而在競爭激烈的技術市場中，相關風險及困難可能會加劇。例如，我們可能會遇到(其中包括)與我們以下能力相關的風險及困難：

- 留住客戶；
- 留住合格員工；
- 維持對我們的開發以及經營成本及費用的有效控制；
- 開發及維護內部人員、系統、控制及程序，以符合適用於航運業的廣泛監管要求；及
- 應對監管市場的變化。

我們未能實現上述任一事項可能會有損我們以我們預期的方式提供航運服務的能力，繼而可能對我們的業務及前景、財務狀況、經營業績及流動性產生不利影響。

我們的業務經營可能因COVID-19疫情受到不利影響

於2019年底首次報告的新型冠狀病毒COVID-19導致呼吸道疾病爆發，並持續於全球傳播。於2020年3月11日，世界衛生組織(「世界衛生組織」)宣佈COVID-19為大流行病。由於冠狀病毒新株傳染性極高及在全球範圍內引起嚴重公共健康危機，世界衛生組織一直密切監控疫情。根據世界衛生組織，截至最後可行日期，COVID-19已蔓延至全球逾220個國家、地區及屬地，死亡率及感染個例數字仍在上升。

風險因素

疫情爆發以來，為了抑制COVID-19傳播，中國本土及世界各地採取了嚴厲措施，包括多國關閉國境、全球多個城市封城、出行限制及大範圍業務經營中止及受感染人士及任何有感染風險人士強制隔離規定。COVID-19疫情可能對全球各地的民生和全球經濟造成不利影響。任何經濟衰退或滯緩及／或負面營商氛圍均可能對海洋航運行業間接造成潛在影響，繼而令我們的業務經營及財務表現受負面影響。此外，海洋航運行業受COVID-19疫情下的不穩定因素影響，其中包括：全球經濟放緩及若干乾散貨需求下滑，全球供應鏈中斷及不明朗的消費氛圍；及船舶到港後的強制隔離管控措施。有關COVID-19疫情對海洋航運行業造成的影響的進一步詳情，參閱「行業概覽」。

各國政府強制關閉亦降低商品消費，對全球貿易量及航運業產生負面影響。此外，由於我們的船隻前往報告有COVID-19病例的國家的港口，我們的船員及營運面臨風險。有關風險包括在我們船舶上或從我們船舶上裝卸貨物的延誤、船員換班的困難、因隔離規定而導致的停租時間，倘我們船舶的任何船員受到感染，在尋找替代船員方面的延誤及費用；倘由於隔離或旅行限制，船廠人員不足，在乾船塢方面的延誤。倘任何僱員或船員受COVID-19蔓延影響而無法妥善履行彼等向客戶提供任何服務的職責，可能會對業務及財務表現造成重大不利影響。此外，倘任何船舶供應商的經營因COVID-19疫情而遭受嚴重不利影響或因此中斷，彼等可能無法按時為我們供應船舶，甚或完全無法供應船舶，這可能影響我們滿足客戶需求的能力，繼而對經營及財務狀況產生嚴重不利影響。

我們無法確定COVID-19疫情何時將緩解，亦無法預測其造成的影響是短期或長期的。倘全球及地方COVID-19疫情未獲得有效抑制，海洋航運行業前景變化、經濟增長滯緩、營商氛圍低落或我們無法預見的任何其他因素，均可能對我們的業務經營及財務狀況造成不利影響。

風 險 因 素

我們未來的財務狀況及經營業績可能受到我們與業務夥伴的關係以及聯營公司及合營企業的資金需求及財務表現的不利影響

我們已與我們的業務夥伴建立合資企業，並投資於我們聯營公司的少數股權，我們未來可能會繼續如此行事。例如，我們與業務夥伴香港舟山一海海運有限公司[經營若干由聯營公司持有的控制船隊]。該等聯營公司及我們合營企業的業績已經並將繼續影響我們的經營業績及財務狀況。我們的聯營公司及合資企業的成功取決於許多因素，其中部分因素超出我們的控制。因此，我們可能無法從我們的聯營公司及合營企業中實現預期的經濟及其他利益。

由於我們未有完全掌控聯營公司或合資企業的業務及經營，我們無法保證有關企業已或將會嚴格遵守所有適用法律法規。我們無法向閣下保證我們不會面臨與我們的聯營公司或合資企業有關的問題，或彼等不會違反任何適用的法律法規。一旦出現上述任何一種情況，我們的業務、財務狀況及經營業績可能遭受重大不利影響。

我們未來的財務狀況及經營業績可能受到聯營公司及合營企業的資金需求及財務表現的不利影響

我們已與我們的業務夥伴建立合營企業，並投資於我們聯營公司的少數股權，我們未來可能會繼續如此行事。該等聯營公司及我們合營企業的業績已經並將繼續影響我們的經營業績及財務狀況。我們的聯營公司及合營企業的成功取決於超出我們控制的因素。因此，我們可能無法從我們的聯營公司及合營企業中實現預期的經濟及其他利益。

我們於聯營公司及合營企業的投資面臨流動資金風險。儘管聯營公司及合營企業根據權益會計報告溢利，由於收取股息前並無現金流入，於聯營公司及合營企業的投資的流動資金亦不如我們其他投資。我們根據不斷變化的經濟、金融及投資環境及時出售我們於聯營公司及合營企業的一項或多項權益的能力有限。我們無法預測是否能以我們可接受的價格及條款出售我們於聯營公司或合營企業的任何權益。我們亦無法預測找到買家並完成相關交易所需的時間長度。因此，我們於聯營公司或合營企業投資的非流動性質可能顯著限制我們

風險因素

應對聯營公司及合營企業表現不利變動的能力。此外，倘無法分享聯營公司或合營企業的業績或股息，無論其盈利能力如何，我們亦將面臨流動資金風險，且我們的財務狀況或經營業績可能受到重大影響。

我們面臨外匯風險

我們就業務經營所使用貨幣的貶值或升值面臨若干外匯風險。我們的收入乃以美元計值，而我們業務經營所用主要功能貨幣包括美元及人民幣。我們的銷售成本、經營費用及資本支出主要以美元產生，而我們的部分主要付款承諾及支出則以人民幣計算。然而，我們的呈報貨幣為美元，因此我們的收入、銷售成本及其他會計項目在我們的合併財務報表均換算為美元。因此，我們以美元呈報的經營業績及財務狀況受到人民幣與美元間匯率顯著影響。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們錄得外匯虧損淨額，金額分別約為0.2百萬美元、0.5百萬美元、0.2百萬美元及0.1百萬美元，主要由於往績記錄期間人民幣兌美元波動所致。因此，我們的財務業績可能會受到我們的功能貨幣兌美元匯率波動的重大影響。倘若我們面臨此等外匯匯率的大幅波動，且我們未能取得任何具體外匯管控措施以減輕此等風險，我們的經營業績及財務表現或會受到不利影響。

我們於融資租賃安排及銀行貸款項下的控制船舶面臨諸如美聯儲加息的利率風險

於2022年9月30日，我們8艘控制船舶均訂立融資租賃安排及3艘控制船舶以銀行貸款方式撥付資金。進一步詳情參閱「業務 — 我們的船隊 — 有關我們控制船舶的融資安排」。融資租賃安排及銀行貸款通常按倫敦銀行同業拆息的浮動利率計息，而該浮動利率可能會受

風 險 因 素

到各種宏觀經濟影響的影響，包括但不限於美聯儲加息。倫敦銀行同業拆息的波動可影響我們債務的一般應付利息金額，從而可能對我們的盈利能力、盈利及現金流量產生不利影響。截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的租賃負債分別約為42.4百萬美元、32.5百萬美元、86.7百萬美元及92.0百萬美元。截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的借款總額分別約為58.8百萬美元、50.0百萬美元、32.8百萬美元及73.0百萬美元。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們的財務成本分別約為2.8百萬美元、3.9百萬美元、3.5百萬美元及4.6百萬美元。於往績記錄期間後及直至最後可行日期，美聯儲於2022年11月將聯邦基金利率進一步上調至3.75%至4.00%、2022年12月上調至4.25%至4.50%及2023年2月上調至4.50%至4.75%。利率的任何上漲可能增加我們的財務成本，而此可能對我們的經營業績產生不利影響。由於我們倚賴融資租賃安排及銀行借款以為控制船隊擴充提供資金，任何利率上漲將因增加融資成本而制約我們的競爭力，因此我們的經營業績可能蒙受不利影響。概無保證我們將來能夠獲取具有競爭力利率的外部銀行融資或融資租賃公司，以加快實施我們控制船隊的擴張計劃。倘若我們船隊擴張的實施因利率及財務成本上漲而受到限制，則我們的競爭力及經營業績可能會蒙受不利影響。

我們在業務經營過程所用資訊科技系統及軟件出現故障，可能對我們的業務經營及前景產生重大不利影響

為確保通常依賴於實時統計數據及有效追蹤及監測我們船舶能力的航運服務及船舶管理服務運作順利及有效，我們利用並建立各種資訊科技系統及軟件以促進業務經營。在業務經營過程中，我們使用各類系統及軟件，如Hifleet及PMS維修保養系統，以確保高效、有效及反應迅速業務營運。有關我們日常業務經營使用的資訊科技系統及軟件的進一步資料，請參見「業務 — 資訊科技」。誠如董事確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，資訊科技系統及軟件並無發生任何故障或失效，以致對我們的業務經營造成重大不利影響。然而，我們易受與資訊科技系統及軟件的技術故障或不正常運作有關的風險影響，而倘我們未能及時迅速地應對有關故障，則業務經營可能受到不利影響。

我們相信，經營管理的效力視乎我們能否在資訊科技系統及軟件的可用升級方面緊貼最新技術發展。然而，由於有關系統及軟件由第三方服務供應商設計及維護，概不保證我們將能對資訊科技系統及軟件執行快速及符合成本效益的改良措施，甚至完全無法執行有關措施，或我們的資訊科技系統及軟件將與海洋航運行業同行所運作或維持者對等，其可能使我們的服務競爭力較低及對我們的業務前景造成不利影響。此外，概不保證發生技術故障時，服務供應商會即時回應我們及提供協助。我們亦容易受到網絡攻擊(如黑客或其他技術窒礙)風險的影響，其可能對業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

風 險 因 素

我們的控制船舶可能被海事索償人扣留，從而可能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、貨物托運人或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。在許多司法權區，海事留置權擁有人可以通過止贖程序扣留或扣押船舶以行使其留置權。倘我們一艘或多艘控制船舶遭扣留或扣押，可能導致我們需支付巨額資金以解除扣留或扣押，亦可能對相關停租期內盈利與現金流量造成較大損失。雖然我們過去並無遭遇此類事件，概無法保證將來不會發生此類事件。

海盜行為可能對我們的業務及經營業績造成不利影響

經營航海船舶面臨海盜這一固有風險。儘管我們於往績記錄期間及直至最後可行日期並無經歷任何海盜事件，但近年來，針對商業航運船的海盜事件發生頻率有所增加。隨著我們擴大業務運營及航線網絡，於未來我們的船舶可能會在海盜事件頻發的地區航行。儘管我們通常嘗試在我們的船舶穿越以海盜活動聞名的地區時，為我們的船舶配備保安人員，但我們不能向閣下保證，我們不會遭遇任何海盜事件，或者有關措施將足以減輕海盜襲擊的影響。海盜攻擊我們的任何船舶可能導致人員傷亡、船員被綁架、失竊、船舶或所運輸的貨物損壞或損毀。我們未必能就有關事故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。

我們未必能夠發現並預防僱員、船員或第三方的欺詐或其他不當行為

我們面臨僱員、船員、客戶、船舶供應商或其他第三方的欺詐或其他不當行為，而此等行為可能令我們面臨財務損失及政府機構的制裁，並嚴重損害我們的聲譽。例如，我們的僱員、代理、客戶、供應商或其他第三方的欺詐行為及偽造行為或會導致我們承擔賠償責任，亦將令我們蒙受財務損失並損害我們的業務經營及聲譽。

我們的管理資訊系統及內部控制程序旨在監察經營及整體合規情況。然而，我們或會無法及時識別不合規情況及／或可疑交易。因此，概無保證我們將會能夠識別、阻斷及預防僱員或其他第三方的相關行動。欺詐及其他不當行為（包括負面報道）可能發生的風險將持續存在，從而可能對我們的業務、聲譽、財務狀況及經營業績造成不利影響。

風 險 因 素

我們的品牌形象轉差或任何對我們知識產權的侵犯均可能對我們的業務造成不利影響

我們在很大程度上依賴我們的「洲際之星」及「Seacon」等品牌名稱及形象，以吸引潛在客戶。倘有任何關於我們的負面事件或負面報道，可能對我們的聲譽、財務狀況、業務及經營業績產生不利影響。品牌價值很大程度上源於消費者的觀感，涉及很多主觀因素，即使屬個別削弱消費者信賴的商業事件，亦足以損害品牌價值。倘我們未能在消費者心目中貫徹保持正面觀感，或我們被認定做出不道德或不負社會責任的行為，則消費者對我們的服務需求及品牌價值均會大幅降低。任何負面報道及所引致的品牌價值受損可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。此外，任何未經授權使用或侵犯我們的品牌名稱的行為，均可能減損我們的品牌價值、損害我們的聲譽及對我們的業務及經營業績造成不利影響。

我們保護知識產權的措施僅可提供有限的保障，而對未經授權使用知識產權的情況進行監察則可能存在一定難度，同時所費不菲。倘我們未能發現未經授權使用我們知識產權的情況或採取適當措施加強我們的知識產權，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。我們亦面臨第三方成功挑戰許可證持有人的相關商標擁有權或我們使用該商標的權利或第三方未經授權使用相關商標的風險。

我們的歷史增長率、收入及利潤率(尤其是因COVID-19疫情導致需求激增而產生的航運服務收入)或不能代表其未來增長率、收入及利潤率

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們的收入分別約為135.6百萬美元、178.9百萬美元、372.7百萬美元及285.3百萬美元，而我們毛利分別約為16.1百萬美元、12.7百萬美元、57.7百萬美元及54.1百萬美元，相當於利潤率分別約為11.8%、7.1%、15.5%及19.0%。有關我們於往績記錄期間的經營業績討論，請參閱「財務資料」。

使用我們的過往財務資料以預測或估計我們未來的財務業績存在固有風險，原因為該等資料僅反映我們在特定情況下的過往表現。我們可能無法維持歷史增長率，原因包括超出我們控制的宏觀經濟因素或自然災害以及我們的控制船舶的經營成本(如船用燃料成本及勞工成本增加)等多個因素，可能會降低我們的收益及毛利率。我們無法保證其能夠達致於往績記錄期間的過往業績。

風 險 因 素

此外，於COVID-19疫情爆發期間的封鎖措施放寬後，對航運服務的需求於2020年下半年顯著回升。我們來自航運服務的收入於2020年及2021年分別約為142.4百萬美元及約323.7百萬美元。儘管由於全球供應鏈網絡中斷及全球經濟於受到2020年COVID-19疫情的初步影響後逐漸復甦的綜合影響，2021年對航運服務的需求增加，這對航運服務需求產生正面影響，但交易量激增、對我們航運服務需求的持續時間及水平可能無法持續。一旦COVID-19疫情的影響減弱，COVID-19疫情導致我們航運服務加速增長的情況日後可能不會持續。隨著全球供應鏈網絡的恢復，未來期間我們航運服務收入的增長率可能會有所下降。如果對航運服務的需求出現任何長期下降，則我們的收入可能會受到重大影響，而我們的業務、經營業績及前景或會受到不利影響。由於各國政府及全球市場對COVID-19疫情的應對措施不斷演變，因此無法保證COVID-19疫情會持續為我們的財務表現帶來正面影響。因此，亦無法保證我們的財務業績將繼續以與截至2021年12月31日止年度同樣的增速增加或增長。投資者不應完全依賴我們過往財務資料作為我們未來財務或經營業績的指標。

新造船項目存在可能導致延遲、成本超支或取消新造船合約的風險，且概不保證造船項目完成後將會有充足的航運服務需求

我們可能在未來簽訂乾散貨船及／或其他類型船舶的新造船合約以補充我們的控制船隊。由於多種因素，包括設備、材料或熟練勞動力短缺、訂購材料和設備的交付或造船廠施工出現計劃外延誤、設備無法達到質量要求及／或表現標準、設備供應商或造船廠遇到的財務或運營困難、意外的實際或聲稱的更改訂單、無法獲得所需的許可證或批准、訂單與交付之間意外的成本增加、設計或工程變更、停工和其他勞動糾紛，惡劣天氣條件或任何其他不可抗力事件等，任何大型造船項目均存在延誤或成本超支的風險。重大成本超支或延遲可能對我們的業務、財務狀況、現金流及經營業績產生重大不利影響。此外，未能按時完成項目可能導致該船舶的收入延遲，進而可能對盈利能力及財務狀況產生不利影響。此外，概不保證新建船舶在完工後會有足夠的需求，進而可能對我們的財務表現及經營業績造成不利影響。

風 險 因 素

我們未能為我們的經營吸引、留住或招納主要管理層及合資格人員可能會阻礙我們的持續增長及成功

我們的成功極度依賴董事、高級管理層及其他僱員的服務及努力，以及我們持續吸引、挽留及激勵合資格人員的能力。我們與其他航運服務提供商爭逐經驗豐富的管理層及其他合資格人員，且爭逐該等人員的情況十分激烈。概不能保證我們能繼續吸引及挽留公司增長所需的合資格人員。失去任何擔任要職或擁有行業專業知識或經驗的僱員的服務可能對我們的經營有不利影響。在該等情況下，倘我們未能及時或根本無法聘請及挽留有相關資格的替代人員，我們的增長及成功可能受到不利影響。進一步資料，請參閱「董事及高級管理層」。

我們可能因向任何受到美國、歐盟、英國、聯合國、澳洲及其他相關制裁機構制裁的國家銷售或購買產品而受到不利影響

美國及包括歐盟、英國、聯合國及澳洲在內的其他司法權區或組織已藉由行政命令、立法或其他政府手段，採取措施對有關國家或該等國家內的目標行業領域、公司或個人群體及／或組織實施經濟制裁。

於往績記錄期間，我們與涉及相關地區的客戶及供應商訂立若干交易。我們從事向香港客戶提供航運服務及船舶管理服務。我們亦向相關地區的供應商採購供應品及原材料。於往績記錄期間，相關地區受到各種制裁，但彼等概無受制於相關司法權區的制裁相關法律或法規下的一般及綜合性出口、進口、金融或投資禁令（換言之，彼等均非全面制裁國家）。然而，新的規定或限制生效可能導致對我們業務更為嚴格的審查，或導致我們的一項或多項業務活動被視為違反制裁。倘美國、歐盟、英國、聯合國、澳洲或任何其他司法權區政府機構認定我們的任何活動違反彼等實施的制裁措施或據此對本集團進行制裁，則會對我們的業務及聲譽造成不利影響。

風 險 因 素

我們不一定能夠成功落實策略，或達成業務目標

於本文件所載的業務目標乃基於我們現時的計劃及意向。然而，該等目標建基於董事目前所知的相關行業的當前狀況及預期未來前景、全球宏觀經濟狀況，以及我們當前經營所處司法權區的政府規例，以及我們的競爭優勢延續及屬相關的其他因素。我們的部分未來業務策略基於若干假設作出，有關假設於「業務 — 我們的業務策略及未來計劃」一節論述。業務計劃成功落實與否或會受多項因素影響，包括是否擁有足夠資金、涉及我們行業的政府政策及規例、經濟狀況、我們維持現有競爭優勢的能力、我們與客戶的關係、替代者及新的市場入行者的威脅以及本節其他部分所披露的其他風險因素。概不保證我們將成功落實策略或我們的策略(倘落實)將讓我們達到目標。倘我們的經營環境有任何重大不利變動而令我們無法落實業務計劃或當中任何一環，我們的業務及財務狀況及前景可能會受到不利影響。

我們或會不時地捲入因我們的業務經營而引起的法律及其他糾紛及申索

由於我們所從事行業具有涉及財產損失或損壞甚至人員傷亡的海上事故的固有風險，我們或會不時與我們的僱員及服務供應商發生糾紛，並面臨其提出的申索。倘若我們的客戶不滿意我們的服務，亦可能出現糾紛。申索可能包括基於提供不合格服務而提出的賠償申索、有關延時付款或付款不足的糾紛以及有關人身傷害及勞工賠償而提出的申索。此等任何程序本質上屬不可預測，亦可能作出須向對方作超額損害賠償或補償的判決。於最後可行日期，我們有若干持續進行的法律訴訟。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 法律訴訟」一節。雖然我們計劃就於日常業務過程中的任何法律訴訟捍衛其權益，我們或會就申索面臨判決或就申索作出和解，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績有不利影響。

此外，倘若我們捲入任何法律訴訟，管理層可能會將其於業務經營投入的時間及精力轉向法律訴訟或辯護，而我們的保險公司亦可能增加我們的保費。再者，原本並不重大的任何訴訟、仲裁、法律或合約糾紛、調查或行政訴訟均可能因案件的論據及案情、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。倘針對我們作出任何判決或裁決或倘我們與任何第三方達成和解，我們可能須支付大額金錢賠償、承擔其他責任，甚至須暫停或終止相關業務合約。此外，因訴訟、仲裁、法律或合約糾紛、調查或行政訴訟所帶來的

風險因素

負面宣傳可能會損害我們的聲譽並對我們的品牌形象造成不利影響。此等因素或會對我們的經營及財務表現產生不利影響。倘我們未能及時就所牽涉入的任何法律訴訟作出申索或答辯，或未能按商業上合理的條款就該等法律訴訟達成和解，或我們須就該等法律訴訟所支付的賠償並未獲現有保單充分承保，則我們的業務及經營業績或會受到不利影響。

與我們經營所處行業有關的風險

全球或區域經濟、政治、貿易或其他因素或會對我們的業務構成影響

海洋航運服務需求受到全球及區域宏觀經濟及政治環境、國際及區域貿易水平波動、海洋運輸及其他運輸模式的變動、外匯匯率波動以及其他因素的影響。乾散貨、石油或化學品運輸乃我們所擅長的服務，而其需求亦或會受到我們運輸相關商品(如煤炭、鐵礦石、穀物及石油產品)的供求、價格、競爭及該等商品替代供應來源、農產品的季節性週期以及煤炭等化石燃料的季節性需求以及與該等商品有關的其他因素的影響。因此，海洋航運服務需求的變化很難預測。

此外，由於政治及貿易糾紛以及貿易保護主義引致的實施貿易壁壘或限制、制裁、抵制或禁運，新增或加重關稅以及其他因素，例如戰爭、敵對、疫症或恐怖主義的行為，均有可能對國際或地區貿易額造成不利影響，繼而可能對本公司的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響，並影響本公司未來的擴展策略。例如，倘重大政治爭端持續及全球經濟環境因此而轉差，乾散貨及石化產品需求可能會受到影響，從而可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。倘全球經濟未見改善或因衰退而進一步受影響，對我們的租賃服務需求會因此而下降，進而或會令我們的經營業績及財務表現蒙受不利影響。

另外，市場上的船舶供應量受到我們無法控制的因素影響，且具有不可預測的性質。倘若需求未能與增加的船舶數量相匹配，或對海洋航運服務的需求減少，可能會對我們的服務需求及／或我們的租賃費產生重大負面影響，並或會因此對我們的業務、盈利能力及財務狀況產生不利影響。

風 險 因 素

我們的業務及財務業績可能會因2022年俄烏衝突及兩岸關係緊張加劇產生的地緣政治因素而受到不利影響

我們應對船用燃料成本及可獲得性的變化、全球供應鏈及航線變化以及於黑海及台灣海峽及其周邊地區航運面臨的實際威脅的能力可能會因2022年俄烏衝突及兩岸關係緊張加劇產生的地緣政治因素而受到不利影響。

俄烏衝突可能會對正在積極演變的地緣政治關係產生廣泛影響，並可能重塑全球能源和其他大宗商品貿易格局以及航運業。該衝突亦重塑黑海周圍的貿易模式及航線，因為於2022年3月或前後，烏克蘭港口被封鎖，使得船舶被困在港口，導致該地區緊張局勢加劇。對烏克蘭港口的持續封鎖可能會嚴重影響貨物出口，包括穀物、鋼鐵及煤炭等乾散貨。由於受到水雷及導彈襲擊等實際風險較大，黑海的軍事行動亦可能阻止船東及航運公司在黑海營運船舶。曠日持久的衝突亦可能產生更深遠的經濟及政治影響，可能重塑全球能源及其他大宗商品貿易。擴大對俄羅斯石油的禁令可能會推高船用燃料的成本及可獲得性，並可能迫使船東使用替代燃料。

近期，由於美國眾議院議長南希·佩洛西於2022年8月竄訪台灣，兩岸關係緊張局勢加劇。作為對此次竄台的回應，中國政府於2022年8月4日至2022年8月10日在台灣周邊海域（包括台灣海峽）進行了一系列軍事演習，而台灣海峽是船隻往返東南亞及東北亞的主要通道。軍事演習可能會導致航線或港口被封鎖，往返東南亞及東北亞的航運受延誤或中斷，對中國軍事演習區及其周圍的航運構成實質威脅，進一步擾亂全球供應鏈，並造成市場租船費率波動。倘若船舶被迫或未能選擇其他航線避開上述區域，以致航程時間增加，計劃受干擾及造成進一步延誤及產生成本，則我們的航運服務及船舶管理服務或會受到不利影響。目前尚不清楚中國、台灣、美國或其他政府將針對兩岸關係的緊張局勢採取何種額外行動（如有）。

我們無法預測各國或地區之間的國際關係將會如何發展。倘該等衝突持續、加劇或擴大，或導致政治或經濟持續不穩、恐怖活動，或引發進一步的政府行動，例如制裁或經濟或政治緊張局勢加劇或戰爭行動或武裝衝突，則我們的業務及財務業績可能會受到不利影響。

風 險 因 素

國際貿易政策的變化，或國際關係緊張局勢(尤其是與中國有關的緊張局勢)的升級，可能會對我們的業務及經營業績產生不利影響

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摩擦的影響。貿易政策、條約及關稅的變動，或對該等變動可能發生的看法，可能會對全球供應鏈、全球金融及經濟狀況產生不利影響。現已存在政治問題導致中美緊張局勢加劇。此外，中國已經實施並可能進一步實施應對美國政府新出台的貿易政策、條約及關稅的措施。該等措施可能會進一步加劇兩國之間的緊張局勢，甚至引發貿易戰。中美貿易緊張局勢或貿易戰的任何進一步升級，或對升級或貿易戰可能發生的看法，可能不僅對有關兩國的經濟產生負面影響，而且對全球整體經濟產生負面影響。我們無法預測中美雙邊關係將如何進一步發展，亦無法預測此類關係的任何後續發展可能對我們的業務產生的潛在影響。我們無法向閣下保證，我們可應對任何不利的政府國際貿易政策，例如資本管制或關稅，或美元支付及結算系統，這可能影響我們航運服務需求，動搖我們航運服務的競爭地位，阻礙我們在部分國家開展業務，甚至阻礙我們加入美元支付及結算系統。因此，我們的業務、經營業績及前景將受到不利影響。

我們經營所處行業競爭十分激烈

海運業競爭激烈、資本密集及高度分散。市場競爭主要基於供求關係，我們根據價格、船舶位置、尺寸、船齡、船舶狀況及聲譽等爭取租船合約。市場上亦具有全面的支援服務網絡，讓新投資者可分包大部分船舶業務功能及經營予該等服務供應商，例如船舶管理公司、租賃經紀、船級社及船務代理。該等融資及其他支援服務令新入行者更容易進入該行業，亦令現有經營者更容易擴展其海運能力。

我們於國際及地區市場面對來自行業內大大小小參與者的激烈競爭，董事預計目前業界的競爭壓力將會持續。我們的競爭對手可能比我們擁有更多的資源，且可能營運比我們的船舶更新的船舶，因此對租船人更具吸引力。乾散貨船的所有權及控制權高度分散，並在眾多市場參與者之間進行分配。擁有更多資源的競爭對手可以進入乾散貨航運行並通過整合或收購經營更大的船隊，並且可能能夠較我們提供更低的租船費率及更優質的船舶。業界的廣泛競爭有可能對我們的市場佔有率造成不利影響。倘競爭壓力加劇，有可能逼使我們減低

風 險 因 素

租賃費，導致我們的利潤率減少，進而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們面臨與中國海運業主要市場參與者日益激烈的競爭。

中國海運業相對集中於市場知名度及品牌認知度較高的少數龍頭企業，按國際航線運力計，2021年總部位於中國的五大參與者合計佔市場份額約51.4%。中國海運業最大參與者的市場份額約為33.7%，第二及第三大市場參與者的市場份額則分別約為13.5%及3.1%。第四大市場參與者的市場份額約為0.6%。我們排名第五，市場份額約為0.4%。

隨著領先參與者繼續增加其市場份額，我們的業務在運輸能力以及客戶獲取及挽留等各方面所面臨來自其他領先參與者（尤其是規模最大的參與者）的競爭日益激烈。由於最大的參與者目前享有比我們更成熟的市場地位，我們可能無法有效地與之競爭，或者可能被其擊敗。例如，如果我們無法維持服務質量、提供更廣泛的船舶選擇以滿足客戶不斷變化的需求，不斷優化我們的客戶體驗或繼續提高品牌知名度等，客戶可以選擇從使用我們的服務轉向由更具規模的參與者提供的服務，這可能對我們的經營業績、財務狀況及業務前景產生重大不利影響。此外，即使我們仍然能夠與更具規模的參與者開展競爭，可能會產生大量額外成本，這可能導致我們業務的盈利水平下降。

我們在一個高度受管的行業內經營，大量合規成本及工作可能會對我們的業務及盈利能力構成不利影響

船舶的擁有權、經營及管理高度受管。我們的經營必須遵守大量的國際公約、條約、於我們的船舶到訪國家及港口不時生效的國際及本地法例及規例、我們的船舶註冊的司法權區的適用法例，以及國際海事組織所採納的國際公約及規例，包括ISM規則、SOLAS公約、MLC公約及MARPOL公約。有關進一步詳情，參閱「監管概覽」及「業務 — 牌照、許可及批文」一節。

風 險 因 素

此外，我們的船舶亦須遵守船舶獲評級的相關認可船級社的規則及規例。為保持其船級狀態，我們的船舶須接受相關船級社指派的合資格船舶檢驗員作出定期及臨時檢驗，以確保船舶持續遵守該等規則及規例。由於我們的大部分保險均以該等船級狀態為條件而獲承保，船級狀態是我們船舶持續經營不可或缺的一部分。

為了遵守該等規定，我們可能須就船舶改良或改裝、維護及檢查產生額外費用。概不保證我們將能夠遵守適用國際公約、條約、國際及地方法律及法規，以有效控制所涉及費用。未能遵守適用的國際公約、條約、國際及本地法例及規例可能令我們的責任增加、令我們的船舶保險保障減低，並有可能導致於若干港口被拒絕進入或遭扣留。若干司法管轄區亦可能通過立法規範海運業採取的作法，如最近美國參議院商務委員會於2022年3月22日批准的美國海運改革法案，該法案旨在打壓國際海運成本，緩解供應鏈積壓導致消費者價格不斷上漲，並使美國農民及出口商更難將商品運往全球市場的情況。國際公約、條約、守則、國際或地區法例及規例未來的任何發展亦均有可能增加我們的合規成本及安排，並有可能導致有待遵守新規定的受影響船舶暫時中止經營，從而可能對我們的業務及盈利能力造成不利影響。

氣候變化、脫碳倡議及溫室氣體限制或會對我們的業務產生不利影響

由於對氣候變化的擔憂，多個政府機構已經或正在考慮採納國際、條約、國家、州及地方法律、法規及框架，以減少溫室氣體排放。不同司法權區採納的該等措施包括採用碳稅、提高效率標準及激勵或授權使用可再生能源。

例如，《巴黎協定》的簽訂致使197個國家承諾減少溫室氣體排放並制定明確的減排目標，該協定於2016年11月生效，並可能會導致對航運業實施額外的監管。此外，若干非政府組織及機構投資者開展與氣候變化有關的運動，旨在透過向低碳或淨零碳經濟轉型，最大限度地減少或消除溫室氣體排放。此外，於2018年10月，國際海事組織採納有關減少船舶溫室氣體排放的初步戰略，以期到2030年及2050年分別將國際航運的碳強度降低至少40%及70%；及到2050年將溫室氣體年排放總量減少至少50%。根據國際海事組織推行的能效條

風 險 因 素

例，現有船舶必須制定能效管理計劃，其中考慮改進航次計劃、提高船舶水下部件及螺旋槳的清潔頻率、引入餘熱回收系統及安裝新螺旋槳等技術措施等因素。

遵守與氣候變化相關的法律、法規及義務，包括由於進行此類國際談判以及非政府組織及投資者的努力，可能會增加我們與船舶營運及維護相關的成本，並要求我們安裝新的排放控制裝置、就我們的溫室氣體排放獲得配額或納稅，或執行及管理溫室氣體排放計劃。因此，我們的戰略增長機會、經營業績、盈利能力及財務狀況或會受到不利影響。

自然災害、流行病、大流行、戰爭行為、恐怖襲擊及其他事件可能對海洋運輸及航運行業產生不利影響

自然災害、流行病、大流行、戰爭行為、恐怖襲擊、政治動盪、罷工以及其他並非我們所能控制的事件，可能導致全球或區域經濟不穩，進而可能對當地經濟、國際貿易及碼頭或港口設施產生不利影響。該等事件亦可能導致碼頭或港口關閉或運輸中斷，並擾亂貨物流通，從而令我們在提供航運服務方面出現嚴重中斷情況，並對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

此外，爆發COVID-19等流行病或大流行可能導致特定產品整體消費或需求下滑，進而可能導致航運服務需求相應下降。由於COVID-19大流行，自2020年初以來，各國關閉國界、全球眾多城市封鎖、旅行限制及大規模暫停業務運營等措施已不時在全球推行。海洋航運業的任何消極低迷均能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

再者，由於世界各地主要城市發生自殺式爆炸及大規模槍擊等恐怖襲擊的威脅，全球主要港口均採取更嚴格的保安程序及要求。恐怖襲擊頻繁出現，對海洋航運業產生負面影響，包括但不限於保安及保險成本上升以及港口延期。未來恐怖襲擊的任何威脅可能會增加我們的經營成本並削減我們的服務需求，從而可能對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。

風 險 因 素

與[編纂]有關的風險

可能在[編纂]後釐定[編纂]

我們可靈活[編纂]，將最終[編纂]定為低於每股[編纂]指示性[編纂]範圍下限最多10%。因此，經全面[編纂]後，最終[編纂]將可能定為每股[編纂]港元。在此情況下，[編纂]將會進行且[編纂]將不適用。倘最終[編纂]定為每股[編纂]港元，我們將自[編纂]收取的估計[編纂]將減少至約[編纂]港元（相當於約[編纂]美元），而該減少的[編纂]將按本文件「未來計劃及[編纂]——[編纂]」一節所述予以動用。

我們的股份於[編纂]前並無公開市場且股份未必形成或維持[編纂]活躍的[編纂]

[編纂]前，我們的股份並無[編纂]。[編纂]完成後，聯交所將是我們的股份進行[編纂]的唯一市場。我們無法向閣下保證(i)我們的股份會有一個[編纂]活躍的[編纂]；或(ii)倘形成[編纂]活躍的[編纂]，其於[編纂]完成後仍將持續。

潛在投資者亦應注意，[編纂]的初始範圍乃由本公司與[編纂]（為其本身及代表[編纂]）經磋商後釐定，且可能於[編纂]完成後明顯有別於我們的股份的市價。倘我們的股份並未形成[編纂]活躍的[編纂]或其於[編纂]後不可持續，我們股份的市價及流動性可能會受到重大不利影響。

[編纂]可能面臨外匯風險

我們就業務運營所使用貨幣的貶值或升值面臨若干外匯風險。我們的收益以美元計值，業務運營所使用的主要功能貨幣包括美元及人民幣，而[編纂]將以港元計值。因此，我們可能面對匯率波動且任何對本集團的不利波動可能對[編纂]相關價值造成不利影響。

風 險 因 素

股份的[編纂]可能波動不定，從而可能令 閣下遭受重大損失

我們的股份[編纂]可能波動不定，從而可能令 閣下遭受重大損失。股份的[編纂]可能波動不定，並可能因超出我們控制範圍的因素（包括香港及世界各地證券市場的整體市況）而大幅波動。尤其是，運輸、物流、航運或貨運公司等提供與我們相類似服務的其他公司股份的[編纂]表現或會影響我們的股份[編纂]。除市場及行業因素外，我們股份的價格及[編纂]可能由於個別商業因素而大幅波動，尤其是我們收入、淨收入及現金流量變動等因素或會令我們的股份[編纂]大幅變動。任何該等因素均可能導致股份的[編纂]及[編纂]發生巨大突變，且可能導致 閣下於股份投資中蒙受損失。

我們的股份[編纂]日與[編纂]日相隔數日，且我們的股份開始[編纂]的[編纂]可能低於[編纂]

我們的股份[編纂]預期將於[編纂]釐定。然而，我們的股份於其交付後方可於聯交所進行[編纂]，預期為[編纂]後超過七個營業日。因此，投資者在此期間可能無法出售或以其他方式處理我們的股份。因此，我們的股份持有人須承受[編纂]開始時股價可能因不利市況或於出售與開始[編纂]時期間可能出現的其他不利事態發展而低於[編纂]的風險。

倘[編纂]出現大舉[編纂]股份，或市場認為不遠將來會出現此等[編纂]，或會令我們的股份的[編纂]受到重大不利影響

我們無法保證，於控股股東禁售承諾限期屆滿後，彼等將不會出售現時或未來擁有的任何股份。有關禁售期的進一步詳情，請參閱「[編纂] — [編纂]及開支 — [編纂]」一節。[編纂]完成後，倘[編纂]出現大舉[編纂]股份或市場認為於不遠將來會出現此等[編纂]，或會令我們的股份的[編纂]受到不利影響。有關拋售或觀點亦可能對未來我們透過[編纂]額外股份[編纂]的能力造成重大不利影響。

風 險 因 素

過往股息宣派未必反映未來股息政策

股息的宣派將取決於董事酌情決定、受我們的章程細則及適用法律及法規的規管。本公司宣派任何末期股息亦須經股東在股東大會批准。有關本公司的股息政策詳情，請參閱「財務資料 — 股息政策」。概不保證我們日後將宣派及分派股息，日後是否會分派股息以及宣派及分派任何股息的金額將由董事酌情決定並取決於(其中包括)我們的經營業績、現金流量及財務狀況、經營及資本需求及未來前景，以及我們的章程文件及開曼群島法律。

[編纂]終止

有意投資者務請注意，倘於[編纂]上午八時正之前任何時間發生[編纂]所列若干事件，則[編纂]有權自[編纂](為其本身及代表[編纂])向本公司發出通知終止彼等於[編纂]項下責任。有關事件包括但不限於一系列不可抗力事件。倘[編纂](為其本身及代表[編纂])及獨家保薦人行使權利終止[編纂]，則[編纂]將不會進行並將告失效。

我們為一家開曼群島公司，由於在開曼群島法例下有關股東權利的司法案例可能較其他司法管轄權區為有限，故 閣下在保障股東權利時可能會面對困難

我們的企業事務受我們的大綱、我們的章程細則、開曼公司法及開曼群島普通法規管。根據開曼群島法例，股東對董事及／或我們採取法律行動的權利、少數股東採取的行動及董事對我們的受信責任很大程度受開曼群島普通法規管。開曼群島有關保障少數股東權益的法例可能於若干方面有別於少數股東可能所處的司法管轄權區的成文法及司法案例所制定的規定。有關適用開曼群島公司法概要，請參閱「附錄三 — 本公司章程文件及開曼群島公司法概要」。因此，本公司少數股東可獲得的補救方法可能與彼等根據其他司法權區的法律所享有的補救方法有所不同。

風 險 因 素

概不保證載於本文件的若干事實、預測以及自各類政府公開刊物、市場數據供應商及其他獨立第三方來源(包括行業報告)所得的其他統計數據的準確性或完整性

本文件內所載若干事實、統計數字及數據均來自官方政府來源及刊物以及其他來源。本公司認為該等事實及統計數字的來源為可靠及適當，且無理由相信該等資料屬虛假或含誤導成分或遺漏任何事實而將導致該等資料屬虛假或含誤導成分。本公司在摘錄及轉載該等統計數字及事實時已採取合理審慎態度。然而，無法保證該等資料的質量及可靠性。該等來源的統計數字及事實並非由本公司、董事、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或彼等各自的聯屬人士或顧問或參與[編纂]的任何其他方編製或經其獨立核實，因此，本公司對該等事實、統計數字及數據的準確性或完整性概不發表任何聲明。有意投資者不應過分倚賴該等事實及統計數字。鑒於資料收集方式可能存在缺陷或無效，或已刊發資料存在差異、市場慣例以及其他問題，本文件所載的統計數字可能並不準確，或無法與其他刊物或為其他經濟體編製的統計數字比較。概不保證該等資料乃按相同基準陳述或編製或與其他地方呈列的類似統計數字具有相同的準確度。無論如何，在作出與我們的股份有關的投資決策前，有意投資者應自行衡量倚賴該等資料的比重。

閣下不應依賴報章、研究分析報告或其他媒體所載有關我們及[編纂]的任何資料

閣下不應依賴報章、研究分析報告或其他媒體所載有關我們及[編纂]的任何資料。於本文件日期前及於本文件日期後，關於我們及[編纂]的報章、媒體報導及研究分析當中，均有可能刊載本文件並無載列的若干財務資料、財務預測、估值及其他有關我們的資料。我們並未授權於報章或其他媒體上披露有關資料。我們概不對任何該等報章或其他媒體的報導、任何研究報告或任何有關資料的準確性或完整性負責，亦不對任何該等資料或刊物的適當性、準確性、完整性或可信性發表任何聲明。倘任何該等資料與本文件所載資料不符或存在分歧，我們概不負責。因此，閣下不應依賴任何該等資料。

風 險 因 素

本文件所載前瞻性陳述或會不準確，因此有意投資者不應過分倚賴該等陳述

本文件載有若干與本公司有關的前瞻性陳述，該等陳述乃基於董事的理念及根據目前所得資料作出的假設而作出。本文件所用「預測」、「相信」、「預料」、「估計」、「有意」、「計劃」、「潛在」等字眼及類似詞彙，旨在識別與董事、本公司或本集團相關的前瞻性陳述。有關陳述反映董事對未來事件、經營、流動資金及資本資源的當前看法。該等陳述受若干已知及未知風險、不確定因素及假設影響，包括本文件所述其他風險因素，其或不會成為現實或會發生改變。有意投資者不應過分倚賴該等前瞻性陳述。

豁免嚴格遵守上市規則

為籌備[編纂]，我們已尋求以下豁免嚴格遵守上市規則的相關條文。

有關管理層留駐香港的豁免

上市規則第8.12條規定，申請在聯交所第一上市的新申請人須在香港駐有足夠管理層人員，即一般情況下至少須有兩名執行董事常居於香港。目前，全體執行董事(陳先生除外)均居於中國。我們並無足夠的管理層人員常駐香港以符合上市規則第8.12條的規定。

由於我們的總部及業務運營均並非主要位於香港、於香港管理或經營，除了自本文件日期起居於香港的陳先生以外，概無執行董事曾經、現時或將會有意於不久將來為符合上市規則第8.12條的規定而居於香港。

因此，我們已向聯交所申請且聯交所已授出豁免遵守上市規則第8.12條的規定，惟基於我們已採取下列措施：

- (i) 我們已根據上市規則第3.05條委任兩名授權代表，即賀罡先生及陳詩婷女士，作為我們與聯交所溝通的主要渠道。授權代表可應聯交所要求於合理期間內與聯交所在香港會面，並將可隨時以電話、傳真及／或電郵聯絡，即時處理聯交所可能提出的任何查詢。各授權代表均獲授權代表我們與聯交所溝通；
- (ii) 倘聯交所欲就任何事宜聯絡董事，各授權代表均有方法在任何時間即時聯絡全體董事(包括獨立非執行董事)。我們將實施一項政策，據此(a)各董事將向授權代表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；(b)倘董事預期外遊，其將向授權代表提供住宿地點的電話號碼，或保持手提電話可隨時聯絡；及(c)全體董事及授權代表將向聯交所提供手提電話號碼、辦公室電話號碼、傳真號碼及電郵地址；
- (iii) 並非通常居於香港的董事能夠申請前往香港的有效旅遊證件，可於需要時於合理期限內與聯交所會面；

豁免嚴格遵守上市規則

- (iv) 我們已根據上市規則第3A.19條委任中泰國際融資有限公司為合規顧問，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，並將作為聯交所與我們之間的額外溝通渠道；
- (v) 聯交所可透過我們的授權代表或合規顧問安排與董事會面，或在合理時間內直接與董事安排會面；及
- (vi) 我們僅於通知聯交所更換授權代表事宜、理由及作出適當更換後，方會更換授權代表。

有關聯席公司秘書的豁免

根據上市規則第3.28及8.17條及有關公司秘書的經驗及資格規定的指引(HKEx-GL108-20)，公司秘書必須具備聯交所認為足以履行公司秘書職責的學術或專業資格或相關經驗。聯交所認為下列各項為可接納的學術或專業資格：

- (1) 香港公司治理公會會員；
- (2) 香港法例第159章法律執業者條例所界定的律師或大律師；或
- (3) 香港法例第50章專業會計師條例所界定的執業會計師。

於評估「相關經驗」時，聯交所將考慮下列各項：

- (1) 該名人士任職於發行人及其他發行人的年期及其所擔當的角色；
- (2) 該名人士對上市規則以及其他相關法例及法規(包括證券及期貨條例、公司條例、公司(清盤及雜項條文)條例及收購守則)的熟悉程度；
- (3) 除上市規則第3.29條項下的最低要求外，該名人士是否曾經及／或將會參加相關培訓；及
- (4) 該名人士於其他司法權區的专业資格。

本公司於2022年3月21日委任孫玉峰女士及陳詩婷女士為我們的聯席公司秘書。陳女士為香港公司治理公會會員，因此，彼符合上市規則第3.28條項下的資格規定，亦遵守上市規則第8.17條的規定。

豁免嚴格遵守上市規則

孫女士於2013年4月加入本集團並自此一直擔任青島洲際之星綜合運營部經理。自2022年3月起，彼亦出任本集團營運管理中心總經理。本公司認為，孫女士憑藉其於處理經營事宜方面的知識及經驗，有能力履行作為聯席公司秘書的職責。此外，本公司認為，本公司委任對本集團的經營事宜擁有相關經驗的人士(如孫女士)擔任我們的聯席公司秘書符合本公司的最佳利益及本集團的企業管治。

因此，儘管孫女士並不具備上市規則第3.28條規定的公司秘書所需的正式資格，但我們已向聯交所申請且聯交所已批准我們豁免嚴格遵守上市規則第3.28條及8.17條的規定，因而孫女士可獲委任為本公司聯席公司秘書。根據HKEx-GL108-20，豁免已根據以下兩項條件授出：(i)孫女士將獲得具備上市規則第3.28條所規定的資格及經驗的陳女士的協助；及(ii)豁免自[編纂]起有效期為三年，倘陳女士不再提供有關協助或倘本公司嚴重違反上市規則，有關豁免將予撤銷。此外，自[編纂]起三年期間內，孫女士將遵守上市規則第3.29條項下的年度專業培訓規定，並加強其對上市規則的了解。我們將進一步確保孫女士可獲得相關培訓及支持，以提升其對上市規則及聯交所上市發行人公司秘書職責的了解。於三年期間末，我們將與聯交所聯絡，以使其能夠評估孫女士於三年期間在陳女士的協助下是否具備上市規則第3.28條所界定的相關經驗，從而毋須進一步申請豁免。

有關孫女士及陳女士的資格的進一步詳情，請參閱「董事及高級管理層」。

有關部分獲豁免持續關連交易的豁免申請

我們已訂立若干交易，根據上市規則，該等交易將構成本公司[編纂]後的部分獲豁免持續關連交易。根據上市規則第14A.105條，我們已向聯交所申請而聯交所已批准豁免本公司就部分獲豁免持續關連交易遵守上市規則第14A章項下的有關規定。有關進一步詳情，請參閱「關連交易」。

豁免嚴格遵守上市規則

有關財務報表的豁免及寬免

根據上市規則第4.04(1)條，會計師報告須包括本集團於緊接本文件刊發前三個財政年度每年或聯交所可能接納的較短期間的綜合業績。

根據公司(清盤及雜項條文)條例第342(1)(b)條，本公司須於本文件內載入公司(清盤及雜項條文)條例附表3第I部所指明的事項及公司(清盤及雜項條文)條例附表3第II部所指明的報告。

根據公司(清盤及雜項條文)條例附表3第I部第27段，本公司須於本文件內載入一份有關本公司於緊接本文件刊發前三個財政年度中每個年度內的營業總收入或銷售營業總額(視何者為適當而定)的陳述(包括一項關於計算此等收入或營業額的方法的解釋)以及指明在較重要的營業活動之間的合理細目分類。

根據公司(清盤及雜項條文)條例附表3第II部第31段，本公司須於本文件內載入一份核數師有關本集團於緊接本文件刊發前三個財政年度每個年度的利潤及虧損、資產及負債的報告。

根據公司(清盤及雜項條文)條例第342A(1)條，證監會可在其認為合適的條件(如有)規限下，發出豁免遵守公司(清盤及雜項條文)條例相關規定的證明，前提是經考慮有關情況後，證監會認為有關豁免不會損害投資公眾的利益及遵守任何或所有有關規定將屬無關緊要或過度繁重，或在其他方面屬不必要或不合宜。

本文件附錄一會計師報告載有本公司截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月的經審核財務業績，但並無按上市規則第4.04(1)條及與公司(清盤及雜項條文)條例附表3第I部第27段及第II部第31段有關的第342(1)(b)條的規定，載入本公司緊接本文件擬議刊發日期前全年(即截至2022年12月31日止全年)的財務業績。

豁免嚴格遵守上市規則

董事認為，嚴格遵守上市規則第4.04(1)條及與公司(清盤及雜項條文)條例附表3第I部第27段及第II部第31段有關的第342(1)(b)條將會構成不適當的負擔，而豁免不會損害投資大眾的利益，理由如下：

- (a) 完成截至2022年12月31日止年度的經審核財務報表以供載入本文件對本公司及本公司的申報會計師(「申報會計師」)而言過於倉促。倘截至2022年12月31日止年度的財務資料須經審計，則本公司及申報會計師須進行大量工作以編製、更新及完成會計師報告及本文件，且將需要在短期內更新本文件的相關章節以涵蓋有關額外期間並將導致本公司現有[編纂]時間表延期；
- (b) 本公司已於本文件內載入(i)涵蓋截至2021年12月31日止三個年度及截至2022年9月30日止九個月的會計師報告；(ii)本文件附錄二B所載本集團截至2022年12月31日止年度的未經審核初步財務資料，該財務資料已獲申報會計師遵守香港會計師公會頒佈的應用指引第730號「有關年度業績初步公告的核數師指引」程序後同意，以及本文件附錄二B所載對年度業績的意見，並且相關披露不少於上市規則第13.49條項下初步業績公告的內容規定；及(iii)有關本集團於往績記錄期間後及直至最後可行日期的最新發展資料。因此，本公司及獨家保薦人認為，所有重大資料均已為潛在投資者對本集團的往績記錄及盈利趨勢形成觀點提供足夠合理的最新資料，且潛在投資者對本公司的業務、資產及負債、財務狀況、經營狀況、管理及前景作出知情評估所需的一切重大資料均已載入本文件；
- (c) 董事確認，在完成履行彼等認為合理及合適的所有盡職審查工作的基礎之上，直至本文件日期，除本文件「概要 — 近期發展」一節所披露的範圍外，本公司自2022年10月1日(緊隨本文件附錄一所載會計師報告的最近經審核財務狀況表日期)以來的財務及營業狀況或前景概無重大不利變動，且自2022年10月1日以來概無發生會

豁免嚴格遵守上市規則

對本文件附錄一所載會計師報告所示資料、本文件附錄二B及「財務資料」一節或本文件其他章節所載本集團截至2022年12月31日止年度的未經審核初步業績公告造成重大影響的任何事件；

- (d) 我們將遵守上市規則第13.46條關於刊發年報的要求。本公司目前預計將於2023年4月30日或之前發佈截至2022年12月31日止財政年度的年報。就此而言，董事認為，股東、投資大眾以及本公司潛在投資者將獲告知本集團截至2022年12月31日止財政年度的財務業績。

基於上文所述，本公司已向聯交所申請豁免嚴格遵守上市規則第4.04(1)條，而聯交所已授出有關豁免，條件如下：

- (a) 本文件將於[編纂]或之前刊發，及股份必須於[編纂]或之前(即本公司最近財政年結日後三個月內)在聯交所[編纂]；
- (b) 本公司取得證監會發出的豁免證明書，免於嚴格遵守與公司(清盤及雜項條文)條例附表3第I部第27段及第II部第31段有關的第342(1)(b)條；
- (c) 本文件將載有截至2022年12月31日止年度的初步未經審核財務資料及對年內業績的評論；及
- (d) 本公司概無違反我們的章程文件或開曼群島法律法規，或違反其他有關我們刊發初步業績公告責任的監管規定。

本公司亦已向證監會申請豁免證明書，免於嚴格遵守與公司(清盤及雜項條文)條例附表3第I部第27段及第II部第31段有關的第342(1)(b)條，且證監會已根據公司(清盤及雜項條文)條例第342A條授出豁免證明書，條件如下：

- (a) 豁免詳情載於本文件內；
- (b) 本文件將於[編纂]或之前刊發；及
- (c) 股份將於[編纂]或之前(即本公司最近財政年結日後三個月)在聯交所[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
執行董事		
郭金魁先生	中國 山東省 青島市嶗山區 沙子口西姜村西 未名山莊 3號樓4戶	中國
陳澤凱先生	香港 新界 東涌 東涌海濱路12號 藍天海岸 6座7樓G室	中國
賀罡先生	中國 山東省 青島市嶗山區 香港東路97號 4號樓1單元101戶	中國
趙勇先生	中國 山東省 青島市嶗山區 同興路712號 7號樓1單元1402戶	中國
獨立非執行董事		
傅俊元先生	中國 北京市海淀區 西四環北路125號 湯泉逸墅 21樓1單元501	中國
張雪梅女士	中國 北京市 朝陽區富力城 B8-602單元	中國
莊煒先生	中國 上海市浦東 高行鎮 蘭谷路1999弄 10號102室	中國

有關我們的董事及高級管理層成員的進一步詳情，請參閱「董事及高級管理層」。

董事及參與[編纂]的各方

參與[編纂]的各方

獨家保薦人

中泰國際融資有限公司

香港

中環

德輔道中189號

李寶椿大廈19樓

(證券及期貨條例項下持牌法團，可從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動)

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

本公司的法律顧問

有關香港法律：

國浩律師(香港)事務所

香港

中環

遮打道3A號

香港會所大廈14樓

伍穎珊女士

香港大律師

香港

中環

紅棉路8號

東昌大廈

2203A及B室

董事及參與[編纂]的各方

有關開曼群島及英屬處女群島法律：

毅柏律師事務所

香港

鰂魚涌

華蘭路18號

太古坊

港島東中心42樓

4201-03及12室

有關中國法律：

上海市錦天城律師事務所

中國

上海市

浦東新區

銀城中路501號

上海中心大廈11／12樓

有關新加坡法律：

Avant Law LLC

#10-02 International Plaza

10 Anson Road

Singapore 079903

有關日本法律：

City-Yuwa Partners

Marunouchi Mitsui Building

2-2-2 Marunouchi, Chiyoda-ku

Tokyo 100-0005

Japan

有關馬紹爾群島法律：

Norton Rose Fulbright US LLP

1301 Avenue of the Americas

New York

New York 10019-6022

United States

有關利比里亞法律：

Pierre, Tweh & Associates, Inc.

3rd Floor

Blue Plaza Building

Benson Streets

P.O. Box 10-2536

1000 Monrovia 10

Liberia

董事及參與[編纂]的各方

有關英國法律：

英士律師行

香港

太古坊

華蘭路18號

港島東中心44樓

4404-10室

有關巴拿馬法律：

Morgan & Morgan

23rd Floor

MMG Tower

Ave. Paseo del Mar

Costa del Este

Panama City

Republic of Panama

有關國際制裁法律：

霍金路偉律師行

香港

金鐘道88號

太古廣場一座11樓

獨家保薦人及[編纂]的法律顧問

有關香港法律：

漢坤律師事務所有限法律責任合夥

香港

皇后大道中15號

置地廣場

公爵大廈39樓

3901-05室

有關中國法律：

漢坤律師事務所

中國

廣東省

深圳市

福田區

中心四路1-1號

嘉里建設廣場3座20樓

核數師及申報會計師

羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

註冊公共利益實體核數師

香港中環

太子大廈22樓

董事及參與[編纂]的各方

行業顧問

弗若斯特沙利文國際有限公司

香港中環

康樂廣場8號

交易廣場1座

1706室

合規顧問

中泰國際融資有限公司

香港

中環

德輔道中189號

李寶椿大廈19樓

(證券及期貨條例項下持牌法團，可從事第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動)

[編纂]

[編纂]

公 司 資 料

開曼群島註冊辦事處

Third Floor, Century Yard
Cricket Square
P.O. Box 902
Grand Cayman, KY1-1103
Cayman Islands

總部及中國主要營業地點

中國
山東省
青島市嶗山區
株洲路20號
3棟B座23樓
01及04室

**根據公司條例第16部登記的香港主
要營業地點**

香港
干諾道中168-200號
信德中心
西翼20樓
2010室

本公司網址

www.seacon.com
(本網站內容並不構成本文件的一部分)

聯席公司秘書

孫玉峰女士
中國
山東省
青島市市北區
宣化路47號
304室

陳詩婷女士 (ACG, HKACG)
香港
九龍
觀塘道348號
宏利廣場5樓

授權代表

賀罡先生
中國
山東省
青島市嶗山區
香港東路97號
4號樓1單元101戶

公 司 資 料

	陳詩婷女士 香港 九龍 觀塘道348號 宏利廣場5樓
審核委員會	傅俊元先生 (主席) 張雪梅女士 莊煒先生
薪酬委員會	張雪梅女士 (主席) 陳澤凱先生 莊煒先生
提名委員會	郭金魁先生 (主席) 陳澤凱先生 傅俊元先生 張雪梅女士 莊煒先生
風險管理委員會	郭金魁先生 (主席) 賀罡先生 傅俊元先生 張雪梅女士 莊煒先生
環境、社會及管治委員會	郭金魁先生 (主席) 趙勇先生 莊煒先生
主要往來銀行	花旗銀行 新加坡分行 8 Marina View #21-00 Asia Square Tower 1 Singapore 018960 中國銀行 寧波興寧支行 中國浙江寧波 鄞州區 興寧路91號 郵編：315100 瑞穗實業銀行 1-3-3, Marunouchi Chiyoda-ku Tokyo 100-8241 Japan

公 司 資 料

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

行業概覽

除另有所指外，本節所呈列資料(包括若干事實、統計數字及數據)來自我們委託弗若斯特沙利文編製的市場調查報告，以及來自各種政府官方刊物及其他公開刊物。我們相信該等資料來自適當來源，且我們在摘錄及轉載該等資料時已合理審慎行事。我們並無理由認為該等資料於任何重大方面失實或存在誤導成分或遺漏任何事實致使該等資料於任何重大方面失實或存在誤導成分。本公司、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、我們或彼等各自的任何董事、高級職員或代表或參與[編纂]的任何其他人士(不包括弗若斯特沙利文)並無獨立核實來自政府官方刊物的資料，亦無對該等資料的準確性發表任何聲明。

資料來源

我們委聘弗若斯特沙利文(一間獨立市場研究及諮詢公司)對全球及中國海運市場進行分析，並編製報告。弗若斯特沙利文為我們編製之報告於本文件內提述為弗若斯特沙利文報告。我們同意向弗若斯特沙利文支付750,000港元之費用，我們相信該費用反映該類報告之市場費率。

弗若斯特沙利文於1961年創立，在全球設有40個辦事處，雲集超過2,000名行業顧問、市場研究分析員、技術分析員及經濟師。弗若斯特沙利文之服務包括技術研究、獨立市場研究、經濟研究、企業最佳常規諮詢、培訓、客戶研究、競爭情報及企業策略。

我們已於本文件中載入並引用弗若斯特沙利文報告內之若干資料以及其他經濟數據，此乃由於我們認為有關資料有助有意投資者了解全球及中國海運市場。弗若斯特沙利文之獨立研究包括自有關全球及中國海運市場之各種來源取得之一手及二手資料研究。一手研究涉及與領先行業參與者及行業專家進行深入訪談。二手研究涉及審閱公司報告、獨立研究報告及基於弗若斯特沙利文自有研究資料庫之數據。預測數據乃參考特定行業相關因素以歷史數據分析對比參考宏觀經濟數據得出。除另有註明外，本節所載所有數據及預測均來自弗若斯特沙利文報告、各種官方政府刊物及其他刊物。

於撰寫及編製研究報告時，弗若斯特沙利文假設相關市場之社會、經濟及政治環境於預測期間可能保持穩定，從而確保全球及中國海運市場穩定發展。

行業概覽

全球及中國海運業概覽

定義及分類

根據經濟合作與發展組織(OECD)的資料，海運指於全部或部分在海上進行的航程中使用海船運輸任何貨物及／或旅客。於往績記錄期間，我們主要從事提供以乾散貨船為主的海運服務及提供船舶管理服務。

海運業的主要船舶類型

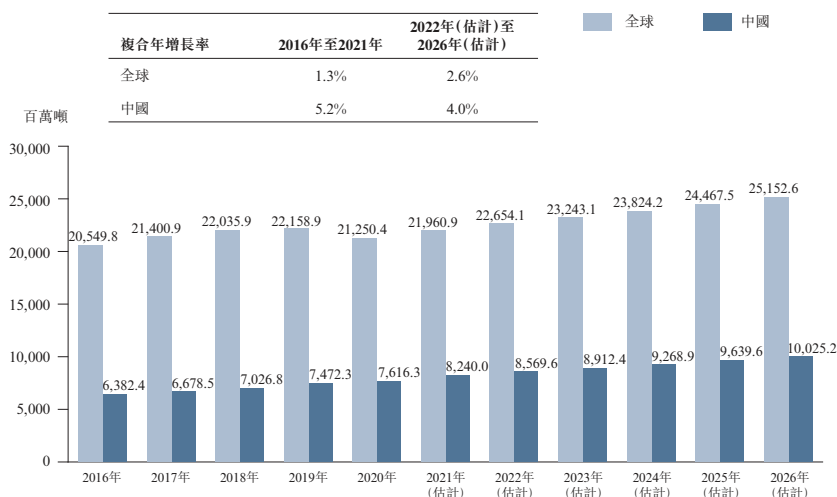
- **散貨船**：主要用於運輸大批量乾散貨的船舶。主要乾散貨包括煤、鐵礦石、鋁土礦、磷酸鹽、硝酸鹽及小麥等穀物。
- **油輪**：其為專為散裝運輸石油或石油產品而設計的船舶，存在兩種基本類型，即原油油輪及成品油輪。原油運輸船將原油從產油國運送到石油提煉成成品的地方。成品油輪通常設計為也能運輸化學貨物，這通常需要特殊形式的建築設備，如在油船建設中使用不鏽鋼、波紋艙壁和深井泵以及更複雜的管道系統。
- **化學品船**：專為散裝運輸化學產品而設計的船舶。
- **集裝箱船**：用卡車大小並採用集裝箱化技術的海運集裝箱運輸所有貨物的雜貨船。

全球及中國海運貿易量

全球海運貿易量由2016年的20,549.8百萬噸增加至2021年的21,960.9百萬噸，該期間複合年增長率為1.3%。預計全球海運貿易量於2022年至2026年將按複合年增長率2.6%增長。2022年3月奧密克戎冠狀病毒變種的傳播導致中國各地流動控制，包括深圳及東莞的主要製造中心。雖然中國主要港口仍然開放，船舶繼續停靠，但擁擠程度正在加劇，部分船舶正改變路線以避免預期延誤。中國海運貿易量由2016年的6,382.4百萬噸增加至2021年的8,240.0百萬噸，該期間複合年增長率為5.2%。於COVID-19爆發後全球貿易復甦的推動下，預計到2026年中國海運貿易量將達到10,025.2百萬噸，2022年至2026年的複合年增長率為4.0%。

行業概覽

2016年至2026年(估計)全球及中國海運貿易量



資料來源：聯合國貿發會議、中國國家統計局、弗若斯特沙利文

附註：

1. 全球及中國海運貿易量分別指全球及中國海運貿易裝卸貨物的總量。

中國政府於2020年出台《關於大力推進海運業高質量發展的指導意見》。指導意見提出在安全、綠色倡議及技術方面提升中國海運業競爭力的階段性目標，最終目標是到2050年使中國海運業在該等方面成為全球領先者。預計中國海運業將受益於上述指導意見等政府扶持政策，並於不久將來相應增長。

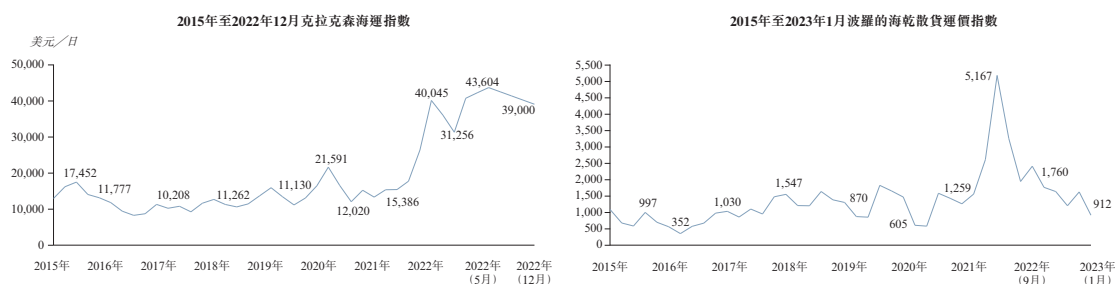
克拉克森海運指數、波羅的海乾散貨運價指數及波羅的海成品油運價指數

波羅的海乾散貨運價指數、克拉克森海運指數及波羅的海成品油運價指數是反映海運業供需情況的主要指標，與航運公司收取的租賃費用呈正相關。

克拉克森海運指數通常被視為關鍵的航運晴雨表，顯示油輪、散貨船、集裝箱船及液化氣船等所有主要類型的船舶的加權平均收益。其屬於由克拉克森研究所管理的跨行業指數。克拉克森海運指數於2015年至2019年期間相對穩定。然而，自2020年年初COVID-19疫情爆發以來，克拉克森海運指數波動不已，特別是在油價下跌及全球實施封鎖措施所造成定價壓力的拖累下，該指數於2020年年初先是下跌，但隨後隨著經濟重新開放及集裝箱運輸需求增加致使海上貿易需求的激增而反彈並大幅上升。

行業概覽

波羅的海乾散貨運價指數是衡量就運輸煤炭及鋼鐵等乾散貨材料所支付平均價格的航運及貿易指數。從歷史上看，該指數於2015年至2019年期間在1,000點左右波動。與克拉克森海運指數類似，波羅的海乾散貨運價指數於2020年初因COVID-19疫情期間實施的封鎖及限制而下降，但由於工業大宗商品需求上升以及經濟出現更廣泛的復甦，該指數迅速反彈。各行業對產品及原材料補充的庫存高於疫情前水平，全球航運需求得到進一步提振，從而令2021年上半年波羅的海乾散貨運價指數飆升。2021年下半年，奧密克戎冠狀病毒變異株的傳播對海運業造成影響。於歐洲，聖誕節前的封鎖及對社交距離的更多限制對海運的需求造成動搖。中國繼續採取COVID-19清零政策，包括對若干城市的大規模封鎖、強制隔離及過去對港口的嚴格控制。隨著全國性COVID-19清零政策的實施，中國實施更嚴格的隔離措施，這影響了中國集裝箱港口的運營。因此，克拉克森海運指數及波羅的海乾散貨運價指數於2021年下半年錄得溫和跌幅。BDI通常在任何特定年份的第一季度表現出一定程度的季節性，主要是由於春節期間對航運服務的需求較低。截至2019年、2020年、2021年及2022年12月31日止年度，第一季度的日均BDI分別約為798點、592點、1,739點及2,041點，而全年的日均BDI分別約為1,365點、1,068點、2,943點及1,934點。

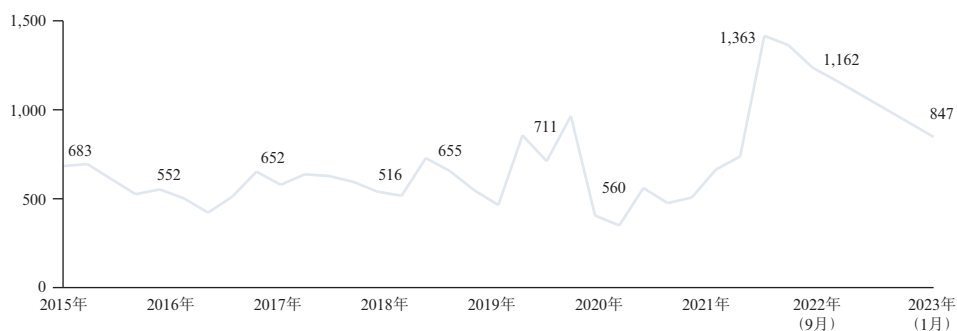


資料來源：波羅的海交易所、弗若斯特沙利文

波羅的海成品油運價指數(「BCTI」)衡量航運公司就成品油產品收取的租船費率的價格趨勢，同時考慮到全球主要的清潔產品油輪航程。該指數與原油油輪的裝運能力、石油產量、原油需求及原油價格指數等因素高度相關。在俄烏危機及隨後的石油短缺的背景下，國際原油價格大幅飆升。加上對石油產品的強勁需求，BCTI近年來激增，於2022年9月達到1,162並於2023年1月跌至847。

行業概覽

2015年至2023年1月波羅的海成品油運價指數

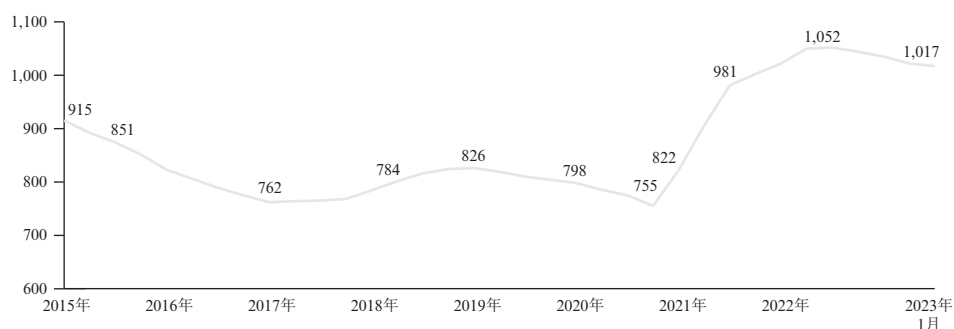


資料來源：波羅的海交易所、弗若斯特沙利文

中國新造船價格指數

中國新造船價格指數是中國著名的行業指數，用於評估20家成員公司的造船價格發展情況，該等公司共計佔中國造船業市場份額的約70%。該指數反映中國造船業的整體價格發展情況。新造船價格可能與眾多因素有關，包括建造成本、原材料成本、航運業前景及合約交付期。2021年中國新造船價格指數大幅上漲，乃主要由於原材料成本持續上漲。造船價格本質上反映航運業的供需動態，當航運業需求較低時，造船速度放緩，更多船舶閒置，反之亦然。因此，造船價格上漲可能表明對船舶的需求增加，從而為航運業帶來繁榮前景。

2015年至2023年1月中國新造船價格指數(CNPI)

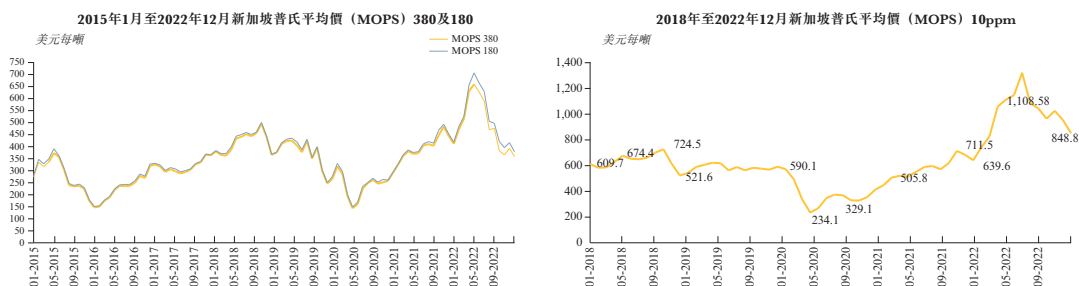


資料來源：中國新造船價格指數有限公司、弗若斯特沙利文

行業概覽

船用燃料的歷史價格趨勢

MOPS 380及180通常指高硫燃料油(HSFO)的價格，而MOPS 10ppm通常指極低硫燃油(VLSFO)的價格。由於2022年初俄羅斯與烏克蘭之間的危機，國際原油價格飆升，因為大量貿易商拒絕購買原產於俄羅斯的原油，導致全球供應短缺。



資料來源：弗若斯特沙利文

全球及中國海運服務業概覽

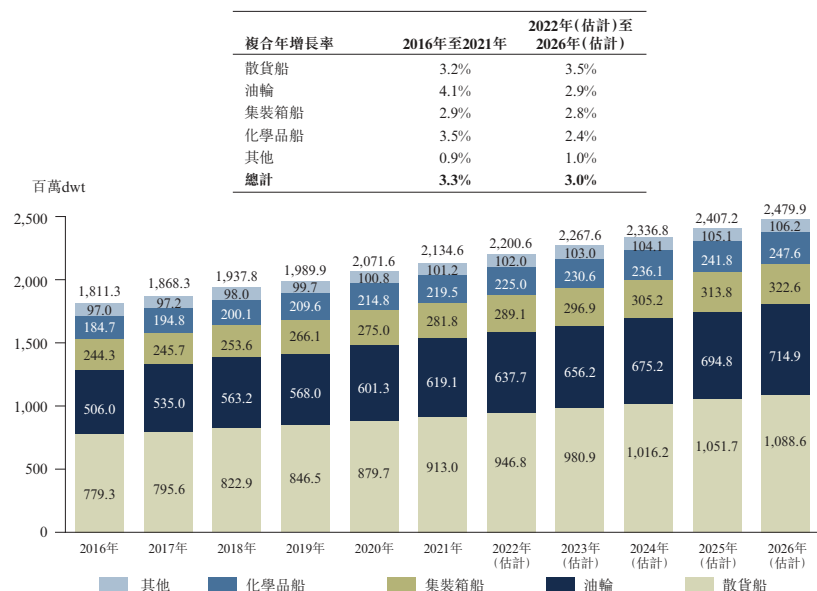
海運服務業市場規模

全球

近年來，全球海運服務業的總運力在各個板塊均實現顯著增長，主要是由於海上貿易量及海上運輸相應需求的增加。市場總規模由2016年的1,811.3百萬dwt增長至2021年的2,134.6百萬dwt，該期間的複合年增長率為3.3%。隨著全球海上貿易活動從COVID-19疫情中恢復並繼續增長，預計2026年全球海運服務業市場規模將增長至2,479.9百萬dwt，2022年至2026年的複合年增長率為3.0%。與其他運輸方式相比，由於成本效益及運輸貨物的安全方式等因素，對通過水路運輸貨物的需求正在增長。COVID-19爆發後的經濟重新開放亦刺激了對貨品及原材料的需求激增。

行業概覽

2016年至2026年(估計)按船舶類型劃分的全球海運服務業市場規模



附註：載重噸(dwt)為船舶載重能力的量度單位，不包括船舶本身的重量。市場規模不包括總噸位為100噸以下的船舶。

資料來源：聯合國貿發會議、弗若斯特沙利文

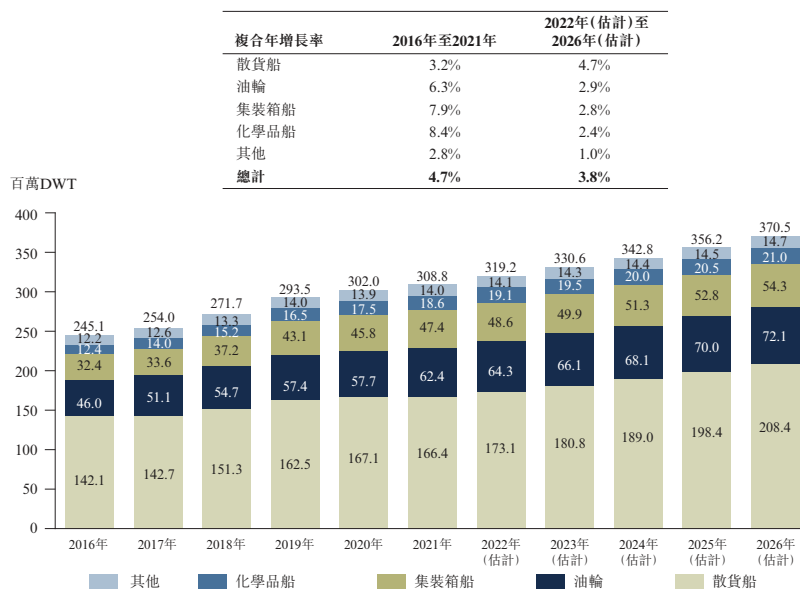
中國

由於海運貿易量的增長，中國海運服務業於2016年至2021年間穩步增長，市場規模由2016年的245.1百萬dwt增長至2021年的308.8百萬dwt，複合年增長率為4.7%。展望未來，隨著海運貿易活動持續增長，中國海運服務業市場規模預計將以3.8%的複合年增長率增長，由2022年的319.2百萬dwt增長至2026年的370.5百萬dwt。

2020年的COVID-19疫情導致全球供應鏈中斷、港口堵塞及船隻延誤。由於COVID-19疫情在中國得到控制，而其他國家則受到邊境管制及其他檢疫措施的影響，中國的海運業自2020年下半年起已恢復。2020年的增長尤其強勁，原因為COVID-19疫情期間全球供應鏈中斷及其他國家海運服務停滯導致運力不足，致使全球運輸成本急劇上升。隨著對外貿易及全球經濟的逐步復甦，中國海運服務市場可能持續增長勢頭。

行業概覽

2016年至2026年(估計)按船舶類型劃分的中國海運服務業市場規模



資料來源：聯合國貿發會議、弗若斯特沙利文

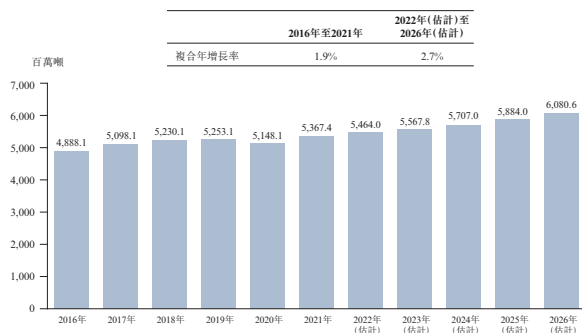
全球及中國散貨船交易量

散貨船市場主要由大宗散貨及小宗散貨組成。鐵礦石、煤炭及穀物被分類為大宗散貨，佔乾散貨貿易的較大比例，佔2021年全球散貨船總交易量的約61.2%。整體而言，全球散貨船交易量由2016年的4,888.1百萬噸增加至2021年的5,367.4百萬噸，複合年增長率為1.9%。展望未來，鑒於全球不斷推出基礎設施及工業發展計劃，穀物及農產品等消耗品有望保持穩定增長勢頭，而與建築業及製造業相關的大宗商品，如鐵礦石、水泥等，預計將分別以約4.3%及3.8%的複合年增長率持續增長。

於2021年，中國佔全球散貨交易量的約43.3%。由於中國大型建築項目的推出，國內對相關建築材料的需求增加，推動了過往數年對鐵礦石及水泥的需求。整體而言，中國的散貨船總交易量於2016年至2021年由1,808.6百萬噸增至2,326.6百萬噸，複合年增長率為5.2%。得益於COVID-19疫情的迅速遏制，中國的出口及貿易活動恢復增長勢頭，2020年的貿易量同比增長8.1%，為2016年至2021年強勁的複合年均增長率作出貢獻。隨著全球經濟活動的正常化，預計2016年至2021年中國散貨船貿易量的增長將較過往期間溫和。展望未來，於2026年交易量預計將達到2,773.9百萬噸，2022年至2026年的複合年增長率為3.6%，這歸因於對農產品、礦石以及礦物等關鍵商品的持續需求。

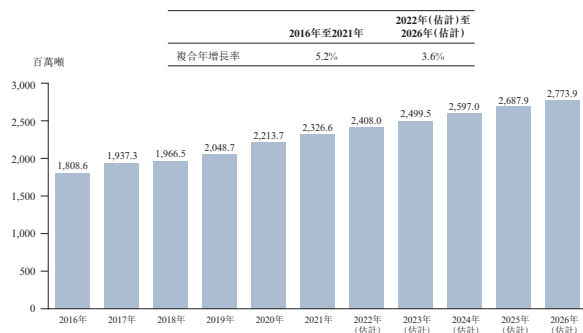
行業概覽

2016年至2026年(估計)全球散貨船總交易量



資料來源：弗若斯特沙利文

2016年至2026年(估計)中國散貨船總交易量



資料來源：弗若斯特沙利文

透過中國散貨船出口商品的目的地

於2021年，就出口量而言，鐵礦石、煤炭及相關產品、鋼材及水泥為通過散貨船運輸的四大類。在選定的商品中，鐵礦石、煤炭及相關產品以及鋼材主要出口到國外，並沿中國東南沿海城市(如上海、洋山、青島及舟山)的沿海港口發運。

鐵礦石、煤炭以及相關產品的主要出口地點相對較集中，日本、韓國、台灣及印度尼西亞為主要目的地。鋼材及水泥的出口目的地相當分散，前5位分別約佔35.9%及47.1%。

散貨船市場受到全球城市快速發展的支持，這涉及對各種商品的需求。發展中國家經濟的快速發展及發達國家的基礎設施大修項目促進了對相關建築材料運輸的巨大需求。中國作為鋼鐵、木材、水泥及沙子等主要建築材料的全球主要出口國，將繼續受益於全球持續的城市化及工業化。

鑒於技術的發展，如輕金屬替代燃料汽車、先進能源管理系統以及航空航天業的其他相關應用的日益普及，推動了冶金行業在提取金屬及配製合金、化工業及電子模組封裝方面對各種礦石及礦物的需求。

行業概覽

中國主要商品進口

中國主要商品進口量，2015年至2025年（估計）

（單位：百萬噸）	2015年	2020年	2021年（估計）	2025年（估計）	複合年增長率 （2015年至2020年）	複合年增長率 （2021年（估計）至2025年（估計））
煤炭及相關產品	592.4	800.4	856.3	1,157.9	6.2%	7.8%
石油、天然氣及 相關產品	517.0	860.8	923.8	1,313.4	10.7%	9.2%
金屬礦石	1,094.4	1,354.9	1,472.6	1,870.6	4.4%	6.2%
鋼材	92.8	136.9	93.2	119.2	8.1%	6.4%
採礦建築材料	371.4	471.8	504.9	617.6	4.9%	5.2%
水泥	48.3	59.5	64.4	73.7	4.2%	3.4%
木材	42.0	55.6	59.3	73.6	5.8%	5.6%
非金屬礦石	80.6	200.9	213.3	284.0	20.0%	7.4%
化肥及殺蟲劑	10.1	18.0	25.2	35.7	12.2%	9.1%
鹽	7.8	9.3	10.8	14.5	3.7%	7.6%
食品	126.9	144.4	157.5	228.6	2.6%	9.8%
其他	1,447.9	1,290.2	1,479.1	1,672.9	-2.3%	3.1%
共計	4,431.5	5,402.7	5,860.3	7,461.6	4.0%	6.2%

資料來源：中國國家統計局、弗若斯特沙利文

2016年至2021年間，中國的商品進口量已由約4,568.7百萬噸增至約5,536.9百萬噸，複合年增長率約為3.9%。隨著經濟及工業快速發展以及人口激增，能源及製造業相關商品，包括金屬礦石、煤炭及相關產品與石油、天然氣及相關產品一直為主要進口類別，2016年至2021年間分別以約2.9%、7.0%及8.5%的複合年增長率增長，合共約佔2021年錄得總量的59.7%。該等無包裝主要散貨主要以散貨船運輸，有關商品吞吐量的穩定增長將有助於中國散貨船行業的持續發展。展望未來，中國的商品進口量預計將於2022年至2026年間以約5.5%的複合年增長率增長，於2026年達到約7,137.0百萬噸。

主要事件對散貨船市場的影響

散貨船行業與宏觀經濟環境、國際政策及海事法規密切相關。近年來，國際貿易保護主義、COVID-19爆發及美國基礎設施法案等關鍵事件對散貨船行業的影響於各自程度上利弊參半。

因2018年或前後美國與中國發生貿易衝突，對透過散貨船轉移的各種商品徵收關稅，徵收的大額關稅導致兩個主要經濟體間的交易量暴跌，從而抑制對散貨船的需求。類似保護主義的出現（如英國脫歐），亦影響了全球海運市場，包括外匯匯率及證券市場關稅、條約及其他監管事項等方面，從而帶來散貨船行業相關成本及風險的不確定性。

行業概覽

此外，2020年爆發COVID-19對全球經濟產生負面影響並擾亂了全球供應鏈。實施隔離、封鎖及旅行限制措施以限制人與人之間的互動，導致工廠及港口碼頭等其他設施暫時關閉，從而導致倉庫及碼頭貨物供應暫時減少。船舶航次波動及週轉乏力，導致2020年散貨船交易量同比下降2.0%。2021年散貨船交易量恢復增長勢頭，同比增長約4.3%。

最近，俄羅斯與烏克蘭之間的一系列衝突於2022年2月升級，導致多個國家對俄羅斯實施針對商業、貨幣兌換、銀行轉賬及進出口的制裁。其經濟影響對全球，特別是對散貨船市場具有以下方面的重大影響：(i)俄羅斯或烏克蘭一直為穀物、小麥、天然氣、原油等大宗商品的重大出口國之一，而衝突導致相關地區的大宗商品生產停滯，並受到制裁；(ii)衝突導致供應鏈中斷，且商品價格水平隨之上漲，並於隨後對航運時間表及供應鏈造成意外影響；(iii)由於戰爭保費提高，航運費上升，短期內需求增加，導致散貨船的現貨收益更不穩定，事實上，部分知名散貨船公司在航運費上漲的情況下錄得可觀收益；及(iv)包括散貨船在內的商業船舶被困於包括黑海在內的衝突區周邊領海，對該地區周圍的供應鏈造成可重大影響。

然而，散貨船市場受到一系列緩解因素及市場機會的支持，包括(i)由於近期並無頒佈或實施新措施或關稅，美國與中國之間的貿易戰得以緩解；(ii)於COVID-19疫情隨著大規模接種疫苗得到抑制及封鎖措施放寬後，經濟復甦，致使散貨船運輸的需求大增。尤其是於2023年初，中國政府已頒令廢除大部分防控政策，包括旅行限制、隔離及封鎖政策，預計此將推動經濟反彈以及全國和全球製造業及物流活動的恢復；及(iii)全球基礎設施發展速度加快，特別是由於美國出台基礎設施法案，據此，美國政府承諾於未來8年內投資1.2萬億美元改善美國各地的基礎設施，從而推動中國等國家的大量建築材料的交易量。此外，俄烏危機導致全球原油價格飆升，因為大量交易商拒絕購買來自俄羅斯的原油。據估計，約70%的俄羅斯原油出口並無匹配的買家，供應鏈及對俄羅斯實施經濟制裁帶來的支付困難進一步加劇了這一問題。因此，由於燃料價格上漲以及危機造成的供應短缺導致燃料需求旺盛，油輪市場費率飆升，預計這將有利於船隊中有油輪的航運公司。同時，油價上漲導致燃料加註運營成本上升，從而加重了航運公司的運營負擔。

行業概覽

市場驅動因素及趨勢

1. 數字化轉型

眾所周知，海運業的日常營運依賴於文書工作，技術轉型速度相對較慢。然而，COVID-19疫情令眾多航運公司被迫採用技術解決限制相關問題。有關數字化轉型受到利益相關者及廣大公眾青睞，因為數字化轉型有利於行業的整體發展。數字化的流行趨勢可能會持續，例如，行業領先者一直使用數字技術簡化貨運預訂，並利用人工智能技術將手動流程自動化及管理運輸需求。數據分析，包括數據的挖掘、收集及預測，於海運行業的應用越來越多。這可能包括有關貨物類型、重量及目的地數據，或有關船舶本身的數據，如修整、穩定性、發動機性能及通信。數據分析對眾多資料進行分類、排列，並嘗試進行關聯，以得出有用的結論。例如，數據分析可得出關於歷史貨物趨勢、海洋條件及船舶應對各種變化的天氣狀況的結果。使用數據分析令公司能夠分析各種性能參數，從而可用於更好的效率及規劃。另一方面，物聯網(IoT)允許船舶運營及承租人在不親自登船的情況下遠程指揮及／或操作船舶。例如，船上個別艙室可在船員提供的應用程序或遙控器的幫助下遠程訪問。

2. 更加關注可持續發展

研究表明，海運業佔全球溫室氣體排放總量的約3%。隨著公眾的環保意識日益增強以及全球推行減少氣候變化影響的倡議，航運業正在努力減少溫室氣體排放。例如，於2020年1月1日，國際海事組織所出台的船用燃油新限硫令生效，以改善空氣質量，保護環境和保護人類健康。該規則被稱為「IMO 2020」，將在指定排放控制區以外地區運營的船舶的船用燃油硫含量限制在3.5%至0.5% m/m (質量比)。此外，為響應巴黎氣候變化協定，國際海事組織的173個成員國已採取初步戰略，到2050年全球航運的碳排放量將減少至少50%。

行業概覽

市場機會

1. 海運貿易量不斷增加

多年來，海運貿易量不斷增加，帶動海運業的發展。儘管COVID-19的爆發最初在2020年上半年造成供應鏈中斷，但在2020年下半年放鬆限制及封鎖措施導致對製成品的需求激增，從而導致對航運服務的需求及運費激增。鑑於積極的市場前景，造船業自2021年初以來訂單量有所回升。然而，由於新的船舶訂單大約需要3年才能交付，海運貿易的短期需求上升將為現有航運服務提供商提供進一步的機會，以從就運輸貨物收取的運費上漲中獲利。

2. 全球基礎設施項目產生的需求

散貨船業與全球基礎設施及經濟發展密切相關，因為大部分運輸貨物是原材料及商品，如鋼鐵、煤炭、水泥、木材及其他建築材料。隨着發達國家和發展中國家基礎設施更新以及基礎設施建設的不斷增長，對原材料物流的需求將為散貨船業帶來增長機遇。例如，美國政府推出一項1.2萬億美元的計劃以更新國家基礎設施。此外，中國政府提出的「一帶一路」倡議為國外基礎設施發展帶來巨大機遇，刺激對外貿易的增長，因此對原材料運輸有了更大的需求，從而支持該產業的擴張。

市場挑戰

1. 不斷變化的貿易和地緣政治氣候

海運業的整體發展在很大程度上依賴全球海上貿易，而全球海上貿易又受到地緣政治、經濟及貿易政策的影響。例如，近年來的內向政策及日益高漲的保護主義情緒可能會損害全球經濟增長，限制或轉移貿易流動。最近中澳之間的貿易爭端導致原材料供應中斷，並影響航運安排，特別是散貨船。

行業概覽

2. 勞動力短缺

海運業面臨的主要挑戰之一是勞動力短缺及勞動力老齡化。由於船上的艱苦條件和其他福利問題，海運業難以招聘及挽留工人。當地政府、行業領袖及教育工作者正在努力鼓勵更多年輕人加入該行業，例如，中國政府制定海員培訓及教育的指導方針和框架，並改善船上環境。

入行門檻

1. 資本投資

航運業務的建立本質上為資本密集型。特別是對不同型號船舶及船用燃料等固定資產的投資，以及日常運營的營運資金，對新的市場進入者構成了較高的資金壁壘。

2. 規模經濟

受益於業務及營運規模龐大，老牌且具有規模的航運公司可享有較高的議價能力以與供應商談判，並可取得成本效益，以為不同行業的客戶提供全面的增值服務。因此，對於運營、產品及服務供應規模有限的新進入者來說，規模經濟可能是一個重大挫折。

3. 市場技能及經驗

隨著各種航運服務需求的日益增加以及環保法規的日益嚴格，客戶通常更青睞對行業有深入瞭解及豐富經驗的航運公司。此外，市場參與者建立業務網絡以向客戶提供靈活有效的運輸解決方案亦需要時間。

4. 往績記錄及穩定業務關係

久負盛名的航運公司通常與客戶保持穩定的關係，並擁有廣泛的航運網絡地理覆蓋面。鑒於客戶將船舶服務提供商更換為新的市場進入者的高昂轉換成本，欠缺良好往績記錄的新進入者不太可能與現有的市場參與者競爭。欠缺行業聯絡，新進入者與客戶及供應商建立關係時常面臨困難。

行業概覽

海運服務市場的競爭格局

總部位於中國的國際航線海運公司排名及市場份額

中國海運服務市場相對集中於市場知名度及品牌認知度較高的少數龍頭企業，按2021年國際航線運力計，五大參與者合計佔市場份額約51.4%。餘下市場競爭激烈，2021年全球有超過20,000名市場參與者透過國際航線往來中國運送貨物。於2021年，按涉及往返中國運送貨物的國際航線的運力計，我們為總部位於中國的第五大海運公司，運力達約1.26百萬dwt，佔總市場份額的0.4%。

2021年按運力計總部位於中國的國際航線領先海運公司

市場參與者	運力 (百萬DWT)	市場份額
中國遠洋海運有限公司 ⁽¹⁾	97.67	33.7%
招商局集團 ⁽²⁾	39.2	13.5%
山東海運股份有限公司 ⁽³⁾	9.02	3.1%
上海瑞寧航運有限公司 ⁽⁴⁾	1.84	0.6%
本集團	1.26	0.4%
小計	148.99	51.4%
合計	290.00	100.0%

資料來源：中國交通運輸部、弗若斯特沙利文

附註：

1. 中國遠洋海運有限公司是一家專注於海運服務的國際公司，覆蓋航運、港口、物流、航運金融、裝備製造、增值服務等核心產業。其於全球運營，主要以集裝箱班輪提供航運服務，並通過集裝箱運輸所有類型的貨物，如電子、紡織品、消費品等。除集裝箱班輪船隊外，其亦經營一支規模龐大的乾散貨船隊以及普通貨船及特種貨船。其為一間私人公司。
2. 招商局集團專注於三大核心產業，即綜合交通、特色金融、城市與產業園區綜合開發運營。其透過油輪、礦石船、乾散貨船及化學品船組成規模龐大的船隊在全球運營。其亦經營集裝箱班輪業務。其參與石油、礦石、乾散貨、液化天然氣及集裝箱貨物運輸。其為一間私人公司。
3. 山東海運股份有限公司專門從事礦產品、糧食、能源、化工、雜貨等散貨的海上運輸。公司航道覆蓋全球大部分主要港口。其業務遍及全球，其船隊主要由乾散貨船、液體散貨船及油輪組成。其為一間私人公司。

行業概覽

- 上海瑞寧航運有限公司於中國沿海及長江沿岸從事普通貨物運輸、國際普通貨物運輸、國際船舶管理、貨物及技術進出口、貨運代理、航運代理、船舶設備維修、煤炭貿易及商務諮詢等業務。其船隊主要由乾散貨船組成，重點運輸散裝商品。其為一間私人公司。
- 此排名中所列的航運公司主要通過往返中國的國際航線產生收入。

2021年全球按運力計領先的乾散貨航運公司

市場參與者	船隊規模 (船舶數量)	運力 (百萬DWT)	按運力劃分的 市場份額
中國遠洋海運有限公司	500	43.4	4.8%
Euronav Limited ⁽²⁾	74	18.8	2.1%
招商局集團	250	16.3	1.8%
Golden Ocean Group Ltd ⁽³⁾	77	13.3	1.5%
Star Bulk Carriers Corporation ⁽⁴⁾	128	12.8	1.4%
小計	1,029	104.6	11.5%
合計	13,000	913.0	100.0%

資料來源：弗若斯特沙利文

附註：

- 就編製排名而言，船隊規模包括租入及自有船舶。
- Euronav Limited是一家專注於海上石油運輸的國際航運企業。其提供主要航線的航運解決方案，主要包括跨太平洋航線、歐亞航線、亞洲內部航線及跨大西洋航線。其主要擁有油輪，且主要運輸石油產品。其於紐約證券交易所上市。
- Golden Ocean Group Ltd是一家於百慕達註冊、總部位於挪威的乾散貨航運公司。其業務遍及全球，主要透過乾散貨船提供航運服務。其管理廣泛的主要與次要散裝商品運輸，包括礦石、煤炭、穀物及化肥。其於納斯達克證券交易所上市。
- Star Bulk Carriers Corporation是一家總部位於希臘的航運公司，經營一支乾散貨船船隊。其業務遍及全球，主要透過乾散貨船提供航運服務。運輸的主要貨物包括鐵礦石、礦物及穀物，以及鋁土礦、化肥及鋼鐵產品等次要貨物。其於納斯達克證券交易所上市。

於2021年，我們以1.15百萬dwt佔全球乾散貨航運公司總市場份額的0.1%。於2021年，按涉及往返中國運送乾散貨的國際航線的運力計，我們亦為總部位於中國的第五大乾散貨航運公司。

行業概覽

2021年按運力計總部位於中國的國際航線主要乾散貨航運公司

市場參與者	船隊規模 (船舶數量)	運力 (百萬DWT)	按運力劃分的 市場份額
中國遠洋海運有限公司	500	34.8	22.2%
招商局集團	250	14.5	9.2%
山東海運股份有限公司	53	8.1	5.2%
上海瑞寧航運有限公司	22	1.65	1.1%
本集團	23	1.15	0.7%
小計	848	60.20	38.3%
合計	2,235	157.00	100.0%

資料來源：中國交通運輸部、弗若斯特沙利文

附註：

1. 此排名中的航運公司主要通過往返中國的國際航線產生收入。
2. 船隊規模包括租入船舶及自有船舶。

全球及中國第三方船舶管理服務市場概況

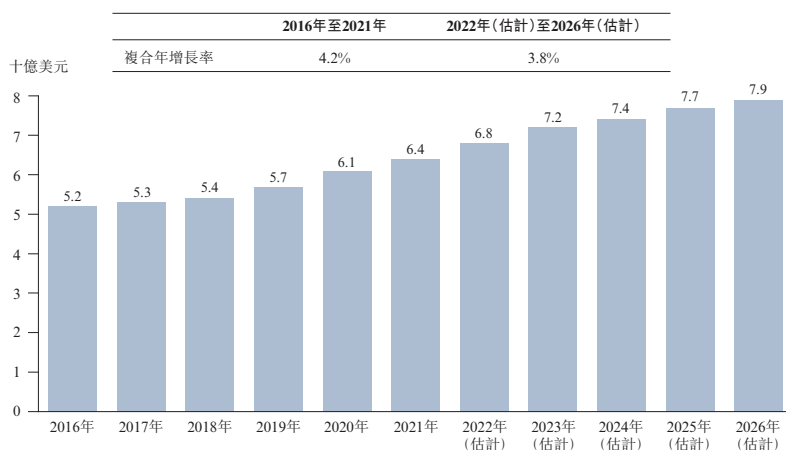
第三方船舶管理服務指船舶日常運營、技術管理、船員管理、維修及保養服務以及海事法規及公約項下第三方自有船舶認證與系統文件管理。擁有中小型船隊的船東通常通過第三方船舶管理服務供應商部署航運服務，以有效管理成本。於過去數年，海運業的穩定增長帶來了對成本效益、規範和標準化船舶管理服務的需求。不一定具有船舶管理經驗的船東將委聘第三方船舶管理服務提供商。

按收益計算的全球第三方船舶管理服務業市場規模

第三方船舶管理的全球市場規模由2016年的52億美元增加至2021年的64億美元，複合年增長率為4.2%，乃由於合規要求不斷增加及對高增值服務的需求所致。憑藉海運服務的增長，預計2022年至2026年，全球第三方船舶管理市場規模將以3.8%的複合年增長率增長。

行業概覽

2016年至2026年(估計)按收益計算的全球第三方船舶管理服務業市場規模

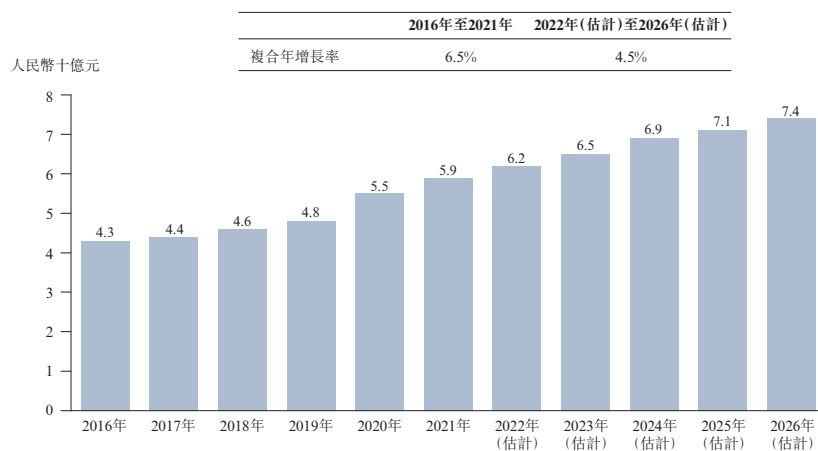


資料來源：弗若斯特沙利文

中國第三方船舶管理服務業市場規模

中國第三方船舶管理市場規模從2016年的人民幣43億元增加至2021年的人民幣59億元，複合年增長率為6.5%。尤其是，在COVID-19疫情導致供應鏈中斷的情況下，由於需求上升，2020年該市場大幅增長。隨著其他國家港口業務的復甦，中國第三方船舶管理服務預計不會像需求於2020年下半年遏制COVID-19疫情後的急劇增加一樣在不久的將來實現強勁增長。預計對第三方船舶管理服務需求將於疫情過後繼續增長，2022年至2026年的複合年增長率為4.5%。

2016年至2026年(估計)按收入計算的中國第三方船舶管理服務業市場規模



資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

全球市場的市場驅動因素及趨勢

1. 合規要求不斷增加

面對日益增加的合規要求，眾多航運公司均選擇採用綜合船隊管理系統，以保持在市場上的競爭力。為遵守日益嚴格的法規，例如國際海事組織於2020年1月1日開始實施的船用燃料含硫量新限制，船東更傾向於尋求及聽取專業第三方船舶管理人的建議。該建議可能涉及正確的船用燃料及船舶發動機或相關投資的過渡時間表等事項，以實現成本節約最大化。

2. 高增值服務

鑒於對複雜船舶管理服務需求的不斷上升，僱用第三方船舶管理服務提供商的需求變得普遍。第三方船舶管理服務基本上包括船員、乾船塢、補給組織、合規遵從及維護。第三方船舶管理服務提供商亦提供船舶日常運營服務、船員管理服務、第三方擁有船舶的維修保養服務以及造船監理服務。傳統上，船舶乃由船東自身管理。目前幾乎所有參與該行業的組織均非常龐大，擁有許多船舶，這反過來又推動對其業務及船隊專業管理的需求。

3. 新一代船東

航運市場上出現一批新的投資者，包括融資租賃公司、私募股權基金及出口信貸機構，這為第三方船舶管理服務提供商提供一個新的、日益重要的新業務來源。由於該等投資者的專業知識並非關於航運業，彼等更有可能與第三方船舶管理服務提供商合作，依靠後者的專業知識及規模經濟來滿足船隊管理要求。事實上，這種非傳統船東的崛起，尤其是在亞洲，推動了第三方船舶管理服務的發展。

中國市場驅動因素及趨勢

1. 規模經濟

船舶管理已成為中國日益專業化及技術化的業務板塊。越來越多過往擁有自身內部管理團隊的航運公司選擇將其常規營運職能外包予第三方航運服務提供商。彼等通常提供一系列不同的管理方案，從僅船員管理到全面商業及技術管理。使用第三方航運服務提供商可通過規模經濟節約成本。

行業概覽

2. 併購活動不斷增加

隨着船舶管理的日益複雜，第三方船舶管理服務提供商正在擴展其服務範圍，以滿足客戶日益增長的期望。隨着市場發展到成熟階段，大型市場參與者正在通過橫向或縱向整合和業務組合多樣化尋求擴張機會，這導致中國第三方船舶管理服務市場的併購活動增加。中國若干領先的第三方船舶管理服務提供商一直在尋找機會，通過併購進一步擴大業務規模，實現收入來源多元化。

進入壁壘

1. 品牌聲譽及知名度

現有第三方船舶管理服務提供商通常擁有成功的船舶管理項目的良好往績記錄，並已在行業內建立市場聲譽及品牌知名度。領先的船舶管理服務提供商通常被航運業的主要利益相關者列入合格服務提供商名單。因此，船舶管理服務市場的新進入者在這方面可能面臨困難。此外，除能夠留住現有客戶外，擁有良好品牌聲譽及既有客戶組合的領先現有市場參與者對新客戶亦更具吸引力。因此，新進入者取得潛在客戶的業務可能需要更多精力及時間。因此，現有市場參與者在擴展業務網絡及開拓新客戶方面更具競爭力。

2. 經驗豐富的管理團隊

戰略規劃能力及技術專業知識是發展第三方船舶管理業務的基石。較大規模的第三方船舶管理技術含量高，通常需要廣泛的服務，包括船舶的日常運營、技術管理、船員管理、第三方自有船舶的維修和維護服務以及造船監理服務。由於提供船舶管理服務的技術性質，招聘及挽留具有管理各類船舶的行業專業知識的技術人才對市場參與者至關重要。憑藉卓越的戰略能力，現有市場參與者在提供高效、全面的第三方船舶管理服務方面擁有專業知識及行業經驗，並能持續降低成本。此外，領先的現有市場參與者通常有能力提供更好的薪酬待遇及職業機會，從而更有機會招聘到經驗豐富的人才。相比之下，不具備豐富經驗的管理團隊的新進入者在作出戰略決策及招聘技術員工時可能會面臨困難。

行業概覽

中國第三方船舶管理服務市場的競爭格局

2021年全球按在管船隊規模計領先的第三方船舶管理服務提供商

市場參與者	船隊規模 (船舶數量)	市場份額
V Group ⁽¹⁾	940	6.7%
Anglo-Eastern Group ⁽²⁾	831	5.9%
Bernhard Schulte GmbH & Co. KG ⁽³⁾	650	4.6%
Fleet Management Limited ⁽⁴⁾	463	3.3%
OSM Group ⁽⁵⁾	430	3.1%
小計	3,314	23.7%
合計	14,000	100.0%

資料來源：弗若斯特沙利文

附註：

1. V Group為全球的船東及運營商提供全面的船舶管理及海事支持服務。其於全球運營，為各種類型的船舶提供船舶管理及海事支持服務，包括油輪、散貨船、集裝箱船及休閒船。其為一間私人公司。
2. Anglo-Eastern Group是一家國際船舶管理集團。其於全球範圍內為各種不同類型的船舶提供技術管理，包括乾散貨船，集裝箱船油輪（石油、天然氣及化學品）、滾裝／滾卸船、近海船舶及半潛式船舶。其為一間私人公司。
3. Bernhard Schulte GmbH & Co. KG是一家在海運業享有盛譽的家族船東及船舶管理公司。其為全球集裝箱船、液化天然氣船、液化石油氣船、油輪、散貨船、近海船舶及游輪提供航運管理服務。其為一間私人公司。
4. Fleet Management Limited為全球貨船船東提供全面的船舶管理服務。其於全球範圍內管理一系列船舶，包括散貨船、集裝箱船、汽車運輸船、油輪、天然氣運輸船及化學品船。其為一間私人公司。
5. OSM Group是一家國際船舶管理及海事服務提供商公司。其於全球從事各類型船舶的航運管理服務，包括油輪、散貨船、近海船舶、游輪、渡輪及游艇。其為一間私人公司。

總部位於中國的第三方航運服務提供商的市場份額

中國船舶管理服務提供商能夠利用其深厚的市場知識及中國龐大的航運公司網絡渠道建立廣泛的供應商及客戶群。按在管的第三方自有船舶數目計，我們是2021年總部位於中國的最大第三方船舶管理服務提供商，管理176艘第三方自有船舶，分別佔全球總市場份額的約1.3%。

行業概覽

2021年總部位於中國的領先第三方船舶管理服務提供商(按在管船隊規模計)

市場參與者	船隊規模 (船舶數量)	市場份額
本集團	176	8.8%
上海福建國航遠洋船舶管理有限公司	50	2.5%
中企世華洋(天津)船舶管理有限公司	45	2.3%
衛獅船舶管理(上海)有限公司	40	2.0%
上海東渡船舶管理有限公司	35	1.8%
小計	346	17.3%
總計	2,000	100.0%

資料來源：弗若斯特沙利文

附註：

1. 上海福建國航遠洋船舶管理有限公司是一家位於上海的船舶管理公司。其主要於中國管理油輪及散貨船。其為一間私人公司。
2. 中企世華洋(天津)船舶管理有限公司是一家位於天津的船舶管理公司。其主要於中國管理油輪及散貨船。其為一間私人公司。
3. 衛獅船舶管理(上海)有限公司位於上海及為一家國際船舶管理公司的附屬公司。其主要於中國管理油輪及散貨船。其為一間私人公司。
4. 上海東渡船舶管理有限公司是一家位於上海的船舶管理公司。其主要於中國管理油輪及散貨船。其為一間私人公司。

董事之確認

董事經合理審慎考慮後認為，自弗若斯特沙利文報告日期起，市場資料並無出現任何可能限制、抵觸或影響當中所載資料之不利變動。

監管概覽

適用中國法例及規則

以下為與本集團業務尤其相關的主要中國法律及法規概覽。

公司法

在中國設立、運營及管理企業實體受《中華人民共和國公司法》（「**中國公司法**」）的規範，中國公司法於1993年12月29日頒佈，並於1999年12月25日、2004年8月28日、2005年10月27日、2013年12月28日及2018年10月26日修訂。根據中國公司法，公司一般分為兩類，有限責任公司及股份有限公司。中國公司法亦適用於外商投資有限責任公司，但有關外商投資的其他相關法律另有規定的，則以該等其他法律為準。

最新修訂的中國公司法於2018年10月26日生效，最新修訂的中國公司法適應公司股權回購需求多樣化的現狀，增加了公司股份回購的情形，適當簡化股份回購的決策程式，提高公司持有本公司股份的數額上限並延長公司持有所回購股份的期限。

外商投資

《中華人民共和國外資企業法》是中國政府監管外商獨資企業的基本法律依據，其於1986年4月12日頒佈並分別於2000年10月31日及2016年9月3日修訂，其後被廢止並由《中華人民共和國外商投資法》（「**外商投資法**」）取代。根據於2020年1月1日生效的外商投資法，國家對外商投資實行准入前國民待遇加負面清單管理制度。在外商投資准入負面清單以外的領域，按照內外資一致的原則實施管理。外國投資者在依法需要取得許可的行業、領域進行投資的，應當依法辦理相關許可手續。外商投資企業的組織形式、組織機構及其活動準則，適用中國公司法、《中華人民共和國合夥企業法》等法律的規定。

監管概覽

《中華人民共和國外資企業法實施細則》於1990年12月12日頒佈，並於2001年4月12日及2014年2月19日修訂，後被廢止並由《中華人民共和國外商投資法實施條例》取代，《中華人民共和國外商投資法實施條例》於2020年1月1日生效，政府及其有關部門在政府資金安排、土地供應、稅費減免、資質許可、標準制定、專案申報、人力資源政策等方面，應當依法平等對待外商投資企業和內資企業。起草與外商投資有關的法律、法規、規章、規範性文件應當聽取外商投資企業和有關商會、協會等方面的意見和建議；對反映集中或者涉及外商投資企業重大權利義務問題的意見和建議，應當通過適當方式回饋採納的情況。中國政府根據國民經濟和社會發展需要，制定《鼓勵外商投資產業目錄》，於2021年1月27日生效並列明鼓勵和引導外國投資者投資的特定行業、領域、地區。

《外商投資准入特別管理措施(負面清單)》

《外商投資准入特別管理措施(負面清單)》(「**負面清單**」)由國家發展和改革委員會、商務部於2018年6月28日頒佈並於2018年7月28日生效，後於2019年6月30日、2020年6月23日及2021年12月27日修訂，負面清單統一系列出了股權要求、高管要求等外商投資准入方面的特別管理措施。負面清單之外的領域，按照內外資一致原則實施管理。有關主管部門在依法履行職責過程中，對境外投資者擬投資負面清單內領域，但不符合負面清單規定的，不予辦理許可、企業登記註冊等相關事項；涉及固定資產投資專案核准的，不予辦理相關核准事項。投資有股權要求的領域，不得設立外商投資合夥企業。倘境內公司、企業或自然人以其在境外合法設立或控制的公司併購其境內公司，其應按照外商投資、境外投資、外匯管理等

監管概覽

有關規定辦理。據中國法律顧問告知，根據國家發展和改革委員會和商務部於2021年12月27日發佈並於2022年1月1日生效的2021年版負面清單，對涉及懸掛中國國旗的船舶的船舶管理業務，負面清單下並無外商投資准入特別管理措施。換言之，懸掛中國國旗的船舶的船舶管理業務的規例及規則同樣適用於國內投資者及外國投資者。

外國投資者併購境內企業

包括商務部(「**商務部**」)、國務院國有資產監督管理委員會、中國證券監督管理委員會、國家稅務總局、國家工商管理總局及國家外匯管理局在內的中國六個部委於2006年8月8日頒佈《關於外國投資者併購境內企業的規定》(「**《併購規定》**」)，並於2006年9月8日生效，其後於2009年6月22日修訂並生效。在外國投資者購買境內企業股東的股權或認購境內企業增資，使該境內企業變更設立為外商投資企業；或者，外國投資者設立外商投資企業，並通過該企業協議購買境內企業資產且運營該資產，或外國投資者協議購買境內非外商投資企業資產，並以該資產投資設立外商投資企業運營該資產時，應遵守《併購規定》。《併購規定》(其中包括)規定，倘由中國公司或中國公民設立或控制的海外公司擬收購與中國公民有關聯的任何其他中國境內公司股權或資產，有關收購須提交商務部批准。

勞動及就業

《中華人民共和國勞動法》由全國人民代表大會常務委員會(「**全國人大常委會**」)於1994年7月5日頒佈並於1995年1月1日生效，以及於2009年8月27日及2018年12月29日修訂，規定勞動合同制度下的權利義務、不同用工制度及勞動合同制度下勞動關係終止的情形及解除和終止勞動合同的經濟補償及其計算方式。

《中華人民共和國勞動合同法》由全國人大常委會於2007年6月29日頒佈並於2012年12月28日修訂，於2013年7月1日生效。《中華人民共和國勞動合同法》在用人單位與員工建立勞動關係訂立、履行、變更、解除或終止勞動合同時適用。勞動合同由員工與用人單位以書面形式簽定，以建立勞動關係。勞動合同分為固定期限勞動合同、無固定期限勞動合同和以完成一定工作任務為期限的勞動合同。如果用人單位未能與工作時間超過一個月但不足一年的員工訂立書面勞動合同，則用人單位應向員工每月支付雙倍工資。此外，本法還規定了無固定期限勞動合同的終止以及用人單位支付賠償金的相關情況。

監管概覽

社會保險

根據《中華人民共和國勞動法》、1997年7月16日頒佈的《國務院關於建立統一的企業職工基本養老保險制度的決定》、1998年12月14日頒佈的《國務院關於建立城鎮職工基本醫療保險制度的決定》、2003年4月27日頒佈並於2010年12月20日修訂的《工傷保險條例》、於1999年1月22日頒佈的《失業保險條例》、1994年12月14日頒佈的《企業職工生育保險試行辦法》、1999年1月22日頒佈並於2019年3月24日修訂的《社會保險費征繳暫行條例》以及1999年4月3日頒佈並於2002年3月4日及2019年3月24日修訂的《住房公積金管理條例》，用人單位及僱員須依法參加社會保險並繳納住房公積金。負責繳費的用人單位應建立健全社會保險及住房公積金登記制度，在基本養老保險、工傷保險、生育保險、基本醫療保險、失業保險及僱員住房公積金的基礎上繳納保險費。

根據2010年10月28日頒佈、2011年7月1日生效及2018年12月29日修訂的《中華人民共和國社會保險法》，中國政府建立基本養老保險、基本醫療保險、工傷保險、失業保險及生育保險等社會保險制度，以保障公民在退休、疾病、工傷、失業及生育方面依法從政府及社會獲得物質幫助的權利，並強調用人單位為僱員繳納社會保險費的法律義務及責任。

根據1999年4月3日頒佈、2002年3月24日及2019年3月24日修訂的《住房公積金管理條例》，用人單位應當向住房公積金管理中心辦理住房公積金繳存登記。新成立的用人單位應當自成立之日起30日內向住房公積金管理中心辦理住房公積金繳存登記，並自登記之日起20日內為職工辦理住房公積金賬戶開戶手續。用人單位錄用新職工時，應當自錄用之日起30日內至住房公積金管理中心辦理住房公積金繳存登記，並辦理職工住房公積金賬戶的開立或轉移手續。違反有關法規規定，未辦理住房公積金繳存登記或未為僱員辦理住房公積金賬戶開戶手續的用人單位，由住房公積金管理中心責令限期改正，逾期未改正的，處以人民幣10,000元以上及人民幣50,000元以下罰金。用人單位違反有關法規，未於規定期限內繳納或

監管概覽

者少繳住房公積金，由住房公積金管理中心責令限期繳納。期限屆滿後仍未繳存住房公積金，則可以申請人民法院強制執行。

有關知識產權的法規

專利法

根據全國人大常委會於1984年3月12日頒佈，目前自2021年6月1日起生效的《中華人民共和國專利法》，國家知識產權局負責管理中國的專利法律。省、自治區或直轄市政府的專利管理部門負責管理其各自管轄區內的專利法。中國的專利體系採用在先申請原則，這意味著超過一名申請人分別就同樣的發明創造申請專利的，專利權將授予最先申請的人。為獲得專利，一項發明或實用新型須符合三項標準：新穎性、創造性及實用性。發明專利的保護期為20年，實用新型專利為10年，外觀設計專利為15年，自其各自申請日期開始計算。

商標法

商標受於1982年8月23日採納並於2019年最後修訂的《中華人民共和國商標法》及國務院於2002年採納並於2014年4月29日最新修訂的《中華人民共和國商標法實施條例》保護。國家工商總局轄下的商標局負責處理商標註冊。商標局就各註冊商標授出十年的有效期並可在商標擁有人提出申請後再續期十年。商標註冊人可以通過簽訂商標使用許可協議來許可另一方使用其註冊商標，並且須提交商標局備案。如同專利，《商標法》對商標註冊採取先申請原則。倘申請註冊之商標與另一個已註冊商標（已成功註冊或通過初步審查及獲准用於同類或相似商品或服務）相同或者相似，則會拒絕受理該項商標註冊申請。任何商標註冊申請人不得損害他人先前已獲得的商標權利，亦不得搶先註冊他人已經使用並通過其使用有「一定影響」的商標。

監管概覽

有關域名的法規

中國工業和信息化部（「**工信部**」）於2017年8月24日頒佈並於2017年11月1日生效的《互聯網域名管理辦法》（「**域名管理辦法**」）替代工信部於2004年11月5日頒佈的《中國互聯網絡域名管理辦法》。根據域名管理辦法，工信部負責管理中國互聯網域名。域名註冊服務遵循先申請原則。域名註冊申請人應向域名註冊服務機構提供彼等真實、準確及完整的身份信息。註冊程序完成後，申請人將成為相關域名的持有人。

與租賃有關的法規

根據全國人大常委會於1994年7月5日頒佈、2019年8月26日最後修訂並於2020年1月1日生效的《中華人民共和國城市房地產管理法》以及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》，出租人及承租人應自物業租賃合約簽立之日起30日內，向租賃物業所在地的建設主管部門辦理物業租賃登記及備案手續。

外匯管制

根據國務院於1996年1月29日頒佈並於1996年4月1日生效，隨後於2008年8月5日修訂的《中華人民共和國外匯管理條例》，根據真實及合法的**交易基礎**進行的付匯（包括於經常性國際支付的外匯及外匯轉移中產生的貿易結餘、利息及股息）不受限制。資本項目外匯收入保留或售予經營結匯或收匯業務的金融機構，保留或售予應當經外匯管理機構的批准，但中國政府規定無需批准的除外。中國境內機構或個人向境外直接投資或從事分銷或買賣境外有價證券、衍生產品或借用外債或提供對外擔保或任何其他資本專案，應當依照國務院外匯管理部門的有關規定提出申請並獲得批准。

監管概覽

根據國家外匯管理局於2015年3月30日頒佈並於2015年6月1日生效的《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式通知》(本法規被《國家外匯管理局關於廢止和失效5件外匯管理規範性文件及7件外匯管理規範性文件條款的通知》(2019年12月30日發佈及2019年12月30日實施)部分廢止，且《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通知》第六條「境外匯入保證金專用賬戶和境內劃入保證金專用賬戶內的外匯資金不得結匯使用」已予廢止)，外商投資企業資本金使用應在其業務範圍內遵循真實及自用原則。外商投資企業資本金及其結匯所得人民幣資金不得用於以下用途：(1)不得直接或間接用於企業經營範圍之外或中國法律法規禁止的支出；(2)除法律法規另有規定外，不得直接或間接用於證券投資；(3)不得直接或間接用於發放人民幣委託貸款(經營範圍許可的除外)、償還企業間借貸(含協力廠商墊款)以及償還已轉貸予協力廠商的銀行人民幣貸款；或(4)除外商投資房地產企業外，不得用於支付購買非自用房地產的相關費用。

國家外匯管理局37號文

根據國家外匯管理局於2014年7月4日頒佈並生效的國家外匯管理局37號文，境內居民自然人或境內居民法人以境內外合法資產或權益向特殊目的公司出資前，應向國家外匯管理局的地方主管分支機構申請辦理境外投資外匯登記手續。根據37號文，境內居民自然人是指中國公民，或並無持有中國身份證件、但因經濟利益關係而在中國習慣性居住的境外個人。

根據國家外匯管理局於2015年2月13日頒佈並於2015年6月1日生效的《國家外匯管理局關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》(本法規被《國家外匯管理局關於廢止和失效5件外匯管理規範性文件及7件外匯管理規範性文件條款的通知》(2019年12月30日發佈及2019年12月30日實施)部分廢止)，銀行應負責直接審閱及執行境內直接投資下的外匯

監管概覽

登記以及境外直接投資下的外匯登記，而國家外匯管理局及其分支機構須透過銀行對直接投資的外匯登記執行間接監督。

有關稅項的法規

企業所得稅

全國人大常委會於2007年3月16日頒佈並於2017年2月24日及2018年12月29日修訂《中華人民共和國企業所得稅法》。

2007年12月6日國務院頒佈《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》(統稱「企業所得稅法」)。企業所得稅法於2008年1月1日生效並於2019年4月23日修訂。根據企業所得稅法，居民企業和非居民企業在中國均需納稅。居民企業指依照中國法律在中國境內成立的企業或依照外國法律成立但實際管理機構在中國境內的企業。非居民企業指依照外國法律成立且實際管理機構不在中國境內，但在中國境內設立機構、場所的，或者在中國境內未設立機構、場所，但有來源於中國境內所得的企業。企業所得稅法及相關實施條例規定實行25%的統一企業所得稅稅率。然而，非居民企業在中國境內未設立機構、場所的，或者雖設立機構、場所但在中國取得的所得與所設機構、場所沒有實際聯繫的，應當就其來源於中國境內的所得按10%的稅率繳納企業所得稅。

增值稅

國務院於1993年12月13日頒佈《中華人民共和國增值稅暫行條例》，於1994年1月1日生效且隨後經不時修訂。中國財政部(「**財政部**」)於1993年12月25日頒佈《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則(2011修訂)》，且隨後於2008年12月15日及2011年10月28日修訂(統稱「**增值稅法**」)。於2017年11月19日，國務院頒佈《關於廢止《中華人民共和國營業稅暫行條例》和修改《中華人民共和國增值稅暫行條例》的決定》(「**691號令**」)。2019年3月20日，財政部、國家稅務總局及海關總署聯合刊發《關於深化增值稅改革有關政策的公告》(「**39號公告**」)。根據增值稅法及691號令，在中國境內從事商品銷售或者提供加工、維修及更換服務、出售服務、無形資產、房地產，以及貨品進口的所有企業及個人，應繳納增值稅(「**增值**

監管概覽

稅」)。根據39號公告，自2019年4月1日起，一般適用的增值稅稅率簡化為13%、9%、6%及0%，適用於小規模納稅人的增值稅稅率為3%。

有關股息分派的法規

中國外商獨資企業及中外合資企業可按中國會計準則及條例的規定自其累計利潤(如有)中宣派股息。此外，該等外商投資企業不可派付股息，除非其已將每年稅後累計利潤的至少10%撥作若干儲備金，直至有關儲備金的累計金額達到企業註冊資本的50%時為止。此外，該等公司亦可根據中國會計準則將部分除稅後利潤酌情撥作員工福利及花紅獎金。該等儲備不得作為現金股息分派。

規管上述股息分派安排的法規已由《中華人民共和國外商投資法》及其實施細則取代，該等法規並未為外商投資企業提供具體的股息分派規則。外商投資法及其實施細則亦規定根據外商投資法由外商獨資企業或中外合資企業轉為外商投資企業後，應繼續適用合資協議約定的收益分派方式。

《中華人民共和國國際海運條例》

根據國務院於2001年12月11日頒佈、2002年1月1日生效並於2013年7月18日、2016年2月6日及2019年3月2日修訂的《中華人民共和國國際海運條例》(「**國際海運條例**」)，該等從事進出中國港口的國際海上運輸經營業務以及與國際海上運輸相關的輔助性經營活動應遵守國際海運條例。輔助性經營活動包括國際船舶代理業務、國際船舶管理業務、國際海運貨物裝卸、國際海運貨物倉儲、國際海運集裝箱站及堆場業務。根據國際海運條例，企業應取得國際船舶經營的《國際船舶運輸經營許可證》。外國投資者應根據相關法律投資國際船舶業務、國際船舶代理業務、國際船舶管理業務、國際海運貨物裝卸業務、國際海運貨物倉儲業務及國際海運集裝箱站及堆場業務。

監管概覽

於2003年1月20日獲交通部頒佈並其後於2013年8月29日、2017年3月7日、2019年6月21日、2019年11月28日修訂的《中華人民共和國國際海運條例實施細則》(「**國際海運條例實施細則**」)規定，交通部和有關地方人民政府交通主管部門應當依照國際海運條例和國際海運條例實施細則的規定，管理國際海上運輸經營活動和與國際海上運輸相關的輔助性經營活動，並詳明國際船舶運輸業務、無船承運業務及國際船舶運輸經營者的界定。

國內水路運輸管理條例

根據國務院於2012年10月頒佈並於2013年1月生效，隨後於2016年2月6日、2017年3月1日修訂的《國內水路運輸管理條例》，將船舶代理、水路旅客運輸代理和水路貨物運輸代理改為備案制，建立了動態監管制度、市場退出機制，國務院交通運輸主管部門和負責水路運輸管理的部門應當依法對水路運輸市場實施監督管理，對水路運輸及其輔助業務的違法經營活動實施處罰，並建立經營者誠信管理制度，及時向社會公告監督檢查情況。

《國內水路運輸輔助業管理規定》

由交通運輸部於2014年1月2日頒佈並自2014年3月1日起生效的《國內水路運輸輔助業管理規定》主要規範國內水路運輸輔助業務經營行為，包括船舶管理、船舶代理、水路旅客運輸代理、水路貨物運輸代理等水路運輸輔助性業務經營活動。交通運輸部主管全國水路運輸輔助業務管理工作。縣級以上人民政府交通運輸主管部門主管本行政區域內的水路運輸輔助業務管理工作，而負責水路運輸管理的部門或者機構具體實施水路運輸輔助業務管理工作。

監管概覽

中華人民共和國船員條例

根據國務院於2007年4月14日頒佈並於2007年9月1日生效，隨後於2014年7月29日、2017年3月1日、2019年3月2日及2020年3月27日修訂的《中華人民共和國船員條例》（「**船員條例**」），船員應當依照船員條例的規定取得相應的船員適任證書。參加航行和輪機值班的船員還應當經過相應的船員適任培訓、特殊培訓，具備相應的船員任職資歷，並且任職表現和安全記錄良好。國際航行船舶的船員申請適任證書的，還應當通過船員專業外語考試。船員及其用人單位應當按照國家有關規定參加工傷保險、醫療保險、養老保險、失業保險以及其他社會保險，並依法按時足額繳納各項保險費用。船員除享有國家法定節假日的假期外，還享有在船舶上每工作兩個月不少於5日的年休假；船員用人單位應當在船員年休假期間，向其支付不低於該船員在船工作期間平均工資的報酬。

海洋環境保護

《中華人民共和國海洋環境保護法》由全國人民代表大會常務委員會（「**全國人大常委會**」）於1982年8月23日頒佈並於1983年3月1日生效，並於1999年12月25日、2013年12月28日、2016年11月7日及2017年11月4日修訂，規定向海洋排放污染物或者傾倒廢棄物的單位及個人應當按照國家規定繳納污染物排放費或傾倒費。船舶及相關作業應遵守相關法律、法規及標準，採取有效措施防止海洋環境污染。違規行為可能導致一系列處罰，包括罰款或被責令停止違法行為並改正，暫停營業或關閉。

國務院於2009年9月9日頒佈並其後於2013年12月7日、2014年7月29日、2016年2月6日、2017年3月1日及2018年3月19日修訂的《防治船舶污染海洋環境管理條例》應適用於防治船舶及其有關作業活動污染中華人民共和國管轄海域。防治船舶及其有關作業活動污染海洋環境，實行預防為主、防治結合的原則。

監管概覽

交通運輸部於2017年5月23日頒佈並自同日起生效的《中華人民共和國船舶及其有關作業活動污染海洋環境防治管理規定》應適用於防治船舶及其有關作業活動污染中華人民共和國管轄海域。根據規定，作業活動是指船舶裝卸、過駁、清艙、洗艙、油料供受、修造、打撈、拆解、污染危害性貨物裝箱、充罐、污染清除以及其他水上水下船舶施工作業等活動。國務院轄下交通運輸部主管全國船舶及其有關作業活動污染海洋環境的防治工作。國家海事管理機構負責監督管理全國船舶及其有關作業活動污染海洋環境的防治工作。各級海事管理機構根據職責權限，具體負責監督管理本轄區船舶及其有關作業活動污染海洋環境的防治工作。

中華人民共和國個人信息保護法

《中華人民共和國個人信息保護法》（「《個人信息保護法》」）由全國人大常委會於2021年8月20日頒佈，自2021年11月1日起生效。《個人信息保護法》整合有關個人信息權及隱私保護的分散規則，提供全面的個人信息保護制度。個人信息是以電子或者其他方式記錄的與已識別或者可識別的自然人有關的各種信息，不包括匿名化處理後的信息。《個人信息保護法》適用於中國境內的個人信息處理活動，也適用於中國境外的若干個人信息處理活動，包括向中國境內自然人提供產品及服務或分析及評估中國境內自然人行為的個人信息處理活動。

《個人信息保護法》規定個人信息處理商可以處理個人信息的情形，包括但不限於獲得個人同意的情況及為訂立或履行個人作為一方當事人的合同所必需的情況。同時規定若干有關個人信息處理商義務的具體規則，例如向個人告知處理目的、處理方式，處理的個人信息種類、保存期限及通過協同處理或委託等方式可得個人信息的第三方的義務。根據《個人

監管概覽

信息保護法》，處理者應當採取必要措施保障所處理的個人信息的安全。《個人信息保護法》規定數據主體的權利，包括知情權、拒絕或限制處理的權利、查閱權、轉移權、更正權、刪除權、要求解釋處理規則的權利、身故人士近親屬的權利等。

《個人信息保護法》規定處理個人信息超過有關部門及關鍵信息基礎設施運營商的規定數量上限的處理商及關鍵信息基礎設施營運商，應將於中國境內收集及產生的個人信息存儲於中國境內。利用個人信息進行自動化決策的個人信息處理商，應確保自動化決策的透明度和結果公平、公正，不得對個人在交易價格等交易條件上實行不合理的差別待遇。有關政府部門應組織對移動應用程序個人信息保護情況進行評估，並公佈結果。被認定不符合該法律規定的個人信息保護要求的移動應用程序可能被要求暫停或終止服務，運營商亦可能被處以沒收違法收入及罰款等處罰。個人信息保護法亦規定個人信息被處理的自然人的權利，並特別保護對14歲以下兒童的個人信息及敏感的個人信息。

中華人民共和國數據安全法

《中華人民共和國數據安全法》（「《數據安全法》」）由全國人大常委會於2021年6月10日頒佈，並於2021年9月1日生效。數據安全法規範開展數據活動的實體及個人的數據安全及私隱義務。

《數據安全法》根據數據在經濟社會發展中的重要性，及當此類數據被篡改、破壞、泄露、非法獲取或非法使用時，對國家安全、公共利益、個人或組織合法權益造成損害的程度，引入數據分類分級保護制度，對各個相應類別的數據採取適當級別的保護措施。例如，重要數據處理商應指定數據安全負責人及管理機構，對其數據處理活動進行風險評估，並向主管部門提交風險評估報告。此外，數據安全法對可能影響國家安全的數據活動規定國家安全審查程序，並對若干數據及信息實施出口限制。

監管概覽

境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法及關於境內企業境外發行上市備案管理安排的通知

於2023年2月17日，中國證券監督管理委員會（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》（「**試行辦法**」）、《關於境內企業境外發行上市備案管理安排的通知》（「**備案通知**」）及相應的指引（統稱「**備案辦法**」）。試行辦法將於2023年3月31日生效。

根據備案辦法，直接或間接在境外發行證券或將其證券在境外上市交易的中國境內企業，須在向擬上市地的相關監管機構提交上市申請文件後的三個工作日內向中國證監會備案。境內企業直接在境外發行證券或者將其證券在境外上市交易，是指注冊在境內的股份有限公司在境外發行證券或者將其證券在境外上市交易。境內企業間接在境外發行證券或者將其證券在境外上市交易，是指主要業務經營活動在境內的企業，以境外企業的名義，基於境內企業的股權、資產、收益或其他類似權益在境外發行證券或者將證券在境外上市交易。境內企業境外間接上市的確定，應當以實質重於形式。此外，中國證監會澄清，符合下列全部條件的公司應被視為「存量企業」，毋需立即完成境外上市備案，但如進行再融資或涉及其他需要向中國證監會備案的情況，應按要求完成備案：(i)境外發行或上市申請於2023年3月31日前已獲有關境外監管機構或證券交易所批准（如通過其股份於聯交所上市申請的聆訊），於2023年3月31日後毋須向境外監管機構或證券交易所重新申請發行或上市手續，及(ii)境外證券發行或上市應於2023年9月30日或之前完成。因此，倘我們於2023年9月30日之前完成[編纂]，我們毋須完成海外[編纂]備案。

監管概覽

適用新加坡法例及規例

我們在新加坡的業務主要受新加坡海事及港務管理局（「**海事港務局**」）監管，根據1996年新加坡海事及港務局法及其附屬法例設立。此法例載列新加坡航運業的法定要求、認證及註冊、監控及監督。此外，新加坡是國際海事組織（「**國際海事組織**」）理事會成員，工作範疇涵蓋安全及保安、海洋污染、法律事務、技術合作和海上交通規則。因此，新加坡在國際海事組織的支持下制定多項國際公約。與本集團相關的新加坡主要法例及規則概要載列如下：

新加坡海事法例

新加坡的海事法例包括關乎新加坡港口及以新加坡國旗註冊的船舶事項的新加坡國會法令。

1995年商船法

1995年商船法（「**商船法**」）載列懸掛新加坡國旗的船舶的註冊的程序及要求、人員配備、船員事宜以及安全事項。根據商船法註冊的懸掛新加坡國旗的船舶，須遵守商船法的條文。商船法對商船的不同範疇作出規管，包括以下各項：

- (i) 船舶的註冊；
- (ii) 人員配備及合資格人員的認證；
- (iii) 船員事宜；
- (iv) 船舶檢驗及安全；
- (v) 船舶人員及航運傷亡事故的調查及偵查；
- (vi) 貨物運輸；
- (vii) 船東責任；
- (viii) 船舶的殘骸及打撈；及
- (ix) 適用於商船法的船舶法律程序。

以新加坡國旗註冊的船舶（「**新加坡船舶**」），將由海事港務局發出註冊證書。該等證書只頒發予符合海事港務局指定註冊要求的船舶。此外，下列附屬規例載列有關新加坡船舶註冊的具體要求。

監管概覽

於最後可行日期，我們的新加坡附屬公司並無擁有任何船舶，且新加坡附屬公司概無擁有登記於新加坡船旗國的船舶。

商船(安全公約)規例(「商船安全公約規例」)

新加坡海事法律通過商船安全公約規例採納《1974年國際海上人命安全公約》(「《國際海上人命安全公約》」)，當中列明船舶的建造、設備及營運的最低標準。部分標準包括規定在船上安裝消防系統、機械及電子設備，此等設備對於在各種緊急情況下的安全運行至關重要。

2014年商船(海事勞工公約)法(「商船海事勞工法」)

商船海事勞工法及其規例已納入《2006年海事勞工公約》(「MLC」)。商船海事勞工法的某些規定適用於在新加坡的所有船舶(不是新加坡船舶)，無論是公共或私人擁有的，通常從事商業活動；以及所有受僱在此類船舶上工作的海員。根據商船海事勞工法第2條，商船海事勞工法不僅對船東施加嚴格責任，亦對船舶經理或任何「從船東處承擔船舶運營責任，並在承擔該責任時同意接管強加給船東的職責和責任」的人士施加同樣的嚴格責任。

商船海事勞工法的部分主要內容包括列明工作時間、支付薪金、年假、最低年齡要求及海員遣返的規定。商船海事勞工法亦載列船上工作條件的規定，包括妥善提供食物和食水、醫療護理以及其他措施，以確保海員的健康和安全。

根據商船海事勞工法，船東必須設立程序，讓感到受屈的海員就違反僱傭條件作出投訴。如果海員不滿調查結果，船長有責任根據商船海事勞工法作出適當安排，讓海員能夠將事件提升至海事港務局處理，或如船舶不在新加坡境內，則交由港口國當局處理。

根據商船海事勞工法第58條的規定，在新加坡境內通常從事商業活動的任何非新加坡船舶，無論是公有還是私有船舶，均須接受檢查，僅限於核實船上是否載有(i)有效的海事勞工證書或有效的臨時海事勞工證書；(ii)有效的海事勞工合規聲明，或根據船旗國的國家法律發佈的同等聲明。此外，根據商船海事勞工法第59條，及(i)船上的狀況明顯對海員的安全、健康或保障有害；或(ii)不合規構成嚴重或反覆違反商船海事勞工法或其他相關成文法

監管概覽

或MLC(視情況而定)的要求(包括海員權利)，船舶可能會被扣留。倘該船舶在扣留通知書送達後仍未獲釋出海，則船東及船長均屬犯罪，一經定罪，可各處罰款不超過50,000新加坡元或監禁不超過2年，或兩者兼處。

國際安全管理規則(「ISM規則」)

根據國際海上人命安全公約第IX章 — 船舶安全營運管理，ISM規則乃屬強制性執行。ISM規則規定設立(其中包括)船舶的維護及安全以及環境保護的程序。自1998年7月1日起，ISM規則適用於500噸及以上的客船及高速客運船舶，以及石油／化工／天然氣船、散貨船及高速雜貨船。根據ISM規則的規定，公司負責開發、實施和維護安全管理系統(「**安全管理系統**」)。安全管理系統必須在公司的岸上組織(總部及分支機構)以及其船上實施。經海事港務局認可的九個船級社均可對公司及船上安全管理系統進行查核，並向公司及其新加坡船舶發出合規證明文件(「**合規證明文件**」)及安全管理證書(「**安全管理證書**」)。

船舶管理人、承租人及經營人必須遵守船舶安全管理及運營以及在若干情況下防止污染的標準。根據國際海上人命安全公約第IX章，就《國際海上人命安全公約》第I章第3(ii)條規定的總噸位不低於500噸雜貨船而言，一個組織(包括已從船東處承擔船舶運營責任並在承擔該責任後同意接管《國際船舶安全營運和防止污染管理規則》第A.741(18)條所規定的所有職責及責任的管理人或承租人)將根據《國際海上人命安全公約》第IX章第1(3)條的規定需要一份合規證明文件。合規證明文件要求船旗國管理局或其認可的組織每年進行一次審計，根據《國際海上人命安全公約》第IX章第4(1)條的規定，合規證明文件必須每五(5)年續簽一次。為獲得合規證明文件，本公司須遵守ISM規則，特別是ISM規則第1.4條法規，要求開發安全管理體系。此包括安全及環境保護政策；確保船舶安全操作及環境保護的程序；船上與岸上人員之間確定的權限級別及通信線路；報告危險事件、事故及不符合ISM規則的程序；準備及應對緊急情況的程序；以及內部審計及管理審查的程序。該公司亦須委任岸上的指定人員來監督安全及污染預防，且指定人員必須能夠直接接觸該公司的最高管理層，以及足夠的資源及支持來履行其職能。

於最後可行日期，我們為本集團附屬公司從事船舶管理服務的新加坡附屬公司已獲得必維國際檢驗集團發出的必要合規證明文件。

監管概覽

1998年商船(油類污染的民事法律責任及補償)法令(「CLCOPA」)

任何及所有進入新加坡領土的船舶均受CLCOPA的約束。CLCOPA的頒佈是為了使1992年國際油污損害民事責任公約及1992年建立國際油污損害賠償基金國際公約在新加坡生效。

CLCOPA規定，因排放或逸出石油造成污染而在新加坡境內造成損害的船舶的船東，應對此類損害、排放或逃逸後為防止或減少此類損害而採取的任何措施的費用，以及因採取此類措施而在新加坡境內造成的損害承擔責任。上述規定適用於任何建造或改裝為散裝油類貨物的船舶，如果任何建造或改裝為散裝油類貨物的船舶能夠裝載除油類以外的任何其他貨物，則僅適用於任何該等船舶(i)當其以散裝油類貨物運載時；及(ii)在運載任何該等油類後的任何航程中，除非經證明該等油類的運載並無殘餘物留在船舶上。

根據CLCOPA第13條的規定，任何散裝運輸超過2,000噸石油的船舶不得進入或離開新加坡的任何港口，或進入或離開新加坡領海的任何離岸碼頭及如果是新加坡船舶，不得進入或離開任何其他國家的任何港口或任何其他國家領海的任何離岸碼頭，除非持有有效的責任公約證書(「LCC」)及證明該船舶具有符合責任公約第七條要求的保險合同或其他擔保合同。倘船舶在新加坡以外的責任公約國家註冊，則LLC必須由該責任公約國家的政府或在其授權下發行，如果船舶在非責任公約國家註冊，LLC必須由海事處處長簽發，或由除新加坡以外的任何責任公約國家的政府簽發，或在其授權下簽發。

如船舶在沒有上述LLC的情況下進入或離開港口或領海，或企圖在沒有上述LLC的情況下進入或離開港口或領海，該船舶的船長或船東即屬犯罪，一經定罪，可處不超過1百萬新加坡元的罰款。倘船舶未能按照MPA的任何高級船員的要求運輸或提供LLC，則該船舶的船長即屬犯罪，一經定罪，可處不超過20,000新加坡元的罰款。

2008年《商船(船用燃油污染的民事責任和賠償)法》(「CLCBOPA」)

同樣地，根據CLCBOPA，因排放或逸出燃油而造成污染而在新加坡境內造成損害的船舶所有人，應對此類損害、排放或逸出燃油後為防止或減少此類損害而採取的任何措施的費用，以及因採取此類措施而在新加坡境內造成的損害承擔責任。

監管概覽

根據CLCBOPA第12條，總噸位大於1,000的任何船舶不得進入或離開新加坡的任何港口，除非該船舶具備有效的(i)符合《燃料公約》第7條要求的保險或其他擔保合同；及(ii)燃料公約證書(「**BCC**」)。如果船舶在新加坡以外的燃油公約國家註冊，則**BCC**必須由該其他燃油公約國家的政府簽發或在其授權下簽發，如果船舶在非燃油公約國家註冊，**BCC**必須由海事處處長簽發，或由新加坡以外的任何燃油公約國家的政府簽發，或在其授權下簽發。

如果船舶在無上述**BCC**的情況下進出或試圖進出港口或領海，船長或船東即屬犯罪，一經定罪，可處不超過1百萬新加坡元的罰款。倘船舶未能按照MPA的任何高級船員的要求運輸或提供LLC，則該船舶的船長即屬犯罪，一經定罪，可處不超過20,000新加坡元的罰款。

1990年《防止海洋污染法》(「PPSA」)

PPSA旨在防止海洋污染，無論是來自陸地還是船舶。該等污染源的污染可能來自事故，甚至是常規的海上作業。PPSA規定，船舶應記錄所有油性混合物排放和其他排放，並報告任何有害物質的排放。倘在新加坡水域發生此類排放，船東將負責支付MPA規定的費用，以清除或減少造成的污染。

PPSA亦賦予MPA採取預防措施防止污染的權力，包括拒絕入境或扣留船舶。

該法例第6條禁止船舶向新加坡水域排放垃圾、廢料、廢物、廢水、塑料及危險污染物，如果違反該規定，船長、船東及代理人均應犯罪，一經定罪，可處以不超過20,000新加坡元的罰款，或不超過6個月的監禁，或二者兼而有之。

國際船舶和港口設施保安規則(「ISPS規則」)

ISPS規則設有一系列措施，加強船上及港口設施的安全性，此乃因應船舶在航行中可能面臨的威脅而制定。海上人命安全公約148名締約方及締約方必須遵守須在每艘船舶上指定適當的安全官員和人員，以應對任何潛在的安全威脅。

監管概覽

《1966年國際載重線公約》(「國際載重線公約」)

國際載重線公約旨在就船舶載重的吃水深度、外部風雨密及水密度完備性訂立限制，以確保船舶的安全。除新加坡商船(載重線)規例所規定者外，船舶不得行走國際航線，除非該船舶已接受檢驗、標記並提供國際載重線證書或新加坡載重線證書或新加坡載重線豁免證書。

《僱傭法》

新加坡1968年的《僱傭法》(「《僱傭法》」)由人力部予以管理，且載明《僱傭法》所涵蓋僱員的基本工作條款及條件，如工資支付、帶薪公共假期、病假及產假。《僱傭法》涵蓋(其中包括)每名與僱主訂立服務合約的僱員，包括工人。

僱傭外籍勞工

有關僱傭外籍僱員及勞工的政策和法規已根據(其中包括)新加坡1990年的僱傭外籍勞工法(「僱傭外籍勞工法」)及相關政府公報制定，以規範市場上外籍僱員的可用性及成本。

僱傭外籍勞工法規定，除非外籍僱員根據僱傭外籍勞工法規自人力部取得有效工作准證，准許外籍僱員為其工作，否則任何人士不得聘用外籍僱員。

中央公積金(「中央公積金」)

中央公積金制度為一項由僱主及僱員供款提供資金的強制性社會保障儲蓄金計劃。根據《中央公積金法》，僱主有義務為所有身為新加坡公民或於新加坡獲僱主僱用的永久居民的僱員(不包括受僱為任何船舶的船長、海員或學徒的僱員，受限於非轄免擁有人的例外情況)作出中央公積金供款。中央公積金供款不適用於持有就業證、S通行證或工作許可證的外國人。

公司法例及規例

本集團的新加坡附屬公司為根據新加坡1967年的公司法(「公司法」)及其規例的條文註冊成立並受其管轄的私人股份有限公司。

公司股東亦受其組織章程的規定限制及約束(指2016年1月3日前註冊成立的公司的組織章程大綱及細則)。

監管概覽

稅項

企業稅

新加坡的現行企業稅率為17%，一般應課稅收入的部分稅項豁免最多為200,000新加坡元。自2020年評稅年度起生效，須以其他形式繳納一般稅項的公司應課稅收入首10,000新加坡元的75%獲豁免繳納企業稅，而其後最高190,000新加坡元的50%則獲豁免繳納企業稅。超過200,000新加坡元的剩餘應課稅收入將按現行企業稅率全額徵稅。此外，在若干條件及例外情況下，新成立的公司將有資格在公司連續首三個評稅年度的各年中，對首個100,000新加坡元的一般應課稅收入獲得75%的豁免，並對其後的100,000新加坡元的一般應課稅收入獲得另外50%的豁免。

於2020年評稅年度，企業納稅人將有權獲得企業應繳稅款25%的企業所得稅退稅（2020評稅年度的上限為15,000新加坡元）。企業所得稅退稅將不適用於需繳納最終預扣稅的非居民公司取得的收入。2021評稅年度並無提出企業所得稅退稅建議。

股息分派 — 單一公司稅制

新加坡採納單一公司稅制（「**單一稅制**」）。根據單一稅制，從企業溢利收取的稅項為最終稅項，而新加坡居民公司的除稅後溢利可作為免稅股息分派予股東。股東獲得的該等股息無須課稅，不論股東是公司或個人，亦不論股東是否為新加坡稅務居民。

預扣稅

新加坡目前並無就派付予居民股東或非居民股東的股息徵收預扣稅。

貨品及服務稅（「**貨品及服務稅**」）

新加坡貨品及服務稅為一項對貨品進口新加坡及絕大部分新加坡國內貨品及服務供應所徵收的消費稅，目前稅率為7%。

適用香港法例及規例

以下為與本集團業務尤其相關的香港條例及附屬法例概覽。

監管概覽

香港法例第415章《商船(註冊)條例》(「《商船(註冊)條例》」)

《商船(註冊)條例》第11條規定，倘有代表人已就該船舶獲委任且該船舶的過半數權益由一名或超過一名合資格的人擁有或該船舶由一個身為合資格的人的法人團體在轉管租約下經營，則該船舶屬可註冊的船舶。由於合資格的人包括香港的法人團體，故《商船(註冊)條例》適用於本集團。

《商船(註冊)條例》第19及20條訂明，註冊申請須按指明的格式作出，須具備代表人的同意書連同船東及轉管租約承租人親自作出或由他人代表作出的聲明書。

《商船(註冊)條例》第24條規定，船舶予以註冊後，船舶註冊官即須發給符合指明格式的註冊證明書，其內須載有關於該船舶的資料，該等資料須已記入註冊紀錄冊內。

船舶註冊官須為根據《商船(註冊)條例》註冊或臨時註冊的船舶備存一份註冊紀錄冊。註冊紀錄冊須按訂明的規定載有關於船舶、船東、各船東的船舶權益、轉管租約承租人、抵押權人及代表人的資料。

香港法例第369章《商船(安全)條例》(「《商船(安全)條例》」)及香港法例第413章《商船(防止及控制污染)條例》(「《商船(防止及控制污染)條例》」)

香港是國際海事組織的附屬會員，並已採納有關安全及海洋環境保護的國際公約。該等公約透過《商船(安全)條例》及《商船(防止及控制污染)條例》項下的規例實行，並對香港船舶安全與防止及控制污染事項作出規限。

香港法例第605章《燃油污染(法律責任及補償)條例》(「《燃油污染(法律責任及補償)條例》」)

《燃油污染(法律責任及補償)條例》就執行因船舶排放或逸漏其運載的任何燃油造成污染及損害而對船東提出的申索訂定立法框架。

香港法例第508章《商船(碰撞損害法律責任及救助)條例》(「《商船(碰撞損害法律責任及救助)條例》」)

《商船(碰撞損害法律責任及救助)條例》監管有關碰撞損害及救助作業的法例。此條例綜合1989年國際救助公約，從而令香港此方面的法例與國際法例一致。該公約為規管海上救助的主要多邊文件。

監管概覽

根據《商船(碰撞損害法律責任及救助)條例》第3條，凡因兩艘或多於兩艘船隻的過失而對該等船隻中的一艘或多於一艘、其貨物或運費或船上任何財產造成損害或損失，則對該等損害或損失作出補救的法律責任須與每艘船隻的過失程度相稱。

香港法例第462章《海上貨物運輸條例》(「《海上貨物運輸條例》」)

《海上貨物運輸條例》綜合海牙威士比規則，海牙威士比規則規管訂約方(包括船東)有關海上貨物運輸的權利及法律責任(及該等法律責任的限制)。

雖然多項國際公約的大部分成員國直接採納國際公約的規定，方式為將有關規定納入成員國本身的國家法例，但部分國家的船旗國規定或會有所不同或涵蓋至國際公約並無指明適用的領域。

適用日本法例及規例

我們的業務運營主要受國土交通省及其下屬機構(「國土交通省」)規管。與我們業務運營相關的主要日本法例及規例概要載列如下。

海事法例及規例

海運法(1949年第187號法例，經修訂)(「海運法」)

海運法於1949年頒佈，以規管日本的海運業務。根據海運法，海運業務一般分為(i)船舶營運業務；(ii)船舶租賃業務；(iii)海運經紀業務；及(iv)海運代理業務。

我們於日本運營的業務主要包括船舶租賃業務及海運經紀業務。對於該等業務，郵寄通知須按海運法規定於有關業務開始後提交予國土交通省當地相關部門。

船東等責任限制法(1975年第94號法例，經修訂)(「船東等責任限制法」)

船東等責任限制法根據1957年海船所有人責任限制國際公約及議定書頒佈。倘該等船舶在日本註冊，或船東等責任限制法在其他方面適用於該等責任，船東等責任限制法規定船舶所有人、承租人及租船人等責任限制及程序。根據船東等責任限制法，船舶所有人、承租人及租船人以及船舶僱員可就船舶運營、運輸延誤、防止進一步損害等直接造成的損害申請責任限制，但因其魯莽行為造成的損害等有限情況除外。

監管概覽

船舶油污損害賠償法(1975年第95號法例，經修訂)(「船舶油污損害賠償法」)

船舶油污損害賠償法根據1969年國際油污損害民事責任公約頒佈。倘船舶油污損害賠償法適用於該等責任，則船舶油污損害賠償法規管任何建造或改裝為散裝運油船舶造成的油污。

船舶油污損害賠償法規定，因石油排放或洩漏產生污染而於日本境內造成損害的船舶所有人應對此類損害負責，並承擔為防止或減少有關損害而於相關排放或洩漏後採取任何措施的費用以及所採取的有關措施於日本境內造成的損害。

船舶油污損害賠償法亦規定對石油排放或洩漏造成損害的賠償責任的限制，並對遭受損害者獲得國際賠償基金作出規定。有關國際資金由石油進口國及接收國共同出資。限制金額根據船舶油污損害賠償法第7條主要依據船舶噸位計算。限制申請人應向日本相關地方法院提交限制申請，各債權人將根據法院判決獲得其全部或部分索償。

公司法例及規例

洲際海運及洲際物流(日本)為本公司間接全資附屬公司。兩者均屬股份公司，據此股東承擔有限責任，並受公司法(2005年第86號法例，經修訂)及其附屬條例(統稱「**公司法**」)規管。

公司法一般管轄(其中包括)與公司的地位、權力及身份、公司的股份及股本(包括發行新股份(包括優先股)、庫存股、購回股份、贖回、削減股本、宣派股息、財務資助、公司的董事及高級人員及股東(包括董事及股東的會議及議事程序，該等人士與公司的交易)、保障少數股東權利、賬目、安排、重組及合併、清盤及解散相關的事宜。

日本公司亦須遵守其公司章程條文並受其約束，當中規定(其中包括)公司宗旨、股份轉讓的限制及程序、股東權利、股東大會及(倘適用)董事會會議的程序及要求、支付股息、解散及清算等。

監管概覽

適用的馬紹爾群島法律法規

就建立船舶登記而言，馬紹爾群島於1990年採納一項以特拉華州法律為藍本的公司法，名為1990年馬紹爾群島商業公司法(修訂版)(「**馬紹爾群島商業公司法**」)。馬紹爾群島商業公司法第13條規定「本法的適用及詮釋應使共和國法律在本法案的主題事項方面與特拉華州及美利堅合眾國其他州的法律保持一致，並具有基本相似的立法規定。在不與本法案任何其他條文相沖突的範圍內，謹此宣佈特拉華州及美利堅合眾國其他州具有實質類似立法規定的非成文法為共和國法律並獲採納，惟本條不適用於居民內資企業。」

自1990年以來，馬紹爾群島為居民內資企業及內資非居民企業提供離岸公司登記。後者於馬紹爾群島商業公司法中被界定並非於馬紹爾群島經營業務的企業。本集團旗下各馬紹爾群島企業(「**馬紹爾群島企業**」)均為內資非居民企業，因此，馬紹爾群島公司並無於馬紹爾群島經營業務。

根據馬紹爾群島商業公司法，馬紹爾群島設有公司註冊處，目前其主要辦事處位於美國。作為內資非居民企業，各馬紹爾群島企業均須支付年費並提交其現有公司章程，惟根據馬紹爾群島商業公司法，其毋須於馬紹爾群島存置股份登記冊或董事及高級職員名單。

除馬紹爾群島商業公司法外，馬紹爾群島當地法律一般不適用於內資非居民企業。因此，馬紹爾群島法律對內資非居民公司的應用即使曾有亦甚少適用。按此原則，馬紹爾群島企業均毋須繳納馬紹爾群島所得稅。

適用利比里亞法例及規例

本集團的八家利比里亞公司，即Seacon Brazil、Seacon Ningbo、Seacon Shanghai、Seacon Hamburg、Seacon Nola、Seacon Santos、Seacon Tokyo及Seacon Vancouver均為非居民利比里亞公司。

儘管非居民利比里亞公司在利比里亞註冊成立並登記，但法例禁止其於利比里亞進行或開展任何業務，因此其並未於利比里亞合法存在。其通常被稱為「離岸公司」。

監管概覽

由於其非居民身份，本集團的利比里亞公司：

- (a) 無需在利比里亞保存公司賬簿及記錄，或向註冊處處長或利比里亞的任何政府實體提交董事、高級職員、股東或其個人持股的姓名；及
- (b) 禁止在利比里亞開展或經營業務，且由於其收入並非來自利比里亞，因此無需繳納利比里亞稅。根據利比里亞稅法，僅來自利比里亞的收入才需繳納利比里亞稅。

除利比里亞協會法（「**協會法**」）外，通常適用於居民公司（即獲授權在利比里亞經營及開展業務的公司）的法例不適用於本集團的利比里亞公司。協會法乃借鑑美國特拉華州的公司法及商業實體法。特拉華州公司法及商業實體法已獲採納，在利比里亞法並無對某一特定法律問題進行闡述的情況下，使利比里亞法與之相協調，且迄今該等法例與協會法的任何規定並不衝突。

利比里亞修訂法典第5冊協會法分為以下三個部分：

第一部分 — 商業公司及有限責任公司，涉及利比里亞以下實體的組建及運營：

- 1. 公司 — 成立、目的及權力、公司財務、董事及管理層、股東、公司記錄、公司章程修訂、合併、整合及解散等方面的條文。
- 2. 外國公司
- 3. 外國海事實體
- 4. 有限責任公司

第一部分在協會法中亦被稱為「商業公司法」。

第二部分 — 非營利性公司，涉及國內非營利性公司的成立、公司融資及成員資格。

第三部分 — 合夥公司，涉及普通及有限合夥公司的組建、構建規則、合夥財產。

適用的巴拿馬法律及法規

於巴拿馬海事局（「**PMA**」）成立十年後，巴拿馬於2008年8月6日頒佈通常稱為《商船法》的第57號法律（「**第57號法律**」）。第57號法律的目的是將圍繞船舶登記的所有指引、規則、程序、甚至是習慣法。截至今日，巴拿馬擁有世界上最大的開發註冊中心。

監管概覽

巴拿馬已將國際海事組織頒佈的大多數國際公約納入法律。其中最為重要的是1974年的《國際海上人命安全公約》、1972年的《國際海上避碰規則》及2006年的《海事勞工公約》。巴拿馬亦批准經1978年議定書修訂的1973年《國際防止船舶造成污染公約》，此乃管制船舶污染的主要立法。因此，所有巴拿馬船舶均須遵守該等國際公約，而該等公約的實施及強制執行是由PMA通過其負責商船、海員及港口事務的主管部門進行。

巴拿馬海事實體法包括在2008年通過的《海商法》（「**LMC**」）。LMC亦監管碰撞及救助。一般而言，倘救助方希望獲得救助報酬，則救助須至少部分成功。巴拿馬亦制定《海事程序法》（「**CMP**」），規範巴拿馬的海事法院，並制定適用於所有海事案件的訴訟法。CMP納入1976年的《海事索賠責任限制公約》（「**1976年海事索賠責任限制公約**」），但並無修正《1996年海事索賠責任限制公約》的議定書。

根據LMC，巴拿馬型船舶的船舶抵押品須向PMA登記，抵押方對第三方具有約束力。該等登記由PMA的船舶所有權公共登記總署(General Directorate of Public Registry of Ownership of Vessels)負責。船舶抵押登記可在PMA總部或透過世界各地的任何商船領事館進行初步登記。該初步登記的有效期為六個月，在此期限內，船舶抵押必須在PMA總部進行最終登記。

LMC亦載列13種引起船舶留置權或「優先海事信貸」的索賠類型。運輸合約索賠產生對承運船舶的海事留置權，以及對未付運費及共同海損分攤的運輸合約索賠。為船舶提供的「必需品」債務產生海事留置權，即使所涉必需品乃應當時船舶的定期承租人要求提供。

國際法律及法規

我們在業務運營中使用的船舶須遵守各種國際法律、法規及規則，該等法律、法規及規則一般可分為(i)國際公約及守則、(ii)船旗國法規、(iii)港口國法規，及(iv)船級社規則及規定。

監管概覽

國際公約及守則

我們在業務運營中使用的船舶必須遵守各種公約，包括：SOLAS公約、MARPOL公約、STCW、MLC及COLREGS。該等公約已被納入或頒佈為大多數國家的國家或地方法律。在成員國註冊或進入成員國領海的船舶必須遵守有關公約，具體取決於有關公約被納入相關國家的國家或地方法律的程度。船舶亦應遵守國際海事組織等各種監管機構不時採用的規則及法規，例如ISM規則及ISPS規則。若干公約及守則的部分主要內容概述如下：

- SOLAS公約與商船安全有關。其訂明船舶建造、設備及操作的最低標準。船舶只有在證明其符合相關標準後方能獲得各種所需證書。
- MARPOL公約與防止船舶操作或意外事故造成的海洋污染有關。其規管船舶排放的各種污染物，包括石油、污水、廢棄物及廢氣。
- STCW公約載明在國際航線航行的船舶上工作的海員的培訓、認證及值班標準。船舶需要有足夠的高級海員及海員，且海員必須擁有規定的出海時間，各海員亦須接受適當的培訓及認證，以便在船上履行各自的職責。
- MLC公約界定並訂明海員的基本權利，而無論個別成員國的發展水平如何。
- COLREGS為在公海航線上航行的船舶載明航道規則。其包含有關船舶駕駛及航行、在能見度有限的情況下操作等規則。
- ISM規則在船舶安全操作和防止污染方面要求岸上管理層肩負更大的責任。
- ISPS規則旨在減少用於恐怖行為的船舶的脆弱性。

船旗國法規

船舶必須於一個國家註冊並懸掛註冊所在國的旗幟。此舉賦予船舶國籍，即使在另一國家的領海內，船上人員亦受船旗國法律的約束。船旗國對懸掛其旗幟航行的船舶擁有管轄

監管概覽

權並實施監管控制。此類管轄權及監管控制涉及根據適用的國際公約及國家法規對安全與防污染文件進行檢查、認證及簽發。

港口國法規

如上所述，船舶必須遵守在船舶航行水域擁有主權的國家或司法管轄區的法律。船舶進出港口時，須遵守適用於其作業水域的相關當地法規，包括污染、航行、壓載及停泊／錨泊規定。

船級社規章制度

船級社是一個非政府機構，負責制定及應用與海洋相關設施（包括船舶及近海結構）的設計、建造及檢驗相關的技術標準。其亦監督並檢驗船舶及結構，確保船舶及結構符合相關標準。

全球有眾多船級社，其中部分船級社是國際船級社協會（「IACS」）的成員。目前，每艘遠洋商船均應嚴格遵守認可船級社的規章制度。船級社將為按照船級社規則設計、建造、測試及運營的新船舶進行入級。相關檢驗圓滿完成後，將頒發入級證書。對於在役船舶，船級社會進行相關檢驗，以確保船舶始終符合有關規則。

根據船舶的用途，船舶按照其結構完整性及設計進行入類。入類規則主要涉及船體、機械、工程控制及電氣系統佈置的完整性及強度。獲認可船級社認證為保持入級狀態的船舶通常是辦理保險的先決條件。

制裁法律及法規

我們的國際制裁法律顧問霍金路偉律師行已提供以下各司法權區實施的制裁制度之概要。該概要並不擬載列有關美國、歐盟、英國、聯合國及澳大利亞制裁的全部法律法規。

監管概覽

美國

財政法規

海外資產控制辦公室是負責管理美國就目標國家、實體及個別人士實施的制裁計劃的主要機構。「一級」美國制裁適用於「美籍人士」或涉及與美國聯繫的活動（例如美元資金轉移或涉及美國來源貨物、軟件、技術或服務的活動，即使由非美籍人士進行），而「二級」美國制裁適用於境外非美籍人士的活動，即使該交易與美國並無聯繫。一般而言，美籍人士界定為根據美國法律組織的實體（如公司及其美國附屬公司）；任何美國實體的國內及海外分支（針對伊朗及古巴的制裁亦適用於美國公司的海外附屬公司或其他由美籍人士擁有或控制的非美籍實體）；美籍公民或永久外來居民（「綠卡」持有人），不論彼等身處何方；身處美國的個別人士；及非美國公司的美國分支或美國附屬公司。

視乎制裁計劃及／或有關方，美國法律亦可要求美國公司或美籍人士於全面受制裁國家、實體或個別人士的資產／物業權益位於美國或美籍人士管有或控制範圍內時，「封鎖」（凍結）為受制裁國家、實體或個別人士利益擁有、控制或持有的任何資產／物業權益。於有關封鎖後，不得進行有關資產／物業權益的任何交易或使其生效 — 不得付款、從中獲益、提供服務或進行其他交易或其他類型的履約（就合約／協議而言） — 惟根據海外資產控制辦公室授權或許可者除外。

海外資產控制辦公室的全面制裁計劃現時適用於古巴、伊朗、北韓、敘利亞、俄羅斯／烏克蘭克里米亞地區以及自稱盧甘斯克人民共和國及自稱頓涅茨克人民共和國地區（海外資產控制辦公室對蘇丹的全面制裁計劃於2017年10月12日終止）。海外資產控制辦公室實際上亦禁止與由外國資產控制辦公室管理的特別指定國民和被封鎖人員清單（當中載列受其制裁且限制與美國人士交易的個人及實體，「**特別指定國民清單**」）內所確定人士及實體進行一切業務往來。特別指定國民清單上的人士所擁有的實體（定義為個別或共同擁有50%或以上直接或間接權益）亦被封鎖，而不論該實體是否明確列於特別指定國民清單內。此外，倘非美籍人士所進行的任何交易由美籍人士或於美國境內履行時被禁止，則美籍人士無論所在何地，均不得就由非美籍人士進行的該等交易給予批准、融資、協助或擔保。

聯合國

聯合國安全理事會（「**聯合國安理會**」）可根據聯合國憲章第七章就維持或恢復國際和平及安全採取行動。制裁措施涵蓋大量不涉及使用武力的執行選項。自1966年起，聯合國安理會已建立30項制裁制度。

監管概覽

聯合國安理會制裁以多種不同形式進行，以達成各項目標。該等措施包括全面經濟及貿易制裁以至更具針對性的措施，例如禁運武器、旅行禁令及財務或商品限制。聯合國安理會利用制裁支持和平過渡、阻止非憲制性變動、限制恐怖主義、保障人權及宣揚核不擴散。

目前正實施14項制裁制度，集中於支持政治衝突和解、核不擴散及反恐。每項制度由一個制裁委員會規管，委員會由一個聯合國安理會非常任理事國擔任主席。有十個監察群組、團隊及小組協助制裁委員會的工作。

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

歐盟

根據歐盟制裁措施，於制裁措施針對的司法權區或與該等司法權區進行業務不會被「全面」禁止。任何人士或實體如與身處受歐盟制裁的國家的對手方進行業務（涉及無管制或非限制項目），一般不會被禁止或在其他方面受到限制，前提是該對手方並非外國資產控制辦公室的特別指定國民和被封鎖人員清單或美國、歐盟、聯合國或澳大利亞所管理的其他受限制人士清單所列的人士或實體或並無從事受禁止活動，例如向受限於制裁措施的司法權區出口、銷售、轉讓或供應若干管制或限制產品（不論直接或間接）或出口、銷售、轉讓或供應若干管制或限制產品（不論直接或間接）以於該司法權區境內使用。

英國及英國海外領土

於2021年1月1日，英國不再是歐盟成員國，但歐盟法律（包括歐盟制裁措施）繼續適用於英國及英國境內，直至2020年12月31日為止。英國亦按個別制度擴大歐盟制裁措施的範圍，以使其適用於英國海外領土（包括開曼群島）。自2021年1月1日起，英國實施自身制裁方案，並將自主制裁制度擴大至適用於英國海外領土及英國海外領土內。

澳洲

源自制裁法的澳洲限制令及禁制令廣泛適用於身處澳洲的任何人士、全球各地任何澳洲籍人士、於海外註冊成立並由澳洲籍人士或身處澳洲的人士擁有或控制的公司，及／或使用澳洲旗船隻或飛機運送受聯合國制裁的貨品或交易服務的任何人士。

歷史、重組及公司架構

我們的歷史

本集團的歷史可追溯至2012年，當時董事會主席、執行董事之一及控股股東之一郭先生連同總經理、執行董事之一兼主要股東之一陳先生利用我們其中一間主要營運附屬公司香港洲際船舶管理作為我們開始提供船舶管理服務業務的起點。隨著業務的增長，郭先生及陳先生洞察巨大商機，於2013年成立青島洲際之星及於2019年註冊成立Seacon Ships Management (SG)，以擴展我們的船舶管理業務。郭先生及陳先生分別於2017年及2020年註冊成立Seacon Enterprise及Seacon Shipping，將我們的業務進一步拓展至航運服務。

有關郭先生及陳先生的背景及相關行業經驗，請參閱「董事及高級管理層」。

我們的業務發展

下表闡述自成立以來我們業務發展的關鍵里程碑：

年份	里程碑
2012年	我們於香港註冊成立香港洲際船舶管理並開始提供船舶管理服務
2013年	我們透過成立青島洲際之星擴充船舶管理服務並開始提供懸掛中國國旗的船舶的船舶管理服務
2016年	郭先生為首批獲中國航運百人組委會提名的「最受航運界關注的100位中國人」之一
2017年	我們透過於新加坡註冊成立Seacon Enterprise開展航運服務業務
2018年	我們獲中國鄭和航海風雲榜組委會授予「最受歡迎的船舶管理公司」稱號
2019年	我們擴寬船舶管理服務範圍，以涵蓋提供造船監理服務

歷史、重組及公司架構

年份	里程碑
2020年	我們就全球首艘10萬噸級漁業養殖工船國信1號訂立造船監理合約
2021年	我們的控制船舶「Seacon Victory」獲中華全國總工會授予「全國工人先鋒號」稱號 我們獲2021國際船舶管理(上海)高峰論壇組委會授予2021船舶管理和船員服務卓越獎
2022年	我們獲中國鄭和航海風雲榜組委會授予「最佳航運公司」

本公司

於2021年10月22日，本公司於開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，初始法定股本為380,000港元，分為38,000,000股每股面值0.01港元的普通股。於註冊成立日期，一股入賬列為繳足的股份配發及發行予身為獨立第三方的初始認購人，初始認購人按面值向Jin Chun轉讓上述一股股份。同日，7股及2股入賬列作繳足的股份分別按面值配發及發行予Jin Chun及CZK Holding。於2021年11月25日，7,992股及1,998股入賬列作繳足的股份分別按面值配發及發行予Jin Chun及CZK Holding。於上述配發及發行股份後，Jin Chun及CZK Holding分別擁有8,000股及2,000股股份，分別佔本公司已發行股本的80%及20%。

於2021年11月30日，Jin Chun按面值以現金分別向Ruigao Holding及Passion Wealth轉讓200股及100股股份。於2021年12月20日，Jin Chun按面值以現金向Jin Qiu轉讓6,600股股份，而CZK Holding按面值以現金向Kaimei Holding轉讓1,900股股份。根據日期為2022年2月22日的饋贈契據，於同日，Jin Chun以零代價向Jovial Alliance轉讓800股股份。於該等轉讓股份後，Jin Qiu、Jin Chun、Kaimei Holding、CZK Holding、Jovial Alliance、Ruigao Holding及Passion Wealth分別擁有6,600股、300股、1,900股、100股、800股、200股及100股股份，相當於本公司已發行股本的66%、3%、19%、1%、8%、2%及1%。

於2023年3月2日，透過增設662,000,000股每股面值0.01港元的新股份，本公司的法定股本由380,000港元(分為38,000,000股每股面值0.01港元的股份)增加至7,000,000港元(分為700,000,000股每股面值0.01港元的股份)，各股份在各方面與已發行股份享有同等地位。

歷史、重組及公司架構

本公司為一間投資控股公司。由於重組，本公司透過Seacon Ships Group (BVI)、Seacon Ships Group (HK)、Seacon Marine (BVI)及Seacon Marine (SG)間接持有我們於香港、新加坡、中國、日本、馬紹爾群島及利比里亞的附屬公司的所有權益。有關進一步詳情，請參閱本節「重組」。

本公司於2022年2月24日根據公司條例第16部註冊為非香港公司。

我們的主要營運附屬公司

我們透過我們於香港、新加坡、中國及日本的主要營運附屬公司開展業務。

香港洲際船舶管理

香港洲際船舶管理於2012年12月14日在香港註冊成立為有限公司，已發行股本為10,000港元，分為10,000股每股面值1港元的股份。於註冊成立時，香港洲際船舶管理的10,000股股份獲配發及發行予一名獨立第三方個人股東。於2013年9月4日，獨立第三方個人股東將香港洲際船舶管理的10,000股股份(相當於香港洲際船舶管理的全部已發行股本)轉讓予星洲集團，代價為10,000港元。於2014年11月5日，星洲集團將香港洲際船舶管理的10,000股股份(相當於香港洲際船舶管理的全部已發行股本)轉讓予青島洲際之星，代價為10,000港元。於2016年1月20日，青島洲際之星將香港洲際船舶管理的8,000股及2,000股股份(分別相當於香港洲際船舶管理已發行股本的80%及20%)分別轉讓予陳先生及趙勇先生，代價分別為8,000港元及2,000港元。於2018年10月18日，陳先生及趙勇先生將香港洲際船舶管理的8,000股及2,000股股份(相當於香港洲際船舶管理已發行股本的80%及20%)分別轉讓予洲際船務集團，代價為8,000港元及2,000港元。根據股份轉讓，洲際船務集團持有10,000股股份，相當於香港洲際船舶管理的全部已發行股本。鑒於(i)郭先生持有洲際船務集團80%的權益及(ii)洲際船務集團從事本集團的核心業務，洲際船務集團截至2019年及2020年12月31日止年度的資產、負債及經營業績以及洲際船務集團截至2021年12月31日止年度的經營業績根據合併會計法綜合計入本集團的財務報表。

於往績記錄期間開始時，洲際船務集團持有香港洲際船舶管理的10,000股股份，相當於香港洲際船舶管理已發行股本的100%。於2020年1月3日，洲際船務集團向Seacon Ships Management Group轉讓其在香港洲際船舶管理的全部股權，代價為10,000港元。

歷史、重組及公司架構

於2021年11月24日，作為重組的一部分，香港洲際船舶管理已成為Seacon Ships Group (HK)的直接全資附屬公司及本公司的間接全資附屬公司。有關詳情，請參閱本節「重組 — 5.向Seacon Ships Group (HK)轉讓Seacon Ships Management (SG)、Seacon Marine Technical、Seacon Tankers、香港洲際船舶管理及香港萬通船舶管理」。

香港洲際船舶管理主要從事提供船舶管理服務。

青島洲際之星

青島洲際之星於2013年4月12日在中國成立為有限公司，初始註冊資本為人民幣500,000元。於成立時，青島洲際之星由郭先生及陳先生分別持有80%及20%的權益。於2015年8月24日，青島洲際之星的註冊資本由人民幣500,000元增加至人民幣5,000,000元，並於2015年8月27日正式註冊。青島洲際之星的註冊資本隨後於2017年2月27日由人民幣5,000,000元增加至人民幣10,000,000元，並於2017年3月2日正式註冊。於往績記錄期間開始時，郭先生及陳先生仍分別持有青島洲際之星的80%及20%權益。根據日期為2021年10月6日的[編纂]投資協議，施藝先生向陳先生收購青島洲際之星的3%股權，現金代價為人民幣108,000元，已於2021年12月6日支付。代價乃基於獨立第三方估值師於2021年8月評估的青島洲際之星的資產淨值而釐定。因此，青島洲際之星由郭先生、陳先生及施藝先生分別持有80%、17%及3%。詳情請參閱本節「[編纂]投資」。

於2022年1月11日，作為重組的一部分，青島洲際之星已成為上海洲際之星的直接非全資附屬公司及本公司的間接非全資附屬公司。有關詳情，請參閱本節「重組 — 18.向上海洲際之星轉讓青島洲際之星」。

青島洲際之星主要從事提供船舶管理服務。

Seacon Enterprise

於2017年4月19日，Seacon Enterprise於新加坡註冊成立為私人股份有限公司，已發行股本為100,000新加坡元，分為100,000股每股面值1新加坡元的股份。於往績記錄期間開始時，Seacon Enterprise的已發行股本為800,000新加坡元，分為800,000股每股面值1新加坡元的股份。

歷史、重組及公司架構

於往績記錄期間開始時，Seacon Enterprise 由Seacon Enterprise Ltd. (「SEL」) 全資擁有。SEL由洲際船務集團、王光福先生 (Seacon Enterprise的董事) 及獨立第三方個人股東分別擁有55%、35%及10%權益。於2019年8月4日，SEL的獨立第三方個人股東將其於SEL的5%及5%權益分別轉讓予洲際船務集團及王光福先生。此後，洲際船務集團及王光福先生分別擁有SEL的60%及40%股權。

於2020年3月1日，SEL分別向Seacon Marine (SG)及Wealthy & Glory Marine Pte. Ltd.轉讓Seacon Enterprise的480,000股及320,000股股份 (分別佔Seacon Enterprise已發行股本的60%及40%)，代價為480,000新加坡元及320,000新加坡元。Wealthy & Glory Marine Pte. Ltd.為王光福先生全資擁有的公司。於2017年1月加入本集團前，王光福先生已於海運業工作逾14年。經郭先生與王光福先生確認，王光福先生於2016年或前後的一次商務會議上結識本集團。由於本集團當時正計劃將我們的服務範圍擴展至航運服務，郭先生及陳先生認為王光福先生的市場專業知識及商務網絡對我們迫切發展及壯大我們的航運業務大有裨益。

於2021年11月23日，作為重組的一部分，Seacon Enterprise已成為本公司的間接非全資附屬公司。有關詳情，請參閱本節「重組 — 6.向Seacon Marine (BVI)轉讓Seacon Marine (SG)」。

Seacon Enterprise主要從事航運經營。

日本洲際海運

日本洲際海運於2018年10月25日在日本註冊成立為株式會社，法定股本為20,000,000日圓，包括向洲際船務集團發行的400股股份。於往績記錄期間開始時，洲際船務集團持有日本洲際海運的全部股權。於2020年12月20日，Seacon Shipping認購日本洲際海運800股股份，使日本洲際海運的已發行股份總數由400股股份增至1,200股股份，並使日本洲際海運的法定股本由20,000,000日圓增至60,000,000日圓，有關款項已悉數支付及結清。

於2021年12月6日，作為重組的一部分，日本洲際海運已成為Seacon Marine (SG)的直接全資附屬公司及本公司的間接全資附屬公司。有關詳情，請參閱本節「重組 — 10.向Seacon Marine (SG)轉讓日本洲際海運」。

於2021年12月25日，Seacon Marine (SG)認購日本洲際海運的760股股份，使日本洲際海運的已發行股份總數由1,200股增至1,960股及日本洲際海運的法定股本由60,000,000日圓增至98,000,000日圓，有關款項已悉數支付及結清。

歷史、重組及公司架構

日本洲際海運主要從事船舶營運及投資控股。於最後可行日期，日本洲際海運持有 Seacon Victory、Seacon Kobe、Seacon Osaka及Seacon Manila(該等公司各自均擁有或租賃船舶)以及洲際物流(日本)的全部股權。

Seacon Ships Management (SG)

於2019年5月14日，Seacon Ships Management (SG)於新加坡註冊成立為私人股份有限公司，已發行股本為50,000新加坡元，分為50,000股每股面值1新加坡元的股份。於註冊成立日期，Seacon Ships Management (SG)的45,000股及5,000股普通股分別配發及發行予洲際船務集團及郭先生，認購價分別為1新加坡元及1新加坡元。因此，洲際船務集團及郭先生分別持有Seacon Ships Management (SG) 90%及10%的已發行股本。於2019年5月30日，洲際船務集團向郭先生轉讓Seacon Ships Management (SG)的15,000股股份，代價為15,000新加坡元。因此，洲際船務集團及郭先生分別持有Seacon Ships Management (SG)已發行股本的60%及40%。於2019年12月30日，洲際船務集團及郭先生向Seacon Ships Management Group分別轉讓Seacon Ships Management (SG)的30,000股及20,000股股份(分別佔Seacon Ships Management (SG)已發行股本的60%及40%)，代價分別為30,000新加坡元及20,000新加坡元。因此，Seacon Ships Management Group持有Seacon Ships Management (SG)的全部股權。

於2021年11月23日，作為重組的一部分，Seacon Ships Management (SG)已成為Seacon Ships Group (HK)的直接全資附屬公司及本公司的間接全資附屬公司。有關詳情，請參閱本節「重組 — 5.向Seacon Ships Group (HK)轉讓Seacon Ships Management (SG)、Seacon Marine Technical、Seacon Tankers、香港洲際船舶管理及香港萬通船舶管理」。

Seacon Ships Management (SG)主要從事提供船舶管理服務。

Seacon Shipping

於2020年1月29日，Seacon Shipping於新加坡註冊成立為私人股份有限公司，已發行股本為100,000新加坡元，分為100,000股每股面值1新加坡元的股份。於註冊成立日期，Seacon Shipping的100,000股普通股配發及發行予Seacon Marine (SG)，認購價為2新加坡元。

歷史、重組及公司架構

於2021年11月23日，作為重組的一部分，Seacon Shipping已成為本公司的間接全資附屬公司。有關詳情，請參閱本節「重組 — 6.向Seacon Marine (BVI)轉讓Seacon Marine (SG)」。於2021年12月23日，Seacon Shipping向Seacon Marine (SG)配發及發行五股股份，代價為將香港新一海、海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的若干權益轉讓予Seacon Shipping。此後，Seacon Shipping的已發行股本增至100,005新加坡元，分為100,005股每股面值1新加坡元的股份。有關詳情，請參閱本節「重組 — 13.向Seacon Shipping轉讓香港新一海的35%權益」及「重組 — 14.向Seacon Shipping轉讓海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的49.5%權益」。

Seacon Shipping主要從事航運經營及投資控股。於最後可行日期，Seacon Shipping擁有Golden Violet、Golden Lotus、Seacon Rizhao、Jasper Shipping、Seacon Ningbo、Seacon Shanghai、Seacon Brazil、Seacon Qingdao、Seacon Singapore、Golden Bridge、Golden River、Seacon Peru、Golden Orchid、Seacon Africa、Golden Camellia、Golden Dahlia、Golden Daisy、Golden Lavender、Seacon Hamburg、Seacon Santos、Seacon Tokyo及Seacon Vancouver之全部股權，而除並無實質性業務經營的Golden Lotus、Seacon Ningbo、Seacon Brazil、Seacon Singapore、Seacon Hamburg、Seacon Nola、Seacon Santos、Seacon Tokyo及Seacon Vancouver外，Seacon Shipping的其他所述附屬公司擁有或租賃船舶。於最後可行日期，Seacon Shipping亦分別擁有香港新一海、海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號之35%、49.5%、49.5%、49.5%及49.5%股權。除海洲六號及香港新一海並無實質業務營運外，於最後可行日期，海洲七號、海洲八號及海洲九號均擁有或租用船舶。

往績記錄期間的收購事項

浙江洲際之星

浙江洲際之星於2018年6月27日於中國成立為有限公司，初始註冊資本為人民幣20,000,000元。

於往績記錄期間開始時，浙江洲際之星分別由青島洲際之星及一名獨立第三方個人股東擁有75%及25%。於2019年4月8日，青島洲際之星向獨立第三方個人股東收購浙江洲際之星25%股權，代價為零。由於浙江洲際之星於當時並無業務營運，故代價為零。因此，浙江洲際之星已成為青島洲際之星的全資附屬公司及本公司間接全資附屬公司。

於最後可行日期，浙江洲際之星主要從事提供船舶管理服務。

歷史、重組及公司架構

Seacon Tankers

Seacon Tankers於2019年7月17日在新加坡註冊成立為私人股份有限公司，已發行股本為10,000美元，分為10,000股每股面值1美元的股份。

於註冊成立後，獨立第三方法人股東及Seacon Ships Management (SG)分別持有Seacon Tankers 5,100股及4,900股股份，分別佔Seacon Tankers已發行股本的51%及49%。於2020年1月7日，獨立第三方法人股東及Seacon Ships Management (SG)分別向Seacon Ships Management Group轉讓Seacon Tankers的5,100股及4,900股股份，分別佔Seacon Tankers已發行股本的51%及49%，代價分別為5,100美元及4,900美元，已於2020年1月31日悉數結清。代價乃基於Seacon Tankers已發行股本釐定。重組後，Seacon Tankers成為Seacon Ships Group (HK)的全資附屬公司及本公司間接全資附屬公司。

於最後可行日期，Seacon Tankers主要從事提供船舶管理服務。

Golden Orchid

Golden Orchid於2017年4月6日在馬紹爾群島註冊成立為境內非居民公司。

於往績記錄期間初，獨立第三方個人股東、獨立第三方法人股東及陳先生分別持有Golden Orchid的35,000股、10,000股及5,000股股份，分別佔Golden Orchid已發行股本的70%、20%及10%。於2019年5月9日，獨立第三方個人股東、獨立第三方法人股東及陳先生向星洲集團轉讓Golden Orchid的35,000股、10,000股及5,000股股份（分別佔Golden Orchid已發行股本的70%、20%及10%），代價分別為35,000美元、10,000美元及5,000美元，已於2019年12月31日悉數結清。代價乃基於Golden Orchid已發行股本的總面值釐定。其後，於2020年3月30日，星洲集團向Seacon Shipping轉讓Golden Orchid的50,000股股份（相當於Golden Orchid的全部已發行股本），代價為50,000美元，已於2020年12月31日悉數結清。代價乃基於Golden Orchid已發行股本的總面值釐定。因此，Golden Orchid已成為Seacon Shipping的全資附屬公司及本公司間接全資附屬公司。

於最後可行日期，Golden Orchid以光船租賃方式租賃一艘船舶。

Golden Bridge

Golden Bridge於2018年10月22日在香港註冊成立為有限公司。

歷史、重組及公司架構

根據密西西比鴻運香港有限公司（「密西西比」）（作為賣方）與洲際船務集團（作為買方）於2019年5月19日訂立的股份轉讓協議，密西西比於2019年6月10日以10,000港元向洲際船務集團轉讓10,000股Golden Bridge股份（相當於Golden Bridge的全部已發行股本）。代價乃基於Golden Bridge已發行股本釐定，並於2019年12月31日獲悉數結清。密西西比由郭宗拯先生（「郭宗拯先生」）於關鍵時間實益擁有。

其後，於2020年4月6日，洲際船務集團向Seacon Shipping轉讓Golden Bridge的10,000股股份（相當於Golden Bridge的全部已發行股本），代價為10,000港元，已於2020年12月31日悉數結清。代價乃基於Golden Bridge的已發行股本釐定。因此，Golden Bridge已成為Seacon Shipping的全資附屬公司及本公司間接全資附屬公司。

於最後可行日期，Golden Bridge根據融資租賃安排租賃一艘船舶。

Golden River

Golden River於2018年10月22日在香港註冊成立為有限公司。

根據密西西比（作為賣方）與洲際船務集團（作為買方）於2019年5月19日訂立的股份轉讓協議，密西西比於2019年6月10日以10,000港元向洲際船務集團轉讓10,000股Golden River股份（相當於Golden River的全部已發行股本）。代價乃基於Golden River已發行股本釐定，並於2019年12月31日獲悉數結清。有關密西西比的資料，請參閱本節「往績記錄期間的收購事項 — Golden Bridge」。

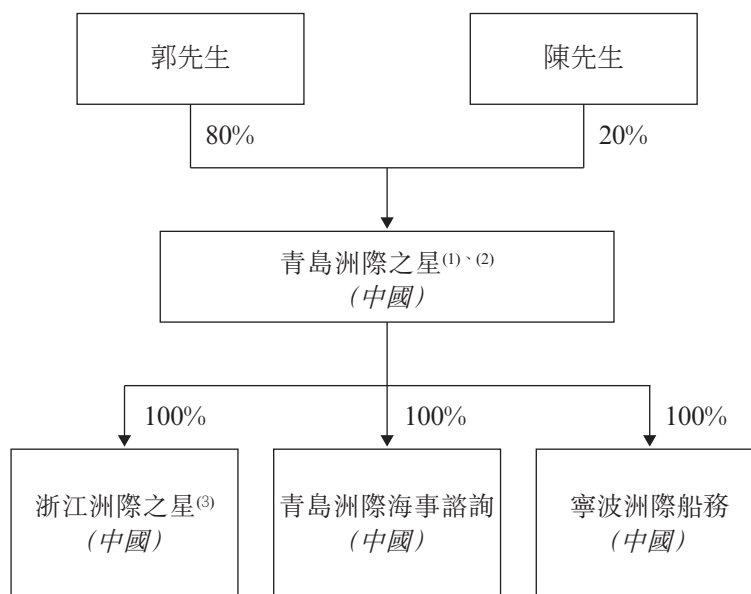
其後，於2020年4月6日，洲際船務集團向Seacon Shipping轉讓Golden River的10,000股股份（相當於Golden River的全部已發行股本），代價為10,000港元，已於2020年12月31日悉數結清。代價乃基於Golden River的已發行股本釐定。因此，Golden River已成為Seacon Shipping的全資附屬公司及本公司間接全資附屬公司。

於最後可行日期，Golden River根據融資租賃安排租賃一艘船舶。

經董事確認，上述各項轉讓均已妥善、依法完成及結算，並已就轉讓取得相關監管部門的批准。

歷史、重組及公司架構

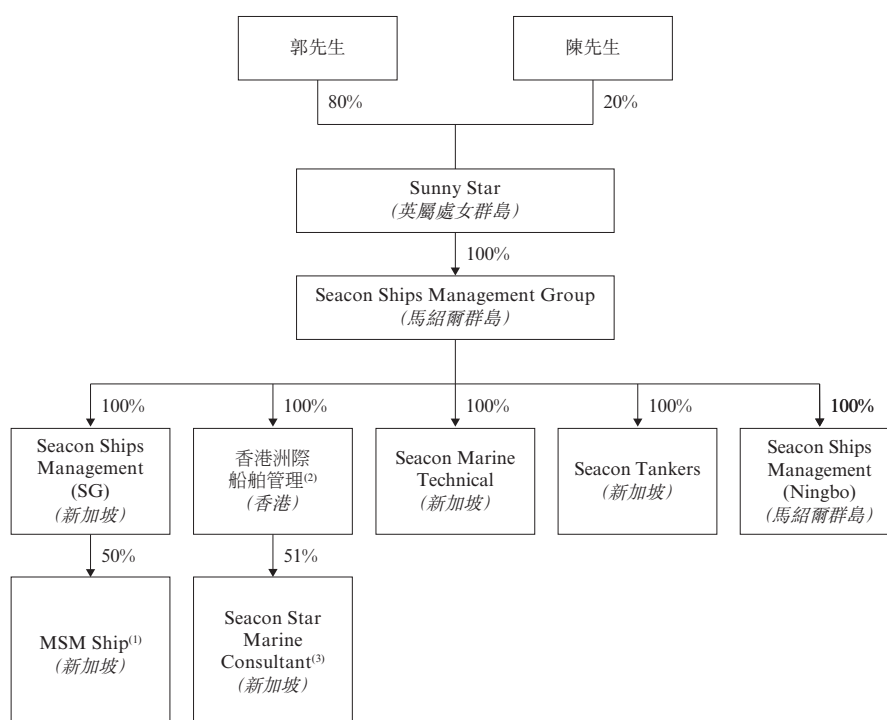
重組前的公司架構



附註：

- (1) 青島洲際之星已在中國上海設立分辦事處青島洲際之星(上海)。
- (2) 青島洲際之星已於2018年6月26日成立青島洲際之星船務有限公司天津分公司(「青島洲際之星(天津)」)作為其中國天津分公司。青島洲際之星(天津)隨後因其並無實際業務經營而於2021年12月3日註銷。
- (3) 浙江洲際之星已在中國青島設立分辦事處浙江洲際之星(青島)。

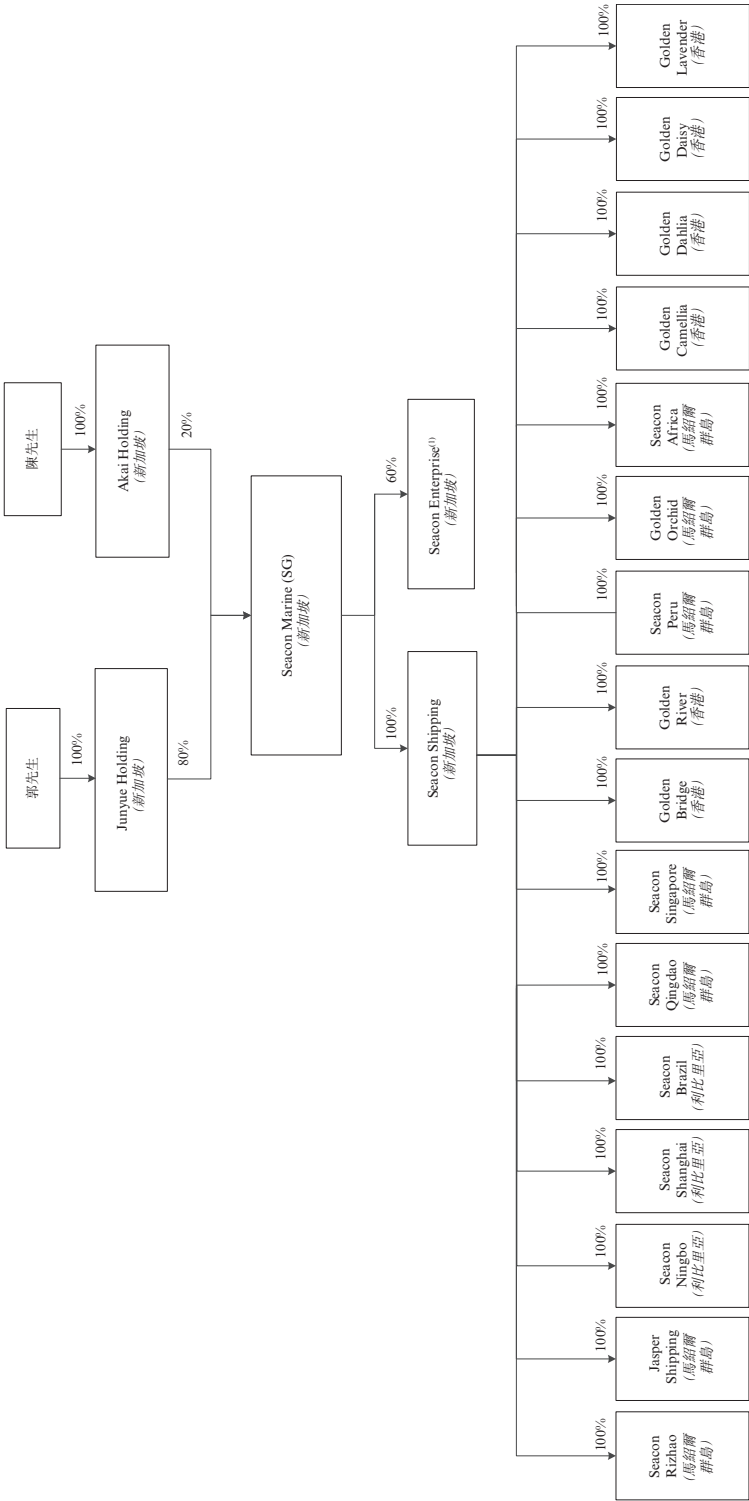
歷史、重組及公司架構



附註：

- (1) 獨立第三方Ocean Wealth Enterprise Pte. Ltd.持有MSM Ship的50%股權。Ocean Wealth Enterprise Pte. Ltd.為一間於新加坡註冊成立之公司，主要從事船舶代理(貨運)業務及提供船舶經紀服務，由獨立第三方個人股東全資擁有。經郭先生確認，彼於1995年或前後於學校與Ocean Wealth Enterprise Pte. Ltd.的個人股東結識。
- (2) 香港洲際船舶管理已設立香港洲際船舶管理青島代表處作為其在中國青島的代表處。
- (3) 獨立第三方杲先鋒先生(「杲先生」)持有Seacon Star Marine Consultant的49%股權。杲先生在中國從事船舶代理業務。經郭先生確認，彼於2019年2月或前後於一次商業活動中與杲先生結識。

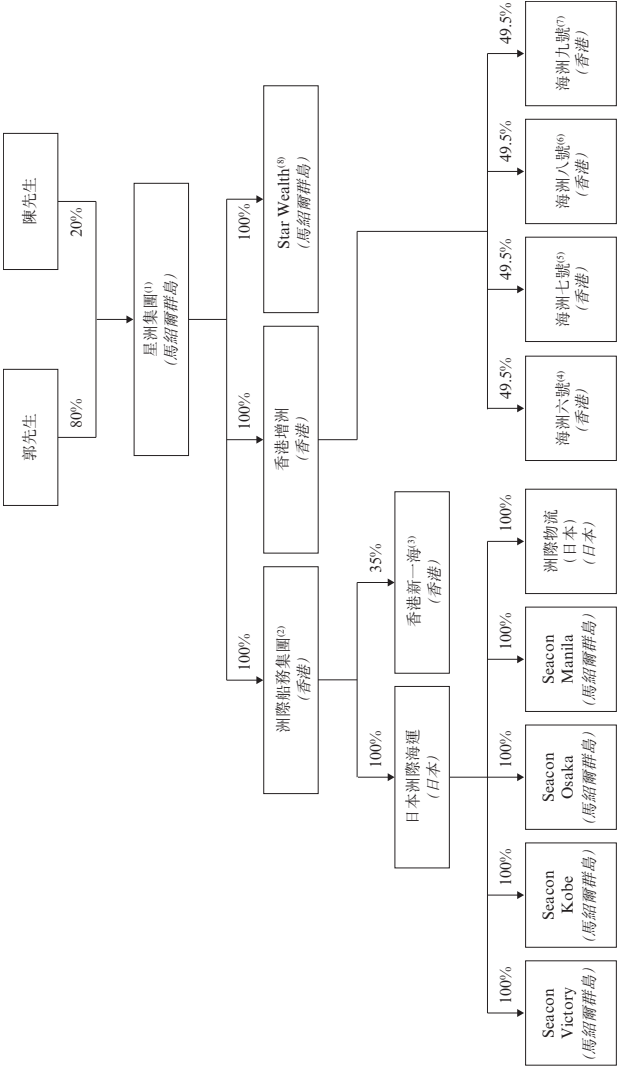
歷史、重組及公司架構



附註：

- (1) Wealthy & Glory Marine Pte. Ltd. 持有 Seacon Enterprise 40% 的股權。Wealthy & Glory Marine Pte. Ltd. 由 Seacon Enterprise 董事王光福先生全資擁有。於 2017 年 1 月加入本集團前，王光福先生已於海運業工作逾 14 年。經郭先生與王光福先生確認，王光福先生於 2016 年或前後的一次商務會議上結識本集團。由於本集團當時正計劃將我們的服務範圍擴展至航運服務，郭先生及陳先生認為王光福先生的市場專業知識及商務網絡對我們迫切發展及壯大我們的航運業務大有裨益。Wealthy & Glory Marine Pte. Ltd. 與王光福先生為我們的關連人士。

歷史、重組及公司架構



附註：

- (1) 根據郭先生與郭宗拯先生於2019年12月19日訂立的股權代持協議，郭宗拯先生為及代表郭先生持有星洲集團的80%股權。根據陳先生與郭宗拯先生於2019年12月19日訂立的股權代持協議，郭宗拯先生為及代表陳先生持有星洲集團的20%股權。郭宗拯先生為陳先生配偶的舅舅。鑒於郭先生及陳先生當時須出國洽談及獲取業務合作機會，因此無法有效處理星洲集團的文件及資料，為便於管理，彼等分別與郭宗拯先生訂立股權代持協議，以避免在簽署可能對時間敏感的官方文件方面出現不當延誤。根據股權代持協議，郭宗拯先生為及代表郭先生及陳先生行使於星洲集團的股東權利。郭先生及陳先生分別委託郭宗拯先生處理與星洲集團有關的若干事宜，包括但不限於郭宗拯先生被列入星洲集團的商業登記文件及股東名冊，為及代表郭先生及陳先生收取股息及於股東大會上行使投票權。星洲集團股權的所有投資收益及出售收入均歸郭先生及陳先生所有。郭先生及陳先生有權以股東身份直接參與星洲集團的業務管理，並主張全部或部分股東權利。經郭先生及陳先生確認，股權代持協議已列明股權代持安排的所有重大條款。郭宗拯先生無償擔任郭先生及陳先生的代名人。自股權代持安排創設以來，郭宗拯先生並無參與星洲集團及本集團的業務及營運。

歷史、重組及公司架構

根據郭先生與郭宗拯先生訂立日期為2021年12月21日的股權代持協議的終止通知，郭宗拯先生向郭先生轉讓星洲集團的80%股權，且郭先生與郭宗拯先生之間的上述代名人股權已終止。根據陳先生與郭宗拯先生訂立日期為2021年12月21日的股權代持協議的終止通知，郭宗拯先生向陳先生轉讓星洲集團的20%股權，且陳先生與郭宗拯先生之間的上述代名人股權已終止。自2021年12月21日起及直至最後可行日期，星洲集團分別由郭先生及陳先生持有80%及20%股權。股權代持協議規定，該等協議受中國法律管轄，並規定通過過索賠人在中國的當地人民法院解決爭議。根據我們中國法律顧問的意見，股權代持協議並未違反中國法律法規。星洲集團為於馬紹爾群島註冊成立的公司。我們的馬紹爾群島法律顧問告知，股權代持協議不符合馬紹爾群島法律。然而，由於星洲集團已採取補救行動，現已終止的股權代持協議不會對本集團造成重大不利影響。

根據重組，洲際船務集團的股權並未轉讓至本集團。儘管如此，洲際船務集團擁有權益的七家公司(如上圖所示)已根據重組轉讓予本集團。

(2) 獨立第三方香港舟山一海海運有限公司持有香港新一海65%的股權。

(3) 獨立第三方香港舟山一海海運有限公司持有海洲六號50.5%的股權。

(4) 獨立第三方香港舟山一海海運有限公司持有海洲七號50.5%的股權。

(5) 獨立第三方香港舟山一海海運有限公司持有海洲八號50.5%的股權。

(6) 獨立第三方香港舟山一海海運有限公司持有海洲九號50.5%的股權。

(7) 獨立第三方香港舟山一海海運有限公司持有海洲九號50.5%的股權。

(8) Star Wealth於2022年1月6日解散，原因為該公司自其租用的化學品船的租船人變更為Jasper Shipping後並無經營業務。

歷史、重組及公司架構

[編纂]投資

根據陳先生與施藝先生於2021年10月6日訂立的[編纂]投資協議，施藝先生自陳先生收購青島洲際之星的3%股權，現金代價為人民幣108,000元。於完成[編纂]投資之後，青島洲際之星分別由郭先生、陳先生及施藝先生擁有80%、17%及3%權益。

有關[編纂]投資的進一步詳情載列如下：

投資者背景：

施藝先生為我們的客戶New Excel Marine (Pte.) Limited的董事，該公司為一家於新加坡註冊成立的公司，主要從事航運服務。

經與施藝先生確認，彼首先通過我們在船舶管理服務業的市場聲譽認知本集團，而我們於2018年初步通過向New Excel Marine (Pte.) Limited(施藝先生為其董事)提供船舶管理服務開始與施藝先生開展業務關係。經郭先生及陳先生確認，施藝先生於2019年或前後在一次商務會議上親自會見郭先生及陳先生。

除成為本集團客戶的一名董事外，於[編纂]投資完成前，施藝先生為獨立第三方，且與本集團、股東、董事、高級管理層或彼等各自的任何聯繫人及本公司任何關連人士於過往或現時概無任何關係。

施藝先生對中國船舶管理服務業的前景尤為樂觀。據施藝先生確認，由於看好前景，彼決定投資於青島洲際之星，該公司主要在中國從事提供船舶管理服務。據董事所深知，施藝先生已從事境外航運相關業務，而由於本公司的業務涵蓋境內及境外業務，故彼決定投資青島洲際之星(該公司僅專注於中國的航運管理)而非本公司。

歷史、重組及公司架構

[編纂]投資日期：	2021年10月6日
[編纂]投資代價付款日期：	2021年12月6日
收購青島洲際之星的股權：	3%
已付代價金額：	人民幣108,000元
釐定代價基準：	訂約方經參考獨立第三方估值師於2021年8月按公平基準估值青島洲際之星的資產淨值。據我們的中國法律顧問告知，公司資產淨值通常被用作釐定中國公司股份轉讓代價的基準，而在中國由獨立第三方估值師評估的資產淨值一般被視為釐定代價的公平合理基準。
[編纂]投資完成日期：	2021年12月6日
施藝先生於緊隨[編纂]及[編纂]完成後所持股份數目：	無
施藝先生支付的每股投資成本(假設[編纂]已進行)：	不適用
指示性[編纂]範圍中位數折讓：	不適用
投資款項用途：	賣方個人用途

歷史、重組及公司架構

施藝先生可為本集團帶來的策略性利益：	董事相信，我們可借助施藝先生商業網絡及經驗，以幫助青島洲際之星日後獲得新商機以及擴大其客戶群，從而為青島洲際之星的發展及擴充帶來策略性利益。
本公司於緊隨[編纂]及[編纂]完成後的股權：	無
特別權利：	無
與本集團的關係：	除成為本集團客戶的一名董事及青島洲際之星一名股東外，概無與本集團有其他關係。
禁售：	不適用
公眾持股量：	不適用

保薦人確認

保薦人自[編纂]投資協議項下的代價由施藝先生於2021年12月6日（為首次向聯交所就[編纂]提交[編纂]申請之日前足28日以上）償付而[編纂]投資則於同日完成以來，概不知悉[編纂]投資的任何條款並未遵守聯交所於2010年10月13日頒佈的「有關[編纂]投資的臨時指引」（經修訂）。保薦人認為，[編纂]投資的條款符合指引信HKEx-GL29-12及HKEx-GL43-12，惟指引信HKEx-GL44-12並不適用於[編纂]投資。

重組

1. 註冊成立多家投資控股公司

於2021年10月19日，Jin Chun於英屬處女群島註冊成立為股份有限公司。自註冊成立日期以來，Jin Chun獲授權最多發行不超過50,000股單一類別每股面值1.00美元普通股。於註冊成立日期，Jin Chun按面值向郭先生配發及發行一股入賬列作繳足的普通股，相當於Jin Chun僅有的已發行股份。

歷史、重組及公司架構

於2021年10月19日，CZK Holding於英屬處女群島註冊成立為股份有限公司。自註冊成立日期以來，CZK Holding獲授權最多發行不超過50,000股單一類別每股面值1.00美元普通股。於註冊成立日期，CZK Holding按面值向陳先生配發及發行一股入賬列作繳足的普通股，相當於CZK Holding僅有的已發行股份。

於2021年11月24日，Ruigao Holding於英屬處女群島註冊成立為股份有限公司。自註冊成立日期以來，Ruigao Holding獲授權最多發行不超過50,000股單一類別每股面值1.00美元普通股。於註冊成立日期，Ruigao Holding按面值向趙勇先生配發及發行一股入賬列作繳足的普通股，相當於Ruigao Holding僅有的已發行股份。

於2021年11月24日，Passion Wealth於英屬處女群島註冊成立為股份有限公司。自註冊成立日期以來，Passion Wealth獲授權最多發行不超過50,000股單一類別每股面值1.00美元普通股。於註冊成立日期，Passion Wealth按面值向賀罡先生配發及發行一股入賬列作繳足的普通股，相當於Passion Wealth僅有的已發行股份。

2. 註冊成立本公司

於2021年10月22日，本公司於開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，初始法定股本為380,000港元，分為38,000,000股每股面值0.01港元的普通股。於註冊成立日期，一股入賬列為繳足的股份配發及發行予身為獨立第三方的初始認購人，初始認購人按面值向Jin Chun轉讓上述一股股份。同日，7股及2股入賬列作繳足的股份分別按面值配發及發行予Jin Chun及CZK Holding。有關配發及發行股份後，Jin Chun及CZK Holding分別擁有8股及2股股份，佔本公司已發行股本80%及20%。

3. 註冊成立Seacon Ships Group (BVI)及Seacon Marine (BVI)

於2021年10月27日，Seacon Ships Group (BVI)於英屬處女群島註冊成立為股份有限公司。自註冊成立日期以來，Seacon Ships Group (BVI)獲授權最多發行不超過50,000股單一類別每股面值1.00美元股份。於註冊成立日期，Seacon Ships Group (BVI)按面值向本公司配發及發行一股入賬列作繳足的普通股，相當於Seacon Ships Group (BVI)僅有的已發行股份。因此，Seacon Ships Group (BVI)已成為本公司的直接全資附屬公司。

歷史、重組及公司架構

於2021年10月27日，Seacon Marine (BVI)於英屬處女群島註冊成立為股份有限公司。自註冊成立日期以來，Seacon Marine (BVI)獲授權最多發行不超過50,000股單一類別每股面值1.00美元股份。於註冊成立日期，Seacon Marine (BVI)按面值向本公司配發及發行一股入賬列作繳足的普通股，相當於Seacon Marine (BVI)僅有的已發行股份。因此，Seacon Marine (BVI)已成為本公司的直接全資附屬公司。

4. 註冊成立Seacon Ships Group (HK)

於2021年11月8日，Seacon Ships Group (HK)於香港註冊成立為有限公司。於註冊成立日期，Seacon Ships Group (HK)向Seacon Ships Group (BVI)配發及發行10,000股股份，相當於Seacon Ships Group (HK)的全部已發行股本。因此，Seacon Ships Group (HK)已成為Seacon Ships Group (BVI)的直接全資附屬公司及本公司的間接全資附屬公司。

5. 向Seacon Ships Group (HK)轉讓Seacon Ships Management (SG)、Seacon Marine Technical、Seacon Tankers、香港洲際船舶管理及香港萬通船舶管理

於2021年11月23日，Seacon Ships Management Group向Seacon Ships Group (HK)轉讓其於Seacon Ships Management (SG)的50,000股股份(相當於Seacon Ships Management (SG)的全部已發行股本)。作為轉讓的代價，Seacon Ships Group (HK)於2021年11月25日按Seacon Ships Management Group的指示向Seacon Ships Group (BVI)配發及發行一股入賬列作繳足的股份。

於2021年11月23日，Seacon Ships Management Group向Seacon Ships Group (HK)轉讓其於Seacon Marine Technical的100,000股股份(相當於Seacon Marine Technical的全部已發行股本)。作為轉讓的代價，Seacon Ships Group (HK)於2021年11月25日按Seacon Ships Management Group的指示向Seacon Ships Group (BVI)配發及發行一股入賬列作繳足的股份。

於2021年11月23日，Seacon Ships Management Group向Seacon Ships Group (HK)轉讓其於Seacon Tankers的10,000股股份(相當於Seacon Tankers的全部已發行股本)。作為轉讓的代價，Seacon Ships Group (HK)於2021年11月25日按Seacon Ships Management Group的指示向Seacon Ships Group (BVI)配發及發行一股入賬列作繳足的股份。

於2021年11月24日，Seacon Ships Management Group向Seacon Ships Group (HK)轉讓其於香港洲際船舶管理的10,000股股份(相當於香港洲際船舶管理的全部已發行股本)。作為轉讓的代價，Seacon Ships Group (HK)於2021年11月25日按Seacon Ships Management Group的指示向Seacon Ships Group (BVI)配發及發行一股入賬列作繳足的股份。

歷史、重組及公司架構

於2021年11月24日，Seacon Ships Management Group向Seacon Ships Group (HK)轉讓其於香港萬通船舶管理的10,000股股份(即香港萬通船舶管理的全部已發行股本)。作為轉讓的代價，Seacon Ships Group (HK)按照Seacon Ships Management Group的指示於2021年11月25日向Seacon Ships Group (BVI)配發及發行一股入賬列作繳足的股份。

因此，Seacon Ships Management (SG)、Seacon Marine Technical、Seacon Tankers、香港洲際船舶管及香港萬通船舶管理已成為Seacon Ships Group (HK)的直接全資附屬公司及本公司的間接全資附屬公司。

6. 向Seacon Marine (BVI)轉讓Seacon Marine (SG)

於2021年11月23日，Junyue Holding及Akai Holding向Seacon Marine (BVI)轉讓彼等各自於Seacon Marine (SG)的80,000股及20,000股股份(分別佔Seacon Marine (SG)已發行股本的80%及20%)。作為轉讓的代價，Seacon Marine (BVI)於2021年12月3日分別按Junyue Holding及Akai Holding的指示向本公司配發及發行八股及兩股入賬列作繳足的普通股。

因此，Seacon Marine (SG)已成為Seacon Marine (BVI)的直接全資附屬公司及本公司的間接全資附屬公司。

7. 配發及發行以及轉讓股份

於2021年11月25日，7,992股及1,998股入賬列作繳足的股份分別按面值進一步配發及發行予Jin Chun及CZK Holding。於上述配發及發行股份後，Jin Chun及CZK Holding分別擁有8,000股及2,000股股份，分別佔本公司已發行股本的80%及20%。

於2021年11月30日，Jin Chun分別按面值向Ruigao Holding及Passion Wealth轉讓200股及100股股份以換取現金。因此，Jin Chun、CZK Holding、Ruigao Holding及Passion Wealth分別擁有7,700股、2,000股、200股及100股股份，分別佔本公司已發行股本的77%、20%、2%及1%。

8. 向洲際船務集團轉讓Seacon Star Marine Consultant

於2021年11月29日，由於Seacon Star Marine Consultant的業務與本集團的核心業務無關聯，香港洲際船舶管理以1.00新加坡元向洲際船務集團轉讓其於Seacon Star Marine Consultant的51,000股股份(相當於Seacon Star Marine Consultant已發行股本的51%)。代價乃按Seacon Star Marine Consultant於關鍵時的負資產淨值釐定並已於2021年11月26日結算。因此，香港洲際船舶管理不再擁有Seacon Star Marine Consultant的任何股權。

歷史、重組及公司架構

9. 施藝先生投資於青島洲際之星

根據[編纂]投資協議，施藝先生向陳先生收購青島洲際之星的3%股權，現金代價為人民幣108,000元，已於2021年12月6日支付。於[編纂]投資完成後，青島洲際之星轉為外商投資企業，並由郭先生、陳先生及施藝先生分別擁有80%、17%及3%股權。有關詳情請參閱本節「[編纂]投資」。

10. 向Seacon Marine (SG)轉讓日本洲際海運

於2021年12月6日，洲際船務集團(作為賣方)與Seacon Marine (SG)(作為買方)訂立買賣協議，據此，洲際船務集團向Seacon Marine (SG)轉讓其於日本洲際海運的1,200股股份(相當於日本洲際海運的全部法定股本)。作為轉讓的代價，Seacon Marine (SG)於2021年12月9日按洲際船務集團的指示向Seacon Marine (BVI)配發及發行一股股份。

因此，日本洲際海運已成為Seacon Marine (SG)的直接全資附屬公司及本公司的間接全資附屬公司。

11. 成立J&Y信託及CZK信託

於2021年12月6日，郭先生(作為委託人及保護人)與Tricor Equity Trustee(作為受託人)就繼承計劃目的設立J&Y信託(作為全權信託)。J&Y信託的受益人是郭先生及其家庭成員。

於2021年12月6日，陳先生(作為委託人及保護人)與Tricor Equity Trustee(作為受託人)就繼承計劃目的設立CZK信託(作為全權信託)。CZK信託的受益人是陳先生及其家庭成員。

於2021年12月15日，Jin Qiu於英屬處女群島註冊成立為股份有限公司。自註冊成立日期以來，Jin Qiu獲授權發行最多50,000股單一類別每股面值1.00美元普通股。於註冊成立日期，Jin Qiu向Shining Friends配發及發行一股入賬列作繳足的普通股，相當於Jin Qiu僅有的已發行股份。

於2021年12月15日，Kaimei Holding於英屬處女群島註冊成立為股份有限公司。自註冊成立日期以來，Kaimei Holding獲授權發行最多50,000股單一類別每股面值1.00美元普通股。於註冊成立日期，Kaimei Holding向Oceanic Flame配發及發行一股入賬列作繳足的普通股，相當於Kaimei Holding僅有的已發行股份。

歷史、重組及公司架構

於2021年12月20日，Jin Chun向Jin Qiu按面值轉讓6,600股股份以換取現金。因此，根據J&Y信託，郭先生透過Shining Friends及Jin Qiu間接持有本公司66%的股權。於2021年12月20日，CZK Holding向Kaimei Holding 按面值轉讓1,900股股份以換取現金。因此，根據CZK信託，陳先生透過Oceanic Flame及Kaimei Holding間接持有本公司19%股權。

12. 設立股份獎勵信託

於2021年12月8日，Jovial Alliance於英屬處女群島註冊成立為股份有限公司。自註冊成立日期以來，Jovial Alliance獲授權發行最多50,000股單一類別每股面值1.00美元普通股。於註冊成立日期，Jovial Alliance向Tricor Trust (Hong Kong)配發及發行100股入賬列作繳足的普通股，相當於Jovial Alliance的全部已發行股份。

於2022年2月22日，本公司(作為委託人)與Tricor Trust (Hong Kong)(作為受託人)就根據股份獎勵計劃激勵及獎勵獲選承授人設立股份獎勵信託(作為全權信託)。股份獎勵信託的受益人為股份獎勵計劃下的獲選承授人。

根據日期為2022年2月22日的饋贈契據，於同日，Jin Chun向Jovial Alliance以零代價轉讓800股股份。因此，根據股份獎勵信託，Tricor Trust (Hong Kong)(作為受託人及透過Jovial Alliance)間接持有本公司8%股權。

13. 向Seacon Shipping轉讓香港新一海的35%權益

於2021年12月14日，洲際船務集團向Seacon Shipping轉讓香港新一海的3,500股股份(佔香港新一海已發行股本的35%)。作為轉讓的代價，Seacon Shipping於2021年12月29日按洲際船務集團的指示向Seacon Marine (SG)配發及發行一股股份。

因此，本公司間接擁有香港新一海35%的股權。

14. 向Seacon Shipping轉讓海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的49.5%權益

於2021年12月14日，香港增洲向Seacon Shipping轉讓海洲六號的39,600股股份(佔海洲六號已發行股本的49.5%)。作為轉讓的代價，Seacon Shipping於2021年12月29日按香港增洲的指示向Seacon Marine (SG)配發及發行一股股份。

歷史、重組及公司架構

於2021年12月14日，香港增洲向Seacon Shipping轉讓海洲七號的39,600股股份（佔海洲七號已發行股本的49.5%）。作為轉讓的代價，Seacon Shipping於2021年12月29日按香港增洲的指示向Seacon Marine (SG)配發及發行一股股份。

於2021年12月14日，香港增洲向Seacon Shipping轉讓海洲八號的39,600股股份（佔海洲八號已發行股本的49.5%）。作為轉讓的代價，Seacon Shipping於2021年12月29日按香港增洲的指示向Seacon Marine (SG)配發及發行一股股份。

於2021年12月14日，香港增洲向Seacon Shipping轉讓海洲九號的39,600股股份（佔海洲九號已發行股本的49.5%）。作為轉讓的代價，Seacon Shipping於2021年12月29日按香港增洲的指示向Seacon Marine (SG)配發及發行一股股份。

因此，本公司分別間接擁有海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號49.5%、49.5%、49.5%及49.5%的股權。

15. 成立上海洲際之星

於2021年12月21日，上海洲際之星於中國成立為外商獨資企業，初步註冊資本為2,000,000美元。自成立之日起，上海洲際之星由Seacon Ships Management (SG)全資擁有。

因此，上海洲際之星成為Seacon Ships Management (SG)的直接全資附屬公司及本公司的間接全資附屬公司。

16. 向Seacon Ships Group (HK)轉讓Seacon Ships Management (Ningbo)

於2021年12月23日，Seacon Ships Management Group向Seacon Ships Group (HK)轉讓其於Seacon Ships Management (Ningbo)的50,000股股份（相當於Seacon Ships Management (Ningbo)的全部已發行股本）。作為轉讓的代價，Seacon Ships Group (HK)於2021年12月23日按Seacon Ships Management Group的指示向Seacon Ships Group (BVI)配發及發行一股入賬列作繳足的股份。

因此，Seacon Ships Management (Ningbo)已成為Seacon Ships Group(HK)的直接全資附屬公司以及本公司的間接全資附屬公司。

歷史、重組及公司架構

17. 化學品船的租船人變更

自2020年9月24日至2022年1月6日，Star Wealth租賃一艘化學品船。於2022年1月6日，上述化學品船的租船人變更為Jasper Shipping。此後，Star Wealth並無任何業務運營，並隨後於2022年1月6日解散。

18. 向上海洲際之星轉讓青島洲際之星

於2022年1月11日，郭先生（作為賣方）與上海洲際之星（作為買方）簽訂買賣協議，據此郭先生將其持有的青島洲際之星的80%股權轉讓予上海洲際之星，現金代價為人民幣4.6百萬元，並已於2022年2月28日悉數結付。代價乃基於獨立第三方估值師於2022年1月評估的青島洲際之星的資產淨值釐定。

於2022年1月11日，陳先生（作為賣方）與上海洲際之星（作為買方）簽訂買賣協議，據此陳先生將其持有的青島洲際之星的17%股權轉讓予上海洲際之星，現金代價為人民幣977,500元，並已於2022年2月25日悉數結付。代價乃基於獨立第三方估值師於2022年1月評估的青島洲際之星的資產淨值釐定。

因此，青島洲際之星由上海洲際之星及施藝先生分別擁有97%及3%，及為本公司的間接非全資附屬公司。

19. 終止股份獎勵信託

於2023年1月20日，根據我們董事的書面決議案，股份獎勵計劃獲註銷。於2023年1月31日，Tricor Trust (Hong Kong)按面值向郭先生轉讓於Jovial Alliance的100股普通股以換取現金。股份獎勵信託並無信託資產，股份獎勵信託已根據日期為2023年2月3日的終止契據終止。

自2022年2月22日成立至於2023年2月3日終止期間，並未選定承授人，亦未有股份根據股份獎勵信託授出。

歷史、重組及公司架構

20. 本公司法定股本增加

於2023年3月2日，透過增設662,000,000股每股面值0.01港元的新股份(每股股份在所有方面與已發行股份享有同等地位)，本公司的法定股本由380,000港元(分為38,000,000股每股面值0.01港元的股份)增加至7,000,000港元(分為700,000,000股每股面值0.01港元的股份)。

經董事確認，於重組中進行的各項股份轉讓及出售均已妥善、依法完成及結算，並已就重組取得相關監管部門的批准。

國家外匯管理局37號文

根據國家外匯管理局頒佈並於2014年7月4日生效的國家外匯管理局37號文：(i)境內居民以資產或權益向境內居民以投融資為目的而直接設立或間接控制的境外特殊目的公司(「境外特殊目的公司」)出資前，須向國家外匯管理局地方分支機構辦理登記；及(ii)首次登記後，若境外特殊目的公司出現任何重大變更，包括(其中包括)境外特殊目的公司的境內居民股東、境外特殊目的公司的名稱、經營期限出現變更，或境外特殊目的公司出現任何增資、減資、股權轉讓或置換以及合併或分立，境內居民亦須向國家外匯管理局地方分支機構辦理登記。根據國家外匯管理局37號文，未能遵守該等登記程序可能會導致處罰。

根據國家外匯管理局頒佈並於2015年6月1日生效的國家外匯管理局13號文，受理國家外匯管理局登記的權力由國家外匯管理局地方分支機構下放到境內實體資產或權益所在地的當地銀行。

據中國法律顧問所告知，身為境內居民的郭先生及陳先生已根據國家外匯管理局37號文的規定於2021年11月11日完成境外投資的外匯登記。

據我們的中國法律顧問告知，中國居民趙勇先生及賀罡先生已於2021年12月30日按照國家外匯管理局第37號文完成境外投資外匯登記。

歷史、重組及公司架構

併購規定

根據商務部、國務院國有資產監督管理委員會、中國證監會、國家稅務總局、國家工商管理總局及國家外匯管理局在內的中國六個部委於2006年8月8日頒佈，並於2006年9月8日生效，其後於2009年6月22日修訂並生效的併購規定，外國投資者須在以下情況下遵守併購規定，(i)彼等購買境內公司股權或認購境內公司增資，使該境內公司變更設立為外商投資企業；(ii)彼等在中國設立外商投資企業，購買境內公司資產且運營該資產；或(iii)彼等訂立協議購買境內非外商投資企業資產，並以該資產投資設立外商投資企業運營該資產。併購規定亦要求(其中包括)，中國公司或中國公民設立或控制的境外公司擬收購與中國公民有關聯的任何其他中國境內公司的股權或資產，有關收購必須提交商務部批准。

於2021年10月6日，外國投資者施藝先生向陳先生收購青島洲際之星3%的股權(「**第一收購事項**」)。第一收購事項須遵守併購規定，而青島洲際之星已根據併購規定取得標誌著其外商投資企業地位的新營業執照。

於2022年1月11日，作為重組的一部分，郭先生及陳先生分別將青島洲際之星的80%及17%的股權轉讓予上海洲際之星，上海洲際之星合計收購青島洲際之星97%的股權(「**第二收購事項**」)。根據商務部於2008年12月18日頒佈的《外商投資准入管理指引手冊》，併購規定不適用於現有外商投資企業的股權轉讓。由於青島海洲際之星於第二收購事項之日起為外商投資企業，併購規定不適用於第二收購事項且第二收購事項無需經商務部或中國證監會批准。

不將若干公司納入本集團的理由

根據重組，郭先生及陳先生控制之若干公司並無注入本集團。有關並未將該等公司納入作為本集團一部分的理由，請參閱「與控股股東的關係 — 由控股股東擁有但並未納入本集團的公司」及「與控股股東的關係 — 由執行董事擁有但並未納入本集團的公司」。

The diagram illustrates the corporate structure of Seacore Marine Group, showing ownership percentages between various entities. The entities are organized into a hierarchical structure, with ownership percentages indicated by arrows and text labels.

Key Entities and Ownership:

- Seacore Marine Group (BVI)** (英屬處女群島)
 - 100% **Seacore Marine (BVI)** (英屬處女群島)
 - 100% **Seacore Marine (SG)** (新加坡)
 - 100% **Seacore Marine (Japan)** (日本)
 - 100% **Seacore Marine (Singapore)** (新加坡)
 - 100% **Seacore Marine (China)** (香港)
 - 100% **Seacore Marine (USA)** (美國)
 - 100% **Seacore Marine (UK)** (英國)
 - 100% **Seacore Marine (Australia)** (澳洲)
 - 100% **Seacore Marine (Canada)** (加拿大)
 - 100% **Seacore Marine (Brazil)** (巴西)
 - 100% **Seacore Marine (India)** (印度)
 - 100% **Seacore Marine (South Africa)** (南非)
 - 100% **Seacore Marine (Russia)** (俄羅斯)
 - 100% **Seacore Marine (Mexico)** (墨西哥)
 - 100% **Seacore Marine (Argentina)** (阿根廷)
 - 100% **Seacore Marine (Chile)** (智利)
 - 100% **Seacore Marine (Colombia)** (哥倫比亞)
 - 100% **Seacore Marine (Venezuela)** (委內瑞拉)
 - 100% **Seacore Marine (Ecuador)** (厄瓜多爾)
 - 100% **Seacore Marine (Peru)** (秘魯)
 - 100% **Seacore Marine (Bolivia)** (玻利維亞)
 - 100% **Seacore Marine (Paraguay)** (巴拉圭)
 - 100% **Seacore Marine (Uruguay)** (烏拉圭)
- Seacore Marine Group (HK)** (香港)
 - 100% **Seacore Marine (BVI)** (英屬處女群島)
 - 100% **Seacore Marine (SG)** (新加坡)
 - 100% **Seacore Marine (Japan)** (日本)
 - 100% **Seacore Marine (Singapore)** (新加坡)
 - 100% **Seacore Marine (China)** (香港)
 - 100% **Seacore Marine (USA)** (美國)
 - 100% **Seacore Marine (UK)** (英國)
 - 100% **Seacore Marine (Australia)** (澳洲)
 - 100% **Seacore Marine (Canada)** (加拿大)
 - 100% **Seacore Marine (Brazil)** (巴西)
 - 100% **Seacore Marine (India)** (印度)
 - 100% **Seacore Marine (South Africa)** (南非)
 - 100% **Seacore Marine (Russia)** (俄羅斯)
 - 100% **Seacore Marine (Mexico)** (墨西哥)
 - 100% **Seacore Marine (Argentina)** (阿根廷)
 - 100% **Seacore Marine (Chile)** (智利)
 - 100% **Seacore Marine (Colombia)** (哥倫比亞)
 - 100% **Seacore Marine (Venezuela)** (委內瑞拉)
 - 100% **Seacore Marine (Ecuador)** (厄瓜多爾)
 - 100% **Seacore Marine (Peru)** (秘魯)
 - 100% **Seacore Marine (Bolivia)** (玻利維亞)
 - 100% **Seacore Marine (Paraguay)** (巴拉圭)
 - 100% **Seacore Marine (Uruguay)** (烏拉圭)
- Seacore Marine (BVI)** (英屬處女群島)
 - 100% **Seacore Marine (SG)** (新加坡)
 - 100% **Seacore Marine (Japan)** (日本)
 - 100% **Seacore Marine (Singapore)** (新加坡)
 - 100% **Seacore Marine (China)** (香港)
 - 100% **Seacore Marine (USA)** (美國)
 - 100% **Seacore Marine (UK)** (英國)
 - 100% **Seacore Marine (Australia)** (澳洲)
 - 100% **Seacore Marine (Canada)** (加拿大)
 - 100% **Seacore Marine (Brazil)** (巴西)
 - 100% **Seacore Marine (India)** (印度)
 - 100% **Seacore Marine (South Africa)** (南非)
 - 100% **Seacore Marine (Russia)** (俄羅斯)
 - 100% **Seacore Marine (Mexico)** (墨西哥)
 - 100% **Seacore Marine (Argentina)** (阿根廷)
 - 100% **Seacore Marine (Chile)** (智利)
 - 100% **Seacore Marine (Colombia)** (哥倫比亞)
 - 100% **Seacore Marine (Venezuela)** (委內瑞拉)
 - 100% **Seacore Marine (Ecuador)** (厄瓜多爾)
 - 100% **Seacore Marine (Peru)** (秘魯)
 - 100% **Seacore Marine (Bolivia)** (玻利維亞)
 - 100% **Seacore Marine (Paraguay)** (巴拉圭)
 - 100% **Seacore Marine (Uruguay)** (烏拉圭)
- Seacore Marine (SG)** (新加坡)
 - 100% **Seacore Marine (Japan)** (日本)
 - 100% **Seacore Marine (Singapore)** (新加坡)
 - 100% **Seacore Marine (China)** (香港)
 - 100% **Seacore Marine (USA)** (美國)
 - 100% **Seacore Marine (UK)** (英國)
 - 100% **Seacore Marine (Australia)** (澳洲)
 - 100% **Seacore Marine (Canada)** (加拿大)
 - 100% **Seacore Marine (Brazil)** (巴西)
 - 100% **Seacore Marine (India)** (印度)
 - 100% **Seacore Marine (South Africa)** (南非)
 - 100% **Seacore Marine (Russia)** (俄羅斯)
 - 100% **Seacore Marine (Mexico)** (墨西哥)
 - 100% **Seacore Marine (Argentina)** (阿根廷)
 - 100% **Seacore Marine (Chile)** (智利)
 - 100% **Seacore Marine (Colombia)** (哥倫比亞)
 - 100% **Seacore Marine (Venezuela)** (委內瑞拉)
 - 100% **Seacore Marine (Ecuador)** (厄瓜多爾)
 - 100% **Seacore Marine (Peru)** (秘魯)
 - 100% **Seacore Marine (Bolivia)** (玻利維亞)
 - 100% **Seacore Marine (Paraguay)** (巴拉圭)
 - 100% **Seacore Marine (Uruguay)** (烏拉圭)
- Seacore Marine (Japan)** (日本)
 - 100% **Seacore Marine (Singapore)** (新加坡)
 - 100% **Seacore Marine (China)** (香港)
 - 100% **Seacore Marine (USA)** (美國)
 - 100% **Seacore Marine (UK)** (英國)
 - 100% **Seacore Marine (Australia)** (澳洲)
 - 100% **Seacore Marine (Canada)** (加拿大)
 - 100% **Seacore Marine (Brazil)** (巴西)
 - 100% **Seacore Marine (India)** (印度)
 - 100% **Seacore Marine (South Africa)** (南非)
 - 100% **Seacore Marine (Russia)** (俄羅斯)
 - 100% **Seacore Marine (Mexico)** (墨西哥)
 - 100% **Seacore Marine (Argentina)** (阿根廷)
 - 100% **Seacore Marine (Chile)** (智利)
 - 100% **Seacore Marine (Colombia)** (哥倫比亞)
 - 100% **Seacore Marine (Venezuela)** (委內瑞拉)
 - 100% **Seacore Marine (Ecuador)** (厄瓜多爾)
 - 100% **Seacore Marine (Peru)** (秘魯)
 - 100% **Seacore Marine (Bolivia)** (玻利維亞)
 - 100% **Seacore Marine (Paraguay)** (巴拉圭)
 - 100% **Seacore Marine (Uruguay)** (烏拉圭)
- Seacore Marine (Singapore)** (新加坡)
 - 100% **Seacore Marine (China)** (香港)
 - 100% **Seacore Marine (USA)** (美國)
 - 100% **Seacore Marine (UK)** (英國)
 - 100% **Seacore Marine (Australia)** (澳洲)
 - 100% **Seacore Marine (Canada)** (加拿大)
 - 100% **Seacore Marine (Brazil)** (巴西)
 - 100% **Seacore Marine (India)** (印度)
 - 100% **Seacore Marine (South Africa)** (南非)
 - 100% **Seacore Marine (Russia)** (俄羅斯)
 - 100% **Seacore Marine (Mexico)** (墨西哥)
 - 100% **Seacore Marine (Argentina)** (阿根廷)
 - 100% **Seacore Marine (Chile)** (智利)
 - 100% **Seacore Marine (Colombia)** (哥倫比亞)
 - 100% **Seacore Marine (Venezuela)** (委內瑞拉)
 - 100% **Seacore Marine (Ecuador)** (厄瓜多爾)
 - 100% **Seacore Marine (Peru)** (秘魯)
 - 100% **Seacore Marine (Bolivia)** (玻利維亞)
 - 100% **Seacore Marine (Paraguay)** (巴拉圭)
 - 100% **Seacore Marine (Uruguay)** (烏拉圭)
- Seacore Marine (China)** (香港)
 - 100% **Seacore Marine (USA)** (美國)
 - 100% **Seacore Marine (UK)** (英國)
 - 100% **Seacore Marine (Australia)** (澳洲)
 - 100% **Seacore Marine (Canada)** (加拿大)
 - 100% **Seacore Marine (Brazil)** (巴西)
 - 100% **Seacore Marine (India)** (印度)
 - 100% **Seacore Marine (South Africa)** (南非)
 - 100% **Seacore Marine (Russia)** (俄羅斯)
 - 100% **Seacore Marine (Mexico)** (墨西哥)
 - 100% **Seacore Marine (Argentina)** (阿根廷)
 - 100% **Seacore Marine (Chile)** (智利

歷史、重組及公司架構

附註：

- (1) J&Y信託為郭先生(作為委託人及保護人)與Tricor Equity Trustee(作為受託人)以郭先生及其家庭成員為受益人創立的全權信託。Shining Friends由Tricor Equity Trustee全資擁有。有關詳情，參閱本節「重組 — 11.成立J&Y信託及CZK信託」。
- (2) CZK信託為陳先生(作為委託人及保護人)與Tricor Equity Trustee(作為受託人)以陳先生及其家庭成員為受益人創立的全權信託。Oceanic Flame由Tricor Equity Trustee全資擁有。有關詳情，參閱本節「重組 — 11.成立J&Y信託及CZK信託」。
- (3) 於2022年2月22日，本公司(作為委託人)與Tricor Trust (Hong Kong)(作為受託人)成立股份獎勵信託，以激勵及獎勵股份獎勵計劃下的選定承授人。根據日期為2022年2月22日的饋贈契據，於同日，Jin Chun向Jovial Alliance(作為受託人)以零代價轉讓800股股份。因此，根據股份獎勵信託，Tricor Trust (Hong Kong)(作為受託人及透過Jovial Alliance)間接持有本公司8%股權。於2023年1月20日，根據我們董事的書面決議案，股份獎勵計劃獲註銷。於2023年1月31日，Tricor Trust (Hong Kong)按面值向郭先生轉讓於Jovial Alliance的100股普通股以換取現金。股份獎勵信託並無信託資產，股份獎勵信託已於2023年2月3日終止。有關詳情見本節「重組 — 12.設立股份獎勵信託」及「重組 — 19.終止股份獎勵信託」。
- (4) 趙勇先生持有Ruigao Holding全部股權。
- (5) 賀罡先生持有Passion Wealth全部股權。
- (6) 香港洲際船舶管理已設立香港洲際船舶管理青島代表處作為其在中國青島的代表處。
- (7) 香港萬通船舶管理於2021年11月1日在香港註冊成立。
- (8) Seacon Ships Europe於2022年4月19日在馬紹爾群島註冊成立。獨立第三方China Maritime General Services Co., Limited持有Seacon Ships Europe的49%股權。經郭先生確認，China Maritime General Services Co., Limited由吳先生的親屬全資擁有。
- (9) Seacon Ships Management (Fuzhou)於2022年9月14日在香港註冊成立。
- (10) 獨立第三方Ocean Wealth Enterprise Pte. Ltd.持有MSM Ship的50%股權。
- (11) 施藝先生為我們的[編纂]投資者。
- (12) 青島洲際之星已在中國上海設立分辦事處青島洲際之星(上海)。
- (13) 福建洲際之星已於2021年11月3日在中國成立。
- (14) 浙江洲際之星已在中國青島設立分辦事處浙江洲際之星(青島)。
- (15) Wealthy & Glory Marine Pte. Ltd.持有Seacon Enterprise 40%的股權。Wealthy & Glory Marine Pte. Ltd.由Seacon Enterprise董事王光福先生全資擁有。於2017年1月加入本集團前，王光福先生已於海運業工作逾14年。經郭先生與王光福先生確認，王光福先生於2016年或前後的一次商務會議上結識本集團。由於本集團當時正計劃將我們的服務範圍擴展至航運服務，郭先生及陳先生認為王光福先生的市場專業知識及商務網絡對我們迫切發展及壯大我們的航運業務大有裨益。
- (16) 洲際海運(青島)已於2021年12月29日在香港註冊成立。
- (17) Golden Lotus於2021年11月24日在馬紹爾群島註冊成立。

歷史、重組及公司架構

- (18) Golden Violet於2021年11月3日在馬紹爾群島註冊成立。
- (19) 獨立第三方香港舟山一海海運有限公司持有香港新一海65%的股權。
- (20) 獨立第三方香港舟山一海海運有限公司持有海洲六號50.5%的股權。
- (21) 獨立第三方香港舟山一海海運有限公司持有海洲七號50.5%的股權。
- (22) 獨立第三方香港舟山一海海運有限公司持有海洲八號50.5%的股權。
- (23) 獨立第三方香港舟山一海海運有限公司持有海洲九號50.5%的股權。
- (24) Seacon Hamburg於2022年8月10日在利比亞註冊成立。
- (25) Seacon Nola於2022年8月10日在利比亞註冊成立。
- (26) Seacon Santos於2022年8月10日在利比亞註冊成立。
- (27) Seacon Tokyo於2022年8月10日在利比亞註冊成立。
- (28) Seacon Vancouver於2022年8月10日在利比亞註冊成立。
- (29) 青島洲際星航運於2022年5月10日在中國成立。

歷史、重組及公司架構

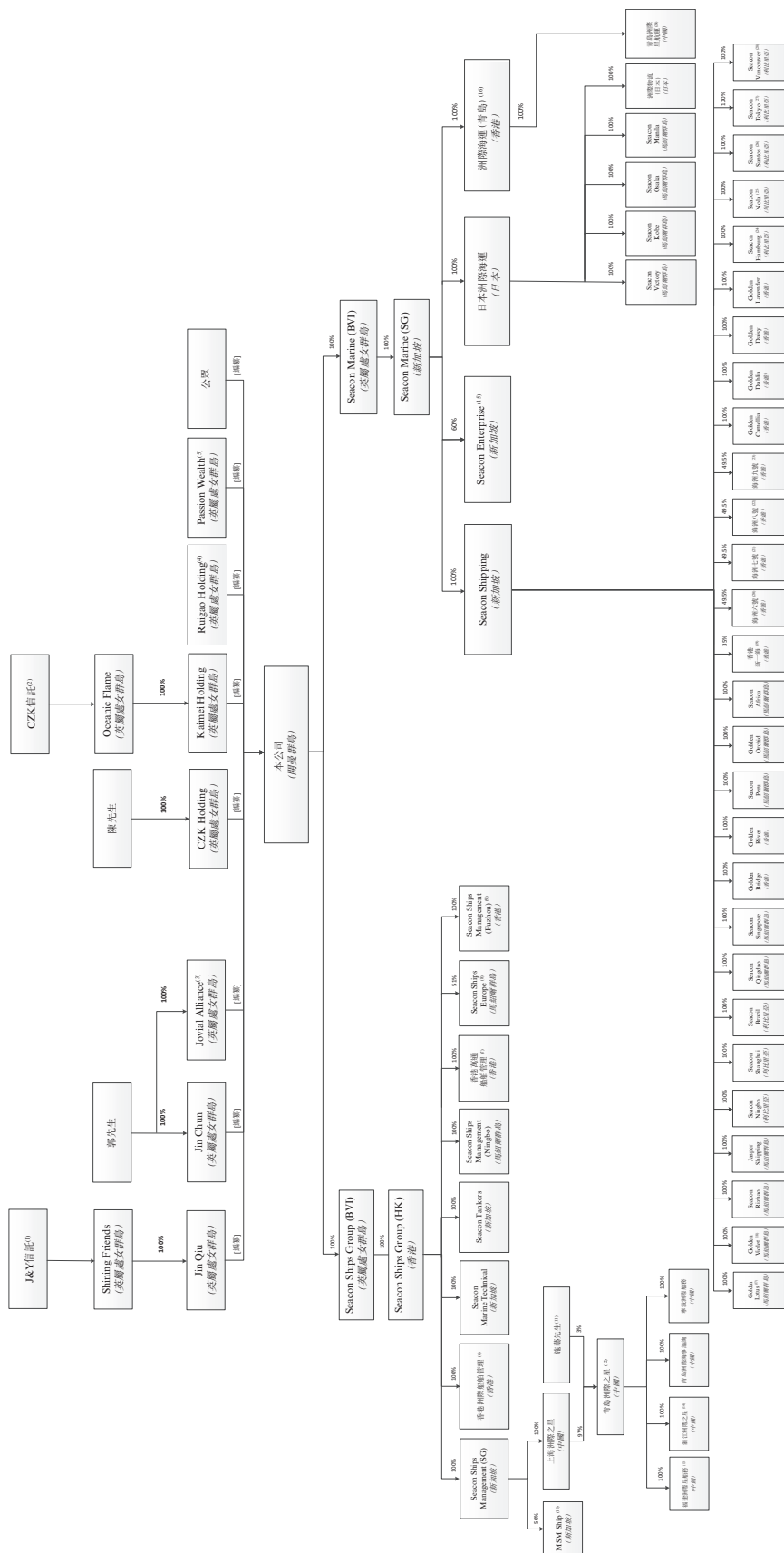
[編纂]及[編纂]

待「[編纂]的架構及條件」所述條件達成後，本公司將根據[編纂]配發及發行[編纂]供[編纂]認購，佔本公司[編纂]後已發行股本總額不少於[編纂]％。

待「[編纂]的架構及條件」所述條件達成及本公司股份溢價賬具備充裕結餘，或因根據[編纂]配發及發行[編纂]而獲得進賬後，本公司的股份溢價賬進賬款項約[編纂]港元（或任何一名董事可能釐定的任何其他金額）將透過動用該筆款項按面值全數繳足合共[編纂]股股份（或任何一名董事可能釐定的任何其他股份數目）予以資本化，以按彼等各自於本公司的持股比例配發及發行予2023年3月2日營業時間結束時的股東Jin Chun（[編纂]股股份）、CZK Holding（[編纂]股股份）、Jin Qiu（[編纂]股股份）、Kaimei Holding（[編纂]股股份）、Jovial Alliance（[編纂]股股份）、Ruigao Holding（[編纂]股股份）及Passion Wealth（[編纂]股股份）。因此，Jin Chun、CZK Holding、Jin Qiu、Kaimei Holding、Jovial Alliance、Ruigao Holding及Passion Wealth將分別持有本公司[編纂]股、[編纂]股、[編纂]股、[編纂]股、[編纂]股、[編纂]股及[編纂]股股份，分別佔本公司[編纂]後已發行股本總額的[編纂]％、[編纂]％、[編纂]％、[編纂]％、[編纂]％、[編纂]％及[編纂]％。

歷史、重組及公司架構

下圖載列於緊隨[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]不獲行使且不計及根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使後將予配發及發行的任何股份)的公司及股權架構：



請參閱本文件第187至188頁的附註(1)至(29)。

業 務

概覽

我們為一家總部位於中國的綜合航運服務提供商。我們致力於為客戶提供海運業價值鏈上全面的一站式航運解決方案。我們成功地提供船舶管理及航運服務。根據弗若斯特沙利文報告，按2021年管理的第三方擁有的船舶數量計，我們佔全球總市場份額的約1.3%。憑藉(i)我們整個控制船隊約1.26百萬dwt及(ii)控制乾散貨船隊約1.15百萬dwt的綜合運力，我們於2021年佔全球所有乾散貨航運公司總市場份額的約0.1%。於2022年9月30日，我們控制的船隊及我們控制的乾散貨船隊的總運力分別為約1.0百萬dwt及0.9百萬dwt。

我們的歷史可追溯至2012年，即我們開始向客戶提供船舶管理服務之時。歷經多年發展，我們已將自身打造成領先的船舶管理服務提供商，在向航運業主要利益相關者（如船東、船舶運營商及金融機構）提供全面優質船舶管理解決方案方面擁有良好的往績記錄。截至2021年12月31日止年度，我們合共管理203艘船舶，其中176艘為第三方擁有的船舶，截至2022年9月30日止九個月，我們管理206艘船舶，其中179艘為第三方擁有的船舶。我們管理的船舶類型及尺寸不同，於新加坡、香港、中國、巴拿馬、馬紹爾群島及利比里亞等全球主要航運樞紐船旗國登記。

我們致力於提供一流的客戶服務體驗。為表彰我們的優質服務，我們於2018年榮獲中國鄭和航海風雲榜組委會授予「最受歡迎的船舶管理公司」、於2021年獲2021國際船舶管理（上海）高峰論壇組委會頒發「2021船舶管理和船員服務卓越獎」及於2022年獲中國鄭和航海風雲榜組委員會授予「2021年最佳航運公司」。我們亦自2017年起一直持有GB/T19001-2016/ISO9001:2015質量管理體系認證。秉承我們為客戶提供一流且全面服務的承諾，我們已於2019年進一步拓寬船舶管理服務的產品範圍，提供造船監理服務。自我們的造船監理服務開始及直至2022年9月30日，我們已為100多個各類船舶造船項目提供造船監理服務，包括散貨船、集裝箱船、多用途船、油輪、化學品船及海洋工程船。

業 務

憑藉我們船舶管理能力的堅實基礎，我們已於2017年將服務範圍拓寬至航運服務。我們通過由我們的控制船舶及租入船舶組成的船隊提供航運服務。我們通過控制船舶的船隊及租入船舶提供航運服務。我們控制船舶的船隊主要包括我們自營或與業務夥伴聯營，或我們通過光船租賃或融資租賃安排長期租賃的乾散貨船。我們所控制的船隊亦包括油輪及化學品船。另一方面，我們的租入船舶包括主要根據定期期租及航次期租(TCT)向船舶供應商租賃的乾散貨船。我們相信租入船舶已經及將繼續構成我們的船隊及航運服務業務板塊的重要貢獻部分，因其令我們在預期或應對瞬息萬變的市況時(特別是當我們不斷調整業務以應對持續的COVID-19疫情及重大地緣政治事件時)迅速調整運力。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的船隊包括16艘、15艘、22艘及21艘控制船舶。

於往績記錄期間，我們的船隊主要由運力約11,000dwt至約208,000dwt不等的乾散貨船組成。我們已透過主要國際乾散貨航線於全球海運市場建立強大的影響力。憑藉我們龐大且多樣化的乾散貨船船隊，我們能夠為客戶運輸各種重要的乾散貨，如鐵礦石、煤炭、糧食、鋼材、原木、水泥、化肥、鎳礦及鋁土礦。除乾散貨外，我們亦能分別通過我們所控制的油輪及化學品船運輸瀝青、石化產品及熔融硫磺。

我們全面、輕資產的船舶管理服務業務板塊及值得信賴的龐大船舶供應商網絡以及我們航運服務業務板塊具有戰略平衡的船隊資產組合，使我們能夠不斷擴大業務規模，迅速應對市況，提高盈利能力並更好地服務客戶。因此，我們於往績記錄期間獲得顯著增長並維持強勁的財務表現。下表載列我們於往績記錄期間按主要業務板塊劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
	(未經審核)									
航運服務	108,855	80.3	142,379	79.6	323,742	86.9	231,194	87.3	243,797	85.4
船舶管理服務	26,752	19.7	36,550	20.4	48,996	13.1	33,534	12.7	41,514	14.6
總計	<u>135,607</u>	<u>100.0</u>	<u>178,929</u>	<u>100.0</u>	<u>372,738</u>	<u>100.0</u>	<u>264,728</u>	<u>100.0</u>	<u>285,311</u>	<u>100.0</u>

業 務

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的總收入分別約為135.6百萬美元、178.9百萬美元、372.7百萬美元、264.7百萬美元及285.3百萬美元，相當於2019年至2020年增加約31.9%及2020年至2021年進一步增加約108.3%以及從截至2021年9月30日止九個月的約264.7百萬美元增加約7.8%至截至2022年9月30日止九個月的約285.3百萬美元。

我們的競爭優勢

我們認為，我們的市場地位及業務成功歸功於以下競爭優勢：

作為於中國提供綜合船舶管理解決方案的領先第三方船舶管理服務提供商，我們已準備就緒從穩健的行業增長中受益

通過多年的發展，我們已成為中國船舶管理服務業的領先市場參與者。我們已成功擴充業務營運，我們所管理第三方擁有的船舶數量實現強勁穩定增長，由截至2019年12月31日止年度的74艘增長至截至2021年12月31日止年度的176艘。截至2022年9月30日止九個月，我們向179艘第三方擁有的船舶提供船舶管理服務。

憑藉我們於業內的品牌聲譽、獲認可的服務質量及管理大量類型及規模不一船舶的競爭優勢，我們能夠把握行業的顯著增長勢頭，成功擴大船舶管理業務的規模。根據弗若斯特沙利文報告，船東亦可以透過將船舶管理工作外包予能夠提供廣泛服務的外部船舶管理服務提供商以尋求更好地控制其成本及精簡其業務。鑒於合規要求日益嚴格，眾多缺乏操作船舶所需專業知識或技能的船東可能會尋求經驗豐富的外部船舶管理服務提供商以管理其船舶。因此，中國船舶管理服務業的市場規模預計2022年至2026年按複合年增長率4.5%增長。我們已未雨綢繆，具備把握中國船舶管理服務業穩健增長所帶來機遇的良好條件。自2019年至2021年，我們船舶管理服務業務板塊產生的收入按複合年增長率約35.3%增長。我們成功的業務增長鞏固了我們業內的競爭優勢及市場地位，使我們能夠與主要客戶建立更穩固的關係。

業 務

我們向客戶提供綜合船舶管理解決方案。多年來，我們在管理各種船舶方面建立強大實力及獲得廣泛經驗，該等船舶以全球主要航運樞紐的船旗國（包括新加坡、香港、中國、巴拿馬、馬紹爾群島及利比里亞）註冊。此外，我們致力於拓寬服務範圍，以提高客戶滿意度。我們的船舶管理服務，涵蓋船舶日常運營的所有主要方面，包括但不限於技術管理、船員管理、維修與保養及系統管理。秉承為客戶提供全面的航運解決方案以滿足其不斷變化的航運需求的持續承諾，我們進一步擴大船舶管理能力，並於2019年開始提供造船監理服務。我們相信，我們的綜合船舶管理解決方案加上我們在確保所管理船舶的安全性及適航性方面的恪盡職守，令我們能夠保持競爭優勢。

憑藉我們領先的市場地位、龐大的運營規模、不斷致力於擴大我們的服務範圍以提高客戶滿意度，以及管理不同類型、規模及船旗國船舶的強大能力，我們相信我們有能力把握重要商機，切實增強競爭優勢，進一步有效提升業內市場份額，並為股東創造具吸引力的投資回報。

透過我們值得信賴的龐大船舶供應商網絡及具有戰略平衡的資產組合船隊，我們能夠以靈活的時間表提供全面的船舶組合，滿足客戶的需求，並增強我們在行業中的競爭力

我們在航運服務行業取得相當的聲譽及市場份額，主要由於我們擁有龐大而多元化的船隊，其中包括我們擁有所有權或長期權益的控制船舶，以及我們主要根據定期租及航次期租向船舶供應商租用的租入船舶。

我們航運服務業務板塊的強勁增長及船隊數量增長很大程度上歸因於我們與船舶供應商建立的穩固業務關係。於往績記錄期間，我們與眾多船舶供應商合作，彼等為我們提供各種類型及尺寸的乾散貨船。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別訂立合共超過60項、160項、200項及90項租入船舶合約。我們認為，我們與船舶供應商的長期關係對於保持船隊的規模至關重要，讓我們從規模經濟效益中獲益，並最大限度提高運營靈活性。此外，我們大部分定期租及航次期租通常期限相對較短，租賃期為3個月或以內，這使我們能夠迅速調整船隊

業 務

運力組合以管理不斷變化的市場狀況(尤其是全球供應鏈因COVID-19疫情中斷時的時間內)，並減少市場租船費率波動的影響。得益於規模經濟加上我們多元化且規模龐大的值得信賴的船舶供應商網絡，使我們能夠為客戶提供迎合其特定需求的全方位船舶服務組合。

我們相信，維持租賃船舶與控制船舶的適當比例使我們能夠建立規模龐大的船隊，同時限制我們的資本承擔並最大限度地提高我們業務運營的靈活性。為此，我們積極戰略性地管理航運服務業務船隊的資產組合，透過建立控制船隊，在從租入船舶與控制船舶數量方面取得良好的平衡，以多元化發展船舶來源並減輕對船舶供應商的依賴。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的船隊由16艘、15艘、22艘及21艘控制船舶組成。透過我們多元化的船隊，我們能夠為客戶提供更大範圍的船舶以供選擇及更為靈活的船期。所有這些均會提高我們客戶的服務體驗，並進一步加強了我們與彼等的業務關係。通過進一步發揮規模經濟，我們能夠有效控制運營成本，並進一步提升盈利能力和行業競爭力。

因此，我們的航運服務業務板塊於往績記錄期間強勁增長。我們的航運服務業務板塊所得收入由2019年的約108.9百萬美元增加約30.8%至2020年的約142.4百萬美元，並於2021年進一步增加約127.4%至約323.7百萬美元。截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的航運服務收益由約231.2百萬美元增加約5.5%至243.8百萬美元。我們認為我們的航運服務業務板塊將繼續強勁增長，將令我們得以鞏固海運業內的領先市場地位，並在合適船舶的定價及可用性方面獲得競爭優勢，從而使我們能夠進一步增加利潤率，最大限度地提高運營靈活性並把握新市場機會。

我們已建立高素質且多元化的客戶群

憑藉豐富的專業知識、深厚的行業知識、豐厚的營運經驗、在提供全面及優質服務上的強勁實力，我們已與客戶建立穩定的關係。我們定期主動接觸現有客戶群，以獲取其對我們的服務反饋以及深入了解其航運需求，有助於我們進一步開發具成本效益、靈活及專業的航運解決方案，鞏固彼此間的業務關係，從而獲得其任何新的業務合作。由於我們客戶的運輸需求隨著其各自業務的增長而增加，我們竭力不斷提升我們

業 務

的實力，設計全面的航運解決方案以滿足客戶各種需求。由於我們貫徹提供滿足客戶特定需求的多種航運解決方案並就此建立彪炳往績記錄，我們已與客戶建立長期的戰略關係。

我們已吸引高素質且多元化的客戶，其中包括領先的船舶承租人以及全球貿易跨國公司。我們的客戶包括全球公認的藍籌跨國公司，如世界領先的乾散貨船船東及船舶運營商之一；從事農產品貿易的大型跨國企業集團；世界最大的私人金屬交易商；及日本最大的鋼材貿易商之一。我們相信，我們與該等規模龐大的國際知名市場參與者建立穩定而持續的業務關係，彰顯我們的服務質量及客戶對我們服務的滿意度。

此外，由於我們能夠發揮所樹立的行業聲譽及憑藉與不同行業參與者的穩定合作關係，我們相信我們在向客戶獲得新業務合作方面比航運業新進入者更具競爭優勢，使我們能夠獲得新合約並搶佔市場先機。

我們透過提供優質及可靠的服務令客戶滿意，並實現可持續發展

我們相信，憑藉我們所提供優質及可靠的服務，我們能夠令客戶滿意，並實現可持續發展。為維持及不斷提高服務質量，我們已制定及採用一系列政策及慣例，當中涵蓋我們服務流程及程序的各個方面。例如，就我們的船舶管理服務而言，我們已制定全面的指引，使我們能夠根據各船舶的特定類型及各項租賃的具體要求設計管理解決方案。此外，我們已不斷獲得客戶的反饋，並及時評估我們服務供應的質量。我們自2017年起已取得GB/T 19001-2016/ISO 9001:2015質量管理體系認證，以及自2021年起我們的造船監理服務獲得中國設備監理協會頒發的設備監理單位證書A級標準。

至於我們的航運服務，我們相當重視服務的可靠性及航運解決方案的成本效益。隨著嚴格而有力的質量控制措施的實施，我們定期對每艘船舶進行維修及保養，以滿足我們的航運業務。我們亦透過有效使用多個資訊科技系統密切監測船舶，以確保在每項船舶租賃期間均監督到位並實施風險緩解及管理措施。有關資訊科技系統涵蓋我們運營的各個方面，包括(i)PMS船舶管理系統，用以管理我們船舶的維修保養、備件

業 務

及物料採購、認證管理、系統管理及船員管理；(ii)Hifleet船位及氣象海圖系統，用於跟蹤船舶位置並向我們提供實時氣象信息；(iii)LMS線上員工培訓系統，用於向岸基人員及船員（於其登船前）提供培訓；及(iv)海衛通視頻監控系統，用於監控我們的船舶及船員安全的情況。進一步詳情，請參閱本節下文「資訊科技」。透過該等措施，我們於提供船舶管理服務及航運服務期間一直能夠最大限度上減少任何延期情況或意外事件，並防止我們船舶上的運輸貨物面臨損壞。

我們曾多次獲得知名行業協會及領先研究機構頒發的獎項，以表彰我們提供優質船舶管理服務的能力。我們於2018年及2022年分別獲中國鄭和航海風雲榜組委會授予「最受歡迎的船舶管理公司」及「2021年最佳航運公司」以及於2021年獲2021國際船舶管理(上海)高峰論壇組委會授予「2021年船舶管理及船員服務卓越獎」，此乃中國船舶管理公司享有盛譽的廣義排名。有關獎項乃行業對我們提供優質、一流客戶體驗的強大能力的認可，亦是對我們於業界同行的認可。我們認為，有關認可將使我們提升我們的品牌價值，進而將繼續使我們於維持現有業務關係及把握新商機方面處於更有利的地位。

我們擁有具備深刻的行業洞察力及豐富經驗的高素質且敬業的管理團隊

我們由經驗豐富且敬業的管理團隊領導，彼等在航運業富有經驗。我們受益於執行董事兼董事會主席郭先生、執行董事兼總經理陳先生、執行董事兼首席財務官賀罡先生及執行董事兼船舶管理服務總裁趙勇先生的強大行業背景及彪炳業務往績記錄。郭先生、陳先生、賀罡先生及趙勇先生分別於航運業積逾25年、30年、25年及20年經驗。郭先生自2016年以來連續六年獲選為「最受航運界關注的100位中國人」之一。在郭先生、陳先生、賀罡先生及趙勇先生的領導下，我們已發展成為知名綜合航運服務提供商。有關我們董事及高級管理團隊的履歷詳情，請參閱「董事及高級管理層」。

業 務

我們經驗豐富的管理團隊在帶領我們實施及發展業務戰略方面發揮關鍵作用。彼等為我們提供行業和運營敏銳度，這已經並將繼續成為我們在未來運營和盈利能力上取得成功的關鍵。我們相信，管理團隊通過彼等在海運業多年的經驗所獲得的行業洞察力，將使我們能夠準確識別和把握市場機遇，審慎制定精準業務戰略，並有效地執行該等戰略，為股東實現最大價值。

我們的業務策略及未來計劃

我們相信，我們處於有利地位，可進一步發展現有服務組合及把握新商業機會。為提高現有行業市場份額，我們計劃通過發揮競爭優勢並執行以下業務戰略，繼續抓緊商機：

繼續擴大及多樣化我們的船隊，戰略重點為維持租入與控制船舶的適當平衡

為提升我們在海運業的競爭力及應付市場對航運服務的需求，我們多元化我們的船舶組合及增加我們的船隊規模實屬至關重要。通過多元化及擴大船隊，我們相信我們將能夠實現以下目標：(i)提高我們承接更多客戶要求的能力，因為我們獲得此類商機的能力取決於我們船隊的可用性；(ii)提高我們航運解決方案的靈活性及競爭力，原因為我們將能夠提供更多不同規格的船舶以滿足客戶的不同需求；及(iii)向我們的客戶提供更具競爭力的價格，而該價格進而將有助於吸引及獲得現有及潛在客戶提供的新商機。

迄今為止，我們擬堅持我們的運營戰略，並期望在(i)租入船舶數目及(ii)控制船舶數目之間維持適當的平衡。我們認為，與我們的控制船舶相比，我們維持相對較多的租入船舶的業務戰略一直是我們航運服務業務板塊成功的主要貢獻因素，原因為我們可根據市場情況有效地調整船隊的規模，從而更有效地管理我們的運營成本。此外，由於新造船舶或收購二手船舶的市場價格通常會波動，於適當時候，我們打算以具吸引力的市場價格建造新船舶及／或收購二手船舶。就此而言，釐定適當船隊組合時，我們將考慮及評估(其中包括)我們在關鍵時間可用的資本資源、我們的流動資金狀況、船舶狀況及技術規格、預期剩餘使用年限及我們船隊的整體多元化。

業 務

擴大及多元化租入船隊

我們打算繼續以相對短期的租賃方式租用合適的船舶，以把握對航運服務日益增長的需求。由於與直接購買新船舶相比，租用額外船舶的資本要求相對較低，我們認為我們將能夠把握新的市場機會，同時將我們的資本承擔維持在可管理的水平。我們還認為，該等船舶相對較短的租期將使我們能夠迅速做出反應，並緩解市場租船費率的大幅波動，從而降低我們的風險敞口及確保穩定的利潤。

為維持龐大及多元化的船隊，以從規模效益中獲益，並以具成本效益的租船方式向我們的客戶提供合適的船舶，我們擬投入資源及人力維持及擴大我們的船舶供應商網絡。就此而言，我們計劃通過定期與現有供應商聯繫來加強我們與現有供應商的業務關係，以評估其未來的船舶容量並向其提供我們航運需求的最新資料。此外，在技能較高的海運業具有相關經驗的人員對於對我們的業務而言至關重要，原因為彼等能夠有效及快速地從市場採購船舶以及可與供應商及廣大客戶進行必要的租船安排。我們打算聘請具有豐富租船經驗的高素質人才，並通過廣泛的培訓計劃培養我們現有的員工隊伍，以確保我們擁有一支具備必要技能和專業知識的強大團隊。通過不斷努力加強我們與主要行業利益相關者現有的關係及採取有效措施從市場尋找新供應商，我們將能夠建立強大而多元化的船舶供應商網絡，我們相信這將有助於我們加強安全的渠道，獲得廣泛的船舶組合，並及時滿足客戶的不同航運需求。

擴大及優化我們所控制的船隊

我們相信，控制船隊的戰略性及控制性擴張將加強我們的風險管理能力並減少對船舶供應商的依賴。此外，我們的客戶，尤其是頗具規模的市場參與者，於決定是否選擇我們作為其船舶管理服務提供商或是否租賃我們的船舶時，可能會考慮我們的航運專業知識及控制船隊規模。通過擴大我們的控制船隊，我們相信這將使我們能夠進一步吸引更多大型的市場參與者所帶來的潛在商機，而該等市場參與者在選擇航運服務及船舶管理服務供應商時，通常會評估（其中包括）市場聲譽、我們船舶的狀況以及我們船隊的規模，特別是我們的控制船隊。

業 務

除擴大我們的控制船隊外，我們亦擬優化我們的現有控制船隊，並逐步以較新船舶取代船齡較久的控制船舶以保持競爭優勢。隨著全球海運業與脫碳及船舶排放有關的監管環境愈發複雜及嚴厲，以及客戶為使租賃船舶實現更高的成本效益已經提高其船舶的規格要求，我們認為，能夠滿足此類市場及客戶要求的船舶將對我們的持續業務成功至關重要。與較舊船舶相比，較新船舶往往擁有更多特徵，更節能高效且具有更高運營效率，使得此類船舶符合最新的環境法規及／或航運業的現行規格要求。

我們過往採用一系列策略，以擴大及優化我們所控制的船隊（例如購買新船舶）。鑒於相關時間造船成本較低，我們已委聘知名的日本及中國造船廠建造新船舶，於2022年9月30日及於最後可行日期分別有七艘及七艘船舶在建。除購買新船舶外，我們亦購買或光船租賃現有船舶，與購買新船舶相比，此舉通常涉及較低的資本投入及較短的週轉時間，原因為建造新船舶通常需要相當長的時間。根據我們可用的融資渠道的可用性及適用性以及市場租船費率及新造船成本等市場因素，我們可能透過以下各項拓展我們所控制的船隊：(i)購買二手船舶；(ii)透過光船租賃租用其他船舶；及(iii)購買新船舶。或者，鑒於航運業的波動性，我們可能會選擇結算目前在建的新船的部分購買成本。

我們擬將[編纂]約[編纂]%或約[編纂]港元（相當於約[編纂]美元）以及我們的經營現金流及內部資源用於擴大及優化我們的船隊。

通過鞏固我們的現有市場份額及建立全球市場辦事處擴大我們的船舶管理能力

為鞏固我們作為領先船舶管理服務提供商的地位，我們擬通過在戰略位置設立新辦事處並招聘合格員工來支持我們的擴張計劃，從而擴大我們的船舶管理能力。

董事相信，在上海、希臘及日本等主要地點建立據點，極大有利於船舶管理業務的擴展。鑑於上海、希臘及日本作為國際知名航運公司、船東、船舶供應商及航運供應鏈網絡中其他主要參與者所在的主要航運樞紐的重要性，董事認為，與該等主要市場參與者的緊密聯繫可讓我們更好地把握新的市場機遇，擴大所提供服務的覆蓋面。此

業 務

外，我們尋求在菲律賓等地建立據點，以與我們的業務運營及服務產品互補互惠。根據弗若斯特沙利文報告，全球四分之一的海員來自菲律賓。鑑於近年來中國海員的平均工資逐漸上升，董事相信，在菲律賓設立辦事處將促進菲律賓海員的登船前培訓流程，讓我們有效管理未來的成本。為更好瞭解我們新地點的當地商業習俗和慣例，我們擬招聘當地專業人士以有效支持我們的業務擴展工作。

除在國內外新市場建立據點外，我們亦計劃加強我們在青島、福州及寧波的現有船舶管理能力。由於我們能夠管理的船舶數量很大程度上受合資格船舶管理人員數量的影響，董事認為，招聘具有船舶管理高技術領域經驗的合資格員工對我們的船舶管理業務的持續成功不可或缺。就此而言，我們計劃招聘船舶管理人員以支持我們船舶管理業務的擴張計劃。我們擬利用[編纂]的約[編纂]%或約[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)，通過加強我們現有辦事處的現有船舶管理營運及透過在重點地點設立辦事處在全球新市場建立據點擴大我們的船舶管理能力。

在我們的業務運營中採用數字技術並實施先進資訊科技系統

根據弗若斯特沙利文報告，航運業近年來正經歷數字化轉型。儘管眾所周知，航運業傳統上嚴重依賴文書工作及人工處理以管理日常運營，惟COVID-19的出現以及時下的數字化趨勢加快航運業採納先進資訊科技及人工智能系統。例如，中國海運業的主要市場參與者越來越多地採用資訊科技系統來簡化其業務流程的各個方面，例如自動化貨運預訂。彼等亦利用雲系統，以便其客戶、代理及經紀人可有效跟蹤船舶及輕鬆訪問許可證及航次等相關資料。雖然無法完全消除人為參與，惟採用該等系統已減少人為錯誤的發生率，從而提高整個運輸過程的效率。預計航運業價值鏈上的各種市場參與者將於未來的業務運營中繼續採用此類數字化舉措。

業 務

我們目前在日常業務運營中使用各種資訊科技系統。進一步詳情請參閱本節下文「資訊科技」。我們計劃實施客戶關係管理系統等利用大數據的新運營管理系統，這將幫助我們整合提供船舶管理服務期間所產生的大量管理數據，進而提高我們服務的效率及質量。我們亦擬採用大數據平台來全面分析從我們服務中獲得的數據，這將有助於我們作出更高水平的風險預防、更好的決策及更有效地控制成本。

我們亦計劃改進及優化我們現有的資訊科技系統，尤其是用於船員培訓與船員健康與安全的有系統。例如，我們擬根據適用的海事公約實施船員休息時間控制系統，該系統用於管理我們船員的輪班及工作時間。我們亦計劃進一步更新及優化我們的LMS線上員工培訓系統，使每艘船舶上的船員能夠訪問LMS線上員工培訓系統上提供的安全意識、風險防範、船舶管理方面的培訓模塊及計劃，即使船舶正在航行。我們計劃引入一個虛擬現實培訓模擬程序，以提高我們船員的導航技能以及彼等在海上航行期間處理緊急情況的能力。

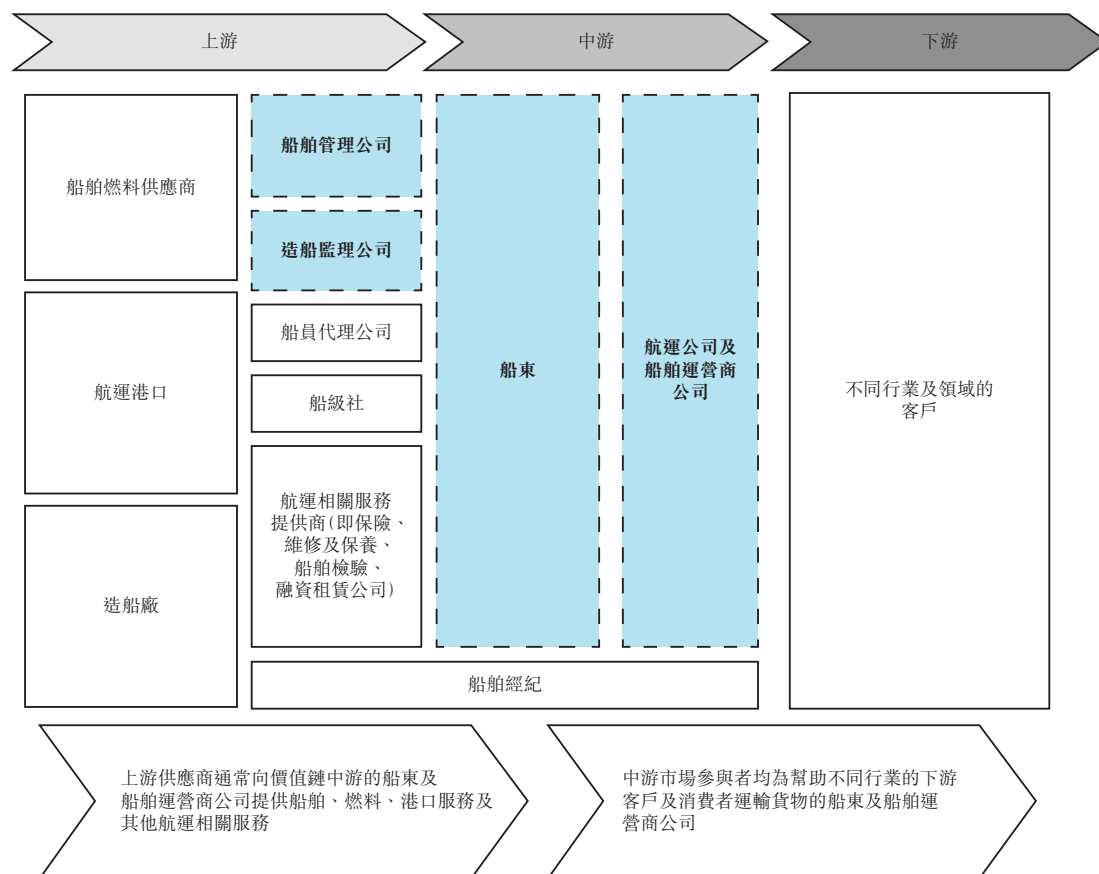
我們已使用第三方軟件供應商開發資訊科技系統，以滿足業務運營的特殊要求。我們擬擴大技術支持團隊，以便於數字化倡議的設計過程中與軟件供應商聯絡，包括最終實施、推出及將有關倡議與業務運營整合。根據我們的慣例，我們擬繼續使用有關軟件供應商，以進一步完善資訊科技系統。我們相信，透過於業務運營中越來越多地採用及不斷優化數字化技術，我們能夠提高服務的效率、質量控制及標準化，從而確保我們在日益數字化的航運業中保持競爭力。

我們擬將[編纂]的約[編纂]%或約[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)用於在我們的業務運營中購買、改善並實施數碼技術及先進資訊科技系統。

業 務

我們的業務模式

我們為一家綜合航運服務提供商，主要從事提供航運服務及船舶管理服務。憑藉我們所提供的服務，我們主要定位於海運業價值鏈的中上游。下圖闡述海運業的業務生態系統及價值鏈：



圖例：  表示本集團在往績記錄期間承擔的責任

業 務

海運業價值鏈可分為三大部分。價值鏈上游主要包括造船廠、船舶燃料供應商及航運港口以及提供船舶相關服務的提供商(如船舶管理公司、造船監理公司、船舶保險提供商、船舶檢驗員、船級社及船員代理公司)等主要參與者。價值鏈中游包括船舶服務提供商，如自身擁有船舶的船東以及航運公司及一般租賃船舶提供此類航運服務的船舶運營商公司。下游包括需要航運服務的不同行業客戶。

上游市場參與者通常為向價值鏈中游的船東及船舶運營商提供運力以及燃料、港口服務及其他航運相關貨物及服務的供應商。上游供應商亦包括向經常外包船舶管理以有效管理成本的中游航運公司提供船舶管理服務的船舶管理公司。價值鏈中游是為下游客戶提供實際貨物航運及運輸的航運公司及船舶運營商。中游的航運公司可能會向上游船舶供應商租用運力，或可能是自身擁有船舶以從事航運業務的船東。海運業的下游規模龐大且高度分散，因為其包括來自多種行業背景的客戶，需要運輸各種貨物及產品，例如乾散貨、石油產品及載有各種產品的集裝箱。特別是乾散貨船的下游通常涉及農業、製造業、建築行業的多元化市場參與者，而該等參與者尋求運輸鐵礦石、煤炭、穀物及其他金屬礦石等乾散貨。

傳統意義上，船舶經紀通過匹配船東、航運公司及商品所有者，在海運業中發揮著重要的促進作用。因此，船舶經紀跨越海運業的上游及中游，通過將船東的可用運力與需要此類運力以滿足客戶需求的航運公司相匹配，為船東及航運公司提供服務。船舶經紀同時可以將需要運輸其商品的下游最終客戶與為此類最終客戶提供運輸服務的中游航運公司進行匹配。

業 務

下表載列我們於往績記錄期間按主要業務板塊劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
	(未經審核)									
航運服務	108,855	80.3	142,379	79.6	323,742	86.9	231,194	87.3	243,797	85.4
船舶管理服務	<u>26,752</u>	<u>19.7</u>	<u>36,550</u>	<u>20.4</u>	<u>48,996</u>	<u>13.1</u>	<u>33,534</u>	<u>12.7</u>	<u>41,514</u>	<u>14.6</u>
總計	<u>135,607</u>	<u>100.0</u>	<u>178,929</u>	<u>100.0</u>	<u>372,738</u>	<u>100.0</u>	<u>264,728</u>	<u>100.0</u>	<u>285,311</u>	<u>100.0</u>

我們的航運服務

概覽

於往績記錄期間，我們主要透過由(i)控制船舶及(ii)租入船舶組成的船隊向客戶提供航運服務。

於往績記錄期間，我們控制船舶的船隊主要包括乾散貨船及眾多其他船舶(如油輪及化學品船)組成。我們的控制船隊包括我們(i)自有；(ii)與我們的業務合作夥伴共有；(iii)根據融資租賃安排向融資租賃公司租賃；及(iv)根據光船租賃向船舶供應商租賃的船舶。

於往績記錄期間，我們的船隊亦包括我們主要根據定期期租及航次期租向船舶供應商租用的乾散貨船組成。鑒於我們租入的該等船舶已配有船員，且已準備好投入營運，我們通常毋須向該等租入船舶提供船舶管理服務。

有關我們船隊的進一步詳情，請參閱下文本節中的「我們的船隊」。

業 務

與供應商及客戶的交易流程

下圖說明了我們就航運服務業務板塊採購船舶的不同方式以及向客戶出租船舶的不同方式：



業 務

與供應商的交易流程

就我們向船舶供應商採購船舶的不同方式而言，我們的船隊可大致分為控制船舶及租入船舶。我們的控制船舶包括自有船舶、共有船舶、根據光船租賃租入的船舶及根據融資租賃安排租賃的船舶。我們的租入船舶主要包括我們以定期租賃（定期期租及航次期租）及偶爾以航次租賃及包運合約方式向船舶供應商租入的船舶。

我們的控制船舶可大致分為(i)我們獨有；(ii)我們與商業夥伴共有；(iii)我們根據光船租賃；或(iv)根據融資租賃安排租入的船舶。我們將根據光船租賃及融資租賃安排租入的船舶視為我們控制船隊的一部分，因為本集團於相關船舶的角色及責任與船東非常相似。鑒於角色與責任的相似性，海運行業中光船租賃及融資租賃安排項下船舶通常被認為屬航運公司自有船隊的一部分。租入船舶可廣義地界定為我們通常根據較短的定期租賃（包括定期期租及航次期租）或航次租賃租入，以補充我們運力的船舶。我們概不承擔與租入船舶有關的船東責任，故航運公司根據定期租賃及航次租賃租入的船舶通常不被視為航運公司自有船隊的一部分。有關我們控制船舶及租入船舶的進一步詳情，請參閱「我們的船隊 — 概覽」分節。

業 務

下表載列於業務、成本架構以及如何在我們的財務報表中確認不同交易流程方面的重大差異：

	所有權類型	供應商類型	租船類型	營運及所涉及成本	於本集團財務狀況表中確認
控制船舶	自有	我們或會向造船廠購買新船舶或向船東購買二手船舶	不適用，因為我們擁有並非向任何供應商租賃的該等船舶	我們為自有船舶的船東且我們承擔間接成本及其他船舶保養費用	我們的自有船舶在我們的財務狀況表中列入物業、廠房及設備
	共有	不適用，因為我們的聯營公司擁有該等船舶，且聯營公司已購買該等船舶。	不適用，因為我們的聯營公司擁有該等並非向任何供應商租賃的船舶。	我們的聯營公司為共有船舶的船東。 由於我們僅於該等聯營公司持有少數股權，故本集團不承擔共有船舶的成本，因為該等成本由各控股公司承擔。我們僅按比例收取或承擔該等聯營公司的淨利潤及／或虧損	由於我們持有共有船舶的控股公司（即聯營公司）的少數股權，我們按比例收取或承擔該等聯營公司的淨利潤及／或虧損，並列入我們的全面收益表中 我們通過持有各控股公司的股權於該等共有船舶中的比例權益亦於財務狀況表中入賬列為非流動資產項下的於聯營公司及合營企業的權益
	光船租賃	船東及船舶租賃公司	涉及相對較長一段時間內光船租賃	我們被視為船舶的「轉租船東」，且一般與自有船舶的船東承擔相同的責任 除間接成本及船舶保養費用外，我們亦向船舶供應商支付定期租賃費	光船租賃於我們的財務狀況表中入賬列為使用權資產及租賃負債
	融資租賃安排	融資租賃公司	融資租賃安排本質上為我們自有船舶的融資安排，我們據此將船舶出售予融資租賃公司，而融資租賃公司則根據光船租賃將同一艘船舶租回予我們 一旦融資租賃安排下的還款悉數償還，融資租賃公司有義務將船舶所有權轉回本集團	由於船舶乃根據融資租賃安排通過光船租賃租回予我們，故我們被視為船舶的「轉租船東」，且一般與自有船舶的船東承擔相同的責任 除間接成本及船舶保養費用以及融資租賃項下還款外，我們亦向船舶供應商支付定期租賃費	融資租賃安排項下的船舶本質上是我們的自有船舶，其所有權已作為融資安排的一部分轉讓予融資租賃公司。因此，該等船舶於財務狀況表中的物業、廠房及設備項下入賬。通過該等融資租賃安排獲得的融資同時於財務狀況表中入賬列為借款

業 務

	所有權類型	供應商類型	租船類型	營運及所涉及成本	於本集團財務狀況表中確認
租入船舶	根據定期租賃租入	船東、航運公司及船舶租賃公司	涉及我們在預定租船期(就定期期租而言)或特定預定航次期間(就航次期租(TCT)而言)內租入船舶的定期租賃	我們作為定期租賃(不論是定期期租或航次期租)的租船人承擔航次成本，包括燃料費及港口費 根據定期租賃，船舶供應商負責船舶的營運開支(例如船員費用、維修及保養等) 我們在整個租船期內定期向船舶供應商支付租賃費	我們根據定期租賃(定期期租及航次期租)租入的船舶租賃費入賬列為使用權資產(倘租船期超過一年)，及入賬列為營運開支項下的租船成本(倘租船期為一年以內)
	根據航次租賃租入	船東、航運公司及船舶租賃公司	涉及我們在特定預定航次期間租入船舶的航次租賃	根據航次租賃，船舶供應商承擔營運開支及航次成本 我們作為航次租賃的租船人僅承擔向船舶供應商支付運費	我們根據航次租賃租入的船舶租賃費一般入賬列為營運開支項下的租船成本

有關我們船隊及向船舶供應商採購船舶的不同方法的進一步詳情，請參閱本節下文「我們的船隊」以了解進一步詳情。

與客戶的交易流程

我們透過出租我們的控制船舶及根據不同的租賃方式(即定期租賃(包括定期期租及航次期租)、航次租賃及包運合約(「**包運合約**」))租入的船舶向客戶提供航運服務。我們與客戶

業 務

訂立的租賃方式及規管該等租賃方式的條款與我們與船舶供應商就租入船舶所訂立者大致相同。下表載列營運、成本架構以及根據我們各種租賃方式收取的租賃費及運費的計算依據之重大差異：

租賃方式	營運	職責及成本	租賃費及運費的計算依據
定期租賃 (定期期租)	涉及我們在預先釐定的租船期內將船舶出租予客戶的定期租賃	根據定期租賃，我們作為船舶供應商承擔船舶的營運開支 (即船員費用、維修及保養等) 客戶作為定期租賃下的租船人承擔航次成本 (包括燃料費及港口費) 客戶於整個租船期內定期向我們支付租賃費	客戶在定期租賃下應付的租賃費乃根據每日費率及租船期天數計算
定期租賃 (航次期租) (「TCT」)	涉及我們在特定的預定航次期間將船舶出租予客戶的定期租賃	TCT是典型定期期租的變體，同時具有定期租賃及航次租賃的特點 與航次租賃相同，其租賃期限由特定航次確定，且所運輸的貨物以及航運路線均為預先釐定。除此之外，TCT所涉及的成本、定價基礎、付款及責任與典型定期期租相同，其中，我們作為船舶供應商承擔船舶的營運開支 (即船員費用、維修及保養等) 客戶作為TCT下的租船人承擔航次成本 (包括燃料費及港口費)	客戶在TCT下應付的租賃費乃根據每日費率及預定航次的估計持續時間計算
航次租賃	涉及我們在特定的預定航次期間將船舶出租予客戶的航次租賃	根據航次租賃，我們作為船舶供應商承擔營運開支及航次成本 客戶作為航次租賃下的租船人僅負責向我們支付運費	客戶在航次租賃下應付的運費乃根據貨物數量、市場運費、預計特定航次將消耗的燃料等多項因素計算
包運合約	包運合約與航次租賃非常相似，因為我們向客戶出租船舶，執行一系列預定航次。	與航次租賃相同，我們作為船舶供應商承擔營運開支及包運合約項下各航次的航次成本 客戶作為租船人僅負責就包運合約項下各預定航次向我們支付運費	與航次租賃相同，客戶於包運合約下應付的運費乃根據航次次數、貨物數量、市場運費、預計特定航次將消耗的燃料等多項因素計算

有關與我們的客戶訂立的不同租賃方式之間的差異的進一步詳情，請參閱本節下文「與客戶訂立的船舶租賃合約」以了解進一步詳情。

業 務

雖然我們通常不區分我們的控制船舶及租入船舶的租賃方式，但我們通常更願意以租期較長的定期期租方式出租控制船舶，並以租期較短的航次租賃方式出租我們的租入船舶。這種偏好主要是由於我們的控制船舶具有固定的間接成本，而我們租入船舶的成本或會波動，因為我們應付予船舶供應商的租賃費或運費通常會隨市場費率及指數（如BDI）波動。有鑒於此，我們傾向於以租期較長的定期期租方式將控制船舶出租予客戶，以確保在較長時間內獲得相對穩定及固定的收入來源。此外，我們傾向於以租期較短的航次租賃方式將租入船舶出租予客戶，以保持一定的靈活性並利用市場租船費率的固有波動。請參閱下文「我們的船隊 — 租入船隊」，以了解有關我們就出租租入船舶所採用的策略的進一步詳情。

轉租

於往績記錄期間，我們向客戶提供的大部分航運服務涉及轉租，因為我們的絕大部分船舶及運力均租自船舶供應商。根據弗若斯特沙利文報告，船舶轉租在海運業中十分常見。航運公司可先租入船舶，然後再將所述船舶轉租予其他航運公司，前提是轉租合約的條款不拓展或超出原船舶租賃合約的條款（例如，轉租合約的租期延長至超出原船舶租賃合約下的租期）。一般亦默認船舶只能以定期租賃（包括定期期租及TCT）或航次租賃及包運合約方式進行轉租，而不得以光船租賃方式轉租，因為光船租賃需要將光船移交予租船人。與船舶供應商訂立的船舶租賃合約通常不會對船舶轉租作出任何限制。請參閱本節下文「與客戶訂立租船合約的主要條款」，以瞭解與我們的客戶訂立的船舶租賃合約的進一步詳情。

至於我們以定期租賃（包括定期期租及TCT）或航次租賃方式租賃的船舶，船舶供應商或船舶的原始船東均應負責並繼續負責船舶的管理、狀況及營運開支（包括船員派遣費）、維修及保養，而不論船舶轉租次數。這與我們以光船租賃方式向船東租賃並於其後轉租予我們客戶的船舶不同，本集團將負責所述船舶的管理、狀況及營運開支（包括船員派遣費）、維修及保養，而不論其轉租次數。

我們通常確保任何轉租合約的條款反映或不超出原始船舶租賃合約的條款範圍，如租期、地域限制或允許運輸的貨物類型等。倘若船舶租賃合約並非按背對背基準訂立（即我們先自客戶獲取業務，再租入合適的船舶），轉租合約的條款未必能準確反映我們與船舶供應商之間訂立的船舶租賃合約的條款，但董事認為，船舶租賃合約與轉租合約之間不匹配的風

業 務

險及潛在影響極低，因為(i)我們通常使用BIMCO標準格式合約，這意味著合約條款不匹配的可能性被降低；及(ii)我們與船舶供應商訂立的大多數船舶租賃合約為短期合約，這意味著倘若出現不匹配，我們通常不會遭受任何重大損失。為避免出現不匹配，我們的船舶營運人員負責審查每份船舶租賃合約及相關轉租協議的條款，以確保重大條款的一致性。

我們的客戶存在脫媒風險

根據弗若斯特沙利文報告，海運服務行業中從不同船舶供應商及航運服務公司之間採購或交易運力及船舶非常普遍。因此，理論上我們的客戶(包括其他航運服務公司)可能直接與我們的船舶供應商進行交易。

儘管存在固有的脫媒風險，但董事認為此類風險程度對我們而言並不嚴重，因為我們的客戶(包括航運服務公司)已選擇向我們而非其他航運服務公司及／或船舶供應商租賃船舶，主要理由如下：

- 直接向船東(如船廠)採購新船涉及高額の購買資本承擔，且往往需長時間建造。根據弗若斯特沙利文報告，需要運力的航運公司自其他航運公司(如本集團)租入運力為行業慣例。
- 小型航運公司或新進入市場的公司可能難以向若干船東及船舶租賃公司租賃船舶，因為該等船東通常更願意將船舶租予具有相當規模及市場聲譽的成熟航運公司，如本集團。此舉導致產業鏈中作為船東與終端用戶之間橋樑的航運公司興起。
- 由於我們市場領先的船舶管理業務帶來與船舶供應商及船東的牢固關係，以及我們已建立的市場據點及市場領先地位相關的可靠及卓越聲譽，相比較小型航運服務公司，我們能夠租賃更多的船舶。
- 我們擁有必要的流動資本及關鍵規模，可租入各種船舶滿足最終客戶的具體需求，而對於其他規模較小或不甚成熟的航運服務公司而言，這往往為一項重要的限制因素。

業 務

鑒於以上所述，董事認為本集團作為一家綜合航運公司，於船東要求與航運服務公司或最終客戶需求之間發揮寶貴作用，因為彼等於租船時必有不同偏好及限制。董事認為，本集團為客戶創造的價值主要在於我們能夠有效地溝通及協調擁有可用運力的船舶供應商的需求及需要，以及需要該等運力滿足自身業務需求的客戶的需求。本集團所發揮的橋樑作用在在以船舶租賃為核心特點的海運行業十分重要，而該橋樑功能主要透過以下情況體現：

- 擁有可用運力的船舶供應商可能通常希望在特定一段時間或較長一段時間內出租船舶，而最終客戶可能通常只需在特定航次運輸貨物。因此，像本集團一樣的航運公司透過租入船舶及為客戶有效地匹配合適的船舶，在彌合這一不匹配方面發揮關鍵作用。董事相信，我們有能力執行這一匹配功能，因為我們已與船舶供應商建立長期關係，這使得我們能夠相對輕鬆地獲取運力，且我們與廣泛的船舶經紀保持密切關係，彼等定期向我們提供潛在最終客戶的資料。
- 根據董事的經驗，我們獲悉，海運業的許多最終客戶可能並無與船舶供應商建立必要的網絡或聯繫，因為彼等可能是相對較新的行業參與者。此外，最終客戶往往缺乏所需的專長或專有知識，無法根據定期租賃直接向船舶供應商租賃船舶，因為彼等可能傾向於根據航次租賃委聘航運公司將貨物由一地運往另一地。另一種情況是，許多船舶供應商可能不願意與多家不同航運公司打交道，且可能僅傾向於與少數幾家選定的航運服務提供商進行交易。因此，「中間租船人」(如本集團)對需要航運服務但通常自身不具備船舶操作所需專長或缺乏業內必要聯繫方式以有效租賃船舶的最終客戶而言至關重要。
- 董事認為，與其他同類航運公司相比，我們具備相當大的優勢，因為我們與船舶供應商的長期合作關係使我們獲得穩定及充足的運力供應，這主要是由於我們在業界擁有向該等船舶供應商提供船舶管理服務的悠久歷史。與海運業的其他航運公司相比，我們亦擁有競爭優勢，因為我們的船隊數量及規模龐大。我們相信，我們的數量、規模及卓越的聲譽使得我們的供應商及最終客戶對我們充滿信心。

業 務

我們運輸的貨物

於往績記錄期間，我們的船舶運輸了多種貨物。我們的乾散貨船運輸過所有主要類型的乾散貨，包括煤炭、糧食、鋼材、原木、水泥、化肥以及鐵礦石。於往績記錄期間，我們亦透過油輪運輸石化產品以及透過化學品船運輸瀝青及熔融硫磺。

下表載列我們於往績記錄期間按船舶類型劃分的航運服務所得收入明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
	(未經審核)									
乾散貨船	96,983	89.1	136,257	95.7	321,414	99.3	231,194	100.0	219,699	90.1
油輪及化學品船	<u>11,872</u>	<u>10.9</u>	<u>6,122</u>	<u>4.3</u>	<u>2,328</u>	<u>0.7</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>24,098</u>	<u>9.9</u>
總計	<u>108,855</u>	<u>100.0</u>	<u>142,379</u>	<u>100.0</u>	<u>323,742</u>	<u>100.0</u>	<u>231,194</u>	<u>100.0</u>	<u>243,797</u>	<u>100.0</u>

與客戶訂立的船舶租賃合約

於往績記錄期間，我們主要根據定期租賃(定期期租及航次期租)及航次租賃向客戶出租船舶。於往績記錄期間，我們亦透過包運合約向客戶提供航運服務，包括將鐵礦石從印度及澳大利亞運往中國以及將焦炭從中國運往日本。有關與客戶訂立的不同租賃方式的進一步詳情，請參閱本節下文「我們的航運服務 — 與客戶訂立的船舶租賃合約 — 定期租賃(定期期租及TCT)」及「我們的航運服務 — 與客戶訂立的船舶租賃合約 — 航次租賃及包運合約」各段。

不同的租船類型涉及我們及客戶不同的責任及付款安排，且客戶通常根據其個人運輸需求及其他因素(例如現行市場租船費率及燃料費率)選擇特定的租船類型。

有關與客戶訂立的船舶租賃合約的主要條款，請參閱本節下文「與客戶訂立租船合約的主要條款」。

業 務

定期租賃(定期期租及TCT)

於往績記錄期間，我們主要與客戶訂立兩種類型的定期租賃，即定期期租及航次期租（或通稱「TCT」）。定期期租及航次期租均被視為定期租賃，原因為客戶根據定期期租及TCT支付的租賃費均按天數計算。一般而言，定期租賃指在特定時期內租船人租賃船舶。根據定期期租，租船客戶可根據法律法規及每份船舶租賃合約的規定，於租賃期期間自由指揮船舶及其船員啟航至指定港口並運輸貨物。租船客戶通常不在船上，彼等通過向船長提供指示來行使對船舶的指示權。

就典型定期租賃而言，我們（作為客戶的船舶供應商）通常負責提供具備有效牌照的船舶、船員以及維修及保養服務。我們通常亦承擔產生的運營成本，如船員開支、管理費、保險開支以及維修及保養成本等，而租船客戶承擔燃料費及港口費等航次成本。

根據定期租賃，我們通常按天收取租賃費，且我們通常要求客戶預付款。定期租賃收取的租賃費通常於船舶租賃合約期限內為固定不變。由於定期租賃下租船期限相對較短，定期租賃的租賃費不易受市場租船費率波動的影響，而定期租賃項下航線的任何變動一般不會對我們的收入造成重大影響。

由於客戶有權指示定期期租下船舶的航程，我們於往績記錄期間根據定期期租租予客戶的船舶按指示駛往全球不同的地點及港口，而非固定於某些航線往返（惟須遵守主要國際制裁法律對受制裁國家及港口的若干地域限制）。我們透過使用資訊科技系統及每艘船的每日狀態報告監控我們的船舶。有關進一步詳情，請參閱本節下文「船舶管理營運 — 船舶監測」。

定期期租的租船期有具體的持續時間數字（如六個月），而TCT為一種合約期限為一個航次的持續時間的定期租賃。儘管TCT與航次租賃相似，其租船期乃基於預定航次的持續時間且提前確定將予運輸的貨物及航線，但主要區別在於，根據TCT（作為一種定期租賃），租船客戶為船舶支付預定的租賃費（稱為租賃費）。另一方面，根據航次租賃，租船客戶支付的運費取決於多種因素，例如所運輸貨物的重量及特定的航運路線。

業 務

航次租賃及包運合約

航次租賃指租船人租賃船舶及僱用船員以於兩個指定地點之間的單一航程航行。與定期租賃不同，租船客戶本質上是為單次航程租用船舶，類似於為特定行程租賃出租車，而該航程的航運路線以及裝貨港及目的港均屬預先確定。客戶負責根據其特定航次要求透過經由我們發出指示從而指示船長。

在典型的航次租賃下，我們(作為船舶供應商)通常承擔營運成本及航次成本(包括港口費及船舶靠泊及裝貨所涉及的成本)。

我們的客戶就航次租賃向我們支付運費，而非支付租賃費，運費通常參考現行市場費率、貨物數量、裝卸港地點及燃料價格釐定。我們通常在始發港裝貨完成後若干個營業日內向客戶收取全額或大部分付款。

於往績記錄期間，我們亦透過包運合約向客戶提供航運服務。包運合約與航次租賃極其相似。在典型的包運合約下，我們的船舶在特定時間段內租予我們的客戶作為支付運費的回報，以進行一系列航次，條款與航次租賃的條款相似。然而，與典型的航次租賃不同，運費乃預先釐定，並於包運合約下的協定期限內適用。我們通常在裝貨完成後數個營業日內收到全額或大部分付款。

下表載列我們於往績記錄期間按與客戶訂立租賃類型劃分的航運服務所得收入明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月					
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年			
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	(未經審核)	
航次租賃	58,227	53.5	99,023	69.5	154,104	47.6	118,354	51.2	90,470	37.1		
包運合約	945	0.9	2,247	1.6	68,505	21.2	50,407	21.8	37,682	15.5		
定期期租	26,559	24.4	24,109	16.9	57,739	17.8	39,384	17.0	78,959	32.4		
TCT	23,124	21.2	17,000	11.9	43,394	13.4	23,049	10.0	36,687	15.0		
總計	<u>108,855</u>	<u>100.0</u>	<u>142,379</u>	<u>100.0</u>	<u>323,742</u>	<u>100.0</u>	<u>231,194</u>	<u>100.0</u>	<u>243,797</u>	<u>100.0</u>		

業 務

我們的乾散貨船通常以不定期方式運營(即完成一次租賃(或合約)，然後回到公開市場尋找另一租賃)，這意味著於給定的一年內，我們的乾散貨船可能會在許多不同的地點之間裝載及運輸各種貨物，並前往全球各地許多不同的港口，而航運路線並無主要的可識別模式。此外，由於定期期租的性質，租船客戶可指示船舶前往並無預定航運路線的不同地點。儘管如此，於往績記錄期間，我們透過TCT、航次租賃及包運合約為涵蓋主要國際乾散貨航線的航線提供航運服務。下表載列我們於往績記錄期間的主要乾散貨航線以及根據管理團隊的經驗列出的該等主要航線各自的一般航程時間(不包括裝貨及卸貨時間)(不計及任何惡劣的天氣條件，並假設船舶以平均速度行駛)：

主要航運路線(目的港／起始港)		航程時間範圍 (概約)	運輸的主要乾散貨
南美	中國	40至50日	穀物、礦石
澳洲	遠東 ^(附註)	14至16日	煤炭、礦石
美國墨西哥灣	遠東 ^(附註)	35至40日	煤炭、穀物
西非	遠東 ^(附註)	40至45日	礦石、穀物
東南亞	遠東 ^(附註)	8至10日	煤炭、礦石、水泥、 水泥熟料
波斯灣	遠東 ^(附註)	18至23日	礦石
印度	中國	12至17日	礦石
南非	中國	25至30日	煤炭、礦石

附註： 我們遠東航線上的國家一般包括韓國、日本和中國。

於往績記錄期間，我們亦透過我們的油輪及化學品船提供航次租賃服務，該等船舶主要在亞洲運輸瀝青、石化產品及熔融硫磺。

業 務

承擔的法律責任

我們於營運期間所承擔因申索而產生的法律責任可能視乎(其中包括)以下各項而有所不同：(i)我們與客戶訂立的租船類型；及(ii)是否涉及租入船舶或控制船舶。

(a) 根據典型航次船舶租賃合約及包運合約出租的租入船舶

作為船東的船舶供應商有責任自行為我們的租入船舶購買保險，而我們的客戶通常僅負責運輸的貨物，因此，彼等須負責就我們的船舶在航次租賃及包運合約期間運輸的貨物自行投購保險。為承保我們的此類風險，我們為租入船舶投保：(i)運費、滯期費及抗辯費保險，涵蓋我們因船舶航運經營引起的糾紛所涉及的法律費用；及(ii)租船人責任保險，涵蓋我們作為租船人的責任，包括與船舶航運經營有關的船體損壞、所運輸貨物的損失及船員受傷。

此外，雖然我們根據與客戶的航次船舶租賃合約及包運合約承擔風險(與運輸貨物相關的風險除外)，但我們可以根據該轉租安排將風險轉嫁予我們的船舶供應商。在該轉租安排下，倘船舶供應商向我們提出申索，我們可基於相同理由向分租客戶提起背對背訴訟，以期在船舶供應商勝訴的情況下彌補我們的損失。我們作為租船人遭分租客戶索償的情況同樣適用，我們可對船舶供應商提起背對背訴訟。

(b) 根據定期船舶租賃合約(包括定期期租及TCT)出租的租入船舶

作為船東的船舶供應商有責任自行為我們的租入船舶購買保險，而根據與客戶訂立的典型定期船舶租賃合約(包括定期期租及TCT)，我們通常須對船舶及船上運輸的貨物的安全以及保險費負責。為承保我們的此類風險，我們為租入船舶投保：(i)運費、滯期費及抗辯費保險，涵蓋我們因船舶航運經營引起的糾紛所涉及的法律費用；及(ii)租船人責任保險，涵蓋我們作為租船人的責任，包括與船舶航運經營有關的船體損壞、所運輸貨物的損失及船員受傷。

業 務

此外，雖然我們根據與客戶的定期船舶租賃合約承擔風險，但我們可以根據該轉租安排將風險轉嫁予我們的船舶供應商。在該轉租安排下，倘船舶供應商向我們提出申索，我們可基於相同理由向分租客戶提起背對背訴訟，以期在船舶供應商勝訴的情況下彌補我們的損失。我們作為租船人遭分租客戶索償的情況同樣適用，我們可對船舶供應商提起背對背訴訟。

(c) 根據典型航次船舶租賃合約及包運合約出租的控制船舶

在光船租賃合約下，我們須承擔控制船舶運營、管理及維護產生的一切風險，且須為船舶適當投保，以防範船體及機械風險以及戰爭風險等慣常風險，而我們的客戶通常僅須對運輸的貨物全權負責，因此，彼等須負責就我們的船舶在航次租賃及包運合約期間運輸的貨物自行投購保險。為承保我們的此類風險，我們為控制船舶投保：(i)船體及機械保險（其涵蓋對船體及機械的實際損害）；(ii)保賠險（其涵蓋就有關船舶航運業務的第三方責任須承擔的法律及法定責任）；(iii)租船損失保險，涵蓋因機械故障而導致的租賃費損失；及(iv)海上延誤保險，涵蓋因特定危險（例如罷工、碰撞及隔離）而導致的延誤損失。

(d) 根據定期船舶租賃合約（包括定期期租及TCT）出租的控制船舶

在光船租賃合約下，我們須承擔控制船舶運營、管理及維護產生的一切風險，且須為船舶適當投保，以防範船體及機械風險以及戰爭風險等慣常風險。根據與客戶訂立的典型定期船舶租賃合約（包括定期期租及TCT），我們亦通常須對船舶及船上運輸的貨物的安全以及保險費負責。為承保我們的此類風險，我們為控制船舶投保：(i)船體及機械保險（其涵蓋對船體及機械的實際損害）；(ii)保賠險（其涵蓋就有關船舶航運業務的第三方責任須承擔的法律及法定責任）；(iii)租船損失保險，涵蓋因機械故障而導致的租賃費損失；及(iv)海上延誤保險，涵蓋因特定危險（例如罷工、碰撞及隔離）而導致的延誤損失。

業 務

特別是，在船長或船員存在不當行為的情況下，我們承擔的法律責任或會不同，具體視乎不當行為的性質及我們的角色。例如，船長或船員不當行為引起的若干類型法律責任可能由我們（作為我們控制船舶的船東）或第三方船東（就我們管理的第三方船舶而言）投購的保險承保。對於保險未涵蓋的法律責任（如船員未經授權下船），我們可能面臨來自客戶或船東的申索。在該情況下，我們可向派遣有關船長或船員的船員派遣代理，或船長或船員本身提起訴訟，以尋求賠償因客戶或船東申索而引致的任何損失。

鑒於我們承擔的法律責任，我們於往績記錄期間已投購多種類型的保險，如船體及機械保險（其涵蓋對船體及機械的實際損害）及保賠險（其涵蓋船東就有關船舶航運業務的第三方責任須承擔的法律及法定責任）。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們產生的保險開支分別約為1.6百萬美元、2.3百萬美元、2.6百萬美元及2.6百萬美元。有關我們保險保障範圍的詳情，請參閱「業務 — 保險」。董事認為現有的保險保障範圍足以滿足我們這種規模及性質的業務，並符合業內現行規範及慣例。

同時，作為預防措施，我們已採取指導方針，以確保業務營運中所用船員的質素。舉例而言，我們一般會對船員派遣代理的背景、能力及資質進行評估。我們通常亦會根據船員派遣代理提供的文件及資料對船員進行篩查，以確保船員已正式受船員派遣代理僱傭，適合在我們的船舶上工作，並已獲得所有必要的牌照及證書。此外，在將船員分配至船舶之前，我們通常要求潛在船員與我們的船舶主管進行多輪面談，以確保船員符合標準。有關我們的船員外判安排的詳情，請參閱「業務 — 外判安排 — 船員外判」。

業 務

與客戶訂立租船合約的主要條款

我們與客戶訂立的具有法律約束力的典型定期及航次船舶租賃合約及包運合約的主要條款載列如下：

	描述	
主要條款	定期租賃(定期期租及TCT)	航次租賃及包運合約
租船期	● 我們的定期租賃訂有固定期限(定期期租)或屬航次期租(TCT)。 ● 我們定期期租的租期介乎30天至15個月左右。 ● 我們TCT的期限固定為預定航次所耗時間，通常較短。	● 我們的航次租賃針對特定航程進行出租。 ● 我們根據包運合約租予客戶的船舶具有涵蓋一系列預定航次的租期。
租賃費、費用及付款條款	● 我們向客戶收取租賃費，租賃費按日計算，一般由客戶預付予我們。 ● 付款時間表： — 租賃費的初始金額通常由客戶在獲交付船舶後的數天支付。 — 我們一般根據租期的長短於整個定期租賃期間按月或更短的期間向客戶收取下一個月或期間的預付款項。	● 我們向客戶收取運輸貨物的運費。我們通常於貨物裝船完成後數個營業日內收到全額或大部分款項。 ● 明確訂明我們為客戶裝卸乾散貨的時間及速度(亦稱為裝卸時間)，釐定我們及客戶應付的滯期費及速遣費。

業 務

	描述	
主要條款	定期租賃(定期期租及TCT)	航次租賃及包運合約
船舶狀況	● 明確說明船舶的運力、貨艙數量及吃水深度等規格。亦明確說明船舶航行須達致的速度及允許消耗的燃料。 ● 我們的船舶一般須在信譽良好的船級社註冊，具有運輸預期貨物的必要能力，同時配備起重機及抓斗等必要的設備卸載貨物。	● 明確說明船舶的運力、貨艙數量及吃水深度等規格。 ● 我們的船舶一般須在信譽良好的船級社註冊，具有運輸預期貨物的必要能力，同時配備起重機及抓斗等必要的設備卸載貨物。
客戶的主要責任	● 我們的客戶一般承擔航次成本，例如燃料費、港口費及定期租賃項下的其他慣常費用。 ● 於將船舶交還予我們之前，我們的客戶須發出有關交還的事先通知。相關通知期取決於租期的長短。 ● 如客戶在將船舶交還後遺落任何貨物於船上，則彼等亦須承擔任何裝卸工費用。	● 客戶通常對運輸的貨物負全責，因此有責任自行為在航次租賃及包運合約期間船上運輸的貨物購買保險。 ● 倘客戶超過裝卸時間，客戶通常有責任向我們支付稱為滯期費的罰款。於裝卸時間內按天收取滯期費。

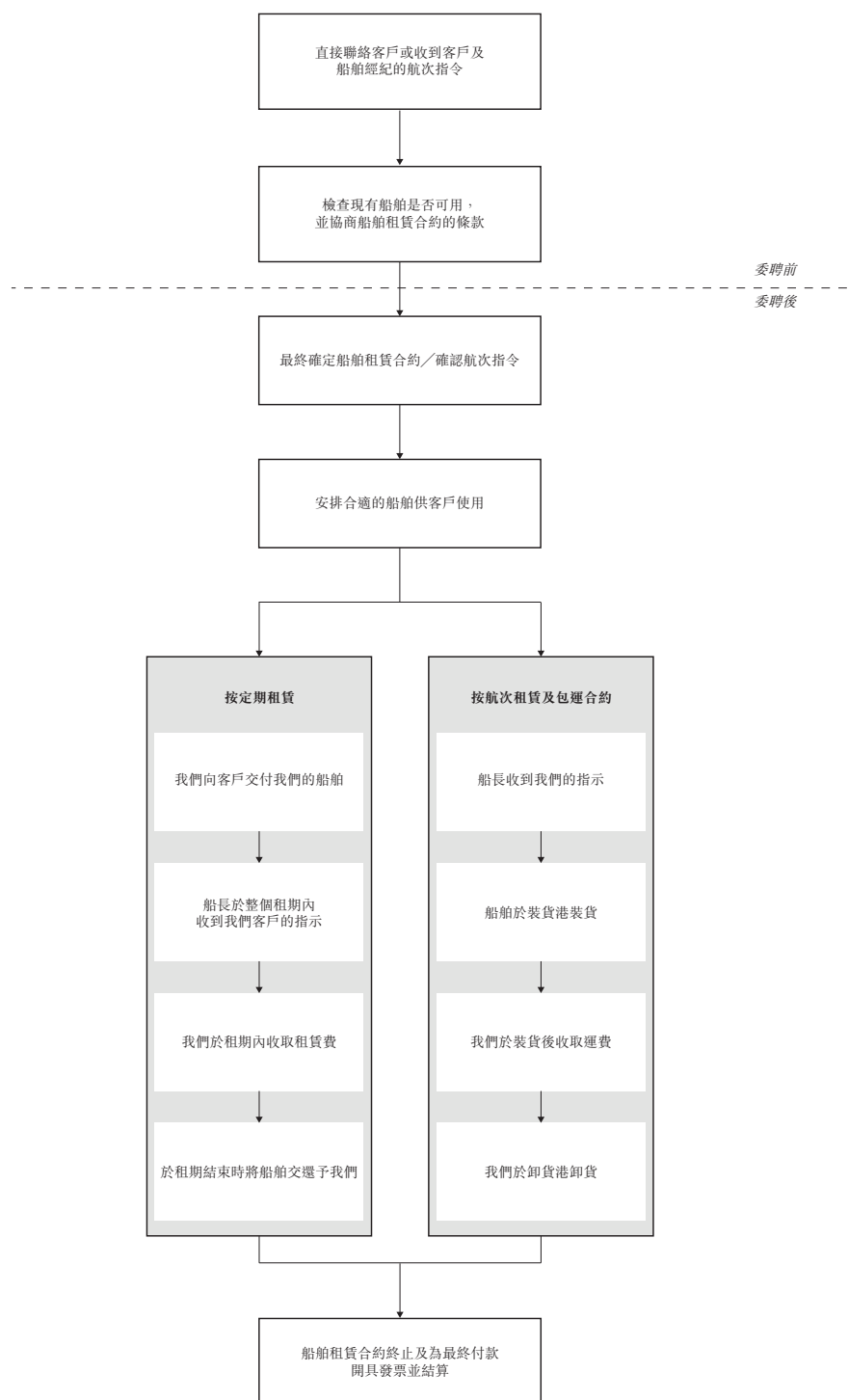
業 務

	描述	
主要條款	定期租賃(定期期租及TCT)	航次租賃及包運合約
我們的主要責任	● 我們一般承擔營運成本，例如船員工資、保險費、維修及保養費以及與船舶營運相關的所有其他慣常開支。 ● 如委聘船舶經紀，我們負責支付船舶經紀的佣金，按照行業慣常標準一般為租賃費的約1.25%。 ● 我們負責船舶及船上運輸貨物的安全。	● 我們一般承擔航次租賃及包運合約期間的運營成本及航次成本。 ● 如委聘船舶經紀，我們負責支付船舶經紀的佣金，按照行業慣常標準一般為應付運費的約1.25%至2.0%。 ● 我們一般負責向客戶支付稱為速遣費的費用，前提為客戶能夠在規定的裝卸時間之前完成貨物的裝卸。
終止	● 倘客戶並無及時向我們付款，我們通常有權在數個營業日的寬限期內將船舶從定期租賃中撤回。	● 我們的航次租賃及包運合約中通常並無訂明。倘客戶拖欠貨款，我們通常對船上的貨物有留置權。

業 務

我們航運服務的作業程序

下圖說明我們航運服務的主要作業程序：



業 務

委聘前階段

我們的航運服務始於客戶識別。我們或會直接聯絡客戶或潛在客戶或會與我們接洽討論其航運需求。我們其後收到客戶的航次指示，當中載有(其中包括)所需船舶數量及類型、估計租賃期、租賃類型及航次開始日期等若干航次詳情。我們亦透過船舶經紀識別客戶。

我們將首先檢查我們是否擁有符合客戶要求的現有船舶。視乎客戶的要求及我們船隊於相關時間的運力，我們可能會租用額外的船隻。在評估客戶的航次指示後，我們一般會根據每個航次的具體情況與客戶溝通和磋商主要付款條款。倘客戶由船舶經紀向我們推介，船舶經紀通常會代表我們的客戶協助進行合約磋商。有關與船舶經紀的業務安排的更多詳情，請參閱本節下文「供應商 — 船舶經紀」。

委聘後階段

在我們與客戶就擬定租賃的主要條款達成共識後，我們通常會準備正式的船舶租賃合約。我們與客戶簽訂的租船合約通常為BIMCO標準格式合約，我們可根據每名客戶具體的航運需求修改及修訂合約。有關船舶租賃合約內容的進一步詳情，請參閱本節上文「我們的航運服務 — 與客戶訂立租船合約的主要條款」。

在最終確定擬定租賃的條款後，我們將安排合適的船舶供客戶的預期航程所用。出租予我們客戶的船舶可能是我們的控制船舶或租入船舶。有關我們船隊的進一步資料，請參閱本節下文「我們的船隊」。

定期期租及TCT

根據定期期租及TCT，我們在指定地點及時間將船舶交付予我們的客戶。隨後，客戶將直接向船長發出指示。於租期內，客戶一般會承擔燃油費及港口費(如有)，並指示船舶的目的地，惟受船舶租賃合約中規定的任何地域限制所規限。我們通常每月向客戶開具臨時發票，用於客戶支付翌月的租賃費。對於租期相對較短(即少於三個月或通常更短的TCT)的定期租賃合約，付款期可能不到一個月且我們可能會在租期結束時開具最終發票，而不會開具臨時發票。我們密切跟蹤每艘船舶的餘下租期並將在船舶租賃合約的餘下租期提前通知客戶，以便彼等能夠作出必要的還船安排。於租期結束時，客戶將需於指定地點將船舶交回

業 務

我們。於交回船舶後，我們將計算客戶應付我們的任何餘下費用及開支並將出具該等餘下費用及開支的最終發票。如需延長租期，我們的客戶需要提前通知我們。在確認有關延期的詳情後，我們將與客戶簽訂補充船舶租賃合約。如有需要，我們可能須通知船東及／或船舶供應商延長相關船舶的租期或簽訂新船舶租賃合約。

航次租賃及包運合約

根據航次租賃，我們負責指示船長在裝貨港和卸貨港之間進行航次租賃服務，而非由客戶提供指示。航次租賃服務將在船舶抵達目的港及卸貨完成後結束。根據我們的客戶從船上卸貨的速度，若所用時間超過船舶租賃合約規定的裝卸時間，客戶可能需要向我們支付滯期費，或者倘所需時間少於規定的裝卸時間，客戶可能會向我們索賠，支付彼等的速遣費。在租期內，除承擔船舶營運費用外，我們一般還承擔燃油費及港口費（如有）。我們通常會在始發港完成裝貨後若干個營業日內收到客戶的全額或大部分付款。

我們的包運合約運作程序與航次租賃大致相同，但包運合約並非單一航次，而是載明一系列預先釐定的航次。包運合約項下其中一次航程完成後，我們等待客戶進一步指示，繼而指示船長前往包運合約載明的下一航次的裝貨港口。我們通常亦於指定裝貨港裝貨後數個營業日內收到客戶的全額或大部分運費付款。

我們的船隊

概覽

我們的船隊大致可分為控制船舶及租入船舶。我們的控制船隊主要由我們單獨擁有或與業務夥伴共同擁有或由我們通過光船租賃長期租用的乾散貨船組成。我們的控制船隊亦包括油輪及化學品船。另一方面，租入船隊由我們主要按定期期租及TCT向船舶供應商租用的乾散貨船組成。

我們的控制船舶可大致分為(i)我們單獨擁有；(ii)與我們的業務夥伴共同擁有或；(iii)我們根據光船租賃或融資租賃安排租入的船舶。我們將我們根據光船租賃及融資租賃安排租入的船舶視作我們控制船隊的一部分，因為本集團就該等船舶承擔的角色及責任與船東的

業 務

角色及責任十分相似(因為我們實際上就該等船舶承擔船東的角色)。此外，由於我們為一家自身具備內部船舶管理能力的綜合航運服務公司，我們亦向控制船舶提供船舶管理服務。

租入船舶可大致定義為我們通常根據較短的定期或航次租賃合約租入以補充我們運力的船舶。我們對該等租入船舶不承擔船東的責任，而原船東通常仍須對該等船舶負責。此外，由於該等船舶通常已聘用船舶管理人提供船舶管理服務，我們一般無需向該等租入船舶提供船舶管理服務。

下表載列我們在控制船舶及租入船舶的角色及責任方面的重大差異：

責任	控制船舶	租入船舶
商業運營	我們在決定控制船舶的營運方式上擁有自由裁量權。	對於根據定期期租及TCT租入的船舶，我們有權於相關租期內營運船舶，惟須受定期船舶租賃合約項下的限制規限。
		對於就特定航程根據航次租賃或包租合約租入的船舶，我們有權指示船舶開始特定的航程。
船舶管理	我們負責控制船舶的船舶管理。鑒於我們的船舶管理能力，我們為控制船舶提供內部船舶管理服務。	我們一般無需提供租入船舶的船舶管理，因為船東通常已經為該等船舶指定船舶管理人提供船舶管理服務。

業 務

責任	控制船舶	租入船舶
維修及保養	我們負責控制船舶的維修及保養。日常維修方面，我們的船舶管理人員將負責有關維修，而大修方面，我們或會聘請修船廠進行有關維修工作。	我們不負責租入船舶的維修及保養。
船員	我們負責為控制船舶配備船員。我們委聘外部船員派遣代理為控制船舶配備船員。	我們不負責為租入船舶配備船員，因為該等船舶通常已配備船員。
燃料	倘控制船舶已根據航次租賃或包運合約出租予客戶，我們僅負責提供船用燃油。倘控制船舶已根據定期期租或TCT出租予客戶，則我們不負責提供燃料。	倘我們根據定期期租及TCT租入船舶，我們僅負責提供燃料。倘船舶根據航次租賃或包運合約租入，則我們不負責提供燃料。
承擔的法律責任	我們承擔船舶經營及管理產生的一切風險。有關進一步詳情，請參閱本節下文「我們的航運服務 — 與客戶訂立的船舶租賃合約 — 承擔的法律責任」一段。	作為租船人，我們可能面臨船東針對我們提起的申索（如船舶受損）及客戶針對我們提起的申索（如客戶貨物受損）。有關進一步詳情，請參閱本節下文「我們的航運服務 — 與客戶訂立的船舶租賃合約 — 承擔的法律責任」一段。

業 務

有關我們共有船舶、我們根據融資租賃安排運營的船舶及我們根據光船租賃租用的船舶的進一步詳情，請分別參閱本節下文「我們的船隊 — 控制船隊 — 共有船舶」、「我們的船隊 — 控制船隊 — 光船租賃」及「我們的船隊 — 控制船隊 — 融資租賃安排」各段。

於往績記錄期間，我們的船隊包括各種尺寸的船舶，如好望角型、巴拿馬型、超大型、超級極限型、大靈便型及靈便型以及不屬於該等定尺慣例的船舶。下表載列於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日我們的控制船隊按船舶尺寸劃分的船舶數量明細：

船舶類型	於12月31日		於2022年	
	2019年 控制船舶 數量	2020年 控制船舶 數量	2021年 控制船舶 數量	9月30日 控制船舶 數量
好望角型	1	1	2	1
巴拿馬型	1	1	2	2
超大型	2	2	2	2
超級極限型	4	4	6	5
大靈便型	1	1	0	0
靈便型	4	4	6	5
其他 (附註)	3	2	4	6
總計	16	15	22	21

附註：其他指靈便型油輪（即運力介乎約4,500dwt至約25,000dwt的油輪）及中程油輪（即運力介乎約25,000dwt至約45,000dwt的油輪）。

於往績記錄期間，我們的船隊亦懸掛多個船旗國船旗營運。截至2021年12月31日止年度，我們約45.5%、9.1%、22.7%及22.7%的控制船舶分別懸掛巴拿馬、馬紹爾群島、利比里亞及香港船旗國船旗營運。於2021年12月31日，我們分別約35.9%、16.6%、12.1%及11.7%的租入船舶合約懸掛巴拿馬、馬紹爾群島、利比里亞及香港船旗國船旗營運，其餘23.8%的租入船舶合約懸掛多個船旗國（包括中國、土耳其、新加坡、馬耳他、孟加拉國、韓國、巴哈馬群島、塞浦路斯、曼島、巴貝多、貝里斯、帛琉、意大利、希臘、菲律賓及越南）船旗營運。

業 務

下表載列往績記錄期間我們按控制及租入船舶劃分的航運服務業務板塊產生的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月					
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年			
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	(未經審核)	
租入船舶	64,454	59.2	95,351	67.0	257,185	79.4	188,591	81.6	162,223	66.5		
控制船舶	<u>44,401</u>	<u>40.8</u>	<u>47,028</u>	<u>33.0</u>	<u>66,557</u>	<u>20.6</u>	<u>42,603</u>	<u>18.4</u>	<u>81,574</u>	<u>33.5</u>		
總計	<u>108,855</u>	<u>100.0</u>	<u>142,379</u>	<u>100.0</u>	<u>323,742</u>	<u>100.0</u>	<u>231,194</u>	<u>100.0</u>	<u>243,797</u>	<u>100.0</u>		

租入船隊

於往績記錄期間，我們船隊中有很大大一部分為租入船舶，我們主要根據定期租賃向船舶供應商租用該等船舶，於往績記錄期間各期，我們租入船舶聘約中分別有約96%、91%、87%及86%為定期租賃。根據該等定期租賃，我們的船舶供應商負責船舶的管理。於往績記錄期間，我們向船舶供應商租用的租入船舶通常為運力介乎10,000至200,000dwt的乾散貨船。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別訂立合共超過60項、160項、200項及90項租入船舶聘約。就租入船舶與船舶供應商簽訂的大部分定期租賃的租期為3個月或更短。鑑於租期較短，於一年內，我們可多次向船舶供應商租用同一艘船舶。於往績記錄期間，我們與船舶供應商簽訂的定期租賃主要為航次期租(TCT)或租期相對較短的定期期租。董事認為，我們租入船舶的租期相對較短，相比較長的租期可讓我們保持較大程度的靈活性，因為我們能夠迅速應對及緩解海運行業市場租船費率的波動。

業 務

下表載列往績記錄期間我們已訂立及已完成租入船舶合約數量變動：

	截至2019年 12月31日 止年度	截至2020年 12月31日 止年度	截至2021年 12月31日 止年度	截至2022年 9月30日 止九個月
年／期初手頭租入船舶合約 ^(附註)	7	7	16	20
相關年度／期間的變動				
— 已訂立租入船舶合約	85	183	231	90
— 已完成租入船舶合約	(85)	(174)	(227)	(99)
年／期末手頭租入船舶合約	7	16	20	11

附註： 租入船舶合約期限指自向我們交付所要求的船舶開始直至完成該租入船舶合約為止的期間。

租船及從客戶獲得業務的順序

由於市場租船費率或會波動，我們可能調整租船及從客戶獲得業務的順序，具體取決於我們對市場租船費率於不久之將來是否可能下降或上升的評估。倘預期市場情緒及市場費率於不久將來會上升，我們通常會先嘗試獲取船舶及運力。鑒於我們通常就租入船隊業務以定期期租及TCT方式租船，我們將參考於關鍵時間的市場費率嘗試「鎖定」我們事先應付予船舶供應商的租賃費或運費，其後向近期有租船需求的客戶獲取訂單或我們等待市場費率上漲，之後再與客戶訂立船舶租賃合約，以利用不斷上漲的市場費率。相反，倘預期市場

業 務

情緒及市場費率於不久將來會下降，我們傾向於以背靠背的方式獲得業務，即首先我們將參考於關鍵時間的市場費率事先獲取並「鎖定」客戶應付予我們的租賃費或運費，其後向供應商採購及租入合適的船舶。通過該方法，我們能夠緩解市場租船費率突然下降的影響，從而確保我們保持一定的盈利水平，因為我們能夠透過確保租船時的租船費率低於向客戶收取的租船費率，更好地把控潛在利潤率並在租船時計入潛在利潤率。

董事相信，透過該作法，我們通常能夠通過策略性地採用不同的租船順序來緩解市場租船費率的固有波動，並能夠管理租入船舶的盈利能力。除這一改變租船順序的策略以外，我們亦透過通常以短期定期租賃（如TCT或租期更短的定期期租）方式租船來管理我們面臨的市場租船費率波動風險。董事認為，該等定期租賃的期限較短，令我們能夠更靈活及更有利於我們採用上述租船排序策略。

儘管如此，雖然於租船時我們面臨的風險可在一定程度上透過該順序策略性調整來減少，但若干船舶租賃合約可能因不可預見的情況（例如惡劣天氣，這可能會延長船舶的航程，進而增加船舶的週轉時間）而出現虧損。此外，倘我們對市場情緒及市場費率未來趨勢的預測被證明不準確，我們可能會進行虧損交易。然而，鑒於該等定期租賃的期限較短（租船期主要於三個月內），董事認為，我們面臨的風險被降低，且虧損（如有）通常將限於此類期限較短的定期租賃。董事相信，憑藉我們的排序策略、我們龐大的船隊、良好的關係以及與大量運力供應商、經紀及最終客戶的廣泛聯繫，有助於以迅速有效的方式匹配或確定運力及航運需求，以及我們租入船舶聘約的租期普遍較短，我們能夠充分緩解航運服務業務分部的任何重大虧損交易。

業 務

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月，本集團分別錄得9筆、10筆、13筆及19筆虧損總額超過0.2百萬美元的航運服務虧損交易，且該等交易的虧損總額分別約3.0百萬美元、4.0百萬美元、7.0百萬美元及8.0百萬美元，分別佔航運服務業務分部同期總收益的約2.8%、2.9%、2.2%及2.8%。該等虧損交易主要歸因於：(i) 市場租船費率波動，例如市場租船費率突然大幅上升或下降，導致我們支付予供應商的租賃費成本可能超過我們從客戶收到的租賃費或運費；(ii) 由於2020年初爆發的COVID-19疫情導致的負面商業情緒導致市場租船費率下降，意味著我們可能會從客戶收到較少的租賃費或運費；(iii) 我們可能就接收新船產生較高的費用，包括消耗的額外燃料、準備零部件及材料以及船員登船的額外工資等；及(iv) 惡劣天氣條件導致的意外延長航行時間或裝卸時間，意味著我們可能會產生額外費用。

我們的董事認為，上述虧損交易屬於我們日常業務過程中可能產生的可接受虧損，長遠而言不會對我們整體業務的盈利能力造成不利影響。就說明而言，我們已提供有關於往績記錄期間我們航運服務虧損超過0.2百萬美元的虧損交易資料。此0.2百萬美元的臨界值僅分別佔我們截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月收入的約0.15%、0.11%、0.05%及0.07%，微不足道。儘管如此，我們的董事認為，於往績記錄期間並無發生重大虧損交易。

業 務

與我們船舶供應商的租賃合約的主要條款

我們與船舶供應商訂立的具法律約束力的典型定期船舶租賃合約的主要條款載列如下：

主要條款	描述
租期	● 與我們的供應商簽訂的定期租賃主要是航次期租(TCT)，租期通常於三個月內屆滿。我們亦與供應商簽訂定期期租。
租賃費、費用及付款條款	● 租賃費按日計算，通常由我們向供應商預付。
船舶狀況	● 明確說明船舶的運力、貨艙數量和吃水深度等規格。同時明確說明船舶規定的行駛速度和允許的燃料消耗量。 ● 我們租賃的船舶通常需要在信譽良好的船級社註冊，具備運輸預定貨物的必要能力，並配備起重機和抓斗等必要設備，以便於船上裝卸貨物。
我們的主要責任	● 我們一般負責定期租賃下的燃油費、港口費及其他常規費用等航次費用。
我們供應商的主要責任	● 我們的供應商通常負責運營成本，例如船員工資、保險費、維修和保養費以及與船舶運營相關的所有其他常規費用。
終止	● 倘我們未能及時向供應商付款，彼等通常有權撤銷船舶的定期租賃，惟可授予若干營業日的寬限期。

業 務

控制船隊

除租入船舶外，我們的船隊亦由我們(i)自有；(ii)與我們的業務合作夥伴共同擁有；(iii)根據融資租賃安排從融資租賃公司租用；及(iv)根據光船租賃從船舶供應商租用的租期相對較長的控制船舶組成。我們或我們的商業夥伴負責我們控制船舶的日常運營及管理。有關我們共同擁有的船舶、我們根據融資租賃安排運營的船舶以及我們根據光船租賃租用的船舶的進一步詳情，請分別參閱本節下文「我們的船隊 — 控制船隊 — 共有船舶」、「我們的船隊 — 控制船隊 — 光船租賃」及「我們的船隊 — 控制船隊 — 融資租賃安排」各段。

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的控制船隊分別由16艘、15艘、22艘及21艘船舶組成，相應期間的總運力分別約為0.8百萬dwt、0.8百萬dwt、1.2百萬dwt及1.0百萬dwt。

控制船舶數目變動

自2017年開始提供航運服務以來，我們主要通過光船租賃及收購新船舶及二手船舶來補充我們的控制船隊。此類購買主要由我們股東的個人資金、我們的經營現金流以及銀行融資及融資租賃安排等外部融資提供資金。於決定是否購買船舶時，我們會考慮(其中包括)我們可用的融資渠道、融資條款的有利性以及類似類型及船齡船舶當時的市場價格以及我們目前的船舶組合及規格，包括我們船隊的船齡構成以及我們的船隊是否符合未來的任何環境監管要求。由於我們的相關資本承擔相對低於直接購買船舶，我們通常選擇以光船租賃方式租船以確保我們有足夠的運力。董事相信，與購買船舶相比，我們根據光船租賃租賃相對較大比例的船舶，這一策略使我們能夠迅速擴大規模，以確保我們擁有必要的運力來滿足客戶的航運需求。為補充我們的控制船隊，我們一般會租用更高比例的光船，以確保我們不會因購買新船舶或二手船舶而過度動用資本儲備。雖然我們並無設定控制船舶與租入船舶的目標比例，但我們一般力求調整租入船舶的數量以滿足客戶需求。

業 務

在租入額外運力之前，我們通常會確保我們的控制船舶得到充分利用。有關我們船隊利用率的進一步詳情，請參閱本節「我們的船隊 — 控制船舶 — 船隊利用率」。我們通常透過租賃租入船舶補充我們的船隊及運力，當中計及乾散貨航運服務的預計市場需求、整體市場氣氛及市場租船費率的預期趨勢。儘管如此，當我們預期市場費率在不久之將來將會上漲時，我們可能會在取得客戶業務之前向船舶供應商租入船舶。透過該種方式，我們能夠參考於關鍵時間的市場費率提前「鎖定」我們應向船舶供應商支付的租賃費或運費，然後在不久之將來獲得有租船需求的客戶訂單，從而利用市場費率的上漲。有關我們在租入船舶時改變順序的策略的進一步詳情，請參閱本節「我們的船隊 — 租入船隊 — 租船及從客戶獲得業務的順序」一段。

由於我們擁有一支相當規模的控制船隊，加上我們龐大的租入船隊作進一步補充，我們一般擁有充足的運力能夠及時為我們的客戶提供航運服務。於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別訂立合共超過60份、160份、200份及90份租入船舶聘約。憑藉我們與供應商的長期穩定關係，於往績記錄期間，我們在以合理成本及時獲得充足運力方面一般不會遭遇任何重大困難。

下表載列於往績記錄期間我們控制船舶數目的變動情況：

	截至2019年 12月31日 止年度	截至2020年 12月31日 止年度	截至2021年 12月31日 止年度	截至2022年 9月30日 止九個月
年／期初的控制船舶	11	16	15	22
相關年度／期間的變動				
— 添置	9	—	11	2
— 出售	(1)	—	(4)	(2)
— 未續新光船租賃	(3)	(1)	—	(1)
年／期末的控制船舶	16	15	22	21

業 務

控制船舶數量由2019年12月31日的16艘減至2020年12月31日的15艘，乃由於一項光船租賃到期後未續新。控制船舶數量由2020年12月31日的15艘增至2021年12月31日的22艘，此乃收購11艘船舶及出售四艘船舶的淨影響。控制船舶的數量由2021年12月31日的22艘減少至2022年9月30日的21艘，此乃收購兩艘船舶、出售兩艘船舶及一項光船租賃不再續新的淨影響。

根據弗若斯特沙利文報告，由於COVID-19疫情使得全球供應鏈中斷導致運力不足，全球航運成本迅速上升，航運服務業自2020年下半年起出現大幅增長。我們作出戰略性決策，透過以光船租賃方式租入船舶及收購船舶，同時戰略性出售部分老舊船舶，優化我們的控制船隊，從而利用航運服務的需求高企。由於收購和光船租賃合約需要時間磋商及落實，我們控制船舶的數量在2021年期間逐漸增加。

自2021年12月31日起，我們從根據光船租賃租用我們於往績記錄期間的控制船舶天嶺號轉變為定期租賃。由於我們根據定期租賃租入的船舶不視為我們控制船隊的一部分，因此，自2021年12月31日起，我們不再將天嶺號視為控制船舶。

業 務

下文載列於2022年9月30日我們按船舶類型劃分的控制船舶的詳情(按運力排序)。

編號	船舶名稱	船舶類型	概約運力 (dwt)	於2022年9月30日 的擁有權狀況	船齡 ⁽¹⁾ (年)	船舶的 餘下可使 用年期 ⁽¹⁾ (年)	於2022年 9月30日未完成 定期租賃合約的 估計結束時間 ⁽⁷⁾
乾散貨船							
1.	SEACON AFRICA	好望角型散貨船	206,291	光船租賃 ⁽²⁾	16	9	不適用 ⁽⁷⁾
2.	SEACON SHANGHAI	巴拿馬型散貨船	82,000	自有(融資租賃 安排) ⁽³⁾	3	22	2022年11月
3.	海洲九號	巴拿馬型散貨船	74,844	共有(融資租賃 安排) ⁽³⁾⁽⁴⁾	9	16	不適用 ⁽⁷⁾
4.	SEACON FUZHOU	超大型散貨船	63,342	自有(融資租賃 安排) ⁽³⁾	3	22	2023年1月
5.	SEACON ATHENS	超大型散貨船	63,290	自有(融資租賃 安排) ⁽³⁾	3	22	2022年10月
6.	JY POWER ⁽⁸⁾	超級極限型散貨船	57,005	光船租賃 ⁽²⁾	12	13	2022年10月
7.	JY PROGRESS ⁽⁶⁾	超級極限型散貨船	56,944	光船租賃 ⁽²⁾	12	13	2022年10月
8.	海洲七號	超級極限型散貨船	56,880	共有(融資租賃 安排) ⁽³⁾⁽⁴⁾	10	15	2023年2月
9.	海洲八號	超級極限型散貨船	57,000	共有(融資租賃 安排) ⁽³⁾⁽⁴⁾	10	15	不適用 ⁽⁷⁾
10.	SEACON QINGDAO	超級極限型散貨船	56,450	光船租賃 ⁽²⁾	10	15	2022年10月
11.	SEACON MANILA	靈便型散貨船	33,412	光船租賃 ⁽²⁾	7	18	2022年11月
12.	SEACON RIZHAO	靈便型散貨船	19,800	自有(融資租賃 安排) ⁽³⁾	12	13	2022年10月
13.	SEACON OSAKA	靈便型散貨船	14,416	自有(銀行融 資) ⁽⁵⁾	14	11	2022年10月
14.	SEACON KOBE	靈便型散貨船	12,146	自有(銀行融 資) ⁽⁵⁾	13	12	2022年10月
15.	SEACON VICTORY	靈便型散貨船	12,138	自有(銀行融 資) ⁽⁵⁾	11	14	2022年10月
油輪							
16.	GOLDEN DAHLIA	中程油輪	34,834	光船租賃 ⁽²⁾	0	25	2023年6月
17.	GOLDEN DAISY	中程油輪	34,810	光船租賃 ⁽²⁾	0	25	2023年6月
18.	GOLDEN CAMELLIA	中程油輪	34,783	光船租賃 ⁽²⁾	1	24	2023年5月
19.	GOLDEN LAVENDER	中程油輪	34,827	光船租賃 ⁽²⁾	0	25	2023年6月
20.	GOLDEN VIOLET	靈便型油輪	19,998	光船租賃 ⁽²⁾	0	25	2023年5月
化學品船							
21.	YANGTZE JASPER	靈便型熔硫船	4,710	自有(融資租賃 安排) ⁽³⁾	12	13	不適用 ⁽⁷⁾

附註：

- (1) 船齡乃按建造竣工日期直至2022年9月30日計算。剩餘可使用年期按船舶約25年的估計可使用年期減去截至2022年9月30日的船齡計算。
- (2) 於2022年9月30日，該等船舶均由我們根據光船租賃向不同船舶供應商(擁有該等租入船舶的擁有權)租賃。據董事深知，該等船舶供應商為獨立第三方。有關進一步詳情，請參閱本節下文「我們的船隊 — 控制船隊 — 光船租賃」。

業 務

- (3) 於2022年9月30日，該等船舶均根據與融資租賃公司訂立融資租賃安排運營並根據光船租賃租回予我們。據董事深知，該等融資租賃公司為獨立第三方。有關進一步詳情，請參閱本節下文「我們的船隊 — 控制船隊 — 有關我們控制船舶的融資安排 — 融資租賃安排」。
- (4) 於2022年9月30日，該等船舶均由我們及我們業務夥伴共同持有。有關進一步詳情，請參閱本節下文「我們的船隊 — 控制船隊 — 共有船舶」。
- (5) 於2022年9月30日，該等船舶均通過銀行貸款融資，並以船舶作為抵押品。請參閱「我們的船隊 — 控制船隊 — 我們控制船舶的融資安排 — 銀行貸款」。
- (6) 於2022年11月，JY PROGRESS更名為SEACON YANTAI。
- (7) 於2022年9月30日未完成定期租賃合約的估計結束時間指於2022年9月30日約束我們控制船舶的任何未完成及正在進行的定期租賃船舶租賃合約項下的剩餘時間。標記為「不適用」的船舶指於2022年9月30日此類控制船舶已簽訂航次租賃或包運合約。
- (8) 2022年12月JY POWER更名為SEACON DALIAN。

船隊利用率

我們一般會統籌我們的船舶及租船聘約，以期盡量縮短各聘約之間的時間間隔及最大限度地提高船舶的利用率。下表載列於往績記錄期間我們控制船舶及租入船舶的利用率明細：

	截至12月31日止年度			截至 9月30日 止九個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
	%	%	%	%
控制船舶 ⁽¹⁾	95.5	94.2	93.3	91.8
租入船舶 ⁽²⁾	99.0	99.7	99.6	99.4

附註：

- (1) 我們控制船舶的利用率乃按我們於各年度／期間控制該等船舶的天數減去停租天數（定義見下文），再除以我們於各年度／期間控制該等船舶的天數計算得出。停租天數（「停租天數」）指租船暫停營運或無法產生收入的期間，例如，當船舶停泊進行維修及保養、幹塢、更換船員或在完成一份租船聘約至開始另一份定期租船聘約前的時間間隔內閒置，因為我們在該段時間間隔內不會收到客戶的租賃費或運費。船舶通常停靠在船塢進行維修、保養及幹塢，或停泊在錨地進行海上修理及維護或一般閒置。

業 務

- (2) 我們租入船舶的利用率乃基於以下各項計算(i)我們根據定期期租租入船舶出租予客戶的天數減去停租天數，再除以該等船舶自供應商租入的天數；及假設(ii)我們根據航次租賃或TCT就特定航程租入的船舶其後一般由我們的分租客戶用於相同航程，因而得到充分利用。

利用率波動

我們控制船舶的利用率由截至2021年12月31日止年度約93.3%下降到截至2022年9月30日止九個月約91.8%，主要因為(i)我們的乾散貨船SEACON QINGDAO及SEACON RIZHAO於2022年初被我們擱置了幾個星期進行檢查、維修及保養，隨後已經恢復運營；及(ii)我們以光船租賃的形式租入並於2022年2月交付給我們的油輪GOLDEN LAVENDER由於船員及港口隔離措施而難以進行船員換班，故在投入運營之前需要較長的準備期。

我們控制船舶的利用率由截至2019年12月31日止年度約95.5%分別下降至截至2020年及2021年12月31日止年度約94.2%及93.3%，主要因為我們運輸熔融硫磺的化學品船之一YANGTZE JASPER由於當時的COVID-19疫情導致硫磺需求量低，加上在此期間港口實施的嚴格隔離規定導致船員換班困難，因此船員派遣成本高昂，故於2020年及2021年間置了數月。鑑於硫磺收入流的不穩定性及涉及巨額船員派遣費用，我們認為在這段時間內經營YANGTZE JASPER在商業及財務上均不可行，因為運營成本將超過任何潛在收入，並決定在硫磺需求穩定及隔離措施消退之前暫停YANGTZE JASPER的運營。2021年底，隨着港口隔離措施的逐步放鬆及硫需求的上升，我們恢復了YANGTZE JASPER的運營。

於往績記錄期間，除YANGTZE JASPER外，我們的控制船舶並無重大閒置。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月，我們租入船舶的利用率維持相對穩定，分別約為99.0%、99.7%、99.6%及99.4%。

我們的控制船隊於最後可行日期的組成變動

於最後可行日期，我們的控制船隊的所有權狀況及／或組成發生以下變動：

- 我們於2022年10月訂立協議，新建造一艘新乾散貨船，建議運力為40,000 dwt，預計於2024年完成。

業 務

- GOLDEN CAMELLIA由我們於2021年10月自一家融資租賃公司以光船租賃(包括提前購買選擇權)方式租入。我們已於2022年10月告知船東我們有意行使購買選擇權，並於同日訂立協議向獨立第三方出售GOLDEN CAMELLIA。於2023年1月完成後，GOLDEN CAMELLIA的法定所有權已由船東轉讓予我們，繼而由我們轉讓予獨立第三方。
- 一艘運力約為85,000dwt的新乾散貨船SEACON NOLA已建成，且該船已於2023年1月交付予我們。

我們的在建船舶

於往績記錄期間，鑒於相關時間新建船舶的成本較低，我們委聘位於中國及日本的知名造船廠，為我們建造七艘新船。根據弗若斯特沙利文的資料，中國新造船價格指數(一項有關船舶新建成本的指數)於2019年及2020年維持於相對低位，但於2021年大幅上升。於下達新船建造訂單時，我們考慮的因素包括新造船的價格趨勢、我們的控制船舶的船齡、有關排放的未來市場監管，以及對功能更強的新型船舶的需求。下表載列我們在建船隊於2022年9月30日的詳情：

船舶	建議船舶類型	建議概約運力 (dwt)	建議完工時間
船舶1號 ^(附註)	乾散貨船	85,000	2023年
船舶2號	乾散貨船	85,000	2023年
船舶3號	乾散貨船	85,000	2023年
船舶4號	乾散貨船	85,000	2023年
船舶5號	乾散貨船	66,200	2023年
船舶6號	乾散貨船	82,400	2024年
船舶7號	雜貨船	13,500	2023年

附註：建造船舶1號(SEACON NOLA)已完成並於2023年1月交付予我們。

業 務

我們在建的七艘船舶為巴拿馬型或超大型散貨船及雜貨船，運力介乎13,500dwt至85,000dwt。新船舶規格比目前運營的其他巴拿馬型及超大型散貨船更經濟、更具成本效益。購買該等七艘船舶符合我們通過逐步淘汰我們陳舊控制船舶並將其替換為較新船舶以及擴大我們的控制船隊，持續優化我們船隊的策略。董事相信，通過該項船隊優化，我們能夠提升我們航運服務的競爭力。

於往績記錄期間後及直至最後可行日期，我們於2022年10月訂立協議，新建造一艘新乾散貨船（「船舶8號」），建議運力為40,000dwt，預計於2024年完成。

於2022年9月30日，我們已結算船舶1號及船舶2號各自總建造成本約15%，船舶3號及船舶4號各自總建造成本約5%，以及船舶5號、船舶6號及船舶7號各自的總建造成本的約20%。視乎在建船舶的實際完工日期，我們擬綜合運用[編纂]、內部資源、銀行貸款及融資租賃安排，以為建造撥付資金。於最後可行日期，我們已結算船舶8號總建造成本的約30%及已全數結清船舶1號的建造成本。

光船租賃

光船租賃為一種租賃類型，據此承租人在並無任何船員或任何其他規定（如保險及許可證）的情況下租用船舶。在光船租賃中，光船由光船承租人處置，彼於租賃期內切實取得所述船舶的完全控制權。在典型光船租賃中，我們作為承租人負責確保船舶配備適當的船員，獲得所有必要的文件和批准，並為船舶安排船級社進行檢驗。光船實際上受我們控制、運營及管理，其構成我們控制船隊的一部分。

我們與船東訂立的該等光船租賃期一般較長，於往績記錄期間，該等光船租賃期介乎兩年至十年。

業 務

就我們的典型光船租賃合約(即與融資租賃安排無關的合約)而言，我們通常與光船租船人訂立BIMCO標準格式合約。我們具有法律約束力的典型光船租賃合約的主要條款如下：

主要條款	說明
租船期	● 光船租賃合約規定的租期一般為二至十年
租船付款	● 我們通常有義務在租船期內按月或季度支付租賃費
船舶交付	● 船舶供應商將在指定港口將船舶交付予我們。租船期結束前，我們通常須通知船舶供應商，並安排在指定港口將船舶歸還船舶供應商
保險	● 我們承擔租船期內因船舶運營、管理及維護而產生的一切風險 ● 我們須為船舶適當投保，以防範船體及機械風險以及戰爭風險等慣常風險
我們的主要責任	● 我們有責任確保船舶符合所有適用的法律法規。我們亦負責在租船期內維護船舶的等級狀態 ● 除滿足若干財務契諾外，我們同時有責任通知船舶供應商在租船期內可能構成光船租賃項下的違約事件的任何事件，例如海事事故、船舶扣押及船舶全損。
購買選擇權	● 若干光船合約或會載有我們在租船期結束時以租船合約中規定的預定價格購買船舶的選擇權
終止	● 船舶供應商可選擇在發生違約事件時終止光船租賃，包括我們未能按時支付必要的款項，我們未能遵守我們在光船租賃下的義務，以及我們遭提出清盤或解散呈請。

業 務

有關我們控制船舶的融資安排

我們通常綜合運用內部資源、銀行貸款及融資租賃安排，為控制船舶收購或新造提供資金。於2022年9月30日，我們的三艘控制船舶通過銀行貸款撥資及八艘控制船舶通過與融資租賃公司訂立的融資租賃安排撥資。於融資租賃安排的八艘船舶當中，四艘船舶由我們與商業夥伴共同擁有。有關進一步詳情，請參閱本節下文「我們的船隊 — 共有船舶」。

下表載列於2022年9月30日我們控制船舶的融資安排：

編號	船舶名稱	融資類型	借款 (千美元) (概約)	最後還款日	直至2022年 9月30日 支付的本金額 (千美元) (概約)	直至2022年 9月30日 支付的利息 總額 (千美元) (概約)	於2022年 9月30日 未償還 的本金額 (千美元) (概約)
1.	SEACON VICTORY	銀行貸款	2,897	2026年1月29日	869.1	73.5	2,027.9
2.	SEACON OSAKA	銀行貸款	3,600	2026年2月27日	1,080.0	84.1	2,520.0
3.	SEACON KOBE	銀行貸款	2,925	2026年4月30日	731.3	60.1	2,193.8
4.	SEACON RIZHAO	融資租賃	5,100	2026年6月23日	821.5	289.0	4,278.5
5.	SEACON SHANGHAI	融資租賃	24,500	2029年2月17日	1,250.0	547.0	23,250.0
6.	YANGTZE JASPER	融資租賃	1,562	2023年9月30日	1,041.7	150.4	520.8
7.	SEACON FUZHOU	融資租賃	19,600	2030年1月7日	1,275.0	706.7	18,325.0
8.	SEACON ATHENS	融資租賃	20,825	2030年1月25日	1,326.6	458.9	19,498.4
9.	海洲七號	融資租賃	12,000	2026年9月13日	4,717.5	2,165.9	7,282.5
10.	海洲八號	融資租賃	12,000	2026年9月13日	4,717.5	2,156.1	7,282.5
11.	海洲九號	融資租賃	12,000	2026年10月29日	4,192.5	2,192.1	7,477.5

我們銀行借款及融資租賃安排的應付利息通常參照LIBOR加息差計算。

融資租賃安排

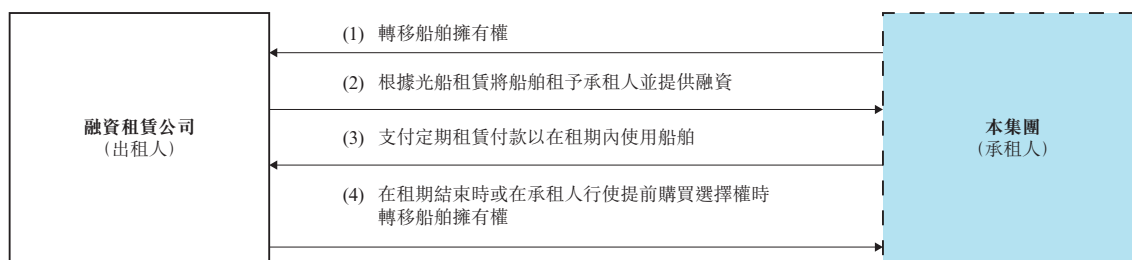
於2022年9月30日，我們的八艘控制船舶處於融資租賃安排下，據此，該等船舶的所有權於我們與融資租賃公司訂立的融資租賃協議期限內歸屬於融資租賃公司。

根據典型融資租賃，我們通常按協定價格將標的船舶的所有權轉讓予融資租賃公司。融資租賃公司，作為船舶的註冊擁有人，隨後以光船租賃方式將船舶租回予我們，以換取定期租賃付款（包括本金及利息）。於我們向融資租賃公司支付最後一筆租賃分期付款後，融資租賃公司通常必須將船舶的所有權轉移予我們。該融資租賃安排亦稱為「售後回租」，因為其

業 務

涉及(i)我們通過協議備忘錄將船舶的所有權初步轉移予融資租賃公司；及(ii)船舶隨後根據光船租賃租回予我們。協議備忘錄及光船租賃共同構成融資租賃安排。我們通常亦可根據該等融資租賃安排選擇在融資租賃結束前購買船舶。我們於往績記錄期間訂立的融資租賃安排通常為期三至十年。

下圖說明於典型融資租賃交易中出租人(融資租賃公司)與承租人(本集團)的關係：



我們融資租賃安排的主要條款

根據與融資租賃公司訂立的典型融資租賃安排，我們一般訂立(i)一份協議備忘錄，列明將船舶擁有權出售及轉讓予融資租賃公司的條款及條件；及(ii)一份光船租賃，日期與協議備忘錄相同，並將船舶租回予我們。協議備忘錄及光船租賃具有法律約束力。我們與融資租賃公司所訂立融資租賃安排的主要條款一般包括以下條款：

主要條款	說明
船舶買賣及轉讓	協議備忘錄通常包含有關我們將船舶出售及轉讓予融資租賃公司的詳細信息，包括購買價格、付款條款及船舶交付安排
租期	光船租賃合約規定的租期一般為三年至十年
租船付款	- 我們一般有義務在租期內按月或按季度支付租賃付款 - 租賃付款一般為預先確定的金額，包括參考LIBOR另加息差計算的未償還本金的利息

業 務

主要條款

說明

船舶交付及驗收

- 船舶的擁有權將根據協議備忘錄由我們按「原樣」基準轉讓予融資租賃公司
- 同時，融資公司在同等條件下以光船租賃方式將船舶租賃並交回予我們

保險

- 我們承擔租期內因船舶運營、管理、保養而產生的一切風險
- 我們須為船舶適當投保，以防範船體及機械風險以及戰爭風險等慣常風險

我們的主要責任

- 我們有責任確保船舶符合所有適用的法律法規
- 除滿足若干財務契諾外，我們亦有責任通知融資租賃公司在租期內可能構成協議備忘錄及光船租賃項下違約事件的任何事件，例如海事事故、船舶扣押及船舶全損
- 我們通常須由我們的其他集團公司以企業擔保及／或個人擔保的方式提供抵押品

租期屆滿後船舶所有權
的轉移

- 於租期結束時，融資租賃公司通常有義務將船舶的所有權轉予我們，前提為結清所有未償還付款責任

提前購買選擇權

- 於租期結束之前，我們有提前購買選擇權，可向融資租賃公司購買船舶，惟須支付融資租賃安排項下的未償還本金額及購買選擇權費用

業 務

主要條款

說明

終止

- 融資租賃公司於違約事件發生時可選擇終止協議備忘錄及光船租賃，包括我們未能按時支付必要的款項、我們未能遵守協議備忘錄及光船租賃項下的義務及我們遭提出清盤或解散呈請

銀行貸款

銀行貸款融資一般與融資租賃安排相同，惟我們保留船舶的擁有權，並將船舶按揭予銀行，作為銀行貸款的擔保。有關我們於往績記錄期間的銀行借款的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 債務」。

對沖

[於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無從事任何對沖活動或交易。]

共有船舶

於2022年9月30日，我們與商業夥伴香港舟山一海海運有限公司（「香港舟山一海」）通過我們各自於三艘船舶的控股公司的權益共同擁有該等船舶。董事視該等共有船舶為我們控制船隊的一部分，原因是我們於該等共同持有的船舶各自的控股公司中持有重大股權且涉及我們共有船舶的重大決定通常需要我們同意。下文載列我們於2022年9月30日共有船舶的詳情。

編號	船舶名稱	相關聯營公司	本集團於 聯營公司的	
			持股比例	業務夥伴名稱
1.	海洲七號	海洲七號	49.5%	香港舟山一海
2.	海洲八號	海洲八號	49.5%	香港舟山一海
3.	海洲九號	海洲九號	49.5%	香港舟山一海

業 務

我們與香港舟山一海的關係

我們最初於2012年的一次商務訪問中結識了香港舟山一海的母公司浙江新一海海運有限公司（「**浙江新一海**」）的管理層，此後不久我們通過自2012年起為海洲六號及海洲七號以及自2013年起為海洲八號及海洲九號各自提供船舶管理服務，開始與香港舟山一海建立業務關係。於2018年，由於我們與香港舟山一海的長期穩定業務關係並鑒於其卓著的國有背景，我們於2018年與香港舟山一海成立香港新一海以持有我們共同擁有的船舶新一海55，且隨後我們於2021年6月或前後通過收購其控股公司香港增洲的全部股權，收購海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號各自的股權。

由於我們分別持有香港新一海、海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號各自35%、49.5%、49.5%、49.5%及49.5%的股權，我們於往績記錄期間按我們於該等公司的股權比例收取所產生溢利或虧損的一部分。該等共有船舶的日常運營所涉及的成本由各相關控股公司承擔。董事認為，鑒於香港舟山一海的市場地位及信譽，訂立該等合夥安排有利於我們且有益於擴大我們的控制船隊。

我們與香港舟山一海隨後分別於2021年10月及2022年8月通過拍賣向獨立第三方出售我們於海洲六號及新一海55的權益，原因為我們的董事認為，鑒於當時的市場情緒，按比例獲得的出售海洲六號及新一海55的所得款項屬有利。

我們並無與香港舟山一海就我們與香港舟山一海在我們的聯營公司海洲六號、海洲七號、海洲八號、海洲九號及香港新一海的股權訂立任何合作協議、費用安排及出資，惟(i)我們為購買海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號當時的控股公司香港增洲有限公司的股權而支付的初始代價2.3百萬美元；(ii)於2018年與香港舟山一海成立香港新一海時的初始出資額為0.5百萬美元；及(iii)下文所載以下融資安排除外。

- 由於海洲六號於2021年10月通過公開拍賣出售之前已訂立融資租賃安排，我們就提前終止融資租賃安排出資約2.7百萬美元（即根據我們於海洲六號的49.5%股權，我們於融資租賃項下未償還金額所佔的比例）。通過公開拍賣出售海洲六號後，該筆款項隨後於2021年11月自海洲六號償還予我們。

業 務

- 與海洲六號一樣，由於新一海55於2022年4月通過公開拍賣出售之前已訂立融資租賃安排，我們就提早終止融資租賃安排出資約2.2百萬美元（即根據我們於香港新一海的35%股權，我們於融資租賃項下未償還金額所佔的比例）。香港新一海已於2022年8月動用出售新一海55的所得款項向我們悉數償還2.2百萬美元。
- 我們按我們於香港新一海的35%股權比例向香港新一海提供了總額約1.4百萬美元的股東貸款，用作其營運資金用途。香港新一海自2019年以來已多次逐步償還股東貸款，而於最後可行日期，股東貸款已悉數償還。

香港舟山一海的背景

香港舟山一海為一家於2013年1月4日在香港註冊成立的有限公司，由浙江新一海（一家於2015年4月3日在中國註冊成立的有限公司，最終由舟山交通投資集團有限公司（「**舟山交投集團**」）擁有）全資擁有。舟山交投集團為由舟山市國有資產監督管理委員會管理的國有企業。香港舟山一海的唯一董事為張輝，就董事所深知、全悉及確信，彼為獨立第三方。

浙江新一海乃根據舟山交投集團航運資產整合及重組而成立。浙江新一海的前身包括浙江舟山一海海運有限公司（成立於1956年），在航運業擁有悠久的歷史。浙江新一海主要從事海上貨物運輸。浙江新一海分別於香港舟山一海、海洲六號、海洲七號、海洲八號、海洲九號、香港新一海、香港新一海65有限公司、香港新一海66有限公司、香港新一海67有限公司及香港新一海68有限公司（「**浙江新一海集團**」）直接持有100%、50.5%、50.5%、50.5%、50.5%、65%、100%、100%、100%及100%股權。截至2019年及2020年12月31日止年度，浙江新一海集團為我們的五大客戶之一。

除上述各段所載與浙江新一海集團的業務合作外，我們與香港舟山一海或我們各自的聯繫人過去或現時並無任何其他關係（包括但不限於業務、家庭、信託、僱傭、持股、融資或其他）。

業 務

我們的船舶管理服務

概覽

我們的船舶管理業務板塊主要包括提供船舶管理服務，據此我們提供航海船舶的船舶管理解決方案。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們從提供船舶管理服務中分別獲得約26.8百萬美元、36.6百萬美元、49.0百萬美元及41.5百萬美元的收入，佔相應期間總收入的19.7%、20.4%、13.1%及14.6%。

於往績記錄期間，我們主要向船東、船舶融資租賃公司及造船廠提供船舶管理服務。我們提供的服務通常包括船舶的日常營運、技術管理、船員管理、維修及保養以及監管管理及合規。

於往績記錄期間，我們的在管船舶數量有所增長。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別管理94艘、133艘、203艘及206艘船舶，其中74艘、114艘、176艘及179艘為第三方擁有的船舶，而20艘、19艘、27艘及27艘為本集團、聯營公司及／或關聯方（包括洲際船務集團、Star Wealth及青島萬通海運有限公司（「青島萬通」））的船舶。Star Wealth於2022年1月將化學品船YANGTZE JASPER轉讓予我們的其中一間附屬公司Jasper Shipping後解散。有關洲際船務集團的詳情，請參閱「與控股股東的關係 — 由控股股東擁有但並未納入本集團的公司」。

於往績記錄期間，我們向青島萬通提供船舶管理服務。青島萬通的主要業務為租賃兩艘由其控制的懸掛中國國旗的船舶用於國內外貿易。為避免青島萬通與本集團的業務之間存在任何實際或潛在的競爭，青島萬通的唯一股東及本集團關連人士山東洲際航運集團有限公司（作為轉讓人）已於2022年9月28日與一間中國航運公司（作為受讓人）（「受讓人」）訂立諒解備忘錄，將其於青島萬通的全部股權轉讓予受讓人。據董事所知，受讓人及其最終實益擁有人各自均為獨立第三方。青島萬通股份轉讓於2022年12月8日完成。由於青島萬通在交易完成後成為獨立第三方，故於[編纂]後向青島萬通提供船舶管理服務將不會構成持續關連交易。

業 務

於往績記錄期間，我們的在管船舶包括各類船舶，例如乾散貨船、油輪、化學品船、客船、雜貨船及集裝箱船。下文載列我們於往績記錄期間按船舶主要類型劃分的在管船舶數量明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日 止九個月	
	2019年		2020年		2021年		2022年	
	船舶數量	%	船舶數量	%	船舶數量	%	船舶數量	%
乾散貨船	70	74.5	96	72.2	128	63.1	128	62.1
化學品船	5	5.3	11	8.3	10	4.9	13	6.3
油輪	6	6.4	8	6.0	16	7.9	11	5.3
客船	4	4.3	8	6.0	10	4.9	1	0.5
雜貨船	—	—	1	0.8	4	2.0	3	1.5
集裝箱船	—	—	1	0.8	13	6.4	27	13.1
其他 ^(附註)	9	9.6	8	6.0	22	10.8	23	11.2
總計	94	100.0	133	100.0	203	100.0	206	100.0

附註：其他包括三用拖輪、多用途船舶及其他各種型號等船舶。

我們亦擁有必要許可證管理以航運業主要司法權區的船旗國註冊的船舶。於最後可行日期，我們獲認證可為以馬紹爾群島、巴拿馬、利比里亞、新加坡、香港及中國等主要航運樞紐船旗國註冊的船舶提供船舶管理服務。

我們通常訂立服務期介乎1至3年的船舶管理合約。有關協議通常在各服務期結束時可續期。於往績記錄期間，我們一般就提供船舶管理服務按包幹制或管理費方式向客戶收取管理費。

此外，我們偶爾提供接送船舶管理服務，即我們在某一特定旅程期間提供船舶管理服務。對於必須從一個地點（例如建造船舶的造船廠）交付至我們客戶指定的另一個地點的新建或新購船舶，通常需要此類服務。

業 務

我們亦擴大我們的船舶管理服務，並於2019年開始提供造船監督服務。我們的造船監督服務通常包括提供船舶藍圖的初步可行性分析及審查、造船過程中的專業諮詢以及造船過程中的技術評估及持續支持服務。我們亦已就我們的造船監督服務取得中國設備監理協會頒發的設備監理單位證書，並自2021年11月起獲得A級認證。於2022年9月30日，我們已受聘為逾100艘船舶提供造船監督服務，其中我們已完成逾40艘船舶的監督工作。

有關船舶管理合約的進一步詳情，請參閱「我們的船舶管理服務 — 與客戶訂立船舶管理合約的主要條款」。

船舶管理服務範圍

於往績記錄期間，我們向客戶提供廣泛的船舶管理服務，具體取決於其需要。我們的船舶管理服務主要包括以下各項：

監管管理及合規 — 我們負責確保船舶符合相關海事法規及公約（如ISM規則、ISPS規則及MLC公約）的規定。我們在此方面的責任一般包括制定及執行相關安全及安保協議，按照海事法規及公約的規定獲得、管理及更新部分證書及文件，向船員提供關於安全及安保事項的培訓，並確保船舶及其船員符合船旗國的規定。

海事及航次管理 — 我們隨時跟蹤船舶的航行情況，例如監測氣象信息以及船舶是否在預定航線及以要求的速度行駛。我們亦就各航次的最佳實踐以及貨品及貨物的裝卸（如有）諮詢客戶及船長。我們為客戶及船長提供海事法規及港口國管控的最新信息，同時協助客戶及船長處理海事糾紛，以控制或緩解任何潛在損失的程度。

船員管理 — 應客戶要求，我們將協助客戶安排經驗豐富且經過適當認證的船員在船上工作。我們同時確保在每艘船舶上工作的船員保持符合海事法規（如STCW公約）的認證。我們負責制定該等船員的工作職責及協調輪班安排。我們定期對相關船員進行培訓及工作績效評估。

業 務

技術管理 — 技術管理通常涵蓋船舶日常運營的所有方面，例如維修及保養以及採購燃料及燃油、船舶物料及淡水。就維修及保養而言，我們負責制定及協調船舶的維修及保養計劃、跟蹤進行定期船舶檢驗的必要期限，在需要時安排乾塢，並與船舶維修及保養服務提供商聯絡。就燃油、淡水及船舶用品（如潤滑油、油漆及備件）而言，我們負責制定適當的採購計劃並實施相關計劃。應客戶要求，我們將協助客戶獲取有關船舶物料的不同報價，並協助客戶控制成本。我們為客戶編製季度技術及財務報告，詳細說明燃料、潤滑油及其他物料的使用及購買情況。

保險 — 如有要求，我們可協助我們的客戶整理必要的資料及文件，並在發生任何海事事故或可根據有關保單提出索賠的情況下與保險代理人聯絡。

與客戶訂立船舶管理合約的主要條款

我們具有法律約束力的典型船舶管理合約的主要條款如下：

主要條款	說明
服務期	● 船舶管理合約規定的服務期一般為介乎一年至三年
所提供服務	● 我們的船舶管理合約所載的服務範圍因客戶的需求而異 ● 我們根據船舶管理合約提供的服務一般包括本節上文「船舶管理服務範圍」一段所載的服務

業 務

主要條款

說明

費用及付款條款

- 管理費由我們的客戶按月、按季或按年支付
- 我們的管理費可按包幹制或管理費方式收取

包幹制

- 我們對船舶管理服務收取固定的「全包」費用，我們承擔提供船舶管理服務所產生的所有費用。我們的部分船舶管理合約可能採用部分包幹制，我們承擔船舶管理服務若干方面的費用，而其他費用由我們的客戶自行承擔

管理費方式

- 我們就船舶管理服務收取預定費用，提供該等服務所產生的任何費用由客戶承擔

我們的主要責任

- 我們有責任確保船舶遵守所有適用的法律法規，例如船旗國管控及港口國管控

客戶的主要責任

- 我們的客戶必須確保船舶並非用於非法目的（例如武器或毒品及走私貿易）
- 就逾期船舶管理費而言，客戶一般須支付相當於逾期金額0.25%的每日累積附加費的罰金

終止

- 我們的船舶管理合約可由我們或我們的客戶於雙方各自於合約項下的義務遭違反後終止

業 務

截至2022年9月30日止九個月，我們與中國一家信譽良好的國有融資租賃公司訂立船舶管理協議，為其四艘船舶提供為期15年的船舶管理服務。就該等四艘船舶應付我們的管理費乃根據相關船舶管理協議所載的付款時間表預先釐定。根據船舶管理協議，我們有責任就所管理的四艘船舶各支付0.5百萬美元的保證金，該保證金將於船舶管理協議完成、中斷或終止後退還予我們。此外，倘融資租賃公司決定出售該四艘船舶，我們有優先購買權。倘船舶出售予第三方或報廢，我們有權獲得超出船舶管理協議所載預定賬面值金額的30%。除上述保證金、優先購買權及分佔出售／報廢四艘船舶的超額所得款項外，該四份船舶管理協議的主要條款與我們於往績記錄期間與其他客戶訂立的其他船舶管理協議基本一致。

船舶管理服務費

於往績記錄期間，我們一般以包幹或管理費方式向客戶收取船舶管理費。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，來自船舶管理業務板塊收入的約85.7%、87.9%、87.4%及80.2%分別以包幹制收取，而於相應期間的14.3%、12.1%、12.6%及19.8%分別以管理費方式收取。我們一般會根據客戶的需求及意願逐項釐定船舶管理服務。

包幹制

於往績記錄期間，我們的大部分船舶管理費按包幹制收取。我們向客戶收取預先釐定的船舶管理費，該費用指我們在船舶管理合約合約期內提供的若干船舶管理服務的全包費用。據此，我們承擔提供船舶管理服務招致的所有費用，或船舶管理合約訂明的若干方面服務的費用。我們有權保留從客戶收到的全部船舶管理費，並承擔提供船舶管理服務產生的費用。根據弗若斯特沙利文的資料，包幹制是海運業釐定船舶管理費的常用方式。

業 務

由於我們自行承擔該等成本，我們的利潤率受我們控制銷售成本能力的影響。即使我們的銷售成本高於預期，我們可能無法向客戶收取額外款項以維持我們的利潤率在期望的水平。有關進一步論述，請參閱本文件「風險因素 — 與我們業務有關的風險 — 我們按包幹制從船舶管理服務中獲得收入，而倘我們未能估計或控制執行船舶管理服務的成本，我們可能會蒙受損失。」。於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無因以包幹制收費的船舶管理業務蒙受重大虧損。

管理費方式

我們就船舶管理服務收取預定費用，提供該等服務所產生的任何費用由客戶承擔。

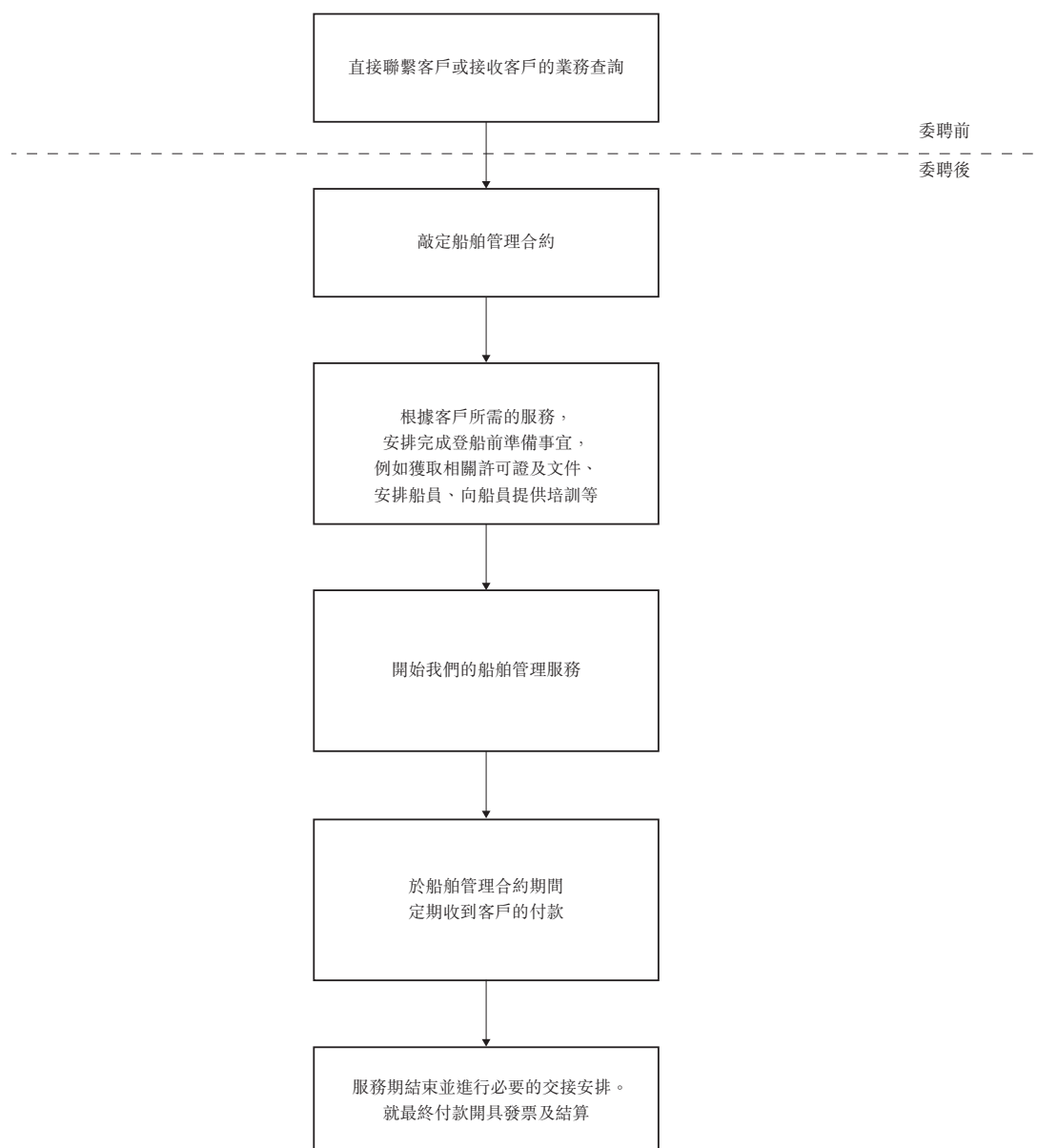
下表載列於往績記錄期間我們按收費模式劃分的提供船舶管理服務產生的收入明細。

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%
	(未經審核)									
包幹制	22,932	85.7	32,139	87.9	42,813	87.4	30,169	90.0	33,291	80.2
管理費方式	<u>3,820</u>	<u>14.3</u>	<u>4,411</u>	<u>12.1</u>	<u>6,183</u>	<u>12.6</u>	<u>3,364</u>	<u>10.0</u>	<u>8,223</u>	<u>19.8</u>
總計	<u><u>26,752</u></u>	<u><u>100</u></u>	<u><u>36,550</u></u>	<u><u>100</u></u>	<u><u>48,996</u></u>	<u><u>100</u></u>	<u><u>33,534</u></u>	<u><u>100</u></u>	<u><u>41,514</u></u>	<u><u>100</u></u>

業 務

我們船舶管理服務的運營程序

下圖說明我們船舶管理服務的主要運營程序：



業 務

委聘前階段

我們通常通過員工的直接聯繫或直接從客戶的業務查詢來識別客戶。通過此識別過程，我們通常會討論客戶的船舶管理需求，並使其能夠向我們選擇其中意的船舶管理服務的範圍及類型。

委聘後階段

在就我們將提供的服務範圍、管理費及付款安排達成共識後，我們一般編製一份正式的船舶管理合約。有關我們船舶管理合約內容的進一步詳情，請參閱本節上文「我們的船舶管理服務 — 與客戶訂立船舶管理合約的主要條款」。於船舶管理合約敲定後，我們將安排在我們開始船上船舶管理服務的預定日期之前完成準備工作。我們的登船前準備工作因我們提供的服務類型及範圍而異。

我們於開始提供船舶管理服務前的準備工作通常包括根據各船旗國的要求，用我們自有的管理體系文件及手冊替換船舶的管理體系文件及手冊。倘船舶為客戶的新造船舶或最近購買的二手船舶，我們可應客戶要求協助彼等獲得各船旗國及所有適用海事公約、規則及法規要求的相關證書及文件。

倘我們的客戶選擇為船舶配備船員，我們登船前的準備工作亦可能包括為船舶配備適當數量具備特定船舶類型所需的必要經驗的船員。登船之前，我們亦可能為相關船員安排培訓課程，令其熟悉船舶以及相關的安全及安保協議。此後，我們開始根據船舶管理合約提供技術管理服務，而客戶應付予我們的服務費自該項技術管理服務開始時計算。

於服務期內，我們可能負責協助客戶採購潤滑油及備件等船舶物料，船員派遣以及根據船舶管理合約不時安排船舶維修保養。視乎我們船舶管理合約項下的付款安排，客戶或須託管一定數額的資金供我們用於支付該等費用。

業 務

於服務期內，我們通常按月、按季或按年向客戶開具發票，而客戶須根據船舶管理協議所載的信貸期結算發票。就接送船舶管理合約等期限較短的船舶管理合約而言，我們通常要求客戶在我們開始提供服務前提前支付部分服務費，以及在船舶抵達目的港後交付予客戶之前結清餘下費用。

倘船舶管理合約於服務期結束前未續簽，船舶供應商將安排船舶在指定港口靠泊，我們或會協助進行船舶的任何必要交接程序。倘我們與客戶於船舶管理合約項下的服務期結束後有未結款項，我們會向客戶開具發票。

船舶管理營運

我們大部分的船舶管理服務，例如燃油及加油安排、行政工作、安排船舶檢驗及類別分類等，主要由我們派駐中國、香港及新加坡等多地辦事處的後台工作人員藉助電信及資訊科技系統及軟件進行。我們的若干船舶管理服務(包括船員的培訓、船舶的檢查及維護)，則由我們的技術人員(彼等可能不時駐扎於我們的部分在管船舶上)進行。董事相信，堅持確保我們所經營或管理船舶符合適航性及所有必需的安全、監管和質量標準的嚴格標準對我們的業務運營至關重要。

船舶監測

我們監控和監督船舶的能力使我們能夠有效管理我們的業務運營。就此而言，我們利用Hifleet等資訊科技系統及軟件追蹤我們船隊以及我們管理船舶的位置。我們亦利用Hifleet提供實時氣象資訊及預報、附近地區海盜活動的警告以及有關各碼頭港口的資訊，使我們能夠事先計劃及減輕局部衝突、海盜襲擊、惡劣天氣條件等潛在風險影響。有關我們業務運營過程中利用資訊科技系統及軟件的進一步詳情，請參閱本節下文「資訊科技」。

除使用資訊科技系統及軟件外，我們亦通過每艘船舶日常狀態報告監測我們的船隊，並利用電話及電子郵件等常規渠道與每艘船舶保持密切聯繫。該等狀態報告連同Hifleet等軟件使我們能夠有效追蹤每艘船舶位置以及其航行速度，以確保船舶按照我們的航次租賃如期航行並滿足定期租賃規定的最低航行速度。其亦使我們能夠確保我們的船舶不會在任何不安全區域作業。

業 務

船舶維修及保養

為確保船舶適航，我們制定大量的維修及保養指導方針及規程。我們擁有涵蓋船舶各個方面的全面維修及保養手冊。此等手冊規定維修及保養次數，相關工作可每天、每月、每季或每年開展。此外，我們因船舶日常運營過程發現缺陷或出現海上事故進行臨時保養工作。

我們的船員一般負責處理任何小型維修及保養工作，但我們可能會不時安排外聘船舶技術人員登船開展需要更多技術專長的維修及保養工作。我們一般會在我們停泊在港口裝卸貨物時安排此類外聘技術人員登船，以盡量減少對我們業務運營帶來的干擾。

此外，我們安排船舶每兩到三年進行一次乾塢檢驗，以對船舶的各個方面進行全面檢查，並特別注重船舶在水位線下的區域，如通海閥、管道、尾軸及艇舵，其在船舶未進行乾塢檢驗的情況下難以維修。

我們保留大量的檢查及保養記錄。我們的船員負責每月制定維修及保養計劃，以及記錄和更新該等檢查及保養記錄。

船舶入級狀態維護

船級社通常要求每艘船舶根據其設計、建造、測試及運營的方式進行入級分類。一般情況下，入級證書的有效期為五年。該證書可在此後每年重新生效，前提為船級社信納對船舶進行的年度檢驗（即對船舶上的電氣設備、安全設備及通信設備進行檢查）結果。

為確保我們所有的船舶保留其入級狀態，我們需要根據每個船級社要求的適用標準對我們的船舶進行例行檢驗。例行檢驗一般包括年度檢驗、每兩到三年進行一次的中間檢驗及每五年進行一次的換證檢驗，視每個船級社的具體要求而定。我們亦可在事故發生後或在必要時進行臨時檢驗。

業 務

年度檢驗一般由船級社指定的第三方檢驗師在船舶停泊在港口裝卸貨物時進行。自COVID-19爆發以來，年度檢驗可通過實時視頻進行，而無需進行實地檢驗，據此，船舶檢驗人員將實時指導我們的船員對船舶的所有必要方面進行調查。中間檢驗及換證檢驗一般要求船舶進行乾塢檢驗。我們一般安排我們的例行維修及保養以及乾塢檢驗與中間檢驗及換證檢驗同時進行，以減少船舶停租的總時長。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們在更新及維持我們控制船舶的入級狀態方面並無遭遇任何困難。

燃油及燃料安排

我們一般負責我們根據航次租賃及包運合約出租予客戶的船舶的燃油費用及加油。在將船舶出租予我們的客戶之前，我們會根據原定航程的長度、相關船舶的燃油容量以及船舶上已有的燃油量評估是否需要加油。如需加油，我們負責與每艘船舶的船長及燃油供應商聯絡以不時作出必要的加油安排。

為控制燃油成本，我們一般從不同供應商處取得多份報價，以獲得最優惠的燃油價格。於往績記錄期間，我們並無進行對沖活動或與任何燃油供應商就燃油供應訂立任何長期協議，原因為我們擬按需要採購燃油。我們通常以電子方式確定我們的採購訂單，而該等採購訂單通常列明合約方、燃油供應商、船舶名稱、燃油的數量、類型及價格、加油時間和地點以及付款條件。我們一般須在向我們的船舶交付燃油之日起30天內付款。

業 務

外判安排

船員外判

我們通常負責為控制船舶提供船員服務。就船舶管理服務業務而言，我們或會負責為我們的在管船舶提供船員服務(如果我們的客戶要求提供船員服務)。

於往績記錄期間，我們一般會外判船員。為簡化營運及減輕行政負擔，我們與若干船員派遣代理合作，按需委聘船員。與船員派遣代理訂立的典型勞務供應合約的主要條款具有法律約束力，現載列如下：

主要條款	說明
期限	● 船員派遣合約規定的服務期通常介乎於六個月至一年。
船員派遣代理提供的服務	● 船員派遣代理負責向我們提供所需數量的具有所需經驗水平的經適當認證的船員。
服務費	● 船員的工資在船員派遣合約中有規定，工資水平根據船員的職位及經驗而有所不同。工資水平通常由我們與船員派遣代理協商確定。 ● 船員派遣代理根據所需船員人數及規定工資向我們收取費用，該費用一般包括船員伙食費、差旅費、入職前體檢及隔離住宿費等其他配套費用。 ● 船員派遣代理從我們支付予其的費用中扣除若干數額，作為彼等為我們提供船員派遣服務的服務費。隨後，船員派遣代理負責作出必要安排，從剩餘的費用中每月向船員支付費用。船員派遣代理一般亦負責為派遣人員支付社會保險及公積金(倘適用)。
付款條款	● 我們一般須按月向船員派遣代理支付船員派遣費。

業 務

主要條款

說明

我們的主要責任

- 我們負責向船員提供制服、裝備及安全設備在船上履行職責。
- 我們負責將船員派遣至相關船舶的位置合理告知船員派遣代理。
- 我們主要負責監督及管理工人，以及提供船員開展工作所需的培訓。

終止

- 我們可藉向我們的船員派遣代理發出勞務供應合約項下訂明的事先通知終止合約。

我們根據聲譽、大小及規模、船員質素以及收費等一系列甄選標準甄選船員派遣代理。於往績記錄期間，我們於2022年10月及2022年11月分別出售青島海洲星船員服務有限公司（「青島海洲星船員」）及Sinostar Crew Manning Co., Ltd（「**Sinostar Crew Manning**」）的股份之前，委聘第三方船員派遣代理及青島海洲星船員以及我們的關聯方Sinostar Crew Manning負責船員外判。董事確認，除青島海洲星船員服務有限公司及Sinostar Crew Manning Co., Ltd外，我們於往績記錄期間委聘負責船員外判工作的所有其他船員派遣代理均為獨立第三方。

董事認為，於往績記錄期間將船員派遣外判予關聯方青島海洲星船員及Sinostar Crew Manning符合本公司的商業利益，因為關聯方能夠以不高於本公司於可比交易中向獨立第三方支付的服務費，提供最契合我們需要的必要船員派遣服務。董事亦認為，外判船員派遣服務乃海運業的慣例，董事預計可隨時自其他船員派遣機構獲得船員派遣服務的替代來源。於往績記錄期間各年度／期間，我們已將船員服務分別外判予超過5、10、10及15個船員派遣機構。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月，向青島海洲星船員獲得的船員派遣服務交易金額分別為零、約16,000美元、1.2百萬美元及0.8百萬

業 務

美元。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月，向Sinostar Crew Manning Co., Ltd獲得的船員派遣服務交易金額分別約為11.5百萬美元、19.3百萬美元、24.6百萬美元及13.5百萬美元。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，自青島海洲星船員及Sinostar Crew Manning Co., Ltd採購的船員派遣服務的交易成本分別為約11.5百萬美元、19.3百萬美元、25.8百萬美元及14.2百萬美元，分別佔我們於同期船員派遣開支總額的約45.8%、57.8%、53.9%及34.8%。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月，向獨立第三方獲得的船員派遣服務交易成本分別約為13.6百萬美元、14.1百萬美元、22.1百萬美元及26.7百萬美元，約佔相應期間船員派遣開支總額的54.2%、42.2%、46.1%及65.2%。

於2022年9月，(i) Seacon Ships Management Group(作為轉讓人)與一組於香港及中國註冊成立及成立並主要從事於全球及中國提供船員派遣服務的公司(「買方集團」)訂立股份轉讓協議，以將Sinostar Crew Manning的全部股權轉讓予買方集團中的香港註冊成立公司；及(ii)山東洲際航運(作為轉讓人)與受讓人(作為受讓人)訂立股份轉讓協議，以將青島海洲星船員的全部股權轉讓予買方集團中的中國成立公司(統稱為「該等交易」)。據董事所深知，買方集團及其最終實益擁有人各自均為獨立第三方。青島海洲星船員的股份轉讓已於2022年10月27日完成，而Sinostar Crew Manning的股份轉讓於2022年11月14日作實。由於該等交易完成後，青島海洲星船員及Sinostar Crew Manning已成為獨立第三方，因此向青島海洲星船員及Sinostar Crew Manning獲得船員派遣服務於[編纂]後將不構成持續關連交易。

除船員通常所需的海關許可證及身份證明文件外，我們一般要求船員取得船舶相應船旗國所需的執照。我們已採納指引，以確保在業務營運中使用的外判船員的質素。例如，我們在將船員分配到控制船舶或在管船舶之前，一般要求潛在船員與我們的船舶主管(如總管及經理)進行多輪面談。

業 務

客戶

概覽

於往績記錄期間，我們的客戶主要包括(i)船東；(ii)融資租賃公司；(iii)造船廠；(iv)乾散貨貿易商；及(v)航運及物流公司。

下表載列往績記錄期間我們按主要客戶類型劃分的收入明細：

	2019年		截至12月31日止年度 2020年		2021年		截至2022年9月30日 止九個月	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
航運服務								
— 商品所有者及貿易商	23,088	21.2	83,865	58.9	211,822	65.4	120,717	49.5
— 航運服務公司	85,767	78.8	58,514	41.1	111,920	34.6	123,080	50.5
小計：	<u>108,855</u>	<u>100.0</u>	<u>142,379</u>	<u>100.0</u>	<u>323,742</u>	<u>100.0</u>	<u>243,797</u>	<u>100.0</u>
船舶管理服務								
— 船東	25,053	93.7	35,136	96.1	43,371	88.5	34,002	81.9
— 造船廠	—	—	—	—	435	0.9	1,392	3.4
— 其他 ^(附註)	1,699	6.3	1,414	3.9	5,190	10.6	6,120	14.7
小計：	<u>26,752</u>	<u>100.0</u>	<u>36,550</u>	<u>100.0</u>	<u>48,996</u>	<u>100.0</u>	<u>41,514</u>	<u>100.0</u>
總計：	<u>135,607</u>		<u>178,929</u>		<u>372,738</u>		<u>285,311</u>	

附註： 其他一般包括旅遊公司、建築公司、海洋工程公司等，彼等一般擁有船舶以進行業務營運。

我們船舶管理服務業務分部的主要客戶群體相當廣泛，且通常包括尋求將其船舶管理職能外包予本集團等第三方船舶管理服務提供商的客戶。該等客戶通常包括船東(包括擁有船舶的融資租賃公司)以及造船廠。由於融資租賃公司通常不具備管理船舶的專業知識，故該等公司可能會獲取我們的船舶管理服務，包括船舶的日常營運、商務及技術管理、船員管理、維修及保養以及監管管理和合規。由於我們的船舶管理服務亦包括提供造船監理服務，我們亦向聘請我們對造船廠建造的船舶提供監理服務的該等造船廠提供此類服務。

我們航運服務業務分部的主要客戶群體通常可分為航運服務公司以及大宗商品擁有人及貿易商。航運服務公司或會向我們租入船舶及運力，以滿足其各自客戶的運輸需求。大宗商品擁有人及大宗商品貿易商或會獲取我們的航運服務以運輸其各自的貨物。

業 務

主要客戶

於往績記錄期間各年度／期間，最大客戶應佔收入分別約佔我們總收入的7.7%、5.0%、7.0%及5.8%，而五大客戶應佔收入合共分別約佔我們總收入的20.9%、18.7%、25.6%及19.7%。以下載列我們五大客戶於往績記錄期間各年度／期間的詳情：

截至2019年12月31日止年度

排名	客戶名稱	背景及主營業務	開展業務關係的年份	向客戶提供的服務	收入的概約金額 (千美元)	估總收入的 百分比 (%)	信貸期	付款方式
1.	客戶A	一家主要從事鋁土礦運輸的乾散貨貿易商。	2019年	航運服務	10,377	7.7	預付款	銀行轉賬
2.	客戶B	一家主要從事提供航運服務並專注於船舶管理及航運業務的公司。	2018年	船舶管理服務	5,051	3.7	預付款	銀行轉賬
3.	浙江新一海集團 ^(附註1)	浙江新一海集團主要從事海上貨物運輸並最終由舟山交通投資集團有限公司(一家由舟山市國有資產監督管理委員會管理的中國國有企業)擁有。	2012年	船舶管理服務	4,851	3.6	預付款	銀行轉賬
4.	客戶D	一家主要從事提供航運服務的公司，為一家主要從事黑色金屬及大宗金屬交易的集團的成員公司。	2018年	航運服務	4,396	3.2	預付款	銀行轉賬
5.	客戶E	一家主要從事提供乾散貨及成組化貨物運輸服務的公司，為總部設在德國的世界領先乾散貨船東及運營商之一。	2017年	航運服務	3,664	2.7	預付款	銀行轉賬
總計：					<u>28,339</u>	<u>20.9</u>		

業 務

截至2020年12月31日止年度

排名	客戶名稱	背景及主營業務	開展業務關係的年份	向客戶提供的服務	收入的概約金額 (千美元)	佔總收入的 百分比 (%)	信貸期	付款方式
1.	客戶B	一家主要從事提供航運服務並專注於船舶管理及航運業務的公司。	2018年	船舶管理服務	9,017	5.0	預付款	銀行轉賬
2.	客戶F	一家主要從事銅材、採礦、建築及水泥等行業的集團公司。	2020年	航運服務	6,891	3.9	預付款	銀行轉賬
3.	客戶G	一家主要從事銅材行業的公司，其股份於印度國家證券交易所上市。	2019年	航運服務	6,301	3.5	預付款	銀行轉賬
4.	客戶E	一家主要從事提供乾散貨及成組化貨物運輸服務的公司，為總部設在德國的世界領先乾散貨船東及運營商之一。	2017年	航運服務	5,805	3.2	預付款	銀行轉賬
5.	浙江新一海集團 ^(附註1)	浙江新一海集團主要從事海上貨物運輸並最終由舟山交通投資集團有限公司(一家由舟山市國有資產監督管理委員會管理的中國國有企業)擁有。	2012年	船舶管理服務	5,480	3.1	預付款	銀行轉賬
總計：					33,494	18.7		

業 務

截至2021年12月31日止年度

排名	客戶名稱	背景及主營業務	開展業務關係的年份	向客戶提供的服務	收入的概約金額 (千美元)	估總收入的 百分比 (%)	信貸期	付款方式
1.	客戶H	一家經營鋼材、工業供應及基礎設施、紡織及食品四大綜合核心業務的多專業貿易公司，其股份於東京證券交易所上市。	2019年	航運服務	25,713	7.0	預付款	銀行轉賬
2.	客戶I	一家從事礦產品貿易的公司，其最終母公司於紐約證券交易所上市，由生產煤炭、鐵礦石、鋼材、軋制產品、鐵合金、熱能及電力等行業逾20家生產企業組成。	2019年	航運服務	22,505	6.0	預付款	銀行轉賬
3.	客戶J	一家主要從事鐵礦石採購、銷售及運輸的公司。	2021年	航運服務	18,786	5.0	預付款	銀行轉賬
4.	客戶F	一家主要從事鋼材、採礦、建築及水泥等行業的集團公司。	2020年	航運服務	16,306	4.4	預付款	銀行轉賬
5.	客戶K	一家主要從事鐵礦石採購、銷售及運輸的公司，為中國一家國有企業間接全資附屬公司。	2020年	航運服務	12,101	3.2	預付款	銀行轉賬
總計：					<u>95,411</u>	<u>25.6</u>		

業 務

截至2022年9月30日止九個月

排名	客戶名稱	背景及主營業務	開展業務關係的年份	向客戶提供的服務	收入的概約金額 (千美元)	佔總收入的 百分比 (%)	信貸期	付款方式
1.	客戶H	一家經營鋼材、工業供應及基礎設施、紡織及食品四大綜合核心業務的多專業貿易公司，其股份於東京證券交易所上市。	2019年	航運服務	16,422	5.8	預付款	銀行轉賬
2.	客戶L (附註2)	一家主要從事提供航運及船舶服務以及船舶營運服務的集團公司，為股份於奧斯陸證券交易所上市的公司的附屬公司。	2021年	航運服務	10,259	3.6	預付款	銀行轉賬
3.	客戶M	一家主要從事提供物流服務的集團公司，包括為乾散貨及散裝貨物提供貨運解決方案並預測貨物運輸。	2019年	航運服務	10,118	3.5	預付款	銀行轉賬
4.	客戶N	一家主要從事差異化食品、飼料及纖維農業業務(包括穀物、動物飼料及蛋白質、食用油、大米、特種穀物及種子、棉花、橡膠、木製品及大宗商品金融服務)的公司，為股份於新加坡證券交易所主板上市的公司附屬公司。	2018年	航運服務	10,034	3.5	預付款	銀行轉賬
5.	客戶O	一家主要從事提供物流服務的公司，包括項目代理、物流中心、進出口服務、綜合運輸、第三方物流、內陸運輸及裝卸。	2019年	航運服務	9,400	3.3	預付款	銀行轉賬
					56,233	19.7		

附註：

- 浙江新一海集團包括香港舟山一海海運有限公司、海洲六號、海洲七號、海洲八號、海洲九號、香港新一海、香港新一海65有限公司及香港新一海66有限公司。
- 據董事所知，客戶L由與供應商H屬於同一集團的多家公司組成，而供應商H為我們於截至2020年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月的五大供應商之一。有關往績記錄期間客戶L應佔收入總額、收入百分比、相關銷售成本及毛利率的進一步詳情，請參閱「客戶與供應商的重疊」分節。

業 務

與客戶B的關係

於往績記錄期間，我們向於截至2019年及2020年12月31日止年度分別為我們的第二大客戶及最大客戶的客戶B提供船舶管理服務。於往績記錄期間，我們亦與客戶B及獨立第三方（「個人A」）（據我們董事所知為客戶B之客戶）訂立融資安排（「融資安排」）。

據董事所深知，於訂立融資安排前，客戶B及個人A曾聯繫本集團，以討論並探索以融資租賃安排方式自供應商C獲得融資的合作機會，因為供應商C為一家知名的國有融資租賃公司，傾向於與知名船東合作。因此，客戶B及個人A與我們接洽，以期利用我們的聲譽並透過我們自供應商C獲得融資。

根據該融資安排，我們與客戶B及個人A簽訂三方合作協議（「三方合作協議」），據此客戶B將其對兩艘船舶（即BAO GRAND及BAO GLORY）的法定所有權轉讓予我們，而個人A將其對BAO FENG船的法定所有權轉讓予我們。該等船舶其後轉讓予供應商C（該公司為一家著名的國有融資租賃公司，亦為我們於往績記錄期間的五大供應商之一）（「供應商C」），以售後回租方式取得融資。由於BAO GLORY及BAO GRAND融資租賃的所得款項總額全部分配予客戶B，故儘管客戶B並非該融資租賃協議的訂約方，但客戶B已根據三方合作協議承擔該融資租賃項下應付款項的還款義務。

三方合作協議包括以下主要條款：

- **所得款項總額的分配。**BAO GLORY及BAO GRAND的融資租賃所得款項總額將全部分配予客戶B。BAO FENG的融資租賃所得款項總額將按協定的比例在個人A及我們之間分配。
- **還款義務。**客戶B將直接向供應商C全額償還BAO GLORY及BAO GRAND融資租賃項下的應付款項。關於BAO FENG融資租賃項下應付的款項，個人A將先按比例將其於BAO FENG融資租賃所得款項的份額向我們作出償還，然後我們將全額償還予供應商C。
- **彌償保證。**倘任何一方未能及時還款導致供應商C終止融資租賃，違約方應賠償非違約方的一切損失。

業 務

- **擔保。**個人A及客戶B應按照與我們及我們的股東根據融資租賃向供應商C提供的擔保相同的條款向我們提供擔保。
- **期限。**八年，與融資租賃期限相同。
- **獨家權利。**於三方合作協議期限內，BAO GLORY、BAO GRAND及BAO FENG將由我們管理。

BAO GLORY、BAO GRAND及BAO FENG與供應商C簽訂的融資租賃屬典型的融資租賃安排，類似於我們與其他融資租賃公司簽訂的融資租賃安排，且一般受英國法律管轄。有關我們的融資租賃安排的主要條款，請參閱本節「我們的船隊 — 控制船隊 — 融資租賃安排 — 我們融資租賃安排的主要條款」各段。

融資租賃的所得款項總額合計約為27.0百萬美元，其中約18.0百萬美元轉移予客戶B，約5.4百萬美元轉移予個人A（即於2018年10月約3.6百萬美元及於2019年10月另外約1.8百萬美元），我們初步保留約5.4百萬美元，用作在客戶B或個人A未能及時向供應商C還款的情況下BAO GRAND、BAO GLORY及BAO FENG融資租賃項下的潛在償還義務的儲備。所有三艘船舶的融資租賃期限均為八年，而該等融資租賃安排應付利息符合正常商業條款。董事郭先生及陳先生亦已就融資租賃提供個人擔保。於融資安排期間，我們向BAO GRAND、BAO GLORY及BAO FENG提供船舶管理服務。儘管如此，(i)供應商C向我們提供的融資及(ii)我們向客戶B及個人A各自提供的融資並不相關，因為融資租賃並未規定或限制我們使用取得的融資，且供應商C向我們提供的融資並不以融資安排為條件。此外，倘客戶B或個人A未能履行其於三方合作協議項下的責任（如未能及時還款），供應商C無權自客戶B或個人A獲得法定補償，而我們仍將負責根據融資租賃向供應商C作出及時還款。

於2021年10月，BAO GRAND、BAO GLORY及BAO FENG各自的融資租賃項下的所有款項已全部結清，並且在結清後，BAO GRAND、BAO GLORY及BAO FENG各自的法定所有權已分別轉回予客戶B及個人A。

業 務

董事認為，即使我們已承擔融資安排項下的還款義務，但未收取任何服務費，由於我們能夠鞏固與客戶B的業務關係以及如三方合作協議所規定獲得向BAO GRAND、BAO GLORY及BAO FENG各自提供船舶管理服務的商機，因此融資安排有利於我們。鑒於(i)我們與客戶B的良好業務關係；(ii)BAO GRAND、BAO GLORY及BAO FENG的船舶法定所有權已於我們後續將其轉讓予供應商C前免費轉讓予我們，及(iii)我們保留的儲備用於在客戶B及個人A違約時結算任何還款義務，董事亦認為融資安排對本集團有益且客戶B及個人A違約等相關風險甚微。

董事確認(i)與供應商C訂立的融資安排以及融資租賃乃經公平磋商後按一般商業條款進行；(ii)我們向BAO GRAND、BAO GLORY及BAO FENG提供的船舶管理服務基於一般商業條款；及(iii)我們並無就融資安排收取來自客戶B或個人A的任何佣金、回扣或服務費用。

經與供應商C確認，(i) BAO GRAND、BAO GLORY及BAO FENG各自的融資租賃並無規定或限制我們使用取得的融資；(ii)並無存在與融資安排有關的實際或潛在爭議；(iii)融資安排並無涉及任何欺詐、賄賂或其他非法活動；及(iv) BAO GRAND、BAO GLORY及BAO FENG的所有融資租賃於2021年10月已全部結清。董事確認，除融資安排及三方合作協議外，我們並無與客戶訂立任何類似融資安排，我們亦無意於未來訂立任何其他類似融資安排。

經與我們的中國法律顧問及英國法律顧問確認，融資安排屬合法且完全遵守中國以及英格蘭及威爾斯各自的適用規則及法規。

於最後可行日期，董事並不知悉除英國法律及中國法律外有任何其他適用於融資安排的法律及法規。

業 務

我們於往績記錄期間的所有五大客戶均為獨立第三方。香港舟山一海海運有限公司(浙江新一海集團的成員公司)為業務夥伴，持有我們的聯營公司海洲六號、海洲七號、海洲八號、海洲九號及香港新一海的股份。請參閱本文件「我們的船隊 — 共有船舶」一段，以了解進一步詳情。據董事所深知，於往績記錄期間，概無董事、彼等各自的緊密聯繫人或任何於最後可行日期擁有本公司已發行股本5%以上的股東於我們的任何五大客戶擁有任何直接或間接權益。

付款及信貸條款

我們的收入通常以美元計值，並以銀行轉賬方式結算。

付款條款

就我們的航運服務業務板塊而言，對於以定期期租方式出租予客戶的船舶，我們一般要求客戶在租期內按月預付下一期的租賃費。對於時間較短的定期租賃(例如TCT或租期更短的定期期租)，進行此類預付款的期限可能少於1個月，或者我們可能會在租船期結束時向客戶開具最終發票。對於根據航次租賃及包運合約出租予客戶的船舶，我們通常要求客戶在貨物在始發港裝船後數日內支付大部分或全部運費。

我們的長期船舶管理合約的管理費由客戶按月、按季或按年支付。對於時間較短的船舶管理合約，例如接送船舶管理合約，我們通常要求客戶在服務開始前支付部分的服務費，並在抵達目的港前結清餘下費用。我們就提供造船監理服務向客戶收取的服務費一般於達到若干里程碑日期時或按約定時間間隔分期支付。

我們的董事確認，除本節下文「法律程序」分節所披露的爭議及法律程序外，於往績記錄期間及直至最後可行日期，並無嚴重違反我們與客戶訂立的協議的情況。

業 務

信貸期

於往績記錄期間，我們一般要求支付預付款，但不會向客戶授予任何信貸期。

我們將不斷審查和識別任何長期未清償的貿易應收款項。有關我們於往績記錄期間的應收款項周轉天數的進一步詳情，請參閱「財務資料 — 合併資產負債表節選項目說明 — 貿易及其他應收款項」。

客戶反饋及投訴

我們的董事認為，與客戶保持密切溝通對於提高客戶滿意度及培養客戶對我們及我們服務的信心至關重要，進而會鼓勵現有客戶重複惠顧及對潛在客戶的口碑相傳。我們徵求客戶的反饋意見，以評估及評定我們服務需要進一步改進的方面。根據我們的內部政策，我們的銷售團隊將處理收到的詢問及／或投訴並及時跟進相關客戶。於往績記錄期間及直至最後可行日期，除本節下文「法律程序」分節所披露的糾紛及重大法律程序外，我們並無收到來自客戶的任何重大投訴。

供應商

我們的供應商主要包括(i)船舶供應商、(ii)潤滑油及備件等船舶物料供應商、(iii)燃料供應商、(iv)保險公司、(v)船級社、及(vi)維修及保養服務提供商。

業 務

主要供應商

於往績記錄期間各年度／期間，應付最大供應商的採購成本分別約佔總採購成本的5.4%、6.3%、2.5%及3.8%，而五大供應商應佔採購成本合共分別約佔我們總採購成本的13.7%、15.2%、9.5%及16.0%。下文載列於往績記錄期間各年度／期間我們五大供應商的詳情：

截至2019年12月31日止年度

排名	供應商名稱	背景及主營業務	開展業務關係的年份	本集團購買的產品／服務	概約採購額 (千美元)	佔總採購成本的百分比 (%)	信貸期	付款方式
1.	供應商A	一家主要從事提供船用燃料及燃料加註服務的公司，為一家主要於全球從事船用燃料、燃料及潤滑油貿易的集團的成員公司。	2018年	船用燃油	6,719	5.4	一個月	銀行轉賬
2.	上海燁倫航運有限公司	一家主要從事提供海運服務的公司，為淮北礦業(集團)有限責任公司(一家由安徽省人民政府國有資產監督管理委員會管理的中國國有企業)間接擁有的附屬公司。	2016年	船舶租賃	3,200	2.5	預付款	銀行轉賬
3.	供應商C	一家主要從事提供融資租賃服務的公司，為一家股份於上海證券交易所上市的公司間接擁有的附屬公司。	2015年	船舶租賃	2,445	2.0	三個月	銀行轉賬
4.	供應商D	一家主要從事提供融資租賃服務的公司，為一家H股於聯交所上市及A股於上海證券交易所上市的全資附屬公司。	2019年	船舶租賃	2,325	1.9	預付款	銀行轉賬
5.	供應商E	一家主要從事提供海運服務的私人公司。	2019年	船舶租賃	2,318	1.9	預付款	銀行轉賬
總計：					<u>17,007</u>	<u>13.7</u>		

業 務

截至2020年12月31日止年度

排名	供應商名稱	背景及主營業務	開展業務關係的年份	本集團購買的產品／服務	概約採購額 (千美元)	佔總採購成本的百分比 (%)	信貸期	付款方式
1.	供應商F	一家主要從事航空及船用燃料、柴油及潤滑油批發貿易的公司，為一家股份於紐約證券交易所上市的公司間接擁有的附屬公司。	2017年	船用燃油	10,627	6.3	一個月	銀行轉賬
2.	供應商G	一家主要從事提供資金信託、動產信託、不動產信託等信託相關服務的公司，為股份於深圳證券交易所上市的公司間接擁有的附屬公司。	2019年	船舶租賃	4,026	2.4	預付款	銀行轉賬
3.	供應商H ^(附註)	一家主要從事燃料貿易及為全球市場提供燃油管理解決方案的公司，為股份於奧斯陸證券交易所上市的公司的附屬公司。	2017年	船用燃油	3,949	2.3	一個月	銀行轉賬
4.	供應商C	一家主要從事提供融資租賃服務的公司，為一家股份於上海證券交易所上市的公司間接擁有的附屬公司。	2015年	船舶租賃	3,660	2.2	三個月	銀行轉賬
5.	供應商I	一家從事礦物燃料及潤滑油貿易及分銷以及燃料加註服務的公司，為一家股份於上海證券交易所上市的公司的附屬公司。	2020年	船用燃油	3,315	2.0	一個月	銀行轉賬
總計：					<u>25,577</u>	<u>15.2</u>		

業 務

截至2021年12月31日止年度

排名	供應商名稱	背景及主營業務	開展業務關係的年份	本集團購買的產品／服務	概約採購額 (千美元)	佔總採購成本的百分比 (%)	信貸期	付款方式
1.	供應商F	一家主要從事航空及船用燃料、柴油及潤滑油批發貿易的公司，為一家股份於紐約證券交易所上市的公司間接擁有的附屬公司。	2017年	船用燃油	7,859	2.5	一個月	銀行轉賬
2.	供應商J	一家主要從事船舶租賃的公司，為一家股份於台灣證券交易所上市及全球存託憑證於倫敦證券交易所上市的全資附屬公司。	2019年	船舶租賃	6,451	2.0	預付款	銀行轉賬
3.	供應商K	一家從事農產品、煤炭等大宗貨物運輸的公司。	2020年	船舶租賃	5,772	1.8	預付款	銀行轉賬
4.	供應商L	一家全球農產品貿易商及加工商集團的兩家成員公司，主要從事船舶、駁船及配備船員船舶的租賃。	2020年	船舶租賃	5,304	1.7	預付款	銀行轉賬
5.	供應商M	一家主要從事提供海運的公司，為一家股份於台灣證券交易所上市的全資附屬公司。	2021年	船舶租賃	4,742	1.5	預付款	銀行轉賬
總計：					<u>30,128</u>	<u>9.5</u>		

業 務

截至2022年9月30日止九個月

排名	供應商名稱	背景及主營業務	開展業務關係的年份	本集團購買的產品／服務	概約採購額 (千美元)	佔總採購成本的百分比 (%)	信貸期	付款方式
1.	供應商F	一家主要從事航空及船用燃料、柴油及潤滑油批發貿易的公司，為一家股份於紐約證券交易所上市的公司間接擁有的附屬公司。	2017年	船用燃油	8,972	3.8	一個月	銀行轉賬
2.	供應商C	一家主要從事提供融資租賃服務的公司，為一家股份於上海證券交易所上市的公司間接擁有的附屬公司。	2015年	船舶租賃	8,200	3.4	三個月	銀行轉賬
3.	供應商N	一家主要從事銷售燃料、礦石、金屬及工業化學品的公司。	2019年	船用燃油	7,594	3.2	一個月	銀行轉賬
4.	供應商H ^(附註)	一家主要從事燃料貿易及為全球市場提供燃油管理解決方案的公司，為股份於奧斯陸證券交易所上市的公司的附屬公司。	2017年	船用燃油	7,349	3.1	一個月	銀行轉賬
5.	供應商O	一家主要從事提供航運服務的公司，為股份於紐約證券交易所上市的一家國際船舶擁有及租船公司的附屬公司。	2021年	船舶租賃	5,860	2.5	一個月	銀行轉賬
					37,976	16.0		

附註： 據董事所知，供應商H與客戶L屬於同一集團，而客戶L為我們於截至2022年9月30日止九個月的五大客戶之一。

我們於往績記錄期間的所有五大供應商均為獨立第三方。據董事所深知，於往績記錄期間，概無董事、彼等各自的緊密聯繫人或任何於最後可行日期擁有本公司已發行股本5%以上的股東於任何五大供應商擁有任何直接或間接權益。

於往績記錄期間，我們在採購材料及船舶方面並無遭遇任何重大困難，且同期亦無遭遇任何材料及船舶供應短缺或延遲情況。

船舶供應商

於往績記錄期間，我們與多名船舶供應商合作，彼等通常為我們提供船舶及運力，且我們與超過100名船舶供應商進行交易。

業 務

我們一般根據定期租賃向船舶供應商租入船舶（主要包括乾散貨船）。該等定期租賃的合約條款及付款安排載於本節上文「與船舶供應商訂立租船合約的主要條款」一段。我們於往績記錄期間亦訂立光船租賃，以擴大我們控制船舶的船隊規模。有關進一步詳情，請參閱本節上文「我們的船隊 — 控制船隊 — 光船租賃」。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別錄得租船成本約53.3百萬美元、60.8百萬美元、176.7百萬美元及108.6百萬美元。

船用燃油供應商

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別錄得燃油費約16.2百萬美元、28.7百萬美元、36.5百萬美元及31.0百萬美元。我們並無與任何燃油供應商訂立框架協議或長期協議，因為我們一般按需向供應商採購船用燃油，具體視乎各船舶的規格及船舶所簽訂的船舶租賃合約的細節。有關進一步詳情，請參閱本節上文「船舶管理營運 — 燃油及燃料安排」。

船舶經紀

為尋求和獲得商機，我們直接或通過利用船舶經紀與現有和潛在客戶接洽。我們亦利用船舶經紀幫助我們物色合適的租入船舶。根據弗若斯特沙利文的資料，船舶經紀服務歷史悠久，在海運業中使用船舶經紀是一種非常傳統的作法，此類船舶經紀通常負責代表船東及商戶管理及談判航運事務以及於海關辦理船舶入港及清關手續。直到今日，船舶經紀在匹配船東、航運公司及最終客戶方面的中介作用仍然存在，且使用此類船舶經紀在行業中非常普遍。根據弗若斯特沙利文的資料，海運業中大部分的船舶租賃活動通過船舶經紀進行。

根據弗若斯特沙利文的資料，在海運服務業中使用船舶經紀有諸多裨益。例如，一個主要優勢為船舶經紀可訪問大量資料，因為船舶經紀通常擁有廣泛的聯繫網絡，涵蓋市場上的各種主要參與者。使用船舶經紀同時有助於海運業（本質上全球化）的市場參與者利用船舶經紀豐富的特定本地市場知識克服語言及文化障礙，從而為船東及航運公司提供有價值的資料及進入彼等原來無法進入的市場。由於海運業的分散性，使用船舶經紀亦可以通過提供集中豐富的市場資料來提高市場效率，從而有助於加快尋找及匹配市場參與者以進行航運

業 務

活動。船舶經紀同時通過將優質及信譽良好的船東、航運公司及下游最終客戶相互聯繫起來，於一定程度上緩解航運交易各方之間的交易對手風險。

一旦獲聘用，船舶經紀通常參與合約磋商過程的大多數方面，包括信息流通及向潛在客戶推薦業務、就安排或銷售的主要條款進行磋商、敲定合約細節及於合約締結前跟進合約。由於船舶經紀在行業中的關鍵作用，預計船舶經紀將繼續在海運服務業中發揮關鍵作用。

我們通常僅將船舶經紀服務用於我們的航運服務業務板塊。於往績記錄期間各年度／期間，我們向供應商租入的船舶中分別約52%、71%、46%及76%為通過船舶經紀進行，且於往績記錄期間各年度／期間，我們向客戶出租的租入船舶中分別約47%、77%、63%及92%為通過船舶經紀進行。我們的船舶管理服務業務板塊並無使用船舶經紀，原因為我們通常直接聯繫客戶或收到客戶的業務查詢。於往績記錄期間，我們與多家船舶經紀合作，彼等均為獨立第三方。我們通常選擇行業知名且在市場同行中享有良好聲譽的船舶經紀。

於往績記錄期間，我們利用船舶經紀幫助我們與潛在客戶和合適的船隻相匹配。在通過船舶經紀確定潛在客戶或供應商的情況下，有關船舶經紀通常充當中間人，並協助雙方就擬租船條款進行磋商。如果雙方同意擬租船條款，我們將與客戶或船舶供應商或船東訂立船舶租賃合約。於往績記錄期間，我們並無與船舶經紀訂立任何框架協議或單獨合約。我們與客戶訂立的船舶租賃合約一般載有條款列明應付予船舶經紀的佣金金額。根據慣常的行業標準，應付予船舶經紀的佣金一般為應付租賃費或運費的約1.25%。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別支付佣金費用約1.4百萬美元、1.9百萬美元、4.2百萬美元及2.5百萬美元。

我們一般僅在我們利用船舶經紀的服務協助我們識別客戶時方才負責向彼等支付佣金費用。佣金費用一般僅在租期結束時支付。如果我們利用船舶經紀協助我們物色適合租入的船舶，我們通常不負責支付佣金費用，原因為向船舶經紀支付佣金費用的責任通常由船東和船舶供應商承擔。

業 務

付款條款

本集團與不同供應商的付款條款各有不同，其中部分供應商要求支付預付款，而部分供應商向我們授予通常介於30至60日的付款期。一般而言，應付的費用和成本一般以美元透過銀行轉賬的方式結算。我們通常在30至60日內與供應商結算付款。有關我們應付款項周轉天數的進一步詳情，請參閱「財務資料 — 合併資產負債表節選項目說明 — 貿易及其他應付款項」。

董事確認，除本節下文「法律程序」分節所披露的爭議及重大法律程序外，於往績記錄期間及直至最後可行日期，並無嚴重違反我們與供應商訂立的協議的情況。

客戶與供應商的重疊

上海燁倫航運有限公司（「上海燁倫」）及供應商L身為我們截至2019年12月31日止年度及截至2021年12月31日止年度的五大供應商的同時，亦為我們於往績記錄期間的客戶。上海燁倫及供應商L並非我們於往績記錄期間的五大客戶。有關上海燁倫及供應商L背景的更多詳情，請參閱本節上文「供應商 — 主要供應商」一段。於往績記錄期間，上海燁倫及供應商L同時為我們的客戶及供應商，因為(i)我們自上海燁倫租賃一艘船舶，並向上海燁倫提供船舶管理服務；及(ii)我們自供應商L租賃一艘船舶，並向供應商L提供航運服務。

同樣，客戶E身為我們截至2019年及2020年12月31日止年度的五大客戶以及客戶L及客戶O身為我們截至2022年9月30日止九個月的五大客戶，亦為我們於往績記錄期間的供應商。客戶E及客戶O並非我們於往績記錄期間的五大供應商之一。有關客戶E及客戶O背景的進一步詳情，請參閱本節上文「客戶 — 主要客戶」一段。於往績記錄期間，客戶E及客戶O同時為我們的客戶及供應商，因為我們向客戶E及客戶O提供航運服務，並向客戶E及客戶O租賃船舶。據董事所深知，客戶L與供應商H屬於同一集團，而供應商H為我們於截至2020年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月的五大供應商之一。於往績記錄期間，客戶L及供應商H同時為我們的客戶及供應商，因為我們向客戶L出租船舶，亦自供應商H採購船用燃油。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，有關向上海燁倫、供應商L、客戶E、客戶L及客戶O銷售產生的銷售成本總額分別約為4.7百萬美元、8.3百萬美元、12.2百萬美元及22.4百萬美元，分別佔我們總銷售成本的約3.9%、

業 務

5.0%、3.9%及9.7%，而來自上海燁倫、供應商L、客戶E、客戶L及客戶O的收入總額分別約為5.5百萬美元、8.3百萬美元、13.9百萬美元及26.9百萬美元，分別佔我們總收入的4.1%、4.6%、3.7%及9.4%。

下表載列往績記錄期間屬五大供應商或五大客戶的重疊客戶及供應商應佔的總收入、收入百分比、相關銷售成本及毛利率：

重疊的客戶及供應商	重疊交易應佔收入、 銷售成本及毛利率	截至12月31日止年度		截至9月30日 止九個月	
		2019年	2020年	2021年	2022年
		(千美元) (概約)	(千美元) (概約)	(千美元) (概約)	(千美元) (概約)
1. 上海燁倫	- 收入 (及佔本集團總收入的百分比) - 銷售成本 ⁽¹⁾ - 毛利率 ⁽²⁾	1,323.5 (1.0%)	1,380.8 (0.8%)	745.3 (0.2%)	403.9 (0.1%)
		1,197.4	1,776.5	1,048.4	552.2
		9.5%	-28.7%	-40.7%	-36.7%
2. 供應商L	- 收入 (及佔本集團總收入的百分比) - 銷售成本 - 毛利率	—	1,135.1 (0.6%)	261.0 (0.1%)	4,013.7 (1.4%)
		—	1,057.7	244.9	3,439.5
		—	6.8%	6.2%	14.3%
3. 客戶E	- 收入 (及佔本集團總收入的百分比) - 銷售成本 - 毛利率	3,664.3 (2.7%)	5,805.5 (3.2%)	5,730.2 (1.5%)	2,801.7 (1.0%)
		3,069.3	5,496.9	4,988.7	2,488.8
		16.2%	5.3%	12.9%	11.2%
4. 客戶L	- 收入 (及佔本集團總收入的百分比) - 銷售成本 - 毛利率 ⁽³⁾	—	—	712.3 (0.2%)	10,259.0 (3.6%)
		—	—	1,073.6	8,702.5
		—	—	-50.7%	15.2%
5. 客戶O	- 收入 (及佔本集團總收入的百分比) - 銷售成本 - 毛利率	484.4 (0.4%)	—	6,500.2 (1.7%)	9,399.6 (3.3%)
		423.5	—	4,801.8	7,261.8
		12.6%	—	26.1%	22.7%

附註：

- 銷售成本乃按以下各項的總額計算(i)直接成本，如船舶維修及保養費、船員派遣費及購買用品；及(ii)與根據服務期限將我們的僱員福利開支分攤予各船舶管理服務客戶有關的間接成本。
- 截至2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們與上海燁倫的交易毛利率為負值。這主要是由於我們於往績記錄期間與上海燁倫訂立船舶管理服務合約，當中我們按包幹制收取船舶管理費。由於我們在管的上海燁倫的船舶需要頻繁維修及保養，於2020年及2021年以及截至2022年9月30日止九個月期間，相關成本超出我們向上海燁倫收取的船舶管理費，從而導致相關期間的毛利率為負數。

業 務

3. 截至2021年12月31日止年度，我們與客戶L的交易毛利率為負值，此乃由於我們於截至2021年12月31日止年度就與客戶L的一項特定交易使用我們的控制油輪之一GOLDEN CAMELLIA，而光船租賃項下租入控制船舶的成本與使用權資產攤銷成本相對固定。此外，由於我們於2021年下半年將GOLDEN CAMELLIA引進我們的控制船隊，我們就初步接收GOLDEN CAMELLIA產生較高費用，包括額外燃料消耗、準備零部件及材料以及船員入職培訓的額外工資。

根據弗若斯特沙利文報告，航運服務公司租船予其他航運服務公司及向彼等租船以管理其運力是海運業的普遍作法。鑒於我們於往績記錄期間自廣泛的船舶供應商網絡租入大量船舶並向包括其他航運公司在內的眾多客戶提供航運服務，我們於日常業務過程中租賃船舶予重疊客戶及供應商並自彼等租賃多艘船舶。此外，由於我們亦從事提供船舶管理服務，我們亦於日常業務過程中向航運公司提供船舶管理服務並進而租入上述航運公司的船舶以補充我們的運力。

董事確認，於往績記錄期間，向重疊客戶及供應商提供的所有服務以及彼等提供的所有服務均於日常業務過程中按公平原則以正常商業條款進行，且我們與重疊客戶及供應商之間的交易均非相互關連或互為條件。

銷售及營銷

營銷活動

於往績記錄期間，我們進行及實施以下主要營銷活動及策略：

行業展覽、會議及論壇

我們積極主辦及組織中國海事和航運業的行業展覽、會議、論壇和大型活動。於往績記錄期間，我們已主辦及組織若干高規格行業會議及論壇，如中國寧波2019中國國際船舶技術與安全論壇、中國青島2019航海技術高峰論壇、中國舟山2020國際海事服務產業峰會暨國際石油化學品航運高峰論壇及中國寧波2021海洋經濟及服務產業發展高峰論壇。董事相信，參與該等大型展覽及活動能夠樹立我們的品牌形象及把握更多商機。

業 務

營銷及在線推廣

為提升品牌形象，我們不時在不同的在線平台、媒體和行業通訊上發佈營銷和宣傳材料，例如廣告和文章。董事相信，該等營銷活動是幫助其他市場參與者了解我們的近期發展、吸引潛在客戶關注我們的服務產品及加強我們的品牌形象的有效方式。就此而言，我們還分別開設微信公眾號和抖音號等社交媒體賬號，讓我們能夠與客戶和公眾分享我們的最新消息和近期活動。

定價政策

我們的服務定價一般根據各種因素按個別情況釐定及評估。

於釐定航運服務的價格時，我們將考慮各種因素，包括但不限於：(i)所涉及船舶的數目和類型；(ii)租船期和開始日期；(iii)船舶的可用性，包括控制船舶和租入船舶；(iv)現行市況；(v)市場指數，例如BDI及BCTI；(vi)潛在客戶的聲譽和信譽；及(vii)我們過去與客戶的業務關係。

對於我們的船舶管理服務業務板塊提供的船舶管理服務，我們將根據各種因素釐定價格，包括但不限於：(i)將予管理的船舶的規格和尺寸；(ii)付費模式（即管理費方式及包幹制）；(iii)所需的服務範圍和專業知識；(iv)將產生的管理成本，包括船員及後勤人員；(v)服務條款和開始日期；及(vi)潛在客戶的聲譽和信譽。

於往績記錄期間，對於我們的航運服務業務，我們向船舶經紀轉介的客戶提供常例折扣。3.75%的折扣稱為「坐地佣金」，通常直接用於扣除客戶應付的租賃費及／或運費。根據弗若斯特沙利文的資料，給予此類折扣是使用船舶經紀的海運業的行業規範。

業 務

季節性

於往績記錄期間，我們的收入並無出現重大季節性波動。根據弗若斯特沙利文報告，BDI表現出一定程度的季節性，因為BDI通常在第一季度較低，主要是由於春節期間對航運服務的需求較低。然而，我們可能會調整船舶租賃順序，並向客戶取得業務，以減輕BDI及市場租賃費率的波動。有關我們改變租船順序的策略的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 租入船隊 — 租船及從客戶獲得業務的順序」一節。

COVID-19疫情對我們業務的影響

一種名為COVID-19的新型冠狀病毒毒株的爆發對全球經濟產生重大不利影響。為應對COVID-19疫情，世界多國政府已採取一系列措施來遏制其傳播，包括封鎖、旅行禁令、隔離措施、保持社交距離及對業務運營的限制以及其他相關限制。該等措施已導致工廠和港口碼頭等其他設施暫時關閉，導致貨物供應暫時下降，倉庫和碼頭出現擁堵，對全球海上貿易造成重大波動和中斷。船舶抵達各個港口後的強制隔離管控也延長每個航次的周轉時間和船員輪班的變化，進而增加船舶的運營成本。

儘管存在上述情況，COVID-19也為航運公司提供新的機會。自2020年下半年以來，封鎖規定的放寬和全球經濟的逐步復甦導致對散貨船運輸的需求旺盛。各行業對產品和原材料的補貨數量回到疫情前水平，進一步推動對全球航運的需求，導致2021年上半年BDI飆升。COVID-19疫情的爆發也推動對接送船舶管理服務的需求，原因為封鎖和隔離措施令各船東無法自造船廠提取新建船隻。儘管值得注意的是，自2020年下半年以來，航運服務的需求有所增加，這主要是由於COVID-19疫情導致全球供應鏈網絡中斷，但這種需求增加可能是暫時的。關於COVID-19疫情的普遍擔憂和不確定性可能會對我們的業務產生負面影響，且我們無法確切估計COVID-19疫情的最終影響和持續時間，包括對我們的業務、經營業績和財務狀況產生的任何不利影響的程度。

業 務

COVID-19疫情對我們業務運營的影響

我們於中國的運營一定程度上受到COVID-19疫情的影響，特別是由於2020年初COVID-19爆發初期，根據中國政府實行全國範圍的封鎖措施，強制暫停中國的業務運營。儘管我們在中國、新加坡及日本的辦事處於2020年初並無暫停業務運營，但我們若干建基於中國的客戶及供應商面臨強制暫停業務運營。經董事確認，鑒於航運行業的性質，雖然我們的客戶及供應商辦事處暫停業務運營，但由於我們能繼續以電子方式與我們的供應商及客戶進行溝通合作，故我們仍能繼續與彼等開展業務。

中國最近自2022年3月起爆發嚴重的奧密克戎變種，由於中國若干地方政府頒佈封鎖及隔離措施，我們的上海辦事處於2022年4月1日至2022年5月31日期間關閉，並於2022年6月1日恢復營業。董事確認，(i)我們於中國的其他辦事處並未受到封鎖隔離措施的影響，繼續如常開展業務，及(ii)儘管上海辦事處關閉，我們上海辦事處的僱員能繼續居家工作，並與我們的客戶及供應商溝通及開展業務。

經董事確認且據其所知及所悉，(i)並無因COVID-19疫情及中國最近爆發奧密克戎變種導致主要客戶流失，及(ii)於我們的上海辦事處上述強制停業期間，我們並無遭受客戶或供應商的處罰。

COVID-19疫情對海運業的影響

根據弗若斯特沙利文報告，2020年初COVID-19爆發對全球經濟造成負面影響，並導致全球供應鏈中斷。世界各國政府為遏制COVID-19疫情而實施的隔離、封鎖及旅行限制措施，導致工廠及港口碼頭等其他設施暫時關閉，令貨物供應暫時下降，倉庫及碼頭擁擠，並造成全球物流及運輸網絡重大波動及中斷。工業、製造及出口活動長期耗竭，對散貨船行業的影響主要體現在以下方面(其中包括)：(i)由於散貨船主要用作運輸鋼材、鐵礦石、礦建材料及木材等工業商品，工業活動低迷導致該等原材料的交易匱乏，2019年至2020年間散貨船行業的交易量由5,253.1百萬噸降至5,148.1百萬噸，同比下降約2.0%；(ii)由於經濟衰退及市場動盪，船舶可獲得的融資有限；及(iii)船舶抵達各港口後被強制隔離控制，使各航次周轉放緩。

業 務

然而，隨著2020年下半年限制及封鎖措施放寬，海運業於2020年下半年開始有所改善，2021年及2022年上半年航運服務需求顯著改善，主要因COVID-19疫情期間全球供應鏈網絡中斷所致。造成全球供應鏈中斷的最大因素為基礎設施瓶頸，導致港口擁堵及可用運力下降，使得不明朗因素及延誤增加，船舶利用率激增及現貨運費上升。

於2020年下降及其後於2021年改善反映在此期間BDI的變動中。BDI乃衡量煤炭及鋼材等乾散貨材料運輸平均價格的航運及貿易指數。2020年初，由於COVID-19疫情期間推出的封鎖及限制，BDI有所下降，但由於對工業商品的需求上升以及更廣泛的經濟復甦，BDI再次迅速上升。各行業對產品及原材料的補貨數量高於疫情前的水平，進一步推動全球航運的需求，導致2021年上半年BDI飆升。截至2019年、2020年、2021年及2022年12月31日止年度，BDI於393點至5,650點之間波動，日均值分別約為1,365點、1,068點、2,943點及1,934點。

根據弗若斯特沙利文報告，受船隊低增長及大多數乾散貨需求強勁推動，海運業（尤其是乾散貨市場）似乎短期前景明朗。在經濟活動預期正常化的情況下，由於航運費率預計將下降至較溫和的水平，海運業有望保持利好的市場前景，乃因：(i)預計2022年至2023年乾散貨需求將按年增長約2%，與疫情前的水平一致；(ii)乾散貨的國際貿易受到美國基礎設施法案等大型活動支持，其推動建築材料（即乾散貨）的運輸；(iii)穀物貿易受到國際事件的支持，如中國重建養豬業以及發展中國家持續城市化；及(iv)隨著俄烏危機持續，對煤炭及用於生產可再生能源的小宗金屬的需求預計將會增加。因此，全球海運服務業預計將於2022年繼續增長，並於2026年達總收入502億美元，2022年至2026年的預測複合年增長率為4.0%。

業 務

COVID-19疫情對我們財務表現的影響

儘管爆發COVID-19，我們航運服務業務應佔收入仍由2019年的約108.9百萬美元增加約30.8%至2020年的約142.4百萬美元，並於2021年進一步增加約127.3%至約323.7百萬美元。特別是，由於全球供應鏈網絡中斷及全球經濟於2020年初COVID-19疫情的初步影響後逐漸恢復的綜合影響，2021年航運服務需求與2020年的增長相比急劇增加。

截至2022年9月30日止九個月，我們的收入由截至2021年9月30日止九個月的約264.7百萬美元增長約7.8%至截至2022年9月30日止九個月的約285.3百萬美元。該增加主要是由於我們的航運服務分部收入增加，原因是自2021年年底至2022年年初，我們開始從我們根據光船租賃租入的四艘新油輪以及2021年年中前後向我們的船隊增加兩艘乾散貨船獲得收入，儘管於相關期間日均BDI下降及租入船舶產生的收入下降。此外，由於我們自2021年年底以來承接更多的造船監理項目，截至2022年9月30日止九個月的船舶管理服務分部的收入與2021年同期相比亦有所增加，由截至2021年9月30日止九個月的約33.5百萬美元增長約23.9%至截至2022年9月30日止九個月的約41.5百萬美元。我們截至2022年9月30日止九個月的毛利較2021年同期亦增加約31.6%，主要是由於上述原因以及與我們的銷售成本增加相比，收入漲幅更大，原因是我們的控制船舶成本相對固定。

董事認為，於往績記錄期間我們的航運服務業務收入增長且增長程度與同期BDI的變動基本一致。董事亦認為，儘管2021年收入增長可能因COVID-19初步影響後全球經濟復甦所產生的特殊外在情況而明顯提高，但預計2021年後海運業仍將經歷穩定及溫和增長，儘管該增長的幅度並非如2021年的增長高。此反映在截至2022年9月30日止九個月日均BDI約為2,070點。儘管截至2022年9月30日止九個月日均BDI低於截至2021年12月31日止年度日均BDI2,943點，但仍明顯高於截至2019年12月31日止年度日均BDI1,365點，表明儘管中國於2022年出現高傳播性奧密克戎變種的情況下，全球經濟不明朗，但2021年之後海運業表現仍優於疫情前的水平。

業 務

應對COVID-19疫情採取的預防措施

為應對COVID-19疫情，我們採用嚴格的疾病預防計劃，以降低在我們船上作業的僱員及船員感染COVID-19的風險。實施的措施包括(其中包括)工作區通風、每天兩次監測體溫、按需限制指定人員進入船舶內的若干區域、要求每天記錄船員在船上的活動、港口停泊時限制離船等。針對在各辦事處工作的非船員僱員，我們實施辦公區域日常消毒、加強訪客登記及體溫監測、日常監控僱員體溫及健康狀況，對有症狀的僱員或從中高風險地區返回的僱員進行強制居家隔離等措施。

董事認為，於往績記錄期間，上述COVID-19措施的年度成本並不重大且預計未來有關合規成本並不重大。

牌照、許可及批文

航運業受到高度監管，且我們船舶的營運一般須遵守多項國際守則及公約、各船旗國及港口國實行的規例以及各船級社的規則及規定。

所有船舶(不論所屬船旗國及船級社)均須遵守ISM規則、ISPS規則、MARPOL公約、MLC、SOLAS公約、STCW及COLREGS等國際守則及公約。有關進一步詳情，請參閱本文件「監管概覽 — 國際公約及守則」。

船舶可於不同於船東國籍國的國家註冊並懸掛該國(即船旗國)旗幟航行。該商業慣例被稱作方便旗。該作法的影響是船舶將擁有國籍，且船舶將須遵守該船旗國的法律(即使是在另一國領海)。於往績記錄期間，我們的控制船舶及在管船舶主要懸掛中國、香港、新加坡、馬紹爾群島及利比里亞的旗幟航行。與其他司法管轄區的方便旗船相比，懸掛中國國旗的船舶需獲得中國交通運輸部頒發的《國際船舶運輸許可備案證》、《國際海上運輸船舶備案證明書》或《水路運輸許可證》等額外牌照。至於港口國的管控措施，當船舶駛進及駛離港口時適用多方面的規定，包括污染、航行、壓艙物以及停泊及錨定規定。

業 務

所有航海船一般需要由認可的船級社進行適當的入級。船級社將根據船級社的規則，按照每艘新船舶的設計、建造、測試及運營方式，對其入級分類。一般而言，船級社頒發的入級證書的有效期為五年。其後，待年度檢驗結果獲信納後重新生效。有關該等調查的進一步詳情，請參閱本節上文「船舶管理營運 — 船舶入級狀態維護」。下文載列於最後可行日期船級社就我們各控制船舶頒發的最新入級證書的有效期詳情。

編號	船舶名稱	船級社	最新入級證書頒發日期	最新入級證書屆滿日期
1.	海洲七號	CCS	2021年11月30日	2026年11月29日
2.	海洲八號	CCS	2022年1月27日	2027年3月4日
3.	海洲九號	CCS	2021年4月20日	2026年6月22日
4.	SEACON RIZHAO	BV	2021年8月11日	2025年7月29日
5.	SEACON VICTORY	KR	2020年10月20日	2026年1月9日
6.	SEACON DALIAN	KR	2023年1月31日	2023年6月2日
7.	SEACON YANTAI	KR	2023年1月31日	2023年4月29日
8.	SEACON QINGDAO	KR	2023年1月16日	2028年3月24日
9.	SEACON OSAKA	KR	2023年2月16日	2028年1月18日
10.	SEACON KOBE	KR	2022年11月17日	2027年7月24日
11.	SEACON AFRICA	NK	2021年7月11日	2026年6月27日
12.	SEACON MANILA	NK	2021年5月23日	2026年3月29日
13.	SEACON SHANGHAI	LR	2019年6月28日	2024年6月27日
14.	SEACON FUZHOU	LR	2019年5月23日	2024年5月22日
15.	SEACON ATHENS	LR	2022年3月29日	2024年7月29日
16.	YANGTZE JASPER	CCS	2022年8月7日	2027年8月20日
17.	GOLDEN DAHLIA	ABS	2022年1月20日	2026年11月28日
18.	GOLDEN DAISY	ABS	2022年1月20日	2026年12月27日
19.	GOLDEN LAVENDER	ABS	2022年3月24日	2027年2月20日
20.	GOLDEN VIOLET	CCS	2022年3月25日	2027年3月24日
21.	SEACON NOLA	CCS	2023年1月30日	2028年1月29日

董事確認，且我們的中國法律顧問、日本法律顧問、馬紹爾群島法律顧問、利比里亞法律顧問及新加坡法律顧問贊同，於最後可行日期，我們已自相關政府機關取得對我們的業務運營至關重要的所有所需牌照、許可及批文。

業 務

管理層定期檢討我們的業務運營、常規及內部控制，以確保遵守所有發牌規定及條件，以及成功重續我們的牌照、許可及批文。董事確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們在獲取或重續業務運營所需的許可及牌照方面並無遭遇任何重大困難，且我們預期未來重要許可及牌照到期時，我們在重續有關許可及牌照方面不會遇到任何實質性障礙。

法律合規

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無亦未牽涉任何重大不合規事件。董事認為，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們已在所有重大方面遵守我們經營所在司法權區的所有相關法律及法規。

香港非重大不合規事件

於往績記錄期間及直至最後可行日期，本集團（特別是香港洲際船舶管理、Golden Bridge、Golden River、海洲七號及洲際船務集團（統稱「**相關香港公司**」））曾違反香港法例第112章稅務條例（「**稅務條例**」），根據我們香港法律顧問的意見，該等事件構成非重大不合規事件。

非重大不合規事件的原因

本集團為一家總部位於中國的綜合航運服務提供商。本集團於香港的主要經營附屬公司為香港洲際船舶管理，主要從事提供船舶管理服務。本集團於往績記錄期間收購Golden Bridge及Golden River的全部股權以及收購海洲七號的少數股權，截至最後可行日期，該等公司各自租用一艘船舶。由於本集團大部分管理人員自本集團成立以來一直駐於中國，且本集團管理層、行政及會計人員不熟悉稅務條例項下的香港監管規定，公司秘書服務提供商已獲委聘為相關香港公司（海洲七號除外）提供公司秘書服務，並依賴該提供商就相關香港監管規定提供意見及協助遵守該等規定。就海洲七號而言，海洲七號的大股東（即香港舟山一海海運有限公司（「**舟山一海**」））已委聘一家公司秘書服務提供商，以提供意見及協助遵守香港監管規定，而舟山一海負責處理海洲七號的營運，包括稅務事宜。然而，由於所委聘的公司秘書服務提供商的疏忽失誤，以及公司秘書服務提供商與本集團之間缺乏密切溝通（就海

業 務

洲七號、舟山一海而言)，相關香港公司並未及時或根本未獲告知遵守稅務條例項下的香港監管規定所需的步驟，亦未及時或根本未獲稅務局（「**稅務局**」）通知某些信函，例如報稅表及和解建議函。因此，相關公司未能採取適當、及時的行動以遵守香港監管規定。

下表載列：(i)本集團於往績記錄期間及直至最後可行日期發生的有關稅務條例的非重大不合規事件；(ii)由此產生的法律後果及金融負債(如有)；及(iii)就該等不合規事件已採取／將採取的補救措施及最新狀況。

不合規事件	法律後果及潛在處罰	已採取／將採取的具體補救措施及最新狀況
1. 未能按時提交僱主報稅表		
香港洲際船舶管理未能按時提交2018/19年度僱主報稅表。	據我們香港法律顧問告知，有關公司因未能遵守稅務條例第52條所訂明規定而面臨稅務條例第80(1)條的檢控風險。	當本集團獲悉該等不合規事件時，本集團已通過提交相關僱主報稅表完成補救工作。
香港洲際船舶管理收到稅務局的和解建議函，要求香港洲際船舶管理提交2018/19年度僱主報稅表，並就未能按時提交2018/19年度僱主報稅表支付2,400港元罰款。	根據稅務條例第80(2)(d)條，如每宗不合規事件均被檢控，有關公司可能會被處以最高3級罰款(即10,000港元)以及就每宗不合規事件另加少繳稅款三倍的罰款。	香港洲際船舶管理於2021年11月10日向稅務局提交函件，解釋延遲提交的原因(即香港洲際船舶管理從未收到2018/19年度僱主報稅表)，附上已填妥的2018/19年度僱主報稅表，並尋求豁免2,400港元的和解建議。於2021年12月21日，稅務局已回復上述函件，並取消和解建議。
Golden Bridge未能按時提交2019/20年度及2020/21年度僱主報稅表。	此外，有關公司的董事及／或高級職員可能因未能遵守稅務條例第52及80(1)條而承擔個人責任，因為稅務條例第80(4)條規定「任何人協助、教唆或煽惑他人犯本條所訂的罪行，須被當做已犯相同的罪行，並可處以相同的懲罰」。	Golden Bridge於2021年11月23日向稅務局提交函件，解釋延遲提交的原因(即Golden Bridge從未收到2019/20年度及2020/21年度僱主報稅表)，附上已填妥的2019/20年度及2020/21年度僱主報稅表，並尋求豁免2,400港元的和解建議。於2021年12月16日，稅務局已回復上述函件，並取消和解建議。
Golden River未能按時提交2019/20年度及2020/21年度僱主報稅表。		Golden River於2021年11月23日向稅務局提交函件，解釋延遲提交的原因(即Golden River從未收到2019/20年度及2020/21年度僱主報稅表)，附上已填妥的2019/20年度及2020/21年度僱主報稅表，並尋求豁免2,400港元的和解建議。於2021年12月30日，稅務局已回復上述函件，並取消和解建議。
稅務局已分別向Golden Bridge及Golden River發出和解建議函，要求彼等提交2019/20年度僱主報稅表，並就未能按時提交2019/20年度僱主報稅表支付2,400港元罰款。		

業 務

不合規事件

法律後果及潛在處罰

已採取／將採取的具體補救措施及最新狀況

2. 未能按時提交利得稅報稅表

香港洲際船舶管理未能提交2018/19、2019/20及2020/21課稅年度的利得稅報稅表。香港洲際船舶管理因未能提交2016/17課稅年度利得稅報稅表而於2019年10月進行聆訊(ESS 4828/2019)，經定罪(「定罪」)後被處罰款3,500港元。罰款已於2021年7月23日支付。

Golden Bridge未能提交2019/20及2020/21課稅年度的利得稅報稅表。稅務局已向Golden Bridge發出日期為2020年10月8日的和解建議函，要求Golden Bridge提交2019/20年度利得稅報稅表，並就Golden Bridge未能提交2019/20年度利得稅報稅表而對其施加和解建議。稅務局向Golden Bridge發出日期為2022年7月21日的和解建議函，要求Golden Bridge提交2020/21年度利得稅報稅表，並就Golden Bridge未能提交2020/21年度利得稅報稅表而對其施加和解建議。

Golden River未能提交2019/20及2020/21課稅年度的利得稅報稅表。稅務局已向Golden River發出日期為2020年10月8日的和解建議函，要求Golden River提交2019/20年度利得稅報稅表，並就Golden River未能提交2019/20年度利得稅報稅表而對其施加和解建議。

海洲七號於2022年6月9日(此乃由稅務局規定的2022年5月12日的截止日期後)提交2017/18、2018/19及2019/2020課稅年度的利得稅報稅表。與此同時，海洲七號於發佈兩份或更多估計評估後提交其利得稅報稅表。

洲際船務集團未能提交2018/19、2019/20及2020/21課稅年度的利得稅報稅表。洲際船務集團收到稅務局於2021年12月9日發出的和解建議函，要求洲際船務集團提交2020/21年度利得稅報稅表，並就洲際船務集團未能按時提交2020/21年度利得稅報稅表而對其施加1,200港元的和解建議。

香港洲際船舶管理、Golden Bridge、Golden River及洲際船務集團。

據我們香港法律顧問告知，有關公司因未能遵守稅務條例第51(1)條所訂明規定而面臨稅務條例第80(2)條的檢控風險。

根據稅務條例第80(2)(d)條，如每宗不合規事件均被檢控，有關公司可能會被處以最高3級罰款(即10,000港元)以及就每宗不合規事件另加少繳稅款三倍的罰款。

根據稅務條例第82A(1)條，即使並無根據稅務條例第80(2)條提出檢控，有關公司仍有責任根據稅務條例第82A(1)條被評估繳納不超過因未能遵守稅務條例第51(1)條而少繳稅款三倍的補加稅。

海洲七號

據我們的香港法律顧問所告知，海洲七號可能會因違反稅務條例第80(2)條而被起訴，或被處以以稅務條例第80A條項下補加稅方式作出的罰款。根據稅務條例第80A條，海洲七號可能會被處以海洲七號少繳稅款20%的罰款。

此外，相關香港公司的董事及／或高級職員可能因未能遵守稅務條例第51及80(2)條而承擔個人責任，因為稅務條例第80(4)條規定「任何人協助、教唆或煽惑他人犯本條所訂的罪行，須被當做已犯相同的罪行，並可處以相同的懲罰」。

補救工作已完成，方式為提交相關財務報表及利得稅計算及／或利得稅報稅表，並相應支付相關罰款。

就香港洲際船舶管理而言，已於2021年11月29日致函稅務局，附上：i) 截至2018年12月31日止年度的財務報表及利得稅計算；ii) 截至2019年12月31日止年度的財務報表及利得稅計算；及iii) 截至2020年12月31日止年度的財務報表及利得稅計算。稅務局於2022年2月16日發出函件，表示除定罪記錄外，於2012年12月14日(即註冊成立日期)起至2022年1月31日止期間並無發現任何不合規記錄。香港洲際船舶管理已自稅務局收到2019/20年度(最終)、2020/21年度(最終)及2021/22年度(臨時)的利得稅評估。於2022年4月11日，香港洲際船舶管理已繳納2019/20年度利得稅，總額為735,370港元。2020/21年度及2021/22年度利得稅為7,570,016港元，其於2022年5月12日獲悉數結算。

就Golden Bridge而言，已於2021年11月24日致函稅務局，附上：i) 自其註冊成立日期(2018年10月22日)起至截至2019年12月31日止年度的財務報表及利得稅計算；及ii) 截至2020年12月31日止年度的財務報表及利得稅計算。稅務局於2022年11月25日發出函件，確認於收到報稅表及豁免罰款請求後並無採取進一步行動，並表示除此之外，於2018年10月22日(即註冊成立日期)起至2022年11月15日止期間並無發現Golden Bridge存在任何不合規記錄。Golden Bridge自註冊成立以來直至2020年12月31日一直虧損，因此預計其無需繳納利得稅。儘管如此，倘稅務局釐定Golden Bridge須繳納利得稅，則其應在金額公佈後悉數清償其利得稅負債。

就Golden River而言，已於2021年11月24日致函稅務局，附上：i) 自其註冊成立日期(2018年10月22日)起至截至2019年12月31日止年度的財務報表及利得稅計算；及ii) 截至2020年12月31日止年度的財務報表及利得稅計算。稅務局於2022年2月18日發出函件，確認於收到報稅表及豁免罰款請求後並無採取進一步行動，並表示除此之外，於2018年10月22日(即註冊成立日期)起至2022年1月31日止期間並無發現Golden River存在任何不合規記錄。Golden River自註冊成立以來直至2020年12月31日(即最新經審核賬目編製日期)一直虧損，因此預計其無需繳納利得稅。儘管如此，倘稅務局釐定Golden River須繳納利得稅，則其應在金額公佈後悉數清償其利得稅負債。

就海洲七號而言，其2017/18、2018/19及2019/2020課稅年度的利得稅報稅表已於2022年6月9日送交稅務局。於最後可行日期，稅務局並無採取任何跟進行動，亦無向海洲七號提出任何和解建議。於2017/18、2018/19及2019/2020各課稅年度，海洲七號的應課稅溢利均為零，因此，預計其無需繳納利得稅。儘管如此，倘稅務局釐定海洲七號須繳納利得稅，則其應在金額公佈後悉數清償其利得稅負債。

就洲際船務集團而言，已於2021年12月23日致函稅務局，附上i) 截至2018年12月31日止年度的財務報表及利得稅計算；及ii) 截至2019年12月31日止年度的財務報表及利得稅計算，並告知稅務局，其並無收到稅務局的相關利得稅報稅表。洲際船務集團亦於2021年12月23日提交其2020/21年度利得稅報稅表。稅務局於2022年3月2日發出函件，表示除延遲提交2020/21年度利得稅報稅表(已於2021年12月23日提交)外，於2013年2月1日(即註冊成立日期)起至2022年1月31日止期間並無發現任何不合規記錄。洲際船務集團於2020/21課稅年度出現虧損，因此預計其無需繳納利得稅。儘管如此，倘稅務局釐定洲際船務集團須繳納利得稅，則其應在金額公佈後悉數清償其利得稅負債。

業 務

防止日後再次發生不合規事件的預防措施

當董事注意到相關香港公司的不合規事件時，本集團委聘專業顧問(包括核數師及公司秘書服務提供商)就整改措施提出建議，本集團於收到有關建議後進行整改。相關香港公司已實施整改措施，包括編製必要的財務報表及報稅表，這涉及資料收集、聯絡及與專業人士合作的大量工作及時間，特別是在COVID-19疫情影響下。因此，如上表所述，整改工作隨後進行並於2021年及2022年上半年完成。對相關香港公司施加的罰款已妥為支付或獲稅務局豁免。此外，於收到香港洲際船舶管理的利得稅評估後，其已於2022年4月11日清繳其2019/20年度利得稅並已於2022年5月12日悉數清償2020/21年度及2021/22年度利得稅。

為確保日後合規，(i)洲際船務集團的公司秘書服務提供商於2019年2月由一家大型國際公司秘書服務提供商取代；及(ii)香港洲際船舶管理、Golden Bridge及Golden River的公司秘書服務提供商於2021年11月由上述大型國際公司秘書服務提供商取代。

此外，本集團已採納及實施內部控制政策，以防止日後再次發生不合規事件。特別是，本集團已制定有關稅務管理的內部控制政策及規例。特別是，本集團已就內部記錄的稅務計算、提交報稅表及保存相關稅務文件等方面制定嚴格的程序。具體而言，為避免日後出現延遲提交報稅表的情況，我們已指派一名負責人員處理報稅事宜，並跟蹤進度及截止日期。我們的員工亦會與舟山一海及我們聯營公司的其他股東保持緊密及及時的溝通，以確保符合我們聯營公司(包括海洲七號)的香港監管規定。

此外，我們已委聘獨立內部控制顧問進行後續審查，以審查本集團為應對該等不合規事件所採取的補救措施以及為防止該等不合規事件再次發生而採取的額外措施。內部控制顧問於後續審查後並無提供任何進一步建議。內部控制審查乃根據本集團提供的資料進行，而內部控制顧問並無就內部控制發表任何保證或意見。內部控制顧問並無提出進一步建議。本集團將繼續檢討其內部控制系統，以確保符合適用法律及監管規定。本集團亦將不時向董事、高級管理層及相關員工提供有關適用於本集團業務營運的法律及監管規定的培訓及／或最新資料。

業 務

香港法律顧問對不合規事件的意見

經審閱本集團的整改措施及內部控制政策後，我們的香港法律顧問信納整改工作已完成，且本集團所採納的預防措施及步驟足以防止不合規事件再次發生。我們的香港法律顧問認為，並無充足證據表明不合規事件屬系統性事件，惟構成非重大不合規事件，因為該等事件與本集團的核心業務無關，且該等不合規事件不太可能對本集團造成重大財務或營運影響。

於中國的不合規事件

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們在中國成立的中國附屬公司已違反若干中國規則及法規。下表載列我們中國附屬公司於往績記錄期間的若干歷史不合規事件概要。

不合規事件	法律後果及潛在處罰	已採取／將採取的具體補救措施及最新狀況
1. 於往績記錄期間，浙江洲際之星有一名僱員未通過我們繳納社保及公積金。	中國《社會保險法》第86條規定，用人單位不按時足額繳納社會保險費的，由社會保險費徵收機構責令限期繳納或補繳並處以自未付款之日起每天收取百分之五的逾期繳費處罰。逾期仍不繳納的，由有關行政主管部門處以未繳供款金額一倍至三倍的罰款。 《住房公積金管理條例》第37條規定，單位違反本條例規定，不辦理住房公積金繳存登記或者不為職工辦理住房公積金賬戶手續的，住房公積金管理中心將責令限期申請。逾期不申請的，處以人民幣一萬元以上五萬元以下罰款。	於最後可行日期，浙江洲際之星已為相關員工開立社保賬戶及住房公積金賬戶。 我們將加強對人力資源管理、高級管理人員及全體員工有關社會保障及公積金的法律法規培訓，提高繳納社會保障及公積金意識。 我們的中國法律顧問認為，浙江洲際之星被處以相應行政處罰的風險較低。董事確認，於最後可行日期，我們並無收到當地政府機關就我們現任及前任僱員供款不足提出任何申索的任何通知。

業 務

不合規事件	法律後果及潛在處罰	已採取／將採取的具體補救措施及最新狀況
2. 於往績記錄期間，本集團租賃的若干物業未有向相關地方房屋管理部門備案。	根據《商品房屋租賃管理辦法》(住房和城鄉建設部令第6號)第14條及第23條的規定，未辦理房屋租賃備案的，由直轄市、市、縣地方房管部門責令限期整改。 有關部門可就每項未登記的租賃對各方處以人民幣1,000元以上人民幣10,000元以下的罰款。於最後可行日期，我們位於中國的租賃物業的五份租賃協議未有向相關當地房屋管理部門備案。	我們的中國法律顧問認為，未能就相關租賃備案的潛在罰款輕微，租賃協議的有效性和我們對有關物業的使用不會因未進行備案而受到影響。 為防止有關不合規行為再次發生，我們在日後租賃任何物業前，會提前核實租賃物權屬並確認出租人在租賃前取得租賃物權屬證明並及時申請辦理相關租賃備案記錄。 董事確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無收到有關監管機構因我們未能備案租賃協議而發出的有關潛在行政處罰或執法行動的任何通知。

董事認為，我們中國附屬公司的上述不合規行為並不重大，原因是我們未能為一名僱員繳納社會保險及住房公積金以及未能備案租賃協議的潛在罰款(如有)金額不大且法律後果相對較輕，有關不合規行為不會對我們的業務營運及財務狀況產生重大不利影響。

業 務

於新加坡的不合規事件

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們於新加坡註冊成立的附屬公司違反若干新加坡規則及法規。下表載列我們新加坡附屬公司於往績記錄期間的若干歷史不合規事件概要。

不合規事件	法律後果及潛在處罰	已採取／將採取的具體補救措施及最新狀況
1. Seacon Ships Management 及 Seacon Enterprise 簽訂的僱傭合約不包含根據新加坡《僱傭法》(「《僱傭法》」) 要求的準確病假權利，且未向 Seacon Enterprise 董事提供主要僱傭條款。	根據《僱傭法》第90條，任何僱主違反《僱傭法》第10部的規定(包括《僱傭法》第89條有關病假權利的條文)僱用任何人士為僱員或未能按照第10部的規定支付任何薪資，即屬犯罪，一經定罪，可處以不超過5,000新加坡元的罰款，第二次或之後的犯罪可處以不超過10,000新加坡元的罰款或不超過12個月的監禁或兩者兼施。 《僱傭法》第95A(2)條規定，僱主必須在僱員開始受雇於僱主之日起計14天內，或在可能訂明的其他替代期限內，向僱主的每名僱員提供一份有關僱員主要僱傭條款的書面記錄。根據《僱傭法》第95A(5)條，倘提供的書面記錄不完整或不準確，無論僱主是否已知悉記錄不完整或不準確，僱主均被視為並無遵守第95A(2)條。《僱傭法》第126A條規定，僱主未能遵守《僱傭法》第95A(2)條被判為就《僱傭法》而言的民事違法行為。《僱傭法》第126B(1)(a)條規定，獲授權人員可向僱主發出違規通知，要求僱主在每次因僱主涉嫌未能就任何一名僱員或前僱員遵守《僱傭法》第95A(2)條而支付規定金額的行政罰款。《僱傭法》第126B(3)條進一步規定，可針對不同的民事違法行為規定不同數額的行政處罰。根據條例2及2016年僱傭(行政處罰)條例附表，未能遵守《僱傭法》第95A(2)條的行政處罰為：(i)就任何一名僱員或前僱員而言首次罰款200新加坡元；(ii)其後每次罰款400新加坡元，無論是針對同一僱員或前僱員。	我們的新加坡法律顧問認為，Seacon Ships Management、Seacon Enterprise 或其任何人員根據《僱傭法》第126B條受到制裁的風險極低，未能提供主要僱傭條款及提供不準確的主要僱傭條款屬於非重大不合規行為(有關行為現已改正)，原因是其不會對Seacon Ships Management及Seacon Enterprise產生重大財務或營運影響，且並非對Seacon Ships Management及Seacon Enterprise以合規方式運營的能力或傾向產生負面影響的持續違規行為。 Seacon Ships Management與Seacon Enterprise隨後各自分別與其僱員訂立日期為2022年2月24日的補充函件，以糾正不準確的病假權利。Seacon Enterprise亦與其董事訂立日期為2022年2月24日的委任函，其中訂明主要僱傭條款。 於最後可行日期，Seacon Ships Management及Seacon Enterprise已採用完全符合《僱傭法》規定的經修訂僱傭合約。

業 務

董事認為，我們新加坡附屬公司的上述不合規行為並不重大，原因是有關不合規行為的潛在罰款(如有)金額不大且法律後果相對較輕，且有關不合規行為不會對我們的業務營運及財務狀況產生重大不利影響。

與受國際制裁國家的業務活動

若干國家或組織(包括美國、歐盟、英國、聯合國及澳洲)對相關司法權區維持執行各種形式的制裁計劃的國家或地區的若干行業或界別實施經濟制裁及貿易限制。

於往績記錄期間，我們與涉及相關地區的客戶及供應商進行若干交易。我們於香港從事向客戶提供航運服務及船舶管理服務。我們亦向相關地區的供應商採購物資及材料。除與在香港註冊成立的實體進行交易產生的收入外，我們於往績記錄期間並無自與任何相關地區有關的交易中產生任何收入。相關地區於往績記錄期間受到各種制裁，但彼等概無受到相關司法權區(即彼等均非全面受制裁國家)的制裁相關法律或法規下的一般及全面出口、進口、金融或投資禁令。誠如我們的國際制裁法律顧問於執行彼等認為屬必要的程序後所告知，我們於往績記錄期間與涉及相關地區的客戶及供應商的交易不屬於指引信 HKEX-GL101-19 下的受制裁活動，因為(i)我們位於相關地區的客戶／供應商均未出現在外國資產控制辦公室備存的特別指定國民和被封鎖人員清單上，或歐盟、澳洲及聯合國備存的相關限制方名單上；及(ii)向客戶提供的服務與美國或歐盟並無關係，亦不構成一級或二級可制裁活動。因此，就提供服務收取以美元計值的付款不構成違反適用的國際制裁。此外，考慮到本文件所述[編纂]的範圍及預期[編纂]，我們的國際制裁法律顧問認為，各方(包括本公司、我們的潛在投資者、股東、聯交所及其[編纂]及集團公司)參與[編纂]不會讓該等各方牽涉到任何適用的國際制裁。因此，本公司、潛在投資者及股東，以及可能直接或間接參與允許我們股份[編纂]、[編纂]及結算的人士(包括聯交所、其[編纂]及相關集團公司)所面對的制裁風險極低。

業 務

我們的國際制裁法律顧問在評估我們於往績記錄期間與相關地區相關的歷史業務活動的制裁風險後，並無發現我們存在明顯違反國際制裁的行為。因此，我們的國際制裁法律顧問不建議報告我們於往績記錄期間與相關地區相關的歷史業務活動，包括自願向外國資產控制辦公室主動披露，以及截至本文件日期無需進行此類報告。

董事確認，我們目前無意從事任何直接或間接涉及全面受制裁國家的業務。我們不會明知或故意與被外國資產控制辦公室的特別指定國民和被封鎖人員清單或美國、歐盟、聯合國或澳洲備存的其他受限制人士清單所列的人士、實體或組織（「**受制裁人士**」）進行任何業務，或在任何全面受制裁國家進行任何會導致我們違反國際制裁的業務，亦不會將[編纂]用於直接或間接資助或促進與全面受制裁國家或受制裁目標的活動或業務，或為其利益而開展活動或業務。我們的董事將持續監察[編纂]，以及透過聯交所籌集的任何其他資金，以確保該等資金不會在違反國際制裁的情況下直接或間接用於資助或促進與全面受制裁國家或受制裁人士的活動或業務，或為其利益開展的活動或業務。

保險

於往績記錄期間，我們為我們的控制船隊投購船體和機械保險以及戰爭風險保險，涵蓋船體和機械的物理損壞、海上危險和戰爭相關風險。我們還投購保護和賠償保險，涵蓋我們對與船舶航運業務相關的第三方責任的船東法律和法定責任。承保的第三方責任一般包括因乘客、船員和其他第三方的傷害或死亡、貨物損失或損壞、船舶碰撞引起的索賠、其他第三方財產的損壞、油類造成的污染或上述污染其他物質清潔造成的費用、拖曳費用和其他相關費用，包括殘骸清除。我們還投購與使用我們的汽車有關的第三方責任保險。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別產生約1.6百萬美元、2.3百萬美元、2.6百萬美元及2.6百萬美元的保險費用。董事認為，現有的保險範圍足以滿足我們的業務規模及性質，且符合行業的現行規範和慣例。於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無提出任何重大保險索賠，亦無在重續保單方面遇到任何重大困難。

業 務

於往績記錄期間，我們當時的一艘控制船舶(GOLDEN TULIP)面臨一宗申索，涉及船上運輸的貨物損失約0.5百萬美元。除該項申索外，我們於往績記錄期間並無作出或遭提起任何金額為0.2百萬美元或以上的重大保險申索。

有關與我們的保險範圍的充分性相關的風險的詳情，請參閱「風險因素—與我們業務有關的風險—我們的保險範圍或會不足以覆蓋有關我們業務經營的風險」。

僱員

於最後可行日期，我們有217名全職僱員。下表顯示我們於最後可行日期按部門或職能劃分的僱員明細：

職能	僱員人數
董事及高級管理層	12
營銷及船舶租賃	17
船員管理及船舶運營	38
行政、人力資源及法律	15
海上作業及技術支援	92
採購	27
會計及財務	16
總計	217

下表顯示我們於最後可行日期按地理位置劃分的僱員明細：

位置	僱員人數
中國	194
新加坡	13
日本	4
香港	6
總計	217

業 務

招聘與薪酬

我們為僱員提供具有吸引力的薪酬待遇，包括基本薪金及花紅。我們一般從公開市場和大學校園招聘僱員，且我們主要根據僱員的資質、相關工作經驗、職位和資歷釐定其薪金。

於往績記錄期間，我們的銷售人員根據其職責及責任及工作表現並參考我們的表現收取酌情年中及年終花紅。我們會定期檢討員工的表現，並將檢討結果用作決定任何薪金調整和晉升的參考。我們的員工還享有多項補貼和福利，包括但不限於帶薪年假、帶薪生日假、交通津貼、電話津貼、午餐津貼、生育津貼等。董事相信該等員工福利符合行業水平。

於往績記錄期間，我們根據新加坡及日本的適用法律參與法定社會福利及強制性供款計劃並為其繳納供款。據我們的新加坡法律顧問及日本法律顧問所告知，我們於往績記錄期間在新加坡和日本的相關法律法規方面並無出現任何重大不合規情況，而該等法律法規涉及法定社會福利和強制性供款計劃的供款。

社會保險及住房公積金

於往績記錄期間，我們亦為中國僱員繳納社會福利(包括養老保險、醫療保險、工傷保險、失業保險及生育保險)及住房公積金供款。於往績記錄期間，我們並無為一名僱員作出供款，因為我們在該名僱員希望繳納社會福利供款的城市並無辦事處，而以個人身份向社會福利作出供款。據中國法律顧問告知，根據相關中國法律法規，僱主應為我們的每名僱員直接向相關地方當局繳納規定的供款。於最後可行日期，我們已經為該名僱員開立社會福利賬戶及住房公積金賬戶，並在為該僱員開立社會福利賬戶後開始繳納社會保險及住房公積金，且我們已完善人力資源管理政策，明確要求根據當地適用規定繳納社會保險及住房公積金。有關我們在繳納社會保險及住房公積金方面不合規情況的進一步詳情，請參閱本節上文「法律合規」分節。

除本節所披露者外，我們的中國法律顧問確認，於往績記錄期間，我們並無因違反或未繳納社保及住房公積金而被處以行政處罰。

業 務

培訓

我們的僱員根據所在部門和工作範圍接受培訓。新僱員將接受與其工作職責相關的培訓。僱員通常須不時參加與我們的質量、營運、內部控制、環境以及健康及安全政策相關的內部培訓及外部研討會。

與僱員的關係

於最後可行日期，我們的若干僱員隸屬於名為中國海員工會山東洲際航運集團委員會的工會。

董事認為，我們一直且預期未來將繼續與僱員總體上維持友好關係。董事確認，我們與僱員之間並無重大問題，且我們並無因工業行動或勞資糾紛而出現重大營運中斷情況。此外，於往績記錄期間，我們的僱員並無發生任何重大事故，且我們在招聘或挽留有經驗的員工或熟練人員方面亦無遇到任何困難。

環境、社會及管治

我們深知我們的環保責任及社會責任，並瞭解可能對我們的業務產生影響的氣候相關問題。我們致力於在[編纂]後遵守環境、社會及管治（「**環境、社會及管治**」）報告規定。在這方面，為確保我們的業務運營繼續可持續發展，我們已制定並採納環境、社會及管治政策，涵蓋的範疇包括(i)公司治理事項，包括我們的使命聲明、我們對環境、社會及管治事項的承諾、組織架構以及本集團內與環境、社會及管治事項有關的組織事項；(ii)環境事項，包括環境保護及廢物管理措施、主要業績指標及統計數據以及環境保護舉措及目標；及(iii)社會責任事項，如人力資源政策、職業健康及安全措施、關鍵績效指標及統計數據，以及供應商環境、社會及管治管理。

業 務

董事會已成立環境、社會及管治委員會，由郭先生、趙勇先生及莊煒先生組成並由郭先生擔任主席。環境、社會及管治委員會負責支持董事會實施制定的環境、社會及管治政策、目標及策略，對環境相關、氣候相關及社會相關風險進行重要性評估、於收集及分析環境、社會及管治數據後評估本集團根據氣候變化調整業務的方法，以及持續監察處理本集團環境、社會及管治相關風險及責任的措施的實施。環境、社會及管治委員會亦負責對目標偏離情況(如有)進行調查並與職能部門進行溝通以及時採取糾正行動。預計環境、社會及管治委員會每半年於董事會會議上向董事會報告本集團的環境、社會及管治表現以及環境、社會及管治制度的有效性及任何適用建議。

為監察與我們的環境、社會及管治承諾有關的事宜、相關政策的制定以及與氣候有關的風險及機會的評估，我們的管理層已制定及成立以下所載各職能部門及小組，以處理具體的環境、社會及管治事宜：

- **環境、社會及管治治理小組**：由我們的環境、社會及管治委員會及我們的運營管理中心、財務部、戰略發展部、航運集團及船舶管理集團的經理組成。環境、社會及管治治理小組根據環境、社會及管治委員會的要求實施環境、社會及管治控制及政策；監督及檢查關鍵環境、社會及管治問題的運營管控；識別及管理氣候變化風險及機會，並審查實施可持續發展目標的進展情況。
- **運營管理中心**：運營管理中心負責勞動實踐、人力資源管理、法律事務、社區參與活動的推進以及環境、社會及管治宣傳及相關環境、社會及管治資訊披露工作。
- **財務部**：財務部負責環境、社會及管治相關財務決策及運營管理，分析及釐定環境、社會及管治風險及機會的財務影響，並在環境、社會及管治運營管控措施中推動及實施財務決策。
- **戰略發展部**：戰略發展部負責根據環境、社會及管治委員會設立的环境、社會及管治目標制定環境、社會及管治發展計劃及實施計劃。
- **航運集團及船舶管理集團**：航運集團及船舶管理集團幫助執行環境、社會及管治相關政策，識別、評估及管理彼等各自業務範圍內的環境、社會及管治風險及機會，運營及控制環境、社會及管治風險，並及時向環境、社會及管治治理小組報告環境、社會及管治運營資訊。

業 務

由於環境可持續發展對我們的重要性以及社會及經濟責任對我們的重大意義，我們已採納以下政策，為業務營運的環境、社會及管治方面提供指引：

環境保護

氣候變化是海運業可持續發展面臨的重大問題，而綠色低碳倡議是海運業未來發展的基礎。在國際海事組織於2018年出台的減少船舶溫室氣體（「溫室氣體」）排放的初步戰略的背景下，該戰略旨在(i)到2050年將國際航運的年度溫室氣體排放量較2008年的水平減少至少一半，及(ii)國際航運的碳密度（作為國際航運的平均值）相較2008年的水平到2030年減少至少40%、力爭到2050年減少至少70%，我們透過採取管理措施控制及減少船舶營運過程中的溫室氣體、廢水及硬水排放，積極響應國際海事組織出台的此類要求。透過節能技術及管理創新、使用更環保的燃料及其他手段改善能效管理以及推動綠色航運倡議等作法，我們堅定地致力於減少能源消耗及溫室氣體排放，並朝著創建環保型航運企業的目標奮鬥。

我們須遵守各項有關防止空氣污染、石油污染及其他種類海洋污染的國際規則及公約，如ISM規則及MARPOL。我們的營運亦須遵守我們經營業務所在司法管轄區的若干環境相關法律及法規。有關進一步詳情，請參閱「監管概覽」。

董事認為，遵守相關環境保護法律及法規對本集團的長期發展及成功至關重要。除對環境造成不可逆轉的損害外，任何不遵守相關環境保護法律及法規的行為亦可能導致我們受到投訴及／或處罰。任何投訴及／或有關當局實施的處罰，或會對我們在航運業的財務狀況及聲譽造成不利影響，進而或會影響我們的業務前景及未來計劃的實施。

業 務

我們已採納嚴格的环境管理制度，以確保我們的業務營運遵守相關環境保護法律及法規。特別是，我們將(i)分發內部通知，及時向有關部門通報最新的監管動態，定期舉辦有關環保法律法規最新變化的培訓課程，並不時重新審視和更新我們的制度文件，以確保遵守最新適用的環境法律法規；(ii)確保我們的船舶按照最新適用的海事公約、規則及法規的規定取得相關證書；(iii)按照適用的港口國管制要求對我們的船舶進行自查，同時確保我們的船舶通過適用港口當局要求及進行的檢查；及(iv)確保我們的系統文件，如海事操作與安全管理手冊中所載程序及指示，包括但不限於(i)我們的安全和環境保護政策(當中訂明我們的安全及環保目標以及就此所採用的常規措施)；(ii)船舶防污管理規定(當中規定建立由船長及輪機長組成的污染控制組及其職責)；(iii)防止船舶壓載水污染須知；(iv)船舶污染事故須知；及(v)低硫油使用須知，獲嚴格採納及執行。於往績記錄期間及直至最後可行日期，據董事所深知，我們並無錄得任何嚴重違反適用環境法律及法規而導致本集團被檢控或處罰的情況。

空氣污染及溫室氣體排放

我們遵守國際海事組織就限制二氧化硫及二氧化碳等溫室氣體排放所制定的法規。我們已就我們所控制的船舶監測有關溫室氣體排放。船東及船舶供應商負責監測我們的租入船舶及在管船舶排放的溫室氣體。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，根據我們的計算，我們的控制船舶分別排放約2,741噸、639噸、767噸及616噸二氧化硫以及約137,465噸、210,489噸、261,646噸及206,672噸二氧化碳。自2020年以來，我們所控制船舶的二氧化硫排放量顯著減少，原因是我們為響應國際海事組織所出台於2020年1月1日生效的全球船用燃油限硫令而轉向使用硫含量低的船用燃油。我們在運營中制定了定期監測機制，以確保我們的排放量控制並保持在可接受的水平。我們已獲發國際防止空氣污染證書，這說明我們的船舶已接受檢驗，並符合《國際防止船舶造成污染公約》的規定。

業 務

污水、油污及油耗

我們亦須遵守國際海事組織為防止污水及油污造成污染以及強制記錄船舶燃油消耗而制定的法規。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，根據我們的計算，我們所控制的船舶消耗燃油約43,992噸、67,279噸、83,575噸及66,196噸。我們制定了必要的監測機制以跟蹤船舶燃料消耗情況，並制定機制及運營政策，以盡量減少任何污水污染及油污風險。我們亦已建立完善的環境管理體系，並制定符合國際、國家及地方監管要求的油污及壓載水管理應急預案。船上生活污水統一收集，經國際標準處理後通過污水處理裝置排放，含油污水通過油水分離裝置處理後排放，而壓載水通過壓載水處理裝置處理後排放。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別排放約1,616噸、1,534噸、1,858噸及1,330噸廢水。我們已獲發國際防止油污證書及國際防止污水污染證書，這說明我們的船舶已接受檢驗，並符合《國際防止船舶造成污染公約》的規定。

為避免或盡量減少任何潛在碰撞及意外漏油事件，我們已設計多個適當的船舶管理系統，包括管理手冊、管理程序及操作指引，確保海上安全，防止出現傷亡情況及避免對環境及財產造成損害。有關措施及程序包括安全航行及錨更、適當的維護及操作、熟悉緊急應對程序及操作的培訓、風險評估及岸基支持等。

固體廢物排放

我們已根據海事組織海洋環境保護委員會在2016年第70屆會議上通過的有關危險物質及固體廢物管理的要求，制定固體廢物管理計劃。我們在航運作業中產生的固體廢物，一般包括陸上辦公廢物、海洋生活廢物及食物廢物。我們將海洋生活廢物及食物廢物分開收集，到達港口後按照接收國的法律法規交付港口接收設施處理。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們排放的固體廢物總量分別約為177.4噸、168.7噸、203.8噸及145.2噸，由我們嚴格按照廢物管理計劃收集及處置。

業 務

根據聯交所發出的香港交易所指引信HKEEx-GL86-18及上市規則附錄27的規定，我們在環保措施方面的多項關鍵績效指標如下。

方面	關鍵績效指標 ⁽¹⁾	截至12月31日止年度			截至 2022年 9月30日 止九個月
		2019年	2020年	2021年	
綜合	環境合規支出 (千美元)	40	95	1,300	1,801
	環境違法行為的罰款及行政處罰	0	0	0	0
排放量	廢水排放量 (噸)	1,616	1,534	1,858	1,330
	二氧化硫排放量 (噸)	2,741	639	767	616
	固體廢物排放量 (包括辦公垃圾、海洋 生活垃圾及海洋食物垃圾) (噸)	177.4	168.7	203.8	145.2
	危險廢物排放量 (廢電池、廢碳粉盒等) (噸)	0.055	0.051	0.050	0.035
	包裝廢物排放總量 (噸)	0	0	0	0
資源及能源 消耗量	耗水量 (噸)	7,639	8,159	9,868	7,351
	外購電消耗量 (千瓦時)	40,776	84,348	109,461	136,574
	柴油消耗量 (噸)	4,970.20	4,182.37	8,614.20	5,768.28
	汽油消耗量 (公斤)	400	380	460	390
	重燃油(HFO)消耗量 (噸)	38,532.788	46,970.750	58,765.566	60,247.710
	輕燃油(LFO)消耗量 (噸)	488.460	16,126.000	16,195.700	180.000
溫室氣體 (「溫室氣 體」) 排放量	範圍1溫室氣體排放量 (二氧化碳當量 噸數) ⁽²⁾⁽³⁾	140,583.27	215,002.88	267,080.83	206,671.68
	範圍2溫室氣體排放量 (二氧化碳當量 噸數) ⁽²⁾⁽³⁾	34.59	71.55	92.86	120.77
	溫室氣體排放強度 (按收益劃分) (二氧化碳當量噸數／千美元) ⁽²⁾	1.037	1.202	0.717	0.725

附註：

- (1) 於計算關鍵績效指標時，柴油、低硫燃料及高硫燃料的熱值為42,700千焦／千克，汽油熱值為43,124千焦／千克，用電量計算採用華北電網數據。

業 務

- (2) 「tCO₂e」指一噸二氧化碳當量，是一種度量標準，用於透過轉換其他氣體的量根據其全球變暖潛能值(GWP)比較各種溫室氣體的排放量相當於二氧化碳的量。
- (3) 範圍1排放量為來自公司擁有及控制的資源的直接排放。範圍2排放量乃公用事業供應商外購能源產生的間接排放量。該等定義於溫室氣體盤查議定書下列載，該溫室氣體盤查議定書建立全面的全球標準化框架，以衡量及管理來自私營及公共部門運營、價值鏈及緩解行動的溫室氣體排放。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們在環境合規方面的支出分別超過40,000美元、95,000美元、1.3百萬美元及1.8百萬美元。我們的董事認為，於往績記錄期間，遵守適用環境法律及法規的年度成本並不重大，我們預期遵守適用環境事宜的年度成本於不久的將來不會大幅增加，惟須視乎適用環境法律及法規未來可能出現的任何變動而定。

社會責任

僱員福祉對我們的業務營運至關重要，且我們強調善待僱員，為彼等提供職業發展及投身於本集團發展的環境。我們致力於提供安全、健康的工作環境，並已制訂有關操作安全及處理生產事故的指引及手冊，以促進職業健康及安全生產。我們亦不時為僱員舉辦研討會，以便讓彼等在專業知識及技能、管理能力及其他相關領域緊跟市場趨勢。我們為僱員提供具有競爭力的薪酬待遇，其中包括多項補貼，且將根據僱員個人的評估結果進行調整，以激勵僱員選擇與我們共同成長。有關我們的職業健康及工作安全政策的更多詳情，請參閱本節下文「職業健康及工作安全」。

就外判安排的船員而言，我們一般負責(其中包括)(i)為船員提供制服、裝備及安全設備，有助彼等於船上執行職務；(ii)為船員提供醫療用品；及(iii)為船員投保傷亡保險，以確保及促進彼等的職業健康、工作安全及福祉。

業 務

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們在業務營運過程中並無牽涉任何重大意外或死亡事故。以下為截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月與社會責任相關管理有關的關鍵績效指標。

	截至12月31日止年度			截至2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日止九個月
關鍵績效指標				
童工及強迫勞動的發生率	不適用	不適用	不適用	不適用
與工作有關的死亡人數	0	0	0	0
職業病發病率	0	0	0	0
工傷事故發生率	0	0	0	0
參加培訓的員工人數	525	613	682	697
培訓開支(人民幣千元)	6	8	10	9
向員工提供的培訓課程次數	170	210	255	226
每名員工的平均培訓時間(小時)	123.73	148.22	186.94	165.73
收到的關於我們的產品及服務的投訴	0	0	0	0

管治

我們力求與我們的業務夥伴建立長期穩定的關係，以實現業務運營及未來發展的積極增長。我們認為供應商是本集團業務運營不可分割的一部分，並希望供應商秉持我們在業務運營管理中採納的環境、社會及管治原則，包括促進合作及致力於環境保護、人身安全及財產安全；加強風險防範及反腐敗、反賄賂措施；國際制裁風險管理；了解客戶程序及獨立性調查；核查交易是否構成關連交易；以及財務風險評估與防範。為確保向供應商採購及／或由其提供的服務、貨品及物品符合所需的質量標準，我們採納了嚴格的供應商甄選標準並對我們現有的供應商進行定期評估，(其中包括)彼等的資質、表現及可靠性，且不時更新我們的合資格供應商名單。我們將優先向符合我們要求並在我們的定期評估中表現令人滿意的合格供應商採購，另一方面，減少我們向表現不佳的供應商採購，倘有關不佳表現持續存在，則考慮將任何該等供應商從我們的合格供應商名單中移除，以期對我們的供應商產生影響。此外，我們亦通過嚴格遵守我們的負責任採購政策(當中訂明我們有關供應商的環境及社會風險管理機制，涵蓋船員入職(對船員派遣機構而言)、供應商審核及定期評估領域)對我們的供應商施加影響以遵守相關環境及社會法規。我們亦將於必要時對供應商進行檢查，以確保彼等在社會責任和環境保護方面的實踐與我們的一致。特別是，採購船舶時，我們一般會在與船

業 務

船供應商訂立的租船合約中納入載列船舶狀況的具體條款，如船舶的詳細規格及在知名船級社註冊的要求。我們亦將在接受交付前對船舶進行檢查並取得船級證書，以確保船舶符合必要的質量標準。

我們亦強調誠信經營是我們長期發展的關鍵，以便與客戶、供應商、僱員以及海運業價值鏈中的其他參與者建立長期穩定的關係。我們通過制定風險管理及內部控制制度，竭力維護本集團的商業誠信。我們的風險管理及內部控制制度及程序旨在滿足我們特定的業務需求，並降低日常營運產生的風險。有關進一步詳情，請參閱本節下文「風險管理及內部控制」。

我們的環境、社會及管治委員會負責識別及評估與氣候有關的風險及機會，包括過渡風險及實體風險。我們的環境、社會及管治委員會亦負責識別短期、中期及長期未來營運中可能出現的與氣候相關的風險及機會，並通過使用風險矩陣（可能性及影響程度）對風險及機會進行分類，評估對本集團的相應財務影響。我們將利用該風險矩陣來評估我們對此類風險的易損性及預期發生的風險，以便評估我們的風險及機會應對策略並確定其優先順序。

以下為使用風險矩陣對與氣候有關的主要風險及機會作出的分析及我們應對該等風險及機會的相關控制及緩解策略。

編號	風險類型	風險詳情	風險等級	對本集團的財務影響	優先級 (附註1)	短／中／ 長期	我們的應對策略及緩解措施
1	過渡	因船舶採用低硫燃料而增加成本	1級	高 — 由於國際海事組織已自2020年1月1日起實施船用燃油硫限制措施，低硫及高硫燃料的價格於每噸30美元至400美元之間波動，不可避免地使我們的營運成本遭受一定程度的波動。雖然自新限制措施實施以來整個國際海運業已採用低硫燃料，但預期採取節能減排措施、舊船舶為採用新技術進行技術改造及將現有船舶更換為新能源船舶均將從不同方面增加我們的財務成本。	9	中／長	● 使用新技術或節能規格翻新或更換船舶 ● 優化船舶航線、配載及區域管理 ● 促進節能減排措施

業 務

編號	風險類型	風險詳情	風險等級	對本集團的財務影響	優先級 (附註1)	短／中／ 長期	我們的應對策略及緩解措施
2	過渡	因轉向使用低排放技術而增加成本並降低運輸效率及利用率	1級	高 — 我們船舶的技術改造費用將因船舶的狀況而異。據估計，一艘船舶為採用低排放技術而進行技術改造的平均費用可能介於約100,000美元至約200,000美元。鑑於我們在短期至中期內可能需要進行此類技術改造的船舶數量為七艘，預計我們的技術改造成本將約為700,000美元至約1,400,000美元。	6	中／長	● 翻新舊船以節約能源或採用新技術以減少能源使用及滿足排放要求 ● 採用更高效的能效改進技術
3	實體	異常氣候導致颶風、寒潮、大風及冰區異常出現，導致船舶報廢	2級	中 — 當出現異常氣候事件等不可預見的情況時，可能會令船舶受損，並導致有關船舶報廢。粗略估計我們船舶的資產價值介乎1.8百萬美元至23.0百萬美元。因此，倘發生此種不可預見的風險，可能會造成1.8百萬美元至23.0百萬美元的損失。	6	中／長	● 加強船舶營運安全管理；制定應急預案、氣象通航及加強船岸通信 ● 增加船舶維護，逐步淘汰舊船，並有足夠的應急海上物資 ● 提高境內及境外員工的技術能力及應對風險的能力
4	實體	氣候變化引起的流行病及疫情，造成人力資源短缺及運營困難	2級	中 — COVID-19疫情等局部或全球性疫情嚴重影響船員流動性，船員無法換班或上船工作。這導致員工短缺及船員工資上漲。為防止COVID-19疫情傳播，許多國家及地區已採取隔離措施，部分隔離措施持續時間較長。該等隔離措施導致航運公司產生的航行成本增加。此外，由於爆發COVID-19疫情，對船員的培訓及證書續期被推遲，導致合資格船員短缺，從而加劇了船員更換帶來的現有影響。上述因素不可避免地導致船員成本增加，以致我們的營運成本增加。	9	短	● 與固定數量的船員派遣機構簽署長期合作協議 ● 擴大全球影響力，吸引來自多個國家的有才華員工 ● 提高人力資源團隊的業務能力，以應對任何緊急短缺的需求

業 務

編號	風險類型	風險詳情	風險等級	對本集團的財務影響	優先級 (附註1)	短／中／ 長期	我們的應對策略及緩解措施
5	過渡	加強排放報告義務	2級	中 — 公司的財務業績及投資業績與其環境、社會及管治業績之間存在很強的相關性及直接影響。環境、社會及管治業績強勁的公司往往表現出更好的長期運營業績，良好的環境、社會及管治業績可能會為公司帶來良好的聲譽、更好的品牌形象及更好的盈利能力。環境、社會及管治業績不佳的公司往往運營穩定性差及財務業績不佳，從而影響公司的盈利能力。	9	短	執行國際及國家環境、社會及管治報告要求，定期發佈環境、社會及管治報告，並採用信息系統，提高環境、社會及管治相關事項的信息披露效率
6	過渡	溫室氣體排放碳定價過高	2級	中 — 截至2021年底，中國的碳交易價格(附註2)約為二氧化碳當量噸數人民幣60元。截至2021年12月31日止年度，我們排放約267,174二氧化碳當量噸數的溫室氣體。雖然航運公司目前於中國不受碳定價要求的約束，但無法保證航運業於不久將來不會受此類要求的約束。此外，於碳交易市場的碳價格隨時會發生變化。假設中國的碳交易價格出現約20%的變動，預計於2021年為我們帶來約人民幣3.2百萬元的虧損或盈利。	6	中／長	- 跟上航運市場政策的變化，促進碳減排 - 使用新技術或節能規格翻新或更換船舶 - 逐步更換及採用低排放燃料源
7	實體	因地緣政治爭端而導致保險費用增加	2級	中 — 目前的戰區保險費通常處於船殼保險費千分之六的範圍內，倘若戰區範圍擴大，則保險費更高。任何曠日持久的地緣政治爭端均可能推高我們的保險費用。	12	短	- 跟上國際發展，調整航線 - 與船舶保持密切溝通

業 務

編號	風險類型	風險詳情	風險等級	對本集團的財務影響	優先級 (附註1)	短／中／ 長期	我們的應對策略及緩解措施
8	過渡	使用新能源船舶	1級	高 — 新能源船舶(如低碳燃料、氫燃料、氨燃料等)碳排放強度低，預計將成為未來市場需求的主流。預計新能源船舶將受到越來越多客戶的青睞，並具有更好的行業競爭力。由於未來潛在市場需求如此旺盛，我們將優先租用新能源船舶。倘我們採用可以減少碳排放的新能源船舶，我們亦可以於航運公司在不久將來受到該種碳定價要求的約束時通過碳交易 ^(附註) 出售我們未使用的碳平衡來賺取更高的利潤。	9	中／長	- 在訂購新船舶時購買使用新能源類型的船舶 - 對運營中的船舶安排逐步更換及使用低排放能源
9	過渡	採用新的船舶技術	1級	高 — 採用新的船舶技術(如螺旋槳優化技術、發動機效率改進技術、碳捕獲技術、船舶減阻技術等)將降低船舶的能源消耗以及減少碳排放。倘使用具有新技術的船舶可以減少我們的碳排放量，我們亦可以於航運公司在不久將來受到此類碳定價要求的約束時通過碳交易 ^(附註) 出售未使用的碳平衡來賺取更高的利潤。	9	中／長	- 翻新舊船，以減少電力運行並滿足排放要求 - 採用更高效的能效改進技術

附註：

- 數字表示根據我們對相關風險的易損性及緊迫性評估並釐定的風險與機遇應對策略的優先級，數字越高表示優先級越高。
- 二氧化碳及其他溫室氣體的碳交易為碳定價的一種形式。此乃一種通過創建一個排放限額有限的市場來限制氣候變化的方法。2021年推出的中國國家碳交易計劃涉及向企業發放碳配額。倘企業的碳排放量高於分配的碳配額，彼等將不得不通過碳交易購買其他企業的碳平衡以實現合規。倘企業的碳排放量低於分配的碳配額，則可以通過碳交易市場出售其碳平衡以賺取利潤。雖然航運公司目前在中國不受碳定價要求的約束，但無法保證航運業在不久將來不會受到此類要求的約束。

業 務

根據我們以上的分析結果，我們的船舶採用低硫燃料、低碳燃料及低碳技術將在中長期為本集團帶來財務影響，這將導致我們的總運營成本增加。然而，這亦為未來成功轉型的發展機遇。我們計劃採用更節能的船舶，並對營運中的船舶進行逐步更換及採用低排放燃料，以大幅降低我們的溫室氣體排放總量及單位產出(收入)的碳排放強度，從而使我們能夠滿足客戶的碳減排要求以及國內及國際法規的要求。

我們旨在達成國際海事組織設定的短期、中期及長期目標。短期而言，我們致力於在2023年前滿足國際海事組織制定的新現有船舶能效指數及碳強度指數規則的要求。中期而言，我們計劃到2030年實現二氧化碳排放強度較2021年減少10%。長期而言，我們計劃到2040年實現二氧化碳排放強度較2021年減少30%，最終目標是實現碳中和。我們將通過不斷淘汰及更新船隊，採取節能運營措施，進行節能技術改造並採用低排放燃料，努力實現我們的戰略目標。以下載列溫室氣體減排目標。

	2021年	2030年目標	2040年目標	2050年目標
範圍1及2溫室氣體排放總量 (二氧化碳當量噸數／年)	267,173.69	20% (相對於 2019年水 平)	40% (相對於 2019年水 平)	實現碳中和
單位產量油耗(收入)(噸燃 料／千美元)	0.224	自2021年起減 少10%	自2021年起減 少30%	實現90%的燃 料替代
溫室氣體排放強度(二氧化 碳當量噸數／千美元)	0.717	自2021年起減 少10%	自2021年起減 少30%	實現碳中和
碳強度指數(二氧化碳／容 量x行駛里程)	根據國際海事組織對碳強度指數(「CII」)的新要求，2023年每艘船隻的CII(相對於2019年)將減少5%；自2023年至2026年，CII每年將減少2%。自2024年起，每艘船隻將接受CII評級(即A、B、C、D或E級)。對於任何一年獲得E級或連續3年獲得D級的船舶，要求制定糾正行動計劃，或應更換船舶。			

業 務

[編纂]後，董事確認，彼等將密切監察及確保嚴格遵守上市規則附錄十四所載企業管治守則及企業管治報告、上市規則附錄二十七所載環境、社會及管治報告指引，以及與環境、社會及管治方面有關的所有相關規則及規例。

職業健康及安全

我們的業務營運須受與職業健康及安全有關的各項法律法規約束。有關進一步詳情，請參閱「監管概覽」。

我們致力於為僱員提供安全、健康的工作環境。為將事故風險降至最低及提升僱員對健康及安全問題的意識，我們已制訂政策及指引，以確保及促進工作場所安全。尤其是，我們已經制定並實施廣泛的安全手冊及建議的工作慣例，要求船員遵守該等手冊及慣例。我們的職業健康及安全政策的主要方面概述如下。

- **全面參與**：管理層應執行及批准職業健康及安全政策；各級員工應參與管理，並提高對職業健康及安全政策規定的指導方針的遵守情況。
- **預防為主**：在投入工作前進行危險識別及評估，以預防風險，並使我們能夠採取適當的預防措施；在經營過程中進行安全隱患檢查，分析是否存在潛在隱患，以便採取糾正及預防措施，將事故防患於未然；對我們在處理潛在危險方面實施的預防及糾正措施的有效性進行驗證。
- **安全及健康**：優先考慮僱員的安全、健康、工作條件、安全教育及培訓；定期改善僱員的工作條件，營造舒適、健康、安全的工作環境。
- **遵守法律法規**：妥善記錄所有與職業健康及安全有關的適用法律法規及標準，並在必要時定期審查及更新我們的記錄。
- **持續改進**：隨着本集團的不斷發展及演變，我們致力於不斷評估及改進我們的職業健康及安全管理措施，以滿足現行法規及體系的要求；對我們的職業健康及安全管理績效進行定期的內部及外部審計。

業 務

就外判安排的船員而言，我們一般負責(其中包括)(i)為船員提供制服、裝備及安全設備，有助彼等於船上執行職務；(ii)為船員提供醫療用品；及(iii)為船員投保傷亡保險，以確保及促進彼等的職業健康、工作安全及福祉。

我們已遵守規管運輸安全及安全管理系統的國際條約及公約。ISM規則為船舶的安全管理及操作以及污染預防訂明國際標準。ISM規則要求國際航運管理公司須獲發合規文件。其亦要求每艘從事國際貿易的船舶必須獲發安全管理證書，以驗證航運公司及其船上安全管理按照批准的安全管理體系運作。我們確保我們的船舶已取得最新適用國際條約及公約所要求的相關證書。我們同時為員工提供培訓課程，為其提供有關船舶安全操作及環境保護事宜等方面的國際標準及舉措的最新資料及加強其對有關標準及舉措的認知及理解，從而確保內部控制及管理系統的良好執行及實施。我們亦採用海上作業及安全管理手冊，訂明船員須遵守及執行的程序及指示，且我們確保此類安全手冊及工作慣例符合與ISM規則要求的安全管理系統的開發、實施及維護相關的所有適用規則和條例。我們密切關注國際條約及公約以及相關環境法規(例如環境保護措施)、關鍵績效指標及統計數據以及規管我們業務的環境保護舉措及目標的最新變動及發展，以確保遵守與我們業務運營相關的所有適用規則及法規。我們亦將發佈內部通告，及時通知有關部門國際條約及公約的最新發展情況。為確保船員熟悉安全手冊及政策下的要求，我們要求有關船員在船上工作前接受培訓，以及在航海船工作時定期接受有關安全事項的培訓課程。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們在業務營運過程中並無牽涉任何重大意外或死亡事故。

業 務

物業

自有物業

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們在中國擁有兩項物業，詳情載列如下：

編號	位置	建築面積 (平方米)	註冊擁有人
1.	青島市嶗山區株洲路20號3號樓 B座2301戶	286.61	Seacon Qingdao
2.	青島市嶗山區株洲路20號3號樓 B座2304戶	292.78	Seacon Qingdao

於往績記錄期間，我們將兩幢自有物業出租予青島萬通海運有限公司作一般辦公用途。兩項租賃已於最後可行日期終止。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們已取得所擁有物業的不動產產權憑證。

業 務

租賃物業

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們在中國、日本、香港及新加坡租賃15項物業，詳情載列如下：

編號	位置	期限	出租人	建築面積 (平方米)	物業用途
中國					
1.	青島市嶗山區株洲路20號 海信•創智谷C座301室	2019年4月6日至2024 年4月5日	一名獨立第三方	1,784.95	一般辦公用途
2.	青島市嶗山區株洲路20號 海信•創智谷專家公寓 1-901	2022年2月28日至 2023年5月14日	一名獨立第三方	105.64	員工宿舍
3.	青島市嶗山區株洲路20號 海信•創智谷專家公寓 1-505	2021年12月30日至 2022年3月29日	一名獨立第三方	105.64	員工宿舍
4.	舟山市臨城新區定沈路619號 舟山港航國際大廈A幢 3703室	2022年10月8日至 2025年10月7日	一名獨立第三方	535.16	一般辦公用途

業 務

編號	位置	期限	出租人	建築面積 (平方米)	物業用途
5.	寧波市鄞州區寧東路426號、 海晏北路371號甬商 紫荊匯17-3	2021年6月1日至 2024年5月31日	一名獨立第三方	455.41	一般辦公用途
6.	寧波市鄞州區寧東路426號、 海晏北路371號甬商 紫荊匯17-2	2022年1月1日至 2024年5月31日	一名獨立第三方	424.68	一般辦公用途
7.	上海虹口區東大名路501號上 海白玉蘭廣場49樓01B單元	2021年7月16日至 2024年7月15日	一名獨立第三方	113.5	一般辦公用途
8.	福州市台江區寧化街道長汀街 23號升龍環球大廈34層07 辦公單元	2021年11月1日至 2024年10月31日	一名獨立第三方	459.11	一般辦公用途
9.	福州市台江區寧化街道長汀里 9號幹警住宅5#樓706單元	2021年12月13日至 2023年6月12日	一名獨立第三方	80.56	員工宿舍

業 務

編號	位置	期限	出租人	建築面積 (平方米)	物業用途
日本					
10.	日本東京市港區西新橋一丁目 7番2號	2022年9月1日至 2025年8月31日	一名獨立第三方	172.03	一般辦公用途
香港					
11.	香港干諾道中168-200號 信德中心西座20樓2010室	2022年6月15日至 2025年6月14日	一名獨立第三方	106.84	一般辦公用途
新加坡					
12.	新加坡珊頓道78號#29-03 (郵編：079120)	2022年5月1日至 2025年4月30日	一名獨立第三方	212.0	一般辦公用途

截至最後可行日期，我們位於中國的租賃物業中有五份租賃協議尚未向相關當地房屋管理部門備案，原因為難以令相關業主配合此類租賃備案，這超出我們的控制範圍。誠如中國法律顧問所告知，相關政府部門可能要求我們在指定時間內完成備案，否則相關部門可能就每份未備案租賃對各方處以人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款，但租賃協議的有效性和我們對此類物業的使用將不受未登記的情況所影響。董事認為，該等未備案的租賃協議在經營或財務上不會對我們產生重大影響。另請參閱本節上文「法律合規」，以了解有關我們在備案物業租賃方面的不合規行為的進一步詳情。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們在重續租賃物業的租約方面並無遇到任何困難。

董事確認，就租賃開支而言，上述物業並無個別對本集團構成重大影響。

業 務

上述物業用於上市規則第5.01(2)條所界定的非物業業務。根據上市規則第5.01A條，倘物業權益的賬面值低於我們資產總值的15%，則本文件獲豁免遵守有關載列非物業業務的物業權益的估值的規定。香港法例第32L章公司(豁免公司及文件遵從條文)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342(1)(b)條及附表3第34(2)段項下的規定。於最後可行日期，我們並無非物業業務的單一物業權益賬面值佔我們資產總值15%或以上，因此我們毋須在本文件內載列任何物業估值報告。

質量控制

我們已就提供的各項服務採納嚴格的質量控制體系，以保持我們業務運營的成效及所提供的服務質量。我們的質量控制體系符合GB/T 19001-2016/ISO 9001:2015質量管理體系要求的標準，且我們的船舶管理服務於2017年5月31日獲頒授證書並於2020年5月28日續新，證書有效期至2023年5月30日。

我們已在所有職能部門採納質量控制政策及措施，以確保我們的服務質量符合我們的標準及客戶的要求。我們通常與供應商就生產及交付計劃進行溝通，以確保向我們供應的產品能夠按照我們的要求交付或生產。

為加強對我們業務運營中使用的貨品及物品的質量控制，我們透過我們的關聯方青島泛陽海事服務有限公司及Seacon Marine Service Limited採購一定數量的船舶供應品。有關進一步詳情，請參閱本文件「關連交易 — 部分獲豁免持續關連交易」。

知識產權

商標

於最後可行日期，我們已在中國註冊三個商標及在日本註冊一個商標。有關我們商標的進一步詳情，請參閱附錄四「法定及一般資料 — B.有關本集團業務的進一步資料 — 2.本集團的知識產權 — (a)本集團註冊的商標」。

業 務

根據洲際船務集團(作為許可方)與本公司(作為被許可方)所訂立日期為2022年3月21日的商標許可契據，洲際船務集團授予本公司(為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司)使用洲際船務集團擁有的若干商標的許可。有關商標許可契據及許可商標的進一步詳情，請參閱「關連交易 — 完全獲豁免持續關連交易 — 1.知識產權許可契據」。

域名

於最後可行日期，我們已在中國註冊四個域名。有關我們域名的進一步詳情，請參閱附錄四「法定及一般資料 — B.有關本集團業務的進一步資料 — 2.本集團的知識產權 — (c)域名」。

董事確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，(i)我們的知識產權並無受到任何侵犯，(ii)我們並無捲入任何與侵犯我們的知識產權有關的糾紛或訴訟，且董事亦不知悉任何尚未了結或面臨威脅的申索，及(iii)不知悉我們的知識產權遭受任何重大侵犯，或我們或我們的任何附屬公司受到與侵犯第三方任何知識產權有關的任何尚未了結或面臨威脅的申索。

資訊科技

我們深知卓有成效及高效的管理對我們業務營運的重要性。我們在業務營運中使用的主要資訊科技系統如下：

- **Hifleet船位及氣象海圖系統：**Hifleet是一個提供大數據服務的資訊科技系統，如船舶定位、船舶歷史航程、氣象資訊、天氣預報、港口資訊更新及船舶運輸貨物的追蹤。我們每天利用此資訊科技系統，監察我們的船隊及在管船舶。由於Hifleet可實時向我們提供有關不利天氣條件及港口關閉的警報及信息，我們亦利用Hifleet為我們的船舶制定安全高效的航行計劃，並在特定航行期間出現不利情況時制定應急計劃。

業 務

- **PMS船舶管理系統：**PMS系統是我們在提供船舶管理服務時使用的綜合船舶管理軟件。PMS系統使我們能夠記錄和監控船舶的各個管理方面，如我們船舶的維修及保養、備件及材料採購、證書管理、系統管理及船員管理。例如，我們利用該軟件記錄船舶的維修保養時間表及進度、船級社下次驗船的預定時間、材料採購及存貨管理等。PMS軟件安裝在船舶上及我們的本地岸上網絡上，讓我們可遠程查閱有關資料及管理船舶。
- **海衛通視頻監控：**海衛通是一款遠程視頻監控及通信軟件，允許我們隨時通過移動設備監控我們船舶的運營及船上船員所涉運營風險。除Hifleet系統外，我們亦利用該軟件更有效地監控船員及與船員溝通。
- **LMS線上員工培訓系統：**由於安全培訓對我們持續遵守相關國際海事規則及條例及我們船舶的正常運營至關重要，我們利用移動學習平台LMS系統，就海運法律法規、安全及環保事宜向船員（於其登船前）及岸上員工提供定期線上及線下培訓課程。

我們對上述資訊科技系統並無任何專有權益。我們業務運營中使用的所有軟件及資訊科技系統均由我們向資訊科技供應商購買。於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們的資訊科技系統並無出現任何對我們的業務運營造成重大影響的故障。

研發

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無從事任何研發活動，亦無產生任何研發開支。

業 務

競爭

根據弗若斯特沙利文報告，中國海運市場乃一個競爭激烈的市場，資本密集且高度分散，2021年全球有超過20,000名市場參與者通過國際航線往來中國運送貨物。市場競爭主要基於供求關係，我們根據價格、船舶位置、大小、船齡、船舶狀況及我們的市場聲譽來競爭船舶及租船合約。鑒於我們經營所在的市場高度分散，擁有更多資源的競爭對手可進入乾散貨航運業並通過合併或收購經營更大的船隊，且彼等可能能夠提供比我們所能提供的更低的租船費率及更高質量的船舶。

中國船舶管理市場以競爭激烈為特點。遵守船舶運營合規要求所產生的直接及間接成本普遍上漲，船東需要資源豐厚的船舶管理服務提供商的支持，以應對風險管理、安全與質量、應急及日常需求等方面的要求。因此，船舶管理服務提供商必須提高質量並擴大其服務範圍，以爭取客戶的業務。

倘我們無法成功與其他航運公司及船舶管理服務提供商進行競爭，競爭對手可能能夠為客戶提供比我們更優惠的價格或更廣泛的船舶管理服務，從而可能令我們的收入下滑，我們的業務、財務狀況及經營業績亦可能受到重大不利影響。儘管海運業競爭激烈，但董事相信，我們能夠較競爭對手保持本節上文「我們的競爭優勢」所述的競爭優勢。有關海運業市場及競爭格局的進一步詳情，請參閱本文件「行業概覽」一節。

業 務

獎項、認可及會籍

獎項及認可

下表載列於最後可行日期我們榮獲的部分主要獎項及認可，以表彰我們的業務發展及提供優質服務：

頒發日期	獎項／認可	頒發機構
2018年7月	最受歡迎的船舶管理公司	中國鄭和航海風雲榜組委會
2020年8月	2019年度全國水運系統安全優秀船舶(新一海55)	中國海員建設工會全國委員會及交通運輸部安全委員辦公室
2021年4月	全國工人先鋒號(洲際勝利)	中華全國總工會
2021年11月	2021船舶管理和船員服務卓越獎	2021國際船舶管理(上海)高峰論壇組委會
2022年9月	2021年最佳航運公司	中國鄭和航海風雲榜組委會

業 務

會籍

董事認為，成為航海協會、船級社及行業聲譽良好的海運網絡的會員至關重要，我們認為這是第三方對我們管理團隊的專業精神和能力的認可。於最後可行日期，我們在下文所示的本地及全球主要航海協會及海運網絡中保持有效的會籍：

組織／網絡	會員身份
中國船東協會	會員
波羅的海國際航運公會(BIMCO)	會員
青島船東協會	副會長
山東航海學會	會員
遠東乾散貨指數委員會	委員
青島市工商業聯合會	會員

風險管理及內部控制

我們訂有多項內部指引、書面政策及程序，以監督及減輕日常營運產生的風險。董事及高級管理層負責制定內部控制措施並監察有關措施的實施以及風險管理系統的成效。我們已委聘獨立內部控制顧問對我們財務報告的內部控制的選定領域進行檢討（「**內部控制檢討**」）。內部控制顧問於2022年1月進行了初步內部控制檢討。內部控制的選定領域由內部控制顧問檢討，包括但不限於實體層面的控制及業務流程層面的控制，包括我們的收入及應收款項、採購及應付款項、合同管理、存貨管理、供應鏈／物流管理、成本管理、人力資源及工資單、固定資產管理、庫務管理、保險管理、財務報告、稅務管理及信息技術的整體控制。由我們的內部控制顧問進行的上述內部控制檢討範圍由我們、獨家保薦人及內部控制顧問進行討論並達成一致。

業 務

我們已根據內部控制顧問的建議採取了一套程序及措施，以進一步提高我們內部控制及公司治理實踐的有效性。內部控制顧問進行後續檢討，以檢討本集團於2022年3月為應對內部控制檢討的結果而採取的管理措施狀態（「**後續檢討**」）。內部控制顧問在後續檢討內並無提供任何進一步建議。內部控制檢討及後續檢討乃根據本集團提供的資料進行，而內部控制顧問並無就內部控制發表任何保證或意見。

我們已成立由郭先生、賀罡先生、傅俊元先生、張雪梅女士及莊煒先生組成的風險管理委員會，郭先生擔任主席。為積極監控我們面臨的風險並確保風險管理政策的有效實施，風險管理委員會須每個季度出席定期會議並在有需要時安排臨時會議。風險管理委員會負責設計及落實我們認為適合業務運營的風險管理及內部控制相關的政策及程序。我們致力於繼續改善該等政策及程序。我們已採納或預期將於[編纂]後採納一系列內部控制政策及程序，旨在為實現目標提供合理保證，包括有效及高效營運、遵守財務報告規定及適用法律法規。下文載列本集團在風險管理及內部控制系統下採取的主要措施。

財務報告

我們已制定與財務報告風險管理相關的各種會計政策，如財務報告管理、內部審計、投資管理及預算管理。我們亦已制定實施該等政策的程序，且我們的財務部門會根據該等程序審查我們的管理賬目。我們亦為財務部門的僱員提供定期培訓，以確保彼等了解並於日常營運中落實我們的財務管理及會計政策。

營運風險管理

營運風險主要源於內部控制及制度不完善或失效、人為錯誤、資訊科技系統故障或外部事件。有關進一步詳情，請參閱「風險因素」。我們認為營運風險是我們業務面臨的其中一項風險，並相信通過適當的營運政策及程序可以控制或減輕該固有風險。

業 務

董事及高級管理層監督我們的整體控制情況。董事負責管理及控制營運風險，且亦負責對我們內部控制系統及程序的質量及有效性以及我們的整體營運風險管理進行定期調查。為防止營運錯誤造成損失並維護我們的聲譽，我們已採取以下措施，以識別、評估、監控、控制及緩解營運風險，並加強營運風險管理：

- 維持全面的企業管治架構，董事會、高級管理層、營運管理委員會以及各部門之間權責分明；
- 維持風險管理系統以確保各部門及委員會獨立履行其風險管理職責；
- 維持及持續改善營運程序及內部控制系統，並運用資訊科技系統監控各程序的執行；
- 對僱員提供培訓，以提升僱員對不合規行為的意識；
- 因應我們的業務發展過程及監管規定，每年檢討、評估及調整內部控制程序及風險管理系統；
- 採納行為守則，當中訂明針對員工不當行為的一致懲罰措施；及
- 提供違規及異常行為或事件的上報渠道。

國際制裁

鑒於航運業務的性質，我們經常與全球各地的實體建立業務關係，從而增加與美國、聯合國、歐盟、英國及澳大利亞制裁的個人及實體開展業務的風險。我們已經制定協議，以確保我們不會與任何此類受制裁的個人或實體訂立合約關係。

業 務

在與任何潛在供應商及客戶簽訂合約之前，我們會進行背景調查，以核查該潛在供應商或客戶是否名列外國資產控制辦公室、聯合國和其他官方網站上所存置登記冊的受制裁實體。我們亦定期跟蹤有關受制裁實體名單及／或有關監管機構不時發佈的新制裁及政策是否有任何更新，並與我們自有的客戶及供應商資料庫進行交叉核查。此外，我們通常會在與供應商及客戶簽訂的每份合約中加入與制裁相關的條款，規定因彼等涉及受制裁活動而產生的所有損失均應由該供應商及客戶承擔。有關進一步詳情，請參閱本節上文「與受國際制裁國家的業務活動」一節。

除進行背景調查以查核潛在供應商或客戶是否名列外國資產控制辦公室、聯合國及其他官方網站所存置登記冊的受制裁實體，

- (i) 就租入船舶而言，我們於訂立任何租賃合約前對船舶及船東進行查冊，確保租入的船舶未列入特別指定國民和被封鎖人員清單；及
- (ii) 就貨物而言，
 - (a) 對於根據航次租賃由船舶運輸的貨物，我們將對貨物進行檢查，確保該等貨物不屬於任何禁運貨物類別，並符合我們與對手方訂立的合約條款及條件；
 - (b) 至於根據定期租賃運輸的貨物，由於將運輸的貨物不會於定期租賃合約指定，我們與承租人訂立的標準格式的BIMCO合約通常包括具體條款，其中規定(i)我們並無義務遵守根據我們的合理判斷會使(其中包括)船舶及我們面臨任何國家、超國家或國際政府組織的制裁或禁止的任何命令；(ii)倘隨後實施任何制裁，我們應有權拒絕繼續進行合約，而承租人有義務發出附有具體時限的替代航行指令，否則我們可於任何安全港口卸下任何已裝載的貨物；(iii)貨主及／或提單持有人及／或次承租人就我們因遵守該替代航行指令或根據上述(ii)項交付貨物而對我們提出的任何及所有索賠，承運人應對我們進行彌償。

業 務

考慮到我們已進行下列各項：(i)進行查冊以確保我們的交易對手並非外國資產控制辦公室、聯合國及其他官方網站所存置登記冊的受制裁實體；(ii)對租入船舶及船東進行查冊，以確保此類船舶既不會列入特別指定國民(「SDN」)和被封鎖人員清單，亦不會被一名或多名SDN擁有50%或以上的所有權；及(iii)檢查貨物及相關文件，例如提單、原產地證書、發票、裝箱單、保險憑證及最後到岸港口的清單(視情況而定)，以確保貨物不屬於任何類別受制裁貨物，並符合我們與交易對手簽訂的合約條款及條件，且倘我們並無以其他方式故意與SDN或一名或多名SDN持有的50%的一方進行交易，我們的國際制裁法律顧問認為及我們的獨家保薦人同意我們的制裁風險很低且倘上述內部控制措施獲適當實施，則對本公司遵守適用國際制裁法例而言屬充分及有效。

由於我們擬於出現適當商機時繼續與受限於國際制裁的國家／地區的客戶及供應商開展業務，但全面受制裁國家除外，惟我們須嚴格遵守我們的內部控制及風險管理措施。為了更好地識別及監控我們所面臨與該等銷售及採購相關制裁法律有關的風險，我們將於[編纂]前實施以下措施，包括：

- 可於必要時委聘在制裁事宜方面具有相關專長及經驗的外部法律顧問，以評估制裁風險，並將於經考慮該等外部法律顧問提供的意見及建議後制定風險管理措施；
- 維持有關受限於國際制裁的國家／地區以及根據美國、歐盟、澳大利亞或聯合國實施的制裁指定的個人及實體的控制清單，該清單由外部法律顧問或我們自身的法律人員不時提供及更新；
- 對於來自受美國、歐盟、澳大利亞或聯合國制裁的國家的新客戶及供應商，高級管理團隊必須在我們與該等潛在客戶及供應商訂立任何協議或開始任何商業機會之前，審查及批准該等潛在客戶及供應商；及
- 我們將向董事、高級管理層成員及其他相關人士提供有關制裁問題的合規及培訓計劃，以確保彼等及時了解制裁相關問題的重大發展。

業 務

展望未來，如果我們認為我們與受國際制裁國家或受制裁人士(如有)訂立及／或與其有關連的交易會使我們或股東及投資者面臨被制裁風險，我們會分別在聯交所和本公司的網站作出披露，並在我們的年度報告或中期報告披露我們在監控業務面臨的制裁風險方面的努力、我們未來與受國際制裁國家及受制裁人士開展及／或與其有關連的業務(如有)的狀況以及我們與受國際制裁國家及與受制裁人士有關的業務計劃。

監管風險管理

[編纂]後，我們或會面臨不遵守上市規則的風險。我們已根據上市規則的規定委聘中泰國際融資有限公司擔任我們的合規顧問。我們亦會在管理層認為適當的情況下，不時徵詢法律顧問的意見。董事及僱員須至少每年確認彼等了解員工手冊、內部控制手冊及合規手冊。我們亦將聘請一名香港法律顧問，以就與適用的香港法律及法規有關的合規事宜向我們提供建議。

轉讓定價安排

於往績記錄期間，我們的收入主要來自提供航運服務，分別佔我們截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月的收入約80.3%、79.6%、86.9%及85.4%。我們的航運服務業務主要以新加坡為基地，而於往績記錄期間，我們的航運服務業務的日常決策、營運及管理主要透過Seacon Enterprise、Seacon Shipping及其於馬紹爾群島及利比里亞註冊成立的若干附屬公司(即符合資格的MSI-AIS(定義見下文)認可網絡公司(「**MSI-AIS ANC**」))在新加坡進行。鑒於往績記錄期間來自Seacon Enterprise、Seacon Shipping及MSI-AIS ANC的航運服務收入被視為合資格航運收入，因此根據新加坡海事業獎勵 — 認可國際航運企業(「**MSI-AIS**」)獎勵計劃獲豁免稅項，我們於往績記錄期間的新加坡所得稅開支相對較低，此亦導致我們於往績記錄期間的實際稅率相對較低。

新加坡海事及港務管理局已推出MSI-AIS激勵計劃，旨在鼓勵國際船東及船舶運營商於新加坡建立商業航運業務。根據MSI-AIS激勵計劃，MSI-AIS公司可於(i)10年可續期；或(ii)5年不可續期期間(倘符合合資格條件，可於5年期間結束時選擇升級至10年可續期獎勵)就合資格航運收入享有稅項豁免。

業 務

就資格而言，申請人如在新加坡的航運業務方面有良好的往績記錄及可證明的業務計劃，可申請MSI-AIS獎。申請人必須能夠在其商業計劃中證明航運業務將如何通過總業務支出在新加坡產生經濟貢獻，在新加坡開展額外活動，並確保戰略或商業決策職能將在新加坡進行。

據我們的獨立稅務顧問（「**稅務顧問**」）所告知，Seacon Enterprise因其獲得合資格收入而獲得自2018年6月1日起為期10年的MSI-AIS激勵。Seacon Shipping（作為合資格的MSI-AIS姊妹公司（「**MSI-AIS(姊妹)**」）及MSI-AIS ANC亦獲得MSI-AIS激勵，因此合資格收入免稅。授予Seacon Shipping作為MSI-AIS(姊妹)及MSI-AIS AN的MSI-AIS地位與Seacon Enterprise的MSI-AIS地位掛鉤。

稅務顧問進一步告知，Seacon Enterprise、MSI-AIS(姊妹)及MSI-AIS ANC從在國際水域經營懸掛外國國旗的船舶中獲得的合資格收入（例如，運費收入、租船收入及在新加坡港口界限之外使用的外國船舶的融資租賃收入）符合免稅條件。

於往績記錄期間，Seacon Enterprise獲Seacon Shipping及MSI-AIS ANC委聘提供船舶營運服務，據此，Seacon Enterprise負責(a)搜尋、磋商及執行船舶租賃及／或貨物運輸；(b)評估及結算航次，計算租船費、運費、滯期費、發運費及其他費用，並向第三方收取收入及費用；(c)發出航次指示；及(d)與Seacon Shipping及MSI-AIS ANC所控制的船舶的營運有關的其他事宜。作為回報，Seacon Enterprise獲得固定的船舶運營費或某一航次收取的租船費或運費的固定百分比（參考船舶經紀根據慣例行業標準通常收取的佣金以及與控制船舶運營相關的工作量的額外費用得出）。此外，於截至2019年及2020年12月31日止年度，由MSI-AIS ANC控制的若干船舶已租予Seacon Enterprise，而Seacon Enterprise其後將該等船舶租予第三方租船人。MSI-AIS ANC收取的租船租金乃參考同類船舶的現行市場租船費率，扣除Seacon Enterprise參考現行市場運營費收取的運營費後估計的船舶租船租金。

由於Seacon Enterprise、Seacon Shipping及MSI-AIS ANC有權根據MSI-AIS激勵計劃就合資格收入免繳稅項，且於往績記錄期間自Seacon Enterprise、Seacon Shipping及MSI-AIS ANC產生的所有收入構成合資格收入，故稅務顧問認為，Seacon Enterprise、Seacon Shipping及MSI-AIS ANC之間的交易於往績記錄期間受到新加坡相關稅務機關質疑的風險極低。

業 務

就我們的船舶管理業務而言，我們於往績記錄期間的大部分船舶管理收入來自香港。然而，我們的極大部分員工（主要由船舶管理僱員組成）位於中國，且根據香港洲際船舶管理於往績記錄期間與青島洲際之星之間訂立的分包安排（「**分包安排**」），將提供船舶管理服務分包予青島洲際之星。根據分包安排，於往績記錄期間，香港洲際船舶管理向青島洲際之星分包若干船舶管理職責，其中包括準備認證及文件、海事安全管理支持、船舶檢查及維修，而青島洲際之星向香港洲際船舶管理收取服務費。青島洲際之星收取的服務費乃以成本加成法按提供有關船舶管理服務的成本加上合理利潤計算。

稅務顧問於往績記錄期間已根據（其中包括）中國轉讓定價法規以及經濟合作與發展組織(OECD)發佈的跨國企業與稅務機關轉讓定價指南對分包安排進行轉讓定價分析。

稅務顧問指出，於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，青島洲際之星在分包安排中實現的完全成本加成率（「**完全成本加成率**」）介乎16%至20%之間，具體如下：

	2019財年	2020財年	2021財年
完全成本加成率	17.88%	16.16%	19.78%

鑑於上述完全成本加成率偏高（基於稅務顧問就分包安排中功能概況與青島洲際之星相若的船舶管理公司進行其他基準研究的經驗），稅務顧問認為青島洲際之星於往績記錄期間就分包安排中的轉讓定價安排受到中國相關稅務機關質疑的風險極低。

基於上文所述，據稅務顧問所告知，我們的董事認為，分包安排分別符合中國及香港轉讓定價的適用法規及指南。

業 務

我們已採取各種內部控制措施，確保我們持續遵守我們經營所在司法權區的轉讓定價法律法規，包括：

- (i) 定期審查及評估與我們的集團內公司間交易安排有關的風險；
- (ii) 轉讓定價文件將根據相關司法權區的轉讓定價法律法規進行編製；
- (iii) 我們的會計師將及時了解相關地方轉讓定價要求並向我們的財務部門報告；及
- (iv) 賬目將由我們的財務部門根據我們經營所在司法權區的轉讓定價法律法規進行編製。

我們的董事確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，分包安排並無受到中國及香港任何相關稅務機關的質疑。

法律程序

我們可能會不時涉及商業性質的日常業務過程（例如租船）中產生的法律訴訟。我們於往績記錄期間及直至最後可行日期的重大訴訟的詳情如下：

- 於2021年11月18日，天嶺號的船東Sky Height Maritime Ltd.（「原告A」，於往績記錄期間根據光船租賃安排將天嶺號租賃予洲際船務集團）於中國寧波海事法院（「法院」）對我們的中國全資附屬公司青島洲際之星及洲際船務集團（統稱「被告」）提起訴訟，內容有關（其中包括）租賃開支糾紛及天嶺號的若干設備不當安裝。原告A稱，被告於2021年未按當時的市場費率支付足夠租金，故已違反光船租賃合約，且被告於天嶺號上安裝的設備規格與光船租賃合約的要求不符。為此，原告A向被告申索（其中包括）總額約人民幣15.9百萬元的賠償及法律費用約人民幣0.1百萬元。該案件於2022年1月6日提交，而我們於法院聆訊開始前提出管轄權異議。

業 務

根據我們當地法律顧問的意見，我們已於2021年12月31日就法律訴訟計提撥備約803,000美元(相當於人民幣5.0百萬元)，董事認為該撥備就待決法律訴訟而言屬充足。於2022年3月31日，原告A向法院申請撤回訴訟，而法院於同一日批准撤回申請。於2022年6月7日，原告A向法院提起另一起訴訟，指控被告的事實及申索與先前訴訟相同。該案件於2022年7月4日提交，而我們於法院聆訊開始前提出管轄權異議。我們的董事認為，鑒於新訴訟與先前訴訟的事實及申索相同，故於2021年12月31日計提的撥備仍屬充足且適當。除所披露者外，我們預計上述法律訴訟不會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

- 我們根據倫敦海事仲裁員協會(「**LMAA**」)條款於英國牽涉一宗正在進行中的仲裁程序，該仲裁程序乃因一份涉及我們的控制船舶SEACON YANTAI(前稱JY PROGRESS)的定期船舶租賃合約而產生。根據該船舶租賃合約，我們(作為SEACON YANTAI的船東)根據定期租賃將SEACON YANTAI出租予我們的一名客戶，而該定期租賃中載有客戶必須將SEACON YANTAI交還予我們的最遲交還日期。該客戶其後進一步將SEACON YANTAI出租予一名租船人，該名租船人發出貨物運輸訂單(「**該航次**」)。該客戶估計，該航次的期限將讓SEACON YANTAI可在最遲的最後交換日期或之前交還予我們。然而，SEACON YANTAI船長對該航次所需時間的估計與該客戶的估計不同。根據SEACON YANTAI船長的估計，完成該航次所需的時間將超出最後交還日期。由於我們遵從船長的估計而非該客戶的估計，故我們行使合約權利拒絕履行該客戶就該航次發出的指示。由於上述原因，該客戶於2022年2月就違反合約向我們提起當前仲裁程序，並申索各種損害賠償金額約1.0百萬美元，即(其中包括)用於賠償該客戶因我們未能執行該航次而遭受的利潤損失以及利息及法律費用。根據我們英國法律顧問的意見，鑒於我們勝訴的可能性很大及承擔的最大風險為0.4百萬美元，我們已於2022年收到申索後計提撥備0.4百萬美元。董事認為，計提的撥備屬充足且仲裁程序將不會對我們的業務、財務狀況或經營業績產生重大不利影響。

業 務

- 我們亦根據LMAA條款於英國牽涉兩宗正在進行中背對背仲裁程序，該仲裁程序乃因一項涉及我們租入船舶（「**有關船舶**」）的狀況的爭議而產生。我們向供應商K（我們於截至2021年12月31日止年度的五大供應商之一）租入有關船舶，其後將該船舶分租予我們的客戶。該分租客戶聲稱，有關船舶在交付時的貨艙狀況欠佳，並將該船舶停租，而我們針對停租自應付供應商K的租賃費扣減費用。由於該停租事件，供應商K於2022年2月針對我們提起仲裁程序，並向我們提出申索，其中包括停租扣除費用及相關油耗成本約0.3百萬美元。我們其後於2022年3月以相同理由向該分租客戶提起仲裁程序，申索金額約0.4百萬美元。根據我們英國法律顧問的意見，鑒於訴訟的背對背性質及承擔的最大風險為0.3百萬美元，我們已於2022年收到申索後計提撥備0.3百萬美元。董事認為，計提的撥備屬充足且該仲裁程序將不會對我們的業務、財務狀況或經營業績產生重大不利影響，因為我們向該分租客戶索賠的金額高於供應商K向我們索賠的金額，意即倘供應商K對我們申索成功，我們將不會遭受任何財務損失。然而，向該分租客戶索賠的潛在補償並未確認為我們的或然資產。

除上文所披露者外，董事確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無牽涉任何其他針對我們提起且我們認為可能會對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的訴訟或仲裁程序或行政程序。

與控股股東的關係

概覽

於2021年12月6日，郭先生（作為委託人及保護人）成立J&Y信託，其中Tricor Equity Trustee擔任受託人。緊接[編纂]及[編纂]前，Jin Qiu持有6,600股股份，相當於本公司屆時已發行股本的66%。Jin Qiu由Shining Friends（由 Tricor Equity Trustee 全資擁有）全資擁有。Tricor Equity Trustee為全權信託J&Y信託的受託人，其受益人為郭先生及其家庭成員。緊接[編纂]及[編纂]前，由郭先生全資實益擁有的 Jovial Alliance持有800股股份，佔本公司當時已發行股本的8%。緊接[編纂]及[編纂]前，Jin Chun（由郭先生全資實益擁有）持有300股股份，相當於本公司屆時已發行股本的3%。因此，於緊接[編纂]及[編纂]前，郭先生、Jin Qiu、Shining Friends、Jovial Alliance及Jin Chun共同行使本公司的77%已發行股本的控制權。

於緊隨[編纂]及[編纂]完成後（不計及因行使[編纂]或根據購股權計劃可能授出的購股權而可能配發及發行的任何股份），郭先生、Jin Qiu、Shining Friends、Jovial Alliance及Jin Chun所控制的已發行股本百分比將攤薄至[編纂]%。因此，郭先生、Jin Qiu、Shining Friends、Jovial Alliance及Jin Chun將共同有權於緊隨[編纂]及[編纂]完成後於本公司股東大會上直接或間接行使或控制行使30%或以上投票權（不計及因行使[編纂]或根據購股權計劃可能授出的購股權而可能配發及發行的任何股份）。因此，郭先生、Jin Qiu、Shining Friends、Jovial Alliance及Jin Chun於緊隨[編纂]後被視為我們的一組控股股東。

Jin Chun、Jin Qiu、Jovial Alliance及Shining Friends均為投資控股公司。

由控股股東擁有但並未納入本集團的公司

本集團的核心業務為提供航運服務及船舶管理服務。除我們的業務及本節披露者外，控股股東及彼等各自的緊密聯繫人並無於與我們業務直接或間接構成或可能構成競爭，或須根據上市規則第8.10條予以披露的業務中擁有任何權益。

與控股股東的關係

於最後可行日期，控股股東之一的郭先生於並無構成本集團一部分的若干公司（「郭氏的控股公司」）中擁有權益。該等公司的詳情載於下文：

山東洲際航運集團有限公司（「山東洲際航運」）

山東洲際航運於2020年12月16日在中國成立。於最後可行日期，山東洲際航運由郭先生及陳先生分別擁有80%及20%權益。山東洲際航運的主要業務為投資控股。其亦向郭先生控制的聯營公司提供行政支持。於最後可行日期，山東洲際航運持有青島泛陽海事服務有限公司的全部權益。

下表載列山東洲際航運基於其未經審核管理賬目的關鍵財務資料：

	截至2020年 12月31日 止年度／ 於2020年 12月31日 人民幣千元	截至2021年 12月31日 止年度／ 於2021年 12月31日 人民幣千元
收入	零	6,682
毛利／(毛損)	零	6,682
溢利／(虧損)淨額	— (附註)	(1,534)
資產總值	13,000	20,671
負債總額	13,000	17,206

附註：「—」指金額少於人民幣1,000元。

青島泛陽海事服務有限公司（「青島泛陽」）

青島泛陽於2016年9月18日在中國成立。於最後可行日期，青島泛陽由山東洲際航運全資擁有。青島泛陽的主要業務為向船舶供應工具、工作用具及文具等材料。於往績記錄期間及直至最後可行日期，青島泛陽為我們的業務營運供應材料。於[編纂]後，青島泛陽將繼續為我們的業務營運供應材料。於[編纂]後，本集團與青島泛陽之間的交易將根據上市規則構成本公司的持續關連交易。有關該等服務的詳情，請參閱「關連交易」。

與控股股東的關係

下表載列青島泛陽基於其未經審核管理賬目的關鍵財務資料：

	截至2019年 12月31日 止年度／ 於2019年 12月31日 人民幣千元	截至2020年 12月31日 止年度／ 於2020年 12月31日 人民幣千元	截至2021年 12月31日 止年度／ 於2021年 12月31日 人民幣千元
收入	1,229	819	4,229
毛利／(毛損)	374	137	1,789
溢利／(虧損)淨額	(812)	(1,840)	39
資產總值	687	3,189	4,337
負債總額	2,128	6,470	7,579

Sunny Star

Sunny Star於2019年12月12日在英屬處女群島註冊成立。於最後可行日期，Sunny Star由郭先生及陳先生分別擁有80%及20%的權益。Sunny Star的主要業務為投資控股。於最後可行日期，Sunny Star持有Seacon Ships Management Group的全部權益。除持有Seacon Ships Management Group外，Sunny Star並無任何業務營運。

Seacon Ships Management Group

Seacon Ships Management Group於2019年12月18日在馬紹爾群島註冊成立。於最後可行日期，Seacon Ships Management Group由Sunny Star全資擁有。Seacon Ships Management Group的主要業務為投資控股。於最後可行日期，Seacon Ships Management Group持有Seacon Marine Service Limited的全部權益。

下表載列Seacon Ships Management Group基於其未經審核管理賬目的關鍵財務資料：

	截至2019年 12月31日 止年度／ 於2019年 12月31日 千美元	截至2020年 12月31日 止年度／ 於2020年 12月31日 千美元	截至2021年 12月31日 止年度／ 於2021年 12月31日 千美元
收入	零	零	零
毛利／(毛損)	零	零	零
溢利／(虧損)淨額	零	(1)	(1)
資產總值	零	零	零
負債總額	零	1	2

與控股股東的關係

Seacon Marine Service Limited(「Seacon Marine Service」)

Seacon Marine Service於2014年10月29日在馬紹爾群島註冊成立。於最後可行日期，Seacon Marine Service由Seacon Ships Management Group全資擁有。Seacon Marine Service的主要業務為向船舶供應工具、工作用具及文具等材料。於往績記錄期間及直至最後可行日期，Seacon Marine Service為我們的業務營運供應材料。於[編纂]後，Seacon Marine Service將持續為我們的業務營運供應材料。於[編纂]後，本集團與Seacon Marine Service之間的交易將根據上市規則構成本公司的持續關連交易。有關該等服務的詳情，請參閱「關連交易」。

下表載列Seacon Marine Service基於其未經審核管理賬目的關鍵財務資料：

	截至2019年 12月31日 止年度／ 於2019年 12月31日 千美元	截至2020年 12月31日 止年度／ 於2020年 12月31日 千美元	截至2021年 12月31日 止年度／ 於2021年 12月31日 千美元
收入	2,323	4,312	4,390
毛利／(毛損)	1,910	807	390
溢利／(虧損)淨額	93	544	(156)
資產總值	1,254	2,747	1,602
負債總額	1,434	2,203	1,214

星洲集團

星洲集團為於2013年1月24日在馬紹爾群島註冊成立。於最後可行日期，星洲集團由郭先生及陳先生分別擁有80%及20%權益。星洲集團的主要業務為投資控股。於最後可行日期，星洲集團持有洲際船務集團的全部權益。

與控股股東的關係

下表載列星洲集團基於其未經審核管理賬目的關鍵財務資料：

	截至2019年 12月31日 止年度／ 於2019年 12月31日 千美元	截至2020年 12月31日 止年度／ 於2020年 12月31日 千美元	截至2021年 12月31日 止年度／ 於2021年 12月31日 千美元
收入	零	零	零
毛利／(毛損)	零	零	零
溢利／(虧損)淨額	(42)	240	206
資產總值 (附註)	31,195	28,764	20,356
負債總額 (附註)	31,237	28,566	19,952

附註：星洲集團的資產總值主要包括應收洲際船務集團的其他應收款項及星洲集團的負債總額主要指作營運資金用途的股東貸款。

洲際船務集團

洲際船務集團於2013年2月1日在香港註冊成立。於最後可行日期，洲際船務集團由星洲集團全資擁有。於最後可行日期，洲際船務集團持有Seacon Star Marine Consultant(一家從事港口代理服務的公司)51%權益。杲先鋒先生擁有Seacon Star Marine Consultant另外49%的股權。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們向洲際船務集團提供船舶管理服務，該服務將於[編纂]後繼續。於往績記錄期間後及直至最後可行日期，洲際船務集團已按定期租賃向本集團分租一艘乾散貨船天嶺號，該艘船舶將於[編纂]後直至2023年5月22日(根據洲際船務集團簽訂的租賃協議為光船租賃期間的最後一天)繼續租賃。根據重組，洲際船務集團並未納入本集團，因此於2021年12月31日不再綜合入賬本集團的財務資料範圍內且自2021年12月31日起不再視作本集團的一部分。因此，自2021年12月31日起，洲際船務集團光船租賃的天嶺號亦不被視作本集團的控制船隊。自2022年3月起，洲際船務集團亦向本集團授權使用其商標。於[編纂]後，根據上市規則，本集團與洲際船務集團之間的交易將構成本公司的持續關連交易。有關該等交易的詳情，請參閱「關連交易」。

與控股股東的關係

下表載列洲際船務集團基於其未經審核管理賬目的關鍵財務資料：

	截至2019年 12月31日 止年度／ 於2019年 12月31日 千美元	截至2020年 12月31日 止年度／ 於2020年 12月31日 千美元	截至2021年 12月31日 止年度／ 於2021年 12月31日 千美元
收入	36,839	15,877	4,794
毛利／(毛損)	3,123	(32)	(496)
溢利／(虧損)淨額	2,050	(896)	(975)
資產總值	45,408	53,948	29,361
負債總額	44,012	53,448	29,836

根據重組，洲際船務集團先前持有的若干公司逐漸轉移至本集團。經考慮(i) Seacon Star Marine Consultant正在從事港口代理業務，該業務不同於且不構成本集團的主要業務，即航運服務及船舶管理服務；及(ii)洲際船務集團的航運業務極少，其唯一現有的光船租賃協議將於2023年5月到期，且該船舶已租賃予本集團直至租賃協議到期為止，洲際船務集團在重組完成後並未被納入本集團。

鑒於洲際船務集團於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度從事相同的航運服務核心業務，洲際船務集團截至2019年及2020年12月31日止年度的資產、負債及經營業績以及洲際船務集團截至2021年12月31日止年度的經營業績根據合併會計法綜合入賬至本集團的財務報表。根據重組，洲際船務集團不納入本集團，且不再納入本集團於2021年12月31日的財務資料的合併範圍內。有關往績記錄期間洲際船務集團的財務資料併入本集團財務資料的合併基準的進一步詳情，請參閱「財務資料 — 呈列基準」。

與控股股東的關係

Seacon Star Marine Consultant

Seacon Star Marine Consultant於2013年6月3日在新加坡註冊成立。於最後可行日期，Seacon Star Marine Consultant分別由洲際船務集團及獨立第三方杲先鋒先生擁有51%及49%權益。Seacon Star Marine Consultant的主要業務為提供港口代理服務，主要包括處理停靠船舶與停靠港口之間的雜項事宜，例如：(i)安排船舶靠岸；(ii)與港口當局聯絡；(iii)貨物的裝卸；(iv)污水處理及排放；(v)安排船員登船；及(vi)安排小額現金預支船長結算賬單及購買材料。

下表載列Seacon Star Marine Consultant基於其未經審核管理賬目的關鍵財務資料：

	截至2019年 12月31日 止年度／ 於2019年 12月31日 千美元	截至2020年 12月31日 止年度／ 於2020年 12月31日 千美元	截至2021年 12月31日 止年度／ 於2021年 12月31日 千美元
收入	零	3,896	8,861
毛利／(毛損)	零	(64)	74
溢利／(虧損)淨額	零	(125)	(72)
資產總值	零	2,064	2,991
負債總額	零	2,189	3,188

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，與郭氏的控股公司(不包括洲際船務集團)的歷史交易總額分別約為0.8百萬美元、2.1百萬美元、2.2百萬美元及1.9百萬美元，佔我們同期銷售總成本的約0.7%、1.3%、0.7%及0.8%。

由執行董事擁有但並未納入本集團的公司

除我們的業務及本節披露者外，董事及彼等各自的緊密聯繫人並無於與我們業務直接或間接構成或可能構成競爭，或須根據上市規則第8.10條予以披露的業務中擁有任何權益。

與控股股東的關係

於最後可行日期，執行董事之一陳先生於並無構成本集團一部分的下列公司中擁有權益：

山東洲際航運

於最後可行日期，陳先生擁有山東洲際航運的20%權益。有關詳情，請參閱「由控股股東擁有但並未納入本集團的公司 — 山東洲際航運集團有限公司（「山東洲際航運」）」一節。

Sunny Star

於最後可行日期，陳先生擁有Sunny Star的20%股權。有關詳情，請參閱「由控股股東擁有但並未納入本集團的公司 — Sunny Star」一節。

星洲集團

於最後可行日期，陳先生擁有星洲集團的20%股權。有關詳情，請參閱「由控股股東擁有但並未納入本集團的公司 — 星洲集團」一節。

不將郭氏的控股公司納入本集團的理由

郭氏的控股公司分別主要從事提供材料供應及港口代理服務，董事認為該等服務獨立且有別於我們提供航運服務及船舶管理服務的主要業務。

材料供應

從事材料供應的郭氏的控股公司（即青島泛陽及Seacon Marine Service），不納入本集團，原因如下：

- (i) 據我們的董事確認，材料供應市場分散且競爭激烈，鑒於市場參與者眾多，船東從一名供應商轉到另一名供應商的相關成本不高，使得材料供應商具有相當的可替代性。與提供航運及船舶管理服務的公司相比，材料供應商的可替代性導致利潤率較低。因此，董事認為，倘我們專注於提供航運服務及船舶管理服務的核心業務，將為我們的股東及我們創造更多價值；及

與控股股東的關係

- (ii) 截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月，我們向獨立第三方供應商採購的材料合計約為2.4百萬美元、1.9百萬美元、3.4百萬美元及4.6百萬美元，分別佔我們同年／同期材料供應開支總額的約74.4%、46.9%、60.5%及71.0%。董事認為，該等材料供應商具有高度可替代性，我們可隨時向業內其他供應商獲得材料供應。

提供港口代理服務

從事提供港口代理服務的郭氏的控股公司(即洲際船務集團及Seacon Star Marine Consultant)不納入本集團，原因如下：

- (i) 提供港口代理服務僅限於本地港口層面，涉及大量僅在相關本地港口營運一定時間後方可獲得的本土知識。董事認為，為經營一家成功的港口代理服務公司而積累本土知識、經驗及專業知識所需的時間及精力超過我們及我們股東整體所能獲得的裨益；及
- (ii) 董事認為，提供港口代理服務的業務完全不同於我們的核心業務(即提供航運服務及船舶管理服務)。港口代理服務主要包括處理停靠船舶與停靠港口之間的雜項事宜，例如：(i)安排船舶靠岸；(ii)與港口當局聯絡；(iii)貨物的裝卸；(iv)污水處理及排放；(v)安排船員登船；及(vi)安排小額現金預支船長結算賬單及購買材料。提供港口代理服務與我們的核心業務無關且不重疊，因此，考慮到我們在上述核心業務中的競爭優勢及我們核心業務的預期增長，從事提供港口代理服務的郭氏的控股公司不納入本集團。

與控股股東的關係

由於(i)我們希望專注於提供航運服務及船舶管理服務的核心業務；(ii)除洲際船務集團僅有一艘租入船舶，而根據租船協議，承租方不可更改，租船將於2023年5月22日結束，且已於租賃期間結束前進一步出租予本集團外，郭氏的控股公司的業務獨立且有別於本集團業務，亦不符合本集團的業務重心及策略；(iii)郭氏的控股公司的業務並未或不可能與本集團的業務產生任何直接或間接競爭；及(iv)除「關連交易」所述持續關連交易外，郭氏的控股公司各自均獨立於本集團運營。因此，郭氏的控股公司並不屬於本集團的一部分。董事認為，不納入郭氏的控股公司對本集團屬合宜且有利，因為這將使我們能夠將我們的財務資源及管理工作集中於提供航運服務及船舶管理服務的核心業務上，以期精簡本集團的業務結構。

據我們的中國法律顧問、新加坡法律顧問、馬紹爾群島法律顧問、香港法律顧問及英屬處女群島法律顧問所告知，董事認為，郭氏的控股公司於往績記錄期間及直至最後可行日期均未嚴重違反適用法律法規或面臨重大申索、訴訟或法律程序。有關牽涉洲際船務集團的非重大不合規事件的詳情，請參閱「業務 — 法律合規 — 香港非重大不合規事件」。

獨立於控股股東

經考慮以下因素，我們相信本集團於[編纂]後能夠獨立於控股股東及彼等各自的緊密聯繫人開展其業務：

不競爭

除本節上文所披露者外，控股股東或董事及彼等各自的緊密聯繫人概無於與本集團業務直接或間接構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有任何權益。控股股東與本公司訂立不競爭契據，以確保未來不會出現潛在的競爭。有關不競爭契據的詳情，請參閱本節「不競爭承諾」。

管理獨立性

董事會由四名執行董事及三名獨立非執行董事所組成。

與控股股東的關係

本公司與郭氏的控股公司均有各自獨立運作的董事會。下表載列於最後可行日期董事於本公司／本集團與郭氏的控股公司內的職位詳情：

姓名	於本公司／本集團內的職位	於郭氏的控股公司內的職位
郭先生	主席兼執行董事	山東洲際航運的董事、法律代表兼總經理 Sunny Star、Seacon Ships Management Group、Seacon Marine Service、Seacon Star Marine Consultant、星洲集團及洲際船務集團的董事
陳先生	執行董事兼總經理	Sunny Star、Seacon Ships Management Group、Seacon Marine Service、Seacon Star Marine Consultant、星洲集團及洲際船務集團的董事 山東洲際航運及青島泛陽的監事
賀罡先生	執行董事兼首席財務官	無
趙勇先生	執行董事兼船舶管理總裁	無
傅俊元先生	獨立非執行董事	無
張雪梅女士	獨立非執行董事	無
莊煒先生	獨立非執行董事	無

與控股股東的關係

除上表所披露者外，董事概無於郭氏的控股公司擔任任何董事或高級管理層職位。除上文所披露者外，郭氏的控股公司並無與本集團構成競爭或可能構成競爭的業務。我們有足夠的非重疊董事，彼等並非郭氏的控股公司的執行管理人員，並且於各自工作領域具有相關經驗，以確保董事會的正常運作。倘若兩名重疊董事須放棄出席本公司有關可能產生潛在利益衝突的任何事項的任何會議，其餘董事（包括兩名執行董事及三名獨立非執行董事）將有足夠專業知識及經驗以全面考慮任何有關事項。

儘管我們的一名控股股東在本集團以外的若干業務中擁有權益，但我們相信董事及高級管理層能夠獨立地履行彼等於本公司的職責，本集團有能力獨立於控股股東管理我們的業務，原因如下：

- (i) 各董事均知悉其作為董事的受信責任，該等責任要求（其中包括）其須為本公司利益及符合本公司的最佳利益行事，且其董事職務與其個人利益之間不得存在任何衝突。在採取企業管治措施管理潛在利益衝突（如有）的情況下，由兩名重疊董事擔任的雙重職務將不會影響董事公正履行彼等應對本公司履行的受信責任。我們進一步相信，並無擔任重疊董事職務的董事均具備必要的資格、誠信及經驗，可維持董事會的有效運作，並於發生利益衝突時履行其受信責任。有關董事的相關經驗及資格，請參閱「董事及高級管理層」；
- (ii) 倘本集團與董事或彼等各自的緊密聯繫人就任何將進行的交易有潛在利益衝突，則受益董事須放棄於本公司相關董事會會議就有關交易投票，且不得計入法定人數；
- (iii) 董事會由七名董事組成，其中三名為獨立非執行董事，佔董事會成員人數三分之一以上。此可平衡有利益關係董事與獨立非執行董事之間的數量，以保障本公司與股東的整體利益。董事會組成亦與上市規則所載規定相符；

與控股股東的關係

(iv) 我們的獨立非執行董事將為董事會的決策過程帶來獨立的判斷。本公司若干事項(包括持續關連交易及不競爭契據(請參閱本節「不競爭承諾」)所述其他事宜)一貫須提請獨立非執行董事審閱，且彼等將於年度報告中確認，我們的持續關連交易乃於日常及一般業務過程中按正常或更佳商業條款訂立，且該等條款屬公平合理，符合股東的整體利益。倘兩名重疊董事須放棄出席本公司關於可能與控股股東產生利益衝突的任何事項的任何董事會會議，則獨立非執行董事將可考慮此事項；及

(v) 我們的高級管理層團隊具有豐富經驗以及對本集團所運營行業的認識。

經考慮上述因素後，董事信納彼等可獨立履行其於本公司的職責，且董事認為我們於[編纂]後能夠在獨立於我們的控股股東及彼等各自的緊密聯繫人的情況下管理業務。

經營獨立性

本公司可獨立於控股股東作出業務決策。基於下列理由，董事認為本集團將繼續獨立於控股股東及彼等各自的緊密聯繫人進行營運：

- (i) 本集團已建立自身由個別部門組成的組織架構，各有特定行政及企業管治職能；
- (ii) 於往績記錄期間，青島洲際之星將其自有物業租賃予青島萬通海運有限公司(「**青島萬通**」)，該公司為我們的關聯方之一，已於2022年12月8日出售(詳情請參閱本文件附錄一會計師報告附註31)。於最後可行日期，上述租賃已終止。除上述租賃外，於往績記錄期間及直至最後可行日期，「業務 — 物業」所述的辦公室及員工宿舍以及位於該處的設施及設備均由本集團獨家使用；
- (iii) 本集團持有所有就經營業務而言屬重大的相關牌照，並具有充裕的資本、資產及僱員以獨立經營業務；

與控股股東的關係

- (iv) 本集團可獨立獲取客戶、市場推廣、銷售及一般管理資源，且不與控股股東及／或彼等緊密聯繫人共享該等資源；
- (v) 本集團已設立一套獨立於控股股東的內部監控程序以便有效經營業務；
- (vi) 於往績記錄期間及截至最後可行日期，本集團已與我們的關連人士訂立若干交易。董事（包括獨立非執行董事）已確認，該等關連交易已按正常商業或更佳條款於日常及一般業務過程中訂立，屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。除「關連交易」所載的持續關連交易外，我們並無與控股股東或彼等各自的緊密聯繫人訂立任何於[編纂]後繼續進行的其他關連交易；及
- (vii) 於往績記錄期間，本集團與其關聯方訂立若干交易，詳情載於本文件附錄一會計師報告附註31。董事確認，該等關聯方交易乃於本集團日常業務過程中按公平合理的正常商業條款進行。

基於本節所述事項，董事認為本集團能夠獨立於我們的控股股東及彼等各自的緊密聯繫人開展業務，亦無過份依賴控股股東及彼等各自的緊密聯繫人。

財務獨立性

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們已聘請足夠數目的財務及會計人員以經營本身的財務部門、已建立本身獨立於我們控股股東的財務會計制度、開設公司專用的銀行戶口及就現金收支設立獨立的資金部門，以及自行向有關監管部門辦理公司的稅務登記。

與控股股東的關係

於往績記錄期間，本集團與融資租賃公司訂立若干融資租賃並獲得若干銀行融資。就若干融資租賃、光船租賃及銀行融資而言，郭先生及陳先生已提供共同及個別個人擔保，郭先生已抵押與其配偶Li Xuyue女士聯權持有之物業，洲際船務集團已提供企業擔保，且青島洲際之星已就郭氏的控股公司籌借的銀行融資提供企業擔保。除(i)由郭先生提供個人擔保的一筆銀行融資，且有關個人擔保將於[編纂]後悉數解除；及(ii)洲際船務集團及／或郭先生及陳先生(視乎情況而定)就若干光船租賃及融資租賃提供的企業擔保及個人擔保，有關擔保將於[編纂]後悉數解除外，郭先生及陳先生就上述融資租賃、光船租賃及銀行融資提供的所有其他個人擔保、與之有關的物業抵押及企業擔保已於最後可行日期悉數解除。

截至2022年9月30日，應付關聯方款項屬非貿易性質，約為1.7百萬美元。詳情請參閱附錄一會計師報告附註31。本集團已於最後可行日期悉數結清屬非貿易性質的應付關聯方款項。我們並無由控股股東及彼等緊密聯繫人就借款所提供的任何股份質押或擔保。於最後可行日期，根據本集團的未經審核管理賬戶，本集團所結欠的未償結餘；(i)由郭先生提供擔保的銀行融資，及(ii)由洲際船務集團提供的企業擔保以及郭先生及陳先生提供的個人擔保(視情況而定)作抵押的若干光船租賃及融資租賃約為49.2百萬美元。

董事亦認為，我們於最後可行日期並無，且於[編纂]後將不會就我們的業務營運利益過份依賴我們控股股東及彼等各自的緊密聯繫人的墊款及結餘。董事進一步確認，我們於可見將來不擬尋求控股股東為我們的借款提供有關抵押或擔保。因此，董事認為我們能夠取得外部融資而不必依賴控股股東，故從財務角度來看，我們能夠獨立營運。

與控股股東的關係

不競爭承諾

根據不競爭契據所載的不競爭承諾，各控股股東(統稱及各稱為「契諾人」)均已向本公司(為其本身及代表我們的附屬公司)承諾，在自[編纂]起至以下日期：(i)股份不再於聯交所或其他認可的證券交易所[編纂]之日；(ii)契諾人不再為控股股東及相關契諾人不再為執行董事之日；及(iii)契諾人或彼等緊密聯繫人實益擁有本公司全部已發行股本之日(以最早者為準)止期間內：

- 各契諾人已同意不會，亦不會促使其附屬公司及其各自緊密聯繫人(如適用)(除本集團以外)直接或間接地與本文件所載的本集團業務以及本集團的任何成員公司不時從事的任何其他業務或本集團任何成員公司從事或已投資，或已簽署任何意向函或諒解備忘錄，或本集團已以其他方式公開宣布簽約、從事或投資意向(不論是作為委託人或代理，亦不論是直接或透過任何法人團體、合夥企業、合資企業或其他合約或其他安排實施)的於香港、中國、日本、新加坡、馬紹爾群島、利比里亞或本集團任何成員公司已開展及／或將不時開展業務的任何地區的任何其他業務(「受限業務」)開展競爭；及
- 各契諾人個別及共同不可撤回地承諾，於不競爭契據年限內，其(如適用)將不會、亦將促使其附屬公司及其各自緊密聯繫人(如適用)(本集團除外)不會獨自或與任何其他實體以任何方式，直接或間接從事、參與、協助或支持第三方從事或參與任何直接或間接與本集團主要業務構成競爭或可能構成競爭的業務。上述限制須受本公司根據不競爭契據的條款及條件可能放棄若干新商機的事實所限；及

與控股股東的關係

上述限制不適用於因情形(i)及(ii)的該等公司(就情形(i)及(ii)而言，統稱「**投資公司**」)債務重組：(i)契諾人、其附屬公司或緊密聯繫人(如適用)出於投資目的購買與我們的主要業務競爭，或可能構成競爭的其他上市公司不超過10%股權；或(ii)契諾人、其附屬公司或緊密聯繫人(如適用)於其他公司持有不超過10%股權，而其業務與我們的主要業務競爭，或可能構成競爭。為釋疑慮，上述例外情況不適用於契諾人、其附屬公司或緊密聯繫人(如適用)雖僅持有該等投資公司的不多於10%股權，但仍能控制彼等各自董事會的該等投資公司。

- 洲際船務集團於其租賃期於2023年5月22日結束前應僅租賃一艘船舶。該船舶已出租予及應僅出租予本集團，且於租賃期結束前由及應僅由本集團管理。其後，洲際船務集團不得從事船舶服務及船舶管理服務。
- 於不競爭契據年限內，倘契諾人及／或其附屬公司及／或其緊密聯繫人(如適用)(本集團除外)得悉直接或間接與本集團的主要業務競爭或可能構成競爭的業務機會時，除本集團不能依法獲得的業務機會外，契諾人：
 - (a) 應立即書面通知本公司及向本公司提供合理的所有所需資料，以便本公司考慮會否取得該商機(「**要約通知**」)；及
 - (b) 有責任盡最大努力促使該機會按公平合理條款首先向本公司提出。本公司有權遵照上市規則的適用規定，在收到要約通知起計30個營業日內(惟本公司可要求將30個營業日通知期延長)決定是否接受該業務機會；
 - (c) 將盡其最大努力促使其緊密聯繫人及／或其附屬公司(如適用)(本集團除外)根據不競爭契據條款，向本公司提出收購直接或間接與本集團的主要業務競爭或可能構成競爭的任何新商機的選擇權；及

與控股股東的關係

- (d) 倘本公司因任何理由決定不接受新商機，或未於收到要約通知起計30個營業日內回覆契諾人及／或其附屬公司及／或其緊密聯繫人(如適用)(惟本公司可要求延長30個營業日通知期)，本公司將被視為決定不接受該新商機，而契諾人及／或其附屬公司及／或其緊密聯繫人(如適用)可自行經營該新商機。

收購選擇權

就不競爭契據中所指的任何契諾人新商機(已提出但未獲本公司接受，且已由契諾人或其任何附屬公司或其任何緊密聯繫人(如適用)(本集團除外)保留，並直接或間接與我們的主要業務競爭，或可能構成競爭者)而言，契諾人已承諾向本公司授予選擇權，以一次或多次購買構成上述部分或全部新業務的任何股權、資產或其他權益，或透過包括(但不限於)管理外包、租賃或分包的方式經營上述新業務。選擇權在不競爭契據年期內可隨時行使，惟須遵守適用法律及法規。然而，倘第三方擁有優先購買權，根據適用法律及法規及／或事前具法律約束力的文件(包括但不限於組織章程細則及股東協議)，進行收購的選擇權應受該等第三方權利限制。在此情況下，契諾人將盡其最大努力，促使第三方放棄其優先購買權。各契諾人須盡彼等最大努力促使其附屬公司及／或其緊密聯繫人(如適用)(本集團除外)遵守上述由契諾人授予本公司的選擇權。代價須在訂約方根據第三方專業估值師(由契諾人及本公司共同選擇)的估值以及適用法律及法規規定的機制及程序，按公平合理原則磋商後釐定。

與控股股東的關係

優先購買權

各契諾人共同及個別承諾於不競爭契據年期內，倘其有意向第三方轉讓、出售、租賃、授予特許權或以其他方式容許使用就不競爭契據中所指的任何契諾人新商機，其緊密聯繫人(如適用)須向本公司發出事先書面通知(「**出售通知**」)。出售通知須附有轉讓、出售、租賃或授予特許權的條款及本公司可能合理要求的任何資料。我們須於收到出售通知後30個營業日內回覆契諾人及／或其附屬公司及／或其緊密聯繫人(如適用)。契諾人及／或其附屬公司及／或其緊密聯繫人(如適用)(本集團除外)承諾直至收悉本公司回覆前，其不會通知任何第三方有關轉讓、出售、租賃或授予特許權從事該業務的意向。倘本公司決定不行使其優先購買權，或倘本公司於所協定期間內並無回覆，或倘本公司不接受出售通知所載條款，及於議定期間向契諾人發出載列可接受條款的書面通知，但該等條款於訂約方按公平合理原則進行協商後不獲契諾人或其附屬公司或其任何緊密聯繫人接受(如適用)，契諾人或其附屬公司或其任何緊密聯繫人(如適用)有權根據出售通知所規定條款，向第三方轉讓業務。契諾人應安排其附屬公司及其緊密聯繫人(如適用)(本集團除外)遵守上述優先購買權。

是否接受選擇權或優先購買權的決策

獨立非執行董事將負責審核、考慮及決定是否行使新商機的選擇權或收購選擇權或優先購買權。於評估是否行使該等選擇權或優先購買權時，獨立非執行董事將考慮包括任何可行性研究、交易對手風險、估計業務盈利能力及法律、監管及合約狀況等一系列因素，以達致符合股東及本公司整體最佳利益的意見。如有需要，獨立非執行董事將考慮聘請獨立估值師評估業務機會。獨立非執行董事亦有權就此聘請財務顧問，有關費用由本公司承擔。

與控股股東的關係

契諾人的進一步承諾

各契諾人進一步共同及個別承諾：

- (i) 其將提供一切所需資料，以便獨立非執行董事審核契諾人、其附屬公司及其緊密聯繫人遵守及執行不競爭契據的情況；
- (ii) 其同意我們在年報或公告中披露獨立非執行董事就遵守及執行不競爭契據情況所作出的決定；及
- (iii) 其將每年就遵守不競爭契據的情況向本公司及獨立非執行董事發出聲明，以供於年報中披露。

各契諾人承諾，其將不會及將促使其各自的緊密聯繫人不會：

- 在任何時候誘使或嘗試誘使本集團任何成員公司的任何董事、經理、僱員或顧問終止其與本集團的僱傭或顧問服務(若適合)，不論該等人士的行為是否構成違反此人的僱傭或顧問(若適合)合約；
- 在任何時候僱用曾為本集團任何成員公司的董事、經理、僱員或顧問且掌握或有可能掌握任何與受限業務相關的機密資料或商業秘密的任何人士；或
- 單獨或聯合任何其他人士或作為與本集團任何成員公司競爭的任何人士、企業或公司的經理、顧問、諮詢人、僱員或代理或股東，承攬、請求或接受來自本集團任何成員公司曾與之開展業務的任何人士的訂單或與該人士開展業務，或請求或說服曾與本集團交易或正與本集團開展有關受限業務協商的任何人士停止與本集團交易或減少其通常與本集團交易的業務量，或尋求改善其與本集團任何成員公司訂立的貿易條款。

各契諾人進一步共同及個別承諾，若因承諾人違反契約及承諾及／或不競爭契據下的義務致使本集團遭受任何損害、損失或責任，包括因該等違反產生的任何成本及費用，契諾人將彌償及保持彌償本集團。

與控股股東的關係

企業管治措施

董事認同良好企業管治對保障股東利益的重要性。我們將採納以下企業管治措施以管理本集團與控股股東之間的潛在利益衝突：

- 在任何執行董事缺席情況下，獨立非執行董事將負責決定(除非獨立非執行董事邀請該等執行董事提供協助或提供任何相關資料，但參與該等會議的執行董事在任何情況下均不得計入法定人數，亦不得在會議上投票)是否接受根據不競爭契據條款向我們轉介的新商機；
- 獨立非執行董事將有權全面獲取財務資料及其向本公司經理及契諾人索取的其他資料，以作出知情決定。獨立非執行董事將基於其認為適當及對本集團有利的任何因素各自作出決定；
- 獨立非執行董事可在其認為必要時僱用獨立財務顧問，就任何新商機的條款為其提供意見；
- 各契諾人承諾通知我們並促使其各自的緊密聯繫人通知我們任何新商機，並提供獨立非執行董事合理要求的所有資料，以協助其對任何新商機進行考量；
- 獨立非執行董事將會每年檢討契諾人遵守不競爭契據的情況，尤其是與任何商機有關的優先選擇權，而本公司將於年報內或以公告的方式向公眾披露對獨立非執行董事就遵守及執行不競爭契據相關事宜進行檢討的定論；
- 本公司已委任中泰國際融資有限公司為合規顧問，以就遵守上市規則及適用法律向我們提供專業意見及指引；

與控股股東的關係

- 採納細則，當中規定董事不得就其或其任何緊密聯繫人有重大利益關係的合約或安排或其他建議的任何董事會決議案投票，且不得計入審議該決議案的會議的法定人數，惟細則另有規定者除外；及
- [編纂]後，董事承諾將繼續在年報內向股東披露有關任何潛在競爭利益的詳情。

董事認為，上述企業管治措施足以應付控股股東及／或彼等各自緊密聯繫人與本集團之間的任何潛在利益衝突，並可保障股東(特別是少數股東)的利益。

關 連 交 易

緒 言

我們於往績記錄期間已與關連人士訂立若干交易，該等交易於[編纂]後仍將持續，並構成本集團的關連交易(定義見上市規則)。

我們的持續關連交易概要

下表載列我們持續關連交易的概要：

				截至12月31日止年度的 建議年度上限	
				2023年 千美元	2024年 千美元
				(根據上市規則 第14A.81條(倘適用)匯總)	
序號	協議 (定義分別見下文)	交易性質(定義見下文)	訂約方		
完全獲豁免持續關連交易					
1	知識產權許可契據	知識產權授權	本公司(為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司) 洲際船務集團	無	無
2	船舶管理協議	提供船舶管理服務	本公司(為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司) 洲際船務集團(為其本身及代表其附屬公司)	40	無
部分獲豁免持續關連交易					
3	船舶租賃協議	船舶租賃	本公司(為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司) 洲際船務集團(為其本身及代表其附屬公司)	600	無
4	材料採購協議	供應材料	本公司(為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司) 青島泛陽(定義見下文) Seacon Marine Service (定義見下文)	3,020	3,020

關 連 交 易

完全獲豁免持續關連交易

於[編纂]後，就上市規則第14A章而言，下文所載交易將構成本公司完全獲豁免持續關連交易：

1. 知識產權許可契據

訂約方：本公司（為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司）（作為被許可方）及洲際船務集團（作為許可方）。洲際船務集團為一家於2013年2月1日在香港註冊成立的公司。洲際船務集團為星洲集團的全資附屬公司，而星洲集團則由郭先生擁有80%權益。因此，根據上市規則，洲際船務集團被視為我們的關連人士。

主要條款：本公司（為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司）已與洲際船務集團訂立日期為2022年3月21日的商標許可契據（「**知識產權許可契據**」），據此洲際船務集團同意授予本公司（為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司）許可，在日常及一般業務過程中使用其列於知識產權許可契據的商標（「**許可商標**」），期限為十年，免授權費，惟須重續許可商標的有效期。於知識產權許可契據屆滿後，許可的期限可予自動重續，惟須遵守上市規則的限制及規定且並未發生知識產權許可契據項下的終止事件。許可商標的詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料 — B.有關本集團業務的進一步資料 — 2.本集團的知識產權 — (b)洲際船務集團許可的商標」。

進行交易的理由：本集團及其聯繫人多年來一直在免授權費的基礎上使用許可商標。根據我們的現有安排及為保持品牌形象的一致性，我們將繼續在免授權費的基礎上使用許可商標。董事相信，訂立為期三年以上的知識產權許可契據可確保我們的經營穩定，並有利於本公司及股東的整體利益。我們的董事進一步認為，此類協議採用該期限為正常商業慣例。獨家保薦人於審閱有關資料及知識產權許可契據的條款後，認為知識產權許可契據的期限超過三年，符合本公司及股東的整體利益。

關連交易

上市規則涵義：由於免授權費獲授權使用許可商標，預期知識產權許可契據項下交易根據上市規則第14A章計算的適用百分比率（溢利率除外）按年度基準將低於0.1%。因此，根據上市規則第14A章，知識產權許可契據項下交易將於[編纂]後構成本公司符合最低豁免水平的交易。本公司將於知識產權許可契據到期時審閱許可商標使用權的預期年度上限並遵守相關上市規則及其他法律及法規。

2. 船舶管理協議

訂約方：本公司（為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司）（作為供應方）及洲際船務集團（為其本身及代表其附屬公司）（作為買方）。洲際船務集團為一家於2013年2月1日在香港註冊成立的公司。洲際船務集團為星洲集團的全資附屬公司，而星洲集團則由郭先生擁有80%權益。因此，根據上市規則，洲際船務集團被視為我們的關連人士。

主要條款：本公司（為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司）與洲際船務集團（為其本身及代表其附屬公司）訂立日期為2023年3月2日的船舶管理協議（「**船舶管理協議**」），據此，洲際船務集團（為其本身及代表其附屬公司）同意促使而本公司（為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司）同意就洲際船務集團控制的名為「天嶺號」的船舶（「**天嶺號**」）提供船舶管理服務。有關船舶管理服務包括：(a)技術管理；(b)船員管理；(c)檢驗及乾船塢服務；(d)港內維護及維修；及(e)遵守國際公約。

根據船舶管理協議收取的管理費將按照公平合理的原則並參考以下各項釐定：(i)市場情況；(ii)現行市場管理費；及(iii)天嶺號租期將於2023年5月22日屆滿。

為確保船舶管理協議符合正常或更佳的商業條款，並維護本集團及股東的整體利益，我們已制定與持續關連交易有關的定價政策監察程序，有關進一步詳情載於下文「持續關連交易定價政策監察程序」。

關 連 交 易

船舶管理協議的年期將自[編纂]開始，並於2023年5月22日（即船舶租賃協議（定義見下文）的結束日期）結束。

進行交易的理由：鑒於(a)我們與洲際船務集團相互瞭解對方的標準、要求及具體需求；及(b)我們向洲際船務集團提供船舶管理服務的管理費及條款屬公平合理，我們的董事認為，訂立交易將使我們能夠利用我們於海運業的專業知識擴大盈利基礎。

過往數據及建議年度上限：截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，洲際船務集團的財務業績已與本集團的財務業績合併，因為其被視為本集團的一部分。截至2022年9月30日止九個月，向洲際船務集團提供船舶管理服務的過往交易金額約為210,000美元。截至2023年12月31日止年度，根據船舶管理協議，洲際船務集團應付船舶管理費的估計年度上限為40,000美元。於達致上述年度上限時，我們的董事已考慮就天嶺號提供的船舶管理服務將於2023年5月22日結束。

上市規則涵義：由於船舶管理協議項下交易的各適用百分比率（溢利率除外）低於5.0%且年度總代價不足3,000,000港元，故交易構成根據上市規則第14A.76條項下符合最低豁免水平的關連交易，完全獲豁免遵守上市規則第14A章的股東批准、年度審閱以及所有適用披露規定。

部分獲豁免持續關連交易

於[編纂]後，就上市規則第14A章而言，下文所載交易將構成本公司部分獲豁免持續關連交易：

3. 船舶租賃協議

訂約方：本公司（為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司）（作為租船人）及洲際船務集團（為其本身及代表其附屬公司）（作為擁有人）。洲際船務集團為一家於2013年2月1日在香港註冊成立的公司。洲際船務集團為星洲集團的全資附屬公司，而星洲集團則由郭先生擁有80%權益。因此，根據上市規則，洲際船務集團被視為我們的關連人士。

關 連 交 易

主要條款：本公司（為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司）與洲際船務集團（為其本身及代表其附屬公司）訂立日期為2023年3月2日的船舶租賃協議（「**船舶租賃協議**」），據此，洲際船務集團（為其本身及代表其附屬公司）同意以定期租賃方式向本公司（為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司）出租天嶺號，租期至2023年5月22日（經參考日期為2021年12月28日與天嶺號相關租賃協議（「**相關租賃協議**」）載述的定期租賃終止日期）。

租船費（定義見下文）應根據相關租賃協議所規定按日釐定，且不高於現行市價（即提供相同或類似船齡、噸位及狀況的相同或類似型別船舶的獨立第三方租船人於其日常及一般業務過程中收取的租船費）。為確保船舶租賃協議項下的應付租船費符合正常或更佳的商業條款，並維護本集團及股東的整體利益，我們已制定與持續關連交易有關的定價政策監察程序，有關進一步詳情載於下文「持續關連交易定價政策監察程序」。

船舶租賃協議年期將自[編纂]起至2023年5月22日為止。

進行交易的理由：作為我們航運服務的一部分，本集團需要租賃船舶以滿足其經營需求及客戶需求。訂立船舶租賃協議預期將會促進本集團擴大乾散貨航線及航運量。

船舶租賃協議的會計影響：本集團根據船舶租賃協議應向洲際船務集團支付的費用包括兩大部分：(i)租賃部分，即租賃費（「**租賃費**」）；及(ii)非租賃部分，即洲際船務集團因天嶺號產生的聘任船員及採購材料等營運開支（「**營運開支**」），連同租賃費統稱為「**租船費**」。

如本文件附錄一所載會計師報告附註2.7所述，本集團已採納香港財務報告準則第16號。根據採納香港財務報告準則第16號，本集團作為承租人應確認支付租賃費的責任及代表租船期間使用天嶺號的權利的資產（「**資本資產**」）。因此，就上市規則而言，租賃費將被視為本集團收購資產。於2022年1月1日（即本集團開始租賃天嶺號之日），我們根據天嶺號租賃確認的資本資產約為1,547,000美元。

關 連 交 易

就上市規則第14A章而言，根據香港財務報告準則第16號，租賃費將被計為一次性收購資本資產。因此，上市規則第14A章有關持續關連交易的報告、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准的規定將不適用於租賃費。就上市規則第14A章而言，營運開支將構成持續關連交易。因此，上市規則第14A章有關持續關連交易的報告、年度審閱及公告的規定將適用於營運開支。

過往數據及建議年度上限：截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，洲際船務集團的財務業績已與本集團的財務業績合併入賬，因為其被視為本集團的一部分。截至2022年9月30日止九個月，已向洲際船務集團支付的營運開支的過往交易金額約為704,000美元。截至2023年12月31日止年度，根據船舶租賃協議應付洲際船務集團的營運開支估計年度上限為600,000美元。於達致上述年度上限時，董事已考慮因應天嶺號預計業務量而估計的營運開支。預期船舶租賃協議項下交易於2023年5月22日後將不會繼續進行。

上市規則涵義：由於就上市規則第14A章計算的最高適用百分比率（溢利率除外）將低於5%，但總代價超過3,000,000港元，故船舶租賃協議項下交易為部分獲豁免持續關連交易，須遵守上市規則第14A章項下的申報、年度審閱及公告規定，惟獲豁免遵守通函及獨立股東批准規定。

4. 材料採購協議

訂約方：本公司（為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司）（作為買方）分別與青島泛陽海事服務有限公司（「青島泛陽」，作為供應方）及Seacon Marine Service Limited（「Seacon Marine Service」，作為供應方）。青島泛陽為一家於2016年9月18日在中國成立的公司。青島泛陽為山東洲際航運集團有限公司（由郭先生擁有80%權益）的全資附屬公司。Seacon Marine Service為一家於2014年10月29日在馬紹爾群島註冊成立的公司。Seacon Marine Service為Seacon Ships Management Group的全資附屬公司。Seacon Ships Management Group為Sunny Star的全資附屬公司，而Sunny Star則由郭先生擁有80%權益。因此，根據上市規則，青島泛陽及Seacon Marine Service各自被視為我們的關連人士。

關 連 交 易

主要條款：本公司（為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司）已分別與青島泛陽及Seacon Marine Service訂立日期為2023年3月2日的採購協議（統稱為「**材料採購協議**」），據此，青島泛陽及Seacon Marine Service已各自同意供應，而本公司（為其本身及代表其附屬公司、聯營公司及分公司）已同意採購若干用於我們業務營運的材料。有關材料包括在船舶上使用的書籍、工具、工作裝備及文具以及本集團不時需要的其他材料。

材料的採購價將以材料的成本為基礎，並在成本加成的基礎上增加合理的利潤。應付採購價將考慮以下因素：(i)一般對材料收取的現行市價；(ii)需要採購材料的船舶數量；(iii)所需材料的類型及數量；(iv)材料的交付方法；及(v)歷史交易金額。

為確保材料採購協議項下的材料成本指現行市價，符合正常或更佳商業條款，並維護本集團及股東的整體利益，我們已制定與持續關連交易有關的定價政策監察程序，有關進一步詳情載於下文「持續關連交易定價政策監察程序」。為確保材料成本屬公平合理，並與現行市價一致，我們會將該等成本與至少兩家服務供應商的報價進行比較，這兩家服務供應商每季度提供類似類型及質量的材料，且為獨立第三方。

材料採購協議初步年期將自[編纂]開始，並於2024年12月31日結束，惟經雙方同意可予續新。

進行交易的理由：我們需要為我們的業務營運採購符合相關標準及規格的部分材料。青島泛陽及Seacon Marine Service均為該等材料的供應商，鑒於我們的業務關係往績，青島泛陽及Seacon Marine Service可以不高於我們在可比交易中向獨立第三方支付的價格提供最符合我們需求的所需材料。

關 連 交 易

過往數據及建議年度上限：截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，自青島泛陽及Seacon Marine Service採購材料的合計過往交易金額分別約為821,000美元、2,121,000美元、2,232,000美元及1,894,000美元。截至2023年及2024年12月31日止年度各年，根據材料採購協議應付予青島泛陽及Seacon Marine Service的材料費估計合計年度上限分別為3,020,000美元及3,020,000美元。於達致上述年度上限時，我們的董事已考慮過往交易金額及截至2024年12月31日止兩個年度因應我們的預計業務增長而對相關物料的估計需求。

上市規則涵義：由於就上市規則第14A章計算的最高適用百分比率（溢利率除外）將低於5%，但總代價超過3,000,000港元，故材料採購協議項下交易為部分獲豁免持續關連交易，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規定。

持續關連交易定價政策監察程序

為確保有關協議項下有關持續關連交易的條款屬公平合理，不遜於我們提供予獨立第三方或來自獨立第三方的條款，以及持續關連交易乃在正常商業條款下進行，我們已採取以下定價政策監察程序：

- 我們已採用並實施關連交易管理制度。在該制度下，審核委員會負責審查有關持續關連交易的相關法律、法規、本公司政策及上市規則的遵守情況。此外，我們的審核委員會、董事會及本公司的各個內部部門（包括但不限於財務部門及法律部門）共同負責評估持續關連交易協議項下的條款，特別是每筆交易的定價政策及年度上限的公正性；

關 連 交 易

- 我們的審核委員會、董事會及本公司的各個內部部門亦將定期監測協議項下的履行情況及交易進展。特別是，我們的管理層亦將定期審查協議的定價政策；
- 我們的獨立非執行董事及核數師將對協議項下的持續關連交易進行年度審核，並提供年度確認，以確保根據上市規則，交易按照協議條款、正常商業條款或更佳的條款以及定價政策進行；及
- 於考慮上述關連人士向本集團提供服務的服務費或本集團向上述關連人士提供服務的服務費時，本集團將持續研究現行市況及慣例，並參考本集團與獨立第三方就類似交易訂立的定價及條款，以確保由／向上述關連人士提供的定價及條款屬公平、合理，且不遜於獨立第三方將提供的定價及條款。

董事確認

我們的董事(包括我們的獨立非執行董事)認為知識產權許可契據、船舶管理協議、船舶租賃協議及材料採購協議項下的交易已經及將會於我們的日常及一般業務過程中訂立，其中條款為一般商業條款或更佳條款，屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。

保薦人確認

保薦人認為(i)上文所載部分獲豁免持續關連交易已經及將會於本集團日常及一般業務過程中按一般商業條款或更佳條款訂立，屬公平合理，並符合本集團及股東的整體利益；及(ii)該等部分獲豁免持續關連交易的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。

關 連 交 易

豁免申請

由於部分獲豁免持續關連交易預期將於[編纂]後持續定期進行，我們的董事認為，嚴格遵守上市規則項下的公告規定將過於繁重，且每當發生該等交易時將會對本公司產生不必要的行政成本，這將不符合股東的整體利益。因此，本公司已根據上市規則第14A.105條向聯交所申請且聯交所已授出豁免本公司遵守上市規則第14A章項下有關部分獲豁免持續關連交易的公告規定，前提是各財政年度的部分獲豁免持續關連交易的總金額不得超過各自的年度上限金額。

然而，我們將始終遵守上市規則第14A章項下有關該等部分獲豁免持續關連交易的其他適用條文。

董事及高級管理層

我們的董事會目前由七名董事組成，包括四名執行董事及三名獨立非執行董事。董事會負責管理及開展本集團的業務並就此擁有一般權力。

下表載列有關董事及高級管理層成員的若干資料：

執行董事及高級管理層

姓名	年齡	於本集團的現有職位	於本集團的職務及職責	加入本集團的日期	獲委任為董事的日期	與其他董事及高級管理層成員的關係
郭金魁先生	49歲	董事會主席兼執行董事	負責本集團業務發展及運營的整體策略規劃、主要決策制定及管理	2012年12月14日	2021年10月22日	無
陳澤凱先生	59歲	執行董事兼總經理	負責本集團的整體策略規劃及行政管理	2012年12月14日	2021年10月22日	無
賀罡先生	49歲	執行董事兼財務總監	負責監管我們的財務申報、財務規劃、庫務及財務控制事宜	2019年5月8日	2022年3月21日	無
趙勇先生	56歲	執行董事兼船舶管理總裁	負責本集團船舶管理運營的日常管理	2013年9月16日	2022年3月21日	無

董事及高級管理層

獨立非執行董事

姓名	年齡	於本集團的現有職位	於本集團的職務及職責	加入本集團的日期	獲委任為董事的日期	與其他董事及高級管理層成員的關係
傅俊元先生	61歲	獨立非執行董事	為董事會提供獨立意見	2023年3月2日	2023年3月2日	無
張雪梅女士	52歲	獨立非執行董事	為董事會提供獨立意見	2023年3月2日	2023年3月2日	無
莊煒先生	44歲	獨立非執行董事	為董事會提供獨立意見	2023年3月2日	2023年3月2日	無

董事

執行董事

郭金魁先生，49歲，為董事會主席、執行董事兼控股股東之一。彼主要負責本集團業務發展及運營的整體策略規劃、主要決策制定及管理。

郭先生於海運業擁有逾25年經驗。於加入本集團前，彼於1995年7月至2003年12月受僱於山東省海豐船舶管理有限公司（一間航運物流公司），最終職位為航運部門經理。於2004年3月至2012年11月，彼擔任香港合豐集團有限公司（一間船舶管理公司）的董事兼總經理。

郭先生於2016年至2021年連續六年被中國航運百人組委會提名為「最受航運界關注的100位中國人」之一。

郭先生於1995年7月畢業於中國上海海事大學（前稱上海海運學院），主修輪機管理。彼於2005年6月獲得美國德克薩斯大學阿靈頓分校高級工商管理碩士學位。

董事及高級管理層

郭先生於以下公司解散／註銷前曾擔任該等公司的董事或監事：

公司名稱	註冊成立／成立 地點	擔任職務	解散／註銷日期	程序性質	解散／註銷前 業務性質
香港合豐集團 有限公司	香港	董事	2018年10月26日	註銷 ⁽¹⁾	不活躍
合豐杭州有限公司	馬紹爾群島	董事	2021年7月28日	解散 ⁽²⁾	不活躍
青島洲際之星控股 有限公司	中國	董事	2021年1月13日	註銷 ⁽³⁾	未曾開業
Seacon Crew Manning Limited	香港	董事	2022年2月4日	註銷 ⁽⁴⁾	未曾開業
洲際高新有限公司	馬紹爾群島	董事	2019年4月18日	解散 ⁽⁵⁾	未曾開業
BAO FENG LTD	馬紹爾群島	董事	2021年11月2日	解散 ⁽⁶⁾	停業
BAO GLORY LTD	馬紹爾群島	董事	2021年11月2日	解散 ⁽⁷⁾	停業
BAO GRAND LTD	馬紹爾群島	董事	2021年11月2日	解散 ⁽⁸⁾	停業
寧波高新區洲捷船務 有限公司	中國	監事	2018年12月12日	註銷 ⁽⁹⁾	未曾開業
青島大舟祥船舶管理 有限公司	中國	監事	2020年7月6日	註銷 ⁽¹⁰⁾	停業
Shin Sunny Ltd	馬紹爾群島	董事	2021年3月11日	解散 ⁽¹¹⁾	停業

附註：

- (1) 香港合豐集團有限公司根據公司條例第751條註銷。
- (2) 根據馬紹爾群島商業公司法第102條，合豐杭州有限公司的解散乃由持有合豐杭州有限公司全部未發行股份至少三分之二且有權於股東大會上投票表決的持有人投票批准。

董事及高級管理層

- (3) 青島洲際之星控股有限公司乃根據中國企業簡易註銷程序註銷。
- (4) Seacon Crew Manning Limited根據公司條例第751條註銷。
- (5) 根據馬紹爾群島商業公司法第102條，洲際高新有限公司的解散乃由持有洲際高新有限公司全部未發行股份至少三分之二且有權於股東大會上投票表決的持有人投票批准。
- (6) 根據馬紹爾群島商業公司法第102條，BAO FENG LTD的解散乃由持有BAO FENG LTD全部未發行股份至少三分之二且有權於股東大會上投票表決的持有人投票批准。
- (7) 根據馬紹爾群島商業公司法第102條，BAO GLORY LTD的解散乃由持有BAO GLORY LTD全部未發行股份至少三分之二且有權於股東大會上投票表決的持有人投票批准。
- (8) 根據馬紹爾群島商業公司法第102條，BAO GRAND LTD的解散乃由持有BAO GRAND LTD全部未發行股份至少三分之二且有權於股東大會上投票表決的持有人投票批准。
- (9) 寧波高新區洲捷船務有限公司根據《中華人民共和國公司法》（「中國公司法」）第180(2)條於股東大會通過解散決議案註銷。
- (10) 青島大舟祥船舶管理有限公司根據中國企業簡易註銷程序註銷。
- (11) 根據馬紹爾群島商業公司法第102條，Shin Sunny Ltd的解散乃由持有Shin Sunny Ltd全部未發行股份至少三分之二且有權於股東大會上投票表決的持有人投票批准。

郭先生確認，上述各公司於其解散或註銷前均有償債能力，且於其解散或註銷時或之前並無未償還負債。郭先生亦確認，彼並不知悉由於上述公司解散或註銷而已或將對其提起的任何實際或潛在申索、法律程序或訴訟。

陳澤凱先生，59歲，為我們的總經理、執行董事兼主要股東之一。彼主要負責本集團的整體策略規劃及行政管理。

陳先生於海運業擁有逾30年經驗。於加入本集團前，彼於1990年至1997年11月受僱於廣州遠洋運輸有限公司（前稱廣州遠洋運輸公司，一間航運物流公司），最終職位為二副。於1997年12月至2003年12月，彼任職於山東省海豐船舶管理有限公司（一間航運物流公司），

董事及高級管理層

最終職位為海務部門經理。於2004年3月至2012年11月，彼擔任香港合豐集團有限公司(一間船舶管理公司)的董事兼副總經理。

陳先生已獲渤海船舶職業學院委任為輪機工程技術客座講師，任期自2020年5月至2023年5月。彼已獲青島仲裁委員會任命為仲裁員，自2020年12月開始為期五年。

陳先生於1990年7月畢業於中國青島遠洋船員學院，主修航海系船舶駕駛專業。彼於2013年7月獲得新加坡國立大學工商管理碩士學位，並於2016年12月獲得美國管理科技大學工商管理博士學位。

陳先生於以下公司解散／註銷前曾擔任該等公司的董事或監事：

公司名稱	註冊成立／成立地點	擔任職務	解散／註銷日期	程序性質	解散／註銷前業務性質
Carnaval Capital Inc. Pte. Ltd.	新加坡	董事	2021年12月7日	註銷 ⁽¹⁾	未曾開業
香港合豐集團有限公司	香港	董事	2018年10月26日	註銷 ⁽²⁾	不活躍
Seacon Crew Manning Limited	香港	董事	2022年2月4日	註銷 ⁽³⁾	未曾開業
洲際高新有限公司	馬紹爾群島	董事	2019年4月18日	解散 ⁽⁴⁾	未曾開業
洲際航運有限公司	香港	董事	2022年2月4日	註銷 ⁽⁵⁾	未曾開業
青島洲際之星控股有限公司	中國	監事	2021年1月13日	註銷 ⁽⁶⁾	未曾開業
Shin Sunny Ltd	馬紹爾群島	董事	2021年3月11日	解散 ⁽⁷⁾	停業
SEACON TANKER SHIPMANAGE LTD.	利比里亞	董事	2021年12月8日	解散 ⁽⁸⁾	未曾營業
Prime Seacon Shipping S.A.	馬紹爾群島	董事	2022年12月15日	解散 ⁽⁹⁾	未曾營業
Seacon Shipping Greece S.A.	馬紹爾群島	董事	2022年12月15日	解散 ⁽¹⁰⁾	未曾營業

董事及高級管理層

附註：

- (1) Carnival Capital Inc. Pte. Ltd. 根據新加坡公司法第344A條註銷。
- (2) 香港合豐集團有限公司根據公司條例第751條註銷。
- (3) Seacon Crew Manning Limited 根據公司條例第751條註銷。
- (4) 根據馬紹爾群島商業公司法第102條，洲際高新有限公司的解散乃由持有洲際高新有限公司全部未發行股份至少三分之二且有權於股東大會上投票表決的持有人投票批准。
- (5) 洲際航運有限公司根據公司條例第751條註銷。
- (6) 青島洲際之星控股有限公司根據中國企業簡易註銷程序註銷。
- (7) 根據馬紹爾群島商業公司法第102條，Shin Sunny Ltd 的解散乃由持有Shin Sunny Ltd 全部未發行股份至少三分之二且有權於股東大會上投票表決的持有人投票批准。
- (8) SEACON TANKER SHIPMANAGE LTD. 通過提交根據利比里亞法律商業公司法第11.1節認可的解散章程而解散。
- (9) Prime Seacon Shipping S.A. 通過提交根據馬紹爾群島法律商業公司法第5節認可的解散章程而解散。
- (10) Seacon Shipping Greece S.A. 通過提交根據馬紹爾群島法律商業公司法第5節認可的解散章程而解散。

陳先生確認，上述各公司於其解散或註銷前均有償債能力，且於其解散或註銷時或之前並無未償還負債。陳先生亦確認，彼並不知悉由於上述公司解散或註銷而已或將對其提起的任何實際或潛在申索、法律程序或訴訟。

賀昱先生，49歲，為我們的執行董事兼首席財務官。賀先生負責監管我們的財務申報、財務規劃、庫務及財務控制事宜。

董事及高級管理層

賀先生於海運業擁有逾25年經驗。於2019年5月加入本集團前，彼於1996年7月至1999年6月受僱於中遠海運(青島)有限公司(前稱青島遠洋運輸公司，一家航運公司)，擔任財務部財務科科員。於1999年6月至2002年2月，彼亦擔任青島匯泉船務公司(一家航運公司)財務部副科長。於2002年2月至2013年10月，賀先生任職於COSCO Shipping (Singapore) Pte. Ltd.(一家航運公司)，離職前擔任副總經理兼財務部經理。於2013年10月至2019年4月，彼擔任中遠海運(青島)有限公司(一家航運公司)財務部副總經理。

賀先生於1996年7月畢業於中國吉林財經大學(前稱長春稅務學院)，主修會計及統計學。彼於2005年3月獲得中國上海交通大學工商管理碩士學位。彼於2006年12月獲認證為中國遠洋運輸(集團)總公司高級會計師。彼亦於2009年12月獲認證為山東省註冊會計師協會非執業會員。

趙勇先生，56歲，為我們的執行董事兼船舶管理總裁。趙先生負責本集團船舶管理的日常管理。

趙先生於海運業擁有逾20年經驗。於2013年7月加入本集團前，彼於2000年1月至2005年4月於中遠海運(青島)有限公司(前稱青島遠洋運輸公司，一家航運公司)擔任船長一職。於2005年5月至2005年10月，彼於青島遠洋華林國際船舶管理有限公司(一家船舶管理公司)擔任海務監督。於2005年11月至2013年7月，彼於青島海之星船舶管理有限公司(一家船舶管理公司)任職，最終職位為副總經理。

董事及高級管理層

趙先生持有中國山東海事局頒發的中華人民共和國海船船員適任證書，證明趙先生有能力擔任3,000總噸位或以上船舶的船長，該證書於2019年7月頒發。

趙先生於1993年7月畢業於中國青島遠洋船員職業學院（前稱青島遠洋船員學院），主修船舶駕駛專業。彼於2012年7月在中國獲得中國海洋大學高級工商管理碩士學位。

趙先生於以下公司解散／註銷前曾擔任該等公司的董事：

公司名稱	註冊成立／ 成立地點	解散／註銷日期	程序性質	於解散／註銷前 業務性質
青島安捷國際船舶管理有限公司	中國	2018年11月1日	註銷 ⁽¹⁾	停業
SEACON TANKER SHIPMANAGE LTD.	利比里亞	2021年12月8日	解散 ⁽²⁾	未曾營業

附註：

(1) 青島安捷國際船舶管理有限公司根據中國公司法第180(2)條於股東大會通過解散決議案註銷。

(2) SEACON TANKER SHIPMANAGE LTD.通過提交根據利比里亞法律商業公司法第11.1節認可的解散章程而解散。

趙先生確認，上述各公司於其解散或註銷前均有償債能力，且於其解散或註銷時或之前並無未償還負債。趙先生亦確認，彼並不知悉由於上述公司解散或註銷而已或將對其提起的任何實際或潛在申索、法律程序或訴訟。

董事及高級管理層

獨立非執行董事

傅俊元先生，61歲，於2023年3月2日加入本集團擔任獨立非執行董事。傅先生負責向董事會提供獨立意見。

傅先生於會計及管理方面擁有逾25年的經驗。於加入本集團之前，彼於下文所載實體中擔任多個職位：

實體名稱	主要業務	最後／目前職位	服務期限
中國交通建設股份有限公司(聯交所：1800；上海證券交易所：601800)	基礎設施建設	董事及首席財務官	1996年9月至 2018年9月
上海振華重工(集團)股份有限公司(上海證券交易所：600320/900947)	重型設備製造業	董事	1997年8月至 2011年5月
中國港灣建設(集團)總公司 (中國交通建設集團有限公司的前身)	基礎設施建設	總會計師	1998年10月至 2005年12月
招商銀行股份有限公司 (聯交所：03968； 優先股聯交所：04614；上海 證券交易所：600036)	銀行及金融	非執行董事	2000年3月至 2015年8月
中國交通建設集團有限公司	基礎設施建設	非執行董事	2005年12月至 2006年11月

董事及高級管理層

實體名稱	主要業務	最後／目前職位	服務期限
中國保利集團有限公司	國際貿易、房地產開發、輕工領域研發和工程服務等	公司黨委書記兼總會計師	2018年9月至2021年9月
	7家上市公司的母公司		
保利發展控股集團股份有限公司 (上海證券交易所：600048)	房地產開發與運營	董事	2019年10月至2021年10月
中國鐵路通信信號股份有限公司 (聯交所：03969；上海證券交易所科創板：688009)	軌道交通項目設計與集成、信號與通信設備製造、軌道控制系統實施	獨立非執行董事	2022年2月至今

傅先生於1983年7月畢業於上海海事大學(前稱上海海運學院)，獲得經濟學學士學位。傅先生於2001年8月獲澳門的亞洲(澳門)國際公開大學(現更名為澳門城市大學)授予工商管理碩士學位。於2008年7月，彼亦獲得中國北京交通大學管理學博士學位。傅先生於2015年12月獲中國交通建設股份有限公司評審單位評為教授級高級會計師。

張雪梅女士，52歲，於2023年3月2日加入本集團擔任獨立非執行董事。張女士負責向董事會提供獨立意見。

張女士於人力資源方面擁有逾20年的經驗。自2000年12月至今，彼曾擔任搜狐集團(一家媒體及互聯網公司)的運營及人力資源的副總裁，於此彼負責監督人力資源部、行政部及企業信息部，以及其他事務，如媒體內容、房地產媒體及技術事務部。

董事及高級管理層

張女士於1994年7月畢業於中國安徽工業大學(前稱華東冶金學院)，取得化學工程學士學位。彼於2005年5月畢業於美國德克薩斯大學阿靈頓分校，取得高級管理人員工商管理碩士學位。彼於2015年1月自中國清華大學取得高級管理人員工商管理碩士學位。

張女士於以下公司註銷前曾為該等公司的董事：

公司名稱	成立地點	註銷日期	程序性質	註銷前業務性質
北京搜狐點金信息技術有限公司	中國	2017年2月15日	註銷 ⁽¹⁾	信息科技；技術諮詢、營銷及服務；技術及軟件開發；計算機服務
北京怡和佳訊信息技術有限責任公司	中國	2018年3月9日	註銷 ⁽²⁾	技術開發、諮詢及服務；電信服務

附註：

(1) 北京搜狐點金信息技術有限公司根據中國公司法第180(2)條於股東大會通過解散決議案註銷。

(2) 北京怡和佳訊信息技術有限責任公司根據中國公司法第180(2)條於股東大會通過解散決議案註銷。

張女士確認，上述各公司於註銷前均有償付能力，且於註銷時或之前均無尚未償還負債。張女士亦確認，彼並不知悉因上述公司註銷而已對其提出或將會對其提出的任何實際或潛在申索、法律程序或訴訟。

董事及高級管理層

莊煒先生，44歲，於2023年3月2日加入本集團擔任獨立非執行董事。莊先生負責向董事會提供獨立意見。

莊先生於航運行業擁有逾10年的經驗。自2010年10月，彼受僱於國際航運組織BIMCO，當前職務為亞洲區總經理，負責BIMCO的亞太事務。自2001年9月至2010年1月，彼獲聘為中國上海海事大學(前稱上海海運學院，一所學術機構)的講師。

莊先生於2001年7月畢業於中國上海海事大學(前稱上海海運學院)，獲得國際經濟法學士學位，並於2004年3月畢業於上海海事大學，獲得國際法碩士學位。其後，彼於2011年12月獲得中國華東政法大學的國際法博士學位。莊先生目前持有中國上海市司法局於2021年10月頒發的法律職業資格證(兼職類)。

莊先生於2013年4月榮獲上海市浦東新區人民政府頒發的上海市浦東新區「百人計劃」人才獎。莊先生於2017年9月(該獎項的發起年)榮獲中國(上海)自由貿易試驗區管理委員會陸家嘴管理局頒發的上海「陸家嘴十大海歸精英」獎。

莊先生曾獲委任為上海浦東新區政協委員的第六屆成員，其後彼重新獲委任為第七屆成員。彼目前為中國海事仲裁委員會的仲裁員。莊先生目前為上海國際航運研究中心的專家委員。自2021年5月起，莊先生亦一直擔任上海海事大學的客座教授。

董事及高級管理層

董事權益

除本節及本文件附錄四「法定及一般資料 — C.有關董事及主要股東的進一步資料 — 1.董事」所披露者外，各董事(i)截至最後可行日期，並無擔任本公司或本集團其他成員公司的其他職位；(ii)截至最後可行日期，與任何董事、本公司高級管理層、主要股東或控股股東並無其他關係；及(iii)於最後可行日期前三年內並無於上市公眾公司擔任任何董事職位。截至最後可行日期，除本文件附錄四「法定及一般資料 — C.有關董事及主要股東的進一步資料 — 1.董事」所披露者外，各董事並無擁有任何股份權益(定義見證券及期貨條例第XV部)。除本節所披露者外，於董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，截至最後可行日期，概無有關董事委任的其他事宜須敦請股東垂註，且概無有關董事的資料須根據上市規則第13.51(2)(h)至(v)條予以披露。

董事會多元化政策

為提升董事會的效率及維持高標準企業管治，我們已採納董事會多元化政策，當中載列實現及維持董事會多元化的目標及措施。該政策規定，本公司應盡力確保董事會成員在所需技能、經驗及觀點多元化方面保持適當的平衡，以支持其業務戰略的執行。根據董事會多元化政策，提名委員會代表董事會檢討及評估董事會的組成情況，並於計及多項因素後建議委任新任董事，包括但不限於性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識、行業及地區經驗以及服務年期。委任的最終決策將根據用人唯才及經選定候選人將為董事會作出的貢獻作出。

提名委員會將每年於企業管治報告中披露董事會的組成情況，並監管董事會多元化政策的實施情況。提名委員會將檢討董事會多元化政策並評估其有效性，並於必要時作出所需修訂及就任何該等修訂向董事會作出推薦建議以供審議及批准。

董事會由六名男性成員及一名女性成員組成，其中四名為執行董事及三名為獨立非執行董事。我們認為，董事會擁有均衡的經驗與行業背景組合，包括於海運、會計及管理以及人力資源的行業經驗。獨立非執行董事擁有法律、航運、會計及人力資源方面的豐富教育背景及行業背景，並已獲得專業資格。

董事及高級管理層

經計及本公司的業務模式以及董事背景及能力，我們認為董事會的組成情況符合董事會多元化政策。本公司將繼續採取措施以完善本集團各層面(包括高級管理層層面)的性別多樣化。本公司將參照整體董事會多元化政策，繼續實行任人唯賢的原則。

高級管理層

我們的高級管理層由四名成員組成，即郭先生、陳先生、賀罡先生及趙勇先生，彼等均為我們的執行董事。有關彼等的履歷詳情，請參閱本節上文「董事 — 執行董事」。

除本節及本文件附錄四「法定及一般資料 — C.有關董事及主要股東的進一步資料 — 1.董事」所披露者外，高級管理層各成員就其自身確認：(i)截至最後可行日期，彼並無擁有任何股份權益(定義見證券及期貨條例第XV部)；(ii)截至最後可行日期，彼與任何董事、高級管理層成員、主要股東或控股股東概無任何關係；及(iii)於最後可行日期前三年內，彼並無於證券在香港及／或海外任何證券市場上市的任何公眾公司擔任任何董事職位。

聯席公司秘書

孫玉峰女士為我們的聯席公司秘書之一。

孫女士在海運業擁有逾10年的經驗。自2013年4月，孫女士擔任青島洲際之星綜合運營部經理及自2022年3月擔任本集團的運營管理中心總經理。於加入本集團之前，彼自2010年3月至2012年12月受聘於青島海之星船舶管理有限公司(一家船舶管理公司)，彼離任前擔任船技部助理。

孫女士於2009年6月畢業於中國山東科技大學，獲經濟學(國際經濟與貿易)學士學位及工程學(測控技術及儀器)學士學位。其後，彼於2016年6月獲得中國山東大學工商管理碩士學位。

董事及高級管理層

孫女士於2020年3月榮獲中國海員工會山東省委員會頒發山東省水運系統女職工建功立業標兵獎項。彼於2022年3月獲中國航運百人組委會評為2022年度中國航運界十大傑出女性。自2021年3月起，孫女士亦為山東海員工會女職工委員會的成員。

陳詩婷女士為我們的聯席公司秘書之一。

陳女士自2006年4月加入卓佳專業商務有限公司且現擔任卓佳專業商務有限公司企業服務部副總監，卓佳專業商務有限公司為一家專注於綜合商業、企業及投資者服務的全球性專業服務供應商。陳女士於公司秘書領域擁有逾16年經驗，一直為香港上市公司提供專業企業服務。陳女士現為多家聯交所上市公司的公司秘書／聯席公司秘書，包括深圳市海普瑞藥業集團股份有限公司(股份代號：9989)、中國石化上海石油化工股份有限公司(股份代號：338)、新豐泰集團控股有限公司(股份代號：1771)、超媒體控股有限公司(股份代號：72)、世紀睿科控股有限公司(股份代號：1450)、域高國際控股有限公司(股份代號：1621)及Vision Deal HK Acquisition Corp.(股份代號：7827)。

陳女士為特許秘書(CS)、特許企業管治專業人員(CGPP)以及香港公司治理公會(HKCGI)及英國特許公司治理公會(CGI)的會員。陳女士於2008年8月獲得英國倫敦大學法律學士學位。

授權代表

根據上市規則第3.05條，賀罡先生及陳詩婷女士為我們的授權代表。

合規顧問

我們已根據上市規則第3A.19條委任中泰國際融資有限公司為我們的合規顧問。根據上市規則第3A.23條，我們將於以下情況下諮詢合規顧問並尋求其意見：

- (a) 刊發任何監管公告、通函或財務報告前；
- (b) 我們擬進行可能屬上市規則第十四及／或十四A章項下須予公佈交易或關連交易之交易(包括股份發行及股份購回)時；

董事及高級管理層

- (c) 倘我們擬以有別於本文件所詳述者的方式使用[編纂]，或倘我們的業務活動、發展或經營業績偏離本文件所載任何資料；及
- (d) 倘聯交所就股份價格或[編纂]不尋常變動或上市規則第13.10條項下任何其他事項向我們作出查詢。

委聘限期將自[編纂]開始至我們就[編纂]後開始的首個完整財政年度根據上市規則第13.46條規定派發我們的年度報告當日或中泰國際融資有限公司的委任終止時止(以較早者為準)。該委任可由雙方協定後予以延期。

董事會委員會

我們已成立以下董事會轄下委員會：審核委員會、提名委員會、薪酬委員會、風險管理委員會以及環境、社會及管治委員會。

審核委員會

我們遵照上市規則第3.21條成立審核委員會，並根據企業管治守則制定書面職權範圍。審核委員會的主要職責為透過就本集團財務申報流程、內部控制及風險管理系統的有效性提供獨立意見為董事會提供協助、監督審核流程以及履行董事會指派的其他職責及責任。審核委員會目前由傅俊元先生、張雪梅女士及莊煒先生組成。傅俊元先生為審核委員會主席。

提名委員會

我們成立提名委員會，並根據企業管治守則第A.5段制定書面職權範圍。提名委員會的主要職責為檢討董事會的架構、規模及組成情況、評估獨立非執行董事的獨立性、制定及審閱本公司的董事會多元化政策，並就有關委任董事的事宜向董事會提供推薦意見。提名委員會目前由郭先生、陳先生、傅俊元先生、張雪梅女士及莊煒先生組成。郭先生為提名委員會主席。

董事及高級管理層

薪酬委員會

我們遵照上市規則第3.25條成立薪酬委員會，並根據企業管治守則制定書面職權範圍。薪酬委員會的主要職責為(i)就全體董事及高級管理層的薪酬政策及架構以及設定正式及透明的相關薪酬制定政策程序提供推薦意見；(ii)釐定全體董事及高級管理層的具體薪酬待遇；及(iii)參考董事會不時議決的公司目標及目的檢討及批准績效掛鉤薪酬。薪酬委員會目前由張雪梅女士、陳先生及莊煒先生組成。張雪梅女士為薪酬委員會主席。

風險管理委員會

本公司已成立風險管理委員會。風險管理委員會的職能是審議與風險管理相關的政策及程序，並審查風險管理活動的有效性。風險管理委員會目前包括郭先生、賀罡先生、傅俊元先生、張雪梅女士及莊煒先生。郭先生為風險管理委員會的主席。

環境、社會及管治委員會

本公司已成立環境、社會及管治委員會，並設定其書面職權範圍。環境、社會及管治委員會的職能是協助董事會指導及監督本集團的環境、社會及管治工作的制定及實施，以確保符合相關的法律及監管要求。環境、社會及管治委員會目前包括郭先生、趙勇先生及莊煒先生。郭先生為環境、社會及管治委員會的主席。

董事及高級管理層薪酬

董事及高級管理層以薪金、花紅、購股權及其他津貼以及實物福利的形式獲得報酬，包括本公司代表彼等向退休金計劃作出的供款。我們根據各董事的職責、資格、職位及資歷釐定董事的薪金。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們支付予董事的報酬總額(包括薪金、花紅、社會福利及以股份為基礎的報酬)分別約為366,000美元、420,000美元、6,234,000美元及468,000美元。除上述薪酬外，於往績記錄期間，本集團任何成員公司概無已或應向董事支付的其他款項。

董事及高級管理層

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，本集團支付予五名最高薪酬人士（截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月分別包括三名、兩名、兩名及三名董事）的酬金總額（包括薪金、花紅、社會保障供款及其他福利開支）分別約為760,000美元、769,000美元、7,215,000美元及748,000美元。有關於往績記錄期間董事及本集團五名最高薪酬人士的酬金詳情，請參閱本文件附錄一附註9。

概無向董事或五名最高薪酬人士支付薪酬，作為加入或於加入本集團時的獎勵。於往績記錄期間，概無董事或前任董事因失去本集團任何成員公司董事職位或與管理本集團任何成員公司事務有關的任何其他職位而獲支付或收取任何補償。同期，概無董事放棄任何酬金。

截至2022年12月31日止財政年度，我們支付予董事的預期報酬金額（包括薪金、花紅及福利開支）合計約為973,000美元。董事會將檢討及釐定董事及高級管理層的薪酬及補償方案，並將於[編纂]後徵詢薪酬委員會的推薦建議，當中將考慮同類公司支付的薪金、董事的時間承諾及責任以及本集團的表現。

購股權計劃

本公司已於2023年3月2日有條件採納購股權計劃，據此，若干選定類別參與者（包括（其中包括）全職僱員及董事）可能獲授購股權以認購股份。購股權計劃的主要條款概述於本文件附錄四「法定及一般資料 — D.購股權計劃」。

主要股東

就董事所知，緊接[編纂]及[編纂]完成前及緊隨[編纂]及[編纂]完成後（並無計及因行使[編纂]或根據購股權計劃可能授出的任何購股權而可予發行的任何股份），以下人士將於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部之條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可在任何情況下於本公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益：

姓名／名稱	身份／權益性質	截至最後可行日期持有的股份數目 ⁽¹⁾	佔截至最後可行日期本公司權益的概約百分比 ⁽¹⁾	緊隨[編纂]及[編纂]完成後持有的股份數目 ⁽¹⁾	佔緊隨[編纂]及[編纂]完成後本公司權益的概約百分比 ⁽¹⁾
Tricor Equity Trustee ⁽²⁾	信託受託人	8,500	85.0%	[編纂]	[編纂]
Shining Friends ⁽³⁾	受控制法團權益	6,600	66.0%	[編纂]	[編纂]
Jin Qiu ⁽³⁾	實益擁有人	6,600	66.0%	[編纂]	[編纂]
Jin Chun ⁽³⁾	實益擁有人	300	3.0%	[編纂]	[編纂]
Jovial Alliance ⁽³⁾	實益擁有人	800	8.0%	[編纂]	[編纂]
郭先生 ⁽³⁾	全權信託的創辦人； 受控制法團權益	7,700	77.0%	[編纂]	[編纂]
Oceanic Flame ⁽⁴⁾	受控制法團權益	1,900	19.0%	[編纂]	[編纂]
Kaimei Holding ⁽⁴⁾	實益擁有人	1,900	19.0%	[編纂]	[編纂]
CZK Holding ⁽⁴⁾	實益擁有人	100	1.0%	[編纂]	[編纂]
陳先生 ⁽⁴⁾	全權信託的創辦人； 受控制法團權益	2,000	20.0%	[編纂]	[編纂]
Li Xuyue女士 ⁽⁵⁾	配偶權益	7,700	77.0%	[編纂]	[編纂]
Chen Meimei女士 ⁽⁶⁾	配偶權益	2,000	20.0%	[編纂]	[編纂]

附註：

(1) 所述的所有權益均為好倉。

(2) Tricor Equity Trustee為J&Y信託及CZK信託（共兩個信託）的受託人。

主要股東

- (3) Jin Qiu的全部股本由Shining Friends(由J&Y信託受託人Tricor Equity Trustee全資擁有)全資擁有，J&Y信託為由郭先生(作為委託人及保護人)以其本身及其家庭成員為受益人於2021年12月6日設立之全權信託。根據證券及期貨條例第XV部，郭先生(作為J&Y信託的創辦人)及Shining Friends於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並不計及根據購股權計劃授予的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於Jin Qiu持有的[編纂]股股份中擁有權益。

Jin Chun及Jovial Alliance均由郭先生實益擁有100%。因此，根據證券及期貨條例，郭先生於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並不計及根據購股權計劃授予的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於Jin Chun持有的[編纂]股股份及Jovial Alliance持有的[編纂]股股份中擁有權益。

根據證券及期貨條例，郭先生被視為於Jin Qiu、Jin Chun及Jovial Alliance合共持有的[編纂]股股份中擁有權益。

- (4) Kaimei Holding的全部股本由Oceanic Flame(由CZK信託受託人Tricor Equity Trustee全資擁有)全資擁有，CZK信託為由陳先生(作為委託人及保護人)以其本身及其家庭成員為受益人於2021年12月6日設立之全權信託。根據證券及期貨條例第XV部，陳先生(作為CZK信託的創辦人)及Oceanic Flame於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並不計及根據購股權計劃授予的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於Kaimei Holding持有的[編纂]股股份中擁有權益。

CZK Holding由陳先生實益擁有100%。因此，根據證券及期貨條例，陳先生於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並不計及根據購股權計劃授予的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於CZK Holding持有的[編纂]股股份中擁有權益。

根據證券及期貨條例，陳先生被視為於Kaimei Holding及CZK Holding合共持有的[編纂]股股份中擁有權益。

- (5) Li Xuyue女士乃郭先生的配偶，根據證券及期貨條例，被視為或當作於郭先生擁有權益的所有股份中擁有權益。
- (6) Chen Meimei女士乃陳先生的配偶，根據證券及期貨條例，被視為或當作於陳先生擁有權益的所有股份中擁有權益。

主 要 股 東

除上文所披露者外，緊接及緊隨[編纂]及[編纂]完成前後(計及因行使[編纂]及行使根據購股權計劃可能授出的任何購股權後可能發行的任何股份)，董事並不知悉任何人士將於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或將直接或間接擁有附帶權利可在任何情況下於本公司股東大會表決的任何類別股本面值10%或以上的權益。董事並不知悉存在任何可能於隨後日期導致本公司控制權變動的安排。

[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]

股 本

股本

下表載述緊接及緊隨[編纂]及[編纂]完成前後(並無計及[編纂]或根據購股權計劃可能授出的任何購股權而可能配發及發行的任何股份)，本公司的法定及已發行股本：

法定股本：

	面值 港元
<u>700,000,000</u> 股每股面值0.01港元的股份	<u>7,000,000</u>

已發行及將予發行、繳足或入賬列作繳足的股份：

	面值 港元
10,000 股截至本文件日期已發行的股份	100
[編纂] 股根據[編纂]將予發行的股份	[編纂]
<u>[編纂] 股根據[編纂]將予發行的股份</u>	<u>[編纂]</u>
股緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行及將予發行 [編纂] 的股份合計	<u>[編纂]</u>

假設

上表假設[編纂]成為無條件且已根據[編纂]及[編纂]發行股份。上表並無計及因[編纂]或根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能配發及發行的任何股份，或根據下述授予董事發行或購回股份的一般授權而可能由我們發行或購回的任何股份。

倘[編纂]獲悉數行使，其後將配發及發行[編纂]股額外股份，從而導致經擴大已發行股本總額[編纂]港元拆分為[編纂]股股份。

股 本

地位

[編纂]將為本公司股本中的普通股，並將與本文件所述目前已發行或將予發行的所有股份在各方面享有同等地位，尤其是其將全面合資格享有就於[編纂]後的記錄日期的股份所宣派、作出或派付的所有股息或其他分派（根據[編纂]享有的權利除外）。

最低公眾持股量

根據上市規則第8.08條，本公司已發行股本總額至少25%須一直由公眾持有。[編纂]佔[編纂]後本公司已發行股本總額[編纂]（並無計及[編纂]或根據購股權計劃可能授出的任何購股權而可能配發及發行的任何股份）。

[編纂]

根據股東於2023年3月2日通過的決議案，待「[編纂]的架構及條件」所載條件獲達成及本公司股份溢價賬具備充裕結餘，或因根據[編纂]配發及發行[編纂]而獲得進賬後，董事獲授權以將本公司股份溢價賬的進賬金額[編纂]港元撥充資本的方式，按面值以名列本公司股東名冊或股東名冊總冊的股份持有人的持股比例配發及發行合共[編纂]股入賬列作繳足的股份予彼等（惟概無股東有權獲配發或發行任何零碎股份），及根據本決議案配發及發行的股份將於所有方面與現有已發行股份享有同等地位。

發行股份的一般授權

待[編纂]成為無條件後，董事獲授一般無條件授權行使本公司所有權利配發、發行及處置任何股份或可轉換為股份的證券，及作出要約或協定或授出購股權（包括但不限於附帶任何權利認購或以其他方式收取股份的認股權證、期權、債券、票據、證券及債權證），惟有關股份數目不得超逾：

- (a) 緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行股份總數（但不包括因[編纂]或根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能配發及發行的任何股份）的20%；及

股 本

- (b) 根據下文「購回股份的一般授權」所述購回股份的一般授權購回的股份(如有)總數。是項授權不包括根據供股或因行使根據購股權計劃可能授出的購股權而將予配發、發行或處置的股份。

此項發行股份的一般授權將保持有效直至以下最早者止：

- (a) 本公司下屆股東週年大會結束時；
- (b) 細則或開曼群島公司法或任何其他適用法律規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期間屆滿時；或
- (c) 股東於股東大會上通過普通決議案撤回或更改此項授權時。

有關此項一般授權的進一步詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料 — A.有關本公司及其附屬公司的進一步資料 — 5.股東於2023年3月2日通過的書面決議案」。

購回股份的一般授權

待[編纂]成為無條件，董事已獲授一般無條件授權以行使一切權力購回股份，惟總面值不得超過緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行股份總數(不包括因[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何股份及根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能發行的任何股份)的10%。

此項授權僅與在聯交所或我們股份可能[編纂]的任何其他證券交易所(且就此而言獲證監會及聯交所認可)按照所有適用法律及法規以及上市規則規定所作出的購回有關。相關上市規則的概要載於本文件附錄四「法定及一般資料 — A.有關本公司及其附屬公司的進一步資料 — 6.本公司購回股份」。

此項購回股份的一般授權將保持有效直至以下最早者止：

- (a) 本公司下屆股東週年大會結束時；
- (b) 細則或開曼群島公司法或任何其他適用法律規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期間屆滿時；或

股 本

(c) 股東於股東大會上通過普通決議案撤回或更改此項授權時。

有關此項一般授權的進一步詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料 — A.有關本公司及其附屬公司的進一步資料 — 5.股東於2023年3月2日通過的書面決議案」。

購股權計劃

本公司已有條件採納購股權計劃。有關購股權計劃主要條款的詳情概述於本文件附錄四「法定及一般資料 — D.購股權計劃」。

截至最後可行日期，本集團並無可轉換為股份的任何未行使購股權、認股權證、可換股工具、或相似權利。

變更股本

本公司可能不時以股東普通決議案或特別決議案（視情況而定）變更本公司股本。有關變更股本的組織章程細則的條文概要，請參閱本文件附錄三「本公司章程文件及開曼群島公司法概要」。

須召開大會的情況

本公司僅有普通股一個類別股份，各普通股與其他股份享有同等地位。須召開股東大會的情況於細則中有明文規定。有關細則的概要載於本文件附錄三「本公司章程文件及開曼群島公司法概要」。

財務資料

閣下應將本節與會計師報告所載的合併財務報表(包括隨附附註)一併閱讀。合併財務報表均按香港財務報告準則(「**香港財務報告準則**」)編製。閣下應細閱整份會計師報告，而不應僅依賴本節中所載的資料。

以下討論及分析載有若干前瞻性陳述，反映目前對未來事項及財務表現的看法。該等陳述乃以我們基於對歷史趨勢的經驗及理解、現況及預期未來發展，以及我們認為在有關情況下屬合適的其他因素所作的假設及分析為依據。然而，實際結果及發展會否達致預期及預測的水平，則取決於多項風險及我們無法控制的不明朗因素。可導致或促成該等差異的因素包括本文件「前瞻性陳述」、「風險因素」及「業務」各節所討論者。

以下討論及分析亦載有若干經四捨五入調整的數額及百分比數字。因此，若干表格所載總額數字未必為其相應數字的算術總和，且所有列示的貨幣金額僅為概約金額。

概覽

我們為一家總部位於中國的綜合航運服務提供商，並已在提供航運服務及船舶管理服務方面取得成功。根據弗若斯特沙利文報告，按2021年管理的第三方擁有的船舶數量計，我們佔全球總市場份額約1.3%。憑藉(i)我們整個控制船隊約1.26百萬dwt及(ii)控制乾散貨船隊約1.15百萬dwt的綜合運力，我們於2021年佔全球所有乾散貨航運公司總市場份額約0.1%。於2022年9月30日，我們控制的船隊及我們控制的乾散貨船隊的總運力分別為約1.0百萬dwt及0.9百萬dwt。

於往績記錄期間，我們主要向客戶提供航運服務及船舶管理服務。就我們的航運服務業務而言，我們通過控制船舶的船隊及租入船舶提供航運服務。我們控制船舶的船隊主要包括我們自營或與業務夥伴聯營，或我們通過光船租賃或根據融資租賃安排租入的乾散貨船。另一方面，我們的租入船舶包括主要根據定期租賃(定期期租及TCT)向船舶供應商租賃的乾散貨船。

財務資料

於往績記錄期間，我們亦向客戶提供船舶管理服務。我們的船舶管理服務業務主要包括提供船舶管理服務，據此我們提供航海船舶的船舶管理解決方案。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們分別管理94艘、133艘、203艘及206艘船舶，其中74艘、114艘、176艘及179艘為第三方擁有的船舶。我們管理的船舶類型及尺寸不同，於新加坡、香港、中國、巴拿馬、馬紹爾群島及利比里亞等全球主要航運樞紐船旗國登記。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的總收入分別約為135.6百萬美元、178.9百萬美元、372.7百萬美元、264.7百萬美元及285.3百萬美元，而我們於相應期間的純利分別約為8.4百萬美元、0.7百萬美元、40.0百萬美元、34.5百萬美元及55.4百萬美元。經扣除截至2021年12月31日止年度及截至2021年及2022年9月30日止九個月的非經常性[編纂]開支分別約1.4百萬美元、0.5百萬美元及1.3百萬美元及截至2021年12月31日止年度的以股份為基礎的報酬約5.6百萬美元，我們於期內的經調整純利(非香港財務報告準則計量)分別約為47.0百萬美元、35.0百萬美元及56.8百萬美元。有關進一步詳情，請參閱本節「非香港財務報告準則計量」。

呈列基準

我們於往績記錄期間之合併財務資料(包括本公司及其附屬公司之財務報表)乃根據香港財務報告準則(包括香港會計師公會頒佈的準則及詮釋)編製。本集團旗下各公司之間的公司間交易、結餘及交易的未變現盈利／虧損均於合併時對銷。就編製及呈列往績記錄期間的歷史財務資料而言，我們已於往績記錄期間採納所有適用之新訂及經修訂香港財務報告準則，惟於2022年9月30日尚未生效的任何新準則或詮釋除外。有關本文件所載財務資料的呈列及編製基準的更多資料，請參閱本文件附錄一會計師報告附註2。

根據重組，洲際船務集團先前持有的若干公司逐步轉移至本集團。鑒於郭先生持有洲際船務集團80%的權益，該公司於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度從事相同航運服務的核心業務，洲際船務集團直至2021年12月31日的資產、負債及經營業績已計入並按合併會計法基準綜合入賬至本集團的財務報表。由於洲際船務集團的股權並未根據重組轉讓予本集團，洲際船務集團的財務業績自2021年12月31日起不再綜合入賬至本集團的財務報表，以及洲際船務集團於2021年12月31日的淨負債狀況其後被視為本集團財務報表中一項於2021年12月31日的股東出資。

財務資料

鑒於洲際船務集團於2021年12月31日的負債淨額約為1.4百萬美元，洲際船務集團的財務資料與本集團於2021年12月31日的財務資料分拆後有效導致增加本集團的資產淨值，因此於本集團在2021年12月31日的財務報表中確認為「視作股東出資」(「視作出資」)。於2021年12月31日，視作注資中洲際船務集團的資產及負債載列如下：

	於2021年 12月31日 千美元
貿易及其他應收款項	27,215
— 本集團及其他關聯方	26,485
— 第三方	730
預付款項及其他流動資產	14
現金及現金等價物	1,237
貿易及其他應付款項	(29,836)
— 本集團及其他關聯方	(26,545)
— 第三方	<u>(3,291)</u>
	<u><u>(1,370)</u></u>

貿易及其他應付款項約29.8百萬美元主要指洲際船務集團應付星洲集團有限公司的未償款項(大部分為非貿易性質)，而貿易及其他應收款項約27.2百萬美元主要指本集團應付洲際船務集團的款項(大部分為非貿易性質)。該等貿易及其他應收款項以及貿易及其他應付款項的淨影響已計入我們於2021年12月31日的合併資產負債表列賬作視作注資，且洲際船務集團自2021年12月31日起不再為本集團的一部分。

財務資料

重大會計政策、判斷及估計

我們的部分會計政策要求我們應用與會計項目相關的估計及假設以及複雜判斷。我們在應用會計政策時所採用的估計及假設以及所作出的判斷會對我們的財務狀況及經營業績造成重大影響。該等估計及假設乃根據我們的歷史經驗、對我們目前業務及業務狀況的了解及評估，以及董事根據其認為合理的可得資料對未來作出的預期。我們預計該等估計及假設於可預見未來不會有任何重大變動。

在審閱我們的合併財務報表時，閣下應考慮(i)我們的重大會計政策；(ii)影響該等政策應用的判斷及其他不確定因素；及(iii)所呈報業績對條件及假設變動的敏感度。對了解我們的財務狀況及經營業績屬重要的重大會計政策、估計及判斷，包括會計政策及披露的任何變動，於本文件附錄一會計師報告附註1及4詳述。

重大會計政策

收入確認

收入於或當服務控制權轉移至客戶時確認。根據合約條款及適用於合約之法律，服務控制權可能隨時間或於某時間點轉移。我們的收入來自船舶管理業務的經營。船舶管理業務收入隨時間確認，乃按直線法釐定。

我們的收入亦來自航運活動。航運收入來自各種租賃安排，確認為航運服務收入及租金收入。就不包含租賃的租賃而言，航運服務收入隨時間確認，乃根據航次從裝貨至卸貨的時間比例法釐定。就包含租賃的租賃而言，我們將租賃合約的租賃部分的租金收入及租賃合約的非租賃部分的航運服務收入分開核算。

倘客戶無權控制船舶的使用，則我們確認租賃安排是否包含租賃。就包含租賃的租賃安排而言，我們亦可提供技術管理服務及船員派遣服務，因此該安排可同時包含租賃及非租賃部分(即航運服務，包括技術管理服務及船員派遣服務)。租賃部分及非租賃部分的代價乃參考獨立市價(以現有市場數據作為基準)分配，並相應地確認為租金收入及服務收入。

財務資料

物業、廠房及設備

我們的物業、廠房及設備主要由船舶以及其他物業、廠房及設備(如運輸設備、樓宇及辦公設備)組成。船舶按歷史成本減累計折舊及減值虧損列賬。歷史成本包括收購項目應佔直接支出。船舶以直線法按預計可使用年限並考慮估計剩餘價值後計提折舊如下：

- 船舶 25年
- 乾船塢 2.5年

購買船舶後會確認須於下次乾塢時更換的船舶部件，其成本於下個估計乾塢日期的期間內折舊。其後乾船塢所產生的成本撥作資本，並於下個估計乾塢日期的期間內折舊。倘於折舊期間屆滿前產生重大乾塢成本，則上次乾塢的剩餘成本即時撇銷並於損益確認。

租賃

我們作為承租人

我們主要向供應商租賃船舶，以及在中國、日本、香港及新加坡租賃部分辦公樓。租賃於租賃資產可供我們使用當日確認為使用權資產及相應租賃負債。各租賃付款於負債與融資成本之間分配。融資成本於租期內在損益內扣除，以使負債餘額的利率於各期間固定。

租賃條款按個別基準協商且包括廣泛的不同條款與條件。除出租人所持租賃資產的抵押權益外，租賃協議並無任何契約。租賃資產不得用作借款的擔保品。

短期租賃指租賃期為12個月或以內的無購買選擇權租賃。我們對短期租賃及具有低價值的相關資產(如辦公室設備)租賃應用租賃確認豁免。與船舶短期租賃相關的付款及所有低價值資產的租賃按直線法於損益中確認為開支。

財務資料

我們作為出租人

我們主要根據各種租賃安排出租船舶。

出租人須將各個租賃分類為經營租賃或融資租賃。倘租賃轉讓其相關資產擁有權的絕大部分風險與回報，則分類為融資租賃。倘租賃並無轉讓其相關資產擁有權的絕大部分風險及回報，則分類為經營租賃。

經營租賃的租金收入在相關租賃期內按直線法於損益中確認。對金額較大的初始直接成本於產生時予以資本化，在整個租賃期間內按照與確認租金收入相同的基準於損益確認。其他金額較小的初始直接成本於產生時計入當期損益。

租賃安排項下租賃應收款項確認為合併資產負債表內「貿易應收款項」。

外幣換算

本集團旗下各實體之財務報表所包括之項目，均以該實體營運所在之主要經濟環境之貨幣（「**功能貨幣**」）計量。我們位於香港、新加坡、日本以及除中國以外的其他國家的附屬公司的功能貨幣以美元計值，而位於中國的附屬公司的功能貨幣為人民幣。

外幣交易均按交易當月的第一天的匯率換算為功能貨幣。因上述交易結算及按年末匯率換算以外幣計值的貨幣資產及負債而產生的外匯匯兌收益及虧損，均於損益內確認。

影響我們經營業績的關鍵因素

我們的經營業績一直並將繼續受到若干因素的影響，其中許多因素可能超出我們的控制範圍，包括「風險因素」一節所載的因素及下文所載的因素。

財務資料

市場波動

我們的業務受到全球貿易及乾散貨物及石化產品需求的影響，特別是支持此類乾散貨物及石化產品需求的市況。倘該等行業的市況下降，或倘全球貿易氣氛因經濟增長放緩及經濟衰退而受到抑制，則對我們服務的需求可能會下降。此外，全球海運行業是一個充滿活力及波動的行業，近年來，由於國家之間的政治緊張局勢及貿易保護主義的抬頭，市場租賃費及運費、燃油價格及船員開支的波動影響了該行業。除造成我們的主要成本及收入流的波動外，政治及貿易爭端可能對國際或地區貿易量產生不利影響，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響，並影響我們未來的擴張戰略。

除全球貿易氣氛變動及爆發政治緊張局面導致對我們航運服務的需求產生波動外，我們在獲供應充足的租賃船舶方面亦可能面臨波動。由於COVID-19疫情的爆發，世界各國政府紛紛採取隔離措施，導致全球供應鏈網絡中斷。近期爆發的俄烏衝突亦令全球供應鏈網絡受阻，特別是依賴石油和天然氣的行業。雖然全球供應鏈網絡的中斷推高運輸服務所得收入，並為我們創造了新的機會，但隨著各國和各主要行業不斷作出反應和發展，以應對COVID-19疫情及俄烏衝突等重大地緣政治衝突，目前難以評估或預測對我們服務的需求和我們未來財務表現可能受影響的程度。

租船費率

乾散貨物航運行業具有週期性，租船費率波動性較大。租船費率的波動源於船舶運力供需的變動，以及主要乾散貨物商品供需的變動。由於我們的運力很大一部分來自我們從船舶供應商處租用的租入船舶，因此我們面臨着BDI的週期性和波動性。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，BDI波動介乎393點至5,650點，日均值分別約為1,365點、1,068點、2,943點及2,070點。於最後可行日期，BDI為990點。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年9月30日及2022年9月30日止九個月，我們的租船成本分別為約53.3百萬美元、60.8百萬美元、176.7百萬美元、128.0百萬美元及108.6百萬美元，分別佔同期銷售成本的約44.6%、36.6%、56.1%、57.2%及47.0%。

財務資料

由於市場租船費率或會波動，我們可能調整租船及從客戶獲得業務的順序，具體取決於我們對市場租船費率於不久之將來是否可能下降或上升的評估。倘若預期市場費率於不久之將來可能會上升，我們通常先嘗試獲取租入船舶，以便我們有充足的運力可利用我們向客戶收取的租船費率上漲。相反，則我們努力在緊接租入合適的船舶之前，先向客戶獲取業務，以便我們能夠緩解市場租船費率突然下降的影響，從而確保一定的盈利水平。有關我們租入船舶的租船排序策略的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 租入船隊」。

由於我們的租賃費成本易受市場租船費率的影響，以下敏感度分析說明假設所有其他因素保持不變，於往績記錄期間租賃費成本假設波動對我們除稅前純利的影響以及我們租入船舶所收取的租金將按相同程度波動。假設截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月的波動約為10%、20%及30%。董事認為，將假設波動率定在10%、20%及30%就以下敏感度分析而言屬合理：

往績記錄期間租賃費成本的假設波動對我們除稅前純利的影響

	+/- 10%	+/- 20%	+/- 30%
	(千美元)	(千美元)	(千美元)
租賃費成本變動			
2019年	+/-1,111.5	+/-2,223.0	+/-3,334.5
2020年	+/-3,454.3	+/-6,908.6	+/-10,362.9
2021年	+/-8,050.2	+/-16,100.4	+/-24,150.6
截至2022年9月30日止九個月	+/-5,359.2	+/-10,718.4	+/-16,077.6

船員派遣開支

船員派遣開支是銷售成本的主要組成部分之一，直接影響我們的運營成本及盈利能力。於往績記錄期間，我們將船員的採購外判予船員派遣代理，並向該等船員派遣代理支付船員派遣開支，該等機構反過來負責我們船員的工資。有關進一步詳情，請參閱「業務 — 船舶管理營運 — 船員外判」。由於海員的工資於過去數年因慣常的按年遞增工資及COVID-19疫情帶來的隔離及封鎖措施，增加船員換班難度而穩步上升，因此，於往績記錄期間，我們支付予船員派遣代理的船員派遣開支均有所增加。截至2019年、2020年及2021

財務資料

年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們分別產生船員派遣開支為約25.1百萬美元、33.3百萬美元、47.8百萬美元、31.6百萬美元及40.9百萬美元，分別佔同期銷售成本的約21.0%、20.0%、15.2%、14.1%及17.7%。

以下敏感度分析說明，假設所有其他因素保持不變，我們船員派遣開支的假設波動對我們於往績記錄期間除稅前純利的影響。假設截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月的波動分別約為10%、20%及30%。董事認為，將假設波動率定在10%、20%及30%就以下敏感度分析而言屬合理：

往績記錄期間我們船員派遣開支的假設波動對我們除稅前純利的影響

	+/- 10%	+/- 20%	+/- 30%
	(千美元)	(千美元)	(千美元)
除稅前純利變動			
2019年	+/-2,510.9	+/-5,021.8	+/-7,532.7
2020年	+/-3,333.5	+/-6,667.0	+/-10,000.5
2021年	+/-4,783.7	+/-9,567.4	+/-14,351.1
截至2022年9月30日止九個月	+/-4,088.1	+/-8,176.2	+/-12,264.3

燃油費用

燃油費用佔我們運營費用的很大一部分。因此，燃料價格或燃料消耗模式的變動可能會對我們的經營業績產生重大影響。雖然我們試圖通過盡可能在開航前以優惠價格購買船用燃料來控制成本，定期審查不同市場的燃料價格，並在我們的船舶訪問燃油價格較低的加油港時為該等船舶購買船用燃料，則燃油價格在歷史上一直不穩定並受到許多我們無法控制的經濟及政治因素（如近期的俄烏衝突）的影響。我們目前並無訂立協議來對衝燃油價格的波動。

我們的燃油消耗受各種因素影響，包括部署的船隻數量、航線、船隻大小、船隻速度、船隻效率及運輸的貨物重量。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的燃料開支分別約為16.2百萬美元、28.7百萬美元、36.5百萬美元、27.3百萬美元及31.0百萬美元，分別佔同期銷售成本約13.5%、17.3%、11.6%、12.2%及13.4%。

財務資料

以下敏感度分析說明，假設所有其他因素保持不變，燃油費用的假設波動對我們於往績記錄期間除稅前純利的影響。假設截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月的波動分別約為10%、20%及30%。董事認為，將假設波動率定在10%、20%及30%就以下敏感度分析而言屬合理：

往績記錄期間燃油費用的假設波動對我們除稅前純利的影響

	+/- 10%	+/- 20%	+/- 30%
	(千美元)	(千美元)	(千美元)
除稅前純利變動			
2019年	+/-1,616.6	+/-3,233.2	+/-4,849.8
2020年	+/-2,871.1	+/-5,742.2	+/-8,613.3
2021年	+/-3,646.8	+/-7,293.6	+/-10,940.4
截至2022年9月30日止九個月	+/-3,102.3	+/-6,204.6	+/-9,306.9

運力

我們的運力會影響我們的創收及盈利能力。我們的運力主要受以下因素影響：(i)市場上可供租賃的船舶總數；(ii)我們以經濟高效的方式確保產能的能力，以及有效部署產能以滿足此類需求的能力；及(iii)我們的運營效率。我們的總運力受到我們船隊中船隻數量及其各自運力的限制。因此，我們擴大船隊容量以適應航運網絡擴張的能力對我們的業務績效至關重要。這種靈活的船隊結構使我們能夠快速響應市場並節約成本。有關我們船隊構成的更多詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的船隊」。

外部融資及利率

於往績記錄期間，我們的資本需求很大一部分依賴於外部融資來源，用於向我們的船舶供應商支付租船費及購買船舶。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們的借款分別為約58.8百萬美元、50.0百萬美元、32.8百萬美元及73.0百萬美元。該等外部融資來源主要包括銀行貸款及融資租賃安排。未能獲得外部融資將影響我們租船及購買新船舶的能力，從而影響我們的經營業績及船隊優化，並影響我們未來的擴張戰略。

除我們獲得外部融資的能力外，借款利率的波動對我們的財務狀況亦有重大影響。於往績記錄期間，我們的融資成本中有很一部分是由銀行及其他借款以及租賃負債的利息

財務資料

構成，可變利率計息的利率因當時的現行市況及基準利率（如倫敦銀行同業拆借利率）而異。利率的任何提高都可能導致我們的財務成本增加，從而對我們的經營業績產生不利影響。

經營業績概要

下表概述於往績記錄期間的合併全面收益表，詳情載於本文件附錄一的會計師報告。

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2021年 (千美元) (未經審核)	2022年 (千美元)
收入	135,607	178,929	372,738	264,728	285,311
銷售成本	<u>(119,553)</u>	<u>(166,202)</u>	<u>(315,088)</u>	<u>(223,605)</u>	<u>(231,191)</u>
毛利	16,054	12,727	57,650	41,123	54,120
銷售、一般及行政開支	(4,484)	(5,708)	(17,215)	(6,217)	(8,457)
金融資產減值撥回／ (虧損)淨額	106	(120)	205	(26)	(157)
其他收入	47	161	51	32	2,119
其他(虧損)／收益淨額	<u>(278)</u>	<u>(1,514)</u>	<u>(369)</u>	<u>433</u>	<u>4,268</u>
經營溢利	11,445	5,546	40,322	35,355	51,893
融資成本淨額	(2,775)	(3,910)	(3,450)	(2,538)	(4,575)
分佔以權益法入賬的聯營公司 及合營企業溢利／(虧損)淨 額	<u>253</u>	<u>(242)</u>	<u>4,314</u>	<u>2,753</u>	<u>9,950</u>
除所得稅前溢利	8,923	1,394	41,186	35,570	57,268
所得稅開支	<u>(489)</u>	<u>(670)</u>	<u>(1,181)</u>	<u>(1,072)</u>	<u>(1,834)</u>
年／期內溢利	<u>8,434</u>	<u>724</u>	<u>40,005</u>	<u>34,498</u>	<u>55,434</u>
以下各項應佔溢利：					
本公司股東	7,747	451	33,617	28,513	53,999
非控股權益	<u>687</u>	<u>273</u>	<u>6,388</u>	<u>5,985</u>	<u>1,435</u>
總計：	<u>8,434</u>	<u>724</u>	<u>40,005</u>	<u>34,498</u>	<u>55,434</u>

財務資料

非香港財務報告準則計量

非香港財務報告準則計量並非香港財務報告準則下的標準計量方法。為補充我們根據香港財務報告準則呈列的合併財務報表，我們亦使用非香港財務報告準則計量（即經調整純利），其並非根據香港財務報告準則規定或呈列。儘管經調整純利（非香港財務報告準則計量）為投資者提供一個評估我們營運表現的額外財務計量方法，使用經調整純利（非香港財務報告準則計量）存在若干限制。此外，我們所呈列的經調整純利（非香港財務報告準則計量）未必可與其他公司所呈列類似名目的計量相比。閣下不應視其為獨立於或可代替我們根據香港財務報告準則所呈報經營業績或財務狀況的分析。我們將經調整純利（非香港財務報告準則計量）定義為經加上(i)以股份為基礎的報酬及(ii)[編纂]開支而進行調整的年／期內溢利。下表載列我們於往績記錄期間各年的經調整純利（非香港財務報告準則計量）：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	(千美元)	(千美元)	(千美元)	(千美元)	(千美元)
				(未經審核)	
年／期內溢利	8,434	724	40,005	34,498	55,434
加：[編纂]開支 ⁽¹⁾	—	—	1,377	531	1,319
加：以股份為基礎的報酬 ⁽²⁾	—	—	5,635	—	—
非香港財務報告準則計量：					
年／期內經調整純利	<u>8,434</u>	<u>724</u>	<u>47,017</u>	<u>35,029</u>	<u>56,753</u>

附註：

- (1) [編纂]開支與本公司的[編纂]有關。
- (2) 於截至2021年12月31日止年度產生的以股份為基礎的報酬來自授予本公司若干董事並已於有關財政年度歸屬的股份。由於該項目屬非現金性質，故進行調整。

財務資料

合併全面收益表節選項目說明

收入

於往績記錄期間，我們的收入主要來自提供(i)航運服務及(ii)船舶管理服務。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的收入分別約為135.6百萬美元、178.9百萬美元、372.7百萬美元、264.7百萬美元及285.3百萬美元。下表載列我們於往績記錄期間按主要業務板塊劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
	(未經審核)									
航運服務	108,855	80.3	142,379	79.6	323,742	86.9	231,194	87.3	243,797	85.4
船舶管理服務	26,752	19.7	36,550	20.4	48,996	13.1	33,534	12.7	41,514	14.6
總計	<u>135,607</u>	<u>100.0</u>	<u>178,929</u>	<u>100.0</u>	<u>372,738</u>	<u>100.0</u>	<u>264,728</u>	<u>100.0</u>	<u>285,311</u>	<u>100.0</u>

航運服務

於往績記錄期間，我們主要通過我們的船隊向客戶提供航運服務，船隊包括租入船舶及控制船舶。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們源自航運服務的收入分別約為108.9百萬美元、142.4百萬美元、323.7百萬美元、231.2百萬美元及243.8百萬美元。下表載列於往績記錄期間按租入船舶及控制船舶劃分的航運服務業務板塊收入明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
	(未經審核)									
租入船舶	64,454	59.2	95,351	67.0	257,185	79.4	188,591	81.6	162,223	66.5
控制船舶	44,401	40.8	47,028	33.0	66,557	20.6	42,603	18.4	81,574	33.5
總計	<u>108,855</u>	<u>100.0</u>	<u>142,379</u>	<u>100.0</u>	<u>323,742</u>	<u>100.0</u>	<u>231,194</u>	<u>100.0</u>	<u>243,797</u>	<u>100.0</u>

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，控制船舶產生的收入分別約為44.4百萬美元、47.0百萬美元、66.6百萬美元、42.6百萬美元及81.6百萬美元，分別佔航運服務業務板塊總收入約40.8%、33.0%、20.6%、18.4%及33.5%。

財務資料

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，租入船舶產生的收入分別約為64.5百萬美元、95.4百萬美元、257.2百萬美元、188.6百萬美元及162.2百萬美元，分別佔航運服務業務板塊總收入約59.2%、67.0%、79.4%、81.6%及66.5%。

船舶管理服務

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們源自船舶管理服務業務板塊的收入分別約為26.8百萬美元、36.6百萬美元、49.0百萬美元、33.5百萬美元及41.5百萬美元，分別佔同期總收入約19.7%、20.4%、13.1%、12.7%及14.6%。

有關往績記錄期間收入波動的討論，請參閱本節「經營業績之比較」分節。

銷售成本

下表載列我們於所示期間的銷售成本明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年 (千美元)	%	2020年 (千美元)	%	2021年 (千美元)	%	2021年 (千美元)	%	2022年 (千美元)	%
							(未經審核)			
租船成本	53,339	44.6	60,807	36.6	176,683	56.1	128,018	57.3	108,631	47.0
船員派遣開支	25,109	21.0	33,332	20.1	47,836	15.2	31,623	14.1	40,881	17.7
燃油費用	16,167	13.5	28,711	17.3	36,468	11.6	27,255	12.2	31,023	13.4
折舊	8,474	7.1	14,225	8.6	16,818	5.3	11,182	5.0	21,221	9.2
港口費	4,774	4.0	11,934	7.2	13,919	4.4	10,583	4.7	8,753	3.8
潤滑油及備件成本	2,458	2.1	4,557	2.7	5,562	1.8	4,328	1.9	5,347	2.3
僱員福利開支	2,617	2.2	1,352	0.8	4,055	1.3	1,792	0.8	4,545	2.0
造船監理服務費	2	0.0	2,013	1.2	3,592	1.1	1,968	0.9	2,308	1.0
保險	1,589	1.3	2,271	1.4	2,581	0.8	1,759	0.8	2,555	1.1
船舶接管費用	670	0.6	118	0.1	980	0.3	738	0.3	709	0.3
船舶證書及檢驗相關費用	434	0.4	1,165	0.7	914	0.3	655	0.3	1,313	0.6
維修費	914	0.8	2,231	1.3	1,374	0.4	900	0.4	566	0.2
遞延資產攤銷	94	0.1	631	0.4	964	0.3	642	0.3	627	0.3
其他	2,912	2.4	2,855	1.7	3,342	1.1	2,162	1.0	2,712	1.2
總計：	<u>119,553</u>	<u>100.0</u>	<u>166,202</u>	<u>100.0</u>	<u>315,088</u>	<u>100.0</u>	<u>223,605</u>	<u>100.0</u>	<u>231,191</u>	<u>100.0</u>

財務資料

我們的銷售成本主要包括(i)租船成本(主要包括與向船舶供應商租賃船舶有關的開支)、(ii)船員派遣開支(指我們向協助我們物色船員的船員派遣代理支付的費用)、(iii)燃油費、(iv)港口費、(v)折舊、(vi)潤滑油及備件成本、(vii)僱員福利開支、(viii)造船監理服務費及(ix)保險開支。其他包括各類開支，主要指溝通費用、停租、港口代理費、船員及海員往返船舶差旅費、淡水費、船員及海員隔離費及檢測費。於往績記錄期間，我們銷售成本的上述組成部分的波動與我們的收入增長及船隊規模大體一致。

有關於往績記錄期間我們銷售成本波動的討論，請參閱本節「經營業績之比較」分節。

毛利及毛利率

下表載列我們於往績記錄期間主要業務板塊的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%
	(未經審核)									
航運服務	11,301	10.4	7,657	5.4	52,159	16.1	37,539	16.2	45,466	18.6
船舶管理服務	4,753	17.8	5,070	13.9	5,491	11.2	3,584	10.7	8,654	20.8
總計	<u>16,054</u>	<u>11.8</u>	<u>12,727</u>	<u>7.1</u>	<u>57,650</u>	<u>15.5</u>	<u>41,123</u>	<u>15.5</u>	<u>54,120</u>	<u>19.0</u>

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的整體毛利分別約為16.1百萬美元、12.7百萬美元、57.7百萬美元、41.1百萬美元及54.1百萬美元，而我們的整體毛利率分別約為11.8%、7.1%、15.5%、15.5%及19.0%。

航運服務

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，航運服務業務板塊的毛利分別約為11.3百萬美元、7.7百萬美元、52.2百萬美元、37.5百萬美元及45.5百萬美元，其毛利率分別約為10.4%、5.4%、16.1%、16.2%及18.6%。

財務資料

下表載列於往績記錄期間按租入船舶及控制船舶劃分的我們航運服務業務板塊的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月					
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年			
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率		
	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%		
	(未經審核)											
控制船舶	7,185	16.2	3,478	7.4	20,577	30.9	13,587	31.9	25,328	31.0		
租入船舶	<u>4,116</u>	<u>6.4</u>	<u>4,179</u>	<u>4.4</u>	<u>31,582</u>	<u>12.3</u>	<u>23,952</u>	<u>12.7</u>	<u>20,138</u>	<u>12.4</u>		
合計：	11,301	10.4	7,657	5.4	52,159	16.1	37,539	16.2	45,466	18.6		

我們控制船舶的毛利率波動性一般相對高於我們的租入船舶，因為我們控制船舶的成本相對固定。我們租入船舶的毛利率一般會隨著市場租船費率波動，因為我們通常根據短期租約（一般為期三個月或更短）租入該等船舶，這意味著我們租入船舶的毛利率相對不易受市場租船費率波動的影響。

我們控制船舶的毛利率由截至2019年12月31日止年度的約16.2%降至截至2020年12月31日止年度的7.4%，乃由於日均BDI由2019年的1,365點降至2020年的1,068點，以致我們自客戶獲得的平均租賃費減少，而我們控制船舶的營運成本保持相對穩定。相比之下，受COVID-19疫情及日均BDI下降所影響，我們租入船舶的毛利率保持相對穩定，由6.4%微降至4.4%。

我們控制船舶的毛利率由截至2020年12月31日止年度的7.4%大幅上升至截至2021年12月31日止年度的30.9%。我們控制船舶的毛利率大幅上升主要是由於日均BDI由2020年的約1,068點大幅上升至2021年的約2,943點，以致我們自客戶獲得的平均租賃費大幅增加，而我們控制船舶的營運成本保持相對固定。另一方面，我們租入船舶的毛利率亦由截至2020年12月31日止年度的4.4%大幅上升至截至2021年12月31日止年度的12.3%，乃由於我們能夠透過先租入運力，再利用市場租賃費及運費不斷上漲的時期，有效地部署我們的排序策略，從而利用費率上漲以更高的租船費率出租相關運力。有關我們租賃船舶及運力的排序策略的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 租入船隊」。

財務資料

於截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們控制船舶的毛利率保持相對穩定，分別為31.9%及31.0%。同樣，於截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們租入船舶的毛利率亦保持相對穩定，分別為12.7%及12.4%。

下表載列我們於往績記錄期間按與客戶訂立的租賃類型劃分的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
	(未經審核)									
航次租賃	2,525	4.3	4,465	4.5	11,697	7.6	10,438	8.8	5,163	5.7
包運合約	134	14.2	144	6.4	6,125	8.9	6,243	12.4	3,878	10.3
定期期租	6,653	25.0	5,943	24.7	22,378	38.8	14,732	37.4	25,351	32.1
TCT	1,989	8.6	(2,895)	(17.0)	11,959	27.6	6,126	26.6	11,074	30.2
總計	<u>11,301</u>	<u>10.4</u>	<u>7,657</u>	<u>5.4</u>	<u>52,159</u>	<u>16.1</u>	<u>37,539</u>	<u>16.2</u>	<u>45,466</u>	<u>18.6</u>

我們按租船類型劃分的毛利率主要取決於租船所使用船舶的類型(如控制船舶或租入船舶)。一般而言，我們來自定期期租的毛利率相對較高且一般與BDI的走勢一致，原因為此類租賃所用的大部分船舶為控制船舶，其毛利率通常高於租入船舶，而航次租賃及包運合約的毛利率則相對較低，原因為我們一般使用租入船舶進行此類租賃。因此，請參閱上文於往績記錄期間按控制船舶及租入船舶劃分之毛利及毛利率的波動分析。

財務資料

具體而言，我們的航次租賃的毛利率由截至2021年9月30日止九個月的約8.8%下降至2022年同期的5.7%，主要原因是在2021年末至2022年初，我們的控制船隊引進四艘新油輪，這涉及因(i)接收新船舶的費用增加，包括額外消耗的燃料、備件及材料的準備以及船員上船的額外工資；及(ii)俄烏衝突期間燃油成本上升導致燃料成本增加及與該等油輪相關的各租船在此期間錄得相當大的毛損。為多元化我們的船隊、把握更多市場機遇及爭取更廣泛的客戶，我們於2021年下半年至2022年初開始進行更多的油輪光船租賃業務。作為油輪行業相對較新的加入者及為提高我們油輪的盈利能力，我們於截至2022年9月30日止九個月與客戶L(全球認可的航運公司及全球最大的航運及船舶營運公司之一)訂立船舶合營安排，以更好地營運我們的油輪。客戶L是我們截至2022年9月30日止九個月的五大客戶之一。根據該船舶合營安排，我們向客戶L出租四艘控制油輪(「合營船舶」)，由客戶L代表我們於僅由上述船舶組成的合營船舶內營運合營船舶。我們所收取作為回報的定期租賃費乃基於營運合營船舶所賺取的淨收入扣除營運合營船舶涉及的所有直接成本(如燃料成本及港口費)及客戶L就營運合營船舶收取的管理費後計算得出。據弗若斯特沙利文告知，海運行業的航運公司採用船舶合營安排屬慣常做法。

此外，於截至2020年12月31日止年度，我們的TCT錄得毛利率-17.0%，主要歸因於我們採用控制船舶進行此類TCT。鑒於我們控制船舶的成本相對固定，2020年COVID-19疫情造成的初步影響下，市場氣氛不佳令租船費降低，意味著我們自客戶獲得的收入不足以涵蓋控制船舶的成本，從而導致毛損。儘管如此，截至2020年12月31日止年度，我們來自定期期租及航次租賃的毛利率受到的影響較小，原因為(i)我們定期期租的租期一般較TCT長，因此向客戶收取的租船費受市場租船費率下跌的影響較小；及(ii)我們大部分航次租賃涉及租入船舶，該等船舶由我們以期限相對較短的租約租入，因此來自航次租賃的毛利率受市場租船費率波動的影響較小。來自TCT的毛利及毛利率分別由截至2021年9月30日止九個月的約6.1百萬美元及26.6%增加至截至2022年9月30日止九個月的約11.1百萬美元及30.2%。鑑於截至2022年9月30日止九個月，我們根據TCT提供航運服務的大部分收入及毛利乃透過我們控制船舶進行，我們能夠利用2022年上半年不斷增長的BDI，並在此期間錄得相對較高的毛利及毛利率水平，因為我們控制船舶的成本相對固定。

財務資料

船舶管理服務

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，船舶管理服務業務板塊的毛利分別約為4.8百萬美元、5.1百萬美元、5.5百萬美元、3.6百萬美元及8.7百萬美元，其毛利率分別約為17.8%、13.9%、11.2%、10.7%及20.8%。

下表載列於往績記錄期間按包幹制收費及管理費方式收費劃分的我們船舶管理服務的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%
	(未經審核)									
包幹制	2,322	10.1	2,889	9.0	3,349	7.8	2,288	7.6	4,140	12.5
管理費方式	<u>2,431</u>	<u>63.6</u>	<u>2,181</u>	<u>49.4</u>	<u>2,142</u>	<u>34.6</u>	<u>1,295</u>	<u>38.5</u>	<u>4,504</u>	<u>54.8</u>
合計：	<u><u>4,753</u></u>	<u><u>17.8</u></u>	<u><u>5,070</u></u>	<u><u>13.9</u></u>	<u><u>5,491</u></u>	<u><u>11.2</u></u>	<u><u>3,584</u></u>	<u><u>10.7</u></u>	<u><u>8,654</u></u>	<u><u>20.8</u></u>

有關我們於往績記錄期間毛利及毛利率波動的討論，請參閱本節「經營業績之比較」分節。

財務資料

銷售、一般及行政開支

下表載列我們於往績記錄期間的銷售、一般及行政開支明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年 (千美元)	%	2020年 (千美元)	%	2021年 (千美元)	%	2021年 (千美元) (未經審核)	%	2022年 (千美元)	%
僱員福利開支	1,348	30.0	2,050	36.1	9,042	52.5	1,546	24.9	2,474	29.3
經紀費	1,353	30.2	1,923	33.7	4,154	24.1	2,242	36.1	2,460	29.1
[編纂]開支	—	—	—	—	1,377	8.0	531	8.5	1,319	15.6
折舊及攤銷	360	8.0	556	9.7	483	2.8	349	5.6	498	5.9
業務發展及招待費	282	6.3	137	2.4	407	2.4	394	6.3	473	5.6
辦公開支	290	6.5	194	3.4	287	1.7	129	2.1	281	3.3
差旅開支	104	2.3	145	2.5	218	1.3	101	1.6	134	1.6
專業費用	129	2.9	77	1.3	218	1.3	133	2.1	53	0.6
廣告費	36	0.8	7	0.1	183	1.1	173	2.8	69	0.8
公共事業費	54	1.2	47	0.8	60	0.3	51	0.8	79	0.9
核數師薪酬	9	0.2	7	0.1	23	0.1	15	0.2	13	0.2
其他	519	11.6	565	9.9	763	4.4	553	8.9	604	7.1
總計：	<u>4,484</u>	<u>100.0</u>	<u>5,708</u>	<u>100.0</u>	<u>17,215</u>	<u>100.0</u>	<u>6,217</u>	<u>100.0</u>	<u>8,457</u>	<u>100.0</u>

我們的銷售、一般及行政開支主要包括(i)僱員福利開支、(ii)支付予船舶經紀的經紀費、(iii)折舊及攤銷、(iv)招待費及(v)[編纂]開支。其他主要指員工宿舍的租金、頒發予本公司的合規文件(DOC)等證書的費用，以及電子郵件和通訊費。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的銷售、一般及行政開支分別約為4.5百萬美元、5.7百萬美元、17.2百萬美元、6.2百萬美元及8.5百萬美元。

有關往績記錄期間銷售、一般及行政開支波動的討論，請參閱本節「經營業績之比較」分節。

財務資料

其他收入

其他收入主要包括(i)政府補助；(ii)船舶日常磨損產生的保險申索費；及(iii)合約賠償金，主要指於指定船舶交付日期前終止船舶租賃合約的客戶向我們支付的賠償金。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，其他收入分別約為47,000美元、161,000美元、51,000美元、32,000美元及2.1百萬美元。政府補助指中國、新加坡及日本地方政府當局向我們提供的政府補貼，主要用於(i)在COVID-19疫情期間提供救濟；及(ii)提供業務支持。

其他收益及(虧損)淨額

下表載列我們於往績記錄期間的其他收益／(虧損)明細：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2021年 (千美元) (未經審核)	2022年 (千美元)
匯兌收益／(虧損)淨額	(163)	(545)	(242)	(79)	(108)
銀行手續費	(133)	(140)	(258)	(208)	(464)
法律訴訟撥備	—	—	(803)	(4)	(680)
持作出售資產減值(虧損)	—	(1,244)	—	—	—
出售物業、廠房及設備的收益淨值	65	—	3	—	5,508
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的公允價值收益／(虧損)淨額	(3)	368	920	723	(2)
其他	(44)	47	11	11	14
總計	(278)	(1,514)	(369)	443	4,268

財務資料

其他收益及(虧損)主要包括外匯收益或虧損、銀行手續費、法律訴訟撥備、持作出售資產減值及有關金融資產的公允價值收益或虧損淨額。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們錄得其他虧損分別約為0.3百萬美元、1.5百萬美元及0.4百萬美元。截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們分別錄得其他收益約0.4百萬美元及4.3百萬美元。匯兌收益或虧損指主要由於人民幣兌美元匯率波動而產生的匯兌差額收益或虧損。持作出售資產減值指與我們隨後於2021年售出的兩艘控制船舶有關的計提撥備。出售物業、廠房及設備的收益淨值主要指我們出售控制船舶的淨收益。

有關於往績記錄期間我們其他虧損波動的討論，請參閱本節「經營業績之比較」分節。

融資成本

下表載列我們於往績記錄期間的融資成本明細：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2021年 (千美元) (未經審核)	2022年 (千美元)
融資成本					
— 借款利息	1,650	2,249	1,934	1,368	3,067
— 租賃負債利息	<u>1,127</u>	<u>1,664</u>	<u>1,517</u>	<u>1,170</u>	<u>1,512</u>
支銷融資成本	2,777	3,913	3,451	2,538	4,579
融資收入	<u>(2)</u>	<u>(3)</u>	<u>(1)</u>	<u>—</u>	<u>(4)</u>
總計	<u><u>2,775</u></u>	<u><u>3,910</u></u>	<u><u>3,450</u></u>	<u><u>2,538</u></u>	<u><u>4,575</u></u>

我們的融資收入主要包括銀行賬戶存款的利息。我們的融資成本主要包括銀行借款利息及租賃負債利息。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的融資成本分別約為2.8百萬美元、3.9百萬美元、3.5百萬美元、2.5百萬美元及4.6百萬美元。有關借款支付利息主要包括就銀行借款及融資租賃安排所支付的利息。有關租賃負債支付的利息主要來自我們就我們控制船舶與船舶供應商所訂立的光

財務資料

船租賃。有關我們的借款及融資租賃安排的詳情，分別見下文本節「債務」一段及「業務 — 我們的船隊 — 有關我們控制船舶的融資安排 — 融資租賃安排」一段。

有關我們於往績記錄期間融資成本波動的討論，請參閱本節「經營業績之比較」分節。

分佔聯營公司及合營企業的溢利及虧損淨額

分佔聯營公司及合營企業的溢利及虧損淨額指分佔聯營公司溢利及虧損淨額總額（歸屬於我們於該等聯營公司及合營企業的權益）。我們的聯營公司為我們於往績記錄期間持有少數股東權益的香港新一海、海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號。香港新一海、海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號均主要從事提供航運服務。有關我們聯營公司的進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的船隊 — 共有船舶」。我們的合營企業為MSM Ship。MSM Ship主要從事提供船舶管理服務。

截至2019年12月31日止年度，我們錄得分佔聯營公司及合營企業的純利約為0.3百萬美元。截至2020年12月31日止年度，由於香港新一海於同期錄得虧損，我們錄得分佔聯營公司及合營企業的虧損淨額約0.2百萬美元。截至2021年12月31日止年度，由於(i)我們於截至2021年12月31日止年度分別獲得海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號49.5%的所有權權益；(ii)香港新一海於截至2021年12月31日止年度錄得純利，而於2020年錄得淨虧損；及(iii)於2021年底海洲六號出售船舶所得收益，因此我們錄得分佔聯營公司及合營企業的純利約4.3百萬美元。截至2021及2022年9月30日止九個月，我們錄得分佔聯營公司及合營企業的溢利約為2.8百萬美元及10.0百萬美元。期內分佔聯營公司及合營企業的溢利增加主要是由於2021年下半年收購的海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的分佔純利貢獻、期內香港新一海盈利能力提高，以及分佔於2022年8月通過拍賣而出售的新一海55銷售所得款項。

財務資料

所得稅開支

下表載列我們於往績記錄期間的所得稅開支明細：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2021年 (千美元) (未經審核)	2022年 (千美元)
即期所得稅：					
— 香港利得稅	94	520	398	278	190
— 中國企業所得稅 (「企業所得稅」)	—	1	28	—	39
— 日本所得稅	—	31	500	700	978
— 新加坡所得稅	—*	91	302	113	578
遞延所得稅	395	27	(47)	(19)	49
總計	489	670	1,181	1,072	1,834

我們須就產生自或源自本集團經營所在國家／地區的溢利繳納所得稅。

開曼群島

本公司乃根據開曼群島法律註冊成立為公司法下的獲豁免有限公司，且於往績記錄期間於開曼群島無需繳納任何所得稅。

英屬處女群島

我們於英屬處女群島註冊成立的附屬公司獲豁免遵守英屬處女群島所得稅法的所有條文，包括任何有關附屬公司所支付的所有股息、利息、租金、特許權使用費、報酬及其他款項，以及任何有關附屬公司的任何股份相關的變現資本收益。

馬紹爾群島

我們於馬紹爾群島註冊成立的附屬公司無需就收入或資本收益於馬紹爾群島納稅。此外，任何股息支付均無需繳納馬紹爾群島預扣稅。

利比里亞

我們於利比里亞註冊成立的附屬公司毋須就收入或資本收益繳稅，原因為其收入並非源自或產生自利比里亞司法權區。

財務資料

新加坡

我們於新加坡註冊成立的附屬公司或新加坡稅務居民須按17%的法定稅率繳納所得稅。然而，根據1947年新加坡所得稅法第13F條，本集團於往績記錄期間產生的航運收入獲豁免繳納所得稅。

於往績記錄期間，我們從事船舶管理業務的附屬公司部分獲豁免繳納企業稅。於2019評稅年度，應用部分稅項豁免計劃，以致就首300,000新加坡元正常應稅收入而言，首10,000新加坡元正常應稅收入的75%及餘下290,000新加坡元正常應稅收入的50%獲豁免繳納企業稅。餘下應稅收入(扣除部分稅項豁免後)將按17%稅率徵稅。自2020評稅年度起，部分稅項豁免計劃適用於首200,000新加坡元正常應稅收入，公司正常應稅收入的首10,000新加坡元的75%，及餘下190,000新加坡元的50%獲豁免繳納企業稅。

日本

我們於日本註冊成立的附屬公司或日本稅務居民須就估計溢利按累進稅率繳納利得稅。

香港

我們於香港註冊成立的附屬公司或香港稅務居民須繳納根據利得稅兩級制計算的利得稅。根據利得稅兩級制，合資格法團首2百萬港元溢利按8.25%之稅率徵稅，而超過2百萬港元之溢利則按16.5%徵稅。不符合利得稅兩級制資格的法團的溢利將繼續按16.5%之劃一稅率徵稅。然而，由於我們香港附屬公司從事的航運業務所得溢利並非來自或產生自香港，故我們航運業務所得之溢利獲豁免於香港繳納利得稅。

中國

根據企業所得稅法及企業所得稅法實施條例，我們大部分中國附屬公司須就往績記錄期間產生的應課稅收入按法定稅率25%繳納企業所得稅。

我們的若干中國附屬公司根據有關企業所得稅規則及規例被認定為「小型微利企業」，並按企業所得稅優惠稅率納稅。年應納稅所得額不超過人民幣1百萬元的部分，減按25%計入應納稅所得額，並按20%的稅率預繳企業所得稅。對年應納稅所得額超過人民幣1百萬元但不超過人民幣3百萬元的部分，減按50%計入應納稅所得額，按20%的稅率預繳企業所得稅。

財務資料

根據財政部、稅務總局公告2021年第12號及公告2022年第13號，年應納稅所得額不超過人民幣1百萬元的部分，減按12.5%計入應納稅所得額，對小型微利企業應繳納的所得稅優惠，按20%的稅率預繳企業所得稅。超過人民幣1百萬元但不超過人民幣3百萬元的年應納稅所得額，減按25%計入應納稅所得額，按20%的稅率預繳企業所得稅。

下表列示我們的除所得稅前溢利及所得稅開支對比使用本集團經營所在司法權區現行稅率計算所得的理論金額：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	(千美元)	(千美元)	(千美元)	(千美元)	(千美元)
				未經審核	
除所得稅前溢利	8,923	1,394	41,186	35,570	57,268
按適用稅率計算的稅款	1,485	280	7,083	6,473	10,312
不可扣稅開支	—	30	241	29	27
分佔聯營公司及合營企業溢利					
的稅務影響	(42)	40	(712)	(468)	(1,692)
免稅收益淨額	(954)	320	(5,431)	(4,962)	(6,813)
所得稅開支	489	670	1,181	1,072	1,834

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們錄得所得稅開支分別約0.5百萬美元、0.7百萬美元、1.2百萬美元、1.1百萬美元及1.8百萬美元。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的實際稅率分別約為5.5%、48.0%、2.9%、3.0%及3.2%。截至2020年12月31日止年度的實際稅率大幅增加主要是由於(i)我們的若干從事提供船舶管理服務的附屬公司的除所得稅前溢利增加；及(ii)航運服務業務板塊產生的大部分獲豁免繳納所得稅的虧損所致。我們截至2021年12月31日止年度的實際稅率下降主要是由於我們的航運服務業務部門產生的稅前利潤增加，而該部門通常獲豁免繳稅。截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的實際稅率保持穩定，分別約為3.0%及3.2%。

財務資料

於最後可行日期，我們已履行所有所得稅義務，與我們目前經營所在司法權區的相關稅務機關並無任何重大未解決的所得稅問題或爭議。有關提交利得稅報稅表的非重大不合規事件詳情，請參閱「業務 — 法律合規 — 香港非重大不合規事件」。

經營業績之比較

截至2020年12月31日止年度與截至2019年12月31日止年度比較

收入

我們的收入由2019年的約135.6百萬美元增加約43.3百萬美元或31.9%至2020年的約178.9百萬美元。有關增加乃主要由於以下各項的綜合影響所致：

- **航運服務**：收入由2019年的約108.9百萬美元增加約33.5百萬美元或30.8%至2020年的約142.4百萬美元，乃主要由於以下各項導致運力增加：(i)2019年收購及／或光船租賃9艘控制船舶，及(ii)得益於2020年下半年航運服務需求日益增長，租入船舶合約數目由2019年超過60項增加至2020年超過160項。由於我們於2020年的租入船舶合約較2019年大幅增加，我們的租入船舶所得收入由2019年的約64.5百萬美元增加至2020年的約95.4百萬美元，增幅約為47.9%，超過我們的控制船舶所得收入增長，而控制船舶所得收入由2019年的約44.4百萬美元增加至2020年的約47.0百萬美元，增幅為5.9%。我們的航運服務於2019年至2020年的收入增加部分被以下各項所抵銷：(i)日均BDI由2019年的1,365點減少至2020年的1,068點以致租船費率減少，這主要是由於在COVID-19疫情帶來的初步影響期間，特別是在2020年上半年，國際貿易量及航運需求下降；及(ii)我們的化學品船及油輪收入由2019年的約11.9百萬美元減少至2020年的約6.1百萬美元，這主要是由於2020年我們的一艘油輪並無續訂光船租賃；及
- **船舶管理服務**：收入由2019年的約26.8百萬美元增加約9.8百萬美元或36.6%至2020年的約36.6百萬美元，乃主要由於(i)在管第三方自有船舶總數由2019年的74艘船舶增加至2020年的114艘船舶；及(ii)我們按服務費普遍較高的包幹制收取管理費的在管船舶數目增加。

財務資料

銷售成本

我們的銷售成本由2019年的約119.6百萬美元增加約46.6百萬美元或39.0%至2020年的約166.2百萬美元。有關增加與我們的業務增長基本一致，乃主要由於(i)我們於2020年租入船舶合約的數量較2019年增加，以致我們的租賃費成本從2019年的約53.3百萬美元增至2020年的60.8百萬美元；(ii)我們控制船隊的擴張及我們的船員派遣開支由2019年的25.1百萬美元增加至2020年的33.3百萬美元，原因為我們按包幹制收取管理費的在管船舶數目增加，而該包幹制通常要求我們提供船員派遣服務；(iii)我們的燃油成本由2019年的約16.2百萬美元增至2020年的28.7百萬美元，亦由於2020年租入船舶合約的數量較2019年增加；及(iv)港口費由2019年的約4.8百萬美元增至2020年的11.9百萬美元，整體由於COVID-19隔離措施導致我們船舶在港口停泊的天數增加。

毛利及毛利率

由於上文所述，我們的毛利由2019年的約16.1百萬美元減少約3.3百萬美元或20.7%至2020年的約12.7百萬美元。我們的整體毛利率由2019年的約11.8%減少至2020年的7.1%。有關減少乃主要由於以下各項的綜合影響所致：

- **航運服務**：我們航運服務的毛利由2019年的約11.3百萬美元減少約3.6百萬美元或32.2%至2020年的約7.7百萬美元。該減少主要是由於我們控制船舶的毛利率由16.2%降至7.4%以致我們航運服務的毛利率由10.4%降至5.4%所致，此乃由於與我們銷售成本的增加相比，收入的增長較小，這主要是由於全球經濟放緩，尤其是在2020年初COVID-19疫情的早期階段對乾散貨的需求減少，加上我們船舶的

財務資料

運營成本(如由於COVID-19隔離措施而導致的港口費)增加及我們航運服務的業務營運增長。COVID-19疫情爆發初期，全球經濟活動減少，導致對乾散貨的需求減少，進而對此類乾散貨的航運服務需求，導致我們向客戶收取的租船費率大幅下降。該現象反映為日均BDI由2019年的1,365點降至2020年的1,068點，以致我們自客戶獲得的平均租賃費普遍減少。加上我們船舶的營運成本增加(如船員及港口隔離措施導致在港船舶的周轉時間增加，以致船員派遣費用及港口費增加)，2020年年初的收入流入減少及產生的成本增加對我們航運服務業務分部的整體盈利能力產生極大影響。

相比之下，受COVID-19疫情及日均BDI下降影響，我們租入船舶的毛利率保持相對穩定，由6.4%小幅降至4.4%。與租入船舶相比，我們控制船舶的毛利率減幅相對較大，因為我們控制船舶的成本相對固定，因此2020年日均BDI較2019年減少意味著我們通常向客戶收取的租賃費較2019年為少，從而影響了我們控制船舶的毛利率。另一方面，我們租入船舶的成本及收入通常會隨著市場租船費率波動，原因是我們一般以短租期(一般為三個月或更短)租用此類船舶，這意味著我們的租入船舶毛利率相對不易受市場租船費率波動的影響。因此，與2019年相比，於2020年我們租入船舶的毛利率僅略有下降，這主要是由於2020年COVID-19疫情初步爆發期間市場情緒不佳所致。因此，鑒於上述者，我們航運服務的毛利率亦由2019年的10.4%減少至2020年的5.4%；及

- **船舶管理服務：**我們船舶管理服務的毛利由2019年的約4.8百萬美元增加約0.3百萬美元或6.7%至2020年的約5.1百萬美元，乃主要由於與2020年我們在管船舶數目較2019年有所增加而導致的銷售成本增加相比，我們收入的增長幅度更大。我們船舶管理服務的毛利率由2019年的17.8%減少至2020年的13.9%，乃主要由於我們船舶管理團隊的擴張以及我們員工平均薪資水平的增加導致勞工成本增加。具體而言，我們包幹制及管理費方式項下的船舶管理服務的毛利率分別由約10.1%下降至9.0%及由約63.6%下降至49.4%。於2020年，我們按包幹制提供的船舶管理服務的盈利能力隨著船員派遣費用的增加而下降，乃由於COVID-19疫情爆發期間的船員隔離措施增加了我們於按包幹制收費的該等船舶管理合約下須承擔的成本，從而削減了我們在該等合約中的利潤率。

財務資料

銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支由2019年的約4.5百萬美元增加約1.2百萬美元或27.3%至2020年的約5.7百萬美元，主要由於(i)我們的僱員福利開支由2019年的約1.3百萬美元增加至2020年的約2.1百萬美元，因為我們增加了行政人員的員工人數以支援船舶管理業務的增長；及(ii)支付予船舶經紀的經紀費由2019年的1.4百萬美元增至2020年的1.9百萬美元，整體與我們航運服務業務板塊的收入增長一致。

金融資產的減值撥回及虧損淨額

我們於2019年確認金融資產減值撥回淨值約106,000美元，同時於2020年確認金融資產減值虧損淨額約120,000美元，乃主要由於：(i)2020年12月31日的應收賬款餘額較2019年12月31日有所增加；及(ii)2020年貿易應收款項的減值撥備增加。

其他收入

我們的其他收入由2019年的約47,000美元增加約114,000美元或242.6%至2020年的約161,000美元，乃主要由於COVID-19疫情導致2020年期間授予我們的政府補助及補貼增加。

其他虧損淨額

我們於2020年錄得其他虧損約1.5百萬美元，較2019年約0.3百萬美元增加約1.2百萬美元或444.6%。其他虧損的有關增加乃主要由於(i)2020年確認持作出售資產減值約1.2百萬美元，隨後於2021年售出；及(ii)由於2020年人民幣兌美元升值，匯兌虧損由2019年的約0.2百萬美元增至2020年的0.5百萬美元。

我們於2020年錄得持作出售資產減值虧損，因為分類為持作出售的船隻在重新分類時以賬面值及公允價值減出售成本中較低者計量，導致我們於財務報表確認減值虧損約1.2百萬美元。

融資成本

我們的融資成本由2019年的約2.8百萬美元增加約1.1百萬美元或40.9%至2020年的約3.9百萬美元，乃主要由於2020年的銀行借款增加所致，其與2020年我們的控制船隊擴張相符。

財務資料

分佔聯營公司及合營企業的溢利及虧損淨額

我們於2019年錄得分佔聯營公司及合營企業純利約0.3百萬美元，而我們於2020年錄得分佔虧損淨額約0.3百萬美元，原因為香港新一海於2020年錄得虧損。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2019年的約0.5百萬美元增加約0.2百萬美元或37.0%至2020年的約0.7百萬美元，乃主要由於(i)我們部分從事提供船舶管理服務的附屬公司除所得稅前溢利增加；及(ii)我們航運服務業務板塊於2020年產生的大部分獲豁免繳納所得稅的虧損所致。

年內溢利

由於上文所述，我們的年內溢利由2019年的約8.4百萬美元減少約7.7百萬美元或91.4%至2020年的約0.7百萬美元。

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2020年的約178.9百萬美元增加約193.8百萬美元或108.3%至2021年的約372.7百萬美元。該增加主要是由於以下因素的綜合影響：

- **航運服務**：收入由2020年的約142.4百萬美元增加約181.4百萬美元或127.4%至2021年的約323.7百萬美元，主要原因是(i)得益於航運服務需求日益增長，我們租入船舶合約數目由2020年超過160項增加至2021年超過200項，從而令我們的運力有所提升；(ii)由於全球供應鏈網絡中斷與全球經濟於2020年COVID-19疫情的初步影響後逐步復甦的共同作用下導致2021年的航運服務需求增加；及(iii)日均BDI由2020年的1,068點增加至2021年的2,943點，從而令我們於2021年向客戶收取的租賃費大幅增加。由於我們於2021年的租入船舶合約較2020年大幅增加，我們的租入船舶所得收入由2020年的約95.4百萬美元增加至2021年的約257.2百萬美元，

財務資料

增幅約為169.7%，遠超我們的控制船舶所得收入增長，而控制船舶所得收入由2020年的約47.0百萬美元增加至2021年的約66.6百萬美元，增幅為約41.5%。我們於各類租賃項下的收入亦大幅增加，主要原因是於2020年初COVID-19疫情的初步影響之後，全球經濟不斷改善，市場乾散貨運及租賃費於2021年定期創下多年來的新高；及

- **船舶管理服務：**收入由2020年的約36.6百萬美元增加約12.4百萬美元或34.1%至2021年的約49.0百萬美元，主要原因是(i)我們的在管第三方自有船舶總數由2020年的114艘增加至2021年的176艘；及(ii)我們按包幹制收取管理費的在管船舶數目增加，而該包幹制通常要求收取較高服務費。

銷售成本

我們的銷售成本由2020年的約166.2百萬美元增加約148.9百萬美元或89.6%至2021年的約315.1百萬美元。該增長與我們的業務增長基本一致，主要由於(i)由於2021年租入船舶合約數目較2020年有所增加，我們的租賃費由2020年的約60.8百萬美元增加至2021年的176.7百萬美元及燃油費由2020年的約28.7百萬美元增加至2021年的36.5百萬美元；(ii)我們控制船隊的擴張及我們按包幹制收取管理費的在管船舶數目增加，而該包幹制通常要求我們提供船員派遣服務，導致我們的船員派遣開支由2020年的33.3百萬美元增至2021年的47.8百萬美元；及(iii)於2021年增加多艘控制船舶導致我們的整體營運成本增加。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由2020年的約12.7百萬美元增加約44.9百萬美元或353.0%至2021年的約57.7百萬美元。我們的整體毛利率由2020年的約7.1%升至2021年的15.5%。該增加主要是由於以下各項的綜合影響：

- **航運服務：**我們航運服務的毛利由2020年的約7.7百萬美元增加約44.5百萬美元或581.2%至2021年的約52.2百萬美元，主要原因為與我們的銷售成本增加相比，收入的增長較大。此乃主要由於2021年的航運服務需求增加，從而令我們於2021年向客戶收取的租賃費大幅增加。COVID-19疫情亦嚴重擾亂了全球供應鏈，因為隔離措施導致船舶滯留在港口，這從根本上阻礙了可用的運力。再加上2021年政府推出更廣泛的經濟刺激及紓困措施推動更廣泛的經濟復甦及市場氣氛轉好以致對航運服務的需求劇增，可用船舶供應不足及對航運服務的高需求推動市場租船費率於2021年創下多年新高，這使航運公司得以資本化及獲得更高的利潤。這尤其明顯表現於日均BDI由2020年的約1,068點增加至2021年的約2,943點。由於我們控制船舶的運營成本相對固定，提高BDI等市場租船費率使我們可以向客戶收取

財務資料

更多租賃費，這使得我們控制船舶的毛利率由2020年的7.4%大幅上升至2021年的30.9%。我們租入船舶的毛利率亦由2020年的4.4%增加至2021年的12.3%，原因為我們能夠透過首先租用運力及其後利用市場租賃費及運費上漲的時期，有效地部署我們的排序策略，以便利用相關上漲費率以更高的租船費率租出相關運力。有關我們租賃船舶及運力的排序策略的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的船隊 — 租入船隊」。因此，鑒於上述者，我們航運服務的毛利率亦由2020年的5.4%增加至2021年的16.1%；及

- **船舶管理服務：**我們船舶管理服務的毛利由2020年的約5.1百萬美元增加約0.4百萬美元或8.3%至2021年的約5.5百萬美元，乃主要由於與我們的銷售成本增加相比，收入的增長較大。我們船舶管理服務的毛利率由2020年的13.9%減少至2021年的11.2%，乃主要由於我們船舶管理團隊的擴張以及我們員工平均薪資水平的增加導致勞工成本增加。具體而言，我們包幹制及管理費方式項下的船舶管理服務的毛利率分別由約9.0%下降至7.8%及由約49.4%下降至34.6%。

銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支由2020年的約5.7百萬美元增加約11.5百萬美元或201.6%至2021年的約17.2百萬美元，乃主要由於(i)為支持我們的業務增長，我們於2021年的行政人員人數增加及已付花紅增加，以及2021年支付以股份為基礎的薪酬約5.6百萬美元，導致我們的僱員福利開支由2020年的約2.1百萬美元增加至2021年的約9.0百萬美元；及(ii)支付予船舶經紀的經紀費增加，整體與我們航運服務業務板塊的收入增長一致；及(iii)於2021年確認[編纂]開支約1.4百萬美元。

金融資產的減值撥回及虧損淨額

我們於2020年確認金融資產減值虧損淨額約120,000美元，而於2021年確認金融資產減值撥回淨值約205,000美元，乃主要由於我們於2021年加強收款活動，導致貿易及其他應收款項減值撥備減少。

財務資料

其他收入

我們的其他收入由2020年的約161,000美元減少約0.1百萬美元或68.3%至2021年的約51,000美元，乃主要由於停止2020年先前授予我們的COVID-19相關政府補助及補貼。

其他虧損

我們的其他虧損由2020年的約1.5百萬美元減少約1.1百萬美元或75.6%至2021年的約0.4百萬美元。有關其他虧損的減少乃主要由於2021年因出售我們兩艘控制船舶而對銷2020年錄得的持作出售資產減值約1.2百萬美元。

融資成本

我們的融資成本由2020年的約3.9百萬美元減少約0.5百萬美元或11.8%至2021年的約3.5百萬美元，乃主要由於2021年LIBOR利率低於2020年，令我們的借款和融資租賃安排的應付利息減少。

分佔聯營公司及合營企業的溢利及虧損淨額

我們於2020年錄得分佔聯營公司及合營企業的虧損淨額約0.2百萬美元，而我們於2021年錄得分佔純利約4.3百萬美元，原因為(i)我們於2021年收購海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的持股權益，其於有關年度對我們分佔該等公司的純利作出極大貢獻；及(ii)香港新一海於截至2021年12月31日止年度錄得純利而於2020年則錄得淨虧損。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2020年的約0.7百萬美元增加約0.5百萬美元或76.3%至2021年的約1.2百萬美元，乃主要由於錄得的溢利增加，令我們2021年的應付稅項增加。

年內溢利

由於上文所述，我們的年內溢利由2020年的約0.7百萬美元大幅增加約39.3百萬美元或5,425.6%至2021年的約40.0百萬美元。

財務資料

截至2022年9月30日止九個月與截至2021年9月30日止九個月比較

收入

我們的收入由截至2021年9月30日止九個月的約264.7百萬美元增加約20.6百萬美元或7.8%至截至2022年9月30日止九個月的約285.3百萬美元。該增加主要是由於以下因素的綜合影響：

- **航運服務：**收入由截至2021年9月30日止九個月的約231.2百萬美元增加約12.6百萬美元或5.5%至截至2022年9月30日止九個月的約243.8百萬美元，主要原因是(i)在2021年下半年至2022年初將五艘油輪引入我們的控制船隊，截至2022年9月30日止九個月貢獻的收入約為24.1百萬美元，而截至2021年9月30日止九個月的收入為零，及(ii)我們引入控制船隊的控制船舶於截至2021年12月31日止年度全年貢獻的收入更大。特別是，我們的控制船舶所得收入由截至2021年9月30日止九個月的約42.6百萬美元增加至截至2022年9月30日止九個月的約81.6百萬美元，增幅約為91.5%。另一方面，我們租入船舶的收入由截至2021年9月30日止九個月的約188.6百萬美元減少至截至2022年9月30日止九個月的約162.2百萬美元，減幅約為14.0%。此主要是由於(i)與2021年同期相比，我們於截至2022年9月30日止九個月簽訂的租入船舶合約較少，及(ii)日均BDI由截至2021年9月30日止九個月的2,764點下降至2022年同期的2,070點，這意味著我們能夠自客戶獲取的租賃費有所減少。然而，我們錄得控制船舶所得收入增長，原因為我們能夠受益於以較長的定期期租方式向我們的客戶出租控制船舶，從而於2021年下半年確保相對較高的租船費率，於此期間BDI錄得多年新高。例如，於2021年下半年，BDI維持在相對較高水平，其中2021年第三季度及第四季度的日均BDI分別約為3,732點及3,498點，而2021年第一季度及第二季度的日均BDI則分別約為1,739點及2,793點。截至2022年9月30日止九個月，我們的乾散貨船控制船隊的收入中約27.8%來自於2021年下半年取得及定價的定期期租，在此期間，日均BDI達到多年的峰值。另一方面，於2021年同期，我們的乾散貨船控制船隊的收入中僅約13.7%來自於2021年下半年簽訂及定價的定期期租。截至2022年9月30日止九個月的貢獻比例較大，高於2021年同期，主要是由於我們能夠從2021年下半年BDI處於較高水平時定價及訂立的定期期租中受益的時間更長。因此，儘管截至2022年9月30日止九個月的BDI較2021年同期相比普遍偏低，但我們於同期仍能夠就我們的控制船舶自客戶錄得較高的租賃費水平。因此，我們定期期租所得收入由截至2021年9月30日止九個月的約39.4百萬美元增加至截至2022年9月30日止九個月的約79.0百萬美元，增

財務資料

幅約為100.5%。2021年下半年的市場租船費率處於較高水平，固定及獲得更長期的定期租船可令我們緩解及抵銷截至2022年9月30日止九個月BDI的整體下降。該等通常使用我們控制船舶且期限較長的定期期租亦有助緩解同期租入船舶所產生收入下降的影響，原因為該類船舶的租賃期一般較短，因此更易受到該期間BDI波動及整體下降的影響。

- *船舶管理服務*：收入由截至2021年9月30日止九個月的約33.5百萬美元增加約8.0百萬美元或23.8%至截至2022年9月30日止九個月的約41.5百萬美元，主要原因是(i)截至2022年9月30日止九個月我們的在管第三方自有船舶總數較2021年同期有所增加；及(ii)提供造船監理服務所得收入由截至2021年9月30日止九個月的約1.3百萬美元增加至截至2022年9月30日止九個月的約4.2百萬美元，增幅約為225.7%，因為我們的大部分造船監理項目於2021年下半年開始，這為我們於截至2022年9月30日止九個月的收入作出了貢獻。

財務資料

銷售成本

我們的銷售成本由截至2021年9月30日止九個月約223.6百萬美元增加約7.6百萬美元或3.4%至截至2022年9月30日止九個月約231.2百萬美元。該增長與我們的業務增長基本一致，主要由於(i)我們的燃油費由截至2021年9月30日止九個月約27.3百萬美元增加至截至2022年9月30日止九個月的31.0百萬美元，主要由於俄烏衝突導致2022年年初船用燃料價格上漲所致；(ii)我們控制船隊的擴張，這要求我們適當地配備海員，導致我們的船員派遣開支由截至2021年9月30日止九個月的31.6百萬美元增至截至2022年9月30日止九個月的40.9百萬美元；及(iii)於2021年下半年及2022年年初增加了若干控制船舶，這增加了我們於截至2022年9月30日止九個月的整體營運成本及折舊開支。該增長部分被租船費成本由截至2021年9月30日止九個月的約128.0百萬美元下降至2022年相應期間的約108.6百萬美元所抵銷，此主要由於除日均BDI下降外來自船舶供應商的租入船舶合約減少。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由截至2021年9月30日止九個月約41.1百萬美元增加約13.0百萬美元或31.6%至截至2022年9月30日止九個月約54.1百萬美元。我們的整體毛利率由截至2021年9月30日止九個月約15.5%升至截至2022年9月30日止九個月的19.0%。該增加主要是由於以下各項的綜合影響：

- **航運服務：**我們航運服務的毛利由截至2021年9月30日止九個月約37.5百萬美元增加約7.9百萬美元或21.1%至截至2022年9月30日止九個月約45.5百萬美元，主要是由於與我們的銷售成本增加相比，收入的增長較大。該收入增長主要歸功於我們在2021年下半年至2022年初引入控制船舶船隊的新油輪帶來的收入貢獻，部分被我們租入船舶的毛利由約24.0百萬美元下降約15.9%至約20.1百萬美元所抵銷。尤其是，我們的控制船舶的收入錄得相對較大幅度增長，原因是我們能夠於2021年下半年當BDI錄得多年新高時獲得控制船舶的出租，從而使我們能夠於截至2022年9月30日止九個月自客戶獲得更高水平的控制船舶的租賃費，儘管與2021年同期相比，同期的BDI普遍較低。截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們控制船舶的毛利率保持穩定分別約為31.9%及31.0%。截至2021及2022年9月30日止九個月，我們租入船舶的毛利率亦保持穩定，分別約為12.7%及12.4%。我們於截至2022年9月30日止九個月的毛利及毛利率亦得益於來自定期租賃的毛利及毛利率增

財務資料

加。因此，鑒於上述者以及我們控制船舶（所獲毛利率通常高於租入船舶）所貢獻的收入大幅增加，我們航運服務的毛利率由截至2021年9月30日止九個月的16.2%增加至截至2022年9月30日止九個月的18.6%；及

- **船舶管理服務：**我們船舶管理服務的毛利由截至2021年9月30日止九個月的約3.6百萬美元增加約5.1百萬美元或141.5%至截至2022年9月30日止九個月的約8.7百萬美元，乃主要由於與我們的銷售成本增加相比，收入的增長較大。我們船舶管理服務的毛利率亦由截至2021年9月30日止九個月的約10.7%增加至截至2022年9月30日止九個月的20.8%，乃主要由於除了2021年下半年開始的大部分造船監理項目通常不涉及高水平的相關成本外，船舶數量大幅增加以及按管理費收取的船舶收入佔比增加，從而使我們的船舶管理服務業務分部於截至2022年9月30日止九個月的總體盈利能力較2021年同期有所改善。

銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支由截至2021年9月30日止九個月的約6.2百萬美元增加約2.2百萬美元或36.0%至截至2022年9月30日止九個月的約8.5百萬美元，主要由於(i)所確認[編纂]開支由截至2021年9月30日止九個月的約0.5百萬美元增至截至2022年9月30日止九個月的約1.3百萬美元；及(ii)僱員福利開支由截至2021年9月30日止九個月的約1.5百萬美元增加至2022年同期的2.5百萬美元，主要是由於我們於截至2022年9月30日止九個月增加了行政及營運人員的員工人數。

金融資產的減值虧損淨額

金融資產的減值虧損淨額由截至2021年9月30日止九個月的約26,000美元增加至截至2022年9月30日止九個月的約157,000美元，乃由於2022年9月30日的貿易應收款項減值撥備增加（經考慮其長期賬齡狀況後按個別基準作出，虧損率為7.86%）所致。

財務資料

其他收入

我們的其他收入由截至2021年9月30日止九個月的約32,000美元增加約6,521.9%至截至2022年9月30日止九個月的約2.1百萬美元，主要由於(i)於指定船舶交付日期前終止船舶租賃合約的客戶向我們支付的合約賠償金約2.0百萬美元；及(ii)授予我們的附屬公司寧波洲際船務用於業務支援的一次性政府補助增加所致。

其他收益及虧損

我們於截至2021年9月30日止九個月錄得其他收益約0.4百萬美元，而於截至2022年9月30日止九個月錄得其他收益約4.3百萬美元，截至2021年及2022年9月30日止九個月增加約3.8百萬美元或863.4%。其他收益的增加乃主要由於截至2022年9月30日止九個月出售我們的一艘控制船舶SEACON BRAZIL導致截至2022年9月30日止九個月確認出售物業、廠房及設備收益淨額約5.4百萬美元。

融資成本

我們的融資成本由截至2021年9月30日止九個月的約2.5百萬美元增加約2.0百萬美元或80.3%至截至2022年9月30日止九個月的約4.6百萬美元，乃主要由於我們的借款及租賃負債的應付利息增加，原因是我們(i)於截至2022年9月30日止九個月就SEACON FUZHOU及SEACON ATHENS訂立新融資租賃；及(ii)於2021年底至2022年初訂立五份新的光船租賃合約，導致租賃負債應付利息增加。

分佔聯營公司及合營企業的純利

我們分佔聯營公司及合營企業的純利由截至2021年9月30日止九個月的約2.8百萬美元增加約7.2百萬美元或261.4%至截至2022年9月30日止九個月的約10.0百萬美元，主要是由於(i)我們於2021年下半年分別收購海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的持股權益，對我們分佔該等聯營公司的純利作出極大貢獻；(ii)與2021年同期相比，香港新一海於截至2022年9月30日止九個月錄得強勁財務表現；及(iii)於截至2022年9月30日止九個月，我們分佔新一海55銷售純利。

財務資料

所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2021年9月30日止九個月的約1.1百萬美元增加約0.8百萬美元或71.1%至截至2022年9月30日止九個月的約1.8百萬美元，乃主要由於截至2022年9月30日止九個月錄得的溢利較2021年同期高導致我們截至2022年9月30日止九個月的應付稅項增加所致。

期內溢利

由於上文所述，我們的期內溢利由截至2021年9月30日止九個月的約34.5百萬美元大幅增加約20.9百萬美元或60.7%至截至2022年9月30日止九個月的約55.4百萬美元。

合併資產負債表節選項目說明

物業、廠房及設備

我們的物業、廠房及設備主要由船舶、樓宇、運輸設備及辦公設備組成。下表載列於所示日期我們物業、廠房及設備的賬面淨值明細：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	(千美元)	(千美元)	(千美元)	(千美元)
船舶	56,041	46,300	53,459	89,931
樓宇	1,104	1,147	1,140	998
運輸設備	206	231	242	212
辦公設備及其他設備	<u>54</u>	<u>30</u>	<u>7</u>	<u>111</u>
總計	<u>57,405</u>	<u>47,708</u>	<u>54,848</u>	<u>91,252</u>

我們物業、廠房及設備的賬面淨值由2019年12月31日的約57.4百萬美元下降至2020年12月31日的約47.7百萬美元，乃主要由於我們在與獨立第三方訂立銷售合約後於2020年重新分類兩艘控制船舶為持作出售的資產而導致船舶減少。我們物業、廠房及設備的賬面淨值由2020年12月31日的約47.7百萬美元增加至2021年12月31日的約54.8百萬美元，乃主要由

財務資料

於船舶數量增加。物業、廠房及設備於2022年9月30日的賬面淨值進一步增至約91.3百萬美元，主要是由於2022年1月或前後收購SEACON FUZHOU及SEACON ATHENS。

使用權資產

我們的使用權資產主要包括我們從船舶供應商租用的船舶以及我們辦公室的建築租賃。我們的使用權資產由2019年12月31日的約47.5百萬美元減少至2020年12月31日的約33.4百萬美元，乃主要由於(i)2020年我們的一艘控制船舶的光船租賃屆滿；及(ii)與整個租賃期內光船租賃予我們的船舶有關的結餘攤銷。我們的使用權資產由2020年12月31日的約33.4百萬美元增加至2021年12月31日的約91.9百萬美元，乃主要由於2021年新增五艘控制船舶，此乃我們向供應商租賃的光船。我們的使用權資產於2022年9月30日進一步增至約98.3百萬美元，主要是由於在2021年12月31日後增加兩項光船租賃。

於聯營公司及合營企業的權益

我們持有與第三方的合營企業及聯營公司的權益。我們於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日的合營企業及聯營公司載列如下。

實體名稱	所有權權益(%)				所有權性質	賬面值(千美元)			
	於2019年 12月31日	於2020年 12月31日	於2021年 12月31日	於2022年 9月30日		於2019年 12月31日	於2020年 12月31日	於2021年 12月31日	於2022年 9月30日
MSM Ships	50%	50%	50%	50%	合營企業	—*	35	48	178
香港新一海	35%	35%	35%	35%	聯營公司	346	69	1,172	4,517
海洲六號	不適用	不適用	49.5%	49.5%	聯營公司	不適用	不適用	732	2,463
海洲七號	不適用	不適用	49.5%	49.5%	聯營公司	不適用	不適用	242	738
海洲八號	不適用	不適用	49.5%	49.5%	聯營公司	不適用	不適用	1,308	959
海洲九號	不適用	不適用	49.5%	49.5%	聯營公司	不適用	不適用	1,731	3,431
Seacon Tankers	49%	不適用	不適用	不適用	聯營公司	—*	不適用	不適用	不適用
						346	104	5,233	12,286

附註：「— *」指金額低於1,000美元及「不適用」指於2019年、2020年及2021年12月31日或2022年9月30日我們並無持有相關實體的所有權權益。

我們合營企業及聯營公司的總賬面值由2019年12月31日約0.3百萬美元減少至2020年12月31日約0.1百萬美元，主要是由於香港新一海於2020年錄得虧損淨額。我們合營企業及聯營公司的總賬面值由2020年12月31日約0.1百萬美元大幅增加至2021年12月31日約5.2百萬美元，主要是由於我們於2021年收購海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的持股權益及香港新一海於2021年盈利能力有所改善所致。我們合營企業及聯營公司的總賬面值進一

財務資料

步增加至2022年9月30日約12.3百萬美元，主要是由於我們於截至2022年9月30日止九個月出售共有船舶海洲六號及新一海55以及海洲七號、海洲八號、海洲九號及香港新一海的盈利能力有所改善，令海洲六號及新一海55賬面值增加所致。

以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產

於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日，我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產分別約為2.0百萬美元、2.4百萬美元、3.3百萬美元及1.3百萬美元。以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產指我們根據與兩艘控制船舶的出租人訂立的收益／虧損分攤安排（「SEACON SINGAPORE及SEACON QINGDAO光船租賃協議」），分佔出售光船租賃項下兩艘控制船舶的收益／虧損之權利以及收取我們先前就該等兩艘船舶支付的按金的權利的總和。有關我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註之附註16。

於各報告期末，我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產波動的主要原因是兩艘控制船舶於相關期間的估計市場價值出現波動。尤其是，我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產由2021年12月31日的約3.3百萬美元減少至2022年9月30日的約1.3百萬美元，由於受該收益／虧損分攤安排約束的兩艘控制船舶之一（即SEACON SINGAPORE）於2022年5月出售，實際上減少我們於2022年9月30日以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產，原因為於出售SEACON SINGAPORE後僅有一艘受收益／虧損分攤安排約束的控制船舶（而非兩艘船舶）。

第3級公允價值計量

按第3級公允價值層級計量的SEACON SINGAPORE及SEACON QINGDAO光船租賃協議的公允價值評估需要無風險率、預期波幅、近期交易的市場資料等重大估計及其他假設。該等假設及估計的變動可能嚴重影響該等投資的相關公允價值。

我們的財務部門就財務報告目的對第3級金融工具進行估值。我們按個別基準對投資進行估值管理。我們的財務部門至少每年一次使用估值技術釐定第3級工具的公允價值並向高級管理層及董事報告。有關詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註3.3。

我們分類為第3級公允價值計量的SEACON SINGAPORE及SEACON QINGDAO光船租賃協議項下的金融資產指本集團分佔船舶出售收益／虧損的權利及收取退回按金的權利。

財務資料

根據證監會於2017年5月發佈的適用於聯交所上市公司董事的《有關董事在企業交易估值方面的責任指引》，在評估SEACON SINGAPORE及SEACON QINGDAO光船租賃協議的公允價值時，董事已採取以下主要行動：(i)在評估財務預測及假設時考慮可得資料，包括但不限於過往財務表現、市場前景、可資比較公司的狀況、經濟、政治及行業狀況，並就公允價值評估編製報告；(ii)與管理層及申報會計師就估值模型及方法進行檢討及討論；及(iii)與申報會計師討論彼等就第3級金融工具的估值所進行的工作，以就本集團於整個往績記錄期間的歷史財務資料作出報告。就SEACON SINGAPORE及SEACON QINGDAO光船租賃協議公允價值的估值而言，有關第3級公允價值計量所用重大不可觀察輸入數據的詳情及定量資料載於本文件附錄一所載會計師報告附註16。

申報會計師已根據香港會計師公會頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「就投資通函內過往財務資料出具的會計師報告」執行必要的審計程序，以就本文件附錄一內本集團於整個往績記錄期間的歷史財務資料發表意見。申報會計師對本集團於整個往績記錄期間的歷史財務資料的意見載於本文件附錄一第I-1頁至I-3頁。

獨家保薦人已進行相關盡職審查工作，包括(i)就SEACON SINGAPORE及SEACON QINGDAO光船租賃協議的公允價值估值所採用的估值方法、計算基準、主要假設及相關基本原理與首席財務官及已編製公允價值計量評估報告的財務部門展開討論；(ii)從管理層了解被歸類為第3級公允價值計量的金融資產估值的關鍵基準及假設；(iii)審閱本文件附錄一所載會計師報告內的有關附註；及(iv)從申報會計師了解彼等就第3級金融工具的估值所進行的工作，以便就本集團於整個往績記錄期間的歷史財務資料作出報告。經考慮管理層已完成之工作、申報會計師所進行的審核工作及上文所述之相關盡職審查後，獨家保薦人並無注意到任何表明管理層並未進行充分調查及盡職審查或潛在估值不合理的重大事項。

財務資料

存貨

我們的存貨主要包括潤滑油、備件及船用燃料。我們的存貨由2019年12月31日的約4.9百萬美元增加至2020年12月31日的約5.7百萬美元，並減少至2021年12月31日的約4.7百萬美元。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們的存貨波動相對較小，與我們業務增長基本一致。我們的存貨於2022年9月30日增至約10.0百萬美元，主要是由於船用燃料由2021年12月31日的3.9百萬美元增至2022年9月30日的約8.1百萬美元。該增長主要是因為(i)船用燃料價格因俄烏衝突於2022年初推動油價大幅上漲而普遍上升，及(ii)我們控制船舶SEACON AFRICA的定期租賃於2022年上半年內結束，其後根據航次租賃租出，這意味著我們通過航次租賃時負責租用燃料及儲存在SEACON AFRICA的船用燃料在2022年9月30日被確認為我們的存貨。

下表載列我們於所示期間存貨的平均周轉天數：

	截至12月31日止年度			截至 9月30日 止九個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
存貨平均周轉天數 ^(附註)	10	12	6	9

附註：存貨的整體平均周轉天數乃按相關期間的期初及期末存貨結餘之算術平均數除以銷售成本再乘以相關期間的天數(即截至2021年12月31日止三個年度的365天或截至2022年9月30日止九個月的270天)計算得出。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們的存貨周轉天數分別約為10、12、6及9天，且於往績記錄期間處於較低水平。我們的董事認為，我們的存貨周轉天數的波動並不重大，因為我們的存貨用於向客戶提供航運服務時的常規消耗，而非作為商品出售。

於2022年12月31日，我們於2022年9月30日的存貨中約8.5百萬美元或約84.5%隨後獲消耗或動用。

財務資料

預付款項及其他流動資產

我們的預付款項及其他流動資產主要包括短期租賃船舶及辦公室租金的預付款項、保險費的預付款項及備件的其他預付款項。其他主要包括船舶維修及保養工作的預付款項及貨運費預付款項。下表載列於所示日期我們的預付款項及流動資產明細：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	(千美元)	(千美元)	(千美元)	(千美元)
就以下各項預付的款項：				
— 短期定期租賃的船舶及				
辦公室租賃	325	2,204	3,943	2,537
— 保險費	251	320	426	755
— 購買備件	—	15	516	225
— [編纂]開支	—	—	385	706
— 其他	118	413	864	300
總計	694	2,952	6,134	4,523

我們的預付款項及其他流動資產由2019年12月31日的約0.7百萬美元增加至2020年12月31日的約3.0百萬美元，乃主要由於我們在2020年透過租入船舶就提供航運服務而租用的船舶數量增加。截至2021年12月31日，我們的預付款項及其他流動資產進一步增加至約6.1百萬美元，乃主要由於(i)2021年我們透過租入船舶就提供航運服務而租用的船舶數量增加；及(ii)維修及保養工作以及備件的預付款增加。我們的預付款項及其他流動資產於2022年9月30日減少至約4.5百萬美元，主要是由於根據短期定期租賃為我們的船舶作出的預付款項減少。

財務資料

貿易及其他應收款項

我們的貿易應收款項指客戶對我們服務的未付款項。我們的其他應收款項主要包括應收其他方款項以及按金及擔保。下表載列於所示日期我們貿易及其他應收款項：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	(千美元)	(千美元)	(千美元)	(千美元)
貿易應收款項 — 航運服務				
— 第三方	5,184	11,652	11,363	11,943
— 關聯方	—	217	32	—
減：減值撥備	<u>(2)</u>	<u>(30)</u>	<u>(25)</u>	<u>(146)</u>
小計：	<u>5,182</u>	<u>11,839</u>	<u>11,370</u>	<u>11,797</u>
貿易應收款項 — 船舶管理服務				
— 第三方	3,389	3,587	5,486	2,038
— 關聯方	74	827	121	319
減：減值撥備	<u>(1)</u>	<u>(11)</u>	<u>(17)</u>	<u>(6)</u>
小計：	<u>3,462</u>	<u>4,403</u>	<u>5,590</u>	<u>2,351</u>
貿易應收款項總額：	<u>8,644</u>	<u>16,242</u>	<u>16,960</u>	<u>14,148</u>
其他應收款項				
— 應收關聯方款項	5,518	5,148	3,623	521
— 付予關聯方的按金	—	11	50	—
— 應收第三方款項	458	—	—	—
— 按金及擔保	1,818	2,722	3,496	4,651
— 其他	1,788	2,955	1,478	1,740
減：減值撥備	<u>(81)</u>	<u>(115)</u>	<u>(65)</u>	<u>(87)</u>
小計：	<u>9,501</u>	<u>10,721</u>	<u>8,582</u>	<u>6,825</u>
總計：	<u>18,145</u>	<u>26,963</u>	<u>25,542</u>	<u>20,973</u>

財務資料

我們的貿易應收款項由2019年12月31日的約8.6百萬美元增加至2020年12月31日的約16.2百萬美元。於2021年12月31日，我們的貿易應收款項進一步增加至約17.0百萬美元，並於2022年9月30日減少至約14.1百萬美元。2019年至2021年，我們的貿易應收款項增加與我們於相應期間的收入增長基本一致。於2022年9月30日，我們的貿易應收款項減少至約14.1百萬美元，乃主要由於截至2022年9月30日止九個月根據一次性付款基準提供的船舶管理服務減少導致我們收取的管理費金額減少。下表載列於所示日期按發票日期呈列的貿易應收款項的賬齡分析：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	(千美元)	(千美元)	(千美元)	(千美元)
三個月內	8,067	15,143	13,604	12,569
三至六個月	395	499	1,058	106
六至十二個月	185	610	853	1,598
一至兩年	—	31	1,465	5
兩至三年	—	—	22	22
總計：	<u>8,647</u>	<u>16,283</u>	<u>17,002</u>	<u>14,300</u>

賬齡為一至兩年的貿易應收款項由2020年12月31日的約31,000美元增至2021年12月31日的約1.5百萬美元。該增加主要是由於有關2020年向洲際船務集團提供船舶管理服務的應收洲際船務集團款項。根據重組，洲際船務集團的股權並未轉移至本集團。然而，由於洲際船務集團於往績記錄期間從事本集團的核心業務並於2021年12月31日被視為視作出售之前屬於合併範圍。因此，於2021年12月31日應收洲際船務集團的款項反映為貿易應收款項，導致截至2021年12月31日賬齡為一至二年的貿易應收款項與2020年相比顯著增加。我們賬齡為六至十二個月的貿易應收款項由2021年12月31日的約0.9百萬美元增加至2022年9月30日的約1.6百萬美元，此乃主要由於尚未收回應收其中一名客戶的應收款項約1.5百萬美元（該客戶在2022年初與其客戶（「轉租人」）發生糾紛）。由於此類糾紛，轉租人拒絕向客戶支付相關運費，這意味著客戶無法向我們支付結欠我們的相關運費。我們的董事認為，此類未收回的應收款項不存在可收回性問題，原因為(i)轉租人已向孟加拉國最高法院提供金額約為1.5百萬美元的支票，在我們並無從受影響客戶收取同一款項的情況下作為支付我們未收回運費的擔保，及(ii)下一次庭審定於2023年3月底前舉行，其後董事預計我們將收取上述支票下的款項。

財務資料

由於我們通常不向客戶授予任何信貸期限，所有貿易應收款項均被視為逾期。然而，貿易應收款項一般在三個月內收回，而比例相對較小的貿易應收款項是在過去三個月內到期。於2019年、2020年及2021年12月31日，賬齡超過三個月的貿易應收款項金額分別為約0.6百萬美元、1.1百萬美元及3.4百萬美元，其中同期應收洲際船務集團款項分別為約零、零及2.6百萬美元。於2021年12月31日，應收洲際船務集團款項約3.1百萬美元（包括賬齡不足一年的應收賬款約1.6百萬美元及賬齡介乎一至兩年的約1.5百萬美元）已個別釐定，並計提減值撥備約16,000美元。儘管來自洲際船務集團的長期應收款項數額較大，但鑒於洲際船務集團的財務狀況及信用狀況良好，我們的董事認為該等應收款項的風險較低，故我們擬於2022年清償該款項。應收其他客戶款項的減值撥備按組別基準計提，介乎0.03%至100%。

於2022年9月30日，洲際船務集團貿易應收款項及其他應收款項為約0.6百萬美元。

我們的其他應收款項由2019年12月31日的約9.6百萬美元增加至2020年12月31日的約10.8百萬美元，乃主要由於我們於2020年就提供船舶管理服務向客戶收取的按金及擔保增加。於2021年12月31日，我們的其他應收款項減少至約8.6百萬美元，乃主要由於2021年應收關聯方款項減少。我們的其他應收款項於2022年9月30日減至約6.8百萬美元，主要是由於結清應收關聯方重大結餘由2021年12月31日的約3.6百萬美元減少至2022年9月30日的約0.5百萬美元。下表載列我們於所示日期按發票日期呈列的其他應收款項的賬齡分析：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	(千美元)	(千美元)	(千美元)	(千美元)
一年內	9,083	8,805	8,092	6,479
一至兩年	87	2,030	495	218
兩至三年	412	1	60	182
三年以上	—	—	—	33
總計：	<u>9,582</u>	<u>10,836</u>	<u>8,647</u>	<u>6,912</u>

財務資料

我們向客戶提供的付款期及信貸條款一般符合行業規範。我們通常須預付款，且並無向客戶授出任何信貸期。我們力求嚴格控制我們的未償還應收款項。我們的財務部門定期審查我們的未償還應收款項及逾期餘額。下表載列我們於所示期間貿易應收款項的平均周轉天數：

	截至12月31日止年度			截至 9月30日 止九個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
貿易應收款項的平均 周轉天數 ^(附註)	<u>16</u>	<u>25</u>	<u>16</u>	<u>15</u>

附註：貿易應收款項的整體平均周轉天數乃按相關期間的期初及期末貿易應收款項結餘之算術平均數除以收入再乘以相關期間的天數(即截至2021年12月31日止三個年度的365天或截至2022年9月30日止九個月的270天)計算得出。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們貿易應收款項的周轉天數分別約為16天、25天、16天及15天。我們貿易應收款項的周轉天數由2019年的16天增加至2020年的25天，乃主要由於在COVID-19疫情期間，客戶向我們付款需要耗時更長。我們貿易應收款項的周轉天數由2020年的25天減少至2021年的16天，主要是由於我們加強收款活動，加上客戶在自2020年首次COVID-19爆發恢復後逐漸調整其業務運營，因而更快地向我們作出付款。截至2022年9月30日止九個月我們的貿易應收款項週轉天數仍保持穩定為15天。

我們的管理層以前瞻性的方式確定貿易應收款項的減值撥備，預期全期虧損於初步確認資產時確認。撥備矩陣根據過往於具有類似信貸風險特徵的貿易應收款項預期年期內觀察所得的違約率而釐定，並根據前瞻性估計進行調整。於作出判斷時，我們的管理層已考慮可獲得的合理可靠前瞻性資料，如客戶經營業績的實際或預期重大變動、業務及客戶財務狀況的實際或預期重大不利變動，包括(其中包括)COVID-19疫情對客戶及我們經營所在地區的經濟影響。於各報告日期，管理層將更新過往觀察所得的違約率，並分析前瞻估計變動。

於2022年12月31日，我們於2022年9月30日未償還的貿易應收款項約為12.1百萬美元(或約85.5%)已於其後清償。

財務資料

董事相信，由於我們的客戶通常與我們保持著良好的往績記錄且信譽度極高，故我們不會面臨重大信用風險，且預計我們的貿易應收款項不會出現任何重大可收回性問題。此外，我們的會計人員持續監察客戶的經營及財務狀況，並主動跟進以確保可收回性。鑒於上文所述，董事認為，基於我們客戶的整體質素及信用實力，且鑒於我們貿易應收款項的結算率與其歷史模式一致，我們已計提充足的撥備，且預計我們的貿易應收款項不會出現任何重大可收回性問題。

貿易及其他應付款項

我們的貿易及其他應付款項指應付我們供應商的款項，包括支付予各海事服務供應商的服務費。下表載列我們於所示日期的貿易及其他應付款項：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2022年 (千美元)
貿易應付款項				
— 第三方	11,227	17,984	15,712	13,630
— 關聯方	<u>1,295</u>	<u>4,511</u>	<u>4,137</u>	<u>1,397</u>
小計：	<u>12,522</u>	<u>22,495</u>	<u>19,849</u>	<u>15,027</u>
其他應付款項				
— 應付關聯方款項	34,971	33,946	26,850	1,674
— 關聯方按金	8	60	154	159
— 應付第三方款項	—	472	—	—
— 按金及擔保	882	1,598	2,025	1,511
— 薪金及員工福利應付款項	1,155	664	2,524	229
— 法律程序撥備	—	—	784	1,088
— [編纂]開支	—	—	935	375
— 其他	<u>142</u>	<u>111</u>	<u>126</u>	<u>107</u>
小計：	<u>37,158</u>	<u>36,851</u>	<u>33,398</u>	<u>5,143</u>
總計：	<u><u>49,680</u></u>	<u><u>59,346</u></u>	<u><u>53,247</u></u>	<u><u>20,170</u></u>

財務資料

我們的貿易應付款項由2019年12月31日的約12.5百萬美元增加至2020年12月31日的約22.5百萬美元，乃主要由於期內擴大船舶服務業務分部。於2021年12月31日，我們的貿易應付款項減少至約19.8百萬美元，乃主要由於該期間我們較快向供應商作出結算所致。我們的貿易應付款項於2022年9月30日進一步減少至約20.2百萬美元，主要是由於在此期間我們較快向供應商作出結算所致。下表載列於所示日期按發票日期呈列的貿易應付款項的賬齡分析：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2022年 (千美元)
一年內	12,499	22,245	19,670	14,873
一至兩年	23	250	176	85
兩至三年	—	—	3	69
總計	12,522	22,495	19,849	15,027

於往績記錄期間，我們的供應商通常向我們授出不同的信貸期。授予我們的信貸期一般介乎30至60天或我們須作出預付款項。下表載列我們於所示期間貿易應付款項的平均周轉天數：

	截至12月31日止年度			截至 9月30日 止九個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
應付款項的平均周轉 天數 ^(附註)	38	38	25	20

附註：貿易應付款項的整體平均周轉天數乃按相關期間的期初及期末應付款項結餘之算術平均數除以銷售成本再乘以相關期間的天數(即截至2021年12月31日止三個年度的365天或截至2022年9月30日止九個月的270天)計算得出。

財務資料

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們應付款項的周轉天數分別約為38、38、25天及20天。我們應付款項的周轉天數於2019年及2020年分別為38天及38天，維持相對穩定。我們應付款項的周轉天數由2020年的38天減少至2021年的25天，原因為我們及時向供應商付款。截至2022年9月30日止九個月我們的貿易應付款項週轉天數進一步減少至20天，乃主要由於我們努力加快結算貿易應付款項以加強與各供應商的業務關係。

於2022年12月31日，我們於2022年9月30日的貿易及其他應付款項的約13.6百萬美元或約90.4%隨後結清。

我們的其他應付款項主要包括(i)非貿易性質的應付關聯方款項；(ii)薪金及員工福利應付款項；及(iii)應付船舶供應商以取得租入船舶的按金及擔保。我們的其他應付款項自2019年12月31日約37.2百萬美元輕微減至2020年12月31日約36.9百萬美元，主要是由於應付關聯方款項以及薪金及員工福利應付款項減少，主要乃因支付予航運服務人員的花紅減少。我們的其他應付款項進一步減至2021年12月31日約33.4百萬美元，繼而減至2022年9月30日的5.1百萬美元，主要是由於應付關聯方款項減少。有關應付關聯方款項的結餘已於最後可行日期悉數結清。

租賃負債

我們的租賃負債主要包括就我們根據光船租賃租用的控制船舶支付予我們船舶供應商的租賃費。我們的租賃負債由2019年12月31日的約42.4百萬美元減少至2020年12月31日的約32.5百萬美元，乃主要由於(i)2020年根據光船租賃租用的一艘控制船舶減少；及(ii)於整個租賃期間向船舶供應商支付的款項。截至2021年12月31日，我們的租賃負債增加至約86.7百萬美元，乃主要由於2021年根據光船租賃向供應商租用的控制船舶數量增加。2022年9月30日我們的租賃負債進一步增至約92.0百萬美元，主要由於2021年12月31日後根據光船租賃向供應商租賃的控制船舶數量增加。

流動資金及資本資源

我們歷來主要透過我們營運所得現金、銀行借款及融資租賃安排為我們的營運提供資金。我們的現金需求主要與支付租賃船舶的款項、購買船舶、償還銀行貸款及融資租賃應付款項，以及結算各項營運開支有關。我們的流動資金將主要取決於我們從經營活動中產生現金流及獲得外部融資以償還到期債務的能力，以及我們未來的營運及資本支出需求。

財務資料

現金流

下表載列我們於往績記錄期間的合併現金流量表概要。

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 (千美元)	2020年 (千美元)	2021年 (千美元)	2021年 (千美元) (未經審核)	2022年 (千美元)
經營活動所得現金淨額	9,559	24,473	88,147	49,604	57,164
投資活動所得／(所用)					
現金淨額	500	2,027	(6,004)	(6,012)	(6,087)
融資活動所用現金淨額	(9,849)	(24,015)	(61,515)	(33,850)	(49,472)
現金及現金等價物增加淨值	<u>210</u>	<u>2,485</u>	<u>20,628</u>	<u>9,742</u>	<u>1,605</u>
現金及現金等價物匯率變動					
影響	(8)	(8)	(18)	(31)	(74)
年初現金及現金等價物	<u>1,741</u>	<u>1,943</u>	<u>4,420</u>	<u>4,420</u>	<u>25,030</u>
年末現金及現金等價物	<u><u>1,943</u></u>	<u><u>4,420</u></u>	<u><u>25,030</u></u>	<u><u>14,131</u></u>	<u><u>26,561</u></u>

經營活動所得現金淨額

我們來自經營活動的現金流入主要來自收到客戶就我們的航運服務及船舶管理服務支付的款項。我們經營活動的現金流出主要包括向供應商付款及各項經營開支。

我們於2019年的經營活動所得現金淨額約為9.6百萬美元，乃主要反映經以下各項作出調整後我們除稅前溢利約8.9百萬美元：(i)部分非現金收益及支出，主要包括折舊及攤銷約8.9百萬美元及融資成本約2.8百萬美元；及(ii)影響我們經營現金流的部分營運資金項目的變動，主要包括貿易及其他應收款項的變動約8.4百萬美元；存貨的變動約2.5百萬美元以及墊款及合約負債變動約0.2百萬美元。

財務資料

我們於2020年的經營活動所得現金淨額約為24.5百萬美元，乃主要反映經以下各項作出調整後我們除稅前溢利約1.4百萬美元：(i)部分非現金收益及支出，主要包括折舊及攤銷約15.4百萬美元、融資成本約3.9百萬美元以及持作出售資產撥備約1.2百萬美元；及(ii)影響我們經營現金流的部分營運資金項目的變動，主要包括貿易及其他應付款項的變動約20.0百萬美元、貿易及其他應收款項的變動約13.6百萬美元以及墊款及合約負債的變動約2.9百萬美元。

我們於2021年的經營活動所得現金淨額約為88.1百萬美元，乃主要反映經以下各項作出調整後我們除稅前溢利約41.2百萬美元：(i)部分非現金收益及支出，主要包括折舊及攤銷約18.3百萬美元、以股份為基礎的報酬約5.6百萬美元、分佔聯營公司及合營企業的溢利約4.3百萬美元及融資成本約3.5百萬美元；及(ii)影響我們經營現金流的部分營運資金項目的變動，主要包括貿易及其他應付款項的變動約51.1百萬美元以及貿易及其他應收款項變動約27.2百萬美元。

經營活動所得現金淨額於截至2022年9月30日止九個月為約57.2百萬美元，這主要反映經調整下列各項後的除稅前溢利約57.3百萬美元，(i)若干非現金收益及開支，主要包括約22.3百萬美元的折舊及攤銷及約4.6百萬美元的融資成本；及(ii)影響我們經營現金流量的若干營運資金項目的變動，主要包括貿易及其他應付款項的變動約7.1百萬美元、存貨變動約5.4百萬美元以及貿易及其他應收款項變動約3.3百萬美元。

投資活動所得／(所用)現金淨額

我們來自投資活動的現金流入主要包括出售物業、廠房及設備的所得款項、來自第三方及關聯方的還款以及來自合營企業及聯營公司的股息。我們的投資活動現金流出主要包括物業、廠房及設備的付款、支付使用權資產的按金以及應收第三方及關聯方款項。

財務資料

我們於2019年的投資活動所用現金淨額約為0.5百萬美元。此主要反映來自關聯方還款約18.3百萬美元、第三方還款約5.8百萬美元以及出售物業、廠房及設備所得款項約5.9百萬美元，部分由物業、廠房及設備付款以及其他非流動資產約16.0百萬美元以及向關聯方墊款約9.6百萬美元抵銷。

我們於2020年的投資活動產生現金淨額約為2.0百萬美元，主要反映關聯方還款約20.3百萬美元及第三方還款約1.1百萬美元，部分由向關聯方墊款約15.8百萬美元以及物業、廠房及設備付款以及其他非流動資產約3.5百萬美元抵銷。

我們在2021年的投資活動所用現金淨額約為6.0百萬美元，主要反映物業、廠房及設備以及其他非流動資產的付款約19.7百萬美元以及向關聯方墊款約4.8百萬美元，部分被出售物業、廠房及設備所得款項約7.3百萬美元、第三方還款約5.1百萬美元，關聯方還款約4.6百萬美元，以及來自合營企業及聯營公司的股息約1.5百萬美元所抵銷。

投資活動所用現金淨額於截至2022年9月30日止九個月為約6.1百萬美元，乃主要反映物業、廠房及設備以及其他非流動資產的付款約27.9百萬美元以及向關聯方墊款約8.0百萬美元，部分被出售物業、廠房及設備所得款項約15.8百萬美元及關聯方還款約9.1百萬美元抵銷。

融資活動所用現金淨額

我們來自融資活動的現金流入主要包括銀行借款所得款項及應付關聯方款項。我們的融資活動現金流出主要包括償還借款、償還租賃、已付附屬公司非控股權益之股息、已付借款利息以及償還關聯方款項。

財務資料

我們於2019年的融資活動所用現金淨額約為9.8百萬美元，乃主要反映向關聯方還款約18.7百萬美元、償還租賃負債本金及利息約13.3百萬美元、償還借款約12.0百萬美元及已付借款利息約1.7百萬美元，部分被來自關聯方的墊款約23.4百萬美元及借款所得款項約12.6百萬美元所抵銷。

我們於2020年的融資活動所用現金淨額約為24.0百萬美元，乃主要反映償還關聯方款項約17.7百萬美元、償還租賃負債本金及利息約11.6百萬美元、償還借款約9.2百萬美元及已付借款利息約2.2百萬美元，部分被來自關聯方的墊款約12.7百萬美元及借款所得款項約2.7百萬美元所抵銷。

我們於2021年的融資活動所用現金淨額約為61.5百萬美元，乃主要反映償還關聯方款項約31.2百萬美元、償還借款約20.4百萬美元、償還租賃負債本金及利息以及使用權資產按金約23.6百萬美元、支付借款利息約1.9百萬美元，及視作分派約1.2百萬美元，部分被借款所得款項約16.5百萬美元及來自關聯方的墊款約3.8百萬美元所抵銷。

融資活動所用現金淨額於截至2022年9月30日止九個月為約49.5百萬美元，乃主要反映償還關聯方款項約32.4百萬美元、償還租賃負債的本金及利息以及使用權資產按金約20.0百萬美元及償還借款約9.0百萬美元，部分被來自關聯方的墊款約8.8百萬美元及借款所得款項約8.4百萬美元所抵銷。

財務資料

流動資產及流動負債

下表載列我們於往績記錄期間的流動資產及流動負債的詳情。

	於12月31日		於9月30日		於1月31日
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
					(未經審核)
流動資產					
以公允價值計量且					
其變動計入當期損益的					
金融資產	—	—	3,285	1,277	1,232
存貨	4,895	5,702	4,651	10,048	10,101
預付款項及其他流動資產	694	2,952	6,134	4,523	4,935
貿易及其他應收款項	18,145	26,963	25,542	20,973	26,069
其他非流動資產的即期					
部分	3,258	3,903	—	—	—
受限制銀行存款	—	72	31	32	33
現金及現金等價物	1,943	4,420	25,030	26,561	22,633
分類為持作出售的資產	—	7,318	—	—	—
流動資產總值	28,935	51,330	64,673	63,414	65,003
流動負債					
墊款及合約負債	1,616	4,551	4,448	5,129	2,458
貿易及其他應付款項	49,680	59,346	53,247	20,170	29,856
流動稅項負債	94	737	1,840	1,745	1,596
借款	10,830	12,289	5,369	9,472	11,543
租賃負債	9,880	9,385	21,073	21,110	16,928
流動負債總額	72,100	86,308	85,977	57,626	62,381
流動(負債)/資產淨值	(43,165)	(34,978)	(21,304)	5,788	2,622

於2020年12月31日，我們錄得流動負債淨額約為35.0百萬美元，而於2019年12月31日則錄得流動負債淨額約43.2百萬美元，相當於減少約8.2百萬美元或19.0%，乃主要由於我們的貿易及其他應收款項連同我們的收入增長、現金及現金等價物以及分類為持作出售的資產（即兩艘船舶隨後於2021年出售）增加，導致我們的流動資產由2019年的約28.9百萬美元增加至2020年的51.3百萬美元。

財務資料

於2021年12月31日，我們錄得流動負債淨額約為21.3百萬美元，而於2020年12月31日則錄得流動負債淨額約35.0百萬美元，相當於進一步減少約13.7百萬美元或39.1%，乃主要由於現金及現金等價物由2020年的約4.4百萬美元增加至2021年的25.0百萬美元，加上我們欠付的貿易及其他應付款項以及借款減少，我們的流動負債由2020年的約86.3百萬美元減少至2021年的86.0百萬美元。

於2022年9月30日，我們錄得流動資產淨值約5.8百萬美元，而於2021年12月31日錄得流動負債淨額約21.3百萬美元。於2022年9月30日，我們將淨流動負債狀況扭轉為淨流動資產狀況，主要由於經營持續產生現金流入以及我們持續努力償還貿易及其他應付款項。我們於2023年1月31日的流動資產淨值減少至約2.6百萬美元，主要由於我們於2022年10月及2023年1月支付一艘在建新船舶的建造成本，導致我們的現金及現金等價物減少。

營運資金

展望未來，我們預期將透過使用經營活動的現金流、現金及現金等價物、銀行借款、融資租賃安排及[編纂]的估計[編纂]的組合資金，滿足我們的流動資金需求。於最後可行日期，我們已動用銀行融資1.3百萬美元。

經計及我們可用的財務資源，包括經營活動產生的現金流、現金及現金等價物、銀行借款、融資租賃安排以及[編纂]的估計[編纂]（經濟在[編纂]將最終[編纂]定為低於指示性[編纂]範圍下限最多10%後），董事與獨家保薦人一致認為，我們有足夠的營運資金滿足目前及本文件日期起未來12個月的需求。

財務資料

債務

我們的債務主要包括銀行借款及租賃負債。下表載列我們於所示日期的債務：

	於12月31日		於9月30日		於1月31日
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
					(未經審核)
長期借款的非即期部分					
— 有擔保	47,932	37,428	27,289	63,344	81,953
— 無擔保	—	291	187	208	220
小計：	<u>47,932</u>	<u>37,719</u>	<u>27,476</u>	<u>63,552</u>	<u>82,173</u>
長期借款的即期部分					
— 有擔保	10,830	12,289	5,295	9,472	10,996
— 無擔保	—	—	74	—	547
小計：	<u>10,830</u>	<u>12,289</u>	<u>5,369</u>	<u>9,472</u>	<u>11,543</u>
租賃負債					
— 流動	9,880	9,385	21,073	21,110	16,928
— 非流動	32,490	23,121	65,586	70,873	54,791
小計：	<u>42,370</u>	<u>32,506</u>	<u>86,659</u>	<u>91,983</u>	<u>71,719</u>
總計：	<u><u>101,132</u></u>	<u><u>82,514</u></u>	<u><u>119,504</u></u>	<u><u>165,007</u></u>	<u><u>165,435</u></u>

借款

截至2019年、2020年及2021年12月31日、2022年9月30日及2022年10月31日，我們的借款總額分別約為58.8百萬美元、50.0百萬美元、32.8百萬美元、73.0百萬美元及72.1百萬美元。我們的借款總額由2021年12月31日的約32.8百萬美元大幅增至2022年9月30日的約73.0百萬美元，主要由於我們就我們的控制船舶SEACON ATHENS及SEACON FUZHOU於2022年1月訂立的融資租賃及於2022年2月我們的控制船舶SEACON SHANGHAI的再融資。我們的借款總額由2022年9月30日的約73.0百萬美元增至2023年1月31日的約93.7百萬美元，主要由於我們就控制船舶SEACON NOLA

財務資料

於2023年1月訂立融資租賃。截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的借款分別約為58.8百萬美元、49.7百萬美元、32.6百萬美元及72.7百萬美元以船舶及房屋等物業作抵押。有關該等抵押借款的進一步詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註24。

於最後可行日期，九艘控制船舶處於融資租賃安排。有關我們的融資租賃安排的更多詳情，請參閱本文件「業務 — 我們的船隊 — 有關我們控制船舶的融資安排 — 融資租賃安排」。

我們的銀行貸款協議及融資租賃安排包含商業銀行貸款及融資租賃安排慣常的標準條款、條件及契諾。

租賃負債

截至2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日，我們的租賃負債分別約為42.4百萬美元、32.5百萬美元、86.7百萬美元及92.0百萬美元，主要指租期為一年或一年以上的長期光船租賃。進一步詳情，請參閱本節上文「合併資產負債表節選項目說明 — 租賃負債」。

鑑於我們的信用記錄及我們目前的信用狀況，董事認為我們日後在取得額外銀行借款及融資租賃方面不會遇到任何重大困難。

董事進一步確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無任何嚴重拖欠支付銀行借款及租賃負債或違反重大契諾的情況。

或然負債

於最後可行日期，除本文件「業務 — 法律程序」一節所披露者外，我們並無涉及任何懸而未決或（據我們所知）可能對我們業務或營運造成重大不利影響的法律程序。董事進一步確認，我們並無任何重大或然負債。

除本節「債務」一段披露者外，我們概無任何未償還債務或任何已發行及未償還或同意將予發行之貸款資本、銀行透支、貸款或其他類似債務、承兌負債（一般貿易票據除外）或承兌信貸、債權證、按揭、押記、融資租賃或租購承擔、擔保、重大契諾或其他重大或然負債。

財務資料

資本開支及承擔

資本承擔

我們的資本承擔與就購買物業、廠房及設備已訂約但尚未產生的資本支出有關。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及2022年9月30日，我們的資本承擔分別約為57.0百萬美元、107.1百萬美元、216.4百萬美元及178.1百萬美元。

資本支出

於往績記錄期間，我們的資本支出主要包括船舶。我們的預計資本支出將根據我們的業務計劃、市場條件、經濟及監管環境的任何未來變動而進行修訂。此外，我們可能會因尋求新商機擴大業務而不時產生額外的資本支出。有關進一步資料，請參閱「未來計劃及[編纂]」。

物業權益

董事確認，於2022年9月30日，概無任何情況須根據上市規則第5.01至5.10條作出披露規定。於2022年9月30日，我們的物業權益並不構成我們物業活動的一部分，且概無構成非物業活動一部分的物業權益的賬面值佔我們總資產的15%或以上。

主要財務比率

下表載列我們於往績記錄期間的主要財務比率：

	於12月31日／ 截至12月31日止年度			於9月30日 ／截至 9月30日 止九個月
	2019年	2020年	2021年	2022年
股本回報率 ⁽¹⁾	206.1%	8.5%	65.4%	51.2%
總資產回報率 ⁽²⁾	5.0%	0.3%	14.6%	18.1%
流動比率 ⁽³⁾	0.4	0.6	0.8	1.1
速動比率 ⁽⁴⁾	0.3	0.5	0.7	0.9
淨負債權益比率 ⁽⁵⁾	2,638.7%	1,475.7%	183.8%	131.2%

財務資料

附註：

1. 股本回報率乃按相關年度末本公司股東應佔溢利除以股本總額再乘以100%計算。
2. 總資產回報率乃按相關年度末本公司股東應佔溢利除以總資產再乘以100%計算。
3. 流動比率乃按相關年度末流動資產除以流動負債計算。
4. 速動比率乃按相關年度末流動資產總值(扣除存貨)除以流動負債計算。
5. 淨負債權益比率乃按年末計息銀行及其他借款(扣除現金及現金等價物)除以相關年度末權益總額計算，並以百分比表示。

股本回報率

我們的股本回報率由截至2019年12月31日止年度的約206.1%下降至截至2020年12月31日止年度的約8.5%，主要由於全球經濟放緩導致我們的純利減少，尤其是2020年初全球COVID-19疫情初期對乾散貨的需求減少，日均BDI由2019年的1,365點下降至2020年的1,068點，同時我們船舶的運營成本(如COVID-19隔離措施產生的港口費)及我們航運服務業務營運增長有所增加。我們的股本回報率由截至2020年12月31日止年度的約8.5%增加至截至2021年12月31日止年度的約65.4%，主要由於2021年財務狀況改善導致我們的純利大幅增加以及更大範圍的經濟復甦及市場情緒改善以及2021年市場租船費率及運費達到多年峰值的情況下，航運服務需求急劇增加。我們的股本回報率由截至2021年12月31日止年度的約65.4%下降至截至2022年9月30日止九個月的約51.2%，主要是由於保留盈利大幅增加所致。

總資產回報率

我們的總資產回報率由截至2019年12月31日止年度的約5.0%降至截至2020年12月31日止年度的約0.3%，乃主要由於2020年COVID-19疫情初期我們航運服務的盈利能力普遍下降，導致我們的純利減少所致。我們的總資產回報率由截至2020年12月31日止年度的約0.3%增至截至2021年12月31日止年度的約14.6%，乃主要由於我們2021年財務狀況改善導致純利大幅增加。我們的總資產回報率由截至2021年12月31日止年度的約14.6%增至截至

財務資料

2022年9月30日止九個月的約18.1%，乃主要由於截至2022年9月30日止九個月我們的財務狀況及盈利能力改善導致純利增加。

流動比率

於2019年及2020年12月31日，我們的流動比率相對較低，分別為0.4倍及0.6倍，乃主要由於我們與業務擴張計劃相關的船舶等長期資產的大量資本支出，導致2019年及2020年12月31日的現金及現金等價物水平較低。

我們的流動比率由2020年12月31日的約0.6倍增至2021年12月31日的約0.8倍，乃主要由於2021年我們的盈利能力有所改善導致我們的現金及現金等價物增加。流動比率進一步增至2022年9月30日的1.1倍，主要由於以下各項的綜合影響(i)我們動用出售控制船舶SEACON BRAZIL的所得款項結清負債，以致貿易及其他應付款項減少，從而使得流動負債減少，及(ii)主要包括燃油的存貨增加導致流動資產增加。

速動比率

於2019年及2020年12月31日，我們的速動比率相對較低，分別為0.3倍及0.5倍，乃主要由於我們與業務擴張計劃相關的船舶等長期資產的大量資本支出，導致2019年及2020年12月31日的現金及現金等價物水平較低。

我們的速動比率由2020年12月31日的約0.5倍增至2021年12月31日的約0.7倍，乃主要由於我們的盈利能力有所改善導致我們的現金及現金等價物增加。速動比率進一步增至2022年9月30日的0.9倍，主要由於我們動用出售控制船舶SEACON BRAZIL的所得款項結清負債，以致貿易及其他應付款項減少所致。

淨負債權益比率

我們的淨負債權益比率由2019年12月31日的約2,638.7%降至2020年12月31日的約1,475.7%，主要是由於我們的借款及租賃負債減少及權益總額增加的綜合影響所致。於2021年12月31日，我們的淨負債權益比率進一步降至約183.8%，這主要是由於我們在2021年的盈利能力顯著提高導致我們的借款減少以及現金及現金等價物以及我們的保留盈利增加。淨負債權益比率於2022年9月30日進一步減少至約131.2%，主要由於截至2022年9月30日止九個月我們的盈利能力改善導致總權益大幅增加。

財務資料

關聯方交易

作為我們正常業務過程的一部分，我們於往績記錄期間訂立多項關聯方交易。我們與關聯方的貿易應收款項主要指來自合營企業及聯營公司及郭氏的控股公司就我們提供船舶管理服務的服務費。我們應收關聯方的款項主要指我們與我們的關聯方之間的流動賬戶結餘。除應收郭氏的控股公司款項(產生自非經營活動)外，我們的應收關聯方款項屬貿易性質。有關應收關聯方款項已於最後可行日期悉數結付。下表載列本公司分別於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日應收關聯方款項產生的年終結餘。

	於12月31日			於 9月30日
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
貿易應收款項				
— 合營企業及聯營公司	74	121	102	222
— 郭氏的控股公司	—	923	51	97
	74	1,044	153	319
其他應收款項				
應收以下各方款項：				
— 合營企業及聯營公司	868	1,218	259	—
— 郭氏的控股公司	3,707	3,178	3,364	521
— 其他關聯方	943	752	—	—
向下列各方支付按金：				
— 郭氏的控股公司	—	11	50	—
	5,518	5,159	3,673	521

下表載列本公司分別於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日的應收關聯方款項產生的年終結餘。我們的應付關聯方款項主要指(i)我們就關聯方提供船員派遣服

財務資料

務及材料採購應付關聯方的船員派遣開支及材料採購費；(ii)郭氏的控股公司為我們結付若干我們控制船舶的採購價；及(iii)我們與郭氏的控股公司之間流動賬戶結餘。除應付郭氏的控股公司款項(產生自非經營活動)外，我們的應付關聯方款項屬貿易性質。有關應付關聯方款項已於最後可行日期悉數結付。

	於12月31日			於
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	千美元	千美元	千美元	2022年
				千美元
貿易應付款項				
— 合營企業及聯營公司	—	—	367	—
— 郭氏的控股公司	1,295	4,511	3,770	1,397
	<u>1,295</u>	<u>4,511</u>	<u>4,137</u>	<u>1,397</u>
其他應付款項				
應付以下各方款項：				
— 合營企業及聯營公司	106	—	—	—
— 郭氏的控股公司	34,784	33,922	26,826	1,674
— 其他關聯方	81	24	24	—
來自下列各方支付按金：				
— 合營企業及聯營公司	8	3	21	17
— 郭氏的控股公司	—	57	133	140
— 其他關聯方	—	—	—	2
	<u>34,979</u>	<u>34,006</u>	<u>27,004</u>	<u>1,833</u>

下表載列我們分別於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日為本公司關聯方提供的擔保。我們為關聯方提供的擔保屬非貿易性質且已於2022年9月30日悉數結付。

	於12月31日			於
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	千美元	千美元	千美元	2022年
				千美元
合營企業及聯營公司	8,800	8,000	—	—
董事	674	729	—	—
郭氏的控股公司	1,116	1,777	596	—
	<u>10,590</u>	<u>10,506</u>	<u>596</u>	<u>—</u>

財務資料

下表載列分別於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年9月30日的本公司關聯方擔保的借款及租賃負債結餘。我們的關聯方擔保的借款及租賃負債屬非貿易性質，及有關結餘以及我們關聯方提供的擔保將於[編纂]之前悉數結付或解除。

	於12月31日			於 9月30日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
借款	39,942	31,886	23,871	4,602
租賃負債	—	—	77,015	80,536
	<u>39,942</u>	<u>31,886</u>	<u>100,886</u>	<u>85,138</u>

我們與關聯方之間的擔保將於[編纂]之前解除。有關關聯方交易的進一步詳情，務請參閱本文件附錄一會計師報告附註31。

董事確認，該等交易(i)於正常及日常業務過程中進行，並按正常商業條款或不遜於我們獲獨立第三方授予的條款進行；及(ii)並無扭曲我們於往績記錄期間業績或使我們的歷史業績不能反映未來表現。

除本文件「關連交易」一節所載我們與我們的關連人士之間的持續關連交易外，本文件附錄一會計師報告附註31所載關聯方交易將於[編纂]後不再繼續。

有關財務及資本風險的定量及定性披露

我們的業務活動使我們面臨各種金融風險，主要包括外匯風險、信貸風險、流動性風險及公允價值利率風險。有關我們面臨的風險的詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註3。

資產負債表外承擔及安排

於往績記錄期間及直至最後可行日期，本集團並無訂立任何重大資產負債表外承擔及安排。

可供分派儲備

於最後可行日期，我們並無可供分派儲備。

財務資料

股息政策

於往績記錄期間，我們並無向股東宣派及／或派付任何股息。於最後可行日期，我們並無制定任何股息政策。

宣派股息須經董事會酌情決定以及遵守組織章程及適用法律及法規。董事會經考慮經營業績、財務狀況、現金需求及可用性以及其於當時認為相關的其他因素後，或會於日後宣派股息。本公司宣派的任何末期股息亦須於股東會議上經股東批准。

概不保證在任何特定期間會以任何特定的金額派付股息。於任何特定年度並無分派的任何可分派利潤均將被保留，並可於後續年度分派。

根據上市規則第13.13至13.19條披露

董事已確認，於最後可行日期，彼等並不知悉倘我們股份於聯交所[編纂]則須根據上市規則第13.13至13.19條規定作出披露規定的任何情況。

期後事件

本公司或其附屬公司並無就往績記錄期間後的任何期間編製經審核財務報表，亦無宣派股息或作出分派。於往績記錄期間後並無其他須根據香港財務報告準則作出調整或披露的重大事件。

有關往績記錄期間後發生的變動詳情，請參閱「概要 — 近期發展」一節。

無重大不利變動

除本文件「概要－近期發展－無重大不利變動」一節所披露者外，董事確認，直至本文件日期，我們的財務或交易狀況自2022年9月30日（即本公司最近期綜合經審核財務業績的編製日期）以來並無重大不利變動，且自2022年9月30日以來亦無重大影響會計師報告所載資料的事項。

財務資料

[編纂]開支

我們將承擔的[編纂]開支估計約為[編纂]美元([編纂]港元)(按[編纂]每股[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍的中位數)及假設[編纂]未獲行使)，其中(i)[編纂]相關開支，包括[編纂]佣金及其他開支約為[編纂]美元([編纂]港元)及(ii)非[編纂]相關開支約為[編纂]美元([編纂]港元)，包括(a)法律顧問及申報會計師費用及開支約[編纂]美元([編纂]港元)及(b)其他費用及開支約[編纂]美元([編纂]港元)。

我們於往績記錄期間產生[編纂]開支約3.4百萬美元(26.7百萬港元)，其中約2.7百萬美元(21.2百萬港元)入賬為開支及約0.7百萬美元(5.5百萬港元)將於[編纂]後直接確認為權益扣減。

我們估計，本公司將產生額外[編纂]開支約[編纂]美元([編纂]港元)(包括[編纂]佣金約[編纂]美元([編纂]港元))，其中約[編纂]美元([編纂]港元)預期於損益中扣除及約[編纂]美元([編纂]港元)預期將於[編纂]後直接確認為權益扣減。

上述[編纂]開支為最新的可行估計，僅供參考，實際金額可能與此估計有所不同。

未經審核備考經調整綜合有形資產淨值報表

有關詳情，請參閱本文件附錄二A「未經審核備考財務資料」一節。

未來計劃及[編纂]

未來計劃

有關我們未來計劃的詳細介紹，請參閱「業務 — 我們的業務策略及未來計劃」一節。

[編纂]

我們估計，經扣除我們就[編纂]應付的[編纂]佣金、費用及估計開支後，並假設[編纂]未獲行使及[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)，我們將收取[編纂]約[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)。倘[編纂]定於每股股份[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍的上限)，則[編纂]將為約[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)。倘[編纂]定於每股股份[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍的下限)，則[編纂]將為約[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)。倘我們[編纂]，將最終[編纂]定為每股[編纂]港元，[編纂]將約為[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)。

假設[編纂]處於指示性[編纂]範圍的中位數，我們目前擬將該等[編纂]用於以下用途：

1. 預計約[編纂]%或約[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)將用作擴大及優化我們的船隊，其中；
 - 約[編纂]或約[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)將分配用於擴大及優化我們的控制船舶船隊。視乎我們可用融資渠道的可用性及適用性，以及市場租船費率及船舶新造成本等市場因素，我們擬將[編纂]用於結算我們目前在建的若干新船舶的部分建造成本。於2022年9月30日，我們在建的七艘船舶預計綜合運

未 來 計 劃 及 [編 纂]

力約為502,100dwt，估計完工日期為2023年至2024年。以下是我們在建船舶的估計總建造成本以及截至2022年9月30日我們結算的部分：

船 舶	我們已結算的部分 (千美元)	估計未償還建造成本 (千美元)	估計建造成本總額 (千美元)
船舶1號	[3,847.5]	[21,802.5]	[25,650.0]
船舶2號	[3,847.5]	[21,802.5]	[25,650.0]
船舶3號	[1,282.5]	[24,367.5]	[25,650.0]
船舶4號	[1,282.5]	[24,367.5]	[25,650.0]
船舶5號	[6,720.0]	[26,880.0]	[33,600.0]
船舶6號	[7,023.1]	[28,092.4]	[35,115.5]
船舶7號	<u>[3,537.7]</u>	<u>[14,150.7]</u>	<u>[17,688.4]</u>
	<u>[27,540.8]</u>	<u>[161,463.1]</u>	<u>[189,003.9]</u>

截至2023年12月31日止年度，我們就結算在建兩艘船舶的估計建造成本的預期執行計劃如下：

	總計 (千美元)
船舶2號	[編纂]
船舶3號	<u>[編纂]</u>
	<u>[編纂]</u>

鑑於分配予該特定計劃的[編纂]並不完全涵蓋所有在建船舶的總估計建造成本，我們打算分配[編纂]用於支付我們兩艘船舶的部分建造成本，並利用可供我們使用的其他融資渠道，例如銀行貸款、融資租賃安排以及我們業務運營的收入(倘合適)，為未被[編纂]覆蓋的剩餘部分建造成本提供資金；及

未 來 計 劃 及 [編 纂]

- 約[編纂]%或約[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)將用於透過主要以定期租賃訂立20至25項租賃業務擴大我們的租入船隊規模。與擬用於購買二手船及／或通過光船租賃租用更多船舶的[編纂]類似，租船的市場費率在很大程度上受市場波動的影響，難以制定具體的時間表及實施計劃。然而，鑑於擁有足夠的運力在海運服務業中的重要性，董事認為，分配予該特定計劃的[編纂]%應在切實可行範圍內盡快使用，無論如何不遲於2023年下半年，以建立我們總可用運力所需的關鍵規模。就此我們的實施計劃載列如下：

[編纂]直至
2023年
12月31日
(千美元)

以定期租賃方式出租船舶

[編纂]

總計

[編纂]

未來計劃及[編纂]

2. 約[編纂]%或約[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)預計分配用於(i)通過於上海、希臘、菲律賓及日本等戰略位置租用辦公場所設立新辦事處加強我們的船舶管理能力，及(ii)擴大我們於青島、寧波及福州的現有船舶管理運營。我們對船舶管理服務業務的預期實施計劃如下：

	[編纂] 直至2023年 12月31日 (千美元)	截至2024年 12月31日 止年度 (千美元)	截至2025年 12月31日 止年度 (千美元)	總計 (千美元)
(1) 設立新的船舶管理 辦公室				
— 菲律賓	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
— 日本	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
— 希臘	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
— 上海	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
小計：	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
(2) 加強現有船舶管理 辦公室	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

由於我們的船舶管理服務產品的規模主要取決於在船舶管理高科技領域擁有豐富經驗的合資格船舶管理人員的數量，分配用於擴展我們的船舶管理業務的大部分[編纂]預計將用於招聘及挽留有關合資格員工。對於我們有意於2023年前後設立的新船舶管理辦公室，我們預計除招聘合資格的員工外，部分[編纂]將用於支付租金開支及一次性翻新費用。

未來計劃及[編纂]

3. 約[編纂]%或約[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)將用於在業務營運中採用數碼科技並實施先進的資訊科技，例如(i)採用新的營運管理系統，利用大數據改善客戶關係管理，及(ii)引入新的資訊科技系統及升級現有資訊科技系統，例如船員培訓軟件及輪班管理軟件，以確保符合監管規定。我們亦擬招募額外員工為實施及推出相關數字化舉措提供支持。我們關於數字化舉措的預期實施計劃如下：

	[編纂]	截至2024年	
	直至2023年	12月31日	
	12月31日	止年度	總計
	(千美元)	(千美元)	(千美元)
(1) 採用新的數字技術及系統	[編纂]	[編纂]	[編纂]
(2) 升級及優化現有數字軟件及系統	[編纂]	[編纂]	[編纂]
(3) 招募IT支持人員	[編纂]	[編纂]	[編纂]
	[編纂]	[編纂]	[編纂]

為確保我們的業務營運與海運業數字化的蓬勃發展趨勢保持一致，我們將[編纂]用於採用新技術及升級我們現有的數字系統。我們有意繼續利用第三方軟件供應商並與之合作，開發及升級信息技術系統。新的數字技術及系統的示例包括我們的船舶管理及航運服務業務板塊使用的新營運管理系統，例如客戶關係管理系統及大數據平台，以全面分析自我們的綜合服務中收集的數據。我們現有軟件的升級示例包括升級LMS線上員工培訓系統、內部行政及財務軟件以及升級雲存儲及服務器。我們擬於[編纂]後不久實施有關升級，其中大部分升級將於2023年及2024年或前後進行。我們亦計劃於2023年至2024年合共聘用約5至8名IT支持人員，以監督我們新軟件及升級的實施過程。有關我們計劃的數字化舉措的進一步詳情，請參閱「業務 — 我們的業務策略」。我們擬於[編纂]後不久採用並整合此類新平台及軟件，主要將在2023年及2024年或前後實施。

未來計劃及[編纂]

4. 約[編纂]%或約[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)將分配用作一般營運資金及其他一般企業用途以支持我們的業務運營。

倘[編纂]定於較本文件所述指示性[編纂]範圍的中位數高或低的水平，則上述[編纂]的分配將按比例調整。倘[編纂]獲全面行使，則我們將收取約[編纂]港元(相當於約[編纂]美元)的[編纂](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))。倘[編纂]獲全面行使，我們擬將額外[編纂]按上述比例用作以上用途。

上文概述的[編纂]的可能用途可能根據不斷演變的業務需要及狀況、管理要求及當前市場情況而出現變動。倘上述[編纂]發生任何重大重新分配或修改，我們將根據上市規則發出公告並於年報中作出披露。

倘[編纂]無須立即用作上述用途，或倘我們無法按擬定計劃實施發展計劃的任何部分，我們可能會將該等資金於獲授權金融機構及／或持牌銀行(定義見證券及期貨條例或有關司法管轄區適用法律法規)持作銀行存款。在此情況下，我們將遵守上市規則的適當披露規定。

[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 及 條 件

[編纂]

[編 纂] 的 架 構 及 條 件

[編纂]

[編 纂] 的 架 構 及 條 件

[編纂]

[編 纂] 的 架 構 及 條 件

[編纂]

[編纂] 的 架 構 及 條 件

[編纂]

[編 纂] 的 架 構 及 條 件

[編纂]

[編 纂] 的 架 構 及 條 件

[編纂]

[編 纂] 的 架 構 及 條 件

[編纂]

[編 纂] 的 架 構 及 條 件

[編纂]

[編 纂] 的 架 構 及 條 件

[編纂]

[編 纂] 的 架 構 及 條 件

[編纂]

[編 纂] 的 架 構 及 條 件

[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]

附錄一

會計師報告

以下為本公司申報會計師羅兵咸永道會計師事務所(香港執業會計師)發出的報告全文(載於第I-1至I-3頁)，以供載入本文件。此會計師報告乃按照香港會計師公會頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「就投資通函內歷史財務資料出具的會計師報告」的要求擬備，並以本公司董事及保薦人為收件人。

[羅兵咸永道會計師事務所信頭]

[草稿]

致洲際船務集團控股有限公司列位董事及中泰國際融資有限公司就歷史財務資料出具的會計師報告

簡介

本所(以下簡稱「我們」)謹此就洲際船務集團控股有限公司(「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(載於第I-[4]至I-102頁)，此等歷史財務資料包括於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日的合併資產負債表、於2021年12月31日及2022年9月30日的公司資產負債表、截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度各年以及截至2022年9月30日止九個月(「往績記錄期間」)的合併全面收益表、合併權益變動表和合併現金流量表，以及主要會計政策概要及其他附註解釋資料(統稱為「歷史財務資料」)。第I-[4]至I-[102]頁所載的歷史財務資料為本報告的組成部分，供收錄於貴公司股份於香港聯合交易所有限公司主板進行首次[編纂]而刊發的日期為[•]的文件(「文件」)內而編製。

董事就歷史財務資料須承擔的責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註1.3及2.1所載的呈列及編製基準編製真實而中肯的歷史財務資料，並對其認為為使歷史財務資料的編製不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

申報會計師的責任

我們的責任為就歷史財務資料發表意見，並向閣下報告我們的意見。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委聘準則第200號「就投資通函內歷史財務資料出具的會計師報告」開展工作。該準則規定我們須遵守道德準則並計劃及開展工作，以就歷史財務資料是否不存在重大錯誤陳述獲取合理保證。

附錄一

會計師報告

我們的工作涉及執执行程序以獲取與歷史財務資料所載金額及披露事項有關的證據。所選定的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致歷史財務資料存在重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，申報會計師考慮與該實體根據歷史財務資料附註1.3及2.1所載的呈列及編製基準編製真實而中肯的歷史財務資料相關的內部控制，以設計適當的程序，但目的並非對該實體內部控制的有效性發表意見。我們的工作亦包括評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計的合理性，以及評價歷史財務資料的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的證據能充足及適當地為我們的意見提供基礎。

意見

我們認為，就本會計師報告而言，此等歷史財務資料已根據歷史財務資料附註1.3及2.1所載的呈列及編製基準，真實而中肯地反映貴公司於2021年12月31日及2022年9月30日的財務狀況和貴集團於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日的合併財務狀況，以及貴集團於往績記錄期間的合併財務表現及合併現金流量。

審閱追加期間比較財務資料

我們已審閱貴集團追加期間比較財務資料，此等財務資料包括截至2021年9月30日止九個月的合併全面收益表、合併權益變動表及合併現金流量表以及其他解釋資料（「追加期間比較財務資料」）。貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註1.3及2.1所載呈列及編製基準呈列及編製追加期間比較財務資料。我們的責任是根據我們的審閱，對追加期間比較財務資料作出結論。我們已根據香港會計師公會頒佈的香港審閱委聘準則第2410號「由實體獨立核數師審閱中期財務資料」進行審閱。審閱包括主要向負責財務及會計事務的人員作出查詢，以及應用分析性及其他審閱程序。審閱的範圍遠較根據香港審計準則進行審計的範圍為小，故我們無法保證將知悉在審計中可能被發現的所有重大事項。因此，我們不發表審計意見。根

附錄一

會計師報告

據我們的審閱，我們並無發現任何事項，令我們相信就會計師報告而言，追加期間比較財務資料在各重大方面未有根據歷史財務資料附註1.3及2.1所載呈列及編製基準編製。

就香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）及公司（清盤及雜項條文）條例下事項出具的報告

調整

於編製歷史財務資料時，概無對第I-[4]頁所界定的相關財務報表作出調整。

股息

我們參考歷史財務資料附註27，該附註說明貴公司並無就往績記錄期間派付股息。

貴公司並無法定財務報表

貴公司自其註冊成立日期以來並無編製法定財務報表。

[羅兵咸永道會計師事務所]

執業會計師

香港

[日期]

附 錄 一

會 計 師 報 告

I 貴集團的歷史財務資料

編製歷史財務資料

下文所載歷史財務資料構成本會計師報告的一部分。

作為歷史財務資料基礎的貴集團於往績記錄期間的財務報表（「相關財務報表」），已由羅兵咸永道會計師事務所根據香港會計師公會（「香港會計師公會」）頒佈的香港審計準則進行審計。

歷史財務資料以美元（「美元」）呈列，除另有指明外，所有數值均約整至最接近的千位數（千美元）。

附錄一

會計師報告

合併全面收益表

	附註	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
		2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
收入	5	135,607	178,929	372,738	264,728	285,311
銷售成本	8	(119,553)	(166,202)	(315,088)	(223,605)	(231,191)
毛利		16,054	12,727	57,650	41,123	54,120
銷售、一般及行政開支	8	(4,484)	(5,708)	(17,215)	(6,217)	(8,457)
金融資產減值撥回／(虧損)						
淨額		106	(120)	205	(26)	(157)
其他收入	6	47	161	51	32	2,119
其他(虧損)／收益淨額	7	(278)	(1,514)	(369)	443	4,268
經營溢利		11,445	5,546	40,322	35,355	51,893
融資收入	10	2	3	1	—*	4
融資成本	10	(2,777)	(3,913)	(3,451)	(2,538)	(4,579)
融資成本淨額	10	(2,775)	(3,910)	(3,450)	(2,538)	(4,575)
應佔以權益法入賬的聯營 公司及合營企業溢利／ (虧損)淨額	15	253	(242)	4,314	2,753	9,950
除所得稅前溢利		8,923	1,394	41,186	35,570	57,268
所得稅開支	11	(489)	(670)	(1,181)	(1,072)	(1,834)
年／期內溢利		8,434	724	40,005	34,498	55,434
應佔溢利：						
— 貴公司股東		7,747	451	33,617	28,513	53,999
— 非控股權益		687	273	6,388	5,985	1,435
		8,434	724	40,005	34,498	55,434

—* 少於1,000美元的金額於整份報告中呈列為「—*」。

附錄一

會計師報告

合併全面收益表(續)

		截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
		2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
附註		千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
					未經審核	
其他全面收益：						
可能重新分類至損益之項目						
— 換算海外業務之匯兌差額		<u>4</u>	<u>14</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>(135)</u>
年／期內其他全面收益，扣除						
稅項		<u>4</u>	<u>14</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>(135)</u>
年／期內全面收益總額						
		<u>8,438</u>	<u>738</u>	<u>40,010</u>	<u>34,504</u>	<u>55,299</u>
全面收益總額歸屬於：						
— 貴公司股東		7,751	465	33,622	28,519	53,864
— 非控股權益		<u>687</u>	<u>273</u>	<u>6,388</u>	<u>5,985</u>	<u>1,435</u>
		<u>8,438</u>	<u>738</u>	<u>40,010</u>	<u>34,504</u>	<u>55,299</u>
貴公司股東應佔年／期內每股						
盈利						
每股基本盈利	12	0.77	0.05	3.36	2.85	5.40
每股攤薄盈利	12	0.77	0.05	3.36	2.85	5.40

附錄一

會計師報告

合併資產負債表

		於12月31日		於9月30日	
		2019年	2020年	2021年	2022年
	附註	千美元	千美元	千美元	千美元
資產					
非流動資產					
物業、廠房及設備	13	57,405	47,708	54,848	91,252
使用權資產	14	47,464	33,383	91,932	98,289
無形資產		16	60	114	94
於聯營公司及合營企業之權益	15	346	104	5,233	12,286
遞延稅項資產		51	24	71	22
按公允價值計入損益的金融資產	16	1,997	2,365	—	—
其他非流動資產	17	20,067	17,466	13,575	32,181
		127,346	101,110	165,773	234,124
流動資產					
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產	16	—	—	3,285	1,277
存貨	18	4,895	5,702	4,651	10,048
預付款項及其他流動資產	19	694	2,952	6,134	4,523
貿易及其他應收款項	20	18,145	26,963	25,542	20,973
其他非流動資產的流動部分	17	3,258	3,903	—	—
受限制銀行存款	21	—	72	31	32
現金及現金等價物	21	1,943	4,420	25,030	26,561
分類為持作出售的資產	22	—	7,318	—	—
		28,935	51,330	64,673	63,414
資產總值		156,281	152,440	230,446	297,538

附錄一

會計師報告

合併資產負債表(續)

		於12月31日		於9月30日	
		2019年	2020年	2021年	2022年
	附註	千美元	千美元	千美元	千美元
權益					
股本	1.2(i)	—	—	—	—*
庫存股份	1.2(i)	—	—	—	—*
合併股本		785	785	785	—
儲備	23	(1,163)	(500)	8,839	9,565
保留盈利		<u>3,645</u>	<u>4,096</u>	<u>37,696</u>	<u>91,695</u>
貴公司股東應佔權益		3,267	4,381	47,320	101,260
非控股權益		<u>492</u>	<u>911</u>	<u>4,087</u>	<u>4,227</u>
權益總額		<u>3,759</u>	<u>5,292</u>	<u>51,407</u>	<u>105,487</u>
負債					
非流動負債					
借款	24	47,932	37,719	27,476	63,552
租賃負債	14	<u>32,490</u>	<u>23,121</u>	<u>65,586</u>	<u>70,873</u>
		<u>80,422</u>	<u>60,840</u>	<u>93,062</u>	<u>134,425</u>
流動負債					
墊款及合約負債	25	1,616	4,551	4,448	5,129
貿易及其他應付款項	26	49,680	59,346	53,247	20,170
即期稅項負債		94	737	1,840	1,745
借款	24	10,830	12,289	5,369	9,472
租賃負債	14	<u>9,880</u>	<u>9,385</u>	<u>21,073</u>	<u>21,110</u>
		<u>72,100</u>	<u>86,308</u>	<u>85,977</u>	<u>57,626</u>
負債總額		<u>152,522</u>	<u>147,148</u>	<u>179,039</u>	<u>192,051</u>
權益及負債總額		<u>156,281</u>	<u>152,440</u>	<u>230,446</u>	<u>297,538</u>

附錄一

會計師報告

貴公司資產負債表

		於2021年 12月31日 千美元	於2022年 9月30日 千美元
	附註		
資產			
非流動資產			
於附屬公司之權益	23	—	65,144
流動資產			
現金及現金等價物		—	570
預付款項		385	706
其他應收款項		—*	743
		385	2,019
資產總值		<u>385</u>	<u>67,163</u>
權益			
股本	1.2(i)	—*	—*
庫存股份	1.2(i)	—*	—*
儲備	23	5,635	70,779
累計虧損		<u>(7,015)</u>	<u>(8,358)</u>
權益總額		<u>(1,380)</u>	<u>62,421</u>
負債			
流動負債			
貿易及其他應付款項		<u>1,765</u>	<u>4,742</u>
權益及負債總額		<u>385</u>	<u>67,163</u>

附錄一

會計師報告

合併權益變動表

附註	貴公司股東應佔				非控股權益 千美元	總權益 千美元
	合併股本 千美元	儲備 千美元	(累計虧損)／ 保留盈利 千美元	小計 千美元		
於2019年1月1日的結餘	785	(1,167)	(4,102)	(4,484)	(155)	(4,639)
全面收益						
年內溢利	—	—	7,747	7,747	687	8,434
其他全面收益	23	4	—	4	—	4
全面收益總額	—	4	7,747	7,751	687	8,438
與股東(以其股東身份) 的交易						
向附屬公司非控股權益 宣派股息	27	—	—	—	(40)	(40)
	—	—	—	—	(40)	(40)
於2019年12月31日的 結餘	785	(1,163)	3,645	3,267	492	3,759
於2020年1月1日的結餘	785	(1,163)	3,645	3,267	492	3,759
全面收益						
年內溢利	—	—	451	451	273	724
其他全面收益	23	14	—	14	—	14
全面收益總額	—	14	451	465	273	738
與股東(以其股東身份) 的交易						
向附屬公司非控股權益 宣派股息	27	—	—	—	(120)	(120)
視為注資	23	915	—	915	—	915
與非控股權益的交易	23	(266)	—	(266)	266	—
	—	649	—	649	146	795
於2020年12月31日的 結餘	785	(500)	4,096	4,381	911	5,292

附錄一

會計師報告

附註	貴公司股東應佔				非控股權益 千美元	總權益 千美元
	合併股本 千美元	儲備 千美元	保留盈利 千美元	小計 千美元		
於2021年1月1日的結餘	785	(500)	4,096	4,381	911	5,292
全面收益						
年內溢利	—	—	33,617	33,617	6,388	40,005
其他全面收益	23	5	—	5	—	5
全面收益總額	—	5	33,617	33,622	6,388	40,010
與股東(以其股東身份)的交易						
轉撥至法定儲備的溢利	23	17	(17)	—	—	—
向附屬公司非控股權益宣派股息	27	—	—	—	(3,200)	(3,200)
視為注資	23	3,670	—	3,670	—	3,670
與非控股權益的交易	23	12	—	12	(12)	—
僱員股份計劃 — 僱員服務價值	23	5,635	—	5,635	—	5,635
	—	9,334	(17)	9,317	(3,212)	6,105
於2021年12月31日的結餘	785	8,839	37,696	47,320	4,087	51,407
(未經審核)						
於2021年1月1日的結餘	785	(500)	4,096	4,381	911	5,292
全面收益						
期內溢利	—	—	28,513	28,513	5,985	34,498
其他全面收益	23	6	—	6	—	6
全面收益總額	—	6	28,513	28,519	5,985	34,504
與股東(以其股東身份)的交易						
視為注資	23	2,300	—	2,300	—	2,300
	—	2,300	—	2,300	—	2,300
於2021年9月30日的結餘	785	1,806	32,609	35,200	6,896	42,096

附錄一

會計師報告

附註	股本 千美元	合併股本 千美元	貴公司股東應佔			非控股權益 千美元	總權益 千美元
			儲備 千美元	保留盈利 千美元	小計 千美元		
於2022年1月1日的結餘	—	785	8,839	37,696	47,320	4,087	51,407
全面收益							
期內溢利	—	—	—	53,999	53,999	1,435	55,434
其他全面收益	23	—	(135)	—	(135)	—	(135)
全面收益總額	—	—	(135)	53,999	53,864	1,435	55,299
與股東(以其股東身份)的 交易							
向附屬公司非控股權益宣派 股息	27	—	—	—	—	(1,295)	(1,295)
重組產生的合併儲備	23	(785)	(53)	—	(838)	—	(838)
貴公司股東免除債務	23	—	914	—	914	—	914
	—	(785)	861	—	76	(1,295)	(1,219)
於2022年9月30日的結餘	—	—	9,565	91,695	101,260	4,227	105,487

附錄一

會計師報告

合併現金流量表

		截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
		2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	附註	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
					未經審核	
來自經營活動的現金流量						
經營所得現金	28(a)	9,557	24,470	88,271	49,689	59,042
已收利息		2	3	1	—	4
已付所得稅		—	—	(125)	(85)	(1,882)
經營活動所得現金淨額		9,559	24,473	88,147	49,604	57,164
來自投資活動的現金流量						
第三方還款		5,836	1,083	5,061	1,370	—
關聯方還款		18,295	20,295	4,560	2,086	9,089
出售物業、廠房及設備所得款項	28(b)	5,854	—	7,346	7,318	15,805
來自合營企業及聯營公司的股息		—	—	1,485	—	2,897
出售以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產所得款項		—	—	180	—	2,006
物業、廠房及設備及其他非流動資產付款		(16,042)	(3,525)	(19,672)	(14,654)	(27,911)
就以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產支付的現金		(2,000)	—	(176)	(176)	—
向第三方作出墊款		(1,800)	—	—	—	—
向關聯方作出墊款		(9,643)	(15,826)	(4,788)	(1,956)	(7,973)
投資活動所得／(所用)現金淨額		500	2,027	(6,004)	(6,012)	(6,087)

附錄一

會計師報告

合併現金流量表(續)

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
來自融資活動的現金流量					
借款所得款項	12,557	2,701	16,476	14,967	8,376
視為注資／(分派)	—	915	(1,237)	—	(837)
來自第三方的墊款	—	956	867	864	—
來自關聯方的墊款	23,365	12,669	3,755	3,345	8,779
向第三方還款	—	(441)	(154)	—	—
向關聯方還款	(18,696)	(17,659)	(31,242)	(23,690)	(32,397)
償還借款	(12,045)	(9,205)	(20,420)	(9,173)	(9,044)
已付附屬公司非控股權益股息	(40)	(120)	(3,200)	—	(1,295)
償還租賃負債的本金及利息 以及使用權資產按金	(13,340)	(11,582)	(23,599)	(18,795)	(20,051)
已付借款利息	(1,650)	(2,249)	(1,934)	(1,368)	(2,645)
支付[編纂]費用	—	—	(827)	—	(358)
融資活動所用現金淨額	(9,849)	(24,015)	(61,515)	(33,850)	(49,472)
現金及現金等價物增加／(減少)					
淨額	210	2,485	20,628	9,742	1,605
年／期初現金及現金等價物	1,741	1,943	4,420	4,420	25,030
匯率變動對現金及現金等價物的 影響	(8)	(8)	(18)	(31)	(74)
年／期末現金及現金等價物	1,943	4,420	25,030	14,131	26,561

附錄一

會計師報告

II 歷史財務資料附註

1 一般資料、重組及呈列基準

1.1 一般資料

洲際船務集團控股有限公司（「貴公司」）於2021年10月22日根據開曼群島公司法（1961年第3號法例第22章，經綜合及修訂）在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。貴公司註冊辦事處地址為Third Floor, Century Yard, Cricket Square, P.O. Box 902, Grand Cayman, KY1-1103, Cayman Islands。

貴公司為一家投資控股公司。貴公司及其附屬公司（統稱「貴集團」）主要從事提供(i)航運業務，透過懸掛方便旗的乾散貨船、油輪及化學品船提供外貿航運服務；及(ii)船舶管理業務，提供船舶管理服務（「編纂」業務）。貴集團的最終擁有人為郭金魁先生（「郭先生」）。

1.2 重組

於貴公司註冊成立及為籌備貴公司股份於香港聯合交易所有限公司主板[編纂]而進行的重組（「重組」）（如下文所述）前，[編纂]業務由一系列於新加坡、香港、日本、馬紹爾群島共和國、利比里亞及中華人民共和國（「中國」）等註冊成立的公司經營，該等公司均由郭先生最終擁有。

於重組前，亦有若干附屬公司從事與[編纂]業務無關的其他業務（「非[編纂]業務」），包括船員服務、供應服務、代理服務以及五星旗船的內外貿航運服務。[編纂]業務及非[編纂]業務由不同管理團隊自主經營及管理。重組主要涉及以下各項：

(i) 貴公司註冊成立

於2021年10月22日，貴公司於開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，法定股本為380,000港元（「港元」），分為38,000,000股每股面值0.01港元的普通股。於初步及其後配發及發行後，郭先生透過Jin Chun Holding Ltd.（「Jin Chun Holding」，由郭先生全資擁有）擁有8,000股股份及陳澤凱先生（「陳先生」）透過CZK Holding Ltd.（「CZK Holding」，由陳先生全資擁有）擁有2,000股股份，分別佔貴公司已發行股本的80%及20%。Jin Chun Holding及CZK Holding於2021年10月19日在英屬處女群島（「英屬處女群島」）註冊成立。於2022年9月30日，貴公司的繳足股本為100港元，相等於13美元。

Jin Chun Holding其後將貴公司66%股權轉讓予Jin Qiu Holding Ltd.（「Jin Qiu Holding」，由郭先生最終控制）；將2%股權轉讓予由船舶管理業務總經理趙勇先生（「趙先生」）持有的Ruigao Holding Ltd.（「Ruigao Holding」）以及將1%股權轉讓予由首席財務官賀罡先生（「賀先生」）持有的Passion Wealth Ltd.（「Passion Wealth」）。上述所有交易均無任何代價及任何服務限制，並已於2021年完成。CZK Holding其後於2021年將貴公司19%股權轉讓予Kaimei Holding Ltd.（「Kaimei Holding」），Kaimei Holding由陳先生最終控制。

附錄一

會計師報告

於上述股份發行及轉讓後及於2021年12月31日，Jin Chun Holding(由郭先生擁有)、Jin Qiu Holding(由郭先生擁有)、CZK Holding(由陳先生擁有)、Kaimei Holding(由陳先生擁有)、Ruigao Holding(由趙先生擁有)及Passion Wealth(由賀先生擁有)分別持有貴公司的11%、66%、1%、19%、2%及1%股權。

於2022年2月22日，貴公司(作為創立人)成立Jovial Alliance Limited(「Jovial Alliance」，作為全權股份獎勵信託)，而Tricor Trust (Hong Kong) Limited作為日後[編纂]後(「[編纂]後」)僱員股份計劃的受託人，旨在激勵及獎勵股份獎勵計劃下的選定承授人。股份獎勵信託的受益人為股份獎勵計劃下的選定承授人。Jin Chun Holding於2022年2月22日向Jovial Alliance轉讓貴公司8%股權，列賬為庫存股份(為1美元)。

於上述股份發行及轉讓後及於2022年9月30日，Jin Chun Holding(由郭先生擁有)、Jin Qiu Holding(由郭先生擁有)、CZK Holding(由陳先生擁有)、Kaimei Holding(由陳先生擁有)、Ruigao Holding(由趙先生擁有)、Passion Wealth(由賀先生擁有)及Jovial Alliance分別持有貴公司的3%、66%、1%、19%、2%、1%及8%股權。

(ii) Seacon Ships Management Group (BVI) Ltd.(「Seacon Ships Group (BVI)」)及Seacon Marine Ltd.(「Seacon Marine (BVI)」)註冊成立

於2021年10月27日，Seacon Ships Group (BVI)及Seacon Marine (BVI)於英屬處女群島註冊成立，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。於註冊成立日期，Seacon Ships Group (BVI)及Seacon Marine (BVI)分別向貴公司配發及發行一股按面值入賬列作繳足的普通股，相當於Seacon Ships Group (BVI)及Seacon Marine (BVI)的唯一已發行股份。因此，Seacon Ships Group (BVI)及Seacon Marine (BVI)已成為貴公司的直接全資附屬公司。

(iii) Seacon Ships Management Group (HK) Limited(「Seacon Ships Group (HK)」)註冊成立

於2021年11月8日，Seacon Ships Group (HK)於香港註冊成立為有限公司。於註冊成立日期，Seacon Ships Group (HK)向Seacon Ships Group (BVI)配發及發行10,000股股份，相當於Seacon Ships Group (HK)的全部已發行股本。因此，Seacon Ships Group (HK)成為Seacon Ships Group (BVI)的直接全資附屬公司及貴公司的間接全資附屬公司。

(iv) 成立上海洲際之星海事科技有限公司(「上海洲際之星」，外商獨資企業)

於2021年12月21日，上海洲際之星於中國成立為外商獨資企業，初始註冊資本為2,000,000美元。上海洲際之星為Seacon Ships Management Pte. Ltd.(「Seacon Ships Management (SG)」，Seacon Ships Group (HK)的全資附屬公司，從事船舶管理業務，並於2019年5月14日在新加坡註冊成立)的直接全資附屬公司。因此，上海洲際之星為貴公司的間接全資附屬公司。

附錄一

會計師報告

(v) 轉讓[編纂]業務

轉讓中國境外[編纂]業務：

於2021年11月及12月，於中國境外從事船舶管理業務的若干附屬公司及一間合營企業的股權已轉讓予Seacon Ships Group (HK)；於中國境外從事航運業務的若干附屬公司及聯營公司的股權已轉讓予Seacon Marine (BVI)。

轉讓中國[編纂]業務：

青島洲際之星船務有限公司(「青島洲際之星」)及其附屬公司於中國從事船舶管理業務。青島洲際之星先前由郭先生及陳先生分別擁有80%及20%的股權。根據施藝先生(「Shi先生」)與陳先生所訂立日期為2021年10月6日的投資協議，Shi先生以現金代價人民幣108,000元向陳先生收購青島洲際之星的3%股權，有關代價已於2021年12月6日悉數支付。該交易被視作與非控股權益之交易。

於2022年2月，青島洲際之星的97%股權轉讓予上海洲際之星。

所有非[編纂]業務均予保留，統稱為「洲際集團」。

根據重組，於洲際船務集團有限公司(「洲際船務集團」)的股權並無轉讓予貴集團，而是保留於洲際集團，原因為洲際集團日後不會從事[編纂]業務。然而，由於洲際船務集團於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度從事[編纂]業務，因此，歷史財務資料應包括洲際船務集團截至2021年12月31日的資產、負債及業績。因此，於2021年12月31日，洲際船務集團的淨負債被列為股東的視作注資。資產及負債列示如下：

	於2021年 12月31日 千美元
貿易及其他應收款項	27,215
— 貴集團及其他關聯方	26,485
— 第三方	730
預付款項及其他流動資產	14
現金及現金等價物	1,237
貿易及其他應付款項	(29,836)
— 貴集團及其他關聯方	(26,545)
— 第三方	(3,291)
	<u>(1,370)</u>

於2022年2月28日重組完成後，貴公司成為貴集團現時旗下附屬公司的控股公司。

附錄一

會計師報告

於本報告日期，貴公司於下列附屬公司擁有直接及間接權益：

公司名稱	註冊成立／成立及 營運地點及日期	主要業務	註冊／已發行及 繳足股本	實際持有權益				於本報告 日期	附註
				12月31日			9月30日		
				2019年	2020年	2021年	2022年		
直接持有									
Seacon Ships Group (BVI)	英屬處女群島， 2021年10月27日	投資控股	50,000美元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Seacon Marine (BVI)	英屬處女群島， 2021年10月27日	投資控股	50,000美元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
間接持有									
Seacon Ships Group (HK)	香港， 2021年11月8日	投資控股	10,000港元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Seacon Ships Management (SG)	新加坡， 2019年5月14日	船舶管理	50,000新加坡元／ 2新加坡元	100%	100%	100%	100%	100%	(b)
香港洲際船舶管理有限公司 (「香港洲際船舶管理」)	香港， 2012年12月14日	船舶管理	10,000港元／ 10,000港元	100%	100%	100%	100%	100%	(b)
Seacon Marine Technical Pte. Ltd. (「Seacon Marine Technical」)	新加坡， 2020年6月17日	造船諮詢	100,000新加坡元／ 2新加坡元	不適用	100%	100%	100%	100%	(b)
Seacon Tankers Shipmanage Pte. Ltd.(「Seacon Tankers」)	新加坡， 2019年7月17日	船舶管理	10,000美元／ 10,000美元	不適用	100%	100%	100%	100%	(c)
Seacon Ships Management (Ningbo) Ltd.(「Seacon Ships Management (Ningbo)」)	馬紹爾群島共和國， 2021年5月12日	船舶管理	50,000美元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
香港萬通船舶管理有限公司 (「香港萬通船舶管理」)	香港， 2021年11月1日	船舶管理	10,000港元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
上海洲際之星	中國， 2021年12月21日	投資控股	2,000,000美元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
青島洲際之星	中國， 2013年4月12日	船舶管理	人民幣10,000,000元／ 人民幣5,000,000元	100%	100%	97%	97%	97%	(d)
浙江洲際之星船務有限公司 (「浙江洲際之星」)	中國， 2018年6月27日	船舶管理	人民幣20,000,000元／ 人民幣2,600,000元	100%	100%	100%	100%	100%	(e)
Seacon Ships Management (Europe) SA(「Seacon Ships Management (Europe)」)	馬紹爾群島共和國， 2022年4月19日	船舶管理	100美元／—	不適用	不適用	不適用	51%	51%	(l)
青島洲際海事諮詢有限公司 (「青島洲際海事諮詢」)	中國， 2020年6月15日	造船諮詢	人民幣1,000,000元／ —	不適用	100%	100%	100%	100%	
洲際船務(寧波)有限公司 (「寧波洲際船務」)	中國， 2021年3月25日	船舶管理	人民幣5,000,000元／ —	不適用	不適用	100%	100%	100%	
福建洲際星船務有限公司 (「福建洲際星船務」)	中國， 2021年11月3日	船舶管理	人民幣10,000,000元／ —	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Seacon Marine Pte. Ltd. (「Seacon Marine (SG)」)	新加坡， 2020年1月20日	投資控股	100,000 新加坡元／—	不適用	100%	100%	100%	100%	(b)
Seacon Shipping Pte. Ltd. (「Seacon Shipping」)	新加坡， 2020年1月29日	船舶持有及租賃 服務	100,000新加坡元／ 2新加坡元	不適用	100%	100%	100%	100%	(b)
Golden Lotus Ltd (「Golden Lotus」)	馬紹爾群島共和國， 2021年11月24日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Golden Violet Ltd (前稱Estar Shipping Ltd) (「Golden Violet」)	馬紹爾群島共和國， 2021年11月3日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Seacon Rizhao Ltd (「Seacon Rizhao」)	馬紹爾群島共和國， 2021年2月3日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Jasper Shipping Ltd (前稱Sky Height Shipping Ltd) (「Jasper Shipping」)	馬紹爾群島共和國， 2021年2月19日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／1美元	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Seacon Ningbo Ltd (「Seacon Ningbo」)	利比里亞， 2019年6月5日	船舶持有及租賃 服務	500美元／1美元	100%	100%	100%	100%	100%	
Seacon Shanghai Ltd (「Seacon Shanghai」)	利比里亞， 2019年6月11日	船舶持有及租賃 服務	500美元／1美元	100%	100%	100%	100%	100%	
Seacon Brazil Ltd (「Seacon Brazil」)	利比里亞， 2019年4月18日	船舶持有及租賃 服務	500美元／1美元	100%	100%	100%	100%	100%	
Seacon Star Shipping (Qingdao) Co., Limited(「Seacon Star Shipping (Qingdao)」)	中國， 2022年5月10日	船舶持有及租賃 服務	2,000,000美元／—	不適用	不適用	不適用	100%	100%	(m)

附錄一

會計師報告

公司名稱	註冊成立／成立及 營運地點及日期	主要業務	註冊／已發行及 繳足股本	實際持有權益				於本報告 日期	附註
				2019年	2020年	2021年	2022年		
Seacon Qingdao Ltd (「Seacon Qingdao」)	馬紹爾群島共和國， 2019年4月8日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／1美元	100%	100%	100%	100%	100%	
Seacon Singapore Ltd (「Seacon Singapore」)	馬紹爾群島共和國， 2019年4月8日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／1美元	100%	100%	100%	100%	100%	
Golden Bridge Ships Limited (「Golden Bridge」)	香港， 2018年10月22日	船舶持有及租賃 服務	10,000港元／ 10,000港元	100%	100%	100%	100%	100%	(b)、(f)
Golden River Ships Limited (「Golden River」)	香港， 2018年10月22日	船舶持有及租賃 服務	10,000港元／ 10,000港元	100%	100%	100%	100%	100%	(b)、(f)
Seacon Peru Ltd(「Seacon Peru」)	馬紹爾群島共和國， 2019年5月27日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／1美元	100%	100%	100%	100%	100%	
Golden Orchid Ltd. (「Golden Orchid」)	馬紹爾群島共和國， 2017年4月6日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／ 50,000美元	100%	100%	100%	100%	100%	(g)
Seacon Africa Ltd (「Seacon Africa」)	馬紹爾群島共和國， 2021年3月31日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／1美元	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Golden Camellia Limited (「Golden Camellia」)	香港， 2021年9月13日	船舶持有及租賃 服務	10,000港元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Golden Dahlia Limited (「Golden Dahlia」)	香港， 2021年9月13日	船舶持有及租賃 服務	10,000港元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Golden Daisy Limited (「Golden Daisy」)	香港， 2021年9月13日	船舶持有及租賃 服務	10,000港元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Golden Lavender Limited (「Golden Lavender」)	香港， 2021年9月13日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Seacon Enterprise Pte. Ltd. (「Seacon Enterprise」)	新加坡， 2017年4月19日	租賃服務	800,000新加坡元／ 800,000新加坡元	60%	60%	60%	60%	60%	(b)
Seacon Shipping Japan Co. Ltd (「Seacon Shipping Japan」)	日本， 2018年10月25日	船舶持有及租賃 服務	98,000,000日圓／ 98,000,000日圓	100%	100%	100%	100%	100%	
Seacon Victory Ltd (「Seacon Victory」)	馬紹爾群島共和國， 2015年4月8日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	100%	100%	100%	100%	100%	
Seacon Kobe Ltd (「Seacon Kobe」)	馬紹爾群島共和國， 2021年1月20日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Seacon Osaka Ltd (「Seacon Osaka」)	馬紹爾群島共和國， 2021年1月20日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Seacon Manila Ltd (「Seacon Manila」)	馬紹爾群島共和國， 2021年2月23日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
洲際物流株式會社 (「Seacon Logistics (Japan)」)	日本， 2021年5月25日	租賃服務	20,000,000日圓／ —	不適用	不適用	100%	100%	100%	
洲際海運(青島)有限公司 (「洲際海運(青島)」)	香港， 2021年12月29日	船舶持有及租賃 服務	10,000港元／—	不適用	不適用	100%	100%	100%	
Seacon Ships Management (Fuzhou) Co., Limited	香港，2022年9月14 日	船舶管理	10,000港元／—	不適用	不適用	不適用	100%	100%	(m)
Seacon Nola Ltd	利比里亞，2022年8 月10日	船舶持有及租賃 服務	500美元／—	不適用	不適用	不適用	100%	100%	(m)
Seacon Hamburg Ltd	利比里亞，2022年8 月10日	船舶持有及租賃 服務	500美元／—	不適用	不適用	不適用	100%	100%	(m)
Seacon Vancouver Ltd	利比里亞，2022年8 月10日	船舶持有及租賃 服務	500美元／—	不適用	不適用	不適用	100%	100%	(m)
Seacon Santos Ltd	利比里亞，2022年8 月10日	船舶持有及租賃 服務	500美元／—	不適用	不適用	不適用	100%	100%	(m)
Seacon Tokyo Ltd	利比里亞，2022年8 月10日	船舶持有及租賃 服務	500美元／—	不適用	不適用	不適用	100%	100%	(m)
Bao Feng Ltd(「Bao Feng」)	馬紹爾群島共和國， 2018年8月27日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	100%	100%	不適用	不適用	不適用	(h)
Bao Glory Ltd(「Bao Glory」)	馬紹爾群島共和國， 2018年8月27日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	100%	100%	不適用	不適用	不適用	(h)
Bao Grand Ltd(「Bao Grand」)	馬紹爾群島共和國， 2018年8月27日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	100%	100%	不適用	不適用	不適用	(h)
Star Wealth Ltd	馬紹爾群島共和國， 2016年8月23日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	52%	100%	100%	不適用	不適用	(i)
洲際船務集團	香港， 2013年2月1日	船舶持有及租賃 服務	20,000,000 港元／—	100%	100%	不適用	不適用	不適用	(b)、(j)
Golden Tulip Ltd	利比里亞， 2017年4月7日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	100%	100%	不適用	不適用	不適用	(k)
Shin Sunny Ltd	馬紹爾群島共和國， 2016年1月6日	船舶持有及租賃 服務	500美元／—	100%	100%	不適用	不適用	不適用	(k)
Glory Hangzhou Ltd	馬紹爾群島共和國， 2010年3月12日	船舶持有及租賃 服務	50,000美元／—	100%	100%	不適用	不適用	不適用	(k)

附錄一

會計師報告

附註：

* 貴集團航運業務及船舶管理業務均全球運營。

(a) 貴集團旗下所有公司均採納12月31日為財政年度結算日。

(b) Seacon Ships Management (SG)截至2021年4月30日止財政年度的財務報表由CKS Assurance PAC審核。

香港洲際船舶管理截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度的財務報表乃由瑞豐會計師事務所有限公司審核。

Seacon Marine Technical於2020年6月17日(註冊成立日期)至2021年5月31日期間的財務報表由CKS Assurance PAC審核。

Seacon Marine (SG)及其附屬公司於2020年1月20日(註冊成立日期)至2020年12月31日期間的財務報表以及Seacon Marine (SG)截至2021年12月31日止年度的財務報表由CKS Assurance PAC審核。

Seacon Shipping及其附屬公司自2020年1月29日(註冊成立日期)起至2020年12月31日期間的財務報表以及Seacon Shipping截至2021年12月31日止年度的財務報表乃由CKS Assurance PAC審核。

Golden Bridge及Golden River截至2019年及2020年12月31日止年度的財務報表由博發會計師事務所有限公司審核，而截至2021年12月31日止年度的財務報表則由瑞豐會計師事務所有限公司審核。

Seacon Enterprise截至2019年12月31日止年度的財務報表乃由Moore Stephens LLP審核，而截至2020年及2021年12月31日止年度的財務報表乃由CKS Assurance PAC審核。

洲際船務集團截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度的財務報表由瑞豐會計師事務所有限公司審核。

餘下公司截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度的財務報表未經審核，原因是毋須進行法定審核。

(c) Seacon Tankers於2019年7月17日在新加坡註冊成立，其51%及49%的股權分別由信源集團(香港)有限公司及Seacon Ships Management (SG)擁有。於2020年1月7日，信源集團(香港)有限公司向貴集團轉讓51%股權，代價為10,000美元。由於Seacon Tankers從事[編纂]業務，根據重組，其於轉讓後被視為貴集團的全資附屬公司。

(d) 如上文所述，青島洲際之星的非控股權益為Shi先生。

附錄一

會計師報告

- (e) 浙江洲際之星於2018年6月27日在中國成立，其75%及25%的股權分別由青島洲際之星及一名獨立第三方人士擁有。於2019年4月8日，個人股東將浙江洲際之星的25%股權轉讓予青島洲際之星，代價為零，原因為浙江洲際之星於轉讓前尚未開始營運且無繳足股本。由於浙江洲際之星從事[編纂]業務，根據重組，其於轉讓後被視為貴集團的全資附屬公司。
- (f) 於2019年6月10日，密西西比鴻運香港有限公司將其於Golden Bridge及Golden River的100%股權轉讓予洲際船務集團，代價分別為10,000港元及10,000港元。由於Golden Bridge及Golden River從事[編纂]業務，根據重組，其於轉讓後被視為貴集團的全資附屬公司。
- (g) 於2019年5月9日，獨立第三方個人、Sea Harvest Investment Ltd. (獨立第三方)及陳先生分別向星洲集團有限公司(貴集團的關聯方，由郭先生及陳先生分別擁有其80%及20%股權)轉讓於Golden Orchid的70%、20%及10%股權，代價為50,000美元。由於Golden Orchid從事[編纂]業務，根據重組，其於轉讓後被視為貴集團的全資附屬公司。
- (h) Bao Feng、Bao Glory及Bao Grand於2021年11月2日解散，原因為該等公司並無業務營運。
- (i) Star Wealth Ltd於2016年8月23日在馬紹爾群島註冊成立，並由一名獨立第三方個人(「個人甲」)及星洲集團有限公司分別擁有48%及52%權益。於2020年6月30日，48%股權以代價1美元(從管理角度而言，該代價為完備且有價值的代價)轉讓予星洲集團有限公司，且被視為與非控股權益進行的交易。由於Star Wealth Ltd從事[編纂]業務，根據重組，其於轉讓後被視為貴集團的全資附屬公司。其於2022年1月6日解散。
- (j) 誠如上文所述，洲際船務集團的股權並無轉讓予貴集團，而債務淨額於2021年12月31日入賬列作股東的視作注資。
- (k) 該等公司於2021年解散。
- (l) Seacon Ships Management (Europe)乃於2022年4月19日於馬紹爾群島註冊成立，由China Maritime General Service Limited及Seacon Ships Group (HK)分別擁有49%及51%股權。其尚未開始營運且無繳足股本。
- (m) 該等全資公司於2022年成立，且並無開始營運，無繳足股本，惟Seacon Star Shipping (Qingdao)除外。

本附註上文所述於中國及日本註冊成立的附屬公司的英文名稱乃管理層盡力翻譯該等公司的中文名稱及日文名稱，因為該等公司並無註冊或可用的英文名稱。

附錄一

會計師報告

1.3 呈列基準

根據重組，[編纂]業務轉讓予貴公司及由貴公司控制。貴公司及於重組期間新成立的公司於重組前並無涉及任何其他業務。貴公司及洲際集團均由郭先生最終控制及擁有。因此，重組已作為共同控制下的業務重組入賬，且就本報告而言，歷史財務資料已按綜合基準編製。

由於服務及業務性質不同，[編纂]業務及非[編纂]業務已作為獨立業務營運，並設有獨立營運團隊。此外，獨立會計記錄及管理賬目已予存置及可供查閱，以反映各業務的業績及表現。

歷史財務資料乃透過載入貴集團的歷史財務資料而編製，猶如現有集團架構於整個往績記錄期間一直存在，並猶如[編纂]業務於所呈列最早期間開始時或該等業務成立時（以較短期間為準）已轉讓予貴集團，惟不包括根據重組並非貴集團一部分且過往已與[編纂]業務分開管理的非[編纂]業務。

集團內公司間交易、結餘及貴集團內公司間交易的未變現收益／虧損於綜合入賬時對銷。

2 主要會計政策概要

編製歷史財務資料所應用的主要會計政策載列如下。除另有指明外，該等政策於整個往績記錄期間貫徹應用。

2.1 編製基準

貴集團的歷史財務資料乃根據香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）編製。歷史財務資料乃根據歷史成本編製，並就重估以公允價值計量且其變動計入當期損益金融資產及金融負債（按公允價值列賬）作出修訂。

編製符合香港財務報告準則的歷史財務資料要求使用若干關鍵會計估計，亦要求管理層在應用貴集團會計政策過程中行使其判斷。涉及高度的判斷或高度複雜性的範疇，或涉及對歷史財務資料作出重大假設和估計的範疇，在附註4中披露。

附錄一

會計師報告

2.1.1 已採納的新訂及經修訂準則

香港會計師公會已頒佈多項於往績記錄期間期間生效的新訂及經修訂香港財務報告準則。就編製歷史財務資料而言，貴集團於整個往績記錄期間已採納所有適用新訂及經修訂香港財務報告準則，包括香港財務報告準則第9號金融工具（「香港財務報告準則第9號」）、香港財務報告準則第15號客戶合約收益（「香港財務報告準則第15號」）及香港財務報告準則第16號租賃（「香港財務報告準則第16號」）。貴集團應用香港財務報告準則第16號的簡化過渡方法，並將不會重列首次採納前年度的比較金額。使用權資產於採納時按租賃負債金額計量（就任何預付或應計租賃開支作出調整）。

2.1.2 尚未採納的新訂準則及詮釋

已頒佈但尚未生效且貴集團並無提早採納的新訂準則、現有準則的修訂本及詮釋載列如下：

	新訂準則、修訂本及詮釋	在以下日期或 之後開始的 年度期間生效
香港會計準則第1號(修訂本)	負債分類為流動或非流動、附帶契諾的非流動負債(修訂本)	2024年1月1日
香港財務報告準則第17號	保險合約(新訂準則及修訂本)、香港財務報告準則第17號(修訂本)、首次應用香港財務報告準則第17號及香港財務報告準則第9號 — 比較資料	2023年1月1日
香港會計準則第8號(修訂本)	會計估計的定義	2023年1月1日
香港詮釋第5號(2020年)	財務報表列報 — 借款人對包含按要求償還條款的定期貸款的分類	2023年1月1日
香港會計準則第1號及 香港財務報告準則實務 報告第2號(修訂本)	會計政策的披露	2023年1月1日
香港會計準則第12號 (修訂本)	與單項交易產生的資產及負債相關的 遞延所得稅	2023年1月1日
香港財務報告準則第16號 (修訂本)	售後租回的租賃負債(修訂本)	2024年1月1日
香港詮釋第5號(經修訂)	香港詮釋第5號(經修訂)財務報表的呈列 — 借款人對含有按要求償還條款的定期貸款的分類(香港詮釋第5號(經修訂))	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 (修訂本)	投資者與其聯營公司或合營企業之間的 資產出售或注資	待定

貴公司董事認為，採納上述新訂準則、現有準則之修訂本及詮釋於生效時不會對貴集團之財務報表造成重大影響。

附錄一

會計師報告

2.2 綜合入賬原則

2.2.1 附屬公司

附屬公司指貴集團對其擁有控制權的所有實體。當貴集團因參與實體的業務而享有或有權獲得可變回報，且有能力透過其指示實體活動行使其權力而影響該等回報時，貴集團即控制實體。附屬公司自最早期間開始時全面綜合入賬，在控制權終止當日起停止綜合入賬。

共同控制下的業務合併(包括上文附註1.2所述的重組)已透過自最早呈列期間開始，或自合併公司首次受貴集團控制當日(以較短期間為準)起將貴公司視作附屬公司的控股公司入賬，除此之外，貴集團收購附屬公司採用收購會計法入賬。收購成本按交易當日所獲資產、所發行股本工具及所產生或承擔負債的公允價值，另加收購直接應佔成本計量。在業務合併中所收購的可識別資產以及所承擔的負債及或然負債，首先以彼等於收購日期的公允價值計量，毋須計及任何少數股東權益。收購成本超出貴集團應佔所收購可識別資產淨值的公允價值的差額入賬列作商譽。倘收購成本低於所收購附屬公司資產淨值的公允價值，則差額直接於綜合收益表確認。

集團內公司間交易、結餘及集團公司間交易的未變現收益予以對銷。未變現虧損亦予以對銷，除非有關交易提供所轉讓資產減值的證據。附屬公司的會計政策經已作出必要變動，以確保與貴集團所採納的政策一致。

附屬公司的業績及權益中的非控股權益分別於合併全面收益表、權益變動表及資產負債表中單獨呈列。

2.2.2 擁有權權益變動

貴集團視與非控股權益進行而並無導致失去控制權的交易為與貴集團權益擁有人的交易。擁有權權益變動導致控股與非控股權益之間的賬面值調整，以反映彼等於附屬公司的相對權益。非控股權益調整數額與任何已付或已收代價之間的任何差額於貴公司股東應佔權益中的儲備內確認。

2.2.3 聯營公司及合營安排

聯營公司指貴集團對其有重大影響力而無控制權或共同控制的所有實體。貴集團一般持有20%至50%投票權。

於合營安排的投資視乎各投資者的合約權利及責任(而非合營安排的法律架構)分類為合營業務或合營企業。貴集團已評估其合營安排的性質並釐定有關安排為合營企業。

於聯營公司及合營企業的投資初步按成本確認後，採用權益會計法入賬(見附註2.2.4)。

附錄一

會計師報告

2.2.4 權益法

根據權益會計法，投資初始按成本確認，並於其後調整以在損益中確認貴集團應佔的被投資公司收購後溢利或虧損，而貴集團應佔的被投資公司其他全面收益變動則於其他全面收益中確認。已收或應收聯營公司及合營企業的股息確認為投資賬面值扣減。

當貴集團應佔權益會計投資的虧損相等於或超過其於實體的權益時（包括任何其他無抵押長期應收款項），貴集團不會確認進一步虧損，除非其已經代表該其他實體產生義務或作出付款。

貴集團與其聯營公司及合營企業之間交易的未變現收益按貴集團於該等實體的權益予以對銷。未變現虧損亦予以對銷，除非交易提供所轉讓資產出現減值的證據。權益入賬被投資公司的會計政策已按需要作出改變，以確保與貴集團所採納的政策一致。

權益會計投資的賬面值乃根據附註2.9所述的政策進行減值測試。

2.3 獨立財務報表

於附屬公司的投資按成本扣除減值列賬。成本包括投資的直接應佔成本。附屬公司的業績由貴公司按已收及應收股息基準入賬。

如自附屬公司投資收取之股息超過宣派股息期內附屬公司的全面收益總額，或如在獨立財務報表的投資賬面值超過財務報表中被投資公司資產淨值（包括商譽）的賬面值，則必須對該等附屬公司的投資進行減值測試。

2.4 分部報告

經營分部按照與向主要經營決策者（「主要經營決策者」）提供的內部報告一致的方式呈報。

主要經營決策者負責分配資源及評估經營分部的表現，並已被識別為作出策略決定的執行董事。

2.5 外幣折算

2.5.1 功能及呈列貨幣

貴集團各實體的歷史財務資料所列項目均以該實體經營所在的主要經濟環境的貨幣（「功能貨幣」）計量。

貴公司及其位於香港、新加坡、日本及中國以外其他國家的主要附屬公司的功能貨幣為美元，而中國附屬公司的功能貨幣為人民幣。歷史財務資料以美元呈列，美元為貴集團的呈列貨幣。

附錄一

會計師報告

2.5.2 交易及結餘

外幣交易按交易當月首日的匯率換算為功能貨幣。結算該等交易及以外幣計值的貨幣資產及負債按年／期終匯率換算所產生的匯兌收益及虧損一般於損益內確認。

與借款有關的外匯收益及虧損於合併全面收益表「融資成本淨額」內呈列。所有其他外匯收益及虧損於合併全面收益表「其他收益／(虧損)淨額」內呈列。

2.5.3 集團公司

功能貨幣與呈列貨幣不同的所有貴集團實體(各實體均非採用惡性通貨膨脹經濟的貨幣)的業績和財務狀況按如下方法換算為呈列貨幣：

- 每份呈報的資產負債表內的資產及負債乃按該資產負債表日期的收市匯率換算；
- 每份全面收益表內的收入和費用按平均匯率換算(除非此匯率並不代表交易日期現行匯率的累計影響的合理約數；在此情況下，收支項目按交易日期的匯率換算)；及
- 所有由此產生的匯兌差額於其他全面收益確認。

於往績記錄期間，換算海外實體任何投資淨額以及指定為該等投資之對沖項目的借款及其他金融工具產生之匯兌差額均於其他全面收益中確認。當出售海外業務或為償還海外投資淨額而發生的借款時，相關匯兌差額會作為銷售收益或虧損的一部分重新分類至損益。

2.6 物業、廠房及設備

2.6.1 船舶

船舶按歷史成本減累計折舊及減值虧損列賬。歷史成本包括收購該等項目直接應佔的開支。

船舶經參考其輕量噸位及類似船舶平均拆除鋼鐵價格並考慮估計剩餘價值後，於其估計可使用年內按直線法折舊。

於收購船舶後，須於下次塢修時更換的船舶部件會予以識別，其成本於直至下次估計塢修日期內折舊。其後船舶入塢所產生的成本予以資本化，並於下一個估計入塢日期的期間內折舊。倘於折舊期屆滿前產生重大入塢成本，則先前入塢的餘下成本即時撇銷及於損益內確認。

附錄一

會計師報告

船舶的估計可使用年期及估計下一個入塢日期的期間如下：

- 船舶 25年
- 塢修 2.5年

2.6.2 其他物業、廠房及設備

其他物業、廠房及設備按成本減累計折舊及減值虧損列賬。

其後成本只有在與該項目有關的未來經濟利益有可能流入貴集團，而該項目的成本能可靠計量時，才計入資產的賬面值或確認為獨立資產（如適用）。作為獨立資產入賬的任何部分的賬面值於更換時終止確認。所有其他維修及保養於其產生的報告期間自損益扣除。

折舊以直線法計算，以於其估計可使用年期內分配其成本或重估金額（扣除其剩餘價值）如下：

- 運輸設備 4–10年
- 樓宇 41年
- 辦公設備及其他設備 3–5年

資產的剩餘價值及可使用年期於各結算日進行檢討及調整（如適用）。

如資產的賬面值高於其估計可收回金額，其賬面值即時撇減至其可收回金額（附註2.9）。

出售收益及虧損按所得款項與賬面值的差額釐定，並於合併全面收益表「其他收益／（虧損）淨額」內確認。

2.7 無形資產

無形資產主要指收購的軟件，根據收購特定軟件及使其達致使用狀態招致的成本進行資本化。攤銷使用直線法計算，在軟件的估計使用年期10年內分配軟件成本。

2.8 租賃

貴集團作為承租人

貴集團租賃船舶，以及位於中國、香港、日本及新加坡的若干辦公樓。

租賃於租賃資產可供貴集團使用之日確認為使用權資產及相應租賃負債。各項租賃付款分配於負債及融資成本之間分配。融資成本於租賃期內自損益扣除，以得出各期間負債剩餘結餘的定期固定利率。

附錄一

會計師報告

租賃期限按個別基準磋商，並可能包含各種不同的條款和條件。租賃協議不應包含出租人持有的租賃資產的擔保利息之外的任何契約。租賃的資產不得用作借款的抵押品。

租賃產生的資產及負債按現值進行初始計量。租賃負債包括以下租賃付款額的淨現值：

- 固定付款(包括實質固定付款)減任何應收租賃優惠；
- 基於指數或利率的可變租賃付款，初步使用開始日期的指數或利率計量；
- 貴集團根據剩餘價值擔保預期應付的金額；
- 購買選擇權的行使價(倘貴集團合理確定行使該選擇權)；
- 終止租賃的罰款金額(倘租賃條款反映貴集團行使該選擇權)；及
- 當貴集團合理確定將行使續租選擇權時，租賃付款額也納入負債的計量中。

租賃付款按租賃內含利率折現。貴集團使用增量借款利率(「增量借款利率」)，就無法輕易釐定的隱含利率而言，即貴集團在類似經濟環境中按類似條款、抵押及條件借入獲得與使用權資產價值類似的資產所需資金所必須支付的利率。

為釐定增量借款利率，貴集團：

- 在可能情況下，使用個別承租人最近獲得的第三方融資為出發點作出調整，以反映自獲得第三方融資以來融資條件的變動；
- 採用累加法，首先就所持有租賃的信貸風險(近期並無第三方融資)調整無風險利率；及
- 進行特定於租賃的調整，例如期限、國家、貨幣及抵押。

倘個別承租人(透過近期融資或市場數據)可獲得與租賃付款情況類似的可觀察攤銷貸款利率，則貴集團實體使用該利率作為釐定增量借款利率的起點。

附錄一

會計師報告

使用權資產按成本計量，包括以下各項：

- 租賃負債的初始計量金額；
- 在租賃期開始日期或之前支付的任何租賃付款額減已收取的租賃優惠金額；
- 任何初始直接成本；及
- 修復成本。

使用權資產一般在資產的可使用年期與租賃期(以較短者為準)的期間內按直線法計提折舊。如貴集團合理確定會行使購買權，則在相關資產的可使用年期內對使用權資產計提折舊。

短期租賃是指租賃期為12個月或者少於12個月且並無購買選擇權的租賃。貴集團對短期租賃及相關資產價值較低的租賃(如辦公設備)應用租賃確認豁免。與船舶短期租賃及所有低價值資產租賃相關的付款以直線法於損益確認為開支。

貴集團作為出租人

貴集團根據各種租賃安排出租自有船舶。

貴集團確認，倘客戶因無權指導船舶使用而無權控制船舶的使用，則租賃安排不包含租賃，否則可能包含租賃。

就包含租賃的租賃安排而言，除船舶外，貴集團亦提供技術管理服務及船員派遣服務，因此該安排包含租賃(即光船租賃)及非租賃部分(即航運服務，包括技術管理服務及船員派遣服務)。租賃組成部分及非租賃組成部分的代價乃參考獨立市價(以市場數據為基準)分配，並相應確認為租金收入及服務收入。

出租人應將其各項租賃分類為經營租賃或融資租賃。倘租賃轉移相關資產擁有權附帶的絕大部分風險及回報，則分類為融資租賃。倘租賃並無轉讓相關資產擁有權附帶的絕大部分風險及回報，則分類為經營租賃。

經營租賃的租金收入於相關租賃期內按直線法於損益確認。對金額較大的初始直接成本於發生時予以資本化，並按與租金收入的相同基準在租期內於損益確認。其他金額較小的初始直接成本於發生時計入當期損益。

租賃安排項下的租賃應收款項計入合併資產負債表的「貿易應收款項」。請參閱附註2.14。

附錄一

會計師報告

貴集團作為分租出租人

轉租為承租人（「分租出租人」）將相關資產轉租予第三方的交易，而主出租人與承租人之間的租賃（「主租賃」）仍然有效。貴集團先租入若干船舶，再根據各種租賃安排將其租出。貴集團根據客戶是否有權控制船舶的使用來釐定分租安排是否包含租賃。就包含租賃的分租安排而言，租賃的租賃部分及非租賃部分的代價乃參考獨立市價（以市場數據為基準）分配，並相應確認為租金收入及服務收入。

在對分租進行分類時，分租出租人應將分租分類為融資租賃或經營租賃，具體如下：

- (a) 倘主租賃為短期租賃，而實體（作為承租人）已於租賃期內按直線法或另一系統化基準將該等租賃相關的租賃付款入賬列作開支，則分租將分類為經營租賃。
- (b) 否則，分租應參考主租賃產生的使用權資產分類為融資租賃或經營租賃。

2.9 非金融資產減值

當有事件出現或情況改變顯示賬面值可能無法收回時，會對資產進行減值測試。減值虧損按相關資產的賬面值超過其可收回金額的數額確認。可收回金額為資產的公允價值減銷售成本與使用價值兩者的較高者。就評估減值而言，資產按獨立可識別現金流入的最低水平（現金產生單位）分組，有關現金流入在很大程度上獨立於其他資產或資產組別的現金流入。出現減值的非金融資產於各報告期末檢討是否可能撥回減值。

2.10 持作出售之非流動資產

倘非流動資產的賬面值將主要透過銷售交易而非持續使用收回，且銷售被視為極有可能發生，則分類為持作出售。其按賬面值與公允價值減銷售成本之較低者計量，惟遞延稅項資產、僱員福利產生之資產、按公允價值列賬之金融資產及投資物業以及保險合約項下之合約權利等資產則明確獲豁免遵守此項規定。

減值虧損按資產初始或其後撇減至公允價值減出售成本確認。倘資產的公允價值減銷售成本其後有任何增加，則確認收益，惟不得超過先前確認的任何累計減值虧損。於非流動資產出售日期之前未確認的收益或虧損於終止確認日期確認。

分類為持作出售之非流動資產於資產負債表中與其他資產分開呈列。

附錄一

會計師報告

2.11 投資及其他金融資產

2.11.1 分類

貴集團將其金融資產分類為以下計量類別：

- 其後以公允價值(計入其他全面收益或損益)計量的金融資產，及
- 按攤銷成本計量的金融資產。

分類取決於貴集團管理金融資產的業務模式及現金流量的合約條款而定。

就按公允價值計量的資產而言，收益及虧損將計入損益(「以公允價值計量且其變動計入當期損益」)或其他全面收益(「以公允價值計入其他全面收益」)。

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，貴集團的金融資產分類為按攤銷成本及按公允價值計入損益的金融資產。

2.11.2 確認及終止確認

以常規方式買賣金融資產於買賣日期確認，即貴集團承諾購買或出售資產當日。金融資產於自金融資產收取現金流量之權利經已屆滿或經已轉移，且貴集團經已轉移擁有權之全部風險及回報時終止確認。

2.11.3 計量

於初步確認時，貴集團按公允價值加收購金融資產直接應佔的交易成本計量金融資產。

持作收取合約現金流量的資產，倘該等現金流量僅指本金及利息的付款，則其後按攤銷成本計量。該等金融資產的利息收入使用實際利率法計入融資收入。終止確認產生的任何收益或虧損直接於損益確認，並於合併全面收益表「其他收益／(虧損) — 淨額」內呈列。減值虧損於損益表中作為單獨項目列示。

持作收取合約現金流量及出售金融資產的資產，倘該等資產現金流量僅指本金及利息的付款，則以公允價值計入其他全面收益計量。

不符合攤銷成本或以公允價值計入其他全面收益標準的資產以公允價值計量且其變動計入當期損益計量。其後以公允價值計量且其變動計入當期損益計量的債務投資收益或虧損於損益中確認，並在其產生期間的其他收益／(虧損)內按淨額呈列。

2.11.4 減值

貴集團按前瞻性基準評估與其按攤銷成本列賬的債務工具相關的預期信貸虧損。所應用的減值方式取決於信貸風險有否出現大幅增加。

附錄一

會計師報告

就貿易應收款項而言，貴集團應用香港財務報告準則第9號允許的簡化方法，該方法規定預期全期虧損須自初步確認應收款項時確認，詳情請參閱附註20。

2.12 抵銷金融工具

當有在法律上可強制執行權利抵銷已確認金額，並有意按淨額基準結算或同時變現資產和結算負債時，金融資產及負債可互相抵銷，並在資產負債表呈報其淨額。法定可執行權利不得依賴未來事件而定，而在一般業務過程中以及倘貴集團或對手方一旦出現違約、無償債能力或破產時亦須可強制執行。

2.13 存貨

存貨主要包括船用燃油。存貨按成本及可變現淨值之較低者列賬。成本採用先進先出法釐定。船用燃油的可變現淨值為董事／管理層估計的預期使用可變現金額。

2.14 貿易及其他應收款項

貿易應收款項包括應收運費、應收租金及就所提供服務應收客戶的船舶管理款項。

倘貿易及其他應收款項預期於一年或以內（或如屬較長時間，則以一般營運業務週期為準）收回，則分類為流動資產。否則，則呈列為非流動資產。

貿易應收款項及其他應收款項初步按無條件代價金額確認，除非其按公允價值確認時包含重大融資成分。貴集團持有貿易及其他應收款項旨在收回合約現金流量，因此其後採用實際利率法按攤銷成本計量。有關貴集團貿易應收款項會計處理的進一步資料，請參閱附註20，而有關貴集團減值政策的說明，請參閱附註3.1(b)。

2.15 現金及現金等價物

在合併現金流量表中，現金及現金等價物包括手頭現金、金融機構通知存款、原到期日為三個月或以下且隨時可轉換為已知金額現金及價值變動風險不大的其他短期高流動性投資。

2.16 股本及就僱員股份計劃持有的股份

普通股乃分類為權益。

與發行新股或購股權直接有關的增量成本，於權益列為所得款項的減項（扣除稅項）。倘貴集團任何實體購買貴集團的權益股本，例如由於以股份為基礎的付款計劃，則已付代價（包括任何直接應佔增量成本（扣除所得稅））從貴集團權益擁有人應佔權益中扣除。倘該等股份其後被出售或重新發行，就僱員股份計劃持有的股份的成本自庫存股份賬撥回，而出售或重新發行的已變現收益或虧損（扣除任何直接應佔增量交易成本及相關所得稅影響）於貴公司的股份溢價中確認。

附錄一

會計師報告

2.17 貿易及其他應付款項

貿易及其他應付款項為在日常業務過程中購買貨品或服務的付款責任。倘貿易及其他應付款項於一年或以內(或如屬較長時間，則以一般營運業務週期為準)到期，則分類為流動負債。否則，則呈列為非流動負債。

貿易及其他應付款項最初按公允價值確認，其後使用實際利率法按攤銷成本計量。

2.18 借款

借款初始按公允價值扣除已產生交易成本確認。借款其後按攤銷成本計量。所得款項(扣除交易成本)與贖回金額之間的任何差額於借款期間使用實際利率法於損益中確認。

就設立貸款融資所付的費用均確認為貸款的交易成本，以部分或全部融資將可能獲提取為限。在此情況下，該費用將遞延至提取貸款發生為止。倘概無證據顯示部分或全部融資將獲提取，則費用會資本化為有關流動資金服務的預付款項，並在其相關的融資期間內攤銷。

借款於合約指明的責任獲履行、取消或屆滿時自資產負債表移除。已經終止或轉移至他人的金融負債的賬面值與已付代價(包括任何已轉移非現金資產或已承擔負債)之間的差額於損益中確認為融資成本。

倘重新磋商金融負債的條款及實體向信貸人發行股本工具以消除全部或部分負債(債務換取權益)，則在損益內確認收益或虧損，其乃按金融負債的賬面值與已發行股本工具的公允價值之間的差額計量。

除非貴集團有無條件權利將負債的結算遞延至報告期末後最少12個月，否則借款分類為流動負債。

2.19 借款成本

收購、建造或生產合資格資產直接應佔的一般及特定借款成本於需要完成及準備資產作其擬定用途或銷售的時期內資本化。合資格資產為需要一段時期為其擬定用途或銷售作出準備的資產。

就有待對合資格資產支銷的特定借款暫時投資所賺取的投資收入乃自符合資格作資本化的借款成本作扣減。

其他借款成本於其產生期間支銷。

2.20 即期及遞延所得稅

期內所得稅開支或抵免為本期間應課稅收入按各司法權區的適用所得稅率計算的應付稅項，並按暫時差額及未動用稅項虧損應佔的遞延稅項資產及負債變動作出調整。

附錄一

會計師報告

2.20.1 即期所得稅

即期所得稅支出根據貴公司及其附屬公司營運及產生應課稅收入的國家於結算日已頒佈或實質頒佈的稅法計算。管理層就適用稅務規例詮釋所規限的情況定期評估報稅表的狀況，並在適用情況下根據預期須向稅務機關支付的稅款設定撥備。

2.20.2 遞延所得稅

遞延所得稅採用負債法就資產及負債的稅基與其於歷史財務資料的賬面值之間的暫時差額悉數計提撥備。然而，倘遞延稅項負債因初步確認商譽而產生，則不予確認。倘遞延所得稅產生自初步確認業務合併以外交易的資產或負債，而於交易時並無影響會計或應課稅損益，則亦不會將其入賬。遞延所得稅使用於報告期末前經已頒佈或實際頒佈的稅率（及稅法）釐定，並預期於變現相關遞延所得稅資產或結算遞延所得稅負債時應用。

遞延所得稅資產僅於將存在未來應課稅金額可供使用該等暫時差額及虧損時方會確認。

倘貴公司能控制撥回暫時差額的時間及該等差額可能不會於可見將來撥回，則不會就海外業務投資賬面值與稅基之間的暫時差額確認遞延所得稅負債及資產。

當有法定可執行權力將即期所得稅資產及負債抵銷，且遞延稅項結餘涉及同一稅務機關時，則可將遞延所得稅資產及負債互相抵銷。倘實體有合法可執行權利抵銷並擬按淨額基準結算或同時變現資產及結算負債時，則會抵銷即期所得稅資產及稅項負債。

即期及遞延所得稅乃於損益中確認，惟倘其乃關於在其他全面收益或直接在權益確認的項目則除外。於此情況下，稅項亦分別於其他全面收益或直接於權益中確認。

2.21 僱員福利

2.21.1 工資及薪金

工資、薪金及年假的負債預期於僱員提供相關服務的期間結束後12個月內悉數結算，並就直至報告期末的僱員服務確認，並按清償負債時預期將支付的金額計量。負債於資產負債表呈列為即期僱員福利責任。

附錄一

會計師報告

2.21.2 其他僱員福利承擔

根據中國的規則及法規，貴集團已安排其中國僱員參與由中國政府設立及管理的定額供款計劃，包括退休金、醫療、住房及其他福利。根據相關法規，貴公司中國附屬公司須承擔的每月供款按僱員總薪金的百分比計算，惟設有若干上限。該等計劃的資產與貴集團的資產分開持有，並由中國政府管理的獨立基金保管。

香港附屬公司根據香港強制性公積金計劃條例為受香港僱傭條例管轄之司法權區僱用之僱員設立強制性公積金計劃（「強積金計劃」）。強積金計劃為定額供款計劃，其資產由獨立信託管理基金持有。根據強積金計劃，僱主及其僱員各自須按僱員相關收入的5%向計劃作出定期強制性供款，每月相關收入上限為30,000港元。貴集團向該計劃作出的供款於產生時支銷。倘僱員於僱主自願供款全數歸屬前退出計劃，則沒收的供款金額用作減少貴集團應付的供款。

新加坡附屬公司向中央公積金（一項由新加坡政府規管及管理的定額供款計劃）供款，該計劃適用於身為新加坡公民或永久居民的大部分僱員。

日本附屬公司向由日本政府規管及管理的定額供款計劃供款。

貴集團於支付上述供款後再無其他付款責任。貴集團對該等計劃的供款於產生時在合併全面收益表扣除。

2.21.3 花紅計劃

貴集團就花紅確認負債及開支。貴集團於有合約責任或過往慣例產生推定責任時確認撥備。

2.21.4 以股份為基礎的薪酬

以股份為基礎的薪酬福利乃透過僱員股份計劃向僱員提供。誠如附註1.2所述，郭先生於2021年11月向趙先生及賀先生轉讓貴公司2%及1%股權，而不附帶任何代價或服務限制，導致以股份為基礎的薪酬。郭先生亦於2022年將貴公司8%的股權轉讓予Jovial Alliance，以用於未來[編纂]後僱員股份計劃，然而，尚未有特定的僱員股份計劃。

為換取授出股份而獲得的服務的公允價值確認為開支。將予支銷的總金額乃參考所授出股份於授出日期的公允價值釐定。

附錄一

會計師報告

2.22 收入確認

收入於服務的控制權轉移至客戶時確認。視乎合約條款及適用於合約的法律，服務的控制權可能會在一段時間內或某一時點轉移。

合約資產為貴集團就換取貴集團已向客戶轉讓的服務而收取代價的權利，並應獨立呈列。為取得合約而產生的增量成本(如可收回)予以資本化並呈列為合約資產，其後於確認相關收入時攤銷。當收取代價僅取決於時間流逝時，合約資產成為應收款項。合約資產按與按攤銷成本列賬的金融資產減值評估所採用的相同方法進行減值評估。

合約負債(計入墊款及合約負債)就截至報告期末作出的銷售向客戶提供的預期批量折扣確認。

預期於一年或以內收回的貿易應收款項分類為流動資產。否則，則呈列為非流動資產。

船舶管理業務收入

貴集團的若干附屬公司自經營船舶管理業務(包括提供船舶管理服務及造船監理服務)產生收入。船舶管理業務的收入隨時間確認，並使用直線法釐定。造船監理服務的收入亦隨時間確認，使用輸入法計量服務的完成進度。輸入法以完成履約責任的進度為基礎確認收入，該進度以貴集團為履行履約責任所付出的努力或投入(例如，消耗的資源、花費的工時和產生的成本)相對於為履行該履約責任的預期總投入計量。

航運業務租金及服務收入

貴集團亦自航運活動產生收入。航運收入來自各種租賃安排，包括航運服務收入及租金收入。

就不包含租賃的租賃安排而言，航運服務收入隨時間確認，乃根據航次從裝貨至卸貨的時間比例法釐定。

就包含租賃的租賃安排而言，貴集團將租賃合約的租賃部分的租金收入及租賃合約非租賃部分的航運服務收入進行分開核算。詳情請參閱附註2.8。

附錄一

會計師報告

2.23 每股盈利

2.23.1 每股基本盈利

每股基本盈利乃除以下列各項計算：

- 貴公司擁有人應佔溢利(不包括普通股以外之任何權益成本)；
- 財政年度內已發行普通股加權平均數計算，並就年內已發行普通股(不包括庫存股份)的花紅部分調整。

2.23.2 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利調整用於釐定每股基本盈利的數字，以計及：

- 與潛在攤薄普通股相關的利息及其他融資成本的除所得稅後影響，及
- 假設轉換所有潛在攤薄普通股，將發行在外的額外普通股加權平均數。

2.24 股息分派

向貴公司股東分派的股息在股息獲貴公司股東(如適用)批准的期間內於貴集團及貴公司的財務報表內確認為負債。

2.25 政府補助

倘能夠合理確定將收到政府補助及貴集團符合所有附帶條件，則政府補助將按其公允價值確認。與成本有關的政府補助遞延入賬，並按擬補償的成本配合其所需期間在「其他收入」中確認。補償貴集團資產成本的政府補助列入非流動負債作為遞延收入，並按相關資產的預期可使用年期以直線法計入「其他收入」。

2.26 利息收入

利息收入呈列為持作現金管理用途的金融資產所賺取的融資收入，而任何其他利息收入則計入其他收入。

利息收入乃應用實際利率計算至金融資產的總賬面值，惟其後出現信貸減值的金融資產則除外。就出現信貸減值的金融資產而言，實際利率應用於金融資產的賬面淨值(扣除虧損撥備後)。

附錄一

會計師報告

3 財務風險管理

3.1 財務風險因素

貴集團的業務承受多種財務風險，包括市場風險（包括市場運費風險、外匯風險、利率風險及價格風險）、信貸風險及流動資金風險。該等風險由下文所述的貴集團財務管理政策及常規管理。

(a) 市場風險

(i) 市場運費風險

貴集團航運業務的運費對經濟波動非常敏感。倘運費出現任何重大變動，貴集團來自航運業務營運的收入可能會受到影響。在所有其他變量保持不變的情況下，倘截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月的運費減少／增加10%，則收入將分別減少或增加5,917,000美元、10,127,000美元及21,260,000美元、16,876,000美元及12,815,000美元。

(ii) 外匯風險

貴集團經營國際業務，大部分交易以美元結算。當未來商業交易或已確認資產及負債以實體功能貨幣以外的貨幣計值時，則產生外匯風險。除若干以人民幣、日圓及新加坡元計值的貿易及其他應收款項、現金及現金等價物、借款、貿易及其他應付款項（詳情分別於附註20、附註21、附註24及附註26披露）外，貴集團的資產及負債以及其經營產生的交易主要並無面臨重大外匯風險。

於各報告期末，貴集團面臨的外匯風險以美元列示，主要來自以美元為功能貨幣的附屬公司如下：

資產	於2019年12月31日			於2020年12月31日		
	人民幣 千美元	日圓 千美元	其他 千美元	人民幣 千美元	日圓 千美元	其他 千美元
貿易及其他應收款項	440	22	237	1,206	3	54
現金及現金等價物	3	81	199	7	40	453
	<u>443</u>	<u>103</u>	<u>436</u>	<u>1,213</u>	<u>43</u>	<u>507</u>
資產	於2021年12月31日			於2022年9月30日		
	人民幣 千美元	日圓 千美元	其他 千美元	人民幣 千美元	日圓 千美元	其他 千美元
貿易及其他應收款項	416	314	108	147	119	70
現金及現金等價物	35	708	260	31	1,961	502
	<u>451</u>	<u>1,022</u>	<u>368</u>	<u>178</u>	<u>2,080</u>	<u>572</u>

附錄一

會計師報告

負債	於2019年12月31日			於2020年12月31日		
	人民幣 千美元	日圓 千美元	其他 千美元	人民幣 千美元	日圓 千美元	其他 千美元
貿易及其他應付款項	1,986	4	60	3,404	64	12
借款	—	—	75	—	582	732
租賃負債	—	—	—	—	—	—
	<u>1,986</u>	<u>4</u>	<u>135</u>	<u>3,404</u>	<u>646</u>	<u>744</u>
負債	於2021年12月31日			於2022年9月30日		
	人民幣 千美元	日圓 千美元	其他 千美元	人民幣 千美元	日圓 千美元	其他 千美元
貿易及其他應付款項	857	124	1,455	208	14	126
借款	—	781	556	—	573	385
租賃負債	—	—	—	—	416	—
	<u>857</u>	<u>905</u>	<u>2,011</u>	<u>208</u>	<u>1,003</u>	<u>511</u>

下表顯示相關外幣兌美元變動的敏感度分析。敏感度分析僅包括以外幣計值的貨幣項目，並於年末就外幣匯率的5%變動調整其換算。倘相關貨幣兌美元升值／貶值5%，對各報告期末除稅後溢利的影響如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
美元兌人民幣匯率 — 增加	77	110	20	274	2
美元兌人民幣匯率 — 減少	(77)	(110)	(20)	(274)	(2)
美元兌日圓匯率 — 增加	(5)	30	(6)	21	(54)
美元兌日圓匯率 — 減少	5	(30)	6	(21)	54

(iii) 現金流量及公允價值利率風險

公允價值利率風險主要與貴集團的定息借款及租賃負債以及按攤銷成本計量的其他金融資產有關。貴集團的現金流量利率風險主要與浮動利率借款有關。貴集團管理層監察利率風險，並將於有需要時考慮對沖重大利率風險。於往績記錄期間，概無對沖活動。由於定期存款為短期存款，故銀行存款的公允價值利率風險並不重大。於往績記錄期間，貴集團的浮動利率借款主要以美元計值。

附錄一

會計師報告

貴集團由管理層監察的利率概況載列如下。

	2019年 千美元	於12月31日 2020年 千美元	2021年 千美元	於9月30日 2022年 千美元
浮動利率金融工具				
借款	58,687	48,839	26,250	67,580
固定利率金融工具				
借款	75	1,169	6,595	5,444
租賃負債	42,370	32,506	86,659	91,983
	42,445	33,675	93,254	97,427
免息金融工具				
應付關聯方款項	34,971	33,946	26,850	1,674
應付第三方款項	—	472	—	—
	34,971	34,418	26,850	1,674

貴集團對利率風險的敏感度乃假設於各報告期末的浮動利率借款金額尚未償還而編製。由於董事認為浮動利率銀行結餘產生的現金流量利率風險並不重大，故敏感度分析並不包括銀行結餘。

倘浮動利率借款的利率上升／下降50個基點，而所有其他變量保持不變，則對除稅後溢利的影響如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
上升50個基點對除稅後溢利的影響	(293)	(244)	(131)	(240)	(338)
下降50個基點對除稅後溢利的影響	293	244	131	240	338

附錄一

會計師報告

(iv) IBOR改革的影響

貴集團已自2021年1月1日起採納於2020年10月9日頒佈的對香港財務報告準則第9號、香港會計準則第39號、香港財務報告準則第7號、香港財務報告準則第4號的修訂利率基準改革——第2階段及香港財務報告準則第16號租賃。

該等修訂的「第2階段」規定，就使用攤銷成本計量的金融工具（即分類為攤銷成本的金融工具及分類為以公允價值計入其他全面收益的債務金融資產）而言，利率基準改革規定的釐定合約現金流量基準的變動透過調整其實際利率反映。

金融危機後，基準利率的改革及替代仍在該等變動的時間及確切性質方面存在若干不確定性。

於2022年9月30日，貴集團已與債務對手方進行一般溝通，但尚未同意改革所要求的具體變動。倘債務並無同時過渡至新基準利率及／或利率按不同金額變動，則過渡產生的風險主要與利率差異的潛在影響有關。這可能導致貴集團因過渡而產生現金開支淨額。

下表載列貴集團於2022年9月30日所持有參考美元LIBOR及日圓東京銀行同業拆息且尚未過渡至替代利率基準的所有金融工具詳情：

	於2022年 9月30日的 賬面值 負債 千美元
按攤銷成本計量的負債	
借款 — 面臨美元LIBOR	58,813
借款 — 面臨日圓東京銀行同業拆息	186
面臨美元LIBOR及日圓東京銀行同業拆息的負債總額	<u>58,999</u>

(b) 信貸風險

貴集團面臨與其現金及現金等價物、受限制銀行存款、貿易及其他應收款項、向第三方貸款（呈列為非流動資產）有關的信貸風險。

為管理現金及銀行存款產生的風險，貴集團僅與信譽良好的商業銀行進行交易，該等銀行均為新加坡、香港、日本及中國的高信貸質素金融機構。該等金融機構近期並無違約記錄。

貿易應收款項主要包括應收運費、應收租賃費及船舶管理應收款項。根據行業慣例，於完成裝貨時支付95%至100%的運費，任何餘額於完成卸貨及最終確定港口開銷、滯期索償或其他航程相關費用後支付。租賃費及船舶管理費乃預先支付，亦為行業慣例。貴集團通常不會向其客戶授出任何信貸期，因此所有貿易應收款項均已逾期。

附錄一

會計師報告

貴集團的信貸虧損並無重大集中情況。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，概無來自單一客戶的收入佔貴集團收入總額的10%以上。

就其他應收款項而言，貴集團設有監察程序，以確保採取跟進行動收回逾期債務。此外，貴集團於各報告期末審閱該等應收款項的可收回性，以確保就不可收回金額作出足夠減值虧損。貴集團於初步確認資產時考慮違約的可能性，並於各報告期間持續考慮信貸風險有否大幅增加。為評估信貸風險是否顯著增加，貴集團將報告日期資產發生違約的風險與初步確認日期發生違約的風險進行比較。

貴集團透過及時就預期信貸虧損作出適當撥備將其信貸風險入賬。於計算預期信貸虧損率時，貴集團考慮各類應收款項的過往虧損率，並就前瞻性國內及國際宏觀經濟數據作出調整。

(i) 貿易應收款項

貴集團按照相當於整個存續期內預期信貸虧損的金額計量貿易應收款項的虧損撥備，並根據信貸風險評級與違約虧損率對照表計算其預期信貸虧損。

誠如附註1.2所述，洲際船務集團並無轉讓予貴集團，而是保留於洲際集團，原因為其並非屬於綜合入賬，於2021年12月31日及2022年9月30日之應收洲際船務集團的款項反映為貿易應收款項，並於計及其長期賬齡狀況、良好信用狀況及清償計劃後，分別以虧損率0.51%及0.51%按個別基準計提撥備。於2022年9月30日，經考慮客戶的長期賬齡狀況後，與客戶的貿易應收款項以虧損率7.86%按個別基準計提撥備。於2019年及2020年12月31日，並無按個別基準計提撥備。餘下貿易應收款項已進行分組，以根據共有信貸風險特徵計量預期信貸虧損。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，適用於船舶管理業務的貿易應收款項平均虧損率分別為0.03%、0.25%、0.04%及0.25%。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，適用於航運業務的貿易應收款項平均虧損率(按集體基準計算)分別為0.04%、0.25%、0.22%及0.22%。預期信貸虧損已納入有關影響客戶結算應收款項能力的宏觀經濟因素的前瞻性資料。

(ii) 列示為非流動資產的其他應收款項及向第三方提供的貸款。

其他應收款項主要包括應收款項及向關聯方及第三方墊款、按金及擔保。向第三方提供的貸款列示為非流動資產。貴集團管理層根據過往結算記錄及過往經驗對其他應收款項的可收回性進行定期集體評估及個別評估。貴集團應用12個月預期信貸虧損或全期預期虧損方法，視乎信貸風險自初步確認以來有否大幅增加而定。

附錄一

會計師報告

鑒於與債務人的過往合作及向彼等收款，貴集團管理層認為，於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，貴集團所有其他應收款項及向第三方提供的貸款分類為第一階段。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，其他應收款項的平均虧損率分別為0.85%、1.06%、0.76%及1.26%。於2019年及2020年12月31日，第三方貸款的平均虧損率分別為0.50%及0.85%。於2021年12月31日及2022年9月30日並無向第三方授出貸款。

(iii) 虧損撥備準備變動

於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，貿易應收款項、其他應收款項及向第三方提供的貸款的虧損準備撥備變動如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
虧損準備撥備：					
年／期初	298	192	312	312	107
撥備	—	120	16	26	157
撥回	(106)	—	(221)	—	—
年／期末	<u>192</u>	<u>312</u>	<u>107</u>	<u>338</u>	<u>264</u>

(c) 流動資金風險

審慎的流動資金風險管理指維持充足的現金及現金等價物，以及透過來自銀行及租賃公司的借款取得資金。由於相關業務的動態性質，貴集團維持合理水平的現金及現金等價物，並透過銀行及租賃公司的資金作進一步補充。

貴集團的主要現金需求為購買船舶、償還租賃成本及燃料，以及償還光船租賃安排項下的租金及債務。貴集團透過結合經營產生的資金、銀行貸款、租賃、關聯方墊款為其營運資金需求提供資金。

管理層根據預期現金流量監察貴集團流動資金儲備的滾動預測。

附錄一

會計師報告

下表根據結算日至合約到期日的剩餘期間，將有關貴集團金融負債的未貼現現金流出分析為相關到期組別。

	1年內 千美元	1年至2年 千美元	2年至5年 千美元	5年以上 千美元	合計 千美元
於2019年12月31日					
借款	13,299	10,473	18,491	30,547	72,810
租賃負債	11,315	9,557	20,240	5,000	46,112
貿易及其他應付款項 (附註(i))	48,498	—	—	—	48,498
	<u>73,112</u>	<u>20,030</u>	<u>38,731</u>	<u>35,547</u>	<u>167,420</u>
於2020年12月31日					
借款	14,224	9,331	14,565	23,468	61,588
租賃負債	9,558	7,031	16,772	978	34,339
貿易及其他應付款項 (附註(i))	58,630	—	—	—	58,630
	<u>82,412</u>	<u>16,362</u>	<u>31,337</u>	<u>24,446</u>	<u>154,557</u>
於2021年12月31日					
借款	6,868	6,278	14,757	14,667	42,570
租賃負債	22,111	15,754	31,627	22,232	91,724
貿易及其他應付款項 (附註(i))	50,646	—	—	—	50,646
	<u>79,625</u>	<u>22,032</u>	<u>46,384</u>	<u>36,899</u>	<u>184,940</u>
於2022年9月30日					
借款	12,214	10,743	28,262	34,747	85,966
租賃負債	22,645	18,444	35,889	20,591	97,569
貿易及其他應付款項 (附註(i))	19,941	—	—	—	19,941
	<u>54,800</u>	<u>29,187</u>	<u>64,151</u>	<u>55,338</u>	<u>203,476</u>

(i) 貿易及其他應付款項不包括應付薪金及僱員福利、應付稅項。

3.2 資本管理

貴集團管理資本的目標為保障貴集團持續經營的能力，以為貴集團股東提供回報，並維持最佳資本結構以長期提升股東價值。

貴集團根據資本負債比率監察資本。該比率按債務淨額除以權益總額計算。債務淨額按借款總額、租賃負債、應付關聯方款項及應付第三方款項減現金及現金等價物計算。權益總額於合併資產負債表列示。

附錄一

會計師報告

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，債務淨額對權益總額比率如下：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
借款總額	58,762	50,008	32,845	73,024
租賃負債	42,370	32,506	86,659	91,983
應付關聯方款項	34,971	33,946	26,850	1,674
應付第三方款項	—	472	—	—
減：現金及現金等價物 (附註21)	(1,943)	(4,420)	(25,030)	(26,561)
債務淨額	134,160	112,512	121,324	140,120
權益總額	3,759	5,292	51,407	105,487
資本負債比率(%)	3,569	2,126	236	133

2019年12月31日至2020年12月31日的資產負債比率下降乃由於償還借款及租賃負債所致。

2020年12月31日至2021年12月31日的資產負債比率下降乃由於2021年純利增加令總權益大幅增加所致。

2021年12月31日至2022年9月30日的資產負債比率下降乃由於截至2022年9月30日止九個月純利增加令權益總額大幅增加所致。

3.3 公允價值估計

(i) 公允價值層級

本節闡述釐定於歷史財務資料中按公允價值確認及計量的金融工具的公允價值時作出的判斷及估計。為得出釐定公允價值所用輸入數據的可信程度指標，貴集團根據會計準則將其金融工具分為三個層級。

貴集團採用估值法分析按公允價值列賬的金融工具。不同層級的界定如下：

第1級：於活躍市場買賣的金融工具（如公開買賣的衍生工具及股本證券）的公允價值乃基於報告期末的市場報價。貴集團持有的金融資產所使用的市場報價為當時買盤價。該等工具均計入第1級。

第2級：並非於活躍市場買賣的金融工具（如場外衍生工具）的公允價值乃使用估值技術釐定，當中盡量運用可觀察市場數據，且盡可能減少依賴實體特定的估計。倘有關工具公允價值所需的所有重大輸入數據屬可予觀察，則將該工具計入第2級。

附錄一

會計師報告

第3級：倘一或以上重大輸入數據並非基於可觀察市場數據，則該工具計入第3級。非上市股本證券即屬此情況。

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，貴集團並無第1級及第2級金融工具。

(ii) 使用第3級金融資產重大不可觀察輸入數據的公允價值計量。

下表呈列貴集團於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日按公允價值計量的金融資產：

	使用不可觀察輸入數據的金融資產			
	於12月31日			於9月30日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產	1,997	2,365	3,285	1,277

以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產指貴集團分佔出售船舶收益／虧損之權利及收取退還按金的權利（統稱「已確認金融資產」）。詳情請參閱附註16。

於往績記錄期間，不同類別之間並無轉移。

貴集團已使用二項式期權定價模型估計於2019年及2020年12月31日的已確認金融資產的公允價值，並使用收益法評估於2021年12月31日及2022年9月30日的已確認金融資產的公允價值。下表載列截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月已確認金融資產的公允價值變動：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
已確認金融資產的公允價值於年／期初	—	1,997	2,365	2,365	3,285
購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產	2,000	—	182	182	—
以公允價值計量且其變動計入當期損益之變動	(3)	368	920	723	(2)
出售以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產	—	—	(182)	—	(2,006)
於年／期末	1,997	2,365	3,285	3,270	1,277

附錄一

會計師報告

(iii) 估值輸入數據及與公允價值的關係

於2019年及2020年12月31日的估值輸入數據包括無風險利率及波幅：

	於12月31日	
	2019年	2020年
無風險利率	1.78%	0.40%
波幅	40%	45%

無風險利率越高，從出售船舶收益／虧損分攤權的公允價值越高。無風險利率越高，收取返還按金權利的公允價值越低。波動率越高，出售船舶收益／虧損分攤權及收取返還按金的權利公允價值就越高。

就出售船舶收益／虧損分攤權而言，倘截至2019年及2020年12月31日止年度的無風險利率增加／減少10%，而所有其他變量保持不變，則公允價值將分別為增加或減少1,000美元及—*美元（少於1,000美元）；倘截至2019年及2020年12月31日止年度的波動率增加10%，而所有其他變量保持不變，則公允價值將分別增加216,000美元及185,000美元；倘截至2019年及2020年12月31日止年度波動率下降10%，而所有其他變量保持不變，則公允價值將分別減少153,000美元及209,000美元。

就收取返還按金的權利而言，倘截至2019年及2020年12月31日止年度無風險利率增加／減少10%，而所有其他變量保持不變，則公允價值將分別減少或增加18,000美元及3,000美元；倘於截至2019年及2020年12月31日止年度波動率增加10%，而所有其他變量保持不變，則公允價值將分別增加20,000美元及3,000美元；倘截至2019年及2020年12月31日止年度的波動率減少10%，而所有其他變量保持不變，則公允價值將分別減少15,000美元及5,000美元。

貴集團已使用收益法估計截至2021年12月31日及2022年9月30日已確認金融資產的公允價值。於2021年12月31日及2022年9月30日的估值輸入值為貼現率：

	於2021年12月31日	於2022年9月30日
貼現率	每艘船舶分別為 0.06%及0.22%	餘下一艘船舶為 3.92%

倘於截至2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月的貼現率增加10%，而所有其他變量保持不變，則已確認金融資產的公允價值將分別減少少於1,000美元及4,000美元。倘於截至2021年12月31日止年度及截至2022年9月30日止九個月的貼現率減少10%，而所有其他變量保持不變，則已確認金融資產的公允價值將分別增加少於1,000美元及4,000美元。

附錄一

會計師報告

4 重要會計估計及判斷

估計及判斷乃根據過往經驗及其他因素(包括對未來事件的預期)持續評估，因此可能對權益造成財務影響，而在有關情況下相信屬合理。

貴集團對未來作出估計及假設。顧名思義，會計估計很少等同相關實際情況。很大機會導致下個財政年度的資產及負債的賬面值作出重大調整的估計及假設討論如下。

(a) 船舶的估計可使用年期及剩餘價值

貴集團的主要營運資產為船舶。管理層釐定其船舶的估計可使用年期、剩餘價值及相關折舊開支。管理層參考貴集團的業務模式、其資產管理政策、行業慣例、船舶的預期用途、預期維修及保養以及船舶市場變動或改善所產生的技術或商業過時，估計船舶的可使用年期。

管理層於各計量日期參考所有相關因素(包括使用活躍市場鋼材的現有殘值)釐定其船舶的估計殘值。倘船舶的可使用年期或剩餘價值有別於先前估計，則折舊開支將有所變動。

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2021年及2022年9月30日，倘可使用年期較管理層的估計延長／縮短10%，而所有其他變量保持不變，則截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，船舶的年度估計折舊開支將分別減少136,000美元、214,000美元、169,000美元、119,000美元及233,000美元或分別增加194,000美元、252,000美元、200,000美元、146,000美元及285,000美元。

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2021年及2022年9月30日，倘剩餘價值較管理層的估計增加／減少10%，而所有其他變量維持不變，則截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，船舶的年度估計折舊開支將分別減少或增加155,000美元、243,000美元、176,000美元、130,000美元及106,000美元。

(b) 釐定租期

貴集團作為承租人租賃船舶。於釐定租期時，管理層會考慮引發行使延長選擇權或不行使終止選擇權的經濟誘因的所有事實及情況(不論是否行使購買選擇權及何時行使購買選擇權)。延期選擇權(或終止選擇權後的期間)及購買選擇權僅於合理確定租賃將會延長(或不會終止)時計入租期；購買選擇權僅於貴集團合理確定行使購買選擇權時計入租期。

就船舶租賃而言，以下因素通常最為相關：

- 倘終止(或不延長)須支付巨額罰款，貴集團通常合理確定延長(或不終止)；
- 倘市價遠高於購買選擇權價格，而貴集團擁有財務能力，則貴集團通常合理確定行使購買選擇權；

附錄一

會計師報告

- 否則，貴集團會考慮其他因素，包括過往租期及更換租賃資產所需的成本及業務中斷。

倘選擇權實際上獲行使(或未獲行使)或貴集團有責任行使(或不行使)選擇權，則會重新評估租期。合理確定性的評估僅在出現重大事件或情況出現重大變動而影響該評估且在承租人的控制範圍內的情況下進行修訂。

(c) 租賃 — 估算增量借款利率

貴集團無法輕易釐定租賃內所隱含的利率，因此，其使用增量借款利率計量租賃負債。增量借款利率為貴集團於類似經濟環境中為取得與使用權資產價值相近之資產，而以類似抵押品與類似期間借入所需資金應支付之利率。因此，增量借款利率反映了貴集團「應支付」的利率，當無可觀察的利率時(如就並無訂立融資交易的附屬公司而言)或當須對利率進行調整以反映租賃的條款和條件時，則須作出利率估計。當可觀察輸入數據可用時，貴集團使用可觀察輸入數據(如市場利率)估算增量借款利率並須作出若干實體特定的估計(如附屬公司的獨立信用評級)。

(d) 船舶之減值

貴集團的主要營運資產為物業、廠房及設備中的船舶及使用權資產。當有事件或情況變動顯示船舶的賬面值可能無法收回時，管理層會對船舶進行減值檢討。於評估潛在減值跡象時，會考慮內部及外部資料來源，如報告買賣價、市場需求及整體市況。

可互換的貨船分為一個現金產生單位(「現金產生單位」)。倘賬面值超過可收回金額，則確認減值，而可收回金額為使用價值與公允價值減出售成本的較高者。船舶的可收回金額乃基於使用價值計算，當中涉及重大管理層判斷及假設，特別是適用於現金產生單位未來現金流量預測的預測使用率、等價定期租賃日租金(「等價定期租賃日租金」)率及成本通脹率。

分類為持作出售資產的個別船舶減值於其賬面值超過其公允價值減出售成本時確認。

管理層評估現金產生單位的可收回金額，並釐定於2019年、2020年及2021年12月31日以及2021年及2022年9月30日船舶並無減值。

(e) 貿易應收款項減值撥備

貴集團管理層按前瞻性基準釐定貿易應收款項減值撥備，而預期全期虧損於初步確認資產時確認。撥備矩陣乃根據貴集團於具有類似信貸風險特徵的貿易應收款項的預期年期內的歷史觀察違約率釐定，並就前瞻性估計作出調整。於作出判斷時，管理層會考慮可用的合理及支持性前瞻性資料，如客戶經營業績的實際或預期重大變動、業務及客戶財務狀況的實際或預期重大變動，包括(其中包括)前所未有的COVID-19疫情對客戶及其經營所在地區的經濟影響。於各報告日期，貴集團管理層會更新歷史觀察違約率，並分析前瞻性估計的變動，見附註3.1(b)。

附錄一

會計師報告

5 收入及分部資料

貴公司執行董事為貴集團的主要經營決策者。貴集團的主要經營決策者主要從業務角度審視貴集團的表現，並已識別其業務的二個可呈報分部如下：

- 航運業務
- 船舶管理業務

(a) 貴集團的分部資料

以下為貴集團按可呈報分部劃分的收入及業績分析：

	截至2019年12月31日止年度			
	航運業務	船舶管理業務	抵銷	合計
	千美元	千美元	千美元	千美元
可呈報分部收入總額				
來自外部客戶的收入	108,855	26,752	—	135,607
分部間收入	—	352	(352)	—
收入總額	108,855	27,104	(352)	135,607
分部業績				
除所得稅前溢利	5,659	3,264	—	8,923
分部業績包括：				
融資收入	1	1		2
融資成本	(2,721)	(56)		(2,777)
折舊及攤銷	(8,677)	(250)		(8,927)
金融資產減值(虧損)／撥回淨額	(86)	192		106
應佔聯營公司及合營企業溢利	253	—		253

附錄一

會計師報告

	截至2020年12月31日止年度			合計 千美元
	航運業務 千美元	船舶管理業務 千美元	抵銷 千美元	
可呈報分部收入總額				
來自外部客戶的收入	142,379	36,550	—	178,929
分部間收入	—	7,608	(7,608)	—
收入總額	142,379	44,158	(7,608)	178,929
分部業績				
除所得稅前溢利	(2,588)	3,982	—	1,394
分部業績包括：				
融資收入	—*	3		3
融資成本	(3,855)	(58)		(3,913)
折舊及攤銷	(15,053)	(359)		(15,412)
金融資產減值虧損淨額	(103)	(17)		(120)
應佔聯營公司及合營企業 溢利／(虧損)	(277)	35		(242)
	截至2021年12月31日止年度			合計 千美元
	航運業務 千美元	船舶管理業務 千美元	抵銷 千美元	
可呈報分部收入總額				
來自外部客戶的收入	323,742	48,996	—	372,738
分部間收入	—	11,107	(11,107)	—
可呈報分部收入總額	323,742	60,103	(11,107)	372,738
分部業績				
除所得稅前溢利	38,343	2,843	—	41,186
分部業績包括：				
融資收入	—*	1		1
融資成本	(3,399)	(52)		(3,451)
折舊及攤銷	(17,973)	(291)		(18,264)
金融資產減值撥回淨額	60	145		205
應佔聯營公司及合營企業溢利	4,302	12		4,314

附錄一

會計師報告

截至2021年9月30日止九個月(未經審核)				
	航運業務 千美元	船舶管理業務 千美元	抵銷 千美元	合計 千美元
可呈報分部收入總額				
來自外部客戶的收入	231,194	33,534	—	264,728
分部間收入	—	8,109	(8,109)	—
可呈報分部收入總額	231,194	41,643	(8,109)	264,728
分部業績				
除所得稅前溢利	33,716	1,854	—	35,570
分部業績包括：				
融資收入	—*	—*		—*
融資成本	(2,498)	(40)		(2,538)
折舊及攤銷	(11,938)	(233)		(12,171)
金融資產減值(虧損)/撥回淨額	(21)	(5)		(26)
應佔聯營公司及合營企業溢利	2,395	358		2,753
截至2022年9月30日止九個月				
	航運業務 千美元	船舶管理業務 千美元	抵銷 千美元	合計 千美元
可呈報分部收入總額				
來自外部客戶的收入	243,797	41,514	—	285,311
分部間收入	—	1,928	(1,928)	—
可呈報分部收入總額	243,797	43,442	(1,928)	285,311
分部業績				
除所得稅前溢利	51,153	6,115	—	57,268
分部業績包括：				
融資收入	—*	4		4
融資成本	(4,534)	(45)		(4,579)
折舊及攤銷	(21,962)	(385)		(22,347)
金融資產減值(虧損)/撥回淨額	(7)	(150)		(157)
應佔聯營公司及合營企業溢利	9,819	131		9,950

附錄一

會計師報告

以下為貴集團按可呈報分部劃分的資產及負債分析：

	於2019年12月31日			
	航運業務 千美元	船舶管理業務 千美元	抵銷 千美元	合計 千美元
分部資產	<u>147,535</u>	<u>10,593</u>	<u>(1,847)</u>	<u>156,281</u>
分部負債	<u>143,349</u>	<u>11,020</u>	<u>(1,847)</u>	<u>152,522</u>
	於2020年12月31日			
	航運業務 千美元	船舶管理業務 千美元	抵銷 千美元	合計 千美元
分部資產	<u>143,186</u>	<u>25,795</u>	<u>(16,541)</u>	<u>152,440</u>
分部負債	<u>142,062</u>	<u>21,627</u>	<u>(16,541)</u>	<u>147,148</u>
	於2021年12月31日			
	航運業務 千美元	船舶管理業務 千美元	抵銷 千美元	合計 千美元
分部資產	<u>213,982</u>	<u>22,058</u>	<u>(5,594)</u>	<u>230,446</u>
分部負債	<u>168,902</u>	<u>15,731</u>	<u>(5,594)</u>	<u>179,039</u>
	於2022年9月30日			
	航運業務 千美元	船舶管理業務 千美元	抵銷 千美元	合計 千美元
分部資產	<u>280,574</u>	<u>21,432</u>	<u>(4,468)</u>	<u>297,538</u>
分部負債	<u>185,864</u>	<u>10,655</u>	<u>(4,468)</u>	<u>192,051</u>

附錄一

會計師報告

(b) 收入分析

貴集團的業務按全球基準管理。提供航運業務及船舶管理業務(在全球範圍內開展)所產生的收入及成本分配方式，使得呈列地區資料並無意義。

貴集團截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月收入的隨時間確認。

(i) 收入載列如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
航運業務收入					
航運服務收入 — 一段時間	91,992	128,687	281,385	205,230	186,921
租金收入	<u>16,863</u>	<u>13,692</u>	<u>42,357</u>	<u>25,964</u>	<u>56,876</u>
	<u>108,855</u>	<u>142,379</u>	<u>323,742</u>	<u>231,194</u>	<u>243,797</u>
船舶管理業務收入					
船舶管理收入 — 一段時間	<u>27,104</u>	<u>44,158</u>	<u>60,103</u>	<u>41,643</u>	<u>43,442</u>

(ii) 有關主要客戶的資料

於往績記錄期間，概無向任何單一客戶作出的銷售佔貴集團收入10%或以上。

(c) 未履行的履約責任

於往績記錄期間，並無重大長期未履行的履約責任。與客戶訂立的上述合約均於短期內(通常少於一年)提供，且貴集團已選擇可行權宜方法不披露該類合約的餘下履約責任。

附錄一

會計師報告

6 其他收入

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
合約賠償金 (附註(i))	—	—	—	—	1,958
政府補助	—	141	39	32	151
其他	47	20	12	—	10
	<u>47</u>	<u>161</u>	<u>51</u>	<u>32</u>	<u>2,119</u>

(i) 合約賠償金指就客戶取消租賃安排而收取的賠償金。

7 其他虧損／(收益)淨額

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
匯兌虧損／(收益)淨額	163	545	242	79	108
銀行手續費	133	140	258	208	464
法律訴訟撥備 (附註(i))	—	—	803	4	680
持作出售資產減值虧損 (附註(ii))	—	1,244	—	—	—
出售物業、廠房及設備收益淨額 以公允價值計量且其變動計入當 期損益的金融資產之公允價 值虧損／(收益)淨額	(65)	—	(3)	—	(5,508)
其他	44	(47)	(11)	(11)	(14)
	<u>278</u>	<u>1,514</u>	<u>369</u>	<u>(443)</u>	<u>(4,268)</u>

(i) 法律訴訟撥備指就與光船租賃合約糾紛相關的一項正在進行的法律訴訟基於估計賠償金額計提的撥備。

(ii) 2020年度持作出售資產產生減值虧損的主要原因是出售兩艘狀況不佳的船舶。詳情請參閱附註22。

附錄一

會計師報告

8 按性質劃分的開支

計入銷售成本及銷售、一般及行政開支的開支分析如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
租賃費成本 (附註(a))	53,339	60,808	176,683	128,018	108,631
船員派遣開支 (附註(b))	25,109	33,335	47,837	31,622	40,881
燃料消耗	16,166	28,711	36,468	27,255	31,023
港口費	4,774	11,934	13,919	10,583	8,753
折舊及攤銷 (附註(c)、附註(d))	8,927	15,412	18,264	12,171	22,347
經紀費	1,353	1,923	4,154	2,242	2,460
保險	1,589	2,270	2,581	1,775	2,571
僱員福利開支 (附註9)	3,965	3,402	13,096	3,338	7,019
潤滑油及備件成本	2,459	4,557	5,562	4,328	5,347
修理費	914	2,232	1,374	900	566
造船監理外包費	2	2,013	3,592	1,968	2,308
[編纂]開支	—	—	1,377	531	1,319
船舶接管費用	670	118	980	738	709
船舶證書及檢驗相關費用	434	1,165	914	655	1,313
業務開發及酬酢開支	282	137	407	394	473
其他	4,054	3,893	5,095	3,304	3,928
銷售成本、銷售、一般及行政開支總額	124,037	171,910	332,303	229,822	239,648

(a) 租賃費成本主要包括租期為12個月或以下的短期租賃成本。

(b) 船員派遣開支指船員派遣機構收取的船員薪金。

附錄一

會計師報告

(c) 計入損益的折舊分析如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
年度／期間折舊					
— 物業、廠房及設備 (附註13)	1,713	2,675	2,261	1,657	2,984
— 使用權資產 (附註14)	<u>7,119</u>	<u>12,079</u>	<u>14,998</u>	<u>9,842</u>	<u>18,646</u>
計入損益的金額	<u>8,832</u>	<u>14,754</u>	<u>17,259</u>	<u>11,499</u>	<u>21,630</u>
扣除自：					
— 銷售成本	8,473	14,225	16,817	11,180	21,222
— 銷售、一般及行政開支	<u>359</u>	<u>529</u>	<u>442</u>	<u>319</u>	<u>408</u>
	<u>8,832</u>	<u>14,754</u>	<u>17,259</u>	<u>11,499</u>	<u>21,630</u>

(d) 計入損益的攤銷分析如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
年度／期間攤銷					
— 使用權資產入塢	94	652	997	666	705
— 無形資產	<u>1</u>	<u>6</u>	<u>8</u>	<u>6</u>	<u>12</u>
計入損益的金額	<u>95</u>	<u>658</u>	<u>1,005</u>	<u>672</u>	<u>717</u>
扣除自：					
— 銷售成本	94	652	997	642	627
— 銷售、一般及行政開支	<u>1</u>	<u>6</u>	<u>8</u>	<u>30</u>	<u>90</u>
	<u>95</u>	<u>658</u>	<u>1,005</u>	<u>672</u>	<u>717</u>

附錄一

會計師報告

9 僱員福利開支

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
薪金、工資、花紅及津貼	3,674	3,166	6,987	3,090	6,491
以股份為基礎的薪酬 (附註(a))	—	—	5,635	—	—
社保基金	68	42	264	144	303
住房公積金	55	78	109	58	120
其他福利開支	168	116	101	46	105
	<u>3,965</u>	<u>3,402</u>	<u>13,096</u>	<u>3,338</u>	<u>7,019</u>

- (a) 如附註1.2所述，於2021年11月，在無任何服務限制的情況下，郭先生分別將貴公司2%及1%股權無償轉讓予趙先生及賀先生，導致產生以股份為基礎的薪酬。基於獨立機構所出具的估值報告，授出股份的公允價值5,635,000美元確認為開支及儲備。估值輸入數據包括市盈率及缺乏適銷性折讓，分別為10%及30%。

(b) 五名最高薪酬人士

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，貴集團的五名最高薪酬人士如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
董事 (附註31)	346	249	5,924	—	376
非董事	<u>414</u>	<u>520</u>	<u>1,291</u>	<u>618</u>	<u>372</u>
	<u>760</u>	<u>769</u>	<u>7,215</u>	<u>618</u>	<u>748</u>

附錄一

會計師報告

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，貴集團五名最高薪酬人士包括三名、兩名、兩名、零名及三名董事，其薪酬於附註31呈列的分析中反映。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，應付餘下人士的酬金如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
薪金及工資	413	508	508	536	319
花紅	—	—	764	55	35
社保基金	1	12	19	27	18
	<u>414</u>	<u>520</u>	<u>1,291</u>	<u>618</u>	<u>372</u>

非董事之酬金介乎以下範圍：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年 未經審核	2022年
薪酬範圍(港元)					
低於1,000,000港元	—	—	—	3	—
1,000,001港元至1,500,000港元	1	2	—	2	1
1,500,001港元至2,000,000港元	1	1	—	—	1
2,000,001港元至2,500,000港元	—	—	—	—	—
2,500,001港元至3,000,000港元	—	—	2	—	—
3,500,001港元至4,000,000港元	—	—	—	—	—
4,000,001港元至4,500,000港元	—	—	—	—	—
4,500,001港元至5,000,000港元	—	—	1	—	—

10 融資成本淨額

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
融資收入	(2)	(3)	(1)	—*	(4)
融資成本：					
— 借款	1,650	2,249	1,934	1,368	3,067
— 租賃負債	<u>1,127</u>	<u>1,664</u>	<u>1,517</u>	<u>1,170</u>	<u>1,512</u>
已支銷融資成本	<u>2,777</u>	<u>3,913</u>	<u>3,451</u>	<u>2,538</u>	<u>4,579</u>
融資成本淨額	<u>2,775</u>	<u>3,910</u>	<u>3,450</u>	<u>2,538</u>	<u>4,575</u>

附錄一

會計師報告

11 所得稅開支

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
即期所得稅：					
— 香港利得稅	94	520	398	278	190
— 中國企業所得稅	—	1	28	—	39
— 日本所得稅	—	31	500	700	978
— 新加坡所得稅	—*	91	302	113	578
遞延所得稅	395	27	(47)	(19)	49
	<u>489</u>	<u>670</u>	<u>1,181</u>	<u>1,072</u>	<u>1,834</u>

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，稅項已按貴集團經營所在國家的適用稅率計提撥備。

(i) 開曼群島所得稅

貴公司根據開曼群島法例註冊成立為開曼群島公司法項下的獲豁免有限公司，毋須繳納開曼群島所得稅。

(ii) 英屬處女群島所得稅

根據英屬處女群島現行法例，英屬處女群島附屬公司毋須就其收入或資本收益繳稅。此外，派付任何股息毋須繳納英屬處女群島預扣稅。

(iii) 馬紹爾群島所得稅

根據馬紹爾群島現行法例，馬紹爾群島附屬公司毋須就其收入或資本收益繳納馬紹爾群島稅項。此外，派付任何股息毋須繳納馬紹爾群島預扣稅。

(iv) 利比里亞所得稅

根據利比里亞現行法律，利比里亞附屬公司毋須就其收入或資本收益繳稅，原因為收入並非源自利比里亞。

(v) 新加坡所得稅

若干從事船舶管理業務及航運業務的附屬公司於新加坡註冊或為新加坡稅務居民，而新加坡所得稅的法定稅率為17%，然而，根據新加坡所得稅法第13F條，貴集團來自航運業務的溢利獲豁免繳稅。

就從事船舶管理業務的附屬公司而言，部分免稅計劃適用於2010年至2019年評稅年度正常應課稅收入首300,000新加坡元；具體而言，公司正常應課稅收入首10,000新加坡元的最多75%及其後290,000新加坡元

附錄一

會計師報告

坡元的最多50%獲豁免繳納企業稅。其餘應課稅收入(扣除部分稅項豁免後)將按17%的稅率徵稅。自2020年評稅年度起，部分免稅計劃適用於正常應課稅收入首200,000新加坡元；具體而言，公司正常應課稅收入首10,000新加坡元的最多75%及其後190,000新加坡元的最多50%獲豁免繳納企業稅。

(vi) 香港所得稅

若干從事船舶管理業務及航運業務的附屬公司於香港註冊或為香港稅務居民。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，航運管理服務的香港利得稅撥備乃根據二級利得稅稅率制度計算。根據二級利得稅稅率制度，合資格企業的首2,000,000港元溢利按8.25%的稅率徵稅，而超過2,000,000港元的溢利則按16.5%的稅率徵稅。一組「關聯實體」僅可提名集團內一家實體就指定納稅年度享有二級稅率。不符合二級利得稅稅率制度的公司溢利按16.5%的統一稅率徵稅。並非源自或產生於香港的航運業務溢利符合香港稅務條例第23B條的標準，應獲豁免繳納利得稅。

(vii) 日本所得稅

若干從事航運業務的附屬公司於日本註冊或為日本稅務居民。日本所得稅已就估計溢利按累進稅率計提撥備。

(viii) 中國企業所得稅(「企業所得稅」)

若干從事船舶管理業務的附屬公司於中國註冊。除若干附屬公司按優惠稅率繳稅外，中國企業所得稅的法定稅率為25%。

根據財稅[2019]13號、財政部及國家稅務總局發佈的2021年第12號公告及2022年第13號公告，貴公司若干中國附屬公司有權享受小型微利企業所適用的以下優惠所得稅：

- 對於年應納稅所得額不超過人民幣1百萬元的公司，自2019年1月1日至2020年12月31日，年應納稅所得額部分減按25%計入應納稅所得額，並按20%的稅率預繳企業所得稅；自2021年1月1日至2022年12月31日，年應納稅所得額部分減按12.5%計入應納稅所得額，並按20%的稅率預繳企業所得稅；
- 對於年應納稅所得額超過人民幣1百萬元但不超過人民幣3百萬元的公司，自2019年1月1日至2021年12月31日，年應納稅所得額部分減按50%計入應納稅所得額，並按20%的稅率預繳企業所得稅；自2022年1月1日至2024年12月31日，年應納稅所得額減按25%計入應納稅所得額，並按20%的稅率預繳企業所得稅。

根據適用中國稅務法規，於中國成立的公司就2008年1月1日後產生的溢利向外國投資者分派的股息一般須繳納10%預扣稅。於2021年12月31日，除一間中國附屬公司的保留盈利為170,000美元外，在往續記錄期間，其他中國附屬公司與外國投資者仍有累計虧損，貴集團並無任何計劃要求中國附屬公司於可預見未來向任何外國投資者分派其保留盈利。因此，截至各報告期末，並無就預扣稅產生稅項負債。

附錄一

會計師報告

- (a) 貴集團除稅前溢利的稅項與假若採用貴集團經營所在司法權區的現行稅率而計算的理論稅額的差額如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
除所得稅前溢利	8,923	1,394	41,186	35,570	57,268
按適用稅率計算的稅項	1,485	280	7,083	6,473	10,312
不可扣稅開支	—	30	241	29	27
分佔聯營公司及合營企業溢 利的稅務影響	(42)	40	(712)	(468)	(1,692)
免稅收益淨額 (附註(i))	(954)	320	(5,431)	(4,962)	(6,813)
所得稅開支	489	670	1,181	1,072	1,834

- (i) 如附註11(v)及附註11(vi)所披露，根據新加坡所得稅法第13F條的規定，貴集團在新加坡註冊成立的附屬公司從航運業務中獲得的若干溢利獲豁免繳稅，而貴集團在香港註冊成立的附屬公司從航運業務中獲得的若干非香港來源或非產生於香港的溢利應免徵利得稅，大部分免徵所得稅的溢利的稅務影響反映為免稅收益。

12 每股盈利

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月的每股基本盈利乃按貴公司股東應佔溢利除以期內已發行普通股的加權平均數計算。普通股加權平均數已就與2022年2月完成的重組有關的股份發行的影響進行追溯調整。

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年 未經審核	2022年
貴公司擁有人應佔溢利 (千美元)	7,747	451	33,617	28,513	53,999
已發行普通股加權平均數	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
每股基本盈利 (千美元)	0.77	0.05	3.36	2.85	5.40

由於貴公司於往績記錄期間並無具攤薄性的工具，故貴集團的每股攤薄盈利等於每股基本盈利。

附錄一

會計師報告

13 物業、廠房及設備

截至2019年12月31日止年度	船舶 千美元	樓宇 千美元	運輸設備 千美元	辦公設備及 其他設備 千美元	合計 千美元
成本					
年初餘額	24,605	1,205	187	94	26,091
添置	41,002	—	81	38	41,121
處置	(6,400)	—	—	(49)	(6,449)
外幣折算差額	—	(20)	(1)	—	(21)
年末餘額	<u>59,207</u>	<u>1,185</u>	<u>267</u>	<u>83</u>	<u>60,742</u>
累計折舊					
年初餘額	(2,184)	(51)	(29)	(21)	(2,285)
折舊開支	(1,621)	(31)	(32)	(29)	(1,713)
處置	639	—	—	21	660
外幣折算差額	—	1	—	—	1
年末餘額	<u>(3,166)</u>	<u>(81)</u>	<u>(61)</u>	<u>(29)</u>	<u>(3,337)</u>
賬面淨值					
於2019年1月1日	<u>22,421</u>	<u>1,154</u>	<u>158</u>	<u>73</u>	<u>23,806</u>
於2019年12月31日	<u>56,041</u>	<u>1,104</u>	<u>206</u>	<u>54</u>	<u>57,405</u>
截至2020年12月31日止年度	船舶 千美元	樓宇 千美元	運輸設備 千美元	辦公設備及 其他設備 千美元	合計 千美元
成本					
年初餘額	59,207	1,185	267	83	60,742
添置	1,389	—	68	2	1,459
處置	—	—	(34)	—	(34)
分類為持作出售的資產	(10,415)	—	—	—	(10,415)
外幣折算差額	—	82	8	1	91
年末餘額	<u>50,181</u>	<u>1,267</u>	<u>309</u>	<u>86</u>	<u>51,843</u>
累計折舊					
年初餘額	(3,166)	(81)	(61)	(29)	(3,337)
折舊開支	(2,568)	(32)	(48)	(27)	(2,675)
處置	—	—	34	—	34
分類為持作出售的資產	1,853	—	—	—	1,853
外幣折算差額	—	(7)	(3)	—	(10)
年末餘額	<u>(3,881)</u>	<u>(120)</u>	<u>(78)</u>	<u>(56)</u>	<u>(4,135)</u>
賬面淨值					
於2019年12月31日	<u>56,041</u>	<u>1,104</u>	<u>206</u>	<u>54</u>	<u>57,405</u>
於2020年12月31日	<u>46,300</u>	<u>1,147</u>	<u>231</u>	<u>30</u>	<u>47,708</u>

附錄一

會計師報告

截至2021年12月31日止年度	船舶 千美元	樓宇 千美元	運輸設備 千美元	辦公設備及其 他設備 千美元	合計 千美元
成本					
年初餘額	50,181	1,267	309	86	51,843
添置	9,299	—	96	1	9,396
處置	—	—	(37)	—	(37)
外幣折算差額	—	30	3	—	33
年末餘額	<u>59,480</u>	<u>1,297</u>	<u>371</u>	<u>87</u>	<u>61,235</u>
累計折舊					
年初餘額	(3,881)	(120)	(78)	(56)	(4,135)
折舊開支	(2,140)	(34)	(63)	(24)	(2,261)
處置	—	—	12	—	12
外幣折算差額	—	(3)	—	—	(3)
年末餘額	<u>(6,021)</u>	<u>(157)</u>	<u>(129)</u>	<u>(80)</u>	<u>(6,387)</u>
賬面淨值					
於2020年12月31日	<u>46,300</u>	<u>1,147</u>	<u>231</u>	<u>30</u>	<u>47,708</u>
於2021年12月31日	<u>53,459</u>	<u>1,140</u>	<u>242</u>	<u>7</u>	<u>54,848</u>
截至2021年9月30日止 九個月	船舶 千美元	樓宇 千美元	運輸設備 千美元	辦公設備及 其他設備 千美元	合計 千美元
未經審核 成本					
期初結餘	50,181	1,267	309	86	51,843
添置	9,299	—	66	1	9,366
外幣折算差額	—	8	1	—	9
期末結餘	<u>59,480</u>	<u>1,275</u>	<u>376</u>	<u>87</u>	<u>61,218</u>
累計折舊					
期初結餘	(3,881)	(120)	(78)	(56)	(4,135)
折舊開支	(1,568)	(26)	(45)	(18)	(1,657)
外幣折算差額	—	—*	—*	—	—
期末結餘	<u>(5,449)</u>	<u>(146)</u>	<u>(123)</u>	<u>(74)</u>	<u>(5,792)</u>
賬面淨值					
於2020年12月31日	<u>46,300</u>	<u>1,147</u>	<u>231</u>	<u>30</u>	<u>47,708</u>
於2021年9月30日	<u>54,031</u>	<u>1,129</u>	<u>253</u>	<u>13</u>	<u>55,426</u>

附錄一

會計師報告

截至2022年9月30日止 九個月	船舶 千美元	樓宇 千美元	運輸設備 千美元	辦公設備及 其他設備 千美元	合計 千美元
成本					
期初結餘	59,480	1,297	371	87	61,235
添置	49,661	—	37	114	49,812
處置	(11,440)	—	—	—	(11,440)
外幣折算差額	—	(132)	(22)	(1)	(155)
期末結餘	<u>97,701</u>	<u>1,165</u>	<u>386</u>	<u>200</u>	<u>99,452</u>
累計折舊					
期初結餘	(6,021)	(157)	(129)	(80)	(6,387)
折舊開支	(2,892)	(26)	(56)	(10)	(2,984)
處置	1,143	—	—	—	1,143
外幣折算差額	—	16	11	1	28
期末結餘	<u>(7,770)</u>	<u>(167)</u>	<u>(174)</u>	<u>(89)</u>	<u>(8,200)</u>
賬面淨值					
於2021年12月31日	<u>53,459</u>	<u>1,140</u>	<u>242</u>	<u>7</u>	<u>54,848</u>
於2022年9月30日	<u>89,931</u>	<u>998</u>	<u>212</u>	<u>111</u>	<u>91,252</u>

於合併全面收益表扣除的折舊開支如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
銷售成本	1,647	2,595	2,168	1,590	2,893
銷售、一般及行政開支	<u>66</u>	<u>80</u>	<u>93</u>	<u>67</u>	<u>91</u>
	<u>1,713</u>	<u>2,675</u>	<u>2,261</u>	<u>1,657</u>	<u>2,984</u>

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，賬面值分別為49,640,000美元、45,992,000美元、53,461,000美元及90,931,000美元的物業、廠房及設備已抵押作為借款的抵押品(附註24)。

附錄一

會計師報告

14 使用權資產及租賃負債

本附註提供有關貴集團作為承租人的租賃的資料。資產負債表列示的下列金額與租賃有關：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
使用權資產				
船舶	46,564	32,878	91,500	96,680
樓宇	900	505	432	1,609
	<u>47,464</u>	<u>33,383</u>	<u>91,932</u>	<u>98,289</u>
租賃負債				
流動	9,880	9,385	21,073	21,110
非流動	32,490	23,121	65,586	70,873
	<u>42,370</u>	<u>32,506</u>	<u>86,659</u>	<u>91,983</u>
	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核
使用權資產				
成本				
年／期初餘額	6,084	54,583	50,162	50,162
添置 (附註(i))	48,499	54	85,726	35,975
租賃屆滿	—	—	(4,488)	—
出售／撤銷 (附註(ii))	—	(4,475)	—	—
租期變動 (附註(iii))	—	—	(19,702)	(19,702)
年／期末餘額	<u>54,583</u>	<u>50,162</u>	<u>111,698</u>	<u>66,435</u>
累計折舊				
年／期初餘額	—	(7,119)	(16,779)	(16,779)
折舊開支	(7,119)	(12,079)	(14,998)	(9,842)
租賃屆滿	—	—	4,488	—
出售／撤銷 (附註(ii))	—	2,419	—	—
租期變動 (附註(iii))	—	—	7,523	7,523
年／期末餘額	<u>(7,119)</u>	<u>(16,779)</u>	<u>(19,766)</u>	<u>(19,098)</u>
賬面淨值	<u>47,464</u>	<u>33,383</u>	<u>91,932</u>	<u>47,337</u>
				<u>98,289</u>

(i) 使用權資產添置主要歸因於就船舶訂立新租賃協議。

附錄一

會計師報告

(ii) 出售／撤銷主要由於2020年出售一艘已出租並符合融資租賃標準的租入船舶所致。

(iii) 租期變動主要由將於一年內終止的兩艘船舶所造成，詳情請參閱附註16。

(iv) 損益表顯示以下與租賃有關的金額：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
使用權資產折舊開支					
船舶	6,826	11,630	14,649	9,591	18,329
樓宇	293	449	349	251	317
	<u>7,119</u>	<u>12,079</u>	<u>14,998</u>	<u>9,842</u>	<u>18,646</u>
利息支出(計入融資成本)	1,127	1,664	1,517	1,170	1,470
與短期租賃有關的開支(計入銷售 成本及行政開支)	53,339	60,827	176,707	128,166	108,806

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，租賃的現金流出總額分別為67,882,000美元、68,528,000美元、204,456,000美元、143,644,000美元及124,896,000美元。

(v) 若干租賃負債的擔保人如下：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
擔保人：				
洲際船務集團**	40,324	32,010	31,345	18,321
Sunny Star Shipping Ltd./ Seacon Marine (SG)				
**／郭先生／陳先生	—	—	45,670	—
貴公司／郭先生／陳先生	—	—	—	55,808
青島洲際之星**／貴公司	—	—	—	5,912
貴公司／洲際船務集團**	—	—	—	6,407
	<u>40,324</u>	<u>32,010</u>	<u>77,015</u>	<u>86,448</u>

** 該等公司為貴集團的附屬公司，惟洲際船務集團於2021年12月31日仍留存於洲際集團並自此成為貴集團的關聯方。其餘擔保人均為關聯方。

附錄一

會計師報告

關聯方提供的所有擔保將於[編纂]後悉數解除。

(vi) 貴集團的租賃活動及其會計處理

貴集團租賃多艘船舶及若干辦公室。租賃合約通常為一年至十年的固定期限，但可能具有下文(viii)所述的延期選擇權及購買選擇權。

租賃條款乃按個別基準協商，並包含多項不同的條款和條件。租賃協議不應設定出租人持有的租賃資產的抵押權益之外的任何契諾。租賃的資產不得用作借款的抵押品。

(vii) 可變租賃付款

若干船舶租賃包含於租賃終止時與船舶市價掛鈎的可變付款條款。可變租賃付款在觸發該等付款的條件發生的期間內於損益確認。

(viii) 延期及購買選擇權

貴集團的若干船舶租賃包括延期及購買選擇權。該等選擇權乃用於在管理貴集團營運所用資產方面盡量提升營運靈活性。所持有的大部分延期及購買選擇權僅可由貴集團行使，而非由相關出租人行使。

15 在聯營公司及合營企業中的權益

以下載列貴集團於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日的合營企業及聯營公司。下列實體的股本僅由普通股組成，由貴公司間接持有。擁有權權益比例與所持投票權比例相同。

實體名稱	註冊成立/ 成立及 營運地點	主要業務	擁有權權益百分比				關係性質	計量方法	賬面值				附註
			2019年	2020年	2021年	2022年			2019年	2020年	2021年	2022年	
			12月31日	12月31日	12月31日	9月30日			12月31日 千美元	12月31日 千美元	12月31日 千美元	9月30日 千美元	
Msm Ship Management Pte. Ltd.	新加坡	船舶管理	50%	50%	50%	50%	合營企業	權益法	—*	35	48	178	(1)
香港新一海55有限公司	香港	船舶持有及租賃服務	35%	35%	35%	35%	聯營公司	權益法	346	69	1,172	4,517	(2)
海洲六號有限公司 ([海洲六號])	香港	船舶持有及租賃服務	不適用	不適用	49.5%	49.5%	聯營公司	權益法	不適用	不適用	732	2,463	(3)
海洲七號有限公司 ([海洲七號])	香港	船舶持有及租賃服務	不適用	不適用	49.5%	49.5%	聯營公司	權益法	不適用	不適用	242	738	(3)
海洲八號有限公司 ([海洲八號])	香港	船舶持有及租賃服務	不適用	不適用	49.5%	49.5%	聯營公司	權益法	不適用	不適用	1,308	959	(3)
海洲九號有限公司 ([海洲九號])	香港	船舶持有及租賃服務	不適用	不適用	49.5%	49.5%	聯營公司	權益法	不適用	不適用	1,731	3,431	(3)
Seacon Tankers	新加坡	船舶管理	49%	不適用	不適用	不適用	聯營公司	權益法	—*	不適用	不適用	不適用	(4)
									<u>346</u>	<u>104</u>	<u>5,233</u>	<u>12,286</u>	

- (1) Msm Ship Management Ltd (由郭先生最終控制) 與Ocean Wealth Enterprise Pte. Ltd. 於2019年9月合資成立Msm Ship Management Pte. Ltd. 並分別持有其50%股權。由於Msm Ship Management Pte. Ltd. 從事[編纂]業務，根據重組，其被視為貴集團的合營企業。

附錄一

會計師報告

- (2) 洲際船務集團與第三方香港舟山一海海運有限公司於2018年4月合資成立香港新一海55有限公司，分別持有其35%及65%股權。由於香港新一海55有限公司從事[編纂]業務，根據重組，其被視為貴集團的聯營公司。
- (3) 星洲集團有限公司(最終由郭先生控制)於2021年7月以2,300,000美元代價收購香港增州有限公司(「香港增州」，為一間控股公司)的100%股權。香港增州分別持有海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的49.5%股權。根據重組，海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號被視為貴集團的聯營公司，因此星洲集團有限公司支付的代價2,300,000美元被視為股東對貴集團的出資。貴集團於2021年從海洲六號收取股息1,485,000美元。
- (4) 如附註1.2(v)(c)所述，Seacon Tankers於2020年成為全資附屬公司。

上述聯營公司及合營企業均為私人公司，無公開報價。聯營公司及合營企業並無承擔或或然負債。

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，貴公司並無直接擁有聯營公司或合營企業。

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，並無對貴集團而言屬個別重大的聯營公司或合營企業。以下財務資料(已作出必要調整以符合貴集團的主要會計政策)指貴集團於聯營公司及合營企業的相關權益：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
個別非重大聯營公司及合營企業的賬面總值	346	104	5,233	5,157	12,286
貴集團應佔以下各項總額：					
純利	253	(242)	4,314	2,753	9,950
其他全面收益	—	—	—	—	—
全面收益總額	253	(242)	4,314	2,753	9,950
已收股息	—	—	(1,485)	—	(2,897)

附錄一

會計師報告

16 以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
已確認金融資產	1,997	2,365	3,285	1,277
減：流動部分	—	—	(3,285)	(1,277)
	<u>1,997</u>	<u>2,365</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

於2019年，貴集團根據光船租賃安排與一家第三方租賃公司（「租賃公司A」）就兩艘船舶訂立租賃協議。根據租賃協議，貴集團就每艘船舶向租賃公司A支付1,000,000美元。於租期內或租期結束時，倘租賃公司A向任何第三方出售船舶，而出售所得款項淨額超過其賬面淨值，則租賃公司A須就每艘船舶向貴集團支付出售收益的10%及退還1,000,000美元。然而，倘出售所得款項淨額低於其賬面淨值，則貴集團應根據上限每艘船舶1,000,000美元分佔出售虧損。貴集團將此安排（包括船舶處置收益／虧損分攤權利及收取返還按金的權利）視為以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產（「已確認金融資產」）。於2021年9月，貴集團收到租賃公司A的終止通知，稱該兩艘船舶將於2022年出售。因此，於2021年12月31日，貴集團將已確認金融資產重新分類為流動資產，並於2021年將租賃期限的變動計入使用權資產的扣除。於2022年5月，租賃公司A出售其中一艘船舶。

17 其他非流動資產

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
向第三方提供的貸款 (附註(a))	21,555	18,280	—	—
減：流動部分	<u>(3,275)</u>	<u>(3,937)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
	18,280	14,343	—	—
減值撥備	(108)	(156)	—	—
減：流動部分	<u>17</u>	<u>34</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
	(91)	(122)	—	—
向第三方貸款 — 淨額	18,189	14,221	—	—
入塢及購買設備預付款項	1,430	1,631	2,288	1,414
購買船舶預付款項 (附註(b))	400	1,583	10,030	28,399
使用權資產預付款項	—	—	1,140	—
按金及擔保	—	—	—	1,975
其他	<u>48</u>	<u>31</u>	<u>117</u>	<u>393</u>
	<u>20,067</u>	<u>17,466</u>	<u>13,575</u>	<u>32,181</u>

附錄一

會計師報告

- (a) 向第三方提供的貸款指應收一家第三方公司（「公司A」）、一名第三方個人（「個人B」）及另一家第三方公司（「公司B」）的貸款。

於2018年，貴集團與公司A及個人B訂立三方合作協議，據此公司A無償轉讓兩艘船舶的法定所有權予貴集團，以及個人B向貴集團無償轉讓一艘船舶的法定所有權。該等船舶其後透過售後租回安排方式轉讓予第三方租賃公司（「租賃公司B」）以取得融資27,000,000美元。該等貸款期限均為8年，利率為息差(4.1%)及倫敦銀行同業拆借利率（「LIBOR」）的總和。除質押相關船舶外，郭先生及陳先生亦提供個人擔保。就取得貸款而言，18,000,000美元於2018年按相同期限及利率分配予公司A，而3,600,000美元及1,800,000美元分別於2018年及2019年按相同期限及利率分配予個人B。

借予公司A及個人B的貸款及來自租賃公司B的貸款已於2021年10月結清。

於2017年，貴集團與一間第三方租賃公司（「租賃公司C」）訂立一艘船舶的售後租回安排，以獲得5,370,000美元的貸款，而公司B使用其兩艘船舶提供抵押擔保。貸款期限為8年，利率為息差(4.8%)及三個月LIBOR之總和。除質押相關三艘船舶外，洲際船務集團亦提供擔保。貴集團按相同期限及利率分配金額為2,000,000美元的貸款予公司B。其後，公司B向貴集團償還其本金及利息。向公司B提供的貸款及來自租賃公司C的貸款已於2021年1月結清。

- (b) 貴集團根據購買合約的付款時間表預付購買船舶的款項。

18 存貨

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
潤滑油及備件	1,192	627	715	1,904
燃料	<u>3,703</u>	<u>5,075</u>	<u>3,936</u>	<u>8,144</u>
	4,895	5,702	4,651	10,048
減：減值撥備	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
	<u><u>4,895</u></u>	<u><u>5,702</u></u>	<u><u>4,651</u></u>	<u><u>10,048</u></u>

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，確認為銷售成本的存貨成本分別約為18,625,000美元、33,268,000美元、42,030,000美元、31,583,000美元及36,370,000美元。

附錄一

會計師報告

19 預付款項及其他流動資產

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
預付款項：				
— 以短期租賃方式租賃的船舶及辦公室租金	325	2,204	3,943	2,537
— 保險費用	251	320	426	755
— 備件採購	—	15	516	225
— [編纂]開支	—	—	385	706
— 其他	118	413	864	300
	<u>694</u>	<u>2,952</u>	<u>6,134</u>	<u>4,523</u>

20 貿易及其他應收款項

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
貿易應收款項 — 船舶管理業務				
— 第三方	3,389	3,587	5,486	2,038
— 關聯方 (附註31(i))	74	827	121	319
減：減值撥備	<u>(1)</u>	<u>(11)</u>	<u>(17)</u>	<u>(6)</u>
貿易應收款項 — 淨額	<u>3,462</u>	<u>4,403</u>	<u>5,590</u>	<u>2,351</u>
貿易應收款項 — 航運業務				
— 第三方	5,184	11,652	11,363	11,943
— 關聯方 (附註31(i))	—	217	32	—
減：減值撥備	<u>(2)</u>	<u>(30)</u>	<u>(25)</u>	<u>(146)</u>
貿易應收款項 — 淨額	<u>5,182</u>	<u>11,839</u>	<u>11,370</u>	<u>11,797</u>
其他應收款項				
— 應收關聯方款項 (附註31(i))	5,518	5,148	3,623	521
— 關聯方按金 (附註31(i))	—	11	50	—
— 應收第三方款項	458	—	—	—
— 按金及擔保	1,818	2,722	3,496	4,651
— 其他	<u>1,788</u>	<u>2,955</u>	<u>1,478</u>	<u>1,740</u>
	9,582	10,836	8,647	6,912
減：其他應收款項減值撥備	<u>(81)</u>	<u>(115)</u>	<u>(65)</u>	<u>(87)</u>
其他應收款項 — 淨額	<u>9,501</u>	<u>10,721</u>	<u>8,582</u>	<u>6,825</u>
	<u>18,145</u>	<u>26,963</u>	<u>25,542</u>	<u>20,973</u>

附錄一

會計師報告

(a) 貴集團於各資產負債表日的貿易應收款項按發票日期的賬齡分析如下：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
貿易應收款項 — 船舶管理業務				
3個月內	2,883	3,498	2,942	2,176
3至6個月	395	431	347	106
6至12個月	185	476	853	70
1至2年	—	9	1,465	5
	<u>3,463</u>	<u>4,414</u>	<u>5,607</u>	<u>2,357</u>
減：減值撥備	<u>(1)</u>	<u>(11)</u>	<u>(17)</u>	<u>(6)</u>
	<u>3,462</u>	<u>4,403</u>	<u>5,590</u>	<u>2,351</u>
	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
貿易應收款項 — 航運業務				
3個月內	5,184	11,645	10,662	10,393
3至6個月	—	68	711	—
6至12個月	—	134	—	1,528
1至2年	—	22	—	—
2至3年	—	—	22	22
	<u>5,184</u>	<u>11,869</u>	<u>11,395</u>	<u>11,943</u>
減：減值撥備	<u>(2)</u>	<u>(30)</u>	<u>(25)</u>	<u>(146)</u>
	<u>5,182</u>	<u>11,839</u>	<u>11,370</u>	<u>11,797</u>

貴集團應用香港財務報告準則第9號簡化方法計量預期信貸虧損，該方法就所有貿易應收款項使用全期預期虧損撥備，有關撥備計算的詳情載於附註3.1。

有關貿易應收款項減值及貴集團面臨的信貸風險、外匯風險及利率風險的資料載於附註3.1。

附錄一

會計師報告

貿易應收款項減值撥備變動如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
貿易應收款項 — 船舶管理業務					
於年／期初	—	(1)	(11)	(11)	(17)
撥備	(1)	(10)	(16)	(1)	—
撥回	—	—	10	—	11
於年／期末	<u>(1)</u>	<u>(11)</u>	<u>(17)</u>	<u>(12)</u>	<u>(6)</u>

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
貿易應收款項 — 航運業務					
於年／期初	(1)	(2)	(30)	(30)	(25)
撥備	(1)	(28)	—	(51)	(121)
撥回	—	—	5	—	—
於年／期末	<u>(2)</u>	<u>(30)</u>	<u>(25)</u>	<u>(81)</u>	<u>(146)</u>

貿易應收款項的賬面值以下列貨幣計值：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
美元	7,968	14,828	16,012	13,649
人民幣	<u>676</u>	<u>1,414</u>	<u>948</u>	<u>499</u>
	<u>8,644</u>	<u>16,242</u>	<u>16,960</u>	<u>14,148</u>

貿易應收款項的所有賬面值與其公允價值相若。

附錄一

會計師報告

(b) 貴集團於各資產負債表日的其他應收款項的賬齡分析如下：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
1年以內	9,083	8,805	8,092	6,479
1至2年	87	2,030	495	218
2至3年	412	1	60	182
3年以上	—	—	—	33
	<u>9,582</u>	<u>10,836</u>	<u>8,647</u>	<u>6,912</u>

其他應收款項減值撥備變動如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
於年／期初	(198)	(81)	(115)	(115)	(65)
撥備	—	(34)	—	(2)	(22)
撥回	<u>117</u>	<u>—</u>	<u>50</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
於年／期末	<u>(81)</u>	<u>(115)</u>	<u>(65)</u>	<u>(117)</u>	<u>(87)</u>

其他應收款項的賬面值以下列貨幣計值：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
美元	8,315	8,157	6,985	5,793
人民幣	929	2,478	1,033	847
新加坡元	235	54	242	42
日圓	22	32	311	117
其他	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>11</u>	<u>26</u>
	<u>9,501</u>	<u>10,721</u>	<u>8,582</u>	<u>6,825</u>

所有其他應收款項的賬面值與其公允價值相若。

附錄一

會計師報告

21 現金及銀行結餘

(a) 受限制銀行存款

	2019年 千美元	於12月31日 2020年 千美元	2021年 千美元	於9月30日 2022年 千美元
受限制銀行存款 — 流動				
— 保函保證金	—	72	31	32

(b) 現金及現金等價物

	2019年 千美元	於12月31日 2020年 千美元	2021年 千美元	於9月30日 2022年 千美元
手頭現金	44	59	62	24
銀行現金	1,899	4,361	24,968	26,537
	1,943	4,420	25,030	26,561

(c) 手頭及銀行現金(包括貴集團的受限制銀行存款)以下列貨幣計值：

	2019年 千美元	於12月31日 2020年 千美元	2021年 千美元	於9月30日 2022年 千美元
美元	1,533	2,599	22,850	23,789
新加坡元	191	453	260	471
人民幣	130	1,037	1,243	341
日圓	81	403	708	1,961
港元	8	—	—	31
	1,943	4,492	25,061	26,593

將人民幣存款兌換為外幣及滙出中國須遵守中國政府頒佈的若干中國外匯管制規則及法規。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，中國附屬公司持有的人民幣銀行現金分別為127,000美元、959,000美元、1,177,000美元及282,000美元。

手頭及銀行現金的賬面值與其公允價值相若。

附錄一

會計師報告

22 分類為持作出售的資產

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
船舶	—	7,318	—	—

於2020年12月，經董事批准，貴集團與第三方訂立兩份協議，以出售兩艘船舶。相關出售已於2021年完成。資產於附註5航運業務分部的資產總額內呈列。

於往績記錄期間內，分類為持作出售的船舶於重新分類時按其賬面值與公允價值減出售成本的較低者計量，導致於合併全面收益表內確認撇減1,244,000美元為其他虧損淨額。船舶的公允價值基於銷售合約協定的銷售價值。

23 儲備

貴集團

	儲備 千美元	法定儲備 千美元	以股份為 基礎的薪酬 千美元	換算海外 業務的 匯兌差額 千美元	合計 千美元
於2019年1月1日的結餘 (附註(a))	(1,174)	—	—	7	(1,167)
換算海外業務的匯兌 差額	—	—	—	4	4
於2019年12月31日之 結餘	(1,174)	—	—	11	(1,163)

附錄一

會計師報告

	儲備 千美元	法定儲備 千美元	以股份為 基礎的薪酬 千美元	換算海外 業務的 匯兌差額 千美元	合計 千美元
於2020年1月1日之結餘	(1,174)	—	—	11	(1,163)
換算海外業務的 匯兌差額	—	—	—	14	14
視作股東出資 (附註(a))	915	—	—	—	915
與非控股權益之交易 (附註(b))	(266)	—	—	—	(266)
於2020年12月31日之 結餘	<u>(525)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>25</u>	<u>(500)</u>
	儲備 千美元	法定儲備 千美元	以股份為 基礎的薪酬 千美元	換算海外 業務的 匯兌差額 千美元	合計 千美元
於2021年1月1日的結餘	(525)	—	—	25	(500)
換算海外業務的匯兌 差額	—	—	—	5	5
轉撥至法定儲備的溢利	—	17	—	—	17
視作出資 — 洲際船務 集團 (附註(c))	1,370	—	—	—	1,370
視作出資 — 海洲六號、 海洲七號、海洲 八號、海洲九號 (附註(d))	2,300	—	—	—	2,300
與非控股權益之交易 (附註(e))	12	—	—	—	12
僱員股份計劃 — 僱員服務價值 (附註(f))	—	—	5,635	—	5,635
於2021年12月31日的 結餘	<u>3,157</u>	<u>17</u>	<u>5,635</u>	<u>30</u>	<u>8,839</u>

附錄一

會計師報告

	儲備 千美元	法定儲備 千美元	以股份為基 礎的薪酬 千美元	換算海外業 務的匯兌差 額 千美元	合計 千美元
未經審核					
於2021年1月1日的結餘	(525)	—	—	25	(500)
換算海外業務的匯兌 差額	—	—	—	6	6
視作出資 (附註(d))	<u>2,300</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>2,300</u>
於2021年9月30日的結餘	<u>1,775</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>31</u>	<u>1,806</u>
	儲備 千美元	法定儲備 千美元	以股份為基 礎的薪酬 千美元	換算海外業 務的匯兌差 額 千美元	合計 千美元
於2022年1月1日的結餘	3,157	17	5,635	30	8,839
換算海外業務的匯兌 差額	—	—	—	(135)	(135)
貴公司股東的債務豁免 (附註(g))	914	—	—	—	914
重組產生的合併儲備 (附註(h))	<u>(53)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(53)</u>
於2022年9月30日的結餘	<u>4,018</u>	<u>17</u>	<u>5,635</u>	<u>(105)</u>	<u>9,565</u>

附錄一

會計師報告

貴公司

	儲備 千美元	法定儲備 千美元	以股份為 基礎的薪酬 千美元	換算海外 業務的 匯兌差額 千美元	合計 千美元
註冊成立時的結餘	—	—	—	—	—
僱員股份計劃 — 僱員 服務價值 (附註(f))	—	—	5,635	—	5,635
於2021年12月31日之 結餘	—	—	5,635	—	5,635
	儲備 千美元	法定儲備 千美元	以股份為基 礎的薪酬 千美元	換算海外業 務的匯兌差 額 千美元	合計 千美元
於2022年1月1日的結餘	—	—	5,635	—	5,635
重組產生的合併儲備 (附註(i))	65,144	—	—	—	65,144
於2022年9月30日的結餘	65,144	—	5,635	—	70,779

- (a) 作為附註1.2所述重組的一部分，青島海洲星船員服務有限公司（「青島海洲星船員」）（於2022年4月25日更名自山東洲際之星船員有限公司）從事非[編纂]業務。根據附註1.3所載的呈列基準，非[編纂]業務的財務業績及狀況並無計入本歷史財務資料。因此，青島洲際之星持有於青島海洲星船員的投資已從本歷史財務資料中剔除，並於所呈列最早期間開始時作為視作分派入賬，而青島洲際之星於2020年出售青島海洲星船員所收取的現金915,000美元已被視為股東出資。
- (b) 誠如附註1.2(v)所述，Star Wealth Ltd的48%股權於2020年6月30日無償轉讓予星洲集團有限公司，並被視為與非控股權益的交易。Star Wealth Ltd 48%的負債淨額被確認為視作向非控股權益分派。

附錄一

會計師報告

- (c) 誠如附註1.2(v)所述，洲際船務集團仍留存於洲際集團，洲際船務集團的負債淨額於2021年12月31日被視為視作股東出資。
- (d) 誠如附註14所述，海州六號、海州七號、海州八號及海州九號被視為貴集團的聯營公司，因此星洲集團有限公司支付的代價2,300,000美元被入賬列為視作股東對貴集團出資。
- (e) 誠如附註1.2(v)所述，Shi先生於2021年12月6日向陳先生收購青島洲際之星的3%股權，作為支付予陳先生的代價，青島洲際之星的3%負債淨額被視為視作向非控股權益分派，並於儲備確認。
- (f) 誠如附註1.2(i)所述，於2021年11月，郭先生分別將貴公司2%及1%股權轉讓予趙先生及賀先生。並無任何代價或任何服務限制，以致產生以股份為基礎的薪酬。為換取授出股份而獲得服務的公允價值5,635,000美元確認為開支及儲備。
- (g) Star Wealth Ltd於2022年1月6日解散，Star Wealth Ltd的債務獲貴公司股東豁免並被視為視作股東對貴集團出資，並確認為儲備。
- (h) 誠如附註1.2(v)所述，於2022年2月青島洲際之星97%的股權785,000美元轉讓予上海洲際之星，代價為837,000美元，超出部分53,000美元視為重組產生的合併儲備。
- (i) 貴公司重組產生的合併儲備指貴公司收購的貴集團旗下附屬公司的資產淨值超過貴公司根據重組為附屬公司權益所發行股份面值的部分。

24 借款

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
非即期				
長期借款				
— 有抵押 (附註(a))	58,762	49,717	32,584	72,816
— 無抵押	—	291	261	208
	58,762	50,008	32,845	73,024
減：一年內到期的借款				
— 有抵押	(10,830)	(12,289)	(5,295)	(9,472)
— 無抵押	—	—	(74)	—
	(10,830)	(12,289)	(5,369)	(9,472)
	<u>47,932</u>	<u>37,719</u>	<u>27,476</u>	<u>63,552</u>

附錄一

會計師報告

於2022年9月30日長期借款的增加主要為用於船舶購置的有抵押借款。

(a) 各有抵押借款的擔保人及質押如下：

		於12月31日		於9月30日	
		2019年	2020年	2021年	2022年
		千美元	千美元	千美元	千美元
擔保人：	質押：				
洲際船務集團**	船舶	18,745	17,628	16,442	—
洲際船務集團**／ 郭先生／陳先生／ 個人C／個人D	船舶	6,567	4,951	1,607	—
郭先生／陳先生		2,439	1,985	—	—
Golden Tulip Ltd／ Glory Hangzhou Ltd／ 香港洲際船舶管理**／ 青島萬通海運有限公司／ 郭先生／陳先生／ 個人C／個人D／ 個人A／個人E	船舶	3,472	1,103	—	—
洲際船務集團**／郭先生／ 陳先生	船舶	26,747	22,498	—	—
洲際船務集團**／ Sunny Star Shipping Ltd.／Seacon Marine (SG)**／郭先生／陳先生	船舶	—	—	4,708	—
Seacon Kobe**	船舶	—	—	2,633	2,194
Seacon Osaka**	船舶	—	—	3,060	2,520
Seacon Victory**	船舶	—	—	2,462	2,028
郭先生、王光福先生	不適用	—	674	518	385
郭先生	不適用	—	—	596	—
個人F	不適用	—	145	520	365
郭先生	郭先生擁有的樓宇	717	675	—	—
不適用	汽車	75	58	38	—
貴公司	船舶	—	—	—	41,464
貴公司／郭先生／陳先生	船舶	—	—	—	4,217
貴公司／Seacon Shipping**	船舶	—	—	—	19,129
不適用	樓宇	—	—	—	514
		<u>58,762</u>	<u>49,717</u>	<u>32,584</u>	<u>72,816</u>

** 該等公司為貴集團的附屬公司，惟洲際船務集團於2021年12月31日仍留存於洲際集團並自此成為貴集團的關聯方。其餘擔保人均為關聯方。

附錄一

會計師報告

關聯方提供的所有擔保將於[編纂]後悉數解除。

(b) 貴集團的借款償還情況如下：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
1年以內	10,830	12,289	5,369	9,472
1至2年	8,538	7,841	5,071	8,319
2至5年	14,878	11,779	12,604	22,885
5年以上	<u>24,516</u>	<u>18,099</u>	<u>9,801</u>	<u>32,348</u>
	<u>58,762</u>	<u>50,008</u>	<u>32,845</u>	<u>73,024</u>

(c) 於年／期末，貴集團借款面臨的利率變動風險及合約重新定價日期如下：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
1年以內	58,705	49,019	27,556	68,889
1至2年	19	184	1,334	914
2至5年	38	538	3,750	3,087
5年以上	<u>—</u>	<u>267</u>	<u>205</u>	<u>134</u>
	<u>58,762</u>	<u>50,008</u>	<u>32,845</u>	<u>73,024</u>

(d) 於各結算日，借款的賬面值與其公允價值並無重大差異。

(e) 貴集團須就售後租回安排項下的若干借款維持現金存款。貴集團不得在借款尚未償還時提取或使用有關現金作流動資金用途。於借款到期時，貴集團與貸款人擬以淨額結算。因此，由於已符合香港財務報告準則項下的抵銷要求，貴集團的借款於呈報時已扣除現金存款。於2019年12月31日及2022年9月30日，抵銷金額分別為600,000美元及809,000美元，而於2020年及2021年12月31日並無抵銷資產及負債。

附錄一

會計師報告

(f) 貴集團的借款以下列貨幣計值：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
美元	57,970	48,020	30,912	71,552
人民幣	717	674	596	514
日圓	—	582	781	573
新加坡元	75	732	556	385
	<u>58,762</u>	<u>50,008</u>	<u>32,845</u>	<u>73,024</u>

(g) 貴集團於各年度／期間的借款平均利率概述如下：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
借款	<u>7.98%</u>	<u>6.08%</u>	<u>4.60%</u>	<u>4.03%</u>

25 墊款及合約負債

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
合約負債 — 船舶管理業務	201	292	464	1,021
墊款及合約負債 — 航運業務	<u>1,415</u>	<u>4,259</u>	<u>3,984</u>	<u>4,108</u>
	<u>1,616</u>	<u>4,551</u>	<u>4,448</u>	<u>5,129</u>

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，墊款及合約負債餘額1,616,000美元、4,551,000美元、4,448,000美元及5,129,000美元已或將分別於截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度確認為收入。

附錄一

會計師報告

26 貿易及其他應付款項

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
貿易應付款項 (附註(a))				
— 第三方	11,227	17,984	15,712	13,630
— 關聯方 (附註31(i))	<u>1,295</u>	<u>4,511</u>	<u>4,137</u>	<u>1,397</u>
	12,522	22,495	19,849	15,027
其他應付款項 (附註(c))				
— 應付關聯方款項 (附註31(i))	34,971	33,946	26,850	1,674
— 關聯方按金 (附註31(i))	8	60	154	159
— 應付第三方款項	—	472	—	—
— 按金及擔保	882	1,598	2,025	1,511
— 應付薪金及僱員福利	1,155	664	2,524	229
— 法律程序撥備	—	—	784	1,088
— [編纂]開支	—	—	935	375
— 其他	<u>142</u>	<u>111</u>	<u>126</u>	<u>107</u>
	<u>37,158</u>	<u>36,851</u>	<u>33,398</u>	<u>5,143</u>
	<u><u>49,680</u></u>	<u><u>59,346</u></u>	<u><u>53,247</u></u>	<u><u>20,170</u></u>

(a) 貴集團於各資產負債表日的貿易應付款項按發票日期的賬齡分析如下：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
少於1年	12,499	22,245	19,670	14,873
1至2年	23	250	176	85
2至3年	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3</u>	<u>69</u>
	<u><u>12,522</u></u>	<u><u>22,495</u></u>	<u><u>19,849</u></u>	<u><u>15,027</u></u>

附錄一

會計師報告

(b) 貴集團貿易應付款項的賬面值以下列貨幣計值：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
美元	10,699	20,185	18,979	14,579
人民幣	1,819	2,273	774	323
其他	<u>4</u>	<u>37</u>	<u>96</u>	<u>125</u>
	<u>12,522</u>	<u>22,495</u>	<u>19,849</u>	<u>15,027</u>

(c) 貴集團其他應付款項於各資產負債表日的賬齡分析如下：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
少於1年	37,127	36,055	32,452	4,207
1至2年	<u>31</u>	<u>796</u>	<u>946</u>	<u>936</u>
	<u>37,158</u>	<u>36,851</u>	<u>33,398</u>	<u>5,143</u>

(d) 貴集團其他應付款項的賬面值以下列貨幣計值：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
美元	33,697	31,258	27,967	3,461
人民幣	3,391	5,553	4,702	1,667
其他	<u>70</u>	<u>40</u>	<u>729</u>	<u>15</u>
	<u>37,158</u>	<u>36,851</u>	<u>33,398</u>	<u>5,143</u>

(e) 貴集團貿易及其他應付款項的賬面值與其公允價值相若。

27 股息

Seacon Enterprise (貴集團擁有60%股權的非全資附屬公司) 於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月分別向貴集團及非控股權益宣派現金股息100,000美元、300,000美元、8,000,000美元、零及1,295,000美元，其中於同期40,000美元、120,000美元、3,200,000美元、零及1,295,000美元已分別以現金支付予其非控股權益。

貴公司並無就往績記錄期間宣派或派付任何股息。

附錄一

會計師報告

28 合併現金流量表附註

(a) 除所得稅前溢利與經營所得現金流量淨額的對賬：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
				未經審核	
除所得稅前溢利	8,923	1,394	41,186	35,570	57,268
就以下各項作出調整：					
— 金融資產減值虧損淨額	(106)	120	(205)	26	157
— 折舊及攤銷 (附註8)	8,927	15,412	18,264	12,171	22,347
— 出售物業、廠房及設備之收益	(65)	—	(3)	—	(5,508)
— 持作出售資產撥備	—	1,244	—	—	—
— 融資租賃收益	—	(76)	—	—	—
— 應佔聯營公司及合營企業溢利／(虧損)	(253)	242	(4,314)	(2,753)	(9,950)
— 融資成本 (附註10)	2,777	3,913	3,451	2,538	4,579
— 以股份為基礎的薪酬	—	—	5,635	—	—
— 以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的公允價值虧損／(收益)	3	(368)	(920)	(723)	2
營運資金變動：					
— 受限制現金(增加)／減少	—	(72)	41	41	(1)
— 存貨	(2,489)	(807)	1,051	917	(5,397)
— 貿易及其他應收款項	(8,431)	(13,620)	(27,166)	(2,659)	3,280
— 墊款及合約負債	198	(2,935)	103	(695)	(681)
— 貿易及其他應付款項	73	20,023	51,148	5,256	(7,054)
經營所得現金	<u>9,557</u>	<u>24,470</u>	<u>88,271</u>	<u>49,689</u>	<u>59,042</u>

附錄一

會計師報告

(b) 出售物業、廠房及設備所得款項包括：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
				未經審核	
已出售物業、廠房及設備的賬面淨值 (附註13)	5,789	—	25	—	10,297
分類為持作出售資產的賬面淨值 (附註22)	—	—	7,318	7,318	—
出售物業、廠房及設備的淨收益 (附註7)	<u>65</u>	<u>—</u>	<u>3</u>	<u>—</u>	<u>5,508</u>
出售物業、廠房及設備所得款項	<u>5,854</u>	<u>—</u>	<u>7,346</u>	<u>7,318</u>	<u>15,805</u>

(c) 債務淨額概要

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
現金及現金等價物	1,943	4,420	25,030	26,561
借款 — 須於一年內償還	(10,830)	(12,289)	(5,369)	(9,472)
借款 — 須於一年後償還	(47,932)	(37,719)	(27,476)	(63,552)
租賃負債 — 須於一年內償還	(9,880)	(9,385)	(21,073)	(21,110)
租賃負債 — 須於一年後償還	(32,490)	(23,121)	(65,586)	(70,873)
應付關聯方款項	(34,971)	(33,946)	(26,850)	(1,674)
應付第三方款項	<u>—</u>	<u>(472)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
債務淨額	<u>(134,160)</u>	<u>(112,512)</u>	<u>(121,324)</u>	<u>(140,120)</u>
現金及現金等價物	1,943	4,420	25,030	26,561
債務總額 — 免息	(34,971)	(34,418)	(26,850)	(1,674)
債務總額 — 固定利率	(42,445)	(33,675)	(93,254)	(97,427)
債務總額 — 浮動利率	<u>(58,687)</u>	<u>(48,839)</u>	<u>(26,250)</u>	<u>(67,580)</u>
債務淨額	<u>(134,160)</u>	<u>(112,512)</u>	<u>(121,324)</u>	<u>(140,120)</u>

附錄一

會計師報告

(d) 融資活動產生的負債對賬

	借款	租賃負債	應付關聯方 款項	應付第三方 款項	合計
於2019年1月1日	(33,420)	(6,084)	(28,918)	—	(68,422)
已確認租賃負債	—	(48,499)	—	—	(48,499)
現金流量	(512)	12,213	(4,669)	—	7,032
非現金交易	(24,830)	—	(1,384)	—	(26,214)
利息支出	(1,650)	(1,127)	—	—	(2,777)
已付利息	1,650	1,127	—	—	2,777
於2019年12月31日	<u>(58,762)</u>	<u>(42,370)</u>	<u>(34,971)</u>	<u>—</u>	<u>(136,103)</u>
於2020年1月1日	(58,762)	(42,370)	(34,971)	—	(136,103)
已確認租賃負債	—	(54)	—	—	(54)
現金流量	6,504	9,918	4,990	(515)	20,897
非現金交易	2,250	—	(3,965)	43	(1,672)
利息支出	(2,249)	(1,664)	—	—	(3,913)
已付利息	2,249	1,664	—	—	3,913
於2020年12月31日	<u>(50,008)</u>	<u>(32,506)</u>	<u>(33,946)</u>	<u>(472)</u>	<u>(116,932)</u>
	借款	租賃負債	應付關聯方 款項	應付第三方 款項	合計
於2021年1月1日	(50,008)	(32,506)	(33,946)	(472)	(116,932)
已確認租賃負債	—	(85,726)	—	—	(85,726)
租賃期限變更	—	12,179	—	—	12,179
現金流量	3,944	20,942	27,487	(713)	51,660
非現金交易	13,219	—	1,104	827	15,150
洲際船務集團的影響	—	(1,548)	(21,495)	358	(22,685)
利息支出	(1,934)	(1,517)	—	—	(3,451)
已付利息	1,934	1,517	—	—	3,451
於2021年12月31日	<u>(32,845)</u>	<u>(86,659)</u>	<u>(26,850)</u>	<u>—</u>	<u>(146,354)</u>
	借款	租賃負債	應付關聯方 款項	應付第三方 款項	合計
未經審核					
於2021年1月1日	(50,008)	(32,506)	(33,946)	(472)	(116,932)
已確認租賃負債	—	(35,975)	—	—	(35,975)
租賃期限變更	—	12,179	—	—	12,179
現金流量	(5,794)	13,065	20,345	(864)	26,752
非現金交易	1,836	—	(6,127)	979	(3,312)
利息支出	(1,368)	(1,170)	—	—	(2,538)
已付利息	1,368	1,170	—	—	2,538
於2021年9月30日	<u>(53,966)</u>	<u>(43,237)</u>	<u>(19,728)</u>	<u>(357)</u>	<u>(117,288)</u>

附錄一

會計師報告

	借款	租賃負債	應付關聯方 款項	應付第三方 款項	合計
於2022年1月1日	(32,845)	(86,659)	(26,850)	—	(146,354)
已確認租賃負債	—	(23,863)	—	—	(23,863)
現金流量	668	18,539	23,618	—	42,825
非現金交易	(40,425)	—	1,558	—	(38,867)
利息支出	(3,067)	(1,512)	—	—	(4,579)
已付利息	<u>2,645</u>	<u>1,512</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>4,157</u>
於2022年9月30日	<u>(73,024)</u>	<u>(91,983)</u>	<u>(1,674)</u>	<u>—</u>	<u>(166,681)</u>

(e) 主要非現金交易：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
來自投資活動的現金流量					
被第三方墊款所抵銷的船舶					
購置款	3,765	—	—	—	—
被租賃公司借款所抵銷的船舶					
購置款 (附註(i))	27,080	—	—	—	40,425
被公司A的貸款應收款項					
所抵銷的借款償還 (附註(ii))	2,250	2,250	13,219	1,836	—
來自融資活動的現金流量					
被租賃公司借款所抵銷的船舶購					
置款 (附註(i))	27,080	—	—	—	40,425
被公司A的貸款應收款項所抵銷					
的借款償還 (附註(ii))	2,250	2,250	13,219	1,836	—

(i) 貴集團於2019年及2022年向第三方賣方購買船舶，隨後根據售後租回安排向租賃公司借款。租賃公司代表貴集團直接向賣方付款。

(ii) 如附註17所述，公司A直接向租賃公司B償還與公司A的兩艘船舶有關的貸款。

附錄一

會計師報告

(iii) 貴集團與關聯方之間的應收款項及應付款項於雙方同意以淨額基準結算時予以抵銷及淨額於資產負債表中呈報。有關貴集團與關聯方之間代為支付／收取的與關聯方的非現金交易，請參閱附註31(d)(e)。

(f) 於往績記錄期間，貴集團與若干關聯方的現金流入及流出(週轉快、金額龐大且期限短)在合併現金流量表中以淨額列示。

29 或有事項

誠如附註7所述，有一宗與光船租賃合約糾紛相關的正在進行的法律訴訟，管理層根據估計賠償金額於2021年計提撥備803,000美元。

貴集團根據定期租賃安排向一名客戶(「原告A」)出租一艘船舶(確認為使用權資產)，最長租期約為11個月。於2021年，雙方因該艘船舶的交還日期產生爭議。原告A於2022年2月向貴集團提起仲裁程序並申索各種損害賠償約1,013,000美元。根據法律顧問的意見，貴集團有較大機會在申索中勝訴，最大風險敞口為384,000美元。根據法律顧問的意見，管理層根據估計賠償金額於截至2022年9月30日止九個月作出撥備384,000美元。

貴集團向一名供應商(「原告B」)租賃一艘船舶，並於其後將其出租予一名客戶(「分租人」)。雙方因該船舶於2021年到達時的貨艙狀況產生爭議。於2022年2月，原告B就全部停租扣費加清潔開支向貴集團申索賠償296,000美元，而貴集團於2022年3月向分租人申索賠償403,000美元。根據法律顧問的意見，管理層根據估計賠償金額於截至2022年9月30日止九個月作出撥備296,000美元。然而，並未就向分租人申索賠償確認或然資產。

30 承擔

(a) 資本承擔

貴集團於資產負債表日已訂約但尚未產生的資本開支如下：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
物業、廠房及設備	<u>57,000</u>	<u>107,118</u>	<u>216,386</u>	<u>178,133</u>

貴集團分別於2019年、2020年、2021年及截至2022年9月30日止九個月訂立2份、2份、2份及1份船舶購買合約，6艘船舶預期將於2023年交付，另1艘船舶預期將於2024年交付。

貴集團亦於2021年訂立兩份船舶購買合約，相關船舶已於2022年1月交付予貴集團。

附錄一

會計師報告

(b) 租賃承擔

貴集團於資產負債表日已訂約但尚未產生的光船租賃如下：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
— 1年以內	—	—	3,940	—
— 1至5年	—	—	25,774	—
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>29,714</u>	<u>—</u>

貴集團於2021年訂立兩份光船租賃合約，相關船舶已分別於2022年2月及5月交付予貴集團。

(c) 不可撤銷經營租賃

於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，貴集團根據若干不可撤銷租賃應收的未來最低租金如下：

	於12月31日		於9月30日	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
1年內	<u>10,395</u>	<u>23,128</u>	<u>27,176</u>	<u>19,168</u>

31 關聯方交易

倘一方有能力直接或間接控制另一方或對另一方的財務及經營決策行使重大影響力，則雙方被視為有關聯。受控股股東家族共同控制或聯合控制的各方亦被視為關聯方。貴集團主要管理層成員及彼等的近親亦被視為關聯方。

以下為貴集團與其關聯方於往績記錄期間按有關各方共同協定的條款進行的重大交易概要。

(a) 購買貨品或服務

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元	2022年 千美元
				未經審核	
洲際集團	<u>12,324</u>	<u>21,397</u>	<u>27,998</u>	<u>21,140</u>	<u>16,828</u>

附錄一

會計師報告

(b) 提供服務

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
合營企業及聯營公司	848	1,225	4,739	3,106	3,213
洲際集團	264	925	114	59	321
其他關聯方	—	1,831	—	—	—
	<u>1,112</u>	<u>3,981</u>	<u>4,853</u>	<u>3,165</u>	<u>3,534</u>

(c) 租賃

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
租金收入					
洲際集團	<u>23</u>	<u>37</u>	<u>52</u>	<u>39</u>	<u>—</u>

(d) 向關聯方墊款

向合營企業及聯營公司墊款

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
於年／期內向關聯方墊款					
— 現金	—	8,505	628	20	2,226
— 非現金	<u>—</u>	<u>239</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
	<u>—</u>	<u>8,744</u>	<u>628</u>	<u>20</u>	<u>2,226</u>
於年／期內關聯方還款					
— 現金	(182)	(8,288)	(1,587)	(629)	(2,485)
— 非現金	<u>—</u>	<u>(106)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
	<u>(182)</u>	<u>(8,394)</u>	<u>(1,587)</u>	<u>(629)</u>	<u>(2,485)</u>

附錄一

會計師報告

向洲際集團墊款

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
於年／期內向關聯方墊款					
— 現金	4,342	5,463	3,750	1,852	5,747
— 非現金	475	18	244	189	1,715
	<u>4,817</u>	<u>5,481</u>	<u>3,994</u>	<u>2,041</u>	<u>7,462</u>
於年／期內關聯方還款					
— 現金	(1,762)	(5,707)	(2,547)	(1,453)	(6,604)
— 非現金	(475)	(302)	(1,448)	(70)	(3,701)
	<u>(2,237)</u>	<u>(6,009)</u>	<u>(3,995)</u>	<u>(1,523)</u>	<u>(10,305)</u>

向其他關聯方墊款

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
年／期內向關聯方墊款					
— 現金	40,821	1,858	410	85	—
— 非現金	16,301	6,243	28	9	—
	<u>57,122</u>	<u>8,101</u>	<u>438</u>	<u>94</u>	<u>—</u>
年／期內關聯方還款					
— 現金	(51,870)	(6,300)	(426)	(4)	—
— 非現金	(8,824)	(1,993)	(249)	—	—
	<u>(60,694)</u>	<u>(8,293)</u>	<u>(675)</u>	<u>(4)</u>	<u>—</u>

向關聯方墊款亦包括貴集團與關聯方間代為支付／收取的款項。

向關聯方墊款全部為無抵押並可於一年內收回。經相關各方共同協定，貴集團並無就向關聯方墊款收取任何利息。

附錄一

會計師報告

(e) 來自關聯方的墊款

來自合營企業及聯營公司的墊款

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
於年／期內來自關聯方的墊款					
— 現金	106	—	—	—	132
— 非現金	—	—	—	—	8
	<u>106</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>140</u>
於年／期內向關聯方還款					
— 現金	—	(106)	—	—	(91)
— 非現金	—	—	—	—	(53)
	<u>—</u>	<u>(106)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(144)</u>

來自洲際集團的墊款

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
於年／期內來自關聯方的墊款					
— 現金	23,178	12,669	3,755	3,049	8,730
— 非現金	1,667	6,219	12,086	10,437	22,323
	<u>24,845</u>	<u>18,888</u>	<u>15,841</u>	<u>13,486</u>	<u>31,053</u>
於年／期內向關聯方還款					
— 現金	(18,696)	(16,517)	(31,242)	(23,756)	(32,371)
— 非現金	(283)	(3,232)	(13,190)	(3,588)	(23,830)
	<u>(18,979)</u>	<u>(19,749)</u>	<u>(44,432)</u>	<u>(27,344)</u>	<u>(56,201)</u>

附錄一

會計師報告

來自其他關聯方的墊款

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
於年／期內來自關聯方的墊款					
— 現金	81	—	—	—	—
— 非現金	—	1,066	—	—	—
	<u>81</u>	<u>1,066</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
於年／期內向關聯方還款					
— 現金	—	(1,036)	—	—	—
— 非現金	—	(88)	—	—	(24)
	<u>—</u>	<u>(1,124)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(24)</u>

來自關聯方的墊款亦包括貴集團與關聯方間代為支付／收取的款項。

來自關聯方的墊款全部為無抵押並須於一年內償還。經相關各方共同協定，貴集團並無就來自關聯方的墊款支付任何利息。

附錄一

會計師報告

(f) 關聯方提供的擔保

下文所載資料指於各年度／期間末由關聯方提供擔保之借款及租賃負債結餘。

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
借款：				
洲際船務集團**／郭先生／ 陳先生／個人C／個人D	6,567	4,951	1,607	—
Golden Tulip Ltd／Glory Hangzhou Ltd／香港洲際船舶 管理**／青島萬通海運有限公 司／郭先生／陳先生／ 個人C／個人D／個人A／個人E	3,472	1,103	—	—
郭先生、陳先生	2,439	1,985	—	—
洲際船務集團**、郭先生、陳先生	26,747	22,498	—	—
郭先生	717	675	596	—
郭先生、王光福先生	—	674	518	385
洲際船務集團**／Sunny Star Shipping Ltd.／Seacon Marine (SG)**／郭先生／陳先生	—	—	4,708	—
貴公司／郭先生／陳先生	—	—	—	4,217
洲際船務集團**	—	—	16,442	—
	<u>39,942</u>	<u>31,886</u>	<u>23,871</u>	<u>4,602</u>
租賃負債：				
洲際船務集團**	—	—	31,345	18,321
Sunny Star Shipping Ltd.／ Seacon Marine (SG)**／ 郭先生／陳先生	—	—	45,670	—
貴公司／郭先生／陳先生	—	—	—	55,808
貴公司／洲際船務集團**	—	—	—	6,407
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>77,015</u>	<u>80,536</u>
	<u>39,942</u>	<u>31,886</u>	<u>100,886</u>	<u>85,138</u>

附錄一

會計師報告

下文所載資料指於往績記錄期間由關聯方確認及提供擔保之新增借款金額及租賃負債，不包括因擔保人變更而產生的現有借款及租賃負債。

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年 千美元	2020年 千美元	2021年 千美元	2021年 千美元 未經審核	2022年 千美元
以下各項的借款：					
洲際船務集團**／郭先生／ 陳先生／個人C／個人D	9,000	1,563	—	—	—
Golden Tulip Ltd／Glory Hangzhou Ltd／ 香港洲際船舶管理**／青島 萬通海運有限公司／郭先生／ 陳先生／個人C／個人D／ 個人A／個人E	4,340	—	—	—	—
郭先生、陳先生	4,000	—	—	—	—
郭先生	717	—	—	—	—
郭先生、王光福先生	—	709	—	—	—
洲際船務集團**／Sunny Star Shipping Ltd.／Seacon Marine (SG)**／郭先生／ 陳先生	—	—	5,100	5,100	—
	<u>18,057</u>	<u>2,272</u>	<u>5,100</u>	<u>5,100</u>	<u>—</u>
就以下各項的租賃負債：					
Sunny Star Shipping Ltd.／ Seacon Marine (SG)**／ 郭先生／陳先生	—	—	52,578	—	—
貴公司／郭先生／陳先生	—	—	—	—	17,526
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>52,578</u>	<u>—</u>	<u>17,526</u>
	<u>18,057</u>	<u>2,272</u>	<u>57,678</u>	<u>5,100</u>	<u>17,526</u>

** 洲際船務集團於2021年12月31日仍留存於洲際集團並自此成為貴集團的關聯方。

關聯方提供的所有擔保將於[編纂]後完全解除。

附錄一

會計師報告

(g) 就關聯方提供的擔保

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
合營企業及聯營公司	8,800	8,000	—	—
董事	674	729	—	—
洲際集團	<u>1,116</u>	<u>1,777</u>	<u>596</u>	<u>—</u>
	<u>10,590</u>	<u>10,506</u>	<u>596</u>	<u>—</u>

管理層已於2022年取消向關聯方提供的擔保。

(h) 主要管理層薪酬

主要管理層包括董事（執行及非執行）及各部門主管。就僱員服務已付或應付主要管理層的薪酬如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
				未經審核	
薪金、花紅及其他福利	366	420	599	194	468
以股份為基礎的薪酬開支	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>5,635</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
	<u>366</u>	<u>420</u>	<u>6,234</u>	<u>194</u>	<u>468</u>

附錄一

會計師報告

(i) 向關聯方墊款／來自關聯方的墊款及銷售／購買貨品／服務產生的重大年末結餘

	於12月31日		於9月30日	
	2019年	2020年	2021年	2022年
	千美元	千美元	千美元	千美元
應收關聯方款項				
貿易應收款項：				
— 合營企業及聯營公司	74	121	102	222
— 洲際集團	—	923	51	97
	<u>74</u>	<u>1,044</u>	<u>153</u>	<u>319</u>
其他應收款項				
應收以下各方款項：				
— 合營企業及聯營公司	868	1,218	259	—
— 洲際集團	3,707	3,178	3,364	521
— 其他關聯方	943	752	—	—
	<u>5,518</u>	<u>5,148</u>	<u>3,623</u>	<u>521</u>
以下各方的按金：				
— 洲際集團	—	11	50	—
	<u>—</u>	<u>11</u>	<u>50</u>	<u>—</u>
其他應收關聯方款項	<u>5,518</u>	<u>5,159</u>	<u>3,673</u>	<u>521</u>

附錄一

會計師報告

	2019年 千美元	於12月31日 2020年 千美元	2021年 千美元	於9月30日 2022年 千美元
應付關聯方款項				
貿易應付款項：				
— 合營企業及聯營公司	—	—	367	—
— 洲際集團	1,295	4,511	3,770	1,397
	<u>1,295</u>	<u>4,511</u>	<u>4,137</u>	<u>1,397</u>
其他應付款項：				
應付以下各方款項：				
— 合營企業及聯營公司	106	—	—	—
— 洲際集團	34,784	33,922	26,826	1,674
— 其他關聯方	81	24	24	—
	<u>34,971</u>	<u>33,946</u>	<u>26,850</u>	<u>1,674</u>
來自以下各方的按金：				
— 合營企業及聯營公司	8	3	21	17
— 洲際集團	—	57	133	140
— 其他關聯方	—	—	—	2
	<u>8</u>	<u>60</u>	<u>154</u>	<u>159</u>
其他應付關聯方款項	<u>34,979</u>	<u>34,006</u>	<u>27,004</u>	<u>1,833</u>
租賃負債：				
— 洲際集團*	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>846</u>

* 洲際船務集團於過往年度向第三方租用一艘船舶，並將其轉租予貴集團的附屬公司，根據重組（附註 1.2(v)），於洲際船務集團的股權並無轉讓予貴集團，自重組完成後成為貴集團的關聯方，因此貴集團確認對洲際船務集團的租賃負債，而貴集團未確認額外的使用權資產。

除應付及應收洲際集團的款項來自非經營活動及屬非貿易性質外，與關聯方的所有其他結餘均來自一般經營活動及屬貿易性質。應付及應收洲際集團的款項已於最後可行日期悉數結付。

附錄一

會計師報告

32 董事福利及利益

(a) 董事及行政總裁酬金

各董事及最高行政人員的薪酬載列如下：

截至2019年12月31日止年度：

姓名	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 千美元	社會福利 千美元	以股份為 基礎的 薪酬開支 千美元	合計 千美元
主席 郭先生*	—	83	—	22	—	105
執行董事 陳先生*	—	20	—	—	—	20
趙先生	—	89	44	4	—	137
賀先生	—	78	20	6	—	104
	—	270	64	32	—	366

截至2020年12月31日止年度：

姓名	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 千美元	社會福利 千美元	以股份為 基礎的 薪酬開支 千美元	合計 千美元
主席 郭先生*	—	83	—	22	—	105
執行董事 陳先生*	—	66	—	—	—	66
趙先生	—	61	58	3	—	122
賀先生	—	61	58	8	—	127
	—	271	116	33	—	420

截至2021年12月31日止年度：

姓名	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 千美元	社會福利 千美元	以股份為 基礎的 薪酬開支 千美元	合計 千美元
主席 郭先生*	—	93	39	37	—	169
執行董事 陳先生*	—	110	31	—	—	141
趙先生	—	84	53	4	3,757	3,898
賀先生	—	84	54	10	1,878	2,026
	—	371	177	51	5,635	6,234

附錄一

會計師報告

截至2021年9月30日止九個月(未經審核)：

姓名	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 千美元	社會福利 千美元	以股份 為基礎的 薪酬開支 千美元	合計 千美元
主席 郭先生*	—	59	—	15	—	74
執行董事 陳先生*	—	47	—	—	—	47
趙先生	—	32	—	3	—	35
賀先生	—	32	—	6	—	38
	—	170	—	24	—	194

截至2022年9月30日止九個月：

姓名	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 千美元	社會福利 千美元	以股份 為基礎的 薪酬開支 千美元	合計 千美元
主席 郭先生*	—	114	7	16	—	137
執行董事 陳先生*	—	111	7	2	—	120
趙先生	—	89	—*	3	—	92
賀先生	—	89	22	8	—	119
	—	403	36	29	—	468

* 郭先生及陳先生亦為洲際集團的股東及董事，彼等亦於往績記錄期間自洲際集團收取薪金。

(b) 董事退休福利

概無任何董事就其有關管理貴公司或其附屬公司所承擔事務之其他服務而獲支付或應收任何退休福利。

(c) 董事離職福利

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，概無向董事支付任何款項作為提前終止委任的補償。

(d) 就獲提供董事服務而向第三方提供的代價

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，概無就董事出任貴公司董事而向其前僱主支付任何款項。

(e) 有關以董事、受有關董事控制的法人團體及與董事有關連的實體為受益人之貸款、準貸款及其他交易之資料

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，概無以董事、受有關董事控制的法人團體及與董事有關連的實體為受益人的貸款、準貸款及其他交易。

附錄一

會計師報告

(f) 董事在交易、安排或合約中的重大權益

除附註31所披露者外，於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度年末或年內任何時間以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，概無存續貴集團為訂約方且貴公司董事於當中直接或間接擁有重大權益的與貴集團業務有關的重大交易、安排及合約。

33 報告期後事件

於2022年2月爆發的俄烏衝突擾亂全球供應鏈網絡。經評估後，貴集團並不知悉對過往財務資料有任何重大不利影響。鑒於因衝突影響持續增加市場不確定性，貴集團將密切關注衝突事態進展，並評估其對未來財務狀況及經營業績的影響。

根據貴公司股東於2023年3月2日通過的書面決議案，待貴公司的股份溢價賬有充足結餘或因根據[編纂]配發及發行[編纂]而另行獲得進賬後，貴公司董事獲授權將貴公司股份溢價賬項下進賬[編纂]港元撥充資本，藉以向於前述決議案獲通過當日(或董事可能指示的其他日期)營業時間結束時名列貴公司股東名冊總冊的貴公司股東按彼等各自於貴公司的持股比例，按面值配發及發行合共[編纂]股(或任何董事可能釐定的任何有關數目)入賬列作繳足股款股份，而將予配發及發行之各股份與當時已發行股份在各方面均享有同等地位。

III. 期後財務報表

貴公司或其附屬公司並無就2022年9月30日後及直至本報告日期的任何期間編製經審核財務報表。除上文附註27所披露者外，貴公司或其附屬公司概無就2022年9月30日後任何期間宣派或作出其他股息或分派。

附錄二 A

未經審核備考財務資料

本附錄所載資料概不構成本公司申報會計師羅兵咸永道會計師事務所(香港執業會計師)所發出會計師報告(載於本文件附錄一)的一部分，並僅就說明用途而載入本文件。

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

以下為根據上市規則第4.29條編製的未經審核備考經調整綜合有形資產淨值，以說明[編纂]及[編纂]對截至2022年9月30日本公司擁有人應佔本集團綜合有形資產淨值的影響，猶如[編纂]及[編纂]已於2022年9月30日進行(假設並無行使[編纂])。

未經審核備考經調整綜合有形資產淨值僅就說明用途而編製，且由於其假設性質使然，其未必能夠真實反映假設[編纂]及[編纂]已於2022年9月30日完成的情況下或任何未來日期本集團的綜合有形資產淨值。

	於2022年 9月30日 本公司擁 有人應佔本 集團經審核 綜合有形資 產淨值 (附註1) 千美元	估計[編纂] (附註2) 千美元	於2022年 9月30日 本公司擁 有人應佔未 經審核備考 經調整 綜合有形 資產淨值 千美元	於2022年9月30日每股股份 未經審核備考經調整 綜合有形資產淨值 (附註3) (附註4) 美元 港元	
按[編纂]每股[編纂]港元 (於[編纂]10%後)	<u>101,166</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>
按[編纂]每股[編纂]港元	<u>101,166</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>
按[編纂]每股[編纂]港元	<u>101,166</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>

附錄二 A

未經審核備考財務資料

附註：

- (1) 於2022年9月30日本公司擁有人應佔本集團經審核綜合有形資產淨值乃摘錄自本文件附錄一所載會計師報告，而該會計師報告乃根據於2022年9月30日本公司擁有人應佔本集團經審核綜合資產淨值101,260,000美元計算，並就無形資產94,000美元作出調整。
- (2) 估計[編纂]乃基於按指示性[編纂]每股股份[編纂]港元及[編纂]港元以及按[編纂]每股股份[編纂]港元（於下調[編纂]10%後）發行[編纂]股股份計算，經扣除本公司應付的[編纂]費用及其他相關開支（不包括截至2022年9月30日已於合併全面收益表扣除的[編纂]開支約2,696,000美元），且並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份或本公司根據一般授權可能發行或購回的任何股份。
- (3) 每股股份未經審核備考經調整綜合有形資產淨值乃經作出前段所述調整後，按已發行[編纂]股股份的基準，並假設[編纂]及[編纂]已於2022年9月30日完成而得出，惟並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份或本公司根據一般授權可能發行或購回的任何股份。
- (4) 就每股股份未經審核備考經調整綜合有形資產淨值而言，以美元呈列的金額乃按1.00港元兌0.1275美元的匯率換算為港元。概不表示美元金額已經、可能或可以按該匯率兌換為港元，反之亦然。
- (5) 除上文所披露者外，概無作出調整以反映本集團於2022年9月30日後的任何交易結果或訂立的其他交易。

附錄二 A

未經審核備考財務資料

[編纂]

附錄二 A

未經審核備考財務資料

[編纂]

附錄二 A

未經審核備考財務資料

[編纂]

附錄二B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

以下為本集團截至2022年12月31日及截至該日止年度的初步財務資料（「**2022年初步財務資料**」），連同截至2021年12月31日及截至該日止年度的比較財務資料以及我們於該兩個期間的財務狀況及經營業績變動的討論。2022年初步財務資料已根據本集團按香港財務報告準則編製的未經審核合併財務報表編製。2022年初步財務資料不構成本集團截至2022年12月31日止年度的經審核合併財務報表。2022年初步財務資料未經審核。謹請投資者注意，本附錄的2022年初步財務資料可予調整。

合併全面收益表

		截至12月31日止年度	
	附註	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
收入	3	372,738	359,101
銷售成本	4	<u>(315,088)</u>	<u>(296,737)</u>
毛利		57,650	62,364
銷售、一般及行政開支	4	(17,215)	(11,939)
金融資產減值撥回／(虧損)淨額		205	(169)
其他收入		51	2,179
其他(虧損)／收益淨額	5	<u>(369)</u>	<u>4,900</u>
經營溢利		40,322	57,335
融資收入		1	27
融資成本		<u>(3,451)</u>	<u>(6,310)</u>
融資成本淨額	6	(3,450)	(6,283)
應佔以權益法入賬的聯營公司及合營企業溢利淨額		<u>4,314</u>	<u>9,995</u>
除所得稅前溢利		41,186	61,047
所得稅開支	7	<u>(1,181)</u>	<u>(2,118)</u>
年內溢利		<u><u>40,005</u></u>	<u><u>58,929</u></u>

附錄二B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

		截至12月31日止年度	
	附註	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
應佔溢利：			
— 本公司股東		33,617	57,316
— 非控股權益		<u>6,388</u>	<u>1,613</u>
		<u>40,005</u>	<u>58,929</u>
其他全面收益：			
<i>可能重新分類至損益之項目</i>			
— 換算海外業務之匯兌差額		<u>5</u>	<u>(106)</u>
年內其他全面收益，扣除稅項		<u>5</u>	<u>(106)</u>
年內全面收益總額		<u>40,010</u>	<u>58,823</u>
以下各方應佔全面收益總額：			
— 本公司股東		33,622	57,210
— 非控股權益		<u>6,388</u>	<u>1,613</u>
		<u>40,010</u>	<u>58,823</u>
本公司股東應佔每股盈利			
每股基本盈利	8	3.36	5.73
每股攤薄盈利	8	3.36	5.73

附錄二B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

合併資產負債表

		於12月31日	
	附註	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
資產			
非流動資產			
物業、廠房及設備		54,848	91,135
使用權資產		91,932	78,148
無形資產		114	92
於聯營公司及合營企業之權益		5,233	7,846
遞延稅項資產		71	37
其他非流動資產		<u>13,575</u>	<u>47,742</u>
		<u>165,773</u>	<u>225,000</u>
流動資產			
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產		3,285	1,232
存貨		4,651	10,630
預付款項及其他流動資產		6,134	5,181
貿易及其他應收款項	9	25,542	25,002
受限制銀行存款		31	32
現金及現金等價物		<u>25,030</u>	<u>20,170</u>
		<u>64,673</u>	<u>62,247</u>
資產總值		<u><u>230,446</u></u>	<u><u>287,247</u></u>
權益			
股本		—	—*
庫存股份		—	—*
合併股本		785	—
儲備		8,839	9,692
保留盈利		<u>37,696</u>	<u>94,914</u>
本公司股東應佔權益		47,320	104,606
非控股權益		<u>4,087</u>	<u>4,404</u>
權益總額		<u><u>51,407</u></u>	<u><u>109,010</u></u>

附錄二B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

		於12月31日	
	附註	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
負債			
非流動負債			
借款		27,476	61,575
租賃負債		<u>65,586</u>	<u>55,504</u>
		<u>93,062</u>	<u>117,079</u>
流動負債			
墊款及合約負債		4,448	4,396
貿易及其他應付款項	10	53,247	27,695
即期稅項負債		1,840	1,941
借款		5,369	9,851
租賃負債		<u>21,073</u>	<u>17,275</u>
		<u>85,977</u>	<u>61,158</u>
負債總額		<u>179,039</u>	<u>178,237</u>
權益及負債總額		<u><u>230,446</u></u>	<u><u>287,247</u></u>

附註： —*少於1,000美元的金額呈列為「— *」。

附錄二B

截至2022年12月31日止年度
未經審核初步財務資料

2022年初步財務資料附註

1 一般資料

洲際船務集團控股有限公司（「本公司」）於2021年10月22日根據開曼群島公司法（1961年第3號法例第22章，經綜合及修訂）在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。本公司註冊辦事處地址為Third Floor, Century Yard, Cricket Square, P.O. Box 902, Grand Cayman, KY1-1103, Cayman Islands。

本公司為一家投資控股公司。本公司及其附屬公司（統稱「本集團」）主要從事提供(i)航運業務，透過懸掛方便旗的乾散貨船、油輪及化學品船提供外貿航運服務；及(ii)船舶管理業務，提供船舶管理服務（「[編纂]業務」）。本集團的最終擁有人為郭金魁先生（「郭先生」）。

該等財務資料以美元（「美元」）呈列及所有數值均約整至最接近的千位數（千美元）。

2 編製基準及會計政策

本集團2022年初步財務資料乃根據香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）編製。2022年初步財務資料乃根據歷史成本編製，並就重估以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產及金融負債（按公允價值列賬）作出修訂。

編製符合香港財務報告準則的2022年初步財務資料要求使用若干關鍵會計估計。亦要求管理層在應用本集團會計政策過程中行使其判斷。涉及高度的判斷或高度複雜性的範疇，或涉及對2022年初步財務資料作出重大假設和估計的範疇，在本文件附錄一會計師報告附註4中披露。

尚未採納的新訂準則及詮釋

已頒佈但尚未生效且本集團並無提早採納的新訂準則、現有準則的修訂本及詮釋載列如下：

	新訂準則、修訂本及詮釋	在以下日期或之後開始的年度期間生效
香港會計準則第1號(修訂本)	負債分類為流動或非流動、附帶契諾的非流動負債(修訂本)	2024年1月1日
香港財務報告準則第17號	保險合約(新訂準則及修訂本)、香港財務報告準則第17號(修訂本)、首次應用香港財務報告準則第17號及香港財務報告準則第9號 — 比較資料	2023年1月1日
香港會計準則第8號(修訂本)	會計估計的定義	2023年1月1日

附錄二 B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

	新訂準則、修訂本及詮釋	在以下日期或之後開始的年度期間生效
香港詮釋第5號(2020年)	財務報表列報 — 借款人對包含 按要求償還條款的定期貸款的 分類	當實體應用「負債分類為流動或 非流動 — 香港會計準則第1 號(修訂本)」時採用
香港會計準則第1號及香港財 務報告準則實務報告第2號 (修訂本)	會計政策的披露	2023年1月1日
香港會計準則第12號 (修訂本)	與單項交易產生的資產及負債相 關的遞延所得稅	2023年1月1日
香港財務報告準則第16號 (修訂本)	售後租回的租賃負債(修訂本)	2024年1月1日
香港詮釋第5號(經修訂)	香港詮釋第5號(經修訂)財務報 表的呈列 — 借款人對含有按 要求償還條款的定期貸款的分 類(香港詮釋第5號(經修訂))	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 (修訂本)	投資者與其聯營公司或合營企業 之間的資產出售或注資	待定

本公司董事認為，採納上述新訂準則、現有準則之修訂本及詮釋於生效時不會對本集團之財務報表造成重大影響。

3 收入及分部資料

本公司的執行董事為本集團的主要經營決策者(「主要經營決策者」)。本集團的主要經營決策者主要從業務角度審視本集團的表現，並已識別其業務的兩個可呈報分部如下：

- 航運業務
- 船舶管理業務

附錄二B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

(a) 本集團的分部資料

以下為本集團按可呈報分部劃分的收入及業績分析：

	截至2022年12月31日止年度(未經審核)			合計 千美元
	航運業務 千美元	船舶管理業務 千美元	抵銷 千美元	
可呈報分部收入總額				
來自外部客戶的收入	305,862	53,239	—	359,101
分部間收入	—	2,487	(2,487)	—
可呈報分部收入總額	<u>305,862</u>	<u>55,726</u>	<u>(2,487)</u>	<u>359,101</u>
分部業績				
除所得稅前溢利	<u>54,495</u>	<u>6,552</u>	<u>—</u>	<u>61,047</u>
分部業績包括：				
融資收入	23	4		27
融資成本	(6,251)	(59)		(6,310)
折舊及攤銷	(29,881)	(547)		(30,428)
金融資產減值(虧損)／撥回				
淨額	(175)	6		(169)
分佔聯營公司及合營企業				
溢利	9,969	26		9,995

附錄二B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

	截至2021年12月31日止年度			
	航運業務 千美元	船舶管理業務 千美元	抵銷 千美元	合計 千美元
可呈報分部收入總額				
來自外部客戶的收入	323,742	48,996	—	372,738
分部間收入	—	11,107	(11,107)	—
可呈報分部收入總額	<u>323,742</u>	<u>60,103</u>	<u>(11,107)</u>	<u>372,738</u>
分部業績				
除所得稅前溢利	<u>38,343</u>	<u>2,843</u>	<u>—</u>	<u>41,186</u>
分部業績包括：				
融資收入	—*	1		1
融資成本	(3,399)	(52)		(3,451)
折舊及攤銷	(17,973)	(291)		(18,264)
金融資產減值撥回淨額	60	145		205
分佔聯營公司及合營企業溢利	4,302	12		4,314

附註： — *少於1,000美元的金額呈列為「— *」。

以下為本集團按可呈報分部劃分的資產及負債分析：

	於2022年12月31日(未經審核)			
	航運業務 千美元	船舶管理業務 千美元	抵銷 千美元	合計 千美元
分部資產	<u>270,193</u>	<u>23,248</u>	<u>(6,194)</u>	<u>287,247</u>
分部負債	<u>171,905</u>	<u>12,526</u>	<u>(6,194)</u>	<u>178,237</u>
	於2021年12月31日			
	航運業務 千美元	船舶管理業務 千美元	抵銷 千美元	合計 千美元
分部資產	<u>213,982</u>	<u>22,058</u>	<u>(5,594)</u>	<u>230,446</u>
分部負債	<u>168,902</u>	<u>15,731</u>	<u>(5,594)</u>	<u>179,039</u>

附錄二 B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

(b) 收入分析

本集團的業務按全球基準管理。提供航運業務及船舶管理業務(在全球範圍內開展)所產生的收入及成本分配方式，使得呈列地區資料並無意義。

本集團截至2021年及2022年12月31日止年度收入隨時間確認。

截至2021年及2022年12月31日止年度，概無向任何單一客戶作出的銷售佔本集團收入10%或以上。

截至2021年及2022年12月31日止年度，並無重大長期末履行的履約責任。與客戶訂立的上述合約均於短期內(通常少於一年)提供，且本集團已選擇可行權宜方法不披露該類合約的餘下履約責任。

4 按性質劃分的開支

計入銷售成本及銷售、一般及行政開支的開支分析如下：

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
租賃費成本	176,683	132,422
船員派遣開支	47,837	51,619
燃料消耗	36,468	42,527
折舊及攤銷	18,264	30,428
僱員福利開支	13,096	10,889
港口費	13,919	9,879
潤滑油及備件成本	5,562	7,794
造船監理外包費	3,592	3,833
保險	2,581	3,704
經紀費	4,154	2,990
修理費	1,374	2,457
船舶證書及檢驗相關費用	914	1,911
[編纂]開支	1,377	1,858
船舶接管費用	980	802
業務開發及酬酢開支	407	624
核數師酬金	23	190
其他	5,072	4,749
銷售成本、銷售、一般及行政開支總額	332,303	308,676

附錄二B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

5 其他(虧損)/收益淨額

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
匯兌(虧損)/收益淨額	(242)	542
銀行手續費	(258)	(554)
法律訴訟撥備	(803)	(680)
出售物業、廠房及設備的收益淨值	3	5,646
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的公允價值 收益/(虧損)淨額	920	(47)
其他	11	(7)
	<u>(369)</u>	<u>4,900</u>

6 融資成本淨額

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
融資收入	(1)	(27)
融資成本：		
— 借款	1,934	4,354
— 租賃負債	<u>1,517</u>	<u>1,956</u>
已支銷融資成本	<u>3,451</u>	<u>6,310</u>
融資成本淨額	<u>3,450</u>	<u>6,283</u>

7 所得稅開支

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
即期所得稅：		
— 香港利得稅	398	140
— 中國企業所得稅	28	75
— 日本所得稅	500	1,245
— 新加坡所得稅	302	624
遞延所得稅	<u>(47)</u>	<u>34</u>
	<u>1,181</u>	<u>2,118</u>

截至2022年12月31日止年度，稅項已按本集團經營所在國家的現行相關稅率計提撥備。

附錄二B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

本集團除稅前溢利的稅項與假若採用本集團經營所在司法權區的現行稅率而計算的理論稅額的差額如下：

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
除所得稅前溢利	41,186	61,047
按適用稅率計算的稅項	7,083	10,946
不可扣稅開支	241	36
分佔聯營公司及合營企業溢利的稅務影響	(712)	(1,699)
免稅收益淨額	<u>(5,431)</u>	<u>(7,165)</u>
所得稅開支	<u>1,181</u>	<u>2,118</u>

8 每股盈利

截至2022年12月31日止年度的每股基本盈利乃按本公司股東應佔溢利除以年內已發行普通股的加權平均數計算。普通股加權平均數已就與2022年2月完成的重組有關的股份發行的影響進行追溯調整。

	截至12月31日止年度	
	2021年	2022年 (未經審核)
本公司擁有人應佔溢利 (千美元)	33,617	57,316
已發行普通股加權平均數	10,000	10,000
每股基本盈利 (千美元)	3.36	5.73

由於本公司於截至2022年12月31日止年度並無具攤薄性的工具，故本集團的每股攤薄盈利等於每股基本盈利。

附錄二 B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

9 貿易及其他應收款項

	於12月31日	
	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
貿易應收款項 — 船舶管理業務 ^{(附註(a))}		
— 第三方	5,486	2,601
— 關聯方	121	473
減：減值撥備	(17)	(21)
貿易應收款項 — 淨額	<u>5,590</u>	<u>3,053</u>
貿易應收款項 — 航運業務 ^{(附註(a))}		
— 第三方	11,363	11,640
— 關聯方	32	—
減：減值撥備	(25)	(155)
貿易應收款項 — 淨額	<u>11,370</u>	<u>11,485</u>
其他應收款項		
— 應收關聯方款項	3,623	184
— 關聯方按金	50	—
— 按金及擔保	3,496	5,202
— 來自聯營公司的應收股息	—	3,104
— 其他	1,478	2,053
	8,647	10,543
減：其他應收款項減值撥備	(65)	(79)
其他應收款項 — 淨額	<u>8,582</u>	<u>10,464</u>
	<u>25,542</u>	<u>25,002</u>

附錄二B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

(a) 本集團於各資產負債表日的貿易應收款項按發票日期的賬齡分析如下：

	於12月31日	
	2021年	2022年
	千美元	千美元
		(未經審核)
貿易應收款項 — 船舶管理業務		
3個月內	2,942	2,876
3至6個月	347	88
6至12個月	853	90
1至2年	1,465	20
	<u>5,607</u>	<u>3,074</u>
減：減值撥備	<u>(17)</u>	<u>(21)</u>
	<u>5,590</u>	<u>3,053</u>

	於12月31日	
	2021年	2022年
	千美元	千美元
		(未經審核)
貿易應收款項 — 航運業務		
3個月內	10,662	10,059
3至6個月	711	31
6至12個月	—	1,528
1至2年	—	—
2至3年	22	—
3至4年	—	22
	<u>11,395</u>	<u>11,640</u>
減：減值撥備	<u>(25)</u>	<u>(155)</u>
	<u>11,370</u>	<u>11,485</u>

本集團應用香港財務報告準則第9號簡化方法計量預期信貸虧損，該方法就所有貿易應收款項使用全期預期虧損撥備。

附錄二B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

10 貿易及其他應付款項

	於12月31日	
	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
貿易應付款項 ^{((附註(a))}		
— 第三方	15,712	20,498
— 關聯方	<u>4,137</u>	<u>556</u>
	<u>19,849</u>	<u>21,054</u>
其他應付款項		
— 應付關聯方款項	26,850	1,345
— 關聯方按金	154	18
— 應付第三方款項	—	108
— 按金及擔保	2,025	1,276
— 應付薪金及僱員福利	2,524	1,903
— 法律程序撥備	784	1,102
— [編纂]開支	935	650
— 其他	<u>126</u>	<u>239</u>
	<u>33,398</u>	<u>6,641</u>
	<u>53,247</u>	<u>27,695</u>

(a) 本集團於各資產負債表日的貿易應付款項按發票日期的賬齡分析如下：

	於12月31日	
	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
少於1年	19,670	20,866
1至2年	176	76
2至3年	3	110
3年以上	<u>—</u>	<u>2</u>
	<u>19,849</u>	<u>21,054</u>

附錄二 B

截至2022年12月31日止年度
未經審核初步財務資料

11 股息

Seacon Enterprise (本集團擁有60%股權的非全資附屬公司) 於截至2021年及2022年12月31日止年度分別向本集團及非控股權益宣派現金股息8,000,000美元及3,237,940美元，其中3,200,000美元及1,295,176美元已於相應年度分別以現金支付予其非控股權益。

本公司並無就截至2021年及2022年12月31日止年度宣派或派付任何股息。

12 期後事件

根據本公司股東於2023年3月2日通過的書面決議案，待本公司的股份溢價賬有充足結餘或因根據[編纂]配發及發行[編纂]而另行獲得進賬後，本公司董事獲授權將本公司股份溢價賬項下進賬[編纂]港元撥充資本，藉以向於前述決議案獲通過當日(或董事可能指示的其他日期)營業時間結束時名列本公司股東名冊總冊的本公司股東按彼等各自於本公司的持股比例，按面值配發及發行合共[編纂]股(或任何董事可能釐定的任何有關數目)入賬列作繳足股款股份。每一股股份在各方面均與當時已發行股份享有同等地位。

附錄二B

截至2022年12月31日止年度
未經審核初步財務資料

管理層討論與分析

業務回顧及展望

我們為一家總部位於中國的綜合航運服務提供商。我們致力於為客戶提供海運業價值鏈上全面的一站式航運解決方案。我們主要從事提供船舶管理及航運服務。

就我們的航運服務而言，我們於往績記錄期間通過由我們的控制船舶及租入船舶組成的船隊提供航運服務，主要由乾散貨船組成。憑藉我們龐大且多樣化的乾散貨船船隊，我們能夠為客戶運輸各種重要的乾散貨，如鐵礦石、煤炭、糧食、鋼材、原木、水泥、化肥、鎳礦及鋁土礦。除乾散貨外，我們亦能分別通過我們所控制的油輪及化學品船運輸瀝青、石化產品及熔融硫磺。

就我們的船舶管理服務而言，我們已將自身打造成領先的船舶管理服務提供商，在提供全面優質船舶管理解決方案方面擁有良好的往績記錄。我們管理的船舶類型及尺寸不同，於新加坡、香港、中國、巴拿馬、馬紹爾群島及利比里亞等全球主要航運樞紐船旗國登記。

展望未來，我們計劃通過發揮我們的核心競爭優勢執行以下策略，而我們相信該等策略將使我們能夠進一步發展我們的現有服務組合及把握不斷增長的商機：

- 透過(i)擴大及多元化租入船隊及(ii)擴大及優化我們所控制的船隊，繼續擴大及多樣化我們的船隊，戰略重點為維持租入與控制船舶的適當平衡；
- 通過鞏固我們的現有市場份額及建立全球市場辦事處擴大我們的船舶管理能力；及
- 在我們的業務運營中採用數字技術並實施先進資訊科技系統。

除本文件所披露的估計非經常性[編纂]開支外，據董事所深知，自2022年12月31日起至本文件日期，本集團的財務或交易狀況或前景並無重大不利變動。

附錄二B

截至2022年12月31日止年度
未經審核初步財務資料

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2021年約372.7百萬美元減少約13.6百萬美元或3.7%至2022年約359.1百萬美元。該減少主要是由於以下因素的綜合影響：

- **航運服務**：收入由2021年約323.7百萬美元減少約17.8百萬美元或5.5%至2022年約305.9百萬美元，主要是由於我們租入船舶的收入由2021年約257.2百萬美元減少至2022年約198.2百萬美元，減幅約為22.9%。此主要是由於(i)與2021年相比，我們於2022年簽訂的租入船舶合約較少，及(ii)日均BDI由2021年約2,943點下降至2022年約1,937點，這意味著我們能夠自客戶獲取的租賃費有所減少。另一方面，我們的控制船舶所得收入由2021年約66.6百萬美元增加至2022年約107.8百萬美元，增幅約為61.8%。此主要是由於我們的控制船隊於2021年下半年及2022年初引進了五艘油輪；及
- **船舶管理服務**：收入由2021年約49.0百萬美元增加約4.2百萬美元或8.7%至2022年約53.2百萬美元，主要原因是(i)我們於2022年的在管第三方自有船舶總數較2021年有所增加；及(ii)提供造船監理服務所得收入由2021年約2.5百萬美元增加至2022年約5.5百萬美元，增幅約為121.3%，原因為我們於2021年下半年開始的大部分造船監理項目為我們於2022年的收入作出了貢獻。

附錄二 B

截至2022年12月31日止年度
未經審核初步財務資料

銷售成本

我們的銷售成本由2021年約315.1百萬美元減少約18.4百萬美元或5.8%至2022年約296.7百萬美元。該減少主要是由於租賃費成本由2021年約176.7百萬美元減少至2022年約132.4百萬美元，此主要由於除日均BDI下降外，來自船舶供應商的租入船舶合約減少。該減少部分由以下各項所抵銷：(i)燃油費由2021年約36.5百萬美元增加至2022年約42.5百萬美元，主要由於俄烏衝突導致2022年初船用燃料價格上漲所致；及(ii)我們控制船隊的擴張，這要求我們適當地配備海員，導致我們的船員派遣開支由2021年的47.8百萬美元增至2022年的51.6百萬美元。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由2021年約57.7百萬美元增加約4.7百萬美元或8.2%至2022年約62.4百萬美元。我們的整體毛利率由2021年約15.5%升至2022年約17.4%。該增加主要是由於以下各項的綜合影響：

- **航運服務：**我們航運服務的毛利於2021年及2022年維持相對穩定，分別為約52.2百萬美元及52.2百萬美元。我們租入船舶的毛利由約31.6百萬美元減少約9.1百萬美元或28.6%至22.5百萬美元，這與我們的租入船舶所得收入減少大致相符。另一方面，我們控制船舶的毛利由2021年約20.6百萬美元增加約9.0百萬美元或44.0%至2022年約29.6百萬美元，這與我們的控制船舶所得收入增加大致相符。我們租入船舶的毛利率於2021年及2022年保持穩定，分別約為12.3%及11.4%。我們控制船舶的毛利率於2021年及2022年亦保持穩定，分別約為30.9%及27.5%；及

附錄二B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

- **船舶管理服務：**我們船舶管理服務的毛利由2021年約5.5百萬美元增加約4.7百萬美元或85.6%至2022年約10.2百萬美元，乃主要由於(i)按管理費收取的船舶收入佔比增加；及(ii)因於2021年下半年開始大部分造船監理項目導致造船監理項目收入佔比增加。我們船舶管理服務的毛利率亦由2021年約11.2%增加至2022年的19.1%，乃主要由於與按包幹制提供的船舶管理服務相比，除了2021年下半年的大部分造船監理項目通常不涉及高水平的相關成本外，按管理費收取的船舶收入佔比增加，從而使我們的船舶管理服務業務分部於2022年的總體盈利能力較2021年有所改善。

銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支由2021年約17.2百萬美元減少約5.3百萬美元或30.6%至2022年約11.9百萬美元，主要由於僱員福利開支由2021年約9.0百萬美元減少至2022年的3.9百萬美元，主要原因是確認於2021年因向若干董事授出於2021年已歸屬的股份而產生的以股份為基礎的薪酬約5.6百萬美元。

金融資產的減值虧損／撥回淨額

我們確認2021年金融資產的減值撥回淨額約205,000美元及2022年金融資產的減值虧損淨額約169,000美元，主要是由於2022年12月31日的貿易應收款項減值撥備增加（經考慮應收我們其中一名客戶的貿易應收款項的長期賬齡狀況後按個別基準作出）所致。

其他收入

我們的其他收入由2021年約51,000美元大幅增加約2.1百萬美元或4,172.6%至2022年約2.2百萬美元，主要由於(i)於指定船舶交付日期前終止船舶租賃合約的客戶向我們支付的合約賠償金約2.0百萬美元；及(ii)授予我們的附屬公司寧波洲際船務用於業務支援的一次性政府補助所致。

附錄二 B

截至2022年12月31日止年度
未經審核初步財務資料

其他收益／虧損

我們於2022年錄得其他收益約4.9百萬美元，而於2021年錄得其他虧損約0.4百萬美元，乃主要由於2022年出售我們的一艘控制船舶SEACON BRAZIL導致於2022年確認出售物業、廠房及設備收益淨額約5.4百萬美元。

融資成本

我們的融資成本由2021年約3.5百萬美元增加約2.8百萬美元或82.8%至2022年約6.3百萬美元，乃主要由於我們的借款及租賃負債的應付利息增加，原因是我們(i)於2022年就SEACON FUZHOU及SEACON ATHENS訂立新融資租賃；及(ii)於2021年底至2022年初訂立五份新的光船租賃合約，導致租賃負債應付利息增加。

分佔聯營公司及合營企業的純利

我們於2021年錄得分佔純利約4.3百萬美元，而於2022年增加至約10.0百萬美元，主要是由於(i)我們於2021年下半年分別收購海洲六號、海洲七號、海洲八號及海洲九號的持股權益，對我們分佔該等聯營公司的純利作出極大貢獻；(ii)與2021年相比，香港新一海於2022年錄得強勁財務表現；及(iii)於2022年，我們分佔新一海55銷售純利。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2021年約1.2百萬美元增加約0.9百萬美元或79.3%至2022年約2.1百萬美元，乃主要由於2022年錄得的溢利較2021年高導致我們於2022年的應付稅項增加所致。

年內溢利

由於上文所述，我們的年內溢利由2021年約40.0百萬美元增加約18.9百萬美元或47.3%至2022年約58.9百萬美元。

附錄二 B

截至2022年12月31日止年度
未經審核初步財務資料

合併資產負債表節選項目說明

流動資產及流動負債

	於12月31日	
	2021年	2022年
	千美元	千美元
	(未經審核)	
流動資產		
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產	3,285	1,232
存貨	4,651	10,630
預付款項及其他流動資產	6,134	5,181
貿易及其他應收款項	25,542	25,002
受限制銀行存款	31	32
現金及現金等價物	<u>25,030</u>	<u>20,170</u>
	<u>64,673</u>	<u>62,247</u>
流動負債		
墊款及合約負債	4,448	4,396
貿易及其他應付款項	53,247	27,695
即期稅項負債	1,840	1,941
借款	5,369	9,851
租賃負債	<u>21,073</u>	<u>17,275</u>
	<u>85,977</u>	<u>61,158</u>

貿易及其他應收款項

我們的貿易應收款項指客戶對我們服務的未付款項。我們的其他應收款項主要包括應收聯營公司的股息以及按金及擔保。

我們的貿易應收款項由2021年12月31日約17.0百萬美元減少至2022年12月31日約14.5百萬美元。我們的貿易應收款項於2021年12月31日至2022年12月31日減少與我們於2022年的收入減少基本一致。我們的其他應收款項由2021年12月31日約8.6百萬美元增加至2022年12月31日約10.5百萬美元，主要是由於2022年12月31日應收聯營公司的股息約3.1百萬美元所致。

附錄二 B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

下表載列我們於所示年度貿易應收款項的平均周轉天數：

	截至12月31日止年度	
	2021年	2022年 (未經審核)
貿易應收款項的平均周轉天數 ^(附註)	16	16

附註：貿易應收款項的整體平均周轉天數乃按有關年度的年初及年末貿易應收款項結餘之算術平均數除以收入再乘以365天計算得出。

貿易及其他應付款項

我們的貿易及其他應付款項指應付我們供應商的款項，包括支付予各海事服務供應商的服務費。

我們的貿易應付款項由2021年12月31日的約19.8百萬美元增加至2022年12月31日的約21.1百萬美元，乃主要由於2022年船用燃油採購量增加以及2022年與我們的控制船舶相關的維修保養費用增加。我們的其他應付款項由2021年12月31日的約33.4百萬美元減少至2022年12月31日的約6.6百萬美元，乃主要由於清算應付關聯方款項。

下表載列我們於所示年度貿易應付款項的平均周轉天數：

	截至12月31日止年度	
	2021年	2022年 (未經審核)
貿易應付款項的平均周轉天數 ^(附註)	25	25

附註：貿易應付款項的整體平均周轉天數乃按有關年度的年初及年末應付款項結餘之算術平均數除以銷售成本再乘以365天計算得出。

物業、廠房及設備

我們的物業、廠房及設備主要由船舶、樓宇、運輸設備及辦公設備組成。我們的物業、廠房及設備由2021年12月31日的約54.8百萬美元增加至2022年12月31日的約91.1百萬美元，此乃主要由於2022年1月收購SEACON FUZHOU及SEACON ATHENS。

附錄二B

截至2022年12月31日止年度
未經審核初步財務資料

使用權資產

我們的使用權資產主要包括我們從船舶供應商租用的船舶以及我們辦公室的建築租賃。我們的使用權資產由2021年12月31日的約91.9百萬美元減少至2022年12月31日的約78.1百萬美元，乃主要由於(i)2022年1月收購SEACON FUZHOU及SEACON ATHENS（於之前光船租賃予我們），(ii)我們已於2022年10月通知船東我們有意行使GOLDEN CAMELLIA的購買選擇權，故GOLDEN CAMELLIA租期有變（作為使用權資產減少），及(iii)與整個2022年光船租賃予我們的船舶有關的餘額攤銷。

於聯營公司及合營企業的權益

我們與第三方持有合營企業及聯營公司的權益。我們合營企業及聯營公司的總賬面值由2021年12月31日的約5.2百萬美元增加至2022年12月31日的約7.8百萬美元，主要是由於我們於2022年出售共有船舶海洲六號及新一海55以及海洲七號、海洲八號、海洲九號及香港新一海的盈利能力均有所改善，令海洲六號及新一海55賬面值增加所致。

其他非流動資產

其他非流動資產由2021年12月31日的約13.6百萬美元增至2022年12月31日的約47.7百萬美元，主要由於(i)根據付款安排我們七艘在建船舶的預付款項，及(ii)採購設備的預付款項。

以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產

以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產指我們根據與兩艘控制船舶的出租人訂立的收益／虧損分攤安排，分佔出售光船租賃項下兩艘控制船舶的收益／虧損之權利以及收取我們先前就該等兩艘船舶支付的按金的權利的總和。

具體而言，我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產由2021年12月31日的約3.3百萬美元減少至2022年12月31日的約1.2百萬美元，由於受該收益／虧損分攤安排約束的兩艘控制船舶之一（即SEACON SINGAPORE）於2022年5月出售，實際上減少我們於2022年12月3日以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產，原因為於出售SEACON SINGAPORE後僅有一艘受收益／虧損分攤安排約束的控制船舶（而非兩艘船舶）。

附錄二B

截至2022年12月31日止年度
未經審核初步財務資料

存貨

我們的存貨主要包括潤滑油、備件及船用燃料。我們的存貨由2021年12月31日的約4.7百萬美元增加至2022年12月31日的約10.6百萬美元，主要是因為(i)船用燃料價格因俄烏衝突於2022年初推動油價大幅上漲而普遍上升，及(ii)我們控制船舶SEACON AFRICA的定期期租於2022年上半年內結束，其後根據航次租賃租出，這意味著我們通過航次租賃租船時負責船用燃料及儲存在SEACON AFRICA的船用燃料在2022年12月31日被確認為我們的存貨。

預付款項及其他流動資產

我們的預付款項及其他流動資產主要包括短期租賃船舶及辦公室租金的預付款項、保險費的預付款項及備件的其他預付款項。其他主要包括船舶維修保養工作的預付款項及貨運費預付款項。我們的預付款項及其他流動資產由2021年12月31日的約6.1百萬美元減少至2022年12月31日的約5.2百萬美元，主要是由於根據短期定期租賃為我們的船舶作出的預付款項減少。

租賃負債

我們的租賃負債主要包括就我們根據光船租賃租用的控制船舶支付予船舶供應商的租賃費。我們的租賃負債由2021年12月31日的約86.7百萬美元減少至2022年12月31日的約72.8百萬美元，乃主要由於(i)2022年1月收購SEACON FUZHOU及SEACON ATHENS（於之前光船租賃予我們），(ii)我們已於2022年10月通知船東我們有意行使GOLDEN CAMELLIA的購買選擇權，故GOLDEN CAMELLIA租期有變（作為使用權資產減少），及(iii)與整個2022年光船租賃予我們的船舶有關的餘額攤銷。

附錄二 B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

債務

我們的債務主要包括銀行借款及租賃負債。下表載列我們於所示日期的債務：

	於12月31日	
	2021年 千美元	2022年 千美元 (未經審核)
借款		
— 即期	5,369	9,851
— 非即期	<u>27,476</u>	<u>61,575</u>
小計：	<u>32,845</u>	<u>71,426</u>
租賃負債		
— 流動	21,073	17,275
— 非流動	<u>65,586</u>	<u>55,504</u>
小計：	<u>86,659</u>	<u>72,779</u>
總計：	<u>119,504</u>	<u>144,205</u>

借款

我們的借款總額由2021年12月31日的約32.8百萬美元增至2022年12月31日的約71.4百萬美元，主要由於我們於2022年1月就我們的控制船舶SEACON ATHENS及SEACON FUZHOU訂立融資租賃及於2022年2月就我們的控制船舶SEACON SHANGHAI進行再融資。

於2022年12月31日，我們的未動用銀行融資為2.0百萬美元。

租賃負債

於2021年及2022年12月31日，我們的租賃負債分別約為86.7百萬美元及72.8百萬美元，主要指租期為一年或一年以上的長期光船租賃。進一步詳情，請參閱本文件「財務資料」一節「合併資產負債表節選項目說明 — 租賃負債」一段。

附錄二 B

截至2022年12月31日止年度
未經審核初步財務資料

或然負債

於最後可行日期，除本文件「業務 — 法律程序」一節所披露者外，我們並無涉及任何懸而未決或(據我們所知)面臨可能對我們業務或營運造成重大不利影響的法律程序。董事進一步確認，我們並無任何重大或然負債。

除本文件「財務資料」一節「債務」一段所披露者外，我們概無任何未償還債務或任何已發行及未償還或同意將予發行之貸款資本、銀行透支、貸款或其他類似債務、承兌負債(一般貿易票據除外)或承兌信貸、債權證、按揭、押記、融資租賃或租購承擔、擔保、重大契諾或其他重大或然負債。

主要財務比率

下表載列我們於所示年度或日期的主要財務比率：

	於12月31日／ 截至12月31日止年度	
	2021年	2022年
	(未經審核)	
股本回報率 ⁽¹⁾	65.4%	52.6%
總資產回報率 ⁽²⁾	14.6%	20.0%
流動比率 ⁽³⁾	0.8	1.0
速動比率 ⁽⁴⁾	0.7	0.8
淨負債權益比率 ⁽⁵⁾	183.8%	113.8%

附註：

1. 股本回報率乃按相關年度末本公司股東應佔溢利除以股本總額再乘以100%計算。
2. 總資產回報率乃按相關年度末本公司股東應佔溢利除以總資產再乘以100%計算。
3. 流動比率乃按相關年度末流動資產除以流動負債計算。
4. 速動比率乃按相關年度末流動資產總值(扣除存貨)除以流動負債計算。
5. 淨負債權益比率乃按年末計息銀行及其他借款(扣除現金及現金等價物)除以相關年度末權益總額計算，並以百分比表示。

附錄二 B

截至2022年12月31日止年度
未經審核初步財務資料

股本回報率

我們的股本回報率由2021年的約65.4%下降至2022年的約52.6%，乃主要由於保留盈利的增加比本公司股東應佔溢利的增加更為顯著。

總資產回報率

我們的總資產回報率由2021年的約14.6%上升至2022年的約20.0%，乃主要由於2022年我們的財務狀況及盈利能力改善令純利增加。

流動比率

我們的流動比率由2021年的約0.8上升至2022年的約1.0，主要是由於我們的流動負債減少，主要因為(i)於2022年清算應付關聯方款項，(ii)2022年1月收購SEACON FUZHOU及SEACON ATHENS(於之前光船租賃予我們)，及(iii)我們已於2022年10月通知船東我們有意行使GOLDEN CAMELLIA的購買選擇權，故GOLDEN CAMELLIA租期有變(作為使用權資產減少)。

速動比率

我們的速動比率由2021年的約0.7上升至2022年的約0.8，主要是由於(i)於2022年清算應付關聯方款項，(ii)2022年1月收購SEACON FUZHOU及SEACON ATHENS，(iii)我們已於2022年10月通知船東我們有意行使GOLDEN CAMELLIA的購買選擇權，故GOLDEN CAMELLIA租期有變(作為使用權資產減少)，及(iv)與整個2022年光船租賃予我們的船舶有關的餘額攤銷。

淨負債權益比率

我們的淨負債權益比率由2021年的約183.8%下降至2022年的約113.8%，主要是由於2022年我們的盈利能力改善令權益總額顯著增加。

有關市場風險的定量及定性披露

有關我們面臨的風險的詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註3。

附錄二B

截至2022年12月31日止年度 未經審核初步財務資料

企業管治常規守則

由於我們於截至2022年12月31日止年度尚未在聯交所[編纂]，故上市規則附錄十四所載的企業管治守則（「企業管治守則」）於該回顧期間並不適用於我們。[編纂]後，我們將遵守企業管治守則所載的所有守則條文。

審閱我們的初步財務資料

我們已根據企業管治守則成立審核委員會，該委員會將於[編纂]後開始運作。審核委員會的各名擬議成員均已獲悉並審閱本附錄所載的2022年初步財務資料。有關我們截至2022年12月31日的合併資產負債表、截至2022年12月31日止年度的合併全面收益表以及上述2022年初步財務資料所載相關附註的未經審核財務資料經由申報會計師根據香港會計師公會（「香港會計師公會」）發佈的應用指引第730號「有關年度業績初步公告的核數師指引」協定，與本集團截至2022年12月31日止年度的未經審核合併財務報表所載金額一致。申報會計師就此進行的工作並不構成根據香港會計師公會頒佈的《香港核數準則》、《香港審閱工作準則》或《香港核證工作準則》而進行的核證工作，因此申報會計師並未對2022年初步財務資料作出核證。

購買、出售或贖回我們的股份

由於我們於截至2022年12月31日止年度尚未在聯交所[編纂]，故此披露要求並不適用於我們。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

以下為本公司組織章程大綱及組織章程細則若干條文與開曼群島公司法若干方面的概要。

本公司於2021年10月22日根據開曼公司法在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。本公司的組織章程文件包括組織章程大綱及組織章程細則。

1. 組織章程大綱

(a) 大綱規定(其中包括)本公司股東承擔的責任有限，而本公司的成立宗旨並無限制(並因此包括作為投資公司行事)。本公司擁有並且能夠隨時或不時行使作為自然人或法人團體應有的任何及全部權力，而不論是以主事人、代理、承包商或其他身份行使。由於本公司為獲豁免公司，除為了貫徹執行本公司在開曼群島以外經營的業務外，本公司不會在開曼群島與任何人士、商號或法團交易。

(b) 本公司可透過特別決議案修改其大綱所列任何宗旨、權力或其他事項。

2. 組織章程細則

細則於2023年3月2日有條件獲採納，自[編纂]起生效，其若干條文概要載列如下。

(a) 股份

(i) 股份類別

本公司股本由普通股組成。

(ii) 更改現有股份或類別股份的權利

在符合開曼公司法的情況下，倘本公司股本於任何時候分拆為不同類別股份，則任何類別股份所附的所有或任何特別權利可(除非該類別股份的發行條款另有規定)經合共持有該類別已發行股份投票權不少於四分之三的股東書面同意或在該類別股份持有人獨立召開的股東大會上通過特別決議案批准後予以更改、修改或廢除。細則內有關股東大會的條文在作出必要變通後適用於各獨立召開的股東大會，所需法定人數除續會外不得少於合共持有該類別已發行股份面值不少於三

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

分之一的兩名人士(倘股東為法團，則由其正式授權代表)或受委代表。該類別股份每名持有人均有權於投票表決時就所持每股股份投一票，而任何親身或由受委代表出席的該類別股份持有人均可要求以投票方式表決。

賦予任何股份或類別股份持有人的任何特權，不會因增設或發行與其享有同等權利的其他股份而被視為有所更改，惟有關股份發行條款所附權利另有明確規定者除外。

(iii) 更改股本

本公司可由股東以普通決議案：(a)透過增設本公司認為適當的新股數額增加股本；(b)將全部或任何股本合併或分拆，令股份面額高於或低於現有股份；(c)將未發行股份劃分為多個類別，並分別附帶任何優先、遞延、合資格或特別權利、特權或條件；(d)將股份或任何部分股份拆細為面額較大綱所規定者低的股份；(e)註銷於決議案通過當日仍未獲任何人士認購或同意認購的股份，並按所註銷股份金額削減股本；(f)就配發及發行不附帶任何表決權的股份作出規定；及(g)更改股本的計值貨幣。

(iv) 股份轉讓

在符合開曼公司法及香港聯合交易所有限公司(「**聯交所**」)規定的情況下，所有股份轉讓須以一般或通用格式或董事會可能批准的其他格式的轉讓文據親筆簽署辦理，倘轉讓人或承讓人為結算所或其代名人，則可以親筆簽署或機印簽署或以董事會不時批准的其他簽立方式簽署。

轉讓文據須由轉讓人及承讓人雙方或其代表簽署，惟董事會可豁免轉讓人或承讓人簽署轉讓文據或接納機印簽署除外。而在有關股份以承讓人名義登記於本公司股東名冊前，轉讓人仍被視為該股份的持有人。

董事會可全權酌情決定隨時及不時將股東名冊總冊的任何股份轉往任何股東名冊分冊登記，或將任何股東名冊分冊的任何股份轉往股東名冊總冊或任何其他股東名冊分冊登記。除董事會另行同意外，股東名冊總冊的股份不得轉往任何股

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

東名冊分冊登記，而任何股東名冊分冊的股份亦不得轉往股東名冊總冊或任何其他股東名冊分冊登記。全部轉往及其他所有權文件必須送交登記。倘股份在任何股東名冊分冊登記，則須在相關登記辦事處辦理，而倘股份在股東名冊總冊登記，則須在存放股東名冊總冊的地點辦理。

董事會可全權酌情拒絕登記轉讓任何股份（並非繳足股份）予未經其批准的人士，或拒絕登記轉讓本公司擁有留置權的任何股份（並非繳足股份）。董事會亦可拒絕為根據任何購股權計劃發行且仍受該計劃限制轉讓的任何股份辦理轉讓登記手續，或拒絕就轉讓任何股份予超過四名聯名持有人辦理登記手續。

除非已就轉讓文據向本公司繳付聯交所釐定須支付的最高款額，而轉讓文據已正式繳付印花稅（如適用），且僅涉及一類股份，並連同有關股票及董事會可合理要求顯示轉讓人有轉讓權的其他憑證（倘轉讓文據由其他人士代為簽立，則包括該名人士的授權證明）送交有關過戶登記處或存放股東名冊總冊的地點，否則董事會可拒絕承認任何轉讓文據。

在上市規則的規限下，暫停辦理股份登記的時間或期間由董事會釐定，惟每年合共不得超過足30日，而向股東發出通知可於任何年度以股東於該年度通過的普通決議案的方式另外延長不超過30日。

繳足股份無任何轉讓限制（惟經聯交所准許者除外），亦不受任何留置權約束。

(v) 本公司購回本身股份的權力

本公司可在若干限制的規限下購回本身股份，惟董事會代表本公司行使該項權力時，必須符合細則、聯交所及／或香港證券及期貨事務監察委員會不時頒佈的任何守則、規則或規例施加的任何適用規定。

(vi) 本公司任何附屬公司擁有本公司股份的權力

細則並無有關附屬公司擁有本公司股份的條文。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

(vii) 催繳股款及沒收股份

董事會可在其認為適當的情況下不時向股東催繳彼等各自所持股份尚未繳付而根據配發條款並無指定付款期的股款（不論按股份面值或以溢價計算）。催繳股款可一次付清或分期繳付。倘任何催繳股款或分期股款在指定付款日期或之前尚未繳付，則欠款人士須按董事會所釐定的利率（不超過年利率20%）支付由指定付款日期至實際付款時間有關款項的利息，惟董事會可豁免支付全部或部分利息。倘董事會認為適當，可向任何願意預繳股款（以現金或等值代價繳付）的股東收取其所持股份的全部或任何部分未催繳及未支付的股款或應付的分期股款。本公司可就預繳的全部或任何款項按可由董事會決定不超過年利率20%的利率（如有）支付利息。

倘股東未能於指定付款日期繳付任何催繳股款或分期催繳股款，則董事會可於仍有部分催繳股款或分期股款未繳付的期間向股東發出不少於14日的通知，要求股東支付尚未支付的催繳股款或分期股款，連同任何累計並可能繼續累計至實際付款日期的利息。通知將指定另一日期（不早於通知日期起計14日屆滿當日，須於該日或之前支付通知所規定的款項）及付款地點。通知亦將表明，倘在指定時間或之前仍未付款，則有關催繳股款的股份可遭沒收。

倘股東不按有關通知的規定辦理，則通知所涉及的任何股份可於其後在未支付通知所規定款項前隨時由董事會經決議案予以沒收。有關沒收將會包括就已沒收股份所宣派但於沒收前仍未實際支付的全部股息及紅利。

股份被沒收的人士不再為已沒收股份的股東，但仍有責任向本公司支付沒收當日應就該等股份支付予本公司的全部款項，連同（倘董事會酌情要求）按董事會可能訂明不超過年利率20%的利率計算的沒收當日至付款日期的利息。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

(b) 董事

(i) 委任、退任及免職

董事會有權隨時或不時委任任何人士為董事，以填補董事會臨時空缺或作為現有董事會的額外董事，惟不得超過股東可能於股東大會釐定的董事人數上限（如有）。任何獲委任以填補臨時空缺的董事，僅留任至其獲委任後首屆本公司股東週年大會為止，屆時可於該大會重選連任。任何獲委任為現任董事會額外成員的董事，僅留任至其獲委任後本公司首屆股東週年大會為止，屆時合資格於該大會重選連任。任何獲董事會如此委任的董事於釐定於股東週年大會上輪席告退的董事及董事人數時不應計算在內。

在每屆股東週年大會上，當時三分之一董事將輪席告退。然而，倘董事人數並非三的倍數，則退任董事人數以最接近但不低於三分之一的人數為準。每年告退的董事須為上次獲重選連任或委任以來任期最長的董事，惟倘多名董事均於同一日就任或獲重選連任，則須以抽籤決定告退的董事（彼等另有協定則除外）。

除非表示有意建議他人參選董事的書面通知及該名人士發出願意參選的書面通知已送達本公司總辦事處或註冊辦事處，否則任何人士（退任董事除外）未經董事會推薦參選均不合資格在任何股東大會參選董事一職。送交上述通知的限期將由不早於相關大會通告寄發後翌日起至不遲於該大會日期的七日前為止。可向本公司送交通知的最短限期必須最少為七日。

董事毋須持有任何本公司股份以符合資格，加入董事會或從董事會退任亦無任何指定最高或最低年齡限制。

本公司可在董事任期屆滿前由本公司股東以普通決議案將其免職，惟該規定並不影響董事可就其與本公司所訂立任何合約遭違反所蒙受的損失提出索償的權利，本公司股東亦可以普通決議案委任他人替任其董事職務。就此獲委任的任何董事須遵守「輪值告退」條文。董事人數不得少於兩人。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

董事可在下列情況下離職：

- (aa) 辭任；
- (bb) 身故；
- (cc) 被宣佈神志不清，而董事會議決將其撤職；
- (dd) 破產或接獲接管令或暫停還債或與其債權人達成一般債務重整協議；
- (ee) 法律禁止出任董事或根據法律不再為董事；
- (ff) 未經特別許可連續六個月缺席董事會會議，而董事會議決將其撤職；
- (gg) 有關地區(定義見細則)的證券交易所要求終止其董事職務；或
- (hh) 由所需的多數董事或細則規定的其他方式罷免其職務。

董事會可不時委任一名或多名成員出任董事總經理、聯席董事總經理或副董事總經理或擔任本公司任何其他職務或行政職務，任期及條款概由董事會釐定，董事會亦可撤回或終止任何上述任命。董事會亦可將其任何權力轉授予由該名或該等董事及董事會認為適當的其他人士組成的委員會，並可不時就任何人士或任何目的撤回全部或部分上述轉授權或撤回任命及解散任何上述委員會，但任何以上述方式組成的委員會在行使轉授權時，均須遵守董事會不時施行的任何規例。

(ii) 配發及發行股份與認股權證的權力

在不違反開曼公司法、大綱與細則條文，且不影響任何股份或任何類別股份持有人所獲賦予任何特權的情況下，本公司所發行的任何股份可附有本公司以普通決議案決定(或倘未有決定或所作決定並無作出特別規定，則由董事會決定)關於股息、投票權、退還資本或其他方面的權利或限制。本公司發行股份時可訂明本公司或股份持有人可於發生特定事件或於指定日期選擇贖回股份。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

董事會可按其不時釐定的條款發行可認購本公司任何類別股份或其他證券的認股權證。

倘認股權證乃發行予不記名持有人，則除非董事會在無合理疑點的情況下確信遺失的原有認股權證證書已損毀，而本公司已就換發證書收取董事會認為適當形式的彌償保證，否則不得發行任何認股權證證書替代原有證書。

在不違反開曼公司法、細則條文及(如適用)有關地區(定義見細則)的任何證券交易所規則，且不影響任何股份或任何類別股份當時所附任何特權或限制的情況下，本公司所有未發行股份概由董事會處置，董事會可全權決定按其認為適當的時間、代價、條款及條件向其認為適當的人士發售、配發股份、就股份授出購股權或以其他方式處置股份，惟不得以折讓方式發行股份。

在配發、發售股份、就股份授出購股權或處置股份時，倘董事會認為在任何個別地區或多個地區如不辦理註冊聲明或其他特別手續而於當地配發、發售股份、就股份授出購股權或處置股份即屬或可能屬違法或不切實際，則本公司及董事會均無責任向登記地址位於該等地區的股東或其他人士進行上述活動。然而，因上述規定受影響的股東就任何目的均不會成為或視為另一類別股東。

(iii) 處置本公司或其任何附屬公司資產的權力

雖然細則並無有關處置本公司或其任何附屬公司資產的明確條文，但董事會可行使及執行本公司可行使或執行或批准的一切權力、行為及事宜，而該等權力、行為及事宜並非細則或開曼公司法規定須由本公司於股東大會上行使或執行，但若本公司於股東大會上規管該等權力或行為，並不會使董事會在此之前所進行在未有作出有關規定的情況下原應有效的事項無效。

(iv) 借款權力

董事會可行使本公司一切權力籌措資金或借款、按揭或抵押本公司全部或任何部分業務、財產及未催繳股本，並可在符合開曼公司法的情況下，發行本公司債權證、債權股證、債券及其他證券作為本公司或任何第三方的任何債項、責任或義務的全部抵押或附屬抵押。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

(v) 薪酬

董事有權就其服務收取一般薪酬，有關薪酬由董事會或本公司不時於股東大會釐定(視情況而定)，除通過釐定薪酬的決議案另行規定外，薪酬按董事可能同意的比例及方式分派予各董事，或如未能達成協議，由各董事平分，惟在此情況下，僅在應付薪酬的期間任職一部分時間的任何董事僅可按任職時間比例收取薪酬。董事亦有權獲償所有因出席任何董事會會議、委員會會議、股東大會或與執行其董事職務有關的其他事宜而合理產生的一切開支。上述薪酬為於本公司擔任任何受薪崗位或職位的董事因受僱或擔任有關職位而有權獲得的任何其他薪酬以外的薪酬。

倘任何董事應本公司的要求提供董事會認為超逾董事一般職責的服務，則董事會可決定向該董事支付特別或額外薪酬，作為董事任何一般薪酬以外的報酬或替代。獲委任為董事總經理、聯席董事總經理、副董事總經理或其他行政人員的執行董事應收取董事會可不時決定的薪酬、其他福利及津貼。上述薪酬為一般董事薪酬以外的報酬。

董事會可自行或聯同本公司附屬公司或與本公司有業務聯繫的公司或與該等公司訂立協議為本公司僱員(此詞在本段及下段均應包括可能或曾經擔任本公司或其任何附屬公司的任何行政職位或任何受薪職務的董事或前任董事)、前任僱員及其供養的人士或上述任何一類或多類人士設立養老金、醫療津貼或撫恤金、人壽保險或其他福利的計劃或基金，或由本公司負責向該等計劃或基金供款。

此外，董事會亦可向僱員、前任僱員及彼等供養的人士或任何該等人士支付、訂立協議支付或提供補助金支付可撤回或不可撤回(不論是否受任何條款或條件所規限)養老金或其他福利，包括該等僱員、前任僱員或彼等供養的人士根據上述任何有關計劃或基金享有或可能享有者以外的養老金或福利(如有)。此類養老金或福利可在董事會認為適當的情況下，在僱員實際退休前、預期實際退休時、實際退休時或實際退休後任何時間授予僱員。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

(vi) 離職補償或付款

向任何現任董事或過往董事支付任何款項作為離職補償，或其退任的代價或與之相關的代價（並非合約或法例規定須支付董事的款項）須經本公司在股東大會上批准。

(vii) 向董事貸款及提供貸款抵押

本公司不得直接或間接向董事或本公司任何控股公司董事或彼等各自的任何緊密聯繫人提供貸款，亦不得就任何人士向董事或本公司任何控股公司董事或彼等各自的任何緊密聯繫人提供的貸款作出任何擔保或提供任何抵押。倘任何一名或以上董事共同或個別或直接或間接持有另一間公司的控股權益，則本公司不得向該其他公司提供貸款，亦不得就任何人士向該其他公司提供的貸款作出任何擔保或提供任何抵押。

(viii) 購買股份的財務資助

在公司法、或任何其他法律的規限下或在並無任何法律禁止的情況下，以及根據任何類別股份持有人獲賦予的任何權利，本公司有權直接或間接地以貸款、擔保、彌償、提供抵押或其他方式就任何人士購買或將購買或以其他方式收購或將收購本公司或屬本公司控股公司的任何公司股份或認股權證或其他證券或與之有關的事宜提供財務資助。

(ix) 披露本公司或其任何附屬公司所訂立合約涉及的權益

董事可於任職董事期間兼任本公司任何其他受薪職務或職位（惟不可擔任本公司核數師），任期及有關條款由董事會決定，因此除任何其他細則指明或規定的任何薪酬外，董事亦可就兼任其他受薪職務或職位收取不限形式的額外薪酬。董事可擔任或出任本公司可能擁有權益的任何其他公司的董事或高級人員或股東，而毋須就在該等其他公司兼任董事、高級人員、股東而收取的任何薪酬或其他利益向本公司或股東交代。董事會亦可按其認為在各方面屬合宜的方式，安排行使本公司所持有或擁有任何其他公司股份所附有的表決權，包括行使有關表決權通過任何決議案贊成委任董事或任何董事為該等其他公司的董事或高級人員。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

董事或候任董事均不會因其職位而失去與本公司訂立合約的資格，該等合約或任何董事以任何方式於其中擁有權益的任何其他合約或安排亦不會因此失效，且就此訂約或於其中擁有權益的董事毋須僅因其董事職務或由此建立的受託關係，向本公司交代其藉由任何有關合約或安排獲得的任何溢利。倘董事以任何方式於與本公司訂立或建議訂立的合約或安排中擁有重大權益，須於實際可行情況下在最近期董事會會議上申明其權益性質。

倘一名或多名人士直接或間接持有任何股份權益，但未有向本公司披露其權益，本公司並無權力凍結或以其他方式削弱該等股份附有的任何權利。

董事不得就彼或其任何緊密聯繫人擁有重大權益的任何合約、安排或建議的任何董事會決議案投票或計入法定人數內，而倘彼投票，則彼對該項決議案的票數將不予計算，彼亦不會被計入法定人數內，但該項禁制不適用於任何下列事項：

- (aa) 就董事或其任何緊密聯繫人應本公司或其任何附屬公司的要求或為本公司或其任何附屬公司利益借出的款項或引致或承擔的責任而向該董事或其緊密聯繫人提供任何抵押或彌償保證；
- (bb) 就本公司或其任何附屬公司的債項或責任而向第三方提供任何抵押或彌償保證，其中董事或其緊密聯繫人已以擔保或彌償保證或透過提供抵押品就此承擔全部或部分責任（不論單獨或共同地）；
- (cc) 有關提呈發售本公司或本公司可能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以該發售的包銷或分包銷參與者身份擁有或將擁有權益；
- (dd) 任何有關本公司或其任何附屬公司僱員福利的建議或安排，包括採納、修改或實施(i)董事或其緊密聯繫人可能受惠的任何僱員股份計劃或任何股份獎勵計劃或購股權計劃；或(ii)與本公司或其任何附屬公司董事、其

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

緊密聯繫人及僱員有關的養老基金或退休、身故或傷殘福利計劃(而該等養老基金或退休、身故或傷殘福利計劃不會給予任何董事或其緊密聯繫人任何一般不會向與該計劃或基金有關的類別人士授出的任何優待或好處)；及

(cc) 董事或其緊密聯繫人純粹因持有本公司股份、債權證或其他證券權益而與本公司股份、債權證或其他證券的其他持有人以同一方式擁有權益的任何合約或安排。

(x) 董事會議事程序

倘董事會認為適當，可在世界任何地方舉行會議處理事務、將會議延期及以其他方式規管會議。在任何會議上提出的議題，須由大多數票決定。倘票數均等，則會議主席可投第二票或決定票。

(c) 更改組織章程文件及公司名稱

在開曼群島法律許可及遵守細則的情況下，本公司僅可通過特別決議案批准更改或修訂本公司大綱及細則以及更改公司名稱。

(d) 股東大會

(i) 特別及普通決議案

本公司的特別決議案須在股東大會上獲親身表決的股東或(若股東為公司)其正式授權代表或(若允許委任受委代表)受委代表以不少於四分之三的大多數票通過，而有關大會須正式發出通告，當中須註明擬提呈該決議案為特別決議案。

根據開曼公司法，任何特別決議案的文本須在通過該決議案後15日內提交開曼群島公司註冊處處長。

相反，「普通決議案」是指在股東大會(須正式發出大會通告)上獲親身表決的本公司股東或(若股東為公司)其正式授權代表或(若允許委任代表)其受委代表以簡單多數票通過的決議案。

由全體股東或其代表親筆簽署的決議案視為於正式召開及舉行的本公司股東大會正式通過的普通決議案或據此通過的特別決議案(如相關)。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

(ii) 表決權及要求以投票方式表決的權利

受限於任何類別或多種類別的股份當時所附帶任何有關表決的特別權利、限制或特權，於任何股東大會上：(a)如以按股數投票方式表決，則每名親身(倘股東為法團，則其正式授權代表)或由受委代表出席的股東每持有本公司股東名冊中以其姓名登記的一股繳足或入賬列作繳足股份，可投一票；惟於催繳股款之前就股份繳入或入賬列為繳入的股款或分期股款，就上述情況而言不得被視作實繳股款論；及(b)如以舉手方式表決，則每名親身或(倘股東為法團，則其正式授權代表)由受委代表出席的股東可投一票。倘股東為一家結算所(定義見細則)(或其代名人)而委任超過一名受委代表，則每名受委代表在舉手表決時可投一票。在按股數投票表決時，凡有權投一票以上的股東毋須盡投其票或以同一方式盡投其票。

除大會主席真誠並根據上市規則允許純粹有關程序或行政事宜的決議案以舉手方式表決外，於任何股東大會上，提呈大會表決的決議案將按股數投票方式表決。倘允許舉手表決，則在宣佈舉手表決結果之前或之時，下列人士(在各情況下均為由親身或由受委代表或正式授權公司代表出席的股東)可要求按股數投票方式表決：

- (A) 至少兩名當時有權親自或受委代表出席並於大會上發言及投票表決的股東；
- (B) 佔全體有權在會上出席、發言及表決的股東總表決權不少於十分之一的一名或多名股東；或
- (C) 持有附有權利在會上出席、發言及表決的本公司股份，且就該等股份的已繳總額不少於賦予有關權利的全部股份實繳總額的十分之一的一名或多名股東。

倘本公司股東為結算所或其代名人，則該股東可授權本公司認為適當的人士作為其在本公司任何大會或本公司任何股東類別大會或(倘適當及遵守公司法情況下)本公司任何債權人會議的代表，惟倘授權予超過一名人士，則有關授權須列明每名獲授權人士所代表的股份數目及類別。根據本條文獲授權的人士被視為已獲

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

正式授權而毋須再出示事實證據，並有權代表結算所或其代名人行使彼等可行使的相同權利及權力(包括以舉手方式個別表決的權利及發言權)，猶如其為個人股東。

倘本公司知悉，根據上市規則，任何股東須就任何特定決議案放棄表決或就任何特定決議案只可投贊成或反對票，任何該等股東或代表該等股東所投而違反相關規定或限制的投票不會計入票數內。

(iii) 股東週年大會

本公司必須每個財政年度舉行股東週年大會(本公司採納細則的財政年度除外)。股東週年大會必須於本公司財政年度結束後六個月內(除非較長一段時間不會違反上市規則)於董事會可能釐定的時間及地點舉行。

(iv) 要求召開股東大會

於遞呈要求日期持有本公司股本中佔本公司於股東大會投票權不少於十分之一(基於一股一票計算)的股份的任何一名或以上的股東可要求召開股東特別大會。有關要求須以書面形式向董事會或公司秘書提出，述明要求董事會召開股東特別大會以處理要求內訂明的任何事項或決議案。該會議應於遞呈該要求後兩個月內舉行。若於遞呈當日起21日內，董事會未能召開有關大會，則遞呈要求人士可以同樣方式召開會議，而遞呈要求人士因董事會失責而合理產生的所有開支應由本公司向遞呈要求人士作出償付。

(v) 會議通告及議程

本公司召開股東週年大會須發出至少21日的書面通知，而本公司召開其他股東大會則須發出至少14日的書面通知。通告並不包括送達或當作送達通告當日，亦不包括發出通告當日，且通告須列明會議時間、地點及議程以及將於會上審議的決議案詳情，倘有特別事項，則須說明有關事項的一般性質。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

除非另有明文規定，否則任何根據細則發出或刊發的通告或文件(包括股票)均須以書面形式作出，並由本公司以下列方式送達任何股東：專人送達或以郵寄方式送達股東的登記地址，或(如屬通告)於報章刊登廣告。若任何股東的登記地址位於香港境外，可以書面通知本公司香港地址，有關地址將被視為其作此用途的登記地址。在開曼公司法及上市規則的規限下，通告或文件亦可由本公司以電子方式送達或交付至任何股東。

雖然本公司可於較上述者為短的時間通知召開大會，但倘獲以下股東同意，則有關大會可視作已正式召開：

- (i) 倘為股東週年大會，則所有有權出席會議及在會上發言及投票的本公司股東；及
- (ii) 倘為任何其他會議，則持有本公司總表決權不少於95%的大多數有權出席會議並於會上發言及表決的股東。

股東特別大會處理的所有事項均視為特別事項。股東週年大會處理的所有事項亦視為特別事項，惟若干常規事項視為普通事項。

(vi) 會議及另行召開的各類別會議的法定人數

任何股東大會於開始處理事務直至會議結束期間若無足夠法定人數出席，概不可處理任何事務。

股東大會的法定人數為兩名親身出席且有發言權及表決權的股東(或倘股東為法團，則為其正式授權代表)或其受委代表或，僅就法定人數而言，獲結算所委派為授權代表或受委代表的兩名人士。為批准修訂某類別股份權利而另行召開的類別會議(續會除外)所需的法定人數為持有該類別已發行股份面值最少三分之一的兩名人士或其受委代表。

(vii) 受委代表

任何有權出席本公司大會並在會上發言及投票的本公司股東有權委任另一名人士作為其代表，代其出席、發言及表決。持有兩股或以上股份的股東可委任一名以上的代表代其出席本公司的股東大會或類別股東大會並於會上發言及表決。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

受委代表毋須為本公司股東，並有權代表個人股東行使權力，該等權力與所代表的股東可行使的權力相同。此外，受委代表有權代表法團股東行使權力，該等權力與所代表的股東可行使的權力相同，猶如其為個人股東。投票表決或舉手表決時，股東（倘股東為法團，則其正式授權代表）可親身或由受委代表表決。

委任受委代表的文據，須由委任人或其書面正式授權人士親筆簽署，如委任人為公司，則須加蓋公司印章或由正式授權高級人員或授權人士親筆簽署。指定會議或其他會議的任何委任代表文據須符合董事會不時批准的格式，但不得禁止使用有正反表決選擇的表格。向股東發出以便其委任受委代表出席股東特別大會或股東週年大會並對大會待處理事務發言及表決的表格，可使股東按其意願指示受委代表投票贊成或反對處理任何有關事務的各項決議案，如無指示，則受委代表自行表決。

(viii) 發言權

所有股東均有權(a)於股東大會上發言；及(b)於股東大會上投票，除非上市規則規定該股東須就批准正在審議的事項放棄投票。

(e) 賬目及核數

董事會須促使妥善備置會計賬冊，記錄本公司收支款項、本公司資產及負債以及開曼公司法所規定真實公允反映本公司事務狀況及顯示並解釋其交易所需的所有其他事項（包括公司所有銷貨與購貨）。本公司的財政年度結算日為每個曆年的12月31日或董事會另行釐定的其他日期。

本公司會計賬冊須存置於本公司總部或董事會決定的其他地點，可供任何董事隨時查閱。股東（董事除外）一概無權查閱本公司任何賬目、賬冊或文件，惟經開曼公司法准許或主管司法權區法院頒令或由董事會或本公司在股東大會上授權者除外。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

於本公司股東週年大會舉行日期不少於21日前，董事會須不時安排編製資產負債表及損益賬(包括法律規定須隨附的所有文件)，連同董事會報告及核數師報告副本各一份，以供本公司於該股東週年大會上省覽。該等文件的副本須於股東週年大會日期前不少於21日，連同股東週年大會通告寄予按照細則條文有權收取本公司股東大會通告的每名人士。

在不違反有關地區(定義見細則)證券交易所規則的情況下，本公司可向根據有關地區證券交易所規則同意及選擇收取財務報表概要而非完整財務報表的股東，寄發財務報表概要。該財務報表概要須隨附有關地區證券交易所規則規定的任何其他文件，並於股東大會前不少於21日送交同意及選擇收取財務報表概要的股東。

本公司股東可透過普通決議案委任核數師，任期至下屆股東週年大會結束為止，有關委任的條款及職責概由董事會協定。核數師薪酬由本公司股東或根據本公司股東的授權於股東大會上以普通決議案或以股東可釐定的方式釐定。

股東可於核數師任期屆滿前任何時間於股東大會上通過普通決議案罷免該核數師，並須於該股東大會上通過普通決議案委聘另一核數師代替被罷免核數師於其剩餘任期履職。

根據上市規則，董事會可填補核數師職位之任何臨時空缺，惟倘該空缺持續存在，則續存或留任之核數師(如有)可替代相關職務，而董事會委任的任何核數師的薪酬由董事會釐定。有關核數師應任職至其獲委任後本公司的下屆股東週年大會為止，屆時將符合資格由股東重新委任，其薪酬由股東或根據股東授權釐定。

核數師須按照香港公認會計準則、國際會計準則或聯交所許可的其他準則審核本公司財務報表。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

(f) 股息及其他分派方法

本公司可於股東大會以任何貨幣向股東宣派股息，惟所宣派的股息不得超過董事會建議宣派的數額。

除任何股份所附權利或其發行條款另有規定外：

- (i) 所有股息均須按派息股份的實繳股款宣派及派付，惟就此而言，催繳前就股份繳付的股款不會視為股份的實繳股款；
- (ii) 所有股息均須按派息期間就股份實繳股款的比例分派及支付；及
- (iii) 董事會可從應付任何股東的任何股息或其他款項中，扣除該股東現因催繳股款、分期股款或其他原因而應付本公司的所有款項(如有)。

倘董事會或本公司於股東大會上議決派付或宣派股息，董事會可議決：

- (aa) 以配發入賬列作繳足股份的方式代替派發全部或部分股息，惟有權獲派該等股息的股東可選擇以現金收取全部或其中部分股息以代替配發股份；或
- (bb) 有權收取該股息的股東將有權選擇收取獲配發入賬列作繳足的股份，以代替收取全部或董事會可能認為適當的部分股息。

在董事會建議之下，本公司可通過普通決議案就本公司任何特定股息決定以配發入賬列作繳足的股份的方式支付全部股息，而不給予股東選擇收取現金股息以代替配發股份的權利。

須以現金支付股份持有人的任何股息、紅利或其他款項可以郵寄支票或股息單的方式支付。上述每張支票或股息單均以其收件者為抬頭人，郵誤風險概由有關持有人或聯名持有人承擔，且有關支票或股息單一經銀行兌現，本公司的責任即獲充分解除。兩名或以上聯名持有人其中任何一人均可就有關聯名持有人所持股份應付的股息或其他款項或可分派財產發出有效收據。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

倘董事會或本公司於股東大會上議決派付或宣派股息，董事會可繼而議決以分派任何類別指定資產的方式支付全部或部分股息。

董事會可於其認為適當的情況下，向任何願意預繳股款的股東，收取(以現金或相等價值的代價繳付)其所持股份的全部或任何部分未催繳及未付股款或應繳分期股款，並可就預繳的全部或任何款項，按董事會可能釐定不超過20%的年利率(如有)支付利息。惟股東無權因於催繳前預繳股款收取任何股息，亦無權行使因於催繳前該股東預繳股款的股份而享有的任何其他權利或特權。

所有於宣派一年後未獲認領的股息、紅利或其他分派，可由董事會用作投資或其他用途，收益撥歸本公司所有，直至獲認領為止，而本公司不會就此成為有關款項的受託人。所有於宣派六年後仍未獲認領的股息、紅利或其他分派，可由董事會沒收，且一經沒收即撥歸予本公司。

本公司就任何股份而須派付的股息或其他款項一概不計利息。

倘股息權利支票或股息單連續兩次不獲兌現，或首次因無法送達而退回有關支票或股息單，則本公司可行使權力不再郵寄有關支票或股息單。

(g) 查閱公司記錄

只要本公司任何部分股本於聯交所[編纂]，除暫停辦理股東名冊登記外，香港股東名冊應在營業時間內免費開放供任何股東查閱，且股東可要求取得該股東名冊各方面的副本或摘錄，猶如本公司乃根據香港公司條例註冊成立並須受該條例規限。

(h) 少數股東遭受欺詐或壓制時可行使的權利

細則並無載有關於少數股東遭欺詐或壓制時可行使權利的條文。然而，本公司股東可引用開曼群島法律若干補救方法，其概要見本附錄第3(f)段。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

(i) 清盤程序

本公司自動清盤的決議案須為特別決議案。

在任何一個或多個類別股份當時所附帶有關於清盤時分派盈餘資產的任何特別權利、特權或限制的規限下：

- (i) 倘本公司清盤，償還所有債權人後剩餘的盈餘資產將就股東各自持有的股份按其所佔實繳股本的比例分派予股東；及
- (ii) 倘本公司清盤而可供分派予股東的盈餘資產不足以償還全部實繳股本，則該等資產的分派方式為盡可能由股東按各自所持股份的已繳股本比例分攤虧損，惟須受按特別條款及條件發行的任何股份之權利所規限。

倘本公司清盤（不論為自動清盤或遭法院強制清盤），清盤人可在獲得特別決議案批准及開曼公司法規定的任何其他批准的情況下，將本公司全部或任何部分資產以實物分派予股東，而不論該等資產為一類或多類不同的財產。就此而言，清盤人可就該等分派的任何一類或多類財產釐定其認為公平的價值，並決定股東或不同類別股東及同一類別股東間進行有關分派的方式。清盤人可在獲得類似批准的情況下，將任何部分資產授予清盤人認為適當以股東為受益人所設立信託的受託人，惟不得強迫股東接受任何附有債務的股份或其他財產。

(j) 認購權儲備

在開曼公司法並無禁止及遵守公司法的情況下，如本公司已發行可認購股份的認股權證，而本公司採取的任何行動或進行的任何交易會導致該等認股權證的認購價降至低於認股權證獲行使所發行股份的面值，則須設立認購權儲備，用以繳足認購價與股份面值之間的差額。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

3. 開曼群島公司法

本公司於2021年10月22日根據開曼公司法在開曼群島註冊成立為獲豁免公司。開曼群島公司法若干條文載於下文，但本節不擬載列所有相關適用資質及例外情況，亦非開曼公司法及稅務方面所有事項的總覽。此等條文可能與有利益關係的各方可能較為熟悉的司法權區的同類條文有所不同。

(a) 公司業務

獲豁免公司(如本公司)須主要在開曼群島以外地區經營業務。獲豁免公司亦須每年向開曼群島公司註冊處處長遞交年度申報表存檔，並繳付按其法定股本計算的費用。

(b) 股本

根據開曼公司法，開曼群島公司可發行普通股、優先股或可贖回股份或上述任何組合的股份。倘公司按溢價發行股份以換取現金或其他代價，須將相等於股份溢價總額或總值的款項撥入稱為「股份溢價賬」的賬項內。倘根據任何安排配發公司股份以作為收購或註銷任何其他公司股份的代價並按溢價發行股份，則公司可選擇該等條文不適用於該等股份溢價。除組織章程大綱及細則條文(如有)另有規定外，公司可按不時釐定的方式，將股份溢價賬作以下用途，包括但不限於：

- (i) 向股東分派或派付股息；
- (ii) 繳足公司將向股東發行的未發行股份的股款，以作為繳足紅股；
- (iii) 開曼公司法第37條規定的任意用途；
- (iv) 撇銷公司開辦費用；及
- (v) 撇銷發行任何公司股份或債權證的費用或就此支付的佣金或給予的折讓。

儘管有上述規定，但除非於緊隨建議分派或派付股息日期後，公司有能力和償還日常業務過程中到期的債務，否則不得自股份溢價賬向股東作出任何分派或派付任何股息。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

擁有股本的股份有限公司或擔保有限公司在組織章程細則許可且法院確認的情況下，可通過特別決議案以任何方式削減股本。

(c) 購買公司或其控股公司股份的財務資助

開曼群島並無法定禁止公司向其他人士提供財務資助以購買或認購本身、其控股公司或附屬公司的股份。因此，如公司董事在審慎履行職務及秉誠行事的情況下出於正當目的從公司利益出發建議提供該等財務資助，公司可提供有關財務資助。有關資助應按公平基準作出。

(d) 公司及其附屬公司購買股份及認股權證

倘組織章程細則批准，擁有股本的股份有限公司或擔保有限公司可發行可由公司或股東選擇贖回或有責任贖回的股份。為免生疑，除公司組織章程細則條文另有規定外，修訂任何股份所附權利使有關股份可或須按上文所述贖回視為合法。此外，倘公司的組織章程細則批准，則其可購回本身的股份，包括任何可贖回股份；倘公司的組織章程細則並無批准購回的方式和條款，則須以公司的普通決議案批准購回的方式和條款。公司只可贖回或購回本身的已繳足股份。此外，如公司贖回或購回本身股份後，該公司除持作庫存股份的股份外，再無任何已發行股份，則不得贖回或購回本身股份。再者，除非於緊隨建議付款的日期後公司仍有能力償還在日常業務過程中到期的債項，否則公司自股本中撥款贖回或購回本身股份乃屬違法。

倘公司已購回或贖回或獲返還的股份乃遵照開曼公司法第37A(1)條的規定持有，則有關股份不得視為已註銷，惟應獲分類為庫存股份。任何有關股份須繼續獲分類為庫存股份，直至該等股份根據開曼公司法予以註銷或轉讓為止。

開曼群島公司可根據有關認股權證文據或證書的條款及條件並在其規限下購回本身的認股權證。因此，開曼群島法律並無要求公司的組織章程大綱或細則載有允許該等購回的明確規定。公司董事可根據組織章程大綱載列的一般權力買賣及處置所有類別的個人財產。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

附屬公司可持有並可在若干情況下購買其控股公司的股份。

(e) 股息及分派

待通過開曼公司法規定的償付能力測試後以及根據公司組織章程大綱及細則條文(如有)，公司可使用股份溢價賬支付股息及分派。此外，根據於開曼群島可能有效的英國判例法，股息可自溢利分派。

只要公司持有庫存股份，概不會就庫存股份宣派或派付股息，亦不會以其他方式(無論是現金或其他方式)分派公司資產(包括清盤時向股東分派任何資產)。

(f) 保障少數股東及股東訴訟

預期開曼群島法院一般應會依從英國判例法的先例(尤其是Foss v. Harbottle案例當中規則及該規則的例外情況)，該等先例允許少數股東針對以下行為提出代理訴訟或以公司名義提出引申訴訟：控制本公司的人士的越權行為、非法行為、欺詐少數股東的行為或未按要求取得特定(或特別)大多數股東同意違規通過決議案的行為。

倘公司(並非銀行)的股本分為若干數目的股份，法院可在持有公司不少於五分之一已發行股份的股東提出申請時，委任一名調查員調查公司事務，並按該法院指示就該等事務作出報告。此外，任何公司股東均可向法院申請將公司清盤，倘法院認為公司清盤乃屬公平公正，便會發出清盤令。

一般而言，股東對公司的申索須基於適用於開曼群島的一般契約法或民事侵權法或根據公司組織章程大綱及細則賦予彼等作為股東所享有個人權利可能遭侵犯而提出。

(g) 出售資產

對董事處置公司資產的權力並無明確規限，然而，除負有受信責任，須根據開曼群島法院一般會依循的英國普通法基於正當目的以公司最佳利益真誠行事外，董事亦應以合理謹慎人士在相若情況下行事的標準，謹慎、盡職及運用技巧行事。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

(h) 會計及核數規定

公司須妥為存置下列各項的賬目記錄：(i)公司所有收支款項；(ii)公司所有銷貨及購貨；及(iii)公司的資產及負債。

倘並無存置真實公允反映公司事務狀況及解釋其交易所需的賬冊，則不被視作妥為存置賬冊。

倘公司在其註冊辦事處以外的任何地方或在開曼群島的任何其他地方存置其賬冊，在稅務資訊機關(Tax Information Authority)根據開曼群島《稅務資訊機關法》(Tax Information Authority Act) (2021年修訂本)送達命令或通知後，其應按該命令或通知所列明，在其註冊辦事處以電子形式或任何其他媒介提供其賬冊副本或其任何部分。

(i) 外匯管制

開曼群島並無任何有效的外匯管制規例或貨幣限制。

(j) 稅項

根據開曼群島《稅務優惠法》(Tax Concessions Law)第6條，本公司已獲財政司司長承諾：

- (i) 於開曼群島制定就溢利或收入或收益或增值徵稅的法律，概不適用於本公司或其業務；及
- (ii) 本公司毋須就下列各項繳納利得稅、所得稅、收入稅或增值稅或任何屬於遺產稅或繼承稅性質的稅項：

(aa) 本公司股份、債權證或其他責任；或

(bb) 預扣《稅務優惠法》所定義的全部或部分任何有關款項。

本公司所獲承諾由2022年2月23日起計為期20年。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

開曼群島現時並無對個人或公司的溢利、收入、收益或增值徵收任何稅項，且並無任何屬繼承稅或遺產稅性質的稅項。除不時可能須就若干文據支付若干適用的印花稅外，開曼群島政府並無徵收對本公司而言可能屬重大的其他稅項。

(k) 轉讓的印花稅

開曼群島對開曼群島公司股份的轉讓並不徵收印花稅，惟轉讓持有開曼群島土地權益之公司的股份除外。

(l) 向董事貸款

並無明文禁止公司向其任何董事提供貸款。然而，公司組織章程細則規定可在特定情況下禁止相關貸款。

(m) 查閱公司記錄

公司股東並無查閱或獲取公司股東名冊或公司紀錄副本的一般權利，但享有公司組織章程細則可能載述的相關權利。

(n) 股東名冊

獲豁免開曼群島公司可在公司不時決定的任何國家或地區（無論在開曼群島境內或境外）存置股東名冊總冊及任何股東名冊分冊。並無規定獲豁免公司須向開曼群島公司註冊處處長提交股東名單。因此，股東姓名／名稱及地址並非公開紀錄，且不會供公眾查閱。然而，獲豁免公司須在稅務資訊機關根據開曼群島《稅務資訊機關法》（2021年修訂本）送達法令或通知後，以電子形式或任何其他媒體於其註冊辦事處提供可能須予提供的有關股東名冊（包括任何股東名冊分冊）。

(o) 董事及高級人員名冊

根據開曼公司法，本公司須於註冊辦事處存置一份董事、替任董事及高級人員名冊，惟公眾人士無權查閱。該登記冊副本須送交開曼群島公司註冊處處長存檔，董事或高級人員如有任何變動（包括該等董事或高級人員姓名的變動），須於30日內通知註冊處處長。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

(p) 清盤

開曼群島公司可(i)根據法院命令；(ii)由其股東自願提出；或(iii)在法院監督下進行清盤。

法院有權在若干特定情況下(包括在法院認為將公司清盤屬公平公正的情況下)頒令清盤。

公司可在通過特別決議案議決自動清盤或於股東大會議決因無法償還到期債務而自動清盤的情況下自動清盤，惟適用具體規則的有限期公司除外。在自動清盤的情況下，有關公司須自清盤開始時停止營業，惟繼續經營可能有利於清盤則除外。任命自動清盤人後，董事的所有權力即告終止，惟已獲公司於股東大會或清盤人同意其延續者則除外。

在公司股東自動清盤的情況下，須任命一名或多名清盤人清算公司事務並分派資產。

公司事務一旦清算完畢，清盤人即須編撰報告及清盤賬目，說明清盤過程及所處置的公司財產，並召開公司股東大會提呈及解釋賬目。

倘公司已通過自動清盤的決議案，則清盤人或任何出資人或債權人可向法院申請頒令，在法院監督下延續清盤過程，該申請須基於以下理由：(i)公司並無或可能並無償債能力；或(ii)就出資人及債權人利益而言，法院的監督將有助於更加有效、經濟地或迅速進行公司清盤。監督令就所有目的而言擁有效力，猶如其為法院向公司發出的清盤令，惟已開始的自動清盤及自動清盤人之前的行動將繼續生效，並對公司及其正式清盤人具有約束力。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

為執行公司清盤程序及協助法院，可委任一名或多名人士為正式清盤人。法院可臨時或以其他方式委任其認為合適的相關人士擔任該職務，倘委任超過一名正式清盤人，則須聲明正式清盤人所須採取或獲授權採取的任何行動是否將由全體或任何一名或以上該等人士進行。法院亦可決定正式清盤人接受委任是否需要提供任何擔保及有關擔保的種類；倘並無委任正式清盤人或於該職位懸空的任何期間，公司的所有財產須由法院保管。

(q) 重組

重組及合併須獲得佔出席就此召開的大會上(i)所持價值75%的股東或類別股東或(ii)佔債權人或類別債權人所持價值75%的大多數(視情況而定)批准，且其後須獲法院認可。雖然有異議的股東有權向法院表示徵求批准的交易不會為股東名下股份提供公允價值，但如無證據顯示管理層有欺詐或不誠實行為，法院不大可能僅因上述理由否決交易。倘交易獲批准且完成，有異議的股東不會享有與美國公司有異議股東通常可享有之評估權(即按司法判定的股份價值獲得現金付款的權利)相若的權利。

(r) 收購

如一間公司提出收購另一間公司的股份，且在提出收購建議後四個月內，持有被收購股份不少於90%的持有人接納收購建議，則收購人在上述四個月期滿後的兩個月內，可隨時發出通知，要求有異議的股東按收購建議條款轉讓其股份。有異議的股東可在該通知發出後一個月內向開曼群島法院提出反對轉讓。有異議的股東負有證明法院應行使其酌情權的責任，除非有證據證明收購人與接納收購建議的股份持有人之間有欺詐或不誠實或勾結行為，以不公平手法迫退少數股東，否則法院不會行使酌情權。

附錄三

本公司章程文件及開曼群島公司法概要

(s) 彌償保證

開曼群島法律並無就公司組織章程細則對高級人員及董事作出彌償保證的範圍作出限制，惟法院認為違反公共政策的相關規定（例如對犯罪後果作出彌償保證的條文）除外。

4. 一般資料

本公司的開曼群島法律顧問毅柏律師事務所已向本公司發出一份意見函，概述開曼群島公司法的若干方面。按附錄五「展示文件」一段所述，本函件連同開曼公司法副本為展示文件。任何人士如欲查閱開曼群島公司法的詳細概要，或諮詢該法律與其較熟悉的任何司法權區法律之間的差異，建議徵詢獨立法律意見。

附錄四

法定及一般資料

A. 有關本公司及其附屬公司的進一步資料

1. 本公司註冊成立

本公司於2021年10月22日在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。因此，本公司的公司架構及組織章程大綱及細則須符合開曼群島相關法律。組織章程大綱及組織章程細則的概要載於附錄三。我們的註冊辦事處位於Third Floor, Century Yard, Cricket Square, P.O. Box 902, Grand Cayman, KY1-1103, Cayman Islands。

我們的香港主要營業地點位於香港干諾道中168-200號信德中心西翼20樓2010室。我們於2022年2月24日根據公司條例第16部註冊為非香港公司。根據公司條例第16部，陳詩婷女士及Wong Wai Yee, Ella女士已獲委任為我們的授權代表，代表本公司於香港接收法律程序文件及通知。

本公司總部位於中國山東省青島市嶗山區株洲路20號3棟B座23樓01及04室。

2. 本公司法定及已發行股本的變動

截至註冊成立日期，本公司法定股本為380,000.0港元，分為38,000,000股每股面值0.01港元的普通股。

於註冊成立日期，一股入賬列為繳足的股份配發及發行予身為獨立第三方的初始認購人，初始認購人按面值向Jin Chun轉讓上述一股股份。同日，7股及2股入賬列作繳足的股份分別按面值配發及發行予Jin Chun及CZK Holding。於上述配發及發行股份後，Jin Chun及CZK Holding分別擁有8,000股及2,000股股份，分別佔本公司已發行股本的80%及20%。

2021年11月30日，Jin Chun分別按面值向Ruigao Holding及Passion Wealth轉讓200股及100股股份以換取現金。於2021年12月20日，Jin Chun按面值向Jin Qiu轉讓6,600股股份以換取現金，以及CZK Holding按面值向Kaimei Holding轉讓1,900股股份以換取現金。根據日期為2022年2月22日的饋贈契據，於同日，Jin Chun以零代價向Jovial Alliance轉讓800股股份。根據有關股份轉讓，本公司分別由Jin Qiu、Jin Chun、Kaimei Holding、CZK Holding、Jovial Alliance、Ruigao Holding及Passion Wealth擁有66%、3%、19%、1%、8%、2%及1%。

附錄四

法定及一般資料

根據股東於2023年3月2日通過的書面決議案，本公司法定股本通過增設662,000,000股每股面值0.01港元的新股份由380,000港元(分為38,000,000股每股面值0.01港元的股份)增至7,000,000港元(分為700,000,000股每股面值0.01港元的股份)，各股份與當時的已發行股份在所有方面享有同等地位(「法定股本增加」)。

待「[編纂]的架構及條件」所載的條件達成且本公司股份溢價賬具備充裕結餘，或因根據[編纂]配發及發行[編纂]而錄得進賬額後，本公司股份溢價賬的進賬額[編纂]港元將會資本化，以用於按面值悉數繳足向於2023年3月2日營業時間結束時身為股東的Jin Qiu ([編纂]股股份)、Jin Chun ([編纂]股股份)、CZK Holding ([編纂]股股份)、Kaimei Holding ([編纂]股股份)、Jovial Alliance ([編纂]股股份)、Ruigao Holding ([編纂]股股份)及Passion Wealth ([編纂]股股份)按彼等各自於本公司的持股比例配發及發行的合共[編纂]股股份(或任何一名董事可決定的任何股份數目)。因此，Jin Qiu、Jin Chun、CZK Holding、Kaimei Holding、Jovial Alliance、Ruigao Holding及Passion Wealth將分別持有本公司[編纂]股、[編纂]股、[編纂]股、[編纂]股、[編纂]股、[編纂]股及[編纂]股股份，分別佔[編纂]後本公司已發行股本總額的[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]。

緊隨[編纂]及[編纂]後但未計及因[編纂]或根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能配發及發行的任何股份，已發行股本總額將為[編纂]港元，分為[編纂]股已繳足或入賬列作繳足的股份，而[編纂]股股份仍未發行。

假設[編纂]獲悉數行使且並不計及因行使根據購股權計劃授出的任何購股權而發行的任何股份，則已發行股本總額將為[編纂]港元，分為[編纂]股已繳足或入賬列作繳足的股份，而[編纂]股股份仍未發行。

除根據本附錄「A.有關本公司及其附屬公司的進一步資料 — 5.股東於2023年3月2日通過的書面決議案」所述發行股份的一般授權及根據行使[編纂]或購股權計劃外，本公司目前無意發行本公司任何法定但未發行的股本，且未經股東於股東大會上事先批准，不會發行將有效改變本公司控制權的股份。

附錄四

法定及一般資料

除本節上文所披露股本變動外，本公司股本自其註冊成立起並無變動。

3. 公司重組

為籌備[編纂]，本集團旗下公司曾進行重組。有關進一步詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構」。

4. 附屬公司的股本變動

本公司的附屬公司列於會計師報告，其全文載於本文件附錄一。

除「歷史、重組及公司架構」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無變動。

5. 股東於2023年3月2日通過的書面決議案

股東於2023年3月2日通過書面決議案批准(其中包括)以下事項：

- (a) 法定股本增加；
- (b) 待「[編纂]的架構及條件 — [編纂]的條件」所載的所有條件(統稱「條件」)達成後：
 - (i) 批准[編纂]及本公司授出[編纂]以及購股權計劃，並授權董事(aa)根據[編纂]配發及發行[編纂]及於[編纂]及根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使時或需配發及發行的相關股份數目；(bb)實行[編纂]及股份於聯交所[編纂]；及(cc)進行[編纂]及[編纂]所相關或所相連的一切事宜及簽訂所相關或所相連的一切文件和作出董事可能認為必要或適宜的相關修訂或修改(如有)；
 - (ii) 待本公司的股份溢價賬具備充裕結餘，或因根據[編纂]配發及發行[編纂]而錄得進賬後，授權董事將本公司股份溢價賬的進賬額[編纂]港元撥充資本，藉以按面值繳足向於上述決議案通過當日(或董事可能指示的其他日期)營業時間結束時名列本公司股東名冊或股東名冊總冊的股東按彼等各自於本公司的持股比例(盡可能不涉及碎股，致使並無碎股獲配發及

附錄四

法定及一般資料

發行)配發及發行的[編纂]股股份(或任何一名董事可決定的任何股份數目)，各股份與當時的已發行股份在所有方面享有同等地位，而授權董事實施相關資本化；

- (iii) 授予董事一般無條件授權，以行使本公司一切權力配發、發行及處置任何股份或可轉換為股份的證券，並提出要約或協議或授出期權(包括但不限於認股權證、購股權、債券、票據、證券及授予任何權利可認購或以其他方式獲得股份的債權證)，其不超過(aa)緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行股份(惟不包括根據[編纂]獲行使及根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而將予發行的任何股份)總數的20%；或(bb)根據下文(iv)段所述授予董事的授權購回的股份數目。有關授權將一直有效直至以下最早發生者為止：(aa)本公司下屆股東週年大會結束；(bb)細則或公司法或開曼群島任何其他適用法律規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿；或(cc)股東於股東大會通過普通決議案撤銷或修改授權時；
- (iv) 於相關期間授予董事一般無條件授權，以行使本公司一切權力在聯交所或本公司證券可能[編纂]並就此獲證監會及聯交所認可的任何其他證券交易所購回股份，相關股份數目最高為緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行股份總數的10%(惟不包括根據[編纂]獲行使及根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而將予發行的任何股份)(「購回授權」)。有關授權將一直有效直至以下最早發生者為止：(aa)本公司下屆股東週年大會結束；(bb)細則或公司法或開曼群島任何其他適用法律規定本公司須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿；或(cc)股東於股東大會通過普通決議案撤銷或修改授權時；及

附錄四

法定及一般資料

- (v) 擴大上文(iii)段所述一般無條件授權，方法為在董事根據該一般授權可配發或同意有條件或無條件配發、發行或處置的股份總數中，加上本公司根據上文(iv)段所述購回股份授權而購回的已發行股份總數，惟該擴大額不得超過緊隨[編纂]及[編纂]完成後已發行股份(惟不包括根據[編纂]及根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能發行的任何股份)總數的10%；
- (c) 待(i)視乎聯交所可能施加的相關條件，[編纂]批准(或同意批准)因根據購股權計劃授出的購股權獲行使而可能發行的股份[編纂]及買賣；及(ii)股份開始於聯交所[編纂]，採納購股權計劃的規則以及授權董事會及／或董事會指派及授權(如適用)薪酬委員會管理購股權計劃；及
- (d) 於條件達成後，本公司有條件批准並採納組織章程大綱及組織章程細則，且自[編纂]起生效。

6. 本公司購回股份

本節載有聯交所規定須載於本文件有關本公司購回股份的資料。

上市規則的規定

上市規則准許以聯交所為第一上市地的公司於聯交所購回其本身證券，惟須受若干限制所規限，其中較重要者概述如下：

(a) 股東批准

上市規則規定，以聯交所為第一上市地的公司的全部股份購回須經普通決議案(可能透過一般授權或有關特定交易的特別批准的方式)事先批准。誠如上文「A.有關本公司及其附屬公司的進一步資料 — 5.股東於2023年3月2日通過的書面決議案」所述，董事於2023年3月2日獲授購回授權。

附錄四

法定及一般資料

(b) 資金來源

購回須以根據開曼群島適用法律、規則及法規、大綱及細則可合法作此用途的資金撥付。上市公司不得以現金以外的代價或以聯交所交易規則不時所規定以外的結算方式在聯交所購回其本身證券。

在上述規定的規限下，根據開曼公司法，本公司進行的任何購回可能自本公司的利潤、本公司股份溢價賬、就購回而新發行股份的所得款項或獲組織章程細則授權及在開曼公司法條文的規限下以資本撥付。購回時應付高於將予購回股份面值的任何溢價，必須在購回股份之前或之時從本公司利潤或本公司股份溢價賬單獨或共同撥付，或倘獲組織章程細則授權及在開曼公司法條文的規限下，以資本撥付。

(c) 買賣限制

上市公司可在聯交所購回股份的總數最多為已發行股份總數的10%。緊隨購回後30日內，未經聯交所事先批准，公司不得發行或宣佈擬發行新證券（惟在有關購回前尚未行使的認股權證、購股權或規定發行人發行證券的類似工具獲行使而發行證券除外）。此外，倘購買價較股份於聯交所買賣的前五個交易日的平均收市價高出5%或以上，則上市公司不得於聯交所購回其股份。上市規則亦規定，倘購回會導致公眾持有的證券數目低於聯交所規定的有關指定最低百分比，則上市公司不得購回其證券。公司須促使其委任以購回證券的經紀，於聯交所可能要求時向聯交所披露有關購回的資料。

附錄四

法定及一般資料

上市公司在知悉內幕消息或出現可能構成內幕消息的事態發展或有關事態發展已成為決策的主題後，於任何時間均不得購回任何證券，直至內幕消息公開為止。尤其是，於緊接以下較早日期前一個月的期間：(i)為批准上市公司的任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績(不論是否為上市規則所規定)的董事會會議日期(即根據上市規則首次知會聯交所的日期)；及(ii)上市公司根據上市規則規定刊登任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績(不論是否為上市規則所規定)公告的最後限期，直至業績公告日期止，上市公司不得於聯交所購回其股份，惟特殊情況除外。此外，倘上市公司違反上市規則，聯交所可禁止於聯交所購回證券。

(d) 購回股份的地位

所有購回股份(不論是否在聯交所或其他證券交易所購回)的上市地位將自動取消，而該等股份的證書亦須予以註銷及銷毀。根據公司法，除非於購回前公司董事決議將股份持作公司庫存股份，否則公司之已發行股本須按購回股份之總面值相應削減，惟公司之法定股本將不會削減。

(e) 呈報規定

有關於聯交所或其他證券交易所購回證券的若干資料，須於不遲於下一個營業日的早市或任何開市前時段(以較早者為準)開始前30分鐘向聯交所呈報。此外，上市公司年報須披露年內所進行的證券購回的詳情，包括購回證券數量的每月分析、每股股份購買價或就所有該等購買支付的最高價及最低價(倘相關)以及所支付價格總額。

(f) 關連人士

上市規則禁止本公司在知情情況下於聯交所向核心關連人士購回股份，核心關連人士包括董事、主要行政人員或主要股東或我們的任何附屬公司，或彼等任何一方的聯繫人，而核心關連人士亦不得在知情情況下向本公司出售股份。

附錄四

法定及一般資料

購回的理由

董事相信，股東授予一般授權使董事可在市場購回股份，乃符合本公司及股東的最佳利益。有關購回可提高本公司淨值及資產及／或每股股份盈利，惟須視乎當時市況及資金安排而定，且僅於董事認為有關購回將對本公司及股東有利時方會進行。

購回的資金

購回證券時，我們僅可動用根據細則、上市規則、香港適用法例及開曼群島適用法律及法規之規定可合法作此用途的資金。基於本文件所披露我們現時的財務狀況，並經計及我們現時的營運資金狀況，董事認為，倘悉數行使購回授權，可能會對我們的營運資金及／或資產負債狀況產生重大不利影響（與本文件內披露的狀況相比而言）。然而，倘行使購回授權會對我們的營運資金需求或董事不時認為對我們而言屬合適的資產負債水平產生重大不利影響，則董事將不建議行使購回授權。

一般事項

按[編纂]及[編纂]完成後已發行[編纂]股股份計算（假設[編纂]未獲行使且未計及根據購股權計劃授出的任何購股權獲行使後可予發行的任何股份），悉數行使購回授權可致使我們於以下時間（以最早者為準）前的期間內最多購回[編纂]股股份：

1. 我們下屆股東週年大會結束時；
2. 細則、公司法或任何其他開曼群島適用法律規定我們須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或
3. 股東於股東大會上以普通決議案撤回或修訂購回授權時。

附錄四

法定及一般資料

概無董事及(就彼等經作出一切合理查詢後所深知)彼等任何緊密聯繫人現時有意於購回授權獲行使的情況下向本公司或其附屬公司出售任何股份。董事已向聯交所承諾，在適用的情況下，彼等將按照上市規則、大綱及細則、開曼群島適用法律、規則及法規行使購回授權。

倘因根據購回授權購回股份而致使一名股東於本公司的投票權權益比例增加，則就收購守則而言，有關增幅將被視作一項收購。因此，一名股東或一組一致行動股東(定義見收購守則)或會獲得或鞏固對本公司的控制權，並須按照收購守則規則26提出強制收購要約。除上述者外，董事並不知悉根據購回授權於緊隨[編纂]後進行任何購回將會產生收購守則下的任何後果。

倘購回會導致公眾持有的股份數目低於已發行股份總數的25%(或上市規則可能規定的其他最低公眾持股百分比)，則董事不會行使購回授權。

概無本公司核心關連人士知會本公司，表示其現時有意於購回授權獲行使時向本公司出售股份，或承諾不會向本公司出售股份。

B. 有關本集團業務的進一步資料

1. 重大合約概要

於本文件日期前兩年內，本集團成員公司所訂立的合約(並非於日常業務過程中訂立的合約)如下：

(a) [編纂]

(b) [編纂]

附錄四

法定及一般資料

- (c) [編纂]
- (d) 不競爭契據；
- (e) 彌償保證契據；及
- (f) [編纂]。

2. 本集團的知識產權

(a) 本集團註冊的商標

截至最後可行日期，我們已註冊下列我們認為對我們的業務而言屬重大的商標：

編號	商標	註冊擁有人	註冊地點	類別	商標註冊編號	註冊日期	到期日
1		青島洲際之星	中國	39	18017563	2016年11月14日	2026年11月13日
2		青島洲際之星	中國	39	23903607	2018年4月21日	2028年4月20日
3		青島洲際之星	中國	39	12366469	2014年9月14日	2024年9月13日
4		青島洲際之星	日本	39	1488973	2019年8月16日	2029年8月16日

附錄四

法定及一般資料

(b) 洲際船務集團許可的商標

截至最後可行日期，我們已獲許可使用下列我們認為對或可能對我們的業務而言屬重大的已註冊商標：

商標	註冊擁有人	註冊地點	類別	商標註冊編號	註冊日期	到期日
seacon	洲際船務集團	香港	39	304128363	2017年5月4日	2027年5月3日

(c) 域名

截至最後可行日期，我們已註冊以下對本集團經營而言屬重大的域名：

註冊擁有人	域名	註冊日期	到期日
青島洲際之星	seacon.com	1996年3月26日	2024年3月27日
青島洲際之星	seaconmt.com	2020年9月29日	2023年9月29日
青島洲際之星	seaconsg.com	2017年3月14日	2024年3月14日
青島洲際之星	seaconshipping.com	2014年1月2日	2024年1月2日
青島洲際之星	seaconstar.com	2013年2月4日	2025年2月4日

上述網站所載資料並不構成本文件的一部分。

(d) 專利

截至最後可行日期，我們已註冊以下我們認為對我們的業務而言屬重大的專利：

編號	專利名稱	註冊擁有人	專利註冊編號	註冊地點	申請日期	專利類型	到期日
1	一種船舶貨倉邊角清理裝置	青島洲際之星	ZL202222088861.2	中國	2022年 8月8日	實用新型	2032年 8月8日
2	一種用於船底清污的裝置	青島洲際之星	ZL202222079299.7	中國	2022年 8月8日	實用新型	2032年 8月8日

附錄四

法定及一般資料

編號	專利名稱	註冊擁有人	專利註冊編號	註冊地點	申請日期	專利類型	到期日
3	一種用於船體靠岸的緩衝設備	青島洲際之星	ZL202222082660.1	中國	2022年 8月8日	實用新型	2032年 8月8日
4	一種甲板機械塗漆裝置	青島洲際之星	ZL202222077704.1	中國	2022年 8月8日	實用新型	2032年 8月8日
5	一種甲板油污機械化清理裝置	青島洲際之星	ZL202222077703.7	中國	2022年 8月8日	實用新型	2032年 8月8日
6	一種船用多級海水濾器及使用方法	中船黃埔文沖船舶有限公司； 青島洲際之星	ZL202110470110.4	中國	2021年 4月28日	發明專利	2041年 4月28日
7	一種多級海水濾芯、海水濾器及使用方法	中船黃埔文沖船舶有限公司； 青島洲際之星	ZL202110471068.8	中國	2021年 4月28日	發明專利	2041年 4月28日

(e) 軟件版權

截至最後可行日期，我們已註冊以下我們認為對我們的業務而言屬重大的軟件版權：

編號	軟件版權	版本	註冊擁有人	註冊編號	註冊地點	出版日期
1	洲際之星碳排放強度指數CII監控軟件	V1.0	青島洲際之星	2022SR1447946	中國	2021年11月22日
2	洲際之星船舶內外審檢查登記系統	V1.0	青島洲際之星	2022SR1447947	中國	2021年7月25日

附錄四

法定及一般資料

編號	軟件版權	版本	註冊擁有人	註冊編號	註冊地點	出版日期
3	洲際之星作息時間動態報系統	V1.0	青島洲際之星	2022SR1448029	中國	2022年8月24日
4	洲際之星船旗國FSC檢查登記整改系統	V1.0	青島洲際之星	2022SR1448327	中國	2021年3月21日
5	洲際之星港口國PSC檢查登記整改系統	V1.0	青島洲際之星	2022SR1448328	中國	2021年3月21日
6	洲際之星船員作息時間系統	V1.0	青島洲際之星	2022SR1449006	中國	2022年8月24日
7	洲際之星船員培訓登記系統	V1.0	青島洲際之星	2022SR1503843	中國	2022年5月21日
8	洲際之星船員招聘小程序系統	V1.0	青島洲際之星	2022SR1503844	中國	2022年9月23日
9	洲際之星船員證書管理系統	V1.0	青島洲際之星	2022SR1503845	中國	2022年5月21日
10	洲際之星船舶證書登記系統	V1.0	青島洲際之星	2022SR1507328	中國	2022年5月21日

除上表所披露者外，於最後可行日期，概無對本集團業務而言屬重大或可能屬重大的其他商標或服務標誌、專利、版權、其他知識或工業產權。

附錄四

法定及一般資料

C. 有關董事及主要股東的進一步資料

1. 董事

(a) 權益披露 — 董事及主要行政人員於本公司及其相聯法團的股份、相關股份及債權證的權益及淡倉

緊隨[編纂]及[編纂]完成後(並未計及根據[編纂]獲行使及根據購股權計劃授出的購股權獲行使而可能配發及發行的股份)，董事及主要行政人員於本公司或任何相聯法團(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，擁有於股份[編纂]後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的權益及淡倉(包括根據證券及期貨條例的有關條文被當作或視為擁有的權益及／或淡倉)，或於股份[編纂]後須根據證券及期貨條例第352條的規定記錄於該條所指登記冊內的權益及淡倉，或於股份[編纂]後須根據上市規則所載上市公司董事進行證券交易的標準守則知會本公司及聯交所的權益及淡倉如下：

(i) 於本公司的權益

姓名	身份／權益性質 ⁽¹⁾	[編纂]及[編纂]後 所持股份數目	於[編纂]及[編纂] 後本公司已 發行股本總額中
			概約股權百分比
郭先生	全權信託的 創辦人；受控制 法團權益 ⁽²⁾	[編纂]	[編纂]

附錄四

法定及一般資料

姓名	身份／權益性質 ⁽¹⁾	[編纂]及[編纂]後 所持股份數目	於[編纂]及[編纂] 後本公司已
			發行股本總額中 概約股權百分比
陳先生	全權信託的 創辦人；受控制 法團權益 ⁽³⁾	[編纂]	[編纂]
趙勇先生	受控制法團權益 ⁽⁴⁾	[編纂]	[編纂]
賀罡先生	受控制法團權益 ⁽⁵⁾	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) 所述的所有權益均為好倉。
- (2) Jin Qiu的全部股本由Shining Friends(由J&Y信託受託人Tricor Equity Trustee全資擁有)全資擁有，J&Y信託為由郭先生(作為委託人及保護人)以其本身及其家庭成員為受益人於2021年12月6日設立之全權信託。根據證券及期貨條例第XV部，郭先生(作為J&Y信託的創辦人)及Shining Friends於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並不計及根據購股權計劃授予的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於Jin Qiu持有的[編纂]股股份中擁有權益。

Jin Chun及Jovial Alliance均由郭先生全資實益擁有。因此，根據證券及期貨條例，郭先生於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並不計及根據購股權計劃授予的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於Jin Chun持有的[編纂]股股份及Jovial Alliance持有的[編纂]股股份中擁有權益。

根據證券及期貨條例，郭先生被視為於Jin Qiu、Jin Chun及Jovial Alliance持有的所有股份中擁有權益。

附錄四

法定及一般資料

- (3) Kaimei Holding的全部股本由Oceanic Flame(由CZK信託受託人Tricor Equity Trustee全資擁有)全資擁有，CZK信託為由陳先生(作為委託人及保護人)以其本身及其家庭成員為受益人於2021年12月6日設立之全權信託。根據證券及期貨條例第XV部，陳先生(作為CZK信託的創辦人)及Oceanic Flame於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並不計及根據購股權計劃授予的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於Kaimei Holding持有的[編纂]股股份中擁有權益。

CZK Holding由陳先生全資實益擁有。因此，根據證券及期貨條例，陳先生於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並不計及根據購股權計劃授予的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於CZK Holding持有的[編纂]股股份中擁有權益。

根據證券及期貨條例，陳先生被視為於Kaimei Holding及CZK Holding持有的所有股份中擁有權益。

- (4) Ruigao Holding由趙勇先生全資實益擁有。因此，根據證券及期貨條例，趙勇先生於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且未計及根據購股權計劃授出的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於Ruigao Holding持有的[編纂]股股份中擁有權益。
- (5) Passion Wealth由賀罡先生全資實益擁有。因此，根據證券及期貨條例，賀罡先生於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且未計及根據購股權計劃授出的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於Passion Wealth持有的[編纂]股股份中擁有權益。

附錄四

法定及一般資料

(ii) 於相聯法團股份的權益

姓名	相聯法團名稱	身份／權益性質 ⁽¹⁾	所持股份數目	權益百分比 ⁽¹⁾
郭先生	Jin Chun	實益擁有人 ⁽²⁾	一股	100%
郭先生	Jovial Alliance	實益擁有人 ⁽³⁾	100	100%
郭先生	Jin Qiu	全權信託的 創辦人 ⁽⁴⁾	不適用	100%

附註：

- (1) 所述的所有權益均為好倉。
- (2) Jin Chun由郭先生全資實益擁有。
- (3) Jovial Alliance由郭先生全資實益擁有。
- (4) Jin Qiu的全部股本由Shining Friends(由J&Y信託受託人Tricor Equity Trustee全資擁有)全資擁有，J&Y信託為由郭先生(作為委託人及保護人)以其本身及其家庭成員為受益人於2021年12月6日設立之全權信託。

緊隨[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並未計及根據購股權計劃授出的購股權獲行使後將予發行的任何股份)，除於上文第(i)及(ii)項所披露者外，概無董事或主要行政人員將擁有任何須予披露的權益(如該項所述)。

(b) 董事服務合約及委任函的詳情

各執行董事已與本公司訂立服務合約，初步年期為自[編纂]起計三年，並須由董事會或股東決定予以重續。根據細則，執行董事可在若干情況下被撤職。各執行董事的委任可由其中一方向另一方發出至少三個月的書面通知予以終止。

各獨立非執行董事已與本公司訂立委任函，初步年期為自[編纂]起計三年，並須由董事會或股東決定予以重續。根據細則，獨立非執行董事可在若干情況下被撤職。各獨立非執行董事的委任可由其中一方向另一方發出至少三個月的書面通知予以終止。

附錄四

法定及一般資料

除上文所披露服務合約及委任函外，概無董事與本集團任何成員公司已訂立或擬訂立服務合約或委任函。

(c) 董事薪酬

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月，我們向董事支付的薪酬總額(包括薪金、花紅及以股份為基礎的報酬開支)分別為約366,000美元、420,000美元、6,234,000美元及468,000美元。除上文所披露薪酬外，概無本集團任何成員公司於往績記錄期間向董事支付或應付的其他金額。

截至2022年12月31日止財政年度，我們向董事支付的預期薪酬(包括薪金、花紅及福利開支)將合計為約973,000美元。

董事薪酬相關政策規定，薪酬金額根據有關董事的職責、資格、職位及資歷而釐定。

概無任何人士向董事支付現金或股份或其他代價，作為(i)加入本公司或加入後的獎勵；或(ii)辭任本集團任何成員公司董事職務或與管理本集團任何成員公司事務相關的其他職位的補償。

董事概無根據任何安排放棄或同意放棄截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月的任何酬金。

[編纂]後，薪酬委員會將根據董事的職責、工作量、投放於本集團的時間及本集團的表現，審閱及釐定董事的薪酬及福利待遇。董事亦可能根據購股權計劃獲授購股權。

附錄四

法定及一般資料

2. 主要股東

據董事所知，緊接[編纂]及[編纂]完成前及緊隨[編纂]及[編纂]完成後（並未計及因[編纂]或根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能發行的任何股份），以下人士將於股份及相關股份擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接於附有權利在任何情況下於本集團任何其他成員公司股東大會上表決的任何類別股本面值中擁有10%或以上的權益：

姓名／名稱	身份／權益性質	截至最後可行日期持有的股份數目 ⁽¹⁾	佔截至最後可行日期本公司權益的概約百分比 ⁽¹⁾	緊隨[編纂]及[編纂]完成後持有的股份數目 ⁽¹⁾	佔緊隨[編纂]及[編纂]完成後本公司權益的概約百分比 ⁽¹⁾
Tricor Equity Trustee ⁽²⁾	信託受託人	8,500	85.0%	[編纂]	[編纂]
Shining Friends ⁽³⁾	受控制法團權益	6,600	66.0%	[編纂]	[編纂]
Jin Qiu ⁽³⁾	實益擁有人	6,600	66.0%	[編纂]	[編纂]
Jin Chun ⁽³⁾	實益擁有人	300	3.0%	[編纂]	[編纂]
Jovial Alliance ⁽³⁾	實益擁有人	800	8.0%	[編纂]	[編纂]
郭先生 ⁽³⁾	全權信託的創辦人；受控制法團權益	7,700	77.0%	[編纂]	[編纂]
Oceanic Flame ⁽⁴⁾	受控制法團權益	1,900	19.0%	[編纂]	[編纂]
Kaimei Holding ⁽⁴⁾	實益擁有人	1,900	19.0%	[編纂]	[編纂]
CZK Holding ⁽⁴⁾	實益擁有人	100	1.0%	[編纂]	[編纂]
陳先生 ⁽⁴⁾	全權信託的創辦人；受控制法團權益	2,000	20.0%	[編纂]	[編纂]
Li Xuyue女士 ⁽⁵⁾	配偶權益	7,700	77.0%	[編纂]	[編纂]
Chen Meimei女士 ⁽⁶⁾	配偶權益	2,000	20.0%	[編纂]	[編纂]

附錄四

法定及一般資料

附註：

- (1) 所述的所有權益均為好倉。
- (2) Tricor Equity Trustee為J&Y信託及CZK信託(共兩個信託)的受託人。
- (3) Jin Qiu的全部股本由Shining Friends(由J&Y信託受託人Tricor Equity Trustee全資擁有)全資擁有，J&Y信託為由郭先生(作為委託人及保護人)以其本身及其家庭成員為受益人於2021年12月6日設立之全權信託。根據證券及期貨條例第XV部，郭先生(作為J&Y信託的創辦人)及Shining Friends於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並不計及根據購股權計劃授予的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於Jin Qiu持有的[編纂]股股份中擁有權益。

Jin Chun及Jovial Alliance均由郭先生全資實益擁有。因此，根據證券及期貨條例，郭先生於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並不計及根據購股權計劃授予的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於Jin Chun持有的[編纂]股股份及Jovial Alliance持有的[編纂]股股份中擁有權益。

根據證券及期貨條例，郭先生被視為於Jin Qiu、Jin Chun及Jovial Alliance合共持有的[編纂]股股份中擁有權益。

- (4) Kaimei Holding的全部股本由Oceanic Flame(由CZK信託受託人Tricor Equity Trustee全資擁有)全資擁有，CZK信託為由陳先生(作為委託人及保護人)以其本身及其家庭成員為受益人於2021年12月6日設立之全權信託。根據證券及期貨條例第XV部，陳先生(作為CZK信託的創辦人)及Oceanic Flame於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並不計及根據購股權計劃授予的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於Kaimei Holding持有的[編纂]股股份中擁有權益。

CZK Holding由陳先生全資實益擁有。因此，根據證券及期貨條例，陳先生於[編纂]及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使，且並不計及根據購股權計劃授予的任何購股權獲行使後將予發行的任何股份)被視為於CZK Holding持有的[編纂]股股份中擁有權益。

根據證券及期貨條例，陳先生被視為於Kaimei Holding及CZK Holding合共持有的[編纂]股股份中擁有權益。

- (5) Li Xuyue女士乃郭先生的配偶，根據證券及期貨條例，被視為或當作於郭先生擁有權益的所有股份中擁有權益。
- (6) Chen Meimei女士乃陳先生的配偶，根據證券及期貨條例，被視為或當作於陳先生擁有權益的所有股份中擁有權益。

附錄四

法定及一般資料

3. 代理費或佣金

於本文件日期前兩年內，概無就發行或出售我們或任何附屬公司的任何股份或貸款資本授出佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款。

4. 關聯方交易

有關關聯方交易的詳情載於附錄一所載會計師報告附註31。董事確認，所有關聯方交易乃按正常商業條款進行，且其條款屬公平合理。

5. 免責聲明

除本文件所披露者外：

- (i) 概無董事或本公司的主要行政人員於本公司或任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份及債權證中，擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會我們及聯交所的任何權益及淡倉(包括其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及淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條須登記於該條所述登記冊的任何權益及淡倉，或根據上市公司董事進行證券交易的標準守則須知會我們及聯交所的任何權益及淡倉；
- (ii) 概無董事或本附錄「E.其他資料 — 8.專家資格及同意書」所述的任何人士於我們的發起中，或在本集團任何成員公司於緊接本文件日期前兩年內收購或出售或租賃，或擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益；
- (iii) 概無董事或本附錄「E.其他資料 — 8.專家資格及同意書」所述的任何人士於本文件日期仍然存續且對本集團業務整體而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益；

附錄四

法定及一般資料

- (iv) 本附錄「E.其他資料 — 8.專家資格及同意書」所述的人士概無於本集團任何成員公司擁有任何股權或擁有認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的權利；
- (v) 概無董事與本集團任何成員公司已訂立或擬訂立任何服務合約，惟不包括一年內屆滿或可由僱主於一年內終止而毋須作出賠償(法定賠償除外)的合約；
- (vi) 不計及因[編纂]及根據購股權計劃授出的購股權獲行使而可能獲發行的任何股份，概無董事知悉任何人士(董事或我們的主要行政人員除外)將於緊隨[編纂]及[編纂]完成後在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及第3分部條文須向我們披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可於所有情況下在本集團任何成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益；及
- (vii) 據董事所知，概無董事、彼等各自的緊密聯繫人(定義見上市規則)或於我們股本中擁有5%以上權益的股東於本集團五大客戶或供應商中擁有任何權益。

D. 購股權計劃

以下為根據股東及董事於2023年3月2日通過的書面決議案有條件採納的購股權計劃的主要條款概要：

1. 購股權計劃的目的

購股權計劃旨在向合資格參與者就彼等對本公司及／或其任何附屬公司作出的貢獻或潛在貢獻提供獎勵或回報。

附錄四

法定及一般資料

2. 可參與人士

按照購股權計劃的條文及上市規則，董事有權但不受約束於購股權計劃獲採納當日起計10年期間內隨時向任何屬以下類別的人士作出要約：

- (a) 本集團任何董事及僱員（包括根據購股權計劃獲授購股權作為與本集團任何成員公司訂立僱傭合約的誘因的人士）（「**僱員參與者**」）；
- (b) 本公司的控股公司、同系附屬公司或聯營公司的董事及僱員（「**相關實體參與者**」）；及
- (c) 在本集團日常及一般業務過程中持續或經常向本集團提供符合本集團長期增長利益的服務的人士，其中可能包括作為獨立承包商為本集團成員公司工作的人士，其服務的連續性及頻率類似於僱員的服務（「**服務提供商**」），但不包括任何(i)為籌款、合併或收購提供諮詢服務的配售代理或財務顧問，以及(ii)專業服務提供商，例如提供保證或需要公正客觀地提供服務的核數師或估值師。

為免生疑問，除非董事另有決定，否則本公司向任何屬於上述任何類別的合資格參與者的人士授出可認購股份或本集團其他證券的任何購股權，本身不應被詮釋為根據購股權計劃授出的購股權。

任何合資格參與者參與要約的資格應由我們的董事不時根據其意見釐定，有關意見涉及該等合資格參與者在本集團業務中的經驗、彼在本集團的服務年限、彼對本集團發展及成長的貢獻以及董事會可能酌情認為適當的其他因素。在評估任何服務提供商的資格以及該服務提供商是否在本集團日常及一般業務過程中持續或經常性地提供服務時，我們的董事應不時適當地考慮所有相關因素，包括(i)服務提供商的經驗；(ii)服務提供商向本集團提供的服務類型；(iii)服務提供商的聘用期限；(iv)服務提供商對本集團發展及成長的貢獻及／或未來貢獻。

附錄四

法定及一般資料

3. 股份數目上限

- (a) 就根據購股權計劃及本集團任何其他計劃授出的所有購股權及獎勵可配發及發行的股份總數不得超過緊隨[編纂]完成後已發行股份總數10%，即[編纂]股股份（「**計劃授權限額**」），惟本公司根據下文(c)及(d)分段取得股東批准則作別論。根據購股權計劃及本公司任何其他計劃的條款註銷或失效的購股權在計算計劃授權限額時將被視為已使用。
- (b) 在不影響上文(a)項的情況下，就根據購股權計劃及本集團任何其他計劃授予服務提供商的所有購股權及獎勵可配發及發行的股份總數應在計劃授權限額的範圍內且合計不得超過緊隨[編纂]完成後已發行股份總數的百分之一（「**服務提供商分項限額**」），惟本公司根據下文第(c)及(d)分段取得股東批准則作別論。
- (c) 根據下文(d)分段，本公司可在股東批准採納本計劃或最後更新後三年後，在股東大會上尋求股東批准擴大計劃授權限額及服務提供商分項限額。
- (d) 任何三年期間內的任何更新均必須獲得我們股東的批准，但前提是：
 - (i) 任何控股股東及其聯繫人（或倘無控股股東，則為董事（不包括獨立非執行董事）及本公司最高行政人員及彼等各自的聯繫人）須於股東大會上放棄投票贊成相關決議案；及
 - (ii) 本公司必須遵守上市規則第13.39(6)及(7)條、第13.40條、第13.41條及第13.42條的規定。

倘於本公司根據上市規則第13.36(2)(a)條規定按比例向股東發行證券後立即作出更新，致使更新後計劃授權的未使用部分（佔相關類別已發行股份的百分比）與緊接發行證券前計劃授權的未使用部分相同（約整至最接近的整數股），則上文第(i)及(ii)分段的規定不適用。

附錄四

法定及一般資料

- (iii) 根據經更新之計劃授權限額，因根據購股權計劃及本公司任何其他計劃授出之所有購股權及獎勵獲行使而可能配發及發行之股份總數不得超過限額批准日期已發行股份的10%。
- (iv) 本公司可尋求股東於股東大會上另行批准，以根據購股權計劃向本公司在尋求有關批准之前確定的合資格參與者授出超出計劃授權限額或(如適用)上文(c)或(d)項所述的經擴大限額的購股權。將向該等合資格參與者授出之購股權數目及條款須於股東批准前決定。就將授出的任何購股權而言，建議有關授出的董事會會議日期在計算上市規則第17.03E條項下的行使價時應被視為授出日期。

4. 各合資格參與者的最高限額

在下文第5段的規限下，於直至有關授出日期(包括該日)為止任何12個月期間，因根據購股權計劃及本集團任何其他計劃可能授出的任何購股權及獎勵(包括已行使或未行使購股權，惟不包括根據購股權計劃或本集團任何其他計劃的條款已失效的任何購股權及獎勵)獲行使而向每名承授人已發行及將予發行的股份總數，不得超逾本公司當時已發行股本的1% (**「1%個人限額」**)。

倘根據購股權計劃向承授人進一步授出購股權，將導致於直至有關進一步授出日期(包括該日)為止12個月期間因根據購股權計劃及本集團任何其他計劃已授出或建議授出的所有購股權及獎勵(包括已行使、註銷及未行使購股權，惟不包括根據購股權計劃或本集團任何其他計劃的條款已失效的任何購股權及獎勵)獲行使而已發行及將予發行的股份超過1%個人限額，則有關進一步授出必須在股東大會上由我們的股東另行批准，且有關承授人及彼等的緊密聯繫人(如參與者是關連人士，則為其聯繫人)須放棄投票。將進一步向該承授人授出之購股權數目及條款須於股東批准前決定。就將進一步授出的任何購股權而言，建議有關進一步授出的董事會會議日期在計算上市規則第17.03E條項下的行使價時應被視為授出日期。

5. 向核心關連人士授出購股權

- (a) 在不影響下文第(b)分段的情況下，根據購股權計劃向任何董事、主要股東或本公司最高行政人員或彼等各自的任何聯繫人提出要約須經我們的獨立非執行董事(不包括任何身為購股權的建議承授人的獨立非執行董事)批准。

附錄四

法定及一般資料

- (b) 在不影響上文(a)分段的情況下，倘根據購股權計劃向獨立非執行董事或主要股東或彼等各自的任何聯繫人授出任何購股權，將導致於直至有關授出日期（包括該日）為止12個月期間內因根據購股權計劃已經及將會向有關人士授出的所有購股權（包括已行使、註銷及未行使購股權，惟不包括根據計劃的條款已失效的任何購股權及獎勵）獲行使而已發行及將予發行的股份合共超過已發行股份0.1%，則有關進一步授出購股權必須在股東大會上獲我們的股東批准。本公司必須向股東發出通函，其中載有上市規則規定的資料。承授人、其聯繫人及本公司所有核心關連人士須於該股東大會上放棄投票贊成相關決議案。向身為本公司董事、主要股東或最高行政人員或彼等各自的任何聯繫人的參與者授出的購股權的條款如有任何變更，必須按本段所載的方式獲得我們的股東批准（在初步授出購股權需要獲取此類批准的情況下），除非變更根據本計劃的現有條款自動生效。

6. 購股權獲接納及行使期限

購股權計劃要約將於提出要約日期（必須為營業日）起計最多21日期間公開以供有關合資格參與者（惟不得由其他人士）接納。

購股權可根據購股權計劃條款於董事釐定及告知承授人的期限內隨時行使，該期限自作出授出要約第二日開始，但於任何情況下不得超過購股權授出日期起10年，惟須遵守根據購股權計劃提前終止的條文。

於接納授出購股權時須支付名義代價1.00港元。

7. 歸屬期及表現目標

購股權的歸屬期應由董事會釐定，但於任何情況下不得少於十二(12)個月。於以下情況下，董事會可酌情授予僱員參與者較短的歸屬期：

- (a) 向新入職者授出「補償性」購股權，以取代彼等離開前僱主時被沒收的股份獎勵；
- (b) 向因身故、殘疾或任何未能控制的事件而終止僱傭的僱員參與者授出購股權；

附錄四

法定及一般資料

- (c) 授出附帶以表現為基準的歸屬條件(而非與時間掛鈎的歸屬準則)的購股權；
- (d) 因行政及合規理由而在一年內分批授出購股權；
- (e) 授出附帶混合或加速歸屬期安排的購股權，如有關購股權可在12個月內均勻地歸屬；及
- (f) 授出歸屬期及持有期合計超過12個月的購股權。

董事會可釐定及設定任何表現目標，該等目標須於向承授人提出的要約中列明，並按董事會認為合適的方式在行使授予承授人的購股權前達成。有關表現目標可能包括：(i)特定承授人在某財政年度內產生的收入或業務總額；(ii)本集團與上一財政年度相比的收入年增長率；或(iii)董事會認為與承授人相關的任何可衡量表現基準。

8. 股份行使價

購股權計劃項下任何購股權的行使價由董事會酌情決定，惟須至少為以下三者中最高者：(i)股份於授出日期(必須為營業日)在聯交所每日報價表所列的收市價；(ii)股份於緊接授出日期前五個營業日在聯交所每日報價表所列的平均收市價(惟倘購股權擬定在股份首次於聯交所[編纂]後五個營業日內授出，則股份於[編纂]中的新發行價將被用作[編纂]前期間任何營業日的收市價)；及(iii)股份於授出日期的面值。

9. 股份地位

- (a) 因行使購股權而配發及發行的股份將與本公司當時的現有已發行股份相同，並須受組織章程大綱及組織章程細則所有條文所限，及在所有方面與承授人於本公司股東名冊登記當日(或倘本公司於該日暫停辦理股東登記手續，則以恢復辦理股東登記手續的首日計算)(「**行使日期**」)的已發行繳足股份享有同等權利，因此，有關持有人將有權獲派於行使日期或之後所派付或作出的一切股息或其他分派，而倘有關記錄日期定於行使日期前，在此以前已宣派或建

附錄四

法定及一般資料

議或議決派付或作出的任何股息或其他分派不包括在內。承授人完成於本公司股東名冊登記作為股份持有人前，因購股權獲行使而配發的股份將不享有投票權或參與任何已宣派或建議或議決派付予名列股東名冊的股東的任何股息或分派(包括因本公司清盤而產生者)的權利。

- (b) 除文義另有所指外，本段所提述的「股份」包括因本公司股本不時進行拆細、合併、重新分類或重組而產生之有關面值的本公司普通權益股本中之股份。

10. 授出購股權的時間限制

只要股份於聯交所[編纂]，本公司於知悉內幕消息後，不得提出要約，直至其已根據上市規則規定公佈有關消息的交易日(包括該日)為止。尤其是於緊接以下較早者：(i)為批准本公司任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績(不論上市規則有否規定)而舉行董事會會議的日期(為根據上市規則首次通知聯交所的日期)；及(ii)本公司須公佈任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績(不論上市規則有否規定)的期限之前一個月開始至公佈業績當天止的期間內，不得就授出購股權提出要約。

於上市規則或本公司採納的任何相應守則或證券買賣限制所訂明的情況下禁止董事[編纂]股份的期間或時間內，董事不可向身為董事的合資格參與者作出任何要約。

11. 購股權計劃的期限

購股權計劃於採納購股權計劃當日起計10年期間內維持有效。

12. 權利屬承授人個人所有

購股權屬承授人個人所有，不可轉讓或出讓，且承授人不得以任何方式為任何第三方利益出售、轉讓、抵押、按揭購股權或就任何購股權設立產權負擔或以其他方式處置或設立任何權益或訂立任何協議執行上述事項，除非聯交所授予豁免，允許為承授人及其任何家庭成員的利益就財產規劃及稅務規劃目的將購股權轉讓予某公司(此將繼

附錄四

法定及一般資料

續符合購股權計劃的目的及上市規則)。承授人違反上述任何事項均會令本公司有權註銷授予有關承授人的任何尚未行使購股權。

13. 終止受聘時的權利

倘若購股權的承授人為僱員參與者，以及在全面行使購股權前，其因為身故、抱恙或根據其僱傭合約退休以外的任何原因，或因為下文第15段註明的一個或多個理據終止受僱而不再是僱員參與者的情況下，該購股權(以尚未行使者為限)須於中止或終止當日失效，且不可予以行使，惟董事另行決定者除外。在該情況下，承授人可於該中止或終止日期後董事可能決定的期間內行使全部或部分購股權(以尚未行使者為限)。中止或終止日期須為承授人於本公司或相關附屬公司實際工作的最後一日(不論是否已支付代通知金)。

14. 身故、抱恙或退休時的權利

倘若購股權的承授人為僱員參與者，以及在全面行使購股權前，其因為身故、抱恙或根據其僱傭合約退休而不再是僱員參與者的情況下，其遺產代理人或(如適用)承授人可於終止受僱日期後12個月期間內行使全部或部分購股權(以尚未行使者為限)，終止受僱日期須為承授人於本公司或相關附屬公司實際工作的最後一日(不論是否已支付代通知金)。

15. 解僱時的權利

倘若購股權的承授人為僱員參與者及在其因終止受聘而不再是僱員參與者的情況下，而終止受聘原因為其犯有嚴重行為不當或作出任何破產行為或無力償債或與其債權人全面達成任何債務償還安排或債務重整協議或被裁定任何刑事罪行(董事認為未損及承授人或本集團聲譽的罪行除外)或僱主有權循簡易程序終止其僱傭的任何其他理由，有關購股權(以尚未行使者為限)將自動失效，且在任何情況下均不得於承授人終止為僱員參與者當日或之後予以行使。

附錄四

法定及一般資料

16. 違反合約時的權利

就僱員參與者以外的購股權承授人而言，倘董事會全權酌情決定：

- (a) 該承授人違反承授人(作為一方)與本集團(作為另一方)所簽訂的任何合約；
- (b) 該承授人已作出任何破產行為或無力償債，或須進行任何清盤、清算或類似的法律程序，或已與其債權人全面達成任何債務償還安排或債務重整協議；
- (c) 該承授人因為終止其與本集團的關係，或任何其他原因而不再向本集團的業務增長及發展作出任何貢獻，

有關購股權將由於上文第(a)至(c)分段所列明的任何事件而失效。

17. 於提出全面收購建議、債務重整協議或債務償還安排時的權利

倘全體股份持有人或除收購人及／或受收購人控制的任何人士及／或與收購人聯合或一致行動人士以外的全部相關持有人獲提呈全面或部分收購要約(不論以收購要約、股份購回要約或協議安排或其他相似方式)，則本公司將盡一切合理努力促使按相同條款(加以必要的變通後)向全部承授人提呈該要約，並假設承授人透過全面行使獲授予的購股權成為股東。倘該要約成為或宣佈成為無條件，或有關協議安排正式向股東建議，不論已授出購股權的任何其他條款如何規定，承授人有權於其後及直至該要約(或任何經修訂的要約)截止日期的任何時間，或根據有關協議安排所獲享權益的記錄日期(視情況而定)，全面或按承授人因行使其購股權而給予本公司的通知所指明的限額行使購股權(以尚未行使者為限)。於上述規限下，購股權將於有關要約(或經修訂的要約，視情況而定)結束當日自動失效(以尚未行使者為限)。

18. 清盤時的權利

倘於購股權期間提呈建議本公司自願清盤的決議案，承授人可在遵守所有適用法律條文的情況下於考慮及／或通過該等決議案日期前不少於兩個營業日隨時向本公司以書面形式發出通知，悉數行使或按照購股權計劃的條文以該等通知內所指明者為限行使其購股權(以尚未行使者為限)，而本公司須於考慮及／或通過有關決議案日期前

附錄四

法定及一般資料

不少於一個營業日向承授人配發及發行承授人行使其購股權所涉及的股份，因此，承授人有權就以上述方式向其配發及發行的股份參與分享本公司於清盤時可供分派的資產（與有關決議案日期前一日已發行股份持有人享有同等權利）。於此規限下，當時尚未行使的所有購股權須於本公司開始清盤時失效及終止。

19. 調整認購價

倘本公司資本架構於任何購股權仍可行使或購股權計劃仍然有效期間出現任何變動，而該等變動乃由於資本化發行、供股、股份合併或拆細或削減本公司股本而引致，在任何相關情況下，本公司將委託核數師或獨立財務顧問透過書面證明，彼等認為對下列各項作出的調整（如有）就整體或任何特定承授人而言屬公平合理：

- (a) 購股權計劃或任何購股權（只要其並未獲行使）相關的股份的數目或面值；及／或
 - (b) 任何購股權的認購價；及／或
 - (c) 購股權的行使方式，
- 惟：
- (d) 任何有關調整須令承授人獲得的本公司已發行股本比例（約整至最接近整數股份數目），與其若於緊接該調整前行使所持的全部購股權便有權認購的本公司已發行股本比例相同；
 - (e) 不得作出調整，以致股份將按少於其面值的價格發行；
 - (f) 就發行本集團股份或其他證券作為某宗交易的代價而言，不得被視為須作出任何有關調整的情況；及
 - (g) 任何有關調整須遵守上市規則及聯交所不時頒佈的規則、守則及指引進行。

就上述的任何調整而言，除了對資本化發行作出的任何調整外，核數師或該獨立財務顧問必須書面向董事確認該等調整符合上市規則有關條文的規定及聯交所不時發出的上市規則的其他適用指引及／或詮釋。

附錄四

法定及一般資料

20. 註銷購股權

受限於購股權計劃及上市規則的條文，任何已授出的購股權不可予以註銷，惟經相關承授人事先發出同意書及經董事批准則除外。被註銷的購股權在計算計劃授權限額(及服務提供商分項限額)時將被視為已使用。

21. 終止購股權計劃

本公司可隨時於股東大會上通過普通決議案於其屆滿前終止運作購股權計劃，在此情況下，不會進一步提呈或授出購股權，惟購股權計劃的條文在所有其他方面將依然生效，以致有效行使任何先前授出的購股權(以尚未行使者為限)或另行根據購股權計劃條文可能規定者，而於終止前已授出的購股權(以尚未行使者為限)將持續有效及可根據購股權計劃予以行使。

22. 購股權失效

購股權將於以下最早時間自動失效(以尚未行使者為限)：

- (a) 有關購股權的購股權期間屆滿；
- (b) 上文第13、14、15、16、17及18段所述期間或日期屆滿；
- (c) 董事因為上文第12段而行使本公司的權利註銷購股權當日；
- (d) 董事會全權合理認為承授人加入的公司屬於本公司競爭對手的日期；及
- (e) 除非董事會另有決定，且除第13及14分段所述情況外，承授人因任何其他原因而不再為合資格參與者(由董事會決議案決定)的日期。

23. 其他事項

- (a) 購股權計劃須待聯交所批准本公司因購股權根據購股權計劃的條款及條件獲行使而將予配發及發行的股份數目(即計劃授權限額)[編纂]及買賣，及本公司

附錄四

法定及一般資料

股東於股東大會或以書面決議案的方式通過所需決議案批准及採納購股權計劃的情況下，方可作實。

- (b) 為承授人或潛在承授人的利益而對購股權計劃的條款及條件作出任何重大更改，或對有關上市規則第17.03條所載事宜的條文作出任何更改，須於股東大會上獲得股東批准，前提是此類更改不得對在此類更改之前授出或同意授出的任何購股權的發行條款產生不利影響，惟就變更股份所附權利獲得股東根據本公司現時組織章程細則要求的大多數承授人的同意或批准除外。
- (c) 如果最初授出的購股權或獎勵獲董事會、薪酬委員會、我們的獨立非執行董事及／或股東（視情況而定）批准，授予參與者的購股權條款的任何變更須獲董事會、薪酬委員會、我們的獨立非執行董事及／或股東（視情況而定）批准，惟根據購股權計劃現行條款自動生效的更改除外。
- (d) 對購股權計劃及／或任何購股權條款作出的修改，必須遵守上市規則的適用規定。
- (e) 就對購股權計劃條款作出的任何修改而言，對董事或購股權計劃的管理人的權限作出的任何變動，必須經股東在股東大會上批准。

24. 購股權計劃的現況

本公司已向聯交所申請批准根據購股權計劃可能授出的購股權獲行使時將於計劃授權限額內發行的股份[編纂]及買賣。

於本文件日期，概無根據購股權計劃授出或同意授出任何購股權。

25. 在年報及中期報告的披露

本公司將根據不時生效的上市規則，在年報及中期報告中披露購股權計劃的詳情，包括於年報／中期報告的財政年度／期間的購股權數目、授出日期、行使價、行使期及歸屬期。

附錄四

法定及一般資料

E. 其他資料

1. 訴訟

截至最後可行日期，除「業務 — 法律程序」所披露者外，我們概無牽涉任何重大訴訟、仲裁或索償，且董事概不知悉我們有任何待決或面臨威脅的重大訴訟、仲裁或索償而將對我們的經營業績或財務狀況造成重大不利影響。

2. 稅項及其他彌償保證

控股股東已根據本附錄「B.有關本集團業務的進一步資料 — 1.重大合約概要」一段所述彌償保證契據就(其中包括)下列各項向本公司共同及個別作出彌償保證：[編纂]成為無條件當日或之前所賺取、應計或收取的利潤或收益所產生的稅項，以及因本集團未遵守任何適用法律、法規及規例而被處以的任何罰款。

(a) 稅項彌償保證

根據彌償保證契據，(其中包括)控股股東將共同及個別向本公司及本集團各成員公司就以下各項作出彌償：

- (i) 於[編纂]成為無條件及股份首次於聯交所[編纂]當日(「生效日期」)或之前本集團就全球任何地區的任何遺產稅而應繳的任何稅項；
- (ii) 本集團由於(其中包括)生效日期當日或之前收到的任何收入或參照該等收入而承擔的任何稅項；
- (iii) 本集團在針對本集團的稅務申索中正當地招致的所有合理成本；及
- (iv) 任何財政機關就本集團任何公司自2019年1月1日起至生效日期止的納稅年度開展任何額外評稅引起的任何稅項；

彌償保證將不會涵蓋以下範圍的任何稅務申索(其中包括)：

- (i) 截至2022年9月30日，本集團經審核綜合賬目已就有關稅項計提全數撥備或準備；
- (ii) 根據上文(a)，因生效日期後生效的任何具追溯力的法律變更或稅率上升引起或招致的有關稅項；

附錄四

法定及一般資料

(iii) 因本集團在日常業務過程中的作為或不作為，或自願訂立的交易而導致的該等稅項責任；或

(iv) 截至2022年9月30日，於本集團經審核綜合賬目中就有關稅項計提的任何撥備或儲備，其最終釐定為超額撥備或超額儲備。

(b) 不遵守及／或違反法律、規則及法規

控股股東將共同及個別就因本集團在生效日期當天或之前不遵守適用法律、規則及法規而招致的(其中包括)任何申索、訴訟、損失、責任及費用，對本公司及本集團各成員公司作出彌償。

上述彌償保證不適用於因生效日期後生效的具追溯力的任何法律變更而引起的負債。

(c) 尚未了結及潛在訴訟

控股股東將共同及個別向本公司及本集團各成員公司就(其中包括)本集團於生效日期或之前因任何尚未了結及潛在訴訟(包括刑事訴訟)、仲裁及針對本集團的申索而招致的任何損失、負債、成本、損害及費用作出彌償。

(d) 重組

我們的控股股東將共同及個別地彌償本公司及本集團各成員公司(其中包括)就資產價值的任何耗損或減少或因執行重組而使本集團任何成員公司可能招致或蒙受的任何損失(包括所有法律成本及經營擱置)、成本、開支、損失或其他負債。

董事已獲告知，根據開曼群島法律本集團不大可能承擔重大遺產稅責任，而根據香港法例遺產稅已予廢除。

附錄四

法定及一般資料

3. 開辦費用

有關本公司註冊成立的開辦費用約為3,780美元，應由本公司支付。

4. 發起人

就上市規則而言，本公司並無發起人。於本文件日期前兩年內，概無就[編纂]及本文件所述的有關交易向任何發起人支付、配發或給予或擬支付、配發或給予現金、證券或其他福利。

5. [編纂]申請

獨家保薦人已代表本公司向[編纂]申請批准本文件所述將予發行的股份、因[編纂]獲行使及根據購股權計劃授予的購股權獲行使而可予發行的任何股份[編纂]及買賣。本公司已作出一切必要安排，以使證券獲納入[編纂]。

6. 並無重大不利變動

除「業務 — 法律程序」所披露者外，董事確認，本集團的財務或交易狀況、負債、按揭、或然負債、擔保或前景自2022年9月30日（本集團最近期經審核合併財務報表日期）起直至本文件日期止並無任何重大不利變動。

7. [編纂]佣金

誠如「[編纂] — [編纂]佣金及[編纂]開支」所述，[編纂]將收取[編纂]佣金。

附錄四

法定及一般資料

8. 專家資格及同意書

以下為提供本文件內所載意見及／或建議的專家(定義見上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例)的資格：

名稱	資格
中泰國際融資有限公司	根據證券及期貨條例獲發牌並獲准從事證券及期貨條例項下第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的法團
羅兵咸永道會計師事務所	香港法例第50章專業會計師條例項下執業會計師 香港法例第588章會計及財務匯報局條例項下註冊公共利益實體核數師
伍穎珊女士	香港大律師
毅柏律師事務所	本公司有關開曼群島及英屬處女群島法律的法律顧問
上海市錦天城律師事務所	中國法律顧問
Avant Law LLC	新加坡法律顧問
City-Yuwa Partners	日本法律顧問
Norton Rose Fulbright US LLP	馬紹爾群島法律顧問
Pierre, Tweh & Associates, Inc.	利比里亞法律顧問
英士律師行	英國法律顧問
Morgan & Morgan	巴拿馬法律顧問
霍金路偉律師行	國際制裁法律顧問
弗若斯特沙利文國際有限公司	行業顧問

附錄四

法定及一般資料

9. 同意書

上述專家已各自就刊發本文件發出書面同意，同意按本文件所載形式及涵義分別載入其報告及／或函件及／或引述其名稱，且迄今並無撤回其各自的同意書。

上述專家概無擁有本公司或其任何附屬公司的任何股權，亦無可認購或提名他人認購本公司或其任何附屬公司任何證券的權利（不論可否依法執行）。

10. 約束力

倘依據本文件提出申請，本文件即具效力，使一切有關人士須受公司（清盤及雜項條文）條例第44A條及第44B條的所有適用條文（罰則除外）所約束。

11. 財務顧問

本公司並無就[編纂]聘請任何財務顧問。

12. 獨家保薦人的獨立性及獨家保薦人費用

獨家保薦人符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準。本公司將就獨家保薦人擔任本公司[編纂]保薦人向其支付總費用約[編纂]港元。

13. 登記程序

本公司於開曼群島的股東名冊總冊將由本公司的[編纂]存置，而本公司於香港的股東名冊分冊則將由本公司的[編纂]存置。除非董事另行同意，否則所有股份過戶文件及其他所有權文件必須送呈本公司的[編纂]登記而非交予開曼群島登記。我們已作出一切所需安排，確保股份可獲納入[編纂]。

附錄四

法定及一般資料

14. 股份持有人稅項

(a) 香港

買賣登記於本公司股東名冊香港分冊的股份須繳納香港印花稅。出售、購買及轉讓股份須繳納香港印花稅，現行稅率為所出售或轉讓股份的代價或價值（以較高者為準）的0.26%。在香港產生或來自香港之股份買賣溢利亦可能需繳納香港利得稅。

(b) 開曼群島

根據開曼群島《稅務優惠法》，本公司已獲財政司司長承諾：

- (i) 開曼群島並無頒佈法律對本公司或其業務所得溢利、收入、收益或增值徵收任何稅項；及
- (ii) 本公司毋須就下列各項繳交溢利、收入、收益或增值稅或遺產稅或承繼稅項：
 - (aa) 本公司股份、債券或其他責任；或
 - (bb) 預扣全部或部分任何有關付款（定義見《稅務優惠法》）。

本公司承諾之有效期將由2022年2月23日起計二十年。

開曼群島並無就開曼群島公司股份之轉讓徵收印花稅，惟轉讓在開曼群島持有土地權益之公司的股份則除外。

(c) 諮詢專業顧問

[編纂]之潛在投資者如對認購、購買、持有、處置及[編纂]股份（或行使附帶的權利）所涉及的稅務影響有任何疑問，應諮詢彼等之專業稅務顧問。我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、彼等各自之任何董事或參與[編纂]

附錄四

法定及一般資料

之任何其他人士或各方概不對因認購、購買、持有或處置、買賣股份或行使股份附帶的權利而產生的任何人士的任何稅務影響或負債承擔責任。

15. 其他事項

除本文件所披露者外，

- (i) 於本文件日期前兩年內，本公司或其任何附屬公司概無發行、同意發行或建議發行已繳足或部分繳足的股份或借貸資本或債權證，以換取現金或非現金代價。
- (ii) 於本文件日期前兩年內，概無就發行或出售本公司或其任何主要附屬公司的任何股份或借貸資本授出任何佣金、折讓、經紀佣金或其他特別項目。
- (iii) 於本文件日期前兩年內，概無就認購或同意認購或促使或同意促使認購任何股份而已付或應付佣金（付予[編纂]的佣金除外）。
- (iv) 本公司或其任何附屬公司並無發行或同意發行任何創辦人股份、管理層股份或遞延股份。
- (v) 本公司或其任何合併附屬公司的股本或借貸資本並無附有購股權或有條件或無條件同意附有購股權。
- (vi) 名列本附錄「E.其他資料 — 8.專家資格及同意書」的人士（與[編纂]有關者除外）概無：
 - (a) 於本集團任何成員公司的任何證券中合法或實益擁有權益；
 - (b) 擁有任何權利或選擇權（不論可否依法執行）以認購或提名他人認購本集團任何成員公司的證券；或
 - (c) 就本集團任何成員公司的任何股份或借貸資本的發行或出售已收取任何佣金、折扣、代理費、經紀佣金或其他特別項目。
- (vii) 於緊接本文件日期前24個月，本集團業務並無因中斷而可能會或已對本集團的財務狀況產生重大影響。

附錄四

法定及一般資料

- (viii) 於最後可行日期，本公司及其附屬公司並無任何已發行或發行在外、或獲授權或以其他方式設立但未發行的債務證券，或任何有期貸款(不論是否有擔保或抵押)。
- (ix) 本集團旗下各公司現時並無於任何證券交易所上市或於任何交易系統交易。
- (x) 並無達成任何安排以放棄未來股息。
- (xi) 本集團並無任何發行在外的可換股債務證券。
- (xii) 本文件的中英文版本如有歧異，概以英文版本為準。
- (xiii) 概無限制影響由香港境外將溢利匯入或將資本匯回香港。

16. 雙語文件

本公司已依據香港法例第32L章《公司(豁免公司及招股章程遵從條文)公告》第4條所規定的豁免，分別刊發本文件之英文及中文版本。

附錄五

送呈香港公司註冊處處長及展示文件

送呈香港公司註冊處處長文件

隨本文件送呈香港公司註冊處處長登記的文件計有(其中包括)：

- (a) [編纂]；
- (b) 本文件附錄四「法定及一般資料 — B.有關本集團業務的進一步資料 — 1.重大合約概要」所述的重大合約；及
- (c) 本文件附錄四「法定及一般資料 — E.其他資料 — 9.同意書」所述的書面同意書。

展示文件

下列文件將於本文件日期起計14日(包括該日)內於聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.seacon.com展示：

- (a) 組織章程大綱及組織章程細則；
- (b) 羅兵咸永道會計師事務所發出本集團的會計師報告，其全文載於本文件附錄一；
- (c) 羅兵咸永道會計師事務所發出本集團未經審核備考財務資料的報告，其全文載於本文件附錄二A；
- (d) 本集團截至2021年12月31日止三個財政年度及截至2022年9月30日止九個月的經審核合併財務報表；
- (e) 本文件附錄三所述由毅柏律師事務所編製的意見函，當中概述開曼群島公司法的若干方面；
- (f) 本文件附錄四「法定及一般資料 — C.有關董事及主要股東的進一步資料 — 1.董事 — (b)董事服務合約及委任函的詳情」所述的與我們董事訂立的服務合約及委任函；

附錄五

送呈香港公司註冊處處長及展示文件

- (g) 本文件附錄四「法定及一般資料 — B.有關本集團業務的進一步資料 — 1.重大合約概要」一段所述重大合約；
- (h) 本文件附錄四「法定及一般資料 — E.其他資料 — 9.同意書」一段所述的書面同意書；
- (i) 我們的日本法律顧問所編製的法律意見；
- (j) 我們的新加坡法律顧問所編製的法律意見；
- (k) 弗若斯特沙利文所編製的行業報告；
- (l) 馬紹爾群島法律顧問所編製的法律意見；
- (m) 利比里亞法律顧問所編製的法律意見；
- (n) 英國法律顧問所編製的法律意見；
- (o) 巴拿馬法律顧問所編製的法律意見；
- (p) 我們的國際制裁法律顧問出具的國際制裁備忘錄；
- (q) 中國法律顧問所編製的法律意見；
- (r) 香港法律顧問所編製的法律意見；
- (s) 英屬處女群島法律顧問所編製的法律意見；
- (t) 公司法；及
- (u) 購股權計劃。