

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内容而產生或因倚賴該等内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2025年12月31日止年度的業績如下:

業務摘要

穩健的財務表現及強勁的資產負債水平

- 於2025年，我們錄得基本溢利59,200,000美元、淨溢利58,200,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利263,100,000美元，為我們帶來每股基本盈利8.9港仙
- 於2025年12月31日，我們並無任何負債(按淨額結算)，其中現金及存款為270,600,000美元，而已承諾可動用流動資金為756,100,000美元，並仍有46艘貨船未用作抵押
- 董事會建議派發末期股息每股6.0港仙，連同於2025年8月派發的中期股息每股1.6港仙，整體股息佔全年淨溢利的100%(不包括貨船出售收益)

實現超額表現的強大平台

- 於2025年，我們充分發揮我們自身綜合平台的廣度及核心優勢，展現靈活性及韌性，在不斷變化的地緣政治及市場挑戰中錄得穩健的業績表現
- 憑藉我們領先同業的成本架構及經受考驗的商業模式，我們按期租合約對等基準的日均收入表現持續優於市場水平
- 儘管2025年下半年乾散貨運市場表現相對疲弱，供應增高於需求，但我們的小宗散貨業務表現依然強韌
- 針對美國對中國關聯船舶徵收特別港務費，以及中國對美國關聯船舶採取對等報復性收費，我們已在自身控制範圍內採取積極措施，以減輕上述收費對旗下貨船的影響
- 我們已為持續存在的宏觀經濟及行業不確定性做好充分準備，保持警覺及靈活應變，並專注於鞏固客戶關係、追求卓越營運、審慎管理資本及維持穩健的資產負債水平

業務表現

- 於2025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11,490美元及12,850美元，合共產生117,200,000美元的收入(未計管理開支)
- 我們的營運活動於27,850日的營運日數中錄得日均利潤820美元，產生22,900,000美元的收入(未計管理開支)
- 我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的日均現金收支平衡水平(包括營運開支、一般及行政管理開支以及財務開支)分別為6,880美元及6,540美元；我們的成本維持控制得宜且領先同業
- 於2025年，我們的日均表現較小靈便型(BHSI 38,000載重噸(經調整))及超靈便型(BSI 58,000載重噸)乾散貨船的平均指數分別高出910美元及1,220美元
- 於2025年12月31日，我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的估計市場價值為1,941,300,000美元，遠高於我們的賬面淨值1,584,300,000美元

我們的船隊

- 於2025年12月31日，我們擁有106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250艘自有及租賃貨船
- 於2025年12月，我們宣布以約119,200,000美元總代價收購四艘40,000載重噸的小靈便型新建造乾散貨船，預計於2028年上半年交付
- 我們重視附有購買權的長期租賃貨船，因這樣能加強我們的成長可選性，並於2025年行使了四艘先前長期租賃的貨船的購買權，其價格極具吸引力，包括三艘小靈便型乾散貨船及一艘超大靈便型乾散貨船，均為日本製造
- 我們將繼續採取嚴謹的逆週期船隊擴張策略，在適當時機把握機遇，並透過領先同業的內部船隊管理職能，實現高效成本管理。所有這些舉措皆旨在創造長期可持續回報

| 百萬美元 | 截至12月31日止年度 | |
|-------------------------|-------------|---------|
| | 2025年 | 2024年 |
| 營業額 | 2,081.0 | 2,581.6 |
| 稅息折舊及攤銷前溢利 [#] | 263.1 | 333.4 |
| 基本溢利 | 59.2 | 114.1 |
| 股東應佔溢利 | 58.2 | 131.7 |
| 每股基本盈利(港仙) | 8.9 | 19.9 |
| 每股全年股息(港仙) | 7.6 | 9.2 |

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

我們的船隊

| 於2025年12月31日 | | 營運貨船 | | | 總計 | 總載重噸 (百萬噸) 自有 | 平均船齡 自有 |
|---|-----------------------------|------|------|-------------------|-----|---------------------|------------|
| | | 自有 | 長期租賃 | 短期租賃 ¹ | | | |
|  | 小靈便型 | 58 | 9 | 47 | 114 | 2.2 | 13 |
|  | 超靈便型/ 超大靈便型 ² | 48 | 4 | 83 | 135 | 3.1 | 13 |
|  | 好望角型 ³ | 1 | - | - | 1 | 0.1 | 15 |
| | 總計 ⁴ | 107 | 13 | 130 | 250 | 5.4 | 13 |

¹ 於2025年12月營運中的短期貨船及與指數掛鈎的貨船之平均數目

² 超過60,000載重噸的超靈便型乾散貨船通稱為超大靈便型乾散貨船

³ 本公司擁有一艘以光船租賃形式長期租賃的好望角型乾散貨船

⁴ 不包括八艘已預訂的新建造貨船及三艘尚未交付的長期租賃貨船

主席報告

維護卓越平台，為股東創造價值

在太平洋航運，我們積極考慮所有能提升股東價值的工具，同時留意低資產負債比率的審慎原則，以配合我們計劃進行的逆週期投資及增長。此乃考慮到對全球船隊更新為新一代貨船的壓力日增。

本公司致力守護並加強自身獨特的平台及核心優勢，這些都是太平洋航運的重大競爭利器。該平台罕見地融合了多項優勢特徵：規模經濟優勢、專業化特質（同時在地區、客戶及貨物方面擁有多元化優勢）、卓越的營運能力、以數據驅動的船隊調度與航程優化，以及由全球商務團隊支援、以客戶為中心的工業化經營模式。我們整合該等優勢，以此構築了一個全球貨源網絡，創造出持久且可複製的穩健回報。此定位讓我們得以維持高裝載率，並在不同週期中持續展現優於同業的盈利能力。結合領先同業的成本架構、審慎的財務政策，以及對安全、風險管理及可持續發展的高度重視，構成了太平洋航運在瞬息萬變的市場環境中實現價值複利，並為股東提供長遠及可持續回報的基石。

此外，我們卓越的管治及領導水平，進一步鞏固了該平台的價值。

穩健的財務狀況

2025年是充滿挑戰的一年，我們面臨地緣政治與貿易保護主義的阻力、監管分歧、市場突發狀況，以及整體貨運市場較去年疲弱等多重考驗。儘管出現上述動盪，太平洋航運在推進策略方面持續取得實質進展，並於錄得穩健的財務業績，而穩健的現金產生能力支撐我們強勁的資產負債水平，使整體財務狀況維持健康。因此，董事會建議派發末期股息每股6.0港仙，連同中期股息每股1.6港仙，整體股息金額約為50,500,000港元，佔全年淨溢利的100%（不包括貨船出售收益）。

本公司亦於2025年以低於資產目前價值的價格購回股份，為股東創造了約40,000,000美元的價值。

本公司持續維持穩健的資產負債水平，以支持其嚴謹的增長投資方針。然而，在近期缺乏具吸引力及與業務相關的投資機會下，我們增加股東回報，並同時保留一定程度的財務靈活性，以便在未來把握具優質價值的重大投資機會。

擴大股息政策

董事會已對本公司長期執行的股息政策（即派發至少50%的全年淨溢利（不包括貨船出售收益）作為股息）進行檢討。經綜合考慮業務需求及最佳的資本配置策略後，董事會決定擴大股息政策，容許在資產負債表錄得淨現金水平時，可提高向股東的資本回報。

自2026年起，本公司的經修訂股息政策為派發至少50%的全年淨溢利（不包括貨船出售收益）作為股息，而倘本公司於年末錄得淨現金水平，則最高增加至淨溢利的100%（同樣不包括貨船出售收益）。董事會可決定以特別股息及／或股份購回方式作出額外分派。

強大的治理及領導能力

於2025年初，我們歡迎Kalpana Desai女士及王曉軍女士加入董事會擔任獨立非執行董事。於2025年10月，本公司商務總監Kristian Helt先生獲委任為執行董事，接替辭任非執行董事職務的張日奇先生，後者將繼續擔任外部策略顧問。於2025年11月，Mats Berglund先生由非執行董事調任為獨立非執行董事。

於2026年2月16日，我們亦歡迎拓維集團創辦人兼執行主席Harindarpal Singh Banga博士，以及該集團行政總裁Angad Banga先生以非執行董事身份加入董事會。此項新任命源於與拓維集團的建設性磋商，並為董事會帶來兩位成就卓著的航運及大宗商品行業領袖，同時亦代表本公司最大股東加入董事會。

太平洋航運於2025年的成功關鍵在於成員多元化的專業知識和背景，以及其獨立性。

於2025年5月，我們歡迎吳志傑先生出任本公司的首席財務官。董事會對公司前景充滿信心，在行政總裁Martin Fruergaard先生及其餘管理團隊的帶領下，太平洋航運正致力落實明確的願景及策略，以推動業績表現及可持續增長。

為符合新法規而實施結構性變革

誠如本公司2025年第三季度交易活動公告中所述，我們已在自身控制範圍內採取積極措施，務求減輕美國針對中國關聯船舶徵收特別港務費，以及中國對美國關聯船舶採取對等收費對旗下貨船的影響。相關措施包括：

- 擴大新加坡公司架構：將我們約半數自有船隊的所有權及船旗國轉為新加坡；

- 轉移決策職能：將我們的戰略領導及商業決策的最終責任轉移至新加坡，而日常商業及營運管理則繼續由全球不同辦事處執行；及

- 調整董事會組成：誠如前文所述於2025年10月進行了調整。

我們採取上述變革，旨在保護公司業務，並確保太平洋航運能繼續以具競爭力的價格自由無阻地進出及通過包括中國及美國在內的所有安全港口及國家，以為全球客戶提供服務。我們將繼續密切監察美國貿易代表署的舉動及其他貿易保護主義趨勢，並採取必要措施，以減輕其對我們的競爭力可能產生的任何影響。

邁向可持續未來

我們始終致力實現可持續、高度自律及可帶來盈利增值的增長，而我們的環境、社會及管治工作則繼續深化，將可持續發展理念融入本公司文化與決策核心。

作為未來策略的一環，我們正將燃料團隊重組為永續能源解決方案團隊。這反映了我們對燃料及能源認知的轉變—其不再僅被視為成本，而是提升競爭力的戰略支撐。就此而言，我們正尋求擴大獲取傳統燃料及綠色燃料的渠道，優化整體船隊的效率及排放表現，並圍繞替代燃料、能源管理及由監管法規驅動的客戶解決方案，開拓新的商業契機。

此外，本人對同事在維護船員權益、安全及福祉方面展現的領導力感到鼓舞，特別是在目前地緣政治動盪、海盜及武裝襲擊頻仍，以及非法毒品走私威脅持續存在，並往往導致無辜船員被不公平起訴的大環境下。

為貫徹對安全及福祉的更高承諾，本公司於2025年初成立了專門的保安團隊，以加強對全球貨船及人員的監察、應變能力及實時支援。此項投資的效益已於年內立竿見影。

在關注上述關鍵社會責任的同時，我們亦持續參與最新的環境及氣候事務。儘管國際海事組織已推遲淨零框架的正式採納，但我們對能源效率及減碳的承諾並未動搖。區域性及部分全球性法規已有明確發展方向，而我們堅信，國際海事組織最終將提供全球框架，使投資綠色貨船的經濟效益不言而喻。在此期間，我們將繼續主動採取行動—透過投資、創新及合作，減少排放並構建長期韌性。

本公司領先同業的環境、社會及管治表現再次獲得獎項與外部權威評級的肯定，這進一步鞏固了我們的信念：負責任的經營是企業取得持久成功的關鍵。

享譽全球的業界聲譽

太平洋航運品牌在航運界享有極高聲譽。這份聲譽源於我們多年來始終如一的業績表現、嚴謹的執行風格，以及對安全、服務質素與負責任經營實踐的堅定承諾。我們的聲譽不僅體現於為客戶提供可靠及具競爭力的服務，更反映船員、員工、監管機構、投資者及其他持份者對我們的深厚信任。這種行業地位源於我們以客戶為中心的經營模式、高標準的企業管治及透明度，以及船隊及岸上機構全體同仁的專業素養。

年內我們所獲得的各項行業與環境、社會及管治獎項，是對上述能力的客觀認可，亦彰顯了太平洋航運繼續在競爭激烈的全球市場中脫穎而出所秉持的企業文化及核心價值：

- 年度乾散貨船營運商大獎—IBJ Awards (International Bulk Journal)
- 港口國監督檢查傑出表現獎—香港海事處獎
- ESG領袖金獎—ESG國際航運大獎
- ESG評分前8%—EcoVadis (獲我們多名客戶選用)
- 在乾散貨運類別獲標普、明晟(MSCI)、彭博及股東服務公司(ISS)等主要評級機構評為第一或第二

感謝支持

本人謹代表董事會向全體船員及岸上員工於2025年展現的持續努力、專業精神及忠誠熱忱，致以最誠摯的謝意。正是由於他們的恪盡職守，我們才能為客戶提供領先同業的服務，為股東創造價值，並最重要地，守護每一位同仁的安全及福祉。同時，本人亦要感謝各位股東及其他持份者，對太平洋航運長久以來的關注及鼎力支持。

Stanley Hutter Ryan
主席

香港，2026年3月3日

行政總裁報告

財務業績表現穩健，按期租合約對等基準的日均收入分別較市場水平高9%

2025年第一季度的乾散貨運市場錄得五年來最弱表現，而儘管市況自農曆新年起有所回升，惟小靈便型及超靈便型乾散貨船的全年平均指數盈利率仍較2024年水平分別低5%及10%。

儘管初期面臨逆境，憑藉對效率及優化的聚焦，並依託我們獨有的平台及核心實力，我們錄得基本溢利59,200,000美元、淨溢利58,200,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利263,100,000美元，為我們帶來每股基本盈利8.9港仙。我們維持穩健的財務狀況，於年末實現淨零負債，並擁有龐大的流動資金。

我們的**核心業務**貢獻117,200,000美元（未計管理開支），其中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日均收入分別為11,490美元及12,850美元。儘管兩者分別按年下跌11%及6%，小靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入仍然較BHSI 38,000載重噸（經調整）指數高出910美元（或9%），超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入則較BSI 58,000載重噸指數高出1,220美元（或10%）— 即使市場在年內大部分時間持續轉強，且訂約時的市場租金與確認收益的期間通常存在滯後。

作為核心業務的補充，我們的**營運活動**貢獻22,900,000美元（未計管理開支），按年上升32%，換言之每個營運日錄得820美元的利潤。這相當於將我們核心業務的收入分別提升11%（小靈便型乾散貨船）及16%（超靈便型乾散貨船）— 這是在我們未能提供核心貨船的情況下，透過向客戶提供服務而為集團業績帶來的寶貴額外貢獻。

有賴我們領先同業的成本架構，我們按期租合約對等基準的收入繼續產生穩定的現金流。以固定成本為主的**核心船隊**及強韌的業務模式是我們盈利增長的主要動力：我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的日均現金收支平衡水平（包括營運開支、一般及行政管理開支以及財務開支）分別為6,880美元及6,540美元。

致力創造股東價值

為與股息政策一致，並在強勁的資產負債水平及嚴謹的資本管理支撐下，我們於2025年向股東派發總值90,500,000美元的價值。這包括本年度宣布派發共50,500,000美元的股息及本年度完成共40,000,000美元的股票購回，佔淨溢利約179%（不包括貨船出售收益）。股東總回報為46%，此乃受惠於2025年派付的股息及年內股價強勁增長所帶動。

董事會建議派發末期股息每股6.0港仙，使2025年全年股息總額達到全年淨溢利的100%（不包括貨船出售收益）。

誠如第2頁所述，董事會決定擴大股息政策，容許在資產負債表錄得淨現金水平時，可提高資本回報。

我們於2025年12月完成了2025年度的股份購回計劃，期間共購回並註銷150,700,000股股份，涉及總代價約40,000,000美元。由於擁有充足的流動資金及現金流，故以低於公司資產現值的價格購回公司股份，是為股東提升回報的有效途徑—其效益更高於按當前市價購買貨船。

董事會已連續第三年批准新的股份購回計劃，而2026年款項將高達40,000,000美元。

維持強勁的資產負債水平，使太平洋航運在行業週期中具備財務韌性

於2025年完成股份購回計劃並作出116,400,000美元的資本開支後，本公司依然維持淨零負債，其於截至2025年12月31日擁有淨現金134,000,000美元及已承諾可動用流動資金756,000,000美元。

於2025年7月，我們獲得一項新的250,000,000美元7年期可持續發展表現掛鈎循環信用貸款，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船員安全（損失工時工傷事故）及碳排放密度（EEOI）績效掛鈎。這是我們第二次獲得與可持續發展表現掛鈎的融資貸款，其將有助提升我們的資金流動性，為我們的新建造貨船計劃及未來增長提供支持。

乾散貨運供應增長超越需求，但我們的小宗散貨業務表現強韌

於2025年，宏觀經濟阻力及受地緣政治影響的貿易流向變化，令乾散貨運需求呈現錯綜複雜的態勢。全球乾散貨運貿易量按年減少約2%，然而由於平均航距增加，噸位航距需求維持持平。平均航距增加是由於從畿內亞運往中國的鐵鋁氧石長途貿易增加、中國對大西洋新興市場的半加工製品的出口急增，以及紅海航道持續受阻迫使貨船繞道好望角。

小宗散貨及穀物提供了有力支持，其貿易量增加1%，噸位航距需求則增加4%，主要得益於中國的鋼材、水泥及肥料出口以及其小宗金屬礦石及精礦進口。

船隊淨增長溫和

根據Clarksons Research的數據，2025年全球乾散貨船船隊運力淨增長為3%，其中小宗散貨船隊運力淨增長為4.1%。推動運力擴張的主因為新建造貨船交付量增加，分別佔乾散貨船總供應量的3.5%及小宗散貨貨船供應量的4.7%，而報廢率則維持低位。

2025年的新建造貨船訂單受到一定程度的抑制，主要由於造船廠承造能力受限、新建造貨船價格持續高企，以及圍繞全球減碳法規及美國擬對中國建造的貨船徵收懲罰性特別港務費的不確定性。乾散貨船總訂單量維持在12.5%的穩定水平（該等訂單預計於2026年至2029年期間交付），而小靈便型及超靈便型乾散貨船的訂單量亦維持在10.8%，與去年大致不變。

地緣政治局勢顯著影響航運市場

貿易保護主義盛行加上政策不確定性，對2025年下半年的貨運租金帶來支持。

美國的關稅措施及中美貿易衝突顯著重塑了2025年全球經濟與海運貿易格局，不僅擾亂了既有的貿易流向，亦導致船隊僱用率下跌。隨後的局勢發展更趨複雜：美國貿易代表署根據301條款，對中國關聯貨船徵收美國特別港務費，而中國亦同步於2025年10月14日對美國關聯船舶徵收對等收費。於該等措施生效三週後，兩國政府達成協議，同意將相關費用暫緩執行一年，並撤回少量關稅措施；此舉僅屬暫時性的緩解，而相關措施尚未徹底取消。

誠如我們的第三季度交易活動公告所述，我們已採取積極措施，以保護公司業務免受上述特別港務費措施影響，確保我們能繼續以具競爭力的價格自由無阻地進出及通過包括中國及美國在內的所有安全港口及國家，以為全球客戶提供服務。鑑於相關措施目前已暫緩執行，我們將繼續留意事態發展，並隨時準備採取應對行動，以確保我們的貨船能繼續為全球客戶提供服務。

加沙地區雖已達成停火協議，惟這不保證紅海航道的安全，大多數航運交通依舊選擇繞道好望角，進一步推升噸位航距需求。

海事減碳進程再添不確定性

於2025年4月，國際海事組織就淨零框架（包括碳定價機制）達成協議，推動航運業向綠色燃料轉型。然而，由於各成員國間出現政治分歧，國際海事組織於2025年10月將淨零框架的採納決議推遲一年。我們預料相關談判將曠日持久，最終全球性措施的落實細節及時現階段仍極不明朗。

與此同時，國際海事組織的碳排放密度指標以及歐盟的海運燃料指令及排放交易體系繼續激勵業界提前並循序漸進地採取減排措施；在缺乏有效的國際海事組織全球措施下，預計將有更多區域性的溫室氣體法規出台。在此背景下，太平洋航運繼續投資於提升能源效率及節省燃油，並優先布局替代燃料，以應對減碳法規的隨時收緊及新法規的即將出台。我們的積極策略能夠協助我們從容應對監管法規的不確定性，並把握綠色航運轉型的機遇。

透過策略管理應對行業週期性

嚴謹的船隊擴張策略

我們的首要任務依然是業務增長及船隊擴張，特別考慮到未來五年內，旗下將有30艘自有貨船達到20年船齡。然而，目前最大的增長挑戰在於二手貨船及新建造貨船價格持續高企，這不僅推升了擴張成本，亦對競爭力構成威脅；加上未來溫室氣體減排新規的不確定性亦會帶來壓力，所以嚴謹的投資紀律至關重要。

憑藉強勁的資產負債水平及對有序增長的渴望，我們已準備好在合適時機採取行動，繼續把握機遇—包括收購現代化二手貨船、下達新建造貨船訂單、訂立附有購買權的長期租賃合約，以及尋找具強大協同效益及文化契合度的增值型併購機會。

於2025年12月，我們達成協議以總代價119,200,000美元收購四艘新建造的40,000載重噸小靈便型乾散貨船，預計於2028年上半年交付。鑑於其貨船規格（針對併箱貿易優化設計）、交付時間及協定代價，在當前市場環境下，該等交付期較早的新建造貨船極具吸引力。這些更為靈活通用的貨船將有助我們為客戶提供更優質服務，並創造更多三角點貿易，進而提升按期租約對等基準的收入及回報。

我們重視附有購買權的長期租賃貨船，因這些貨船能加強我們的成長可選性。於2025年，我們行使了四艘原屬長期租賃的貨船的購買權，其價格極具吸引力，包括三艘小靈便型乾散貨船及一艘超大靈便型乾散貨船，均為日本製造。年內，我們亦獲交付兩艘在日本建造並以長期期租合約租入的新建造、64,000載重噸超大靈便型乾散貨船，其附帶以固定租金及價格延長租賃期及購買的選擇權。於2026年，我們將有權行使四艘小靈便型乾散貨船的購買權，其中三艘亦附帶具吸引力的延長租賃期權利。

我們抓緊船齡較高的貨船價格處於歷史高位的時機，於2025年售出了8艘貨船。

截至2025年12月31日，我們的核心船隊由106艘自有及13艘長期租賃的小靈便型及超靈便型乾散貨船組成，另外有八艘新建造貨船的購買承擔及三艘貨船的長期租賃承擔尚未加入我們的船隊。若包括我們核心業務及營運活動中的短期租賃貨船，我們目前合共營運250艘貨船。

我們將繼續貫徹嚴謹的逆週期船隊擴張方針，於適當時機把握增長機遇。此外，我們並透過領先同業的內部船隊管理工具，將繼續以高成本效益的方式管理船隊，致力在全週期中為股東創造長期及可持續的回報。

卓越營運及數碼轉型

我們之所以能創造高於市場指數盈利的按期租合約對等基準的收入，歸功於整合經驗豐富的商業與技術團隊、全球辦事處網絡、強大的貨源支持，以及由具高度互換調配性的現代化貨船組成的龐大船隊，透過優化船貨匹配，實現貨船僱用率最大化。我們的成本競爭力來自於規模效益，以及透過完善的體系及嚴格的成本控制而創造的效率。

我們致力追求卓越營運，並將安全及客戶服務視為重中之重。這意味著我們不斷優化我們的流程、決策機制、商業模式及服務內容，以鞏固領先地位，並為客戶及股東創造持續價值。就此而言，2025年是我們轉型突破的一年。

我們過去數年在數碼化與優化方面的投入，已從初期的數項試點及早期應用項目，於2025年發展成為成熟的數碼優化功能，並已在全線船隊中大規模應用。在一個普遍被認為難以進一步優化的行業中，我們正將先進技術融入日常營運。此舉提升了數據的可獲得性及準確性，增強了洞察力及決策質素，並進而為效率、航程經濟效益、營運可靠度及可持續發展帶來顯著提升。

立足穩健根基，實現長期表現

我們的長期業績表現，得益於多年來構建的綜合平台—這涵蓋了我們的人才與企業文化、商業模式、商務能力、客戶關係、卓越營運及財政實力，還有船隊規模。這些優勢共同推動我們持續實現優於市場的表現，提升我們的資產回報，並在船運週期中保持強大韌性。這些能力難以被複製，亦是我們落實嚴謹及長期增長的基石。

憑藉強勁的資產負債水平、較低的收支平衡水平、領先同業的成本競爭力及良好的資本管理，我們已具備充分實力應對週期波動，並隨時準備把握市場機遇。我們將繼續以嚴謹的船隊擴張作為首要策略，專注保護及加強我們的平台，並致力在不同市場週期中保持領先優勢。

2026年的策略重點

在當前行業資產價格高企及成本壓力上升的環境下，我們已為2026年設定以增長、效率提升及成本優化為核心的重點工作。

1. 業務擴張—我們做好準備把握機遇，以嚴謹的態度更新及擴大船隊，包括透過收購現代化二手貨船、下達新建造貨船訂單、訂立附有購買權的長期租賃新建造貨船合約，並持續尋找具強大協同效益及戰略和文化契合度的增值型收購機會。
2. 優化成本架構—我們正檢討成本架構，並正運用各項生產力工具及措施，務求保護我們的成本競爭力以及管控我們的船隊增長。
3. 轉換我們的燃料策略—由於減碳法規將推動行業逐步向綠色燃料轉型，我們正將燃料團隊重組為新的永續能源解決方案團隊，以加強獲取傳統及綠色燃料的能力，把握與燃料相關的成本節約及盈利化機會，並提高我們在海事減碳合規領域的領導地位。
4. 以數碼化優化航程—我們將在現有的極佳進展與先進人工智能技術基礎上，進一步加大燃料及航程的優化力度，以提升效率、節省成本、加強按期租合約對等基準的日均收入表現，以及促進可持續發展。
5. 提升績效管理及股東回報—我們將利用我們的一體化平台和強大的資產負債表令業務持續增長、改善客戶服務並盡量提高股東總回報。

我們亦將繼續深化客戶夥伴關係、投資人才發展、完善資本配置、推進數碼轉型，並守護安全及福祉，以確保所有持份者獲得可持續成果。

安全

於2025年，我們的船隊在超過19,200,000工時中錄得11宗損失工時工傷事故。這換算為損失工時工傷事故頻率為0.57，不僅遠低於行業標準，亦是我們歷年來最佳的表現之一。儘管如此，我們仍致力實現全船隊「零傷害」的目標。我們的航運安全、培訓及船員管理團隊將繼續與船員緊密合作，進一步加強現有的安全文化及船上風險意識，務求精益求精。

市場挑戰及地緣政治不確定性將於2026年持續

預計2025年所面臨的多項挑戰及大部分動盪將持續，其中部分挑戰將可能為2026年的貨運租金水平提供支持。

乾散貨運需求將再次受制於歷史性低迷的全球經濟增長。根據Clarksons Research的預測數據，由於新建造貨船交付量持續高企且報廢量有限，2026年乾散貨船的供應增長預計將超過需求增長。

然而，值得注意的是，預計多項低效因素將再次收窄供需差距，並收緊市場供應。這些因素可能包括：蘇伊士運河航道持續受干擾、貨船減速航行、港口擁堵、乾散貨船密集入塢，以及在今年稍後時間，倘美國重新實施特別港務費徵費，中國關聯貨船可能面臨自發性制裁。此外，針對美國政府會否及何時落實自2024年起規劃的《美國船舶法案》(US Ships Act)，以及於2026年2月20日發布的《海事行動計劃》(Maritime Action Plan)存在不確定性；上述法案及計劃將分別對停靠美國港口的中國關聯船舶及任何外國建造的船舶徵收費用。

根據2026年初政局發展速度及基調，其中包括在我們準備公布業績之際剛爆發的中東軍事衝突，我們目前預期干擾將會增多而非減少。這可對貨運租金形成支撐，而本公司已具備有利條件，足以應對此類干擾所帶來的挑戰及機遇。

截至2026年2月初，在2026年的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船日數中，我們分別已就41%及56%的日數按日均租金11,370美元及14,050美元訂約。對於像我們這樣在充滿即期風險的市場中經營的貨船經營人而言，此類訂約提供一定程度的盈利可預見性。我們全年已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約以逆航貨運為主；所以，倘與租金更高的順航貨運結合，在市場未出現重大轉弱的前提下，整體按期租合約對等基準的租金通常會更可觀。

展望2026年以後，配備起重機的乾散貨船業務預計將受益於小宗散貨及穀物需求的快速增長，而全球綠色能源基礎設施建設及發展中國家持續的城市化進程，將支撐鋼材、水泥及其他建築材料的貿易。在供應端方面，新建造貨船交付量已於2025年見頂，而小宗散貨船隊的老齡化趨勢及更趨審慎的訂船模式，預示長遠而言在小宗散貨航運中，供需基本因素將更為理想。

太平洋航運已為宏觀經濟與行業持續的不確定性做好充分準備，我們將在應對新興挑戰並把握機遇的過程中時刻保持警覺及靈活性。我們對配備起重機的乾散貨船業務、客戶關係、營運效率及可持續發展的專注，結合審慎的資本管理、強勁的資產負債水平、卓越的領導力以及以客戶為中心的優秀全球營運平台，使本公司能在有效管理波動的同時，繼續創造長期回報。

感謝員工及合作夥伴的貢獻

本人謹對僱員、客戶、供應商、股東及其他持份者在過去充滿挑戰的一年裡所給予的支持，致以衷心感謝。本公司所取得的成就，充分體現了海陸全體同事的專業、韌性、創新能力及敬業精神，亦彰顯了客戶及合作夥伴對我們的信任。本人期待與各位在2026年繼續攜手同行，共創佳績。

Martin Fruergaard
行政總裁

香港，2026年3月3日

供過於求導致貨運租金回落

10,580美元 (淨值) ↓ 5% 按年

BHSI 38,000 載重噸 (經調整)
2025 年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2023年至2026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

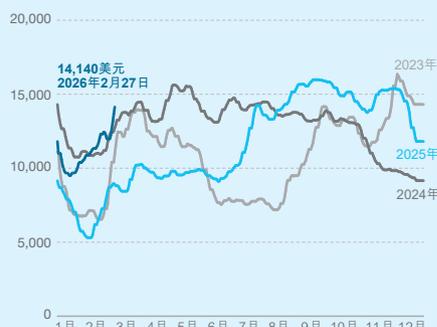
資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 38,000載重噸 (經調整) 貨船及BSI 58,000載重噸貨船)

11,630美元 (淨值) ↓ 10% 按年

BSI 58,000 載重噸
2025 年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2023年至2026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)

乾散貨運業於2025年進入了三大關鍵發展。首先，供應增長高於需求，但差距被多項新舊低效因素所填補，而該等因素持續干擾市場的正常運作。其次，中國經濟持續轉型，由以往利用大型貨船大量進口原材料，轉變為利用較小型貨船出口半製成品。第三，配備起重機的乾散貨船市場在無任何壓力下吸收了自2015至2016年度 (該年度的市場極度疲弱) 以來最高的新建造貨船交付量。

儘管如此，2025年乾散貨運市場的平均貨運租金仍低於去年同期。第一季農曆新年前夕的常規季節性低迷，因多項異常因素交織而進一步加劇。澳洲鐵礦石出口受一連串颶風干擾，導致鐵礦石貨運量下跌。受政策驅動，中國補庫存政策進入尾聲，煤炭進口需求告終，導致煤炭貨運量減少。此外，受戰爭影響，烏克蘭及俄羅斯兩大穀物主要供應商的穀物貨運量亦有所下跌。

小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金水平分別按年減少5%及10%，分別達到10,580美元 (淨值，載重噸 (經調整)) 及11,630美元 (淨值)。

貨船價值於2025年下半年持續上升

32百萬美元 ↑ +3.2%

二手超大型靈便型乾散貨船價值按年變化

二手貨船價值於2025年上半年普遍呈橫向整固態勢，其後於下半年上升；這是對貨運市場轉強所作出的滯後反應。Clarksons Research目前對指標船齡五年的超大型靈便型乾散貨船的估值為32,000,000美元，與2025年1月相比上升3.2%。由於造船廠未來2.5年的產能已被全部預訂，新建造貨船的造價持續高企，對我們所處行業的現代化二手貨船價值形成支持。

資料來源：Clarksons Research，於2026年1月數據

需求：乾散貨運需求整體下跌，但小宗散貨表現強韌

Oceanbolt的數據顯示，2025年全球乾散貨航運貿易量按年減少約2%。然而，誠如右圖所示，受平均航程長度持續增加所帶動，噸位航距需求仍維持於2024年水平。此正向的航距倍數效應部分源於從畿內亞運往中國的鐵鋁氧石長途貿易多年來急劇增加，部分源於中國對大西洋新興市場經濟體的半加工製成品的出口大幅增加，以及部分源於紅海航路持續受阻，迫使貨船繞道好望角。

小宗散貨裝載量 (不包括鐵鋁氧石) 於2025年上升約1%，噸位航距需求增長4%，主要得益於中國的水泥及肥料出口，以及其小宗金屬礦石及精礦進口。

大宗散貨噸位航距需求 (包括鐵鋁氧石) 下跌2%，原因如下：

- 穀物裝載量減少6%。受戰爭影響，烏克蘭出口幾乎完全停滯 (下跌97%)，俄羅斯出口亦遭受重大衝擊 (下跌45%)
- 鐵礦石裝載量減少2%。澳洲的鐵礦石輸出港口於第一季度遭受一連串氣旋侵襲
- 煤炭裝載量減少6%。中國已達成其將煤炭庫存提升至年度消耗量15%的政策目標 (於2021年夏季停電限電期間頒布)，導致補庫存的進口需求 (下跌15%) 告終

上述跌幅被鐵鋁氧石裝載量增加14%所部分抵銷。這對好望角型乾散貨船造成了顯著影響，不僅是因為畿內亞往中國的航程遙遠，亦因畿內亞水深較淺，需將貨物從較小型的貨船轉換至較大型貨船，導致港口嚴重擁堵。

2025年全球貨物裝載量#

| 選定小宗散貨* | 變化 |
|---------|------|
| 穀物 | +1% |
| 鐵礦石 | -6% |
| 煤炭 | -6% |
| 鐵鋁氧石 | +14% |

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

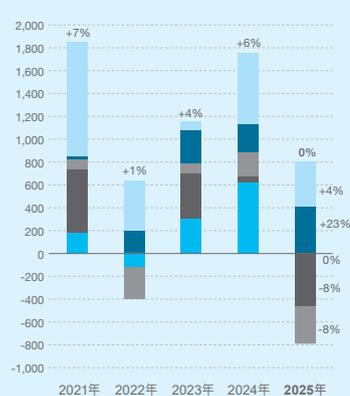
資料來源：Oceanbolt，於2025年2月數據 (可予修改)

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

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

整體乾散貨運需求變動

按年變動 (十億噸位航距)



資料來源：Oceanbolt，於2026年2月數據 (可予修改)

供應：船隊淨增長率維持穩定

2025年全球乾散貨船船隊淨增長率維持在3%，與2024年一致。同時，我們專注營運的小靈便型及超靈便型乾散貨船業務的合併船隊淨增長亦維持在4.1%。主要因素如下：

- 新建造貨船的交付量增加至佔乾散貨船整體供應量的3.5%及佔小宗散貨供應量的4.7%；及
- 乾散貨船的總報廢量維持低位（儘管按年增加32%），原因是船齡較高的貨船在服務利基貿易方面的機會依然充足，且國際海事組織推遲減碳法規。

整體乾散貨船供應發展情況

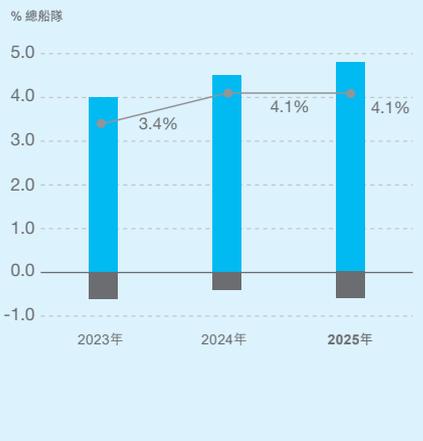
↑ 3.0%
2025年整體乾散貨船運力



資料來源：Clarksons Research，於2026年1月數據

小靈便型／超靈便型乾散貨船供應發展情況

↑ 4.1%
2025年全球小靈便型／超靈便型乾散貨船運力



訂單：訂單量因法規的不確定性及造船廠承造能力有限而受到限制

乾散貨船總訂單量目前佔現有船隊的12.5%，較2025年初的12.3%輕微上升，而小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量亦維持在10.8%。兩者仍處於歷史溫和水平，尤其是與油輪及集裝箱貨輪訂單相比。

2025年的新建造乾散貨船的總承造量按年放緩31%至43,500,000載重噸，其中小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船分別下跌46%及64%，而好望角型乾散貨船及巴拿馬型乾散貨船訂單量則分別下跌23%及44%。

訂單量減少是由於：

- 有關美國實施的新港務費（包括擬對中國建造的貨船徵收懲罰性費用）存在不確定性，尤其考慮到大部分乾散貨船於中國建造；
- 有關國際海事組織實施全球減碳法規的時間及細節存在不確定性，以及為符合該等法規所需的未來燃料技術及供應亦存在不確定性；
- 直至2028年為止新建造貨船訂單的承造能力有限，而新增的造船廠承造能力亦有限；及
- 由於造船廠承造能力緊張，新建造貨船的造價維持在歷史高位。

整體乾散貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2026年1月數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



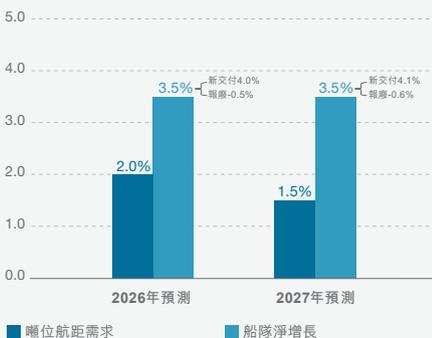
| | 訂單各佔現有船隊百分比 | 平均船齡 | 船齡20年以上 | 2025年報廢量佔於2025年1月1日現有船隊百分比 |
|-------------------------------|--------------|-------------|--------------|----------------------------|
| 小靈便型 (10,000–44,999載重噸) | 8.9% | 13.7 | 14.5% | 0.6% |
| 超靈便型及超大靈便型 (45,000–69,999載重噸) | 11.8% | 12.6 | 12.6% | 0.6% |
| 巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–99,999載重噸) | 15.2% | 12.6 | 15.1% | 0.6% |
| 好望角型 (100,000以上載重噸) | 12.4% | 12.0 | 6.3% | 0.4% |
| 乾散貨船總量 | 12.5% | 12.9 | 11.1% | 0.5% |

*資料來源：Clarksons Research，於2026年1月數據

市場展望：供應增長高於需求，但低效因素將差距收窄

整體乾散貨船供求

%按年變動



小宗散貨需求與小靈便型／超靈便型乾散貨船供應

%按年變動



根據Clarksons Research的預測數據，由於新船交付量預期維持高位及報廢量有限，2026年乾散貨船及小宗散貨兩者的總供應增長預計均將高於需求增長。

然而，市場供需平衡狀況預計與2025年大致相仿，當時有多項低效因素收窄了供需差距，並收緊了市場供應。該等因素包括但不限於蘇伊士運河航道受干擾、貨船減速航行、以及港口擁堵。而除了上述因素自往年延續至今，一些新的低效因素亦已浮現，即中國關聯貨船在美國面臨自發性制裁，以及貨船密集入塢。所有該等因素均意味著在運載同等貨量的情況下需要更多貨船，雖然部分因素可能於2026年有所緩解，但新的因素亦可能不斷出現。

中期內可能影響市場的因素

機會

- 畿內亞西芒杜礦區的鐵礦石出貨量急劇上升及相應的港口擁堵，將鎖定好望角型乾散貨船的運力，並對較小型的乾散貨船船型產生連鎖效應
- 地緣政治及貿易武器化使全球貿易距離持續延長
- 人工智能於全球商品貿易與金融的新應用將帶動整體貿易量增長
- 中國運往新興市場（尤其是「一帶一路」沿線國家）的小宗散貨貿易增長持續強勁
- 在國際海事組織缺乏法規推行時間表的情況下，區域性海事監管機構的排放法規將減慢貨船的航速
- 由於國際海事組織法規的不確定性、造船廠承造能力緊張以及新建貨船造價高企，新船訂單量維持有限
- 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

- 蘇伊士運河航運回復正常
- 航運減碳進程遭遇民粹阻力，促使業界回歸至價格較低廉的傳統燃料並提高航速
- 國際海事組織缺乏明確的減碳法規推行時間，導致貨船報廢量有限
- 長期高息環境持續，對固定資產投資及乾散貨運商品需求造成負面影響
- 惡劣天氣妨礙穀物生產
- 中國政府實施的刺激內需政策效果不佳，導致其經濟增長遜於預期
- 人工智能泡沫破裂引發負面財富效應

我們的表現

我們的業務於2025年錄得基本溢利59,200,000美元，主要由核心業務貢獻117,200,000美元所帶動。基本溢利減少主要由於持續面對宏觀經濟逆風，導致整體貨運市場轉弱。儘管面對全行業性的挑戰，我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船表現仍分別較市場指數高出9%及10%，充分彰顯了我們的業務策略及營運執行力的優勢。

我們的營運活動所帶來的貢獻金額增加32%至22,900,000美元，反映當核心船隊已全面部署時，該分部能持續有效地滿足客戶需求，並能在波動的市場環境下提供穩定的收益流。

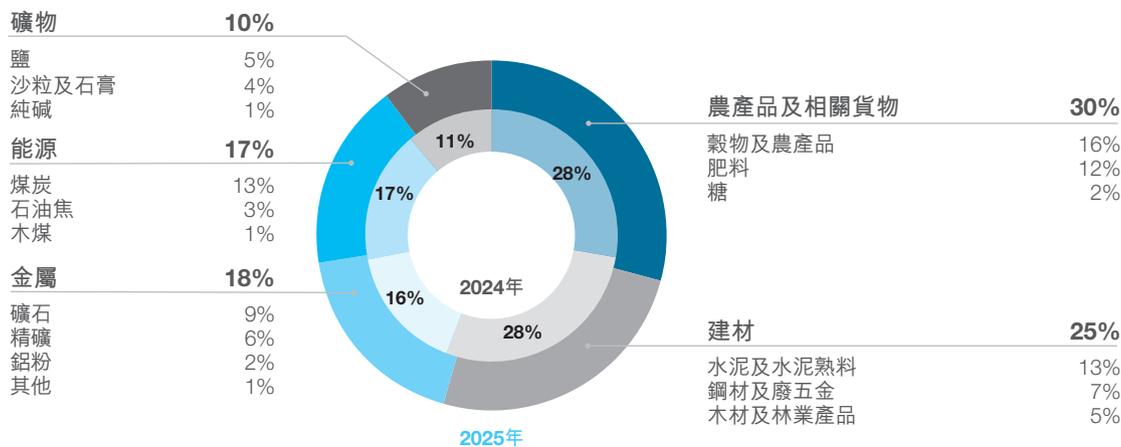
營運表現

| 百萬美元 | 2025年 上半年 | 2025年 下半年 | 2025年 | 2024年 | 變動 |
|------------------|--------------|--------------|----------------|---------|------|
| 核心業務小靈便型乾散貨船貢獻 | 24.2 | 33.4 | 57.6 | 107.2 | -46% |
| 核心業務超靈便型乾散貨船貢獻 | 26.5 | 33.1 | 59.6 | 71.2 | -16% |
| 營運活動貢獻 | 10.1 | 12.8 | 22.9 | 17.4 | +32% |
| 好望角型乾散貨船貢獻 | 0.8 | 0.9 | 1.7 | 1.7 | - |
| 營運表現（未計管理開支） | 61.6 | 80.2 | 141.8 | 197.5 | -28% |
| 調整後一般及行政管理開支總額 | (39.4) | (42.6) | (82.0) | (82.7) | -1% |
| 稅項及其他 | (0.3) | (0.3) | (0.6) | (0.7) | -14% |
| 基本溢利 | 21.9 | 37.3 | 59.2 | 114.1 | -48% |
| 貨船賬面淨值（包括持作出售資產） | 1,623.1 | 1,600.5 | 1,600.5 | 1,697.2 | -6% |

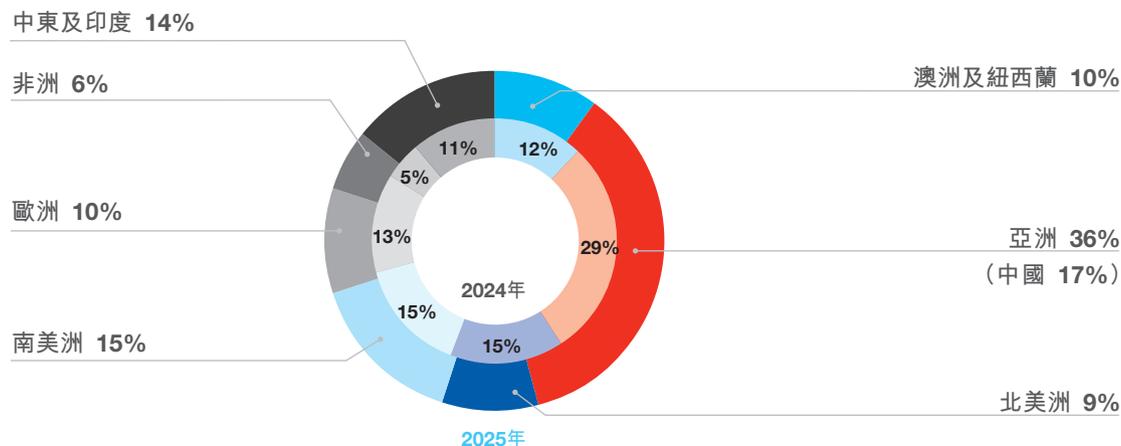
我們的貨運量

我們於2025年的運載量為79.8百萬噸（2024年為90.2百萬噸）

我們的貨物組合主要是非化石燃料商品



2025年（及2024年）的貨物裝卸活動（以貨運量計算）

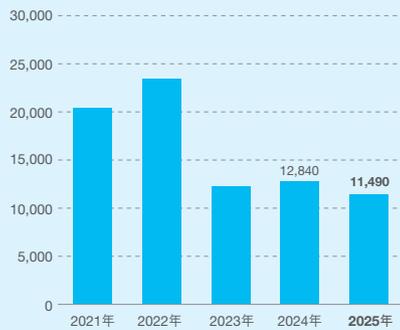


核心業務

小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元/日



我們的核心業務錄得：

- 小靈便型乾散貨船的24,660收租日之日均租金收入為11,490美元
- 超靈便型乾散貨船的18,940收租日之日均租金收入為12,850美元
- 我們的小靈便型乾散貨船日均表現較指數(BHSI 38,000載重噸(經調整))高出910美元或9%

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元/日



--- 2025年指標核心船隊現金收支平衡(包括一般及行政管理開支)：6,880美元

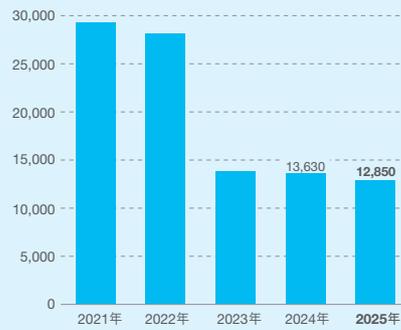
* 此是於2026年2月上旬的數據；因航程仍在進行，這些數據僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的租金的指標。我們已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約涵蓋全年餘下日數的部分主要為逆航貨運。與租金更高的順航貨運結合，整體按期租合約對等基準的租金通常會更可觀

- 因應2025年底的貨運租金下調趨勢，我們於2026年第一季度積極訂約，並於2026年餘下日子維持較高水平的現貨合約量
- 2026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88%及100%的日數按日均租金11,890美元及14,450美元訂約

超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI

美元/日



- 我們的超靈便型乾散貨船日均表現較指數(BHSI 58,000載重噸)高出1,220美元或10%。其包括我們的35艘核心超靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的230美元
- 儘管2025年乾散貨運市場相對疲弱，惟我們按期租合約對等基準的日均收入水平維持強韌

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

美元/日



--- 2025年指標核心船隊現金收支平衡(包括一般及行政管理開支)：6,540美元

* 此是於2026年2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。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

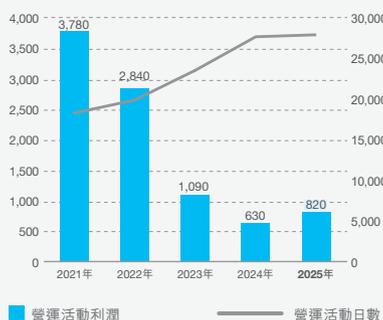
- 2026年全年已訂約的小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就41%及56%的日數按日均租金11,370美元及14,050美元訂約
- 我們的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的日均現金收支平衡水平(包括營運開支、一般及行政管理開支以及財務開支)分別為6,880美元及6,540美元；我們的成本維持控制得宜且領先同業

營運活動

利潤 KPI

每日820美元

美元/日



- 於2025年，我們的營運活動為本集團表現(未計管理開支)貢獻22,900,000美元或16%，相當於在27,850日的營運活動日數中，營運活動錄得的日均利潤為820美元
- 於2025年，我們的營運活動利潤增加30%，而營運活動日數相對維持穩定
- 每當我們的核心貨船未能提供服務時，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。這讓我們能夠有效獲取利潤，並對本集團的整體業績作出貢獻，而不受現行市況影響。

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

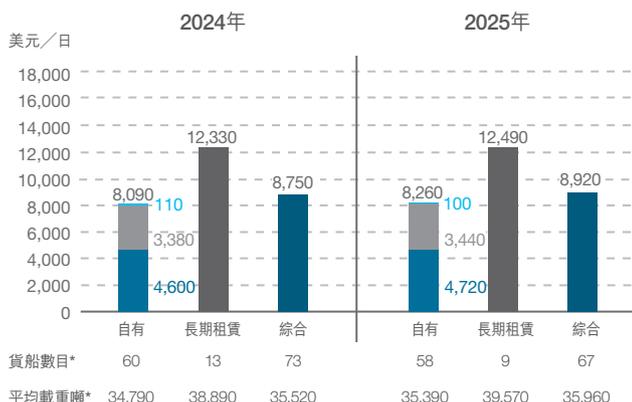
我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對，以補足我們的核心業務，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻。透過我們的營運活動，即使我們的核心貨船船期已滿，我們仍能為客戶提供服務。

核心業務貨船開支

日均貨船開支

小靈便型

綜合 **8,920美元**



* 於2024年及2025年12月31日之貨船

■ 營運開支 ■ 折舊 ■ 財務開支

自有貨船開支

營運開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均營運開支維持大致穩定在4,780美元(2024年: 4,750美元)。我們的日均營運開支仍然處於業內具競爭力的水平, 反映有效的成本管理、規模效益及採購管理。

我們的自有船隊於年內的非預期技術性停租日數為每艘貨船平均1.6日(2024年: 2.4日)。

折舊

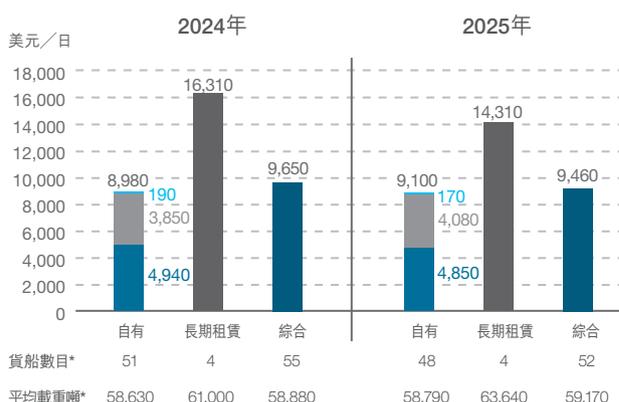
我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船日均折舊開支分別增加2%及6%, 主要由於入塢開支增加及優化燃油效率的投資。

財務開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均財務開支減少13%至130美元(2024年: 150美元), 主要由於平均借貸下跌所致。

超靈便型

綜合 **9,460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。我們的超靈便型乾散貨船的長期租賃貨船日均開支減少12%至14,310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8,920美元(2024年: 8,750美元)及減少至9,460美元(2024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82,000,000美元(2024年: 82,700,000美元), 而日均一般及行政管理開支仍為具競爭力的870美元(2024年: 780美元), 由自有貨船及租賃貨船的日均開支分別為1,180美元及650美元(2024年: 1,070美元及600美元)所構成。

貨船日數

下表顯示我們於2025年及2024年的貨船日數分析:

| 日數 | 小靈便型 | | 超靈便型 | |
|---------------------|--------|---------------|--------|---------------|
| | 2024年 | 2025年 | 2024年 | 2025年 |
| 核心業務收租日數 | 27,010 | 24,660 | 19,560 | 18,940 |
| — 自有貨船收租日數 | 22,750 | 20,730 | 17,700 | 17,590 |
| — 長期租賃貨船收租日數 | 4,260 | 3,930 | 1,860 | 1,350 |
| 短期核心日數 ¹ | 11,640 | 8,890 | 19,090 | 12,940 |
| 營運活動日數 | 11,240 | 9,840 | 16,370 | 18,010 |
| 自有貨船停租日數 | 370 | 650 | 680 | 470 |
| 總貨船日數 | 50,260 | 44,040 | 55,700 | 50,360 |

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

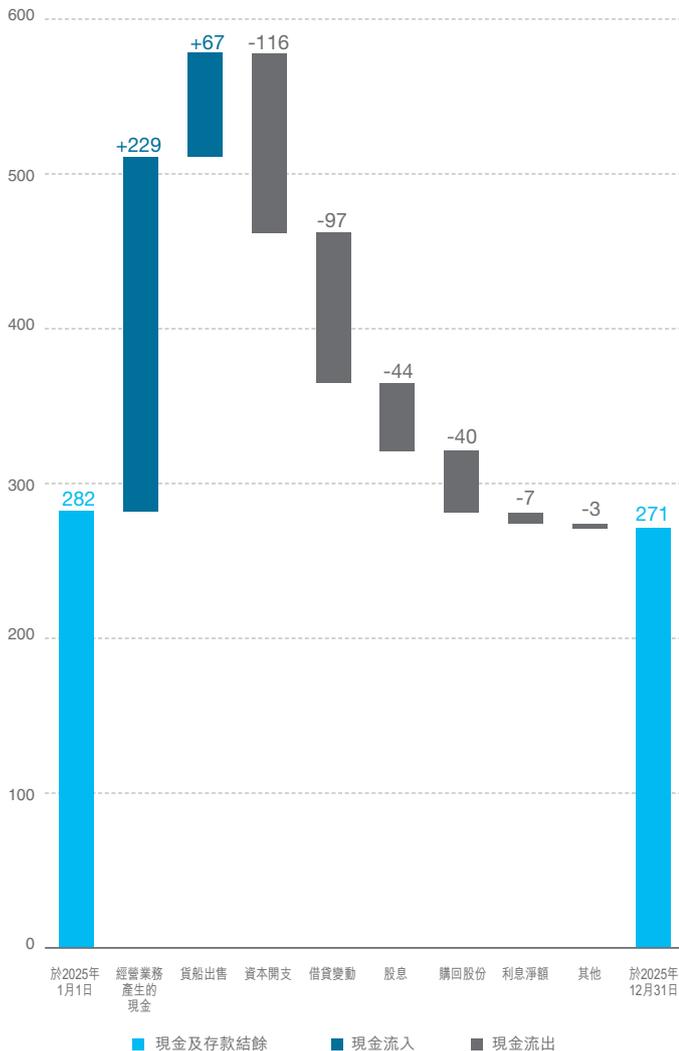
下表顯示我們的長期租賃貨船在其剩餘租期內按年度分列的平均日均租賃開支:

| 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) |
| 2026年 | 2,970 | 12,930 | 1,410 | 14,970 |
| 2027年 | 2,500 | 13,230 | 1,460 | 14,660 |
| 2028年 | 2,510 | 12,840 | 1,460 | 14,250 |
| 2029年 | 1,660 | 12,680 | 1,420 | 13,850 |
| 2030年+ | 1,510 | 12,770 | 1,180 | 13,740 |
| 總計 | 11,150 | | 6,930 | |

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總額 – 622,000,000美元 (2024年12月31日：527,900,000美元)

借貸及未提用的已承諾借貸融資額於年內增加，主要原因是新造了一筆250,000,000美元融資，惟部分被還款及借貸按期攤銷所抵銷。

利息開支下跌至13,800,000美元 (2024年：17,800,000美元)，主要由於平均借貸額下跌至229,100,000美元。

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

全部借貸及未提用的已承諾借貸融資總額是以美元為單位。

於2025年12月31日：

- 本集團的已抵押借貸乃以61艘賬面淨值總額為1,003,400,000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
- 繼2025年8月可換股債券持有人行使換股權及本公司贖回餘下可換股債券後，概無已發行但未償還的可換股債券 (2024年12月31日：27,700,000美元)。

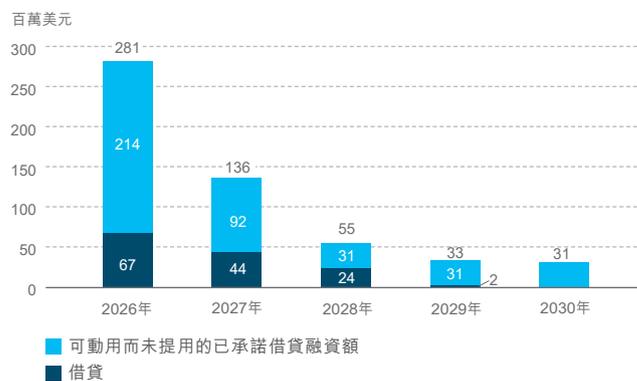
2025年主要發展

- 本集團於7月簽訂一項新的250,000,000美元7年期可持續發展表現掛鈎銀團循環信用貸款，以20艘貨船作抵押。該貸款進一步擴大了本集團的資金組合，增加已承諾可動用流動資金，並加強我們的財務實力
- 本集團年內透過出售5艘小靈便型乾散貨船及3艘超靈便型乾散貨船變現66,800,000美元
- 本集團年內用於借貸的淨現金流出為96,500,000美元
- 本集團年內根據已宣布的股份購回計劃支付40,000,000美元以購回股份
- 年內，本集團支付116,400,000美元資本開支，包括：
 - (a) 59,200,000美元作為3艘小靈便型乾散貨船 (已於2025年交付至船隊) 及1艘超大靈便型乾散貨船 (已於2026年1月交付) 的代價
 - (b) 57,200,000美元作為入塢及其他添置的開支
- 於2025年12月31日，未用作抵押的貨船共46艘

流動資金及借貸

| 百萬美元 | 2025年 12月31日 | 2024年 12月31日 | 變動 |
|-----------------------------|-----------------|-----------------|--------|
| 現金及存款(a) | 270.6 | 282.0 | -4% |
| 可動用而未提用的已承諾借貸融資額 | 485.5 | 265.6 | +83% |
| 已承諾可動用流動資金 | 756.1 | 547.6 | +38% |
| 借貸的流動部分 | (66.6) | (76.5) | |
| 借貸的非流動部分 | (69.9) | (185.8) | |
| 借貸總額(b) | (136.5) | (262.3) | +48% |
| 現金淨額(a)+(b) | 134.0 | 19.7 | +≥100% |
| 現金淨額相對股東權益比率 | 7% | 1% | |
| 現金淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI | 8% | 1% | |

借貸及未提用的已承諾借貸融資額的遞減明細表



財務開支

| 百萬美元 | 平均利率 | | 於2025年 12月31日 之結餘 | 財務開支 | | 變動 |
|------------------------------|------|-----------------|-------------------------|------------------|-------|------|
| | 損益表 | 現金 | | 2025年 | 2024年 | |
| 借貸(包括已變現的利率掉期合約) | 6.0% | 6.0% | 136.5 | 13.1 | 16.4 | +20% |
| 可換股債券(附註) | 4.7% | 3.0% | — | 0.7 | 1.4 | +52% |
| | 5.9% | KPI 5.9% | 136.5 | 13.8 | 17.8 | +22% |
| 其他財務費用 | | | | 2.6 | 2.0 | |
| 財務開支總計 | | | | 16.4 | 19.8 | +17% |
| 利息覆蓋率(按稅息折舊及攤銷前溢利除以財務開支總額計算) | | | | KPI 16.0倍 | 16.8倍 | |

附註：於2025年，可換股債券於損益表的利息開支為700,000美元，而實際現金開支則為400,000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。

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12月31日，本集團的借貸中有59% (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 | 2025年 | 2024年 | 變動* | 附註 |
|-------------------------|----|----------------|-----------|------|--|
| 營業額 | | 2,081.0 | 2,581.6 | -19% | 1. 按期租合約對等基準的收入總額減少，乃由於年內整體貨運市場較疲弱。 |
| 燃料、港口開銷及其他航程開支 | | (892.6) | (1,099.6) | +19% | 2. 我們的自有貨船總營運開支及折舊分別減少4%及1%，主要由於出售八艘船齡較高的乾散貨船。 |
| 按期租合約對等基準的收入 | 1 | 1,188.4 | 1,482.0 | -20% | 3. 財務開支淨額減少13%，主要由於平均借貸額下跌。 |
| 自有貨船開支 | | | | | 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年內貨運市場較疲弱而減少。 |
| 營運開支 | 2 | (188.5) | (197.0) | +4% | 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。 |
| 折舊 | 2 | (152.1) | (153.7) | +1% | 6. 出售收益乃關於出售八艘船齡較高的乾散貨船。 |
| 財務開支淨額 | 3 | (5.4) | (6.2) | +13% | 7. 項目開支主要乃關於就本集團實施結構性變革及其他企業策略舉措所提供的專業意見。 |
| 租賃貨船開支 | | | | | 8. 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。 |
| 非資本化租賃貨船開支 | 4 | (659.8) | (880.0) | +25% | |
| 資本化租賃貨船開支 | 4 | (40.8) | (47.6) | +14% | |
| 營運表現(未計管理開支) | | 141.8 | 197.5 | -28% | |
| 經調整一般及行政管理開支總額 | 5 | (82.0) | (82.7) | +1% | |
| 稅項及其他 | | (0.6) | (0.7) | +14% | |
| 基本溢利 | | 59.2 | 114.1 | -48% | |
| 出售貨船之收益 | 6 | 7.6 | 9.6 | | |
| 項目開支 | 7 | (4.7) | - | | |
| 未變現的衍生工具(開支)/收入 | 8 | (3.9) | 4.0 | | |
| 撥備撥回 | | - | 4.0 | | |
| 股東應佔溢利 | | 58.2 | 131.7 | -56% | |
| 稅息折舊及攤銷前溢利 [#] | | 263.1 | 333.4 | -21% | |
| 淨溢利率 | | 3% | 5% | -2% | |
| 平均股本回報率 | | 3% | 7% | -4% | |

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

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

綜合損益表

| | | 截至12月31日止年度 | |
|-------------------|------|--------------|--------------|
| | 附註 | 2025年 千美元 | 2024年 千美元 |
| 營業額 | 3 | 2,081,039 | 2,581,552 |
| 服務開支 | | (2,005,200) | (2,446,312) |
| 毛利 | | 75,839 | 135,240 |
| 間接一般及行政管理開支 | | (6,982) | (6,009) |
| 其他收入及收益 | | 7,603 | 13,763 |
| 其他開支 | | (7,207) | (803) |
| 財務收入 | | 11,108 | 13,693 |
| 財務開支 | | (21,536) | (23,503) |
| 除稅前溢利 | 4 | 58,825 | 132,381 |
| 稅項支出 | 5 | (653) | (684) |
| 股東應佔溢利 | | 58,172 | 131,697 |
| 股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計) | | | |
| 每股基本盈利 | 7(a) | 1.14 | 2.54 |
| 每股攤薄盈利 | 7(b) | 1.13 | 2.47 |

綜合全面收益表

| | | 截至12月31日止年度 | |
|---------------------|--|--------------|--------------|
| | | 2025年 千美元 | 2024年 千美元 |
| 股東應佔溢利 | | 58,172 | 131,697 |
| 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 | | 93 | 1,159 |
| – 公平值收益轉撥至損益表內 | | (1,708) | (2,909) |
| 匯兌差額 | | 929 | (811) |
| 股東應佔全面收益總額 | | 57,486 | 129,136 |

綜合資產負債表

| | | 於12月31日 | |
|---------------|----|------------------|------------------|
| | 附註 | 2025年 千美元 | 2024年 千美元 |
| 資產 | | | |
| 非流動資產 | | | |
| 物業、機器及設備 | | 1,642,124 | 1,698,666 |
| 使用權資產 | | 91,028 | 80,060 |
| 商譽 | | 25,256 | 25,256 |
| 衍生資產 | | — | 1,995 |
| 應收貿易賬款及其他應收款項 | 8 | 3,206 | 42,250 |
| | | 1,761,614 | 1,848,227 |
| 流動資產 | | | |
| 存貨 | | 96,527 | 126,391 |
| 衍生資產 | | 1,550 | 2,281 |
| 應收貿易賬款及其他應收款項 | 8 | 148,103 | 155,017 |
| 現金及存款 | | 270,559 | 282,037 |
| 可收回稅項 | | 74 | 82 |
| | | 516,813 | 565,808 |
| 資產總額 | | 2,278,427 | 2,414,035 |
| 權益 | | | |
| 股東應佔資本及儲備 | | | |
| 股本 | | 50,546 | 50,710 |
| 保留溢利 | | 676,703 | 662,986 |
| 其他儲備 | | 1,097,733 | 1,112,948 |
| 權益總額 | | 1,824,982 | 1,826,644 |
| 負債 | | | |
| 非流動負債 | | | |
| 借貸 | | 69,938 | 185,776 |
| 租賃負債 | | 64,963 | 52,149 |
| 衍生負債 | | 775 | 499 |
| | | 135,676 | 238,424 |
| 流動負債 | | | |
| 借貸 | | 66,583 | 76,542 |
| 租賃負債 | | 28,937 | 29,891 |
| 衍生負債 | | 5,533 | 3,014 |
| 應付貿易賬款及其他負債 | 9 | 216,716 | 239,520 |
| | | 317,769 | 348,967 |
| 負債總額 | | 453,445 | 587,391 |

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會計準則而編製。除了若干財務資產及負債按公平值列賬，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2024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。

3. 營業額及分部資料

| 千美元 | 2025年 | 2024年 |
|---------|-----------|-----------|
| 貨運租金 | 1,775,884 | 2,235,897 |
| 租賃貨船租金 | | |
| – 租賃部分 | 188,304 | 230,125 |
| – 非租賃部分 | 116,851 | 115,530 |
| | 2,081,039 | 2,581,552 |

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 | 2025年 | 2024年 |
|-----------------|---------|---------|
| 租賃貨船開支 | 659,848 | 879,964 |
| 所耗燃料 | 458,675 | 624,307 |
| 港口開銷及其他航程開支 | 427,548 | 475,568 |
| 折舊 | 190,833 | 200,698 |
| 僱員福利開支 | 187,675 | 189,380 |
| 貨船營運開支 | 56,032 | 59,201 |
| 所耗潤滑油 | 10,786 | 11,292 |
| 燃料掉期合約虧損／(收益)淨額 | 8,569 | (4,940) |
| 出售貨船之收益淨額 | (7,603) | (9,607) |

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。

自損益表扣除的稅項為：

| 千美元 | 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 | 707 | 657 |
| 就過往年度作出調整 | (54) | 27 |
| 稅項支出 | 653 | 684 |

6. 股息

| | 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 | 1.6 | 0.2 | 10,717 | 4.1 | 0.5 | 27,573 |
| 擬派末期股息(a) | 6.0 | 0.8 | 39,759 | 5.1 | 0.7 | 33,424 |
| 年內股息總額 | 7.6 | 1.0 | 50,476 | 9.2 | 1.2 | 60,997 |
| 年內派付股息(b) | 6.7 | 0.9 | 44,141 | 9.8 | 1.3 | 65,797 |

(a) 擬派末期股息須待至2026年4月22日於股東週年大會上由股東批准，故並未於財務報表呈列。

(b) 年內派付股息包括去年的末期股息以及本報告年度的中期股息。

7. 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按股東應佔溢利除以年內已發行股份(但不包括本公司2013年股份獎勵計劃、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。

| | | 2025年 | 2024年 |
|-------------|-------|-----------|-----------|
| 股東應佔溢利 | (千美元) | 58,172 | 131,697 |
| 已發行股份的加權平均數 | (千股) | 5,105,507 | 5,176,618 |
| 每股基本盈利 | (美仙) | 1.14 | 2.54 |
| 相等於 | (港仙) | 8.88 | 19.86 |

(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。

| | | 2025年 | 2024年 |
|-------------|-------|-----------|-----------|
| 股東應佔溢利 | (千美元) | 58,172 | 131,697 |
| 可換股債券之利息的影響 | (千美元) | 664 | 1,377 |
| 經調整股東應佔溢利 | (千美元) | 58,836 | 133,074 |
| 已發行股份的加權平均數 | (千股) | 5,105,507 | 5,176,618 |
| 可換股債券的影響 | (千股) | 83,176 | 168,844 |
| 未歸屬有限制股份的影響 | (千股) | 25,936 | 33,755 |
| 已攤薄的股份加權平均數 | (千股) | 5,214,619 | 5,379,217 |
| 每股攤薄盈利 | (美仙) | 1.13 | 2.47 |
| 相等於 | (港仙) | 8.79 | 19.31 |

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 | 2024年 |
|--------|--------|---------|
| 30日或以下 | 72,843 | 86,360 |
| 31-60日 | 5,630 | 4,165 |
| 61-90日 | 3,446 | 2,463 |
| 90日以上 | 12,079 | 13,312 |
| | 93,998 | 106,300 |

9. 應付貿易賬款及其他負債

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 | 2024年 |
|--------|--------|---------|
| 30日或以下 | 74,755 | 93,407 |
| 31-60日 | 254 | 1,313 |
| 61-90日 | 130 | 733 |
| 90日以上 | 7,043 | 4,858 |
| | 82,182 | 100,311 |

購買、出售或贖回證券

截至2025年12月31日止年度，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150,651,000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。股份購回計劃反映本公司對其長期業務前景和增長潛力的信心。此外，本公司相信，通過實施股份購回計劃來積極優化資本結構，將提高每股盈利、每股淨資產價值和股東回報。年內購回股份在扣除開支前的總代價約為311,000,000港元（約合40,000,000美元）。所有購回的股份均已註銷。截至2025年12月31日，已發行股份總數為5,166,725,803股。購回股份的詳情如下：

| 月份 | 購回股份數目 | 每股支付價格(港元) | | | 扣除開支前的 總代價(港元) |
|----------|--------------------|------------|------|------|-----------------------|
| | | 平均 | 最高 | 最低 | |
| 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 |
| 2025年9月 | 15,944,000 | 2.47 | 2.52 | 2.35 | 39,350,640.40 |
| 2025年10月 | 95,000 | 2.51 | 2.53 | 2.50 | 238,440.00 |
| 2025年11月 | 41,543,000 | 2.61 | 2.64 | 2.52 | 108,368,615.10 |
| | <u>150,651,000</u> | | | | <u>311,475,294.50</u> |

於2025年6月，本公司股份獎勵計劃受託人於聯交所購入合共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出獎勵。扣除開支前的總代價約為54,000,000港元（約合6,900,000美元）。

根據上市規則，受託人進行的此項股份購買構成本公司證券交易。

本集團於2025年7月11日就餘下尚未贖回之債券行使贖回權。其後，11,100,000美元的可換股債券已獲轉換。所有未獲轉換的債券已於2025年8月14日被贖回及註銷。

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

董事進行的證券交易

董事會已採納一套有關董事於買賣證券時的操守守則，此守則所訂標準不寬鬆於上市規則附錄C3所載的上市發行人董事進行證券交易的標準守則（「標準守則」）。

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

高級管理層及僱員進行的證券交易

本公司已就較有可能知悉本集團未公布的內幕消息或其他有關本集團的資料的高級經理及員工，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員工，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員工，於年內已全面遵守買賣規則所載列的規定標準，惟一名高級經理在獲得本公司書面批准前（但於合資格期間內）買賣本公司證券除外。該名高級經理已獲正式發函說明此類違反買賣規則的行為的嚴重性，並獲提醒於進行此類交易前，必須事先取得書面批准。

遵守企業管治守則

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

審核委員會及核數師審閱

本公司的審核委員會已審閱此份本公司截至2025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2025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)、《香港審閱工作準則》(Hong Kong Standards on Review Engagements)或《香港核證工作準則》(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表任何核證。

末期股息

董事會建議就截至2025年12月31日止年度派付每股6.0港仙末期股息。建議每股6.0港仙的末期股息將於2026年5月12日派付予於2026年4月30日名列本公司股東登記冊的股東，惟須在即將於2026年4月22日舉行的股東週年大會上獲得本公司股東通過。

暫停辦理股份過戶登記

如建議的末期股息獲股東於2026年股東週年大會上通過，本公司之股東登記冊將於2026年4月30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2026年4月29日下午4時30分前送達本公司之香港股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司，辦理過戶登記手續，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716號舖。2025年末期股息之除息日將為2026年4月28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2025年年報將在不遲於2026年3月19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及Kristian Helt

獨立非執行董事：

Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan、Kirsi Kyllikki Tikka、莊偉林、Kalpana Desai、王曉軍及Mats Henrik Berglund

非執行董事：

Harindarpal Singh Banga及Angad Banga

註：本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。