

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2024年6月30日止六個月

中期業績

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6月30日止六個月(「本期間」)未經審計簡明合併財務資料，連同截至2023年6月30日止六個月的比較數字。

於本公告內，「我們」指本公司，惟倘文義另有所指，則指本集團。

簡明合併損益表

截至2024年6月30日止六個月

	附註	未經審計	
		截至6月30日止六個月	
		2024年 千美元	2023年 千美元
收入	4	137,778	119,171
銷售成本		<u>(99,943)</u>	<u>(102,535)</u>
毛利		37,835	16,636
銷售、一般及行政開支		(8,895)	(8,631)
金融資產減值虧損淨額		(944)	(199)
其他收入		373	376
其他收益淨額	5	<u>12,753</u>	<u>6,496</u>
經營溢利		41,122	14,678
融資收入		30	118
融資成本		<u>(8,949)</u>	<u>(4,586)</u>
融資成本淨額		(8,919)	(4,468)
應佔以權益法入賬的聯營公司及合營企業 溢利淨額		<u>655</u>	<u>1,212</u>
除所得稅前溢利		32,858	11,422
所得稅開支	6	<u>(302)</u>	<u>(563)</u>
期內溢利		<u>32,556</u>	<u>10,859</u>
應佔溢利：			
— 本公司股東		30,721	11,028
— 非控股權益		<u>1,835</u>	<u>(169)</u>
		<u>32,556</u>	<u>10,859</u>

簡明合併全面收益表

截至2024年6月30日止六個月

	附註	未經審計	
		截至6月30日止六個月	
		2024年 千美元	2023年 千美元
期內溢利		32,556	10,859
其他全面收益：			
— 換算海外業務之匯兌差額		<u>(59)</u>	<u>(60)</u>
期內其他全面收益，扣除稅項		<u>(59)</u>	<u>(60)</u>
期內全面收益總額		<u>32,497</u>	<u>10,799</u>
全面收益總額歸屬於：			
— 本公司股東		30,654	10,968
— 非控股權益		<u>1,843</u>	<u>(169)</u>
		<u>32,497</u>	<u>10,799</u>
本公司股東應佔期內每股盈利			
每股基本盈利(每股以美元計值)	7	0.061	0.025
每股攤薄盈利(每股以美元計值)	7	0.061	0.025

簡明合併資產負債表

於2024年6月30日

	附註	未經審計 2024年 6月30日 千美元	經審計 2023年 12月31日 千美元
資產			
非流動資產			
物業、廠房及設備		328,459	269,186
使用權資產		51,545	70,348
無形資產		216	97
於聯營公司及合營企業之權益		12,172	10,694
其他非流動資產		70,656	68,619
		<u>463,048</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		500	—
存貨		5,983	6,427
預付款項及其他流動資產		4,676	3,344
貿易及其他應收款項	8	34,554	25,530
受限制銀行存款		249	2,820
現金及現金等價物		44,090	27,996
		<u>90,052</u>	<u>66,117</u>
分類為持有待售之資產		<u>36,610</u>	<u>6,996</u>
		<u>126,662</u>	<u>73,113</u>
資產總值		<u><u>589,710</u></u>	<u><u>492,057</u></u>
權益			
股本		637	637
股份溢價		46,959	46,959
儲備		8,596	8,636
保留盈利		129,888	116,100
		<u>186,080</u>	<u>172,332</u>
本公司股東應佔權益		<u>186,080</u>	<u>172,332</u>
非控股權益		<u>3,280</u>	<u>1,398</u>
權益總額		<u><u>189,360</u></u>	<u><u>173,730</u></u>

簡明合併資產負債表(續)

於2024年6月30日

	附註	未經審計 2024年 6月30日 千美元	經審計 2023年 12月31日 千美元
負債			
非流動負債			
借款		239,545	194,512
租賃負債		35,709	50,838
其他非流動負債		640	640
		<u>275,894</u>	<u>245,990</u>
流動負債			
預收款及合約負債		3,187	3,030
貿易及其他應付款項	9	48,559	30,550
即期稅項負債		1,891	1,541
借款		34,597	21,341
租賃負債		13,159	15,774
衍生負債		194	101
		<u>101,587</u>	<u>72,337</u>
與分類為持有待售之資產直接有關的負債		<u>22,869</u>	<u>—</u>
		<u>124,456</u>	<u>72,337</u>
負債總額		<u>400,350</u>	<u>318,327</u>
權益及負債總額		<u><u>589,710</u></u>	<u><u>492,057</u></u>

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日在香港聯合交易所有限公司首次上市。

該等中期簡明合併財務資料以美元（「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）。

本集團截至2024年6月30日止六個月的中期簡明合併財務資料未經審計。

2 編製基準

截至2024年6月30日止六個月的中期簡明合併財務資料乃根據香港會計準則（「香港會計準則」）第34號編製。該中期簡明合併財務資料並不包括一般載於年度合併財務報表的所有附註。因此，中期簡明合併財務資料應與截至2023年12月31日止年度的年度財務報表一併閱讀，該年度財務報表已根據香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）編製。

編製符合香港財務報告準則的中期簡明合併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。

3 會計政策

除採用下文載列的新訂及經修訂準則之外，所採用的會計政策與截至2023年12月31日止年度的年度財務報表所採用者(如該等年度財務報表所述)一致。本中期期間的所得稅按照預期總盈利適用的稅率予以計提。

(a) 本集團採納的新訂及經修訂準則

下列經修訂準則於本集團2024年1月1日開始的財政年度首次強制採納且適用於本集團：

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
香港詮釋第5號	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

於2024年1月1日開始的財政年度生效的香港財務報告準則之修訂對本集團中期財務資料並無重大影響。

(b) 本集團尚未採納的已頒佈準則的影響

若干新訂會計準則及詮釋已頒佈，惟於本報告期間尚未強制生效，亦未獲本集團提早採納。預期該等準則於本報告期間或未來報告期間不會對本集團及可預見的未來交易產生重大影響。

4 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

(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：

	未經審計			合計 千美元
	截至2024年6月30日止六個月			
	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	104,846	32,932	—	137,778
分部間收入	—	4,039	(4,039)	—
可呈報分部收入總額	<u>104,846</u>	<u>36,971</u>	<u>(4,039)</u>	<u>137,778</u>
分部業績				
除所得稅前溢利	<u>28,874</u>	<u>3,984</u>	<u>—</u>	<u>32,858</u>
分部業績包括：				
融資收入	29	1		30
融資成本	(8,917)	(32)		(8,949)
折舊及攤銷	(13,948)	(973)		(14,921)
金融資產減值虧損淨額	(366)	(578)		(944)
應佔聯營公司及合營企業溢利	641	14		655
添置非流動資產	105,532	—		105,532

	未經審計			合計 千美元
	截至2023年6月30日止六個月			
	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	96,794	22,377	—	119,171
分部間收入	—	2,087	(2,087)	—
可呈報分部收入總額	<u>96,794</u>	<u>24,464</u>	<u>(2,087)</u>	<u>119,171</u>
分部業績				
除所得稅前溢利	<u>10,200</u>	<u>1,222</u>	<u>—</u>	<u>11,422</u>
分部業績包括：				
融資收入	117	1		118
融資成本	(4,578)	(8)		(4,586)
折舊及攤銷	(14,236)	(355)		(14,591)
金融資產減值(虧損)/撥回淨額	(203)	4		(199)
應佔聯營公司及合營企業溢利	1,207	5		1,212
添置非流動資產	123,538	—		123,538

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6月30日(未經審計)			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>555,339</u>	<u>50,563</u>	<u>(16,192)</u>	<u>589,710</u>
分部負債	<u>386,035</u>	<u>30,507</u>	<u>(16,192)</u>	<u>400,350</u>

	於2023年12月31日(經審計)			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>

(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6月30日止六個月的收入隨時間確認。

5 其他收益淨額

	未經審計	
	截至6月30日止六個月	
	2024年 千美元	2023年 千美元
匯兌虧損淨額	(2,591)	(403)
銀行手續費	(716)	(205)
法律訴訟撥備	(34)	(245)
出售物業、廠房及設備收益淨額	16,009	6,909
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	(41)	456
其他	<u>126</u>	<u>(16)</u>
	<u>12,753</u>	<u>6,496</u>

6 所得稅開支

	未經審計	
	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
	千美元	千美元
即期所得稅		
— 香港利得稅	88	94
— 中國企業所得稅	36	7
— 日本所得稅	229	483
— 新加坡所得稅	(54)	12
— 德國企業所得稅	3	—
遞延所得稅	—	(33)
	<u>302</u>	<u>563</u>

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期間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。

	未經審計	
	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
本公司擁有人應佔溢利(千美元)	30,721	11,028
已發行普通股加權平均數	500,000,000	437,500,000
每股基本盈利(每股以美元計值)	0.061	0.025

由於本公司於截至2024年6月30日止六個月並無具攤薄性的工具(截至2023年6月30日止六個月：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

	未經審計 2024年 6月30日 千美元	經審計 2023年 12月31日 千美元
貿易應收款項 — 船舶管理業務		
— 第三方	4,786	4,698
— 關聯方	264	268
減：減值撥備	(66)	(70)
	<u>4,984</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	4,345	6,397
— 關聯方	410	478
減：減值撥備	(1,550)	(1,552)
	<u>3,205</u>	<u>5,323</u>
貿易應收款項 — 淨額		
其他應收款項		
— 應收關聯方款項	13,630	—
— 向關聯方提供的按金	5	4
— 按金及擔保	7,650	10,204
— 其他	5,319	5,226
	<u>26,604</u>	<u>15,434</u>
減：其他應收款項減值撥備	(239)	(123)
	<u>26,365</u>	<u>15,311</u>
其他應收款項 — 淨額		
	<u>34,554</u>	<u>25,530</u>

(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：

	未經審計 2024年 6月30日 千美元	經審計 2023年 12月31日 千美元
貿易應收款項 — 船舶管理業務		
3個月內	4,137	4,703
3至6個月	628	150
6至12個月	204	45
1至2年	76	63
2至3年	5	5
	<u>5,050</u>	<u>4,966</u>
減：減值撥備	<u>(66)</u>	<u>(70)</u>
	<u><u>4,984</u></u>	<u><u>4,896</u></u>
	未經審計 2024年 6月30日 千美元	經審計 2023年 12月31日 千美元
貿易應收款項 — 航運業務		
3個月內	2,541	5,081
3至6個月	—	—
6至12個月	528	244
1至2年	136	1,550
2年以上	1,550	—
	<u>4,755</u>	<u>6,875</u>
減：減值撥備	<u>(1,550)</u>	<u>(1,552)</u>
	<u><u>3,205</u></u>	<u><u>5,323</u></u>

9 貿易及其他應付款項

	未經審計 2024年 6月30日 千美元	經審計 2023年 12月31日 千美元
貿易應付款項 (a)		
— 第三方	14,596	15,737
— 關聯方	—	10
	<u>14,596</u>	<u>15,747</u>
其他應付款項		
— 應付關聯方款項	5,435	7,035
— 關聯方按金	13	13
— 應付股息	16,973	—
— 按金及擔保	6,519	2,565
— 應付薪金及僱員福利	3,235	2,905
— 法律程序撥備	190	1,640
— 其他	1,598	645
	<u>33,963</u>	<u>14,803</u>
	<u><u>48,559</u></u>	<u><u>30,550</u></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：

	未經審計 2024年 6月30日 千美元	經審計 2023年 12月31日 千美元
少於1年	14,386	15,603
1至2年	164	98
2至3年	27	20
3年以上	19	26
	<u>14,596</u>	<u>15,747</u>

10 股息

於2024年3月27日，董事會建議就截至2023年12月31日止年度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（相當於16,933,000美元），其中11,433,000美元已於2024年7月及8月結算。本公司概無就截至2024年6月30日止六個月宣派及派付股息（截至2023年6月30日止六個月：無）。

11 期後事件

於2024年7月12日，本集團與獨立第三方PT Primatama Energi Mandiri訂立協議，據此，附屬公司同意出售一艘船舶，代價為13.8百萬美元。

於2024年7月22日，本集團與天津東疆綜合保稅區應星二號租賃有限責任公司及天津東疆綜合保稅區應星三號租賃有限責任公司就兩艘船舶訂立兩份光船租賃協議。光船租賃項下本公司就該等船舶將確認使用權資產總值約為55.9百萬美元。

於2024年7月29日，本公司間接全資附屬公司上海洲際之星海事科技有限公司已簽立擔保，據此，本集團同意按本集團於聯營公司的持股比例，為聯營公司妥善履行其於融資租賃協議項下的付款義務及責任提供最高約人民幣48.5百萬元之擔保。

於2024年8月12日，本集團與中建投融資租賃（上海）有限公司訂立協議，據此，本集團同意出售一艘船舶，代價為32,100,000美元。

管理層討論與分析

業務概覽

公司簡介

本公司為一家船舶投資、運營及管理相結合的綜合航運服務供應商，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。

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，成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，彰顯了本集團卓越的服務能力及出眾的市場地位。同時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。

業務摘要

收入：本期間收入同比上升15.6%，由2023年中期的約119.2百萬美元增長至約137.8百萬美元。

毛利：本期間毛利同比增長127.4%，由2023年中期的約16.6百萬美元增長至約37.8百萬美元。

經調整純利：本期間經調整純利同比上升156.5%，由2023年中期的約12.7百萬美元增長至約32.6百萬美元。

截至6月30日止六個月

	2024年 百萬美元	2023年 百萬美元
收入	137.8	119.2
毛利	37.8	16.6
經調整純利	32.6	12.7
純利	32.6	10.9
息稅前利潤	41.8	16.0
每股溢利 (每股以美元值)	0.061	0.025

業務策略

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，本集團可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。於本期間，本集團合共完成出售3艘船舶，分別為1艘57,005 dwt的散貨船，1艘14,416 dwt的散貨船，及1艘34,827 dwt的油輪／化學品船，產生出售事項收益 (扣除稅項及開支後) 約16.0百萬美元。透過恒常的船舶資產運營活動，本集團得以在穩定的業務基礎上產生額外財務收益。

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。於本期間，本集團有2艘在建新船下水運營，加上投資及光船租賃獲得的3艘船，共新增運力142,064 dwt。預期2024年下半年將有1艘新化學品船及2

艘62,000 dwt多種用途紙漿船下水運營，額外新增運力127,700 dwt。截至2024年6月30日，本集團在建船舶合共為20艘新船，當中包括13艘化學品船／油輪及7艘散貨船。公司新增運力涵蓋油輪／化學品船、重型多用途船、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，以及靈便型油輪、中程油輪及化學品船等。多元化的船隻組合能更靈活地應對市場變化。

拓展業務佈點：為支持業務發展，本集團致力在全球多個戰略地點開設辦事處及服務點，透過日益完善的運輸網絡，有效地將本集團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，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，最大限度提高營運靈活性。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6月30日，本集團控制船隊由30艘各種尺寸的船舶組成，其中20艘為干散貨船，10艘為油輪／化學品船，綜合運力達到1.45百萬dwt，較截至2023年6月30日的1.32百萬dwt同比增長9.8%，平均船齡也由去年同期的7.3年進一步下降至7.0年。

控制船隊變化

	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
干散貨船		
— 好望角型	1	1
— 巴拿馬型	7	5
— 超級靈便型	6	8
— 靈便型	6	5
油輪／化學品船		
— 油輪	3	3
— 化學品船	7	2
合計	<u>30</u>	<u>24</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。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，本集團於本期間簽署13艘的新船訂單，均為油輪／化學品船，以上投資將額外增加353,100 dwt總運力，並進一步豐富集團的船隊組合，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。於本期間，本集團訂立超過55項租入船舶合約，綜合運力約0.25百萬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、鎳礦及鋁土礦等。

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的方式為客戶提供航運服務，服務涵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

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、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。本集團的客戶群當中不乏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。

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性航運管理系統，通過信息的集中、融合以及實時交互，本集團已具備智能化管控及大數據分析能力，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。這些規範都對現有運力供應給出了更嚴謹效能要求。

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。

具體實踐上，本集團於2024年1月30日參與在上海舉行的2024全球航運科技大會。該會議旨在進一步推進港航業的脫碳步伐，鼓勵企業主體進行技術創新和商業模式創新，並在會上評選和頒發2024年航運界綠色脫碳創新應用獎。其中，本集團技術發展(創新)中心

自主研發的「GREEN FUTURE船舶溫室氣體排放管理系統」更榮獲2024年航運界綠色脫碳創新應用獎，凸顯公司邁向碳中和的決心。

除此以外，本集團亦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。根據2024年7月更新的Wind ESG評級，2023年度ESG報告發佈後，公司ESG評級已上升至A級。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有較佳的性能，本集團的年輕船隊未來在市場份額及運營成本上將有著更大優勢。

財務表現

2024年上半年，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，全球海運市場整體呈復甦態勢，波羅的海乾散貨指數(BDI，是反映干散貨船租金波動及市場租船費率的主要基準)本期間均值同比上升58.7%，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)本期間均值亦同比增長20.3%。航運費率增長的同時，本集團也積極擴大控制船隊規模，控制船隊綜合運力由去年同期的1.32百萬dwt同比上升9.8%至1.45百萬dwt；自2023年下半年，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，本集團總收入由去年同期的119.2百萬美元，同比增加15.6%至137.8百萬美元。

受惠於高毛利控制船隊的收入貢獻增加，由去年同期的45.4百萬美元增加至本期間的63.1百萬美元，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，本期間毛利率由去年同期的14.0%攀升至本期間27.5%，帶動毛利同比增加127.4%至37.8百萬美元。此外，本集團密切關注不同船型的船舶投資和買賣機會，本期間完成出售3艘船舶，並從中產生資產出售收益約16.0百萬美元。綜合上述因素，本期間溢利由2023年上

半年的10.9百萬美元，同比增加199.8%至32.6百萬美元。本公司股東應佔溢利也從去年同期的11.0百萬美元，同比增加178.6%至約30.7百萬美元。

本期間經調整純利同比增加156.5%，從2023年上半年的12.7百萬美元增加至本期間的32.6百萬美元。

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6月30日，集團資產總值增加19.8%至約589.7百萬美元（截至2023年12月31日：492.1百萬美元）。資產負債比率（負債總額除以資產總值）也處於約67.9%的健康水平（截至2023年12月31日：約64.7%）。

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。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、氣體船、海工船等。以截至2023年年底的綜合管理船舶數量計算，本集團更成功榮登勞氏日報2023年全球十大船舶管理企業及管理者榜單，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6月30日，本集團已受聘為180多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、液化天然氣加注船、客滾船等。

財務表現而言，由於本期間按包乾制(收取的服務費通常較高)收取管理費的在管船舶數量增加，分部收入同比增加47.2%至32.9百萬美元(2023年上半年：22.4百萬美元)。疊加包乾管理船舶增加導致利潤提升，該分部的除所得稅前溢利同比增加226.0%至4.0百萬美元(2023年上半年：1.2百萬美元)。本期間分部利潤率達12.1%(2023年上半年：約5.5%)。

航運服務分部

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，分別運輸燃油及石化產品等。

於2024年6月30日，本集團控制船隊由30艘船舶組成，綜合運力達到1.45百萬dwt，相較於2023年6月30日的1.32百萬dwt同比增加9.8%，平均船齡也由去年同期的7.3年進一步下降至7.0年。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6月30日，本集團訂立超過55項租賃協議，綜合運力約0.25百萬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，以及將焦炭從中國運往日本。

本期間，由於全球貿易量回升、控制船隊數量增加，以及BDI及BCTI均值較去年同期同比上升58.7%及20.3%，分部收入由2023年上半年的96.8百萬美元，同比增加8.3%至104.8百萬美元。其中，租入船舶收入由2023年上半年的51.4百萬美元，同比減少18.7%至41.7百萬美元；控制船舶所得收入由2023年上半年的45.4百萬美元，同比增加38.9%至63.1百萬美元。

毛利而言，航運服務本期間毛利為30.9百萬美元（2023年上半年：12.3百萬美元），同比增加151.3%。其中，租入船舶毛利為0.7百萬美元（2023年上半年：1.0百萬美元），同比減少31.4%，毛利率為1.7%（2023年上半年：2.0%）；控制船舶毛利由2023年上半年的11.3百萬美元，同比增加167.6%至30.2百萬美元，毛利率為47.9%（2023年上半年：24.8%）。該分部的除所得稅前溢利同比增加183.1%至28.9百萬美元（2023年上半年：10.2百萬美元），本期間分部利潤率達約27.5%（2023年上半年：10.5%）。

市場概覽

2023年第四季度，干散貨航運市場一方面受到了美國密西西比河、巴拿馬運河及蘇伊士運河的擁堵情況影響，整體船舶運力供應有所下降；另一方面受到8月份起的巴西糧食貨盤增量、10月份幾內亞的鋁土礦項目開工等因素刺激，終端需求有所回升。兩者的疊加促使BDI於2023年底攀升至超過3,000的高位。踏入2024年一季度初期，縱使BDI因適逢傳統淡季而短期高位回調，但縱觀2024年上半年，市場對於中國經濟恢復的良好預期、兩大運河因天氣原因導致的擁堵尚未緩解、以及巴以衝突效應外溢導致紅海航行風險大增而大量船舶被迫繞航非洲好望角等諸多因素，都支撐了干散貨航運市場於期內的優異表現。

根據中國國家統計局數據顯示，2024年上半年中國鋼材產量合計1,956.4萬噸，較2023年同期增長0.7%，其中6月產量更達到418.5萬噸，創兩年新高；同時，2024年上半年中國進口鐵礦砂6.11億噸、同比增加6.2%，進口煤2.5億噸、同比增加12.5%，以上大宗商品的增量都為大中型干散貨船，尤其好望角船型，帶來了穩固的訂單。

綜合以上因素，2024年1-6月份BDI均值為1,837.6，與2023年同比大幅增長58.7%。其中，波羅的海好望角型船運價指數BCI表現尤為突出，較2023年同期飆升88.9%。其他各類船型運價指數，包括BPI(波羅的海巴拿馬型船運價指數)、BSI(波羅的海超靈便型船運價指數)和BHSI(波羅的海靈便型船運價指數)，也均大幅高於2023年同期水平。

油化品航運市場方面，2024年伊始中東地緣風波一度刺激油化品船費率跳漲，上半年BDTI(波羅的海原油運輸指數)和BCTI最高點均出現在1月中下旬，後因地緣勢能未能進一步影響供需關係而震盪回落。然而，BCTI整體上依然是在高位運行，2024年1-6月份均值為1,003.3，較2023年同期上升19.7%。不同船型的走勢也各有差異，其中5月下旬以來VLCC租金大幅回落，而蘇伊士、阿芙拉和MR船型在強勢拉昇後也在6月出現了不同程度的回調。

船舶供應端上，目前中、日、韓主流船廠的船台資源依然緊張。干散貨船如好望角船型等手持訂單佔現有船隊比重較低，這意味著未來三到五年可供交付的干散貨及油化船數量將依然受限。同時，干散貨和油化船的老齡化趨勢也正在不斷加深。隨著歐洲碳排放交易體系(EU ETS)正式生效，加上IMO訂立新的碳排放規定，淘汰老船及逐步更換傳統能源船舶將變得更迫在眉睫，而這將進一步推動新干散貨船及油化船的需求。

展望未來需求，根據克拉克森的數據預測，2024年鐵礦石、煤炭、糧食及小宗商品海運貿易量預計將維持正向增長，預計將分別增長約2.7%、0.3%、2.2%及3.3%。同時，克拉克森也預計原油、成品油和化學品將保持正向增長，預計將分別增長約0.4%、1.4%及2.4%。由於大宗商品海運貿易量與干散貨及油化品船舶的需求密切相關，前者良好的增長趨勢將為後者帶來積極的支撐。船舶配置上，由於本集團預期化工產品以及其物流需求將有所改善，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。

船舶管理市場而言，面對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。作為全球前十大、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，有助未來爭取更大市場份額。

展望

本集團在成功於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。於本期間，本集團已有2艘新船下水，加上本期間合資收購綜合運力達到11,650 dwt的2艘化學品船，以及透過光船取得1艘7,474 dwt的化學品船，綜合運力已經達到1.45百萬dwt，較截至2023年6月30日止的運力增長9.8%。同時，本集團也正在積極擴大其船隊覆蓋。本集團預計在2024年下半年至2027年將陸續增加26艘船舶，其中包括11艘散貨船、11艘化學品船及4艘MR成品油輪，綜合運力預計將額外增加940,000 dwt。隨著本集團的航運服務能力獲得全面提升，本集團預計財務業績將有力在短期內維持增長。

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。在成功出售3艘船舶後，本集團已於本期間錄得出售事項收益(扣除稅項及開支後)約16.0百萬美元。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營運資金流動性。其中，本集團於2024年7月及8月分別出售1艘50,944 dwt的散貨船、1艘12,138 dwt的散貨船及1艘63,289.90 dwt散貨船，待交易完成後，預計將錄得出售事項總收益(扣除稅項及開支後)約17.0百萬美元。透過恒常的船舶投資活動，本集團將持續需求在穩定業務基礎上產生額外財務收益的機遇。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，妥善利用其全球前十、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。本集團也將持續擴大目前位於青島、上海、寧波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，致力為股東及其他持份者創造更高價值。

財務回顧

收入

本集團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。本集團的收入由截至2023年6月30日止六個月的約119.2百萬美元增加約18.6百萬美元或15.6%至本期間的約137.8百萬美元。

航運服務

來自本集團航運服務的收入由截至2023年6月30日止六個月約96.8百萬美元增加約8.0百萬美元或8.3%至本期間約104.8百萬美元，乃主要由於本期間全球貿易量的恢復、控制船隊數量的增加以及市場租船及運費的上漲。

船舶管理服務

來自本集團船舶管理服務的收入由截至2023年6月30日止六個月約22.4百萬美元增加約10.5百萬美元或47.2%至本期間約32.9百萬美元，乃主要由於本集團按包乾制(收取的服務費通常較高)收取管理費的本集團在管船舶數量增加。

銷售成本

本集團的銷售成本由截至2023年6月30日止六個月約102.5百萬美元減少約2.6百萬美元或2.5%至本期間約99.9百萬美元，乃主要由於本期間來自船舶供應商的租入船舶合約減少導致租船成本減少，部分由本期間本集團在管船舶數量增加導致船員派遣開支增加所抵銷。

毛利及毛利率

本集團的毛利由截至2023年6月30日止六個月約16.6百萬美元增加約21.2百萬美元或127.4%至本期間約37.8百萬美元。本集團的整體毛利率由截至2023年6月30日止六個月約14.0%增加至本期間約27.5%。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

本集團的銷售、一般及行政開支由截至2023年6月30日止六個月約8.6百萬美元增加約0.3百萬美元或3.1%至本期間約8.9百萬美元，乃主要由於本期間僱員福利開支增加。

其他收益淨額

本集團於本期間錄得其他收益約12.8百萬美元，而於截至2023年6月30日止六個月錄得約6.5百萬美元，乃主要由於本期間確認因出售物業、廠房及設備產生淨收益約16.0百萬美元，部分由本期間的外匯虧損約2.6百萬美元所抵銷。

融資成本

本集團的融資成本由截至2023年6月30日止六個月的約4.6百萬美元增加約4.3百萬美元或93.5%至本期間的約8.9百萬美元，乃主要由於本期間添置多艘控制船舶導致外部融資增加，以及由於本期間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

本集團於本期間錄得分佔純利約0.7百萬美元，而於截至2023年6月30日止六個月錄得約1.2百萬美元，乃主要由於本公司若干聯營公司盈利能力下降。

本期間溢利

由於上述原因，本集團的溢利由截至2023年6月30日止六個月約10.9百萬美元增加約21.7百萬美元或199.1%至本期間約32.6百萬美元。

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。為補充本集團根據香港財務報告準則呈列的未經審計合併財務報表，本集團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本集團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，本集團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本集團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。本集團將經調整純利（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期內溢利。下表載列於所示期間本集團的經調整純利（非香港財務報告準則計量）：

	未經審計	
	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
	百萬美元	百萬美元
期內溢利	32.6	10.9
加：上市開支 ⁽¹⁾	—	1.8
非香港財務報告準則計量：		
期內經調整純利	32.6	12.7

附註：

(1) 上市開支與本公司的全球發售有關。

債務

截至2024年6月30日，本集團的借款及租賃負債合共約323.0百萬美元（截至2023年12月31日：282.5百萬美元）。

截至2024年6月30日，本集團為合營企業及聯營公司擔保的金額達約94.6百萬美元（截至2023年12月31日：無）。

借款

本集團的借款總額由2023年12月31日的約215.9百萬美元增至2024年6月30日的約274.1百萬美元，主要由於本集團於本期間就若干船舶訂立融資租賃。本集團的借款以美元、人民幣、日圓及新加坡元計值。

資產質押

有關本集團控制船舶的融資安排，本集團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。本集團公司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6月30日，賬面值約為325.3百萬美元的物業、廠房及設備已質押作為借款的保證品（截至2023年12月31日：約266.9百萬美元）。

租賃負債

本集團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。本集團的租賃負債由2023年12月31日的約66.6百萬美元減少至2024年6月30日的約48.9百萬美元。

或然負債

截至2024年6月30日，本集團並無任何重大或然負債。

資本結構

本集團的資產總值由截至2023年12月31日的約492.1百萬美元增加至截至2024年6月30日的約589.7百萬美元。本集團的負債總額由截至2023年12月31日的約318.3百萬美元增加至截至2024年6月30日的約400.4百萬美元。

本集團的淨負債權益比率維持相對穩定，截至2023年12月31日約為150.5%，而截至2024年6月30日則約為150.2%。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6月30日的資本承擔約為320.5百萬美元(於2023年12月31日：278.5百萬美元)，主要與直至2023年6月30日尚未交付的十一艘船舶購買合約相關。在這十一艘船舶中，八艘船舶的預期交付日期於2025年內，三艘船舶的預期交付日期於2026年內。

除所披露者外，截至2024年6月30日，本集團並無任何其他重大資本承擔。

流動資金及財政資源

於2024年6月30日，本集團錄得流動資產淨值約2.2百萬美元，而於2023年12月31日錄得約0.8百萬美元。本集團的流動比率(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1.01增加至截至2024年6月30日的1.02。

於2024年6月30日，本集團的現金及現金等價物約為44.1百萬美元，而於2023年12月31日，本集團的現金及現金等價物約為28.0百萬美元。本集團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。

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。

有關附屬公司、聯營公司及合營企業的重大收購及出售

本集團於本期間並無有關附屬公司、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

截至2024年6月30日，本集團有20艘在建船舶。預期將分別於2024年末、2025年、2026年及2027年交付三艘、九艘、五艘及三艘船舶。於本期間已就本集團在建的13艘船舶訂立相關造船或收購合約。於本期間訂立的該等重大相關合約的詳情已分別於本公司日期為2024年1月31日、2024年2月18日、2024年3月15日、2024年4月2日、2024年4月15日及2024年6月3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，本集團於本期間並無任何其他重大投資或資本資產。此外，本集團將按本公告「全球發售所得款項淨額的使用」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，本集團目前並無其他重大投資或資本資產計劃。然而，本集團將繼續識別業務發展的新機遇。

報告期後重大事項

於2024年7月12日，本集團與PT Primatama Energi Mandiri訂立協議，據此，本集團同意向後者出售一艘船舶，代價為13.8百萬美元。有關交易的詳情，請參閱本公司日期為2024年7月12日的公告。

於2024年7月22日，本集團與天津東疆綜合保稅區應星二號租賃有限責任公司及天津東疆綜合保稅區應星三號租賃有限責任公司就兩艘船舶訂立兩份光船租賃協議。光船租賃項下本公司就該等船舶將確認使用權資產總值(未經審計)約為55.9百萬美元。有關交易的詳情，請參閱本公司日期為2024年7月22日的公告。

於2024年7月29日，本集團提供擔保，據此，本集團同意為本公司聯營公司廈門新永聯航運有限公司(「義務人」)按本集團於義務人的持股比例，為義務人妥善履行於融資租賃協議項下的付款義務及責任提供最高約人民幣48.5百萬元的擔保。有關交易的詳情，請參閱本公司日期為2024年7月29日的公告。

於2024年8月12日，本集團與申鑫船舶租賃(上海)有限責任公司訂立協議，據此，本集團同意向後者出售一艘船舶，代價為32.1百萬美元。有關交易的詳情，請參閱本公司日期為2024年8月12日的公告。

除所披露者外，自2024年6月30日起直至本公告日期，概無對本公司營運及財務業績產生重大影響的其他重大事項。

中期股息

董事會不建議派發本期間的中期股息。

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名為中國海員工會山東洲際航運集團委員會的工會。本集團相信，本集團與員工保持良好的工作關係，且本集團於本期間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，可於本公司於本期間的中期報告內查閱。

全球發售所得款項淨額的使用

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，該兩種發售的發售價均為每股股份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)擴大大集團目前於青島、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	6.0	4.0	2024年年底前
• 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	329.9	4.0	

附註：

(1) 採用截至2024年6月30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。

其他資料

購買、出售或贖回本公司的上市證券

於本期間，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（包括出售香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）所界定的庫存股份（「庫存股份」））。截至2024年6月30日，本公司並無持有任何庫存股份。

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。

於本期間，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。

本公司致力於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，以確保本公司符合企業管治守則並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本期間一直遵守標準守則。

審核委員會

本公司審核委員會已與本公司管理層一同審閱本集團於本期間之未經審計中期業績，包括本集團採用的會計原則。

刊發中期報告

本公司於本期間之中期報告（當中載有上市規則規定的全部資料）將於適時寄發予股東並於聯交所網站(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8月28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。