

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佈的內容概不負責，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佈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。

Pacific Basin Shipping Limited

太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)
(股份代號: 2343)

截至2024年12月31日止年度 的全年業績公布

太平洋航運集團有限公司(「太平洋航運」或「本公司」)董事會(「董事會」)欣然公布本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至2024年12月31日止年度的業績如下：

業務摘要

穩定的財務表現及強勁的資產負債水平

- 於2024年，我們錄得基本溢利114,100,000美元、淨溢利131,700,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利333,400,000美元，為我們帶來股本回報率達7%及每股基本盈利19.9港仙
- 於2024年12月31日，我們並無任何負債(按淨額結算)，其中現金及存款為282,000,000美元，而已承諾可動用流動資金為547,600,000美元，並仍有59艘貨船未用作抵押
- 董事會建議派發末期股息每股5.1港仙，連同於2024年8月派發的中期股息每股4.1港仙，整體股息佔全年淨溢利的50%，不包括貨船出售收益

對我們的行業及業務樂觀

- 因發生地緣政治及氣候相關事件，乾散貨運市場的傳統季節性波動很大程度上消失，使我們較難充分捕捉市場的全部價值
- 我們對行業的長遠基本因素整體保持樂觀，但我們對2025年地緣政治的不確定性及乾散貨運市場的挑戰保持警惕，並做好應對準備以隨時把握機遇
- 我們繼續產生健康的現金流，保持財務狀況穩健，即使面對不確定性及盈利下降時期，仍能嚴謹地進行逆週期投資，從而支持我們未來多年的增長及競爭力
- 我們對於在履行策略及優先事項方面取得的良好進展感到自豪

業務表現

- 於2024年，我們的核心業務錄得的小靈便型及超靈便型乾散貨船，按期租合約對等基準的日均收入分別為12,840美元及13,630美元，合共產生178,400,000美元的收入(未計管理開支)
- 我們的營運活動於27,610日的營運日數中錄得日均利潤630美元，產生17,400,000美元的收入(未計管理開支)
- 我們於2024年的小靈便型及超靈便型乾散貨船的收支平衡水平分別為9,820美元及10,720美元；我們的成本維持控制得宜且領先同業
- 於2024年，我們的日均表現較小靈便型(BHSI 38,000載重噸(經調整))及超靈便型(BSI 58,000載重噸)乾散貨船的平均指數分別高出1,720美元及710美元
- 於2024年12月31日，我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的估計市場價值為2,008,000,000美元，遠高於我們的賬面淨值1,676,200,000美元

我們的船隊

- 於2024年12月31日，我們擁有111艘小靈便型乾散貨船及超靈便型／超大靈便型乾散貨船，並合共營運約277艘自有及租賃貨船
- 於2024年11月，我們訂約四艘將能夠使用綠色甲醇與可持續生質柴油及傳統燃油運行的雙燃料超大靈便型新建造低排放乾散貨船(預計將於2028年及2029年交付)
- 上述交易標誌著太平洋航運自2014年以來首次訂造新貨船，並且是我們於2050年之前過渡至淨零排放以及遵守日益增加的減碳法規的長期計劃中的重要里程碑
- 有了這份新建造貨船訂單，我們為太平洋航運擴大增長選項，使其能夠藉新增的低排放貨船新建造訂單及／或新建造貨船長期租賃合約(附有購買權)，及／或藉購買優質的現代化二手貨船並同時出售船齡較高及效率較低的貨船，實現船隊的更新及增長

百萬美元	截至12月31日止年度	
	2024年	2023年
營業額	2,581.6	2,296.6
稅息折舊及攤銷前溢利 [#]	333.4	347.2
基本溢利	114.1	119.2
股東應佔溢利	131.7	109.4
每股基本盈利(港仙)	19.9	16.5
每股全年股息(港仙)	9.2	12.2

[#] 稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減間接一般及行政管理開支計算，不包括折舊及攤銷、匯兌差額、以股權支付的補償及未變現衍生工具收支

我們的船隊

		營運貨船			總計	總載重噸	平均船齡
		自有	長期租賃	短期租賃 ¹		(百萬噸) 自有	自有
於2024年12月31日							
	小靈便型	60	13	54	127	2.1	14
	超靈便型／ 超大靈便型 ²	51	4	94	149	3.0	13
	好望角型 ³	1	-	-	1	0.1	14
總計		112	17	148	277	5.2	13

¹ 於2024年12月營運中的短期貨船及與指數掛鈎的貨船之平均數目

² 超過60,000載重噸的超靈便型乾散貨船通稱為超大靈便型乾散貨船

³ 本公司擁有一艘以光船租賃形式長期租賃的好望角型乾散貨船

主席報告

維持良好的財務健康

在地緣政治局勢動盪及貨運市場異常平淡的一年，太平洋航運於2024年錄得穩健的現金流及持續穩定的業績，並維持健康的財務狀況。因此，董事會建議派發末期股息每股5.1港仙，連同中期股息，整體股息佔全年淨溢利的50%，不包括貨船出售收益。

鑑於我們股份價格持續低於我們資產的目前市場價值，董事會已批准一項新的股份購回計劃，並擬於2025年購回最多40,000,000美元股份，而我們正積極考慮所有能提升股東價值的舉措，同時留意保持審慎的低負債比率，同時留意低資產負債比率的審慎原則，以配合我們計劃進行的逆周期投資及增長。此乃考慮到監管壓力日漸增加，須以新一代綠色貨船更新全球船隊。

本人及董事會對本公司的未來表現充滿信心。我們對本公司的巨大上升潛力保持樂觀。

強大的治理及領導能力

良好的企業管治是支撐我們業務所有部分的基礎，為本公司的決策帶來活力及信譽，這對於為股東創造價值至關重要。我們擁有高質素的董事會，當中大部分成員為具有不同專業知識及背景的獨立非執行董事，而近期我們又新增了兩名極具資歷的獨立非執行董事Kalpana Desai女士及王曉軍女士，並熱烈歡迎他們成為太平洋航運的一員。

我們亦迎來一名新的財務總監吳志傑先生於2025年5月加入管理團隊。本人肯定他將可與領導團隊的其他成員相輔相成，而憑藉本人對本公司其他高級行政人員的了解，本人有信心，太平洋航運的業務會交由優秀的管理人員掌管，其具備願景、策略及調配優先事項的能力，以推動公司的表現及增長。

邁向可持續未來

我們渴望實現可持續及可帶來盈利增值的業務發展及成長，而我們近年在環境、社會及管治方面所作的努力，令可持續發展進一步融入至本公司文化。在新型冠狀病毒疫情、海盜及軍事襲擊等的風險及困難日益增加，以及毒販走私非法毒品活動愈加猖獗，最終往往導致無辜船員被不公平定罪的情況下，我們的團隊近年在維護船員權益及福利方面持續發揮領導作用，對此本人深感欣慰。團隊亦關注其他相關社會議題，以及環境及氣候問題，而本公司憑藉其在環境、社會及管治方面領先同業的努力及表現，再次獲得最高獎項及高度評價。

本公司於2024年底訂約四艘能夠使用綠色甲醇與可持續生質柴油及傳統燃油運行的雙燃料超大靈便型新建造乾散貨船。這是全球乾散貨運業的首批建造訂單之一，標誌著我們（及我們行業）於2050年之前實現淨零排放的長期策略邁出了關鍵一步。

本人謹代表董事會衷心感謝我們的船員及岸上員工於2024年持續勤奮工作及忠誠服務，同時感謝我們的股東及其他持份者對本公司的關注及持續支持。

Stanley Hutter Ryan
主席

香港，2025年2月28日

行政總裁報告

在貨運市場異常平淡下，財務業績依然穩定

於2024年，我們錄得基本溢利114,100,000美元、淨溢利131,700,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利333,400,000美元，為我們帶來股本回報率達7%及每股基本盈利19.9港仙。

因發生地緣政治及氣候相關事件，乾散貨運市場的傳統季節性波動很大程度上消失，使我們較難充分捕捉市場的全部價值。

於2025年，我們對地緣政治的不確定性及乾散貨運市場的挑戰保持警惕，並做好應對準備。我們對行業的長遠基本因素整體保持樂觀。我們繼續產生健康的現金流，保持財務狀況穩健，並對於在履行策略及優先事項方面取得的良好進展感到自豪。

致力創造良好的股東價值

按照派息政策派發股息

鑑於我們穩健的現金產生能力，董事會建議派發末期股息每股5.1港仙，連同於2024年8月派發的中期股息每股4.1港仙，整體股息佔全年淨溢利的50%（不包括貨船出售收益），這與我們的股息政策一致。

2025年新的股份購回計劃

於2024年4月，我們宣布了一項股份購回計劃，並於其後7個月內以總代價約40,000,000美元購回及註銷138,000,000股股份。整個購回行動於2024年12月完成。以低於資產目前市場價值的價格購回股份符合股東利益，並較以當前價格購入二手貨船更有利。儘管所用的資金來自我們的現金流及內部資源，我們仍保持充足的財務資源以持續發展業務。

透過股息及股份購回計劃，我們於2024年承諾向股東派發總值101,000,000美元的價值，佔我們2024年淨溢利約83%（不包括貨船出售收益）。

鑑於我們股份價格持續低於我們資產的市場價值，董事會已批准一項新的股份購回計劃，並擬於2025年購回最多40,000,000美元股份。

強勁的資產負債水平

儘管於2024年進行股份購回計劃並作出128,400,000美元的總資本開支，我們的財務狀況依然強勁。於2024年12月31日，本公司並無任何負債（按淨額結算），其中現金淨額為19,700,000美元，而已承諾可動用流動資金為547,600,000美元。此外，我們仍有59艘貨船並未用作抵押。

通過管理創造價值與增長

我們一直積極考慮所有能提升股東價值的舉措，包括股息、股份購回、槓桿、自由現金流、盈利能力及增長。我們已制定2025年的策略重點，當中銳意提升我們的績效文化，以改善我們在大多數指標上的歷史優勢，包括按期租合約對等基準的收入、營運開支、一般及行政管理開支以及財務開支。我們明白，低負債比率對股東回報會有影響，但我們極低的債務水平加上龐大的已承諾流動資金，能有助我們按照策略於逆週期中進行投資及實現增長，尤其是考慮到監管壓力日漸增加，須以新一代綠色貨船更新全球船隊。

盈利表現個別發展，但仍受領先同業的成本支持

我們規模龐大的**核心業務**為本集團貢獻178,400,000美元（未計管理開支）。我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別為12,840美元及13,630美元，較2023年分別上升5%及下跌1%，並較小靈便型乾散貨船（BHSI 38,000載重噸（經調整））及超靈便型乾散貨船（BSI 58,000載重噸）日均指數分別高出1,720美元及710美元。這反映於2024年，我們在對超靈便型乾散貨船船隊作出最佳配置以及維持超靈便型乾散貨船出色表現方面所面臨的挑戰。

以固定成本為主的**核心業務**是我們盈利增長的主要動力，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船的收支平衡水平分別為9,820美元及10,720美元。

我們的**營運活動**於27,610日的營運日數中錄得日均利潤630美元，為本集團貢獻17,400,000美元（未計管理開支），而超靈便型乾散貨船尤其受到貨運市場的地緣政治事件影響。我們的營運活動繼續擴大，營運日數按年增加18%。

我們的管理開支及貨船營運開支仍然控制得宜且領先同業，並已回復至新型冠狀病毒疫情前的水平。減少債務以及利用利率掉期合約來控制浮動利率債務風險，有助我們在高息環境下減低財務開支升幅。

更穩固的乾散貨運需求增長

Oceanbolt的數據顯示，受惠於中國對鐵礦石、煤炭及小宗散貨的穩健需求，以及全球對中國鋼材的需求，2024年全球乾散貨商品噸位航運貿易按年增長約6%。中國從更遠的地區採購，加上巴拿馬運河及蘇伊士運河受干擾，亦促進了整體噸位航距需求的增長。

全球小宗散貨需求於2024年增加約9%，主要受惠於中國強勁的鐵鋁氧石及林業產品進口，以及中國的鋼材產品出口。

大宗散貨需求增加約5%，其受以下部分因素支持：

- 穀物裝載量上升4%，原因是美國及阿根廷的收成在2023年降雨量減少後恢復，以及烏克蘭的裝載量雖然受到持續衝突影響仍有所回升；
- 由於中國需求強勁以及澳洲及巴西的產量增加，鐵礦石裝載量增長4%；及
- 煤炭裝載量下跌1%，但煤炭運輸的航程增加，這是由於中國及東南亞國家在能源安全憂慮及水力發電量不穩的情況下對煤炭的需求強勁，抵銷了歐洲及部分東亞國家的煤炭需求下降。

穩定的乾散貨運供應增長

2024年全球乾散貨船船隊淨增長維持於3%。小靈便型及超靈便型乾散貨船的新建造貨船交付量按年增加18%，推動小宗散貨船船隊淨增長加快至4.1%，而好望角型及巴拿馬型乾散貨船的交付量則有所減少。

由於貨運租金改善及穩定，整體乾散貨船船隊的報廢量按年減少近三分之一，總報廢量（主要來自超靈便型及巴拿馬型乾散貨船）僅為3,800,000載重噸，佔現有全球乾散貨船船隊的0.4%。

Clarksons Research預測，2025年整體乾散貨船船隊淨增長率為3.0%，其中由於2021年及2022年市場強勁推動訂單量，預計小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的合併船隊淨增長率將增加至4.4%。

全球船隊（特別是小靈便型乾散貨船船隊）老化，加上全球減碳法規預期將陸續推出，應有助在未來數年鼓勵船隊報廢。

事實上，預計2025年將會是國際海事組織敲定推動航運業減碳全球措施的關鍵一年，當中包括採取對碳排放定價的經濟措施及強制逐步採用綠色燃料的技術措施。預期末達標所招致的懲罰將越來越嚴厲，使得在未來數年繼續營運船齡較高及效率較低的傳統貨船的成本越來越高。

未來船隊投資

於2024年11月，我們訂約四艘將能夠使用綠色甲醇與可持續生質柴油及傳統燃油運行的雙燃料超大靈便型新建造低排放乾散貨船（預計於2028年及2029年交付），其雙燃料的設計為符合、優化及在日趨嚴峻的監管環境及市場中提供靈活性。這些乾散貨船在設計上具有最高的燃料效率，對於未來面對更高的燃料成本而言尤為重要。

與日本合作夥伴Nihon Shipyard Co及三井物產合作設計及建造這些雙燃料貨船，使我們站在業界創新的最前端，並為我們帶來多項策略性的先發優勢及提高營運利潤的機遇，這些優勢及機遇在未來數年將非常重要。

上述交易標誌著太平洋航運自2014年以來首次訂約新貨船，並且是我們於2050年之前過渡至淨零排放以及遵守日益增加的減碳法規的長期計劃中的重要里程碑。

首先，我們投資於低排放貨船的依據是，我們認為隨著法規發展，針對此類貨船的市場將很快出現，並長遠帶來具吸引力的經濟效益，而考慮到目前船隊的船齡結構以及預計將進一步實施的氣候法規，2028年是交付貨船的良好時機。有關法規將有利燃油效率高的貨船，當然亦將有利該等能夠使用可持續低碳或碳中和燃料運行的綠色貨船。

此外，有了這份新建造貨船訂單，我們為太平洋航運擴大增長選項，使其能夠藉新增的低排放貨船新建造訂單及／或新建造貨船長期租賃合約（附有購買權），及／或藉購買優質及現代化的二手貨船並同時出售船齡較高及效率較低的貨船，實現船隊的更新及增長。

與此同時，我們將繼續分析並實施新方法，以提高現有以常規燃料為動力的貨船的能源效率及優化我們的航程。在我們多年來實施的多項此類措施的基礎上，我們於2024年的重點策略是應用超低摩擦矽樹脂船體塗層技術於我們的自有船隊（目前已對三分之一以上的貨船應用此技術），從而於每次入塢修船之間，延長減少航行阻力的效益，並在天氣良好的情況下航行時，可大幅減省約8%的燃油。

數據及人工智能的重要性及普及程度正不斷提高。我們及整個行業都在尋求能夠更仔細地了解貨船的性能以及各項技術、營運及其他優化措施所帶來的益處。

我們的商業航程優化團隊正努力通過節省燃料的營運措施及其他航程相關的效率改善，來獲取更好的成果。借助數碼化技術，我們於2024年在更精確的數據測量、收集及分析系統方面取得了良好進展，包括：

- 針對每日驗證期租合約船隊的航程數據的工作（以確保排放報告合規及優化燃油消耗）實施人工智能流程；
- 採用先進的數據模型，精確獲取我們自有船隊及期租合約船隊的燃油效率資訊（以改善燃油效率）；
- 建立系統及模型以選擇符合歐盟排放交易體系及歐盟海運燃料倡議的最佳合規方法；及
- 在我們自有貨船上部署遙控潛水器，以監測船體污垢。

培育人才

儘管減碳、增長、投資決策、股東回報及其他機遇在議程上佔據主導地位，但我們仍然非常重視僱員的保安、安全、福祉、發展及參與。不幸的是，在我們的行業中，這些都無法得到保證。

由於在2021年及2023年有毒販成功將毒品藏匿於我們貨船上的隱蔽位置，導致有數名船員被不公平定罪及監禁，因此，於過去三年，我們積極支援他們的困境，努力爭取他們獲釋。我們欣然宣布，於2024年12月，我們有十名自2023年7月以來一直被拘留在尼日利亞的員工獲釋，趕及於聖誕節前與家人團聚。或許大家還記得，我們的于義海船長亦曾同樣於洪都拉斯監獄被關押兩年，直至於2023年獲釋。

我們的船員最終獲釋，是太平洋航運整體上下團隊努力，亦是與當地律師及船東責任保賠協會，以至國際航運公會、波羅的海國際航運公會、國際勞工組織及國際海事組織的領導層，以及香港政府有關部門及中華人民共和國的代表等通力合作的成果。我們多個論壇（包括拉哥斯、日內瓦及侯斯頓舉行的海事安全會議）上為我們的員工及業界船員爭取安全保障、公平待遇及正當程序，在該等論壇上，海岸警衛隊、執法部門、緝毒部門及其他安全機構尋求與業界合作，共同解決問題。

於2024年，我們的可持續發展團隊協調檢討其中兩個優先可持續發展議題，即安全、保安、健康及福祉，以及多元、平等及包容，以重新思考為何這兩個議題對業務而言為重要、我們在該等議題上進展如何、我們所用的方法是甚麼，以及我們的相關目標及指標是甚麼。我們以務實方式處理這兩個議題，堅信正確的安全及福祉以及工作場所的多元、平等及包容可帶來健康、投入、有效率及充滿活力的工作團隊，發揮每個人的最佳潛能，從而提升工作表現。上述策略檢討為我們提供了寶貴的機會，讓我們能與所有員工更深入討論該等議題，亦是我們將可持續發展文化嵌入整個太平洋航運組織並提升可持續發展文化的重要一環。

於2024年，我們的船員於超過20,000,000工時中錄得11宗損失工時工傷事故，相當於損失工時工傷事故頻率為0.54，在同業中名列前茅，且相當接近我們有史以來表現最好的年份（不包括因新冠病毒疫情而出現的兩年反常數字）。

我們繼續積極備戰，務求培養一支得到鼎力扶持、能力出眾、多元化、積極參與及高效能的員工隊伍。無論在海上還是岸上，我們繼續堅持最高水平的健康及安全標準，並為員工提供培訓，使他們能夠高效合作，應對不斷變化的業務挑戰，同時照顧彼此的整體健康。

敬請撥冗細閱我們的2024年可持續發展報告，以了解更多關於我們在環境、社會及管治方面，以及其他對我們的業務有重大影響的可持續發展議題上的方針及表現。

董事會及領導層變動

太平洋航運的可持續發展責任由董事會承擔，其於2024年1月將董事會對可持續發展的監督由審核委員會提升至專門的新可持續發展委員會。根據最佳慣例，這將有助於擴大董事會層面對環境、社會及管治事務的關注，同時亦能騰出董事會會議及審核委員會會議的時間處理其他事務。

本公司近期公布兩項於董事會層面的新委任。Kalpana Desai女士及王曉軍女士於2025年2月1日加入董事會擔任獨立非執行董事。Desai女士亦將加入我們的可持續發展委員會及審核委員會，而王女士將加入我們的可持續發展委員會及薪酬委員會。他們擁有強大的專業背景及深厚的資歷，並將憑藉其廣泛及寶貴的專業知識強化我們的董事會，詳情敬請參閱我們於2025年1月17日刊發的公告。

在我們物色到多位優秀人選後，我們今天宣布吳志傑先生將於2025年5月12日加入我們，擔任我們新的財務總監。有關他在美國及歐洲投資銀行及自2008年起在和記港口集團的專業經驗，請參閱我們今天的公告。

我們很高興歡迎Desai女士及王女士加入董事會，及吳先生加入管理層。我們深信他們將為太平洋航運的持續成長及成功作出寶貴貢獻。

與此同時，我們的前任財務總監Michael Jorgensen先生已於2024年10月離任，而Alexandre Emery先生亦因其他全職行政事務而於2025年1月2日退任董事會獨立非執行董事。我們衷心感謝兩位在太平洋航運任職期間所作出的貢獻，並祝願他們未來工作一切順利。

預計貨運市場將於2025年回復波動

根據國際貨幣基金組織的預測，在各國增長路徑日趨分化，政策不確定性升高的態勢下，預計2025年及2026年的全球經濟增長率將保持在穩定但不如預期的3.3%。通貨膨脹、利率及關稅亦很可能繼續削弱乾散貨運貿易的增長，其中Clarkson預測今年的乾散貨運貿易增長率為1.3%。去年地緣政治的動盪局勢將於2025年持續，而美國新一屆政府的政策方向尚未明朗，可能會加劇這種動盪。儘管更多的關稅及保護主義政策可能會削弱貿易活動，但地緣政治局勢中不可預見的衝擊、干擾及其他變化同樣可支持噸位航距需求。我們預期2025年乾散貨運市場將回復一定程度的波動。

我們已就意料之外的情況做好準備，密切注視地緣政治及航運市場的發展變化，並將善用我們業務模式的靈活性優勢來作出相應的應對措施。我們將繼續採取嚴謹的船隊更新投資及出售方針，並希望2025年的波動增加，能為我們創造業務投資的機遇。

長遠而言，由於乾散貨商品的需求前景穩定、全球小靈便型／超靈便型乾散貨船船隊的船齡結構、以常規燃料為動力的貨船所面臨的減碳法規壓力（及成本）不斷增加，以及新建造貨船的造船廠承造能力緊張，故我們仍然看好乾散貨運業。

2025年的策略重點

我們希望繼續以嚴謹的態度更新及擴大我們的自有船隊，為低碳未來做好準備。全球發展趨勢較為動盪，很可能會推動市場的波動性，進而為我們提供機遇，通過有紀律性地收購優質及現代化的二手貨船並同時出售船齡較高及效率較低的貨船來壯大船隊。我們亦擬藉新增的低排放貨船新建造訂單及／或新建造貨船長期租賃合約（附有購買權）來更新我們的船隊。我們亦在不斷尋找具戰略和文化契合度的增值併購機會。我們享有的成長可選性是一個寶貴的優勢。

2025年的其他策略重點包括：

- 加強對燃料採購的重視，包括開通途徑以優先獲取綠色燃料（綠色甲醇與可持續生質柴油）；
- 加快推動優化；及
- 加強我們的績效管理方針及文化。

我們的其他長期策略包括：

- 善用我們行之有效的差異化優勢，包括我們對貨運及客戶的重視、我們的重資產（船東）及輕資產（營運商）業務模式、我們充滿活力的員工及我們的企業文化；
- 維護我們經營的合法性，將可持續發展理念融入我們的文化，通過有效溝通加強持份者參與，並持續遵循最佳管治及風險管理實踐；及
- 持續提高我們的競爭力，包括繼續專注於小宗散貨、維持行業領先的利潤、在日均營運開支上保持競爭力、持續改善我們的全方位擁有模式，以及確保我們的流動資金及資產負債表穩健。

我們將通過這些策略重點，致力提升我們的可持續增長平台，並帶來具有吸引力及領先市場的股東總回報。

對2025年的不確定性以及長遠更光明的乾散貨運市場前景做好充分準備

我們對2025年的不確定性、挑戰及機遇保持警惕，並已做好準備。幸運的是，我們保持財務狀況穩健，即使面對不確定性及盈利下降時期，仍能嚴謹地進行逆週期投資，從而支持我們未來多年的增長及競爭力。

我們未來的成功亦因此將取決於我們能否持續獲得良好的資本 — 不論是財務、製造、人才、社會、關係、知識及自然資本。我們致力培養這些資本，以推動我們實現願景 — 成為乾散貨船船東及營運商的翹楚及客戶和其他持份者的首選夥伴。

本人感謝太平洋航運的船上及岸上員工，感謝他們一直在工作中展現出勤奮、創新、決心及忠誠，尤其是在這困難重重的市場環境中。他們的貢獻令我們於2024年取得了多項策略性成功，期望未來將會取得更多成功。本人亦感謝我們的貨運客戶、貨船租賃供應商、服務提供者、股東及其他持份者的寶貴支持，對於這些合作夥伴關係及支持，我們深表感激。

Martin Fruergaard
行政總裁

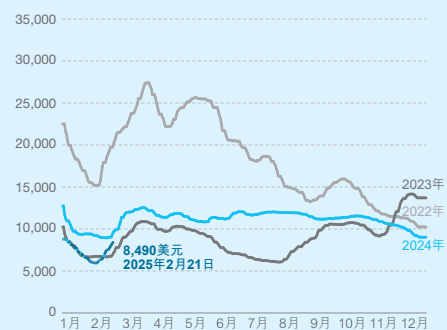
香港，2025年2月28日

強勁需求及有限的季節性變動使貨運租金維持穩固

11,120美元（淨值）  **24% 按年**
BHSI 38,200 載重噸（經調整）
2024 年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2022年至2025年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金表現

美元／日（淨值）*



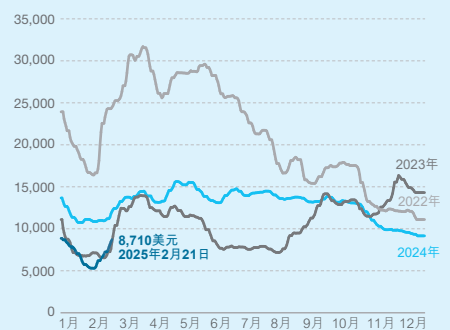
* 扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所（BHSI 38,200載重噸（經調整）貨船及BSI 58,328載重噸貨船）

12,920美元（淨值）  **21% 按年**
BSI 58,328 載重噸
2024 年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2022年至2025年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金表現

美元／日（淨值）*



* 扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所（BHSI 38,200載重噸（經調整）貨船及BSI 58,328載重噸貨船）

由於需求增長更加穩固，2024年乾散貨運市場平均租金按年上升，而蘇伊士運河及巴拿馬運河主要航道受干擾，使全年慣常的季節性波動趨平，有別於傳統上在農曆新年後及第三季度北半球穀物季節錄得的租金高峰期。這些干擾亦導致貨船改行較遠航線，使噸位航距需求增加。小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金水平分別按年增加24%及21%，分別達到11,120美元（淨值，載重噸（經調整））及12,920美元（淨值）。

由於第四季度穀物出口量低於預期致使貨運租金有所削弱，故我們預期2025年開局較弱，並已就第一季度的貨運需求訂約。乾散貨運需求及市場活動已自2025年1月底農曆新年假期初開始回升，而貨運租金亦同時相應上升。

貨船價值急升後回軟

30.5百萬美元  **2%**

二手超大靈便型乾散貨船價值按年變化

二手貨船價值於2024年2月急升，並持續升勢至8月，其後隨著2024年下半年貨運市場呈現下跌趨勢而開始回軟。Clarksons Research目前對指標船齡五年的超大靈便型乾散貨船的估值為30,500,000美元，與2024年1月相比下跌2%。成本通脹導致的新建造貨船價格上漲、燃料類型的不確定性、以及有限的造船廠承造能力，繼續限制著我們行業訂造大量新貨船的空間，乾散貨船訂單於2025年可能維持受壓。

資料來源：Clarksons Research，於2025年1月數據

需求：受穩健的中國需求所部分支持，乾散貨運需求的增長勢頭持續

Oceanbolt的數據顯示，2024年全球乾散貨航運貿易量按年增長約2%，而噸位航距需求增幅更大，高達6%，部分是受中國從更遠地區採購商品的穩健需求（儘管面對經濟放緩及房地產市場疲弱的憂慮），加上巴拿馬運河及蘇伊士運河受干擾所支持。

小宗散貨裝載量於2024年增加約3%，噸位航距需求增加9%，主要受中國強勁的林業產品及鐵鋁氧石進口（供中國日益增長的鋁生產使用），以及中國的鋼材產品出口所支持。

大宗散貨噸位航距需求增加約5%，其受以下部分因素支持：

- 穀物裝載量上升4%，原因是阿根廷及美國的裝載量從2023年的低降雨量中分別回升37%及15%，以及烏克蘭的裝載量雖然受到持續衝突影響仍回升84%；巴西於2024年上半年錄得強勁的大豆出口，惟此被下半年的玉米出口延誤及乾旱影響而抵銷；
- 由於澳洲及巴西的產量增加以及中國需求強勁，加上中國自身受惠於便宜的鐵礦石價格，繼續生產及出口鋼材至東南亞以滿足當地強勁需求，故鐵礦石裝載量增長4%；以及
- 煤炭裝載量下跌1%，但煤炭運輸的航程增加，這是由於中國及東南亞國家在能源安全憂慮及水力發電量不穩的情況下對煤炭的需求強勁，抵銷了歐洲及部分東亞國家（在其綠色議程下）的煤炭需求下降。

2024年全球貨物裝載量[#]

選定小宗散貨*		+3%
穀物		+4%
鐵礦石		+4%
煤炭		-1%

* 礦物、非煤炭能源、金屬及小宗礦石、肥料、糖及非穀物類農產品、水泥及熟料、木材及林業產品、鋼材及廢五金

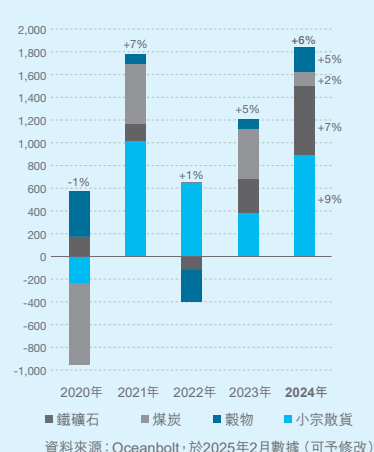
資料來源：Oceanbolt，於2025年2月數據（可予修改）

小宗散貨的需求無論在地域上或就商品及客戶而言皆為廣泛及多元化，並且通常跟隨國內生產總值的增長。

[#] 貨運量與噸位航距需求不同。噸位航距是衡量運輸需求的主要標準。噸位航距的定義為每噸貨物運輸一海里，因此，既反映了運輸量（噸）又反映了運輸距離（海里）。

整體乾散貨運需求變動

按年變動（十億噸位航距）



資料來源：Oceanbolt，於2025年2月數據（可予修改）

供應：因報廢量有限，船隊淨增長率穩定

全球乾散貨船船隊淨增長由2023年的3.1%輕微放緩至2024年的3.0%。我們專注營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船業務的合併船隊淨增長由2023年的3.4%增加至2024年的4.1%，此增長獲以下因素帶動：

- 小靈便型及超靈便型乾散貨船的新建造貨船交付量增加18%所帶動，相比之下，好望角型及巴拿馬型乾散貨船的交付量分別減少28%及8%；新建造乾散貨船總交付量按年下跌4%；及
- 由於貨運租金改善及穩定，整體乾散貨船船隊的報廢量減少30%，總報廢量（主要來自超靈便型及巴拿馬型乾散貨船）僅為3,800,000載重噸，佔現有全球乾散貨船船隊的0.4%。

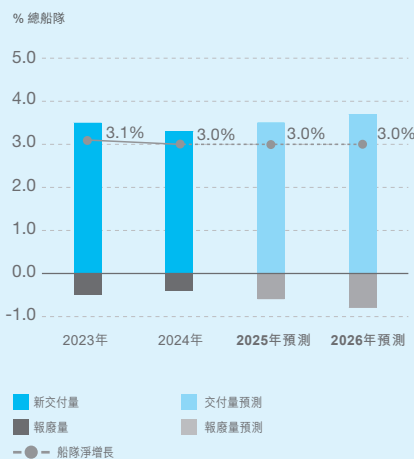
Clarksons Research的數據指出，預測2025年整體乾散貨船船隊淨增長率為3.0%，其中由於2021年及2022年市場強勁推動訂單量，預計小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的合併船隊淨增長率將增加至4.4%。

全球船隊（特別是小靈便型乾散貨船船隊）老化，加上國際海事組織預計即將宣布有關全球減碳法規的細節，應有助在未來數年鼓勵船隊報廢。

整體乾散貨船供應發展情況

↑ 3.0%

2024年整體乾散貨船運力

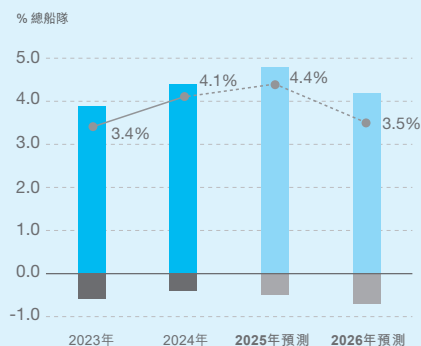


資料來源：Clarksons Research，於2025年2月數據

小靈便型／超靈便型乾散貨船供應發展情況

↑ 4.1%

2024年全球小靈便型／超靈便型乾散貨船運力



未來數年船隊的淨增長預計將較為溫和，因新貨船訂單量下跌，而隨著船隊老化和減碳法規的收緊，報廢量或會增加。假以時日，國際海事組織和歐盟的減碳法規預期將迫使貨船減慢航速，變相令供應減少，利好市場的長遠走勢。

訂單：訂單量因法規的不確定性及船廠承造能力有限而受到限制

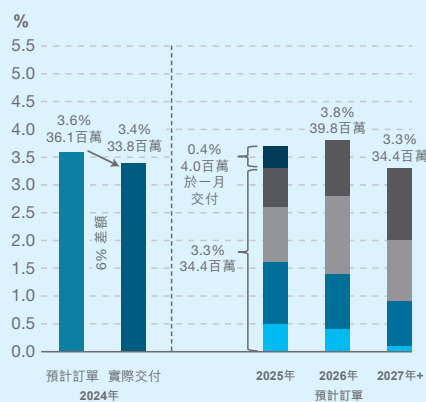
乾散貨船總訂單量目前佔現有船隊的10.4%，而小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量為10.9%，兩者均按年輕微上升，但仍處於歷史溫和水平，尤其是與油輪及集裝箱貨輪訂單相比。

2024年的新建造乾散貨船的總承造量按年放緩10%至47,300,000載重噸，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船訂單分別下跌29%及3%，而好望角型乾散貨船訂單量則增加24%。

訂單量減少是由於：

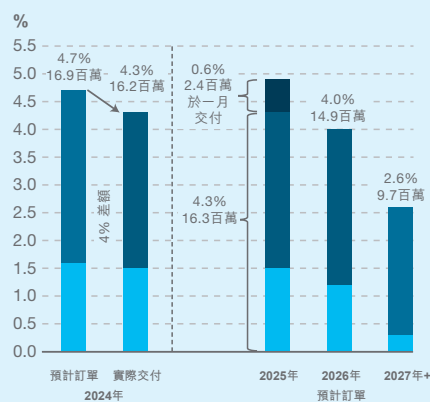
- 有關國際海事組織即將宣布的全球減碳法規的細節存在不確定性，以及為符合該等法規所需的未來燃料技術及供應存在不確定性；
- 直至2028年為止新建造貨船訂單的承造能力有限，而新增的船廠承造能力亦有限；以及
- 由於新建造貨船的成本上漲及船廠承造能力有限，其造價維持在歷史高位。

整體乾散貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2025年2月數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2025年2月數據

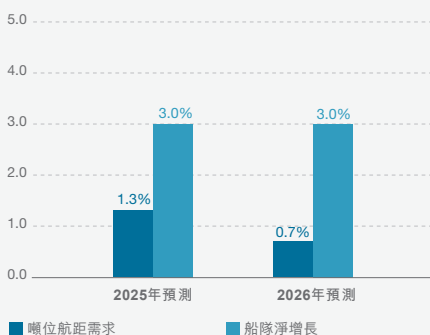
	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2024年報廢量佔於2024年1月1日之現有船隊百分比
小靈便型 (10,000–40,000載重噸)	8.8%	14	14%	0.4%
超靈便型及超靈便型 (40,000–70,000載重噸)	12.0%	12	12%	0.3%
巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–100,000載重噸)	13.7%	12	13%	0.6%
好望角型 (100,000以上載重噸)	7.8%	11	5%	0.2%
乾散貨船總量	10.4%	13	10%	0.4%

資料來源：Clarksons Research，於2025年2月數據

市場平衡：2025年的供應量增長預計將高於需求量增長

整體乾散貨船供求

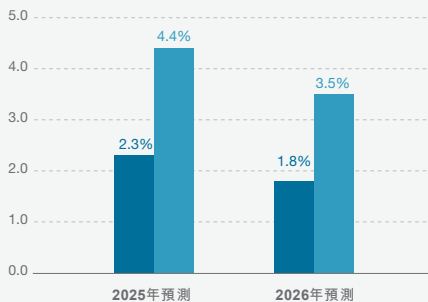
%按年變動



資料來源：Clarksons Research，於2025年2月數據

小宗散貨需求與小靈便型／超靈便型乾散貨船供應

%按年變動



根據Clarksons Research的預測數據，乾散貨船及小宗散貨兩者的總供應增長預計將於2025年超過需求增長，原因是新船交付量預期高企及報廢量有限。

然而，去年地緣政治的動盪局勢預計將於2025年持續，而美國新一屆政府的政策方向尚未明朗，可能會加劇這種動盪，另一方面，紅海很可能持續面對干擾，以及中國進一步推行經濟刺激措施，均有望製造一定程度的市場波動，並可能為貨運租金帶來支持。

中期內可能影響市場的因素

機會

- 中國的刺激經濟方案著重消費，增加基礎建設及城市重建投資，帶動對乾散貨商品的需求
- 全球經濟穩定增長支持全球商品需求，尤其是東盟國家的發展
- 地緣政治干擾及動盪可促使從更遠地區採購商品及提高貨運市場波動
- 貨船航速因遵守排放法規及燃料開支上漲而減慢
- 圍繞減碳法規及未來貨船設計及替代燃料的不確定性，均限制了新建造貨船的訂單量，造成供應緊張
- 面對複雜的環境法規及昂貴的貨船維修及升級開支，更多船齡較高及設計不甚理想的貨船報廢

威脅

- 關稅及保護主義擾亂貿易，並以犧牲環球貿易為代價推動本地生產
- 貿易衝突對全球經濟增長造成負面影響，進而減少對乾散貨商品的需求
- 利率持續上升，對全球經濟活動及乾散貨商品需求造成負面影響
- 交付量增加及潛在新建造貨船訂單過多，導致船隊淨增長超過需求增長
- 惡劣天氣狀況妨礙穀物生產
- 儘管已推行刺激措施，中國經濟增長仍較預期緩慢
- 國際海事組織的減碳法規不清晰，導致貨船報廢量有限

我們的表現

我們的業務錄得基本溢利114,100,000美元，較2023年減少4%，主要是由於員工開支以及資訊科技相關開支上升，導致一般及行政管理開支增加。由於貨運租金及貨運量上升，我們的表現（未計管理開支）上升1%至197,500,000美元。儘管市場發展受地緣政治及氣候相關事件影響，使我們較難充分捕捉市場的全部價值，影響超靈便型乾散貨船的貢獻，惟我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的表現優於指數，分別較指數高出15%及5%。我們的營運活動亦為我們的表現作出貢獻，但儘管我們持續增加營運活動日數，由於日均營運活動利潤較低，其貢獻仍較2023年少。

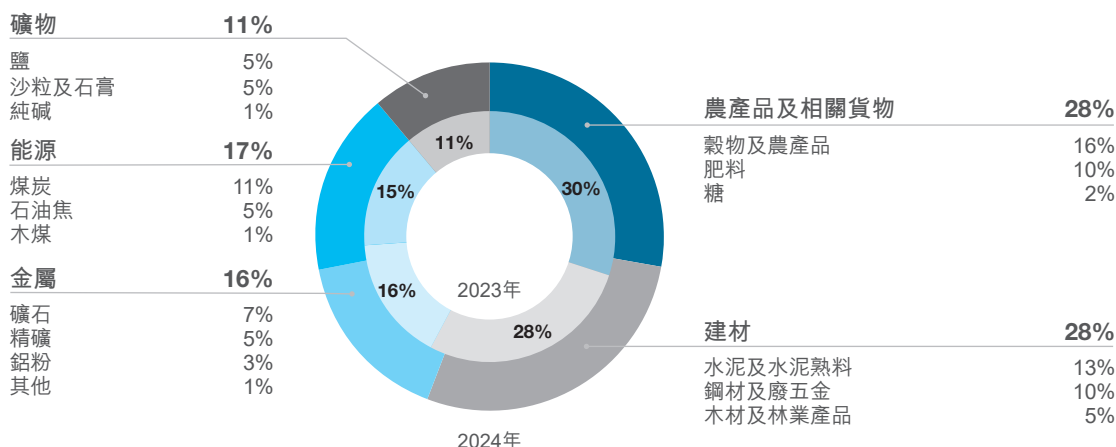
營運表現

百萬美元	2024年 上半年	2024年 下半年	2024年	2023年	變動
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	41.1	66.1	107.2	97.4	+10%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	35.7	35.5	71.2	70.0	+2%
營運活動貢獻	7.8	9.6	17.4	25.6	-32%
好望角型乾散貨船貢獻	0.8	0.9	1.7	1.7	—
營運表現（未計管理開支）	85.4	112.1	197.5	194.7	+1%
調整後一般及行政管理開支總額	(41.2)	(41.5)	(82.7)	(76.0)	-9%
稅項及其他	(0.3)	(0.4)	(0.7)	0.5	>-100%
基本溢利	43.9	70.2	114.1	119.2	-4%
貨船賬面淨值（包括持作出售資產）	1,761.7	1,697.2	1,697.2	1,795.2	-5%

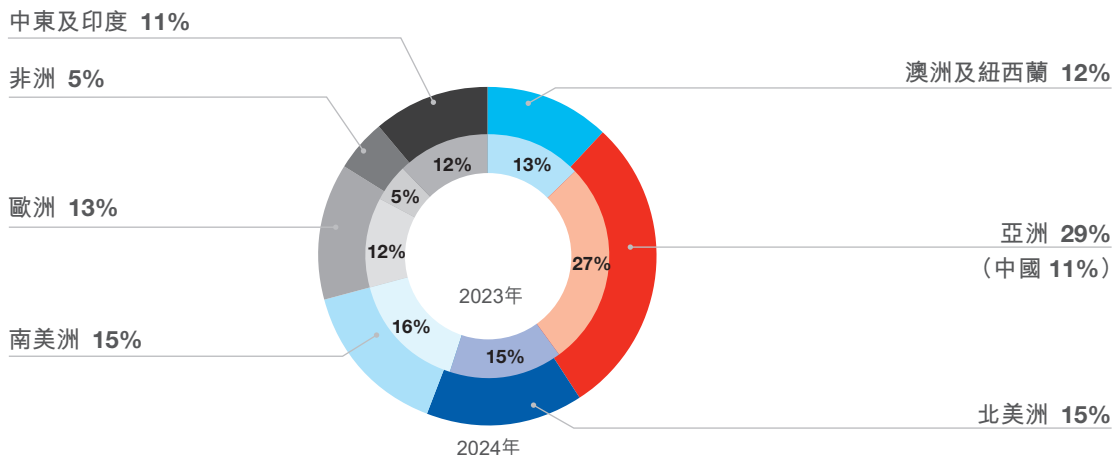
+/- 附註：於本報告的列表數據中，正數變動表示該項目的表現改善，而負數變動則表示該項目的表現轉差

我們的貨運量

2024年為90.2百萬噸（2023年為84.7百萬噸）



2024年及2023年的貨物裝卸活動（以貨運量計算）

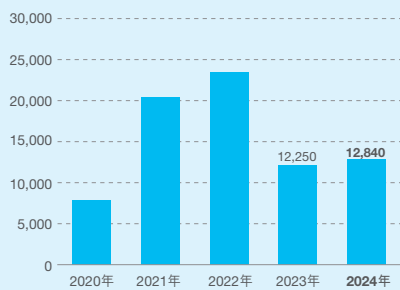


核心業務

小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元／日



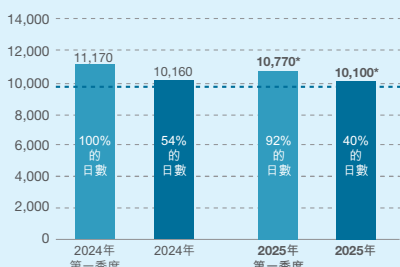
我們的核心業務錄得：

- 小靈便型乾散貨船的27,010收租日之日均租金收入為12,840美元
- 超靈便型乾散貨船的19,560收租日之日均租金收入為13,630美元
- 期內，我們小靈便型乾散貨船的日常表現較指數（BHSI 38,000載重噸（經調整））高出1,720美元或15%。其包括我們的五艘核心小靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的30美元
- 期內，我們超靈便型乾散貨船的日常表現較指數（BHSI 58,000載重噸）高出710美元或5%。其包括我們的34艘核心超靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的610美元

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元／日



--- 2024年指標核心船隊收支平衡（包括一般及行政管理開支）：9,820美元

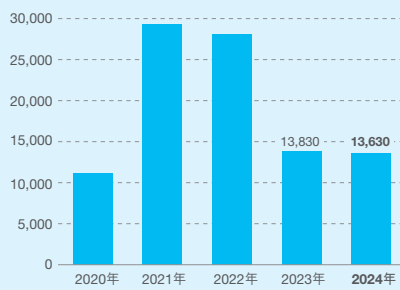
* 此是於2025年1月下旬的數據；因航程仍在進行，這些數據僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的租金的指標。我們已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋2023年餘下日數的部分主要為逆航貨運。與租金更高的順航貨運結合，整體按期租合約對等基準的租金通常會更可觀；小靈便型乾散貨船的硫淨化器日均得益現值約為50美元

- 因應2024年底的貨運租金下調趨勢，我們於2025年第一季度積極訂約，並於2025年餘下日子維持較高水平的現貨合約量
- 2025年第一季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就92%及100%的日數按日均租金10,770美元及12,680美元訂約

超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元／日

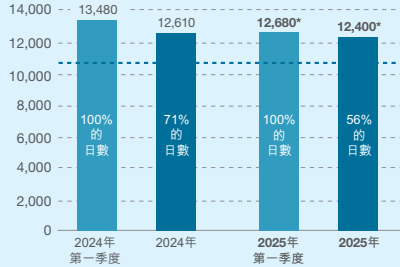


- 值得注意的是，小靈便型及超靈便型乾散貨船於2024年第四季度按期租合約對等基準的收入受撥回前期運費稅撥備所正面影響。就小靈便型乾散貨船的運費稅撥備所撥回的8,600,000美元，令2024年第四季度按期租合約對等基準的日均收入增加1,280美元。就超靈便型乾散貨船的運費稅撥備所撥回的9,200,000美元，令2024年第四季度按期租合約對等基準的日均收入增加1,920美元。這使得2024年全年的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別增加320美元及470美元

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元／日



--- 2024年指標核心船隊收支平衡（包括一般及行政管理開支）：10,720美元

* 此是於2025年1月下旬的數據；因航程仍在進行，這些數據僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的租金的指標；超靈便型乾散貨船的硫淨化器日均得益現值約為290美元。配備硫淨化器的超靈便型乾散貨船若獲分配貨物，其按期租合約對等基準的租金可能會因硫淨化器所帶來的得益而更可觀

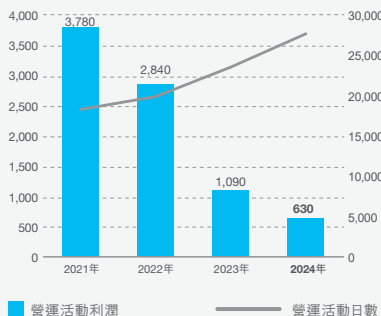
- 2025年全年目前已訂約的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就40%及56%的日數按日均租金10,100美元及12,400美元訂約
- 2024年小靈便型及超靈便型乾散貨船的收支平衡水平分別為9,820美元及10,720美元；我們的成本開支維持控制得宜且領先同業

營運活動

利潤 KPI

每日630美元

美元／日



- 於2024年，我們的營運活動為本集團表現（未計管理開支）貢獻17,400,000美元或9%，在27,610日的營運活動日數中，營運活動錄得的日均利潤為630美元
- 儘管日均利潤減少，我們的營運活動日數按年增加18%
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對（當我們的核心貨船未能提供服務時），以補足我們的核心業務，因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻

我們的商業活動

核心業務

我們的核心業務是將多次貨運合約貨物及現貨與自有貨船及長期租賃貨船作出最佳的配對，以達到最高的按期租合約對等基準的日均收入。我們的核心業務亦僱用短期租賃貨船運載合約貨物，以盡量提高我們自有及長期租賃貨船的僱用率及按期租合約對等基準的收入。

營運活動

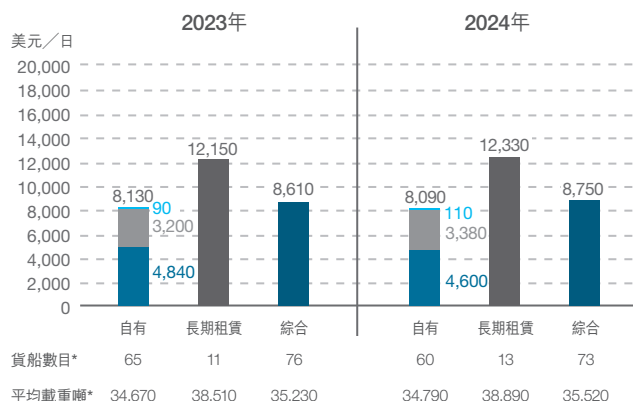
我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對，以補足我們的核心業務，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻。透過我們的營運活動，即使我們的核心貨船船期已滿，我們仍能夠為客戶提供服務。

核心業務貨船開支

日均貨船開支

小靈便型

綜合 8,750美元



* 於2023年及2024年12月31日之貨船

■ 營運開支 ■ 折舊 ■ 財務開支

自有貨船開支

■ 營運開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均營運開支減少2%至4,750美元（2023年：4,870美元），主要因船員開支回復至正常水平。憑藉良好的成本控制及規模效益，以及高效的採購，我們的日均營運開支仍然處於業內具競爭力的水平。

受我們一艘貨船的主引擎軸承損毀而需要長時間維修所影響，我們的自有貨船船隊於年內的非預期技術性停租日數為每艘貨船平均2.4日（2023年：0.8日）。

■ 折舊

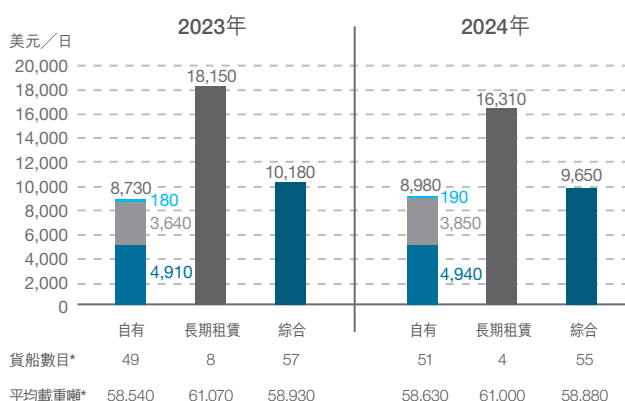
我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船日均折舊開支各增加6%，主要由於入塢開支增加及優化燃油效率的投資。

■ 財務開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均財務開支增加25%至150美元（2023年：120美元），主要由於利率下跌導致利息收入減少所致。

超靈便型

綜合 9,650美元



長期租賃貨船開支

長期租賃貨船開支主要包括使用權資產折舊、租賃負債的利息開支及12個月以上租賃的技術管理服務開支。我們的小靈便型乾散貨船的長期租賃貨船日均開支增加1%至12,330美元，主要由於貨運市場轉強所致。我們的超靈便型乾散貨船的長期租賃貨船日均開支減少10%至16,130美元，主要由於歸還較高租金租入之貨船所致。

綜合開支

我們的自有和長期租賃的小靈便型及超靈便型乾散貨船日均綜合開支分別增加至8,750美元（2023年：8,610美元）及減少至9,650美元（2023年：10,180美元）。

一般及行政管理開支

我們的經調整一般及行政管理開支增加至82,700,000美元（2023年：76,000,000美元），主要由於年內的員工開支及資訊科技相關開支增加所致。按總貨船日數分攤，日均一般及行政管理開支仍為具競爭力的780美元（2023年：760美元），由自有貨船及租賃貨船的日均開支分別為1,070美元及600美元（2023年：1,030美元及560美元）所構成。

貨船日數

下表顯示我們於2024年及2023年的貨船日數分析：

	小靈便型		超靈便型	
日數	2023年	2024年	2023年	2024年
核心業務收租日數	28,420	27,010	20,230	19,560
— 自有貨船收租日數	24,960	22,750	17,070	17,700
— 長期租賃貨船收租日數	3,460	4,260	3,160	1,860
短期核心日數 ¹	7,730	11,640	18,660	19,090
營運活動日數	9,190	11,240	14,290	16,370
自有貨船停租日數	710	370	400	680
總貨船日數	46,050	50,260	53,580	55,700

¹ 短期租賃貨船用作為支援我們的核心業務

未來長期租賃貨船開支

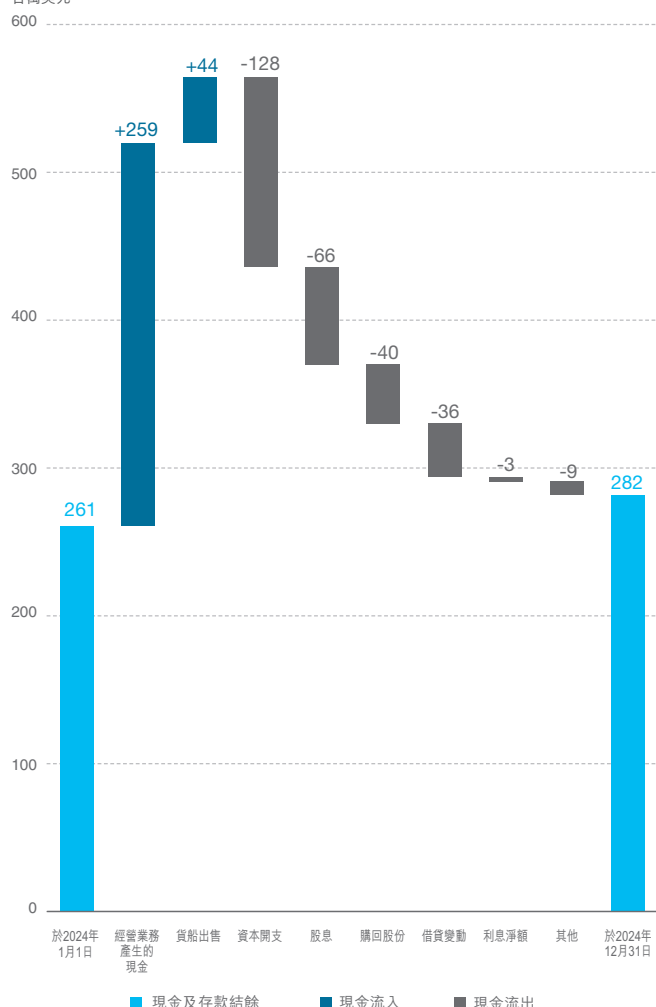
下表顯示我們的長期租賃小靈便型及超靈便型乾散貨船在其剩餘租期內按年度分列的平均日均租賃開支：

	小靈便型		超靈便型	
年度	貨船日數	平均開支 (美元)	貨船日數	平均開支 (美元)
2025年	3,410	12,670	1,290	14,430
2026年	2,530	13,340	1,400	15,050
2027年	2,190	13,190	1,460	14,680
2028年	2,140	12,780	1,460	14,250
2029年+	2,060	12,820	2,660	13,780
總計	12,330		8,270	

現金及借貸

現金流

百萬美元



為使讀者更能掌握本集團的現金流狀況，本節的資料視租賃開支為經營業務的現金流，在應用香港財務報告準則第16號「租賃」的要求前呈列

2024年主要發展

- 本集團於4月延長現有一筆定期貸款並額外增加28,600,000美元貸款額，其同樣以原貸款內的6艘貨船作抵押
- 本集團年內透過出售5艘小靈便型乾散貨船變現43,700,000美元
- 本集團年內用於借貸的淨現金流出為35,900,000美元
- 本集團年內根據已宣布的股份購回計劃支付40,000,000美元以購回股份
- 年內，本集團支付128,400,000美元資本開支，包括：
 - (a) 42,800,000美元作為1艘超大靈便型乾散貨船及1艘超靈便型乾散貨船（已於2024年交付至船隊）的代價
 - (b) 46,000,000美元作為入塢及其他添置的開支
 - (c) 於11月，我們購買四艘超大靈便型雙燃料新建造低排放乾散貨船，並預期於2028年及2029年交付。我們已支付總代價186,000,000美元當中的39,600,000美元，並計劃以現金支付該等貨船的代價
- 於2024年12月31日，未用作抵押的貨船共59艘

流動資金及借貸

百萬美元	2024年 12月31日	2023年 12月31日	變動
現金及存款(a)	282.0	261.5	+8%
可動用而未提用的已承諾借貸融資額	265.6	287.7	-8%
已承諾可動用流動資金	547.6	549.2	0%
借貸的流動部分	(76.5)	(46.3)	
借貸的非流動部分	(185.8)	(254.1)	
借貸總額(b)	(262.3)	(300.4)	+13%
現金／(借貸)淨額(a)+(b)	19.7	(38.9)	>+100%
現金／(借貸)淨額相對股東權益比率	1%	(2)%	
現金／(借貸)淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	1%	(2)%	

借貸及未提用的已承諾借貸融資額

借貸及未提用的已承諾借貸融資額－500,200,000美元（2023年12月31日：555,400,000美元）

借貸及未提用的已承諾借貸融資額於年內減少，主要由於還款及借貸按期攤銷，惟部分影響與一筆現有貸款中額外提取的28,600,000美元所抵銷。

利息開支下跌至16,400,000美元(2023年：16,500,000美元)，主要由於平均借貸額下跌至283,000,000美元。

本集團監控其銀行借貸的借貸相對資產值的規定。倘本集團抵押的資產之市場價值跌至低於其放款銀行所訂定的水平，除非銀行作出豁免，本集團可提供額外現金或其他額外抵押品。

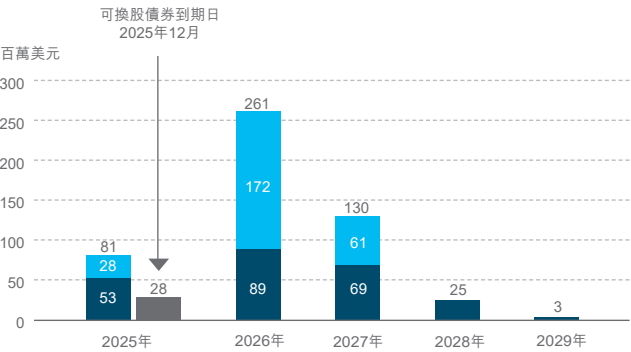
於2024年12月31日：

- 本集團的已抵押借貸乃以53艘賬面淨值總額為896,700,000美元的乾散貨船以及轉讓該等貨船的相關收入及保險作抵押
- 本集團已遵從其所有借貸相對資產值的規定

可換股債券負債部分－27,700,000美元（2023年12月31日：32,700,000美元）

繼於2022年5月完成轉換要約，及後於2022年7月完成債券持有人轉換及於2022年12月完成於公開市場上購回可換股債券後，及於2023年5月及2024年6月完成進一步債券持有人轉換後，於2024年12月31日，於2025年到期的年票息3%有擔保可換股債券的餘下未贖回本金為28,100,000美元，而當前轉換價為每股1.39港元。

借貸及未提用的已承諾借貸融資額的遞減明細表



本集團透過槓桿化資產負債表而取得融資，從而優化本集團的現金資源供應。本集團於2024年12月31日的借貸及未提用的已承諾借貸融資額，當中包括可換股債券的負債部分，總額為527,900,000美元(2023年12月31日：588,100,000美元)，以美元為單位。

■ 可動用而未提用的已承諾借貸融資額(265,600,000美元)
■ 借貸(234,600,000美元)
■ 可換股債券(面值28,100,000美元，賬面值27,700,000美元)

財務開支

百萬美元	平均利率		於2024年 12月31日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2024年	2023年	
借貸(包括已變現的利率掉期合約)	5.7%	5.7%	234.6	16.4	16.5	+1%
可換股債券(附註)	4.7%	3.0%	27.7	1.4	1.5	+8%
	5.6%	KPI 5.5%	262.3	17.8	18.0	+1%
其他財務費用				2.0	1.5	
財務開支總計				19.8	19.5	-2%
利息覆蓋率(按稅息折舊及攤銷前溢利除以財務開支總額計算)				KPI 16.8倍	17.8倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為1,400,000美元，而實際現金開支則為900,000美元。

管理層用以評估借貸開支的關鍵績效指標為：

- 不同類別借貸的平均利率；及
- 本集團的利息覆蓋率。

本集團致力在其借貸的浮動及固定利率之間取得平衡。於2024年12月31日，本集團的借貸中有69%(2023年12月31日：75%)按固定利率計算利息。

財務業績

集團表現分析

集團表現分析乃是損益報表經調整後的表述，跟我們內部的管理報告一致，以助讀者更能了解航運業務的關鍵特性。

百萬美元	附註	2024年	2023年	變動*	附註
營業額		2,581.6	2,296.6	+12%	1. 按期租合約對等基準的收入總額增加，乃由於市場貨運租金轉強及貨運量增加。
燃料、港口開銷及其他航程開支		(1,099.6)	(1,015.1)	-8%	2. 由於船員開支回復至正常水平，我們的自有貨船總營運開支因此減少6%。
按期租合約對等基準的收入	1	1,482.0	1,281.5	+16%	3. 我們的自有貨船折舊增加2%，主要由於入塢開支增加及優化燃油效率的投資。
自有貨船開支					4. 財務開支淨額增加15%，主要由於利率下跌導致利息收入減少所致。
營運開支	2	(197.0)	(210.1)	+6%	5. 非資本化租賃貨船開支包括租賃期為12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月的長期租賃的非租賃部分。資本化租賃貨船開支包括租賃期超過12個月的長期租賃的租賃部分之使用權資產折舊及租賃負債利息開支。整體租賃貨船開支跟隨年內較高市場貨運租金而增加。
折舊	3	(153.7)	(150.5)	-2%	6. 經調整一般及行政管理開支總額包括一般及行政管理開支總額及其他物業、機器及設備的租賃負債利息。有關金額主要因員工開支及資訊科技相關開支增加而上升9%。
財務開支淨額	4	(6.2)	(5.4)	-15%	7. 出售收益淨額乃關於出售船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船。
租賃貨船開支					8. 未變現的衍生工具收入主要乃我們的貨運期貨協議按市值的上調。
非資本化租賃貨船開支	5	(880.0)	(656.5)	-34%	9. 撥備撥回乃關於結付營運成本及申索。
資本化租賃貨船開支	5	(47.6)	(64.3)	+26%	
營運表現(未計管理開支)		197.5	194.7	+1%	
經調整一般及行政管理開支總額	6	(82.7)	(76.0)	-9%	
稅項及其他		(0.7)	0.5	>-100%	
基本溢利		114.1	119.2	-4%	
出售貨船之收益淨額	7	9.6	10.8		
未變現的衍生工具收入／(開支)	8	4.0	(4.6)		
撥備撥回	9	4.0	—		
貨船減值		—	(16.0)		
股東應佔溢利		131.7	109.4	+20%	
稅息折舊及攤銷前溢利		333.4	347.2	-4%	
淨溢利率		5%	5%	0%	
平均股本回報率		7%	6%	+1%	

* 於列表數據中，正數變動表示該項目的表現改善，而負數變動則表示該項目的表現轉差。

稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減間接一般及行政管理開支計算，不包括折舊及攤銷、匯兌差額、以股權支付的補償及未變現衍生工具收支。

綜合損益表

		截至12月31日止年度	
	附註	2024年 千美元	2023年 千美元
營業額	3	2,581,552	2,296,622
服務開支		(2,446,312)	(2,165,671)
毛利		135,240	130,951
間接一般及行政管理開支		(6,009)	(6,745)
其他收入及收益		13,763	10,846
其他開支		(803)	(17,489)
財務收入		13,693	14,187
財務開支		(23,503)	(22,650)
除稅前溢利	4	132,381	109,100
稅項(支出)／抵免	5	(684)	279
股東應佔溢利		131,697	109,379
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	7(a)	2.54	2.10
每股攤薄盈利	7(b)	2.47	2.05

綜合全面收益表

		截至12月31日止年度	
		2024年 千美元	2023年 千美元
股東應佔溢利		131,697	109,379
其他全面收益			
已經及其後可被重新分類至損益表內的項目			
現金流量對沖			
— 公平值收益		1,159	1,222
— 公平值收益轉撥至損益表內		(2,909)	(3,777)
匯兌差額		(811)	28
股東應佔全面收益總額		129,136	106,852

綜合資產負債表

		於12月31日	
	附註	2024年 千美元	2023年 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,698,666	1,796,678
使用權資產		80,060	63,190
商譽		25,256	25,256
衍生資產		1,995	3,831
應收貿易賬款及其他應收款項	8	42,250	4,292
受限制現金		—	54
		1,848,227	1,893,301
流動資產			
存貨		126,391	134,729
衍生資產		2,281	2,043
應收貿易賬款及其他應收款項	8	155,017	140,044
現金及存款		282,037	261,399
可收回稅項		82	946
		565,808	539,161
資產總額		2,414,035	2,432,462
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		50,710	52,638
保留溢利		662,986	597,075
其他儲備		1,112,948	1,148,216
權益總額		1,826,644	1,797,929
負債			
非流動負債			
借貸		185,776	254,139
租賃負債		52,149	26,603
衍生負債		499	791
		238,424	281,533
流動負債			
借貸		76,542	46,261
租賃負債		29,891	39,249
衍生負債		3,014	6,559
應付貿易賬款及其他應付款項	9	239,520	260,931
		348,967	353,000
負債總額		587,391	634,533

附註：

1. 一般資料及編製基準

本公司於2004年3月10日根據百慕達1981年公司法在百慕達註冊成立為獲豁免有限公司。

本公司於香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）上市。

財務報表乃按照香港會計師公會頒布之所有適用之香港財務報告準則而編製。除了若干財務資產及負債（包括衍生工具）按公平值列賬，財務報表乃按歷史成本法編製。

2. 採納新訂或經修訂之香港財務報告準則

本集團所採納之會計政策與截至2023年12月31日止年度之年度財務報表所採納的一致，惟於本會計期間生效的新訂或經修訂準則及修訂除外。該等新訂或經修訂準則及修訂對本集團的會計政策並無任何重大影響，毋須作出任何調整。已頒布但尚未生效的新訂或經修訂準則及修訂將不會於可見未來對本集團的業績及財務狀況產生重大影響。

3. 營業額及分部資料

千美元	2024年	2023年
貨運租金	2,235,897	1,964,167
租賃貨船租金		
— 租賃部分	230,125	217,241
— 非租賃部分	115,530	115,214
	2,581,552	2,296,622

本集團的營業額主要由提供國際乾散貨運服務產生，因此未按業務分部呈列資料。

由於我們的航運服務屬跨國經營，管理層認為該等業務的性質無法按具體地區分部對營運溢利進行有意義的分配，故未有呈列地區分部資料。

4. 除稅前溢利

除稅前溢利已扣除／（計入）下列各項後列示：

千美元	2024年	2023年
租賃貨船開支	879,964	656,498
所耗燃料	624,307	591,008
港口開銷及其他航程開支	475,568	429,733
折舊	200,698	215,012
僱員福利開支	189,380	195,246
貨船減值撥備	—	15,997
出售貨船之收益淨額	(9,607)	(10,786)
燃料掉期合約收益淨額	(4,940)	(3,478)
借貸利息		
— 銀行貸款及其他借貸	19,313	19,715
— 可換股債券	1,377	1,499
租賃負債利息	3,659	3,194

5. 稅項

本集團於國際營運的航運收入，根據營運所在司法管轄區適用的稅務條例，毋須或免除繳納所得稅。非航運業務收入須按經營業務所在司法管轄區的適用稅率納稅。

自損益表扣除／(計入)的稅項為：

千美元	2024年	2023年
海外稅項，按該等司法管轄區的適用稅率計算撥備	657	866
就過往年度作出調整	27	(1,145)
稅項支出／(抵免)	684	(279)

6. 股息

	2024年			2023年		
	每股港仙	每股美仙	千美元	每股港仙	每股美仙	千美元
中期股息	4.1	0.5	27,573	6.5	0.8	43,636
擬派末期股息(a)	5.1	0.7	33,374	5.7	0.8	38,224
年內股息總額	9.2	1.2	60,947	12.2	1.6	81,860
年內派付股息(b)	9.8	1.3	65,797	32.5	4.2	217,861

(a) 擬派末期股息須待至2025年4月25日於股東週年大會上由股東批准，故並未於財務報表呈列。

(b) 年內派付股息包括去年的末期股息以及本報告年度的中期股息。

7. 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按股東應佔溢利除以年內已發行股份(但不包括本公司2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃(合稱「股份獎勵計劃」)之受託人所持的股份及未歸屬有限制股份的加權平均數所計算。

		2024年	2023年
股東應佔溢利	(千美元)	131,697	109,379
已發行股份的加權平均數	(千股)	5,176,618	5,202,704
每股基本盈利	(美仙)	2.54	2.10
相等於	(港仙)	19.86	16.46

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按就可換股債券的影響作調整後的基本盈利，除以就可換股債券及未歸屬有限制股份的攤薄影響作出調整後的年內已發行股份(不包括本公司股份獎勵計劃之受託人所持的股份)的加權平均數所計算。

		2024年	2023年
股東應佔溢利	(千美元)	131,697	109,379
可換股債券之利息的影響	(千美元)	1,377	1,499
經調整股東應佔溢利	(千美元)	133,074	110,878
已發行股份的加權平均數	(千股)	5,176,618	5,202,704
可換股債券的影響	(千股)	168,844	174,530
未歸屬有限制股份的影響	(千股)	33,755	36,319
已攤薄的股份加權平均數	(千股)	5,379,217	5,413,553
每股攤薄盈利	(美仙)	2.47	2.05
相等於	(港仙)	19.31	16.03

8. 應收貿易賬款及其他應收款項

此項包括應收貿易賬款，其按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2024年	2023年
30日或以下	86,360	64,148
31–60日	4,165	7,607
61–90日	2,463	4,307
90日以上	13,312	16,024
	106,300	92,086

9. 應付貿易賬款及其他應付款項

此項包括應付貿易賬款，其按到期日計算的賬齡如下：

千美元	2024年	2023年
30日或以下	93,407	83,710
31–60日	1,313	7,255
61–90日	733	2,985
90日以上	4,858	10,719
	100,311	104,669

購買、出售或贖回證券

截至2024年12月31日止年度，本公司根據其於2024年4月18日公布的股份購回計劃，在聯交所購回合共138,221,000股股份。本公司觀察到當時股價低於其資產的市場價值，可能未完全反映集團的業務前景，這為本公司提供了一個良好的機會購回其股份。本公司的財務狀況穩健健康。股份購回計劃反映了本公司對其長期業務前景和潛在增長的信心。此外，本公司相信，通過實施股份購回計劃積極優化資本結構，將提高每股盈利、每股淨資產價值和股東回報。購回股份在扣除開支前的總代價約為312,000,000港元（約合40,000,000美元）。所有購回的股份均已註銷。截至2024年12月31日，已發行股份總數為5,155,953,146股。購回股份的詳情如下：

月份	購回股份數目	每股支付價格（港元）			扣除開支前的 總代價（港元）
		平均	最高	最低	
2024年5月	15,381,000	2.80	2.87	2.73	43,002,786
2024年6月	27,335,000	2.59	2.77	2.41	70,799,060
2024年8月	8,064,000	2.16	2.22	2.05	17,396,559
2024年9月	46,842,000	2.04	2.21	1.93	95,500,731
2024年10月	19,402,000	2.36	2.60	2.10	45,715,917
2024年11月	8,000,000	1.84	1.87	1.83	14,733,350
2024年12月	13,197,000	1.89	1.94	1.84	24,927,087
	138,221,000				312,075,490

於2024年3月，本公司股份獎勵計劃受託人於聯交所購入合共17,874,000股股份用作根據本公司2023年股份獎勵計劃向某些獎勵承授人授予獎勵。扣除開支前的總代價約為43,000,000港元（約合5,500,000美元）。

除上文披露外，本公司或其任何附屬公司於年內均無購買、出售或贖回本公司任何已發行的股份或可換股債券。

董事進行的證券交易

董事會已採納一套有關董事於買賣證券時的操守守則，此守則所訂標準不寬鬆於上市規則附錄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」）。

董事會在向所有董事作出特定查詢後確認，董事於年內已全面遵守《標準守則》所訂有關董事進行證券交易的標準及其本身所訂有關的行為守則。

高級管理層及僱員進行的證券交易

本公司已就較有可能知悉本集團未公布的內幕消息或其他有關本集團的資料的高級經理及僱員，根據標準守則設立規則（「買賣規則」）。本公司已個別通知該等高級經理及僱員，並提供買賣規則的文本。

董事會在作出特定查詢後確認，所有曾獲通知及提供買賣規則的高級經理及職員，於年內已全面遵守買賣規則所載列的規定標準。

遵守企業管治守則

本集團全年均有全面遵守上市規則附錄C1第二部分所載之《企業管治守則》中所有的守則條文。

審核委員會及核數師審閱

本公司的審核委員會已審閱此份本公司截至2024年12月31日止年度的全年業績公布及年報。

本集團的核數師，羅兵咸永道會計師事務所已就此份初步公布內有關本集團截至2024年12月31日止年度的綜合資產負債表、綜合損益表、綜合全面收益表及相關附註所列數字與本集團該年度的草擬綜合財務報表所列載數額核對一致。羅兵咸永道會計師事務所就此執行的工作不構成根據香港會計師公會頒布的香港審計準則(Hong Kong Standards on Auditing)、香港審閱聘用準則(Hong Kong Standards on Review Engagements)或香港核證聘用準則(Hong Kong Standards on Assurance Engagements)而進行的核證聘用，因此羅兵咸永道會計師事務所並未對此份初步公布發出任何核證。

股息

董事會建議就截至2024年12月31日止年度派付每股5.1港仙末期股息。此建議末期股息與於2024年8月8日宣派的中期股息每股4.1港仙合計為每股9.2港仙，約佔本集團截至2024年12月31日止年度不包括貨船出售收益淨溢利的50%，符合本集團的派息政策，即派付至少50%全年淨溢利（不包括貨船出售收益）作為股息。任何額外分派可以以特別股息和／或購回股份的形式進行，但需先考慮集團的財務狀況、業務計劃和策略、未來資本需求以及總體經濟和業務狀況等因素。

建議每股5.1港仙的末期股息將於2025年5月16日派付予於2025年5月7日名列本公司股東登記冊的股東，惟須在即將於2025年4月25日舉行的股東週年大會上獲得本公司股東通過。

暫停辦理股份過戶登記

如建議的末期股息獲股東於2025年股東週年大會上通過，本公司之股東登記冊將於2025年5月7日當日暫停辦理股份過戶登記手續。為符合收取末期股息的資格，本公司股東應確保所有填妥之過戶文件連同相關股票須於2025年5月6日下午四時三十分前送達本公司之香港股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司，辦理過戶登記手續，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716號舖。2024年末期股息之除息日將為2025年5月2日。

年報及在聯交所網站的資料披露

此份全年業績公布載有上市規則附錄D2第45(1)至45(9)段規定的所有資料，並已於聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.pacificbasin.com登載。

本公司的2024年年報將在不遲於2025年3月14日或前後寄發予選擇收取印刷本之股東當日，在本公司網站www.pacificbasin.com登載。

董事

於本公布日期，本公司之董事為：

執行董事：

Martin Fruergaard

獨立非執行董事：

Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan、Kirsi Kyllikki Tikka、莊偉林、Kalpana Desai及王曉軍

非執行董事：

張日奇及Mats Henrik Berglund

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。