



以客為本 行穩致遠



業務

業務簡介

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

← 第4頁 業務

412 名岸上員工

14 個辦事處遍布全球

4,300+ 名船員

250 艘貨船

於2025年進行了2,040+ 次航程

600+ 名行業客戶



我們的船隊

我們營運全球最大型的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊之一。我們配備起重機乾散貨船靈活通用及可自行裝卸貨物，並有90%以上的時間載有貨物，主要是非化石燃料商品小宗散貨。小宗散貨運送業務具備分布於不同地區，客源及貨物種類多元化的裨益，能夠實現三角點貿易，有助提升貨船僱用率、按期租合約對等基準的收入及碳效能



照片展示停泊於西班牙加魯查港的超靈便型乾散貨船Elizabeth River
封面照片展示同事工作的模樣、停泊於日本田子之浦港的Zhoushan Island、以及Scrub Island在澳洲的裝載鹽作業
封底照片展示正在進行救生艇演習的船員以及正在艦橋上工作的船員



感謝來自我們自有船隊及辦事處的幾位太平洋航運同事，他們為本報告提供幾乎所有照片

目錄



2025年摘要

2025年摘要

- 02 業務摘要
- 03 財務摘要



履行策略

履行策略

- 35 我們如何創造價值
- 36 履行我們的策略
- 39 可持續發展摘要



業務

業務

- 05 我們的業界
- 06 我們的船隊
- 07 以小宗散貨為核心業務的原因
- 08 三角點貿易
- 09 我們的貨運量
- 10 實現卓越表現的平台



管治

管治

- 45 企業管治
- 54 風險管理
- 56 我們的主要風險
- 64 其他資料
- 68 董事及高級管理層
- 72 薪酬報告
- 76 董事會報告
- 84 投資者關係



年度回顧

年度回顧

- 13 主席報告
- 16 行政總裁報告
- 20 市場回顧
- 25 我們的表現
- 28 核心業務貨船開支
- 30 現金及借貸
- 32 年內大事回顧



財務業績

財務業績

- 88 集團表現分析
- 89 財務報表
- 93 財務報表附註
- 122 獨立核數師報告
- 126 集團財務概要
- 127 公司資料

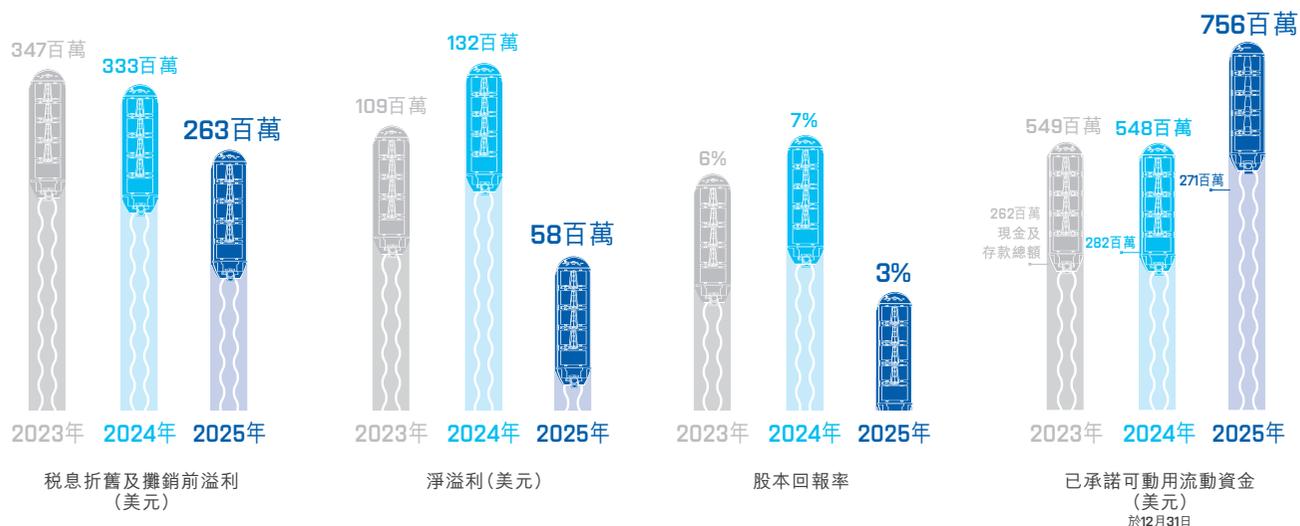
導覽符號解釋

- ➡ 連結至本年報內的相關詳情
- 🌐 連結至我們的網站www.pacificbasin.com瀏覽相關詳情
- ESG 連結至我們的2025年可持續發展報告的相關詳情
- KPI 重要關鍵績效指標
- A 經審核資料

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，供應增長高於需求，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美元總代價購買四艘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

財務摘要

	2025年 百萬美元	2024年 百萬美元
業績		
營業額	2,081.0	2,581.6
按期租合約對等基準的收入	1,188.4	1,482.0
稅息折舊及攤銷前溢利 ¹	263.1	333.4
稅息前溢利	72.3	132.7
基本溢利 KPI	59.2	114.1
股東應佔溢利	58.2	131.7
資產負債表		
資產總額	2,278.4	2,414.0
現金及存款總額	270.6	282.0
已承諾可動用流動資金	756.1	547.6
現金淨額	134.0	19.7
股東權益	1,825.0	1,826.6
資本承擔	284.9	146.6
現金流量		
經營	270.9	309.3
投資	(43.3)	(87.4)
融資	(248.0)	(214.4)
現金及現金等價物淨變動	(20.4)	7.5
每股數據		
每股基本盈利	港仙 8.9	港仙 19.9
股息 KPI	7.6	9.2
經營業務產生的現金	41.4	46.6
股東權益	274.8	276.5
年末股價	2.33港元	1.64港元
年末市值	120億港元	85億港元
比率		
淨溢利率	3%	5%
平均股本回報率	3%	7%
股東總回報率	46%	(35)%
現金淨額相對自有貨船賬面淨值比率 KPI	8%	1%
現金淨額相對股東權益比率	7%	1%
利息覆蓋率 KPI	16.0倍	16.8倍

¹ 稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減間接一般及行政管理開支計算，不包括折舊及攤銷、匯兌差額、以股權支付的補償及未變現衍生工具收支

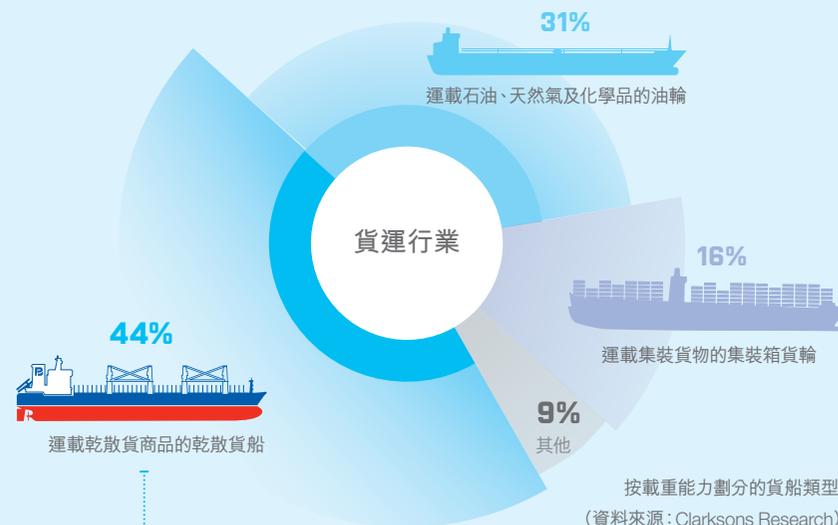
我們的乾散貨船Otago Bay正在紐西蘭陶朗加港裝載原木

業務

- 05 我們的業界
- 06 我們的船隊
- 07 以小宗散貨為
核心業務的原因
- 08 三角點貿易
- 09 我們的貨運量
- 10 實現卓越表現的平台

我們的業界

乾散貨運業界運送乾散貨和其他非集裝貨物。較大型的好望角型和巴拿馬型乾散貨船主要運送鐵礦石、煤炭及穀物。我們專注於靈活通用、中型及配備起重機的小靈便型及超靈便型乾散貨船，運載各種小宗散貨和穀物，具備分布於不同地區，客源及貨物種類多元化的裨益。



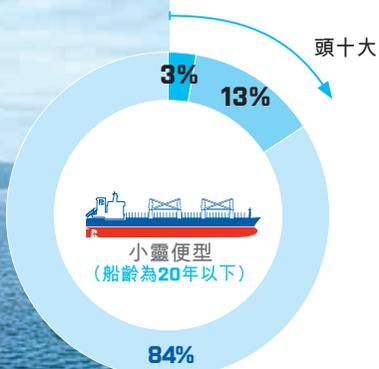
乾散貨船類別		佔全球乾散貨船運力百分比	靈活性	主要運載商品	
小宗散貨船 (設起重機)		小靈便型 10,000–44,999載重噸	靈活性較高	小宗散貨 穀物 礦石 木材/林業產品 鐵鋁氧石 糖 精礦 水泥及水泥熟料 煤炭/焦炭 肥料 鋁粉 鋼材 石油焦 鹽 沙粒及石膏 廢五金	
		超靈便型 (包括超大靈便型) 45,000–69,999載重噸			24%
大宗散貨船 (不設起重機)		巴拿馬型 (包括超巴拿馬型) 70,000–99,999載重噸	靈活性較低		大宗散貨 穀物 煤炭 鐵礦石
		好望角型 100,000+ 載重噸			

我們的核心業務

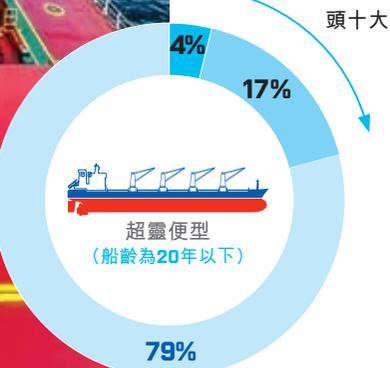
港口少、客戶少、貨物種類少、三角點範圍小

港口多、客戶多、貨物種類多、三角點範圍大

我們的船隊



我們營運的船齡為20年以下、10,000-44,999載重噸的小靈便型乾散貨船，佔全球小靈便型乾散貨船船隊約3%



我們營運的船齡為20年以下、45,000-69,999載重噸的超靈便型乾散貨船，佔全球超靈便型乾散貨船船隊約4%

■ 太平洋航運 ■ 其他十大航運公司 ■ 其他

資料來源：太平洋航運、Clarksons Research、同業公司網站

我們的乾散貨船Paqueta Island
在巴西伊塔瓜伊航行

我們配備起重機的乾散貨船靈活通用並可自行裝卸貨物

我們的貨船主要運輸小宗散貨，包括農產品、原材料、建材和其他基本的散貨商品

第9頁 我們的貨運量

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 ⁵	107	13	130	250	5.4	13

於2025年12月31日	貨船數目	估計市場價值 ⁴ (百萬美元)	總賬面淨值 (百萬美元)
小靈便型	58	927.5	772.9
超靈便型/ 超大靈便型 ²	48	1,013.8	811.4
好望角型 ³	1	17.0	16.2
總計 ⁵	107	1,958.3	1,600.5

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 估計市場價值反映我們自有船隊按綜合經紀估值所得的最近期估計貨船價值

⁵ 不包括八艘已訂購的新建造貨船及三艘尚未交付的長期租賃貨船

以小宗散貨為 核心業務的原因

小宗散貨業務的勝人之處

- 多元化的客戶、貨物以及廣泛的業務覆蓋範圍，能夠帶來高僱用率
- 規模與營運專業知識能發揮影響力
- 高裝載率令按期租合約對等基準的日均收入較高
- 長遠預期需求穩定及船隊增長可控

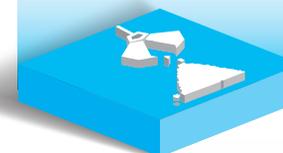
在高度分散小宗散貨為主的貨運市場中，本集團是全球最大的小靈便型及超靈便型乾散貨船的船東兼營運商之一。

小宗散貨商品(以及散裝貨)種類繁多，由大量客戶分散操縱，經全球眾多的港口運輸。此分部需要靈活通用並可自行裝卸貨物(擁有起重機)的「小靈便型」貨船，以便運作於全球許多受淺水、水閘、狹窄的航道及河灣限制的港口。

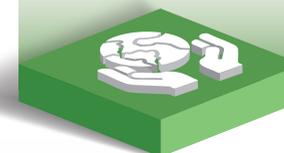
我們雖然專注特定船型及規模的貨船，但是我們的業務分布於不同地區，客戶層面廣及貨物種類多元化，讓我們能整合航程的三角點範圍(如優化順逆航程組合)，從而提高我們的貨船僱用率及租金收入。

鎖定重點— 帶來多元化發展

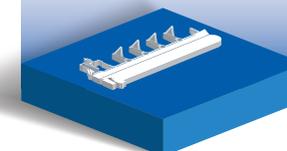
業務分布
於不同地區，
客源及貨物
種類多元化



擁有逾
600名
全球客戶



最大客戶
僅佔業務2%



我們的頭25名
最大客戶
佔業務28%



三角點貿易

我們與全球貨主建立的深厚關係，使我們得以運載對大多數航運業者而言較為難得的逆航貨運。透過將這些逆航貨運與較為普遍的順航貨運相結合，我們開發出一套全球貨物系統及三角點貿易貨運模式，能夠減少空載航段，增加滿載天數，減低碳排放密度，並提升我們的貨船僱用率及按期租合約對等基準的日均收入，以在不同市場週期中保持領先優勢。

為提升僱用率及收入而開發的平台及模式



主要的小宗散貨貿易航線例子

——▶ 順航貨運 ——▶ 逆航貨運

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

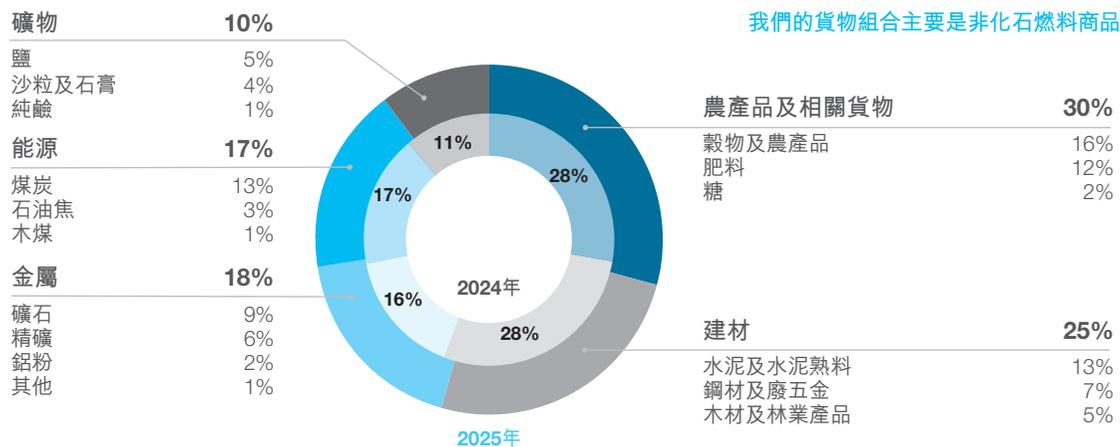
14個辦事處

● 11個營業辦事處 ● 5個技術及船務處

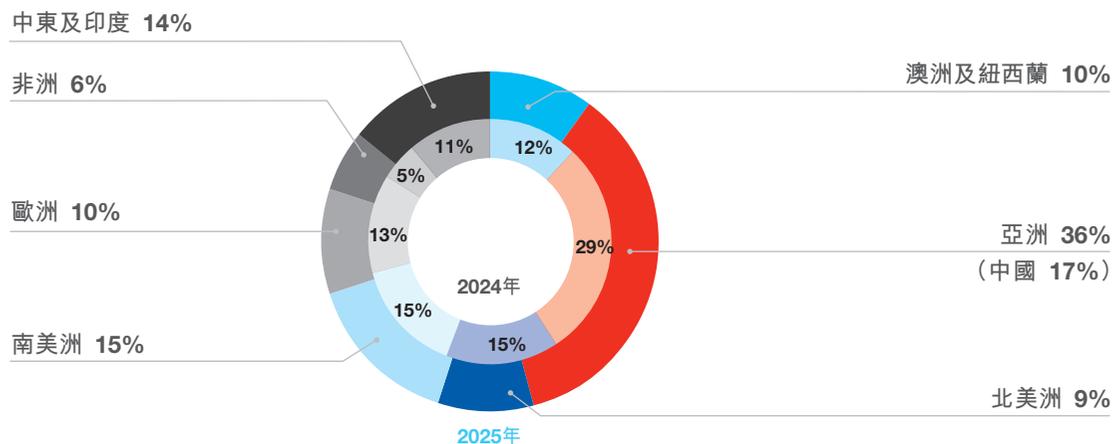
我們與貨主之間的極佳關係，歸功於我們將經驗豐富的商務團隊派駐在全球各地的辦事處，確保能近距離服務全球客戶

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）



2025年（及2024年）的貨物裝卸活動（以貨運量計算）



實現卓越表現的平台

我們的綜合平台整合我們的核心實力與競爭優勢，提供卓越的服務，並打造強勁的價值驅動力，將貨運收入轉化為卓越的財務表現及回報。



規模效益與船隊可選性

- 龐大的現代化船隊，具備高替代性貨船，確保僱用率最大化
- 有紀律性的逆週期船隊投資及更新
- 領先同業的貨船買賣經驗，並具備獲取優質機會的優先權
- 透過短期及長期租賃貨船，補充自有運力
- 包括購買權在內的多元化租賃貨船可選性
- 我們的平台價值大於貨船實體價值



貿易專精模式

- 專精於小宗散貨，以發揮多元化經營及三角點貿易的優勢
- 多元化布局，將風險分散於不同地域、客戶及商品種類
- 貨船、貨物與航線的最佳化匹配
- 利用三角點貿易減少空載航段，以提升僱用率及按期租合約對等基準的收入
- 以高價值、高營運強度的併箱業務補強乾散貨運
- 實行工業化商業模式，專注於能實現差異化競爭力的現貨貿易
- 投資於深厚的長期客戶關係



全球網絡與市場洞察

- 遍布全球的辦事處網絡，讓我們貼近客戶
- 對本地市場及貨源情報具備強大掌握能力
- 透過全球協作，實現最理想三角點貿易
- 更迅速且資訊更充分的商業決策



卓越營運

- 具高度忠誠度、投入且專業知識的員工團隊
- 在小宗散貨裝卸、船務及港口運作等領域具備領先同業的經驗
- 屢獲殊榮及面面俱到的內部船隊管理能力
- 以服務質素、可靠性及運行穩定性為優先，並將安全視為不可妥協的底線



以數碼化推動優化

- 將數碼試點項目擴展為覆蓋整個船隊的能力
- 以數據驅動決策，創造可量化的收益
- 航程與燃油優化
- 透過數據支持船隊調度
- 提升營運效率、航程經濟效益及可持續性



強大的價值驅動力

- 我們的實力及優勢驅動持續取得優於市場的表現
- 太平洋航運結構性的按期租合約對等基準的收入高於市場指數
- 成本領導地位最大化貨運收入的價值能力
- 在不同航運週期下仍能維持盈利韌性及現金流產生能力
- 隨時間持續複利增長股東價值



財務實力與管治

- 加強韌性、信任與長期價值
- 穩健的資產負債表及充裕的流動性
- 健全的風險管理機制
- 高水平的企業管治
- 具深度及多元化的領導團隊



成本領導地位

- 領先同業的成本架構
- 全方位營運規模效益
- 強大的系統與流程
- 嚴格的成本紀律與低現金收支平衡思維
- 極具競爭力的日均貨船開支，提升在市場下行週期中的抗逆力

組織、規模與紀律 — 將貨運實力轉化為長期價值



年度回顧

- 13 主席報告
- 16 行政總裁報告
- 20 市場回顧
- 25 我們的表現
- 28 核心業務貨船開支
- 30 現金及借貸
- 32 年內大事回顧

主席報告



Stanley Hutter Ryan

主席

「於2025年全年，太平洋航運憑藉紮實的根基、嚴謹的策略執行，以及員工團隊的韌性與專業精神，展現出強大的實力，為本公司創造長期價值奠定良好基礎。」

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。

第68頁 董事及高級管理層

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、海盜及武裝襲擊頻繁，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。

 [第39頁 可持續發展摘要](#)



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



Martin Fruergaard

行政總裁

「我們於2025年充分發揮一體化平台的廣度及核心優勢，在瞬息萬變的地緣政治及市場挑戰下展現靈活韌性，並錄得穩健的業績表現。」

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理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持下，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13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（針對併貨貿易優化設計）、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，進而提升按期租合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。

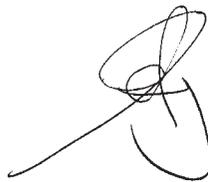
截至2026年2月初，在2026年的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船日數中，我們分別已就41%及56%的日數按日均租金11,370美元及14,050美元訂約。對於像我們這樣在充滿即期風險的市場中經營的貨船經營人而言，此類訂約提供一定程度的盈利可預見性。我們全年已訂約的小靈便型乾散貨船的遠期貨運合約以逆航貨運為主；所以，倘與租金更高的順航貨運結合，在市場未出現重大轉弱的前提下，整體按期租合約對等基準的租金通常會更可觀。

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



市場回顧

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

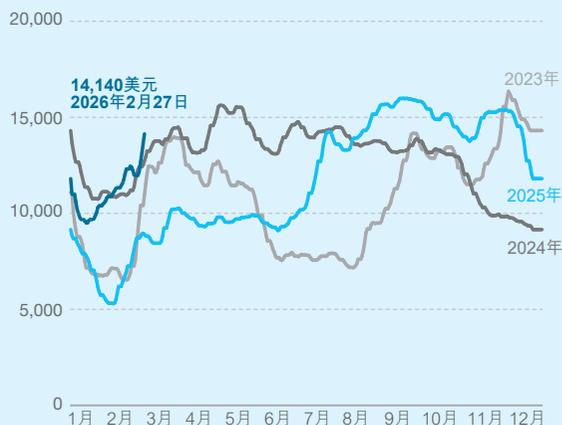
資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 38,000載重噸 (經調整) 貨船及BSI 58,000載重噸貨船)

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) *



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)。

➡ 第24頁 市場展望

貨船價值於2025年下半年持續上升

32 百萬美元 ↑ +3.2%

二手超大靈便型乾散貨船價值按年變化

資料來源：Clarksons Research，於2026年1月數據

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。

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道持續受阻，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*	↑	+1%
穀物	↓	-6%
鐵礦石	↓	-2%
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

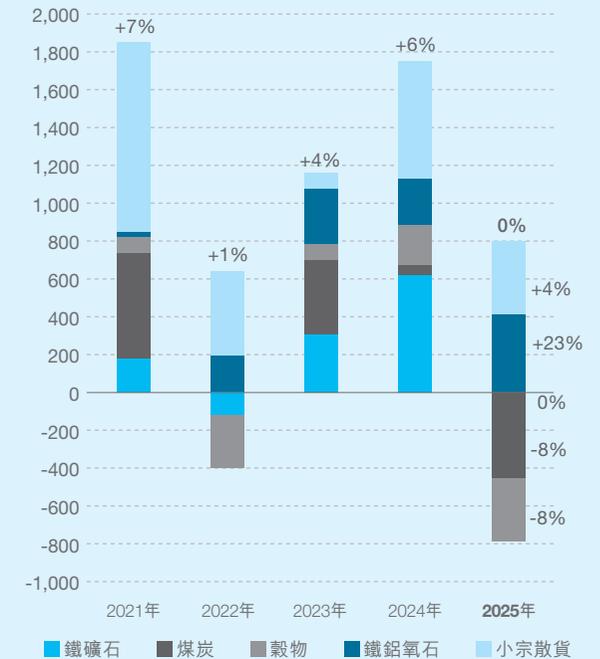
資料來源：Oceanbolt，於2026年2月數據(可予修改)

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



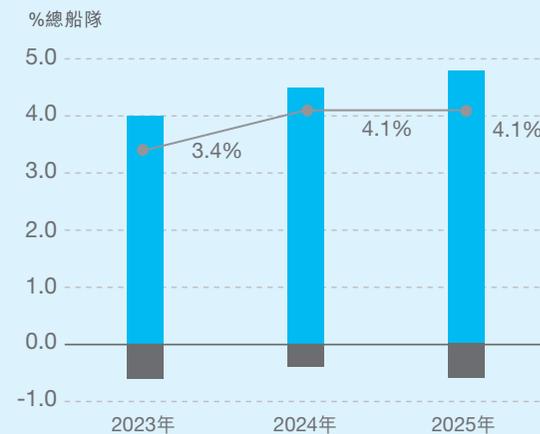
■ 新交付量
■ 報廢量
—●— 船隊淨增長

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



■ 新交付量
■ 報廢量
—●— 船隊淨增長

資料來源：Clarksons Research，於2026年1月數據

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訂單分別下跌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



船型	載重噸	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



資料來源：Clarksons Research，於2026年1月數據

小宗散貨需求與小靈便型／超靈便型乾散貨船供應
%按年變動



根據Clarksons Research的預測數據，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造貨船造價高企，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%

我們的商業活動

核心業務

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

營運活動

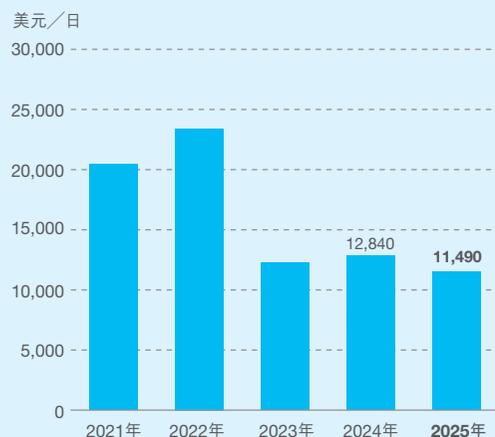
我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對，以補足我們的核心業務，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻。透過我們的營運活動，即使我們的核心貨船船期已滿，我們仍能為客戶提供服務。



核心業務

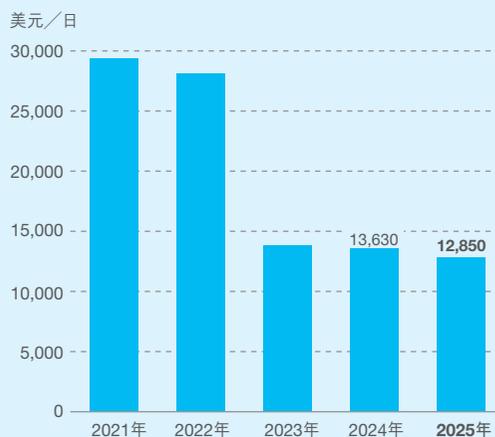
小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI



超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI



按期租合約對等基準的收入 KPI

我們的核心業務錄得：

- 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%
- 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

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約



--- 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

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約



--- 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運分配貨物，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

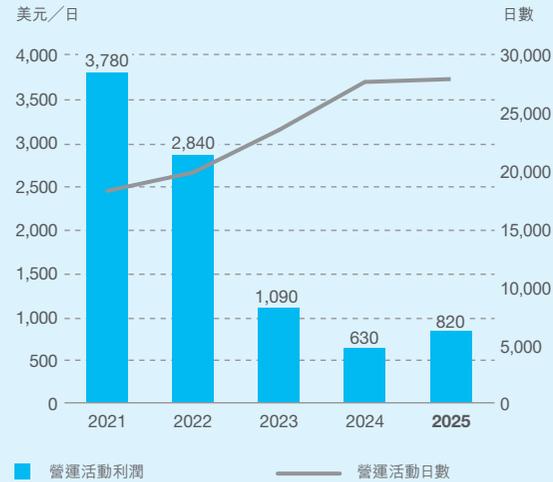
已訂遠期合約

- 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
- 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



- 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。



上：我們的同事展現專業的工作態度，為職場注入正能量

左下：太平洋航運人員正在對我們的Barracuda Island的貨物抓斗進行維護

右下：一名太平洋航運船員在進行救生艇演習，旁邊是我們的Longview Logger

核心業務貨船開支

日均貨船開支

小靈便型

綜合 **8,920美元**



超靈便型

綜合 **9,460美元**



* 於2024年及2025年12月31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的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。

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的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	



左上：Santiago Basin停泊在南通船塢

左下：我們在Longview Logger上工作的船員

右：我們的船員在Palm Island的翼舷上

現金及借貸

經營業務的現金流入

229 百萬美元

已承諾可動用流動資金

756 百萬美元

現金淨額相對自有貨船賬面淨值比率

8%

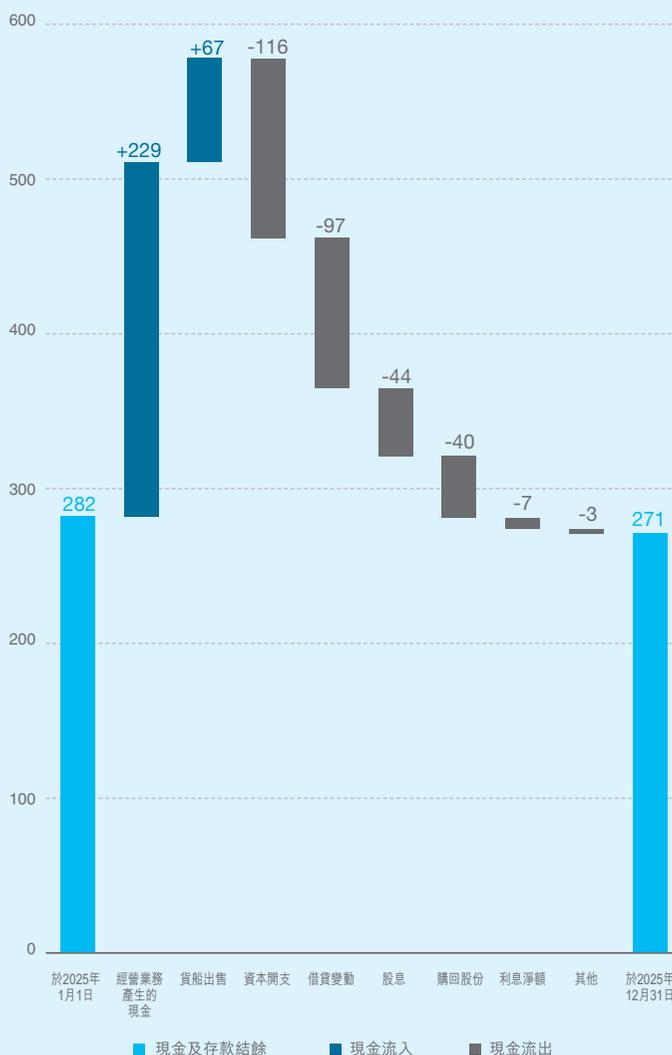
平均利率 (損益表)

5.9%

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

現金流

百萬美元



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 ^A

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%	

第111頁 財務報表附註17 現金及存款
(包括如何投資我們的現金)

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)。

第99頁 財務報表附註7
財務收入及財務開支

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。

年內大事回顧

1月



- 委任兩名新獨立非執行董事 Kalpana Desai女士及王曉軍女士加入董事會

3月

- 刊發我們第九份可持續發展報告



5月

- 在長灘島舉辦太平洋航運高級船員研討會，有逾60名太平洋航運船員出席
- 2025年ESG國際航運大獎中榮獲ESG領袖獎類別的金獎



2月

- 公布2024年全年業績，年內錄得淨溢利132,000,000美元以及稅息折舊及攤銷前溢利333,000,000美元
- 啟動我們連續第二個股份購回計劃
- 在果阿舉辦太平洋航運高級船員研討會，有逾50名太平洋航運船員出席



4月

- 獲溫哥華菲沙港務局頒發Blue Circle獎項
- 在大連舉辦太平洋航運高級船員研討會，有逾60名太平洋航運船員出席



6月

- 與香港中華煤氣簽署綠色甲醇供應諒解備忘錄，增加獲取綠色燃料的渠道
- 贊助香港海事博物館的開放日以慶祝世界海員日



7月

- 簽訂新的250,000,000美元7年期可持續發展表現掛鈎有抵押循環信用貸款



9月

- 榮獲香港海事處頒發三個獎項
 - 2024年港口國監督檢查傑出表現獎
 - 綠色船隊獎
 - 聘用最多香港航海實習生獎
- 在2025年香港品質保證局的ESG評級中維持AA-級（可持續發展）及名列前10%



11月

- 在IBJ Awards榮獲散貨營運商年度大獎—這是我們五年內第三次獲獎
- 榮獲香港ESG報告大獎三個大獎及一個嘉許獎
 - 卓越ESG管治獎—大獎
 - 卓越社會成效獎—大獎
 - 最佳ESG報告獎（中市值）—大獎
 - 卓越環境成效獎—嘉許獎
- 成為The Captain's Table海事創新比賽的鉑金級贊助商

8月

- 公布2025年中期業績，期內錄得淨溢利26,000,000美元以及稅息折舊及攤銷前溢利122,000,000美元
- 連續第八年獲得由洛杉磯港口局發出的《船舶減速計劃》(Vessel Speed Reduction Program, VSRP)證書

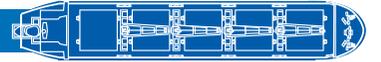
10月

- 榮獲香港會計師公會最佳企業管治及ESG大獎歷屆精英得獎者最佳可持續發展機構獎—嘉許獎
- 榮獲EcoVadis可持續發展評級銀獎
- 委任一名新執行董事Kristian Helt先生加入董事會
- 溫哥華的客戶招待會活動有逾200名太平洋航運合作夥伴出席



12月

- 宣布組成永續能源解決方案團隊
- 收購四艘新建造的小靈便型乾散貨船
- 榮獲香港管理專業協會香港可持續發展大獎兩個獎項
 - 典範獎（大型機構組別）
 - 優秀可持續發展措施獎（經濟範疇）





履行策略

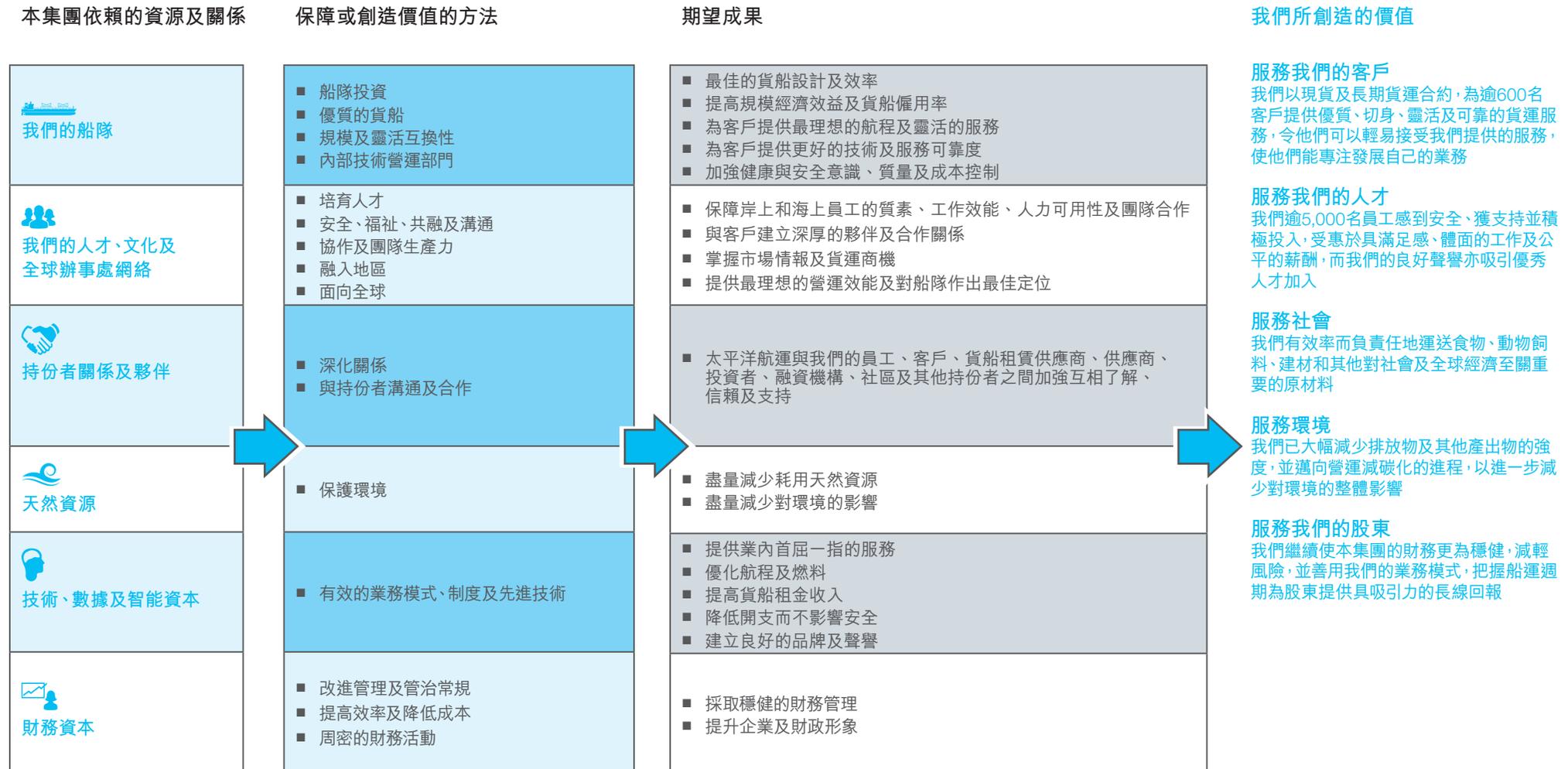
-
- 35 我們如何創造價值
 - 36 履行我們的策略
 - 39 可持續發展摘要
-

我們如何創造價值

我們非常重視建立關係及資源以促進達成願景，並為客戶、員工、股東、社會和環境創造更佳成果

我們的宗旨
以安全及符合可持續發展的方式，利用貨船運送對社會至關重要的乾散貨商品

我們的願景
成為乾散貨船船東及營運商的翹楚及客戶和其他持份者的首選夥伴



履行我們的策略

策略重點	策略進度及成果	2026年目標
<p>船隊投資</p>	<p>於2025年12月，本公司訂約收購四艘40,000載重噸新建造小靈便型乾散貨船，所涉總代價約為119,200,000美元。該等貨船預計於2028年上半年交付，其採用最新改良的節能、開放式艙口及可裝載原木的設計，並強化艙底及甲板強度，相比較早期的標準小靈便型設計具備更強的載貨能力及靈活性。該次收購新建造小靈便型乾散貨船的契機，在於其燃油效率顯著優於將被取代的早期單一燃料貨船。該等貨船不僅價格具競爭力且交付期相對較早，更有助拓展空間以進行更多三角點貿易，進而提升按期租合約對等基準的收入表現，並為客戶提供更優質的服務。</p> <p>於2025年12月31日，我們擁有106艘小靈便型及超靈便型／超大靈便型乾散貨船，並合共營運約250艘自有及租賃貨船。</p>	<p>保持高效、現代化、優質及具低成本優勢的船隊，是我們服務客戶的核心，所以我們持續秉持嚴謹的態度，採取逆週期投資策略，收購船齡較低的高效率貨船，同時出售船齡較高及效率較低的貨船。</p> <p>我們已做好充分準備，隨時把握船隊更新及擴張的契機，包括規律性地收購現代化二手貨船、下單新建造貨船、承租附購買權的長期租賃新建造貨船，並不斷尋找具強大協同效益及戰略和文化契合度的增值併購機會。</p>
<p>培育人才</p>	<p>我們在招聘辦事處積極舉辦人才招聘活動及進行培訓，包括為超過550名船員舉辦了11場研討會及工作坊，讓他們學習相關知識及方法，使他們能採取主動措施，加強安全實踐、落實環保營運、防範毒品走私、優化燃油消耗及應對工程挑戰等。</p> <p>為深入了解船員所關注的事項，以及他們對公司所提供的支援及關懷的觀感，我們於2025年首度開展了船員參與度調查。調查結果顯示船員的參與度極高，整體參與度評分高達86%。</p>	<p>我們將繼續努力實現我們的長期目標，即提高安全表現、生產力、高效的團隊合作、工作滿足感及福祉。我們立志成為乾散貨船船東及營運商的翹楚，以及員工和所有持份者的首選夥伴。</p>
<p>深化關係</p>	<p>我們以客戶為本的業務模式，帶動了創新的客戶參與模式及服務、高度的服務可靠性、更佳客戶滿意度、以及傑出的業界聲譽。於2025年，我們的營業網絡持續增強，進一步推動了全球業務的成長。此外，我們慶祝東京及溫哥華辦事處成立20週年，這兩處據點在建立日本及加拿大市場的合作關係上，持續發揮重要關鍵作用。</p> <p>我們在全球擁有11個營業辦事處及合共14個辦事處。於2025年，我們為超過600名客戶運載了80,000,000噸（2024年：90,000,000噸）貨物。</p>	<p>我們透過定期的客戶聯繫、地區性緊密夥伴合作，以及與客戶攜手合作遵守日益嚴格的碳排放密度規則及便利客戶與我們之間的合作，並依託我們在乾散貨船行業中有著無可比擬優勢的全球團隊及辦事處網絡，以尋求進一步提升客戶體驗，從而換取更多貨運合約。</p>

策略重點	策略進度及成果	2026年目標
<p>維護健康及安全</p>	<p>安全依然是我們的首要考慮。我們努力實現零工傷，並通過培訓策略、增強船上技術及進一步改善遙距醫療支援，以加強對心理健康的關注。</p> <p>於2025年，我們的船員在超過19,200,000工時中錄得11宗引致工時損失的工傷事故，相當於損失工時工傷事故頻率為0.57。雖然高於我們於2025年12月就可持續發展表現掛鈎貸款所訂立的0.5目標頻率，惟仍然是我們有史以來錄得的最低事故頻率之一。</p>	<p>我們將通過持續投資於培訓、員工福祉、系統、程序和科技，致力大幅消除工傷及航行事故，並促進健康和互助的船上及岸上工作環境。</p>
<p>完善管理及管治常規</p>	<p>於2025年，本集團繼續採用「三道防線」模式，將風險意識灌輸到在日常作業中被賦予風險管理責任的員工上。我們定期舉辦關於公司政策及程序的培訓課程，主題涵蓋反賄賂及網絡安全等，並在全公司範圍內開展業務連續性計劃演習，以推動穩健風險管理。這些舉措賦予員工有效識別、評估及管理風險的能力。</p> <p>同時，我們導入新技術以提升合規能力，並加強網絡及數據安全。在這方面，我們已實現全自動化的交易方盡職調查程序，確保完全符合制裁合規要求。</p> <p>我們在香港ESG報告大獎中榮獲三個大獎（分別為卓越ESG管治獎大獎、卓越社會成效獎大獎及最佳ESG報告獎（中市值）大獎）及一個嘉許獎。此外，我們亦在香港會計師公會主辦的最佳企業管治及ESG大獎2025中榮獲歷屆精英得獎者最佳可持續發展機構獎（中小市值）組別嘉許獎。我們繼續採納香港聯合交易所有限公司發布的《環境、社會及管治報告守則》以及其他國際報告準則及指引，例如國際財務報告準則可持續發展披露準則（IFRS S1及IFRS S2）、聯合國全球契約、聯合國可持續發展目標及全球報告倡議組織準則。</p>	<p>為應對航運市場瞬息萬變的複雜挑戰，我們持續評估新興風險，並採取全面及靈活的風險管理方針。</p> <p>我們強調完善的管治體系，透過獨立的董事會、專注於風險與環境、社會及管治事務的監督機制，以及嚴格的行為守則，體現我們對安全、道德商業實踐及可持續發展的承諾。此外，我們優先落實有效的溝通及透明的報告披露，以保障股東利益。</p> <p>於2026年，我們將持續投資於新科技及工具，以加強監控並維持穩健的控制，從而踐行我們恪守道德及可持續經營的承諾。我們亦將善用人工智能驅動系統來提升數據透明度、評估安全風險並優化航程規劃，進一步提升風險管理能力。</p> <p>我們一直尋求完善管理層決策、風險緩解策略及董事會管治。我們的目標是保持最高水平的企業管治、業務透明度及持份者信心。</p>

策略重點	策略進度及成果	2026年目標
<p>保護環境</p>	<p>為遵從國際海事組織的碳排放密度指標、歐盟海運燃料指令及歐盟排放交易體系法規，我們繼續評估及實施技術及營運舉措，以提高我們現有以常規燃料為動力的貨船的能源效率，以及延長貨船可應對日益嚴格的法規要求的使用壽命。我們的自有貨船亦採用符合規範的生物燃料，以符合上述減碳法規要求。</p> <p>誠如我們於2025年12月所公布，我們訂約的新建造貨船訂單為40,000載重噸的小靈便型乾散貨船，採用最新的節能設計，相比較早期的標準小靈便型設計具備更強的載貨能力及靈活性。</p> <p>我們於2025年的碳排放密度與2008年基線年相比低43%，預計到2030年，我們的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期目標。</p>	<p>我們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，把握綠色航運轉型的機遇，並為行業的減碳進程作出實質貢獻。</p>
<p>提高船隊效率及控制成本</p>	<p>卓越的營運能力是太平洋航運為客戶及股東創造持續價值的核心要素。2024年及2025年為本公司轉型的關鍵兩年。透過投資於強大的數碼化及營運基礎，我們已推行由數碼化驅動的優化產品，並結合及充分利用商務航程數據。這些工具讓我們在航速、油耗及燃料加注方面能夠更明智及更快速地作出決策，進而顯著提升航程效益及營運信心。</p>	<p>因應乾散貨運的週期性特點，貨運市場的波動將繼續驅使我們採取謹慎及深思熟慮的成本控制措施，並同時充分發揮我們的規模優勢及作為安全交易方的聲譽。憑藉我們的數碼化實力，我們將探索更有效率的營運、航程和貨船管理及適切配對我們的大型船隊與貨物系統，以維持高水平的貨船僱用率、供應及準時性。</p>
<p>提升公司架構及財政實力</p>	<p>我們維持保守的負債比率，並繼續享有透過業務、債務及權益而產生的資本。我們以業內最具競爭力的成本獲得各種外部資金來源，結合我們強勁的已承諾可動用流動資金狀況，提升我們的財政實力及公司架構，為客戶及股東帶來信心，並加強太平洋航運作為持份者的首選合作夥伴的地位。於年末，我們的現金淨額相對自有船隊賬面淨值比率為8%，符合銀行契約的要求。</p>	<p>我們將繼續管理我們的財務資源及資金及維持財務負債比率之目標，並憑藉我們取得資本的能力，保持本集團財務穩健，致力達至業內最高水平的匯報、透明度及企業管理。</p> <p>我們將繼續善用我們的業務模式和策略，把握船運週期為股東提供具吸引力的長線回報。</p> <p>我們將繼續按我們的股息分派政策評估及建議合適的分派。</p>

可持續發展摘要

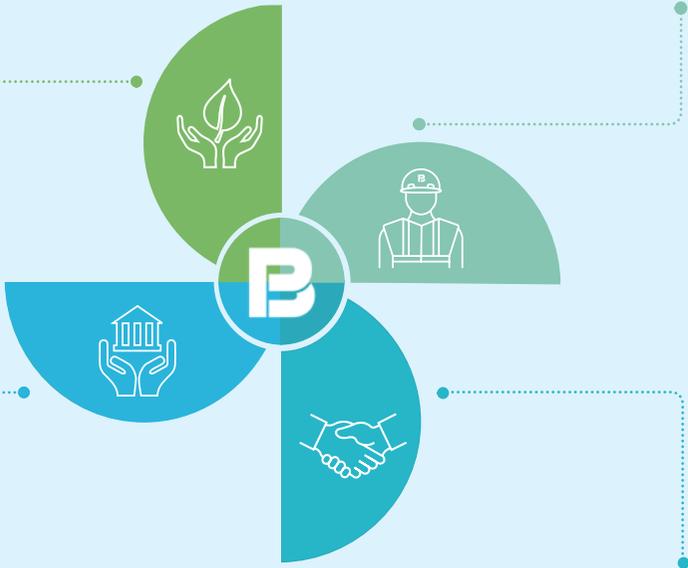
我們的行業正面臨不斷演變且日益複雜的商業環境，其為本公司帶來風險與機遇。為應對現今及未來的挑戰，並進一步確立我們作為行業翹楚的角色，我們善用我們「做對的事，把事做對」的文化，並將之套入一個務實的四支柱可持續發展框架中

環境責任

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

對員工的責任

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



負責任的業務基礎

將強健的管治、道德操守及誠信，以及穩健的風險管理深植於各項營運環節，以確保長期抗禦力、問責及保持所有持份者的信任

負責任的價值創造

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

可持續發展的優先事項

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

- 安全、保安、健康及福祉
- 減少溫室氣體排放
- 多元、平等及包容
- 良好的管治及管理
- 負責任的營運方式

於2024至2025年間，我們持續針對各項優先環境、社會及管治議題，透過研討會的形式對其抱負、目標及指標進行檢討。

這些協作活動為我們與同事就相關議題展開更深入的交流提供了寶貴契機，同時亦為持續完善及更新本集團的環境、社會及管治策略提供了良好平台，並賦予同事自主規劃具體舉措的能力，以達成我們的目標及指標，進而將可持續發展進一步融入我們的文化中。

ESG 有關我們可持續發展方針及表現的詳細回顧，請細閱我們獨立刊發的2025年可持續發展報告

對環境負責

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

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

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程現階段仍極不明朗。

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。



我們的減碳策略

我們採取多管齊下的方式降低碳排放密度，以符合國際海事組織的全球能源效率及碳排放密度規則，以及歐盟及其他區域性法規。

1. 採用節能技術
2. 碳效能營運措施
3. 更新及擴張船隊從而節能
4. 投資於低排放貨船
5. 開發獲取綠色燃料的渠道

ESG 2025年可持續發展報告 第18頁
我們的減碳策略

於2025年，我們更新了氣候風險評估及情境分析，考慮全球升溫+1.5°C、+2.7°C及+4.0°C的路徑下，對短期(2030年)、中期(2040年)及長期(2050年)時間跨度的潛在影響。這些分析使我們能更深入地了解氣候變化帶來的實體及轉型風險，同時亦加強了我們對氣候脆弱性、市場及技術動態變化，以及各種能為我們的長期減碳策略提供助力之機遇的評估能力。

ESG 2025年可持續發展報告 第58頁
氣候風險評估

優先布局綠色燃料採購

於2025年6月，我們與香港中華煤氣有限公司(煤氣公司)簽署諒解備忘錄，以就國際認證綠色甲醇的供應協議建立框架。此次合作標誌著我們長期減碳策略的重要里程碑，有助確保我們獲得足夠數量的綠色燃料，以遵守日益嚴格的全球及區域性綠色燃料密度法規，並助力我們船隊於2050年實現淨零排放的目標。

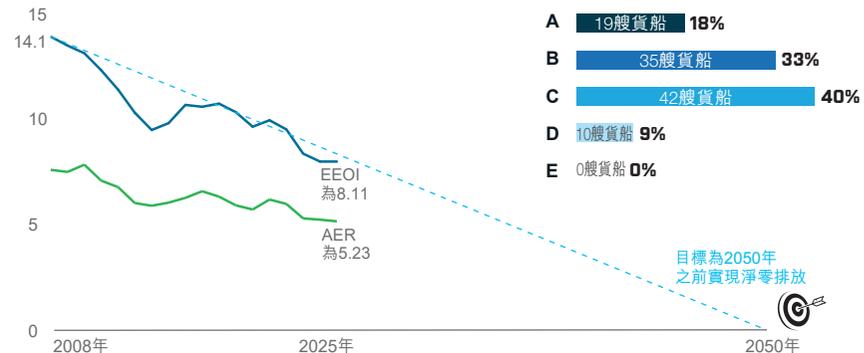
此外，我們成為首批加入由香港特別行政區政府運輸及物流局成立的「綠色船用燃料發展交流平台」的25間企業及行業組織之一。該倡議旨在促進綠色航運燃料加注供應鏈的交流合作，匯聚包括燃料供應商、航運公司及港口營運商在內的上下游持份者，共同加快構建穩健的綠色航運燃料生態圈。

目標

碳排放密度(EEOI)

2050年之前減至0克
(2030年之前減至6.7克)*

每噸海里的二氧化碳排放量



* 隨著國際海事組織於2025年10月推遲其全球淨零框架，我們無法確定能否實現2030年EEOI達到6.7的目標。倘國際海事組織未能於2026年稍後時間落實明確及有效的指令，我們預期屆時將重新評估我們的2030年目標。



對我們的員工負責

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

加強安保

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

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

2025年的保安變革成效

為秉持進一步加強船員安全的決心，本公司於2025年初成立專門的保安團隊—全球安全營運中心，以加強對全球貨船及人員的監察、預防準備及即時支援。這項投資的效益於年內立竿見影。

年內，全球安全營運中心完成了246項安全風險評估，為公司節省約1,800,000美元的成本，並維持了全船隊零毒品走私、零海盜事故的優異紀錄。這些成果突顯全球安全營運中心在業務推動上的關鍵角色，不僅守護船員、貨船及商業營運的安全，更在日益複雜的全球安全環境中，鞏固太平洋航運作為值得信賴及具備抗禦力的營運商聲譽。

提升福祉

我們近期一些關於船員福祉的計劃包括：

- 在自有船隊引入Starlink及Inmarsat NexusWave的低軌衛星互聯網服務，提供高速連接、無限數據及全球覆蓋
- 與海員傳道會(The Mission to Seafarers)合作，於2024年8月至2025年6月期間，為菲律賓約650名太平洋航運船員提供「SafeTALK」自殺警覺意識培訓
- 委託獨立顧問公司進行首次船員參與度調查，結果顯示船員對我們的各項福祉舉措擁有高度滿意度及強烈的認同感
- 強化航海健康手冊的內容及相關培訓，其涵蓋廣泛系列的心理健康主題，以提升我們整個船隊的意識及理解
- 針對所有登船船員，新增額外的心理篩查評估，進一步加強心理健康支援及風險預防措施

損失工時工傷事故頻率

0.57 ↓ 6%

宗損失工時工傷事故

於2025年，我們的船員於超過19,200,000工時中錄得11宗損失工時工傷事故，其主要為輕微跌倒、燙傷及手指受傷

船員整體參與度

86%

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

岸上員工整體參與度

79%

船員死亡

0



有關我們如何投資於員工安保、安全、福祉及參與的回顧，請細閱我們獨立刊發的2025年可持續發展報告

騷擾及欺凌個案

2

於2025年，我們的船隊錄得兩宗騷擾個案。經本公司調查，相關肇事者已被解僱，而我們亦已加強整個船隊的防止騷擾及欺凌培訓

負責任的價值創造

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



於2025年與持份者進行的互動

ESG 有關我們如何負責任地創造價值的回顧，請細閱我們獨立刊發的2025年可持續發展報告



我們透過「航運業的可持續發展」會議，定期與同行聚會，就各項可持續發展議題交流理念和見解。由太平洋航運主持的熱門討論議題包括能夠使用綠色甲醇、生物燃料及燃油運行的雙燃料貨船，以及貨船安保、打擊走私、打擊海盜及船員安全措施等。



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



7月，我們第二次簽訂可持續發展表現掛鉤貸款：一項2.5億美元的7年期有抵押循環信用貸款，當中的息差調整與我們最首要考慮的環境、社會及管治議題中的碳排放密度(EEOI)及船員安全(損失工時工傷事故)績效掛鉤。



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



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



我們的可持續發展經理於年內參與了多場行業大型會議及論壇，並就航運業減碳、可持續發展供應鏈、高質ESG披露及可持續發展業務策略等議題發表主題演講，並參與專題討論。

負責任的業務基礎

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

為提升業務的韌性及持續性，我們通過評估及管理自氣候風險、全球疫情及網絡保安等所產生的干擾，以加強保障業務的未來發展。

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

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

我們相信，透過強化後的可持續發展管理架構，我們的目標已進一步提高我們可持續發展方針的有效性、企業抗禦力及聲譽、以及持份者對我們的信心。

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

AA- Sustainability Rating
by HKQAA

我們獲香港品質保證局代表恒生指數有限公司授予AA-級可持續發展評級

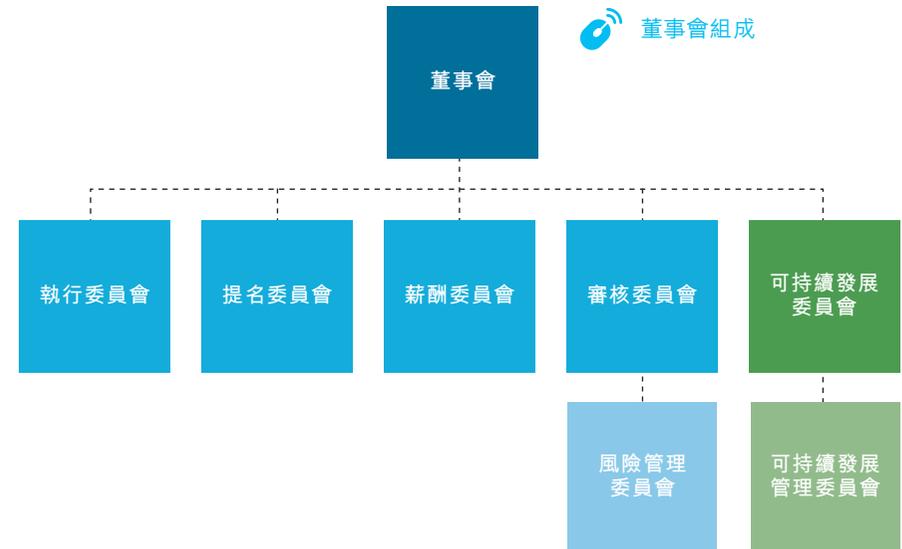
於2025年，我們獲MSCI ESG評級評定為BBB級



我們於Sustainalytics的ESG風險評級中獲得「低風險」評級

ESG Risk Rating **CORE**
19.5 Low Risk

我們於最新的EcoVadis可持續發展評估中獲得銀獎，且整體評分按年提升



董事會減碳培訓

於2025年5月及7月，董事會參與了培訓課程，以加深對當前及即將出台的海事減碳法規所帶來的挑戰的理解。這些課程提供了有關國際海事組織的中期措施（淨零框架及其全球燃料標準）、海事減碳措施、綠色甲醇及其他綠色燃料的可獲得性，以及航程／燃料優化方法的最新資訊。

推行環境、社會及管治掛鉤薪酬制度

於2025年，我們推行了全新的薪酬政策，明確規範薪酬設計的原則、總薪酬的組成部分，以及該等要素如何支持本公司達成其策略、長期利益及可持續發展目標。為強調可持續發展與財務表現同等重要，我們的薪酬架構將環境、社會及管治目標（特別是碳排放及安全表現）納入整體表現評分表中，藉此強調我們對創造可持續長期價值的專注。

本年報第72頁的年度薪酬報告詳細概述了本集團對董事會、執行董事及所有太平洋航運僱員的薪酬安排。



管治

- 45 企業管治
 - 54 風險管理
 - 56 我們的主要風險
 - 64 其他資料
 - 68 董事及高級管理層
 - 72 薪酬報告
 - 76 董事會報告
 - 84 投資者關係
-

企業管治

責任

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

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

截至2025年12月31日止整個年度，本集團已全面遵守聯交所證券上市規則(「上市規則」)附錄C1第二部分所載的守則內的所有守則條文。本集團採納守則內的所有建議最佳常規，惟本集團刊發季度交易活動的公告，而不是季度財務業績。董事會認為此形式可為股東提供關鍵資訊，以評估本集團業務於全年及中期業績往後期間的表現、財務狀況及前景。

關於本集團的可持續發展策略及報告，包括有關識別、評估及管理環境、社會及管治的相關風險，詳情可於本公司2025年可持續發展報告中查閱，該報告將與本年報一併在本公司及聯交所網站上發布。

企業策略

本公司的宗旨是以安全及可持續發展的方式，通過貨船運送對社會至關重要的乾散貨商品。其願景是成為乾散貨船船東／營運商的翹楚，以及客戶和其他持份者的首選夥伴。為了實現此一長遠願景，本公司將注意力聚焦於若干策略範疇，包括投資船隊及培育人才、保護環境等。有關我們策略重點的更多詳情，可見本年報「履行策略」一節。

截至2025年12月31日止年度，董事會已定期檢討本公司的策略重點。本公司透過不同途徑確保員工充分了解本公司的願景和策略、活動及表現，包括舉辦公司全員大會、邀請部門主管或其他同事參與董事會會議、定期的管理層會議、個別部門會議以及透過內聯網進行內部溝通。

我們能否實現願景取決於我們員工的效率，我們致力確保在招聘時能挑選出最能融入及培育本公司文化的人才。此外，本公司亦制定了一套所有員工必須遵守的操守守則，其目的是為了向員工提供一個在心理和生理上感到安全、包容、友愛及互助的工作環境，以及提供必要的培訓、指導及專業發展階梯。

這些舉措都是本公司培育出符合公司企業文化之策略、宗旨及價值的重要工具。

董事會

董事會組成及職責

於本年報刊發日期，董事會有十一名董事，包括四名女性董事。董事會成員包括七名獨立非執行董事(其中一名擔任主席)、兩名執行董事及兩名非執行董事。獨立非執行董事佔董事會十一分之七(約64%)，顯著高於上市規則所規定的至少三分之一須為獨立董事的要求。每名董事會成員的履歷詳情載於本年報「董事及高級管理層」一節內。↔

所有董事均已向本公司披露其於香港或海外上市公司或組織所擔任的職位數目及性質，以及其他重大承擔，並已披露該等上市公司或組織的名稱。於截至2025年12月31日止年度內，所有董事均投入足夠的時間及關注處理本集團的事務。根據本公司的章程細則，於每屆股東週年大會上，三分一的董事須輪流退任(若人數並非三的倍數，則人數將予上調)，以確保每名董事至少每三年退任一次，並合資格膺選連任。此外，根據本公司的章程細則，任何獲董事會委任的董事將任職至其委任後的第一次股東週年大會為止，並且將有資格在股東週年大會上膺選連任。

有效的董事會對制訂本公司策略方向與政策至為關鍵。它是透過結合新的觀點及對船運週期的長期了解而達成。下文所載的特性對實現有效的董事會非常重要。

■ 靈活的董事會成員的組成

董事會成員名單及其角色和職能可於本公司網站及聯交所網站查閱。我們的董事會成員來自不同商業及專業背景，他們為董事會貢獻自身的寶貴經驗，以實現本公司及其股東的最佳利益。於本年報日期，董事會由十一名成員組成，其專業知識涵蓋會計、商業、商品、企業

融資、併購、金融服務、法律、人力資源、跨國企業、海洋技術、造船及航運領域。他們共同負責統管及監督本集團的事務。

■ 董事會提名及多元化

提名委員會根據本公司的提名政策及董事會多元化政策所載列的標準及原則，以物色合資格的人選成為董事會成員。委員會會評估職位範疇及職責，並採用不同渠道以物色人選，包括董事會成員的推薦、獨立招聘顧問、以及其他合適途徑。

甄選董事的標準包括但不限於有關候選人的學歷、資格、技能、知識及經驗，以能夠有利於本公司的業務及發展。文化及學歷背景、種族、性別及年齡等各方面的多元化因素亦會考慮。提名委員會會評估候選人是否能夠對董事會的表現作出正面的貢獻。其與準候選人進行面試，並向董事會推薦人選以提名作董事。

年內，提名委員會聘請了獨立招聘顧問，以協助物色並篩選合資格的董事候選人。經審閱相關建議並進行全面評估及面試程序後，提名委員會向董事會推薦了合適人選以供考慮。根據提名委員會的推薦，董事會已批准委任Kalpana Desai女士及王曉軍女士為獨立非執行董事，兩項委任均自2025年2月1日起生效。隨著上述委任生效，董事會目前共有四名女性董事。

於2026年2月，提名委員會根據本公司的提名政策進行評估後，建議委任兩名非執行董事。在推薦過程中，委員會已考慮候選人的技能、經驗、獨立判斷、誠信、預計可投入的時間，以及其能否協助完善董事會組成及多元化生態。董事會認為，有關提名及委任程序公平及透明，並總結有關委任符合本公司及其股東的整體利益。

提名委員會已檢討董事會多元化政策及提名政策的實施及有效性，並結論認為這兩項政策對本公司而言為有效及合適的。

有關董事會多元化的更多詳情，亦可參閱可持續發展報告。

董事會技能與經驗

	策略及增長	國際專業知識	商業、 商品風險 管理及營運	法律、管治、 監管及遵守	企業融資、 資本市場及 投資者關係	會計及 財務管理	航運業及科技
獨立非執行董事							
Irene Waage Basili	•	•	•				•
Mats H. Berglund	•	•	•		•	•	•
Stanley H. Ryan (主席)	•	•	•				•
Kirsi K. Tikka	•	•	•				•
莊偉林	•	•	•	•		•	
Kalpana Desai	•	•	•	•	•	•	
王曉軍	•	•	•	•			
非執行董事							
Harindarpal S. Banga	•	•	•		•		•
Angad Banga	•	•	•		•		•
執行董事							
Martin Fruergaard (行政總裁)	•	•	•				
Kristian Helt	•	•	•				•

董事會成員通過持續培訓，以及定期獲取有關環境、社會及管治策略、風險及機遇的最新資訊，不斷累積環境、社會及管治經驗，並鼓勵積極參與董事會會議中與環境、社會及管治相關的討論。



可持續發展報告 第48至49頁
董事會多元化
員工性別比例

■ 主席與行政總裁的角色獨立

我們的主席Stanley Hutter Ryan先生為本公司獨立非執行董事，監督執行團隊，並就本集團的營運定期與行政總裁討論。主席負責為本集團預先審查提交董事會的建議方案。其審查集中於長遠策略事項，例如資本結構和船隊增長，以及集團營運及策略財務事宜，例如有效的內部監控、風險評估、債務水平、現金流、現金結餘、資本開支、及對股東負責。

行政總裁Martin Fruergaard先生為本公司執行董事，負責管理本集團日常事務及執行業務活動及策略性的舉措，制訂及向董事會建議本集團的策略及政策，以及確保及時地向董事會發放適當資訊，使董事會能夠積極參與本集團的發展。

■ 執行董事對本集團業務活動的承擔

執行董事須於本集團的業務及事務上投放其全部合約訂明的辦工時間，且不得從事與本集團業務存在競爭的任何其他業務。

■ 獨立非執行董事及非執行董事的角色

獨立非執行董事及非執行董事在保障股東利益方面扮演關鍵角色。他們來自不同的商業及專業背景，為董事會提供豐富而廣泛的金融、規管、技術和營商專業知識。他們獨立、具建設性及有見識的貢獻加強了本集團的策略管理。獨立非執行董事及非執行董事在經濟及船運週期中提供了長期的業務發展視角，提供的洞察力超越了短期市場波動。

■ 獨立非執行董事及非執行董事的任期

獨立非執行董事及非執行董事的初步任期為三年，並須根據本公司的章程細則於股東週年大會上重選連任。

董事會在挑選獨立非執行董事時，會考慮他們的資歷、經驗及對本集團事務作出貢獻的能力，尤其重視候選人是否具備獨立的思維，以及對管理層的取態作出理性而正面的質詢能力。

儘管部分獨立非執行董事未必具備航運業背景，但多年來他們已熟悉有關業務及行業，可有效地管理風險，並為董事會帶來多元化的技能及觀點。由於本集團並無控股股東，執行管理層的獨立性尤其重要。

獨立非執行董事任期的連續性為董事會的決策過程提供穩定性，並有助彌補執行管理層成員的變動。董事會認為，長期在任並不影響獨立性；相反，這可帶來重要的正面優勢及有助提升董事會靈活性，尤其對繼任規劃有更大裨益。同時，董事會亦意識到必須在深厚知識與新穎見解及觀點之間取得平衡。這方針可從2025年2月委任兩名新的獨立非執行董事及於2025年11月將Mats Berglund先生調任為獨立非執行董事中體現。該項調任乃經董事會及提名委員會評估，並獲聯交所根據上市規則第3.13(7)條確認其符合獨立性的標準。董事會將會持續適時地物色新的獨立非執行董事，以維持董事會獨立觀點的來源。

■ 評估獨立非執行董事的獨立性

董事會認為，全體現任獨立非執行董事為本集團嚴格履行獨立的監督，並繼續展現其獨立性。截至2025年12月31日止年度，本公司收到各獨立非執行董事根據上市規則第3.13條就其獨立性發出的年度確認書，根據該等確認，董事會繼續認為所有獨立非執行董事均屬獨立人士，並符合上市規則第3.13條所載的獨立性指引。

Irene Waage Basili女士自2014年5月起擔任本公司獨立非執行董事已逾十年。她已根據上市規則第3.13條向本公司確認她的獨立身份。Basili女士曾在航運公司擔任多個行政及一般管理職務，並於航運業擁有超過25年經驗。她於乾散貨運及航運方面擁有豐富的商業、策略及營運經驗。董事會相信，她能夠利用其豐富的航運知識和經驗幫助本公司策略發展及提供獨立意見，並認為她具備適當的獨立性以履行其獨立非執行董事的職責。

Stanley H. Ryan先生自2016年7月5日起擔任本公司獨立非執行董事已逾九年。他已根據上市規則第3.13條向本公司確認他的獨立身份。Ryan先生擁有豐富的行政及策略管理經驗。這源自於他長期在跨國企業任職，於全球供應鏈、食品及農業綜合企業營運中擔任高級領導層職位，他亦曾於多間上市公司擔任高級管理層及董事職位。董事會相信，Ryan先生能夠憑藉其廣泛的商業和策略經驗為本公司作出貢獻及提供獨立意見，並認為他具備適當的獨立性以履行其獨立非執行董事的職責。

Kirsi Tikka博士與Mats Berglund先生相互擔任對方公司董事職務，因為他們既是董事會成員，也同是Ardmore Shipping Corporation的非執行董事。由於Tikka博士和Berglund先生均在該兩間公司中擔任非執行董事職務，並持有該兩間公司少於1%已發行股份（不包括庫存股份，如有），董事會認為相互擔任對方公司董事職務不會削弱Tikka博士或Berglund先生擔任本公司董事的獨立性。Ardmore Shipping Corporation是獨立於本公司及其關連人士的第三方。

董事的持續專業發展

本集團鼓勵所有董事參與持續專業進修，提升其知識及技能，以符合守則的要求。為協助他們進修，公司秘書推薦相關的研討會，費用由本公司承擔。公司秘書亦物色相關的參考資料予他們閱讀。董事會各成員已提供其培訓記錄，詳情載於本年報第49頁。

所有新董事於獲委任加入董事會後均會獲得全面、正式及為其而設的就任須知。其主要目的是為了協助他們了解作為董事的職務及職責、本公司的業務、風險程度、管治理念、以及董事會與委員會之間的相互關係。

本公司於2025年2月委任了Kalpana Desai女士及王曉軍女士為獨立非執行董事。根據上市規則第3.09D條，Desai女士及王女士已於2025年1月7日取得了由一間合資格就香港法例提供意見的律師行的法律意見，當中涉及其作為上市發行人董事所適用的上市規則規定以及向聯交所作出虛假聲明或提供虛假資訊可能產生的後果。他們均確認明白自己作為上市公司董事的責任。

於2025年10月，本公司委任Kristian Helt先生為執行董事。在他獲委任之前，Helt先生已於2025年10月13日根據上市規則第3.09D條的規定取得了法律意見，他並確認明白自己作為上市公司董事的責任。

Harindarpal S. Banga博士及Angad Banga先生於2026年2月16日獲委任為非執行董事。Banga博士及Banga先生已於2026年2月13日根據上市規則第3.09D條的規定取得了法律意見，並確認他們明白自己作為上市公司董事的責任。

董事會評核

年內，董事會在主席的帶領和公司秘書的輔助下，在提供董事會效能建議的外部顧問協助下，對其運作效能進行了正式評估。該評估透過每位董事以匿名方式填寫一份結構式問卷並配合一系列研討會進行，旨在評核董事會表現，識別持續改進空間，從而提升董事會效能。

董事會認為其於年內有效地運作。其組成、規模及架構均切合本集團的業務需要，反映多元化觀點與及不同技能與經驗的理想組合。上述評估進一步分析了董事會運作實務的效能，以及董事會對策略方針、風險管理及環境、社會及管治舉措的監督。評估範圍亦涵蓋了各董事委員會及董事個人的表現。針對所識別出需進一步加強的領域，相關跟進行動已達成共識並正在跟進，這將作為董事會對有效管治及持續改進之長期承諾的一部分，並持續受到監察。

董事會及其成員之職責

董事會對本公司股東負責，其主要職責包括：

- 制訂本集團的長遠企業策略及宏觀政策
- 批核預算及業務方案
- 批核投資及資產收購或出售交易，尤其是根據上市規則規定須知會股東及／或需要取得股東批准的交易
- 領導企業管治及可持續發展
- 監督本集團的管理，包括制訂、實施及監察風險管理及內部監控以及可持續發展管理系統
- 編製本集團的賬目及財務報表
- 監察本集團的營運及財務表現
- 定期評估董事會所訂目標的績效
- 監察主要股東或董事有可能產生利益衝突之事宜
- 審視及監察董事會及高級管理層的培訓及持續專業發展

如下文概述，董事會將若干職責下放予董事委員會。執行董事獲授權監督本集團的業務營運；實施董事會策略；及作出日常的營運決策。

本公司在董事會成員的組成上採納多元化方針，以加強觀點多元化及提高獨立性。主席會與獨立非執行董事，在沒有其他董事或管理層在場的情況下，每年會面至少一次，以促進雙方能夠開放地表達意見。董事可自由聘請外部獨立專業顧問，以協助董事履行職責，包括物色合適的董事人選，費用由本公司承擔。他們亦可邀請任何員工參與會議，或在需要的情況下直接向他們查詢資訊。

提名委員會每年檢討該等機制的執行情況及有效性，並適時向董事會提出修改建議。

董事委員會

董事會已根據守則成立審核委員會、薪酬委員會及提名委員會。各董事委員會的職權範圍載於本公司網站及聯交所網站。

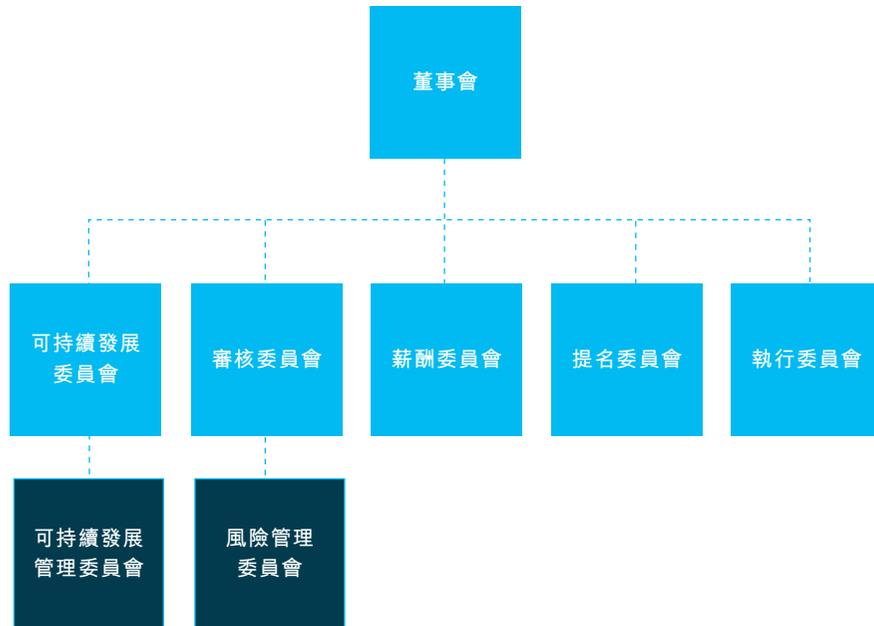
董事會已將董事會層面的可持續發展監督，從審核委員會提升至於2024年1月成立的可持續發展委員會，該委員會目前由Kalpana Desai女士、Mats Berglund先生及Kirsi Tikka博士組成，並由Kirsi Tikka博士擔任委員會主席。此外，董事會透過執行委員會運作，以簡化本公司在若干情況下的決策流程。



www.pacificbasin.com
可持續發展 > 董事會及董事委員會

董事會及董事委員會所作出的決定均是根據管理層準備的詳細分析為基礎，當中包括：

- (i) 每月的營運表現分析；
- (ii) 定期提出的資產投資及撤資方案；
- (iii) 定期提出的融資及資本架構方案；及
- (iv) 定期舉行的董事會會議，以評核管理層的策略重點。



2025年董事會、董事委員會及股東大會

為確保所有成員的參與，董事會及董事委員會的會議時間表均提前於一年前落實。董事會每年舉行五次常規會議，以討論業務策略、營運事宜及財務表現。本公司於需要時會召開額外會議。

董事會合共進行了十二次會議，其中包括七次額外會議，以處理地緣政治問題、貿易及關稅法規，以及董事會組成事宜。各董事出席董事會會議、董事委員會會議及股東大會的次數詳列於下表。

2025年的會議

	股東週年大會	董事會會議	審核委員會會議	薪酬委員會會議	提名委員會會議	可持續發展委員會會議	培訓 [#]
執行董事							
Martin Fruergaard (行政總裁)	1	12/12					√
Kristian Helt ¹		3/3					
非執行董事							
張日奇 ²	1	9/9	3/3	3/3			√
Mats H. Berglund ³	0	12/12			4/4	3/3	√
獨立非執行董事							
Irene Waage Basili	0	12/12		4/4	4/4		√
Stanley H. Ryan (主席)	1	12/12		4/4	4/4		√
Kirsi K. Tikka ⁴	1	12/12	1/1		4/4	3/3	√
莊偉林 ⁵	1	12/12	4/4				√
Kalpana Desai	0	12/12	4/4			3/3	√
王曉暉 ⁶	1	12/12		1/1		3/3	√
2025年舉行會議的總次數	1	12	4	4	4	3	

¹ Helt先生於2025年10月13日獲委任為執行董事

² 張先生於2025年10月13日辭任非執行董事，並退任審核委員會及薪酬委員會的成員

³ Berglund先生於2025年11月21日由非執行董事調任為獨立非執行董事。於調任後，Berglund先生留任為提名委員會及可持續發展委員會成員。於2025年12月10日，他獲委任為薪酬委員會成員並退任提名委員會成員

⁴ Tikka博士於2025年10月13日獲委任為審核委員會成員，並於2025年12月10日退任提名委員會成員

⁵ 莊偉林先生於2025年12月10日獲委任為提名委員會成員

⁶ 王女士於2025年12月10日獲委任為提名委員會成員並退任可持續發展委員會成員

⁷ 外聘核數師的代表均有出席審核委員會所舉行的全部四次會議

[#] 培訓包括(i)通過出席由本公司或外部組織所舉辦與本公司業務或董事職責有關的專家簡報會／研討會／大型會議，以及閱讀監管／企業管治或行業相關最新情報而進行的持續專業發展；及(ii)新董事獲委任或角色有變時舉行的入職及熟習計劃

審核委員會

成員名單

主席：莊偉林（獨立非執行董事）

成員：Kalpana Desai（獨立非執行董事）、Kirsi K. Tikka（獨立非執行董事，於2025年10月獲委任）、Alexandre F.A. Emery（獨立非執行董事，於2025年1月退任）及張日奇（非執行董事，於2025年10月退任）

主要職責

1. 監督財務匯報程序及審閱財務報表，以確保所發布的財務資料內容適度、透明及完備。
2. 審視本集團財務監控、內部監控及風險管理系統之恰當性及效能，並向董事會匯報審查結果。
3. 檢討風險管理委員會的工作。
4. 審視本集團採納的重要會計原則及其他財務報告事項。
5. 審視本集團針對符合影響財務報告法例及規例所實行之監察程序。
6. 已依照企業管治守則制定及審視本公司於企業管治方面的政策及常規，並向董事會提供建議。
7. 審視獨立審核程序，並風險管理和內部審核功能之效能。
8. 就外聘核數師的任命、重新任命和罷免、酬金及職權範圍以及其他非核數服務向董事會提出建議。
9. 根據適用的標準，審查及監督外聘核數師的獨立性及在審計過程的客觀性及績效。

2025年已完成的工作

年內審核委員會共舉行了四次會議，所有會議均有本公司外聘核數師代表出席，其完成的工作包括以下各項：

- 審閱及討論外聘核數師就2024年年度審核及2025年中期審閱所提交的審核委員會報告以及核數策略備忘錄；
- 審閱及建議董事會批准2024年年報及賬目，以及2025年中期報告及賬目；
- 審閱風險管理委員會的報告，包括企業風險評估、2025年內部審核工作計劃及內部監控測試結果，以及風險管理和內部監控系統及職能的效能；
- 審視會計、內部審核和財務報告職能的資源足夠性、員工資格及經驗、培訓計劃，以及預算；
- 審視本集團的企業管治政策及程序，並就遵守企業管治守則的披露要求向董事會提出建議；
- 審視及討論外聘核數師的委任及酬金事宜，以及其獨立性；及
- 審視本集團海事相關及其他保險受保範圍的足夠性。

年內，審核委員會與外聘核數師在管理層不在場的情況下進行了一次會議。

薪酬委員會

成員名單

主席：Irene Waage Basili（獨立非執行董事）

成員：Stanley H. Ryan（獨立非執行董事）、王曉軍（獨立非執行董事，於2025年2月獲委任）、Mats H. Berglund（於2025年11月由非執行董事調任為獨立非執行董事，並於2025年12月獲委任）、Alexandre F.A. Emery（獨立非執行董事，於2025年1月退任）及張日奇（非執行董事，於2025年10月退任）

主要職責

1. 就本公司對董事及若干高薪僱員的薪酬政策及架構、與表現掛鈎之薪酬的適當性，以及就制訂正規而透明的薪酬政策的程序，向董事會提供建議。
2. 參考董事會的企業宗旨及目標，根據董事會授權，釐定執行董事、若干指定管理層成員及任何透過股權獎勵擬新聘的人員的薪酬待遇。
3. 於有需要時審閱個別董事的薪酬待遇，並向董事會提供建議。
4. 在董事離職或被終止任命及因行為不當而被解僱或罷免的情況下，向董事會提供建議以根據董事的合約權益，確保向董事作出公平（而非非過度）的賠償及適當安排。
5. 管理及監督本公司的2013年股份獎勵計劃、2023年股份獎勵計劃、2025年股份獎勵計劃及不時設立的其他以股本或現金為基礎的獎勵計劃，並審閱及批准向集團內任何員工授出股份獎勵。
6. 批准年報內有關本公司的政策及董事薪酬的披露內容。

2025年已完成的工作

年內薪酬委員會舉行了四次會議。通過該等會議，其完成的工作包括以下各項：

- 審視及討論薪酬政策及薪酬審視週期；
- 審視並批准有關行政總裁及首席財務官的股權（持股）規定；
- 審視及討論有關2025年股份獎勵計劃及相關長期激勵計劃事宜，包括退扣條款、授予方式及歸屬安排；
- 審視及討論短期激勵計劃的架構、基準對照研究結果，針對高級管理層的試點計劃，以及批准2026年領導層團隊的短期激勵計劃；
- 審視及討論有關員工對2024年花紅及2025年薪酬調整的反饋；
- 審視並批准授出有限制股份獎勵予執行董事及若干員工；
- 審視及討論薪酬委員會工作清單，包括總薪酬目標及獨立非執行董事袍金的基準對照；
- 審閱2024年敬業度調查的結果；
- 審視及討論員工留任策略；
- 討論2025年的僱員調查結果；及
- 匯報學員計劃的最新發展。

提名委員會

成員名單

主席：Stanley H. Ryan（獨立非執行董事）

成員：Irene Waage Basili（獨立非執行董事）、王曉軍（獨立非執行董事，於2025年12月獲委任）、莊偉林（獨立非執行董事，於2025年12月獲委任）、Kirsi K. Tikka（獨立非執行董事，於2025年12月退任）及Mats H. Berglund（於2025年11月由非執行董事調任為獨立非執行董事，並於2025年12月退任）

主要職責

1. 每年審視董事會的架構、人數及組成（包括成員的技能、知識、經驗及多元性），協助董事會維持董事會技能矩陣，並向董事會提出任何輔助本集團實行企業策略的調動建議。
2. 不時向董事會匯報董事會的成員組成是否符合聯交所的規則及指引。
3. 每年檢討董事會多元化政策的執行情況及效能，並適時向董事會提出建議。
4. 物色勝任人選加盟董事會，及就挑選董事候選人向董事會提供建議。
5. 評估本公司獨立非執行董事的獨立性。
6. 就董事（尤其是主席及行政總裁）的委任或連任及繼任計劃向董事會提出建議。
7. 支援有關本公司對董事會表現進行定期評估。
8. 每年檢討有關董事會獲得獨立觀點及意見的機制的執行情況及效能，並適時向董事會提出修改建議。

2025年已完成的工作

年內提名委員會舉行了四次會議，連同以電郵通訊，其完成的工作包括以下各項：

- 審視董事會的架構、人數、組成及任期；
- 建議董事會委任Kristian Helt 先生為執行董事；
- 建議董事會接納張日奇先生辭任非執行董事一職，並委任其為董事會之外部策略顧問；
- 審視董事委員會的組成；
- 審視董事會技能矩陣及有關董事會多元化政策的執行情況及效能；
- 審視及討論五年期繼任及輪流退任計劃，以及2026年股東週年大會的董事輪流退任時間表；
- 審視董事會的繼任計劃及獨立非執行董事續任計劃的策略，包括一名非執行董事調任為獨立非執行董事的事宜；
- 評估本公司獨立非執行董事的獨立性；及
- 根據提名政策審視及考慮董事會代表的提名。

執行委員會

成員名單

主席：Martin Fruergaard（行政總裁）

成員：吳志傑（首席財務官，於2025年5月獲委任）及Kristian Helt（執行董事，於2025年10月獲委任，之前擔任高級行政人員）

主要職責

1. 按照董事會批准的準則物色及簽訂交易。
2. 物色及簽訂貨船買賣交易。
3. 物色及簽訂為期超過五年的長期租賃貨船合約及貨運合約。
4. 物色及簽訂為期超過五年的購買燃料實貨合約及燃料掉期合約。
5. 物色及簽訂任何單項超過500萬美元未預算之非貨船海事固定資產的投資／項目，並於同一投資／項目涉及多艘貨船或多個年度累計1,000萬美元。
6. 作出融資決定及提供相關擔保。
7. 行使股東已通過的限額及根據董事會所設定的準則發行新股份或購回股份的一般授權。

2025年已完成的工作

執行委員會已根據管理層所提交的詳盡分析通過並執行多項業務事項，其完成的工作包括以下各項：

- 訂約有關出售五艘船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船及三艘船齡較高的超靈便型乾散貨船，並行使購買權購買一艘超大靈便型乾散貨船及三艘小靈便型乾散貨船；
- 簽訂一份五年期小靈便型乾散貨船租賃合約；
- 簽訂一項新的250,000,000美元7年期有抵押循環信用貸款，該貸款由現有及新的貸款融資方提供；
- 批准提早償還兩項特定貸款融資，以加快貨船擁有權轉讓及降低重組的複雜度及成本
- 就有關根據2025年股份獎勵計劃授出股份獎勵發表公布；
- 批准行使2025年到期可換股債券的贖回權，並批准就完成贖回及轉換該債券發表公布；
- 發表有關Mats Berglund先生（自2025年11月21日生效）由非執行董事調任為獨立非執行董事的公布；
- 批准有關調整2025年到期可換股債券的轉換價的公布；及
- 批准因應首席財務官辭任及隨後任命而變更現金證券銀行賬戶的銀行授權簽署人及簽署權限。

可持續發展管治

本集團的業務須善用不同資源和關係以創造價值，同時間亦對有關資源和關係造成影響。其營運對環境、其持份者和社會帶來影響，亦關係到其業務的長遠可持續發展。

本集團對可持續發展的積極取態植根於本身的文化當中，並在政策和制度的規管下，融入日常業務行為和營運實踐中。本集團相信，其採取的眾多負責任行動—承諾堅持可持續發展—使本集團擁有更強大的競爭力，並提升本身的財務表現、聲譽以及其業務的長遠發展和未來價值。

越來越多持份者使用環境、社會及管治指標以分析企業的環境、健康和安全、社區和道德影響以及可持續發展實踐。

可持續發展是董事會的責任

董事會負責制定本集團的長遠企業策略和總體政策，當中考慮業務和持份者需要、以及上市規則所載的《企業管治守則》和《環境、社會及管治報告守則》。

因此，董事會對本集團的可持續發展策略和報告負有整體責任。這責任包括識別、評估和管理環境、社會及管治相關風險，並確保建立適當而有效的環境、社會及管治風險管理和內部監控系統。管理層定期向董事會確認這些系統的成效，並根據環境、社會及管治相關目標和指標，持續審視有關進展。

董事會把更多本集團可持續發展計劃的例行監督職能交託予可持續發展委員會。

專門的董事層面監督

可持續發展委員會由三名具備多元背景及相關專業技能的獨立非執行董事組成，旨在對環境、社會及管治以及氣候相關風險和機遇提供有效的監督。該委員會由董事會委任，負責協助董事會監督管理層的可持續發展方針、就對本公司長期可持續發展至關重要的事項提供建議、監察各項可持續發展優先事項和目標的進展，並監督可持續發展相關披露。可持續發展委員會於年內舉行了三次會議。

可持續發展管理委員會

本集團的可持續發展管理委員會成員包括行政總裁、首席財務官、可持續發展及企業事務總監，以及來自貨船租賃、營運、船隊管理、人力資源和行政及風險管理部門的高級管理人員。可持續發展管理委員會每年至少向可持續發展委員會匯報兩次，負責審視及提升本集團的可持續發展策略、政策、目標及表現，並確保符合環境、社會及管治要求。此跨部門協作架構確保各項可持續發展元素已融入業務，並轉化為實質成果。

日常執行

本集團設有專責的可持續發展團隊，負責協調可持續商業常規及對可持續發展資產的投資。日常執行工作由各業務部門的管理人員領導，並由可持續發展團隊提供支援，其中尤以船隊管理總監（由技術、人事、海事與安全以及減碳與環境合規管理人員提供支援）、商業營運總監以及人力資源和行政總監為核心。

 **可持續發展報告 第53頁**
可持續發展委員會於 2025 年已完成的工作

可持續發展委員會

成員名單

主席：Kirsi K. Tikka（獨立非執行董事）

成員：Mats H. Berglund（於2025年11月由非執行董事調任為獨立非執行董事）、Kalpana Desai（獨立非執行董事，於2025年2月獲委任）、王曉軍（獨立非執行董事，於2025年12月退任）、Stanley Ryan（獨立非執行董事，於2025年2月退任）

主要職責

1. 監控及審視各項新興環境、社會及管治責任的趨勢及問題，並重點關注與乾散貨運業最息息相關的趨勢及問題。
2. 監督本公司的環境、社會及管治管理方針、策略以及用於識別、評估及管理重大環境、社會及管治相關問題（包括這些問題為本公司帶來的風險及機遇）的過程，並提出改進建議。
3. 監督本公司的環境、社會及管治政策及實踐的制定及執行情況，就本公司的環境、社會及管治願景及目標／優先事項向管理層提供方向，確保與本公司策略一致，並向董事會提出建議。
4. 檢討與生成及維護適當及準確的可持續發展數據有關的內部程序及系統。
5. 審閱管理層編製的環境、社會及管治表現報告，包括有關達成環境、社會及管治方面的重大目標及指標的進展情況、為實現該等指標所採取的措施，以及涵蓋任何其他相關環境、社會及管治問題的報告；此類環境、社會及管治報告每年至少會向董事會提交兩次。
6. 審議管理層提出的環境、社會及管治投資建議，並向董事會提出適當建議。
7. 審閱每年的「可持續發展報告」，以確保所公布的資訊為平衡、透明及完整，以及該等資訊獲妥善披露及符合《環境、社會及管治守則》，並向董事會提出適當建議。
8. 審視管理層及可持續發展管理委員會在環境、社會及管治方面的表現及工作。
9. 確保在全公司上下推廣可持續發展文化，並提供充足的資源及培訓，以便管理本公司的重大環境、社會及管治問題及其所帶來的風險及機遇。
10. 進行年度審查，確保有足夠的資源、員工資格及經驗、培訓計劃及預算來管理本公司的環境、社會及管治表現及匯報。

2025年已完成的工作

於2025年，可持續發展委員會舉行了三次會議，連同電子郵件通訊，其完成的工作包括：

- 審閱及批准2024年可持續發展報告，以向董事會提出建議；
- 檢討各項環境、社會及管治資源的充足性、各項關鍵的環境、社會及管治計劃、表現指標及目標；
- 審視近期及未來出台的減碳法規的合規情況及其他環境、社會及管治的挑戰；及
- 核准就管理部分最為重要的環境、社會及管治的優先事項所建議的策略。

可持續發展管理委員會

成員名單

主席：行政總裁

成員：首席財務官、可持續發展及企業事務總監、貨船租賃總監、營運總監、船隊管理總監、集團人力資源和行政總監、風險管理總監、集團公司秘書

主要職責

1. 監督並執行本公司的可持續發展策略；
2. 審視並確保適當披露和遵守《環境、社會及管治守則》；
3. 審視本公司的重大環境、社會及管治議題的評估；
4. 確保訂立適當的環境、社會及管治關鍵績效指標及為達成該等指標而採取適當步驟；
5. 審視內部程序和系統，以生成和維護適當和準確的環境、社會及管治關鍵績效指標數據；
6. 促進環境、社會及管治議題上的跨功能合作與協調；
7. 確保強而有力的環境、社會及管治參與和承諾，並確保將環境、社會及管治視為策略商業議題，在全公司推廣可持續發展的文化；
8. 提出提升可持續發展的策略、實踐和投資的建議；及
9. 向可持續發展委員會及董事會提交並定期匯報本集團的可持續發展表現。

2025年已完成的工作

於2025年，可持續發展管理委員會舉行了三次會議，並向可持續發展委員會匯報了本集團的可持續發展計劃、表現及已完成的工作。其完成的工作包括：

- 因應本公司的策略和行業相關性，審視環境、社會及管治主題和風險的重要性；
- 審視本公司整體建立環境、社會及管治意識的進展以及管理關鍵環境、社會及管治事項的策略；
- 檢討各項環境、社會及管治資源的充足性、各項關鍵的環境、社會及管治表現指標、環境、社會及管治企業評級、同業的環境、社會及管治標準以及建議訂立的環境、社會及管治目標，並向可持續發展委員會提出建議供其批准；
- 審視值得留意的環境、社會及管治倡議及項目；
- 審視近期及未來出台的減碳法規及行業措施；及
- 審視船員安全及福祉舉措。

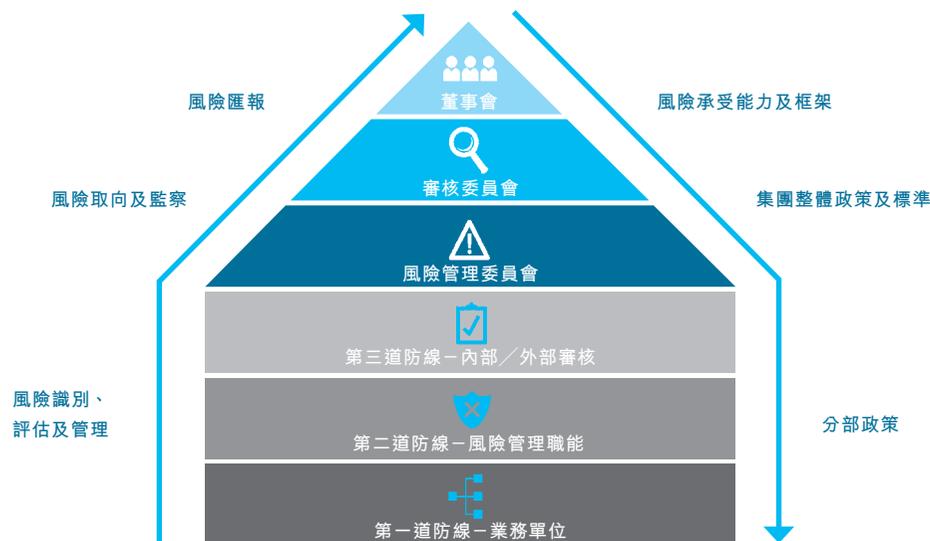


董事會的環境、社會及管治培訓

董事會成員透過持續培訓、定期獲取有關環境、社會及管治策略、風險及機遇的最新資訊，並積極參與董事會內部的環境、社會及管治相關討論，不斷提升其在環境、社會及管治領域的專業知識。於2025年5月及7月舉行之針對性培訓，內容涵蓋海事減碳法規的最新發展所帶來的挑戰、國際海事組織的全球燃料標準、綠色燃料，以及本公司在航程優化方面的方針。

風險管理

本集團的風險管治架構乃根據「三道防線」模式而訂定，並由董事會及審核委員會監督及指引。



框架

風險管理及內部監控系統旨在協助本集團實現長遠願景及業務原則以及業務的可持續性。藉著識別和評估本集團所面對的風險（包括環境、社會及管治風險），並制定合適的監控措施，從而維護我們的業務、持份者、資產及資本。我們相信各業務之風險管理及內部監控系統能提升長遠的股東價值。本集團所面對之風險與集團之策略有直接關聯。

董事會對評估及監督管理層在設計、實施及監察風險管理及內部監控系統方面負有整體責任。該等系統旨在管理而非消除未能達成業務目標的風險，而且只能就不會有重大的失實陳述或損失作出合理而非絕對的保證。風險管理委員會每年檢討該等系統的有效性，並透過審核委員會向董事會匯報。詳盡的風險識別及管理則主要由有關業務單位負責。

作為第一道防線，個別業務單位須負責管理風險。他們識別營運風險並訂定及實施相關管控。有關工作由分部主管及相關經理監察及評估。風險管理職能充分參與其中，為各業務單

位提供諮詢支持，由風險管理委員會監督作為第二道防線。作為第三道防線，本公司定期進行內部／外部審核，以評估第一道及第二道防線內各項監控措施的穩健性，然後向審核委員會匯報有關結果，以確保企業的風險管理安排及架構是合適和有效。

本集團已設立一個符合COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission)的企業風險管理(ERM)綜合框架的風險管理及內部監控架構，其由下列五部分組成：

■ 管治及文化

本集團已加強企業風險管理文化，包括道德價值、透明度、理想行為及風險承受能力。我們的操守守則、反賄賂政策以及舉報政策共同構成一套全面的合規框架及報告渠道，供僱員及其他人士提出關注。本集團已建立有效的董事會層面監督及完善的組織架構，賦予各業務單位在董事會或總部管理層所設定的限制內，經營不同業務職能的權力，以達致本集團的策略及業務目標。

■ 訂立策略及目標

董事會定期開會討論及通過符合管理層所制訂的風險承受能力、計劃及預算範圍內的業務策略。董事會在制訂策略時會考慮業務情況及風險影響，以確保能配合、支持及整合所確立的願景和業務原則。

風險管理委員會負責加強本集團的風險管理文化，確保風險管理架構能全面配合業務及市場的發展，管理內部審核職能，並向審核委員會匯報。該委員會定期檢討風險評估和風險匯報的完整性，準確性及監控措施的恰當性。

■ 績效

本集團根據風險的可能性及影響程度，識別、評估及優先處理與本集團最為關鍵的風險。

根據風險評估，本集團訂定緩解計劃或監控提升，並由個別業務單位實施。此程序的成果由風險管理委員會每年向董事會匯報。

■ 審視及修訂

面對重大風險變化，本集團持續審視風險框架，致力提高企業風險管理。

■ 資訊、傳訊及報告

本集團鼓勵公司上下彼此收集、交流與分享內部及外部的各種訊息，並對外傳遞有關訊息。本集團已設立並定期升級資訊系統、渠道及匯報工具，以支援本集團的企業風險管理通訊，確保向公眾發布的資訊為準確、及時發布及完整，並符合相關法例及法規。

風險管理委員會

成員名單

主席：首席財務官（於2025年5月獲委任）、行政總裁（代行至2025年5月為止）

成員：行政總裁、貨船租賃總監、風險管理總監、風險管理及管治總經理、風險管理高級經理

主要職責

1. 推廣及加強本集團的風險管理文化並提高其意識。
2. 協助識別本集團的重大風險並建議及／或實施適當的政策和控制措施。
3. 透過每年與分部主管進行評估，檢視本集團的重大風險。
4. 檢討及建議合適的內部監控措施與政策。
5. 制定及維持風險管理框架及內部審核計劃。
6. 管理內部監控的年度風險評估與測試。

2025年已完成的工作

風險管理委員會於年內舉行了三次會議，及就年度風險評估及內部監控檢討與測試向審核委員會作出了兩次匯報。其完成的工作包括以下各項：

- 制訂內部審核計劃，並適當強調風險評估結果；
- 根據審核計劃進行審核及檢討內部監控；
- 實施、維護及改進風險管理政策和風險管理框架；
- 透過網上問卷及行政人員研討會形式進行年度風險評估，以與各分部主管及最高管理層檢視及討論各項風險；
- 與分部主管審視本集團的重大及新興風險以及建立新的政策和控制措施；
- 向審核委員會匯報有關海事及其他保險管理；
- 向審核委員會匯報由外部顧問進行的資訊科技安全評估以及新財務系統實施後檢討的結果；
- 檢討本集團的主要政策，例如授權矩陣、交易限制和貨運期貨協議政策；
- 通過深入檢討，就保安優先事項及安全風險管理向審核委員會作出匯報；
- 為船員及岸上員工提供反賄賂培訓，以進一步提升本集團的反貪腐文化；
- 於新設立的辦事處進行關於本集團主要政策的培訓，以提高員工的知識及意識；
- 為新加入的岸上員工進行關於本集團企業管治框架和文化的入職簡介；及
- 於各辦事處或聯合辦事處進行定期的業務連續性演練，以模擬在重要資訊科技系統停頓時業務受阻的情況。

風險及內部監控年度評估

為提高本集團內部監控的設計及有效性，本集團採用綜合手法進行年度風險評估，該手法結合了自上而下和自下而上的方法，通過由高級職員填寫網上問卷以及在行政人員風險研討會上進行討論，以識別及評估業務目標及策略的潛在風險。所有新增和更新的風險及其相關監控程序，以及對風險管理之意見，經審視後載於本集團的風險記錄冊。本集團與相關業務分部商討有關風險的影響、緩解措施及建議，並向風險管理委員會及審核委員會作出匯報。

風險管理委員會及內部審核職能定期檢討及測試本集團之風險監控程序。個別內部監控測試的頻密程度，乃根據有關風險區域的評級及本集團的策略釐定。本集團採取同儕檢討形式進行年度內部監控測試，通過委任合適的員工審核非所屬部門的特定監控措施。

評定內部監控有效性的標準，乃基於監控程序是否於整個審閱期間有效地運作及實施。我們會與相關分部部門主管及員工就有關發現及建議取得溝通，從而制定適當的措施，以改進或加強監控，或糾正任何監控缺陷。

風險管理委員會定期與各辦事處的分部主管和經理開會，以了解最新的業務營運事宜和當中新興的風險，從而根據業務需求及市場變動改進或加強現有程序及監控。本集團定期向管理層及董事會匯報主要業務及營運表現，此健全機制乃建構健康風險管理系統的關鍵要素。

本集團亦進行客戶及投資者意見的年度調查，從中所得到的意見用以進一步提高我們的服務水平、投資者關係和企業管治常規的質量。

 [第13頁 年度回顧](#)

風險管理及內部監控系統的有效性

風險管理委員會每年向審核委員會作出至少兩次匯報，並持續地透過有關匯報讓審核委員會評估風險管理及內部監控系統（包括與環境、社會及管治風險、表現及匯報有關）的充足性及有效性。該等系統對實現本集團的業務目標而言相當關鍵。審核委員會協助董事會檢視管理層如何設計、實施及監察該等系統、有關年度風險評估及內部監控測試的發現、建議及後續程序，以及本集團的風險記錄冊及管理層對本集團風險管理及內部監控系統有效性的確認，並每年向董事會作出匯報。

就截至2025年12月31日止年度而言，董事會在管理層的確認下，認為風險管理及內部監控系統（涵蓋所有主要監控機制，包括財務、營運、環境、社會及管治及合規監控）均有效及充足，並無發現需要關注的重大事宜。

我們的主要風險

本集團正面對多項風險，這些風險可能會窒礙我們實現願景的進展，影響股東價值。本章節按照我們的關鍵策略重點領域，編列出我們的主要風險及其緩解措施。所編列的該等主要風險絕非詳盡無遺或完整，可能有其他於此刻或許尚未知悉或並不重要、但於未來可能會變得重要的風險。本章節所列出的風險、影響及緩解措施與本集團的風險記錄冊一致，並已把與分部主管及執行管理層（包括風險管理委員會）合作展開的年度風險評估過程的結果考慮在內。本集團始終保持警覺，時刻監察不斷演變的風險環境，並制定適當的緩解措施以應對這些關注領域。

1. 投資船隊 第36至38頁 履行我們的策略

 第35頁 我們如何創造價值

風險／影響

市場風險

不利於財務及營運表現的因素包括：

- 乾散貨商品的海運需求；
- 貨運租金及市場氣氛；
- 燃料價格及其他營運開支等成本波動；
- 制裁規例及其他貿易限制收緊；
- 環境法規的不確定性；及
- 複雜的地緣政治緊張局勢，包括地區衝突、貿易保護主義行動，以及更廣泛的地緣政治不穩定因素，對全球貿易環境造成影響。近年的貿易限制及關稅可能導致市場中斷、貿易成本上升及貿易流向轉移。

風險水平較去年變化：

緩解措施

我們的船隊規模龐大和統一，讓我們能夠在船運週期內實現高裝載率及核心業務高於市場指數的按期租合約對等基準的收入。

我們能夠透過營運活動把握船運週期賺取利潤，與核心業務相輔相成。

我們簽訂一年或以上的貨運合約以管理租金波動的部分風險。我們持續致力發展本集團具備強大競爭優勢的小靈便型及超靈便型乾散貨船業務。

持續投資並運用先進科技，以優化航線規劃、管理制裁合規、預測遠期船隊及貨物風險、優化停港作業及監察營運及財務表現。實時存取數據的能力讓我們迅速回應市場動態的任何變化。

對於波動的燃料開支，我們於長期貨運合約中訂明燃料價格調整條款，將燃料開支轉移予客戶，或以燃料掉期合約或遠期價格協議作為對沖。

訂立與票據掉期基準掛鈎的實物採購合約，以確保與本集團的對沖政策保持一致。

專責團隊密切監控制裁合規性、貨運量、季節性波動及趨勢，並利用貨運期貨協議對沖貨運租金的波動。

定期監察政治局勢發展，跟進制裁及環境法規的發展，以確保合規。

 第106頁 財務報表附註14
衍生資產及負債

貨船投資、僱用及營運風險

不恰當的貨船投資時機、僱用計劃及營運方式均可能導致成本架構缺乏競爭力及降低利潤。

貨船價值會隨著不同的船運週期而顯著改變。我們需要在價格上具競爭力的優質貨船，以向客戶提供服務。

此外，更為嚴格的減碳及環境法規對以化石燃料推動的貨船的經濟壽命增加了不確定性，因此需要引進替代燃料及技術。

未能充分保養貨船可能危及船員安全並導致貨船故障及服務中斷。

風險水平較去年變化：

本集團根據相關市場資訊及對貨船於未來的租金和剩餘價值的估計，定期評估貨船的投資及撤離的可能性。我們因應船運週期靈活採納自有貨船或租賃策略，並採用以下措施積極尋求船隊的增長及其革新：

- 作為船隊更新計劃的一部分，訂約四艘40,000載重噸小靈便型新建造乾散貨船；
- 訂約四艘64,000載重噸雙燃料超靈便型新建造低排放乾散貨船，其採用最新及最具燃料效益的雙燃料發動機設計；
- 繼續與我們的兩名日本合作夥伴Nihon Shipyard Co.及三井物產合作，以設計及開發出高效的雙燃料甲醇超靈便型乾散貨船設計；
- 與三井物產合作，使本公司能取得綠色甲醇；
- 持續賣出船齡較高、低燃料效率及較小型的貨船；
- 在我們的收購貨船盡職審查過程中，評估環境關鍵績效指標，例如EEXI和AER；
- 密切關注未來使用甲醇或其他綠色燃料的低排放貨船的發展；及
- 租入由優質船東擁有的貨船。

我們的技術團隊及船員根據國際安全管理規則認可的「太平洋航運管理制度」營運及保養貨船，以確保服務安全可靠。

2. 培育人才 第36至38頁 履行我們的策略 風險／影響

繼任風險

不完善的接班規劃可能延長物色繼任人的時間，妨礙策略勢頭及業務發展，並可能打擊持份者對本集團的信心。

風險水平較去年變化：↓

有關僱員的招聘、參與及挽留的風險

僱員是一家企業成功的要素，因此我們能否實現願景取決於我們岸上及船員的質素。主要職員的流失或未能招納、培訓或挽留員工，可能影響我們擴展業務及達成長遠目標的能力。

由於海上工作的性質，在海上工作對身體及情緒的要求頗高，這對招聘船員及維護他們的身心健康帶來挑戰，如未能維護他們的身心健康則可能會影響營運安全。

風險水平較去年變化：↓

緩解措施

本集團的專責人力資源部門，負責監察組織架構設計、人才管理、招聘及薪酬待遇。本集團亦會定期檢討高級管理人員的接班規劃。

重整我們的商業管理培訓生計劃，以吸引未來人才並為本公司培育領導者。

提名委員會密切監察董事會的接班規劃程序，以確保董事會能持續運作及成員的多元化。

積極推廣品牌及文化，並積極促進員工參與。本集團實行措施更新我們的工作模式，促進工作靈活性及對員工商務出行提供支援。

本集團具有明確的願景、使命及業務原則，確保董事會、管理層及員工的任何繼任人選都符合資格引領本集團的業務發展。

本集團的人力資源部門及船員部門循以下途徑招聘岸上及船上員工，並培養和提高他們的參與度：

- 於大連、馬尼拉及香港營運太平洋航運船員及培訓中心，以確保我們的船員獲得最佳的岸上支援；
- 執行我們經更新的多元、平等及包容(DEI)策略，以提高參與度、促進團隊合作、績效及成功；
- 與能代表航運業內廣泛層面的人才保持聯絡，以及從不同國家招募船員；
- 定期檢討薪金架構，確保其足以吸引及挽留人才及具競爭力；
- 展開員工及船員參與度調查，以提高員工及船員參與度；
- 提供面對面的船員互動培訓與研討會，以促進教學及交流；
- 為岸上及船上員工提供定期培訓，確保他們有能力履行職責，亦有助提高他們的工作成就感；
- 實行年度員工表現評審制度、獎勵計劃及其他措施，以鼓勵及挽留員工，並提升員工參與度；
- 提升衛星數據計劃及船上的福利設施，讓船員能夠享受更佳的互聯網服務 (Starlink) 及娛樂設施；
- 為船員提供全天候的醫療及專家意見；及
- 為位於全球各地的所有員工提供健康身心計劃，包括提供諮詢服務和健康工作坊。

3. 深化關係 第36至38頁 履行我們的策略

風險／影響

信貸及交易對手風險 **A**

交易對手違約或未能履行其合約責任可能導致本集團蒙受財務損失。未能遵守制裁規定可能導致罰款及聲譽受損。

交易對手包括：

- 我們的貨運客戶；
- 船東；
- 造船廠、貨船賣家及買家；
- 供應商；
- 衍生工具交易對手；及
- 銀行及金融機構。

風險水平較去年變化： 

客戶滿意度及聲譽風險

服務不周或會損害品牌地位及聲譽，因而可能削弱我們獲取客戶、貨運、優質貨船、資金及人才的能力。

風險水平較去年變化： 

銀行關係風險

欠佳的貸款管理及銀行關係或會限制我們獲取資金的能力。

風險水平較去年變化： 

緩解措施

本集團的全球辦事處網絡讓我們能加深對交易對手的了解。我們採取下列措施限制信貸風險及盡可能消除制裁風險：

- 與來自不同行業並備有優良過往記錄及良好信貸評級的對手進行交易；
- 積極評估交易對手的信譽；
- 成立盡職審查團隊，以對新交易對手進行盡職審查；
- 持續改善我們與交易對手建立業務關係的程序及評估程序，並於必要時作出調整；
- 確保健全的制裁合規文化植根於整個組織；
- 確保就所有流程實施適當的監控措施；
- 運用全面、自動化及API驅動的制裁合規性解決方案，輔以獨立風險評核報告，以對所有新交易對手進行制裁篩查及全面評核，並對活躍的交易對手進行自動化的每日篩查，以確保本集團遵守國際制裁法例；
- 定期與交易對手溝通以持續掌握其財務狀況及道德採購情況；及
- 要求造船廠提供退款保證。

 第110頁 財務報表附註15
應收貿易賬款及其他應收款項

本集團的全球辦事處網絡讓我們能與客戶更直接及緊密聯繫，更可經常與客戶交流，更清楚瞭解他們的需要及提供地區化的客戶服務。憑藉我們分布於6大洲的14個辦事處，不論任何航線、地域或時間，我們均能為任何客戶提供本地化的全球服務。

我們大型而統一的船隊，配合全面的內部技術營運部門，利用廣泛而綜合的海運在線交易平台，提高了我們提供優質及可靠服務的能力。

我們藉著意見調查和定期的電話聯絡或探訪，與客戶交流並收集反饋，以進一步提高客戶的滿意度。

本集團擁有專責的企業融資部門，透過與全球多家信譽良好的銀行的高級管理層進行定期聯絡以建立及維持關係。我們亦致力實現資金來源多元化。

4. 維護健康及安全  第36至38頁 履行我們的策略

風險／影響

健康、安全及保安風險

安全保養及營運標準不足、毒品走私風險上升、海盜活動及其他意外原因，均可能會導致保安問題、人命傷亡、第三方及自有財產或貨船嚴重損毀，影響利潤及本集團於船員、客戶及其他持份者中的聲譽。

風險水平較去年變化：

保險風險

貨船事故可能危害船員的生命，對我們的品牌優勢及聲譽造成不利影響，並導致服務中斷及產生重大開支。

風險水平較去年變化：

緩解措施

我們正在培養一個自主性強、注重風險及安全至上的組織。我們致力透過完善的岸上及海上管理制度－太平洋航運管理制度－安全地營運貨船。太平洋航運管理制度乃定期檢討及更新，並藉著周詳的風險評估、全面的培訓、完善的維修保養計劃、及創新舉措而獲進一步加強，確保貨船的質素良好及能夠全面安全航行。

我們採取全面的反毒品走私措施，並依據風險程度採取了適當的預防措施。今年，本集團成立全球安全運作中心，採用情報主導的安全風險管理框架，以進一步評估安全風險，並就毒品走私及新興威脅提出緩解措施建議。

我們出色的安全記錄及近年屢獲安全相關的獎項，印證我們對安全的高質量關注和高度重視。

我們船上留有大量高級人員和足夠的船員，以確保船員中擁有豐富的工作經驗和良好的作息。我們專注於通過提供全方位的支援（包括利用最新的遙距醫療支援服務所提供的身心健康支援），以提高船員在船上的健康、安全及福祉。

我們為船員提供培訓及發展，採用精心設計及系統化的方法，提高船員及船隊的整體健康及安全。

 **ESG 可持續發展報告 第34至41頁**
安全、保安、健康及福祉

儘管我們盡力確保營運安全，但亦難免發生事故。因此，我們為自有船隊及租賃貨船購買保障全面而價格合理的海事保險產品，保險範圍包括船體及機器、戰爭風險（包括租金損失）、保障及賠償保證、逾期費及抗辯保障。我們根據當時的資產價值、銀行貸款契諾及內部政策，定期評估保險範圍是否足夠，並作出有關調整。

5. 完善管理及管治常規  第36至38頁 履行我們的策略

風險／影響

資訊科技安全風險

我們對岸上及海上日常通訊中的數碼基礎設施及人工智能的依賴程度日益增加。如有關鍵的資訊科技系統出現故障、受到針對性的系統攻擊、或保安系統發生故障，其可能導致通訊中斷、業務受干擾及潛在財務及／或聲譽損失。網絡安全風險或會對業務造成重大干擾。

風險水平較去年變化：

企業管治風險

企業管治措施不足可能影響我們於風險評估、決策及匯報程序的詳盡性、完整性及透明度，並且打擊持份者的信心。

風險水平較去年變化：

投資者關係風險

欠缺透明度或與外界沒有充份的溝通，可能會打擊持份者對本集團的信心。

風險水平較去年變化：

緩解措施

資訊科技督導委員會由行政總裁擔任主席，負責監察本集團的資訊科技政策及程序，並確保本集團的資訊科技策略符合我們的業務所需。

我們的資訊科技團隊與各業務部門緊密合作，制定合適及有效的資訊科技解決方案、支援方案，以及防禦性和應對突發性的措施。所有系統及數據均定期進行備份。此外，我們透過定期更新軟件，修復潛在的安全漏洞並保護系統功能。我們已建立業務連續性計劃系統，並定期安排全公司進行演習及網上研討會，以模擬關鍵資訊系統停頓的情境。

我們把系統遷移至信譽良好的雲端服務，顯著加強本集團的數據安全，並降低發生網絡事故的可能性。我們定期評估供應商及雲端服務供應商的內部監控，確保他們在其編制中訂有控制措施以保護系統和數據。我們亦核實他們是否通過國際審計標準並獲得獨立認證，使符合行業標準和我們的內部政策。

我們通過更新我們的資訊科技基礎設施以及以持續培訓的方式增強僱員的知識及認知，以提高我們的網絡安全成熟度。我們亦投保商業罪案保險，以進一步保障旗下業務免受網絡犯罪造成的經濟損失。

本集團致力制定完善的企業管治架構，以滿足業務及持份者的要求。董事會成立了審核委員會(獲風險管理委員會支持)、可持續發展委員會(獲可持續發展管理委員會支持)、薪酬委員會及提名委員會，積極地確保本集團整個企業管治、風險管理框架及可持續發展策略為適當及行之有效。

本集團已制定適當的內部程序，以監察適用法例及法規的變動，確保符合所有業務的當地和國際相關的法例及規例，包括國際海事組織頒布(並由其成員國執行)的監管條例，以及國際制裁法例。我們對反賄賂常規及高標準企業管治的承諾已獲反賄賂標準制定組織TRACE認證，並已成為海事反腐敗網絡(Maritime Anti Corruption Network)的會員。

我們亦為岸上員工及船員定期安排反賄賂培訓。

董事會及相關僱員定期接受管治培訓，以確保本集團達至高水平的企業管治。

 第45頁 企業管治

本集團設有專責的投資者關係部門，並已制定披露資料及與公眾溝通的政策與指引。我們每年審視我們的股東溝通政策的執行情況及成效。

除了刊發財務報告或季度業績公布，我們依照企業管治守則項下的最佳常規指引，向公眾報告本集團及市場的重大發展。我們亦會定期更新網站及社交媒體平台，以提供最新的公司消息及財務資料。

 第84頁 投資者關係

6. 保護環境 第36至38頁 履行我們的策略

風險／影響

環境及減碳風險

倘要達成與《巴黎協定》目標一致的航運業2050年減碳願景，既須極大化提升現有及新的傳統燃料貨船的燃油效率，亦須及時轉型，採用可使用綠氫、甲醇或氨等可持續燃料的新型低排放貨船。

此轉型進程面臨顯著且相互關聯的挑戰。就傳統貨船而言，多項能源效率改造工程若非成本極其高昂，就是缺乏當前貨運租金收入支撐，或對特定船型不具實務可行性。就新建造低排放貨船而言，具備雙燃料功能設計的造船價格顯著高於單一燃料的傳統設計。與此同時，預期可持續燃料在未來一段時間內的成本將遠高於化石燃料，其能否為航運業提供充足的供應量，仍具不確定性。

此外，有關低排放貨船與綠色燃料所衍生的較高資本及營運成本，應如何以及何時能轉嫁至供應鏈下游，目前仍存在疑慮。在競爭極其激烈的低價值乾散貨不定期航運市場中，此問題尤為突出。

全球及區域性法規已開始驅動早期減碳行動。於2023年，國際海事組織通過現有船舶能效指數(EEXI)及碳排放密度指標(CII)，實施首批全球航運能源效率及碳排放密度措施。

在區域層面，航運業自2024年起已納入歐盟排放交易體系(EU ETS)。此外，歐盟的海運燃料指令於2025年1月起生效，強制要求進入歐盟港口的貨船須逐步採用綠色燃料(以實現減少燃料溫室氣體密度之要求)。

在全球層面，國際海事組織成員國於2025年4月原則上就淨零框架的要素達成共識，其中包括碳定價機制，藉以推動行業轉型至綠色燃料。然而，隨後因政治分歧，該框架的採納計劃於2025年10月宣布推遲一年。因此，全球有效方案的具體細節及落實時間表，目前仍未明朗。

風險水平較去年變化：

ESG 可持續發展報告 第16頁
減碳挑戰及監管的角色

緩解措施

我們的船隊符合國際海事組織的EEXI及CII規定，並具備優勢在可見未來持續合規並開展貿易。在歐盟排放交易體系下，我們透過將所需歐盟配額的成本納入涉及歐盟航程的貨運租金中，將合規成本轉嫁予貨主客戶。

在符合歐盟海運燃料指令方面，我們於特定貨船使用充足的合規生物燃料，結合我們參與歐盟貿易的船隊的歐盟相關排放。

在不斷變化的法規環境下，太平洋航運持續投資於能源效率及節油措施，同時積極部署以獲取替代燃料的優先供應。我們採取積極及嚴謹的方針，旨在管理法規的不確定性、維持競爭力，並確保本公司隨著減碳要求日趨嚴格而做好準備，以應對挑戰並把握機遇。我們將繼續密切監察及應對適用於國際航運的新型溫室氣體減排措施及其變化。

我們正與數家綠色燃料供應商及生產商進行對話，以開拓生物及合成甲醇以及生物燃料(生物柴油)的供應渠道。

作為「零排放聯盟」(Getting to Zero Coalition)的成員，我們致力與業界探索減碳方法。

我們所有貨船均符合國際海事組織及美國沿海州份制定的規例，包括《壓艙水管理公約》、2020年全球硫排放上限、歐盟監測、報告與核查規例、EEXI、CII、歐盟排放交易體系及歐盟海運燃料指令等。

我們繼續積極探索可行的創新技術和替代燃料，力求於2050年實現淨零排放航運。

我們積極宣揚安全文化，當中包括於船上每項重大的工作進行安全風險評估。

我們投資於員工的專業發展及福祉，確保辦公室職員及船員均為行業邁向低碳未來的綠色轉型做好準備。

透過投資於培訓、系統、程序及科技，我們致力消除意外事故的風險，因而減低與污染相關的懲罰、開支及聲譽之損害。我們透過知名的船東互保協會，在保障與賠償責任保險(P&I)加購環境污染責任保險，為環境風險提供保障。

7. 提高效率及控制成本 第36至38頁 履行我們的策略

風險／影響

營運效率風險

欠佳的內部系統、流程、溝通和管理可能會對我們的業務造成不利影響，並削弱我們的營運效率。

風險水平較去年變化： 

成本管理風險

未能有效地和合理地管理成本可能會導致經濟損失、資源錯配、安全問題、業務中斷、客戶不滿、供應商流失或商機損失。

風險水平較去年變化： 

緩解措施

本集團繼續以溝通、數據、數碼化措施及快速反饋循環為基礎，以降低風險、促進價值創造並同時提高效率。其他提振營運效率的主要措施包括：

- 持續透過系統性評估、採購、實施並導入新軟件、數碼應用程式及硬件，將數碼化融入集團策略中，以確保與業務環境與需求保持一致，並促進我們各項營運間的有效系統整合；
- 新的數碼資源可整合數據，以提高透明度及準確性，從而提供更快速及可靠的數據存取，推動更高效的業務決策，最終創造業務價值；
- 加強業務政策和程序的記錄，以確保流程的一致性和最佳常規，並利用人工智能提升可視性；
- 進行適當的審查供應商程序，以確保供應商提供穩定和可持續供應的服務和物品；及
- 在適當情況下，外判若干營運職能予第三方供應商，使我們更有效地部署內部的資源。

由業務部門進行積極的資源規劃和成本估算，以擴展工作範疇及評估商業機會。在不影響持份者的滿意度、企業聲譽及營運安全的情況下，我們執行與策略一致的成本管理措施，以提升業務效率和降低開支。

各業務部門均設有審批機制，以確保開支經過授權人員審核和批准。

董事會和管理層審查每月的管理報告，當中包含其成本和與預算的偏差，以確保本集團的表現。定期監控資源規劃和開支跟估算的差異，以有效地優化業務績效和成本效益。

8. 提升公司架構及財政實力 第36至38頁 履行我們的策略

風險／影響

流動資金風險 A

財務資源（如銀行借貸融資）不足可影響本集團成長以及履行到期付款責任的能力。

風險水平較去年變化：

資本管理風險 A

倘若我們的財務管理能力及資本不足，可能會影響：

- 我們持續經營業務的能力；
- 我們為股東爭取合理回報的能力；及
- 其他持份者支持本集團的能力及意願。

利率波動和匯率波動使融資成本不確性增加，造成財務影響。

風險水平較去年變化：

 [第58頁 我們的主要風險
深化關係](#)

緩解措施

本集團的企業融資部門會積地管理本集團的現金及借貸，以確保：

- 具備足夠資金應付現時及將來的財務承擔；
- 於不同階段的船運週期中維持適當的流動資金水平；
- 遵守與借貸及可換股債券相關的契諾；
- 與合作銀行定期進行具透明度的溝通；及
- 財務槓桿及財務靈活性的水平適中。

 [第117頁 財務報表附註24
財務負債概要](#)

 [第30頁 現金及借貸](#)

為求達到最理想的資本架構，本集團會就以下各項進行定期檢討：

- 未來的資本需求及資本效率；
- 當時及預期的盈利能力；
- 預期經營業務產生的現金流；及
- 預期資本開支及預期策略性投資機會。

我們的派息政策為派發至少50%的全年淨溢利（不包括貨船出售收益）作為股息，其餘溢利則保留作為資本，以備將來使用。

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。

由於我們行業普遍使用美元，我們的匯率風險有限。

 [第84頁 投資者關係
股東回報及股息](#)

通過簽訂利率掉期合約，減低利率風險。我們的董事會嚴密地監管借貸淨額相對自有貨船賬面淨值比率及借貸淨額相對股東權益比率。

 [第3頁 財務摘要](#)

 [第106頁 財務報表附註14
衍生資產及負債](#)

其他資料

處理內幕消息

本集團採納以下程序及內部監控措施處理及發布內幕消息：

- 處理事務時我們會充分考慮上市規則項下的披露規定及香港證券及期貨事務監察委員會頒布的「內幕消息披露指引」
- 本集團的公司通訊政策管理本公司與第三方的通訊，尤其是回應外界對本集團事務查詢的程序，特定人員才特別獲得有關授權
- 透過財務報告、公布及其網站等途徑，向公眾廣泛及非獨家地披露資料，以實施及披露其公平披露政策
- 已在其操守守則內訂明嚴禁未經授權使用機密或內幕消息

董事—薪酬及股份擁有權

有關董事的薪酬及股份擁有權詳情載於本年報的「薪酬報告」及「董事會報告」。

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。

核數師酬金

已付本集團外聘核數師有關其於截至2025年12月31日止年度提供服務的酬金如下：

核數	非核數	千美元 總計
892	17	909

我們的股東

有關股東類別及股權的詳情可參閱本年報第82頁。

- ◀▶ 第82頁 董事會報告
主要股東於本公司股份及相關股份的權益及淡倉
- ◀▶ 第85頁 投資者關係
我們的股東

股東通訊政策

本公司已制訂股東通訊政策，旨在讓股東行使知情權及促進股東及投資大眾與本公司積極交流。股東通訊政策詳情可登入本公司網站閱覽。

年內，董事會對股東通訊政策及相關框架的實施和效益進行審視。有關審視從三個廣義角度進行，分別為(i)與股東通訊方式及可供股東聯繫本公司的渠道方面的特定政策；(ii)本公司向股東適當發放資訊以確保他們正確了解本公司採取的行動或本公司的其他有用資訊而制定的內部程序；及(iii)能否與股東雙向對話及對話的質素，例如由本公司指定投資者關係人員或董事主持投資者會議。董事會於本年度得悉上述各項資料已妥善制定或執行。此外，本公司設有指定的投資者關係及公司秘書職能部門，配有適當的合資格人員，負責（其中包括）與股東通訊及確保遵守相關的披露法規。

該等職能部門已妥為建立，並由行政總裁及董事會密切監督。考慮到上述情況，董事會認為，目前的股東通訊政策於年內已適當實施並保持有效。

 www.pacificbasin.com
可持續發展 > 企業管治

股東大會

於報告年度內，本公司舉行了一次股東大會。

股東週年大會於2025年4月25日舉行，會上通過及批准以下決議案：

- 省覽及採納截至2024年12月31日止年度的經審核財務報表以及董事會與核數師報告；
- 宣派截至2024年12月31日止年度的末期股息；
- 重選董事；
- 授權董事會釐定董事薪酬；
- 續聘羅兵咸永道會計師事務所為截至2025年12月31日止年度的本公司核數師，並授權董事會釐定其酬金；
- 授出發行股份的一般授權；
- 授出購回股份的一般授權；及
- 採納新股份獎勵計劃並向董事授出發行股份的計劃授權。

所有於股東週年大會上提交的決議案均以投票表決方式通過。



www.pacificbasin.com

投資者 > 最新消息：委任代表表格

傳媒 > 常見問題：有關股東週年大會及股東的問題

股東權利

股東可透過書面要求或通知行使若干權利。下列程序受本公司章程細則、百慕達1981年公司法（經修訂）以及適用法例及法規所規限。

1. 股東要求透過下屆股東週年大會（「股東週年大會」）的通告傳閱所提出的決議案或陳述書的程序

- 根據百慕達1981年公司法（經修訂）及就本公司下屆股東週年大會而言：
 - (a) 於提交請求當日持有有權在股東週年大會上投票的全體股東總投票權不少於二十分之一的股東；或
 - (b) 不少於100名股東，
 可透過書面請求要求本公司：
 - i. 在下屆股東週年大會通告中，列入任何可恰當地被動議且擬在該大會上動議的決議案；
 - ii. 寄發一份就任何所提出決議案所述的事項或該大會將予處理的事務而編製的字數不多於一千字的陳述書。
- 書面請求必須由提出要求的股東簽署，並於下列指定期限內送達本公司註冊辦事處**及其主要辦事處**（註明公司秘書為收件人）：
 - (a) 如屬要求決議案通知的請求，其須於股東週年大會舉行前不少於六星期送達；及
 - (b) 如屬任何其他請求，其須於股東週年大會舉行前不少於一星期送達。
- 一般而言，有關請求應盡早送達，以便股東有充足時間考慮相關事項。
- 倘書面請求符合程序，公司秘書將要求董事會(i)把相關決議案納入股東週年大會議程；或(ii)傳閱有關股東大會的陳述書，惟相關股東需已存入或提供一筆董事會認為合理足以應付本公司為落實有關請求之費用的款項。



第127頁 公司資料

包括本公司的註冊辦事處及主要辦事處

2. 股東召開股東特別大會（「股東特別大會」）的程序

- 根據本公司的章程細則，於提出請求當日持有本公司不少於十分之一投票權（根據每股一票的基準）的股東，可透過書面請求要求董事會召開股東特別大會，以處理該請求中指明的特定事務或決議案；且該大會僅可以實體會議形式舉行，並須於提出該請求後兩個月內舉行。
- 書面請求必須說明股東大會的目的，並可包含所提出決議案的正文；該要求必須由提出請求的股東簽署，並寄予本公司的註冊辦事處**及主要辦事處**（註明董事會或公司秘書為收件人）。
- 倘請求符合程序，公司秘書將請求董事會根據適用法例及法規要求召開股東特別大會。倘董事會未能於提出請求當日起計21日內召開股東特別大會，則請求人（或代表其中全體總投票權一半以上的任何人士）可自行召開實體會議，惟如此召開的會議不得於上述日期起計3個月屆滿後舉行。

- 書面通知必須送達本公司的主要辦事處**，註明公司秘書為收件人。書面通知應於指定進行有關選舉的股東大會通告寄發後翌日起至不遲於該股東大會舉行日期前7日止的期間（「指定期間」）內送交，且該期間須至少為7日。一般而言，通知應盡早送達，以便股東有充足時間考慮相關事項。
- 於指定期間內收到上述文件後，本公司的提名委員會將進行審閱，並就挑選候選人向董事會提供建議。董事會其後將於股東大會上提名該候選人以供選舉為董事。

股東如對上述程序有任何疑問，可致函公司秘書查詢，地址為香港黃竹坑香葉道2號One Island South 31樓。

附註：上述內容僅為概要，其僅供一般參考，且無意作為百慕達1981年公司法（經修訂）、本公司章程細則或適用法例及法規的詳盡詮釋指引。擬行使上述權利的股東不應完全依賴上述概要，並有權尋求專業法律及其他建議。

股東提名董事

3. 股東提名人士參選董事的程序

- 按照上述第2段所述程序，股東可透過書面請求，要求召開股東特別大會以委任／選舉擬提名的董事。
- 此外，根據本公司章程細則及就於股東週年大會上委任／選舉董事而言，符合資格出席股東週年大會並於會上投票的股東，可透過書面通知於該大會上提名一名人士（該股東本人除外）獲委任／選舉為董事。
 - 欲提名人士參選董事的股東，須向本公司寄發下列文件：
 - (i) 由提名股東妥為簽署的擬提名人士參選意向書面通知；
 - (ii) 由獲提名候選人妥為簽署以表示其願意獲選舉為董事的通知；
 - (iii) 獲提名人的書面履歷資料，內容須包括上市規則第13.51(2)條所規定的履歷詳情。



第127頁 公司資料

包括本公司的註冊辦事處及主要辦事處

2026年擬訂財務日誌

3月3日	2025年全年業績公布
3月19日	2025年報
4月16日	2026年第一季度交易活動公告
4月17日至22日	暫停辦理股份過戶登記手續以釐定出席股東週年大會及於會上投票的資格
4月22日	股東週年大會

適用於派付(如有)2025年末期股息：

4月27日	買賣附帶2025年末期股息權利的股份的最後一日
4月28日	除息日
4月29日香港時間 下午4時30分前	截止遞交附帶2025年末期股息的過戶文件
4月30日	2025年末期股息記錄日期及股份過戶登記處暫停辦理股份過戶登記手續
5月12日	2025年末期股息派付日期

8月6日	2026年中期業績公布
------	-------------

適用於派付(如有)2026年中期股息：

8月19日	買賣附帶2026年中期股息權利的股份的最後一日
8月20日	除息日
8月21日香港時間 下午4時30分前	截止遞交附帶2026年中期股息的過戶文件
8月24日	2026年中期股息記錄日期及股份過戶登記處暫停辦理股份過戶登記手續
9月3日	2026年中期股息派付日期

10月15日	2026年第三季度交易活動公告
--------	-----------------

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。

董事及 高級管理層

董事會由十一名董事組成，他們互補的專業知識，共同承諾負責任的投資及管理方案。充分地為我們多元化的股東及其他持份者帶來整體利益

執行董事



**Martin
Fruergaard**

行政總裁兼執行董事
(58歲)

Fruergaard先生於2021年7月加入太平洋航運，出任執行董事。他之前在哥本哈根和休斯頓的A.P.穆勒－馬士基集團任職26年，1989年首先在馬士基油輪公司(Maersk Tankers)任職，隨後在該集團的氣體運輸船業務工作至1995年，之後擔任管理和領導職務，包括馬士基乾散貨船公司(Maersk Bulk Carriers)的高級總監、馬士基油輪公司(Maersk Tankers)的高級副總裁以及馬士基鑽井公司(Maersk Drilling)的商務總監。於2015年至2021年6月，他擔任油輪船東和營運商Ultragas的行政總裁。

學歷及資格：
畢業於國際管理學院，持有高級管理人員工商管理碩士學位

國際管理學院及哈佛商學院修讀多項管理課程

哈佛商學院高級管理專業課程

任期：
於2021年7月獲委任為執行董事

本屆任期將於2027年股東週年大會屆滿

外部委任：
香港船東會執行委員會成員

委員會成員資格：
執行委員會主席



**Kristian
Helt**

執行董事
(48歲)

Helt先生於2002年11月加入本集團，專門從事小靈便型乾散貨船租賃業務及聯營體的營運。他於2005年晉升為溫哥華租船部經理，其後為總經理，帶領加拿大及美國西岸業務穩步增長。於2011年，他被調派至倫敦，擔任小靈便型乾散貨船大西洋區總經理的職務，並於2014年晉升為大西洋區租船部總監，負責管理大西洋區辦事處以及小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船業務的發展。Helt先生獲委任為太平洋航運於美國和英國的附屬公司的董事，於2017年被委任為執行委員會成員，並於2022年成為全球租船部總監。Helt先生於過去多年間在本集團品牌、業務及策略發展扮演著關鍵角色。

學歷及資格：
Svendborg Business College

任期：
於2025年10月獲委任為執行董事，為期一年（須於2026年股東週年大會上重選）

外部委任：
無

委員會成員資格：
執行委員會成員

獨立非執行董事



**Stanley Hutter
Ryan**

董事會主席兼獨立非執行董事
(64歲)

Ryan先生曾於Cargill, Inc.服務25年，在全球擔任行政及一般管理層包括Cargill油籽業務以及委內瑞拉及巴西精煉油業務的總經理。他為Cargill北美調味品、醬料及食用油業務的總裁，以及Cargill於歐洲的精煉油業務及於澳大利亞的食品配料業務的董事總經理。Ryan先生擔任Cargill農產品供應鏈業務的全球聯席領導及其全球企業中心的成員。他於2014年10月至2016年6月期間擔任Eagle Bulk Shipping Inc.的獨立董事，並於2015年3月至9月擔任Eagle Bulk的臨時行政總裁。他亦於2016年2月至2022年3月擔任Darigold, Inc.的行政總裁兼主席。

學歷及資格：
畢業於聖母院大學，持有經濟學及電腦應用學士學位

畢業於芝加哥大學，持有工商管理碩士及國際關係文學碩士學位

任期：
於2016年7月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2027年股東週年大會屆滿

外部委任：
於麥肯錫擔任高級顧問

於多倫多上市的Saputo Inc.擔任獨立董事

委員會成員資格：
提名委員會主席
薪酬委員會成員

獨立非執行董事



**Irene Waage
Basili**

獨立非執行董事
(58歲)

Basili女士曾在航運業包括Western Bulk Carriers Holding ASA擔任多個管理職務。她自1999年至2007年於Wallenius Wilhelmsen Logistics任職，歷任不同職位，包括於2004年出任商務總監。從2007年至2011年，她於Petroleum Geo Services收購她當時就任行政總裁的Arrow Seismic ASA後出任海運業務部副總裁。她亦由2008年12月至2014年5月於Odfjell SE擔任董事、於2011年3月至2017年4月期間擔任GC Rieber Shipping的行政總裁、於2011年5月至2019年5月期間擔任Kongsberg Gruppen ASA董事兼副主席以及於2016年5月至2020年5月期間擔任Wilh. Wilhelmsen Holding ASA的董事(上述公司均於奧斯陸證券交易所上市)。

學歷及資格：
畢業於波士頓大學，持有工商管理學士學位

任期：
於2014年5月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2028年股東週年大會屆滿

外部委任：
Shearwater Geoservices的行政總裁

委員會成員資格：
薪酬委員會及提名委員會成員



**Kirsi Kyllikki
Tikka**

獨立非執行董事
(69歲)

Tikka博士於2001年至2019年期間於American Bureau of Shipping (「ABS」) 任職18年，最初出任副總裁(工程)，其後擔任各類專門及領導職務，包括全球技術、業務發展及特殊項目副總裁(2005年至2011年)；全球業務部的副總裁及總工程師(2011年至2012年)；ABS歐洲的總裁兼營運總監(2012年至2016年)；全球海事部的執行副總裁(2016年至2018年)；及執行副總裁兼高級海事顧問(2018年至2019年)。未加入ABS前，Tikka博士於紐約的Webb Institute擔任船舶工程教授(1996年至2001年)，亦曾出任Wartsila Shipyards及Chevron Shipping的船舶工程師、營運規劃及分析師。

學歷及資格：
Webb Institute：榮譽科學博士學位

畢業於柏克萊加州大學，持有船舶工程與離岸工程博士學位

畢業於赫爾辛基理工大學，持有固體力學及船舶工程碩士學位

哈佛商學院行政培訓的管理發展課程

任期：
於2019年9月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2028年股東週年大會屆滿

外部委任：
於紐約上市的Ardmore Shipping Corporation擔任獨立非執行董事

委員會成員資格：
可持續發展委員會主席
審核委員會成員



莊偉林

獨立非執行董事
(67歲)

莊偉林先生於2008年至2021年的13年間擔任香港交易及結算所有限公司的獨立非執行董事及其董事會風險委員會主席及數個董事會管治委員會的成員。他曾任SAIL Advisors Limited的行政總裁(2011年至2018年)；Search Investment Group (兆亞投資集團)的高級董事總經理(2012年至2018年)、財務總監(2007年至2018年)及董事總經理(2007年至2011年)；摩根士丹利添惠亞洲的董事總經理兼基礎設施及營運風險主管(1998年至2007年)；西敏證券亞洲集團的營運總裁(1994年至1998年)；倫敦NatWest Investment Services的董事總經理(1992年至1994年)；及納斯達克上市Provident Acquisition Corp.的獨立非執行董事(2021年至2022年)。

學歷及資格：
畢業於英國Heriot-Watt University，持有文學士學位

蘇格蘭特許會計師公會的特許會計師及會員

英國特許證券及投資協會的資深會士

香港證券及投資學會的傑出資深會員

香港管理專業學會的會員

任期：
於2020年11月獲委任為獨立非執行董事

本屆任期將於2026年股東週年大會屆滿

外部委任：
UK Tote Group Limited的非執行主席

倫敦金屬交易所主席兼非執行董事

Commodity Pricing and Analysis Limited的主席兼非執行董事

委員會成員資格：
審核委員會主席
提名委員會成員

獨立非執行董事



**Kalpana
Desai**

獨立非執行董事
(58歲)

Desai女士擁有逾30年的國際諮詢及投資銀行經驗。Desai女士曾於2009年至2013年擔任麥格理集團有限公司投資銀行部門麥格理資本亞洲的主管。在此之前，她在1998年加入美國銀行美林(Bank of America Merrill Lynch)，並於2001年至2009年間擔任亞太區合併與收購集團主管及香港美國銀行美林投資銀行部門董事總經理。Desai女士曾於2007年至2014年擔任香港證券及期貨事務監察委員會收購及合併委員會成員，並於2013年至2019年擔任總部位於加拿大的Canaccord Genuity Group Inc.的非執行董事。

學歷及資格：

畢業於倫敦政治經濟學院，持有經濟學學士學位

哈佛商學院企業董事證書

英格蘭及威爾士特許會計師公會資深會員

任期：

於2025年2月獲委任為獨立非執行董事，為期三年

本屆任期將於2028年股東週年大會屆滿

外部委任：

於紐約上市的Janus Henderson Group PLC擔任董事

委員會成員資格：

審核委員會及可持續發展委員會成員



王曉軍

獨立非執行董事
(62歲)

王女士於1994年加入通用電氣(「GE」)，擁有近30年豐富的人力資源經驗及曾在美國、歐洲和亞洲的GE照明、GE資本、GE國際、GE全球運營增長機構及GE企業擔任多個領導職務，其後擔任GE副總裁(於2009年被GE董事會任命的職位)及GE環球市場的人力資源主管，直至2023年7月退任。在加入GE之前，她曾在中國國際信託投資公司及AT&T Beijing Fiber Optic Cable Co擔任業務及人力資源管理職務。

學歷及資格：

畢業於羅格斯商學院，持有工商管理碩士學位

任期：

於2025年2月獲委任為獨立非執行董事，為期三年

本屆任期將於2028年股東週年大會屆滿

外部委任：

於香港上市的中電控股有限公司擔任獨立非執行董事

委員會成員資格：

薪酬委員會主席
提名委員會成員



**Mats Henrik
Berglund**

獨立非執行董事
(63歲)

Berglund先生於1986年至2005年期間任職於瑞典企業集團Stena，在集團於瑞典及美國的多個航運業務部門擔任管理和領導職位，包括擔任Stena Line的集團總監、Concordia Maritime及StenTex(一間Stena與Texaco組成的合營公司)的副總裁及財務總監、StenTex的總裁、以及Stena Rederi AB(所有有關Stena航運業務的母公司)的副總裁及總裁。從2005年至2011年，他擔任紐約上市Overseas Shipholding Group Inc.的高級副總裁及原油運輸部門主管。於2011年3月至2012年5月期間，他於Chemoil Energy Limited(一間於新加坡上市的全球船用燃油產品交易商)擔任財務總監及營運總監。從2012年至2021年7月，他擔任太平洋航運的行政總裁及執行董事。

學歷及資格：

畢業於哥德堡大學商學院，持有經濟師「Civilekonom」學位

哈佛商學院高級管理專業課程

任期：

於2024年1月獲委任為非執行董事，為期三年，其後於2025年11月調任為獨立非執行董事

本屆任期將於2027年股東週年大會屆滿

外部委任：

於紐約上市的Ardmore Shipping Corporation、Northern Marine Group及於多倫多上市的Algoma Central Corporation擔任獨立董事

委員會成員資格：

薪酬委員會及可持續發展委員會成員

非執行董事



**Harindarpal
Singh Banga**

非執行董事
(75歲)

Banga博士於1976年取得商船船長資格後，開始其在海事行業的職業生涯。於1979年，他轉職岸上，加入從事國際航運及大宗商品業務的Gulf Group，擔任商業總監直至1989年。於1989年，他成為來寶集團的聯合創辦人，其後擔任副主席直至2012年。於2011年，Banga博士收購了來寶集團的船務管理附屬公司Fleet Management Limited，並擔任主席至今。於2013年，Banga博士創立了拓維。拓維是一間多元化的綜合企業，以海事、大宗商品及投資管理為其三大核心業務領域。他擔任拓維主席兼行政總裁直至2026年1月，其後轉任執行主席。於2011年，Banga博士獲頒發「印度僑民獎」，以表彰其在商界的貢獻、在提升印度國際聲譽所扮演的角色，以及對海外印度社群的支持。

學歷及資格：

Training Ship Dufferin海事學院

香港城市大學工商管理榮譽博士學位

任期：

於2026年2月獲委任為非執行董事，為期三年（須於2026年股東週年大會上重選）

外部委任：

於Fleet Management Limited擔任主席

於拓維擔任執行主席

擔任塞浦路斯共和國駐香港特別行政區及澳門特別行政區名譽領事

委員會成員資格：

審核委員會成員



**Angad
Banga**

非執行董事
(42歲)

Banga先生的職業生涯始於香港摩根大通，於2006年擔任投資銀行分析師。他於2009年至2013年期間擔任KKR的董事，專注於私募股權投資及負責在KKR亞洲資本市場領導亞洲槓桿融資業務。他於2013年拓維集團成立時加入並擔任執行董事。於2016年，他獲委任為拓維的首席運營官。於2026年1月，他成為拓維的集團行政總裁，負責拓維集團的核心業務表現、管治及投資。這包括集團的海事資產及服務組合以及乾散貨商品及原材料貿易。於2024年，他獲香港特別行政區政府委任為太平紳士。

學歷及資格：

達特茅斯學院經濟學榮譽文學士學位

任期：

於2026年2月獲委任為非執行董事，為期三年（須於2026年股東週年大會上重選）

外部委任：

香港海運港口發展局董事會成員

西英保賠協會會員委員會成員

香港特別行政區政府太平紳士

委員會成員資格：

可持續發展委員會成員

高級管理層



吳志傑

首席財務官
(49歲)

吳先生於2025年5月加盟太平洋航運為首席財務官。他擁有財務及銀行經驗及曾擔任不同的管理及領導職位。他於2000年至2002年在摩根大通投資銀行部擔任分析師，在該公司開始了他的職業生涯。於2003年至2007年，他在法國興業銀行任職，最初擔任副經理，最終升任亞洲區企業融資諮詢部副總裁。於2007年至2008年期間，他擔任高盛投資銀行部通用工業集團執行董事。於2008年，他加入和記港口集團（「和記港口」），最初在企業融資部門任職，其後於2017年至2021年擔任東南亞業務總監，並於2022年擔任和記港口信託（「信託」）（於新加坡上市的商業信託）的財務總監及投資者關係總監直至2025年4月為止。他亦曾是信託的執行委員會成員，以及於香港國際貨櫃碼頭及鹽田國際集裝箱碼頭董事會擔任董事。

學歷及資格：

畢業於牛津大學，持有工程、經濟及管理碩士學位

特許金融分析師

澳洲會計師公會資深會員

任期：

於2025年5月獲委任為首席財務官

外部委任：

無

委員會成員資格：

執行委員會成員

薪酬報告

引言

本集團全體員工(包括執行董事及非執行董事)的薪酬政策及金額載列於本薪酬報告。第74至75頁的資料包括薪酬報告的經審核部分，並構成本集團財務報表的重要部分。本集團於2025年12月31日聘用合共412名(2024年：403名)岸上員工及於年內聘用約4,300名(2024年：4,600名)船員。

本集團的薪酬政策

董事會(透過薪酬委員會)採納的薪酬政策(「該政策」)，旨在吸引、激勵及挽留具備必要技能、經驗、資歷及態度的人才，以促進業務發展及監督業務，致力創造股東價值並與股東利益保持一致，同時培育符合本公司宗旨、願景及業務原則的高績效文化。

鑑於本公司所處的經營環境具有高度週期性，該政策同時衡量短期及長期績效，以平衡業務優化與策略發展，並對財務業務表現(定量)及非財務業績(定性)進行評估。該政策旨在獎勵長期的高績效、優秀的領導能力、明智的判斷，以及可持續的業務常規及發展，鼓勵嚴謹的風險管理、合乎道德的商業行為及價值觀、團隊合作及集體責任(與個人卓越表現並重)，並推廣對環境、人員安全及福祉，以及多元、平等及包融的共同責任感。

在考慮是否作出薪酬調整及發放年終花紅時，董事會亦會考慮多項相關因素，如參考當時市況、當地市場慣例、同類公司支付的薪金、本公司現有僱員的薪金水平、職責及職務範圍，僱員的個別表現及市場對其技能的需求。

以有限制股份獎勵形式給予的酌情股權獎勵乃透過本公司的股份獎勵計劃提供。該計劃旨在提供執行董事及其他僱員一項與創造股東價值一致的長期財務利益，作為對他們為本集團所作出的貢獻的鼓勵或認可。每年授出的股份獎勵數目乃根據個別合資格參與者的表現、職務及責任，並須由薪酬委員會批准。非執行董事及獨立非執行董事從未獲授予股份獎勵，亦無權參與2025年股份獎勵計劃。

本集團為其僱員提供的退休福利，均符合當地法律及市場慣例。

該政策下的薪酬框架包括固定及浮動薪酬元素，當中包括基本薪金、津貼、福利、短期獎勵(如現金花紅)及長期獎勵(如有限制獎勵及績效獎勵(「績效獎勵」))，後者旨在引導執行團隊與股東利益保持長期一致。績效獎勵的歸屬擬將取決於本公司是否達到董事會不時釐定的目標。該政策及本公司的股份獎勵計劃亦載有允許在若干情況下，收回已歸屬及未歸屬的股權獎勵的條文。該政策由薪酬委員會監督，以確保其符合企業管治、市場慣例及業務策略。

 [第77頁 股份獎勵計劃](#)

薪酬框架

	固定薪酬	浮動薪酬		
	基本薪金、津貼及其他福利	短期獎勵	長期獎勵	
			有限制獎勵	績效獎勵
目的	吸引及挽留優秀人才，以及按職責範圍給予獎勵	根據僱員及本公司於年內的表現給予獎勵	獎勵及推動長期績效	促使執行團隊專注於推動長期提升股東價值
資格	全體僱員	全體僱員	<ul style="list-style-type: none"> 執行董事 高級管理層 關鍵及高潛力僱員 	
提供方式	現金及非貨幣福利	現金	股份單位	股份單位
方針	<ul style="list-style-type: none"> 固定薪酬參照相關同業公司為基準，以評估市場競爭力 實物福利包括符合當地法律及市場慣例的退休福利、年假、育嬰假、醫療保險及人壽保險等項目 	<ul style="list-style-type: none"> 執行董事的獎勵由薪酬委員會釐定及批准 若干高級同事的獎勵由行政總裁釐定及薪酬委員會批准 	<ul style="list-style-type: none"> 年度授出 向執行團隊授出的股份總數中至少三分之一為績效獎勵，其受限於財務或非財務（或綜合兩者的）目標 定期檢討並按薪酬委員會所釐定的水平調整績效獎勵的比例及財務與非財務目標的權重 	
績效期	不適用	一年	多年	
歸屬	不適用	不適用	獎勵日起計36個月	

截至2025年及2024年12月31日止年度 董事及高級管理層薪酬 ^A

	董事袍金 千美元	薪金 千美元	花紅 ⁹ 千美元	退休金 ¹⁰ 千美元	以股權支付的 補償 ¹¹ 千美元	總額 千美元
2025年12月31日						
執行董事						
Martin Fruergaard	-	1,146	170	2	550	1,868
Kristian Helt ¹	-	512	101	140	223	976
獨立非執行董事						
Irene Waage Basili	109	-	-	-	-	109
Stanley H. Ryan	200	-	-	-	-	200
Kirsi K. Tikka	109	-	-	-	-	109
莊偉林	115	-	-	-	-	115
Mats H. Berglund ²	219	-	-	-	-	219
Kalpna Desai ³	225	-	-	-	-	225
王曉軍 ⁴	94	-	-	-	-	94
非執行董事						
張日奇 ⁵	225	-	-	-	-	225
高級管理層						
吳志傑 ⁶	-	290	-	2	168	460
2024年12月31日⁹						
執行董事						
Martin Fruergaard	-	1,120	553	2	558	2,233
獨立非執行董事						
Irene Waage Basili	109	-	-	-	-	109
Stanley H. Ryan	200	-	-	-	-	200
Kirsi K. Tikka	109	-	-	-	-	109
莊偉林	115	-	-	-	-	115
Alexandre F.A. Emery ⁷	102	-	-	-	-	102
非執行董事						
張日奇	102	-	-	-	-	102
Mats H. Berglund ²	102	-	-	-	-	102
高級管理層						
Michael Jorgensen ⁸	-	785	57	2	905	1,749

附註：

- (1) Helt先生於2025年10月13日獲委任為本公司執行董事。表內數字反映他全年的薪酬。
- (2) Berglund先生於2024年1月2日獲委任為本公司非執行董事，並於2025年11月21日調任為本公司獨立非執行董事。
- (3) Desai女士於2025年2月1日獲委任為本公司獨立非執行董事。
- (4) 王女士於2025年2月1日獲委任為本公司獨立非執行董事。
- (5) 張先生於2025年10月13日辭任本公司非執行董事。
- (6) 吳先生於2025年5月12日獲委任為首席財務官。
- (7) Emery先生於2024年1月2日獲委任為本公司獨立非執行董事。他於2025年1月2日辭任該職，轉而在其他公司擔任全職行政崗位。
- (8) Jorgensen先生於2023年7月17日獲委任為首席財務官，並於2024年10月31日離任該職。他的薪金包括未用假期及酌情離職金合共298,000美元。
- (9) 自2025年，僱員（包括董事）酌情花紅之釐定及批准，基於本集團實際財務業績而定，並將須於相關財政年度結束後方能進行。因此，截至2025年12月31日止年度之酌情花紅，於該日尚未獲批准。表內截至2025年12月31日及2024年12月31日止年度所披露之金額，分別代表2025年及2024年就2024年及2023年績效支付的實際花紅。
- (10) 年內共約有21,780美元（2024年：5,300美元）根據界定供款計劃被沒收的供款已用作扣減本集團的應付供款。於年底，並沒有被沒收的供款可供該用途。
- (11) 以股權支付的補償是根據股份獎勵在授出日的公平值在整個歸屬期內計入損益表的非現金開支（請參閱第75頁所載以股權支付的補償的會計政策），不代表任何向獎勵承受人作出的現金支付。

截至2025年12月31日止年度，本集團五名最高薪酬人士包括兩名執行董事、一名高級管理層及兩名僱員（2024年：一名執行董事、一名高級管理層及三名僱員）。該兩名最高薪酬僱員的酬金載於下表，另附上酬金範圍。

	2025年 千美元	2024年 千美元	酬金範圍	2025年	2024年
薪金	675	1,176	4,500,001港元至5,000,000港元	2	2
花紅 ⁽¹⁾	150	406	8,000,001港元至8,500,000港元	0	1
退休金	101	211			
以股權支付的補償 ⁽²⁾	260	493			
總額	1,186	2,286			

附註：

(1) 請參閱第74頁附註9。↔

(2) 以股權支付的補償是根據股份獎勵在授出日的公平值在整個歸屬期內計入損益表的非現金開支（請參閱以下股權支付的補償的會計政策），不代表任何向獎勵承受人作出的現金支付。↔

年內，本集團並無向任何五名最高薪酬人士（包括兩名執行董事、一名高級管理層及另外兩名僱員）或任何其他董事支付酬金作為吸引或獎勵他們加盟本集團，或作為離職的賠償。並無董事於年內放棄或同意放棄任何酬金。

僱員福利的會計政策 A

花紅

當有合約責任或因過往做法產生推定責任時，本集團就花紅確認負債及開支。

退休福利責任

本集團設有多項根據當地法定要求的界定供款退休計劃。該等計劃的資產一般由獨立管理基金持有，並一般由僱員及集團旗下有關公司作出供款。本集團對界定供款退休計劃作出的供款於產生時列作開支，而僱員於其僱主供款全數歸屬前退出計劃而被沒收的供款，將用作扣減本集團的應付供款。

以股權支付的補償

本集團設有一項以股權支付的補償計劃，該計劃以權益償付。有限制股份獎勵根據股份的公平值於損益表確認為開支，並相應計入儲備。開支總金額乃參照已授出之權益工具於授出日的公平值計算，當中不包括任何非市場歸屬條件（例如要求僱員於指定時期內仍為本集團的僱員）的影響。權益工具預期歸屬的數目考慮到非市場假設，包括對僱員於歸屬期內留職本集團的預期。開支的總金額於歸屬期內支銷。如有必要本公司會根據非市場歸屬條件，檢討其對權益工具預期歸屬的數目的估計，並於損益表內確認修訂原來估計的影響（倘有）及對權益作相應調整。

本公司向集團附屬公司的僱員授出以股權支付的補償被視為本公司對該等附屬公司的資本投入。獲得僱員服務的公平值經參考股份於授出日的公平值計量後在歸屬期內確認，作為對附屬公司投資的增加，並相應計入本公司賬目的權益中。就附屬公司賬目而言，此公平值於損益表確認為開支，並相應計入儲備。

董事會報告

董事會謹此欣然提呈截至2025年12月31日止年度的董事會報告連同本公司及其附屬公司(統稱為「本集團」)的經審核財務報表。

主要業務、營運分析、業務回顧及財務概要

本公司的主要業務為投資控股，其主要附屬公司(詳情載於財務報表附註28)從事擁有及國際性營運現代化小靈便型及超靈便型貨船。此外，本集團透過其財務部門的活動對本集團的現金及存款進行管理及投資。

本集團截至2025年12月31日止年度的業務回顧載於本年報第5至33頁。本集團過去五個財政年度的業績、資產及負債概要載於本年報「集團財務概要」一節。截至2025年12月31日止年度，本集團在可持續發展方面所作出努力之簡介載於本年報「可持續發展摘要」一節，並有一份全面的2025年可持續發展報告刊載於我們的網站。

業績

本集團截至2025年12月31日止年度的業績載於第89頁的綜合損益表。

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。

第16頁 行政總裁報告

董事會確認，所有派息決定均按照股息政策作出。

第13頁 主席報告
擴大股息政策

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。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，且本公司並無持有庫存股份。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
	150,651,000				311,475,294.50

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受人授出獎勵。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，受託人此次購入股份構成了本公司證券交易。

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。

股本及優先購買權

本公司的股本變動載於財務報表附註18。

於報告年度，本集團於2019年12月發行並於2025年到期的年票息3.0%有擔保可換股債券（「該等債券」），按轉換價每股1.35港元進行轉換後，合共發行了161,423,657股轉換股份。有關股份已分配予下列獲分配人，他們以代理人名義代表五名債券持有人行事。

分配日期	已發行 股份數目	獲分配人名稱	本金額 (美元)
2025年6月16日	20,315,814	Citi (Nominees) Limited	3,500,000
2025年7月4日	76,677,689	滙豐代理人(香港)有限公司	13,210,000
2025年7月17日	11,609,037	滙豐代理人(香港)有限公司	2,000,000
2025年7月21日	6,965,422	滙豐代理人(香港)有限公司	1,200,000
	29,022,592	滙豐代理人(香港)有限公司	5,000,000
2025年7月25日	16,833,103	滙豐代理人(香港)有限公司	2,900,000
	161,423,657		27,810,000

根據上市規則，因行使該等債券附帶的換股權而發行轉換股份亦構成本公司證券交易。

按本公司的章程細則，本公司並無制定優先購買權條文，而百慕達法例亦無限制該等權利。

可換股債券

於2025年12月31日，繼(i)上文「股本及優先購買權」一段所披露的可換股債券持有人行使換股權及(ii)本公司於2025年8月14日按本金的100%全額贖回剩餘未償還本金300,000美元，並支付應計但尚未支付的利息後，概無已發行但未償還的債券。

可供分派儲備

如財務報表附註29(b)所載，根據百慕達1981年公司法計算，本公司於2025年12月31日的可供分派儲備約為312,000,000美元。

捐款／贊助

本集團於年內作出的慈善及其他捐款及贊助合共為287,000美元。

重大投資、收購及出售

年內，本集團並無任何重大投資、收購或出售附屬公司、相聯公司及合營公司。

股份獎勵計劃

2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃

董事會於2013年2月28日採納了為期十年的2013年股份獎勵計劃（「2013年股份獎勵計劃」）。其於2023年2月已到期屆滿，並已被董事會於2023年7月31日採納的2023年股份獎勵計劃（「2023年股份獎勵計劃」）取代。2023年股份獎勵計劃其後於2025年4月屆滿，並被下節所披露的2025年股份獎勵計劃所取代。2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃屆滿後，將不可據此作出任何獎勵，但該兩項計劃的條文在所有其他方面仍具有完全效力及作用。所有在該兩項計劃屆滿前已授出而尚未歸屬的獎勵將繼續有效。於2013年股份獎勵計劃下的剩餘獎勵已於2025年7月14日歸屬，此後2013年股份獎勵計劃已全面終止，而於2023年股份獎勵計劃下的剩餘獎勵將按照歸屬時間表在2027年歸屬。

2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃均使本公司可向合資格的參與者，主要為執行董事及僱員，授出股份獎勵或單位獎勵（「獎勵」）作為對他們為本集團所作貢獻的鼓勵和獎勵，並使獎勵承受人的利益與股東利益一致，從而有利本集團的發展。該等股份獎勵計劃屬於單一股份獎勵計劃，並不可授出認股權。

根據2013年股份獎勵計劃進行的獎勵授出可通過受託人於二級市場上按市場交易價格購買本公司現有股份，以及董事會動用獲股東授出的一般授權配發及發行新股份而達成。由於2013年股份獎勵計劃已於2023年2月到期屆滿，年內並無根據2013年股份獎勵計劃發行新股份。

根據2023年股份獎勵計劃進行的獎勵授出只可通過受託人於二級市場上按市場交易價格購買本公司現有股份而達成。因此，年內並無根據該計劃發行新股份。

2025年股份獎勵計劃

本公司股東於2025年4月25日舉行的股東週年大會上批准並採納了有十年有效期的2025年股份獎勵計劃（「2025年股份獎勵計劃」），剩餘有效期為9.3年。

此項計劃的目的是讓本公司能夠向合資格參與者授出獎勵，作為其留職激勵或獎勵其對本集團的貢獻，以及使該等參與者的利益與本公司及其股東的利益保持一致。

2025年股份獎勵計劃不得授出任何獎勵，以致根據該計劃所授出的股份總數超過該計劃採納日期已發行股份（不包括庫存股份，如有）的10%。為限制對股東可能產生的攤薄影響，2025年股份獎勵計劃的計劃授權上限將限制在不超過該計劃採納日期已發行股份（不包括庫存股份，如有）的5%（而非上市規則允許的全數10%），並進一步規定於任何財政年度根據該計劃可能發行的新股份數目上限，不得超過該財政年度開始時已發行股份數目的0.5%。

此項計劃不准許非執行董事及獨立非執行董事參與，並納入了適用於董事（不包括非執行董事及獨立非執行董事）的特定績效獎勵、持股要求及退扣機制。

根據2025年股份獎勵計劃進行的獎勵授出可通過受託人於二級市場上按市場交易價格購買本公司現有股份，以及董事會動用獲股東授出的一般授權配發及發行新股份而達成。

可發行之股份總數

本公司根據2013年股份獎勵計劃向2013年股份獎勵計劃受託人就履行已授出的獎勵而可能或已發行或轉讓的股份總數合共不得超過於2013年股份獎勵計劃年期內各個財政年度首日已發行股本的10%。年內並無根據2013年股份獎勵計劃授出或發行股份。由於2013年股份獎勵計劃已於2023年2月28日到期屆滿，於2025年初及年底及於本年報日期並無股份可根據該計劃授出、進一步授出或發行。

根據2023年股份獎勵計劃進行的獎勵授出只可通過受託人於二級市場上按市場交易價格購買本公司現有股份而達成。根據2023年股份獎勵計劃，於任何時候可發行的股份總數為零。

根據2025年股份獎勵計劃，本公司就履行該計劃已授出的獎勵而可能或已發行或轉讓給該計劃受託人的股份總數於2025年初及年底及於本年報日期分別為零股、256,849,507股及256,849,507股（約為於本年報日期已發行股份數目（不包括庫存股份，如有）的5%）。年內並無根據該計劃發行股份。

獎勵的歸屬

根據2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃，獎勵一般於授出三年後歸屬，惟須遵守歸屬條件。首次承受獎勵之人士（如有）獲授出的獎勵通常於三年內每年歸屬。

根據2025年股份獎勵計劃，獎勵一般於授出三年後歸屬，惟須遵守歸屬條件。首次承受獎勵之人士（如有）獲授出的獎勵一般於授出後三年歸屬。

每名合資格參與者的獎勵上限

就任何特定合資格參與者而言，獲授予的獎勵所涉及的股份最高數目是(i)根據2013年股份獎勵計劃，於任何時候合計不得超逾於本公司在有關財政年度首日已發行股本之1%；(ii)根據2023年股份獎勵計劃，於截至授出日期止12個月期間合計不得超逾本公司於授出日期的已發行股本之1%；及(iii)根據2025年股份獎勵計劃，於截至授出日期止12個月期間合計不得超逾本公司於授出日期的已發行股本（不包括庫存股份，如有）之1%。

授出有限制獎勵的程序

董事會已訂立信託契據，委任一名受託人管理2013年股份獎勵計劃、2023年股份獎勵計劃及2025年股份獎勵計劃下的獎勵，為了獎勵授出的進行而成立信託，以持有本公司轉讓給受託人的財產（其將包括現金或股份）。薪酬委員會管理及監督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。任何向合資格參與者授出獎勵之前，均須先經薪酬委員會審查及批准。年內並無根據2013年股份獎勵計劃及2023年股份獎勵計劃授出任何股份，原因是該等計劃已分別於2023年2月及2025年4月到期屆滿。

根據計劃任何股份獎勵均無行使期間，獎勵承受人毋須就接納股份獎勵支付任何款項。

根據相關信託契據，該計劃的受託人將不會就其持有的任何股份行使任何投票權。

績效獎勵

根據2025年股份獎勵計劃，董事會或薪酬委員會可不時釐定並訂明獎勵是有限制單位獎勵、有限制股份獎勵、或績效獎勵（其適用於董事（不包括不被視為僱員參與者的非執行董事及獨立非執行董事）、本公司行政總裁、及薪酬委員會認為適合的其他管理層成員）。

此類績效獎勵設有獎勵可予歸屬前須達到的特定績效目標。績效目標可包括（但不限於）個人表現目標、營運、業務及財務目標或其他諸如履行策略優先事項、取得業務成果及達成可持續發展目標等標準。

收回或扣起未歸屬獎勵的退扣機制

2013年股份獎勵計劃、2023年股份獎勵計劃及2025年股份獎勵計劃獎勵的未歸屬部分應在承受人因嚴重不當行為、或已無力償債、或已被裁定犯下任何涉及操守的刑事罪行而終止僱傭關係起不再是合資格參與者之日失效。

根據2025年股份獎勵計劃授出的獎勵須受以下額外機制限制：

- (a) 於獎勵歸屬後及於獎勵股份被限制交易的期間內，倘承受人因上段所述原因不再為僱員參與者，或違反相關交易限制，則承受人須退還已歸屬的股份（或於股份歸屬時的等值現金）。
- (b) 就績效獎勵而言，(i)當本公司認定有關獎勵的績效目標未能達成之日時，該獎勵將自動失效；及(ii)倘本公司在任何該等獎勵歸屬日期後三年內發現本公司或本集團的財務報表存在重大錯誤陳述或遺漏，本公司有權並可能要求承受人退還已歸屬的股份（或於股份歸屬時的現金等值），連同已支付的任何股息等值款項以及於任何該等獎勵歸屬時就任何股份已支付的任何股息或已作出的其他分派，並毋須計及任何已付或應付稅項，惟前提是若無該等在財務報表存在重大錯誤陳述或遺漏的情況下，該等已歸屬的股份本不會歸屬。

已授出的獎勵

截至2025年12月31日止年度，根據2013年股份獎勵計劃、2023年股份獎勵計劃及2025年股份獎勵計劃(合併呈列)已授出的長期獎勵詳情以及尚未行使的獎勵的變動如下：

千股	授出日期	於2025年 12月31日 未歸屬	於2025年 1月1日 未歸屬	年內			歸屬期 ⁵		
				已授出 ²	已歸屬 ³	已失效/ 註銷 ⁴	2026年	2027年	2028年
董事									
Martin Fruergaard	2022年3月3日	-	1,359	-	(1,359)	-	-	-	-
	2023年8月2日	1,637	1,637	-	-	-	1,637	-	-
	2024年3月5日	1,816	1,816	-	-	-	-	1,816	-
	2025年6月20日	1,768	-	1,768	-	-	-	-	1,768
	2025年6月20日	2,552	-	2,552	-	-	-	-	2,552 ⁶
		7,773	4,812	4,320	(1,359)	-	1,637	1,816	4,320
Kristian Helt	2022年3月3日	-	594	-	(594)	-	-	-	-
	2023年8月2日	667	667	-	-	-	667	-	-
	2024年3月5日	771	771	-	-	-	-	771	-
	2025年6月20日	753	-	753	-	-	-	-	753
	2025年6月20日	752	-	752	-	-	-	-	752 ⁶
		2,943	2,032	1,505	(594)	-	667	771	1,505
		10,716	6,844	5,825	(1,953)	-	2,304	2,587	5,825
高級管理層									
吳志傑 ¹	2025年6月20日	2,018	-	2,018	-	-	672	673	673
	2025年6月20日	672	-	672	-	-	-	-	672 ⁶
		2,690	-	2,690	-	-	672	673	1,345
其他僱員									
	2022年3月3日	-	10,720	-	(10,682)	(38)	-	-	-
	2023年8月2日	10,558	12,367	-	(598)	(1,211)	10,558	-	-
	2024年3月5日	11,318	12,710	-	-	(1,392)	-	11,318	-
	2024年5月30日	165	330	-	(165)	-	165	-	-
	2025年6月20日	17,014	-	18,311	-	(1,297)	-	-	17,014
	2025年6月20日	1,800	-	1,800	-	-	-	-	1,800 ⁶
		40,855	36,127	20,111	(11,445)	(3,938)	10,723	11,318	18,814
		54,261	42,971	28,626	(13,398)	(3,938)	13,699	14,578	25,984

年內五名最高薪酬人士中有兩名執行董事及一名高級管理層，他們持有的股份獎勵權益已於上表披露。其餘兩名最高薪酬人士根據2013年股份獎勵計劃、2023年股份獎勵計劃及2025年股份獎勵計劃持有的股份獎勵權益詳列如下：

千股	授出日期	於2025 年12月31日 未歸屬	於2025年 1月1日 未歸屬	年內			歸屬期 ⁵		
				已授出 ²	已歸屬 ³	已失效/ 註銷 ⁴	2026年	2027年	2028年
	2022年3月3日	-	686	-	(686)	-	-	-	-
	2023年8月2日	799	799	-	-	-	799	-	-
	2024年3月5日	887	887	-	-	-	-	887	-
	2025年6月20日	865	-	865	-	-	-	-	865
	2025年6月20日	864	-	864	-	-	-	-	864 ⁶
			3,415	2,372	1,729	(686)	-	799	887

附註：

- (1) 吳先生於2025年5月12日獲委任為首席財務官。
- (2) 28,626,000股股份獎勵根據2025年股份獎勵計劃於2025年6月20日授出，佔獎勵授出日期本公司已發行股本約0.56%。本公司股份於緊接授出日期(即2025年6月20日)前的收市價為每股2.05港元。該等獎勵於授出日期的公平值為每股2.02港元。該等股份均於市場上購入，惟2,711,000股股份使用受託人持有的被沒收股份除外。
- (3) 合共13,398,000股股份於年內歸屬，包括12,511,000股股份按照歸屬期歸屬以及887,000股股份因一名僱員退休及一名僱員離世而提前歸屬。股份於緊接獎勵歸屬日期前的加權平均收市價為每股2.12港元。
- (4) 合共3,938,000股獎勵股份因七名僱員辭職而失效。年內並無註銷獎勵。
- (5) 除非另有說明，於該等年度每年的歸屬日期為7月14日。
- (6) 該等為績效獎勵，其歸屬與否取決於有否達成董事會批准的若干表現目標。

董事

直至本年報日期之在任董事的資料如下：

	委任日期	任期
執行董事		
Martin Fruergaard，行政總裁	2021年7月2日	三年，直至2027年股東週年大會為止
Kristian Helt	2025年10月13日	一年，可每年重續 (須於2026年股東週年大會上重選)
獨立非執行董事		
Irene Waage Basili	2014年5月1日	三年，直至2028年股東週年大會為止
Stanley H. Ryan，主席	2016年7月5日	三年，直至2027年股東週年大會為止
Kirsi K. Tikka	2019年9月2日	三年，直至2028年股東週年大會為止
莊偉林	2020年11月2日	三年，直至2026年股東週年大會為止
Mats H. Berglund (於2025年11月由非執行董事調任)	2024年1月2日	三年，直至2027年股東週年大會為止
Kalpana Desai	2025年2月1日	三年，直至2028年股東週年大會為止
王曉軍	2025年2月1日	三年，直至2028年股東週年大會為止
非執行董事		
Harindarpal S. Banga	2026年2月16日	三年(須於2026年股東週年大會上重選)
Angad Banga	2026年2月16日	三年(須於2026年股東週年大會上重選)

附註：

根據本公司的章程細則第84(1)條，在每屆股東週年大會上，在任三分之一的董事須輪流退任，惟每名董事均須至少每三年退任一次。

根據本公司章程細則第83(2)條，任何獲董事會委任的董事將任職至其委任後的第一次股東週年大會為止，屆時將符合資格重選連任。

Alexandre F.A. Emery先生於2025年1月2日辭任獨立非執行董事。

張日奇先生於2025年10月13日辭任非執行董事，並自此擔任董事會及本公司的外部策略顧問。

莊偉林先生、Stanley H. Ryan先生及Martin Fruergaard先生將根據本公司章程細則第84(1)及(2)條於2026年股東週年大會上輪流退任。此外，Kristian Helt先生(於2025年10月由董事會委任)及Harindarpal S. Banga博士及Angad Banga先生(二人均於2026年2月由董事會委任)將根據章程細則第83(2)條於2026年股東週年大會上退任，並符合資格於會上重選連任。所有退任董事均符合資格並願意接受重選連任。

董事服務合約

擬於應屆2026年股東週年大會上膺選連任的董事均無與本公司簽訂任何於一年內不可予以終止而毋須支付賠償(法定賠償除外)的服務合約。

董事於交易、安排及合約中的重大利益

於年終或本年度任何期間，本公司或其附屬公司概無簽訂任何與本集團的業務有關而董事或與董事有關連的實體直接或間接擁有重大利益的重大交易、安排及合約。

董事賠償保證

根據本公司的章程細則及適用之法例法規，每名董事有權就執行或關於執行其職務時可能蒙受或承受的一切損失或法律責任(按公司條例(第622章)允許的範圍)，從本公司的資產及溢利中獲取賠償保證。本公司已為本集團的董事及管理人員安排適當的董事及管理人員責任保險。

董事及行政總裁於本公司或其任何相聯法團的股份、相關股份及債券的權益以及淡倉

於2025年12月31日，各董事及行政總裁於本公司及其相聯法團（按證券及期貨條例第XV部所賦予的涵義）的股份、相關股份及債券中擁有：(a)根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益及淡倉；或(b)根據證券及期貨條例第352條須登記入本公司存置的登記冊內的權益及淡倉；或(c)根據標準守則須知會本公司及聯交所的權益及淡倉如下：

董事姓名	個人權益	公司或家族權益／		股份權益總額	持有已發行股本之概約百分比	
		信託及類似權益	好倉／淡倉		2025年12月31日	2024年12月31日
Martin Fruergaard ¹	13,979,000	–	好倉	13,979,000	0.27%	0.19%
Kristian Helt ¹	11,770,000	–	好倉	11,770,000	0.23%	不適用
莊偉林	110,000	–	好倉	110,000	少於0.01%	少於0.01%

上述所有權益均為好倉。根據本公司按證券及期貨條例第352條備存的登記冊，於2025年12月31日，董事並無持有任何淡倉或股本衍生工具下的相關股份。

董事的履歷詳情

董事的履歷詳情載於本年報「董事及高級管理層」一節。 

附註：

(1) 根據2025年股份獎勵計劃，年內已授出的有限制股份獎勵詳情已於本年報第79頁內披露。 

除上文披露外，於年內任何時候，本公司、其附屬公司或其相聯公司概無任何安排，致使本公司董事及行政總裁可持有本公司或其相聯法團的股份、相關股份或債券中任何權益或淡倉。

主要股東於本公司股份及相關股份的權益及淡倉

根據證券及期貨條例第336條存置的主要股東登記冊顯示，於2025年12月31日，本公司獲告知以下主要股東持有相當於本公司已發行股本5%或以上的權益及淡倉。

名稱	身份／權益性質	好倉／淡倉	股份數目	約佔本公司已發行股本的百分比	
				2025年12月31日	2024年12月31日
Caravel Maritime Ventures Inc. ¹	實益擁有人	好倉	936,388,401	18.12%	不適用
Harindarpal S. Banga ¹	受其控制的法團的權益	好倉	936,388,401	18.12%	不適用
Indra Banga ¹	受其控制的法團的權益	好倉	936,388,401	18.12%	不適用
拓維集團有限公司 ¹	受其控制的法團的權益	好倉	936,388,401	18.12%	不適用
M&G Plc	受其控制的法團的權益	好倉	638,897,000	12.37%	11.84%
Pzena Investment Management, LLC ²	投資經理／實益擁有人	好倉	567,400,083	10.98%	9.19%
Citigroup Inc. ³	受其控制的法團的權益／ 核准借出代理人	好倉	363,964,500	7.04%	6.00%
		淡倉	30,005,744	0.58%	0.34%

附註：

- (1) 拓維集團有限公司的全部已發行股本分別由 Harindarpal S. Banga及Indra Banga各自擁有50%。拓維集團有限公司透過多間由其控制的企業擁有 Caravel Maritime Ventures Inc.的100%權益，而 Caravel Maritime Ventures Inc.以實益擁有人身份持有936,388,401股股份。
- (2) 由Pzena Investment Management, LLC持有的股份的好倉乃以投資經理之身份(567,161,083股股份)及實益擁有人之身份(239,000股股份)所持有。
- (3) 由Citigroup Inc.持有的股份的好倉乃以受其控制的法團的權益之身份(31,084,310股股份)及核准借出代理人之身份(332,880,190股股份)所持有。淡倉乃以受其控制的法團的權益之身份所持有。

除上文披露外，據董事在作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，於2025年12月31日，並無其他人士(除本公司董事或行政總裁外)於本公司之股份或相關股份中持有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部之條文須向本公司及聯交所披露或已記錄於本公司根據證券及期貨條例第336條須存置之登記冊之權益或淡倉。

其他披露

管理合約

本公司於年內並無訂立或存有與本集團整體或任何重大業務部分有關管理及行政的合約。

主要客戶及供應商

年內，本集團的五大客戶及五大供應商分別佔本集團總營業額及總採購額少於30%。

持續關連交易

年內，本集團並無進行任何須遵守上市規則的申報規定於本年報內作出披露的持續關連交易。

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。請同時參閱本年報所載的企業管治報告。↔

審核、薪酬、提名、可持續發展及執行委員會

審核、薪酬、提名、可持續發展及執行委員會的詳情載於本年報的企業管治報告。↔

核數師

財務報表已由羅兵咸永道會計師事務所審核。該核數師任滿告退，並符合資格及願意於應屆2026年股東週年大會獲續聘。

公眾持股量

根據本公司所得的公開資料以及董事所知，於本年報日期，本公司約有66.55%的已發行股本為公眾所持有，並符合上市規則25%最低要求。

承董事會命



莫潔婷

公司秘書

香港，2026年3月3日

投資者關係

創造股東價值

我們致力為投資大眾及其他持份者定期提供有關太平洋航運的資訊，以讓他們能夠全面了解我們的業務、策略及業績表現，藉以評估本集團的投資價值

在地緣政治不確定性加劇的背景下，我們持續展現韌性，並創造了可持續的股東價值。於2025年，我們已承諾透過股息分派及股份購回，向股東派發總值90,500,000美元的價值。

股份資料

我們的股份為恒生分類指數系列及MSCI指數系列的成分股，同時獲納入深港通計劃下港股通的合資格股票。

於2025年12月31日，本公司的已發行股份為：

- 5,166,725,803股每股面值0.01美元的普通股
- 於2025年，合共161,423,657股轉換股份在本集團於2019年12月發行並於2025年到期的年票息3.0%有擔保可換股債券按轉換價每股1.35港元獲轉換後發行

↔ 第111至112頁 股本

太平洋航運股價表現與恒生指數比較



— 太平洋航運股價 — 恒生指數(重訂基數)

資料來源：彭博，於2025年12月31日數據

年內，我們通過非交易路演、大型會議及投資者活動等渠道，以面對面或虛擬形式與投資者保持積極而透明的對話。

我們在投資者關係、企業管治及可持續發展方面榮膺多個嘉許及獎項，包括香港管理專業協會「香港可持續發展大獎」、香港ESG報告大獎、香港會計師公會「最佳企業管治及ESG大獎」以及2025年ESG國際航運大獎。我們非常感謝各界向我們投下信任一票，肯定了我們對透明度、負責任的營商操守以及對持份者負責的承諾。



股東回報及股息

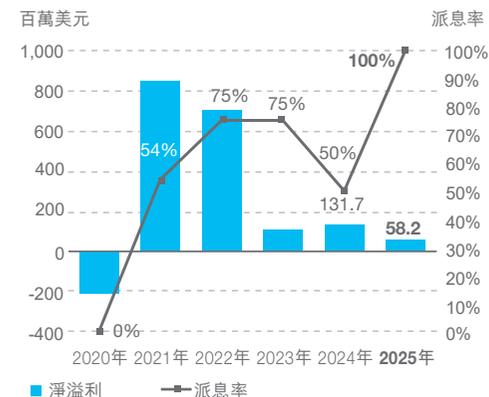
我們透過股份的升值及派發股息向股東回饋價值。於2025年，由於股份價格跑贏市場，我們的股東總回報率為46%。

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。

股東總回報率



淨溢利及派息率



我們的股東

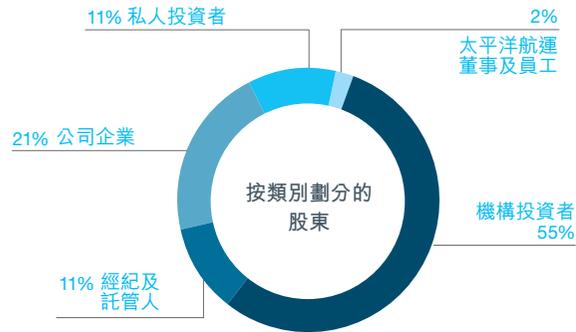
於2025年末，MUFG Corporate Markets (前稱Orient Capital) 對本公司股本中約92%的擁有權進行分析。機構投資者仍為本公司最大股東類別，擁有逾28億股股份，或佔我們股本55%。

我們於2025年12月30日可確認股東共有248名，但由於部分投資者是透過代名人、投資基金及託管人等單位持有本公司的股份，因此實際的股東數目應更高。每名託管人或代名人或經紀均被視為單一股東。

持股數目**	股東數目	佔股東數目之百分比	總持股量	佔已發行股本之百分比
1-1,000,000	81	33%	27,884,083	1%
1,000,001-10,000,000	132	53%	393,627,147	8%
≥10,000,001	35	14%	4,367,446,549	91%
總計	248	100%	4,788,957,779	100%

* 經確定及分析的股東數目

MUFG Corporate Markets所披露的數據均截至2025年12月30日止，即進行股東資料確定的最接近年結日之日



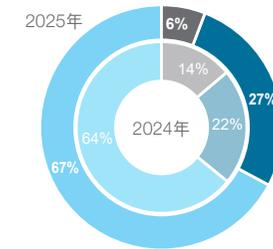
我們於2025年的活動

年內，我們通過非交易路演、大型會議、一對一及小組會議／電話會議，以及其他投資者活動，與投資者及分析師保持積極而透明的對話。

投資者會議

每年跟我們會面的投資者數目是我們衡量與投資者交流的主要指標。於2025年，我們與約220名(2024年：464名)股東及投資者進行對話。

投資者會議類別



■ 投資銀行會議
■ 會議／電話會議
■ 業績公布及非交易路演

與財務分析員溝通

太平洋航運鼓勵分析員積極發表分析報告，以助投資者對本集團及其所面對的發展商機與挑戰進行評估。我們定期(尤其在公布業績後)舉行分析員日、面談及電話會議，讓分析員可與管理層進行交流。

眾多主要銀行皆對本集團的表現發表研究報告。

8
位分析員
於2025年
追蹤太平洋航運

28
份研究報告
於2025年
涵蓋太平洋航運

分析員聯絡資料
www.pacificbasin.com
投資者 > 股東資料 > 分析員名單

投資者意見調查

於2025年，由於地緣政治不確定性、紅海航道持續受阻，以及海事減碳進程的不確定性等因素，投資者對本公司及乾散貨運業的興趣持續高企。投資者熱衷於探討有關地緣政治動盪及航道受阻的程度及影響、貨運租金的發展、供求動態及其他宏觀經濟因素，並關注我們在資本配置與環境、社會及管治舉措方面的策略部署。

投資者於2025年的重點關注事項

- 地緣政治及結構性變革
- 供求基本因素及驅動因素
- 貨運租金的發展
- 資本配置策略
- 我們的船隊策略
- 國際海事組織淨零框架的實施及更多排放法規的影響



財務業績

88	集團表現分析
89	財務報表
93	財務報表附註
122	獨立核數師報告
126	集團財務概要
127	公司資料

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*
營業額		2,081.0	2,581.6	-19%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(892.6)	(1,099.6)	+19%
按期租合約對等基準的收入	1	1,188.4	1,482.0	-20%
自有貨船開支				
營運開支	2	(188.5)	(197.0)	+4%
折舊	2	(152.1)	(153.7)	+1%
財務開支淨額	3	(5.4)	(6.2)	+13%
租賃貨船開支				
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。

附註

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。
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。
3. 財務開支淨額減少13%，主要由於平均借貸額下跌。
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。
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。
6. 出售收益乃關於出售八艘船齡較高的乾散貨船。
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。
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。

財務報表

綜合損益表

	附註	截至12月31日止年度	
		2025年 千美元	2024年 千美元
營業額	4	2,081,039	2,581,552
服務開支	5	(2,005,200)	(2,446,312)
毛利		75,839	135,240
間接一般及行政管理開支	5	(6,982)	(6,009)
其他收入及收益	6	7,603	13,763
其他開支	5	(7,207)	(803)
財務收入	7	11,108	13,693
財務開支	7	(21,536)	(23,503)
除稅前溢利		58,825	132,381
稅項支出	8	(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	10(a)	1.14	2.54
每股攤薄盈利	10(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

	附註	於12月31日	
		2025年 千美元	2024年 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備	11	1,642,124	1,698,666
使用權資產	12	91,028	80,060
商譽	13	25,256	25,256
衍生資產	14	—	1,995
應收貿易賬款及其他應收款項	15	3,206	42,250
		1,761,614	1,848,227
流動資產			
存貨	16	96,527	126,391
衍生資產	14	1,550	2,281
應收貿易賬款及其他應收款項	15	148,103	155,017
現金及存款	17	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

	附註	於12月31日	
		2025年 千美元	2024年 千美元
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	18	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	19	69,938	185,776
租賃負債	20	64,963	52,149
衍生負債	14	775	499
		135,676	238,424
流動負債			
借貸	19	66,583	76,542
租賃負債	20	28,937	29,891
衍生負債	14	5,533	3,014
應付貿易賬款及其他負債	21	216,716	239,520
		317,769	348,967
負債總額		453,445	587,391

董事會已於2026年3月3日批准發表本財務報表。



Stanley Hutter Ryan
董事



Martin Fruergaard
董事

綜合權益變動結算表

千美元	2025年											2024年											
	其他儲備										其他儲備												
	股本	股份溢價 ^(a)	合併儲備 ^(b)	可換股 債券儲備	僱員福利 儲備	對沖儲備	匯兌儲備	實繳盈餘 ^(c)	小計	保留溢利	總計	股本	股份溢價 ^(a)	合併儲備 ^(b)	可換股 債券儲備	僱員福利 儲備	對沖儲備	匯兌儲備	實繳盈餘 ^(c)	小計	保留溢利	總計	
於1月1日	50,710	394,790	(56,606)	2,108	(6,704)	2,035	(2,613)	779,938	1,112,948	662,986	1,826,644	52,638	428,006	(56,606)	2,520	(7,625)	3,785	(1,802)	779,938	1,148,216	597,075	1,797,929	
全面收益																							
股東應佔溢利	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58,172	58,172	-	-	-	-	-	-	-	-	-	131,697	131,697	
其他全面收益																							
現金流量對沖																							
– 公平值收益	-	-	-	-	-	93	-	-	93	-	93	-	-	-	-	-	1,159	-	-	1,159	-	1,159	
– 公平值收益轉撥至損益表	-	-	-	-	-	(1,708)	-	-	(1,708)	-	(1,708)	-	-	-	-	(2,909)	-	-	(2,909)	-	(2,909)		
匯兌差額	-	-	-	-	-	-	929	-	929	-	929	-	-	-	-	-	(811)	-	(811)	-	(811)		
全面收益總額	-	-	-	-	-	(1,615)	929	-	(686)	58,172	57,486	-	-	-	-	(1,750)	(811)	-	(2,561)	131,697	129,136		
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易																							
派付股息(附註9)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(44,141)	(44,141)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(65,797)	(65,797)	
以股權支付的補償 (見薪酬報告第74頁)	-	-	-	-	4,289	-	-	-	4,289	-	4,289	-	-	-	5,614	-	-	-	-	5,614	-	5,614	
轉換可換股債券時發行的股份 (附註18(a))	1,614	28,155	-	(2,086)	-	-	-	-	26,069	-	27,683	304	5,484	-	(412)	-	-	-	-	5,072	-	5,376	
贖回及註銷可換股債券時終止確認權益部分	-	-	-	(22)	-	-	-	-	(22)	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
購回及註銷股份(附註18(b))	(1,507)	(38,573)	-	-	-	-	-	-	(38,573)	-	(40,080)	(1,382)	(38,700)	-	-	-	-	-	-	(38,700)	-	(40,082)	
股份獎勵之授出(附註18(c))	7,749	-	-	-	(7,413)	-	-	-	(7,413)	(336)	-	5,693	-	-	(5,704)	-	-	-	-	(5,704)	11	-	
股份獎勵計劃受託人購入的股份(附註18(c))	(6,899)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(6,899)	(5,532)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5,532)	
股份獎勵之失效(附註18(c))	(1,121)	-	-	-	1,121	-	-	-	1,121	-	-	(1,011)	-	-	1,011	-	-	-	-	1,011	-	-	
於12月31日	50,546	384,372	(56,606)	-	(8,707)	420	(1,684)	779,938	1,097,733	676,703	1,824,982	50,710	394,790	(56,606)	2,108	(6,704)	2,035	(2,613)	779,938	1,112,948	662,986	1,826,644	

(a) 股份溢價主要為扣除計入股本之面值後的發行股份所得款項淨額。

(b) 在本公司股份於2004年在聯交所上市前，本公司通過股份轉換的方式取得PB Vessels Holding Limited及其附屬公司的控制股權，而所收購的附屬公司股份面值與本公司發行股份的面值之間的差額，即為合併儲備。

(c) 實繳盈餘指由於本公司於2016年5月27日生效之股本重組所致的股本削減金額，該等金額轉撥自股本及股份溢價賬目。根據百慕達1981年公司法(經修訂)，實繳盈餘可供分派，惟於以下情況下，本公司不得以實繳盈餘作出分派：(i)本公司當時或於分派後將無法償付其到期負債；或(ii)本公司資產之可變現價值因而低於其負債。

綜合現金流量表

	附註	截至12月31日止年度	
		2025年 千美元	2024年 千美元
經營業務			
經營業務產生的現金	22(a)	271,543	309,163
(已付)／已退還稅項		(637)	172
經營業務產生的現金淨額		270,906	309,335
投資活動			
購置物業、機器及設備		(116,416)	(128,405)
出售物業、機器及設備		66,796	35,124
出售持作出售資產		–	8,528
原到期日多於三個月的定期存款的增加		(4,813)	(16,391)
受限制現金的減少		–	54
已收利息	7	11,108	13,693
投資活動中所用的現金淨額		(43,325)	(87,397)

	附註	截至12月31日止年度	
		2025年 千美元	2024年 千美元
融資活動			
提取銀行貸款	22(b)	50,000	98,571
償還銀行貸款及其他借貸	22(b)	(146,502)	(134,456)
贖回及註銷可換股債券的付款	22(b)	(300)	–
已付借貸利息及其他財務開支		(17,719)	(16,667)
償還租賃負債－本金部分	20	(37,222)	(46,780)
已付租賃負債利息	7	(5,128)	(3,659)
派付股息	9	(44,141)	(65,797)
購回及註銷股份的付款	18(b)	(40,080)	(40,082)
股份獎勵計劃受託人購入股份的付款	18(c)	(6,899)	(5,532)
融資活動中所用的現金淨額		(247,991)	(214,402)
現金及現金等價物的(減少)／增加淨額		(20,410)	7,536
現金及現金等價物			
於1月1日		265,646	261,399
現金及現金等價物的(減少)／增加淨額		(20,410)	7,536
匯兌收益／(虧損)		4,119	(3,289)
於12月31日	17	249,355	265,646
原到期日多於三個月的定期存款			
於1月1日		16,391	–
原到期日多於三個月的定期存款的增加		4,813	16,391
於12月31日	17	21,204	16,391
於12月31日的現金及存款	17	270,559	282,037

財務報表附註

1 緒言

1.1 一般資料

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

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

本公司於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)上市。

本財務報表已由董事會於2026年3月3日批准刊發。

 第13至29頁 年度回顧
市場回顧及我們的表現

 第127頁 公司資料
註冊辦事處地址

1.2 財務報表附註的呈列方式

本報告的財務報表附註乃按重要性排序，以助了解影響本集團財務狀況的主要因素，同時保持損益表與資產負債表之間的適當附註分類。

與特定財務報表項目有關的資料已匯集於同一個附註。因此：

重大會計政策

並無獨立列示，但就該項目載入於附註或本年報的有關章節內，並以此灰色背景顯示。導覽表於附註2.3呈列。

關鍵會計估計及判斷

並無獨立列示，但就該項目載入於附註或本年報的有關章節內，並以此白色背景及外框顯示。導覽表於附註3呈列。

下列項目之披露資料收錄於本年報其他章節。經審核部分已清晰註明及列於下文：

- 「風險管理」一節之財務風險管理
 - 市場風險－第56頁
 - 信貸及交易對手風險－第58頁
 - 流動資金風險－第63頁
 - 資本管理風險－第63頁
- 薪酬報告內的僱員福利－第74至75頁
- 「現金及借貸」一節之流動資金及借貸－第30頁

2 編製基準

2.1 目的及會計準則

本綜合財務報表的目的，為呈列及解釋本集團截至2025年12月31日止年度的業績及財務狀況，以及提供比較資料。

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。

編製符合香港財務報告準則要求的財務報表需要使用若干關鍵的會計估計。管理層在實施本集團會計政策過程中亦須行使其判斷。涉及高度判斷或複雜性的範疇或其假設及估計對本財務報表有重大影響的範疇列於附註3。

2.2 新訂會計政策的影響

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，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，惟下列者除外：

香港財務報告準則第18號「財務報表呈列及披露」

香港財務報告準則第18號將於2027年1月1日生效並需要追溯應用。它將取代香港會計準則第1號「財務報表呈列」，並將引入新規定以加強對同類型實體財務表現的可比性，以及為財務報表用者提供更相關及更透明的資料。儘管香港財務報告準則第18號不會影響財務報表賬項的確認或計量，但預計會對呈列及披露帶來廣泛影響，尤其是與綜合損益表相關項目及於財務報表內提供的管理層定義的表現指標。

管理層目前正評估對本集團財務報表的詳細影響。

2.3 會計政策導覽

會計政策	位置
借貸	附註19
現金及現金等價物	附註17
綜合賬目	附註2.4
或然負債及或然資產	附註26
即期及遞延所得稅	附註8
衍生金融工具及對沖活動： i)現金流量對沖；及ii)不符合對沖會計法的衍生工具	附註14
股息	附註9
僱員福利	薪酬報告(第75頁)
按公平值列賬及於損益表處理之財務資產	附註14
外幣換算	附註2.5
商譽	附註13
於i)投資及非財務資產及ii)財務資產的減值	附註5
存貨	附註16
租賃	
租賃負債	附註20
租賃的非租賃部分	附註5
使用權資產	附註12
本集團為出租人之經營租賃	附註23(b)(ii)
抵銷金融工具	附註14
物業、機器及設備，包括： i)貨船及貨船部件成本；ii)其他物業、機器及設備； iii)其後產生的成本；iv)折舊；v)剩餘價值及可使用年期；及 vi)出售收益或虧損	附註11
撥備	附註2.6
貨運租金及租賃貨船租金之收入確認	附註4
分部報告	附註4
股本	附註18
應收貿易賬款	附註15
應付貿易賬款	附註21

本集團的重大會計政策於本財務報表所呈列的各年度內貫徹應用。

2.4 綜合賬目

附屬公司是指本集團擁有控制權的實體（包括結構性實體）。當本集團自參與實體而面對或擁有權利得到可變回報，並能夠透過其對實體的權力，以影響該等回報時，本集團即控制此實體。

於評估本集團是否控制另一實體時，會考慮現時可行使或可轉換的潛在投票權的存在及其影響。

附屬公司之財務報表自控制權轉讓予本集團之日起全面綜合計算，並自該控制權終止之日停止綜合計算。

本集團乃採用收購法為業務合併入賬。收購一間附屬公司的轉讓代價為所轉讓資產、所產生負債及本集團所發行股權的公平值。所轉讓代價包括任何或然代價安排產生的資產或負債的公平值。收購相關成本於產生時支銷。於業務合併時的可識別資產及負債及所承擔的或然負債，初始按收購日的公平值計量。

所轉讓代價、被收購公司的任何非控制性權益金額及任何先前於被收購公司的股權於收購日期的公平值超逾所收購可識別資產淨值的公平值的差額入賬列作商譽。倘其低於所收購附屬公司的資產淨值的公平值，則該差額會直接於損益表內確認。於每宗收購交易中，本集團會按公平值或按非控制性權益應佔被收購公司資產淨值的比例確認被收購公司的非控制性權益。

集團內公司間之交易以及所產生的結餘及未變現收益均予以對銷。除非該項交易有證據顯示所轉讓資產出現減值，否則未變現虧損亦會對銷。附屬公司的財務資料在需要時經已作修改，以確保與本集團採納的政策一致。

在本公司的資產負債表中，於附屬公司的投資均以成本減去減值虧損撥備列賬。成本經調整以反映因或然代價修訂產生的代價變動。成本亦包括投資的直接應佔費用。附屬公司的業績由本公司按已收及應收股息為基準入賬。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。 

2.5 外幣換算

(a) 功能及列賬貨幣

財務報表以美元列賬，美元為本公司的功能貨幣及本集團的列賬貨幣。本集團各公司的財務報表所列項目均以該公司營運所在主要經濟環境的貨幣（「功能貨幣」）計算。

(b) 交易及結餘

外幣交易按交易當日的現行匯率折算為功能貨幣。除了符合在權益中遞延入賬的現金流量對沖外，結算此等交易的匯兌盈虧以及將外幣計值的貨幣性資產和負債以年終匯率換算產生的匯兌盈虧於損益表的「包括在服務開支的直接一般及行政管理開支」或「間接一般及行政管理開支」內確認。

按公平值列賬之非貨幣性財務資產及負債（例如按公平值列賬及於損益表處理的股票證券）的換算差額在損益表中呈報為公平值盈虧的一部分。

(c) 集團公司

對於功能貨幣有別於列賬貨幣的集團公司（當中沒有嚴重通脹經濟體系的貨幣）各自的業績及財務狀況按下列方式換算為列賬貨幣：

- (i) 資產及負債按結算日的收市匯率換算；
- (ii) 收入及開支按平均匯率換算（除非此平均匯率並非於交易日期的現行匯率累積影響的合理近似值，此情況下收入及開支均應於交易日期換算）；及
- (iii) 所得出的匯兌差額應確認於其他全面收益內的獨立組成部分。

收購海外公司產生的商譽及公平值調整視為海外公司的資產和負債，並按收市匯率換算。產生的匯兌差額在其他全面收益確認。

當出售部分或全部海外業務時，於權益內累計的匯兌差額將重新分類於綜合損益表內。

2.6 撥備

當本集團因過往事件而現在須負法律或推定責任，在解除責任時可能需要消耗資源，和能夠對所涉及數額作出可靠預計時，須為確認有關責任作出撥備。本集團不會就未來經營虧損確認撥備。

倘出現多項類似責任，會否導致經濟利益流出以解除責任乃經考慮責任的整體類別後確定。即使同類別責任中任何一項可能流出經濟利益的機會不大，仍會確認撥備。

撥備採用稅前貼現率按照預期需解除有關責任的開支的現值計量，該貼現率反映現時市場對金錢的時間價值和有關責任固有風險的評估。隨着時間過去而增加的撥備乃確認為利息開支。

3 關鍵會計估計及判斷

估計及判斷乃持續進行評估，並建基於過往經驗及其他因素，包括根據情況對未來事件抱有合理的預期。

本集團對未來作出估計及假設。所得的會計估計因其性質使然，很少與相關的實際結果相同。有相當風險會引致須於下一年度對資產及負債的賬面值作重大調整的估計及假設，根據此等項目於財務報表附註所在位置列載於下文。

關鍵會計估計及判斷	位置 
(a) 物業、機器及設備的剩餘價值	附註11
(b) 貨船及貨船部件成本的可使用年期	附註11
(c) 自有貨船及使用權資產的減值	附註11
(d) 商譽減值	附註13

在我們的日常業務過程中，可能會與船東、租船商、供貨商、供應商、稅務機關及其他各方發生爭議或未能解決的問題，對此，本集團根據資源流出的可能性及風險的程度而作出估計及撥備。於進行此類估計時亦須作出重大判斷。

4 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。

會計政策

分部報告

管理層將本集團主要營運視為單一分部，對其進行內部審閱並作出表現報告，此亦為管理層向董事會匯報之基準。

收入確認

收入按於本集團日常業務中就提供服務而與客戶訂立的合約中約定的交易價格計量。收入在扣除回扣及折扣以及抵銷本集團內部銷售後列賬。

貨運租金及租賃貨船租金

本集團從航運業務獲得收入，其中大部分源自小靈便型及超靈便型乾散貨船。收入來自程租合約及期租合約的組合收入。

貨運租金，即程租合約的收入，乃就航程由裝貨至卸貨以時間比例基準確認。

租賃貨船租金，即期租合約的收入，乃以按時間的日均租金確認。本集團將期租合約的租賃部分（即租賃光船）與非租賃部分（即技術管理服務）分開入賬。租賃部分與非租賃部分的代價乃參照獨立市價分配。

5 按性質分類的開支

千美元	2025年	2024年
貨船相關開支		
租賃貨船開支(a)	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
貨船折舊	188,026	197,980
僱員福利開支－船員薪金及相關開支(c)	121,615	126,530
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)
	1,931,099	2,369,902
一般及行政管理開支(b)		
僱員福利開支(包括董事酬金)(c)	66,060	62,850
資訊科技相關開支	5,753	5,706
其他物業、機器及設備折舊	2,807	2,718
匯兌(收益)／虧損淨額	(3,062)	2,497
辦公室租賃開支	1,116	1,038
核數師酬金		
－核數	892	1,015
－非核數	17	17
其他一般及行政管理開支	7,500	6,578
	81,083	82,419
其他開支		
項目開支	4,747	–
貨運期貨協議虧損淨額	2,460	–
遠期外匯合約虧損淨額	–	803
	7,207	803
以上各項之總和與以下計入損益表之項目總和一致： (i) 服務開支、(ii) 間接一般及行政管理開支及(iii) 其他開支	2,019,389	2,453,124

(a) 租賃貨船開支

租賃貨船開支包括租賃期為12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月的長期租賃之非租賃部分。

租賃貨船開支包括以指數掛鈎為基準的可變租賃款項為29,000,000美元(2024年：69,500,000美元)。

(b) 一般及行政管理開支總額

千美元	2025年	2024年
直接一般及行政管理開支(包括於服務開支內)	74,101	76,410
間接一般及行政管理開支	6,982	6,009
一般及行政管理開支總額	81,083	82,419

(c) 僱員福利開支

千美元	2025年	2024年
董事袍金	1,297	839
薪金、花紅及其他津貼	177,370	178,503
退休金	4,719	4,423
以股權支付的補償	4,289	5,615
董事袍金及僱員福利開支總額	187,675	189,380

會計政策

減值

(i) 投資及非財務資產的減值

無限定可使用年期的資產(例如商譽)毋須攤銷,但須每年進行減值測試,或在發生任何顯示可能出現減值之事件或情況變化時作出更頻密的測試。其他資產於事件或環境的變化顯示賬面值或不能收回時,須作出減值檢討。於評估資產是否出現減值跡象時,應考慮內部及外部來源的資料。倘存在任何該跡象,則評估資產的可收回金額。資產的賬面值高於其可收回金額的部分乃確認為減值虧損。

可收回金額即(a)扣除出售開支之資產公平值及(b)資產的使用價值兩者中較高者。貨船的公平值乃由獨立估值師釐定。貨船的使用價值指持續使用貨船所產生的估計未來現金流量。於評估減值時,資產按可獨立識別現金流量的最低層次組合。該層次組合稱為「現金產生單位」。

商譽以外出現減值之資產於各結算日會被審閱可能之減值撥備撥回。

(ii) 財務資產的減值

本集團的應收貿易賬款為財務資產,須進行預期信貸虧損評估的測試。就應收貿易賬款而言,預期信貸虧損乃採用全期預期虧損撥備計算。為了計算預期信貸虧損,本集團按個別債務人的基準評估應收貿易賬款,以釐定本集團未能根據該應收款的原定條款收取到期之特定金額的可能性。本集團考慮各債務人以往的還款表現、外部評級、報告和統計數據、其他因素如債務人出現嚴重財務困難以及影響債務人的宏觀經濟因素(如合適),並納入對未來情況的預測。應收貿易賬款賬面值撇減減值撥備(如有),虧損金額於損益表確認。倘出現應收貿易賬款無法合理預期收回的情況,則被撇銷。

就按攤銷成本計算的其他財務資產而言,預期信貸虧損乃以前瞻基準評估。

現金及現金等價物亦須遵守香港財務報告準則第9號的減值測試要求。

租賃的非租賃部分

本集團作為承租人已選擇將租賃期超過12個月的貨船期租合約的租賃部分(即租賃光船)與非租賃部分(即技術管理服務)分開入賬。就計量非租賃部分進行的評估涉及重大會計判斷。租賃部分與非租賃部分的代價乃參照獨立市價分配。

6 其他收入及收益

千美元	2025年	2024年
出售物業、機器及設備之收益淨額	7,603	8,350
撥備撥回	-	4,000
出售持作出售資產之收益	-	1,257
貨運期貨協議收益淨額	-	156
	7,603	13,763

7 財務收入及財務開支

千美元	2025年	2024年
財務收入		
銀行利息收入	(11,108)	(13,688)
其他利息收入	-	(5)
	(11,108)	(13,693)
財務開支		
借貸利息		
— 銀行貸款及其他借貸	14,844	19,313
— 可換股債券	664	1,377
租賃負債利息	5,128	3,659
利率掉期合約收益淨額	(1,708)	(2,909)
其他財務費用	2,608	2,063
	21,536	23,503
財務開支淨額	10,428	9,810

8 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

本集團除稅前溢利之稅項與採用適用稅率（即本集團經營業務所在司法管轄區的適用稅率的加權平均數）而計算之理論稅項有差異，詳情如下：

千美元	2025年	2024年
除稅前溢利	58,825	132,381
按適用稅率計算之稅項	9,454	21,394
毋須課稅的收入	(192,726)	(368,728)
不能扣稅的開支	183,979	347,991
就過往年度作出調整	(54)	27
稅項支出	653	684
加權平均適用稅率	16.1%	16.2%

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

本公司的稅務居住地為香港，而香港相應法例已於2025年生效。根據本年度的評估，本集團於營運所在的司法管轄區產生微不足道的補足稅務風險。本集團按照香港會計準則第12號「國際稅制改革—支柱二範本規則」，在確認及披露與範本規則的所得稅有關的遞延稅項資產及負債的資料時應用了例外規定。

ESG 可持續發展報告 第57頁
稅務透明度

會計政策

即期所得稅

即期所得稅開支根據本公司及其附屬公司之營運及產生應課稅收入的所在司法管轄區於結算日已頒布或實質頒布的稅務法例計算。管理層就適用稅務條例詮釋所規限的情況定期評估報稅表的狀況，並在適當情況下按預期須向稅務機構支付的稅款設定撥備。

遞延所得稅

遞延所得稅利用負債法就資產和負債的稅基與它們在財務報表的賬面值兩者之暫時差異全數撥備。然而，遞延所得稅來自在交易（不包括業務合併）中對資產或負債的初始確認，而在交易時不影響會計損益或應課稅盈虧，且不產生等額之應課稅與可扣稅暫時差異，則不作記賬。遞延所得稅採用在結算日前已頒布或實質頒布，並在有關之遞延所得稅資產實現或遞延所得稅負債結算時預期將會適用之稅率（及法例）而釐定。

遞延所得稅資產是就很有可能未來應課稅溢利而就此可使用暫時差異而確認。

遞延所得稅就投資於附屬公司產生之暫時差異而撥備，但假若本集團可以控制暫時差異之撥回時間，而暫時差異在可預見將來有可能不會被撥回則除外。

9 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。

會計政策

分派股息予本公司股東乃於股東或董事(如適用)批准股息之期間在財務報表確認為負債。

年結後宣派的股息並無於該年度的財務報表中反映為應付股息，但將在下個年度反映為保留溢利的分配。

10 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按股東應佔溢利除以年內已發行股份(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(附註18(c))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(附註18(c))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

11 物業、機器及設備

千美元	2025年						2024年				
	貨船及 貨船部件成本	建造中的貨船	租賃物業裝修	傢俱、裝置及 設備	汽車	總計	貨船及 貨船部件成本	租賃物業裝修	傢俱、裝置及 設備	汽車	總計
成本											
於1月1日	2,691,769	-	5,642	11,152	39	2,708,602	2,722,099	5,746	10,828	41	2,738,714
添置	114,566	39,600	228	1,066	-	155,460	89,868	59	520	-	90,447
轉移至持作出售資產	-	-	-	-	-	-	(17,505)	-	-	-	(17,505)
出售	(159,972)	-	(19)	(63)	-	(160,054)	(78,622)	(68)	(116)	-	(78,806)
撇銷	(34,952)	-	(223)	(180)	-	(35,355)	(24,071)	-	(14)	-	(24,085)
匯兌差額	-	-	50	58	(1)	107	-	(95)	(66)	(2)	(163)
於12月31日	2,611,411	39,600	5,678	12,033	38	2,668,760	2,691,769	5,642	11,152	39	2,708,602
累計折舊及減值											
於1月1日	994,521	-	5,204	10,202	9	1,009,936	926,937	5,175	9,923	1	942,036
年內折舊	152,093	-	166	568	8	152,835	153,746	166	447	8	154,367
轉移至持作出售資產	-	-	-	-	-	-	(10,234)	-	-	-	(10,234)
出售	(100,787)	-	(19)	(55)	-	(100,861)	(51,857)	(68)	(107)	-	(52,032)
撇銷	(34,952)	-	(223)	(180)	-	(35,355)	(24,071)	-	(14)	-	(24,085)
匯兌差額	-	-	43	39	(1)	81	-	(69)	(47)	-	(116)
於12月31日	1,010,875	-	5,171	10,574	16	1,026,636	994,521	5,204	10,202	9	1,009,936
賬面淨值											
於12月31日	1,600,536	39,600	507	1,459	22	1,642,124	1,697,248	438	950	30	1,698,666

估計可使用年期

貨船：	25年	4至10年或 剩餘租賃期 (如時間 較短)	3至6年	4至5年
貨船部件成本：	至下一次 入塢的 估計期間			
在建貨船：	不適用			

11 物業、機器及設備(續) ↔

- (a) 於2025年12月31日，貨船部件成本的總成本及累計折舊分別為128,500,000美元(2024年：117,500,000美元)及63,400,000美元(2024年：60,700,000美元)。
- (b) 賬面淨值1,003,400,000美元(2024年：864,200,000美元)的若干自有貨船已抵押予銀行，作為本集團獲授的銀行貸款的抵押品(附註19(a))。

會計政策

有關減值的會計政策，請參閱附註5。

(i) 貨船及貨船部件成本

貨船以成本減累計折舊及累計減值虧損後列賬。資產的成本包括其購買價及將有關資產投放至營運狀況作擬定用途時所產生的任何直接應計成本。

貨船部件成本包括一般於入塢時需置換或更新的主要部件的成本。該資產按成本減累計折舊及累計減值虧損列賬。本集團隨後將入塢開支於產生時資本化。

(ii) 其他物業、機器及設備

其他物業、機器及設備包括租賃物業裝修、傢具、裝置及設備以及汽車，乃按成本扣除累計折舊及累計減值虧損列賬。

(iii) 其後產生的開支

其後產生的開支在與該開支相關的未來經濟利益很有可能流入本集團，而且能夠可靠地計算開支的情況下，方會適當地計入該資產的賬面金額或確認為一項獨立資產。被置換部件的賬面值將予以撇銷。所有其他維修及保養在產生的財政期間於損益表內支銷。

(iv) 折舊

物業、機器及設備的折舊以直線法計算，將成本扣除其剩餘價值後分配至餘下估計可使用年期。

(v) 剩餘價值及可使用年期

本集團資產的剩餘價值，為假設資產已處於其可使用年期結束時的壽命及預期的狀態下，本集團出售此資產，在扣除估計的出售開支後可獲得的估計金額。

本集團貨船及貨船部件成本的可使用年期，為本集團預期貨船及貨船部件可供使用的時期。於各結算日，本集團會審閱資產的剩餘價值及可使用年期，並在有需要的情況下作出調整。

(vi) 出售收益或虧損

出售收益或虧損乃通過將所得款項與賬面值比較而釐定，並在損益表中確認。

11 物業、機器及設備(續) ↔

關鍵會計估計及判斷

物業、機器及設備的剩餘價值

本集團估計其貨船的剩餘價值時，參考了貨船的輕排水噸位及遠東市場及印度次大陸市場的相若貨船的平均鋼材拆除價。

■ 敏感度分析：

倘所有其他變數維持不變，當貨船剩餘價值較管理層所估計的增加／減少10%時，於下年度折舊開支將減少／增加5,000,000美元。

貨船及貨船部件成本的可使用年期

本集團估計其貨船的可使用年期時，參考了相若貨船的過往平均可使用年期、貨船的預期使用量、預期維修及保養計劃，以及隨著航運市場的變化或進步而引致的技術或商業退化。

本集團估計其貨船部件成本的可使用年期時，參考了同齡貨船的過往平均入塢週期以及貨船直至下次入塢前的預期使用量。

■ 敏感度分析：

倘所有其他變數維持不變，當貨船可使用年期較管理層所估計的增加／減少三年時，於下年度折舊開支將減少26,000,000美元或增加46,700,000美元。

自有貨船及使用權資產的減值

本集團按照附註5之投資及非財務資產減值的會計政策，測試自有貨船及使用權資產的賬面值是否出現任何減值，或任何先前確認的減值虧損是否應予撥回。評估潛在減值及減值撥備撥回的跡象時，本集團會考慮內部及外部來源的資料，如報告的買賣價格、市場需求及一般市場狀況。如果存在任何此類跡象，本集團將根據上述資料以及獨立估值師的估值估計該資產的可收回金額。

於2025年12月31日，本集團的資產淨值高於其市值，而此被視為是潛在減值的跡象。可以互換調配的貨船乃一併歸入一個現金產生單位。管理層就於2025年12月31日的減值評估而識別出兩個現金產生單位，包括小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船。

當賬面值高於可收回金額(即使用價值與扣除出售開支之公平值兩者中較高者)時，則確認減值。同樣，當可收回金額高於賬面值時，在符合附註5所述條件的情況下，確認減值撥備的撥回。

貨船使用價值涉及根據假設，包括預測僱用率、貨船租金、營運開支及通脹率，而對估計未來貨船盈利作出評估，並以適當貼現率得出該等盈利的現值。貼現率以加權平均資本成本為基礎，採用標準的加權平均資本成本模型計算，其中股權成本、債務成本和資本架構是關鍵參數。適用貼現率為7.9%(2024年：8.0%)。

管理層已評估兩個現金產生單位的可收回金額(基於使用價值計算)，並基於小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的使用價值，作出本年度毋須計提減值撥備的結論。

■ 敏感度分析：

- (i) 倘所有其他變數維持不變，由管理層估計的貼現率增加100個基點，並無任何減值的必要。
- (ii) 倘所有其他變數維持不變，由管理層估計的貨船未來每日盈利減少1,000美元，並無任何減值的必要。

12 使用權資產

千美元	貨船	其他物業、 機器及設備	總計
於2025年1月1日	74,296	5,764	80,060
添置	44,781	183	44,964
租賃修改	3,865	49	3,914
折舊	(35,933)	(2,065)	(37,998)
匯兌差額	-	88	88
於2025年12月31日	87,009	4,019	91,028
於2024年1月1日	56,782	6,408	63,190
添置	50,789	1,267	52,056
租賃修改	10,959	291	11,250
折舊	(44,234)	(2,097)	(46,331)
匯兌差額	-	(105)	(105)
於2024年12月31日	74,296	5,764	80,060

會計政策

首先，我們會就一份合約是否或否包含租賃進行評估。此評估涉及對該合約是否依賴特定資產的判斷。

本集團於租賃開始日期（即相關資產可供使用日期）確認使用權資產。使用權資產以成本計量，扣減任何累計折舊及減值虧損，並就任何租賃負債的重新計量作出調整。使用權資產的成本包括已確認租賃負債金額及於開始日期前作出的租賃付款。已確認之使用權資產乃以直線法於估計可使用年期或租賃期兩者中較短者折舊。

倘有顯示減值跡象，使用權資產亦須如同自有資產進行減值測試。有關減值的關鍵會計估計及判斷請參閱附註 11。

本集團對短期租賃及低值資產租賃（如打印機及影印機等辦公室設備）應用租賃確認豁免。

13 商譽

千美元	2025年	2024年
於1月1日／12月31日	25,256	25,256

商譽指收購附屬公司的當日，本集團的購買成本超出於收購該等公司可識別淨資產的公平值之部分。

會計政策

商譽按成本減累計減值虧損列賬。出售公司的盈虧需包括與所出售的公司有關的商譽的賬面值在內。商譽根據附註5內的減值會計政策每年作減值測試，或在發生任何顯示商譽可能出現減值之事件或情況變化時作出更頻密的測試。商譽的減值虧損不可撥回。

本集團每年檢討商譽有否減值，並在發生任何顯示商譽可能出現減值之事件或情況變化時作出更頻密的檢討。包含商譽之現金產生單位之賬面值與可收回金額作比較，可收回金額為使用價值與扣除出售開支之公平值之間兩者中較高者。任何減值即時確認為開支，且其後不予撥回。

關鍵會計估計及判斷－商譽之減值

商譽的可收回金額乃按使用價值釐定，其計算乃基於一年預算及隨後四年展望，而重要假設則基於過往業績及管理層對市場發展及一般通脹的預期訂立。第五年後的現金流量乃假設沒有增長而現有業務範圍、業務環境及市況亦無重大變動的情況下計算而得。本集團現金流量預測使用的貼現率為7.9%（2024年：8.0%）。

根據已進行的評估，毋須對商譽的賬面值作減值撥備。

倘所有其他變數維持不變，增加原來估計的貼現率100個基點不會帶來任何減值。

14 衍生資產及負債

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

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

公平值級別

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

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

年內，第1級別及第2級別之間並無調撥。

千美元	2025年		2024年	
	資產	負債	資產	負債
非流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約(a)	-	-	1,957	-
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約(b)	-	(775)	38	(499)
	-	(775)	1,995	(499)
流動				
現金流量對沖				
利率掉期合約(a)	421	-	78	-
不符合對沖會計法的衍生工具				
燃料掉期合約(b)	678	(5,088)	1,303	(1,391)
貨運期貨協議(c)	451	(445)	881	(895)
遠期外匯合約	-	-	19	(728)
	1,550	(5,533)	2,281	(3,014)
總計	1,550	(6,308)	4,276	(3,513)

14 衍生資產及負債(續)

(a) 利率掉期合約

我們所有利率掉期合約均符合對沖會計法為現金流量對沖

若干借貸乃以浮動利率計息，因此本集團透過訂立利率掉期合約以管理浮動利率波動風險。

生效日期	未結算名義金額	固定掉期利率	至以下期內屆滿
2025年			
2023年8月	53,000,000 美元	美元擔保隔夜融資期限利率 掉期到年利率 1.3%	2026年5月
2024年			
2023年8月至 2023年12月	73,000,000 美元	美元擔保隔夜融資期限利率 掉期到年利率 1.3% 至 2.7%	2025年6月至 2026年5月

■ 敏感度分析：

倘若所有其他變數維持不變，當本集團於結算日所持有的按浮動利率計息之現金淨額（現金及存款扣除無對沖的浮動利率借貸）之平均利率上升／下跌50個基點，則本集團之除稅後溢利將增加／減少約1,100,000美元（2024年：1,000,000美元）。

(b) 燃料掉期合約

我們所有燃料掉期合約均未符合對沖會計法

本集團訂立低硫燃油、船用輕柴油及燃油的燃料掉期合約，以管理與其貨運合約承擔有關之燃料價格波動的風險。

於12月31日，本集團持有以下尚未結算之燃料掉期合約：

燃料種類	合約類型	數量 (公噸)	加權平均 合約價格 (美元)	至以下期內屆滿
2025年				
低硫燃油	買入	90,812	463	2027年12月
船用輕柴油	買入	7,844	636	2027年12月
燃油	賣出	195	311	2026年4月
2024年				
低硫燃油	買入	119,148	518	2026年12月
船用輕柴油	買入	12,044	672	2027年11月
燃油	買入	565	441	2025年3月

■ 敏感度分析：

倘若所有其他變數維持不變，當本集團於結算日持有下列類型的燃料掉期合約的平均遠期價格上升／下降10%，則本集團之除稅後溢利將就低硫燃油增加／減少約3,700,000美元（2024年：6,100,000美元）；就船用輕柴油增加／減少約500,000美元（2024年：800,000美元）；以及就燃油減少／增加約10,000美元（2024年：增加／減少約30,000美元）。

14 衍生資產及負債(續)

(c) 貨運期貨協議

我們所有貨運期貨協議均未符合對沖會計法

本集團訂立貨運期貨協議，作為管理其小靈便型及超靈便型乾散貨船運力及貨運合約承擔風險的方法。

於12月31日，本集團持有以下尚未結算之貨運期貨協議：

指數 ¹	合約類型	數量 (日)	加權平均 合約日均價格 (美元)	至以下期內屆滿
2025年				
BSI	買入	105	10,686	2026年3月
BSI	賣出	630	11,801	2026年9月
2024年				
BSI	買入	530	12,400	2025年12月
BSI	賣出	510	12,024	2025年12月

¹「BSI」指「波羅的海超靈便型乾散貨船指數」。

■ 敏感度分析：

倘若所有其他變數維持不變，當本集團於結算日持有的貨運期貨協議的平均遠期租金增加／減少20%，本集團的除稅後溢利將減少／增加約1,300,000美元(2024年：增加／減少100,000美元)。

14 衍生資產及負債(續)

會計政策

按公平值列賬及於損益表處理之財務資產

按公平值列賬及於損益表處理之財務資產乃持有作買賣之財務資產。倘若購入財務資產之主要目的是用作短期內出售，即歸入此類。除非衍生工具被指定為對沖工具，否則歸類為持作買賣用途。衍生工具乃根據其結算日歸類為流動及非流動資產。

按公平值列賬及於損益表處理之財務資產最初按公平值確認，交易成本在損益表內支銷，並其後按公平值重新計量。產生自公平值變動的收益或虧損於其產生的期間內計入損益表。

來自按公平值列賬及於損益表處理之財務資產的股息收入，當本集團得到有關款項的權利獲確定時，在損益表內確認為其他收入一部分。

於現金流量表內，持有作買賣之財務資產乃於「經營業務」項內呈列為營運資金變動一部分。

衍生金融工具及對沖活動

確認衍生金融工具公平值變動導致收益或虧損之方法乃取決於衍生工具是否指定作對沖工具，及倘其指定為對沖工具，則取決於對沖項目的性質。本集團指定若干衍生工具作為現金流量對沖。

本集團於訂立交易時，就對沖工具及對沖項目的關係、其風險管理目標及進行多項對沖交易時所採取的策略作文件記錄。本集團亦於訂立對沖交易及按持續基準評估時，記錄該用於對沖交易的衍生工具是否高度有效地抵銷公平值或對沖項目現金流量的變動。

倘一項對沖衍生工具的到期日為超過結算日十二個月後，該對沖衍生工具的全部公平值將計入為非流動資產或負債。

(i) 現金流量對沖

當衍生工具獲指定及符合資格作為現金流量對沖，其有對沖效果部分的公平值變動將在其他全面收益內確認。其無對沖效果部分的收益或虧損則即時在損益表中確認於其他收入及開支內。

累計於權益內的金額，將於相關對沖項目對損益產生影響的期間撥回損益表。

倘對沖工具到期或被出售，或倘對沖不再符合對沖會計標準，則當時存在於權益內的任何累計收益或虧損仍歸屬權益，並於預期交易最終於損益表內確認時撥回。倘預期交易被認為不再發生，列作權益的累計收益或虧損則即時撥入損益表。

(ii) 不符合對沖會計法的衍生工具

不符合對沖會計法的衍生工具乃依照按公平值列賬及於損益表處理的財務資產及負債入賬。此等衍生工具的公平值變動會即時在損益表中確認。

燃料掉期合約、貨運期貨協議及遠期外匯合約不符合對沖會計法，主要由於該等衍生工具以曆月計算的合約期未能與實際合約期吻合。

抵銷金融工具

當本集團具有可依法強制執行的權利將財務資產及負債之已確認金額抵銷，並有意按淨額基準進行結算或同時變現資產及償還負債時，財務資產及負債予以抵銷，並將淨額呈報於資產負債表內。可依法強制執行的權利不可取決於未來發生之事件而定，且必須可於正常業務過程中及在本公司或交易對手違約、無力償債或破產的情況下強制執行。

15 應收貿易賬款及其他應收款項

千美元	2025年	2024年
非流動		
貨船之預付款項	3,206	42,250
流動		
應收貿易賬款(a)	93,998	106,300
其他應收款項	27,471	23,775
預付款項	26,634	24,942
	148,103	155,017

↔ 第58頁 我們的主要風險
信貸及交易對手風險

應收貿易賬款及其他應收款項主要以美元計值。由於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

(a) 應收貿易賬款

於12月31日，應收貿易賬款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

會計政策

應收貿易賬款主要為應收貨運租金及租賃貨船租金，初始時按已成為無條件之代價金額確認，除非其含有重大融資成分，在此情況下則按公平值確認。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。↔

信貸政策

應收貿易賬款主要包括與貨運相關的應收貿易賬款。根據業界慣例，貨運租金於完成裝貨時按租金的95%至100%支付，任何剩餘款項於完成卸貨及最終確定港口開銷、逾期索償及其他與貨運相關的費用後結清。本集團一般不給予客戶任何信貸期，因此應收貿易賬款全部已逾期。

本集團擁有大量國際客戶，因此其應收貿易賬款的信貸風險並不集中。

於2025年及2024年12月31日，貿易及其他應收款項並無任何重大虧損撥備。

16 存貨

千美元	2025年	2024年
燃料	80,827	110,339
潤滑油及其他	15,700	16,052
	96,527	126,391

會計政策

存貨在成本與管理層所估計的可變現淨值兩者中，取較低者列賬。成本乃根據先入先出法計算。

17 現金及存款

千美元	2025年	2024年
原到期日於三個月或以內的定期存款	153,917	202,190
銀行及其他金融機構及庫存現金	95,438	63,456
現金及現金等價物	249,355	265,646
原到期日多於三個月的定期存款	21,204	16,391
現金及存款	270,559	282,037
年內銀行存款平均實際利率	3.5%	4.6%
年末銀行存款平均剩餘到期時間	39日	40日

現金及存款主要以美元計值。由於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

本集團根據風險、回報及流動性的適度平衡進行評估，將現金主要投資於多家國際性大型銀行（主要位於香港及新加坡）之各種金融產品。於2025年12月31日，本集團持有的現金及存款包括264,900,000美元及相當於5,700,000美元的其他貨幣。該等現金及存款主要存放於流動存款及儲蓄戶口。

會計政策－現金及現金等價物

現金及現金等價物包括庫存現金，以及原到期日為三個月或以下的銀行存款及其他短期高流動性投資。

有關減值的會計政策，請參閱附註5。↔

↔ 第30頁 現金及借貸
現金流及現金

18 股本

	2025年		2024年	
	股份數目	千美元	股份數目	千美元
法定	36,000,000,000	360,000	36,000,000,000	360,000
已發行及繳足				
於1月1日	5,153,242,146	50,710	5,263,823,056	52,638
轉換可換股債券時發行的股份(a)	161,423,657	1,614	30,351,090	304
購回及註銷股份(b)	(150,651,000)	(1,507)	(138,221,000)	(1,382)
以有限制股份獎勵授出予僱員的股份(c)	28,626,000	7,749	18,409,000	5,693
股份獎勵計劃受託人購入的股份(c)	(25,915,000)	(6,899)	(17,874,000)	(5,532)
於有限制股份獎勵失效後轉回受託人的股份(c)	(3,938,000)	(1,121)	(3,246,000)	(1,011)
於12月31日	5,162,787,803	50,546	5,153,242,146	50,710

於2025年12月31日，本公司之已發行股本為5,166,725,803股股份。較於上表所示之股份數目相差的3,938,000股股份為由本公司股份獎勵計劃之受託人所持有的股份，金額為1,121,000美元，並已於股本扣減。

18 股本 (續)

(a) 轉換可換股債券時發行的股份

年內，161,423,657股股份已就轉換本金總額27,810,000美元的可換股債券以每股1.35港元的轉換價發行。

(b) 購回及註銷股份

年內，150,651,000股股份於聯交所購回，所涉總代價為約39,996,000美元及相關開支為84,000美元。所有股份已於年內註銷。

(c) 有限制股份獎勵

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

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

年內未歸屬有限制股份獎勵的數目變動如下：

千股	2025年	2024年
於1月1日	42,971	55,859
已授出	28,626	18,409
已歸屬	(13,398)	(28,051)
已失效	(3,938)	(3,246)
於12月31日	54,261	42,971

於2025年12月31日及根據歸屬時間表，在54,261,000股未歸屬有限制股份獎勵中，13,699,000股、14,578,000股及25,984,000股將分別於2026年7月14日、2027年7月14日及2028年7月14日歸屬。

第77至79頁 董事會報告
股份獎勵計劃

有限制股份獎勵的公平值根據本公司與僱員同意股份獎勵安排條款當天的股份收市價釐定。年內已授出的股份之每股公平值為2.0港元(2024年：2.4港元)。

已授出股份的來源及其導致股本與股份溢價及僱員福利儲備之間的相對變動如下：

已授出股份獎勵的來源	2025年		2024年	
	已授出股份獎勵數目	相對變動千美元	已授出股份獎勵數目	相對變動千美元
由股份獎勵計劃的受託人以本公司提供的資金於聯交所購入的股份	25,915,000	6,899	17,874,000	5,532
自受託人轉讓的股份	2,711,000	850	535,000	161
	28,626,000	7,749	18,409,000	5,693

第77頁 董事會報告
股本及優先購買權

會計政策

普通股歸類為權益。因發行新股份而增加的直接成本於權益中列為所得款項的扣減。

倘任何集團公司購買本公司的權益股本，所支付的代價(包括任何增加的直接成本(扣除所得稅))自權益中扣除，直至股份被註銷、重新發行或出售為止。倘有關股份其後被售出或重新發行，則所收取的任何代價(扣除任何增加的直接交易成本及有關的所得稅)計入權益內。

有關與僱員服務相關以權益償付的股權支付的會計政策，請參閱第75頁。

第75頁 薪酬報告
僱員福利的會計政策

19 借貸

千美元	2025年	2024年
非流動		
銀行貸款(a)	69,938	166,865
其他借貸	—	18,911
	69,938	185,776
流動		
銀行貸款(a)	66,583	46,012
可換股債券	—	27,743
其他借貸	—	2,787
	66,583	76,542
總計	136,521	262,318

借貸以美元計值。其賬面值與其公平值相若。

有關借貸的對賬，請參閱附註22(b)。

會計政策

借貸最初乃按公平值(扣除已產生的交易成本)確認。借貸其後按攤銷成本列賬，如扣除交易成本之後的所得款項和贖回價值出現差額，則於借貸期內以實際利息法在損益表內確認。

除非本集團具備無條件權利遞延清償負債的期限至結算日後最少十二個月，否則借貸乃分類為流動負債。

(a) 銀行貸款

本集團的銀行貸款以下列各項作抵押：

- (i) 賬面淨值為1,003,400,000美元(2024年：864,200,000美元)的若干自有貨船的按揭(附註11(b))；及
- (ii) 該等貨船盈利及保險補償的轉讓。

該等銀行貸款的還款期如下：

千美元	2025年	2024年
一年以內	66,583	46,012
第二年	43,721	86,230
第三至第五年	26,217	80,635
	136,521	212,877
年內平均實際利率(對沖後)	5.8%	5.8%

20 租賃負債

千美元	2025年	2024年
於1月1日	82,040	65,852
添置	44,964	51,853
租賃修改	3,914	11,240
還款	(37,222)	(46,780)
匯兌差額	204	(125)
於12月31日	93,900	82,040
非流動	64,963	52,149
流動	28,937	29,891
	93,900	82,040

租賃負債的還款期如下：

千美元	2025年	2024年
一年以內	28,937	29,891
第二年	22,149	17,716
第三至第五年	42,718	34,253
第五年以後	96	180
	93,900	82,040

會計政策

於租賃開始日期，租賃負債按於租賃期內作出的租賃款項的現值計量。租賃期包括不可撤銷的時期，並包括受延長租賃期選擇權涵蓋的額外時期，但必須要本集團合理地確定行使延期選擇權或合理地確定不行使終止選擇權。此評估於有關租賃開始時進行。租賃款項包括固定款項和視乎指數或費率而定的可變款項。

在計算租賃款項的現值時，將使用租賃開始日期的增量借貸利率。在開始日期後，租賃負債金額將就所增利息而增加並就所付租賃款項而減少。此外，倘租賃期修改或有變、固定租賃款項有變或就購買相關資產進行的評估有變，租賃負債的賬面金額將重新計量。

短期租賃及低值資產租賃的租賃款項於租賃期內以直線法於損益表內支銷。

21 應付貿易賬款及其他負債

千美元	2025年	2024年
應付貿易賬款(a)	82,182	100,311
計提費用及其他應付款項	82,700	73,480
預收款項(b)	51,834	65,729
	216,716	239,520

應付貿易賬款及其他負債主要以美元計值。由於短期內到期，因此其賬面值與其公平值相若。

(a) 應付貿易賬款

於12月31日，應付貿易賬款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

會計政策

應付貿易賬款主要包括應付運費及租賃貨船開支，最初乃按公平值確認，其後則以實際利息法按攤銷成本計算。

(b) 預收款項

預收款項包括待完成貨運合約所收金額51,100,000美元(2024年：64,200,000美元)。於2024年12月31日的預收款項64,200,000美元已全數於2025年確認為收入。

22 綜合現金流量表附註

(a) 除稅前溢利與經營業務產生的現金對賬表

千美元	2025年	2024年
除稅前溢利	58,825	132,381
資產及負債調整		
貨船及其他物業、機器及設備之折舊	152,835	154,367
使用權資產之折舊	37,998	46,331
出售物業、機器及設備之收益	(7,603)	(8,350)
出售持作出售資產之收益	–	(1,257)
撥備撥回	–	(4,000)
不符合對沖會計法的衍生工具之未變現虧損／(收益)淨額	3,907	(3,989)
資本及資金調整		
以股權支付的補償	4,289	5,614
業績調整		
財務開支淨額	10,428	9,810
匯兌(收益)／虧損淨額	(3,062)	2,497
營運資金變動前的除稅前溢利	257,617	333,404
存貨的減少	29,864	8,338
應收貿易賬款及其他應收款項的減少／(增加)	6,979	(15,348)
應付貿易賬款及其他負債的減少	(22,917)	(17,231)
經營業務產生的現金	271,543	309,163

(b) 借貸的對賬表

千美元	2025年	2024年
於1月1日	262,318	300,400
現金流量		
提取銀行貸款	50,000	98,571
償還銀行貸款及其他借貸	(146,502)	(134,456)
贖回及註銷可換股債券	(300)	–
可換股債券票息付款	(423)	(925)
支付貸款安排費用	(5,000)	(207)
其他非現金變動		
攤銷貸款安排費用	3,447	2,934
應計可換股債券票息	664	1,377
轉換可換股債券	(27,683)	(5,376)
於12月31日	136,521	262,318

(c) 所有租賃的現金流出

所有租賃的現金流出總額為703,300,000美元(2024年：899,800,000美元)。

23 承擔

(a) 資本承擔

千美元	2025年	2024年
已訂約但未確認為負債－新建造貨船及貨船收購合約	284,926	146,582

(b) 租賃承擔

(i) 本集團作為承租人－付款

不可撤銷的租賃承擔包括低值資產租賃、租賃期12個月或以下的短期租賃以及租賃期超過12個月而於2025年12月31日尚未開始的長期租賃。

該等租賃的未來累計最低租賃付款如下：

千美元	貨船	辦公室設備	總計
於2025年12月31日			
一年以內	88,487	62	88,549
第二至第五年	59,946	14	59,960
第五年以後	15,314	1	15,315
	163,747	77	163,824
於2024年12月31日			
一年以內	81,105	136	81,241
第二至第五年	101,165	24	101,189
第五年以後	27,634	4	27,638
	209,904	164	210,068

(ii) 本集團作為出租人－收入

本集團於不可撤銷經營租賃項目下的貨船未來累計最低租賃收入列表如下：

千美元	2025年	2024年
一年以內	44,698	46,444
第二至第五年	-	6,117
	44,698	52,561

會計政策－經營租賃：本集團為出租人

當本集團按經營租賃租出資產時，該等資產會列入資產負債表，且(如適用)按附註11「物業、機器及設備」所載的本集團折舊政策予以折舊。按經營租賃出租資產產生的收入於租賃期內以按時間的日均租金確認。

24 財務負債概要

本附註應連同第63頁所載的流動資金風險一節一併閱讀。本集團的財務負債、以淨額結算衍生金融工具及以總額結算衍生金融工具，以於結算日至合約到期日之餘下期間作為基準金額的有關到期情況概述如下。當中為合約現金流量，包括本金及利息部分（如適用）。↔

千美元	一年以內		第二年		第三至第五年		第五年以後		總計	
	2025年	2024年	2025年	2024年	2025年	2024年	2025年	2024年	2025年	2024年
借貸										
銀行貸款	75,460	59,295	48,154	95,072	30,182	86,850	-	-	153,796	241,217
可換股債券	-	28,953	-	-	-	-	-	-	-	28,953
其他借貸	-	3,801	-	3,801	-	17,222	-	-	-	24,824
租賃負債	40,163	36,199	30,112	19,737	51,921	35,908	13	-	122,209	91,844
衍生金融工具										
(i) 結算淨額 (a)										
利率掉期合約	(424)	(1,626)	-	(468)	-	-	-	-	(424)	(2,094)
燃料掉期合約	5,088	1,391	775	452	-	47	-	-	5,863	1,890
貨運期貨協議	445	895	-	-	-	-	-	-	445	895
(ii) 結算總額 (b)										
遠期外匯合約										
- 流出	-	27,863	-	-	-	-	-	-	-	27,863
- 流入	-	(26,660)	-	-	-	-	-	-	-	(26,660)
流出淨額	-	1,203	-	-	-	-	-	-	-	1,203
應付貿易賬款及其他負債	164,882	173,791	-	-	-	-	-	-	164,882	173,791

(a) 以淨額結算衍生金融工具指按衍生資產或負債之條款以淨額機制結算，例如結算財務資產或負債的合約價格與市場價格之間的差異。

(b) 以總額結算衍生金融工具指衍生資產或負債未按上述淨額機制結算。

25 重大關連人士交易

本集團在正常業務過程中按公平基準進行之重大關連人士交易（並不符合上市規則第14A章所界定之關連交易或持續關連交易之定義）僅包括主要管理層薪酬。有關主要管理層薪酬的詳情（包括董事酬金）及僱員福利的會計政策，請參閱於第72至75頁的薪酬報告。↔

26 或然負債及或然資產

於2025年及2024年12月31日，本集團並無重大或然負債及或然資產。

會計政策

或然負債指產生自過往事件的可能責任，且其存在只能由本集團無法完全控制的一個或多個不確定未來事件的發生或不發生而確認。或然負債還有可能是產生自過往事件的當前責任，但由於未必構成經濟資源流失，或由於責任的數額無法可靠地計算，有關負債未被確認列賬。

雖然或然負債未被確認列賬，但在財務報表附註中須予以披露。當經濟資源可能外流時，有關負債將被確認為撥備。

或然資產指產生自過往事件的可能資產，且其存在只可能由本集團無法完全控制的一個或多個不確定未來事件的發生或不發生而確認。

雖然或然資產未被確認列賬，但當很有可能收到經濟效益時會在財務報表附註中披露。當肯定收到經濟效益時，有關資產將確認列賬。

27 結算日後事項

於2026年2月16日，本公司與拓維集團有限公司及Caravel Maritime Ventures Inc.訂立股東協議，並據此委任兩名非執行董事。

詳情請參閱2026年2月16日的相關公布。

28 主要附屬公司

於2025年12月31日，本公司全資擁有下列主要附屬公司的直接及間接權益：

公司名稱	註冊成立／營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
直接持有股份			
PB Vessels Holding Limited	英屬處女群島	1,191,118,775美元	投資控股
PB Management Holding Limited	英屬處女群島	12,313美元	投資控股
PB Vessels Holding SG Pte. Ltd.	新加坡	250,000美元	投資控股
間接持有股份			
貨船擁有及租賃			
Albatross Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Astoria Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Badger Island Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Barracuda Island Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Barrow Shipping Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Bayview Shipping Limited	馬紹爾群島	1美元	貨船擁有
Bell Bay Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Block Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Bonny Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Bridge Bay Limited	馬紹爾群島	1美元	貨船擁有
Bright Cove Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Chatham Shipping Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Chiloe Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Columbia River Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Cooper Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Corio Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Cramond Island Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Darling River Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Discovery Bay Shipping Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Disko Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
鷹峯貿易有限公司	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Eastern Cape Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Engine Shipping Limited	馬紹爾群島	1美元	貨船擁有

28 主要附屬公司(續)

公司名稱	註冊成立／營運地點	已發行及繳足股本	主要業務	公司名稱	註冊成立／營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
Esperance Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Longview Logger Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Fortune Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Luzon Strait Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Future Sea Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Marawah Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Gharapuri Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Matakana Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Good Shape Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mega Fame Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Goodwyn Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mount Aso Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Grande Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Mount Hikurangi Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Gullholmen Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Mount Seymour Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Helen Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Mount Taranaki Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Honey Island Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Neptune Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Hull Shipping Limited	馬紹爾群島	1美元	貨船擁有	Newman Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	26,001美元	貨船擁有及租賃
Ikuchi Island Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Nightingale Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Illovo River Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Nobal Sky Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Imabari Logger Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Nootka Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Impression Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	North Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Ince Point Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Novelty Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Incheon Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Oak Bay Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Indian Ocean Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Olive Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Indigo Lake Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Olympia Logger Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Iona Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Osaka Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Ipanema Beach Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Otago Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Ipswich Bay Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Oyster Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Irvine Bay Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin Chartering Limited	英屬處女群島／國際	10美元	貨船租賃
Isabela Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Pacific Basin SG Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船租賃
Iwagi Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Palm Shipping Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Jamaica Bay Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Paqueta Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
James Bay Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Pearl Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jericho Beach Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Pelican Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jervis Bay Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Penguin Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jiangmen Trader Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Pitt Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Jules Point Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Port Alberni Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Jumeirah Beach Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Port Angeles Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Kanda Logger Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Port Pirie Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Key West Shipping Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Puget Sound Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Kodiak Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Saldanha Bay Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Kultus Cove Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Sandy Bay Limited	馬紹爾群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Lake Stevens Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃	Scrub Shipping Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Liberty Vessel Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃	Seal Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃

28 主要附屬公司(續)

公司名稱	註冊成立／營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
Shakespeare Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Shark Island Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Sharp Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Shelter Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Silhouette Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Skomer Shipping (BVI) Limited	英屬處女群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Soko Shipping Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Stanley Bay Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
Tampa Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Texel Island Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Turtle Shipping Limited	馬紹爾群島／國際	1美元	貨船擁有及租賃
West Bay Shipping Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
White Bay Limited	香港／國際	1港元	貨船擁有及租賃
Zhousan Shipping Pte. Ltd.	新加坡／國際	1美元	貨船擁有及租賃
其他			
PB Maritime Services Limited	英屬處女群島／香港	1美元	控股業務
太平洋航運代理有限公司	香港／國際	10港元	船務諮詢服務
Pacific Basin Handysize Limited	英屬處女群島／香港	10美元	貨船管理及航運服務
Pacific Basin Handysize (HK) Limited	香港	10港元	貨船管理及航運服務
Pacific Basin Supramax Limited	香港	10港元	貨船管理及航運服務
Pacific Basin (UK) Limited	英格蘭及威爾斯	2英鎊	船務諮詢服務

公司名稱	註冊成立／營運地點	已發行及繳足股本	主要業務
Pacific Basin Shipping (Australia) Pty Ltd	澳洲	1澳元	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Brasil) Ltda	巴西聯邦共和國	595,285巴西雷亞爾	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Canada) Limited	加拿大英屬哥倫比亞省	1股無面值之普通股	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (Chile) Limitada	智利聖地牙哥	相等於6,000美元之智利比索	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping DMCC	阿拉伯聯合酋長國	50,000阿聯酋迪拉姆	貨船管理及營運
太平洋航運(香港)有限公司	香港	20港元	貨船代理及管理服務
Pacific Basin Shipping SG Pte. Ltd.	新加坡	250,000美元	船務及海事相關諮詢服務
PacBasin Shipping Pte. Ltd. (前稱Pacific Basin Shipping (Singapore) Pte. Ltd.)	新加坡	200,000坡元	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (South Africa) (Pty) Ltd	南非共和國	120股無面值之股份	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (UK) Limited	英格蘭及威爾斯	2英鎊	船務諮詢服務
Pacific Basin Shipping (USA) Inc.	美國	1,000美元	船務諮詢服務
PB Maritime Personnel Inc.	菲律賓	17,300,000菲律賓比索	船員服務
PBS Corporate Secretarial Limited	香港	10港元	秘書服務
太華船務(北京)有限公司 ⁽¹⁾	中國	4,000,000美元 (註冊股本)	代理及貨船管理服務

(1) 該附屬公司乃為於中國成立的外商獨資企業，本集團已悉數繳足其註冊資本。

29 本公司資產負債表及儲備變動

(a) 本公司資產負債表

	於12月31日		
	附註	2025年 千美元	2024年 千美元
資產			
非流動資產			
於附屬公司的投資		1,332,920	1,331,341
流動資產			
預付款項及其他應收款項		153	156
應收附屬公司款項		187,049	253,515
現金及現金等價物		166	143
		187,368	253,814
資產總額		1,520,288	1,585,155
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本	18	50,546	50,710
保留溢利		311,763	365,992
其他儲備		1,155,603	1,168,024
權益總額		1,517,912	1,584,726
負債			
流動負債			
應計費用及其他應付款項		2,376	429
負債總額		2,376	429

董事會已於2026年3月3日批准發表本財務報表。



Stanley Hutter Ryan
董事



Martin Fruergaard
董事

(b) 本公司儲備變動

千美元	其他儲備					總計
	股份溢價	僱員福利儲備	實繳盈餘	小計	保留溢利	
於2025年1月1日	394,790	(6,704)	779,938	1,168,024	365,992	1,534,016
全面收益						
股東應佔虧損	-	-	-	-	(9,752)	(9,752)
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易						
派付股息(附註9)	-	-	-	-	(44,141)	(44,141)
以股權支付的補償(見薪酬報告第74頁)	-	4,289	-	4,289	-	4,289
轉換可換股債券時發行的股份(附註18(a))	28,155	-	-	28,155	-	28,155
購回及註銷股份(附註18(b))	(38,573)	-	-	(38,573)	-	(38,573)
股份獎勵之授出(附註18(c))	-	(7,413)	-	(7,413)	(336)	(7,749)
股份獎勵之失效(附註18(c))	-	1,121	-	1,121	-	1,121
於2025年12月31日	384,372	(8,707)	779,938	1,155,603	311,763	1,467,366
於2024年1月1日	428,006	(7,625)	779,938	1,200,319	433,718	1,634,037
全面收益						
股東應佔虧損	-	-	-	-	(1,940)	(1,940)
與權益持有者以其持有者的身份進行的交易						
派付股息(附註9)	-	-	-	-	(65,797)	(65,797)
以股權支付的補償(見薪酬報告第74頁)	-	5,614	-	5,614	-	5,614
轉換可換股債券時發行的股份(附註18(a))	5,484	-	-	5,484	-	5,484
購回及註銷股份(附註18(b))	(38,700)	-	-	(38,700)	-	(38,700)
股份獎勵之授出(附註18(c))	-	(5,704)	-	(5,704)	11	(5,693)
股份獎勵之失效(附註18(c))	-	1,011	-	1,011	-	1,011
於2024年12月31日	394,790	(6,704)	779,938	1,168,024	365,992	1,534,016

獨立核數師 報告



致太平洋航運集團有限公司股東
(於百慕達註冊成立的有限公司)

意見

我們已審計的內容

太平洋航運集團有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)列載於第89至121頁的綜合財務報表，包括：

- 於2025年12月31日的綜合資產負債表；
- 截至該日止年度的綜合損益表；
- 截至該日止年度的綜合全面收益表；
- 截至該日止年度的綜合權益變動結算表；
- 截至該日止年度的綜合現金流量表；及
- 綜合財務報表附註，包括重大會計政策資料及其他解釋信息。

我們的意見

我們認為，該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告會計準則》真實而中肯地反映了 貴集團於2025年12月31日的綜合財務狀況及其截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《公司條例》的披露規定妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合財務報表承擔的責任」部分中作進一步闡述。

我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

獨立性

根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」)中適用於公眾利益實體財務報表審計的相關要求，我們獨立於 貴集團。我們亦已履行守則中的其他專業道德責任。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷，認為對本期綜合財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合財務報表及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。我們在審計中識別一項關鍵審計事項為自有貨船及使用權資產賬面值。

關鍵審計事項

自有貨船及使用權資產賬面值

請參閱綜合財務報表附註11及12。

於2025年12月31日，貴集團擁有一支價值分別為1,640,000,000美元及87,000,000美元的自有貨船船隊及使用權資產（「乾散貨船」）。使用權資產代表貴集團（作為承租人）於租賃期內使用租賃貨船的權利。

管理層於每個報告期末評估資產是否存在減值跡象。貴集團於2025年12月31日的資產淨值高於其市值。根據管理層評估，此被視為貴集團乾散貨船可能出現減值的跡象。

於2025年12月31日，貴集團就減值評估而識別出兩個現金產生單位。該兩個現金產生單位分別為小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船。

管理層按現金產生單位的使用價值與扣除出售開支之公平值兩者中較高者釐定各現金產生單位的可收回金額。使用價值計算乃基於各現金產生單位的未來貼現現金流量而得出，當中涉及作出重大判斷及假設，包括預期僱用率、貨船租金、營運開支、通脹率及採用於未來現金流的貼現率。可收回金額乃基於使用價值模型計算，此金額高於各現金產生單位於2025年12月31日的賬面值。

根據減值評估結果，貴集團判定截至2025年12月31日止年度毋須計提減值撥備。

由於乾散貨船的賬面值屬重大，且可收回金額的估計涉及高度判斷及不確定性，故我們重點關注此項目。

我們的審計如何處理關鍵審計事項

我們與管理層進行討論，並評核管理層對乾散貨船減值跡象所作的評估。

我們評核所採用估值方法及就現金產生單位所作的識別的適當性，並檢查減值評估的算術準確性。

我們評估於使用價值模型中採用的未來貼現現金流量及其制定過程，包括與董事會批准的預算或最近期的管理層預測進行比較以及評估相關的假設，當中包括：

- 比較貨船租金預測與歷來實際表現及外部行業預測；
- 比較營運開支預測與歷來實際表現及外部預測的通脹率；
- 比較預測僱用率與歷來實際表現；
- 基於我們的估值專家參與的同業可比較公司的貼現率基準測試評估貼現率；
- 評估過往預算及預測的合理性，包括比較去年的使用價值模型所採用的預期僱用率、貨船租金及營運開支與今年的業務實際表現；
- 根據我們對業務及行業的知識，就上述假設進行敏感度分析。

我們亦已評估貴集團綜合財務報表中相關披露事項的適當性及充分性。

基於已執行的程序，我們根據現有證據認為管理層在減值評估中採用的判斷及假設均屬合理。

其他信息

貴公司董事須對其他信息負責。其他信息包括年報內的所有信息，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。其他信息不包括在年報內呈列的特定資料，該等資料被視為綜合財務報表的組成部分，因此涵蓋在我們對綜合財務報表發表的審計意見內。

我們對綜合財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合財務報表或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸，或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

董事及審核委員會就綜合財務報表須承擔的責任

貴公司董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告會計準則》及香港《公司條例》的披露規定擬備真實而中肯的綜合財務報表，並對其認為為使綜合財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備綜合財務報表時，董事負責評估 貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將 貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審核委員會須負責監督 貴集團的財務報告過程。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們僅按照百慕達1981年《公司法》第90條向閣下（作為整體）報告我們的意見，除此之外本報告別無其他目的。我們不會就本報告的內容向任何其他人士負上或承擔任何責任。合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或匯總起來可能影響綜合財務報表使用者依賴綜合財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對 貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對 貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致 貴集團不能持續經營。
- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 計劃和執行集團審計，以獲取關於 貴集團內實體或業務單位財務信息的充足和適當的審計憑證，以對綜合財務報表形成審計意見提供基礎。我們負責指導、監督和覆核為集團審計而執行的審計工作。我們為審計意見承擔總體責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任（續）

除其他事項外，我們與審核委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審核委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，用以消除對獨立性產生威脅的行動或所採取的防範措施。

從與審核委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法例法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是廖偉寧女士（執業證書編號：P04870）。



羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港，2026年3月3日

集團財務概要

下文載列本集團過去五個財政年度的業績、資產負債表、現金流量及其他數據概要，有關資料乃摘錄自本集團於該等年度的年報而並無按現行會計準則作出追溯調整：

千美元	2025年	2024年	2023年	2022年	2021年	
業績						
營業額	2,081,039	2,581,552	2,296,622	3,281,626	2,972,514	
稅息折舊及攤銷前溢利	263,092	333,404	347,185	935,131	889,858	
基本溢利	59,218	114,094	119,234	714,722	698,307	
股東應佔溢利	58,172	131,697	109,379	701,856	844,810	
資產負債表						
資產總額	2,278,427	2,414,035	2,432,462	2,648,685	2,745,432	
負債總額	(453,445)	(587,391)	(634,533)	(741,330)	(914,206)	
權益總額	1,824,982	1,826,644	1,797,929	1,907,355	1,831,226	
現金及存款總額	270,559	282,037	261,453	443,877	459,721	
現金／(借貸)淨額	134,038	19,719	(38,947)	65,269	(128,435)	
現金流量						
經營	270,906	309,335	353,400	935,317	850,422	
投資	(43,325)	(87,397)	(61,166)	63,179	(334,001)	
其中購置物業、機器及設備	(116,416)	(128,405)	(252,072)	(84,718)	(224,483)	
融資	(247,991)	(214,402)	(389,728)	(949,128)	(433,027)	
現金及現金等價物淨變動	(20,410)	7,536	(97,494)	49,368	83,394	
其他數據						
每股基本盈利	美仙	1.14	2.54	2.10	13.93	17.90
每股股息	美仙	1.0	1.2	1.6	10.0	9.5
可供分派溢利派息率		100%	50%	75%	75%	54%
每股經營業務產生的現金流	美仙	5.3	6.0	6.8	18.5	18.0
每股公司賬面淨值	美仙	35.3	35.4	34.2	36.3	38.0
年末收市價	港元	2.33	1.64	2.57	2.64	2.86
年末市值	千美元	1,547,182	1,088,762	1,731,255	1,781,586	1,764,789



公司資料

全球辦事處

大連、杜拜、德班、香港、伊洛伊洛、倫敦、馬尼拉、墨爾本、里約熱內盧、聖地牙哥、新加坡、斯坦福、東京及溫哥華

股份過戶登記處

香港中央證券登記有限公司
香港灣仔
皇后大道東183號
合和中心17M樓
電話：+852 2862 8555 傳真：+852 2865 0990
電郵：hkinfo@computershare.com.hk

公司秘書

莫潔婷女士，註冊會計師
電郵：companysecretary@pacificbasin.com

上市地點及上市日期

香港聯合交易所有限公司
2004年7月14日

公共及投資者關係

電郵：ir@pacificbasin.com
電話：+852 2233 7000
傳真：+852 2110 0171

社交媒體渠道

LinkedIn、Facebook、Instagram、微信及YouTube



主要辦事處

香港
黃竹坑
香葉道2號
One Island South 31樓
電話：+852 2233 7000 傳真：+852 2865 2810

核數師

羅兵咸永道會計師事務所
執業會計師
註冊公眾利益實體核數師

律師

夏禮文律師行

股份代號

聯交所：2343.HK
彭博：2343 HK
路透：2343.HK

已發行股份總數

於2025年12月31日為5,166,725,803股

網址

www.pacificbasin.com



2025年可持續發展報告



以客為本 行穩致遠



Pacific Basin

2025年可持續發展報告
2025年12月31日
40頁

請登入網址瀏覽年報及
可持續發展報告
www.pacificbasin.com/2025



歡迎使用網上意見表格
向我們提出建議



Pacific Basin Shipping Limited 太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號: 2343)



請掃描此處進入本公司網站

關注我們



製作：資本財經印刷有限公司

* 僅供識別

