

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，概不對因本公告全部或任何部份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2024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2024年12月31日止年度(「年內」)經審計合併年度業績，連同截至2023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2024年12月31日止年度

	附註	截至12月31日止年度	
		2024年 千美元	2023年 千美元
收入	3	282,136	259,034
銷售成本		<u>(217,760)</u>	<u>(218,931)</u>
毛利		64,376	40,103
銷售、一般及行政開支		(17,144)	(15,477)
金融資產減值虧損淨額		(213)	(1,510)
其他收入		143	20
其他收益／(虧損) — 淨額	4	42,941	5,639
經營溢利		90,103	28,775
財務收入		306	145
財務成本		(19,678)	(9,389)
財務成本淨額		<u>(19,372)</u>	<u>(9,244)</u>
應佔以權益法入賬的聯營公司及 合營企業溢利淨額		6,691	2,848
除所得稅前溢利		77,422	22,379
所得稅開支	5	(2,637)	(361)
年內溢利		74,785	22,018
應佔溢利：			
— 本公司股東		70,340	21,211
— 非控股權益		4,445	807
		<u>74,785</u>	<u>22,018</u>
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	0.141	0.045
每股攤薄盈利(每股以美元計值)	7	0.141	0.045

合併全面收益表

截至2024年12月31日止年度

	截至12月31日止年度	
	2024年 千美元	2023年 千美元
年內溢利	74,785	22,018
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>(172)</u>	<u>(8)</u>
年內其他全面收益，扣除稅項	<u>(172)</u>	<u>(8)</u>
年內全面收益總額	<u>74,613</u>	<u>22,010</u>
全面收益總額歸屬於：		
— 本公司股東	70,171	21,203
— 非控股權益	<u>4,442</u>	<u>807</u>
	<u>74,613</u>	<u>22,010</u>

合併資產負債表

截至2024年12月31日止年度

	附註	於12月31日	
		2024年 千美元	2023年 千美元
資產			
非流動資產			
物業、廠房及設備		269,370	269,186
使用權資產		52,320	70,348
無形資產		194	97
於聯營公司及合營企業之權益		18,818	10,694
遞延稅項資產		1	—
給予聯營公司及合營企業貸款		25,100	—
其他非流動資產		122,092	68,619
		<u>487,895</u>	<u>418,944</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		1,500	—
存貨		7,918	6,427
預付款項及其他流動資產		3,095	3,344
貿易及其他應收款項	8	27,612	25,530
受限制銀行存款		164	2,820
現金及現金等價物		65,822	27,996
		<u>106,111</u>	<u>66,117</u>
分類為持作出售之資產		4,890	6,996
		<u>111,001</u>	<u>73,113</u>
資產總值		<u>598,896</u>	<u>492,057</u>

	於12月31日	
附註	2024年 千美元	2023年 千美元
權益		
股本	637	637
股份溢價	46,959	46,959
儲備	8,497	8,636
保留盈利	169,507	116,100
	<hr/>	<hr/>
本公司股東應佔權益	225,600	172,332
非控股權益	5,780	1,398
	<hr/>	<hr/>
權益總額	231,380	173,730
	<hr/>	<hr/>
負債		
非流動負債		
借款	238,211	194,512
租賃負債	34,954	50,838
合約負債	663	—
遞延所得稅負債	3,152	—
擔保合約負債	6,319	—
其他非流動負債	—	640
	<hr/>	<hr/>
	283,299	245,990
	<hr/>	<hr/>
流動負債		
預收款及合約負債	3,288	3,030
貿易及其他應付款項	9 35,193	30,550
即期稅項負債	792	1,541
借款	30,545	21,341
租賃負債	14,399	15,774
衍生負債	—	101
	<hr/>	<hr/>
	84,217	72,337
	<hr/>	<hr/>
負債總額	367,516	318,327
	<hr/>	<hr/>
權益及負債總額	598,896	492,057
	<hr/>	<hr/>

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P.O. Box 31119 Grand Pavilion Hibiscus Way, 802 West Bay Road, Grand Cayman KY1-1205, the 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 編製基準及主要會計政策的概要

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 — 按賬面值與公允價值減銷售成本與之較低者計量。

(ii) 本集團已採納之經修訂準則

本集團已於2024年1月1日開始之年度報告期間首次應用以下準則、修訂及詮釋：

香港會計準則第1號(修訂本)	負債分類為流動或非流動及附帶契諾的非流動負債
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
香港財務報告準則第16號(修訂本)	售後租回的租賃負債
香港會計準則第7號及香港財務報告準則第7號(修訂本)	供應商融資安排

上文所列修訂及詮釋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。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

(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2024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	205,340	76,796	—	282,136
分部間收入	—	8,801	(8,801)	—
可呈報分部收入總額	<u>205,340</u>	<u>85,597</u>	<u>(8,801)</u>	<u>282,136</u>
銷售成本	(156,010)	(61,750)		(217,760)
毛利	<u>49,330</u>	<u>15,046</u>		<u>64,376</u>
分部業績				
除所得稅前溢利	<u>68,147</u>	<u>9,445</u>	<u>(170)</u>	<u>77,422</u>
分部業績包括：				
其他收益／(虧損)淨額	43,310	(369)		42,941
財務收入	14	292		306
財務成本	(19,611)	(67)		(19,678)
折舊及攤銷	(27,841)	(856)		(28,697)
金融資產減值虧損淨額	(90)	(123)		(213)
應佔聯營公司及合營企業溢利	6,543	148		6,691
添置非流動資產	<u>178,720</u>	<u>13,323</u>		<u>192,043</u>

	截至2023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	207,957	51,077	—	259,034
分部間收入	—	5,076	(5,076)	—
可呈報分部收入總額	<u>207,957</u>	<u>56,153</u>	<u>(5,076)</u>	<u>259,034</u>
銷售成本	(177,545)	(41,386)		(218,931)
毛利	<u>30,412</u>	<u>9,691</u>		<u>40,103</u>
分部業績				
除所得稅前溢利	<u>17,381</u>	<u>4,998</u>	<u>—</u>	<u>22,379</u>
分部業績包括：				
其他收益／(虧損)淨額	5,693	(54)		5,639
財務收入	143	2		145
財務成本	(9,335)	(54)		(9,389)
折舊及攤銷	(26,924)	(1,007)		(27,931)
金融資產減值虧損淨額	(1,475)	(35)		(1,510)
應佔聯營公司及合營企業溢利	2,838	10		2,848
添置非流動資產	<u>259,829</u>	<u>5,695</u>		<u>265,524</u>

以下為本集團按可呈報分部劃分的資產及負債分析：

	於2024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>551,973</u>	<u>62,065</u>	<u>(15,142)</u>	<u>598,896</u>
分部負債	<u>345,297</u>	<u>37,361</u>	<u>(15,142)</u>	<u>367,516</u>
	於2023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>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>

(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2024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	
	2024年 千美元	2023年 千美元
航運業務收入		
航運服務收入 — 時段	128,427	161,411
租金收入	76,913	46,546
	<u>205,340</u>	<u>207,957</u>
船舶管理業務收入		
船舶管理收入 — 時段	76,796	51,077
	<u>76,796</u>	<u>51,077</u>

(ii) 有關主要客戶的資料

截至2024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(2023年：無)。

(c) 非流動資產

除金融工具及遞延所得稅資產(「地區非流動資產」)外，本集團的非流動資產包括其物業、廠房及設備、無形資產、使用權資產、於聯營公司及合營企業的權益及其他非流動資產。

船舶(包括在物業、廠房及設備以及使用權資產中)主要用於全球各地的航運業務。因此，按地理區域呈列船舶位置並不切實可行，因此船舶及在建船舶呈列為未分配非流動資產。

就其餘地區非流動資產而言，則根據業務營運／資產所在的地理位置呈列。

	截至12月31日止年度	
	2024年 千美元	2023年 千美元
未分配	421,782	398,229
其餘資產		
— 中國	18,034	4,301
— 香港	9,938	10,851
— 其他	1,713	604
	<u>421,782</u>	<u>398,229</u>

4 其他收益／(虧損) — 淨額

	截至12月31日止年度	
	2024年 千美元	2023年 千美元
匯兌虧損淨額	(1,472)	(219)
銀行手續費	(1,079)	(533)
法律訴訟撥備	(182)	(552)
保險賠償	1,114	1,346
出售物業、廠房及設備收益淨額	46,166	6,891
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 公允價值收益淨額	(229)	447
其他	(1,377)	110
	<u>(1,377)</u>	<u>110</u>
	<u>42,941</u>	<u>5,639</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及船舶出售收益毋須或免除繳納所得稅。來自船舶管理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	
	2024年 千美元	2023年 千美元
即期所得稅		
— 香港利得稅	57	112
— 中國企業所得稅	89	12
— 日本所得稅	611	47
— 新加坡所得稅	76	153
遞延所得稅	1,804	37
	<u>2,637</u>	<u>361</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港元及宣派特別股息每股普通股0.115港元，合共132,500,000港元(相當於16,933,000美元)(2023年：無)。建議末期股息已於截至2024年12月31日止年度悉數派發。

7 每股盈利

每股基本盈利乃按本公司股東應佔溢利除以各年度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	
	2024年	2023年
本公司擁有人應佔溢利(千美元)	70,340	21,211
已發行普通股加權平均數	500,000,000	468,750,000
每股基本盈利(每股以美元計值)	<u>0.141</u>	<u>0.045</u>

由於本公司於截至2024年12月31日止年度並無具攤薄性的工具(2023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	
	2024年 千美元	2023年 千美元
貿易應收款項 — 船舶管理業務		
— 第三方	5,515	4,698
— 關聯方	276	268
減：減值撥備	(89)	(70)
	<u>5,702</u>	<u>4,896</u>
貿易應收款項 — 淨額		
貿易應收款項 — 航運業務		
— 第三方	5,949	6,397
— 關聯方	1,793	478
減：減值撥備	(1,554)	(1,552)
	<u>6,188</u>	<u>5,323</u>
貿易應收款項 — 淨額		
其他應收款項		
— 向關聯方提供的墊款	3,147	—
— 按金	6,051	10,208
— 其他	6,735	5,226
	<u>15,933</u>	<u>15,434</u>
減：其他應收款項減值撥備	(211)	(123)
	<u>15,722</u>	<u>15,311</u>
其他應收款項 — 淨額		
	<u>27,612</u>	<u>25,530</u>

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	
	2024年 千美元	2023年 千美元
貿易應收款項 — 船舶管理業務		
3個月內	5,568	4,703
3至6個月	92	150
6至12個月	45	45
1至2年	24	63
2至3年	62	5
	<u>5,791</u>	<u>4,966</u>
減：減值撥備	(89)	(70)
	<u>5,702</u>	<u>4,896</u>
	於12月31日	
	2024年 千美元	2023年 千美元
貿易應收款項 — 航運業務		
3個月內	5,946	5,081
3至6個月	244	—
6至12個月	—	244
1年以上	1,552	1,550
	<u>7,742</u>	<u>6,875</u>
減：減值撥備	(1,554)	(1,552)
	<u>6,188</u>	<u>5,323</u>

9 貿易及其他應付款項

	於12月31日	
	2024年 千美元	2023年 千美元
貿易應付款項		
— 第三方	16,351	15,737
— 關聯方	<u>12</u>	<u>10</u>
	<u>16,363</u>	<u>15,747</u>
其他應付款項		
— 關聯方墊款	3,997	7,035
— 關聯方按金	200	13
— 按金及擔保	8,488	2,565
— 應付薪金及僱員福利	5,620	2,905
— 法律程序撥備	370	1,640
— 其他	<u>155</u>	<u>645</u>
	<u>18,830</u>	<u>14,803</u>
	<u><u>35,193</u></u>	<u><u>30,550</u></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	
	2024年 千美元	2023年 千美元
少於1年	16,260	15,603
1至2年	86	98
2至3年	—	20
3年以上	<u>17</u>	<u>26</u>
	<u>16,363</u>	<u>15,747</u>

10 或有事項

於2024年12月，一名客戶對本集團提起仲裁程序，並就本集團船舶管理業務項下的船舶損壞提出申索。根據法律顧問的意見，管理層根據估計賠償金額於2024年計提撥備180,000美元。

於2023年11月，一名客戶因停租及貨物申索爭議而要求賠償約190,000美元的多付租金。管理層根據估計賠償金額於2023年計提撥備190,000美元。

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約4百萬美元，該款項將由保險公司承擔。本集團並無其他賠償責任。

11 財務擔保合約

於2024年，本集團就外部融資以聯營公司及合營企業為受益人提供財務擔保363,876,000美元。於2024年12月31日，該等擔保合約項下的外部融資總額為129,483,000美元。

管理層討論與分析

業務概覽

公司簡介

本集團為一家結合船舶投資、運營及管理的綜合航運服務供應商，提供包括(i)航運服務及(ii)船舶管理服務的一站式服務，全面覆蓋海運價值鏈上的關鍵環節。

業務摘要

收入：截至2024年12月31日止年度（「年內」）收入同比上升8.9%，由2023年的約259.0百萬美元增長至約282.1百萬美元。

毛利：年內毛利同比增長60.5%，由2023年的約40.1百萬美元增長至約64.4百萬美元。

本公司股東應佔淨利潤：年內本公司股東應佔淨利潤同比上升231.6%，由2023年的約21.2百萬美元增長至約70.3百萬美元。

	截至12月31日止年度	
	2024年 百萬美元	2023年 百萬美元
收入	282.1	259.0
毛利	64.4	40.1
經調整淨利潤	74.8	23.8
息稅前利潤	97.1	31.8
每股溢利 (每股以美元計值)	<u>0.141</u>	<u>0.045</u>

業務策略

輕重資產船舶配置：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的同時，最大限度提高運營靈活性。

拓展船隊規模：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新船。年內，本集團通過接收2艘新船、光租1艘以及投資5艘船舶，共新增運力268,574 dwt。預計2025將有5艘新散貨船、3艘新化學品船、2艘船員交通船下水運營，及7艘購買的二手散貨船、3艘光租船舶以及合資公司新增下水船舶6艘，將額外新增運力662,651載重噸（「dwt」）。截至2024年12月31日，本集團自有及光租的在建船舶為20艘，連同通過合營公司持有的在建船舶18艘，合計38艘，當中包括16艘散貨船、16艘化學品船，及6艘中程成品油輪。新增運力涵蓋油輪／化學品船、重型多用途船、散貨船、多用途乾貨船等多種船型，能有效擴大本集團運力，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乾散貨船隊，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，以及油輪及化學品船等。多元化的船只組合不僅能靈活應對市場變化，更能分散單一資產及業務風險，繼而增強業務韌性。

拓展業務佈點：為支持業務發展，本集團進一步加快全球網絡佈局，通過增設多個戰略辦事處及服務點，構建出覆蓋全球主要航線的服務網絡。2023年10月德國分公司新辦公室正式啟用，顯著提升了本集團在德國以至歐洲市場的一站式服務能力。2025年，本集團計劃在美國設立休斯頓辦事處，在迪拜設立中東辦事處，進一步提升服務效率與能力。通過完善各大洲際樞紐的資源配置，本集團致力以更好的服務，爭取更高的市場份額。

涵蓋投資、運營及管理的船舶資產一站式服務平台：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及市場資訊，本集團得以因應航運週期而提前作出部署。當市場處於低位時，本集團以較低價格購入船舶資產，並透過其運營及管理業務，在逆週期當中提前佈局併產生收入。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。透過恆常的船舶資產投資及運營活動，本集團得以在穩定的業務基礎上產生額外財務收益。

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，本集團積極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，藉此進一步減低財務成本。本集團亦將致力維持船隊資產平衡及多樣化，通過控制船舶增量提高業務可控性及利潤空間，同時借助租入船舶力量，以較低資本投入，最大限度提高運營靈活性。以上舉措將有效精簡成本架構，為本集團的利潤空間帶來保障。

實施環境、社會和企業管治策略：為響應綠色低碳倡議，本集團設立了階段性目標實現碳中和。隨著環保制約及國際海事組織加強對全球航運業的碳排放強度監管，本集團亦將陸續以油耗及碳排放較低的新船舶，逐漸替代油耗及碳排放較高的船舶。本集團亦會採取節能運營措施，透過技術改造及採用低排放燃料，確保所有新船舶將符合新規定，有效緊抓綠色物流所帶來的龐大機遇。

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2024年12月31日，本集團控制船舶20艘，並通過合營公司投資船舶6艘，其中15艘為乾散貨船，11艘為油輪／化學品船，綜合運力達到1.23百萬dwt，較截至2023年12月31日的1.41百萬dwt同比下降14.6%。減少2艘船舶主要是由於本集團老舊船舶運力淘汰，年內合共出售自有船舶及投資船舶10艘，並接收2艘新船、光租1艘及投資5艘船舶。為應對航運環保政策升級，本集團也加快船隊結構優化，平均船齡由2023年的7.0歲進一步降至6.0歲。

控制船隊變化

	截至12月31日止年度	
	2024年	2023年
乾散貨船	15	20
油輪／化學品船		
— 油輪	3	4
— 化學品船	8	4
合計	<u>26</u>	<u>28</u>

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，以及透明化的信息披露，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，能以較低成本獲得造船機會。因此，本集團已積極把握新建船舶成本較低的市場趨勢，分別委聘位於中國及日本的知名造船廠為其建造新船。新增訂單方面本集團於年內簽訂了13艘干散貨船及油輪化學品船新造船訂單，並簽訂了光租2艘化學品新造船訂單。以上投資將額外增加626,620 dwt總運力，佔截至2024年12月31日的總運力的51.0%。透過進一步豐富船隊組合，本集團致力提升其於海運行業的競爭力。

租入船隊變化

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，有效減低資本承擔，並最大限度地提高業務靈活性。租入船隊主要通過長期、短期和單航次租入船舶來開展航運業務。年內，本集團訂立約120項租入船舶合約，綜合運力為約0.58百萬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乾散貨及油化品，如鐵礦石、煤炭、糧食、鋼材、原木、水泥、化肥、鎳礦及鋁土礦等，以及大宗化學品、精細化工品、基礎化工原料等。

全球網絡

本集團透過定期租賃及航次租賃的方式為客戶提供航運服務，服務涵蓋主要國際乾散貨航線及油化航線，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、西非 — 西北歐、西非 — 地中海、中國 — 東南亞等。

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、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

憑藉本集團在業內逾十年的豐富行業經驗，本集團得以服務船東、融資租賃公司、造船廠、乾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。本集團的客戶群當中不乏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；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；世界500強煉化企業；全球領先的新能源汽車製造商；以及中國大型金融租賃公司等。

信息化、智能化發展

隨著航運市場競爭日益加劇，下游參與者對航運企業的運營能力及效率要求也持續提高。因此，各航運企業的信息化系統建設工作也在加速進行，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航運管理系統，配備洲際獨有的大數據平台和大模型Seacon-AI，能通過信息的集中、融合以及實時交互，執行智能化管控及大數據分析，實現航運全方位精細化管理。

ESG戰略及目標

隨著全球推動綠色能源及低碳排放，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要有所提升，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。

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的最新標準。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。

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，繼2023年成功打進勞氏日報全球十大船舶管理企業及管理者榜單後，2024年再次蟬聯，位列全球第九，也是十大船舶管理公司中唯一一家上市公司，及首家上榜的中資船舶公司。此次排名進一步反映了公司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九年榮登「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。

財務表現

2024年，航運運費市場呈高開低落的震盪態勢。上半年，隨著製造業穩步恢復，加上地緣政治事件導致的供應鏈失衡，全球海運市場呈復甦態勢；然而，在地緣政治風險加劇、運力逐漸釋放，以及全球貿易前景面臨諸多不確定性的背景下，下半年航運需求轉向疲軟。縱使如此，2024年全年費率表現依然強勁，波羅的海乾散貨指數(BDI，是反映乾散貨船租金波動及市場租船費率的主要基準)全年均值同比上升27.3%；波羅的海成品油運輸指數(BCTI，是反映油輪租船費率的主要基準)全年均值亦同比增長2.1%。

在海運費率均值有所上升的同時，本集團也積極優化船隊組合，透過淘汰老舊船舶，更新船隊運力。同時，本集團也積極佈局油輪／化學品船市場，以多元化的船隊成功鎖定更高的租金。以上因素帶動下，本集團總收入由2023年的259.0百萬美元同比增加8.9%至282.1百萬美元。

受惠於航運費率均值上升、高毛利的控制船隊收入貢獻有所增加、高毛利的船舶管理服務收入貢獻有所增加，以及折舊、船員工資等固定營業成本隨著收入增加而享有更大規模效應，毛利率由2023年的約15.5%增加至年內的約22.8%，帶動毛利同比增加60.5%至64.4百萬美元。(2023年：40.1百萬美元)。此外，本集團密切關注不同船型的船舶投資和買賣機會，年內完成出售10艘船舶，並從中產生資產出售收益約46.0百萬美元、及應佔聯營公司溢利約5.6百萬美元。綜合上述因素，年內溢利由2023年的22.0百萬美元，同比增加239.7%至74.8百萬美元。本公司股東應佔年內溢利也從2023年的21.2百萬美元，同比增加231.6%至70.3百萬美元。

面對波動市況，本集團也致力維持穩健的財務狀況。截至2024年12月31日，本集團之現金及現金等價物為約65.8百萬美元，較截至2023年12月31日的約28.0百萬美元同比增加135.1%。受惠於船舶資產增加及業務增長，資產總值同比增加21.7%至約598.9百萬美元(截至2023年12月31日：492.1百萬美元)，總借款也相應同比增加24.5%至約268.8百萬美元(截至2023年12月31日：215.9百萬美元)。資產負債比率(負債總額除以資產總值)則下降至約61.4%的健康水平(截至2023年12月31日：約64.7%)。未來，本集團將密切關注其運營資金週轉狀況，並採取各種成本控制及效率提升的措施以加強流動性。

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、乾散貨貿易商，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。船舶管理合約服務期一般介乎1至15年，有關協議通常在各服務期結束時可續期，而本集團一般按包乾制或管理費方式收取管理費。

本集團管理不同類型的船舶，當中包括乾散貨船、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、氣體船、海工船等。受惠於其豐富管理經驗，本集團於年內成功取得客戶信任，在卡塔爾多哈順利接管一艘達79,000方的超大型液化氣船，並接管3艘LNG雙燃料汽車船的管理。以截至2024年年底的綜合管理船舶數量計算，本集團更成功蟬聯勞氏日報2024年全球十大船舶管理企業及管理者榜單，也是十大船舶管理公司中唯一一家上市公司，以及首家上榜的中資船舶管理公司。

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。自服務開始至2024年12月31日，本集團已受聘為超過200個船舶造船項目提供造船監理服務，其中覆蓋散貨船、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、風電安裝船、液化天然氣加註船、客滾船等。年內，由本集團負責監造的77,000 dwt多用途紙漿船也成功如期交付，並於年內投入運營。

財務表現而言，由於在管船舶數量增加，特別是按包乾制收取管理費的在管船舶數量增加，分部收入同比增加50.4%至76.8百萬美元(2023年：51.1百萬美元)。疊加包乾管理船舶增加導致的利潤提升，該分部的除所得稅前溢利同比增加89.0%至9.4百萬美元(2023年：5.0百萬美元)。年內分部利潤率達12.3%(2023年：約9.8%)。

航運服務分部

本集團的船隊主要由乾散貨船組成，可運輸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；本集團亦透過其油輪及化學品船，分別運輸燃油及石化產品等。

於2024年12月31日，本集團及合營公司控制船隊由26艘船舶組成，綜合運力達到1.23百萬dwt，相較於2023年12月31日的1.41百萬dwt同比下降14.6%。隨著船隊持續置換，平均船齡也由2023年的約7.0歲進一步下降至6.0歲。基於靈活性的考量，本集團的船隊中另有一部分為租入船舶。截至2024年12月31日，本集團訂立約120項租賃協議，綜合運力約0.58百萬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合營，或通過光船租賃或融資租賃安排的長期租賃下獲得的乾散貨船、油輪及化學品船；另一方面，租入船舶主要根據定期租賃向船舶供應商租賃的乾散貨船和化學品船。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提升利潤並在規模經濟中獲益，同時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的方式向客戶出租船舶。本集團亦透過航次租賃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，將焦炭從中國運往日本，將丙烯酸從華東運往泰國以及馬來西亞，以及將苯酚、丙酮從華東運往泰國。

年內，由於船隊規模有輕微下降，在全球貿易量回升，BDI及BCTI均值較同比上升的情況下，分部收入由2023年的208.0百萬美元，同比減少1.3%至205.3百萬美元。其中，控制船舶收入由2023年的107.4百萬美元，同比增加11.7%至120.0百萬美元；租入船舶收入由2023年的100.6百萬美元，同比減少15.1%至85.4百萬美元。

毛利而言，航運服務年內毛利為49.3百萬美元（2023年：30.4百萬美元），同比增加62.2%。其中，控制船舶毛利由2023年的31.5百萬美元，同比增加49.2%至47.1百萬美元，毛利率為約39.2%（2023年：29.4%）；租入船舶毛利為2.3百萬美元（2023年：毛損1.1百萬美元），同比增加301.6%，毛利率為約2.7%（2023年：毛損率約1.1%）。年內，該分部的除所得稅前溢利同比增加292.1%至68.1百萬美元（2023年：17.4百萬美元），分部利潤率達約33.2%（2023年：8.4%）。

市場概覽

2024年，全球航運市場在地緣政治動盪與運營環境惡化的雙重壓力下維持逆勢增長。需求端上，乾散貨市場整體維持良好表現。根據中國國家統計局數據顯示，2024年中國鐵礦石進口量連續第二年增長，創下歷史新高，同比增長4.9%；全年煤炭進口總量達5.427億噸，同比也增加12.58%。以上大宗商品的增量都為大中型乾散貨船，尤其好望角船型，帶來了穩固的訂單。同時，俄烏衝突持續影響黑海航線運力，紅海局勢緊張迫使亞歐航線平均運距拉長，疊加巴拿馬運河乾旱導致的船舶繞行，這些都導致運力供應轉趨緊張，運輸成本也進一步上升。

針對乾散貨船的波羅的海乾散貨運價指數(BDI)也以1,755點年均值，同比漲幅27.3%。儘管下半年因港口罷工與貿易增速放緩導致BDI年末跌破千點，全年仍維持強勢格局。油化品方面，2024年油品運輸市場雖波動下行，BDTI(波羅的海原油運輸指數)和BCTI全年均值分別為1,094點、818點。

船舶供給端也出現了結構性的調整。中日韓頭部船廠持續向大型化、綠色化船舶傾斜產能，活躍船廠數量遞減推升建造門檻，這些條件都限制了短期增量。IMO碳排放新規與歐盟《海事燃料聯盟規則》的實施也加快了船隊更新進程，船齡結構進入集中更替期。

展望2025年，全球航運市場將在結構性分化與環保轉型的雙重驅動下呈現複雜博弈格局。儘管年初波羅的海原油運輸指數(BDTI)指數受海岬型船補庫需求帶動短暫回升，但中國房地產投資收縮對鐵礦石進口的持續壓制、歐盟碳稅(ETS)推高運營成本等因素，仍將使上半年乾散貨市場承壓。隨著中國基建政策轉向「平急兩用」及新能源項目發力，疊加印度、東南亞等新興市場的鋼鐵產能擴張，鐵礦石與煤炭海運需求有望在下半年形成接力，推動BDI指數向2024年趨近。本集團將持續關注政策催化與地緣事件對國際航運市場的擾動，持續關注市場機遇。

船舶管理市場而言，面對多發的地緣事件及日益增加的合規要求，市場上眾多的船東也逐漸傾向於尋求專業第三方船舶管理人的建議。作為全球排名第九、總部位於中國的最大船舶管理服務公司，本集團在品牌、經驗及規模上均有著明顯優勢，未來也將有力爭取更大市場份額。

展望

本集團在香港聯合交易所主板上市後，已積極善用國際資本力量，以輕重資產並重的方式擴充控制船隊及租入船隊規模。年內，本集團接收2艘新船、光租1艘及投資5艘船舶，綜合運力已經達到1.23百萬dwt。同時，本集團也正在積極擴大其船隊覆蓋。截至2024年12月31日，本集團自有及光租的在建船舶為20艘，連同通過合資公司持有的在建船舶18艘，合計38艘，當中包括16艘散貨船、16艘化學品船，及6艘中程成品油輪，預計將於2025至2027陸續交付。此外，公司於2025年初收購了7艘3,800 dwt多用途乾貨船，並光租了1艘散貨船及2艘化學品船，屆時綜合運力將額外增加1,215,251 dwt，為現有運力的98.5%，為收入增量帶來重要支撐。

此外，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。年內，本集團已成功出售自有船舶及投資船舶合計10艘，其中自有船舶出售產生收益(扣除稅項及開支後)約46.0百萬美元、及應佔聯營公司溢利約5.6百萬美元。報告期後，本集團也持續推行船舶置換計劃，以優化船隊規模及改善資金流動性。其中，本集團已於2025年1月及2月分別出售1艘13,500 dwt的雜貨船及1艘24,576 dwt的油化船。隨著本集團適時淘汰及更新船隊，本集團也將以更符合最新國際標準、在油耗及碳稅上享有更大優勢的船舶，未來搶佔更大市場份額。

船舶管理業務方面，本集團將繼續鞏固其市場領導地位，妥善利用其全球第九、中國最大的第三方船舶管理服務提供商的地位，積極把握未來政策所帶來的商機。繼2023年10月德國分公司新辦公室正式啟用後，本集團計劃2025年在美國休斯頓、中東迪拜設立辦事處，從而進一步提升服務效率與能力，以更好的服務，爭取更高的市場份額。

憑藉其多管齊下的發展戰略，本集團也將致力以更高的運營效率及更大的業務規模，為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2023年12月31日止年度的約259.0百萬美元增加約23.1百萬美元或8.9%至年內的約282.1百萬美元。

航運服務

來自我們航運服務的收入由截至2023年12月31日止年度約208.0百萬美元減少約2.6百萬美元或1.3%至年內約205.3百萬美元，乃主要由於(i)儘管控制船隊輕微縮減，但全球貿易量回升，導致年內來自控制船舶的收入增加11.7%；及(ii)本集團租入船舶減少，導致租入船舶的收入大幅下降。上述因素導致年內來自航運服務的收入整體減少。

船舶管理服務

來自我們船舶管理服務的收入由截至2023年12月31日止年度約51.1百萬美元增加約25.7百萬美元或50.4%至年內約76.8百萬美元，乃主要由於本集團在管船舶的數目增加，而本集團按包乾制(收取的服務費通常較高)收取管理費。

銷售成本

我們的銷售成本由截至2023年12月31日止年度約218.9百萬美元減少約1.2百萬美元或0.5%至年內約217.8百萬美元，乃主要由於年內來自船舶供應商的租入船舶合約減少導致租船成本減少，但由於年內本集團在管船舶數目增加，部分被船員派遣開支增加所抵銷。

毛利及毛利率

我們的毛利由截至2023年12月31日止年度約40.1百萬美元增加約24.3百萬美元或60.5%至年內約64.4百萬美元。我們的整體毛利率由截至2023年12月31日止年度約15.5%增加至年內約22.8%。該增加乃主要由於高毛利的控制船隊的收入貢獻增加，折舊、船員工資等固定營業成本隨著收入增加而享有更大規模效應。

銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支由截至2023年12月31日止年度約15.5百萬美元增加約1.7百萬美元或10.8%至年內約17.1百萬美元，乃主要由於僱員福利開支增加。

其他收益淨額

我們於年內錄得其他收益約42.9百萬美元，而於截至2023年12月31日止年度錄得約5.6百萬美元，乃主要由於年內確認出售物業、廠房及設備淨收益約46.2百萬美元，部分由年內匯兌虧損及銀行手續費所抵銷。

融資成本淨額

我們的融資成本由截至2023年12月31日止年度的約9.2百萬美元增加約10.1百萬美元或109.6%至年內的約19.4百萬美元，乃主要由於年內添置多艘控制船舶導致外部融資增加。

分佔聯營公司及合營企業的純利

我們於年內錄得分佔純利約6.7百萬美元，而於截至2023年12月31日止年度錄得約2.8百萬美元，乃主要由於應佔本公司聯營公司出售船舶所產生的溢利。

年內溢利

由於上述原因，我們的溢利由截至2023年12月31日止年度約22.0百萬美元增加約52.8百萬美元或239.7%至年內約74.8百萬美元。本公司股東應佔利潤由截至2023年12月31日止年度約21.2百萬美元增加約49.1百萬美元或231.6%至年內約70.3百萬美元。

債務

截至2024年12月31日，我們的借款及租賃負債合共約318.1百萬美元（截至2023年12月31日：282.5百萬美元）。

截至2024年12月31日，本集團為合營企業及聯營公司擔保的金額達約363.9百萬美元（截至2023年12月31日：無）。

借款

我們的借款總額由2023年12月31日約215.9百萬美元增至2024年12月31日的約268.8百萬美元，主要由於本集團於年內就若干船舶訂立融資租賃。我們的借款以美元、人民幣及日圓計值。於2024年12月31日，0.2%（2023年12月31日：1.60%）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2024年12月31日，賬面值分別約267.7百萬美元及60.1百萬美元的物業、廠房及設備以及購買船舶預付款項已質押作為借款的保證品（截至2023年12月31日：賬面值約266.9百萬美元的物業、廠房及設備）。

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2023年12月31日的約66.6百萬美元減少至2024年12月31日的約49.4百萬美元。

或然負債

於2024年12月31日，我們並無任何其他重大或然負債。

資本結構

我們的資產總值由截至2023年12月31日的約492.1百萬美元增加至截至2024年12月31日的約598.9百萬美元。我們的負債總額由截至2023年12月31日的約318.3百萬美元增加至截至2024年12月31日的約367.5百萬美元。

我們的淨負債權益比率由截至2023年12月31日的約150.5%減少至截至2024年12月31日的約110.8%，此乃由於現金及現金等價物增加。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2024年12月31日的資本承擔約為333.7百萬美元（於2023年12月31日：278.5百萬美元），主要與直至2024年12月31日尚未交付的17艘船舶建造合約相關。在這17艘船舶中，八艘船舶的預期交付日期於2025年內，五艘船舶的預期交付日期於2026年內，及四艘船舶的預期交付日期於2027年內。

除所披露者外，截至2023年12月31日及2024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2024年12月31日，我們錄得流動資產淨值約26.8百萬美元，而於2023年12月31日錄得約776,000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2023年12月31日的1.0增加至截至2024年12月31日的1.3。

於2024年12月31日，我們的現金及現金等價物約為65.8百萬美元，而於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。我們的現金及現金等價物以美元、人民幣、日圓、新加坡元、歐元及港元計值。資產負債比率（負債總額除以資產總值）也處於約61.4%的健康水平（於2023年12月31日：約64.7%）。

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。於年內，除本集團訂立的數份於2024年3月前到期的外匯遠期合約外，本集團概無使用任何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

我們於年內並無任何有關附屬公司、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2024年收購13艘船舶，光租2艘船舶。截至2024年12月31日，本集團有20艘在建船舶。預期將分別於2025年、2026年及2027年交付9艘、7艘及4艘船舶。本集團於年內訂立的15份重大收購船舶及光船租賃合約的詳情已分別於本公司日期為2024年2月18日、2024年3月15日、2024年4月15日、2024年7月22日及2024年10月30日的公告及本公司日期為2024年2月23日及2024年5月24日的通函中披露。

除所披露者外，我們於年內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2025年1月5日，Seacon Dubai Ltd (作為租船人) 及Seacon Shipping Pte. Ltd. (作為賣方) (均為本公司的間接全資附屬公司)、擁有人、本公司及擔保人訂立融資租賃安排(「**融資租賃安排**」)，據此，(i)賣方同意向擁有人出售船舶，代價約31.4百萬美元；(ii)擁有人同意將船舶出租予租船人；(iii)本公司以擁有人為受益人訂立第一份擔保；及(iv)擔保人以租船人及賣方為受益人訂立第二份擔保。有關詳情請參閱本公司日期為2025年1月6日的公告。

於2025年1月16日，Seacon Yokohama Ltd (作為賣方) (本公司的間接全資附屬公司) 與Yuchen Logistics Pte. Ltd. (作為買方) 訂立協議備忘錄，據此，賣方同意出售而買方同意購買船舶，代價約19.9百萬美元。有關詳情請參閱本公司日期為2025年1月16日的公告。

於2025年1月24日，貸款人(本公司的全資附屬公司)、SeaKapital及本集團合營企業訂立貸款融資及擔保協議，據此，貸款人及SeaKapital各自應(1)向合營企業提供最高為50.0百萬美元的貸款融資；及(2)提供或促使其聯屬人士以外部融資提供者為受益人為合營企業提供最高總擔保總額為230.0百萬美元的擔保(「貸款融資及擔保」)。根據上市規則第14章，提供貸款融資及擔保構成本公司的主要交易，並須遵守上市規則第14章有關申報、公告及股東批准的規定。本公司已就提供貸款融資及擔保取得密切聯繫集團(合共持有288,750,000股股份(於本公告日期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，有關提供貸款融資及擔保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2025年1月24日的公告及日期為2025年2月28日的通函。

於2025年1月27日，Seacon Marine Ltd. (作為買方)(本公司的間接全資附屬公司)與七名賣方訂立七份協議備忘錄，以總代價63.7百萬歐元(相當於約521.1百萬港元)收購各船舶，每艘船舶之代價為9.1百萬歐元(相當於約74.4百萬港元)。有關詳情請參閱本公司日期為2025年1月27日的公告。

於2025年2月5日，買方與福建東南造船有限公司(作為賣方)及Seacon Shipping Pte. Ltd. (作為原買方)(本公司的間接全資附屬公司)訂立更替協議，據此，原買方同意就兩艘船舶向買方更替日期為2024年4月15日的原合約，而原合約將由條款與原合約大致相同的日期為2025年2月5日的兩份造船合約取代，總代價約為19.8百萬美元。有關詳情請參閱本公司日期為2025年2月5日的公告。

於2025年2月7日，Golden Dahlia Limited (作為賣方) (本公司的間接全資附屬公司) 與買方訂立協議備忘錄，據此，賣方同意出售而買方同意購買船舶，代價約32.9百萬美元(「出售事項」)。根據上市規則第14章，出售事項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。本公司已就出售事項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(於本公告日期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，有關出售事項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2025年2月7日的公告及日期為2025年2月28日的通函。

於2025年2月26日，Seacon Seattle Ltd (作為租船人) 及Seacon Shipping Pte. Ltd. (作為賣方) (均為本公司的間接全資附屬公司)、擁有人、本公司及擔保人訂立融資租賃安排，據此，(i)賣方同意向擁有人出售船舶，代價約34.0百萬美元；(ii)擁有人同意將船舶出租予租船人；(iii)本公司以擁有人為受益人訂立第一份擔保；及(iv)擔保人以租船人及賣方為受益人訂立第二份擔保。有關詳情請參閱本公司日期為2025年2月26日的公告。

除本公告所披露者外，自2024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。

股息

董事會議決不建議就截至2024年12月31日止年度派付任何股息。於本公告日期，概無股東已放棄或同意放棄任何股息的安排。

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，且年內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，可於本公司於年內的年度報告內查閱。

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2024年 12月31日止年度 實際動用金額 (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)
• 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 本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 本公司目前於青島、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	10.0	6.5	—
• 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	333.8	6.5	—

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。於本公告日期，全球發售所得款項淨額已按招股章程所披露的方式及比率悉數動用。

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。

購買、出售或贖回本公司的上市證券

年內，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，包括出售上市規則所界定的庫存股（「**庫存股**」）。於2024年12月31日，本公司並未持有任何庫存股。

其他資料

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。年內，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。

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於年內一直遵守標準守則。

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年內的年度業績。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所載有關本集團截至2024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內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

本公司應屆股東週年大會（「2025年股東週年大會」）將於2025年6月26日（星期四）舉行，而2025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2025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2025年6月23日（星期一）至2025年6月26日（星期四）（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2025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2025年6月20日（星期五）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）。

刊發年度報告

本公司於年內之年度報告(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，2025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。