

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公佈的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公佈全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

Pacific Basin Shipping Limited

太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)
(股份代號: 2343)

截至2026年6月30日止六個月 的中期業績公布

太平洋航運集團有限公司(「太平洋航運」或「本公司」)董事會(「董事會」)欣然公布本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至2026年6月30日止六個月的未經審核簡明綜合業績如下:

業務摘要

在市況強勁下表現突出

- 在地緣政治動盪下，太平洋航運仍取得穩健的財務表現，在2026年上半年繼續獲利，船舶的業績亦顯著優於各市場指數
- 於2026年上半年，我們錄得基本溢利94,900,000美元、淨溢利105,000,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利197,800,000美元，為我們帶來按年計股本回報率達11%及每股基本盈利16.1港仙
- 我們保持穩健的現金狀況，其中現金淨額為157,200,000美元，而已承諾可動用流動資金為673,600,000美元
- 於2026年上半年，我們根據2026年度上限為40,000,000美元的股份回購計劃，購回約9,500,000股股份，總代價約為3,500,000美元。我們將繼續評估進一步的回購機會
- 董事會宣布派發中期股息每股15.5港仙，佔期內淨溢利約100% (不包括貨船出售收益)

業務表現

- 於2026年上半年，我們的核心業務錄得的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別為14,150美元及16,550美元，合共產生123,700,000美元的收入(未計管理開支)
- 我們的日均表現較小靈便型(BHSI 38,000載重噸(經調整))及超靈便型(BSI 58,000載重噸)乾散貨船的指數分別高出1,950美元及2,370美元，彰顯了我們一體化平台的價值，並延續了我們長期以來優於貨運市場基準的紀錄
- 我們的營運活動於12,650日的營運日數中錄得日均利潤1,060美元，產生13,400,000美元的收入(未計管理開支)
- 我們的日均現金收支平衡維持低於6,800美元水平，低於上半年平均市場指數超過40%，我們的成本仍然控制得宜，且在同業間具有相當競爭力
- 於2026年6月30日，我們的自有船隊的估計市場價值約2,070,600,000美元，遠高於我們的賬面淨值1,557,000,000美元

我們的船隊

- 於2026年6月30日，我們擁有106艘小靈便型、超靈便型及超大靈便型乾散貨船，並合共營運約254艘自有及租賃貨船
- 年內至今，我們已完成出售一艘22年船齡的超靈便型乾散貨船，並已承諾出售另一艘超靈便型乾散貨船，該交易會於2026年8月內完成交割
- 我們持續透過以下方式擴充及現代化核心船隊：交付一艘先前租賃的超大靈便型乾散貨船，行使兩艘小靈便型乾散貨船的購買選擇權，以及新增一艘長期租賃的超大靈便型新建造貨船，並附帶租期延長及購買選擇權
- 我們調整並擴充了新建造貨船計劃，將四艘雙燃料超大靈便型乾散貨船訂單替換為四艘節能型傳統燃料超大靈便型乾散貨船，並取得兩艘雙燃料貨船的購買選擇權，從而在降低短期資本開支的同時，保持船隊運營效率與燃料靈活性；我們還額外訂購了兩艘小靈便型新建造貨船

市場前景與新興動態

- Clarksons Research的預測數據顯示，儘管地緣政治干擾及貿易低效因素持續，預期將支撐噸位航距需求、船舶僱用率及貨運租金，短期而言，乾散貨運供應的增長速度高於需求
- 我們預期地緣政治、宏觀經濟、監管及環保相關發展將為市場造成持續波動，亦帶來風險與機遇
- 受惠於城市化、基礎設施建設、能源轉型及糧食需求增長，我們對配備起重機的小宗散貨運送業務的長期前景保持信心
- 隨著全球船隊老化，以及新造船供應受限，小宗散貨市場的基本面預期將趨於更加平衡，這將支持船隊穩健增長，並為資金充裕的船東帶來具吸引力的機遇

截至6月30日止六個月

百萬美元	2026年	2025年
營業額	1,105.5	1,018.7
稅息折舊及攤銷前溢利 [#]	197.8	121.5
基本溢利	94.9	21.9
股東應佔溢利	105.0	25.6
每股基本盈利(港仙)	16.1	3.9
每股中期股息(港仙)	15.5	1.6

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

我們的船隊

營運貨船				總數	總載重噸 (百萬噸)	平均船齡
於2026年6月30日					自有	自有
	自有	長期租賃	短期租賃 ¹			
 小靈便型	58	9	48	115	2.0	13
 超靈便型/ 超大靈便型 ²	48	4	86	138	2.9	13
 好望角型 ³	1	-	-	1	0.1	15
總計	107 ⁴	13 ⁵	134	254	5.0	13

¹ 於2026年6月營運中的短期貨船及與指數掛鈎的貨船之平均數目

² 超過60,000載重噸的超靈便型乾散貨船通稱為超大靈便型乾散貨船

³ 本公司擁有一艘以光船租賃形式長期租賃的好望角型乾散貨船

⁴ 上表並不包括六艘已訂購的小靈便型及四艘已訂購的超大靈便型新建造貨船，及不包括我們持有購買選擇權的12艘現有及三艘將引入的長期租賃貨船

⁵ 不包括將交付至長期租賃貨船船隊的兩艘小靈便型及一艘超靈便型貨船

行政總裁報告

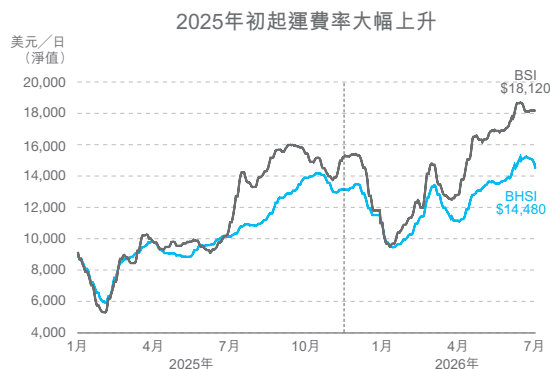
地緣政治局勢動盪，市場環境趨緊

年內至今，乾散貨運市場持續走強，地緣政治動盪與貿易低效率下（尤其是與阿拉伯灣地區衝突相關的因素）使市場環境趨緊，推動貨運租金升至2022年下半年以來的最高水平。

於期內大部分時間，霍爾木茲海峽航行受到嚴重限制，導致全球船用燃料價格飆升，並使多達2%的噸位小於好望角型的船隊受困於該區域內。此舉對阿拉伯灣地區的化肥、水泥、熟料及粒料的出口造成干擾，致使這些商品改由其他更遙遠的來源地採購，從而增加了噸位航距需求。

我們船員的安全及福祉是我們的首要考量。可幸我們的自有貨船及船員均未受到海灣局勢的直接影響，我們位於杜拜辦事處的同事亦平安無恙。我們在該地區僅有一艘租賃貨船，並已與其船東緊密合作，以協助實施適當的安全措施。隨著六月中旬美伊達成停火協議，及隨後霍爾木茲海峽間歇性恢復商業船舶交通，該貨船現已安全駛離阿拉伯灣。

上述事態發展並未對我們的成本基礎造成任何重大不利影響。我們的燃油採購及風險管理框架能緩解燃料價格波動的影響，而我們以現貨市場為主的業務模式，能透過市場貨運租金來吸收較高的燃料及保險成本。



市況轉強，領跑同業

在此背景下，太平洋航運於2026年上半年取得強勁的財務業績，盈利水平於期內逐步提升，而我們的貨船表現亦顯著優於其各自的市場指數。

我們於期內錄得基本溢利94,900,000美元，淨溢利105,000,000美元及稅息折舊及攤銷前溢利197,800,000美元。此相當於按年計算股本回報率11%及每股基本盈利16.1港仙，按年錄得顯著改善。

於2026年上半年，我們的**核心業務**貢獻123,700,000美元（未計管理開支），較2025年上半年增長144%。我們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14,150美元及16,550美元，較市場指數分別高出1,950美元及2,370美元。此卓越表現彰顯了我們一體化平台的價值，並延續了我們長期以來優於貨運市場基準的紀錄。我們透過將稀有的逆航貨運與較為普遍的順航貨運相結合，優化貿易模式、減少空載航段及提高貨船僱用率，同時，我們善用高價值的拼箱、甲板貨運及其他散裝貨運業務，進一步提升僱用率、按期租合約對等基準的日均收入及回報。

作為核心業務的補充，我們的**營運活動**貢獻13,400,000美元（未計管理開支），較2025年上半年上升33%，相當於每日1,060美元的利潤。此項業務能讓我們即使在核心貨船未能投入營運時，仍能繼續為客戶提供服務，從而為集團盈利帶來重要的額外貢獻。

貨船盈利表現優於同業，同時亦得益於嚴格的成本管控。貨船每日營運開支為4,790美元、每日管理開支為970美元，以及每日融資開支為110美元，各項成本仍然控制得宜，有助於在整個週期中保持穩健的利潤率。成本競爭力是太平洋航運的一大關鍵優勢，其基礎在於我們的規模優勢、嚴格的成本管控，以及持續專注於提升效率。

強勁的資產負債表與股東回報

我們審慎管理資本，致力在整個市場週期中兼顧股東回報、船隊更新、把握增長機遇及維持財務靈活性。

截至2026年6月30日，本公司的財務狀況持續穩健，其中現金淨額為157,200,000美元，而已承諾可動用流動資金為673,600,000美元。

期內經營業務產生的現金為143,500,000美元，遠超過57,300,000美元的資本支出，足以同時支持再投資及股東分派。

鑑於我們穩健的現金流及資產負債表，董事會已宣派中期股息每股15.5港仙，相當於本期間淨溢利（不包括出售船舶收益）的約100%，股息收益率約為5%。此舉反映董事會對業務實力充滿信心，同時保留充足靈活性，以應對不斷變化的市場環境及把握市場機遇。根據我們於2026年3月公布的修訂後的股息政策，本公司擬派發相當於年度淨溢利（不包括出售船舶收益）的50%的股息；而倘本公司於年末錄得淨現金水平，派息比例將最高增加至淨溢利的100%（不包括出售船舶收益）。

此外，我們於2026年上半年根據2026年度上限為40,000,000美元的股份回購計劃，以約3,500,000美元回購約9,500,000股股份。當本公司的股價低於我們資產的公平市值時，股份回購可有效運用資本。我們將繼續評估進一步的股份回購的機會。

推動增長創造長遠回報

我們一直秉持以靈活性、可選性、嚴謹資本配置及股東長遠回報為核心的增長策略，在目前資產價格高企及監管環境持續演變的情況下尤其如此。

我們與船廠、船東及其他主要供應商建立的長期合作關係，加上我們著重保持可選性，構成了重要的策略優勢。這些優勢不僅讓我們能夠把握增長機遇，亦提升我們因應市場環境變化作出調整的能力。這些選項提供了極大的靈活性，讓我們能在整個週期中有選擇性地擴充及更新船隊，同時無需在當下投入大量資本。

迄今為止，我們透過審慎的船隊更新及增長交易，持續落實有關策略。

誠如我們於2026年4月16日刊發的第一季度交易活動公告中所述，我們已於1月接收了於2025年12月行使購買選擇權的一艘原為長期租賃、於日本建造的超大靈便型貨船。其後，我們宣布行使兩艘租賃小靈便型貨船的購買選擇權，預期有關船舶將於年底前加入我們的船隊。我們亦為核心船隊新增一艘64,000載重噸的長期租賃超大靈便型新建造貨船，預期於2027年交付，並附有按固定租金及價格計算的延長租期選擇權及購買選擇權。

我們亦重整及擴展新建造貨船計劃，以四艘採用傳統燃料、具高燃油效率的超大靈便型新建造貨船取代四艘雙燃料超大靈便型乾散貨船訂單，同時取得兩艘雙燃料船舶的購買選擇權。有關調整在全球減碳監管前景仍存在不確定性的情況下，既可降低短期資本開支，同時保留配置現代化、高效率船舶的機會，確保未來的燃料靈活性。我們亦將由JNS建造、配備開頂貨艙及原木裝載設備的40,000載重噸小靈便型新建造貨船訂單，由四艘增至六艘，全部預期於2028年交付，進一步擴充我們的現代化高效率船隊的儲備。

我們如何締造卓越表現及創造價值

我們取得優於市場的表現建基於多年來建立而成，結合卓越的商業、營運，及有效資本配置的綜合平台。

優秀的商業手腕－為船隊創造更多優質業務機遇

- 憑藉全球網絡及與客戶建立的緊密合作關係，我們能夠捕捉貨源機遇及深入掌握市場動態
- 我們掌握運費及船舶資產週期的能力，有助優化船隊部署，並隨著市場變化作出具前瞻性的商業決策
- 龐大、同質化且可互相調配的船隊，有助於三角點貿易模式下高效配對船舶與貨物，提升僱用率、航程經濟效益及按期租合約對等基準的收入
- 我們於原木、拼箱運輸及甲板貨運等高價值、營運要求較高的利基市場中累積了深厚的專業經驗，提升我們的服務能力，並於傳統乾散貨運輸以外創造額外盈利機遇
- 我們的營運活動於核心船舶未能投入營運時，仍可支援客戶需求，從而提升服務水平及盈利能力

營運卓越－充分發揮每次航程的價值

- 全面的內部專業能力、數碼化及人工智能驅動的優化措施，有助提升航程執行效率、燃油效率及整體營運表現
- 我們領先業界的內部船隊管理能力，憑藉高水平的安全管理、監管合規、服務可靠性及船隊營運表現，奠定卓越營運的基礎
- 我們嚴謹的成本管理及雄厚的內部專業能力，有助維持具競爭力的船舶營運成本及間接成本，同時確保營運安全、可靠及高效

資本配置－透過資本管理促進增長、提升韌性及提高股東回報

- 我們對現金、債務及資本配置採取嚴謹的方針，在船隊投資、財務實力與股東回報之間取得平衡，同時在船運週期中維持韌性與靈活性
- 我們秉持長遠及逆週期的投資策略，持續推動船隊投資及更新，並受惠於與船廠、船東及其他策略合作夥伴建立的穩固合作關係
- 我們在船舶擁有及租賃模式方面採取靈活的策略，能夠隨著市況變化，在自有貨船、長期租賃及短期租賃之間靈活調整，兼顧營運靈活性與未來增長需要
- 我們現時營運的船隊是經多年審慎投資而逐步建立，具備可觀的盈利能力及資產價值

我們嚴謹的成本結構、靈活的商業策略及長遠投資方針，使我們能夠在市場向好時充分把握上升機遇、於市場疲弱時有效控制下行風險，並持續締造優於市場的表現，同時貫徹在整個航運週期中持續投資及推動業務增長。

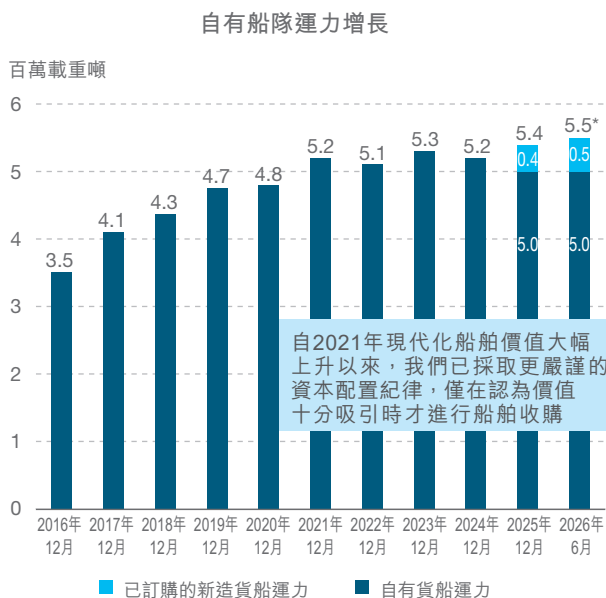
儘管乾散貨航運仍屬高度商品化的服務，我們的綜合平台使我們脫穎而出，並持續為我們帶來高於市場水平的按期租合約對等基準的收入及穩健的長遠回報。

整體而言，我們共有10艘新建造貨船訂單，包括六艘小靈便型及四艘超大靈便型貨船，預期於2028年至2029年上半年期間交付。我們持有兩艘雙燃料超大靈便型新建造貨船的購買選擇權。此外，我們持有13艘長期租賃貨船當中12艘的購買選擇權，可於2026年至2031年間行使（本年度迄今已行使其中兩項購買選擇權），另外亦持有全部三艘尚未交付至船隊的長期租賃貨船的購買選擇權。

本年度迄今，我們已完成出售一艘船齡22年的超靈便型貨船，並已承諾出售另一艘，會於2026年8月內完成交易。

於2026年6月30日，我們營運中的船隊包括120艘核心船舶，而計入短期租賃貨船後，船隊總數為254艘。

我們將繼續尋求提升價值的機遇，以更新及擴大我們的船隊及業務，包括審慎選擇現代化二手貨船的收購、訂造新建造貨船、長期租賃貨船，以及在價格及契合度具吸引力的情況下進行併購活動。



* 其中包括10艘已簽約的新造貨船，預計將於2029年年中前交付

董事會動態

誠如2026年2月16日所公布，董事會委任了Harindarpal S. Banga博士及Angad Banga先生兩位為非執行董事，進一步加深董事會的相關行業經驗、擴大其觀點多樣性，並加強策略監督力。

董事會於3月份調整若干董事委員會的成員組成，確保其技能的適當平衡和有效管治，從而配合公司優先目標。

董事會持續對策略、資本配置及風險管理進行健全監督，以促進嚴謹的執行工作及創造長遠價值。

領導安全及可持續發展領域

2026年上半年，我們在各項關鍵的環境、社會及管治事項上取得持續進展。

我們的員工安全、保障及福祉是我們最優先的事項。期內，我們的損失工時工傷事故頻率改善至0.32，不僅低於同業標準，更是我們歷來最佳紀錄之一。儘管我們對此進展感到鼓舞，我們的目標仍然是完全消除工傷事故。一宗涉及我們其中一艘船舶船員的嚴重險肇事故，凸顯船上持續保持高度警覺的重要性。對此，我們正對整支船隊加強推行「停止工作權」計劃。

我們亦持續改善環境表現。我們自有船隊的碳排放密度(EEOI)較2025年全年改善5%，目前較2008年基準水平低45%，並繼續按計劃於2030年前將碳排放密度降低一半。預期透過持續更新船隊、使用生物燃料，以及持續投資於技術及營運措施以提升能源效益，我們將符合日益嚴格的EEOI要求。然而，業界預期約2050年前實現更深層次的減碳目標，很可能需取決於國際海事組織會否成功建立全球框架，透過提供鼓勵措施推動綠色燃料及船舶的大規模轉型而定。

應對減碳進程及監管的不確定性

海運業仍面臨全球減碳框架實施時間及架構存在不確定性的挑戰。2025年10月，國際海事組織未能通過此前已達成共識的淨零排放框架；而於2026年5月舉行的海洋環境保護委員會第84屆會議，各成員國就建議框架中的經濟措施仍有分歧，惟眾多持份者均認為，此對推動行業轉用成本較高的綠色燃料及新一代船舶至關重要。

在此環境下，我們維持務實而靈活的方針，專注提升能源效益，並對未來燃料路徑保留靈活性。此舉將使我們能夠應對不斷演變的監管要求，同時避免在不確定環境下過早作出重大資本承諾。

區域及全球監管規定將持續演變，進一步凸顯效率及營運紀律的重要性。我們持續對數碼化及燃油優化作出投資，不僅有助降低成本，亦提升我們符合監管要求的準備能力。

儘管我們因應去年10月監管法規延後實施及不確定性再現，而縮減雙燃料新建造貨船計劃，我們對可持續發展及效率提升的承諾並未改變。結合我們保留對雙燃料新建造貨船的可選性，我們仍處於有利位置，可因應未來海事減碳進程的發展適時回應。

市場展望及新興趨勢

短期而言，Clarksons Research的預測數據顯示，全年乾散貨船運力供應增加將超過需求增長。然而，即使阿拉伯灣的衝突平息，該地區的市場逐步重新開放，持續的地緣政治干擾及貿易效率下降預計仍將限制船舶供應，並增加噸位航距需求，從而支持乾散貨運租金水平。儘管高利率及通脹壓力仍可能對全球經濟增長造成影響，目前乾散貨市場環境仍有較強的支持。

我們預計市場波動將繼續成為海運業的重要特徵，而地緣政治、宏觀經濟、監管及氣候相關因素仍難以預測，並將同時帶來風險及機遇。

展望更長遠未來，我們仍對配備起重機的小宗散貨運送業務前景充滿信心。小宗散貨及穀物需求預期將獲得城市化、基礎設施發展、能源轉型及食品需求增長等長期趨勢支持，尤其在新興經濟體。

在供應方面，預料小宗散貨市場基本因素將逐步趨向平衡。全球船隊老化以及日益嚴格的環保要求，可能帶動未來報廢量上升；另一方面，高昂的資產價格、短期內有限的船廠產能及監管不確定性將抑制新船訂單增長，支持更審慎的船隊增長。船隊老化與船隊增長受限的共同影響下，可能為資本實力雄厚的船東在市場環境變化中創造具吸引力的機遇。

綜合而言，該等因素支持我們對配備起重機的小宗散貨運送業務的長遠前景保持樂觀。我們將繼續密切監察市場發展，並隨著環境變化調整策略。

具備良好條件把握機遇

在此背景下，我們繼續在把握有利市場環境與審慎風險管理之間保持平衡。

2026年下半年的小靈便型及超靈便型已承諾貨船日數中，分別已就54%及60%的日數按日均租金14,850美元及17,470美元訂約，在提供一定盈利可見度的同時，仍保留參與較強勁市場機遇的能力。

我們穩健的資產負債表、具競爭力的成本結構及綜合營運平台，為我們在整個航運週期中保持良好表現奠定堅實基礎。在當前波動的市場環境下，我們透過動態管理營運及合約覆蓋情況，充分利用三角點貿易貨運模式及營運活動，提升整體表現。

該等優勢為我們提供良好條件以應對不確定因素，抓緊未來機遇。

我們於2026年的策略重點仍聚焦增長、效率及長遠回報，包括：

- 透過審慎選擇二手貨船收購、訂造新建造貨船及長期租賃貨船，推動船隊增長及更新，並優先把握可提升未來成長可選性的機遇
- 推行燃料策略轉型，提升獲取傳統燃料及替代燃料的能力，同時透過燃料優化、能源效率提升及碳市場把握價值創造機遇
- 推進航程優化，善用數碼化及人工智能，以及我們於散貨及散裝業務方面的專業知識，提升營運表現並創造額外價值
- 優化成本結構及營運效率，並透過生產力提升措施及強大的內部專業能力，進一步鞏固我們的成本競爭優勢
- 在整個航運週期中提升營運表現及股東回報，並以嚴謹的表現管理及資本配置作為支持

我們繼續監察貿易政策的發展，並保持靈活性，以應對貿易流向、監管規定及宏觀經濟環境的變化，確保我們的船隊持續在全球各地以高效率及具競爭力的方式營運。

總括而言，太平洋航運具備優越條件，在應對市場波動的同時，持續以可靠、安全及具競爭力的模式服務全球貨運客戶，並繼續締造優於市場的表現。

向員工和合作夥伴致謝

我們的表現反映合作夥伴關係的力量，以及我們的船員和岸上同事所展現的專業精神與付出。我謹此衷心感謝各位同事，以及我們的貨運客戶、供應商、股東及其他持份者一直以來的支持。

Martin Fruergaard

行政總裁

香港，2026年8月6日

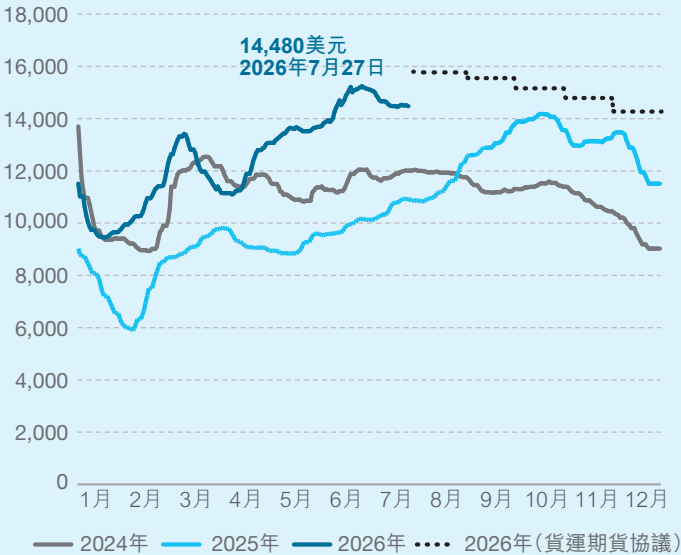
阿拉伯灣地區衝突加劇市場干擾及營運低效情況，推動運費市場走強

12,200美元（淨值）↑40%按年

BHSI 38,000載重噸（經調整）
2026年上半年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2024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），於2026年7月27日的數據

2026年上半年最具決定性的市場發展無疑是阿拉伯灣地區衝突。然而，在爆發衝突之前，受惠於人民幣自2025年4月「解放日」以來的穩步升值、中國龐大製造業的持續擴張與升級，以及中國進口商重啟囤貨，乾散貨運需求一直在加速增長。衝突爆發一度打破了這一勢頭，因燃油價格大幅上漲且劇烈波動，促使市場在2月下旬至4月中旬陷入謹慎觀望期。

在我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船業務中，人民幣升值帶來的額外購買力推動了中國糧食進口量的增長。在較大型的乾散貨船業務中，人民幣升值亦支援了中國鋼鐵及鋁業生產商增加鐵礦石與鐵鋁氧石的進口。

乾散貨運業受阿拉伯灣地區衝突的干擾程度雖不如油輪或集裝箱貨輪，但該衝突仍造成了顯著的新增效率低下問題。霍爾木茲海峽封鎖導致約2%的噸位小於好望角型的船隊在2026年上半年大部分時間內被困於阿拉伯灣內部，而高昂的燃油價格則拉低了可營運船隊整體的航行速度。間歇性的燃油短缺更導致船隻輪候時間延長以及不理想的繞航。

2026年上半年貨船價值上升

38.5百萬美元 ↑24%
指標船齡五年的二手超大靈便型乾散貨船價值
按年變化

資料來源：Clarksons Research，於2026年7月數據

在收益環境改善及新造船市場走強的雙重支撐下，二手船舶資產價值於2026年上半年大幅上升。Clarksons Research目前對指標船齡五年的超大靈便型乾散貨船的估值為38.5百萬美元，較2025年12月上升24%。

需求

乾散貨航運需求加速增長

Oceanbolt的數據顯示，2026年上半年全球海運乾散貨貿易量按年基本持平。然而，航程距離拉長推動噸位航距需求增加約5%。需求增長主要受惠於穀物、鐵礦石及鐵鋁氧石由大西洋流域出口至亞洲消費市場的強勁運輸需求。同時，行經蘇伊士運河仍屬高風險且保費高昂，而霍爾木茲海峽的封鎖則增加了亞洲對經由巴拿馬運河進口美國油氣的依賴，擠佔了部分乾散貨船隻的通航空間。因此，大部分此類跨地貿易被迫繞道好望角或合恩角，進一步延長了航程距離。

上半年小宗散貨貿易量（不包括我們現已歸類為大宗散貨的鐵鋁氧石）下降約6%，反映出衝突對往返阿拉伯灣貿易造成的嚴重干擾。然而，對噸位航距需求的影響相對有限，僅下降約1%。

大宗散貨噸位航距需求（包括鐵鋁氧石）增長主要受下列因素驅動：

- 鐵鋁氧石的噸位航距增長17%，幾內亞產量擴大，得益於最初為支援尚未實現全速生產的計劃鐵礦石項目而興建的新開發運輸基礎設施；
- 穀物的噸位航距上升16%，除俄羅斯及烏克蘭外，大多數主要出口地區的豐收推動了出口增加，同時中國進口商繼續建立囤貨；
- 鐵礦石的噸位航距增長6%，巴西及澳洲的礦業巨頭強勁復甦，擺脫了去年同期影響生產與出口的天氣干擾；及
- 煤炭的噸位航距恢復增長，上升1%，霍爾木茲海峽的封鎖限制了對亞洲的液化天然氣供應，推高了天然氣價格，並促使雙燃料發電機組轉用成本較低的煤炭。

2026年上半年全球貨物裝載量#

按年變動

選定小宗散貨*		
穀物	↑	14%
鐵礦石	↑	3%
煤炭	↓	-2%

* 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

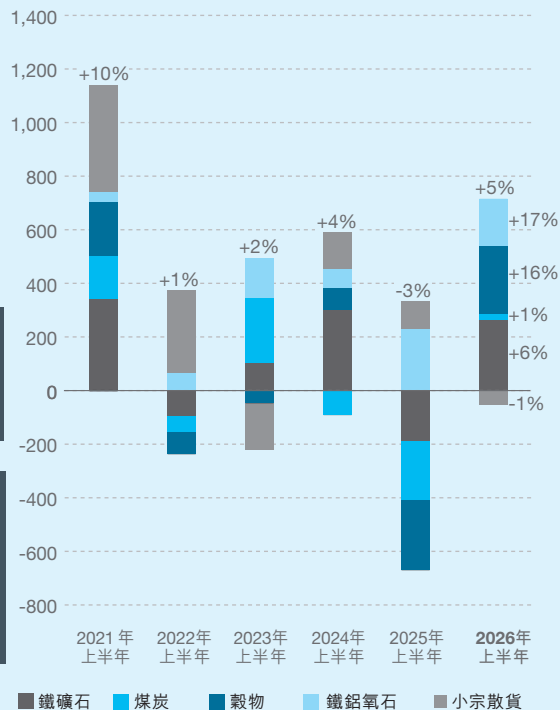
資料來源：Oceanbolt，於2026年7月數據（可予修改）

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

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

整體乾散貨運需求變動

按年變動（十億噸位航距）



資料來源：Oceanbolt，於2026年7月數據（可予修改）

供應

船隊淨增長率略有上升，新建造貨船趨向較大型貨船

全球乾散貨船船隊淨增長率於2026年上半年升至3.9%。在我們專注經營的小靈便型及超靈便型貨船分部，合計船隊淨增長率則維持穩定在4.0%。

全球乾散貨船新建造貨船交付量按年增加20%，惟增長主要集中於較大型船型。好望角型及巴拿馬型貨船交付量上升41%，而小靈便型及超靈便型貨船交付量僅增加1%，儘管期間交付量高於已計劃交付量。

全球乾散貨船拆卸量按年減15%。然而，與新建造貨船交付情況相反，拆卸活動主要集中於配備起重機的船隊。小靈便型及超靈便型貨船報廢量增加43%，而好望角型及巴拿馬型貨船報廢量則按相若比例下降。

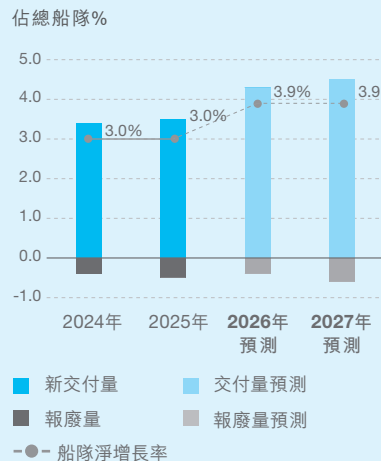
Clarksons Research預測，2026年全球乾散貨船船隊淨增長率將達3.9%。小靈便型及超靈便型貨船合計船隊預期將增長4.2%，反映2023年下半年至2024年初市場環境強勁期間所下訂單的貨船陸續交付。

展望更長遠未來，全球乾散貨船船隊老化（尤其小靈便型分部），加上日益嚴格的環境法規要求及燃油效率差距擴大，應會支持較高的報廢量水平。對於面臨日益增加的經濟及監管壓力、船齡較高且燃油效率較低的貨船而言，情況尤其如此。

整體乾散貨船供應發展情況

↑ 3.9%

2026年上半年整體乾散貨船運力

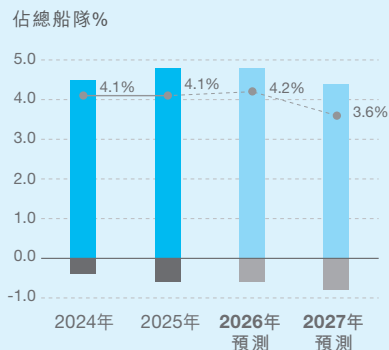


資料來源：Clarksons Research，於2026年7月數據

小靈便型／超靈便型乾散貨船供應發展情況

↑ 4.0%

2026年上半年全球小靈便型／超靈便型乾散貨船運力



預期未來數年船隊淨增長率將逐步放緩，原因包括新船訂購受到抑制，以及隨著船隊老化及減碳法規要求收緊，致報廢量可能增加。長遠而言，國際海事組織及歐盟的減碳法規要求或將推動貨船航速下降，從而降低有效運力供應。

訂單
法規延後實施帶動訂單增加

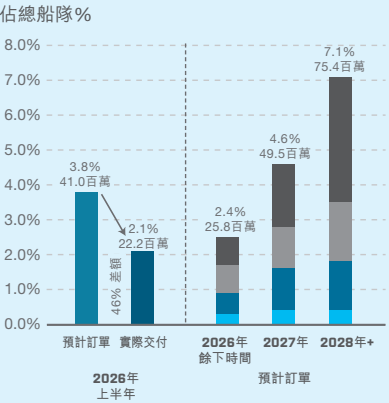
目前全球乾散貨船訂單量相當於現有船隊的14%，較一年前的12%有所上升。相比之下，小靈便型及超靈便型貨船合併訂單量僅略低於12%，較2025年同期水平稍降。兩者按歷史標準而言仍屬溫和，並顯著低於油輪及集裝箱船分部的訂單水平。

2026年上半年，乾散貨船新建造貨船訂單量大幅加快，按年增加83%至27,900,000載重噸。然而，新增訂單活動仍主要集中於較大體積船型。小靈便型訂單量下降13%，而超靈便型訂單量增加112%。好望角型及巴拿馬型的訂單量分別上升136%及34%。

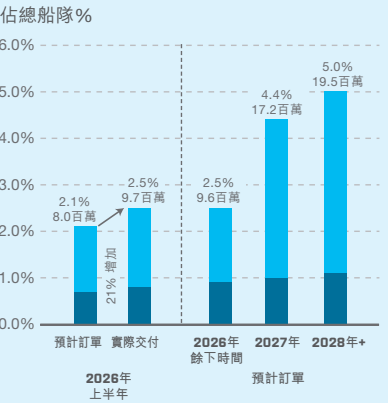
訂單活動恢復主要受到多項因素支持，包括：

- 國際海事組織全球減碳框架的推遲，有助提升市場對傳統燃料貨船長期使用壽命的信心；
- 額外船廠產能逐步釋放，惟該等產能大部分仍持續被其他航運分部的強勁需求所吸收；
- 《支持美國造船法案》在美國國會的推進速度較預期緩慢，降低市場對支持美國造船業及可能令停靠美國港口的外國建造貨船處於不利地位的措施所帶來的短期憂慮；及
- 美國於2025年末暫停對與中國有關聯的貨船（佔乾散貨船大部分）徵收的特別港口費，以及中國暫停對與美國有關聯貨船徵收的對等港口費。

整體乾散貨船訂單



小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2026年7月數據

船型	小靈便型 (10,000–44,999載重噸)	超靈便型及超大靈便型 (45,000–69,999載重噸)	巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–99,999載重噸)	好望角型 (100,000以上載重噸)	乾散貨船總量
訂單各佔現有船隊百分比	8.7%	13.2%	14.0%	15.9%	13.9%
平均船齡	13.9	12.8	12.6	12.3	13.0
船齡20年以上	14.6%	13.1%	15.9%	7.2%	11.8%
2026年上半年報廢量佔於2026年1月1日現有船隊百分比	0.4%	0.2%	0.1%	0.1%	0.2%

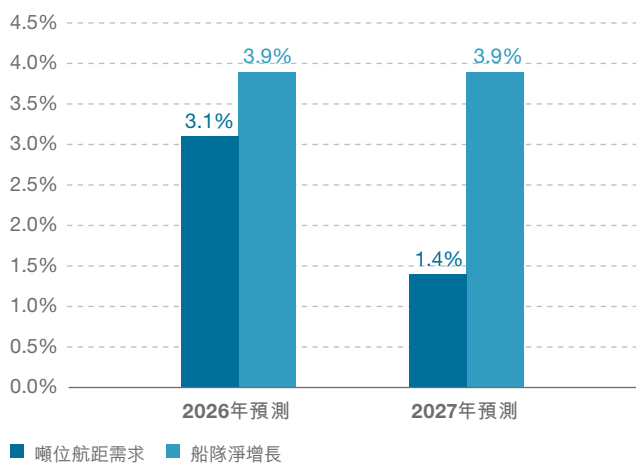
資料來源：Clarksons Research，於2026年7月數據

市場平衡

供應增長高於需求，但低效因素持續支持市場環境

整體乾散貨船供求

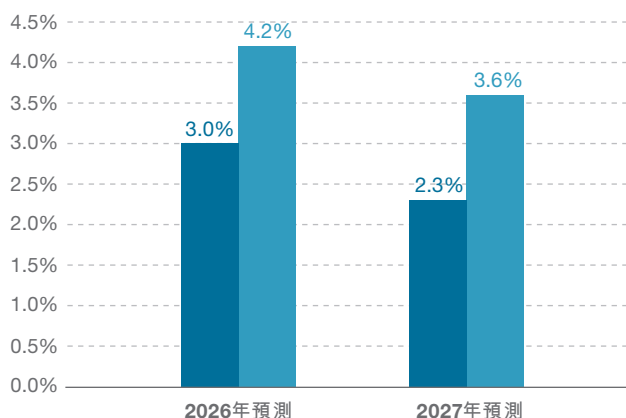
按年變動 %



資料來源：Clarksons Research，於2026年7月數據

小宗散貨需求與小靈便型／超靈便型乾散貨船供應

按年變動 %



根據Clarksons Research的預測數據，2026年乾散貨船船隊增長預期將超過乾散貨需求增幅，惟年初至今，需求增長主要受中國人民幣走強、製造業持續擴張、大宗商品庫存增加及貿易航程延長所支持。

貨運市場的現況也受到一系列效率低下的因素支撐，其中許多源於阿拉伯灣的衝突，包括燃油價格上漲、燃料供應中斷、航程延長，以及因霍爾木茲海峽過境限制所導致的貨船供應緊張。

儘管預測全年供應增長將超過需求增長，但這些因中斷所導致的低效率已減少了實際貨船供應量，並使市場狀況趨緊。

儘管該等低效因素最終消退可能令市場環境有所放鬆，但近年經驗顯示，該等發展難以預測。

中期內可能影響市場的因素

機會

- 因應美國貿易政策，乾散貨商品進口商轉向較長航程貨源（例如中國從巴西採購大豆）
- 中國推出以基建投資及城市更新為重點的貨幣及／或財政刺激措施，帶動乾散貨商品需求
- 因應美國貿易政策，中國與其他發展中經濟體之間加強合作、投資及貿易，支持中國鋼材出口及全球大宗商品需求
- 排放法規要求及燃料成本上升將減慢貨船的航速
- 由於燃料技術及美國保護主義政策存在不確定性，新船訂單量維持有限，導致運力供應收緊
- 面對複雜的環境法規及昂貴的貨船維修及升級開支，更多船齡較高及燃油效率較低的貨船報廢

威脅

- 高油價對全球經濟增長造成負面影響，從而降低乾散貨商品需求
- 蘇伊士運河通航量快速恢復將改善船隊生產效率，並提升有效運力供應增長
- 長債孳息率急升推高利率，對全球經濟活動及乾散貨商品需求造成負面影響
- 儘管推出刺激措施，中國經濟增長仍遜於預期
- 國際海事組織延後減碳目標，導致貨船報廢量有限

我們的表現

本集團於2026年上半年錄得基本溢利94,900,000美元，較去年同期增加333%。有關增長主要由於我們核心小靈便型及超靈便型貨船業務的貢獻大幅增加，兩項業務貢獻分別增至61,000,000美元及62,700,000美元，俱較去年同期增加逾倍，反映乾散貨運費市場環境改善及有效的商業執行能力。我們的營運活動貢獻增加33%至13,400,000美元，繼續透過在核心貨船未能投入營運時支援客戶，提升我們的盈利能力。

營運表現

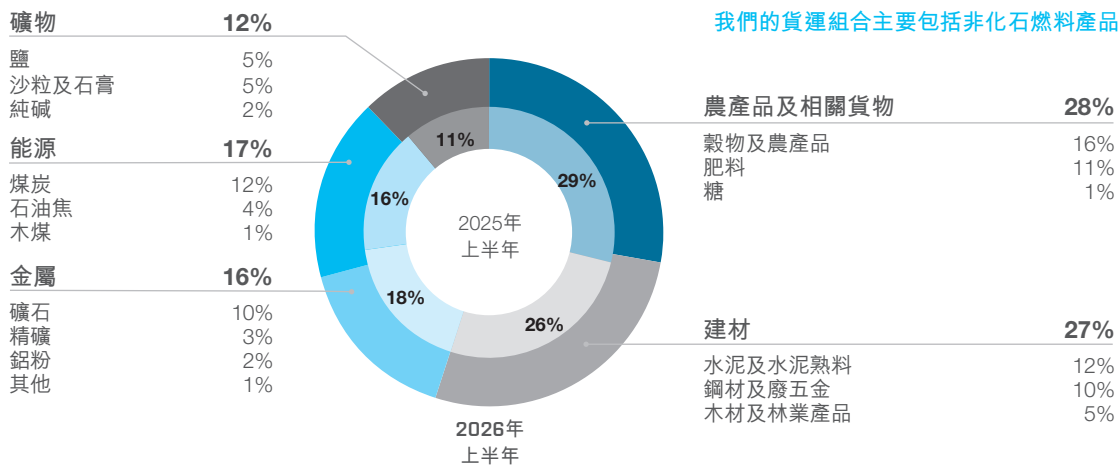
百萬美元	截至6月30日止六個月		變動
	2026年	2025年	
核心業務小靈便型乾散貨船貢獻	61.0	24.2	>+100%
核心業務超靈便型乾散貨船貢獻	62.7	26.5	>+100%
營運活動貢獻	13.4	10.1	+33%
好望角型乾散貨船貢獻	0.8	0.8	—
營運表現(未計管理開支)	137.9	61.6	>+100%
調整後一般及行政管理開支總額	(42.8)	(39.4)	-9%
稅項及其他	(0.2)	(0.3)	+33%
基本溢利	94.9	21.9	>+100%
貨船賬面淨值(包括持作出售資產)	1,557.0	1,623.1	-4%

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

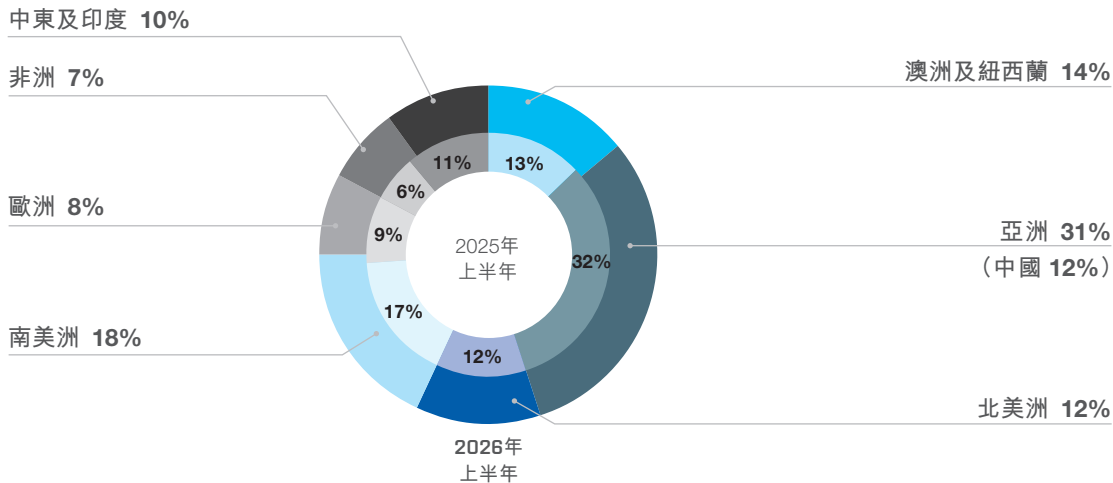
我們的貨運量

2026年上半年的運載量為36.5百萬噸（2025年上半年）

受貿易流被中斷影響，貨進量較去年同期有所下降，但於平均航程距離較長，噸海里需求錄得增長



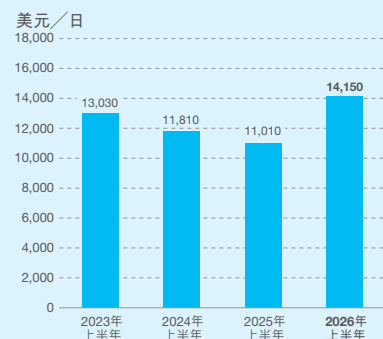
2026年上半年以貨運量計算的貨物裝卸活動（2025年上半年）



核心業務

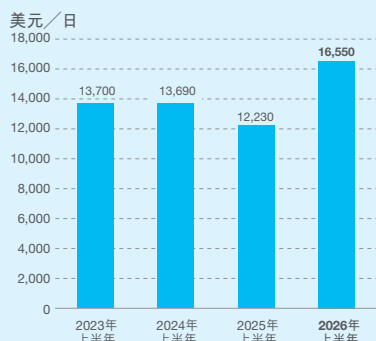
小靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI



超靈便型乾散貨船

按期租合約對等基準的收入 KPI



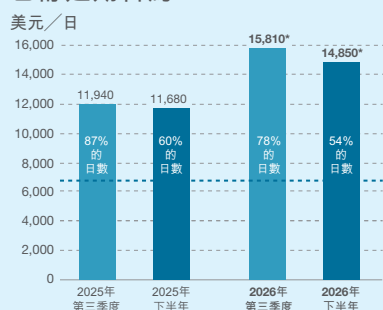
按期租合約對等基準的收入 KPI

我們的核心業務於期內錄得：

- 小靈便型乾散貨船的11,870收租日之日均租金收入為14,150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1,950美元或16%
- 超靈便型乾散貨船的9,420收租日之日均租金收入為16,550美元
- 我們的超靈便型乾散貨船日均表現較指數(BSI 58,000載重噸)大幅度高出2,370美元或17%；其包括我們的32艘核心超靈便型乾散貨船硫淨化器日均得益的240美元

小靈便型乾散貨船

已訂遠期合約

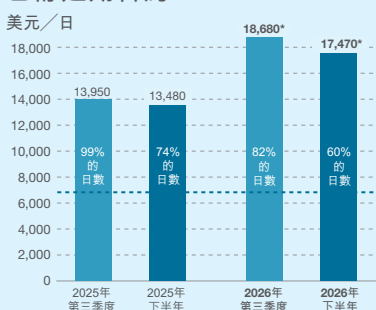


--- 2026年上半年指標核心船隊現金收支平衡(包括一般及行政管理開支) = 6,790美元

* 此是於2026年7月底的數據；因航程仍在進行，這些數據僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的租金的指標

超靈便型乾散貨船

已訂遠期合約



--- 2026年上半年指標核心船隊現金收支平衡(包括一般及行政管理開支) = 6,760美元

* 此是於2026年7月底的數據；因航程仍在進行，這些數據僅為當時已訂約的按期租合約對等基準的租金的指標

已訂遠期合約

- 我們正有策略地管理我們的遠期合約及現貨合約量，預期於第三季度的季節性因素帶來的較高活動量將推高貨運租金
- 2026年第三季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船已承諾日數中，目前分別已有78%及82%按日均租金15,810美元及18,680美元獲訂約
- 2026年下半年的小靈便型及超靈便型乾散貨船已承諾日數中，目前分別已有54%及60%按日均租金14,850美元及17,470美元獲訂約
- 2026年上半年的日均現金收支平均維持低於6,800美元水平，比市場平均指數低超過40%，而我們的成本開支維持控制得宜，並在同業當中享有競爭優勢

營運活動

利潤 KPI

每日1,060美元



- 於2026年上半年，我們的營運活動為本集團表現(未計管理開支)貢獻13,400,000美元或10%，在12,650日的營運活動日數中，營運活動錄得的日均利潤為1,060美元
- 我們的營運活動利潤較去年同期增加49%，而我們的營運活動日數則減少11%
- 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，因此，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻，上圖數據足以為證

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日運載合約貨物，以盡量提高我們自有及長期租賃貨船的僱用率及按期租合約對等基準的收入。

營運活動

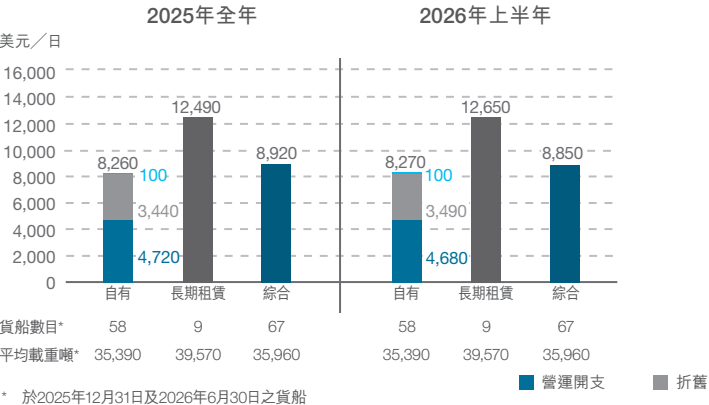
我們的營運活動通過將客戶的現貨與短期租賃貨船進行配對，以補足我們的核心業務，不論市況強弱，營運活動均能錄得利潤，並為本集團業績作出貢獻。透過我們的營運活動，即使我們的核心貨船船期已滿，我們仍能為客戶提供服務。

核心業務貨船開支

日均貨船開支

小靈便型

綜合 8,850美元



自有貨船開支

營運開支

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均綜合營運開支大致保持平穩，為4,790美元（2025年全年：4,780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、規模效益及採購效率。

我們的自有船隊於期內的非預期技術性停租日數為每艘貨船平均0.3日（2025年全年：1.6日），反映出高效的技術管理及船隊表現。

折舊

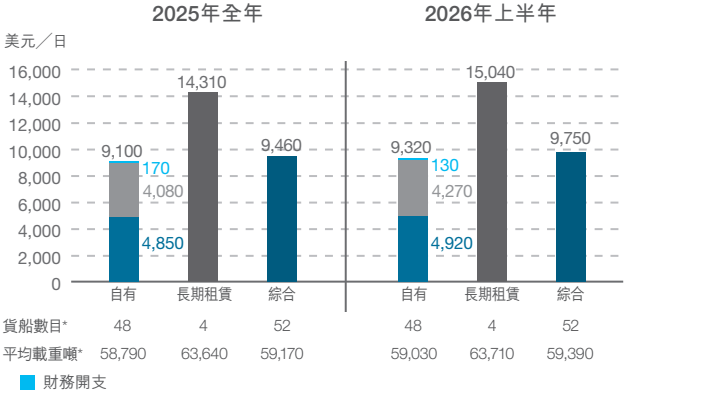
我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的平均日均折舊開支分別增加1%及5%，主要由於入塢開支增加。

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綜合財務開支減少15%至110美元（2025年全年：130美元），主要由於平均借貸下跌所致。

超靈便型

綜合 9,750美元



長期租賃貨船開支

長期租賃貨船開支主要包括使用權資產折舊、租賃負債的利息開支及12個月以上租賃的技術管理服務開支。我們的小靈便型乾散貨船的長期租賃貨船日均開支維持大致不變。我們的超靈便型乾散貨船長期租賃貨船日均開支增加5%至15,040美元，反映期內行使購買選擇權購入一艘以較低租金租入的貨船與一艘以較高租金租入的貨船所帶來的綜合影響。

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減少至8,850美元（2025年全年：8,920美元）及增加至9,750美元（2025年全年：9,460美元）。

綜合現金收支平衡開支

我們的日均綜合現金收支平衡開支包括自有和長期租賃貨船的日均綜合開支（不包括折舊）以及一般及行政管理開支。我們的小靈便型乾散貨船的日均綜合現金收支平衡開支維持大致不變，為6,790美元（2025年全年：6,880美元）。我們的超靈便型乾散貨船的日均綜合現金收支平衡開支增加4%至6,760美元（2025年全年：6,540美元），主要由於長期租賃貨船的租入租金增加。

一般及行政管理開支

我們的經調整一般及行政管理開支增加至42,800,000美元（2025年上半年：39,400,000美元及2025年全年：82,000,000美元），該按年增長很大程度上是由於上期所受惠的就購買貨船的回國存款的外匯收益於本期間並無產生。儘管如此，我們的日均一般及行政管理開支仍為具競爭力的970美元（2025年全年：870美元），由自有貨船及租賃貨船的日均開支分別為1,260美元及750美元（2025年全年：1,180美元及650美元）所構成。

貨船日數

下表為我們於2026年上半年及2025年全年的貨船日數分析：

日數	小靈便型		超靈便型	
	2025年 全年	2026年 上半年	2025年 全年	2026年 上半年
核心業務收租日數	24,660	11,870	18,940	9,420
— 自有貨船收租日數	20,730	10,270	17,590	8,710
— 長期租賃貨船收租日數	3,930	1,600	1,350	710
短期核心日數 ¹	8,890	4,120	12,940	5,520
營運活動日數	9,840	4,060	18,010	8,590
自有貨船停租日數	650	220	470	130
總貨船日數	44,040	20,270	50,360	23,660

¹ 短期租賃貨船用工作支援我們的核心業務

未來長期租賃貨船開支

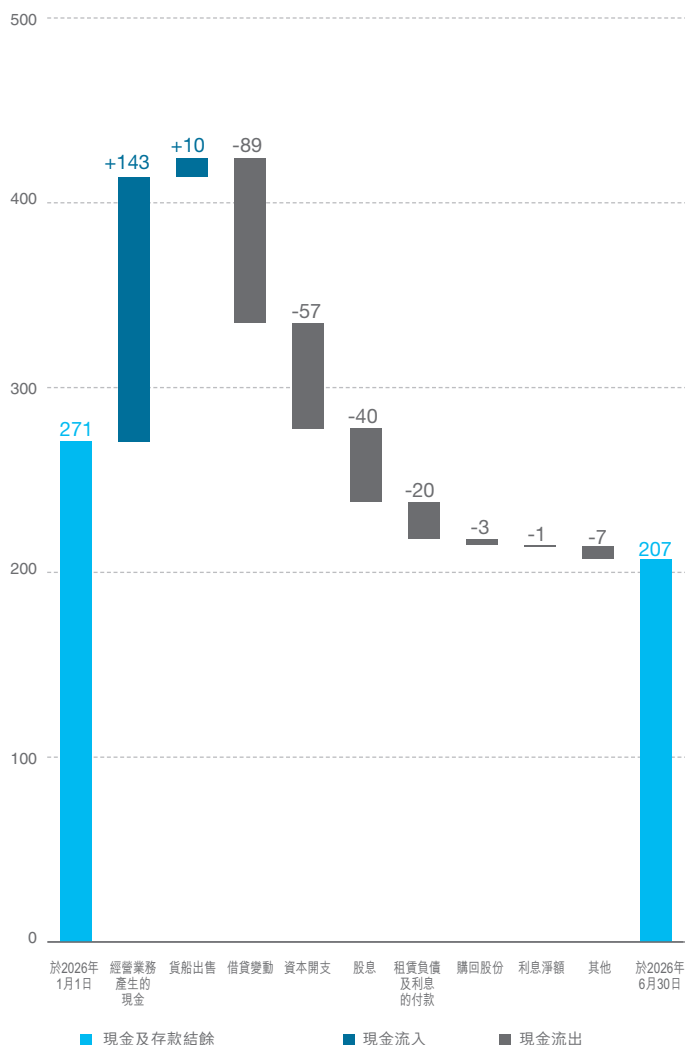
下表為我們的長期租賃貨船在其剩餘租期內按年度分列的平均日均租賃開支：

年度	小靈便型		超靈便型	
	貨船日數	平均開支 (美元)	貨船日數	平均開支 (美元)
2026年下半年	1,380	13,070	740	14,890
2027年	2,650	13,220	1,670	14,660
2028年	2,510	12,870	1,830	14,320
2029年	1,660	12,720	1,780	13,960
2030年+	1,680	12,890	1,980	13,830
總計	9,880		8,000	

現金及借貸

現金流

百萬美元



2026年上半年主要發展

- 本集團期內透過出售一艘超靈便型乾散貨船變現9,500,000美元
- 受惠於期內強勁的經營業務產生的現金流，本集團提前償還了若干貸款，令借貸相關的淨現金流出增加至88,900,000美元
- 本集團根據已公布的股份購回計劃動用了3,500,000美元購回股份
- 本集團支付了合共57,300,000美元的資本開支，包括：
 - (a) 19,300,000美元用於一艘已於2026年1月交付的超大靈便型乾散貨船
 - (b) 20,100,000美元用於入塢及其他添置的開支
 - (c) 於1月和4月，本集團就六艘已簽訂建造合約的節能型傳統燃料靈便型散裝貨船已支付款項17,900,000美元，合約總代價為178,800,000美元
- 截至2026年6月30日，未用作抵押的貨船共46艘

流動資金及借貸

百萬美元	2026年 6月30日	2025年 12月31日	變動
現金及存款 (a)	206.5	270.6	-24%
可動用而未提用的 已承諾借貸融資額	467.1	485.5	-4%
已承諾可動用流動資金	673.6	756.1	-11%
借貸的流動部分	(18.9)	(66.6)	
借貸的非流動部分	(30.4)	(69.9)	
借貸總額 (b)	(49.3)	(136.5)	+64%
現金淨額 (a) + (b)	157.2	134.0	+17%
現金淨額相對股東權益比率	8%	7%	
現金淨額相對自有貨船賬面淨值 比率 KPI	10%	8%	

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—516,400,000美元（2025年12月31日：622,000,000美元）

借貸及未提用的已承諾借貸融資額於期內有所減少，主要由於一項循環信用貸款到期、貸款償還及預償貸款，以及借貸按期攤銷。期內並無安排任何新造融資。

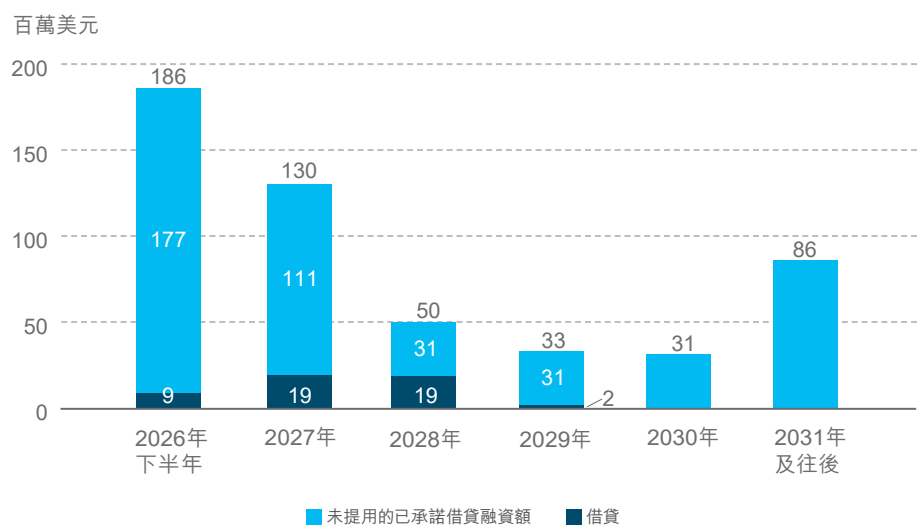
利息開支下跌至4,700,000美元（2025年上半年：6,500,000美元），主要由於平均借貸額下跌至124,800,000美元。

本集團監控其銀行借貸的借貸相對資產值比率的要求。倘本集團抵押的資產之市場價值跌至低於其放款銀行規定的水平，除非銀行對技術性違約給予豁免，本集團可提供額外現金或其他額外抵押品。

截至2026年6月30日：

- 本集團的已抵押借貸及未提用的已抵押借貸融資額以61艘賬面淨值總額為973,500,000美元的乾散貨船，以及該等貨船的收益權轉讓及保險作抵押
- 本集團已符合其所有借貸相對資產值比率的要求

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	於2026年 6月30日之 借貸總額	財務開支 2026年 上半年	2025年 上半年	變動
借貸（包括已變現的利率掉期合約）	49.3	4.7	6.5	+28%
可換股債券	—	—	0.6	+100%
	49.3	4.7	7.1	+35%
其他財務費用		1.5	1.1	
扣除租賃負債利息後的財務開支		6.2	8.2	+24%
利息覆蓋率 ¹		KPI 31.8x	14.8x	
平均利率 ²				
— 損益表		6.2%	5.5%	
— 現金		KPI 6.2%	5.4%	

本集團透過善用其資產負債表安排融資，從而優化本集團的現金資源配置。

管理層評估借貸成本的關鍵績效指標為：

- 不同類別借貸的平均利率；及
- 本集團的利息覆蓋率。

本集團致力平衡其借貸的浮動及固定利率之間之比重。截至2026年6月30日，本集團的借貸中有50%採用固定利率（2025年12月31日：59%）。

1 利息覆蓋率乃按稅息折舊及攤銷前溢利除以扣除租賃負債利息後的財務開支計算

2 平均利率乃按融資成本扣除非融資相關支出後，除以借貸總額加權平均結餘計算

財務業績

集團表現分析

集團表現分析乃是損益報表經調整後的表述，跟我們內部的管理報告一致，以助讀者更能了解航運業務的關鍵特性。

截至6月30日止六個月				
百萬美元	附註	2026年	2025年	變動*
營業額		1,105.5	1,018.7	+9%
燃料、港口開銷及其他航程開支		(439.8)	(462.2)	+5%
按期租合約對等基準的收入	1	665.7	556.5	+20%
自有貨船開支				
營運開支	2	(92.6)	(92.6)	0%
折舊	3	(76.8)	(75.6)	-2%
財務開支淨額	4	(2.3)	(2.4)	+4%
租賃貨船開支				
非資本化租賃貨船開支	5	(336.6)	(304.4)	-11%
資本化租賃貨船開支	5	(19.5)	(19.9)	+2%
營運表現（未計管理開支）		137.9	61.6	>+100%
經調整一般及行政管理開支總額	6	(42.8)	(39.4)	-9%
稅項及其他		(0.2)	(0.3)	+33%
基本溢利		94.9	21.9	>+100%
未變現的衍生工具收入／（開支）	7	8.5	(1.3)	
出售貨船之收益	8	2.8	5.0	
項目開支	9	(1.2)	—	
股東應佔溢利		105.0	25.6	>+100%
稅息折舊及攤銷前溢利 [#]		197.8	121.5	+63%
淨溢利率		10%	3%	+7%
平均股本回報率（按年計算）		11%	3%	+8%

* 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增加，乃由於上半年貨運市場市況強勁。
2. 我們的自有貨船總營運開支保持穩定，反映營運的船隊規模與去年大致相若。
3. 我們的自有貨船折舊增加2%，主要由於入塢開支增加。
4. 財務開支淨額減少4%，主要由於平均借貸下跌所致。
5. 非資本化租賃貨船開支包括租賃期為12個月或以下的短期租賃開支及租賃期超過12個月的長期租賃的非租賃部分。資本化租賃貨船開支包括租賃期超過12個月的長期租賃的租賃部分之使用權資產折舊及租賃負債利息開支。整體租賃貨船開支跟隨期內貨運市場轉強而增加。
6. 經調整一般及行政管理開支總額包括一般及行政管理開支總額及其他物業、機器及設備的租賃負債利息。有關金額按年增加，主要由於上年同期就購買貨船而持有的日圓存款錄得外匯收益，有利於上年同期業績，而本期間並無相關收益。
7. 未變現的衍生工具收入主要指我們的燃料掉期合約按市值的上調。
8. 出售收益乃關於出售一艘船齡較高的乾散貨船。
9. 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。

未經審核簡明綜合損益表

		截至6月30日止六個月	
	附註	2026年 千美元	2025年 千美元
營業額	3	1,105,480	1,018,680
服務開支		(991,723)	(989,498)
毛利		113,757	29,182
間接一般及行政管理開支		(3,580)	(3,818)
其他收入及收益		2,865	5,391
其他開支		(2,725)	—
財務收入		3,964	5,811
財務開支		(8,931)	(10,648)
除稅前溢利	4	105,350	25,918
稅項支出	5	(300)	(318)
股東應佔溢利		105,050	25,600
股東應佔溢利的每股盈利(以美仙計)			
每股基本盈利	7(a)	2.06	0.50
每股攤薄盈利	7(b)	2.04	0.50

未經審核簡明綜合全面收益表

		截至6月30日止六個月	
		2026年 千美元	2025年 千美元
股東應佔溢利		105,050	25,600
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		13	54
— 公平值收益轉撥至損益表內		(433)	(957)
匯兌差額		9	938
股東應佔全面收益總額		104,639	25,635

未經審核簡明綜合資產負債表

	附註	2026年 6月30日 千美元	2025年 12月31日 千美元
資產			
非流動資產			
物業、機器及設備		1,610,410	1,642,124
使用權資產		90,545	91,028
商譽		25,256	25,256
衍生資產		307	—
應收貿易賬款及其他應收款項	8	2,273	3,206
		1,728,791	1,761,614
流動資產			
存貨		148,814	96,527
衍生資產		7,162	1,550
應收貿易賬款及其他應收款項	8	183,957	148,103
持作出售資產		6,033	—
現金及存款		206,530	270,559
可收回稅項		214	74
		552,710	516,813
資產總額		2,281,501	2,278,427
權益			
股東應佔資本及儲備			
股本		51,572	50,546
保留溢利		741,773	676,703
其他儲備		1,088,774	1,097,733
權益總額		1,882,119	1,824,982
負債			
非流動負債			
借貸		30,393	69,938
租賃負債		66,001	64,963
衍生負債		2	775
		96,396	135,676
流動負債			
借貸		18,916	66,583
租賃負債		27,956	28,937
衍生負債		4,129	5,533
應付貿易賬款及其他負債	9	251,985	216,716
		302,986	317,769
負債總額		399,382	453,445

附註：

1. 一般資料

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

本公司於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)上市。

2. 編製基準及會計政策

此未經審核中期簡明綜合財務報表乃按照香港會計師公會頒布之香港會計準則第34號「中期財務報告」而編製。此財務報表應與根據香港財務報告準則會計準則編製之截至2025年12月31日止年度之年度財務報表一併閱覽。

本集團所採納之會計政策與截至2025年12月31日止年度之年度財務報表所採納的一致。

於本會計期間生效的新訂或經修訂準則及修訂對本集團的會計政策並無任何重大影響及毋須作出任何調整。

3. 營業額及分部資料

千美元	截至6月30日止六個月	
	2026年	2025年
貨運租金	955,342	886,598
租賃貨船租金		
– 租賃部分	72,734	79,064
– 非租賃部分	77,404	53,018
	1,105,480	1,018,680

本集團的營業額主要由提供國際乾散貨運服務產生，因此未按業務分部呈列資料。

由於我們的航運服務屬跨國經營，管理層認為該等業務的性質無法按具體地區分部對營運溢利進行有意義的分配，故未有呈列地區分部資料。

4. 除稅前溢利

除稅前溢利於扣除／(計入)下列各項後列示：

千美元	截至6月30日止六個月	
	2026年	2025年
租賃貨船開支	336,566	304,395
所耗燃料	227,293	242,573
港口開銷及其他航程開支	223,724	218,611
折舊	95,103	94,517
僱員福利開支	93,415	93,844
貨船營運開支	25,579	26,275
所耗潤滑油	5,534	5,286
燃料掉期合約(收益)／虧損淨額	(21,242)	3,398
出售貨船之收益	(2,814)	(5,030)

5. 稅項

本集團於國際營運的航運收入，根據營運所在司法管轄區適用的稅務條例，毋須或免除繳納所得稅。非航運業務收入須按經營業務所在司法管轄區的適用稅率納稅。

自損益表扣除的稅項為：

千美元	截至6月30日止六個月	
	2026年	2025年
海外稅項，按該等司法管轄區的適用稅率計算撥備	309	276
就過往年度作出調整	(9)	42
稅項支出	300	318

6. 股息

	截至6月30日止六個月					
	每股港仙	2026年 每股美仙	千美元	每股港仙	2025年 每股美仙	千美元
中期股息 (a)	15.5	2.0	102,199	1.6	0.2	10,717
期內派付股息 (b)	6.0	0.8	39,518	5.1	0.7	33,424

(a) 中期股息於2026年8月6日宣布派發，故並未於財務報表呈列。

(b) 期內派付股息為去年的末期股息。

7. 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利乃按股東應佔溢利除以期內已發行股份的加權平均數所計算，惟不包括由本公司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。

		截至6月30日止六個月	
		2026年	2025年
股東應佔溢利	(千美元)	105,050	25,600
已發行股份的加權平均數	(千股)	5,104,241	5,074,070
每股基本盈利	(美仙)	2.06	0.50
相等於	(港仙)	16.09	3.93

(b) 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利乃按基本盈利除以期內已發行股份的加權平均數所計算，惟不包括由本公司股份獎勵計劃之受託人持有的股份，並已就未歸屬有限制股份所產生的攤薄影響作出調整。

		截至6月30日止六個月	
		2026年	2025年
股東應佔溢利	(千美元)	105,050	25,600
可換股債券之利息的影響	(千美元)	—	632
經調整股東應佔溢利	(千美元)	105,050	26,232
已發行股份的加權平均數	(千股)	5,104,241	5,074,070
未歸屬有限制股份的影響	(千股)	36,324	22,530
可換股債券的影響	(千股)	—	158,429
已攤薄的股份加權平均數	(千股)	5,140,565	5,255,029
每股攤薄盈利	(美仙)	2.04	0.50
相等於	(港仙)	15.98	3.89

8. 應收貿易賬款及其他應收款項

此項包括應收貿易賬款，其按發票日期計算的賬齡如下：

千美元	2026年 6月30日	2025年 12月31日
30日或以下	90,711	72,843
31–60日	3,885	5,630
61–90日	4,936	3,446
90日以上	14,812	12,079
	114,344	93,998

9. 應付貿易賬款及其他負債

此項包括應付貿易賬款，其按到期日計算的賬齡如下：

千美元	2026年 6月30日	2025年 12月31日
30日或以下	99,376	74,755
31–60日	16	254
61–90日	226	130
90日以上	6,806	7,043
	106,424	82,182

購買、出售或贖回證券

截至2026年6月30日止六個月，本公司根據其於2026年3月3日公布的股份購回計劃，在聯交所購回合共9,479,000股股份。本公司的財務狀況穩健。股份購回計劃反映了本公司對其長期業務前景和增長潛力的信心。此外，本公司相信，通過實施股份購回計劃積極優化資本結構，預計會提高每股盈利、每股資產淨值和股東回報。購回股份在扣除開支前的總代價約為27,100,000港元（約合3,500,000美元）。所有購回的股份均已註銷，其中1,478,000股股份於期內註銷，而8,001,000股股份於2026年7月13日註銷。截至2026年6月30日及本公布日期，已發行股份總數分別為5,165,247,803股股份及5,157,246,803股股份，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	
2026年6月	9,479,000	2.86	2.90	2.80	27,065,401.60

於2026年5月，本公司股份獎勵計劃受託人於聯交所購入合共16,245,000股股份用作根據本公司2025年股份獎勵計劃向若干獎勵承受人授予獎勵。扣除開支前的總代價約為55,600,000港元（約合7,100,000美元）。

根據聯交所證券上市規則（「上市規則」），受託人此次購入股份構成了本公司證券交易。

除上文披露外，於截至2026年6月30日止六個月內，本公司或其任何附屬公司均無購買、出售或贖回本公司任何股本。

董事進行的證券交易

董事會已採納上市規則附錄C3所載的上市發行人董事進行證券交易的標準守則（「標準守則」）。

董事會在向所有董事作出具體查詢後確認，董事於截至2026年6月30日止六個月內已全面遵守標準守則及其操守守則所載列有關董事進行證券交易的規定標準。

遵守企業管治守則

截至2026年6月30日止六個月整個期間，本集團已全面遵守上市規則附錄C1第二部分所載之企業管治守則內的所有守則條文。

審閱中期業績

本2026中期業績公布及中期報告已經由本公司的外聘核數師及審核及風險委員會審閱。

中期股息及暫停辦理股份過戶登記

董事會已宣布派發截至2026年6月30日止六個月的中期股息每股15.5港仙，股息將於2026年9月3日派付予於2026年8月24日名列本公司股東登記冊之股東。

本公司之股東登記冊將於2026年8月24日當日暫停辦理股份過戶登記手續。為符合收取中期股息的資格，所有填妥之過戶文件連同相關股票須於2026年8月21日下午四時三十分前送達本公司之香港股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司，辦理過戶登記手續，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716舖。中期股息之除息日將為2026年8月20日。

中期報告及在聯交所網站的資料披露

中期業績公布載有上市規則附錄D2第46(1)至46(10)段規定的所有資料，並已於聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.pacificbasin.com發布。

本公司之2026中期報告以中、英文編製，並將於2026年8月21日或前後在本公司網站發布。

董事

於本公布日期，本公司之董事為：

執行董事：

Martin Fruergaard及Kristian Helt

獨立非執行董事：

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

非執行董事：

Harindarpal Singh Banga及Angad Banga

註： 本業績公布之中英文版如有歧義，概以英文版為準。

股東及投資者務請注意，此份截至2026年6月30日止六個月之中期業績公布，乃根據本集團的內部記錄及管理賬目編製。本公司謹此提醒股東及投資者，不應過分依賴本中期業績公布，及務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。