

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2026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2026年6月30日止六個月(「本期間」或「期內」)未經審計簡明合併財務資料，連同截至2025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2026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	
		2026年 千美元	2025年 千美元
收入	4	207,354	137,371
銷售成本	6	<u>(162,873)</u>	<u>(109,852)</u>
毛利		44,481	27,519
銷售開支	6	(2,796)	(1,618)
一般及行政開支	6	(12,928)	(8,931)
金融資產減值撥回／(虧損)淨額		149	(248)
其他收入		192	4
其他收益淨額	5	<u>11,888</u>	<u>14,719</u>
經營溢利		40,986	31,445
融資收入		220	436
融資成本		<u>(18,614)</u>	<u>(7,898)</u>
融資成本淨額		(18,394)	(7,462)
應佔以權益法入賬的聯營公司及合營企業溢利／ (虧損)淨額		<u>7,221</u>	<u>(655)</u>
除所得稅前溢利		29,813	23,328
所得稅開支	7	<u>(359)</u>	<u>(297)</u>
期內溢利		<u>29,454</u>	<u>23,031</u>
應佔溢利：			
— 本公司股東		28,352	19,587
— 非控股權益		<u>1,102</u>	<u>3,444</u>
		<u>29,454</u>	<u>23,031</u>

簡明合併全面收益表

截至2026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	
		2026年 千美元	2025年 千美元
期內溢利		29,454	23,031
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		(649)	—
— 換算海外業務之匯兌差額		510	125
期內其他全面收益，扣除稅項		(139)	125
期內全面收益總額		29,315	23,156
全面收益總額歸屬於：			
— 本公司股東		28,213	19,712
— 非控股權益		1,102	3,444
		29,315	23,156
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)	8	0.057	0.039
每股攤薄盈利(每股以美元計值)	8	0.057	0.039

簡明合併資產負債表

於2026年6月30日

	附註	未經審計 2026年 6月30日 千美元	經審計 2025年 12月31日 千美元
資產			
非流動資產			
物業、廠房及設備		398,743	502,520
使用權資產		105,437	49,275
無形資產		821	801
於聯營公司及合營企業之權益		100,937	94,456
遞延稅項資產		9	1
給予聯營公司及合營企業貸款		47,586	32,299
其他非流動資產		101,018	43,616
		<u>754,551</u>	<u>722,968</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		33	48
存貨		14,090	8,189
預付款項及其他流動資產		12,740	8,870
給予聯營公司及合營企業貸款		13,290	26,837
貿易及其他應收款項	9	43,550	47,100
受限制銀行存款		6,444	6,146
現金及現金等價物		52,945	51,016
		<u>143,092</u>	<u>148,206</u>
分類為持有待售之資產		157,047	100,079
		<u>300,139</u>	<u>248,285</u>
資產總值		<u>1,054,690</u>	<u>971,253</u>
權益			
股本		637	637
股份溢價		46,959	46,959
儲備		8,444	8,583
保留盈利		233,839	205,487
		<u>289,879</u>	<u>261,666</u>
本公司股東應佔權益		289,879	261,666
非控股權益		6,869	8,707
		<u>296,748</u>	<u>270,373</u>
權益總額		<u>296,748</u>	<u>270,373</u>

簡明合併資產負債表(續)

於2026年6月30日

	附註	未經審計 2026年 6月30日 千美元	經審計 2025年 12月31日 千美元
負債			
非流動負債			
借款		370,737	412,320
租賃負債		79,446	30,400
合約負債		3,636	1,962
遞延所得稅負債		2,186	2,503
擔保合約負債		9,252	9,919
		<u>465,257</u>	<u>457,104</u>
流動負債			
預收款及合約負債		10,280	8,009
貿易及其他應付款項	10	58,665	57,531
即期稅項負債		1,748	1,153
借款		138,398	94,747
租賃負債		23,101	17,501
		<u>232,192</u>	<u>178,941</u>
分類為持有待售之資產相關負債		60,493	64,835
		<u>292,685</u>	<u>243,776</u>
負債總額		<u>757,942</u>	<u>700,880</u>
權益及負債總額		<u>1,054,690</u>	<u>971,253</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)綜合海事服務。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。

該等中期簡明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）。

本集團截至2026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2026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「中期財務報告」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2025年12月31日止年度的年度合併財務報表一併閱讀，該年度合併財務報表已根據香港財務報告會計準則（「**香港財務報告準則**」）編製。

3 會計政策

所採納的會計政策與上一財政年度及相應中期報告期間所採納者一致，惟下文所載採納的新訂及經修訂香港財務報告會計準則除外。

(a) 本集團採納的經修訂準則及年度改進

本集團於2026年1月1日開始首次應用下列修訂本：

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
第11卷	香港財務報告會計準則年度改進
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

上述修訂本對先前期間確認的金額並無任何重大影響，預期亦不會對當前或未來期間造成重大影響。

(b) 尚未採納的新訂準則、修訂本及詮釋

會計準則之若干修訂本、新訂準則及詮釋已頒佈，惟於本報告期間尚未強制生效，亦未獲本集團提早採納。

		在以下日期或 之後開始的 會計期間生效
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

除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**」)外，上述新訂或經修訂準則、詮釋及年度改進預期將不會對本集團當前或未來報告期間及可預見的未來交易產生重大影響。香港財務報告準則第18號的影響應與截至2025年12月31日止年度的年度合併財務報表一併閱讀。

4 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，由行政總裁、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：

- 航運服務：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；
- 綜合海事服務：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其他海事相關增值服務，當中包括船舶的技術管理、船員管理、商務支援、保險安排、船舶買賣支援、新造船監理及船舶供應。

(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		
	截至2026年6月30日止六個月		
	航運服務	綜合海事服務	合計
	千美元	千美元	千美元
可呈報分部收入總額			
來自外部客戶的收入	127,451	92,284	219,735
分部間收入	—	(12,381)	(12,381)
可呈報分部收入總額	127,451	79,903	207,354
分部業績			
銷售成本	(95,991)	(66,882)	(162,873)
除所得稅前溢利	25,239	4,574	29,813

	未經審計		
	截至2025年6月30日止六個月		
	航運服務 千美元	綜合海事服務 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	80,512	63,422	143,934
分部間收入	—	(6,563)	(6,563)
可呈報分部收入總額	<u>80,512</u>	<u>56,859</u>	<u>137,371</u>
分部業績			
銷售成本	(65,148)	(44,704)	(109,852)
除所得稅前溢利	<u>15,214</u>	<u>8,114</u>	<u>23,328</u>

以下為本集團按可呈報分部劃分的資產及負債分析：

	於2026年6月30日(未經審計)			合計 千美元
	航運服務 千美元	綜合海事服務 千美元	抵銷 千美元	
分部資產	<u>980,754</u>	<u>110,283</u>	<u>(36,347)</u>	<u>1,054,690</u>
分部負債	<u>726,306</u>	<u>73,132</u>	<u>(41,496)</u>	<u>757,942</u>
	於2025年12月31日(經審計)			合計 千美元
	航運服務 千美元	綜合海事服務 千美元	抵銷 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>

(b) 收入分拆

本集團的業務按全球基準管理。提供航運服務及綜合海事服務(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2026年6月30日止六個月的大部分收入隨時間確認。

(i) 收入載列如下：

	未經審計 截至6月30日止六個月	
	2026年 千美元	2025年 千美元
航運服務收入		
航運服務收入 — 時段	92,614	63,772
租金收入	34,837	16,740
	<u>127,451</u>	<u>80,512</u>
綜合海事服務收入		
綜合海事服務 — 時段	70,509	56,859
綜合海事服務 — 於某一時間點	9,394	—
	<u>79,903</u>	<u>56,859</u>

(ii) 有關主要客戶的資料

截至2026年6月30日止六個月，概無向任何單一客戶作出的銷售佔本集團收入10%或以上(2025年：無)。

5 其他收益淨額

	未經審計 截至6月30日止六個月	
	2026年 千美元	2025年 千美元
匯兌(虧損)/收益淨額	(897)	1,816
銀行手續費	(337)	(207)
出售物業、廠房及設備收益淨額	14,777	13,714
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	(15)	(790)
其他	<u>(1,640)</u>	<u>186</u>
	<u>11,888</u>	<u>14,719</u>

6 按性質劃分的開支

計入銷售成本、銷售開支、一般及行政開支的開支分析如下：

	未經審計	
	截至6月30日止六個月	
	2026年 千美元	2025年 千美元
船員派遣開支	69,911	44,403
租賃費成本	27,673	15,100
折舊及攤銷	21,529	13,943
僱員福利開支	15,166	10,978
燃料消耗	10,495	10,484
潤滑油及備件成本	9,394	3,007
保險	7,226	4,118
造船監理外包費	4,541	2,261
港口費	3,995	4,185
經紀費	2,512	1,560
船舶接管費用	1,672	3,754
船舶證書及檢驗相關費用	1,459	1,163
業務開發及酬酢開支	878	706
核數師薪酬	86	220
其他	2,060	4,519
	<u>178,597</u>	<u>120,401</u>
銷售成本、銷售開支、一般及行政開支總額	<u>178,597</u>	<u>120,401</u>

7 所得稅開支

	未經審計	
	截至6月30日止六個月	
	2026年 千美元	2025年 千美元
即期所得稅		
— 香港利得稅	283	48
— 中國內地企業所得稅	38	37
— 日本所得稅	317	393
— 新加坡所得稅	24	139
— 德國企業所得稅	6	—
遞延所得稅	(309)	(320)
	<u>359</u>	<u>297</u>

8 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。

	未經審計	
	截至6月30日止六個月	
	2026年	2025年
本公司擁有人應佔溢利(千美元)	28,352	19,587
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)	0.057	0.039

由於本公司於截至2026年6月30日止六個月並無具攤薄性的工具(2025年：無)，故本集團的每股攤薄盈利等於每股基本盈利。

9 貿易及其他應收款項

	未經審計 2026年 6月30日 千美元	經審計 2025年 12月31日 千美元
貿易應收款項 — 綜合海事服務		
— 第三方	10,508	9,149
— 關聯方	1,203	2,207
減：減值撥備	(68)	(73)
貿易應收款項 — 淨額	11,643	11,283
貿易應收款項 — 航運服務		
— 第三方	7,616	9,699
— 關聯方	1,836	1,564
減：減值撥備	(1,571)	(1,567)
貿易應收款項 — 淨額	7,881	9,696
其他應收款項		
— 向關聯方提供的墊款	6,402	5,689
— 按金	6,013	5,377
— 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	6,460
— 其他	5,194	7,597
	24,069	26,311
減：其他應收款項減值撥備	(43)	(190)
其他應收款項 — 淨額	24,026	26,121
	43,550	47,100

(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 2026年 6月30日 千美元	經審計 2025年 12月31日 千美元
貿易應收款項 — 綜合海事服務		
3個月內	9,723	9,891
3至6個月	1,207	1,328
6至12個月	662	64
1年以上	119	73
	<u>11,711</u>	<u>11,356</u>
減：減值撥備	<u>(68)</u>	<u>(73)</u>
	<u>11,643</u>	<u>11,283</u>
	未經審計 2026年 6月30日 千美元	經審計 2025年 12月31日 千美元
貿易應收款項 — 航運服務		
3個月內	5,718	8,666
3至6個月	853	438
6至12個月	735	609
1年以上	2,146	1,550
	<u>9,452</u>	<u>11,263</u>
減：減值撥備	<u>(1,571)</u>	<u>(1,567)</u>
	<u>7,881</u>	<u>9,696</u>

10 貿易及其他應付款項

	未經審計 2026年 6月30日 千美元	經審計 2025年 12月31日 千美元
貿易應付款項(a)		
— 第三方	32,735	29,625
— 關聯方	568	2,049
	<u>33,303</u>	<u>31,674</u>
其他應付款項		
— 關聯方墊款	3,019	2,970
— 關聯方按金	1,370	1,517
— 第三方按金	17,816	17,580
— 應付薪金及僱員福利	2,659	3,574
— 其他	498	216
	<u>25,362</u>	<u>25,857</u>
	<u><u>58,665</u></u>	<u><u>57,531</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 2026年 6月30日 千美元	經審計 2025年 12月31日 千美元
少於1年	32,810	31,129
1至2年	344	460
2至3年	132	69
3年以上	17	16
	<u>33,303</u>	<u>31,674</u>

11 股息

本公司董事會不建議就截至2026年6月30日止六個月派付任何股息（截至2025年6月30日止六個月：無）。

管理層討論與分析

業務回顧

公司簡介

本集團為一家結合船舶投資、運營及海事服務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)綜合海事服務。

船舶資產平台商業模式及業務策略

涵蓋海事服務、運營及投資的船舶資產一站式服務平台：本集團並非單純以持有及營運船舶為核心，而是以海事服務能力作為連接船東、租賃資本、船員資源、船廠、客戶、合規及營運數據的能力中樞，並透過航運營運、船舶投資、租賃融資、合營合作及資產循環，提升船舶全生命週期的服務價值及資本效率。憑藉本集團管理層豐富的海運知識，以及透過航運服務及綜合海事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及提升資本效率的重要基礎。本集團根據市場供需、租船成本、船舶資產價格、客戶合約、預期運費及資本承擔等因素，靈活配置自有及其他受控船舶，以及租入船舶運力。

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，控制船舶可為本集團提供較穩定的運力基礎，一般享有較高毛利，並使本集團可在合適的市場及資產條件下，爭取船舶營運、資產增值及長期資本回報的機會，對財務業績有拉動作用。透

過結合較具靈活性的租入運力與較具長期戰略價值的受控運力，本集團致力在營運彈性、盈利能力、資本投入及市場風險之間取得平衡，並按市況及業務需求持續優化船隊組合，最大限度地提高運營靈活性。

全球網絡佈局與服務能力：為滿足客戶對航運及海事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。

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，以及覆蓋海事服務、航運營運、船舶投資及相關服務的綜合能力，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，該等客戶對船舶安全、合規、運力穩定性、服務質素及供應鏈可靠性普遍具有較高要求，為本集團持續提升海事服務、商業營運及綜合航運服務能力提供支持。

多元化客戶網絡亦有助本集團降低對單一客戶、貨種、船型或地區市場的依賴，並促進不同業務板塊之間的協同。本集團可透過既有客戶關係，提供或拓展各類海事服務、船舶管理、船員管理、商務服務、新造船監造、運力營運及其他相關服務，致力提升客戶生命週期價值及服務滲透率。

於本期間，本集團前五大客戶合共佔總收入比重不足30%，體現了集團在客戶結構上的均衡性與抗風險能力。本集團將繼續拓展海事服務、航運營運及相關服務客戶，以維持多元化的客戶基礎，增強業務韌性。

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。隨著在管船舶及船型組合擴大，本集團可持續提升技術、船員、採購、維修、合規及數字化管理資源的共享程度。本集團將透過標準化流程、集中採購、船員資源整合、跨船型技術經驗及數字化系統，致力提升服務交付效率及單船管理效益。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，該等安排有助本集團分散在交付時一次性投入的權益資本，並在持續取得或控制運力的同時，優化資金使用效率。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。

業務摘要

收入：期內收入同比上升50.9%，由2025年中期的約137.4百萬美元增長至約207.4百萬美元。

毛利：期內毛利同比上升61.6%，由2025年中期的約27.5百萬美元增長至約44.5百萬美元。

淨利潤：期內淨利潤同比上升27.9%，由2025年中期的約23.0百萬美元增長至約29.5百萬美元。

息稅折舊攤銷前利潤：期內息稅折舊攤銷前利潤同比上升54.9%，由2025年中期的約45.2百萬美元增長至約70.0百萬美元。

截至6月30日止六個月

	2026年 百萬美元	2025年 百萬美元
收入	207.4	137.4
毛利	44.5	27.5
淨利潤	29.5	23.0
息稅前利潤	48.4	31.2
息稅折舊攤銷前利潤	70.0	45.2
每股溢利 (每股以美元值)	<u>0.057</u>	<u>0.039</u>

市場概覽

2026年上半年，儘管中東地緣衝突擾動全球能源供給，但依託人工智能(AI)產業鏈爆發等利好因素支撐，全球經濟整體展現出較強韌性。摩根大通製造業PMI指數連續六個月站穩榮枯線以上，印證全球工業生產維持穩定擴張態勢。不過，國際貨幣基金組織(IMF)與世界銀行於今年7月同步下調2026年全球經濟增長預期，IMF重點提示中東局勢不確定性、全球貿易碎片化、AI市場預期修正三大潛在風險。同時，特朗普政府關稅政策持續升級，進一步加劇了全球經濟的外部不確定性。

上半年宏觀經濟整體向好，疊加地緣風險溢價抬升，進一步助推全球航運市場盈利上行。細分賽道來看，乾散貨航運市場熱度顯著提升，波羅的海BDI指數均值2,337點，同比大幅上漲1,047點，漲幅達81.1%；油品航運市場表現更為亮眼，原油航運對應的波羅的海BDTI指數均值2,328點，同比上漲1,355點，漲幅139.2%，成品油航運對應的波羅的海BCTI指數均值1,423點，同比上漲741點，漲幅108.7%。

中國作為全球最大的大宗商品進口國，2026年上半年核心乾散貨品類進口需求保持旺盛，為航運運價提供堅實支撐。其中鐵礦石進口量同比增長6.2%，鋁土礦進口增長17.1%，煤炭進口增長1.6%，大豆進口增長2.1%。尤其鋁土礦進口超八成來自長航距的幾內亞，從需求端有效拉動乾散貨運價上行。但受霍爾木茲海峽航運受阻影響，國內原油進口大幅承壓，上半年原油進口量同比下滑11.5%，6月單月進口量同比暴跌超40%；同時受成品油出口禁令影響，同期成品油出口規模大幅收縮，降幅接近30%。

從船舶運力供給端來看，根據克拉克森6月末統計數據，各細分船型運力增速呈現明顯分化。乾散貨船四大主流船型中，好望角型、巴拿馬型、超靈便型、靈便型運力同比增速分別為1.4%、4.9%、4.3%、3.9%；原油輪方面，VLCC、蘇伊士型運力同比分別增長1.7%、5.0%，阿芙拉型運力同比微降0.2%；成品油輪LR2、LR1、MR2運力同比增速分別為13.6%、3.0%、5.1%。整體而言，乾散貨船運力擴容節奏相對溫和，但運價漲幅不及油輪板塊，中大型油輪憑藉中東地緣局勢紅利，獲得了更高的地緣風險溢價，市場表現更為突出。

新船訂單市場方面，2026年以來乾散貨船與油化品船新造訂單熱度高漲，疊加船舶價格持續上行，兩大賽道資金流入規模持續走高。據洲際船務不完全統計，乾散貨船新造訂單量同比大增106%，船型佈局覆蓋全面；油化品船新造訂單同比增長140%，其中VLCC、蘇伊士等大型油輪訂單熱度居高不下，具備穩定現金流優勢的MR油輪也持續落地大量新單。相較於乾散貨船市場，中東地緣衝突對油輪市場的影響更為深遠，也直接推動油輪新造市場持續火爆。

綠色海事轉型領域，根據克拉克森7月23日最新統計，全球117,508艘現役船隊中，傳統能源船舶佔比已降至95.760%。而新造船訂單結構呈現反向走勢，全球9,662艘新船訂單中，傳統能源船舶佔比回升至60.236%，較去年11月國際海事組織(IMO)淨零框架決議落地前不足57%的佔比有所反彈。細分新能源賽道中，LNG預留、甲醇預留、液化石油氣(LPG)船舶訂單佔比明顯提升，其餘新能源船舶份額較去年同期均有不同程度回落，行業整體呈現出短期佈局趨於保守、長期堅持多元轉型的發展特徵。

展望下半年，中東地緣局勢、全球貿易政策仍將是主導全球航運市場走勢的核心因素。油化品船板塊的地緣風險溢價紅利或將有望持續釋放，乾散貨市場行情將主要依託實體經濟需求穩步修復。與此同時，全球航運業綠色轉型進程將持續深化，新舊能源船舶結

構迭代、行業運力供需格局調整，將持續推動全球航運市場邁入高質量、差異化的全新發展階段。

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，環保要求日益嚴格，船舶運營及合規成本隨之上升，船東對專業第三方船舶管理人的依賴度持續提高。據克拉克森研究數據，截至2026年6月底，現役船隊中配備替代燃料的船舶按總噸計佔比約10.0%，惟新船訂單中替代燃料船舶按總噸計佔比已達約42.7%，顯示綠色轉型正加速向新造船端滲透，也對船員培訓、技術維護及合規管理等能力提出更高要求。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

2026年上半年，宏觀經濟整體向好，疊加地緣政治衝突進一步推升航運運價中樞整體上行。面對市場環境，本集團積極優化船隊組合及運力配置，透過出售老舊船舶、引入較年輕及多元化船型，並有序拓展油輪及化學品船業務，以提升船隊營運靈活性及服務覆蓋範圍。得益於此，本集團航運分部收入實現穩步增長；與此同時，綜合海事服務分部憑藉集團全球前十大船舶管理公司的行業地位及專業化管理能力，管理船舶數量穩步增長，分部收入持續提升。本集團的海事服務平台持續為船東、租賃公司、合營夥伴及其他產業鏈客戶提供技術管理、船員管理及其他相關海事服務，並支持本集團擴大服務覆蓋及深化客戶合作。在航運服務及綜合海事服務雙業務線的共同作用下，本集團總收入由2025年中期的137.4百萬美元同比增加50.9%至本期間207.4百萬美元。

期內，受益於航運收入增長，折舊、船員工資等固定營業成本在收入增加過程中被有效攤薄，航運分部毛利實現增長。與此同時，第三方船舶管理服務收入增加以及船舶供應服務規模拓展，帶動船員外派、備件物料等運營成本同步攀升，綜合海事服務分部毛利增長，但該等業務毛利率相對較低帶來結構性拖累，在一定程度上制約了整體毛利率的上行幅度。本集團整體毛利同比增加61.6%至44.5百萬美元，毛利率由去年同期的約20.0%增長至期內的約21.5%。此外，本集團根據船舶市場價格、船齡、技術規格、預期營運回報及資金用途，持續檢討及優化船隊組合，敏銳捕捉不同船型的船舶投資和買賣機會，期內完成出售2艘自有船舶及1艘合資船舶，並從中產生資產出售收益約14.8百萬美元、及應佔聯營公司溢利約2.3百萬美元。綜合上述因素，期內溢利由去年同期的23.0百萬美元，同比增加27.9%至29.5百萬美元。本公司股東應佔期內溢利亦由去年同期的19.6百萬美元，同比增加44.7%至28.4百萬美元。

本期息稅折舊攤銷前利潤為70.0百萬美元，較去年同期的45.2百萬美元同比增加54.9%。本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，本集團持續關注流動性、資本承諾、融資成本及整體資本結構，並根據船舶交付安排、營運資金需求、融資條件及市場環境，審慎管理資金使用及融資規模，始終致力於維持穩健的財務狀況。

於2026年6月30日，本集團之現金及現金等價物為約53.0百萬美元，較2025年12月31日的約51.0百萬美元同比增長3.8%。受惠於船舶資產增加、在建船投入、使用權資產確認及／或業務規模擴展所致，本集團資產總值同比增加8.6%至約1,054.7百萬美元（2025年12月31日：971.3百萬美元），負債總額也相應同比增加8.1%至約757.9百萬美元（2025年12月31日：700.9百萬美元）。

資產負債比率(負債總額除以資產總值)則下降至約71.9%(2025年12月31日：約72.2%)。該比率的變動主要反映本集團就船隊發展及船舶資產投資所採取的融資安排。

集團通過融資租賃槓桿實現船隊規模擴張，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。

船隊及訂單簿

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。

截至2026年6月30日，本集團控制船舶共38艘，並通過合營公司投資船舶15艘，其中包括32艘散貨船，18艘油輪／化學品船，1艘硫磺船及2艘船員交通船，綜合運力達到1.83百萬dwt，較去年同期的1.48百萬dwt同比上升23.6%。

為應對航運環保政策升級，本集團加快船隊結構優化，平均船齡由2025年中期的5.0年進一步降至3.8年。

控制船舶及投資船舶變化

船舶類型		截至6月30日止六個月	
		2026年	2025年
自有、光租及長期期租	乾散貨船	25	22
	化學品船	10	5
	油輪	1	1
	其他	2	2
合資	乾散貨船	7	4
	化學品船	6	4
	油輪	2	—
合計		53	38
總運力(百萬dwt)		1.83	1.48

拓展船隊規模：本集團繼續以審慎原則推進船隊更新及多元化發展，並按客戶需求、市場機會、環保要求、資本成本及預期現金回報，調整船型及運力組合。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。期內，本集團成功接收1艘二手船舶投入營運，加上透過投資及光租獲得的7艘船舶，共計新增運力達350,995 dwt。根據現有交付計劃，預期2026下半年將有7艘船舶投入運營，其中包含5艘化學品船、1艘油輪、1艘電動集裝箱船，屆時將額外新增運力約141,500 dwt。

船舶類型		2026年 下半年	2027年	2028年	預計2026年 下半年至 2028年合計
自有及光租	乾散貨船	—	11	1	12
	化學品船	2	1	—	3
合資	化學品船	3	2	—	5
	MR成品油輪	1	3	—	4
	電動集裝箱	1	—	—	1
	LNG加注船	—	2	1	3
總新增船舶		7	19	2	28
新增運力(dwt)		141,500	672,800	40,300	854,600
新增運力(cbm)		—	40,000	19,800	59,800

截至2026年6月30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13艘，合計28艘，以上船舶涵蓋12艘散貨船、8艘化學品船，4艘MR成品油輪、3艘LNG加注船及1艘電動集裝箱船，總計新增運力約854,600 dwt以及59,800 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。

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。該等關係有助本集團掌握不同船型的建造能力、交付檔期、技術規格及市場資訊，並根據航運市場供需，審慎評估新造船投資機會。因此，本集團已積極根據市場環境及業務發展需要，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，本集團於期內簽署4艘散貨船新船訂單，通過合營公司簽訂了1艘LNG加注船新船訂單。以上投資將額外增加20,800 dwt及19,800 cbm總運力，透過進一步豐富船隊組合，致力提升其於海運行業的競爭力。

本集團將繼續根據市場環境及業務發展需要，優化船隊的船型、船齡、運力及持有模式組合。新增船舶訂單、合營投資及光船租賃安排，旨在提升本集團於相關市場的服務能力，並為航運營運、船舶管理、技術管理、船員管理及新造船監造等業務帶來潛在協同機會。

本集團將以審慎資本配置為原則，持續確保新船交付、商業部署、融資安排及預期營運現金流相互匹配，並密切監察造船市場、船舶資產價格、運費、利率、融資可得性及環保規則的變化。

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。期內，本集團通過合營公司簽署3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。

截至2026年6月30日，本集團共控制船舶38艘，並通過合營公司投資船舶15艘，綜合運力達到1.83百萬dwt，相較於2025年6月30日的1.48百萬dwt同比上升23.65%。隨著船隊持續置換，平均船齡也由2025年的約5.0年進一步下降至3.8年。為維持經營靈活性，本集團亦靈活配置租入船舶，期內共訂立超40項租賃協議，涉及綜合運力約0.29百萬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、合聯營，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；為配合不同貨種、航線及客戶合約的營運需求，本集團亦靈活配置租入船舶。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，遠東 — 歐洲，東南亞 — 歐洲，遠東 — 東南亞等主要國際油化航線。

本集團秉持「輕重資產結合」的發展策略，致力於提升資本回報率。有別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。期內，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。同時亦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，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。

租入船隊變化

本集團根據市場供需、客戶貨運需求、租船成本、預期運費、合約期限及可用運力，靈活配置租入船舶與自有及其他受控船舶。維持具彈性的運力組合，有助本集團在把握市場及客戶需求機會的同時，審慎管理前期資本投入、固定承擔及市場風險。

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。期內，本集團訂立超過40項租入船舶合約，綜合運力為約0.29百萬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。

本集團將繼續根據市場環境、客戶需求、租船成本、運費水平及風險承受能力，審慎管理租入運力的規模、租期及船型組合，並與自有、光租、期租及合營船舶形成互補，以提升整體航運服務的靈活性及資本使用效率。

2026年6月30日，本集團控制船舶平均利用率保持在96.08%，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8艘新船及二手船舶；(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。期內完成的3艘船舶出售，使船隊平均船齡由去年同期的5.0年降至3.8年。

綜合海事服務分部

綜合海事服務是本集團的核心能力平台，而非單一管理費業務。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、量身定製的船舶管理及其他海事相關增值服務，當中包括船舶的技術管理、船員管理、商務支援、保險安排、船舶買賣支援、新造船監理及船舶供應等服務，覆蓋船舶由建造、交付、營運至資產處置的關鍵環節。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續期，而本集團一般按包乾制或管理費方式收取管理費。此業務模式使本集團可以擴展服務船隊、深化客戶關係、積累跨船型及跨地域營運經驗，並創造技術、船員、商務、監造、採購、數字化及合規服務的交叉服務機會。

船舶管理業務的競爭力建基於安全與合規管理、專業船員及技術人才、標準化流程、全球服務網絡、船型經驗及長期客戶關係。船東更換管理公司通常涉及技術檔案、維修計劃、船員安排、ISM程序、供應商及保險安排的交接，因此客戶一般重視服務質素、穩定性及安全合規紀錄，而非只比較管理費。本集團2026年上半年船管服務續約率超過94%，持續高位的續約率，正是本集團服務能力獲得市場驗證的直接體現，亦表明本集團船舶管理業務在客戶關係層面已形成較強黏性及競爭壁壘。

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。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，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。有賴於豐富的行業及運營經驗，本集團蟬聯勞氏日報2025年全球十大船舶管理企業及管理者榜單，位列全球第九，且為前十強中唯一的中資船舶管理公司。連續蟬聯該榜單，是對集團服務能力及市場影響力的持續認可，亦進一步鞏固了集團作為全球領先船舶管理服務提供者的行業地位。

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2026年6月30日，本集團已累計受聘為超過340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。期內，由本集團負責監造的62,000 dwt多用途重吊船和1艘5,200 dwt多用途船已成功如期交付並投入運營。

隨著在管船舶及服務範圍增加，本集團逐步提升技術、船員、採購、維修、合規及數字化資源的共享程度。新增受管船舶不僅增加海事服務收入，亦有助本集團累積營運數據、擴大船員及技術資源網絡、提升採購及供應商管理效率，並創造未來資產合作及增值服務機會。

戰略合作及業務協同

為拓展船舶投資及船舶管理相關合作機會，並完善本集團「海事服務+運營+投資」的綜合航運服務平台佈局，本集團積極推進產業鏈縱向整合，本集團於2025年9月29日以約人民幣4.819億元收購中集鑫德租賃(深圳)有限公司(「**中集鑫德租賃**」)之40%股權。中集鑫德租賃主要從事集裝箱及船舶租賃服務。收購完成後，本集團與中集集團及深圳市融資租賃(集團)形成三方持股格局，為未來的資源共享與業務協同奠定了堅實基礎。

本次收購旨在打通多維度的協同效應，構建循環共生的業務生態。通過將中集鑫德租賃的專業租賃平台與本集團的船舶管理服務進行無縫對接，不僅能有效拓展租賃業務的服務邊界，更能強化本集團在市場中的綜合話語權。在產業鏈層面，本集團深厚的船舶監造經驗、中集集團領先的造船技術，疊加中集鑫德租賃下屬船舶設計研究院強大的研發能力，三者有機結合，形成從船舶設計源頭到全生命週期管理的「一站式海事服務」鏈條。此模式既能透過流程協同壓縮成本，亦能以全週期服務深度綁定客戶，構築服務壁壘。

此外，依託本集團作為全球前十船舶管理公司所積累的龐大客戶網絡，該體系將為中集鑫德租賃輸送業務需求，形成「業務對接 — 數據共享 — 資金流轉」的價值閉環，推動本集團綜合服務競爭力實現質的飛躍。是次收購有助本集團進一步完善「輕重資產並重」的業務佈局，增強抵禦市場週期波動的能力，持續為股東創造長期穩定的價值回報。

數字化、智能化及ESG戰略

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營運能力及效率要求也持續提高。因此，各航運企業的資訊化系統建設工作也在加速進行，資訊化和智慧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。依託集團自主研發的SMP船舶管理系統作為核心業務載體，同步配套建設船舶投資、新船監造等其他業務系統，結合自研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。透過智慧航運和管理軟件開發，能夠實現資訊的集中、融合以及即時交互，執行智慧化管控及大數據分析，實現航運全方位精細化管理。本集團致力提高海事服務及航運營運的可視化、可追蹤性及服務交付一致性。

SMP船舶管理系統承載船舶營運核心業務流程，實現機務、海務、維保、船員、安全、證書等船管業務線上化運轉，打通岸基管理端與船舶現場端的數據鏈路，將分散在各船舶、各崗位的業務數據統一歸集，改變傳統模式下資訊分散、傳遞滯後的痛點。Seacon-AI大模型深度嵌入SMP系統各業務模組，充分釋放人工智慧賦能價值，對船舶設備狀態、安全風險、營運數據開展智慧解析研判，可輔助完成設備異常預警、安全隱患智慧識別、維保方案智慧建議、碳排放數據自動核算等工作，把AI能力切實落地到船舶日常營運的各個實操場景。船舶投資、監造等配套業務系統與SMP船舶管理系統互聯互通，覆蓋船隊資產研判評估、新船建造全流程管控，補齊船舶從投資建造到後期營運管理的數字化閉環。透過智慧航運和管理軟件開發，能夠透過資訊的集中、融合以及即時交互，執行智慧化管控及大數據分析，實現航運全方位精細化管理。本集團致力提高船舶管理及航運營運的可視化、可追蹤性及服務交付一致性，讓船舶從維保作業、安全檢查到營運消耗的全流程均可回溯，保障各項管理標準落地不走樣。

數字化能力亦為本集團船舶管理平台的規模化發展提供支持。隨著在管船舶、服務場景及客戶需求持續增加，本集團依託SMP船舶管理系統，聯動投資、監造等數字化工具，可將技術經驗、管理標準及營運數據逐步沉澱為可複製的管理能力，將成熟的船管作業規範固化到系統流程當中，降低新接船舶的管理落地成本。同時有效提高技術、船員、維修、合規及營運資源的共享效率，實現跨船舶、跨專案之間的經驗復用與資源統籌調配，並為客戶提供更具透明度及一致性的服務，方便客戶即時掌握船舶動態、營運狀況與各項管理執行結果，進一步夯實集團船管業務的核心競爭優勢。

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2026年4月正式通過了「IMO淨零框架」的技術細則，確立自2027年1月1日起，所有總噸位5,000以上的國際航行船舶，需繳納基於航程的溫室氣體定價費用，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。2026年，EU ETS (碳排放交易系統) 海運業扣減系數進一步收緊，由原來總排放量的40%需購買配額提升至70%，碳成本將較2025年大幅增加。

對此，本集團制定了相應的短期、中期及長期目標。短期而言，本集團已自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。中期而言，到2030年，二氧化碳排放強度較2008年降低40%，並在2050年實現淨零排放。本集團已將國際減排規則體系系統性嵌入運營管理全流程，自主研發的「GREEN FUTURE」排放管理系統已全面運行，並發起組建國內首個歐盟FuelEU合規池，為客戶提供合規解決方案。

期內，本集團與山東港口青島港簽署綠色能源加注業務戰略合作協議，圍繞合作改造的綠色甲醇加注船開展租賃業務，並在國內清潔能源加注市場資訊、船舶運力租賃及技術管理領域開展深度合作，藉此進一步完善在新能源船舶服務和清潔燃料加注業務的佈局；同時開展以「植此青綠，築夢未來」為主題的公益植樹活動，展現政企攜手推動航運生態向綠而行的堅定決心。

期內，本集團榮獲CFS2026第十五屆財經峰會頒發的「2026(行業)影響力品牌」、「2026 ESG踐行典範獎」，彰顯了我們在可持續發展道路上的堅定承諾；與此同時，本集團ESG合規披露服務案例成功入選香港律政司推出的第二輯《香港專業服務助力中國內地企業出海成功案例實錄》，成為可持續發展服務領域的優秀實踐代表，充分印證本集團在ESG信息披露與合規治理方面的行業領先水準。

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。期內，本集團船舶管理服務榮膺第二十三屆「金輪杯」「用戶滿意的船舶管理企業」稱號，充分體現市場對本集團管理服務質量的廣泛認可；同時，本集團成功獲得了國際權威機構挪威船級社(DNV)頒發的ISO 9001質量管理體系、ISO 14001環境管理體系和ISO 45001職業健康安全管理体系三項認證證書，標誌著本集團管理水平和運營標準化程度已達到國際先進水平。

業務回顧

本集團在期內持續推行主動的船隊優化策略，以維持船隊組合的均衡與年輕化。期內，本集團及合營公司合共完成出售3艘船舶，包括1艘總噸位為48,785噸的散貨船、1艘總噸位為44,038噸的散貨船及1艘56,880載重噸的散貨船，共計產生出售收益約14.8百萬美元、及應佔聯營公司溢利約2.3百萬美元。此次資產處置不僅有效降低船隊平均船齡及運營維護成本，亦對本集團的營運資金狀況形成有效補充，增強流動性儲備，為後續收購高能效新型船舶提供充裕資金支持。本集團將持續監察全球航運市場動態，靈活調整船隊結構，以確保資產回報率穩步提升。

與此同時，本集團有序推進運力更新計劃，期內合共有6艘自有及光船租賃的新船下水運營，新增運力達261,682 dwt。該批新造船在油耗表現及運營效率上較老舊船舶具備顯著優勢，不僅能降低運營成本，更為未來業績貢獻更穩定的利潤基礎，並在環保法規日益嚴苛的背景下提升市場競爭力。此外，本集團捕捉二手船市場的階段性機會，透過購買及期租方式獲得2艘二手船舶，以合理成本補充即期運力，精準滿足特定航線及客戶的實時需求。

本集團深信，主動的資產輪換策略是在控制風險的前提下放大權益回報率的關鍵。通過適時處置老舊船舶以鎖定資本增值收益，同時有序導入高效能新船以提升船隊競爭力，本集團成功構建了「經營利潤＋資本利得」的雙重盈利來源。這種動態的資產組織者，使本集團既能分享船舶資產的長期增值紅利，又能維持船隊的年輕化及成本優勢。結合輕重資產並行的策略，本集團進一步增強了業績的穩定性及抗週期能力。在運價高波動的情況下，憑藉海事服務與船舶資產操作，本集團展現出明顯高於行業平均水平的抗週期能力，在不同市場週期中為股東創造可持續的回報。

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，環保法規的持續深化將推動全球船隊的更新進程，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，本集團將繼續以風險調整後回報、流動性及資本紀律為原則，審慎管理市場波動，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。

海事服務方面，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海事服務需求的持續釋放，市場對專業第三方和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及 **Seacon-AI** 大模型，進一步提升管理效率及決策精準度，以支援船舶安全、維護、能效、合規和管理決策。本集團將根據實際推進情況，逐步提升數字化系統的覆蓋率及應用深度，並以預防性維護完成率、非計劃停航日、能效改善及相關安全合規指標評估成效，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，利用大數據及人工智能技術優化航線規劃、節能管理及風險控制。通過洲際獨有的大數據平台及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。除通過合營公司簽署的3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

本集團的收入主要來自於兩條業務線：(i)航運服務；及(ii)綜合海事服務。本集團的收入由截至2025年6月30日止六個月的約137.4百萬美元增加約70.0百萬美元或50.9%至本期間的約207.4百萬美元。

航運服務

來自本集團航運服務的收入由2025年上半年的80.5百萬美元同比增加58.3%至127.5百萬美元。其中，控制船舶收入由2025年上半年的49.8百萬美元同比增加69.1%至84.2百萬美元；而租入船舶收入由2025年上半年的30.7百萬美元同比增加40.8%至43.2百萬美元。

綜合海事服務

來自本集團綜合海事服務的收入增加約40.5%至本期間約80百萬美元，乃主要由於本集團在管船舶數量增加，尤其是按包乾制(通常指更高的服務費)收費的船舶。

銷售成本

本集團的銷售成本由截至2025年6月30日止六個月約109.9百萬美元增加約53.0百萬美元或48.3%至本期間約162.9百萬美元，乃主要由於較截至2025年6月30日止六個月，包乾制管理船舶數量增加所致使的船員成本及船舶運營成本上升，以及控制船舶數量增加所導致的折舊費用與運營成本增長。

毛利及毛利率

本集團的毛利由截至2025年6月30日止六個月約27.5百萬美元增加約17.0百萬美元或61.6%至本期間約44.5百萬美元。本集團的整體毛利率由截至2025年6月30日止六個月約20.0%增加至本期間約21.5%。該增加主要由於期內航運收入增長有效攤薄折舊及船員工資等固定成本，推動航運服務分部毛利增長；同時，船舶管理及供應業務擴張致使相關運營成本上升，綜合海事服務分部毛利增加，但該分部低毛利率結構對整體毛利率形成拖累。

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2025年6月30日止六個月約10.5百萬美元增加約5.2百萬美元或49.1%至本期間約15.7百萬美元，乃主要由於綜合海事服務分部新業務拓展初期人員擴編及海內外辦公室增設，推高人工及運營成本。

其他收益淨額

本集團於本期間錄得其他收益約11.9百萬美元，而於截至2025年6月30日止六個月錄得約14.7百萬美元，乃主要由於期內以歐元及日元計值的流動資產產生匯兌損失，以及集團捐贈支出增加所致。

融資成本

本集團的融資成本由截至2025年6月30日止六個月的約7.9百萬美元增加約10.7百萬美元或135.7%至本期間的約18.6百萬美元，乃主要由於船隊規模擴大及銀行授信額度增加，致使平均帶息負債規模較去年同期大幅上升導致。

分佔聯營公司及合營企業的純利

本集團於本期間錄得以權益法入賬的分佔聯營公司及合營企業的純利約7.2百萬美元，而於截至2025年6月30日止六個月錄得分佔虧損淨額約0.7百萬美元，乃主要由於本集團以往期間投資的合聯營企業於期內取得較好經營收益。

本期間溢利

由於上述原因，本集團的溢利由截至2025年6月30日止六個月約23.0百萬美元增加約6.4百萬美元或27.9%至本期間約29.5百萬美元。

債務

截至2026年6月30日，本集團的借款及租賃負債合共約611.7百萬美元（截至2025年12月31日：555.0百萬美元）。

截至2026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541.1百萬美元（截至2025年12月31日：517.4百萬美元）。

借款

本集團的借款總額由2025年12月31日的約507.1百萬美元增至2026年6月30日的約509.1百萬美元，主要由於本期間舊船處置償還借款與新造船融資提款相互抵銷。本集團的借款以美元、人民幣、日圓及歐元計值。

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

截至2026年6月30日，賬面值分別約395.9百萬美元、80.9百萬美元及49.7百萬美元的物業、廠房及設備、持作出售之非流動資產以及購買船舶預付款項已質押作為借款的保證品（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）。

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及定期租賃。本集團的租賃負債由2025年12月31日的約47.9百萬美元增加至2026年6月30日的約102.5百萬美元。

或然負債

截至2026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2025年12月31日的約971.3百萬美元增加至截至2026年6月30日的約1,054.7百萬美元。本集團的負債總額由截至2025年12月31日的約700.9百萬美元增加至截至2026年6月30日的約757.9百萬美元。

本集團的淨負債權益比率維持相對穩定，截至2025年12月31日約為187.5%，而截至2026年6月30日則約為189.3%。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、應付關聯方款項及任何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2026年6月30日的資本承擔約為291.9百萬美元（於2025年12月31日：296.4百萬美元），主要與在建的12艘船舶建造合約相關。11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2026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2026年6月30日，本集團錄得流動資產淨值約7.5百萬美元，而於2025年12月31日錄得約4.5百萬美元。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）維持相對穩定，截至2025年12月31日約為1.0，而截至2026年6月30日則約為1.0。

於2026年6月30日，本集團的現金及現金等價物約為52.9百萬美元，而於2025年12月31日，本集團的現金及現金等價物約為51.0百萬美元。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或出售。

重大投資及重大投資或資本資產的未來計劃

本集團於本期間收購6艘船舶，定期租賃1艘船舶。截至2026年6月30日，本集團控制船舶共38艘，並通過合營企業投資船舶15艘，其中包括32艘散貨船，18艘油輪／化學品船，1艘硫磺運輸船及2艘船員交通船，預期將於2026年交付3艘船舶及於2027年交付4艘船舶。本集團於本期間訂立的6份重大船舶收購合約的詳情已分別於本公司日期為2026年3月24日及2026年6月26日的公告中披露。

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，且本集團目前並無任何重大投資或資本資產計劃。然而，本集團將繼續尋求業務發展的新機遇。

報告期後重大事項

於2026年7月20日，Seacon Tokyo Ltd (「**Seacon Tokyo**」) (本公司的間接全資附屬公司) 與 OBE SHIPS MARITIME S.A. (「**OBE Ships**」) 訂立協議，據此，Seacon Tokyo同意出售而OBE Ships同意購買船舶，代價為41.6百萬美元。船舶根據光船租賃，由Xiang T26 SG International Ship Lease Pte. Limited (一間最終由交通銀行股份有限公司全資擁有的公司) 租賃予Seacon Tokyo。Seacon Tokyo意圖於交付日期之前，根據光船租賃的條款，按購買選擇權價格行使購買選擇權以收購船舶。Seacon Tokyo透過行使購買選擇權收購的船舶，將根據協議進一步交付予OBE Ships。有關詳情，請參閱本公司日期為2026年7月20日的公告。

於2026年7月20日，Seacon Shipping Pte. Ltd. (「**Seacon Shipping**」) (本公司的間接全資附屬公司) 與常石集團(舟山)造船有限公司(「**常石**」) 訂立兩份造船合約，據此，常石同意為Seacon Shipping建造兩艘船舶，總代價為66百萬美元。該兩艘船舶為總噸位約為26,700噸的散貨船，預期分別將於2028年及2030年建造，每艘船舶代價為33百萬美元。有關詳情，請參閱本公司日期為2026年7月20日的公告。

於2026年8月17日，GOLDEN BANYAN LTD、GOLDEN CEDAR LTD、GOLDEN MAPLE LTD及GOLDEN OLIVE LTD(「租船人」)(本公司間接全資附屬公司)各自分別與BRIGHT CHEMONE SHIPPING LIMITED、BRIGHT CHEMTWO SHIPPING LIMITED、BRIGHT CHEMTHREE SHIPPING LIMITED及BRIGHT CHEMFOUR SHIPPING LIMITED(「現有出租人」)訂立提前購買選擇權協議，據此，租船人同意行使提前購買選擇權，以總代價約107.9百萬美元收購4艘船舶(Golden Banyan, Golden Cedar, Golden Maple及Golden Olive)。於同日，租船人與各買方(Tianjin Yueyang Jiu hao Ship Leasing Co. Ltd.、Tianjin Yueyang Shihao Ship Leasing Co. Ltd.、Tianjin Yueyang Shiyihao Ship Leasing Co. Ltd.及Tianjin Maxwealth Changyang No.4 Leasing Co., Ltd.(「擁有人」))訂立融資租賃安排，據此，租船人同意向相應擁有人出售4艘船舶，每艘船舶代價為25.84百萬美元。出售完成後，擁有人同意根據相關光船租賃將相關船舶回租予相應租船人。有關詳情，請參閱本公司日期為2026年8月17日的公告。

除所披露者外，自2026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資產，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。

薪酬政策及僱傭福利

截至2026年6月30日，本集團有514名員工(截至2025年12月31日：456名)。本集團相信，員工是本集團的寶貴財富，對本集團的業務具有重要意義。因此，本集團認識到與員工保持良好關係的重要性。本集團的薪酬政策是根據本集團盈利狀況、現行的行業慣例、當時的市場水平、員工的資質、相關工作經驗、職位和資歷及本集團旗下各附屬公司及個別員工的表現釐定薪酬。該等政策會定期檢討。除基本薪金外，本集團還向員工提供適用法律、規則和法規下的供款及其他附帶福利，包括酌情年中及年終花紅、帶薪年假、帶薪生日假及生育津貼等。本期間包括董事薪酬在內的員工薪酬開支總額約為15.2百萬美元(2025年上半年：約11.0百萬美元)。

全球發售所得款項淨額的使用

本公司於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

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2026年6月30日，本公司並無持有任何庫存股份。

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。

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，2026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、賀罡先生、陳奕豪先生及司良女士；以及獨立非執行董事傅俊元先生、張雪梅女士及莊煒先生。