

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2025年6月30日止六個月 的中期業績公布

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2025年6月30日止六個月的未經審核簡明綜合業績如下:

#### 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

百萬美元	截至6月30日止六個月	
	2025年	2024年
營業額	1,018.7	1,281.5
稅息折舊及攤銷前溢利 <sup>#</sup>	121.5	157.9
基本溢利	21.9	43.9
股東應佔溢利	25.6	57.6
每股基本盈利(港仙)	3.9	8.7
每股中期股息(港仙)	1.6	4.1

<sup>#</sup> 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		營運貨船			總計	總載重噸	平均船齡
		自有	長期租賃	短期租賃 <sup>1</sup>		(百萬噸) 自有	自有
	小靈便型	58	12	51	121	2.0	13.0
	超靈便型/ 超大靈便型 <sup>2</sup>	49	3	92	144	2.9	12.4
	好望角型 <sup>3</sup>	1	-	-	1	0.1	14.0
	總計	108	15	143	266	5.0	12.7

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> 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

#### 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額的增長
- 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別佔用)而受到限制

\* 僅供識別

# 行政總裁報告

## 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。

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%。

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。

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。此乃我們第二次獲得與可持續發展表現掛鈎的融資項目，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，為低碳未來做好準備，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。

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%。

## 市場低效為部分短期供應壓力提供緩解

全球乾散貨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。

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。

## 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。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

## 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** **8,750美元(淨值) ↓34%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)\*



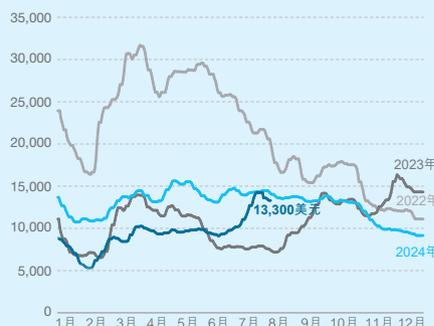
\* 扣除 5% 佣金

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

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*	按年變動
穀物	+3%
鐵礦石	-13%
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，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



船型	佔船隊百分比	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%
<b>乾散貨船總量</b>	<b>10.8%</b>	<b>13</b>	<b>10%</b>	<b>0.2%</b>

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

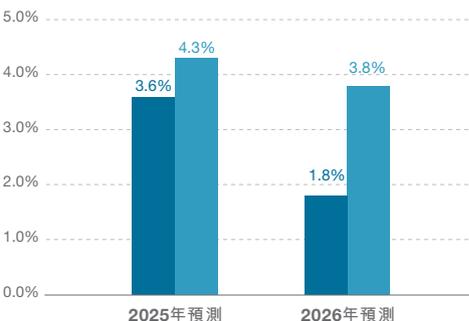


■ 噸位航距需求 ■ 船隊淨增長

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%。

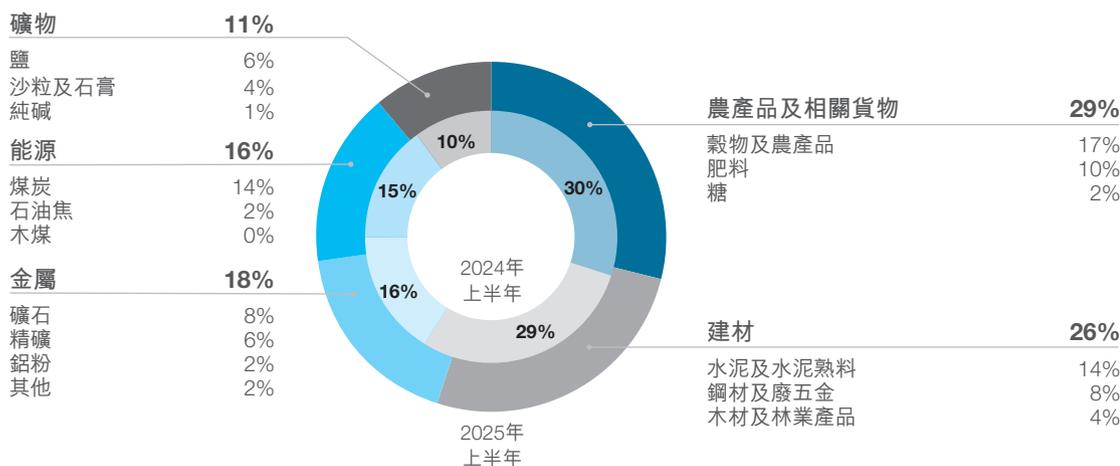
## 營運表現

百萬美元	截至6月30日止六個月		變動
	2025年	2024年	
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%

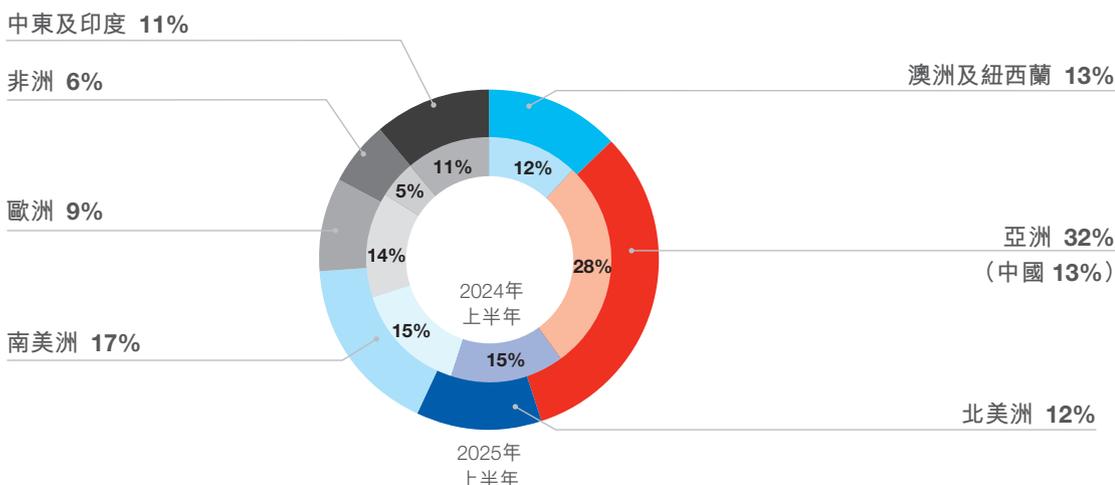
+/- 附註：於本報告的列表數據中，正數變動表示該項目的表現改善，而負數變動則表示該項目的表現轉差

## 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）

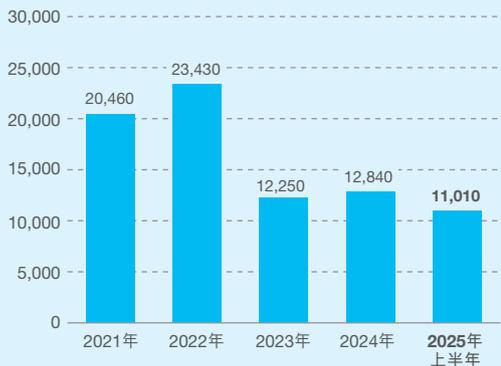


## 核心業務

### 小靈便型乾散貨船

#### 按期租合約對等基準的收入 KPI

美元/日



#### 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

### 小靈便型乾散貨船

#### 已訂遠期合約

美元/日



--- 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

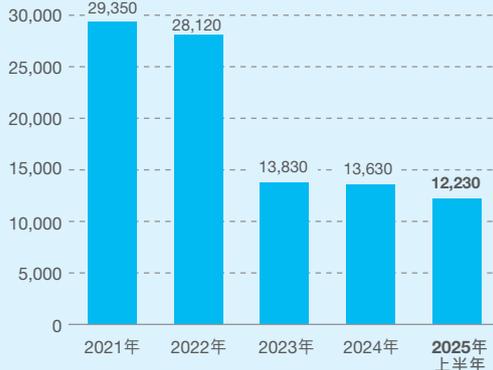
#### 已訂遠期合約

- 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

### 超靈便型乾散貨船

#### 按期租合約對等基準的收入 KPI

美元/日



- 我們小靈便型乾散貨船的日均表現較指數 (BHSI 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 (BHSI 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

### 超靈便型乾散貨船

#### 已訂遠期合約

美元/日



--- 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

- 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

## 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。

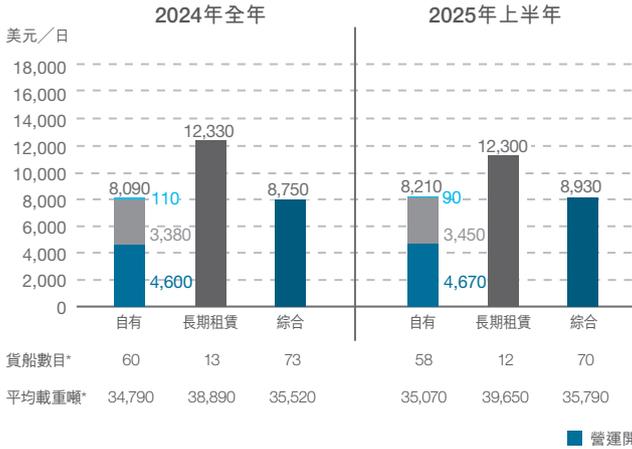


## 核心業務貨船開支

### 日均貨船開支

小靈便型

綜合 **8,930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

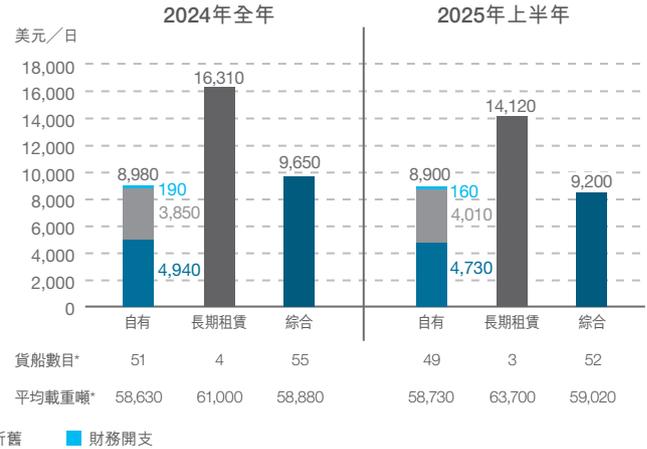
我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船日均折舊開支分別增加2%及4%, 主要由於入塢開支增加及優化燃油效率的投資。

#### ■ 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。

超靈便型

綜合 **9,200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日均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均開支分別為1,130美元及610美元(2024年全年: 1,070美元及600美元)所構成。

## 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	<b>12,570</b>	19,560	<b>9,480</b>
— 自有貨船收租日數	22,750	<b>10,330</b>	17,700	<b>8,930</b>
— 長期租賃貨船收租日數	4,260	<b>2,240</b>	1,860	<b>550</b>
短期核心日數 <sup>1</sup>	11,640	<b>4,090</b>	19,090	<b>6,790</b>
營運活動日數	11,240	<b>5,180</b>	16,370	<b>9,020</b>
自有貨船停租日數	370	<b>230</b>	680	<b>230</b>
總貨船日數	50,260	<b>22,070</b>	55,700	<b>25,520</b>

<sup>1</sup> 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

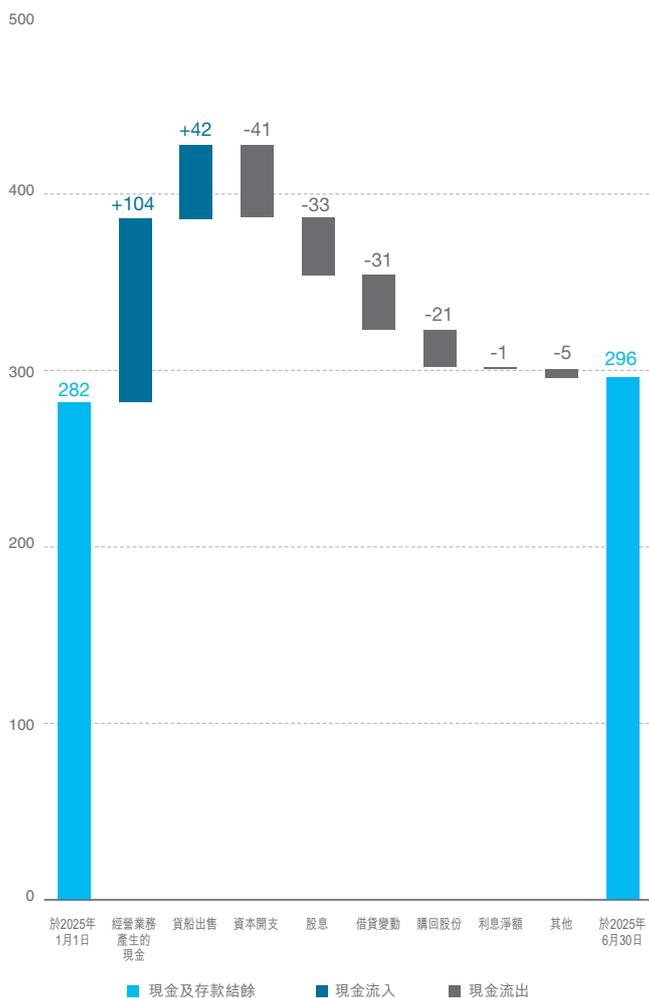
下表為我們的長期租賃貨船在其剩餘租期內按年度分列的平均日均租賃開支:

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	

# 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，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

## 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

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。

## 2025年上半年主要發展

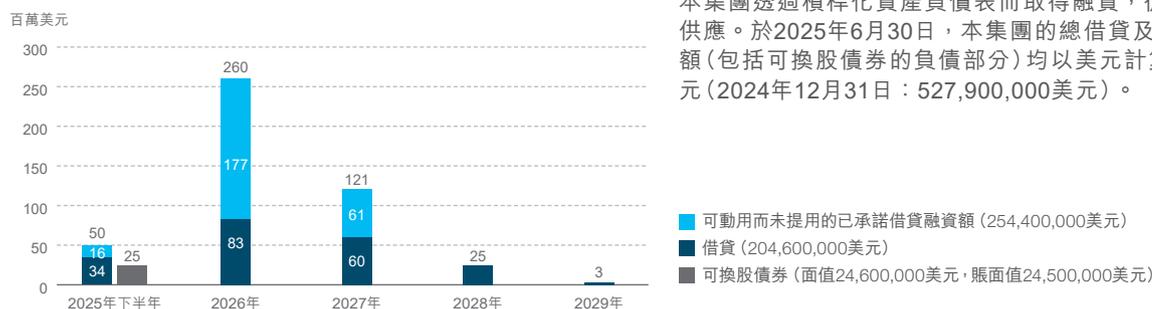
- 本集團年內透過出售3艘小靈便型乾散貨船及2艘超靈便型乾散貨船變現41,700,000美元
- 本集團用於借貸的淨現金流出為31,400,000美元
- 本集團根據已公布的股份購回計劃以21,000,000美元購回股份
- 本集團支付41,100,000美元資本開支，包括：
  - 19,600,000美元作為於2025年上半年交付至船隊的1艘小靈便型乾散貨船及於2025年7月交付的1艘小靈便型乾散貨船的代價
  - 21,500,000美元作為入場及其他添置的開支
- 於2025年6月30日，未用作抵押的貨船共55艘

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 <b>KPI</b>	4%	1%	

## 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。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

百萬美元	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%	<b>204.6</b>	<b>6.5</b>	8.7	+25%
可換股債券(附註)	4.7%	3.0%	<b>24.5</b>	<b>0.6</b>	0.7	+15%
	5.5%	<b>KPI</b> 5.4%	<b>229.1</b>	<b>7.1</b>	9.4	+24%
其他財務費用				<b>1.1</b>	1.2	
財務開支總計				<b>8.2</b>	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)				<b>KPI 14.8倍</b>	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。

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

### 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。

\* 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。

## 未經審核簡明綜合損益表

	附註	截至6月30日止六個月	
		2025年 千美元	2024年 千美元
營業額	3	<b>1,018,680</b>	1,281,541
服務開支		<b>(989,498)</b>	(1,221,469)
毛利		<b>29,182</b>	60,072
間接一般及行政管理開支		<b>(3,818)</b>	(3,119)
其他收入及收益		<b>5,391</b>	6,767
其他開支		<b>-</b>	(827)
財務收入		<b>5,811</b>	7,243
財務開支		<b>(10,648)</b>	(12,175)
除稅前溢利	4	<b>25,918</b>	57,961
稅項支出	5	<b>(318)</b>	(327)
股東應佔溢利		<b>25,600</b>	57,634
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	7(a)	<b>0.50</b>	1.11
每股攤薄盈利	7(b)	<b>0.50</b>	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	<b>25,600</b>	57,634
<b>其他全面收益</b>		
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	<b>54</b>	1,337
— 公平值收益轉撥至損益表內	<b>(957)</b>	(1,573)
匯兌差額	<b>938</b>	(459)
股東應佔全面收益總額	<b>25,635</b>	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
<b>資產</b>			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,664,424	1,698,666
使用權資產		78,751	80,060
商譽		25,256	25,256
衍生資產		46	1,995
應收貿易賬款及其他應收款項	8	5,052	42,250
		<b>1,773,529</b>	1,848,227
流動資產			
存貨		114,966	126,391
衍生資產		3,335	2,281
應收貿易賬款及其他應收款項	8	143,435	155,017
現金及存款		295,502	282,037
可收回稅項		146	82
		<b>557,384</b>	565,808
<b>資產總額</b>		<b>2,330,913</b>	2,414,035
<b>權益</b>			
股東應佔資本及儲備			
股本		50,832	50,710
保留溢利		654,826	662,986
其他儲備		1,090,957	1,112,948
<b>權益總額</b>		<b>1,796,615</b>	1,826,644
<b>負債</b>			
非流動負債			
借貸		105,748	185,776
租賃負債		51,916	52,149
衍生負債		672	499
		<b>158,336</b>	238,424
流動負債			
借貸		123,337	76,542
租賃負債		29,234	29,891
衍生負債		4,178	3,014
應付貿易賬款及其他應付款項	9	219,213	239,520
		<b>375,962</b>	348,967
<b>負債總額</b>		<b>534,298</b>	587,391

附註：

## 1. 一般資料

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。

## 2. 編製基準及會計政策

此未經審核中期簡明綜合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。

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. 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。

## 4. 除稅前溢利

除稅前溢利於扣除／(計入)下列各項後列示：

千美元	截至6月30日止六個月	
	2025年	2024年
租賃貨船開支	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
折舊	94,517	105,276
僱員福利開支	93,844	95,477
燃料掉期合約虧損／(收益)淨額	3,398	(9,892)
出售貨船之收益	(5,030)	(2,625)
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

## 5. 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

## 6. 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。

## 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制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
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制股份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
未歸屬有限制股份的影響	(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

## 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	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

## 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	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

## 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授人授予獎勵。

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

董事會已採納聯交所證券上市規則（「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。

## 遵守企業管治守則

截至2025年6月30日止六個月整個期間，本集團已全面遵守上市規則附錄C1第二部分所載之企業管治守則內的所有守則條文。

## 審閱中期業績

本中期業績公布及中期報告2025已經由本公司的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。

## 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。

本公司之中期報告2025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。

## 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。

股東及投資者務請注意，此份截至2025年6月30日止六個月之中期業績公布，乃根據本集團的內部記錄及管理賬目編製。本公司謹此提醒股東及投資者，不應過分依賴本中期業績公布，及務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。