

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，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公告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

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

(股份代號：2409)

截至2023年12月31日止年度 年度業績

洲際船務集團控股有限公司(「本公司」)董事(「董事」)會(「董事會」)欣然宣佈本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至2023年12月31日止年度(「本年度」)經審計合併年度業績，連同截至2022年同期的比較數字。

於本公告內，「我們」指本公司，惟倘文義另有所指，則指本集團。

合併損益表

截至2023年12月31日止年度

	附註	截至12月31日止年度	
		2023年 千美元	2022年 千美元
收入	3	259,034	359,101
銷售成本		(218,931)	(296,737)
毛利		40,103	62,364
銷售、一般及行政開支		(15,477)	(11,939)
金融資產減值虧損淨額		(1,510)	(169)
其他收入		20	2,179
其他收益 — 淨額	4	5,639	4,900
經營溢利		28,775	57,335
財務收入		145	27
財務成本		(9,389)	(6,310)
財務成本淨額		(9,244)	(6,283)
應佔以權益法入賬的聯營公司及 合營企業溢利淨額		2,848	9,995
除所得稅前溢利		22,379	61,047
所得稅開支	5	(361)	(2,118)
年內溢利		22,018	58,929
應佔溢利：			
— 本公司股東		21,211	57,316
— 非控股權益		807	1,613
		22,018	58,929
本公司股東應佔年內每股盈利			
每股基本盈利 (每股以美元計值)	7	0.045	0.150
每股攤薄盈利 (每股以美元計值)	7	0.045	0.150

合併全面收益表

截至2023年12月31日止年度

	截至12月31日止年度	
	2023年 千美元	2022年 千美元
年內溢利	22,018	58,929
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>(8)</u>	<u>(106)</u>
年內其他全面收益，扣除稅項	<u>(8)</u>	<u>(106)</u>
年內全面收益總額	<u>22,010</u>	<u>58,823</u>
全面收益總額歸屬於：		
— 本公司股東	21,203	57,210
— 非控股權益	<u>807</u>	<u>1,613</u>
	<u>22,010</u>	<u>58,823</u>

合併資產負債表

截至2023年12月31日止年度

	附註	於12月31日	
		2023年 千美元	2022年 千美元
資產			
非流動資產			
物業、廠房及設備		269,186	91,135
使用權資產		70,348	78,148
無形資產		97	92
於聯營公司及合營企業之權益		10,694	7,846
遞延稅項資產		—	37
其他非流動資產		68,619	47,742
		<u>418,944</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		—	1,232
存貨		6,427	10,630
預付款項及其他流動資產		3,344	5,181
貿易及其他應收款項	8	25,530	25,002
受限制銀行存款		2,820	32
現金及現金等價物		27,996	20,170
		<u>66,117</u>	<u>62,247</u>
分類為持作出售之資產		<u>6,996</u>	<u>—</u>
		<u>73,113</u>	<u>62,247</u>
資產總值		<u><u>492,057</u></u>	<u><u>287,247</u></u>

	附註	於12月31日	
		2023年 千美元	2022年 千美元
權益			
股本		637	—*
股份溢價		46,959	—
儲備		8,636	9,692
保留盈利		<u>116,100</u>	<u>94,914</u>
本公司股東應佔權益		<u>172,332</u>	<u>104,606</u>
非控股權益		<u>1,398</u>	<u>4,404</u>
權益總額		<u><u>173,730</u></u>	<u><u>109,010</u></u>
負債			
非流動負債			
借款		194,512	61,575
租賃負債		50,838	55,504
其他非流動負債		<u>640</u>	<u>—</u>
		<u>245,990</u>	<u>117,079</u>
流動負債			
預收款及合約負債		3,030	4,396
貿易及其他應付款項	9	30,550	27,695
即期稅項負債		1,541	1,941
借款		21,341	9,851
租賃負債		15,774	17,275
衍生負債		<u>101</u>	<u>—</u>
		<u>72,337</u>	<u>61,158</u>
負債總額		<u><u>318,327</u></u>	<u><u>178,237</u></u>
權益及負債總額		<u><u>492,057</u></u>	<u><u>287,247</u></u>

—* 少於1,000美元的金額於整份報告中呈列為「—*」

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。本集團由郭金魁先生（「郭先生」）控制。

為籌備本公司股份於香港聯合交易所有限公司主板上市而進行的重組（「重組」）於2022年2月28日完成。

本公司於2023年3月29日（「上市日期」）在香港聯合交易所有限公司首次上市。

該等合併財務報表以美元（「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）。

2 重大會計政策概要

2.1 編製基準

(i) 遵守香港財務報告準則及香港公司條例之披露要求

本集團的合併財務報表乃根據所有適用的由香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）的規定及香港公司條例第622章的披露要求編製。

香港財務報告準則包括以下權威文獻：

- 香港財務報告準則
- 香港會計準則
- 香港會計師公會制定的解釋。

編製符合香港財務報告準則的財務報表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。

財務報表乃按歷史成本法編製，惟以下情況除外：

- 若干金融資產及負債(包括衍生工具) — 以公允價值或重估金額計量
- 持作出售資產 — 按公允價值減銷售成本與賬面值之較低者計量。

(ii) 本集團已採納之經修訂準則

本集團已於2023年1月1日開始之年度報告期間應用以下經修訂準則：

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)	會計政策披露
香港會計準則第8號(修訂本)	會計估計定義
香港會計準則第12號(修訂本)	與單一交易產生的資產及負債相關的遞延稅項
香港會計準則第12號(修訂本)	國際稅項改革 — 支柱二立法模板

上述修訂對前期確認的金額並無任何影響，且預計不會對當期或未來期間產生重大影響。

3 收入及分部資料

本公司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

以下為本集團按可呈報分部劃分的資產及負債分析：

	於2023年12月31日			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	
分部資產	<u>470,933</u>	<u>31,016</u>	<u>(9,892)</u>	<u>492,057</u>
分部負債	<u>312,717</u>	<u>15,502</u>	<u>(9,892)</u>	<u>318,327</u>
	於2022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>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>

(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2023年12月31日止年度的收入隨時間確認。

(i) 收入載列如下：

	截至12月31日止年度	
	2023年 千美元	2022年 千美元
航運業務收入		
航運服務收入 — 時段	161,411	236,867
租金收入	<u>46,546</u>	<u>68,995</u>
	<u>207,957</u>	<u>305,862</u>
船舶管理業務收入		
船舶管理收入 — 時段	<u>51,077</u>	<u>53,239</u>

(ii) 有關主要客戶的資料

截至2023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（2022年：無）。

(c) 未履行的履約責任

截至2023年12月31日止年度，並無重大長期未履行的履約責任(2022年：無)。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 其他收益淨額

	截至12月31日止年度	
	2023年 千美元	2022年 千美元
匯兌(虧損)/收益淨額	(219)	542
銀行手續費	(533)	(554)
法律訴訟撥備	(552)	(680)
保險賠償	1,346	—
出售物業、廠房及設備收益淨額	6,891	5,508
衍生金融工具之公允價值虧損淨額	(1,851)	—
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收益/(虧損)淨額	447	(47)
其他	110	131
	<u>5,639</u>	<u>4,900</u>

5 所得稅開支

根據本集團營運所在司法權區(日本除外)的現行稅務條例，來自國際貿易的航運收入毋須或免除繳納所得稅。來自非航運業務的收入須按該等經營業務所在司法權區的現行稅率納稅。

	截至12月31日止年度	
	2023年 千美元	2022年 千美元
即期所得稅：		
— 香港利得稅	112	140
— 中國企業所得稅	12	75
— 日本所得稅	47	1,245
— 新加坡所得稅	153	624
遞延所得稅	37	34
	<u>361</u>	<u>2,118</u>

6 股息

於2024年3月27日，本公司董事建議派發末期股息每股普通股0.15港元及宣派每股普通股0.115港元的特別股息，合共132.5百萬港元。直至建議末期股息在股東週年大會上獲批准前，並不會在合併財務報表中反映為應付股息。建議末期股息及特別股息均將反映為截至2024年12月31日止年度的保留溢利撥款(2022年：無)。

7 每股盈利

截至2023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於2023年3月29日資本化發行374,990,000股股份(視作自2021年1月1日起已發行)的影響進行追溯調整。

	截至12月31日止年度	
	2023年 千美元	2022年 千美元
本公司擁有人應佔溢利(千美元)	21,211	57,316
已發行普通股加權平均數	468,750,000	375,000,000
每股基本盈利(每股以美元計值)	<u>0.045</u>	<u>0.150</u>

由於本公司於截至2023年12月31日止年度並無具攤薄性的工具(2022年：無)，故本集團的每股攤薄盈利等於每股基本盈利。

8 貿易及其他應收款項

	於12月31日	
	2023年 千美元	2022年 千美元
貿易應收款項 — 船舶管理業務		
— 第三方	4,698	2,601
— 關聯方	268	473
減：減值撥備	<u>(70)</u>	<u>(21)</u>
貿易應收款項 — 淨額	<u>4,896</u>	<u>3,053</u>

	於12月31日	
	2023年 千美元	2022年 千美元
貿易應收款項 — 航運業務		
— 第三方	6,397	11,640
— 關聯方	478	—
減：減值撥備	<u>(1,552)</u>	<u>(155)</u>
貿易應收款項 — 淨額	<u>5,323</u>	<u>11,485</u>
其他應收款項		
— 應收關聯方款項	—	184
— 向關聯方提供的按金	4	—
— 按金及擔保	10,204	5,202
— 來自聯營公司的應收股息	—	3,104
— 其他	<u>5,226</u>	<u>2,053</u>
	15,434	10,543
減：其他應收款項減值撥備	<u>(123)</u>	<u>(79)</u>
其他應收款項 — 淨額	<u>15,311</u>	<u>10,464</u>
貿易及其他應收款項總額，淨額	<u><u>25,530</u></u>	<u><u>25,002</u></u>

於各資產負債表日的貿易應收款項根據其初始確認日期的賬齡分析如下：

	於12月31日	
	2023年 千美元	2022年 千美元
貿易應收款項 — 船舶管理業務		
3個月內	4,703	2,876
3至6個月	150	88
6至12個月	45	90
1至2年	63	20
2至3年	<u>5</u>	<u>—</u>
	4,966	3,074
減：減值撥備	<u>(70)</u>	<u>(21)</u>
	<u><u>4,896</u></u>	<u><u>3,053</u></u>

	於12月31日	
	2023年 千美元	2022年 千美元
貿易應收款項 — 航運業務		
3個月內	5,081	10,059
3至6個月	—	31
6至12個月	244	1,528
1年以上	1,550	22
	<u>6,875</u>	<u>11,640</u>
減：減值撥備	<u>(1,552)</u>	<u>(155)</u>
	<u>5,323</u>	<u>11,485</u>

9 貿易及其他應付款項

	於12月31日	
	2023年 千美元	2022年 千美元
貿易應付款項		
— 第三方	15,737	20,498
— 關聯方	10	556
	<u>15,747</u>	<u>21,054</u>
其他應付款項		
— 應付關聯方款項	7,035	1,345
— 關聯方按金	13	18
— 應付第三方款項	—	108
— 按金及擔保	2,565	980
— 應付薪金及僱員福利	2,905	1,903
— 法律程序撥備	1,640	1,398
— 上市開支	—	650
— 其他	645	239
	<u>14,803</u>	<u>6,641</u>
貿易及其他應付款項總額	<u>30,550</u>	<u>27,695</u>

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	
	2023年 千美元	2022年 千美元
少於1年	15,603	20,866
1至2年	98	76
2至3年	20	110
3年以上	26	2
	<u>15,747</u>	<u>21,054</u>

10 或有事項

於2022年，本集團一艘控制船舶與一艘第三方船舶相撞。該第三方向本集團的保險公司申索4至5百萬美元，該款項將由保險公司承擔。本集團並無其他賠償責任。

截至2023年12月31日，本集團涉及若干其他申索。根據法律顧問的建議及本集團可得之其他資料，董事已就本集團截至2023年12月31日止年度的合併財務報表作出充足撥備。

管理層討論與分析

業務概覽

公司簡介

本集團為一家總部位於中國的綜合航運服務提供商，其提供的一站式服務包括(i)航運服務及(ii)船舶管理服務，全面覆蓋海運價值鏈上的關鍵環節。

業務摘要

收入：截至年內收入同比下降27.9%，由2022年的約359.1百萬美元減少至約259.0百萬美元。

毛利：年內毛利同比下降35.7%，由2022年的約62.4百萬美元減少至約40.1百萬美元。

經調整淨利潤：年內經調整淨利潤同比下降60.8%，由2022年的約60.8百萬美元減少至約23.9百萬美元。有關詳情請參閱「非香港財務報告準則計量」一節。

	截至12月31日止年度	
	2023年 百萬美元	2022年 百萬美元
收入	259.0	359.1
毛利	40.1	62.4
經調整淨利潤	23.9	60.8
息稅前利潤	31.8	67.4
每股溢利 (每股以美元值)	0.045	0.15

業務策略

輕重船隊平衡：維持完善平衡的船隊資產組合是本集團航運服務穩健發展的關鍵之一。由於租入船舶的租期一般較短（通常於三個月內屆滿），這方法可以讓本集團在船隊運營上享有更大的靈活性，同時避免重大資本開支。另一方面，控制船舶一般享有較高毛利，對本集團財務業績有拉動作用。因此，平衡的船隊資產將有助本集團達到規模經濟及利潤提升，並最大限度提高運營靈活性。

拓展船隊規模：憑藉本集團管理層豐富的海運知識，以及透過航運服務及船舶管理服務積累的運營經驗，本集團在船舶購置方面具有一定前瞻性，能夠較好地把握購買船舶的時間節點，以較低價格購入符合本公司業務發展規劃的船舶。由於過去數年新建船舶成本較低，本集團已分別委聘位於中國及日本的知名造船廠，為其建造合共15艘新船，當中於2023年已有6艘新船下水運營，共新增運力422,446載重噸（「dwt」）。預期2024年將有5艘新船下水運營，額外新增運力250,640 dwt。新造船訂單中，本集團於2023年年內購入的包括2艘62,000 dwt件雜散貨船、2艘42,200 dwt散貨船、2艘40,000 dwt散貨船及1艘13,500 dwt普通貨船。除新造船以外，本公司亦於年內購入2艘化學品船，簽署5艘光船租賃合約。公司新增運力涵蓋化學品船、重型多用途船、件雜散貨船等多種船型，能有效擴大船舶運力，同時平衡資產投入及效益。

船隊組合多元化：本集團擁有一支現代化及靈活通用的干散貨船隊，包括好望角型、巴拿馬型、超大型、超級極限型、大靈便型及靈便型散貨船，以及液體硫磺船、靈便型油輪、中程油輪及化學品船，多元化的船只組合能更靈活地應對市場變化。

涵蓋投資、運營及管理的船舶資產一站式服務平台：憑藉管理層的行業知識及本集團業務所帶來的市場資訊，本集團得以掌握市場脈搏，因應航運業而作出提前部署。當市場低迷時，本公司可以較便宜價格購入船舶資產，並透過其運營及管理服務，在逆週期當中提前佈局並產生收入。當市場處於高位時，本集團能夠以溢價售出船舶，從而善用市場週期所帶來的機遇。舉例而言，於2023年11月2日，本集團與買方達成協議，以12.8百萬美元出售1艘57,005 dwt的散貨船，從中產生出售事項收益(扣除稅項及開支後)約5百萬美元，該收益將於2024年賬目中確認，原因為該船舶將於2024年交付。

拓展業務佈點：為支持本集團業務發展，本集團將致力在全球多個戰略地區開設辦事處及服務點，透過日益完善的運輸網絡，有效地將本公司的服務能力輸出全球，全方位滿足客戶需求，繼而提升獲客能力及現有客戶黏性。2023年10月，本集團的德國分公司新辦公室正式啟用，加強了其德國以及歐洲市場的一站式服務能力。

降低成本、提高運營效率及質量：為減低宏觀因素對財務業績帶來的影響，本集團將透過採用數碼科技及先進資訊科技系統，致力精簡現有運營系統及流程；同時尋求多元的融資渠道、選擇符合航運行業特點的融資租賃和售後回租、爭取利率較低的銀行融資等，進一步減低財務成本。本集團亦將致力維持平衡及多樣化的船隊資產組合，通過控制船舶提高業務可控性及利潤空間，同時借助租入船舶，以較低資本投入，最大限度提高營運靈活性。精簡成本架構，保障利潤空間。

控制及租入船隊

本集團透過其控制或租入的船舶，為商品所有者、貿易商及航運服務公司提供航運服務。截至2023年12月31日，本集團控制船隊由28艘各種尺寸的船舶組成，其中20艘為干散貨船，8艘為油輪／化學品船，綜合運力達到1.41百萬dwt，較截至2022年12月31日止的運力增長36.9%，平均船齡為7年。

控制船隊變化

截至12月31日止年度

2023年

2022年

乾散貨船

— 好望角型	1	1
— 巴拿馬型	6	2
— 超級靈便型	7	7
— 靈便型	6	5

油輪／化學品船

— 油輪	4	5
— 化學品船	4	1

合計

28	21
----	----

憑藉本集團穩固的市場地位、靈活高效的運營模式、穩健的財務狀況及表現，以及信息透明化，本集團與中國及日本的造船廠多年來建立了深厚的合作關係，本集團以較低成本獲得造船機會並減低運營成本。本集團把握新建船舶成本較低的市場趨勢，已分別委聘位於中國及日本的知名造船廠建造15艘新船，當中有6艘新船於年內下水運營，新增運力422,446 dwt。本集團於年內新簽署了7艘新造船訂單，於2023年4月12日以總代價83.2百萬美元收購2艘62,000 dwt雜散貨船；於2023年4月25日以總代價63.4百萬美元收購2艘42,200 dwt散貨船；及於2023年5月30日以23億日圓收購1艘13,500 dwt普通貨船；於2023年9月4日以總代價67.0百萬美元收購2艘40,000 dwt散貨船，以上投資將額外增加301,900 dwt總運力，進一步擴大本集團控制船隊規模。

除新造船以外，本集團於2023年11月7日以總代價28.0百萬美元收購2艘約17,000 dwt油輪／化學品船。本集團亦看準市場趨勢，在市場價格較優惠時簽訂多個光船租賃的合約，於2023年10月23日，我們訂立一份協議以購買1艘油輪／化學品，船舶已於2023年11月交付；及於2023年12月18日簽訂4艘62,000 dwt重型多用途船的光船租賃合約，全部預計於2025年下半年交付。此舉將有助本集團以低資本投入實現運力增長。

租入船隊

本集團相信，維持租入船舶與控制船舶的適當比例能在擴大船隊規模的同時，限制資本承擔並最大限度地提高業務運營的靈活性。租入船隊主要通過長期、短期和單航次租入船舶來開展船舶運輸業務。截至2023年12月31日止年度，集團訂立超過120項租入船舶合約，綜合運力約0.66百萬dwt。

憑藉租入船舶的多樣性，本集團能夠為客戶運輸各種重要的干散貨，如鐵礦石、煤炭、糧食、鋼材、原木、水泥、化肥、鎳礦及鋁土礦。

同時，本集團也可以透過其租入船舶及客戶網絡，為船東、融資租賃公司、造船廠、干散貨貿易商，及航運及物流公司提供船舶的日常營運、技術管理、船員管理、維修及保養、以及監管管理及合規和其他服務。

全球網絡

本集團透過定期租賃、航次期租（「TCT」）、航次租賃及包運合約為客戶提供航運服務，覆蓋主要國際干散貨航線，包括南美 — 中國、澳洲 — 遠東、美國 — 遠東、非洲 — 遠東、東南亞 — 遠東、印度 — 中國等。

為滿足客戶對航運及船舶管理服務日漸增長的需求，本集團在中國、新加坡、日本、希臘及德國設有子公司，覆蓋上海、舟山、青島、寧波、福州、香港、新加坡、東京、雅典、漢堡及其他城市，致力在主要市場提供服務。

客戶網絡

本集團在業內積累了逾十年的豐富行業經驗，服務船東、融資租賃公司、造船廠、干散貨貿易商及航運及物流公司等客戶，其中包括領先的船舶承租人以及全球貿易跨國公司。本集團的客戶包括全球公認的藍籌跨國公司，如世界領先的干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；日本最大的鋼材貿易商之一；全球前四大糧商及環球大貿易商等。

行業認可

有賴於其豐富行業及運營經驗，本集團服務備受市場推崇，成功榮登勞氏日報2023年全球十大船舶管理企業及管理者榜單，位列全球第九名。作為十大船舶管理公司中唯一一家上市公司，同時也是首家上榜中資船舶公司，是次排名進一步反映了本集團卓越的服務能力及出眾的市場地位。此外，公司董事長郭金魁先生已連續八年榮登「最受航運界關注的100位中國人」榜單，證明公司管理層在中國航運界的貢獻及優秀表現。

信息化、智能化發展

航運市場競爭日益加劇，下游市場參與者對航運企業的運營能力、運營效率要求持續提高，各航運企業的信息化系統建設工作正在加速進行，信息化和智能化已成為推動行業發展的助力器。通過智能航運和管理軟件開發，本集團已搭建一體化綜合性航運管理系統，通過信息的集中、融合以及實時交互，能推動智能化管控及大數據分析，實現航運全方位且精細化管理。

ESG戰略及目標

隨著全球推動綠色能源及減低碳排放，航運業亦正經歷轉型。近年，國際海事組織(IMO)及歐盟(EU)均制定了多項法規，用以監管船舶的溫室氣體排放。其中，國際海事組織海洋環境保護委員會(MEPC)在其最新策略中，明確要求新船舶的能效設計需有所提升，以降低船舶碳排放強度。當中包括到2030年國際航線船舶的碳排放量需要較2008年減少20%、到2040年減少70%，並於2050年或前後實現淨零排放。此外，2030年前國際航線船舶所使用的能源中，至少5%需來自零(或接近零)溫室氣體排放的技術及燃料。這些規範都對現有運力供應給出了更嚴謹的設計及效能要求。

對此，本集團制定了相應的短期、中期及長期目標。短期而言，本集團致力自2023年開始在所有現有船舶能效指數(EEXI)及碳排放強度(CII)方面達到IMO最新的標準。中期而言(以2008年為基準年)，本集團計劃在2030年前減少二氧化碳排放強度40%，並在2050年實現二氧化碳排放強度減少70%，最終實現碳中和。

實踐上，本集團將透過淘汰及更新船隊、採取節能運營措施、推進節能技術改造，並採用低排放燃料，致力在2024年歐盟排放交易體系實施航運排放量規定前提前佈局。本集團預期，待歐洲碳稅政策正式落地時干散貨運力供應將出現調整，加上新船在油耗及碳排放方面都較佳的性能，本集團在市場份額及運營成本上將有著更大優勢。

財務表現

2023年，由於全球貿易及地緣政治等宏觀因素影響，全球海運市場整體承壓，費率出現明顯調整。日均BDI(波羅的海交易所有限公司公佈的干散貨船每日平均租船費率指數，是反映干散貨船租金波動及市場租船費率的主要基準)較2022年下降近約28.7%。同時，礙於市場處於修復調整期，本集團的租入船舶數量也較去年同年減少，疊加去年的高基數效應，年內航運服務收入錄得同比下降。另一方面，由於年內按包乾制收費的船舶數量減少，本集團的船舶管理運營業務收入亦出現同比下降的情況。綜合而言，本集團總收入由2022年的約359.1百萬美元，下降至年內的約259.0百萬美元，同比減少27.9%。

由於有關租入船舶的毛利減少，本集團年內毛利率由2022年的約17.4%下降至年內的約15.5%，年內毛利因此同比減少35.7%至約40.1百萬美元(2022：約62.4百萬美元)。綜合上述因素，年內溢利由2022年的約58.9百萬美元，同比減少62.6%至約22.02百萬美元。本公司股東應佔溢利也從2022年的約57.3百萬美元，同比減少63.0%至約21.2百萬美元。如撇除上市開支，年內經調整純利同比減少60.8%，從2022年的約60.8百萬美元減少至年內的約23.9百萬美元。

面對波動市況，集團致力維持穩健財務狀況。截至2023年12月31日，集團資產總值同比增加71.3%至約492.1百萬美元(截至2022年12月31日：約287.2百萬美元)。資產負債比率(負債總額除以資產總值)也處於約64.7%的健康水平(截至2022年12月31日：約62.1%)。

船舶管理服務分部

自2012年，本集團開始成為船舶管理服務提供商，為船東、融資租賃公司、造船廠、干散貨貿易商，及航運及物流公司提供覆蓋全生命週期、量身定製的船舶管理及增值服務，當中包括船舶的技術管理、船員派遣、商務服務、船舶買賣方面的支持、船舶保險以及融資協助等。

本集團管理不同類型的船舶，當中包括干散貨船、油輪、化學品船、雜貨船、集裝箱船、汽車運輸船、風電運維船、紙漿船、液化石油氣(LPG)船、海工船等。本集團的在管船舶數量一直維持良好增長。快速的增長也反映本集團在該細分市場的領先地位及獲客能力。年內，本集團成功榮登勞氏日報2023年全球十大船舶管理企業及管理者榜單，位列全球第九名，更是十大船舶管理公司中唯一一家上市公司，也是首家上榜的中資船舶公司。

憑藉其日漸豐富的行業經驗及客戶群，本集團於2019年進一步拓展其業務至造船監理服務。該服務一般包括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。自提供服務開始直至2023年12月31日，本集團已受聘為150多個各類船舶造船項目提供造船監理服務，覆蓋散貨船、集裝箱船、多用途船、油輪、化學品船及海洋工程船、汽車船、LPG船、超大型液化氣運輸船、漁業養殖船、耙吸挖泥船、風電安裝船、液化天然氣加註船、客滾船等。2023年11月6日，本集團負責建造的比亞迪7,000車雙燃料汽車運輸船1號船亦正式動工，再次證明本集團服務及獲客能力。

年內，由於按包乾制(收取的服務費通常較高)收取管理費的在管船舶數量減少，分部收入同比下降4.1%至約51.1百萬美元(2022年：約53.2百萬美元)。疊加包乾管理船舶及接送船派員業務減少導致利潤減少，以及人工成本及管理費用的增加，該分部的除所得稅前溢利同比下降23.7%至約5.0百萬美元(2022年：約6.6百萬美元)。年內分部利潤率達約9.8%(2022年：約12.3%)。

航運服務分部

2017年，本集團進一步拓寬其收入渠道，把業務延伸至航運服務，由其控制或租入的船舶為商品所有者、貿易商及航運服務公司提供航運服務。本集團的船隊主要由干散貨船組成，可運輸所有主要類型的干散貨，包括煤炭、糧食、鋼材、原木、水泥、化肥以及鐵礦石；本集團亦透過其油輪及化學品船，分別運輸石化產品及熔融硫磺。

於2023年12月31日，本集團控制船隊由28艘船舶組成，綜合運力達到1.41百萬dwt，相較於2022年12月31日的運力增加36.9%，平均船齡為約7年。鑒於其靈活性，集團的船隊中另有一部分為租入船舶。截至2023年12月31日止年度，本集團訂立超過120項租賃協議，綜合運力約0.66百萬dwt。

維持完善平衡的船隊資產組合對該業務穩健發展至關重要。控制船舶主要包括自營或與業務夥伴聯營，或通過光船租賃或融資租賃安排的長期租賃下的干散貨船、油輪及化學品船；另一方面，租入船舶主要根據定期租賃及TCT向船舶供應商租賃的干散貨船。由於租入船舶的租期一般較短(通常於三個月內屆滿)，這方法可以讓本集團在船隊運營上享有更大的靈活性，同時避免重大資本開支。然而，控制船舶一般享有較高毛利，對本集團財務業績有拉動作用。因此，平衡的船隊資產將有助本集團在利潤提升及規模經濟中獲益，並最大限度提高運營靈活性。

另一方面，本集團一般以定期租賃及TCT的方式向客戶出租船舶。本集團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。

年內，由於全球貿易及航運服務需求下降，以及日均BDI由2022年的約1,934點下降約28.7%至2023年的約1,378點，分部收入由2022年的約305.9百萬美元，同比減少32%至約208.0百萬美元。其中，租入船舶收入由2022年的約198.2百萬美元，同比減少49.2%至約100.6百萬美元；控制船舶所得收入由2022年的約107.7百萬美元，同比減少0.3%至約107.3百萬美元。

毛利而言，航運服務的毛利於2023年為約30.4百萬美元（2022年：約52.2百萬美元），同比減少41.7%。其中，租入船舶自2023年毛損約1.1百萬美元，2022年毛利約22.5百萬美元，同比減少105.0%。毛損率約為1.1%（2022年：毛利率為11.4%）；控制船舶毛利由2022年的約29.6百萬美元，同比增加6.4%至約31.5百萬美元，毛利率為約29.4%（2022年：27.5%）。該分部的除所得稅前溢利同比減少68.1%至約17.4百萬美元（2022年：約54.5百萬美元），年內分部利潤率達約8.4%（2022年：17.8%）。

市場概覽

2023年，礙於地緣政治衝突、經濟環境複雜，通脹壓力及利息加劇等因素下，全球經濟復甦遜於預期。BDI指數年內呈先抑後揚態勢，本年度末受惠於鐵礦石發運量上升而有所上升，但由於房地產及基建產業持續承壓，上半年BDI整體處於低位水平；下半年，特別是在11月末，干散貨市場供應鏈轉趨緊張，鐵礦、糧食和鋁土礦集中提前發貨，同時巴拿馬運河因持續乾旱導致船舶壅塞，成本上漲；紅海紛爭也逐步升級，地緣政治大幅推升了相關航線費率及大宗商品價格，使得2023全年日均BDI僅同比減少28.7%至1,378點。BCTI (BCTI是波羅的海成品油運價指數，是反映油輪租船費率的主要基準) 方面，由於俄烏衝突對石油運力需求的影響在2023年已基本消化，以及環保因素壓低了油船運行速度，BCTI與去年相比下降約35.0%至800點，但仍高於過去十年的平均水平。展望2024年，根據世界貨幣基金組織(IMF)的預測，全球經濟有望實現軟著陸，預計2024年和2025年將分別增長3.1%和3.2%。隨著經濟溫和增長，將一定程度推動干散貨需求。同時，由於環保要求逐漸增加，加上地緣政治事件頻繁，如紅海紛爭，這將進一步推高大宗商品運價，有力支撐費率的上漲。

船舶供應方面，根據克拉克森統計顯示，年內全球散貨船接單量同比下降6.8%至3,337萬載重噸，而年末手持訂單量則同比輕微上升4.1%，反映全球散貨船運力難以在短期內出現巨大增量，變相為費率帶來一定支撐。同時，油船市場基本面依然強勁，2023年末手持訂單量同比上升59.1%至4,785萬載重噸，全球油船接單量更大幅增長3.2倍至2,871萬載重噸，反映市場看好油運市場的長遠發展。

隨著歐洲排放交易體系正式生效，加上IMO訂立新的碳排放規定，航運行業正處於一個重要的轉型時期。預計在未來數年，大量老船，特別是普遍具有較長使用年限的油船，將被淘汰，而這將進一步推動新油船的需求。此外，本集團也預期化工產品以及其物流需求將有所改善。為此，本集團也將積極提高油輪及化學品船的數量，以更好滿足市場需求。

面對日益增加的合規要求，市場上眾多的船東也更傾向於尋求及聽取專業第三方船舶管理人的建議。作為總部位於中國的最大船舶管理服務公司，本集團在品牌、經驗，及規模上均著明顯優勢，這一趨勢相信將支持期船舶管理業務的長遠發展。

展望

隨著本集團成功在香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）主板上市，本集團將妥善運用國際資本市場力量，以輕重資產並重的方式擴充控制船隊及租入船隊規模，積極提升市場份額及競爭能力。年內，本集團已有6艘新船下水，加上年內收購綜合運力達到33,674 dwt的2艘船舶，以及1艘透過光船租賃合約取得的17,055 dwt化學品船運力，綜合運力較2022年底增加0.38百萬 dwt，綜合運力達到1.41百萬dwt，較截至2022年12月31日止的運力增長36.9%。本集團來年的航運服務能力將獲得全面提升，在費率復甦的背景下拉動財務業績增長。

此外，本集團也積極擴大其船隊覆蓋。集團目前在建船舶19艘，將於2024年至2027年陸續交付，並光船租賃4艘於2025年下半年交付的62,000 dwt重型多用途船，未來將新增1,000,590 dwt新造船運力。整體而言，本集團將適時淘汰及更新船隊，以更符合最新國際標準、在油耗及碳稅開支上將享有更大優勢的船舶搶佔市場份額。

同時，新船購入也開拓了舊船置換的機會。本集團將致力把握行業週期性特點，在市場高位時變現資產價值，進一步提升本集團的資產回報。受惠於本集團的上市及市場地位，本集團也將開拓更多元的融資渠道，積極探索新融資、合資及合營等機遇，務求以更低成本滿足新船投資的資本需求。

船舶管理業務方面，本集團將繼續鞏固其市場領導地位，妥善利用其中國最大第三方船舶管理服務提供商的地位，以及唯一一家第三方船舶管理服務上市企業的身份，積極把握未來政策所帶來的商機。本集團也將持續擴大目前位於青島、上海、寧波、舟山及福州等主要船舶管理據點，以更完善的服務滿足市場需求。

在多管齊下的發展方向中，集團將持續追求更高的運營效率及更大的業務規模，致力為本公司股東（「股東」）股東及其他持份者創造更高價值。

財務回顧

收入

我們的收入主要來自於兩條業務線：(i)航運服務；及(ii)船舶管理服務。我們的收入由截至2022年12月31日止年度的約359.1百萬美元減少約100.1百萬美元或27.9%至本年度的約259.0百萬美元。

航運服務

來自我們航運服務的收入由截至2022年12月31日止年度約305.9百萬美元減少約97.9百萬美元或32.0%至本年度約208.0百萬美元，乃主要由於本年度全球貿易及航運服務需求減少以及於本年度市場租船及運費減少。

船舶管理服務

來自我們船舶管理服務的收入由截至2022年12月31日止年度約53.2百萬美元減少約2.2百萬美元或4.1%至本年度約51.1百萬美元，乃主要由於儘管我們在管船舶的總數增加，惟我們按包乾制（收取的服務費通常較高）收取管理費的船舶數量減少。

銷售成本

我們的銷售成本由截至2022年12月31日止年度約296.7百萬美元減少約77.8百萬美元或26.2%至本年度約218.9百萬美元，乃主要由於本年度來自船舶供應商的租入船舶合約減少導致租船成本及油耗減少。

毛利及毛利率

我們的毛利由截至2022年12月31日止年度約62.4百萬美元減少約22.3百萬美元或35.7%至本年度約40.1百萬美元。我們的整體毛利率由截至2022年12月31日止年度約17.4%減少至本年度約15.5%。該減少乃主要由於全球貿易及航運服務需求減少以及於本年度市場租船及運費減少。

銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支由截至2022年12月31日止年度約11.9百萬美元增加約3.6百萬美元或29.6%至本年度約15.5百萬美元，乃主要由於僱員福利成本增加所致。

金融資產減值虧損淨額

我們於本年度確認金融資產減值虧損淨額約1.5百萬美元，而於截至2022年12月31日止年度約為169,000美元，乃主要由於截至2023年12月31日我們的貿易應收款項減值撥備增加，有關增加乃經考慮應收我們一名客戶貿易應收款項的長期賬齡狀況後按個別基準作出。

其他收益淨額

我們於本年度錄得其他收益約5.6百萬美元，而於截至2022年12月31日止年度錄得約4.9百萬美元，乃主要由於確認因出售物業、廠房及設備產生淨收益約6.9百萬美元。

融資成本淨額

我們的融資成本由截至2022年12月31日止年度的約6.3百萬美元增加約2.9百萬美元或46.0%至本年度的約9.2百萬美元，乃主要由於本年度添置多艘控制船舶導致外部融資增加，以及由於本年度美國聯邦儲備利率高企導致利率上升。

分佔聯營公司及合營企業的純利

我們於本年度錄得分佔純利約2.8百萬美元，而於截至2022年12月31日止年度錄得約10.0百萬美元，乃主要由於本年度全球貿易及航運服務需求減少以及市場租船及運費下降，導致本公司若干聯營公司於本年度盈利能力的下降。

本年度溢利

由於上述原因，我們的溢利由截至2022年12月31日止年度約58.9百萬美元減少約36.9百萬美元或62.6%至本年度約22.0百萬美元。

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經審計合併財務報表，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）定義為經加上上市開支而進行調整的年內溢利。下表載列於所示期間我們的經調整純利（非香港財務報告準則計量）：

	經審計	
	截至12月31日止年度	
	2023年	2022年
	百萬美元	百萬美元
年內溢利	22.0	58.9
加：上市開支 ⁽¹⁾	1.8	1.9
非香港財務報告準則計量：		
年內經調整純利	<u>23.9</u>	<u>60.8</u>

附註：

(1) 上市開支與本公司的全球發售有關。

債務

截至2023年12月31日，我們的借款及租賃負債合共約282.5百萬美元（截至2022年12月31日：144.2百萬美元）。

借款

我們的借款總額由2022年12月31日約71.4百萬美元增至2023年12月31日的約215.9百萬美元，主要由於我們於本年度就新造船舶訂立售後回租安排。我們的借款以美元、人民幣及日圓計值。於2023年12月31日，1.60%（2022年12月31日：7.25%）的本集團借款為固定利率。

資產質押

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。本集團以擔保的方式提供保證品或將船舶按揭作為擔保，以獲得銀行貸款或融資租賃安排。

截至2023年12月31日，賬面值約為266.9百萬美元的物業、廠房及設備已質押作為借款的保證品（截至2022年12月31日：約90.8百萬美元）。

租賃負債

我們的租賃負債主要指租期為一年或一年以上的長期光船租賃。我們的租賃負債由2022年12月31日的約72.8百萬美元減少至2023年12月31日的約66.6百萬美元。

或然負債

截至2023年12月31日，我們並無任何重大或然負債。

資本結構

我們的資產總值由截至2022年12月31日的約287.2百萬美元增加至2023年12月31日的約492.1百萬美元。我們的負債總額由截至2022年12月31日的約178.2百萬美元增加至截至2023年12月31日的約318.3百萬美元。

我們的淨負債權益比率由截至2022年12月31日的約115.1%增加至截至2023年12月31日的約150.5%，此乃由於借款增加。淨負債權益比率按截至相關日期的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。

資本承擔

於2023年12月31日的資本承擔約為278.5百萬美元（於2022年12月31日：183.0百萬美元），主要與直至2023年12月31日尚未交付的九艘船舶建造合約相關。在這九艘船舶中，四艘船舶的預期交付日期於2024年內，五艘船舶的預期交付日期於2025年內。

除所披露者外，截至2022年12月31日及2023年12月31日，我們並無任何其他重大資本承擔。

流動資金及財政資源

於2023年12月31日，我們錄得流動資產淨值約776,000美元，而於2022年12月31日錄得約1.1百萬美元。我們的流動比率（即截至相關日期的流動資產除以流動負債）由截至2022年12月31日的1.0增加至截至2023年12月31日的1.1。

於2023年12月31日，我們的現金及現金等價物約為28.0百萬美元，而於2022年12月31日，我們的現金及現金等價物約為20.2百萬美元。我們的現金及現金等價物以美元、人民幣、日圓、新加坡元、港元及歐元計值。資產負債比率（負債總額除以資產總值）也處於約64.7%的健康水平（於2022年12月31日：約62.1%）。

財政政策

本集團管理資本的目標為保障本集團持續經營的能力，以為股東提供回報，並維持最佳資本結構以長期提升股東價值。本集團就財政政策採取了審慎的財務管理方法。董事會密切監控本集團的流動性狀況以確保其資產、負債及其他承擔的流動性結構能夠一直滿足其資金需求。

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。我們的收入以美元計值，業務運營所使用的主要功能貨幣包括美元及人民幣。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(包括但不限於造船合約規定的付款義務)則以人民幣或日圓計算。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，我們可能面對匯率波動而產生外匯風險。我們的資產及負債以及其經營產生的交易並無面臨重大外匯風險。我們通過密切監控外幣匯率的波動以管理外匯風險，並將採取審慎措施以盡量降低貨幣換算風險。於本年度，除遠期運費協議及外匯遠期合約分別用於對沖運費及外匯風險外，本集團概無使用任何其他金融工具作對沖之用。

有關附屬公司、聯營公司及合營企業的重大收購及出售

於2023年6月29日，本集團與Wealth & Glory Marine Pte. Ltd.訂立一項協議，據此，Wealth & Glory轉讓於Seacon Enterprise Pte. Ltd.的40%股權予本集團，代價為730,000美元。有關轉讓已於2023年8月1日完成。交易詳情已於本公司日期為2023年8月28日及2023年9月6日的公告內披露。

除所披露者外，我們於本年度並無任何其他有關附屬公司、聯營公司及合營企業的重大收購及出售。

重大投資及重大投資或資本資產的未來計劃

本集團於2023年收購14艘船舶。截至2023年12月31日，本集團有九艘在建船舶。預期將分別於2024年及2025年交付四艘及五艘船舶。本集團於本年度訂立的九份重大收購船舶合約的詳情已分別於本公司日期為2023年4月12日、2023年4月25日、2023年5月30日、2023年9月4日及2023年11月7日的公告及本公司日期為2023年5月24日及2023年10月30日的通函中披露。

於2023年8月11日，本公司與上海臨港新片區金港盛元置業有限公司（「**上海臨港**」）就買賣(1)一座在建辦公樓（「**辦公樓**」）及(2)與辦公樓對應的地下停車位（連同辦公樓，「**物業**」）訂立框架協議及補充協議，據此，本公司同意購買而上海臨港同意出售物業，總代價為人民幣239,834,400元。物業正在建設並預期於2026年交付。該交易的詳情已於本公司日期為2023年8月11日的公告內披露。

除所披露者外，我們於本年度並無任何其他重大投資或資本資產。此外，我們將按本公告「全球發售所得款項淨額用途」一節所載相同方式使用全球發售所得款項淨額。除所披露者外，我們目前並無其他重大投資或資本資產計劃。然而，我們將繼續識別業務發展的新機遇。

報告期後重大事項

於2024年1月4日，Seacon Bangkok Ltd（作為租船人）及Seacon Shipping Pte. Ltd.（「**Seacon Shipping**」）（均為本公司間接全資附屬公司）與一名擁有人訂立融資租賃安排（「**融資租賃安排**」），據此，(i)Seacon Shipping同意以代價30,000,000美元向擁有人出售船舶；(ii)擁有人同意將船舶出租予租船人；及(iii)本公司以擁有人為受益人訂立擔保契據。根據聯交所證券上市規則（「**上市規則**」）第14章，融資租賃安排構成本公司的一項主要交易，須遵守上市規則第14章的申報、公告及股東批准的規定。本公司已就融資租賃安排取得密切聯繫集團（合共持有288,750,000股股份（於2024年1月4日佔本公司已發行股本57.75%））的不可撤銷及無條件書面批准。因此，根據上市規則第14.44條，已達成有關融資租賃安排的股東批准規定，以代替本公司股東大會。有關詳情請參閱本公司日期為2024年1月4日的公告及本公司日期2024年2月5日的通函。

於2024年1月31日，本公司(作為擔保人)簽立擔保函，據此，本公司已同意與一家聯營公司共同及個別向一名承包商擔保該聯營公司(作為買方)妥為履行船舶銷售合約(「**船舶銷售合約**」)項下的義務。根據船舶銷售合約，聯營公司應就購買一艘化學品船向承包商支付不超過5,500,000,000日圓的購買價。有關詳情請參閱本公司日期為2024年1月31日的公告。

於2024年2月18日，Seacon Shipping與一名賣方訂立四份造船合約(「**四份造船合約**」)，據此，Seacon Shipping同意購買而賣方同意出售四艘船舶，總代價為129,200,000美元。根據上市規則第14章，根據四份造船合約收購船舶構成本公司的一項主要交易，須遵守上市規則第14章的申報、公告及股東批准的規定。本公司已就四份造船合約項下擬進行的交易取得密切聯繫集團(合共持有288,750,000股股份(於2024年2月18日佔本公司已發行股本57.75%))的不可撤銷及無條件書面批准。因此，根據上市規則第14.44條，有關四份造船合約項下擬進行的交易已達成股東批准規定，以代替本公司股東大會。有關詳情請參閱本公司日期為2024年2月18日的公告及本公司日期2024年2月23日的通函。

於2024年3月15日，Seacon Shipping與一名賣方訂立造船合約，據此，賣方同意為Seacon Shipping建造船舶，代價為30,100,000美元。有關詳情請參閱本公司日期為2024年3月15日的公告。

除本公告所披露者外，自2023年12月31日直至本公告日期，並無其他重大事件可能對本公司的營運及財務表現造成重大影響。

末期股息及特別股息

董事會建議派付本年度的末期股息每股普通股0.15港元(2022年：無)。此外，董事會亦議決就過往年度累計溢利向全體股東宣派特別股息每股普通股0.115港元。建議末期股息及特別股息將以港元宣派及支付。建議末期股息(須待股東於本公司應屆股東週年大會(「**2024年股東週年大會**」)上批准)及特別股息將派付予於2024年7月9日(星期二)名列本公司股東名冊的股東。建議末期股息及特別股息預計將於2024年7月29日(星期一)或之前派付。

員工

本集團明白，員工是本集團的寶貴財富，實現及提高員工的價值將有助於實現本集團整體目標。本集團一直致力於為員工提供有競爭力的薪酬待遇、有吸引力的晉升機會和尊重及專業的工作環境。本集團根據適用的法律、法規及規章，參與法定社會福利及強制性供款計劃並為其繳納供款、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。本集團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、生育津貼等。本集團相信，本集團的培訓文化有助於本集團招聘及留住人才。本集團根據員工所在部門和工作範圍提供質量、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。本集團將繼續吸引及保留更多的人才，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。截至本公告日期，本集團的若干僱員隸屬於山東洲際航運集團工會委員會。本集團相信，本集團與員工保持良好的工作關係，且本年度本集團並無因工業行動或勞資糾紛而出現重大營運中斷情況。

本公司亦已根據股東及董事於2023年3月2日通過的書面決議案採納購股權計劃(「**購股權計劃**」)激勵合資格董事、高級管理層及僱員，以吸引、激勵及留住技術熟練及經驗豐富的人員，並就其對本集團作出的貢獻或潛在貢獻提供獎勵或回報。有關購股權計劃的進一步資料，可於本公司於本年度的年度報告內查閱。

全球發售所得款項淨額用途

本公司的股份於2023年3月29日在聯交所上市，並提呈全球發售本公司的普通股，包括於香港公開發售12,500,000股股份及國際配售112,500,000股股份，該兩種發售的價格均為每股股份3.27港元（統稱「全球發售」）。全球發售所得款項淨額（經扣除包銷費用及相關開支）約為333.8百萬港元（「所得款項淨額」）。

下表載列所得款項淨額的使用情況：

用途	佔所得款項總額的百分比	所得款項淨額的計劃分配(概約) (百萬港元)	截至本公告日期已動用所得款項淨額(概約) (百萬港元)	截至本公告日期未動用所得款項淨額(概約) (百萬港元)	動用餘下所得款項淨額的預期時間表
• 擴充及優化本公司的船隊。					
— 擴充及優化本公司的控制船隊	57.0	190.3	190.3	—	—
— 主要通過定期租賃訂立20至25份租船合約，擴大大公司租入船隊的規模	20.0	66.8	66.8	—	—
• (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本公司的船舶管理能力，及(ii)擴大大公司目前於青島、寧波及福州的船舶管理運營業務。	10.0	33.4	33.4	—	—
• 本公司業務營運中採用數碼科技並實施先進的資訊科技。	3.0	10.0	3.5	6.5	2024年年底前

用途	佔所得款項總額的百分比	所得款項淨額的計劃分配(概約) (百萬港元)	截至本公告日期已動用所得款項淨額(概約) (百萬港元)	截至本公告日期未動用所得款項淨額(概約) (百萬港元)	動用餘下所得款項淨額的預期時間表
• 一般營運資金及其他一般企業用途。	10.0	33.4	33.4	—	—
總計	100	333.8	327.4	6.5	

附註：

(1) 採用截至2023年12月31日的美元兌港元匯率。

先前於本公司日期為2023年3月14日的招股章程(「招股章程」)披露的所得款項淨額擬定用途並無任何變動。本集團已按招股章程所披露的方式及比率，逐步動用全球發售所得款項淨額。

餘下所得款項淨額目前持有於銀行存款，並擬按照招股章程內的建議分配方式一致應用。有關更多詳情，請參閱招股章程「未來計劃及所得款項用途」一節。

約整

本公告所載之若干數額及百分比數字已作四捨五入之調整。任何表格所列總數與數額總和的任何差異皆因約整所致。

其他信息

購買、出售或贖回本公司的上市證券

自上市日期起至2023年12月31日，本公司或其任何附屬公司概無購買、出售或贖回本公司的任何上市證券。

企業管治

董事會致力於維持企業管治標準。董事會認為，高標準的企業管治至關重要，可為本集團提供保障股東利益、提高企業價值、制定業務策略及政策以及提高透明度及問責制的架構。

本公司已採用上市規則附錄C1(前稱附錄十四)所載的企業管治守則(「**企業管治守則**」)的原則及守則條文作為本公司企業管治常規的基礎。由於本公司的股份於2023年3月29日於聯交所上市，故上市規則附錄C1所載的企業管治守則於2023年1月1日起至上市日期期間不適用於本公司。自上市日期(即2023年3月29日)起至2023年12月31日，本公司已遵守企業管治守則的所有適用守則條文，惟以下偏離者除外：

根據企業管治守則的守則條文C.2.1，主席與行政總裁的角色應分開，而非由同一人擔任。本公司主席兼執行董事郭金魁先生負責董事會的運作與管理。本公司並無委任行政總裁。本公司其他執行董事及管理層獲授權負責本集團的日常管理。董事會認為，現時的管理架構可有效促進本集團的營運及業務發展。本公司致力提升並不時檢討用作規管行為操守及推動業務增長的企業管治常規，確保符合企業管治守則，配合本公司最新發展。

董事進行證券交易的標準守則

本公司已採納上市規則附錄C3(前稱附錄十)所載的上市發行人董事進行證券交易的標準守則(「**標準守則**」)作為其自身的董事買賣本公司證券的行為守則。

由於本公司的股份於2023年3月29日於聯交所上市，董事必須遵守的標準守則相關規則於2023年1月1日起至上市日期期間並不適用於本公司。

本公司已向全體董事作出具體查詢，而全體董事已確認彼等自上市日期以來一直遵守標準守則。

審核委員會

本公司審核委員會（「審核委員會」）已與本公司管理層及核數師一併審閱本集團採用的會計原則及政策以及本年度的年度業績。審核委員會已審閱本集團的財務監控、風險管理及內部監控系統。

羅兵咸永道會計師事務所的工作範圍

本集團的核數師羅兵咸永道會計師事務所已就本年度業績公告中列示的涉及本集團截至2023年12月31日止年度的合併資產負債表、合併損益表、合併全面收益表及相關附註所列數字與本集團於本年度的經審計合併財務報表所列載金額核對一致。羅兵咸永道會計師事務所就此執行的工作並未構成鑒證業務，因此羅兵咸永道會計師事務所並未就本年度業績公告發表任何意見或鑒證結論。

股東週年大會

2024年股東週年大會將於2024年6月26日（星期三）舉行，而2024年股東週年大會通告將根據上市規則所規定的方式適時刊發及供股東查閱。

暫停辦理股份過戶登記

為確定有權出席2024年股東週年大會或其任何續會並會上投票的股東，本公司將於2024年6月21日（星期五）至2024年6月26日（星期三）（包括首尾兩天）暫停辦理股份過戶登記，在此期間本公司將不辦理任何股份轉讓。為確定有權出席2024年股東週年大會或其任何續會並會上投票的人士，所有過戶文件連同有關股票，必須於2024年6月20日（星期四）下午四時三十分之前遞交至本公司的香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司（地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓）。

為符合資格收取建議末期股息及特別股息，本公司亦將於2024年7月3日(星期三)至2024年7月9日(星期二)(包括首尾兩天)暫停辦理股份過戶登記，在此期間本公司將不辦理任何股份轉讓。所有過戶文件連同有關股票，必須於2024年7月2日(星期二)下午四時三十分之前遞交至本公司的香港股份過戶登記處卓佳證券登記有限公司(地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓)。建議末期股息(須待股東於2024年股東週年大會上批准)及特別股息將派付予於2024年7月9日(星期二)名列本公司股東名冊的股東。建議末期股息及特別股息預計將於2024年7月29日(星期一)或之前派付。

刊發年度報告

本公司於本年度之年度報告(當中載有上市規則規定的全部資料)將於適時供股東查閱並於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.seacon.com)刊載。

承董事會命
洲際船務集團控股有限公司
主席
郭金魁

香港，2024年3月27日

於本公告日期，董事會包括執行董事郭金魁先生、陳澤凱先生、賀罡先生及趙勇先生；以及獨立非執行董事傅俊元先生、張雪梅女士及莊煒先生。