



中流擊水 奮勇前行



業務

業務簡介

我們是乾散貨船船東及營運商，我們的航運業務本着以客戶及貨物為先的宗旨，以現貨及長期貨運合約，為逾600名工業買家及乾散貨商品貿易商及生產商提供安全、可靠及具競爭力的貨運服務。太平洋航運於香港上市並於全球營運，在全球各主要地點設有當地辦事處以及在全球營運一支於世界各地進行貨運的龐大船隊，為國際貨運客戶提供服務

第4頁 業務

照片展示從智利的Paqueta Island輪的艦橋上看到的景觀

封面照片展示我們同事工作的模樣、Barrow Island輪在西班牙港口停泊、以及太平洋航運貨船在紐西蘭裝載原木

封底照片展示我們的船員正在進行救生艇檢查以及我們的Cook Strait輪團隊

我們的船隊

我們營運全球最大的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊之一。我們配備起重機的乾散貨船靈活通用及可自行裝卸貨物，並有90%以上的時間載有貨物，主要是非化石燃料商品小宗散貨。小宗散貨運送業務具備分布於不同地區，客源及貨物種類多樣化的裨益，能夠實現三角點貿易、高裝載率及更具破效能

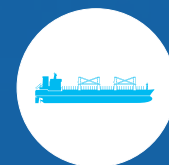
406 名岸上員工分布於
14 個辦事處



4,300 名船員支援
我們 **600+** 名行業客戶的需要



260+ 艘貨船
於2025年上半年完成**1,100** 次
航程



目錄

2025年上半年摘要



2025年上半年摘要

- 02 業務摘要
- 03 財務摘要

可持續發展及管治



可持續發展及管治

- 25 可持續發展摘要
- 31 企業管治
- 34 其他資料

業務



業務

- 05 我們的船隊
- 06 我們的全球網絡
- 07 我們的貨運量

財務業績



財務業績

- 39 集團表現分析
- 40 財務報表
- 44 財務報表附註
- 53 核數師審閱報告

半年度回顧



半年度回顧

- 09 行政總裁報告
- 12 市場回顧
- 17 我們的表現
- 20 核心業務貨船開支
- 22 現金及借貸



感謝來自我們自有船隊及辦事處的幾位太平洋航運同事，他們為本報告提供所有照片

導覽符號解釋

 連結至本中期報告內的相關詳情

 連結至我們的2024年可持續發展報告的相關詳情



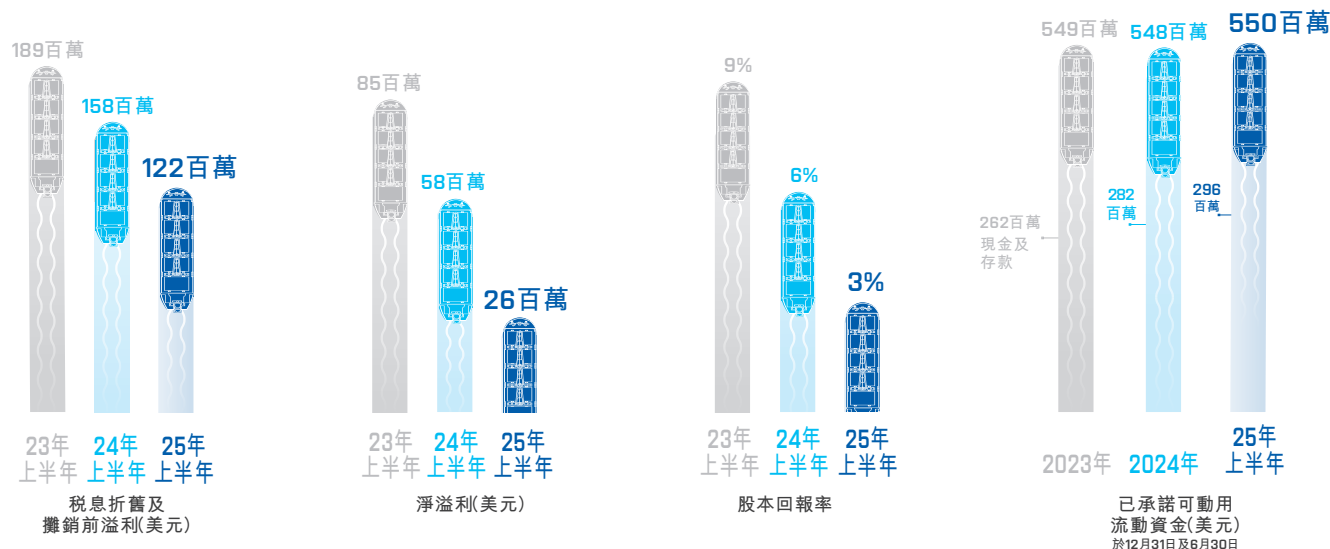
連結至我們的網站www.pacificbasin.com瀏覽相關詳情

 重要關鍵績效指標

業務摘要

在市況疲弱下展現財務韌性

- 於2025年上半年，我們錄得基本溢利21,900,000美元、淨溢利25,600,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利121,500,000美元，為我們帶來股本回報率達3%（按年計算）及每股基本盈利3.9港仙
- 我們保持穩健的現金狀況，其中現金淨額為66,400,000美元，而已承諾可動用流動資金為549,900,000美元
- 我們於2025年7月簽訂一項新的250,000,000美元的7年期可持續發展表現掛鈎有抵押銀團循環信用貸款。這項貸款增強我們的財務能力並支持我們的增長策略
- 董事會宣派中期股息每股1.6港仙，佔期內淨溢利約50%，不包括貨船出售收益



業務表現

- 於2025年上半年，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11,010美元及12,230美元，合共產生50,700,000美元的收入（未計管理開支）
- 我們的日均表現較小靈便型（BHSI 38,200載重噸（經調整））及超靈便型（BSI 58,328載重噸）乾散貨船的平均指數分別顯著高出2,320美元及3,480美元
- 我們的營運活動於14,200日的營運日數中錄得日均利潤710美元，產生10,100,000美元的收入（未計管理開支）
- 我們於期內的核心小靈便型乾散貨船及核心超靈便型乾散貨船的日均收支平衡水平分別為10,060美元及10,330美元
- 我們的管理開支及營運開支仍然控制得宜且領先同業

我們的船隊

- 於2025年6月30日，我們擁有107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266艘自有及租賃貨船
- 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1,802,000,000美元，遠高於我們的賬面淨值1,604,500,000美元
- 我們持續推進船隊更新計劃，以支持我們的增長策略及向低碳未來的轉型。於2025年上半年，我們出售並交付了三艘較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船及兩艘船齡較高的超靈便型乾散貨船，平均船齡為21年；我們亦行使了三艘日本建造的小靈便型乾散貨船的購買權，其平均船齡為六年

2025年初市場疲弱，惟前景樂觀

- 於2025年上半年的乾散貨運市場較過去四年同期疲弱，此乃由於三大主要乾散貨商品於第一季度各自受商品特定因素的異常交織影響，而該等商品其後已於第二季度迎來復甦
- 儘管年初市場較為疲弱，我們對乾散貨運業的前景仍然樂觀；短期而言，市場將進行整固，而雖然下行風險仍然存在，我們預計不會出現任何顯著的市場倒退
- 長遠而言，我們將受惠於小宗散貨及穀物的快速需求增長。全球各地的綠色能源基礎設施建設以及發展中經濟體的持續快速城市化進程，正推動鋼材、水泥及建築材料貿易的增長
- 供應面前景令人鼓舞：市場成功吸收近期大量新建造貨船交付而未出現顯著壓力；同時，新建造乾散貨船訂單因造船廠承造能力緊張（大部分被其他航運業界別佔用）而受到限制

財務摘要

	2025年 6月30日 百萬美元	2024年 6月30日 百萬美元	2024年 12月31日 百萬美元
業績			
營業額	1,018.7	1,281.5	2,581.6
按期租合約對等基準的收入	556.5	717.2	1,482.0
稅息折舊及攤銷前溢利 ¹	121.5	157.9	333.4
稅息前溢利	27.0	52.7	132.7
基本溢利 KPI	21.9	43.9	114.1
股東應佔溢利	25.6	57.6	131.7
資產負債表			
資產總額	2,330.9	2,410.3	2,414.0
現金及存款總額	295.5	260.7	282.0
已承諾可動用流動資金	549.9	537.4	547.6
現金／(借貸)淨額	66.4	(32.2)	19.7
股東權益	1,796.6	1,804.8	1,826.6
資本承擔	182.0	18.2	146.6
現金流量			
經營	124.6	133.6	309.3
投資	17.1	(42.4)	(87.4)
融資	(119.9)	(100.7)	(214.4)
現金及現金等價物淨變動	21.8	(9.6)	7.5
每股數據	港仙	港仙	港仙
每股基本盈利	3.9	8.7	19.9
股息 KPI	1.6	4.1	9.2
經營業務產生的現金	19.1	20.1	46.6
股東權益	277.4	268.3	276.5
期末股價	2.02港元	2.46港元	1.64港元
期末市值	103億港元	129億港元	85億港元
比率			
淨溢利率	3%	4%	5%
平均股本回報率(按年計算)	3%	6%	7%
股東總回報率	26%	(2)%	(35)%
現金／(借貸)淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	4%	(2)%	1%
現金／(借貸)淨額相對股東權益比率	4%	(2)%	1%
利息覆蓋率 KPI	14.8倍	14.9倍	16.8倍

¹ 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

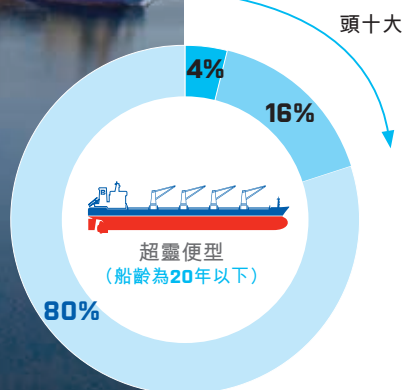
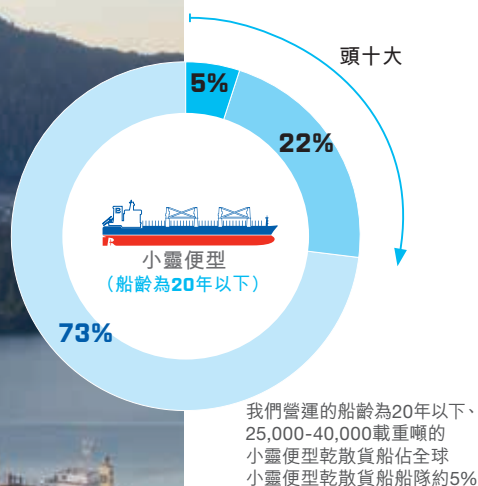


業務

-
- 05 我們的船隊
 - 06 我們的全球網絡
 - 07 我們的貨運量
-

我們的超靈便型乾散貨船Barracuda Island輪於喀麥隆杜阿拉卸載水泥熟料

我們的船隊



我們的小靈便型乾散貨船Imabari Logger
於魯拔王子港裝載木材

太平洋航運 其他十大航運公司 其他

資料來源：太平洋航運、Clarksons Research

我們配備起重機的乾散貨船靈活通用並可自行裝卸貨物

我們的貨船主要運輸小宗散貨，包括農產品、原材料、建材和其他基本的散貨商品

我們的貨物組合主要是非化石燃料商品

第7頁 我們的貨運量

		營運貨船			總計	總載重噸 (百萬噸) 自有	平均船齡 自有
於2025年6月30日		自有	長期租賃	短期租賃 ¹			
	小靈便型	58	12	51	121	2.0	13.0
	超靈便型／ 超大靈便型 ²	49	3	92	144	2.9	12.4
	好望角型 ³	1	—	—	1	0.1	14.0
總計		108	15	143	266	5.0	12.7

		貨船數目	估計市場價值 ⁴ (百萬美元)	總賬面淨值 (百萬美元)
於2025年6月30日				
	小靈便型	58	835.5	761.4
	超靈便型／超大靈便型 ²	49	966.5	843.1
	好望角型 ³	1	17.0	18.6
總計		108	1,819.0	1,623.1

¹ 於2025年6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

⁴ 估計市場價值反映我們自有船隊按綜合經紀估值所得的最近期估計貨船價值

我們的全球網絡



14個辦事處

- 11個營業辦事處
- 4個技術及船務處

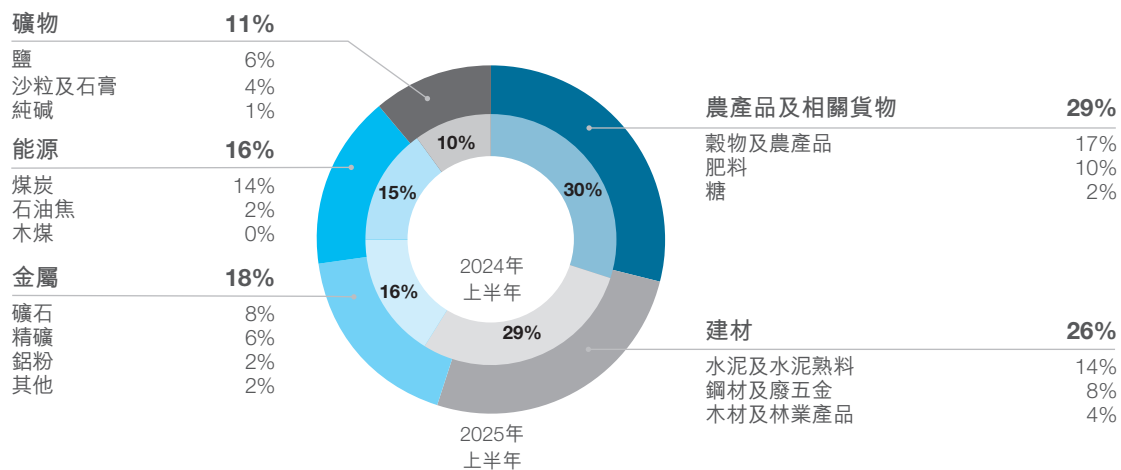
小宗散貨貿易的主要航線例子

- 順航航線
- 逆航航線

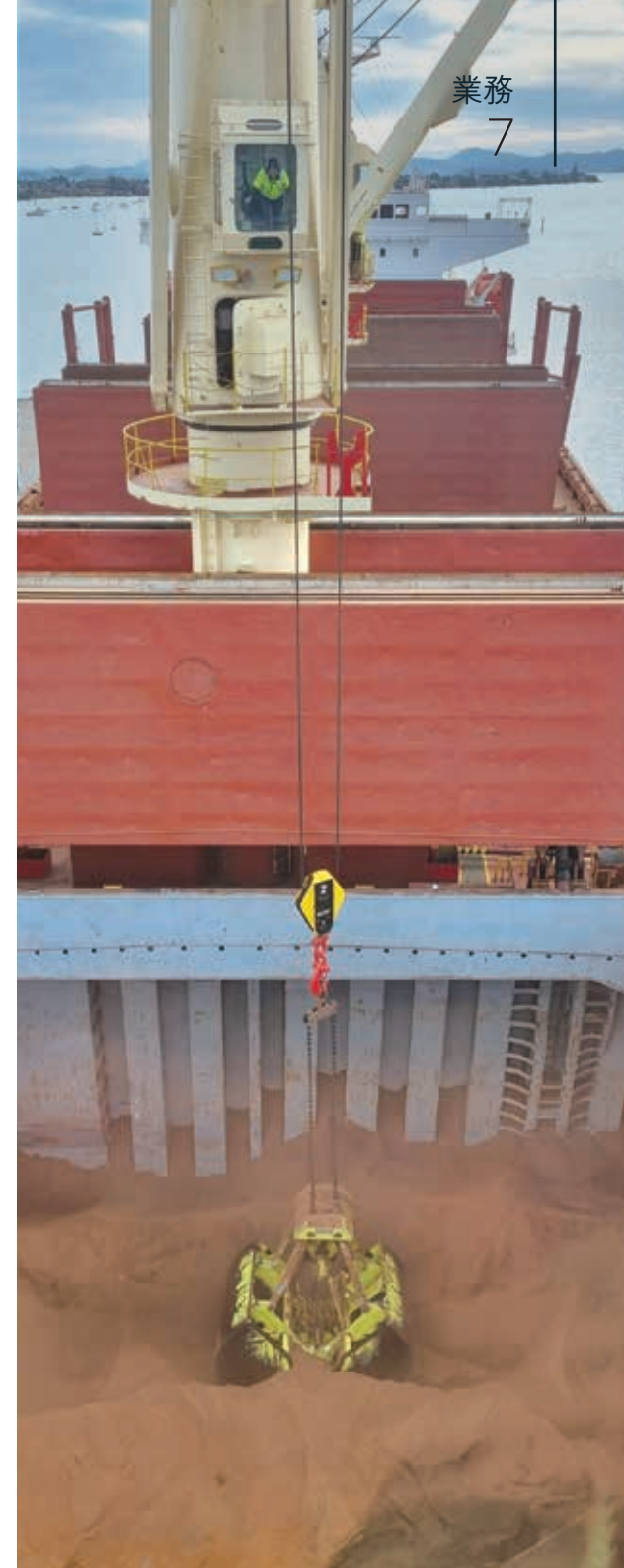
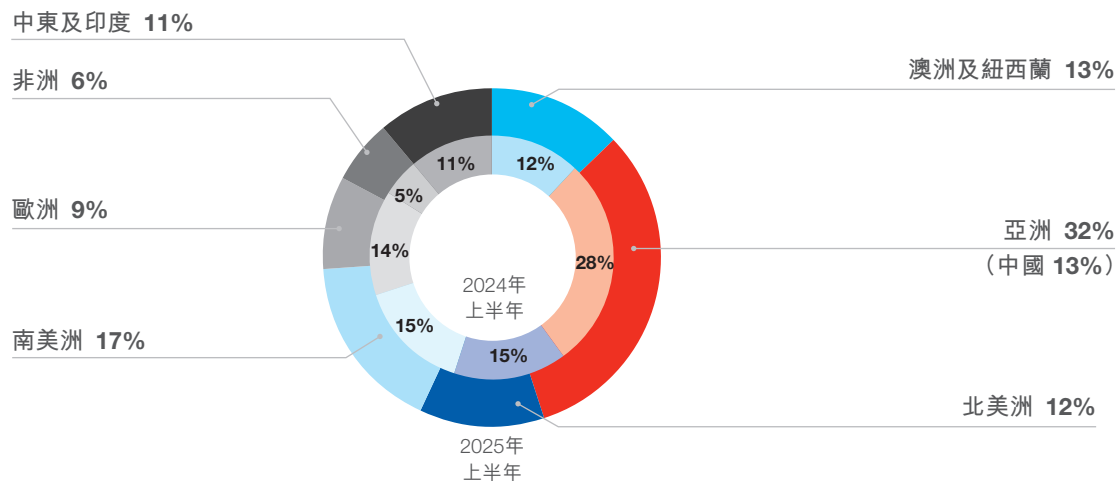
「順航」是指需求大量貨船將商品運送至需求該等商品的地區的航運路線。相反，「逆航」是指貨船將商品從航運服務需求低的地區運回需求較高的地區的航運路線

我們的貨運量

2025年上半年的運載量為**42.0**百萬噸（2024年上半年的運載量為**44.7**百萬噸）



2025年上半年以貨運量計算的貨物裝卸活動（2024年上半年）





半年度回顧

09	行政總裁報告
12	市場回顧
17	我們的表現
20	核心業務貨船開支
22	現金及借貸

我們的超靈便型乾散貨船Pelican Island輪於胡安·德·富卡海峽駛過Imabari Logger輪

行政總裁報告



Martin Fruergaard

行政總裁

「地緣政治動盪是2025年的關鍵主題，而我們已就意料之外的情況做好準備，密切注視市場發展，並準備好善用我們業務模式的靈活性優勢及財務實力，把握可能出現的機遇。」

貨運市況疲弱仍無阻良好財務表現

於2025年上半年，我們錄得基本溢利21,900,000美元、淨溢利25,600,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利121,500,000美元，為我們帶來股本回報率達3%（按年計算）及每股基本盈利3.9港仙。

第39頁 集團表現分析

於2025年上半年，我們的**核心業務**貢獻50,700,000美元（未計管理開支），其中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11,010美元及12,230美元，較2024年同期分別下跌7%及11%。我們的小靈便型乾散貨船（BHSI 38,200載重噸（經調整））及超靈便型乾散貨船（BSI 58,328載重噸）的日均表現顯著優於指數，分別較指數高出2,320美元及3,480美元，或27%及40%，與我們往常的高水平表現一致。

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日均收支平衡水平分別為10,060美元及10,330美元。

2025年下半年的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，我們分別已就60%及74%的日數按日均租金11,680美元及13,480美元訂約，讓我們在審慎之餘仍可維持靈活性，倘市況持續增強仍可以按現貨租金水平訂約。

我們的**營運活動**於14,200日的營運日數中錄得日均利潤達710美元，為本集團貢獻10,100,000美元（未計管理開支），佔集團業績的16%。在與2024年上半年營運活動量相若的情況下，利潤提高了29%。

第17頁 我們的表現

於2025年6月30日，我們合共營運約266艘自有及租賃貨船。

我們一直努力保持成本領先。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。我們的現金流在整個市場週期維持穩定。

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及強勁的資產負債水平，董事會已宣派中期股息每股1.6港仙，佔我們期內淨溢利50%（不包括貨船出售收益）。

強勁的資產負債水平

於進行合共62,100,000美元的資本配置後（當中約21,000,000美元作為購回及註銷2025年股份購回計劃下約93,100,000股股份的總代價，另作出約41,100,000美元的資本開支），我們的財務狀況依然強勁。於2025年6月30日，本公司並無任何負債（按淨額結算），其中正現金淨額為66,400,000美元，而已承諾可動用流動資金為549,900,000美元。

第22頁 現金及借貸

於2025年7月，我們簽訂一項新的250,000,000美元的7年期可持續發展表現掛鉤有抵押銀團循環信用貸款，當中的息差調整與我們最首要考慮的環境、社會及管治議題中的碳排放密度（EEOI）及船員安全（損失工時工傷事故）績效掛鉤。此乃我們第二次獲得與可持續發展表現掛鉤的融資項目，在時機上恰好能為我們的新建造貨船計劃提供資金，以應付餘下的交付前分期款項，以及為任何逆週期增長機遇提供資金，從而支持我們的增長決心。

通過管理創造價值與增長

業務增長是我們的持續首要任務，我們將繼續以嚴謹的態度更新、擴展及優化我們的船隊，為低破未來做好準備，並考慮乾散貨航運的週期性。此包括：購買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；訂購額外的低排放新建造貨船；訂立長期租賃（附有購買權）新建造貨船合約；及／或不斷尋找具戰略和文化契合度的增值併購機會。

第5頁 我們的船隊

資產價值相對於當前現貨市場收益較高，為出售船齡較高及效率較低的貨船的當前決策提供支持。由於租金相對於資產價值較低，我們傾向長期租賃（附有購買權）新建造貨船，同時亦對已租賃且價格吸引的貨船行使購買權。此可選性在不確定及波動時期尤為寶貴。

我們仍在尋找具增值潛力的併購機會，且鑑於我們的股份相對於資產市值有顯著折讓，我們亦繼續購回自家股份，對此，我們認為此舉較以現行價格購買二手貨船更符合我們股東的利益。

在地緣政治動盪下仍有相對強韌需求

乾散貨運市場租金受第一季度的慣常季節性疲軟及地緣政治動盪加劇影響，需求增長受限，而供應則因供應鏈變化及多重低效因素而有所減少。

於2025年上半年，乾散貨運市場收益低於過去四年同期水平。穀物需求低迷，原因是最大玉米進口國中國連續第四年創下國內收成紀錄。鐵礦石的裝載作業因西澳洲接連遭受颶風侵襲而受到干擾。而煤炭需求則因最大進口國中國於去年底達成其建立相當於年消耗量15%的煤炭庫存的政策目標而受到抑制。

然而，噸位航距需求的放緩集中於第一季度，而其於第二季度已實現大幅度的回升。自畿內亞出貨的鐵鋁氧石裝載量繼續大幅提升。巴西錄得創紀錄的大豆收成，當中四分之三遠洋出口至中國。礦業巨頭於颶風過後加速開採鐵礦石，以趕上出口目標。而發展中經濟體對改善住屋及基礎建設的需求，帶動水泥及熟料貿易量從去年低谷回升。

綜觀兩個季度的淨影響，乾散貨的噸位航距按年減少3%，其中小宗散貨的噸位航距上升7%，穀物噸位航距下跌15%，鐵礦石噸位航距下跌4%，以及煤炭噸位航距下跌9%。

第12頁 市場回顧

市場低效為部分短期供應壓力提供緩解

全球乾散貨船船隊淨增長率於期內維持在按年增長3%，超越需求增長，原因是於2021/22年度訂單量旺盛期間所訂購的新建造貨船於2025年上半年穩定交付。市場在無出現顯著壓力下吸收了該等新建造貨船交付。乾散貨船的新建造貨船整體交付量按年減慢5%至18,100,000載重噸，而報廢量則按年減慢3%至2,200,000載重噸。

第14頁 供應

儘管供應量上升，惟由於低效因素導致全球船隊生產力下跌，市場使用率及收益表現相對強韌。巴拿馬運河仍未從2024年的低水位恢復，其通行量於2025年僅恢復至正常水平的80%左右。另一方面，蘇伊士運河的通行量繼續下降。該區域爆發戰爭（雖然只維持了12天）意味有更多貨船將繞行更長及更安全航線，而我們與紅海及蘇伊士運河通行量全面恢復正常仍有一段距離。

港口擁擠情況經過一段時間的緩解後於今年重現。澳洲的煤炭港口受暴雨影響，使好望角型及巴拿馬型乾散貨船的航程受到阻礙，間接影響所有乾散貨船業務。而巴西港口的擁擠情況則直接衝擊我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船業務，原因是該國錄得創紀錄的大豆收成及創紀錄的進口肥料需求，加上西非國家對穀物、鋼材、水泥及石料的需求強勁，導致全球超過3%配備起重機的乾散貨船須停泊在港口外。

此外，全球乾散貨船船隊的增長持續放緩，此乃部分由旨在減少二氧化碳排放量的環境法規所帶動。

減碳

於2025年4月，國際海事組織海洋環境保護委員會就國際海事組織淨零框架達成一致，當中要求貨船逐步降低其年度溫室氣體燃料密度（對未達標者施加經濟懲罰，對超標達成者給予經濟獎勵），目標是使航運業能實現2023年國際海事組織減少溫室氣體排放戰略中設定的氣候目標。此框架將於2025年10月正式採納，並於2027年生效，是世界上首個將整個行業領域的強制性排放限制與溫室氣體定價相結合的框架。預計其將推動航運業到2050年左右實現淨零排放的過渡，並可能加速船齡較高及效率較低的貨船提前退役，從而有助於改善供求平衡。

隨著國際海事組織的淨零框架即將於今年10月採納，綠色燃料成為我們的另一優先關注重點，而繼去年11月訂購四艘新建造超大靈便型雙燃料低排放乾散貨船後，我們亦與香港中華煤氣有限公司（煤氣公司）簽署諒解備忘錄，以擴大我們獲取綠色甲醇船用燃料的渠道。我們亦正研究小靈便型低排放新建造貨船的設計方案，以期在不久後能開始為超大靈便型乾散貨船及小靈便型乾散貨船業務逐步實現淨零排放航行，同時符合日益嚴格的法規要求。

除綠色貨船及綠色燃料計劃外，我們繼續一如既往地發揮我們的技術減碳、營運航程優化及數碼化能力，提高現有傳統燃料貨船的能源效率，並優化航程以減少燃料及碳排放密度。

第26頁 對環境負責

美國監管法規的發展

美國貿易代表署針對中國造船業佔據主導地位所進行的301條款調查，以及目前正處於國會委員會審議階段的美國船舶法案(SHIPS For America Act)，均有可能增加我們的業務成本，並對乾散貨運業造成重大影響。美國是全球第四大乾散貨出口國，亦是全球第二大使用配備起重機乾散貨船的出口國，在我們的業務中佔有重要地位，而我們於2024年停靠美國港口的次數佔全球港口總停靠次數的9%。倘該等新規則按目前方案實施，我們在美國的港口費用可能會增加，而由於可停靠美國港口的貨船數量受到限制，美國進口商及出口商的運費成本亦可能會增加，結果可能造成雙層市場。

我們一直密切監察並為了應對與301條款有關的發展而作準備，並擬備應變計劃，以在瞬息萬變的貿易及關稅環境中保持競爭力。預計於10月實施的最終詳細規則版本將取決於未來數月中美兩國之間就301條款及貿易關稅談判的進展。我們的最終目標是確保太平洋航運的貨船能夠繼續以具競爭力的價格自由無阻地進出及通過包括美國在內的所有安全港口及國家，為我們的全球客戶提供服務。

董事會及領導層變動

誠如早前宣布，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，以及吳志傑先生於2025年5月12日加入行政團隊成為我們的新任首席財務官。他們已分別為我們的董事會及董事委員會以及為我們的行政團隊帶來寶貴貢獻，對此我們深表感激。

對乾散貨運業的未來持樂觀態度

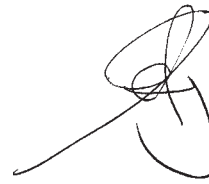
儘管2025年上半年的市場較為疲弱，我們對乾散貨業的前景仍然樂觀。短期而言，市場將進行整固，而雖然下行風險仍然存在，我們預計不會出現任何顯著的市場倒退。長遠而言，隨著全球各地進行綠色能源基礎設施建設以及發展中經濟體持續快速地推行城市化進程，推動鋼材、水泥及建築材料貿易額增長，我們所從事的配備起重機的乾散貨船業務將受惠於小宗散貨及穀物的快速需求增長。

供應面前景亦同樣令人鼓舞：市場成功吸收近期大量新建貨船交付而未出現顯著壓力；同時，新建乾散貨船訂單因造船廠承造能力緊張(大部分被其他航運業界別佔用)而受到限制。此外，減碳法規對越來越多船齡較高及效率較低的傳統燃料貨船施加壓力及成本，使小宗散貨航運業出現結構性供應不足的可能性增加。

與此同時，我們已為各項不確定因素、挑戰及機遇做好準備，並將繼續關注保護主義活動，以確保我們的貨船能盡可能在更多地區及更靈活地進行貿易活動。

我們繼續一如既往地培養關係及資源，並採取措施以確保我們保持靈活、韌性、強大及高績效，從而能夠繼續朝著成為乾散貨船船東及營運商的翹楚及所有持份者的首選夥伴的願景邁進。

本人感謝太平洋航運的船上及岸上員工，以及我們的貨運客戶、股東及所有業務夥伴的持續支持。



Martin Fruergaard

行政總裁

香港，2025年8月7日



Badger Island輪上的甲板部船員
正在檢查鋼捲的收納與固定

市場回顧

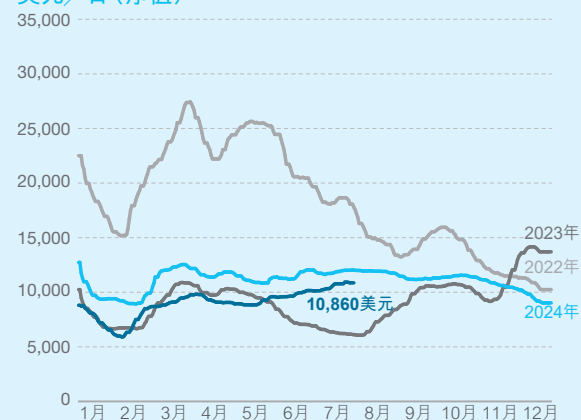
上半年貨運市場表現弱於過去數年

8,690美元 (淨值) ↓ 21%按年

BHSI 38,200載重噸 (經調整)
2025年上半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

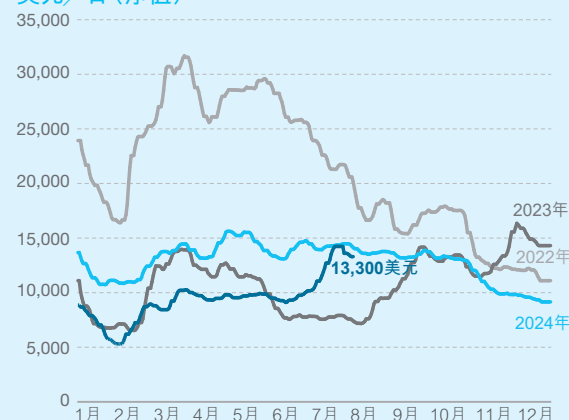
資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 38,200載重噸 (經調整) 貨船及BSI 58,328載重噸貨船)，於2025年8月1日數據

8,750美元 (淨值) ↓ 34%按年

BSI 58,328載重噸
2025年上半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) *



2025年上半年的乾散貨運市場較過去四年同期疲弱。此乃由於三大主要乾散貨商品 (穀物、鐵礦石及煤炭) 於第一季度各自受商品特定因素的異常交織影響，而該等商品其後已於第二季度迎來復甦。航運市場的正常高效運作亦持續受干擾，久違的港口擁擠情況重現，而蘇伊士運河的通行量則繼續下降。

上述因素的淨影響為2025年上半年小靈便型乾散貨船的日均貨運租金淨值回落至8,690美元 (按年下跌21% (載重噸經調整))，超靈便型乾散貨船的日均貨運租金淨值則回落至8,750美元 (按年下跌34%)。

貨船價值繼續走軟

30.5 百萬美元 ↓ 17%

指標船齡五年的二手超大靈便型乾散貨船價值按年變化

資料來源：Clarksons Research，於2025年6月數據

儘管於第二季初曾出現短暫上揚，現代化貨船資產的二手價值自去年底持續下滑。此乃主要由於盈利環境疲弱及前景低迷。新建造貨船價格亦自去年的十六年高位回落，儘管回落速度極度緩慢，其仍對二手價值構成溫和壓力。

需求

噸位航距需求受多項異常事件交織影響

Oceanbolt的數據顯示，2025年上半年全球噸位航距需求按年下跌3%，主要由三大主要乾散貨商品帶動，而小宗散貨則帶來正面貢獻。

小宗散貨的噸位航距需求按年增長7%。此乃由中國中鋁集團持續加大在畿內亞的鐵鋁氧石開採力度所帶動。於2025年上半年，中國從該西非國家的進口總量達到79,700,000噸（按年增加41%）。在經歷了2024年上半年的低迷之後，水泥及熟料的噸位航距需求亦從低迷的2024年上半年反彈，並按年增加11%。在發展中經濟體的帶動下，該商品乃隨著人口上升與人均收入不斷增長，連帶對更優質住房及基礎設施的需求增加，而展現長期貿易韌性。

穀物的噸位航距需求按年下跌15%，其中中國的進口量跌至61,400,000噸（按年下跌25%）。歸功於其在種業科技方面取得長足進步，中國連續第四年創下收成紀錄。此影響了其兩大供應國巴西（按年下跌5%）及烏克蘭（按年下跌9%）的出口量。

煤炭的噸位航距需求按年下跌9%。中國是全球最大煤炭進口國，其自2021年中央政府宣佈建立煤炭庫存至相當於消耗量15%的政策起一直增加煤炭採購。中國於2024年最後數週達到此目標，其後自2025年上半年起，航運進口量大幅倒退至64,000,000噸（按年下跌23%），對其主要供應國印尼（按年下跌4%）、澳洲（按年下跌8%）及俄羅斯（按年下跌8%）的出口量造成打擊。

鐵礦石的噸位航距需求按年下跌4%，此乃由於澳洲受颶風侵襲，其主要港口被迫關閉。然而，採礦公司其後加快生產以趕上目標。澳洲於上半年的出口總量為468,900,000噸（按年下跌3%）。

2025年上半年全球貨物裝載量[#]

按年變動

選定小宗散貨*	↑	+3%
穀物	↓	-13%
鐵礦石	↓	-4%
煤炭	↓	-7%

* 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

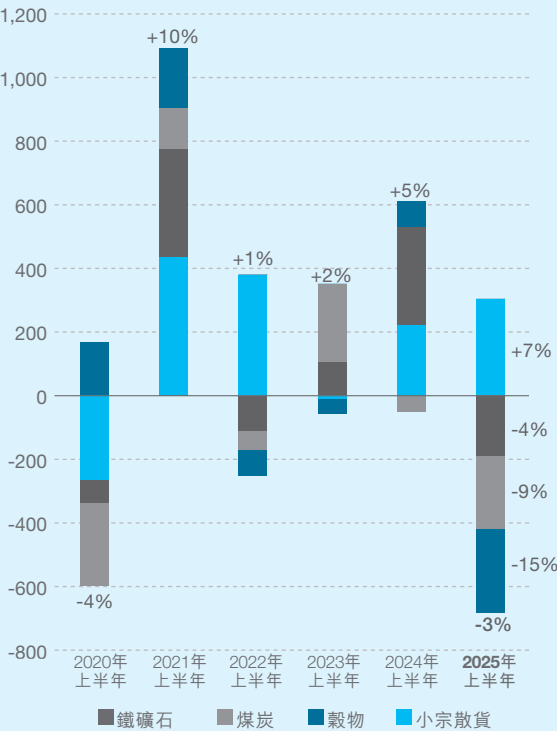
資料來源：Oceanbolt，於2025年7月數據（可予修改）

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7月數據（可予修改）

供應

船隊穩定增長，船隊生產力卻有所倒退

於2025年上半年，乾散貨船船隊整體增長率保持穩定在1.5%，當中更著重於配備起重機的乾散貨船。期內小靈便型及超靈便型乾散貨船業務的船隊增長加快至2.3%，而較大型的好望角型及巴拿馬型乾散貨船船隊增長則減慢至1.1%。

隨著2021/22年度的貨船訂單陸續下水，2025年上半年乾散貨船的新建造貨船整體交付量減慢至18,100,000載重噸（按年減5%）。其中，小靈便型及超靈便型乾散貨船交付量加快至9,200,000載重噸（按年增加11%），而好望角型及巴拿馬型乾散貨船交付量則減慢至8,900,000載重噸（按年減少17%）。

與此同時，針對船齡較高的貨船，2025年上半年的乾散貨船整體報廢量下跌至2,200,000載重噸（按年下跌3%），其中小靈便型及超靈便型乾散貨船報廢量下跌至700,000載重噸（按年下跌8%），而好望角型及巴拿馬型乾散貨船報廢量則保持穩定在1,500,000載重噸（按年持平）。

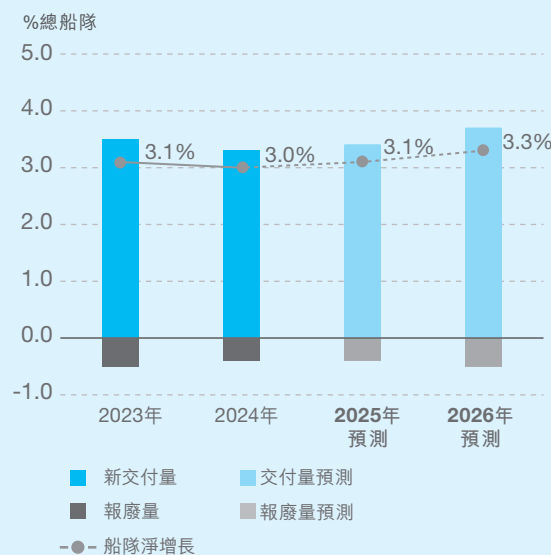
船隊增長對供求平衡的影響部分被船隊生產力持續倒退所抵銷。蘇伊士運河持續受干擾，導致廣泛航線改道至好望角一帶。營運商尋求限制二氧化碳排放量，導致船速減慢的多年趨勢持續。而南大西洋港口的擁擠情況，致使接近3%的小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊須長時間停航。

Clarksons預測乾散貨船船隊的整體增長率將於2025年按年上升3.1%，但實質供應量增長亦將取決於效率因素。普遍預期船速將繼續減慢，然而，港口擁擠情況以及運河通行量會否恢復仍屬未知數。

整體乾散貨船供應發展情況

↑ 1.5%

2025年上半年整體乾散貨船運力

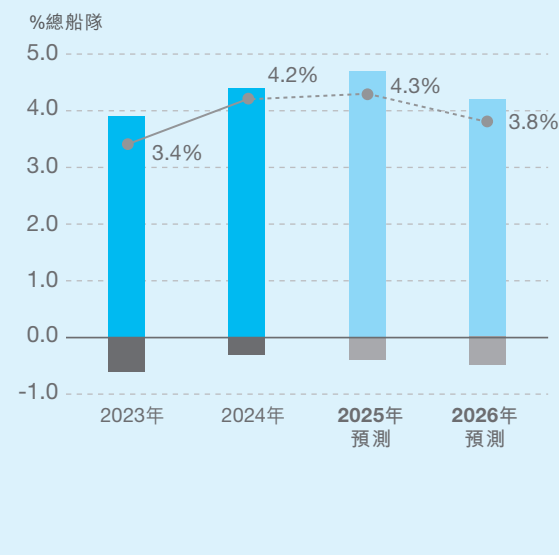


資料來源：Clarksons Research，於2025年7月數據

小靈便型／超靈便型乾散貨船供應發展情況

↑ 2.3%

2025年上半年全球小靈便型／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很可能迫使貨船減慢航速，變相令供應減少，利好市場的長遠走勢。

訂單

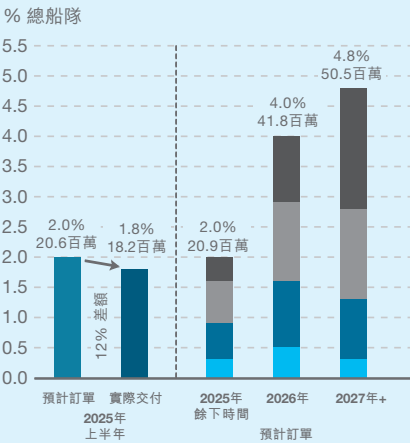
監管不確定性重現，導致新建造貨船訂單受壓

乾散貨船總訂單量目前為113,200,000載重噸，其佔船隊的10.8%。小靈便型及超靈便型乾散貨船業務的訂單量為39,700,000載重噸，其佔船隊的10.4%。不論從過去還是相較於其他航運領域而言，此訂單量相對微少，反映未來數年的供應增長仍將繼續可控。

新建造貨船訂單量本已因新燃料技術的不確定性、高昂的新建造貨船造價以及有限的造船廠承造能力而受壓，而其於2025年上半年進一步下跌至9,700,000載重噸（按年下跌73%），其中小靈便型及超靈便型乾散貨船訂單下跌至2,200,000載重噸（按年下跌86%）。此乃由於美國宣布對抵達美國港口的外國貨船採取保護主義行動，因此帶來新的不確定性。

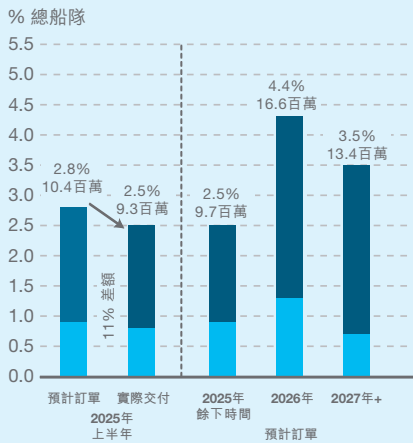
美國船舶法案(SHIPS for America Act)包含對任何擁有中國製船舶的擁有人或在中國船廠訂造的船舶徵收懲罰性費用的條文，其目前正處於立法委員會審議階段。該法案導致在中國製造的新貨船訂單需求減少，而由於下一個最可行的市場日本仍然相對昂貴且承造能力受限，乾散貨船訂單量下跌至八年來的最低位。

整體乾散貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2025年7月數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2025年上半年報廢量佔於2025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%
 超靈便型及超大靈便型 (40,000–70,000載重噸)	11.3%	13	12%	0.1%
 巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–100,000載重噸)	14.0%	13	14%	0.3%
 好望角型 (100,000以上載重噸)	8.9%	12	5%	0.1%
乾散貨船總量	10.8%	13	10%	0.2%

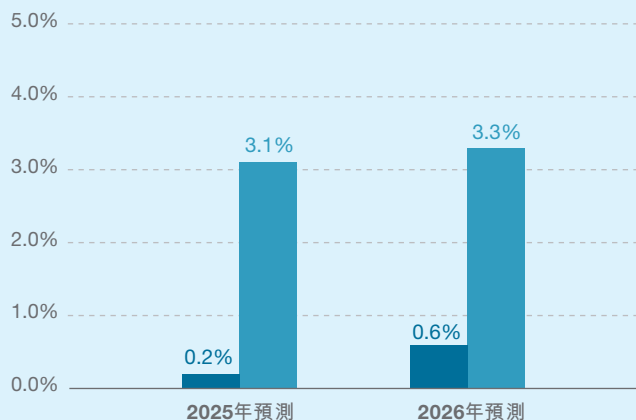
資料來源：Clarksons Research，於2025年7月數據

市場平衡

儘管前景黯淡，惟配備起重機的小宗散貨乾散貨船業務的供求更為平衡

整體乾散貨船供求

% 按年變動

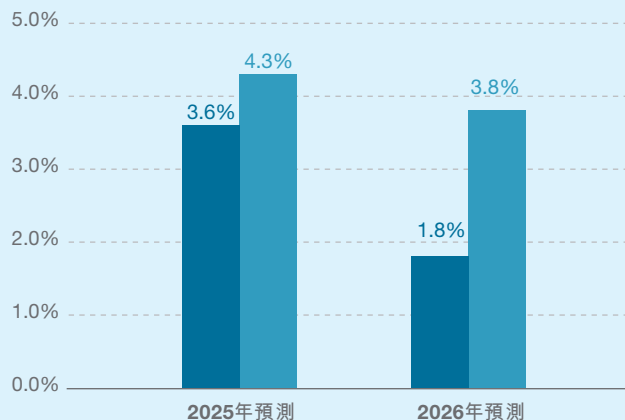


■ 噸位航距需求 ■ 船隊淨增長

資料來源：Clarksons Research，於2025年7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



Clarksons預測2025年乾散貨船的供應量將繼續高於需求量，此乃由於預期新建造貨船的交付量將維持於高水平且報廢量有限，但此很大程度上取決於美國貿易政策的發展以及船隊生產力因素，尤其是蘇伊士運河通行因素。

就整體平衡而言，Clarksons預測超靈便型及小靈便型乾散貨船船隊的增長速度將持續高於好望角型及巴拿馬型乾散貨船船隊，但其亦預測穀物及小宗散貨（即超靈便型及小靈便型乾散貨船的主要運載貨物）的裝載量及噸位航距需求增長速度將高於鐵礦石及煤炭（即好望角型及巴拿馬型乾散貨船的主要運載貨物）。因此，儘管前景黯淡，惟我們的業務應相對更具韌性。

中期內可能影響市場的因素

機會

- 美國乾散貨商品進口商因應美國貿易政策而轉向更長途的貨源（例如中國從巴西購買大豆）
- 中國推行貨幣及／或財政刺激措施，聚焦基礎建設及城市重建投資，帶動對乾散貨商品的需求
- 中國因應美國貿易政策而增加與其他發展中經濟體之間的合作、投資及貿易往來，為中國鋼材出口及全球商品需求提供支持
- 貨船航速因遵守排放法規及燃料開支上漲而減慢
- 圍繞燃料技術及美國貿易政策的不確定性限制了新建造個船的訂單量，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，更多船齡較高及燃效較低的貨船報廢

威脅

- 地緣政治對全球經濟增長造成負面影響，進而減少乾散貨商品需求
- 蘇伊士運河通行量迅速恢復，提升船隊生產力並增加實質供應量增長
- 長期債券收益率飆升使利率上升，並對全球經濟活動及乾散貨商品需求造成負面影響
- 儘管已推行刺激措施，中國經濟增長仍較預期緩慢
- 國際海事組織推遲減碳目標，導致貨船報廢量有限

我們的表現

我們的業務於2025年上半年錄得基本溢利21,900,000美元，較去年同期減少50%，此乃由於貨運市況疲弱令營業額減少。儘管市場貨運租金下跌及收租日數減少，使我們的核心業務貢獻按年倒退，惟我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的表現顯著優於指數，分別較指數高出約27%及40%，而我們的營運活動利潤及貢獻亦較2024年同期上升29%。

營運表現

百萬美元	截至6月30日止六個月		
	2025年	2024年	變動
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	24.2	41.1	-41%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	26.5	35.7	-26%
營運活動貢獻	10.1	7.8	+29%
好望角型乾散貨船貢獻	0.8	0.8	—
表現（未計管理開支）	61.6	85.4	-28%
調整後一般及行政管理開支總額	(39.4)	(41.2)	+4%
稅項及其他	(0.3)	(0.3)	—
基本溢利	21.9	43.9	-50%

+/- 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

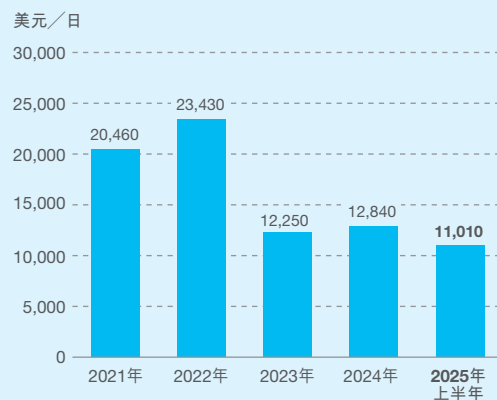
我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對，以補足我們的核心業務，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻。透過我們的營運活動，即使我們的核心貨船船期已滿，我們仍能為客戶提供服務。



核心業務

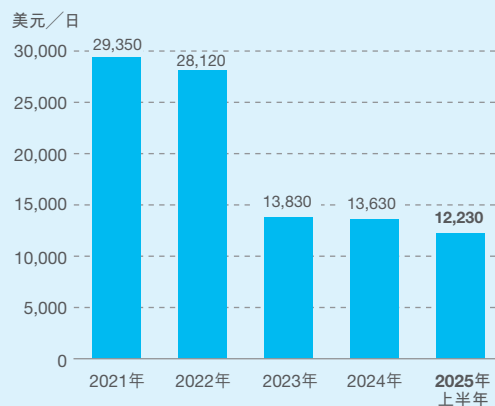
小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI



超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI



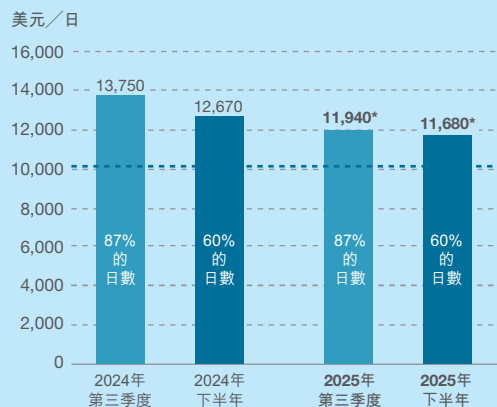
按期租合約對等基準的收入 KPI

我們的核心業務於期內錄得：

- 小靈便型乾散貨船的12,570收租日之日均租金收入為11,010美元
- 超靈便型乾散貨船的9,480收租日之日均租金收入為12,230美元
- 我們小靈便型乾散貨船的日均表現較指數 (BHSH 38,200載重噸 (經調整)) 高出2,320美元或27%
- 我們超靈便型乾散貨船的日均表現較指數 (BHSH 58,328載重噸) 顯著高出3,480美元或40%。其包括我們的33艘核心超靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的210美元
- 這標誌著我們的按期租合約對等基準的收入已回復至往常的高水平

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

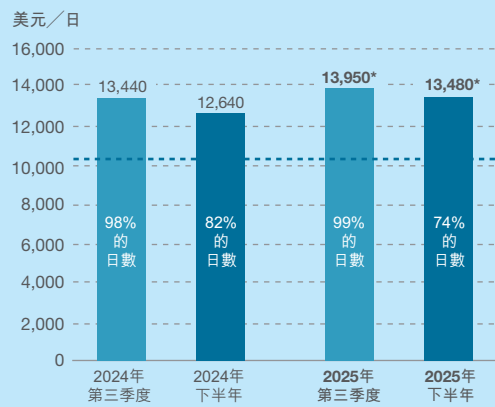


--- 2025年上半年指標核心船隊收支平衡水平 (包括一般及行政管理開支) 為10,060美元

* 此是於2025年8月上旬的數據；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

已訂遠期合約



--- 2025年上半年指標核心船隊收支平衡水平 (包括一般及行政管理開支) 為10,330美元

* 此是於2025年8月上旬的數據；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

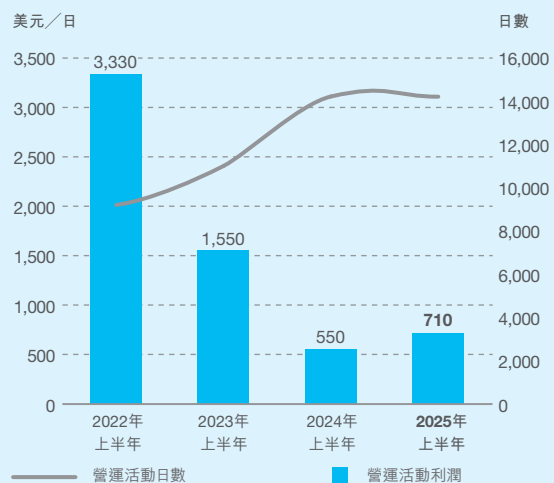
已訂遠期合約

- 我們正有策略地管理我們的遠期合約及現貨合約量，預期於第三季度的季節性回歸將推高貨運租金
- 2025年第三季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，目前分別已有87%及99%按日均租金11,940美元及13,950美元獲訂約
- 2025年下半年的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，目前分別已有60%及74%按日均租金11,680美元及13,480美元獲訂約
- 2025年上半年的核心小靈便型乾散貨船及核心超靈便型乾散貨船的日均收支平衡水平分別為10,060美元及10,330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 **710美元**



- 於2025年上半年，我們的營運活動為本集團表現（未計管理開支）貢獻10,100,000美元或16%，在14,200日的營運活動日數中，營運活動錄得的日均利潤為710美元
- 我們的營運活動利潤增加29%，而我們的營運活動日數維持穩定
- 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

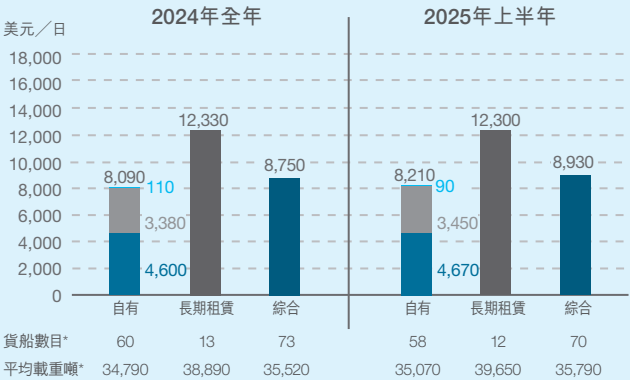


核心業務貨船開支

日均貨船開支

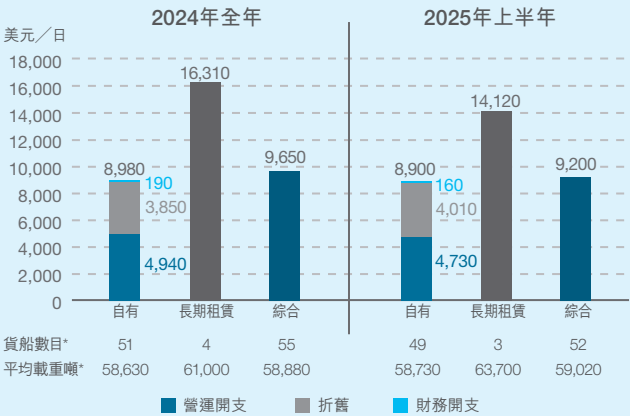
小靈便型

綜合 8,930美元



超靈便型

綜合 9,200美元



* 於2024年12月31日及2025年6月30日之貨船

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維持大致不變在4,700美元(2024年全年：4,750美元)。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。

我們的自有貨船船隊於期內的非預期技術性停租日數為每艘貨船平均1.0日(2024年全年：2.4日)。

■ 折舊

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日常折舊開支分別增加2%及4%，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減少20%至120美元(2024年全年：150美元)乃平均借貸下跌以及利率下跌導致利息收入及利息開支減少的綜合結果。

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維持大致不變在12,300美元。相比之下，我們的超靈便型乾散貨船長期租賃貨船日均開支減少13%至14,120美元，主要由於歸還以較高租金租入的貨船所致。

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的日常綜合開支分別增加至8,930美元(2024年全年：8,750美元)及減少至9,200美元(2024年全年：9,650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減少至39,400,000美元(2024年上半年：41,200,000美元及2024年全年：82,700,000美元)，主要由於就購買貨船的日圓存款因日圓升值而產生外匯收益。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830美元(2024年全年：780美元)，由自有貨船及租賃貨船的日常開支分別為1,130美元及610美元(2024年全年：1,070美元及600美元)所構成。

「我們一直努力保持成本領先。我們的管理開支及營運開支仍然控制得宜且領先同業。」

貨船日數

下表為我們於2025年上半年及2024年全年的貨船日數分析：

日數	小靈便型		超靈便型	
	2024年 全年	2025年 上半年	2024年 全年	2025年 上半年
核心業務收租日數	27,010	12,570	19,560	9,480
— 自有貨船收租日數	22,750	10,330	17,700	8,930
— 長期租賃貨船收租日數	4,260	2,240	1,860	550
短期核心日數 ¹	11,640	4,090	19,090	6,790
營運活動日數	11,240	5,180	16,370	9,020
自有貨船停租日數	370	230	680	230
總貨船日數	50,260	22,070	55,700	25,520

¹ 短期租賃貨船用作支援我們的核心業務

未來長期租賃貨船開支

下表為我們的長期租賃貨船在其剩餘租期內按年度分列的平均日均租賃開支：

年度	小靈便型		超靈便型	
	貨船日數	平均開支 (美元)	貨船日數	平均開支 (美元)
2025年 下半年	1,580	12,840	740	14,650
2026年	2,720	13,170	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	10,690		7,720	



左上：停泊在中國船場的Barracuda輪
左下：正在丹皮爾裝鹽上船的Scrub Island輪
右：為Seal Island輪的煙囪塗漆

現金及借貸

經營業務的現金流入

104 百萬美元

已承諾可動用流動資金

550 百萬美元

現金淨額相對自有貨船
賬面淨值比率

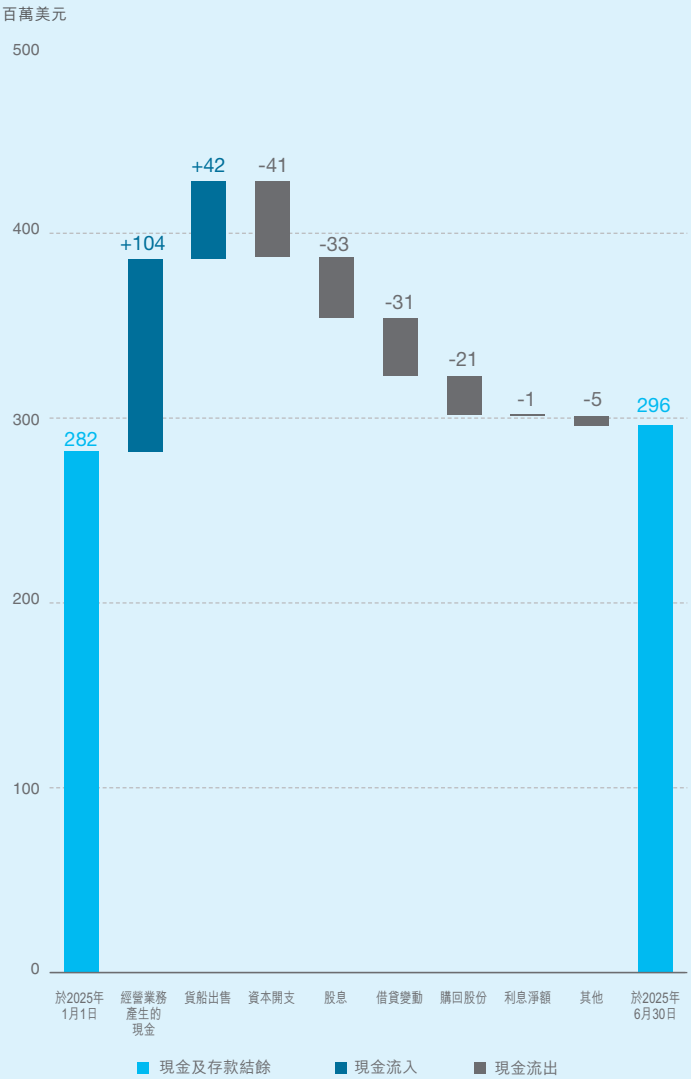
4%

平均利率 (損益表)

5.5%

為使讀者更能掌握本集團的現金流，
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」的會計要求前呈列

現金流



2025年上半年主要發展

- 本集團年內透過出售3艘小靈便型乾散貨船及2艘超靈便型乾散貨船變現41,700,000美元
- 本集團用於借貸的淨現金流出為31,400,000美元
- 本集團根據已公布的股份購回計劃以21,000,000美元購回股份
- 本集團支付41,100,000美元資本開支，包括：
 - (a) 19,600,000美元作為於2025年上半年交付至船隊的1艘小靈便型乾散貨船及於2025年7月交付的1艘小靈便型乾散貨船的代價
 - (b) 21,500,000美元作為入塢及其他添置的開支
- 於2025年6月30日，未用作抵押的貨船共55艘

於2025年7月，本集團公布以20艘未用作抵押的貨船作為抵押，簽訂一項新的250,000,000美元的7年期可持續發展表現掛鉤銀團循環信用貸款，其進一步延伸我們的資金結構，增加已承諾可動用流動資金以及增強我們的財務能力。

流動資金及借貸

百萬美元	2025年 6月30日	2024年 12月31日	變動
現金及存款 (a)	295.5	282.0	+5%
可動用而未提用的 已承諾借貸融資額	254.4	265.6	-4%
已承諾可動用流動資金	549.9	547.6	0%
借貸的流動部分	(123.3)	(76.5)	
借貸的非流動部分	(105.8)	(185.8)	
借貸總額 (b)	(229.1)	(262.3)	+13%
現金淨額 (a)+(b)	66.4	19.7	>+100%
現金淨額相對股東權益比率	4%	1%	
現金淨額相對自有貨船賬面淨值 比率 KPI	4%	1%	

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—459,000,000美元
(2024年12月31日：500,200,000美元)

借貸及未提用的已承諾借貸融資額於期內減少，主要由於還款及借貸按期攤銷。

利息開支下跌至6,500,000美元(2024年上半年：8,700,000美元)，主要由於平均借貸額下跌至229,400,000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貸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2025年6月30日：

- 本集團的已抵押借貸乃以53艘賬面淨值總額為868,700,000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

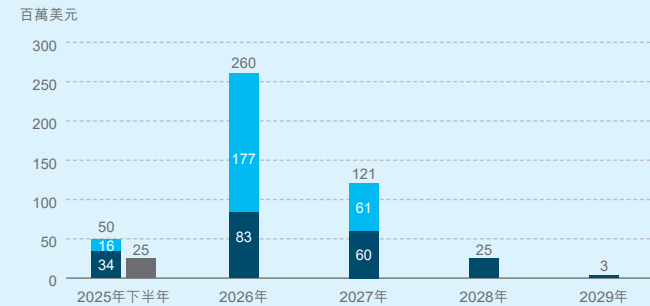
第46頁 財務報表附註7
財務收入及財務開支

可換股債券負債部分—24,500,000美元
(2024年12月31日：27,700,000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、2024年6月及2025年6月完成進一步債券持有人轉換後，於2025年6月30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24,600,000美元，而當前轉換價為每股1.35港元。

於2025年7月4日，本金額為13,200,000美元的可換股債券獲進一步轉換。本集團於2025年7月11日對餘下面值為11,400,000美元的未贖回債券行使贖回權，隨後11,100,000美元的可換股債券獲轉換。任何未轉換的債券將於2025年8月14日予以贖回及註銷，從而全數註銷可換股債券。

借貸及未提用的已承諾借貸融資額的遞減明細表



- 可用而未提用的已承諾借貸融資額 (254,400,000美元)
- 借貸 (204,600,000美元)
- 可換股債券 (面值24,600,000美元，賬面值24,500,000美元)

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。於2025年6月30日，本集團的總借貸及未提用的已承諾借貸融資額(包括可換股債券的負債部分)均以美元計算，合共為483,500,000美元(2024年12月31日：527,900,000美元)。

財務開支

百萬元	平均利率		於2025年 6月30日 之結餘	財務開支		變動
	損益表	現金		2025年 上半年	2024年 上半年	
借貸(包括已變現的利率掉期合約)	5.6%	5.6%	204.6	6.5	8.7	+25%
可換股債券(附註)	4.7%	3.0%	24.5	0.6	0.7	+15%
	5.5%	KPI 5.4%	229.1	7.1	9.4	+24%
其他財務費用				1.1	1.2	
財務開支總計				8.2	10.6	+23%
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 14.8倍	14.9倍	

附註：可換股債券於損益表的利息開支為600,000美元，而實際現金開支則為400,000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2025年6月30日，本集團的借貸中有66%(2024年12月31日：69%)按固定利率計算利息。

A photograph of three business professionals seated at a conference table in a modern office setting. On the left, a woman with blonde hair wearing a black button-down top and a pearl necklace looks towards the center. In the middle, a man with grey hair in a white shirt is gesturing with his right hand while speaking. On the right, a man with dark hair and glasses in a white shirt listens attentively. The table in front of them holds a laptop, a glass of water, a green bottle, and a box of tissues. Large windows in the background show a cityscape.

可持續發展及管治

-
- 25 可持續發展摘要
 - 31 企業管治
 - 34 其他資料
-

可持續發展摘要

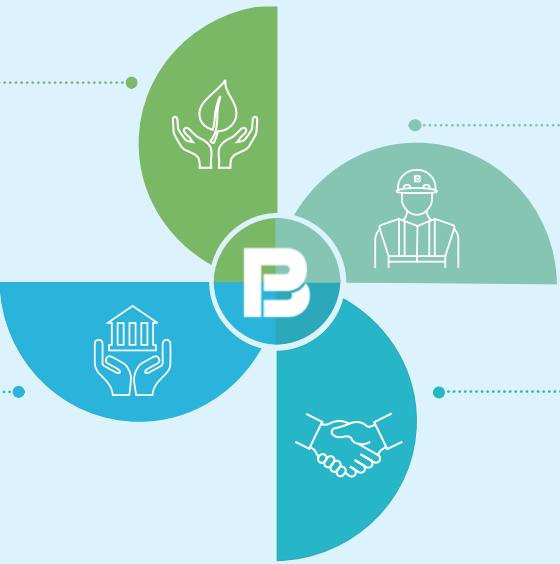
我們的行業正面臨不斷演變且日益複雜的商業環境，其為本公司帶來風險與機遇。為應對現今及未來的挑戰，並進一步確立我們作為行業翹楚的角色，我們善用我們「做對的事，把事做對」的文化，並將之套入一個務實的四支柱可持續發展框架中

環境責任

在業務持續增長的同時，我們致力推動船隊減碳、廢物管理及資源使用，及盡量減少對生物多樣性造成的影響

對員工的責任

確保工作環境體面、合乎衛生及安全條件，培育出具高能力及高包容性的組織，同時建立一支多元、獲充足支持及優秀能幹的員工隊伍



負責任的業務基礎

改進及加強管理和管治常規 — 包括盡職審查、財務及風險管理、誠信及透明度 — 以保障企業抗禦力及保持持份者的信任及信心

負責任的價值創造

服務、幫助並與客戶、供應商、船員社區及其他持份者通力合作，為構建負責任及抗禦力強的供應鏈及太平洋航運社區提供支持

可持續發展的優先事項

我們評估了哪些環境、社會及管治議題是目前對持份者、我們的業務、社會及環境而言最為重要，哪些議題最為迫切，以及我們選擇在哪些領域做得更進取，以排定20多個可持續發展議題的優先順序。我們目前將這五項環境、社會及管治議題視為本公司最首要的可持續發展重點領域：

- 僱員安全、保安、健康及福祉
- 減少碳排放及溫室氣體排放
- 多元、平等及包容
- 良好的管理及企業管治
- 負責任的營運方式及貨運

於2024年至2025年，我們一直並繼續舉辦內部研討會，以完善我們在全體五個重點環境、社會及管治領域方面的願景、抱負、目標及指標。

這些協作活動提供寶貴的機會，讓我們與同事就這些議題進行更深入的交流，並提供一個平台讓我們優化及更新我們的環境、社會及管治策略，同時讓員工制定符合我們的目標及指標的措施，以及進一步將可持續發展融入我們的文化中。

ESG 有關我們可持續發展方針及表現的詳細回顧，請細閱我們獨立刊發的2024年可持續發展報告



對環境負責

目標：作為一間領先的乾散貨船船東及營運商，太平洋航運力求進一步擴大船隊規模，優化我們的表現，提供靈活可靠的服務，同時努力避免對環境造成影響。我們營運所在的行業受到高度監管，而我們的責任是實現船隊減碳，管理廢物、海洋排放及資源消耗，確保我們的貨船能被適當地回收及再利用，並在持續發展業務的同時盡量減少對生物多樣性造成的影響。

我們的環保計劃首要處理的最大挑戰是逐步減低船隊的碳排放量，以符合國際海事組織的規定，並在2050年前達到淨零排放的目標。

國際海事組織就減少全球溫室氣體排放規則的框架達成協議

4月，國際海事組織批准了包含經濟性元素的全球燃料標準。由兩個級別組成的全球燃料標準旨在通過強制逐步採用綠色燃料，以符合年度「從井到船」(well-to-wake)的溫室氣體燃料強度目標，藉此分階段降低溫室氣體燃料強度。溫室氣體排放強度減排目標將於2028年至2035年逐年收緊。2036年至2040年的目標將於2032年1月前釐定。2040年的基本目標定為較2008年水平減少65%。這些目標以2008年為基準，參考燃料溫室氣體強度為93.3克二氧化碳當量／百萬焦耳。



- 合規規則與獎勵：
 - 在超過基本目標而產生赤字的情況下，將需要購買價格為380美元／公噸二氧化碳當量的補救單位
 - 在超過直接合規目標而產生赤字的情況下，將需要購買價格為100美元／公噸二氧化碳當量的補救單位
 - 在超額達成直接合規目標的情況下將產生盈餘單位，這些盈餘單位可出售或彙集（與赤字貨船抵銷）或儲存最多2年
 - 透過採用零或近零排放燃料而實現溫室氣體燃料強度深度減排的貨船將獲得經濟獎勵（資金來自向國際海事組織淨零基金繳納的補救單位付款），但獎勵金額將於2027年始行釐定（零／近零排放的定義：於2034年底前為相等或低於19克二氧化碳當量／百萬焦耳，以後為相等或低於14克二氧化碳當量／百萬焦耳）
- 國際海事組織淨零基金將需有足夠資金支付零／近零排放獎勵以及推動公正與公平的過渡。每年用於鼓勵採用零／近零排放燃料的資金應達到數十億美元
- 全球燃料標準預計將於2025年10月採納，並於2027年生效

我們的減碳策略

我們採取多管齊下的措施減低碳排放密度，以符合國際海事組織的全球減碳法規以及歐盟和其他地區的規定。

1. 採用節能技術
2. 具碳效率的營運措施
3. 推動船隊更新及增長以提高能效
4. 投資於低排放貨船
5. 開拓綠色燃料供應渠道

優先採購綠色燃料

繼我們於2024年11月履行訂購雙燃料低排放貨船的首個承諾後，我們於2025年6月與香港中華煤氣有限公司（煤氣公司）簽署諒解備忘錄，以擴大我們獲取綠色甲醇船用燃料的渠道。我們與煤氣公司簽署協議，標誌著我們長期計劃中的一個重要里程碑，該計劃旨在到2030年實現綠色燃料佔我們燃料組合的5%，而到2050年我們的船隊將實現淨零排放。

除了可持續生物燃料，綠色甲醇將成為太平洋航運船用燃料組合中日益重要的一部分：我們將為船隊增加能夠使用甲醇的雙燃料低排放貨船，並為營運減碳，以符合日益增加的海事減碳法規。我們的雙燃料低排放貨船可讓我們按照當前經濟狀況靈活切換傳統燃油、可持續生物燃料與綠色甲醇的使用，由此支持我們採用綠色甲醇。國際海事組織的全球燃料標準應能為提前採納低排放貨船及低碳燃料提供更強的商業理據支持。





對我們的員工負責

目標：太平洋航運致力發展一支多元化、高效及積極進取的團隊。我們不論在海上還是岸上，均繼續堅持最高水平的健康及安全標準，並為員工提供培訓，使他們能夠應對不斷變化的業務挑戰，同時亦照顧他們及彼此的整體健康。我們希望鼓勵及支援每個人各自為我們的業務作出獨特的貢獻，並消除包容性及機會的障礙。

加強安保

我們的貨船及員工目前在海上面對的風險包括販毒集團走私及武裝份子活動。我們將同事、貨船及營運的安全及安保放在首位。於安全威脅加劇之時，我們採取主動態勢，保持警惕，並進行風險管理。於高風險區域航行時，我們已採取以下強化安全措施：

- 全球安全營運中心
- 航程風險評估
- 使用搜查犬進行檢查
- 調配警衛
- 安排巡邏船艇進行巡邏
- 設置具有人工智能功能的閉路電視
- 進行水下無人機搜索
- 安裝舷梯閘機
- 安裝人臉識別閘機
- 安裝周界防護攝影機
- 安裝鐵絲網圍欄
- 使用遙控潛水器進行水下作業
- 安裝具有無線射頻辨識功能的鎖及封條

於2025年成立內部保安團隊

我們已於近期設立全球安全營運中心，這是一項全新的策略舉措，旨在加強我們全球乾散貨運作業的安全性、韌性及情境情報意識能力。

太平洋航運的全球安全營運中心將成為我們監控全球安全事件、情報及實體安全管理的中央樞紐，定期協調以情報為導向的營運安全風險，並為我們整個船隊（船員及自有和租賃貨船）及辦公室網絡提供指引。此舉標誌著本公司持續致力於營運安全及船員保護的重要里程碑。

提升福祉

我們近期一些關於船員福祉的計劃包括：

- 引入Starlink及Inmarsat NexusWave的低軌衛星互聯網服務，其可提供高速連接、無限數據及全球覆蓋
- 為馬尼拉及大連的所有船員助理提供培訓，使其與在大海中航行的船員溝通時能夠辨識船員的壓力跡象
- 為所有船長提供培訓，重點教導如何有效管理在船上發生的跨文化問題及衝突
- 參與SAFETY4SEA SEAFIT船員福祉調查，以評估我們的整體船員福祉指數，並識別船員面對的主要挑戰，以制定更完善的船員心理健康計劃
- 更新我們的航海健康手冊及培訓計劃，其涵蓋一系列心理健康主題，以提高我們整個船隊的健康意識
- 對所有登船船員進行額外的心理篩查測試

損失工時工傷事故頻率

0.52 ↓ 4%

宗損失工時工傷事故

於2025年上半年，我們的船員於超過9,500,000工時中錄得9宗工傷事故（包括5宗損失工時工傷事故），其主要為輕微跌倒、燙傷以及手指受傷。

船員整體參與度

86%

於2025年上半年，我們首次委託獨立顧問進行了船員參與度調查，結果顯示，在幾個主要標準方面，船員的滿意度及參與程度都很高，而這次調查亦為可能需要額外關注的領域提供有用啟示。

零損失工時工傷事故發生率

95%

的太平洋航運自有貨船於2025年上半年達成零損失工時工傷事故發生率

騷擾及欺凌個案

0



有關我們如何投資於員工安保、安全、福祉及參與的回顧，請細閱我們獨立刊發的2024年可持續發展報告



負責任的價值創造

目標：太平洋航運致力與我們的客戶、供應商、投資者、金融服務提供者、監管機構、本地社區及其他網絡建立長期關係，而非短期利益。依託我們在乾散貨運業的規模及影響力，我們尋求通過與持份者共同努力，邁向一個負責任、合乎道德、包容及靈活的全球市場。



於 2025 年上半年與持份者進行的互動

ESG 有關我們如何負責任地創造價值的回顧，請細閱我們獨立刊發的2024年可持續發展報告



我們透過「航運業的可持續發展」會議，定期與同行聚會，就各項可持續發展議題交流理念和見解。1月，我們就訂購四艘能夠使用綠色甲醇、生物燃料及燃油運行的雙燃料超大靈便型低排放乾散貨船進行討論。5月，我們重點討論貨船安保，包括打擊走私、打擊海盜及船員安全措施。



為慶祝國際海員日，我們於6月贊助公眾免費入場參觀香港海事博物館。活動吸引超過3,600名訪客入場，參觀者可參與多項互動活動，包括遊戲、導賞團、模擬駕駛體驗，以及由太平洋航運的船員、實習生、岸上經理及前船長帶領的職業經驗分享、繩結及導航工作坊。



4月，我們的可持續發展經理在香港航商總會主辦的「粵港澳大灣區清潔能源供應鏈交流會」上獲邀發言，在超過200名與會的海事行業專業人士及政府代表面前分享了他對國際海事組織海洋環境保護委員會第83屆會議成果、太平洋航運的減碳工作及我們提早投資於雙燃料綠色貨船等方面的看法。



我們參與了由國際婦女航運與貿易協會及英國航海協會(Nautical Institute)聯合舉辦的行業研討會，討論有關船員的多元、平等及包容相關議題以及業內的綠色激勵方案。



太平洋航運贊助了由香港海事博物館舉辦的「Network by the Sea」活動。有關活動匯聚了來自航運業、藝術界及其他本地企業的年輕專業人士以及企業社會責任合作夥伴，激發跨界別對話。



7月，我們簽訂第二筆2.5億美元的7年期可持續發展表現掛鈎有抵押銀團循環信用貸款，當中的息差調整與我們最首要考慮的環境、社會及管治議題中的碳排放密度(EEOI)及船員安全(損失工時工傷事故)績效掛鈎。



負責任的業務基礎

目標：我們的目標是改進及加強管理和管治常規，以實現高水平的風險管理、匯報、透明度及企業管理和贏得持份者信心。我們將以負責任的態度，秉持以持份者利益作為我們對可持續發展及良好企業管治的承諾的依歸。

為了保持抗禦力及業務連續性，我們通過評估及管理自氣候風險、全球疫情及網絡保安等所產生的干擾，以加強保障業務的未來發展。

我們的風險管理委員會向審核委員會匯報，以確保強而有力的管治、有效的風險管理及內部監控。

我們的可持續發展管理委員會向可持續發展委員會匯報，以確保我們的可持續發展策略的有效實施。

我們相信，於2024年初引入的強化後的可持續發展管理架構已進一步提高我們可持續發展方針的有效性、企業抗禦力及聲譽、及持份者對我們的信心。

根據明晟(MSCI)、機構股東服務公司(ISS)、Sustainalytics、路孚特(Refinitiv)、標普全球、彭博及富時羅素所發布的環境、社會及管治評級數據，我們的管治水平及整體環境、社會及管治評級經常傲視同儕。



5月，我們於2025年ESG國際航運大獎中榮獲ESG領袖獎類別的金獎，以表揚我們在環境、社會及管治最佳實踐方面的優秀表現

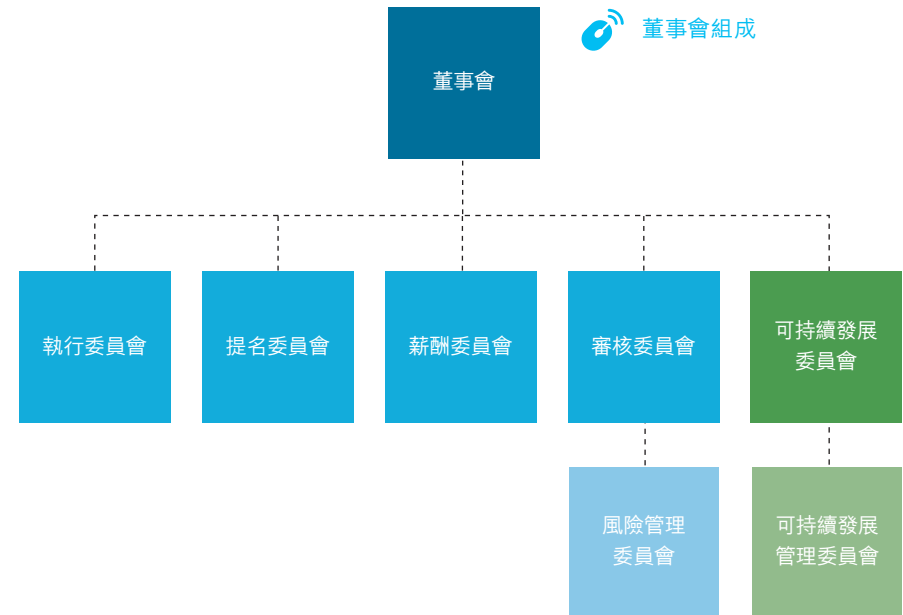
於2025年上半年，我們獲MSCI ESG評級評定為BBB級



ESG Risk Rating **CORE**
19.5 Low Risk

我們於Sustainalytics的ESG風險評級中獲得「低風險」評級

經過全球廣泛尋覓人選，我們歡迎兩名新委任的獨立非執行董事加入董事會，其亦自2025年2月1日起擔任可持續發展委員會及其他委員會成員。董事會現由來自7個國家的9名成員組成，包括7名獨立非執行董事、2名非執行董事及1名執行董事，而四名女性董事佔董事會的44%。



董事會減碳培訓

於2025年5月，董事會參與了培訓課程，以加深對當前及即將出台的海事減碳法規所帶來的挑戰的理解。這些課程提供了有關國際海事組織的中期措施（全球燃料標準）、我們的減碳舉措、綠色燃料的可獲得性以及航程優化方法的最新資訊。我們相信，此類培訓對於為董事會提供有關如何理解風險與機遇及提升戰略決策能力所需的知識十分重要，特別是在評估相關的高成本潛在投資時尤為重要。



企業管治

責任

我們以高水平的企業管治營運業務，以確保本集團有負責任的方針及管理，以及為股東及其他持份者創造長遠可持續價值。

董事會負責(其中包括)制定本集團的長期企業策略及宏觀政策。在制定其標準時，董事會會考慮到集團的業務、其持份者的需要及要求及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的企業管治守則(「守則」)與《環境、社會及管治報告守則》(「環境、社會及管治守則」)。

截至2025年6月30日止六個月的整個期間，本集團已全面遵守聯交所證券上市規則(「上市規則」)附錄C1第二部分所載的守則內的所有守則條文。

股本

於截至2025年6月30日止六個月，本公司於2025年6月16日發行了20,315,814股本公司普通股份予Citi (Nominees) Limited，其為一名債券持有人的代理人，而該債券持有人持有本集團發行的本金總額3,500,000美元於2025年到期的年票息3%有擔保可換股債券(「2025年可換股債券」)。債券持有人按每股1.35港元的轉換價轉換其可換股債券。

於2025年7月，四名持有本金總額為24,310,000美元的2025年可換股債券的債券持有人行使轉換權，按每股1.35港元的轉換價將其可換股債券轉換為141,107,843股本公司普通股。所有轉換股份已發行予滙豐代理人(香港)有限公司(作為該等債券持有人的代理人)。截至2025年6月30日及本報告日期，已發行股份總數分別為5,083,199,960股及5,224,307,803股。

購買、出售或贖回證券

截至2025年6月30日止六個月，本公司根據其於2025年2月28日公布的股份購回計劃，在聯交所購回合共93,069,000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164,000,000港元(約合21,000,000美元)。所有購回的股份均已註銷。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	
2025年3月	29,161,000	1.68	1.70	1.60	48,851,769.80
2025年4月	38,846,000	1.64	1.72	1.52	63,607,897.20
2025年6月	25,062,000	2.04	2.07	1.91	51,057,932.00
	93,069,000				163,517,599.00

於2025年6月，本公司股份獎勵計劃受託人於市場購入合共25,915,000股股份用作根據本公司2025年股份獎勵計劃向某些獎勵承受人授予獎勵。

除上文披露外，於截至2025年6月30日止六個月內，本公司或其任何附屬公司均無購買、出售或贖回本公司任何股本或可換股債券。

董事進行的證券交易

董事會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」）。

董事會在向所有董事作出具體查詢後確認，董事於截至2025年6月30日止六個月內已全面遵守標準守則及其操守守則所載列有關董事進行證券交易的規定標準。

中期報告及在聯交所網站的資料披露

中期業績公布載有上市規則附錄D2第46(1)至46(10)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發布。

本中期報告以中、英文編製，並將於2025年8月22日或前後在本公司網站發布。

中期業績以及本中期報告已經由本公司外聘核數師及審核委員會審閱。

中期股息及暫停辦理股份過戶登記

董事會已宣布派發截至2025年6月30日止六個月的中期股息每股1.6港仙，股息將於2025年9月4日派付予於2025年8月25日名列本公司股東登記冊之股東。

本公司之股東登記冊將於2025年8月25日當日暫停辦理股份過戶登記手續。為符合收取中期股息的資格，所有填妥之過戶文件連同相關股票須於2025年8月22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室。中期股息之除息日將為2025年8月21日。

股東權利

我們歡迎股東直接與本公司溝通。如對董事會有任何查詢，股東可發送電郵至companysecretary@pacificbasin.com或致函：

公司秘書
太平洋航運集團有限公司
香港黃竹坑
香葉道2號
One Island South 31樓

董事會成員

直至本中期報告日期之在任董事的資料如下：

董事會							
	委任日期	任期	審核委員會	薪酬委員會	提名委員會	可持續發展委員會	執行委員會
執行董事							
Martin Fruergaard，行政總裁	2021年7月2日	三年，直至2027年股東週年大會為止	—	—	—	—	主席
獨立非執行董事							
Irene Waage Basili	2014年5月1日	三年，直至2028年股東週年大會為止*	—	主席	成員	—	—
Stanley H. Ryan，主席®	2016年7月5日	三年，直至2027年股東週年大會為止	—	成員	主席	—	—
Kirsi K. Tikka	2019年9月2日	三年，直至2028年股東週年大會為止*	—	—	成員	主席	—
莊偉林	2020年11月2日	三年，直至2026年股東週年大會為止	主席	—	—	—	—
Kalpana Desai	2025年2月1日	三年，直至2028年股東週年大會為止*	成員#	—	—	成員#	—
王曉軍	2025年2月1日	三年，直至2028年股東週年大會為止*	—	成員#	—	成員#	—
非執行董事							
張日奇	2022年1月3日	三年，直至2028年股東週年大會為止*	成員	成員	—	—	—
Mats H. Berglund	2024年1月2日	三年，直至2027年1月為止	—	—	成員	成員	—

附註：

* 於2025年4月25日舉行的本公司股東週年大會上獲重選為董事。

獲委任為董事委員會成員，自2025年2月1日起生效。

@ Ryan先生於2025年2月1日退任可持續發展委員會成員。

獨立非執行董事及非執行董事的年度董事袍金並無變動。然而，自2025年4月1日起，張日奇先生、Kalpana Desai女士及Mats Berglund先生獲董事會賦予有關本集團策略發展方面的額外職責及職務。因此，經薪酬委員會推薦及董事會批准，張日奇先生、Kalpana Desai女士及Mats Berglund先生分別獲支付額外袍金每月25,000美元、15,000美元及15,000美元。該等額外袍金乃根據彼等於本集團的個別工作經驗、職務及職責而釐定，且並無載入本公司分別與張日奇先生、Kalpana Desai女士及Mats Berglund先生訂立的委任函內。

其他資料

董事及行政總裁於本公司或其任何相聯法團的股份、相關股份及債券的權益以及淡倉

於2025年6月30日，各董事及行政總裁於本公司及其相聯法團（按證券及期貨條例（「證券及期貨條例」）第XV部所賦予的涵義）的股份、相關股份及債券中擁有：(a)根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益及淡倉；或(b)根據證券及期貨條例第352條須登記入本公司存置的登記冊內的權益及淡倉；或(c)根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則規定的權益及淡倉如下：

董事姓名	個人權益	公司或家族 權益／信託及 類似權益	好倉／淡倉	股份權益總額	持有已發行股本之概約百分比	
					2025年6月30日	2024年12月31日
Martin Fruergaard ¹	13,979,000	—	好倉	13,979,000	0.28%	0.19%
莊偉林	110,000	—	好倉	110,000	少於0.01%	少於0.01%

附註：

(1) 根據本公司股份獎勵計劃授出的有限制股份獎勵已於本報告第36頁內披露

上述所有權益均為好倉。根據本公司按證券及期貨條例第352條備存的登記冊，於2025年6月30日，董事並無持有任何淡倉或股本衍生工具下的相關股份。

除上文披露外，於截至2025年6月30日止六個月內任何時候，本公司、其附屬公司或其相聯公司概無訂有任何安排，致使本公司董事及行政總裁可持有本公司或其相聯法團的股份、相關股份或債券中任何權益或淡倉。

2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃

本節應與2024年年報第72頁的披露一併閱讀。

本公司的2013年股份獎勵計劃（「2013年股份獎勵計劃」）於2023年2月按期屆滿。2013年股份獎勵計劃屆滿後，將不可據此作出任何獎勵，但2013年股份獎勵計劃的條文在所有其他方面仍具有完全效力及作用。所有在2013年股份獎勵計劃屆滿前已授出而尚未歸屬的獎勵仍繼續有效。最後一批獎勵已按照歸屬時間表於2025年7月14日歸屬，此後2013年股份獎勵計劃已完全終止。

於2023年，為了延續本公司為其僱員而設的股份獎勵計劃，董事會於2023年7月31日採納2023年股份獎勵計劃（「2023年股份獎勵計劃」）。與2013年股份獎勵計劃同樣，2023年股份獎勵計劃屬於單項股份獎勵計劃，可按計劃授出股份但不可授出認股權。根據2023年股份獎勵計劃授出股份獎勵時，受託人僅可於二手市場上按市場交易價格購買本公司現有股份。根據2023年股份獎勵計劃不可發行新股份。該計劃的終止日期為2025年7月31日，但其於2025年4月25日被一項新採納的股份獎勵計劃（即2025年股份獎勵計劃）取代，有關詳情載於下頁。因此，2023年股份獎勵計劃已於2025年4月25日屆滿，其後不再有任何股份可根據2023年股份獎勵計劃授出或進一步授出，但所有在2023年股份獎勵計劃屆滿前已授出而尚未歸屬的獎勵將繼續有效。該等獎勵將按照歸屬時間表在2027年歸屬。

於截至2025年6月30日止六個月期初及期末，根據2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃的計劃授權可授出（即透過發行新股份而授出）的股份數目為零。

採納2025年股份獎勵計劃(「2025年股份獎勵計劃」)

2025年股份獎勵計劃於2025年4月25日舉行的股東週年大會上獲本公司股東批准及採納。該計劃屬於單項股份獎勵計劃，並不可授出認股權。2025年股份獎勵計劃的獎勵分為有限制股份獎勵、有限制單位獎勵及績效股份單位獎勵。對於授出的有限制股份獎勵及有限制單位獎勵，該等獎勵的歸屬並無績效目標。鑑於(i)承授人屬僱員參與者，而2025年股份獎勵計劃的主要目的是作為留職鼓勵及獎勵僱員對本集團的貢獻及忠誠，及讓承授人的利益與股東的利益整體保持一致；及(ii)所授出的獎勵將須遵守2025年股份獎勵計劃的計劃規則內的若干歸屬條件，而計劃規則已涵蓋有關獎勵失效的情況，薪酬委員會認為該機制合適並符合2025年股份獎勵計劃的目的。就績效股份單位獎勵而言，該等獎勵將授予薪酬委員會認為合適且符合2025年股份獎勵計劃目的的執行董事及若干僱員，並僅在達到董事會批准的特定財務目標後，方能歸屬。倘未能達到與績效股份單位獎勵相關的績效目標，則相關的獎勵股份將不會全數或部分歸屬。

根據2025年股份獎勵計劃已授出或將授出的獎勵受退扣機制限制，其包括但不限於以下各項：

任何獎勵的未歸屬部分在承授人因僱主有權毋須作出通知予以終止僱用而其不再為僱員參與者當日，其獎勵將失效。同樣地，於獎勵歸屬後及於該獎勵股份受交易限制所規限的期間內，倘承授人在類似的情況下被終止僱用，或違反相關歸屬後的交易限制，承授人須向受托人退還已歸屬的股份(或於股份歸屬時的等值現金)。就績效股份單位獎勵而言，倘本公司在任何該等獎勵歸屬日期後三年內發現本公司或本集團的財務報表有重大錯誤陳述或遺漏，本公司有權並可能要求承授人退還歸屬股份(或於股份歸屬時的等值現金)，連同任何已支付股息等值款以及於任何該等獎勵歸屬時就任何股份已支付的任何股息或已作出的其他分派，前提是該等已歸屬股份乃在財務報表存在重大錯誤陳述或遺漏的情況下方始獲得歸屬。

於截至2025年6月30日止六個月期初及期末，根據2025年股份獎勵計劃的計劃授權可授出(即透過發行新股份而授出)的股份數目分別為零及256,849,507股。

本公司可透過2013年股份獎勵計劃、2023年股份獎勵計劃及2025年股份獎勵計劃授出股份獎勵予合資格的參與者，主要為執行董事及僱員，作為對他們為本集團所作出之貢獻的鼓勵和認可。任何獎勵均無行使期間，承授人毋須就接納獎勵支付任何款項及毋須就歸屬獎勵支付任何獎勵股份購買價格。

已授出的獎勵

截至2025年6月30日止六個月，根據2013年股份獎勵計劃、2023年股份獎勵計劃及2025年股份獎勵計劃（合併呈列）的獎勵的變動詳情如下：

			期內					歸屬期 ⁴			
千股	授出日期	獎勵類型	未歸屬 於2025年 6月30日	未歸屬 於2025年 1月1日	已授出 ²	已歸屬 ³	已失效／ 註銷	2025年 下半年	2026年	2027年	2028年
董事											
Martin Fruergaard	2022年3月3日	有限制股份	1,359	1,359	—	—	—	1,359	—	—	—
	2023年8月2日	有限制股份	1,637	1,637	—	—	—	—	1,637	—	—
	2024年3月5日	有限制股份	1,816	1,816	—	—	—	—	—	1,816	—
	2025年6月20日	有限制股份	1,768	—	1,768	—	—	—	—	—	1,768
		績效股份單位	2,552	—	2,552	—	—	—	—	—	2,552
			9,132	4,812	4,320	—	—	1,359	1,637	1,816	4,320
高級管理層											
吳志傑 ¹	2025年6月20日	有限制股份	2,018	—	2,018	—	—	—	672	673	673
		績效股份單位	672	—	672	—	—	—	—	—	672
			2,690	—	2,690	—	—	—	672	673	1,345
其他僱員											
	2022年3月3日	有限制股份及有限制單位	10,870	11,314	—	(444)	—	10,870	—	—	—
	2023年8月2日	有限制股份及有限制單位	12,591	13,034	—	(443)	—	155	12,436	—	—
	2024年3月5日	有限制股份及有限制單位	13,481	13,481	—	—	—	—	—	13,481	—
	2024年5月30日	有限制股份及有限制單位	330	330	—	—	—	165	165	—	—
	2025年6月20日	有限制股份及有限制單位	19,064	—	19,064	—	—	—	—	—	19,064
		績效股份單位	2,552	—	2,552	—	—	—	—	—	2,552
			58,888	38,159	21,616	(887)	—	11,190	12,601	13,481	21,616
			70,710	42,971	28,626	(887)	—	12,549	14,910	15,970	27,281

附註：

- (1) 吳先生於2025年5月獲委任為首席財務官。
- (2) 28,626,000股股份獎勵根據2025年股份獎勵計劃於2025年6月20日授出，佔本期間已發行股份加權平均數約0.56%（不包括庫存股份）。本公司股份於緊接授出日期2025年6月20日前的收市價為每股2.05港元。該等股份獎勵於授出日期的公平值（所採納的會計準則及政策與中期簡明綜合財務報表一致）為每股2.02港元。除2,711,000股已失效的股份供受託人動用外，所有股份均於市場上購買。在28,626,000股股份中，合共5,776,000股股份為績效股份單位獎勵，須在達到董事會批准的特定財務目標後，方能歸屬。
- (3) 合共887,000股股份於期內歸屬的股份乃於一名僱員退休及另一名僱員離世時提前歸屬。股份於緊接股份獎勵的歸屬日期前的加權平均收市價為1.55港元。期內並無註銷獎勵。
- (4) 於該等年度每年的歸屬日期為7月14日。

主要股東於本公司股份及相關股份的權益及淡倉

根據證券及期貨條例第336條存置的主要股東登記冊顯示，於2025年6月30日，本公司獲告知以下主要股東持有相當於本公司已發行股本5%或以上的權益及淡倉。

姓名／名稱	身份／權益性質	好倉／淡倉	股份數目	約佔本公司已發行股本的百分比	
				2025年6月30日	2024年12月31日
Caravel Maritime Ventures Inc. ¹	實益擁有人	好倉	817,528,401	16.08%	—
Harindarpal Singh Banga ¹	受其控制的法團的權益	好倉	817,528,401	16.08%	—
Indra Banga ¹	受其控制的法團的權益	好倉	817,528,401	16.08%	—
The Caravel Group Ltd. ¹	受其控制的法團的權益	好倉	817,528,401	16.08%	—
M&G Plc	受其控制的法團的權益	好倉	619,588,000	12.19%	11.84%
Pzena Investment Management, LLC ²	投資經理／ 實益擁有人	好倉	607,822,910	11.96%	9.19%
Citigroup Inc. ³	受其控制的法團的權益／ 核准借出代理人	好倉	361,037,497	7.10%	6.00%
		淡倉	27,742,255	0.55%	0.34%
JPMorgan Chase & Co. ⁴	實益擁有人／ 投資經理／ 持有股份的保證權益的人士／ 核准借出代理人	好倉	347,255,931	6.83%	5.28%
		淡倉	222,417,824	4.38%	3.25%

附註：

- (1) The Caravel Group Ltd.的全部已發行股本由Harindarpal Singh Banga及Indra Banga各自擁有50%。The Caravel Group Ltd.透過其控制的多家公司擁有Caravel Maritime Ventures Inc.的100%權益，而該公司以實益擁有人的身份持有817,528,401股股份。
- (2) 由Pzena Investment Management, LLC持有的股份的好倉乃以投資經理之身份(607,543,910股股份)及實益擁有人之身份(279,000股股份)所持有。
- (3) 由Citigroup Inc.持有的股份的好倉乃以受其控制的法團的權益之身份(29,218,026股股份)及核准借出代理人之身份(331,819,471股股份)所持有。淡倉乃以受其控制的法團的權益之身份所持有。
- (4) 由JPMorgan Chase & Co.持有的股份的好倉乃以實益擁有人之身份(227,002,542股股份)、投資經理之身份(322,000股股份)、持有股份的保證權益的人士之身份(4,533,054股股份)及核准借出代理人之身份(115,398,335股股份)所持有。淡倉乃以實益擁有人之身份所持有。

人力資源

於2025年6月30日，本公司及其附屬公司聘用合共406名岸上員工及4,300名船員(2024年：分別為392名及逾4,500名)。於截至2025年6月30日止六個月的僱員開支(包括船員薪金及董事袍金)合共為93,800,000美元(2024年：95,500,000美元)。

本集團所有附屬公司均是平等機會僱主。我們致力吸引及留住不同年齡、性別、文化及背景的多元人才以及具有管理及發展業務所需技能、經驗及資格的員工。為達至此目的，我們提供具競爭力及符合市場慣例的薪酬待遇(包括酌情花紅)，以向員工作出與股東利益一致的表現獎勵。

本公司為其僱員設有股份獎勵計劃，藉此可酌情授出股份獎勵或單位獎勵予合資格的參與者，主要為執行董事及合資格僱員，作為留職鼓勵及獎勵他們對本集團的貢獻及忠誠，及讓承授人的利益與股東的利益整體保持一致。

此外，本集團亦提供培訓和發展及領袖培訓計劃，以及社交、團隊建立和康樂活動。

照片顯示一艘太平洋航運貨船停泊在船塢中。該貨船擁有矽樹脂塗層船體和螺旋槳、舵球及預旋導管，以提高燃油效率

財務業績

- 39 集團表現分析
- 40 財務報表
- 44 財務報表附註
- 53 核數師審閱報告

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。

截至6月30日止六個月				
百萬美元	附註	2025年	2024年	變動*
營業額		1,018.7	1,281.5	-21%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(462.2)	(564.3)	+18%
按期租合約對等基準的收入	1	556.5	717.2	-22%
自有貨船開支				
營運開支	2	(92.6)	(97.3)	+5%
折舊	2	(75.6)	(76.8)	+2%
財務開支淨額	3	(2.4)	(3.3)	+27%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	4	(304.4)	(425.8)	+29%
資本化租賃貨船開支	4	(19.9)	(28.6)	+30%
營運表現(未計管理開支)		61.6	85.4	-28%
經調整一般及行政管理開支總額	5	(39.4)	(41.2)	+4%
稅項及其他		(0.3)	(0.3)	0%
基本溢利		21.9	43.9	-50%
未變現的衍生工具(開支)／收入	6	(1.3)	7.1	
出售貨船之收益	7	5.0	2.6	
撥備撥回		—	4.0	
股東應佔溢利		25.6	57.6	-56%
稅息折舊及攤銷前溢利		121.5	157.9	-23%
淨溢利率		3%	4%	-1%
平均股本回報率(按年計算)		3%	6%	-3%

* 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。

附註

1. 按期租合約對等基準的收入總額減少，乃由於上半年貨運租金轉弱。
2. 我們的自有貨船總營運開支及折舊分別減少5%及2%，主要由於我們出售五艘船齡較高的乾散貨船。
3. 財務開支淨額減少27%乃平均借貸下跌以及利率下跌導致利息收入及利息開支減少的綜合結果。
4. 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期內貨運市場轉弱而減少。
5. 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。有關金額下跌4%，主要由於就購買貨船的日圓存款因日圓升值而產生外匯收益。
6. 未變現的衍生工具開支主要乃我們的燃料掉期合約按市值的下調。
7. 出售收益乃關於出售五艘船齡較高的乾散貨船。

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。

財務報表

未經審核簡明綜合損益表

截至6月30日止六個月			
	附註	2025年 千美元	2024年 千美元
營業額	4	1,018,680	1,281,541
服務開支	5	(989,498)	(1,221,469)
毛利		29,182	60,072
間接一般及行政管理開支	5	(3,818)	(3,119)
其他收入及收益	6	5,391	6,767
其他開支	5	—	(827)
財務收入	7	5,811	7,243
財務開支	7	(10,648)	(12,175)
除稅前溢利		25,918	57,961
稅項支出	8	(318)	(327)
股東應佔溢利		25,600	57,634
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	10(a)	0.50	1.11
每股攤薄盈利	10(b)	0.50	1.08

未經審核簡明綜合全面收益表

截至6月30日止六個月		
	2025年 千美元	2024年 千美元
股東應佔溢利	25,600	57,634
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	54	1,337
— 公平值收益轉撥至損益表內	(957)	(1,573)
匯兌差額	938	(459)
股東應佔全面收益總額	25,635	56,939

未經審核簡明綜合資產負債表

	附註	2025年 6月30日 千美元	2024年 12月31日 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備	11	1,664,424	1,698,666
使用權資產	12	78,751	80,060
商譽		25,256	25,256
衍生資產	13	46	1,995
應收貿易賬款及其他應收款項	14	5,052	42,250
		1,773,529	1,848,227
流動資產			
存貨		114,966	126,391
衍生資產	13	3,335	2,281
應收貿易賬款及其他應收款項	14	143,435	155,017
現金及存款	15	295,502	282,037
可收回稅項		146	82
		557,384	565,808
資產總額		2,330,913	2,414,035

	附註	2025年 6月30日 千美元	2024年 12月31日 千美元
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	18	50,832	50,710
保留溢利		654,826	662,986
其他儲備		1,090,957	1,112,948
權益總額		1,796,615	1,826,644
負債			
非流動負債			
借貸	16	105,748	185,776
租賃負債		51,916	52,149
衍生負債	13	672	499
		158,336	238,424
流動負債			
借貸	16	123,337	76,542
租賃負債		29,234	29,891
衍生負債	13	4,178	3,014
應付貿易賬款及其他應付款項	17	219,213	239,520
		375,962	348,967
負債總額		534,298	587,391

未經審核簡明綜合權益變動結算表

											股東應佔資本及儲備									
千美元	2025年										2024年									
	股本	股份溢價	合併儲備	可換股 債券儲備	僱員福利 儲備	對沖儲備	匯兌儲備	實繳盈餘	保留溢利	總計	股本	股份溢價	合併儲備	可換股 債券儲備	僱員福利 儲備	對沖儲備	匯兌儲備	實繳盈餘	保留溢利	總計
於1月1日	50,710	394,790	(56,606)	2,108	(6,704)	2,035	(2,613)	779,938	662,986	1,826,644	52,638	428,006	(56,606)	2,520	(7,625)	3,785	(1,802)	779,938	597,075	1,797,929
全面收益																				
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	25,600	25,600	-	-	-	-	-	-	-	-	57,634	57,634
其他全面收益																				
現金流量對沖																				
– 公平值收益	-	-	-	-	-	54	-	-	-	54	-	-	-	-	-	1,337	-	-	-	1,337
– 公平值收益轉撥至損益表內	-	-	-	-	-	(957)	-	-	-	(957)	-	-	-	-	-	(1,573)	-	-	-	(1,573)
匯兌差額	-	-	-	-	-	-	938	-	-	938	-	-	-	-	-	-	(459)	-	-	(459)
全面收益總額	-	-	-	-	-	(903)	938	-	25,600	25,635	-	-	-	-	-	(236)	(459)	-	57,634	56,939
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易																				
派付股息 (附註 9)	-	-	-	-	-	-	-	-	(33,424)	(33,424)	-	-	-	-	-	-	-	-	(38,224)	(38,224)
以股權支付的補償	-	-	-	-	2,200	-	-	-	-	2,200	-	-	-	-	2,901	-	-	-	-	2,901
轉換可換股債券時發行的股份 (附註 18(a))	203	3,532	-	(263)	-	-	-	-	-	3,472	304	5,484	-	(412)	-	-	-	-	-	5,376
購回及註銷股份 (附註 18(b))	(931)	(20,082)	-	-	-	-	-	-	-	(21,013)	(338)	(11,384)	-	-	-	-	-	-	-	(11,722)
購回及將予註銷股份	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(89)	(2,781)	-	-	-	-	-	-	-	(2,870)
股份獎勵之授出 (附註 18(c))	7,749	-	-	-	(7,413)	-	-	-	(336)	-	5,693	-	-	-	(5,704)	-	-	-	11	-
股份獎勵計劃受託人購入的股份	(6,899)	-	-	-	-	-	-	-	-	(6,899)	(5,532)	-	-	-	-	-	-	-	-	(5,532)
股份獎勵失效	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(351)	-	-	-	351	-	-	-	-	-
於6月30日	50,832	378,240	(56,606)	1,845	(11,917)	1,132	(1,675)	779,938	654,826	1,796,615	52,325	419,325	(56,606)	2,108	(10,077)	3,549	(2,261)	779,938	616,496	1,804,797

未經審核簡明綜合現金流量表

截至6月30日止六個月		
	附註	
	2025年 千美元	2024年 千美元
經營業務		
經營業務產生的現金	19	124,969
(已付)／已退還稅項		(374)
經營業務產生的現金淨額		124,595
投資活動		
購置物業、機器及設備		(41,127)
出售物業、機器及設備		41,668
原到期日多於三個月的定期存款的減少／(增加)		10,768
受限制現金的減少		—
已收利息	7	5,811
投資活動中產生／(所用)的現金淨額		17,120

截至6月30日止六個月		
	附註	
	2025年 千美元	2024年 千美元
融資活動		
提取銀行貸款		—
償還銀行貸款及其他借貸		(31,430)
已付借貸利息及其他財務開支		(6,525)
償還租賃負債－本金部分		(18,163)
已付租賃負債利息	7	(2,451)
派付股息	9	(33,424)
購回及註銷股份的付款		(21,013)
股份獎勵計劃受託人購入股份的付款		(6,899)
融資活動中所用的現金淨額		(119,905)
現金及現金等價物的增加／(減少)淨額		21,810
現金及現金等價物		
於1月1日		265,646
現金及現金等價物的增加／(減少)淨額		21,810
匯兌收益／(虧損)		2,423
於6月30日	15	289,879
原到期日多於三個月的定期存款		
於1月1日		16,391
原到期日多於三個月的定期存款的(減少)／增加		(10,768)
於6月30日	15	5,623
於6月30日的現金及存款	15	295,502

財務報表附註

1 一般資料

太平洋航運集團有限公司（「本公司」）及其附屬公司（統稱為「本集團」）主要從事提供國際乾散貨運服務。

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。

此中期簡明綜合財務報表為未經審核，但已由羅兵咸永道會計師事務所根據香港會計師公會頒布之香港審閱準則第2410號「由實體的獨立核數師執行中期財務資料審閱」進行審閱。羅兵咸永道會計師事務所致董事會的獨立審閱報告載於第53頁。

此財務報表已由董事會於2025年8月7日批准刊發。

◀▶ 第12頁 市場回顧

2 編製基準

(a) 會計準則

此財務報表乃按照香港會計師公會頒布之香港會計準則第34號「中期財務報告」而編製。此財務報表應與根據香港財務報告準則會計準則（「香港財務報告準則」）編製之截至2024年12月31日止年度之年度財務報表一併閱覽。

(b) 會計政策

本集團所採納之會計政策與截至2024年12月31日止年度之年度財務報表所採納的一致。

於本會計期間生效的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及毋須作出任何調整。

3 估計

此財務報表的編製需管理層作出判斷、估計和假設。該等判斷、估計和假設會影響會計政策的應用及資產和負債、收入和開支的報告金額。實際業績則可能有別於該等估計。

在編製此財務報表時，管理層在應用本集團的會計政策方面所作出的重大判斷和不確定性估計的關鍵來源，與截至2024年12月31日止年度之年度財務報表所應用的相同。

4 營業額及分部資料

千美元	截至6月30日止六個月	
	2025年	2024年
貨運租金	886,598	1,109,139
租賃貨船租金		
— 租賃部分	79,064	115,563
— 非租賃部分	53,018	56,839
	1,018,680	1,281,541

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。

由於我們的貨運服務屬跨國經營，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。

5 按性質分類的開支

千美元	截至6月30日止六個月	
	2025年	2024年
貨船相關開支		
租賃貨船開支 (a)	304,395	425,826
所耗燃料	242,573	322,202
港口開銷及其他航程開支	218,611	244,214
貨船折舊	93,139	103,941
僱員福利開支－船員薪金及相關開支	61,068	63,285
貨船營運開支	26,275	28,093
所耗潤滑油	5,286	5,831
燃料掉期合約虧損／(收益)淨額	3,398	(9,892)
	954,745	1,183,500
一般及行政管理開支 (b)		
僱員福利開支 (包括董事酬金)	32,776	32,192
其他物業、機器及設備折舊	1,378	1,335
辦公室租賃開支	582	489
匯兌(收益)／虧損淨額	(2,969)	659
其他一般及行政管理開支	6,804	6,413
	38,571	41,088

千美元	截至6月30日止六個月	
	2025年	2024年
其他開支		
遠期外匯合約虧損淨額	—	827
	—	827
以上各項之總和與以下計入損益表之項目總和一致： (i)服務開支、(ii)間接一般及行政管理開支及(iii)其他開支	993,316	1,225,415

(a) 租賃貨船開支

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個月的長期租賃之非租賃部分。

租賃貨船開支包括以指數掛鈎為基準的可變租賃款項為17,300,000美元（2024年：38,300,000美元）。

(b) 一般及行政管理開支總額

千美元	截至6月30日止六個月	
	2025年	2024年
直接一般及行政管理開支（包括於服務開支內）	34,753	37,969
間接一般及行政管理開支	3,818	3,119
一般及行政管理開支總額	38,571	41,088

6 其他收入及收益

千美元	截至6月30日止六個月	
	2025年	2024年
出售物業、機器及設備之收益	5,030	2,625
貨運期貨協議收益淨額	361	142
撥備撥回	—	4,000
	5,391	6,767

7 財務收入及財務開支

千美元	截至6月30日止六個月	
	2025年	2024年
財務收入		
銀行利息收入	(5,810)	(7,239)
其他利息收入	(1)	(4)
	(5,811)	(7,243)
財務開支		
借貸利息		
— 銀行貸款及其他借貸	7,469	10,276
— 可換股債券	632	742
租賃負債利息	2,451	1,594
利率掉期合約收益淨額	(957)	(1,573)
其他財務費用	1,053	1,136
	10,648	12,175
財務開支淨額	4,837	4,932

8 稅項

本集團於國際營運的船運收入，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。非船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。

自損益表扣除的稅項為：

千美元	截至6月30日止六個月	
	2025年	2024年
海外稅項，按該等司法管轄區的適用稅率計算撥備	276	320
就過往年度作出調整	42	7
稅項支出	318	327

本集團落入經濟合作與發展組織（「經合組織」）所頒布的支柱二全球反稅基侵蝕範本規則（「範本規則」）的範圍內，在低稅地區產生的收入須繳納15%的最低實際稅率。根據範本規則，本集團的國際航運收入可獲豁免。須遵守最低稅率要求之非航運業務的收入的影响被視為並不重大。

本公司於香港上市，而香港相應法例已於2025年生效。根據本年度的評估，本集團於營運所在的司法管轄區不會產生任何相關稅務風險。本集團按照香港會計準則第12號「國際稅制改革—支柱二範本規則」，在確認及披露與範本規則的所得稅有關的遞延稅項資產及負債的資料時應用了例外規定。

9 股息

	截至6月30日止六個月					
	2025年			2024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 (a)	1.6	0.2	10,371	4.1	0.5	27,600
期內派付股息 (b)	5.1	0.7	33,424	5.7	0.8	38,224

(a) 中期股息於2025年8月7日宣布派發，故並未於財務報表呈列。

(b) 期內派付股息包括去年的末期股息。

10 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期內已發行股份(但不包括本公司2013年股份獎勵計劃、2023年股份獎勵計劃及2025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股份(附註18(c)))的加權平均數所計算。

		截至6月30日止六個月	
		2025年	2024年
股東應佔溢利	(千美元)	25,600	57,634
已發行股份的加權平均數	(千股)	5,074,070	5,193,712
每股基本盈利	(美仙)	0.50	1.11
相等於	(港仙)	3.93	8.68

(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股份(附註18(c))的攤薄影響作出調整後的期內已發行股份(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。

		截至6月30日止六個月	
		2025年	2024年
股東應佔溢利	(千美元)	25,600	57,634
可換股債券之利息的影響	(千美元)	632	742
經調整股東應佔溢利	(千美元)	26,232	58,376
已發行股份的加權平均數	(千股)	5,074,070	5,193,712
可換股債券的影響	(千股)	158,429	180,352
未歸屬有限股份的影響	(千股)	22,530	35,175
已攤薄的股份加權平均數	(千股)	5,255,029	5,409,239
每股攤薄盈利	(美仙)	0.50	1.08
相等於	(港仙)	3.89	8.44

11 物業、機器及設備

千美元	貨船	建造中的貨船	其他物業、機器及設備	總計
賬面淨值				
於2025年1月1日	1,697,248	–	1,418	1,698,666
添置	38,086	39,600	639	78,325
折舊	(75,611)	–	(352)	(75,963)
出售	(36,634)	–	(4)	(36,638)
匯兌差額	–	–	34	34
於2025年6月30日	1,623,089	39,600	1,735	1,664,424

12 使用權資產

千美元	貨船	其他物業、機器及設備	總計
賬面淨值			
於2025年1月1日	74,296	5,764	80,060
添置	15,371	183	15,554
租賃修改	2,039	(456)	1,583
折舊	(17,528)	(1,026)	(18,554)
匯兌差額	–	108	108
於2025年6月30日	74,178	4,573	78,751

13 衍生資產及負債

本集團面對利率、燃料價格、貨運租金及匯率波動的風險。以下概括本集團所運用的衍生工具以管理相關風險及其公平值級別。

衍生工具	公平值級別
利率掉期合約	第2級別
燃料掉期合約	第2級別
貨運期貨協議	第1級別
遠期外匯合約	第2級別

公平值級別

- 第1級別： 相同資產或負債在活躍市場的報價（未經調整）。
- 第2級別： 計量資產或負債的輸入資料不屬於第1級別所包括的報價，但可以直接（即價格）或間接（即從價格推算）觀察得到。
- 第3級別： 計量資產或負債的輸入資料並非根據可觀察得到的市場數據（即無法觀察得到的輸入資料）。

利率掉期合約、燃料掉期合約及遠期外匯合約的公平值乃根據於結算日由交易商所報的市價計算。貨運期貨協議通過結算所進行交易，其公平值乃使用於結算日的遠期租金釐定。

期內，第1級別及第2級別之間並無調撥。

	2025年6月30日		2024年12月31日	
千美元	資產	負債	資產	負債
非流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約	—	—	1,957	—
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約	28	(667)	38	(499)
貨運期貨協議	18	(5)	—	—
	46	(672)	1,995	(499)
流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約	1,132	—	78	—
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約	1,617	(3,433)	1,303	(1,391)
貨運期貨協議	586	(745)	881	(895)
遠期外匯合約	—	—	19	(728)
	3,335	(4,178)	2,281	(3,014)
總計	3,381	(4,850)	4,276	(3,513)

14 應收貿易賬款及其他應收款項

千美元	2025年 6月30日	2024年 12月31日
非流動		
貨船之預付款項	5,052	42,250
流動		
應收貿易賬款	91,842	106,300
其他應收款項	29,180	23,775
預付款項	22,413	24,942
	143,435	155,017

由於應收貿易賬款及其他應收款項於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

應收貿易賬款按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2025年 6月30日	2024年 12月31日
30日或以下	65,478	86,360
31–60日	7,709	4,165
61–90日	4,112	2,463
90日以上	14,543	13,312
	91,842	106,300

15 現金及存款

千美元	2025年 6月30日	2024年 12月31日
原到期日於三個月或以內的定期存款	161,510	202,190
銀行及庫存現金	128,369	63,456
現金及現金等價物	289,879	265,646
原到期日多於三個月的定期存款	5,623	16,391
現金及存款總額	295,502	282,037

現金及存款主要以美元計值，由於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

本集團根據風險、回報及流動性的適度平衡進行評估，將現金投資於多家國際性大型銀行（主要位於香港及新加坡）之各種金融產品。於2025年6月30日，本集團持有的現金及存款包括251,700,000美元及相當於43,800,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於流動存款及儲蓄戶口。

第22頁 現金及借貸

16 借貸

借貸的償還期限如下：

千美元	銀行貸款	可換股債券	其他借貸	總計
於2025年6月30日				
一年以內	87,138	24,480	11,719	123,337
第二年	51,732	–	1,196	52,928
第三至第五年	45,468	–	7,352	52,820
	184,338	24,480	20,267	229,085
於2024年12月31日				
一年以內	46,012	27,743	2,787	76,542
第二年	86,230	–	2,515	88,745
第三至第五年	80,635	–	16,396	97,031
	212,877	27,743	21,698	262,318

借貸賬面值與其公平值相若。

17 應付貿易賬款及其他應付款項

千美元	2025年 6月30日	2024年 12月31日
應付貿易賬款	91,997	100,311
計提費用及其他應付款項	77,844	73,480
預收款項	49,372	65,729
	219,213	239,520

由於應付貿易賬款及其他應付款項於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

應付貿易賬款按到期日計算的賬齡如下：

千美元	2025年 6月30日	2024年 12月31日
30日或以下	83,397	93,407
31–60日	208	1,313
61–90日	233	733
90日以上	8,159	4,858
	91,997	100,311

18 股本

	股份數目	千美元
法定	36,000,000,000	360,000
已發行及繳足		
於2025年1月1日	5,153,242,146	50,710
轉換可換股債券時發行的股份 (a)	20,315,814	203
購回及註銷股份 (b)	(93,069,000)	(931)
以有限制股份獎勵授出予僱員的股份 (c)	28,626,000	7,749
股份獎勵計劃受託人購入的股份	(25,915,000)	(6,899)
於2025年6月30日	5,083,199,960	50,832

(a) 轉換可換股債券時發行的股份

期內，20,315,814股股份已就轉換本金總額3,500,000美元的可換股債券以每股1.35港元的轉換價發行。於2025年6月30日後，141,107,843股股份已就轉換本金總額24,310,000美元的可換股債券以每股1.35港元的轉換價發行。

(b) 購回及註銷股份

期內，93,069,000股股份從聯交所購回，所涉總代價為約21,013,000美元。所有股份均已於期內註銷。

(c) 有限制股份獎勵

根據本公司之股份獎勵計劃，有限制股份獎勵已授出予執行董事及若干僱員。股份獎勵計劃根據香港財務報告準則被視為本公司之特別功能機構。

當有限制股份獎勵授出時，相關數目的股份會依法地轉讓或發行予受託人，並由受託人為獎勵承受人的利益而持有。於股份歸屬前，獎勵承授人不會就股份享有投票、收取股息(董事會在其酌情下授出予獎勵承授人股息等價物除外)或任何其他股東權利。倘股份失效或被沒收，有關股份將由受託人持有，並可用於作出未來授出的股份獎勵。

期內未歸屬有限制股份獎勵的數目變動如下：

千股	2025年
於1月1日	42,971
已授出	28,626
已歸屬	(887)
於6月30日	70,710

19 未經審核簡明綜合現金流量表附註

除稅前溢利與經營業務產生的現金對賬表

千美元	截至6月30日止六個月	
	2025年	2024年
除稅前溢利	25,918	57,961
資產及負債調整		
貨船及其他物業、機器及設備之折舊	75,963	77,162
使用權資產之折舊	18,554	28,114
出售物業、機器及設備之收益	(5,030)	(2,625)
不符合對沖會計法的衍生工具之未變現虧損／(收益)淨額	1,330	(7,158)
撥備撥回	—	(4,000)
資本及資金調整		
以股權支付的補償	2,200	2,901
業績調整		
財務開支淨額	4,837	4,932
匯兌(收益)／虧損淨額	(2,969)	659
營運資金變化前的除稅前溢利	120,803	157,946
存貨的減少／(增加)	11,425	(3,681)
應收貿易賬款及其他應收款項的減少／(增加)	13,166	(18,005)
應付貿易賬款及其他應付款項的減少	(20,425)	(3,135)
經營業務產生的現金	124,969	133,125

20 承擔

(a) 資本承擔

千美元	2025年 6月30日	2024年 12月31日
已訂約但未確認為負債－新建造低排放貨船及貨船設備合約	182,047	146,582

(b) 經營租賃承擔

(i) 本集團作為承租人－付款

不可撤銷的租賃承擔包括低值資產租賃、租賃期12個月或以下的短期租賃以及租賃期超過12個月而於2025年6月30日尚未開始的長期租賃。

該等租賃的未來累計最低租賃付款如下：

千美元	貨船	辦公室設備	總計
於2025年6月30日			
一年以內	77,713	66	77,779
第二至第五年	84,300	17	84,317
第五年以後	17,198	3	17,201
	179,211	86	179,297
於2024年12月31日			
一年以內	81,105	136	81,241
第二至第五年	101,165	24	101,189
第五年以後	27,634	4	27,638
	209,904	164	210,068

(ii) 本集團作為出租人－收入

本集團於不可撤銷經營租賃項目下的貨船未來累計最低租賃收入列表如下：

千美元	2025年 6月30日	2024年 12月31日
一年以內	44,178	46,444
第二至第五年	1,045	6,117
	45,223	52,561

本集團出租貨船包括將於2026年內屆滿的一艘好望角型乾散貨船之租賃。

核數師 審閱報告

中期財務資料的審閱報告

致太平洋航運集團有限公司董事會

(於百慕達註冊成立的有限公司)

引言

本核數師(以下簡稱「我們」)已審閱列載於第40至52頁的中期財務資料，此中期財務資料包括太平洋航運集團有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)於2025年6月30日的中期簡明綜合資產負債表與截至該日止六個月期間的中期簡明綜合損益表、中期簡明綜合全面收益表、中期簡明綜合權益變動結算表 and 中期簡明綜合現金流量表，以及節選解釋附註。香港聯合交易所有限公司證券上市規則規定，就中期財務資料擬備的報告必須符合以上規則的有關條文以及香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒布的香港會計準則第34號「中期財務報告」。貴公司董事須負責根據香港會計師公會頒布的香港會計準則第34號「中期財務報告」擬備及列報該等中期財務資料。我們的責任是根據我們的審閱對該等中期財務資料作出結論，並僅按照我們協定的業務約定條款向閣下(作為整體)報告我們的結論，除此之外本報告別無其他目的。我們不會就本報告的內容向任何其他人士負上或承擔任何責任。

審閱範圍

我們已根據香港會計師公會頒布的香港審閱準則第2410號「由實體的獨立核數師執行中期財務資料審閱」進行審閱。審閱中期財務資料包括主要向負責財務和會計事務的人員作出查詢，及應用分析性和其他審閱程序。審閱的範圍遠較根據《香港審計準則》進行審計的範圍為小，故不能令我們可保證我們將知悉在審計中可能被發現的所有重大事項。因此，我們不會發表審計意見。

結論

按照我們的審閱，我們並無發現任何事項，令我們相信貴集團的中期財務資料未有在各重大方面根據香港會計師公會頒布的香港會計準則第34號「中期財務報告」擬備。



羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港，2025年8月7日



向每一位均是海上英雄的 太平洋航運船員致敬

中期報告 2025

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)



請掃描此處進入本公司網站

關注我們



製作：資本財經印刷有限公司

* 僅供識別

香港
黃竹坑
香葉道2號
One Island South 31樓

電話：+852 2233 7000

電郵：IR@pacificbasin.com

www.pacificbasin.com

