

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2025年12月31日止年度

年度業績；

執行董事輪值退任及建議委任執行董事

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2025年12月31日止年度(「年內」)經審計合併年度業績，連同截至2024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2025年12月31日止年度

	附註	截至12月31日止年度	
		2025年 千美元	2024年 千美元
收入	3	323,846	282,136
銷售成本		<u>(269,385)</u>	<u>(217,760)</u>
<b>毛利</b>		<b>54,461</b>	64,376
銷售開支		(3,125)	(2,448)
一般及行政開支		(20,082)	(14,696)
金融資產減值撥回／(虧損)淨額		149	(213)
其他收入		897	143
其他收益 — 淨額	4	<u>31,913</u>	<u>42,941</u>
<b>經營溢利</b>		<b><u>64,213</u></b>	<u>90,103</u>
財務收入		768	306
財務成本		<u>(24,890)</u>	<u>(19,678)</u>
財務成本淨額		<u>(24,122)</u>	<u>(19,372)</u>
應佔以權益法入賬的聯營公司及 合營企業溢利淨額		<u>1,799</u>	<u>6,691</u>
<b>除所得稅前溢利</b>		<b>41,890</b>	77,422
所得稅開支	5	<u>(520)</u>	<u>(2,637)</u>
<b>年內溢利</b>		<b><u>41,370</u></b>	<u>74,785</u>
<b>應佔溢利：</b>			
— 本公司股東		35,980	70,340
— 非控股權益		<u>5,390</u>	<u>4,445</u>
		<b><u>41,370</u></b>	<u>74,785</u>
<b>本公司股東應佔年內每股盈利</b>			
每股基本盈利(每股以美元計值)	7	<u>0.072</u>	<u>0.141</u>
每股攤薄盈利(每股以美元計值)	7	<u>0.072</u>	<u>0.141</u>

上述合併損益表應與隨附的附註一併閱讀。

## 合併全面收益表

截至2025年12月31日止年度

	截至12月31日止年度	
	2025年 千美元	2024年 千美元
年內溢利	41,370	74,785
其他全面收益：		
可能重新分類至損益之項目		
— 應佔採用權益法核算的投資的其他全面收益	(469)	—
— 換算海外業務之匯兌差額	542	(172)
年內其他全面收益，扣除稅項	73	(172)
年內全面收益總額	41,443	74,613
全面收益總額歸屬於：		
— 本公司股東	36,053	70,171
— 非控股權益	5,390	4,442
	41,443	74,613

上述合併全面收益表應與隨附的附註一併閱讀。

## 合併資產負債表

於2025年12月31日

	附註	於12月31日	
		2025年 千美元	2024年 千美元
<b>資產</b>			
<b>非流動資產</b>			
物業、廠房及設備		502,520	269,370
使用權資產		49,275	52,320
無形資產		801	194
於聯營公司及合營企業之權益		94,456	18,818
遞延稅項資產		1	1
給予聯營公司及合營企業貸款		32,299	25,100
其他非流動資產		43,616	122,092
		<u>722,968</u>	<u>487,895</u>
<b>流動資產</b>			
以公允價值計量且其變動計入當期損益的 金融資產		48	1,500
存貨		8,189	7,918
預付款項及其他流動資產		8,870	3,095
給予聯營公司及合營企業貸款		26,837	—
貿易及其他應收款項	8	47,100	27,612
受限制銀行存款		6,146	164
現金及現金等價物		51,016	65,822
		<u>148,206</u>	<u>106,111</u>
分類為持作出售之資產		100,079	4,890
		<u>248,285</u>	<u>111,001</u>
<b>資產總值</b>		<u><u>971,253</u></u>	<u><u>598,896</u></u>

	附註	於12月31日	
		2025年 千美元	2024年 千美元
<b>權益</b>			
股本		637	637
股份溢價		46,959	46,959
儲備		8,583	8,497
保留盈利		205,487	169,507
		<u>261,666</u>	<u>225,600</u>
本公司股東應佔權益			
非控股權益		8,707	5,780
		<u>270,373</u>	<u>231,380</u>
<b>負債</b>			
<b>非流動負債</b>			
借款		412,320	238,211
租賃負債		30,400	34,954
合約負債		1,962	663
遞延所得稅負債		2,503	3,152
擔保合約負債		9,919	6,319
		<u>457,104</u>	<u>283,299</u>
<b>流動負債</b>			
預收款及合約負債		8,009	3,288
貿易及其他應付款項	9	57,531	35,193
即期稅項負債		1,153	792
借款		94,747	30,545
租賃負債		17,501	14,399
		<u>178,941</u>	<u>84,217</u>
分類為持有待售之資產相關負債		64,835	—
		<u>243,776</u>	<u>84,217</u>
<b>負債總額</b>		<u>700,880</u>	<u>367,516</u>
<b>權益及負債總額</b>		<u>971,253</u>	<u>598,896</u>

上述合併資產負債表應與隨附的附註一併閱讀。

# 合併財務資料附註

截至2025年12月31日止年度

## 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)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)船舶管理服務。本集團由郭金魁先生(「郭先生」)控制。

本公司股份已自2023年3月29日起通過首次公開發售的方式於香港聯合交易所有限公司主板上市。

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)。該等合併財務報表已於2026年3月27日經董事會批准刊發。

## 2 編製基準

### (i) 遵守香港財務報告會計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會計準則的規定及香港公司條例第622章的披露要求編製。

香港財務報告會計準則包括以下權威文獻:

- 香港財務報告準則
- 香港會計準則,及
- 香港會計師公會制定的解釋。

編製符合香港財務報告會計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。

**(ii) 歷史成本法**

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) — 以公允價值計量，及
- 持作出售資產 — 按賬面值與公允價值減銷售成本之較低者計量。

**(iii) 本集團已採納之經修訂準則**

本集團已於2025年1月1日開始之年度報告期間首次應用以下修訂本：

香港會計準則第21號(修訂本)                      缺乏可兌換性

上文所列修訂本對前期確認的金額並無任何重大影響，且預計不會對當期或未來期間產生重大影響。

**(iv) 尚未採納的新訂及經修訂準則及詮釋**

本集團並無提前採用若干已頒佈但並未就截至2025年12月31日止報告期間強制生效的新訂會計準則及會計準則修訂本。本集團對該等新訂準則及修訂本的影響評估載列如下：

		在以下日期或之後開始的年度期間生效
香港財務報告準則第9號及香港財務報告準則第7號(修訂本)	金融工具分類與計量之修訂	2026年1月1日
第11卷	香港財務報告會計準則年度改進	2026年1月1日
香港財務報告準則第9號及香港財務報告準則第7號(修訂本)	涉及依賴自然能源的電力的合約	2026年1月1日
香港財務報告準則第18號及香港詮釋第5號	財務報表的呈報及披露以及財務報表的呈列 — 借款人對含有按要求償還條款的定期貸款的分類	2027年1月1日
香港財務報告準則第19號及香港財務報告準則第19號(修訂本)	無公眾問責性的附屬公司：披露	2027年1月1日
香港財務報告準則第21號(修訂本)	折算為惡性通脹經濟下的呈列貨幣	2027年1月1日
香港財務報告準則第10號(修訂本)	合併財務報表及香港會計準則第28號：於聯營公司及合營企業之投資 — 投資方與其聯營公司或合營企業間資產之銷售或注入	待定

本公司董事認為，除香港財務報告準則第18號外，採納上述現有準則之修訂本於生效時不會對本集團之財務報表造成重大影響。

**(v) 香港財務報告準則第18號財務報表的呈報及披露**

香港財務報告準則第18號將取代香港會計準則第1號財務報表的呈列，引入新規定以助實現類似實體的財務表現可比性及向使用者提供更多相關資料及透明度。儘管香港財務報告準則第18號將不會影響財務報表項目的確認或計量，但預計其將普遍影響呈列及披露，尤其是與財務表現報表有關的影響，以及在財務報表範圍內提供管理層界定的績效計量指標。

管理層目前正在評估應用新訂準則對本集團合併財務報表的詳細影響。根據已進行的高層次初步評估，已經識別下列潛在影響：

- 儘管採納香港財務報告準則第18號將不會影響本集團的溢利淨額，本集團預期將損益表內的收入及開支項目組合為新類別將會影響計算及報告經營溢利的方法。
- 本集團預期目前在附註中披露的資料將不會出現重大變動，是由於披露重大資料的規定維持不變；然而，組合資料的方式或會因匯總／分拆原則而有所變動。此外，對於以下方面將有重大的新披露規定：
  - 管理層界定的績效計量指標；
  - 於損益表的經營類別中按功能呈列的項目開支性質明細 — 只有若干性質的開支須列出相關明細；及
  - 就首個應用香港財務報告準則第18號的年度期間而言，損益表各項目的對賬（按應用香港財務報告準則第18號呈列的重列金額對比先前應用香港會計準則第1號呈列的金額）。
- 從現金流量表的角度而言，已收利息的呈列方式將有所變動。已收利息將呈列為投資現金流量，此舉與現時作為經營現金流量一部分的呈列有所變動。

本集團將自強制生效日期2027年1月1日起應用新訂準則，並須追溯應用。因此，將根據香港財務報告準則第18號重列截至2026年12月31日止財政年度的比較資料。

### 3 收入及分部資料

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。

執行董事評估本集團的財務表現及狀況並作出戰略決策。執行董事為主要經營決策者，由首席執行官、首席財務官和企業規劃經理組成。

主要經營決策者審閱本集團的內部報告，以根據該等報告評估表現、分配資源及釐定經營分部。

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：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，該等船舶可運輸所有主要類型的乾散貨、燃油及石化產品；
- 船舶管理業務：本集團為船東、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以及船舶保險等。

(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2025年12月31日止年度		
	航運業務 千美元	船舶 管理業務 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	199,060	142,695	341,755
分部間收入	—	(17,909)	(17,909)
可呈報分部收入總額	<u>199,060</u>	<u>124,786</u>	<u>323,846</u>
銷售成本	(167,143)	(102,242)	(269,385)
毛利	<u>31,917</u>	<u>22,544</u>	<u>54,461</u>
分部業績			
除所得稅前溢利	<u>28,108</u>	<u>13,782</u>	<u>41,890</u>
分部業績包括：			
船員派遣開支	(25,239)	(70,536)	(95,775)
租賃費成本	(43,747)	—	(43,747)
燃料消耗	(21,518)	—	(21,518)
僱員福利開支	(6,559)	(20,135)	(26,694)
其他收益 — 淨額	31,733	180	31,913
財務收入	430	338	768
財務成本	(24,747)	(143)	(24,890)
折舊及攤銷	(32,993)	(1,378)	(34,371)
金融資產減值撥回淨額	19	130	149
應佔聯營公司及合營企業溢利／(虧損)	<u>1,963</u>	<u>(164)</u>	<u>1,799</u>

	截至2024年12月31日止年度		
	航運業務 千美元	船舶 管理業務 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	205,340	85,597	290,937
分部間收入	—	(8,801)	(8,801)
可呈報分部收入總額	<u>205,340</u>	<u>76,796</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>67,977</u>	<u>9,445</u>	<u>77,422</u>
分部業績包括：			
船員派遣開支	(22,872)	(50,136)	(73,008)
租賃費成本	(42,766)	—	(42,766)
燃料消耗	(27,460)	—	(27,460)
僱員福利開支	(5,399)	(15,306)	(20,705)
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	<u>6,543</u>	<u>148</u>	<u>6,691</u>

以下為本集團按可呈報分部劃分的資產及負債分析：

	於2025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>901,460</u>	<u>98,348</u>	<u>(28,555)</u>	<u>971,253</u>
分部負債	<u>665,280</u>	<u>62,427</u>	<u>(26,827)</u>	<u>700,880</u>
	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>

**(b) 收入分拆**

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2025年12月31日止年度的大部分收入隨時間確認。

**(i) 收入載列如下：**

	截至12月31日止年度	
	2025年 千美元	2024年 千美元
航運業務收入		
航運服務收入 — 一段時間	154,104	128,427
租金收入	44,956	76,913
	<u>199,060</u>	<u>205,340</u>
船舶管理業務收入		
船舶管理收入 — 一段時間	111,606	76,607
其他	13,180	189
	<u>124,786</u>	<u>76,796</u>
	<u>323,846</u>	<u>282,136</u>

**(ii) 有關主要客戶的資料**

截至2025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(2024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	
	2025年 千美元	2024年 千美元
未分配	569,666	421,782
其餘資產		
— 中國內地	88,235	18,034
— 香港	12,316	9,938
— 新加坡	2,447	—
— 英屬處女群島	2,727	—
— 其他	2,354	1,713

**(d) 未履行的履約責任**

截至2025年12月31日的大部分合約負債預計將在一年內確認。由於與客戶的合約條款通常在12個月內，本集團根據香港財務報告準則第15號所允許的可行權宜方法，未披露截至2025年12月31日分配予未履行履約義務的交易價格。

**4 其他收益 — 淨額**

	截至12月31日止年度	
	2025年 千美元	2024年 千美元
匯兌收益／(虧損) 淨額	1,295	(1,472)
銀行手續費	(1,136)	(1,079)
保險賠償	138	1,114
出售物業、廠房及設備收益淨額 (附註)	33,036	46,166
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產之 公允價值虧損淨額	(2,137)	(229)
其他	717	(1,559)
	<u>31,913</u>	<u>42,941</u>

附註： 本集團於2025年向第三方出售六艘(2024年：八艘)船舶。

## 5 所得稅開支

	截至12月31日止年度	
	2025年 千美元	2024年 千美元
即期所得稅		
— 香港利得稅	186	57
— 中國內地企業所得稅	81	89
— 日本所得稅	625	611
— 新加坡所得稅	277	76
遞延所得稅	(649)	1,804
	<u>520</u>	<u>2,637</u>

## 6 股息

董事會不建議派發截至2025年及2024年12月31日止年度的末期股息。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）。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。

	截至12月31日止年度	
	2025年	2024年
本公司擁有人應佔溢利(千美元)	35,980	70,340
已發行普通股加權平均數	500,000,000	500,000,000
每股基本盈利(每股以美元計值)	<u>0.072</u>	<u>0.141</u>

由於本公司於截至2025年12月31日止年度並無具攤薄性的工具(2024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	
	2025年 千美元	2024年 千美元
貿易應收款項 — 船舶管理業務		
— 第三方	9,149	5,515
— 關聯方	2,207	276
減：減值撥備	(73)	(89)
	<u>11,283</u>	<u>5,702</u>
貿易應收款項 — 淨額		
貿易應收款項 — 航運業務		
— 第三方	9,699	5,949
— 關聯方	1,564	1,793
減：減值撥備	(1,567)	(1,554)
	<u>9,696</u>	<u>6,188</u>
貿易應收款項 — 淨額		
其他應收款項		
— 向關聯方提供的墊款	5,689	3,147
— 按金	5,377	6,051
— 應收股息	1,188	—
— 向合營企業出售其他非流動資產的應收款項	6,460	—
— 其他	7,597	6,735
	<u>26,311</u>	<u>15,933</u>
減：減值撥備	(190)	(211)
	<u>26,121</u>	<u>15,722</u>
其他應收款項 — 淨額		
	<u>47,100</u>	<u>27,612</u>



## 9 貿易及其他應付款項

	於12月31日	
	2025年 千美元	2024年 千美元
貿易應付款項(a)		
— 第三方	29,625	16,351
— 關聯方	2,049	12
	<u>31,674</u>	<u>16,363</u>
其他應付款項		
— 關聯方墊款	2,970	3,997
— 關聯方按金	1,517	200
— 第三方按金	17,580	8,488
— 應付薪金及僱員福利	3,574	5,620
— 其他	216	525
	<u>25,857</u>	<u>18,830</u>
	<u>57,531</u>	<u>35,193</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	
	2025年 千美元	2024年 千美元
少於1年	31,129	16,260
1至2年	460	86
2至3年	69	—
3年以上	16	17
	<u>31,674</u>	<u>16,363</u>

## 10 或有事項

於2025年12月31日，並無進行中的重大法律訴訟。

## 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，提供覆蓋海運價值鏈關鍵環節的一站式服務，主要包括(i)航運服務及(ii)船舶管理服務。

#### 業務摘要

收入：年內收入同比上升14.8%，由2024年的約282.1百萬美元增長至約323.8百萬美元。

毛利：年內毛利同比下降 15.4%，由2024年的約64.4百萬美元減少至約54.5百萬美元。

淨利潤：年內經調整淨利潤同比下降44.7%，由2024年的約74.8百萬美元下降至約41.4百萬美元。

息稅折舊攤銷前利潤：年內息稅折舊攤銷前利潤同比減少19.6%，由2024年的125.8百萬美元減少至101.2百萬美元。

#### 截至12月31日止年度

	2025年 百萬美元	2024年 百萬美元
收入	<b>323.8</b>	282.1
毛利	<b>54.5</b>	64.4
淨利潤	<b>41.4</b>	74.8
息稅前利潤	<b>66.8</b>	77.4
息稅折舊攤銷前利潤	<b>101.2</b>	125.8
每股溢利 (每股以美元值)	<b>0.072</b>	0.141

## 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，本集團則能以溢價售出船舶，從而善用市場週期波動所帶來的機遇。

**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），該模式使本集團在船隊運營上享有更大的靈活性，能迅速應對市場波動並避免重大資本開支。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，維持平衡的船隊資產組合有助本集團在達到規模經濟及利潤提升的同時，最大限度地提高運營靈活性。

**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，本集團成功接收11艘新造船舶及7艘二手船舶並投入營運，加上透過投資及光船租賃獲得的7艘新船以及3艘二手船舶，共計新增運力達806,852載重噸（「dwt」）。展望2026年，本集團預計將有20艘船舶投入運營，其中包含3艘新散貨船、9艘新化學品船、4艘油輪、2艘多用途乾貨船、1艘電動集裝箱船、1艘件雜散貨船，屆時將額外新增運力約558,100 dwt。

		2026年	2027年	2028年	預計 2026年- 2028年 合計
自有及光租	散貨船	3	7	1	11
	化學品船	3	—	—	3
合資	電動集裝箱船	1	—	—	1
	件雜散貨船	1	—	—	1
	化學品船	6	2	—	8
	MR成品油輪	4	2	—	6
	多用途乾貨船	2	8	—	10
	LNG加注船	—	4	—	4
總新增船舶		20	23	1	44
新增運力(dwt)		558,100	626,100	40,300	1,224,500
新增運力(cbm)		—	80,000	—	80,000

截至2025年12月31日，本集團自有及光租的在建船舶為15艘新船，通過合營公司持有的在建船舶為29艘，合計44艘，以上船舶涵蓋22艘散貨船、11艘化學品船，6艘MR成品油輪、4艘LNG加注船及1艘電動集裝箱船，總計新增運力約1,224,500 dwt以及80,000 cbm。新增運力覆蓋多種主流及特種船型，能有效擴大船舶運力規模，同時優化資產投入及效益平衡。

**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，船型包括好望角型、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。多元化的船隊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。

**全球網絡佈局與服務能力：**為滿足客戶對航運及船舶管理服務日漸增長的需求，本集團持續加快全球網絡佈局，現已在中國、新加坡、日本、希臘、德國及澳大利亞設有子公司及辦事處，服務網絡覆蓋上海、青島、寧波、福州、廈門、香港、新加坡、東京、雅典、漢堡、墨爾本等戰略樞紐城市。通過增設多個戰略辦事處及服務點，本集團已構建出覆蓋全球主要航線的服務網絡。本集團致力通過完善的洲際樞紐資源分配，在主要市場提供全方位服務，以爭取更高市場份額。

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，服務航線涵蓋南美 — 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 — 東南亞等主要國際乾散貨航線，以及歐洲沿海，美灣 — 地中海，地中海 — 印度，東南亞 — 中東，遠東 — 歐洲，東南亞 — 歐洲，遠東 — 東南亞等主要國際油化航線。

本集團堅持以客戶為中心，不斷拓展服務範圍，全面提升服務體驗。集團於2019年進一步拓展造船監理服務，自服務開始至2025年，本集團已受聘為310多個船舶造船項目提供造船監理服務。本集團具備管理各類船型、不同規模及多船旗國船舶的成熟能力。有賴於豐富的行業及運營經驗，集團蟬聯勞氏日報2025年全球十大船舶管理企業及管理者榜單，位列全球第九。穩定的排名充分反映了集團卓越的服務能力及市場地位。

**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化融資渠道，利用符合航運行業特點的融資租賃、售後回租及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。

**深耕多元客戶網絡：**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，如排名世界500強頭部的中國巨型能源化工企業、世界石油巨頭、世界最大的石油貿易商、美國最大的私人跨國企業、全球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、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。

**賦能信息化、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。2024年集團成立數智化中心後，本集團持續深化AI技術與業務的深度融合。透過自主研發的Seacon-AI大模型，本集團搭建了覆蓋船舶管理、航運調度、隱患排查、碳排放管控的全鏈條數字化系統，構建一體化大數據管理平台。通過智能航運和管理軟件開發，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。

### 船隊組合

截至2025年12月31日，本集團控制船舶共36艘，並通過合營公司投資船舶12艘，其中包括29艘散貨船，17艘油輪／化學品船及2艘船員交通船，綜合運力達到1.70百萬dwt，較截至2024年12月31日的1.23百萬dwt同比上升38.21%。

為應對航運環保政策升級，集團加快船隊結構優化，平均船齡由2024年的6.0年進一步降至3.6年。

## 控制船舶及投資船舶變化

船型	截至12月31日止年度	
	2025年	2024年
散貨船	29	15
油輪／化學品船	17	11
其他	2	—
合計	<u>48</u>	<u>26</u>
總運力(百萬dwt)	<u>1.70</u>	<u>1.23</u>

## 新增訂單變化

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，本集團於年內簽署9艘新船訂單及3艘光租新船訂單，當中11艘為散貨船，1艘為集裝箱船。通過合營公司簽訂了8艘新船訂單，當中4艘為散貨船，4艘為LNG加注船。以上投資將額外增加628,400 dwt及80,000 cbm總運力，佔截至2025年12月31日的總運力的37.02%。透過進一步豐富船隊組合，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，本集團訂立超過150項租入船舶合約，綜合運力為約0.53百萬dwt。

憑藉租入船舶的多樣性，本集團能為客戶運輸鐵礦石、煤炭、糧食、鋼材、原木、水泥、化肥、鎳礦及鋁土礦等各種重要的乾散貨；油輪／化學品船運輸汽油、柴油、航空煤油以及乙二醇，甲醇，苯酚，丙酮，甲基叔丁基醚，乙酸乙酯，乙醇、異丙醇等化學品。

## 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)持續完善監管框架，以強化對船舶溫室氣體排放的管控。IMO在其最新溫室氣體減排戰略中明確提出國際航運應於2050年前後實現淨零排放，並設定以2008年為基準的階段性減排檢查點；同時，IMO海洋環境保護委員會於2025年4月(MEPC 83)審議並推進「IMO淨零框架」相關措施，內容包括對大型遠洋船舶實施新的燃料溫室氣體強度要求及引入全球性排放定價機制，擬於後續按程序完成通過並預計於2027年起生效，進一步提升行業在燃料選擇、能效管理及碳成本控制方面的合規要求。

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)方面均達到國際海事組織(IMO)最新要求標準。在中期而言，本集團旨在到2030年將二氧化碳排放強度較2008年水平降低40%。在長期而言，本集團力爭到2050年實現淨零排放。

## 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認可，繼2023年首次入選勞氏日報全球十大船舶管理企業及管理者榜單後，本集團於2024年及2025年連續兩年蟬聯該殊榮，穩居全球第九位。此項排名持續彰顯本集團卓越的服務能力及穩固的市場地位。此外，公司董事長郭金魁先生已連續十年榮登「最受航運界關注的100位中國人」榜單，並於2025年獲得「2024中國航運名人榜·年度影響力人物」榮譽稱號，進一步印證公司管理層在中國航運界的持續貢獻及優秀表現。

## 市場概覽

2025年，全球經濟在多重挑戰中展現出較強的發展韌性。儘管上半年美國關稅政策的不確定性一度重挫全球經濟預期，但下半年隨歐美等多個國家之間陸續達成新的貿易協定或框架，尤其中美高層於10月釜山會晤後雙方達成暫時休戰共識，市場情緒逐漸脫敏，支撐全球經濟逐步回暖。摩根大通製造業採購經理人指數PMI自8月起連續5個月維持在榮枯線以上，彰顯復甦韌性。據國際貨幣基金組織2026年1月發佈的《世界經濟展望》，2025年全球GDP增長3.3%，與2024年持平，維持溫和上行態勢。

在美國關稅戰、地緣衝突不斷、美聯儲降息及環保法規深化等多重因素交織下，宏觀經濟層面呈現偏韌向好的發展態勢，2025年全球航運業供需兩端均持續穩步擴張，海運需求整體正向增長，海運貿易量與噸海里貿易量雙雙攀升。據克拉克森研究數據，2025年全球海運貿易量增長1.7%至129.6億噸，噸海里貿易量增長2.3%至68.3萬億噸海里；與此同時，2025年全球船隊規模增長3.5%至25.2億載重噸。

乾散貨方面，2025年乾散航運市場整體運行態勢平穩偏韌，波交所BDI全年均值為1,678點，雖較上年減少65點或3.7%，且主流船型運價指數均值低於上年，但市場在關稅及地緣等衝擊後，自年初起便築底反彈並持續震盪回升，年末以好望角型船為首領漲下實現翹尾收官。全年乾散需求表現超預期，據克拉克森，乾散海運貿易量增長1.3%至59.1億噸，受中國強勁的進口需求驅動，大宗鐵礦石、大豆等和小宗鋁土礦、鎳礦等增速亮眼。據中國海關，2025年中國鋁土礦進口量大增26.5%至2.0億噸。供應端而言，據克拉克森，2025年全球乾散船隊運力增長3.0%至10.4億載重噸，增幅保持溫和。

油化品方面，2025年油化品航運市場走勢分化。雖原油和成品油運價年內均呈前低後高走勢，但在供需階段性緊張基礎上，石油輸出國組織+增產疊加關稅共振地緣，刺激原油運價震盪飆漲、四季度尤為強勁，而成品油則明顯受供需格局轉趨寬鬆的抑制。2025年，波交所BDTI全年均值為1,073點，較上年減少18點或1.7%，BCTI全年均值為668點，

較上年減少149點或18.2%。據克拉克森，2025年全球原油海運貿易量增長由負轉正，增長1.0%，而成品油和化學品則分別錄得2.5%和1.3%的跌幅。與之相對應的是，全年原油船隊規模增長僅約0.3%，成品油(10K+dwt)和化學品船隊規模則分別增長1.7%和3.4%。

綠色海事方面，受美國、沙特等傳統產油國的多方影響，IMO原計劃於2025年10月決議的淨零框架推遲至2026年，雖然IMO暫未改變中長期脫碳目標，即在2050年前後實現航運溫室氣體淨零排放，且行業共識航運業減碳趨勢為不可逆，但美國等國家的強勢干預仍將可能影響2026年11月的淨零框架決議，此舉已減慢了全球海事減碳的推進節奏，並將加劇環保法規的區域化特徵。此外，2026年7月1日起，英國排放交易體系(UKETS)將正式適用於英國國內航運業，值得市場關注。

基於2025年全球經濟在人工智能投資大增等因素影響下展現出的韌性，國際貨幣基金組織和世界銀行均上調了2026年全球GDP增長預期，依次預測將增長3.3%和2.6%。而2026年2月底爆發的美伊衝突帶來了新的不確定性，該衝突在顯著干擾全球供應鏈的同時，業已大幅推升能源價格，引發市場對通脹的擔憂。此外，隨著航運業區域性綠色環保法規如歐盟海運燃料條例(FuelEU Maritime)等的逐步生效，全球乾散及油化品船隊在運營成本提升的同時仍需進一步淘汰老舊船舶、推動船隊優化更新。

船舶管理市場方面，隨著歐盟Fuel EU Maritime及碳排放交易體系(ETS)法規全面落地，環保合規要求日益嚴格，船東對專業第三方船舶管理人的依賴度持續提高。聯合國貿發會議報告指出，國際海事組織(IMO)預計2028年起實施碳定價機制，但當前僅8%的船隊噸位具備使用替代燃料的能力。環保法規深化正加速老舊運力淘汰，具備年輕化船隊、數字化管理能力及合規優勢的船舶管理企業，在高附加值船型及合規複雜度較高船型的管理領域佔據更有利位置。

## 財務表現

2025年，航運運費市場整體呈震盪下行、結構分化的態勢，海運費率均值有所下跌。面對此市場環境，本集團仍展現出強大的經營韌性，積極優化船隊組合，透過淘汰老舊船舶，更新船隊運力，並加快佈局油輪／化學品船市場，以多元化的船隊應對市場波動，受費率下行影響，航運分部收入出現一定下滑；但與此同時，船舶管理分部憑藉全球前十的行業地位，逆勢實現船舶管理數量增長，分部收入穩步提升。在雙業務線的共同作用下，本集團總收入由2024年的282.1百萬美元同比增加14.8%至323.8百萬美元。

期內，船舶管理收入受益於包乾制管理船舶數量的增加而提升，但船員外派、備件物料等運營成本同步攀升，導致該業務毛利增長受限；疊加航運服務收入下滑、船舶折舊及船員工資等固定成本持續支出，以及集團22艘船舶集中交付產生的接船成本、新承接油化船初始航次駛往歐洲運營所產生的航次成本等因素共同影響，集團整體毛利率由2024年的約22.8%減少至年內的約16.8%，毛利同比減少15.4%至54.5百萬美元。(2024年：64.4百萬美元)。此外，本集團敏銳捕捉不同船型的船舶投資和買賣機會，年內完成出售6艘船舶，並從中產生資產出售收益約33.0百萬美元。綜合上述因素，年內溢利由2024年的74.8百萬美元，同比減少44.7%至41.4百萬美元。本公司股東應佔年內溢利亦由2024年的70.3百萬美元，同比減少48.8%至36.0百萬美元。

年內息稅折舊攤銷前利潤為101.2百萬美元，較2024年的125.8百萬美元同比減少19.6%。儘管同比有所回落，集團整體盈利基礎仍保持穩健，核心業務具備持續造血能力。

面對波動的市場環境，本集團始終致力於維持穩健的財務狀況。於2025年12月31日，本集團之現金及現金等價物為約51.0百萬美元，較2024年12月31日的約65.8百萬美元同比減少22.5%。受惠於船舶資產增加及業務擴張，資產總值同比增加62.2%至約971.3百萬美元(2024年12月31日：598.9百萬美元)，總借款也相應同比增加88.7%至約507.1百萬美元

(2024年12月31日：268.8百萬美元)。資產負債比率(負債總額除以資產總值)則上升至約72.2%(2024年12月31日：約61.4%)。該比率增長主要因公司緊抓航運市場機遇，通過融資租賃杠桿實現船隊規模擴張所致，對應負債均投向具備核心創效能力並具有高增值潛力的優質船舶資產，融資期限與資產使用壽命相匹配，公司整體財務結構穩健。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進一步強化流動性。

## 航運服務分部

本集團的船隊由乾散貨船、油輪及化學品船共同組成，既具備運輸煤炭、糧食、鋼材、原木、水泥、化肥及鐵礦石等主要乾散貨的能力，亦提供燃油及石化產品的運輸服務。年內，本集團通過合營公司簽署4艘LNG加注船新造船訂單，將業務版圖拓展至清潔能源加注領域。這一決策是本集團對全球能源轉型趨勢及雙燃料船舶需求增長的戰略響應，亦是對現有船隊的有機補充，旨在把握液化天然氣作為過渡燃料的市場機遇，進一步完善產業鏈佈局。

於2025年12月31日，本集團共控制船舶36艘，並通過合營公司投資船舶12艘，綜合運力達到1.70百萬dwt，相較於2024年12月31日的1.23百萬dwt同比上升38.21%。隨著船隊持續置換，平均船齡也由2024年的約6.0年進一步下降至3.6年。為維持經營靈活性，本集團亦靈活配置租入船舶，年內共訂立超150項租賃協議，涉及綜合運力約0.53百萬dwt。

本集團深知維持平衡的船隊資產組合對業務穩健發展至關重要。控制船舶(包括自營、聯營，或通過光船租賃／融資租賃獲得的長期運力)是本集團利潤增長的主要引擎及財務表現的有力支撐；而租入船舶(租期通常在三個月內)則賦予本集團極佳的運營靈活性，使其能在不承擔重大資本開支的情況下快速響應市場波動。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。

本集團秉持「輕重資產結合」的發展策略，致力於提升資本回報率。不同於傳統全自有船東的重資產模式，本集團透過「融資租賃」及「合營公司」的結構化佈局，有效放大了可控運力規模。年內，本集團進一步深化與融資租賃機構的合作，就多艘船舶訂立融資租賃協議，在盤活資產的同時將回收現金流重新投入運力擴張。透過與合作方成立合營企業下單訂造新船，本集團僅需投入小部分股權即可鎖定長期運力，並以擔保等形式提供支持，充分發揮財務槓桿效應。該模式使本集團在擴大船隊規模的同時避免資本大量沉澱，使資產負債表更為輕盈，並顯著增強資產週轉率及權益回報率的彈性。

2025年，公司控制船舶平均利用率為98.54%，租入船舶平均利用率為100%。高利用率主要得益於：(1)優化船隊結構，並接收28艘新船及二手船舶；年內完成的6艘船舶出售，使船隊平均船齡由2024年的6.0年降至2025年的3.6年，進一步提高了船隊整體利用率。(2)船隊多元化，覆蓋多種貨種運輸需求；(3)數字化管理系統的應用，提升船舶調度效率。

年內，本集團航運服務業務的毛利表現受到多重外部因素疊加影響。受波羅的海乾散貨指數及成品油運價指數均值下跌的雙重壓力，年內租金水平面臨下行考驗，對即期收入表現造成一定影響。成本方面，為落實船隊擴張計劃，年內新船集中交付，儘管該等新船具備油耗及運營效率方面具備顯著優勢，但在投入運營初期仍伴隨較高的磨合成本、融資利息支出及船員配置成本，導致短期內折舊及財務成本上升，對當期毛利形成攤薄影響。此外，本集團持續採用「自有+租入」的混合運力模式，年內基於市場判斷動態調整租入船舶數量以匹配貨運需求，但在運價指數下跌背景下，租入船舶的成本剛性導致部分毛利空間收窄。

受上述市場因素影響，年內分部收入由2024年的205.3百萬美元，同比減少3.1%至199.1百萬美元。其中，控制船舶收入由2024年的120.0百萬美元，同比增加4.6%至125.5百萬美元；租入船舶收入由2024年的85.4百萬美元，同比減少13.8%至73.6百萬美元。

毛利而言，航運服務年內毛利為31.9百萬美元(2024年：49.3百萬美元)，同比減少35.3%。其中，控制船舶毛利由2024年的47.1百萬美元，同比減少38.6%至28.9百萬美元，毛利率為約23.0%(2024年：39.2%)；租入船舶毛利為3.0百萬美元(2024年：2.3百萬美元)，同比增加32.2%，毛利率為約4.1%(2024年：2.7%)。未來，隨著新船度過運營磨合期，前期一次性成本影響消退，控制船舶的運營效率優勢將逐步顯現，帶動毛利率回升。

## 船舶管理服務分部

自2012年進軍船舶管理領域以來，本集團已成長為領先的船舶管理服務提供者，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、量身定制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、船舶保險等。船舶管理合約服務期一般介乎1至15年，有關協定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。憑藉卓越的管理經驗，本集團於年內在卡達多哈順利接管一艘達79,000方的超大型液化氣船，展現出管理高技術含量船型的能力。

此外，本集團自2019年起拓展的造船監理服務亦取得長足發展。截至2025年12月31日，本集團已累計超過310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、LNG加注船、超大型液化氣運輸船、漁業養殖船、風電安裝船、客滾船、瀝青船等。年內，由本集團負責監造的77,000 dwt多用途紙漿船已成功如期交付並投入運營。

受惠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，年內分部收入同比增加62.5%至124.8百萬美元(2024年：76.8百萬美元)。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45.9%至13.8百萬美元（2024年：9.4百萬美元），分部利潤率達到11.0%（2024年：約12.3%）。

## 展望

展望未來，全球航運市場將在結構性分化與環保轉型雙重驅動下持續調整。短期而言，地緣政治風險及運力供給增速高於需求增速的格局，市場運價或將面臨一定承壓。中長期看，環保护法規的持續深化將推動全球船隊的更新進程。目前全球船隊平均船齡已達13.1年，預計未來十年船舶老齡化趨勢將催生龐大的存量更新需求。年輕化、數位化及合規能力較強的船隊將在費率水平及資產價值方面形成顯著技術溢價。同時，關鍵礦產貿易增長、新能源運輸需求上升及數位化智慧化轉型，亦為航運業帶來嶄新的發展機遇。

面對上述市場格局，本集團將充分發揮綜合航運服務平台的戰略優勢，在多個維度推動業務的可持續發展。

航運服務業務方面，本集團將憑藉對市場週期的專業研判，持續優化「控制船舶+租入船舶」的靈活運力組合，動態平衡運力規模與成本結構。隨著新造船的陸續交付及老舊船舶的適時處置，本集團將進一步提升船隊的年輕化及環保合規水平，以應對日益嚴格的碳排放監管要求。同時，本集團將繼續利用多元化的融資管道及合營架構，有序推進LNG加注船等高附加值綠色船型的後續運營準備工作，在控制資本沉澱的前提下擴大可控運力規模，持續為股東創造更優厚的回報。

船舶管理服務方面，本集團正迎來重要的發展機遇期。隨著國際海事組織環保及合規規則的不斷收緊，以及融資租賃機構等非傳統船東對船舶資產管理需求的持續釋放，市場對專業協力廠商船舶管理人的依賴度正顯著提高。本集團將從以下幾個方面把握這一趨勢：第一，深化數位化管理及大資料分析應用，依託本集團獨有的一體化綜合航運管理系統、集團採購模塊以及Seacon-AI大模型，進一步提升管理效率及決策精準度，為客戶提供更透明度的資產管理服務；第二，拓展造船監理、技術諮詢及環保改裝等增值服務，

滿足客戶在船舶建造、運營及升級改造各環節的多元化需求，延伸服務價值鏈；第三，擴大高附加值船型及合規複雜度較高船型的管理規模，包括LNG加注船、汽車運輸船、油輪及化學品船等，通過技術壁壘構建差異化競爭優勢，鞏固本集團在專業船舶管理領域的市場地位。

此外，本集團將積極把握環保轉型帶來的新機遇，依託年輕化船隊及領先的綠色合規能力，在高端航線及優質客戶群體中構建競爭優勢。隨著國際海事組織及區域性環保法規（如歐盟排放交易體系、FuelEU Maritime等）的陸續實施，航運業的合規成本已顯著上升。本集團憑藉年輕船隊的油耗優勢及專業的碳排放管理能力，有能力為客戶提供創新的合規解決方案，包括FuelEU合規池等工具，協助客戶優化合規成本。這不僅增強了本集團在高端航線（如歐洲航線）的服務能力，亦提升了對跨國企業、大型貿易商等高度重視ESG表現之優質客戶的吸引力。

數位化是本集團提升運營效率的核心驅動力。本集團將持續加強數位化及智慧化投入，利用大資料及人工智慧技術優化航線規劃、節能管理及風險控制。通過洲際獨有的大資料平台及Seacon-AI大模型，本集團能夠實時分析市場動態、天氣海況、燃油價格及港口擁堵等多維度資訊，為每艘船舶提供最優化的航線建議及航速方案，在保障船期的前提下最大限度降低燃油消耗及碳排放。同時，AI輔助的風險管理系統能夠提前識別航運及信用風險，為業務決策提供有力支撐，持續提升整體運營效率及盈利能力。

本集團亦將穩步推進新能源業務佈局，為長期可持續發展奠定基礎。除年內通過合營公司簽署的4艘LNG加注船新造船訂單外，本集團將持續關注甲醇、氨等替代燃料的技術發展及市場應用進度，適時探索相關船型及配套服務的投資機會。新能源業務不僅是對現有航運業務的自然延伸，更是本集團應對能源轉型大趨勢、把握未來清潔燃料加注及運輸市場機遇的戰略選擇，為本集團開拓更為廣闊的增長空間。

## 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2024年12月31日止年度的約282.1百萬美元增加約41.7百萬美元或14.8%至年內的約323.8百萬美元。

#### 航運服務

來自我們航運服務的收入由截至2024年12月31日止年度約205.3百萬美元減少約6.2百萬美元或3.0%至年內約199.1百萬美元，乃主要由於年內宏觀市場環境挑戰，運費水平同比下跌，導致航運分部收入承壓。

#### 船舶管理服務

來自我們船舶管理服務的收入由截至2024年12月31日止年度約76.8百萬美元增加約48.0百萬美元或62.5%至年內約124.8百萬美元，乃主要由於管理船舶數量同比大幅增長，尤其是包幹製管理船舶數量增長導致。

### 銷售成本

我們的銷售成本由截至2024年12月31日止年度約217.8百萬美元增加約51.6百萬美元或23.7%至年內約269.4百萬美元，乃主要由於包乾制管理船舶數量較截至2024年12月31日止年度增多，船員派遣成本與滑油備件成本同步攀升，其次，集團年內集中完成多艘船舶交付而產生較大數額的接船費用，部分被租船成本的減少所抵銷。

### 毛利及毛利率

我們的毛利由截至2024年12月31日止年度約64.4百萬美元減少約9.9百萬美元或15.4%至年內約54.5百萬美元。我們的整體毛利率由截至2024年12月31日止年度約22.8%減少至年內約16.8%。該減少乃主要由於航運服務收入的下降、船舶折舊及派員工資等船舶運營成本的持續支出，以及本年內本集團22艘船舶集中交付產生的船舶接船費用一次性入成本導致。

## 銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支由截至2024年12月31日止年度約17.1百萬美元增加約6.1百萬美元或35.4%至年內約23.2百萬美元，乃主要由於年內為執行本集團長期發展戰略，年內新購多艘船舶、收購租賃公司，並對應新增融資安排，產生了大量一次性專業服務費用及交易成本，包括法律及財務顧問費、盡職調查費及差旅費等。

## 其他收益 — 淨額

我們於年內錄得其他收益約31.9百萬美元，而於截至2024年12月31日止年度錄得約42.9百萬美元，乃主要由於年內處置了6艘船舶確認了33.0百萬美元的資產處置收益。

## 融資成本淨額

我們的融資成本由截至2024年12月31日止年度的約19.4百萬美元增加約4.7百萬美元或24.5%至年內的約24.1百萬美元，乃主要由於年內大量新船交付，融資及銀行信貸額度總額增加導致利息支出增加。

## 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1.8百萬美元，而於截至2024年12月31日止年度錄得約6.7百萬美元，乃主要由於截至2024年12月31日止年度聯營公司處置了2艘船舶取得了部分投資收益，年內無此類動作。

## 年內溢利

由於上述原因，我們的溢利由截至2024年12月31日止年度約74.8百萬美元減少約33.4百萬美元或44.7%至年內約41.4百萬美元。本公司股東應佔利潤由截至2024年12月31日止年度約70.3百萬美元減少約34.3百萬美元或48.8%至年內約36.0百萬美元。

## **債務**

截至2025年12月31日，我們的借款及租賃負債合共約555.0百萬美元（截至2024年12月31日：318.1百萬美元）。

截至2025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517.4百萬美元（截至2024年12月31日：363.9百萬美元）。

## **借款**

我們的借款總額由2024年12月31日約268.8百萬美元增加至2025年12月31日的約507.1百萬美元，主要由於本集團於年內就若干船舶訂立融資租賃協議。我們的借款以美元、人民幣及日圓計值。於2025年12月31日，約8.25%（2024年12月31日：0.02%）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2025年12月31日，賬面值分別約499.6百萬美元及20.3百萬美元的物業、廠房及設備以及持作出售之非流動資產已質押作為借款的保證品（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）。

## **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2024年12月31日的約49.4百萬美元減少至2025年12月31日的約47.9百萬美元。

## **或然負債**

於2025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2024年12月31日的約598.9百萬美元增加至截至2025年12月31日的約971.3百萬美元。我們的負債總額由截至2024年12月31日的約367.5百萬美元增加至截至2025年12月31日的約700.9百萬美元。

我們的淨負債權益比率由截至2024年12月31日的約110.8%增加至截至2025年12月31日的約187.5%，此乃由於本公司船舶融資借款上升。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2025年12月31日的資本承擔約為296.4百萬美元（於2024年12月31日：333.7百萬美元），主要與直至2025年12月31日尚未交付的9艘船舶建造合約相關。在這9艘船舶中，1艘船舶預期將於2026年交付，及7艘船舶預期將於2027年交付，及1艘船舶預期將於2028年交付。

除所披露者外，截至2024年12月31日及2025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2025年12月31日，我們錄得流動資產淨值約4.5百萬美元，而於2024年12月31日錄得約26.8百萬美元。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2024年12月31日的1.3減少至截至2025年12月31日的1.0。

於2025年12月31日，我們的現金及現金等價物約為51.0百萬美元，而於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。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）約72.2%（於2024年12月31日：約61.4%）。

本集團致力於維持穩健的財務政策，並繼續提升其營運效率以提高營運資金的穩健程度。本集團一般主要透過經營活動產生之現金淨額及銀行借款為其年內之營運資金需求撥資。本集團亦確保其具有充足資金以滿足其現有及未來現金需求。截至報告日期，本集團已獲得船舶融資承諾約168.8百萬美元，已承諾可動用尚未動用的銀行借款34.3百萬美元。

## 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、人民幣以及歐元。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、日圓或歐元計算。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，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2025年9月29日，本公司間接全資附屬公司SG Xinde Investment (HK) Limited (「買方」)、深圳市融資租賃(集團)有限公司(「賣方」)及中集鑫德租賃訂立轉讓協議，據此，買方已同意收購，而賣方已同意出售目標權益(即中集鑫德租賃的40%股權)，代價約為人民幣481,914,200元。有關詳情，請參閱本公司日期為2025年9月29日的公告及本公司日期為2025年12月24日的通函。

除所披露者外，我們於年內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2025年收購18艘船舶，光租4艘船舶。截至2025年12月31日本集團自有、光租及合資公司持有的在建船舶為44艘。預期將於2026年交付20艘船舶。本集團於年內訂立的27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2025年1月5日、2025年1月27日、2025年2月26日、2025年4月18日、2025年4月30日、2025年5月26日、2025年10月16日及2025年12月26日的公告中披露。

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。除所披露者外，我們目前並無任何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2026年2月12日，本公司(作為擔保人)已簽立擔保，據此本公司已同意擔保黃海洲際船務有限公司(一家由本集團持有50%權益的合營企業)、GOLDEN AZALEA LTD(一家由黃海洲際船務有限公司全資擁有的公司)、本公司及一名獨立第三方於交易文件項下以天津津海十七租賃有限公司為受益人有關船舶義務的妥善按時履約。根據交易文件，GOLDEN AZALEA LTD已與天津津海十七租賃有限公司就船舶訂立融資租賃安排，涉及本金總額不超過39.1百萬美元。本公司於租船擔保項下的責任，不得超過本金總額的50%(即19.55百萬美元)，及有關融資租賃安排的其他權益、義務及責任，本公司的總義務與本公司於GOLDEN AZALEA LTD的間接權益成比例。有關詳情，請參閱本公司日期為2026年2月12日的公告。

於2026年3月24日，Seacon Shipping Pte. Ltd. (「買方」)(本公司的間接全資附屬公司)與江蘇大津重工有限公司(「賣方」)、H&C Marine Engineering (Singapore) Pte. Ltd.及FLC CHANCE SHIPPING LIMITED(「原買方」)訂立四份更替協議，據此，各原買方同意就四艘船舶無償向買方轉讓相關原始造船合約(須經相應的更替協議所附相關造船合約取代)項下之所有權利及義務。更替完成後，除更替協議所載之修訂外，造船合約經更替後

繼續具十足效力及作用，據此，買方同意購買而賣方同意出售四艘船舶，總代價為44,400,000美元。有關詳情，請參閱本公司日期為2026年3月24日的公告。

於2026年3月24日，(i)經訂約方公平磋商後，上海洲際之星置業有限公司(「買方」)(本公司間接全資附屬公司)與上海臨港新片區金港盛元置業有限公司(「先前賣方」)訂立終止協議，據此，訂約方同意自終止協議生效日期起終止先前協議，及(ii)買方與上海臨港新片區金港東九置業有限公司(「新賣方」)訂立新協議，據此，買方同意購買而新賣方同意出售新物業，總代價為人民幣337,697,000元。有關詳情，請參閱本公司日期為2026年3月24日的公告。

除本公告所披露者外，自2025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2025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。全球發售所得款項淨額約為333.8百萬港元，已於2024年12月31日悉數動用。

## **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2025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2025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（「**2026年股東週年大會**」）將於2026年6月26日（星期五）舉行，而2026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2026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2026年6月23日（星期二）至2026年6月26日（星期五）（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2026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2026年6月22日（星期一）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](http://www.hkexnews.hk))及本公司網站([www.seacon.com](http://www.seacon.com))刊載。

## 執行董事輪值退任

董事會謹此宣佈，陳澤凱先生及趙勇先生將輪值退任執行董事，自2026年股東週年大會結束後生效。陳澤凱先生及趙勇先生已確認，彼等並不希望於2026年股東週年大會上連選連任，以便將更多時間投入其他工作安排。

陳澤凱先生及趙勇先生已各自確認彼等與董事會並無意見分歧，亦無有關彼等退任的其他事宜須敦請股東或聯交所垂注。董事會謹此對陳澤凱先生及趙勇先生在服務任期內對本公司作出的寶貴貢獻致以衷心感謝。

自陳澤凱先生和趙勇先生於2026年股東週年大會結束後退休起，陳澤凱先生將不再擔任董事會薪酬委員會成員及董事會提名委員會成員，趙勇先生將不再擔任董事會環境、社會及管治委員會成員。

## 委任執行董事

董事會建議委任陳奕豪先生及司良女士為執行董事，惟須待股東於2026年股東週年大會上批准後方可作實。

建議於2026年股東週年大會上委任的董事履歷詳情載列如下：

陳奕豪先生，32歲，現任洲際船務集團旗下洲際國際船貿有限公司總經理。彼主要負責集團內外部資產處置與購置項目的執行，以及粵港澳大灣區相關戰略合作的制定與管理。

2019年6月至2024年11月，陳奕豪先生任職於新加坡克拉克森航運諮詢公司，此為一家從事船舶買賣相關業務的公司。

陳奕豪先生於2016年7月獲得澳洲科廷大學國際商務管理學士學位，並於2018年8月獲得該校市場營銷碩士學位。

陳奕豪先生為陳澤凱先生的兒子。

股東於2026年股東週年大會上批准陳奕豪先生的委任後，陳奕豪先生將與本公司訂立服務合約，自2026年股東週年大會日期起為期三年。根據本公司組織章程細則，彼須最少每三年在股東週年大會輪值退任並重選連任。根據服務合約，陳奕豪先生將有權每年收取酬金196.92萬港元及基於本公司薪酬委員會推薦建議的酌情花紅。上述所有酬金經參考陳奕豪先生於本公司的職務及職責、本公司的表現及現行市況後釐定。

除上文所披露者外，於本公告日期，陳奕豪先生(i)並無持有其他重大委任或專業資格；(ii)於過去三年並無在證券於香港或海外任何證券市場上市的任何公眾公司出任董事職位；或(iii)並無於本公司或本集團的任何其他成員公司出任任何其他職位。

就董事所知，除上文所披露者外，於本公告日期，陳奕豪先生與本公司其他董事、高級管理層、主要股東(定義見上市規則)或控股股東(定義見上市規則)概無任何關係。

於本公告日期，根據香港法例第571章證券及期貨條例第XV部，陳奕豪先生並無於本公司任何股份或相關股份擁有任何權益。

司良女士，57歲，司女士在國際航運及物流行業擁有逾三十年的豐富經驗，專長於液體化學品航運的行業研究、團隊建設、戰略規劃及風險管控。

司女士自2024年3月起就職於本公司，目前擔任本公司副總裁及洲際油化集團總裁。在加入本集團前，司女士曾出任上海君正物流有限公司董事副總經理、上海君正船務有限公司董事總經理及上海君正思多而特船務有限公司董事長，並在新加坡、荷蘭、日本等多家國際航運公司出任董事長或董事。司女士曾在香港偉馬化學品船務有限公司擔任總經理，並在中國化工進出口總公司及中化國際(控股)股份有限公司等企業擔任多項高級管理職務。司女士曾為上海海事大學經濟管理學院研究生企業導師。

司女士現為中國海事仲裁委員會仲裁員及擔任上海仲裁委員會涉港涉航涉水示範合同編纂工作專家指導委員會委員。司女士曾於2022年獲中國交通報評為「最受航運界關注的100位中國人」及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」，並於2004-2006年度獲上海市勞動模範稱號。

司女士畢業於上海海事大學(前稱上海海運學院)國際航運系國際經濟法專業，獲法學學士學位，並於同校取得高級管理人員工商管理碩士學位。

除上文披露者外，於本公告日期，司女士(i)並無持有任何其他重大委任及專業資格；(ii)於過去三年並無在證券於香港或海外任何證券市場上市的任何公眾公司出任董事職位，或(iii)並無於本公司或本集團任何其他成員公司出任任何職位。

據本公司董事所知，除上文披露者外，於本公告日期，司良女士與本公司其他董事、高級管理層、主要股東(定義見上市規則)或控股股東(定義見上市規則)概無任何關係。

股東於2026年股東週年大會上批准司良女士的委任後，司良女士將與本公司訂立服務合約，自2026年股東週年大會日期起為期三年。根據本公司組織章程細則，彼須最少每三年在股東週年大會輪值退任並重選連任。根據服務合約，司良女士將有權每年收取酬金人民幣144萬元及基於本公司薪酬委員會推薦建議的酌情花紅。上述所有酬金經參考司良女士於本公司的職務及職責、本公司的表現及現行市況後釐定。

於本公告日期，根據香港法例第571章證券及期貨條例第XV部，司良女士並無於本公司任何股份或相關股份擁有任何權益。

除上文所披露者外，並無其他資料須根據上市規則第13.51(2)(h)至13.51(2)(v)條項下任何規定作出披露，亦無有關委任陳奕豪先生及司良女士的其他事宜須敦請本公司股東或債權人注意。

## 通函

一份載有(其中包括)建議委任陳奕豪先生及司良女士為執行董事的通函，連同2026年股東週年大會通告，將於適時寄發予股東。

承董事會命  
洲際船務集團控股有限公司  
主席  
郭金魁

香港，2026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。