

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布的内容概不負責，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布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2023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2023年12月31日止年度的業績如下:

業務摘要

業績穩健及現金流強勁

太平洋航運於2023年錄得基本溢利119,200,000美元、淨溢利109,400,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利347,200,000美元。這為我們帶來股本回報率達6%及每股基本盈利16.5港仙。我們繼續維持強健的財政狀況，其中已承諾可動用流動資金達549,200,000美元，其中包括現金及存款261,500,000美元。期內，我們繼續投資於我們的自有船隊，將載重能力提高4%。儘管有此增長，我們的淨負債比率仍然維持於2%低水平，反映我們有能力在支持各項增長計劃的同時，維持強勁的資產負債表。

鑑於財務業績穩健、現金流強勁以及對乾散貨運市場長遠基本因素的信心，董事會建議派發末期基本股息每股1.6港仙及額外末期特別股息每股4.1港仙，而連同於2023年8月派發的中期股息每股6.5港仙，整體股息佔全年淨溢利的75%。

因中國重新開放而受惠

由於全球經濟增長放緩、利率上升、新建造貨船的交付量推高了貨船供應、以及中國港口僅出現有限的擠塞，市場貨運租金於年內大部分時間均受到壓力。中國重新開放帶動了經濟活動增加並推高了商品需求，乾散貨需求因而受惠。中國能源安全憂慮導致煤炭進口量增加(儘管國內產量創下新高)，同時，基礎設施投資增加及鋼材出口量上升使鐵礦石及其他小宗散貨的需求增加。

踏入2023年底，貨船於往來紅海及亞丁灣時所遭受的干擾愈加頻繁。貨船因此開始避開紅海及蘇伊士運河航線，轉而選擇繞行非洲，航程明顯更遠。此外，巴拿馬運河因乾旱而實施通行限制，使通行量減少，並進一步減少貨船數量，為貨運租金帶來支持。

鑑於有利的供求基本因素，我們繼續對乾散貨運的長遠潛力感到樂觀。我們擁有一支現代化及靈活通用的小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊，加上我們與客戶的緊密合作及日益增加的貨運機會，必能繼續領先乾散貨運業。

財務業績良好

- 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淨收入分別為12,250美元及13,830美元，合共產生167,400,000美元的收入(未計管理開支)
- 我們的營運活動於23,480日的營運日數中錄得日均利潤1,090美元(淨值)，產生25,600,000美元的收入(未計管理開支)
- 我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的收支平衡水平分別為9,640美元及11,210美元；隨著全球放寬防疫限制，我們的成本亦因船員回國開支下跌而受惠
- 繼2023年取得穩健業績，2024年第一季的盈利水平維持強勁，為2024年前景帶來正面影響

為未來裝備船隊

- 我們現有115艘小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船，並合共營運約266艘自有及租賃貨船
- 於2023年，我們合共售出八艘貨船，包括七艘小靈便型乾散貨船及一艘超靈便型乾散貨船，並購入八艘優質及現代化的二手貨船，當中包括六艘超靈便型乾散貨船、一艘超靈便型乾散貨船及一艘小靈便型乾散貨船。此外，我們以長期租約(附有續租及購買權)租入並獲交付三艘小靈便型乾散貨船
- 我們仍然致力於進一步擴大我們的超靈便型/超靈便型乾散貨船船隊的長遠策略，並以船齡較輕、較大及更高效的貨船更新我們的小靈便型乾散貨船船隊，從而進一步優化我們的船隊，有助提高符合日益嚴格的環境法規
- 我們已透過技術提升、營運措施及逐步更新船隊，為持續遵守國際海事組織於2023年1月生效的減排規則作充分準備
- 我們將於我們認為雙燃料低排放貨船在小宗散貨貿易中具備商業可行性時投資此等貨船

| 百萬美元 | 截至12月31日止年度 | |
|-----------------------------|-------------|---------|
| | 2023年 | 2022年 |
| 營業額 | 2,296.6 | 3,281.6 |
| 稅息折舊及攤銷前溢利 [#] | 347.2 | 935.1 |
| 基本溢利 | 119.2 | 714.7 |
| 股東應佔溢利 | 109.4 | 701.9 |
| 每股基本盈利(港仙) | 16.5 | 109.1 |
| 每股全年股息， 包括4.1港仙的特別股息(港仙) | 12.2 | 78.0 |

[#] 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 (百萬噸) 自有 | 平均船齡 自有 |
|--|-----------------|------|-------------------|-----|---------------------|------------|
| | 自有 ¹ | 長期租賃 | 短期租賃 ² | | | |
|  小靈便型 | 65 | 10 | 46 | 121 | 2.3 | 13 |
|  超靈便型/ 超大量靈便型 ³ | 50 | 7 | 87 | 144 | 2.9 | 12 |
|  好望角型 | 1 | - | - | 1 | 0.1 | 13 |
| 總計 | 116 | 17 | 133 | 266 | 5.3 | 13 |

於2024年1月31日

- 1 包括1艘於2024年2月交付的超大量靈便型乾散貨船
- 2 於2024年1月營運中的短期貨船及與指數掛鈎的貨船之平均數目
- 3 超過60,000載重噸的超靈便型乾散貨船通稱為超大量靈便型乾散貨船

* 僅供識別

主席報告

我們實踐策略

經濟增長放緩及貨船供應量增加使市場貨運租金與2022年相比有所下跌，我們因此於2023年錄得基本溢利119,200,000美元。

本人謹此感謝股東對我們公司的願景及策略投以信任及支持。我們齊心協力，在複雜的市場環境中取得了優異成績，並已做好充分準備，把握前方機遇。

我們的全球網絡及營運平台具有競爭優勢，並已於過去充滿挑戰的一年裡證明了其有效性，使我們能夠為客戶提供優質服務同時為股東帶來行業領先的回報。我們將繼續投資我們的船隊，以進一步提高我們的規模及提升業績的能力，同時保持我們具競爭力的成本結構，以及對我們船員及岸上員工的安全及福祉所作的堅定承諾。

我們的資本結構依然健康、安全及靈活，其中已承諾可動用流動資金為549,200,000美元，為我們的持續增長帶來支持。由於我們的財務業績穩健、現金流強勁，以及對乾散貨運市場長遠基本因素充滿信心，董事會欣然建議就2023年派發每股1.6港仙的末期基本股息及每股4.1港仙的額外末期特別股息，連同於2023年8月派發的每股6.5港仙中期股息，整體股息佔我們全年淨溢利的75%。這意味著根據年初的股價計算，2023年的股息收益率為5%。

我們的分派政策為派發不少於全年淨溢利的50% (不包括貨船出售收益) 的股息。任何額外的分派可以以特別股息及／或購回股份的方式進行。

投資於我們的未來

投資乾散貨航運需要戰略眼光及敏銳嚴謹的長期投資策略，能夠洞悉並回應不斷變化莫測的市場環境。乾散貨運行業向低碳行業轉型，對於整個行業及太平洋航運而言，具有有形及無形的裨益，既是我們正面臨的主要挑戰之一，亦是引領我們突圍而出的關鍵機遇。我們的未來需要對低碳轉型的成本與效益、風險與機遇、以及時機等各方面進行認真及全面的分析。太平洋航運已採取積極主動、共同合作的方式，讓乾散貨運價值鏈中的所有持份者，例如船廠、船東、營運商、租船商、客戶、監管機構及技術供應商等，參與其中並互相協調。依託我們具優勢的網絡及實力，我們力求透過長遠過渡至低排放模式，進一步實現差異化。

行業認可

太平洋航運於2023年再度榮獲多個獎項，包括在2023年度國際散貨期刊大獎獲頒「年度最佳散貨貨船經營人」獎項，為連續第二年獲得此殊榮。此外，我們在管治及可持續發展方面亦獲得多個獎項，包括香港會計師公會頒發的最佳企業管治及ESG大獎2023、香港環境、社會及管治報告大獎、以及香港環境卓越大獎。我們亦獲得由香港海事處頒發的2022年港口國監督檢查傑出表現獎。

對於獲得上述獎項的認可，我們感到與有榮焉。這些獎項體現了我們在貨船營運、安全及環境、社會及管治範疇履行責任各方面維持高標準的決心。我們的業務模式以透明度、可持續發展及優先滿足客戶需要為核心。我們一直致力支持及推動航運業內外的教育、心理健康及公益活動等為主的慈善組織。通過活動及捐款，我們希望對我們所服務的社區發揮有意義的作用。

可持續發展及減碳

作為負責任且具有前瞻性的乾散貨船船東及營運商，太平洋航運致力實現於2050年或之前全面脫碳的長遠目標，並致力評估及追求能幫助我們實現低碳行業轉型的機遇。我們正採取積極步伐以降低我們現有貨船的碳排放密度，並準備過渡至全新的低排放貨船及燃料。我們正與日本合作夥伴Nihon Shipyard Co.及三井物產合作，共同研發並最終投資於能夠以甲醇及燃油雙燃料運行的低排放貨船。我們將於2024年考慮是否準備好訂約建造有關貨船，其交付時間將遠遠早於我們原定的2030年目標。

敬請撥冗細閱我們2023年的可持續發展報告，以了解更多關於航運業減碳及我們自身的能源效益及減碳舉措之討論內容。

安全及福祉

隨著疫情相關防控取消，我們樂見船員換班限制、船上檢查及培訓已回復正常。我們感激一眾船員及岸上員工於新型冠狀病毒疫情期間於任何時候均全力投入為客戶提供安全及無間斷的服務。安全仍然是我們的首要考慮，為此，我們努力全面避免工傷並加強對整體福祉的關注。無論行業面臨多少挑戰，我們對確保船員及岸上員工的安全及福祉的承諾依然堅定不移。

強大的管治及領導

我們堅持把嚴格的企業管治標準放在核心。我們對於提高透明度、加強問責制及實施強而有力的內部控制的決心一直堅定不移。我們深知持份者對我們的信任至關重要，因此，我們致力維護這份信任，確保以負責任及合乎道德的方式經營所有業務。我們的董事會及董事會轄下委員會經歷了不斷的演變，以確保我們始終站於最佳企業管治的前沿。

本人欣然歡迎我們最新任命的兩位董事，他們是Mats Henrik Berglund先生及Alexandre Frederic Akira Emery先生，他們將分別擔任我們的非執行董事及獨立非執行董事。Berglund先生是太平洋航運的前行政總裁，並為一名於航運業久經考驗的領導層精英。Emery先生在一間大型私募股權公司擔任高級領導超過20年，在財務、策略及創造長遠價值方面擁有豐富的經驗。隨著公司不斷發展，我們期待他們為公司作出寶貴貢獻。

我們深明員工及領導層具備多元性及包容性的價值及重要性。董事會不會在人才方面妥協，提名委員會會持續積極尋找人才，以實現在找到適合人選的前提下，擴大董事會的多元性。我們在全公司上下提倡性別多元化，鼓勵不同觀點及角度。目前，女性在我們的岸上員工中所佔比例為42%；而我們在栽培女性船員方面繼續取得進展，目前在我們的貨船上獲僱用的女性船員有52名。

我們提供見習船員計劃，為船員提供明確的職業發展道路。我們在所有貨船上均有為見習船員提供培訓，並一直努力擴大女性見習船員的招募。通過見習船員計劃，我們力求為所有充滿抱負的船員提供一個給予支援及互相包容的學習及成長環境。

部署重點策略以構建可持續發展未來

我們一直堅持我們的長遠及嚴謹的發展策略 — 通過收購優質、現代化及高效率的貨船並以此取代船齡較高及效率較低的貨船，更新我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船船隊，藉此壯大我們的自有船隊。我們的資本配置戰略側重於長遠推動卓越的股東總回報。為了實現此目標，我們在短期股東回報與實現增長及提高表現而進行的規律性投資之間取得了平衡。我們在保持靈活性以捕捉逆週期及增值時機的同時，對各種形勢保持機警。

我們致力採取嚴謹的投資策略，專注於以甲醇為動力的雙燃料超大靈便型乾散貨船。我們認為，從長遠來看，它們是目前能實現較高性能與較低排放的最佳方案。合理投資於低排放貨船，將有助我們實現於2050年或之前實現營運脫碳的目標。

我們對乾散貨運市場的未來及我們的長遠表現能夠領先市場相當樂觀。本人相信，憑藉我們經驗豐富、才華橫溢的管理團隊、由優質貨船組成的船隊、長期忠實的客戶網絡，以及穩健的財務狀況，我們完全有能力駕馭市場週期，為所有持份者創造價值。

本人謹此向我們的船員及岸上員工致以衷心感謝，感謝他們為我們的客戶提供優質服務。他們的投入及努力是我們成功的基礎。我們將繼續為船員及岸上員工提供高水平的安全及福祉，使他們能夠有效地履行職責。

Stanley Hutter Ryan
主席

香港，2024年2月29日

行政總裁報告

繼續回報股東

於2023年，我們錄得基本溢利119,200,000美元、淨溢利109,400,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利347,200,000美元。股本回報率達6%，每股基本盈利為16.5港仙。

儘管全球經濟增長放緩、利率上升、新建造貨船的交付量推高了貨船供應、以及中國港口擠塞情況因新型冠狀病毒防疫規則放寬而有所減少，導致市場貨運租金下跌，惟我們仍取得穩健的業績。全球對小宗散貨的需求按年增加，很大程度由於中國於新型冠狀病毒疫情後重新開放，為鐵礦石、煤炭及小宗散貨的需求增加帶來支持。

我們依靠自身高水平的現金產生能力，繼續償還債務，擴大自有船隊的載重能力，同時保持健康的財務狀況，其中已承諾可動用流動資金達549,200,000美元。目前，我們的借貸淨額相對自有船隊賬面淨值比率為2%。此外，我們目前有62艘貨船並未被抵押。

鑑於穩健的財務業績、強勁的現金產生能力以及對乾散貨運市場長遠的信心，董事會建議派發每股1.6港仙的末期基本股息及每股4.1港仙的額外末期特別股息，連同於2023年8月派發的中期股息每股6.5港仙，佔全年淨溢利的75%。這將會是董事會連續第三年派發高於50%全年淨溢利的股息。

具競爭力的成本支持強勁的盈利

我們規模龐大的**核心業務**以固定成本為主，在2023年全年帶來167,400,000美元的貢獻(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12,250美元(淨值)及13,830美元(淨值)，較2022年同期分別減少48%及51%。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3,260美元及3,150美元。以固定成本為核心的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9,640美元及11,210美元。

我們的**營運活動**於23,480日的營運日數中錄得日均利潤達1,090美元(淨值)，為本集團貢獻25,600,000美元，佔集團業績的13%(未計管理開支)。就我們的營運活動而言，短期租賃貨船開支隨貨運市場波動，因此，按期租合約對等基準的收入水平本身並非關鍵績效指標，重要的是日均利潤(按期租合約對等基準的收入與租賃貨船開支之間的日均淨差)。我們的營運活動繼續擴大，營運日數較上年度增加18%。

我們的管理開支及貨船營運開支仍然控制得宜且具有競爭力，其中高昂的船員換班、隔離及其他疫情相關的船員開支現已回復至新型冠狀病毒疫情前的水平。我們的債務就按期攤銷而減少，而我們正利用利率掉期合約來控制我們所承受的浮動利率債務風險。我們透過這些措施，加上我們的現金持有量，來減低利率上升所帶來的額外財務開支。

乾散貨需求受惠中國重新開放

2023年全年乾散貨裝載量與2022年同期相比有所增加，但小靈便型及超靈便型乾散貨船的市場貨運租金有所減少，原因是隨著港口擠塞情況放緩及貨船交付量增加，實質貨船供應量亦隨之增加。中國疫後重新開放政策對基礎設施、工業、能源及公用事業建設的投資、部分行業的產量增加、能源安全問題及綠色轉型措施，都為鐵礦石、煤炭及小宗散貨的需求提供了支持。

由於鐵鋁氧石、鋼材以及礦石及精礦的裝載量分別增加9%、11%及8%，小宗散貨的總裝載量按年上升約1%；水泥及熟料、林業產品及鋁粉為最大抵減因素，其減幅分別為6%、5%及15%。

與2022年同期相比，2023年全年全球穀物裝載量下降1%。這主要是由於阿根廷及美國全年大部分時間受氣候條件不利影響，致使兩國的穀物裝載量按年分別減少42%及19%。儘管黑海穀物協議於2023年7月到期，但烏克蘭的穀物裝載作業於全年持續進行，惟裝載量與2022年相比下降26%。巴西的穀物裝載量創下歷史新高，其與去年同期相比上升23%，而俄羅斯依然是穀物的重要出口國。

乾散貨船訂單量繼續受壓

乾散貨船的訂單量仍然受限，尤其是與航運其他界別相比。根據Clarksons Research，乾散貨船總訂單量佔現有船隊8.5%，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量合共為9.4%。2023年新建造乾散貨船訂單量為42,800,000載重噸，而2022年為35,700,000載重噸，與去年同期相比增加了20%。由於其他界別的新建造貨船訂單量龐大，造船廠可用船位仍然有限，因此，今天下的新訂單普遍預計將於2027年交付。由於新建造貨船的訂單受到抑制，未來數年的供應將繼續維持有限度增長。

由於新建造貨船交付量增加，全球乾散貨船船隊淨增長由2022年的2.9%增加至2023年的3.1%。全球小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的淨增長率為3.4%。

我們仍然認為，新建造貨船的成本高昂、新環境法規的不確定性以及較高利率的環境將繼續打擊任何大批量的新建造乾散貨船訂單。於可見未來，受投入成本增加、船廠承造新建造貨船的能力有限以及航運業其他界別推高船廠使用率所影響，預計新建造貨船價格仍將保持歷史高位。

現有船舶能效指數(EEXI)將導致大多數貨船的最高航速永久降低，這將限制全球船隊提速航行以滿足需求增長的能力。碳排放密度指標(CII)將迫使貨船航速逐漸減慢，並因船齡較高及效率較低的貨船再無法達到日益嚴格的碳排放密度要求，最終加快貨船的報廢率。根據目前有關CII規則的假設，在現今的小靈便型至超大靈便型乾散貨船船隊中，我們估計將有越來越多貨船無法達到要求。

除非進行重大改造(惟以目前情況而言成本過高或不適合我們的船型)，否則現時可行的額外技術及營運舉措僅能延長貨船符合CII法規多一至兩年。

可持續生物燃料與燃油混合或取代燃油亦將有助延長許多貨船符合CII法規的期限。但由於供應量有限，我們的行業將無法完全依賴生物燃料以達成較長遠減碳排放的目標。

各種減碳規則可能會導致未來數年航速降低及報廢量增加，從而可能造成貨船短缺，使市場長遠處於結構性供不應求的狀態。根據Clarksons Research，2023年小靈便型及超靈便型乾散貨船的報廢量相當於5,400,000載重噸，佔於2023年1月1日淨船隊的0.6%。現時船齡超過20年的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船分別佔現有船隊的14%及11%。2024年及2025年小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船船隊的淨增長估計分別為3.7%及2.4%，而2024年及2025年的報廢率分別為0.8%及1.5%。

船隊減碳

我們環保計劃的重心是推動船隊逐步減碳。於2023年7月，國際海事組織採納經修訂的溫室氣體策略，此策略較以往更為進取，其目標是要國際航運於2050年前後實現淨零排放，並設有指示性中期減碳目標。因此，國際海事組織的目標現在與太平洋航運自身於2021年承諾實現的2050年淨零排放目標更加一致。法規的出台必然會推動及加快轉型的步伐，而國際海事組織及歐盟的法規已分別於2023年及2024年生效，藉以開始推動轉型。國際海事組織、歐盟、美國及其他潛在地區將有更多法規出台，詳細的法規可在我們的2023年可持續發展報告中閱覽。

我們的減碳團隊首要關注提高技術及營運方面的燃油效率措施，以及加強與我們的商業營運團隊的合作，評估及實施優化航程的新方法。

我們於2023年實行的提高燃油效率措施包括：

- 改用低摩擦矽樹脂為船體防污塗料。低摩擦矽樹脂可以縮減船隻在航行的阻力，以達至減省8%燃油的效果，另外，也能有效地延長貨船要入塢修船的頻率。雖然這些有機矽塗料價格昂貴，而且對撞擊及刮擦的耐受性較差，但對於我們營運的貨船類型及業務而言，是一種有效及經濟可行的節能工具；
- 在我們多艘貨船上加裝前置旋流葉片(加上多年來於整體船隊中採納的船鰭、風管及其他技術)，以提高推進效率，從而節省約2%或更多的燃油；
- 採用策略性的動力氣象導航服務，結合持續的氣象導航與轉速優化，在所有海上環境下保持恒定動力，從而節省約3至4%的燃油；
- 在我們的貨船上安裝體積更小、更加節能的水泵，以降低發電機的燃料消耗；
- 進一步試驗不同物質混合的生物燃料。我們的研究結果再次表明，生物燃料對我們的發動機並無不利影響，隨著法規使用綠色燃料的強制化，這將有利我們未來逐步使用綠色燃料；及
- 員工的教育及參與對於逐步邁向貨船營運節能相當重要，因此我們為所有高級船員及岸上貨船管理同事推出「海上節能」電子學習課程。

面對日益嚴格的監管要求，類似上述的舉措是最大限度地延長我們現有常規燃料貨船使用壽命的關鍵。

於2023年，我們的碳排放密度與我們2008年基線年的碳排放密度相比低40%，預計到2030年，碳排放密度將減少一半以上，繼續邁向2050年之前達成淨零排放的長遠目標。

我們將盡力延長從常規燃料為動力的船隊資產中提取價值，盡我們所能優化資產配置以符合日益嚴格的減碳法規，但我們亦意識到，於不久將來必須於增長及船隊更新的策略中，投資於能使用可持續環保燃料的新一代低排放貨船。

於2023年12月，我們成功簽訂我們首項與可持續發展表現掛鈎的150,000,000美元無抵押循環信用貸款，該貸款符合我們對可持續發展的承諾，當中的利率息差調整與碳排放密度及船員安全表現掛鈎，其均為我們對環境、社會及管治最優先考慮的議題。

船隊增長策略

我們始終堅持推行我們的長遠策略—通過購買優質及現代化的二手貨船來壯大我們的超靈便型乾散貨船自有船隊，以及通過買入船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船來取代船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船，藉以更新我們的小靈便型乾散貨船自有船隊。於2023年，我們售出八艘乾散貨船，包括七艘小靈便型乾散貨船及一艘超靈便型乾散貨船，其平均船齡為20年。鑑於現有及即將出台的減碳法規越來越嚴格，該等船齡較高、效率較低的乾散貨船將越難營運，因此，我們認為逐步淘汰效率最低的乾散貨船乃屬明智之舉。

我們購買了八艘現代化的二手貨船，包括一艘小靈便型乾散貨船、一艘超靈便型乾散貨船及六艘超大靈便型乾散貨船。為了進一步推動核心船隊的增長及更新，我們已簽訂有關小靈便型及超大靈便型乾散貨船的長期租賃協議。我們以長期期租合約租入並獲交付三艘日本新建造的小靈便型乾散貨船，我們亦簽訂了四艘日本新建造的40,000載重噸小靈便型乾散貨船的長期租賃協議，全部均裝配硫淨化器，並預定於2024年第二季度至2025年第一季度之間交付，另簽訂了一艘64,000載重噸的新建造超大靈便型乾散貨船的長期租賃協議，其將於2024年第四季度交付；兩艘於2025年交付的64,000載重噸新建造超大靈便型乾散貨船；以及一艘於2026年交付的64,000載重噸新建造超大靈便型乾散貨船。各項長期租賃協議均附有固定延長租金協議選擇權。此外，我們可選擇按固定價格購買該等貨船，這些合約條款進一步擴大了我們的選擇權。

根據Clarksons Research，儘管貨運租金出現了較大幅度的下降，但貨船價值仍然於高位。我們認為，由於新建造貨船的投入成本增加、船廠承造能力有限及船廠使用率高，新建造貨船及二手貨船的資產價格將保持高企。

我們的核心船隊由132艘小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船組成，包括我們營運業務中的租賃貨船在內，我們目前合共營運約266艘貨船。我們的自有船隊的總載重能力增加了4%，達到5,300,000載重噸。

我們與Nihon Shipyard Co.及三井物產合作設計、能夠使用燃油或可持續甲醇運行的高效雙燃料貨船的進展順利。然而，由於目前新建造貨船的成本處於歷史高位，我們對投資於新建造貨船仍持審慎態度。我們預計有關貨船將會投產，並預計交付時間將遠遠早於我們原定的2030年目標。我們預計有關雙燃料中型乾散貨低排放貨船的訂購於2024年將相對有限。

對我們的員工負責

儘管整個行業都在關注減碳問題，但我們的首要任務依然是關注僱員的安全保障，尤其是當今社會，員工們的安全及福祉受到較大及更廣泛威脅。

雖然海盜及劫持事件自2008年至2012年飆升以來一直呈下降趨勢，但有關熱點依然存在。而過去數月，中東及印度洋的海盜及劫持事件明顯增多。

近期，紅海及亞丁灣的貨船遇襲事件佔據了海事新聞的主要版面，導致許多航運公司避開紅海及蘇伊士運河等關鍵水道，轉而選擇繞行非洲，航程明顯更遠。自襲擊事件發生以來，我們的政策是避開紅海，只有在少數正在航程中或被認為是安全的情況除外。我們對所有航次進行了風險評估，並採取了保護措施。

由於新型冠狀病毒疫情對國際販運毒品的運輸渠道有所改變，及全球毒品市場持續擴大，毒品由航空及陸地運輸轉移至商業航運，所以商業航運日益受到非法份子走私毒品的困擾。

令人安慰的是，於洪都拉斯監獄被關押兩年的于義海船長最終洗脫早前一宗毒品案的嫌疑，並於2023年8月獲釋，與其在中国的家人團聚。我們非常感謝香港及中國當局，以及香港船東會、國際航運公會、國際海事組織、國際勞工組織及其他機構所給予的支持，他們的支持提高了對於義海船長案件的關注，最終確保妥當的司法程序及公平審判。我們竭力支持于船長及其家人從創傷中恢復，並祝願他們在今後休養過程中一切順利。

於2023年，我們的船員在接近21,000,000工時中錄得14宗引致工時損失的工傷事故，相當於損失工時事故頻率為0.67。安全仍然是我們的首要任務，最終目標是長遠減少並全面避免工傷事故。

我們的員工是我們最重要的資源，我們將繼續積極備戰，培養一支裝備精良、能力出眾、積極參與及多元化的員工隊伍。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。我們希望藉着鼓勵及支援每位員工，使他們為公司業務作出獨特的貢獻，並積極地消除障礙，創造平等機遇，具包容性的工作環境。

敬請撥冗細閱我們的2023年可持續發展報告，以了解更多關於我們員工的安全保障及福祉之討論。

市場前景

我們對乾散貨運業的長遠前景依然感到雀躍，因為有利的供應基本因素，加上現有及新的減碳法規持續落實，及我們運載的商品需求增長，為乾散貨市場帶來強而有力的支持。即使部分國家的經濟增長有所放緩，但全球小宗散貨需求依然強勁。中國的疫後經濟復蘇以及與綠色能源轉型掛鈎的商品需求正在推高全球需求增長，尤其是煤炭、鐵礦石及小宗散貨。

中國國內新建住宅數目減少，對中國經濟增長及部分商品的需求產生負面影響。中國政府正積極採取措施，通過鼓勵國內房地產及基礎建設投資的新政策以改善經濟增長及發展。

烏克蘭衝突預計將於可見未來繼續影響來自黑海的穀物裝載量，而巴西等國的穀物裝載量顯著增加則有助抵銷全球穀物供應量的減少。

我們繼續關注紅海及亞丁灣事態發展，局勢顯然嚴峻。此外，我們亦必須持續適應乾散貨船在巴拿馬運河有限道貨船通航的挑戰。由於貨船需從該主要航道繞道改航，有關限制導致噸位航距急升。遺憾的是，我們將繼續繞行航程明顯更遠的非洲，直至我們能夠保證船員及貨船可以安全通過蘇伊士運河。與此同時，巴拿馬運河預計至少於2024年下半年之前將繼續限制貨船通航。這些問題將繼續減少實質貨船供應量，為貨運租金帶來支持。

我們認為，新建造貨船的昂貴成本、新環境法規的不確定性以及較高利率的環境，將繼續打擊大批量的新建造乾散貨船訂單。低訂單量及降低碳排放密度很可能會導致未來數年航速降低及報廢量增加，從而可能造成貨船供應短缺，使市場長期處於結構性供不應求的狀態。

掌握航舵，揚帆當先

我們在2023年將奧克蘭辦事處與墨爾本辦事處合併，成功整合資源並提高我們在澳洲及紐西蘭的營運效率。我們亦喜迎新加坡商業辦事處的設立，使我們在全球的商業辦事處總數達到11個。此新辦事處將有助加強我們為客戶（尤其是東南亞客戶）提供的服務與援助，同時為進一步的發展機遇鋪路。

我們對乾散貨運業的長遠潛力感到興奮。我們相信，對乾散貨運的強勁需求將一直持續，而我們期待為促進該行業的增長發揮自身作用。

本人衷心感謝太平洋航運的所有持份者於過去一年為我們提供的支援。本人亦謹此向所有為我們持續作出貢獻的船員及岸上員工表示感謝。我們的業務前景廣闊，本人也熱切期待公司及行業的增長及進步。在應對各種機遇及挑戰的征途上，我們深信在乾散貨運業邁向低碳經濟轉型的過程中揚帆當先，繼續在乾散貨運業中掌握航舵。

Martin Fruergaard
行政總裁

香港，2024年2月29日

貨船供應量增加對乾散貨運租金造成負面影響

8,990美元 (淨值) ↓ 51% 按年

BHSI 38,000 載重噸 (經調整) 2023 年
小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2021年至2024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 38,000載重噸 (經調整) 貨船及BSI 58,000載重噸貨船)

10,680美元 (淨值) ↓ 49% 按年

BSI 58,000 載重噸 2023 年
超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2021年至2024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 38,000載重噸 (經調整) 貨船及BSI 58,000載重噸貨船)

2023年，全球經濟增長放緩及利率上升，導致市場貨運租金下跌；而新建造貨船的交付及中國港口的有限度擠塞則使供應量增加。儘管全球經濟活動減弱，但由於中國的疫後經濟復甦及其對商品的需求量為需求上升提供了支持，故全球小宗散貨的需求依然強勁。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為8,990美元 (淨值) 及10,680美元 (淨值)。

2024年的貨運租金較2023年高，且我們開局第一季度的訂約情況良好。我們預計農曆新年後乾散貨運的季節性需求將會增加，加上通過蘇伊士運河及巴拿馬運河運貨的乾散貨船數量有限所帶來的持續利益，應能為貨運租金提供支持。

貨船價值持續高企

31.0百萬美元 ↑ 9%

二手超大靈便型乾散貨船按年變化

儘管小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的租金下跌51%及49%，但二手貨船價值仍然上升。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31,000,000美元，與一年前相比上升9%。

新建造貨船價格仍高於二手貨船價格，而船廠正忙於承造非乾散貨船型的訂單，限制了我們行業訂造新貨船的空間。我們預期乾散貨船訂單在2024年將一直受壓。

資料來源：Clarksons Research，於2024年1月數據

需求：中國重新開放對乾散貨需求帶來支持

在中國重新開放的支持下，全球乾散貨裝載量按年增長約2%，而此略微受北美洲及歐洲的需求減少所抵銷。小宗散貨的裝載量按年增加1%，這是由於鐵鋁氧石、鋼材、及礦石和精礦的裝載量增加，其分別按年上升9%、11%及8%。鐵鋁氧石依然是小宗散貨裝載量增加的主要推動力，有關增長主要來自畿內亞，而有關貨物主要利用好望角型及巴拿馬型乾散貨船運載。

穀物裝載量下跌1%，原因是阿根廷及美國因旱災而限制穀物出口，而烏克蘭經由黑海的出口亦因衝突而繼續受影響。巴西於2023年因氣候良好、改進農業技術及來自中國的需求增加而錄得創紀錄的穀物出口量。

中國水力發電量減少，加上對能源安全的憂慮 (儘管國內煤炭產量創下新高)，導致中國於2023年所需的煤炭進口量較去年增加62%。印度亦由於經濟增長良好，電力需求上升，而錄得創紀錄的煤炭進口量，這使得全球煤炭裝載量與去年同期相比整體增加4%。

鐵礦石裝載量按年增加4%，這是由於包括澳洲及巴西在內的主要鐵礦石生產國增加產量。此外，主要利用超靈便型乾散貨船運貨的印度的鐵礦石出口量顯著提升。中國國內需求隨著經濟活動於疫後增加而上升，其中鋼材產量溢出為期內鋼材出口量增加帶來支持。

2023年全球貨物裝載量#

| 貨物類別 | 按年變化 (%) |
|---------|----------|
| 選定小宗散貨* | +1% |
| 穀物 | -1% |
| 鐵礦石 | +4% |
| 煤炭 | +4% |

* 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

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。因此，根據全球國內生產總值增長3.1%的預測，加上多國繼續推行刺激措施，2024年的小宗散貨需求預測依然樂觀。

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英里，因此，既反映了運輸量 (噸) 又反映了運輸距離 (英里)。

整體乾散貨運噸位航距需求年度變動

按年變動 (十億噸位航距)



■ 鐵礦石 ■ 煤炭 ■ 穀物 ■ 小宗散貨

資料來源：Clarksons Research，於2024年1月數據

供應：船隊增長速度因貨船訂單量有限及環境法規而放緩

由於新建造貨船交付量增加，全球乾散貨船船隊淨增長由2022年的2.9%增加至2023年的3.1%。報廢量由2022年的0.5%增加至2023年的0.6%。我們專注營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船的全球船隊規模淨增長率為3.4%，而去年同期的淨增長率為3.2%。

按期租合約對等基準的租金下跌是導致期內貨船航速減慢的主要原因。國際海事組織的全球EEXI及CII法規已於2023年1月生效，預期此等措施將可及時推動改善全球船隊的碳效能。EEXI（特別是發動機功率限制器）使最高航速永久性降低，這將限制全球船隊提速航行，將來不能以增加航速來滿足需求增長。CII將導致貨船航速逐漸減慢，並隨著船齡較高及效率較低的貨船無法滿足排放要求而加快報廢率。

Clarksons Research預測，2024年及2025年全球乾散貨船船隊的報廢率將分別為0.7%及1.3%。

整體乾散貨船供應發展情況

↑ 3.1%
2023年整體乾散貨船運力



資料來源：Clarksons Research，於2024年2月數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況

↑ 3.4%
2023年全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力



由於新貨船訂單量一直處於低水平，而隨著船隊老化和減碳法規的收緊，報廢量或會增加，因此，未來數年船隊的淨增長預計將較為溫和。假以時日，國際海事組織和歐盟排放交易體系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：乾散貨運將受惠於低訂單量

乾散貨船總訂單量佔現有船隊的8.5%，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量合共為9.4%。由於新建造貨船的訂單受到抑制，未來數年的供應將繼續維持有限度增長。2023年的新建造乾散貨船訂單量為42,800,000載重噸，而2022年為35,700,000載重噸，與去年同期相比增加了20%。

新建造貨船訂單預計將繼續受到抑制，原因是：

- 未來減碳法規及為符合有關法規所需可持續燃料的供應存在不確定性
- 新建造貨船的造價創歷史新高，而二手貨船造價較低且可即時交付，故此較具投資價值且剩餘價值風險較低
- 直至2027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
- 資本成本增加進一步限制了對高造價貨船的需求意欲及大型連串訂單的可行性
- 由於新建造貨船的投入成本增加及船廠承造能力有限，新建造貨船及二手貨船的資產價格將保持高企

整體乾散貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2024年2月數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



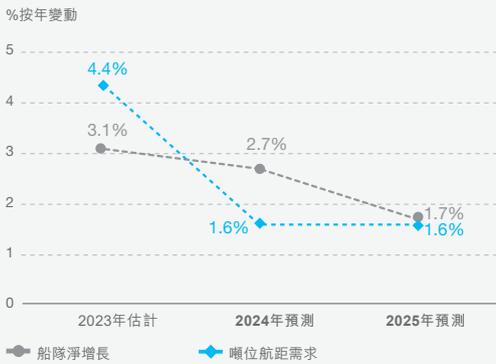
資料來源：Clarksons Research，於2024年2月數據

| 船型 | 訂單各佔現有船隊百分比 | 平均船齡 | 船齡20年以上 | 2023年報廢量佔於2023年1月1日之現有船隊百分比 |
|--------------------------------|-------------|-----------|-----------|-----------------------------|
| 小靈便型 (10,000-40,000載重噸) | 9.6% | 13 | 14% | 0.4% |
| 超靈便型及超大型靈便型 (40,000-70,000載重噸) | 9.3% | 12 | 11% | 0.7% |
| 巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000-100,000載重噸) | 11.7% | 12 | 12% | 0.9% |
| 好望角型 (100,000以上載重噸) | 5.7% | 11 | 3% | 0.3% |
| 乾散貨船總量 | 8.5% | 12 | 8% | 0.6% |

資料來源：Clarksons Research，於2024年2月數據

市場平衡：預計供求平衡將會獲得支持

整體乾散貨船供求



資料來源：Clarksons Research，於2024年2月數據

小宗散貨需求與小靈便型及超靈便型乾散貨船供應



預計2024年及2025年小宗散貨需求增長將超過供應增長。

中期內可能影響市場的因素

機會

- 中國受經濟刺激措施帶動的復甦，以及全球經濟需求復甦，均帶動對乾散貨商品的需求增加
- 貨船航速因遵守排放法規及燃料開支上漲而減慢
- 減碳法規及圍繞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及交付量，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

- 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
- 新建造乾散貨船的訂單過多，帶動船隊淨增長上升
- 中國疫情後經濟增長復甦速度緩慢
- 關稅及保護主義推動本地生產，損害環球貿易

我們的表現

我們的業務錄得基本溢利 119,200,000 美元 (2022 年：基本溢利 714,700,000 美元)。基本溢利減少主要受貨運租金下跌影響，而貨運租金下跌乃受新建造貨船交付量增加及港口擠塞情況逐步消除所影響。整體而言，乾散貨需求在中國重新開放的支持下有所增加，儘管全球增長放緩。我們錄得優於 BHSI 及 BSI 指數的日均租金收入，並繼續有效地控制我們的貨船營運開支。

營運表現

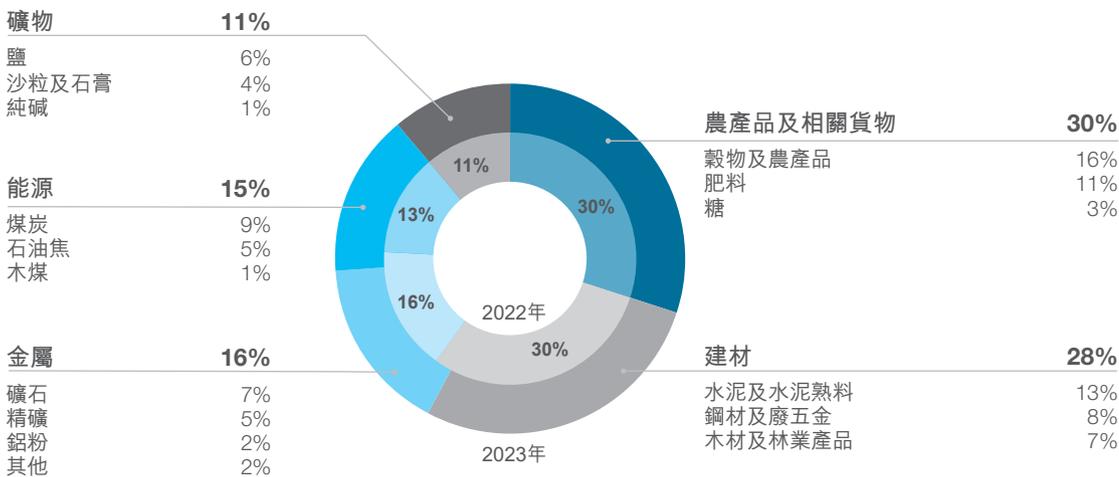
| 百萬美元 | 2023年 上半年 | 2023年 下半年 | 2023年 | 2022年 | 變動 |
|-------------------------|--------------|--------------|----------------|---------|-------|
| 核心業務小靈便型乾散貨船貢獻 | 62.7 | 34.7 | 97.4 | 430.3 | -77% |
| 核心業務超靈便型乾散貨船貢獻 | 33.4 | 36.6 | 70.0 | 316.3 | -78% |
| 營運活動貢獻 | 17.0 | 8.6 | 25.6 | 56.4 | -55% |
| 好望角型乾散貨船貢獻 ¹ | 0.8 | 0.9 | 1.7 | 1.6 | +6% |
| 營運表現 (未計管理開支) | 113.9 | 80.8 | 194.7 | 804.6 | -76% |
| 調整後一般及行政管理開支總額 | (37.3) | (38.7) | (76.0) | (89.9) | +15% |
| 稅項及其他 | (0.4) | 0.9 | 0.5 | - | +100% |
| 基本溢利 | 76.2 | 43.0 | 119.2 | 714.7 | -83% |
| 貨船賬面淨值 (包括持作出售資產) | 1,901.3 | 1,795.2 | 1,795.2 | 1,790.3 | +0% |

+/- 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

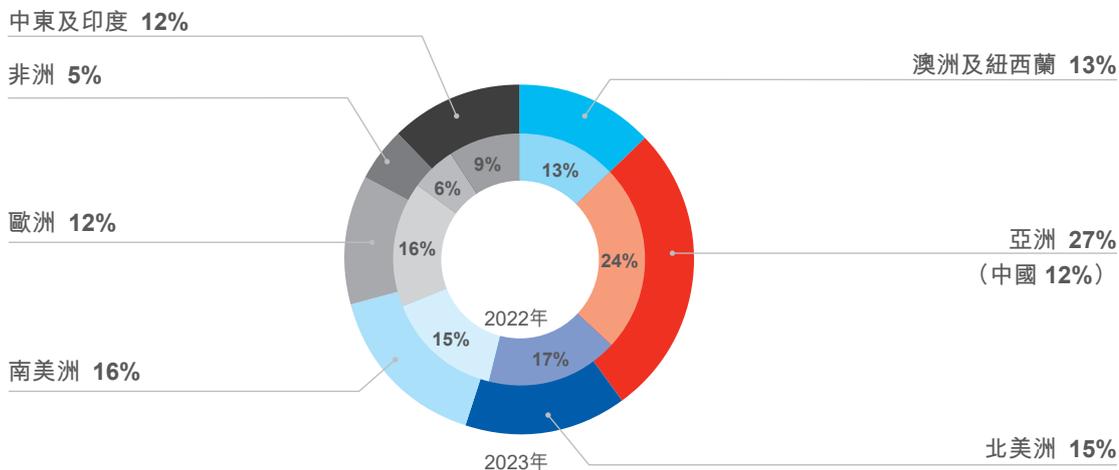
¹ 歸還一艘租入的 95,000 載重噸超巴拿馬型乾散貨船後，我們目前按照行業的定義將一艘自有的 115,000 載重噸乾散貨船稱為好望角型乾散貨船

我們的貨運量

2023年為84.7百萬噸 (2022年為68.0百萬噸)



2023年及2022年的貨物裝卸活動分布 (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 (淨值)



附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

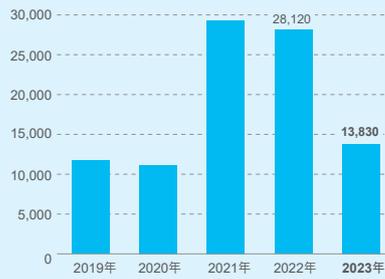
■ 我們的核心業務錄得：

- 小靈便型乾散貨船的 28,420 收租日之日均租金收入為 12,250 美元
- 超靈便型乾散貨船的 20,230 收租日之日均租金收入為 13,830 美元

超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元/日 (淨值)



附註：2020年以前的數據未有將營運活動從核心業務中拆分

■ 由於全球經濟增長放緩、利率上升以及期內實質貨船供應量隨著港口擠塞的情況逐步消除而增加，我們按期租合約對等基準的日均收入顯著低於過去兩年

■ 年內，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 3,260 美元及 3,150 美元。後者包括期內我們的核心超靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的 850 美元

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元/日 (淨值)



--- 2023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 9,640 美元

* 此是於2024年2月下旬的數據，因航程仍在進行，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

■ 由於2023年後半段貨運租金上漲，以及對往常於農曆新年前後出現的季節性疲軟的憂慮，我們積極就2024年第一季度訂立更多遠期合約

■ 2024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100%及100%的日數按日均租金11,170美元及13,480美元(淨值)訂約

■ 2024年全年目前已訂約的31,010日小靈便型乾散貨船日數及26,420日超靈便型乾散貨船日數中，分別已就54%及71%

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元/日 (淨值)



--- 2023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 11,210 美元

* 此是於2024年2月下旬的數據，因航程仍在進行，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1,110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

的日數按日均租金10,160美元及12,610美元(淨值)訂約(已訂約日數不包括營運活動)

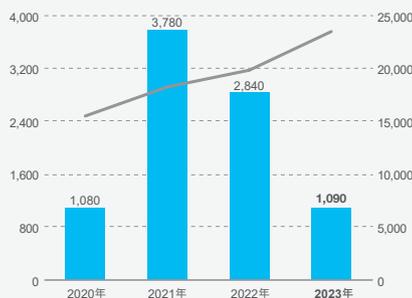
■ 2023年小靈便型及超靈便型乾散貨船的收支平衡水平分別為9,640美元及11,210美元；我們的成本開支維持控制得宜及具競爭力

營運活動

利潤 KPI

每日 1,090 美元 (淨值)

美元/日 (淨值)



— 營運活動日數 ■ 營運活動利潤

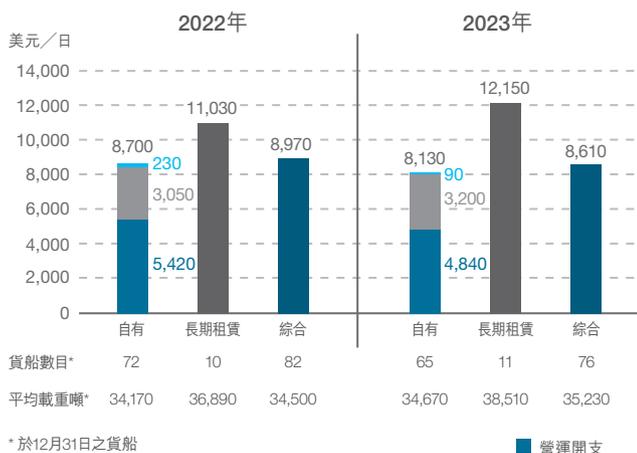
- 我們以短期租賃貨船專門運載現貨的營運活動日數於2023年為23,480日，營運活動錄得日均淨利潤為1,090美元
- 與2022年相比，我們的營運活動日數於2023年增加18%
- 我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對(當我們的散貨船未能提供服務時)，以補足我們的核心業務，因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻利潤

核心業務貨船開支

日均貨船開支

小靈便型

綜合 **8,610美元**



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7%至4,870美元(2022年:5,210美元),主要因船員開支回復至疫情前水平。然而,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年內的非預期技術性停租日數為每艘貨船平均0.8日(2022年:1.7日)。

■ 折舊

我們的小靈便型乾散貨船日均折舊開支大致維持不變。我們的超靈便型乾散貨船日均折舊開支增加8%,主要由於入塢開支增加及燃油效率技術的投資。

■ 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57%至120美元(2022年:280美元),其為平均借貸減少以及利率增加帶動較高利息收入及利息開支的綜合因素所致。

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76,000,000美元(2022年:89,900,000美元),主要由於年內的員工開支減少所致。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760美元(2022年:990美元),由自有貨船及租賃貨船的日均開支分別為1,030美元及560美元(2022年:1,290美元及730美元)所構成。

貨船日數

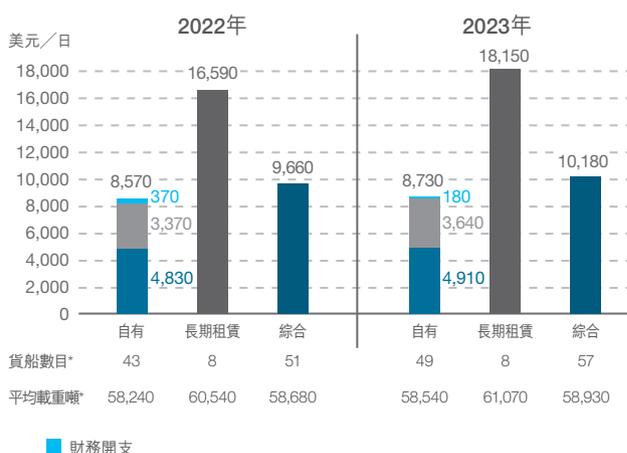
下表顯示我們於2023年及2022年的貨船日數分析:

| 日數 | 小靈便型 | | 超靈便型 | |
|---------------------|--------|---------------|--------|---------------|
| | 2022年 | 2023年 | 2022年 | 2023年 |
| 核心業務收租日數 | 30,310 | 28,420 | 17,340 | 20,230 |
| — 自有貨船收租日數 | 26,680 | 24,960 | 14,930 | 17,070 |
| — 長期租賃貨船收租日數 | 3,630 | 3,460 | 2,410 | 3,160 |
| 短期核心日數 ¹ | 7,580 | 7,730 | 14,100 | 18,660 |
| 營運活動日數 | 5,720 | 9,190 | 14,110 | 14,290 |
| 自有貨船停租日數 | 890 | 710 | 400 | 400 |
| 總貨船日數 | 44,500 | 46,050 | 45,950 | 53,580 |

¹ 短期租賃貨船用支支援我們的核心業務

超靈便型

綜合 **10,180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。我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的長期租賃貨船日均開支分別增加10%至12,150美元及9%至18,150美元,主要由於在2022年強勁市況中承諾租賃貨船的租賃開支較高所致。

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減少至8,610美元(2022年:8,970美元)及增加至10,180美元(2022年:9,660美元)。

未來長期租賃貨船開支

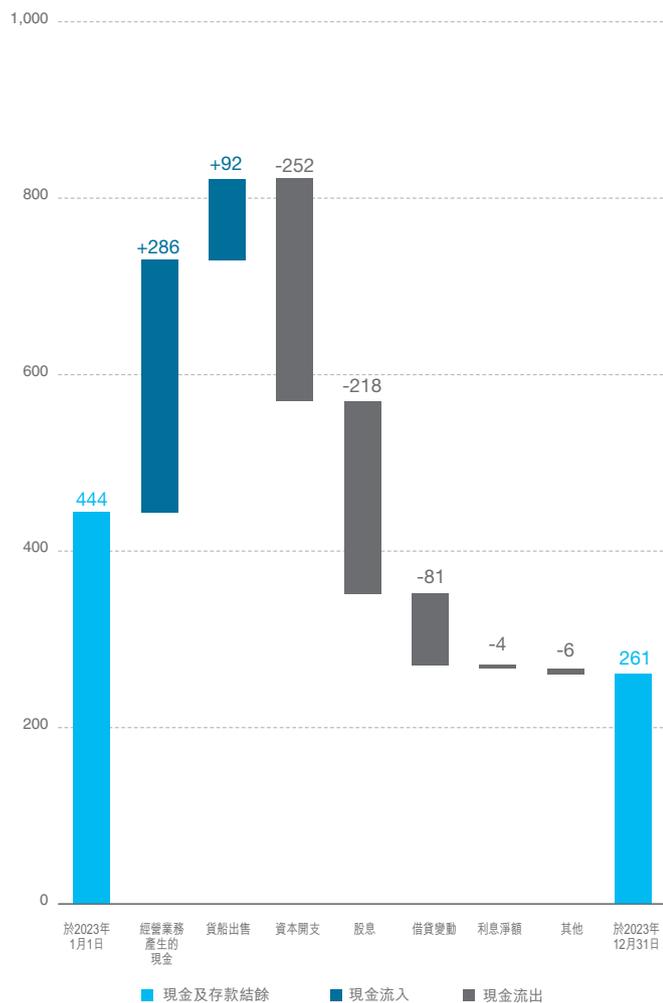
下表顯示我們的長期租賃小靈便型及超靈便型乾散貨船在其剩餘租期內按年度分列的平均日均租賃開支:

| 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) |
| 2024年 | 3,890 | 12,370 | 1,330 | 16,770 |
| 2025年 | 2,930 | 13,080 | 610 | 14,830 |
| 2026年 | 2,260 | 13,100 | 1,400 | 15,030 |
| 2027年 | 1,830 | 12,860 | 1,460 | 14,660 |
| 2028年+ | 2,560 | 12,340 | 4,080 | 13,960 |
| 總計 | 13,470 | | 8,880 | |

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

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 – 555,400,000美元 (2022年12月31日：517,000,000美元)

借貸及未提用的已承諾借貸融資額於年內增加，此乃由於簽訂新的150,000,000美元信用貸款，惟部分影響被還款及借貸按期攤銷所抵銷。利息開支上升至16,500,000美元(2022年：16,000,000美元)，主要由於平均利率上升。

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2023年12月31日：

- 本集團的已抵押借貸乃以54艘賬面淨值總額為952,400,000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 – 32,700,000美元 (2022年12月31日：32,700,000美元)

於2023年12月31日，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，再於2023年5月完成進一步債券持有人轉換後，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33,600,000美元，而當前轉換價為每股1.45港元。

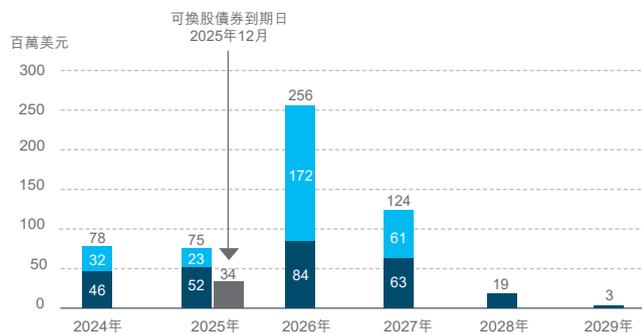
2023年主要發展

- 本集團於12月簽訂一項新的150,000,000美元的三年期可持續發展表現掛鈎無抵押銀團循環信用貸款
- 本集團年內透過出售8艘小靈便型乾散貨船、1艘超靈便型乾散貨船及1艘超大靈便型乾散貨船變現91,700,000美元
- 本集團年內用於借貸的淨現金流出為81,300,000美元
- 年內，本集團支付252,100,000美元資本開支，包括：
 - (a) 190,200,000美元作為於2023年交付的1艘小靈便型乾散貨船、2艘超靈便型乾散貨船及6艘超大靈便型乾散貨船及於2024年2月交付的一艘超大靈便型乾散貨船的代價
 - (b) 61,900,000美元作為入塢及其他添置的開支
- 於2023年12月31日，未用作抵押的貨船共61艘

流動資金及借貸

| 百萬美元 | 2023年 12月31日 | 2022年 12月31日 | 變動 |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|--------|
| 現金及存款(a) | 261.5 | 443.9 | -41% |
| 可動用而未提用的已承諾借貸融資額 | 287.7 | 171.1 | +68% |
| 已承諾可動用流動資金 | 549.2 | 615.0 | -11% |
| 借貸的流動部分 | (46.3) | (97.8) | |
| 借貸的非流動部分 | (254.1) | (280.8) | |
| 借貸總額 (b) | (300.4) | (378.6) | +21% |
| (借貸)/現金淨額 (a)+(b) | (38.9) | 65.3 | ->100% |
| (借貸)/現金淨額相對股東權益比率 | (2)% | 3% | |
| (借貸)/現金淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI | (2)% | 4% | |

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2023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588,100,000美元(2022年12月31日：549,700,000美元)，以美元為單位。

■ 已承諾借貸融資額(287,700,000美元)
 ■ 借貸(267,700,000美元)
 ■ 可換股債券(面值33,600,000美元，賬面值32,700,000美元)

財務開支

| 百萬美元 | 平均利率 | | 於 2023 年 12 月 31 日 之結餘 | 財務開支 | | 變動 |
|------------------------------|------|----------|------------------------------|-----------|--------|------|
| | 損益表 | 現金 | | 2023 年 | 2022 年 | |
| 借貸(包括已變現的利率掉期合約) | 5.1% | 5.1% | 267.7 | 16.5 | 16.0 | -3% |
| 可換股債券(附註) | 4.7% | 3.0% | 32.7 | 1.5 | 4.5 | +67% |
| | 5.1% | KPI 4.9% | 300.4 | 18.0 | 20.5 | +12% |
| 其他財務費用 | | | | 1.5 | 0.1 | |
| 財務開支總計 | | | | 19.5 | 20.6 | +5% |
| 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 17.8倍 | 45.3倍 | |

附註：可換股債券於損益表的利息開支為1,500,000美元，而實際現金開支則為1,000,000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2023年12月31日，本集團的借貸中有75%(2022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 | 2023年 | 2022年 | 變動* | 附註 |
|----------------|----|------------------|-----------|-------|---|
| 營業額 | | 2,296.6 | 3,281.6 | -30% | 1. 按期租合約對等基準的收入總額減少，主要反映年內市場貨運租金下跌。 |
| 燃料、港口開銷及其他航程開支 | | (1,015.1) | (1,064.9) | +5% | 2. 隨著船員開支已回復至疫情前水平，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 | 1,281.5 | 2,216.7 | -42% | 3. 我們的自有貨船折舊增加7%，主要由於年內購入超靈便型乾散貨船。 |
| 自有貨船開支 | | | | | 4. 財務開支淨額減少55%，其為平均借貸減少以及利率增加帶動較高利息收入及利息開支的綜合因素所致。 |
| 營運開支 | 2 | (210.1) | (223.5) | +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疲弱市況而減少。 |
| 折舊 | 3 | (150.5) | (140.6) | -7% | 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減少而下跌15%。 |
| 財務開支淨額 | 4 | (5.4) | (12.0) | +55% | 7. 就較小型的小靈便型乾散貨船計提了一次性的非現金減值。該等貨船的賬面值佔我們自有貨船船隊約4%。 |
| 租賃貨船開支 | | | | | 8. 出售收益淨額乃主要關於出售較小型及船齡較高的小靈便型乾散貨船。 |
| 非資本化租賃貨船開支 | 5 | (656.5) | (978.6) | +33% | 9. 未變現的衍生工具開支主要乃我們的常規貨運期貨協議按市值之下調。 |
| 資本化租賃貨船開支 | 5 | (64.3) | (57.4) | -12% | |
| 營運表現（未計管理開支） | | 194.7 | 804.6 | -76% | |
| 經調整一般及行政管理開支總額 | 6 | (76.0) | (89.9) | +15% | |
| 稅項及其他 | | 0.5 | - | +100% | |
| 基本溢利 | | 119.2 | 714.7 | -83% | |
| 貨船減值 | 7 | (16.0) | - | | |
| 出售貨船之收益淨額 | 8 | 10.8 | 14.5 | | |
| 未變現的衍生工具開支 | 9 | (4.6) | (4.3) | | |
| 轉換可換股債券之激勵及費用 | | - | (15.8) | | |
| 撥備 | | - | (7.2) | | |
| 股東應佔溢利 | | 109.4 | 701.9 | -84% | |
| 稅息折舊及攤銷前溢利 | | 347.2 | 935.1 | -63% | |
| 淨溢利率 | | 5% | 21% | -16% | |
| 平均股本回報率 | | 6% | 38% | -32% | |

* 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

| | 附註 | 截至12月31日止年度 | |
|-------------------|------|--------------------|--------------|
| | | 2023年 千美元 | 2022年 千美元 |
| 營業額 | 3 | 2,296,622 | 3,281,626 |
| 服務開支 | | (2,165,671) | (2,549,548) |
| 毛利 | | 130,951 | 732,078 |
| 間接一般及行政管理開支 | | (6,745) | (8,129) |
| 其他收入及收益 | | 10,846 | 18,586 |
| 其他開支 | | (17,489) | (24,604) |
| 財務收入 | | 14,187 | 8,655 |
| 財務開支 | | (22,650) | (24,089) |
| 除稅前溢利 | 4 | 109,100 | 702,497 |
| 稅項抵免／(支出) | 5 | 279 | (641) |
| 股東應佔溢利 | | 109,379 | 701,856 |
| 股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計) | | | |
| 每股基本盈利 | 7(a) | 2.10 | 13.93 |
| 每股攤薄盈利 | 7(b) | 2.05 | 13.19 |

綜合全面收益表

| | 截至12月31日止年度 | |
|---------------------|----------------|--------------|
| | 2023年 千美元 | 2022年 千美元 |
| 股東應佔溢利 | 109,379 | 701,856 |
| 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 | 1,222 | 5,879 |
| － 公平值(收益)／虧損轉撥至損益表內 | (3,777) | 3,074 |
| 匯兌差額 | 28 | (1,465) |
| 股東應佔全面收益總額 | 106,852 | 709,344 |

綜合資產負債表

| | | 於12月31日 | |
|---------------|----|------------------|--------------|
| | 附註 | 2023年 千美元 | 2022年 千美元 |
| 資產 | | | |
| 非流動資產 | | | |
| 物業、機器及設備 | | 1,796,678 | 1,772,168 |
| 使用權資產 | | 63,190 | 89,867 |
| 商譽 | | 25,256 | 25,256 |
| 衍生資產 | | 3,831 | 6,120 |
| 應收貿易賬款及其他應收款項 | 8 | 4,292 | 5,276 |
| 受限制現金 | | 54 | 52 |
| | | 1,893,301 | 1,898,739 |
| 流動資產 | | | |
| 存貨 | | 134,729 | 124,461 |
| 衍生資產 | | 2,043 | 4,421 |
| 應收貿易賬款及其他應收款項 | 8 | 140,044 | 157,355 |
| 持作出售資產 | | — | 19,884 |
| 現金及存款 | | 261,399 | 443,825 |
| 可收回稅項 | | 946 | — |
| | | 539,161 | 749,946 |
| 資產總額 | | 2,432,462 | 2,648,685 |
| 權益 | | | |
| 股東應佔資本及儲備 | | | |
| 股本 | | 52,638 | 52,464 |
| 保留溢利 | | 597,075 | 705,625 |
| 其他儲備 | | 1,148,216 | 1,149,266 |
| 權益總額 | | 1,797,929 | 1,907,355 |
| 負債 | | | |
| 非流動負債 | | | |
| 借貸 | | 254,139 | 280,803 |
| 租賃負債 | | 26,603 | 33,389 |
| 衍生負債 | | 791 | 292 |
| | | 281,533 | 314,484 |
| 流動負債 | | | |
| 借貸 | | 46,261 | 97,805 |
| 租賃負債 | | 39,249 | 59,902 |
| 衍生負債 | | 6,559 | 7,268 |
| 應付貿易賬款及其他應付款項 | 9 | 260,931 | 261,870 |
| 應付稅項 | | — | 1 |
| | | 353,000 | 426,846 |
| 負債總額 | | 634,533 | 741,330 |

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財務負債(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2022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綜合財務報表產生重大影響。

3. 營業額及分部資料

| 千美元 | 2023年 | 2022年 |
|---------|-----------|-----------|
| 貨運租金 | 1,964,167 | 2,683,135 |
| 租賃貨船租金 | | |
| — 租賃部分 | 217,241 | 476,079 |
| — 非租賃部分 | 115,214 | 122,412 |
| | 2,296,622 | 3,281,626 |

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 | 2023年 | 2022年 |
|---------------|----------|----------|
| 租賃貨船開支 | 656,498 | 978,630 |
| 所耗燃料 | 591,008 | 644,301 |
| 港口開銷及其他航程開支 | 429,733 | 448,512 |
| 僱員福利開支 | 195,246 | 225,444 |
| 折舊 | | |
| — 自有貨船 | 150,544 | 140,616 |
| — 其他物業、機器及設備 | 961 | 1,464 |
| — 使用權資產 | 63,507 | 56,475 |
| 貨船減值撥備 | 15,997 | 1,513 |
| 出售貨船之收益淨額 | (10,786) | (15,968) |
| 燃料掉期合約收益淨額 | (3,478) | (21,694) |
| 轉換可換股債券之激勵及費用 | — | 15,824 |
| 撥備 | — | 7,187 |
| 借貸利息 | | |
| — 銀行貸款 | 18,411 | 13,972 |
| — 可換股債券 | 1,499 | 4,497 |
| — 其他借貸 | 1,304 | 1,673 |
| 租賃負債利息 | | |
| — 貨船 | 2,881 | 3,135 |
| — 其他物業、機器及設備 | 313 | 332 |

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 | 2023年 | 2022年 |
|--------------------------------|---------|-------|
| 香港利得稅，按稅率0% (2022年：16.5%) 計算撥備 | – | 971 |
| 海外稅項，按該等司法管轄區的適用稅率計算撥備 | 866 | 546 |
| 就過往年度作出調整 | (1,145) | (876) |
| 稅項(抵免)／支出 | (279) | 641 |

自2022年納稅年度起，其中一間在香港營運的附屬公司根據香港有關航運業務的稅務寬減措施獲得免稅地位。

6. 股息

| | 2023年 | | | 2022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 | 6.5 | 0.8 | 43,636 | 52.0 | 6.6 | 348,500 |
| 擬派末期基本股息(a) | 1.6 | 0.2 | 11,034 | 17.0 | 2.3 | 113,916 |
| 擬派末期特別股息(a) | 4.1 | 0.6 | 27,672 | 9.0 | 1.1 | 60,309 |
| 年內股息總額 | 12.2 | 1.6 | 82,342 | 78.0 | 10.0 | 522,725 |
| 年內派付股息(b) | 32.5 | 4.2 | 217,861 | 112.0 | 14.3 | 716,196 |

(a) 擬派末期基本股息及末期特別股息須待至2024年4月19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基本股息及末期特別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。

| | | 2023年 | 2022年 |
|-------------|-------|-----------|-----------|
| 股東應佔溢利 | (千美元) | 109,379 | 701,856 |
| 已發行股份的加權平均數 | (千股) | 5,202,704 | 5,036,825 |
| 每股基本盈利 | (美仙) | 2.10 | 13.93 |
| 相等於 | (港仙) | 16.46 | 109.12 |

(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。

| | | 2023年 | 2022年 |
|------------------|-------|-----------|-----------|
| 股東應佔溢利 | (千美元) | 109,379 | 701,856 |
| 可換股債券之利息的影響 | (千美元) | 1,499 | 4,497 |
| 轉換可換股債券之激勵及費用的影響 | (千美元) | – | 15,824 |
| 購回及註銷可換股債券之收益的影響 | (千美元) | – | (1,120) |
| 經調整股東應佔溢利 | (千美元) | 110,878 | 721,057 |
| 已發行股份的加權平均數 | (千股) | 5,202,704 | 5,036,825 |
| 可換股債券的影響 | (千股) | 174,530 | 371,676 |
| 未歸屬有限制股份的影響 | (千股) | 36,319 | 59,719 |
| 已攤薄的股份加權平均數 | (千股) | 5,413,553 | 5,468,220 |
| 每股攤薄盈利 | (美仙) | 2.05 | 13.19 |
| 相等於 | (港仙) | 16.03 | 103.26 |

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 | 2023年 | 2022年 |
|--------|---------------|---------|
| 30日或以下 | 64,148 | 78,096 |
| 31-60日 | 7,607 | 10,447 |
| 61-90日 | 4,307 | 3,941 |
| 90日以上 | 16,024 | 19,945 |
| | 92,086 | 112,429 |

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 | 2023年 | 2022年 |
|--------|----------------|--------|
| 30日或以下 | 83,710 | 73,432 |
| 31-60日 | 7,255 | 286 |
| 61-90日 | 2,985 | 574 |
| 90日以上 | 10,719 | 6,501 |
| | 104,669 | 80,793 |

購買、出售或贖回證券

為履行根據本公司之2023年股份獎勵計劃授出之有限制獎勵外，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股本或可換股債券。

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第一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2023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2023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2023年12月31日止年度派付每股合共5.7港仙末期股息（由基本股息每股1.6港仙及特別股息每股4.1港仙所構成）。此建議末期股息與於2023年7月31日宣派的中期股息每股6.5港仙合計為每股12.2港仙，約佔本集團截至2023年12月31日止年度淨溢利的75%，與本集團的分派政策一致。此乃派付不少於全年淨溢利的50%（不包括貨船出售收益）的股息。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5.7港仙的末期股息將於2024年5月9日派付予於2024年4月29日名列本公司股東登記冊之股東，惟須在即將於2024年4月19日舉行之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2024年股東週年大會上通過，本公司之股東登記冊將於2024年4月29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2024年4月26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。2023年末期股息之除息日將為2024年4月25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2023年年報將在不遲於2024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、莊偉林及Alexandre Frederic Akira Emery

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。