

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。

## CSSC (Hong Kong) Shipping Company Limited

### 中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：3877)

## 截至二零二五年十二月三十一日止年度業績公告

中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司(「本公司」)董事(「董事」)會(「董事會」)欣然公佈本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至二零二五年十二月三十一日止年度的經審核綜合年度業績，連同截至二零二四年十二月三十一日止年度的比較數字，該等資料應與下列管理層討論與分析一併閱讀：

### 財務摘要

#### 1. 綜合收益表摘要

	截至十二月三十一日止年度		變動
	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元	
收益	4,044,191	4,034,369	0.2%
總開支	(2,100,161)	(2,738,729)	(23.3%)
經營溢利	1,983,215	1,702,311	16.5%
年內溢利 <sup>(1)</sup>	1,980,683	2,155,143	(8.1%)
每股盈利(港元)			
—基本	0.298	0.342	(12.9%)
—攤薄	0.297	0.341	(12.9%)

附註：

- (1) 二零二五年的年內溢利為1,980.7百萬港元，按年下跌8.1%，主要受新實施的經合組織支柱二稅務規則影響，相關計提稅項開支增加186.4百萬港元。若剔除該稅務影響，則二零二五年的年內溢利為2,167.1百萬港元，實際同比上升0.6%，核心業務表現維持穩定。

## 2. 綜合財務狀況表摘要

	於十二月三十一日		變動
	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元	
總資產	43,192,791	43,920,995	(1.7%)
總負債	28,058,968	29,622,959	(5.3%)
權益總額	15,133,823	14,298,036	5.8%

## 3. 篩選財務比率

	截至	
	十二月三十一日止年度／ 於十二月三十一日 二零二五年	二零二四年
<b>盈利指標</b>		
平均資產回報率(「ROA」) <sup>(1)</sup>	4.6%	4.8%
平均淨資產回報率(「ROE」) <sup>(2)</sup>	12.6%	15.7%
計息負債平均成本 <sup>(3)</sup>	2.9%	3.5%
純利率 <sup>(4)</sup>	49.0%	53.4%
<b>流動性指標</b>		
資產負債比率 <sup>(5)</sup>	65.0%	67.5%
風險資產與權益比率 <sup>(6)</sup>	2.6倍	2.9倍
槓桿率 <sup>(7)</sup>	1.8倍	1.9倍
淨負債與權益比率 <sup>(8)</sup>	1.5倍	1.8倍
<b>信貸評級</b>		
標普全球評級	A-	A-
惠譽評級	A-	A
大公國際資信評級	AAA	AAA

附註：

- (1) 按年度純利除以年初及年末的總資產的平均餘額計算。
- (2) 按年度本公司股東權益應佔純利除以年初及年末的本公司股東權益應佔淨資產的平均餘額計算。
- (3) 按融資成本及銀行費用除以年初及年末的總負債的平均餘額計算。
- (4) 按年度純利除以年度收益計算。
- (5) 按總負債除以總資產計算。
- (6) 按風險資產除以權益總額計算。風險資產指總資產減去現金及現金等價物及超過三個月到期的定期存款。
- (7) 按借款總額除以權益總額計算。
- (8) 按淨負債除以權益總額計算。淨負債指借款及租賃負債減去現金及現金等價物。

## 管理層討論及分析

### 1. 行業環境

#### (一) 二零二五年行業環境具體分析

二零二五年，全球經濟在錯綜複雜的國際政治經濟格局中曲折前行。面對地緣政治博弈常態化、貿易保護主義抬頭及全球供應鏈深度重構等多重挑戰，世界經濟復甦動能呈現「前弱後強」的修復態勢。上半年，受主要經濟體關稅政策預期及貿易摩擦影響，市場情緒一度承壓；下半年，隨着不確定性因素邊際消退，全球貿易展現出較強韌性。全球航運與造船業作為全球貿易的「晴雨錶」，雖面臨各種非市場因素擾動，但受益於能源結構轉型加速及供應鏈安全需求提升，行業整體保持了穩健的發展基調。

中國經濟在二零二五年繼續發揮全球增長「壓艙石」與「動力源」作用，全年國內生產總值（「GDP」）同比增長5.0%，圓滿實現預期目標。面對內外部環境的深刻變化，中國堅持高質量發展不動搖，以「新質生產力」為核心的產業升級成效顯著。高技術製造業與中間品貿易的強勁增長，推動貨物和服務淨出口對GDP增長貢獻率提升至32.7%，中國在全球產業鏈供應鏈中的樞紐地位進一步鞏固，為航運市場的平穩運行提供了堅實的基本面支撐。

## 1. 全球航運市場：總體平穩、結構分化

二零二五年，克拉克森海運綜合指數(ClarkSea Index)均值同比上漲7%至26,777美元／天，各細分市場受供需基本面與地緣政治因素的差異化影響，呈現出鮮明的分化特徵。

**乾散貨市場：**受煤炭等傳統能源海運需求增速放緩及新船交付壓力的雙重制約，市場整體表現平穩承壓。但全球糧食貿易的剛性需求構建了市場底部支撐，特別是下半年西芒杜鐵礦項目的建成預期，為好望角型船(Capesize)等大型散貨船市場注入了新的長期增長邏輯。

**油輪市場：**全球原油及成品油消費在經濟復甦中逐步回暖。地緣政治因素導致的部分航線拉長及供應鏈調整，有效消耗了部分運力，為油輪運價提供了一定支撐。同時，老舊船舶拆解量雖未大規模增加，但環保要求趨嚴的預期正逐步影響船隊更新決策。

**集裝箱市場：**隨着大量新造集裝箱船的陸續交付，市場運力供給側壓力有所顯現。然而，紅海複航緩慢、電商經濟的持續繁榮、全球製造業供應鏈的局部重構以及港口效率波動帶來的間歇性擁堵，使得集裝箱運價保持在一定水平。班輪公司通過運力管理和航線優化，市場運價展現出超預期的韌性，全年行業盈利水平仍處於健康區間。

**LNG/LPG運輸市場**：清潔能源轉型已成為全球共識，但新船交付疊加季節性因素及庫存週期影響，全年LNG即期運費年內波動加大。從資產價值維度審視，昂貴的新造船成本壁壘及長協項目的穩定支撐，使得環保型、高效能的新一代LNG運輸船的資產價值保持較強韌性，體現了優質核心資產穿越週期的穩健屬性。

## 2. 全球造船市場：綠色智能轉型主導行業變革

二零二五年，全球造船市場延續了近年的活躍態勢，但其驅動力已發生深刻轉變。「綠色化」與「智能化」成為新船訂單的核心關鍵詞，行業格局呈現三大特徵。

**綠色轉型深化**：清潔能源船舶與替代能源船舶投資繼續保持穩定。根據克拉克森數據，二零二五年替代燃料船舶新船新簽訂單達474艘合2,151萬修正總噸，以修正總噸計佔所有新船訂單的38%。替代燃料預留船舶達300艘合896萬修正總噸，佔所有新簽訂單的16%。船東同步對存量船舶配備先進能效裝置和智能系統，推動更複雜的建造工藝和更高水平的技術投入，推高了新船造價。

**中國份額領跑：**全球造船產能繼續集中於少數具備綠色船舶建造能力和技術實力的國家，中國造船業憑藉完備的產業鏈配套能力與持續的技術創新，以全球63%的新接訂單份額（修正總噸計）繼續穩居世界首位，行業話語權進一步提升。其中，本公司控股股東中國船舶集團有限公司（「**中國船舶集團**」）行業領軍地位進一步彰顯，二零二五年在經營承接、完工交付及手持訂單三大造船指標均穩居全球造船企業集團第一位。

**新船供給緊張：**受全球通脹、勞動力成本上漲以及供應鏈緊張等因素影響，新船造價維持高位。同時，各大船廠訂單飽和，導致新船交付期普遍延長，部分船廠訂單排至二零二九至二零三零年，進一步凸顯了稀缺船台資源的價值。

## **(二) 行業宏觀展望**

展望二零二六年及「十五五」期間，全球經濟面臨地緣政治與關稅挑戰，但中國經濟的穩固增長與高水平對外開放將成為全球航運貿易的「定海神針」。航運與造船業正在從單純的規模擴張，全面步入「存量運力提質、資產價值重估、綠色智能轉型」的高質量發展新階段。

## 1. 宏觀經濟背景：地緣風險凸顯供應鏈脆弱性，中國引擎驅動格局重構

二零二六年作為「十五五」開局之年，全球經濟復甦的底層邏輯正在鞏固，但外部環境的複雜性與突發性顯著上升。近期中東地區地緣政治衝突的驟然升級，特別是針對核心海事及能源基礎設施的波及，再次向全球市場警示了關鍵物流咽喉（如霍爾木茲海峽、紅海等）的脆弱性。地緣風險事件頻發，不僅瞬間推高了全球能源價格、航運保費與燃油成本，更深層次地加速了全球供應鏈的重塑。

在此背景下，全球供應鏈的變化演進不僅沒有削弱海運需求，反而因產業鏈的全球化區域重構與避險繞航，催生了更加複雜的供應鏈結構。中國經濟在「十五五」期間持續釋放內需潛力並推動高水平出海，產生了大量中間品貿易與支線航運需求。這一深刻的結構性變化，疊加地緣衝突導致的被動繞航，直接拉長了全球貿易的噸海里（Ton-mile）需求，也對航運企業的資產調度彈性及風險定價能力提出了更高維度的要求，為具備全球資產配置能力的航運金融企業打開了廣闊的價值增長空間。

## 2. 航運市場展望：進入「價值重塑」的新週期

回顧整個「十四五」期間，全球航運企業與市場收益表現良好，船舶資產價值穩步提升。進入二零二六年，儘管面臨「十五五」期間部分船型新船集中交付的壓力，但「綠色合規約束、運力結構老化、貿易航線拉長」三大航運市場發展底層邏輯仍然堅固。近期突發的地緣事件更是為核心航運資產注入了極強的「風險溢價」屬性。「環保、合規、年輕化」特徵的核心資產將持續享受超額溢價。各細分市場呈現出分化與共振並存的走勢：

**油輪市場：合規運力緊缺與地緣衝擊共振，運價突破歷史高點。**

二零二六年初，原油輪市場，特別是超大型原油輪（「VLCC」）市場表現極為強勁。近期中東局勢的驟然升溫導致霍爾木茲海峽通航流量急劇萎縮，該海峽承載全球約20%石油供給，VLCC等大型油輪的現貨理論日收益一度突破35萬美元高位。除了短期的地緣情緒波動，油輪市場的強勁本質上源於運力的「結構性稀缺」：

**供給端「有效運力縮減」：**受制於近年極低的新造船訂單量、環保新規帶來的「合規運力稀缺」，以及嚴監管下「影子船隊」被排除在主流交易之外，全球「可用、可審計、可保險」的合規噸位大幅減少。

**需求端「噸海里增長」：**美洲出口放量及原油流向重構持續提供堅實底盤。在突發地緣事件的催化下，優質運力進一步向頭部集中，原油輪市場已顯露出極其強大的「定價權」特徵。同時，成品油輪受益於全球煉廠產能東移及長航線需求，整體油運資產價值將在「十五五」期間維持高溢價預期。

**集裝箱船市場：面臨供需博弈，紅海常態化重塑結構韌性。**

集裝箱船市場面臨新船交付壓力，但近期中東安全局勢惡化，使得各大班輪公司短期內恢復紅海及蘇伊士運河通航的預期走低，中東區域的貨物訂艙放緩。好望角繞行路徑的全面常態化，有效且持續地吸納了市場過剩運力。疊加環保法規加速老舊船舶出清，以及班輪集團日益成熟的「精細化運力管控」，運費市場展現出超預期的韌性。特別是符合未來環保趨勢的綠色雙燃料箱船和適應區域供應鏈重構的靈活支線箱船，正面臨結構性短缺，是值得重點關注的細分賽道。

## **LNG/LPG運輸船市場：短期受限於咽喉受阻，長期基本面依然樂觀。**

氣體船市場近期經歷了劇烈波動。在近期中東局勢影響下，部分核心LNG液化終端，如卡塔爾Ras Laffan的設施停擺及霍爾木茲海峽通航受阻，導致短期內約20%的全球LNG貿易及30%的LPG貿易面臨遲滯，迅速推高了短期氣體船運費及歐亞兩地的天然氣價格，暴露出能源運輸極度依賴單一通道的地緣政治風險。放眼「十五五」全局，雖然短期有新船集中交付的壓制，但隨着全球清潔能源轉型提速及北美、西非等多元化大型液化終端的陸續投產，天然氣運輸的噸海里需求增速將超越船隊增速，供應鏈的「多元化、分散化」趨勢將進一步刺激對現代化氣體運輸船的增量需求。

### **乾散貨市場：供需邊際改善，資產中樞穩步上移。**

儘管乾散貨貿易對中東海峽的直接暴露敞口較小，僅約2%，但全球燃油價格的跳漲及區域性港口擁堵仍推高了整體運營成本。需求端，全球糧食剛性貿易及西芒杜等大型鐵礦石項目的投產預期，為「十五五」期間的散貨海運注入動力。供給端，前期新造船訂單佔比處於歷史低位，目前僅為現有船隊的約5%，疊加日趨嚴格的國際海事組織（「IMO」）環保法規迫使大量老齡船降速航行或加速拆解，實際有效運力增長受到嚴重壓制，供需緊平衡將支撐散貨市場呈現穩中向好的發展格局。

### **海工裝備市場：需求逐步回暖，新型裝備湧現。**

在海上清潔能源開發與高位油價的共同支撐下，全球深水油氣開發進入新一輪活躍期。「十五五」期間，出於能源安全考量，FLNG（浮式液化天然氣生產儲卸裝置）、FPSO（浮式生產儲卸油船）等具備自主開發與生產能力的高端海洋工程裝備前景加速復甦；同時，海工支持船、風電運維船、海上火箭發射平台等新型裝備需求亦呈強勁增長態勢。

### 3. 造船市場展望：產能繼續集中，產業升級加速

#### **全球造船：產能硬約束，船舶資產價格保持堅挺。**

當前全球活躍船廠數量較上一輪週期峰值大幅收縮，核心船廠手持訂單覆蓋率已達4年左右產能。儘管二零二五全球新船交付量同比有所波動，但受制於全球優質造船產能的「硬約束」，以及船東對合規環保船型迫切的更新需求，預計造船市場將繼續保持高位運行，帶動新造船價格及優質二手船價格始終保持堅挺。擁有綠色技術優勢、具備按期交付能力的頭部船廠將長期享受市場溢價，行業集中度進一步提升。

#### **中國造船與中國船舶集團：大國重器，主導全球綠色轉型。**

未來五年，中國造船業將在國家「十五五」規劃的引領下，完成從「規模領先」向「技術引領」的跨越。在甲醇、氨燃料等替代燃料船型及智能船舶領域，中國船廠展現出超越經濟週期的強勁韌性，穩居全球第一梯隊。

本公司控股股東中國船舶集團作為全球最大的造船集團，將繼續發揮行業「壓艙石」與「頂樑柱」作用，聚焦國家重大戰略，通過加速推進「數智化製造」與「綠色化產品」雙重轉型，在大型LNG船、高端汽車運輸船(PCTC)、雙燃料集裝箱船及豪華郵輪等高附加值領域，持續保持領導地位。

展望未來，本公司將繼續依託本集團強大的產業背景，深化產融協同機制，將母集團的產業優勢轉化為本公司在航運投融資領域的「技術前瞻力」與「資產運營力」，為實現本公司的跨越式、高質量發展構築堅實護城河。

## 2. 經營成果

二零二五年，面對航運市場的複雜變化與行業新挑戰，本集團秉持「穩中求進」的工作總基調，主動優化多維度經營策略，在業務拓展的深度與廣度、資產運營的效率與質量、風險管控的精準與穩健、資金管理的靈活與高效等方面均實現突破性進展，為本集團高質量可持續發展築牢了堅實根基。

二零二五年，本集團實現營業收入40.44億港元，同比上升0.2%；實現淨利潤19.81億港元，同比下降8.1%；ROE為12.6%，同比減少3.1個百分點；ROA為4.6%，同比減少0.2個百分點。

## (一) 本集團二零二五年核心經營成果

### 1. 船隊結構持續優化，資產端策略精準落地

本集團緊抓造船市場綠色智能轉型機遇，以穩健步調開拓新項目，二零二五年新簽船舶訂單10艘，合同金額5.19億美元，中高端船型佔比100%。重點加大海上清潔能源裝備（LNG船、FLNG等）與高技術附加值船舶的投入，同步動態調整存量船隊結構，提升綠色船型佔比，既滿足日益嚴格的國際環保標準，又精準契合能源轉型帶來的結構性需求。

二零二五年，本集團旗下1艘散貨船完成自主航行系統技術驗證並獲ABS船級社認可，技術創新能力持續提升領跑行業。截至二零二五年十二月三十一日，本集團船隊規模達135艘，其中運營船舶114艘、在建船舶21艘，運營船舶平均船齡4.5年，光租及長期租約項目（不含30艘短期及即期運營船舶）平均租約剩餘年限7.4年，資產運營穩定性較強。按投融資金額劃分，在運營船隊中海上清潔能源裝備佔比37.7%、集裝箱船佔比12.8%、液貨船佔比23.8%、散貨船佔比12.5%、特種船佔比13.2%，船隊佈局均衡，有效分散單一市場波動風險。運營船舶中，融資租賃船舶46艘、經營租賃船舶68艘；在建船舶中，融資租賃船舶8艘、經營租賃船舶13艘，業務模式與船型結構適配行業發展趨勢。

## 2. 業務運營成效顯著，業務端策略高效落地

針對各細分航運市場差異化特徵，本集團實施精細化租約管理策略，對短期及即期市場船舶優化租約週期與定價機制，提升資產周轉效率；對長期租約項目強化客戶篩選與合同條款設計，保障穩定現金流。同時，積極拓展合營業務與資產處置渠道，通過多元化投資運營模式分散單一船型、單一市場風險，形成「租賃收益+投資收益+資產增值收益」的多元盈利結構。

二零二五年，本集團通過科學的租約安排與精細化成本管控，實現優於基準市場的收益水平。全年共有32艘自營及合營船舶在短期及即期市場運營，覆蓋油、散、集、氣四大主流船型；合營資產版圖持續拓展，涵蓋成品油輪、散貨船、集裝箱船、VLGC等細分船型，整體運營穩健。其中，控股合營船舶8艘，貢獻淨利潤3.73億港元，其中1.04億港元為年內成功出售3艘散貨船資產處置收益；參股合營船舶20艘，貢獻淨利潤2.65億港元；及自營船舶實現淨利潤1.00億港元；為盈利增長注入額外動力。

### 3. 資金信用優勢突出，資金端策略成效顯著

本集團緊密跟蹤國際金融形勢與匯率、利率市場走勢，實施「跨幣種、短中長期結合、浮動與固定利率搭配」的多元化融資模式，資金運作質效持續提升。二零二五年本集團綜合融資成本下降至2.91%，較上年同期壓降62個基點，成本控制成效居行業前列。

憑藉穩健的經營風格與優質的資產質量，本公司本年繼續維持獲得惠譽A-級、標普A-級的優異國際信用評級，維持中國境內AAA級的最高信用評級。

本集團於二零二五年九月完成設立不超過30億美元的中期票據框架計劃，並於二零二五年十一月成功發行3年期10億元人民幣境外高級無抵押固息債券，這是本集團首單離岸人民幣債券，發行成本處於市場低位，獲得全球機構投資者踴躍認購，峰值訂單規模超發行規模的3.8倍。同期與本集團成員單位財務公司簽訂二零二五至二零二七年100億元人民幣框架協議，並完成首筆提款和使用，實現集團內資金拆借的突破；穩步開展發行可轉債的準備工作，資金來源持續豐富，融資渠道不斷拓寬。

#### 4. 風險合規管理扎實，風險端防控持續強化

船舶租賃業具有資金密集、槓桿率高、週期性強等特點，本集團秉承審慎原則，不斷完善風險防控和合規體系建設，保持良好的資產質量。截至二零二五年十二月三十一日，本集團信貸類不良資產為1.62億港元，累計計提減值額為7.52億港元，撥備覆蓋率為464.0%。

為進一步加強對重點風險的管理力度，本集團綜合研判內外部風險因素，建立了符合自身管理實際的風險控制量化指標體系。通過動態跟蹤，季度監測數據變化，及時掌握各類風險變化情況，有效指引業務開展，確保滿足合規要求。風險控制量化指標分解為總體指標和單一指標兩個層次。總體指標監測本集團的盈利能力，主要是從財務會計的角度進行度量。單一指標跟蹤本集團的重要風險包括：信用風險、市場風險、資產管理風險、流動性風險等四類風險。風險指標設定的閾值區間劃分為目標值、預警值和容忍值，通過抓取有代表性的經營數據進行監測。

## 5. ESG與投資者關係提升，價值端創造持續深化

本集團持續將ESG理念融入公司治理體系建設，ESG的行業影響力顯著提升。二零二五年公司ESG報告通過香港品質保證局（HKQAA）的驗證；截至二零二五年十二月底，標普CSA評級得分42，排名為前18%；惠譽年度評級3，主體得分由去年的49提升至55；Wind ESG評級A。二零二五年四月，本集團入選標普全球可持續發展年鑒（中國版）二零二五；二零二五年五月，公司榮登二零二五年財富中國ESG影響力榜單；二零二五年十月，公司榮登「央企先鋒100（2025）」榜單；二零二五年十一月，公司案例《融資租賃服務引領產業鏈綠色轉型升級》入選中國上市公司協會「2025年上市公司可持續發展優秀實踐案例」；ESG評級工作為本集團進一步降低資金成本，獲得低息綠色融資鞏固了基礎，助力本集團品牌形象和在資本市場影響力提升。

本公司加強與資本市場交流，以豐厚股利回饋投資者。豐富聯繫渠道，密切與買方賣方機構聯繫，通過業績發佈會、非交易路演、傳統媒體報道、視頻推廣、投資者開放日等形式開展立體化、多維度宣傳推廣。全年開展各類交流活動60餘場。董事會建議派發每股0.05港元的末期股息（上述分紅需待本公司應屆股東週年大會批准），連同二零二五年派發的中期股息0.05港元及特別股息每股0.06港元，全年派息每股0.16港元，股息分派率達到5.37%。二零二五年，本公司獲評《中國證券報》「投資者關係金牛獎」，《新財富》雜誌「2025年港股最佳IR獎」等多個獎項。

### 3. 公司展望

展望二零二六年及「十五五」期間，本集團深入貫徹國家海洋強國戰略與綠色發展理念，立足行業分化與轉型機遇，堅守「穩中求進」總基調，以「創新驅動、結構優化、精細運營、價值引領」為經營方針，持續鞏固核心競爭力，實現長期可持續發展，為全球客戶提供優質服務，為股東創造更大價值。

**堅持創新驅動，鍛造核心能力。**充分依託本集團產業優勢，加大對綠色智能船舶及海工裝備的投融資，推動行業技術進步與產業升級。

**優化資產結構，穩渡行業週期。**動態調整資產配置策略，持續提升清潔能源與高端裝備佔比，構建兼具成長性與防禦性的資產組合。

**提升運營效能，增強內生動力。**推動數字技術與精細化管理深度融合，進一步提高資產管理與運營水平，提升全生命週期價值創造能力。

**持續深化改革，推進數智賦能。**全面推進「十五五」規劃落地，持續優化本集團治理結構，提升運營效率。廣泛應用大數據、人工智能等技術，提升船舶管理、風險控制和市場預測能力。

**聚焦價值創造，實現多方共贏。**在保持穩健經營的基礎上，積極探索產業鏈延伸機遇，為股東、客戶及社會創造更大的綜合價值。

本集團將以堅定的戰略定力、敏捷的市場應變與持續的創新精神，在新的發展階段劈波斬浪、行穩致遠，奮力譜寫高質量發展新篇章，為全體股東創造卓越價值，為國家海洋強國建設貢獻力量。

## 4. 財務回顧

### 4.1 綜合收益表的分析

#### 4.1.1 年內溢利

截至二零二五年十二月三十一日止年度，本集團錄得除所得稅前溢利2,219.2百萬港元，同比上升1.8%，反映核心業務保持穩健。增長主要由於本集團收益微增0.2%至4,044.2百萬港元，受經營租賃服務收入穩步提升帶動，以及融資成本及銀行費用減少251.7百萬港元至795.9百萬港元。然而，本集團應佔合營公司業績下跌224.8百萬港元至265.3百萬港元，主要由於兩艘化學品MR油輪於二零二四年下半年出售，加上成品油及化學品運輸船的日租金較去年回落。

儘管核心業務表現穩定，本集團年內溢利減少8.1%至1,980.7百萬港元，主要原因為本集團自二零二五年一月一日起應用經合組織支柱二範本規則，導致計提稅項開支較去年增加186.4百萬港元。若剔除支柱二範本規則的稅務影響，則二零二五年的年內溢利為2,167.1百萬港元，同比上升0.6%。

#### 4.1.2 收益

本集團的收益包括(i)航運綜合服務類(包括經營租賃服務及船舶經紀服務)及(ii)金融服務類(包括融資租賃服務及貸款借款服務)。

本集團的收益上升0.2%或9.8百萬港元，由截至二零二四年十二月三十一日止年度的4,034.4百萬港元至截至二零二五年十二月三十一日止年度的4,044.2百萬港元，增加主要來自經營租賃服務所產生的收益。

下表載列於所示年度按業務活動劃分的本集團收益明細：

	截至十二月三十一日止年度		變動
	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元	
<b>航運綜合服務類</b>			
—經營租賃服務	2,516,915	2,235,972	12.6%
—船舶經紀服務	16,583	33,545	(50.6%)
	<u>2,533,498</u>	<u>2,269,517</u>	11.6%
<b>金融服務類</b>			
—融資租賃服務	1,049,871	1,219,700	(13.9%)
—貸款借款服務	460,822	545,152	(15.5%)
	<u>1,510,693</u>	<u>1,764,852</u>	(14.4%)
<b>總計</b>	<u><u>4,044,191</u></u>	<u><u>4,034,369</u></u>	0.2%

## 航運綜合服務類

航運綜合服務類所產生的收入從截至二零二四年十二月三十一日止年度的2,269.5百萬港元增加至截至二零二五年十二月三十一日止年度的2,533.5百萬港元，增長了11.6%或264.0百萬港元，主要原因是本集團的經營租賃服務收入從截至二零二四年十二月三十一日止年度的2,236.0百萬港元增加至截至二零二五年十二月三十一日止年度的2,516.9百萬港元，增長了12.6%，這是由於本集團於二零二四年內分批新增了8艘集裝箱船舶，該等船舶於二零二五年度產生全年收益，同比二零二四年度新增收益267.0百萬港元。

## 金融服務類

金融服務類所產生的收入從截至二零二四年十二月三十一日止年度的1,764.9百萬港元減少至截至二零二五年十二月三十一日止年度的1,510.7百萬港元，下降14.4%，主要原因是本集團的應收貸款及租賃款餘額同比下降10.5%，導致整體由金融服務類產生的收入下降。

#### 4.1.3.其他收入及其他收益淨額

截至二零二五年十二月三十一日止年度，本集團的其他收入及其他收益淨額為39.2百萬港元，同比下跌的主要原因是年內提前終止的項目數量較去年明顯減少，且無重大項目提前終止發生，導致來自融資租賃項目終止所產生的一次性收益下降，及人民幣對美元升值所產生的匯兌損失影響。

#### 4.1.4開支

本集團的開支主要包括(i)融資成本及銀行費用；(ii)折舊；(iii)船舶營運成本；(iv)僱員福利開支；(v)應收貸款及租賃款減值虧損淨額；(vi)其他營運開支；及(vii)研發費用。

	截至		變動
	十二月三十一日止年度		
	二零二五年	二零二四年	
	千港元	千港元	
融資成本及銀行費用	<b>795,900</b>	1,047,554	(24.0%)
折舊	<b>666,099</b>	578,716	15.1%
船舶營運成本	<b>385,234</b>	398,436	(3.3%)
僱員福利開支	<b>107,285</b>	105,268	1.9%
應收貸款及租賃款減值			
虧損淨額	<b>79,316</b>	446,968	(82.3%)
其他營運開支	<b>64,018</b>	159,361	(59.8%)
研發費用	<b>2,309</b>	2,426	(4.8%)
<b>總計</b>	<b><u>2,100,161</u></b>	<b><u>2,738,729</u></b>	<b>(23.3%)</b>

## 融資成本及銀行費用

截至二零二五年十二月三十一日止年度，本集團的融資成本及銀行費用為795.9百萬港元，同比減少24.0%或251.7百萬港元。本集團的融資成本主要包括：(i)債券；(ii)銀行借款；及(iii)其他借款的利息和費用。截至二零二五年十二月三十一日止年度及截至二零二四年十二月三十一日止年度，計息負債的平均成本分別為2.9%及3.5%，處於行業較低水平，反映本集團較強的融資能力。

年內，本集團其中一項有擔保美元債券到期並償還，同時，本集團維持多項措施以有效管理及降低融資成本，例如：(i)採用跨幣種融資方式，在美元融資的基礎上，本集團透過利用包括人民幣、港元、歐元等多元化幣種，優化控制融資成本；(ii)對於在手存量銀行借款，本集團與多家銀行達成協議，壓降存量貸款利率至更優惠水平，保持存量銀行借款利率處於市場較優水平，減少利息支出；以及(iii)通過金融衍生工具對沖利率風險。

這些措施繼續使本集團在管理整體融資規模的同時，能夠有效降低融資費用，保持競爭優勢。通過結合跨貨幣融資、主動債務管理及風險對沖工具，加強了本集團的財務狀況，並提升適應利率變化的能力。

## 折舊

本集團的折舊開支由截至二零二四年十二月三十一日止年度的578.7百萬港元增加15.1%或87.4百萬港元至截至二零二五年十二月三十一日止年度的666.1百萬港元。折舊開支增加的主要有兩個因素：(i)本集團當中3艘經營租賃的集裝船因租家行駛購船權，導致相關船舶的可使用期限縮短至二零二七年，使年內的折舊開支增加72.9百萬港元；及(ii)本集團於二零二四年分批新增8艘經營租賃的集裝箱船，隨著總船舶運力增長，相應的折舊費用亦有所增加。

## 船舶營運成本

船舶營運成本是根據經營租賃安排營運船舶的相關開支，包括：船員開支、船舶維修保養費、船舶管理費、船舶保險及物料和供應品費用。本集團於年內實施有效的成本控制措施，減少相關開支，船舶營運成本由截至二零二四年十二月三十一日止年度的398.4百萬港元下降3.3%至截至二零二五年十二月三十一日止年度的385.2百萬港元。

## 僱員福利開支

本集團的僱員福利開支包括(i)工資、薪金、其他津貼、退休福利成本；及(ii)以股份支付的薪酬開支。截至二零二五年十二月三十一日止年度，本集團確認僱員福利開支為107.3百萬港元，其中包括以股份支付的薪酬開支撥回4.4百萬港元。

## 應收貸款及租賃款減值虧損淨額

截至二零二五年十二月三十一日止年度，本集團的應收貸款及租賃款減值虧損淨額為79.3百萬港元，此等減值撥備是指本集團以審慎原則，按照報告日期的市場情況調整部分租賃項目的信用評級所致。

## 研發費用

本集團於截至二零二五年十二月三十一日止年度確認研發費用為2.3百萬港元。這些支出的用途包括：(i)獲取船舶資料資源；及(ii)國產化軟硬件的採購。

### 4.1.5 應佔合營公司業績

本集團應佔合營企業業績從截至二零二四年十二月三十一日止年度的490.1百萬港元下降至截至二零二五年十二月三十一日止年度的265.3百萬港元，減少了224.8百萬港元。

應佔合營公司業績下降的主要原因是(i)2艘化學品MR油輪於二零二四年下半年已出售，並於二零二四年確認應佔賣船收益133.1百萬港元；及(ii)船舶出售後導致船舶運力減少，營業溢利相應減少。

#### 4.1.6 所得稅開支

受惠於中國香港若干與有關租船及船舶租賃的利得稅優惠計劃，本集團截至二零二四年十二月三十一日止年度整體錄得所得稅開支25.2百萬港元。截至二零二五年十二月三十一日止年度，所得稅開支增加至238.5百萬港元，主要由於自二零二五年一月一日起應用經合組織支柱二範本規則所致。

經合組織頒佈支柱二範本規則（「**全球反稅基侵蝕**」或「**GloBE**」規則），以改革國際企業稅制。該規則適用於綜合收益超過750百萬歐元的大型跨國企業，要求該等企業就其於每個營運所在司法管轄區計算彼等的GloBE實際稅率，並將須按最低實際稅率15%繳納稅項。

由於本集團屬於受涵蓋跨國企業集團，且中國香港設有業務，故屬支柱二範本規則的適用範圍。根據該等規則，本集團從國際航運及若干相關配套活動產生的溢利可獲豁免課稅，而其他未符合資格的溢利則須按最低稅率15%課稅。本集團已按支柱二範本規則指引計估當期稅項撥備。因此，本集團於截至二零二五年十二月三十一日止年度就支柱二範本規則確認了186.4百萬港元。

## 4.2 綜合財務狀況表的分析

於二零二五年十二月三十一日，本集團的總資產為43,192.8百萬港元，較於二零二四年十二月三十一日的總資產減少728.2百萬港元，主要原因是應收貸款及租賃款減少，因年內本集團的部分租賃項目已提早完結及項目持續按時償還本金，以及本集團於二零二五年出售3艘散貨船，導致物業、廠房及設備減少。本集團利用已完結租賃項目及出售船舶的所得資金償還現有銀行借款及到期的債券。

因此，本集團總負債為28,059.0百萬港元，較於二零二四年十二月三十一日的總負債減少1,564.0百萬港元，主要由於二零二五年上半年償還了一筆已到期的美元債券，合理使用租賃項目提前結束的資金和租金，減少有息負債規模，將有息負債規模降至合理水平，同時降低整體財務成本。

於二零二五年十二月三十一日，本集團的權益總額為15,133.8百萬港元，較於二零二四年十二月三十一日的權益總額增加835.8百萬港元。本集團的資產負債率由於二零二四年十二月三十一日的67.5%下降了約2.5個百分點至於二零二五年十二月三十一日的65.0%。

### 資產

於二零二五年十二月三十一日，本集團的總資產主要包括應收貸款及租賃款、物業、廠房及設備、現金及銀行存款以及按公允值計量的金融資產，佔本集團總資產的92.9%。

	於 二零二五年 十二月 三十一日 千港元	於 二零二四年 十二月 三十一日 千港元	變動
應收貸款及租賃款	<b>18,542,316</b>	20,714,833	(10.5%)
物業、廠房及設備	<b>15,536,140</b>	16,394,376	(5.2%)
現金及現金等價物及 三個月以上到期的定期存款	<b>3,795,364</b>	1,909,346	98.8%
按公允值計量的金融資產	<b>2,242,715</b>	2,136,047	5.0%
其他資產	<b>3,076,256</b>	2,766,393	11.2%
<b>總計</b>	<b><u>43,192,791</u></b>	<b><u>43,920,995</u></b>	(1.7%)

#### 4.2.1 應收貸款及租賃款

本集團的應收貸款及租賃款包括：(i)應收租賃款；(ii)應收貸款；及(iii)向合營公司發放的貸款。

	於 二零二五年 十二月 三十一日 千港元	於 二零二四年 十二月 三十一日 千港元	變動
應收租賃款	<b>12,678,426</b>	14,331,654	(11.5%)
應收貸款	<b>5,716,660</b>	6,118,321	(6.6%)
向合營公司發放的貸款	<b>147,230</b>	264,858	(44.4%)
<b>總計</b>	<b><u>18,542,316</u></b>	<b><u>20,714,833</u></b>	(10.5%)

a) 應收租賃款

於二零二四年十二月三十一日及二零二五年十二月三十一日，本集團的應收租賃款淨額分別為14,331.7百萬港元及12,678.4百萬港元。該應收款項同比減少11.5%，主要由於部分融資租賃項目年內已按租賃期限完結及提前終止所致。

b) 應收貸款

應收貸款主要指本集團提供擔保貸款的應收款項。於二零二五年十二月三十一日，本集團的應收貸款為有擔保，並應於二零二六年至二零三三年期間分期償還。

c) 向合營公司發放的貸款

本集團於年內收到一間合營公司的還款。於二零二五年十二月三十一日，本集團應收一間合營公司的無抵押貸款餘額為147.2百萬港元。

#### 4.2.2 物業、廠房及設備

本集團的物業、廠房及設備包括在建工程、持作經營租賃的船舶、租賃物業裝修、辦公設備以及為商業目的而持有的汽車。

於二零二五年及二零二四年十二月三十一日，本集團的物業、廠房及設備分別為15,536.1百萬港元及16,394.4百萬港元。於二零二五年十二月三十一日，本集團的物業、廠房及設備減少5.2%，主要由於(i)二零二五年下半年出售3艘散貨船；及(ii)租賃業務的船舶產生的折舊影響所致。

#### 4.2.3 按公允值計量的金融資產

金融資產指本集團持有的上市債券以及理財產品。

於二零二五年十二月三十一日，本集團按公允值計量的金融資產為2,242.7百萬港元。本集團持續透過投資不同上市債券及理財產品的投資組合，以分散其投資組合的風險。本集團將繼續優化金融資產的配置，持有合適的上市債券及理財產品投資組合，以獲得穩定回報。

## 負債

於二零二五年十二月三十一日，本集團的總負債主要指借款，包括銀行借款、債券及其他借款，佔其總負債的94.3%。

	於 二零二五年 十二月 三十一日 千港元	於 二零二四年 十二月 三十一日 千港元	變動
借款—銀行借款	12,668,800	12,829,276	(1.3%)
借款—債券	11,548,088	13,432,257	(14.0%)
借款—其他	2,249,642	1,325,622	69.7%
其他負債	1,592,438	2,035,804	(21.8%)
<b>總計</b>	<b>28,058,968</b>	<b>29,622,959</b>	<b>(5.3%)</b>

### 4.2.4 借款—銀行借款

本集團的銀行借款由於二零二四年十二月三十一日的12,829.3百萬港元下降至於二零二五年十二月三十一日的12,668.8百萬港元，減少了1.3%，主要原因是本集團按時償還銀行借款。

### 4.2.5 借款—債券

於二零二五年十二月三十一日，本集團手持美元及人民幣債券。本集團的債券由於二零二四年十二月三十一日的13,432.3百萬港元下降至於二零二五年十二月三十一日的11,548.1百萬港元，減少了14.0%，主要原因是本集團於年內按時足額償還了二零二五年二月到期的4億美元(折合約31.12億港元)有擔保債券。

同時，本集團於年內完成了30億美元等值的境外中期票據計劃框架（「**中期票據計劃**」）設立，並在框架內發行首筆於二零二八年到期的離岸10億元人民幣債券（折合約11.09億港元），創下了本集團人民幣債券票面利率的歷史新低，且發行成本顯著低於美元融資成本，同時也低於同期可獲取人民幣銀行貸款成本。本次債券募集資金將主要用於本集團人民幣船海項目的投放與運營，助力推進船舶項目人民幣結算業務發展，以實際行動深度參與人民幣國際化進程，助推中國造船業國際化。這既是本集團踐行服務主業理念的具體體現，更是對人民幣國際化國家戰略的積極響應，實現融資效益與戰略協同的雙重目標。

此外，本集團持有(i)於二零三零年到期的4億美元（折合約31.12億港元）有擔保債券；及(ii)於二零二六年到期的5億美元（折合約38.90億港元）綠色及藍色雙認證債券。

另外，本集團持有在中國銀行間市場交易商協會（「**銀行間債券市場**」）上市的三項「熊貓債」，包括於二零二六年到期的二零二三年第一期「可持續發展掛鉤及債券通」、於二零二六年到期的二零二三年第二期的中期票據，以及於二零二九年到期的二零二四年第一期的中期票據，金額分別為10億元人民幣（折合約11.09億港元）、12億元人民幣（折合約13.31億港元）及8億元人民幣（折合約8.87億港元）。

## **5. 資產質量**

當本集團竭盡所能收回貸款卻認為合理預期無法收回時，將全部或部分核銷應收貸款及租賃款。顯示貸款合理預期無法收回的跡象包括停止採取強制行動。本集團或會撇銷仍在採取強制行動的應收貸款及租賃款。

## **6. 流動資金及營運資金**

本集團主要透過經營活動產生的現金、銀行借款及發行債券為其營運及增長提供資金支援。二零二五年，本集團對流動性管理繼續保持穩健的風險偏好。本集團流動性風險的管理目標是通過合理規模的流動性儲備資產和充足的資金來源，充分覆蓋償還到期負債和業務發展所需的資金需求。

在確定資本資源的分配時，本集團主要考慮其業務策略及發展計劃、未來資本需求以及預計現金流量，為了在流動性風險可控的前提下獲得較高的利差水平，同時控制流動性管理成本。本集團通過以下措施管理流動性風險並在利差與流動性風險之間取得平衡：(i)建立完備的資金運營管理體系，開發、反覆運算和升級業財資訊化系統，對營運資金情況密切監控、動態跟蹤、滾動測算和分析，及時預警資金缺口；(ii)主動管理資產負債期限組合，控制現金流錯配缺口，以降低結構性流動性風險；及(iii)通過儲備充足的授信額度，建立多元化的資金來源，提高本集團融資和日間流動性管理能力，以獲得充足的資金滿足償付債務和業務發展需要。年內，本集團現金流充足，同時銀行給予本公司的授信額度充足，負債情況及資信情況未發生顯著變化，各信用評級機構給予本公司的信用等級及未來展望均維持不變。

此外，年內本集團維持大公國際資信評估有限公司給予境內主體「AAA」評級，及維持惠譽「A-」和標普「A-」的國際評級。經統計本集團歷史及預計未來經營活動所得現金流量、未動用可用銀行融資以及本集團報告期內發行的債券後，董事預期，本集團將有足夠資源於到期時償還其債務及承擔，並於可預見將來繼續營運。

下表載列於所示年度本集團的綜合現金流量表概要：

	截至	
	十二月三十一日止年度	
	二零二五年	二零二四年
	千港元	千港元
經營活動產生之現金淨額	4,203,308	6,768,311
投資活動產生／(使用)之現金淨額	529,804	(1,577,399)
融資活動使用之現金淨額	<u>(2,762,634)</u>	<u>(4,331,650)</u>
現金及現金等價物之增加淨額	1,970,478	859,262
年初之現金及現金等價物	1,773,896	938,005
匯率變動對現金及現金等價物的影響	<u>(37,702)</u>	<u>(23,371)</u>
年末之現金及現金等價物	<u><u>3,706,672</u></u>	<u><u>1,773,896</u></u>

經營活動產生的現金淨額為4,203.3百萬港元，主要由於本集團於截至二零二五年十二月三十一日止年度產生經營溢利及收到已結束的融資租賃項目款項所致。

投資活動產生的現金淨額為529.8百萬港元，主要由於本集團於截至二零二五年十二月三十一日止年度收到於年內出售3艘散貨船的款項。

融資活動使用的現金淨額為2,762.6百萬港元，主要由於本集團於截至二零二五年十二月三十一日止年度主動合理安排債務，在償還部分銀行借款及到期美元債券的同時，成功發行首筆離岸人民幣債券。

## 7. 銀行貸款及資本架構情況

二零二五年，本集團主營業務保持良好的發展態勢，經營業績穩步提升。得益於本集團優秀的國際評級，以及良好的市場口碑，資金流動性情況良好，融資能力持續增強，融資方式越發多元。本集團緊跟宏觀形勢變化，積極應對複雜的國內外金融環境，主動把握市場趨勢，適時調整融資策略，進一步優化債務結構和平衡融資成本。由於人民幣／美元利差仍然處於較大區間，本集團於本報告期擇機使用人民幣融資，並抓住人民幣利率階段性較低時機，成功發行了本集團首筆離岸人民幣債券，同時抓住年內港幣利率下降的時機，加大了港幣融資比重，有效控制融資成本過快增長。

二零二五年，美聯儲繼續開展降息操作，但降息時點較晚，年末美元基準利率處於3.50%至3.75%區間。人民幣利率則保持在較低水平，一年期貸款最優惠利率（「LPR」）降至3.00%，五年期以上LPR降至3.50%，人民幣融資利率水平較於美元融資利率水平仍有較明顯利差。港幣利率由於市場流動性充裕，二零二五年內短端利率多次大幅下行，與同期美元利率有顯著利差。本年度本集團繼續採取「跨幣種」融資措施，控制融資成本的過快增長，並已取得較好效果，綜合融資成本仍處於市場較低水平。本集團的計息負債平均成本從截至二零二四年十二月三十一日止年度的3.5%下降至截至二零二五年十二月三十一日止年度的2.9%。

為應對美元利率持續高企，本集團積極尋求多元化融資管道，並及時採取有效措施予以應對。年內，本集團完成了30億美元等值的MTN框架設立，並在框架內發行本集團首筆離岸人民幣債券，創下了本集團人民幣債券票面利率的歷史新低，且發行成本顯著低於美元融資成本，同時也低於同期可獲取人民幣銀行貸款成本。相關募集資金用於支援能源效率升級、設備更新改造及綠色低碳離岸人民幣船舶航運項目以及償還存量更高成本的人民幣融資，有效控制融資成本過快增長。年內，本集團與中船財務有限責任公司簽訂了二零二五年金融服務框架協定並已通過本公司股東特別大會審議，獲取了100億元人民幣貸款額度，有效期至二零二七年十二月三十一日，使本集團可獲得效率更高、成本更低的融資支持，可大幅提升本集團資金管理效率及應對市場變化的靈活性。同時，本集團綜合運用港幣、歐元等多幣種融資，用於船舶租賃等日常經營，有效降低美元利率高企的負面影響。對於多幣種融資形成的匯率風險敞口，本集團予以高度關注，採取謹慎的外匯風險管理策略，持續採用外匯掉期、交叉貨幣互換等金融業務，有效對沖外匯風險敞口。

本集團依據戰略發展需求，在現有融資管道的基礎上持續深化與核心銀行的合作關係，與包括大型銀行和政策性銀行，以及國際商業銀行在內的銀行，形成了深度戰略合作關係，並通過持續主動與融資方溝通談判，對多筆存量銀行融資成功實施了成本壓降。於二零二五年十二月三十一日，本集團持有的貸款額度約439億港元（約56億美元），已用貸款額度約149億港元（約19億美元），未用的銀行貸款額度約290億港元（約37億美元），授信餘額充足。於二零二五年十二月三十一日，本集團的總資產為43,192.8百萬港元，總負債為28,059.0百萬港元，股東權益應佔權益為15,011.3百萬港元，槓桿率為1.8倍，通過加大存量資金運營，提高資金使用效率，嚴格落實資金計劃，控制有息負債規模，使槓桿率處於行業較低水平，並一直維持健康的資產負債水平。

## 8. 資產抵押

於二零二五年十二月三十一日，本集團的應收貸款及租賃款約7,489.9百萬港元(二零二四年十二月三十一日：8,195.7百萬港元)、浮動抵押存款約222.8百萬港元(二零二四年十二月三十一日：253.0百萬港元)及物業、廠房及設備約4,141.9百萬港元(二零二四年十二月三十一日：4,296.1百萬港元)、若干附屬公司的股份、整體轉讓、光船租賃承租人出讓和集團內部貸款轉讓已抵押予銀行以取得銀行貸款。

## 9. 風險管理

### 9.1 匯率風險

匯率風險是指金融工具公允值或未來現金流量因外匯匯率變動而波動的風險，融資租賃和經營租賃業務下的船舶以美元購買，對應的應收融資租賃款以及固定資產均以美元計價，而其主要資金來源為美元的銀行貸款，因此不存在重大的匯率風險敞口。本集團手持部分港元、人民幣、歐元的貨幣資金，但整體佔比較小。匯率結構方面，本集團繼續保持原有的匯率風險管理策略，保持資產與負債在幣種上基本匹配。

本集團採取謹慎的外匯風險管理策略，並通過建立匯率風險跟蹤體系及時監控全球主要貨幣走勢。年內，人民幣匯率處於小幅逐步升值趨勢，本集團予以高度關注，沒有新增人民幣匯率風險敞口，針對存量的人民幣匯率風險敞口，本集團通過部分開展外匯掉期、交叉貨幣互換等金融工具，部分運用港幣融資替換人民幣融資，有效對沖外匯風險敞口。年內，本集團匯率風險保持在可控水平。

## 9.2 利率風險

利率風險是指金融工具未來現金流量因市場利率變動而波動的風險。本集團就市場利率變動所承受的風險主要與本集團計息銀行貸款及其他融資以及應收貸款及租賃款及其他貸款有關。年內，美聯儲繼續開展降息操作，但降息時點較晚，全年進行了三次降息，累計降息幅度75個基點，年末美元基準利率處於3.50%至3.75%區間，仍維持在較高水平。

為應對美元利率市場的持續高息，本集團保持一貫的利率風險管控措施，採用利率掉期等金融工具對沖利率風險敞口。於二零二五年十二月三十一日，本集團存量的利率掉期產品的名義本金約3,030.6百萬港元，鎖定的美元平均長期固定利率約1.60%，有效對沖了美元高利率帶來的負面影響。利率結構方面，本集團繼續保持原有的利率風險管理策略，主動管理資產與負債在利率結構上的匹配。本集團的經營租賃資產，已通過發行固定利率債券、固定利率貸款、操作利率掉期等措施，不斷提高資產和負債的利率匹配度，有效緩減利率風險，存量的利率風險敞口較低。

年內，本集團新增多筆浮動利率和固定利率的債券和貸款，匹配對應新增的租賃資產，利率風險敞口進一步下降。目前，本集團的融資租賃資產和銀行貸款負債均主要為浮動計息，美元利率波動影響可相互對沖抵銷。

## 9.3 外幣風險

本集團擁有外幣收入、開支及匯款業務，從而令本集團面臨外幣風險。由於聯繫匯率制度下美元及港元的波動微乎其微，故董事認為本集團主要面臨歐元及人民幣的匯兌風險。本集團定期審視本集團的外匯淨額風險，以管理外匯風險。

## 10. 資本開支

本集團的資本開支主要包括建造船舶的開支。於二零二五年，本集團的購置船舶資本開支為235.3百萬港元。本集團透過經營活動產生的現金及銀行借款為資本開支撥資。於二零二五年十二月三十一日，就建造船舶的資本承擔為3,447.5百萬港元，預期將於未來三年內支付。

## 11. 人力資源

於二零二五年十二月三十一日，本集團擁有合共77名僱員，其中約32.47%位於香港。本集團擁有一支具有學士或以上學位的高素質人才團隊。於二零二五年十二月三十一日，本集團約96.10%僱員擁有學士或以上學位。本集團努力為薪酬及福利創建一個具有競爭力及公平的體系。本集團僱員的薪酬待遇包括基本薪金、表現相關花紅及以股份為基礎的付款。本集團每年審閱其僱員的薪酬待遇及表現。

## 綜合收益表

截至二零二五年十二月三十一日止年度

	附註	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
收益	3	4,044,191	4,034,369
其他收入	4	102,472	74,171
其他(虧損)/收益淨額		(63,287)	332,500
開支			
融資成本及銀行費用	5	(795,900)	(1,047,554)
應收貸款及租賃款減值虧損淨額		(79,316)	(446,968)
折舊		(666,099)	(578,716)
僱員福利開支		(107,285)	(105,268)
船舶營運成本		(385,234)	(398,436)
其他營運開支		(66,327)	(161,787)
總開支		<u>(2,100,161)</u>	<u>(2,738,729)</u>
經營溢利	6	1,983,215	1,702,311
應佔合營公司業績		265,253	490,103
應佔聯營公司業績		<u>(29,293)</u>	<u>(12,056)</u>
除所得稅前溢利		2,219,175	2,180,358
所得稅開支	7	<u>(238,492)</u>	<u>(25,215)</u>
年內溢利		<u><u>1,980,683</u></u>	<u><u>2,155,143</u></u>

## 綜合收益表(續)

截至二零二五年十二月三十一日止年度

	附註	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
以下人士應佔年內溢利：			
—本公司股東權益		1,845,236	2,105,663
—非控股權益		<u>135,447</u>	<u>49,480</u>
		<u><b>1,980,683</b></u>	<u><b>2,155,143</b></u>
每股盈利(港元)			
	8		
—基本		0.298	0.342
—攤薄		<u>0.297</u>	<u>0.341</u>

## 綜合全面收入表

截至二零二五年十二月三十一日止年度

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
年內溢利	<u>1,980,683</u>	<u>2,155,143</u>
年內其他全面(開支)／收入		
其後可能重新分類至損益的項目：		
—換算海外業務財務報表之匯兌差額	17,797	22,814
—應佔合營公司其他全面開支	(19,737)	(4,479)
—應佔聯營公司其他全面收入	13,130	—
—按公允值計入其他全面收入之債務工具公允值 變動	77,372	46,504
—現金流套期之公允值變動	<u>(33,349)</u>	<u>104,868</u>
重分類至損益的項目：		
—套期儲備重新分類至損益的調整	(91,608)	(135,705)
—處置按公允值計入其他全面收入之債務工具時 釋放的投資重估儲備	<u>(34,936)</u>	<u>—</u>
年內其他全面(開支)／收入總額	<u>(71,331)</u>	<u>34,002</u>
年內全面收入總額	<u><u>1,909,352</u></u>	<u><u>2,189,145</u></u>
以下人士應佔年內全面收入總額：		
本公司股東權益	1,773,464	2,139,699
非控股權益	<u>135,888</u>	<u>49,446</u>
	<u><u>1,909,352</u></u>	<u><u>2,189,145</u></u>

## 綜合財務狀況表

於二零二五年十二月三十一日

	附註	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
<b>資產</b>			
物業、廠房及設備		15,536,140	16,394,376
使用權資產		7,979	11,895
於合營公司之權益		1,632,923	1,628,199
於聯營公司之權益		181,406	190,238
應收貸款及租賃款	10	18,542,316	20,714,833
衍生金融資產		260,336	404,865
預付款項、按金及其他應收款項		597,208	214,057
按公允值計入損益的金融資產		486,608	457,312
按公允值計入其他全面收入的金融資產		1,756,107	1,678,735
遞延稅項資產		1,559	4,111
應收一間聯營公司款項		–	37,810
應收合營公司款項		387,070	275,218
應收非控股權益款項		7,775	–
三個月以上到期的定期存款		88,692	135,450
現金及現金等價物		3,706,672	1,773,896
<b>總資產</b>		<b>43,192,791</b>	<b>43,920,995</b>

## 綜合財務狀況表 (續)

於二零二五年十二月三十一日

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
<b>負債</b>		
應付所得稅	240,761	38,157
借款	26,466,530	27,587,155
衍生金融負債	25,563	195,801
遞延所得稅負債	–	316
應付非控股權益款項	127,965	131,884
其他應付款項及應計費用	882,874	1,321,335
租賃負債	315,275	348,311
<b>總負債</b>	<b>28,058,968</b>	<b>29,622,959</b>
<b>資產淨值</b>	<b>15,133,823</b>	<b>14,298,036</b>
<b>權益</b>		
股本	6,715,125	6,695,690
儲備	8,296,210	7,485,431
本公司股東權益	15,011,335	14,181,121
非控股權益	122,488	116,915
<b>權益總額</b>	<b>15,133,823</b>	<b>14,298,036</b>

# 綜合財務資料附註

截至二零二五年十二月三十一日止年度

## 1 一般資料

中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司(「**本公司**」)為一間於香港註冊成立的有限公司。其註冊辦事處及主要營業地點位於香港中環德輔道中19號環球大廈18樓1801室。本公司股份在香港聯合交易所有限公司(「**聯交所**」)主板上市。

本公司及其附屬公司(統稱「**本集團**」)主要從事提供航運綜合服務(包括經營租賃服務及船舶經紀服務)及融資服務(包括融資租賃服務及貸款借款服務)。

## 2 編製基準及重大會計政策資料

### 2.1 編製基準

本集團綜合財務資料已按照香港會計師公會(「**香港會計師公會**」)頒佈的香港財務報告準則會計準則及香港公司條例的規定編製。在編製綜合財務資料時，倘信息合理預期會影響主要使用者作出的決策，則該信息被視為重大。此外，綜合財務資料亦載列聯交所證券上市規則所規定的適用披露事項。本綜合財務資料乃按歷史成本基準編製，惟若干金融資產及負債則按公允值列賬。

### 2.2 會計政策變更

#### (a) 本年度強制生效的經修訂香港財務報告會計準則

本集團已將香港會計師公會頒佈的香港會計準則第21號「外匯匯率變動的影響—缺乏可兌換性」的修訂應用於本會計期間的本綜合財務資料。由於本集團未進行任何不可兌換成其他貨幣的外幣交易，因此該修訂對本綜合財務資料並無重大影響。

本集團並未應用任何於本會計期間尚未生效的新準則或詮釋。

**(b) 已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂香港財務報告準則會計準則**

直至本綜合財務資料刊發日期，香港會計師公會已頒佈截至二零二五年十二月三十一日止年度尚未生效，亦沒有在本綜合財務資料內採納之數項新訂或經修訂準則。當中包括以下發展可能與本集團相關：

	<b>於以下日期或 其後啟始之 會計期間生效</b>
香港財務報告準則第9號金融工具及香港財務報告準則第7號金融工具(修訂)：披露—涉及依賴自然能源生產電力的合約	二零二六年一月一日
香港財務報告準則第9號金融工具及香港財務報告準則第7號金融工具(修訂)：披露—金融工具分類及計量的修訂	二零二六年一月一日
香港財務報告準則會計準則之年度改進—第11卷	二零二六年一月一日
香港財務報告準則第18號財務報表的呈列及披露	二零二七年一月一日
香港財務報告準則第19號非公共受託責任之附屬公司：披露	二零二七年一月一日

本集團正在評估該等發展預期於首次應用期間將產生的影響。迄今為止，本集團評定採納該等準則不太可能對本集團的綜合財務資料造成重大影響，惟下文所述者除外：

### **香港財務報告準則第18號－財務報表的呈列及披露**

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」，旨在提高實體財務報表的透明度及可比性。香港財務報告準則第18號於二零二七年一月一日或之後開始的年度報告期間有效，並須追溯應用。

除其他變動外，根據香港財務報告準則第18號，實體須在損益表中將所有收入和支出分類為五個類別，即經營、投資、融資、已終止經營業務及所得稅類別。實體亦須在財務報表的單一附註中就管理層界定的績效指標提供具體披露。

本集團計劃不會提前採納香港財務報告準則第18號，目前仍在評估採納該準則的影響。

## **3. 分部資料及收益**

主要營運決策者（「**主要營運決策者**」）已確定為本公司執行董事。執行董事透過審閱本集團內部申報進行表現評估及資源分配及根據該等報告確定運營分部，並從以下業務角度進行分析：

### **航運綜合服務類**

航運綜合服務類包括為客戶提供的經營租賃服務，以及為造船商和租船商提供的船舶經紀服務。經營租賃是指出租人將資產的使用權在一定期限內授予承租人，以換取定期租賃款項，但並未將租賃船舶所有權附帶的絕大部分風險及回報轉移給客戶的租賃模式。為造船商提供的船舶經紀服務包括向有意購買者推薦造船商，並就船舶類型、規格和性能向有意購買者提供建議。為承租人提供的船舶經紀服務包括向有興趣的承租人提供融資租賃或經營租賃船舶的建議，或就船舶類型、規格和性能向有興趣的承租人提供建議。

## 金融服務類

金融服務類包括向客戶提供融資租賃服務和貸款借款服務。融資租賃是指出租人根據承租人的具體要求和對供應商的選擇購買資產，或出租人向承租人購買資產，然後將資產租予承租人以收取定期租賃款項，而租賃資產所有權附帶的絕大部分風險及回報均已轉移給承租人。貸款借款主要包括交付前貸款和擔保貸款。交付前貸款服務作為租賃服務的一部分，提供給需要資金履行造船協議規定的交付前付款義務的客戶。抵押貸款服務乃為滿足客戶的資金需求而提供，一般以客戶的船舶或資產作為抵押。

向執行董事提供截至二零二五年及二零二四年十二月三十一日止年度的分部資料如下：

本集團的收益來自下列各項：

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
<b>航運綜合服務類</b>		
—經營租賃服務	2,516,915	2,235,972
—船舶經紀服務	16,583	33,545
	<u>2,533,498</u>	<u>2,269,517</u>
<b>金融服務類</b>		
—融資租賃服務	1,049,871	1,219,700
—貸款借款服務	460,822	545,152
	<u>1,510,693</u>	<u>1,764,852</u>
	<u><b>4,044,191</b></u>	<u><b>4,034,369</b></u>

來自承租人的佣金收入計入船舶經紀服務，按隨時間確認，而來自造船廠的佣金收入計入船舶經紀服務分部，按某一時間點確認。

截至二零二五年十二月三十一日止年度，計入船舶經紀服務的佣金收入按某一時間點及隨時間確認，分別為6,481,000港元及10,102,000港元（二零二四年：1,852,000港元及31,693,000港元）。

截至二零二五年十二月三十一日止年度，租賃服務包括非租賃部分的收益金額292,651,000港元（二零二四年：162,429,000港元）。

截至二零二五年十二月三十一日止年度，未計入租賃投資淨額的可變租賃付款相關租賃收入為54,532,000港元（二零二四年：165,086,000港元）。

#### 分部資產及負債

提交予並由主要營運決策者進行內部審閱的本集團分部報告並無載有資產及負債。因此未呈列分部資產及負債。

#### 4. 其他收入

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
來自下列的利息收入		
—按公允值計入其他全面收入之金融資產	63,952	41,387
—銀行存款	38,507	32,784
—其他	13	—
	<u>102,472</u>	<u>74,171</u>

## 5. 融資成本及銀行費用

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
債券利息	294,662	343,642
銀行借款利息	402,276	625,749
其他借款利息	78,982	60,951
租賃負債利息	18,906	20,975
銀行費用	1,074	5,741
	<b>795,900</b>	1,057,058
減：已資本化融資成本	—	(9,504)
	<b>795,900</b>	<b>1,047,554</b>

## 6. 經營溢利

已扣除／(計入) 下列項目的經營溢利載列如下：

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
以下各項之折舊		
—物業、廠房及設備	660,720	566,478
—使用權資產	5,379	12,238
匯兌虧損／(收益) 淨額	333,938	(46,756)
僱員福利開支	107,285	105,268
部份出售一間聯營公司權益的收益	—	(9,930)
按公允值計入損益之金融資產之 未變現公允值變動收益淨額	(29,296)	(28,895)
出售按公允值計入其他全面收入之 債務工具之收益淨額	(34,936)	—
出售船舶和物業、廠房及設備的收益淨額	(103,563)	(57,276)
終止確認應收融資租賃款的收益淨額	(33,670)	(200,013)
核數師酬金		
—審計服務	3,400	4,875
—非審計服務	780	1,570
	<b>3,400</b>	4,875
	<b>780</b>	1,570

## 7. 所得稅開支

本集團的營運主要位於中國香港、中國大陸、馬耳他、新加坡及塞浦路斯。

中國香港利得稅按由中國香港產生之估計應課稅溢利之16.5%稅率(二零二四年：16.5%)計算。

中國大陸企業所得稅按根據中國大陸相關稅務規則及法規釐定之估計應課稅收入之法定稅率25%(二零二四年：25%)計提。

馬耳他企業所得稅根據馬耳他相關稅收規則及法規釐定之估計應課稅收入之法定稅率35%(二零二四年：35%)計提。通常情況下，扣除已繳稅款的七分之六，有效稅率將為5%。

於其他地區註冊成立的企業，須就截至二零二五年十二月三十一日止年度，按其營運所在地之現行稅率12.5%至25%(二零二四年：12.5%至25%)繳納所得稅。

綜合收益表內的所得稅開支指：

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
<b>即期稅項</b>		
—中國香港利得稅	14,596	15,046
—海外稅項	17,618	21,197
—支柱二範本規則下的補充稅	186,427	—
<b>就過往年度撥備不足／(超額撥備)</b>		
—中國香港利得稅	6,486	(9,744)
—海外稅項	11,029	(70)
	<b>236,156</b>	<b>26,429</b>
<b>遞延稅項</b>		
—暫時性差異的產生和撥回	2,336	(1,214)
所得稅開支	<b>238,492</b>	<b>25,215</b>

## OECD第二支柱範本規則

於二零二一年十二月，經濟合作與發展組織(OECD)發佈第二支柱範本規則(亦稱「**全球反稅基侵蝕規則**」或「**GloBE規則**」)，以改革國際企業稅制。綜合收入超過750百萬歐元的大型跨國企業須遵守GloBE規則，並需就其營運所在的各司法管轄區計算GloBE有效稅率，若低於最低有效稅率15%，則須繳納補充稅。

本集團最終母公司中國船舶集團有限公司(「**中國船舶集團**」)及其附屬公司(統稱「**中船集團**」)之綜合收入超過750百萬歐元，因而納入GloBE規則範圍。根據該規則，本集團源自國際航運及若干相關附屬業務之利潤獲豁免，而其他不符合資格之利潤則須按最低稅率繳納。

本集團須遵守全球最低補充稅第二支柱範本規則。該範本規則已於本公司及若干附屬公司註冊成立地中國香港生效。根據本集團之評估，預期就本集團於塞浦路斯、馬紹爾群島、英屬處女群島及新加坡之業務將產生補充稅。因此，本集團於本期按估算之調整後涵蓋稅項及年度全球所得計算稅率，確認補充稅。由於本集團被評估為非少數股東持有之成員實體，若中船集團須繳納任何潛在補充稅，有關稅項或會進一步分配或攤派至中船集團內相關貢獻補充稅之實體。

根據本集團對全球所得計算之最佳估算，本集團已就截至二零二五年十二月三十一日止年度確認186,427,000港元之當期稅項開支，涉及補充稅，並預期將由本公司承擔。本集團將持續分析及評估第二支柱範本規則所帶來之影響。

本集團已採用臨時強制性例外，不確認及披露因補充稅所產生之遞延稅項資產及負債，並於補充稅發生時將其列作當期稅項處理。

## 8. 每股盈利

計算本公司股東權益應佔每股基本及攤薄盈利乃基於以下數據：

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
<b>盈利</b>		
就計算每股基本及攤薄盈利而言的 本公司股東權益應佔溢利	<u>1,845,236</u>	<u>2,105,663</u>
	股數 千股	股數 千股
<b>股份數目</b>		
就計算每股基本盈利而言的普通股加權平均數	6,195,190	6,151,815
<b>攤薄潛在普通股的影響：</b>		
本公司發行的購股權	<u>10,431</u>	<u>14,451</u>
就計算每股攤薄盈利而言的普通股加權平均數	<u>6,205,621</u>	<u>6,166,266</u>
	港元	港元
<b>每股盈利</b>		
— 基本	0.298	0.342
— 攤薄	<u>0.297</u>	<u>0.341</u>

## 9. 股息

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
<b>獲批准及派付股息：</b>		
中期股息每股普通股5港仙(二零二四年：3港仙)	309,961	184,844
截至二零二四年十二月三十一日止年度的末期股息 每股普通股10.4港仙(二零二三年：9港仙)	<u>644,630</u>	<u>553,778</u>
	<u><b>954,591</b></u>	<u><b>738,622</b></u>
<b>擬派股息：</b>		
截至二零二五年十二月三十一日止年度的末期股息 每股普通股5港仙(二零二四年：10.4港仙)	<u><b>309,961</b></u>	<u><b>643,437</b></u>

於二零二六年一月六日，董事會已宣派特別股息每股普通股6港仙，該特別股息總額為371,953,000港元於二零二五年十二月三十一日尚未確認為負債。

## 10. 應收貸款及租賃款

	附註	於二零二五年十二月三十一日		
		總額 千港元	減值 虧損撥備 千港元	賬面淨值 千港元
應收貸款	(a)	5,939,497	(222,837)	5,716,660
應收租賃款	(b)	13,207,263	(528,837)	12,678,426
向合營公司發放的貸款	(c)	147,230	—	147,230
		<u>19,293,990</u>	<u>(751,674)</u>	<u>18,542,316</u>

	附註	於二零二四年十二月三十一日		
		總額 千港元	減值 虧損撥備 千港元	賬面淨值 千港元
應收貸款	(a)	6,190,388	(72,067)	6,118,321
應收租賃款	(b)	14,949,482	(617,828)	14,331,654
向合營公司發放的貸款	(c)	264,858	—	264,858
		<u>21,404,728</u>	<u>(689,895)</u>	<u>20,714,833</u>

### (a) 應收貸款

於二零二五年十二月三十一日，應收貸款均有擔保，按介乎4.5%至8.8%（二零二四年：6.0%至8.6%）的年利率計息，並應於二零二六年至二零三三年（二零二四年：二零二五年至二零三三年）期間償還。該等應收貸款由擁有相應船舶的借方以船舶及若干股份作抵押。

應收貸款的到期期限概況（基於到期日及扣除撥備）如下：

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
一年內	527,711	508,881
一年後但兩年內	534,805	513,080
兩年後但五年內	1,607,279	1,638,340
五年以上	<u>3,046,865</u>	<u>3,458,020</u>
	<u><u>5,716,660</u></u>	<u><u>6,118,321</u></u>

**(b) 應收租賃款**

於二零二五年十二月三十一日，本集團的應收租賃款均有擔保，按介乎6.2%至10.7%（二零二四年：5.0%至10.5%）的年利率計息。於二零二五年及二零二四年十二月三十一日應收租賃款的詳情如下：

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
融資租賃總投資	19,266,409	21,740,247
減：未賺取的融資收入	<u>(6,059,146)</u>	<u>(6,790,765)</u>
融資租賃投資淨額	13,207,263	14,949,482
減：累計減值撥備	<u>(528,837)</u>	<u>(617,828)</u>
應收租賃款淨額	<u><u>12,678,426</u></u>	<u><u>14,331,654</u></u>

各報告期末的融資租賃總投資與該等租賃項下的最低應收租賃款項現值之間的對賬載於如下：

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
最低應收租賃款項	19,266,409	21,740,247
減：最低應收租賃款項相關的未賺取融資收入	<u>(6,059,146)</u>	<u>(6,790,765)</u>
最低應收租賃款項現值	<u><u>13,207,263</u></u>	<u><u>14,949,482</u></u>

下表分析本集團於二零二五年及二零二四年十二月三十一日按相關到期分組的本集團融資租賃總投資。

	二零二五年 千港元	二零二四年 千港元
融資租賃總投資		
—一年內	2,037,774	2,282,154
—一年後但兩年內	1,626,475	1,911,284
—兩年後但三年內	1,576,593	1,903,541
—三年後但四年內	1,486,990	1,672,337
—四年後但五年內	1,665,677	1,566,267
—五年以上	<u>10,872,900</u>	<u>12,404,664</u>
	<u><u>19,266,409</u></u>	<u><u>21,740,247</u></u>

(c) 向合營公司發放的貸款

於二零二五年及二零二四年十二月三十一日，金額為無抵押、按年利率5.0%計息，並按要求償還。

## 11. 其他資料

本集團截至二零二五年十二月三十一日止年度的綜合財務報表已由本公司審核委員會審閱，並經本公司核數師天職香港會計師事務所有限公司審核。無保留意見的核數師報告將載於發送予股東的年報內。本集團截至二零二四年十二月三十一日止年度的綜合財務報表，已由致同(香港)會計師事務所有限公司審核。

本截至二零二五年十二月三十一日止年度的初步年度業績公告所載的截至二零二五年及二零二四年十二月三十一日止年度有關的財務資料並不構成本公司於該等年度的法定性年度綜合財務報表，惟乃源自該等綜合財務報表。根據公司條例第436條須予披露的與該等法定性財務報表有關的進一步資料如下：

本公司已按公司條例第662(3)條及附表6第3部之規定向公司註冊處處長遞交截至二零二四年十二月三十一日止年度之綜合財務報表。本公司將適時向公司註冊處處長遞交截至二零二五年十二月三十一日止年度之綜合財務報表。

本公司之核數師已就本集團於兩個年度的綜合財務報表作出報告。核數師報告並無保留意見；並無載有核數師於出具無保留意見之情況下，提請注意任何引述之強調事項；亦無載有根據公司條例第406(2)、407(2)或407(3)條作出之陳述。

## 12. 報告期後事項

### (i) 發行可轉換債券

於二零二六年一月二十八日，本集團發行了一筆本金總額為2,338,000,000港元、於二零三一年一月到期、按年利率0.75%計息的有擔保可轉換債券。該有擔保可轉換債券的詳情載於本公司日期為二零二六年一月二十九日的公告中。

### (ii) 四艘船舶的售後回租交易

本集團於二零二六年三月四日與獨立第三方（「承租人」）訂立協議，以總對價103,520,000美元（折合約805,386,000港元）收購四艘船舶。根據該等協議，本集團同意將該等船舶回租給承租人，預計租期為10年（「租期」），總租金約為140,725,000美元（折合約1,094,841,000港元）。租期屆滿後，承租人須購買該等船舶。預計該等船舶將分別於二零二八年七月、二零二九年一月、二零二九年三月及二零二九年五月交付。有關該等協議的詳情載於本公司日期為二零二六年三月四日的公告。

## 其他資料

### 企業管治常規

本集團致力維持高水準的企業管治，以維護本公司股東的利益及加強其企業價值和問責性。本公司已採納香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「**上市規則**」）附錄C1所載之《企業管治守則》（「**企業管治守則**」）作為其管治守則。

於截至二零二五年十二月三十一日止年度，本公司已採用有關原則及已遵守企業管治守則項下之所有適用守則條文，並採納了大部分建議最佳常規，惟下文所述之守則條文除外。

根據企業管治守則之守則條文第C.2.1條，董事會主席及首席執行官角色應予以區分且不應由同一人士兼任。

李洪濤先生自二零二四年五月二十三日起獲委任為董事會主席兼執行董事，並自二零二四年十二月三十一日起獲委任為本公司首席執行官（「**首席執行官**」），負責協調董事會事務及就本集團業務發展及管理提供策略性意見，並為本集團制定發展策略以及年度及投資計劃、檢討財政預算及整體政策以及監督資本運作。董事會認為由同一人擔任主席及首席執行官有助促進本集團業務策略的執行並提高其營運效率。因此，董事會認為在此情況下偏離企業管治守則之守則條文第C.2.1條乃屬適當。此外，在由兩名執行董事、兩名非執行董事及三名獨立非執行董事組成的董事會監督下，董事會結構適當、權力均衡，能提供足夠的制衡以保障本公司及其股東的利益。

## 末期股息

為與全體股東分享本集團的豐碩業績，董事會建議自本公司截至二零二五年十二月三十一日止年度的可分派儲備中派付末期股息每股0.05港元。本公司就釐定收取末期股息的資格而暫停辦理股份過戶登記手續的日期（「**記錄日期**」）將適時公佈。建議末期股息預期將於本公司應屆股東週年大會上獲批准後於二零二六年八月三十一日或之前派付。

股東有權選擇全部或部分以人民幣收取末期股息。人民幣末期股息金額將按中國人民銀行公佈的截至記錄日期（包括該日）止五個營業日的人民幣兌港元中間價平均滙率計算。有關派發安排及股息貨幣選擇表格詳情的公告將適時刊發。

有關末期股息派付之可能稅務影響，股東應向其本身之稅務顧問尋求專業意見。

## 股東週年大會

本公司應屆股東週年大會之通告將適時按上市規則規定的方式刊登及發送予股東。

## 報告期末後事項

報告期末後事項的詳情載於綜合財務資料附註12。

## 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」)，作為有關董事進行證券交易之行為守則。經向董事作出具體查詢後，全體董事確認彼等於截至二零二五年十二月三十一日止年度已遵守標準守則所載之準則。

## 購買、出售或贖回上市證券

於截至二零二五年十二月三十一日止年度內，本公司及其任何附屬公司概無購買、出售或贖回本公司之任何上市證券(包括出售庫存股份(如有))。於二零二五年十二月三十一日，本公司並無持有任何庫存股份。

## 審閱年度業績

董事會已成立審核委員會(「審核委員會」)，現時成員包括三名獨立非執行董事(即盛慕嫻女士(主席)、王德銀先生及李洪積先生)，以及一名非執行董事(即謝衛忠先生)。審核委員會的首要職責是審閱本集團的財務資料及監管本集團財務申報制度、風險管理及內部監控系統。

審核委員會已與本公司高級管理層及本公司外聘核數師審閱本集團所採納的會計原則及常規，並已審閱截至二零二五年十二月三十一日止年度的年度業績。

本全年業績公告乃以本集團截至二零二五年十二月三十一日止年度經與本公司外聘核數師同意之綜合財務報表為基準。

## 刊登年度業績公告及年報

本集團截至二零二五年十二月三十一日止年度的業績公告已刊登於本公司網站([www.csscshipping.com](http://www.csscshipping.com))及香港聯合交易所有限公司的披露易網站([www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk))。載有上市規則規定所有資料的本公司二零二五年年報將適時發送予股東並於前述網站刊載。

承董事會命  
中國船舶集團(香港)航運租賃有限公司  
主席  
李洪濤

香港，二零二六年三月二十六日

於本公告日期，董事會包括執行董事李洪濤先生及劉輝先生，非執行董事謝衛忠先生及遲本斌先生，及獨立非執行董事王德銀先生、盛慕嫻女士BBS, JP及李洪積先生。